

NAYTIKA XRONIKA



15η Μαρτίου 1974

Αρ. Φύλλου 931/690



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 931/690

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1974

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΟΥΝΚΤΑΝΤ

Η παγκόσμιος Ναυτιλία φαίνεται ότι όδηγεται πρός σημαντικές άνακτατάξεις, αι όποιαι θά έχουν, ίσως, τοιαύτην έπιδρασιν όση και ή ιδρυσις της πρώτης ναυτιλιακής κόνφεραν μεταξύ Αγγλίας και Ινδίας πρό έκαπτονταςτίας.

Η ένδεχομένη μεταβολή άφορά είς τὴν συμμετοχὴν τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς. Αἱ χώραι αὐταὶ ζητοῦν ἐπὶ ἡτη τὴν βελτίωσιν τῶν ναύλων καὶ τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν ἔκ μερους τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν.

Πάντως, οὐδεμία κίνησις πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν έγενετο πρό τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ Ἡνωμένων 'Ἐθνῶν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1972.

Αἱ διαβέτουσαι νεοπαγή Ναυτιλίαιν χώραι, ἀποκαλούμεναι 'Τὸ γκρούπ τῶν 77', ἐμμένουν εἰς τὴν σύναψιν διεθνοῦς συμβάσεως, ητις θὰ ξέσφαλίσῃ εἰς τοὺς 'κνεοσούς' στόλους των μίαν θέσιν εἰς τὸν στίβον τῶν παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορῶν.

Αἱ ἐπαραδόσεως ναυτιλιακαὶ καὶ διομηχανικαὶ χώραι παρεδέχησαν, τελικῶς, τὸ ἀναπτυκτὸν μιᾶς σχετικῆς συμβάσεως, ἀλλ ἥπιζον ὅτι η λύσις τῆς συμβάσεως δὲν θὰ ἐπηρέασῃ, βασικῶς, τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ θὰ ἀπέκλειε τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν. 'Αμυδρά, δύως, διαγράφεται πλέον ἡ ἀλτίς αὐτῆς.

Μέχρι στιγμῆς, αἱ ναυτιλίαι χώραι, περιλαμβανομένων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, παρακολουθοῦν, ἄνευ ἀντιδράσεων, τὰς σκληρὰς διαπραγματεύεις αἵτινες διεξάγονται ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Οὖνκταντ. Πάντως, η πρόεδρος τῆς Ἀμερικανικῆς 'Ομοσπονδιακῆς Ναυτιλιακῆς' Επιτροπῆς, κ. 'Ελεν Ντέλις Μπέντλεϋ, ἔξεφρασε σαφῶς τὴν δυσαρέσκειαν τῆς διὰ τὴν ἔξελιξιν τῆς καταστάσεως.

Ἐπίσης, ὁ Σουηδὸς ὑπουργὸς τῶν Ἐξωτερικῶν, κ. Σβέν 'Αντερσον, ἐτόνισε πρὸς ἐκπροσώπους ναυτιλιακῶν χωρῶν —μεταξὺ τῶν όποιων περιελαμβάνοντο αἱ Η.Π.Α., η Γερμανία, η Ἰαπωνία, τὸ Βέλγιον, η Γαλλία καὶ η Ὀλλανδία— ὅτι έαν αἱ κρατοῦσαι ἀπόφεις περὶ κώδικος λειτουργίας τῶν κόνφερανς τακτικῶν γραμμῶν υιοθετήθουν, αἱ συνέπειαι διὰ τὴν σουηδικὴν Ναυτιλίαν θὰ είναι λίαν ὀρνητικαῖ.

Ἡ σουηδικὴ Ναυτιλία, προσέθεσεν ὁ κ. 'Αντερσον, θὰ ἀπολέσῃ μέγα μέρος τῶν μεταφορῶν τῆς, ἐαν ἡ τακτικὴ τῶν διμερῶν συμφωνιῶν ἐφαρμοσθῇ εἰς εύρυτέραν κλίμα-

κα. "Απαξ δὲ καὶ ισχύσῃ διὰ τὰς τακτικὰς γραμμάς, κινδυνεύει νὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τὰ πλοῖα - ψυγεία, τὰ μεταλλοφόρα καὶ τὰ δεξαμενόπλοια. Ως ἀποτέλεσμα μιᾶς τοιαύτης μεταβολῆς, τὸ παρὸν σύστημα τῶν κόνφερανς" θὰ ἀντικαθίστατο ὑπὸ ἐνὸς παγκοσμίου ναυτιλιακοῦ 'τράστο', ἐλεγχόμενου ὑπὸ τῶν διομηχανικῶν χωρῶν μὲ συγκεκριτμένου ἐμπορικὸν στόλον.

Οἱ στόλοι τῶν διομηχανικῶν χωρῶν θὰ πραγματοποιούν συναγωνιστικὰ κέρδη εἰς δέρος τῶν μικροτέρων στόλων τρίτων χωρῶν, ως τῆς Σουηδίας, ἐνῷ αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι, εἰς τὴν πραγματικότητα, θὰ προσκομίζουν τὰ ὀλιγώτερα ἀπὸ τὴν τοιαύτην ἀνακατάταξιν.

Καὶ κατέληξεν ὁ κ. 'Αντερσον προειδοποίων ὅτι αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι, δὲν θὰ κερδίσουν τὰ προσδοκούν, διότι δὲν ἔχουν τὰς δυνατότητας νὰ συμμετάσχουν εἰς τὰς τεραστίας παγκοσμίους ὑπερποντίους μεταφοράς.

Αἱ ἐπίδειδες ἐπιτεύξεως μιᾶς συμφωνίας τὸν παρελθόντα Νοέμβριον καὶ Δεκέμβριον εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης, ἀπέδησαν εἰς μάτην. Πάντως, η νέα διάσκεψις εἰς τὴν Γενεύην (Μάρτιος), θεωρεῖται ως ἡ 'επέλευτιά εὐκαιρίας'. Ή ἐμφανῆς ἐμμονὴ τὸν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν εἰς τὰς ἀπόφεις των, ἥρχισε νὰ προκλήτῃ τὴν ἀνησυχίαν τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν.

Μολονότι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι, μέσω τῆς 'Ομοσπονδιακῆς Ναυτιλιακῆς' Επιτροπῆς ὑπεστήριξε τὰ 'Πούλες' καὶ τὰς διμερεῖς συμφωνίας, τώρα, δὲν φαίνεται νὰ συμφωνῶν εἰς τὴν καθιέρωσιν τοῦ παρὰ τῶν 77 χωρῶν προτεινούμενου συστήματος μεταφορᾶς.

Ἡ κ. Μπέντλεϋ κατεφέρθη ἐναντίον τῆς προτάσεως τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν ὅπως μεταφέρουν διὰ τοῦ στόλου των τὰ 40% τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν των μὲ ισόποσον συμμετοχὴν τοῦ στόλου τῆς ἑτέρας εἰσαγωγικῆς ἡ ἔξαγωγικῆς χώρας, ἐνῷ οἱ στόλοι τῶν τρίτων χωρῶν θὰ ἀγνοίζωνται νὰ ἔχασφαλίσουν ὥρισμένα ψιχία τοῦ ὑπολοίπου 20% τῶν φορτίων. 'Ηνατιώθη, ἐπίσης, κατὰ τῆς ιδέας διελεύσεως 15μήνου περιόδου πρὸ τῆς αὔξησεως τῶν ναύλων ὑπὸ μιᾶς κόνφερανς'.

Τὸ γεγονός εἶναι ὅτι αἱ 77 ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι, ἀναμένεται νὰ συνεχίσουν νὰ ἐνεργοῦν ἀπὸ κοινοῦ καὶ κατὰ τὴν συγκληθεῖσαν ηδη διάσκεψιν, οὕτως ὡστε, εἴτε αἱ ἀπαραδόσεως ναυτιλιακαὶ χώραι τὸ ἐπιθυμούν εἴτε οχι, ἔνα νέον παγκόσμιον σύ-

στήμα διεθνῶν μεταφορῶν θὰ ἐφαρμοσθῇ, κυριολεκτικῶς, διὰ τῆς δίας.

"Ἐτερον σοδαρὸν θέμα εἶναι αἱ ἐκτὸς τῶν κόνφερανς ἑταίρια τακτικῶν γραμμῶν. Θὰ ἀναγκασθοῦν αὐταὶ νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς κόνφερανς" η θὰ τοὺς ἐπιτραπῇ νὰ παραπένευνται ως 'ἀνεξάρτητοι';

Αἱ ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακαὶ χώραι θὰ προετίμων μίαν διεθνή σύμβασιν, ητις θὰ ἐπέτρεπεν εἰς τὰς ὑφισταμένας κόνφερανς νὰ κάμουν εἰδικὰς παραχωρήσεις πρὸ τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, οἷσαν ἀφορᾷ εἰς τὰς μεταφορὰς των καὶ τὴν συμμετοχὴν τοῦ στόλου των. Πάντως, εἶναι ἀδέβαιον, εἰὰν τούτο θὰ καταστῇ δυνατόν.

'Η ἀπόφασις τῶν Ἡνωμένων 'Ἐθνῶν, η σχετικὴ μὲ τὴν κατάστρωσιν ἐνὸς κώδικος λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀπαιτεῖ ἀπὸ τοὺς μετέχοντας εἰς τὴν διάσκεψιν νὰ κατατάξουν τὰς διάσκεψιν τῶν παραδοσιακῶν εἰς μίαν συμφωνίαν. Τούτο δὲ ἀναμένεται νὰ συμβῇ κατὰ τὴν παρούσαν σύνοδον.'

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

'Απεδόσαμεν ἀνέκαθεν ιδιαιτέρων σημασίαν εἰς τὸ πρόδηλμα τῆς συνταξιοδοτήσεως τῶν ναυτικῶν μας. Διὰ τῆς ικανοποιητικῆς ρυθμίσεώς του δὲν θὰ ἀπεδίδετο μόνον τὸ δίκαιον εἰς τὸν ναυτεργατικὸν μας κόσμον, τὸν τὸν ἐπιμόχθως ἀγωνιζόμενον, ἀλλὰ καὶ θὰ καθίστατο ἐλκυστικότερον τὸ ἐπαγγελματικὸν προσανατολισμὸν των.

'Υποσχέσεις διὰ τὴν ικανοποίησιν τοῦ αἰτήματος τῶν συνταξιούχων τοῦ N.A.T., αἰτήματος κοινοῦ καὶ διὰ τοὺς ἐν προσερεσίᾳ, ἐδόθησαν πολλαὶ εἰς τὸ παρελθόν. Κοιν. πάντως, συνεδίσης ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων εἰχε καταστῆ τὸ θέμα τῆς δελτιώσεως τῶν συνταξιοδοτικῶν παροχῶν καὶ ὁ κρατικὸς φορεὺς ἐνεφανίζετο πρόθυμος εἰς τὴν θεσμοθέτησιν τῶν προσφορωτέρων μέτρων.

Πλὴν αἱ ύποσχέσεις διὰ τὴν ικανοποίησιν τοῦ αἰτήματος τῶν συνταξιούχων τοῦ N.A.T., αἰτήματος κοινοῦ καὶ διὰ τοὺς ἐν προσερεσίᾳ, εἴτε διότι δὲν θεωρεῖται τὸ παρελθόν. Κοιν. πάντως, συνεδίσης ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων εἰχε καταστῆ τὸ θέμα τῆς δελτιώσεως τῶν συνταξιοδοτικῶν παροχῶν καὶ ὁ κρατικὸς φορεὺς ἐνεφανίζετο πρόθυμος εἰς τὴν θεσμοθέτησιν τῶν προσφορωτέρων μέτρων.

Πλὴν αἱ ύποσχέσεις οὐδέποτε ἔθεσαν μέχρι τῆς ἐκπληρώσεως, εἴτε διότι ἐλειψεν ἡ μελέτη συγκεκριμένων μέτρων διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν ἀντιμετώπισην τοῦ προβλήματος. Τοῦ αἰτήματος εἴτε διότι δὲν καθωρίζοντο αἱ ἐπιβαρύνσεις αἱ μέλλουσαι νὰ προέλθουν ἀπὸ τὴν αὔξησην τῶν συντάξεων εἴτε, τέλος, διότι ἀπρόδυμος καὶ η ἐργοδοσία δέν εστεργεῖται εἰς τὴν αὔξησην τῶν εἰσιφορῶν, δεδομένου ὅτι τὸ υψηλὸς αὐτῶν εἶχε περιοριστικῶν καθωρίσθη διὰ συνταγματικῆς πράξεως (ἄρθρον 13).

Καὶ ἐφθάσαμεν οὕτω, εἰς τὴν δυσχερεστέρων μορφήν τοῦ προβλήματος. Τὸ μὲν αἱ παρεχόμενα συντάξεις νὰ μὴ καλύπτουν τὰ στοιχειώδη μέσα συντηρήσεως τῶν ὀπομάχων, λόγῳ τῆς ἀκριβείας τῆς ζωῆς, τὸ δέ

νά στερούμεθα, κατά την προσπάθειάν μας τής προσελκυσεως τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα, τοῦ δικαιώματος νὰ ὑποστηρίζωμεν, ὅτι ὁ ναυτικός, μετὰ τὴν ἔξαντλησιν τῶν δυνάμεων του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ναυτιλίας, συνταξιοδοτεῖται καὶ περιβάλπεται ἐπαρκῶς καὶ ἀναλόγως τῶν μεγάλων εἰσφορῶν του κατὰ τὰ ἔτη τῆς ἐνεργού ὑπηρεσίας του.

Εὐρισκόμεθα, δύμα, εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀνακοινώσωμεν ὅτι τὴν φορὰν αὐτῆν, ὁ κρατικὸς παράγων εἶναι ἀποφασισμένος, ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν νὰ θέσῃ τέρμα εἰς τὰς ἀνεκπληρώτους ὑποσχέσεις καὶ νὰ ἴκανοποιήσῃ αὐτὸ τὸ βασικόν, πράγμα, αἴτημα ἐργαζομένων καὶ συνταξιοδοτούμενών.

Αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἐπεξεγάζονται ἡδη τὸν πολυσυζητηθέντα θεσμὸν τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ, δῆστις θὰ ἀνέρχεται εἰς τὰ 80% τοῦ ἐκάστοτε μισθοδοτικοῦ ἐπιπέδου. Ἐκ παραλλήλου, καταρτίζεται ὁ προϋπολογισμὸς τῶν προερχομένων ἐπιβαρύνσεων, ἔξευρίσκονται δὲ καὶ αἱ πρόσθετοι πόροι διὰ τῶν ὅποιών θὰ καλύπτωνται αὐτά.

Καὶ τὰ πρῶτων μέτρων: Ηὔξησησαν ἡδη αἱ εἰσφοραὶ πλοιοκήτους καὶ ναυτικοῦ διὰ τὰ ἐλληνόκτητα ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοία τὰ συμβεβλημένα μὲ τὸ Ν.Α.Τ., εἰς 20% ἐπὶ τοῦ συμβατικοῦ μισθοδογίου.

Ἐν συνεχείᾳ, προβλέπεται ἡ εἰσπραξὶς τῶν εἰσφορῶν νὰ διενεργήται τοῦ λοιποῦ ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν μισθοδοτικῶν παροχῶν (Κυριακῆς ἐπίδομα, ὑπερωρία, ἄδεια κλπ.) διὰ τε τὸ πλοιον καὶ τοὺς ἐπ' αὐτοῦ ἐργαζομένους. Τὰ μέλλοντα οὐτῶν νὰ συγκεντρώθουν ποσά, ἀρκοῦν, κατὰ τὰς προβλέψεις, νὰ καλύψουν τὰς ἐπιβαρύνσεις. "Αν ἡ ἀνάγκη τὸ καλέσῃ, θὰ κληθοῦν ἐργοδόται καὶ ἐργαζόμενοι νὰ εἰσφέρουν τὰ περισσότερα.

Πρέπει, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, νὰ θεωρηθοῦν τὰς ἀνωτέρω, ὅτι ἐντὸς ὀλίγου θέλουν εἰσέλθη εἰς τὴν σφάραν τῆς πραγματοποιήσεως.

Χάριτας θὰ ὀφείλουν οἱ ναυτιλλόμενοι πρὸς τὴν Κυβέρνησιν καὶ ίδιαιτέρως τὸν κ. Σκιαδόπουλον, διότι, ἐπὶ τέλους, ἀπεδόθη τὸ δίκαιον. Ἀναγνωρίζονται τὰ σάσα εἰσφέρει ὁ μόχθος τῶν ναυτικῶν μας ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας καὶ τῆς προαγωγῆς τῆς Ναυτιλίας μας.

Η ΚΡΙΣΙΣ

Ηὔξημένας πληθωριστικὰς τάσεις καὶ σοβαρωτέραν οἰκονομικὴν ὑφεσιν τῶν μεγάλων διοικητικῶν χωρῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς προηγουμένας προβλέψεις, διαβλέπει διὰ τὸ τρέχον ἔτος πρόσφατος ἕκθεσις τοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως τῶν Παρισίων.

Ἡ ἕκθεσις, συζητηθεῖσα κατὰ τὴν σύσκεψιν τοῦ παρελθόντος μηνὸς τῆς ἐπιτροπῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., τονίζει ὅτι ἡ πτώσις τῆς ἀγοραστικῆς ἀξίας τῶν διαφόρων νομισμάτων, ἐξ αἰτίας τῆς κατακόρυφου αὐξήσεως τῆς τιμῆς τῶν πρώτων ωλῶν παραγωγῆς ἐνεργειας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἐπικρατοῦν γενικῶς κλίμα οἰκονομικῆς ἀδεβαιότητος, ἐνδέχεται νὰ προκαλέσῃ προβλήματα ἀνεργίας μεταξύ τῶν 24 χωρῶν-μελών τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Ἡ 'Αγγλία ἀναμένεται νὰ ἔχῃ τὸ μεγαλύτερον ἔλλειμμα ισοζύγιον, τῆς τάξεως τῶν 8 δισεκ. δολλαρίων. Παραλλήλως προβλέπεται μείωσις τοῦ ἀκαθαρίστου ἐθνικοῦ προϊόντος κατὰ 2,5% καὶ ρυθμὸν πληθωρισμοῦ ἐκ 12,5%. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα συγκρίνονται πρὸς τὸ τρέχον ἔλλειμμα ἐκ 3,7 δισ. δολλαρίων, αὐξησιν τοῦ ἀκαθαρίστου ἐθνικοῦ προϊόντος κατὰ 5,6% καὶ πληθωρισμοῦ 7,5% κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

Ἡ 'Ιαπωνία προβλέπεται νὰ ἔχῃ τὸ μεγαλύτερον ἔλλειμμα —μετα τὴν 'Αγγλίαν— ἐξ 7,5 δισεκ. δολλαρίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ισοσκελισμένον ισοζύγιον τοῦ 1973. Ἀλλὰ ἡ 'Ιαπωνία ἐμφανίζει τὸν μεγαλύτερον ρυθμὸν πληθωρισμοῦ (16,5%), ἐν συγκρίσει πρὸς 11,5% τοῦ 1973. ᩉ Η αὔξησις τοῦ ἀκαθαρίστου ἐθνικοῦ προϊόντος ἀναμένεται νὰ πέσῃ εἰς 1,75% ἔναντι 10,4% τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Αἱ προβλέψεις διὰ τὰ ἄλλα μεγάλα κράτη-μέλη τοῦ 'Οργανισμοῦ περιλαμβάνουν (ἐντὸς παρεθέτεως ἀναφέρονται οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ τοῦ 1973 πρὸς σύγκρισιν):

ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ: "Έλλειμμα 4 δισ. δολλαρίων (πλεόνασμα 1,25 δισεκ. δολ.), αὔξησης ἀκαθαρίστου ἐθνικοῦ προϊόντος μηδὲν (5,9%), πληθωρισμός 8,5% (5,2%).

ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ: "Έλλειμμα 1 δισεκ. δολλαρίων (πλεόνασμα 4), αὔξησης ἀκαθαρίστου ἐθνικοῦ προϊόντος 0,75% (5,5%), πληθωρισμός 8,5% (7,2%).

ΓΑΛΛΙΑ: "Έλλειμμα 3,5 δισ. δολλαρίων (πλεόνασμα 0,4), αὔξησης ἀκαθαρίστου ἐθνικοῦ εἰσοδήματος 4,25% (6,3%) πληθωρισμός 12,7% (7,5%).

ΙΤΑΛΙΑ: "Έλλειμμα 5,5 δισεκ. δολλαρίων (ἔλλειμμα 2,2), αὔξησης ἀκαθαρίστου ἐθνικοῦ εἰσοδήματος 5% (5,2%), πληθωρισμός 13% (10,7%).

Εἰς τὴν ἕκθεσιν ἐπαναλαμβάνεται ἡ προειδοποίησις κατὰ τῆς ἐφαρμογῆς περιοριστικῶν μέτρων εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ συνιστᾶται ὅτι αἱ χώραι αἵτινες εύρισκονται εἰς συγκριτικῶς ισχυροτέραν θέσιν θὰ πρέπει νὰ ἀναλάβουν προσθέτους ὑποχρεώσεις διὰ τὰ δύναμιθουν αἱ χώραι αἱ ὅποιαι ἐμφανίζουν ἔλλειμμα, ὡς ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ ἡ Ἰταλία, νὰ ἀνταπεξέλθουν εἰς τὰς βασικάς των ὑποχρεώσεις.

ΜΕΓΑΛΗ ΔΩΡΕΑ

Εὐρισκόμεθα εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ γνωρίσωμεν, ὅτι ἐφοπλιστής ἐτῶν τὰ πρώτα φερόντων προτίθεται νὰ συστήσῃ εἰδικὸν Ἰδρυμα (Foundation) ἀποσκοπούν εἰς τὴν μετεπιάδευσιν 'Ελλήνων ἐπιστημόνων εἰς σχολὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ. Τὰ κεφάλαια μὲ τὰ ὅποια προκινοῦνται τὸ "Ιδρυμα θὰ είναι τόσα, ὡστε εἰκοσάτριας ἀποφοίτων τῶν ἐδῶ ἀνωτάτων σχολῶν νὰ δύνανται ἀνέτως νὰ φοιτήσουν καὶ εἰς ξένα πανεπιστήμια, διὰ τὸν ἐπιμόρφωσίν των.

Ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν πρόκειται ὁ εὐεργέτης ἐφοπλιστής νὰ ἀνακοινώῃ τὰς προθέσεις του καὶ τὰς λεπτομερείας τῆς προσφορᾶς του πρὸς τοὺς "Ελλήνας ἐπιστήμονας.

Ο ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Πρέπει νὰ θεωρήται ὡς γεγονός ἡ στροφὴ τοῦ πλούτου τῶν 'Εμιράτων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ πρὸς τὴν διακίνησιν τῶν φορτίων τοῦ πολυτίμου προϊόντος των. "Εχομεν ύπ' ὄψιν μας τὴν ἀναπτυσσόμενη ἀπό τὸ ὑπέρπλουτον Κουβεΐτη σχετικὴν δραστηριότητα. Ἡ ναυτικὴ παράδοσις προβάλλεται εἰς τὴν ὅλην προπτεύσειν ἀποκτήσεως ἰδίου στόλου δεξαμενοπλοίων καὶ καφῶν ηρούν φορτίου. Ἀπὸ τῶν ἡμερῶν τοῦ Σινιμπάντ τοῦ θαλασσινοῦ —λέγουν— ὄστις λιμενάς ἔξορμήσας είχε τὴν Βασιλόπολην, οἱ ναυτικοὶ τοῦ Κουβεΐτη ἐπορεύοντο τὰς μακρινάς θαλάσσας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασίας καὶ τῆς Νοτίου Αφρικῆς.

Δύο ναυτικὰς ἑταιρίας συνέστησε τὸ Κουβεΐτ: τὴν Κουβεΐτ 'Οιλ Τάνκερ καὶ τὴν Κουβεΐτ Σίπηπηκ Κόμπανυ. Τὰ προγράμματα τῆς ἐπεκτάσεώς των ἔχουν ἡδη καθορισθή.

Ἡ πρώτη ἑταιρία τῶν τάνκερς κατέχει ἡδη ἐπτά δεξαμενόπλοια, ἐκ τῶν 208 χιλ. τόν. Παρηγγέλθησαν, ἐν συνεχείᾳ, τρία σκάφη τῶν 324.000, 328.000 καὶ 395.000 τόνων εἰς τὴν 'Ισπανίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν ἀντιστοιχῶς. Ἀπὸ τὸ Κράτος παρέχεται πάσσα οἰκονομικὴ ὑποστήριξις διὰ τὴν περαιτέρω τοῦ στόλου ἀνάπτυξιν.

Τὴν διασχέρισιν τῶν σκαφῶν είχεν ἐναπόθεσει μέχρι πρὸ τινος, εἰς βρετανικὴν ἑταιρίαν. Τὴν ἀνέλαβεν ἡδη ἀπ' εὐθέειας ἡ Κουβεΐτ "Οιλ Τάνκερ.

Παρηγγέλθησαν ἀκόμη, τελευταίως, τέσσερα υγραιριοφόρα τῶν 70.000 κυβ. μέτρων εἰς τὴν Γαλλίαν, ἀξίας 700 ἑκατ. φράγκων.

Ἐν τῷ μεταξύ, συνεστήθη ἡ 'Αραβικὴ 'Εταιρία Μεταφορῶν Πετρελαίου μὲ κεφάλαια 500 ἑκατομ. δολλαρίων, μέλη τῆς ὅποιας είναι αἱ ἀραβικαὶ χώραι, μὲ ὅδρα τὸ Κουβεΐτ. Τὰ πρώτα δύο δεξαμενόπλοια τῶν 278.000 τόνων, παρηγγέλθησαν εἰς Γαλλίαν μὲ παράδοσιν 1977 καὶ 1978. "Επερα δύο τῶν 318.000 τόνων θὰ παραδώ-

SHIPCHANDLERS

NEPTUNO

P.O.Box 2635 — TELEGRAPHIC ADDRESS : "NEPTUNO"

TELEPHONE 731948

Out of office hours Telephones: 722679 and 25476

I. LOURENCO MARQUES - MOZAMBIQUE

OWNERS: Agências Apollon, Lda.

AEROMAR

N. Kassimatis, Lda.

Vitória, Lda.

THE MOST MODERN AND LARGEST PRIVATE COLD STORAGE,
AT MOÇAMBIQUE

SUPPLIERS OF: PROVISIONS, DECK AND ENGINE STORES, WITH THE
ASSISTANCE OF A GREEK SHIPPING ENGINEER

the only greek company of shipchandlers

STOCKISTS OF: Johnnie Walker, John Haig and White Horse Whisky, Marlboro, Kent, Winston and Rothmans Cigarettes.

A LARGE VARIETY OF GREEK PRODUCTS

SPECIAL TERMS ON CONTRACTS WITH OWNERS

"AMEROID" SERVICE

σουν τὰ ναυπηγεῖα Μπρέμεν Βούλκαν τὸν Δεκέμβριον 1976 καὶ Ἀπρίλιον 1977.

Ἡ διὰ ξηρὰ φορτία ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις συνεστήθη τὸ 1965 ἀπὸ τὸ Κουδεῖτ. Εἰς 17 σκάφη τῶν 13.600—16.700 τόν. ἔκαστον ἀνέρχεται ὁ στόλος τῆς —τὰ 16 ρωσικῆς κατασκευῆς— ἐνῷ δέκα ἄλλα τῶν 22.300 τόννων, ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὸ Κλάυδ τῆς Σκωτίας.

Δεν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι πολὺ ταχέως ὁ ἀραβικὸς ἐμπορικὸς στόλος θὰ αὐξηθῇ. Ἡ δόντιμετωπίζεται καὶ τὸ πρόβλημα τῆς ἐπανόρθωσεως, ἵσως δὲ καὶ τῆς διασειρίσεως. Ὑπῆρχον πληροφορίαι ὅτι ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία τελεῖ ἐν ἐπαφῇ μὲν Νορβηγούς ἐφοπλιστάς διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ συγκρότησιν στόλου δεξαμενοπλοίων, δεδομένου ὅτι καὶ ἡ Ἀράμικη, ἡ ἐκμεταλλευμένη ἥδη τὰ πετρέλαια τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, περιέρχεται, σύσσοντας, εἰς τὴν κυριότητά της.

Τὴν συνεργασίαν αὐτὴν φαίνεται νὰ ἐπιδιώῃ ὁ νορβηγικὸς ἐφοπλισμός. Σχετικαὶ δηλώσεις Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν περὶ κοινοπρᾶξις μὲ τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας, ἐδημοσιεύθησαν πρὸ τίνος εἰς τὸν νορβηγικὸν Τύπον.

Καὶ ιδού, ὅτι προέβλεψε καὶ ἐπεδίωξεν ὁ κ. Ὁνάστης, συναντήσας τὴν ἐπίμονον ἀντίδρασιν τῶν ἑταῖρων πετρελαίου, τείνει, μετὰ τόσα ἔτη, νὰ καταστῇ πραγματικότης...

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αἰσθητὴ καὶ πάλιν ἡ παρουσία τοῦ ιαπωνικοῦ παράγοντος εἰς τὴν ναυλαγοράν. Πολλαὶ αἱ χρονοναυλώσεις —φρήντομες καὶ μπάλκ κάρριερς— διὰ χρονικὸν διάστημα ἔτους καὶ μέχρι Σεπτέμβριος. Ἡ παραπηρουμένη ἔλλειψις χωρητικότητος εἰς τὸν νευραλγικὸν τομέα τοῦ Β'. Ἀλαντικοῦ ἀπόδιδεται, κυρίως, εἰς τὴν ζωηροτάτην κυκλοφορίαν διαταγμένην διὰ στηρπὸν καὶ εἰς τὴν παρὰ τῶν Ἱαπωνῶν ἐπίμονον ζήτησιν τοννάς πρὸς χρονοναύλωσιν. Τὰ ἔργατικα ζητήματα τῆς Ἱαπωνίας —λιμενεργαστῶν καὶ ναυτεργοτῶν— εὐρίσκονται τελευταίως εἰς ὅριταν τημένον. Διαπραγματεύεται διεξάγονται. Ἐν ἀπὸ αὐτοῦ ἡ ναυτεργατικὴ ἀπεργία προέλθη, προτοιμισθών μετὰ τὸ νέον «μπούμ» τῆς ναυλαγορᾶς, ἀγνώστου διαρκείας.

Τῆς Ἰνδίας ἡ συγκομιδὴ δημητριακῶν κατὰ τὴν περίοδον 1973—74 θὰ ἀνέλθῃ εἰς 110 ἑκατομ., μετρικούς τόννους. Κατὰ τέσσαρα ἑκατομ., τόν. ὀλιγώτερον τῶν ἀρχικῶν προβλεφθέντων. Καὶ ἐνῷ ὁ πληθυσμὸς ἡγήθη ἐντὸς τριετίας κατὰ 40 ὅλα ἑκατομμύρια ψυχῶν.

Σημαντικαὶ διαπιστοῦνται αἱ ζημίαι κατὰ τὴν συγκέντρωσιν τῆς ρωσικῆς συγκομιδῆς δημητριακῶν, λόγῳ ἔλλειψεως ἀποθηκευτικῶν χώρων. Ἡ ἔλλειψις αὐτῆς, κατὰ δῆλωσιν τοῦ κ. Μπρέζινεφ, δὲν προεβλέφθη. Μέγα μέρος τῆς ρεκόρ ἐσοδείας τῶν 222,5 μετρ. τόννων τῶν δημητριακῶν παρέμεινεν εἰς τὸ ὑπαιθρον, ἐκτεθειμένον εἰς τὰς δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας.

«Ἄν τελικῶς ἡ ιαπωνικὴ Οἰκονομία ἐμφάνιση διὰ τὸ 1974—75 τὸ περιωρισμένον ποσοστὸν αὐξῆσεως τῶν 3,5% κατὰ τὴν Κυβέρνησιν ἡ τῶν 2,5% κατ' ἄλλους παραπτητὰς τῶν ἔξελιξεων, ὁ ἀντίκτυπος καὶ εἰς τὴν διακίνησιν τῶν χύδην φορτίων, αὐτῶν ποὺ ἐνδιαφέρουν τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν, θὰ είναι περιοριστικὸς τοῦ ὄγκου τῶν μεταφορῶν.

Καὶ γενικῶς ἡ ναυλαγορά, παρὰ τὴν σημειώνην τῆς ἔξαρσιν διὰ τὰ ξηρὰ φορτία, πρέπει νὰ ἀναμένεται χαλαρά. Βαίνομεν, δάσσει τῶν διαγραφομένων προβλέψεων δι' ὅλας τὰς μεγάλας βιομηχανικάς χώρας,

πρὸς μίαν περίοδον περιωρισμένης μεταφορικῆς κινήσεως.

Διὰ τὸ ἀπὸ Ιης Ἀπριλίου ἀρχόμενον οἰκονομικὸν ἔτος εἰς τὴν Ἱαπωνίαν αἱ προβλέψεις τῆς Ὀμοσπονδίας τῶν ἐπιχειρηματιῶν (Keindanren), ἐμφανίζουν τὴν Οἰκονομίαν τῆς ὑπὸ τὴν χειροτέραν μορφήν. Τὸ σκαπάνιστον προϊόν ὑπολογίζεται εἰς 1,4%, ἔναντι τῶν 2,5% τῶν κυβερνητικῶν προβλέψεων.

Τὴν υφεσιν (recession) τῆς ἀμερικανικῆς Οἰκονομίας βλέπουν ἐπερχομένην. Κατὰ τίνας οἰκονομοδόγους, τὰ πρώτα συμπτώματα ἐπισημαίνονται ἡδη.

Αἱ προβλέψεις ὀμιλοῦν περὶ αὐξῆσεως τοῦ ἀκαθαρτού ἐθνικοῦ προϊόντος κατὰ 1% μόνον. Τὴν υφεσιν προδιαγράφουν ὡς χειρότεραν ἐκείνην τοῦ 1958 καὶ μακροτέρας διαρκείας, ὥπως δήποτε μέχρι τέλους τοῦ 1974.

Οἱ κατωτέρω πλήρως ἀπηκριθωμένοι ἀριθμοὶ —ὅφειλονται εἰς τὰς ἐπὶ τοῦ πετρελαϊκοῦ ἀμερικανικᾶς ὑπηρεσίας— ἐπεξηγοῦν πλήρως καὶ τὴν κρίσιν, τὴν ἀπὸ μηνῶν κρατούσαν εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων:

Παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου κατὰ Ιανουάριον: 46,2 ἑκατ. βαρέλια ἡμερησίως, κατὰ 1,6 ἑκατ. βαρέλια ἐπὶ ἡδατόν, ἔναντι τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου.

Εἰσαγωγαὶ πετρελαίου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατώτεραι κατὰ 1,14 ἑκατ. βαρέλια ἡμερησίως, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Σεπτέμβριον. «Ἄς σημειώσεις, ὅτι τὰ 11% τοῦ ἀναλισκομένου πετρελαίου εἰς τὴν Ἀμερικὴν προέλευσιν είχον τὰς ἀραβικὰς χώρας.

Κατὰ συνέπειαν, ἡ ἄρσις τοῦ μπούκοτάζ, η πιθανολογούμενή διὰ τὰς ἀμέσως προσεχεῖς ἔβδομαδας, θὰ προκαλέσῃ ζωηρὰν τὴν ζήτησιν χωρητικότητος διὰ φορτώσεις πρὸς τὴν Ἡνωμένας Πολιτείας.

Τὸ παρελθόν ἔτος ἡ ναυλαγορά ἀνέτως ἀπερρόφησε σκάφη 50 ἑκατομ., τόν. d.w., περιλαμβανομένων καὶ 9 ἑκατομ., τόν. μπάλκ κάρριερ, δέοντος ὡς νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι τὸ ὑπερθαλάσσιον ἡγήθη κατὰ δεκατέσσαρα περίπου τοῖς ἑκατόν.

Ἡ προσθήκη νέου τοννάς κατὰ τὸ 1974 θὰ είναι μεγαλύτερα, ἐνῷ τὰ προγνωστικά τῆς μεταφορικῆς κινήσεως ὑποδεικνύουν ἔνα χαμηλότερον ποσοστὸν αὐξῆσεως. Τὸ πᾶν ἔξαρται ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν φορτίων πετρελαίου. Οἱ κρατούσι τῆς ναῦλοι διὰ τὰ τάνκερς, δυνατὸν περὶ τὰ μέσα τοῦ ἔτους νὰ είναι ἐλκυστικοί.

Εἰς 659.000 τόν. γκρός ἀνήρχετο τὴν Ιην Φεδρουάριον τὸ ἀργοῦν παγκοσμίως τοννάς. Τάνκερς 180.000 τόν. ἔναντι 504.

000 τοῦ προγονούμενου μηνὸς καὶ ξηροῦ φορτίου πλοία 479.000 τόν. (σκάφη 4.000 τόν. καὶ ἄνω).

Τὴν Ιην Ἀπριλίου ἀποκαθίσταται ἡ ἐλευθεροπολοῖτα εἰς τὴν Διώρυγα Ἀγίου Λαυρεντίου (Μόντρεαλ - Λίμνη Οντάριο - καὶ Γουέλλαντ Καναάλ) καὶ τὴν 4ην Ἀπριλίου εἰς τὸ τμῆμα αὐτῆς Σάλτ Σαίν Μαρί.

Πιθανολογεῖται ἡ πτώσις τῆς παραγωγῆς τοῦ χάλιβος κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἔναντι τῶν 700 ἑκατομ., τόν. τοῦ 1973 (11% αὐξησης πρὸς τὸ 1972).

Ἀμερώτατα τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν ἐνισχαφέρει ἡ παραγωγὴ χάλιβος. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι μόνη ἡ Ἱαπωνία εἰσήγαγε κατὰ τὸ 1973 σιδηρομετάλλευμα 285 ἑκατομμυρίων τόννων, ἔναντι 247 ἑκατομ. τόνων τὸ 1972.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Κατὰ τοὺς παραπηρητὰς τῶν ἔξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀναπόφευκτος εἶναι ἡ περιοδικὴ τῶν ναύλων χαλάρωσις. Αὐτὴν καὶ τώρα διεξέρχεται ἡ ἀγορά. Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις ὅλων τῶν Ηεγαλίων διηγήσανται πρὸς τὸν παρόμιον χωρῶν τείνει πρὸς τὴν κατοικίαν. Πρὸς τὸ παρόν, βεβαίως, ἡ Ναυλαγορὰ ἔηράν φορτίων τελεῖ ἐν εὐφορίᾳ. Τούτο κυρίως ὅφειλεται εἰς τὸν ιαπωνικὸν παράγοντα. Ἡ οἰκονομία τῆς Ἱαπωνίας κατὰ παράδοσιν χρείζεται χρόνων μεγαλύτερων διὰ νὰ ἀντιδράσῃ εἰς μίαν υφεσιν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν ἡ τὴν εὐρωπαϊκὴν οἰκονομίαν.

Καθὼς ὅμως θὰ συρρικνυται ἐφέτος ἡ ἀνάπτυξις τῆς ιαπωνικῆς οἰκονομίας, ἡ τελευταία παρουσία τῶν μικτῶν σκαφῶν εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ξηρῶν φορτίων θὰ παύσῃ καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν παραδόσιτων τῶν νεοτεύκτων τάνκερς, ἡ ναυλαγορὰ ἀναμένεται νὰ κινηθῇ εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα διὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Ἀκόμη καὶ ἡ ἐλπὶς μιᾶς προσωρινῆς, έστω, ἀνακάμψεως τῆς κινήσεώς των, λόγῳ τῆς ἄρσεως τοῦ μπούκοτάζ, φαίνεται ἀπομεμακρυσμένη, λόγῳ τῆς διαπιστώσεως ὅτι τὰ ἀποθέματα πετρελαιοειδῶν εἰς πολλὰς περιοχάς εἰναι ἰκανοποιητικά. Δὲν ὑπάρχουν, πάντως, πληροφορίαι ἐπαρκεῖσαν διὰ τὰς ἀκάθαρτον πετρελαίου ἀποθέματα. «Ἐὰν ἀρθοῦνται περιορισμοὶ ἡ προσπάθεια, ἀσφαλῶς, τῆς ὑπωσδήποτε συμπληρώσεως τῶν κενῶν θὰ προκαλέσῃ, κατὰ τινὰ βαθμόν, τὴν ἀνάκαμψιν.

Καὶ αἱ ἀνωτέρω παραπτηρήσεις δὲν είναι, βεβαίως, ἐνθαρρυντικαὶ διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν τάνκερς, ἐάν η ζήτησις δὲν ζωηρέυσῃ διὰ τὰς ἀπορροφηθῆ ὁ ὄγκος τῶν νεοτεύκτων, πού θὰ παραδοθούν.

Δέοντος, ἐπίσης, νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὡς ὑποτιμητικὸς παράγων, κατὰ τοὺς παραπτητὰς, τὸ προσεχές ἀνοιγμα τοῦ Σουέζ. Δυ-



“CATALINA” LTD
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
‘Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

νατόν διά τῆς συντμήσεως τῶν ταξιδίων νὰ περιορισθῇ ή ζητησίς παγκοσμίως τῶν δεξαμενοπλοίων κατά 10%. Προϋπόθεσις, δε-
βαιώς, ζητεῖται ότι ο διάπλωσης τῆς Διώρυγος θα
είναι συμφέρων, συναγωνιστικός του περι-
πλου του Ακρωτηρίου, έφ' οσον δὲ θα ύ-
παρξουν ἀρκετά τάνκερς μέχρις 70.000
τόννων d.w.

Καὶ δὲν προβλέπεται ἡ ἀνάρρωσις τῆς ναυλαγορᾶς μέχρι τοῦ 1976 τούλαχιστον. Παρατηρεῖται, δύως, ὅτι κάποια ἐπίκυλαξις δικαιολογεῖται εἰς τὰς ἀπαισιδόδους αὐτὰς προβλέψεις. "Αν ἡ παγκόσμια οἰκονομία ἀνάλαβή τὸν ταχὺν ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεώς της, ἡ ναυλαγορὰ θὰ τὴν ἀκολουθήσῃ ἡ καὶ θὰ προβαδίσῃ εἰς ἐντονώτερον ρυθμὸν κινήσεως. 'Εάν ἡ ναυλαγορὰ τῶν τάνκερς ἀντιδράσῃ πρὸς τὴν ὑφεσιν, ὅταν καὶ πάλιν ἀποκατασταθῇ ἡ οἰκονομία εἰς τὰ πρότερα σχήματα τῆς ἀναπτύξεώς της, ἔνα νέον «μπούμ» δέν πρέπει νὰ ἀποκλείεται.

¹Επαναλαμβάνομεν : Πρόκειται περὶ προβλέψεων, στηριζομένων ἐπὶ ώρισμένων, πάντως, διαπιστώσεων. Ποσάκις αἱ προβλέψεις δὲν διεφύευσθησαν ;

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΝ

Καθ' ἣν ὥραν ἐπαναρχίζουν αἱ συσκέψεις διὰ τὴν κατάστρωσιν τοῦ προγράμματος προσελκύσεως τῶν νέων πρὸς τὴν θάλασσαν, μία περισσότερην πραγματιστικὴν ἀντιμετώπισην τοῦ θέματος θὰ ἦτο ἐνδεδειγμένη. Εἶναι ἀνάγκη, οἱ ἔξι οἰασδήποτε πλευρᾶς ὄρμοδιοι, νὰ πιστεύσουν ὅτι καὶ ἡ πλέον ἐπιτυχῆς προπαγάνδα θὰ πέσῃ εἰς τὸ κενόν, ἐὰν δὲν ὑπάρχουν αἱ προϋποθέσεις αἱ ὁποῖαι καθίστουν ἀφ' ἑαυτοῦ ἐλκυστικὸν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα: "Η καὶ ἀντιθέτως, ἐὰν δὲν ἀρθοῦν οἱ λόγοι οἱ ὁποῖοι τὸ καθιστοῦν ἄνδρι καὶ ἀνεπιθύμητον.

Καλή ἀσφαλώς καὶ ἀναγκαῖα εἶναι ἡ ἐκ-
στρατεία ἑνμερῶσεως καὶ διαφωτίσεως τοῦ
κοινοῦ περὶ τῶν ἀγαθῶν τῆς Ναυτιλίας.
'Ἄλλ' εἴναι τὰ ἀγαθὰ δὲν ἀποτελέσουν τὴν
πραγματικότητα ἐφ' ἡς θὰ προσνιψθῇ ὁμά-
λως προςελκυσθεῖ νέος, ἡ πραματήν του
εἰς τὴν θάλασσαν θὰ είναι βραχατόν καὶ
ἡ διαφωτιστική ἀντίδοσις καταστρεπτική.

Ἐφ' ὅσον, λοιπόν, ἀνελήφθη ἡ προσπάθεια χωνικοποιήσεως εἰς τὸ πανελλήνιον

του πώς και διατί συμφέρει ή εις τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἔνταξις, οἱ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας ὄφελον νὰ προστοιμάσουν τὴ κατάστασιν, ὥστε τὸ πλοῖον ν' ἀποτελῇ τῷ ὅμι, μίαν σταθερὸν καὶ ἀνετον βάσιν/ ἀπαγγελματικῆς ἀπαχολήσεως καὶ ή ναυτική ἐργασία μίαν ἀσφαλῆ καὶ προσοδοφόρο σταδιοδρομίαν.

Ούτε ἄγνωστοι οὔτε μυστικαὶ εἶναι αἱ σύγχρονοι ἀξιώσις τοῦ ἐπαγγέλματος. Τὰς ἐπιστημαίνουν καθημερινῶς τὰ ναυτικά σωματεῖα, τὰς γνωρίζει καὶ τὰς συζητεῖ ὁ ἐφοπλισμός καὶ τὰς ἔγκρινει ἡ τὰς μεθοδεύει τὸ Κράτος. Τὸ σύνολόν των δύναται· νὰ συνοψισθῇ εἰς μίαν τετράδα βασικῶν ἔξασφαλίσεων: εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πόλεων, εἰς τὴν ἀνετον ἐνδιαιτήσιν ἐπὶ τῷ πλοίῳ, εἰς τὴν κανονικήν ἐπαγγελματικήν ἔξελιξιν καὶ εἰς τὴν προστασίαν τοῦ ἀπομάχου.

ΑΙ ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ

Δέν νοείται σήμερον φόδος η κίνδυνος διά την θαλασσίαν ἀποστολήν, πέραν του εἰς πᾶσαν ἀπασχόλησιν ἐνυπάρχοντος κινδύνου. Τα μεγάλα καὶ ἀσφαλῆ πλοία, ὃ πλήρης ἐξοπλισμός, ἡ συνεήξης ἐπικοινωνία, δέν πρέπει νὰ ἐπιτέρπουν περιθώρια θαλασσίων δραμάτων. Αἱ στατιστικαὶ εὐγλώτως μᾶς ὁμιλοῦν. Ἀρκεῖ νὰ τηροῦνται οἱ νόμοι καὶ οἱ κανονισμοί. Αἱ προχειρότητες, αἱ παραχωρήσεις, αἱ οἰκονομίαι καὶ ἄλλαι παρόμοιαι συνήθειαι μᾶς δὲν ἔχουν θέσιν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων.

Παράλληλος διαίνει και η έξασφάλισις των μέσων άνετου και άξιοπρεπούς διαβιώσεως ἐπὶ τῷ πλοίῳ. Οἱ σύγχρονοι ναυτικοί κοδοσσοὶ δὲν ἔχουν άναγκην ἔξικονομήσεως χώρων, τὸ παλαιόν πρωταριον κοινόνιον ἀνήκει εἰς ἐποχὰς λησμονθείσας. Τὸ νῦν διαθέτη ἔκστος ναυτικός τούς ιδίους χώρους ἐνδιαιτήσεως, οὔτε παράλογον εἶναι, οὔτε δυσδιστακτὸν ὑπὸ τάξ σημεινάς συνθήκας. Συνιστᾶ, ἀντιθέτως, τὴν μόνην οὐσιαστικὴν ἀντιπαροχὴν εἰς τὸ σύμφυτον μειονέκτημα τῆς ἀπομονώσεως καὶ τῆς ἀνίας.

Μεγαλυτέρων ἀκόμη σημασίαν δυνάμεθα γὰρ εἴπωμεν ὅτι κατέχει ἡ εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα δημιουργία μιᾶς ἐπιτυχημένης ὑλικὸς καὶ θήικος σταδιοδρόμιας. Ἰκανοποιητικά ἀποδοχαὶ εἰς σημεῖον ὥστε, συκρινόμεναι μὲ τὰς ἀπόδιαις τῆς χερσαίας

ἀπασχολήσεως, νὰ γύρουν τὴν πλάστιγγα ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς ἔργασίας. Πλήρης κάλυψις τῶν κινδύνων ἀσθενείας τοῦ ναυτικοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του. Συμπαράστασις κατά τὰ περιόδους τῶν βαθμίδων τῆς ἐπαγγελματικῆς προσωγογῆς, συχναὶ ἄδειαι καὶ συχνοτέρᾳ ἐπαφῇ μετὰ τῆς οἰκογενείας. Καὶ μόνον ἡ ἔξασφαλίσις τηλεφωνικῆς ἐπικοινωνίας μετά τῶν προσφιλῶν τροσώπων εἰς τὴν πατρίδα, ἀρκεῖ νὰ ὅρῃ τὴν ἐδῆλων μυρίων προστριβῶν καὶ ἀρνητικῶν ἀντιδράσεων.

σφάλισις ὄντευ καὶ ἐντίμου ζωῆς εἰς τοὺς λευκανθέντας ἐν τοῖς κύμασιν ἀπομάχους δὲν είναι μόνον ἡ φέιλομένη δύναμιοι πειρατῶν μιᾶς πολυκαύντος σταδιοδρομίας, ἀλλὰ καὶ ἡ πλέον ζωντανὴ διαφήμισις τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ ἐπαγγέλματος.

Μέ τάς προϋποθέσεις αύτάς, ή προπαγάνδα διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων δὲν θὰ διευκολυνθῇ ἀπλῶς, ἀλλὰ θὰ εὑρη τὴν μόνην καὶ ἀναγκαίαν βάσιν της.

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΖΗΤΗΜΑ

Η ύπόθεσις τού σκάφους «Windward», έπι τής όποιας άνεμενέτο νά άποφανθῇ εντός τών ήμερων τού 'Ανώτατου Δικαστηρίου τών Ηνωμένων Πολιτειών, ζωρὸν προκαλεῖ την ένδιαιρέσιν της Εύρωπαιών εφόπλωστων και τής Όμοσπονδίας, τής όποιας μέλη είναι οι 'Αμερικανοί πλοιοκτήται, οι κατέχοντες στόλουν ύπό τὰς «σημαίας εύκαιριος» (American Controlled Shipping Federation). Η ύπόθεσις αύτή άναφέρεται εἰς την άξιωσιν τῶν άμερικανικῶν «γιούνιονς» νά έχουν τό δικαίωμα νά έγκαθιστούν «πάτεται» διαμαρτυρίας ή νά έπιβάλουν μπούκοτάς κατά ξένων πλοίων εἰς άμερικανικούς λιμένας, ἀπλῶς καὶ μόνον διότι οἱ ναυτικοὶ τῶν πλοίων ούτων έχουν χαμηλότερον μισθολόγιον τού άμερικανικού.

Ἐν περίπτωσις δὲν εἶναι τόσον ἀπλῆ ὥστην οὐκέτι πρώτης ὄψεως φαίνεται, ή δὲ ἀπόφασις τοῦ ἀκύρωτικοῦ ἐπὶ τῆς προκειμένης ὑποθέσεως θὰ ἡδύνατο καταστρεπτικά να ἔχῃ συνεπείας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀτίνα προσεγγίζουν συχνά εἰς ἀμερικανικούς λιμένας, ιδιαιτέρως δι' ἐκείνας τὰ ὅποια ἔξυπηρτεούνται ἀπὸ τοὺς λιμενεργάτας καὶ ἄλλας ὑπεραισχύλους τῶν πλοίων.

Οι Εύρωπαιοι και οι Α' Αμερικανοι πλοιοκτήταις κατέχοντες πλοια ύπο σημαίας άναγκης αντιτίθενται εις οιανδήποτε άναμιξιν των γιούνιοντας εις Ό, τι έφορα το πλοίο των, τούτο δε έπιθεβασιούται από τα γεγονός ίστι αι κυβερνήσεις της Νορβηγίας της Μεγ. Βρετανίας και της Ιταλίας έθεσαν τάς απόφεις των ύπ' όψιν του άμερικανικού ύπουργειου Έξωτερικών, ένων & λιβερίο παρενέθη, ώς φίλη του Δικαιστηρίου «a friend of the court» εις την Ακυρωτικόν

ΤΟ ΑΚΥΡΩΤΙΚΟΝ ΑΠΕΦΑΝӨΗ

Η ἀπόφασις τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἐπὶ τῆς προσφυγῆς κατὰ τῶν «γιούνιονς» τῶν πλοιοκτητριών ἔταιριών δύο πλοίων, τούς ἑλληνοκτήπους τοῦ «Θεομάννο» καὶ τοῦ «Νόρθγουίν» ἐξεδόθη πρό τινων ἡμερών. Είναι λίαν ἐνδιαφέρουσα.

Τότε Ακυρωτικὸν ἀνέτρεψεν ἀπόφασιν τῶν δικαστηρίων τοῦ Τέξας — δὲ πρὸς 3 — καθὴν ἡ προκληθείσα ἀπό τὸ «πικέτικο» κατέστη «Οκτώβριον 1971 διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο πλοίων καὶ τῶν υπατεργατικῶν ὄργανων σεωπεῖται ἀνήκει, πράγματι, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Γραφείου Ἐργασιῶν, Σχέσεων. Ἐδικαιολογείτο, συνεπῶς, καὶ τὸ «πικέτικο». Διὰ τῆς ἀπόφασεως παρέχεται τὸ δικαιώμα τοῦ τούς πλοιοκτήτας ἔξιν τοις σκάφοις ὡς ἔνυπτοις ἐνύπτοντο τῶν τοπικῶν δικα-

Agenții: Thos. R. Miller & Son (Bermuda).

**Αντιπρόσωποι των Διευθυντών ένα Λονδίνω: Thos. R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe, London, EC3A 8DA. Τηλέφωνο: 01-283 4646.
Τελέξ: 885 271 Τηλεγραφήματα: Mutuality London.**

ΑΞΙΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Η ΠΥΛΟΣ

ΑΙ ΧΕΡΣΑΙΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΜΙΧ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ
 - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΧΡΩΜΑΤΩΝ
 - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ
 - ΤΕΛΙΚΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΥΨΙΚΑΜΙΝΟΝ

ΠΡΟΣ ΜΙΑΝ ΕΥΦΟΡΩΝ περιοχήν τοῦ τόπου μας, παντελῶς ὅμως ἄκρι τούδε παρημελημένην, τὴν Μεσσηνίαν, ἐστράφη ὁ Οἶκος Μιχ. Καραγεώργη, διὰ τὰς μεγάλας εἰς χερσαίας βιομηχανίας ἐπενδύσεις του. Καὶ συγκεκριμένων εἰς τὴν Πύλον, μὲ τὸν φυσικὸν τῆς μεγάλον λιμένα καὶ τὴν νευραλγικὴν γεωγραφικὴν της θέσιν εἰς τὸ πέρασμα τῆς Μεσογείου, πρόκειται ὁ κ. Ἀριστομένης Μ. Καραγεώργης νὰ πυργώσῃ τὰς τεραστίας βιομηχανικὰς ἔγκαταστόσεις, τὰς ὃποιας ἡ ἀνήσυχος πρωτοβουλία του ἔχει προγραμματίσει.

Ἐπταετής ἡ προσπάθειά του διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ὅπο μέρους τοῦ Κράτους ἔγκρισιν τῶν σχεδίων του. Μόλις τώρα ἀνεγνωρίσθη ἡ μεγαλόπονος πρωτωβουλία τοῦ ἀφοπλιστικοῦ μας Οἴκου καὶ ἐκμυρώθησαν διὰ κυβερνητικῶν πρόξενων αἱ ἐπενδύσεις του.

Εἰς τὴν Πύλον, λοιπόν, πρόκειται νὰ συσταθοῦν τὰ ἔχης βιομηχανικά συγκροτήματα, μὲ τὴν πρόβλεψιν ἐπεκτάσεων των και εἰς ἄλλα, τὴν ὑψηλάμινον ἐν συνεγείᾳ.

Ιονίου Εργοστάσιον τοιμέντων παραγωγής δυναμικότητος ένος έκατομ. τόνων έτησίως. (Άρχικώς προεβλέπετο 500 χιλ. τόννων). Κεφάλαια έκ του έξωτερικού είσαχθησόμενα 22 έκατομ. δολ. α) Εις αὐτούς σινάλλαγμα ἐπὶ Νέας Υόρκης κατά ποσὸν δέκα έκατομ. δολ., ἔξ ὧν ἑνέα δι' ἀνέγερσιν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων. β) Εις καινουργή μηχανήματα κατὰ ποσὸν ἔνδεκα έκατομ. δολ. καὶ γ) εἰς λοιπὸν καινουργή μηχανικὸν ἐξποτινόν κατὰ ποσὸν ἐνὸς ἑκατομμύριον δολλαρίων.

2ον) Βιομηχανία παραγωγής υλικών ειδικής προστασίας έπιφανειών, ώς έποξειδικών και αντισκρωπικών ουσιών, ύφαλοχρωμάτων και λοιπών άντιδιασβρωτικών θεραπειών. Κεφάλαια 849.000 δολ.

30ν) Βιομηχανικό συγκρότημα ἐπισκευής πλοίων ὡς καὶ ναυπηγήσεως παντός τύπου σκαφών μεθ' ὅλων τῶν ἔργων μάτων καὶ ἐξπολισμού αὐτῶν. Μέγεθος εἰσαγόθησομένου κεφαλαίου 135 ἑκατοντ. δολ. κατανυψούμενος



μετὰ συναφῶν ἐγκαταστάσεων κατα-
σκευῆς, συναρμολογήσεως καὶ ἔξυπηρε-
τήσεως.

Ἡ μονάς θέλει ἐγκατασταθῆ εἰς τὸ βόρειον τμῆμα τοῦ κόλπου τῆς Πύλου.

- 1 -

Αλλὰ δέν όλοκληρώνονται διὰ τῶν ἀνωτέρω αἱ ἐπιχειρηματικαὶ ἐναντείσεις τοῦ Οἴκου Μιχ. Καραγεώργη. Ἡ Πύλος, ὅταν τὰ ὑψηπτή σχέδια τοῦ κ. Ἀριστού. Καραγεώργη πραγματοποιθύον, πρόκειται, μετά μίαν ὄκταετιν ἥ καὶ ἐνωπίον, νὰ ἀποτελέσῃ ἔνα τεράστιον κέντρον παραγωγικῶν συγκροτημάτων παγκοσμίου ἀκτινοβολίας, κέντρον ἐφάμιλλον πρὸς τὰ μεγάλα τοῦ ἔξωτερικοῦ, τῆς Ἰαπωνίας κυρίως. Ἡ διομήχανία τοῦ χάλυβος θὰ συμπληρώσῃ αὐτὸν ἀπό τούδε προγραμματισθείσας ἐπενδύσεις.

Καὶ ἀξιοποιεῖται οὕτω ἡ παρημελημένη περιοχὴ τῆς Νοτιοδυτικῆς Πελοποννήσου· πρωθεύεται ἡ ἐλληνικὴ ἔργασία πρὸς τὰς ἔξαγωγάς, πρὸς τὴν ἕνσησιν τῶν συναλλαγματικῶν μας προσδόσων. Τασμέντα, ναυπηγικαὶ καὶ ἐπισκευαστικαὶ ἔργασίσι, χρώματα καὶ τελικῶν ἡ χαλινούργια, θὰ ἀποδώσουν ἔργασίν εἰς χιλιάδας ἑλληνικῶν χειρῶν καὶ ἐκαποντάδας ἐκατομ. δολ. εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας.

Ηγ. Οικουμενικής Επίσκοπης χρωμα.
"Η Πύλος θά απόδη μόνο το προσφορώτερον κέντρον προβολής της έλληνικής έπιχειρηματικότητος. Είναι δέ το καταλληλότερον, διότι κείται ἐπὶ τῆς γραμμῆς τοῦ διάπλου τῆς Μεσογείου. "Η διακίνησης τῶν ἔκ τῆς Πύλου ἔξαγωγῶν θὰ ἐπιβαρύνεται μὲν χαμηλότερον μεταφορικὸν κόστος, μὲ συναγωνιστικὴν παραγωγὴν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ λοιπὰ μεσογειακά κέντρα.

Τὸ μέγα ἔργον τῆς Πύλου εύρισκεται, εὐ-
τυχῶς, εἰς καλάς, ἀποδοτικὰς χεῖρας. Θὰ τὸ
ἴδωμεν ἀσφαλῶς ὅλοκληρούμενον.

στηρίων τά «γιοινύνιονς» διὰ τὸ μποῦκοτάζ. Αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις παρενέβαινον διὰ τῶν «πίκετιγκς», μὲ τὸν γνωστὸν ἰσχυρισμόν, ὅτι οἱ καταβαλλόμενοι μισθοὶ εἰς τὰ ἔνα πλᾶδια ἦσαν κατώτεροι τῶν ἀμερικανικῶν μισθῶν καὶ κατὰ συνέπειαν προεκδύνευεν ἡ ἀπασχόλησις τῶν Ἀμερικανῶν ναυτικῶν.

Οι έφοπλισταί ἔφερον τὴν ἀπόφασιν τοῦ Δικαιαστηρίου τοῦ Τέξας πρὸ τοῦ Ἀνωτάτου Δικαιαστηρίου, ὅπερ καὶ ἀπεφάνθη, ὅτι ἡ δικαιοδοσία τοῦ Ἐθνικοῦ Γραφείου Ἐργατικῶν Σχεσεών (NLRB), ἔχει τὴν ἐφαρμογήν της εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων ἐπὶ τῶν Ἀμερικανῶν καὶ μόνον ἐργατῶν καὶ ἐργοδοτῶν. Ἡ παρέμβασις, ἄρα καὶ τῶν «γιούνιονς» εἰς τὰ ξένα πλοῖα ἦτο παράνομος.

Τηλεγραφικώς μᾶς μετέδοθή ἡ ἀνωτέρω ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος καὶ διὰ τὰ ἐλληνόκτητα ὑπὸ ξένας σημαίας εἴδησις. 'Ἐν καιρῷ θα δημοσιεύσωμεν τὸ πλήρες κείμενο τῆς ἀποφάσεως. 'Απαξ διὰ παντὸς ὁ ἐκδισμὸς τῶν «γιούνιον» εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ τὰς ἔνων πλοίων καθίσταται ἀδύνατος. 'Υφίσταται τὸ δεδικασμένον ἀπὸ τὸ Ἀκρωτητικόν.

Θὰ ἔχῃ, βεβαίως, καὶ ή Δ.Ο.Μ. υπ' ὄψιν της τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν.

ΟΧΙ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΣΑ

Κατ' ούδενα τρόπον τὰ ὑπερωκεάνια ἐπι-
βατηγά μας πρέπει νὰ συμπεριληφθοῦν εἰς
τὴν ὑποχέρεωσιν τῆς καταβολῆς τοῦ ἐλλη-
νικοῦ μισθολογίου εἰς τοὺς ἐπ' αὐτῶν ναυ-
τολογούμενους ἔγχρωμους. Καὶ πρέπει νὰ
ἔξαιρεθον, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον,
διότι οἱ κύριοι ἀνταγωνισταί μας, ἡ Πενίν-
σουλαρ καὶ Ὁριένταλ, ὅπως καὶ αἱ ἄλλαι
βρετανικαὶ ἑταῖριαι εἰς τὴν γραμμὴν κυ-
ρίως Ἀντστραλίας, καταβάλλουν, κατόπιν
συμφωνίας τῆς Δ.Ο.Μ. μὲ τὴν βρετανικὴν
ἘΦΟΠΛΙΣΤΙΚὴν Ὄμοσπονδίαν, τὴν γνωστὴν
‘Φεντερέσιον’— τὸν μισθὸν τῶν 48 λιρῶν
διὰ τὸν πτυχιοῦχον γούτην, τὸν ὄρισθεντα
ἀπὸ τὸ Διεθνὲς Γραφείον ‘Ἐργασίας.

Άδικον καὶ ἀπάραδεκτὸν εἶναι τὰ μὲν Ἑλληνικά ὑπερωκεάνια νὰ ἐπιβαρυθοῦν μὲ τὴν τεραστίαν αὐτὴν μηνιαίαν δαπάνην τῶν ὑπερενεγκόντα κατὰ ναύτην λιρῶν, ἐνῷ αὐτῇ αὐτή ή Δ.Ο.Μ. ἀνέγνωρίστεν εἰς τοὺς συμποτέρους της.

καίωμα τῆς καταβολῆς τοῦ μισθοῦ τῶν 48 λιρῶν.

Δέν γεννάται άμφισσα, ότι ο κ. Σκιαδόπουλος θά άναγνωρίση τό δίκαιον του αιτήματος της έξαιρέσεως των ύπερωκεανίων από την υποχρέωσιν περί καταβολῆς του έλληνικού μισθοδογίου, ένω, είτε παραλληλου, ή Π.Ν.Ο. πρέπει νά υπογραμμίση εις την Δ.Ο.Μ. την άνισον μεταχείρισμον μεταξύ έλληνικών και άγγλικών σκαφών.

ΠΟΣΑ ΤΟ ΑΓΓΑΙΚΟΝ :

— Ἀλλὰ καὶ γενικώτερον πρέπει νὰ ἔξετασθῇ, καὶ πιστεύουμεν ὅτι τοῦτο πρέπει νὰ ἀναλάβουν νὰ πράξουν αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ — τὸ Κομμίτη του Λονδίνου: Τὰ βρετανικά φορτηγά σκάφη — δεξαμενόπλοια καὶ ἡρού φορτίου — πληρώνουν τὸ ἀγγλικὸν μισθολόγιον εἰς τοὺς ἐπ' αὐτὸν ἀπασχολουμένους ἔχγρωμούς ή τὸ μισθολόγιον τῶν 48 λιρῶν διά τὸν ναυτὴν τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας:

Καὶ ἄν, ὅπως ἡμεῖς πληροφορούμεθα, καταβάλλεται εἰς τοὺς Ἀσιάτας ναυτικούς ὁ μισθὸς τῶν 48 λιρῶν, διατί τὸ ιδικόν μας σκάφος —όχι τὸ ἐλληνόκτητον ύπὸ ξένην

σημαίαν — καλείται νὰ πληρώνῃ τὸ ἑλληνικὸν μισθολόγιον, τὸ ὑπερδιπλάσιον τοῦ συμβατικοῦ τοῦ Γραφείου Ἐργασίας;

Τὸ ζήτημα εἶναι σοδαρόν, διότι καθιερούται μία ἀπαράδεκτος διάκρισις καὶ διότι δι' αὐτῆς ἡ Ναυτιλία μας ἐπιβαρύνεται μὲ πολλάς χιλιάδας λιρῶν μηνιαίων, πέραν τῶν ὅσων καταβάλλει τὸ ἀγγελικὸν πλοίον.

Οἱ ἐφοπλισταὶ — ἵσως καὶ ἡ Π.Ν.Ο., ἡ τελούστα ἐν ἐπαφῇ μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. — ἔχουν τὸν λόγον.

Η ΠΛΗΓΗ

"Ἐχομεν ὑπ' ὄφιν μας τὰς ἀνὰ 150ήμερον ἐκδιδομένας καταστάσεις τιμωρηθέντων ναυτικῶν, βάσει τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος. 'Υπερογδόηκοντα ἀπόφασεις ἐκάστου δεκαπενθημέρου ἀναφέρονται εἰς τὰς λιποταξίας. Κατὰ τὰ τρία 150ήμερα, — τὸ 6' 150ήμερον Σεπτεμβρίου καὶ τὰ δύο τοῦ 'Οκτωβρίου — ἐτιμωρήσαν ἐπὶ ἔγκατολεῖψει τῶν πλοίων των εἰς ἔνοντας λιμένας 250 ναυτικοί. Πραγματική, δηλαδή, ἀφαίμαξις τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, ἥτις στοιχίζει ἀκριβά εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν πλοιοκτησίαν ἰδιαιτέρως.

"Ἄν κατὰ τὴν αὐτὴν ἔκτασιν αἱ λιποταξίαι συνεχισθοῦν, ἡ Ναυτιλία θὰ στερηθῇ ἐντὸς ἔτους τῶν ὑπηρεσιῶν δισχιλίων περίπου νέων κυρίων ναυτικῶν. 'Απώλεια σημαντική καὶ ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας δυσαναπλήρωτος.

Μέτρα διὰ τῶν μετριασμὸν τοῦ κακοῦ δὲν ἔχουμεν ἄλλο πλέον νὰ συστήσωμεν παρὰ τὴν περαιτέρω βελτίωσιν τῶν ὅρων διαβιώσεως τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν ἐπίμονον προσπάθειαν τῶν πλοιάρχων ὅπως προλαμβάνουν κατὰ τὸ δυνατὸν τὰς δραπετεύσεις διὰ τῆς πειθοῦς καὶ τῆς στοργικῆς πρὸς τοὺς νέους ιδίᾳ ναυτικοὺς συμπεριφορᾶς.

Ἐπιβεβλημέναι, δεβαίως, αἱ κυρώσεις τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος. "Ομῶς οἱ λιποτακτοῦντες ἀδιαφοροῦν δι' αὐτάς. Φεύγουν, ἐν ἐπιγνώσει τῶν συνεπειῶν. 'Αναζητοῦν τὴν καλυτέραν αὔριον εἰς τὰς χώρας ('Ἀμερική, Καναδᾶν, Αὐστραλίαν) εἰς τὰς ὅποιας κυρίως δραπετεύουν.

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΑΠΟΔΙΔΕΙ

"Ἡ 'Ἀμερικανικὴ 'Ἐπιτροπὴ τῶν πλοίων ὑπὸ «σημαίας ἀνάγκης» καὶ ἐκπρόσωποι Εὐρωπαίων πλοιοκτητῶν ἔχεφρασαν ἀπὸ κοι-

νοῦ τὴν ἀντίθεσίν των ἐπὶ ἐνὸς κανονισμοῦ τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, οἵτις θὰ ἡδύνατο νὰ ἔρμηνεθῇ ὅτι φορολογεῖ τὰ ἔξι ἀμερικανικῶν πηγῶν ἐσόδον πλοίων ἄλλων ἔθνικοτήτων, ἀτίνα ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὴν παραμονὴν τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς ἀμερικανικούς λιμένας. Τοῦτο ἴσχυει διά τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ πλοιοκτητριαὶ ἡ ναυλώτρια ἐταιρία εἶναι διαφόρου ἔθνικοτήτος τοῦ νησολογίου τοῦ πλοίου.

Καὶ ἐνὸς διὰ τὸ πλεῖστον τῶν περιπτώσεων τὰ σχετικὰ ποσὰ δὲν θὰ ἥσαν σημαντικά, ἡ ἀφαρμογὴ τοῦ κανονισμοῦ θὰ συνεπήγετο βραδείας καὶ πολυπλοκούς νομικάς, λογιστικάς καὶ τυπικάς διαδικασίας. 'Ἐπιπροσθέτως, θὰ είχε δυσμενὴ ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν πολυπλοκῶν ναυλώσεων, αἱ ὁποῖαις ἀφθονοῦν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς κύριον.

Συνεπόντως, ὁ κανονισμὸς οὗτος προεκάλεσεν ἐντὸν τὴν ἀντίδρασιν τῆς ἀμερικανικῆς ἐπιτροπῆς «σημαίων ἀνάγκης» καὶ τῶν Εὐρωπαίων πλοιοκτητῶν. Πρὸς τὸ παρὸν τὸ θέμα τελεῖ ὑπὸ συζήτησιν, ἐπλίζεται δὲ ὅτι ὁ κανονισμὸς θὰ τροποποιηθῇ ἡ καὶ θὰ παύσῃ ισχύν. Γράφομεν σχετικῶς εἰς τὴν στήλην τῶν Νομικῶν Θεμάτων.

Διὰ πρώτων φορῶν εἰς τὰ χρονικὰ τῆς Ναυτιλίας παρατηρεῖται τὸ φαινόμενον τῆς συνεργασίας μεταξὺ Ἀμερικανῶν καὶ Εὐρωπαίων πλοιοκτητῶν πρὸς ἀντιμετώπισιν ἐνὸς κοινοῦ προβλήματος. "Ισως τοῦτο σημάνῃ τὴν ἀπαρχὴν παρομοίων ἐνέργειων εἰς τὸ μέλλον.

ΔΙΚΑΙΟΝ ΚΑΙ ΟΡΘΟΝ

Τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς ἐδῶ ἐγκαταστάσεώς των ἐτιδιδόκουν πολλαὶ ἐλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τοῦ ἔχωτερικοῦ. 'Ἐπέστη πλέον ὁ χρόνος τῆς μεταφορᾶς. Πλήρης παρέχεται ἡ ἐντεύθεν παντὸς εἴδους ἐξυπηρέτησις καὶ ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει εἰναι καὶ πλέον συμφέρουσα, μὲν χαμηλότερον τὸ κόστος, ἡ διαχείρισις τῶν πλοίων ὑπὸ τὸν Πειραιά. 'Υφίσταται, οὕτως, ἔνα μέροδόν, ἐπὶ τοῦ ὅποιου αἱ ἐνδιαφερόμεναι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἔχουσι τὴν προσοχὴν τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων. 'Ἐντοπίζεται τὸ ἐμπόδιον αὐτῷ εἰς τὸ δύσκολον τῆς ἐδῶ ἐγκαταστάσεως τῶν ὄμογενῶν, ἔξων ὑπηκόων, τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ ἐλληνικὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου ἡ καὶ ἀλλαχοῦ. 'Εγκαθιστάμενοι οὗτοι ἐδῶ, δὲν ἀπολαμβάνουν τῶν ὅσων πλεονεκτημάτων ἡ ἐλ-

ληνικὴ νομοθεσία παρεχώρησεν εἰς τοὺς ἔνοντας μόνον, τοὺς ἐργαζομένους ὑπὸ τὸ καθεστώς τῶν ἀλλοδαπῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ἐδῶ μεταφερομένων ὅπο τὸ ἔξωτερικόν.

Δικαίως παρατηρεῖται: Διατί τὰ πλεονεκτήματα αὐτὰ πού προεβλέθησαν διά τοὺς ἀλλοδαπούς, νὰ μὴ ισχύουν καὶ διὰ τοὺς ὄμογενεῖς, τοὺς ὅπο τὸ δεκαετηρίδων ἐγκατεστημένους εἰς τὴν ξένην — κατέχοντας τὴν ξένην ὑπκούτητα — τοὺς προτιθεμένους νὰ ἀκολουθήσουν τὴν οἰκαδός μεταφορὰν τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς ἣν ἐργάζονται;

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι οἱ ὄμογενεῖς αὐτοὶ ἀποτελοῦν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μας. Χωρὶς αὐτοὺς η ἐδῶ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐγκαταστασίας τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων δυσχεραίνεται τὰ μέγιστα ἵσως καὶ νὰ ἀναβληθῇ.

"Ἡ περίπτωσις ὀναφέρεται εἰς δεκάδας τινὰς ὅπο μακρού ἔξειδικευμένων εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων προσώπων, τῶν ὄποιων η ἐδῶ παρουσία θὰ ἔχῃ καὶ τὸ καλὸν ὅτι η ὄλη τεχνικὴ συγκρότησις τῆς ἐδῶ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως πληρεστέρα θὰ καταστῇ. "Ἡ 'Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν, ἀμερικώτας καὶ αὐτὴν ἐνδιαφερομένη νὰ ἴδῃ τὴν μεταστήσαν τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ὅπο τὴν ξένην εἰς τὸν Πειραιά, ὃς μελετήσῃ τὸ ἐγειρόμενον ζῆτημα καὶ ἄς ὑποβάλῃ ὅπου δεῖ τὸ σχετικὸν αἴτημα. Είναι δίκαιον καὶ ὄρθον.

ΠΡΟΣ ΤΙ Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΙΣ:

Δὲν ἔχουν τὰ πράγματα, ἐν σχέσει μὲ τὰς ἐντεύθεν κρουαζιέρας τῆς νορβηγικῆς Royal Viking Line, ὡς ἀρχικῶς μᾶς παρεστάθησαν.

"Ἐν πρώτοις, πρόκειται περὶ δύο, ἐν ὅλῳ, κρουαζιέρων κατὰ τὸ 1974 καὶ δύο κατὰ τὸ 1975, μὲ κύριον ἀπ' εὐθείας προορισμὸν τὴν Κωνσταντινούπολιν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Μόνον κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν προβλέπεται προσγειώσις εἰς τρεῖς ἐλληνικὰ νήσους, τὸν Ρόδον, τὸν Πάτμο καὶ τὸν Μύκονον. 'Επιβάται ἐντεύθεν διὰ τὰς κρουαζιέρας αὐτὰς δὲν πρόκειται νὰ γίνουν δεκτοί. "Ολῶν η προέλευσις θὰ είναι ἡ 'Ἀμερική, 'Αεροπορικῶς θὰ φέασουν ἐδῶ θὰ παραμείνουν ἐπὶ τριήμερον εἰς τὰς Ἀθήνας καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ ἐπιβιβασθοῦν τοῦ νορβηγικοῦ κρουαζιεροπλοίου, διὰ τὸ ἀπὸ θαλάσσης ταξίδιον των. Πρόκειται περὶ ύψηλῆς κλάσεως κρουαζιέρας, μὲ ἡμερήσιον κόστος τῶν 90 δολαρίων κατ' ἀτομον. Εἰς τοὺς πολυταλάντους 'Αμερικανῶν ἀπευθύνεται. Συναγωνισμός τις — καὶ ὁ ἐλάχιστος — δὲν πρόκειται νὰ ἀναπτυχθῇ μὲ τὰ ίδια μας κρουαζιερόπλοια, τὰ μὴ ἐκτελούντα, ἄλλως τε, ταξίδια πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

Κατὰ συνέπειαν, δὲν διέπομεν καὶ τὴν δάσιμον δικαιολογίαν τῆς ἀπαγορεύσεως παραλαβῆς ἐντεύθεν τῶν ἐκ τοῦ ἔχωτερικοῦ ἀφικνουμένων περιηγητῶν, προοριζομένων διὰ τὰς δύο κρουαζιέρας μὲ τὰς ἐδῶ ἐγκαταστάσεως τῶν ὄμογενῶν, ἔξων ὑπηκόων, τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ ἐλληνικὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου ἡ καὶ ἀλλαχοῦ. 'Εγκαθιστάμενοι οὗτοι ἐδῶ, δὲν ἀπολαμβάνουν τῶν ὅσων πλεονεκτημάτων ἡ ἐλ-

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 —

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:
Ν. Κ. ΤΟΜΑΖΟΣ
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ
• ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΞ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ΕΡΓΟΝ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Εἰς παλαιάν σύστασιν τῶν στηλῶν αὐτῶν ἐπανερχόμεθα. Διετυπώθη πρὸ ἐτῶν, δὲν ἔτυχεν, οὕτως, τῆς δεούσης προσοχῆς. Τώρα ἐπαναλαμβανομένης, θὰ είναι δύσκολος — πλην ἀναγκαῖας — η πραγματοποίησίς της.

Εἴχομεν ὑποδείξεις τὸ ἀδιαχώρητον τῶν Σχολῶν 'Ασπροπόργου. Δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ δεχθούμενος τοὺς περισσότερους μαθητάς, αὐτῶν ποὺ ἔχει ἀνάγκην η μεγάλη Ναυτιλία μας. Εἴχομεν ἀκόμη τὸ πρώτον πρ-

βλέψει τὸ ἀκατάλληλον, ἀπὸ ὑγιεινῆς ἀπόψεως, τῆς βιομηχανικῆς περιοχῆς τῆς Ἐλευσίνος διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς ὑφισταμένης σχολῆς, ἔστω καὶ ἂν μᾶς παρεχοφείτο τὸ παραπλεύρως αὐτῆς οἰκόπεδον.

Καὶ ὑπεδειχθεῖμεν τὴν ἀγορὰν μιᾶς ἐκτάσεως ἕκτος τῆς Ἐλευσίνος πρὸς τὰ Μέγαρα καὶ πέραν αὐτῶν, ἥτις, ἐν καιρῷ, θὰ ἐστέγαζε τὴν Ναυτικήν Ἀκαδημίαν, μεγάλην, ἄνετον εἰς ἐγκαταστάσεις, διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ηγεμόνειας ἀνάγκας εἰς στελέχη ἀνωτέρας κλάσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Τώρα, διὰ τοὺς διαβλέποντας τὰ πράγματα καὶ ζῶντας τὰς ἔξειδεις τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ αὐτοῦ ίδρυματος, ή σύστασις, τῆς ἀγορᾶς μιᾶς ἔδαφικῆς ἐκτάσεως διὰ τὴν αύριανην Ναυτικήν Ἀκαδημίαν, προβάλλει ἐπιτακτική. Πρόβλεψις διὰ τὰ ἀμέσως προσχή ἔτη. Τὸ μὲν, ἡ σχολὴ Ἀστροπούργου εἶναι πάλεον μικρά, τὸ δέ, τὸ τόσον ἀναπτυχθέν περιβάλλον τῆς βιομηχανικῆς Ἐλευσίνος μὲ τὰ καυσαέρια καὶ τὰς ὄλλας ἀναβυμιάσεις τῶν ἐργοστασίων, τείνει νὰ καταστήσῃ δύσκολον τὴν ἑκεὶ διασώσιν. Ἀπὸ τοῦδε, πρέπει νὰ προβλέψωμεν, ἀν ὅχι τὴν μεταφοράν τῆς Σχολῆς, ἀλλὰ τὴν σύστασιν μιᾶς νέας μεγάλης εἰς καταλληλότερον περιβάλλον.

Πολλαὶ αἱ μέλλουσαι νὰ προβληθοῦν καὶ πάλι ἀντιρρήσεις εἰς τὴν σύστασιν μας αὐτῆς. Εὔχομεθα νὰ μᾶς διαψεύσουν τὰ πράγματα. Θάττον, ὅμως, ἡ δράσιον θὰ προβληθῇ ἡ ἀνάγκη τῆς μεγαλυτέρας σχολῆς. "Εργον προνοίας ἡ ἀπὸ τοῦδε ἀντιμετώπισις τῆς.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ

Διετάχθη ὁ πλοίαρχος τοῦ Ισραηλινού Φορτηγοῦ «Μαρκίς» νὰ πλεύῃ ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Χαϊφας εἰς Κύπρον. Καὶ ὅχι μόνον δὲν ἔξετέλεσε τὴν διαταγὴν τῆς πλοιοκτητρίας ἑταίριας, τῆς Ζίμ, ἀλλὰ ὑπέρεβον κάθε ὅριον ἀντυπακοῦς καὶ ἐλλείφεως σεβασμοῦ πρὸς τὰς παραδεδεγμένας ἀρχὰς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. "Εφερε τὸ πλοῖον τοῦ πρὸ τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος τῆς Χαϊφας καὶ τὸ ἡγυροβόλολησε κατὰ πλάτος τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος, ὥστε νὰ τὸν ἀποκλείσῃ πάσης κινήσεως!

Δικαιολογία: Οἱ πλοίαρχοι τοῦ Ισραηλινού Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἶχον κηρύξει ἀπεργίαν.

Κατηγορούνται, ἐπίσης, διὰ πράξεις ἀντιδιανούσας τὸν Ποινικὸν Κώδικα, πολλοὶ πλοίαρχοι ισραηλινῶν σκαφῶν, προσωριμούς εἰς Χαϊφαν, διότι ἔγκατέλειψαν τὰ σκάφη ἔμαια, χωρὶς κάν νὰ φροντίσουν διὰ τὴν ἀσφαλή ἀγκυροβολίαν των.

Πρωτοφανῆ, δεδιάσι, τὰ ἔκ Τέλ Αδίδ μεταδιδόμενα διὰ τὴν ἀπεργίαν τῶν πλοιάρχων, ὅχι ὅμως καὶ παράδοξα, διότι ληφθῆ ὑπὲν ὅτι αἱ παραδόσεις εἰς λείπουν ἀπὸ νεοπαγεῖς τινας Ναυτιλίας.

Καὶ εἶναι αἱ ναυτικαὶ παραδόσεις τὸ θεμέλιον ἐπὶ τοῦ ὀποίου ἐδράζεται μία Ναυτιλία, ἀξιούσα, μάλιστα, διεθνῆ προβολήν.

ΑΥΤΟΘΥΣΙΑ

Αὐτὴ ἡ πληροφορία διὰ τὴν διάσωσιν τοῦ τραυματισθέντος ὑποπλοίαρχου τοῦ ἐλληνικοῦ δεξαιμενοπλοίου «Πεντέλη» δὲν εἶναι ἐκ τῶν εἰδήσεων αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ παρέλθουν ἀπαρατήρητοι. "Εάν τὰ πράγματα εἶναι ὡς περιγράφονται εἰς τὸν ἡμερήσιον Τύπον, ἡ πράξις τῶν προστρεξάντων εἰς δοθέσιαν Ἀμερικανῶν ιστρῶν δὲν εἶναι ὀπλῶς τολμηρὰ ἢ ἀξιεπανος ἄλλ' εἶναι κυριολεκτικός ἡρωικῆς. "Η ἐθελοντική προσφορά τῶν, ἡ πτώσις δι' ἀλεξιπτώου, ἡ ἐπὶ τῆς θαλάσσης περισύλλογή των καὶ ἡ σωτηρία ἐπέμβασίς των, συνθέτουν μίαν δραματικήν περιπέτειαν, τῆς ὁποίας ὁ ἀλτρουίστικός

χαρακτῆρα εἶναι ἀντάξιος τῶν καλυτέρων ναυτικῶν παραδόσεων. "Οταν δι' ἐκπαιδεύμενος ἀλεξιπτωτιστὰς ἡ ἐν μέσῳ ὀκεανῶν ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας προσνήσις, ἀποτελεῖ ἀθλον, δι' ἀπείρους εἰς τοιαύτας ἀποστολάς ἐπιστήμονας, ἀποτελεῖ ἐθελούσιαν.

Βεβαίως, εἰς παρομοίας περιπτώσεις ἡ ἔθνικότης τοῦ δεορένου τὴν δοθέσιαν καὶ τοῦ παρέχοντος ταύτην δὲν παίζει οὐδένα ρόλον. Διότι ἡ ἀνθρωπίνη ἀλληλεγγύη δὲν γνωρίζει ὄρια καὶ φυλάς, ἀλλὰ συνιστᾶ τὸ εὐγενέστερον χαρακτηριστικὸν τῆς παγκοσμίου κοινωνίας. "Ημεῖς, ὅμως, πρέπει νὰ λογιζόμεθα εὐτυχεῖς, διότι ἡ ιθαγένεια τοῦ διασθέντος μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ τιμήσωμεν πρῶτοι, ὡς χώρα καὶ ὡς Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, τοὺς γενναιοφύχους ἰατρούς. Είμεθα δέδιοι, ὅτι ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία θὰ σπεύσῃ εἰς τὴν ἔξακρίδωσιν τῶν συμβάτων καὶ τὴν ἐπιβράσευσιν τῶν δικαιούχων. Τὸ χρυσοῦν ναυτικὸν μετάλλιον, τὸ ὀπούμενον εἰς τοὺς ἐπὶ κινδύνῳ τῆς Ιδίας αὐτῶν ζωῆς διασώζοντας ἀνθρώπους ἐν θαλάσσῃ, σπανίως θὰ εὕρῃ πεδίον καλυτέρας ἐφαρμογῆς.

ΠΕΡΙ ΠΛΟΗΓΩΝ

Τακτικὸς ἀναγνώστης μας, λαμβάνων ἀφορμὴν ἐκ τοῦ περὶ πλοηγῶν σημειώματος τῆς στήλης αὐτῆς, μᾶς γράφει διὰ νὰ προσθέσῃ εἰς τὰς παρατηρήσεις μας καὶ μίαν ἀλλήν ἀποφίνι.

Κατὰ τὴν γνώμην του, τὴν διεκδίκησιν τῶν ἀπατησέων τοῦ ζημιοθέντος ἐκ πταίσματος τοῦ πλοηγοῦ, περιπλέκει ἕκτος τῶν ἄλλων, τὸ γεγονός ὅτι ὁ περὶ πλοηγικῆς ὑπηρεσίας νόμος δὲν ἀποσφόνιζει ἐντέλως τὴν θέσιν τῶν πλοηγῶν, ἐφ' ὃσον εἰς τὸ ἄρθρον 7 ὁρίζει ὅτι οἱ πλοηγοὶ «θεωροῦνται» δημόσιοι ὑπάλληλοι. "Ἐπομένως τὸ Δημόσιον, δυνάμενον ν' ἀντιτάξῃ τὴν ἀπούσιαν προστήσεως, ἐνδέχεται ν' ἀποκρύψῃ ἐπιτυχός τὴν ιδιωτικὴν ἀπίτησιν.

"Ημεῖς, παρὰ τὸ ἀλστητωματικὸν καὶ ἀδόκιμον τῆς τοιούτης διατυπώσεως τοῦ νόμου, πιστεύουμεν ὅτι ἡ δημοσιούταλληλικὴ ιδιότης τῶν πλοηγῶν δὲν δύναται ν' ἀμφισητηθῇ. "Ἐπιλέγονται καὶ διορίζονται ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ ὀσκοῦν δημοσίαν ὑπηρεσίαν. Τελοῦν, ἔξ ἄλλου, ἐν ἀρέσω πτησιακή, προαιρετική καὶ πειθαρχική σχέσει πρὸς τὸ Κράτος, ὅπως ἀπαίτει ὁ δημοσιούπαλληλικὸς κῶδις. Τὸ γεγονός ὅτι δὲν μισθοδοτούνται ἐκ τοῦ δημοσίου ταμείου, δὲν ἀρκεῖ, μόνον αὐτὸν, νὰ ἄρῃ τὴν ιδιότητά των ὡς δημοσίων ὑπαλλήλων. "Υπάρχουν σαφεῖς ἐπ' αὐτοῦ γνωμοδοτήσεις τοῦ Νομικοῦ

Συμβουλίου καὶ ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας.

"Ἐπομένως, εἰς τὴν καθολικὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου, ἀφ' ἐνὸς καὶ τὴν ποιότητα τῆς ὑπὸ τῶν πλοηγῶν παρεχομένης ὑπηρεσίας, πρέπει ν' ἀναζητήσωμεν τὴν ἐλλειψιν διεκδικήσεων εἰς δόρος τοῦ Δημοσίου. Μικροτυχήματα καὶ μικροζημία είναι, δυστυχώς, ἀναπόφευκτοι εἰς μίαν τόσον λεπτήν καὶ περίπλοκον ἐργασίαν. Δι' αὐτὸν καὶ δὲν λείπουν αἱ πειθαρχικαὶ κυρώσεις.

Εἰς τὴν Νορβηγίαν, ὅμως, κάπως ἄλλως πρέπει νὰ έχουν τὰ πράγματα. Διότι ἡ σχολιασθείσα δίκη δὲν εἶναι η πρώτη. Καὶ προηγουμένως μία ἄλλη δρεπανική ἐπαρίστηνταις διάποδης παρομοίαν αἰτίαν τὸ Νορβηγικὸν Δημόσιον καὶ ἐπέτυχεν ἐπιδίκασιν σοβαρᾶς ἀποζημιώσεως. Κάτι αὖλος, λοιπόν, συμβαίνει.

ΟΛΙΓΩΤΕΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΓΡΑΜΜΗΣ

"Ἐφ' ὃσον τὰ πλοια-κοντέινερς διευρύνουν τὰς γραμμάς των, ἐπὶ τοσούτον ἡ ἀπασχόλησις τῶν συμβατικῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν θὰ διάνη περιοριζομένη. Είχε τοῦτο προθεφθῆσαν καὶ τώρα ἀπὸ τοὺς σχετικούς στατιστικούς ἀριθμούς ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν διαφόρων μεγάλων λιμένων ἐπιβεβαιούται.

Εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ λ.χ., τὴν πύλην αὐτῆς τῆς πρὸς τὴν Ἀπω Ανατολήν κινήσεως, ἐφορειοεφόρωσιν κατὰ τὸ 1973, Φορτία, ὑπερπόντιον ἔχοντα πρόλευσιν ἡ προστίμον, 15,9 ἑκατομ. τόν. Τὰ 40% τῶν ξηρῶν φορτίων διεκδίκησαν μὲ πλοια-κοντέινερς. Καὶ διότι αἱ μεταφοραὶ ἐπραγματοποιήθησαν δι' ἐμπορευματοκιβωτίων, τὰ ἐπισκεφθέντα τὸν λιμένα τοῦ Χόγκ Κόγκ σκόπι γραμμῆς ἡσαν κατὰ 469 ὀλιγώτερα, παρὸ τὴν σημειωθείσαν αὐξήσιν τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως.

"Η αὐτὴ παρατήρησις ισχύει καὶ δι' ἄλλους μεγόλους λιμένας. "Η αὐτὴ καὶ διὰ τὸν Πειραιά, ἀν ἐτηρούντο σχετικαὶ στατιστικαὶ.

ΤΟ ΤΕΛΟΣ

"Ἄλλο ἐν ἀκόμη ἀπὸ τὰ ἐναπομείναντα μεγάλα ἐπιβατηγά ὑπερωκεάνια καὶ μάλιστα τὸ ὑπότατον τῆς ὑψηλῆς του κατηγορίας, πραίνεται ὅτι διέρχεται τὰς τελευταίας ημέρας του. Πρόκειται περὶ τῆς ναυαρχίδος τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τοῦ περιφήμου «Φράνς», τὸ ὄποιον αἱ ἐπιμόνως κυκλοφορούσαι φῆμαι φέρουν ὡς ἐκποιούμενον. Εἰς τὰς φῆμας ἵσως ἔδωκεν ἀφορμὴν ἡ ἐκ μέρους τῶν γαλλικῶν ναυτεργατι-

16-20, TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN
TELEX: 570131

P.O. Box: 4797
PHONES: 431339 - 28829 - 26057
96308 - 976480
447718

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935

GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης

Διευθυντής: Γεράσιμος Θωμάτος

'Αντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480

Α. ΝΥΧΑΣ » 446.983

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:

ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΑΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

κών συνδικάτων γενομένη έκθεσις περί ματαιώσεως τής πωλήσεως ή του λόγχιστον περί σχηματισμού ειδικού κεφαλαίου πρός αντιμετώπισην τής καταστάσεως των 3 περίπου χιλιάδων προσώπων τὰ όποια θὰ ἐπηρεάσῃ ή πωλησις τοῦ πλοίου.

Εἶναι ἀλλιθέας, ὅτι τὸ ὑπουργεῖον Μεταφορῶν διέψευσε τάς φήμας καὶ ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρία ἀνεκοίνωσε ὅτι τὸ ἔγκεκριμένον πρόγραμμα ἔκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου φθάνει μέχρι τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1975. Ἀλλὰ παρ' ὅλα αυτά, οὐδεὶς θὰ ἐπιλαγῇ ἐὰν μίαν ὥραιαν πρωινά ἀναγγελθῇ ὅτι ἡ ἀπόφασις τῆς ἐκποιήσεως του είχεν ὥη ἀπό καιρού ληφθῆ.

"Ηδη τὸ «Φράνς» ἀπασχολούμενον ἀποκλειστικῶς εἰς περιηγητικούς πλόδους, φέρει τὸ μήνυμα τῆς χώρας του ἀνά τὴν ὑδρόγειον καὶ ἐργάζεται μᾶλλον ἵκανοποιητικῶς. Πολλοὶ δικαιούμενοι ἔτοις εἰσπράξεις του είναι ἴκαναι νὰ καλύψουν τὰ τεράστια ἔξοδα τῆς ἔκμεταλλεύσεως του, τὰ όποια δημιουργεῖ κυρίως τὸ πολυάριθμον προσωπικόν του, ἀλλὰ τώρα τελευταίως καὶ τὰ καύσιμα. Ἐπαναλαμβάνεται, δηλαδή, τὸ δράμα τοῦ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» εἰς τὸ ὄποιον δι' ἔκστον ἐπιβάτην ἀνελόγουν δύο μέλη τοῦ πληρωμάτος του.

"Ἡ μοίρα τῶν ὑπερπολυτελῶν μεγάλων ὑπερωκεανίων εἶναι προδιαγεγραμμένη. Ἡ πρόσφατος ιστορία των ἀπέδειξε περιτράνως, ὅτι οἱ πάστις φύσεως τονωτικοί ἐνέσεις πρὸς διατήρησιν των εἰς τὴν ζωὴν, παρατείνουν ἀπλῶς τὴν ἀγωνίαν των.

ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΧΑΤΖΗΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ

"Οταν γνωρίζῃ κανεὶς τὰς σχέδους ἀνυπερβλήτους δυσχερείας τὰς όποιας ἀντιμετωπίζει η ναυτική ἐκπαίδευσις εἰς τὸν τομέα τοῦ ἐκπαιδευτικού προσωπικού, μόνον τότε θὰ δυνηθῇ νὰ ἐκτίμηση τὸ ἔργον καὶ τὴν προσφορὰν τοῦ ἀειμνήστου ναυάρχου Χρήστου Χατζηκωνσταντῆ καὶ τὸ ἐπί τῆς ἀπωλείας του καταλειπόμενον κενόν.

"Ἐκ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, οἱ όποιοι διεκρίθησαν σαφῶς εἰς τὴν σταδιοδρομίαν των, ἐν εἰρήνῃ καὶ ἐν πολέμῳ, ὁ ναυάρχος Χατζηκωνσταντῆς, ἀφιέρωσε, μετὰ τὴν ἀποστρατείαν του, ὀλόκληρον τὴν ζωὴν του εἰς τὴν ναυτικήν παιδείαν. Διορίσθεις ἀρχικῶς εἰς τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον Οἰνουσῶν, ἐκρίθη ἐν συνεχείᾳ ὡς ὁ καταλληλότερος διὰ τὸ ἀναλόγη τὴν διένυθυσιν σπουδῶν τῆς ἀρτιστικῆς του ὁμοίως στην οἰκονομία της παρανομίας διέφευδε πανηγυρικῶς η ἀπιμέλης ἀπόκρωψις τοῦ ὄπλου, τὸ όποιον τίς οἶδε, διὰ ποίους λόγους διετρέπει καὶ ἐφύλασσεν.

"Ἡδη ἔκτειν τὴν ποινήν του εἰς τὴν φυλακήν. Εἴμεθα περιέργοι, ὅμως, νὰ μάθωμεν ἐὰν ὑπέστη καὶ τοὺς ραβδισμούς. Διότι ἐπιστεύαμεν ὅτι αἱ... γραφικαὶ αὐταὶ ἀρχέγονοι ποιναὶ εἰχον παύσει νὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὸν πολιτισμένον κόσμον. Εἰς τὴν περίπτωσίν μας, ὅμως, οἱ ραβδισμοὶ θὲ ἐσωφρόνιζον, ἵσως, καλύτερον τὸν νεαρὸν τυχοδιώκτην, στοιχεῖον τῆς τὴν ναυτικήν ιδιότητα, δύναται νὰ διασαχίζῃ τοὺς αἰθέρας καὶ τοὺς ὡκεανούς δυσφημίζων τὴν πατρίδα του καὶ τὴν ναυτιλίαν της. Διότι νομίζομεν ὅτι μόνον ναυτικήν σταδιοδρομίαν δὲν ἐπεδίωκεν.

"Ἡ ἀφοσίωσις τοῦ ναυάρχου Χατζηκων-

σταντῆ εἰς τὴν μόρφωσιν τῶν στελεχῶν τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὑπῆρξεν ὑποδειγματική καὶ σχεδόν μοναδική. Ο θάνατός του δὲν θ' ἀφίση μόνον κενὴν τὴν θέσιν τῆς Σχολῆς Οἰνουσῶν, ἀλλὰ θὰ πληξῇ ὀλόκληρον τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν πρός ἣν προσέφερεν τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας του.

ΟΙ ΡΑΒΔΙΣΜΟΙ

Μεταφέρομεν τὴν εἰδοσιν ἀπευθείας ἀπὸ τὴν τοπικὴν ἔφημερίδα τῆς Σιγκαπούρης, εἰς ἥν ἐδήμοσισθη εἰς περίοπτον θέσιν μετά φωτογραφιῶν καὶ σχολίων.

"Ἐλλην 18ετής, «ναυτικός», συλληφθεὶς ἔκτος τοῦ πλοίου διὰ παράνομον ὀπλοφορίαν, κατεδικάσθη ὑπὸ τοῦ ἔγχωρου δικαστηρίου εἰς 12 ραβδισμούς καὶ φυλάκισιν 3 ἔτῶν. Ταῦτα τὰς πληροφορίας τῆς ἐφημερίδος, ὡς νεαρὸς ούτος, ἀποσταλεῖς ἀεροπορικῶς ἐξ Ἐλλάδος εἰς Ἀργεντινήν, συνήτησεν ἐκεῖ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, ἥφ' οὐ καὶ ἐναυτολογήθη ὡς βοηθός θαλαμηπόλου. Ἐν συνεχείᾳ τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς Σιγκαπούρην, ὥσπου ούτος, κριθεὶς ἀκατάλληλος, ἀπελύθη τοῦ πλοίου καὶ διέμενεν εἰς ξενοδοχείον τῆς πόλεως, ἐν ἀναμονῇ τῆς παλιννοστήσεως του. Κατόπιν καταγγελίας τοῦ ξενοδόχου, η Ἀστυνομία ἐνήργησεν ἐρευναν εἰς τὸ δωμάτιόν του, ὥσπου ἀνεκάλυψεν ἐντὸς μὲν κυτίου ἀπορρυπαντικῶν ἔν περιστρόφων, ἐντὸς δὲ πλακός σάπωνος 40 σφαίρας.

"Ἀπολογούμενος ισχυρίσθη ὅτι τὸ ὄπλον ἡγοράσθη ἐλευθέρως ἐν Ἀργεντινῇ, τὸ διετήρησε δὲ μὴ γνωρίζων ὅτι ἀπαγορεύεται εἰς Σιγκαπούρην ἡ ὀπλοφορία. Περὶ τοῦ τελευταίου τούτου, δῆμος, δὲν ἡδυνήθη νὰ πείσῃ τὸν δικαστὴν ὃχι μόνον διότι ἡ ἄγνοια νόμου ἀπαγορεύεται, ἀλλὰ, κυρίως, διότι τὴν ἄγνοιαν τῆς παρανομίας διέφευδε πανηγυρικῶς η ἀπιμέλης ἀπόκρωψις τοῦ ὄπλου, τὸ όποιον τίς οἶδε, διὰ ποίους λόγους διετρέπει καὶ ἐφύλασσεν.

"Ἡδη ἔκτειν τὴν ποινήν του εἰς τὴν φυλακήν. Εἴμεθα περιέργοι, ὅμως, νὰ μάθωμεν ἐὰν ὑπέστη καὶ τοὺς ραβδισμούς. Διότι ἐπιστεύαμεν ὅτι αἱ... γραφικαὶ αὐταὶ ἀρχέγονοι ποιναὶ εἰχον παύσει νὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὸν πολιτισμένον κόσμον. Εἰς τὴν περίπτωσίν μας, ὅμως, οἱ ραβδισμοὶ θὲ ἐσωφρόνιζον, ἵσως, καλύτερον τὸν νεαρὸν τυχοδιώκτην, στοιχεῖον τῆς τὴν ναυτικήν ιδιότητα, δύναται νὰ διασαχίζῃ τοὺς αἰθέρας καὶ τοὺς ὡκεανούς δυσφημίζων τὴν πατρίδα του καὶ τὴν ναυτιλίαν της. Διότι νομίζομεν ὅτι μόνον ναυτικήν σταδιοδρομίαν δὲν ἐπεδίωκεν.

ΥΠΕΡΒΟΛΗ

"Ἡ "Ενωσίς τῶν Ναυτομαγείρων ἔχαιτεῖται δι' ὑπομνήματός της τὴν τροποποίησιν τῆς καθορισθείσης συνθέσεως εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν μαγειρείων τῶν ἐπιβατηγών πλοί-

ων. Συγκεκριμένως, ἀναφέρεται εἰς τὴν κατὰ 21 ὥλα πρόσωπα περικοπήν τῆς συνθέσεως εἰς τὰ μέχρις 650 κλινῶν — ἀπὸ 250 καὶ ἄνω — ἐπιβατηγά τῆς κατηγορίας 8.000 - 12.000 τόν. γκρός — 11 πρόσωπα ἀπὸ 32 — καὶ τονίζουν ὅτι μὲ τὴν ὀλιγάριθμον αὐτὴν σύνθεσιν τοῦ προσωπικοῦ θὰ καταστῇ ἀδύνατος η ὄπτια παρασκευὴ καὶ παρουσίασις τοῦ πλουσίου ἐδεσματολογίου τῶν κρουαζιεροπλοίων.

Εἶναι, πράγματι, σημαντικὴ ἡ ἐπιφερομένη περικοπή. Πιστεύουμεν ὅτι τὸ μαγειρεύον ἐνὸς ὑπερωκεανίου-κρουαζιεροπλοίου δέν είναι ποτὲ δυνατόν νὰ ἔχηπηρετηθῇ μὲ τὰ 11 πρόσωπα, που ὅριζει ἡ σύνθεσις. Πρόκειται περὶ ὑπερβολῆς. Εἰς ἐννεακοσίους, περίπου, θὰ ἀνέρχωνται οἱ ἐπιβάτες καὶ τὸ πλήρωμα ἐνὸς σκάφους, ὥσπερ τὸ «Ρεγγίνα», τὸ «Ρομάντζα», τὸ «Ἀτλας», τὸ «Σολάρις» κλπ.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Διαβάζομεν εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τύπον ὅτι ἐπὶ ἔνος φορτηγοῦ πλοίου τῆς Ακτῆς τοῦ Ἐλεφαντοστοῦ, πλέοντος ἐκ Σάν Πέδρο εἰς Αμερικήν, ἀνεκαλύφθησαν εἰκοσι ἐπτά (ἀριθ. 27) λαθρεπιβάται. Ο πλοιαρχὸς καὶ τὸ ἐπιτελεῖον τοῦ πλοίου ήσαν Γάλλοι, ἐνῷ τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα ιθαγενεῖς τῆς Ακτῆς. "Οπως ἡτο φυσικόν, ἐσημειώθησαν συγκρούσεις μετὰ τοῦ πληρώματος, μεταξὺ τοῦ ὄποιου, δεβαίως, ἀνεκαλύφθησαν ἀρκετοὶ συνένοχοι τῶν λαθρεπιβατῶν. Τελικῶς, ἐπετεύχθη νὰ ἔγκλεισθούν εἰς χώρον τινὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἔνθα έκηρυξαν ἀπεργίαν πείνης. Ἐν συνεχείᾳ, ἀφοῦ ὁ πλοιαρχὸς ματαίως προσεπάθησε νὰ τὸν διατηρήσῃ περιπολούμενον πλοίον, ή ποτὲ οὐδέποτε εἰς τηναγκάσιαν ἡ ποτίσμασθαι πρόσθιαση εἰς Καζαμπλάνκαν, Ἰσπανίαν ἡ Πορτογαλίαν, ἡναγκάσθη νὰ κατευθυνθῇ πρὸς Βρέστην συνοδείᾳ πολεμικοῦ σκάφους, τὸ όποιον, κατόπιν ἐκκλήσεως του, ἐδέχθη ν' ἀποστείλη ἡ ισπανικὴ Κυβέρνησις.

"Ἀλλοτε οἱ λαθρεπιβάται ἀπετέλουν πληγὴν διὰ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα τὸ όποια ἡσαν ὑποχρεωμένα νὰ τοὺς διατρέψουν καὶ νὰ τοὺς παλιννοστοῦν. Καὶ ἡ παλαιοτέρα Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἔχει νὰ διηγηθῇ ἀναριθμήτους περιπτώσεις νεαρῶν κυρίων λαθρεπιβατῶν, οἱ όποιοι κρυπτόμενοι εἰς τὰς ἀνθρακαποθήκας, ἐξήρχονται μίαν ἢ δύο ἡμέρας ἀρόγετεν, μελανόφαιοι, περιδεεῖς καὶ ναυτιλούτες, διὰ νὰ δεχθοῦν τὰ πρότα ταρπίσματα τοῦ ναυλήρου ὑπὸ τὰ συμπαθῆ βλέμματα τοῦ λοιποῦ πληρώματος. Κατά κανόνα, προεχειρίζοντο εἰς χυτροκαθαρίστας καὶ πολλοὶ ἔξι αὐτῶν, ἐγκαταλείποντες, διὰ τὰ ὄνειρα τῆς κατακτησεως τοῦ νέου κόσμου, μετεβάλλοντο, ὑπὸ τὴν ἐπιείκειαν τοῦ πλοιαρχού, εἰς καλούς καὶ ἀξίους ναυτικούς.

Σήμερον, δεβαίως, μὲ τὴν παγκόσμιον ἔλλειψιν πληρωμάτων, η πλὴγη τῶν λαθρεπιβατῶν ἔχει μᾶλλον ἐπουλωθῆ. Διότι οὐδεὶς λόγος ὑπάρχει νὰ εἰσχωρήσουν λαθραίως ἐπὶ τοῦ πλοίου ὅταν πᾶσα διευκόλυντις τοῖς παρέχεται διὰ νὰ εἰσέλθουν φανερῶς καὶ μεγαλοπρεπῶς. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, η προσαναφεβεῖσα περίπτωσις ἔνεποισθεν ἐντύπωσιν εἰς τοὺς ναυτικοὺς κύκλους, οἱ όποιοι σκέπτονται ὅτι ἔναν οἱ λαθρεπιβάται ἡσαν ὀλιγάτεροι, θὰ ἡδύναντο κάλλιστα νὰ τοὺς χρησιμοποιήσουν ὡς μαθητευομένους. Ἀλλὰ 27 λαθρεπιβάται ἐπὶ ισαρίθμου περίπου πληρώματος, εἶναι, διολογούμενος, πάρα πολλοί.

Hardworking KOREAN CREWS

Contracting, manning, administration and control — Shipping agents and brokers

Most reliable and speedy service

KOREA MARINE CORPORATION
President Yong Kuk Kim
P.O. Box 315, Busan, Korea

Cable: "KIMACO" Busan
Telex: KIMACO 3539P

Phones: 43-5132
43-6353
42-0616

Καλύπτονται πως αἱ ἀνάγκαι τῶν πλοίων

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΥΠΕΡΤΕΡΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ

- ΣΗΜΕΙΟΥΤΑΙ ΣΤΡΟΦΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΗΡΑΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ.
- ΔΙΕΚΟΠΗ Η ΔΙΑΡΡΟΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ.
- ΕΠΕΜΗΚΥΝΗ Ο ΧΡΟΝΟΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ.

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΛΗΨΙΣ ΜΕΤΡΩΝ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Η προσφορά εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτεργατικῆς ἔργασίας —κατώτερα πληρώματα— εἶναι πλέον ἐμφανής. Ο ἀριθμός τῶν προσφερομένων πρὸς ναυτολόγησιν, χωρὶς νὰ δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ἐπακριβῶς, εἶναι ὄπωσδηποτε ἀνάλογος τῆς ζητήσεως. Καὶ αἱ ἀνάγκαι καλύπτονται ἡδη εὐχερῶς, παρὸ τὸ γεγονός ὅτι, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, προσφέρεται ὁ μισθός τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, τούλαχιστον ὅσον ἀφορᾷ τὰ κατώτερα πληρώματα.

Χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ εἶναι τὸ γεγονός ὅτι ἐκαλύφθη χωρὶς δυσχερείας ἡ σημειωθεῖσα κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας ἔντονος ζῆτησις Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἥτις ἔξεδηλῶθη μετὰ τὰς συστάσεις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας περὶ καταδολής εἰς τοὺς ἀλλοδαποὺς τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἀποδοχῶν, ὅτε ἡ χρησιμοποίησις τῶν ἔγχρωμων κατέστη ἀντιοκονομική, λόγω, κυρίως, τῆς περιωρισμένης παραγωγικότητός των.

ΤΑ ΑΙΤΙΑ

Ἐκ διενεργηθείσης ἐρεύνης προκύπτει ὅτι σημειουμένη προσφορά ὀφείλεται βασικῶς :

Πρῶτον : Εἰς τὴν στροφὴν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ἔργαζομένων, οἵτινες μέχρι πρὸ τούς ἀπησχολοῦντο εἰς τὸν οἰκοδομικὸν κλάδον, ὅλλα καὶ εἰς ἔτερας χερσαίας ἀπασχολήσεις.

Δεύτερον : Εἰς τὴν σημειωθεῖσαν καθυστέρησιν εἰς τὴν συγκρότησιν τῶν πληρωμάτων πολλῶν τουριστικῶν πλοίων.

Τρίτον : Εἰς τὴν παρατηρουμένην διάθεσιν τῶν ἔργαζομένων ἡδη ναυτικῶν νὰ παραμείνουν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἀπασχολοῦνται, ἐπὶ ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλύτερον χρονικὸν διάστημα.

Τέταρτον : Εἰς τὴν διακοπὴν τῆς διαρροῆς Ἑλλήνων ναυτικῶν πρὸς ξένης πλοιοκτησίας πλοίων, ἡ ὅποια, διὰ τῆς γνωστῆς «κομπίνας» ἐνεφανίζοντο ὡς Ἑλληνικά.

Ἀναφιδόλως, ἡ στροφὴ πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα τῶν ἀπασχολούμενών προηγουμένως εἰς τὸν οἰκοδομικὸν κλάδον καὶ εἰς ἔτερο ἐπαγγέλματα τῆς ἔηρᾶς, ἀποτελεῖ τὴν κυριωτέραν αἰτίαν τῆς σημειουμένης προσφορᾶς.

● Συνεπείᾳ τοῦ περιορισμοῦ τῆς οἰκοδομικῆς δραστηριότητος, πλείστοι ναυτικοί, οἵτινες εἶχον ἔγκαταλείψει προσωρινῶς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα διὰ νὰ ἐπιδοθοῦν εἰς τὸ ἐπικερδέστατον, κατὰ μίαν περίοδον, ἐπάγγελμα τοῦ οἰκοδόμου, ἐστράφησαν πάλιν πρὸς τὴν θάλασσαν. Τὸ παραδειγμάτων ἡκολούθησαν ἐν συνεχείᾳ καὶ ἄλλοι, ἀναφέρεται δὲ χαρακτηριστικῶς ὅτι, ἐκτὸς τῶν οἰκοδόμων, ξυλουργῶν, ὑδραυλικῶν καὶ ἡλεκτρολόγων ἡ καὶ ἀνειδικεύτων ἀκόμη ἐργατῶν ἀναζητοῦν σήμερον ἔργασίαν εἰς τὰ πλοία ἀρτοποιοί, ζαχαροπλάσται, μάγειροι,

σερβιτόροι κλπ., οἵτινες οὐδέποτε μέχρι τοῦδε εἶχον ἔργασθη εἰς τὴν θάλασσαν.

● Πιστεύεται ὅτι ἡ στροφὴ αὕτη πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα θὰ συνεχισθῇ καὶ εἰς τὸ ἀμεσον μέλλον, δεδομένου ὅτι, ὡς ἀναμένεται, ἡ οἰκοδομικὴ δραστηριότης τὰ περιορισθῇ ἕπει περαιτέρω μετά τὰ ἔξαγγελθέντα νέα μέτρα ἀναφορικῶν μὲν τὸν οἰκοδομικὸν τομέα, ὅτε θεωρεῖται δέδαιον, ὅτι οἱ ἔργαζομενοι τοῦ κλάδου θὰ ἀναζητήσουν ἀποδοτικὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὴν θάλασσαν, μιμούμενοι τὸ παράδειγμα τῶν προηγηθέντων.

Ὀπωσδήποτε, ὅμως, ἡ διαμορφωθεῖσα εὐνοϊκὴ κατάστασις εἰς τὸ πρόβλημα τῶν πληρωμάτων ὀφείλεται, κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν, καὶ εἰς τὴν μεγαλυτέραν παραμονὴν τῶν ἔργαζομένων ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, ὡς καὶ εἰς τὴν διακοπὴν τῆς διαρροῆς τῶν Ἑλλήνων πρὸς πλοία ξένης ιδιοκτησίας.

● Τὰ ἐφαρμοζόμενα ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας αὐστηρά μέτρα ἐλέγχου τῆς Ἑλληνικότητος τῶν νηολογουμένων ἡ τῶν ἀσφαλιζόμενων εἰς τὸ NAT πλοίων ἐπέφεραν ἡδη τοὺς καρπούς των. Δὲν διαφέγουν πλέον τὰ πληρώματα εἰς τὰ ξένα πλοία καὶ διατίθενται ἀποκλειστικῶς εἰς τὰ Ἑλληνικά.

● Εὔνοϊκὴ εἶναι ὅμως καὶ ἡ παρατηρουμένη ἐπιμήκυνσις τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων. Δὲν διακόπτουν τὴν ναυτολόγησίν των παρὰ μόνον εἰς σοβαρὰς περιπτώσεις.

Πάντα ταῦτα ἀναφέρονται, δεδομένης, εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα. Ἡ Ἑλλειψις, τούναντίον, ἀξιωματικῶν συνεχίζεται. Καμμίαν δὲν ἔχουμεν ἐπισημάνει διαπίστωσιν χαλαρώσεως τῆς ὑδύτητος, ἥτις ἀπὸ χρόνου μακροῦ διατηρεῖται εἰς τὴν συγκρότησιν τῶν εἰς στελέχη ἐπιτελείων τῶν πλοίων.

ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΘΗ

Ἐκείνῳ ποὺ προέχει κατὰ τὴν στιγμὴν αὐτὴν εἶναι ἡ διατήρησις τῆς δημιουργηθείσης εὐνοϊκῆς καταστάσεως. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπιβάλλεται νὰ ληφθοῦν ἐπειγόντως ὅλα τὰ ὑποδειχθέντα κατὰ καιρούς μέτρα, διὰ τῶν ὅποιων ἀφ' ἐνὸς μὲν δὲν διατηρηθῇ τὸ ὑφιστάμενον ναυτεργατικὸν δυναμικόν καὶ ἀφ' ἐτέρου τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα θὰ καταστῆ πόλος Ἐλξεως διὰ τοὺς νέους, οἵτινες ἀναζητοῦν ἐπαγγελματικὸν προσανατολισμόν. Τὸ πρόσφατον ὄδυνηρὸν παρελθόν, ὅτε ἡ ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων ἦτο ἐκ τῶν δυσχερεστέρων προβλημάτων τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἃς εἶναι ὁ ὁδηγὸς τῶν ληφθησομένων ἀποφάσεων.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΚΕΡΔΟΣ ΔΙΑ ΤΑ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΟΚΙΟ, Μάρτιος.— Αἱ ιαπωνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι εὐρίσκονται ἐπὶ ποδὸς πολέμου, ἐν ὅψει μιᾶς πιθανῆς μαζικῆς ἀπεργίας 160.000 μελών τῆς ιαπωνικῆς 'Ενόσεως Ναυτικῶν, εἰς τὰς ἀρχὰς 'Απριλίου.

Ἀναμένεται ὅτι αἱ ιαπωνικοὶ πλοίοι θὰ χρησιμοποιήσουν δόσον τὸ δυνατὸν περισσότερο ξένα, ναυλωμένα, τάνκερες διὰ τὴν ἔξυπηρτεσιν τῶν ιαπωνικῶν λιμένων. Τὰ ἴδια καὶ τῶν δεξαμενόπλοιος θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς μεταφορὰς ξένων χωρῶν, διότι ἐλπίζουν ὅτι η ναυτεργατικὴ 'Ενωσις δὲν θὰ ἀπαιτήσῃ ἀπὸ τὰ μέλη της, τὰ ἀπασχολούμενα εἰς ξένας μεταφορᾶς, νὰ κατέλθουν εἰς ἀπεργίαν. Βάσεις ύφισταμένης συμφωνίας μετά τῶν πλοιοκτητῶν ποντοπόρων πλοίων, η ναυτεργατικὴ 'Ενωσις δεσμεύεται νὰ μὴ καλῇ εἰς ἀπεργίαν τὰ μέλη της, ἀτίνας ὑπηρετοῦν τῶν ἔγχρωμων εἰς τὸν περιπτώταν τὰ μέλη της, ἀτίνας ξιρηνάς λιμένων.

Οἱ ἐφοπλισταὶ πιστεύουν ὅτι, εἰς περίπτωσιν ἀπεργίας εὐρείας κλίμακος, η ἐπιδρασίς θὰ δένει εἰς μισθανῆς μόνον εἰς τὰ ιαπωνικὰ σκάφη, ἀτίνας ξέσπητηον τοὺς ἔγχρωμους λιμένας.

Ἐταιρίαι τινὲς τακτικῶν γραμμῶν ἐμίσθωσαν ἡδη ξένα πλοία καὶ ἐδρομολόγησαν τὰ ἴδια τῶν εἰς ξένας γραμμάς, διὰ νὰ παραμείνουν μακράν τῶν ιαπωνικῶν λιμένων κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἀπεργίας. Αἱ ἐνέργειαι αὐτὰ, ιδιαίτερως εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν τάνκερων, τυγχάνουν τῆς συμπαραστάσεως τῶν μεγάλων ἀτερμητών πετρελαίου. 'Η ίδια τακτικὴ ἐπεκτείνεται εἰς τὰς 'Ετράμπες' καὶ τὰ σκάφη εἰδικῶν μεταφορῶν.

Οἱ ναυτεργάται ζητοῦν αὐξησιν τῶν μηνιαίων ἀποδοχῶν τῶν ἔξι 151,74 δολλαρίων, κατὰ μέσον ὄρον. 'Εάν τούτο γίνη ἀποδεκτόν, θὰ τεθῇ ἐν ισχύι ἀπὸ 1ης Απριλίου καὶ, ἀσφαλῶς, ἡ ἀπεργία θὰ ματαιωθῇ. 'Ἐπι πλέον ζητεῖται νὰ ἐφαρμοσθῇ πληρωμὴ μὲ δόσην τὴν ἔδυδο μέσα τῶν πέντε ημερών.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν πλοιοκτητῶν τονίζουν, ὅτι οιαδήποτε εἶναι ἡ ἔκβασις τῶν διαπραγματεύσεων, οἱ δροὶ τῆς νέας συμβάσεως θὰ είναι ὑψηστης σημασίας διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἥτις δὲν δυνηθῇ νὰ ἀνταπεξέλθῃ εἰς περίπτωσιν σημαντικῆς αὐξήσεως τοῦ μισθολογίου. Τούτο δὲ ένδεχεται νὰ προκαλέσῃ διαρροήν ἐκ τῶν ἔνικων νηολογίων πρὸς τὰς ζημιάς σημαίας εὐκολίας.

Μολονότι αἱ ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι ἀποφέύουν τὴν γνωστοποίησιν τῆς δραστηριότητος τῶν πλοιών της ζητησεως, οἱ ἔγκαταλείψεις τῶν ιαπωνικῶν νηολογίων καθίσταται ἐμφανεστέρα δοσμέραι. Θυγατρικαὶ ἔταιριαι ιδύουνται εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ, τὸ Παναμᾶ καὶ τὴν Λιβερίαν διὰ νὰ καλύψουν ιαπωνικά συμφέροντα. Τούτο, ύποστηρίζουν οἱ πλοιοκτήται, καθίσταται ἀναγκαῖον, διότι ἡ ιαπωνικὴ νομοθεσία ἀπαγορεύει τὴν πρόσληψην ξένων ναυτικῶν ἐπὶ ιαπωνικῶν πλοίων.

Περὶ τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος

ΘΑ ΕΠΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΡΑΝ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΙΝ;

ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗ Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ

- ΠΟΛΛΑΙ ΑΙ ΠΡΟΒΑΛΛΟΜΕΝΑΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΡΙΟΝ
- ΤΑ ΜΕΓΑΘΗΡΙΑ ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΗΝ ΕΧΟΥΝ ΥΠΕΡΚΕΡΑΣΕΙ
- ΟΛΙΓΩΤΕΡΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ
- ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ
- ΠΕΡΙ ΤΟ 1978 Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, ΑΝ ΤΗΝ ΔΙΑΠΛΕΟΥΝ ΣΚΑΦΗ 260.000 ΤΟΝΝΩΝ

Ἐπικρατεῖ ἡ ἀντίληψις μεταξὺ τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων, ὅτι τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, δὲν πρόκειται νὰ ἔχῃ ἀμεσον σημαντικὴν ἐπίδρασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν καὶ εἰς τὴν διαμορφωθεῖσαν κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπαετίαν διακίνησιν τῶν φορτίων.

Καὶ ὁ προβαλλόμενος λόγος τῆς ἀπόφεως αὐτῆς εἶναι τὸ γεγονός ὅτι τὸ παγκόσμιον τοννᾶς ἔχει ἡδη ὑπερκεράσει τὴν ἀναγκαιότητα τῆς Διώρυγος διὰ τῶν ἐν τῷ μεταξὺ κατασκευασθέντων πολλῶν μεγάλων σκαφῶν.

Ολίγα κατ' ὅγκον —λέγουν— εἶναι τὰ πλοῖα ποὺ θὰ χρησιμοποίησουν τὴν Διώρυγα, ὀλίγα καὶ τὰ φορτία ποὺ θὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς ταχυτέρας διαδρομῆς. Τὰ μεταφορικά κέρδη τῆς ὄλης Ναυτιλίας ἀπό τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος δὲν θὰ εἶναι σημαντικά.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ 1977 προβλέπουν οἱ Αἰγαίου τὴν πιθανότητα νὰ δεχθῇ, ἀποκαθισταμένη ἡ Διώρυγα, πλοῖα φορτωμένα μέχρι 150.000 τόννων καὶ μετά τριετίαν —περὶ τὸ 1980— πλοῖα μέχρι 270.000 τόννων.

Κατὰ τὸ πρώτον στάδιον τοῦ ἀνοίγματος, προβλέπεται νὰ διαπλέουν τὴν Διώρυγα σκάφη μὲν μέγιστον δύθισμα 38 ποδῶν. Κατὰ τὸ 1967 τὸ μεγαλύτερον σκάφος, ποὺ ἐδέχετο ἡ Διώρυγα ἡ τὸ 60.000 τόν. πλήρως ἐμφόρου καὶ 110.000 τόν. φορτού. Σκάφη κατὰ 10 χιλ. τόν. ὀλιγώτερον προβλέπεται νὰ διέρχωνται τῆς Διώρυγος κατὰ τὸ πρώτον αὐτῆς ἄνοιγμα.

Εἰς τὴν κίνησον τῆς Διώρυγος τὰ 75% ἀντεροσώπευν τὰ φορτία πετρελαίου. Τώρα, ὅμως, ὡς κατὰ μονάδα ὅγκος τῶν φορτίων μετεβλήθη. Τὰ μεγαλύτερα τάνκερ δύνανται νὰ μεταφέρουν περισσότερον πετρέλαιον κατ' ἔτος, ἔναντι οἰουδήποτε πλοίου μέλλοντος νὰ διαπλεύσῃ τὴν Διώρυγα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος. Σκάφος λ.χ. 400.000 τόν. δύναται νὰ μεταφέρῃ ἑπτάσις ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν 2,4 ἑκατομ. τόν. πετρελαίου καὶ σκάφος 250.000 τόν., 1,5 ἑκατομ. τόνων. Ἐνώ σκάφος 100.000 τόν., διαπλέον τὴν Διώρυγα κενόν, θὰ κατορθώσῃ, κατὰ μέγιστον ὄρον, νὰ μεταφέρῃ 750.000 τόν. καὶ σκάφος 50.000 τόνων, χρησιμοποιοῦν τὴν Διώρυγα καὶ κατὰ τὰς δύο κατευθύνσεις, 500.000 μόνον τόνων.

Καὶ παρὰ τὸ γεγονός τῶν ὀλιγώτερων διαπανῶν κινήσεως τῶν μικρότερων σκαφῶν —περισσότερα πάντως ἑτησίως τὰ διὰ τῆς Διώρυγος ταξίδια— τὰ μεγάλα σκάφη, τὰ παραπλέοντα τὸ Ακρωτήριον, θὰ εἶναι οἰκονομικότερα, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν καὶ τῶν διοδίων ποὺ θὰ καταβάλουν τὰ διαπλέοντα τὴν Διώρυγα τοιαύτα.

Κατὰ δηλώσεις ἐπέρσωπων τῶν μεγάλων ἔταιρών πετρελαίου: «Ούδεν πλοῖον μας —λέγουν οἱ τῆς "Εσσο"— θὰ διαπλεύῃ τὴν Διώρυγα» καὶ «μόνον τὰ 25% τοῦ τοννᾶς τῆς Σὲλλ» θὰ τὴν χρησιμοποιοῦν. Οἱ πλοιοκτῆται μικρῶν ἡ μετρίου μεγέθους σκαφῶν θὰ κατευθύνουν τὰ σκάφη τῶν πρὸς τὴν Διώρυγα, χωρὶς δμως μεγάλα νὰ εἶναι

γραμμῆς Αύστραλίας ἀπὸ τὴν Εὐρώπην, ἐλάχιστον, ἐπίσης τὸ ἐνδιαφέρον.

Τὰ φορτηγά, πάντως, σκάφη, διὰ ταξίδια μεταξὺ Ἰνδίας, Περσικοῦ Κόλπου πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, αὐτὰ δὲ διαπλέουν, ἀσφαλῶς, τὴν Διώρυγα. (Διαφορὰ μεταξὺ Ὁδησσοῦ καὶ Βορδάς: 11.000 μῖλ., διὰ τοῦ Ακρωτήριού, ἔναντι 4.230 μῖλ., διὰ τῆς Διώρυγος).

Κατὰ γενικόν, ὅμως, κανόνα, δὲν πρέπει: νὰ παροράται, ὑπὸ τὴν κρατοῦσαν ἀκρίβειαν τῶν μπώνκερς, ἡ ταχυτέρα διαδρομὴ τῶν ταξιδίων μέσω τῆς Διώρυγος διὰ τὰ ἔντονού φορτίου σκάφη.

Ὑπογραμμίζεται, ἐπίσης, τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τοὺς σχετικοὺς στατιστικοὺς ἀριθμούς, μόνον τὰ 25% τοῦ ύφισταμένου ἐν ἐνεργείᾳ τοννᾶς δεξιμενοπλοίων καὶ τὰ 6% τοῦ ὑποπαραγγελίαν, θὰ δύνανται τὸ 1977, νὰ διαπλέουν τὴν Διώρυγα. Διὰ τὰ ἔντονού ἐπίσης φορτίου σκάφη, τὰ 68% τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ στόλου, θὰ δύνανται νὰ διέρχωνται τὴν Διώρυγα καὶ 45% τοῦ ὑπὸ παραγγελίαν τοννᾶς.

Ἡ κίνησις, κατὰ συνέπειαν, τῆς Διώρυγος δὲν προβλέπεται νὰ εἴναι τόσον ζωηρά, ὅσον τὸ 1967.

Τὸ ζήτημα ἀκόμη τοῦ ὑψους τῶν διοδίων προβάλλει, δεδομένου ὅτι θὰ διαπανηθοῦν περὶ τὰ 1.000 ἑκατομ. δολ. διὰ γάρ ἀποκατασταθῇ ἡ Διώρυγα κατὰ τὴν β' φάσιν (1977) τῆς ἀποκαταστάσεως της. Πράγματι, τὸ έτος ἐκείνο, θὰ είναι κρίσιμον διὰ τὴν Διώρυγα. 'Εὰν φθάσουν νὰ τὴν διαπλέουν σκάφη 250.000 τόν., καὶ νὰ μεταφέρουν ἐπηρίωσις τόσον πετρέλαιον τὴν τὸν 400.000 τόν. διὰ τοῦ Ακρωτήριού κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτησιον χρονικού διάστημα, τότε θὰ προέλθῃ μία αἰσθητὴ οἰκονομία τοννᾶς, κατὰ τὰς ἔκ Περσικοῦ Κόλπου μεταφοράς. Εἰς τὴν πρόθλεψιν αὐτὴν ἔγκειται καὶ τὸ μέγια πρόβλημα τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς χωρητικότητος τῶν τάνκερς. Μεταξύ, πάντως, τῶν ἑταῖρων 1977 καὶ 1980, πολλὰ δύνανται νὰ συμβούν. 'Ισως τὰ τάνκερς νὰ φθάσουν τὴν χωρητικότητα τοῦ ἐνὸς ἑκατ. τόνων —πράγμα λίαν πρὸς τὸ παρὸν ἀμφιβολού— ὅποτε θὰ ὑποβιβασθῇ τὸ μεταφορικὸν κόστος, ἵσως δὲ καὶ ἡ Μέση Ανατολὴ νὰ πάυση νὰ προμηθεύῃ τὸ σούσον τώρα πετρέλαιον εἰς τὸ Δυτικὸν Κόσμον.

Πρὸς τὸ παρόν, τὰ στατιστικά ἐξειδέσται, κείται ἐντὸς τῶν προβαλλομένων ἐπιφυλάξεων διὰ τὴν αὔριον τῆς Διώρυγος.

τὰ ἀποκομιζόμενα εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων τῶν κέρδη. Τὸ ὑψος τῶν διοδίων θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν.

Ἐλάχιστα, κατὰ συνέπειαν, τονίζουν οἱ ναυτιλιακοί κύκλοι, τὰ πλοεοντήματα διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων ἀπό τὴν Διώρυγα. Θὰ τὴν χρησιμοποιοῦν, δεδούσις, καὶ θὰ προτιμήσται, ἀσφαλῶς, διὰ ταξίδια μὲν προορισμὸν λιμένας τῆς Μεσογείου ('Ιταλίαν, Ἐλλάδα, καὶ Τουρκίαν). Τὰ μικρά, ἐπίσης, διυλιστήρια τῆς Βορ. Εὐρώπης, πρὸς τὰ ὄπιον ἡ προσπέλασις τῶν μεγάλων σκαφῶν είναι ἀδύνατος καὶ ἀτίνα ἔξυπρετούνται τὴν Διώρυγα. Διὰ τὰ ἔντονού ἐπίσης φορτίου σκάφη, τὰ 68% τοῦ τού πολλού παραγγελίαν, θὰ δύνανται τὰ συνέπειαν, τῆς Διώρυγος καὶ τῆς Διώρυγος.

Σημασίαν μεγαλύτερα καὶ συμφέρον περισσότερον τὴν Διώρυγα προσώρισται νὰ ἔχῃ διὰ τὰ ἔντονού φορτίου πλοία, ὅχι πάντως με τὴν αὐτὴν ἔκτασιν, εἰς ὅριον σκαφῶν, μὲν τὰς μεταφοράς μὲ τὰ μικρότερα σκάφη.

Σημασίαν μεγαλύτερα καὶ συμφέρον περισσότερον τὴν Διώρυγα προσώρισται νὰ ἔχῃ διὰ τὰς μεταφοράς μὲ τὰ μικρότερα σκάφη.

Δέονται πρώτον στάδιον νὰ σημειωθῇ ὅτι ὅπως καὶ διὰ τὰ τάνκερ, τὰ μπάλια κάρριερ ἐμεγεθύνθησαν. Μεγαλύτερα, ἐπίσης, καὶ ταχύτερα τῶν συμβατικῶν πλοίων γραμμῆς, τὰ πλοία κοντένερς, ἐκτελοῦν μεταφορὰς γενικῶν ἐμπορευμάτων τῆς "Απω Ανατολής καὶ τῆς Αύστραλίας". Απομένουν αἱ γραμμαὶ Ἰνδίας, Περσικοῦ Κόλπου, Ἐρυθρᾶς καὶ Ἀνατ. Ἀφρικῆς. Διὰ τὰς γραμμὰς αὐτὰς τὰ πλοία κοντένερς, ἐκτελοῦν μεταφορὰς γενικῶν ἐμπορευμάτων τῆς "Απω Ανατολής καὶ τῆς Αύστραλίας". Απομένουν αἱ γραμμαὶ τῶν τάνκερων, τῶν ἑταῖρων 1977 καὶ 1980, πολλὰ δύνανται νὰ συμβούν. "Ισως τὰ τάνκερς νὰ φθάσουν τὴν χωρητικότητα τοῦ ἐνὸς τόνων —πράγμα λίαν πρὸς τὸ παρὸν ἀμφιβολού— ὅποτε τὸ μεταφορικὸν κόστος, ἵσως δὲ καὶ ἡ Μέση Ανατολὴ νὰ πάυση νὰ προμηθεύῃ τὸ σούσον τώρα πετρέλαιον εἰς τὸ Δυτικόν Κόσμον.

Πρὸς τὸ παρόν, τὰ στατιστικά ἐξειδέσται, κείται ἐντὸς τῶν προβαλλομένων ἐπιφυλάξεων διὰ τὴν αὔριον τῆς Διώρυγος.

ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

Εἰς ποῖον ὑψος καθορίζονται αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ἀλλοδαπῶν

Η ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΑ ΑΠΟΨΙΣ

"Ἐναὶ ιδιότυπον πρόβλημα ἀνέκυψε μετὰ τὰς συστάσεις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, διὰ τὴν καταβολὴν εἰς τοὺς ὄλλοδαποὺς ναυτικούς, τοὺς ὑπηρετοῦτας ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων, τοὺς μισθολογίους τῶν οἰκείων ἐλληνικῶν συμβάσεων, πρὸς ἀποφυγὴν παρεμβάσεως τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοία.

Συγκεκριμένως, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συστάσεως ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, προέκυψαν ἀμφιστοῦς διὰ τὸ ἀκριβές ὑψος τῆς ἀμοιβῆς τῶν ἀλλοδαπῶν, δηλαδὴ ἐδὲ ἔπειτε νὰ τοὺς καταβληθῇ ὁ ὄνομαστικὸς μισθὸς τῶν ἐλληνικῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἢ ὁ μισθὸς ὅστις προκύπτει μετὰ τὴν ἀφάρεσιν τῶν κρατήσεων τοῦ ναυτικοῦ ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ.

Οὕτω, διὰ νὰ ὑποευχθῇ δυσμενής μεταχείρισις τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν ἔναντι τῶν ἀλλοδαπῶν, ἐπεκράτησεν ἡ ἀποψίς, ὅπως εἰς τοὺς τελευταίους, ἐφ' ὅσον καταλαμβάνουν ὄργανικὴν σύνθεσιν, καταβάλλεται τὸ ποσόν τὸ ὄποιον προκύπτει μετὰ τὴν ἀφάρεσιν τῶν κρατήσεων τοῦ ναυτικοῦ ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ.

'Ος γνωστόν, ἡ σύντασις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν καταβολὴν εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς τοῦ ἐλληνικοῦ μισθολογίου ἐβασίσθη εἰς σχετικὴν γνωμοδότησιν τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΞΙΟΜΗΜΗΤΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Αξιότιμες κ. Διευθυντά,

Βάσει τού ἑτησίου προγραμματισμού τού ἡμέτερου ἑκπαιδευτικού συγκροτήματος τῶν Τεχνικῶν Ἐπαγγελματικῶν καὶ Ναυτικῶν Σχολῶν Πειραιώς «ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ», ὥρανθη κατά τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 14 ἔως 18 παρελθόντος μηνός, λίαν ἐπιτυχὲς ἑκπαιδευτικὸν ταξίδιον διὰ τοὺς σπουδαστὰς τῶν Σχολῶν Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ Ραδιοτηλεγραφητῶν, εἰς τὴν Ἀγκώνα τῆς Ἰταλίας.

Τὸ 5θήμερον τοῦτο ἑκπαιδευτικὸν ταξίδιον ἐπραγματοποιήθη μὲ τὸ F/B «Mediterraneus Sea» χάρις εἰς εὐγενὴ προσφορὰν τού ἐφόπλιστον κ. Ἀρ. Καραγέωργον.

Διὰ τὴν διακεκριμένην τὴν προσφορὰν τοῦ ἐλόγῳ ἐφόπλιστον, ἡτις ἀποτελεῖ μέρος τῆς γνωστῆς εὔρυτέρας συμβολῆς τού εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς ναυτικῆς ἑκπαιδεύσεως ἐν τῇ χώρᾳ μας, αἰσθανόμεθα τὴν ὑποχρέωσιν ὅλοι οἱ ὑνούστοις τὸ ἑκπαιδευτικὸν ίδρυμα «ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ», διερμηνεύοντες καὶ τὰ αἰσθήματα τῶν γονέων καὶ κηδεμόνων τῶν σπουδαστῶν μας καὶ κατόπιν παρακλήσεως αὐτῶν, νὰ ἐκφράσωμεν δημοσίᾳ πρὸς τὸν κ. Καραγέωργη τὰς θερμοτέρας τῶν εὐχαριστίων μας.

Ομολογουμένως, θὰ ἡτο μία κοινοτυπία ἐν πειριζώμεθα εἰς τὴν ξράν τάναφοράν τοῦ γεγονότος καὶ δὲν ἐπεκτεινόμεθα δι' ὅλιγων εἰς τὸ εἶδος τῆς προσφαρᾶς καὶ τὰς ἐμπειρίας τὰς ὅποιας ἀπεκόμισαν οἱ αὐριανοὶ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Οὕτω, ἀνενδοίαστως τονίζομεν τὴν πλήρη ἐπιτυχίαν τοῦ ἑκπαιδευτικοῦ αὐτοῦ ταξίδιου καὶ κυρίως διὰ νὰ γίνῃ γνωστὸν εὐρύτερον, τὶ είναι δινατόν νὰ προσφέρῃ ἡ ἴδιωτικὴ πρωτοβουλία παραλλήλων μὲ τὴν κρατικὴν προσπάθειαν.

Συγκεκριμένως, τὸ ἑκπαιδευτικὸν αὐτὸ ταξίδιον δὲν συνίστατο εἰς μίαν ἀπλήν καὶ συνήθη πρακτικὴν θαλασσίαν ἀσκησίων σπουδαστῶν, ἀλλὰ εἰς μίαν ἀράτιαν καὶ ὀλοκληρωμένην εἰς πρᾶξιν καὶ θεωρίαν ναυτικὴν ἑκπαιδεύσιν, ἐντὸς τοῦ πλοίου, ἐντὸς τῶν συνθηκῶν εἰς τὰς ὅποιας θὰ διέλθουν τὸν ἐπαγγελματικὸν τῶν διον.

Πρός τούτο, συνετέλεσεν ἡ σωστὴ πρεργασία τοῦ ὑπὸ τὸν κ. Εύαγγελον Παπαδόπουλον Γραφείου Δημοσίων Σχέσεων τῆς ἑταίριας Καραγέωργη, ἀλλὰ καὶ ὅλη ὡράνωσις τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ἑκπαιδεύσεως.

Κατὰ τούτο ἔλαβον μέρος δύο τμήματα, ἓνα Μηχανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἕνα Ραδιοτηλεγραφητῶν ἄτινα ἔχωρισθαν εἰς μικρότερας δόμαδας σπουδαστῶν ἐντεταγμένας εἰς φυλακάς καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πλοίου, πρὸς εὐχερεστέραν καθοδήγησιν καὶ παρακολούθησιν αὐτῶν κατὰ τὴν πρακτικὴν τῶν ἀσκησιν.

Πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ Ιδιαιτέρως ὅτι αἱ φυλακὲς διεξήχθησαν μὲ πλήρῃ προθυμίαν καὶ πειθαρχίαν τῶν σπουδαστῶν παρακολουθούμενῶν μὲ ἀμείωτων προσοχὴν καὶ ἐνδιαφέροντον παρὰ τῶν καθηγητῶν τῶν καὶ τῶν ὑπευθύνων ἀξιωματικῶν τοῦ σκάφους, ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν θεωρητικῶν τῶν γνώσεων.

Ἐν πάσῃ πειριπτώσει, δὲν θὰ ὀπεδίδημεν τὸ πνεῦμα τῆς συγκεκριμένης αὐτῆς ὑπὲρ τῶν μαθητῶν προσπαθείας μας, ἐὰν δὲν ἀναφερόμεθα καὶ εἰς τοὺς παραλλήλους μὲ τὴν τεχνικὴν ἑκπαιδεύσιν παιδαγωγικούς καὶ πνευματικούς στόχους οἱ ὅποιοι ἐπετεύχθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξίδιου.

Οὕτω, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοίου, ἐγένοντο διαλέξεις οχητικῶς μὲ τὴν ἀξίαν τῶν

ἐκπαιδευτικῶν ταξιδίων, τὸν ἀρχαῖον ἑλληνικὸν ἀποκισμὸν τῆς Ἰταλίας, τὴν ιστορίαν τῆς Ἀγκώνος καὶ ἀκόμη ἐπραγματοποιήθη ἐπίσκεψις εἰς τὸ στρατικὸν νεκροταφεῖον τοῦ Ρίμινι, ἐνθα κατετέθη στέφανος εἰς τοὺς τάφους τῶν πεσόντων ἀξιωματικῶν καὶ στρατιωτῶν τῆς θρυλικῆς ταξιαρχίας τοῦ Ρίμινι.

Ἄλλα θὰ ἡτο τὸ παράλειψις εἴναι δὲν ἀναφερόθη ὅτι ἡ ἐπιτυχία τοῦ ἑκπαιδευτικοῦ ταξιδίου φείλει τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς εἰς τὴν συμβολὴν τῶν μελῶν τοῦ πλορώματος τοῦ «Mediterraneus Sea» ἀνευ οὐδεμιάς ἔξαιρεσις.

Πράγματι, τὸ πλήρωμα συνέδαλε εἰς τὴν πρακτικὴν ἑξάσκησιν τῶν σπουδαστῶν μὲ ὅλη τὴν δύναμιν τῆς ψυχῆς του.

Ἐδίδαξε μὲ ὅλα τὰ μέσα τὰ ἐποπτικὰ τὰ ὅποια διέθετε, κατὰ ἔνα φυσικὸν ἀλλὰ καὶ ἀποδοτικὸν τρόπον καὶ μὲ τὴν σειράν των οἱ σπουδασταί μας ἀδιδάχθησαν παρὰ τοῦ πληρώματος τὰ ἔξῆς: τὴν ἐνεργείαν, τὴν τάξιν, τὸν ἀπαράμιλλον συντομισμὸν ἐνεργειῶν, τὴν πειθαρχίαν, τὴν εὐπρέπειαν, τὴν ἀρμονίαν διαταγῶν καὶ τὴν συνεπή ἐφαρμογὴν των, τὴν ἐπαγγελματικὴν δεοντολογίαν, τὴν φιλοξενίαν, τὴν ἀξιοθαύμαστον συνεργασίαν καὶ ἀλληλοκατανάστην, τὴν ἀγάπην πρὸς τὴν ἐργασίαν, τὸν ἀνάγλυφον καὶ ἀπροσπότιον ἀνθρωπισμόν, τὴν τήρησιν τῆς καθαριότητος, τὴν συνειδήσιν τῆς εὐθύνης καὶ τοῦ χρέους πρὸς τὸ καθῆκον.

Ἐπὶ τούτοις, ἐπιθυμῶμεν νὰ ἀναφέρωμεν ἰδιαιτέρως τοὺς πρωταγωνιστὰς τοῦ ἐπιτυχοῦ τούτου ταξίδιου, ποὺ θὰ μείνῃ ἀνεξίτηλον εἰς τὴν μνήμην τῶν σπουδαστῶν μας καὶ οἱ ὅποιοι εἰναι: Γεώργ. Γουργουράκης, πλοιαρχός, Θεόδωρος Τζάνος, α' μηχανικός, Εμμανουὴλ Μυρέλος, πρωτοδεύτερος μηχανικός, Βασιλείος Βαφειάδης, ἀξιωματικὸς ἀσυρμάτος, Νικόλαος Τομαῆς, ὑποπλοίαρχος.

Περαίνουσα θὰ ἡθελα ἀκόμη μία φορὰ νὰ τούτωσα ὅτι οὐδέποτε θὰ σβήσῃ ἀπὸ τὴν μνήμην μας τὸ θαυμάσιο ἀυτὸ πλήρωμα τοῦ «Mediterraneus Sea», τὸ ὅποιον ἐπαρουσίας μίαν ἔξαιστιαν εἰκόναν ἀρμονίας κινήσεων καὶ ἐνεργειῶν. Ομολογουμένως, ἐνήργει τὰς εἰς ἀνθρωπος.

Τέλος, ἔδιδε τὴν ζωηρὰν ἐντύπωσιν πληρώματος πεποτίσιμουν ναυτικοῦ κράτους μὲ μακρὰν ιστορικὴν παράδοσιν.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
καὶ εὐχαριστιῶν

ΕΛΕΝΗ ΓΚΑΤΣΟΥ -
ΚΑΤΣΙΚΑΡΟΥ

Γενικὴ Διεύθυντρια τοῦ Ἐκπαιδευτικοῦ Συγκροτήματος Τεχνικῶν Ἐπαγγελματικῶν καὶ Ναυτικῶν Σχολῶν Πειραιώς «ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ».

Πειραιεύς, 8.3.74

ΑΙ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ σᾶς εἰναι, βεβαίως, γνωστόν, ὅτι αἱ λιποταξίαι, μὲ τὰ ἐπακόλουθα τὰ ὅποια προκαλοῦνται εἰς τὰ πλοῖα, ἔξακολουθοῦν νὰ ἀποτελοῦν μίαν ἀνίστον πληγὴν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐπὶ 2.943 περιπτώσεων ναυτικῶν, οἵτινες ἔτιμωρήθησαν πειθαρχικά, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1973 ὑπὸ τοῦ Πρωτοδικοῦ Πειθαρχικοῦ Συμβούλου «Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ», οἱ 1.770, ητο τὸ 61,8% τοῦ συνόλου, ἀνεφέρονται εἰς τὸ ἀδίκημα τῆς λιποταξίας.

Ἐν τούτοις, ἡ πληγὴ αὐτὴ θὰ ἡδύνατο νὰ κλείσῃ ἀπαξ διὰ παντός, ἐάν καθορισθῇ ὅτι, αἱ ἐπιβαλλόμεναι ποιναὶ διὰ τὴν λιποταξίαν

μετατρέπονται υποχρεωτικῶς εἰς χρηματικά, εἰσπραττομένας κατὰ τὴν διαδικασίαν τῶν δημοσίων ἐσόδων καὶ μὴ ὑποκειμένας εἰς παραγραφήν, ἀλλὰ, ἀντιθέτως, αὐξανομένας συνεχώς εἰς περιπτώσεις, καθυστερήσεως ἔξοφλησεώς των. Οὕτω, οἱ προτιθέμενοι νὰ λιποτακτήσουν θὰ ἔγκατελείπονται ἀμέσως τὰ σχέδιά των —καθ' ἡμᾶς τὰ ἔχουν κατὰ νοῦν κατὰ τὸν χρόνον ἐπιβιβάσεως τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων— διότι θὰ ἀνελογίζονται ὥντα πᾶσαν στιγμὴν τὰς συνεπειάς τῆς τοιαύτης πράξεως τῶν ἐπὶ τῆς Ἐλλάδος περιουσίας των. Τὸ μέτρον δὲ θὰ ἔτι περισσότερον ἀποτελεσματικὸν καὶ θὰ είχεν αἷμεσον ἀστατικὴν ἐπίδρασιν, ἐάν αἱ προαναφερθεῖσαι συνέπειαι εἴκη τῆς λιποταξίας ἀνεγράφονται καὶ ἐπὶ τῆς συμβάσεως ναυτολογίησεως.

Μετὰ τιμῆς
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Πειραιεύς, Μάρτιος 1974

ΚΑΙ ΤΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ χαρὰ καὶ ὑπερηφάνεια διάβασα καὶ εἰδὼς την ποιητικής τῶν πολυτελεστάτων μεγάρων τῶν «Ελλήνων ἐφόπλιστων μας. Αὐτό, ὅμως, ποὺ ἐλλείπει ἀπὸ τὶς σελίδες σας ἡταν τὸ νοσοκομειακὸν μέγαρον. Τὸ πλέον ἀπαραίτητο μέγαρο δὲν ἔχει ἀκόμη ἀνεγερθῆ.

Οἱ ἀτυχεῖς ναυτικοί μας καὶ οἱ οἰκογένειές τους δεν παύουν νὰ ταλαιπωροῦνται στὰ νοσοκομεία τῶν προσαστίων.

Καιρὸς εἰναι πλέον, οἱ ἐφόπλιστές μας νὰ φροντίσουν, ώστε τὸ ἐπόμενο κτίριο ποὺ θὰ ἀνεγερθῇ στὸν Πειραιά, νὰναι ἔνα νοσοκομεῖον, ποὺ τόσο λείπει ἀπὸ τὸν τόπο μας. «Ἔτοι, θῶχουν νὰ πούν ὅτι πρόσφεραν κάτι στους ναυτικούς μας καὶ τὶς οἰκογένειές τους.

Μετὰ τιμῆς
ΛΟΥΛΑ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ

19 Φεβρουαρίου 1974

Νιούτον Σκουέρ, Πενσυλβανίας, Η.Π.Α.

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΠΑΡΑΠΟΝΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὰ «NAYTIKA XRONIKA» τῆς 15) 2) 1974 καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «δικαία διαμαρτυρία», δημοσιεύεται ἐπιστολὴ τῆς Κας Βαρδάρας ΚΕΒΓΑ παραπονούμενης διότι δὲν θὰ τύχῃ «οὐδεμιάς ἀπολύτως συντάξεως» ἐκ τοῦ NAT καὶ ἐπιθυμούσης νὰ γνωρίζῃ «ποῖος θὰ καρπωθῇ τὰ χρήματα ἀπίνατα κατέβαλεν ὁ ἀποινώσας σύζυγός της εἰς τὸ πλοίον, ἐπὶ 1½ χρόνια»;

Οοσι ὅμως ἔχουν ὑπερδεκεστή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν (δέν ᔁσον ὅμως συμπεπληρωμένην, ὡς ἐν προκειμένῳ, 15ετή τοιαύτη), τότε συντρεχουσῶν καὶ τῶν λοιπῶν προϋποθέσεων τοῦ νόμου, δικαούνται οἱ ίδιοι ἢ μετὰ θάνατον αἱ οἰκογένειαι των, κατὰ τὸ ἄρθρον 37 τοῦ 3170)55 νόμου, τῆς ἐφ' ἀπαξ ἐκ τοῦ Ταμείου παροχῆς, ισοδυναμούσης μὲ τὸ ποσό 60 μηνιάνων συντάξεων.

Ὦς καὶ ύμεις θὰ διαπιστώσητε, κατόπιν τῶν ὀντώρων, ἐκείνος δοτεῖς ηθελε καρπωθῆ τὰ χρήματα ἀπίνατα προσέφερεν ὁ θανὼν εἰς τὸ πλοίον, δέν θὰ είναι ἀλλος τις, πλὴν αὐτῆς ταύτης τῆς ουζύγου του.

‘Ο Διευθυντής
Πλοιάρχος (Λ.Σ.) ΒΑΚΑΣ Β.

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε



Στιγμίστυπον ἀπό τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ πετρελαιοφόρου σκάφους, "ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ", 73000 τον. D.W, τῆς Σταύρειας Νικολάου Λύρα ἐπὶ τοῦ ὅπου λύγνοντο: καδαρισμὸς ὄφδων, χρωματισμὸς ὀλοκλήρου τοῦ πλοίου, έπισκεψὴ πηδάλιου, γενικὸν ἐπισκεψατικὸν τῆς κυρίᾳ μηχανῆς καὶ λοιπῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἔγκατάστασις νέας γεννητρίας, δυτικατάστασις καὶ ἐπισκεψὴ δικτύων, μετατροπα καὶ ἐπισκεψατικὸν χώρων ἐνδιαίτησεως πληρώματος κ.λ.π.



Ναυπηγήσεις, Μετασκευαί, Επισκευαί, Βιομηχανικαί κατασκευαί

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281 - 22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσις
Neorion Syros.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Ακτή Μισούλη 65, Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563. Τηλεγραφική
Διεύθυνσις, Neorion Piraeus.

ΗΝΟΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB - Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall
- London.

ΗΝΟΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:
United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York
- N. Y. 10021 - Tel. 838-6900 Telex.
7105812187 Cables, Okeanis New York.



καὶ δὲν ἀνήκει εἰς τὸ ὑπάρχον διεθνὲς δίκαιον, ἀλλὰ μόνον εἰς τὸν χώρον τῆς θεωρίας καὶ δὲν ἔρρυθμιζετο ὑπὸ ἐθιμικῶν κανόνων διεθνοῦς δικαίου. 'Υπῆρχε μόνον δεκαετής περία καὶ μάλιστα οὐχὶ συντονισμένη καί, συνεπῶς, δὲν ἡδύνατο τις νάρροις περὶ δημιουργηθέντος ἐθιμικού κανόνος τοῦ διεθνοῦς Δικαίου.

'Η Ἑλληνικὴ 'Ἀντιπροσωπεία ὑπεστήριξεν ὅτι τὸ κριτήριον τῆς δυνατότητος ἐκμεταλλεύσεως εἰς βάθος μεγαλύτερον τῶν 200 μέτρων ἦτο ἀνεδαφικόν, διότι ἔβασιζετο ἐπὶ τεχνικῶν παραγόντων, ὅτι ὁ ὄρος «φυσικοὶ πόροι» ἔνειχε δυσκολίαν, ὡς ἐπίσης, καὶ οἱ οὗροι «εκυριαρχικὰ δικαιώματα» καὶ «ἀδικαιολόγους παρεμπόδισις», ἡ τελευταῖα αὐτῆς, ἀνάφερομένη εἰς τὴν παρεμπόδισιν τῆς ναυσιπλοΐας κ.λπ. ὑπὸ τῶν ἐργασιῶν ἐκμεταλλεύσεως τῆς ὑφαλοκρηπίδος.

Κατὰ τὴν ἐπακολουθήσασαν συζήτησιν, ἡ 'Ἑλλὰς ὑπεστήριξε πρότασιν τῆς Γαλλίας περὶ διαγραφῆς τοῦ κριτηρίου τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ὡς ἐπίσης, ὑπεστήριξε πρότασιν τῶν Φιλιππίνων περὶ ἐπεκτάσεως τοῦ ὄρισμοῦ τῆς ὑφαλοκρηπίδος καὶ εἰς θαλασσίσας περιοχάς συνεχομένας τῶν νήσων.

Τὸ τελευταῖον τοῦτο, ἡμελλε νά ἀποδειχθῇ χρήσιμον, ἥτο δὲ φυσικόν, κράτη μὲν πληθώραν νήσων νά ἐπιμένουν εἰς τοῦτο.

'Ἐνταῦθα δύναται νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ κίνησις διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς ὑφαλοκρηπίδος προχειρίζεται τὸν β' παγκόσμιον πόλεμον, ὁ ὄποιος ἐπέφερε τὴν γνωστὴν ἔξελιξιν τῶν τεχνικῶν μέσων.

Εἶναι χαρακτηριστικὴ ἡ ὑπόθεσις τοῦ Ἀμπού Ντάμπι. Τὸ σεῖχατον τοῦτο τοῦ Περσικοῦ Κόπτου ἀνέθεσε τὸ ἔτος 1939 εἰς ἐταιρίαν τινὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πετρελαίου του ἔξι ωρισμένων θαλασσών περιοχῶν του. Περὶ τὸ ἔτος 1949, τὸ σεῖχάτον διεκήρυξε τὸ δικαίωμά του νά ἀντλήσῃ πετρέλαιον ἐκ τῶν ὑποθαλασσών περιοχῶν πέραν τῶν χωρικῶν του ὑδάτων ἢτοι ἐκ τῆς ὑφαλοκρηπίδος του. 'Η ἐταιρία ἀμέσως ὑπεστήριξε τὸ δικαίωμά της νά ἐκμεταλλευθῇ τὰς περιοχὰς αὐτάς, ἀλλὰ τὸ σεῖχάτον ἡρνήθη τοῦτο. 'Η ἐπακολουθήσασα διαιτησία ἔδικαίσως τὸ σεῖχάτον, ἀποφανθεῖσα ὅτι τὰ περὶ ὑφαλοκρηπίδος ἥσαν ἄγνωστα τὸ 1939 ὅτε παρεχόρθησαν τὰ σχετικά δικαιώματα εἰς τὴν ἐταιρίαν. 'Η ἀπόφασις τῆς διαιτησίας ἐλήφθη τὸ 1951 ἥτοι ἐπτὰ ἔτη πρὸ τῆς διασκέψεως τῆς Γενεύης.

'Ως πρὸς τὴν ὑπαρξιν κανόνος διεθνοῦς

'Εθιμικοῦ Δικαίου περὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος εἶναι ἐνδεικτικὸν τὸ γεγονός ὅτι, ἐκ τῶν τεσσάρων συμβάσεων τῆς Γενεύης τοῦ 1958, μόνον μία (ἡ περὶ 'Ανοικτῆς Θαλάσσης) ἀναφέρει ἐν προοιμίῳ ὅτι ἀποτελεῖ «διακήρυξιν καθιερωμένων ἀρχῶν τοῦ διεθνοῦς δικαίου». Κατ' ἀντιδιαστολήν, τὰ συμμετέχοντα κράτη, παρεδέχθησαν ὅτι δὲν ὑπῆρχον καθιερωμέναι ἀρχαὶ διὰ τὴν ὑφαλοκρηπίδα.

ΤΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ, 1958

'Ικανὸς ἀριθμὸς κρατῶν ἐπεκύρωσε τὴν σύμβασιν περὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος ώστε νὰ τεθῇ ἐν ισχύει καὶ νά ἐφαρμόζηται μεταξὺ τῶν ἐπικυρωσάντων.

'Η 'Ἑλλάς ἐπεκύρωσε τὴν σύμβασιν ταύτην (μόνην ἐκ τῶν τεσσάρων συμβάσεων τῆς Γενεύης) τὸ 1972. Μέχρι σήμερον η Τουρκία δὲν τὴν ἐπεκύρωσεν.

Πέραν τῆς συνθήκης (καὶ πολλάκις εἰς ἐφαρμογήν τῶν διατάξεων τῆς), ὑπεγράφησαν πλεισταὶ διμερεῖς ἡ πολυμερεῖς συμφωνίαι τοπικοῦ, κυρίως, χαρακτήρος, ὡς εἶναι αἱ μεταξὺ τῶν κρατῶν τῶν περιθρεχομένων ὑπὸ τῆς Βορείου Θαλάσσης, ἀτινα μάλιστα, ἀνεφέρθησαν καὶ εἰς τὸ Διεθνὲς Δικαστήριον τῆς Χάγης διὰ τὸν αὐθεντικὸν καθορισμὸν τῶν ὄριών των ὑφαλοκρηπίδος.

Τοιούτη διαιτησία καθιστάται ὑποχρεωτικὴ μόνον διὰ τοὺς ὑπογράφαντας σχετικὸν πρωτόκολλον ἐν Γενεύῃ ἡ ἀργότερον.

'Ως ἥτο φυσικόν, διαφωνίαται προέκυψαν καὶ προκύπτουν καθημερινῶς ὡς πρὸς τὴν ἐρμηνείαν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως.

Ἐίναι ἐπιθυμητὸν (ἀλλὰ οὐχὶ δέδιον) τὸ ἐφετεινὸν Συνέδριον Διεθνοῦς Δικαίου τῆς Θαλάσσης, τὸ συνερχόμενον ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν νὰ καθορίσῃ σαφέστερον τὰ ὄρια τῆς ὑφαλοκρηπίδος. Πάντως, κατὰ τὰς προκαταρκτικὰς διασκέψεις τοῦ 1972 καὶ 1973 πλήρης ἐπεκράτησε διαφωνία ὡς πρὸς τὴν ἐκτασιν καὶ τὸν τρόπον ἐκμεταλλεύσεως ταύτης. Αἱ διαφωνίαται ἐπιτείνονται, κυρίως, ἐκ τῶν συναφῶν θεμάτων τῆς ἐκτάσεως τῶν χωρικῶν ὑδάτων, τοῦ δικαιώματος ἀποκλειστικῆς ἀλιείας καί, δεδιώκις, ἐκ πολιτικῶν καὶ στρατιωτικῶν λόγων.

Πάντως, σήμερον, εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν πυραύλων, τὰ ἔθνη ἐπεκτείνουν τὰ χωρικὰ ὑδατά των μόνον δι' οἰκονομικούς λόγους καὶ οὐχὶ πλέον διὰ λόγους ἀμύνης.

Εἶναι προφανές, ὅτι σκληρὰ μάχη θὰ δο-

θῇ διὰ τὸ θέμα τῆς ὑφαλοκρηπίδος καὶ θά εἶναι λυπηρὸν ἔαν, διὰ τὴν ἐπίτευξιν μᾶς κάποιας συμφωνίας εἰς τὸ θέμα τοῦτο, τὸ Συνέδριον τοῦ 1974 καταλήθη εἰς κείμενον νέας συμβάσεως ἡ κείμενον τροποποιητικὸν τῆς ὑπαρχούσης, ἐλαστικὸν μὲν διὰ τὴν ίκανοποίησιν τῶν περισσοτέρων δυνατῶν κρατῶν, ἀλλὰ ταύτοχρόνως, δεκτικόν πλήθους ἀμφισβολιῶν, ἀμφισθήσεων, ἐρμηνειῶν καὶ παρεμπηγμάτων.

Διότι εἶναι ἀληθές, καὶ δυστυχῶς σύνηθες, τὸ δῆτι σύστημα περισσότερον σαφές καὶ αύστηρών καθοριστικὸν εἶναι τὸ κείμενον διεθνοῦς συμβάσεως, τόσον μικρότερος εἶναι δὲ ἀριθμὸς τῶν ἐπικυρωύσαντων.

Η ΕΛΛΑΣ, Η ΤΟΥΡΚΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

Καὶ ἔαν ἀκόμη ἡ 'Ἑλλάς καὶ ἡ Τουρκία εἶχον ἀμφότεραι ἐπικυρώσει τὴν σύμβασιν τῆς Γενεύης τοῦ 1958, θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ ὑπάρχουν διαφοραὶ περὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς. 'Η ἐνεργειακὴ κρίσις καθιστά τὸ πετρέλαιον τῆς περιοχῆς πολύτιμον διὰ τὰς οἰκονομίας τῶν δύο κρατῶν. Διαφοραὶ δέ, δὲν εἶναι μόνον αἱ περὶ τὸν καθορισμὸν τῶν ὄριών της ὑφαλοκρηπίδος, δεδομένου τῆς ειδικῆς γεωγραφικῆς μορφολογίας τῆς περιοχῆς, ἀλλὰ καὶ ἄν ακόμη καθωρίζοντο σαφῶς τὰ ὄρια τῶν ὑφαλοκρηπίδος.

Καὶ ταῦτα, χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμεν τὸ ὑπάρχον ἥδη, εἰς ἄλλας περιοχάς τῆς Γῆς, πρόβλημα, ὅπου τὸ ἐν κράτος διαπανά τερόστια ποσά διὰ τὴν ἀνακάλυψιν πετρέλαιου, τὸ δὲ γειτονικὸν κράτος ἐπωφελεῖται τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν ἔρευνῶν καὶ ἀντεῖται πετρέλαιον ἔντὸς τῶν ιδίων του ὄριων, ἀλλὰ τόσον πλησίον πρὸς τὸ πρώτον, ώστε νὰ ὑπάρχῃ βάσιμος ὑπόνοιας διὰ ἀμφότερα ἀντλούν ἐκ τοῦ αὐτοῦ κοιτάσματος.

Πέραν, δῆμος, τῶν τοιούτων τεχνικῶν κατά τὴν μορφὴν διαφορῶν, πρέπει, πρωτίστως, νὰ ὑπάρχῃ μετά τῆς Τουρκίας συμφωνία περὶ τῶν ὄριών της ὑφαλοκρηπίδος.

Καὶ αἱ διαπάναι διδοῦ τὴν ἔξειρεσιν καὶ ἀντλησιν πετρέλαιου καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ ἐκ τῶν περιστάσεων ἀναγκαία ταχύτης τῶν ἐργασιῶν τούτων δὲν ἐπιτρέπουν οὐδενὸς εἴδους ζημίαν ἡ κωλυσιεργείαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΑΤΟΣ

'Αθῆναι, 26.2.74



ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

SHIPBROKERS

CHARTERING

- DRY CARGO
- TIMECHARTER
- TANKER CHARTERING

TELEPHONES: 41.17611-14

(FOUR LINES)

SALE & PURCHASE

- SECOND HAND TONNAGE
- DEMOLITION
- ALL FLOATING MATERIAL

TELEX: 3101-06 ACIA GR

(SIX LINES)

CONTRACTING

- PRACTICALLY, EVERY TYPE AND SIZE, DIRECTLY WITH ALL MAJOR BUILDERS IN THE WORLD

CABLES:

ACHAIKASHIP

8, IAK. DRAGATSI STREET, PIRAEUS (37), GREECE

RHINE-SCHELDE-VEROLME

Engineers and Shipbuilders

Rotterdam - The Netherlands

REPAIRERS & DRY DOCK OWNERS

The RHINE-SCHELDE-VEROLME Group is a strong industrial combine, operating in the fields of General Engineering, Shipbuilding, Ship Repair, Tankcleaning and Electrical Engineering.

For shiprepairs and newbuilding contact one of the shipyards of the RHINE-SCHELDE-VEROLME Group.

Excellent facilities and good organisation guarantee the quickest possible turn-round of vessels submitted for repairs.

The Rotterdam Dockyard Co.,
Rotterdam

Tel. 010-879111

Royal-Schelde,
Vlissingen

Tel. 01184-5555

Wilton-Fijenoord,
Schiedam

Tel. 010-269200

Verolme Dock- and
Shipbuilding Co. Ltd.,
Rotterdam

Tel. 010-162500

Netherlands Dock and
Shipbuilding Co.,
Amsterdam

Tel. 020-213456

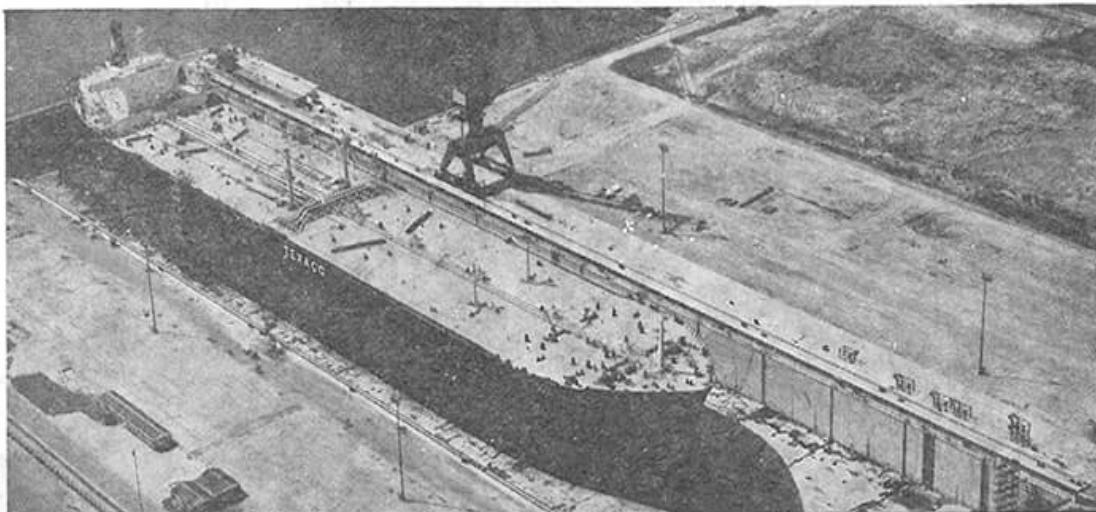
And subsidiaries.

Building facilities for vessels up to any size.

36 Repair dry docks: Capacity ranging from 1.500 to 500.000 dwt.

For carrying out voyage-repairs in the port of Rotterdam, including Botlek and Europoort region: Wildock Service, Rotterdam, Tel. 010-161952

Night and day service, also during week-ends.



Verolme's graving repair dry dock capable of accommodating ships up to 500.000 dwt.



Nos. 9 and 10 floating dry docks of RDM capable of accommodating ships up to 100.000 dwt.

Exclusive agents in Greece for the Group :

A n t o n i a d i s - A t l a s S . A .

12, Akli Kondyli Street, Piraeus.

Tel. 4176.435, 4179.911/12. Telex 21-2601, 21-2602.



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE

DURBAN

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



CABLE ADDRESS: "HERMES"
POSTAL ADDRESS: BOX 475
DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181
NIGHT TELEPHONES: (882.321 - 21.841 - 25.391
 (836.474 - 478.734 - 53.064

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

Η ΘΑΛΑΣΣΑ

ΜΗΤΕΡΑ ΤΡΟΦΟΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΤΗΤΟΣ

ΠΑΛΑΙΟΣ συνεργάτης των «Ναυτικών Χρονικών» μάς άπέστειλε την κάτωθι, λίαν ένδιαφέρουσαν πραγματείαν, περὶ θαλάσσης. Είναι λίαν έπικαιρος, ἐπ' εὐκαιρία των εἰς Θάσον άναζητήσεων τούς «μαύρου χρυσού».

Παλαιότεραι καὶ νεώτεραι, ἀρχαιολογικῆς φύσεως ἀνακαλύψεις καὶ γραπτὰ μημεῖα, ἀναφέρομενα εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ἀνθρωπότητος, μαρτυροῦν σαφῶς, ὅτι ὁ ἄνθρωπος, ἀπὸ τὰς πλέον παρωχημένας ἐποχάς, δὲν ἔπαυσε νὰ ἔξαρτη τὴν ἐπιβίωσίν του, κατὰ ἔνα μέγα ποσοστόν, ἀπὸ τὸ ύγρον στοιχεῖον, τὸ ὅποιον περιβάλλει τὸν πλανήτην μας, τόσον μὲ τὰ προϊόντα τῆς ἀλιείας, ὃσον καὶ μὲ τὴν ἀνταλλαγὴν ἀγαθῶν, διὰ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. Καὶ ἡ ἔξαρτησις αὐτῆ, ὅπως εἶναι εὐνόητον, καθίσταται σήμερον ἔτι ἀναγκαιότερα, λόγῳ τοῦ κατὰ γεωμετρικὴν πρόσδομον αὐξάνομένου πληθυσμοῦ τῆς γῆς, τῆς Ἑλλείψεως ἐλέγχου ἐπὶ τῶν γενήσεων, τοῦ ὄσημεραι καὶ μεγαλυτέρου ἀφανισμοῦ τῶν ἐπὶ τῆς γῆς πηγῶν παροχῆς ἀγαθῶν, τόσον μάλιστα, ὥστε ἀνενδοιάστων νὰ δύναται, ὅχι μόνον νὰ ὑποστρέψῃ τις, ἀλλὰ κατηγορηματικῶς νὰ δεβαιώῃ, ὅτι ἡ ἐπιβίωσις τῆς ἀνθρωπότητος, κατὰ γεωμετρικὴν ἐπίσης πρόσδομον, θὰ ἔξαρτηθῇ, σὺν τῷ χρόνῳ, ἀπὸ τὴν θάλασσαν καὶ μόνον, ἀπὸ τὴν ὅποιαν, δὲν εἶναι μακράν ἡ ἐποχή, θὰ ἀντλῇ τὰ πάντα, τόσον ὥστε αὐτῆ, κυριολεκτικὸς νὰ θεωρηθῇ ὡς μία μητέρα-τροφός διὰ τὴν ἀνθρωπότητα. Πιστεύομεν δέ, ὅτι μία τοιαύτη τόσον κατηγορηματική διαβεβαίωσις δὲν τρέπεται νὰ θεωρηθῇ ὡς μία παραδοξολογία τόση, σηστὸν ἐκ πρώτης ὄψεως θὰ ἡδύναται νὰ φανῇ.

Διὰ τούτο, ἀς ἔξετάσωμεν τὸ στοιχεῖον, τὸ ὅποιον μᾶς περιβάλλει, κάπως πλησιέστερα καὶ ἄς ίδωμεν τὴν σύντασιν του. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν καὶ τὸ πλέον στοιχειῶδες ἔγχειριδίον χημείας ἡ ὅποιαδήποτε ἔγκυκλοπαίδεια εἰς τὸ λήμμα θάλασσα, τὰ ὅποια θὰ συμβουλευθῶμεν, θὰ μᾶς πληροφορήσουν ὅτι εἰς τὸ θαλασσινὸν ὑπάρχουν 75 χημικά στοιχεῖα, τόσα σσα εύρισκονται εἰς τὴν φυσικὴν τῶν κατάστασιν ἐπὶ τοῦ πλανήτην μας. Τινὰ ἔξ αὐτῶν ὑπάρχουν εἰς μεγίστην ἀφονίαν καὶ εἰναι εὔκολον νὰ ληφθοῦν διὰ τῆς ἔξατμίσεως τοῦ θαλασσινοῦ ὑδατοῦ, ὅπως π.χ. τὸ μαγειρικὸν ἄλας, δηλαδὴ τὸ χλωριούχον νάτριον, τὸ ὅποιον, ὡς γνωστόν, ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο στοιχεία, τὸ χλώριον καὶ τὸ νάτριον. «Ἄλλα ἐπίσης ἄλατα δύνανται νὰ ἔχαχθον, διὰ τοῦ ίδιου μέσου, ὅπως τὰ τοῦ ἀσθετίου, τοῦ μαγνησίου καὶ τοῦ ποτασσίου, δηλαδὴ τοῦ καλίου, ὅπως ἐλέγετο παλαιότερον.

«Ἄλλα, δίως, στοιχεῖα, ὑπάρχουν εἰς μικρὰς ποσότητας καὶ καθίσταται δύσκολος ἡ ἔξαγωγή των καὶ ἄλλα εἰς ποσότητας ἐλαχίστας, ὑπὸ μορφὴν ἴχνων μόνον. Παρ' ὅσον μικραὶ δόμως καὶ ἄνθεωράνται αἱ ποσότητες τούτων, ἔκφράζονται δ' ἀριθμῶν λίαν σεβαστῶν, ὅπως μᾶς πληροφορεῖ ἡ ὥκεανογραφικὴ χημεία. Οὖτω, ἄν π.χ. ἐν στοιχείον ὑπάρχῃ εἰς ποσότητα τοῦ ἐνὸς δισεκατούμηριοστοῦ τοῦ συνοικοῦ ὅγκου τῶν θαλασσινῶν ὑδάτων, αὐτὴ θὰ ἔκφράζεται, ἐφ' ὅσον ἡ πυκνότης του θὰ εἶναι ἵση πρὸς τὴν τοῦ θαλασσινοῦ ὑδατοῦ, ὑπὸ 1.367.000.000 τόννων. Τούτο σημαίνει ὅτι ὁ συνοικοῦ ὅγκος τῶν θαλασσινῶν ὑδάτων ἀνέρχεται εἰς 1.367.000.000 κυβικὰ χιλιόμετρα.

Πάντως, σήμερον καὶ παρὰ τὸ σεβαστὸν δύρος τῶν εἰς ἐλαχίστας ποσότητας στοιχείων τίνων, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ἔχει κριθῆ ὡς τελείως ἀσύμφορος ἡ ἔξαγωγὴ τῶν. Σὺν τῷ χρόνῳ, δόμως, ἐλπίζεται, ὅτι τούτῳ θὰ καταστῇ ἐφικτόν, μὲ τὰς διαφάνως ὄσημέραι ἐπιτυγχανούμενας προόδους τῆς ὥκεανογραφικῆς χημείας, ἐφ' ὅσον αἱ μέθοδοι ἔξαγωγῆς τῶν ἥβελον δελτιωθῆ. Εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο αὐτομάτως συντείνει καὶ ἡ ὄσημέραι αὔξουσα ζήτησις τίνων ἐκ τῶν στοιχείων τούτων, ὑπὸ μορφὴν χημικῶν προϊόντων, γεγονὸς τὸ ὅποιον καθιστᾶ ἐπιτακτικήν τὴν ἐπιδιωξίν τῆς δελτιωσεως τῶν ἐφαρμοζούμενων μεθόδων, αἵτινες σήμερον δύνανται μὲν νὰ εύρισκωνται ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῶν ἐργαστηριακῶν πειραμάτων, ὡς θὰ ἔλεγε τις, ἀλλ' αὔριον θὰ ἡδύναντο νὰ ἀποδίδουν οἰκονομικῶς τόσον, ὥστε νὰ ἰδρύνονται ἀνάλογοι ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύσεως. «Ἀπτὸν παράδειγμα τὰ πετρέλαια.

Σήμερον, ἡ θάλασσα μᾶς δίδει πλείστα σσα προϊόντα, ὑπὸ διαφόρους μορφάς, τῶν ὅποιών, εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, πλείστοι εἴχη μήδην δὲν γνωρίζουν τὴν πρόλευσιν. Δέν πρόκειται, δεβαίνων, διὰ τοὺς διατηρημένους ἰχθύς, ἀστακούς, γαρίδας καὶ ἄλλα παρόμια προϊόντα, τὰ ὅποια προμηθεύομεθα ἐντὸς ἀεροστεγῶν λευκοσιδηρῶν κυτίων, εἰς οἰονδήποτε σημεῖον τοῦ πλανήτου μας καὶ ὃν ἔρεψάμεν. Άλλα μία οἰκοκυρά, δύνανται, ἵσως, νὰ μὴ γνωρίζῃ ποιά ἡ ζωλογικὴ κατάταξις τοῦ ἀστακού, οὕτως πάντας ἀλιεύεται, οὕτως ποιά τὸ ἔθιμά του καὶ ὁ τρόπος τῆς ζωῆς του, ἀλλὰ γνωρίζει grosso modo, ὅτι πρόκειται περὶ ἐνός ἐκ τῶν ἐκατοντάδων χιλιάδων ἐκπροσώπων τοῦ ἐναλίου κόσμου, τοῦ ὅποιου αἱ θρεπτικαὶ καὶ εύγευστοι σάρκες καλύπτουν ἔνα μέρος τῶν ἀναγκαίων τῆς διατροφῆς τῆς οἰκογενείας τῆς. «Οταν δόμως χρησιμοποιεῖ τὸ γνωστὸν

ἄρωμα ombre antique, δὲν θὰ γνωρίζῃ, ἀσφαλῶς, ὅτι ἡ ἄμβρα εἶναι ἔνα περίεργον καὶ μεγάλης ἀξίας προϊόν, περισυλλεγόμενον εἰς τὴν θάλασσαν, πολὺ δὲ μᾶλλον ὅτι εἶναι σύγκριτα ἀρωματικῆς ὄσμης, ἀποβαλλόμενον ἐκ τῶν ἐντέρων τοῦ μεγαλυτέρου κήπους, τοῦ φυσητήρος τοῦ μακρικεφάλου, τὸ ὅποιον προϊόν οἱ χημικοὶ ἀποκαλοῦν «ἄμβρα ή φαιά», χρησιμοποιείται δὲ τὸ σύστον εἰς τὴν ἀρωματοποιίαν, δόσον καὶ εἰς τὴν ζαχαροπλαστικήν, πρὸς ἀρωματισμὸν σκευασμάτων τίνων, ὡς π.χ. εἶναι ἡ σοκολάτα.

«Ἐνα ἄλλο προϊόν, ἔξαγόμενον κατὰ μέγα ποσοστὸν ἀπὸ τὴν θάλασσαν ἀπ' εὐθείας, εἶναι τὸ δέξιδιον τοῦ μαγνησίου, τὸ δόποιον χρησιμοποιείται, δχι μόνον εἰς φαρμακευτικὴ παρασκευάσματα, ὅπως τὸ γάλα μαγνησίας, ὡς ἐλαφρὸν καθαρτικόν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν πυριμάχων ὑλικῶν, ἀνθεκτικῶν εἰς υψηλὰς θερμοκρασίας. Τὸ θεϊκὸν ἀμμάνιον καὶ τὸ θεϊκὸν μαγνησίον ἀποτελοῦν περιήτητα λιπάσματα. «Άλλα στοιχεῖα καὶ τὰ σύνθετα τούτων, ἔξαγόμενα ἐκ τοῦ θαλασσινοῦ ὑδατοῦ, ἐπωφελῶς διὰ τὴν καθόλου οἰκονομίαν, εἶναι τὸ ποτάσσιον, τὸ βρώμιον, τὸ ίδιον, τὸ χλώριον καὶ ἄλλα. Καὶ τώρα, διὰ τὴν εἰς πετρέλαια τῶν κατοίκων τοῦ πλανήτου μας ἡ στροφὴ πρὸς τὰς ὑπὸ τὴν θάλασσαν ἀναζητήσεις εἶναι χαρακτηριστική.

«Ἡ ίδια, ἵσως, οἰκοκυρά, περὶ ἡς ἀνωτέρω, χρησιμοποιεῖ τὸ μαγειρικὸν ἄλας, διὰ νὰ καταστήτηται τὰ φαγητά της πλέον εὐγευστα, ἀλλὰ θὰ ἀγνοῇ ὅτι τὸ ἄλας αὐτὸς ἀποτελεῖ μίαν σύστασιν ἀναγκαιοτάτην διὰ τὴν χημικὴν ισορροπίαν τοῦ ὁργανισμοῦ τῶν ὄντων.

Δέν ὑπάρχει οὐδεμία ἀμφιδολία, ὅτι, ἐκ παραλλήλου μὲ τὴν ἐξάντλησιν τῶν γηίνων τόρων, θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ κάλυψη τῶν ἐκ τούτων ἐλλείψεων, διὰ τῆς ἔξαγωγῆς τῶν ἀπαιτούμενων στοιχείων ἀπὸ τὴν θάλασσαν. Τὸ πόσον ὑπάρχει ἡ πρόβλεψις, ὅτι οἱ γήινοι πόροι ἔξαντλοῦνται, ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὴν ἐντὸς συντόμου χρόνου ἀναγγελλούμενη ἰδρυσιν εἰς Ἀγγλίαν καὶ Γαλλίαν ἐργοστάσιών, τὰ ὅποια τὸ πετρέλαιον, τὰ πότισμα, τὰ ὄποια, ὡς ὑποστηρίζουν οἱ εἰδικοί, δὲν θὰ ὑπολείπονται κατ' οὐδὲν τῶν φυσικῶν εἰς θρεπτικότητα καὶ γενούν.

Σήμερον, ἀκόμη, εἰς παρολίον τινάς χώρας, παρὰ τὸν κατακλυσμὸν τῶν δισφόρων ἐπαράξεως καὶ τοῦ πετρελαίου, τὰ στρώματα τῶν κλινῶν ἔξακολουθοῦν νὰ πληρούνται μὲ ἀπεξηραμένα φύκη, ἀλλὰ τὰ φύκη αὐτά, προλέγουν οἱ εἰδικοί, δὲν θὰ ἀποτελέσουν συντόμως, μίαν θρεπτικωτάτην καὶ εύγευστον ὅλην διὰ τὸν ἀνθρωπόν.

* * *

«Ἐνα ἄλλο στοιχεῖον, τὸ ὅποιον δύναται νὰ ἔχαχθη ἀπὸ τὴν θάλασσαν, εἶναι τὸ πότισμον ὑδωρ. Τούτο θὰ ἡδύνατο, ἵσως, νὰ φανῇ καὶ σήμερον ἀκόμη παράδοξον εἰς τίνας, ἀλλ' δόμως εἶναι ἀληθές. Πρώτος τὸ ἀντελήθη καὶ τὸ ἀνέφερε κατὰ τὸν τέταρτον π.χ. αἰώνα δὲ Ἀριστοτέλης (590 α 22): «ἐν τῇ θαλάσσῃ πότιμον ἐνεστιν», δηλαδή, ἐντὸς τοῦ θαλασσινοῦ ὑπάρχει πόσιμον.

Σήμερον εἶναι γνωστόν, ὅτι ἀπαντά τὰ ἐπὶ τῆς γῆς ἀποθέματα ἀλάτων προέρχονται ἀπὸ τὴν θάλασσαν, ἡ ὅποια πρὸ ἐκατομύριων ἐτῶν ἐκάλυπτε διλόκληρον τὸν

LARGE STOCKS

ANCHORS CHAIN CABLE

Winches	(150)	Windlasses	(40)
Deckcranes	(12)	Capstans	(10)
Generators	(50)	Pumps	(250)
Lifeboats	(25)	Accommodation	
Gangways	(10)	Ladders	(20)
Et c.			

New and reconditioned available for prompt supply with certificates

ASK FOR OUR STOCKLIST

WILLEM POT B.V.

Rotterdam - 45 Stationsplein

Telex 22496

Phone : 11 98 70 (14 lines)

Grams : "Windlass"

πλανήτην μας. 'Από τὸ γεγονός τοῦτο καὶ μόνον ἔξαγεται, ὅτι δυνάμεθα νὰ εὔρωμεν εἰς τὴν θάλασσαν δύο σπουδαιότατα στοιχεῖα, ἀποράτητα διὰ τὴν ἐπιβίωσίν μας: τὰ ἄλλατα καὶ τὸ πόσιμον ὑδωρ. Οὕτω, ἡ θάλασσα ἀποτελεῖ ἔνα τεράστιον ἀπόθεμα γλυκέος ὕδατος, τὸ μεγαλύτερον μάλιστα τοῦ πλανήτου μας, ἀπόθεμα μὴ ἔξαντλουμενον καὶ διαρκῶς ἀνανεώμενον, μὲ τὴν ἐπ' αὐτοῦ κατακρήμνιστν δροχῶν καὶ χιόνων.

"Οπως δῆμως ἔχει παρατηρηθῆ, αἱ φύσικαι αὐται κατακρήμνισεις δὲν εἰναι τακταί, ἀλλ' ἀκανόνισται καὶ ἐπὶ πλέον, ὅτι αἱ δροχαι καὶ αἱ χιόνες δὲν καταπίπτουν, οὔτε εἰς ποσότητας ἐπιψυμητάς, οὔτε ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς ἀνύδρους περιοχάς, ὅπου θὰ ἐναποθηκεύοντο, ὑπὸ μορφὴν ὕδατος. 'Επανειλημέναι προσπάθειαι διὰ τὴν πρόκλισιν τεχνῆτης δροχῆς δὲν ἀπέφεραν εὐχάριστα ἀποτελέσματα, πολλοὶ δὲ θὰ ἐνθυμοῦνται ὅτι, πρὸ 25ετίας περίπου, ἐγένετο μία τοιαύτη ἀπόπειρα, πρὸς ἐμπλουτισμὸν τῆς λίμνης τοῦ Μαραθώνος, διὰ τοῦ ἀπὸ ἀεροσκάφους δομβρόδισμον τῶν νεφῶν διὰ διαφόρων χημικῶν οὐσιῶν.

Τὸ πόσιον δὲ τὸ πόσιμον ὑδωρ εἰναι ἀπαραίτητον, μαρτυρεῖται ἀπὸ τὸ γεγονός, καθ' ὃ οἱ διάφοροι πολιτισμοί, κατὰ ἐποχάς, ἀνεπτύχθησαν εἰς παραποταμίους χώρας. Παράδειγμα, αἱ περιοχαὶ τοῦ Εύφρατος, τοῦ Νείλου, τοῦ Ἰνδοῦ, τοῦ Γάγγη καὶ τοῦ Κιτρίνου ποταμοῦ, εἰς τὴν Μέσην καὶ 'Απω 'Ανατολήν, ἀς μὴ λησμονῶμεν δέ, ὅτι σήμερον ἀκόμη αἱ νομάδες φυλαὶ κατορθῶνται νὰ ἐπιβιώσουν εἰς τὰς ἔρημους, μόνον διὰ τῆς ἀδιοκόπου μετακινήσεώς των ἀπὸ δάσεως εἰς δασιν καὶ ἀπὸ φρέατος εἰς φρέαρ.

"Αν ἔξετάσωμεν ἔνα χάρτην τῆς Βορειοδυτικῆς Εὐρώπης, θὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι αἱ μεγάλαι πόλεις αὐτῆς ἀνεπτύχθησαν κατὰ μήκος τοῦ ροῦ μεγάλων ποταμῶν, δῆπος δὲ Ρήνος, δὲ Ροδανός, δὲ Σηκουάνας, δὲ Τάγης, δὲ Τάμεσης, τοῦτ' αὐτὸ δὲ παρετηρήθη καὶ διὰ τοὺς ἀποκίους τῆς Βορ. 'Αμερικῆς, οἱ δῆποι, ἐπὶ πλέον, ἐπεδιδόσαν τὴν ἔγκατάστασιν των εἰς ἐκβολὰς ποταμῶν, δῆπος δὲ ήδηντο νὰ δημιουργήσουν τοὺς ἀπαραίτητους λιμένας. 'Εκεῖ, δῆποι ὑπῆρχε τὸ ἀναγκαῖον ὑδωρ διὰ τὰς καλλιεργείας καὶ τὰς προσωπικὰς των ἀνάγκας, φυσικὸν ἥτο νὰ δημιουργήσουν καὶ τὰ κέντρα τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν.

Πυκνότης τῶν πληθυσμῶν καὶ ἀνάγκαι εἰς ὑδωρ εἰναι κάτι τὸ ἀλληλένδετον. Τὸ δημογραφικὸν πρόβλημα παρουσιάζεται πάντοτε ὅση καὶ δυσεπίλυτον εἰς τὴν περίπτωσιν

αὐτήν, προκαλεῖ δὲ καὶ τὴν δημιουργίαν ἐπέρου προβλήματος, τῆς καλύψεως τῶν ἀναγκῶν εἰς εἰδὴ διατροφῆς, τὰ ὅποια ἀντατικαὶ καλλιέργειαι ἔχουν ἀπαραίτητον ἀνάγκην ποτιστικοῦ ὕδατος. 'Απὸ στατιστικάς, τὰς ὅποιας ἔχουμεν ὑπὸ σφει μας — ἀναφέρομεν ὡς πρόχειρον παράδειγμα— μαρτυρεῖται ὅτι αἱ εἰς ὑδωρ ἀνάγκαι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς διὰ τὴν γεωργίαν καὶ μόνον, ἀνέρχονται εἰς 60 κιβ. μέτρα καθ' ἡμέραν καὶ κατ' ἄτομον (σύνολον: 10.800.000.000 κιβ. μ. ὑδατος ἡμερησίως, ἐπὶ 180 ἑκατομμυρίων κατοίκων), ἐκτὸς τῶν ἄλλων ποσοτήτων, αἱ ὅποιαι εἰναι ἀπαραίτητοι, διὰ τὰς βιομηχανίας καὶ τὰς πάσης φύσεως οἰκιακάς ἀνάγκας. Οὕτω εἰς τινας περιοχὰς τῆς μεγάλης αὐτῆς χώρας πρήστε νὰ γίνεται αἰσθητή ἡ ἔλλειψις ὕδατος, ἀπὸ τίνος χρόνου. Πρό τινων μάλιστα ἐπών, ὡς ἐνθυμοῦμας καλῶς, εἶχε, λόγῳ ἀνομορίας, συσταθῆ εἰς τοὺς ἄνδρας, δῆπος προσκάριτρων μῇ ξυρίζωνται, πρὸς ἔξοικον μησην ὕδατος εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ν. 'Υόρκης.

Εὐνότον οὕτω καθίσταται, ὅτι χημικοὶ καὶ ἄλλης φύσεως εἰδικευμένοι ἀσχολοῦνται μὲ τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος τῆς παραγωγῆς ποσίμου ὕδατος ἀπὸ τὸ δὲνεξάντητον καὶ διαρκῶς ἀνανεώμενον σταθερὸν ἀπόθεμα τοῦ 1.367.000.000 κιβωτίων χιλιομέτρων τῆς θαλάσσης. Καὶ ἐπαναλαμβάνομεν, διαρκῶς ἀνανεώμενον, διότι εἰναι εὐνότον, ὅτι ἡ ἔξατητης τῆς θαλάσσης, ὑπὸ μορφὴν δροχῆς καὶ χιόνων, πίπτουσα καὶ ἐπὶ τῆς ξηρᾶς ἀκόμη, ἐπιστρέφει κατὰ μεγίστον ποσοστὸν καὶ πάλιν εἰς τὴν θαλάσσαν, διὰ τῶν ποταμῶν καὶ ἄλλων ὑπογείων διόδων.

Τοῦτο πάλιν ἀνέφερε πρώτος ὁ 'Αριστοτέλης (Μετεωρο., B', 358 l 23): «εὐνὴ δὲ τοσούτον λέγομεν, ὅτι τῆς θαλάσσης ὑπαρχούσης δεῖ τὰς ἀνάγκεις καὶ γίνεται πότιμον καὶ ἀνωθεν ἐν τῷ ὑμένων κατέρχεται ἄλλο γεγενημένον, οὐ τὸ ἀναχθέν. Καὶ διὰ δάρος ὑφίσταται τῷ ποτίμῳ».

Πρώτος πάλιν ἐπινόησας στοιχειώδη καὶ πρωτόγονον συσκευὴν ἔξαγωγῆς ποσίμου ὕδατος ἐπὶ τῆς θαλάσσης εἶναι ὁ 'Αριστοτέλης, ὁ ὅποιος περιγράφει αὐτὴν (358 l 34): «εἴτι δὲ στίν ἐν μεῖντι τοῖς τὸ ἀλμυρόν, δῆλον οὐ μόνον ἐκ τῶν εἰρημένων, ἀλλα καὶ αἱ τις ἀγγεῖον πλάσασι θῆ κιτρίνων εἰς τὴν θαλάσσαν, περιδήσας τὸ στόμα τοιούτοις ὕστε μὴ παρεγχεῖσθαι τῆς θαλάσσης: τὸ γάρ εἰσὶὸν διὰ τῶν τοίχων τῶν κηρίων γίνεται πότιμον ὕδωρ: ὕστε γάρ δὲ ἡμοῦ τὸ γεώδεις ἀποκρίνεται καὶ τὸ ποιοῦν τὴν ἀλυρότητα διὰ τὴν σύμμειξιν».

Μετά τινας αἰώνας, Πλίνιος ὁ πρεσβύτερος, ἀνέφερε πρωτόγονον τρόπον ἀποστάξεως διὰ τῆς ἡλιακῆς θερμότητος, δηλαδὴ ἐθεώρησεν ὅτι δοριαὶ προβάτων, ἐκτεινόμεναι καταλλήλως ἀνωθεν τῆς ἐπιφανείας τοῦ θαλασσοῦ ὕδατος, θὰ ἀπερρόφων τὰς λόγω τῆς ἡλιακῆς θερμότητος ἀναθυμιάσεις (exhalations) τούτου, διὰ τῆς συμπιέσεώς των δέ αὐται, μετά τινος χρόνου, θὰ ἀπέδιδον πόσιμον ὕδωρ.

Τόσον δῆμως ὁ πρωτόγονος δι' ήμοιού ἀποστάκτηρο τοῦ 'Αριστοτέλους, σσον καὶ ὁ ἡλιακός — ἀν θεωρηθῆ τοιούτος — τοῦ Πλίνιου, δὲν ἔτυχον τῆς δεουάτης πρασσοχῆς καὶ σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου ἐλησμονήθησαν, διὰ νὰ ἐπιδιωχθῆ καὶ πάλιν δραδύτερον, κατὰ ἐποχῆς, ἡ ἔξαγωγή ποσίμου ὕδατος ἀπὸ τὴν θαλάσσαν, κατὰ διαφόρους τρόπους. Οὕτω, περὶ τὸ τέλος τοῦ XVI αἰώνος, ἐπὶ Thomas Jefferson, Γραμματέως ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀπαντα τὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα τῶν ἀποπλέοντων πλοίων ἔφερον ἐπὶ τῆς ὀπισθίας σφεις αὐτῶν ἀναγεγραμμένας δόηγιας διὰ τὴν ἀπόκτησιν ποσίμου ὕδατος ἐκ τῆς θαλάσσης, κατὰ δὲ τὸν Β' παγκόσμιον πόλεμον ἐτελειοποιήθησαν διάφοροι τύποι μικρῶν καὶ μεταφερομένων ἡλιακῶν ἀποστάκτηρων, οἱ ὅποιοι ἱδύνατο νὰ προμηθεύσουν τὸ ἀναγκαιούμενον πόσιμον ὕδωρ εἰς ναυαγούς, ἀπὸ τίνος δὲ τὰ περισσότερα τῶν ὑπερακεανίων καὶ ἄλλων μεγάλων πλοίων μακρῶν πλόων διασθέτουν ἔξειλιγμένου τύπου συσκευάς ἀποστάξεως τοῦ θαλασσοῦ ὕδατος, διὰ τῆς ἱκανῆς ἀπόδοσεως τῶν πότιων ἔξασθησαν ταῦτα ικανῆς ἀπόδοσεως τῶν πότιων εἰς τὴν θαλάσσην, κατὰ τὴν ἀπόδοσην τῶν πότιων εἰς τὴν θαλάσσην, διὰ τὴν πλευρᾶς.

'Εξ σσων δῆμως στοιχείων διαθέτομεν, φαίνεται ὅτι τρεις μέθοδοι εἰναι δυνατῶν νὰ τεθῶσιν εἰς ἔφαρμογήν ἐπιτυχῶς, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς.

'Η πρώτη, συνίσταται εἰς τὸν ἀποχωρισμὸν τῶν ἀλάτων ἐκ τοῦ ὕδατος δι' ἀποψύξεως. Τὴν μέθοδον ταύτην ἐνεπενύθησαν, οἱ ἐγκύπτωντες ἐπὶ τοῦ προβλήματος, ἐκ τῆς ἔξακριβώσεως καθ' ἦν τὸ προβλήματος διὰ τὸν ἀποψύχηται ὑπὸ θερμοκρασίαν 3 ἔως 5°. Κελσίου ὑπὸ τὸ μηδέν, ἡ ἐπιφάνεια αὐτοῦ εἰναι ἀπηλλαγμένη ἀλάτων εἰς ἀρκετὰ παχὺ στρῶμα. Τεμάχια πάγου ἐκ τῆς ἐπιφανείας ταύτης, καταλλήλους τηκόμενα, ἀποδίδουν πόσιμον ὕδωρ.

'Ακριβῶς λόγω τούτου ἔγένετο σκέψις, ὅπως παγόδουνα ἐκ τῆς ἀνταρκτικῆς ρυμουλκούνται καταλλήλως εἰς ἀνύδρους ἀκτας, γνωστῆς οὐσῆς τῆς ιδιότητος τῶν παγοδίουν, ὅπως τὴν τίκωνται δραδύτατα. Οὕτω, ὥρκωδη παγόδουνα, θὰ ἔρθαν αρκετά εἰς

“ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

CABLE ADDRESS :

"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

σύγκον, εις τὰ ἐπιθυμητά σημεῖα, δῆλος ἀπόδοσιν ὑδωρ γλυκού, εἰς ίκανοποιητικάς ποστήτας, τόσον πρὸς πόσιν, δῶσον καὶ διὰ τὴν γεωργίαν. Ἡ πρότασις, δῆλος, δῆλος τούλαχιστον εἶναι γνωστὸν μέχρι σήμερον, παρέμεινεν ἔκρεμης καὶ δὲν ἐδοκιμάσθη ἡ μέθοδος αὐτῆς, διὰ νὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ ὑπολογισθῇ μέχρι ποιοῦ σημείου θά δῆλο πραγματοποιήσιμος, ἀπό οἰκονομικῆς πλευρᾶς. Οἱ εἰδικοί, δῆλοι, ύποστριζοῦν, ὅτι πρέπει νὰ γίνῃ τὸ πείραμα, διότι, ἀσφαλῶς, μίαν ἡμέραν εἰς τὴν Ἀνταρκτικήν θὰ προσφύγῃ ὁ ἄνθρωπος διὰ νὰ ἐξασφαλίσῃ τὸ ἀναγκαιοῦν γλυκὸν ὑδωρ, διότι αὐτὴ ἀποτελεῖ μίαν ἀστειρευτὸν πηγὴν ἀπό τὴν ὅποιαν ἀπεριορίστως θὰ δύναται νὰ ἀντῆ.

Ἡ δευτέρα μέθοδος συνίσταται εἰς τὴν ἀφαλάτωσιν τοῦ θαλασσίου ὑδατος μέσω μεμβρανῶν, πολυπλόκου μᾶλλον διατάξεως, οἱ ὅποιαι ἀπέτρεπον τὴν διέλευσιν τῶν μορίων τοῦ ἀφαλάτωμένου ὑδατος καὶ συγκρατοῦν τὰ ἄλατα. Αἱ μεμβράναι αὐτοὶ εἴναι γνωσταί, δῆλοις καὶ αἱ ιδιότητές των, ἀλλὰ ἡ ὅλη μέθοδος εἴναι λίαν δαπανηρά. Τὸ δόλον σύστημα οἱ εἰδικοὶ παραληλίζουν πρὸς τὸ ὑπὸ τῶν ζώνων ὀργανισμῶν χρησιμοποιούμενον πρὸς διατήρησιν τῆς περιεκτικότητός των εἰς ὑδωρ, ἀλλὰ διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τοῦτο δαπανᾷ ποσότητα ἐνέργειας. Κάτι άναλογον θὰ συνέδινε καὶ μὲ τὴν ἀπονηθεῖσον μέθοδον τῆς διὰ μεμβρανῶν ἀφαλάτωσεως. Διὰ τοῦτο, ἔκτος ἀπροόπου τινὸς δελτιώσεως καὶ ἡ μέθοδος αὐτῆς ἐκρίθη ὡς ἀσύμφορος ἀπό οἰκονομικῆς πλευρᾶς.

Ἡ τρίτη, ἀφορᾶ τοὺς δι' ἡλιακῆς ἐνέργειας ἀπόστακτήρας, εἰς οὓς ἐνεποτίσθη τὸ ἐνδιαφέρον τῶν εἰδικῶν, οἱ ὅποιοι, ἐκ πρώτης ὥσπερ, φαίνεται ὅτι λύουν τὸ πρόδρομο, ἀλλὰ διὰ τὰς περιοχάς, ἔνθα ἐπικρατεῖ διαφορῶν ἡλιοφάνεια. Οὕτω, εἰς εὐνοούμενας ὑπὸ τῆς ἡλιοφανείας περιοχάς, ἐγκατεστάθησαν περίπολοι καὶ διατάξεις κατόπιν, διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῆς ἡλιακῆς θερμότητος μέχρι σημείου δρασμοῦ ἡ τεράστιαι ἐπιφάνειαι ὑάλου ἡ ἄλλου συνθετικού ὑλικού, διὰ τὴν ἔξατμισιν τοῦ θαλασσίου ὑδατος κάτω τοῦ σημείου δρασμοῦ καὶ τοῦτο διὰ νὰ ἐπιτυγχάνεται εὐκόλως ἡ συμπύκνωσις τῶν ἀτμῶν καὶ ἡ περισύλλογή τοῦ ὑδατος.

Πάντως, οἱ εἰδικοί, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὸ πρόβλημα, ἐλπίζουν πάντοτε εἰς τὴν δελτίωσιν τῶν ὡς ἀνὰ περιγραφεῖσῶν μεθόδων ἡ εἰς τὴν δυνατότητα ἐπινοήσεως μίας νέας ἐπαναστατικῆς μεθόδου, ἡ ὅποια θὰ ἐπετύχῃ τὴν ἀφαλάτωσιν τοῦ θαλασσίου ὑδατος, ἐφαρμοστέας ἀπό οἰκονομικῆς πλευρᾶς.

"Οπως ἀνέγραψή ἐπ' ἔσχάτων εἰς τεχνικὰ ἀμερικανικὰ περιοδικά, εἰδικοὶ προέτειναν ἐν εὐφέμεσταν σχέδιον, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ὅποιού θὰ συνενδύσετο μία ὑπόγειος ἀτομικὴ ἔκρηξις, μὲ τὴν θερμότητα τῆς γῆς, ὅποτε θὰ ἐδημιουργεῖτο μία πηγὴ ἐνέργειας, ἡ οποία θὰ ἐπέτρεψε τὴν συνεχῆ ἀπόστασιν τοῦ θαλασσίου ὑδατος. Σχετικῶς, ὁ περιφόρμος Robert C. Miller, κοσμήτωρ τῆς Ἀκαδημίας τῶν φυσικῶν ἐπιστημῶν τῆς Καλιφορνίας, θιασώτης τοῦ προταθέντος σχεδίου, θεωρεῖ ὅτι, πράγματι, ἀν νοίσηγοντο ὅπα εἰς τὸ ἔδαφος, μέχρι σημείου ἐνθα δημοκρασίας ὑπερβαίνει τοὺς 150° Κελσίου, — γεγονός τὸ ὅποιον δὲν θεωρεῖται ἀκατόρθωτον, ἐφ' ὅσον αἱ διατρήσεις πρὸς ἀνεύρεσιν πετρελαίου φθάνουν εἰς βάθος, ἐνθα ἡ θερμοκρασία ὑπερβαίνει τὸ σημείον τοῦ δρασμοῦ — καὶ ἐκεὶ προύκαλετο ἡ ἔκρηξις μίας ἀτομικῆς βόμβας, θὰ ἐδημιουργεῖτο, διὰ τοῦ μέσου τούτου, μία ὑπέρθερμος τεραστία κοιλότης. Εἰς τὴν κοιλότητα αὐτῆς, ἀν διωχετεύετο συνεχὲς ρεῦμα θαλασσίου ὑδατος, θὰ προύκαλετο μία συνεχῆς ἔξατμισις αὐτοῦ, δὲ σχηματιζόμενος ἀτμὸς θὰ ἐφθανεν ὑπὸ ίκανὴν πίεσιν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς γῆς, ἐνῷ, τόσον τὰ θαλασσία ἄλατα, ὅσον καὶ ἡ ραδιενέργεια θὰ ἐπειθεύνετο κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ἐντὸς τῆς κοιλότητος. Επὶ πλέον, δὲ ίκανὴν

πίεσιν ἀτμὸς οὗτος θὰ ἡδύνατο νὰ παραγάγῃ ἡλεκτρισμόν, εἰς ποσότητα, ἡ ὅποια θὰ ἀπεσβένει τὰς δαπάνας τῆς ἐπιχειρήσεως. "Επειτα ὁ ἀτμὸς θὰ συνεπικυνότο καταλήλως καὶ θὰ μετεβάλλετο εἰς πόσιμον ὑδωρ, τοῦ ὅποιου ἡ τιμὴ κατὰ κυβικὸν θὰ ἡτο ἀναξία λόγου, τόσον, ὃστε τοῦτο νὰ παρέχεται δωρεάν εἰς τοὺς καταναλωτάς.

Καὶ ὁ καθηγητής Miller καταλήγει ὑποστριζοῦν, ὅτι «παρ' ὅσον ταῦτα καὶ νὰ φαινενται, ὡς πολὺ ώραῖα, μὴ πραγματοποιήσιμα, ἀξίζει τὸν κόπον ὅπως οἱ ἀρμόδιοι τὰ σκεφθοῦν πολὺ σοθαρά».

"Ἐνας ἄλλος πόρος, ἔξαιρετικὰ ἐνδιαφέρων ἀπὸ ἀπόψεως τῆς οἰκονομίας καθόλου, εἶναι τὰ εἰς μέταλλα ἀποθέματα εἰς τοὺς βυθούς τῶν ὠκεανῶν καὶ τὸ πετρέλαιον. Ἡ ὠκεανογραφία, ἡ νέα αὐτὴ ἐπιστήμη, μὴ ἀριθμούσα ἔτι ἡλικίαν αἰώνος, ἀπέκλιψεν εἰς τὸν ἄνθρωπον τὴν ὑπαρξίαν κοιτασμάτων μετάλλων, χρησιμωτάτων εἰς αὐτὸν, τόσον ἐπὶ τοῦ βυθοῦ τῶν ὠκεανῶν, ὅσον καὶ εἰς τὰ ὑποστρώματα αὐτοῦ. Οὕτω καστίτερος π.χ. ὑπάρχει ἐν ἀφθονίᾳ εἰς τὸν κόπον τοῦ Σιάμ καὶ πετρέλαιον εἰς τλείστας περιοχάς τοῦ ἡπειρωτικοῦ ὁροπεδίου, ὡς καὶ ἀδάμαντες, ἀνυπολογίστου ἀξίας, εἰς τὰς νοτιοδικαῖας ἄκτας τῆς Ἀφρικῆς.

"Ο βυθὸς τῆς θαλασσής εἶναι ἐπίσης πλούσιος εἰς ἀποθέματα μαγγανίου, νικελίου, κοβαλτίου, χαλκοῦ καὶ φωσφορίκων ἀλάτων. Οὕτω ὁ καθηγητής John Mero ἔχει ὑπολογίσει, ὅτι εἰς τοὺς βυθούς τῶν θαλασσῶν ὑπάρχουν 1,5 τρισεκατομμύρια τόννων ἀποθέματα μαγγανίου, ποσότης ἡ ὅποια αὐξάνει κατὰ 10 ἑκατομμύρια τόννων κατ' ἔτος. "Η τεραστία αὐτῆς ποσότης παραμένει εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἄνθρωπου, ἀλλ' οὐδεὶς μέχρι σήμερον ἔχει μεταλλεύθη τὸ πόρον τοῦτον.

"Ο καθηγητής Robert C. Miller ὑποστηρίζει, ὅτι, ἀντιθέτως πρὸς τοὺς οὐρανούς τῆς ηράδρας, οἱ ἀντίστοιχοι τῆς θαλασσής εἶναι ἀνεξάντλητοι. Τὰ πάσα φύσεως ὄρυχεια τῆς ξηρᾶς, σύν τῷ χρόνῳ ἀπογομνώνται καὶ ἔξαντλοῦνται. Παράδειγμα πρόχειρον παρ' ὅμιν τὰ μεταλλεία τοῦ Λαυρίου. Πόσον διήκεστεν ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ηράδρων; Αἰδώνας τινὰς μόνον. "Ἐνῷ ὁ ὠκεανὸς εἶναι ἀνεξάντλητος, δχι μόνον λόγῳ τῆς ἐκτάσεως καὶ τοῦ ὄγκου τοῦ θαλασσίου ὑδατος, ἀλλὰ διότι, ὡς ὑποστριζεῖ ὁ ἀνώτερως ἐπιστήμων: "ἐπάν δι, τι ἀπολαμβάνομεν ἐξ αὐτοῦ, εἰς αὐτὸν καταλήγει πάλιν νὰ ἐπιστρέψῃ πάρα πολὺ ἀπό τὸ σημεῖον τῆς ομάδωσεως ἐνὸς συναγερμού. "Ἐπειδή, δῆλος, τὴν ἀπειρολαχίστην ταῦτην ραδιενέργειαν, ἡ ὅποια παρατηρεῖται ἀπὸ τοῦδε — ὅπότε αἱ ἐφαρμογαὶ τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας εὑρίσκονται ἀκόμη εἰς τὴν νηπιάδην τῶν — ὅτι πολλοὶ θαλάσσιοι ὄρυχειοι ἔχουν τὴν ιδιότητα νὰ τὴν ἐναποθηκεύσουν εἰς τοὺς ιστούς των, θὰ ἐπρεπεν ἀπὸ σήμερον νὰ ληφθοῦν μέτρα, διὰ νὰ μὴ δημιουργηθῆται πόρος τοῦδε τὸ προσεχές μέλλον, ἐνας πραγματικὸς κίνδυνος διὰ τὸν ἄνθρωπον.

Καὶ ὁ σοφὸς ἐπιστήμων καταλήγει ὡς ἔχης, κρούων τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου: «Δὲν πρέπει νὰ θεωρήσωμεν τὴν θαλασσήν διότι πολλοὶ τοῦδε τὸ σημεῖον τῆς ομάδωσεως ἐνὸς συναγερμού. "Αἴδωνας τινὰς μόνον. "Ἐνῷ ὁ ὠκεανὸς εἶναι ἀνεξάντλητος εἰς τοὺς ιστούς των, θὰ ἐπρεπεν ἀπὸ σήμερον νὰ ληφθοῦν μέτρα, διὰ νὰ μὴ δημιουργηθῆται πόρος τοῦδε τὸ προσεχές μέλλον, ἐνας πραγματικὸς κίνδυνος διὰ τὸν ἄνθρωπον.

Καὶ ὁ πρότερος παραπότας τοῦδε τὸ σημεῖον τῆς ομάδωσεως εἶναι ἀνεξάντλητος.

δων ἔτῶν. Σημειωτέον, ὅτι, πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ σκοπού τούτου, προηγήθασαν ἀπαραιτήτως αἱ μελέται τοῦ κλίματος, τῶν τρικυμίων, τῆς ἐπενεργείας τῶν κυμάτων, αἱ μετεωρολογικαὶ μεταβολαὶ κατ' ἐποχάς δι' ἔκαστην περιοχήν, ἡ ναυπήγησις εἰδικῶν πλοίων εἰς τοὺς καταναλωτάς.

"Ἀπὸ στατιστικὰ δεδομένα, δημοσιεύμενα εἰς εἰδικὰ οἰκονομικὰ περιοδικά, ἀποδεικνύεται ὅτι, αἱ συνδεδυσμέναι προσπάθειαι διασφόρων ἑταῖρων πετρελαίου, κατέληξαν εἰς ὀλονέν καὶ μεγαλύτερας ἐπενδύσεις, ἐν ἀντιπαραθοῦ διὸ πρὸς ἄλλης κατηγορίας, διοικητικά, ἔκμεταλλευμένας ἀλλῆς φύσεως θαλασσίσιους πόρους.

Κάποτε ύπερδήμη τὸ ἔρωτημα, ἂν δὲν δύναται νὰ καταστρέψῃ τὸν ὠκεανόν. Καὶ εἰς τοῦτο ὁ καθηγητής Robert C. Miller ἀπήντησεν ἐν κατηγοριατικὸν «οὕτις. «Ο ἄνθρωπος», εἶπε, «ἔδεν δύναται φυσικῶς νὰ καταστρέψῃ τὸν ὠκεανόν καὶ νὰ ἀφανίσῃ τὸ 1.367.000.000 κυβικά χιλιόμετρα θαλασσίου ὑδατος, ἀλλὰ δύναται νὰ τὸν μόλυν, ἐφ' ὅσσον πᾶν, οὐτινός θέλει νὰ ἀπαλλαγῇ τὸ ποντίζει εἰς τὴν θάλασσαν, δῆλος εἶναι τὸ περιεχόμενον τῶν ὑπονόμων, ἀχρηστοῖς ἐκρηκτικαὶ ὑλαι, ἀπορρίμματα χημικά καὶ ἀτομικά κατάλοιπα, χρησιμοποιθεῖσαι ἀπολυματικαὶ οὐσίαι καὶ τὰ ἐντομοκτόνα, τῶν ὅποιων ἡ χρήσις δημιουργεῖ δόλονεν καὶ περισσότερας ἐκατόμβασις εἰς τὸν βόρειον τῶν ποταμῶν, πάντα δὲ ταῦτα ἀπορρίπτονται εἰς τὴν θάλασσαν, μὲν μέχρι τοῦδε, ἀλλὰ τὰ ὅποια κάθε ἀλλοίποτα παρά τοῦ παρόντος, δὲν παρουσιάζουν εἰκότες διαίστηροι κατάλοιποι παραπότης, διότι τὸ προσεχές μέλλον, ἐνας πραγματικὸς κίνδυνος διὰ τὸν ἄνθρωπον.

Τὰ ἀτομικά κατάλοιπα, ἐπί τοῦ παρόντος, δὲν παρουσιάζουν εἰκότες διαίστηροι κατάλοιποι παραπότης, διότι τὸ προσεχές μέλλον, ἐνας πραγματικὸς κίνδυνος διὰ τὸν ἄνθρωπον. Τὰ διαίστηρας εἰκότες διαίστηροι κατάλοιποι παραπότης, διότι τὸ προσεχές μέλλον, ἐνας πραγματικὸς κίνδυνος διὰ τὸν ἄνθρωπον. Τὰ διαίστηρας εἰκότες διαίστηροι κατάλοιποι παραπότης, διότι τὸ προσεχές μέλλον, ἐνας πραγματικὸς κίνδυνος διὰ τὸν ἄνθρωπον. Τὰ διαίστηρας εἰκότες διαίστηροι κατάλοιποι παραπότης, διότι τὸ προσεχές μέλλον, ἐνας πραγματικὸς κίνδυνος διὰ τὸν ἄνθρωπον.

«Δὲν πρέπει νὰ θεωρήσωμεν τὴν θαλασσήν διότι πολλοὶ τοῦδε τὸ σημεῖον τῆς ομάδωσεως ἐνὸς συναγερμού. "Αἴδωνας τινὰς μόνον. "Ἐνῷ ὁ ὠκεανὸς εἶναι ἀνεξάντλητος εἰς τοὺς ιστούς των, θὰ ἐπρεπεν ἀπὸ σήμερον νὰ ληφθοῦν μέτρα, διὰ νὰ μὴ δημιουργηθῆται πόρος τοῦδε τὸ προσεχές μέλλον, ἐνας πραγματικὸς κίνδυνος διὰ τὸν ἄνθρωπον.

Καὶ ὁ πρότερος παραπότας τοῦδε τὸ σημεῖον τῆς ομάδωσεως εἶναι ἀνεξάντλητος.

«Δὲν πρέπει νὰ θεωρήσωμεν τὴν θαλασσήν διότι πολλοὶ τοῦδε τὸ σημεῖον τῆς ομάδωσεως εἶναι ἀνεξάντλητοι.

ΕΡΕΥΝΗΤΙΣ

CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.

Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

TELEX: 212824 BILL GR - 212825 BULL GR - 212040 BALL GR

D. GOUNARI 2

PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

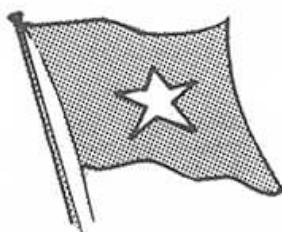
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» WU 62-725 »

» RCA 222654 »

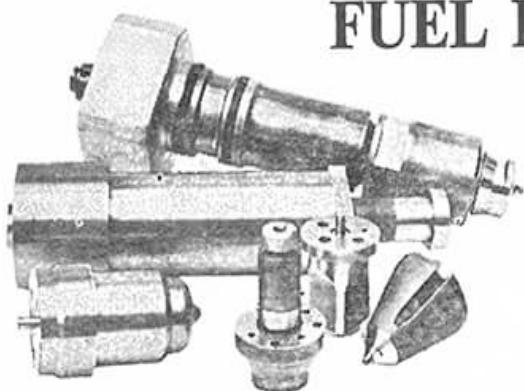


Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006



FUEL INJECTION PROBLEMS ?

If you need spare parts or reconditioning
for Fuel Valves/Fuel Pumps/Nozzles for all
types of Main and Auxiliary Engines contact:

EVAN LTD

Loudovikou 1, Piraeus, Phone 479000, Telex 212914
Representatives in Greece for :

MARIN INDUSTRI AB

Sanhangsgatan 1, S-414 51, Gothenburg, Sweden, Phone : 031/42 21 00
Telegrams: Marinindustri, Telex : 21449 MARIN 5

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ

AGEMAR

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S. A. R. L.

34132 - TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1/A

TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE

TELEPHONES: 69021 69022 - 69023 - 29784 - 38262

TELEX: INTERNATIONAL 46059 - 46241 AGEMAR

AGENTS AND STEAMSHIP BROKERS

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΛΙΜΗΝ ΚΑΙ ΝΕΟΣ ΚΩΔΙΣ

'Αναφερόμεθα εἰς τὸν κυρωθέντα Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Διά τοῦ ἐν λόγῳ Κώδικος, ἐπεδιώχθη ἡ συγκέντρωσις εἰς ἔνιασιν κείμενον τῶν μέχρι τοῦδε εἰς διάφορα νομοθετήματα ἐγκατεστημένων διατάξεων, ὥστε καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Νόμου νὰ καθίσταται εὐχερεστέρα καὶ νὰ ἀποφεύγονται αἱ ἔξι ἀλληλοσυγκρουομένων διατάξεων ἀμφισθητῆσις. Ἐπίσης ἐπεδιώχθη ἡ βελτίωσις καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς σχετικῶν διατάξεων, ὡς καὶ ἡ θέσπισις νέων, ὅπου τοῦτο ἐκρίθη ἀναγκαῖον.

"Ομως, ὀρισμέναι ρυθμίσεις τοῦ ἐν λόγῳ Ν.Δ. ἀφορῶσαι κυρίως εἰς τὰς ἀρμοδιότητας τῆς Διοικητικῆς Ἀστυνομίας τῶν κεντρικῶν λιμένων, ὃς μᾶς ἐπιτίθεται νὰ τὰς θεωρήσωμεν ὡς ὑπέραγον παρεμβατικάς εἰς τὸ ἔργον τῶν ἀρμοδιοτέρων ὄργάνων, ὡς εἶναι οἱ ὄργανοι μοί λιμένων.

Εἶναι γνωστόν, ὅτι ὅλας τὰς τεχνολογικάς λειτουργίας τοῦ λιμένου Πειραιῶς, ἀσκεῖ ὁ πρὸς τοῦτο συσταθεὶς Ὁργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς, πλείστοι δὲ νόμοι ρυθμίζουν τὰς ἀρμοδιότητάς του ἐν τῶν ὅποιων, ὁ πλέον πρόσφατος εἶναι ὁ 2323)1953.

Εἰς ταύτας ὑπάγονται, ἡ κίνησις, ἡ πλεύρισις, ἡ ἀγκυροδολία τῶν πλοίων, ἡ φορτοεκφόρτωσις ἐμπορευμάτων, ἡ ἀποεπιβίσθαις ἐπιβατῶν, καὶ καθε ἀλλή λειτουργική ἀπασχόλησις ἀφορῶστα εἰς τὴν ὅλην κίνησιν, ὅχι μόνον τοῦ κεντρικοῦ λιμένου ἀλλὰ καὶ τῶν βοηθητικῶν τοιούτων.

Ἐπίσης εἰς τὰς λειτουργικάς ἀρμοδιότητας τοῦ Ο.Π., ὑπάγεται καὶ ὁ καθορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐργαζομένων πλοίων καὶ βοηθητικῶν ναυπηγημάτων πρὸς ἐξυπηρέτησιν πλοίου καὶ ἐμπορεύματος εἰς τὸν λιμένα, δεδομένου ὅτι εἶναι ὁ μόνος ἀρμόδιος νὰ γνωρίζῃ τὰς ἐπὶ τούτου ἀνάγκας.

Παραλλήλως, αἱ ἀρμοδιότητες τοῦ Ο.Π. ἔκτείνονται καὶ εἰς τὰς χερσαίας ζώνας πέριξ τοῦ κεντρικοῦ καὶ βοηθητικού λιμένων καὶ οὕτω μὲ πᾶσαν εὐχέρειαν, ἀναλόγως τῶν παρουσιαζομένων ἀναγκῶν, προγραμματίζει καὶ ἐκτελεῖ τὰν ἀνέγερσεν κτίσμάτων, ἀποθηκῶν, λιμενικῶν ὑποστήγων καὶ παντὸς ἀλλού ἀναγκαίου κτίσματος, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐν γένει ἀναγκῶν του.

"Ολαι αἱ ἀνωτέρω λειτουργικαὶ ἀρμοδιότητες τοῦ λιμένου, συνιστοῦν καὶ ἴκανοποιούν τὸ ἔνιασιν κύκλωμα, μιᾶς ὀρθολογικῆς ἐκμεταλλεύσεως τούτου, ἥτις εἶναι ἀσφαλῶς, ἡ ἐνδεδειγμένη.

Βεβαίως, πλὴν τῶν τεχνικοϊκονομικῶν δραστηριοτήτων αἵτινες ἀνάγονται εἰς τὴν διοίκησιν τῶν λιμένων, οὕτω ἔχουν ἀνάγκην ἀστυνομικῆς ἐπιτήρησεως, ἥτις ἀσκεῖται παρὰ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, μόνων ἀρμόδιων.

"Ολαι αἱ ἀνωτέρω ὅρθαι ρυθμίσεις ἀνατρέπονται διὰ τοῦ Ν.Δ. 187)73, ὅπου εἰς τὸ κεφάλαιον Β' ἀρθρα 141, 148 καὶ 149, αὐταὶ ἀνατίθενται εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἀστυνομίαν τῶν Λιμένων.

Εἰδικότερον, γίνεται μετατόπισις τῶν διοικητικῶν ἀρμοδιοτήτων τοῦ Ο.Π. εἰς τὰς λιμενικὰς Ἀρχὰς καὶ διασπάται τὸ ἔνιασιν κύκλωμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἐφαρμόζεται ἡ ὀρχὴ τῆς πολυαρχίας εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ λιμένος Πειραιῶς, καὶ ὅχι μόνον βελτίωσις δὲν ἐπέρχονται, ἀλλὰ μᾶλλον νέαι δυσκολίαι θε ἀναφανούν, οἷοι εἶναι φυσικῶς ἀδύνατον ἡ ἀστυνομικὴ ὀρχὴ τοῦ λιμένος νὰ καθορίζῃ χώρους ἀγκυροδολίας, πλεύρισεως ἢ μεθορμήσεως τῶν

πλοίων. Πάσα τοιαύτη κίνησις εἶναι συνάρτησις τῆς φορτοεκφόρτωσεως ἐμπορευμάτων ἢ ἀποεπιβιθάσεως ἐπιβατῶν καὶ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γνωρίζῃ ἡ ἀστυνομικὴ Ἀρχὴ ποιαὶ ἀποθήκη καὶ ἡ τεχνικὰ μέσα εἶναι διαθέσιμα πρὸς ταχυτέρων φορτοεκφόρτωσιν ἐμπορευμάτων ἢ ἀστικώτερων ἐξυπηρέτησιν ἐπιβατῶν.

Αἱ ἀνωτέρω παραπήρησεις ἔχουν ὡς ἀφετηρίαι τὴν ἀντίληψιν, ὅτι ἡ πλέον εὑρύθυμος λειτουργία τοῦ λιμένος, ἀπαιτεῖ τὴν συγκέντρωσιν ἀπασῶν τῶν ἀρμοδιοτήτων, ὃσον ἀφορᾷ εἰς τὴν τεχνικοϊκονομικὴν ὄργάνωσιν τοῦ λιμένος, εἰς ἔνιασιν φορέα, ὡς ἐν προκειμένῳ ὁ Ο.Π. "Ἐτεροι παράγοντες παρεμβαλλόμενοι θε ὀδηγήσουν, καθ' ἡμᾶς, εἰς τὴν μείωσιν τῆς ἀποδόσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ λιμένος.

Ἀντιθέτως, ὅτι πρέπει ὁ Ο.Π. νὰ ἀποκτήσῃ μεγαλύτεραν ἀνεξαρτησίαν δράσεως, ὥστε ὁ λιμὴν νὰ δυνηθῇ νὰ ἐξυπηρέτηση κατὰ τὸν καλύτερον καὶ οἰκονομικώτερον τρόπον τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν διομήχανίαν. Ἡ τροποποίησις, κατὰ συνέπειαν, τῶν ἀρχῶν 141, 148 καὶ 149, ἐκ τῶν πραγμάτων, ἐπιβάλλεται.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΥΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ

"Ἡ ὑπὸ συντάκτου μας ἀνάλυσις τοῦ ἐν ἐπικεφαλίδι θέματος εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» προεκάλεσεν ἐπιβάτεράν τοῦ σκῆπτρον.

Οὐδόλως ἀμφισθητοῦμε τὴν ἀναγκαιότητα καθοδικοτησίας τῶν νομοθετημάτων καὶ κανόνων τῶν διεπόντων τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ εἶναι ὅσιοι παντὸς ἐπαίνου οἱ διαπρεπεῖς ἐπιστήμονες, οἱ ἐργασθέντες εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ νέου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

Οὐδεὶς, ἐπίσης, εἶναι δυνατὸν νὰ ἀμφισθήσῃ, ὅτι εἶναι ἐπιβελημένη ἡ ἀρμοδιοκτησία τῶν ὄργάνων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος μὲ τοὺς διοικούντας τοὺς μεγάλους λιμένας, ἀλλὰ δὲν εἶναι ἐπιτρεπτὴ ἡ ἀνάμιξις ἐκατέρου τούτων εἰς τὰς ἐμπραγμάτων καθιερωμένας ἀρμοδιότητας τοῦ ὄλλου.

Καὶ διὰ νὰ ἀποφεύγηται ἐν προκειμένῳ πᾶσα σύγχυσις, δέον νὰ καθορίζωνται σαφῶς αἱ ἐκατέρων ἀρμοδιότητες τούτων, ὁ καθορισμὸς τῶν ὅποιων εἶναι περισσότερον ἀντικείμενον πείρων καὶ πράξεων παρὰ ἐπιστημονικῆς ἐρεύνης καὶ ἀποφάσεως.

"Ηγέρθη τελευταίως θέμα περὶ τοῦ τίς εἶναι ἀρμόδιος διὰ τὴν προσόρμισιν, ἀγκυροδολίαν καὶ πλεύρισιν τῶν κατατάξεων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς πλοίων, τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, διεκδικούντος ὑπέρ τοῦ τόπου τοῦ λιμένος.

"Ἔτοι τοῦ προκειμένου οἱ κυριώτεροι ὄρ-

θιμίσεως καὶ ἐποπτείας τούτων.

Αἱ ὡς ἄνω λιμενικαὶ λειτουργίαι ἀποτελοῦσσαι κλάδον καὶ οὐχὶ δευτερεύοντα, τῆς ὑπηρεσίας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος, πρέπει νὰ διεξάγωνται ταχέως μετὰ ἐπιστραμένην μελέτην καὶ ἀκριβῆ καὶ δικαίαν στάθμισιν διαφόρων παραγόντων, ἀλλως θε δημιουργούνται προβλήματα κατὰ τὸ στάδιον τῆς φορτικῆς ἐργασίας τῶν πλοίων, μὲ ἀπροβλέπτους συνεπείας, συνεπαγομέναις δινεέσις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τῆς ρυθμιζούσης τὰς ζητήματα ταῦτα ὑπηρεσίας, καθυστερήσεις καὶ οἰκονομικάς ἐπιβαρύνσεις εἰς δάρος τῶν πλοίων.

Ο καθορισμὸς τῶν χώρων πλευρίσεως καὶ ἀγκυροδολίας τῶν πλοίων πρέπει νὰ γίνεται μετὸ συνεκτίμησιν πολλῶν στοιχείων (εἶδος φορτίου καὶ κατανομὴ τούτου κατὰ κύτη, κατηγορίας πλοίων, εὐχέρεια καταλληλότητος ἐναποθηκευτικῶν χώρων, ὑπαρχίας μηχανικῶν καὶ πλωτῶν μέσων, ἐργατῶν κλπ.).

Αἱ ὑπηρεσίαι αὐτίνες θε παράσχουν εἰς τὸν καθορίζοντα τὴν ἀγκυροδολίαν καὶ πλεύρισιν στοιχεία, ἀνήκουν εἰς τὸν Ο.Π. καὶ εἶναι κατεστημέναι εἰς διάφορα σημεῖα τῆς περιοχῆς αὐτοῦ καὶ πλειστάκις πέραν τῆς ηλεφωνικῆς μεταξύ των συνεννόησεων ἀπαιτεῖται καὶ ἡ προσωπικὴ συνεννόησης καλουμένων πρὸς τοῦτο καὶ τῶν ἐκπροσώπων τοῦ πλοίου.

Πολλαὶ δὲ ἔξι ἄλλους, εἶναι αἱ περιπτώσεις, καθ' ἃς αἴτεῖται παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων παρέμβασις τοῦ Διευθυντοῦ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἢ ἀκόμη καὶ τοῦ Γενικοῦ Δ)ντοῦ τοῦ Ο.Π.

Εἶναι δυνατή κατὰ τὸν ἀνωτέρων ἡ διεξαγωγὴ αὐτῆς τῆς διαδικασίας καὶ ἡ λῆψις τῆς ἐνδεδειγμένης ἀποφάσεως εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, δεδομένου ὅτι θέματα τινὰ τοιούτου περιεχούμενον θε ἀντιμετωπίζονται πολλὰ καὶ καθημερινῶς ;

Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ ἔχωμεν τὴν γνώμην, ὅτι ἐνδεχομένη λῆψις τοῦ ὡς ἄνω μέτρου θὰ δημιουργήσῃ καὶ ἔνα ἄλλον παράγοντα καθυστερήσεων τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, εἰς περίοδον καθ' ἧν καταδάλλονται πανταχόθεν μεγάλαι προσπάθειαι πρὸς ἐπίτευξιν ταχείας ἀπαλαγῆς τῶν πλοίων ἀπὸ τὰ φορτία των καὶ ἐπιδιώκεται ἡ πλήρης αὐτονομία καὶ αὐτοδιοίκησης τοῦ λιμένου.

Οὐδόλως παραγνωρίζομεν τὸ δικαίωμα καὶ τὴν ἀνάγκην παρεμβάσεως τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν εἰς θέματα ἐθνικῆς ἀσφαλείας καὶ ἀστυνομεύσεως τοῦ λιμένος καὶ ἀσφαλής θὰ πρέπει ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ο.Π. νὰ συνεννοήσῃ μετὰ τῶν ἀντιστοίχων ὑπηρεσιῶν τοῦ Λιμεναρχείου ἐπὶ περιπτώσεων καθ' ὃς τοῦτο κρίνεται σκόπιμον.

"Άλλως τε καὶ τὸ Κ.Π. ἐκπροσωπούμενον εἰς τὸ Διοικ. Συμβούλιον τοῦ Ο.Π. διὰ τοῦ Κεντρικοῦ Λιμενάρχου, δύναται νὰ παρακολουθῇ τὴν εὑρύθυμον διεξαγωγὴν τῶν σχετικῶν ἐργασιῶν, καὶ τὸ ΥΕΝ ἀσκοῦν τὴν ἐποπτείαν ἐπὶ τοῦ Ο.Π., δύναται νὰ ἐπεμβαίνῃ ὀσάκις διαπιστώνει πλημμελῆ διεκπερασίων τούτων.

"Ἐπὶ τοῦ προκειμένου οἱ κυριώτεροι ὄρ-

"Ἐνας "Ελλην ἀπαντᾶ στοὺς μύθους τοῦ Νταίνιγκεν"

ΑΛΕΞ ΛΑΓΚΑΔΑ

«ΥΠΑΡΧΕΙ ΖΩΗ ΣΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ;»

ΦΑΝΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

γανισμοί της πόλεως, οι έκπροσωπούντες τὸν ἐπιδάστην, τὸ πλοῖον καὶ τὸ ἐμπόρευμα, ἡτοὶ ἡ Διεθνὴ Ναυτικὴ "Ενωσις καὶ τὸ ΕΒΕΠ διετύπωσαν σαφῶς τὰς ἀπόψεις των.

Καθ' ἡν στιγμὴν χαράσσονται αἱ γραμμαὶ τοῦ παρόντος πληροφορούμεθα ὅτι δι' ἀπόφασέων του ὁ κ. ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καθορίζει ὅπως: «τὴν ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς στάθμευσιν, ἀγκυροβολίαν καὶ πλεύρισιν εἰς τὰ κρηπιδώματα τῶν πλοίων θὰ ἐνέργῃ ὁ Ο.Λ.Π., τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου καθιστάμενον ἀρμόδιον διὰ τὴν στάθμευσιν καὶ ἀγκυροβολίαν τῶν πλοίων ἔξωθι τοῦ λιμένος».

Δὲν δυνάμεθα παρὰ νὰ συγχαράμεν τὸν κ. ὑπουργὸν, διὰ τὴν ὄρθην ἐκτίμησιν τοῦ θέματος καὶ τὴν λήψιν τῆς ἐνδεδειγμένης καὶ δικαίας ἀπόφασέων του.

Ἄλλα εἰς τὸν Κώδικα περιέχονται καὶ ἄλλαι διατάξεις περιορίζουσαι ἔτι περισσότερον τὴν ἐπιδιωκομένην αὐτοδιοίκησιν καὶ αὐτονομίαν τοῦ Ο.Λ.Π., ὡς κυρίως τὰ ἄρθρα 141, 148, 149, 156, 198 καὶ 199 καὶ διὰ τὰς ὅποιας ἐπιδιάλλεται ἡ νομοθετικὴ ἀπάλειψις τουτῶν ἡ ἡ ριζικὴ τροποποίησίς των ἐτέλειως τοῦ λιμένος.

Ἀναμένομεν ἀπὸ τὸν κ. ὑπουργὸν, ὅπως ἐν τῷ ἐνδιαφέροντι του διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς συγκρότησίς ιδιαιτέρων σύσκεψιν τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν μετὰ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐνδιαφερούμενων παραγωγικῶν τάξεων διὰ τὴν ρύθμισιν τῆς προβλεπομένης νὰ δημιουργηθῇ συγχύσεως ἐτῶς τούτων ἐφαρμογῆς τῶν ὡς ἄνω διατάξεων τοῦ νέου Κώδικος.

«ΑΝΩΤΕΡΑ ΒΙΑ»

'Ορθοτάτη ἡ ἀπόφασις τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π., ὅπως ἀπάλλαξῃ τὴν ἐταιρίαν «Μπαλκάν καὶ Μπλκ Σῆ Σίππιγκ Κόμπαν 'Ελλάς», ἐκ τῆς καταδόλης δικαιωμάτων προσορμίσεως τοῦ δεξαμενοπλοίου «Δούναβις», εἰς τὸν λιμένα, «ἀλόγῳ ἀνωτέρων διάσι».

Τὸ περιστατικὸν χρήζει ιδιαιτέρας ἀναφορᾶς, λόγω τῆς ιδιομορφίας τῆς ὅποιαν παρουσιάζει καὶ ἥτις σπανίζει εἰς τὰ λιμενικά χρονικά.

Συγκεκριμένως, τὸ δεξαμενόπλοιον «Δούναβις», κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ πρὸς τὴν Βουλγαρίαν, συνήντησε 14 ναυαγοὺς τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου «'Ιθάκη» καὶ ὑπερχεώδη, φυσικά, ὁ πλοιαρχὸς του, νὰ διακόψῃ τὸν πλοῦν, νὰ παραλάβῃ τοὺς ναυαγούς, νὰ μεταβάλῃ πορείαν καὶ νὰ κατευθυνθῇ εἰς τὸν Πειραιόν, πρὸς ἀπόδιδαν τῶν περιουλλεγέντων ναυτικῶν.

Βάσει τῶν διεθνῶν κανόνων περὶ διασώσεως ἀνθρωπίνων ὑπάρχενων, ὁ ξένος πλοίος, ὑπερχεώδης νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸν λιμένο.

να, Ἀλλὰ ἡ ἀρμοδιός ὑπηρεσία τοῦ 'Οργανισμοῦ ἔχρεων εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν τὰ προβλεπόμενα δικαιόματα προσορμίσεως. Βάσει, δημος, τῆς παραγράφου ζ', τοῦ ἀρθρου 4, τοῦ ισχύοντος τιμολογίου ὅριζεται ὅτι ἐτά καταφεύγοντα σκάφος εἰς τὸν λιμένα λόγω ἀνωτέρως δίας καθιστώσης ἐπικινδυνον τὸν πλοῦν τοῦ πλοίου», ἀπαλλάσσονται τῆς καταδόλης δικαιωμάτων καὶ δὴ ἐφ' ὅσον οὐδεμίᾳ ἐμπορική πρᾶξις διενηργήθη.

ΤΑ ΔΥΟ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

'Ἐπ' ὄντος τῆς 'Ανωνύμου 'Εταιρίας «ΝΑΥΣ», ἀδελφῶν Φιλίππου, κατεκυρώθη, ἡ ποὺ τοῦ Ο.Λ.Π., ὡς διαγωνισμός, διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ παράδοσιν, ἐπὶ πλήρει καὶ κανονική λειτουργίᾳ, δύο ρυμουλκῶν, βαρέος τύπου καὶ ισχύος 1.000 ἵππων ἔκαστον, μὲ ἔγκατεστημένου ἐπ' αὐτῶν πρωστήριον δηζελοκινητήρος, διχρόνου, ναυτικοῦ τύπου τῶν ἐργοστασίων SKL 'Ανατολικῆς Γερμανίας, ἀντί τῆς συνολικῆς τιμῆς 37.400.000 δρχ.

Οὕτω, λήγει αἰσίως, μία δόλκηρος «ίστορία», ἡ ὅποια ἤρχισε πρὸ ἐτῶν, δέ τὸ Ο.Λ.Π. ἐνδιφέρετο διὰ τὴν προμήθειαν δύο πυροσβεστικῶν — πρωτευόντων — καὶ ρυμουλκῶν — δευτερεύοντων — πλοίων, βαρέος τύπου. Μία ἀτέρμων σειρὰ συσκέψεων ξένων λιμένων, διαγνωσιμῶν καὶ ἀναβολῶν εἶχεν ἐπακούθησει, καθ' ὃν χρόνον ὁ λιμὴν ἡπειρείτο ἀπὸ ἀλεπαλλήλους πυρκαϊάς, ἐπὶ πλοίων.

Εἰς τὸν διεχαγθέντα διαγωνισμὸν δὲν μετέσχον τὰ μεγάλων ναυτηγεία 'Ανδρεάδη, οὐτε τὰ ναυπηγεῖα Περάματος, λόγω ἀνειλημένων ὑποχρεώσεων.

Πάντως, ἡ «ΝΑΥΣ» εἶναι γνωστόν, ὅτι κατασκευάζει σκάφος, ἐπιτυχῶς καὶ ἐν γένει, ἐμπνέει ἐμπιστοσύνην.

Ἄπο μέρους τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ παρακολουθήται, προσεκτικῶς, ἡ πορεία τῆς ἐργασίας, διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν δύο — μῆκος 27 μέτρων — ρυμουλκῶν, τὰ ὅποια προορίζονται καὶ δι' ἔνα ρόλον ὅλως σημαντικόν, διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν καὶ τὴν πυρασφάλειαν τοῦ λιμένος.

ΤΑ «ΣΙΛΛΟΣ»

Τὰ «σιλλός» τοῦ λιμένος εἶναι, δεβαίως, μία ἀπάρατης μὲν ἀλλ' ὅχι καὶ ἀρκετά προσδιοφόρος λειτουργία. Καὶ τοῦτο, διότι τὰ «σιλλός» ἀποτελοῦν «έργασίεν» μᾶλλον, παρὰ τοιμέα ἐκμεταλλεύσεων. Κατὰ τὸ παρελθόν, εἶχεν ἀπόνησει ἡ λειτουργία αὐτῆς, διότι μεγάλα φορτία διεκινοῦντο εἰς σάκους.

Ο Ο.Λ.Π. ἡναγκάσθη νὰ προδῷ εἰς τὴν λῆψιν ὡρισμένων μέτρων, ὡς τὸ τῆς παρο-

χῆς δυνατότητος ἐνοικιάσεως κυψελῶν, ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερούμενων, ὃ δὲ γενικός διευθυντής εἶχε καὶ ἔχει τὴν δυνατότητα παρατάσσεως τῆς προθεσμίας ἐνοικιάσεως πέραν τοῦ 150μέρους.

Τὰ καταβαλλόμενα ἀποθήκευτρα προβλέπονται, φυσικά, ἀπὸ τὰ σχετικά τιμολόγια, τὰ ὅποια, δημος, δὲν πρέπει νὰ εἴναι ὑπερβολικά. Διότι ἔχομεν ὑπ' ὅφιν συνηγορίας τοῦ ὑπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, περὶ «εκάλης μεταχειρίσεως» τῶν ἐμπορευμάτων τὰ ὅποια διακινοῦνται μέσω «σιλλός» καὶ τὰ ὅποια ἀνάβινθαν τὸ κόστος τῶν κτηνοτροφικῶν προϊόντων. Εξ ἄλλου, ἀπὸ ἓνα «λογικόν» τιμολόγιον προκύπτει διαρκής ἔργασία εἰς τὰ «σιλλός» καὶ ὅχι ἀπραξία, ζημιογόνος.

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΙΣ ΜΙΣΘΩΜΑΤΩΝ

Ἀναθεωρεῖται τὸ δῆλον θέμα τῶν μισθωμάτων, τῶν διαφόρων χώρων τοῦ Ο.Λ.Π., τὸ ὅποιον, ὄμοιογουμένως, μέχρι σήμερον, δὲν παρουσιάζει εἰκόνα ικανοποιητικήν. Δέν εἰχε γίνει ἀξιολόγησης τῶν ἐκμισθωμάτων περιοχῶν, μὲ ἀποτέλεσμα, ἔνιοι μισθωταὶ νὰ εύνοοῦνται καὶ ὡρισμένοι νὰ ἀδικοῦνται, ὃ δὲ ὀργανισμὸς νὰ παρουσιάζῃ ποιάν τινα ἀτοξίαν, εἰς τὴν μεταχειρίσεων τῶν ἐνοικιάστων του Ο.Λ.Π.

Ως ἀνέφερθη, ὑπὸ λίαν ἀρμόδιου παράγοντος, διὰ νὰ δοθοῦν κίνητρα «εἰς τοὺς πάντας», είχον καθορισθῆ μισθώματα πολὺ εύθυνά, χάριν μιᾶς πολιτικῆς τοῦ ἀμέσου παρελθόντος. Ἐπέστη, δημος, ἡ στιγμή, διὰ τὸν Ο.Λ.Π., νὰ ἀναθεωρήσῃ τὴν τακτικὴν εὐτήν, μὲ στόχον τὴν καλυτέραν ἀξιοποίησιν οἰκονομικῶν, τῶν ἐκμισθωμένων περιοχῶν, δικαιοδοσίας του Ο.Λ.Π.

Ως ἀνέφερθη, ὑπὸ λίαν ἀρμόδιου παράγοντος, διὰ νὰ δοθοῦν κίνητρα «εἰς τοὺς πάντας», είχον καθορισθῆ μισθώματα πολὺ εύθυνά, χάριν μιᾶς πολιτικῆς τοῦ ἀμέσου παρελθόντος. Ἐπέστη, δημος, ἡ στιγμή, διὰ τὸν Ο.Λ.Π., νὰ ἀναθεωρήσῃ τὴν τακτικὴν εὐτήν, μὲ στόχον τὴν καλυτέραν ἀξιοποίησιν οἰκονομικῶν, τῶν ἐκμισθωμένων περιοχῶν, δικαιοδοσίας του Ο.Λ.Π.

Στόχος, ἐπίσης, τῆς μελέτης, είναι ἡ ἀξιολόγησης τῆς ποικιλίας τῶν ἐνοικιών, ἀτίνα ισχύουν διὰ τὴν ιδίαν περιοχήν καὶ τὸ αὐτὸν ἀντικείμενον.

Καταλήγει ἡ μελέτη, εἰς τὸν καθορισμὸν τριῶν κασικῶν στοιχείων, ἐπὶ τῶν διόπιστων θὰ ὑπολογίζεται τὸ μίσθωμα: εἰς τὸ μέτωπον θαλάσσης, εἰς τὸ ἐμβαδόν καὶ εἰς τὴν περιοχήν.

Ἄπο πλευρᾶς τυπικῆς μελέτης τοῦ 'Οργανισμοῦ τὸ θέμα ἔχει δόλοκληρωθῆ. 'Αλλὰ ύφιστανται πλείσται δσαι «ελεπτομέρειαι», ἀρκετά σοφαρά.

Ἐάν, λόγου χάριν, ἔνας ἐνοικιαστής ἔχῃ ἐκτελέσει ἔργα μεγεθύνοντας τὴν χερσαίαν ἐπιφάνειάν του καὶ τὸ μέτωπον πρὸς τὴν θάλασσαν, θὰ δεχθῇ αὐξησην καὶ διὰ τὰς ἐπεκτάσεις αὐτᾶς, τὰς ὅποιας δαπάναις τοῦ ἐδμιούργησε; Καὶ εἰς ποιὸν ὑψος θὰ ἀνέρχεται ἡ αὔξησης αὐτῆς, δεδομένου, ὅτι μετὰ τὴν λῆξιν τῆς μισθώσεως, τὰ ἀποκτηθέντα ἀναπτύγματα θὰ περιέρχωνται εἰς τὸ Ο.Λ.Π;

'Ο καθορισμὸς κριτήριων ὡς πρὸς τὰ ποσοτά τῶν αὐξήσεων ἀτίνα θὰ ἐπιβληθοῦν, εἰς τὰ νέα μισθώματα εἰναι λίαν δυσχερές νὰ προσδιορίζωνται δάσεις ἐνὸς συστήματος. Αὐθαιρέτως τὸν καὶ μᾶλλον καθ' ὑποκειμενικήν ἐκτίμησην θὰ προσδιορίζωνται. 'Υπεστρίχθη, ἀλλωστε, ὑπὸ ἀρμόδιου τοῦ Ο.Λ.Π., ὅτι «ἀντικειμενικὸν κριτήριον δὲν ὑπάρχει».

Καὶ δημος, πρέπει νὰ ὑπάρχει καὶ συνάμα νά είναι καὶ νομικῶς κατωχωραμένων πάν κριτήριου, τὸ ὅποιον θὰ ἀφορῇ εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν νέων μισθωμάτων.

UNITED "SHIP CHANDLER"

THOUMAS M. N.

15 BOULEVARD PINET LAPRADE

CABLE ADRESS "THOCO" - DAKAR

PHONE { OFFICE 230-07 - DAKAR
HOME 331-52 - DAKAR

TELEX N° 546 SENEGAM SG - P.O. BOX 2037 DAKAR

ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ κ. ΜΠΑΜΠΗ ΜΠΕΚΑΤΡΟΥ

DAY AND NIGHT SERVICE
FOR LAUNDRY AND FRESH PROVISION DECK - STORES

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυνθῆτε:

ZAGORAN KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΝ, ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 16 - ΤΗΛ. 425924





Time for your Essomarine® checkup, Lady.

Essomarine lube service includes periodic laboratory inspection of your ship's system oil. As an extra service, we try to remind your chief engineer when samples are due.

To do this, our offices worldwide have devised various systems to tell us when samples should be submitted. These include color-coded display boards.

card index systems—in one case the use of a computer.

It's all part of our service to your Lady of the Sea. For more details, call on Essomarine.



THE SIGN OF SERVICE



ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΕΣ

Ε ΕΗ ΗΜΕΡΕΣ άσχετάζουμε στην παρούση μέσω της Κοσμογονίας Του, καθώς μετά πληροφορείται η Άγια Γραφή, στο θέρμανσης. Ήπιαρα, δι Παντοκράτωρ, γέρεσα και κυράγωσα το κατεύκεντακά του, το οργάνωσε τόλειο και το εδέλγησε. Κατόπιν, βεβόργησε καλά να ξανθωθεί. "Ετοι, η έδδημη αυτή ήμερη και ιερώθηκε και για τὸν ζηθόποιο, ήμερη ξαπλώσεως. Ήταν ήμέρα Σαββάτου.

Στό δικό μας τὸν κλάδο, δηλαδή γύρω από τὴν Νευτελίκια καὶ τὰ Σητηλικάτα της, δύο: μας διαπιστώνουμε τελευταῖς δὲ χρειάζεται μιὰ ολλή κορυφογονία καὶ μάλιστα, λίγη ἐπιτέλους. Ηολλή θέμετα της πῆχυν στὴν ἐποχὴ τοῦτη μεράλες μεταβολές, για τὶς οποίες πρέπει ὡς διελαργήσουμε δὲ: δραθήκημε ἀπροστοιχίας.

Πρότικ - πρότικ, ὁ δηκος τῶν κακοῖδεν μή;
εἰ δὲ θιμὸς ἀλλὰ καὶ σὲ χωρητικότητα ἀνέση-
κα σὲ οὐφή διατελέργεται, χωρὶς, δίκαιος, νὰ δρι-
σεν παραλλήλων τὴν παρουσίαν ἀναλόγων πολη-
ρυπάντατον. Αντίθετα δέ, τὴν θέα κατὸν ἐποιή-
μεν διατροπέων ἔρχεται νὰ παρατηρήσῃ τὸσο
στὴν προθυμία τῶν παλιγμον ναυτικῶν νὰ συ-
εχίσουν τὸ ὥρχο ἐπάγγελμά τους διος καὶ
τὴν προθυμίαν νέων τῶν τόπων μετ; γιὰ νὰ
επεκτείνων γιὰ διοποιεισθετικὴν ἔργα-
σια.

Πολλή ουγγαρήθμηκε τό θέμα όποιο έγκεφάλους διεκδίκων ποιοτήτων και περιεχομένου και δύλιο: Επεισούν νά θυμάσθησον τὴν ἀφορμή καὶ τὸ συνέχεια τὰ μέτρα γιὰ τὴ θεραπεία. Νομίζω, ότι τὰ περιείματα δύον παραποτάξουν διαδικτών καὶ δύον εἰς προτάσεις ἀποδελέουν εἰς τόσο. Άλλακ καὶ δύο: ουνεψήγματαν γιὰ τὰ κάτια τοῦ ὄντηρον κύτους φυιονιμένου.

Πρώτο: Ή διογγυγνία τοῦ τόπου μας, πραχτέλλεται καὶ αὐτή σὲ ἀνάπτυξη μὲ τὴ Νευτίλικ. Βέβαια, θα: μὲ τὸν ίδιο ρυθμό. Ἀλλά, ἐπωφελήτω, ἄνοιξε δρίζοντας γιὰ διαταγδόληση ἐργατικοῦ οἰκισμοῦ, ἀντὶ ἐκεῖ οἱ ἐργάζομέν νοι, δὲν παλαιάθανουν ἴκινην ποιητικὲς, ἀπόδοσιές, δὲν καθούνται: γὰρ δουκάλισσουν τῆς Θελασσαῆς τοῦς τά δάσκαν, τὰς στεργίσαις καὶ τοὺς κινδύνους. Δεύτερο: Μία καυνήθιστη μετανάστευση ἐργατῶν καὶ μάλιστα σὲ χθρες κοντινές, ἐπιτέρσην τὴν γύρω μας ἀπὸ ἑκατοντάδες γιλιάδων ἐργατικῶν χέριων. Αὕτη δὲ η ἀπαγόρευση καὶ εὐνολωτερη ηταν γιὰ τοὺς ἐργατικούς παραχθαλλούσεν μὲ τὴν δρυγαία τοῦν πλεοντος ἡλλή έπισης ταχικωτερη καὶ γονυμότερη.

Φυσικό, λοιπόν, ήταν, νά μείνη στὸ περιθώριο τὸ νωματικὸ ἐπάγγελμα καὶ νά ἀναγκασθεῖμε νά ἀναζητήσουμε τὴ δογῆθεια 'Ἄστανδν καὶ 'Ασωκανῶν συγκέντρων.

Σάν συμφωνήσαμε, λοιπόν, γιατί τάχι αναφέρθη μεν κάτια, κακώπαιαθήκαις μὲ τὴν σειρὰ μηρού στὴν προσκόμιην προγραμμάτων τικά τὴν ἀνακτολήν ἀλλά καὶ γιατί τὴν θεραπεία του φαινομένου. Γιατί κοντά στὰ ἀλλά εἰχαμε καὶ τὴν διαπίστωσην ὅτι ἡ ἀνάθεση τῆς νωνιτίλιας μηρού στὰ χέρια τῶν ἑγγράφων, δὲν ἔπειτε νὰ συνεγγένεστε;

Ἐδοθή, ἃς μοι ἐπίτραπην γὰρ παραβούσαν τὰ πορφύρια τὰ δέλτων τῶν ἔγκεφάλων τοῦ κόκκου μικρού πυροπονημένα εἰς δεκάλογον. Νομίζω, ὅτι αὐτές δέκαναι καὶ τέλος ὑπολείπεται, περιλαμβάνονται δέκα δύο τελέσθησαν καὶ δέκα ἔγκεφάλους.

μεγαλύτερος λόγος ἀπαρνήσεως τοῦ νομί-
τικοῦ ἐπαγγέλματος.

Παρεχόμενο τὸν δεκάλογο αὐτὸν. Δέν εἰπεις
ὅ δημοσιουργός του, σὺς τὸν υπόστητηρίζω εἶς ξεκίνη-
σα νὰ τὸν προπαγανδίζω. Επίσην πολὺ καλά,
ὅτι πολλά κχριμέσλα και πολλές ειρωνικές πα-
ρατηρήσεις θὰ μανούθουν τὸ διάδεξμα του.
Ηρόκειται: πάντως περὶ θεμάτων και προτά-
σεων ποὺ ἀκούσθηκαν ἡ διαδάσθηκαν ἀπὸ διά-
φορες προελέυσεις. Γεγονός, δημος, είναι: ένα,
όπι;

Ο Δημοσιογές τοῦ Σύμπαντος δούλεψε ἔτη μέρες μὲ τὰ δικά του προγράμματα καὶ τὴν ἑπτήμην ἀναπτύχθη. Άλλα οἱ ἐμπνευσταὶ τοῦ δικοῦ μικρού δεκαλόγου, ἀναπτύχθησαν πρίν ξεκινήσουν στὴν ἐφαρμογὴ του εἰκὸνων λωληληρωμένη, ἵνα τέλος, τὴν μερικὴν. "Οχ! ἔξη μέρες, ἀλλὰ γρόνια ἔξη δουλεύσουμε τὸ θέμα τοῦ N.A.T. καὶ τοῦ συνταξιδευτικοῦ μισθοῦ." Η ἀνάταυρος μικρού συνεχίζεται: μηκάρια; Καρπούς δὲ θειεῖξην δὲν μήδε καληγοράζει: μὲ ἀπλώδη θι, ἀργά ἡ σύντομη, θὰ δούμε τὴν ἀρχὴν πραγματικῆς πλέτης. Καὶ γάλ νὰ τελειώσουμε, νομίζω θτ: ἄξιζε: νὰ κατεύθυνουμε τὸν δεκάλογο στὶς καλένδες καὶ νὰ καταπιεθούμε μὲ ξαν καὶ μόνο θέρια. Το Νοτικό Απομακρισθέντο Τραύμα. Επειδὴ πρόβληματα: Κοσμογονία σύντομη καὶ προσεκτική. Οι πόροι τοῦ Ιδρύματος, πρώτη μιας αιώνις: Τὸ θτ: δὲ ἡ εδύνη τῆς καλῆς του προσδόσεως δρίσκεται: στοὺς δύμους τῶν ἐργοδοτῶν στὴν Οὐλακώσα, καρπιά διηρεύονται δὲν φορεῖ. "Οποιωδήποτε, οἱ νωκτικοὶ ἀπόμικροι: Θὰ δημιουργῶ τὸν θάνατον τους ἀπὸ τὴν νωκτιλία. Τι συμβάνει: Ζητος τώρα;

Ο καθομικτισμός και τὸ μεγάλωμα τῶν πλείσιν, περιορίζουν και θὰ περιορίζουν συνεχῶς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐργαζομένων. Τὸ δὲ σύστημα εἰσπράξεως ἐργοδότου έχεις ἀριθμούς τούτους μεριμνών πρέπει τάχιστα νὰ ἀνταποκριθῇ μὲν ἀλλοὶ σύστημα καταβολῆς ποσοστῶν έχεις γεργατικότητος. "Οπως καταβάλλονται τὰ φρεγά καὶ τὰ ληφανεκά, τὰ διδίκια κακαλίῶν και τὰ πλοηγυκά. "Οπως εἰσπράττονται και οἱ νεάλοι. Σήμερα διέπουμε πλοία τριών χιλιάδων τόνων μὲ πλήρωμα ὅπιτε προσφένων, διπως και μεγαλύτερα τόνων ταπεινούσιν χιλιάδων τόνων μὲ πλευράς ἀνθεύόμενους.

Οι έργα δύοινειν, τώρα, έκαπτη χιλιάδες νωρι-
τοκοί, άποδημήστε, θά καταλήξουν μια μέρα
συντελεσθήσονται, είτε με πολλά είτε με λίγα
χρόνια συντελεσθήσουν, είτε με τό κατώτατο ζήτο
συντελεσθήσουν, είτε με νωρικά θυγήματα,
είτε με τόν συνδυασμό της διαδοχής αυτής άσφα-
λισσων. «Ολοι, αυτό θά δώσουν, άσφαλτος, τήν
περιουσία τους στό N.A.T. Με ποιό εισόδημης θά
μπορέσου τό Ταχιετο μας νά έπαρκεσον; Με τό
8% έπι τών μιαζθεογίων και μαζίτσα έπι άρι-
θμοι έργων δύοινειν με ρυθμό συνεχῶς έλαττου-
μένων, η θά ζητήση εισφορές άπλω τόσος πολύ-
κανόνες κατιτούν. Ασίση κατ' Αποκάλυψη;

Ας δηληγθῇ ὅτι κακάς εστί τοις κακλέδαις μιὰ καὶ κάνουμε τὴν δουλειὰ μας μὲ τοὺς ἔνους, καθὼς μὲς ἀρέσει νότι λέμε. Ἰκανοποιούμεθα σῆμερα μὲ ἔνα πληρωμάτα κατώτερα καὶ, ίσως, ἀργότερα ὥλοικηρωμένα. Αὐτό, διωρε, δὲν ἀπαλλάζεται τὸν ἐργοδοτικὸν κόδιο γιὰ τὶς εὐθύνες των πρὸς τοὺς ἄρδευτους καὶ τοὺς μελλοντικούς συνταξιούχους. Αὐτόι τοὺς δημιουργήσαν καὶ ἀγάπη ὡς τοὺς συνταξιούχους

Περιορίζω, λοιπόν, τὸν δεκάλογο στὸ δέκατο καὶ τελευταῖο τὸ θέμα. Τὰ ἔλλα τὰ χαρίζοντα στοὺς θεοὺς τῆς Ναυτιλίας μας, νὰ τὰ συζητοῦν, νὰ τὰ γλεντοῦν καὶ νὰ ξαναποιοῦνται: ἐν τῇ ἀναπούσῃ τους, ἡ δὲ Κοσμογονία τῆς Ναυτιλίας μας ἡδη μένη στὸ θέμα τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ στὴν αεγάλη τους χωρητικότητα. «Ετοί, δὲ παραδοθῆ στὴν Ιστορία, ἐνῷ τὸ δικό μας Σάββατο, ἀς συνεχίζεται ἀτερμάτιστο, γιορτὶς ακούθρες καὶ θάσσαν.

‘Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

“Ιδε τρεῖς πέτρας ἔκει τραχείας
Σ’ τοὺς ὑγρούς κόλπους τοῦ Ποσειδώνος.
Ἄντας κρηπίδας ἕστησε δρόνος
τῆς ποθητῆς μας ἀλευθερίας.

ΜΕ ΤΟ ΑΡΧΑΓΚΟΝ κύττα τετράστιχο, γραμμένο κατά τὴν πρώτη περίοδο τοῦ ἀλευθεροῦ διου τῆς Ἐλλάδος, ἀποδίδει: κατά ἓν τρόπο ἐπιτυχῆ ἡ ἔκπτωσις τῆς προσφορᾶς τῶν τριῶν ναυτικῶν νήσων Ὑδρας, Σπετσών καὶ Φαρδών στὴν ὄποιας τῆς ἀνεξαρτησίας τοῦ γένους τῶν Ἐλλήνων.

Συνηθίζεται, ὅποτε τοῦτο προσφέρεται, νὰ παιρίσωμε ἀπὸ τὴν ἐπικυρότητα τὸ θέμα μας καὶ νὰ κάνωμε μιὰ ἀναδρομὴ στὸ παρελθόν. “Ομοίως, δὲν θὰ ἀποδίδεις τὸ πνεῦμα τῆς στήλης αὐτῆς, ἐν δεῖς τῆς 25 Μαρτίου, δὲν προσθέτεις ἔνα ἑρτακτικὸ λόγο στοὺς ἀλλούς ποὺ θὰ ἀκουστοῦνται, κατές τὶς ἡμέρας.

Ἐμεὶς οὐ ἀνεξηγήσουμε σήμερα τὸ θέμα μεσ’ στὸ φύλλο γράμματα τῆς Ἱστορίας μας, μέσω στὶς προσθήσεις ποὺ γχαλύδωσαν τὴν ἀγνοιστικὴν δύναμην τῶν Θαλασσῶν μας ἢ σ’ δὲ τις γράφτηκε καὶ πέρασε ἀπαρατήρητο γι’ αὐτοὺς τοὺς ἀμποροκχεπάτωνος, ποὺ ἔγιναν ναύαρχοι ἀπόδημοις καὶ γιὰ κείνους τοὺς συντροφοναῦτες, ποὺ ἔγιναν ναυαρχοὶ τρομεσοί. Γιὰ καὶ ἔχομε, τοιμωρούς μὲν ποὺ πλάτειν εἰκόνα, θηλεόπειραν νὴ μὴ ἀφήσωμε ἀπαρατήρητες καὶ δὲξανεὶς τὶς διοχετεῖς συνθῆκες τὶς ἀπροσδιδρίστες, μέσω στὶς δύοις, ὅτι μόνον ἀνδροθήκης καὶ ὀλυκληρώθηκε ὁ ἄγνων τῆς ἀνεξαρτησίας, ἀλλὰ καὶ προστομάτηκε.

γιὰ τὴν ναυαρχίαν ἡ τὴν ἀδαρία, τὴν ἐπικυρώνην κατὰ πλειστηρία καὶ τότε πίσω δὲν ἔκπτωσις κακεῖς. Δὲν ὑπῆρχε μιστικὸ τοῦ πλοιάρχου ἀπὸ τὸν ναύτη, δὲν ὑπῆρχε μιστικὸ τοῦ πλοιοποτήτη ἀπ’ τὸν καγκελάριον. Ο νόμος ποὺ ἐψήφισκαν οἱ ίδιοι τὸ προσδέλεπε.

«Ο ΚΑΙΝΕΤΑΝΙΟΣ εὐθὺς ἐποῦ ηθελε εἶγει: ἀπὸ τὸ πόρτον, ἡ πρώτη φροντίς του πρέπει νὰ είναι: νὰ φωνερώνῃ εἰς τοῦς συντρόφους του μὲ δέλην τὴν καθηρότητα τὴν σιρμαγιά του, δέλην δὲν έχει καὶ ἔπειτα εἰς τὴν ἀγοράν καὶ εἰς τὴν πόλησιν, νὰ κρατᾷ καθηρόν λογαριασμούν, δέλη νὰ μὴ παραπονοῦνται: ἔπειτα οἱ σύντροφοι εἰς τὸ νὰ ἀποκρίνονται: τὴν ζημιάν δὲν τοῦ ξηῇ καὶ νὰ φεύγουν νὰ ἀφήνουν τὸ καράδι, διατί εἰς τέτοιον τρόπον δὲ καπετάνιος, θέλει: ἔχει τὴν δέναμον καὶ ἔσουσιν νὰ ἀνατρέχῃ εἰς κάθε κριτήριον νὰ τοῦς πικάδειν, η διά την ζημιάν, η διάτι: δὲν ἔφαλαξαν τὴν ὄποιασίν τους, νὰ σύντροφοι, ἐπάνω εἰς τὴν πραγματείαν νὰ φέρουν τὸ καράδι: ἔκει θίθενταις.

Τὸ καράδι ὅπου ηθελε πάση τὴν σιρμαγιά, η θέλει καρδίσεις δέλγονταί τι, η καὶ πάσει μόνον τὰ διάφορα εἰς αὐτὰ τὰ περιστατικά, δὲ καπετάνιος καὶ οἱ σύντροφοι: θέλουν ἔχουν χρέος ἀφευκτον, ἔρχομενοι: ἔδη, σὺν Θεῷ, νὰ παρασταίνωνται: εἰς τὴν Καγκελάριαν, δείχνοντας τοὺς λογαριασμούς των καθηρούς καὶ τὴς ἀγορᾶς καὶ τὴν πολιήσων καὶ τὸτε ἡ Καγκελάρια θέλει: διορίσει: τοὺς πλέον τιμημένους οἰκοκυραῖους καὶ πλειοτέρους καπεταναίους καὶ παρτίζεντέλλους νὰ ιδούν καὶ νὰ διακρίνουν καὶ νὰ ἀποφασίσουν ἐκείνο ὅποι πρέπει νὰ γίνη.

Κατάπληξη: προξεῖται τὸ γεγονός καὶ σήμερα ποὺ μία κατ’ ἔξοχην ἐμπορικὴν ἐπιχείρησιν, δῆπος ἥπατος τὸ πλοῖο τῆς προσπαναστατικῆς περιόδου, διοικεῖται τὸς δημιοκρατικῶν καὶ ἐπετύχασε τόσα κέρδη.

Μία ἔξηγγος: μπορεῖ νὰ δοθῇ, ὅτι δὲν ἥταν μόνον ἡ ἀπίτευξη τοῦ κέρδους, ποὺ τοὺς διδύγομεις εἰς τὴν συνενόησιν ἀλλὰ τὰ κοινὰ πετρομένα, η πλήρης γνώσης τῶν δυσμένων συνήθουν ὅποι τὶς δύοις ζωσαν, η κοινὴ προπλέων γιὰ τὴν πρόσδοτο τῆς πατρίδος, καὶ τέλος, ὁ κοινὸς πόθος γιὰ τὴν ἀλευθερία τοῦ γένους.

Ο πλοίαρχος ὑπαλόγος: στὸν δύορες τοῦ σε δῆρες κινδύνου κατὰ τὸν πλοῦ ἢ σὲ ἐπίθεσι: τῶν πειρατῶν, τὸν φωνάζεις μὲ τὸ μικρὸ τους δύομιν νὰ πάσουν τὸ πόστο τους, ἥτανε δίδυοις γιὰ τὴν παλληναριά καὶ τὴν κάθισμαί τους. “Ἔτοι δὲν μποροῦν νὰ τοὺς ἀγνοήσουν καὶ σὸν ἀλλό ακούπε τὸ κέρδος. Νητοῦσας πάντα τὴν συγκίνεσιν τοῦ πλοιάρχους γιὰ τὴν ἀγορά ἢ τὴν πόλης τοῦ φορτίου. Καὶ ἀν ἀκόμη συνέδεσμοις δικαιονίας, τότε ἡ γνώμη τῶν πειρατῶν ὑπερτούσας καὶ σπάνια συνέδεσμοις νὰ ὑπερισχύσῃ ἢ ἔναντις γνώμη τοῦ πλοιάρχου.

Καὶ πρὸ παντός, ἔκεινη ἡ περίοδος ποὺ προγρήγορε τῆς ἐπικυρωσίας, διέπλασε καρακτῆρας ποὺ νὰ μποροῦν νὰ συκότισουν τὸ δάρος τοῦ.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ δημιοκρατικῆς μὲ τὴν δύοις διοικοῦσαν οἱ καπεταναῖοι τὸ πλοίον. Δὲν ὑπῆρχε στὸ νησιώτικο πλοίο τὸ στοιχεῖο τῆς ἔσουσίας καὶ τῆς ὄποιας στήλης. Ο πλοιάρχος καὶ οἱ ναύτες ήσαν σύντροφοι. Ο πλοιάρχος γιὰ κάθε κίνησί του, διφέτις νὰ ἡγήθη τὴν γνώμη τοῦ πλοιάρχου, ἀλλὰ καὶ τὴν συγκίνεσιν του γιὰ κάθε ἀπόφειρο: σχετικὴ μὲ τὸν πλοῦ ἢ τὴν διεξαγωγὴ τοῦ ἀμπορίου. Δὲν ὑπῆρχε μιστικὸ μεταξὺ τους. “Ἐδράτινον τὴν Θάλασσαν νὰ πλαΐσουν μὲ τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως καὶ τοὺς πειρατές, μὲ τὴν στέρησην καὶ τὸ μόρθο, τὴν ἔνεγκαν καὶ τὴν νεσταλγίαν. Δὲν ὑπῆρχε ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ναύτου ήσαν χωρικοί καὶ πολλές φορές συγγενεῖς. Τὴν ἀπόφειρο τὶς δύσκολας ὥρες,

Μετὰ τὴν πώληση τοῦ φορτίου, τὰ κέρδη ποὺ είχαν προκύψει διενέμοντο μεταξὺ τοῦ πληρωμάτος, στὸν δρόμο τῆς ἐπιστροφῆς ἀφοῦ ἀπαριθμούσαν τοὺς τέκους καὶ τὰ ἔσοδα τοῦ πλοῦ καὶ ἀπεδίδαν στὴν Καινούργια τὸν φόρο καὶ στὸ μοναστήρι τὸ μερίδιό του, δεῖγμας ὄποιας στὴν πατρίδα καὶ εἰσεβαίνεις στὸ Θεό. Τὰ ὑπόλοιπα κέρδη μέσα τὸ πλήρωμα καὶ τὰ μισά ἀπὸ αὐτὰ ἀπεδίδοντο στὸ πλήρωμα καὶ τὰ ἄλλα μισά στὸ πλοῖο. Μεταξὺ τῶν μεριδίων τοῦ πληρώματος συμπατελεχθεῖσαν καὶ τὸ μερίδιο τοῦ πληρώματος.

“Οτικοὶ πάλι: τὸ πλοῖο εἶχε ζημιά μὲτο πλήρωμας τοῦ φορτίου, τὸ ίδιο πλήρωμα τὴν οὐρανεώση τὰ κεφάλαια καὶ νὰ ὑπερτείησε διωρίσαν μέχρις στὸν άποκατασταθῆ πλήρωμα ἡ ζημιά.

“Αλλὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ δια: η εὐδόμως τοῦ πλοῦ δὲν ἔπιπτε γάντετο καρίς κύπεως καὶ κινδύνους. “Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως ποὺ είχαν νὰ πλαΐσουν καὶ ποὺ είναι: δὲ προαιώνιος ἔχορδος τοῦ ναύτου, είχαν νὰ ὑπερνήσουν ἀναριθμητες δυσχέρειες, νὰ ὑπερδύνησες παρέβαλες ἡ τουρκικὴ καταδυνάστευσις. Αλλόμην είχαν τὸν διεκριτικὸ κίνδυνον τῶν Άλγερίων πειρατῶν ποὺ πολλές φορές καὶ μέσω σειράς τοῦς ἔπειτα θέματα.

“Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρά, δικαπόντες τὸν ἀποκλεισμό τῶν γαλλικῶν καὶ ισπανικῶν παραλίων είχαν νὰ ἀντιμετωπίσουν ἀλλοτε τὰ ἀγγλικὰ καὶ ἀλλοτε τὰ γαλλικὰ καταδρομικά.

“Οι μολογουμένους τίποτα δὲν ἤταν δυνατόν νὰ πτυχήσῃ τὸς ἀτρόμητους ναυτικούς οἱ δύοις: κατέπεισμένων πλοίων ταχύπλοων καὶ κατάλληλων γιὰ τὶς ἐπιχειρήσεις τους, δέσμος προηγουμένως, τὰ ἔξαπάτησαν γιὰ νὰ καταπλεμούν διχ: μόνον τοὺς “Αριτσικοὺς πειρατὰς ἀλλά καὶ τοὺς εὐρωπαϊκούς στόλους ἀκόμη.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΟ τοῦ Θάρρους καὶ τῆς τόλμης ποὺ είχαν οἱ ἀτρόμητοι κατοί Θαλασσίου, είναι: τὸ κατέρθιμωμα τοῦ καπετάνιου-Βασιλίη Γκίνη, ποὺ ἔγινε στὴ Τουλόνα τὴν Γκαλλίας. “Οτικοὶ ἔξαπάτησαν τὸς “Αγγλους ἀποκλειστὰς καὶ εἰσήλθε μέσος σὲ κλειστὸ δρόμο. Μια ἐγγική φρεγάτα τὸν είδε, καὶ χωρὶς νὰ μπερῇ νὰ τὸν πληγασάσῃ ἔστειλε τὴν νόχτα ἀγγειανή τοῦ καπετάνιου μὲ λέμδους γιὰ νὰ κυριεύσῃ τὸ πλοῖο του. Αλλὰ συντικτίσαντες ἀντίστοιχοι, ἀνηγκάσθησαν νὰ πονηρωθῆσουν καὶ διάν προσπάθησαν καὶ πάλι: νὰ ἐπιτεθοῦν, ἔκπληκτοι εἰδαν νὰ δέῃ τὸ ίδιο τὸ πλήρωμα φωτιὰ γιὰ μὴ μη πέση στὰ χέρια τους τὸ πλοῖο.

“Η γαλλικὴ Κυβερνητική — λέγει: δὲ ιστορικὸ τῆς ἐποχῆς — θαυμάσασκ τὴν γενναιότητα τοῦ διαδρόμου καὶ τὸν ἀποφασιστικὸ χαρακτήρα, διετοῖς διέκρινεν κατόν, τὸν ἀντήμειψε γεννώντος, χαρισματικὸν γιὰ τὸν παλληναριά καὶ τὴν κάθισμαί τους. “Ἔτοι δὲν μποροῦν νὰ τούς ἀγνοήσουν, πλήρες φορτίου ζαχαρίων καὶ ικαρίων μεταξύ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ Σπέτσας.

“Τατεράς ἀπὸ μάτι, ποιός μπορεῖ νὰ μὴ ἀναφωνήσῃ: Λαζανάτη ἐλληνικὴ φυγή, ἀνοπέστηλη ἡ ἐλληνικὸ θάρρος.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

Gas Free and Petroleum
Inspectors
CHEMIONAFTIKI O.E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS
MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECE

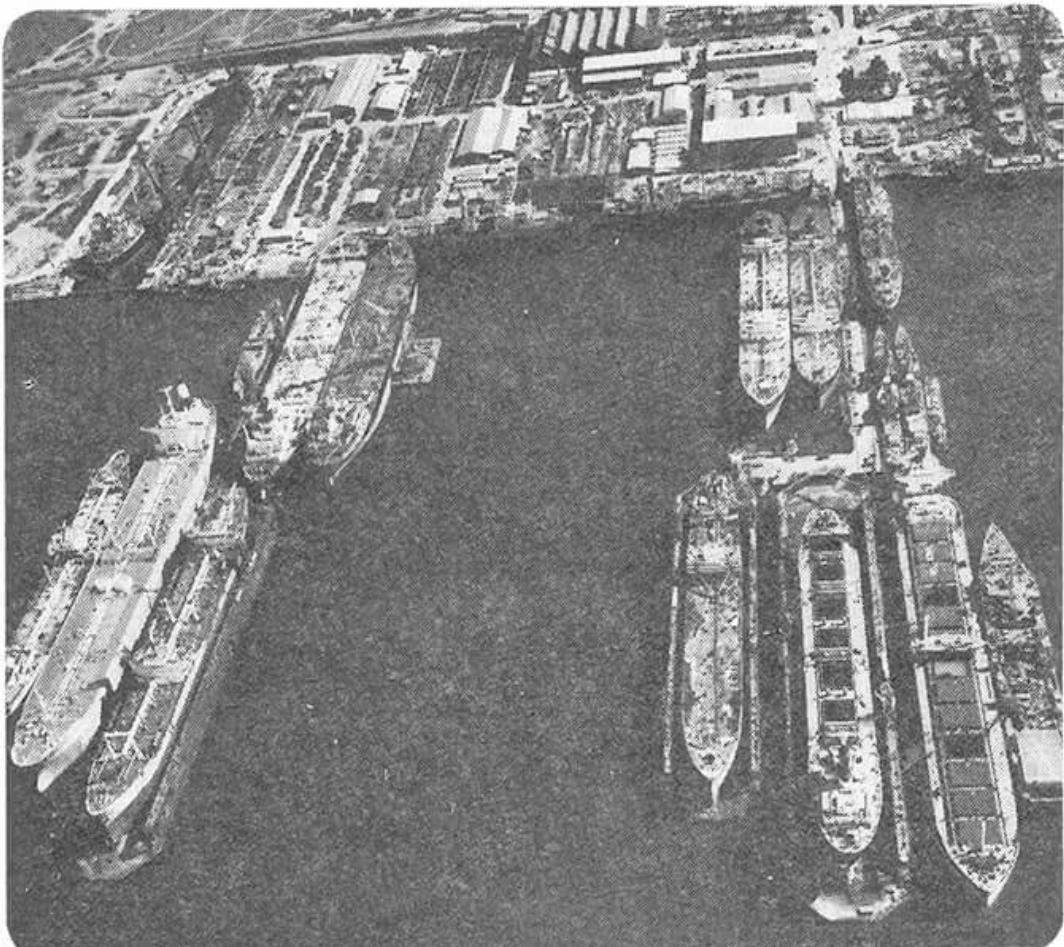
TEL. 4116.727 - 4513.846
A.O.H. 917.847 - 4513.846

HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD



**The leading
shipyard
in the
Eastern
Mediterranean**

Hellenic Shipyards Co.'s Skaramanga Yard, near Piraeus, carries a full range of hull & engine repairs and drydocking facilities for ships up to 250,000 dwt. It is also filling orders for 37,000 dwt. bulk carriers and 30,400 dwt. product carriers. For full details write to:

P.O.B. 480, Athens,
or call 8.073.351

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Γαλλική Νομολογία

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Τὸ περιλάλητον θέμα τῆς συμβατικῆς καὶ ἔξωσυμβατικῆς εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἐπιβατῶν κατὰ τὴν διεθνῆ σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν καὶ τὰς ἔσωτερικὰς νομοθεσίας, ἔγνωστες καὶ πάλιν νέαν ἀναζωπύρησιν ἐν Γαλλίᾳ, συνεπεία δύο προσφάτων δικαστικῶν ἀποφάσεων, ἀφορώσαντας εἰς ὑποθέσεις τραυματισμοῦ ἐπιβατῶν.

Ἡ πρώτη ἀνταρχεῖ εἰς τὸ 1968. Τὸν Φεβρουαρίον τοῦ ἔτους τούτου μία ἐπιβάτης τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου «Μοντελέ» ἀνήκοντος εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ζίμ», ἀλίσθησε κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου, ἐπὶ τοῦ καλῶς κηρωμένου δαπέδου τοῦ πλοίου, καὶ ἐτραυματίσθη. Μετὰ τὴν ἀφίξην τοῦ πλοίου εἰς Χάϊφαν, αὔτη εἰσήχθη εἰς νοσοκομεῖον καὶ ἐνστρατεύθη διὰ κάταγμα τοῦ μηριαίου ὅστου.

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς διεθνούς συμβασίου τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1961 «περὶ ἔνοπλήσεως κανόνων τιῶν ἀφορώντων εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν διὰ θαλάσσης» πᾶσα ἀπαίτησις κατὰ τοῦ μεταφορέως παραγράφεται μετὰ διετίαν ἀπὸ τῆς ἀποβιτάσεως τοῦ ἐπιβάτου. Ἡ ἐν λόγῳ, ὅμως, τραυματισθεῖσας ἐπιβάτης, μολονότι ἀπειδιάσθη τοῦ πλοίου τὴν 9ην Φεβρουαρίου τοῦ 1968 καὶ ἐπρεπεν, ἐπομένως, νά ἔγειρῃ τὰς ἀξίωσεις τῆς μέχρι τῆς 11ης Φεβρουαρίου τοῦ 1970, κατέθεσε τὴν ἀγωγὴν τῆς μόδις τὴν 24ην Φεβρουαρίου τοῦ 1971. Διὰ ν' ἀποφύγῃ δὲ τὴν παραγραφὴν ἐδάσισε τὴν ἀγωγὴν τῆς ἐπὶ τῆς ἔξωσυμβατικῆς (ἔξ ἀδικήματος) εὐθύνην τοῦ ἀποβιτήστοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 1384 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος.

Τὸ 'Εμποροδικείον τῶν Παρισίων δι' ἀποφάσεως τοῦ 4ης Ιουλίου 1973 μὴ ἐρευνήσαν ἔανη ἡ ὀλισθρότης τοῦ δαπέδου ἡ ἀδεξιότης τῆς ἐπιβατίδος ὑπῆρξεν ἡ αἰτία τοῦ ἀτυχήματος, ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς συμβασίου τῶν Βρυξελλῶν, λόγῳ τῆς παρόδου τῆς διετοῦς προθεσμίας.

Καὶ ἡ μὲν ἀπόφασις αὕτη ἀπέφυγε νά εἰσέθῃ εἰς τὴν ούσιαν, παρεπτρήθη ὅμως, ὅτι ἡ ὑφίσταμένη νομολογία ἔχει δεκχή ὅτι: γεγονός δυνάμενον νά θεμελιώσῃ παράστασιν συμβατικῆς ὑποχρεώσεως ἐνδέχεται, ὅσον ἀφορεῖ τοὺς τρίτους, ν' ἀποτελέσῃ πταῖσμα ἔξ οἰονεὶ ἀδικήματος δημιουργούν ἀστικὴν εὐθύνην τοῦ μεταφορέως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὁ ἐνάγων ἔχει πράγματι τὴν ιδιότητα τοῦ τρίτου ἐν σχέσει πρὸς τὸν μεταφορέα καὶ ὅτι διὰ τὴν ἀσκησιν τῶν δικαιωμάτων του δὲν διαθέτει ἀγωγὴν ἐκ συμβάσεως.

Τὴν ἀρχὴν ταύτην ἥλθε προσφάτως νὰ ἐπιθεβαιώσῃ ἡ τελικὴ κρίσις ἐπὶ μιᾶς ἄλλης, θανατηφόρους αὐτὴν τὴν φοράν, περιπτώσεως ἀτυχήματος ἐπὶ θαλασσίας μεταφορᾶς.

Εἰς τὸ λιμένα Λομὲ τοῦ Τόνγκο (μεταξύ Γκάνας καὶ Δαχομένης ἐπὶ τῆς νοτιοδυτικῆς ἀφρικανικῆς ἀκτῆς) ἡ ἐπιβίβασις, λόγῳ τῶν προσχώσεων, γίνεται εἰς τὰ ἀνοικτά, οἱ δὲ ἐπιβάταις μεταφέρονται μέχρι τοῦ πλοίου διὰ φορτηγίδων, ὅποθεν κατὰ μικρὸς ὄμαδας υφοῦνται μέχρι τοῦ καταστρώματος διὰ καταλλήλου κλωδοῦ κινουμένου διὰ γερανού. Τὸν 'Ιουνίου τοῦ 1967, καθὼς ἡ ὥρας οἱ ἐπιβάταις ἀνέμενον ἐπὶ τῆς φορτηγίδος διὰ νὰ ἐπιβιβασθοῦν τοῦ ἀ) π «Στρατηγὸς Λεκλέρκ», ὁ κλωδὸς ἀνυψώσεως συνεπεία κακοῦ χειρισμοῦ, συντρέχοντος καὶ τοῦ ισχυροῦ κλυδωνισμοῦ ἐκ τῆς θαλασσοταραχῆς, περιεστράφη εἰς χαμηλὸν ύψος καὶ ἐτραυμάτισε σοδαράς ἔνα τῶν ἐπιβατῶν. Οὕτος ἐπιβιβασθείς, ἐν τούτοις, τοῦ πλοίου, μετεφέρθη μέχρι τοῦ λιμένος 'Αμπιτζάν (τῆς Ακτῆς τοῦ 'Ελεφαντοστοῦ) ἐνθα εἰσαχθεῖς εἰς νοσοκομεῖον ἀπεβίωσεν.

Τὸ 'Εμποροδικείον Μασσαλίας, ἔνθα εἰσήχθη πρωτοδίκως ἡ ἀγωγὴ τῆς χήρας, δεχθὲν ὅτι ἡ μεταφορὰ ἀπὸ τῆς προκυμαίας μέχρι τοῦ πλοίου περιελαμβάνεται εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς ἐπιβιτάσεως, ἐφ' ὅσον ἡ τιμὴ τῆς περιεκλείετο εἰς τὴν τιμὴν τοῦ εἰσιτηρίου, κατεδίκασε τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐταιρίαν εἰς τὸ ὑπὸ τῆς συμβάσεως ἐπιτρεπόμενον ἀνώτατον ὄριον ἀποζημιώσεως τῶν 82.000 φράγκων.

Τὴν 16(3)1971 τὸ 'Εφετείον τοῦ Αἴξ,

μεταρρυθμίσαν τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, ἀπέρριψε τὴν ἑκατοντάριστην ἀγωγὴν τῆς ἐναγούσης, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι τὸ ἀτύχημα συνέβη πρὸ τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν. Μολονότι ἡ ἀπόφασις αὕτη δὲν ἐδημοσιεύθη ἵνα ἐλεγχθῇ τὸ αιτιολογικὸν αὐτῆς, φαίνεται ὅτι ἐδέχθη τὴν ἐπιχειρηματολογίαν τῆς ἐφοπλιστρίας ἐταιρίας, καθ' ἣν ἡ φορτηγὶς ἀπετέλει προέκτασιν τῆς προκυμαίας καὶ ὅτι τὸ ἀτύχημα συνέβη πρὸ τῆς ἐνάρξεως ἐκτελέσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Σημειωτέον, ὅτι ἡ σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν περιλαμβάνει εἰς τὴν ἐννοιαν τῆς μεταφορᾶς καὶ τὴν διαδικασίαν ἐπιβιτάσεως καὶ ὅποιασδεῖσας, ὅχι ὅμως καὶ τὴν περίοδον ἀναμονῆς τοῦ ἐπιβάτου εἰς σταθμὸν ἐπιβιτάσεως, προκυμαίαν ἡ ἄλλη λιμενικὴν ἐγκατάστασιν. Ρητῶς, ἐξ ἄλλου, ἀναφέρει, ὅτι ὁ ὄρος «μεταφορὰ» περιλαμβάνει καὶ τὴν δι' ὑδάτος μεταφορὰν ἐπὶ τῆς προκυμαίας εἰς τὸ πλοίον καὶ τὸν ἀπόπλιν, ἐφ' ὅσον τὸ χρησιμοποιούμενον μέσον διατίθεται ὑπὸ τοῦ μεταφορέως.

Κατόπιν τῆς τοιαύτης ἀποφάσεως, ὑπεδείχθη εἰς τὴν χήραν ὅπως ἐναγάγη ἐκ νέου τῆς ἐταιρίαν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς εὐθύνης ἐξ ἀδικοπραΐας, ἐφ' πσον τὸ δύμα, τραυματισθεν πρὸ τῆς ἐπιβιτάσεως, διὰ μηχανῆματος ἐξαρτωμένου ἐκ τοῦ πλοίου, παρίσταται ὡς «τρίτος» ἔναντι τοῦ θαλασσίου μεταφορέως, ὥστις πλέον δὲν δύναται ν' ἀντιτάξῃ τοὺς ἐν τῷ εἰσιτηρίῳ ὄρους καὶ τὰς ρήτρας περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης.

Τὸ ἐπιληφθὲν τῆς ὑποθέσεως 'Εμποροδικείον τῆς Μασσαλίας, δεχθὲν τὴν ἐν λόγῳ νομικὴν δάσιν τῆς ἀγωγῆς, κατεδίκασε τὴν ἐταιρίαν εἰς καταδόλην ἀποζημιώσεως 410.000 φράγκων ὑπὲρ τῆς χήρας καὶ τῶν δύο αὐτῆς τέκνων. Τὸ 'Εφετείον τοῦ Αἴξ ἐπεκύρωσε τὴν ἀπόφασιν τὴν 4ην Ιουλίου 1973.

Τοιουτορόπως ἡ ἀπόφασις τοῦ 1971, ἡτις ἀπέρριψεν, ὡς νόμως ἀδάσιμον, τὴν συμβατικὴν ἀγωγὴν τῆς ἐναγούσης, διήνοιξε τὴν ὄδον ὅπως ἐπιτύχῃ αὐτή ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἔξωσυμβατικῆς (ἔξ ἀδικήματος) εὐθύνης μίαν κατὰ πολὺ υψηλοτέραν ἀποζημιώσιν.

‘Η φορολογία τῶν πλοίων εἰς τὴν Αμερικὴν

Τὸ ζήτημα καὶ ἄλλοτε ἔχει ἀπασχολήσει τὰς στήλας ταύτας καὶ ἥλθεν εἰς τὸ προσκήνιον συνεπεία νέας ἐρμηνείας τῶν κειμένων διατάξεων ὑπὸ τῆς 'Υπηρεσίας Φορολογίας Εισοδήματος τῶν Η.Π.Α.

Τὸ προϊστορία τοῦ ζητήματος δὲν εἶναι ἐστερημένη ἐνδιαφέροντος. 'Ηδη ἀπὸ τοῦ 1921, αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἐνέψησαν ὅτι εἰσοδήματα ἐκ πλοίων ὑπὸ σημαίαν μὴ ἀμερικανικήν κτώμενα ἐν Αμερικῇ, ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου εἰσοδήματος ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαίτητος, τούτεστιν, ἐφ' ὅσον ἡ χώρα ἡ ίδη τὸ πλοίον φέρει τὴν σημαίαν,

ἀπαλλάσσει τοῦ φόρου εἰσοδήματος τὰ ἐκ πλοίων ὑπὸ ἀμερικανικήν σημαίαν κτώμενα ἐν τῇ χώρᾳ ταύτῃ εἰσοδήματα. 'Ο λόγος τῆς τοιαύτης ἀπαλλαγῆς ἡτο ἡ ἀποφυγὴ τῆς διπλῆς φορολογίας καὶ ἡ ἐπίτευξις ὅμοιομόρφου φορολογικοῦ καθεστώτος πρὸς τὸ συμφέρον τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Ἐπισημαίνεται ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς φορολογίκης ταύτης ἀπαλλαγῆς κριτήριον είχε τὴν σημαίαν τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ τὴν ιδαγένειαν τῆς πλοιοκτησίας, ἡτις κάλλιστα ἡτο δυνατόν νὰ είναι ιθαγένεια χώρας μὴ παρε-



χούσης άπαλλαγήν από τού φόρου εισοδήματος. Ούτω, έαν πλοίον υπό λιβεριανή σημαίαν έκταπτο εισόδημα έκ ναύλων εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τούτο ήτο άπαλλαγμένον της φορολογίας, άδιαφόρως τού ποιάν ιθαγένειαν είχεν ό πλοιοκτήτης, διότι μεταξύ Λιβερίας και 'Ηνωμένων Πολιτειών ύπάρχει σύμβασις άμοιδαίας άπαλλαγής από της φορολογίας τού εισοδήματος.

Ούτως έφημόσθη ή σχετική διάταξις ύπερ τήν πεντηκονταετίαν μέχρις ού, κατά Σεπτέμβριον 1973, ή 'Υπηρεσία Φορολογίας Εισοδήματος, άνεκοίνως διάφορον έρμηνειαν τής διατάξεως, έγκειμένην εις τό διτι έγκαταλείπεται ή σημαίας ώς μόνον κριτήριον τής άπαλλαγής και άπαιτεται όπως και ή πλοιοκτησία έχει τήν ιθαγένειαν τής σημαίας, ίνα χώρηση ή άπαλλαγή, πράγμα όπερ σημαίνει διτι ή τό υπό σημαίαν Λιβερίας πλοίον, πρέπει νά άνικη εις λιβεριανή έταιρίαν ή υπήκοον τής Λιβερίας. 'Η έρμηνεια αυτή προβαίνουσα περαιτέρω, άρνεται τήν έφαρμογή τής άπαλλαγής από τού φόρου εισοδήματος και διτι άκομτη ή τηλοιοκτησία δέν συμπίπτει μέν τήν σημαίαν (π.χ. έλληνη σημαία και λιβεριανή πλοιοκτησία), άλλ' άνηκει εις χώραν ήτις παρέχει εις τά άμερικανικά πλοία άπαλλαγήν από τού φόρου εισοδήματος έπι τώ όρω τής άμοιδαίτητος. Εις τό άνωτέρω παραδείγμα, τόσον ή 'Ελλας ζούν και ή Λιβερία, παρέχουν εις τά άμερικανικά πλοία άπαλλαγήν από τού φόρου εισοδήματος, έν τούτοις, έπειδη δέν συμπίπτει ή χώρα τής σημαίας μέ τήν χώραν τής πλοιοκτησίας, τό υπό έλληνη σημαίαν πλοίον τού άνωτέρω παραδείγματος, θά φορολογήθη διά τά ή 'Αμερική κτώμενα έν ναύλων εισοδήματά του.

Καθ' α έγνωσθη, οι φοροτεχνικά ύπηρεσιαί τών Η.Π.Α. έμμενουν εις τήν άποψιν ταύτην, 'ελλει πει business', κατά τήν έκφρασιν άρθρογράφου, πράγμα όπερ συνεπάγεται δυσκολίας και δαπάνας διά τούς ένδιαφερομένους πλοιοκτήτας, οι όποιοι άναγκάζονται τώρα ν' αντιμετωπίσουν τήν περίπτωσιν άλλαγής τής πλοιοκτησίας, ώστε νά συμπίπτη πρός τήν σημαίαν, ίνα ίκανοποιήθη τό διπλών κριτήριον τής άπαλλαγής, όπερ άπαιτεται τώρα κατόπιν τής ένας ταύτης έρμηνειας και ή άλλαγή αύτη, ούτε εύχερης ούτε ολιγοδάπανος είναι. 'Εξ άλλου, ή σύγκρισις τής δυσεπιχείρου και δαπανηράς διαδικασίας ταύτης μέ τήν χρονοδόρον διαδικασίαν τού υπολογισμού τού φορολο-

γητέου καθαρού εισοδήματος (ή σχετική διαδικασία είναι έξοχως πολύπλοκος) συνδεόμενην πρός τήν άποκάλυψιν πολυαριθμών οικονομικών στοιχείων τής έκμεταλλεύσεως τού πλοίου, δέν έγκαταλείπει έτέραν διέξοδον πλήν τής ταυτίσεως τής πλοιοκτησίας πρός τήν σημαίαν.

Εις τήν λύσιν ταύτην δυνατάν νά άθησουν και άλλαι σκέψεις. 'Οπου ή ναυπήγησις τού πλοίου έγινε διά πιστοδοτήσεως, συνήθως ό δανειστής άποβλεπει εις τήν άποκτησιν ρευστού χρήματος έκ τής έκμεταλλεύσεως τού πλοίου διά τήν έξόφλησιν τού δανείου και πρός τούτο άπειλεψεν ιδιαιτέρως εις τό γεγονός τής άπαλλαγής τών εισοδημάτων τού πλοίου από τής άμερικανικής φορολογίας. 'Έαν ηδη άνατραπή ή προϋπόθεσις αύτη, πιθανόν νά εύρεθούν οι ένδιαφέρομενοι πρό ύπερημερίας, παρεχούσης εις τόν δανειστήν τήν νομικήν εύχερειαν νά έπιδιώχη τήν εισ-

πραξινόν τού δανείου έντονας ή πρό της νέας τοιάτης και άπροσδοκήτου έριημειας τών κειμένων. Αίτησεις ύπεβληθοσαν και συναπτήσεις μετά τών άρμοδιών φοροτεχνικών ύπηρεσιών έλαβον χώραν με τόν σκοπόν νά πεισθούν αύται νά ξανακαλέσουν ή έν αδυναμία, νά τροποποιήσουν τήν τοιαύτην έρμηνειαν. 'Η προτεινούμενη τροποποίησης έγκειται εις τήν έγκαταλειψιν τού διπλού τεκμηρίου. 'Η τροποποίησης αύτη τελει νῦ θπό μελέτην και ύπαρχουν ένδειξεις έτοι μελετάται με εύμενές πνεύμα.

ΕΝΕΡΓΕΙΑΙ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΕΝ ΣΟΥΗΔΙΑ

ΧΡΗΣΙΜΟΣ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Μολονότι ή κατά τό παρελθόν έτος προσπάθεια τής έταιρίας «Χανζέατικ Σηπτ Μάνατζεμεντ» νά έπικαλεσθή τόν περί έργαστικών σχέσεων νόμον τού 1971, ίνα λόγη τήν παρεμπόδισιν φορτώσεως πλοίουν εις Χέλσινγκφορ, απέτυχε, ή περίπτωσις παρουσιάζει ένδιαφέρον κατά τό διτι ύποδεικνύει τήν μεθόδον συμφώνων πρός τήν διά ποιάν υπό ωρισμένας προϋποθέσεις, δύναται νά γίνη έπικλησις τού νόμου πρός τό συμφέρον τής πλοιοκτησίας.

Τά πραγματικά περιστατικά, άτινα ώδηγησαν εις τήν ασκήσεως αιτήσεως ένωπον τού 'Εθνικού Συμβουλίου 'Εργαστικών Σχέσεων, ήρχισαν εις Χέλσινγκφορ, άταν κατόπιν διαταγής τής Σουηδικής 'Ενώσεως Ναυτικού, έσταμάτησεν ή φόρτωσις τού πλοίου «Σάμοσαντ». 'Εφόρτωνε φορτίον όπριών διά τήν Ιταλίαν, όταν έγωστοποιήθη διαταγή πάμεσες τής φορτώσεως. 'Η έταιρία «Χανζέατικ» ισχυρίσθη ούτι ή

διαταγή τής Δ.Ο.Μ. ήτο παράνομος, διότι άπετέλει άνεπίτρεπτον ένέργειαν, συμφώνων πρός τόν νόμον περί 'Εργαστικών Σχέσεων τού 1971.

'Εκπλήσσουσα είναι ή ταχύτης με τήν όποιαν κινείται ή διαδικασία τού νόμου τούτου. 'Η αιτησης τής «Χανζέατικ» πρός τό Συμβούλιον ύπεβληθη τήν δην Αύγουστου τού 1973. Τήν 7ην Αύγουστου τού 1973 ή «Χανζέατικ» ύπεβαλε παρεμπίπουσαν αίτησην, ζητούσα προσωρινή άναστολή λόγω του κατεπείγοντος. 'Η προσωρινή άναστολή θά είχε τήν έννοιαν ούτι τό Συμβούλιον θά διέτασε τήν Δ.Ο.Μ., τούς άξιωματούχους ή τούς έντολοδόχους αύτης ή άλλους, νά άπόσχουν από τής παροχής άδηγην ή συστάσεων έπι τό σκοπό τής παρεμπόδισεως παροχής πλοιογήσεως ή συναφών ύπηρεσιών ή φορτώσεως και πάσης άλλης ένεργειας, έν σχέσει πρός τό εις σουηδικόν ιλιμένα έλλιμενισμένον πλοίον «Σάμοσαντ» και τήν διαχειριζόμενην αύτού έταιρίαν «Χανζέατικ».

Τό ζήτημα έκριθη κατεπείγον και τό Συμβούλιον συνεδρίασε τήν 2αν μ.μ. ώραν τής 8ης Αύγουστου και ή άποφασία εξεδόθη τήν 10ην Αύγουστου, θά ήδηνατο δέ νά έκδοθη ένωριτερον, άν μή παρείχετο εις τήν Δ.Ο.Μ. ή χρόνος πρός προπαρασκευήν τής άμυνής της. Κατά τήν συνεδρίασιν κατετήθη συμπληρωματική αιτησης τής «Χανζέατικ», συμφώνων πρός τήν άποιαν ή κατάταξης τού «Σάμοσαντ» εις τόν μαυροπίνακα έ μέρους τών σουηδικών ναυτεργατικών όργανώσεων, πρός πραγματοποίησην τής πολιτικής τής Δ.Ο.Μ. έναντιν τών «σηματιών ένωσιρίας», συνιστά άνεπίτρεπτον άντιεργαστικήν ένέργειαν, συμφώνων πρός τό άρθρον 96 τού νόμου τού 1971 και δή έ μέρους τής Δ.Ο.Μ., έναντι τής «Χανζέατικ».

Τό άρθρον 96 παράγρ. 1 τού νόμου προβλέπει ούτι άποτελει άνεπίτρεπτον ένέργειαν έκ μέρους οίουδήποτε έν αντιμετωπίσει ή έπιδιώξει συνδικαλιστικής διενέξεως, έν γνώσει παραίνεσις πρός τίνα νά διαρρήξη σύμβασιν εις ήν ούτος μετέχει, έκτος έάν έ προβαίνων εις τήν παραίνεσιν είναι: (α) έργατική ή έργοδοτική έργανωσις ή (β) ένεργει ούτως έντος τών όρων τής άρμοδιότητός του κατ' έντολην έργατικής ή έργοδοτικής έργανωσεως.

'Ως είναι γνωστόν, άδιαφόρον άν καλώς ή κακώς, πλοία τελούνται ύπο τάς λεγομένας «σηματιών ένωσιρίας» έφείλουν νά προέλθουν εις ειδικήν σύμβασιν, έν σχέσει πρός

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 - 640 41 41
Head office : 2000 Hamburg 1, Steinadamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at :

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

τούς μισθούς και άλλας παροχάς. Αι έν λόγω είδικας συμβάσεις υποχρέων τους πλοιοκτήτας είς εισφοράν ύπερ του Κεφαλαίου Κοινωνικής Προνοίας της Δ.Ο.Μ. 'Επί τη καταρτίσει της συμβάσεως ταύτης, έκδίδεται ύπο της Δ.Ο.Μ. ή περίφημος «μπλέ κάρτα» και έφ' σσον αὐτή διατηρεῖται ἐν ισχύ, το πλοίον είναι ἐν τάξει. 'Αλλως, τὸ πλοίον δύναται νὰ ἐνταχθῇ εἰς τὸν μαύρον πίνακα. Τὸ σύστημα τοῦτο τελεῖ ύπο τὴν γενικὴν ἐπίβλεψιν τῆς Δ.Ο.Μ. ύπο τὴν ἔννοιαν ὅτι ἡ ὄργανωσις αὐτὴ ἔχει ἀναλάβει νὰ παρέχῃ τὰς δυνατότητας λειτουργίας τοῦ μηχανισμοῦ τοῦ «σχεδίου» τούτου.

Τὸ Συμβούλιον ἐδέχθη ὅτι τὸ ἐν μέρει φορτωθὲν φορτίον δὲν ἡδύνατο νὰ παραμείνῃ ἐπὶ χρόνον μακρὸν ἐντὸς τοῦ πλοίου ἀνενεικόντων ἀλλοιώσεως αὐτοῦ, ὅτι ἡ παρατεινομένη ἀκίνητοποίησις τοῦ πλοίου ἐσώρευε δαπάνας καὶ ὅτι συνέτρεχε περίπτωσις ταχίστης ἐκδόσεως ἀποφάσεως.

'Ἐν τούτοις, ἡ «Χανζεάτικ» ἐκρίθη ὅτι ὑπερχρεούτων νὰ θεμελιώσῃ ἐν τῇ οὔσῃ καὶ κατὰ νόμον τὴν αἵτησιν τῆς περὶ ἐκδόσεως παρεμπιπτούσης ἀποφάσεως. Τούτο εἶχε τὴν ἔννοιαν, ὅτι ἡ «Χανζεάτικ» ὑπερχρεούτων ἀποδείχη ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. ηθύνεται διὰ τὴν ἔνταξιν τοῦ «Σάμοσαντ» εἰς τὸν μαύρον πίνακα, ύπο τὴν ἔννοιαν ὅτι ἔχορήγησεν ὁδηγίαν εἰς τὸν ἐργάτας φορτώσεως νὰ διακόψουν τὴν φόρτωσιν τοῦ πλοίου, ὡς καὶ νὰ παρεμποδίσουν πάντα ἄλλον ν' ἀναλάβῃ τὴν συνέχισιν τῆς φορτώσεως.

'Η Δ.Ο.Μ. εἶναι παγκόσμιος ὁμοσπονδίας ἐργατικῶν ἔνσεων διαφόρων χωρῶν, περιλαμβάνοντας 300 ἔως 350 ἔνσεις, ἐγκατεστημένας εἰς 80 κράτη καὶ ἀριθμούσας ύπερ τὰ ἔξι ἑκατομμύρια μελῶν.

'Ἐν ὅψει τῶν πραγματικῶν τούτων περιστατικῶν καθίστατο προβληματικὸς ὁ τρόπος καθ' ὃν ἡ «Χανζεάτικ» θὰ ἐνεφανίζεται τὴν αἵτησιν τῆς, ἐπιχειρούσα νὰ θεμελιώσῃ ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. ἥτο ὑπεύθυνος ἔναντι τοῦ Συμβούλιον καὶ ὅτι ἡ «Χανζεάτικ» ἐδικαιούτων νὰ ζητήσῃ τὴν παρέμβασιν τοῦ Συμβούλιον διὰ τὴν εἰς τὸν μαυροπίνακα ἀναγράφη τοῦ πλοίου εἰς Σουηδία.

'Ἡ «Χανζεάτικ» ἀρχικῶς ὑπεστήριξεν, ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. παρέσχειν εἰδικὴν ἐντολὴν ν' ἀναγραφῇ τὸ πλοίον εἰς τὸν μαυροπίνακα καὶ τούτῳ κατέθεσαν ἐνόρκως ὁ πλοίαρχος καὶ οἱ πράκτορες τοῦ πλοίου εἰς Χέλσινγκφορς. 'Ἐπειδὴ ὅμως τὸ Συμβούλιον ἔκρινεν ὅτι τούτο δὲν ἀποδείχθη, ἡ «Χανζεάτικ» ἀπέσυρε τὸν ισχυρισμὸν τούτου. Τὸ Συμβούλιον ἔκρινεν ὅτι δὲν ἐπείσθη ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. παρέσχειν εἰδικὰς ὁδηγίας εἰς τὴν "Ενωσιν Σουηδῶν Ναυτικῶν".

Μετὰ ταῦτα, ἡ «Χανζεάτικ» ισχυρίσθη ὅτι καὶ ἄν ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν παρέσχειν εἰδικὰς ὁδηγίας, ἐπειδὸν τούτοις, διὰ τῆς κατὰ τὸ πα-

ρελθὸν καὶ εἰς τὴν παροῦσαν περίστασιν συμπεριφορᾶς τῆς, αὕτη συνετέλεσεν εἰς τὴν ἀναγραφὴν τοῦ πλοίου εἰς τὸν μαυροπίνακα, ιδίᾳ κατὰ τοὺς κανόνας οὓς διετύπωσεν ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων, συμμάνως πρὸς τοὺς ὄποιούς αἱ ἔνωσεις εὐθύνονται διὰ τὰς πράξεις τῶν ὄργανων τῶν, ἐφ' σσον αὗταις ἀποτελοῦν ἀνεπίτρεπτον ἀντιεργασίαν.

Τὸ Συμβούλιον ἐδέχθη, ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. ἀπετέλει συνομοσπονδίαν ἡ ὄποια, μεταξὺ ἄλλων, δραστηριοτήτων τῆς, διὰ τῶν ὄργανων αὐτῆς, συζητεῖ καὶ ἀποφασίζει ἐπὶ θε-

μάτων ἀκολουθητέας πολιτικῆς. 'Ἄλλα τὰ καθ' ἔκαστον μέλη τῆς Δ.Ο.Μ., συμπεριλαμβανομένης τῆς 'Ενώσεως Σουηδῶν Ναυτικῶν, πράγματι καὶ ἐν τῇ οὔσῃ, διατηροῦν πλήρη αὐτονομίαν. Τὸ Συμβούλιον ἐκρινεῖ ὅτι πρέπει νὰ γίνη διάκρισις μεταξὺ τῆς πολιτικῆς τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς πολιτικῆς ταύτης, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὄποιαν αἱ καθ' ἔκαστον ἔνωσεις διατηροῦν ἐλευθερίαν λήφεως αὐτονόμων ἀποφάσεων καὶ διὰ τὸν λόγον τούτων ἐκρίθη ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν ἡδύνατο νὰ ἐναχθῇ ἐνώπιον τοῦ Συμβούλιου.

'Αγγλικὴ Νομολογία

- Εὐθύνη τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν Ζημίαν τοῦ φορτίου.— Ἀμέλεια περὶ τὴν κατάρτισιν τῶν «καθαρῶν» φορτωτικῶν υποχρεώνει τὸ πλοίον εἰς ἀποζημίωσιν.

'Ἐὰν πλοιοκτήτης παραλάβῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ φορτίου τὸ ὄποιον γνωρίζει ὅτι δὲν εὐρίσκεται εἰς καλὴν κατάστασιν διότι, ἐπὶ παραδείγματι, παρετηρήθη ὑγρασία εἰς αὐτὸν (τὸ φορτίον) κατὰ τὴν φόρτωσιν, τότε ὀφείλει νὰ μεριμνήσῃ ὅπως καταχωρῇ τούτο εἰς τὴν χορηγουμένην πρὸς τὸν φορτωτὴν φορτωτικὴν. 'Ἄλλως, θὰ είναι υπόχρεως καταβολῆς ἀποζημίωσεως πρὸς τὸν παραλήπτην τοῦ φορτίου, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ζημία δὲν ἐπῆλθε καθ' ὃν χρόνον τὸ φορτίον εὐρίσκετο ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Τὸ συμπέρασμα τούτο προκύπτει ἐκ προσφάτου ἀποφάσεως τοῦ "Αγγλου δικαστοῦ Κέρρου ἐπὶ υπόθεσεως ἀφόρωσης εἰς χύδην φορτίου ταπιόκας φορτωθὲν ἐπὶ τοῦ πλοίου «Ντόνα Μαρί» ἀπό τὸ Μπαγκόκ για διά Βρέμην. 'Ἐφορτώθησαν δύο μερίδες ταπιόκας, περίπου 486 τόνων ἔκαστον. Τὸ φορτίον εὐρίσκετο εἰς σάκκους οἵτινες ἡνοίχθησαν καὶ ἔξεκενθίσαν ἐντὸς τοῦ κύτους τοῦ πλοίου. Κατὰ τὴν φόρτωσιν, ὁ ὑποπλοίαρχος παρετήρησεν ὅτι μέρος τοῦ φορτίου δὲν ἦτο ἀπολύτως στεγνὸν καὶ ἀνέγραψε τοῦτο διπλοθεν τῶν ἀποδείξεων παραλαβῆς. 'Ἐν συνεχείᾳ, ἔξεδόθησαν δύο φορτωτικά, δάσσει τῶν ἀποδείξεων παραλαβῆς τοῦ υποπλοίουάρχου, καὶ παρεδόθησαν εἰς τοὺς φορτωτάς. 'Ατυχῶς διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, αἱ ἐπὶ τῷ ἀποδείξεων παρατηρήσεις τοῦ υποπλοίαρχου δὲν ἀνεφέρθησαν εἰς τὰς φορτωτικὰς καὶ συνεπῶς οἱ φορτωταὶ ἔλασσον «καθαράς» φορτωτικάς, αἵτινες ἀνέφερον ὅτι ἡ ταπιόκα ἐφορτώθη εἰς καλὴν κατάστασιν.

Καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοίον εὐρίσκετο ἐν πλῷ πρὸς τὴν Βρέμην, οἱ φορτωταὶ ἐπώλη-

σαν τὸ φορτίον εἰς τοὺς ἐνάγοντας. Τὸ συμβόλαιον ἀγοραπαλησίας περιεῖχεν όρον υπὸ τὸν τίτλον «πειρότης» διότι ἡγγυάσθη ὅτι τὸ ποσοστὸν ὑγρασίας τοῦ φορτίου δὲν θὰ υπερέβαινε τὸ 14%. 'Ο όρος καθώριζεν ὅτι οἱ ἀγορασταὶ εἰχον δικαίωμα νὰ ἀκυρώσουν τὴν ἀγοράν εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν μια ἀλλαγὴ τοῦ φορτίου παρουσίαζε ποσοστὸν ὑγρασίας ἀνώτερον τοῦ 14%: περιστέρω δὲ καθώριζεν ὅτι ἡ πραγματοποιηθεῖσα εἰς Μπαγκόκ ἀνάλυσις ἔδει νὰ θεωρηθῇ ὡς τελική. Αἱ δεδαίσεις ἀναλύσεως δι' ἀμφοτέρας τὰς μερίδας τοῦ φορτίου ἀνέφερον ποσοστὸν ὑγρασίας κατώτερον τοῦ 14% καὶ, καθὼς αἱ φορτωταὶ καὶ ησαν «καθαραίς» οἱ ἀγορασταὶ δὲν είχον λόγους νὰ ἀπορρίψουν τὸ φορτίον. Κατὰ τὴν παράδοσιν, ὅμως, τὸ φορτίον ἐνεφάνισε ποσοστὸν ὑγρασίας ἀνώτερον τοῦ 14% καὶ οἱ ἐνάγοντες ἀπήγησαν ἑπτά χιλιόμετρα διά τὴν ζημίαν τοῦ φορτίου.

Βάσει τῆς γνωστῆς νομολογίας, εἰς πλοιοκτήτης ἔκδιμει μίαν «καθαράν» φορτωτικήν, ὅπερ σημαίνει ὅτι τὸ φορτίον παρελήφθη εἰς καλὴν κατάστασιν, δὲν δύναται νὰ δηλώσῃ ἐκ τῶν ὑστέρων εἰς τὸν ἀποδέκτην τοῦ φορτίου ὅτι τὸ περιεχόμενον τῆς φορτωτικῆς ἦτο ἀνακριβές. 'Η καθιέρωσις τοῦ δεδικασμένου τούτου κανόνος, χρονολογεῖται ἀπό ἑξηκονταετίας καὶ πλέον ὅτε ἑξεδικάσθη ἡ υπόθεσης «Κομπανία Ναδιέρα Βασκονζάντα» κατὰ Τσωρταΐ καὶ Σίμη, κατὰ τὴν δοποίαν φορτίον χυλείας ὑπέστη κηλίδας ἐνῷ ἐέλει ἐν ἀναμονῇ φορτώσεως. 'Ἐξεδόθησαν, ἐν συνεχείᾳ, «καθαραίς» φορτωτικαί, ἀλλὰ τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι οἱ πλοιοκτήται ησαν ὑπεύθυνοι ἔναντι τῶν παραληπτῶν διά τὰς ζημίας εἰς τὴν χυλείαν. Αἱ φορτωτικαὶ ἐθεωρήθησαν ἐπαρκῆ στοιχεῖα κατὰ τὴν περίπτωσιν ταύτης ἀποδεικνύουσαι ὅτι οἱ πλοιοκτήται ησαν ὑπεύθυνοι, ἀποδείξεις τοῦ ίδιου τοῦ Ιωνίου Καρπάσου.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2Y 5AB

CABLE ADDRESS: LANFALL LONDON - TEL.: (01) 600-1766 - TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD PIRAEUS - TEL: 4521011 - TELEX: (21) 2236

νοι, καλή τη πίστει, ότι ή ξυλεία εφορτώθηκε να καλήν κατάστασιν. Κατόπιν τούτου, οι πλοιοκτήται έδεσμεύοντο άπό τὸ περιεχόμενον τῆς φορτωτικῆς καὶ τὸ δικαστήριον δὲν έδέχθη τὴν ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἔνστασιν περὶ τοῦ ἀληθοῦς τῆς φορτωτικῆς, παρὰ τὸ γεγονός ότι ἡδύναντο οὗτοι νὰ ἀποδείξουν ότι δὲν ἦταν οὐδέν τοῦ διὰ τὰς ζημίας εἰς τὴν ξυλείαν.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ «Ντόνα Μαρί», δὲν ἡμεροβλήθη οὐσιαστικῶς ότι ή ζημία ὠφείλετο εἰς τὴν πρὸ τῆς φορτώσεως κατάστασιν τοῦ φορτίου. Ἀντικέιμενον ζωηρᾶς ἀμφισβήτησεως ὑπῆρχε τὸ ἐὰν οἱ πλοιοκτήται ἐνέπιπτον εἰς τὸ δεδικασμένον τῆς προαναφερεῖσης περιπτώσεως τῆς ξυλείας καὶ, κατὰ συνέπειαν, δὲν ἥσαν εἰς τὴν θέσιν νὰ ἀποδείξουν ότι ή ζημία εἰς τὸ φορτίον εἶχεν ἐπέλθει πρὸ τῆς παραλαβῆς του ὑπὸ αὐτῶν. Οὗτοι ισχυρίσθησαν ότι δὲν ἐδεσμεύοντο ὑπὸ τῶν φορτωτικῶν, εἰς τὰς ὅποιας ἀνέφεροτο οὐδὲ τὸ φορτίον ἐφορτώθη εἰς καλὴν κατάστασιν, διότι οἱ ἐνάγοντες ὠφειλον νὰ πληρώσουν τοὺς φορτωτάς βάσει τοῦ συμβόλαιον πωλήσεως ἐφ' ὃσον τὰ πιστοποιητικὰ ἀναλύσεως ποσοστοῦ ὑγρασίας περιελαμβάνοντο εἰς τὸ συμβόλαιον, κατὰ συνέπειαν, οἱ ἐνάγοντες δὲν εἶχον βασισθῆ εἰς τὰς φορτωτικάς.

Ο ισχυρισμὸς οὗτος δὲν ἐγένετο ἀποδεκτός ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ Κέρρη, διότι ὑπεστήριξε τὴν ἀποψίν ότι οἱ πλοιοκτήται ἐδεσμεύοντο ὑπὸ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς φορτωτικάς ότι τὸ ἐμπόρευμα ἐφορτώθη εἰς καλὴν κατάστασιν. «Ἐὰν αἱ φορτωτικαὶ περιείχονται ἄρθροι σχετικοὶ πρὸς τὰς παραπρήσεις εἰς τὰς ἀποδείξεις παραλαβῆς τοῦ ὑποπλοιάρχου, οἱ ἐνάγοντες θὰ εἶχον ἀπορρίψει τὰ ἔγγραφα, ἀφαὶ εἶχον βασισθῆ εἰς τὰς δηλώσεις τῶν φορτωτικῶν. Περαιτέρω, ὑπεστήριξεν ότι ήτο αὖτις οὐσίας τὸ γεγονός ἐὰν ή απορρίψεις αὐτῆς θὰ εἶχεν ὡς ἀπότελεσμα τῆς ἀκύρωσιν τοῦ συμβόλαιου ἀγοραπληθσίας. Οἱ πλοιοκτήται δὲν συμμετέσχον εἰς τὰ συμβόλαια αὐτὰ καὶ, συνεπῶς, δὲν τοὺς ἐνδιέφερεν η περίπτωσις ἀκύρωσεων τῶν.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, οἱ πλοιοκτήται εὑρέθησαν ὑπεύθυνοι καὶ ὑπεχρεώθησαν νὰ ἀποζημιώσουν τοὺς ἐνάγοντας διὰ τὰς ζημίας τὰς ὅποιας ὑπέστησαν. «Ὑπεχρεώθησαν, ἐπίσης, νὰ καταβάλλουν τόκου πρὸς 7½% ἀπὸ τῆς στιγμῆς ἀφίξεως τοῦ «Ντόνα Μαρί» εἰς Βρέμην. Αἱ δαπάναι αὐταὶ, πλέον τὰ ἔξοδα τῆς δίκης, θὰ εἶχον ἀποφευχθῆ ἐὰν αἱ φορτωτικαὶ ἀνέφερον ότι ή ταπιόκα δὲν ἦτο ξηρὰ κατὰ τὴν φόρτωσιν.

‘Η Ναυτικὴ Ἐργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

**ΠΡΟΫΡΩΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ
ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ
ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΜΟΥΣΙΚΟΥ ΕΙΝΑΙ
ΕΓΚΥΡΟΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΓΕΝΝΑ ΑΣΙΩΣΙΝ
ΤΟΥ ΑΠΟΛΟΥΜΕΝΟΥ ΕΚ ΜΙΣΘΩΝ
ΥΠΕΡΗΜΕΡΙΑΣ**

«Ως μέλη πληρώματος πλοίου θεωρούνται, κατὰς ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, καὶ πρόσωπα μὴ παρέχοντα ἐπὶ τοῦ πλοίου καθαρῶν ναυτικῶν ἐργασίαν, ὡς εἶναι οἱ ιστροί, κομμωταί, μουσικοί καὶ μάλιστα, ἀνεξαρτήτως ἐὰν εἶναι ἀνεγεγραμμένοι η ὥχι εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου ἐφ' οὐ ὑπηρετοῦ η ἐίναι ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί η ἔχουν παραλλήλως ἀποκτήσει ναυτικην εἰδικότητας καὶ, τέλος, ἀνεξαρτήτως ἐὰν ἔχουν ἀσφαλισθῆ η ὥχι εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον.

«Ωσάυτως εἰς τὴν ἀπόφασιν ταύτην ἀναφέρεται, ότι ή κατὰ τὸ ἄρθρον 4 παράγρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 653)1963 ἀπαγόρευσις ναυτολογήσεως μη ἀπογεγραμμένων καὶ μη κεκτημένων τὸ οἰκεῖον δίπλωμα η πτυχίον ισχύει ἐπὶ αὐτῶν οἱ δόποι παρέχουν καθαρῶς ναυτικῶν ἐργασίαν καὶ ὥχι ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω εἰδικοτήτων.

Οὕτω, η παράστασις τῆς ὡς ἀνωδιατάξεως συνεπάγεται πειθαρχικάς, κατὰ τὸ ἄρθρον 145 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε.Ν. κυρώσεις, κατὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ ὀπωσδήποτε δὲν συνεπάγεται ἀκυρότητα τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω καὶ ίδια ἐν ὄψει τοῦ ἄρθρου 72 τοῦ ΚΙΝΔ., τὸ ὅποιον παρέχει εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δικαίωμα ὅπως κατὰ πάντα χρόνον καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως, ἀνεξαρτήτως ἐὰν εἶναι ὠρισμένοι η ἀσφάλιστον χρόνου, η παρὰ τοῦ πλοιάρχου καταγγείλις τῆς συμβάσεως ναυ-

τολογήσεως ὠρισμένου χρόνου μουσικοῦ ναυτολογήσεως οὓς μέλους τοῦ πληρώματος εἶναι ἔγκυρος εἰς πᾶσαν δὲ περίπτωσιν, δὲν γεννᾷ ἀξίωσιν τοῦ ἀπολογημένου περὶ καταβολῆς εἰς τούτον μισθῶν ὑπερημερίας διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἧν κατὰ τὰ ἀνωτέρω προσώπων ἔλυσεν ὁ πλοίαρχος τὴν σύμβασιν μέχρι τῆς λήξεως τοῦ συμφωνηθέντος χρόνου διαρκείας αὐτῆς. Τούτο διότι, η συνδέουσα τοὺς διαδίκους σχέσις φέρει χαρακτήρα συμβάσεως ναυτολογήσεως ἔγκυρως καταρτισθείσης κατὰ τὰ προεκτεθέντα καὶ διέπεται ὡς τοιστά υπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ΚΙΝΔ. καὶ οὐχὶ υπὸ τῶν περὶ χερσαίας ἐργασίας διατάξεων τοῦ ἔργατικού δικαίου.

**ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
ΔΙ' ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΝ ΕΞ ΛΔΙΚΟΠΡΑΣΙΑΣ
ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΜΕ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ**

Κατὰς ἀπόφασιν τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶν εἰς τὴν διαδίκασίαν τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν ὑπάγονται αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ αἱ ἀνταπαιτήσεις τοῦ πλοιοκτήτου ἐξ ἀδικήματος τὸ ὅποιον σχετίζεται πρὸ τὴν παροχὴν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ διεπράχθη κατὰ τὴν διάρκειαν καὶ κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῆς.

Η ἐκδικασθεῖσα διαφορὰ εἶχεν ως αἰτίαν φευδή δῆλωσιν τοῦ ὑποπλοιάρχου τοῦ πλοίου διότι ἐφορτώθη μεγαλυτέρα τῆς πράγματος φορτίου.

Συνεπεία τοῦ οὗτω παρουσιασθέντος ἐλλείμματος φορτίου, ὁ πλοίαρχος συνελήφθη καὶ ἐφύλακτηση παρὰ τῶν Ἀλγερινῶν Αρχῶν.

Μετὰ ταῦτα ἐγεννήθη ἀξίωσις τοῦ πλοιάρχου κατὰ τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ τοῦ προστήσαντος αὐτῶν πλοιοκτήτου πρὸς ἀποζημίωσιν, διὰ τὴν φυλάκισιν τὴν ὅποιαν ὑπέστη. Συγχρόνως, ὅμως, ἐγεννήθη καὶ ἀνταξίωσις τοῦ πλοιοκτήτου κατ' ἀμφοτέρων πλοιάρχου καὶ ὑποπλοιάρχου.

Τὸ δικαστήριον μετὰ τὴν διαπίστωσιν τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν ἔκρινε, ότι εἶναι ἀναρμόδιον καθ' ὅλην πρὸς ἐκδίκασιν τῆς ὑποθέσεως ταύτης, καθ' ὅσον αἱ ὥχαι ἀνταγονίσαι ὡς ἀφορῶσαι ἐργατικὴν διαφορὰν ως ἐν ἀρχῇ ἀναφέρεται, ὑπάγονται εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου καὶ δικάζονται κατὰ τὴν εἰδικὴν διαδίκασίαν τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν, εἰς ἧν ἀνήκουν πᾶσαι αἱ μεταξὺ τοῦ ἐργαζομένου καὶ ἐργοδότου ἀνακύπτουσαι διαφοραὶ ἐκ τῆς παροχῆς ἐξηρτημένης ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ ἐξ οἰσσδήποτε ἄλλης αἰτίας, η ὥχει αἱ φορμὴν ταύτην.

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΡΙΘΕΙΣΑ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΧΕΡΣΑΙΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Πρόσφατος ἐνδιαφέρουσα ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν διευκρινίζει τὸ θέμα τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας ἐπὶ τῶν πληρωμάτων τῶν ρυμουλκῶν, τῶν ἀνήκοντων εἰς τὰς διοικητικὰς ἐπιχειρήσεις.

Περαιτέρω ἐρμηνεύει ἀντίστοιχον διάταξην τῶν οἰκείων Συλλογικῶν Συμβάσεων καὶ καθορίζει ποιαὶ ἐκ τῶν ἐπιχειρήσεων αὐτῶν θεωρούνται ως διοικητικαὶ.

Συγκεκριμένως, εἰς τὴν ἀπόφασιν ἀναφέρεται ότι, τὸ ἄρθρον 13 τῆς Ισχυούσης

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) L^{td}

12TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

D U R B A N

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Συλλογικής Συμβάσεως 'Εργασίας «περὶ τῶν πληρωμάτων τῶν ρυμουλκῶν τῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων», δεσμεύει καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν αὐτῆς ἀπάσας τὰς βιομηχανικὰς ἐπιχειρήσεις, αἱ ὥποιαι διαθέτουν ρυμουλκά, ὡς καὶ τὰ πληρώματα τῶν ρυμουλκῶν τούτων καὶ ὅριζε ὅτι τὰ πληρώματα τῶν ρυμουλκῶν εἶναι ναυτικοὶ καὶ ἔχει ἐπ' αὐτῶν ἐφαρμογὴν ἡ ναυτικὴ νομοθεσία. Κατὰ τὸ σκεπτικόν ὅμως τῆς ἀποφάσεως μὴ προσδιορίζομένης τῆς ἑνοίας τοῦ ὄρου «βιομηχανικὴ ἐπιχείρησις» ἐν τῇ ὧς σύνω συλλογικῆς συμβάσει, θὰ πρέπει αὐτῇ νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὰ διδάγματα τῆς κοινῆς πείρας καὶ τῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης ἀφ' ἑνὸς καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὰ σχετικὰ μὲ τὴν βιομηχανίαν νομοθετήματα.

Οὕτω, κατὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν, ὡς βιομηχανικὴ ἐπιχείρησις θεωρεῖται ἡ ἐπιχείρησις ἡ ὥποια διὰ διαθέσεως σοδαρῶν κεφαλαίων, χρησιμοποιήσεως μηχανημάτων ἢ χημικῶν μέσων καὶ εἰδίκευμένου προσωπικού, διὰ τῆς κατεργασίας πρώτης ὅλης παράγει νέα προϊόντα ἢ ἔξευγενίζει τὰ υπάρχοντα καὶ πρετοιμάζει πρὸς πώλησιν.

Κατὰ τὴν δευτέρην περίπτωσιν καὶ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ N. 2269/1920 θεωροῦνται ὡς βιομηχανίαι, τὰ ἔργοστάσια εἰς τὰ ὥποια μετατρέπονται πρώται ὅλαι εἰς βιομηχανήματα τέλεια ἢ ἀτελή ἢ ἡμικατειργασμένα ἢ μεταβάλλεται τὸ ποιὸν ἢ μορφὴ τούτων.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω σαφῶς προκύπτει, ὅτι αἱ ἐπιχειρήσεις αἱ ὥποιαι ἀναλαμβάνουν καὶ ἐκτελοῦν μηχανικὰ ἔργα, μεταξὺ τῶν ὥποιων καὶ λιμενικά, δὲν ἀποτελοῦν βιομηχανικὰ τοιαύτας καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν ἐφαρμόζεται ἡ Συλλογικὴ Σύμβασις τῶν πληρωμάτων τῶν ρυμουλκῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἐν προκειμένῳ, ἐπὶ διαφορᾶς μεταξὺ πλοιοκτητρίας ρυμουλκοῦ ἀσχολουμένου εἰς λιμενικὰ ἔργα καὶ ναύτου ἐργαζομένου ἐπ'

αὐτοῦ τὸ Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν ἔκρινεν ὡς ἔχης :

Ἐν ἀρχῇ ἡ διαφορὰ προέκυψεν ἀπὸ ἀσθένειαν τοῦ ναυτού παρουσιασθεῖσα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογίσεως καὶ συνεπείᾳ τῆς ὥποιας εἰσήχθη εἰς νοσοκομεῖον, ἐνθα ὑπέστη ἐγχείρησιν καὶ ἐξῆλθεν ἐξ αὐτοῦ μετὰ 15θμερον.

Οὕτω, ἐφ' ὅσον κατὰ τὰ ὡς ἄνω λεχθέντα ἡ πλοιοκτήτρια δὲν εἶναι βιομηχανικὴ ἐπιχειρήσις, δὲν εἶναι ἐφαρμοστέα ἐπὶ τῆς προκειμένης συμβάσεως ναυτολογίσεως, ἢ σχετικὴ Συλλογικὴ Σύμβασις καθ' ὅσον αὐτῇ ἀναφέρεται εἰς τὰ πληρώματα τῶν ρυμουλκῶν τῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἐπομένως, δὲν ἔχουν εἰς τὴν σύμβασιν ναυτολογίσεως τοῦ ὀσθενήσαντος ναυτικοῦ ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας καὶ δὴ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ KINΔ, ἀλλὰ αἱ τοῦ Ἐργατικοῦ Δικαίου καὶ εἰδικότερον αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 657 καὶ 658 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

ΑΣΘΕΝΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΕΚΤΑΣΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΙΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΝ. — ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΞ ΙΔΙΟΥ ΠΤΑΙΣΜΑΤΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Κατὰ ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν ἡ λόγω ἀσθενείας λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως ναυτικοῦ δὲν θεωρεῖται ὡς καταγελία ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν παρέχει εἰς τὸν ναυτικὸν δικαιώματα ἀπόζημιώσεως.

Εἰς τὴν τοιαύτην κρίσιν τὸ δικαστήριον ἔχει ἐκ τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ KINΔ κατὰ τὸ ὥποιον ὁ ναυτικὸς ἀσθενήσας δικαιοῦται εἰς μισθὸν καὶ νοσηλεύεται διπάναις τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ ἐν διατάξεις τοῦ ἄρθρου 19 τοῦ A.N. 373)68 «περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας ἄρθρων τινῶν τοῦ KINΔ, καθ' ἥν ἡ ἀληθῆς ἔννοια τῶν διατάξεων τοῦ ὡς ἄνω ἄρθρου εἶναι, ὅτι ἡ λύσις τῆς συμβάσεως

ναυτολογίσεως λόγω ἀσθενείας ἡ ἀτυχήματος τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἀποτελεῖ καταγγελίαν αὐτῆς παρὰ τῷ πλοιάρχῳ, ὁ δὲ ναυτικὸς δὲν δικαιούται καὶ τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ KINΔ.

Ἐν προκειμένῳ, ὡς συνάγεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται προστασίας εἴτε ἡ ἀσθένεια ἐξεδηλώθη κατὰ τὸν πλούν εἴτε μετὰ τὴν λῆξιν τούτου, καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοίον εὐρίσκεται εἰς λιμένα, ἐν ἀναμονῇ νέου πλούν, εἴτε μετὰ τὴν λῆξιν τῆς σχέσεως, ἐφ' ὅσον ἡ ἀσθένεια εἶναι ἀπότοκος τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας.

Συνίσταται δὲ ἡ ὡς ἄνω προστασία εἰς τὴν παροχὴν πρὸς τὸν ναυτικὸν τοῦ μισθοῦ καὶ τῆς νοσηλείας διπάναις τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατή ἡ ἐν τῷ πλοίῳ νοσηλεία του, ἀλλὰς ἀποβιβάζεται εἰς τὴν ξηράν καὶ νοσηλεύεται ἐκτὸς τοῦ πλοίου.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐφ' ὅσον ἡ σύμβαση ναυτολογίσεως λαμβάνει λόγω ἀσθενείας, ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιοῦται νοσηλείας καὶ μισθοῦ πέραν τῶν τεσσάρων μηνῶν, οὐδὲ ἀποζημιώσεως λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ συναφῆ κρίσιν τοῦ αὐτοῦ Δικαστηρίου καὶ κατὰ τὴν ἐκδίκαισιν τῆς αὐτῆς ὑποθέσεως, διηγκρινίσθη ὅτι αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων τοῦ KINΔ περὶ δικαιώματος τοῦ ὀσθενήσαντος ναυτικοῦ ἐπὶ τὸν μισθὸν καὶ τὴν ἀποζημίωσιν ἐξ ἀτυχήματος δὲν ἐφαρμόζονται εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὥποιαν ἡ ἀσθένεια ὀφείλεται εἰς ἴδιον τὸν ναυτικὸν πταίσμα καὶ ὡς πταίσμα νοεῖται ἡ ὑπαιτιότης, ὁ δόλος, ἡ ἀμέλεια τοῦ ναυτικοῦ ἔναντι τοῦ ἑαυτοῦ του, εἰς τρόπον ὥστε διὰ τῆς ἐπιπολαίσης συμπεριφορᾶς του νὰ απειδάλη εἰς τὸν ἐργοδότην-πλοιοκτήτην ὑποχρέωσιν καταβολῆς μισθοῦ, εἰς τὸν κατ' ὅλην τὸν τρόπον περιεχόμενον εἰς δυσχέρειαν παροχῆς τῆς ἐργασίας του, ναυτικόν.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΧΡΟΝΟΣ ΕΝΑΡΞΕΩΣ ΤΗΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗΣ ΥΠΟ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

Κατὰ πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ Συμβούλιου τῆς Ἐπικρατείας ἡ ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου παρεχομένη εἰς τὸν ἡσφαλισμένον ναυτικὸν σύνταξις ἀνικανότητος, ἄρχεται, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 41 παράγρ. 1 ἐδ. β τοῦ N. 3170)55 περὶ Ν.Α.Τ., ἀπὸ τῆς 1ης τοῦ ἑορτού μηνὸς κατὰ τὸν ὥποιον οὗτος ὑπεδήθη εἰς ὑγειονικὴν ἔξτασιν καὶ ἐκρίθη ἀνικανός.

Εἰς μὴ νόμιμον ὅμως παράλειψιν ἡ καθυστέρησιν τοῦ Ταμείου, νὰ παραπέμψῃ αὐτὸν εἰς τὴν Υγειονομικὴν Ἐπιτροπήν, ἡτίς παράλειψις ἡ καθυστέρησις, διεπιστώθη διοικητικῶς ἡ δικαιοτικῶς ἐκ τῶν ύστερων, ἡ σύνταξις ἀνικανότητος ἄρχεται ἀπὸ τοῦ χρόνου κατὰ τὸν ὥποιον ἐπρεπε νὰ παρέχεται αὐτῇ καὶ τούλαχιστον ἀπὸ τῆς παρόδου τριμήνου ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς ἀρχικῆς περὶ συνταξιοδοτήσεως αἰτήσεως.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεΐα Μιαούλη - Πειραιεύς
Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

· Ισόγειον M2 300 μὲ ήμιόροφον M2 200.

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΩΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΤΕΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
— ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 - 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4179.433, 4174.273, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177.365, 4179.433, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

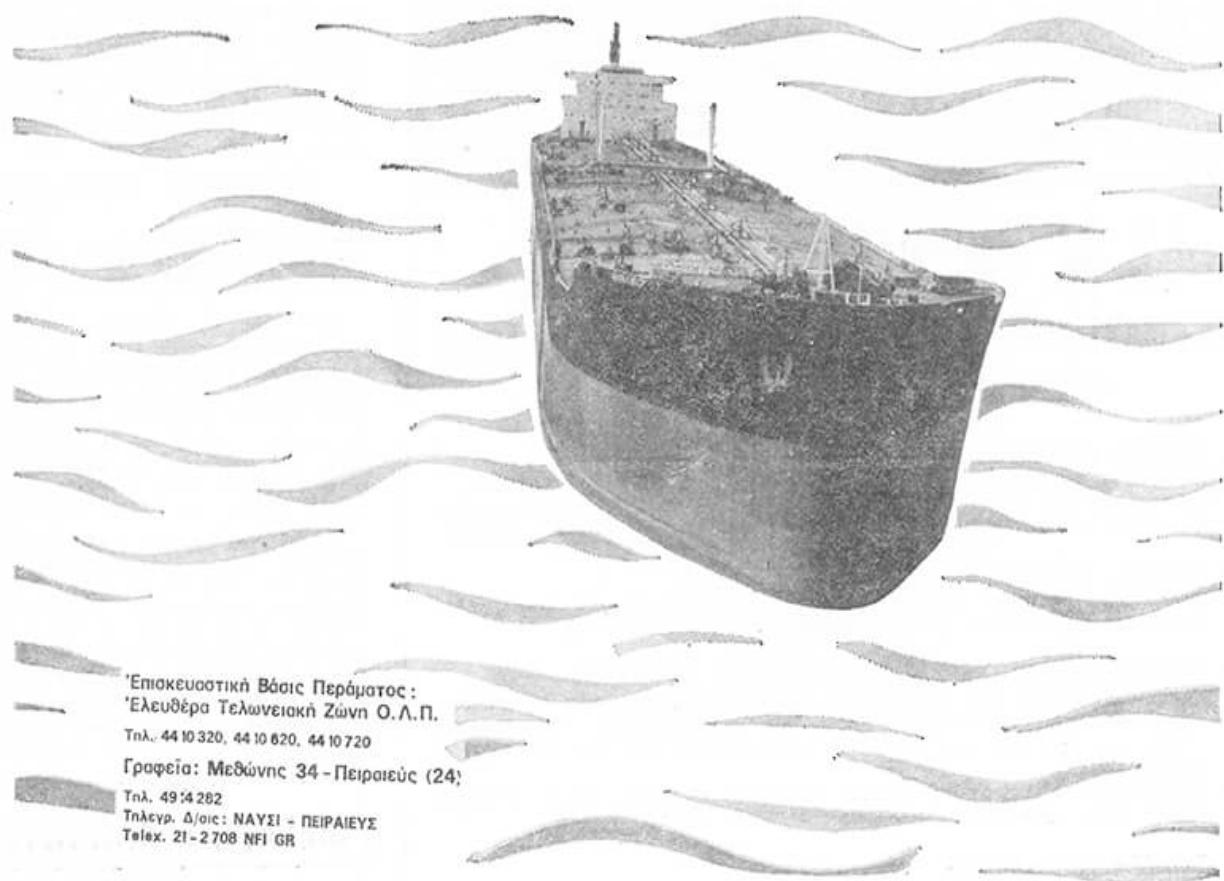
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΑ. ΔΝΣΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)



NAYSI A.E.

Γενική Έποκευατή Πλοίων

Είμαστε σὲ θέση
νὰ λύσωμε γιὰ σᾶς
τὰ πιὸ δύσκολα
προβλήματα ἐποκευῶν,
σεβόμενοι ἀπόλυτα
τὸν χρόνο σας.



Ἐποκευοστικὴ Βάσις Περάματος:
Ἐλευθέρα Τελωνειοκή Ζώνη Ο.Δ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖο: Μεθώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλεγρ. Δ/οις: NAYSI - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Telex. 21-2708 NFI GR

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

ΕΠΙΤΑΧΥΝΕΤΑΙ Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΠΡΟΝΤΑΚΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΩΗ ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ



Έπιταχύνεται είς τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» του Σκαραμαγκά ή όλοκλήρωσις του προγράμματος ναυπηγήσεως της σειράς των πέντε πρόντακτ κάρριερς των 30.400 τόννων, έκ των οποίων τὸ πρώτον, τὸ «Γουόρλντ Πρόγκρες», μετονομασθέν είς «Γουόρλντ Πρόμις», θὰ παραδοθῇ τὴν 23ην Μαρτίου.

Ηδη τὸ παρελθόν Σάββατον, 9ην Φεβρουαρίου, καθειλκύσθη ἐπὶ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 1 ναυπηγικῆς κλίνης τῶν Ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά τὸ δεύτερον πρόντακτ κάρριερ ὑπὸ ἀριθ. ναυπηγήσεως 1088 καὶ πλοιοκτησίας Constant Shipping Co., ἀμέσως δὲ ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὴν ίδιαν ναυπηγικήν κλίνην, ἐτέθη ἡ τρόπις τοῦ τρίτου.

Ἡ ναυπηγησις τοῦ τετάρτου πρόντακτ κάρριερ, ἡ τρόπις τοῦ οποίου θὰ τεθῇ τὴν

20ῆν Μαρτίου, θὰ γίνῃ εἰς τὴν μόνιμον δεξαμενὴν τῶν 250.000 τόννων, ἡτις μετὰ τὴν ἐπίτλευσιν τοῦ ἔβδομου μπάλκ κάρριερ, τὴν 9ην Φεβρουαρίου, διετίθετο δι' ἐπισκευάς.

Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας, ἡ ναυπηγησις τῶν ὑπολειπομένων τεσσάρων μπάλκ κάρριερς τῶν 37.000 τόννων d.w. θὰ πραγματοποιηθῇ μετὰ τὴν όλοκλήρωσιν τοῦ προγράμματος τῶν πρόντακτ κάρριερ.

Ἐν τῷ μεταξύ, συνεχίζονται αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ναυπηγησιν ὑπὸ τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» σειρᾶς 7 - 8 σκαφῶν τύπου SD14 λαῖνερ διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀργεντινῆς, περὶ τῶν οποίων ἐγράψαμεν εἰς τὴν ἐτησίαν ἀνασκόπησιν τῆς 15ης Ιανουαρίου.

Εἶναι ἀεροσκάφος ἡ πλοΐο; Ἡ βρεταννικὴ νομοθεσία, ἡ σχετικὴ μὲ τὰ «χόρερκραφτς» —καὶ ὅλες χώρες συμφωνοῦν ἐπ' αὐτοῦ— ἔκλινε πρὸς τὸ μέρος τοῦ ἀεροσκάφους. Τὸ κίτρινο φῶς τὸ ὅποιον ἀναδισθῆνει στὸ «χόρερκραφτ» ἀποδεικνύει τὸ γεγονός αὐτὸν. Τί εἶναι ὅμως ὁ ἄνθρωπος ποὺ τὰ κυβερνᾶ πλοίαρχος ἡ κυβερνήτης ἀεροσκάφους; Ὁ Νταίνιντ Οὐάιζ, ἀρχιπλοίαρχος τῆς ἑταίριας «Χόρερλοῦντ», ἡ οποία ἔκτελει δρομολόγια μὲ μεγάλα ἐπιθατικά «χόρερκραφτς» μεταξὺ τῆς Νοτίου Αγγλίας καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης ἔχηγε: «Κατὰ δάσιν είμαστε ναυτικοί. Ἐκάναμε τὴν ἐκπαίδευσί μας στὴ θά-

λασσα καὶ ὑπηρετήσαμε ὡς τρίτοι ἡ δεύτεροι ὑποπλοίαρχοι ἡ καὶ πλοίαρχοι σὲ σκάφη ἀνοικτῆς θαλάσσης. Ἀλλὰ μερικοὶ συνάδελφοι ἔχουν ἀποκτήσει σχετικὴ πείρα σὲ ἀεροσκάφη εἴτε ὡς ἴδιωτικοι πιλότοι εἴτε σὲ ἀεροπορικὲς ἑταίριες. Καὶ ἡ πείρα αὐτὴ εἶναι χρήσιμη γιατὶ τὰ «χόρερκραφτς» μοιάζουν μὲ ἀεροπλάνα. Τὸ σκάφος ποὺ κυβερνοῦν αὐτοὶ οἱ ἄνθρωποι ἀναπτύσσουν ταχύτητα 50 κόμβων σὲ ὑψος 2,5 περίπου μέτρων ἀπὸ τὴν ἐπιφύνειν τῆς θαλάσσης. Μεταφέρουν ἔως 37 ὄχηματα καὶ 286 ἐπιβάτας, ἐκτὸς τοῦ πιλότου, τοῦ μηχανικοῦ πτήσεως, τοῦ πλοηγοῦ καὶ ἔξι συνοδῶν.

Μία ἀπὸ τὰς πρώτας ἀνακαλύψεις ἡτο ὅτι τὸ «χόρερκραφτ» μολονότι εἶναι ογκώδες, εὐρίσκεται εἰς τὸ ἔλεος τοῦ ἀνέμου. Δέν ὑπάρχει παρὰ ἐλαχιστὴ ἐπαφὴ μὲ τὴν θάλασσα, μόλις στὸ κάτω μέρος τῆς παρυφῆς, γύρω ἀπὸ τὴν περιμέτρο τοῦ σκάφους. Καὶ ἔστι, ὅπως συμβαίνει μὲ ἓνα ἀεροσκάφος, ἔτσι καὶ τὸ «χόρερκραφτ» δὲν ἀκολουθεῖ πάντοτε τὸν διεύθυνσιν πρὸς τὴν ὅποιαν κατεύθυνται. Ἡ ἑκτροπὴ ἀπὸ τὴν πορεία ἡμορεῖ νὰ εἶναι σημαντική. Ἐπειδὴ ἡ ὁρατότητα μὲ ὄμιχλη μπορεῖ νὰ φθάσῃ εἰς τὸ μηδὲν σχεδόν, τότε ὁ πλοηγὸς μὲ τὴν ἐπιτίθεια χρησιμοποιίσιν τοῦ ραντάρ καθίσταται τὸ σημαντικότερον μέλος τοῦ πληρώματος καὶ δίδει ὀδηγίας εἰς τὸν πλοιάρχον, μὲ τὴν διοήθειαν τῶν συσκευῶν ἐνδοεπικοινωνίας, μὲ τὰς ὅποιας εἶναι ἐφωδιασμένα ὅλα τὰ μέλη τοῦ πληρώματος καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν ἐκάστης πτήσεως, διότι ὁ θόρυβος τῆς μηχανῆς ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς τὸν θάλασσον ἐλέγχουν καθιστά τὴν κανονικὴν συζήτησιν δύσκολον.

Μὲ τὰ σύγχρονα βοηθήματα τῆς ναυσιπλοΐας, τὰ «χόρερκραφτς» ἡμποροῦν νὰ ταξιδεύουν μὲ τὰ 99% τῶν καιρικῶν συνθηκῶν παù ἐπικρατοῦν εἰς τὴν Μάγχην. Τὰ πληρώματα ἔκτελον κατ' ἀνώτατον ὅριον τρία ταξιδία μετ' ἐπιστροφῆς (Ράμσγκαιητ - Καλαί καὶ τάναπαλιν εἰς 35 λεπτά τῆς ὥρας διὰ κάθε διαδρομὴν) ἡμερήσιως καὶ δλαι αἱ πτήσεις εἶναι διαφορετικαὶ χάρις εἰς τοὺς κινδύνους τοὺς ὅποιους παρεμβάλλουν αἱ ἐναλλαγαὶ τοῦ καιροῦ. «Τὸ μόνο ἀνιστρό σημεῖο τῆς δουλειᾶς μας», λέγει ὁ πλοιάρχος Οὐάιζ, «είναι ὅτι πηγαίνομε πάντοτε στὸ ίδιο μέρος». Ἡ διάρκεια τῆς ἐργασίμου ζωῆς ἐνός «χόρερκραφτ» ἀναμένεται ὅτι θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ δέκα ἡτη. Ἀλλὰ ὁ πλοιάρχος Νταίνιντ Οὐάιζ, περιμένει ὅτι πρὸ τοῦ τέλους τῆς παρούσης δεκαετίας θὰ παρατηρηθῇ μία μεγάλη ἐπέκτασις, εἰς παγκόσμιον κλίμακα, τῶν μεταφορῶν μὲ «χόρερκραφτς».



If There Are Better
Handled Ships They
Are Handled By Us

Sub Agents in all Turkish ports
IZMIR, 1379. Str. 37/1
POB 926, Telp. 41859
Telex 52199



ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τάχιστης έκθεσης στην Βρετανία από τον Ιανουάριο του 1973 έως τον Ιανουάριο του 1974 ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Τον Ιανουάριο του 1974 η πλοιαρίου ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Από την ίδια περίοδο, η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα. Ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα ήταν η πλοιαρίου με μέση ταχύτητα 18,7 χλμ/ώρα.

»Ως συνήθως, παρατηρεῖ ή έκθεσις, «έκθεσις οι διποίοι άντιμετωπίζουν εύχερέστερον μίαν περίοδον άνακκατατάξεων είναι οι πλοιοκτήται, οι διαθέτοντες συγχρόνους στόλους, έπαρκη καύσιμα, οικονομικήν άνεσιν, διοικητικά προσόντα, σοβαρά άποθέματα και σώφρονα κρίσιν. Εύτυχώς, ή βρετανική Ναυτιλία —κατά την έκθεσιν— έχει ήδη προσόντα αυτά.

Εις τὸν τομέα τῆς διεθνούς νουτιλιακής πολιτικής, ὅπου ή ἀνάμειξις τῶν Κυβερνήσεων παρατηρεῖται διαρκῶς καὶ ἐντονωτέρᾳ, ή έκθεσις λέγει: «Παραμένει τὸ πρόβλημα ὥπερ προεκλήθη ἐκ τῆς προσπαθείας ἐπιβολῆς κανονισμῶν εἰς τὴν ναυτιλίαν ἡπικής χρησιμοποιεῖται ως πρόχειρον μέσον διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς οἰκονομίας τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν.

»Αἱ Κυβερνήσεις τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν φέροισσιν νάντια πόρριψουν τὰ μέτρα αὐτά, ἀτινα θά ήσαν καὶ ἀμφίβολα εἰς τὴν ἐπίδρασιν καὶ ἐπικίνδυνα εἰς τὸ ἀποτέλεσμα, καὶ τὰ ἄλλα μέσα παροχῆς δοηθείας πρὸς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας εἴτε εἰς τὸν τομέα τοῦ ἐμπορίου, εἴτε ὑπὸ μορφὴν δοηθείας.

»Η έκθεσις προειδοποιεῖ διτι «εὖλαν τὰ πρόβλημα ταῦτα δὲν ἐπιλυθοῦν, ἐνδέχεται νάντια προειδοποιεῖ διτι «εὖλαν τὰ πρόβλημα ταῦτα δὲν ἐπιλυθοῦν, θαλασσίσιας μεταφοράς, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν ἔξαρθρωσιν τῶν οἰκονομιῶν τόσον τῶν ἀνεπτυγμένων δισον καὶ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν». Καὶ καταλήγει ἐπικαλούμενον τὴν κοινὴν λογικὴν ἀπάντων τῶν ἀνδιαφερομένων.

NΟΡΒΗΓΙΑ

ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΓΕΩΤΡΥΠΑΝΑ

Αἱ πρόσφατοι ὁθοδαι παραγγελίαι τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν κατασκευὴν πλωτῶν συνεργείων γεωτρήσεως ὑπὸ τὴν θάλασσαν τὴν γενικὴν κατάπληξιν προκαλοῦν. Εἰς διάστημα πέντε περίπου ἑδδομάδων 10 νέατι παραγγελίαι ἐποτεθήσαν, ἀναβιδάζουσαι τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ παραγγελίαν, ὑπὸ ναυτήγησιν καὶ ἐν ἐνεργείᾳ μονάδων τοῦ τύπου αὐτοῦ ἐλεγχομένων δίλκως ἡ μερικῶν ὑπὸ Νορβηγῶν, εἰς 45. «Ἀπαντα τὰ πλωτὰ αὐτὰ συνεργεία γεωτρήσεως διασθέτουν ίδια μέσα προώσεως καὶ κινοῦνται ἡ ἐργάζονται ἐν ἡμικαταδύσει. Τὸ κόστος ἐκάστου, συμπεριλαμβανομένου τοῦ ἑδδοπλισμοῦ του, εἶναι τῆς τάξεως τῶν 200 ἑκατ. νορβηγικῶν κορωνῶν (περίπου 15 ἑκατ. Λ.Α.). Οὔτω, τὸ σύνολον τῶν νορβηγικῶν ἐπενδύσεων διὰ πλωτὰ μέσα τοῦ τύπου αὐτοῦ ἀνέρχεται εἰς τούλαχιστον 8.000 ἑκατ. κορώνας Νορβηγίας, ἡ περίπου 600 ἑκατ.

FENTIS SUPPLY CORP.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL SPARES - PARTS IN STOCK

REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS - MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS Co. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS - B & L BLOCKS

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ABS - LIFEBOATS AND LIFESAVING EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO
503 N. HARKER STREET P.O. BOX 1740
SAN PEDRO, CALIF. 90731

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935
NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLOROTOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

λίρας 'Αγγλίας.

Τινές τών παραγγελιών αύτών έτοποθετήθησαν υπό έταιρικών συγκροτημάτων εις τὰ όποια έκτὸς τῶν νορθηγικῶν μετέχουν καὶ ξένοι συμέροντα. Πάντως, τὸ νορθηγικὸν κεφάλαιον κυριαρχεῖ.

'Ιδιαιτέρων προτίμησιν ἐπέδειξαν οἱ ἑνδιαφερόμενοι ἐφόπλισται εἰς τὸ πρότυπον Η-3, σχεδιασθὲν καὶ ναυπηγούμενον υπὸ τῶν νορθηγικῶν ναυπηγείων τοῦ ὄμιλου 'Ακερ. Συνολικῶς παρηγέλθησαν 25 πλωτὰ συνεργεία γεωτρήσεως τύπου Η-3, καθιστώντας αὐτὸ τὸ δημοφιλέστερον πρότυπον παγκοσμίως. Σημειώσαντο διὰ τὰ ναυπηγεία 'Ακερ ἔχουν παραχωρήσει ἀδειαν κατασκευῆς τοῦ σκάφους αὐτοῦ εἰς ἔτερον νορθηγικὸν ναυπηγεῖον, καθὼς καὶ εἰς φινλανδικὰ καὶ iαπωνικὰ ναυπηγεία.

'Εντὸς μόλις δύο ἑτάν, τὸ συγκρότημα 'Ακερ κατέλαβε ἡγετικὴν θέσιν εἰς τὸν σχεδιασμὸν καὶ τὴν ναυπηγήσιν πλωτῶν συνεργείων γεωτρήσεως μεταξὺ ὅλων τῶν ναυπηγείων τοῦ κόσμου. Τὴν 10ην 'Ιανουαρίου αἱ παραγγελίαι εἰς τὰ ναυπηγεία 'Ακερ ἀνήρχοντο εἰς 13, ἐν συγκρίσει πρὸς 10 τῶν ναυπηγείων Λὲ Τουρνώ (7 εἰς ΗΠΑ καὶ 3 εἰς Σιγκαπούρη), 10 τῶν ναυπηγείων Ρασούμα - Ρεπόλα (Φινλανδία) καὶ ἀνά ξεῖ τῶν ναυπηγείων Μπέθλεμ καὶ 'Ειδοντεῖλ (ΗΠΑ).

Μετὰ τὴν παράδοσιν τῶν παραγγελιῶν αὐτῶν (1974, 75, 76) οἱ Νορθηγοὶ θὰ κατέχουν τὴν δευτέραν θέσιν παγκοσμίως ὡς κατασκευασταί, ἀλλὰ καὶ ὡς ιδιοκτήται πλωτῶν συνεργείων γεωτρήσεως, μετὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

'Η νορθηγικὴ αὕτη ἀνάμιξις εἰς τὸν σχεδιασμὸν, τὴν ναυπηγήσιν, τὴν ιδιοκτησίαν καὶ διαχείρισιν πλωτῶν συνεργείων γεωτρήσεως καὶ σκαφῶν ἀνεφοδιασμού, θὰ ἔχῃ ἐπωφελεῖς ἐπιπτώσεις, ὅσον ἀφόρῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δῆλης ναυτικῆς βομχαρίνης τῆς χώρας, ἀπὸ ἀπόψεως παραγωγῆς εἰδῶν ἔσοπλισμοῦ, ὡς δηζελογεννητριῶν, ἀεριοστροβίλων, ὑδραυλικῶν διαρούλων, ἐλίκων μεταβλητοῦ θήματος, ηλεκτρονικῶν ὄργάνων κ.α.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΝΤΑΙ

'Ανακόπτεται ή ἐγκατάλειψις τῶν ὄλλανδικῶν νηολογίων. Χάρις εἰς τὰς φορολογικὰς διευκολύνσεις αἵτινες παρεσχέθησαν πρὸ ἔτους υπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ή μαζικὴ φυγὴ

TELEPHONES: RES: 419-423, 516-552

OFF: 220-326, 235-827, 236-036

MARATOS & Co.

(SHIPPING AGENTS)

Ship Suppliers

P.O.B. 7006 CABLE "PROMETHEUS"

OFFERS TO ALL GREEK SHIPS

THE BEST SERVICE,

PROVISIONS AND STORES AT

COMPETITIVE PRICES.

KARACHI (West Pakistan)

τῶν ὄλλανδικῶν πλοίων πρὸς ξένα νηολόγια περιωρίσθη σημαντικῶς.

'Ἐπι τινὰ χρόνον ἐπεκράτει ἡ ἐντύπωσις, ὅτι ὁ μέγιστος ὅγκος τῆς 'Ολλανδικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ ἔχαντο διὰ τὴν ἔθνικην οἰκονομίαν τῆς χώρας, ἀλλὰ ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν νέων μέτρων ἀνα τοῦ ἡμίσεος τῶν νεοκτηθέντων σκαφῶν ἐνεγράφοσαν εἰς τὰ ἔθνικά νηολόγια. Πρὸ ἔτους, πρὸ τῆς ἐγκρίσεως τῶν εὐεργετικῶν μέτρων, μόλις τὸ 10 - 20% τῶν νεοκτηθέντων πλοίων (νεοτεύκτων καὶ μεταχειρισμένων) παρέμεινε πιστόν τὴν σημαίαν τῆς 'Ολλανδίας. Μεταξὺ ἐκείνων, ἄτινα ὕψωσαν ξένας σημαίας περιελαμβάνοντο ἀπαντά τὰ κρουαζιέρπλοια τῆς «Χόλλαντ-Αμέρικα Λάιν», συγκαταλεγομένου καὶ τοῦ νεοτεύκτου «Πιρίνσεντα».

'Η Κυβερνήσις διατηρεῖ συνεχεῖς ἐπαφὰς μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν, διὰ νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἔκτιμησῃ κατὰ πόσον ἡ παροχὴ περιτέρω διευκολύνσεων εἶναι ἀναγκαῖα. Παραλλήλως, ἔξετάζεται ἡ δυνατότης ἀναδιώσεως τοῦ ὄλλανδικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου, διστὶς διέρχεται κρίσιν ἐπὶ σειράν ἑταν. Τὰ τρία περίπου τέταρτα τοῦ στόλου αὐτοῦ ἀποτελούνται ἀπὸ σκάφη ναυπηγθέντων πρὸ τοῦ 1962, ὅπερ σημαίνει διὰ τοῦ ἀπηρχαιωμένα, ἀπὸ ἀπόφεως οἰκονομικῆς ἔκμεταλλεύσεως, πρὸ τοῦ 1980.

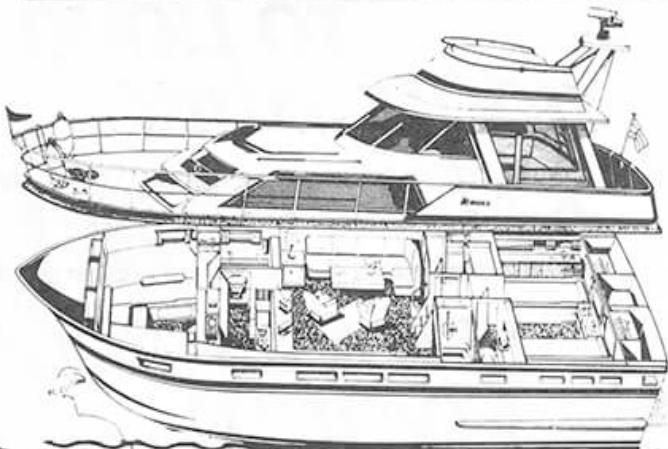
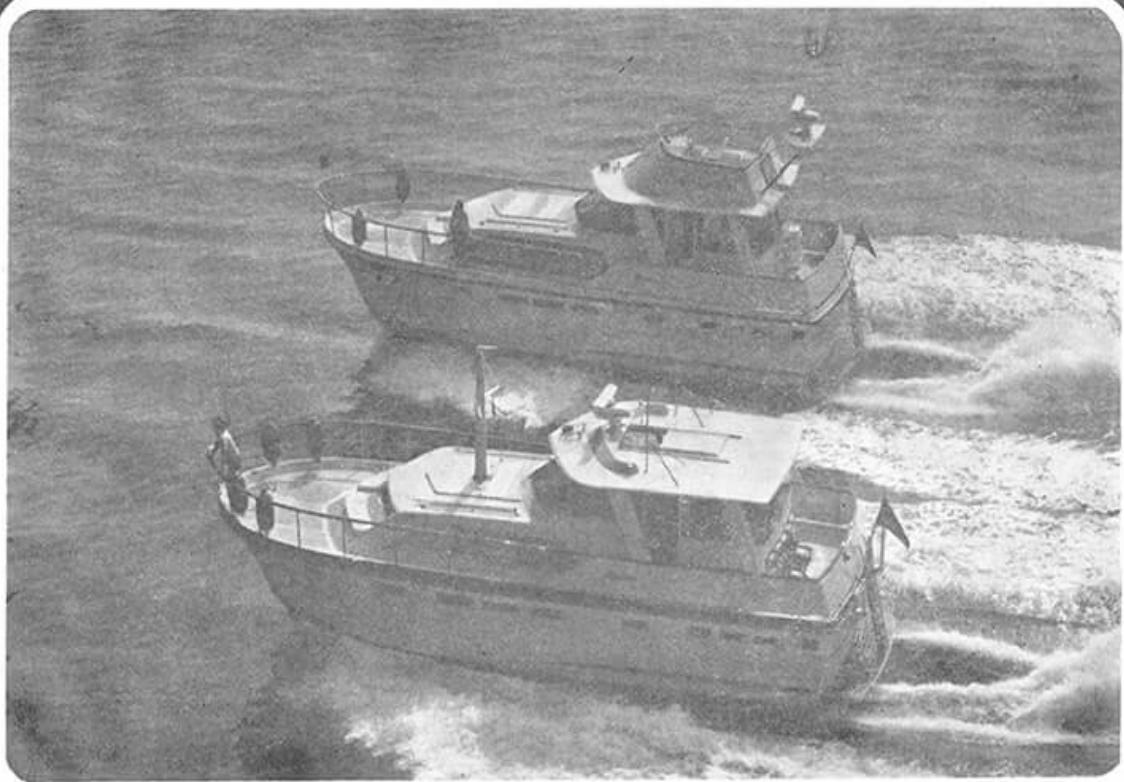
Κατὰ τὴν προσεχῆ, συνεπῶς, πενταετίαν, ἔνα πρόγραμμα ἐπενδύσεων τῆς τάξεως τῶν 1.000 ἑκατ. ὄλλανδικῶν φλωρινών πρέπει νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογήν. Φυσικά, ἐφ' ὅσον τὸ μέλλον τῆς ὄλλανδικῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας παραμένει εἰς τὰ ἀπογοητευτικά ἐπίπεδα τῆς σήμερον, οὐδεὶς πλοιοκτήτης πρόκειται νὰ προθῇ εἰς ἐπενδύσεις διὰ ναυπηγήσεις ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν (κόστερς).

Συμφώνως πρὸς κυβερνητικὸν παράγοντα, τὰ μικρὰ ναυπηγεῖα τῆς βορείου ἐπαρχίας τοῦ Γκρόνιγκεν, ἄτινα ἐκ παραδόσεως ειδικεύονται εἰς τὰς ναυπηγήσεις ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἐνδέχεται νὰ τύχουν κρατικῆς ἀρωγῆς. 'Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον Στατιστικῆς ἀναφέρει διὰ ἀριθμὸς τῶν ὄλλανδικῶν πλοίων ἐμειώθη ἀπὸ 786 τὸ 1972 εἰς 702 τὸ 1973, παρὰ τὸ γεγονός διὰ τὸ τοννάριον ἡγέτη ἀπὸ 3.326.000 εἰς 3.355.000 τόν. γκρός. Τούτο ἀποτελεῖ ἐνθαρρυντικὴν εἰδήσιν, δεδομένου διὰ τὴν χωρητικότης τῆς ὄλλανδικῆς Ναυτιλίας ἐνεφάνιζε συνεχῶς μείωσην ἀπὸ τοῦ ἔτους 1963.

Τὴν 1ην 'Ιανουαρίου ὑπῆρχον μόνον 295 ἀκτοπλοϊκά σκάφη υπὸ τὴν σημαίαν τῆς 'Ολλανδίας, ἄναντι 375 πρὸ ἔτους. Προπολεμικῶς, ὑπῆρχον ἄνω τῶν 500 ὄλλανδικῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, μὲ προοπτικὴν αὔξησης των.

το μόνο πραγματικό^{BLENDED} στην Ελλαδα είναι το OLD NAVY





- Μήκος 13,50 μ.
- Πλάτος 4,55 μ.
- Μηχανισμός DIESEL 2X275 BHP VOLVO PENTA
- Γεννήτρια DIESEL (ONAN) 6,5 KW
- Μεγιστηριακή ταχύτης 23 κόμβοι/ώρα
- Δυναμούμενη όποδασαις δύνεις δύναμης 500 μιλλία
- Δύο άνεξόρητα ασλόνια
- Ένδιαλτησις 6-8 έπιματών εις τρεις δινεξάρτητους καμπίνας
- Δύο άνεξόρητα WC
- Δύο άνεξόρητα SHOWER

ancora 44..



'Επί τέλους...! ένα σκάφος ειδικώς σχεδιασμένο και μελετημένο σε κάθε του λεπτομέρεια διά νά άντιμετωπίση μέ αριστα άποτελέσματα τάς ειδικάς καιρικάς συνθήκας τῶν Έλληνικῶν θαλασσῶν και γενικῶς τῆς Μεσογείου.

"Ένας έξαιρετος συνδυασμός σκάφους άσφαλούς, πολυτελούς και ταχυπλόου,
κατασκευασμένου έξ όλοκλήρου στήν Γερμανία
ἀπὸ FIBRE GLASS

Ρωτήστε τήν τιμή του και δά έκπλαγήτε

Διδ σοδαρούς άγοραστάς άνολαμβάνομεν δύνεις ούδεμιδες ύποχρεώσεως, έκ μέρους τῶν άγοραστών, δλα τὰ έξιδα μεταβάσεως εις τὰ έν Γερμανία Ναυπηγεῖται και δοκιμήν τοῦ σκάφους εις τήν Βαλτικήν.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ TECHNOMAR Ε.Π.Ε.
ΤΟΜΠΑΖΗ 12 - ΤΗΛ.: 45.10.813 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - TELEX 212467 (SOUTOS GROUP OF COMPANIES)

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τό ύπουργειον 'Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αιτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ ἑλληνικὸν Νησολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Διάκαν Τρούθ: Φορτηγόν, (πρώην νορδγικὸν «Dianeta»), νεοαγορασθέν, 5.138 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Διάκαν Τρούθ» (κ. Nik. 'Αναγκαστάτος).

2. «Οδύσσεια 10»: μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενον 16.000 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Οδύσσεια» (Μετροπόλιταν Σιπτιγκ).

3. «Γρηγώ»: φορτηγόν (πρώην δανικὸν «Naskovo»), νεοαγορασθέν, 9.474 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Γοργώ» (κ. M. Rávncs).

4. «Αϊτζιαν Ναϊγκέτορ»: Φορτηγόν (πρώην κυπριακὸν «Λάρις Θιντέλιτου») 7.701 τόν. γκρός τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Φάστ Αϊτζιαν Ναϊγκέτορ» (κ. Γεώργιος Σπάνος).

5. «Άτλαντ»: μπάλκ κάρριερ (πρώην γερμανικὸν «Eekenhein»), νεοαγορασθέν, 7.224 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Λούκουλλους» (κ. Στ. Κολάκης).

6. «Κομοναύτης»: δεξαμενόπλοιον (πρώην σουηδικὸν «Emmanuel Hoghergs»), νεοαγορασθέν, 34.872 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Παράσο» (κ. Παντ. Πατέρας).

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἐντὸς τοῦ Μαρτίου πρόκειται νὰ καθελκυθῇ εἰς τὰ 'Ηνωμένα Ναυπηγεῖα Περάματος - 'Ιτέας τὸ φορτηγὸν χῦδην φορτίου καὶ ἐμπορευματοκιβώτιον «Στυλιανὸς Τ.», 5.900 τόνων d.w., πλοιοκτησίας τῆς E.A. N.E. Νίτση.

Μετὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Στυλιανὸς Τ.» θὰ ἐπιταχυνθῇ τὸ πρόγραμμα διὰ τὴν ναυπήγησιν σειρᾶς δέκα φορτηγῶν πλοίων τῶν

ΚΥΡΙΟΣ 30 ΕΤΩΝ, ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ (ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΕΣ, SPARES Κ.Α.Π.), ΓΛΩΣΣΟΜΑΘΗΣ, ΜΕ ΑΡΙΣΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑΝ ΔΙ' ΑΓΟΡΑΣ, ΕΛΕΓΧΟΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ, ΖΗΤΕΙ ΑΝΑΛΟΓΟΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ ΕΙΣ ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ ΧΩΡΑΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΓΡΑΦΑΤΕ, Διὰ Π. Κ. «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

2.800 τόνων l.w. διὰ λογαριασμὸν Νορδηγῶν ἐφοπλιστῶν. Ἡ τρόπις τοῦ πρώτου ἐξ αὐτῶν ἐτέθη, ὡς γνωστόν, μετὰ τὴν καθέλκυσιν, τὴν 23ην Φεβρουαρίου, τοῦ ἐπιβατηγοῦ-όχηματος γού «Νάξος».

— Απὸ τὰς χιλιάρας τῶν ναυπηγείων Χιτάτων εἰς 'Ιννοσίμα, καθειλύκουθη τὴν δην Φεβρουαρίου, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Μετροπόλιταν», τὸ 128.700 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Μεσολόγγι». Παράδοσις 'Ιούλιον.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

'Υπὸ τῆς ἔταιριας «'Ιντερνάσιαναλ Ντεβέλοπμεντ Κορπορέΐσον» (κ. Ζήνων Εύσταθίου) παρηγγέλθη εἰς τὰ ὄλλανδικὰ ναυπηγεῖα Βερόλιμον δὲν δεξαμενόπλοιον τῶν 230.000 τόν. d.w. Τιμή, περὶ τὰ 50 ἑκατομ. δολάρια. Παράδοσις, τελευταῖον τρίμηνον 1975. 'Ο κ. Εύσταθίου διατηρεῖ ὄψιν δι' ἕτερα δύο σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

— Δεύτερον τάκερ μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου τῶν 32.000 τόν. d.w. παρηγγειλέν εἰς τὰ δανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νάσκωφ ἡ ἔταιρια «'Ελετσον Μαριτάιμ» (κ. Χατζηελευθερίδης). Θά παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ 1976.

— Τέσσαρα δεξαμενόπλοια τῶν 61.000 τόν. d.w. παρηγγέλθησαν παρὰ μὴ κατονομαζόμενου «Ελληνος ἐφοπλιστοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαθατζίμα - Χαρίμα. Παράδοσις 1976 τὸ πρώτον, 1977 τὰ ἔτερα τρία.

— Δύο τῶν ἔξι χιλιάδων τόνων φορτηγά δι' διάς τὰς μεταφοράς —καὶ διὰ κοντένερων— πρόκειται νὰ κατασκευάσῃ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ζέρβα ἡ ἔταιρια Φούλγκορ, χωρὶς τὸν ἐντεύθεν δανεισμόν.

— Παρὰ τοῦ κ. Μίνωας Κολοκοτρώνη παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σάντερλαντ δύο δεξαμενόπλοια τῶν 100.000 τόν. d.w. ἑκαστον. Παράδοσις ἀμφοτέρων ἐντὸς τοῦ 1976.

ΤΑ ΝΕΑ ΛΑΙΤΝΕΡΣ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

'Η Α.Ε. 'Ατμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ἥγόρασε παρὰ τῆς Holland America Line τὰ δηζελόπλοια «Grebbedyk» καὶ «Gorredyk», τὰ ὅποια μετωνόμασεν, ἀντιστοίχως, εἰς «Hellenic Sky» καὶ «Hellenic Grace».

Πρόκειται περὶ φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν νεωτάτου τύπου, 10.100 τόνων d.w., μεταφορικῆς ικανότητος 634.466 κυβ. ποδῶν

συμπεριλαμβανομένων 35.950 κυβ. ποδῶν ψηκτικῶν χώρων, 13.460 κυβ. ποδῶν θαλαμίων δι' εἰδικὰ φορτία, μὲ 4 δεξιμενάς συνολικῆς ἀνυψωτικῆς ικανότητος μέχρις 150 τόνων, πλήρη κλιματισμὸν εἰς τὰ διαμερίσματα πληρωματος καὶ ἐπιβατῶν καὶ μηχανικὸν ἀερισμὸν εἰς ἀπαντά τὰ κύτη.

Ἡ «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» παραλαμβάνει τὰ ἐν λόγῳ πλοία ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς καὶ θὰ τὰ δρομολογήσῃ εἰς τὴν Γραμμὴν τῆς Η.Π.Α./Νοτίου καὶ 'Ανατολικῆς Αφρικῆς, 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης, 'Αραβικοῦ Κόλπου, Πακιστάν, Κεϋλάνης καὶ Βούρμας.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Δύο φορτηγά - ψυγεῖα τῆς ἐταιρίας «Μαίανδρος Λάιν» τὸ «Αγία Τριάδα», 3.021 τ. γκρός, 3.229 τόν. d.w. τοῦ 1955 καὶ «Φάων» 3.027 τόν. γκρός, 3.215 τόν. d.w. τοῦ 1959 ἐπωλήθησαν εἰς ἀγοραστὰς τῆς Σιγκαπούρης. Τιμὴ δολ. 700.000 τὸ πρώτον καὶ 1.150.000 τὸ δεύτερον.

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη ἀντὶ δολ. 2.1 ἑκατομ. τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Εξερπόνιο», 9.826 τόν. γκρός, 15.313 τόν. d.w. τοῦ 1957.

— 'Επωλήθη εἰς 'Ιάπωνας τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Χαμπέρνις», 3.200 τόν. γκρός, 6.454 τόν. d.w. τοῦ 1962 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Kirin Maru».

— 'Αντι 16,5 ἑκατ. δολαρίων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητὸν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Pneifis Bridge», 44.795 τόν. γκρός, 79.308 τόν. d.w. τοῦ 1967. Παραλαμβάνεται κατ' αὐτάς.

— Παρὰ Κυπρίων ἡγοράσθη τὸ δανικὸν μότοροπ «Tello», 494 τόν. γκρός, 861 τόν. d.w. τοῦ 1953 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Δέσποινα Σ.».

— 'Επωλήθησαν εἰς ἀγοραστὰς τῆς Νέας 'Υόρκης, ἀντὶ δολαρίων 2,3 ἑκατομμυρίων ἑκαστον τὰ τρία μπάλκ κάρριερς «Κλάιντ 'Ορ», «Τής 'Ορ», 8.210 τόν. γκρός, 20.075 τόν. d.w. τοῦ 1960 καὶ «Τάιν 'Ορ», 8.198 τόν. γκρός, 20.000 τόν. d.w. τοῦ 1961.

— Ιταλοὶ ἥγόρασαν καὶ παρέλασαν τὸ ψυγεῖον «Κάπτ Ταίναρον», 1.549 τόν. γκρός, 2.163 τόν. d.w. τοῦ 1957. Μετωνομάσθη «Attilio Ievoli».

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ διπλέλικον ἀγγλικὸν ἐπιβατηγὸν «Leasowe», 567 τόν. γκρός τοῦ 1951. Τιμὴ λίρας 34.000.

— 'Ηγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Malehow», 1.176 τόν. γκρός, 1.586 τόν. d.w. τοῦ 1957 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Maria Mare». Κυπριακὴ σημαία.

— Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Ingrid Retzlaffs», 1.597 τόν. γκρός, 2.550 τόν. d.w. τοῦ 1966 ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Athreus».

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Σιγκαπούρης νεότευκτον φορτηγὸν (1973), 8.824 τόν. γκρός «Neptune Saewa», ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «'Αλέα». Σημαία Παναμᾶ.

— 'Ηγοράσθη, παρελήφθη καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν τὸ φορτηγὸν «Maritime King», 8.777 τόν. γκρός, 12.997 τόνων d.w. τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Σερενάτα».

— Εἰς συμφέροντα Σομαλίας ἐπωλήθη τὸ μπάλκ κάρριερ «Aigynousiati», 12.314 τ. γκρός, 18.490 τόν. d.w. τοῦ 1963 καὶ πα-

ZΗΤΕΙΤΑΙ: ΠΡΟΣ ΑΓΟΡΑΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΑΠΟ 600 T.D.W. ΕΩΣ 1.500 T.D.W. - ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: k. ΠΟΥΤΟΝ, ΤΗΛ. 426.002.

ρεδόθη. Μετωνομάσθη «Crete Sea».

—Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Καππετάν Λουκῆς», 15.683 τόν. γκρός, 25.750 τ. d.w. τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς ἔτερα λιβεριανὰ συμφέροντα καὶ μετωνομάσθη «Palouse».

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἑλλήνων, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 4 ἑκατομ. δολαρίων, συμπεριλαμβανομένου ταῖμ τσάρτερ, τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Κορφοῦ Ἀϊλαντ», 9.045 τόν. γκρός, 15.110 τόν. d.w. τοῦ 1969.

—Ἐλληνες ἤγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν φορτηγὸν «Lisiapne», 8.791 τόν. γκρός, 12.702 τόν. d.w. τοῦ 1958. Τιμὴ γύρω τῶν 2,1 ἑκατ. δολαρίων.

—Ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 14 ἑκατομ. δολαρίων ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἀγοραστὰς τὸ μπάλκ κάρριερ «Σπύρος Α. Λεμός», 26.482 τόν. γκρός, 54.100 τόν. d.w. τοῦ 1968.

—Ἐπωλήθη ἐπίσης εἰς ἀγοραστὰς Νοτίου Ἀμερικῆς, ἀντὶ δολ. 8,5 ἑκατ., τὸ λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Στάρ Ἐλεύ», 14.766 τόν. γκρός, 26.176 τόν. d.w. τοῦ 1970.

—Ὕγορασθη παρ' Ἑλλήνων τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Trecarne», 8.523 τόν. γκρός, 12.266 τόν. d.w. τοῦ 1959. Τιμὴ γύρω τῶν 700.000 λιρῶν.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Vantpa», 16.050 τόν. γκρός, 23.064 τ. d.w. τοῦ 1971, ἤγορασθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ ποσοῦ 8,5 ἑκατ. δολαρίων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ Κυπρίων νορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Τορε Κουνιδεν», 11.920 τόν. γκρός, τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Πετρολίνα 1».

—Ἐπίσης τὸ παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ νορθηγικὸν φορτηγὸν «Sokina», 1.197 τόν. γκρός τοῦ 1962. Μετωνομάσθη «Ντομονίκη».

—Μετωνομάσθη «Αμαρυλλίς» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Boniface», 4.693 τόν. γκρός τοῦ 1956.

—Ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Λευτέρης» τὸ παραληφθὲν νορθηγικὸν φορτηγὸν «Sunringer», 8.695 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Παρελήφθησαν τὰ ἀγορασθέντα νορθηγικὰ δεξαμενόπλοια «Borgas», 13.737 τόν. γκρός καὶ «Hadaz», 11.974 τόν. γκρός τοῦ 1956. Μετωνομάσθησαν «Σοφία Τρανσοσέανικ» καὶ «Χριστιάνα Τρανσοσέανικ», ἀντιστοίχως.

—Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα τὸ ἀγορασθὲν γαλλικὸν φορτηγὸν «Asterre», 8.827 τόν. γκρός τοῦ 1950. "Ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὰ ἀγορασθέντα ἀγγλικὰ φορτηγὰ «Coventry City» καὶ «Toronto City», 7.643 τόν. γκρός τοῦ 1966 παρελήφθησαν. Μετωνομάσθησαν «Ιλκον Ντάλιο» καὶ «Ιλκον Πόλλιο», ἀντιστοίχως. Σημαία Λιβερίας.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ναυταμόντια I», 20.887 τόν. γκρός, τοῦ 1952 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταιθάν ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 202 — 203 δολαρίων κατά τόν. ἐλ. χωρητικότητος.

—Ἐπωλήθη εἰς Ἑλληνας διαλυτὰς τὸ φορτηγὸν «Μαρουλίδη Β.», 1.694 τόν. γκρός τοῦ 1950.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Τριαντα», 9.486 τόν. γκρός τοῦ 1960, μετωνομάσθη εἰς «Κάδο Γκρόσος».

—Μετωνομάσθη εἰς «Σύρος» τὸ φορτηγὸν «Πονγκάλη», 3.902 τόν. γκρός τοῦ 1964.

—Ἐπίσης μετωνομάσθη εἰς «Άγιος Νεκταρίος», τὸ φορτηγὸν «Σάν Τζάν», 9.104 τόν. γκρός τοῦ 1958.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

‘Υπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας :

«Σερενάντα», παναμαϊκόν, 8.777 τόννων γκρός, ἀπὸ 12.12.73, ἐκπρόσωπος κ. Ἰω. Βενέτος. «Γιώτα Σ.», κυπριακόν, 2.665 τόν. γκρός, ἀπὸ 7.3.74, ἐκπρόσωπος κ. Στυλ. Ροδίτης. «Άλεα», λιβεριανόν, 8.823 τόννων γκρός, ἀπὸ 10.3.74, ἐκπρόσωπος κ. Ἀριστ. Καρυστινάκης. «Μπαρού», κυπριακόν, 1.362 τόν. γκρός, ἀπὸ 6.3.74, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Γιαννιώτης. «Πρίνσες Σίσσου», παναμαϊκόν, 4.231 κ.ο.χ., ἀπὸ 1.3.74, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Ἀγγελάκης. «Στόλτ Στιούαρτ», λιβεριανόν, 12.668 τόν. γκρός, ἀπὸ 20.12.73, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Μαριάκης.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΩΝ

‘Απὸ τῆς Ιης Μαρτίου ηγένηθησαν αἱ εἰσφοραὶ τῶν πλοιοκτήτων πρὸς τὸ NAT διὰ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας συμβεδόμενα πλοῖα.

Διὰ τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως, ληφθείσης ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT καὶ ἐγκριθείσης ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, αἱ ἐλύγω εἰσφοραὶ τοῦ πλοιοκτήτου καθωρίσθησαν ὡς ἔξης :

● Διὰ πλοῖας ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 150 κόρων 10%.

● Διὰ πλοῖας ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 150 κόρων 12%.

Αἱ εἰσφοραὶ τῶν ναυτικῶν δὲν μετεβλήθησαν.

ΝΕΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ

Συνεστήθη εἰς τὸν Πειραιᾶ μία νέα ναυτικὴ ἐταιρία ὑπὸ τὸν τίτλον «Διεθνής Ἐταιρείας Επιχειρήσεων Ναυτιλίας».

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΕΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91
TELEX: 02 44171

GROEILINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONES: B. FOTOU 21 38 93
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
P. O. BOX: 210266

ρίᾳ κοντέινερ καὶ ὑπηρεσίας φορτίων». Πρόεδρος καὶ κύριος διαχειριστής αὐτῆς ὁρίσθη ὁ πλοιάρχος κ. Σ. I. Καλαφατίδης.

Η ἐταιρία προσφέρει πλήρη ἔξυπηρέτησιν οικονομικήν διαχειρίσεως πλοίων, μὲν ἔδραν τὸν Πειραιᾶ. 'Υποκαταστήματα θὰ ιδρυθοῦν εἰς τὸ Λονδίνον, Νέαν Υόρκην καὶ τὸ Χόγκ Κόγκ.

Ο κ. Καλαφατίδης, ἀπόφοιτος ναυτίλος τοῦ Κίγκ Πόιντ τῆς Ἀμερικῆς, ὑπηρέτησεν ὡς πλοιάρχος ἐπὶ μακρῷ εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸν λιμένα τῆς Φιλαδελφείας. Ἀπὸ τοῦ 1963 μέχρι τὸ 1973 συνειργάθη εἰς τὴν ἐταιρίαν Σ. Η Λάντ, τὴν γνωστὴν ὄργανωσιν πλοίων-κοντέινερς. Είναι μέλος τῆς Ἐταιρίας Ναυτηγῶν καὶ Μηχανικῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ ἔχρηματος καὶ πρόσδοσης τοῦ Ἀμερικανού 'Επιμελητηρίου εἰς Ολλανδίαν.

Ο κ. Καλαφατίδης ἔγκαθίσταται εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἀποδίδων ἰδιαιτέραν σημασίαν εἰς τὴν πόλιν μας, ὡς πρὸς ναυτικὸν κέντρον διεθνούς ἀκτινοβολίας.

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΙΝΑΝ

Κατηργήθη τὸ διάταγμα, διὰ τοῦ ὅποιου είχον ἀπαγορευθῆ ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ ἔτους 1967 αἱ μεταφοραὶ ὠρισμένων εἰδῶν μὲν Ἑλληνικὰ πλοῖα πρὸς λιμένας τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας καὶ τῆς Βορείου Κορέας. Τὸ σχετικὸν Προεδρικὸν Διάταγμα ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Ἐφεμερίδα τῆς Κυβερνήσεως. Μεταξὺ τῶν μέχρι σήμερον ἀπήγορευμένων εἰδῶν περιλαμβάνονται ἐλαφρά ὅπλα, πολυβόλα, ἄρματα, τοξικά ούσια, εἰδικὸν ναυτικὸν ύλικον, φωτογραφικὸν ύλικον, εἰδικαὶ μηχαναῖαι κλπ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

Η Λιυσόνα S.A. τῆς Μαδρίτης ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἀνέλαβε τὴν πρακτόρευσιν τῆς Μάρμεντ Γιουνίου Λάιτιν διὰ τὴν Μελίλλαν. Ή ἐν λόγῳ ἐταιρία διατηρεῖ τακτικὴν γραμμήν ἀπὸ τὴν Βόρ. Εὐώπων διὰ τοὺς λιμένας τῆς Νοτίου Ισπανίας καὶ Βορ. Αφρικῆς.

ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΑΟΙΑΡΧΟΝ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Τὸ «Ἐλληνικὸν Ινστιτούτον Διεθνούς καὶ Αλλοδαπού Δικαίου» κατά τὴν συνεδρίασιν τῆς τ.μ. τοῦ Δ.Σ. ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ἀντιπροέδρου τῆς 'Ακαδημίας καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου κ. Π. Ζέπου, ἐνέκρινε τὸν διορισμὸν ὃς «Συνεργάτου» τοῦ 'Ινστιτούτου, τοῦ ἀντιπροέδρου Λ.Σ. κ. Γεωργίου Τσούρη.

Κατὰ τὴν οἰκείαν νομοθεσίαν, «Συνεργάται» διορίζονται ἐπιστήμονες, δυνάμεις νόν πλειστού τοῦ ἔργου τοῦ Ινστιτούτου, συνιστάμενοι εἰς τὴν ἐπιστημονικὴν ἔρευναν τοῦ διεθνούς καὶ ἀλλοδαπῶν δικαίων καὶ τὴν καλυτέραν γνώσιν τοῦ 'Ελληνικού Δικαίου εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Η λίαν τιμητικὴ διάκρισης εἰς τὸν ἐν λόγῳ ἀξιωματικὸν Λ.Σ. ἀντανακλά εἰς διόλκηρον τὸ Λιμενικὸν Σώμα. 'Ο κ. Τσούρης, ἀσφαλῶς, ὅχι χωρὶς κόπους καὶ θυσίας, ἐπέτυχε διὰ τῶν μέχρι τούδε μελετῶν τοῦ νὰ συνδύσῃ τὴν δρήγη ἐν τῇ πράξει ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων τοῦ μετὰ τῆς γνώσεως τῆς ἐπιστημονικῆς θεωρίας. Θητεύσας ἐπ' ἀρκετὸν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἀλλὰ καὶ εἰς ἄλλοδαποὺς λιμένας, μᾶς ἔδωσεν ὅηδη ἀπὸ τοῦ ἔτους 1967 τὴν κωδικοποίησιν τῶν «Κανονισμῶν Λιμένος Πειραιῶς». Σειρά ἐτέρων μελετῶν ὑπερβαίνουσα τάξις είκοσι, χαρακτηρίζεται ἀπό βαθείαν γνώσιν τοῦ ἡμεδαποῦ καὶ ἀλλοδαποῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Συμμετέσχεν ὡς εἰσηγητής καὶ μέλος τῆς Π.Π.Κ.Ε.Ν. καὶ μέλος τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Σχεδίου Κ. Δ.Ν.Δ. εἰσηγητής σημαντικοῦ τμήματος αὐτοῦ.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ

Την πρωίαν της 7 Μαρτίου ηρχισαν έπισήμως αἱ ἐργασίαι τοῦ Β' Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτιλιακῶν Διαιτητῶν, παρουσίᾳ τοῦ ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Η. Μπαποπούλου καὶ τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Κ. Σκιαδοπούλου. Εἰς τὸ συνέδριον τοῦτο, ὥπερ ὠργάνωσε τὸ Ἑλληνικὸν Κέντρον Παραγωγικότητος (ΕΛΚΕΠΑ) ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῶν ὑπουργείων Πολιτισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μετέσχον 20 χώρα, ἢτοι Ἑλλάς, Βέλγιον, Βερμούδα, Γαλλία, Ἀνατ. Γερμανία, Δυτ. Γερμανία, Γιουγκοσλαβία, Ἐλβετία, Η.Π.Α., Ἰαπωνία, Ἰταλία, Ἰσραὴλ, Κίνα, Κύπρος, Μ. Βρεταννία, Νορβηγία, Ὀλλανδία, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία.

Αἱ ἐργασίαι διεξήχθησαν εἰς τὸ πολυτελὲς ξενοδοχεῖον «Ἀπόλλων-Παλλὰς» (Κανούρι), τὸ ὅποιον διαθέτει καταλλήλως ἔξωπλισμένας αἰθούσας. Τὴν ἐπιμελεῖαν διεξαγωγῆς ἀνέλαβε πολυμελῆς ὄργανωντικὴ ἐπιτροπὴ ἐξ ἀντιπροσώπων τοῦ Y.E.N., τοῦ ΕΛΚΕΠΑ, τῆς Ἔνωσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὀργανισμοῦ Τουρισμοῦ, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Σπηλιοπούλου. Πρόεδρος τοῦ Συνεδρίου εἶχεν ὄρισθη ὁ καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης, τῶν δὲ συνεδριάσεων προήδρευον ἐναλλάξ οἱ ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ἀντιπροσώπων τῆς M. Βρεταννίας, τῆς Γαλλίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Σοβιετικῆς Ἔνωσεως.

Κατό τὴν πρώτην ἡμέραν τοῦ συνεδρίου, ὁ Γεν. Διευθυντὴς τοῦ ΕΛΚΕΠΑ κ. Δ. Μαυροκορδάτος κατετόπισε τοὺς συνέδρους ἐπὶ τῆς τεχνικῆς διεξαγωγῆς τῶν ἐργασιῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐλάσε τὸν λόγον ὁ Πρόεδρος τοῦ ΕΛΚΕΠΑ κ. Γ. Κάρτερ, ὅστις ἔχαιρε τῆς πούλησης συνέδρους καὶ ἀνέπτυξε δι' ὅλην τὴν συμβολὴν τῆς διαιτησίας εἰς τὴν πρόσδοσην τῆς οἰκονομίας. Κατόπιν ὁ πρόεδρος τοῦ συνεδρίου καθηγητῆς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης προσεφώνησε τοὺς συνέδρους καὶ ἀφοῦ ἀνεφέρθη εἰς τὴν σημασίαν τῆς διαιτησίας ἐν τῇ σφαίρᾳ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην ὅπως ἡ διαιτησία ἀνακτήσῃ πλήρως τὰ δύο κύρια χαρακτηριστικά αὐτῆς, τὴν ταχύτητα καὶ τὴν οἰκονομίαν, διὰ τῶν ὅποιών καὶ μόνον θὰ δυνηθῇ ὁ θεσμὸς οὗτος νὰ ἐπιζήσῃ καὶ ν' ἀποδώσῃ τὸ πολύτιμον ἔργον του.

Ἐν συνεχείᾳ ἐκήρυξε τὴν ἔναρξιν τῶν ἐργασιῶν ὁ παριστάμενος ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀναφερεῖς ἐν συντομίᾳ εἰς τὸ ιστορικὸν τοῦ διαιτητικοῦ θεσμοῦ εἰς τὸν ὄρχαίσιν Ἑλληνικὸν κόσμον καὶ τονίσας τὴν ἀξίαν καὶ τὰ προσόντα τοῦ διαιτητικοῦ λειτουργήματος τῆς σήμερον. Τέλος ὁ προεδρεύων τῆς πρώτης συνεδρίασεως πρόσδερος τῆς Ἔνωσεως Διαιτητῶν τῆς M. Βρεταννίας κ. Σ. Μπάρκελ, ὡμίλησεν ἀπὸ χειρογράφου ἐλληνιστὶ ἀποσπάσσεις τὰ ζωηρὰ χειροκροτήματα τῶν παρισταμένων. Σημειώτεον ὅτι, ἡ ἐγκατάστασις πλήρους συστήματος μεταδόσεως ἐπέτρεπε τὴν ταυ-

τόχρονον ἀπόδοσιν τῶν ὄμιλιων εἰς τὴν Ἑλληνικήν, τὴν γαλλικήν καὶ τὴν ἀγγλικήν.

Τὸν κ. Μπάρκελευ ἡ κολούθησαν δύο ὄμιληται, ἀνὰ εἰς ἑκάτην Ἑλληνικῆς καὶ τῆς βρετανικῆς ἀντιπροσωπείας. Ὁ Ἑλλην σύνεδρος κ. Μ. Κόκκαλης ἀνεφέρθη εἰς τὰ προβλήματα τῆς διαιτησίας καὶ εἰς τὰ ἐκ τῆς ἐνοποιήσεως διεθνῶς τοῦ διαιτητικοῦ θεσμοῦ ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα. Μεθ' ὅ οι σύνεδροι καὶ οἱ προσκεκλημένοι ἐκλήθησαν εἰς δεξιώσιν, ἥτις ἐλαβε χώραν εἰς τὰς πολυτελεῖς αἰθούσας τοῦ ισογείου τοῦ ξενοδοχείου.

Αἱ ἐργασίαι ἐσυνεχίσθησαν εἰς ἀπογευματινὴν συνεδρίασιν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Γάλλου καθηγητοῦ κ. Μερλέν, μὲ θέμα τὸ κύρος τῶν διαιτητικῶν ἀποφάσεων, ἀναπτυχθὲν ὑπὸ ὄμιλητῶν ἐξ ἀντιπροσωπείων τῆς Ἑλλάδος, Η.Π.Α., Γαλλίας, Γερμανίας, Ρωσίας, Πολωνίας, Ἰταλίας καὶ Ἀγγλίας.

Τὴν πρωίαν τῆς Παρασκευῆς ἡ συνεδρίασις ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Ρώσου καθηγητοῦ κ. Λεμπρέτεφ διετέθη διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος «ταχύτης καὶ κατανάλωσις εἰς τὰς χρονοναυλώσεις», καθὼς καὶ «ἡ ἔννοια τοῦ ἀσφαλούς λιμένος», ἐφ' ὃν διεξήχθη εὐρέως συζήτησις καὶ παρέμβασις τῶν συνέδρων.

Τὸ Σάββατον 9 Μαρτίου διεξήχθησαν δύο συνεδριάσεις. Ἡ προμεσημβρινή, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Ἀμερικανοῦ ἑκπροσώπου κ. Γκέντερ, διετέθη εἰς τὴν ἔξετασιν τοῦ θέματος τῆς ἐνοποιήσεως τοῦ τύπου καὶ τοῦ περιεχομένου τῶν διαιτητικῶν ἀποφάσεων καὶ ἐν συνεχείᾳ τοῦ θέματος τῆς δαπάνης τῆς διαιτησίας καὶ τῆς ἀμοιβῆς τῶν διαιτητῶν, τόσον ὡς ποσοστοῦ ἐπὶ τῆς δικαζομένης ἀπαιτήσεως, ὅσσον καὶ ὡς ἀποζημίωσης τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ διαιτητοῦ. Ἡ ἀπογευματινὴ συνεδρίασις, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Βρεταννοῦ ἑκπροσώπου κ. Κλάρκ, ἦτο ἡ τελικὴ πανηγυρικὴ συνεδρία, καθ' ὃν ὁ καθηγητὴς κ. Κ. Σπηλιόπουλος ἔκαμε τὴν ἀναστόπτισιν τῶν πορισμάτων τοῦ συνεδρίου καὶ ἐν συνεχείᾳ διετυπώθησαν αἱ ἀποφάσεις αὐτοῦ ἐφ' ὃν καὶ διεξήχθη φηφορία. Τέλος, μετὰ προσφώνησιν τοῦ ἀντιπροέδρου τοῦ ΕΛΚΕΠΑ καὶ τοῦ ὑπουργοῦ Πολιτισμοῦ καὶ Ἐπιστημῶν κ. Τσάκωνα, ἐκηρύχθη ἡ ληξίς τῶν ἐργασιῶν τοῦ Β' Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτιλιακῶν Διαιτητῶν. Σημειώτεον ὅτι, τὸ Πρώτον Συνέδριον εἶχε συνέλθει εἰς Μόσχαν τὴν 5ην Ὁκτωβρίου τοῦ 1972.

Οἱ σύνεδροι ἀνεχώρησαν ἐξ Ἑλλάδος τὴν πρωίαν τῆς Κυριακῆς ἀεροπορικῶν διὰ Παρισίους, Ρώμην καὶ Λονδίνον. Σημειώτεον ὅτι κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς ἐνταῦθα παραμονῆς των, προσεφέρθη αὐτοῖς καὶ εἰς τὰς συζύγους των, πλούσιον ψυχαγωγικὸν πρόγραμμα, περιλαμβάνον γεύματα εἰς Σούνιον, δεξιώσις καὶ θεατρικὰ παραστάσεις. Διὰ τὴν ὄλην ὄργανωσιν καὶ διεξαγωγὴν τοῦ συνεδρίου οἱ σύνεδροι ὅλων τῶν ἀντιπροσωπείων ἔξεφράσθησαν μὲ τοὺς πλέον ἐνθουσιώδεις λόγους.

**SHIPBROKERAGE-SHIPPING
HELLASMAR S.R.L.
CONSTANTINO VALAOURIS
Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ**

**GENERAL SHIP SUPPLIES
BONDED STORES - IMPORT EXPORT**
TELEX: DANBE 121094
TELEGRAMS: "HELLASMAR"
TELEPHONES: 311384
TELEPH. NIGHT: 321616
P. O. BOX: 3233
BUENOS AIRES - ARGENTINA



**G. N. VLAHAVAS
S. G. DIMITRIOU
D. G. TSIMITAKOPOULOS
DIRECTORS**
CAPE TOWN
MYROVOLOS HIOS (PTY) LTD.
SHIP CHANDLERS & SUPPLIERS
FOR GOOD VALUE AND BEST SERVICE
ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ - ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ TRANSIT



ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ : 'Αποπλεύσαν έκ Νέας Υόρκης τήν 27ην Φεβρουαρίου διὰ Ρίτσμοντ, έπειτα ρεψε τήν 1ην Μαρτίου λόγω άνωμασιών εἰς τὴν μηχανήν.

ΑΔΩΝΙΣ : 'Απὸ Μπωμόντ διὰ Λέγκορν, προσέκρουσεν ἐπὶ φορτηγίδος καὶ ἔπειτα ψεψε εἰς Πόρτο 'Αρθουρ δι' ἐπισκευάς τὴν 16ην Φεβρουαρίου. Τὴν 4ην Μαρτίου ἀνέκοινώθη ὅτι ἀφίχθη εἰς Θέουτα πρὸς ἀνεφοδιασμὸν καυσίμων καὶ ἀπέπλευσε τὴν 1διαν ἡμέραν.

ΑΚΡΙΤΑΣ (λ.) : 'Ἐν πλῷ ἀπὸ Κεμπέκ δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν ΗΠΑ, παρέμεινεν ἀκύρωντον τὴν ἔπειτα τῆς 22ας Φεβρουαρίου λόγω πυρκαϊᾶς εἰς τὸν ἀριστερὸν λέδητα. Ἐξεπέμφθη σῆμα ἑκτάκτου ἀνάγκης καὶ τὴν πρώιαν τῆς ἐπομένης ρυμουλκὸν ἐπευσεν πλησίον τοῦ σκάφους καὶ ἀνέλασε τὴν ρυμουλκούν του εἰς Σέδεν 'Αιλαντες, δάσει συμφωνητικοῦ Λόιδος ἀνοικτοῦ τόπου. Ἀνελήφθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαῖ. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον καυσίμων.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ : 'Ἐπειδεωρήθη εἰς Ρότερνταμ τὴν 23ην Φεβρουαρίου λόγω ζημιῶν εἰς τὸν ἀριστερὸν λέδητα. Ἀνελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαῖ.

ΑΝΝΑ ΣΤΟΓΙΑΝΟΥ (π.) : Κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας, ὑπέστη δλάβην εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 22αν Φεβρουαρίου καὶ παρέμεινεν ἀκύρωντον εἰς πλάτος 35.57' βόρειον καὶ μῆκος 14.46' ἀνατολικόν, εἰς ἀπόστασιν 10 μιλίων ἀπὸ τὰς ἀκτὰς τῆς Μάλτας. Ὁ πολιαρχὸς ἔζητησε τὴν δοκείαν παραπλεόντων σκαφῶν. Τελικῶς τὸ σκάφος ἀνεφοδιασμὸν «Σμίτ - Λόιδ 17» ἐρρυμούληκησε τὸ «Αννα Στογιάνου» εἰς Βαλέττα τὴν μεσημβρίαν τῆς ἐπομένης.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΗΣ : Συνεκρούσθη εἰς Γιοκοχάμα τὴν 3ην Φεβρουαρίου μετὰ τοῦ μπ. κάρριερ «Piv». Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημιούς.

ΓΛΑΥΚΟΣ (λ.) : 'Ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ σκάφους «Σεγκούντο Φιλιππίνο», ἐνώ εὐρίσκετο παραδεβλημένον εἰς Ζαμποάγκα τὴν 26ην Φεβρουαρίου. Ὑπέστη ὅπην εἰς τὴν πρωραίαν δεξαμενὴν ζυγοσταθμίσε-

ως, κάτωθι τῆς ισάλου γραμμῆς. Ἀνελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαῖ εἰς Μανιλαν.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ : Περὶ προσαράξεως τοῦ ὅπιου ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀνειλκύσθη τὴν ἔσπειραν τῆς 23ης Φεβρουαρίου.

ΔΙΔΩ : 'Απὸ 'Αλεξανδρειαν διὰ Μαντουλούστο, ὑπὸ ἔρμα, συνεκρούσθη εἰς Χόλτεναυον τὴν 5ην Μαρτίου μετὰ τοῦ γερμανικοῦ δηζελοπλοίου «Ζούντερλεβ». Ἀμφότερα ὑπέστησαν ἐλαφράς ζημιας.

ΔΩΔΩ I (π.) : 'Απὸ Σύρου διὰ Ντώρμπαν. Τὴν 2αν Μαρτίου εὐρίσκετο εἰς Ντακάρ με ζημιὰς εἰς τοὺς λέδητας.

ΕΙΡΗΝΗ Γ. (λ.) : 'Ως ἀνέκοινώθη εἰς Πόρτο ω̄ Πρίνς τὴν 1ην Μαρτίου, τὸ σκάφος εὐρίσκετο ἡγκυροδολημένον εἰς Σαΐν Ζάν ντι Σύντι ἀπὸ διημέρου, λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανὴν.

ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ : 'Αφίχθη εἰς Μπιλ-μπάρο τὴν 20ην Φεβρουαρίου ἀπὸ 'Αλεξανδρειαν πρὸς ἀποκατάστασιν ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας. Ἐκείθεν ἀπέπλευσε τὴν 26η Φεβρουαρίου δι' Ἀμβέρσαν.

ΕΥΞΕΙΝΟΣ : Παραδεβλημένον εἰς Χόλτεναυον ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ δρεαννικοῦ ύγραιριοφόρου «Χάμπολτ» τὴν 2αν Μαρτίου. Ἀμφότερα ὑπέστησαν ἐλαφράς ζημιας καὶ συνέχισαν τὸν πλοῦν των.

ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ. : 'Απὸ Ζωγραφίαν (Δ.Α.) διὰ Κίναν, με φορτίον σιτηρῶν. Τὴν 27ην Φεβρουαρίου ὡ̄ πλοιαρχὸς ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν μηχανὴν εἰς ἀπόστασιν 100 μιλίων ἀπὸ τὸν λιμένα Φρήμαντλ. Τὴν 2αν Μαρτίου ἀφίχθη εἰς τὸν ω̄ς ἀνω λιμένα συρόμενον ὑπὸ ρυμουλκοῦ.

ΘΩΜΑΣ Α. : Τὴν 25ην Φεβρουαρίου ἀνέφερεν εἰς Πειραιά ζημιάς εἰς τὴν μηχανὴν. Ἀνελήφθη ἐπιθέωρησις.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.) : 'Απὸ δυτικὴν ἀκτὴν Αφρικῆς, ἀφίχθη εἰς Μπορντὼ τὴν 28ην Φεβρουαρίου. Σημαντικὴ ποσότης καυσίμων ἀνευρέθη εἰς ἐκ τῶν κυτῶν φορτίου.

NAYTIKA XRONIKA

ΚΙΓΚΣΝΟΡΟ : Κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ ἐκ τοῦ λιμένος Τάμπα, με 23.000 τόνους λιπασμάτων, προσήραξε τὴν 27ην Φεβρουαρίου. Πρώται προστάθεισαν ἀνειλκύσεώς του ἀπέτυχον. Τελικῶς ἀνειλκύσθη τὴν ἔσπειραν τῆς ἐπομένης τῇ δοηθεία τοπικῶν ρυμουλκῶν. Δὲν ἀπητήθη ἐκφόρτωσις. Τὴν 1ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Λαντσκρόνα.

ΛΕΖΙΝΑ : Τὴν 25ην Φεβρουαρίου, ἐνώ εὐρίσκετο ἡγκυροδολημένον ἔξωθι τῆς Βρεστῆς, τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Τζ. Εντ. Γουάρρεν» προσέκρουσεν ἐπ' αὐτοῦ προξενήσαν ὁδόντωσιν εἰς τὰ ἐλάσματα τῆς πρύμνης.

ΜΑΙΡ (λ.) : Λόγω δλάβης τῆς μηχανῆς, ὃ πλοιάρχος ἡγακάσθη νὰ παρεκλίνῃ τῆς πορείας του καὶ νὰ καταφύγῃ εἰς Κίγκστον (Τζαμαϊκά) τὴν 27ην Φεβρουαρίου. Τὸ σκάφος ἦτο ἐμφρότον καὶ κατημυθώνετο ἀπὸ Χιούστον εἰς Ιαπωνίαν. Ἐδηλώθη Γενικὴ Αδαρία.

ΜΑΙΡ ΛΟΥ (λ.) : Προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Μισσισιππῆ τὴν ἔσπειραν τῆς 24ης Φεβρουαρίου, με πλήρες φορτίον σιτηρῶν, καὶ παρημπόδιζε τὴν ναυσιπλοίαν. Τελικῶς ἀνειλκύσθη τὴν 4ην Μαρτίου τῇ δοηθείᾳ ρυμουλκῶν. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Πειραιάς ὅπου θά δεξαμενούσθη μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του.

ΜΑΝΑ : Προσήραξε τὴν ἔσπειραν τῆς 19ης Φεβρουαρίου εἰς Περσικὸν Κόλπον, ἀνειλκύσθη δὲ τὴν πρώιαν τῆς 22ας Φεβρουαρίου τῇ δοηθείᾳ τοῦ δηζελοπλοίου «Πάτι» καὶ ἐπλευσεν εἰς Μπαχρέιν, ὅπου ἐπεθεωρήθη. Δὲν παρετηρήθησαν ζημιαὶ.

ΜΑΡΙΑ Β. : 'Αφίχθη εἰς Σετουμπάλ τὴν 1ην Φεβρουαρίου δι' ἐπιθέωρησιν ἐπὶ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανὴν, ἄς ὑπέστη μεταξὺ 4ης καὶ 7ης Φεβρουαρίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Ισκεντερού διὰ Σετουμπάλ. Τὸ σκάφος εἶναι ἐμφρότον. 'Ως ἀνέκοινώθη ἀπαιτούνται τούλαχιστον 28 ἡμέρα δι' ἐπισκευαζόνται.

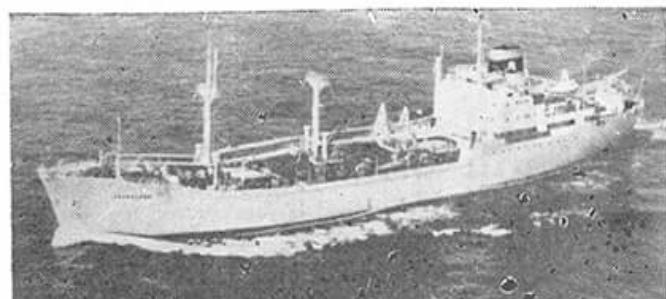
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (κ.) : Εἰς Βεγγάζην τὴν 27 Φεβρουαρίου με ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας. Τὸ σκάφος δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ ταξιδεύσῃ, ἐπρόκειτο δὲ νὰ ρυμουλκηθῇ εἰς ἔτερον λιμένα πρὸς δεξαμενούσιον καὶ ἐπισκευαζόνται.

ΜΙΧΑΛΗΣ (π.) : 'Απὸ Δουνκέρκην διὰ Ταρτούς μὲ γενικὸν φορτίον, ἀφίχθη εἰς Ντόρερ τὴν δημ Μαρτίου συρόμενον ὑπὸ ρυμουλκοῦ λόγω δλάβης εἰς τὸ ηλεκτρικὸν σύστημα πηδαλιούσησεως. Ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαῖ αἵτινες ἐπερτάθησαν τὴν μεθοπομένην.

ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.) : Προσήγγισεν εἰς Βαλέν-

SOL

Always at
your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

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

AB ATLANTTRAFIK

GOTHENBURG

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

Θια την 24ην Φεβρουαρίου μὲ ζημιάς εἰς τὸν κυνδακοφόρον σέξονα. Ἐπισκευαὶ ἀνεμένετο νὰ τελεσθῶν εἰς τὸν ἑκεὶ λιμένα.

NAYAPINO: Τὸ ὄκαφος εὐρίσκεται προσηραγμένον ἔξωθι τῶν δουλγαρικῶν ἀκτῶν ἀπὸ τῆς 1ῆς Δεκεμβρίου. Λόγω ἀρνησῶς τῶν δουλγαρικῶν ἀρχῶν νὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀνέλκυσήν του, οἱ πλοιοκτῆται ἀπεφάσισαν τὴν ἔγκαττάλειψί του.

ΝΤΑΡΙΓΚ: 'Ηγυροβόλησεν ἔξωθι τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας τὴν 23ην Φεβρουαρίου. Ἐπιθεωρήτης ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν, τὴν Νο. 2 δηζελογεννήτριον, δύο ἀντλίας φορτίου καὶ τοὺς αὐτομάτους τῶν λεθῆτων λόγω κακοκαιρίας. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαῖ.

ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ: Συνεκρούσθη μετ' ἀλιευτικοῦ σκάφους εἰς πλάτος 12.53' δόρειον καὶ μῆκος 17.20' δυτικοὸν τὴν 26ην Φεβρουαρίου, ὑποστάν ἐλαφράς ζημιάς. Τὸ σκάφος ἀνεμένετο εἰς Ντακάρ τὴν ἐσπέραν τῆς ιδίας ημέρας.

ΟΥΛΑΣΝΙΣ (κ.): 'Απὸ Λομπίτο διὰ Rio 'Ιανέριο. Κατὰ τὴν ἀφίξην του εἰς Λάγκος τὴν 20ῆν Φεβρουαρίου προσήραξεν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ιδίαν ημέραν τῇ δοθείᾳ δύο ρυμουλκῶν. Ἐπειθεωρήθη ὑπὸ δύτου, ἀλλὰ δὲν παρετηρήθησαν ζημιάι.

ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ: Προσέκρουσεν ἐπὶ

προβλήτος εἰς Πειραιᾶ τὴν 4ην Μαρτίου, ὑποστάν βαρείαν ὁδόντωσιν εἰς τὴν πρωσίαν.

ΠΙΣΤΙΣ: 'Απὸ Ρόττερνταμ, ἀφίχθη εἰς Πωιλάκ τὴν 23ην Φεβρουαρίου. Τὸ μικρὸν δεξαμενόπλοιον εἶχε ζημιάς εἰς ἀπαντά τὰ πτερύγια τῆς ἥλικος καὶ ἀνέμενεν ἐλευθέρων δεξαμενήν πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευαῖς.

ΠΛΑΤΟΝΙΚ (λ.): 'Απὸ Μονρόδια διὰ Ρόττερνταμ. 'Ολίγον πρὸ τῆς ἀφίξεως του εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του, προσήραξεν εἰς τὴν περιοχὴν Μπότλεκ ἀλλ' ἀνειλκύσθη τῇ δοθείᾳ ρυμουλκῶν καὶ ἀφίχθη εἰς Ρόττερνταμ τὴν 22ην Φεβρουαρίου.

ΠΟΛΙΚΟΣ: 'Ἐπειθεωρήθη εἰς 'Αμβούργον τὴν 25ην Φεβρουαρίου πρὸς διακρίσισιν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης εἰς Κωνσταντζῶν μεταξὺ 4ης καὶ δης Φεβρουαρίου, ὡς καὶ ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας ἐν πλῷ, μεταξὺ 7ης καὶ 15ης Φεβρουαρίου. 'Ετελέσθησαν πρόχειροι ἐπισκευαῖ. Μόνιμοι τοισῦται θὰ τελεσθῶν κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ σκάφους εἰς Πειραιά.

ΣΩΝΙΚ (λ.): Εἰς Λισσαβῶνα τὴν 4ην Μαρτίου ἀνεκοινώθη ὅτι ἐτελούντο ἐπισκευαῖ ἐπὶ ζημιῶν ἐκ προσφάτου κακοκαιρίας, προσαράξεως καὶ προσκρούσεως ἐπὶ προβλήτος.

ΣΩΦΙΑ (κ.): 'Ηγυροβολημένον ἐκτὸς τοῦ κεντρικοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἀπεσπάσθη ἐκ τοῦ ἀγκυροβολίου του τὴν 6ην Μαρτίου

κατὰ τὴν διάρκειαν σφράταις κακοκαιρίας καὶ παρεσύρετο πρὸς τὰς δραχώδεις ἀκτὰς τῆς Ψυτταλείας. Τὰ ρυμουλκὰ «Ἐκτωρ» καὶ «Τίταν» ἔσπευσαν καὶ ἐφρυμούλκησαν τὸ σκάφος εἰς ἀσφαλές ἀγκυροβόλιον, βάσει συμφωνητικοῦ Λούδης ἀνοικτοῦ τύπου.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (λ.): 'Απὸ Σάφι διὰ Πόρτλαντ. Λόγῳ ἀνωμαλιῶν εἰς τὸ παντάρ καὶ τὸ ραδιοτηλέφωνον, προσήγγισεν εἰς Λισσαβῶνα τὴν 24ην Φεβρουαρίου δι' ἐπισκευάς καὶ ἀπέπλευσε τὴν ιδίαν ημέραν διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.): Τὸ χιτώνιον τοῦ No. 2 κυλινδροῦ τῆς κυρίας μηχανῆς ἔθραυσθη τὴν 24ην Φεβρουαρίου ἐν πλῷ ἀπὸ Μιλάζο διὰ Μπουένος «Αὔρες». Τὸ σκάφος προσήγγισεν εἰς Αύγουσταν καὶ τὸ χιτώνιον ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος δι' ἀμοιβοῦ. Τὴν 28ην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΦΑΙΗ II: Κατὰ τὸν πλοιάρχον, δοτὶς ἀπειδιβάσθη εἰς Βεγγάζην, τόσον τὸ σκάφος δύον καὶ τὸ φορτίον δέον νὰ θεωροῦνται ὡς δριτικῶς ἀπολεθέντα (ἴδε τεύχος 1.3.74).

ΦΡΑΝΚΡΙΓΚ (κ.): 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Χιούστον τὴν 24ην Φεβρουαρίου ἐν σχέσει πρὸς ζημιάς εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν ἃς ὑπέστη τὴν 5ην Φεβρουαρίου ἐκ πυρκαϊᾶς εἰς τὰς ἀντλίας σαρώσεως. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀπλεύσεν εἰς Τζάκασονβιλ δι' ἐπισκευάς.

You get
what you
need not
what's available



Supply to all
continental ports



Just tell us what you
need — we deliver promptly.
Sänger supplies numerous ships from all over the
world at every European
port. Our team is known
for their courtesy, accuracy and speed. Talk to our
customers — they can tell
you about our service
better than we can.

Friedrich Sänger

**General Shipstore Merchant
Import-Export**

2 Hamburg Freeport
Alter Wandrahm 4
Phone 33 7551
Telex 2161675

23 Kiel
Hauptgüterbahnhof
Tonberg 15
Phone 68 42 60
Telex 292787

Agent for Greece: EV. XENARIOS - Piraeus TELEX: 2773 - Tel. 4813562 — 6510620

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ ἑτ. ΑΣΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΥ)
ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (οὐχὶ παλαιός ἢ ἐκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΑΘΗΝΑΙ, TELEX 2773 - ΤΗΛ. 4813.562 - 6510.620

- I. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ἰνώδης) σ.)κ 23 κλ πρ 9 δρ κλ
» ΒΡ τ Μαγν. Ινώδ. σ.)κ 25 κλ πρ 4,50 δρ κλ
- Ποιότης Σ30 ινώδ. σ.)κ 26 κλ. πρ. 3,30 δρ. κλ.
» F33 Φίλτρων Ινώδ. σ.)κ 20 κλ πρ 16 δρ κλ
- II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΑ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΑΜΗ-ΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X12, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 15 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 29 Η ΠΛ.
Σ/Κ 35 ΚΛ. ΠΡ. ΔΡ. 6,50. (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).
- III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: GT ΙΝΩΔ.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η επιφυλακτική πρό 150θημέρου αισιοδοξία εδικαιώθη. Τό ανατιμητικόν ρεύμα τῆς ἀγορᾶς, τὸ ἀπό τινων ἔβδομάδων ὑποφαινόμενον εἰς τὸν τομέα, κυρίως, τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ καὶ τὴν Ἀπω. Ἀνατολήν, ἔξεδιλλόθη ὑπὸ τὴν γνωστήν, πλέον, μορφὴν τοῦ «μπούν» κατὰ τὸ διαρρεύσαν 150θημέρου τοῦ Μαρτίου. Ναύλοι υψηλότεροι κατὰ ἔξ δῆλα δολλάρια ἐπληρώθησαν διὰ σιτηρά ἀπὸ τὸν Κόλπον - Ολλανδίαν διὰ τὰς ἀμέσους καὶ ἔγγυτέρας ἡμερομηνίας φορτωτῶν. Αἱ χρονοναύλωσεις ἀπὸ μέρους τῶν Ἰαπωνῶν καὶ τῶν φορτωτῶν σιτηρῶν δὲν ὑστέρησαν εἰς ἀνατιμῆσιν. Ρεκόρ μισθώματα εἰς φρήντομς (11.000 δολ. διὰ ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς - Σαϊγκόν ἡμεροσίων) καὶ εἰς μέτρια μπάλκαριερ παρεχωρήθησαν. Η Ἑλλειψις τονός, τουητέκερς καὶ μπάλκαριερς κάτω τῶν 30 χιλ. τόνων ἦτο καταφανῆς. Κατὰ δεκάδας ἥριμοντα αἱ διαταγαῖς διὰ τὰς ὅποιας ἐπειγόντως ἀνεζητεῖτο τὸ σκάφος.

Ἀκαθόριστος, δεδούις, ἡ διάρκεια τῆς νέας αὐτῆς ἀνατιμητικῆς ἐκρήξεως τῆς ἀγορᾶς. Οἱ παράγοντες, οἵτινες δυνατῶν νὰ προσδώσουν εἰς αὐτήν διάρκειαν μακράν εἶναι τρεῖς: Πρῶτον ἡ ναυτεργατικὴ ἀπεργία εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, διὰ τὴν ὅποιαν καὶ πρετοιμάζονται οἱ Ἰαπωνες ἐφοτλισταὶ καὶ φορτωταί, χρονοναύλωντες ἔνα σκάφος. Δεύτερον, αἱ εἰς σιτηρά ἀνάγκαι τῆς Ἰνδίας καὶ τῆς Ἐύρωπης καὶ αὐτῆς τῆς Ρωσίας καὶ τρίτον ἡ ἄρσις τοῦ μπούκοτάς πετρελαίου, διὰ τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας καὶ τὴν Ολλανδίαν, ητὶς θὰ προκαλέσῃ ἑκατόντας ζῆταις τονός πετρελαιοφόρων, ἀνατιμήσιν, καὶ ἀκολουθίαν, τῶν ναύλων καὶ ἐπάνοδον εἰς τὰς μεταφοράς πετρελαίων τῶν μικτῶν σκοφῶν, τῶν ἥδη εἰς τὰ ἔηρα φορτία ἀπασχολουμένων. (Χαρακρητικὴ ἡ πρὸ ἡμέρων χρονοναύλωσις ἀπὸ τοῦ Μπούκοτα σκάφους 112.000 τόν. διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια μὲ σιτηρά ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Ολλανδίαν πρὸ 4,80 δολ. τὸν τόνον).

Αἱ ἀνάτερω τρεῖς προϋποθέσεις προβάλλονται κατὰ τὰς προβλέψεις τῆς ἀμέσου αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἡ κίνησις κατὰ τομέis εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι:

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ: Ἡ Ἑλλειψις τονός, ὑπερέως τοὺς φορτωτὰς δημητριακῶν νὰ παραχωρήσουν υψηλοὺς ναύλους, τὸν προσελκύσουσαν σκάφη καὶ ἔξ ἄλλων τομέων. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸν Ολλανδίαν ἐπληρώθησαν τὰ 21 δολ. φίο — τσως καὶ 24 δολ. διὰ τὸ Κόντινεντ — μὲ αὐξησιν ἔξ δολλαρίων ἐντὸς τεσσάρων ἔβδομάδων καὶ μόλις 50 σέντς κάτω τοῦ ἀνωτάτου ναύλου τοῦ 1973. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, ἐπίσης, ἐπληρώθησαν τὰ 35 δολ. φίο, α.φ., εἰς σκάφος 27.000 τόν., μὲ αὐξησιν κατὰ 7 δῆλα δολλάρια. Διὰ τὴν Σαϊγκόν ρεκόρ πρωτοφανές. Ὁρυζα δολ. 91 καὶ 85,41 διὰ μεγαλύτερον σκάφος, μπέρθ τέρμη, 13.600 τόν., ἐλεύθ. 1.000 τόν. (Μάρτ. -

Ἀπρίλιον). Διὰ τὴν Ἀλεξάνδρειαν δολ. 28 φίο σιτηρά μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν (Μάρτιον). Διὰ τὴν Φορμόζαν 14.000 τόν. δολ. 42 φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτ. (Μάρτιον - Ἀπρίλιον). Ἀπὸ τὸ Νότιον Ρέιντζ διὰ Γάνδην - Ἀμβούργον ρεῖντζ βαρέα γεννήματα δολ. 17,50 - 18 φίο (Μάρτιον). Διὰ Τίλμπουρι δολ. 16 φίο καὶ Ἰσπανίαν Ἀτλαντικοῦ δολ. 22,50 φίο, Μεσογείου δολ. 24 (Ἀπρίλιον).

Γαὶ ἀνθρακες. Οἱ ναύλοι πρὸς τὴν ἀνατιμήσιν. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 50.000 τόν. δολ. 20,50, ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάρτιον). Διὰ Ἀπρίλιον, τούναντίον, 50.000 τόν. δολ. 17,25 ἐλ. ἐκφόρτ. Μέσω Κεϊπ δολ. 13 δι' Ἰαπωνίαν ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάρτιον). Ἀπὸ Σέβεν "Αἴλαντς δι' Ολλανδίαν, μικτὸν σκάφος 70.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα δολ. 8,50 φίο.

Ἀπὸ τὸ Πλέιτ: Ἀρκεταὶ ναυλώσεις. Οχι ἄνω τοῦ Σάν Λαρέντζο διὰ Λίβερπουλ, 11.000 τόν. λίρ. 14, ἐλ. ἐκφόρτ., φύιον Σηφόρθ λίρ. 13,50, Κόντινεντ δολ. 28, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάρτ. - Ἀπρίλ.). Μικρὸν σκάφος διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 28,50 ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάρτ. - Ἀπρίλ.). Διὰ Πολωνίαν δολ. 30 ἐλ. ἐκφόρτ. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Τουμπαράδο διὰ τὴν Ολλανδίαν 80.000 τόν. δολ. 7,15 φίο (Μάρτιον).

Ζάχαρις 4.000 τόν. ἀπὸ Μπελίζε διὰ Κόλπον δολ. 15,75 φίο, μὲ 700 τόν. φόρτ. καὶ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Ζάχαρις εἰς σάκους 11.000 τόν. (Μάρτ.) ἀπὸ Μπουένος "Άλιρες διὰ Μπαντάρ "Αμπάς δολ. 52,75 φίο ἔντ στόσουεντ, ἔξτρα ἀσφάλιστρα εἰς βάρος ναυλωτῶν.

ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Ἀπραξία. Λιπάσματα ἀπὸ Πόρτλαντ "Ορεγκον διὰ Μπανκόκ (Μάρτιον) 10.500 τόν. δολ. 36,75 φίο. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Χιλήν δι' Ἰαπωνίαν 65.000 τόν. (Μάρτ. - Ἀπρίλ.) δολ. 13,70 φίο.

Ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 10,25 φίο (Μάρτ.). Ἰαπωνίαν δολ. 8,25 φίο [105.000 τόν. (Μάρτ. - Ἀπρίλ.)] καὶ δύο ταξίδια δολ. 7 φίο, 75.000 τόν. ἐκάστον. Διὰ τὸν Κόλπον Ἀμερικῆς δολ. 10 φίο, 70.000 τόν. (Μάρτ. - Ἀπρίλ.).

Γαὶ ἀνθρακες: Ἀπὸ Νιουκάστλ διὰ Φορμόζαν, συμβόλαιον 950.000 τόν., δολ. 15,95 φίο.

Ἀπὸ Νότ. Ἀφρικήν, ὅποθεν προβλέπεται μία καλὴ ἐργασία διὰ ἀράβδοσιτον, λόγῳ ἐκτάκτου συγκομιδῆς ἔξ ἑκατομ. τόν., γαιάνθραξ διὰ Β. Γαλλίαν δολ. 16,50 φίο, 12.500 τόν. (Μάρτιον). Ἀνθρακίτης διὰ τὸ Κόντινεντ (31.000 τόν.) δολ. 15,50 φίο (Μάρτιον - Ἀπρίλ.). Φωσφάτα ἀπὸ Ἀκαμπα διὰ δύτ. ἀκτὴν Ἰνδίας δολ. 19,25 φίο, 10.000 τόν., Μάρτιον - Ἀπρίλιον.

Αἱ χρονοναύλωσεις: Τεραστία ἡ ἔκτασις τῆς ζητήσεως. Ἐταιρίαι γραμμῶν, φορτωταὶ σιτηρῶν, Ρώσοι καὶ Ἰαπωνες, οἱ πάντες εἰς τὴν ἀγορᾶν. Ρεκόρ μισθώματος: Σκάφος SD14 διὰ πέντε ἑτα δολ. 7,25, παράδοσις 1975! Σκάφος φρήντομ διὰ ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς, διὰ Σαϊγκόν, δολ. 11.000 ἡμεροσίων. Σκάφος 15.000 τόν. (15 μιλ.) διὰ ταξίδιον Εὐρώπης - Νοτ. Ἀφρικῆς λίρ. 3.450 ἡμεροσίων. Σκάφος SD14 διὰ 5-7 μῆνας δολ. 6.000 ἡμεροσίων. Σκάφος 20.000 τόν. διὰ 2 ἑτη δολ. 7,55. Σκάφος 25.649 τόν., τοῦ 1967, παράδοσις Τάραντα — κυκλικὸν Καναδᾶ — δολ. 11,30 (Μάρτ.). Σκάφος 28.703 τόν., τοῦ 1969, παράδοσις Ἰαπωνίαν, κυκλικὸν Ειρηνικοῦ, δολ. 12, Κορέαν δολ. 12,50 (Μάρτ.).

Χρονοναύλωσεις πολλαὶ δι' ἔτος καὶ τινες μέχρι πέντε ἑτῶν.

Κυκλικὸν Ἰαπωνίας - Αύστραλίας, σκάφος 50.240 τόν. δολ. 6,75, παράδοσις Ἰαπωνίαν ἡμεροσίου. Σκάφος 38.000 τόν. ἡμεροσίου παράδοσις Ἰαπωνίαν διὰ 5-7 μῆνας, δολλάρια 9,25. Σκάφος 16.000 τόν. παράδοσις Ἰαπωνίαν διὰ κυκλικὸν Νοτίου Ἀφρικῆς δολ. 6.250 ἡμεροσίων. Σκάφος 15.000 τόν. παράδοσις Ἰαπωνίαν διὰ 10-12 μῆνας δολ. 8,05 καὶ ἔτερον 29.000 τόν. δολ. 10, διὰ δύο ἀτλαντικὰ ταξίδια.

Χαρακτηριστικὸν τῶν προβλέψεων τῆς ἀγορᾶς, διὰ οἱ Ἰαπωνες χρονοναύλων σκάφη διὰ μακρὸν διάστημα, προεξοφλούντες τὴν καλὴν κίνησιν τῆς ἰαπωνικῆς Οἰκονομίας.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐπὶ τῇ ἐλπίδι ἄρσεως τοῦ μπούκοτάς — ἀπεφασίσθη ἡ ἄρσης του — ἡ σταθερότης ἥρχισεν ἀποκαθισταμένη εἰς τὴν ναυλαγορᾶν τῶν δεξαμενοπλοίων. Καλύτεροι ναυλοὶ ἐπληρώνοντο, ἐνῷ ἡ ζῆτησις τονύνες ἀπὸ τοὺς Ἰαπωνες καὶ τοὺς ἐκτός τῶν πετρελαίων φορτωταὶ ζωηροτέρα ἐνεφανίζετο ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον.

Πάντως ἡ ἀναύλωτος χωρητικότης εἶναι μεγάλη καὶ μόνον ἡ ἄρσης τοῦ μπούκοτάς θὰ καταστήσῃ δυνατὴν τὴν ταχείαν ἀπορρόφησιν του.

Οἱ ναύλοι διεκυμάνθησαν περὶ τὰ 100 τοῦ Γουόρλτακεϊ δι' Ἀπω. Ἀνατολήν (μέτρια σκάφη) καὶ τὰ 85-90 διὰ τὴν Δύσιν. Σκάφος 210.000 τόν. διὰ τὴν Μεσόγειον ἐπληρώθη μὲ τὸν χαμηλὸν ναύλον τῶν W 62%. Ἀπὸ τὴν Νιγηρίαν διὰ τὴν Ἀγγλίαν - Κούτινεντ W 125 εἰς μέτρια σκάφη.

Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν W 125 διὰ τὴν Ἀγγλίαν - Κούτινεντ.

Ζῆτησις διὰ χρονοναύλωσεις, μὲ διαφορᾶς ὅμως ἀντιλήψεων μεταξύ φορτωτῶν καὶ ἐφοπλιστῶν.

Σκάφος 215.000 τόν. διὰ τρία συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν, μὲ ἔναρξην Ἀπρίλιον, ἐκλείσθη εἰς τὰ W 77½. Σκάφος 80.000 τόν., μὲ παράδοσιν 1976 διὰ 5 ἑτη (Ἰαπωνες ναυλωταὶ) πρὸς 4,22½ δολ. κατὰ τὸν τόνον καὶ μῆνα.



International Red Hand Marine Coatings



ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΦΗΜΙΣΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ. 35 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ, 1000 ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΛΕΨΕΩΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ. ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΡΕΥΝΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΝ ΝΕΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΕΧΝΙΚΑΣ, ΜΕΛΕΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ.

ΓΕΝ. ΑΝΤ/ΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ—ΑΤΛΑΣ Α.Ε. ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ ΠΕΙΡΑΙΑ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4179.911/12, 4176.435, 4176.628 - TELEX 212601 & 02

ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΕΝ ΤΗ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Preventive maintenance

Example:

foundation and engine



Vibrations and deformations affect the positive connection between engine and foundation. The consequences: high wear of the seating faces, worn chocking, down-times, overhaul costs. Up to 80% of these costs can be saved by exchanging the foundation components in time and by reconditioning the seating faces. The engine can remain in the vessel thanks to the M.A.N. foundation milling machine. Piece by piece, bed and top plate are reconditioned quickly and accurately until the new chocking bears again. Our specialists with the foundation miller will be happy to visit you on board the vessel.

Eliminate down-times through preventive maintenance from the Hamburg Works of M.A.N.!

M·A·N
DIESEL ENGINES

R-76020e

D - 2000 HAMBURG 11 · Hachmannkai · Rossweg 6
Phone 040/7 4091 · Telex 02-17629 · Cables manwork hamburg

ΑΒΕΜΑΡΙΑ: 17.365 τόν. δ.ω. (903.000 κ.π. 15 μίλ. 27 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 7.250 ήμερησίως, πλέον δολ. 750 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Ταϊθαν Φεδρουσαρίου 28, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας "Οράνιο μετά την έφορτωσην εις Βενετίαν, μέσω Βαγκούδερ.

ΝΤΕΡΜΠΙΓΥ (λιθ.): 15.846 τόν. δ.ω. (31 π. 4 ίντσ.), 783.000 κ.π. 14½ — 15 μίλ. 43 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 6.074 ήμερησίως, ουμπερίλαμβανούμενων υπερωρίων, Μαρτίου 18 — "Απρίλιου 10, έπαναπαράδοσης νότιον Ιαπωνίαν μέσω Μπιντάν 'Αιλαντ ή Τέλος Ραμούνια.

ΔΕΚΕΣΑΝ: 16.557 τόν. δ.ω. (802.000 κ.π. 14 μίλ. 42 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 9, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις δύον και δύον είναι έπιστομον εις Βιζακαπανίου Μαρτίου 15—31, έπαναπαράδοσης νότιον Ιαπωνίαν.

ΙΚΤΙΝΟΣ: 16.800 τόν. δ.ω. (780.000 κ.π. 17—17½ μίλ. 33 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 7.200 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας έξι κυκλικών ταξίδιον "Απο Ανατολής παράδοσης Σαντάντερ, Μαρτίου 4—8, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν. Κόντινεντ.

ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΟΡΥ (λιθ.): 38.825 τόν. δ.ω. (1.358.480 κ.π. 14½ μίλ. 33 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 7.25, ταξίδια 18 μηνών, παράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 14.181 τόν. δ.ω. (659.831 κ.π. 13 μίλ. 19 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 6.600 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναγρωρίσην του πιλότου εις Αμερικήν Μαρτίου 15—25, έπαναπαράδοσης Κέπι Τάουν — Μπέιρα ρέντ.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: 22.750 τόν. δ.ω. (1.008.555 κ.π. 14 μίλ. 31—32 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 9.000 ήμερησίως, ουμπερίλαμβανούμενων υπερωρίων, παράδοσης Πορτογαλίαν. Μαρτίου 8—18, έπαναπαράδοσης Μομπάσαν — Κολόμπο ρέντ, μέσω αμερικανικών λιμένων 'Ατλαντικόδ (βορειώς Χάττερας) ή Κόλπον.

Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.): 50.240 τόν. δ.ω. (2.155.000 κ.π. 15½ μίλ. 43 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 6.75, παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν. Έξι κυκλικών ταξίδιον Αδριατικής, μεσος φόρτωσης.

ΑΚΡΙΤΑΣ (φρήντον τού 1971): δολ. 5.850 ήμερησίως, ταξίδια 5—7 μηνών, παράδοσης 'Ιαπωνίαν Μαρτίου — 'Απρίλιου.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΝΗ: 36.855 τόν. δ.ω. (1.639.000 κ.π. 15 μίλ. 41 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 8.75, παράδοσης Αμερικανών Μαρτίου 25 — 'Απρίλιου 10, έπαναπαράδοσης Βαγκούδερ — 'Ενσενάντε ρέντ.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.: 15.035 τόν. δ.ω. (720.000 κ.π.) (15 μίλ. 26—28 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ) λίρας 3.450 ήμερησίως, πλέον λίρας 500 μηνιαίως, παράδοσης μετά την άναγρωρίσην του πιλότου εις Βρέστον Μαρτίου 18—28, έπαναπαράδοσης μετά την άναγρωρίσην του πιλότου εις Βιζακαπανίου Μαρτίου 15—31, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν. Κέπι Τάουν — Μπέιρα ρέντ.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: 14.884 τόν. δ.ω. (669.927 κ.π. 13½ μίλια, 18½ τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 11.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναγρωρίσην του πιλότου εις Βρέστον Μαρτίου 18—28, έπαναπαράδοσης μετά την άναγρωρίσην του πιλότου εις Βιζακαπανίου Μαρτίου 15—31, έπαναπαράδοσης Σιγκαπούρη ρέντ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 15.183 τόν. δ.ω. (726.000 κ.π. 15—15½ μίλ. 25—26 τόν. φιούσελ δίλ, πλέον 1½ τόνον ντήζελ δίλ), δολ. 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μερικών, λιμένας 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) ή Κόλπον, διώνιν ναυλωτών, Μαρτίου 25 — 'Απρίλιου 10, έπαναπαράδοσης Σατηχόν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 15.183 τόν. δ.ω. (726.000 κ.π. 15—15½ μίλ. 25—26 τόν. φιούσελ δίλ, πλέον 1½ τόνον ντήζελ δίλ), δολ. 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Μάλταν 25 — Μαΐου 11.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ: 15.542 τόν. δ.ω. (734.000 κ.π. 15 μίλ., 26—27 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 4.000 ήμερησίως, παράδοσης Μάλταν.

ΓΛΑΥΚΗ (λιθ.): 24.044 τόν. δ.ω. (1.190.000 κ.π. 15 μίλ. 30 τόν. φιούσελ δίλ) δολ. 7.75 ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης 'Απρίλιου.

παραίσο — Καλάρρειαν.

ΣΚΑΠΟΥΓΙΝΤ: 15.135 τόν. δ.ω. (14 μίλ. 20 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 6.600 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έπιστομον παράδοσης διαπλέοντας Γιδραλτάρ, έπαναπαράδοσης Απο Ανατολήν, μέσω άνατολικής άκτης Καναδά και Πορτογαλίας.

ΝΕΣΤΟΣ (λιθ. είς τάμι τού παρτέρε): 26.160 τ. δ.ω. (1.037.000 κ.π. 15 μίλ. 60—65 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 10.50, ουμπερίλαμβανούμενων υπερωρίων, παράδοσης Πολωνίαν. Μαρτίου 13—25, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, ένικ κυκλικών ταξίδιον 'Ατλαντικού.

ΑΓΑΝΤΙΝ ΧΟΡΑΙΖΩΝ (λιθ.): 28.703 τ. δ.ω. (1.307.000 κ.π. 15½ μίλ. 35 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 12, ένικ κυκλικών ταξίδιον τού παρτέρε.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.): 15.408 τ. δ.ω. (692.000 κ.π. 15 μίλ. 27 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 8.05, ταξίδια 10—12 μηνών, παράδοσης Τόκο ή Μάλι, ρέιντς, 'Απρίλιου 5—25.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.): 11.630 τόν. δ.ω. (589.000 κ.π. 12—13 μίλ. 14½ τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 4.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 800 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης κατά την παραλαβήν του πιλότου εις Ραγκούν Μαρτίου 15—27, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν — Αμερικών ρέντ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.: 15.050 τόν. δ.ω. (753.000 κ.π. 13½—14 μίλ. 18—19 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. γκάζι δίλ), δολ. 6.250 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την παραλαβήν του πιλότου εις Ραγκούν Μαρτίου 15—27, έπαναπαράδοσης 'Αμερικών ρέντ.

ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.): 17.447 τόν. δ.ω. (30 π. 10½) 778.126 κ.π. 14 μίλ. 45 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 13.50, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναγρωρίσην του πιλότου εις Λέγκορον Μαρτίου 11—18, έπαναπαράδοσης μετά την άναγρωρίσην του πιλότου εις δυτικήν Ιαπωνίαν ή διαπλέοντας Κέπι Ρασέρο ήμερησίων ναυλωτών, ένικ κυκλικών ταξίδιον Καζαμπλάνκας, διώνιν δύο κυκλικά δολ. 13.

ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (κ.): 15.440 τόν. δ.ω. (725.000 κ.π. 13½ μίλ. 19 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 10.25, πλέον δολ. 700 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναγρωρίσην του πιλότου εις Βιζακαπανίου Μαρτίου 15—31, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 27.489 τόν. δ.ω. (1.150.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 12.00, ταξίδια 12—14 μηνών, παράδοσης 'Ιαπωνίαν Μαρτίου 18—25.

ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.): 16.310 τ. δ.ω. (802.000 κ.π. 13½ μίλ. 20 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 6.000 ήμερησίως, πατέλια 11—13 μηνών, παράδοσης Μάλταν 25 — Μαΐου 11.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ: 15.542 τόν. δ.ω. (734.000 κ.π. 15 μίλ., 26—27 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 7.75, ταξίδια 12—14 μηνών, παράδοσης Μάλταν 18—25.

ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.): 16.310 τ. δ.ω. (802.000 κ.π. 13½ μίλ. 20 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 6.000 ήμερησίως, πατέλια 11—13 μηνών, παράδοσης Μάλταν 25 — Μαΐου 11.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ: 15.542 τόν. δ.ω. (734.000 κ.π. 15 μίλ., 26—27 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ), δολ. 4.000 ήμερησίως, παράδοσης Μάλταν.

ΕΛΑΣΣΑΝΗ (λιθ.): 24.044 τόν. δ.ω. (1.190.000 κ.π. 15 μίλ. 30 τόν. φιούσελ δίλ) δολ. 7.75 ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης 'Απρίλιου.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΤΟΛΤ ΑΝΝΑ: Περσικόν Κόλπον, 20.000 τόν. καθαρά 'Απο Ανατολήν, Γουορλντσεκέλ 252½.

ΑΡΟ (λιθ.): Καραϊβικήν, 36.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 125.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ: Καραϊβικήν, 22.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 12.

ΛΑΕΛΛΑ (λιθ.): Ενδονησιατικόν ταξίδιον, 33.000 τόν. Γουορλντσεκέλ 150, Μαρτίου 7.

ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.): Δύο συνεχή ένδοκαραβίδικα ταξίδια, 18.500 τόν. Γουορλντσεκέλ 165, Μαρτίου 7.

ΠΕΛΛΑ: Νιγηρίαν, 48.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 16.

ΚΑΝΑΡΗΣ: 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 19.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 250, Μαρτίου 12.

ΕΒΕΛΥΝ: Καραϊβικήν, 18.000 τόν. καθαρά άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 145, Μαρτίου 12.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 80.000 τόν. λιασθανόν και ή Λειζέρες, Γουορλντσεκέλ 14.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 62.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουορλντσεκέλ 90, Μαρτίου 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 60.000 τόν. Φιλιππίνας, Γουορλντσεκέλ 98½, Μαρτίου 10.

ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ: Ρόττερνταμ, 25.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 165, Μαρτίου 14.

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΆΝΑΧΩΡΗΣΙΕΣ έκ Κόλπου Η.Π.Α.:

M.V. "MICHIGAN" 21—26/3
M.V. "MISSOURI" 19—29/4

'Αναμένονται εἰς Πειραιά:

M.V. "MICHIGAN" 8—9/5?
M.V. "MISSOURI" 3/6?

Αι άνωτέρω ήμερομηνίαι υπόκεινται εἰς άλλα γήνη άνευ προειδοποίησεως.

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 4179-265, 4176-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone : 01-480 6666
Telex : 88639
Telegrams : Colocotron London E. C. 3

Colocotronis Building, Piraeus
2, Bouboulinas Street
Telephone : 4112535
Telex : (21) 3202-21 (2892) COLC.
Telegrams : Colocotron, Greece



M E D L I N E

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικάς έγκαταστάσεις - Ήλεκτρικός Αερισμός κυτῶν.

‘Ελληνική Έταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
MIDDLE EAST AGENTS
ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

NDSM

ΣΤΟ AMSTERDAM

Τὸ Ναυπηγεῖο ποὺ προσφέρει κάθε έξυπηρέτησι πού χρειάζεται ἔνα πλοϊο. Ἐχει 4 δεξαμενές διὰ πλοία μέχρι 70.000 τόννους. Ἐχει μία σύγχρονη ἐγκατάστασι διὰ καθηρισμούς τῶν τάνκ τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἐχει ὄρκετούς μώλους μὲ πλήρη ἐγκατάστασι συνδέσεως μὲ ἄτμο, μὲ πεπισμένο ἀέρα, μὲ πόσιμο νερό, μὲ νερό διὰ πυροσβεστικὲς ἀνάγκες καὶ μὲ ἡλεκτρισμὸν.

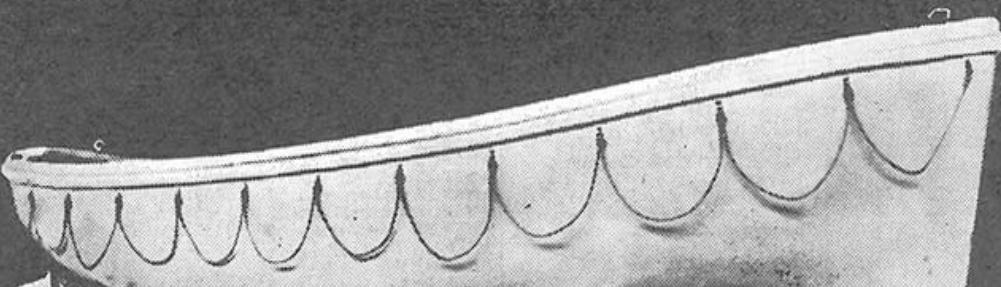
Ἐχει ἐλασματουργεῖο δυναμικότητος 15 τόννων ἡμερισίως δι' ἐπισκευάς λαμαρινῶν. Πλήρες μηχανουργείον δι' ἐπισκευάς μηχανῶν καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως. Μεγίστη πείρα σὲ μηχανές DIESEL, σὲ τουρμπίνες καὶ σὲ κινητήρες παντός τύπου. Ἐπισκευαὶ λεβήτων παντός τύπου καὶ ἀντικατάστασις σωλήνων. Μιὰ ἔχωριστὴ εἰδικότης τοῦ Ναυπηγείου είναι δλαι αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ πηδαλίου, τῶν ἐλίκων καὶ τῶν ἀξόνων.

ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ, ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ & ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ. ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΤΑΝΟΗΤΕ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΗΛ. 422.184, 4179.435 - TELEX 212601 & 02 ΕΙΤΕ ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣ AMSTERDAM ΤΗΛ. 213.456 & TELEX 12623.

ΑΒΑΝΣ	60	6646	Ε. Τρίπολιν (Λιβάνου) 25)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II ..	39	3375	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΒΑΣ	62	11048	δ. Γιβραλτάρ 3)3 διά Ρόττερνταμ	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	53	1533	εἰς Έλευσίνα υπό συμπλήρωσιν
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	Ε. Κάσουπουγκ 5)2	ΑΛΘΑΙΑ	74	22000	εἰς Κων(πολιν 27)2
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	δ. Σιδνέο 5)3 διά Γκηλογκ	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	ε. Κων(πολιν 27)2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	δ. Ν. 'Ορλέανην 21)2 διά Ρόττερνταμ	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ ..	55	3003	δ. Λά Γκουαλέτε 28)2 διά Τρίπολιν
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Πόρτ Κέμπλα 15)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ ..	58	9878	δ. Βρέμην 21)2 διά Σάντος
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	Ε. Τζάκσονθιλ 2)3	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ·ΑΟΤ ..	57	8266	δ. Λουσάντα 31)1 διά Σεμπού
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	δ. Παναμά 13)1 διά Κίναν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ·ΙΩΝΗΡ ..	57	8192	δ. Μονπάσα 24)2 διά Κοσίν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Γιβραλτάρ 26)2 διά Κωνστάντζαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ ..	58	7949	δ. Ρουέν 4)3 διά Δ. 'Αφρική
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	Ε. Ρίον 'Ιανέριον 4)3	ΑΛΙΑΚΜ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ ..	56	8192	δ. Ρίο Χαΐνεν 24)1 διά Μασσαλίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	δ. Θεσσαλονίκη 8)2 διά Πειραιᾶ	ΑΛΙΚΗ	53	8453	ε. Λιμένεραν 28)2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ.	58	2667	Ε. Πειραιᾶ 2)3	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Σιγκαπούρων 2)3
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	δ. Ντακάρ 26)1 διά Κίναν	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	9092	δ. Βενετίαν 4)3 διά Ραθένναν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	Ε. Καράτα 15)2	ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.)	54	16210	δ. Παναμά 25)2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	57	11630	δ. 'Αιντεν 24)2 διά Σιγκαπούρην	ΑΛΚΗΣ	60	2269	δ. Γιβραλτάρ 3)3
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	δ. Π. Σουδάν 26)1 διά 'Ακαμπτα	ΑΛΚΗΣΤΙΣ	45	3911	υπό παραλαβήν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	Ε. Λιοσσάδων 14)2	ΑΛΚΑΝ	60	9959	ε. Σάντος 25)2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	δ. Τόκιο 1)3 διά Δυτ. άκτη ΗΠΑ	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Βανκούμπερ 13)2 διά Ίνδιας
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	εἰς Ν. 'Υόρκην 1)3				
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	δ. Σιγκαπούρην 5)2 διά Δ. 'Αφρικήν				
ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	δ. Ντάρμπαταν 6)3 διά Βομβάνη				
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	68	20527	δ. Σιγκαπούρην 6)3 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	Ε. Ρόττερνταμ 26)2				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8279	εἰς Πειραιᾶ από 20.7.73 (έπισκεψια)				
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	δ. Ντακάρ 24)2 διά Μαντράς				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	υπό παραλαβήν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Σιγκαπούρην 1)2 Μαδαγασκάρην				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	δ. Φριμαντλ 28)2 διά Κίναν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	δ. Γιβραλτάρ 25)2 διά Λατάκια				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Παναμά 26)2 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	53	11558	δ. Γιβραλτάρ 25)3 διά Σαγκούντο				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	Ε. Σιγκαπούρην 30)1				
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	57	9924	Ε. Ρόττερνταμ 5)3				
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	53	2641	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	56	7989	δ. Τακοράντι 1)3 διά Πουάντ Νουάρ				
ΑΓΚΙΝΗ	54	6177	ε. Κων(πολιν 5)3				
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	δ. Τάμπα 22)2 διά 'Ινδιαν				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	56	8846	δ. Παναμά 15)2 διά Κίναν				
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	δ. Θέουταν 4)3 διά Λέγκορη				
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	δ. 'Αμεδόργον 6)3 διά Κέιπ Τάουν				
ΑΕΤΟΣ	56	8799	ε. Πουσάν 18)2				
ΑΘΑΛΑΝΑΣΟΣ	51	4664	δ. Π. 'Αρθουρ 3)3 διά Μπάρ				
ΑΘΑΛΑΝΙΚΟΛΑΣ	52	4615	δ. Τρίπολιν (Λιβύης) 28)1				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	9000	εἰς Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν				
ΑΘΗΝΑ	59	8132	ε. Λεμεσόσ 3)3				
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	δ. Πλότος 16)2 διά Πειραιᾶ				
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά Πειραιᾶ				
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.)	58	16695	δ. Κ. Τάουν 6)3 διά Κοπεγχάγην				
ΑΘ. ΓΚΑΡΟΥ (δ.)	53	11457	δ. Λ. Πάλμας 25)2 διά Βομβάνη				
ΑΘ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	δ. Ν. 'Υόρκην 7)2 Πουέρτο Μιράντα				
ΑΘΩΝ	45	13570	δ. Φιλαδέλφειαν 22)2				
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Τζακάρταν 16)2				
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12450	εἰς Μπιλμπάρ υπό συμπλήρωσιν				
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ·ΣΕΝΤΟΜ	72	11702	δ. Παναμά 28)1 διά Κίναν				
ΑΙΓΙΣ ΕΔΑΝΤ	60	13165	δ. Παναμά 3)2 διά Ντατάρεν				
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΙ·Κ	74	12498	ε. Ρόττερνταμ 1)3				
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	δ. Παναμά 18)2				
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟ	61	13993	δ. Παναμά 16)2 διά Κίναν				
ΑΙΓΙΣ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	δ. Βίγκο 15)2 διά Τζεπτέλ Ντανά				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤ	59	10373	δ. Σιγκαπούρην 24)2 διά Ντακάρ				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΙ·ΕΖ	72	11702	δ. Ναγκόγια 19)2 διά Παναμά				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ·Ι·ΒΕΡΥ	71	15387	δ. Παναμά 15)2				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΗ	70	15387	ε. Ρόττερνταμ 26)2				
ΑΙΓΙΣ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	69	9355	δ. Μουρόραν 4)3 διά Ν. Γουεστμίντερ				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	70	9200	ε. Ν. 'Ορλέανην 12)2				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΕΝΤ	63	21609	υπό παραλαβήν				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	δ. Παναμά 29)11 διά Σαγκάνη				
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	δ. Ναγκόγια 7)2 διά Παναμά				
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	δ. Ντακάρ 30)1 διά Γουαμπάτα				
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙ	70	9200	δ. Ν. 'Ορλέανην 12)2 διά Ρουμανίαν				
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ·ΙΚ	71	11525	δ. Γουοκάρην 28)2 δυτ. άκτη ΗΠΑ				
ΑΙΓΙΣ ΤΑΣ·Ι·ΦΟΥΜ	68	16702	υπό παραλαβήν				
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ	70	9025	δ. Αδελαΐδαν 14)2 διά Κίναν				
ΑΙΓΙΣ ΤΡΟΥΨ (δ.)	68	53944	υπό παραλαβήν				
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ	69	9355	δ. Χάμπτον ρόδς 2)3 διά Βρέστην				
ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	δ. Καζαπλάνκαν 8)2 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	δ. Αδελαΐδαν 28)2				
ΑΙΓΙΠΤΟΣ	45	3805	δ. Βριτόντων 23)2 διά 'Αλεξανδρείαν				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	δ. Ράς Τανόρα 20)2 διά Φάλει				
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	δ. Π. 'Ελλαζαπεθ 21)1 'Ιαπωνίαν				
ΑΙΜΙΑΙΑ Γ.	54	2488	ε. 'Άλεξάνδρειαν 17)2				
ΑΙΜΙΑΙΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ	66	14449	Ε. Σιγκαπούρην 5)3				
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	60	8368	υπό παραλαβήν				
ΑΙΟΛΙΑΝ ΖΗ	58	9292	ε. Ματαράν 4)3				
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Χούσουλν 14)1 διά Κίναν				
ΑΙ·ΙΡΗΝΗ ΣΤΑΡ	53	1548	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	ε. 'Αμεδόσαν 20)2 διά 'Αλγέριον				
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	εἰς Φιλαδέλφειαν 6)3				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	δ. Κάντλας 15)2 διά Μπαγκόγκ				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚ	54	7701	υπό παραλαβήν				
ΑΙΤΩΛΙΑ	61	14269	δ. Ρόττερνταμ 6)3				
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	δ. Ν. Γουεστμίντερ 21)1 'Αγ. Φραγκ.				
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	δ. Σηπάντα 2)2 διά Γιοχάναν				
ΑΚΟΥΡ	53	17676	Ε. Πριθίνετας 2)3				
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	δ. Τρίπολιν (Λιβ.) 7)2 Τρίπ. (Λιβύης)				
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ε. Τάρρελστον 3)3				
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	δ. Γιβραλτάρ 25)2				
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	δ. Γιβραλτάρ 25)2				
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Γιβραλτάρ 6)1				
ΑΚΡΟΝ	52	6336	Ε. Σιγκαπούρην 24)1				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	14500	δ. Φουκουγιάμα 28)1 Ρίθρα Πλέιτ				
ΑΛΕΚΟΣ	58	10887	δ. Μουρμανσ 28)2 διά Βρέμην				
ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	δ. Ν. 'Ορλέανην 5)3 διά Χιούδοτον				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	59	9735	δ. Μπάραραν 26)2				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	ε. Ν. 'Υόρκην 1)3				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	δ. Π. Κελάγκ 23)2 Ρόττερνταμ				
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				

ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ά. Αμεθύστηρον 28)2 διά Κωνσταντζαν
ΑΠΟΛΛΩΝ ΧΙ (δ.)	57	22479	έ. Πειραιά 13)12
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Γερμανίτηρ 23)3 Μόρφευς Σίτου
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	έ. Λουάντα 6)3
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	έ. Η. Ύφρην 4)3
ΑΠΟΛ. ΓΚΑΡΟΥ (δ.)	58	12676	ά. Αρθρούρ 1)3 διά Κήκυτον
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	έ. Λάς Πάλμας 6)3
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ά. Βοστώνην 5)4 διά 'Αμουαίη Μπαίη
ΑΠΟΛ. ΛΑΪΤ	62	6929	έ. Χόγκ Κόγκ 8)2
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Π. Λίμον 18)2 διά 'Ιταλίαν
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	έ. Μπάκια Μπάκια 25)2
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16210	έ. Νταμπιέρ 6)3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Κωνιά (πολιν 22)2
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	έ. Σιγκαπούρην 12)11
ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Παναμά 18)2
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Π. Σουδάν 26)2 διά Μπερμπέρα
ΑΡΤΟΛΙΚΟΣ	53	3376	έ. 'Αμεθύστηρον 20)12
ΑΡΤΟΛΙΣ	56	8823	ά. Παναμά 21)2
ΑΡΤΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	έ. Λείζερς 6)3
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Σάν Χοσέ 10)2 διά Τσαμπερίκο
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Σ. Μάκιελς 4)3 διά Ρουέν
ΑΡΓΩ	64	2763	ά. Γερμανίτηρ 10)2 διά Βεγγάζην
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ	58	10397	έ. Βομβάη 14)2
ΑΡΓΩ ΟΔΑΝΔΑΙΑ	57	10376	ά. Ντάρμπιταν 12)2 διά 'Ιταπονίαν
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	58	10371	έ. Κορίν 16)2
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Κόμπε 12)1 διά 'Αθάνα
ΑΡΕΤΗ Σ.	45	4578	έ. Ρουέν 26)2
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ά. Πειραιά 5)3 διά Λάς Πάλμας
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Βανκούδερ 13)1 διά Κίναν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	έ. 'Ανάπτα 28)2 διά 'Αλγέριον
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	έ. Νιούκαστλ 7)2
ΑΡΙΑΝΑ	53	6037	έ. Κ. Κονκάρδια 8)12
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Φρήμαντλ 21)2 διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	56	8753	ά. Χονολούλο 12)2 διά 'Ιντασόν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	έ. Νταμάρ 27)2
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ	72	11722	ά. Ρόττερνταν 28)2 διά Κοραμσάρ
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	72	11722	έ. 'Ιντασόν 8)2
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Τολόζ 25)2 διά 'Ιταπονίαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	έ. μεσογειακάς μεταφορές
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	28029	ά. Νταμπιέρ 5)3 διά Μόμπιλ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	62	10421	ά. Κάλαρ 28)2 διά Ταμπίκο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Παναμά 3)3
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΕΥΛΑΣ	57	6452	έ. 'Οζάκαν 3)3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	58	8677	ά. Μπάρωρν 26)2 διά Κουθέτη
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	έ. 'Αιόλι 26)2 διά Βανκούδερ
ΑΡΙΣΤΙΑΛΟΣ	56	8995	ά. Κολούμπια ρ. 1)3 Ν. Βιενάν
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ	73	11514	ά. Γερμανίτηρ 1)3 διά 'Ιταλίαν
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	58	8920	έ. Μόσχ 4)3
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	74	11500	ά. Ναγκόνγια 4)3 διά Πόρτλαντ
ΑΡΙΣΤΟΚΑΙΔΗΣ	74	11300	έ. οξάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	60	10631	έ. Γιοκοχάμαν 5)3
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	59	8814	ά. Παναμά 17)2 διά 'Απω 'Ανατολήν
ΑΡΙΣΤΟΝ	59	10613	ά. Σιγκαπούρην 4)3 διά Ρόττερνταν
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	58	7661	έ. Αγ. Δούνικον 16)2 (έπισκευα)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ά. Λείζερς 3)3 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Κ. Τάουν 2)3 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	57	10609	έ. Παναμά 23)2 διά Θύνιαν
ΑΡΙΣΤΟΦΙΟΣ	57	10609	ά. Κ. Τάουν 5)3 διά Φορμόζαν
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά. 'Αμεθύστηρον 26)2 διά Μπαγκόγκ
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Ντακάρ 1)3 διά Μπαγκόγκ
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Ντόρμπιταν 28)2 διά Γλασκώθη
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	έ. Κοοΐν 23)2
ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Μπαθεναγκάρ 21)2
ΑΡΜΑΤΑΝ	71	9212	έ. Τζιμπούτι 18)2 διά 'Αμεθύστηρον
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Λάντσεστερ 31)1 διά "Ιγιο Μισίμα
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	ά. Κιουρασάο 15)2 διά Σ. Λορέντι
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Γιοκοχάμαν 21)12 διά Λεγκάπτι
ΑΡΟΣ	48	3783	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Μπέλεμ 22)2 διά Μασραλίαν
ΑΡΡΑΣ (δ.)	53	13459	ά. 'Αλγεθρας 14)2 διά Σαθόνα
ΑΡΤΑ	57	10067	ά. Γκουαγιακιλ 17)2 διά Κριστομπαλ
ΑΡΤΑ	55	1875	έ. Πειραιά 313
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙΙ	58	9603	έ. Μαδέρας 4)3
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Γερμανίτηρ 22)2 διά Σφάδε
ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	63	36139	ά. Ρ. Τανόντα 28)1
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ά. Μπ. "Αύρες 1)3 διά Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	έ. Χάλιφας 26)2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	έ. Πειραιά 4)4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Βαλτιμόρην 28)2 διά Γαλλίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Μουροφάν 5)3 διά Ναγύντα
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Γιοκοχάμαν 6)3 διά Κόμπη
ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ μ.	72	42253	ά. Τείμπη Μπ. 19)2
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	7594	ά. Κωνιά (πολιν 27)2 διά Κωνσταντζαν
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	54	5605	έ. Μάντσεστερ 1)3
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	48	2577	έ. Καράτσι 23)12
ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	ά. Παναμά 5)3 διά Μάντα
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	ά. Πειραιά 11)2 διά 'Αρούπιτα
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ά. Κωνιά (πολιν 28)3 διά Κωνσταντζαν
ΑΣΠΙΔΑΟΣ	59	9303	έ. Πειραιά 22)2
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	έ. Νταρέν 8)1
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ά. Γκότεμπερυρκ 5)3 διά Τζάκονθιλ
ΑΣΤΗΡ	74	13600	έ. Τόκιο όπω συμπλήρωσιν
ΑΣΤΗΡ (δ.)	54	12338	έ. Ταμπίκο 1)3
ΑΣΤΡΕ	50	8827	έ. Νταρ ές Σαλάμ 23)2
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. 'Αμεθύστηρον 19)2 διά 'Ιταλίαν
ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ά. Παναμά 8)2
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	έ. Τρίπολιν (Λιθάνιου) 28)2
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. 'Αμέρεραν 23)2 διά Θεσσαλίην
ΑΣΤΥΑΝΑΞ	56	6156	έ. Χιουστον 23)2
ΑΣΤΥΓΑΛΛΑΙΑ	55	1916	ά. Μπρούνημποτελ 25)2 Καλαμάταν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Μαρακάντιπο 28)2 Μπ. Μπλάνκα
ΑΤΕΝΕΙΑ	66	11944	ά. Τακόνα 2)2 διά Πουσάν
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	4641	ά. Κοπέρ 20)2
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΙΠΚ (δ.)	57	25172	έ. Η. Ύφρην 23
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΑΙΦ	55	1941	ά. Χόγκ Κόγκ 1)3 διά Σιμπού
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	έ. Γκρότον 18)2
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. 'Αμέρεραν 20)2 διά Λ. 'Αντζελες
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	έ. Πιούροπορτ 5)3

Lifeboats...
from the largest maker
of Fiberglass craft



olympic yachts s.a.

LIFEBOATS MOTOR, HAND - PROPELLED OR ROWING OF
VARIOUS SIZES.

Also Available:

- a. Pure pivot gravity davits
- b. Overhead trackway gravity davits for all size lifeboats.

OLYMPIC YACHTS S.A.

MAKERS OF FIBERGLASS CRAFT UP TO 85 FEET (26 m.)

INSTALLATIONS

The Lavrion Shipyard offers facilities for storage,
launching, docking, repairs, conversion and servicing
crafts up to 50 tons.

Office - Showroom: ZEA MARINA, PIRAEUS TEL. 4510.211/2/3 Shipyard: LAVRION, ATTICA, TEL 0292 - 5782 3
TELEX: 212717 OLYA GR. cables : OLYMPELCO PIRAEUS

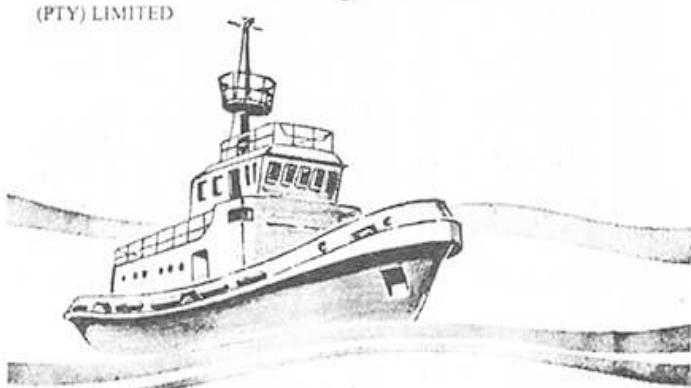
ΑΤΑΛΙΤΣ	70	9426	ά. Σιγκαπούρην 28)12 διά Σαγκάην
ΑΤΑΛΑΣ	52	7224	όποια παραλαβήν
ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	ά. Ρότερνταμ 5)3 διά 'Αμερίσαν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	53	13675	ά. Κόρπους Κρίστι 27)2
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Σαθάναν 27)2 διά Ράς Τανούρα
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΙ	72	9427	ά. Φριμαντλ 12)2 διά Κόντ.
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	έ. Πειραιώς 2)3
ΑΥΓΗ (δ.)	51	15784	όποια παραλαβήν
ΑΥΔΙΣ	72	16600	δ. Γιβραλτάρ 27)2
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ὑπερ.)	40	26314	ά. Σίνευ 7)3 διά Σαουθάμπτον
ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Σιγκαπούρην 6)2 διά Χοινάγκ
ΑΥΡΑ	54	1756	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	45	1589	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Γιοκούμαν 23)2 διά Κέπι Κουβίε
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΑΛΟΥΡ	41	4879	ά. Δ. Πάλμας 4)3 διά Σάν Πέντρο
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ·ΟΝ	58	8331	ά. Αρόεντζ (Άργ.) 1)3 Ροζάριο
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (δ.)	56	31571	ά. Τάραντας 5)3 διά Τρίπολιν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	έ. 'Αμερίσηργον 4)3
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛ. ΚΟΛΟΚ)ΗΣ δ.	60	29967	ά. Δ. Πάλμας 6)3 διά Περισκόν
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ά. Τέμπλι Μπαΐ 15)1
ΒΑΡΕΣ	56	4048	ά. 'Αλεξανδρειαν 17)2 διά Βηρυτόν
ΒΑΣΙΑ	56	4029	ά. Τσέκα 25)1 διά Τρίπολιν (Λίβανης)
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ά. Σιγκαπούρην 5)3 διά Ρότερνταμ
ΒΑΣΙΛΗΣ	43	5331	ά. "Ηστχαμ 2)1 διά Κέπι Τάουν
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	έ. Μπρεμερχάφεν 6)3
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. 'Αμερίσηργον 4)3
ΒΑΣ. ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ	56	21716	ά. Σανίν Τόμας 5)3
ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	27	16435	είς Πειραιά όποια 5)11 (έπισκευαί)
ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	ά. Κ. Τάουν 11)3 διά Περισκόν
ΒΑΣΩ	65	4707	ά. Αμερίσηργον 20)3 διά Σάν Χουάν
ΒΕΓΚΑ	60	2914	έ. Σύρων 18)2 διά Συρίαν
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	έ. Κέπι Τάουν 6)3
ΒΕΡΓΩ (μικτόν)	72	57527	ά. Π. δφ Σπαϊν 18)2 διά Βραζιλίαν
ΒΕΤΑ	43	1845	ά. Πλότας 23)2 διά Ντέριντζ
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚ.	48	3930	έ. Ρότερνταμ 4)3
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	έ. Δ. Πάλμας 23)2
ΒΙΚΤ. ΚΟΛΟΚ)ΗΣ δ.	58	13186	ά. Γκότεμπουργκ 10)2 διά Περισκόν
ΒΙΚΤΩΡ	60	1315	ά. Καράτος 6)3
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	έ. Ρότερνταμ 3)3
ΒΙΟΛ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	72	119811	έ. Βρέτον 4)3 (έπισκευαί)
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	58	8510	έ. Ρουέν 3)3
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	49	2334	ά. Μπαντίρμα 15)2 διά Γιαρίμεας
ΒΙΡΑ	56	7841	έ. Σιγκαπούρην 12)2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΩΝΙΤΗ	54	8251	έ. Γιαντάρταρ 18)2 διά 'Αυτιτζάν
ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Καράτος 21)2 διά Τανζανία
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Γιαντάρταρ 1)3 διά Βηρυτόν
ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Βαλτιμόρην 20)2 Πιουγκοσλαβίαν
ΒΡΑΧΟΣ (δ.)	51	18259	ά. Δ. 'Αντζελες 14)2 διά Βανκούβερ
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ὑπερώκ.)	32	18254	ά. Λιοσάνδρων 5)3 διά Σαουθάμπτον
ΒΡΟΥΓΑΙΑ	56	8414	έ. Σιγκαπούρην 24)1
ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Ρότερνταμ 22)2 διά Κέπι Τάουν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	έ. Σίνευ 27)2
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (δ.)	61	18588	δ. Κων. πολιν 4)3 διά Κωνσταντζάν
ΓΑΛΑΙΑ	52	2676	έ. 'Αμερίσαν 5)3
ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	58	16359	ά. Υόρκην 5)3 διά Βοστώνη
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	έ. Παναμά 26)2 διά Σιγκαπούρην
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	έ. Μπέρια 26)2
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	53	13649	ά. 'Ορκίρκο 25)2
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Ναόρηρου 20)2 διά 'Εσπεράντζα
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	ά. Λονδίνου 5)3
ΓΕΡΟΣ (δ.)	56	20776	ά. Κων. πολιν 6)2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΗΠΩΡΗΣ	67	15421	ά. Έμπειν 16)2 διά Κόρπους Κρίστι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	έ. Σιγκαπούρην 26)2
ΓΕΩΡ. Β. (δ.)	61	18796	έ. Καράτος 18)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417	ά. Ταμπικο 27)2 διά Π. Δ. Κρόβη
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. Π. Κελάγκ 2)3 διά Ρότερνταμ
ΓΕΩΡ. Μ. (δ.)	48	10922	ά. Λεμεσόν 6)3 διά 'Οδησσον
ΓΕΩΡ. Μ. II (δ.)	58	16605	έ. Βοστώνη 6)3
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ά. Βαλαρρόδ 2)2 διά Κίναν
ΓΕΩΡ. ΕΥΑΛ.	70	18634	δ. Γιβραλτάρ 4)3
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ά. Μπροστάπολην 25)2 διά Κόμπε
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Χακάτα 28)2 διά Κούς Μπαΐ
ΓΕΩΡ. Σ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει είς Πειραιών όποια 10)1)71
ΓΙΑΓ. ΚΟΛΟΚ)ΗΣ δ.	60	41982	έ. Μασσαλίαν όποια 21)12 (έπισκευαί)
ΓΙΑΛΤΟΜ (δ.)	61	15979	έ. Ρότερνταμ 26)2
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	ά. 'Αμερίσαν 6)3 διά Θεσ/νίκην
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	έ. 'Ινταριν 3)3
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Νταμπέρ 2)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28648	έ. Σιγκαπούρην 23)2
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	44	7223	ά. Ταμπικο 20)2 διά Τάμπα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΝΤ (δ.)	60	29120	ά. Ν. 'Υόρκην 23)2 'Εσκραθός ρίθερ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓ·ΝΤ	67	13091	έ. Ν. 'Ορλεάνην 5)3
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	έ. Παναμά 6)3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	έ. Πόρτ Κελάγκ 4)3
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		52	8129 έ. Ρότερνταμ 25)2
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ		53	4481 ά. 'Απαπα/Λάγκος 23)2
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ	8.	53	11713 ά. Γιβραλτάρ 11)2 διά Π. Ρίκο
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ		50	6012 έ. 'Ιλδίλο 6)2
ΓΚΑΙ·Υ. ΦΑΙΝΘ		55	5700 έ. Ντακάρ 17)2
ΓΚΑΙ·Υ. ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ		56	8841 έποι παραλαβήν
ΓΚΑΛΑΞΥ (δ.)		54	5394 ά. Ρότερνταμ 2)3 διά 'Ασαμπ
ΓΚΑΛΑΞΥ		45	3312 έ. Βηρυτόν 4)3
ΓΚΑΛ. ΚΟΛΟΚ)ΗΣ δ.	61	28917	Κόρ. άλ. 'Αμάγια 19)2 διά Γαλλίαν
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ	64	50758	ά. Ράς Τανούρα 6)2 Φιλαδέλφειαν
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ		51	6076 ά. Λάς Πάλμας 25)2 'Απαπα/Λάγκος
ΓΚΕΦΟ Ε. (δ.)		55	10999 ά. Λιμεντράτα 29)1 διά Μ. Θάλασ.
ΓΚΑΜΠΟΜΑ ΓΙΟΥΝ.	58	12168	ά. Παναμά 1)1
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕ·ΙΝΤ	60	8150	έ. 'Ειδομηνασθ 2)3
ΓΚΛΟΜΠΑ ΧΟΟΥΠ (δ.)	60	22944	ά. Υόρκην 24)2 διά 'Αρούπτα
ΓΚΛΟΜΠΑ ΖΑΡ		45161	ά. Φορκάντος 5)3 διά Λάντς 'Εντ
ΓΚΛΟΥΡ		52	2077 ά. Λαριότον 1)1 διά Τρίπολιν
ΓΚΟΥ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Βιλμπικτον 5)3 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	56	21049	ά. Σιγκαπούρην 5)3 διά Περισκόν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ά. Παναμά 7)1 διά Κίναν
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ά. Παναμά 22)1 διά Κίναν
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΚΡΟΣ	68	11148	ά. Παναμά 6)2 διά Ντάρεν
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΛΑΝΣ	69	11148	έ. Νιούκαστλ (Άντρτρ.) 4)3
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ά. 'Αντοφαγκάστα 2)3 διά Μοζαρέβη
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ά. 'Ακίτα 26)2 διά Βανκούβερ
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΣΠΗΡ		12959	έ. Ούλσαν 14)2
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	έ. Μπαγκόκ 19)2
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΣΑΙΣΙΣ	68	10396	έ. Μπάρα 27)2
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Παναμά 6)3
ΓΚΟΛΑΝΤ. ΦΛΙΣ	69	11148	ά. Παναμά 28)2 διά άν. άκτην ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	61	7865	έ. Καράτοι 15)2
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ		9917	ά. Σιγκαπούρην 4)3 διά Γένοβα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	ά. Παναμά 11)2 διά Χοινάγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	62	7888	ά. Χόγκ Κόγκ 2)3 διά Χοινάγκ
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Ρότερνταμ 4)3 διά Τενερίφην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	έ. Κουναλάρος 25)2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ·ΙΤ	63	15373	ά. Τέμπλι Μπαΐ 27)2 Κωνσταντζάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	62	15389	ά. 'Αμερίσαν 25)2 διά Προδινες
ΓΚΡΑΝΤΟΝ		66	9805 ά. Κόμπη 12)2 διά Θρή πίδες
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)		52	11914 ά. Πλαναμά 26)2 διά Άγυστον
ΓΚΡΕΙ·Σ Α.	71	16306	ά. Ριο 'Ιανέριο 2)3 διά Μόμπιλ
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ		58	10139 ά. Καλλάδο 15)2 διά Ποκοχάμαν
ΓΟΡΓΩ		58	9474 έποι παραλαβήν
ΓΟΥΕΣΤΑΡ		57	9475 έ. Κέπι Τάουν 6)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΔΟ	72	19426	ά. Παναμά 21)2 διά άν. άκτην ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19426	ά. Πόρτερνταν 5)3 διά Λουδίνον
Γ. ΑΧΙΛΛΕΥΣ		73	19420 ά. Νιούπορτ 13)3 διά Σεμαίνους
Γ. ΜΑΡΙΝ		73	19426 ά. Πλαναμά 6)3
Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	17500	έ. Σκαραμαγκάς ύπο συμπλήρωσην
Γ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	58	25888	ά. Βαλτιμόρη 3)3 διά Καραϊσκήν
ΓΟΥΩΑΤΕΡ		54	4389 ά. Γιβραλτάρ 4)3
ΓΟΥΩΡΡΕΝ	50	6554	έ. Σιγκαπούρην 27)12
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Ν. 'Υόρκην 31)1 διά Ήτουμπαί
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		62	9951 ά. Σιγκαπούρην 23)2 διά Μπ. Σπαθόρ
ΔΑΝΑΟΣ		58	4595 έποι παραλαβήν
ΔΑΦΝΗ		73	19451 έ. Παναμά 15)2 διά Τομπάτα
ΔΕΚΕΣΑΝ		56	10483 έ. Βιζαγκαπανά 8)2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		60	11489 ά. Ν. 'Ορλεάνην 4)3 διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		59	9312 ά. Πουάν Νουάρ 15)2 διά Μασσαρίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II		71	9085 ά. Πόρταρ 21)2 διά Νορδηγίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.)	65	7307	ά. Γιβραλτάρ 3)3 διά 'Αμερίσαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.		56	35619 ά. Μπαχρέιν 19)2 διά Ιαπωνίαν
ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ	63	16417	ά. Ήσχαμ 27)2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΔΗΛΑΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	64	16417	έ. Πορτορίταν 24)2
ΔΗΛΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	έ. Τζακούνθικ 3)3
ΔΗΜΗΤΡΑ		68	9583 ά. Παναμά 26)2 διά Αγγλίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		58	8636 ά. Μπομόντ 15)2 διά Γενίδα
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	5397	ά. Πειραιά 2)3 διά Καβάλα
ΔΗΜ. Γ. ΠΩΓΡΟΣ		56	35545 ά. Τιμπά 24)1 διά Βανκούβερ
ΔΗΜ. ΜΕΘΕΩΝΙΤΗΣ		49	3333 ά. Ρότερντα 23)2 διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		44	3676 ά. Απαπα/Λάγκος 2)3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	13488	ά. Ριο Γκράτες 25)2
ΔΗΜΗΤΡΗΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	ά. Ναγκόγια 5)3 διά Βανκούβερ
ΔΗΜΟΣ		54	4486 ά. Αλεξανδρειαν 4)3
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ Β. (δ.)	58	10007	ά. 'Αδελάΐδα 27)2 διά Κίναν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ά. Ρότερντα 25)1
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕ·Ι·Σ		65	5255 έ. Σάντος 28)2
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ		59	4161 έ. Κων. πολιν 22)2
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		58	4225 ά. 'Αμερίσαν 6)9 διά Πειραιά
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ		62	5138 έποι παραλαβήν
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΩ		66	8132 ά. Παναμά 13)1 διά Κίναν
ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικ.	72	42250	ά. Τενερίφη

ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Ναπιέρ 2)3 διά Τοκομάι	ΕΥΘΑΛΙΑ	57	10371	ά. Βιζαγκαπατνάμ 11)2 διά Καλκούτ.
ΔΙΔΩ	46	3851	ά. Χολτενάους 5)3 διά Μαντούλουστο	ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)	54	12423	έ. "Ηστηχαι" 4)3
ΔΙΡΟΝΗΣ ΙΙ	59	7801	έ. "Αντεν 2)3	ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	όπο παραλαβήν
ΔΙΩΝΗΣ	57	9722	έ. Μπαγκόκ 26)2	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Τοκοπίλα 27)12 διά Σαγκάη
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Κωνιπολιν 24)2 διά Κωνιτάντζαν	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Πόρτ Λίνκολν 1)3 διά Κίναν
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Ντακάρ 6)1 διά Χοινάκη	ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	έ. Γένοβαν 2)3	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Γιοκοχάμα 1)3 διά Σιογκάμα
ΔΡΥΣ	63	22211	έ. Σαιν Κρουά 2)3	ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	61	6373	έ. Ν. "Υόρκην 5)3
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. Ρεοιφ 14)2 διά Τυνησίαν	ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	60	6288	ά. Χογκ Κόγκ 4)3 διά Γιοκοχάμα
ΔΥΡΟΣ	46	2271	δ. Κωνιπολιν 2)3 διά Μ. Θάλασσαν	ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	60	6288	ά. "Αμβούργον 6)3 διά Γιοκοχάμα
ΔΩΔΩΝΗΣ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΡΥΠΥΑΣ	59	8643	ά. Γιοκοχάμα 1)3
ΔΩΡΑ	52	7675	έ. Σάντος 18)2	ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ	57	8596	έ. Ν. "Υόρκην 24)2
E. M. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532	ά. Γιοκοχάμα 1)3 διά Καλφορίναν	ΕΥΡΥΤΩΝ	60	8643	ά. Ντόρμπιταν 26)2 διά Γιοκοχάμα
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Μπάρρυ 28)2 διά Καράκας	ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669	ά. Βανκούμπερ 2)3 διά "Αγγλιαν
ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	ά. Μένα "Άγκαντι 26)1	ΕΦΦΗ	55	5008	έ. Χάφα 20)1
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041	έ. Πειραιά 17)2	ZANET	58	4529	έ. "Αμβούργον 6)3
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	έ. Ντόμπρων 6)3	ZANETTA III (δ.)	53	10919	ά. Ν. "Ορλέανην 8)1 διά "Ελλάδα
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	51	4472	δ. Κωνιπολιν 4)3	ZAPATΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	έ. Ρόττερνταμ 5)3
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	έ. Κολούμπια ρίθερ 21)2	ZΗΝΩ	68	9582	έ. Τέντα 13)2
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	έ. Γένοβαν 1)3 διά Ντόμπρων	ZΙΝΙ	37	5613	έ. Τακοράνι 31)1
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	48	3269	ά. "Αλεξανδρείαν 8)2 διά Λιθένην	ZΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	έ. Σάροχ 23)2
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Μανιλάν 26)2 διά Βανκούμπερ	ZΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	δ. Γιεραλτάρ 15)2 διά Τουάφ
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ά. Ντακάρ 18)1 διά Σαγκάην	ZΟΥΓΡΟ	66	3320	έ. Πειραιά 27)1 (έπισκευα)
ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Βανκούμπερ 26)2 διά Κίναν	ZΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	έ. Φριμάντλ 2)3
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Γκληκού 6)3 διά Σαγκάην	ZΩΗ	39	1266	ά. Ρούνκορν 31)12 διά Φόδι
ΕΛΑΓΓΙΑΝΗ	70	12791	έ. Σουγκάι Ρέζάκην 10)1 διά Μίρι	ZΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	ά. Κριστοφίτας 26)2 διά "Ελ. Παλίτο
ΕΛΕΝΑ	70	88866	ά. Κόρυτον 16)2 διά Νιγηρίαν	ZΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021	ά. Λας Πάλμας 1)3 διά Μανίλα
ΕΛΕΝΗ	58	5729	ά. Τακοράνι 25)2 διά Μπόννυ	H B H	70	2867	ά. Αμέρεραν 15)2 διά Χαλκίδα
ΕΛΕΝΗ	52	12239	ά. Καράτοι 15)2 διά Περσικόν	HΒΗ	68	28744	ά. Ρόττερνταμ 1)3 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΕΛΕΝΗ	47	2577	ά. Γιεραλτάρ 8)12 διά Πειραιά	HΑΙΑΣ (δ.)	56	19178	έ. Ν. "Υόρκην 27)2
ΕΛΕΝΗ	47	1891	έ. "Ηοτζάμ 6)3	HΑΙΟΣ	47	3575	ά. "Αλεξανδρείαν 23)2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	έ. "Αγ. Φραγκίσκον 27)2	HΡΑ	57	4499	ά. Πόρτ ντε Μπόν 2)3 διά Νιμεράρα
ΕΛΕΝΗ Η. Φ.	63	9804	ά. Πειραιά 5)3 διά Βατόύμ	HΡΑΚΕΙΟΝ	55	7782	έ. Πειραιά 11)2 (έπισκευα)
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	49	11389	ά. "Αμέρεραν 13)1 διά Λ. Μαρκές	HΡΩ	54	4723	θ. Θεονίκην 25)2
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Πόρτ Κέπλα 21)2	HΣΤΑΡ	57	9473	έ. Ν. "Ορλέανην 12)2
ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839	ά. "Απαπα)λάγκος 3)3	HTΟΝ (δ.)	53	13224	ά. Σιγκαπούρην 18)1 διά Μπαγκούκ
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	ά. Μπαντάρ Σαπούρη 14)2	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ά. Λας Πάλμας 1)3 διά Ντόρμπαν
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ά. Πρίνς Ρούμπερ 16)2 διά Πακιστάν	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Λύμπει 1)3
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17034	έ. Βιζακαπατνάμ 6)3	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ά. "Αματεράνταμ 2)3
ΕΛΕΥΘΕΡΕΩΤΡΙΑ	54	8886	ά. Μπ. "Άρες 2)4	ΘΑΣΙΙΝΗΣ	56	8046	έ. Βενετίαν 28)2
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Βανκούμπερ 18)1 διά "Ιαπωνίαν	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. Πόρτ Χάρκοφτ 17)2
ΕΛΙΝΑ	51	3917	ά. Αμέρεραν 15)2 διά Λάν Γκουάρο	ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	58	9603	ά. "Αμδουργον 5)3
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605	έ. Πειραιά 27)2	ΘΕΑΝΩ	74	14300	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Κ.	53	4332	ά. Κείπ Τάουν 20)2	ΘΕΑΝΩ	57	8677	έ. Ντακάρ 27)2
ΕΛΙΤΑ	64	4701	ά. Φερρόλ 20)2	ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ά. Καρθαγένην 2)3 διά "Αρούμπα
ΕΛΛΑΚΙ	60	2123	ά. Παναμά 1)3	ΘΕΜΙΣΤΟΚΑΗΣ	57	1325	ά. Κιουρασόδ 5)3 διά ΗΠΑ
ΕΛΛΑΣ (δ.)	66	43399	ά. Πειραιά 21)2	ΘΕΟΔΑΓΩΜΩΝ (δ.)	60	20450	ά. Ταμπαγκάσ 24)2 Ράς Τανώρα
ΕΛΛΑΣ	56	4380	ά. Γιεραλτάρ 4)3 διά Πειραιά	ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	ά. Ντόρμπαν 1)3 διά Οδύ Σαΐδη
ΕΛΛΑΣ	48	2548	έ. Εσωθι Καράτοι 19)12	ΘΕΟΔΟΧΟΣ	59	10801	έ. Ριγιέκα 22)2
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. "Ινταν Λαρίδη 16)2 διά Ντόρμπαν	ΘΕΟΔΟΡΟΣ Β. (δ.)	54	13157	ά. Τζωρτζασον 25)2 διά "Αρούμπα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΝΗΑ	72	8987	έ. Ν. "Υόρκην 6)3 διά Χάμπτον ρόδης	ΘΕΟΔΟΡΟΣ Α.	50	1507	εις Πειραιά πάτο 29)6)7)1
ΕΛΛ. ΓΚΑΟΡΥ	56	7510	ά. "Αλεξανδρείαν 19)2 διά Λατάκια	ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ	56	3649	ά. Ντόρμπαν 2012 διά Κολόμπο
ΕΛΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ά. Ν. "Υόρκην 6)3 διά Π. Σουδάν	ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	20962	ά. Νιού Χάφεν 5)3
ΕΛΛ. ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ά. Ντόρμπαν 27)2 διά Π. Σουδάν	ΘΕΟΦΑΝΩΝ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Κων(πολιν 9)2 διά "Οδησσόδ
ΕΛΛ. ΔΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Ντόρμπαν 28)2	ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Αμέρεραν 27)2 διά Φλωσιγκ
ΕΛΛ. ΔΩΡΕΑ	60	7293	ά. Κων(πολιν 9)1 διά Μ. Θάλασσαν	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	53	8995	έ. Σιγκαπούρην 6)3
ΕΛΛ. ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Χάμπτον ρ. 5)3 διά Τζιμπούτι	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Σιγκαπούρην 24)2 διά Τζακάρτα
ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	ά. Ν. "Υόρκην 5)3	ΘΕΩΡΙΣ	65	7068	ά. "Αμέρεραν 17)2
ΕΛΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Ν. "Υόρκην 6)3 διά Χιούστον	ΘΗΡΑ	62	14151	έ. Ν. "Ορλέανην 16)2
ΕΛΛ. ΠΑΙΩΝΗΡ	62	6659	ά. Ν. "Υόρκην 1)3 διά Κοραμοάρ	ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	ά. "Αλεξανδρείαν 10)12
ΕΛΛ. ΠΡΑΓΝΤ	71	10327	ά. Ν. "Υόρκην 1)3 διά Κοραμοάρ	ΘΩΜΑΣ Α.	58	8078	έ. Κων(πολιν 14)2
ΕΛΛ. ΣΑΝ	72	10327	έ. Καλκούττα 5)3	Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ (δ.)	58	18297	ά. Τσάρλεσον 4)3
ΕΛΛ. ΣΗ.	72	10327	έ. Κούιν 2)3	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. Ντόρμπαν 6)1 διά Κωνιτάντζαν
ΕΛΛ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Πειραιά 2)3 διά Μοιπάσαν	ΙΑΣΩΝ	70	11489	έ. Ρόττερνταμ 6)3 διά Κέπι Τάουν
ΕΛΛ. ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Βαλδίς Μπ. 22)2 διά Ν. "Υόρκην	ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	ά. Κάρχιο "Αίλ 2)1 διά Ν. "Ορλέανην
ΕΛΛ. ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Μοιμπάσαν 3)3	ΙΖΟΜΠΕΑ	57	9746	ά. Νοθωρασίκην 4)3 διά Βιλαγκαπατ.
ΕΛΛ. ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Μοιμπάσαν 23)2 διά Ντόρμπαν	ΙΩΑΚΗ	68	9068	ά. Ροζαρίο 23)2 διά Μπ. "Άρες
ΕΛΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Μοιμπάσαν 2)3	ΙΩΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Ρούεν 1)3 διά Ταγγέρν
ΕΛΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	έ. Μπαχρέν 5)3	ΙΩΑΚΗ ΚΑΣΤΑ	54	2731	ά. Χογκ Κόγκ 4)3 διά Μπλάφ
ΕΛΛ. ΦΑΙΝΗ θ.	72	10327	ά. Ντόρμπαν 26)2 διά Καλκούττα	ΙΩΑΚΗ Σ'ΥΛΛΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Μόμπιλ 22)2 διά Ν. "Ορλέανην
ΕΛΛ. ΧΗΡΟ	57	7068	ά. Βενετίαν 1)3	ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Γιεραλτάρ 17)2 διά Πολωνίαν
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	έ. Σαθανάν 4)3 διά Τάμπα	ΙΚΤΙΝΟΣ	68	11670	ά. Κάρντιφ 4)3 διά Σαντάρη
ΕΛΛΗ	47	2389	ά. Σπέτζια 1)3 διά Καράρα	ΙΑΛ. ΚΟΛΟΚ.ΗΗΣ (δ.)	65	42204	ά. Πόρτ "Αρθουρ 6)3 διά Περσικόν
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάδινερ)	32	18564	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 4)3	ΙΑΝΩΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ά. Σιγκαπούρην 25)2 διά Τζακάρτα
ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Ντόρμπαν 5)3 διά Κωνιτάντζαν	ΙΑΝΩΝΗΣ (μικτόν)	56	12170	ά. Χάμπτον ρόδης 23)2 διά "Αρούμπα
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Περούκον 17)2 διά "Ιαπωνίαν	ΙΟΝΙΚ	57	9367	ά. Βεραδάλ 22)2
ΕΛΛΑΝΙ	66	8937	ά. Μουρόραν 4)3	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	ά. Ρίο Ιανέρο 6)3
ΕΛΛΑΝΑ	62	12229	ά. Αλείκ Τάρδη 26)2 διά Σάντος	ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Σάντος 25)2
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514	ά. Βανκούμπερ 2)3 διά Πολωνίαν	ΙΣΑΒΕΛΑ	55	7578	έ. Σιδηνε 17)2
ΕΠΑΠΙΔΑ	46	3472	ά. Βανκούμπερ 1)3 διά Πολωνίαν	ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	57	13734	ά. Παναμά 2)3
ΕΠΑΠΙΣ	71	9885	ά. Βανκούμπερ 2)3 διά Πολωνίαν	ΙΣΤ. ΚΟΛΟΚ.ΗΗΣ (δ.)	65	39011	ά. Γουιντη "Αίλ. 6)3 διά Γκαλφάρεν
ΕΠΑΠΙΣ	51	4669	ά. Σάντος 25)1 διά Αλγερίου	ΙΩΑΝΝΑ	46	6727	ά. Βανκούμπερ 2)3 διά Βουλγαρίαν
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	48	3932	έ. Αμέρεραν 1)3	ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (δ.)	59	3162	ά. Γαστμπλάνκα 26)2
ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΑ. δ.	57	21185	έ. Νεάπολιν 29)1	ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (δ.)	59	8564	ά. Γιεραλτάρ 2)3 διά Βουλγαρίαν
ΕΜΠΑ	55	2555	έ. "Αλεξανδρείαν 1)3	ΙΩΑΝΝΗΣ	64	39051	ά. παραλαβήν
ΕΠ. ΚΟΛΟΚ)ΗΗΣ μικ.	65	37469	έ. Γιαννίσα Σάντου 4)3 διά Ιαπωνίαν	ΙΩΑΝΝΗΣ	67	20568	ά. Μορμουγκάδ 13)2
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Βενετίαν 1)3 διά Ράφενα	ΙΩΑΝΝΗΣ Σ'ΥΛΛΑΣ	55	8799	ά. Σουάμπιτο 4)3 διά Κουεζίτ
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Παναμά 18)2 διά Σαλιγκόν	ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	69	9073	ά. Τενερίφην 6)3
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Γιοκούμαρος 8)2 διά Γκουαγιάνα	ΙΩΔΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 18)2 διά Σιδηνεύ
ΕΡΑΤΩ	69	12754	ά. Ρόττερνταμ 6)3	ΙΩΝ	71	11506	ά. "Ηοτ Λόντον 17

ΚΑΛΙΡΡΟΗ	59	8860	Ε. Καλκούττα 28)1
ΚΑΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	71	9074	ά. Βανκούμπερ 23)1 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΛΙΟΠΗ Δ.	55	6216	ά. Ντόρμπριτ 24)2 διά Μπαρανκίλα
ΚΑΛΤΣ Κ. ΤΑΟΥΝ Β.	58	13491	ά. Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	51	7154	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 25)2
ΚΑΛΥΨΩ	67	12949	δ. Γιβραλτάρ 5)3 διά 'Αλεξανδρείαν
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	ά. Λαμέ 6)2 διά Κοτονού
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ	53	6553	ε. Ντακάρ 26)2
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	57	12630	ε. Λιέρπουν 23)2
ΚΑΝΤΩΝ	56	10271	ά. Νεόπολιν 6)3 διά Κάλιαρι
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	62	1562	ε. Σάντος 13)2
ΚΑΠΕΤΑΝ	50	4876	ε. 'Απαπα(Λάγκος 19)1
ΚΑΠ. Α. ΜΥΛΩΝΑΣ	57	2805	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ. ΓΕΜΕΑΟΣ	67	16098	ά. Μόζι 1)3 διά Αστραπαλίν
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ά. Ντακάρ 16)2 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	58	4838	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ά. Μακάυ 5)2 διά Γκλαντόσουν
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ά. Ρεάφ 20)2 διά 'Απαπα(Λάγκος
ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. Χουάκο 10)2 διά Μιζουσίμα
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Γιβραλτάρ 25)2 διά Φορκάντος
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	δ. Παναμά 23)2
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	ά. Καρκογάθα 20)2 διά Νιούκαστλ
ΚΑΠ. ΛΕΜΟΣ	67	24734	ά. Λαΐριον 18)2 διά ΗΠΑ
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	ε. Βοστώνη 6)3
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ά. 'Αιγιάλεων 22)2 διά Γουλιαγκούν
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ.	62	39169	ά. 'Αιγιάλεων 2012 Περσικόν
ΚΑΠ. ΣΥΛΑΣ	58	9724	ε. Βιζακαπανίαν 12)2
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	16000	ά. Πρίν Ρούπερτ 19)2 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΠ. ΖΑΡΡΟΣ	66	16164	ά. Μπελέκερι 11)2 διά Πολωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	ά. Λιοσιδάνων 25)2 διά Γκαλδέστον
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ά. Φρήπορτ 4)3 διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	ά. Γιβραλτάρ 18)2 Κέπει
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	ά. Φραγκίσκον 20)2 Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	55	12495	ε. Χιούστον 27)2

ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Ρ. 'Ιανέριον 13)2 διά Μακάπα
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ά. Λιοσιδάνων 6)3 διά Λομπίτο
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΕΑ	53	5603	ά. Μπορντώ 26)2
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ε. Κάνθεύ "Αιλ 7)3
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ε. Χακάτα 2)3
ΚΑΤΕ Ν. Α.	65	18723	ε. Βορμάνη 19)1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	ά. 'Αλεξάνδρειαν 8)0 διά Ιταλίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Λάς Πάλμας 31)3 διά Κασουσιόγκ
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ε. 'Αυθέρσαν 14)2
ΚΑΤ. ΚΟΟΚ(Η)Η (δ.)	65	47434	ά. Κόρ. άλ. 'Αμδυγια 16)2 Μ. Χάφεν
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	ε. Χάρην 512 διά Μεδικόν
ΚΑΤΡΙΝ	58	11969	ά. Τάμπα 15)2 διά Ματανζας
ΚΕΑ	58	13996	ε. Παναμά 9)2 διά Τόκιο
ΚΕΑ	55	2683	ά. Μπρούνομπούτελ 27)2 Καζαμπλάνκα
ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ά. Όρλεάνη 6)3
ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Τόρ. Μπαι 24)2 διά Σαγκάνη
ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΑΙ	58	13700	ε. Φιλαδέλφεια 313
ΚΕΡΚΗΣ	47	2131	ά. Πειραιά 21)2 διά Θεσσαλονίκην
ΚΕΡΚΥΡΑ	48	4030	ά. Τενερίφη 27)2 διά Μη. 'Αθρες
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ε. Πειραιά 27)2
ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	55	10553	ά. Κων(πολιν 25)2 διά Κωνσταντζαν
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ά. Ταμπο 30)1 διά Κασίμα
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ε. Ντόρμπαν 6)3
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	70	103012	ά. Ρ. Τανούρα 14)2 Γκότεμπουργκ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	ά. Ντόρμπαν 12)2 διά 'Αγγλιαν
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. Ναυγκόγια 4)3
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	ά. Καλκούταν 6)3
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)3 Πόρτ Ροάδες
ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΟ	64	17050	ά. Τάμπα 11)3 διά Λαντσκόνα
ΚΙΚΗ ΤΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ά. Αιγείραν 28)1 διά Μπάραν
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ά. Γιοκούάμα 4)3 διά 'Ωκλαντ
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	ά. Φιλαδέλφεια 2)3 διά 'Αρούμπα
ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ά. Γιβραλτάρ 14)2 διά Ρ. Τανούρα
ΚΙΡΙΝ	56	9403	ε. 'Αμδούργον 1)3
ΚΙΣΜΕΤ ΙΙ (δ.)	65	36870	ε. Βιλεμπάχφεν 3)3
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ά. Γιβραλτάρ 6)2 διά 'Οθάζ
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ε. Ντακάρ 26)2
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ά. Κων(πολιν 31)1
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	42	2269	ά. Παθάο 15)2 διά Βεγγάζην
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	ά. Γουρούροπτ 12)2
ΚΟΜΕΤ	72	9885	ε. Γκρίλογκ 4)3
ΚΟΜ. ΚΟΟΚ(Η)Η δ.	66	78785	ά. Μίνα άλ. Φαγάλ 11)2
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	ά. Σιγκαπούρην 1)2 διά Β. Κορέαν
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ά. 'Υμουντεν 24)2 διά Λ. Μπουχάναν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤ	72	39453	ε. Χάρμπον ρόδης 4)3
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	68	23258	ά. Πόρτ Χέντλαντ 28)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΚΕΡΟ ΚΟΑ. (δ.)	56	20855	ά. Ούρ. Σαΐδ 3)3 διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΟΝΚΟΡΤ, ΓΚΛΗΜ	58	5402	ά. Βορμάνη 5)3 διά Κοοΐν
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΛΑΒ	64	6275	ά. Γιβραλτάρ 4)3 διά Χάμπον ρόδης

*Dorman Long Vanderbijl Corporation Limited and Dorman Long Swan Hunter (PTY) LIMITED



Repairs in South Africa

Represented also at Glasgow and Liverpool and in Denmark, Holland, Italy, Sweden and in Brazil.

... AT CAPE TOWN

Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd.
Telex 5-7981 CT. Tel: 55-9471

Cables: Dorlonsa, Bellville, Cape

Representation in:

LONDON: Swan Hunter Group Ltd.

Tel: 01-283-3811 Telex: 887543

NEW YORK: Midland Marine Brokerage Inc.

Tel: Whitehall 4-6720 Telex: 222081

PIRAEUS: P. Wigham-Richardson (Hellas) Co.

Ltd. Tel: 425-378 Telex: 21332 P.W.R., G.R.

FRANCE: Asmarine S.A. Telex: Paris 29542

Tel: 622-27-27 or 227-45-06

GERMANY: Dietrich D. Zoepfle

Telex: 215005 Zogo D Tel: 330436 37

NORWAY: All except Bergen and West Norway.

Halldan Tangen A/S Tel: 22929 Telex:

Kristiansand 16311

NORWAY: Bergen and West Norway:

Birger Gjestland A/S Telex: Bergen 2041

Tel: 14048

... AT DURBAN (also at East London) and Port Elizabeth)

*Dorman Long Vanderbijl Corporation Ltd.

Telex: 6-7328 DN Tel: 35-5921

Cables: "Dorlonsa" Durban

Representation in:

LONDON: Walter C. Jones & Co. Ltd.

Telex: 885924 Tel: 01-600 8147

NEW YORK: Midland Marine Brokerage Inc.

Tel: Whitehall 4-6720 Telex: 222081

PIRAEUS: P. Wigham-Richardson (Hellas) Co.

Ltd. Tel: 425-378 Telex: 21332 P.W.R., G.R.

FRANCE: Asmarine S.A.

Tel: 622-27-27 or 227-45-06 Telex: Paris 29542

GERMANY: Dietrich D. Zoepfle

Tel: 330436/37 Telex: 215005 Zogo D

NORWAY: Halldan Tangen A/S

Tel: 22929 Telex Kristiansand 16311

*FORMERLY DORMAN LONG (AFRICA) LIMITED

ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (δ.) ..	56	16341	ά. Γιοκασίς 23)2 διά' Ινδονησίαν		ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.) ..	52	10607	ά. Λαύριον 21)2 διά Πειραιά
ΚΟΡ., ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	66	44895	έ. Φινάρτ 11)3 διά Τελί όφ Μπάνκ		ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	έ. Σεμαράγκ 9)2
ΚΟΡΙΝΘΙΚΗ	59	10914	έ. Μπάραρ 23)2		ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	έ. Νταμπέρ 4)2
ΚΟΡΦΑΤΙΣΣΑ	52	1384	ά. Βηρυτόν 3)3 διά Λαττάκια		ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	έ. Βανκούδερ 6)3
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.) ..	57	12360	δ. Κων(υ)πολιν 24)12 διά Τουάφ		ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ ..	62	11033	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 22)2 Ιαπωνίαν
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.) ..	64	34872	ύπο παραλαβήν		ΜΑΡΙΑΝΗ Κ. (δ.) ..	59	12939	ά. Κιούρασσο 1)2 διά γιγραλάρ
ΚΡΕΜΟΝ	64	28349	ά. Βομβάνη 22)2 διά' Ινδονησίαν		ΜΑΡΙΑΝΗ Α. (δ.) ..	73	17432	ά. Ρότερνταμ 5)3 διά Μπ. "Άύρες
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ά. Χάρτελεπούλ 28)2 διά Ρότερνταμ		ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	έ. Πασκεγκούλα 22)2
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗ (δ.) ..	74	42470	εις Λαζόν (Κεμπέκ) υπό συμπλήρωσιν		ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	11229	ά. Ταϊνάμπο 27)2 διά Λισσαδώνα
ΚΡΗΤΗ ΔΑΝΤ (δ.) ..	73	42470	δ. Γιβραλτάρ 23)2 διά Περσικόν		ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.) ..	50	16485	ά. Λαύριον 24)1 δι. "Αλίεριον
ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ. (δ.) ..	74	63000	εις Γιοκοχάμα ύπο συμπλήρωσιν		ΜΑΡΙΑΝΝΑ Τ. (δ.) ..	55	13095	ά. Χάμπτον ρ. 2)3 διά Κιουράσσο
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ' (δ.) ..	73	63000	ά. Ράς Τανόύρα 11)2		ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Βομβάνη 6)3 διά Μορμουγκάσ
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.) ..	73	42470	ά. Γιβραλτάρ 2)3 διά Πειραιά		ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ ..	68	10016	έ. Αλιζέραν 25)2
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ά. Χιούστον 28)2		ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Παναμά 23)12
ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ Κ. δ.	66	78785	ά. Σακάι 2)3 διά Ντουμάι		ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	ά. Κοραμάρ 2)3
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	έ. "Αμπιτζάν 3)1		ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Ταϊτιανέισ 6)3 διά Σάντος
ΚΥΘΟΝΣ	57	13895	έ. Καζαμπλάνκα 2)2		ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ά. Κέιπ Τάουν 15)2
ΚΥΚΑΔΕΣ	57	5252	ά. Βαλένθια 27)2 διά Φορτάουν		ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Χάρην 6)2 διά Κίγκς Μπαί
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ά. Φελιτζάτουν 5)3 δι. "Αμδούργον					
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	ά. Φιλαδέλφεια 1)3 διά Βαλτιμόρην					
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Γουέπιτε 18)2 δι. "Εμδεν					
ΚΥΡΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ ..	66	20516	έ. Βιτόρια 1)3					
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	έ. Λισσαδώνα 25)2					
ΚΩΝ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ δ.	58	12492	ά. Πόρτ ντε Μπόκ 24)2 διά Ραθένα					
ΚΩΣ ΩΣ	56	3430	ά. Λουάντα 5)3 διά Αοπίτο					
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ.	68	9084	ά. Αμδούργον 23)2 διά Ντακάρ					
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ά. Γιβραλτάρ 13)2 διά Συρίαν					
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	53	5921	έ. Βενετίαν 2)3					
ΚΩΣΤΗΣ	56	8474	ά. Μπατάρ Μασάρ 22)2					
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	ά. Σιγκαπούρων 23)2 διά Βηρυτόν					
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	62	11419	ά. Παναμά 3)1 διά Κασισιούγκ					
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Φόνες 5)3 διά Ν. "Ορλεάνην					
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	ά. Καλκούτα 5)2					
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	ά. Ρότερνταμ 3)3					
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ ..	49	2273	ά. Άλγεθερις 13)2 δι. "Αμπιτζάν					
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ά. Μασσαλίαν 2)3					
ΛΑΚΥ	45	2430	ά. Σεβίλην 27)2 διά Καζαμπλάνκα					
ΛΑΜΠΡΟΣ	57	6132	ά. Ναγκόγια 1)2 δι. "Οινάχαμά					
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	έ. Νταϊέτ 23)2					
ΛΑΣ ΠΛΑΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΛΑΤΩ	52	4207	ά. Λορ. Μαρκίς 5)2					
ΛΑΕΝΔΡΟΣ	62	10514	ά. Κολόμπο 28)12 διά Ποχάγκ					
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ά. Άλεξάνδρειαν 4)3					
ΛΕΝΑ (δ.)	51	11250	έ. Κάντα 20)2					
ΛΕΝΑ	54	3895	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΛΕΝΤΟΥΑΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ά. Παραντί 4)3					
ΛΕΣΒΟΣ	73	3000	εις Πέραμα ύπο συμπλήρωσιν					
ΛΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	ά. Πόρτο Τόρες 26)2 διο Σκίκντα					
ΛΕΥΤΕΡΗΣ	58	8695	όπο παραλαβήν					
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	ά. Κων(υ)πολιν 29)1					
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ.	72	8972	ά. Γκριλόγκ 19)2 διά Σαγκάνη					
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	28776	ά. Γουέπια 9)3 διά "Εμδεν					
Λ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ά. Αμδέρσον 6)3					
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ..	57	7478	ά. Ρότερνταμ 6)2 διά Ρίο Χάινα					
ΛΗΤΟ (δ.)	53	12577	ά. Βομβάνη 28)2					
ΛΗΝΤ., ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	59	12773	ά. Φόνες "Αιλ." 3)3 διά Κιουρασάο					
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Κων(υ)πολιν 11)2 διά Κωνστάντζαν					
ΛΙΔΗ	64	4701	ά. Αμδέρσον 28)2					
ΛΙΔΗ Μ.	57	7110	έ. Μπάραρ 2)3					
ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	ά. Ρανγκούν 5)3 διά Σιγκαπούρην					
ΛΙΔΡΙΑΝΟΝ	52	4435	ά. Άλεξάνδρειαν 24)2 διά Χάιφα					
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ά. Ρότερνταμ 6)3					
ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Μπ. "Άγρες 5)2 διά Ρότερνταμ					
ΛΙΝΤΑΚΙ	59	2120	έ. Ν. "Υόρκην 27)1					
ΛΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ'	54	4785	ά. Αμδέρσον 26)2 διά Μπέλεμ					
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	έ. Αυδέρσοαν 6)3					
ΛΟΓΑΙΔΑ ΚΟΛΟΚ. (δ.) ..	55	25317	ά. Τέιμπι Μπ. 18)2 διά Περσικόν					
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	16600	ά. Ν. "Ορλεάνην 5)3 δι. "Ιαπωνίαν					
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	2696	ά. Κων(υ)πολιν 3)3 διά Κόντ					
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	8985	έ. Χονικάγια 25)2					
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	ά. Παραγκάνουα 3)3					
ΛΟΥΓΙΣ	58	39617	ά. Τέιμπι Μπατή 15)2					
ΛΟΥΚΑΣ	54	6103	ά. Τόκιο 22)2 δι. "Αικαζούτλα					
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Τοίμπα 2)3					
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Πειραιά 4)3 διά Θεσανίκην					
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	52	18306	ά. Πειραιά 1)2					
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Αρούπιτα 12)2 δι. "Αιμουάι Μπαί					
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Ν. "Ορλεάνην 29)1 δι. "Αμδούργον					
ΜΑΙ' ΕΡΑ (δ.)	58	21291	ά. Κάρφη "Αιλ." 2)3 διά Λαντς "Έντ					
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Παναμά 21)2 διά Φορμόζαν					
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Παναμά 4)2					
ΜΑΙΡΗ	57	10687	ά. Νάρδικ 6)3					
ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ	60	12091	ά. Χόγκ Κόρχ 8)12 (έπισκευα)					
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	ά. Φώλει 21)3 διά Στένιουσαν					
ΜΑΙΡΗ Χ.	56	8297	ά. Αμδέρσον 22)2 διά Κοραμόσηρ					
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	έ. Νιούπορτ 25)2					
ΜΑΚΑΛΑ	55	1517	ά. Μάλταν 28)2 διά Βηρυτόν					
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	έ. Ρ. Τανόύρα 3)3					
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. Θέσουα 6)3 διά Φιλαδέλφεια					
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ά. Γιβραλτάρ 6)3					
ΜΑΝΑ (δ.)	55	11430	ά. Μπαχρέπιν 25)2 διά Τοιταγκόκ					
ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Λάς Πλάσια 5)3 δότη Ρότερνταμ					
ΜΑΝΘΟΣ Μ.	58	1591	ά. Πειραιά 27)2					
ΜΑΝΝΑ	71	16004	έ. Φιλαδέλφειαν 3)3					
ΜΑΝΟΥΕΛΑ ΠΡΑΙΝΤ	51	11022	έ. Ν. "Υόρκην 28)11					
ΜΑΝΟΥΕΛΑ ΠΡΑΙΝΤ	55	1799	ά. Γιβραλτάρ 28)2 διά Ρωσίαν					
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	έ. Αυδέρσοαν 3)3					
ΜΑΝΤΩ Β.	72	17432	έ. Παναμά 6)3 δι. "Ειρηνικόν					
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Λειζοες 3)4 διά Ρότερνταμ					
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	51	16440	ά. Αυδέρσοαν 23)2 δι. ΗΠΑ					
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	έ. Ν. "Ορλεάνην 23)2					
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	έ. Αλεξάνδρειαν 16)2					
ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ	60	8497	ά. Νανάτιμο 14)1 διά Κούδα					
ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	ά. Ν. "Ορλεάνην 25)2 διά Γένοβαν					
ΜΑΡΙ	74	9400	ά. Αυδέρσοαν 28)1 διά Μπάραρ					
ΜΑΡΙ	58	4219	έ. Αμδέρσοαν 6)3					
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	έ. Πειραιά 18)2					
ΜΑΡΙΑ	61	10333	έ. Σιγκαπούρην 23)2 διά Σαγκάνην					
ΜΑΡΙΑ	62	9455	έ. Ρεοί 4)3					
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Ναγκόγια 28)2 διά Μπαλμόπα					
ΜΑΡΙΑ III	53	825	ά. Αμδέρσοαν 6)2 διά Ρότερνταμ					
ΜΑΡΙΑ B.	55	3597	έ. Σετουμπάλ 16)2					

ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Βιρτούων 27)2 διά Βαρκελώνην	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	54	3596	ε. Πειραιᾶ 4)4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1562	ά. Χιούστον 22)2 διά Ντεμέράρα	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	δ. Πλαναμά 13)2 διά Τόκιο
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1564	ά. Πουέρτο Μόντ 27)2 διά Γουαρέλο	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ά. Χιούστον 27)2
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	εις Τοιταγκόκικ από 24)10	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	54	3534	ε. Ντακάρ 26)2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	ά. Γιοκοχάμα 3)3 διά Κασούιούγκ	ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Ρουέν 19)2 διά Τόνισα
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	69	1565	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΕΔΑI (δ.)	58	20678	ά. Ρ. 'Ιανείρον 28)2 διά Φάσι
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ά. Ν. 'Ορλεάνη' 23)2 διά Ρίο Χάινα	ΝΕΜΑ	58	10794	δ. Γιβραλτάρ 2)3
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Χιούστον 17)2 διά Λά Γκουάιρα	ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ε. Φόλευ 6)3
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη' 4)3	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Κολόμπια 4)3
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ά. Γιοκοχάμα 5)3 διά Κεελάγκ	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	δ. Γιβραλτάρ 26)2 Ντάρ ες Σαλάμ
ΜΙΝΙ ΛΟΥΚ	71	1564	ά. Χόγκ Κόγκ 3)3 διά Μανίλα	ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.)	54	10944	ε. Λίθερπουλ 6)3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Βαλελάγκ 26)2				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ά. Σακάτ 24)2 διά Κεελάγκ				
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Ντεμέράρα 2)3 διά ΗΠΑ				
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592	ά. Κιόγκιος 31)1 διά Βεγγάζην	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Μορμουγκάδο 17)2 διά Ιαπωνίαν
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Σαδέμπου 1)3 διά 'Οσάκαν	ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ε. Σέτε 21)2
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Πόρτα 'Ελιζαμπετ 20)2 διά Ιαπωνίαν	ΝΕΦΟΣ	56	7911	ε. Μπελαφάν 13)2
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	56	8905	ε. Ντόρμπαν 25)2	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ά. Κόμπε 16)2 διά "Αντεν
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Κουθέτη 16)2 διά Π. ντέ Μπούκ	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ά. Βούδανη 4)3 διά Ράς Ιανούρα
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Χιούστον 29)1 διά Περσικόν	ΝΗΗΡΙΣ	71	9426	ε. Βιζαντινάμ 1)3
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Πλότες 22)2	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	ε. Αμέρεσαν 2)3
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ε. Ξέρον 3)3	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ. (δ.)	53	9803	ε. Στέλια 28)2
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	61	12662	ε. Γιοκοχάμε 5)3	ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ά. Κιουρασάα 13)2 διά Βομβάνη
ΜΟΛΤΟΒΑ	71	9101	ά. Ντακάρ 15)2 διά Χοινιάγκ	ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Π. 'Άρθουρ 18)2 διά Γάνδην
ΜΟΜΠΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	ε. Κείτ Τάουν 28)2	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	π. Μαναμά 2)3 διά Λας Πάλμας
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ά. Σακάτ 28)2 διά Περσικόν	ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	ά. Βακαγιάμα 20)1 Ταϊγκεργκάτο
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ά. Σιγκαπούρην 17)2 διά Χόγκ Κόγκ	ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ά. Παναμά 27)2 διά Ιαπωνίαν
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ	54	4784	ά. Λονδίνου 23)1 διά Βηρυτόν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	54	2496	ε. Πειραιά 26)2
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ε. Θεσνίκην 26)2	ΝΙΚΟΣ	51	6987	ά. Σιγκαπούρην 5)2 διά Τοινάμπο
ΜΠΑΝΓΚ. ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	ά. Μοπάσα 4)3 διά Μαγκαλόρε	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ά. Άλεξάνδρειαν 5)3
ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	ε. Λιοσσαθένε 6)3	Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΙΝΗΣ δ.	71	65347	ε. Τενερίφην
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Κόλοπτην 25)2 διά Μπαγκόκ	Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ μ.	55	10722	ά. Ρότερνταμ 13)2 διά Παλύνα
ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	ά. Παναπάτη 10)2 διά ΗΠΑ	ΝΙΚΥ	58	9087	ε. Λίθερπουλ 4)3
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Πειραιά 2)3 διά Λαππάκια	ΝΙΝΗ	62	28651	ά. Π. 'Άρθουρ 18)2 διά Γάνδην
ΜΠΟΥΝΙ (δ.)	57	27990	ε. Βαλτιμόρην 18)2	ΝΟΠΑΛ ΛΑΚΙΜΟΣ	63	7280	ε. Μπ. 'Άρρες 3)3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	56	10101	ά. Ν. 'Ορλεάνη' 20)2 διά 'Απαπα'Λ.	ΝΟΡΔ. ΦΡΟΣ	58	4106	ά. Γιβραλτάρ 5)3 διά Κων)πολίν
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΥΡΕΣ	53	2756	ά. Μπαρμπάτην 19)2 διά Κίγκοτον	ΝΟΡΔΛΟΡ	48	2462	ε. Πειραιά 6)1
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕ-ΙΝΤ δ.	51	10203	εις Σιγκαπούρην από 26)9)73	ΝΟΡΔΜΑΡΚ	51	2758	ά. Χάμπτον ρ. 5)3 διά 'Ολλανδίαν
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ε. 'Απαπα'Λάγκος 25)2	ΝΟΡΘ ΑΤΑ. ΒΑΛΟΡ	69	15808	ε. Μορμουγκάδο 23)2
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	6022	ά. Αμέρεσαν 2)3 διά Τρίπολιν	ΝΟΡΘ ΒΑΤ. ΚΑΙΟΥΝΤ	60	10235	ε. Ρ. Γκράντε 7)2 διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΥΚΗΝΑΙ	63	1196	ά. Λιοσσαθένε 22)2 διά Πειραιά	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ε. Μπωμόντη 27)2
ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	54	5240	ά. Αμμώχωστον 12)2 διά Πειραιά	ΝΟΡΘ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ά. Λιοσσαθένα 4)3 Σάντο Τόμας
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ε. Υόρκην 2)3	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Νεπόλιν 23)2 διά Γένοβαν
ΜΥΡΙΝΕΛΑ (δ.)	49	9025	άργει εις Πειραιά από 19)2)72	ΝΟΡΘ ΟΑΡΝΤ (δ.)	59	12390	ε. Χόγκ Κόγκ 24)2
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	47	9957	άργει εις Πειραιά από 5)11)70	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ε. Βενετίας 3)3
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Μπαντάρη 2)3 διά Σαπούδη 23)2	ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	58	8639	ά. Ρότερνταμ 2)3 διά Καλλάσ
ΜΥΡΤΩ	54	4427	ά. Γένοβα 4)3 διά 'Ανάμπα	ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ε. Π. 'Άρθουρ 1)3
ΜΥΣΩΝ	51	4029	ά. Αγ. Φραγκίσκουν 3)3 διά Ρόττ.	ΝΟΡΟ ΧΑΙ'ΝΕΣ	62	15110	ά. Γερμανία 28)2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΜΩΡΗΑΣ	53	6811	ά. Λομπίτο 26)2 διά Πουάντ Νουάρ	ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	ά. Θεσσαλία 23)2 διά Κωνσταντζάν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	58	13152	ά. Καράτα 5)3 διά Περσικόν	ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ά. Λα Γκουλέτ 17)1 διά Τρίπολιν
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	59	11299	ά. Ντόρμπαν 27)2 διά 'Ινδιαν	ΝΤΑΡΑ	53	4234	άργει εις Πειραιά από 3)11 (Επισκ.)
ΝΑΝΣΗ ΜΑ'ΙΚΕΛΣ	57	4225	ά. Γκρήστον 6)3	ΝΤΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	ε. Μασσαλίαν 23)2
ΝΑΞΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	68	3960	ά. Κόμης 4)3	ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ ΚΟΛ.	65	32060	ά. Ν. 'Υρκην 4)3 διά Περσικόν
ΝΑΤΑΔA	72	8849	ά. Πόρογκρουν 5)3 διά Βρέμην	ΝΤ. ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	57	11945	ε. Σιγκαπούρην 3)3 διά Χόγκ Κόγκ
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	ά. Μοπάσα 15)2	ΝΤΑΥ-Ν. ΣΕ'ΥΛΑΡ(δ.)	58	11955	ε. Χάλφας 25)2
ΝΑΤΚΡΕΣΤ	56	6424	ά. Μπωρέριν 26)2	ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚ	61	13198	ά. Μιόύκαστλ (Άνστρ.) 24)1 Κέλελαγκ
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	2627	προσ. 43.43 B. — 28.38 A. 16)12	ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΥ'	63	13751	ά. "Αντεν 1)3 διά 'Αμστερνταμ
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	ά. Πόρτ Κελάρη 10)2 διά Καντόν	ΝΤΗΦΟΙΓΑΝΤ ΚΟΛ. δ.	64	31040	ά. Ντακάρ 2)3 διά Γκάμπα
ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΛΗΣ δ.	73	35340	ε. Μένα 'Αχμαντ 2)3	ΝΤΗΦΟΙΣΤΕΡ ΚΟΛ. δ.	55	8821	ά. Ντάρμπιταν 22)2 διά 'Ινδιαν
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. 'Αμερέσαν 6)2 διά 'Αλγέριον	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Σιγκαπούρην ρ. 29)1
ΝΑΥΣΙΚΑ	51	2372	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΙΝΟΣ Μ.	56	8159	ά. Ντάρμπιταν 6)2 διά Νουμέα
				ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	ε. 'Αμερέσαν 2)3
				ΝΤΟΛΥ	55	3266	δ. Γιβραλτάρ 5)3 διά Μασσαλίαν

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤ'ΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤ'ΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ε. Καραβοστάσι 27)2	ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	α. Πωιλάδη 23)2 διά Μπορντώ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	7285	ά. Καλκούταν 4)3 διά Ρόττερνταμ	ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	ε. Λορέντζο Μάρκες 28)2
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	ε. Ντακάρ 26)2	ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ά. Σιγκαπούρην 16)2 διά Κουάντουσον
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	70	18662	ά. Μπάχια Μπλάκα 2)3 διά' Ιταλίαν	ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ά. Πόρτ Κελάγκ 23)2 διά Καντώνα
ΝΤΟΡΙΚ ΙΣΑΡΙΟΥ	59	13381	ε. Ρ. 'Ιανέριο 17)2	ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	ά. Πειραιᾶ 17)2 διά Κωνσταντζαν
ΝΤΟΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	72	16300	ά. Σαθάναν 4)3 διά N. 'Ορλεάνην	ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ε. Σιγκαπούρην ρόδς 6)3
ΝΤΩΝΤ. ΚΟΛΥΝΗΣ δ.	65	25476	ά. Μπωμόντ 11)2 διά Φορκάτος	ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ	72	3551	έ. Χαΐφα 23)2
ΣΕΝΗ	55	1965	ά. Χόγκ Κόργκ 2)3 διά Καντώνα	ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Πόρτ Κελάγκ 6)3 διά Χόγκ Κόργκ
ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν)	73	73492	ά. Τενερίφην 23)2 διά P. Τανόδρα	ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	δ. Γιβραλτάρ 21)2 διά Γένοβα
ΟΘΩΝ	57	9448	ε. Ρόττερνταμ 21)2	ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	δ. Κωνιτούλιν 1)3 διά Κωνσταντζαν
ΟΓΛΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	ά. Κ. Τάουν 3)3 διά Τεργέστην	ΠΛΑΤΩΝ	59	8929	ε. Ρόττερνταμ 12)2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ.	62	11376	ά. Ρόττερνταμ 21)2 διά Σαθάναν	ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Αμέρερον 4)3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ά. Σεπτέντιον 4)3 διά P. 'Ιανέριο	ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	ε. Κολούμπια ρίθερ 1)3
ΟΓΑΡ	45	2095	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. Σάντος 5)3 διά Πόρτο 'Αλεγκρε
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	56	4380	έ. Ν. 'Ορλέανη 5)3	ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	54	10970	ά. Αμεδούργον 27)2 διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	53	17434	ε. 'Αντιγούνα 4)3				
ΟΛΥΜΠΙΑ	63	1196	ά. Αμέρερον 6)3 διά Πειραιᾶ				
ΟΛΥΜΠΙΑΣ II	58	5326	δ. Γιβραλτάρ 5)3 διά Πειραιᾶ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Τζεμπέλ Μπανά 3)3 διά Γιοκοχάμαν	ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	ά. Πειραιᾶ 24)2 διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ά. Ταλκαρούνα 15)2 διά Κουντέρο	ΠΟΛΥΜΧΑΝΟΣ	53	5772	ε. Σαντάτερ 22)2
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ά. 'Οαλό 24)1	ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ ΔΙΑΚΑΝ	61	4207	ε. 'Αγ. Φραγκίσκον 4)3
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	δ. Γιβραλτάρ 24)2 διά Βιλελμουζάφεν	ΠΟΛΥΤΗΜ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ά. Ρίο 'Ιανέριο 20)2 διά Χιούστον
ΟΡΕΣΤΗΣ	58	1122	ά. Ρόττερνταμ 22)2	ΠΟΛΥΤΥΠΟΝ	62	10163	ά. Τόκιο 5)3 διά Ναγκόγια
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ε. Ν. 'Ορλέανη 24)2	ΠΟΝΓΚΑΡΑ	64	3902	ά. Τενερίφην 12)1 διά Ντώρμπαν
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ δ.	65	38710	δ. Γιβραλτάρ 6)3 διά Μαλάγκα	ΠΟΝΗ	38	2562	ά. Κωνιτούλιν 27)1 διά Κωνσταντζαν
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	65	18451	ε. Ν. 'Ορλέανη 5)3	ΠΟΠΗ Α.	42	1587	ύπο παραλαβήν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ά. Ρόττερνταμ 28)2	ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	έ. Κολούμπια ρίθερ 21)2
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ε. Ρουεν 1)3	ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Φιλαδέλφειαν 28)2 διά P. 'Ορντάς
ΟΥΑΓΓΚΑ	55	3944	ά. Λόμη 21)2 διά Ντουάλα	ΠΡΙΑΜΟΣ	65	20259	ά. Βανκούδερ 1)3
ΟΥΜΠΙΕΝΑ	56	4966	ε. Τέαν 5)3	ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. Χιούστον 28)2
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	δ. Γιβραλτάρ 28)2 διά N. 'Αφρικήν	ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	ά. Ρας Τανόρα 28)2
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Κ. Τάουν 19)2 διά Κωνσταντζαν	ΠΡΙΓΚ. ΣΟΦΙΑ (δ.)	59	43373	ά. Λας Πάλμας 3)3 διά Περούκον
ΟΥΤΕ	49	2102	δ. Τουτουντιάφικ 25)2 διά Τρίπολιν	ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά Πόρτ Χάροκρουτ
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Τζακάρτα 2)3				
ΠΑΙ'ΙΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Π. ντε Μπούκ 5)3 διά Σιδώνα				
ΠΑΚΑΛΑ	47	6702	ά. Πειραιᾶ 4)3 διά Γκάντια				
ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	ε. 'Αμέρερον 6)3				
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ δ.	73	8953	έ. Π. Κελάγκ 28)2				
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Μανίλαν 20)2 διά 'Ιλαδίο				
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. Τορ Μπανά 8)2 διά Καλαμάτα				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ε. Ελεύσιερ Πόρτ 7)3				
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.	44	2872	άργει εἰς Πόλον ἀπό 28)6)71				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ δ.	57	10508	ε. Γιοκοχάμα 6)3				
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. Πειραιᾶ 5)2 διά Λιθύην				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	55	10135	ε. Σασέπομ 28)2				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	5'	10493	ά. Γιοκοχάμα 28)2 διά Τσιταγκόκ				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	58	9367	ά. Μπάσρα 26)2 διά Πουτάρ 'Αμπάξ				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Χ.	71	3646	δ. Κωναμάν 24)2 διά Κωνσταντζαν				
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ δ.	72	16452	ά. Πανάριαν 21)2 διά Ντάρεν				
ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	ε. 'Αλεξανδρειαν 1)3				
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. Βιττόρια 20)2 διά Ροστόκ				
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	ε. 'Απαπα(Λάγκος 22)2				
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ δ.	73	35545	ά. Βανκούδερ 1)3 διά 'Ιαπωνίαν				
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Βενετίαν 5)3 διά 'Αναμάτα				
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	ά. Ταβάνο 20)2 διά Μπαγκόκ				
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ε. Κακινάντα 22)2				
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΟΣ (δ.)	53	15882	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΑΡΑΛΟΣ	72	10716	έ. Κορασίου 28)2				
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Χ.	57	7751	ά. Μπ. 'Άρες 31)1 διά B. Κορέαν				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ά. Μασεϊν 6)3 διά Μπάρα				
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	59	23607	ά. Παναμά 6)3 διά Πουέρτο Μπαλάσ				
ΠΑΡΟΣ	61	13912	ε. Φιλαδέλφειαν 2)3				
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)	71	80225	ά. Τέιμπλ Μπαν 27)2 διά Ράς Ταν.				
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ.	56	6156	ε. Σιγκαπούρην 4)2 διά Κίναν				
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44411	ά. Μίλφορτ Χάφεν 3)3 διά Περσικόν				
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	ά. Σιγκαπούρην 26)2 διά 'Αρτζούνα				
ΠΑΤΑΓΩΝΙΑ	58	10153	εις Σαντερλαντ (έπισκευα)				
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚΟ ΚΟΛ. (δ.)	65	31768	ά. 'Αγ. Βικέντιον 25)2 διά Μπόνυ				
ΠΑΤΡΙΣ (δάνειρ)	50	16259	ε. Φρήμαντ 5)3 διά Μελβούρτην				
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ε. Ν. 'Ορλέανην 4)3				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	δ. Παναμά 22)2 διά Ρωσίαν				
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. Τρίπολι (Λιθάνου) 2)3 διά Πλότσε				
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	27372	ά. Πόρτλαντ (Με) 25)2 διά Περούκον				
ΠΕΛΛΑ	47	5928	ά. Μπ. 'Άρες 27)2 διά Ρόττερνταμ				
ΠΕΛΟΠΟΝΔΑΣ (δ.)	57	20687	ε. Φάλμουθ 3)3 διά Περούκον				
ΠΕΛΟΨ	55	7508	δ. Γιβραλτάρ 1)3 διά Ρουέν				
ΠΕΛΟΨ	59	1863	ά. Ρόττερνταμ 26)2 διά Πειραιᾶ				
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δ.)	59	23607	ά. Ν. 'Υρκην 24)2 διά 'Ινδιαν				
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ά. Τόνιδε 4)3 διά Ιστανίαν				
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. μικτ.	55	17999	ά. Παναμά 23)2 διά Ρόττερνταμ				
ΠΕΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗ	72	8978	ε. Αντοφαγάκατα 1)3 διά Σαλαθέρου				
ΠΕΡΙΑΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	εις Πειραιᾶ ἀπό 29)11 (έπισκευα)				
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	58	8466	ά. Παναμά 2)3 διά 'Αλεγρέιον				
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ά. 'Αγ. Βικέντιον 28)2 διά 'Ινδιαν				
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	ε. Όζακα 4)3				
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	ά. Βαλτιμόρων 2)3 διά 'Αρούμπα				
ΠΕΡΣΕΥΣ	73	2930	ύπο παραλαβήν				
ΠΕΤΙΓΚΟ	65	22118	Ίδε: «ΑΓΓΡΗΝ ΣΑΞΕΣ» ώς μετων.				
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	52	16083	ά. Ρόττερνταμ 15)2				
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	51	14538	ε. Πειραιᾶ 24)2				
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	45	10375	ά. Θεσγίνην 26)2 διά Πειραιᾶ				
ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	54	20746	ά. Πειραιᾶ 3)3 διά Τής				
ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	ε. Ριό 'Ιανέριο 18)2				
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	ε. Πειραιᾶ 2)3 διά Κωνσταντζαν				
ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	ά. Τής 1)3 διά Μεσόγειον				
ΠΕΤΡΟΛΑ X (δ.)	54	12107	ά. Σέλλ Χάφεν 4)3 διά Μεσόγειον				
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	ά. Γιβραλτάρ 6)3 διά 'Αγγλίαν				
ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.)	57	12257	ά. Πειραιᾶ 6)1 μετων. «ΣΠΥΡΟ»				
ΠΕΤΡΟΛΑ XVII (δ.)	60	26467	ά. Ριό 'Ιανέριο 18)2				
Π. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ δ.	58	20592	εις Αΐτι 3)1 (έπισκευα)				
ΠΗΑΕΔΑΣ	69	10016	δ. Μπρούνιουποτελ 24)2 διά Πειραιᾶ				
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	ά. Εσκράδος ρίθερ 20)2 Φιλαδέλφ.				
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Βενετίαν 27)2				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	ά. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 25)2 Νορθρήγιαν				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	9045	ά. Βενετίαν 27)2				
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13437	ά. Παναμά 11)2 διά 'Ιαπωνίαν				
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Χοινικάγκ 5)1				
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Παναμά 17)1				

ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ε. Βομβάην 25)2	TΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. Σουδάμια 27)2 δι' Αδστραλίαν
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Γιοκοχάμαν 9)2 διά Χαινκάγκ	ΓΖΑΝΙΣ Λ.	68	14800	ά. Ν. 'Ορλέανη 6)3 διά Παναμά
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6686	ά. 'Αυστερόνταμ 21)2 διά Κιουρασάο	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ'	72	9246	ά. Σιγκαπούρην 6)3 διά Σαβόνα
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	56	13825	δ. Γιβραλτάρ 5)3 διά Καζαμπλάνκα	ΤΖΕΗΝ ΓΙΩΤΑ	57	9760	δ. Παναμά 3)3
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	ε. Ρεσιφ 1)1	ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	ά. Κολούμπια ρ. 2)3 Μπαγκλαντές
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	49	4825	ά. Ντάρμπαν 4)3	ΤΖΕΝ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ	65	42109	ε. Φιλαδέλφειαν 8)3
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	ά. 'Αλεξανδρειαν 26)2	ΤΖΕΝΗ	59	9855	ά. Μόσι 28)2 διά Τσινάμπο
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Σιγκαπούρην 1)3 διά Περοικόν	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	62	16563	ά. Σαδόνα 8)3 διά Χάμπτον ρ.
ΣΙΣΣΥ	60	7563	ε. Ιντσόν 20)2	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Σπέτζα 22)2 διά Ζουετίνα
ΣΙΣΣΥ	54	1832	ά. Λάτο 4)3 διά Μπαντίρμα	ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ε. Ντουμπάι 20)2
ΣΙΟΝΟΣ	58	13906	ά. Μπαντάρ Μαχάρ 20)2	ΙΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14800	ε. Νταΐρέν 21)2
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ε. Μπ. 'Αύρες 27)2	ΙΖΩΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	56	21185	ε. Γένοβα 6)3 διά Σκίκντα
ΣΙΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά. Δουνικέρκην 12)2 διά Π. Νουάρ	ΙΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Δάνταιχ 4)3
ΣΚΑΠΓΟΥΙΝΤ	70	9077	ά. Λεμεσόσ 1)3 διά 'Οδησσόν	ΙΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Κοραμπάρ 25)2
ΣΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	ά. Βομβάην 28)2 διά Ντάρμπαν	ΙΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ε. Φερδ. 24)2
ΣΚΑΠΛΑΙΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Λ. 'Αντζελες 3)3 διά Βανκούμπερ	ΤΗΘΥΣ	73	3717	ε. 'Αρντροσάν 25)2
ΣΚΑΠΛΜΠΕΙ (δ.)	60	12927	ά. Ντουμπάι 20)2 διά Μοντεβίδεο	ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	43	4314	ά. Μαντυλούστο 5)3 διά Καλκούττα
ΣΚΑΠΛΜΠΡΗΖ	71	9085	ά. Κόμπε 13)2 διά Μπ. 'Αύρες	ΤΙΤΙΚΑ ΒΑΛΚΟΝΗΣ	66	1971	ά. Βερακρούδ 6)3 διά Χιούστον
ΣΚΑΠΛΡΙΒΕΡ (δ.)	57	11978	ε. Πόρτλαντ (Με) 27)2	ΤΟΓΚΟ	73	8927	ε. 'Αμβούργον 8)3
ΣΚΑΠΡΟΟΥΝΤ	50	11502	ά. Μπορτότ 2)2 (έπισκεψι)	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Παναμά 2)3 διά Κασσιούγκ
ΣΚΑΠΧΙΛΑ	61	12012	ά. Γιοκοχάμαν 26)2 διά Σιγκαπούρην	ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Θέστα 5)3 διά Νακάλα
ΣΚΑΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Αμμοχώστον 5)3 διά Λίθερπουλ	ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Πειραιά 4)3 διά Ντακάρ
ΣΚΑΙΑΘΟΣ	54	1856	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Γιοκοχάμαν 21)2 διά Βερακρούδ
ΣΚΑΛΕΡΙΟΝ	69	9057	δ. Γιβραλτάρ 5)3 διά 'Αργεντινή	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	69	41687	δ. Γιβραλτάρ 8)3 διά Τής
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Ενόδαν 5)3 διά Σάντος	ΤΟΥΛΑ Ν.	53	3411	ά. Μπράμπαν 13)2 διά Σιγκαπούρην
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ά. Γιβραλτάρ 22)2 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Ν. 'Υρκην 6)3 διά Μόμπιλ
ΣΚΥΤΩΝ	58	10067	ά. Σαδόνα 6)3 διά Νεσπούλην	ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΚΡΗΣ	59	18586	ε. Ρ. 'Αινέριον 28)2
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΙΝ	57	4403	ά. Π. Καρτίε 14)2 διά Τρίπολιν	ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	48	11172	ά. Τσιταγκόκ 4)3 διά Σιγκαπούρην
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Μαυρικίουν 9)1 διά Β. Κορέλαν	ΤΡΙΝΙΤΥ	57	10492	ά. Πόρτλαντ 22)2 διά Π. Μιράντα
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Οζάχα 30)1 διά Γκλαντούν	ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Παναμά 13)1 δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ε. Ν. 'Υρκην 1)3	ΤΣΑΛΑ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ	63	31831	ά. Τέλιπτ Μπ. 8)2 διά Περσικόν
ΣΟΥΑΑ Κ.	58	10635	ά. 'Απατα(λάγκος 3)3	ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ	66	44895	ε. Κάρυκ "Αίλαντ 2)3
ΣΟΥΜΑΝΤΕ (δ.)	53	12962	εις Βοστώνην από 9)11 (έπισκεψι)	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Τοπάτα 2)3 διά Πουσάν
ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	ε. Δρέπανον 21)2	ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ	64	52868	εις Μασσαλίαν από 19)12 (έπισκ.)
ΣΟΟΙΑ	65	14048	ά. Π. ω Πρίν 13)2 διά Σ. Τόμας	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Ντόχα 2)3 διά Ντουμπάι
ΣΟΟΙΑ	60	8310	ά. Γιοκοχάμαν 7)3 Μπουναβέντούρα	ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Παναμά 25)11 διά Κεσλάγκ
ΣΟΟΙΑ	50	5455	ε. Ν. 'Ορλεάνην 16)2	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Χόγκ Κόγκ 22)2 διά Νταρμπάν
ΣΟΟΙΑ Β.	57	8248	ά. Ντάρμπαν 10)2 διά Νόττερτραν	ΦΑΙΑΙΣ	70	11489	ά. Γιβραλτάρ 1)3 δι' 'Ιαπωνίας
ΣΟΟΙΑ Β.	55	6595	ά. Κωνάπολιν 27)2 διά Πειραιά	ΦΑΙΔΑΡΑ	66	15565	ά. Ν. 'Ορλέανην 26)2
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	δ. Μπρούναμπουτελ 6)3 δι' ΗΠΑ	ΦΑΙΔΩΝ	58	6861	ά. Κων(πολιν 22)2
ΣΟΦΙΑ ΚΟΑΚΟ	62	14622	ά. Ντακάρ 26)2 δι' 'Ινδιάς	ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Παναμά 23)2
ΣΟΦ ΤΡΑΝΟΣΣΕΑΝΙΚ	55	13737	ά. Ρότερνταμ 4)3 διά Γάνδην	ΦΑΙΛΟΥΜΟΥ	59	9830	ά. Κ. Τάουν 28)2 δι' 'Ινδιάς
ΣΠΑΛΛ. ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	50	6354	ε. Σαγκάην 25)1	ΦΑΙΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	ά. Π. Πάλμας 25)2 διά Μαυρίκιον
ΣΠΑΛΛ. ΚΑΠΤΑΙΝ	56	5720	ά. Λός 'Αντζελες 7)3	ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	47	3247	ά. Χάιφαν 22)2 δι' 'Ασυτόν
ΣΠΑΛΛ. ΣΗΜΑΝ	50	9180	ά. Ντάρ 6)3 Σαλάμ 27)2	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ά. 'Αμβέρσαν 30)1 διά Τρίπολιν
ΣΠΑΡΤΑ	51	8684	ά. Μπωμόντ 11)2 διά Σάντος	ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΙΝ	44	2742	ά. Κων(πολιν 12)1 διά Μ. Θάλασσαν
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	50	9959	ΕΠΩΛΗΘΗ εις άλλοπασίς	ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	53	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ά. Μπλέμεν 2)3 διά Πάρα 'Αιλ	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Παναμά 13)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ε. Σπέζια 23)2 (έπισκεψι)	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	ά. Ρότερνταμ 27)2 διά Πολωνίαν
ΣΠΑΡΤΟ	57	10615	δ. Μπρούναμπουτελ 2)3 Σουφαράγια	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΤΙΚΣ	69	12748	ά. Χιούστον 29)1 διά Μπάραν
ΣΠΕΚΤΡΑ Ι. (δ.)	65	33971	δ. Γιβραλτάρ 27)2 διά Φιλαδέλφειον	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Μπάραν 2)3
ΣΠΗΗΑΙΔΑ	54	6985	μετων. «ΑΛΙ»	ΦΙΑΙΑ	58	31050	ά. Γιβραλτάρ 2)3 διά Βιλεμπαχάφεν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Γιβραλτάρ 7)3 διά Πειραιά	ΦΙΑΠΠΑ	62	10687	ά. Νάρδικ 6)3 διά Γλασκώδην
ΣΠΥΡΟ (δ.)	60	26467	εις Πειραιά	ΦΙΛΙΠΠΑ	62	9662	ά. Κων(πολιν 1)3 διά Πειραιά
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά. Π. ντε Μπούκ 28)2	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Θεσσαλονίκη 26)2
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Ν. 'Υρκην 8)3 δι' 'Αρούμπιτα	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Αμμοχώστον 6)3 διά Τεργέστην
ΣΤΑΛΑ 2	68	22118	ά. Ν. 'Ορλεάνην 6)3 διά Κίναν	ΦΙΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Π. Λέιτα 26)2 διά Τσίμπα
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Λιοσσώνα 26)1 δι' 'Ακατζούτλα	ΦΙΩΡΙΝΑ	73	17540	ά. Έπο παραλαβήν
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Ν. 'Υρκην 8)3 δι' 'Αρούμπιτα	ΦΙΩΡΙΤΑ	49	10210	ά. Τοπάτα 14)1 διά Κίναν
ΣΤΑΜΑΛΩΝΕΝ	58	9998	ά. Ν. 'Ορλεάνην 2)3 διά Σετουμπάλ	ΦΙΟΙΝΙΣ	69	11489	ά. Ρότερνταμ 8)3 διά Ντουμπάτη
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ά. Θέστα 27)2 διά Ραθέν	ΦΙΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13997	ά. Βουλώνη 28)2
ΣΤΑΜΠΑΝΕΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Ν. 'Υρκην 5)3 δι' 'Αρούμπιτα	ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΛΑ	57	30315	ά. Μορμουγκάρο 20)2 διά Ναγκόγια	ΦΟΥΑΜΑΡ ΓΟΥΙ·Σ	49	1849	ά. Μασσαλίαν 6)3 διά Γένοβαν
ΣΤΕΛΛΑ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Γκλαντούσον 18)2 διά Κιτιμάτ	ΦΟΥΑΜΕΝ	66	2982	ά. Σάφι 9)2 δι' 'Απατα(λάγκος 5)3
ΣΤΕΛΛΑ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Κολούμπιτον 5)3 δι' Αδράτιαν	ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	ε. Απατα(λάγκος 7)3 διά Πορτογαλίαν
ΣΤΕΛΛΑ ΛΙΔΑ	73	14667	ά. Παναμά 13)2 δι' 'Ιαπωνίαν	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)3 δι' Ειρηνικόν
ΣΤΕΛΛΑ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Νιούκαστλ 8)3 διά Π. Κεμπλά	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Βανκούδερ 14)1 διά Βρέμην
ΣΤΕΛΛΑΣ (δ.)	58	44726	ά. Εσκραβός ρ. 25)1 διά Σ. Κρουά	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Γδύνια 5)3 διά Βρέμην
ΣΤΕΛΛΑΣ (δ.)	58	20709	ά. Γιβραλτάρ 20)2 διά Μπ. 'Αύρες	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Γιοκοχάμαν 8)3 δι' 'Οζάκα
ΣΤΕΛΛΑΣ (δ.)	57	8971	ε. Σιγκαπούρην 4)3	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ε. Λαρ. Μαρκές 26)2
ΣΤΕΛΛΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	24232	ά. 'Αμβούργον 13)2 διά Τύνιδα	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Τοιμπάτα 30)1 διά Ναγκόγια
ΣΤΕΛΛΑΣ ΡΑΝΝΕΡ	66	13197	ά. Μάλτα 8)3	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Σακάι 25)2 διά Νιγάμια
ΣΤΕΛΛΑΤ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	60	12281	ά. Μπωμόντ 28)2 διά Χιούστον	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ά. Γιβραλτάρ 20)2 διά Περικόν
ΣΤΕΛΛΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	11425	ά. Π. Τανόύρα 28)2	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	10492	ά. Γιοκοχάμαν 23)2
ΣΤΕΛΛΑΤ ΣΑΝΤΣ	71	4735	ά. 'Αμμοχώστον 1)3 δι' ΗΠΑ	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11283	ά. Γιοκοχάμαν 1)3 δι' 'Ωλμπαν
ΣΤΕΛΛΑΤ ΣΑΡΦ	56	8001	ά. Καράτοι 2)3	ΧΑΛΙΦΑΞ	62	32878	ά. Σιγκαπούρην 8)3
ΣΤΕΛΛΟΝ ΣΗ	57	7977	ά. Γιοκοχάμαν 31)1	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	ά. Γιβραλτάρ 25)2 διά Ν. 'Υρκην
ΣΤΕΛΛΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Φουσίκι 3)2 διά Σαγκάνη	ΧΑΡΑΡΑ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Στεπτίνον 6)3
ΣΤΕΛΛΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	71	9078	ά. Ουμπεύθαλ 27)2	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά. Μπωμόντ 4)3 διά Μπαγκλαντές
ΣΤΕΛΛΑ ΤΑΡΑ	61	4010	ά. Αμβερσάν 5)3 διά Πειραιά	ΧΑΡΙΣΙΙ	55	4721	ά. Λ. Μάρκες 11)2 δι' 'Ακαμπα

Τα υπό Σενας σημειώματα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α. Τ.

ΑΒΕΝΙΡ (κ.)	62	11098	ά. 'Αιμέρσον 1)3 δι' ΗΠΑ		ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	ά. Πόρτ Λίνκολν 10)2 διά Χιλήν.
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	ά. Ν. 'Υρκην 1)3 δι' Ελ. Παλίτο		ΑΚΡΩΤΗΡΙ (κ.)*	52	7168	έ. Ντακάρ 27)2 διά Κασσιούγκ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	έ. 'Ιντσόν 14)2		ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	ά. Φιλαδέλφειαν 25)1 δι' 'Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	49	3718	έ. Πειραιά 3)3		ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	έ. Μομπάσ 8)3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ά. Χάρδη 4)3 δι' 'Αλεξανδρειαν		ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ά. Γιοκάσι 5)3 διά Τοίμπα
ΑΓΗΝΩΡ	71	9884	δ. Παναμά 2)3 διά Κουσίδο		ΑΛΕΑ (π.)	73	8824	ύπο παραλαβήν
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. Μ. 'Άγκαντι 28)2 διά Σιγκαπούρην		ΑΛΕΞ. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	58	10499	ά. Σιγκαπούρην 12)2 διά Μπαγκούκ
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	54	8120	ά. Π. Πάλμας 14)1 δι' Αθάναν		ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	56	20926	ά. Τέμπλ Μπαίν 23)2 διά Περσικόν
ΑΓ. ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	έ. Τρίπολιν (Ιαύνις) 31)1		ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	53	1231	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κ.)*	56	1749	ά. Νικαία 2)3 διά Τζιμπούτι		ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (δ.)	68	44646	ά. Λειζέρες 23)2
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	έ. Ν. 'Ορλεάνη 6)3		ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Ν. 'Υρκην 8)3 διά Γιβραλτάρ
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	51	8377	ά. Καζαμπλάνκα 28)1 διά Κούδα		ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ A. (κ.)	47	2097	ά. Τρίπολιν Λιθανού 26)2 Τριτ. Λιθανός
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ T. (κ.)	57	3143	έ. Ντόρπιταν 17)2 διά Καλκούττα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	56	15881	έ. Ράς Τανόρδα 4)3		ΑΛΕΞΗΣ *	51	2983	έ. 'Αγ. Φραγκίσκον 21)2 Μπουενασ.
ΑΔΕΛΦΟΙ	50	11693	προσήρ. "Αγ. Λαύρεντιον 26)12		ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	56	2299	ά. Γιβραλτάρ 20)2 διά Λαττάκια
ΑΔΡΙΑΓΙΚ (π.)	73	18328	έ. Μπαττάρα Σαπόρων 29)1		ΑΛΕΞΙΣΑΝΤΡΑ	67	14845	έ. Βιζαγκαπτανίου 19)2
ΑΕΔΛΑ (δ.)	57	20745	δ. Παναμά 14)2 διά Βανκούμπερ		ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Ν. 'Ορλεάνη 7)3 διά Γκάλεστον
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Κιουρασάο 4)3 διά Π. Μπάριος		ΑΛΙΚΗ (π.)	53	1320	έ. Γκρίμαπτη 7)2 διά Μπρέσκενς
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθαν.)	49	4113	ά. Πειραιά 2)3 διά Βηρυτόν		ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	έ. Ρότερνταν 4)3
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	ά. Μπλέφαστ 7)3 διά Ρουέν		ΑΛΙΟΘ (κ.)*	56	1803	ά. Γιβραλτάρ 25)1 δι' 'Αμμόχωστον
ΑΘ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ (κ.)	56	13669	ά. Πειραιά 26)2		ΑΛΙΚΗΣΤΗΣ (κ.)*	60	3333	ά. Γιβραλτάρ 4)12
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	έ. 'Αιμέρσον 3)3					
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	51	6338	ά. Ρουέν 2)2 διά Ντουάλα					
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά. Φιλαδέλφεια 2)3 διά Μόμπιλ					
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	έ. 'Αλεξανδρειαν 23)2					
ΑΘΗΝΑ (μικτόν)	64	30682	ά. Ρότερνταν 24)2 διά Παλούα					
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ά. Πειραιά 4)3 δι' 'Αλεξανδρειαν					
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Ν. 'Ορλεάνην 5)3 δι' 'Οδόσαν					
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	144708	έ. Γένεβα 6)3					
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	έ. Ξωθι Μπέρου Χέντ 10)3					
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	έ. Γένεβα 8)3					
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	52	9943	έ. Μασέιο 8)3					
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣ (κ.δ.)	51	8675	ά. Α. Πάλμας 8)2 δι' 'Αθάναν					
ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.)	56	20207	ά. Βαλτιμόρην 11)2					
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	έ. Σιγκαπούρην 22)2					
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΤ	55	10027	ά. Γιβραλτάρ 6)3 δι' ΗΠΑ					
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	ά. Τενερίφην 7)3 διά Μονόρρια					
ΑΘΗΝΟΥΑΛ (δ.)	59	28693	ά. Παναμά 28)2 διά Α. Αντζελές					
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	58	8571	ά. Γιβραλτάρ 27)2 διά Περσικόν					
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.)	57	8814	ά. Μπαντάρα Μασάρ 29)1					
ΑΙΓΙΣ ΜΑΪΤ (κ.)	57	8160	ά. Γιοκοχάμα 14)2 δι' 'Αθάνα					
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	69	9025	ά. Παναμά 20)1 δι' 'Αθάνα					
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	57	8361	ά. Σιγκαπούρην 24)2 διά Ντακάρ					
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΛΙΤΖ (κ.δ.)	68	8294	ά. Σάντος 5)3 διά Βίγκο					
ΑΙΓΙΣ ΣΑΓΚΑ (κ.)	49	8469	ά. Σιγκαπούρην 18)2 διά Σαγκάνη					
ΑΙΓΙΣ ΤΡΑΣΤ (κ.)	53	7544	ά. Φουσίκι 5)3 διά Νιγκάτα					
ΑΙΓΙΣ ΦΕΐΜ (κ.)	69	9241	ά. Παναμά 25)2					
ΑΙΓΙΣ ΦΩΡΣ (κ.)	57	5943	ά. Παναμά 5)3					
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	έ. Βανκούμπερ 6)3					
ΑΙΘΑΛΙΑ	52	7787	ά. Γιοκοχάμα 23)2 διά Νικαράγουα					
ΑΙΘΩΡΑ	57	10044	ά. Τζιμπούτι 28)2 Λορ. Μάρκες					
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Μίλνερ Μπ. 20)2 διά Κασίμα					
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖ.	58	10018	έ. Γδύνια 2)3					
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Τάπτα 22)2 δι' Οδύμπε					
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ (κ.)	58	926	ά. Θεσσαλονίκη 23)2 διά Μῆλον					
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	58	10020	ά. Μπ. 'Αθέρες 18)2 δι' 'Ιαπωνίαν					
ΑΙΜΙΑΙΑ	52	2517	ά. Πειραιά 6)2					
ΑΙΟΙΟΣ (κ.)	47	3345	ά. 'Απατα' Δάγκων 5)3					
ΑΙΟΙΟΣ (δ.)	65	35324	ά. 'Εσκράδος ρ. 23)2 διά Σ. Κρουά					
ΑΙΓΑΙΡ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.)	56	7712	ά. Μοχαμέντες 31)1 διά Π. Καμπέλλο					
ΑΙΓΑΙΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	56	7120	έ. Σαδάνναν 5)3					
ΑΙΓΑΙΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΙΓΑΙΡ. ΠΡΑΙ-ΜΤ (κ.)	55	9278	ά. Αγ. Βικέντιον 23)2 Π. Πράξια					
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΙΝΕΡΕΡ. (μικτό)	59	17948	ύπο παραλαβήν					
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	11897	ά. Ροζάριο 3)3 διά Μπ. 'Αθέρες					
ΑΙΓΑΙΡ. ΤΣΑΡΙΤΥ (κ.)*	54	7835	ύπο παραλαβήν					
ΑΙΓΑΙΡ. ΦΑΙΝΟ (κ.)	58	5109	ά. Α. Μάρκες 5)3 διά Αιδερπούλ					
ΑΙΓΑΙΡ. ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ.	53	12407	ά. Λουάντα 16)2 διά Βομβάνη					
ΑΙΓΑΙΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Λειζέρος 6)3					
ΑΙΤΖ ΑΙΓΑΝΤ (μικτ.)	72	57802	ά. Ράς Τανόρδα 16)2					
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.)	71	57830	ά. Τόρ Μπαίη 11)2 διά Περσικόν					
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Φριγκόρτ 6)3 διά Περικόν					
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Σέβεν 'Αιλ' 25)2 διά Γερμανίαν					
ΑΙΤΖ. ΝΕΙΤΟΥΝ	67	32644	ά. Γουέπτα 9)2 διά Μ. Βέσμε					
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	ά. 'Αμοτερνταμ 18)2 διά Βαλτιμόρην					
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μικτόν)	73	57800	ά. Χονολούλου 21)2 διά Σιγκαπούρην					
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ*	66	22362	ά. Λ. Πάλμας 28)2 διά Βιτόρρια					
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Χάμπτον ρ. 5)3					
ΑΚΜΠΑΡ	58	9005	έ. Ν. 'Ορλεάνην 5)3					
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Βανκούμπερ 26)2					
ΑΚΟΥΑΓΚΑΟΡΥ	68	25433	ά. Παναμά 20)2 διά Κίναν					
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	ά. 'Αμεριδύρον 22)2 διά Κόλπον ΗΠΑ					
ΑΚΟΥΑΜΠΑ	67	27168	ά. Παναμά 12)1					
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25433	ά. Παναμά 13)2 διά Νταρέν					
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	ά. Ντόρμαν 13)2 διά Κωνσταντζαν					
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	ά. Παναμά 24)1 δι' Εργινκόν					
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	ά. Σέβεν 'Αιλ' 8)3 διά Προδίντενς					

10 KOUMANDARIAS STR.

P.O. BOX 1124

LIMASSOL - CYPRUS

TEL: 5025 AOH 73413 TELEX: 2664

Cables: MERCANAVES - LIMASSOL



ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ά. Νταμπέρ 4)2 διά Μόυτζι	
ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	ά. Πειραιά 24)2 διά Καλκούττα	
ΑΡΙΣΤΩΝ (δ.)	55	22891	έ. Ν. "Ορλέάνη" 6)3	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	ύπο παραλαβήν	
ΑΡΙΩΝ	61*	4460	έ. Λιθέρουσα 6)3	
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6386	ά. Ντώρηπαν 2)1)2 διά Καλκούτταν	
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	έ. "Άζαναν" 9)2	
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ά. Ούμ Σαΐδ 21)2 διά Μπατάναν	
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	ά. Ρουέν 26)2 διά Τοιβιταβέκια	
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	ά. Ν. "Υόρκη" 22)2 διά "Αρούμπα	
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	ά. Ναγκαπατινίου 21)2	
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	54	1960	έ. Ντώρηπαν 2)3	
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	ά. "Αμπερτερνταμ" 27)2 διά Πειραιά	
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	έ. Ναγκασάκι 31)1 (έπισκευα)	
ΑΣΙΜΑΗΣ (κ.)	52	2180	ά. Πειραιά 21)2 διά Ραβένα	
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Λ. Μαρκές 12)2 διά Ναγκόγια	
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	71	70482	ά. Ρά. Τανόύρα 18)2 διά "Ιταλίαν	
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	ά. Σιγκαπούρην 7)3 διά Περσικόν	
ΑΣΤΥΡΥ (κ.)*	50	5421	ά. "Αμβέρσαν" 6)3 διά Ρ. "Ιανέριον	
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	63	33375	ά. Ντώρηπαν 27)2 διά Ηερσικόν	
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ά. Χιούστον 23)2	
ΑΣΩΠΟΣ (π.δ.)	64	34073	ά. Αγ. Βικέντιου 25)2 Ριθ. Πλέιτ	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Βανκούδερ 13)2 διά Περσικόν	
ΑΤΑ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	60	21138	έ. Αντεν 6)3	
ΑΤΑΝΤ. ΕΜΠΕΡΟΥ δ.	74	138000	ά. Ρά. Τανόύρα 4)3	
ΑΤΑ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)*	74	138000	εις Λιντο όποι συμπλήρωσιν	
ΑΤΑ. ΗΓΚΑ	63	15977	ά. Ν. "Ορλέάνη" 5)3 διά Πολωνίαν	
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Γιαρδαλάτα 6)3 διά Μίλφ. Χόφεν	
ΑΤΑ. ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ δ.	68	40962	ά. Γιαρδαλάταρ 29)1	
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	ά. Γιαρδαλάταρ 23)2 διά Κωνσταντζαν	
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	ά. Γιαρδαλάταρ 26)2 διά Περσικόν	
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	ά. Πόρτλατ 2)3 διά Μόννου	
ΑΓΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Φιουσιόνιο 3)3 διά Ράς ής Σιδέρη	
ΑΤΑ. ΦΑΛΚΟΝ	59	10389	έ. Μασέλιο 19)2	
ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	ά. Κιουραάδο 27)2 διά Κάντ	
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	έ. Κάνταρ 27)1	
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	ά. Ν. "Υόρκη" 22)2 διά Ν. "Ορλέάνη	
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	ά. Παναμά 7)3 διά ΗΠΑ	
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	ά. Μορμουγκάδα 15)2 διά "Ιαπωνίαν	
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	έ. Βόνια 27)2	
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. "Αμβέρσαν" 2012 διά Σουετίνα	
ΑΥΓΗ	56	10312	ά. Αύγουσταν 26)2 διά Ρ. Καμπέλλο	
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	έ. Τιμαρόδ 6)3	
ΑΦΡ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)*	54	2952	ά. Πλάμας 4)3 διά Καμσάρ	
ΒΑΓΔΑΤΗ (κ.)*	56	3862	ύπο παραλαβήν	
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	έ. Λάς Πάλμας 5)3	
ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΡΚ (δ.)	54	18504	ύπο παραλαβήν	
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	έ. "Αλεξάνδρειαν" 26)2	
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νεάπολην όποι 26)6)73	
ΒΑΣΙΔΗΑΣ (δ.κ.)	58	12369	ά. Σιγκαπούρην 25)2 Γουεστπορτ	
ΒΑΣΙΑΙΚΗ (δ.)	55	10464	έ. Ν. "Υόρκη" 5)3	
ΒΑΣ. ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	51	8150	ά. Κωνπούλων 28)2 διά Βάρνα	
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	52	6576	ά. Βαρελέων 30)1 διά Λαττάκια	
ΒΕΛΑΝΤΑ*	57	10311	ά. Σόχη Κόρκη 16)2 διά Κελέάγκ	
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)*	53	12897	ά. Βοστώνη 21)1 διά Καραθίκην	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	68	9070	ά. Παναμά 21)2	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	ά. "Απαντά" Λάγκος 5)3	
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	ά. Σπαλάτον 3)3 Τρίπολιν (Λιθόπης)	
ΒΙΒΙΑΝΑ (κ.)*	55	8623	ά. Σίκα 22)12 διά Κασουσόγκ	
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	64	4281	έ. "Άμπιτζαν" 4)3	
ΒΙΚΤΩΡ	57	8622	έ. Λιθερούλ 12)2	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	έ. Μόυτζι 2)3	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	έ. Φιλαδέλφεια 5)3	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	66	31093	ά. Ρότερνταν 6)3 διά Ηερσικόν	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	ά. Παναμά 9)2 διά Κιουρασό	
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	44	10499	ά. Βατιλιόρδα 25)1 διά Μπαγκόγκ	
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	53	7613	ά. Σιγκαπούρην 25)1 διά Μπαγκόγκ	
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	έ. Βηρυτόν 8)3	
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	56	4027	έ. "Αμβέρσαν" 4)3	
ΒΡΙΣΗΣ (κ.)	57	4471	έ. "Αμβέρσαν" 7)3	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Ντώρηπαν 27)2 "Ελλεισμερ Π.	
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	64	33245	έ. Μπιλιάρδο 7)3	
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	54	8720	έ. Μανιράς 6)3	
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Κόρμη 5)3 διά Γκλαντσόουν	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Π. ντέ Μπούκ 5)4 διά Λά Σείρα	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ά. Ρ. Τανόύρα 28)2 διά Μαυρίκιον	
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	έ. "Αιματερντα" 26)2	
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.)	55	8343	έ. Σουραμπάγια 19)2	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Π. "Αντζελες" 7)3 Γιοκοχάμαν	
ΓΕΡΟΓΙΟΣ (κ.)	55	1750	ά. Θεύτα 25)2 διά Λαττάκια	
ΓΕΩΡ. Β. (κ.)	49	2755	ά. Καντζι 1)3 διά Χουέλθα	
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	έ. Ρότερντα 8)2	
ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.)	58	9483	ά. Ταμπίκο 27)2 διά Π. Λά Κρούς	
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΛΑΙΟΣ κ.	68	9071	ά. Παναμέ 5)3 διά "Ιαπωνίαν	
ΓΕΩΡ. Τ. (κ.)	54	9646	έ. Γιαρδαλάταρ 4)3	
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	έ. Σάντος 5)3	
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	54	8603	ά. Σιγκαπούρη 28)2 διά Β. Κορέαν	
ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ	58	4509	έ. Ν. "Ορλέάνην" 27)2	
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΥ (κ.)	55	1275	ά. Τοιβιταβέκια 4)3 διά Νεάπολιν	
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘ. (κ.)	60	4246	ά. Σύρον 20)2 διά Εσσοίαν	
ΓΚΑΙΥ' ΛΟΥΣΣΑΚ ιδ.	69	27725	ά. Σουκάδη 4)3 διά Ντουμάνι	
ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΗΘ (κ.)	59	2763	ά. Θεύτα 4)3 διά Κων)πολιν	
ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	έ. Π. Καμπέλλο 13)2	
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	ά. Πειραιά 9)2 διά Βεγγάζη	
ΓΚΙΩΜΑ (δ.)	63	30650	έ. Μ. "Αγαμαντ" 1)3 διά Π. Μπούκομ	
ΓΚΑΛΟΡΙΚ (μικτόν)	67	48747	ά. "Αγ. Βικέντιον" 6)3	
ΓΚ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	59	23084	ά. Λ. Πάλμας 24)2 διά Μα. Μασάρ	
ΓΚ. ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397	ά. Γιαρδαλάταρ 28)2 διά Σάροχ	
ΓΚ. ΤΖΑΙΣΗΩΝ (δ.)	59	22762	ά. Σίδνευ 4)3 διά "Αρούμπα	
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'Σ (κ.)	56	6778	έ. Σιγκαπούρην 6)3	
ΓΚ. ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	56	8750	έ. Βαλένθια 22)2	
ΓΚ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ κ. 56	8750	έ. Ν. Υόρκην 5)3		
ΓΚ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	58	10707	ά. Φιλαδέλφεια 6)3 διά Τοιμπότε	
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ Α'ΙΔΑΣ	57	8644	ά. Μπέλρα 7)2	
ΓΚΡ. ΕΜΠΑΕΜ	57	9340	έ. Μπέλρα 14)2 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	
ΓΚΡ. ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ά. Γιαρδαλάταρ 7)3 διά Βηρυτόν	
ΓΚΡ. ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Βανκούδερ 3)3	
ΓΚΡ. ΤΕΜΠΑ	66	23570	έ. Ντάριεν 19)2	
ΓΚΡΕΙ'Σ ΙΣ. (κ.)	55	2999	ά. Βερακρούζ 7)2 διά Ματάμι	
ΓΚΡΕΙ'Τ ΛΑΚ (κ.)	52	4423	ά. Θέουτα 3)3 διά Γκωναγιακίκι	
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Ν. "Ορλέάνη" 7)3 διά "Ιατλίαν	
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	έ. Ζαπογκέκ 27)2	
ΓΑΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ κ.*	61	12593	ά. Μπέλεμ 20)2 διά "Ικούίτος	
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11329	έ. "Ειδεν 13)2 διά Λός "Αντζελες	
ΓΟΥΕΣ. ΗΓΚΑ μετ.	63	43	έ. Ν. "Ορλέάνην" 7)3	
ΓΟΥΓΑΣΑΙ'Ρ ΜΠΟΥΑ.	70	11025	ά. Χιμέρι 6)3 διά Σιμίζου	
Γ. ΑΙΝΤΗΑ (δ.)	57	26032	έ. Πειραιά 9)2	
Γ. ΓΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	55	27278	ά. Αγ. Βικέντιον 2)3 διά "Αργεντιήν	
Γ. ΓΚΑΙΝΤΑΝΣ (δ.)	55	27278	ά. Σιγκαπούρη 2)3 διά Περσικόν	
Γ. ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ 8.**	54	27278	έ. Πειραιά 4)11 (έπισκευα)	
Γ. ΓΚΡΕΙ'Σ ΙΣ. (κ.)	54	27277	ά. Πειραιά 28)2 διά Λιθύην	
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'ΙΖ (δ.)	53	21284	ά. "Αμβέρσαν" 27)2 διά "Αγ. Φραγκίσκ.	
Γ. ΙΝΤΣΠΡΕΤΟΝ (δ.)	57	25489	ά. Τεμπλη Μπάη 9)2 διά Χιούστον	
Γ. ΙΝΤΑΣΓΡΥ (δ.)	57	25490	έ. Σιγκαπούρην 8)3	
Γ. ΙΝΤΕΙΤΖΕΝΣ (δ.)	57	25357	ά. Φίναρτ 9)3 διά Μπέλφαστ	
Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	57	26032	ά. Σαλβαντόρ 24)2 διά Σαν Σεμπαστ.	
Γ. ΙΝΧΕΙΤΑΝΣ (δ.)	58	25222	έ. Ρίο "Ιανέριο" 8)3	
Γ. ΚΑΙ'ΝΤΗΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Πειραιά 4)3	
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Φιλαδέλφειαν 26)2 διά Πειραιά	
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20902	ά. Γιαρδαλάταρ 6)3 διά Ράς ής Σιδέρη	
Γ. ΜΠΟΝΤ	57	20533	ά. "Ειδεν 26)2	
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	ά. Παναμά 26)2 διά Ναχόντκα	
Γ. ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23064	έ. Σίδνευ 1)3	
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ	68	22513	ά. Νταμπέρ 22)2 διά Ποχάγκ	
Γ. ΝΕΙ'ΜΠΟΡ	68	23064	ά. Παναμά 21)2 διά Κορέα	
Γ. ΝΕΙ'ΤΣΑΡ	67	23064	ά. Σίδνευ 15)1 διά "Ιαπωνίαν	
Γ. ΝΙΟΥΣ*	68	22531	ά. Παναμά 23)2	
Γ. ΝΟΜΑΝΤ*	68	22531	ά. Ναγκασάκι 28)2 διά Νταμπέρ	
Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ	67	22549	ά. Γιαρδαλάταρ 9)3 διά ΗΠΑ	
Γ. ΝΟΟΥΛΕΤΖ (δ.)	69	41477	ά. Γιαρδαλάταρ 2)2 διά Περσικόν	

mini line

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ (ΕΚΤΟΣ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ)

ΕΚ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ — ΓΕΝΟΥΗΣ — ΛΙΒΟΡΝΟΥ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ

διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ

καὶ έκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ

ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ — ΓΕΝΟΒΑΝ — ΛΙΒΟΡΝΟ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ

διὰ πλοίων 'Ελληνικῆς σημαίας, κατασκευῆς 1970,

M/V MINI LEAD — M/V MINI LAMP — M/V MINI LAUD — M/V MINI LINK — M/V MINI LASS

3.000 τόννων d.w., διαθέτοντα γερανούς ἀνύψωτικής δυνάμεως 30 τόννων ώς καὶ ψυκτικούς χώρους.

Ωσαύτως διαθέτομεν εἰς τοὺς κ.κ. είσαγω γεῖς καὶ έξαγωγῆς CONTAINERS τῶν 20 ποδῶν ὑπὸ λίσταν εύνοικοὺς όρους.

ΓΡΑΜΜΗ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ : ἀπὸ BENETIAN — ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ — ΡΙΓΙΕΚΑΝ

Γ. ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτ.)	70	51878	ά. Γιουκάνα 8)3 διά Περσικόν	ΖΑΝ ΖΑΝ (κ.δ.)	51	11373	ά. Σ. Τζάν 8)2 διά Χιούστον
Γ. ΣΗ (δ.)	53	12843	έ. Πειραιά 29)12 (έπισκευα)	ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	είς μεσογειακάς μεταφοράς
Γ. ΣΙΜΕΣΕΡΙΤΥ (δ.)	55	20165	ά. Λιοσαδώνα 1)3 διά Καμπίντα	ΖΗΝΩΝ (δ.)	68	10775	είς Μασαλίαν ἀπό 3)1 (έπισκευα)
Γ. ΤΖΑΣΓΙΣ (δ.)	54	20864	ά. Γιουκάνα 4)3 διά Νούμαρι	ΖΙΖΗ	59	3917	ά. Χιούστον 24)2
Γ. ΦΑΙΘΗ (δ.)	64	49437	δ. Γιβραλτάρ 8)3 διά Πόρτ ντέ Μπούκ	ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ά. Χόγκ Κόγκ 4)3 διά Σαγκάρη
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	ά. Πειραιά 24)2 διά Περικόν	ΖΙΠΟΥΝΑΣ	59	4226	ά. Χάμπτον ρ. 2)3 Δομινικανή Δ.
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Περοκόν 12)2 διά Μπαχάμας	ΖΙΤΑ	70	15665	έ. Γένοβαν 6)3
Γ. ΧΕΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Γκότεμπουργκ 1)3 διά Ρόττερνταμ	ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ά. Ρ. Τανούρα 27)2
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Τέμπλ Μπατή 8)3 διά Βραζιλίαν	ΖΩΗ Γ.	57	3829	έ. Μπέρια 8)3
Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	ά. Περσικόν 25)2 διά Ρόττερνταμ	ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	ά. Χάμπτον ρ. 24)2 διά 'Ινδιας
ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ κ.δ.	62	23497	ά. Χονκούλου 29)1 διά Σορόγκ	ΗΓΚΑ	72	9980	έ. 'Αμμέροσαν 9)3
ΓΡΑΝΔΑ	56	10180	έ. Λέγκορ 28)2	ΗΓΚΑ ΗΙΙ (π.)*	51	2979	ά. Πειραιάδ 2)3 διά Θέουταν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (κ.) *	48	7473	εις Νουέτας ἀπό 2)11	ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ά. Νταμπέρ 27)2 διά Μόμπιλ
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	54	11385	έ. Ν. 'Υόρκην 22)1	ΗΡΑ	48	4574	έ. Πειραιάδ 11)2 (έπισκευα)
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	έ. 'Αλεξανδρείαν 4)3	ΗΣΤΓΟΥ-ΙΝΤ	68	11364	ά. Τέμα 22)2
ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	63	31289	ά. Οδάτηκετ 26)2 διά Μπόνι	ΗΣΤ. ΗΓΚΑ (π. μετ. 63) 44	14540	ά. Καζαππλάνκα 28)2 Χάμπτον ρόδος	
ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	ά. Ντακάρ 23)2	ΘΑΛΕΙΑ	57	2349	δ. Μπρούνομπουτελ 3)3
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	ά. Μπάχια Μπλάκα 2)3	ΘΑΛΗΣ (δ.)	61	13360	έ. Φρήτασον 7)4
ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	ά. Λός "Αντζέλες 14)2 Μανζανίλο	ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	ά. Σιγκαπούρην 28)2 διά Ρόττερνταμ
ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319	ά. 'Αμπέροαν 23)2 διά Ντουμπάι	ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	57	20414	ά. Ρόττερνταμ 24)2
ΔΗΛΟΣ*	59	9493	δ. Γιβραλτάρ 28)2 διά 'Αμπιτζαν	ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	63	31581	ά. Μοντέρσαν 27)2 διά Περικόν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	55	1863	μετον. «ΝΤΑΡΑΙ ΝΓΚ»	ΘΕΟΔΩΡΟΣ*	65	27960	ά. Τζωρτζασούν 25)2 διά 'Αρούπταν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	56	3799	έ. Μπλιάτσιο 23)2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	71	38172	ά. Περσικόν 2)2 διά Λός "Αντζέλες	ΘΕΟΜΗΤΩΡ ΙΙΙ	59	15314	έ. Μορπουγκάρο 1)3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	δ. Παναμά 2)2	ΘΕΟΜΠΛΑ	53	2920	έ. Σαδόνια 7)3
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	δ. Γιβραλτάρ 6)3	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	59	29141	ά. Γιούροπορτ 23)2
ΔΙΑΜΑΝΤΟΥ (κ.)	52	8202	έ. "Απαπα"Λάγκος 13)2	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26560	ά. 'Αμπέροαν 11)2 διά Φλωδιγκ
ΔΙΟΝΥΣΟΣ (κ.)*	54	2842	μετον. «ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ»	ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)	59	1219	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΩΝΗ (δ.)	52	12523	έ. Τρίπολιν (Λιθάνιο)	ΘΕΤΙΣ*	74	39500	δ. Παναμά 21)2 διά Καλντέρα
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ά. Ντάρμπατ 20)2 διά Περικόν	ΘΗΡΑ . (παν.)	55	2740	ά. Καβάλα 18)2
ΔΟΜ. ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	52	11675	έ. 'Αμπέροαν 7)3	ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21323	ά. Σιγκαπούρην 1)3
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	έ. Πόρτ. 'Ελλαζαμπεθ 4)3	ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	66	40933	ά. Γιουκάνα 8)3 διά Περικόν
ΔΡΟΣΙΑ	55	2983	έ. Χάμπτον ρόδος 8)3	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	έ. Σάντα Μάρτα 7)2
ΔΡΥΜΟΣ (κ.)*	60	13471	έ. Χιούστον 26)2				
ΔΩΔΩ Ι (π.)*	56	2709	έ. Ντακάρ 3)3				
ΔΩΡΙΕΙΣ	58	8431	έ. Ρίο Γκράντε 5)3				
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	έ. Ράς Τανούρα 4)3				
ΔΩΤΩ	68	35191	έ. Παναμά 5)3				
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431	ά. Παναμά 27)1 διά 'Αθάνα	ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	ύπο παραλαβήν
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ά. 'Αμβούργον 13)2 Κόλπον ΗΠΑ	ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ θ.	53	12504	έ. 'Αλεξανδρείατ 4)3 διά 'Ιταλαν
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	έ. Σαΐντ Τζών 27)2	ΙΙΑΙΑΣ (δ.)	59	13223	ά. Γιβραλτάρ 1)3 διά Ν. 'Υόρκην
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Χάρην 6)3 διά Περικόν	ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Παναμά 1)3 διά 'Οινούρα
ΕΚΟΥ-ΙΤΥ (δ.)*	52	15623	ά. Ρίο 'Ιανέριο 7)3 διά Σάο Λουΐς	ΙΑΚΩΝ ΝΤΑΛΙΟ*	66	7643	ύπο παραλαβήν
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	ά. Χάρην 19)2 διά Καρθαγένην	ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ	66	7643	ά. Πουνταρέαν 26)2 διά Κουτούκο
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	53	2007	ά. Τακοράντι 16)2	ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Π. Κέμπλα 5)4 διά Πειραιά
ΕΑΛΑΣΙΑ (κ.)	57	8206	ά. Καμαρίδι 6)3 διά Χινκάγκ	ΙΑΜΑ*	68	27989	έ. Πονταρέαν 4)3 διά Φλωδέλειαν
ΕΛΓΚΡΕΚΑ (κ.)	58	4782	ά. Βαλτικόρην 5)3	ΙΒΡΩΣ (κ.)	63	3436	έ. 'Αμμέροσαν 6)4
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ ΙΙΙ (κ.)	52	2553	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΝΓΚΡΑΜΑΡ	54	5077	ά. Π. δφ. Σπαιτή 5)3 διά ΗΠΑ
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ ΙV (κ.)	52	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ (κ.)	48	2854	έ. Μπατάρ 'Αμπάς 25)2
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	ά. Σαδόνα 8)3 διά Τοιθαδέκια	ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	έ. 'Αλεξανδρείαν 7)3
ΕΛΕΚΤΡΑ Ε (δ.κ.)	57	15729	ά. Σιγκαπούρην 4)3 διά Τασκόγκ	ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	65	30516	έ. Γουντυ 'Αιλ 8)3
ΕΛΕΝ*	67	27989	ά. Όιτα 9)2 διά Σ. Νικολας Περού	ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	έ. Ρόττερνταμ 28)2
ΕΛΕΝΑ (κ.)*	52	2673	ά. Μπράτην 26)2 διά Λίθην	ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	έ. Φλωδέλειαν 4)3
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	ά. Ούν Σαΐταν 21)2 διά 'Αιλ δ. Εργατών	ΙΟΝ. ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	66	20959	έ. Κων)πολιν 21)2
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	ά. Λονδίνον 22)2 διά Βηρυτόν	ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	έ. Γιβραλτάρ 5)3
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	έ. Βομβάδην 12)2 διά Κίναν	ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	53	22531	έ. Κων)πολιν 13)2 διά Κωνσταντζαν
ΕΛΕΝΗ ΕΛΕΝΑ (κ.)	58	5759	ά. Τζιμπούτο 6)2 διά Κίναν	ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Νεάπολιν 5)3 διά Τρίπολιν (Λιθάν.)
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	58	8370	ά. Μοντέρσα 2)3	ΙΟΥΛΙΑ Κ. (κ.)	49	1032	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΙΝΕΔΑ (κ.)	50	4675	έ. Βενετία 9)2 διά Μανφρεντόνια	ΙΡΕΝΕ Ι. (π.)	56	1820	ά. Π. δ. Πρίνς 13)2 διά Π. Κορτές
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά. Πουάντ Νούρι 19)2 διά Αιμπρεβί	ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	44	7141	έ. Κιουρασόδ 21)1 διά 'Αθάνα
ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά. Σιγκαπούρην 15)12 διά Κίναν	ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	έ. Λαττακία 22)2
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	ά. Ούλούδαν 22)12 διά Εύρωπην	ΙΩΑΝΝΑ Β. (κ.)	47	2280	έ. Κούνηψωρω 2)4 διά Σπέτζια
ΕΛΛΗΝΗ	56	10312	ά. Σιγκαπούρην 1)3 διά Εύρωπην	ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	16323	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΙΔΑ*	66	9597	ά. Τενερίφην 24)2 διά 'Αλγερίου	ΙΩΑΝΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	44646	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)3 διά Οδησσόν
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	66	10013	ά. Λινόκλυ 20)2 διά Κίναν	ΙΩΑΝ. ΧΑΜΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	έ. Κάρυκ 25)2 διά Περικόν
ΕΛΕΜΕΑ (κ.)	51	4847	ά. Πειραιά 26)1 διά Λάγκαλι				
ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	ά. Βικτόριος (Β.Κ.) 26)2 διά Τσάλνα				
ΕΑΜΠΕΛΑ (κ.)	58	6503	ά. Σιγκαπούρην 24)2 διά Σαγκάπην				
ΕΑΝΑ (κ.)	58	8374	ά. Δός "Αντζέλες 7)3				
ΕΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)*	65	8085	ά. Νταμάρ 4)3				
ΕΑΝΤΙΑ (κ.)	55	6515	ά. Σιγκαπούρην 8)2 διά Δυρράχιον				
ΕΑΝΤΙΝΑ (κ.)	59	5515	ά. Ναγκούνα 13)2 διά Χινκάγκ				
ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	ά. Λάς Πάλμας 20)3 διά 'Αθάνα				
ΕΑΖΟΥΜΠΟ (κ.)	65	7456	ά. Συμίου 2)3 διά Β. Κορέαν				
ΕΑΤΙΝΑ (κ.)	56	10774	ά. Θέρονταη 'Αιλαν 28)2 Φλάτερου				
ΕΑΜΜΑ (κ.)	59	5224	ά. Σιγκαπούρην 26)1 διά Σαγκάπην				
ΕΑΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ά. Μάλτα 20)2 διά Σάφι				
ΕΑΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	ά. Βανκούβερ 8)3				
ΕΑΝΑΡΞΙΣ ΤΕΡΠΑΙΖ (κ.)*	57	9820	ά. Βιζαγκαπατίνιαν 5)3				
ΕΑΝΕΡΠΑΙΖ (κ.)	57	10317	ά. Τενερίφην 21)2 διά Ρεσίφ				
ΕΕΣΣΕΞ	57	4023	ά. Σάντος 7)3 διά 'Αγ. Φραγκίσκων				
ΕΥΑ	57	6046	ά. Πάνταγκ 17)2 διά 'Αμβούργον				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)	60	8462	ά. Σιγκαπούρην 27)1 διά Εύρωπην				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	39	3971	ά. Σιερραγειακάς μεταφοράς				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	ά. Σιερραγειακάς μεταφοράς				
ΕΥΑΝΘΙΑ (κ.)	66	38339	ά. Καρδακάς Μπατή 1)2				
ΕΥΕΓΕΝΙΑ (κ.)	54	11208	ά. Κ. Τάουν 20)2				
ΕΥΓ. ΑΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ά. Τέμπο Μη. 14)2 διά Περισκόν				
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	ά. Της 3)3 διά Πειραιά				
ΕΥΓ. Σ. ΜΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ά. Γιβραλτάρ 6)3 διά Τάραντα				
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ά. Πούντα Καρτόνη 26)1 διά Πε				

ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) ..	56	21131	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 7)3				
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) ..	64	29797	δ. 'Αιβούργον 17)2 διά Περισκόν				
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.) ..	58	20487	Ε. Πειραιά 26)2				
ΚΙΚΗ (κ.)	57	9723	ά. Ρόττερνταμ 1)2 διά' 'Αθάναν				
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.) ..	48	3858	ά. Πειραιά 5)3 διά Βόλον				
ΚΙΜΩΝ	52	3714	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7)3				
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ά. 'Αγ. Βικέντιου 6)3 διά Πειραιά				
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) ..	56	23232	Ε. Ράς Τανούρα 3)3				
ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	59	7030	ά. Μασέλι 7)3				
ΚΙΤΣΑ (κ.)	54	9519	ε. Κολόμπο 1)3				
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ε. Βηρυτόν 1)3				
ΚΛΑΙΡΧΙΑ (δ.)	54	12782	εις Κιουρασάο 2)2				
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	59	10490	ε. Ρόττερνταμ 1)3				
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	51	8079	ά. Σιγκαπούρην 22)2 διά Κίναν				
ΚΛΕΩΝ (δ.)*	59	16217	ε. Τάνι 11)2				
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ά. Βιτόρια 12)2 διά Δουνκέρκην				
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΝΟΥΤ	70	25139	ά. Ρόττερνταμ 8)3 διά Κέου Γουέστ				
ΚΟΝΚΑΡ. ΓΚΛΕΝ ..	57	8545	ά. Βουδέρημ 5)3 διά Κούσιν				
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ε. Φιλαδέλφεια 7)3				
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ά. Μπανάις 23)2 διά Φαλκονάρα				
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.)* ..	55	1216	ε. Βαλένθια 5)3				
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	63	30705	ά. Χάμπτον π. 21)2 διά' 'Αρούμπα				
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Μπ. 'Άιρες 25)2 διά Πειραιά				
ΚΟΡΙΜΟΡΑΝΟΣ *	51	2491	άρχει εις Πειραιά				
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	ά. Λός 'Αντζελες 21)2 διά Τοίνχας				
ΚΟΡΣΑΙΡ'	62	15000	ά. Τοίμπο 7)3 διά Σίδηνεο				
ΚΟΡΦΟΥ Α' ΆΛΑΝΤ ..	69	9045	ά. Κότα 6)11 διά Γουαμπάδα				
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΑΤΑ (δ.) ..	54	11250	ά. Σιγκαπούρην 1)3 διά Χόγκ Κόγκ				
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ 8.	57	12316	ά. 'Αιμέροια 15)2				
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ θ. ..	58	12106	ά. Τρίνινταν 15)2 διά Π. Χάρκουρτ				
ΚΟΡΩΝΙΑ	7L	11826	ά. Παναμά 1)3 διά Κορέαν				
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)* ..	49	3378	ά. Καρβαγένην 7)3 διά' 'Αλμέρια				
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	57	13760	ά. Φιλαδέλφειαν 7)3 διά' 'Αρούμπα				
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ε. 'Αλεξάνδρεια 17)2				
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν.) ..	57	30332	ά. Σέδεν 'Αιλ 7)3 διά Μπρέμερχαρφεν				
ΚΟΣΤΑΛ ΤΕΞΑΣ (δ.) ..	58	25271	ά. Λ. 'Αντζελες 23)2 διά' 'Εσμεράλντας				
ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	58	23102	ε. 'Ωλμπιανο 9)3				
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ά. Μίλφ. Χάφεν 6)2 διά Περισκόν				
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙ·Φ (κ.) ..	56	9943	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3)3				
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.*	57	13110	ά. Μπαχρέιν 26)2 διά Κουσέτι				
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.*	55	19674	ά. Παναμά 16)2				
ΚΡΗΤΗ ΦΛΑΥΟΥΕΡ κ.δ.*	60	24484	ά. Πειραιά 6)3 διά Μπανίας				
ΚΡΗΤΗ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.) ..	56	8477	ά. Παναμά 17)2				
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ Ε. *	58	8547	ά. Σασέμπο 11)2 διά Β. Κολομβίας				
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.) ..	47	1860	ά. Πειραιά 23)2				
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	ε. Τέμ 5)3				
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	ά. Πουέρτο Λά Κρούς 6)3				
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	ε. Σάροχ 27)2				
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	ά. Περισκόν 5)2 διά Μπρισμπάιην				
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ε. 'Αυτερντάν 6)3				
ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*	57	8935	ε. Ροζάριο 7)3				
ΚΥΡΑΒΑΝΘΙΑ (κ.)* ..	54	8532	ά. 'Αγ. Φραγκίσκων 24)2 Πολωνίαν				
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	ά. Βαλτιμόρην 5)3				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ Η. (κ.) ..	47	3213	ά. 'Αλεξάνδρειαν 6)3 διά' 'Ιταλίαν				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) ..	64	34827	ά. Περισκόν 10)1 διά' 'Αγ. Φραγκίσκων				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.) ..	57	7150	εις Ντακάρ π. 26)12				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.) ..	51	2430	ά. Π. 'Αρθουρ 31)3 διά Π. Σομόζα				
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΩΝ. (κ.) ..	58	8847	ά. Π. Νουσών 25)2 διά' 'Αμπιτζάν				
ΚΩΣΤΗΣ Χ. (κ.)	49	7526	εις Σάντος π. 22)9				
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	ε. Κελλάγκ 12)2				
ΛΑΙΔΗΝ ΚΛΕΙΩ	53	6836	ά. Τής 5)3 διά' 'Ινδιας				
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.) ..	53	11230	ά. Πειραιά 1)3				
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝ. κ. π.	50	2494	ά. Ταραχόνα 21)2 διά Τρίπολιν				
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	ά. Τεργέστην 5)3 διά Μπανίας				
ΛΑΚΥ ΕΡΑ (κ.)	56	12553	ά. Πειραιά 18)2				
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά. Ρόττερνταν 20)2				
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Της 5)3 διά' 'Αρζοῦ				
ΛΑΜΑΝΤ (κ.)	66	11468	ά. Νταμπέρ 1412 διά Ντατέρν				
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Ράς Τανούρα 1)2				
ΛΑΝΤ (κ.)	49	1395	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)* ..	53	4314	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΑΡΓΚΟ (κ.)	58	3839	ά. Λουάντα 1)3				
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	56	23880	ά. Ν. 'Υρκην 28)2 διά' 'Αρούμπα				
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ά. Πόρτλαντ 7)3				
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.) ..	56	3506	ε. 'Αιμέρσαν 9)3				
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ά. Παναμά 5)3				
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ά. Μασσαλίαν 19)2				
ΛΕΠΑΝΤΩ (δ.)*	59	16721	ά. Βούδαρην 2)3 διά Ρ. Τανούρα				
ΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	ά. 'Αιμέρσαν 27)2 διά' 'Αλγερίου				
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά. Κέρχηγ 'Αιλ 14)2				
ΛΕΩΝΗ (κ.)*	45	2068	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΕΩΝ ΘΕΓΙΑΤΖΙΔΗΣ ..	57	10499	ά. Μπρεμερχάρφεν 6)3				
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)	42	2881	άρχει εις Πειραιά π. 8)2)71				
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΙΠΣ	60	16968	ά. Ντακάρ 17)11 διά Σιγκαπούρην				
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ά. Φαγιάλ 3)3 διά Τερκέριο				
ΛΟΙΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Μένα 'Αχιμονί 6)3				
ΛΟΥΣΣΙΟΣ *	71	27958	ά. Πέραλτάρ 6)3 διά Βιττόρια				
ΛΥΔΑ Π. (κ.δ.)	51	9810	ά. Νεκοτάρια 28)2 διά Μπόου				
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Κιουρασάο 18)2 διά Μπόου				
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	ά. Φιουμούσιον 6)3 διά Ρ. ζε Σιδέρ				
ΛΥΡΙΚ	64	29396	δ. Παναμά 25)2				
ΔΩΡΙΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ κ. *	54	7701	ιδε: «ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ»				
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.) ..	67	44646	ά. Γιεράλταρ 26)2				
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16806	ά. 'Υρκην 27)2 διά' 'Αρούμπα				
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	ά. 'Αλεξάνδρεια 25)2				
ΜΑΓΚΝΟΙΔΑ (κ.)	51	7126	ά. Σιγκαπούρην 22)1 διά Β. Κορέαν				
ΜΑΙΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Βαλτιμόρη 2)3				
ΜΑΙΡΗ Κ.	65	19816	εις Κριστούπαλ 5)3				
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) ..	60	13592	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	έξωθι ποταμού Μισσισιπή 5)3				
ΜΑΙΤΣ ΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Βανκούδερ 20)1 διά Κίναν				
ΜΑΙΗΦ ΛΟΓΙΑΛΤΟΥ δ.	54	12123	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 7)3				
ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	ε. 'Ιλαίόλι 2)3				
ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΑΕΝΤΟΡ	53	15685	ε. 'Αλεξάνδρεια 1)2				
ΜΑΙΥ·ΥΦΛΑΟΥΕΡ Χ. (π.)	52	10856	ά. Μαυρικίου 2)3 διά Κάντλα				
ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.)	49	18082	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 18)2				
ΜΑΝΤΕΙΑΝ'	69	4994	ά. Χίσπραν 2)3 διά' 'Ασονότ				
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Γένοβα 7)3 διά Τρίπολιν (Λιβάνου)				
ΜΑΝΤΟΥΑ (κ.)	52	2352	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.δ.) ..	54	12948	ά. Πειραιάδ 21)2				
ΜΑΟΥΝ ΑΘΩΣ*	45	14132	ά. Χονδρούλου 3)3 διά Πουσάν				
ΜΑΡΑΦΩΝ (κ.δ.)	54	19993	ά. 'Υρκην 1)3 διά' 'Αρούμπα				
ΜΑΡΑΦΩΝΙΑΝ	43	15028	ά. Γιεράλταρ 14)1 διά' 'Αλγερίου				
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	ε. Σεβίλλη 2)3				
ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Καοσιούγκ 8)2				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.) ..	54	3307	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 3)3 διά' 'Αλεξάνδρειαν				
ΜΑΡΓΙΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)* ..	56	8378	εις 'Ακαπούλο άπο 22)12				
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ά. Ρόττερνταμ 12)2 διά Π. Σουδάν				
ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ. (κ.)	63	11071	ά. Χισπάνον 21)2				
ΜΑΡΦΑ (κ.)	52	2240	ά. Αμέρερσαν 5)2 διά Βεγγάζην				
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ά. Λά Πάλμας 7)3 διά Περισκόν				
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	ά. Ν. Υόρκη 27)12				
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	ά. Ρόττερνταμ 28)2 διά Βοστώνη				
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΔΑ (δ.) ..	56	34827	ά. Ράς Τανούρα 5)3				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Σεμαράγκ 9)2				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.δ.)	57	1176	ά. Γιεράλταρ 4)3 διά Τόνιδα				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.) ..	66	49231	ά. Καρθαγένην 7)3 διά Σιδήνα				
ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	1916	όποιο παραλαβήν				
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	54	7933	ε. 'Εισονμάσουθ 9)2				
ΜΑΡΙΑΝΗ (κ.)	53	1044	ά. Πόρταρταρ 9)3 διά Συρακούσας				
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	8299	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	ά. 'Αλεξάνδρειαν 21)3 διά Λά Σκίρα				

ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ά. Βανκούβερ 1)3 έ. Σιγκαπόρη 2)3	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	έ. Τζακάρτα 27)2
ΜΙΝΑ (δ.)	56	21090	ά. Χάφα 27)12 δι' 'Αστοντόν	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ά. Βανκούβερ 15)2 δι' 'Ινδιαν
ΜΙΝΕΡΒΑ (χυτρ.)	39	3486	έ. Μπ. "Άρες 8)3	ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	έ. Σαγκάνη 4)2
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	ά. Ντουμπάι 4)3 διά Σιγκαπούρην
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	ά. 'Ανθερόσαν 3)3 διά Ρίο 'Ιανέρο	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	έ. Ρότερνταμ 14)2
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257	δ. Παναμά 17)2	ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	έ. Τρίνινταντ 23)2
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	έ. Πειραιά 5)2	ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	έ. Λονδίνον 21)2
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	ά. Λάς Πάλμας 21)2 διά Π. Νουάρ	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	δ. Γιβραλτάρ 8)3 διά Ζουκέτινα
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	έ. Βρέμη 1)3	ΣΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΡΕΙΓ	57	6205	ά. Ρουέν 1)3 διά Μπαρλέτα	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	69	9241	δ. Παναμά 7)3	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.δ.)	54	2227	έ. Αμβούργον 15)2
ΜΙΣΤΕΡ ΝΟΡΜΑΝ	53	5493	ά. Σιγκαπόρην 17)2 διά Κασιούγκ	ΟΛΑΝΤΕΝΜΠΟΥΡΓΚ κ.	50	1439	ά. Χάφα 19)2 διά Ρότερνταμ
ΜΙΣΤΡΑΑ (κ.)	58	993	δ. Γιβραλτάρ 8)3	ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	ά. Μαυρίκιον 18)2 διά Ράς Τανόύρα
ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	4040	ά. Χέρνοσαν 17)2 διά Κόθερχαρ	ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ά. Σιγκαπόρην 1)2 διά Β. Κορέαν
ΜΙΧ, ΑΓΓΕΛΟΣ (κ.)*	60	8493	έ. Βρέμη 1)3	ΟΛ. ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Γιοκοχάμα 8)3 διά Περσικόν
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	ά. Μένα 'Αμπιντουλά 9)2 διά Φορμόζα	ΟΛ. ΑΘΕΛΕΤ (δ.)	69	97468	ά. Τέμπη Μπαή 24)2 Ζεεμπρούγκε
Μ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	65	28313	ά. Γιοκοχάμα 25)2 διά Περσικόν	ΟΛ. ΑΙΓΙΣ (δ.)	54	17999	έ. Σιγκαπόρη ρ. 4)3
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	53	11289	ά. Τέμπη 5)3 διά Ράς Τανόύρα	ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Τέμπη Μπαή 21)2 Π. ντε Μπούκ
ΜΙΟΣΧΑΝΘΗ (χυτρ.)	51	3386	ά. Τόνδο 2)3 διά Σφάλ	ΟΛ. ΑΛΑΙΤΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Περσικόν 1)3 διά Λάντς 'Εντ
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	έ. Καζαμπλάνκα 5)3	ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Μίλφ. Χάφεν 8)3 διά Σεεμπρούγκε
ΜΠΑΖΙΑ III	67	18459	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)3 δι' 'Αμβούργον	ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 5.	70	97466	έ. Χάρδερ 8)3
ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΚΑΪ' (κ.)	62	1087	ά. Καντίς 5)3 διά Λόμπτεκ	ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Περικόν 5)3 διά Τάραντα
ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	55	9242	έ. Άθανα 12)2	ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ά. Περικόν 23)2 διά Μίλφ. Χάφεν
ΜΠΑΡΑΜΠΕΓΚΑΙΝΤ	61	6751	ά. Βάρρι 28)2 διά Ντουάλα	ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ά. Τέμπη Μπ. 25)2 διά Μίλφ. Χάφεν
ΜΠΑΡΟΥ	53	1362	ά. Πειραιά 6)3 διά Βεγγάζη	ΟΛ. ΑΣΠΙΛΙΤΣΙΟΝ δ.	72	106123	ά. Γιορδροπόρτ 1)3 διά Περσικόν
ΜΠΕΛΑ ΚΡΟΥΣ. (κ.)	56	1333	ά. Γένοβα 7)3 διά Πειραιά	ΟΛ. ΒΑΛΕΥ' (δ.)	54	13652	ά. Λας Πάλμας 1)3 διά Περσικόν
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	52	4303	έργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)4)72	ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.)	54	20453	ά. Πόρτλαντ (Με) 27)2
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΓΙΚΕΛΣ	65	4636	ά. 'Αμβερόσαν 2)3 διά Τρίπολιν	ΟΛ. ΓΚΑΛΟ (δ.)	54	20495	ά. Λ. 'Αντζελες 22)2 διά Π. Σαμπού
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Πόρτ 'Αρθουρ 19)2 διά Νιγρίαν	ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	έ. Υόρκην 19)2
ΜΠΗΚΟΝ (δ.)	59	22779	ά. Σιμονοσάετ 2)1)2 διά Περισκόν	ΟΛ. ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	ά. Γιούροπορτ 3)3
ΜΠΟΝΑΡΗΓ (κ.)	58	3399	έ. Γάνδην 5)3 δι' 'Αμβέροαν	ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	ά. Φρίτσαν 14)2 διά Περσικόν
ΜΠΟΡΑ (κ.)	58	1226	δ. Γιβραλτάρ 6)3 δι' 'Αγ. Νικόλαον	ΟΛ. ΓΚΑΙΡΥ (δ.)	64	38598	έ. Ντώρμπαν 7)3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ. (δ.)	64	34056	ά. Ράς Τανόύρα 3)3	ΟΛ. ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.)	65	32407	ά. Ράς Τανόύρα 12)2 διά Ραβέναν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	59	22844	ά. Πόρτλαντ 28)2 δι' 'Αγιούστα	ΟΛ. ΓΚΡΟΥ (δ.)	64	38607	ά. Λας Πάλμας 26)2 διά Μεσογείουν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤ. (π.δ.)	48	2086	ά. Φριτάνον 6)3 δι' 'Απατα(Λάγκος	ΟΛ. ΓΚΡΟΥ (δ.)	58	27602	ά. Βανκούβερ 24)2
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	δ. Γιβραλτάρ 1)3	ΟΛ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	50	24741	ά. Ταραγκόνα 23)2 διά Πειραιά
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ' (κ.)	55	1308	ά. Σπέτζια 29)1 διά Τρίπολιν Λιδόντα	ΟΛ. ΔΕΙΚ (δ.)	54	17999	ά. Γιούροπορτ 1)3 δι' 'Αμπιτζάν
ΜΠΡΑΚΕ (κ.)	58	3669	ά. 'Αμπιχωστον 13)2 δι' 'Αγγίλαν	ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ά. Κάρυκ 'Αλι 14)2
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	51	2633	ά. 'Αμβερόσαν 19)2 δι' 'Αστοντόν	ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Τέμπη Μπ. 23)2 διά Πειραιά
ΜΠΡΙΤΤ (χ.δ.)	54	2510	ά. Αμπερτράντα 27)2	ΟΛ. ΜΠΙΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ά. Περισκόν 23)2 διά Γιούροπορτ
ΜΠΡΟΥΝΣΗΣ (κ.)*	59	4126	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)1 διά Θεσσαλίην	ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	ά. Τενερίφην 4)3 διά Περισκόν
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	67	39617	ά. Ρότερνταν 7)3 διά Γκάλθεστον	ΟΛ. ΝΤΕΙΓΑ (δ.)	54	18476	ά. Σουδάν 8)3 διά Τζιμπούτι
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	έ. Σιγκαπόρην 513	ΟΛ. ΠΑΙ ΙΩΝΗΡ	66	15625	ά. Ντόθερ 26)2 διά Νταμάρι
ΜΥΡΩΝ	64	17487	ά. Πόρτ 'Ελλιξαμπεθ 14)2 διά Γαλλίαν	ΟΛ. ΠΑΙΑΥΕΡ	65	15577	ά. Πάλμας 7)3 διά Ριγιέκαν
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11026	ά. Λάς Πάλμας 19)2 διά Τόκιο	ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	έ. Υόρκην 9)3
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354	έ. Ιμπιγχαρ 25)2	ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	ά. Ντόθερ 31)1 διά Νταμάρι
ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	ά. Τζεπέλ Ντανά 7)3 δι' 'Αιλ όφ Γκρείν	ΟΛ. ΠΙΓΙΣ	65	15671	ά. Μπαντάρ Μασάρ 2)2
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	9990	προ. 43.43 Β. — 28.38 Α. 16)12	ΟΛ. ΠΡΑΙΤ	69	15688	ά. Χάμπτον ρ. 4)3 διά Παναμά
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	ά. Βιλέμποχαφεν 22)2 διά Γιβραλτάρ	ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤ	67	15697	ά. Παναμά 20)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	69	9241	ά. Σιγκαπόρην 3)2 διά Περισκόν	ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ά. Κουβέτη 5)3
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΛ. ΡΑΙΤΙΕΡ (δ.)	60	32008	ά. Παναμά 2)2 διά Κούσα 'Ιμπος
ΝΕΑΠΟΛΙΔΕΣ (δ.)	58	24068	ά. Πόρτλαντ 19)2 δι' 'Αιμουατη Μπαϊη	ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	ά. Περισκόν 18)2 διά Χιούδον
ΝΕΔΑ (κ.)*	61	1460	ά. Καζαμπλάνκα 1)3 διά Δουνκέρκην	ΟΛ. ΡΟΚ (δ.)	54	17999	ά. Ρ. Γκρέντε 6)3 διά Ρ. 'Ιανέρο
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	ά. Πειραιά 8)3	ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	ά. Κωνούπολιν 21)2 διά Μπουργκάς
ΝΕΑΥ Π. (δ.)	57	12648	ά. Α'Μπερτόνα 27)2 διά Βεγγάζην	ΟΛ. ΣΚΑΪ' (δ.)	55	13934	ά. Φιλαδέλφεια 23)2 δι' 'Αρούμπα
ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407	ά. Σάρογ 12)2 δι' 'Αγιούσταν	ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)	54	13665	ά. Κιουραράδο 7)3
ΝΕΙ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	58	29262	ά. Πειραιά 11)2 δι' 'Ιατλαν	ΟΛ. ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ δ.	59	37958	ά. Φιλαδέλφεια 7)2 διά Κούκ 'Ιμπος
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ	52	54719	ά. Ν. 'Υόρκην 19)2 δι' 'Αιλεζάνδρειαν	ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	ά. Τέμπη Μπαή 1)2
ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	58	29141	έ. Πειραιά 28)2 διά Λόρμε	ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ά. Φιλαδέλφεια 7)3 διά Περισκόν
ΝΕΠ. ΝΤΟΝΤΑΣ (δ.)	56	19821	έ. Γδανσία 8)3	ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΑΡΥ (δ.)	64	30581	ά. 'Αμβούργον 7)3 διά Τοίπολιν (Λ.)
ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΣΙΣΠ (δ.)	55	23930	ά. Πόρτ 'Αρθουρ 4)3 διά Κίνα	ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ	65	15179	έ. 'Εμδεν 5)3
ΝΕΠΤΟΥΝΟ	67	15996	ά. Α'Μπιτζάν 28)2 διά Λόρμε	ΟΛ. ΦΑΛΟΚΝ (δ.)	58	27602	ά. Σιγκαπόρην 23)2 δι' 'Αρτζούνια
ΝΕΠΤ. ΤΡΕΙΝΤΕ	56	3990	έ. Γδανσία 8)3 διά Πόρτλαντ (Με)	ΟΛ. ΦΕΙ'Μ (δ.)	55	47493	ά. Φορκάντος 2)3 διά Τεργέστην
ΝΕΣΤΟΣ	64	16073	ά. Πόρτλαντ 17)2 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	64	47493	ά. Μπόνιν 27)2 διά Γιούροπορτ
ΝΕΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	55108	έ. Σιγκαπόρην 10)3 δι' 'Αμβέροαν	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	16741	ά. Ντόντες 6)3
ΝΕΦΕΛΑΝ	58	55108	έ. Τέμπα	ΟΝΕΣΤΙ (κ.)	47	1593	ά. Παναμά 2)3
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΝΤΑ (δ.) *	58	13012	ά. Γιβραλτάρ 6)3
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	ά. Φιλαδέλφειαν 29)1 δι' 'Οράν	ΟΝΠΟΤΕΡ ΝΤ. ΛΙΝΤΕΝ*	56	21090	ά. Ντόντες 13)2 διά Π. Νουάρ
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	53	12396	ά. Φιλαδέλφειαν 22)2 δι' 'Αρούρα	ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	ά. Σιγκαπόρην ρ. 22)2
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗ	68	86521	ά. Βανκούβερ 5)3 διά Πόρτλαντ (Με)	ΟΡΙΚΟ (δ.)	58	12668	ά. Ν. 'Υόρκην 18)2
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	ά. Καναδές 6)3 δι' 'Αράν	ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	42	2881	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	57	1800	έ. Γιβραλτάρ 19)2 δι' 'Οράν	ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.)	57	22006	ά. Ν. 'Υόρκη 26)2 διά Γκρότον
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*	52	12975	έ. Τεργέστην 27)2 δι' 'Αράν	ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ ΠΟΝ (δ.)	58	17901	ά. Οίτα 9)1 δι' 'Αιδί
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΤΡ.	53	5789	έ. Σέλλα Χάφεν 8)3 διά Κιούρασδο	ΟΣΕΑΝ ΣΠΡΙΝΣ (δ.)	52	11351	έ. 'Αλεξάνδρειαν 5)3
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16563	έ. Τενερίφην 8)3	ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	56	9829	ά. Τόκιο 27)2 διά Βανκούβερ
ΝΟΔΕΡΝ ΑΙΓΙΣ (κ.)	60	4113	έ. Κιούρασδο 7)3	ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	55	21833	ά. Γδανσί 4)3 δι' 'Αλέργιον
ΝΟΡΑ. ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.)	58	20451	έ. Βανκούβερ 5)3 διά Βανκούβερ	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	12459	ά. Γδανσί 9)3 διά Χάμπτον ρ.
ΝΟΡΑ. ΓΚΑΡΑ	63	14800	έ. Βανκούβερ 17)2 διά Περισκόν	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ά. Χάρδερην 28)2 διά Ντακάρ
ΝΟΡΑ. ΓΚΟΚΕΡ θ.	58	18183	έ. Παναμά 3)3 διά Πόρτλαντ (Με)	ΟΣΕΑΝ ΤΗΝΟΥ (δ.)	54	2501	ά. Σ. Τόμας 8)9

ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)*	58	5445	Ξ. Ρόπτερνταμ 8)3		8686	ά. Κόρνερ Μπρούκ 7)2 διά Σάντος
ΠΑΙΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51	8919	ά. Βολτιμόρη 6)3 διά Βενετίαν		16973	δ. Παναμά 2)3
ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.)	54	20900	ά. Ν. 'Υόρκην 1)3 διά Σαΐν Κρουά		12279	εἰς Λισσαβώνα ἀπό 18)1
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	51	1000	ά. Βηρυτών 2)4)2 διά Πειραιᾶ			
ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	ά. Μπακαρί 19)2 δι' Ιλόριο			
ΠΑΣΑΦΙΚ (δ.)	65	38116	ά. Ναγκόγια 5)3 διά Σιγκαπούρην			
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	50	5623	Ξ. Κάργκ 'Αιλ 23)2			
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ά. Ρίο Χάνια 27)2 διά Ν. 'Ορλεάνην			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	9000	ά. Σιγκαπούρην 7)3 διά Πενάγκ			
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	ά. Κέιπ Τάουν 23)2 διά Σεμαράγκ			
ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	53	7283	Ξ. Σάντα 6)3			
ΠΕΤΡΑΣΕ	52	8826	Ξ. Μελβούρνην 7)3			
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	56	24521	ά. Ράς Τανούρα 6)2 διά Λισσαβώνα			
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	19444	Ξ. Βολτιμόρη 412			
ΠΕΝΝΥ ΜΑΪΚΕΛΣ*	59	7919	ά. Τούμπα 13)2 διά Μανίλα			
ΠΕΝΤΕΑΙΚΟΝ (δ.)	56	24502	ά. Χάμππον ρόδος 27)2 δι' Αρούμπα			
ΠΕΡΑΜΑ (κ.)	50	2194	ά. Γιβραλτάρ 1)3 διά Κοτόνου			
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ά. Τόκιο 1)3 διά Βανκούβερ			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	51	1077	εἰς μεταφοράς Μεσογείου — Δ. 'Αφρικ.			
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	64	10865	Ξ. Σιγκαπούρην ρόδος 9)1			
ΠΕΡΣΕΥΣ I (π.δ.)	56	15852	Ξ. Σιμόποσον 6)3			
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	57	7843	Ξ. Πειραιά 18)1 (ἐπισκευαί)			
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΑΝΔΡΗΣ	65	41255	ά. Σακάι 4)3 διά Σιγκαπούρην			
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	50	17763	ά. Θέσσαλος 5)3 διά Σάρον			
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	ά. Ρόπτερνταμ 28)2 διά Π. Σαλαζάρ			
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)*	55	7059	Ξ. Μπεντί 18)2			
ΠΛΟΥΤΟΝ (κυπρ.)	59	19018	ά. Παναμά 28)2 διά Γκουάδμας			
ΠΛΩΔΙΩ	68	35191	ά. Γκόδε 26)2 διά Χιμπικινάντα			
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	66	33291	ά. Σιγκαπούρην 26)2 διά Περσικόν			
ΠΟΙΗΤΗ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)	72	57102	ά. Βιτόρια 25)2 διά Δουνκέρκην			
ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)*	54	5671	Ξ. 'Αλεξανδρείαν 5)3			
ΠΟΛΥΑΩΡΑ	56	8325	ά. Φόρτ ντε Φράνς 4)3			
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	ά. Περισκόλ 3)3 διά Πόρτ ντε Μπούκ			
ΠΟΝΤΟΣ (κ.)	70	1662	Ξ. Μπιλμπού 8)3			
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	Ξ. Γιουροπόρτ 9)3			
ΠΟΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	62	5355	ά. Ταυτίκο 23)2 διά Μπουργκάς			
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)*	49	1011	ά. Κύρκια 21)2 διά Τρίπολιν			
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)*	57	21682	Ξ. Σιγκαπούρην ρόδος 22)2			
ΠΙΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	ά. Κουβέιτ 1)3			
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	64	5916	ά. Βενετίαν 3)3 διά Καντζ			
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	59	9633	ά. Βίλλα Κονστιτούον 5)3 Ρόπτερντ			
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	52	10188	ά. Καράτοι 4)2 διά Λονδίνον			
ΠΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)*	48	2224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΓΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	58	8369	ά. Αμέρερων 2)3 διά Ν. 'Αμερικήν			
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ. κ.	56	8130	Ξ. Μωχαμέντες 6)3			
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κ.)	44	7984	ά. Τουκούμι 4)3 διά Σιγκαπούρην			
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	Ξ. Γιοκοχάμα 6)3			
ΠΥΘΙΑ	72	10382	ά. Ντάρμπρταν 4)3 διά Ντουμπάι			
ΠΥΛΙΑΣΤΡΟΝ (π.δ.)	46	1921	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	ά. Ρόπτερνταμ 14)2 διά Κούθαν			
ΡΑΙΜΠΟΥ (κυπρ.)	52	1346	Ξ. 'Αμέρερων 2)1			
ΡΑΛΦ ΦΟΝ ΜΠΛΑΓΚΕΝ	50	1516	Ξ. Μπόστον (Λίνκες) 6)3			
ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.)*	73	142055	ά. Τέλιμπλ Μπαλίν 21)2 διά Περσικόν			
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)*	56	1384	ά. Νεάπολιν 31)1 διά Λέγκορν			
ΡΕΑ	66	11859	Ξ. Σίλβεν 14)2			
ΡΕΓΓΙΝΑ (δ.)*	54	11647	ά. Πόρτ ντε Αρδουρ 17)2 διά Πειραιᾶ			
ΡΕΙΜΤΖΕΡ (δ.)	57	20778	ά. Ρίο 'Ιανέριο 5)3 δι' Αρακατζού			
ΡΕΙΦΕΝΣ (κ.)	46	8070	ά. Σαΐν Τζάν 26)1 δι' Αθάνα			
ΡΕΖΟΙΟΥΤ	59	19047	ά. Γιβραλτάρ 8)3 δι' Αμέρερων			
ΡΕΝΑΙΣΑΝΣ	55	2376	ά. Παναμά 4)3			
ΡΕΝΤ ΣΚΑΪ' (κ.)	56	1990	ά. Ρόπτερνταμ 20)2 δι' Αλγύρειον			
ΡΗΓΚΑΑ (μικτόν)	51	12540	ά. Ντάρμπρταν 1)3 διά Λίθερπουλ			
ΡΗΝΟΥΛΑ (π.)	48	1515	Ξ. Νεάπολιν 5)3			
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)	71	77049	ά. Γιβραλτάρ 22)2 διά Ράς Τανούρα			
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ά. Μάχαγι Μπλάνκα 20)2 διά Ρωϊν			
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	ά. Μπ. 'Αύρες 23)2 διά Ρόπτερνταμ			
ΡΟΔΑΝΘΗ Α. (κ.)*	24	5262	ά. Σπαλάτον 26)2 διά Τρίπολιν Λιθίνης			
ΡΟΖΑ Τ. (κ.)	54	1970	ά. Λίθερπουλ 8)3			
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	ά. Κίγκατον (Πέραμ.) 23)2 Μπ. 'Αύρες			
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21028	Ξ. Χονολούλο 7)3			
ΡΟΛΑΕΣ (κ.)	55	19853	ά. Χάρηρην 9)2 διά Πόρτ 'Ιντιέν			
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν)	71	77049	Ξ. Ράς Τανούρα 2)3			
ΡΟΥΓΙΑ (κ.)	67	2486	ά. Δάντσοι 22)2			
ΡΟΥΘΗ ΜΑΪΚΕΛΣ κ.	63	7311	Ξ. Παναμά 14)2 διά Ταϊτάν			
ΡΥΘΜΟΣ	57	10316	Ξ. Καλκούτα 4)3			
ΡΩΜΥΛΙΑ (δ.)	59	21275	ά. Πρόδιτνεν 26)2 δι' Αρούμπα			
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.)	50	17791	ά. Πρόδιτνεν 19)1 διά Κιουράσο			
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	58	3065	ά. Λισσαβώνα 8)3 διά Μπιλμπάο			
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	59	29486	Ξ. Βοστώνη 7)3			
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ	65	23249	ά. Ρουέν 21)2 διά Κρέμε			
ΣΤ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	57	20680	Ξ. Σιδηνά 15)2 διά Μεροίνα			
ΣΑΙΝΤ ΕΙΡΗΝΗ	56	8686	ά. Κόρνερ Μπρούκ 7)2 διά Σάντος			
ΣΤ. ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	59	16973	δ. Παναμά 2)3			
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	εἰς Λισσαβώνα ἀπό 18)1			
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	53	8715	ά. Ντακάρ 19)2 διά Ντάρ ές Σαλάμ			
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	66	16334	δ. Γιβραλτάρ 28)2 δι' Ιταλίαν			
ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ	65	22248	δ. Παναμά 3)12 διά Σαγκάην			
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτ.)	50	11631	ά. Σαντάντερ 5)3			
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.)	59	15772	δ. Παναμά 4)3			
ΣΤ. ΤΖΩΡΤΖ I (δ.)	54	9755	ά. Σουδάμιτα 19)2 διά Κάντλα			
ΣΑΙΝΤ ΓΟΜΑΣ (δ.)	59	29097	ά. Ν. 'Ορλεάνην 4)3			
ΣΑΛΒΙΑ (κ.)	56	8671	ά. Ούντεβάλλ 7)3 διά Μπιλμπάο			
ΣΑΛΜΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ (π.)	71	5055	ά. Χάιφα 3)3			
ΣΑΛΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	64	18123	ά. Νιούπορτ 23)2			
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)*	56	1360	ά. Ρόπτερνταμ 6)3 διά Μάλταν			
ΣΑΜΙΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ.	72	11506	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)3			
ΣΑΜΙΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ	72	11506	ά. Αλεξανδρέαν 26)2			
ΣΑΜΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	50	1805	ά. Λά Παλίς 5)3			
ΣΑΜ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ά. Μπιλμπάο 1)3			
ΣΑΝ ΣΛΑΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	ά. Κιουρασάδο 25)2 διά Μαρακάιμπο			
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	53	2641	άπολη παραλαβήν			
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	50	1439	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 1)3			
ΣΑΝΑ ΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.)	58	12975	ά. Σιγκαπούρην 6)3 διά Κουβέτ			
ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	59	2958	ά. Τέμα 4)3 διά Ματαντί			
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	54	2006	ά. Πάτρας 20)2			
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	ά. 'Αμβούργον 3)3 διά Σάντος			
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	56	9966	ά. Καράτοι 2)1 διά Κολόμπο			
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ά. Μπόννη 24)2 διά Λίθερπουλ			
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	ά. Γιβραλτάρ 7)3 διά Βαλπαραΐζο			
ΣΑΝΟΥΓΡΟΥΙΝΤ	70	11329	ά. Τέμα 1)3 διά Λουάντα			
ΣΑΟΥΘ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	58	21144	ά. Μόζι 2)3 διά Μαλαίσιαν			
ΣΑΟΥΘ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	64	32379	ά. Φιλαδέλφειαν 25)2 δι' Αρούμπα			
ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ ηετ.	61	14020	ά. Γιβραλτάρ 16)2 διά Μπιλμπάο			
ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ	54	18790	ά. Ρ. 'Ιανέριο 4)3 διά Φέρεντ			
ΣΑΙΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	ά. Μπάραν 7)2 διά Κίναν			
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287	έ. 'Εμδεν 7)3			
ΣΙΝΤΥ	70	18287	έ. Μόζι 4)3			
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ*	52	4386	ά. Γιβραλτάρ 11)2 διά Τρίπολιν (Λ.)			
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	54	4169	ά. Χιούστον 24)2			
ΣΙΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	έ. Ν. 'Ορλεάνη 6)3			
ΣΙΚΙΠΠΕΡ (κ.)	59	8786	ά. Μπιλμπάο 29)12 δι' Αθάναν			
ΣΙΚΙΡΟΝ	64	17487	ά. Σαντάντερ 22)2			
ΣΟΒΕΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	57	7655	έ. Μαγκαζόρε 28)2			
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	έ. Λισσαβώνα 21)2			
ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632	ά. Τουκούμι 14)1 διά Π. Κέμπλα			
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	ά. 'Αμερέρων 3)3 διά Ρ. 'Ιανέριο			
ΣΟΥΛΑΝΑ (κ.)	57	1739	δ. Γιβραλτάρ 24)1			
ΣΟΥΝΙΟΝ	62	10708	ά. Χαμπτον ρ. 1)3 δι' Αμβούργον			
ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	έ. Πειραιά 22)2			
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	έ. Ν. 'Ορλεάνη 4)3			
ΣΠΑΡΙΑ	69	8825	ά. Ρόπτερνταμ 17)2 διά Δάντσικ			
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	ά. Πειραιά 8)3 διά Θεσσαλονίκην			
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ Β.	56	13322	έ. Κριστούπατ 2)3			
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ Β.*	58	13284	άπολη παραλαβήν			
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΟΡΝΤ	53	12992	έ. Τζάκονδινοι 18)2			
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	57	20683	έ. Ρίο Γκράντε 8)3			
ΣΠΥΡΟΣ (κ.)	39	1454	ά. Κανούπολιν 29)1 διά Μπουργκάς			

ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	56	30709	ά. Περοικόδη 1)3 διά Βραζιλίαν ε. Καντάλη 17)2
ΣΤΑΛΩ (κ.)	53	7353	έ. Λύγουσταν 29)2 (έπισκευαι)
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	ά. Μόμπιλ 7)2 διά Γουατεμάλα
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	ά. Κέκα 20)2 διά Βεγγαζήν
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	ε. Σιγκαπούρην ρ. 25)12
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	60	10733	ά. Κέκα 20)2 διά Βεγγαζήν
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	25	2224	ε. Απαπα(Λάγκος 6)3
ΣΤΟΙΚ (μικτόν)	71	71208	ά. Περοικόν 2)2 διά Γκρέτεμπουργκ
ΣΤΟΛΑΙ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	ά. Λίβερπούλ 8)3 διά Λονδίνον
ΣΤΟΛΑΙ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	ε. Κολόμπο 4)3
ΣΤΟΛΑΙ ΑΡΓΚΟΜΠ. (δ.)	60	12497	ά. Καλκούνταν 6)3 διά Μαυρίκιον
ΣΤΟΛΑΙ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	53	8031	δ. Γιβραλτάρ 6)3
ΣΤΟΛΑΙ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	ά. Ρόκη Πόιντ 18)2 διά Φρύπορτ
ΣΤΟΛΑΙ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	ά. "Ηστχαμ 8)3 διά Αύστραλιαν
ΣΤ. ΠΑΣΣΑΝΤΕΝΑ (δ.)	57	12461	ά. Ν. "Ορλεάνη 7)3 διά Μπωμόντ
ΣΤΟΛΑΙ ΠΑΣΦΙΚ (δ.)	58	12436	δ. Ντόρμπιταν 3)3 διά Βουθάνη
ΣΤΟΛΑΙ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	δ. Γιβραλτάρ 7)3 διά Νηώρμπαν
ΣΤΟΛΑΤΕΡΖΟ * (κ.)	46	1831	ά. Χόγη Κόγη 1)3 διά Καντώνα
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	δ. Παναμά 4)2 διά Σαγκάην
ΣΥΜΗ	53	5339	ά. "Άμεθονγου 7)3 διά Κόρκ
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Σάν Σεμπαστιάν 21)2 Περοικόν
ΣΥΝΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ κ.	53	1764	ε. Μασσαλίαν 26)2
ΣΥΝΡ. ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	ε. Μασσαλίαν 5)3
ΣΥΡΙ	68	9024	ά. "Αγ. Βικέντιον 22)2 διά Σ. Τζάν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	53	1092	ε. Γκουαγιαγκή 4)3
ΣΩΤΗΡΙΑ Π. (κ.)*	56	3839	ά. "Άμεθέρσαν 2)2 διά Τρίπολιν
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	8880	ά. Φιλαδέλφειαν 26)2 Θεσσαλονίκην
ΤΑΚ. ΛΛΕΞΑΚΟΣ (κ.)	57	9294	δ. Παναμά 17)2 διά 'Αθεναν
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Άλικάντε 25)2 διά Γκαζάουετ
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)*	64	43921	ά. Τέλιπα Μπαΐη 22)2 διά Πόρτλαντ
ΤΑΣΟΣ V. (δ.)	57	21450	ά. Τάμπα 28)2 διά 'Αρούμπατα
ΤΕΚΤΟΝ (δ.)	55	15807	ε. "Αντεν 6)3
ΙΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)*	57	24008	ε. "Άλλικεσίρας 19)2
ΤΕΤΙΕΝ (κ.)	63	11081	ε. Χακοντάτε 5)3
ΤΖΑΡΑ (κ.)	50	3343	δ. Μπρούνομπουτελ 22)2 διά Βηρυτόν
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ (κ.)	61	7558	δ. Σουραμπάγια 27)2 Προμπολίγο
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	ά. Πειραιά 16)1
ΤΖΕΝΝΥ (κ.)	52	2823	δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά Βεγγαζήν
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Κούν 7)3 διά Λορ. Μάρκες
ΙΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	ά. Σάν Πέντρο 13)2
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.)	66	39556	ε. Κάρυκ "Αίλ, 17)2
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	ε. Μπαγκόκ 26)2
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ε. Ρουέν 24)2
ΤΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	ά. Μασέλο 1)3 διά Βενετίαν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	53	28798	ε. Ναγκασάκι 11)2 (έπισκευαι)
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Λάρινακα 4)3
ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ά. Βαγκαρέ 25)2 διά Σιγκαπούρην
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ά. Γιοκοχάμα 30)1 διά Βανκούμπερ
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ε. Λειζέσ 27)2
ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.)	56	10541	ε. Στεπτίνον 2)3
ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	61	16591	ά. Χιούδαν 8)2 διά Περοικόν
ΤΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ	54	12570	ά. Ν. "Ορλεάνη 7)3
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	ά. Φιλαδέλφειαν 28)2 διά Περοικόν
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ε. Γιουρούπορτ 10)3
ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	ε. Λόδη "Αντζελες 8)3

ΤΡΕΥΑ (κ.)	47	5417	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Ναγκόγια 8)3 διά Περσικόν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Κάρυκ "Αίλ, 23)2 διά Πόρτλαντ
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	54	11913	ά. Μοιρόβια 25)1 διά Μπαντζόνε
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Ναγκασάκι 11)2 διά Τοινάμπο
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Ράς Τανόρα 16)2
ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	55	11991	ά. Σίδνευ 4)3
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	δ. Γιβραλτάρ 8)3 διά Ράς ές Σιδέρη
ΤΣΕΡΓΚΟΥ· (π.)*	57	1177	ά. Βαλένθια 22)2 διά Ριγιέκαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	δ. Παναμά 2)3 διά Ειρηνικόν
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	δ. Κων(πολιν 2)3 διά Πότι
ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)	49	11771	δ. Κων(πολιν 4)3
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	είς Στοκχόλμην 6)2
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	είς Ράς Τανόρα (άποθηκη)
ΦΑΙΑΣ	45	13845	ά. Ν. "Ορλεάνη 7)3 διά Ρουμανίαν
ΦΑΛΚΟΝ	43	13548	έ. Μπ. "Άλρες 6)3
ΦΑΝΝΥ *	48	2436	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	ε. Χιούστον 28)2
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	ά. Ρόττερνταμ 28)2
ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	ά. Κολόμπο 24)2 διά Β. Αύστραλιαν
ΦΙΑ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	63	50872	δ. Γιβραλτάρ 4)3 διά Μπάρας ρίθερ
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	δ. Σιγκαπούρην 17)2 διά 'Ινδονησίαν
ΦΙΩΝΑ (κ.δ.)	57	12683	ε. Βίλμιγκτον 7)3
ΦΙΩΝΑ ΤΣΕΙ·Ν (δ.)	59	15914	ε. Βανκούμπερ 6)3
ΦΙΘΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Αμπόχωστον 6)3 διά Τεργέστην
ΦΛΑΜΙΓΚΟ (κ.δ.)*	51	2193	ά. Βενετίαν 3)3 διά Κωνσταντζαν
ΦΛΕΡΤΖ (κ.δ.)*	55	12632	έ. Μπ. "Άλρες 8)3
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ξεωθι Τάμπας 6)3
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ·ΙΤ π.	43	6338	μετων. «ΜΥΖΕΡΝΤΑ»
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	52	3959	ά. Νόρθπορτ 13)2 διά Μπράς ρίθερ
ΦΟΙΝΙΞ I (δ.)	54	13972	είς Κάρδιφ από 17)2 (έπισκευαι)
ΦΟΡΤΣΟΥ·ΙΤΥ (δ.)*	53	10945	ά. Πειραιά 12)1 διά Τρίπολιν
ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	49	2358	ε. Ντακάρ 27)2
ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	48	1845	έ. Φόδνες 18)2
ΦΟΥΑΣΚΑ·Ι·Σ (κ.)*	67	3971	ε. Σαβάννας 8)3
ΦΡΑΝΚΡΙΓΚ (κ.)	56	3405	ά. Ντόρμπιταν 4)3 διά Κοραμάρ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Τέρ Μπαΐη 12)2 διά 'Αθανα
ΦΡΟΥΛΙΒΙΑ (κ.)*	56	10360	ά. Ράς Τανόρα 9)2
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ε. Ριγιέκαν 1)3
Χ. ΕΝΤΙΟΥΡΑΝ ι.δ.*	53	12377	ά. Φρήτασουν 3)2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)	50	10315	ε. Λισσαδώνα 7)3
ΧΑΡ. ΒΕΝΙΣΕΛΟΥ δ.	59	21357	ά. "Αντεν 28)2 διά Οδρ. Σαϊδ
ΧΟΑΝΙΣ (κ.)	56	2986	ά. Αυδέρσαν 8)3 διά Λάμπτον ρόδης
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ*	44	14875	ά. Ρόττερνταμ 8)3
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ*	44	12646	ά. Πάρανας 24)2 διά Βαλπαραΐζο
ΧΡΙΣ (κ.)	51	1704	ε. Ριγιέκαν 1)3
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ά. Μουρόβαν 1)3 διά Ναχότκα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ε. "Ιμιψχαμ 17)2
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	59	29141	έ. Κάρυκ "Αίλ 22)2
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Μορμούγκαρ 9)2 διά Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Κάρυκ "Αίλ 17)1 διά Χόδικ
ΧΡ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ.	66	41066	ε. Τρίνινταν 17)2
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	ά. Σάντος 22)2 διά Μπάσρων
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ά. Καράτσι 20)2
ΧΡΥΣΩ (κ.)	58	1929	έ. Πειραιάς 4)3
ΧΩΚ	57	11912	ά. Μορμούγκαρ 3)3 διά Ιαπωνίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	ά. Π. Γουάλκοτ 8)3 διά Ντουμάτ
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Π. Σαλαζάρ 16)2 διά Δουνκέρκην

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 323

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MARCH 1974

Supreme Court Decision

The U.S. Supreme Court ruling on the cases against the unions of two ships, the Greek-owned "Theomanna" and the "Northwind" is worth noting.

It reversed (6 to 3) a ruling by a Texas court on the picketing of the two ships in October 1971, by which the case was referred to the National Labor Relations Board, in which case the picketing was justified. The reversal now makes it possible for the owners of foreign-flag ships to bring suit against the unions whenever their ships are boycotted. Cause of the picketing was the union claim that foreign crewmen were being paid lower wages than their American counterparts and were therefore imperilling the employment of American seamen.

The owners involved took the case to the Supreme Court which ruled that the NLRB's jurisdiction extended to a great extent over most American labour disputes alone. The interference of the unions with foreign-flag vessels was therefore illegal.

We have been informed of this good news by cable. In due course, we shall publish the full text of the Supreme Court's ruling which puts to an end the interference of the American unions with all foreign ships. We assume the I.T.F. has taken due note of this development.

Crew Availabilities Improving

Lower deck Greek crews are becoming more and more available and vacancies are being filled easily wherever they occur, at collective agreement wages.

It is fortunate that this development should have coincided with the order handed down by the Minister of Mercantile Marine making it mandatory for coloured crewmen employed on Greek ships to be paid in accordance with the Greek wage scale — an unsatisfactory arrangement for the owners in view mainly of the lower productivity of coloured crewmen.

A brief survey of the labour scene has enabled us to attribute this easing up in the labour shortage to the following factors:

1. The return to the sea of many former seamen who had found higher-paid jobs as building workers.
2. The fact that many passenger ships have delayed their schedules this year and are starting out later than usual. Eastern Mediterranean cruises were also cancelled as a result of the Arab-Israeli conflict.
3. The tendency for seamen to remain signed on for longer periods than before.
4. The falling off of employment of Greek seamen on Greek ships of camouflaged foreign ownership.

By far the most important factor is the first one and it comes as a result of the anti-inflationary policies of the government which have curbed building to a great extent. Indeed, many of the ex-seamen who returned to the sea were able to persuade former colleagues in the building trades to follow

their example. These new recruits have been accompanied by many bakers, pastry cooks, cooks and waiters who have never been to sea before.

It is believed the current trend will continue since building is to be further restricted following the announcement of new anti-inflationary measures.

It is to be hoped that pending measures for improving conditions at sea will be applied without delay so that those who are embarking on sea careers for the first time will find them attractive enough to stick to.

Coloured Crew Wages

It should be made quite clear that the agreement by which coloured crews employed on Greek ships are paid Greek collective agreement wages does not apply to passenger ships as well.

And this, for the simple reason that our main competitor (P & O) and other British lines serving the Australia run, pay their coloured crews the wage laid down by the International Labour Office of £ 48 per month for an able seaman following an agreement between the I.T.F. and the British Shipowners' Federation.

It is grossly unfair that Greek passenger ships should be required to pay a coloured AB more than ninety pounds per month when his counterpart on a British ship is paid £ 48 with I.T.F. acquiescence.

There is no doubt that the Minister of Mercantile Marine will make the necessary amendment to his order concerning the payment of Greek wages to coloured crews and it is up to P.N.O. to make sure the I.T.F. does not raise any unfounded objections.

What are Coloured Crews Paid on British Ships?

And while on the subject of coloured crew wages, perhaps the Greek Shipping Cooperation Committee in London should make inquiries to find out what wages coloured crews are paid on British cargo ships and tankers. Are they getting paid in accordance to the British wage scale or are they, too, paid the I.L.O.-approved £ 48 per month?

And if, as we are informed, Asiatic crews on British cargo ships are paid only £ 48 per month, why should Greek-flag ships be obliged to pay more than double that figure?

This is a very serious matter since it means the establishment of inadmissible discrimination and the imposition of many thousands of pounds per month more on the running costs of a Greek ship compared to those of a British-flag vessel.

We would like our questions answered by the shipowners and perhaps also by P.N.O. which maintains close links with the I.T.F.

Self-Sacrifice

The news that the oiling chief mate of the Greek tanker "Penteli" was tended by

two American medical officers who parachuted themselves into the Atlantic in order to get to their patient is an item that cannot be passed by unheeded.

The action of the American doctors was not only one of praiseworthy audacity but was truly heroic in every sense of the word. To drop into the sea by parachute is a dangerous venture at the best of times even when it is done by experienced parachutists. Of course, the doctors concerned were doing it to save a human life but it still takes guts worthy of the highest recognition that can be bestowed upon them.

We trust the Greek authorities will take this into account and hasten to award them the Maritime Gold Medal for saving life at sea. Nobody is more worthy of it than those two self-sacrificing American doctors.

Unfair

Many more Greek shipping offices established abroad would have already transferred their headquarters to Greece but for one important stumbling block. The law, by which foreign-registered companies can establish a base of operations in Greece and enjoy tax exemptions and other privileges as long as their business operations are conducted outside the country, has already attracted a large number of Greek-controlled shipping firms to Athens and Piraeus. The costs are lower and there are many advantages to operating out of Greece. However, there is one discrimination which is acting as a serious deterrent to many more companies that have considered making the move. Foreign nationals who work for such companies also enjoy tax free privileges and are absolved from the foreign currency restrictions that apply to the country's inhabitants in general.

The Greek authorities, however, will not allow these privileges to the Greek staffs of shipping firms even if the persons concerned have lived abroad for many decades and even if they come to Greece with say, British or American passports. If they are of Greek origin, they are automatically considered to be Greek and therefore not eligible for the privileges the law accords to foreign nationals employed by such firms.

Understandably, therefore, many of the senior staff of Greek shipping firms with headquarters abroad are opposing the move to Greece and since they are vital cogs in the machineries of their companies, their shipowner employers do not insist on making the move.

A few dozen people are affected by this situation and the authorities should realise that the benefits to the national economy from the transfer of their firms to Greece would be much greater than the loss incurred from granting them the privileges their non-Greek counterparts legitimately enjoy.

The Shipowners' Association should study the matter and make concrete proposals to the government in this respect. We are certain that logic would prevail in the end.

Recruiting Drive

Meetings are currently being held to decide what promotional measures have to be taken in order to attract more Greek youngsters to sea careers.

Those concerned should bear in mind that the best advertising campaign can founder unless it is backed by solid incentives or unless those factors that make a sea career unattractive are eliminated.

It is all very well telling prospective recruits what a fine career they will have at sea. But if they do sign on and find that the opposite is true, they will abandon it very swiftly and the advertising campaign will cause more harm than good.

What measures need to be taken to make sea careers more attractive are well known. We have reiterated them time and again. They can be summarised in four basic issues: safety at sea, comfort and recreation on board, regular promotion and a good pension.

Karageorgis Industrial Complex

The M. Karageorgis firm is making a large investment in the Pylos area which has just been approved by the Greek Government after seven years of painstaking effort by Mr. Aristomenis Karageorgis.

The investment calls for an industrial complex consisting of:

1. A cement factory with a capacity of one million tons per annum. This is a \$ 22 million investment.
2. A plant for the manufacture of special anti-rust and anti-corrosive coatings, bottom paints and varnishes. This is a \$ 849,000 investment.
3. A shipbuilding and ship repair base calling for a total investment of \$ 135,000,000. This project will be carried out in two phases, the first involving \$ 30 - \$ 35 million for the repair base and the second involving the balance for the shipbuilding facility. The ship-

yard will be situated at the northern end of Pylos Bay.

Mr. Karageorgis reckons that in eight years' time, or even earlier, Pylos will become an important industrial centre which could also accommodate a steel plant.

The project is in good hands and it would seem that the long-talked about Pylos shipyard will finally materialise.

The Aspropyrgos School

Some years ago, we had pointed out that as it stands, the Aspropyrgos Public Training School for Merchant Navy Officers cannot possibly be expanded to accommodate more cadets. For one thing, the school is very close to the industrial complex of Eleusis with all the disadvantages that this entails with regard to health, etc.

We had suggested that a new location be sought, beyond Eleusis and in the vicinity of Megara with enough space to allow the school to install itself comfortably and to expand when necessary.

Sooner or later, and preferably sooner, this will have to be done. So why not set about it now?

Royal Viking Line Cruises

We are informed that the Royal Viking Line cruises, two scheduled for 1974 and another two in 1975, are to pick up cruise passengers from Piraeus after they have arrived by air and spent three days in Athens, and take them directly on a cruise to Istanbul and Black Sea ports with calls at Rhodes, Patmos and Mykonos on the return voyage.

These are luxury cruises at \$ 90 per day per head and they are obviously far from being in competition with our own Aegean cruises.

It would therefore serve no purpose to prevent the Norwegian ships from taking on

cruise passengers in Piraeus and give the impression that Greece was indulging in discriminatory practices.

A Great Gift

We are informed that one of our leading shipowners intends to set up a foundation with the aim of assisting Greek professional men in obtaining post-graduate training in foreign universities. The funds to be made available are such that about twenty Greek graduates per year will be able to continue their studies at institutions abroad.

Further details about this great gift are to be announced shortly.

Tradition

The master of an Israeli vessel was recently ordered to sail from Haifa to Cyprus by his owners who were Zim in this case. Instead of carrying out his orders, the master took his ship to the entrance of Haifa harbour and anchored it in such a way as to obstruct the only means of entry into or exit from the port. The occasion was a strike by Israeli masters and mates. Many of them were also charged with disciplinary offences for abandoning their ships in Haifa without making sure they were safely anchored or moored.

This, of course, is simply unheard of in the annals of shipping and, regardless of what the hero of "Fiddler on the Roof" has to say about tradition, it would seem to us it is totally lacking in the Israeli merchant navy!

New Agents in Tangier

AUCONA S.A. are pleased to announce their appointment as agents for MARMED UNION LINE in Melilla.

This Company runs a regular service from North of Europe to ports in the South of Spain and North Africa.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΩ:

Επόπτης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
'Ορφεως 18 - Ν. Σμύρνη

Έπι. της θλης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγάλεω 51β - Κορυδαλλός

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ
Κρήτης 77, 'Αγια Βαρβάρα

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς