

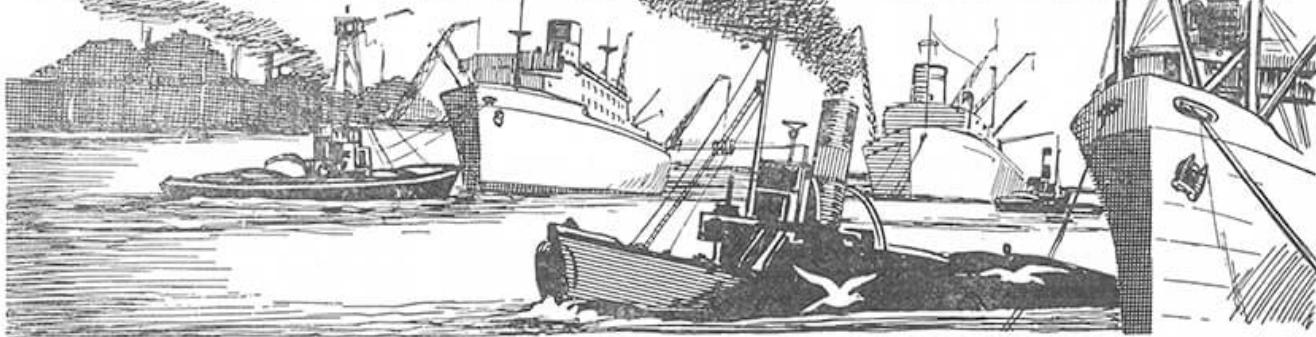
NAYTIKA XRONIKA



15η Μαρτίου 1971

Αρ. Φύλλου 859/618

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Μ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 859/618

ΕΚΔΟΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1971

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΓΚΟΝ

"Επαυσεν από τινος νὰ μπασχολῃ τὴν σκέψιν ἀρμοδίων τε καὶ ἐνδιαφερομένων τὸ ἀκτοπλοῖκὸν «πρόβλημα». Προγραμματιζένην τινὰ σχετικὴν προσπάθειαν δὲν ἐπισημαίνομεν. Τὰ πρὸ ἔτους καὶ πλέον ἔξαγγελθέντα γενικωτέρα μέτρα δὲν ἔφθασαν μέχρι τῆς θεωριοθετήσεώς των, οὔτε καὶ αἱ περὶ ριζικῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ ἀκτοπλοΐουντος ἐπιθετήγορος στόλου διατυπωθεῖσαι ἀπόφεις ὄλοποινθησαν. Ή κρίσις — κρίσις δεινὴ — μαστίζει τὰς ἐπιχειρήσεις τῆς Ἀκτοπλοΐας, ἐνῷ τὰ σκάφη πληθύνονται διὰ νέων ἀγορῶν καὶ ἀσυμπέτρων αἱ γραμματὶ ἔξυπηρετοῦνται. Λλακι μὲν ἐν πληθωρισμῷ καὶ διὰ μόνον τὴν ὀλιγόμηρην θερινὴν περίοδον, ἀλλακι δὲ μὲ δρασίστων τῶν δρομολογίων μέχρι τοῦ σημείου γὰρ προκαλῆται η συμφόρησις τῆς κινήσεως.

Απότον παράδειγμα η ζωτικὴ γραμμὴ πρὸς τὸ Ηράκλειον τῆς Κρήτης, ητὶς τώρα στερεῖται τῶν μέσων ἀνέτου συγκονιώνας μὲ τὸ Κέντρον. Τὸ αὐτὸ δέχομεν γὰ εἴπωμεν καὶ διὰ τὴν γραμμὴν Δωδεκανήσου. Παρατηρεῖται τὸ γωστὸν πλέον φαινόμενον τῆς πολυμήνου διακοπῆς τῶν δρομολογίων κατὰ τὸν χειμῶνα, μέχρι τοῦ σημείου ωρισμένου περιοχῆς γὰ ἔξυπηρετοῦνται ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς «ἀγόρου γραμμῆς», ἐνῷ τὸ θέρος προκαλεῖται τοικύτη πύκνωσις ωρισμένων γραμμῶν, ὥστε αἱ συναναγνωρήσεις — αἱ συχνόταται ἀσκοποὶ καὶ δαπανηροὶ — νὰ ἀποτελοῦν πλέον καθιερωμένην τακτικήν.

Εὐνόγχτον τὸ ἀποτέλεσμα τῆς τοικύτης ἀσυμμέτρου παροχῆς τοῦ συγκονιώνακού ἀγαθοῦ. Τὸ μὲν ἀταξικὴ κατάστασις ἐπικρατεῖ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ὅλου ἀπὸ θαλάσσης συγκονιώνακού ἔργου διὰ μίαν χώραν γησοδῆθη καὶ πολύκοπον ὡς ἡ Ἑλλάς, τὸ δὲ η ἰδιωτικὴ ἐπιχειρήσεις, βαρυτάτες ὑφίσταται: τὰς συγεπείσας ἀπὸ τὸν ἀνυπτυσσόμενον ἀνταγωνισμὸν κατὰ τὸ τετράμηρον μόδις τῆς θερινῆς ζωήρᾶς ἐπιθετικῆς κινήσεως. Κυριολεκτοῦμεν λέ-

γοτας διὶ αἱ ἀκτοπλοῖκαι ἐπιχειρήσεις, αἱ ἐκτελοῦσαι ὅλας τὰς ἀλλας γραμματὶ, πλὴν τῆς Κρήτης, τελούν ὑπὸ κατάστασιν πτωχεύσεως, δεδομένων καὶ τῶν ὑψηλοτέρων δυσπονῶν κινήσεως. Καταχρεωμένους εἶναι, μὴ ἀποκοινωνοῦσαι: ὅχι κέρδος, ἀλλ᾽ οὐδὲ τὰ τοκοχρεωλύτια τῶν δυνατῶν ὑποχρεώσεών τουν. Περὶ ἀποσέσσεων καὶ ἀνανέσσεως τῶν παρηλίκων οὐδὲ λόγος γὰρ γίνεται. Οἱ παλαιοὶ ἐφοπλιστὴν σκληρῶς δοκιμασθέντες ἀποχωροῦν, διὰ νὰ μᾶς ἔλθουν ἄλλοι: Ὕγενστο: τῶν πικριῶν. Κατάφορτοι ὑποχρεώσεων εἰσέρχονται: εἰς τὸν στίδον. Θὺ διποσύρθονται καὶ αὐτοὶ ὑπὸ ξηρίας δυσδιαστάστους, ἀν ἐν τῷ μετεκτένη κάποια σώτειρα παρέμδονται δὲν ἀξιοποιήσῃ τὰς προσπαθείας τουν.

Καὶ τὴν μοναδικὴν αὐτὴν παρέμδασιν δὲν περιμένομεν νὰ προέλθῃ — τὰ πράγματα μᾶς ὑποχρεώνουν — παρὰ μόνον ἀπὸ τὸ Κράτος. Εἶναι ἀνάγκη γὰρ φιλίστωιεν κάποτε τὸ μὲν εἰς τὸν κορεσμὸν αὐτῶν τῶν δέλιγων ἀκτοπλοῖκων γραμμῶν, ἀφοῦ διαταξαλισθῇ ἡ πληρότης διὰ τε τὸν

χειμῶνα καὶ τὸ θέρος τῆς παρεχομένης συγκονιώνακοῆς ἔξυπηρετήσεως, τὸ δὲ εἰς τὴν ἀνανέσσην τοῦ παρηλίκου τοννάκη, ἀναγένωσιν, δημιοῦ, ὃ ποχρεῖται εἰς ἀκτοπλοῖκην ἐπιχείρησιν. Ή τριακονταετίκια εἶναι ὑπεραρκετὴ διὰ νὰ τεθῇ ὡς δριοῦ ἔξδου τῶν παρηλίκων. Διὰ τὰ ὄχηματαγωγὰ - ἐπιθατηγά, ἐκ μετακευῆς ἀπὸ δεξιαμενόπλοια, λόγῳ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς προσέρας ὡς πετρελαιοφόρων ἐκμεταλλεύσεώς των, ή τριακονταετίκια ἐπιθάλλεται: καὶ διὰ λόγους ἀσφαλείας.

Δὲν εἶναι: ή πρώτη φορὰ ποὺ αἱ στήλαι κύται εἰσηγούμεναι τὴν ἐν λόγῳ κρατικὴν παρέμδοσιν. Ήφ' οσον διὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους ἀπορρίπτεται: ή περὶ Κ.Δ.Α.Σ. ἀποψίες, οὐδὲν ἄλλο μέτρον ἀπὸ τὸν κορεσμὸν καὶ τὴν ὑποχρεωτικὴν ἀγαγέωσιν δὲν διαβλέπομεν. Προϋπόθεσις, βεδαίως, η ἵκανοποιητικὴ ἐκτέλεσις τῶν διαφόρων γραμμῶν διὰ καταλλήλων πλοίων, η διατήρησις καὶ τινῶν ἐφεδρικῶν διὰ τὰς περιπτώσεις ἐπικεντρών, ἐπιθεωρήσεων ἢ ἀτυχῆματος τυνος καὶ ή ἐν καιρῷ ἔξοδος τῶν ἀκαταλλήλων, τῶν ἀντικονομικῶν σκαφῶν. Οίκοθεν γοεῖται: οτι τὰ ἐφεδρικὰ θὰ ἀποζημιώνωνται ἀπὸ κοινὸν τακτεῖον τῶν ἐφοπλιστῶν.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΚΑΙΡΟΙ

Διαταγαὶ δὲν ὑπάρχουν. Τὰ πλοῖα ἀπρακτοῦνται εἰς τοὺς λιμένας. "Οσα εὐρέθησαν η ἡμιποροῦν νὰ πλεύσουν συντόμως εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς ἔρχονται νὰ παραπλισθοῦν. Οὕτω διαγράφεται εἰς δύλιας λέξεις ἡ κρατοῦσα κατάστασις εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν μικρῶν κυρίων χωρητικότηος πλοίων, τῶν λεγομένων μεσογειακῶν. Η θέσις τῶν μεγάλων ὥκεανοπόρων, χωρὶς νὰ εἶναι καλυτέρα ἀπὸ τῆς ἀπόφεως κερδοφόρου ἐκμεταλλεύσεως, δὲν εἶναι καὶ τόσον καταδηλητική. Τὰ μικρὰ φορτηγά, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν καὶ τῶν ὑπερόγκων δαπανῶν τῆς κινήσεως των — μπῶνκερς C 30 δολλάρια, νηζελ 60 διλ 44 δολ. διά τοννος — δοκιμάζονται σκληρῶς.

Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται ὅτι ἀπὸ ἐβδομάδων διαταγαὶ ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ δὲν ἐκυκλοφόρησαν. Τὰ φορτία διαφυλάσσονται ὑπὲρ τῶν πολλῶν σκαφῶν τῶν χωρῶν τῆς «Κουεκόν». Πολλὰ καὶ τὰ παραπλισμένα ρωσικὰ φορτηγά. Αλλὰ καὶ τὰ προσφερόμενα φορτία ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης δὲν εἶναι περισσότερα. Διερωτῶνται πλοιοκτῆται καὶ ναυλομεστῆται ποὺ νὰ ἀποδῶσουν τὴν ἀπραξίαν αὐτήν. Εγκυμονοῦνται ἀράγε καταστάσεις δυσμενέστεραι ἀκόμη;

Διὰ τὴν ὥκεανοπόρον τρέμπται ναυτιλίαν η ἀποχή τῶν Ιαπώνων ἀπὸ τὴν ὄχοράν παρέχει πλήρη τὴν δικαιολογίαν τῆς σημειουμένης χαλαρώσεως τῶν ναύλων. Διὰ τὴν μικρά δύμας φορτηγὸν ναυτιλίαν ἀπορίας ἄ-

γαλύτερον κόστος κατασκευής και διαχειρίσεως ένδος τοιούτου πλοίου.

ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΔΙΟΓΚΩΣΙΣ

'Αριθμοί τινες ένδιαφέροντες: Ή δύναμις του παγκοσμίου στόλου τών δεξαμενοπλοίων άνηρχετο την 31ην Ιανουαρίου 1971 είς 3.104 σκάφη, τόν. d.w. 148.787.300. Προστιθέμενου και τού ήμισος της μεταφορικής ίκανότητος τών μικτών σκαφών (σκάφη 105, τόν. d.w. 7.308.300) έχομεν συνολική δύναμιν 3.209 σκαφών και 156.905.400 τόν. d.w. Πρόκειται νά παραληφθούν από τά ναυπηγεία: Τό α' ήμισυ του 1971, σκάφη 131, τόν. d.w. 15.397.600, τό β' ήμισυ σκάφη 116, τόν. d.w. 13.237.300. Τό α' ήμισυ του 1972, σκάφη 57, τόν. d.w. 7.871.000 και τό δεύτερον ήμισυ σκάφη 92, τόν. d.w. 12.716.400. Λαμβανομένων υπόψιν και τών παραδόσεων 1973 και 1974 θά ξωμεν την Ιην Ιανουαρίου 1975 δύναμιν σκαφών 3.757, τόν. d.w. 237.262.900. Εις αύτην περιλαμβάνονται και 173 μικτά σκάφη, με τό ήμισυ της δυναμικότητός των, ύπολογιζομένης είς 17.044.500 τόν.

Μικτά σκάφη Oce-oil και O.B.O. τελούν ήδη έν υπερεσιτ (31.1.1971) 210, τόν. d.w. 14.616.500. Μέ τάς παραδόσεις 1971-74 ή δύναμις των θά φάση την Ιην Ιανουαρίου 1975 είς 346 σκάφη 34.089.100 τόν. d.w. Ή δύναμις έξ αλλού τών μεταλλοφόρων και μπάλκ κάρριερ άνηρχετο την 31ην Ιανουαρίου είς 2.080 σκάφη, τόν. d.w. 55.010.300. "Αν περιληφθούν κατά τό ήμισυ της μεταφορικής των ίκανότητος και τά μικτά τοιαύτα και τά τύπου O.B.O. έχομεν συνολική δύναμιν μπάλκ κάρριερ ηρού φορτίου 2.460 σκάφη, τόν. d.w. 71.352.100.

Μέ τάς παραδόσεις από τά ναυπηγεία κατά τά έπι 1971, 72, 73, 74, βάσει τών παραγγελιών, ή δύναμις τών έν λόγῳ σκαφών θά άνελθη την Ιην Ιανουαρίου 1975 είς 3.039 σκάφη, 101.294.000 τόν. d.w.

ΤΑ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΑ

Διά πρώτην φοράν από έτους πλέον τό άργούν τονάς έμφανιζεται ηγέμενον. Εις τό τέλος Ιανουαρίου έτέλουν έν παροπλισμώ 7 τάνκερ 185.400 τόν. d.w. και 43 σκάφη ηρού φορτίου 496.700 τόν. d.w. Μέσος έρος παρωπλισμένης χωρητικότητος κατά τό 1970 σκάφη 4.8, τόν. d.w. 89.1 διά τά τάνκερ και 24.6 σκάφη, τόν. d.w. 362.600 διά τά ηρού φορτίου.

'Ο παγκόσμιος έμπορικός στόλος, περιλημόνων σκάφη χωρητικότητος άνω τών 300 τόνων γκρός, έφθασε, κατά τάς άρχας τών τρέχοντος έτους τά 340 έκατομμύρια τόνων d.w. Ή αύξησης άνερχεται είς 28.6 έκατομμύρια τόνων ή είς ποσοστόν 9,1%, έν συγκρίσει πρός τό προηγούμενο έτος.

Τά άνωτέρω στοιχεῖα άνεκοίνωσε τό Ινστιτούτον έπι τών θαλασσίων μεταφορών τής Βρέμης, μέ τήν προσθήκην οτι ο άριθμός τών πλοίων τούτων ηγήθη κατά 1.421 μονάδας, διά νά φάση είς τάς 29.562 μονάδας. Ή χωρητικότητος τών δεξαμενοπλοίων έστημεισεν έπι άξιολογωτέρων αύξησιν: 'Ο παγκόσμιος στόλος περιλαμβάνει σήμερον 6.758 μονάδας, μεταφορικής ίκανότητος 155.121.000 τόνων d.w. Ή αύξησης άνερχεται είς 1.070 μονάδας, χωρητικότητος 17.011.000 τόνων (ποσοστόν 12,3%).

ΖΩΗΡΟΤΕΡΑΙ ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ

Ούδεν κακόν άμιγές καλού. Ή άπραξία τής ναυλαγοράς σημαντικήν έχει καθηλώσει άνωλωτων χωρητικότητα είς τούς διαφόρους λιμένας. Εύκαιρια διά τούς πλοιοκτήτας νά

ξιν είναι ή κρατούσατα καρχεία. "Αν αύτη ήθελε συνεχισθή προετοιμασθώνεν νά έδωμεν πυκνούμενας τάς και ήδη διαγραφομένας σειράς παρωπλισμένων σκαφών. Δύσκολοι οι πρό ήμων καιροί διά οι άμεσως έπομενοι μέχρι τού Μαΐου μήνες δεν έμφανισουν βελτίωσην τινα είς τήν ζήτησην τονάζ. "Οχι όλιγα εύτυχως είναι τά χρονονταλωμένα μικρά σκάφη. Αύτα διώλθητα θά διεξέλθουν τήν κρίσιν, άν πράγματα φθάσωμεν μέχρις αύτής.

Δεινή πάντως είναι ή θέσις τών υπερεξακούσιων «μεσογειακών» σκαφών μας. Ήγοράσαμεν πάμπολλα τήν τελευταίαν τριετίαν. Απέδωσαν ίκανοποιητικά μέχρι τού διόπτελέσματα. "Άδηλον, βεβαίως, διά τά δάνεια εξωφλήθησαν. Παλίντροπος ήπηρξεν διάκενον ή πορεία τής ναυτιλίας. «Ο έφοπλισμός είναι ένας παγιγίδι τής τύχης» έτονιζ πρό ήμερων ή πρόδερμος τών Νορβηγών έφοπλιστών. Και τά πράγματα τών δικιώνουν.

ΕΥΞΕΗΓΗΤΟΣ Η ΚΡΙΣΙΣ

"Άλλα δεν πρέπει νά μάς έκπλήσση ή έλλειψις διαταγών διόπτη τάς χώρας τού Κομμουνιστικού μπλόκο. Διωγκώθη τόσον ή Ναυτιλία των, διότε νά μή προσφεύγουν τού λοιπού αύτα διά τάς μεταφοράς των είς τάς ήπηρεσίας τών ξένων πλοίων. Είδικοτερον διά τήν Ρουμανίαν και τήν Βουλγαρίαν, διόπτη τάς διόπτας τό μικρόν μας φορτηγόν ήντλει είς τό παρελθόν αφθονον τήν έργασίαν, αποκλείεται τού λοιπού ή έκεινην άπτασχόλησης τών ξένων πλοίων είς οίσαν πρότερον έκτασιν. "Αρκεί νά σημειωθή διά δέκα έννεα δύλα σκάφη, νεότευκτα, ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά τήν γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γραμμήν τού Κόντινεντ. Αύτα έπιστρέφοντα σχολούνται και με τράπη μεταφοράς, ένω λέγεται διά τάς σχεδιάζεται ήδη και γραμμή πρός τήν Β. Αμερικήν. Τά αύτά δύναται τις νά είπη και διά τήν Βουλγαρίαν, ήτις διαθέτει έπαρκη πλέον διά τάς ήνάγκας της στόλον. "Έννεα μόνον σκάφη ήπερκατάλληλα διαθέτει τώρα ή Ρουμανία διά της γ

φροντίσουν καὶ τὰ τῆς συντηρήσεως καὶ τῆς ἐπισκευής τῶν σκαφῶν των. Οἱ καλοὶ ναῦλοι δὲ ἐπέτρεπον τὴν καθυστέρησιν. Τώρα ἀθρόα καταπλέουν τὰ σκάφη εἰς τὰ ἐπισκευαστικὰ κέντρα. Τὰ ίδικά μας, τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου, ἐπωφελοῦνται ηδη ἀπῆται τῆς ζωγροτερέας ἐπισκευαστικῆς κινήσεως. Πλείστα σόσα μεγάλα σκάφη ἔδω ἀναζητοῦν τὸν δεξαμενιστὸν καὶ τὴν ἐπιθεώρησίν των.

“Ελλειψις μέσων δεξαμενισμού έπισημαίνεται. “Αν ταῦτα ἀφθονώτερα παρείχοντο, διπλασία δὴ ἐπισημαίνουτο ή κινητικής τῆς ἔδω βιομηχανίας ἐπισκευῶν. Καὶ πρόκειται περὶ ἐργασίας ἔξοχάς παραγωγικῆς. ‘Η Οἰκονομία μας πολλά ἔχει αὐτής ἀποκομίζει, πρὸ παντός δὲ συνάλλαγμα πολύτιμην,

ΟΙ ΕΓΧΡΩΜΟΙ

"Ηρχισαν νέο καθίστανται αισθητά τὰ ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς παρουσίας τῶν ἔγχρωμων ἐπὶ τῶν πλοίων μας. Τὸ μὲν ἡ ἀπόδοσις τῆς ἀργασίας τῶν εἰναις ἔξαιρετικῶς μειωμένη — εἰς τινας περιπτώσεις διαπιστώνται αὔτη εἰς τὸ ήμισυ τῆς ἀποδόσεως τῶν ιδικῶν μας ναυτικῶν — τὸ δὲ ἡ ἀπαραίτητος συνεργασία ἐπὶ τοῦ πλοίου καθίσταται δυσχερής, λόγῳ γλώσσης, ἀλλὰ καὶ λόγῳ φυσικῆς ἀποστροφῆς τῶν λευκῶν κατά τῶν ἔγχρωμων.

Καὶ ὡς συνέπεια: Ἀποφεύγεται, πάσῃ θυσίᾳ, ἡ ναυτολόγησις ἐγχρώμων ἐπὶ τῶν πλοίων ὥρισμένων ἐπιχειρήσεων.

Πρώτος ὁ Οίκος Μιχ. Καραγέωργη, ἀπό τριμήνου ἔπαιπε πλέον προσλαμβάνων ἀλλοδαπούς ναυτικούς ἐπὶ τῶν πλοίων του καὶ δὴ ἐγχρώμους. Κατεῖδον οἱ ιθύνοντες τὸν ἀντανέρω εφοπλιστικὸν οἰκὸν, διαχειρίζομενον ἑξῆκοντα ποντόπορά σκάφη, τὰ ἥκιστα ικανοποιητικά ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ναυτοδογύπεως τῶν ἀλλοδαπῶν.

Μάς λέγει ό κ. Μ. Κεραυνός:

«Ο χειρότερος ιδιόκινος μας διαπλάσια απόδιδει, έν συγκρίσει πρὸς τὸν μειωμένης πνευματικῆς ἢ σωματικῆς ίκανότητος ἔγγονων».

ματικής ή ουρανικής τακτητούς εγχώρων».
Μεγάλαι, βεβαίως, αἱ δυνάμεις τῆς καλύψεως τῶν υφίσταμένων κενῶν μὲν "Ελληνας ναυτικός. Πλήν καταδύλλεται ἀπὸ τοὺς ἐντεταλμένους τοῦ Οἴκου Κεραγγώρη ή ἐπίμονος προσπάθειος καὶ αὐτὴ ἀποδίδει.

Ιδίαιτέρα ἡ φροντὶς διὰ τὴν καλὴν ἐνδιάίτησιν τῶν πληρωμάτων, διὰ τὴν πατρικήν μὲν τὸν πλοιάρχον συνεργασίαν των, διὰ τὴν ἐντεύθην, ἀπό τὴν γραφεῖα Καραγγώρην παντοίον ἔξυπρέπετριν τῶν πληρωμάτων καὶ τούτῳ ἵνα περιορισθούν αἱ ψευδοσθένειαι, αἱ πρόωροι ἐγκαταλείψεις τῶν πλοίων, αἱ δραπετεύσεις, αἱ ἀντιδικίαι καὶ αἱ παντὸς εἰδῶν διασαρσκείαι.

Καὶ τῆς πολιτικῆς αὐτῆς οἱ καρποί είναι λιανί ἵκανοποιητικοί. «Διευκολυνόμεθα — τονίζει ὁ κ. Καραγεώργης — νὰ διατηρῶμεν αιγαίες τὸ ἑλληνικὸν πλήρωμα τῶν πλοίων μας».

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ

Εἰς ἀδιέξοδον τείνουν νὰ καταλήξουν αἱ διαπραγματεύσεις μεταξὺ ἐκπροσώπων τῶν ἑφοπλιστῶν πεσογειακῶν φυτοτυχῶν πλοίων

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΙΟΥΝΑΡΝΤ ΚΑΙ ΧΑΝΔΡΗ

Τό χαμηλὸν ἐπισκευαστικὸν κόστος τῶν συνεργείων τοῦ Περάματος, ὡς τούτῳ προ-εδήνη προσφάτως καὶ διὰ τοῦ βρεταννικοῦ Τύπου, ἥγανον τὴν Κιούναρφ τοῦ εἰς τὴν ἐπι-δίωξιν συνεργασίας μετά τοῦ ὄμβρου τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ διὰ τὴν ἑδῶ μετασκευὴν τῶν ἐπιβατηγῶν «Καρμάνιο» καὶ «Φρανκονίο». Εἰς σχετικὰς δηλώσεις, δημοσιευθέσαις εἰς τὸν ἀγγλικὸν Τύπον προέδη ὁ πρόδεσμος τῆς Κιούναρφ σὲρ Μπάζιλ Σμᾶλπις, ὅστις ὑ-περγράμμισεν ὅτι ἡ ἐταιρία του μελετᾷ τὴν ληφθῆ ἀμέσων μέτρων διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν ζημιῶν, τῶν προκαλουμένων ἐκ τῆς ἐκ-μεταλλεύσεως τῶν ἐν λόγῳ δύο ἐπιβατηγῶν, αἵτινες κατά τὸ 1970 ἀνήλθον εἰς 500.000 λιρῶν.

"Ἐν ἐκ τῶν πρώτων μέτρων θὰ εἶναι ἡ μετασκευὴ τῶν δύο σκαφῶν. Ἐπὶ ση̄ς, μελετᾶτοι ἡ συνεργασία μὲτὸν "Ομιλον" Χανδρῆ, διὰ τὴν οἵνη σιν τὸν δύο σκαφῶν. Οἱ σέρη Σμῶλπις διηγείνησεν, ὅτι αἱ μέχρι τοῦδε συνομιλίαι μετοδὺν τῶν δύο ἑταῖριν διφέροντα εἰς τὴν δυνατότητα μετασκευῆς τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν εἰς Ἑλληνικά καυπηγεία, προκειμένου νά επιτευχθῇ οἰκονομικῶτερον κόστος. Ἔτερος λόγος, συνηγορῶν ὑπέρ τῆς ἐνδεχομένης ταύτης συνεργασίας εἶναι καὶ αἱ ἐδῶ ύψιστάμεναι καλαὶ

καιρικαὶ συνθῆκαι, ἔναντι τῶν ἐπικρατουσῶν δυσμενῶν εἰς Βρετανίαν, ἐνῷ καὶ αἱ δεξιαὶ μεναι ἐν “Ἐλλάδι” θὰ εἶναι τοχύτερον διαθέσιμοι. “Αν καὶ ἡ Κιούναρητ συνεζήτησε τὴν δυνατότητα ἐκτέλεσεως τῶν ἐπικρατικῶν ἔργασιῶν εἰς βρετανικὸν ναυπηγεῖον, πιστεύεται ὅτι τελικῶς τὸ συμβόλαιον θὰ ἀνατεθῇ εἰς ἐλληνικὸν ναυπηγεῖον.

Πάντως, ὁ σέρ Σμάλπις ἀπέκλεισε τὸ ἐνδεχόμενον νὰ περιληφθῇ εἰς τὴν συνεργασίαν μὲ τὸν “Ομιλὸν Χανιών” καὶ τὸ “Κουὴν ‘Ελιζαμπεθ II”, τὸ ὅποιον εἶναι καὶ τὸ μόνον προσοδοφόρον τῆς Κιούναρητ ὑπερωκεάνιον.

Τὰ ἀδελφὰ σκάφη «Καρφάνια» καὶ «Φραγκόνια», 21.000 τόνων γκράς ἔκστοτον, ναυ-

πηγήθεντα περί τα μέσα του 1950, είναι σήμερον μεταφορικής ικανότητος 700 ή ως 750 επιβατών. Μετά τάς έπισκευές, ή μεταφορικής ικανότης έκαστου σκάφους άναιμένεται νά αύξηθη κατά 150 - 200 έπιβατας.

καὶ τῆς Πανελλήνιούς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας. Οἱ ἐφοπλισταὶ ζητοῦν ὅπως ἀπαραιτήτως γίνῃ δεκτὴ ἡ ἐπέκτασις τῶν πλόων μέχρι τῆς Σκανδιναվίας, τοῦτο ὥμως δὲν ἀποδέχονται οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο., εἰς τὰ ἐπιχειρήματα τῶν ὅποιών οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντιτίθουν ὅτι οὐδένα ναυτικὸν ὑποχρέωνται πάντα ναυτολογηθῇ εἰς μεσογειακὸν φορτηγόν, δότις ἐπιλέγει τὸ πλοῖον κατὰ τὴν κρίσιν του καὶ τὰ συμφέροντά του.

Συναφώς πληροφορούμεθα ότι ένιοι έφοπλισταί, έφ' ὅσον ή ἐπίμονος στάσις τῶν ἐκπροσώπων τὸν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων συνεχισθῇ ἐπὶ τοῦ ἐπιμάχου σημείου, τουλάχιστον μεμονωμένους δὲν θὰ ὑπογράψουν τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν.

ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΠΡΟΛΗΦΘΟΥΝ

Θιλιόμεθα βαθύτατα διά τὰ τρία ἀλλεπάλληλα πολὺνεκρά ναυάγια ἐλληνικῶν ἢ δι' Ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἐπηνδρωμένων σκαφών, τὰ ὅποια ἑτοιχίσαν τὴν ζωὴν 62 Ἐλλήνων ναυτικῶν. Ή κοινὴ γνόμων ἀρχίζει νὰ διερεύτανται τί ἄφα γε συμβαίνει εἰς τὴν Ἔμπορικὴν μας Ναυτιλίαν, εἰς τὸ σύνολον τῆς ὁποίας, ἀτυχῶς, ἀντανακλᾶ πάσσα μεμονωμένη περίπτωσις. Ή ἔντονος διά τοῦ τύπου προβολῆς τῶν θαλασσών τούτων ἀτυχημάτων καὶ ἡ μορφὴ τῶν περιπτειώδων θαλασσών μυθιστορημάτων, ἡ ὅποια προσδίδεται, καθιστᾶ δυσχερεστάτην οἰανδήποτε προσπόθειαν, κατατείνουσαν εἰς τὸ νάνατασείξῃ στοιχεῖα τὰ ἀτυχήματα εἶναι ἀνοποιεύμενα, καὶ καθιστάνται τάπτων συνηθεότεο

ὅσον αὐξάνει ὁ ἐμπορικός μας στόλος. Ἐν τούτοις, πρέπει νὰ ἀναφερθῇ, ὅτι κατὰ τὸν Φεβρουάριον, ἐπίσης, εὔρον τὸ θάνατον εἰς τροχαία ἀτυχήματα ἐν Ἑλλάδι πολὺ περισσότερα ἄτομα, τῶν ὅσων νοσητῶν ἀπωλέσθησαν κατὰ τὰ τρία ἀλλεπαλλήλων ναυάγια, ἐν τῶν ὅποιών 10 κατά τὸ τριήμερον τῆς ἀργίας τῆς Καθαρᾶς Δευτέρας.

Παρὰ ταῦτα, αἱ τρεῖς αὐτανδροὶ ἀπώλειαι πρέπει νά μᾶς ἐμβάλουν εἰς σκέψεις. Θαλάσσια ἀτυχήματα συμβαίνουν πάτμοπλα-
κα, καθημερινῶς, ὅπως συμβαίνουν ἀφεπο-
ρικά καὶ τροχαῖα. Ἡ ἀπώλεια ὅμως ἀνθρω-
πίνων ψυχῶν εἶναι συνήθως συνδεδυσμένη
μὲ τὰ μαινόμενα στοιχεῖα τῆς φύσεως. Καὶ
εἰς τὰς τρεῖς, ὅμως, ίδικάς μας θιλεράτ-
πειριπτώσεις, δὲν ὑπήρξε τρομερὰ κατασσο-
ταροχή, ἐνώ καὶ εἰς τὰ τρία ἀτυχήματα τὸ
σῆμα κινδύνου δὲν ἔξεπέμφθη.

Τούτο σημαίνει, ότι καὶ τὰ τρία σκάφη ἀντεμπότισαν αἰφνίδιον περιστατικόν, ὥπερ καὶ προεκάλεσε τὸ μοιράσιον. Ἡσαν δὲ μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας, οὐδέποτε ὅμως δύναται νὰ ἀφροῦῃ ὅτι τὰ φορτία σιδηρομεταλλεύματος καὶ ἀκόμη τῶν σιδηροτροχιῶν εἶναι ἐπικίνδυνα, ἐκ τοῦ λόγου τῆς μεταποίεσών των. Παραλλήλως, ἡ ὑπόθεσις περὶ ἄγνοίας τῶν ἐπικίνδυνών διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν ναυσηγμάτων καὶ ἡ ἀντίθετος περὶ πηλημελούς σηματοδοτήσεων, ἀφήνουν πολλὰ περιθώρια θιλιερῶν σκέψεων.

‘Η ἐν προκειμένῳ ήδημένῳ εύθυνῃ τοῦ πλοιάρχου είναι πάντως ἀναμφισβήτητος. Αἱ δυσμενεῖς καιρικαὶ συνθῆκαι, τὸ δύσκολον φορτίον, αἱ ὑπερφορτάσεις, αἱ ἐπικίνδυνοι τελεονοί εἰναι πατῶνται τῷ πλοιάρχῳ.

COLOCOTRONIS LTD

SHIPBROKERS

SHIPBROKERS

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

Tanpy Building, Piraeus
17/19 Akti Miaouli,
Telephone : 471-523/527
Telex : 212367
Telegrams : Sifco, Piraeus

ό πλοιαρχος πρέπει νά γνωρίζῃ κάλλιστα τάς ένδεχομένας συνεπείας. Δι' αύτο είναι και πλοιαρχος. Βεβαίως, δεν είναι δυνατόν μόνος αύτος νά προλάβῃ τά πάντα. Χρειάζεται τούς άνγακαίους βοηθούς επί της γεφύρας, τους ίκανους και προσοντούχους άξιωματικούς, το έμπειρον και φύχραμνον προσωπικόν. Φαίνεται, όμως, ότι είς πολλάς περιπτώσεις ή απλή αυτή πολυτέλεια δεν συνοδεύει τόν αποχή πλοιαρχον είς τούς μακρούς και έπιπλόνυς πλάσας. 'Η ευένη όμως τότε λοιμβάνει άλλας διαστάσεις. Χρειάζεται έπαγρύπνησις διά την κανονικήν σύνθετον, την ασφαλή έπανδρωσιν και στοιδάσιν τῶν σκαφῶν μας. Καὶ τὴν ἐπαγούντην ταῦτην πρέπει νά αναλάβουν, κοινῇ συνεργασίᾳ, όλοι οἱ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας. Πιστεύομεν, ότι πολλαὶ τραγωδίαι ποὺ γράφονται είς τοὺς ὕκεανούς, δυνατόν νά προληφθούν.

ΑΙ ΠΕΡΙ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Είναι απολύτως έπαναγκες νά πληροφορήται ή κοινή γνώμη ἀρκουντως τὰ περι ναυαγίων, μοιραίων και ἀναποφεύκτων δι' ολος τάς μεγάλας ναυτιλίας τοῦ κόσμου.

'Η απλή παράθεσις τῶν γεγονότων και τῶν στοιχείων, ὡς ἀπτεριδωμένος πίναξ τῶν ὄνομάτων διασωθέντων και μή και ἡ ἀναφορὰ τῶν ἐνέργειων θὰ ἀπαλλάξουν τὸ κοινὸν ἀπὸ σπαραξικαρδίους περιγραφάς, εἰκασίας και «έρωτηματικά», ὅλες αὐτά, τέλος, ποὺ συνέθετον τὸ ἀπραχαιομένον δημοσιογραφικὸν εἶδος τῆς «ναυαγιοδογίας».

Αἱ περιωρισμέναι ανακοινώσεις τοῦ 'Υπουργείου, ἐκτὸς τοῦ διότι ὑπερκαλύπτονται ἀπὸ τάς ἀνταποκρίσεις τῶν ἔνων πρακτορείων και τοῦ Ἀθηναϊκοῦ τοιούτου, δίδουν τὴν εὐκαιρίαν εἰς μίαν, ἀθλητὸν, καπηλείαν ἐνὸς θλιβεροῦ και δραματικοῦ συμβάντος, ἐν μέσῳ οἰκτρῶν κωμικοτραγικῶν παρεξηγήσεων, ὡς συνέθη προσφάτως μὲ τὸ ναυάγιον τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «Ἴόλη», και τάς ὁποίας ἐκ σεβασμοῦ πρός τὴν μνήμην τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν δὲν παραβέτομεν.

"Οτε ἔσπευσε τὸ Υ.Ε.Ν., διὰ τὸ προηγθέντες ἔξ ίσου τραγικὸν ναυάγιον τοῦ φορτηγοῦ «Κική» νά καταποτίσῃ κατὰ τρόπον ικανοποιητικὸν τὸ κοινόν, ἀλλως ἐποτεθῆθσαν τὰ γεγονότα και ἡ φαντασία μετὰ τῶν ἐκ θάρρους ἀγνοίας προσλαμβανουσῶν παραστάσεων, περιωρίσθησαν εἰς θεριτά πλασίσια.

"Ἄς μη λησμονῶμεν, ἐν προκειμένω και τὸ «Ἡράκλειον» μετὰ τὴν περὶ αὐτοῦ φιλοογίαν, ἡ ὁποία, χωρὶς νά συλλάβῃ και νά μετασώσῃ τὴν σηντως δραματικήν ύφην του ἐκ τῆς ἀπωλείας τόσων ἀτόμων, κατώρθωσε νά δημιουργήσῃ λυρικοτραγικήν πλαισίωσιν λαϊκῶν ἀσμάτων, μὲ δόμνηράς διά

τινας περιπτώσεις ἐπιδράσεις.

"Ἄς πληροφορῆ, λοιπόν, τὸ Υ.Ε.Ν. καθ' ἀρμοδιότητα, ώς εἴπωμεν, τὴν κοινὴν γνώμην, μὲ τὴν βεβαιότητα ότι τοῦτο θέλει ἐκτιμήθη καὶ ἀπὸ τὸ κοινόν, ἀλλὰ καὶ τὸν Τύπον, ὁ ὁποῖος ἀποδεδειγμένως δὲν ἐπιθυμεῖ νά δημιουργή ἐπιζημίους ἐντυπώσεις διὰ τὴν ναυτιλίαν, τόσον εἰς τὸ ἐσωτερικόν, ὃσον καὶ τὸ ἔξωτερικόν.

* * *

Οι πλοιακτῆται τοῦ βυθισθέντος, κατόπιν προσκρούσεως ἐπὶ τῶν ναυαγίων τοῦ στενοῦ τοῦ Ντόβερ γερμανικοῦ «Μπράντεμπουργκ», πρόκειται νά καταβέσουν ἀγωγήν κατὰ τοῦ ἐντεπαλμένου ἀπὸ βρετανικῆς πλευρᾶς ὄργανισμον τῆς «Τρίνιτο Χάουζ» διὰ τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκούς σηματοδοτήσεως και ἐκκοθωρίσεως τοῦ στενοῦ ἀπὸ τὰ ναυάγια, καθ' ὃ εἶχεν ὑποχρέωσιν.

Τὸ «Μπράντεμπουργκ» ἔδυθισθη πρῶτον, προσκρούσαν διοτσώχω πλέον ἐπὶ τῶν ναυαγισμένων δύο σκαφῶν καὶ μετ' αὐτῷ, τὸ ἰδιούμαντος «Νίκη». Δέκα εὖνέα μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ γερμανικοῦ σκάφους ἀπολέθησαν.

* * *

"Η «Ειωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀσκονοῦ ἐπειγόντων πρὸς τὰ μέλη τῆς τὸ κάτωθι τηλεγράφησι τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου:

«Λόγω τοῦ προσφάτου ἀτυχήματος τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Νίκη», τὸ Διεθνές Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον ἐπειγόντως ζητεῖ ἀπὸ δῆλους τοὺς πλοιοκτήτας δύως δι' ἀπό την γενερείας τῶν βεβισιωθέντων διὰ τὰ σκάφη τελοῦν ἐν γνώσει τῆς θέσεως τῶν νυναγίων και τῆς θέσεως τοῦ φορτοπλοίου (S) και τῶν σημαντήρων εἰς τὸ στενὸν τοῦ Ντόβερ, διὰ τῶν ὅποιων τὰ ναυάγια ἐπισημάννοις:

» Τὸ Βοετανικὸν Ναυσηρχεῖν δίδει πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους τὰς κάτωθι λεπτομερεῖας:

» Πέραν τῶν ἔδυθαιμαδιάσιων δελτίων ὑπ' ἀριθ. 3, 4, 5 και 6, ὡς παράκτιος σταθμὸς μεταδίει σχετικάς προς διωτήσεις και διὰ τοῦ ραδιοφωνοῦ, εἰς τὰς συνήθεις συχνότητας.

» Είναι ζωτικής σημασίας ὅπως τὰ πλοῖα πασιαμένουν μακράν τῆς σηματοδοτούμενης ταῦτης περιοχῆς και ταξιδεύουν μετὰ πάσης προφυλάξεως δύσκαις διέρχονται ἐκεῖθεν. Τὰ πρόσφατα ναυάγιας ὑπογραμμίζουν τὴν ἀνάγκην ὅπως ἀπαντά τὰ πλοῖα τελοῦν εἰς κατάστασιν ἐπιφύλακής, ἐρευνώντα τὴν περιοχήν.

ΜΙΚΡΑ ΣΚΑΦΗ

"Εσυνηθίσαμεν τόσον πολύ, τὸν τελευταῖον καιρόν, εἰς τὴν μεταφορικὴν ικανότητα τῶν τριψηφίων χιλιάδων, ώστε νά μᾶς φαί-

νωνται ἀπιτάνως μικροὶ οἱ ἀριθμοὶ τῶν χωρητικοτήτων, αἵτινες δὲν ὑπερβαίνουν τοὺς χιλίους κόρους. Καὶ ὅμως, χιλιάδες μικρῶν πλοίων οὐλακώνουν τὰς θαλάσσας πρὸς δῆλας τὰς κατευθύνσεις, παλαίσσαντα πρὸς τοὺς ἀκοιμήτους ἔχθρους, τοὺς ὅποιους ἐγκλείσουν τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως, ὅπως ἐπάλαιον πρὸ ἐκατὸν καὶ πλέον ἐτῶν, τὰ πρώτα ἀτμήλατα σκάφῃ. Βεβαίως ὡς συμβολικός κανῶν είναι ότι «οἱ μεγάλες φυρτώνες» είναι διά τὰ «μεγάλα καράβια», ἀλλ' ἂφ' ὃς τὸ κατά τὰς ἀλλὰ ίκανόν και ἴσχυρὸν μικρὸν σκάφος ἀναχθῇ εἰς τὸν ὄκεανον, τίποτε δὲν τοῦ ἔξασφαλίζει ότι ἡ παράσπονδος θάλασσα σὸλα φανῇ συνεπής εἰς τοὺς κανόνας της. Τὴν ἀσυνέπειαν δὲ ταύτην μᾶς φέρει πρὸ ὄφθαλμῶν ἡ τραγικὴ περίπτωσις τοῦ «Ιόλη», τῶν 900 κόρων και ἀλλων τιγρῶν προσφάτων ἀπωλειών μικρῶν πλοίων. Δὲν λησμονούμεν, ότι ναυάγια, αὐτανδρα ἡ πολύνεκρα, ἐσημειώθησαν, δυστυχώς, και σημειούνται εἰς σκάφη ἀπειρώς μεγαλύτερα. 'Αλλὰ δι' ἐπλοίων χιλίων τὸν πόλον, ἐπιστρέψαντας διὰ τὴν μάστιγαν τοῦ Ατλαντικοῦ, τὰ πολυτάραχα οὔδατα τῆς Ιρλανδίας και τῆς Βορείου Θαλάσσης ἡ εἰς τὸν ἐπικίνδυνον Βόρειον Ειρηνικόν, δῆλοι αἱ πιθανότητες είναι νά εύρεθη τούλαχιστον, ἀπαδ, εἰς δυσχερή θέσιν. Και ἀπὸ της δυσχερούς θέσεως μέχρι τοῦ μοιραίου, ἡ ἀπόστασις είναι εἰλαχίστη.

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ

"Αν πιστεύσωμεν ότι οἱ ἐφοπλισταί, οἱ μετέχοντες τῶν «κλειστῶν» Κόνφερανς, θέλουν συμμορφωθῆ πρὸς τὴν σύστασιν τὴν γενομένην ἀπὸ τοὺς προσφάτως συσκεφθέντας εἰς τὸ Τόκιο ὑπουργούς τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν, ἵνα ἐντὸς τοῦ 1971 κατατίσουν κώδικα συμπειφορᾶς τῶν διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν, διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν κατ' αὐτῶν ἀκουομένων ἐπικρίσεων, πρέπει νά περιμένωμεν και τὴν διεύρυνσιν τῶν δυνατοτήτων εἰσδοχῆς τῶν θευνικῶν, τουλάχιστον, γραμμῶν εἰς τὰς διαφόρους διασκέψεις.

Μέχρι τούδε ἡτο ἀνέφικτος ἡ προσπόθεια αὐτή. Παράδειγμα ἡ σχετικὴ τοιαύτη τῆς ιδικῆς μας «Ἐλληνικῆς». Τὰ σκάφη τῆς δὲν μετέχουν οὔτε εἰς τὴν Κόνφερανς 'Αγγλίας - 'Ελλάδος - Μεσογείου, οὔτε εἰς ἑκείνην τῆς γραμμῆς Μεσογείου - Νοτίου και 'Ανατολ. 'Αφρικῆς. Τελευταίως και ἡ πρὸς τὴν "Απω 'Ανατολήν σχεδιαζούμενη ἀπὸ τὸν κ. Καλλιμαρόπουλον γραμμῇ ἐκ τῆς Μεσογείου συνήντησε τὰς πρώτας ἀντιδράσεις τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν, τῶν μετεχόντων εἰς τὴν οἰκείαν διάσκεψιν.

"Αν ὅμως ἀναγνωρισθῇ τὸ ἀπόλυτον δικαίωμα τῆς κάθε ἔθνης μιᾶς χώρας γραμμῆς νά συμμετέχῃ εἰς τὴν Κόνφερανς, τὴν ἐξυπερτούμσαν τὰς μεταφορᾶς τῆς κάθε χώρας και τῶν παραπλησίων πρὸς αὐτὴν λιμένων τότε ἡ συμμετοχὴ και τῶν σκαφῶν τῆς «Ἐλληνικῆς» īpsō iure θὰ ἐπετυγχάνετο, ὅπως και τῶν σκαφῶν οἰουδήποτε ἄλλου "Ελλήνων ἐφοπλιστού, ἐνδιαφερομένου νά συστήσῃ μίαν τακτικὴν γραμμήν.

'Ομολογούμεν ότι δέν πολυπιστεύομεν εἰς τὴν τοιαύτη λύσιν τοῦ προβλήματος, τοῦ ἀπὸ μακρού χρόνου ἀνεπιλύτου. 'Η ἀπροθυμία τῶν ζένων ἐφοπλιστῶν νά δεχθοῦν εἰς τὰς διασκέψεις τῶν καὶ ὅλας πλοίων δέλλει ποτέ θέλει την ενεχίσθη. Διάφοροι περιορισμοὶ θὰ ἴσχυσουν και εἰς τὸν πόλον τακτικής, ἐρευνώντα τὰς διασκέψεις της θαλάσσης. 'Οπωσδήποτε ὅμως ἀνεγνωρίσθη πλέον ότι κάτι τὸ σαθρὸν ύψισταται εἰς τὴν συγκρότησιν τῶν διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν και ὅτι η διόρθωσις τῶν κακῶν κειμένων ἐπιβάλλεται. "Ιδωμεν.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

"Αν ἔκάστοτε ἀναφερώμεθα εἰδικώτερον εἰς τὰ πεπραγμένα τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας, είναι διότι, ἐν σχέσει πρὸς ταύτην,

PAVLEDIS SONS & Co.

SHIP-CHANDLERS, AGENTS, FRESH STORES - TIN PROVISIONS,
DECK & ENGINE STORES & GAS CYLINDER,
SUPPLIERS TO ALL GREEK OWNED
& FOREIGN VESSELS.

4, WOOD STREET, CALCUTTA - 16. INDIA.

ή ιδική μας Ναυτιλία, παρουσιάζει άναιμα-φισθητήτως τὴν μεγαλυτέρων συγγένειαν γενικών καὶ τάς περισσότεράς ἐπί μέρους ὄμοιότητας εἰς τὰ διάφορα θέματα. Κοινὸτέροις εἰς τὴν Νορβηγίαν λυστελέστερας λαμβάνονται ἀπόφασίες ἐπὶ ωρίσμενων καιρίων προβλημάτων, θάτι θελήσωμεν νὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὰ πλέον χαρακτηριστικά σημεῖα τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς Νορβηγικῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως κατόπιν τὸ λῆγμαν ἔτος. Αἱ συγκρίσεις, βεβαίως καὶ οἱ παραλληλισμοὶ πρὸς τὰ καθ' ἡμᾶς χρειάζονται ιδιαίτεραν προσοχῆν, διότι η θαλασσασφαλιστικὴ ἀγορὰ εἰς τὴν χώραν ἐκείνην εἶναι η πηδίλιαν προηγμένη καὶ ὁ ρόλος της ἐπὶ τὴν ναυτιλιακῆς οἰκονομίας πολὺ σημαντικότερος. “Ομως δὲν δυνάμεθα νὰ προσφύγωμεν καὶ εἰς τὰ περὶ τὰς ἀσφαλίσεις τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας πεπραγμένα, λόγῳ τῆς ἀσύλητήποντος ἐκτάσεως, ἀλλὰ καὶ τῶν διασφορετικῶν συνθηκῶν ὑπὲρ ὅς ἀναπτύσσεται καὶ δρᾶται ἡ Ἀγγλικὴ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις τοῦ θαλασσίου κινδύνου εἰς τὸ Σίτυ, ὅπως ἐπίσης δὲν θὰ ὑποδείξωμεν τὸ παραδειγματισμὸν τῶν εἰς ἄλλας χώρας παρεμφερῶν ἔξελίξεων, διότι αἱ ἑκεῖ ναυτιλιακαὶ συνθῆκαι οὐδέμειαν ἔχουν σχέσιν πρὸς τὰς ιδικὰς μας. Τὸ Νορβηγικόν, τουγαντίον, παραδειγμα, δύναται πολλάχως νὰ μάς χρησιμεύσῃ, ὑπὸ τὸν ὄρον πάντοτε τῆς λειτουργικότητος προσαρμογῆς καὶ οὐχὶ τῆς ἀνύπαττον ἄλλως τε νίοισθήσεως.

Συμφώνως, λοιπόν, πρός την έπισημου έκθεσιν ήτις παριστά τὰ ὄριστικὰ ἀποτέλεσματα τῆς ἀσφαλιστικῆς χρήσεως τοῦ 1970, ἡ διαπάνη διὰ τὰς ὅ λι Κάς ἣ πωλεὶς αἱ κατὰ τὸ 1970 ἀνήλθεν εἰς 80 ἑκατ. κορωνῶν, ἔναντι 120 ἑκατ. τοῦ 1969 καὶ 40 ἑκατ. τοῦ 1968. Τούτο σημαίνει ὅτι ὑπὸ τὰς κολυτέρας συνθήκας η χρήσης τοῦ 1970 δὲν θ' ἀρρίστη εἰμὴ μικρὰ περιθώρια κέρδους. Εἰς τὸν τομέα τῶν ἀδραίων, τὰ πράγματα ἐμφανίζονται δυσκολώτερα δεδομένου ὅτι αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων λαμβάνουν χώραν εἰς ὀλούς σχεδόν τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου καὶ διὰ νὰ συλλάβῃ τις οἱ στοιχεῖα τῆς πρὸς τοῦτο διαπάνης, δὲν ἀρκεῖ νὰ παρακολουθηστῇ τὴν πορείαν τῆς ἀνόδου τῶν τιμῶν διὰ τὰς ἐπισκευὰς μόνον ἐν Νορβηγίᾳ, ἀλλ' εἰς ὅλοκληρον τὸν κόσμον. Τὸ 1968 τὸ συνολικὸν κόστος ἐπισκευῶν ἐστάθη μείωναν αὐξήσιν κατὰ 8%, τὸ 1969 κατόπιν 12% καὶ διὰ τὸ 1970 ὑπολογίζεται εἰς 15%, ἡ δὲ παρακολούθησις τῶν στατιστικῶν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἀποδεικνύει, ὅτι αἱ μῆτραι ἀποκαθιστάμεναι ἐντὸς συντόμου χρονικοῦ διαστήματος ἀδαρίαι εἰναι πάντοτε αἱ δασμοὶ πανηρήτεραι. Τούτῳ προέρχεται κυρίως ἐπὶ τῆς ἀδυναμίας ὑπολογισμοῦ τῆς ἀνατιμῆσεως, ἥτις ὄφειλεται εἰς τὸν πληθωρισμὸν δισκείης ή ἀδραίων ἀποκαθίσταται μετὰ διετίων ἀπὸ τῆς πραγματοποιίσεως τῆς. Πρόσφατα ἀντιμετώπισιν τῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν ἐπισκευῶν, οἱ ἀσφαλισταὶ ὑπερεχώθησαν, κατὰ τὴν ἐφετεινὴν ἀνανέωσιν τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων, νῦν ἐπιβαρύνουν τὴν τιμὴν τῶν ἀσφαλίστων. Η τοιαύτη ἐπιβάρυνσις, δυναμένη νὰ φθάσῃ μεχρι 10% εἰναι καθαρῶς πληθωριστικὴ ἐπιβάρυνσις.

Και ούτως τέ νεονασπίγγατα σκάφοι ύπεχρεώθησαν εἰς καταβολήν υψηλοτέρων ἀσφαλίστρων, ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους, οἱ κριώδει λόγω τῶν ἐκ τοῦ πληθωρισμοῦ ἀνατιμῆσεων. Σκάφοις τῶν 100.000 τ. δ.ω. πληρώνει σήμερον 2.250.000 κορώνας (περίπου 320 χιλ. δολαρίων) και δεξιανοπλοίοι συντάσσουν 200.000 τ. δ.ω. περὶ τὰ 6 ἑκατομμύριαν (850.000 δολ.).

Έπι οι σειράζονται από δίλκια που πρέπει να βραστούν τα 0,3% της συνολικής αύτων έξισης. Κατατά τα τελευταία δύο μέρη η δασάνη αύξηση διάλογο τους ασφαλιστάς εποδιλλατάσσεται καθώς η τιμή του ασφαλιστρου δίλκης απωλείας ηδήσθη διά τα πολύ μεγάλα και τα πολύ μικρά σκάφα, με ένδεχμονα περιστέπτει σε μέση 15,6% γύρνασης κατά το 1971.

· Από πολλών ήδη έτών, η ναυτική άσφαλτισίας έν τω συνόλω της έμφανιζεται έλλοντας.

λειμματική. Ή διόρθωσις τοῦ κακοῦ είναι βέβαιον ότι δέν εύρισκεται εἰς τὴν αὐξησίν της τιμῆς τοῦ ἀσφαλίστρου, ἀλλὰ κρειαζούνται ριζικώτερα μέτρα, ἀναφέρομενα εἰς τοὺς ὄρους τῆς ἀσφαλίσεως. Οἱ ἀσφαλισταὶ ἐτροποιήσαντες ἡδη τὸ ὄριον τῆς «ἀπαλλαγῆς» (franchise) εἰς 2 ἐπὶ 1.000 ἄνευ περιορισμοῦ. Προηγουμένως ἐν περιπτώσει βλάβης τῶν μηχανῶν ὁ ἀσφαλιζόμενος ἐπειρύνετο μὲ ποσοστὸν 25% ἐπὶ τῆς πρός ἐπισκευήν δαπάνης. Ή διάταξις ἡ ίστοικανοποιητική εἰς τὸ παρελθόν, ἀλλ' ἀφ' ἧς τὰ μηχανήματα πρώσεως κατέστησαν λίαν δαπανηρά, ἀντιπροσωπεύοντα πολὺ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐπὶ τῆς ὀλικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ πλοιοκτήτου ἥτοι σημαντική εἰς περιπτώσεις σοβαρῶν μηχανικῶν ζημιῶν. «Ἐνεκα τούτῳ τὸ ὄριον τῆς franchise ὑπῆχθε καὶ ἐν προκειμένῳ εἰς τὸν κανόνα τοῦ 2 ἐπὶ 1.000 τῆς ὀλικῆς ἀξίας, ὅπερ διὰ μὲν τὰς μικράς ἀδαρίας σημαίνει μικρότερα δαπανή, διὰ τῶν ἀσφαλιστήν, ἀλλὰ διὰ τὰς μεγάλας ἀποθανίει πρός φελος τοῦ πλοιοκτήτου. Οὕτω ἐπὶ παραδείγματι ἐπὶ σκάφους ὀλικῆς ἀξίας 10-κατ. κορωνῶν, ὑποστάντος ζημίας εἰς τὰς μηχανᾶς ὑψους 500.000, ὁ πλοιοκτήτης θάβειπειρύνετο ἄλλοτε μὲ franchise 125.000, ἐνώ σημειερον — μὲ τὸ 2 ἐπὶ 1.000 — θάβειπειρύνει μόνον μὲ 20.000 κορ.

μένη ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν καὶ παρὰ τὴν ἔκτασιν τῆς ἀναπτυσσομένης εἰς τὴν Νορβηγίαν δραστηριότητος τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν ὄργανώσεων, τὸ Λονδίνον παρέχει τὸν τόνον εἰς τὴν Νορβηγικὴν ἀγοράν, διότι εἰς αὐτὸν προσφεύγει αὐτὴ διὰ τὰς ἀνασφαλίσεις τῆς.

Και ἵνα κάποια διόρθωσις τῆς κρατούσης αὐτῆς καταστάσεως ἐπιτευχθῇ, δύο βασικοὶ μέτρα τελούν ἡδη ὑπὸ μελέτην: Τὸ πρώτον τους συνίσταται εἰς τὴν παρ' ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ αὐτασφαλιστικήν κάλυψιν μέρους τῶν ιδίων αὐτοῦ κινδύνων, ἵνα περιορισθοῦν τὰ πληρωτέα ἀσφαλίστρα. Προβλέπεται ὅμως ὅπως ταῦτα καὶ ἕπονται στική ἐπικέρισης κρατεῖ εἰς εἰδικὸν ἀπόθεμα τὸ ποσὸν τῶν οὕτω ἔξοικονομουμένων ἀσφαλίστρων. Καὶ ἐφ' ὅσσον η κρατούσσα φορολογική νομοθεσία δὲν ἐπιτρέπει τὴν τοιαύτην κράτησιν ἀποθεματικοῦ, ἡ "Ἐνωσις τῶν Νορβηγῶν 'Εφοπλιστικῶν ἐστράφη πρὸς τὴν Κυβερνήσιν, ἔσαιτούσα τὴν σχετικήν ἔξουσιοδότησιν. Νομοσχέδιον κατηρτίσθη ἡδη καὶ κατέτεθη εἰς τὸ Κοινοβούλιον.

Τὸ δεύτερον μέτρον τὸ ὁποῖον μελετοῦν
αἱ ἐφοπλισταὶ, ἔγκειται εἰς τὴν ἐνίσχυσιν
τῆς ἑθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς διὰ τῆς
συνεργασίας μὲν τὴν Σουηδικὴν τοιαύτην,
ἥτις ἔχει εὐρυτέραν τὴν δυνατότητα καλύ-
ψεως κινδύνων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν Νορ-
βηγικήν. Συνεννοήσεις σχετικαὶ διεβάγον-
ται.

Καὶ εἰς τὰ καθ' ἡμάς: 'Αναφερόμεθα εἰς τὰ εἰς τὴν Νορβηγίαν κρατοῦντα διὰ νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὴν ἀνάγκην, ὅπως μετὰ πάσης προσοχῆς καὶ συντηρητικότητος ἀποβλέψωμεν εἰς τὴν σύστασιν, λειτουργίαν καί βαθμίσιαν ἀνάπτυξιν τῆς ἴδικῆς μας ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Θέλει τοι πάλι αὐτή, συνεργαζομένη πάντως καὶ ἔξι ἀνάγκης μὲ τὴν διεθνῆ ἀγορὰν καὶ δῆ τὴν 'Ἀγγλικήν, νὰ ἀναλάβῃ μικρόν τι κατ' ἀρχὴν πισσοστὸν τοῦ 'Ελληνικού ἐπὶ σκαφῶν κινδύνου, κινδύνου σπημειώτεον, εὐπάθους, μὲ δὲ λιγωτέρους τὰς πιθανότητας καλῶν ἀπότελσμάτων ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ Νορβηγικόν, λόγῳ καὶ τῇ συγκροτήσεως τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ.

Άξιοπαραπήρητος πάντως είναι και ο υπολογισμός των καταβαλλομένων άπό την Νορβηγική γνωτιλίαν άσφαλίστρων. Τερά-



THE MARCONI INTERNATIONAL MARINE Co. LTD

ELETTRA HOUSE CHELMSFORD ESSEX

ENGLAND

SSB/DSB TRANSMITTERS, RECEIVERS, RADIOTELEPHONES,
AUTOALARMS, DIRECTION FINDERS, V.H.F., RADARS,
ECHOSOUNDERS, INTERCOMMUNICATION SYSTEMS,
MARINE TELEVISION ETC.

Authorised Service Agents:

"MAREL"

MARINE ELECTRONIC APPLICATIONS OF GREECE

6 SOTIROS STR. PIRAEUS

CABLES : "MARELTRADCO

PHONES: (423.943
 (428.838

NIGHT: (8822.989
 (506.156

TELEX: 212.525

στιον τὸ ποσόν. Ή ίδική μας ἐπιδάρυνσις πρέπει νὰ είναι, βεβαίως, μεγαλύτερα, παρὰ τὸ γεγονός τῆς ὑψηλοτέρας ἀξίας τοῦ Νορθηγικοῦ στόλου, ἀν ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν τὸ μὲν ὁ σημαντικώτερος ὄγκος τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ δὲ τὰ βαρύτερα ἀσφαλίστρα, τὰ δόπιστα ὑποχρεούμεθα νὰ καταβάλωμεν διὰ τὰς ἐπὶ σκαφῶν ἀσφαλίσεις εἰς.

Καὶ αὐτά ἔκτος τῶν καταβαλομένων εἰσφορῶν εἰς τὰς ξένας ἀλληλασφαλιστικάς ὄργανωσις διὰ τὸν κλάδον προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως.

ΤΟ ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Εἰς ἔξακοσια ἑκατομμύρια κορώνας ὑπολογίζει ὁ Πρόεδρος τῶν Νορθηγῶν ἐφοπλιστῶν τὰ κέρδη τῆς Νορθηγικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ 1970 (7.10 κορώναι = ἔν δολλάριον). Μέτριον χαρακτηρίζεται τὸ ἀποτέλεσμα, τριπλάσιον πάντως ἔναντι τοῦ 1969. Τὸ ἀποκερδήθεν ὅμως καθαρὸν συνάλλαγμα — διάφορον τὸ κέρδος ἀπὸ τὸ εἰσκομιζόμενον συνάλλαγμα — ὑπολογίζεται διὰ τὸ παρελθόν ἔτος 5.5 δισεκατομμύρια κορώνων (800 ἑκατομ. δολλαρίων). Υπερτριπλάσιον εἰναι τῆς ίδικης μας συναλλαγματικῆς προσόδου ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι κατέχομεν στόλου κατὰ 50% ἀνώτερον τοῦ Νορθηγικοῦ καὶ ἀπασχολούμεν περισσότερους ιδιοκύς μας ναυτεργάτας.

Ἡ Νορθηγία ὅμως ηττύχησε νὰ ἔχῃ ἀνθούσαν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ἔθινην ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν σημαίνουσαν καὶ ἐντὸς τοῦ ἔθνικοῦ χώρων δρῶσας τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις. Τὸ ποσοστὸν τῶν κατελειπομένων εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας προσόδων ἐκ τῆς Ναυτιλίας φθάνει τὰ 70% περίπου τῶν ἀκαθαρίστων ἐκ ναύλων εἰσπράξεων. Ποσοστὸν ἀπιστεύτως ὁμοιογόμενον μέγα, ὀφειλόμενον εἰς τοὺς ἀνωτέρωις βασικοὺς λόγους.

Περιθώρια, συνεπῶς, ἀξιόλογα, ἐπαυξήσεως σημαντικῆς καὶ τῶν ιδικῶν μας ἐκ τῆς Ναυτιλίας προσόδων ὑφίστανται. Τὸ Νορβηγικὸν παράδειγμα μάς τὸ ὑποδεικνύει. Ἀρκεῖ, σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἀκολουθήσωμεν τὴν ἀσκούμενήν ἀπὸ τὴν Νορθηγίαν ναυτιλιακὴν πολιτικήν. Καὶ μετά πλοήρους ικανοποίησεως διαπιστώνομεν ὅτι τὴν πολιτικὴν αὐτὴν ἔναντι τῆς Ναυτιλίας, πολιτικὴν συνισταμένην εἰς τὸ νὰ φέρωμεν ἐγγύτερον πρὸς τὴν Ἐθνικὴν ἡμῶν Οἰκονομίαν τὸ ποντοπόρον πλοίον (ναυπηγήσεις, ἐπισκευασί, προμήθεια, ἀσφαλίσεις, διαπάναι καὶ τοποθετήσεις τῶν πλοιοκτητῶν διάφοροι, ἐπαυξήσεις τῶν ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων) ἔχαρες καὶ πιστώς ἀκόλουθει ἡ Κυβέρνησις.

Ο στόχος τῶν τετρακοσίων καὶ πεντακοσίων ἑκατομμυρίων δολ. τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος δὲν είναι καὶ δι' ἡμᾶς ἀνέφικτος. Ἐντὸς δὲ τοῦ διάφορων δυνατῶν νὰ τὸν

ἐπιτύχωμεν ὥρθος πολιτευόμενοι, ἐφ' ὅσον, βεβαίως καὶ ἡ ναυτιλία μας ἀποδοτικῶς θὰ κινήται καὶ τὰ πλοῖα μας θὰ είναι ἐπηγρωμένα μὲ ἐλληνικὰ πληρώματα.

άκτοπλοικῶν κύκλων, οὕτω θὰ ἔπειπε νὰ διαμορφωθῇ τὸ ναυλολόγιον.

ΑΝΕΠΑΡΚΗΣ Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Τὰ καλὰ τοῦ μονοπαλίου: 'Ανεπαρκή τὰ τέσσαρα δρομολόγια τῶν ὄχηματαγωγῶν Εύθυμιμάδην ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ 'Ηρακλείου τῆς Κρήτης, ἵνα ἀποσυμφορηθῇ ἡ ὑφισταμένη κίνησις φορτηγῶν αὐτοκινήτων. Ζωηροὶ αἱ ἐκεῖθεν διαμαρτυρίαι, πλὴν διαθέσιμον ἄλλο σκάφος δὲν προσφέρεται.

Μόνη ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐταιρία τῆς Κρήτης προσέρχεται ἀρώγος εἰς τὴν κατάστασιν. Προσφέρθη, ἐφ' ὅσον ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τῶν Χανίων ἔχει πρετείται ἡδη πλήρως καὶ μὲ περιθώριον χώρου διὰ τοῦ ὄχηματαγωγοῦ «Κύδων», νὰ ἐκτελῇ μὲ τὸ σκάφος τῆς καὶ ἔνα πέμπτον δρομολόγιον πρὸς τὸ 'Ηράκλειον ἐκ Πειραιῶς καὶ τανάπαλιν, μέχρις ὅπου ἀποκατασταθοῦν ὅμαλώτεραι συνθῆκαι εἰς τὴν κίνησιν τῶν ὄχηματαγωγῶν, μετὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ «Σοφία» καὶ τοῦ «Μίνωας».

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον, δῆπερ καθημερινῶς δέχεται τὰς ἐξ 'Ηρακλείου διαμαρτυρίας, προσφέρεται μία λύσις, ἡτίς ἀσφαλῶς θέλει γίνη ἀποδεκτή. Θά ἐπιφέρῃ τὴν ἐκτόνωσιν τῆς κινήσεως τῶν ὄχηματαγωγῶν, μετὰ τὴν μεταφοράν τῶν γεωργικῶν προϊόντων.

ΤΑ ΜΗ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Παρατηρεῖται, τελευταίως, αἰσθήση μείωσις τοῦ ρυθμοῦ ὑπογραφῆς συμβάσεων μὲ τὸ Ν.Α.Τ. πλοίων ἐλληνοκτήτων ὑπὸ τὰς γνωστάς ξένας σημαίας διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν ἐπ' αὐτῶν ἔργων μεμένων 'Ελλήνων ναυτικῶν. Εἰς ὑπερδιακόσια ὑπολογίζονται τὰ μὴ συμβεβλημένα. Αὐτῶν ἐπιβάλλεται νὰ ἐπιδιοίησις ἡ ἀσφαλίσις, ἀλλας νὰ διαταχθῇ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. νὰ μὴ ἔγκρινῃ τὴν ναυτολόγησιν εἰς αὐτὰ ιδικῶν μας πληρωμάτων.

Εὔεχηγητον ὅμως καὶ τὸ φαινόμενον τοῦ περιορισμένου ἀριθμοῦ τῶν προσερχομένων πρὸς ἀσφαλίσια πλοίων. Τὸ μὲν διότι περισσότερα εἶναι τὰ ἔδω νηολογούμενα — ἡ Λιβερία δὲν δέχεται πλοῖα παρήλικα — τὸ δὲ διότι διλογίτερα εἶναι τὰ τελευταίως νεοσαγοραζόμενα. 'Απὸ τὰ νεότευκτα ἐπίσης πλείστα στοὺς ὑπόθετους τὴν Κυανόλευκον, ὅλα δύος ἀνεξαιρέτως συνιβάλλονται διὰ τὰ πληρώματά των μὲ τὸ Ν.Α.Τ.

Συνείδησης διὰ τοὺς ναυτικούς μας ἔχει πλέον καταστῆ ἡ ἀσφαλίσις των παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. Χωρὶς αὐτὴν δὲν δέχονται τὴν ναυτολόγησιν. 'Οπωσδήποτε ὅμως δὲν βλάπτει ἡ παρακολούθησις καὶ τῶν μὴ συμβεβλημένων πλοίων καὶ ἀκόμη ἡ ἀνακοίνωσις τῶν ὄντων αὐτῶν, ἵνα οἱ ναυτικοὶ τὰ ἀποφέυγουν.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Τὸ μείζων ποσοστὸν τῆς τουριστικῆς ἔλεγχος τῆς 'Ελλάδος ὀφείλεται εἰς τὴν θάλασσαν. 'Ο ὄρος περιλαμβάνει καὶ τὸ πλοίον, ὃς μέσον ἐπικοινωνίας καὶ ἀναψυχῆς. Τούτο μάλιστα, ὃς ἐν τῶν πραγμάτων, ἀποτελεῖ καὶ τὴν πρώτην — καὶ ἐντυπωσιακήν καὶ ἀποφασιστικήν — ἐπαφήν τοῦ τουρίστα μὲ τὴν 'Ελλάδα καὶ τὴν θάλασσαν τῆς, ἐφ' ὅσον, φυσικά οὕτως κατευθύνεται εἰς τὴν χώραν μας διὰ πλοίου. Καταλαμβάνει, οὕτω, τὸ πλοίον μίαν ιδιάζουσαν σημασίαν διὰ τὴν μεγάλην οἰκονομικὴν ὑπόθεσιν τοῦ τουρισμοῦ διὰ τὸν ὄποιον τοσαύτη καταβάλλεται ἡ κρατικὴ μέριμνα. 'Η σημασία αὐτῆς μεγεθύνεται διὰ τὰ πλοῖα ἐκεῖνα τὰ ὄποιας γεφυρώνουν τὴν 'Ελλάδα μὲ τὸ ξενωτερικόν, ὡς, φερ' εἰπεῖν τὰ συνδέοντα τὴν χώραν μας μετὰ τῶν Ιταλικῶν λιμένων, συγκεντρώντων τὸ σημαντικώτερον ρεῦμα τῶν ἐξ Εύρωπης ἐνταῦθα κατευθυνομένων.

Αὐτά, ἀκριβῶς, τὰ πλοῖα πρέπει νὰ είναι ὑποδειγματικά εἰς τὴν κάλυψιν τῶν συγχρό-

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ
PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.
SHIP AGENTS & BROKERS**

524/526 ALBANY HOUSE WEST - 65 VICTORIA EMBANKMENT

CABLES: "PANDORA"
PHONE: 62921

DURBAN
SOUTH - AFRICA

TELEX: 7500 DN
P.O. BOX 2110

D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

νων — ηγημένων — άπαιτήσεων των τουριστών. Έλλειπτικά, σύμως, διακριθούνται, κατά το πλείστον, μέχρι καὶ τῆς παρελθούσης τουριστικής περιόδου.

Δέν ότι άνατρέζωμεν εἰς τὴν ἀναφοράν τῶν ἑλλείψεων, ὡς ὅποια πολλάκις ἀπησχόλησεν τὰς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας Ε.Ο.Τ., Υ.Ε.Ν. κλπ. Εἰς σύστασιν προβαίνομεν διὰ τὴν λῆψιν τῶν μέτρων ἔκεινων ταῦτα ὅποια θὰ καλύψουν ἐγκαίρως τὰς γνωστὰς ἑλλείψεις.

Τὸ τουριστικὸν ρεῦμα θὰ κινηθῇ λίαν προσχῶς καὶ μάλιστα, κατὰ τὰς βεβαίας προβλέψεις, διωγκωμένον εἰς τὴν Ἑλλὰς ἀπό θαλάσσης ἔφετος. Τὰ πλοῖα - γέφυρα Εὐρώπης - Ἐλλάδος ὄφειλον νὰ καλύπτουν ὅχι τὴν ἀπλῆ μεταφορικὴν ἀνάγκην, ἀλλὰ καὶ τὴν σύγχρονον τουριστικὴν ἀπαίτησιν. Καὶ εἶναι γεγονός ὅτι πολλὰ τὰ παράπονα ποὺ ἔχουν διατυπωθῆ καὶ τὰ ὅποια ήσαν δικαιολογημένα. «Οθεν, καὶ πάλι ὑπογραμμίζομεν, μέτρα ἔγκαιρως διὰ τὰ πλοῖα - γεφύρας καὶ συνεχῆς αὐτηρὸς ἑλεγχος.

ΤΟ ΚΑΙΡΙΟΝ ΖΗΤΗΜΑ

Εἰς τὸ "Ιδρυμα Εὐγενίου Εὐγενίδη ἑδόθη τὴν 24ην Φεβρουαρίου ἐμπεριστατωμένη καὶ πλήρως τεκμηριωμένη ὄμιλία τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Χρυσοῦ Καθουνίδη, ἡλεκτροδόγυον - μηχανολόγου Ε.Μ.Π., μὲ θέμα τὰς εἰς ἔμψυχον ὄλικὸν ἀνάγκας τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Ο διμήτης, ἀφοῦ ἀνέλυσε τὴν μετάδασιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας ἀπὸ τὴν συντεχνίαν τοῦ παρελθόντος εἰς τὴν σημερινὴν κολοσσιαίν ναυτικὴν βιομηχανίαν, προειδοποίησεν ὅτι ἡ Ἐλλείψις ναυτεργατικῶν δυνάμεων σοθαρά πραγματικότης σήμερον, θὰ γίνεται ἀκόμη περισσότερον ἐντονος ὅσον αὐξάνει ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων καὶ τὸ τοννᾶς ἀπὸ τὰς συνεχεῖς νέας ναυπηγήσεις καὶ τὰς καθημερινάς ἀγορᾶς πλοίων, ἐπρότεινε δὲ ὅπως ἀνάληφθῇ ἀπὸ τοῦδε ἀληθῆς σταυροφορία, ὡςτε νὰ προσελκυσθούν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ οἱ εἰς τὰς ὄρεινάς περιοχὰς διαμενοντες ἀνθρώπους νεοί.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπιβάλλεται ὅπως θεσπισθῶν ἴσχυρὰ κίνητρα, χωρὶς σύμως καὶ νὰ κινδυνεύσῃ ἡ συναγωνιστικότης τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Τούτο θὰ ἔτετυχαντο διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς ἀποδοτικότητος τοῦ ἐργαζομένου μὲ τὸν καλύτερον τεχνικὸν ἐπαγγελμὸν τοῦ πλοίου, τὴν ὀρτιωτέρον ὄργανων συγγραφῆσιν τῆς ὑπηρεσίας καὶ τὴν πληρεστέραν ἐπαγγελματικὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ ἐργοσφεροῦ.

Παραλλήλως συνέστησε τὴν ἐπιβολὴν κυρώσεων εἰς τοὺς φευδαριστεῖς, ἀπειθεῖς κλπ. διὰ τῆς προσαρτήσεως φύλλου ποιότητος εἰς τὸ φυλλάδιον. 'Ο Τύπος, ἀφ' ἔτέρου, ὑπεγράμμισε περαιτέρω ὁ κ. Καθουνίδης, δὲν πρέπει νὰ προσβάλῃ μὲ πηγαδίους τίτλους καὶ μυθιστηριακάς ἀφήγησεις τὰ ναυτικὰ ἀτυχήματα, ὅπως ὀκριβῶς δὲν πράττει καὶ διὰ τὰ θύματα τῶν τροχαίων ἀτυχημάτων, τὰ ὅποια εἶναι πολυτλήθεστερα τῶν θαλασσῶν.

Ἀναφερόμενος, ἐν συνεχείᾳ, ὁ κ. Καθουνίδης εἰς τὸ θέμα τῆς ἐκπαίδευσεως, εἶπεν ὅτι διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις δύο ποιοτήτων, λόγω δύο κατηγοριῶν σχολῶν (κρατικῶν καὶ ιδιωτικῶν) πρέπει, ὅπως δῆλοι αἱ σχολαὶ, ἀνεξαιρέτως, νὰ εἶναι δημόσιαι καὶ εἰ δυνατόν νὰ λειτουργοῦν ὡς ἡμιστρατιωτικαῖ. Καὶ πρέπει ἡ ναυτικὴ παιδεία νὰ παρέχεται δωρεάν.

Ἄκολούθως ὁ διμήτης ἀπέτρεινε πρὸς λῆψιν διάφορα ἀμεσαὶ μέτρα, ὡς ἀνάληψιν προσπαθείσας διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων, κατοχύρωσιν τῶν κινήτρων διὰ νόμου, μείωσιν τῆς στρατιωτικῆς θητείας, παροχὴν ἔκπαιδευτικῶν δανειῶν καὶ ὑποτροφίων, καθιέρωσιν προσαυξήσεων διὰ τοὺς ἐργάζομένους ἐπὶ πολλὰ ἔτη εἰς τὴν αὐτὴν ἐπικείρησιν κλπ.

Μακροπροθέσμως ὁ κ. Καθουνίδης ἐπρότεινε δημόσιην μελετήθη τὸ μισθολόγιον καὶ

γενικά ἡ ἀμοιβή, ιδίᾳ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ἐξασφαλισθούντων τοιωτάι συνθήκας καὶ διαβιώσεως - διαμονῆς καὶ τροφοδοσίας ἐπὶ τοῦ ποντοπόρου πλοίου, ὡςτε ὁ ναυτικὸς νὰ εἶναι εὐχαριστημένος, νὰ ληφθοῦν, ἀν̄ χρείαζεται, συμπληρωματικά μέτρα, νομοθετικά, διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ ὑψίστου δυνατοῦ βαθμοῦ ἀσφαλείας τῶν πλοίων κλπ.

Καὶ κατέληξεν ὁ κ. Καθουνίδης ἡ ἔξης:

«Ἀν τὸ Κράτος, μὲ τὶς πολλαπλάσιες δυνατότητές του, ἀν ὁ ἐφόδισται ποὺ περνοῦν τὰ τελευταῖς χρόνια μίαν ἐποχὴν παχειῶν ἀγέλαδων, ἀν ὁ Τύπος καὶ τὸ "Ἐθνος ὀδόκληρον, συνειδητοποιήσουν τὴν ἀνάγκην τῆς ὀλκλάρωσεως εἰς τὴν πρέπουσαν στάθμην τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως, εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς, εἰδικότερα, ὅμως, εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, τότε θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ είμεθα βέβαιοι, ὅτι ἡ θέσις ποὺ ἔκερδισεν ἡ Ἐλλὰς εἰς τὸν παγκόσμιον στίβον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, θὰ κρατηθῇ πρὸς τεράστιον ὄφελος τῆς Ἐθνικῆς μας Οικονομίας.

» "Αν αὐτὸ δὲν γίνη, καὶ μάλιστα, ἐγκαίρως, προβλέπω ὅτι σύντομα θὰ ὑποχρεωθῇ η Ναυτιλία μας νὰ ἀντιμετωπίσῃ δυσχερείας τοιαύτας, ὡςτε ἡ ἐπέκτασις τῆς θὰ εἶναι προβληματική. Εὔχομαι νὰ είμαι κακός μάντις καὶ ὅχι μάντις κακῶν».

ΜΝΗΜΕΙΩΔΕΣ ΕΡΓΟΝ

·Υπερηφάνεια καὶ συγκίνησις μᾶς κατέλαβον ἐνώπιον τοῦ ἐπιθλητικοῦ εἰς ὅγκον καὶ εἰς ποιότητος Πενταγλώσσου Λεξικοῦ Ναυτικῶν "Ορῶν, τοῦ ἀειμνήστου Π. Σεγδίτος, τὸ δόποιον ἔξεδωσε τὸ "Ιδρυμα Εὐγενίδηνον. Υπερηφάνεια διὰ τὸ θαυμαστὸν ἀπόκτημα τῆς ναυτικῆς μας βιβλιογραφίας. Καὶ συγκίνησις, διότι ὁ δούδιμος Παναγιώτης Σεγδίτος δὲν ζῇ πέδον διὰ νὰ ἰδῃ τὸ ἔργον του, ἔργον πολλοῦ καὶ μακροῦ μόχθου, ἔργον ζωῆς ὀλοκλήρου.

·Ως γνωστόν, πρὸ πέντε περίπου ἑταῖρον, ὁ διεθνοῦς φήμης καὶ ἀναγνωρίσεως Ἐκδοτικὸς Οἶκος Ἐλζεδίρ, ἔξεδωσε τὸ πεντάγλωσσον ναυτικὸν τοῦ Σεγδίτου, ὅπερ εἰς τρεῖς τόμους (ναυτιλιακὸν ὄρολογίον, ναυτικὴ μηχανικὴ, πλοίον καὶ ἐξοπλισμός του) περιελάσθε τὸ σύνολον τῶν ἐν χρήσει ναυτικῶν ὄρων εἰς τὴν ἀγγλικήν, γαλλικήν, ιταλικήν, ισπανικήν καὶ γερμανικήν. Παρὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφεὺς νὰ ἐπιβάλῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ητίς διὰ διενθους ἀριθμὸν τῆς Σεγδίτου, δὲν ζήτητον ἀπαραίτητος. Τὸ σηνερόν του, συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτικὴν μας χώραν ἐπέληρωσαν μίαν κραυγαλέαν Ἑλλειψιν. Καὶ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν προσέφερον ἔνα πολύτιμον ὄδηγὸν καὶ σύμβουλον. Δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ἐφοπλιστής, ὑπηρεσίας, ὑπεύθυνος γραφείου, πλοίορχος ἢ τεχνικὸς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ οὐδεὶς ἀσχολούμενος περὶ τὴν Ναυτιλίαν, στις τὰς μὴ ἐφοδιασθῆται διὰ τὸ πενταγλώσσου ναυτικοῦ λεξικοῦ. Ή εἰς τὰς μετατρέπεται τὴν θερμότητα τῆς Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως τὴν θερμότητα της Μαρ. Σίμου, διὰ τὴν ἐμπνευσμένην πρωτοδουλίαν της. Πρὸς τὸν ἀειμνήστον Σεγδίτον, πολαῖον καὶ ἐκλεκτὸν συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτικὴν μας χώραν εἴπερνε πάντα τὸν θερμότητα της Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως της Μαρ. Σίμου. Μὲ τὴν γνωστὴν εὐρύτατην ἀντιλήψεως, τὴν πολύτιμην ἔκδοσιν της θερμότητος της Εὐγενίδης, διὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφεὺς νὰ ἐπιβάλῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ητίς διὰ διενθους ἀριθμὸν τῆς Σεγδίτου, δὲν ζήτητον ἀπαραίτητος. Τὸ σηνερόν του, συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτικὴν μας χώραν εἴπερνε πάντα τὸν θερμότητα της Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως της Μαρ. Σίμου. Μὲ τὴν γνωστὴν εὐρύτατην ἀντιλήψεως, τὴν πολύτιμην ἔκδοσιν της θερμότητος της Εὐγενίδης, διὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφεὺς νὰ ἐπιβάλῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ητίς διὰ διενθους ἀριθμὸν τῆς Σεγδίτου, δὲν ζήτητον ἀπαραίτητος. Τὸ σηνερόν του, συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτικὴν μας χώραν εἴπερνε πάντα τὸν θερμότητα της Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως της Μαρ. Σίμου. Μὲ τὴν γνωστὴν εὐρύτατην ἀντιλήψεως, τὴν πολύτιμην ἔκδοσιν της θερμότητος της Εὐγενίδης, διὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφεὺς νὰ ἐπιβάλῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ητίς διὰ διενθους ἀριθμὸν τῆς Σεγδίτου, δὲν ζήτητον ἀπαραίτητος. Τὸ σηνερόν του, συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν προσέφερον ἔνα πολύτιμον ὄδηγὸν καὶ σύμβουλον. Δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ἐφοπλιστής, ὑπηρεσίας, ὑπεύθυνος γραφείου, πλοίορχος ἢ τεχνικὸς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ οὐδεὶς ἀσχολούμενος περὶ τὴν Ναυτιλίαν, στις τὰς μὴ ἐφοδιασθῆται διὰ τὸ πενταγλώσσου ναυτικοῦ λεξικοῦ. Ή εἰς τὰς μετατρέπεται τὴν θερμότητα τῆς Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως της Μαρ. Σίμου. Μὲ τὴν γνωστὴν εὐρύτατην ἀντιλήψεως, τὴν πολύτιμην ἔκδοσιν της θερμότητος της Εὐγενίδης, διὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφεὺς νὰ ἐπιβάλῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ητίς διὰ διενθους ἀριθμὸν τῆς Σεγδίτου, δὲν ζήτητον ἀπαραίτητος. Τὸ σηνερόν του, συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν προσέφερον ἔνα πολύτιμον ὄδηγὸν καὶ σύμβουλον. Δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ἐφοπλιστής, ὑπηρεσίας, ὑπεύθυνος γραφείου, πλοίορχος ἢ τεχνικὸς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ οὐδεὶς ἀσχολούμενος περὶ τὴν Ναυτιλίαν, στις τὰς μὴ ἐφοδιασθῆται διὰ τὸ πενταγλώσσου ναυτικοῦ λεξικοῦ. Ή εἰς τὰς μετατρέπεται τὴν θερμότητα τῆς Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως της Μαρ. Σίμου. Μὲ τὴν γνωστὴν εὐρύτατην ἀντιλήψεως, τὴν πολύτιμην ἔκδοσιν της θερμότητος της Εὐγενίδης, διὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφεὺς νὰ ἐπιβάλῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ητίς διὰ διενθους ἀριθμὸν τῆς Σεγδίτου, δὲν ζήτητον ἀπαραίτητος. Τὸ σηνερόν του, συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν προσέφερον ἔνα πολύτιμον ὄδηγὸν καὶ σύμβουλον. Δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ἐφοπλιστής, ὑπηρεσίας, ὑπεύθυνος γραφείου, πλοίορχος ἢ τεχνικὸς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ οὐδεὶς ἀσχολούμενος περὶ τὴν Ναυτιλίαν, στις τὰς μὴ ἐφοδιασθῆται διὰ τὸ πενταγλώσσου ναυτικοῦ λεξικοῦ. Ή εἰς τὰς μετατρέπεται τὴν θερμότητα τῆς Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως της Μαρ. Σίμου. Μὲ τὴν γνωστὴν εὐρύτατην ἀντιλήψεως, τὴν πολύτιμην ἔκδοσιν της θερμότητος της Εὐγενίδης, διὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφεὺς νὰ ἐπιβάλῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ητίς διὰ διενθους ἀριθμὸν τῆς Σεγδίτου, δὲν ζήτητον ἀπαραίτητος. Τὸ σηνερόν του, συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν προσέφερον ἔνα πολύτιμον ὄδηγὸν καὶ σύμβουλον. Δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ἐφοπλιστής, ὑπηρεσίας, ὑπεύθυνος γραφείου, πλοίορχος ἢ τεχνικὸς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ οὐδεὶς ἀσχολούμενος περὶ τὴν Ναυτιλίαν, στις τὰς μὴ ἐφοδιασθῆται διὰ τὸ πενταγλώσσου ναυτικοῦ λεξικοῦ. Ή εἰς τὰς μετατρέπεται τὴν θερμότητα τῆς Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως της Μαρ. Σίμου. Μὲ τὴν γνωστὴν εὐρύτατην ἀντιλήψεως, τὴν πολύτιμην ἔκδοσιν της θερμότητος της Εὐγενίδης, διὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφεὺς νὰ ἐπιβάλῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ητίς διὰ διενθους ἀριθμὸν τῆς Σεγδίτου, δὲν ζήτητον ἀπαραίτητος. Τὸ σηνερόν του, συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν προσέφερον ἔνα πολύτιμον ὄδηγὸν καὶ σύμβουλον. Δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ἐφοπλιστής, ὑπηρεσίας, ὑπεύθυνος γραφείου, πλοίορχος ἢ τεχνικὸς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ οὐδεὶς ἀσχολούμενος περὶ τὴν Ναυτιλίαν, στις τὰς μὴ ἐφοδιασθῆται διὰ τὸ πενταγλώσσου ναυτικοῦ λεξικοῦ. Ή εἰς τὰς μετατρέπεται τὴν θερμότητα τῆς Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως της Μαρ. Σίμου. Μὲ τὴν γνωστὴν εὐρύτατην ἀντιλήψεως, τὴν πολύτιμην ἔκδοσιν της θερμότητος της Εὐγενίδης, διὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφεὺς νὰ ἐπιβάλῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ητίς διὰ διενθους ἀριθμὸν τῆς Σεγδίτου, δὲν ζήτητον ἀπαραίτητος. Τὸ σηνερόν του, συνεργάταν των, προσέφερον τὸ εὐγενέστερον εἰς μνήμην τοῦ θυμίαμα. Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν προσέφερον ἔνα πολύτιμον ὄδηγὸν καὶ σύμβουλον. Δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ἐφοπλιστής, ὑπηρεσίας, ὑπεύθυνος γραφείου, πλοίορχος ἢ τεχνικὸς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ οὐδεὶς ἀσχολούμενος περὶ τὴν Ναυτιλίαν, στις τὰς μὴ ἐφοδιασθῆται διὰ τὸ πενταγλώσσου ναυτικοῦ λεξικοῦ. Ή εἰς τὰς μετατρέπεται τὴν θερμότητα τῆς Εὐγενίδης καὶ ιδιαιτέρως της Μαρ. Σίμου. Μὲ τὴν γνωστὴν εὐρύτατην ἀντιλήψεως, τὴν πολύτιμην ἔκδοσιν της θερμότητος της Εὐγενίδης, διὰ τὴν προσπάθειάν του, δὲν ἡδυνθήτη τότε ὁ συγγραφε

ΠΕΡΙ ΤΟΥ "ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ.."

Συμβάλοντας το Y.E.N. είς τὸ πανελλήνιον έργο της 150ης ἐπετείω τῆς Ἐπαναστάσεως τοῦ 1821 προεκρύψεν διαγωνισμὸν μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν συντακτῶν — διατί μόνον αὐτῶν; — διὰ τὴν ἑκπόνησιν ἴστορικῆς μελέτης μὲ θέμα: «Ἡ Συμβολὴ τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κατά τοὺς ἀγώνας τοῦ Ἐθνους (1821 - 1971)».

Πλὴν τοῦ περιορισμοῦ τοῦ κύκλου τῶν δυναμένων νὰ λάβουν μέρος — διότι πολλοὶ ἄλλοι μὲ τὴν ἴστοριαν ἀσχολούμενοι καὶ μὴ ὄντες συντάκται βάθη δύναντο νὰ λάβουν μέρος — ξενίζουν τὰ βραβεῖα: Πρώτων ἔκ 13.000 δρ., (10.000 ἡ Π.Ν.Ο. καὶ 3.000 ἡ «Ἐνωσις Πλοιάρχων») καὶ δεύτερον ἔκ 10.000 (ἡ Π.Ν.Ο.).

Καὶ ἡμᾶς δύο τινὰ ησαν, ἐν προκειμένῳ, σκοτιμώτερα: ἡ τὰ βραβεῖα νὰ ἥσαν ἡθικοῦ περιεχομένου, προβλέποντα, πλὴν τῶν τιμητικῶν πρὸς τοὺς βραβευθημένους διακρίσεων καὶ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πρώτου πονηματος, ἡ ἐφ' ὅσον ἐπελέγη ὡς τρόπος τῆς ὑλικῆς ἀμοιβῆς, νὰ ἦτο αὐτὴ ἀξιόλογος, τρόπον τινὰ δελεαστική. Διότι ἡ ἐν μιᾷ γραμμῇ ἐκφραζομένη ἀπαίτησις τοῦ διαγωνισμοῦ προύποθετει συγγραφὴν ἴστοριας ἑκτεταμένων χρονικῶν ὥριων (1821 - 1971) καὶ ἀναφερομένων — διὰ κράτος ναυτικὸν ὡς ἡ Ἑλλάς — εἰς τὸ ἡμισυ, τουλάχιστον, τῶν ἴστορικῶν συμβεδηκότων κατὰ τὸ ἐπί 150 ἔτη χρονικὸν διάστημα. Πρόκειται, ἐν ἄλλοις λόγοις, περὶ συγγραφῆς ἴστοριας καὶ μάλιστα μείζονος ἀπαίτησεως — καὶ μόχθου — ἐφ' ὅσον εἰς τὴν σχετικὴν προκρύψιν ἐπακολουθεῖ καὶ ἡ ἀπαίτησις: «...σαφηνείας, συστηματικότητος, πρωτοτυπίας, συνοχῆς καὶ ἐπιστημονικῆς πληρότητος».

Ἀσθμαντα, κατὰ συνέπειαν, τὰ χρηματικὰ ἔπαθλα, ὅταν, μάλιστα, συγκριθούν μὲ τὰ διατεθέντα ποσὰ διὰ τὴν συγγραφὴν κλπ. τῆς ἴστοριας τοῦ N.A.T. ἡ καὶ τοῦ Λ.Σ., ὡς καὶ μὲ ἕκεινα τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν ἐπὶ παρεμφερῶν ἡ καὶ πλέον πειραιωτισμένων θεμάτων.

ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Λίαν ηύξημέναι, ἔναντι τῶν προηγουμένων ἑτῶν, ἐμφανίζονται αἱ διαπάναι τοῦ K.N.E. κατὰ τὸ 1970. Τὰ 13 ἑκατομμύρια πληστάζουν, ἔναντι 8,5 ἑκατ. τοῦ 1969 καὶ 8,3 ἑκατ. τοῦ 1968. Ἡ διόγκωσις αὐτὴ ὀφείλεται βασικῶς εἰς τὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ Κεφαλαίου διὰ τῶν ὑποτροφιῶν, αἵτινες ὑπερέβησαν τὰ 3 ἑκατομ. δραχμῶν. Ἀνάλογον βεδαίως αὔξησιν παρουσιάζουν καὶ τὰ ἔσοδα — τὰ προϋπολογισθέντα — τοῦ 1970, ἀπίνα τοῦ 1968.000.000, ἔναντι 11 περίπου ἑκατ. δραχμῶν διὰ ἔκαστον τῶν δύο προηγουμένων ἑτῶν 1968 - 1969.

Πολὺ τὸ χρῆμα καὶ ἄφθονα τὰ μέσα, παρέχονται εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. «Ἄς μη λησμονῶμεν ὅτι συντρέχουν δύο ἀκόμη πηγαί: Τὸ Πρόγραμμα Δημοσίων 'Ἐπενδύσεων μὲ 20 ἑκατ. καὶ ὁ Κρατικὸς Προϋπολογισμὸς μὲ 6 ἑκατ. περίποιον. Αἱ κτητικαὶ ἔγκαταστάσεις τῶν νέων Σχολῶν ἀπορρο-

φοῦν κυρίως τὰ κονδύλια τοῦ πρώτου καὶ αἱ συνήθεις διαπάναι λειτουργίας τῶν Σχολῶν ἀπόρροφοῦν τὰ κονδύλια τοῦ δευτέρου. Τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως διὰ τὴν πρόσθετον ἐίσχυσιν τῶν ναυτικῶν σχολῶν είναι πρωτοισμένων καὶ ὡς ἐπικουρικὸς πρέπει νὰ τηρήται ὁ ρόλος του. "Ιωσας κάποτε νὰ χρειασθῇ νὰ καλύψῃ κενὰ πολλὰ καὶ ἐλλείψεις μεγάλας, διὸν ἡ ἀποτέλεσμας τοῦ κρουσοῦ τῶν ναυτιλιακῶν παροχῶν ἀκολουθήσῃ τὰς ισχυνὰς ἀγελάδας τῶν ἐσόδων.

Αἱ περὶ τοῦ τρόπου διαθέσεως τοῦ K.N.E. διατάξεις ἔξασφαλίζουν τὴν νομότυπον διαχείριστον, ἀλλ' ἡ τήρησις τῶν τυπικῶν προϋπόθεσεων δὲν σημαίνει πάντοτε καὶ φειδωλῆν χρῆσιν. Καὶ είναι αὐτὴ κυρίως, ἡ ὡποία χρειάζεται εἰς τὸ K.N.E. Αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ Y.E.N., τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῶν Σχολῶν καὶ ὁ κ. 'Ὑπουργός, ἀς είναι οἱ φρουροὶ του καὶ ὡς τὸ προσέχουν ὡς κόρην ὁ φθαλμόυ. Παραλλήλως ὡς ἐλεγχος τῶν δαστανῶν του, τυπικὸς καὶ οὐσιαστικός, ὡς ἐνεργούμενος, ὑπὸ τῆς πρὸς τοῦ ὡρισθείσης ἐπιτροπῆς, πρέπει νὰ λειτουργήσῃ καὶ πάλιν, ἀνανεουμένων τοῦ ἐκπρόσωπου τῆς 'Ἐνωσεως Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν. Τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως ἀπετέλεσε τὸ σταθερὸν ὑπέρεισμα τῆς ναυτικῆς μας παιδείας. Τὴν ἐδημιούργησεν ἐν τοῦ μηδενός. Τὴν διέθερψεν διὸν εἶχε ἀνάγκην γαλούχιας. Καὶ τὴν ἐδιοήσθησεν εἰς τὴν ἀνδρωσίν της. Προσώρισται νὰ τὴν παρακολουθῇ καὶ νὰ τὴν στηρίξῃ εἰς πᾶσαν δύσκολον στιγμήν. Διὸ τοῦτο πρέπει νὰ διατηρήται πάντοτε εὑρώστον καὶ ισχυρόν.

INA Η ΥΠΟΣΧΕΣΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΘΗ

Γνωστὴ ἡ ὑπόθεσις. Πρόκειται διὰ τὴν ἐπολέμω συντάξιμον ὑπηρεσίαν τῶν ναυτικῶν μας. Ρητή, κατηγορηματικὴ ἔδοθη τότε ἀπὸ τὴν ἀπόδημον Κυβερνήσιν ἡ ὑπόσχεσις πρὸς τὰ πλήρωματα τῶν ἐπιτάκτων πλοίων ὃτι θέλει προσμετρηθῆ ἡ ἐν μέσῳ τῶν κινδύνων διανυθεῖσα θαλασσία ὑπηρεσία εἰς τὸ διπλοῦν, ὅπως ἄλλως τε συνέδη καὶ μὲ δόλους τοὺς ἐν πολέμῳ πάσης κατηγορίας στρατευθέντας. Πλὴν, ἀνεκπλήρωτος παρέμεινε καὶ ἡ ὑπόσχεσις αὐτή. Τὸ N.A.T. παραπέμπει τοὺς ἀδικουμένους εἰς τὸ Κράτος. Οἱ ἐκπρόσωποι αὐτοῦ παρεσχοῦν διασεβασίαν πρὸς τοὺς τότε ἀγνωζόμενους ναυτικούς.

Τώρα δύναται κάποιας ἐλπίς διευθετήσεως τῆς ὑποθέσεως ἀπὸ μίαν ἐξ ἀρμόδιου προσώπου τοῦ 'Ὑπουργείου Ναυτιλίας πρότασιν. Εἰσηγεῖται γὰρ προτεσθῆ εἰς τὰς μηνιαίας κρατήσεις τῶν ναυτικῶν διὰ τὸ N.A.T. ἔνα μόνον σελίδινιον καὶ τὸ ποσὸν δόπερ οὕτω θὰ συνελέγετο νὰ διατεθῇ διὰ νὰ καλύψῃ ποσόστων τῆς αὔξησεως τῶν συντάξεων τῶν δύο τοῦσαν ἀκόμη συνταξιούχων μὲ πολεμικὴν ὑπηρεσίαν. Δὲν είναι πολλοὶ οἱ ἐπιζώντες οὔτε καὶ πολλὰ τὰ ἀπαιτούμενα χρήματα.

Δὲν θὰ ἀρνηθῶμεν, βεδαίως ὅτι πρόκειται περὶ θυσίας τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικῶν ὑπὲρ τῶν ἀδικηθέντων συναδέλφων των. Θέτεροι, δύμας, πιστεύομεν, νὰ τὴν ἀναδεχθῶν ἐπὶ τινὰ χρόνον, ώστε νὰ συγκεν-

τρωθῇ τὸ ἀπαραίτητον κεφάλαιον ἀπὸ τὸ N.A.T. καὶ νὰ δοθῇ οὕτω μία λύσις εἰς Ἑναζήημα, ἡ ἐκκρεμότης τοῦ ὅποιου θίγει αὐτὴν ταύτην τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν πολιτῶν πρὸς τὰς ἐκάστοτε διδομένας κρατικὰς ὑποσχέσεις.

Αἴπει τὴν Π.Ν.Ο. ἔξαρτάται νὰ παράσῃ τὴν συγκατάθεσίν της. "Αν τὴν γνωρίσῃ εἰς τὸ 'Ὑπουργείον, ίωσας τελικῶς νὰ θεσμοθετῇ ἡ πρόσθετος αὐτὴ εἰσφορὰ ἐπὶ δρι- σμένον χρονικὸν διάστημα. Συνηγορούμενην διὰ τὴν συγκατάθεσίν αὐτῆν.

ΔΥΝΑΤΟΣ Ο ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ:

Ἀναγινώσκομεν εἰς τὸ δελτίον τοῦ μηνιαίου ἀπολογισμοῦ - προγραμματισμοῦ τοῦ Y.E.N. ὅτι ἔκοινοποιήθη πρὸς τὰς ἀρμόδιας διευθύνσεις καὶ ὑπηρεσίας ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Ὑπουργείου Συντονισμοῦ, δι' ἡς ἀνετέθη εἰς τὸ Κ.Ε.Π.Ε. ἡ ἐκπόνησης προγράμματος ἀναπτύξεως μακροχρονίου προοπτικῆς διὰ τὴν περίοδον 1971 - 1985 μὲ εὐρύτερον ὄριζοντα διὰ τὸ έτος 2000! Καὶ ὅτι ἔχεται πάρα τὸ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου καὶ τῆς 'Ἐνωσεως Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν ἡ ἀποστολὴ στοιχείων περὶ τῶν στόχων, θεμάτων καὶ μέτρων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀπίνα τὸν διεθνεύνται νὰ περιληφθοῦν εἰς τὸ ὡς ἄνω μακροχρόνιον πρόγραμμα.

Δύο είναι αἱ κύριαι ἐντυπώσεις ἐκ τῆς ἀναγνώσεως: 'Η πρώτη ἀφορᾷ εἰς τὴν μεθοδικότητα μεθ' ἡς διὰ πρώτη φοράν ἀντιμετωπίζονται εἰς τὸν τόπον μας τὰ βασικὰ προβλήματα τῆς ἔθνικης οἰκονομίας. 'Αντὶ τῶν προχειρίων ἐπὶ ποδὸς λύσεων, τῶν ἀνευ συνεπείας καὶ προοπτικῆς, ἡ κατάστασις ἐρευνᾶται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν στοιχείων καὶ δεδομένων καὶ αἱ ἐνέργειαι μεθοδεύονται καὶ προγραμματίζονται. Είναι ἀκριβῶς τὸ σύστημα τοῦ τοιούτου προγραμματισμοῦ, ὅστις εἰς τὰς πλέον ἀνεπτυγμένας χώρας ἐπέτρεψε τὰ ἐκπληκτικὰ ἐπιτεύγματα τῆς σῆμερον ἄπτινα μὲ ἐκδάμβους ὁφθαλμούς παρακολουθούμεν.

'Η δευτέρα ἐντύπωσις, μᾶς ἀφίνει ὀλίγον σκεπτικούς διὰ τὸ μακροχρόνιον τοῦ προγράμματος. 'Η Ναυτιλία τοῦ 2000! Εἰς τούμεα τούτου προσώπου καὶ ἀντιφατικῆν ἔχοντα συχνὰ τὴν ἔκβασιν, εἰς τὸν ὅποιον είναι δυσχερής ἡ πρόβλεψις τῶν ἔξελίξεων καὶ δι' ὀλίγους ἀκόμη μῆνας, ἡ πρόγνωσις τῆς μετὰ μίαν δλόκληρον γενενταστάσεως τῶν ἀπό τὸ θαλάσσης παγκοσμίων μεταφορῶν ἀποδαίνει καθαρὰ προφητεία, περὶ ἡς εἰδικὸν ρητὸν ὑφίσταται εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν.

'Ἐν πάσιν τεχνολογικῶν ἐφαρμογῶν ἐν πλήρει ἐξελίξει εἰς τὰ πάσης φύσεως συγκοινωνιακά μέσα, τεινούσῶν ν' ἀνατρέψουν ἄρδην καὶ τὰς ἐγγυτέρας ἡμῶν προβλέψεις, πῶς είναι δυνατὸν νὰ προπαρασκευάσωμεν καὶ δργανώσωμεν ἐν τοσούτον ἀπότελον καὶ διευθετήσωμεν ἐν πλήρωτον μέλον, περὶ τοῦ ὅποιου μόνον ἔργα ἐπιστημονικῆς φαντασίας κυκλοφοροῦν; 'Η Ιδιωτικὴ πρωτοβουλία ἐξ ἄλλου, ὑψ' ἡς κινεῖται ὀλόκληρος ὁ ρυθμὸς τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως, είναι δυσκολὸν νὰ ἐνταχθῇ εἰς προκαθωρισμένους διαύλους σχεδίων καὶ ἐνεργειῶν, δχι διότι ἀδιαφορεῖ ἡ δυνατοτροπή, ἀλλὰ διότι αἱ συνθῆκαι καὶ οἱ δροὶ ὑψ' οὐσίας ἐργάζεται ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, είναι τόσον ρευστοὶ καὶ εύμετάβλητοι, ὡς τε ν' ἀποκλίνωται αἱ οἰσιδηπότε δεσμεύσεις. 'Ο τελευταῖος μέχρι τοῦδε τούλαχιστον ἡλεκτρονικὸς ἐγκέφαλος θὰ ἔτοι διδύνωτον νὰ ἀπαντήσῃ ἐπὶ θεμάτων σχετιζομένων μὲ τὴν αὐριον τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ μεθόδευσις οὐδέποτε βλάπτει. 'Υπάρχουν ἐντὸς τῆς Ναυτιλίας τομεῖς, ίδιας ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς, οἱ ὅποιοι καὶ σχετικὴν πρόγνωσιν ἐπιπτέπουν καὶ προετοιμασίαν ἐπιδέχονται. 'Αν δχι διὰ τὰ τριάκοντα, ἀλλά, τουλάχιστον, διὰ τὰ δέκα ἐπόμενα ἔτη. Καὶ μόνον δι' αὐτὰ δὸρθες προγραμματισμὸς πολλαχῶς διὰ εἰναι ὠφέλιμος.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

SURAT DENIZ EVI CO (ΙΔΡΥΘΕΙΣΑΝ ΤΟ 1942)

RIHTIM CAD. FRANK HAN GECIDI

FUNDA HAN N°. 402-403

KARAKOY - ISTANBUL

PHONES : SURDEV

CABLE : 449199 - 498236

TELEX : 373 SURDEV

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΒΑΛΚΑΝΦΡΑΧΤ Ο.Ε. ΤΗΛ. 477.293-472.427

Μετά την Διάσκεψιν τοῦ Τόκιο

Ο ΚΩΔΙΕ “ΚΑΛΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ” ΤΩΝ CONFERENCES

Εις νέαν φάσιν είσέρχεται ἡ μεταξὺ τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν Συμβουλευτικήν Ναυτιλιακήν Ὀμάδαν χωρῶν συνεργασία, κατόπιν τῶν ἀποφάσεων, τῶν ληφθεισῶν ὑπὸ τῶν ὑπουργῶν Ναυτιλίας, κατὰ τὴν σύσκεψιν εἰς Τόκιο, τὸν παρελθόντα Φεδρουάριον. Αἱ χώραι - μέλη τῆς Ὀμάδος, τῆς ὥποιας μετέχει καὶ ἡ Ἑλλάς, ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν ὥποιων καλύπτεται τὸ 53% περίπου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἀπὸ ἑταν συνεργάζονται εἰς μίαν προσπάθειαν καθορισμού καὶ τηρησίας κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῶν ἔκαστοτε ἀνακυπρόντων διεθνῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων.

Ἡ διεύρυνσις τοῦ κύκλου τῶν κρατῶν, ἄτινα ἐφαρμόζουν, διὰ λόγους ἀνταγωνίζεων καὶ προστασίας τῆς ἔθνικῆς των Ναυτιλίας, μέτρα διακρίσεως σημαίας, τὰ ἐκ πολλῶν πλευρῶν συνεχῶς αὐξανόμενα παράπονα ἐναντίον τῶν ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν διασκέψεων (Conferences) ἐφαρμοζόμενα περιοριστικῶν καὶ ἀθεμίτων μεθόδων καὶ ὁ εἰς βάρος τῶν πλοίων τῶν ἐκ παραδόσεως ἐντεινόμενος ἀνταγωνισμὸς ἐκ μέρους τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας είναι τὰ κύρια θέματα, ἐφ' ων οἱ ὑπουργοί τῶν χωρῶν τῆς Ὀμάδος ἔλαβον ἀποφάσεις διὰ τὴν διαμόρφωσιν κοινῆς ἐπί αὐτῶν πολιτικῆς.

Αἱ χώραι - μέλη τῆς Ὀμάδος, αἱ μετέχουσαι τῆς E.O.K., ὑπὸ τελείων διαφορετικῶν πρίσματα ἀντιμετωπίζουν τὸ θέμα τῆς διακρίσεως σημαίας, ἐνῷ ἡ Μεγάλη Βρεταννία καὶ τινες ἄλλαι χώραι προέβαλον δυσχερείας εἰς τὴν λήψιν μέτρων περιοριστικῶν τῶν ἀθεμίτων μεθόδων τῶν Conferences.

Ἐχειάσθη μακρὰ προεργασία τῶν ναυτιλιακῶν ἐμπειρογνομόνων τῶν χωρῶν τῆς Ὀμάδος διὰ τὴν διατύπωσιν τῶν ὑπὸ τῶν ὑπουργῶν ἐγκριθεισῶν τελικῶς εἰς Τόκιο ἀποφάσεων.

Ἐν προκειμένῳ δέον νὰ τονισθῇ ἡ εἰς τὴν διατύπωσιν τῶν ληφθεισῶν ἀποφάσεων ἰδιαιτέρω συμβολὴ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος καὶ νὰ ἔξαρθῃ τὸ γεγονός τῆς διὰ πρώτην φορὰν ἀναγνωρίσεως δι’ ὑπουργικῆς ἀποφάσεως ὑπὸ τῆς M. Βρεταννίας καὶ τῶν λοιπῶν δυτικοῦ - εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ὅτι ἡ διακρίσια εἰσόρθησε νέον μελῶν εἰς τὰς Conferences παρουσιάζει ἐλαττώματα, ὅτι κατηγοροῦνται αἱ Conferences διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἀθεμίτων μεθόδων καὶ ὅτι ὁ τρόπος λειτουργίας τῶν Conferences χρήζει βελτιώσεων.

Διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν εἰδικωτέρων τούτων θεμάτων ἀπέφασισθη ἡ διατύπωσις ἐντὸς τοῦ τρέχοντος έτους Κώδικος κκαλῆς συμπεριφορᾶς, τὸν ὥποιαν θὰ κληθοῦν αἱ Conferences νέον ἐφαρμόσουν.

Πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι ἡ ληφθεῖσα ἀπόφασις δικαιώνει τὰς ἀπὸ ἑταν ὑποστηριχθεῖσας ἐπὶ τοῦ θέματος ὑπὸ τῆς Ἐλλάδος ἀπόφοιτος, ὡς πρὸς τὸν ἀνεξέλεγκτον καὶ ἀπαράδεκτον τρόπον ρυθμίσεως ὑπὸ τῶν Conferences τῆς εἰσόδου εἰς αὐτὰς νέων μελῶν, ἀποκλείοντα εἰς τὴν πραγματικότητα τὴν εἰς αὐτὰς συμμετοχήν νέων μελῶν.

Ἐπιθάλλεται, συνεπῶς, ἐπαγρύπνησις ἐκ μέρους τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακολούθησις τοῦ διάσκεψης τοῦ Κώδικος ἀποκλείσης ὅτας ὑπὸ τῶν Conferences ἀθεμίτων μεθόδους, ὡς καὶ τοῖς ἀνεξέλεγκτον δρόμον τῶν διὰ τὴν εἰσόδην αὐτὰς νέων μελῶν. Θά πρέπει νὰ προβλέψῃ ὁ Κώδικος ἐγγυήσεις, διὰ τῶν ὥποιων θὰ ἔξασφαλίζεται ἡ ἐπί τοις ὥροις εἰσόδην ἡ εἰς τὰς Conferences τῶν καλῶς λειτουργουσῶν ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ιδίᾳ τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, τῶν ὥποιων τὰ πλοῖα ἔξυπητεστούν τὴν ἐμπορικήν δραστηριότητα τῆς χώρας των.

Ἐπίτευξιν τοῦ τελικῶς ἐπιδιωκομένου σκοποῦ, διότι διὰ νὰ ἀξιοποιηθῇ είναι ἀπαραίτητον ὅπως ὁ καταρτισθησόμενος Κώδικος ἀποκλείσῃ ὅτας ὑπὸ τῶν Conferences ἐφαρμοζόμενας ἀθεμίτων μεθόδους, ὡς καὶ τοῖς ἀνεξέλεγκτον δρόμον τῶν διὰ τὴν εἰσόδην εἰς αὐτὰς νέων μελῶν. Θά πρέπει νὰ προβλέψῃ ὁ Κώδικος ἐγγυήσεις, διὰ τῶν ὥποιων θὰ ἔξασφαλίζεται ἡ ἐπί τοις ὥροις εἰσόδην ἡ εἰς τὰς Conferences τῶν καλῶς λειτουργουσῶν ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ιδίᾳ τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, τῶν ὥποιων τὰ πλοῖα ἔξυπητεστούν τὴν ἐμπορικήν δραστηριότητα τῆς χώρας των.

Ἐχοντες ὑπ’ ὄψιν πόσον αἱ Conferences ἀντιτίθενται εἰς τοιούτουν εἶδους ρυθμίσεις καὶ ἵνα μὴ ὁ μέχρι τοῦδε ἐπιτυχησίας χειρισμός τοῦ θέματος ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος ἀποδῆῃ ἐπὶ ματαίων κατὰ τὴν εἰσόδην τηνέτων ρυθμῶν καὶ ζήλων, τόσον ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, ὃσον καὶ ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς διὸ τῆς ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακολούθησεως τῶν διατυπώσεως τοῦ Κώδικος.

Ἡ φωνὴ τῆς Ἐλλάδος πρέπει νὰ ἔξαρθῃ ἀκούσιμην εἰς ὅλα τὰ στάδια τῶν παρασκευαστικῶν ἐργασιῶν καὶ συσκέψεων μὲ τὸν καταλλήλον καὶ τὴν ἐνδεδειγμένη ἐκπρόσωπην μας εἰς αὐτὰς, ὥστε νὰ μὴ ἀπολεσθῇ ἐντὸς τῶν ἀπομενόντων πρὸς ρύθμισιν τοῦ θέματος ὅλιγον μηνῶν, ὅτι ἡ ἐπετεύχθη μέχρι τοῦδε κατόπιν πολλῶν ἀγώνων.

ΚΑΙ ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Δεῖν πρέπει νὰ ὑποτιμηθῇ ἡ σημασία τῶν ὑπὸ τῶν ὑπουργῶν ἀποφασισθεντῶν εἰς Τόκιο περὶ τῶν σημαίων εὐκολίας. Διὰ τῶν ἐν λόγῳ ἀποφάσεων ἐκπράζονται, ἐπὶ τὸν παρόντος, ἀπλῶς φόβοι, προερχόμενοι ἐπὶ τῆς μεγάλης αὐξήσεως τοῦ ὑπὸ τῆς σημαίας εὐκολίας τονάζας καὶ περαιτέρω προτείνεται ἡ μελέτη τοῦ θέματος τούτου παρ’ ἐφαρμογήν μεταξύ τῶν σημαίων εὐκολίας, μεταξύ τῶν σημαίων εὐκολίας, με τὴν ἐπλίδα βελτιώσεων, δι’ αὐτοῦ τοῦ τρόπου, τῆς τελούσης ἡδη ὑπὸ σοβαρὰν δοκιμασίαν ἀνταγωνιστικῆς ικανότητος τῶν ἔθνων των πλοίων. Ἀνεξαρτήτως ὅμως τοῦ ἐαυτοῦ καὶ κατὰ πόσον τὰ τυχόν ληφθεῖσαν μέτρα, διὰ τῆς σημαίας εὐκολίας καὶ ἡ ληφθεῖσα ἀποφάσεων ἐπὶ τῶν ἀπομενόντων τῶν ἔργασιών τῆς Ἐλλάδος καὶ διὰ πρέπει νὰ τύχῃ τῆς ιδιαιτέρας προσοχῆς καὶ παρακολούθησεως ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ο συμβολευτικός μηχανισμὸς μεταξὺ Conferences καὶ φορτωτῶν, ἡ παροχὴ οἰκονομικῆς βοηθείας πρὸς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας καὶ ἡ ληφθεῖσα ἀποφάσεων ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν ἔργασιών τῆς Ὀμάδος ἐργασίας τῆς ἀσχοληθεῖσας μὲ τὴν ἀναθεώρησιν τῶν καινότων, τῶν ἀφορώντων τὰς φορτωτικάς καὶ τέλος, ἡ ἀνάπτυξη οὐσιώδη θέματα, μὲ τὰ ὄποια θὰ ἀσχοληθῇ ἡ ἐπιτροπή, ἐξ ίσου σοβαρά διὰ τὰ ἐλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Ὕγιοις ἀνταγωνισμοῦ, είναι ἀναμφισβήτητον ὅτι δι’ αὐτῶν, ὑπάρχει κίνδυνος νὰ πληγῇ ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότητα, δυθέντος ὅτι εἰς τὰς ὑπουργικάς ἀποφάσεις δὲν διευκρινίζεται ποῖαι σημαῖαι θεωρούνται ὡς σημαῖαι εὐκολίας, διεθνῶς δὲ οὐδεὶς ὥρισμός ἔχει γίνει ἀποδεκτός, ἐπροκειμένων.

Ἐπιθάλλεται, συνεπῶς, καὶ εἰς τὴν ἐν λόγῳ περίπτωσιν, ἀρτίας καὶ καταλλήλους ἐκπρόσωπησίας μας διὰ τὴν ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακολούθησιν τῆς διεξαγωγῆς τῆς μελέτης, τόσον ἐκ μέρους τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὃσον καὶ ἐκ τοῦ νόμου, ἀρμόδιον πρὸς τοῦτο Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἵνα ἀποφευχθῇ ἡ ληφθεῖσα ἀποφάσεων καὶ μέτρων εἰς βάρος τῆς δραστηριότητος τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς πρωτοβουλίας.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΤΗΣ UNCTAD

Τὴν 22αν τρέχοντος ἀρχίζει τὰς ἐργασίας της εἰς Γενεύην ἡ Πέμπτη Σύνοδος τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας τῆς UNCTAD. Σειρά ιδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος ναυτιλιακῶν θεμάτων θὰ ἀποσχολησῃ καὶ πάλιν τὴν Ἐπιτροπὴν κατὰ τὴν ἐν λόγῳ σύνοδον τῆς. Προέξουσαν μεταξὺ τούτων θέσιν κατέχει τὸ θέμα τῆς ἐφαρμογῆς τῶν μέχρι τοῦδε ἐγκριθεισῶν διὰ τῆς UNCTAD ἀποφάσεων, τῶν ἀναφερούμενών εἰς θέματα τῆς Ναυτιλίας. Αἱ μέθοδοι τῶν Conferences καὶ ἡ εἰσόδοι εἰς ταύτας νέων μελῶν ἀναμένεται νὰ ἀνακινηθούν καὶ πάλιν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἔργασιών τῆς ἐπιτροπῆς. Ἡ μέχρι τοῦδε ἐπί τοῦ θέματος τούτου ἐλληνικὴ γραμμή εἴναι γνωστή καὶ πρέπει νὰ συνεχισθῇ, διότι δρόμος ἐπισημαίνονται αἱ ἀτέλειαι τὰς ὥποιας ἐμφανίζουν αἱ Conferences, αἵτινες είναι ἀμφιβόλοι ἐάν θὰ θελήσουν, παρὰ τὰ ἀποφασισθεντά διὰ τῶν ὑπουργῶν εἰς τὸ Τόκιο, νὰ διορθώσουν διὰ τοῦ τοῦ «Κώδικος καλῶν συμπεριφορᾶς» τὰ κακῶς περὶ αὐτῶν κείμενα. Ἡ δόδος, ἐπομένως τῆς UNCTAD είναι σήμερον ἡ πλέον ἐνδεδειγμένη διὰ νὰ πεισθοῦν αἱ Conferences ὅτι ὀφείλουν νὰ ἀποδεχθοῦν τὰ ἀποφασισθεντά.

Τὸ θέμα ἐνδιαφέρει ιδιαιτέρως τὴν Ἐλληνική Ναυτιλίαν καὶ τὴν διὰ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔξωτερικού ἐμπορίου τῆς Ἐλλάδος καὶ διὰ πρέπει νὰ τύχῃ τῆς ιδιαιτέρας προσοχῆς καὶ παρακολούθησεως ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ο συμβολευτικός μηχανισμὸς μεταξὺ Conferences καὶ φορτωτῶν, ἡ παροχὴ οἰκονομικῆς βοηθείας πρὸς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας καὶ ἡ ληφθεῖσα ἀποφάσεων ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν ἔργασιών τῆς Ὀμάδος ἐργασίας τῆς ἀσχοληθεῖσας μὲ τὴν ἀναθεώρησιν τῶν καινότων, τῶν ἀφορώντων τὰς φορτωτικάς καὶ τέλος, ἡ ἀνάπτυξη οὐσιώδη θέματα, μὲ τὰ ὄποια θὰ ἀσχοληθῇ ἡ ἐπιτροπή, ἐξ ίσου σοβαρά διὰ τὰ ἐλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

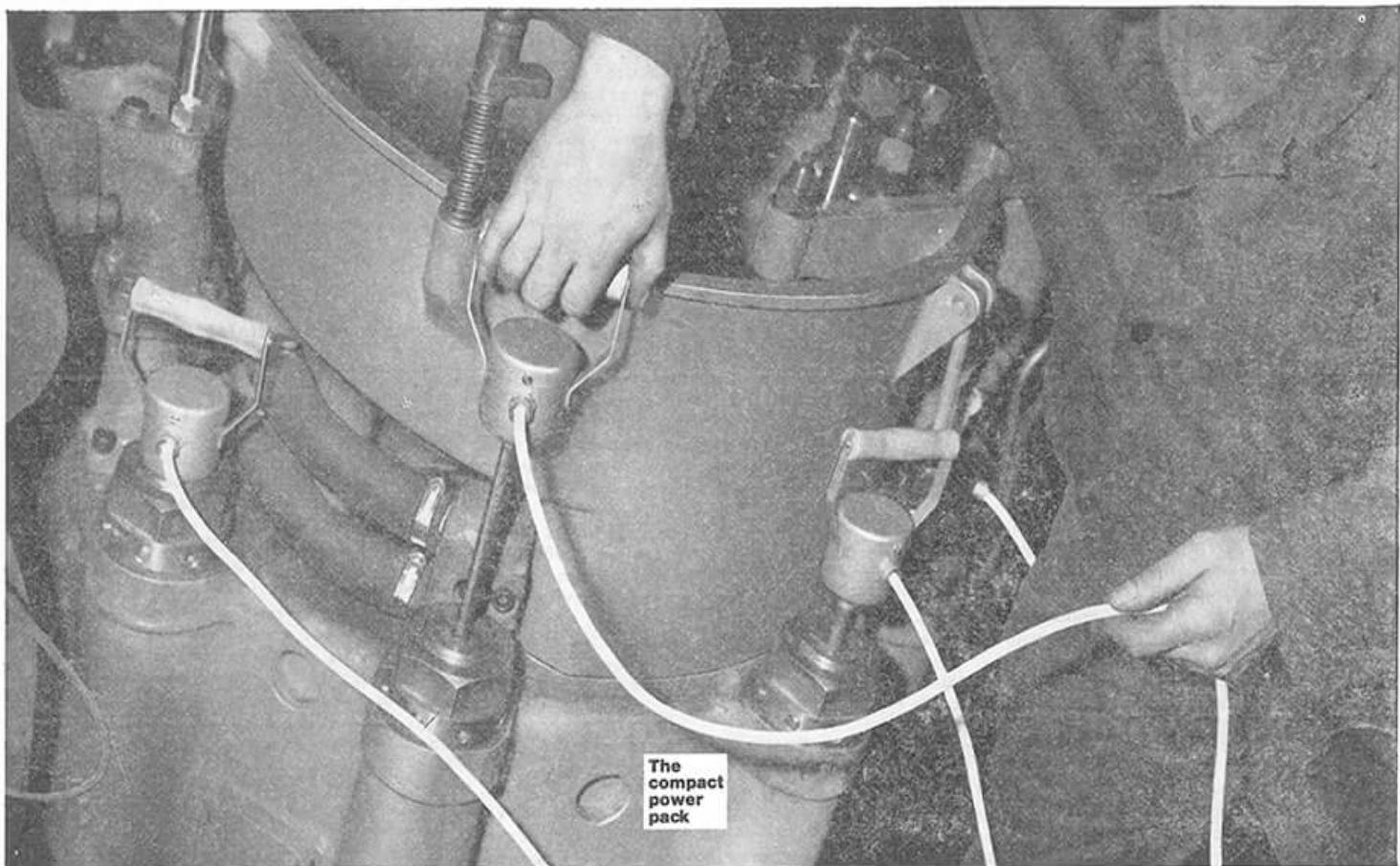
ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX. 28587

Is maintenance of four-stroke engines too costly?



The new 52/55 M.A.N. four-stroke heavy-oil engine does away with the one drawback of the medium speed unit: higher maintenance costs.

This engine develops 1000 hp/cylinder at 430 rpm, thus halving the number of cylinders (for a given output).

Apart from the reduced number of cylinders, however, design improvements and well-conceived tools will delight maintenance engineers: Electric heating rods (see illustration) make tightening and untightening of the cylinder head and connecting rod bolts amazingly simple.

A valve can be replaced in a mere 15 minutes.

The crankshaft can be checked without removing the cylinder head or the piston.

See our brochure D 36 51 01 for more detailed information.

M·A·N

AUGSBURG (GERMANY)

REPRESENTATIVES IN GREECE:

TANTEX, IERA ODIS 61, ATHENS 301 - TEL.: 364.691 - 7

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΕΓΓΥΤΕΡΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Έπιτρέψατε μου ώριμένας διαπιστώσεις και προβλέψεις νά διατηρήσω όπως τών έξειδεών τής ναυλαγοράς.

Ή παγκόσμιος οίκονομία — και ή έπαλληλος αυτής οίκονομική τών μεταφορών — ούδεμιαν ριζίκην μεταβολὴν ύπερτηραν κατά τό τελευταίον πεντάμηνον. Ούδε γεγονός τι συνητημένης οίκονομικής σημασίας έπεση μάνθιθε διεθνώς, τό όποιον νά δικαιολογή διαφοροποίησην τής έν γένει μεταφορικής συναλλαγῆς εις τά έπικαιρα αυτής σημεία. Κατά συμπερασματικήν συνέπειαν ή κάμψις τής ναυλαγορᾶς δένον νά διατηρήσῃ εις έτερα αιτία, στερεύμενα διπλωδόπτε τού μονίμου ή οιονέτοιούντων χαρακτήρος.

Έκ τών προτέρων, ούτως, έξαγεται τό συμπέρασμα, ότι ή ναυτίλια διέρχεται μίαν παροδικήν, φυσιολογικήν, άς είπωμεν, υφεσιν μένεντην κεντρικών αίτιον τήν δυσανάλογον ποσοτικῶν και χρονικῶν ύπερτροφίαν τής, φαινόμενον συνθέστοτον, κατά κανόνα, εις τάς πάσης φύσεως συναλλαγάς: Μίαν ύπέρμετρον δραστηριότητα νά άκολουθη χαλαρώσις, μέν έπανωφόρων εις τά φυσιολογικά έπιπεδα και πιθανήν άναστρωμάσιν.

Έπι μέρους αιτία: ή περιστολή τών ναυλώσεων, ή προελθούσας άπό τήν άποχην τών Ιαπωνών ναυλωτών, ή χρησιμοποίησις άποθεμάτων, ή προσωρινή μείωσις τών έπιπειτικών άναγκών τών μεγάλων καταναλωτικών χωρών, ή καλή παραγωγή άλλων τοιούτων, ή ποιά τις υφεσις τής πολεμικής άτμοσφαιρας κλπ.

Ούτως, έν προκειμένω, βασικώτερα — και σκοπιμώς — προκύπτουν τά έρωτήματα:

● Έαν ή ναυλαγορά θά άνακτησῃ τήν πρό πενταμήνου θέσιν της και

● Έαν αυτή θά έπανελθῃ εις τήν τακτικήν ή ταχύρρυθμον άνωστικήν τάσιν της.

Αι άπαντήσεις άνευρισκονται συμπερασματικῶν — και πάλι — κατόπιν σειρᾶς θετικών ύποθέσεων μέ βάσιν τών συλλογισμών τής άπλης παραθέσεως τών στοιχείων τού κοινού κανόνος προσφοράς και ζητήσεως.

Ή άπλη παρατήρησης έπιπτεπε τήν διαπίστωσιν τής περιστολής τής ζητήσεως μέ ταυτόχρονον ύπερπροσφοράν χωρητικότητος και μάλιστα εις ζώνας γενικωτέρας έπιρροής εις ζωτικούς, ως διεθνείς πολεμικούς, τομεῖς.

Και έρωτάται: Δύνανται οι λαοί νά περιορίσουν τάς έπιπειτικάς τών άναγκας; Είναι δυνατόν αι βιομηχανία, συνεχώς άναπτυσσόμενα και δραστηριοποιούμενα, νά μειώσουν τήν παραγωγικότητά των; Αι προηγμέναι χωραι θά καλύψουν διά μειωμένων μεταφορών τήν κατανάλωσιν τών άγαθων; Και, τέλος, θά αιθρίσση άπό τού αύτομάτου διεθνής δρίζων διά την περιορισθούν οι παντός είδους πολεμικού μεταφορά;

Άρινητηκή, έν τών συνόλωφ, ή άπαντησις, έπι τών κεντρικών αύτών σημείων, τά όποια απαρτίζουν τά συστατικά και τά αιτία τής συνεχούς άναπτυξεως τών μεταφορών και, φυσικά, τής ναυλαγορᾶς.

Συνεπώς, κατά τό έξαγόμενον συμπέρασμα, είμεθα ύποχρεωμένοι νά δεχθώμεν τήν άπο πενταμήνου, περίποτο, κάμψιν τής ναυλαγορᾶς ως παροδικήν και νά άναμένωμεν, εις εύλογον χρόνον τήν άνασχεσίν της και τήν έπαναφοράν τής εις τό βελτιωμένα έπιπεδα. Άλλα μέχρι ποιόν σημείου; Και τούτο, ίσως, είναι τό μεγαλύτερον πρόβλημα, δύον άφορά εις τό μέλλον τών ναυπηγήσεων και τής άγορᾶς πλοίων.

Θά καλύψῃ ή ναυλαγορά τά έπιπεδα τού

παρελθόντος Νοεμβρίου; Και θά συνεχίση τήλη διαδοκή της πορείαν;

Άμφοτέρα αμφίβολα. Διότι μετά τόν μακρών ύπεροργασμών, φυσικών είναι νά κινηθούν αι μεταφοραι έπι ταν κανονικών πλαισίων και, άς μή παραγωρίζομεν, ότι έν τώ μεταξύ, υπεισήλθεν εις τήν άγοράν άθρως νέα χωρητικότητης έπιρρεάζουσα, διπωσθήπτε, τόν ρυθμούν τής προσφορᾶς και ζητήσεως.

Ταῦτα, κατά τόν κανόνας τής έρθολογικής και έκτος τών παραγόντων τών καλούμενων άσταθμήτων — και τόσον συνήθων εις τήν οίκονομίαν.

Μετά πάσης τιμής
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ

Λοιδίνον, Φεβρουάριος 1971

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Σήμερα πήρα τό τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» τής Ιης Μαρτίου. Δέν είχα καρό νά τό διαβάσω όλο. «Ερρίζα μία ματιά σε δι, τι γράφεις σχετικών με τά «Ναυπηγείων». Σε παρακαλώ νά δεχθῆς τά θερμά μου συγχαρητήρια. Καλὸν είναι νά προσέξουν οι άρμόδιοι.

Ναυπηγεία στήν Έλλαδα έκτος άπό δύο ή τρία δέν στέκουν, όπως πολὺ όρθως άναφέρεις λόγω έλλειψεως και έργατων.

Έκείνο πού ίσως θά ήτα προτιμότερον άντι τών ναυπηγείων νά συνιστώντο μικρά έπισκευαστικά κέντρα εις διάφορα έπικαιρα σημεία τής Έλλαδος εις τρόπον διά την θέματος και, μάλιστα, κατά πράτον λόγον, άπο τόν έκπροστόν της εις τήν Διοίκησιν τού Οίκου τού Ναύτου και έντεν δέν έφθανεν αύτό, και άπό τήν Διεύθυνσιν τού Ίδρυματος, έν τούτοις εύχαριστούματι, διότι διά τής ένεργειας αυτής δίδεται ή άφορμή μιάς δημοσίας συζητήσεως έπι ένος τόσον ένδιαφέροντος θέματος κοινωνικής προστασίας τών ναυτικών μας.

Όπως άναφέρεται εις τήν είδησιν, δύο είναι οι λόγοι, οι όποιοι, κατά τήν Π.Ν.Ο., δικαιοιούσον τήν τοιαύτην της ένέργειαν:

1. Ή καλυτέρα έκπρετησις τών προστατευόμενών τού Οίκου τού Ναύτου, και 2. Λόγοι οίκονομικοί. Δηλαδή, διά τής λειτουργίας τού Φαρμακείου τού Οίκου τού Ναύτου, έχομεν μικρότερον υψος δαπάνης φαρμακευτικής περιθάλψεως.

Και μολονότι πιστεύω, ότι ή Π.Ν.Ο., ως ή έπισημος άργανων σήμερης τάξεως τών ναυτικών μας, πρό παντός διαβήματός της, άφειλε νά ένημερωθή πλήρως έπι τού θέματος και, μάλιστα, κατά πράτον λόγον, άπο τόν έκπροστόν της εις τήν Διοίκησιν τού Οίκου τού Ναύτου και έντεν δέν έφθανεν αύτό, και άπό τήν Διεύθυνσιν τού Ίδρυματος, έν τούτοις εύχαριστούματι, διότι διά τής ένεργειας αυτής δίδεται ή άφορμή μιάς δημοσίας συζητήσεως έπι ένος τόσον ένδιαφέροντος θέματος κοινωνικής προστασίας τών ναυτικών μας.

Βασικοί λόγοι καταργήσεως τού Φαρμακείου είναι οι έξις:

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εύπροσύμμοστος και πλήρης κάλυψης Απεργιών και Λόκ-αουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εις τή πλοΐα. Οι όροι και ή διάρκεια τής καλύψεως δύνανται νά προσαρμόζωνται κατά τρόπον άνταποκρινόμενον εις τάς ιδιαιτέρας άπαιτήσεις τών ένδιαφερομένων.

Διά λεπτομερείας άποταθήτε:

Thos. R. Miller & Son (Bermuda), Mercury House, Front Street, Hamilton, Bermuda, (P.O. Box 665). Τηλέφωνο: Hamilton 2-4724. Τελέξ: Bermuda 317. Τηλεγραφήματα: Mutuality Bermuda.

* Αντιπρόσωποι τών Διεύθυνσιν έν Λονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, EC3 A 8DA. Τηλέφωνο: 01-283 (AVE) 4646. Τελέξ: 886029 Τηλεγραφήματα: Mutuality, London.

συνεδριάσεως της Δ.Ε.Ο.Ν., κατά το διάστημα της οποίαν έγκρινεται ή καταβολή εις έμε βρ. 759 άντι τών 1.566, αστινές κατεβλήθησαν υπ' έμμου εις τό μασευτήριον, διὰ παραμονήν τού νεογονού εις θερμοκυτίδα, καθώς καὶ δρχ. 84 άντι τών 246 δι' αξίαν φαρμάκων. Ένωψ δὲ τὸ δι' έξοδα τοκετού ποσὸν μοι κατεβλήθη ἀμέσως, τὸ ὑπάλοιπον, καίτοι ἐγκριθέν, καταβολεῖται παρὰ τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου Πειραιᾶς, διποὺ δέσσον νὰ μεταβά ἀπό τὸ τέρμα Αμπελοκήπων, διποὺ διαφένω, ἀναλίσκων, οὕτω, ἐν προϊόντων δλόκληρον.

Δεδομένου διτὶ ἐπὶ μακράν σεράνω ἔτῶν καταβάλλαν ἀνελλιπῶς τὰς εἰσιθρότας μου εἰς τὸ ἐν λόγῳ Ταμείον, ἀς μού ἐπιτραπῆ νὰ ὑποβάλω, μέσω ὑμῶν, εἰς τὴν ἀρμοδίαν 'Αρχῆν, τὰ ἔξης ἐρωτήματα:

1. Τὸ ποσὸν τῶν 1.500 δρχ. ἀντιπροσωπεύει ἔκεινο ποὺ θὰ κατεβάλλετο εἰς τὸν συμβεβλημένον μετά τοῦ Ταμείου κλινικήν, ἐάν ἡ σύζυγός μου εἰσήγετο εἰς τοιαύτην ἡ μέρος αὐτού, τοῦ ὑπολοίπου καταβληθησομένου υπ' ἔμμου;

'Εάν αἱ 1.500 δρχ. ἀποτελοῦν ἔξοδα τοκετού καὶ οὐχὶ βοήθημα ἔναντι τῶν ἔξδων, ἔχω ζωηράς ἀμφιβολίας περὶ τοῦ ἔαν ὑπάρχη σήμερον μασευτήριον παρέχον τὰς ὑπηρεσίας του ἔναντι τοῦ ὡς ἄνω ποσοῦ καὶ ἐάν ναι, τότε ἀμφιβάλλω περὶ τῆς ποιότητος τῶν παρεχομένων ὑπηρεσῶν.

2. Διατί περιεκόπησαν εἰς τὸ ἥμισυ τὰ ἔξοδα πρωμότητος τοῦ εἰς θερμοκυτίδα εἰσαχθέντος βρέφους, εἰς τὸ τρίτον δὲ τὰ ἔξοδα διὰ φάρμακα; Εἰς τὸ ἐγκριθέν ποσὸν θὰ ἀνήρχετο ἡ ἀμοιβή τῆς συμβεβλημένης κλινικῆς εἰς παρομοίαν περίπτωσιν;

Δέον νὰ ληφθῇ υπ' ὄψιν, διτὶ μοῦ ἀπεκλείσθη ἐν τῷ πραγμάτων ἔξ ἀρχῆς τὸ δικαίωμα ἀκλογῆς μεταξὺ συμβεβλημένης καὶ μὴ μασευτικῆς κλινικῆς καὶ διὰ τοῦ τοκετού, λόγω τοῦ πρώτων ἐπισυμβάντος τοκετού καὶ διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ βρέφους εἰς θερμοκυτίδα, λόγω τοῦ ἀδυνάτου μεταφορᾶς τοῦ βρέφους, μετὰ τὸν τοκετόν, εἰς θερμοκυτίδα συμβεβλημένης κλινικῆς. Νομίζω δέ, διτὶ τεύλαχιστον εἰς αὐτὸν τομέα, ἡ ἀμοιβή τῶν κλινικῶν δὲν θὰ διαφέρῃ τόσον σημαντικῶς, δεδομένου διτὶ δὲν ὑπάρχουν θέσεις μὲ διαφόρου ποιότητος παρεχομένας ὑπηρεσίας.

3. Διατί, ἐνῷ τὸ ποσὸν τῶν 1.500 δρχ. μοι κατεβλήθη παρὰ τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου Ἀθηνῶν, τὸ διά τὰ ἔξοδα πρωμότητος τοῦ βρέφους πρέπει νὰ κατέλθω εἰς Πειραιά νὰ τὸ εἰσιπράξω, καίτοι ἐγκριθέν παρὰ τῆς Δ.Ε.Ο.Ν.;

4. Ο λόγος τῆς τελευταίας ἀπολύτων, εἰς περίπτωσιν ἀνέργου ναυτικοῦ, παίζει ρόλον εἰς τὰς παρεχομένας παρὰ τοῦ Ταμείου ὑγειονικάς ὑπηρεσίας καὶ ἐάν ναι, ποῖον;

Καίτοι ἐπὶ μακράν σεράνω ἔτῶν ἀπότελω προστατεύμενον μέλος, ἐπειδὴ διὰ πρώτην φοράν ἔχειάσθην νὰ ζητήσω τὴν προπονή τῆς δικαιουμένης ὑγειονικῆς προστασίας, δέν γνωρίζω τὸ εἶδος καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς παρεχομένης τοιμήτης καὶ ἐπιθυμῶ νὰ πληροφορήθω σχετικῶς μέσω ὑμῶν.

Διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς υπ' ἀριθ. 3 ἐρωτήσεως μου, πιστεύω, διτὶ λόγοι γραφειοκρατίας ταλαιπωροῦν καὶ ὑποδάλλουν εἰς ἔξοδα τούς εἰς 'Αθηνας διασμένοντας ναυτικούς, λίσταν ὑπολογισμούς εἰς ἀριθμόν. 'Η ἐντύπωσίς μου ἐπιτείνεται ἐκ τοῦ γεγονότος διτὶ πρὸ ἐμοῦ ὑπεδήληθη εἰς τοῦ ίδιαν ταλαιπωρίαν γέρων ἄνω τῶν 65 ἔτῶν, διὰ παρομοίαν ὑπόθεσιν.

Εύχαριστῶν,
Μετὰ τιμῆς
Ν. Δ. ΠΟΛΥΜΕΝΑΚΟΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

'Αθήναι, 22 Φεβρουαρίου 1971

TO...ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,
Πολλά ἔχουν ἀκουσθῆ μέσω τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὸ περιβόλον

«Ἐδεσματολόγιον», τὸ διποὺ ἔχει καταντῆσει ἀφιάλτης τῶν ὑπευθύνων μέσα στὸ καράβι.

Δυστυχώς, ἂν καὶ τόσαι ἐπεξηγήσεις ἔχουν δοθῆ, λόγω τῶν σημερινῶν καταστάσεων ἀπό ἀπόψεως πληρωματών, κάθε ἡμέραν καὶ προβλήματα ἔχομεν.

Υπάρχουν ἐκφράσεις, φράσεις καὶ διατύπωσίες, ποὺ ίσως εὑρεθῆ κανεὶς ὑπόδικος χωρὶς νὰ τὸ καταλάβῃ καλά - καλά.

Τὸ τί δὲ ὑποφέρομεν οἱ ὑπευθύνοι ἀπό τοὺς σημερινούς νέους μὲ τὴν μακράν κόμην καὶ τὴν ἀνύπαρκτον ναυτικὴν συνείδησιν σᾶς εἶναι γνωστά.

Οἱ μοῦ ἐπιτρέψητε διμως νὰ σᾶς ἀπασχολήσω κι' ἔχω διλίγων, ἀν καὶ γνωρίζω πόσον πολύτιμος εἶναι ὁ χώρος τῶν στηλῶν τῶν ἀγαπητῶν μας «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Καὶ ἀς ἀρχίσως ἀπὸ τὸν Πίνακα I τοῦ ἀδεσματολογίου.

Γράφει: Γεώμηλα καὶ ἀναφέρει τὴν ποσότητα. Στὰ διάφορα γεύματα τῶν πινάκων 1, 2, 3, 4, 5 ἀναφέρει «πατάτες».

Μερικοὶ ἀπὸ τὰ πληρώματα μας λόγω γνώσεων θέλουν «γεύματα» καὶ δχι «πατάτες». Λίγον φαίρον, πλὴν ἀλλήθεσταν.

Στὸν πινάκα 2. Γεύμα Δευτέρας ἐκ τοπογραφικοῦ λάθους γράφει «όρεκτικόν, χοιρινὸν μὲ σπανάκι» η σᾶλια λαχανικά, ΠΑΛΑΤΕΣ φούρνου μὲ γαρνιτουρά, φρούτον. Ποιοὶ εἶναι ίκανοι νὰ ἔχηγηση εἰς τὸν νομομαθή λαὸν τῆς πρύμης, ποὺ σού λέγει «αύτὰ ποὺ δικαιούμαι θέλω...».

Στὸν Πίνακα 2 πάλιν: Γεύμα τῆς Παρασκευῆς γράφει «... δοπτρια σούπα μὲ καρώτον, η φάδα η φακές σούπας...». Η φάκη δὲν εἶναι καὶ αὐτὴ δοπτριον η δχι; Τρέχα νὰ εὔρης διαιτήην νὰ λύσῃ τὴν διαφοράν ἐν μέσω Ειρηνικοῦ.

Στὶς γενικές παρατηρήσεις τοῦ ὑπεδεσματολογίου γράφει ὅτι «τὸ ὄρεκτικὸν τὸ θερινῶν κλιμάτων πρέπει νὰ περιορίζεται εἰς ἐλαίας, σαρδέλες κυτίου η ρέγγαν καπνιστήν. Στὸν πινάκα διμως 3, Δείπνον Σάββατον γράφει Σολομόν.

Καὶ ἔρωτῶ: Νὰ καλέσωμεν τὸν Εισαγγελέα η ἀλλον κανένα νομομαθή νὰ μᾶς λύσῃ τὶς τριάκοντα ἔξ ἐρμηνείες τῆς πρύμης;

Στὸν Πίνακα 3: Γεύμα τῆς Παρασκευῆς γράφει ... σπαγετίνη μὲ τριφτό τυρὶ καὶ στὸν Πίνακα 5, Γεύμα Πέμπτης γράφει ... κοτόπουλο ψητὸ μὲ σπαγέτο...».

«Ἄν καὶ ἔχω θαλαμηπόλον μὲ δέκα ἑτη ὑπρεσίον εἰς παντοπωλεία τῆς Κεντρικῆς 'Αγορᾶς 'Αθηνῶν, καὶ ἀλλα δέκα ἑτη ὡς ναυτικός, δὲν μπορούμε νὰ ξεχωρίσωμεν τὶ εἶναι τὸ σπαγέτο καὶ τὸ σπαγετίνη.

«Ομως τὰ νέα μας φρούτα στὴν ναυτιλία θέλουν «ὅτι γράφει τὸ χαρτί...».

Έγώ ἀπὸ δισα 'Ελληνικά δεύρω, ὁ τυρὸς εἰς τὴν καθαρεύουσαν καὶ τὸ τυρὶ εἰς τὴν δημοτικὴν εἶναι τὸ τύδιον καὶ τὸ αύτό.

Ομως δ πίνας ἐδεσματολογίου δταν εἶναι γιὰ τριφτό τὸ γράφει «τυρὶ» καὶ ὡς ὁρεκτικὸν τὸ γράφει «τυρόν».

Έδω χρειάζομεθα τὸν καθηγητὴν τῆς γλωσσολογίας νὰ ἔχηγηση εἰς..., ἵνα μὴ φάση κανεὶς στὸ σημεῖον νὰ πάτη φυλακή.

Στὸν Πίνακα 4: Γεύμα Κυριακῆς, γράφει: «... σαλάτα χορτολαχανικά καὶ στὸν Πίνακα 5, Δείπνον Τετάρτης «... ὡμά λαχανικά.

Ποὺ νὰ εὔρωμε στὸν 'Ινδικὸ Ωκεανὸ τὸν ειδικὸν βοτανολόγον ἢ γεωπόνον νὰ ἔχηγηση τὸ διαφορὰ ὑπάρχει μεταξὺ τῶν δύο διότι ἔχει διεύρω καὶ τὰ ἔχω κυριολεκτικῶν χαμένα.

Ἐπίσης μιὰ ἄλλη διαφορά ποὺ χρειάζομεθα τὸν καθηγητὴν τῆς Κτηνιατρικῆς Σχολῆς νὰ ἔχηγηση στὸν γραμματιζόμενους μὲ τὸ στενὸ παντοπόλον καὶ τὴν μακράν κόμην, εἶναι τὸ κοτόπουλον μὲ τὸ πουλερικόν. Στὰ πλοῖα ἀγοράζομεν ἔτοιμα σφαγμένα καὶ κατεψυγμένα κοτόπουλα. Τὰ ὑπόλοιπα ἐγώ δὲν τὰ ἔνων.

Κύριε Διευθυντής, κατήντησε νὰ παρευρίσκωμει συνεχῶς στὴν ἀποθήκην τροφίμων διὰ νὰ διώ βοτανολογικάς, κτηνοτροφικάς καὶ μαγειρικάς ἔχηγησεις ἐπὶ τῶν ἀκατανοήτων.

Καὶ ἔρωτῶ, ὡς καὶ τόσοι ἄλλοι: πιὸ πεπιερωμένοι ἀπό ἔμε.

Ο Πλοιάρχος τί εἶναι; Μανάδης, κτηνιάτρος, γεωπόνος η Ναυτίλος;

Δυστυχῶς καὶ ἔχει καταντῆσει η ναυτιλία μας δράμα, δραμάτων.

Κινδυνεύουμεν ἀπὸ κάτι τέτοια καὶ χειρότερα νὰ μᾶς δέσουν τὰ καράβια «οἱ μαλλιάδεσι» στὴν Αύστραλια.

Μήν σᾶς φαίνεται παράξενον, διότι τρεῖς φορές ἡ πειλήθην νὰ καταφύγουν εἰς τὰ Αυστραλιανὰ «Γίγαντον» νὰ μῶ δέσουν τὸ καράβι. Τὸ θέμα τὸ γνωρίζει καὶ δὲν Πέρθ 'Ελλην Πρόξενος καὶ δ. κ. Προξενικός Λιμενάρχης τοῦ Σιδενίου.

«Ἄς τὸ μελετήσουν τὸ ζῆτημα οἱ ἀρμόδιοι διότι θὰ χρειασθῆ σιγά - σιγά νὰ μπαράκωρουν γλαστρολόγοι, βοτανολόγοι, κτηνιάτροι, νομομαθεῖς καὶ κανένας πατάς νὰ μᾶς διαδάσσῃ διότι δὲν πάμε καλά.

Οσο γιὰ τοὺς Πλοιάρχους ειδικὸν δωμάτιον σὲ νευρολογικὴν κλινικήν, μαζὶ μὲ τὴν σύνταξιν.

Σᾶς εύχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Σ. Π. Α.
Πλοιάρχος

'Εν πλῷ τη 20.2.1971

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 25493

A/H 881407

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

524/526 ALBANY HOUSE WEST. 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ!

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΑΣ

'Επίκαιρα Θέματα

"ΚΙΚΗ", "ΙΟΛΗ" ΚΑΙ "ΝΙΚΗ"

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Θλιβερὸν καὶ ἄχαρι τὸ ἔργον ἐκείνου ὅστις θὰ καταπιστῇ μὲ τὴν ἀνατομίαν — ἔστω καὶ ἐπιφανειακὴν — μιᾶς σειρᾶς «αὐτάνδρων ἀπολεῶν» αἵτινες συνεκλόνισαν τοὺς ναυτικοὺς κύκλους εἰδικώτερον καὶ γενικώτερον τὴν Ἑλληνικὴν κοινὴν γνώμην. Βαθυτάτη ὑπῆρξεν ἡ συγκίνησις καὶ ἡ λύτη διότι 62 Ἑλληνες ναυτικοὶ καὶ τρεῖς Ἑλληνίδες γυναικες εύρον τὸν θάνατον καὶ ἐκαλύφθησαν διὰ παντὸς ὑπὸ τοῦ ὑγροῦ στοιχείου.

Πρόκειται περὶ μοιραίας ἀλύσου τριῶν «αὐτάνδρων ἀπολεῶν» πολυνέκρων αἵτινες συνέβησαν κατὰ τὸν λήξαντα μῆνα Φεβρουάριον εἰς τρεῖς διαφορετικὰς θαλασσίας περιοχάς.

Ἡ πρώτη ἀφορᾷ τὸ φορτηγὸν «Κική» 3.750 τόννων γκρός, τοῦ 1950. Αἱ συνῆκοι τῆς μυστηριώδους ἀπωλείας τοῦ σκάφους παραμένουν ἄγνωστοι. Οὐδεὶς ἐπέζησεν ὥστε νὰ ἔχωμεν τὴν μαρτυρίαν του. Πλαστικαὶ σωσίδιοι ἀνευρεθεῖσαι ἀνοικτὰ τῶν ἀκτῶν τῆς Τύνιδος δίδουν κατὰ προσεγγίσιν τὴν θέσιν τῆς τραγωδίας. Ὁ ἀσύρματος τοῦ σκάφους, καίτοι ἐργασθεὶς ἐπὶ ἐννέα λεπτά, δὲν ἔδωσε — ἄγνωστον διατί — τὴν θέσιν τοῦ σκάφους. Ὁ παράκτιος ὀλλανδικὸς σταθμὸς τοῦ Σεβενίγκεν καὶ πέντε πλοῖα συνέλαβον τὸ S.O.S. καὶ τὴν προσθήκην «Help» - «Waters», ἀλλὰ παρὰ τὰς κλήσεις των οὐδὲν ἔτερον στοιχείον ἔλαβον. Ἐκ τῶν ἐλαχίστων τούτων δεδομένων εἰκάζεται εὐκάλως ὅτι παρετρήθη ἀκατάχετος διαρροὴ μὲ συνέπειαν τὴν ἐντὸς ὀλίγων λεπτῶν καταβύθισιν τοῦ σκάφους.

Ἡ δευτέρα ἀφορᾷ τὸ «Ιόλη». Οὐδὲν σῆμα κινδύνου ἐλήφθη. Ἐκ τοῦ γεγονότος καὶ μόνον, ὅτι ἡμέρας τινάς μετὰ τὸν ἀπόπλουν του, ὅστις ἐγένετο μὲ σφραγίδαν θαλασσοταραχῆν, ἀνευρέθη εἰς τὰς ἱρλανδικὰς ἀκτὰς σωσίδιος λέμβος τοῦ σκάφους μὲ δύο πτώματα εἰκάζεται ὅτι ἀπώλεσθη αὐτάνδρον. Ποῦ ἀκριβῶς εύρισκεται ὁ ὑγρὸς τάφος τοῦ ἀτυχοῦς σκάφους; Οὐδεὶς γνωρίζει καὶ ἕστις οὐδὲν ὅτι μάθη ποτὲ.

Ἡ τρίτη ἡ καὶ πλέον συγκλονιστικὴ εἶναι τοῦ «Νίκη», σκάφους 2.371 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ὅπερ ἀπέπλευσεν ἐκ Δουνγκέρκης τὴν 27ην Φεβρουαρίου καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ «διδύμου» ναυαγίου τῶν «Μπράντεμπουρκ» καὶ «Τεξάκο - Καρρίμπιαν» τὴν 21.16 G. MT. τῆς ιδίας ἡμέρας μὲ συνέπειαν τὴν ἀπόλειαν 22 ἀνθρώπων ὑπάρξεων ὑπὸ τὰ ὄμβατα τοῦ φαροφύλακος, τῶν ἀνδρῶν τοῦ φαροπλοίου καὶ δεκάδος σκαφῶν ἄτινα τὴν ιδίαν ἐκείνην τραγικὴν διὰ τὸ «Νίκη» στιγμήν, παρέπλευσεν τὴν περιοχήν. Κατὰ δημοσιογραφικὰς δὲ περιγραφὰς καὶ πληροφορίας «ηγκύοντο φωναὶ ἀνθρώπων

οἵτινες ἐπεκαλούντο βοήθειαν». Τὸ φαρόπλοιον εὑρίσκετο εἰς ἀπόστασιν ἑκατοντάδος μόλις μέτρων καὶ τὸ ἀντιληφθὲν πρῶτον τὸ τραγικὸν αὐτὸν ναυάγιον, νορθηγικὸν μικρὸν τάνκερ «Ἐβρις» 498 τόννων, δὲν ἡδυνήθη νὰ παράσχῃ οὐδεμίαν βοήθειαν, καίτοι ὑπάρχει ἡ μαρτυρία τοῦ πληρώματός του ὅτι εἶδον «σκάφος νὰ βυθίζεται» καὶ στὴ συνέχεια «ἄκουσαν κραυγές προερχόμενες ἀπὸ τὴν θάλασσαν».

Καὶ ὅσον ἀφορᾶ μὲν τὰς περιπτώσεις τοῦ «Κικῆ» καὶ τοῦ «Ιόλη» δὲν ὑπάρχει οὐδεμία ἐλπὶς νὰ μάθωμεν ποτὲ τὸ μῶς καὶ τὸ διατί τὰ δύο αὐτὰ σκάφη ἔσχον αὐτὴν τὴν τραγικὴν τύχην. Εἴτε περὶ ἀνατροπῆς πρόκειται, εἴτε καταβύθισεως λόγῳ ἀκατασχέτου διαρροὴς, εἴτε περὶ ἀποκοπῆς εἰς δύο — πράγμα σπανιώτατον διὰ τόσον μικρὰ σκάφη — οὐδεὶς θὰ ὑπάρξῃ νὰ μᾶς επιβεβαιώσῃ πάσαν ὑπόθεσιν μας. Τὸ μυστικὸν θὰ τὸ κρατήσῃ καὶ αὐτὸς ἡ θάλασσα ὥπως κράτησε καὶ τοὺς ἀδικοχαθέντας θαλασσινούς μας. "Ἄν δὲν ἀνευρισκούτο τὰ θλιβερά — ἐπιπλέοντα κατάλοιπα θὰ ἐνεγράφοντο καὶ αὐτὰ εἰς τὸν κατάλογον τῶν «χαμένων καραβιῶν» ὥπως πέρυσι τὸ «Μίλτον Ιατρίδης». Ἐκείνο ὅμως ποὺ προκαλεῖ συναισθήματα ἀγναντήσεως, σωρείαν ἐρωτηματικῶν καὶ εὐλόγους ἀπορίας εἶναι ἡ περίπτωσις τοῦ «Νίκη».

Καὶ είναι γεγονός ὅτι ὁ ἡμερήσιος τύπος ἐσκιαγράφησε ἀδρὰ καὶ μὲ πάσαν λεπτομέρειαν τὰς πτυχάς τῆς θαλασσίας τραγωδίας χρησιμοποίησας — ὥπως καὶ πέρυσιν — πτυχαίσις τίτλους. Οὐδεμίαν ἔχομεν ἀντίρρησιν, διότι ἡ ἐφημερις καὶ γενικώτερα ὁ τύπος καθ' ὃ λειτουργήματος δύναται νὰ παρουσιάζῃ τὰ γεγονότα ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς ἀληθείας καὶ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν πτυχαίων τίτλων νὰ προσεδύνῃ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κοινοῦ, διότι στὸ κάτω - κατὰ τῆς γραφῆς ἐκτός τοῦ λειτουργήματος μία ἐφημερίς εἶναι καὶ ἐπιχειρησίς.

Ἐγράφομεν πολλά, τὰ όποια ἀδυνατοῦμε νὰ πιστεύσωμεν ὅτι ἀποτελούν φαντασίαν τῶν συντακτῶν των, ἀλλὰ συγχρόνων ἀδυνατούμεν πιστεύσωμεν ὅτι η Μεγ. Βρετανία, κράτος μὲ ναυτικὴν παράδοσιν, μὲ ἀλυσον ραδιοεπικοινωνιῶν καὶ μέσων διασώσεως κινδυνεύοντων ἐν θαλάσσῃ, μὲ δίκτυον ἐθελοντικῶν ναυαγοσωτικῶν λέμβων κατὰ μήκος τῶν ἀγγλικῶν ἀκτῶν θὰ ἀφηνεῖ ἀδονθήσουσαν ναυτικοὺς κινδυνεύοντας καὶ χαροπαλαίσοντας ἐν μέσῳ παγωμένων ὑδάτων καὶ ισχυρῶν ρευμάτων ἄτινα ἐπικρατοῦν εἰς τὴν περιοχὴν εἰς ἥν συνέβη τὸ δράμα. Γνωστὴ εἶναι ἡ ἀλληλεγγύη τῶν θαλασσινῶν ἀδιακρίτων ἐθνικότητος εἰς περίπτωσιν δυστυ-

χήματος. Πολλὰ θὰ ἡδύναντο νὰ γραφοῦν, πράξεις ἀλτρουσμοῦ καὶ αὐτοθυσίας αἵτινες τιμούν τοὺς ἀνθρώπους τοὺς διαβιούτας ἐν θαλάσσῃ. Εύχης ἔργον θὰ ἥτο ἡ τοιαύτη ἀλληλεγγύη νὰ παρετηρεῖτο καὶ μεταξὺ τῶν εἰς τὴν ξηρὰ διαβιούντων ἀνθρώπων. Ἐφ' ὅσον λοιπὸν ἀποδειχθῇ ὅτι τόσον ἡ θέσις τοῦ «διδύμου» ναυαγίου εἶχεν ἐπιστημονῆς διὰ τὸν διευθύνεις παραδεδεγμένων σημαντήρων ἡ δι' ἄλλων προσφορώτερων μέσων λόγω τῆς πυκνῆς κυκλοφορίας σκαφῶν εἰς τὴν ἐλόγω περιοχήν, οὐδεμίαν εὐθύνην θὰ πρέπει νὰ βαρύνῃ τὰς ἀρμοδίας βρετανικᾶς ἀρχῆς, πολὺ δὲ περισσότερον ἀποτελεῖ ἀνερμάτιστον ἐπιπολαίτητα ἡ ἐκ μέρους ἐνδιαφερούμενων ἐπίρριψις τοιούτων εὐθύνων εἰς αὐτεύθυνους.

Ἡ μαρτυρία τοῦ φαροφύλακος ὅτι «έκαμε σήματα» — φωτεινὰ ἀσφαλῶς — περὶ ἐπικειμένου κινδύνου εἰς τὸ πλησιάζον τὸν ὄλεθρον «Νίκη» δέον ὥπως ἔξετασθῇ, ἔξαριθμῷ καὶ διερευνηθῇ πλήρως. Διότι ὃν τούτο ἀποδειχθῇ ἀληθές, τότε πολλὰ δυνάμεια νὰ συμπεράνωμεν. Ἀξία λόγου θὰ ἥτο ἐπίσης καὶ ἡ ἐξακρίβωσις ἐαν κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς καταβύθισεως τοῦ «Νίκη» παρέπλευσεν τὴν περιοχήν δεκάδες σκαφῶν, ὥπως ἀναγράφει ἡ ἡμερήσιος τύπος. Ἐδιαίτεραν βαρύτητα θὰ ἔχῃ ἡ ἐξακρίβωσις τῆς ἀληθείας εἰς ποίαν ἀπόστασιν ἀπὸ τὸ φαροφύλακον ἐθύμισθη τὸ «Νίκη» καὶ ποίαι αἱ συνήθειαι τῆς ἐπικρατούσης ὥρατότητος. Δεδομένου ὅμως ὅτι ἔχομεν τὴν μαρτυρίαν τοῦ νορθηγικοῦ τάνκερ «Ἐρβις» ὅπερ πρώτον ἀντελήφθη τὸ βυθιζόμενον σκάφος καὶ οἱ ἀνδρες τοῦ πληρώματός του ἡκουσαν κραυγὰς ἀνθρώπων ἐπικαλουμένων βοήθειαν, εὐκόλως ἔννοείται ὅτι αἱ ἐπικρατούσαι καιρικαὶ συνήθειαι θὰ ἔσχαν καλαί, ὅποτε καὶ ἡ ὥρατότητας καλή, ὥστε μόνον ἡ ἐπίσημης μαρτυρία τοῦ «Ἐρβις» νὰ ἔχῃ ιδιάζουσαν βαρύτητα.

Γενικῶς αἱ τρεῖς αὗται «αὐτάνδροι» ἀπώλειαις μᾶς γεννοῦνται σειρὰν ὀλόκληρην ἐρωτηματικῶν καὶ δεδικαιολογημένων ἀπορίων. Ἀτυχήματα θαλασσίας συμβαίνουν πάντοτε, ἀλλὰ τοῦ εἶδους «αὐτάνδρων» ἀπολειδῶν, ὡς αἱ ἀνωτέρω ἐπισυμβάσαις ἐντὸς μηνός, θὰ πρέπει νὰ ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδιωτέρων τῶν ἀρμόδιων.

Εἰς τὸ καφενεῖον, εἰς τὸ λεωφορεῖον, εἰς τὸ σωματεῖον, ἥρχισαν νὰ ὅμιλοιν περὶ «ἀπειρίας κοινῶν «ἀτζακιωσύνης». Πολλοὶ ἀπὸ τοὺς θαλασσινούς μας τὸ ἀποδίδουν εἰς τὸ αὐτοράπτον — ἀφοῦ ὁ ναυτικός εἶναι συνήθως μοιρολάτρης καὶ προληπτικός — λόγω τῆς ιδιαίτερης μορφῆς τῆς ζωῆς του καὶ τοῦ ἐπαγγέλματός του. «Ἀλλοι πάλι ὅμιλοιν περὶ «συλλογικοῦ» πανικοῦ τῶν νεοεισελθόντων ἐκ πάσας Ἐλλαδικῆς Γῆς, ἀλλοὶ ἀποδίδουν τὸ κακόν εἰς τὴν ἀπειρισκεψίαν καὶ τὴν ὄρμην τῆς νεότητος. «Ἀλλοι προσέθουν ὅτι ἡ ἐμφάνισις ξένων εἰς τὰ πλοῖα μας καὶ ἡ μη εὔκολος συνεννόησης λόγω γιώσησης ὑπέχει καὶ αὐτὴ εὐθύνης καὶ πολλὰ ἄλλα λέγονται, σχολιάζονται καὶ μεγαλοποιούνται.

«Ἀλλὰ καὶ ἀν δικόμη ὑποθέσωμεν ὅτι πάντα ταῦτα ὑπέχουν κατόπιν εὐθύνης ὑπάρχουν καὶ ἄλλα. Πάντες ἐνθυμούμεθα ὅτι μέχρι πρὸ τίνος ἀδικόμη εἰς τὴν γύρω Ἐλληνικὴν θαλασσίαν περιοχήν, πολλὰ ναυάγια «μετόποτης» ἐστημείοντο κατὰ τοὺς χειμερινούς ίδιους μῆνας ὅτε αἱ θαλασσαὶ μας μαίνονται καὶ οἱ σφοδροὶ ἄνεμοι καθιστοῦν αὐτὰς ἐπικινδύνους.

Πλὴν ὅμως, ὁπ' ἣς ἐλήφθησαν σειρὰ ὀλόκληρος μέτρων ἀσφαλείας διὰ τὴν προστασίαν τῆς ζωῆς ἐθνικής, τὸ κακὸν ὅχι μόνον ἐμειώθη, ἀλλὰ καὶ σχεδὸν ἐξηφανίσθη. Αἱ ἀρμοδίαι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι παρακολουθοῦν ἐκ τοῦ σύνεγγυς φορτώσεις, ἔξαρτισμούς, δργαναὶ πλεύσεως, σωσίβια μέσον κλπ. ἐπιδεικνύουσαι τὴν λογικὴν αὐστηρότητα διὰ πλάσαν περίστασιν. «Ἐχω ὑπ' ὄψιν μου περιπτώσεις κατὰ τὰς ὅποιας οἱ ιδίοι ἄνεμοι της θαλασσας, ἐκείνοι διὰ τοὺς ὅποιούς ἐλήφθησαν τὰ μέτρα αὐτὰ διὰ

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & dunnage

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

65 BISHOPSGATE E.C. 2

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

‘Ο ιαπωνικός παράγων

ΒΑΡΥΝΟΥΣΑ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

νὰ προστατεύουσαν τὴν ζωὴν τῶν, αὐτὸι οἱ ἕδιοι γίνονται ἀθελήτης, οἱ συνεργοί, ὡστε νὰ ἀποκρυβῇ ἡ ἔλλειψις καὶ νὰ γίνῃ ἡ ἀσύμαντος κακῶς νοούμενη οἰκονομία. Οἱ ἕδιοι οἱ ἄνθρωποι αὐτοὶ «σκάβουν τὸ λάκκο τους μὲ τὰ ἕδια τους τὰ χέρια». Οταν συμβῇ τὸ «μοιραῖο» τότε ὅλοι μαζὶ καὶ ὁ καθένας χωριστά διαμαρτυρόμεθα, καθαυτοῖς ζίζουμεν τὰς εὐθύνας εἰς ἀλλοτρίους ώμους. Πικρά ἡ ἀλήθεια, ἀλλὰ πραγματικότης.

Καὶ τὰ τρία ἀπολεσθέντα σκάφη σχετικῶς νέα ὥστε νὰ ἀποδώσωμεν τὴν ἀπώλειαν εἰς τὴν παλαιότητά των. Υπάρχουν ἀκόμη μερικά «λίμπερτις» εύρισκομενά εἰς Ἑλληνικὰς χείρας. Αριθμοῦν διόν πλέον τῶν τριάκοντα ἑνὸν καὶ δῆμως ταξιδεύουν. Μηπως πρόκειται καὶ αὐτὸν νὰ τὸ ἀποδώσωμεν εἰς τὴν τύχην; Υπῆρχαν μέχρι τῶν παραμονῶν τοῦ Β' Παγκοσμίου πολέμου σκάφη πεπλαισιωμένα, τὰ ὄποια ἐστέποντο καὶ τῶν στοιχειώδων ὄργανων ναυτιλίας. «Ἐναρραγιώνιομέτρο πολυτέλεια, ἀσύρματος μὲ λυχνίας ἢ προνόμιον δεκάδος πλοίων καὶ δῆμως τοιάσια ἐκατόμεναι δὲν ἐσημειούντο. Δεκτὸν ἀκόμη ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτυχημάτων ἔναντι τοῦ δύκου τῆς Ναυτιλίας μᾶς εἶναι μικρός, ἀλλὰ αὐτὸν δὲν ἀποτελεῖ βασικὸν ἐλαφρυντικὸν καὶ ἀναγέται μᾶλλον εἰς τὴν στατιστική ἐπιστήμην.

Δι’ ἡμᾶς τοὺς «ἀκεινάτας» τοιάνταν καταστροφαὶ δὲν ταιριάζουν καὶ ὀφείλομε νὰ μὴ ἐπιταρόμεθα μόνον διὰ τὰ μεγαλουργήματα εἰς τὸν ὑγρὸν στίβον, ἀτίνα προκαλοῦν καὶ θαυμαστὸν καὶ φθόνον, ἀλλὰ νὰ προσπαθήσωμεν νὰ διερεύνησμεν ποὺ ἀκριῶς ὀφείλονται ὀρισμένας ἀτυχίας μᾶς — ἔτσι τὶς λέμε — καὶ νὰ λάθωμεν μέτρα αὐτοτρόπτατα ὥστε ἡ ἀσφάλεια τῶν θαλασσινῶν μᾶς νὰ εὐρίσκεται εἰς ἀνεκτὰ καὶ φυσιολογικά ἐπίπεδα.

Αὐτὸν πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ τὸ συντομώτερον. Οἱ ἔχοροι τῆς Ναυτιλίας μᾶς εἶναι πολλοί. ‘Απὸ κάτι τέτοια προσπαθοῦν νὰ «ἀρπαχθοῦν» διὰ νὰ χύσουν τὸ δηλητήριό των. Ή ζημία τὴν πούσιαν προκαλοῦν εἶναι τεραστία καὶ πολύπλευρος.

Μία εἴδος ή ὅποια εἰδὲ τὸ φῶς εἰς τὰς ἐφημερίδας τῆς 5ης Μαρτίου καὶ τὴν ὄποιαν παραβέτομεν εἶναι εὐγλωττος. Λυπουμέθα διότι τὴν παραβέτομεν, ἀλλὰ καὶ ἐπιχαίρομεν διότι ἡ ἀρμόδια λιμενικαὶ ἀρχαὶ ἐπενέβησαν κεραυνοβόλων καὶ ἐπέβαλλον αὐτοτρόπας κυρώσεις εἰς τὸν παραβάτην. Πιθανὸν ἡ σωτηρία αὐτὴ ἐπέμβασις νὰ ἀποσύνησε νέαν θαλασσίαν τραγωδίαν, ιδού τὸ σημείωμα αὐτούσιον:

«Με γάλο ο πρόστιμο για ύπερ φράγμα πολύ μεγάλο — για πρώτη φορά — πρόστιμο στὸν κυβερνήτη πλοίου ἐπειδὴ ὑπερφράγμη. Τὸ πρόστιμο ἀνέρχεται σὲ 40.000 δραχμές, καὶ ἐπεδιλθήθη ἔχεις στὸν πλοίαρχο τοῦ ὑπότιτλου σημαίαν φορτηγού πλοίου «Καπετάν Παύλος», τὸ ὅποιον ὑποχρεώθηκε νὰ καταβάλῃ τὸ πρόστιμο καὶ νὰ ἐκφορτώσῃ τὸ πλεονάζον φορτίον γιὰ νὰ τὸν ἐπιτραπέῃ ὁ ἀπόπλους του». (Ἐφ. «Τὰ Νέα» 5.2.71).

Εἰς τὸ δημοσίευμα αὐτὸν τῆς ἐφημερίδος ἔχω νὰ προσθέσω κάτι, κάτι ποὺ τὸ φαρεύω εἰς τὴν ίδιαν ἐφημερίδα.

Γράφει σὲ χρονογράφημά του ὁ Δημήτρης Ψαθᾶς:

«Ἀν ἔνας σκύλος δαγκώσα τὸν ἄνθρωπο, αὐτὸν δὲν εἶναι εἴδηση — ἔτσι διδάσκουν στὶς δημοσιογραφικὲς σχολές. Ἀν, δῆμως, ἔνας ἄνθρωπος δαγκώσα σκύλο, αὐτὸν εἶναι εἴδηση καὶ πρέπει ὁ νεαρός ἡ καὶ ἡλικιωμένος συντάκτης ἔπειτε νὰ χρησιμοποιήσῃ καὶ πηχυαῖον τὸν τέλον.

Καὶ ἐγώ, ὃς μοῦ ἐπιτραπή νὰ προσθέσω ὅτι στὴν περίπτωση τῆς εἰδῆσεως τοῦ ἐπιβληθέντος προστίμου γιὰ τὴν ὑπερφράγμη, ὁ νεαρός ἡ καὶ ἡλικιωμένος συντάκτης ἔπειτε νὰ χρησιμοποιήσῃ καὶ πηχυαῖον τὸν τέλον.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

‘Ανάλογοι καὶ οὐσιαστικῶς σημαντικαὶ διὰ πρέπει νὰ εἶναι αἱ ἔξελίζεις εἰς τὴν δυναμικότητα τοῦ ναυπηγικοῦ τομέως.

Ο ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ιαπωνίας βὰ ἀναπτυχθῆ ἔτι περισσότερον καὶ θὰ ἀνέλθῃ, πιθανώς, εἰς τὸ ἐπίπεδον συνολικῆς χωρητικότητος 45.000.000 τόνων γκρός. Τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖσα βὰ ἀπασχοληθοῦν κατ’ οὐξανόμενον ποσοστὸν μὲ ιαπωνικάς παραγγελίας, ἐνῷ πολλὰ πλοῖα ἐκ τῶν ναυπηγηθησμένων διὰ λογοριασμὸν ξένων πλοιοκτητῶν βὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Ιαπωνίαν, μόνον ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ὑποχρεωτικῆς ναυλώσεως των εἰς ιαπωνικάς ἐταιρίας.

Ἡ ὡς τὰν ἀνάπτυξις τοῦ ιαπωνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου δύναται νὰ ἀποδῇ, ἐν τινὶ μέτρῳ, εἰς ὄφελος καὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν ἡ ἀλλῶν ξένων ναυπηγείων.

Λίαν χαρακτηριστικαὶ εἶναι καὶ ἄλλαι διατιστώσεις εἰναι καὶ διατιστώσεις — ἐν πολλοῖς γνωστοῖς βεβαίωσί — τῆς ἀνωτέρω μελέτης. Τὸ μέλον τῆς Αὔστραλίας, λόγου χάριν, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ἔξαγωγῶν πρώτων ψλῶν πρὸς τὴν Ιαπωνίαν καὶ ἐνδεχομένως ὡς ἀγορᾶς διὰ τὴν Ιαπωνίαν, εἶναι ἀπολύτως συνδεδεμένον μὲ τὸ τῆς Ιαπωνίας. Δέν ἀποκλείεται, μάλιστα, ἐάν ἐγκαταλείφθῃ ἡ πολιτική τῆς «Λευκῆς Αὔστραλίας», ὅπως ἡ αὐτοτροφιασὴν ἡ πειρος καταστῆ χῶρος διεξόδου διὰ τὸν πλεονάζοντα πληθυσμὸν τοῦ πυκνῶς κατωκημένου συμπλέγματος τῶν ιαπωνικῶν νήσων.

Προφανεῖς καθίστανται οἱ κίνδυνοι δυσμένων ἐπιπτώσεων ἐπὶ τοῦ λοιποῦ κόσμου ἐκ τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἔξελίζεως τῆς Ιαπωνίας εἰς οἰκονομικὴν υπερδύναμιν. Ενδεικτικὴ ὑπῆρχεν ἡ κατὰ τὸν παρελθόντα Νοέμβριον σημειωθεῖσα κατάρρευσις τῆς ναυλαγορᾶς διὰ ἡρά φορτία, κατόπιν τῆς εἰς Ιαπωνίαν ἐπιβληθεῖσης προσωρινῆς περικοπῆς παραγγής χάλιδος κατὰ 10%, καθ’ ὃν χρόνον αἱ προϋπολογισθεῖσαι ιαπωνικαὶ μεταφοράς εἰσαγωγικαὶ ἀνάγκαι διὰ τὰ προστέχη 3 - 4 ἔτη εἶχον ἡδη καλυφθῆ διὰ προχοροναυαλώσεων.

Παρὰ ταῦτα, τὰ χρώματα τῆς ιαπωνικῆς εἰκόνος δὲν εἶναι καθ’ ὅλα ρόδινα. Οὕτω γνωστοὶ τυχάνει, ὅτι ἡ Ιαπωνίας ἀντιμετωπίζει ἀπὸ τίνος προβλήματα ἔλλειψεως ἐργατικῶν χειρῶν, αὐξανόμενοι κόστους ἡμερομισθίων καὶ πρώτων ψλῶν, ἔλλειψεως κεφαλαίων καὶ περιοριστικῶν ἐθνικιστικῶν μέτρων εἰς τὰς καταστήσεις της ιαπωνικαὶ μεταφορικαὶ εἰσαγωγικαὶ ἀνάγκαι διὰ τὰ προστέχη 3 - 4 ἔτη εἶχον ἡδη καλυφθῆ διὰ προχοροναυαλώσεων.

Η Ιαπωνίας ἔχει τὸ δεύτερον κατὰ σειράν εἰς τὸν κόσμον ψλῶν ἔξικον τείσθησαν ιαπωνικαὶ μεταφοράς, πλούτιστα, ἐάν ἐγκαταλείφθῃ ἡ πολιτική τῆς «Λευκῆς Αὔστραλίας», ὅπως ἡ αὐτοτροφιασὴν ἡ πειρος καταστῆ χῶρος διεξόδου διὰ τὸν πλεονάζοντα πληθυσμὸν τοῦ πυκνῶς κατωκημένου συμπλέγματος.

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS, DON E. C. 3
ADD. TELEPHONE NO. ROYAL 6401 (10 LINES)
TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

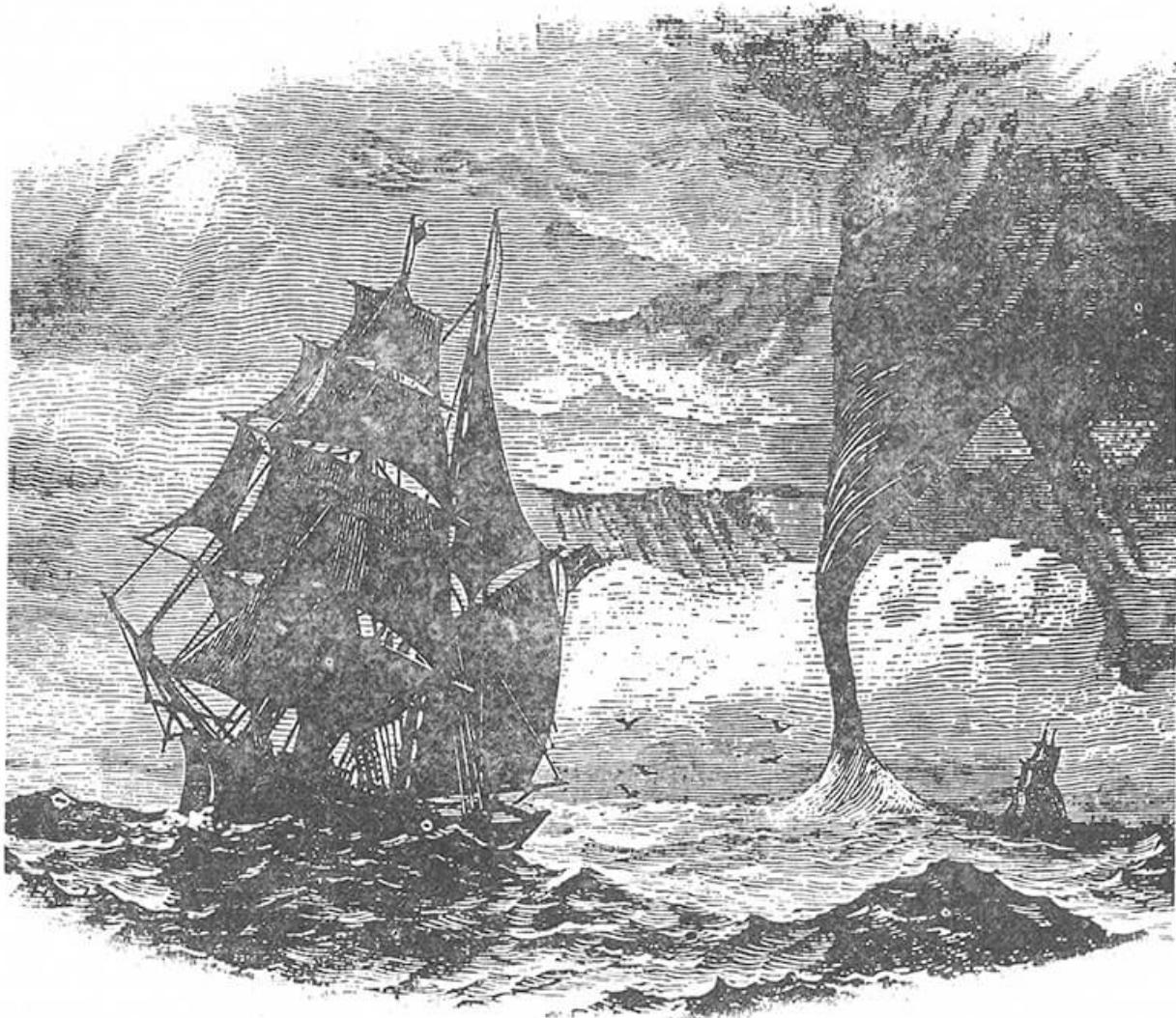
STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ

KOU RODOLFOU DENTE

ΓΝΩΣΤΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΛΗΡΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΝ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Η ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
“ΑΣΤΗΡ”
ΑΣΦΑΛΙΖΕΙ
ΣΩΜΑΤΑ ΣΚΑΦΩΝ



ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΣΤΗΡ

ΕΔΡΑ:
ΑΘΗΝΑΙ: ΟΔΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 1 (ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ)
ΤΗΛ. 230.721 - TELEX 21 5383

Η ΠΑΡ' ΗΜΙΝ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΡΕΥΝΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ (SEARCH AND RESCUE, S.A.R.) ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ,

- Θάλαμος Συντονισμοῦ S.A.R./YEN -

ΤΟΥ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ε. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ Λ.Σ.

1. ΓΕΝΙΚΑ

Τό διαθρωπιστικόν συναίσθημα πρός παραχήνη βοηθείας, πρός πάντα κινδυνεύοντα — ιδίᾳ όμως πρός τούς κινδυνεύοντας ένθαλάσση — ύπηρεν, άπό τών πρώτων βημάτων τῆς διαθρωπότητος, τόσον έντονον και χαρακτηριστικόν, ώστε, άκομη και σταν, μὲ τὴν πάροδον τῶν αἰώνων και τὴν ἀρτιότεραν ὄργανωσιν τῶν διαθρωπίνων κινηνιών, ἔθεσπισθησαν κανόνες ὑποχρεούντες εἰς προσπάθειαν διασώσεως τῶν ἐθαλάσσης κινδυνεύοντων, τό συναίσθημα τούτο — αὐτονότοντος ως ὑψηλὸν χρέος — υπερέβαλε πάντοτε τὰ διατεταγμένα ταύτας ὑποχρέωσεις.

Κατά γενικήν όμοιογίαν, εἰς τὴν ἐποχὴν μας, πέραν τῶν διαγραφειῶν — κατ' ἀκολουθίαν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου — ἐντόνων λιστικῶν ἡ καὶ μηδενιστικῶν τάσεων, ὡς βαθέος περιεχομένου ἐκδηλοῦνται, καθ' ἀπασαν σχεδὸν τὴν ὑδρόγειον, τό διαθρωπιστικόν συναίσθημα (χρέος, καθ' ἡμάς, ὡς πλήρως ταυτιζόμενον μετ' αὐτῆς ταύτης τῆς φύσεως τῶν λογικῶν ὄντων). Καὶ σταν τό συναίσθημα τούτο ἀποτελεῖ τὸ κίνητρον διὰ τὴν κινητοποίησιν μαζῶν δλοκλήρων προκειμένου νέον τείνουν αὐταὶ χεῖρα βοηθείας εἰς πάσχουσαν ἐπὶ τῆς ἥρας — κατὰ τὰς ἀνεξιχνίαστους βουλὰς τοῦ Κυρίου — μερίδα τῆς παγκοσμίου ἀνθρωπίνης κινηνιώς, εὐκόλως ἀντιλαμβάνεται πάς τις πόσον μεγαλύτερα είναι ἡ συγκίνησις, προσθυμούσερα ἡ δραστηριότης και ὑψηλοτέρα ἡ αὐτοπάρησις τῶν δυναμένων νὰ παράσχουν βοηθείαν, διάκις τὰ ἔρτιαν κύματα διαχέουν εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν διασφαιρών τὸ ἔγκλειον τῶν παγεράν γεύσιν τοῦ θανάτου, δραματικὸν S.O.S.

Σήμερον, δέ, αἱ διάφοροι προηγμέναι ναυτιλιακαὶ χώραι ἔχουν, εἴτε μονομερῶς, εἴτε ἐν διεθνεῖ συνεργασίᾳ ύπό τὴν αἰγίδα τοῦ I.M.C.O., ἀναπτύξει ἔξαιρετικῶς μεγάλην προτοδουλίαν και δραστηριότητα, τὰ ἐπιπέδα ναυτικῆς ἀσφαλείας — θεωρούμενα τόσον ἀπό τῆς σκοπιᾶς τῆς τεχνικῆς βελτιώσεως και ἔξοπλισμοῦ τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν, δσον και ἀπό τῆς ἀντιστοίχου τοιάντης τῆς ὄργανωσεως εἰδίκῶν ὑπηρεσιῶν ἥρας πρός προχήν βοηθείας εἰς κινδυνεύοντας ἐν θαλάσσῃ — δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς Ικανοποιητικά. Ἐχειάσθη πρός τούτο κόπος και μόχθος πολὺς και ἀπήτηθη ἡ θυσία πολλῶν ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων, μέχρις οὐ τὰ διδάγματα, ἀπό τὰ κατά καιροὺς ἐπισυμβάντα ναυτικὰ ἀτυχήματα, μελετηθοῦν και ρίψουν τὸ οὐτωσὶ διαπανηρόν εἰς κόστος, ἀλλὰ πολύτιμον εἰς περιεχόμενον φῶς τῆς ἐξ αὐτῶν κτηθείσης πείρας εἰς τὰς προσπαθείας πρός περιστολὴν τῶν θαλασσίων τραγωδῶν και περιφρύσην τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἀπό τὰς σκοτεινάς ἐπιβουλὰς τοῦ μαινομένου πόντου.

2. Η ΠΑΡ' ΗΜΙΝ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΡΕΥΝΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ (S.A.R.) (ΘΑΛΑΜΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ S.A.R./Y.E.N.)

Ἐν Ἑλλάδι, ἡ παροχὴ ὑπηρεσιῶν ἔρευνης και διασώσεως εἰς κινδυνεύοντα, ἐντὸς τῶν ἔθνικῶν χωρικῶν ύδων και τῶν τούτοις παρακειμένων θαλασσίων περιοχῶν, πλοῖα ὑφ' οἰλανδήποτε σημαίαν, ἀδασίζετο, ἐπὶ μακρόν, εἰς τὴν κινητοποίησιν — μερίμνη τῶν ἀρμο-

δίων κρατικῶν ὀρχῶν — τῶν παραπλεόντων πλοίων και τὴν ἀποστολήν, εἰς τὸ στίγμα τοῦ ἔχοντος ἀνάγκην οἰσασδήποτε συνδρομῆς πλοίου, ὑπὸ τῆς πλησιεστέρας Λιμενικῆς Ἀρχῆς, πάσης δυνατῆς και προσφόρου βοηθείας. Τὸ ἐπισυμένον, ἔτει 1966, ναυάγιον τοῦ ἐπιβατηγοῦ όχηματαγωγοῦ «Ηράκλειον» ὑπῆρεν αἵτια σημαντικῆς ἀναπτύξεως τοῦ δικτύου και βελτιώσεως τῆς ποιότητος τῶν ὑπηρεσιῶν SAR, τῆς διλῆς σχετικῆς ὀργανώσεως τεθείσης ἐπὶ μελῶν δρθολογικῆς βάσεως, πληρέστερον ἀνταποκρινομένης εἰς τὰς συνθήκας και τὴν ίδιομορφίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ θαλασσίου χώρου.

Σήμερον ἡ ἔρευνα διὰ τὴν ἀνεύρεσιν οἰουδήποτε ἐμπορικοῦ πλοίου η πλωτοῦ ναυπηγήματος, κινδυνεύοντος ἐντός:

- α) Τοῦ Αιγαίου Πελάγους (πλήν τῆς ἀνηκούσης εἰς τὰ τουρκικά χωρικά ὄντας ζώνης).
- β) Τοῦ Κρητικοῦ πελάγους (εἰς σημαντικόν, ἀπό τῶν νοτίων ὀπτῶν τῆς Κρήτης, βάθος), και
- γ) Τοῦ Ιονίου πελάγους (μέχρι τοῦ ἡμίσεος περίπου τῆς μεταξὺ Ἐλλάδος - Ιταλίας ἀποστάσεως).

Καὶ ἡ παροχὴ αὐτῷ ὑπηρεσιῶν διασώσεως ἀποτελεῖ εὐθύνην και ἀμοιδότητα τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς συγκεκριμένης ταύτης ἀποστολῆς του, τὸ Y.E.N. δύναται νὰ κινητοποιήσῃ μίαν ἡ πλείονας — ἀναλόγως τοῦ ἐπειγόντος τοῦ βαθμοῦ ἑκάστης συγκεκριμένης περιπτώσεως, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κινδυνεύοντων προσώπων κλπ. — τῶν κατωτέρω ὑπηρεσιῶν και νὰ χρησιμοποιήσῃ ἐν ἡ πλείονα τῶν ἀσκούμενων μέσων:

α) Τὴν πλησιεστέραν πρὸς τὸ στίγμα τοῦ

κινδυνεύοντος πλοίου Λιμενικήν Ἀρχήν, ἡ ὅποια πάλιν μεριμνᾷ διὰ τὴν ἐν τάχει:

- (i) Ἀποστολὴν τοῦ, ὑπὸ Κυβερνήτην Ἀξιωματικὸν Λ.Σ. και πλήρωμα ἀνδρας Λ.Σ., εἰς τὴν διάθεσιν τῆς τεθείμενου πλωτοῦ μέσου. Ο ναυαγοσωστικός ἔξοπλισμός τῶν τοιούτων σκαφῶν τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν (ἐνιαὶ τῶν ὅποιων παρελήφθησαν μόλις κατὰ τὸ 1970) συμπληρούσται διὰ φαρμακευτικοῦ και λοιποῦ σχετικοῦ ὀλικοῦ.
- (ii) Ἐπίταξιν και ἐπιπόπιον ἀποστολὴν ἐπέρωτων σκαφῶν ὀρμούντων ἐν τῷ λιμένι (ῃ και τῇ περιοχῇ) δικαιοδοσίας της, εἰς διε τερεῖται κρατικοῦ πλωτοῦ μέσου (ῃ τὸ ὑπάρχον εὐρίσκεται, δι' οἰονδήποτε λόγου, ἐκτὸς ἐνεργείας), εἴτε ἡ σοβαρότης τῆς ἀντιμετωπιζομένης περιπτώσεως ἐπιβάλλει τὴν χρησιμοποίησην πλειόνων, μεγαλυτέρων δυνατοτήτων, σκαφῶν, και
- (iii) Χρέας τυχούσης, κινητοποίησιν νοσοκομειακῶν μέσων διὰ τὴν παραλαβὴν και περιθαλψιν ναυαγῶν χρηζόντων ἀμέσου ιατροφαρμακευτικῆς περιθάψεως.
- (b) Τὴν ἐν Πειραιεῖ ἔδρεύος ποιονταρίαν Ναυαγοσωστικῶν - Ρυμουλκῶν, διὰ τὴν ἀποστολὴν τοῦ μάλλον προσφερόμενου — λόγω θέσεως, ταχύτητος και σχετικοῦ ἔξοπλισμοῦ — σκάφους της εἰς τὸ σημεῖον τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου. 'Η, ἐν λόγῳ, κοινωνία έντημερώ-

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMAZOS
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

**ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ • ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ • ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

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

80133 **NAPOLI (ITALIA)**

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

312210

TΗΛΕΦ. 321225

328543

ΤΕΛΕΞ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

νει διαδικτυώς καθ' έκάστην τὸ Υ.Ε.Ν. ἐπὶ τῶν κινήσεων (Λιμένες, ἔνθα δρμοῦν τ' ἀκινητοῦντα, στίγμα, εἰς δὲ εύρισκονται τὰ ἐν πλῷ κλπ.) τῶν ἀνηκόντων εἰς τὴν δύναμιν τῆς σκαφῶν. Τοιουτορόπως τὸ Υ.Ε.Ν. δύναται, ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, νά γνωρίζῃ πόσα καὶ ποῖα ναυαγωστικά - ρυμουλκά εύρισκονται πλησίον τοῦ στίγματος τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου καὶ ν' ἀποκαθιστῷ ὅμεσον μετ' αὐτῶν ἐπαφήν (μέσω Σταθμοῦ SYA, ἢν ταῦτα εύρισκονται ἐν πλῷ ἢ μέσω τῆς οἰκείας Λιμενικῆς Ἀρχῆς, ἢν εἰναι προσωριμσμένα). Ή διασπορὰ τῶν σκαφῶν τούτων εἰς τὰ μᾶλλον ἐπίκαιρα σημεῖα τῶν 'Ελληνικῶν ἀκτῶν διευκολύνει μεγάλως τὸ ἔργον τοῦ Υ.Ε.Ν.

(γ) Πρὸς ταχυτέραν καὶ ἀποτελεσματικέραν διεξαγωγὴν τῆς φάσεως «Ἐρευνα», τὸ Υ.Ε.Ν. δύναται νά ζητήσῃ τὴν συνδρομὴν τοῦ Ἀρχηγείου Ἀεροπορίας διὰ τὴν διάθεσιν ἀναγνωριστικῶν ἀεροσκαφῶν ἢ καὶ ἐλικοπέραων — τῶν τελευταίων μᾶλλον προτιμωμένων (δύσκις αἱ καιρικαὶ συνθήκαι ἐπιτρέπουν πὴν χρησιμοποίησίν των), ὡς δυναμένων νά παράσχουν καὶ ὑπηρεσίας διασώσεως. Ή μέχρι τοῦδε συνδρομὴ τῆς 'Ελληνικῆς Ἀεροπορίας, ἐκδηλουμένη διὰ τῆς ὑπὸ τίτλου «Κέντρον Συντονισμοῦ 'Ἐρευνῆς καὶ Διασώσεως» (Κ.Σ. Ε.Δ.) εἰδικῆς μονάδος τῆς, εἰς τὴν Ἐρευναν καὶ διάσωσιν ἐν θαλάσσῃ (εἴτε διὰ τῆς ἐντοπίσεως τῶν κινδυνεύοντων πλοίουν καὶ προσώπων καὶ τῆς πρὸς αὐτὰ κατευθύνσεως τῶν σκαφῶν διασώσεως, εἴτε διὰ τῆς ρίψεως παντοειδοῦς σωστικοῦ ὑλικοῦ, τροφίμων κλπ., εἴτε δι' αὐτῆς ταῦτης τῆς μεταφορᾶς τῶν ναυαγῶν εἰς τὰς ἀσφαλῆ σημεῖα) ὑπῆρξεν ἀνυπολογίστου ἄξιας καὶ ὡς τοιαύτη ἀναγνωρίζεται ὑπὸ πάντων.

(δ) Εἰς ἔξαιρετικῶς δυσχερεῖς περιπτώσεις, δικαιολογούμενας καὶ ἐκ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν κινδυνεύοντων ἀτόμων, τὸ Υ.Ε.Ν., ἀπευθυνόμενον πρὸς τὸ 'Ἀρχηγείον Ναυτικοῦ, δύναται νά ζητήσῃ τὴν συνδρομὴν πολεμικῶν πλοίων. Ή σύμπραξις τῶν τελευταίων ἔχαρακτηρίζετο ἀνέκαθεν ὡς προσφορὰ τῆς ὑμίστης δυνατῆς ποιότητος. Πλοῖα ὑψηλῶν ταχυτήων, δυνάμενα, λόγῳ κατασκευαστικῆς ἀντοχῆς, ν' ἀντεπεξέρχωνται ἀσφαλῶς πρὸς τὰς σφροτέρας τῶν θαλασσοταραχῶν, διαθέτοντα ἀρτίως ἐκπεπαιδευμένα πληρώματα, διαπινέομενα ὑπὸ τῶν ἀνωτέρων αἰσθημάτων αὐτοθυσίας καὶ ναυτικῆς ἀληθεγγύης, προσέφεραν — καὶ συνεχίζουν νά προσφέρουν — ὑπηρεσίας SAR εἰς ὑψηλὸν ἀριθμὸν περιπτώσεων, ἐπισύροντα τὸν θαυμασμὸν καὶ προκαλοῦντα εὔμενή σχολία παρὰ τῇ, ίδιαιτέρων ἐκδηλουμένων εὐασθησίαν εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ἐλληνικῆ καὶ διεθνεῖ κοινῆ γνώμη.

Βεβαίως εἰς πᾶσαν περίπτωσιν κινδυνεύοντος πλοίου, τὴν πλέον ὅμεσον (οὐχὶ δύμως πάντοτε καὶ τὴν πλέον ἀποτελεσματικὴν) βοήθειαν δύναται νά παράσχουν τὰ τυχὸν παραπλέοντα τὴν αὐτὴν περιοχὴν πλοῖα (εἴτε ἀμπορικά, εἴτε πολεμικά). Τὸ Υ.Ε.Ν., εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἀφοῦ ἀναμετάδωσῃ εἰς τὴν 'Ελληνικὴν καὶ 'Αγγλικὴν τὸ σῆμα κινδύνου κυρίως διὰ τοῦ παρὰ τὴν Λούτσαν Σταθμοῦ 'Ασυρμάτου Ράδιο - 'Αθηναί (S.V.A.), παρακολουθεῖ (εἴτε μέσω τοῦ ἀνωτέρω σταθμοῦ, εἴτε ἐπέρι τοιούτου, πλησιεύστερον πρὸς τὸ στήγμα τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου κειμένου) πάσας τὰς ἔξειλικτικάς φάσεις παροχῆς βοηθείας παρὰ τῶν παραπλεόντων καὶ σταθμίζει ἀναλόγως κατὰ πόσον παρίσταται ἀνάγκη κινητοποιήσεως καὶ ἐτέρων μονάδων, χρησιμοποιήσεως δὲ τῶν ὑ-

πηρεσιών καὶ λοιπῶν μέσων διασώσεως.

'Η ἀναληφθεῖσα, εύθὺς μετὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐγ - ο) γ «Ἡράκλειον» προσπάθεια δημιουργίας καὶ παρ' ἡμῖν ισχυράς ναυαγοσωστικῆς ὑποδομῆς κατέληξεν εἰς τὴν δημιουργίαν (1968) τοῦ «Θαλάσσου Συντονισμοῦ 'Ἐρευνῆς καὶ Διασώσεως Υ.Ε.Ν.» (Θ.Σ. SAR / Y.E.N.) ὡς κεντρικοῦ συντονιστικοῦ ὄργανου πρὸς ἀποτελεσματικήν διεξαγωγὴν τῶν ἐνεργειῶν ἔρευνης καὶ διασώσεως. 'Υπαγόμενος ὑπὸ τὴν Διεύθυνσιν 'Ελέγχου ('Ασφαλείας) Ναυτιλίας τοῦ Υ.Ε.Ν., δ Θάλασσας οὗτος στελεχοῦται ὑπὸ 'Αξιωματικῶν Λ.Σ. καὶ λειτουργεῖ ἐπὶ 24 ώραν βάσεως, φέρει δρότιον ἔξοπλισμὸν εἰς ναυτιλιακά βοηθήματα καὶ δρυγάνα, ὡς καὶ σύγχρονα τηλεπικοινωνιακά μέσα.

Λόγῳ τῆς ἀνά τὴν ὑφῆλιον ἔξαπλωσεως τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἀνάγκης παρακολουθήσεως τῆς τύχης τῶν ὑποστάτων οἰνοδήποτε ἀτύχημα πλοίων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας (ὑπὸ ἐλληνικὴν ἡ ἔνεας σημαίας, ἐπηγρωμένων δι' 'Ελλήνων ναυτικῶν — ὑπουργῆποτε εὑρίσκονται τὰ ἐν λόγῳ πλοία — δ Θ.Σ. SAR/Y.E.N.:

(α) Συντονίζει ὑπευθύνως τὸ ἔργον ἔρευνης καὶ διασώσεως τῶν ἐντὸς τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν κινδυνεύοντων πλοίων (ὑφ' οἰνοδήποτε σημαίαν).

(β) Παρακολουθεῖ τὰς φάσεις ἔξειλεως ναυτικοῦ ἀτυχήματος ἐπισυμβάντος εἰς 'Ελληνικὸν πλοίον ἐντὸς τῆς Μεσογείου Θαλάσσης, παρέχων διὰ τοῦ ἀ) τὸ δόηγμας εἰς τὸν Πλοίαρχόν του καὶ ἔρχομενος εἰς ἐπαφήν μετὰ τῶν Πλοιάρχων τῶν σπειδόντων πρὸς παροχὴν βοηθείας πλοίων, τῶν πλησιεύστερων σταθμῶν ἀσυρμάτου τῶν διαχειριζομένων τὸ σῆμα κινδύνου, ἀσφαλείας ἡ ἐπείγοντος τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου ἢ καὶ τῶν ἀρμοδιῶν 'Αρχῶν τῶν Κρατῶν ἐντὸς τῆς περιοχῆς δικαιοδοσίας τῶν ὑποίων εὑρίσκε-

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν /ρυμου-) κὼν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύοντας εἰς τὰ ἐλληνικὰ χωρικὰ ὕδατα.

ΑΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις – Ρυμουλήσεις
35/39 'Ακτή Μιαούλη – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TELAD : "LIMINSHIP" – PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:
472.119, 424.043, 471.593

Κατὰ τὰς μὴ ἐργασίμους ὥρας:
8046.107, 8028.592, 974.081,
& 453.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

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

TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" – LONDON

TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755

τα το κινδυνεύον πλοίον και

(γ) Παρακολουθεί διά τού ἄτ, εί δυνατόν, τάς φάσεις καταστάσεως κινδύνου, είς ήν περιήλθεν ἐλληνικόν πλοίον, εύρισκομενον όπουδήποτε τῆς ὑδρογείου ἔκτος τῆς περιήλθεν Μεσογείου, παρέστη δόηγίας ἐνεργείας είς τὰς πλησιεστέρας Ἐλληνικάς Λιμενικάς ἢ Προξενικάς Ἀρχάς καὶ ἔρχομενον είς ἐπαφήν μετά τῶν ἐν Ἀθήναις καὶ Πειραιὲ Διπλωματικῶν καὶ Προξενικῶν Ἀρχῶν τῶν πλησιεστέρων πρὸς τὸ στήγμα τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου Κρατῶν, ἐπιμελεῖται τῆς παροχῆς πάσης ἀναγκαιόσης βοηθείας εἰς τούτο καὶ περιθώλιψεως τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματός του.

Εἰς τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἔθνικού δικύου ναυαγοσωστικῶν εὐκολιῶν συνέβαλε καὶ ἡ ἀπόκτησις, τῷ 1967, καὶ διάθεσις εἰς 16 Λιμενικάς Ἀρχᾶς τοῦ ἡπειρωτικοῦ καὶ νησιωτικοῦ συμπλέγματος τῆς Χώρας⁽¹⁾ (εἰδικῶς ἐπιλεγέσας, ὡς κειμένος πλησίον τῷ μᾶλλον πληττομένον, κατὰ τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ἔτους, ὑπὸ σφιδρῶν θαλασσοταραχῶν), ἀνὰ μιᾶς δριμιδοβόλου συσκευῆς, τούπου Schermuly, τῆς μεγίστης δυνατῆς ἐμβέλειας, πρὸς δημιουργίαν ἀερογεφύρων μεταξὺ ἔηράς καὶ κινδυνεύοντος προσαράξαντος πλοίου (ἢ καὶ μεταξὺ τούτου καὶ σπεύδοντος πρὸς παροχῆν βοηθείας πλωτοῦ μέσου) καὶ διάσωσιν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματός του⁽²⁾.

Θά τὸ ἔργον δικαιοσύνης — πρὶν ἡ κλείσῃ τὸ παρὸν θέμα — ἡ ἔξαρσις τῶν θαυμασίων, τῷ ὅντι, ὑπηρεσῶν εἰς τὸν συγκειριμένον ἀνθρωπιστικὸν τομέα τῆς Ἑρεύνης καὶ Διασωσέως κινδυνεύοντος ἐν θαλάσσῃ πλοίου καὶ ἀπότομον, τοῦ Ὀργανισμοῦ Τηλεπικοινωνῶν Ἐλλάδος, καὶ εἰδικώτερον τῶν ἐπανδρούντων τοὺς σταθμοὺς ναυτιλίας τούτου τοπελεχῶν, τὰ ὅποια, μετ' αὐτοπαρήσεως, καὶ βαθείας προστηλώσεως πρὸς τὸ καθῆκον τῶν, συμπάσχοντον πρὸ τοῦ πομποῦ καὶ τοῦ δέκτου τῶν, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῶν φάσεων κινδύνου οἰούσητο πλοίου καὶ μέχρις ὅτου ἐπιτευχθῇ ὁ ἔκαστοτε ἀντικειμενικὸς σκοπός. Ἡ ἀναγνώρισις τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν τῶν ἀποτελεῖ, διὰ τὰ καλὰ ταῦτα στελέχη, τὸν καλύτερον τίτλον τιμῆς.

(1) Αἱ ἐν λόγῳ Λιμενικάς Ἀρχαὶ είναι αἱ: τοῦ Πειραιῶς, τῆς Θεσσαλονίκης, τοῦ Στρατονίου, τῆς Καδώλου, τῆς Λήμνου, τῆς Χίου, τῆς Σύρου, τῆς Σκύρου, τῆς Μαιάνδρου, τοῦ Λαυρίου, τῆς Μήλου, τῆς Ρόδου, τοῦ Ἡρακλείου, τῆς Πολύης, τῶν Πατανῶν, τῆς Κιφλοληνίας καὶ τῆς Κερύνειας.

(2) Ὡς γνωστὸν κατ' ἐπιταγὴν τῆς SOLAS 1969 καὶ τῶν ἔξιν παρὰ Κανονισμῶν, ἡ δριμιδόβολος συσκευὴ ἀποτελεῖ ἀποστάτην συμπληρωματοῦ συστικοῦ ἔξπλισμον ὀρισμένων κατηγοριῶν πλοίων.

Σημ.: Τὸ ἀνωτέρω ἀπόχον προσωπικάς ἀντιλήφεις καὶ δέσεις τοῦ γράψαντος, μὴ τουτοῖμα ἀποροῦταις πρὸς τὰς ἀντιστοίχους ἀποφεις τοῦ Ἐπιμορφείου Ἐμπορικῆς Νοτιοδιοίας.

E. H. MΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

Οἱ πετρελαιαγωγοὶ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς

ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ k.k. ΛΑΜΠΕΡΤ ΜΠΡΟΔΕΡΣ

Ἡ πρόσφατος συμφωνία τῆς Τεχεράνης περὶ τῶν τιμῶν πετρελαίων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἐπέσυρε τὸ ἐνδιαφέρον ἐπὶ τῶν πετρελαιαγωγῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς/Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Σχετικὴ μελέτη ἐδημοσιεύθη ὑπὸ τοῦ ἑνίκαντος γνωστοῦ ναυτιλιακοῦ οίκου Λάμπερτ Μπρόδερς. Ἡ μελέτη αὕτη ἀνατίθεται καὶ δεσμεύεται τὰς διακίνησιν 160.000.000 τόνων πετρελαίου διὰ τῶν πετρελαιαγωγῶν «Εἰλάς», «Ιριούπ» καὶ «Σουμέντ».

Διό τὴν παραλαβὴν τῶν πετρελαίων ἐκ τῶν ἀκραίων σταθμῶν Ἀνατολικῆς Μεσογείου τῶν τριών πετρελαιαγωγῶν θά χρειασθῇ πρόσθετον τονιάζ 12.600.000 - 13.200.000 τόνων δ.ν. κατὰ τὸ 1975.

Τὸ τελικὸν συμπέρασμα τῆς Μελέτης Λάμπερτ είναι, διὰ τὴν μεταφορὰ εἰς τὰς ἀνάγκας διὰ τονάζ πρὸς μεταφορὰν ἀργοῦ πετρελαίου Μέσης Ἀνατολῆς εἰς Δυτικὴν Εὐρώπην. Διυστότερον κατὰ τὸ 1975 οἱ εἰς τονάζ ἀνάγκας διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἑκ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς πετρελαίου νά είναι κατὰ 4.5 ἑκατομ. τόν. διλιγνώτεραι ἔναντι τοῦ 1970.

Οἱ τρεῖς νέοι πετρελαιαγωγοὶ «Εἰλάς», ἀπὸ τοὺς λίμενας Εἰλάτος εἰς Ασκλέτον, «Σουμέντ» ἀπὸ τὸ Σουεζ εἰς Ἀλεξανδρείαν καὶ «Ιριούπ», ἀπὸ τὰς παρελασιοπηγάς τῆς Πεσσίας εἰς τὴν Ἀλεξανδρέπαν (Ισκεντερούν), ἡ κατασκευὴ τοῦ ὅποιου θά ἀπαιτήσῃ \$ 1.000.000.000, ὑπολογίζονται νά ἐπιτρέψουν τὴν διακίνησιν συνολικῆς ποσότητος 160.000.000 τόνων ἑτησίως. Ἐκ τῶν παλαιῶν ὑφιστομένων πετρελαιαγωγῶν ὁ τῆς «P.C.» (Ιοάκ Πετρόλεουμ Κόμπανυ) ἀπὸ τὸ Κίρκουβι εἰς Τοπολινή/Μπανίας ἔχει ἐτησίαν διακίνησιν 55.000.000 τόνων καὶ διὰ τῆς «Ταπλάνι» (Τραπεζική Αραβική Πίπελινε) 25.000.000 τόν. «Ἡτοι, ἡ συνολικὴ ἑτησία δινομικότης τῶν ἀνωτέρω πέντε πετρελαιαγωγῶν ποσούπολεγίζεται εἰς 240.000.000 τόν.

Τὸ Βασικὸν χαστοκτησιτικὸν τῆς ἀναλυτικῆς μελέτης Λάμπερτ είναι ἡ διάκρισις τῶν διὰ τὸ 1975 προβλέπομένων «εξαμπλοτέρων καὶ σύνηλτοτέρων» εἰσαγωγῶν ἀργοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Οὕτω, οἱ προβλέπονται «εξαυπλότεραις συνολικαὶ εἰσαγωγαὶ» κατά τὸ 1975 θά ἀνέλθουν εἰς 836.000.000 τόνους, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ 411.000.000 τόνων θὰ προέλθουν ἐκ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Αἱ «ύψηλότεραις» εἰσαγωγαὶ θά είναι 922.000.000, ἐκ τῶν οἱ 507.000.000 προετοίσεων Μέσης Ἀνατολῆς.

Κατὰ τὸ ληξάν έτος 1970, ἐκ τῶν συνολικῶν ἔξαγωγῶν ὅσγιων πετρελαίων Μέσης Ἀνατολῆς εἰς Δυτικὴν Εὐρώπην, ποσότης 260.000.000 τόνων διεκινήθη διὰ τοῦ Κέιπτο πρὸς τὸ Β.Δ. Εὐρώπην θά ἔξιστηθῇ ἐπίσης ἐκ τῶν σχετικῶν ναύλων. Οὕτω, διὰ νὰ διατηρηθῇ ἡ προτίμησις τῆς ὁδού των τεύτης, οἱ ναύλοι θὰ πρέπει νὰ πέσουν εἰς περίπου 40 Γουόρλντ-σκείλ διὰ τὸ Β.Δ. Εὐρώπην καὶ Γουόρλντ-σκείλ 30 διὰ τὸν Μεσόγειον.

Τελικῶς παρατηρεῖται, διὰ τὸ δὲν πρέπει νὰ παροράπται καὶ ἡ αύξουσα σημασία τῶν ἐκ τῆς Λιβύης καὶ Νιγηρίας μεταφορῶν πετρελαίων.

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

“MEDOV”

SHIP MANAGERS AND OPERATORS, LINER AND GENERAL SHIPPING AGENTS
CHARTERING, SALE & PURCHASE AND INSURANCE BROKERS,



30 VIA BALBI, GENOA

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

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

Δέχεται καταδέσεις εἰς έλβετικά φράγκα ἢ εἰς δραχμάς ἢ εἰς οιονδόποτε ἄλλον ξένον συνάλλαγμα (δολλάρια, λίρας Ἀγγλίας, γερμανικά μάρκα, ὅλλανδικά φλωρίνια).

Παρέχει δάνεια ἢ ἐγγυητικάς ἐπιστολάς δι' ἀγοράς πλοίων - προεξοφλήσεις ναύλων.

MIA TRAPEZA EIS THN EΛΒΕΤIAN EIS THN DIAΘESEIN THS
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1211 GENÈVE 3

SOCIETÉ ANONYME FONDÉE EN 1921

RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 35

TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST: I2 I2046

ΩΣ ΤΕΚΜΑΙΡΕΤΑΙ ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΝΕΛΘΟΝΤΟΣ 17ΟΥ ΠΑΝΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

ΕΠΙ ΥΓΙΩΝ ΒΑΣΕΩΝ Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΣ

ΕΠΑΝΕΞΕΛΓΗ ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ ΤΗΣ Π.Ν.Ο. Ο κ. ΣΩΤ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ • ΕΞΑΙΡΕΤΑΙ ΥΦ' ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ Η ΤΡΙΜΕΡΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ • ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΑΣ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΘΑ ΠΡΟΒΑΛΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΟΤΑΝ ΛΗΞΗ Η ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ • ΤΟ ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΟΝ ΙΔΡΥΜΑ ΜΕΛΙΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΤΡΕΠΕΤΑΙ ΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΙΟΝ • ΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ ΟΠΕΡ ΘΑ ΑΝΕΓΕΡΘΗ ΕΙΣ ΤΕΡΨΙΘΕΑΝ ΘΑ ΜΕΤΑΣΤΕΓΑΣΘΗ Ο ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ • ΔΙΑΧΩΡΙΖΕΤΑΙ ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Τὰ πρακτικὰ τοῦ Συνεδρίου καὶ αἱ ὄμιλαι τῶν κ.κ. Χολέβα, Ἀνδρεάδη καὶ Κατσαροῦ

Μὲ τὴν ἐπανενδογήν τοῦ κ. Σωτ. Κατσαροῦ ὡς γενικού γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. διὰ ψήφων 25, ἔναντι 5 τοῦ συνυποψήρου τοῦ κ. Μελέτη, ἔλλειν τὴν 4ην τρέχοντος αἱ ἐργασίαι τοῦ 17ου Πανναυτικού Συνεδρίου, τὸ δόπιον ἀπέτελεσε τὸ ἐπιστρέγμασμα τῶν προσπαθειῶν διὰ τὴν ἀνασύνταξιν καὶ ἀναμόρφωσιν τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλιστικοῦ κινήματος. Τὸ συνέδριον παρέσχεν ἐπίσης τὴν ἀφορμὴν νὰ ὑπογραμμισθῇ ὑπὸ τῶν πλέον ἀριθμίων παραγόντων ἡ σημασία τῆς τριμεροῦς συνεργασίας καὶ ἡ συμβολὴ τῆς εἰς τὴν δῆλην ἀνοδικὴν ἔξελιξιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Τὸ γενικὸν συμπέρασμα τοῦ συνεδρίου, ὡς τοῦτο προκύπτει τόσον ἐκ τῶν ὄμιλων τῆς ἐνάρθρου τοῦ συνεδρίου, δύσον καὶ ἐκ τοῦ ἐκτείνοντος προγράμματος δράσεως τῆς Π.Ν.Ο., είναι ὅτι πέραν τῆς δῆσης ιδιαιτέρως μεταχειρίσεως ἔτυχον μέχρι σήμερον οἱ "Ἐλληνες ναυτικοὶ (μισθολογικῆς, κοινωνικῆς προνοίας κ.λπ.), ὑφίσταται εἰσέτι περιθώριον περιτέρω διεκδικήσεων.

Πράγματι, δ. κ. Χολέβας, κατὰ τὴν μακράν ὄμιλον του, κηρύσσων τὴν ἔναρξην τῶν ἐγγασίων τοῦ συνεδρίου, ἐδίνοισε μεταξὺ ἄλλων, ὅτι «οἱ ναυτικοί, λόγω τῆς σκληρᾶς κατὰ θάλασσαν ἐργασίας, χρειάζονται ιδιαιτέρων μισθολογικῆς μεταχείρισιν» καὶ δῆτα τόσον ἡ Κυβερνήσις, δύσον καὶ ὁ ίδιος «θὰ ἀσχοληθῶν μετά πάσης ἐπιμελείας μὲ τὰ περίσματα τῶν ἐργασῶν τοῦ συνεδρίου».

Ἄλλα καὶ ὁ πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καθηγητής κ. Στρατής Ἀνδρεάδης ἐτόνισε μεταξὺ ἄλλων, ὅτι «ήνεις οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ θεωρήσωμεν τοὺς ἐστούς μας εὐτυχεῖς, ἐὰν δυνηθῶμεν νὰ συμβάλωμεν εἰς τὴν ἐπωφελῆ πραγματοποίησιν τῶν ἀποφάσεων, τὰς δύοις θὰ λάβῃ τὸ συνέδριον, διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας καὶ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τῆς Ἐλλάδος».

Αἱ ἀνωτέρω θέσεις δέοντας νὰ συνδυασθῶν μὲ ὠρισμένα σημεῖα τοῦ υιοθετηθέντος προγράμματος δράσεως, διὰ τοῦ δόπιου:

- 1) Θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ βελτίωσις τῶν ἀποδοχῶν βάσει τοῦ ἐκάστοτε τιμαριθμού κόστους ζωῆς καὶ τῶν συντελουμένων ἐπὶ τῶν πλοίων τεχνικῶν προσδίνων, διὰ τῶν ὀποίων αὐξάνεται ἡ ἀποδοτικότης αὐτῶν, εἰς τρόπον ὥστε καὶ οἱ ναυτικοὶ νὰ λαμβάνουν ἐν δικαιονίᾳ ἐκ τῶν συντελουμένων αὐτῶν προσδίνων.
- 2) Θὰ καταβληθῇ προστάθεια διὰ τὴν γενίκευσιν τοῦ ἐπιδόματος ἐνιαυσίου ύπηρεσίας καὶ διὰ τὴν ὑπερωκεάνιον τοιαύτην.
- 3) Αὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ καθιέρωσις τῆς καταβολῆς ἀποδοχῶν ἐνός 157ημέρου διὰ τὰς ἑορτὰς τοῦ Πάσχα, δι' ὅλας τὰς κατηγορίας πλοίων.
- 4) Θὰ γενικευθοῦν αἱ 24 ἡμέραι ἀδειας μετ' ἀποδοχῶν, εἰς ὅλας τὰς κατηγορίας πλοίων καὶ θὰ καταβληθοῦν ἐνέργειαι

διὰ τὴν περαιτέρω αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν.

- 5) Θὰ μειωθοῦν αἱ δραστηριότητας ἐν πλῷ εἰς 45 ἑδρομασιάς.

Αἱ ἀνωτέρω διεκδικήσεις φαίνεται ὅτι θὰ ἀποτελέσουν καὶ τὸ πλαίσιον τῶν διαπραγματεύσεων διὰ τὴν μετά διετίαν ἀνανέωσιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

Η ΠΕΡΙΘΑΛΨΙΣ

"Ἐτερος ἀξιόλογα σημεῖα, συναγόμενα ἐκ τῆς ὄμιλίας τοῦ κ. Χολέβα, ἀτίνα προδιαγράφουν τὴν θετικὴν πρόθεσιν τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν παροχὴν ἱκανοποιητικῆς κοινωνικῆς μερίμνης ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, εἰναι τὰ ἔξης:

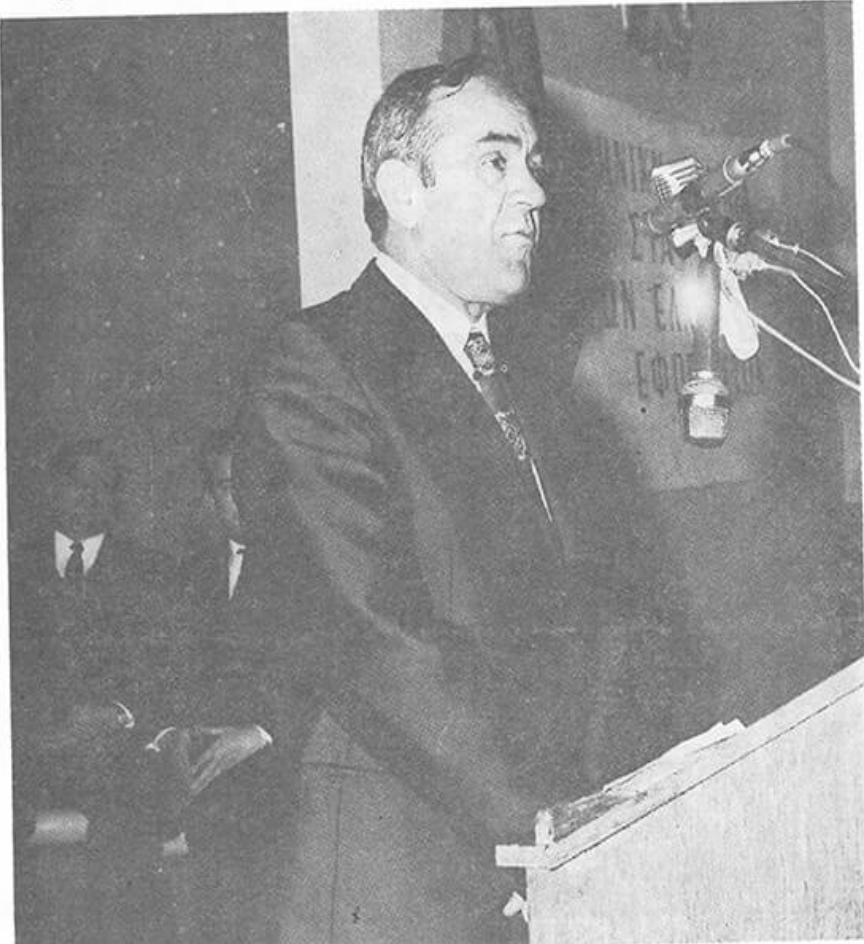
- "Η ἔξαγγελία τῆς μεταπροτῆς τοῦ Νοσηλευτικοῦ Ιδρύματος τῶν Μελισσίων εἰς Γενικὸν Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον.
- "Η ληφθεῖσα ἡδη ἀπόφασις καὶ εύρισκομέ-

νη εἰς τὸ στάδιον ὑλοποίησεώς της περὶ μεταστεγάσσεως τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου ἐκ τοῦ σημερινοῦ ἀνεπαρκοῦ κτιρίου, εἰς 1-διόκτητον μέγαρον, διπέρ θά ἀνεγερθῇ παρὰ τὴν Τεοφέσιαν καὶ, συγκεκριμένως, εἰς τὸ οἰκόπεδον τὸ εύρισκομενον εἰς τὴν γωνίαν τῶν δύο διαδικτύων τοῦ Καραϊστικοῦ καὶ Παλαιολόγου.

- "Ο διαχωρισμὸς τοῦ ἐνιαυσίου κεφαλαίου εἰς κεφάλαιαν 'Ανεργίας καὶ κεφάλαιον 'Ασθενείας, διπέρ ἀπέτελει παγίαν ἐπιδίωξιν τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων.

Ο κ. ΣΩΤ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ

Κατὰ τὴν πρώτην ἡμέραν τῆς πανηγυρικῆς ἐνάρχεως τῶν ἐργαστῶν τοῦ συνεδρίου, λαβώντας χώραν εἰς τὴν αίθουσαν τελετῶν τοῦ Υ.Ε.Ν., ὠμίλησεν ὁ γενικός γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. κ. Σωτ. Κατσαρός, διὰ τοῦ δόπιος μεταξὺ ἄλλων ἐτόνισεν δῆτα τὸ Ν.Δ. 185/69 περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῆς



Ο κ. Σωτ. Κατσαρός, προσφυγῶν τοῦ συνέδρου

περὶ ἑργατικῶν ἐπαγγελματικῶν σωματείων νομοθεσίας, ἀνεγένησεν ἔτι βάθιων τὸν συνδικαλιστικὸν θεσμὸν διὰ τοὺς "Ἐλλήνας ναυτικούς. Τὸ 17ον Πανναυτικὸν Συνέδριον, ἐτοίμιον περαιτέρω, σημειώνει ἀποφασιστικὴν καμπῆν εἰς τὴν ἴστοριαν καὶ τὴν ζωὴν τῆς Π.Ν.Ο., ἡ ὁποῖα εἰσέρχεται εἰς νέαν περίοδον δημιουργικῆς ἑργασίας, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὸν κοινωνικὸν τομέα, μὲν πνεῦμα θετικὸν καὶ σύγχρονον.

"Ἡ 'Ομοσπονδία, σὺν τοῖς ὄλλοις, ἐπελήφθη καὶ ἐπέλυσε τὰ πλεῖστα ἐκ τῶν προβλημάτων τῶν ναυτικῶν, χάρις καὶ εἰς τὴν συμπαράστασιν τῆς Κυβερνήσεως.

Περαιτέρω δὲ κ. Κατσαρός, ἀφοῦ ὑπεγράμμισεν δῆτι οἱ "Ἐλλήνες ναυτικοὶ ἔστρεψαν τὰ νότα εἰς τοὺς προπαγαδιστάς τῆς ἀναρχίας, ἀνεγνώρισεν δῆτι αἱ πρόσφατοι μισθολογικαὶ καὶ ὄλλαι βελτιώσεις θά ἔχουν λίαν ἀγαθάς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν στραφὴν τῶν ναυτικῶν ἐπάγγελμα τῆς ναυτικού ἀριθμού νέων, ὥστε νά ἐπιλυθῇ τὸ δόξυ πρόβλημα τῆς ἀλλείφεως πληρωμάτων, νά καλυφθῶν ὅλα τὰ σημερινά καὶ μελλοντικά κενὰ καὶ νά ἀπομακρυνθῇ ἀπὸ τὰ Ἑλληνικά πλοῖα ἡ πανσπερμία τῶν ἔγχρωμων ξένων πληρωμάτων, τὰ δόπια καὶ πολύτιμον συνάλλαγμα ἀπομεζουν καὶ προβλήματα δημιουργῶν.

Περαιτέρω δὲ κ. Κατσαρός, ἐτόνισεν δῆτι ἡ Π.Ν.Ο. θὰ συνεχίσῃ τὸ δημιουργικὸν τῆς ἑργανὸν διὰ τὴν ἔδραιωσιν σταθερῶν καὶ ὑγιῶν σχέσεων ἐργασίας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἐμπνεομένων ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τῆς δημοσίου καὶ τριμεσοῦ συνεργασίας, ἡ ὁποῖα ἀπεδειχθῆ τόσον γόνιμος καὶ ἐπωφελῆς δι'. Ὁμοτέρος τοὺς παράγοντας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ "Ἐθνος".

Ο κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

'Ακολούθως ἀπήγθωε σύντομον χαιρετισμὸν πρὸς τοὺς συνέδρους ὃ γενικὸς γραμ-

ποτελεῖ καὶ ἡ προσφάτως ὑπογραφείσα συλλογικὴ σύμβασις.

Μετὰ ταῦτα, ἀφοῦ ὑπεγράμμισε τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ θεσμοῦ τῆς διμεροῦς συνεργασίας, συνέδεσεν εὔστοχας τοὺς ἐπίκους ἀγώνας τῶν ἡρῶν τῆς Ἐπαναστάσεως τοῦ 1821 μὲ τὸν σημερινὸν εἰρηνικὸν ἀγώνα τῶν μαχητῶν τοῦ κόμπου εἰς τοὺς ὠκεανούς διὰ τὴν Ἔθνικὴν εὐημερίαν καὶ πρόσδοτον.

«Πιστεύω — ἐτόνισε χαρακτηριστικῶς δικαίως τῆς 'Ελλήνων, καὶ κατ' ἔξοχὴν — ἂς μοὶ συγχωρεθῆ διάκρισις — τῶν ναυτιλίας μας προσποθείας, τοῦ Κράτους, ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν. Περαιτέρω, ἀφοῦ ἀνεφέρθη εἰς τὴν δυναμικὴν προσπάθειαν ἀναπτύξεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς Ναυτιλίας, ητίς κατέχει τὴν πρωτεύουσαν θέσιν παγκοσμίων δ. κ. 'Ανδρεάδης ἀνεφέρθη εἰς τὴν «εὐφάνταστον ὄρθρολογικὴν καὶ δυναμικὴν ναυτιλιούς πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως», ητίς διὰ τῆς θεσπίσεως σεράρας κινήτρων, ἐθοιθητείν εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς ναυτιλιακῆς προσπάθειας καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐν γένει ὑπόδοσιμῆς τῆς χώρας αὐτὸς τὴν πεφωτισμένην ἡγεσίαν τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Γ. Παπαδόπουλου, συμπαραστατούμενον ὑπὸ τοῦ καθ' ὅλα ἀξίου 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολέδα».

«Ἀκολούθως, δ. κ. 'Ανδρεάδης, ἀφοῦ ἀνεφέρθη εἰς τὴν ίκανότητα τῶν 'Ελλήνων πλοϊστητῶν, οἱ ὁποῖοι ἔξεμεταλλεύθησαν τὰς εὐκαιρίας καὶ παρηκολούθησαν τὰς ραγδαίας ἔξελίζεις εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν συντονίσοντες ὅμα τὰς προσπάθειας των πρὸς τὴν δραστηριότητα τοῦ Κράτους, ἐπλεξεις τὸ ἔγκωμον τῶν ἀσυναγώνωτων 'Ελλήνων ναυτικῶν, οἱ ὁποῖοι εἶναι οἱ βασικοὶ συντελεσταὶ τοῦ σημερινοῦ ναυτιλιακοῦ οἰκοδομήματος. 'Απόδειξις τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς συμβολῆς ταύτης τῶν ναυτικῶν, ἐτόνισεν δ. κ. 'Ανδρεάδης, ἐκ μέρους τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἀ-

Ο κ. ΙΩ. ΧΟΛΕΔΑΣ

«Ἀκολούθως ἀνήλθεν ἐπὶ τοῦ βήματος δ. κ. 'Υπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολέδα, δ. ὁποῖος ἀρχικῶς ἀνεφέρθη εἰς τὰς δη-



Οι συμμετακύντες εἰς τὸ Ναυτικὸν Συνέδριον ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργυτικῶν ὅργανώσεων μετὰ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολέδα καὶ τοῦ δ. κ. 'Ανδρεάδη

μιουργηθείσας υπό της Κυβερνήσεως προϋποθέσεις δι' έλευθεράς έκλογας εἰς τὸν συνδικαλιστικὸν τομέα, χαρακτηρίσας τὸ Συγένδριον ὡς στάδιον ἀνελίξεως τῆς ἐλεύθερᾶς συνδικαλιστικῆς δράσεως. Ἀκολούθως, ἀφοῦ μετέφερε τὸν θερμὸν καὶ ἔγκαρδόν χαρετισμὸν τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Γεωργίου Παπαδοπούλου πρὸς τοὺς συνέδρους, παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν διτὶ ἡ Κυβέρνησις παρακολοῦσθεῖ τὰς ἐργασίας τῶν Συνεδρίους καὶ μὲν πολὺ ἐνδιαφέρει τὸν Πρωθυπουργὸν καὶ ἄποφασίες τοῦ. Ἐπίσης, παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν διτὶ καὶ διτὶς θὲτε σχολῆθμ, μετὰ πάσης ἐπιμελείας μὲν τὰ πορίσματα τοῦ συνεδρίου.

ΠΕΡΙ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

Ἐν συνεχείᾳ δι. κ. Χολέδας ἀνέφερεν, διτὶ τὸ 17ον Παναυτικὸν Συνέδριον συνέρχεται ἐν μεσῷ τῆς ἑστηστικῆς ἀτμοσφαίρας τῆς συμπλόκωσεως 150 ἑτάν ἀπὸ τῆς Ἐθνικῆς Παλιγγενεσίας, ἀλλ' ἀνεγνώσιεν διτὶ συνέρχεται ἐπίσης υπὸ τὴν σκιάν ὥρισμένων προσφάτων γεγονότων, τὰ ὅποια ἐστοιχίσαν τὴν ζῶν ἀρκετῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἐκάλεσε δὲ τοὺς παρισταμένους καὶ ἐπήρημήν ἐνὸς λεπτοῦ σιγῆ εἰς μνῆμην τῶν ἀπολεσθέντων κατὰ τὰ τρία πρόσφατα ναυάγια. Ἐπ' εὐκαριότερον δι. κ. Υπουργός ἀνέφερεν, διτὶ διὰ Β. Δ/τος ἡ 14η Μαρτίου ἀφιερώνται εἰς μνῆμην τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν ἐκ τῶν προσφάτων ναυάγιων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐν γένει ἀπολεσθέντων, ἐν εἰρήνῃ καὶ πολέμῳ.

Ἀναφερόμενος εἰδικώτερον εἰς τὸ θέμα τῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων, δι. κ. Χολέδας ἐτόνισεν, διτὶ συμφόνησις ἀτμοδιάς ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν., κατατεινούσης εἰς τὴν προσπάθειαν περιστολῆς τῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων, τὰ ναυάγια καὶ αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι ἐλληνικῶν πλοίων κατὰ τὰ ἔτη 1969 καὶ 1970 ὀφείλονται εἰς ἐντελῶς συμπτωματικούς λόγους. Αἱ κύριαι αἰτίαι βυθίσεως τῶν πλοίων ἡσαν αἱ κακαὶ καιρικαὶ συνθῆκαι καὶ ἡ κακὴ στοιχασία. Ἐξ ἀπόφεως ποσοστοῦ ἀπώλειών πλοίων, τοῦτο δὲν δύναται νὰ θεωρῇ σημαντικόν, ἀνέλθον εἰς 0,50% ἦσαν 0,60% τοῦ συνόλου τῆς υπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν χωρητικότητος. Τοιαῦτα ποσοστά ὑφίστανται δι' ὅλας τὰς μεγάλας ναυτιλίας τοῦ κόσμου.

«Ἐξετάζομεν, ἐτόνισεν δι. κ. Χολέδας, ὅλας τὰς περιπτώσεις ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἀφ' ἐνὸς διὰ νὰ ἐπιβληθῶν κυρώσεις εἰς τυχὸν ὑπευθύνους, ἀφ' ἐτέρου διὰ νὰ γινωρίζωμεν τὰ αἴτια.

Περαιτέρω δι. κ. Υπουργός, ἀφοῦ ἐπεσήμανεν διτὶ ἡ Ἑλληνοκτήτης Ναυτιλία συνεχῶς ἔκσυγχρονίζεται καὶ ἀνανεούται, ὑπεγράμμισε τὴν παρατηρούμενην τάσιν τῆς διὰ τοῦ Τύπου ὑπερμέτρου προσολῆς τῶν ἀτυχημάτων.

«Ολοὶ συναισθανόμεθα τὸ δράμα, ἐτόνισεν δι. κ. Υπουργός. «Οταν ὅμως τὰ γεγονότα λαμβάνουν ἔκτασιν πολὺ μεγάλην, τότε ἡ κατάστασις εἶναι περισσότερον δυσάρεστος καὶ διὰ τὰς πενθουσαὶς οἰκογενείας καὶ διὰ τὸν λαόν».

Ἐν συνεχείᾳ δι. κ. Χολέδας ἀπῆτθυνεν ἔκκλησιν πρὸς πάντα ἀρμόδιον καὶ δι. αἰτέρως πρὸς τοὺς ναυτικούς, διὰ τὴν περιστολὴν κατὰ τὸ δυνατὸν τῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων, διὰ τῆς ἐπιδείξεως ἐν μέρους τῶν τελευταίων μεγαλοτέρας προσοχῆς κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας των.

ΕΡΓΑΣΙΑ - ΠΡΟΝΟΙΑ

Μετὰ ταῦτα, δι. κ. Υπουργός ἀνεφέρθη εἰς τὰ ληφθέντα υπὲρ τῶν ναυτικῶν μέτρα εἰς τὸν τομέα τῆς ἐργασίας καὶ τῆς προνοίας. Ἡ συνολικὴ μισθολογικὴ αἱξησις διὰ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, ὑπολογιζομένων τῶν ἡμερῶν ἀδείας, τοῦ ἐπιδόματος ὑπερεναυσίου ὑπερεσίας καὶ τῶν ὑπερωρίων ἀνέρχεται εἰς 31%, ἐπὶ δὲ τὸν βασικοῦ μισθοῦ εἰς 40%. Ἀνεγνώσιεν δι. κ. Υπουργός, διτὶ αἱ καταβαλλόμεναι σήμερον ἀμοιβαὶ εἰς τοὺς ναυτικούς εἶναι μεγαλύτεραι καὶ αὐτῶν τῶν

συλλογικῶν συμβάσεων, λόγω ἐλλείψεως προθυμίας τῶν νέων νὰ προσέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Ἐπίσης, δι. κ. Υπουργός εἶπεν, διτὶ τὸ νέον ἐξεσματολόγιον εἶναι κατὰ 50% δαπανηρότερον διὰ τὴν πλοιοκτησίαν, ἔναντι τοῦ πρότερον ισχύοντος. Ἀκολούθως, δι. κ. Χολέδας ἀνεφέρθη λεπτομέρως εἰς τὰς τάξιδας θεσπισθείσας βελτιώσεις υπὲρ τῶν ναυτικῶν (συντάξεις, δρους ἐνδιαιτήσεως καὶ ἐργασίας κ.λπ.), ὡς καὶ εἰς τὰς ἐν προλόγῳ ἔξαγελίας περὶ βελτιώσεως τῆς περιθώλων.

ΤΟ ΨΗΦΙΣΜΑ

Μετὰ ταῦτα ἀνεγνώσθη ὁμοφώνως ἐγκριθὲν ψήφισμα, διπέρ αὐτὸν εἰς τὴν Κυβέρνησιν. Εἰς τούτο τονίζεται, μεταξὺ ἄλλων, τὰ ἔξις:

- "Ἡ Ἐθνικὴ Κυβέρνησις, ἢτις ἔξυγιανε τὸν ἔθνικὸν βίον, ἔξεδήλωσες ζωηρὸν ἐνδιαφέρον καὶ ἀμέριστον στοργὴν πρὸς τὸν "Ἐλλήνας βιοπλαστάς τοῦ κύματος, ἐπιληφθεῖσα διὰ τοῦ ἀρμόδιου ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὅλων τῶν ζωτικῶν προβλημάτων καὶ συμπαραστήσασα τὴν διοίκησην τῆς Π.Ν.Ο., εἰς τὴν βελτιώσιν τῶν δρων ἀμοιβῆς καὶ ἐργασίας κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις πρὸς ἀνανεώσιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.
- "Ἐβελτίωσεν ἐκ παραδίληνος τὰς συντάξεις τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ οὕτω πρέβεντας μετὰ τῆς δεούσης προστασίας καὶ τοὺς ἀπομάχους ναυτικούς, ἐνώ ἐπρογραμμάτισεν ἀναλογικήν μελέτην, ἵνα διαπιστωθῇ κατὰ ποιὸν τρόπον εἶναι δυνατή περαιτέρω βελτίωσις τῶν συντάξεων.
- "Ἐλαβεν διὰ τὰ ἐνδιδομένα μέτρα διὰ τὴν προστασίαν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιλύσασα, ταυτοχρόνως, ἀπαντά τὰ πρὸς ἔτην ἐκκρεμῆ προβλήματα αὐτῆς καὶ οὕτω διήνοιξεν εὑρεῖαν τὴν δόδον πρὸς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν καὶ προκοπὴν τῆς.
- "Ἐν κατακλεῖδῳ, ἐκφράζει τὴν εὐγνωμοσύνην τῶν 120 χιλιάδων ναυτικῶν πρὸς τὴν Ἐθνικὴν Κυβέρνησιν καὶ τὴν ποίησιν τῆς πρὸς αὐτὴν καὶ διακρίσειν τὴν ἀδόνητον πεποιθησίαν καὶ προσῆλωσίν των εἰς τὰ κηρύγματα τῆς Ἐπαναστάσεως τῆς 21ης Απριλίου.

ΟΙ ΜΕΛΑΟΝΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Κατὰ τὴν δευτέρων ἡμέραν τοῦ Συνεδρίου, ἐπηκολούθησεν ἡ ἐκλογὴ τοῦ γενικοῦ γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. καὶ ἔξετεμη τὸ πρόγραμμα δράσεως τῆς διοίκησεως καὶ ἔχαρχοθήσαν αἱ γενικαὶ κατευθυντήριοι ἀρχαὶ δι. ὑρισμένας καρίας σημασίας θέματα, ἀτίνα θὰ ἀπασχολήσουν τὴν διοίκησην τῆς Π.Ν.Ο. κατὰ τὴν μετασυνεδριακὴν περίοδον.

Οὕτω οἱ στόχοι τῆς διοίκησεως κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις εἰς τὸ μέλλον πρὸς ἀνανεώσιν τῶν ληξισῶν καὶ ἐκάστοτε ληγουσῶν συλλογικῶν συμβάσεων, πέραν τῶν ἡδη εἰναι:—

- Μελέτη ἀπὸ τούδε τῶν ἐπιπτώσεων εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίας, ὑφισταμένης τῆς προσπικῆς διτὶ αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ἐνδεχομένως θὰ πραχθοῦν εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἐτονίσθησαν, κατὰ τὸ συνέδριον, τὰ ἀκόλουθα:

● "Ἐντασίσις τῶν προσπαθειῶν διὰ νὰ καλυφθοῦν διὰ συλλογικῶν συμβάσεων τὰ 200 περίποτα ἐναπόμενοντα ἀσύδοτα πλοῖα ὑπὸ τηματίας εὔκολιας, δώστε καὶ τὰς εἰς αὐτά ὑπηρεσίας πληρώματα νὰ ἀσφαλίζωνται εἰς τὸ Ν.Α.Τ., νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ παθιωνόστησίς των κ.λπ. καὶ γενικῶς νὰ ἐφαρμόζεται τὸ προστατευτικὸν τῶν "Ελλήνων ναυτικῶν νομοθεσία, τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν.

● Συστηματικὴ ἐπιδιωξίς ιδρύσεως Ταμείου Ἀνεργίας Ναυτικῶν, ητοι αὐτοτελούς διοικητικῶν καὶ οικονομικῶν ὄργανησμῶν, ύπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Υ.Ε.Ν., διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ ἀνταποκριθῇ τελεσφόρως εἰς τὸν προορισμὸν του. Ἡδη δι. κ. Χολέδας πρέπει εἰς τὴν ἐνδεδειγμένην λύσιν τοῦ διαχωρισμοῦ τῶν δύο κεφαλαίων.

● Βελτίωσης τῶν συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ. Ξένος ἀναλογιστής, ὡς ἀνεκόνωσεν δι. κ. Χολέδας, θὰ μετακληθῇ διὰ τὴν μελέτην τῶν οἰκονομικῶν τοῦ "Ιδρύματος καὶ τὴν ἐκπόνησην ἀναλογιστικῆς μελέτης, βάσει τῆς διοίκησης τῆς Π.Ν.Ο., εἰς τὴν βελτιώσιν τῶν συντάξεων τῶν διοίκησης τοῦ παρελθόντα 'Οκτώβριον 55ης Ναυτικῆς Συνόδου τῆς Διεθνοῦς Συνδιασκέψεως Ἐργασίας.

● "Η ἐπαγγελματικὴ ἐκπαίδευσης ναυτικῶν καὶ ὁ προγραμματισμὸς τῶν εἰς ἔμψυχον ύλακεν ἀναγκάκων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, οὐδιότιμος ἀναγκάκων τῆς προσπικῆς τοῦ συνελθούσας τὸν παρελθόντα 'Οκτώβριον 55ης Ναυτικῆς Συνόδου τῆς Διεθνοῦς Συνδιασκέψεως Ἐργασίας.

● "Η περαιτέρω αὐξησης τῶν εἰς τὸ ἔξωτερον ἀντιπροσώπων τῆς Π.Ν.Ο. καὶ διάξι διορισμὸς τῆς Ιαπωνίας, διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ πεδίου δράσεως των.

● "Η ἐπικύρωσις υπὸ τῆς Ἐλλάδος ὡρισμένων διεθνῶν συμβάσεων ἐργασίας καὶ ἡ ἐφαρμογὴ διεθνῶν συμβάσεων, αἵτινες παραμένουν εἰσέπειται ἀνεπικύρωτοι.

● Μελέτη ἀπὸ τούδε τῶν ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῆς Ἐλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ύφισταμένης τῆς προσπικῆς διτὶ αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ἐνδεχομένως θὰ πραχθοῦν εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἐτονίσθησαν, κατὰ τὸ συνέδριον, τὰ ἀκόλουθα:

«Είναι αὐτὸνότον, διτὶ ἡ Ἐλληνικὴ Εμπορικὴ Ναυτιλία ἔχει συμφέρον, ἐφ' ὃ σύνον καὶ αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ περιέλθουν εἰς τὴν ἀρμόδιοτητα τῆς Ε.Ο.Κ., νὰ ἐνταχθῇ εἰς τοὺς κόλπους της, εἰς τρόπον δώστε νὰ ἐξασφαλίση μεταφορικὸν ἔργον ἀπὸ τὸν εὐρὺν χώρον τῆς Ε.Ο.Κ., ύπὸ τὴν προσιωνίζομενην μάλιστα διεύρυσην της μὲ τὴν εἰσδοχὴν τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῶν Σκανδιναվικῶν καὶ ἄλλων χωρῶν.

Δεδομένου διτὶ εἰς ἐκ τῶν βασικῶν προϋποθέσεων λειτουργίας τῆς Ε.Ο.Κ. είναι δι. ἐλεύθερος συναγωνισμός, εἰς περίπτωσιν ὑπαγγελμάτων τῶν διασφόρων χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ δημιουργία προϋποθέσεων ἴσης μεταχειρίσεως, πράγμα ποὺ ἐνέχει ιδιαιτέρων σημασίαν διὰ τὴν Ἐμπορικήν μας Ναυτιλίαν. Αύτομάτως ἐκ τοιαύτης τινὸς ἐξέλιξεως, θὰ ἀνακύψῃ θέμα καὶ διὰ τὸ ἐργαστικὸν δυναμικὸν τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Τὰ προβλήματα ποὺ θὰ ἀνακύψουν εἰς τὴν περιπτώσιν αὐτῆς θὰ είναι ὁ ἐναρμονισμὸς τῶν δρων ἀπασχολήσεως τῶν ἐργαζομένων εἰς τὴν Εμπορικήν μας Ναυτιλίαν τῆς Κοινότητος, τῆς Κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως, τῶν κανονισμῶν ἐπανδρώσεως, τῆς ἀναγνωρίσεως τῶν πτυχιῶν καὶ διπλωμάτων ποὺ ἀπαιτούνται διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα κ.λπ.

«Ἡ διοίκησης θὰ πρέπει νὰ παρακολουθήσῃ τὰς ἐξέλιξεις εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν καὶ νὰ λάβῃ ἐν καιρῷ τὴν ἐνδεδειγμένην θέσιν».

MALTA

ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΞΕΙΑΝ
ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ
ΑΝΑΘΕΖΑΤΕ ΤΑ ΠΟΙΑ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ

S. Mifsud & Sons Ltd.

NAYTIKOΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

7 East Street, Valetta — MALTA
Tel. SILNAVE Phone: 24199
23834
30921
TELEX No. MALTA 277

ΠΕΝΙΚΟΝ ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ
ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

In this part of the world:



**this is where you get the
world's most seaworthy paints**

Here we are at your service. A vital link in the world's biggest network of marine paint manufacturers. Strategically placed to give you the service you expect from International Red Hand Marine Coatings.

"International" describes our outlook. Made in twenty-four countries and all the oceans are our test bed. In addition we offer specialist experience of conditions in this part of the world.

Approach us on any question concerning paints and antifoulings, surface preparation and application . . . above and below the waterline. Bring us your problems of protection for hulls, decks, superstructures and interiors.

On the stocks or in commission, your vessels will benefit from International Red Hand Marine Coatings—your operating costs too. Let us know when you need us.



International Red Hand Marine Coatings
ANTONIADIS-ATLAS S.A.,

12 AKTI KONDYLI STREET (ZEA) PIRAEUS GREECE

TELEPHONE 410-435 410-628

The International Paint Company Limited



© IPM 1686

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Κυκλοφοριακή άποσυμφόρησης εἰς περιοχὰς συγκλινούσης ναυτιλιακῆς κινήσεως

ΤΟΥ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ε. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ Λ.Σ.

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

2. ΟΡΟΙ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΑ

'Ο Ι.Μ.С.Ο., πρὸς ὑποδιόθησιν τῶν πλοιάρχων, δί' εὐχερεστέραν καὶ ταχυτέραν κατανόησιν καὶ χρήσιν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰ συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας χαρτῶν καὶ κειμένων, εἰσήγαγε τοὺς ἀκολούθους δρους καὶ δρισμούς:

α) Routeing: Σύνολον συνδεδυσμένων πορειῶν, ἀκολουθουμένων ὑπὸ πλοιών, δί' ὧν σκοπεῖται ὁ περιορισμὸς τοῦ κινδύνου ναυτικῶν ἀτυχημάτων περιλαμβάνει: συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, διαδρόμους, δέσμας πορειῶν καὶ πορείας μεγάλων βυθισμάτων.

β) Σύστημα διαχωρισμοῦ (θαλασσίας) κυκλοφορίας (Traffic separation scheme): Σύστημα σκοπού τὸν περιορισμὸν τοῦ κινδύνου συγκρούσεως εἰς περιοχᾶς (κυκλοφοριακῆς) συμφορτήσεως ἢ καὶ συγκλινούσῶν πορειῶν δ.ά. τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

γ) Ζώνη κυκλοφορίας (Traffic lane): Περιοχὴ περικλειομένη ὑπὸ τῶν καθωρισμένων δρίων, εἰς τὰ ἐντὸς τῆς δροίας πλέοντα πλοῖα συνιστάται ὅπως ἀκολουθοῦν, κατὰ προσέγγισιν, τὰς αὐτὰς κατευθύνσεις.

δ) Δέσμη (πορειῶν) (Track): Συνιστώμενη κατεύθυνσις γενικῶρέας κυκλοφοριακῆς ροής ἄνευ καθωρισμένων δρίων ἢ μετὰ μόνον μιᾶς τοιαύτης δριακῆς γραμμῆς.

ε) Διάδρομος (Fairway): Περιοχὴ περικλειομένη ὑπὸ καθωρισμένων δρίων, ἐντὸς τῆς δροίας δύνανται νὰ ἀναμένεται διμολική κυκλοφορία δύο ἀντιθέτων πρὸς ἀλλήλας κατεύθυνσεων.

στ) Ζώη ἢ γραμμὴ διαχωρισμοῦ (Separation zone or line): Ζώη ἢ γραμμὴ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ἢ ὅποια βαίνει πρὸς ἀντιθέτους ἢ σχεδὸν ἀντιθέτους, κατεύθυνσεις.

ζ) Κυκλοστρέψης κόμβος (Round about): Σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, καθ' ὃ αὐτὴ βαίνει κατὰ φοράν ἀντιθέτον τῶν δεικτῶν τοῦ ὠρολογίου, πέριξ καθωρισμένου σημείου ἢ ζώης.

η) Ζώη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας (In-shore traffic zone): Περιοχὴ μεταξὺ τοῦ πρὸς τὴν ἔξη ἀνά δροίου συστήματος τίνος διαχωρισμοῦ τῆς (θαλασσίας) κυκλοφορίας καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς καὶ προοριζομένη διὰ τὴν ἀκτοπλοϊκὴν κίνησιν.

θ) Πορεία μεγάλου βυθίσματος (Deep draught route): Πορεία ἐπιλεγέντα, κατ' ἀρχήν, πρὸς χρήσιν ὑπὸ πλοιών τὰ δροῖα, λόγῳ τοῦ βυθίσματός των, δὲν δύνανται νὰ καυτιπλούν ἀσφαλῶς ἐκτὸς τῶν δρίων τῆς τοιαύτης πορείας.

Τὰ ἀκολούθοντα, σχετικὰ πρὸς τοὺς ἀνωτέρους δρους καὶ δρισμούς, σύμβολα, ἔγιναν ἀποδεκτά ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν μελών τοῦ Διεθνοῦς 'Υδρογραφικοῦ Γραφείου (International Hydrographic Bureau).

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

(1) Ἡ παριστώσα τὰ ἔξωτερικὰ δροῖα κυκλοστρέψονται στοὺς διακομένους γραμμὴν κόμβους διακομένην γραμμὴν δὲ δύνανται νὰ διακοπεται, εἰς αἱ σημεία συνιστάται εἰς

πλοιαὶ νὰ εἰσέλθουν ἢ νὰ ἔξελθουν τοῦ συστήματος.

- (2) Εἰς ἡ σημεῖα ἡ κυκλοφορία διακοπεται ὑπὸ φυσικῶν ἀντικείμενων (νῆσων, σημειουμένων ἀβοβέν κλπ.), δύνανται νὲ παραλείπεται ἡ ἀναπαράστασις τῆς ζώης διοχωρισμοῦ.
- (3) Ἡ διασπορά τῶν τόξων δύνανται ν' ἀντικαταστήσῃ τὴν εἰς γραμμὴν τοπεύτησιν αὐτῶν.
- (4) Εἰς τοὺς χάρτας δύνανται νὰ σημειώνται ἀποφεύκεται κατηγορίαι καὶ μεγάλη πλοίων, ἔπικινδυνα μεταφερόμενα φορτία κλπ. Αἱ σχετικαὶ σημειώσεις δένονται καὶ εἰς τὰς Οδηγίας Πλού.
- (5) Περιοχὴ μεταξὺ ἀριθμοῦ πληρίων κειμένων σημείων τοῦ εἰδους τούτου δύνανται νὰ θεωρῶνται ὡς ναυτιλιακαὶ ζῶαι η διάδρομοι.
- (6) Σημειώσεις ἐπὶ τὸν τρόπου χρησιμοποιήσαντας τῶν τοιούτων ζῶνων δύνανται νὰ περιέχωνται εἰς τοὺς χάρτας. Αύτα δένονται νὰ περιλαμβάνωνται εἰς τὰς Οδηγίας Πλού.

3. ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

α) Κατὰ τὰς ἐνώπιον τοῦ Ι.Μ.С.Ο. προσπαθείας ἔγκαθοδρύσεως συστημάτων ἀσφαλούς ναυσιπλοΐας εἰς πολυσυχνάστους θαλασσίας περιοχας, ἔχρησιμοποιήσανταν αἱ κάτωθι μέθοδοι:

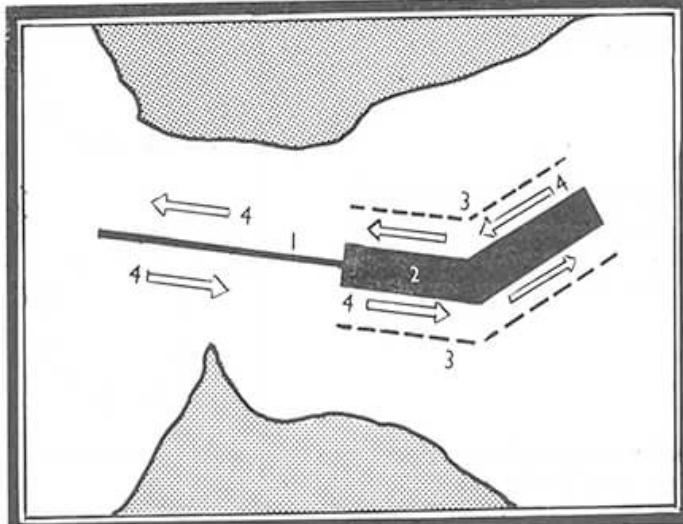
- α) Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας διὰ ζώων ἢ γραμμῶν διαχωρισμοῦ.
- β) Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως φυσικῶν ἔμποδίων καὶ γεωγραφικῶν ἐπισεσημασμένων ἀντικείμενων.
- γ) Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας διὰ τοῦ καθορισμοῦ ζῶνων ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας, προοριζομένων νὰ κρατοῦν τὴν παρὰ τὰς ἀκτὰς ναυτιλιακὴν κίνησιν εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τὰ συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.
- δ) Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τομέων κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς ἐστιακὰ σημεῖα «Focal points» συναντήσεως (διαφόρων πορειῶν).

ε) Διαχωρισμὸς κυκλοφορίας διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν «Κυκλοστρεφῶν κόμβων», προσφέροντας νὰ διευκολύνουν τὴν ναυσιπλοΐαν εἰς ἐστιακὰ σημεῖα συναντήσεως (διαφόρων πορειῶν).

στ) Πορειακὴ διευθέτησις τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως συνισταμένων πορειῶν διὰ πλοίων μεγάλου βυθισμάτος, διαδρόμων ἡ δεσμῶν πορειῶν διὰ πλοίων προσεγγίζοντα ἐπὶ εἰδικῶν κατευθύνσεων ἡ δεσμῶν πορειῶν συνισταμένων χάριν ἀσφαλούς ναυσιπλοΐας ἐντὸς ἡ πλησίον, ἐπικινδύνων περιοχῶν.

β) Κατωτέρω παρατίθεται περιγραφὴ τῶν χρησιμοποιουμένων πρὸς διαχωρισμὸν τῆς κυκλοφορίας μεθόδων (α) ἔως καὶ (ε), δύο μετὰ σχεδιαγραμμάτων, πρὸς συμπληρωματικὴν ἐπεξήγησιν αὐτῶν:

(α) Διὰ γραμμῆς καὶ ζώης διαχωρισμοῦ (Σχῆμα 1): Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις ὁ διαχωρισμὸς κυκλοφορίας ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῆς ζώης ἢ γραμμῆς διαχωρισμοῦ. Πλοία πλέοντα μὲν ἀντιθέτους ἡ, σχεδὸν ἀντιθέτους, πορεία, συνιστάται διὰ τῆς τηρώνται εἰς τὸ δεξιὸν τῆς ζώης ἢ γραμμῆς. Τὰ ἔξωτερικὰ δροῖα ἐνός τούτου συστήματος εἰναι τὰ αὐτὰ μὲ τὰ ἔξωτερικὰ δροῖα τῶν ζῶνων, αἱ ὅποιαι ἀποσκοποῦν εἰς τὴν δημιουργίαν ὠργανωμένης κυκλοφορίας. Ἐκτὸς τῶν τοιούτων δρίων, τὰ πλοία δύνανται νὰ πλέουν πρὸς πάσαν κατεύθυνσεων. Τὸ πλάτος καὶ μῆκος τῶν ζῶνων διαχωρισμοῦ καὶ τῶν ζῶνων κυκλοφορίας καθωρίσθησαν κατόπιν προσεκτικῆς ἔξετάσεως τῶν τοπικῶν καταστάσεων, τῆς πυκνότητος τῆς κυκλοφορίας, τῶν κρατουσῶν ὑδρογραφικῶν καὶ μετεωρολογικῶν συνθηκῶν, τοῦ διατιθεμένου πρὸς διενέργειαν ἐλιγγῶν χώρου κ.λπ. καὶ περιωρίσθησαν εἰς τὸ ἐλάχιστον, οὕτως ὥστε παρέχουν εἰς



Σχῆμα 1.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΙΣ ΔΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΖΩΗΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ

1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ.
2. Ζώη διαχωρισμοῦ.
3. Ἐξωτερικὰ δροῖα συστήματος.
4. Τόξα διεκνύοντα κυρίαν κυκλοφοριακὴν κατεύθυνσιν.

Λεπτομέρειαι

Σχηματική παράστασις

Περιγραφή

1. Έξωτερικὸν ὄριον ζῶνῶν κυκλοφορίας.

2. Παράκτιον ὄριον ζῶνης.

3. Έξωτερικὸν ὄριον κυκλοστρεφοῦς κόμβου (1) Βλ. Σημειώσεις.

4. Ζώνη διαχωρισμοῦ (2) (οἰουδήποτε σχήματος).

5. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ.

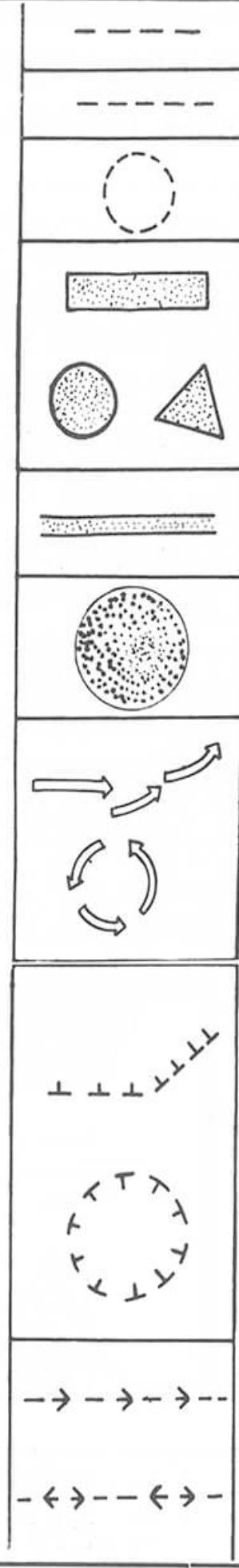
6. Κέντρον κυκλοστρεφοῦς κόμβου ἄνευ ἐσωτερικῆς ζῶνης διαχωρισμοῦ.

7. Τόξα δεικνύοντα κατεύθυνσιν κυκλοφορίας εἰς συστήματα διαχωρισμοῦ ταύτης.

8. Έξωτερικὰ ὄρια «περιοχῶν ἀποφευκτέων ὑπὸ ὀρισμένων κατηγοριῶν πλοίων»(4).

9. «Οριον διευρυνούμενης θαλασσίας περιοχῆς ἡ καὶ ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν περιοχῶν ἐπικινδύνων δι' ἐλευθέρων ναυσιπλοῖαν (5).

10. Πορεία μεγάλου βυθίσματος (6).



Διακεκομμένη γραμμὴ - σύμβολον χρησιμοποιούμενον γενικῶς πρὸς ἐπισήμανσιν ὄριων ναυσιπλοῖας.

Ἡ ζῶνη θὰ ἐπισημαίνεται διὰ καταλλήλου χρώματος, ἀρκούντως ἀνοικτοῦ, ὥστε νὰ μὴ ἀποκρύπτωνται ὑδρογραφικοὶ λεπτομέρειαι.

Μονὴ ἔγχρωμος γραμμὴ.

Ἐγχρωμος κύκλος.

Τόξα ἐσχεδιασμένα οὕτω πως, ὥστε νὰ δεικνύουν γενικὰς κατεύθυνσεις κυκλοφορίας ροῆς.

Γραμμὴ συντιθεμένη ἐκ μιᾶς σειρᾶς σημείων σχήματος T, ἔχόντων μακρὰν τὴν δριζοντίαν καὶ βραχεῖαν τὴν κατακόρυφον γραμμὴν καὶ δεικνυόντων τὴν, εἰς ἣν ἀναφέρονται, περιοχήν, ἐντὸς τῆς ὅποιας δύναται νὰ περιληφθῇ ἀνάλογος σημειώσις.

Μονὴ διακεκομμένη γραμμὴ, ἐφ' ἣς παρενθένται, κατὰ κανονικὰ διαστήματα, κεφαλαὶ τόξων, εἴτε μονομερῶς πρὸς ἐπισήμανσιν διαδρόμου μονῆς κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη, πρὸς ἐπισήμανσιν διαδρόμου διπλῆς κατευθύνσεως.

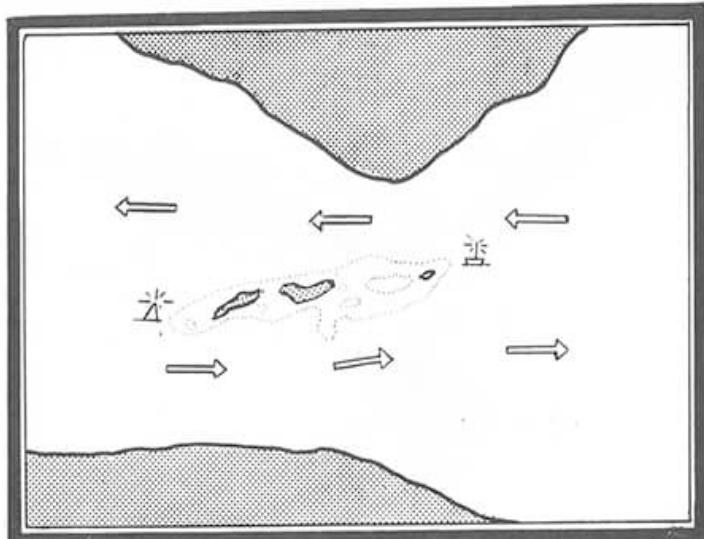
πλοία, μή χρησιμοποιούντα τάς ζώνας, έπειτα και χώρου δι' ανέτον κίνησην. Είς στενούς διαύλους και περιωρισμένα ύδατα, άντι της ζώνης δισχωρισμού, δύναται νά υιοθετήσῃ γραμμή δισχωρισμού, ούτως ώστε και ή κυκλοφορία νά δισχωρίζεται και νά αφίεται εύρυτερος διαπλεύσιμος χώρος.

(β) Διά χρησιμοποιήσεως φυσικών έμποδίων και γεωγραφικών έπιπεσμάτων άντικευμένων (Σχήμα 2): 'Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται εἰς περιοχάς, ένθα άπαντωνται φυσικά έμποδια, ως νήσοι, υφαλοί, βράχοι ή ναυάγια, παρακαλύντα τὴν ἐλευθέραν κίνησην και άποτελούνται φυσικά αίτια διὰ τὸν καθορισμὸν κεχωρισμένων πρὸς ἄλληλα ρευμάτων ἀντιθέτου κυκλοφοριακῆς κίνησεως.

(γ) Διά τοῦ καθορισμοῦ ζωῶν ἀκτοπλοϊκῆς κίνησεως (Σχήμα 3): 'Ο δρός «ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κίνησεως» εἰσήκητη πρὸς τὸ σκοπὸν νά καλυψθῇ περιοχὴ κειμένη μεταξὺ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν όριον τοῦ συστήματος και τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, ἐντὸς δὲ τῆς περιοχῆς αὐτῆς δυνατὸν νά πλέουν πλοία πρὸς οἰνοδήποτε κατεύθυνσιν. 'Απὸ γενικῆς πλευρᾶς ἔξετάζονται τὸ θέμα, θὰ ἡδύναμεθε νὰ διατυπώσωμεν τὴν ἀπομινή, διτὰ συστήματα δισχωρισμού τῆς κυκλοφορίας ἐσχεδιάσθησαν διὰ περιοχάς διασταυρουμένων πορειῶν. 'Ἐν τούτοις, εἰς περιοχάς σημαντικῆς ἀκτοπλοϊκῆς κίνησεως, ἐθεωρήθη, ὡς προσαγωγική τῆς ἀσφαλούς ναυσιπλοΐας λύσις, ή υιοθέτησις ζωῶν ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας πρὸς τὸν σκοπὸν τηρήσεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλιακῆς κίνησεως, μακράν τῶν συστημάτων δισχωρισμού τῆς κυκλοφορίας. 'Η ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας δύναται ὥσπερτως νὰ χρησιμοποιηθῇ ὑπὸ πλοίων, τὰ ὅποια προτιμούν, δι' οἰνοδήποτε λόγον, νὰ τάσσωνται εἰς πορείας πλησίον τῶν ἀκτῶν και τὰ ὅποια συγχρόνως θὰ ἐπειθύμουν νὰ ἀποφύγουν τὴν συνάντησιν μετά πλοίων πλεόντων ἐντὸς τῶν συστημάτων και ἀκολουθούντων ἀντιθέτους πορείας.

(δ) Διά τῆς χρησιμοποιήσεως τομέων κατά τὰς προσεγγίσεις εἰς σημεῖα συναντήσεως (διαφόρων πορειῶν) (Σχήμα 4): 'Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται εἰς σημεῖα συγκλίσεως τῶν πορειῶν πολλῶν πλοίων ή εἰς μικράς περιοχάς, ἐξ ὧν διέρχονται πλοία εἰς διαφόρων κατευθύνσεων προερχόμενα. 'Ως τοιαύτα ἐστιακά σημεῖα (Focal points) δύνανται νὰ θεωρηθοῦν τὰ σημεῖα προσεγγίσεως εἰς λιμένας, οἱ ἐν μέσῃ θαλάσσῃ σταθμοὶ πλοηγῶν, σημεῖα ἔνθα τοποθετούνται σημαντήρες ή φορόπλοια προσγειώσεως, εἰσόδοι: εἰς διαύλους, διώρυγας, ἐκβολάς ποταμῶν, στενά κ.λπ. 'Ο δρόμος τῶν ζωῶν κυκλοφορίας τῶν πλοίων, αἱ διαστάσεις, οἵς καὶ αἱ κατευθύνσεις τούτων ἔξιστωνται, κατὰ κανόνα, ἀπὸ τὸν δύκον τῆς τοπικῆς κυκλοφορίας.

(ε) Διά τῆς εἰσαγωγῆς τῶν «Κυκλοστρεφῶν κόμβων» (Σχήμα 5): Εἰς τὰ σημεῖα συναντήσεως συνιστωμένων δεσμῶν πορειῶν, ή κυκλοφορίας ὠργανώθη κατά τοιούτων τρόπων, ὥστε νά ἀντικοποτρίζῃ τὰ κυκλικῆς μορφῆς συστήματα, τὰ γνωστά «ώς κυκλοστρεφεῖς κόμβοι». Πρὸς τὸν σκοπὸν διευκολύνσεως τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τοιαύτας περιπτώσεις καὶ συμμορφώσεως, συγχρόνως, πρὸς τὰς ἐπιταγάς τοῦ Κανόνος 19 τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ, τὰ πλοία καθοδηγούνται νὰ πλέουν εἰς κυκλικήν τροχιάν ἀντίκευμα τῆς κινήσεως τῶν δεικτῶν τοῦ ὀδρολογίου, πέριξ καθωρισμένου σημείου ή ζώνης, μέχρις ὅτου φθάσουν εἰς τὰ σημεῖα στροφῆς, ὅπου πλέον τάσσονται ἐπὶ τῆς κανονι-



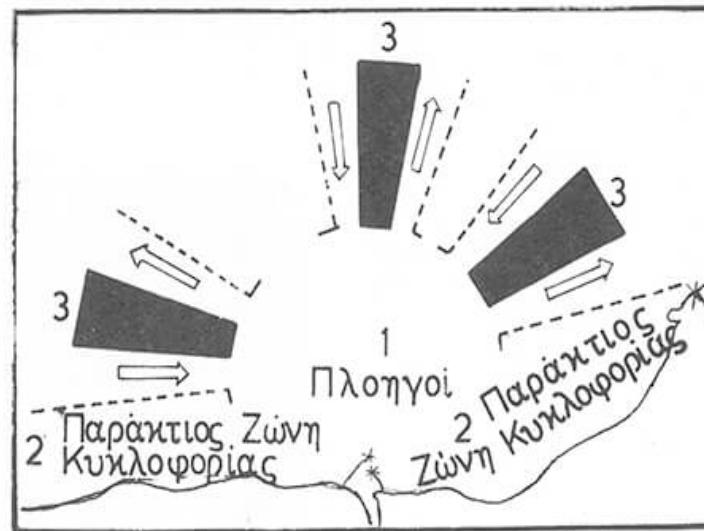
Σχήμα 2.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΔΙΑ ΦΥΣΙΚΩΝ ΕΜΠΟΔΙΩΝ



Σχήμα 3.

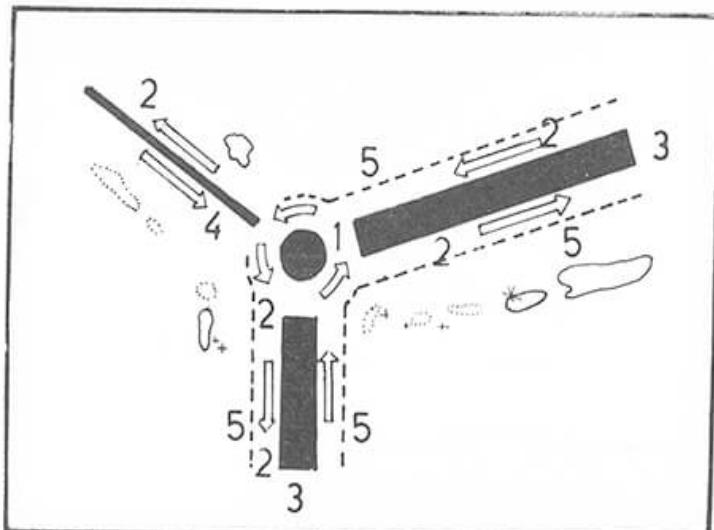
ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΖΩΗ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Σχήμα 4.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΙΣ ΕΙΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

1. Ναυτιλιακός κόμβος.
2. Παράκτιος ζώνη (κυκλοφορίας).
3. Σύστημα διαχωρισμού κυρίας κυκλοφορίας.



Σχήμα 5.

ΚΥΚΛΟΣΤΡΕΦΗΣ ΚΟΜΒΟΣ ΕΙΣ ΣΗΜΕΙΟΝ ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΩΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. Κυκλικόν σύστημα διαχωρισμού.
2. Τόξη δεικνύοντα κατεύθυνσιν κυκλοφορίας.
3. Ζώνη διαχωρισμού.
4. Γραμμή διαχωρισμού, και
5. Έξωτερικά όρια ζωνών.

κής των πορειών. Ή ακτίς των «κυκλοστρεφών» κόμβων εξαρτάται από τάς τοπικάς συνθήκας, αν και γενικώς άποφεύγονται μεγάλης διαφρέσιας κυκλικαί τροχιαί. Έαν διατηθέμενος θαλάσσιος χώρος έπιπρέπη, συνιστάται κυκλική ζώνη διαχωρισμού της κυκλοφορίας, σκοπούσα να τηρή τα πλοία είς άποστασιν μεταξύ των. Θεωρεῖται ακόπιμος, όπου αι συνθήκαι έπιπρέπουν, ή έγκαθίδρυσις συστημάτων «κυκλοστρεφών κόμβων» πέριξ σημαντήρων, φαροπλοΐων ή γεωγραφικώς έπισεσημασμένων άντικειμένων.

4. ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΡΧΑΙ, ΔΙΕΠΟΥΣΑΙ ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ

1. Χρήσις των συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας:
- α) Τά συνιστώμενα συστήματα προορίζονται πρός χρήσιν τόσον κατά τήν ήμέρων, όσον και τήν νύκτα, ύψη δλας τάς καταστάσεις καιρού, εις άλευθερα πάγων θέστα ή ύπο συνθήκας έλαφράς μορφής πάγου, καθ' αι δέν άπαιτονται ίδιατεροι έλιγμοι ή ή χρησιμοποιησις παγοθραυστικών.
- β) Τά έν λόγω συστήματα συνιστώνται πρός χρήσιν ύψη δλων τών πλοίων, έκτος έαν άλλως δριζεται.
- γ) Πλοία, τά όποια δέν ύποχρεεύνται να ναυσιπλωσούν είς διαδρόμους μεγάλων βυθισμάτων, συνιστάται δπως, όπου καθίσταται δυνατόν, άποφεύγονταν ιδι δυσχεραιότερων τόν πλευρών άλλων πλοίων, καθ' δην χρόνον ταύτα είναι ύποχρεωμένα, λόγω τών βυθισμάτων των, να κινούνται έντος τών διαδρόμων τούτων.
- δ) Απαντά τά πλοία, τά όποια δέν άκολουθουν τά συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας κ.λπ., όφείλουν να πλέουν, καθ' δην είναι πρακτικώς δυνατόν, μακράν τών διά τών συστημάτων τούτων συνιστωμένων διαδρόμων κ.λπ.
- ε) Αι ζωναι άκτοπλοικής κυκλοφορίας συνιστάται δπως, ύπο δμαλάς συνθήκας, διαφοράσσωνται διά τήν άκτοπλοικήν κίνησιν.
- II. Ναυσιπλοία έντος τών έπινοηθέντων συστημάτων:
α) Έντος τών έπινοηθέντων συστημάτων δι-

ράς, όφείλουν να πράπτουν τούτο κατά γωνίαν, δην είναι πρακτικώς δυνατόν, μικροτέραν.

- β) Πλοία ναυσιπλούντα έντος τών ζωνών κυκλοφορίας, όφείλουν να έπιθεβαισιν διά συχνών παρατηρήσεων, καθ' δην είναι πρακτικώς δυνατόν, δηι αι πρείται των συμφωνών με έκείνας τών ζωνών.
- ε) Τά πλοία όφείλουν, καθ' δην είναι πρακτικώς δυνατόν, να άποφεύγουν να διασταυρώνται πορείας των με τάς ζώνας κυκλοφορίας.
- στ) Πλοία διασταυρούντα τάς πορείας των με ζώνας κυκλοφορίας, όφείλουν, καθ' δην είναι πρακτικώς δυνατόν, να πράπτουν τούτο κατ' όρθας γωνίας.
- ζ) Έκτος τών περιπτώσεων άναγκης και πρός τόν σκοπόν άποφυγής άμεσων κινδύνου, πλήν τών διασταυρούντων πλοίων, τά λοιπά δέν να άποφεύγουν τήν ζώνην διαχωρισμού ή να διασταυρούν τήν γραμμήν διαχωρισμού.
- η) Τά έξωτερα δρα τών συστημάτων διαχωρισμού τής κυκλοφορίας, ώς πρός τά δρια τών ζωνών άκτοπλοικής κυκλοφορίας, δέν να θεωρώνται ώς δρια, εις τά όποια τά διασταυρούντα ή εισερχόμενα είς τούς διαδρόμους πλοία, όφείλουν να άρχιζουν να χειρίζουν κατά τάς συστάσεις τών άνωτέρω παραγράφων 3, 4 και 6.
- θ) Τά άπεικονιζόμενα είς τούς ειδικώς συμπληρωθέντας χάρτας τόχα ύποδηλούν δέσμην πορειών και άποσκυπεύνεις είς τήν παροχήν γενικών κατευθύνσεων τής κυκλοφορίας μόνον. Ως έκ τούτου, τά πλοία δέν είναι ύποχρεωμένα να χαράσσουν πορείας περιοριστικώς κατά μήκος τών τόχων.

Εύελπιστεί, αι, δηι χάρις είς τά έπινοηθέντα συστήματα, θά βελτιωθείν αι συνθήκαι ναυσιπλοίας διά περιοχών ηύημένης ναυτιλιακής κινήσεως, με άπωτερος σκοπόν τήν άποτελεσματικωτέρων περιφούρησιν τής άσφαλτειας τής άνθρωπης ζωῆς ένθαλασσή.

Ε. Η. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΩΛΗΣΙΣ ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΒΙΛΛΑΣ



ΠΩΛΕΙΤΑΙ Παραθαλάσσιος Βίλλα πολυτελούς κατασκευής έπι δενδροφύτου κτήματος 6 στρεμμάτων παρά τό 47ον χιλιόμετρον τής Λεωφόρου Σουνίου. Πληροφορίαι : «Ναυτικά Χρονικά».

Εἰς σειρὰν εἰδικῶν ἄρθρων

Ο ΝΕΟΣ ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΣ ΚΩΔΙΕ Ε.Ν.

ΤΟΥ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ

ΠΑΡΑΒΑΣΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ο νέος Π.Π.Κ.Ε.Ν. εἰς τὸ ἄρθρον 34 προσπάθησε νὰ συγκεντρώσῃ τὰς σοδαρωτέρας παραβάσεις τῶν ὑπηρεσιακῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου, περιλαβόν δέκα ἐπτά ἔξ αὐτῶν εἰς τὰ ισάριθμα ἔδαφις τοῦ ἄρθρου, τὰς ὅποις καὶ κατέτηστος ποινικάς. Τὸ ἀποτέλεσμα ὡμως ἡτο μοιραῖον νὰ προσκρούσῃ εἰς τὴν ἀριστίαν καὶ ἀσφαίειν τοῦ ὄρου «ὑπηρεσιακὸν ὑποχρεώσεων». Ή εἰστική ἔκθεσις θεωρεῖ ὡς ὑπηρεσιακάς παραβάσεις τὴν μὴ ἐκπλήρωσιν τῶν σοδαρωτέρων ἐπὶ τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου. 'Αλλ' ἡ μετάπτωσις ἀπὸ τῶν «ὑποχρεώσεων» εἰς τὰ «ισάριθμα» δὲν διευκολύνει τὴν κατάστασιν. Συνεπέστεροι θὰ εἴμεθα ἔαν δεχθῶμεν ὅτι ὡς ὑπηρεσιακὰς ὑποχρεώσεις λογίζονται αἱ ὑποχρεώσεις αἱ ἀπορρέουσαι ἐκ τοῦ κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Πράγματι δὲ τὸ κεφάλαιον 3 τοῦ παλαιοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν., ἐκ τοῦ ὅποιού ἐλήφθησαν αἱ πλείσται τῶν παραβάσεων τοῦ ἄρθρου 34 ἐπιγράφεται «ἔτερα ἀδικήματα ἀναγόμενα εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐσωτερικὴν ὑπηρεσίαν». 'Αλλά καὶ πάλι ἔαν ἀντιτρέψωμεν εἰς τὸ ισχύοντα Κανονισμὸν (Β.Δ. 706/1970 περὶ κανονισμοῦ ἐργασίας Ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων) θὰ ἴωμεν ὅτι πλείσται ὅστις ἐκ τῶν σοδαρωτέρων ἐν αὐτῷ ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου δὲν ἔχουν περιληφθῆναι εἰς τὸ ἄρθρον 34 τοῦ νέου Π.Π.Κ.Ε.Ν., ἀλλ' ἀπότελεσαν ἴδια αὐτοῦ ἄρθρα (π.χ. ἄρθρ. 14γ τοῦ Κανονισμοῦ καὶ ἄρθρ. 18 Π.Π.Κ.Ε.Ν. περὶ αὐτοπροσώπου διευθύνσεως, ἄρθρ. 17 Κανονισμοῦ καὶ ἄρθρα 22-23 Π.Π.Κ.Ε.Ν. περὶ ἐγκαταλείψεων πλοίου κλπ., κλπ.) τινὲς δὲ μη καταστᾶσαι ποινικά τιμωροῦνται ἀπλῶς ὡς πειθαρχικά παραπτώματα (π.χ. ἄρθρον 19 Κανονισμοῦ καὶ 45στ Π.Π.Κ.Ε.Ν. περὶ ἐγκάριου θεωρήσεως ναυτιλιακῶν ἐγγράφων, ἄρθρ. 9 Κανονισμοῦ καὶ 45θ Π.Π.Κ.Ε.Ν. περὶ τραφοδοσίας κ.λ. π.). 'Αντιτέως πλείσται ἀλλαὶ ἀξιόποινοι παραβάσεις αἵτινες ἔχουν ἐνταχθῆναι εἰς τὸ ἄρθρον 34 δὲν περιέχονται ὡς ἀντίστοιχοι ὑποχρεώσεις εἰς τὸν Κανονισμὸν (π.χ. καθυστέρησις χορηγήσεως εἰσιτηρίου παλιννοστήσεως, ὑποβολὴ φευδοῦς λογαριασμοῦ κλπ.).

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἀφειρουμένων τῶν τεσσάρων ἀδικημάτων, τὰ ὅποια, μολονότι περιλαμβανόμενα εἰς τὸ ἄρθρον 34 ἔξτασαμεν ἡδη ἐν τοῖς ἀνωτέρω, ὡς ἀναγόμενα εἰς τὸν κύκλον τῶν ἀδικημάτων κατὰ τῆς ἀξιοπλοΐας τοῦ σκάφους (ἔδαφια η', ιε', ιζ') ἡ κατά τῆς ὑγείας τῶν ἐπιβαίνοντων (ἔδαφιον ιστ'), ἀπομένουν δέκα τρεῖς παραβάσεις τοῦ πλοιάρχου αἵτινες ἥσαν καὶ πρότερον ἡ κατέστησαν ἡδη τὸ πρώτον ἀξιόποινο. Ταῦτα δυνάμεθα νὰ διακρίωμεν εἰς παραβάσεις ἀφορώσας εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου ὡς δημοσίου λειτουργοῦ, εἰς παραβάσεις ἀφορώσας εἰς τὴν τήρησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων καὶ παραβάσεις ἀφορώσας εἰς τὰς ἔναντι τῶν ἐπιβαίνοντων ὑποχρεώσεις.

Ποινικάς κυρώσεις κατὰ τοῦ πλοιάρχου διὰ παραβάσεις τῶν καθηκόντων του ὡς δημοσίου λειτουργοῦ, προέβλεπον τὸ ἄρθρο 18 καὶ 32 τοῦ παλαιοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ἐξ ὧν, βελτιωμέναι εἰς διατύπωσιν καὶ ἐνοποιημέναι, μετεφέρθησαν εἰς τὸν νέον Κώδικα. Τοιάυται παραβάσεις εἶναι κυρίως αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὰ ἀνακριτικὰ καθήκοντα τοῦ πλοι-

ἀρχου, αἵτινες ἀναλύονται εἰς τὰ τέσσαρα πρότας ἔδαφια τοῦ ἄρθρου 34. Διὰ τοῦ ἄρθρου 40 ἔδαφ. γ' τοῦ Κώδικος εἰς τὸν πλοιάρχον ἀνατίθενται ἀνακριτικὰ καθήκοντα διὰ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐν πλῷ τελεσθέντα ἐγκλήματα (κακουργήματα καὶ πλημμελήματα). 'Υποχρεούνται ἐπομένως κατὸ τὸ ἄρθρον 243 τοῦ Κώδικος Ποιν. Δικαιονομίας νὰ ἐπιληφθῇ τῆς προανάκρισεως καὶ ἀνευ προηγουμένης παραγγελίας τοῦ εἰσαγγελέως ἐφ' ὅσον ἐκ τῆς ἀναβολῆς ἐπίκειται κίνδυνος. 'Η μὴ συμμόρφωσις πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην θεωρεῖται ὑπερβολὴ τοῦ ἀδικημάτος τοῦ ἔδαφου β' τοῦ ἄρθρ. 34. 'Εξ ἄλλου ἐὰν προηγήθῃ εἰσαγγελία πρὸς προκαταρκτικὴν ἐξέτασιν ἡ προανάκρισιν καὶ ὁ πλοιάρχος δὲν συνεμφρόψῃ πρὸς ταύτην ἐμπίπτει εἰς τὸν διάταξιν τοῦ ἔδαφου γ'. 'Η παραγγελία δύναται ν' ἀφορᾶ καὶ εἰς ἔγκλημα μὴ τελεσθὲν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ σάχετον πρὸς τὸν συγκεκριμένον πλούν. Δύναται τέλος ν' ἀφορᾶ εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῆς μεταφορᾶς κατηγορούμενου, ὅποτε ἡ παραγγελία δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ προέρχεται ἐκ τῆς εἰσαγγελικῆς Ἀρχῆς, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς οἰκείας Λιμενικῆς ἡ Προξενική τοιαύτης κατὰ τὸ ἄρθρον 41 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. 'Εὰν ὁ πλοιάρχος, μολονότι ἐνήργησε τὴν προανάκρισιν δὲν καταθέτει τὸν σχηματισθέντα φάκελλον εἰς τὴν ἄρμοδιαν Ἀρχῆν ἐμπίπτει εἰς τὴν διάταξιν τοῦ ἔδαφου δ'. 'Αρμοδία ἀρχῆ εἶναι εἰς μὲν τὴν Ἐλλάδα καὶ Εἰσαγγελική, εἰς δὲ τὸ ἔξωτερον τὸν παραδίσιον διαδικασίαν δύναται τὸν παραδίσιον τὸν κατηγορούμενον, εἴτε οὗτος τελεῖ ἐν προφυλακίσει ἐν τῷ πλοίῳ κατὰ τὸ ἄρθρον 41 Π.Π.Κ.Ε.Ν. εἴτε δῆλος. Τέλος προκειμένου περὶ τῶν ἀδικημάτων τῆς προανάκρισιν ἀπονοματίας, ἐγκαταλείψεως, λιποταξίας

καὶ μὴ προσελεύσεως πρὸς ἀνάληψιν ἔργασίας (ἄρθρα 4-7 Π.Π.Κ.Ε.Ν.) ὁ πλοιάρχος, μὴ δικαιούμενος νὰ ἐνεργήσῃ προανάκρισιν, ὀφείλει ἀπλῶς νὰ καταμηνύσῃ τοὺς ὑπαπιτίους ἐνώπιον τῆς οἰκείας Λιμενικῆς ἡ Προξενικής Ἀρχῆς. 'Η παραλειψις τῆς μηνύσεως ταύτης ἀποτελεῖ τὸ ἀδίκημα τοῦ ἔδαφου α'. Μετὰ τῆς μηνύσεως δέοντος νὰ καταθέσῃ εἰς τὴν Ἀρχὴν τὰ ναυτικὰ φυλλάδια καὶ ἀποδεικτικὰ ναυτικῆς ίκανότητος τῶν ὑπαπιτίων. 'Η μήνυσις δέοντος νὰ ὑποβληθῇ εἰς λιμένα ἔνθα ἔδρειται Λιμενική ἡ Προξενική Ἀρχή, ἀρά τόσον ἐν Ἐλλάδι, ὅσον καὶ ἐν ἀλλοδαπῇ. Συμφώνως πρὸς 'Υπουργικήν ἀπόφασιν (12171/1970) ἐκδοθεῖσαν εἰς ἐκτέλεσιν τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν., ὁ πλοιάρχος ἐπὶ τῇ διαπιστώσει τῆς λιποταξίας ἡ προανάκρισις συντάσσει εἰδικὴ μηνυτήριον ἔκθεσιν ἡτοις θεωρεῖται ὅτι πληροὶ τὴν διαδικασίαν βεβαιώσεως τοῦ ἀδικημάτος, ἥν καταθέτει εἰς τὴν οἰκείαν Ἀρχήν, μὴ ἐνεργουμένης προανάκρισεως οὔτε ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου οὔτε ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Σημειώτεον ὅτι ὁ πλοιάρχος ἐνῷ ὑποβάλλει ἀπλῶς μήνυσιν ἀναφέρεται ἐν τῇ ἔκθεσις ὡς ἀνακριτικὸς ὑπάλληλος ἐνεργῶν διαπιστώσαν τοῦ ἀδικημάτος. 'Η ἔκθεσις αὐτῆς πειραχθεὶται τελικῶς εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπ. Σημειώτεον ὅτι ὁ πλοιάρχος ἐνῷ ὑποβάλλει ἀπλῶς μήνυσιν ἀναφέρεται ἐν τῇ ἔκθεσις ὡς ἀνακριτικὸς ὑπάλληλος ἐνεργῶν διαπιστώσαν τοῦ ἀδικημάτος. 'Η ἔκθεσις αὐτῆς πειραχθεὶται τελικῶς εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπ. Σημειώτεον ὅτι ὁ πλοιάρχος, μολονότι ἐνήργησε τὴν προανάκρισιν δὲν καταθέτει τὸν σχηματισθέντα φάκελλον εἰς τὴν ἄρμοδιαν Ἀρχῆν ἐμπίπτει εἰς μὲν τὴν διατύπωσιν καὶ εἰς τὸ Πειθαρχικὸν Συμβούλιον διὰ τὴν πειθαρχικὴν τοιαύτην. Τ' ἀνωτέρω ισχύουν μόνον διὰ τὴν λιποταξίαν καὶ παράνομον ἀπονοματίαν. 'Αρμοδία ἀρχῆ εἶναι εἰς μὲν τὴν Ἐλλάδα καὶ Εἰσαγγελική, εἰς δὲ τὸ ἔξωτερον τὸν παραδίσιον ἡ Προξενική. Εἰς τὴν αὐτήν παράδασιν ἐποπτίπτει ὁ πλοιάρχος ὅστις δὲν παραδίσει τὸν κατηγορούμενον, εἴτε οὗτος τελεῖ ἐν προφυλακίσει ἐν τῷ πλοίῳ κατὰ τὸ ἄρθρον 41 Π.Π.Κ.Ε.Ν. εἴτε δῆλος. Τέλος προκειμένου περὶ τῶν ἀδικημάτων τῆς προανάκρισιν ἀπονοματίας, ἐγκαταλείψεως, λιποταξίας

THE WEST OF ENGLAND
SHIP OWNERS MUTUAL
INSURANCE ASSOCIATION (LONDON) LTD.

Freight Demurrage and Defence
Crew Strikes
Port Area Strikes

Joint Managers of the Through Transit Marine
Mutual Assurance Association

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

Telephone : 01 - 480 7272

Telex : WESTENG LONDON 886029 Cables : WESTENG LONDON E.C.3

τήρησις τῆς συνοπτικῆς διαδικασίας τῆς ὡς ἄνω ἐκθέτεως. 'Εὰν εἰς τὸν λιμένα ἔνθα ἐτελέσθη ἐν τῶν τεσσάρων τούτων ἀδικημάτων δὲν ὑπάρχει Λιμενικὴ ἢ Προξενικὴ Ἀρχή, ἡ διαδικασία θὰ τηρηθῇ εἰς τὸν πρῶτον ἐπόμενον λιμένα κατάπλου.

Εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου ὡς δημοσίου λειτουργοῦ, ἀναφέρεται καὶ τὸ ἀδικημα τοῦ ἐδαφίου στ' τοῦ ἄρθρου 34, συμφώνως πρὸς τὸ ὅποιον τιμωρεῖται ὁ πλοιάρχος ὅστις δὲν συντάσσει ληξιαρχικάς πράξεις, διαθήκας, ἐκθέτεις ἡ ἄλλα ἔγγραφα, ὃν ἡ σύνταξις ἐπιβάλλεται εἰς αὐτὸν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις. 'Η διάταξις ἐπαναλαμβάνει δομίσας τοῦ ἐδαφίου ε' τοῦ ἄρθρου 32 τοῦ παλαιοῦ Κώδικος. 'Η ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου πρὸς σύνταξιν ληξιαρχικών πράξεων γενινήσεως καὶ θανάτου είναι λίαν παλαιά, εἰσαχθεῖσα διὰ τοῦ ἄρθρου 35 τοῦ Δ.Α.Ε.Ν., ἐπαναληφθεῖσα διὰ τῶν ἄρθρων 69 καὶ 84 τοῦ 'Αστικού Νόμου ΤΖΑ/1856 καὶ κωδικοποιηθεῖσα τελικῶς εἰς τὸ ἄρθρο 19 καὶ 29 τοῦ Κ.Ν. 5097/1931. Τὸ ἀδίκημα συνίσταται εἰς τὴν παράλειψιν συντάξεως μόνον πράξεως γενινήσεως ἡ θανάτου, δεδομένου ὅτι ἀλλην ληξιαρχικήν πράξειν (π.χ. γάμου) δὲν δικαιούται νὸ συντάξῃ ὁ πλοιάρχος. 'Εάν ἡ ληξιαρχική πράξις δὲν κατεχωρήθη εἰς τὸ ἡμερολόγιον δὲν ὑπάρχει παράλειψις συντάξα τὸ ἐν λόγῳ ἀδίκημα, είναι ζῆτημα δὲ ἀνθεμελιούται καὶ παράβασις τοῦ ἐδα-

φίου θ' (παράλειψις ἔγγραφῆς εἰς ἡμερολόγιον οὐσιώδους γεγονότος) ἐν ὅψει τῆς ἀσφαίεις τῶν σχετικῶν διατάξεων. Φρονούμεν τέλος ὅτι ἐν ὅψει τῆς εἰδικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 34 παράλεκει ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ποινικῶν κυρώσεων τοῦ Νόμου 5097/1931.

'Η ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου περὶ συντάξεως ἐκτάκτου δημοσίας διαθήκης ἐν τῷ πλοίῳ, τεθεῖσα τὸ πρῶτον διὰ τοῦ περὶ διαθηκῶν Ψηφίσματος τοῦ Κυβερνήτου, τοῦ 1830, περιελθεῖ εἰς τὸν Νόμον ΓΨΦ/1911 καὶ τελικῶς εἰς τὸ ἄρθρον 1749 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος. 'Ο παρὰ τὴν διάταξιν ταύτην ἀρνούμενος νὸ συντάξης διαθήκην πλοιάρχος ὑποπίπτει εἰς τὸ ἀδίκημα τοῦ ἐδαφίου στὸν ἄρθρον 34 Π.Π.Κ.Ε.Ν. 'Ἐν περιπτώσει ὅμως ἀντικανονικῆς συντάξεως, ἐπαγομένης ἔστω καὶ ἀκύρωτης, ποινικὸν ἀδίκημα δὲν ὑφίσταται, ἀλλ' ἐνδέχεται νὰ ἐπιβληθοῦν πειθαρχικὰ κυρώσεις.

'Εκτὸς τῶν ληξιαρχικῶν πράξεων καὶ διαθηκῶν, ἡ διάταξις τοῦ ἐδαφίου στ' περιλαμβάνει καὶ «ἄλλα ἔγγραφα» ὡς ἡ σύνταξις ἐπιβάλλεται κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις. Δὲν διευκρινίζεται ὅτι πρόκειται περὶ ἔγγραφων δημοσίας φύσεως ἡ ὅχι. Περιλαμβάνεται ἀσφαλῶς ἡ ἔκθεσις ἀπογραφῆς κατατελεφθέντων πραγμάτων (ἄρθρο. 47 Δ.Α.Ε.Ν., ἄρθρ. 3 A.N. 360/1968) ὡς καὶ ἡ ἔκθεσις ἐκτάκτου συμβάντος καὶ ἡ ἔκθεσις ἀδαρίας περὶ ὧν τὰ ἄρθρα 50 καὶ 232 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Μαρτυρικαὶ καταθέσεις, ἀπολογίαι, ἐκθέσεις αὐτοψίας κλπ. περιλαμβάνον-

ται εἰς τὴν προανακριτικὴν διαδικασίαν καὶ ἐπομένως εἰς τὰς εἰδικωτέρας διατάξεις τῶν ἀδαφίων β' καὶ γ', ἐνώ ἡ μηνυτήριος ἐκθεσίς ἐπὶ λιποταξίας κλπ. προβλέπεται εἰδικῶς εἰς τὸ ἐδαφίον α'. Τέλος δὲν νομίζουμεν ὅτι ἡ διάταξις ἀφορᾷ εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα καὶ βιβλία, δεδομένου ὅτι τὰ μὲν ἄλλα δὲν εἶναι «ἔγγραφα», τὰ όποια συντάσσει ὁ πλοιάρχος, περὶ δὲ τοῦ ἡμερολογίου προβλέπεται εἰδικῶς τὸ ἐδαφίον θ'.

Εἰς τὴν τήρησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων ἀφορούν τὰ ἀδικήματα τῶν ἀδαφίων ζ' καὶ θ' τοῦ ἄρθρου 34. Διὰ τοῦ πρῶτου τιμωρεῖται ὁ πλοιάρχος ὅστις δὲν φέρει ἐπὶ τοῦ πλοίου τὰ ὑπὸ τοῦ Νόμου ὄριζμενα ναυτιλιακὰ ἔγγραφα καὶ βιβλία. 'Η ἀσάφεια τοῦ ὄρου «ναυτιλιακὰ ἔγγραφα» ἐνδέχεται νὰ καταστήσῃ δυσχερή τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως. Διότι παρὰ τὰ ἐνδεικτικῶν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 42 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἀπαριθμούμενα ναυτιλιακὰ ἔγγραφα (ἐθνικότητος, πλωμότητος, καταμετρήσεως, ναυτολόγιον, ποινολόγιον, φορτωτικά, τελωνειακά, ὑποθηκών) πολλοὶ ἄλλοι νόμοι, προγενέστεροι ἡ μεταγενέστεροι, ἔχουν καθιερώσει ἔγγραφα καὶ βιβλία, τὰ όποια ὁ πλοιάρχος ὑποχρεούται νὰ φέρῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τὰ όποια δυσκόλως δύνανται νὰ ἐκφύγουν τὸν χαρακτηρισμὸν των ὡς ναυτιλιακῶν. Οὕτω τὸ πιστοποιητικὸν γραμμῆμα φορτώσεως (A.N. 391/1968), τὸ βιβλίον τροφοδοσίας (N. 4005/1929, B.D. 806/1970) κλπ. 'Ο νέος Κώδικις διαγράφει μόνον τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιάρχου ὅπως φέρει ἐπὶ τοῦ πλοίου τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα καὶ ὅχι ὅπως τηρεῖ ταῦτα κανονικῶς, ὡς προέλθετε τὸ ἄρθρ. 32 τοῦ παλαιοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. Πιθανῶς τούτῳ νὰ ὄφελεται εἰς τὸ ὅτι τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ὁ πλοιάρχος ἀπλῶς τὰ «φέρει» ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ δὲν τὰ «τηρεῖ». Μόνον ἐπὶ τοῦ ἡμερολογίου καὶ τοῦ ποινολογίου ἐνέργει τέλλεται τέλλεται (τροφίμων, ὑπερωρίων). Καὶ ἡ μὲν ἀντικανονικὴ τήρησις τοῦ ἡμερολογίου προβλέπεται εἰδικῶς εἰς τὸ ἐδαφίον θ', τῶν λοιπῶν ὅμως ἡ ἀντικανονικὴ τήρησις δὲν ὄφετελει ποινικόν ἀδίκημα.

Διὰ τοῦ ἐδαφίου θ' τιμωρεῖται ὁ πλοιάρχος ὅστις παραδείπτει νὰ ἐγγράψῃ εἰς τὸ ἡμερολόγιον ἐπισυμβάν ναυτικὸν ἀτύχημα ἡ ἐπερον σηματικὸν γεγονός. 'Ως γνωστὸν ὁ Κ.Ι.Ν.Δ. προβλέπεται (ἄρθρον 41) τὴν εἰς τὸ ἡμερολόγιον ἔγγραφὴν τῶν ναυτικῶν καὶ μετεωρολογικῶν ἀνδείξεων παντὸς οὐσιώδους περιστατικοῦ. 'Ο νέος Π.Π.Κ.Ε.Ν. προσδώσας ιδιαιτέρων βαρύτητα εἰς τὴν ἔγγραφὴν τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων (βλ. καὶ ἄρθρ. 232 Κ.Ι.Ν.Δ.) διετήρησε τὴν ὑποχρέωσιν καταχωρήσεως τῶν οὐσιώδων γεγονότων εἴτε ταῦτα ἀφορούν εἰς τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὸ πλούν (δαπάναι, φορτίον, ναυτεργαστικά μεταβολαί, θέματα λογοδοσίας ἡ ἀπαιτήσεων κλπ.) εἴτε εἰς τὴν ἐκτέλεσιν καθηκόντων δημοσίου δικαίου (ἀνάκρισις, ληξιαρχικὴ πράξεις κλπ.).

'Εκ τῶν ὑπηρεσιακῶν παραδάσεων τοῦ ἄρθρου 34 αἱ λοιπαὶ ἀφορῶσιν εἰς γενικάς ὑποχρέωσεις ἀναφερούμενας εἰς τὸ πλήρωμα ή διαιτέρως σηματικάς εἰναι τὸ ὅτι ἀδικηματούσιον ἡ πράξη τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἐδαφίου ισ', καθ' ὃ τιμωρεῖται ὁ πλοιάρχος ὅστις ὑποβάλλει εἰς τὴν Λιμενικὴν ἢ Προξενικὴν Ἀρχὴν φευδῆ λογαριασμὸν ὁφειλομένων ἀποδοχῶν εἰς ἀπόντα ναυτικὸν (ἄρθρον 18, 28' παλαιοῦ Κώδικος), καθὼς

NAYTIKOS KAI EKDOTIKOS OIKOS NIKOLAOU EMM. STAURIDAKH & YIOU ODOS KARATSKOU 145 KAI MPOUMPOULINAS - PEIRAIYES

'Αγανακοινωνούμενοι: Επιτρέπεται στον ληξιαρχητικὸν έργον την παρατήρηση της συντάξεως του πλοιάρχου στην περιοχή της Καραϊσκού, στην περιοχή της Λαζαρίδης και στην περιοχή της Αγίας Σοφίας στην περιοχή της Καραϊσκού, στην περιοχή της Λαζαρίδης και στην περιοχή της Αγίας Σοφίας.

KOLIES EMPORIKOU NAYTIKOU POINIKOS & PEITHARHIKOS

TOY PLAUTARCHOY L.S. G. TSOURH
EISIHGHTOU KAI MELOUS THS EPITROPENHS SYNTAΞEWS AUTOU

Εἰς τὸ ἔργον τοῦτο ἀναλύονται: ἐμπειριστατωμένως αἱ διατάξεις τοῦ γέου Π.Π.Κ.Ε.Ν., καὶ εἰδικώτεροι καὶ ὑποχρεώσεις τῶν πλαιάρχων, Ληξιαρχικῶν καὶ μελῶν τοῦ πληρώματος πλοίου ὑπὸ Ελληνικὴν σηματικήν καὶ ὑπὸ ἔντην συμβεβλημένων μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ., διὰ τοῦ πλαιάρχου, οὗτος καὶ τὸν ἐφεπλεστῶν, ἀντιπροσώπων, ἀρχιπλαιάρχων, ἀρχιψημηχανιδῶν καὶ πρωτεύοντων. Ο Π.Π.Κ.Ε.Ν. περιλαμβάνεται: εἰς τὸ ὑποχρεωτικόν τηρούμενα ἐπὶ τοῦ πλοίου βιβλία.

'Απόσπασμα κριτικῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ Τύπου:

NAYTIKA XRONIKA : t. 855/614/1971

... "Εξαιρετικὴν γραμμητητικὴν, ἀλλὰ καὶ πρωτοτυπίαν παρουσιάζουν τὰ τρία ἀκολουθῶντα κανόλαικα τοῦ βιβλίου εἰς τὸ ἄποιτο ζ. κ. Τοσόρης κακτατέσσαι καὶ ἐπεξεγεῖται τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλαιάρχου, τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐφεπλεστῶν καὶ ἀντιπροσώπων τοῦ ... ἡ πάλιρης ἀνάλυσις τῶν καθηκόντων ἐνδέκατου εἰδικῶς τὴν πλέον σημαντικὴν συμβολὴν διὰ τὴν ἔντην προσώπων τοῦ ...

ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ: t. 31/1971

... "Η ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ" σειράνεται: διὰ τὴν νέαν ἐργασίαν τοῦ ζεύ την ἐπιλέκτων συνεργατῶν της καὶ τὴν συνιστᾶ ἐκθύμησις εἰς ἀπαντήσεις τοῦ πλαιάρχους ὡς ἀπαραίτητον ἐργαλεῖον: διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τῶν σχετικῶν μὲ τὸν Π.Π.Κ.Ε.Ν. καθηκόντων των ...

MENTΩΡ: t. 130/1971

... "Οὗτο θύματα: νὰ λεγχθῇ, διὰ τὸ νέον τοῦτο βιβλίον τοῦ κ. Τσούρη, τυγχάνεται σὺ μόνον ἀπαραίτητον συμπλήρωμα καθές ναυτικῆς βιβλιοθήκης, ἀλλὰ καὶ λίαν χρήσιμον βιβλήθημα διὰ τὰ πάντας τοὺς ἐνδιαφερομένους, διὰ τὸ τὸ πλοίον καὶ τὸν μόνον ἀπόντα ἐργαζομένους ...

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS
I A T P O S

Appointed and Approved by: P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina
C. Pellegrini 641
Buenos Aires Tel.: 85 - 3943
Cables: Salivaras - B. Aires : 30 - 0590

καὶ ἡ διάταξις τοῦ ἔδαφου ιβ' καθ' ἦν τι-
μωρεῖται ὁ πλοίαρχος στίς καθυστερεῖ πα-
ρανόμης τὴν χορηγήσιν εἰσιτηρίου παλιν-
νοστήσεως εἰς μέλος πληρώματος (ἄρθρον
38, 2 παλαιοῦ Κώδικος). Εἰς τὴν πρώτην
περίπτωσιν προύποτιθεται ἀπουσία του ναυ-
τικοῦ δεδικαιολογημένη (π.χ. λόγω ἀσθε-
νείας), ὅποτε ὁ δικαιολογητος (π.χ. λόγω λιπο-
ταξίας), ὅποτε ὁ πλοίαρχος ὑποχρεούται ὅ-
πως καταβέσῃ τὸν λογαριασμὸν τῶν δεδου-
λευμάνων ἀποδοχῶν τοῦ ἀπόντος ναυτικοῦ
εἰς τὴν Λιμενικὴν Ἀρχὴν (διὰ θανόντας βά-
σει ἄρθρ. 45 ἐπ'. Δ.Α.Ε.Ν., διὰ λιποτάκτας
βάσει ἄρθρ. 16, 5 Ν. 3170/1955 ἐφ' οὐ ή
95835/1964 ἐγκύκλιος Υ.Ε.Ν.). Ἐν τῇ δευ-
τέρᾳ περιπτώσει ἡ ὑποχρέωσις χορηγῆσεως
τοῦ εἰσιτηρίου παλιννοστήσεως πράγαζει ἐκ
τῶν ἄρθρ. 78 καὶ 79 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Ἡ ἄρνη-
σις ἡ καθυστέρησις χορηγῆσεως τοῦ εἰσι-
τηρίου δέοντας νὰ εἶναι παράνομος. "Ἄρα δὲν
ὑφίσταται τὸ ὀδίκημα ὄστακίς ὁ ναυτικὸς
δὲν δικαιούται παλιννοστήσεως διά τινα
τῶν λόγων τοῦ ἄρθρου 78 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἡ
λόγω ναυτολογήσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 80
τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

Κοινή παράβασις κατά μελών πληρώματος και ἐπίβαστων είναι ή περίπτωσις τού ἐδαφίου ι' τού ἄρθρου 54 τού Π.Π.Κ.Ε.Ν., καθ' ἥν την παρείται ό πλοιάρχος δύστις διατάσσει τὴν ἀναχώρησιν τού πλοίου πρό τῆς καθορισθείσης ὥρας ἀπόπλου, ἔγκαταλείπων εἰς τὴν Ἑγράν μέλος τού πληρώματος ή ἐπίβατην. Προκειμένου περὶ ἐπίβασηγῶν πλοίων, τὰς τῆς Ἑγκρίσεως τῶν δρομολογίων, ἡμερῶν και ὠρῶν ἀναχωρήσεως κλπ. ὅριζουν αἱ σχετικαὶ διατάξεις τῆς νομοθεσίας περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. Κατὰ τὰς διατάξεις αὐτὰς ὁ πλοιάρχος θεωρεῖται ὑπεύθυνος διὰ τὴν τήρησιν τῆς κεκανονισμένης ὥρας ἀναχωρήσεως, ὀπειλούμενος διὰ χρηματικῆς ποινῆς ἢ φυλακίσεως μέχρι τριῶν μηνῶν (ἄρθρ. 5 παρ. 3 ἐδάφ. α' καὶ παρ. 5 Ν. 6059/1934). Ἡ ποινὴ αὕτη δὲν ισχύει μετά τὸ ἐδάφιον ι' τού ἄρθρου 34 τού νέου Π.Π.Κ.Ε.Ν. εἰμὶ πρὸς κάλυψιν τῶν περιπτώσεων τῆς προδόσου ἀναχωρήσεως αὔτε Ἑγκαταλείψεως ἀνθρώπου εἰς τὴν Ἑγράν, δεδομένου ὅτι προϋπόθεσιν ἐφαρμογῆς τού ἐδαφίου ι' τού ἄρθρ. 34 είναι ἡ λόγω τῆς προδόσου ἀναχωρήσεως Ἑγκαταλείψις μέλους πληρώματος ή ἐπίβατου. Ὁ Ν. 6059/1934 ἐν τῷ αὐτῷ ἄρθρῳ 5 (παρ. 5 ἐδάφ. τρίτον) προέβλεπεν ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ ἐσπευσμένη ἀναχώρησις ἐγένετο ἀποδειγμένως κατ' ἐντολὴν τού πλοιοκτήτου ἡ ποινικὴ εὐθύνη μετεβαθέστο εἰς τούτον, αἱρομένη ἐκ τού πλοιάρχου. Ἰσχύει σήμερον διάταξις αὕτη; Φρονούμεν ὅτι ισχύει ἐφ' ὅσον ρητὴ κατάργησις δὲν ὑφίσταται, ἀλλ' οὐτε καὶ σιωπὴρα τοιαύτη, δεδομένου διὰ τὸ ρυθμόμενον θέμα (μεταβίβασις εὐθύνης) είναι διάφορον. Προκειμένου περὶ φορτηγῶν πλοίων, ἡ ὥρα ἀναχωρήσεως ὅριζεται ὑπὸ τού πλοιάρχου και γνωστοποιεῖται εἰς τὸ πλήρωμα. Αὕτη φυσικὸς δύναται νὰ μεταβληθῇ ὑπὸ τού πλοιάρχου, κατὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, ἐπισπευδόμενη ἢ ἀναβαλλόμενη. Ἐσπευσμένος, δῆμος, ἀπόπλους, δὲν πρέπει νὰ συνεπάγεται τὴν Ἑγκαταλείψιν μελῶν τού πληρώματος, δεδικαιολογημένως εὐρισκομένων εἰς τὴν Ἑγράν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει το πρώων τῆς ἀναχωρήσεως δὲν νὰ μὴ ὀφείλεται εἰς ἀνωτέραν βίᾳ, τοιαύτη δὲ διὰ τὸ πλοιάρχον είναι και ἡ ἐντολὴ τῆς Ἀρχῆς, ἣτις ἐπὶ παραδείγματι, δύναται ἐφ' ὅσον ὁ ἐπιτρεπτόμενος ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν συνεπαληρώθη, νὰ διατάξῃ τὴν πρὸ τῆς καθοικούσθησίς τού δωσαι ἀναγνώστην.

Τῆς αὐτῆς τέλος κατηγορίας είναι καὶ τὸ ἀδίκημα τοῦ ἑδαφίου ιδ' τοῦ ἄρθρου 34 καθ' ὃ τιμωρεῖται ὁ πλοιάρχος ὅστις δὲν ἀναγράφει ἐπίβατην εἰς τὸν οἰκεῖον κατάλογον. Ομοίων διάταξιν περιείχε καὶ ὁ παλαιός Κῶδις εἰς τὸ ἄρθρ. 30 παρ. 3 ἵνα πλήξῃ προφανῶς τὴν ἐν συνεννόησει μετὰ τοῦ πλοιάρχου λαθρεπιδίβασιν. Ποιὸς ὁ «οἰκεῖος κατάλογος» εἰς τὸν οἰκεῖον ἀνέυρομεν ἐν τῇ σχετικῇ νομοθεσίᾳ, εἰμὴ εἰς τοὺς Κανονισμούς Λιμένων (π.χ. ἄρθρ. 18 Καν. Λιμ.

Πειραιώς καὶ παράρτημα 44/1961) καὶ μόνον διὰ τὰ ἑκατόντα εἰδώλια τοῦ Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας 'Επιβατηγάνων πλοίων περιλαμβάνει τὴν ἔκδοσιν τοῦ Δηλωτικοῦ ἐπιβατῶν (ἄρθρ. 196γ').

Κλείνομεν τὸ παρὸν Κεφάλαιον διὰ τῶν ἄρθρων 29 καὶ 30 τοῦ Κώδικος. Διὰ τοῦ ἄρθρου 29 τιμωρεῖται ὁ πλοιάρχος ὃστις προσλαμβάνει εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τούτου πλοίου λιποτάκτην ἡμεδαποῦ πλοίου. Ἡ ἔξηγησις τῆς ἀφειρώσεως ιδίου ἄρθρου διὰ τὸ ἐν λόγῳ ἀδίκημα, ὅπερ ἐν τούτοις ὡς ἀναγόμενον εἰς τὰς ὑπηρεσιακὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τιμωρούμενον διὰ φυλακίσεως μέριξ οἱ μηνύον θα δήμαντο καλύπται τα' ἀποτελέσθη ἐδάφιον τοῦ ἄρθρου 34, δέον ν' ἀναζητηθῆ μόνον εἰς τὴν πρόθεσιν ἔξαρσεως τοῦ ἀδίκηματος. Λιποτάκτης εἶναι ὁ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἀδικαιολογήτας ἀπουσιάζων κατά τὰς προδιαγραφὰς τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Κώδικος. Μολονότι ἡ λιποταξία εἶναι μεταξὺ τῶν ἀδικημάτων ἀτίνα ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίων συμβεβλημένων μετὰ τοῦ N.A.T. (ἄρθρ. 38 νέον Κώδικος) ἐτούτοις τὸ ἄρθρον 29 περιορίζει τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου μόνον ἐπὶ λιποτάκτων ἡμεδαπῶν πλοίων, ἵσως λόγῳ τῆς δυσχερείας ἀποκαλύψεως τῆς λιποταξίας, ἐφ' ὃσον ἡ ἐπὶ τοῦ ἀλλοδαποῦ πλοίου ναυτολόγησις γίνεται διὰ τοῦ διαβατηρίου, ἡ δὲ ἔκδοσις, ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ νέου τοιούτου εἶναι πάντοτε εὔχερης. Ὁ πλοιάρχος δέον νὰ τελῇ ἐν γνώσει τῆς λιποταξίας τοῦ προσληφθέντος. Τοῦτο εἰς τὸν πλαϊκὸν Κώδικια (ἄρθρ. 18 Ια) ὠρίζετο ρητῶς ἐνῷ εἰς τὸν νέον Κώδικα παρελείφθη. Ὡς λόγῳ ἀναφέρεται τὸ δτὶ ἡ νόμιμος ἀπόλυτισις, προκύπτουσσα ἐκ τοῦ ναυτικοῦ φυλαδίου, δὲν δημιουργεῖ ἀμφιβολίας. Ἐν τούτοις δὲν ἀποκλείεται ἡ πρόσληψις ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, διαβατηριούχον, ὅποτε ἡ λιποταξία δύναται ν' ἀποκρυψῃ.

Τὸ ἄρθρον 30 ἐπεξέτεινε τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 30,4 τοῦ παλαιοῦ Κώδικος. Τιμωρεῖται ἡδη ὁ πλοϊάρχος καὶ οἱ ἐπιβαίνοντες τῷ πλοίῳ. οἵτινες φυγαδένουν ἢ υ-

ποδοθεούν τὴν φυγάδευσιν προσώπουν ὑπέχοντος ὑποχρέωσιν στρατιωτικῆς θητείας ἢ ἐστερμένου ἀδείας ἀπόδημίας. Ὑποκείμενον τοῦ ἐγκλήματος είναι πάλιοι αρχος καὶ πᾶς ἐπιβαίνων τοι πλοίου, πλήρωμα ἡ ἐπιβάτης. Αὐτὸς οὗτος ὁ φυγάδευσμένος θὰ τιμωρηθῇ κατὰ τὰς διατάξεις περὶ παρανομού παρανομίας τοῦ ἄρθρου 205 Κ.Π.Ν. Θὰ ἥδυνατο δὲ καὶ οἱ συντελέστατες εἰς τὴν φυγάδευσιν, πλοίαρχος ἢ ἐπιβαίνοντες, νὰ κριθοῦν κατὰ τὰς περὶ συμμετοχῆς διατάξεις, ως ἄμεσοι ἢ ἀπλοὶ συνεργοί, ἐάν ὁ Κώδιξ δὲν ἦθε νὰ ἔχει καὶ τιμωρηστή βαφάτερο το ἀδίκημα. Ως φυγάδευσις νοεῖται ἡ διὰ πλοίου ἐκτὸς τῶν ὄριον της Ἑλληνικῆς ἐπικρατείας, τῶν χωρικῶν δηλαδὴ δὴ ὑδάτων, ἔξοδος τοῦ ὑποχρέου. Ἡ ἔννοια τῆς ὑποβοηθήσεως πρὸς φυγάδευσιν δὲν εἶναι σαφής. Δὲν εἶναι πάντως ἡ ἀπόπειρα τελέσουσα τῆς πράξεως ταύτης, ὡς ἡ ἥδυνατο νὰ ὑποτεθῇ, διότι αὐτὴ θὰ κριθῇ κατὰ τὰ περὶ ἀπόπειρας. Ἐνταῦθα πρόκειται περὶ παροχῆς συνδρομῆς πρὸ ἡ κατὰ τὴν τέλειον τῆς πράξεως (συνέργεια) ἡνὶ καὶ ἡ θέλησην ὁ Κώδιξ νὰ τιμορήσῃ ἐξ ἴουσον αὐτησθῆματος μεταξὺ τῆς πράξεως τοῦ αὐτούργου ή τοῦ κυρίου φυγάδευσαντος. Σημειωτέον διὰ τοῦ κυρίου φυγάδευσαντος την φυγάδευσιν διὰ πλοίου, τιμωρούνται κατὰ τὸν Π.Π.Κ.Ν. διὰ φυλακίσεως μέχρι 3 ἔτῶν. Ὁ φυγάδευσμένος δέοντας νὰ ὑπέχῃ ὑποχρέωσιν στρατιωτικῆς θητείας ἡ νὰ στερήται ἀδείας ἀποδημίας, κατὰ τοὺς οικείους στρατολογικούς νόμους. Αἱ δύο περιπτώσεις ἀντιστοιχούν πρὸς τὰ δύο παραγράφους τοῦ ἄρθρου 205 Κ.Π.Ν. Πάντως ἡ δευτέρα είναι εύρυτέρα τῆς πρώτης ὡς δυναμένη νὰ περιλάβῃ πάσαν ἄνευ ἀδείας ἀποδημίαν ἀσχέτως στρατεύσεως. Ὁ ὑπέχων τὴν ὑποχρέωσιν δὲν είναι ἀνάγκη νὰ είναι ἡδη ἀντυπότακτος, ἀλλ' ἀρκεῖ νὰ ἔχῃ δεσμευθῆ, κατὰ τὰς οικείας διατάξεις, ἀπαγορευομένης τῆς ἀποδημίας του.

ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

ΑΗΜ ΓΟΥΝΑΡΗ 2. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΙ ΙΑΡΥΣΕΩΙ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΑΡΧΕΩΝ

- ΝΑΥΔΩΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ.
— ΠΑΝΗΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΙΜΟΝ
ΝΑΥΔΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΙΣΤΩΣ — ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.479, 477.365, 412.433, 474.273.

• ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΗΝ ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΑΙΩΝ ΠΑΣΧΙ ΧΩΡΗ ΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ — ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 412.433

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 ΗΡ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
 - ΔΙΑΦΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΩΝ 6 — 150 ΕΦΙΒΑΤΩΝ ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 412.433, 474.273, 425.371.

8 ΤΜΗΜΑ ΑΞΦΑΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.365412.433, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ.

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 479.439, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΑ Δ/ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

CONTROL DATA 3200 COMPUTER

ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ
ΣΥΝΔΕΘΗΤΕ ΜΕ ΤΗΝ ΤΕΧΝΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ ΜΑΣ
ΔΙ' ΕΝΟΣ **TELEX** "Η ΕΝΟΣ **TERMINAL**
ΕΙΣ ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΣΑΣ

- Δύνασθε νὰ συνδεθῆτε ἀπ' εὐθείας μὲ τὸ μεγαλύτερον κέντρο πλεκτρονικῶν ύπολογιστῶν τῆς χώρας πρὸς ἄμεσον - 'Απόρρητον - μετάδοσιν καὶ λῆψιν πληροφοριῶν διὰ τὴν μισθοδοσίαν τῶν πληρωμάτων - τὴν παρακολούθησιν τῆς ἀποδήκης - 'Ανταλλακτικά τροφοδοσία - τὰς ὑποχρεώσεις τῶν 'Ασφαλιστικῶν ὄργανισμῶν καὶ CLUBS - τὰ ἀσφάλιστρα τῶν πλοίων - τοὺς λογαριασμοὺς τῶν πρακτόρων ἐκ προμηθειῶν καὶ εἰσιτηρίων - τὴν κοστολόγησιν τῶν ταξιδίων καὶ Νέων κατασκευῶν - τὴν ἔκδοσιν λογαριασμῶν διὰ μακροχρονίους χρονοναυλώσεις ὡς καὶ τὴν ἐπίλυσιν οἰουδήποτε προβλήματος. Οἰκονομικοῦ-Τεχνικοῦ-Ἐπιστημονικοῦ καὶ 'Αναπτύξεως.
- Τὸ συγκρότημά μας εἶναι παρόμοιον τοῦ ὑπάρχοντος εἰς τὸ κέντρο ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ» καὶ μεγαλύτερον τοῦ ὑπάρχοντος εἰς τὸ πλεκτρονικὸν κέντρο τοῦ Ο.Γ.Α. τὸ ὅποιον ἔχει πρετεῖ 500.000 Συνταξιούχους 1.000.000 Δ.Υπαλλήλους, τὸ Ι.Κ.Α. καὶ πέντε (5) ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΒΡΑΝΑ
ΚΕΝΤΡΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ
ΑΠΟ ΤΟ 1956 ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΘΗΝΑΙ
ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 35 & ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ
ΤΗΛ. KENT. 602.411, 2, 3, 4,

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΚΑΡΑΪΣΚΟΥ 98 - Π.Λ. ΔΗΜ. ΘΕΑΤΡΟΥ
ΤΗΛΕΦ. 476.136 - 427.134



ΠΡΟΣ ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΝ ΣΕΠΑΡΝΤ ΑΝΟΙΧΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

ГАННТЕ МОР

Α Θίλω νά πιστεύω ότι δέν μια προσέξη γήσατε ποιό λόγγυσα νά είπε συγχρόνω κι' έγκριψε την απόφασή μου, ήλλας και τούς ιεράτες τους συντρέψουν σου, στόν θρόνο του "Απόλλωνα 14".

(*) οἱ θεοὶ ταῦτα μόνον ἀπλά
πρυγκητήρες, ἀλλὰ καὶ τὸν διάπλακον θυμητόν
αὐτὸν καθέται ἀνθρώπου, ποὺ ἔχει τὴν εἰκανότηταν
επαλλάξαι τὸ ξένον κατόπινακας.

Το δέ: δέ, ή δική σας επίτυχης έργαται: τα-
τάρτη στήνεις εσύρ, άλλων, έπισης τρισευδέλεων
συναδέλφων σας, δὲν αγκάνεις δις τοῦ πο-
θεῖνας τὰ δική σας θέματα. Γιατί, κάθε τέτοιο
έργουμα, λητοτέλει, πραγματικά, μιᾶς επίτυχης
τέλεις ζείει καὶ τοῦ κόπου ράβεισθο. Θά
μποροδύσεις, μαλισταν νὰ ισχυρισθοῦ, τὸ δέ ἂν οὐ
λαμας νὰ κάνουμε μιᾶς κάποιας διάκρισης, οὐ πρέ-
πε νὰ τὴν κατεχογράφησμε στὸ Ιστορικὸ τόνο,
λαττερογράφημον τοῦ "Απόλλωνα 13". Εποῦ μὲ
αποκαλέμα τὰ φτερά τους καὶ ξέπι άπο κάθε
προγραμματισμό, κατάφεραν νὰ ξαναγυρίσουν
γερού καὶ τροποιόφορο στήν βάσι τους. Κατά-
φεραν κατί: άπιστωτο. Καὶ τοῦτο εἶναι: πολὺ¹
άνητόρα πάθο τὸ ίδιο ξέπιναν στὸν προστιθέμενο
τους, βάζοντας πάθο στὸ φαγγάρι: "Ωστε γάνη
ληφθείλλεται στὸ δέ: οὐ περάσεται οὐλοι σαρ-
τάνη μάκρωνεις, μηνημονίουμενοις κιώνιαι, κοντά
στοὺς τόσους καὶ τόσους άλλους πρωτοπόρους
καὶ έπιτελήνιας καὶ τὰς πρόσδους.

Φιλοσοφόφ, καθώς βρέπεται, έγκαμπες μεταξύ του πατέρα Σάπερντ και θα σες έρχεται όμως γιατί; Κάθομεις και σκέπτομεις, δια την αυτήν την προσπλέκτηση διάστημα με καταπληκτική, διπλούχις, έμεινες έδω κάτω, πάνω στο πλανήτη μας έβασκαλούσθημε, καθημερινά, νά σκιλοπανγήματε, άνεργηγάτε. Και ένω σεις, άπο της πόστος των τρικοσίων γηλάδων γηλούμετρων πόστος, μάς κουβαντάζετε ζωτά, μάς μεταπλέστε με την τηλεόραση, κάθε σεις, κίνησης και κάθε βρήμα έπιπλω στο φαγγάρι και μάς κάνετε κοινωνίας στις συγκινήσεις σας και τη λοιπά σας κίτιθηκτα, ποιο άντιμα ποτίζεται στον άγιλόδενο δορυφόρο της Γης μας, έμεινες έδω κάτω, σεν κατηφούμεσσαν νά έβασκαλούστε την επικοινωνίας μας σύτα εάν άποστας θανατώσεις μαζίν, δραστικά. Καταλαβανίεται, βέβαια, ποιές περιπτώσεις έπιγειρον νά σεις θυμούνται. Γιά τούς νυναγόδες της Κικής*, ποιο χάθηκαν μεταξύ Πρεσβετήρων και Αλληγορίων, χωρίς νά πληροφορηθούμενα γιατί, πώς και πότε. Ήστριψαν μάς κάποιους ή μεταξύ μας κάποιους τρόπους κοινωνίας, τοις δικούς τους περιστατικούς και τοις δράσικτους ποιο τούς συνεπήρε. Γιά τούς νυναγόδες της Μίλης*, ποιο χάθηκαν με τον ίδιο τρόπο και κάποιοι και στην ίδια άποστας: άπο την επαριθμία. Ανακάρφω τά πρόσφατα: Διυτιγής, δεν είναις και οι μόνοι. Κάθε χρόνο μάς έκρηνισσουν τέσσα περιστατικά. Το Μίλωνα Ιατρίδην, μετακάθιστας και κάποιο μάζι με το περιστρέφοντα του, έδω και λίγους μήνες. Κι οι λίγοι, και ζηλοί.

Εκεί ξανθεί, και πλέον.
Πρέπει, δρά γε, νά τό πάρωμε χπόρχυτα ωκείη
νά εμπιστεύτω πάντας έπουμοι γιά τέσσαρα φυσεράδη
χγγάδηματα, μιστερ Σάπερντ: Θά μπορούσε νά
γίνη καὶ αὐτό. «Αλλά ποδές νά γίνη, δεκα μίσι
πληροφορήτα σείς, θώ έναν σεργκάντη!» έπικλησι
στο φαγγάρι, ή πρέσβερος της Αιγαίου, έπει
τό γραφείο του στὸν Λευκὸ Όίκο, σας κυριεύε-
τες: κάθε επιγιά και δέχεται κάθε κώνη την

παλιγνέρα σας!...
Φυσικά, γιά τό δικά σας έπιταγμάτων είσ-
γασθήσουν πολλοί ειδικοί, ραδιοηγκανικοί, ή
επιβατικοί μετανάστες και άλλα αποδει-

ειναι και μαθηματικοι επιστημονες. Ήδη γάρ των
δρα για σπουδή χρόνου και χρημάτος κόπος,
διη μάς άπογειώδες και τό εκλεπτό και συν-
χές κάτιο φανόμενο, τῶν υπαρξιῶν ποι γένον-
ται έξιντας:

τις ξερομάλαρηται; Κάποτε, όποιο τίχη τούτη την σελίδα πολύ γράψω για σένα, είχα τόνη τόλμη να προκαλέσω τους γλεγκτρονικούς του τόπου μας. Θέτοντας σήμερα έναντι τους. Τα ξυναγέλια ωρι με σένα: Είναι

ένα πρότυπο. Το έγκαλον ως σε ταῖς: εἰναὶ οὐ δὲν εἶναι: δυνατὸν νὰ οικαρθρώῃ σήμερα αὐτοῦ ἡ λέπτηρον καὶ μηχάνημα, δύοι, σὲ περίπτωσι: ἀνάγκην, νὰ μεταδίῃ πούτσια τὴν ἄγγελικ τοῦ κινδύνου, χωρὶς νὰ εἶναι ἀνάγκη, η περιουσία καὶ μεσολάρης τοῦ ἀστρικατοῦ, η ἔλλος ἀνθρώπου. Ἔνα τέτοιο δργανό, τοῦς θελεγά, θὰ μηδὲ ππαλλάξῃ ἀπὸ τὰ φοβερά φωναί μεν τῶν ἀδιανθρώπων καταπονητικούν μὲ τὰ ἐρωτηγατικά ποὺ μᾶς κλυροδοτοῦν. Καρφιὰ ἀπάντησις δὲν δθηκε ἀπὸ κανένα, ἀν καὶ τὸ ἑρότημα εἴχε τετραλόγη ἐπανάληψι. Οποιον εἴχε τὴν τιμὴν νὰ δεχθῇ ἀπάντησις ἀπὸ πλοιαρχοῦ, για τὰ μοι ευτήρη γη νὰ πάψω τὶς φυλεργίες καὶ τὶς ἀνόητες ἀρνητάδες μου. Φυσικά, δὲν ἀπάντησις στὸν ἀξέστιμο κριτή μου, γιατὶ σεβόμενοι πάντα γνώμες ἀνωτέρων μου, δημοσίες καὶ εἰναὶ κάθε πλοιορχοῦ. Αύτό, δημοσ., κάθε ἄλλο, παρὰ μὲ ἀνηκάρχεια νὰ περιχθῇ μεταξὺ ἑρωτηγών μου. Σὲ περικαλλή, λοιπόν, μίστερ Σάπερντ, για ταλέτης καὶ σὸ λίγο τὴν πρόστοι μου καὶ ἀξίωσε με, κάποιας ἀπαντήσεως σχετικῆς. Δὲν ἀπέκπληκτος μὲ τὸ δημοκράτην ἡλεκτρονικῆς τῆς πατρίδος μου δὲν καταδέγκεια νὰ στοχαλγῇ με τὶς ἀνορέτες μου, ἀν καὶ μᾶς τέσσας εργαζομένων εὑρούστοις θὰ

καν εκεί μηδεποτέ προσήλθεντες τοπάρχοι, οι οποίοι δεν ήταν συγχρόνοι.

Στάτη ταξευτική, έγινε δύναμη φλεγτρώνικης. Ιστορία οι συγκριτικές μου νυφώσεις, νά μη μοι έπιπτεροναν σύστη την αλλαγή στηνλόγων από, έναν τραχύτερο. Άλλη άποι θας παρακαλούσαν, έναν άπιστον την ίδια, όπι τίστοι μυχάνημα, εύκολητάτακα μπορεί νά συχρωθῇ καὶ νά παρθέψῃ στόν προσωρινό του. Ιστορία, μίστερο Σέπακραν, μισητής ότι ούκ έπρεπε ίσων τίστοι έρθονταν νά την παρακαλούσαν, μη κάποια μηχανήστρα, μητέτοι

πό θυσίας δι: στὴν Ἐλλάδα δὲν ὑπάρχουν γελαστρονοι οἵτε ταῦτα. Κάθε ἄλλο, φίλε μου, 'Γέπαρχουν καὶ παρεπάρχουν τάτους μετά πάτρης καὶ μὲ γνώσεις ἀναμφιστήγατε. Ταῦτα καθημερινά σεμινάρια κάθονται τοῦ εἰδούς δίνουν καὶ πάκινουν. Έκεῖ συγγραφεῖται καὶ ἔκκλησιρίζονται προβλήματα μαγάλης ὀλυμπίας καὶ ἀνωτέρως ἐπιστημονικῆς δικαιοδοσίας; 'Αλλά; Ήδη νὰ προσέξουν τὴν ποδεστοῦ ἑνὸς ἔνυσταντο τοῦ εἰδούς, ποὺ τοῦ ἀδείας — κατὰ τὴν γνώμην τοῦ — νὰ κατατυθῇ δίπλα μὲ τοὺς ἀσχολούμενους μὲ τὴν ἐφεύρεσι τοῦ λειτουργοῦ η μὲ τοὺς θεραπευτάς τοῦ καρκίνου μὲ τάξιμα τὴν πικραργυριά καὶ τὸ νερντζέζοντο. 'Τηράρχει καὶ ἡνὸς ἄλλο ἐπιχειρήμα, ποὺ ἀντικεῖται τὴν περιφρόνησι στὴν ὑπόδειξη: καὶ οἱ ἄλλοι: καῦτον τὸ περιφρόνιο μαρτυρεῖται τῆς κατόπιντης ἁγγελίας τοῦ κινδύνου; 'Επιχειρήματα καταπέλτης, φυσικά. 'Αλλά ποὺ νὰ ἴμψεισαν: 'Εγὼ ἐπιμένω δι: τοῦτο είναι: καταρθρωτό. Γ' αὐτὸν δὲν καθομαὶ ἴμψει. Λέων μοῦ τὸ πεπτρέποντι οἱ υκυπροὶ τῆς 'Κικλαῖς', τὴν 'Ιόλην', τοῦ 'Ιατρού' καὶ τὴν ἀτελεύτητης ταυτὸς ποὺ προσηγγίζῃ, ἄλλα καὶ ποὺ θὰ ἀκινητοθῇση, διατυγχάνει. 'Επικαλούμεναι, λοιπόν, τὴν δικῆνα τοῦ βοϊδίωντος. Ηρμηνέων τὴν ἀπάντησι τοῦ, ἔστω καὶ ἡνὸς ἀπὸ δικαίου ἀπὸ ἐκείνην ποὺ μοῦ δεξιάθεσε ἐπροσκυνεθείσει πλοιοκούτης.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Γ.Γ.: Ηληροφορούμει, διότι είσι το "Τησουργείον Βιοηγκτικής" ή κάπου άλλοσ, έχει κατεβληθεί συζέδιον ηλεκτρονικού, ζωντανούτοντος προνόμιο εύρεσταιγνίας. Ηρόκαιτο: διάκ ρευστικού μηχανήματος. "Αν και δύν ξέρω τὸν Ανθρώπο, ἐγκάρδια δημιού τὸν συγχέιτο διὰ τὸν τόσον εὐγενῆ εποκόν τούς καρκολεῖται;. "Οσο δι' ἔμε, οὐδέποτε θύνεταισθνόν εύρεσταιγνίας κατέλλεκτην γνωμονίας.

8. П.

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ
Σ. Μ. ΡΑΝΗ Πλωτάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ.
ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

• Λειτουργούντα τμήματα:

- 1) Πλήρη Φροντιστήρια Πλοιάρχων Α—Β—Γ
 - 2) Πλήρη Φροντιστήρια Ραδιοτηλεγραφητών
 - 3) Σχολή Ραντάρ Γυροπυξίδων
 - 4) Τμήμα φορτώσεως - Εύσταθείας

ΥΠΟΦΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

- Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν καὶ οἰκονομίαν σας, χρόνου καὶ χρήματος, ΣΥΝΔΥΑΣΑΤΕ:

- α) Τὰ φροντιστηριακά σας μαθήματα και
β) Τὴν παρακολούθησιν τῆς Σχολῆς Ραντάρ - Γυροπυξίδων
Τὸ κῦρος τοῦ ἐπιτελείου τῶν συνεργατῶν μας ἔξασφαλίζει κατάρτι-
σιν καὶ ἐπιτυχίαν.

Πληροφορία - Έγγραφα:

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

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΚΑΤΑ τοὺς ναυπλεοντείσιούς χρόνους, διὰ δὲ βραταννικὸς στόλος τοῦ Νέασσονος ἀπέκλεισε τὰ γυλλιά παράλια, συνελαμβάνοντο τὰ ἐλληνικὰ αἰτοκάραβα, τὰ τροφοδοτοῦτα τοὺς λιμνοτόπους Γάλλους. Καὶ ἡγεμονήσθησαν, λέγεται ἡ ιστορία, οἱ Βρατανοὶ ναυτικοί, διὰ νὰ κατορθώσουν νὰ χρησιμοποιήσουν τὰ συλλαγμένα ἐλληνικὰ σκάφη, νὰ ἀποκόπουν την πλωτὴν ἴστην. Διότι οἱ "Ἐλλήνες, διὰ νὰ προσδίδουν εἰς τὰ σκάφη τῶν μεγάλην ταχύτηταν, περισσότεραν τῶν διοικητῶν των, ἐποιούθεντον σίς τὰ πλοῖα τῶν μακροτέρων τῶν κανονικῶν Ιστούς καὶ, φυσικά, ἐπειταγγχοντο τοῦ εκποτοῦ τῶν διὰ τῆς πλέον ἔκτατημένης Ιστοφορίας. "Ησαν, λοιπόν, ἐκεῖνοι οἱ "Ἐλλήνες ναυτικοί ἱκανώτεροι, ἐμπιπλέοτεροι καὶ τολμηρότεροι τῶν "Ἀγγλῶν καὶ τούτο πρὸ 200 ἑταῖροι περίτεροι,

Κατ' εκάτη τάξ ένδιαμέσου τεχνολογιάς έ-
γειλίζει: τού πλοίου οι "Ελλήνες νωπικοί κα-
τέσσεις" έτι: οδόδωρος θετερούν τῶν Βρετανών
συναδέλφων των, διαν, μάλιστα, ἐν τῇ γενέσει:
τῆς νεωτέρας Νωπικίας οἱ ίδιοι μης ἔχρησι-
μοποιούν ἀγγλικά σκάφη, ἐγκαταλειπθέντια
σειδῶν ὡς ἔργητα ήπο τῶν "Αγγλών".

Σύμφωνος οι Ἑλλήρες ναυτικοί συνεχίζουν τὴν παράδοσιν τῆς περὶ τὴν ναυαπλούσαν ἱκανότητας κατὰ παγκόσμιους δημοσιγίαν, θεωρούμενοι ότι οι ακαλθεῖτοι εἰς τὴν εἰδικότητά των ἀνά τὴν Τύρρηνον.

Καὶ ἔρχονται οἱ "Αγγέλοι": — τινὲς "Αγγέλοι": θεόλοις νά πιστεύουμεν — οἱ δὲοι: ἐξ ἀφορμῆς τῆς προσκρούσεως τοῦ φορητοῦ "Νίκης" εἰς νυκτιγήπτα περὰ τὸ Ντέδερ, νά ἀγρυπτεῖσον συλλιπήσου τοὺς "Ελλήνας νυκτικούς". Τούτο εἶναι: ἀδίκους καὶ διάστατους, ὡφ' οἵσειδηποτα συνθήκας καὶ ἂν ἐδυθείη τὸ "Νίκην".

Οι "Ελληνες δρυγώνουν τούς θωκανούς διά 3.500 πλοιών και ἀπότελοδην ὑποδείγματαν υστικῶν και παραδείγματα πρὸς μέμνων χωνταλλομένων.

Θεωρούμεν τὴν βρατανικὴν ἔξαντάσταν διὰ τὸ τραγικὸν γεγονός τοῦ «Νίκη» ως δραστικού-
ντας εἰς δύο τινά βρατικά αἵτια:

— Τὴν πρόθεσμην μεταβολὴν τοῦ συνδόλου τῆς
εδύνης διὰ τὴν βρύσιν τοῦ σκάφους ἐπὶ^τ ναυαγημάτων τριῶν πλοίων, εἰς τὸ κάτιον ἐ-
πίκαιρον καὶ πολυσύγχρονον σημεῖον, πληγ-
σίον τοῦ Ντέμερ καὶ πρὸ τῶν βλεψμάτων
τοῦ, εἰς τὸ ἀπολεσθὲν πλήρωρα.

Τὸν ἑντάρχοντα, φυσικὸν ἄλλων τε, φθό-
νον διά τὴν Μεγάλων Ναυτιλίων μᾶς μι-
κρὰς καὶ ωραῖς, ἡ δοπικὴ ἀπατέλλεσσαν
Ιαυρούποτον ἀντιχωνιστὴν τῶν εἰς τὸν ναυ-
τιλιακὸν στίθιον. Φθόνος, ἄλλων τε, ἀπρ-
καλλήτως ἐκδηλώσιμον καὶ μὲν τὸ παρα-
μικρότερον ἔναυσμα ἐλληνικοῦ ἀπογόνωτος.

ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ κάποια συγκεκριμένη αυτήν την γύρω όποια τίνει δρθή σημασία της λέξεως είναι ωραία: ο νόος, με τὴν δημοσίου, πολὺ συχνά, έπαρχηλέμονος ήνωσιμεν τὸ νοοπράγειον, θὰ προσπλήσθομεν μια ἐπιμολοδική και λεπτορική, έρευνα της δύσης.

Τά σύγχρονα λεξικά, έμφαναν τα τόνων δρον, άποδησιν εἰς τὸ γεώργιον τῶν συγκαταστάτων και παραπομπής τους, και τα τόνων αντίστοιχων των νυκταθλίμου και κατά δεύτερον λόγον των νυκτηγείων. Ειδικότερον ἐννοοῦν τόν νυκταθλίμουν μετά τῶν ἀποθηκών τῶν πρός ακελλοκατινηκαγνητιστών, ἀλλὰ και τόν νυκτηγείων, τῶν τερασσών.

Μία εἰς ξετασιν ἔσουσα, εἰ διάφορα ιστορικά κείμενα, ἐντοπίζουν τὴν ἀρχικήν χρήσιν τοῦ δρου εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ Βυζαντίου. Μὲ τὴν παρατηρήσην θεόθλοι οἱ νωπύκοι δροι, οἱ συγκεκριμένοι μὲ τὴν νωπήγραφην, τὰ δρόμων νωποπλόκας, τὸν ἔξαρτοισιν, ἔχουν μέρη καὶ τὸν 13ον αἰώνα προέλευσον ἀλληγορικὴν καὶ ἐπατιθῆν ἡ λέπτης εἰναι καθεύδρων ἀλληγορικήν, αὐτῆς ἔχρησιμο-ποιητικήν πρὸ τοῦ 13ου αἰώνος. Ἀπὸ τὴν ἐποχὴν τοῦ 13ου αἰώνας καὶ μεταπολεματικά σταθματικά ἡ

λεγομένη κοινοδραχτική ναυτική δραστηριότης, με την πρόσμειν ναυτικούν δραχτικῶν θρων, ως είναι από λέξεις καλλαράτης, πηδάλιον, ἀλλὰ καὶ λατινικούν τοιούτων, ως είναι: καὶ λέξεις νέδη, νέκα κ.λπ.

Ἐτοι, λοιπόν, ρύζαντεςκι πηγήι διάσπαρται μης παρέχουν τὴν πληρωφορίαν, ὅτι ὁ ὄσος νεώριον γράμματοςείαι καὶ οὐδὲν τὴν διάρκειαν τῆς ρύζαντενής κρατήσῃ περιθέου, καὶ αὔριαντες πρότοι τὸν νεώριοντον καὶ σπανίως ἀποκτεῖται μὲ τὴν σημιασίαν τοῦ κυανηγένεων. Σκῆψις εἶναι ταῦτασύμμετος μὲ τὸν ὄσον νεώριοντον καὶ ἀποδίδει: τὴν ἔννοιαν τῶν ναυτικῶν ἐγκατατάσσεται, θηλαξθῇ τῶν περὰ τὴν Θάλασσαν αἰσχυλίων, τὸν γράμματοςοικέτην διὰ τὴν ἀνέλκυσιν καὶ φύλαξῃ τῶν πλοίων, κατὰ τὴν γεωργίαν, θέρι, περιθόσιν, τὴν συντήρησιν αὐτῶν, ὡς καὶ διὰ τὴν φύλαξην τοῦ ἐξηρτισμοῦ τούτων. Εἰδικότερον ἔχει τὴν σημιασίαν τοῦ τόπου, ἔνθα ἐπικουρεύονται: καὶ ἔξοπλοίονται τὰ πλοῖα, σημιαίνει τὸν κατακυριαρχέμονον λιμένα, τὸν τεχνητὸν, εἰς ἀντίθεσιν τοῦ φυσικοῦ λιμένος, τὸ δραμοῦ, ἔνθα προσφέρει: τὸ πλοῖον πρὸς δρματινόν.

Βεβαίως, σαφή ήντιστοιχίαν διὰ σύμμερον δένεινα: δυνατόν νά ξηρωμεν δι' οτι: χρορρεθε τοδλάχιστον τα έμπορικα πλοιά, διότι: αὐτά πλέον δένειν παραχειμάζουν, ἀλλά τα έκμιταλλεσσονται: έντακτον, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους, μὲ κάποιαν βραχύχρονον ἐπτάσιν ἀποκενύν, πολλάς φορές ἐν πλήρῃ εἰς τουχαῖον λαμένων τῆς Ἄδρεσσον. Είναι: δυνατόν, δημος, νά δύνηται περιεχόμενον τῆς λέσχεως νά ειναι ο ν, πολυεκτός καθατισμός τῆς σημερινής, ἀλλά τα πλοιάρια έπικεντρώνται, έξεπλήσσονται, συντηρούνται, διχιμένουν, παραχειμάζουν, ἀλλά, ἐπωσ-

ΑΙΤΙΑ έγιναν προηγούμενο σημείωμα μας, νά
λεγείρη τάξη δικαιορόθεσες: είνας άγκυρητος φίλου,
που διακρίνεται για την πνευματικότητά του
και την άγραφη του είς την έρευνα τῶν γνωτι-
κῶν μας παραδόσεων.

Αἱ δικαιορήσεις τῶν άφοροῦν τὸν θρῦλο τῆς λι-
γνοθάλασσας τοῦ Λόγγου, διποις τὸν γράφωμα.
Ἴπονταρέται, συγκεκριμένως, ὁ καλός μας φί-
λος, διὰ ἀλλοιώσεως τὸ διηγήμα τοῦ Καρκα-
τίτος ἢ Ἐ Ε ι Ο δ ος ο και τὸ παρουσιάσσομενο
παρόδος: προσχρησιμένη τοπική.

Δὲν συγχωδημένος τὴν ἀποφι τοῦ καθῆ, διὰ τὸν
λόγον δι: ἀπὸ τὴν εἰπήλη μας δὲν κάνομε δι-
ποιοθύποτε λογοτεχνία, θεογραφία, θρύλος, ίσως.
Συγκατέδι, τὰ γεγονότα παρατίθενται, διποις ά-

πειριθώς τὰ εἰρίσκομεν.
Ἐπειδὴν ἀπειθίδης πρόσβατος περὶ θρόνου, βα-
σιλήνακρος σὲ αὐτὸν προσφορᾷ μετάδοσις καὶ
εἰς αὐτὸν δὲν είναι δυνατόν νὰ περιπλέψωμε
τὸν ἔχοντας τὰς ἀντιρρήσεις σὲ κανένα καθίσμα.
Αλλὰ δὲν είναι πολὺ μαρτυρία τὸ γηροὶ Σελίγ-
τικάκια, ἵνει ποὺ δημάρχος ἡ ἀπόδειξης τῆς
γηγενειότητος τοῦ θρόνου ἐπὸ τὰς διηγήσεις τῶν
ταύτων.

Βαθύτοις, ο Καρκινίτες στὸ διηγμά του λέει: "Ητο τῆς Παναγίας τῆς Καρδιοπατόντος τὸν Ἀλονάρην. Η ππαπαδάκι ἀποθραύσει τὸ θνατό χωρό. Εγκέφρωνε Κυριακή καὶ τῆς Κύρικης τὸ θνατό θάρι τὸ μαστιγέρι φεδανώντας. Τὸ ἔλαγχο τοῦ ππαπαδάκι κι" ἔπειτα σὰν τὸ φυλλοκάλυπτο πτυχόγκη. Μᾶ ὁ ππαπαδάκι δὲν ἐπικινένται ἀπὸ τέτοια... σήμερα τὰ ίδρα τὰ ἄλογα, σήμερα θὰ όλωνται κι" ἡς είναι καὶ Αργοράρη... "Ημερτον Θέ μου! φιθύρισε κι" ἔπειτα τὸ θύντεκ. Μᾶ ο Θεός δὲν τὴν θάνατον τῶρα

εν ηγαν καιρούς. Τη σλίλιαν κουνιώτανε στην βάση της θάλασσας την νερό πλάκωνα περιγυρών.

"Υστερά από τὴν παρθένο τοῦ ιδιωτικοῦ θεοπομποῦ μετοῖ, ἀπὸ τὸ δεκάγημα τοῦ Κερκυραϊκοῦ εἰς τὸ Ε' Βεβραρίου τοῦ Ιουνίου οὐδὲν λέγεται. Ήταν γάρ τοι παραπλήσιον τοῦ θεοῦ Ηλίου τοῦ δια-

γημιά του. Εἰς ἐνίσχυσιν τῶν λόγων μαρ., ἐπικαλούμεθα τὴν Ἐλληνικὴν Πεζογραφίαν τοῦ Μιχαήλ Παράνη, τόιος Δ', ὃπου σὲ σχετικὸν μὲ τὸν συγγραφέαν κείμενο ἀνέφερεται: «Οὐ συμφένει κακλατέγνυντο — ἔγραψε δὲ Ιερών. δι Κρακούτσας — σὲ δόπιον κλάδο καὶ ἓν ἀνήκη, φρίσκεται μέσα εἰς θυγατρὸν ἀτελείωτο καὶ δὲν χρειάζεται περά νά αιώνη καὶ νά γεμίσει τοὺς κέρδους του.

Αὐτός είκενε. Άποδ φοιτητής Ογραφύριξε λασ-
γραψικήν ολην και έθικμικές περιπτώσεις, ποι-
τις έκμεταλλευόταν διηγηματικά.

Αλλά γιὰ τὸν καλό μης φέλο καὶ γιὰ δύοις εἰναῖς: δυνατόν νὰ ἀμφισσθητήσῃ τὴν συνέπειαν τῆς αὐτήλης αὐτῆς.

ΑΛΛΑ οὐ μὴ ἀντιπαρέθλωμε τὸν Καρκαδί-
τον, μιὰ καὶ μιὰ ἐδόνη ή εὐκριβία. Υπῆρξε δὲ
κορυφήσις Οὐλακοσυράρχος μιας, δη μοναδικός η-
γερός της νωπικής μιας ζωῆς. Άγγα λόγια
ἐπιβάλλονται: για τὴν προσφορὰ του.

"Ενα διετού χρημάτινο άπό τὸν Σουρῆ γι: κατόν, δίδεις χρεωκτηριατικά τὴν ἔξηγγυας, πώς κατός κατ' ἔσχογχον χρεωκτος, γεννημένους και μεγαλωμένους εἰς Λευκινά, ἔνοιωσες καὶ κατέβασθε, μὲν τόσην ἐπιτυχία, τὰ νυκτικά μης ἦθη καὶ ἔμπικα.

Ἐγώ μεγάλως ἐκτιμῶ καὶ αὐτὸν τὸν Καρκαθί-
(τον)
πούνα: γιατρὸς σ' ἀτμόπλοιοι μὲ λιάρα καὶ μὲ
(γκλίτσα).

Πράγματι, δὲ Καρκαθίτας στρατιωτικὸς ια-
τρός, ὑπέρτετος ἔνα μεγάλο χρονικὸ διάστη-
μα ἐπὶ πλείους τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Έκεῖ
γῆθε ἡ ἐπαρχὴ μὲ νησίτες ναυτικοὺς καὶ θ-
λυκούς καὶ ἔμμα ταῖς τοῦ Θρύλους καὶ τὰ δαι-
μάνια κάθε νησιοῦ.

Στά «Αργά της Ηλιόρει», στήν χανιαπονάλγη-
πηνή έκσινη συλλογή νωυτικών διηγημάτων, έχει
την Θάλασσα πέρα ώς πέρα, καντάει την λε-
πτομέρεια της νωυτικής ζωής. Εξιπλώνει την
περιγραφή, ειδούσες: στά μόχικις της φυγής το
ναύτη και συλλαμβίνει: τὸν νόσο, τὴν πίκρα
τον, τὴν φαυταλέαν χαρά τον. «Εγει: ἔνα δροσε-
ρό πλεύστο ἐν καλλαγής καὶ σκιαγραφίας, ποι
πράγματι: ἀποθεώνει: τὴν νωυτική μηκεῖ ζωή. Βι-
θυνός συνατόμος τῆς φυγῆς τοῦ νησιώτη, θεογρά-
φος μαζί και φυσογράφος, παρχαίμενος γνωστής
τῶν νωυτικῶν παραδόσεων τῆς ἑλληνικῆς φυ-
λῆς».

ΤΟ ΞΕΦΥΛΑΙΣΜΑ κάποιου παλαιού βιβλίου
με διδύγησε πάλι σε μικρή προσφιλή σύγχρονη.
Άλλακ αυτή την φορά, συγχρίνοντας την γρής
και την σήμανση, δύο ή τρία είδους καιμάτων δικά^ν
φασαν, πελάχησαν ως πρόδη την εκπομπή της
μεταποίησης παλιά παλαιάς συγγραφής.

Τη περίπτωσις όχθορψ τὴν νησοπομπὴν τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν. Τὸ σύστημα τῶν νησοπομπῶν ἔγειριδέστο ἀπὸ ἡρχικοτάτων γρῦπων διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀπὸ τοὺς πειρατὰς. Λίγη πρώτην φοράν ἔγειριδεθή ἀπὸ τοὺς Φοῖνικας, οἵτινες γῆλόγους νῦν ἐμμαχήνουν λίγο μετά τὰ ἀπόταξις, μὲ τὸν εκοπὴ τὸ θνάτον αὐτῷ θύει τὸ ἄλλο στὸ μακρύ. καρπὶς προσανατολικοῦ, ταξίδι.

Κατά τὴν ἐποχὴν τῆς ἴστιοφρου Νεκυτίλικη,
ἡ πειρατεία ψημένην, δῆλο τὰ ἡμπορικὰ πλοῖα
ἔχει ἀστικούς καὶ ἀποτελοῦσκαν νησοπομπάς.
καὶ ὅποια συνωθεύσοντο ἀπὸ πολεμικῶν πλοίων. Ἐπειδὴ
ἄλλοι, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν ναυαγοσταύλων
πολέμουν, καὶ νησοποτακή ὥργανωθεῖσαν κατὰ
τρόπουν συστατικῶν καὶ ὀρθολογικῶν καὶ ἔτοι
ἀντιτεταπίσθητη ἐπιστρέψεις ἢ εφεδρικούς τῶν
ποναικαταύλων ἀπὸ τοῦ "Αἰγαίου ἄνθρω

Η νησοπομπή, συνεπελθόν, άποτελουμένη όπως
είναι διάδικτη πλοΐου, συνεπώνυμη άπω την πρότη
επιτυχία με σκοπόν την άσφαλτευση τού πλοιού και
εντόνως άλληγροπροστασία. Αποδέπουσε: εἰς τὸν
πλοιόν ἀναλλισθεῖσαν σκοπόν καὶ εἰ νησοποιήσαι τοῦ
Παγκοσμίου Πολέμου, ἔχεισαν τὴν νίκην
εἰς τοὺς αυτικάρχους κατά κοινήν ἀποδοχὴν καὶ
μοισαγίαν.

Ο ΕΝΑΣ

ΤΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑΡΙΟ ΤΟΥ ΠΟΝΤΟΠΛΟΟΥ

ΤΟ "ΠΛΟΙΟΝ ΤΟΥ... ΘΕΣΠΙΔΟΣ"

ΣΥΡΙΑΝΟ ήταν τό δραπέρι. Συριανός ή «καπετάνιος», Συριανό και τό «πασδριά» μως, πλήρως - πρώμα. Άμερές, έχον και τή καλά του και τά κακά του. Ναύτης άπο τά Σαντορινάκια, θερικοτάκια άπο τό Βραστάδο, γραμματικός και άλυτοπλοιαρχός άπο τά «Καστικια», μηχανικός άπο τά «Βρυσαράκια» και τήν Φρεγκιδόμωρα. Ο καπετάνιος άπο τήν πόλη Αριστοκρατική συνοικία τής πόλεως. Τά «Βαπόρια», σάν νά πούμε δηλαδή, άπο τό «Συριανό Κολονάκι».

Τό καράδι είχε έναν θνομα, μιά ποδ καράδι: δίχως θνομα δίχεν γίνεται. Ής τό κρατήσουμα μητσικό. Τό βρόγκια στήν Σαρδίνη, διπλαρωμένο από τόν ντόκο. Ταξιδεψα πενήντα ώρες άπο τόν Πειραιά, μέ πλοιο και μέ τράκινο. Και νάρκια: στήν σκάλα, Εσφρότωτο, σχεδόν ξεσφρότωτο, αποστός κάραδος γιά τά μέτρα τού τόπου. Σπάρι - ντέκια γεροδεμένο με τρακόδους τόνους καρφί. Τσιμινιέρα «κοντόχοντρη». Κοιτάζο τήν σκάλα και ποδ κουρδιγία νά άνεβαστα τά «βαλιτσικά» μως. Συριανός άνθηφορος, είπικη Ηλίθιας τό δεξιό πόδι: από πρώτο παραστάτηκα και εδυγμήθηκα και εδυγμήθηκα νά μούνα καλλιδέδο, έπικαλεσθείς και τήν προστασία τού «Άγιου». Στό δέκατο σκάλι είχα «λαρυάξει». Θυμήθηκα τό βράδιο αυτούνο πραγμάδι:

«Σήνε Σύρκα τόν άνθηφορο
κανέλλα και γαρύφαλλο.»

Πολλή άρθρη ή σκάλα και ή βαλίτσα βρειτά... Ηλίθιας πάλι: μέ τό δεξιό τήν κουρδέρτα. Σανά σταυρό και τό σύγκη. Μέ πήρων χαμπάρι τά «πατριωτάκια». «Ετρεξε δ Γαρύφαλλος, τό καμιαρότακι, νά μέ έκαλφροτη σήπο τήν βαλίτσα, έτρεξε κι» ή Κανέλλα, μιά σκάλιτσα, νά μέ καλλιωστρία, μέ γυνηγίσκατα και πικνιδέμισκα τήν ούρας. Μέ τήν πρώτη άνασα νά κι! ή καπετάνιος πούνας τήν βόλτα του στήν κουρδέρτα, παρακολουθώντας προτείχισμάν τό «βεντερόριμα» τήν λαμπτερίας, μέ φίλο ματσακίνι.

— Ήρέ, καλής τουν... Καλής θρίσσα... Μόνο τού έλειπες... Τώρα καμπλετάριμα!!! Ρέ Νικολή!!! Κύττα, ρέ, πόσας ίντσαρ... πανήσεις...

Χάχινο και γέλιο ή συναθροισθείσας θρήγυρος.

Παρέδωσα τά... δικτιπαστευτήριά μου γράμματα, άποτελούμενα άπο τό φυλλάδιο και γράμμα τού γραφείου, δι' οδόν άνεκοντού μισθώσ και... ληγυθείσας προσωπικότητα. Μέ θωρηγήσαν είτε τόν θαλαμίσκον μου, μοδ ζεφεραν καφέ, ζηνές τό βαλιτσικό και μοσχός τά... πεινέσια. Λίγη λουκάνικα γιά τό Μαστρο - Νικόλα, τήν δεύτερο μηχανικό, ένα κουτι λουκούμι: γιά τήν ικανότητα. Ένα μπουκάλι: μαστίχα γιά τήν λεστρόπο. «Όλα άπο τίς φρικλίδες τους, μαζί μέ φρέσκα γράμματα.

Έπιθετήριας τήν «κοιτωνίσκον» μως, γήρων στενόμακρον μέ κουκέτταν έλλαφρος προσομοιώθησαν μέ «ενεργοσέντουκον», έπλλα τοικιδιανή κατηκοντής, διστάς στό «μπόλις» νάσσας: δεσφαλής και νά μή τρίλις «ρούπια». Εέρωντας τί κάνων σι πάλιοι. Διά τήν κλινοστροφυμήν, καλύτερον νά αισπητήσωμεν, Ιδιαίτερως τράχης τήν προσογή μου ή... κραμικούτ... πετρελαϊδάλματα. Ήλιθιότας κάθετος μέ είδικο μηχανικόμο, σάν τίς συγκρινέσθες... γυροποιήσεις. Μό γυαλί τής γερδ, φυτέλι: νοήσεις σεράντικ. Τότε, στή λιμάνια, τό ολληνικό καράδι: ήταν... θεσικότεστο. Ήλεκτρική κράτει. Λίθιτες έσσεσμένοι. Ακριβής τό κάρδουνο. Συστάδες πίσσας πλώρα - πρώμα. Μπλίνανε τά... θεμέλια τού... «θωμάκος»...

Μοίρασα τή λόγια και τά μηχανήσκα ποδ μοδ δύσκανε άπο τήν Σύρκα κι» θρήγισα τήν τακτοποίηση: τού ίματσιον στά πυρτάρια. Ήρωτη μου κίνησο νά κραμίσω τό φτωχό εικονισμάτων τού Ηροστάτην «Άγιον» στό προσκέφαλο. «Αναψύκα τήν λάμπτα και είδεν τό φύση, άλλα δύσπον νά κανονίσω... τήν καΐσι, γέμισε τό κελλι κανα-

έριο και δεσμήν πατρολημοτηγής. «Εδώλας τήν πόρτα στόν «γάντζο», έκταλθητης στό «κρεβατάκι» μέ τό «ζεύδινο» στρόμικα και παραδόμηκα στόν θυντο. Μερικές κατακριθούλες — κουκηράτες τίς λάγκιμες — βρήκανε σεργιάν: έθμοποικιό, γρήγορα νά καλλωστρίσουν τήν κακυνόργητη ίνοκο. Ο πουνγκόμισος είχε μείνει είκοσι μήνες. Τόν είλην βρειτη. Κατί τά έντορα γρειάζοντας τήν άνωγην τής άλληγης. Τήν άλλη μέρα τό πρωτ φεύγαμε.

* * *

Μέρες τώρα ταξιδεύουμε. Ή πλώρη μης στόν «Μπουνέντα» κι» ή Τζιμπεράλτα μιάς έθουσάδα πόσα μης. «Ο καρόδις έναντιος. Από Γαρυπή στόν Μπουνέντα η κατά τό δυο μαζί, γιά γάνη και ή άρμονία πλήρης. Τό «σκημπανέδη» συνηθίστηκε και τό ξενόριο μετάριχα μέσες τράντακε. Ο πρώτος μηχανικός, ένας ικάλης άνθρωπος, συλλατάριζε αάν τήν δύναμη στό κλουδί της Μέτρης και ξενημέτρηγε τό καρδουσάνικο κι» ή καρδιά του άν τήν έπικρινες καρδιογράφημα, ού κάλλιγας τό μηχανήματα. Μέτρηγε και τά τσέναρια, έπρωτης τό πολύδικα και τά γχριτικά και ποιός ήθεις τίς ταξιδιώτας ίδιανε νά καλλιρρή δι καρόδις, γιά νά μή μείνουμε «καρδεοφάνηρος» έλλειψει... καυσόμαν. Τήν άρρωστες κατή τών πρώτων μηχανικών οι «Γεγάλες» τήν λέγουν «coal fever», (πυρετός τού καρδουσούν). Ή ζωή παρνήσσει δημοφάνη, άργη δύπος τό καράδι μαζί. Έννια - δέκα μιλάκια, τό πολύ, τήν θρά. Τό ζωηγμα τού «κοιμάσσου» σάν μέτρηγη τό μεσημέρι: τήν ζεινούθεσκον άπόστακαν, πολλάς φαρές τόπεγοντας. Κατί πηγίνινα και πηγαίνικας, δύπος λένε στά παραμύθια... Καρικά πορά, είτε 22 μέρες Συγόδευμα και φτάσουν σ' ένα λιμάνι τού Κόλπου. Είχαμε υκυλούμη γιά τήν Γιανέτα. Φορτίο παλιοσιδέρων, Αμερικάνικα παλιοσιδέρων, πού άν πάρτησητα πρεσσοκρισμάτων, πολιτικά και κάθε λογής αιδερικό. Ποιάς έποιη γινόταν σήστο, θέλα τό πο. Τότε πού ένας τραλλές φορέριζε τόν κάσσο μαζί τά πρώτα σύννεψη τού παχυσαμίου φετινιδάλι κλιμάτος είχαν άρχισει νά φτινονται: στόν δρίζοντα προμηνύματα καταγιδάς, πού έτοι έξελιγκην και τόλιξε δηλ τήν Γη. Τά παλιοσιδέρων τά πολούδουν οι Αμερικάνικοι στόν Γιανπονέντους. Τά πρεσσοκριστή κατοικίνητα οι Γιανπονέντοι: τά κάνων κανόνια, τίς ραφτομηχανές πολυδόλω, τά «γρέζια» ά-



τόλι: γιά τά θωρηκτά τους. Κατί τό έμπροσ έμπροσ. «Εσι είναι; Γιατί, δηλαδή; «Όλο τό οίδερο θέλα τό κάνων ίνια;

* * *

Φορτώσκαμε λοιπόν «γάπι», γεμίσκαμε κάρδουνο τά «εάτι-μπόνικερ» και τό «γκρές-μπόνικερ» και φύγαμε. Τώρα ταξιδεύουμε τήν Κρατικήν με πλώρη γιά τό Κανάλι: τού Παναριά. Ήρωτος σταθμός τό Κριστοπόλ. Φθάσαμε και κατί, και κωρίς καθησέρης καμιά μέσες βάλλανε στό «λούπο». Ήρωτάρης, θλοι, χαζέμαντις άποτογκίας τού Δέλ Λεσσόφ.. Ήρωτη λειάνη, δεύτερη λειάνη, τρίτη λειάνη και νέκτασε στό Γιαντόν. Ταξιδεύουμε τήν γλυκόλιμην. Έρθητος στόν πιλότο:

— Μίσταρ πάλιο, πίνεται: τό νεράκι τής λίμνης;

— «Οσο, γιάς...

Κι» άρθρο πινόταν, πήραμε και νεράκι, φρέσκο - φρέσκο και παχύ... Σαναμπήκαμε στήν Τάχρο τής Κουλέμπρα και άρχισαμε τό κατέβασμα. Τρίτος θέλκοτερης, δεύτερος, πρώτος. Μίρχαλφρες. «Έβδος στό λιμάνι: τήν Μπαλμόπο. Ήφέτουμε δίπλα στό Φόρτ - Αμαντόρ και δέστον καρδουσούν δέσο κάφαις και πέντε φορές άλλο τόσο.

— Ό δρόμος είναι: μικρινός και οι καρόδι έναντιοι...

Νότια πατρίναμε τό «μπόνικερ». «Εσι τό δρόμος ή δουλειά. Ή μπάλλα» μης γύνεται: θλοι και πιό βαθειά. Χάθησα. Βαθειά έπρεπε νά πάν, νά βρή τά θεμέλια τού «θεύματος».

Και φύγαμε. Μοιάζκαμε σάν ρουμάνικο... σελάπι. Από θλοι κι» έμπρος διανοιγόταν μπροστά μης ή Μεγάλη Θάλασσα. Δέλι φάντασε στράντα πέντε μέρες γιά τό «κρεσσάριζικ». Πλήρ-

Μόλις έκυκλοφόρησε

ΔΙΑ ΤΩΝ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΟ ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΠΑΡ' ΑΡΕΙΩ, ΠΑΓΩ,
ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΜΠΙΡΗ

«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΥ ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ»

ΠΕΡΙΕΧΕΙ: ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ, ΕΡΜΗΝΕΙΑ, ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ,
ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΑΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΚΛΠ.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΙ: ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ, ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ, ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ
ΑΥΤΩΝ, ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ, ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΟΥΣ,
ΔΙΚΗΓΟΡΟΥΣ ΚΛΠ.

ΣΕΛΙΔΕΣ 160 ΤΙΜΗ ΔΡΧ. 100

ΔΙΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ: ΤΗΛ. 634.390, 604.341, ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 61 ΑΘΗΝΑΣ

ΑΠΟΣΤΕΛΛΕΤΑΙ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΣ

Κι' έτοις συνεχίστηκα, ωπου μιάρκος ήλιος τούς ρόλους. Έγινε διωρίστικα έπιμελήντης τού... θάσου. Σε κάθε δουκινή κι' θαν ήλικα πήγαιναν καλά, δέ μάγερες έκαναν... λουσιμάδες. Και έναν λιονταριάς τίποτα ήλιος σ' έλα το καράδι, παρά φράσιες παράταξες, λιονταρικα-στας, νύχτα - μέρα:

— Τι έφελος ήν τό τούρι τό τρωμές λέεις δέ βιδελυκάλιων.

— Ω, τρομερές, σπλαχνίσου τούς ρικανισμένους, λέεις έκαναν δέ βιδελυκάλιων.

— Ε, τι κάνεις, Ξανθίκα, υποκοινωνικήνες: λέεις δέ Σωτίριας.

— Στήλι, υποτροφιάλικη γάρ ήλιος τίλος λιγυ-ριάζω, άπαντα δέ Ξανθίκας.

Και τάκονγας ήλικα κότα δέ υπετάνιος καὶ γχρόταν δέ φυγή του. Θρίαμβος προέβλεψε την Γιανδάτα. Θά κατέβιναν καὶ οι Σαμουσάρι νά παρακολουθήσουν τό έργο. 'Απ' θές δέδακας, είχα κάνεις... μιέρας «Σφήκας» καὶ: «Όργιας...»

Και ήρθε δέ μέρα τής πρόδρομης - ζενεράλες. Μπουνάτσα καλάμικ. Ηγκάτη δέ δέδακας. Ή πρόδρομης ήρχισε δέπο της πανιέμιου. «Ολος δέ θίασος επί τούς Γιανδάς - μπόνικες. Οι λουσιμάδες φηγόντωναν...

— Λέγε, Ξανθίκα, φωνάζεις δέ υπετάνιος, καὶ κότα με στά μάτια.

Ξανθίκας: — Μά, τί, λοιπόν, είσαι τρελλός δέ υποκοινωνικήμενός;

— Λέγε, Σωτίρια, καὶ κότα με στά μάτια.

Σωτίριας: — Δέν μπορώ νά είς κυττάξω στά μάτια, υπετάνιος, άλλοιθριάζω.

— Βρέ, δέν λέεις τέτοιο πλάγια, δρύεται δέ υπετάνιος...

— Τό λέω έγω.

Και συνεχίζοταν δέ πρόδρομος - ζενεράλες, δέ νέμεται σπηλιά καὶ δέρκεται καὶ φεύγεται σκηνές. Σκοτείνικος, ανάφκις δύο πρόδρολες πεντάγλυφους.

— Σέντσα τά φάτα, φωνάζεις δέ μηγκυνικός, δέν σηκώνεις: ή... μηγκνή ήλλας χωρέπερ! Σέντσα τα, θά μέρες... τούρη τό κάρδουν.

Τούρη τήν στηρήν τήρη... φωτιστική, σικανούμενης διάλεξες δέ Ηπειρόμπορος, δέ άλικως λιγυριάζεις, ακαλιτέγνως τῶν σκηνῶν. Μαρέρος δηποτής ήταν καὶ μούσικας στὸν ίδρυταις ζεπετάχτηκε τὰν τουκάλι, μπορεῖς στήρι μέση τοῦ... γερρού καὶ φωνάζεις μὲν μιά φωνή πούσιγες τό πελλιγός.

— Νιαδέλην, πούνα: τέ διορκείακα:

— Εδώ 'να: κι' ήλικ πάρτα, άπαντα δέ κορυφίσιος τούς γερρούς, δέ λοιστρόμης, συνοδεύουν τήν φρέστην του μέ μίκη παρείγραπτον... γερρονομίκων.

Τι έπιμελούμενος δέν είναι: δυνατόν νά παστρυγάνη. Μόνο δεις ξήσκανα στή παλιάν καράδια, μπορεύου νά κατελάδουν. Τό δένδασμα τούς ήταν γερμανικήν. Δέρκατα, στολές, μάσκες, δένδασματα δένδασματα καὶ δέχαντες τούς Ειρηνικούς. "Άλλως τα, σέ δύο - τρεις μέρες φταναίς την Χανιάσιαν θά" άργιζες τόν ήντηφορος καὶ δέ καρός δέν ήλικ πέτρεπε τήν... γρήσεις τούς Γιανδάς - μπόνικες. Θά τό ξέλενα, Οι Γιανδάνες δέν ήθαναν τίποτα. Δέν τούς ήνδιάφερε, άλλως τα, δέ μηργκανικούδικα. "Ηηγή, ξετιμάζεις τήν νέαν τραχυδική, πού θάγεις τόν ηπειρικόγει τήν Χιούσιαν καὶ τό Ναγκασάκι.

* * *

Άλλα διηγεύματα, καθιερώμενος σ' έναν ήλιον πεντακότυχο «φωτέλιγ» τόν ακλόνι: ένδικης καραδιού, κατούργησον καὶ σύγγρονον, πού τώρα ταξέδειον. Καρακγιούπολικήτης καὶ καρακατή λάμπη πετράλικον έχουν έκλειστε. Τέσσαρες δέκτες τηλεοράσσουν έχουμεν καὶ κινητογράφο μέ σύγχρονες τανίσες καὶ βιδελοθήκη πλεύσικα. Οι ήκαροκτή μιαν είναι νέας. "Ενας δέπο τούς μηδέτες τό έρωτην:

— Γράψεται ιστορία;

— Ογι, φίλε μου, τούς ήπαντα. Η ιστορία γράψεται μόνη της. "Ανθρώποι καὶ γεγονότα την συνέθουν. Ο ιστοριογράφος ήντηγράφει τό γραμμάδιο. Πολλές φορές τό παραποτή, άνδαλογη μέ τήν ήντημενικότητας τήν ήντημενικότητας του. Σε τούτη τήν ιστορία πού ήκαροκτή μιαν είναι νέας. "Ενας δέπο τούς μηδέτες τό έρωτην:

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΕΡΓΟΝ - ΓΙΓΑΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Νέον έργον - γίγας δημιουργείται εις τήν προβλήτα III, τού κεντρικού λιμένος, παραπλεύρως τῶν ἐπιβατικών σταθμῶν. Πρόσεξται περὶ διωρίσθιον ύποστέγου ἀπόθηκης μετ' ἐπιβατικού σταθμού, δαπάνης 56.400.000 δρ. Αἱ νέαι, τεράστιαι ἀπόθηκαι θά πληρούνται μὲν ἐμπορεύματα γενικού ἐμπορίου, κομιζέμενα διὰ παντός είδους πλοίων, ώς καὶ κρουσιζερόπλοιών.

"Ηδη ἀλοκηρωθώδη ἡ θεμελίωσις καὶ προχωρεῖ ἡ κατασκευὴ τοῦ σκελετοῦ τοῦ κτηρίου, τό ὅποιον θά είναι ἔτοιμον μετά 22 μῆνας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως του, ήτοι τοῦ Μάρτιον τού 1972 (ῆρχισε κατασκευούμενον τόν Μάιον 1970).

Τό έργον ἀνετέθη ύπο τού Ο.Λ.Π. εις τήν κοινωνίαν τῶν τεχνικῶν ἐταιριῶν «Ἀρχιμήδης» καὶ «Γενικά Ἐργα», αἱ ὄποιαι συνειργάσθησαν καὶ μετά τού ιταλικού οἴκου «Ρόντιο» διὰ τήν θεμελίωσιν, ἡ ὄποια ἐγένετο δι' ἐνχύτων φρεστοπασσάλων.

Θά προκύψῃ μία ὠφέλιμης ἐπιφάνεια 21.500 τ.μ., ύπορχει δὲ πρόδελεψις διὰ τήν προσθήκην δύο ἀκόμη ὄρόφων.

Ἐκ τῆς ὀλίγης ἐπιφανείας, μόνον 2.000 τ.μ., τού ισογείου, θά δισμορφωθούν εις ἐπιβατικὸν σταθμόν, ἐνώ δέ ποδόλιπος ἔκτασις θά ἀποτελῇ τεραστίαν ἀπόθηκην μὲ διαδρόμους - στάς, πρὸς διευκόλυνσιν τής διακινήσεως τῶν φορτίων. Τό ἐμβαδὸν τής στοάς τού ισογείου θά είναι 30 ἐπὶ 65 μέτρων.

Υπολείπεται ἐπίφανεια 15.000 τ.μ., ἡ ὄποια θά είναι μὲν πολειστικῶς χώρος ἀπόθηκευτικός, μὲν ύψος ἐκάστου ὄρόφου 6 μ. "Η δισκίνησις τῶν φορτίων θά ἐξυπηρετήσται δι' 6 ἀνελκυστήρων καὶ τῶν ἐπιβατών διὰ 2 ἀνελκυστήρων. Προθετοίται, ἐπίσης, ἡ ἐγκατάστασις ἐπὶ τής προθέτας III τριχών, διὰ τήν κίνησιν γερανῶν.

Ούτως, ἀπεκτάται ἔνας, πρώτης τάξεως, ἀπόθηκευτικὸς χώρος, εις νευρολγικὸν σημείον τοῦ κεντρικού λιμένος. Πρόειται περὶ ἔργου «συντηρητικού» τῶν μεγάλων ἐπιβατικῶν σταθμῶν, τῶν ὄποιων ὁ ὠφέλιμος χώρος διετέθη ύπο τῶν δημιουργῶν του, εἰς τήν ἐπιβάτην, ἐνώ διὰ τό ἐμπόρεμα δέν προελέφθησαν ίκανοι ἀπόθηκαι.

Διετέθησαν, συνοδικῶς, εις τήν σύτην περιοχήν τοῦ κεντρικού λιμένος 180.000.000 δρ., περίπου διὰ τούς ἐπιβατικοὺς σταθμούς καὶ διὰ τήν νέαν διώροφου ύπόστεγον ἀπόθηκην. Πολλοί φρονούν, ὅτι οἱ ἐπιβατικοὶ σταθμοί, ἔαν είχον καλυτέραν οἰκονομίαν χώρων, θά ἐξυπηρετήσουν πολλαπλῶς τόν Οργανισμόν:

1) Θά διεμορφούνται ἐπίφανεια τούς ἀπόθηκευτικοὺς χώρους.

2) Θά δέν έχει διά Ο.Λ.Π. διαθεσίμους φορτίους πρέπει νά καθιερωθῇ καὶ δι' ἐπίσημον οἰκόπεδον έκφράτωσις τῶν πλοίων, εἰς περιπτώσεις, τουλάχιστον, αἰχμῆς τής κινήσεως εἰς τόν λιμένα.

Οι πρόσδροις στρατηγὸς κ. Οικονόμου έδωκεν ικανοποιητικὰς ἀπαντήσεις, ἀναφερεῖς εἰς συγκεκριμένα μέτρα, τά ὄποια θά ληφθοῦν, πρὸς τακτοποίησιν ὥρισμένων ἀνωμαλιῶν, αἱ ὄποιαι, πράγματι παρετηρήθησαν, εἰς τήν φορτοεκφόρτωσιν καὶ δή εἰς τήν νυκτερινήν λειτουργίαν τού λιμένος.

Τό δέν λόγω θέμα, πάντως, έχει ἀπασχολήσει σοβαρότερον τήν Διεθνή Ναυτικήν "Ενωσιν, ἡ ὄποια ἀπήθησε τήν άκολουθην ἐγκύρων πρόσωπον, πρέπει νά καθιερωθῇ τήν Δ.Ν.Ε. κ. Θ. Σαρλής ἐπρότεινε:

1) 'Εφ' δέν ού διά Ο.Λ.Π. δέν δέχεται τήν κατά τόνων ἀμοιδήν τῶν ἐργατῶν, πρέπει νά ξένερψῃ ἐργάτας, καθιερώνων καὶ δί' αὐτούν 12 ἡμερομίσθια μηνιαίων.

2) 'Εφ' δέν έχει διά Ο.Λ.Π. διαθεσίμους φορτίους πρέπει νά καθιερωθῇ καὶ δι' ἐπίσημον οἰκόπεδον έκφράτωσις τῶν πλοίων, εἰς περιπτώσεις, τουλάχιστον, αἰχμῆς τής κινήσεως εἰς τόν λιμένα.

Ο πρόσδροις στρατηγὸς κ. Οικονόμου έδωκεν ικανοποιητικὰς ἀπαντήσεις, ἀναφερεῖς εἰς συγκεκριμένα μέτρα, τά ὄποια θά ληφθοῦν, πρὸς τακτοποίησιν ὥρισμένων ἀνωμαλιῶν, αἱ ὄποιαι, πράγματι παρετηρήθησαν, εἰς τήν φορτοεκφόρτωσιν καὶ δή εἰς τήν νυκτερινήν λειτουργίαν τού λιμένος.

Τό δέν λόγω θέμα, πάντως, έχει ἀπασχολήσει τήν Διεθνή Ναυτικήν "Ενωσιν, ἡ ὄποια ἀπήθησε τήν άκολουθην ἐγκύρων πρόσωπον πρέπει νά καθιερωθῇ τήν Δ.Ν.Ε. κ. Θ. Σαρλής τά μέλη τής:

«Έχομεν τήν τιμὴν νά γνωρίσωμεν ύμιν

3) Θά διετίθετο διά θαπάνη τῶν 56.400.

000 δρ., δι' ἄλλον σκοπόν, ἐφ' δέν οἱ ἐπιβατικοὶ σταθμοί θά ησαν καὶ ἀποθηκευτικοί.

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Όρισμέναι άνωμαλίαι καὶ καθιερώσεις αἱ ὄποιαι ἐπεσημάνθησαν εις τήν λιμένα, τελευταίως, ἀποτελούνται ἡ σημερινή ἐργασία, κατά μίαν ἀντίληψιν, εύχαριστον διαπίστωσιν, διότι ἀποδεικνύεται διτί η κίνησις τού λιμένος έχει αύξησθη. Κατά μίαν ἀλλήν, ὅμως, ἀντίληψιν, αἱ ὄποιαι καθιερώσεις διείλονται εἰς τήν μὴ ἴκανοτοιητικὴν ἀπόδοσιν τῶν λιμενεργατῶν, εἰς τήν πλάτην περιπτώσεις ζημιώνυν τό πλοίον, αἱ λόγω καθιερώσεις, διὰ τόποιν τού λιμένος.

Κατόπιν τής διαπιστωθείσης καταστάσως, ἐπραγματοποιήθη εις τάς 8 τού μηρὸς εύρεια σύσκεψις εἰς τόν Οργανισμόν, ύπο τήν προεδρίαν τοῦ στρατηγού κ. Αν. Οικονόμου καὶ με συμμετοχὴν τῶν κ. Θεμ. Σάββα, γενικού διευθυντού τού Ο.Λ.Π., Κ. Μπέζη, Θ. Σαρλή, Σ. Αθανασούλια, Αλ. Παππά, Δ. Τζανετάπο, Μ. Πουλμένη, Ιω. Κάρουκη καὶ Δ. Εξάρχου. Θέμα τής συσκέψεως: τά ληφθέντα εἰς τήν Διεθνή Ναυτικήν "Ενωσιν δηλεγραφήματα, έμφραγματά, διά διευθυντής τής Δ.Ν.Ε. κ. Θ. Σαρλής ἐπρότεινε:

1) 'Εφ' δέν ού διά Ο.Λ.Π. δέν δέχεται τήν κατά τόνων ἀμοιδήν τῶν ἐργατῶν, πρέπει νά ξένερψῃ ἐργάτας, καθιερώνων καὶ δί' αὐτούν 12 ἡμερομίσθια μηνιαίων.

2) 'Εφ' δέν έχει διά Ο.Λ.Π. διαθεσίμους φορτίους πρέπει νά καθιερωθῇ καὶ δι' ἐπίσημον οἰκόπεδον έκφράτωσις τῶν πλοίων, εἰς περιπτώσεις, τουλάχιστον, αἰχμῆς τής κινήσεως εἰς τόν λιμένα.

Ο πρόσδροις στρατηγὸς κ. Οικονόμου έδωκεν ικανοποιητικὰς ἀπαντήσεις, ἀναφερεῖς εἰς συγκεκριμένα μέτρα, τά ὄποια θά ληφθοῦν, πρὸς τακτοποίησιν ὥρισμένων ἀνωμαλιῶν, αἱ ὄποιαι, πράγματι παρετηρήθησαν, εἰς τήν φορτοεκφόρτωσιν καὶ δή εἰς τήν νυκτερινήν λειτουργίαν τού λιμένος.

Τό δέν λόγω θέμα, πάντως, έχει ἀπασχολήσει σοβαρότερον τήν Διεθνή Ναυτικήν "Ενωσιν, ἡ ὄποια ἀπήθησε τήν άκολουθην ἐγκύρων πρόσωπον πρέπει νά καθιερωθῇ τήν Δ.Ν.Ε. κ. Θ. Σαρλής τά μέλη τής:

«Έχομεν τήν τιμὴν νά γνωρίσωμεν ύμιν

LOURENCO MARQUES

APOLLON SHIPCHANDLERS

PROVISIONS - DECK - ENGINE STORES

AVENIDA 5 DE OUTUBRO 1045, P. O. BOX 2635 L. MARQUES / CABLE: APOLLON

PHONES: OFF. 25825 - RES. 72679 & 25476

DAY & NIGHT SERVICE - COLD STORAGE CHAMBERS

P. MELANDINOS & C. KLIARIS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΑΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ότι ή κρατούσσαν εν τῷ λιμένι κατάστασις ώς πρός τὸν ρυθμὸν τῶν φορτοκάνων ἐργασιῶν τοῦ λιμένος, δὲν εἶχε διαφύγει τῆς προσοχῆς τῆς Ενώσεως.

Κατ' ἑπανάληψιν ἔγενοντο προφορικαὶ παραστάσεις καὶ γενικῆς φύσεως καὶ κατὰ περίπτωσιν πρός τοὺς ἀρμοδίους τοῦ Ο.Λ.Π., καὶ πάντοτε ἐλαμβάνομεν τὴν ἀπάντησιν ὅτι «ἡ κατάστασις θά διορθωθή».

“Ηδη ἡ ναυγάκασθημεν τὰ προθόμεν εἰς την τηλεγραφικὴν διαμαρτυρίαν πρὸς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π., ἡς ἀντίγραφον ἐκοινοποιήσαμεν εἰς τὸ «Υπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας».

Κατωτέρα παραθέτομεν ἀντίγραφον τῆς τηλεγραφικῆς διαμαρτυρίας μας πρὸς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π.

Ἐπειδὴ ἡ Δ.Ν.Ε. προτίθεται νὰ συνεχίσῃ τὰς ἐνεργείας τῆς πρὸς λῆψιν τῶν ὀναγκαίων μέτρων διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν λειτουργίας τοῦ λιμένου, παρακαλοῦμεν ὑμᾶς θερμῶς ὅπως μᾶς ἀποστείλητε ἐγγράφως τὰς παραπήρησεις ὑμῶν ἐπὶ τῶν σημειωθειῶν ἡ σημειουμένων εἰς τὰ γραφεῖα σας καθυστερήσεων εἴτε ἔξι ἑλλείψεως ἐργατῶν, μηχανικῶν μέσων ἡ καὶ ἔξι ἀλλων αἰτίων.

“Ως τὸ πληροφορούμεθα, ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἥρχισεν ἡδη νὰ λαμβάνῃ ὀρισμένα μέτρα, διὰ τὴν ἀποκατάστασιν πλήρους εὐρυθμίας εἰς τὸν λιμένα. Ο στρατηγὸς κ. Οικονόμου, προσωπικῶς ἐπελήφθη καὶ ἔξήτασε τὸ θέμα τῶν ὁμοχειρῶν καὶ τῆς ὄρθολογικῶντας συνθέσεως τῶν.

ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Τὰ μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιου τοῦ Ο.Λ.Π., μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν πρόεδρον κ. Ἀν. Οικονόμου, ἐπεσκέφθησαν τὴν περιοχὴν τῆς Ἐπισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος καὶ ἔξητασαν ἐπιτοπίως τὸ θέματα ἐκ τοῦ «συνασπισμοῦ» τῶν πρὸς ἐπισκευὴν πλοίων καὶ τῆς ἀνεπαρκείας τῶν διατίθεμένων χώρων.

Εὐχάριστον, βεβαίως, είναι τὸ γεγονός τῆς συμφορήσεως εἰς τὸ Πέραμα, διότι τοῦτο σημαίνει, ὅτι ἡ ἐπισκευαστικὴ δραστηριότης διέρχεται περίοδον ἀκμῆς. Ήστάσο, δ. Ο.Λ.Π. πρέπει νὰ ἔρευν καὶ ἀλλους χώρους. Καθυστερῶν αἱ ἐργασίαι.

Ἐλπίζεται, ὅτι ὁ νέος, μέγας λιμενοδρόμιος, μήκους 700 μ. καὶ πλάτους 32 θὰ είναι ἔτοιμος μετὰ δύο ἡπτή, δόποτε θέσεις πρυ-

μοδετήσεως τῶν πρὸς ἐπισκευὴν σκαφῶν θά ύπαρχουν ἄφθονοι. Ἀλλὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς διετίας, τὸ πρόδηλημα θὰ γίνεται ὅξιτερον.

Προσωρινῶς, ἔστω, ἐπιβάλλεται ἡ ἔξευρεσις χώρων.

ΤΑ "ΛΑΣΣΑ".

Κατέπλευσεν τὴν 9ην Μαρτίου καὶ παραδόξως παρέβαλλεν εἰς τὴν προβλῆτα Βασ. Κωνσταντίνου τὸ δεύτερον «Λάσσα» τῆς «Προυντένσιολ», τὸ «Λάσσα Τουρκίας». Ἰσως τὸ ὑψηλότερον σκάφος, τὸ ὄποιον εἰσῆλθεν ποτὲ εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα.

Τὸ «Λάσσα Τουρκία» μετέφερε καὶ ἔξεφόρωσεν εἰς τὸν λιμένα 30 κοντένερος καὶ δι' αὐτῶν τὸν λόγον, ἄλλως τε, δὲν παρέμεινεν ἔκτος λιμένας.

Ἐκ τοῦ κατάπλου, δημος, εἰς Πειραιά τῶν δύο «Λάσσα», καὶ ἐκ τῆς πλευρίσεως καὶ τῶν δύο, λόγῳ ἐμπορευμάτων: βατίων, εἰς τὴν προσβάσην, γεννάται τὸ ἔρωτημα:

• «Ἐφ» ὅσον τὰ πλοῖα τοῦ τύπου αὐτοῦ μεταφέρουν, σχεδόν μονίμων καὶ κοντένερος, εἰς ποιάς περιπτώσεις θὰ ὀφελοῦνται τοῦ προτερήματος των νὰ ἔκφορτώνουν ἔκτος λιμένος, διὰ τῶν φορτηγίων των;

“Ηδη τὰ κοντένερος ἔξιπλοῦνται πλέον εἰς τὰς μεταφράζας καὶ ἔνα «Λάσσα» θὰ είναι, σχεδόν πάντοτε, προσβάσην καὶ μὲ ἐμπορευματικῶντα. Εἰς ἔάστην τοιάστην περίπτωτιν τὰ «Λάσσα» θὰ εἰσέρχωνται καυνυκῶν εἰς τοὺς λιμένας, ὡς καὶ τὰ συνήθους τύπου φορτηγά;

Η ΨΥΤΤΑΛΕΙΑ :

Δὲν βλέπομεν πρωσθόμενον τὸ θέμα ἔξαγορᾶς, ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., τῆς νησίδος Ψυτταλείας. Γνωρίζομεν ὅτι ἡ καθιστέρησις δὲν ὀφείλεται εἰς τὸν Ο.Λ.Π. Ειδικῶς, μάλιστα, διὰ πρόδεδρος στρατηγὸς κ. Οικονόμου ἐνήργησε προσπικῶς παρὰ τῷ «Υπουργεῖο Ναυτικῶν, πρὸς συζήτησιν τοῦ διου θέματος. Ἀλλὰ ἐκ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, τὸ ζήτημα ἀντιμετωπίζεται ὡς θέμα «φρουτίνας». Ήστάσο, δ. Ο.Λ.Π. δὲν ἐπιτρέπεται νὰ χαλαρώσῃ τὰς ὀγλήσεις του καὶ τὴν προσπάθειάν του, πρὸς ἀπόκτησιν τῆς Ψυτταλείας, ἡ δοπία θὰ ἀποτελέσῃ τὸ κύτταρον μιάς νέας λιμενικῆς λεκάνης.

ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΣΥΣΚΕΥΗ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΩΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ

Ο «Ἐλλην Μηχανικὸς Ιωάννης Θ. Τζαννέτος, Μουσῶν 53, Παλαιὸν Φάληρον, τηλ. 9812.617, κατόπιν πολυετῶν μελετῶν καὶ πειραμάτων, κατώρθωσε νὰ κατασκευάσῃ συσκευὴν (ΡΟΜΠΟΤ), ητίς δύναται ἐντὸς 2-3 τῆς ὥρας, μετὰ ἀπὸ τυχὸν ναυάγιον ὑποβρυχίου ἡ σκάφους ἐπιφανείας, ἀνευ οὐδεμίας ἀνθρωπίνης παρεμβάσεως, νὰ ἐπισημάνῃ αὐτομάτως καὶ ἀσφαλῶς τὴν ὑπαρξιν αὐτοῦ, ἵνα λάβωσιν γνῶσιν τὰ γύρωθεν πλέοντα ἡ ἐπάκτια.

Αἱ συσκευαὶ εἰναι δύο διαφορετικοῦ τύπου, ἀλλὰ βασίζονται ἀμφότεραι εἰς τὴν αὐτὴν ἀρχήν.

Τὰ ἀλλεπάλληλα ναυάγια, ποὺ ἔστοιχισαν, κατὰ τὸ παρελθόν, ὡς καὶ προσφάτως, τὴν ζωὴν τόσων συνανθρώπων μας λόγω τῆς μὴ ἐγκαίρου ἐντοπίσεως τῆς ὑπάρξεως καὶ τῆς θέσεως τῶν ναυαγίων, τὸν ὕθησαν εἰς τὴν μελέτην αὐτῆν, ητίς θὰ περιορίσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν θυμάτων εἰς τὰς ναυτικὰς τραγωδίας διὰ τῆς ἀμέσου ἐντοπίσεως αὐτῶν.

Τὸ ὄλον ἔργον εἰναι ἔνα τέλειον τεχνολογικὸν ἐπίτευγμα καὶ ὡς θετικὸν καὶ ἀπαραίτητον μέτρον ἀσφαλείας, θ' ἀποβῆ σωτήριον διὰ τοὺς ταξιδεύοντας εἰς τὴν θάλασσαν εἰς τὸ ἔγγυς καὶ ἀπώτερο μέλλον. Δὲν είναι ἐπιτρεπτὸν διὰ τὴν σημερινὴν ἐποχὴν ὅταν συμβαίνουν ναυάγια καὶ θὰ συμβαίνουν πάντοτε, λόγῳ διαφόρων αἰτίων, τὸ συνηθέστερον δὲ καιρικῶν, νὰ μὴν ὑπάρχῃ μία πρακτικὴ καὶ ψυχολογικὴ ἀσφαλεία τῶν ταξιδεύοντων εἰς τὴν θάλασσαν. «Ἔχομεν δὲ ἀπειρά παραδίγματα, μὲ τόσα ἀδικαιολόγητα θύματα.

Η συσκευὴ εἰναι ἔνας πραγματικὸς ηλεκτρονικὸς ἐγκέφαλος, στοις ἐκπληροῦ τὸν σκοπὸν του, ἀπ' ἀρχῆς μέχρι τέλους, ἀνευ ἐντολῆς ἢ χειρισμοῦ, ἀλλὰ κατόπιν προγραμματισμοῦ, καὶ τοῦτο, διότι πάντοτε αἱ συνήθης εἰναι δυσμενεῖς καὶ οὐδεὶς ἔχει τὴν δυνατότητα, κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ναυτικῆς τραγωδίας νὰ χειρισθῇ συσκευὴν καλῶν εἰς βοήθειαν.

Διὰ τὸν λόγον τοῦτον, ὄλαι αἱ ἐργασίαι γίνονται αὐτομάτως, ἀνευ ὄνθρωπίνης παρεμβάσεως καὶ ὑπὸ οἰασμήποτε καιρικῆς συνθήκας.

Ἐφ' ὅσον ὄλαι τὰ πλοῖα καὶ ὑποβρύχια ἥθελον ἐφοδιασθῆ μὲ τὸν τεχνικὸν αὐτὸν ἐξοπλισμόν, θὰ περιορισθῶν εἰς τὸ ἐλάχιστον αἱ τραγωδίαι, ὡς τοῦ παρελθόντος.

Τὸ πρότυπον τῆς συσκευῆς, ὡς καὶ τὰ σχέδια εύρισκονται εἰς τὴν διάθεσιν παντὸς ἐνδιαφερομένου.

THE WEST OF ENGLAND

SHIP OWNERS MUTUAL

PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

PROTECTION & INDEMNITY OF SHIP OWNERS

The West of England Ship Owners Mutual Insurance

Association (London) Limited

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

Telephone : 01 - 480 7272

Telex : WESTENG LONDON 886029

Cables : WESTENG LONDON E.C.3

NOMIKA OEMATA

Έλληνική Νομολογία

ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ

API 618/1970 TM. A'

Πρόεδρος δ. κ. Α. ΓΕΩΡΓΙΟΥ.

Εισηγητής δ. κ. Σ. ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ, αρεοπαγίτης.

Δικηγόροι οι κ.κ. Θ. ΒΑΛΣΑΜΑΚΗΣ, Β.
ΝΟΜΙΚΟΣ.

Ναύλωσις. — "Εγγραφον συμβάσεων ναυλώσεως. — Χαρακτήρ ὡς ἀποδεικτικοῦ καὶ οὐχὶ συστατικοῦ στοιχείου ταύτης. — 'Άδιαφόρον ονομασίας ἐν ταῖς συναλλαγαῖς ἔγγραφοι.

'Επειδή έκ τών άρθρων 107 και' 108 τού διά τού Ν. 3816/1958 κυρωθέντος κώδικος ιδιωτικού ναυτικού δικαίου έναργως προκύπτει, ότι τό έγγραφον της συμβάσεως ναυλώσεως απάτειται ως άποδεικτικον και εύχι συστατικον στοιχείον ταύτης, καταρτιζόμενης διά παντός έγγραφου, εις δέ έχουν καταχωρισθή αι άναφερόμεναι εις τήν χρησιμοποιήσιν τού πλοίου πρός ένεργειαν μεταφοράς πραγμάτων δηλώσεις των συμβαλλούμενων (ή τών νομίμων έκπροσώπων των), αδιάφορως δέντας της ναυτικαίς συναλλαγαίς ονομασίας τού έγγραφου (οίον τό καλούμενον *booking-note*). 'Εν προκειμένω, καθ' ἀδείκνυται έκ τῆς δ' αιτιολογίας τῆς προσβαλλομένης ἀπόφασεως, τὸ δικάσαν ἐφετείον, μετ' ἔτιμησιν ἀνέλεγκτον τού περιεχομένου τού ἀπό 7.7.1962 έγγραφου (σημειώματος ναυλώσεως *booking-note*), φέροντος τάς δημογραφάς ἀφ' ἑνὸς μὲν τοῦ διὰ λογαριασμὸν τῶν ἀναπρεσιθλήτων συμβολῆθεντος ναυλομεσίτου Θ.Π., ἀφ' ἑτέρου δὲ τοῦ Η.Κ., ἐνεργησαντος ὡς νομίμου έκπροσώπου τῆς ἀναπρεσιούης ναυλωτρίας ἐδέχθη ὅτι συνέστη δριστικὴ σύμβασις ναυλώσεως μεταξὺ τῶν ὡς ἄνω ἀναπρεσιθλήτων πλοιοκτητῶν καὶ τῆς ἀναπρεσιούης ἀνωνύμου ἑταῖρίας καὶ οὐδέλως συνηληπτής ὡς ναυλωτής ὃ παλητής τού φορτου (Ἄθλαντικός οικος *Carnival*), δι' ὃ οὐδέμια τοιαύτη δηλώσις ὑπὸ τού ρηθέντος ἀντιπροσώπου τῆς ἀναπρεσιούης ἐγένετο ἐν τῷ έγγραφῳ, περὶ τού τελευταίου δὲ τούτου ἔκρινε λαδόν ὑπὸ δύνην πάντα τὰ προσαχθέντα έγγραφο καὶ τάς καταθέσεις τῶν ἐνώπιον τού εἰσηγητού ἔξετασθεντών μαρτύρων. Ταῦτα δεχθείσα ή προσβαλλομένην ἀπόφασις καὶ ἀκολούθως θεωρήσασα (δι' ἀπορρίψεως τῆς ἐφεσως καὶ ἐπικυρώσεως τῆς πρωτοδικού ἀπόφασεως) ὡς νόμων καὶ ἐν μέρει καὶ ούσιαν βάσιμον τὴν ὑπὸ δίκην ἀγώγην τῶν ἀναπρεσιθλήτων, διώκουσαν τὴν καταδολήν τού συμφωνηθεντος ναύλου, τὸ μὲν ὄρθως ἡρμήνευσε καὶ ἐφήρμοσε τάς διαληφείσας διατάξεις τῶν ἄρθρων 107, 108 τού Κ.Ι.Ν.Δ. τό δέ ἔξειμησης πράγματα, λαδούσιαν ὑπὸ δψιν, ὡς βεδαῖον, πάντα τὰ ἐπικληθέντα καὶ προσαχθέντα ἀποδεικτικά μέσα καὶ ἐκβέτουσα διά πλήρων καὶ σαφῶν αιτιολογιῶν τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τού νόμου στοιχεία, οὐτω δὲ τυχάνων ἀδάστιμοι καὶ ἀπορριπτέοι οι οί τέναντι ὑποστηρίζοντες 1ος, 2ος καὶ 5ος λόγοι άναπερέεως, ('Ἐπικυρώνται ἡ 'ΕΦ. 'Αθ. 1379/1969).

Σημ. «N. X.»: Ἐπικυρούσας ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, ἡ δημοσιευμένη ἀνωτέρω ἀπόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου δέχεται ὅτι τὸ ἐπιθῆθεν ἐν τῇ ναυτικῇ συναλλαγῇ booking-note, ἐφ' ὅσον πρινέχει τὰ στοιχεῖα τῆς συμβάσεως τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς πραγμάτων, ἀποτελεῖ τὸ

κατὰ τὰ ἄρθρα 107 καὶ 108 τοῦ Κώνικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου πρὸς ἀπόδειξιν τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἀπειπούμενον ἔγγραφον. Θεμελιούνται οὕτω ἐν τῇ νομολογίᾳ ἀπόφις στοιχίουσα πρὸς τὴν πραγματικότητα τῶν ναυτικῶν συναλλαγῶν, πράγμα ὅπερ συντελεῖ, ἐκτὸς ἄλλων, εἰς τὴν ἔισχυριν τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., οὐχὶ σπανίως ψευδομονάριον ὡς ἀγνοήσαντος τὴν ναυτικὴν συναλλαγὴν ἐν τῇ συγχρόνῳ αὐτῆς μορφῇ.

ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ

API9. 605/1970 TM. B'

Προεδρεύων ὁ κ. Β. ΠΑΤΣΟΥΡΑΚΟΣ,
ἀντιπρόεδρος.

Εισηγητής ο κ. Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΟΣ, άρεο-
παγύιτης.

ΤΣΑΔΟΥΡΗΣ.
'Εργατική διαφορά. — Διαδικασία ἄνευ
έκδοσεως ἀποφάσεως περὶ ἀποδείξεως.
— Εὐθεία ἐκτίμησις ἀποδεικτικῶν στοι-
χείων. — 'Εξαιρέσεις. — 'Εννοια ἄρ-
θρων 710, 711 ΚΠΩΔ. — Ναυτικοί. —
'Εργασία. — Λύσις συμβάσεως κοινῆ
συναίνεσι ναυτικοῦ καὶ πλοιάρχου μὲ
βάρυνσιν ναυτικοῦ δι' ἔξδων παλινο-
στήσεως. — Παραδοχὴ ισχυρισμοῦ περὶ
βαρύνσεως ναυτικοῦ καὶ δι' ἔξδων ταξι-
δίου ἀντικαταστάτου του ἄνευ προβολῆς.
— 'Αναίρεσις διὰ παραδοχὴν πραγμάτων
μὴ προτασθέντων κατ' ἄρθρ. 577 παράγρ.
8 ΚΠΩΔ.

'Επειδή τό δικάσαν 'Εφετείον 'Αθηνών, καθ' Ἀ προκύπτει ἐπί τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως του ἀνέλεγκτως ἐδέξατο ὅτι ὁ ἀναιρεσείων προσελήφθη διὰ συμβάσεως ἐνηρτημένης ἔργασίας ἀρίστου χρόνου ὡς Β' μηχανικού την 16.6.1968 εἰς τὸ πλοῖον τοῦ ἀναιρεσιθήκοντος «Μονοκάχος» ἐλύθη δὲ ἡ σύμβασις του εἰς τὸν λιμένα Κουβέϊτ τοῦ Περσικού Κόλπου τὴν 19.1.1969, κοινῇ συναντεῖσθαι τούτου καὶ τοῦ πλοίουρχου. Ἡ ἀναιρεσιθήκη τούτου πρωτόδικως, δύσαν καὶ διὰ τῶν κατ' ἔφεσον πρωτάσεων της περιωρίσθη μόνον εἰς τὴν ἀπόκρουσιν τοῦ Ισχυρισμού τοῦ ἀναιρεσείοντος περὶ λύσεως τῆς συμβάσεως των κοινῆς συναντεῖσθαι, διὰ τοῦ τρίτου ὅμως λόγου τῆς ἔφεσεώς της προέβαλεν, ὡς ἐκ τοῦ ἐφέτηρίου της προκύπτει, καὶ τὸν ισχυρισμὸν ὅτι ὁ ἀναιρεσείων ρητῶς καὶ ἀνεπιφύλακτως ἀνεγνώρισε τὴν ὑποχρέωσίν του πληρωμῆς τῶν ἔξοδων παλιννοστήσεως του. Τὸ δικάσαν ἐφετείον κατ' ἕκτιμησιν τῶν ισχυρισμῶν τούτων ἔκρινεν ὅτι ἡ κοινὴ συναντεῖσθαι λύσις τῆς συμβάσεως ἐπήλθεν ὑπό τῶν διονος καταβολῆς ὑπὸ τοῦ ἀναιρεσείοντος

τῶν ἔξιδων παλινωστήσεως του και συνεπών
δὲ λαβεν ὑπὸ οὐράγματα μη προταθέν-
τα και ἔχοντα οὐσιώδην ἐπιρροὴν εἰς τὴν ἕκ-
βασιν τῆς δίκης, ως ἀβασίμως ισχυρίζεται ὁ
ἀναιρεσίων. 'Εξ ἄλλου, ἔδεχθη ως ἀποδει-
χθεν τούτῳ, μη ἐπιτορχηθεν μόνον εἰπεῖ τοῦ
ἐκδιθέντος ὑπὸ τοῦ πλοιούρχου λογαριασμοῦ
μιθοδοσίας τοῦ ἀναιρεσίοντος, ἐν τῷ ὅποι
ἐγένετο παρακράτησις τῶν δαπανῶν παλιν-
ωστήσεως, ἀλλὰ και ἐπὶ ἔτερας προσαχει-
σης ἀποδείξεως ως τῆς κατὰ τὴν ἐν Ἀθή-
ναις ἀφίξιν του διοικήσης ἐκκαθαρίσεως τῶν
λογαριασμῶν, καθ' ἣν ώς πρὸς τούτο εἰς οὐ-
δεμίαν ἐπιφύλαξιν προέδη ὁ ἀναιρεσίων.

Δέν παρεμόρφωσεν δθεν τό ἐφετείον τό περιεχόμενον τού ἄνω ἔγγραφου, ὅλλα συνεξετίμησε τούτο μετ' ὅλων ἀπόδειξεων. Ἀπορριπτέα κατά ταῦτα τυχάνουν τό πρότον μέρος τού πρώτου λόγουν καὶ τό πρῶτον καὶ τρίτον μέρως τού δευτέρου λόγου ἀνατιρέσεως δι' οὐ κατ' ἄρθρον 577 § 20 ΚπολΔ. Ἐζητεῖτο όμοιώς ἡ ἀνατιρέσεις ταῦτης.

Ἐπειδὴ περατέρω ἐν τῇ προσβαλλόμενῃ ἀπόφασί: ἔγένετο δεκτόν, ὃς ἐξ αὐτῆς προκύπτει, ὅτι ἡ κοινὴ συναινέσει λύσις τῆς συμβάσεως ἔγένετο καὶ ὑπὸ τὸν συμφωνήντας δρόν της κατασκήνωσεν καὶ ὑπὸ τὸν ἀντιστρεψίοντος καὶ τῶν διπτανῶν ταξιδίου τοῦ ἀντικαταστάτου του. Τοιούτος ὅμως ισχυρισμὸς παρ' οὐδενὶς τῶν διαδίκων προεθόληθη. Καθ' ἄλλην δὲ τὴν ἀναφερόμενην προσβαλλόμενην διά τῶν ἁνωπρατάσεών της ἡρήνθη τὴν κοινὴν συναινέσει λύσιν τῆς συμβάσεως. Περατέρω δέ πρὸς κατάδειξιν τούτου ἐπεκαλέσθη τὴν ἐν τῷ ἄνω λογαριασμῷ ἐπιφύλαξιν τοῦ πλοιάρχου, ὃς πρὸς τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιδιώξεως τῶν διπτανῶν ταξιδίου του ἀντικαταστάτου του, ὃς ἐκ τῆς προδρόμου λύσεως τῆς συμβάσεως των, ἐν δὲ τῷ ἄνω τρίτῳ λόγῳ ἐφέσεως της, εἶχε μόνον ἀναφερθῆ ἐις τὴν ρητὴν ἐπιφύλαξιν τοῦ ἀναφερεῖσθαι τοῖς κατά τὴν ἐδῶ ἐκαθαρίσιται τῶν λογαριασμῶν του διὰ τὴν ἀξίωσιν του ἐπὶ τοῦ παρακρατηθέντος ποσοῦ διά τάς ἐν λόγῳ διαπάντας. Ἐν τούτων οὐδημάτως προήρχετο ισχυρισμός περὶ συμφωνίας τῶν διαδίκων κατασκήνωσης τῶν ἐξδῶν τούτων ὑπὸ τοῦ ἀναφερεῖσθαι τοῖς διά τὰς ἀξίωσιν του κατά τοὺς ἄνω δικασθόρους χρόνους ἀνθίθετοι ἐπιφύλαξεις. Δεখθεν διθεν τὸ δικάσταν ἐρετεῖον διτὶ προεθόληθη ισχυρισμός, ὅτι ἡ ὡς ἄνω λύσις τῆς συμβάσεως τῶν διαδίκων συνεφωνήθη καὶ ὑπὸ τὸν δρόν ἐπιθαρώνεις τοῦ ἀναφερεῖσθαι τοῖς δικασθόρους μὲ τὰς διαπάντας ταξιδίους τοῦ ἀντικαταστάτου του ἐλαθεν ὑπὸ διφύν του πράγματα μη προταθέντα, ἔχοντα οὐσίαν διαδικονίαν εἰς τὴν ἔκβασιν τῆς δίκης καὶ δέοντα κατὰ παραδοχὴν τοῦ δευτέρου μέρους τοῦ πρώτου λόγου καὶ τοῦ ἐπέρας μέρους τοῦ δευτέρου λόγου ἀναφερόσεως νά ἀναφερθῇ η προσβαλλόμενη ἀπόδεσσις κατ' αὐτόθι. 577 § 8

PORTUGAL

Add your own provisions to -

SHIPBROKERS STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANIZATION

115RON (2)

AIR AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

General agents for Greek Line • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd. • Goulandris Bros. Ltd. • Fenton SS Co. Ltd. • Orm Shipping Co. Ltd. • John S Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

ΚΠολΔ. — ('Αναρτείται έν μέρει ή 'Εφ. 'Αθ. 2458/1969).

Σημ. — (Ν. Χ.): Συμφωνία περί λύσεως της συμβάσεως ναυτολογήσεως κοινή συναινέσει ύπό τὸν ὄρον τῆς ἔκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ καταδολῆς τῶν ἔξόδων παλιννοστήσεως αὐτοῦ, ἐθεωρήθη ἔγκυρος ύπό τοῦ 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν, ἐπικυρώνται δὲ καὶ ύπό τῆς δημοσιευμένης ἀιώτερα ἀποφάσεως τοῦ 'Αρείου Πάγου.

Πέραν τούτου, δὲν φαίνεται νὰ ἀντεμποτίθῃ ἡ ἔγκυρότης ἑτέρας συμφωνίας μεταξὺ πλοιάρχου καὶ ναυτικοῦ περὶ λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως κοινῆ συ-

ναινέσει ύπό τὸν ὄρον τῆς ἔκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ καταδολῆς τῶν διαπονῶν ταξιδίων τοῦ ἀντικαταστάτου του. Τὸ 'Ἐφετείον 'Αθηνῶν ἐδέχθη, ὡς φαίνεται, καὶ τὴν συμφωνίαν ταύτην ὡς ισχυράν, ἡ ἀπόφασίς του, σύμως, ἐν τῷ σημείῳ τούτῳ ἀνηρέθη ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἐλήφθησαν υπ' ὄψιν πράγματα μῆ προταθέντα καὶ ἔχοντα οὔτισθι ἐπιρροὴν εἰς τὴν ἔκβασιν τῆς δίκης. Δὲν ἐτέθη συνέπισθι, εὐθέως, ἐνώπιον τοῦ 'Αρείου Πάγου τὸ ζῆτημα τῆς ἔγκυρότητος τοιούτης συμφωνίας, ἀφοῦ δι' ἄλλον λόγον ἀνηρέθη ἐν τῷ σημείῳ τούτῳ ἡ ἀπόφασίς του 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν.

Τάσσεται όποιας ἡ ἔκφορτώσεως, ἔχυπακούεται ὅτι οἱ ἐν λόγῳ χειρισμοὶ δέονται νὰ διενεργηθοῦν ἐντὸς εὐλόγου χρόνου, συνέχιστεν ὁ 'Ἐφετης Salmon. Εἶναι ἐν τούτοις σύνηθες νὰ δρίζωνται εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ἡ ὁ χρόνος ἀναμονῆς πρὸς φόρτωσιν ἡ ἔκφορτωσιν (σταλίαι) ἡ ή μέθοδος ὑπολογισμού τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σταλίων, τουτέστιν ὁ χρόνος διαρκοῦντος τοῦ ὄποιον θὰ παραμείνῃ τὸ πλοῖον πρὸς ἔκφορτωσιν ἡ φόρτωσιν.

Βεβαίως κείται υπέρ τοῦ συμφέροντος τῶν ἐκναυλωτῶν νόοιναι ὁ χρόνος σύτος ὅσον τὸ δυνατὸν βραχύς. Εάν οἱ ναυλωταὶ υπερδύνουν τὸν χρόνον, πληρώνουν τὸ δρισθέν ἡμερήσιον ποσὸν ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς. 'Αντιθέτως, ἐὰν ἔξοικον μηδὲ χρόνος ἀμειβωνται διὰ τῆς ἀμοιβῆς ἐπιταχύνσεως, τοῦ σχετικοῦ ποσοῦ ἐκπιπτομένου ἐκ τοῦ ναύλου συνήθως. Αἱ σταλίαι, τὸ ποσὸν τῆς ἡμερησίας ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς καὶ τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως δι' ἐπιταχύνσιν φορτοεκφορτώσεως ἀποτελοῦν ἀντικείμενον διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων.

» Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἀνέκυψεν διένεξις πῶς θὰ ὑπολογισθῇ ὁ χρόνος ἀναμονῆς εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἔκφορτώσεως. Τὸ ναυλοσύμφωνον δὲν δρίζεν ἡμέρας. Τούτο δὲν ἐκπλήσσει ἀφοῦ ἡτο ἀγνωτος ἡ ἀκρίβης ποσότητος; τοῦ φορτωθησόμενου φορτίου, καθ' ἥν στιγμὴν συνετάσσετο τὸ ναυλοσύμφωνον. 'Ο ὄρος 17 τοῦ ναυλοσύμφωνου ἐν τούτοις, προέβλεπε τὴν μέθοδον διὰ τῆς ὀποίας θὰ ἔξευρισκετο ὁ ἀριθμός τῶν ἡμερῶν. Ποία ἡ ἔννοια τοῦ ὄρου τούτου;

» Οἱ ἐκναυλωταὶ ισχυρίσθησαν ὅτι μέσος ὄρος 120 τόνων κατὰ στόμιον ἡμερησίως μὲν πέντε (5) στόμια σημαίνει 5 X 120 ἢ τοι 600 τόνους ἡμερησίως. 'Ο χρόνος ἀναμονῆς ἔξευρίσκεται διὰ διαιρέσεως τοῦ συνόλου τοῦ ἐν τῷ πλοίῳ φορτίου διὰ 600.

» Οἱ ναυλωταὶ ισχυρίσθησαν ὅτι μέσος ὄ-



- ◆ Κύρια καὶ βοηθητικὰ Μηχανήματα πάσης φύσεως, ὡς καὶ ἀνταλλακτικὰ αὐτῶν.
- ◆ 'Αντλίαι ὅλων τῶν ίκανοτήτων καὶ τύπων.
- ◆ Σωλῆνες, ἐλάσματα καὶ λαμαρίνες πλοίων, εἰς ὅλας τὰς διαστάσεις καὶ πάχη, δι' ὅλας τὰς χρήσεις.
- ◆ Μηχαναὶ ὀξυγονοκολλήσεως AC καὶ DC.
- ◆ 'Άλυσίδαι, "Αγκυραι ὡς καὶ λοιπὰ εἰδη καταστρώματος σὲ Στὸκ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας Εὐρώπης καὶ 'Αγγλίας.
- ◆ 'Άμεσος παράδοσις εἰς οίονδήποτε λιμένα τοῦ Κόσμου, συμφώνως πρὸς τοὺς διεθνεῖς κανονισμοὺς LLOYDS, AMERICAN BUREAU, BUREAU VERITAS.

ΓΕΡ. Α. ΘΕΟΤΟΚΑΤΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ & ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 14, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - P.O.B. 5

TELEX 2395 THEO GR - ΤΗΛ. 476.986 421.940 - ΤΕΛΕΓ. "THEOTRADCO"

ρος 120 τόνων κατά στόμιον ήμερησίως σημαίνει διτί όχρονος άναμονής έξειρισκεται διά διαιτέρεως διά τού ἀριθμού 120, της μεγαλύτερας ποσότητος του έν τιν τών ἐν τῷ πλοίῳ κυτῶν εύρισκομένου φορτίου.

» Ἡ μέθοδος τῶν ναυλωτῶν κατέληγεν ὡς εἰκός εἰς μείζονα χρόνου ἀναμονῆς ἐκείνου τοῦ ὑπολογισμού τῶν ἐκναυλωτῶν καὶ ἐπομένως εἰς μεγαλύτερον ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπιταχνήσεως φορτοεκφορτώσεως ἐκείνου διπερ ἔδειχνοτο οἱ ἐκναυλωταί.

» Οι διατηπτές, ένόπλιοι τῶν δόπιών είχεν παραπεμφή ή διένεις, έκριναν ύπέρ τῶν έκναυλωτῶν, άσκησίστης οἵμων προσφυγῆς κατά τῆς Διατηπτικῆς ἀποφάσεως, ὅ πρωτόδαιμοις δικαστῆς ἀπεφύγη οὐπέρ τῶν καυλωτῶν κατά δὲ τῆς ἀποφάσεως ταύτης οἱ έκναυλωταὶ ἤσκησαν τὴν σήμερον ἐκδικαζομένην ἔφεσιν. Τὸ διαμφισθητούμενον χρηματικὸν ποσὸν είναι σχετικῶς ἀσήμαντον, είναι οὖμας σπουδαῖον νὰ κριθῇ ή ἀλήθης ἔννοια τοῦ ὅρου 17, ὅρου κοινοτάτου εἰς τὰ ναυλοσύνμφωνα.

» Ούδεις — συνέχισεν δ δικαστής — δύναται νά τις χαρισθή στι για όρος είναι ἐπιπλέων διατυπωμένους, κρίνω όμως στι ἡ ἔνωσις αὐτού είναι σαφής; 'Η μέθοδος της φρόντσωσης και ἐκφρόντσωσης τού πλοιού ήτα δέμα εξ ὀλοκλήρου ἀνήκον εἰς τούς ναυλωτάς. 'Υπὸ τὸν όρον τῆς διατηρήσεως ἀσφαλοῦς ζυγοσταθμίσεως, οἱ ἐκναυλῶνται δὲν ὑδειφέροντο πῶς οἱ ναυλωταὶ θὰ ἐφόρτωνται ἡ θάξειφόρτων, ἔαν δηλαδὴ θὰ συνεκέντωνται τά προσποθείσας των εἰς ἐν διπλεῖνα κύτη ἡ ἔαν θὰ ειργάζοντο εξ ἰσου εἰς δλα τά κύτη. 'Ἐπιστη, οὐδεμίαν συνεπήγεται συνέπειαν διά τούς ἐκναυλωτάς ἔαν η φόρτωσις καὶ η ἐκφρόντση διεξήγετο βραδέως μίαν ἡμέραν καὶ ταχέως κατά τάς λοιπάς ή ἀν διεξήγετο μὲ τὴν αὐτὴν ταχύτητα. 'Έκεινο ὥπερ μόνον είχεν σημασίαν διά τούς ἐκναυλῶντας ήτο ὁ πράγματι ἀναλωθείς χρόνος εἰς τάς τοιαύτας ἐργασίας καὶ τούτο ἐπιχειρεῖ νά δρίσῃ ὁ όρος; 17 τούς ναυλωσομένουν.

» Δέν ἐπίχειρει δόρος ούτος νὰ δρίσῃ τὴν μέθιδον φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, ἀλλὰ τὴν μέθιδον υπολογισμοῦ τῶν ἡμερῶν ἀναμονῆς πρὸς φόρτωσιν καὶ πρὸς ἐκφόρτωσιν. 'Εφ' ὅσον τὸ πλοῖον εἶχεν πέντε (5) στόμια, δός δόρος δρίζει διεξοδικῶς ὅτι τὸ πλοῖον ἔστι νὰ φορτωθῇ καὶ θάξῃ ἐκφορτωθῇ μὲν μέσουν δύο 600 τόνων ἡμεροπίσιως (5 X 120).

ορὸν τῶν 600 τόνων ἡμερησίων, (πλ. 120).
Οἱ ἑκανυλιται ἰσχυρισθήσαν ἢ οὐ πάντα
αὐτῶν διδούμενη εἰς τὸν ὄρον ἐρμηνεία εἶναι
ὅρθι διότι μολιονότι 600 τόνοι ἡμερησίων
δυνατῶν νά είναι ίσονομοι, ὅταν ἔγινετο ἐρ-
γασία εἰς ὅλα τὰ κύτη, ἀποβαίνει ἀνίσονος
καὶ καταλήγει εἰς ἀντίσυναλλακτικά ἀποτε-
λέσματα ὅταν ἐφαρμοσθῇ εἰς τὸ κύτος ὅπερ
περιέχει τὴν μεγίστην ποσότητα φορτίου. Τὸ
κύτος τούτο δύναται ἐν παραδείγματι νό-
ριέχῃ 1.000 τόνους ἀκόρυ, ὅταν τὰ ἀλλα
κύτη θὰ ἔχουν ἐκκενωθῆ, καὶ θὰ είναι ἀδύ-
νατον νά ἐκφορτωθῇ τούτο μὲριθμὸν 600
τόνων ἡμερησίων.

» Ό δικαιστης συνεχίων είπεν ότι δὲν τού προξενεῖ ἐντύπωσιν τὸ ἐπιχείρημα τούτο καὶ φάνεται ότι δὲν προύξενησεν ἐντύπωσιν καὶ εἰς τοὺς διαιτήτας. «Η ὑπ’ αὐτὸν διδι- μένη ἔρμηνεια εἰς τὸν ὄρον 17 ὑπεστηρίζε- ται ὑπὸ τῆς ἀποφάσεως ηπὶς ἔξεδόθη ἐν τῇ δίκῃ τοῦ ἄπο.» περὶ «Σαντγκέτι». Ἐκεὶ δὲ σχετι- κός ὅρος προέβλεπεν «μὲν μέσον ὄρου 125. τὸνών κατ’ ἐργαζόμενον στόμιον ἡμερο- ως». Τὰ ἐπιχείρημα τῶν διαδίκων ἥσαν ὡς τὸ πολὺ δόμιο πρὸς τὰ τῆς παρούσης δι- κῆς. Εἰς τὴν δίκην ἐκείνην ἐνίκησαν οἱ ναυ- λωταὶ διότι τῆς λέξεως «στόμιον» προηγεῖτο ή λέξις «ἐργαζόμενον». Εἰς τὴν δίκην ἐκεί- νην τόσον τὸ Πρωτοδάθμιον Δικαιστηρίον, σον καὶ τὸ «Ἐφετεῖον ἔκριναν ότι ή λέξις «ἐργαζόμενον» δὲν ἔχρητι μοιοῦθη ὡς οἱ ἔκ- ναυλωταὶ ὑπεστηρίζον πρὸς διάκρισιν τοῦ στομίου τούτου ἀπὸ οἰουδήποτε ἄλλου στο- μίου, ἀλλ᾽ ίνα ὑποστημάνη στόμιον ὅπερ ή δύνατο νὰ ἐργασθῇ, διότι κάτωθι αὐτῷ ὁ πῆρχεν κύτος ἀπὸ τὸ ὅποιον ἥδυνατο νὰ ἔκ- φορτωθῇ φορτίον ή ἐντὸς τοῦ ὅποιου ἥδυνα- το νὰ φορτωθῇ φορτίον. «Απαξ φορτωθὲν ἦ-

έκφορτωθὲν ἔπαινεν νὰ εἰναι «έργαζόμενον» στόμιον.

» Κατά τὴν γνώμην μου, συνέχισεν ὁ δικαστής εἶναι σαφές ὅτι ἡ ἀπόφασις τοῦ «Σαντγκέιτο» ἥρτο αἱ τῆς λέξεων «έργωνζόμενον» καὶ θ' ἀπέδαινεν ὑπὲρ τῶν ἐκνωμάτων ἔαν ὁ δρός δὲν περιείχεν τὴν λέξιν ταύπτων· δὲν τὴν περιέχει ὁ δρός 17 τοῦ ναυλοσυμφώνου τῆς παρούσης δίκης».

Ο λόρδος έφετης Wildgery σύμφωνον έχων γνώμην, προσέθεσεν ότι έαν τα μέρη

είχον τὴν πρόθεσιν νὰ ορίσουν γεγονότων ρυθμόδηλον 600 τόνων ἡμερησίων ἀσύτεως τοῦ ὑφ' ἐνὸς ἔκαστου στοιμού περιλαμβανομένου φορτίου, είναι παράδοξον ὅτι δὲν ὠρίσαν τοῦτο, ἀλλὰ τούτῳ δὲν είναι καθ' ἐαυτὸ ἀποφυσιστικὸν ἔαν δ συνειρήκδ και αι περιβάλλουσαι περιστάσεις δὲν κατεβείνουν τὴν ὄρθοτητα τοῦ ἐπιχειρήματος τῶν ἐκναυλωτῶν. Είναι σαφές ὅτι γεγονός ρυθμόδηλον 600 τόνων ἡμερησίως θ' ἀπήτει μέσον ὅρων φορτώσεως ἢ ἔκφορτώσεως σημαντικῶς μείζονα τῶν 120 τόνων, ἡμερησίως εἰς τὸ πλέον βεβορημένον κύτιος καὶ τὸ κύριον ἐπιχειρήματα τῶν ναυλωτῶν ὅτι τοιούτον τι θὰ ἦτο παραλιγον καὶ ἀντίθετον πρός τὴν δηλωθείσαν προθέσιν τῶν μερῶν.

Εἰς τὸ προταῦθιμον Δικαστήριον, οἱ ναυλωταὶ προεπαύθησαν νὰ καταδεῖξουν ὡς ἀνόητον τὸ ἐπιχείρημα τῶν ἑκανυλωτῶν, ἵσχυρισθέντες δι τὸ ἀν εἰς ἄπαντα τὰ πεντέ (5) κύτη διεῖχετο ἐργασία μὲ τὸ αὐτὸν ρυθμὸν μέχρις οὐ ἔκκενωθον τὰ μικρότερα κύτη, τὸ πλευταῖον ἐπέτρεψε νὰ ἐργασθῇ μὲ ρυθμὸν 600 τόνων μέσω ἐνὸς μόνον στομίου.

Ο έφετης συνεχίζων, είπεν ότι φρονεῖ ότι δημιουργείται φανταστική κατάστασις «έφ» ύστον δύναλον της τιθέμενος πρό τοι ανύπτηρης προποτικής, θά έπειχερει μην έργασθη είς τά μεγαλύτερα κύτη με ρυθμόν μεγαλύτερον τῶν 120 τόνων ήμερσιών. «Εκρινεν ὅμως ότι παρακαλύνεται μην γιωρίζων τὸν ἀκριδῆ ρυθμὸν δύστις ἐπρεπε τότε νά ἐπιτευχθῇ ἡ τὸν μεγιστὸν δυνατὸν ρυθμὸν πραγματοποιεύον μέγιστος κύτων βάσει τούν δύ την ναυλούσημ- φώνῳ μηχανισμού». Ήτο πάντως εὐλογον συμπέρασμα ότι έαν τὰ ἐπιχειρήματα τῶν ἐκ- ναυλοντων ἤγον είς ἀποτελέσματα τελείων παράλογα διά τὰς συναλλακτικάς συνθεί- ας, τούτο νά έδει γ' ἀντικατοπτρίζεται ἐν τῷ διαιτητικῷ ἀποφάσει.

Έκ πρώτης θέμεως ρυθμός φορτώσεως ύπολογιζόμενος μὲ βάσιν «κατά στόμιον» δύναται ν' ἀναμένεται ότι τελεί ἐν τινι σχέσει πρὸς τὴν ικανότητα τῶν ἐλόγω στομίων, ὃ ἐφέτης δῆμος ἔκρινεν ὅτι ἔδει νὰ δεχθῇ τὴν ἀποφίνι τῶν ἐκνοτατῶν καθ' ἥν τοῦτο δυνατόν νὰ είναι πρόχειρος καὶ εὐχέρης τρόπος ὑπολογισμού τοῦ ρυθμοῦ διὰ τὸ πλοίον ἐν συνόλῳ λαμβανόμενον. Ἐν ἀποսτίᾳ ρητῆς ἀναφορᾶς εἰς «έργαζόμενον» στόμιον καὶ μὴ συντρεχοῦστης ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης νὰ θεωρῇ ὡς ἔξυπακουομένην ἡ λέξις σύτη, ἵνα προσδιήλητη συναλλακτική πρακτικότης εἰς τὴν σύμβασιν. Ὁ ἐφέτης ἔκρινεν ὅτι οἱ διαιτηταὶ

δὲν ἔσφαλον περὶ τὸ δίκαιον».

Τέλος ἀνεγνώσθη ἡ ἔγγραφος γνώμη τοῦ λόρδου ἐφέτου Megaw κρίνοντος διτὶ ὁ πρωτοβάθμιος Δικαστῆς ἔσφαλεν ἀνατρέψας τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν.

‘Η ἔφεσις κατ’ ἀκόλουθιαν ἔγινεν δεκτή, οἱ ἐφεσιβλῆτοι κατεδικάσθησαν εἰς τὴν δικαιαστικὴν δαπάνην καὶ ἀπεκλείσθη περαιτέρω προσφυγὴ εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων.

Γαλλική Νομολογία

⑤ Ρυμούλκησις. — Ζημία είκ συγκρούσεως εἰς τὸ ρυμουλκὸν κατὰ τοὺς πρακταρκτικούς χειρισμούς. Ρήτρα ἀπαλλακτική τῆς εὐθύνης, περιεχομένη εἰς τοὺς ὄρους τῆς ρυμουλκήσεως. — Δὲν ἀντιτάσσεται ἐναντίον τοῦ ρυμουλκουμένου πλοίου, ἐφ' ὅσον δὲν ἀποδειχθῇ ὅτι καὶ ὁ πλοίοιαρχος αὐτοῦ ἔτελει ἐν γνώσει τῶν ὄρων τούτων. — 'Αδιάφορον ἔαν ἐγνώριζε τοὺς ὄρους ὁ πλοιοικτήτης, ἐκ προηγουμένων ρυμουλκήσεων.

Η ένδιαφέρουσα αύτη ύπόθεσις έχει άφετηριαν την πρωίαν της 14 Μαρτίου 1967, διε τὸ ἀμύπλοιον «Ἀτλας», τῆς Καιμπανί Ζενεράφ Τρανσατλαντική, προερχόμενον ἀπό τὸ Ἀλγερίου, εἰσήρχετο εἰς τὸν λιμένα τοῦ ὄραν. Τὸ ρυμουλκὸν «Κρουαζίκ 11» ἐπλησίαζεν διὰ νότο ρυμουλκήσῃ τὸ «Ἀτλας». Τὴν 10.40 πρωίνην ἐρρίφθη τὸ ρυμουλκίον πρὸς τὸ ρυμουλκόν, μᾶλις ὅμως οἱ ἐπὶ τοῦ ρυμουλκού εἰχον δράξει τὸ ρυμουλκίον, τούτο διῆθεν ὑπὸ τὴν γάστραν τοῦ ρυμουλκοῦ, ἐνεπλάκη ἔκει καὶ προεκάλεσε κλίσις τοῦ ρυμουλκοῦ πρὸς τὸ ἀφριστερά, τόσην ὥστε δράξας τὸ ρυμουλκίον νάυτης ἐπεσεν εἰς τὴν βαλλασσαν. Τὸ «Ἀτλας» ἐστομάτησεν ὅμεσῶς καὶ ἀνεπόδισεν, τὸ δὲ ρυμουλκὸν ἐπέτυχε νότον ἐλευθερώθη, ἀλλὰ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ὑπέστη ζημιάς.

Ο υπογνώμων Βέριτας διστις είχεν προβή πρὸ τριάν μηνῶν εἰς τὴν ἑτησίαν ἐπιβεβόρσιν τοῦ ρυμουλκοῦ, ἐθεβαίωσεν διὸ τὸ ἀπότυχημα ὀψιεύλετο εἰς «ἐκόλλημα» τοῦ πηδαλίου, συνεπειά τυχαίας βλάβης τῶν ἡλεκτρικῶν ἄγνωστων.

Οι νομικοί κανόνες περί συγκρύσεως δέν ήτο δυνατόν νά τύχουν έφαρμογής έπι ρυμουλκήσεως έντος τού λιμένος διότι τά πλοϊα συνεδέοντο διά συμβατικής σχέσεως, ηπις μόνη έδει νά ληφθή ύπ' θύμι. Τό συμβόλαιον ρυμουλκήσεως τῆς πλοϊοκτητρίας τού ρυμουλκού έταιριάς — ώς ἄλλως τε δύο τά έν χρήσει είς τὴν Μεσόγειον συμβόλαια ρυμουλκήσεως — προέβλεπεν ότι ἐκμισθώνουσα τά ρυμουλκά αύτῆς ή έταιριά παρέχει μό-



ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 140

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (ΤΗΛ. 478714)

Δ. Σ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ πλοιάρχου Π.Ν.

Πτυχιούχου Ναυτιλίας Αγγλικού και Ελληνικού Π.Ν. Έπι σειράν έτων μέλους της Εξεταστικής Επιτροπής Πλοιάρχων Ε.Ν.

Κατά τάς έξεταστικάς περιόδους 1970 ή επίτυχία τών μαθητών μας ήταν διὰ τούς Γ' Πλοιάρχους 96% και διὰ τούς Α' και Β' Πλοιάρχους 100%. Η στιγμή της 1ης Ιανουαρίου 1971, οι μαθητές

Κατὰ τὴν ἔξεταστικὴν περίοδον Δ
Πλοιάρχων ἐπέτυχον ἃ π α ν τ ε σ.

νον κινητήριον δύναμιμ είς τά ρυμουλκούμενα πλοῖα. Τὴν ευθύνην τῶν χειρισμῶν ἔχουν ἀποκλειστικῶς οἱ πλοίαρχοι τῶν ρυμουλκούμενών πλοίων, τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν ρυμουλκῶν τελούντων ὑπὸ τὰς διαταγάς αὐτῶν. "Ἐπερος δρος τῆς συμβάσεως ὥριζει ὅτι αἱ ζημίαι αἱ ἐπενεχθησόμεναι εἰς τὸ ρυμουλκόν ἢ τὸ ρυμουλκούμενον πλοίον, διαφρούντων τῶν προκαταρκτικῶν χειρισμῶν ἵνα τὰ πλοῖα πλησιάσουν πρὸς ὅληλας ἡ ἴνα δοθῇ ἡ χαλαρώθῃ τὸ ρυμουλκόν, βαρύνοντας ἀποκλειστικῶς τὸν πλοίαρχον καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς τοῦ ρυμουλκούμενον πλοίου.

"Ἡ ἔρμηνεία τοῦ τελευταίου τούτου δροῦ ἀπησχόλησε τὰ Δικαστήρια ἐν τῇ προκειμένῃ δίκῃ, εἰς ἣν ἡ πλοιοκτήτρια τοῦ ρυμουλκού ἔταιρία ἔζητε ἀπότελεσμασιν ἀπὸ τὴν πλοιοκτήτριαν τοῦ «Ἀτλας». "Ἡ βάσις τῆς ἀγωγῆς ὅτι αἱ ζημίαι τοῦ ρυμουλκού ἐπῆλθον εἰς τὸ στάδιον τῶν προκαταρκτικῶν χειρισμῶν.

Τὸ γεγονός ὅτι ρίππεται ρυμουλκού πρὸς τὸ ρυμουλκόν παρὰ τοῦ θέλοντος νὰ ρυμουλκηθῇ πλοίου καὶ χωρὶς προηγουμένως νὰ ἔχῃ τοῦτο ζητήσει ρυμουλκόν, τεκμηριοὶ σύμπτωσιν βουλήσεων καὶ δημιουργεῖ συμβατικὴν σχέσιν μεταξὺ ρυμουλκούμενος καὶ ρυμουλκούμενου.

"Ἡ ἀρχὴ αὕτη ἔχει γίνει δεκτὴ ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας, ἀπὸ τὸ Ἀκρωτικὸν καὶ ἀπὸ τὰ κατώτερα δικαστήρια.

Τὸ "Ἐμποροδικὸν" τῆς Σηκουάνας ἐνόπιον τοῦ ὅποιου ἔξεδικάσθη ἡ ἀγωγὴ τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ ρυμουλκού, ἔκρινεν ὅτι οἱ διάδικοι ἐτέλουν ἐν συμβατικῇ σχέσει ρυμουλκήσεως, δὲν ἐδέχθη ὅμως τὴν ἀξίωσιν τῆς ἐνογύοντος.

"Ἐκρινεν ὅτι ὁ πλοίαρχος τοῦ ρυμουλκούμενον πλοίου εύθυνεται διὰ προξενούμενας εἰς τὸ ρυμουλκὸν ζημίας, μόνον καθ' ὅ μετρον τελούντων αἱ ἐν λόγῳ ζημίαι εἰς αἰτιώδη συνάφειαν πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν χειρισμῶν τῆς ρυμουλκήσεως, ἥτις ἐπαφίεται εἰς αὐτῶν. Αἱ ζημίαι, αἱ ἔναις πρὸς τὴν ἀ-

νάμιξιν τοῦ πλοιάρχου τοῦ ρυμουλκούμενου πλοίου, π.χ. ἐλαστηματικής τοῦ ρυμουλκού, δὲν βαρύνουν τὸ πλοίορχον.

Οὕτω τὸ Ἐμποροδικόν ἔκρινεν ὅτι ἡ ἐνάγουσα ἔταιρία ἐτέλει ἐν πταίσματι θέσασα εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἐναγούμενης, ρυμουλκού πλοίου, ὅπερ δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ ἐνεργήσῃ ρυμουλκήσειν.

"Ἡ ἐνάγουσα ἔταιρία πλοιοκτήτρια τοῦ ρυμουλκού, ἡσκησεν ἐφεσιν κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἐμποροδικού, παραπονουμένη ὅτι παρεῖδεν αὔτη τὴν ἐν τῇ συμβάσει ἔγκυρον ἀπαλλακτικὴν ρήτραν. Εἰς τὸ συμβόλαιον ρυμουλκήσεως, ἡ ἔταιρία τοῦ ρυμουλκού εἶχεν περιλάβει ὄφον καθ' ὃν δὲν θὰ ηύθυνετο αὐτῇ διὰ ζημίας προερχομένας ἐξ ἀτυχήματος εἰς τοὺς λέβητας, τὴν μηχανὴν κλπ. ἢ λόγῳ ἐλαστηματικήτης τοῦ ρυμουλκού.

Τὸ ἀτύχημα εἰς τὸ πηδάλιον τοῦ ρυμουλκού ἦτο σαφές ὅτι εἶχεν προκαλέσει τὴν σύγκρουσιν, ἐφ' ὃσον δὲ κατὰ τοὺς ἐμπειρογνώμονας τοῦ Βέριτας, ἡ αἵτια ἦτο στιγμαία κακὴ λειτουργία τῶν ἡλεκτρικῶν ἀγώγων, ἢ τὸ προφανές ὅτι τὸ ἀτύχημα δὲν ὠφείλετο εἰς βαρείαν ἀμέλειαν τῆς πλοιοκτησίας τοῦ ρυμουλκού. "Ἡ βαρείαν ἀμέλεια εἶναι ἡ μόνη περίπτωσις εἰς ἣν κατὰ τὴν Γαλλικὴν νομολογίαν εἶναι ἀσκοροί αἱ ἀπαλλακτικαὶ ρήτραι καὶ ἡ ἀνωτέρω ρήτρα τῆς συμβάσεως ρυμουλκήσεως θεωρουμένη ὡς ἔγκυρος μόνον διὰ τὴν περίπτωσιν ἐλαφρᾶς ἀμέλειας — οἵας καὶ ἡ προκειμένη — ἔδει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου.

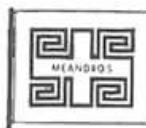
Τὸ "Ἐφετείον" παρὰ ταῦτα ἐπεκύρωσε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν. "Ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Ἐφετείου δὲν ἀμφισθῆται τὴν ἔγκυρότητα τῆς ἀπαλλακτικῆς ρήτρας, ἔκρινεν ὅμως ὅτι δὲν ἦτο δινοτὸν ν' ἀντιστῇ αὐτῇ ἐναντίον τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ ρυμουλκούμενου πλοίου. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 'Ἐφετείου, ὃ ἐπικαλούμενος ἀπαλλακτικῆς ρήτρας φέρει τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως καὶ ὀφείλει ν' ἀποδείξῃ ὅτι ἔκεινος καθ' ὃν ἀντιτάσσει τὴν ρήτραν, ἐτέλει ἐν γνώσει αὐτῆς, πρὸ τῆς καταρτίσεως τῆς συμβάσεως, 'Εάν δῆλη εἰς τοὺς γενικοὺς ὅ-

ρους τῶν ρυμουλκήσεων οὓς ἔχουν ιοβετήσει τινὲς τῶν ἔταιρῶν ρυμουλκήσεων, ὑφίστασαι ρήτρα παρεμφερῆς πρὸς τὴν ὑπὸ τῆς ἐκκαλούσας ἀπικαλουμένην, τούτο θὲν ἀποδείκνυει ὅτι ἡ γενικότης καὶ τὸ πάνθημον τῶν παρεμφωνών ρητρῶν εἶναι στοιχεῖα ἐπαρκῆ ἵνα ίδρυσον ἔθιμον ὑποχρεούν τοὺς μετὰ τῶν ἀλόγῳ ἔταιρῶν συναλλασσομένους. 'Ἐπίσης δὲν ἀρκεῖ τὸ γεγονός ὅτι λόγῳ προηγουμένων ρυμουλκήσεων τῶν πλοίων αὐτῆς, ἡ πλοιοκτήτρια τοῦ ρυμουλκούμενου πλοίου ἐγνώριζεν τοὺς δροὺς τῆς συμβάσεως ρυμουλκήσεως. Εἶναι ἐπάναγκες νὰ ἀποδείχῃ ὅτι ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀ/π «Ἀτλας» ἐτέλει προσωπικῶς ἐν γνώσει τῶν γενικῶν τούτων δρῶν, καθ' ἣν στιγμὴν συνήπτεν τὴν σύμβασιν. Τοιαύτην ἀπόδειξιν δὲν προσεκόμισεν ἡ ἐκκαλούσα, δι' ὃ καὶ ἀπερρίφθη ἡ ἐφεσίς της.

"Ἡ ἀντίληψις αὕτη τοῦ 'Ἐφετείου παρεύεται ὅδὸν ἀντίθετον πρὸς τὴν μέχρι τούδε νομολογίαν. 'Ο πλοίαρχος ἐνεργεῖ ὡς νόμιμος ἀντίπροσωπος τοῦ πλοιοκτήτου, οἱ δὲ ὑπὸ αὐτοῦ καταπτεζόμεναι συμβάσεις ἀναπτύσσουν τὰ ἀποτελέσματα αὐτῶν εἰς βάρος ἢ ὑπὲρ τοῦ ἀντίπροσωπουμένου. 'Ἀπεδείχθη καὶ ἀνεγνώσιεν τοῦτο καὶ ἡ πλοιοκτήτρια τοῦ «Ἀτλας», ὅτι δηλαδὴ εἶχε λάβει καὶ ἐξοφλήσει μέγαν ἀριθμὸν τιμολογίων πληρωμῆς ρυμουλκήσεων τῆς ἐκκαλούσης ἔταιρίας. 'Ἐτέλει συνεπῶς ἐν γνώσει τῶν ἐπὶ τῶν τιμολογίων τούτων ἐντύπων δρῶν ρυμουλκήσεως καὶ τούς εἶχεν δεκτῆ.

"Ἐπὶ διοίας περιπτώσεως ἐν ἔτει 1967, τὸ 'Ακρωτικὸν ἐδέχθη ὅτι ἔκ τῶν ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τῆς οὐσίας ἀνελέγκτως γενομένων δεκτῶν πραγματικῶν περιστατικῶν, πρέκτικεν ὅτι ὁ πλοίαρχος προστηθεὶς ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ἔξομοιούμενος πρὸς αὐτὸν, ἀνεγκάριῶς ἐτέλει ἐν γνώσει τῶν δρῶν ρυμουλκήσεως τῆς ἔταιρίας ἡς ἔχρησιμοποιεῖ τὰ ρυμουλκά ἐπὶ πολὺν χρόνον καὶ συνεπῶς δὲν ἡδύνατο νὰ προβληθῇ βασίμως ὁ Ισχυρισμός ὅτι ἡγάντει τοὺς δρους τούπους ὁ πλοιοκτήτης.

MEANDROS MARITIMA Y COMERCIAL S.A.C.I.F.I.



PHONES :
332.615
342.673

C. S. HALKIAS - PRESIDENT
AVENIDA BELGRANO 355
BUENOS AIRES - ARGENTINA
SHIP OWNERS - MARITIME AGENTS - EXPORTERS - IMPORTERS
GENERAL AGENTS FOR :

CABLES :
MEANDROS
MINOTAURS

MEANDROS EAST MEDITERRANEAN REEFER LINE

REGULAR DEPENDABLE REEFER SERVICE FROM
RIVER PLATE TO PIRAEUS - BEIRUT AND EAST
MEDITERRANEAN ARAB PORTS SERVED BY
THE TOTALLY REFRIGERATED MOTORVESSELS :

M/V SANTA TRINIDAD - M/V AGHIA TRIADA
M/V KYRIOS STELIOS - M/V ARIMATHIAN

APO TOΥ ΜΑΡΤΙΟΥ 1971 EΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΝΕΑΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ

AGENTS IN PIREAUS

JOHN PARASCHOS
SKOUZE 1 - PIRAEUS
PHONES : 478371 - 474.216 - 472.839
477.742 - 474.126
CABLES : IOPAR - PIRAEUS

MONTEVIDEO

MACLEAN & STAPLEDON S.A.
COLON 1486-90
PHONES : 97474/8
CABLES : MACSTAPLE

BEYROUTH

NATIONAL SHIPPING Co
P. O. BOX 847
BEIRUT - LEBANON
PHONES : 252001/4
CABLES : NASHIPCO

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΕΙΣ ΠΡΟΩΡΟΝ ΑΠΟΛΥΣΙΝ ΔΕΝ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΣ, ΕΑΝ Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΕΥΡΕΘΗ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΣΘΕΝΗΣ

Ό απόλυθες προώρως έκ του πλοίου ναυτικός, με οινόδηποτε λόγον απόλυσεως, άμοιδαίς συνανιέσει, ή λόγω μονομερίους καταγγελίας της συμβάσεως, ή λόγω παραπτώματος και απόδειχθεὶς όπως καταβάλλεται έξοδα παλιννοστήσεως του, δὲν δικαιούται, κατ' ἄρχην, νὰ απαιτησται ταῦτα ἐκ τῶν υστέρων, ἐπικαλούμενος διτι έξετασθεὶς πασά ιατρού μετά τὴν παλιννόστησίν του, ἐντὸς τῆς προθετούμενης πρὸς τοῦτο προθεσμίας, εὐρέθη ἀσθενής.

Τὰ ἀνωτέρω ἔγνωρισε τὸ 'Υπουργεῖον διὰ διοικητικῆς λύσεως, εἰς τὴν ὁποίαν ἐν συνεχείᾳ τονίζονται ίδιαιτέρως τὰ ἔξης:

Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν δὲ ναυτικός πρὸ τῆς ἀπόλυσεώς του εἶχεν ἐπιμόνως αἴτησι: ἀπό τὸν πλοίαρχον νὰ ἀποσταλῇ πρὸς ιατρικήν ἔξετασιν, δὲ πλοίαρχος δὲν ἔποιξε τοῦτο, ἔξαναγκάσας οὕτω τὸν ναυτικὸν νὰ ὑπόπτεῃ εἰς πειθαρχικὸν πασάπτωμα καὶ συνεπέα τούτου νὰ ἀπολύθῃ ἢ νὰ προθῇ εἰς πρόωρον, ἀμοιδίσῃ συνανιέσει. Η μονομερώς, λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως του πρὸς προστασίαν τῆς ὑγείας του, κατὰ τὴν ἀποψίαν τῆς ἀμοιδίας ὑπηρεσίας του 'Υπουργείου, ὃ ναυτικός οὗτος δικαιούται τῶν σχετικῶν ἔξόδων παλιννοστήσεως ὑπὸ τὴν ἔξης προϋπόθεσιν: 'Ἐφ' ὅσον οὔτος ἔξεταζόμενος παρὰ ιατρού τοῦ πλοίου μετά τὸν ἐπαναπτωτικόν του, ἐντὸς τῆς προθετούμενης ὑπὸ τοῦ Νόμου προθεσμίας, ηθελεν εὐρέθη πράγματι ἀσθενής.

**ΑΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΙΑ ΣΥΝΕΧΙΣΙΝ
ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΛΟΓΩ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΠΡΟΣ ΠΛΟΥΝ.
— ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΝΟΜΙΜΟΣ**

Κατὰ πρόσφατον γνωμοδότησιν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ εἰς ἔκτασιν παλαιοτέσσας, διευκρινίζεται διτι συμφώνως εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἁδροῦ 69 παρ. (α) τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, δ πλοίαρχος δικαιούται εἰς ὑπαναγκώρησιν λόγω ἀνικανότητος τοῦ πλοίου. Ή χορησίς τοῦ αἰτιολογικοῦ ὡς ἀνω δρου ἔχει, ἐν προκειμένῳ, τὴν ἔννοιαν, διτι οὔτος συμβάσις ναυτολογήσεως δὲν λύεται αὐτοδικίας, ἀλλὰ μόνον ἐφ' ὅσον δ πλοίαρχος δηλώσει εἰς τὸ πλήρωμα διτι λόγω τῆς ἀνικανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν γίνεται ή ἀπόλυτις αὐτοῦ.

Η δήλωσις τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, διτι ἀρινεύνται τὴν συνέχισιν τῆς προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν των ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ καταστάντος προσωρινῶς ἀνικάνου, ἔστω καὶ ἀν τοῦτο ἐφδιασθῇ διὰ πιστοποιητικοῦ τοῦ νηογνώμονος, ἐμφαίνοντος διτι η τοιαύτη ἀνικανότης τούτου δὲν ἔξικνεται μέχρι τοῦ σημείου νὰ θεωρήται τοῦτο ὡς ἀν αἱ ὁπλοὶ οἱ διτι μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ὑποδειχθεισῶν ὑπὸ τοῦτου ἔργασιῶν τὸ πλοίον θεοῦ εἶναι ικανὸν καὶ ἀσφαλές διὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν πλόων του, δὲ ἐρείθεται ἐπὶ νομικῆς βάσεως καὶ δὲν δύναται νὰ ἐπηρεάσῃ τὸ κύρος τῆς ἀτομικῆς του συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ ἐν τελικῇ ἀναλύει νὰ δημιουργήσῃ ὑπὲρ αὐτοῦ τὸ δικαίωμα πρὸς καταγγελίαν ταῦτης.

ΜΙΣΘΟΣ

**ΕΠΙΔΟΜΑ ΥΠΕΡΕΝΙΑΥΣΙΟΥ ΣΥΝΕΧΟΥΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ. — ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΥ**

Συμφώνως πρὸς τὴν ισχύουσαν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν φορτηγῶν πλοίων 4.500 τόνων (l.w.) καὶ ἄνω, πρὸς δημιουργίαν κινήτων διὰ τὴν παροχὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ναυτικῶν ἐπὶ μακρότερον χρόνον, παρέχεται εἰς τοὺς ἐφ' ἔχῆς ναυτολογούμενους μετὰ τὴν συμπλήρωσιν ἐνὸς ἔτους συνεχούς ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου ἢ πλοίων τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου, ἐπίδομα ὑπερενιαυσίου ὑπηρεσίας, ἵστον πρὸς τὸν χρηματικὸν μισθὸν ἐνὸς μηνός, ὡς οὔτος δρίζεται ἐν τῷ παρόντι Κεφαλαίῳ. Εἰς οὐδεμίαν ἀλλην περίπτωσιν δύναται νὰ προβληθῆται ἡ μέρους αὐτοῦ διαφορά τοῦ μισθοῦ μεταξύ τοῦ αὐτοῦ τοποθέτησίς τοιούτου ἐπιδόματος ἢ μέρους αὐτοῦ. Μόνον ἐάν ὁ ναυτικὸς συνείσῃ ἔργασιόν του ὑπὸ τὰς αὐτὰς ὡς ἄνω προϋποθέσεις καὶ πέραν τῶν δώδεκα μηνῶν, οὔτος δικαιούται ἐπὶ τῇ καθ' οἰνόδηποτε τρόπου ἀπόλυτει τοῦ εἰς μέρος τοῦ ἐπιδόματος, ἵστον πρὸς τὸ ἐν δωδέκατον αὐτοῦ δι' ἔκαστον πλήρη μῆνα ὑπὲρ τὸ δωδεκάμηνον.

Ἐπὶ τεθέντος ἐρωτήματος, συνεπείᾳ παρουσιασθείσης διαφορᾶς, ἐπὶ ποίας ἡμερομηνίας δέοντας νὰ ὑπόλησηται ἡ ἔναρξις τοῦ χρόνου συνεχούς ὑπηρεσίας τῆς ὡς ἄνω διατάξεως, τὸ 'Υπουργεῖον ἔγνωρισε τὰ ἀκόλουθα:

Οἰκοθεν νοεῖται, διτι ὡς ἀρχὴ μετρήσεως τοῦ χρόνου συνεχούς ὑπηρεσίας, ὅσον ἀφορᾶ τὸ ἐφ' ὅσον δρίζεται ἡ Ιη Ὁκτωβρίου 1970.

**ΣΥΜΨΗΦΙΣΜΟΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΟΥ ΔΩΡΟΥ
(BONUS) ΜΕ ΑΥΞΗΣΙΝ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ
ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ**

Ἐχει καθιερωθῆ ἔθιμικῶς ἐκ τῆς πλειονότητος τῶν πλοιοκτητρῶν ἐπατριῶν νά χρηγούνται εἰς τοὺς ναυτικούς δόμον ὑπὸ μορφὴν ἐπιδόματος παροχορίουν ὑπηρεσίας εἰς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων, τῶν ὁποίων ἡ οἰκεία σύμβασις δὲν προβλέπει παροχὴ τοιούτου ἐπιδόματος, ὡς ἐφ' ὅσον δρίζεται διὰ τῆς ἀτομικῆς ἢ συλλογικῆς συμβάσεως, κανονίζεται

όδους ἐλλείψεως πληρωμάτων, ὡς κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον συμβαίνει.

Κατὰ ταῦτα, συμφώνως εἰς τὴν νομολογίαν τῶν δικαστηρίων, ἔαν τὰ ἐν λόγῳ δώρα σχοργηθοῦν κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ πλοιοκτητρίας καὶ ναυτικοῦ, πρὸ τῆς ναυτολογήσεως τοῦ δευτέρου, δὲν είναι δυνατή ἡ περικοπὴ ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας. Εἰς περίπτωσιν, διαστάθη, κατὰ τὴν ὁποίαν χορηγηθεῖσαν ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας, ἐξ οἰκείας βουλήσεως καὶ χωρὶς συμφωνίαν, περικόπτονται ὅποτε αὐτὴ θέλει.

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀνωτέρω, τὰ διτιαὶ ίσχυουσαν εἰς τὴν καθημερινὴν πρακτικήν, ἡ ἀρμοδιότητα ὑπηρεσία τοῦ Υ.Ε.Ν., διὰ σχετικῆς διοικητικῆς λύσεως, διετύπωσεν ὡς ἀκολούθως, τὴν ἐπὶ τοῦ τούτου

Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν, ἐκτὸς τοῦ βασικοῦ μισθοῦ συνεφανῆθη ἡ καταβολὴ δώρου (Bonus) ἡ πρότιμη μισθοῦ δι'. ἐκτέλεσιν τῶν συνήθων καθηκόντων τοῦ ναυτικοῦ, τότε τὸ δῶρον, λογιζόμενον ὡς προσαύξησης τοῦ μισθοῦ καὶ ἡ διαφορά τοῦ πρότιμη μισθοῦ συμψήφιζονται μὲν τὴν παρεχομένην ἀπό τὰς συλλογικὰς συμβάσεις, προσφάτως, αὐξησην.

Περαιτέρω τονίζεται εἰς τὴν διοικητικήν λύσιν, διτι ἐναντίο περιπτώσει, ητοι ἐάν τὸ δῶρον ἡ δημιουργία μισθοῦ συνεφανῆθησαν δι' ἐκτέλεσιν ἔργασίας, μηδὲν ἀναγομένης εἰς τὰ κύρια καθηκόντα τοῦ ναυτικοῦ, τότε τὸ δῶρον καὶ ἡ προσαύξηση δὲν συμψήφιζονται μὲν τὴν παρεχομένην αὐξησην.

Πέραν τῶν ὡς διανωτῶν ἀναφερθέντων, σημειούμενοι διτι δυνατὸν παροχὴ προσφερομένην ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, νά δοθῇ ὑπὸ μορφὴν ἐπιδόματος παροχορίουν ὑπηρεσίας εἰς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων, τῶν ὁποίων ἡ οἰκεία σύμβασις δὲν προβλέπει παροχὴ τοιούτου ἐπιδόματος, ὡς ἐφ' ὅσον δρίζεται εἰναι ἡ συμβάσις φορτηγῶν πλοίων ἀνω τῶν 4.500 τόνων (l.w.).

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΥΠΟΧΡΕΟΥΤΑΙ Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΕΙΣ ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ. — ΔΙΚΑΙΩΣΙΣ ΤΟΥΤΟΥ ΔΙ' ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗΝ ΑΜΟΙΒΗΝ

Ο ναυτικός, ἐάν παραστῇ ἀνάγκη ἔργασίας πλέον τῆς προθετούμενης ὑπὸ τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν ἡ τῆς συνήθους, ὑποχρεούται νὰ τὴν ἐκτελέσῃ ἐάν δύναται νὰ τὸ πράξῃ. Διὰ τὴν ἐπὶ πλέον δὲ τοιαύτην ἔργασίαν, δικαιούται συμπληρωματικῆς ἀμοιδῆς, ἡ οἵοις ἐφ' ὅσον δρίζεται διὰ τῆς ἀτομικῆς ἢ συλλογικῆς συμβάσεως, κανονίζεται

MICHAELIDES & Cie

SHIP AGENTS & BROKERS

MARSEILLES

B. P. 9 COLBERT,
7, RUE BEAUVAU,
MARSEILLES

TELEPHONE : 33.68.33
33.68.34
TELEX : 43606 MICAL
TELEGR. : "MICAL" MARSEILLES

PORT - DE - BOUC

11, RUE DENIS-PAPIN - 13 TELEPHONE: 06.25.77
PORT-DE-BOUC TELEGR. : "MICAL" PORT-DE-BOUC

COVERING AREAS OF: PORT-DE-BOUC, CARONTE, LAVERA,
LA MEDE/BERRE, FOS-SUR-MER

ALSO ACTING AT: PORT-SAINT - LOUIS-DU-RHONE

S. A. MICHAELIDES - A. S. VALVIS

άναλόγως τού μισθού καὶ τῶν εἰδικῶν περιστάσεων.

Ἡ διεξαγωγὴ τῆς ἀνωτέρω ἐργασίας θεωρεῖται παρεπομένη ὑποχρέωσις τοῦ ναυτικοῦ, ἀπορρέουσα ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογίας καὶ προβλέπεται ὑπὸ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 6 παρ. 3 τοῦ Νόμου 1752/1951, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 656 παρ. 2 τοῦ Α.Κ.

Συνεπείᾳ τῶν ἀνωτέρω καὶ κατόπιν ἐλέγχου τοῦ δικογράφου παρὰ τοῦ Ἀρείου Πάγου, ἐνώπιον τοῦ ὅποιος ἔλαβε χώραν ἀναιρεσίας πατριδίου ἀπόφασεως, προκύπτει ὅτι ὁ ναυτικός (ἀναπερσίαν) αἰτεῖται ἀποζημίωσιν λόγω παρασχεθείσης, εἰς πλοῖον τῆς ἔναγομένης ἑταίριας, ὑπερωριακῆς ἐργασίας (ὑπὲρ τὰ νόμιμα δριτά) ἐπὶ τετράωρον ἡμερησίων.

Τὰ πραγματικά περιστατικά, βάσει τῶν ὅποιων τελικῶν ἔκρινε τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον, ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

‘Ο ναυτικός, βάσει συμβάσεως ναυτολογίας, εἰργάσθω ὡς μηχανοδηγός ἐπὶ δύο ἐν συνεχείᾳ πλοίον τῆς πλοιοκτητρίας ἑταίριας καὶ φέρεται ὑπὸ αὐτῆς ὅτι ὥρισμένας ἡμέρας τῆς ἔδδομάρδος τοῦ πλοίου παραβεβλημένου εἰς ἔργοστάσιον τοιμέντων, ὡς ἀρχόμενος τῆς ἐργασίας ταύτης τὴν 2αν μεταμεσημερινὴν ὥραν καὶ ὡς διακόπτων αὐτὴν τὴν 3ην μέχρι τῆς 5ης μεταμεσημερινῆς τοιαύτης, ἐπαναλαμβάνων τὴν ἐργασίαν του μέχρι τῆς 12ης νυκτερινῆς ὥρας.

Κατὰ τὸ ὡς ἀνα διώρον τῆς ἀναπαύσεως καὶ κατὰ τοὺς Ισχυρισμοὺς τῆς ἑταίριας πάντοτε, ὁ ναυτικός ἡδύνατο νὰ ἔχερχεται τοῦ πλοίου ἐλευθέρως. Ἐπίσης, ἡ ἑταίρια ισχυρίσθη, ὅτι ὁ ναυτικός δύσκαίς ἦταν εἰς φύλακήν πρωτίνης ἐργασίας, διέκοπτε τὴν ἐργασίαν του ἀπὸ τὰς 8.30 ἕως τὰς 9.30 π.μ., καὶ μετὰ σύντομον διάπλουν καὶ αὐθις διέκοπτε μέχρι τὰς 11.45’.

Κατὰ ταῦτα, ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις διέλαβεν ἀσφαίες καὶ ἀνεπαρκεῖς αἵτιολογίας, καθ' ὃσον αὐτὴ δὲν ἔθετει ἐπαρκῶς, ἐὰν κατὰ τὰς ὡς ἀνα διακοπάς ὁ ναυτικός παρέμενεν ἢ δχι εἰς τὸ πλοίον καὶ ἐν καταφατικῇ περιπτώσει ἔαν παρέμενεν αὐτοδούλως ἢ ἢ τοιαύτη παραμονή του ἐπεβάλλετο ἐκ τῶν λειτουργικῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου διὰ λόγους ἐπιθεωρήσεως καὶ συντηρήσεως τῆς μηχανῆς αὐτοῦ καὶ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἔξασφαίσεως τῆς ἐτοιμότητός του καὶ τῆς ὥρας ἀπόπλου.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν ἀνωτέρω δὲν καταλείπεται ἀσφαλές ἔδαφος εἰς τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον νὰ κρινῃ ἐάν ὁρθῶς ἡ προσβαλλομένη πρωτόδικος ἀπόφασις ἐδέξατο ὅτι ὁ ναυτικὸς δὲν είργαζετο ὑπερωριακῶς, ἀλλὰ μόνον ἐπὶ ὄκτω ὥρας ἡμερησίως, καὶ ἐντεῦθεν ἐάν κατ' ὅρθην τοῦ νόμου ἐρμηνείαν καὶ ἐφαρμογὴν ἀπέρριψε τὴν πρώτην ἀγωγὴν τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὸ μέρος τὸ ὅποιον ἐπέδιωκε ἀποζημίωσιν, διὰ τοῦτο ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις καθίσταται ἀναμετέα καὶ οὕτω δικαιώνεται: ὁ ναυτικός κατὰ τὰς ἐπιδιώξεις του.

ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΝΥΚΤΟΦΥΛΑΚΟΣ

Συνεπείᾳ διαφορᾶς, παρουσιασθείσης ἐξ ὄφελος ἀπαίτησεως δοκίμων μηχανικῶν δι' ἐργασίαν φύλακής ἐν λιμένι, ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία, λαβούστα ὑπὸ δύνιν τὸν νέον Κανονισμὸν Ἐργασίας καὶ τὴν Ισχύουσαν συλλογικὴν σύμβασιν, διετύπωσε τὴν κατωτέρω σχετικήν μὲ τὴν περίπτωσιν ἀποφύγει της.

Οὕτω, εἰς τὸ σχετικὸν ἔγγραφον τονίζεται, ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 123 τοῦ νέου Κανονισμού «Περὶ ἐργασίας ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν Φορτηγῶν πλοίων 800 κ.δ.χ. καὶ ἄνω» διὰ τὴν ἐν λιμένι ἢ ἐν δῷμῳ φύλακιν καὶ ἀσφαλείσιν τοῦ μηχανολεβητοστάσιον παραμένει ἔνδον ἐκ περιτροπῆς μέρος τοῦ πληρώματος μηχανῆς (θεματισταὶ, ὑπαξιωματικοὶ ἢ δέκιμοις μηχανικοί). Οἱ φύλακες οὗτοι, παραμένοντες ἀγρυπνοί καὶ περιφερόμενοι ἐν αὐτῷ διέφειλον: Νὰ ἔξασφαλίζουν τοῦτο ἀπὸ πυρκαϊᾶς, κλωπῆς ἢ ἀλληγ. ἀταξίας, νὰ τροφοδοτοῦν τοὺς λέδητας καὶ νὰ διατηροῦν καλῶς τὰ πυρά τούτων, συμφώνως πρὸς τὰς δόηγιας τοῦ παραμένοντος ἔνδον ἀξιωματικοῦ μηχανῆς. Ἐπίσης, νὰ εἰδωποιούν ἀμέσως τούτον ἐν περιπτώσει οἰστηνήποτε ἀνωμαλίας ἢ ἐκτάκτου περιστατικοῦ καὶ νὰ διενεργοῦν τὴν ἔγκαιρον ἀφύπνωσιν τοῦ ἐν τῷ πλοίῳ φύρισκομένου προσωπικοῦ μηχανῆς.

Ἐξ ἄλλου, αἱ ὥραι ἐργασίας τῶν νυκτοφυλάκων, συμφώνως πρὸς τὸ Κεφάλαιον 5 περίπτωσις VI τῆς Ισχυρούσης συλλογικῆς συμβάσεως εἶναι 12 συνεχεῖς ὥραι μεταξὺ τῆς δησ. μ.μ. καὶ τῆς δησ. π.μ. Αἱ ἐπὶ πλέον τῶν ὄκτω ὥραι, τέσσαρες ὥραι ἐργασίας κατὰ τὰς καθημερινάς, ἐπτά ὥραι κατὰ Σάββατον καὶ τέσσαρες ὥραι ἐργασίας κατὰ τὰς Κυριακάς, λογίζονται ὡς ὑπερωρίαι. Ἐπίσης, πάσα ἐργασία αὐτῶν, ἐκτελεσθεῖσα ἐντὸς

τῶν 8 προηγουμένων ὡρῶν ἀπὸ τῆς φύλακής, θεωρεῖται ὡς ὑπερωρία.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, καταλήγει ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου, οἱ δόκιμοι καὶ οἱ ὑπαξιωματικοὶ ὑποχρεούνται ὅπως ἐκτελούν καθήκοντα νυκτοφυλάκος πρὸς φύλακες·ναὶ καὶ ἀσφαλείαν τοῦ μηχανοστασίου, δικαιούμενοι τῆς ὡς ἄνω δριζομένης ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς.

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΕΙΣ ΕΠΕΚΤΑΣΙΝ ΠΛΟΩΝ

Κατὰ ρητὴν διάταξιν τῆς ὑφισταμένης συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ 801 - 4.500 τόν. π.λ.ω., ἐφ' ὅσον τὸ πλόιον τῆς κατηγορίας ταύτης ἐπεκτείνει τοὺς πλόας του πέραν τῶν γεωγραφικῶν ὅρίων τῶν ἀναφερομένων ἐν αὐτῇ, καὶ δι' ὅσον χρόνον εὐρίσκεται ἐκτός αὐτῶν, ὡς μισθολόγιον τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρωματος καθορίζεται τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς ἐκάστοτε Ισχυρούσης συλλογικῆς συμβάσεως διὰ φορτηγά πλοία πάνω τῶν 4.500 τόνων π.λ.ω.

Ἐπίσης, συμφώνως πρὸς ἀπόφασιν τῆς Δευτεροβαθμού θεοτικῆς Ἐπιτροπῆς, διηγείται σήσθη διτοῦ τὸ ὑψος τῶν ὑπερωριών διὰ τὰ μεσογειακά φορτηγά πλοία, κατὰ τὴν περίπτωσιν ἐπεκτάσεως τῶν πλόων πέσαν τῶν ὑπὸ τῆς οἰκείας συμβάσεως καθοριζομένων γεωγραφικῶν ὅρίων, ἔξιστον πρὸ τὸ πλοίον, τῶν ποντοπόρων.

Τὰ ἀνωτέρω ὑπενθυμίζει τὸ Ὑπουργείον εἰς διοικητικὴν λύσιν του, τονίζον διτοῦ ἀντιθέτων ἀπ' διτοῦ ὑψος τῶν ὑπερωριών διὰ τὰ μεσογειακά φορτηγά πλοία, κατὰ τὴν περίπτωσιν ἐπεκτάσεως τῶν πλόων πέσαν τῶν ὑπὸ τῆς οἰκείας συμβάσεως της κατηγορίας τοῦ πλοίου, (τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν), σύχετως τῶν ἐκτελεσμένων ποντοπόρων.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, καταλήγει ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία τοῦ Υ.Ε.Ν., ἐάν τὸ πλόιον ἐκτελῇ πλόας ἐνεκά τῶν ὅποιων κατοικάτοις τούτης της περιοχῆς, τούτο, ὡς καὶ αἱ πάσης φύσεως ἀποζημιώσεις, ἐπιδόματα (πλήν τοῦ ἐπιδόματος ὑπερενισαύσου ὑπηρεσίας) καὶ ὑπερωρίαι (πλήν τῶν ἐκτάκτων ἀμοιβῶν), θά υπολογισθούν βάσει τῆς ὑπογραφείσης νέας συλλογικῆς συμβάσεως διὰ φορτηγά πλοία πάνω τῶν 4.500 τόνων d.w.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ, ὥραν 10.00 π.μ., δι' ΑΜΟΡΓΟΝ, ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ὥραν 13.00, διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ.

Ἐκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ, ὥραν 17.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟΝ, ΤΗΛΟΝ, ΣΥΜΗΝΗ, ΡΟΔΟΝ.

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ - ΠΕΜΠΤΗΝ - ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ, ὥραν 12.00 μεσημέρ., διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ὥραν 11.00 π.μ., Έκάστην ΤΡΙΤΗΝ, ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

ΡΕΚΟΡ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 21,689,513 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1970

Συμφώνως πρός την προσφάτως δημοσιευθείσαν έποσίαν "Έκθεσιν του Λούδς Ρέτζιστερ αι παγκόσμιαι ναυπηγήσεις έμπορικών πλοίων έσπειροσαν περαιτέρω αύξησιν και κατά το λήξαν έτος 1970. Το σύνολον των ναυπηγήσεων τούτων ανήλθεν εις 21.689,513 τόνους γκρός και ήτο κατά 2.374.223 τόνους άνωτερον του 1969. Σημειωτέον ότι αι στατιστικαί αύται δέν συμπεριλαμβάνουν τάς ναυπηγήσεις της Σοβιετικής Ένωσεως και της Κομμουνιστικής Κίνας, διά τάς οποιας δέν διατίθενται σχετικά στοιχεία.

Το 1970 ήτο το πέμπτον κατά σειράν έτος, κατά το διόπτρο έσπειρωθη ρεκόρ παγκοσμίου ναυπηγήσης παραγωγής ένω και ή 'Ιαπωνία έξηκολούθησε νά διατηρή την γνωστήν καταπλησσούσαν πρωτοπορίαν της παγκοσμίων εις ναυπηγήσεις έμπορικών σκαφών μὲ συνολικήν χωρητικότητας κατά το λήξαν έτος 10.500.000 τόνους γκρός άντιπροσωπεύσασα τά 48,3% τού παγκοσμίου συνόλου. Η Σουηδία άνεκτης την άπο του 1967 άπολεσθείσαν δευτέραν θέσιν μὲ παραγωγὴν 1.711.190 τόνων γκρός, ίσην πρός 7,9% τού παγκοσμίου συνόλου, ή Δυτική Γερμανία κατέλαβε την τρίτην θέσιν μὲ ναυπηγήσεις 1.687.487 τόνων γκρός (7,8% τού συνόλου), και ή Μεγάλη Βρετανία την τετάρτην θέσιν μὲ ναυπηγήσην παραγωγὴν 1.237.134 τόνων γκρός (5,7% τού συνόλου).

Η γενικότερά είκων ναυπηγήσεων 1970 έχει ούτω:

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ 1970

Ναυπηγική Χώρα	Παραγωγή 1970	Τόνοι γκρός	'Επί πλέον ή ξαστον ή συγκρισει με 1969
Ίαπωνία	10.475.804	+ 1.172.351	
Σουηδία	1.711.190	+ 418.306	
Δυτ. Γερμανία	1.687.487	+ 78.942	
Μ. Βρετανία & Β. Ιρλανδία	1.237.134	+ 197.618	
Γαλλία	960.210	+ 169.017	
Ισπανία	925.697	+ 366.003	
Νορβηγία	638.770	— 73.168	
Ίταλία	597.879	+ 134.350	
Δανία	513.664	— 86.621	
Πολωνία	463.442	+ 99.216	
Όλλανδια	460.503	— 135.153	
Γιουγκοσλαβία	393.424	— 16.692	
Ήν. Πολιτείαι	338.077	— 61.807	
Άνατ. Γερμανία	333.744	+ 35.303	
Φινλανδία	221.761	— 5.333	
Βέλγιον (Έλλας)	155.312 (58.323)	+ 24.677 —	

Η κατά τά άνωτέρω σημαντική αύξησις της παγκοσμίου παραγωγῆς διφείλεται έν πόλλοις εις την έπικρατούσαν τάσιν κατασκευής μεγαλυτέρων κατά μέγεθος/χωρητικότητα έμπορικών σκαφών μέγρων και ξηρών φορτίων.

Εις την περίπτωσιν της Ίαπωνίας έναυπηγήθησαν κατά το 1970 30 σκάφη χωρητικότητος άνω των 100.000 τόνων γκρός, έναντι 54 συνολικών τοιούτων σκαφών παγκοσμίως. Έκ της συνολικής ναυπηγήκης ιαπωνικής παραγωγῆς 10.475.804 τόνων γκρός, τά κατασκευασθέντα πετρελαιοφόρα σκάφη άνηλθον εις 5.084.513 τόνους γκρός, τά μπάλκ κάρριερς εις 3.694.317 τόνους

τῶν κατά τό 1970 ναυπηγηθέντων σκαφών ήσαν τάνκερς (1.308.203 τόν. γκρός), ένώ εις τήν Δυτικήν Γερμανίαν έσυνεχίσθη ή πρέχουσαν τάσις κατασκευής πλοίων τακτικών γραμμών (641.547 τόν. γκρός) έξι διά σημαντικών μέρος ήσαν ειδικά πλοία - κοντένερς (185.464 τόν. γκρός).

Η Γαλλία έπειτης τήν πρώτην θέσιν διπό τής πλευράς κατασκευής άλιευτικών σκαφών (124.672 τόν. γκρός) και μεταξύ αύτών 8 μεγάλων διά λογαριασμὸν τής Σοβιετικής Ένωσεως και άλλων διά την Κούβαν και τό Κούβειτ.

Αι κατά κατηγορίας σκαφών παγκόσμιαι ναυπηγήσεις κατά τό 1970 είχον ούτω:

	Σκάφη	Τ. γκρός
Πετρελαιοφόρα	278	10.033.193
Μπάλκ κάρριερς	203	5.372.798
Γενικού φορτίου	528	3.710.836
'Άλιευτικά πάσης φύσεως	859	605.595
Διάφορα	946	1.257.555
Γενικὸν σύνολον	2.814	20.979.977

'Εξ άλλου τά κατά τό 1970 καθελκυθέντα μεγαλύτερα εις τήν κόσμον σκάφη ήσαν τά άκολουθα:

Όνομα σκάφους	Κατηγορία	Χωρητικότης τόνων γκρός	Χώρα καθελκύσας
Μπέργκε Κίνγκ	Τάνκερ	140.012	Ίαπωνία
Μπέργκε Κουήν	»	140.000	»
T. G. Shaughnessy	»	133.700	»
Πόρτ Χάουμπερ	»	133.699	»
Τζεϊντ	»	131.495	Σουηδία
Τερουκούντ Μαρού	»	131.000	Ίαπωνία
'Οκινούμα Μαρού	»	130.841	»
Hoegh Hill	O.B.O.	130.000	»
Τζαλίνγκα	Τάνκερ	128.431	»
"Εσσο Εύρωποτ	»	127.158	Όλλανδια
"Εσσο Χιμπέρνια	»	126.539	Μεγ. Βρετ.
"Εσσο Όλινπτα	»	126.538	»
Τεζάκο Κοπενχαϊκεν	»	125.424	Δανία
Τεζάκο Ντένμαρκ	»	125.424	»
Μιχαήλ Κ. Λεμός	»	124.009	Δ. Γερμανία
Μιτσουμινέαν Μαρού	»	123.839	Ίαπωνία
Ζούλκο Μαρού	»	120.000	»
'Αριτζάρ	»	119.730	»
Πάλ Λ. Φάρνεϊ	»	119.500	»
Μπλοά	»	118.415	Γαλλία

THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

Συμμετέχοντα πλοία άνω των 50 έκατομμυρίων τόνων γκρός ύπο 70 σημαίας.

Διευθυνταί : Thos. R. Miller & Son (Bermuda), Mercury House, Front Street, Hamilton, Bermuda (P.O. Box 665).

Τηλέφωνον: Hamilton 2-4724. Τελέξ: Bermuda 317.

Τηλεγραφήματα : Mutuality Bermuda.

'Οσαύτως Διευθυνταί τῶν : The Hellenic War Risks Club (Bermuda), The International Mutual Strike Club (Bermuda), και Συνδιευθυνταί τῶν Through Transit Marine Mutual Assurance Association (Bermuda) Limited.

*Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν έν Λονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, EC3 A 8DA. Τηλέφωνον : 01-283 (ΛΝΕ) 4646. Τελέξ: 886029 Τηλεγραφήματα : Mutuality, London.

Thos. R. Miller & Son είναι επίσης Διευθυνταί τῶν U.K. Defence Club, U.K. War Risks Club και Hellenic War Risks Club.

Ο ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ

Βασιζόμενος έπει τών άποτελεσμάτων αναληφθείσης μελέτης ύπό τών ναυπηγείων «Μπρέμεν Βουλκάν», ένν συνεργασία μετά της Μ.Α.Ν., έπει τών δυνατοτήτων & παρουσιάζει ό αεριοστρόβιλος έπει σκάφους ναυπηγηθέντος ύπό τών άνωτέρω ναυπηγείων, ό μηχανικός κ. Κόστερμας τών έν λόγω ναυπηγείων έδεσαιών είς την έκθεσιν του, ύποβληθείσαν είς τό Τμήμα τού Κάτω Βέζερ της Ένώσεως τών Γερμανών Μηχανικών, ότι ό αεριοστρόβιλος παρουσιάζει έξησφαλισμένων μέλλον είς τό έμπορικόν ναυτικόν.

Αι δυνατότητες τού αεριοστροβίλου έν τῷ έμπορικῷ ναυτικῷ ύπήρξαν άντικείμενον μεγάλων συζητήσεων, όλλη ο αισιοδοξία βασίζεται έπει τής προβλέψεως τής τεχνικής έξελίξεως είς τό μέλλον. Τό έμπορικόν ναυτικόν θά έπωφεληθή τής πείρας καὶ πρόσδοτον τής αεροπορίας. Άπο τής έφαρμογής έν έτει 1965 τής μεθόδου ψύξεως τών βαθιδίων, ή κατανάλωσις τών καυσίμων π.χ. υπεβιδάσθη είς τό έπιπεδον καταναλόσεως τών μηχανών Δήζελ καὶ έπι ταντόν. Ή μείωσις τού άναγκαιούτος αερισμού έπέτρεψε τήν έλαττωσιν τού άπαιτουμένου προηγουμένων σημαντικού δγκου. Ή ψυξής έπέτρεψεν έπίσης τήν μείωσιν τής θερμοκρασίας τών καυσίμων, πράγμα ποτέ δὲν είναι άνευ συνεπειών, διστον άφορά τήν ποσότητα τού άπαιτουμένου καυσίμου.

Αι πρώται έγκαταστάσεις, τών δροίων ή κατανάλωσις ανήρχετο είς 230 γραμμάρια ώραίσιας άνά ίππον, δέν ήτο φυσικά απόδοτική διά τό έμπορικόν ναυτικόν, όλλη ό στρόβιλος τής Τζένεραλ Ελεκτρικ LM 2500, στοις ένεκατεστάθη έπει τού άμερικανικού σκάφους αυτοκυλισμένων όχημάτων «Αντιμαρα Κάλαγκαν», δέν καταναλίσκει παρά 180 γραμμάρια, παράγων ιπποδύναμιν 23.800

τίππων με βάρος αύτου μόνον 7 τόννων. Τοιούτον πρωστήριον σύστημα κατέστη δυνατόν νά έγκατασταθή δηδή έπι 4 σκαφών έμπορευματοκβατών, άτινα παρήγγειλεν ή «Σήτραιν» είς «Εμδεν, τών δροίων ή ιπποδύναμις δέν νά ύπερδαινη τούς 120.000 ιππους.

Έν σχέσει πρός τούς άτμοστροβίλους, τά πλεονεκτήματα τών αεριοστροβίλων συνίστανται είς τό μικρότερον τού καταλαμβανομένου δγκου, τό χαμηλότερον τού κέντρου βάρους, τήν εύκολωτέραν λειτουργίαν, τό χαμηλότερον βάρος — 915 τόνων, έναντι 1.900 τόνων — καὶ τήν «αλήγην δυνατότητα προσφρομογής πρός τόν αυτοματισμόν.

Ως έν τών άναγκών τής ένσεριου κυκλοφορίας, έπειτεύχθη μεγαλύτερος άριθμός ασφαλείας, ή διάρκεια λειτουργίας ποικίλης από 8.000 - 10.000 ώρας. Τό άναγκαιούν προσωπικόν μηχανοστασίου άλεττούται είς 4 άτομα καὶ ή άθελμας χωρητικότης τού μελετηθέντος σκάφους ηδήζη κατά 79 έμπορευματοκβάτησια, ήτοι κατά 7%.

Συμφώνων πρός οίκονομικήν μελέτην τού Βορείο - Γερμανικόν Λόδι, ή έπιτευχθείσα φθέλεια, λαμβανομένου ύπ' άψιν καὶ τού κόστους κατασκευής, τών έξδων έκμεταλλεύσεως καὶ τών ναύλων, άνερχεται είς 120.000 γερμανικά μάρκα.

Τά κύρια τεχνικά προβλήματα συνίστανται είς τήν άναπτόδησιν καὶ τήν ταχείαν κράτησιν τού αεριοστροβίλου, όλλη δηδή είναι δυνατή ή άποφυγή τών τοιούτων δυσχερών χειρισμών.

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ 29.000 T.D.W.

Τυποποιημένον μαζικής παραγωγής μπάλκ κάρριερ, τών 29.000 τόν. d.w. έσχεδιασε καὶ πρόκειται νά άρχισται από τών μέσων τού 1973 τήν κατασκευήν τού ή 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα. Αι διαστάσεις του καθορίζονται: Μήκος 164 μέτρα, πλάτος 26.8 μ., ύψος

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

14.1 μ. καὶ έμφορτον βάθισμα 10.72 μέτρα. Μηχαναί τύπου Σωλτζέρ, έπτακύλιθροι, κατασκευής τών ναυπηγών, 11.550 ιππων. Ταχύτης 15.5 κόμβων.

Τεσσάρων ή πέντε τοιούτων σκαφών προβλέπεται ή κατασκευή έτησίως.

Ἄς σημειωθή δηδή διά τά άλλα δύο τυποποιημένα σκάφη, τά «Φρήντομες» καὶ τά «Φόρτσιουν», ή 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα συνεκνήσωσε παραγγελίας δι' 81 σκάφη τού πρώτου τύπου καὶ 23 τοῦ δευτέρου. Ρεκόρ παγκόσμιον.

Η ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Ο ύπουργός Βιομηχανίας Πετρελαιοειδών τής Ε.Σ.Σ.Δ. άνηγγειλεν, δηδή ή είς διάθαρτον πετρέλαιον παραγωγή τής Σοβ. 'Ενώσεως θέλει άνωμφιδόλως ύπερδη, έντος 3 - 4 έτών, τήν τοιαύτην των Η.Π.Α. Κατά τό παρελθόν έτος, ή σοβ:ετική παραγωγή άνυψωθή είς 353.000.000 τόν., έναντι τών 470.000.000 τής 'Αμερικής, ήτοι είναι ή πρώτη παγκόσμιάς παραγωγής χώρα.

Ο Σαβιετικός ύπουργός δέν είναι τής γνώμης, δηδή τά είς πετρέλαιον παγκόσμια άποθεμάτα κινηνέουν νά έξαντληθῶν κατά την προσεχή 100ετίαν. Τά γνωστά άποθεμάτα άνερχονται είς 68 δισεκατομ., τόνους καὶ δύνανται νά ύπολογισθῶν είς 200 δισεκατομ. τόν., τά άποθέματα, άτινα θά άποκλυθῶν καὶ είς 100 δισεκατομ. τόν. τά τοιάτα τού ήπειρωτικού δροπεδίου.

Διά τής Ε.Σ.Σ.Δ. είναι οι πηγαί τής Δυτικής Σιδηρίας, αιτίες άπεκαλύφθησαν κατά τάς άρχας τής 10ετίας 1960, αιτίες έμφανίζονται ώς θαύμα. Ή παραγωγή δέν έχει φθάσει, άκμην, παρά τό 30 έκατομ. έτησίως, άλλα δέν νά ύψωθή είς ποσότητας μεταξύ 230 καὶ 260 έκατομ., τόνων κατά τό 1980, ήτοι είς ποσότητα ίσην πρός τό σύνολον τής παραγωγής τής Ε.Σ.Σ.Δ. τού έτους 1965.

ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΣΥΡΟΝ, ΠΑΤΡΑΣ, ΚΡΗΤΗΝ.
- ΠΑΡΟΧΗ ΟΙΑΣΗΠΟΤΕ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ.

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΕΙΑ	CONSORTOW	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΒΕΡΝΙΚΟΥ	NIVERNICS	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΛΟΥΚΑ ΜΑΤΣΑ	LOUCASMATSAS	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΣΑΒΛΙΡΗ	SALVETOW	ΠΕΙΡΑΙΑ

TELEXES

21-2482 VMT GR
21-2450 VERN GR
21-2253 TUGS GR
21-2340 SALV GR

CALLS SIGNS OF VESSELS

ΒΕΡΝΙΚΟΥ

B. MANOS/SYZE
B. KITTY/SYTIV

ΜΑΤΣΑ

ATLAS/SZIK
M. MATSAS/SZOT

ΤΣΑΒΛΙΡΗ

N. KRPHT/SZNE
N. ANDROS/SZRN

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΒΕΡΝΙΚΟΥ		ΜΑΤΣΑ		ΤΣΑΒΛΙΡΗ	
Ημέρας	Νυκτός	Ημέρας	Νυκτός	Ημέρας	Νυκτός
472 - 713	4514 - 290	476 - 205	713 - 391	474 - 245	477 - 043
472 - 718	4513 - 787	476 - 206	712 - 919	474 - 025	6472 - 862
472 - 715	4168 - 156	425 - 075	722 - 877	479 - 492	9814 - 668
472 - 744	440 - 141	425 - 076	831 - 339	479 - 837	9819 - 828

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ



ΚΥΠΡΟΣ

Ο ΝΕΟΣ ΛΙΜΗΝ ΛΕΜΕΣΣΟΥ

Νέος λιμήν, μεγάλου βάθους, κατασκευάζεται είς τὰ νοτιοδυτικά τῆς Λεμεσσοῦ, ἀντὶ δωπάνης 6.000.000 κυπριακών λιρών. Προβλέπεται ότι τὰ λιμενικά έργα θά συμπληρωθούν μέχρι τοῦ 1973.

Ἡ κατασκευὴ τοῦ νέου κυπριακοῦ λιμένος χρηματοδοτεῖται υπὸ τῆς κυπριακῆς κυβερνήσεως, τῇ βοηθείᾳ καὶ δανείου τῆς Διεθνοῦς Τραπέζης. Τοῦ έργου ἐπόπεινε ὁ Οἰκος Ρενέτ Πάλμερ ἐντὸς Τρίποτον, ἡ δὲ πραγματική έργασία κατασκευῆς τῶν λιμενικῶν έργων ἔχει ἀνατεθῆ ἐις τὸν γιουγκοσλαυτικὸν οἰκὸν Πόμγραντ.

Ο ἀνωτέρω λιμήν θά ἔξυπητερήσῃ τὴν διακίνησιν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Προβλέπεται εἰδικὸς ἀκραίος σταθμὸς ἐπιβατῶν, μετ' ὀλῶν τῶν συγχρόνων μέστων διὰ τὴν ὑποδοχὴν καὶ τῶν ἐπιβατῶν κρουστιερῶν. Διὰ τὰ γενικού φορτίου ἐμπορεύματα θά ὑπάρχουν κατάλληλοι προβλήτες καὶ ἐγκαταστάσεις, ὡς καὶ διὰ φορτίας εἰς κοντεῖνερς.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ο περὶ Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας Νόμος, διστὶς ἐδημοσιεύθη τὸ τέλη Φεβρουαρίου, αὐξάνει τὸ ποσὸν τῶν κυβερνητικῶν ἔγγυήσεων, ὑπὲρ δανείων Βρετανών πλοιοκτητῶν, χάριν ναυπηγήσεων εἰς Βρετανικά ναυπηγεία, ἀπὸ £ 400.000.000 εἰς £ 700.000.000. Ἡ αὐξήσις αὐτὴ Ε £ 300.000.000 τῆς κυβερνήσεως τῶν Συντροπτικῶν είναι κατὰ £ 100.000.000 ἀνωτέρω τῆς ὑπὸ τῶν Ἐργατικῶν, προσθεμέσης, ἀλλὰ μὴ πραγματοπιθείσης.

Τὸ σύστημα κρατικῶν ἔγγυήσεων ἀποδέπτει διόπεις ἐπιτρέψῃ εἰς τοὺς Βρετανών πλοιοκτήτας νόν πραγματοποιοῦν τάς παραγγελίας τῶν εἰς ναυπηγεία τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ὑπὸ ὅρους ἀναλόγους πρὸς τοὺς ἀντιστοίχους τῶν ἔνων ναυπηγείων. Τὸ τρέχον ἐπιτόκιον τῶν ἀνωτέρω δανείων ἀνέρχεται εἰς 7%.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Ως τυχηρὸν παίγνιον ἔχαραστήρισε τὸν ἐφοπλισμὸν ὁ πρόδερος τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν κ. Τόμας Χάσαλαντ, ὅπερ, ὡς καὶ εἰς τὸ παρελθόν, εἶναι καὶ σήμερον λίαν ἀλκυστικὸν, μὲ θετικάς ἢ ἀρνητικὰς ἐκπλήξεις, δμοιάζων δὲ πολὺν εἰς τὸν οικονομικὸν τομέα μὲ μίαν παρτίδα πάκερ. Τὸ 1970 ὑπῆρξεν ἔτος ἀποδοτικὸν δι' ὠρισμένους πλοιοκτήτας, ἀλλὰ δι' ἄλλους ἔτος ἀπογοητεύεσσαν.

Ο κ. Χάσαλαντ ἐπεσήμανεν ἐπίσης τὰς συνεπίσεις ἑκ τῆς αὐξήσεως τοῦ τοννά, τῶν πλοιών καὶ τῆς εἰδικεύσεως, ὡς καὶ τὸν σημαίνοντα ρόλον τῶν ἔρευνών, τόσον εἰς τὸν ναυπηγικόν, ὃσον καὶ εἰς τὸν τομέα ἔκμε-

ταλλεύσεως τῶν πλοίων. Τὰ ἀποτελέσματα καταφαίνονται ἐκ τοῦ ὄρθολογισμοῦ εἰς τὴν ἀπασχόλησην ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ τῆς ριζικῆς τροποποιίσεως τῶν προγραμμάτων ἔργαστις.

Ἄκολούθως ὁ διμ.λητής ἀνεφέρθη εἰς τὰς εἰσπράξεις τῆς νορβηγικῆς Ναυτίλιας, ἀνελθόντας κατὰ τὸ 1970 εἰς 7.3 δισεκατομμύρια κορωνῶν. Διὰ τὴν νορβηγικὴν οἰκονομίαν τούτῳ σημαίνει καθαράν πρόσοδον ἐκ 5.5 δισεκατομμυρίων κορωνῶν. Τὰ κέρδη, ἔξι ἄλλους τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν είναι τῆς τάξεως τῶν 600 ἑκατοντάρια κορωνῶν. "Ἄν και χαμηλός ὁ ἀριθμὸς οὗτος, εἴναι, ἐν τούτοις, τριπλάσιος τοῦ ἀποτελέσματος τοῦ ἔτους 1969.

"Αφ' ἔτερου ὁ κ. Χάσαλαντ ἀνέφερεν, ὅτι ὁ νορβηγικὸς στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων πρέπει νό ἀνάμενει, καλὸς σχετικός ἀποτέλεσματα κατὰ τὸ 1971, χρονοναυλώμενος μὲ τὰς κρατούσας σήμερον ψηφλάς τιμᾶς ναυλῶν,

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς δαπάνας ἐπανδρώσεως, αἱ ἐπελθόνται διὰ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως αὐξήσεις ὑπολογίζεται νὰ ἐπιδράψουν ἔκαστον πλοίον μὲ πλοράμα 30 ἄνδρας μὲ 400.000 ἔως 500.000 κορωνῶν ἐτήσιως. Αἱ λοιπαὶ δαπάναι ἔκμεταλλεύσεως είναι ἔξι τοσού ψηφλαί. 'Απὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους τὰ ἀσφάλιστρα ἐνὸς μεγάλου δεξαμενοπλοίου ἀνέρχονται εἰς 5 - 6 ἑκατομμύρια κορωνῶν. 'Ἐπισής, ή ἔλλειψις χώρου δι' ἐπισκευάς εἰς τὰ ναυπηγεία προκαλεῖ ζημιογόνους καθυστερήσεις.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους, κατέληξεν διμ.λητής, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ πρέπει νό ἀνάδησην σκάφη περιστέρων ὄρθολογικά κατὰ τὴν ἔκμεταλλεύσην τῶν, ὥστε νὰ κερδίσουν συνάμα κατὰ τὸ δυνατόν περισσότερα χρήματα. Προτεραιότης πρέπει νὰ διοθῇ εἰς τὴν ἔρευναν, νὰ ἔξευρεθῶν δὲ περισσότερον εἰδικεύμενα πληρώματα, ὥστε νὰ διασφαλισθῇ ἀποτελεσματική καὶ συναγωνιστι-



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 476.573 - 471.889

κή ἔκμεταλλεύσις τῶν πλοίων. Ἡ συνεργασία μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ πληρωμάτων ἐπιβάλλεται, διὰ νὰ καταργηθοῦν αἱ πατροπαράδοτοι μέθοδοι.

Ουμιλῶν, τέλος, ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς εἰσδοχῆς τῆς Νορβηγίας εἰς τὴν Ε.Ο.Κ., δικαστής την προσωπικήν του γνώμην, δὲν είναι τὰ οἰκονομικά κίνητρα, ἀτίνα ἐπιβάλλουν τὴν εἰσδοχὴν τῆς χώρας του, ἀλλὰ ἡ ὑπαρξία πολιτικῶν δυνατοτήτων, αἱ διποίαι θα ἐπέτρεπτον εἰς τὴν Νορβηγίαν νὰ συνεργασθῇ μὲ δόλκληρον τὴν Εύρωπην.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Αἱ παραγγελίαι τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν ἀνέρχονται εἰς 3.5 ἑκατομμύρια τόνων ίλ.ν. ἀξίας σήμερον 4 δισεκατομμύρια κορωνῶν, ἀλλὰ αἱ παραγγελίαι αὐταὶ, διαν ἐδόθησαν, δὲν ἀντεπροσώπευον ἀξίαν μεγαλυτέραν τῶν 3 δισεκατομμυρίων κορωνῶν. Πρόκειται περὶ τοῦ ίμισεος περίπου τῆς δυνάμεως τοῦ ἐπηρεσία στόλου, ἀνερχομένης εἰς 7.044.000 τόνων ίλ.ν. Αἱ παραγγελίαι αὐταὶ ἐποπθετήθησαν κατὰ μέρος αὐτῶν τὸ 1969 καὶ τὸ 1970, ἡ δὲ παραδοσίας θά πραγματοποιηθῇ κατὰ τὸ τρέχον καὶ τὸ ἐπόμενον ἔτος. Αἱ παραδοσίεις κατὰ τὸ 1971 θὰ ἀντιπροσωπεύουν ἀξίαν 900 ἑκατομμυρίων κορωνῶν καὶ τοῦ 1972, 1.500 περίπου ἑκατομμύρια.

Εἰναι δυνατόν, συνεπών, νὰ προβλεφθῇ, κατόπιν πολλῶν ἐτῶν στασιμότης, μιὰς ταχείας αὔξησης τῆς χωρητικότητος τοῦ σουηδικού στόλου, διστις θὰ διεκδικήσῃ ἀξιόλογον θέσιν μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν κρατῶν τοῦ κόσμου.

Αἱ παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων ὑπερέχουν. 'Ανέρχονται εἰς 3 ἑκατομμύρια τόνων ίλ.ν. ἐπὶ συνάλοι παραγγελιῶν 3.5 ἑκατόντα. Οι 500.000 τόνοι ἀφορούν εἰς εἰδικεύμενά σκάφη. Αἱ πλεισται τῶν παραγγελιῶν τούτων ἐδόθησαν ὑπό τῶν τριών μεγάλων σουηδικῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκιών, τοῦ κονσόρτου Μιτρόστρου, τοῦ ὀμίλου Τζόνσον καὶ τῆς ἐπιτραπέας Σαλέν. 'Εάν αἱ παραγγελίαι είχον δοθῆ πρὸ τῆς ἀνδρὸς τοῦ κόστους ναυπηγίσεως καὶ συνεπών ὑπὸ προϋποθέσεις σήμερον λιαν πλεονεκτικάς, δὲν πρέπει, ἐν τούτοις νό λησμονῆται διτὸ τὸ πλειστον τῶν παραγγελθέντων σκάφων ἔχρονοναυλώθησαν ἀπό τῆς παραγγελίας των καὶ ὑπὸ συνήθης οὐχὶ τόσον πλεονεκτικάς, δοσας θὰ ἡδύναντο σήμερον νὰ ἐπιτύχουν οἱ ἐφοπλισταί.

Οι Σουηδοί ἐφοπλισταὶ δὲν είναι παῖκται πόκερ, ὑπεργάμισεν δὲ διευθυντής τῆς Ενώσεως Εφοπλιστῶν κ. Νίλς Γκρενάντερ. Δὲν πρέπει, ἔξι ἄλλους, νὰ λησμονῆται διτὸ τὸ πλειστον τῶν πρόστιον τῶν παραγγελθέντων σκάφων ἔνδιαφερούσας προσπικάδας δι' ὠρισμένα ἐκ τῶν πρὸς παραδοσίων πλοίων. 'Οπωσδήποτε, καὶ λαμβανομένης ὑπὸ διφίς τῆς παραγγελίας των καὶ ὑπὸ συνήθης τοῦ σουηδικού πλοίου, τὸ πρόγραμμα τῶν παραγγελιῶν είναι πολὺ περισσότερον τολμηρὸν ἔνστι τοῦ παρελθόντος.

Πρωσφάτως, ὅμως, διμ.λητής παραγγελιῶν ἐπεβαδίνη, διέ μερι, διότι οἱ ἐφοπλισταὶ ἐκάλυψαν τὰς ἀνάγκας των, ἐν μέρι, διότι διστάζουν ἐνώπιον τῶν σημεριῶν ψηφλῶν τιμῶν ναυπηγήσεων καὶ τῶν προσθέτων ἐπιβαρύσεων μέχρι τῆς παραδοσεως, αἵτινες συνοδεύουν σχεδόν διάλας τὰς νέας κατασκευάς, ἐν μέρι, τέλος, διότι αἱ προθεσμίαι παραδοσεως δὲν κρίνονται ὡς ικανοποιητικαί.

Εἰναι ἀδύνατον νὰ προβλεφθῇ ὁ δύκος τοῦ τοννά, διστις θὰ πωληθῇ κατὰ τὰ δύο προσεχῆ ἔτη, ὑπενθυμίζεται, ὅμως, διότι ἀφ' οὗτοι αἱ πωλήσεις ὑπῆρχαν λίαν σημαντικαί, ἐσταθεροποιήθησαν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸν ἑπτατούριον 320.000 τόνων γκρός κατὰ τὴν περίοδον 1965 - 1969. Κατὰ τὸ 1970 ἀνήλθον εἰς 424.000 τόν. γκρός καὶ μόνον διὰ τὸ Ιανουάριον τοῦ 1971 ἀνήλθον εἰς 80.000 τόν. γκρός.

BUNKERS



1960-1970

When you have a bunker requirement in Argentina, remember we have 10 years of service and satisfaction to our clients in supplying high quality bunkers at competitive prices.

Arizona Argentina SA
Reconquista 336 Buenos Aires.



River Plate Shipping and
Trading Agency Limited
Windsor House, 83 Kingsway
London, WC2B 6SD
telex 261619

Exclusive Representative in Greece
ABERDEEN HELLAS LTD.,
Platia Loudovikou 6
Piraeus (Greece)

Telex: 2604
Phones: 476-927

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησόλυγον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ν α π η γ ο ύ μ ε ν ο ν Ν. 1106»: Φορτηγόν, 9.100 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Λοινοτέλη» (Διεύθυν Ναυτιλιακά Πρακτορεῖα).

2. «Α ρ κ α δ ι»: Ἐπιβατηγόν, (πρώτης γαλλικὸν «Mediterraneo»), νεοαγορασθέν, 5.324 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἀνήκον εἰς τὸ κ. Κων. Εὐθυμιάδην.

3. «Τ ι τ ι κ α Χ α λ κ ο ύ σ η»: Ναυπηγούμενον Ν. 2156, 8.975 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Φρήστον» (κ.κ. Αχ.λ. Χαδούσης καὶ Σία).

4. «Δ ρ υ μ α κ ο ζ»: Ψυγεῖον, (πρώτης γαλλικὸν «Cap Blanco»), νεοαγορασθέν, 6.190 τόνων γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μαϊάνδρος» (κ. Ιω. Παράσχος).

5. «Χ ρ ι σ τ ι α ν ω»: Φορτηγόν, (πρώτης γερμανικὸν «Eilbek»), νεοαγορασθέν, 3.904 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ντόνεύ» (κ. Ηλ. Παπαγεωργίου).

6. «Γ κ ρ ή ν Π α ρ κ»: Φορτηγόν, (πρώτης νορδηγικὸν «Anna Presthus»), 10.139 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Κανοκάρ» (κ. Αντ. Κανθηλώρος).

7. «Α Ι γ ί ξ Λ ό γ ι α λ»: Φορτηγόν, (πρώτης ἀγγλικὸν «Loch Loyal»), νεοαγορασθέν, 7.405 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Αιλοκός» (Αιγαίος Ν.Ε.Π.Ε.).

8. «Τ α ρ π ο ν Λ α ν τ ζ»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν Ν. 950, 9.800 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ταρσάντζ» (κ. Δημ. Λοΐζος).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΕΙΣ

Τὴν 26ην Φεβρουαρίου, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ισικαβατζίμα Χαρίμα τοῦ Τόκιο καθειλκύσθη, διὰ λογαριασμὸν τοῦ οἴκου Ἀγγελικούση - Εὐθυμίου, τὸ ὅστον κατὰ σειράν φρήτομ ἐκ τῶν ἔνδεκα παραγγελθέντων ἀπὸ τὸν ἐν λόγῳ οἶκον. «Ονομα αὐτοῦ «Γιούντιο».

— Τὴν 19ην Φεβρουαρίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Βέζερ τὸ τύπου ἀντιλίμπερτον φορτηγόν «Τάρπον Σάντζ», 10.011 τόν. γκρός, τοῦ κ. Ι. Παπαδημητρίου. Σημαία Ἑλληνική.

ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ "ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ"

Τὴν 18ην παρελθόντος Φεβρουαρίου παρέδθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάρος τὸ νεότευκτον σκάφος μεταφορᾶς ὑγραερίων «Εὐκλείδης», ὅπερ ἐναυπηγήθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χάρος, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Μ. Κουλουκούντη (ἔταιριας «Ἀντάρκτικ Γκάς Ινκορπρέιτεν»). Τὸ σκάφος ὑψώση τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ ἔχρονον αὐλώθη διὰ δέκα ἔτη, ὑπὸ τῆς ἔταιριας «Γκαζοσεάν». Τὸ πρώτον φορτίον ἔξι ὑγροποιημένου μεθανίου τὸ «Εὐκλείδης» παρέλασθεν ἀπὸ Αιτζεν, μὲ προορισμὸν τὴν Βοστώνην. Τὸ σκάφος εἶναι πρό-

τυπον εἰς τὸ εῖδος του, δύναται δὲ νὰ μεταφέρῃ 4.000 κυβ. μέτρων ὀφέλιμον φορτίον εἰς τέσσαρας σφαιρικάς πανομοιοτύπους δεξεμενάς του, ἀποτελούμενον ἐκ μεθανίου εἰς τοὺς - 160 βαθμούς καὶ αιθυλενίου εἰς τοὺς - 105 βαθμούς ἢ βοτανίου, προπανίου, προπλασίνου ἢ ἀμμώνιας εἴτε εἰς τὴν συνήθη ἀτμοσφαιρικὴν πίεσιν εἴτε ὅπερ μειωμένην πίεσιν.

Ἡ κτηθεῖσα πεῖρα ἐκ τῆς ὑπηρεσίας καὶ τῶν ἐπέρων δύο μεθανοφόρων «Πιθαγόρας» καὶ «Θαλῆς» διὰ τῆς συνεργασίας «Γκαζοσεάν - Τεχνικάζ» καὶ τῆς ἔταιριας τοῦ κ. Μ. Κουλουκούντη, διανοίγει τὰς προοπτικὰς διὰ τὴν κατασκευὴν πολὺ μεγαλυτέρων σκαφῶν τοῦ ἄκρως ειδικευμένου τούτου τύπου καὶ συγκεκριμένως τῆς τάξεως τῶν 100.000 κυβ. μέτρων μεταφορικῆς ἴκανότητος.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Παρὰ τῆς ἀν. Γενικῆς Ἐταιρίας Τσιμέντων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kingston», 1.873 τόν. γκρός, 2.835 τόν. d.w., τοῦ 1956, ἀντὶ 90.000 λιρῶν καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη Τσιμέντιων. «Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Παρὰ τῆς ἀν. Γενικῆς Τσιμέντων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Masashima Maru», 2.975 τόν. γκρός, 5.184 τόν. d.w., τοῦ 1956 καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Ζούγκρο». Σημαία Ἑλληνική.

— Τὸ ἀγορασθέν παρ' ἀγνώστων φορτηγὸν «Οριεντ Τρανσόπτερ», 5.648 τ. γκρός, 9.232 τόν. d.w., τοῦ 1949, ἐπανεπωλήθη εἰς ἀγοραστάς «Ἀπω Ανατόλη».

— «Ἐλληνες τοῦ Λονδίνου ἡγόρασσαν τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «P'recarrel», 10.325 τόν. γκρός, 12.323 τόν. d.w., τοῦ 1959, ἀντὶ 580.000 λιρῶν.

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη, ἐπίσης, τὸ ἀτμοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Eilbek»,

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

3.904 τόν. γκρός, 5.561 τόν. d.w., τοῦ 1956.

— Τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν μπόλικον φορτηγόν «Deborah», 11.963 τόν. γκρός, 18.838 τόν. d.w., τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Ηλέκτρα». «Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Εἰς ἀγοραστὰς «Ἀπω Ανατόλης» Ἐλλήνων καὶ παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀτμοκίνητον φιλανθικὸν φορτηγόν «Fingalholm», 3.452 τόν. γκρός, 4.340 τόν. d.w. τοῦ 1948. Μετωνυμάσθη «High Seas Express».

— Εἰς ἀγοραστὰς «Ἀπω Ανατόλης» Ἐλλήνων καὶ παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀτμοκίνητον φορτηγόν «Tzōan», 7.653 τόν. γκρός, 10.678 τόν. d.w., τοῦ 1944.

— Εἰς ἔτερα λιβεριανὰ συμφέροντα Ἐλλήνη τὸ ἀτμοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Γουόρλτ Γιούνιτσ», 20.667 τόνων γκρός, 34.546 τόν. d.w., τοῦ 1952.

— Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγόν «Nordwind», 1.362 τόν. γκρός, 2.140 τ. d.w., τοῦ 1953, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη. «Υψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Νικάλας».

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη καὶ βά υψώση τὴν κυανόλευκον τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν ψυγεῖον «Cap Blanco», 6.190 τόνων γκρός, 7.230 τόν. d.w., τοῦ 1955.

— Τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγόν «Inseco Producer», 4.637 τόν. γκρός, 6.550 τόν. d.w., τοῦ 1957, ἡγοράσθη παρὰ τῆς κυπριακῆς ἔταιριας «Λύρα» καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Galaxy Faith». «Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγόν «Hedderlein», 2.269 τόν. γκρός, 4.410 τ. d.w., τοῦ 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Κλεοπάτρα». Σημαία Ἑλληνική.

— «Ἀντὶ ποσοῦ 100.000 δολλαρίων ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ ἀτμοκίνητον ιταλικὸν φορτηγόν «Giuseppe V.», 1.534 τ. γκρός, 2.513 τόν. d.w., τοῦ 1948 καὶ παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ μηνὸς.

— Παρὰ κυπριακῆς ἔταιριας ἡγοράσθησαν τὰ δηζελοκίνητα νορβηγικὰ φορτηγά «Petro Coco» καὶ «Petro Nics», 1.199 τόν. γκρός, 1.950 τόν. d.w., ἔκστον καὶ παρελήφθησαν. Μετωνυμάσθη «Petro Αριαμαρίνη» καὶ «Petro Emerald», ἀντιστοίχως. Κυπριακὴ σημαία.

— Τὸ ἀμερικανικὸν ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Jasmine», 17.763 τόν. γκρός, 28.601 τόν. d.w., τοῦ 1950, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Pisces». «Υψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν λιβεριανὸν φορτηγὸν «Monar», 6.507 τόν. γκρός, τοῦ 1947 καὶ μετωνυμάσθη «Ἀντώνιος Η.». Σημαία Ἑλληνική.

— Τὸ ἀγορασθέν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Pristie Stronghold», 9.337 τόν. γκρός, τοῦ

P. O. Box: 4797
PHONES: 31339 - 28829 - 26057
A/H 68840 - 492230 - 976480
447718 - 444994

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης

Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος — Γ. Δεσιμόνης

Α/Η Τηλεφωνήσατε: CAPTAIN Ιωάννης Βλαχοστέργιος. Τηλ. 976 480

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:
ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ.

1958 και μετωνομάσθη «Αίγις Χόνορ», "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη, έπιστης, τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Braunschweig», 6.811 τὸν, γκρός, τοῦ 1953 και μετωνομάσθη «Εμωρῆας». Σημαία ἑλληνική.

— Τὸ ἄγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ri-bote», 7.768 τὸν, γκρός, τοῦ 1957, παρελήφθη και ὑψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Montana».

— Παρελήφθη ἀπὸ τὸν ἄγοραστάς του τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Marathia Endeavour», 8.500 τὸν, γκρός, τοῦ 1962 και μετωνομάσθη «Ολύμπιαν». "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Ενάδια», 8.505 τὸν, γκρός, τοῦ 1943, ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαβίου διαλυτάς.

— 'Η πληροφορία περὶ πωλήσεων εἰς Γερμανίου διαλυτὰς τὸν φορτηγὸν «Σάντα Τρίνινταν», 3.027 τὸν, γκρός, τοῦ 1959, ἡτοῖς ἀνεγράφη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, εἶναι ἔσφαλμένη.

— Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Πλανορμίτη», 2.867 τὸν, γκρός, τοῦ 1943, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

METONOMASIAI

Τὸ φορτηγὸν «Πανδώρα», 2.811 τ., γκρός, τοῦ 1947, μετωνομάσθη «Μαίρια».

— Τὸ μπάλκ κάρριερ «Ηλίας Ν. Πατέρα», 11.206 τὸν, γκρός, τοῦ 1952, μετωνομάσθη εἰς «Σκράιντερ».

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρῶτον 15θήμερον Μαρτίου ύπεγράφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεων τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων: 'Αλμπάτρος λιθεριανόν, τὸν, γκρός 18.589, ἀπὸ 18.1.71 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Πούντα 'Αρένας Σίππιγκ», «Πίσκες» λιθεριανόν, τὸν, γκρός 17.763, ἀπὸ 18.12.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Αλλάειν Σίππιγκ 'Ιντερν. Κορπ.», «Πλέτρο 'Ακουαμαρίνι» κυπριακόν, τὸν, γκρός 1.199, ἀπὸ 20.2.71, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Σαφιανοῦ, «Πλέτρο 'Εμεραλντ» κυπριακόν, τὸν, γκρός 1.199, ἀπὸ 20.2.71, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ ὡς ἀνα, «Γουόρλντ Ντιουάλιτου λιθεριανόν, τὸν, γκρός 51.849, ἀπὸ 24.12.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Ιντερνάσιουναλ 'Οπερέισου» (κ. Ιω. Φραγκούλης), «Γουόρλντ Χίρο» λιθεριανόν, τὸν, γκρός 100.000, ἀπὸ 2.12.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ ὡς ἀνα.

Κατόπιν τῶν ὀντάρεων ἐπελθουσῶν μεταβολῶν τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων

τὰ πληρώματα εἶναι ἕσφαλισμένα εἰς τὸ N.A.T. ἀνέρχεται εἰς 1.246, τὸν, γκρός 17.259.575.

O K. KΕΛΕΦΟΥΡΑΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Π.Ε.Μ.Ε.Ν.

Γενομένων ἀρχαιρεσιῶν εἰς τὴν Πανελλήνιον «Ενωσιν Μηχανικῶν Ε.Ν. διὰ τὴν ἀνάδειξιν νέου διοικητικοῦ συμβουλίου περιόδου 1970 - 1974 ἔξελέγη πρόεδρος ὁ κ. Δ. Κελεφούρας, μέχρι τοῦν πρόεδρος, γενικὸς γραμματεὺς α' ὁ κ. 'Αν. Μητροφάνης, γενικὸς γραμματεὺς β' ὁ κ. Γεώργ. Γεδεών και τακίας ὁ κ. 'Οθ. Λουκάς.

Σύμβουλοι ἔξελέγονται κατὰ σειρά ἐπιτυχίας οἱ κ.κ. Ε. 'Άδωνις, Ε. Ζανίας, 'Ιω. Βατικιώτης, Δημ. Νέγκας, 'Εμμ. Δαρζέντας, 'Ιω. Μουσουλέας, 'Εμμ. Κοκκίνης, 'Εμμ. Αμαξόπουλος, Δημ. Οικονομάκης, Στιλ. Λαμπτίρης, Κ. Ράδος, Β. Βαρατάσης, Δ. Σωτηρίου, Σ. Μπούσκος, Εύστρ. Τζανιάκος, Φρ. Παρασκευάς, Σ. Κοντόσταυλος, Π. Παντρής, Δημ. Πριφάκης, Ν. Πρέκας και 'Ηλ. Σακελλαράκης.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

'Υπὸ τῆς ἐταριρίας τῶν κ.κ. 'Άδελφων Κολοκοτρώνη ἡγοράσθη ἐν ἀκόμη σκάφος. Πρόκειται περὶ τοῦ φορτηγοῦ «Στούτγαρδη», χρητικόπτοτο 8.218 τόνων d.w. (ορεη). Τὸ νέον πλοῖον, τὸ δόπιον θά ψύση τὴν κυανόλευκον, ἀνήκει εἰς τὴν «Χάμπουργκ 'Αμερικα Λίνιες». Είναι ναυπηγήσεως 1953, μήκους 498 ποδῶν και εἶναι ἔφαδιασμένον μὲ μηχανήν Ισχύος 7.800 Πτωτών d.w. της προσδίδει εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητας 16,5 κομβών. Τὸ «Στούτγαρδη» θά ἐκτελῇ τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Βορείου - Νοτίου 'Αμερικῆς και Βορείου Εὐρώπης. Παραλαμβάνεται ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἐντὸς τοῦ 'Απριλίου, ἔχροναυαλθή δὲ ἡδη ἐπὶ τρία συνεχῆ ἔτη, διὰ τὰ αὐτὰ ταξίδια.

ΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

'Εθεμελιώθη τὴν 7ην τρέχοντος, ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ιωάν. Χολέβα τὸ συγκρότημα Δημοσίων Σχολῶν Μηχανικῶν και Προπαιδεύσεως Ε.Ν., εἰς Νέαν Μηχανιών Θεσσαλονίκης. Τὸ δόλον ἔργον θὰ ἀπαιτήσῃ διαπάνων 52.6 ἑκατομμυρίων δρχ., θά ἀποτελήσαι εἴκοναν ἀνεξαρτήτων κτιρίων και θά δύναται νὰ στεγάσῃ 620 μαθητάς.

'Ομιλῶν δ. κ. Χολέβας κατὰ τὴν τελετήν, εἶπεν διὰ τέσσαρες νέας Δημόσιαις Σχολαῖς Ε.Ν. προγραμματίζεται διπώς ιδρυθοῦν εἰς διάφορα διαμερίσματα τῆς χώρας, ἐνῷ ἔτεραι τρεῖς θὰ ἀρχίσουν λειτουργοῦσαι ἐντὸς τοῦ 1971, παραλλήλως πρὸς τὰς ὑπαρχούσας ἡδη 16.

NAYTIKA XRONIKA

Συγκεκριμένως, θά ιδρυθοῦν, μεταξὺ τῶν πραπεδώντων εἰς 'Άλεξανδρούπολιν Σχολὴ Προπαιδεύσεως Θαλαμητόλων και Ναυτῶν, εἰς Βόλον ἀσφυματιστῶν, εἰς Πάτρας μηχανικῶν και εἰς 'Αργοστόλιον Σχολὴ Πλοιάρχων (διαρεά τοῦ έφοπλιστοῦ κ. Βεργωτῆ). 'Εκ παραλλήλου, προβλέπεται νὰ λειτουργήσουν, ἐντὸς τοῦ 1971, Σχολαῖς Προπαιδεύσεως Θεσσαλονίκης και Πρεβέζης, ως και μετεπιποθεύσεως στελεχῶν.

Ως διημέρινσεν δ. κ. Χολέβας, 49 ἑκατ. δρχ. διατίθενται διὰ τὸ 1971 ύπὸ τοῦ προγράμματος δημοσίων ἐπενδύσεων ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως.

Διπλώματα πλοιάρχων

Κατὰ τὰς προσγωγικὰς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου β' τάξεως, ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οι κάτωθι:

'Αλευριάδης Δημ., 'Αμυγδαλαίος Γ., 'Ανδριώτης Ε., 'Αρακάς Λ., 'Ανυφαντάκης Α., 'Αντωνόγλου Ν., 'Ανδρεαδάκης Γ., 'Αγγουράς Ν., 'Αθανασόπουλος Θ., 'Ασημένος Θ., 'Αλιμπινίσης Ι., 'Αποστολόπουλος Π., 'Αραγιάνης Π., 'Αθανασίου Θ., 'Αγραφιώτης Ι., 'Αμπατιέλος Π., 'Άγγελου Ε., 'Άρωνης Σ., 'Άμπατζης Δ., 'Άγυερινός Δ., 'Βουδούρης Θ., 'Βερναρδάκης Δ., 'Βασιλάτος Σ., 'Βεντούρης Ε., 'Βακούτης Φ., 'Βραδής Ν., 'Βούλγαρης Κ., 'Βογανάτης Ν., 'Βλαχογιάνης Ε., 'Βρεττός Ι., 'Βασιλείου Δ., 'Βοσκός Ν., 'Βλαττάς Ε., 'Βαρχαλαμάς Δ., 'Βελαλόπουλος Ε., 'Βούλγαρης Ι., 'Βασιλείου Δ., 'Γεωργίου Ν., 'Γλυνός Ν., 'Γλυνός Δ., 'Γαλάνης Γ., 'Γουδέλης Α., 'Γιαμάκος Κ., 'Γαρμπής Σ., 'Γιανάκης Σ., 'Γιαππιτζάκης Γ., 'Γιανούλης Ν., 'Γιανούποσος Γ., 'Γρατσίας Ι., 'Γεωργοσόπουλος Π., 'Γκαμπλέσας Α., 'Γιανούλης Κ., 'Γαβής Α., 'Γρηγοριάδης Α., 'Γαλιατσάντος Χ., 'Δουκάκης Γ., 'Δανδούρας Α., 'Δήμου Ε., 'Διακονικολάου Ε., 'Διαμάσκος Γ., 'Δελούσης Β., 'Δεναζάς Κ., 'Εμίρης Ι., 'Έλευθερίου Ν., 'Ζεϊμπέκης Γ., 'Ζαράνης Α., 'Ζεπταδής Κ., 'Ζέππης Ρ., 'Ζιάκας Δ., 'Ζούμας Ε., 'Ζανίκος Ε., 'Ζιανόπουλος Α., 'Ηλιάδης Ι., 'Θεοχάρης Α., 'Καθάριος Π., 'Καλπούζος Κ., 'Κίκερης Κ., 'Καραντώνης Δ., 'Κορτσέλης Κ., 'Καραδίας Ι., 'Κριθαράκης Σ., 'Κατραδάκης Γ., 'Καρκούλιας Ε., 'Κουκούλακης Λ., 'Κωστόπουλος Κ., 'Κοσμαδάκης Ν., 'Καραγιάνης Ι., 'Κουτελάκης Π., 'Κατσίδας Ι., 'Κιούσης Λ., 'Καράμπαλης Σ., 'Κοργιάνης Ε., 'Κουλούμπης Π., 'Κοράκης Γ., 'Καρωτάκης Ζ., 'Καρφάκης Χ., 'Καρούσης Δ., 'Κατσιγέρας - Σθορώνος 'Ιακ., 'Καραγιάνης Α., 'Κέκας Σ., 'Καντιάνης Δ., 'Κουκουράκης Ι., 'Κανάκης Γ., 'Καρακωνασταντής Μ., 'Κρανιώτης Δ., 'Λάτινας Κ., 'Λογοθέτης Χ.,

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD.
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS LONDON E.C.3
TL. 01 - 283 - 5071 (5 LINES) TX. 25417
Teleg. TROODOSHIP LON

PIRAEUS TROODOS SHIPPING CO. LTD.
17-19 AKTI MIAOULI, P.O.B. 127
TELEX : 2590, 2336
TELEPH. : 479.041, 423.185

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

49 ΕΚ. ΔΡΧ. ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Λιονάτος Δ., Λέκκας Κ., Λάζος Ι., Λεβαντής Ε., Λώς Μ., Λαμπρόπουλος Κ., Λάμπρος Ι., Λαϊμός Δ., Μίχος Ν., Μαυριανός Ν., Μονιδης Ν., Μαργαρίτης Θ., Μπουρουντζίδης Μ., Μπουρέκας Χ., Μιγκλής Γ., Μπολαχάσης Ν., Μάγειρος Α., Μάτσιος Ε., Μαυρογιώργης Μ., Μάγκος Γ., Μεντής Γ., Μαρινάτος Γ., Μελέκος Ν., Μαργέτης Α., Μολθέσης Χ., Μποτζάκης Π., Μετζέλοπουλος Π., Μουρλάτος Κ., Μάγειρος Π., Μαλαμούτης Π., Μαργέτης Ι., Μπουμπαρης Ι., Μιχαλίδης Ν., Μηνογιάνης Π., Μιχαλίτης Α., Μπίνιος Κ., Μανώλης Ι., Μάλιος Α., Μαυράκης Ε., Μπενέτος Γ., Μούτσος Α., Μαυρίδης Θ., Μαγιορκίνης Ν., Νταλής Γ., Νεφώτιστος Ι., Ντεντάκης Θ., Νομικός Β., Νέρης Ν., Νικολάου Χ., Νάνος Ι., Ντούλος Π., Νικολαΐδης Σ., Νικολόπουλος Ν., Ντουσούλης Α., Ντόμορας Κ., Ξέρος Κ., Ευράφης Θ., Παππάς Κ., Παρένος Α., Πάσχος Δ., Πεσματζόγλου Ν., Πολίτης Κ., Παπαδής Ι., Πήττας Σ., Πάλμος Ε., Πέππας Κ., Περάκης Ι., Παρλιαρός Ν., Πατέντας Μ., Πατσουρέντος Μ., Παπαδιγάνης Γ., Παπαδόπουλος Δ., Παλαιοκρασσάς Σ., Πάνων Γ., Παπαχαράλαμπους Δ., Παπαδής Ε., Παπαδογιανάκης Ν., Παπάζογλου Α., Παντελούς Α., Πάρχας Α., Πίσχος Δ., Παΐδαρος Ε., Παπαμεθόδιος Ν., Παξινός Α., Πολυχρονίου Ι., Πετροπετσιώνης Ι., Παλουμήτης Κ., Πάσχος Γ., Πλατή Μ., Παλαιολόγος Ι., Πλάκας Σ., Ρίγγος Γ., Ρηγόπουλος Β., Ρούσσος Π., Σούκαρης Π., Σαρδής Ν., Σαμπάνης Ι., Στυλιανάκης Κ., Σκουλίκης Α., Σεβαστός Α., Σαρατζής Ι., Στουμπούλης Ν., Σφράκακης Σ., Σταματάκης Ν., Συράκης Α., Σκούτελας Α., Στρατής Ν., Σύκαλος Μ., Σαμαρτζής Σ., Σπύρου Ι., Στάθης Π., Σιδίτος Κ., Σαμαράς Σ., Σπαθής Ε., Σιμεγιάτος Δ., Σουλτανάκης Ε., Σάλης Α., Σταθαράκης Α., Σίνος Π., Σάρος Μ., Σήμος Ε., Σιδέρης Α., Σανούδος Μ., Σαΐτης Κ., Σχίζας Γ., Στεφάνης Χ., Σουρλαντζής Γ., Συνώδης Δ., Τσετσενέκος Γ., Τιγκιρής Γ., Τριπολίτης Κ., Τουμάζος Ι., Τσαγκάρης Ν., Τσολακίδης Γ., Τσουκαλάς - Αντζουλής Γ., Τσιγγάνος Γ., Τσουμάς Γ., Τετράδης Ι., Ταξιλδάρης Ν., Τσίρκας Α., Τηνιακός Α., Τσιλιμίδης Σ., Τριανταφύλλος Ι., Τρουλός Δ., Τσαντές Γ., Τριλιδάς Ι., Ταθουλάρης Ν., Τσανδρής Δ., Τζώρτζης Κ., Τριτσαρής Η., Τσάνωνς Γ., Τσιπίδης Ν., Φαστής Μ., Φιλιππίδης Θ., Φιλανδριανός Α., Φραγκούλης Δ., Φραγκούλης Ν., Φωτειώς Δ., Φουσφούκας Σ., Φραγκόπουλος Σ., Φουρνάρος Π., Χαλάκης Ι., Χατζηιωάνου Μ., Χατζηγεωργής Π., Χαραλάμπους Γ., Χρόνης Ν., Χριστοφορίδης Σ., Χαρολίδης Ν., Χριστοφίδης Γ., Χαλιώρης Σ., Χαλιώλιας Χ., Χαρακιάδης Ν., Χατζησταύρου Ν., Ψύλλης Β., Ψυχάκης Μ., Ψύγκας Ι., Κορμπέτης Γ.

M.E.K. Α' ΤΑΞΕΩΣ

Κατά τὰς πραγγωγικάς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος Ίανουαρίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλωμάτος Μ.Ε.Κ. Α' τάξεως ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οἱ κάτωθι:

Ανδριόπουλος Γ., 'Αστημούτης Μ., 'Αγγουράς Ι., 'Ασπιώτης Η., Βήχος Χ., Βερσάκης Ι., Βικάτος Ν., Γαλάκος Σ., Γλύκης Ν., Γαβαλάς Ν., Δημήτουλος Α., Δαδιώς Κ., Εύσταθιδης Γ., Ζωΐδης Χ., Ζαμπέλης Ε., Θεοδωράτος Γ., 'Ιωαννίδης Χ., 'Ιωαννίδης Φ., Καραγιάνης Κ., Κελαϊδήτης Ι., Κατσαράδος Γ., Καραγκούνης Θ., Κυβέλος Ν., Κωβαίος Δ., Κολισόγλου Χ., Καλογεράς Ι., Κουρτέσης Ι., Κλαδής Φ., Παραφαλιώτης Θ., Κωνσταντάκης Χ., Καντούνιας Α., Κιούστης Σ., Καρδουντζής Σ., Κωσταρέλος Α., Κωστόπουλος Ν., Μπάκας Σ., Μπεναρδής Γ., Μουζακίτης Θ., Μουκατεμίδης - 'Ιωαννίδης Ι., Μαθᾶς Α., Μιταμπλένης Η., Μωραΐτης Ε., Ντουρσούκης Ι., Νικολάου Α., Νομικός Χ., Παράδολος Α., Πανόπουλος Η., Πετρόπουλος Π., Παπαδόπουλος Γ., Παπαντωνάκος Ε., Περδικάρης Α., Πατίδας Σ., Ρούσσος Ε., Σαρδῆς Μ., Σκαφτούρος Χ., Σταματάκης Η., Σκαφίδας Κ., Στεφάνου Μ., Σιδεράκης Α.,

'Ο 'Υπουργός Συντονισμού κ. Ν. Μακαρέζος ἐνέκρινε τὴν διάθεσιν, ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ Δημοσίων 'Ἐπενδύσεων τοῦ τρέχοντος ἔτους, 48.998.000 δρχ. διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἑκτελουμένου κυβερνητικοῦ προγράμματος ἀνέγερσες νέων καὶ ἔξοπλισμοῦ ψιφισταμένων Δημοσίων Σχολῶν Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, ὡς καὶ διὰ τὴν ἐκπόνησιν τῶν συναφῶν μελετῶν.

Προστιθεται, ὅτι διὰ τὸ Πρόγραμμα τοῦ ἔτους 1971 καλύπτει δλας τὰς βαθμίδας καὶ εἰδικότητας τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, ιδιαίτερα δὲ ἐμφασις δίδεται εἰς τὴν Κατωτέραν Ναυτικὴν Ἐκπαίδευσιν, διὰ τῆς δημιουργίας Κέντρων Ναυτικῆς Προπαίδευσεως εἰς Θεσσαλονίκην καὶ Πρέβεζαν.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ

Αἱ ἔγκριθεῖσαι ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέζου πιστώσεις, κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Α' ΕΡΓΑ: 1) Δημοσία Σχολὴ Προπαίδευσεως καὶ Μηχανικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Θεσσαλονίκης (ἀνέγερσις) 10 ἑκατ. δρχ., 2) Δημοσία Σχολὴ Προπαίδευσεως 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Πρεβέζης (ἀπαλοπτρίσις - ἀνέγερσις) 11.200.000 δρχ., 3) Μηχανουργείου Δημοσίας Σχολῆς 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Ασπροπότερου Ναυτικοῦ καὶ έργαστηρίου (ἔξοπλισμός) 200.000 δρχ., 4) Σχολὴ Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων 'Ασπροπότερου

Τσαβάρης Ν., Τσολάκης Δ., Τόκας Ι., Τάσσος Α., Ταντάλος Θ., Τράγαρης Ι., Φραγκούλης Ε., Χρήστου Δ., Χαβλόπουλος Χ.

M.E.K. Β' ΤΑΞΕΩΣ

'Αντωνίου Α., 'Αιδίνης Α., 'Αθηνιώτης Δ., Βροντάκης Ν., Βελούδης Ι., Βελέρης Χ., Βούρδας Α., Βόλτης Ν., Γάτσος Κ., Γιοβᾶς Θ., Δαρμάνης Σ., 'Εμμανουήλ Π., Ζάφρας Ν., Ζάτος Ν., Ζουμίδης Σ., Θεοδωρακάκης Σ., Θυμαράς Ι., Κοροπούλης Σ., Κερούτζος Σ., Κενωτανής Μ., Κουλουράκης Μ., Κωστούρας Κ., Καλλιδάνης Ι., Κουπουσφλάκης Α., Κλώντζας Γ., Καμπούρης Α., Κουφόπουλος Σ., Καρυδόπουλος Α., Λαρδόπουλος Π., Λώλης Θ., Λυράκος Ν., Λαζαρίδης Γ., Μάλλης Α., Μαρινάτος Ι., Μαυρούδης Σ., Μπενέτος Γ., Μπένος Ε., Μπακόπουλος Ε., Μαυροειδής Η., Νικολάου Ι., Νταρλαντάνης Α., Νομικός Γ., Νομικός Γρ., Ευλογιάνης Δ., Παγώνης Γ., Παράσχος Α., Πλακονούρης Π., Παπακώστας Δ., Παπακυράκιος Μ., Παπιμίου Σ., Ποντίκης Η., Παρίστης Λ., Ράμπιας Ν., Ρουστέας Ν., Σταθόπουλος Σ., Σαράντης Π., Σασκάς Σ., Σίσκος Σ., Σδρολίας Θ., Σπυρόπουλος Α., Τσεκούρας Σ., Τουρίκης Κ., Τσοκιρίδης Γ., Τραυλός Σ., Τσούσης Ι., Φραγκούλης Ε.

ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α' ΤΑΞΕΩΣ

'Απτοιδάκος Ι., 'Αθηνέλης Σ., Βεκρής Γ., Βουραζέρης Ι., Βαγιασκάκος Μ., Βερυκάτης Ε., Γαλανάκης Β., Γεωργοθωνασόπουλος Χ., Δαρζέντας Σ., Δεπάστας Ι., Δημητρίου Χ.,

87.000 δρχ., 5) Δημοσία Σχολὴ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ 'Υδρας (οικοδομικαὶ βελτώσεις καπ.) 2.068.000 δρχ., 6) Κέντρον Μετεπιειδέων Στελεχῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ 1.030.000 δρχ., 7) 'Εκταιδευτικὸν πλοίον «Εύγενιος Εύγενιδης» (έπισκευα - έξοπλισμός) 2.000.000 δρχ., 8) Δημοσία Σχολὴ 'Ηλεκτρολόγων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ (έξοπλισμός) 400.000 δρχ., 9) Δημοσία Σχολὴ 'Ηλεκτροπότερων Στελεχῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ (έξοπλισμός) 2.500.000 δρχ., 10)

Δημοσία Σχολὴ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Ασπροπότερου (πρωρεῖον, λεμβαρχεῖον, γυμναστήριον, κατασκευὴ δόδοι προσπελάσεως) 484.000 δρχ., 11) Δημοσία Σχολὴ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Σύρου (έξοπλισμός) 4.500.000 δρχ.

Β' ΜΕΛΕΤΑΙ: 1) Σχολῆς Προπαίδευσεως καὶ Μηχανικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Θεσσαλονίκης 620.000 δρχ., 2) Δημοσίας Σχολῆς Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Κύμης (διαρρυθμίσεις, βελτιώσεις έγκαταστάσεων) 150.000 δρχ.

Δενασάς Ι., Δαρδάνος Σ., Ζόργιας Ν., Ζάχαρης Α., Ζουμπουλάκης Δ., Ζολωτάριωφ Β., Καζάνης Ι., Καρνάδας Α., Καραλής Ι., Καραμήτης Π., Κάκκινος Ν., Κότσικος Μ., Κανελόπουλος Γ., Κοντορούχας Σ., Κούσιος Γ., Κελάλης Κ., Κανταράκιας Σ., Κυτίνος Κ., Κάλφας Ι., Κοζαδινός Ν., Κατσίκης Σ., Κουτσουμπής Α., Λάμπτρου Δ., Μπαστάς Γ., Μαγγανάς Γ., Μαξούρης Κ., Σαγοράρης Π., Πιπερίδης Λ., Πανώριος - Πανώργιος Α., Πουλέρης Π., Παπατσάνου Α., Παπαδάσης Ε., Πασχάπουλος Σ., Ρηγόπουλος Α., Ρεσδάνης Θ., Σουλτανάκης Γ., Σαρδῆς Β., Σταυρόπουλος Ε., Σπυρόπουλος Θ., Τράκας Ι., Τσετσένης Χ., Τζάλας Κ., Χατζηαντωνίου Ε., Χελκίδας Α.

ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Β' ΤΑΞΕΩΣ

'Αντωνίου Ν., Βουδουογιάνης Σ., Βογιατζῆς Ν., Βουραζέρης Α., Γενάρης Α., Γεωργανῆς Γ., Δημόπουλος Κ., Εύστρατιος Β., Ζώγαλης Σ., Θωμάκος Ν., Κουρεντζῆς Κ., Καμιακάρης Σ., Καρούμπης Ε., Καρούμπης Α., Καρούμπης Θ., Κονίτσης Χ., Μαρδάκης Π., Μενούτης Α., Μαρινάτος Ε., Μαρινάκης Γ., Μανιατάκης Γ., Μέγας Ν., Μουζάκης Σ., Νομικός Γ., Παπαδόπουλος Δ., Περδικούρης Π., Παπαθανασίου Α., Πολίτης Β., Πουλής Μ., Παρανυχιανάκης Κ., Πούσσος Κ., Σαρρής Κ., Στάχος Γ., Σουκαράς Δ., Σαμιώτης Δ., Σαλιάρης Ν., Τόμπρος Ν., 'Υφαντίδης Π., Φακιόλας Κ., Φριντζήλας Π., Φραντζής Μ., Χαροκόπος Ι., Χατζηιωάνου Κ.

HELLAS SHIP SUPPLY COMPANY, INC.

ANTHONY CHOKAS

JOHN VAFIADIS

G. A. TSIKOURDIS

"WHOLESALE SHIP CHANDLERS"

106 N. Delaware Avenue

Philadelphia, U. S. A.

CABLE: "HELSHIP"

PHONES: WA 2-2355, WA 3-1995

RES. RA 5-2480, PI 4-0115

ASTILLEROS ESPANOLE S.A.

HEAD OFFICE: MADRID

SHIPREPAIRERS

SHIPREPAIR FACILITIES

AT BILBAO	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 15.000 TONS D.W.
AT SANTANDER	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 50.000 TONS D.W.
AT GIZON	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 20.000 TONS D.W.
AT CADIZ	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 150.000 TONS D.W.
AT SEVILLE	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 6.000 TONS D.W.

SHIPBUILDERS

TANKER SHIPS UP TO 97.000 TONS
CARGO SHIPS - REGRIGERATED SHIPS
SPECIAL PURPOSE SHIPS
PASSENGER SHIPS

DIESEL ENGINE BUILDERS

UNDER LICENSE OF SULZER, B&W, STORK, WERKSPOR, MAN

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

NO. 4 PLAZA SAGRADO CORAZON - BILBAO
CABLES: ASTIREBA - BILBAO TELEX: 33712

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ • REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

GOURDOMICHALIS & Co. (CHARTERING) LTD.

MANAGEMENT HOUSE,

PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLANG

TELEPHONE: 01-242-0981 • TELEX: 267704

TELEGR.: KAVOSHIP. LONDON W.C.2

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΑΚΗ Α.Ε.

AKTH ΜΙΑΟΥΛΗ 51

ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ: 'Από Γιοκοχάμαν δι' Ήστ Λόντον, προσήραξεν εἰς Τουλέαρ τὴν 21ην Φεβρουαρίου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη, ἄνευ βοηθείας, μετὰ τέσσαρας ὥρας. Δὲν ὑπέστη διαρροήν.

ΑΧΙΑΛΛΕΤ: 'Υποστάν διαφροήν εἰς ἀπαντά τὸ κύτη, τὴν 25ην Φεβρουαρίου, εἰς πλάτος 19'00" Νότιον καὶ μῆκος 10.19°' Ανατολικόν, ἔγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ὅπερ παρελήφθη ὑπὸ ρωσικού ἀπειρικού σῶν. Τὸ σκάφος, τὸ δόπιον ἐδυθίσθη ἀργότερον, μετέφερε φορτίον φωσφάτων, χύμα, ἀπό Σφάξ δι' ινδίαν.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΛΕ-Ι-ΝΤ: Συνεκρύσθη ἔξωθι τῆς Δουναρέκης, τὴν 26ην Φεβρουαρίου, μετά τοῦ πλωτικού δηζελοπλοίου «Κουγιαδύ». Ἀμφότερα ὑπέστησαν σοβαράς ζημιάς.

ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἔξι 'Οδησσοῦ, τὴν 27ην Φεβρουαρίου, προσήραξε, κατὰ τὴν διάρκειαν ξιονιθυέλλης, πλησίον τῆς προβολῆς, ἀλλ' ἀνειλκύσθη καὶ ἐπλεύσιεν ἐκ νέου. Τελικῶς, ἀπέπλευσε τὴν Ιην Μαρτίου δι' 'Εμδεν.

ΚΑΒΑΛΛΑΡΗΣ: 'Από 'Αλεξάνδρειαν δ.ά Θέουτα. Τὴν 24ην Φεβρουαρίου ὑπέστη ζημιάς εἰς δῶμας τοὺς κυλίνδρους τῆς μηχανῆς καὶ παρεμένειν ἀκύρωτον εἰς πλάτος 36'00". Βόρειον καὶ ἔρρυμαλκήν εἰς Γιδρολατάρ τὴν 26ην Φεβρουαρίου, ὑπὸ τοῦ ρυμουλκού «Νήσος Δῆλος». Τὸ σκάφος μετέφερε γενικὸν φορτίον καὶ τασμέντον εἰς Λάγκας.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ: Κατὰ τὴν ὥραν του εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 19ην Φεβρουαρίου, συνεκρύσθη μετά τοῦ δηζελοπλοίου «Τάι Τσούγκ», ὅπερ ἦτο ήγκυροβολημένων ἔξωθι τοῦ λιμένος.

ΚΟΡΩΝΙΣ: Περὶ προσφάρξεως τοῦ διποίου ἀναφέρομεν εἰς τὸ προπογούμενον τεῦχος μας, ἀνειλκύσθη τὴν 21ην Φεβρουαρίου ὑπὸ τῶν κυμάτων καὶ ἐπλευσεν εἰς 'Ειλάτ. Ἐλαφρὸν διεῖργον εἰς τὸ 2 τῶν διπογένων.

ΛΑΒΕΝΤΕΡ: 'Ηγκυροβολημένων εἰς Πέρσα, παρεσύρθη ὑπὸ ἀνέμων τὴν 2αν Μαρτίου καὶ προσήραξε ἐπὶ βραχώδους ἀκτῆς τῆς Ψυτταλείας. Ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην, ὑπὸ τεσσάρων ρυμουλκῶν τῆς κοινοπραξίας. Τὸ σκάφος, κενόν, ἐπεσκευάζετο εἰς τὰς μηχανάς.

MARINEP: 'Απὸ Φάλμουθ διὰ Ν.οῦ Μπράουνθ-κ, κενόν, 'Υποστάν θραύστην τοῦ χιτωνίου τοῦ κυλίνδρου No. 4, παρέμεινεν ἀκυβέρνητον εἰς πλάτος 44.56' Βόρειον καὶ μῆκος 29.53' Δυτικόν, τὸ ρυμουλκόν «Πασιφίκα» ἀπέπλευσεν ἐκ Βρέστης τὴν 25ην Φεβρουαρίου ίνα παράσημη βρήσκεται. Τὴν 3ην Μαρτίου ἀνεκοινώθη εἰς Αινίσιν, διη τὸ σκάφος συνέχιε τὸν πλοῦν του.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ: 'Απὸ Ράς Λανούρ διὰ Φρήπορτ, ἔμφορτον, ἀρίθμητον εἰς τὸν λιμέναν τοῦ πρωτοτύμου τοῦ τὴν 3ην Μαρτίου, ἀλλὰ λόγω σφεδζάς κακκακαρίας δὲν ἡδυνήθη νὰ πλευρισθῇ. Τὴν ἐπομένην ἀνεκοινώθη, διη τὸ σκάφος παρεσύρθη ὑπὸ ἀνέμων καὶ λόγω βλάδης εἰς τὴν μηχανήν, ἡτο ἀκύρωτην. Ἐμισθώθη ρυμουλκόν, ὅπερ ἔρρυμαλκήσει τὸ δεξαμενόπλοιον εἰς Φρήπορτ, τὴν 5ην Μαρτίου.' Ανελήφθησαν ἐπισκευασίαι.

ΝΙΚΗ: 'Ἐδυθίσθη σύτανδρον εἰς τὸ στενόν τῆς Μάγχης, τὴν 27ην Φεβρουαρίου, κατόπιν προσκρύσεως ἐπὶ ναυαγίου. Τὸν σκάφους ἐπέβαινον 21 "Ελλήνες ναυτικοί καὶ ἡ σύζυγος τοῦ α'" μηχανικοῦ. Προσπάθειαὶ διασώσεως ὑπὸ παραπλεόντων σκαφῶν ἀπέβησαν ἀκαρποί.

ΝΤΟΛΟΡΕΣ (τέως Kaihsu Maru): Μὲ ζημιάς ἐκ προσφάτου προσφάρξεως, ἀφίχθη εἰς Βοστώνη τὴν 15ην Φεβρουαρίου, διη ἐκφοτωσιν καὶ ἐπισκευασία.

OPIENT ΛΑ-Ι-ΝΕΡ: 'Απὸ Κεμπέκ διὰ Σιδνεϋ (N.S.). Τὴν 23ην Φεβρουαρίου ἐκινητοποιήθη ὑπὸ πάγων, ἀνατολικῶν τοῦ 'Εσκούμιν τοῦ ἀπώλεσε ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας. 'Ερρυμαλκήθη εἰς Κομώ Μπαΐντη ὑπὸ τοῦ ρυμουλκού «Τάκης V.», ἐτέλεσεν ἐπισκευασίας εἰς τοὺς λέβητας καὶ ἀφού ἀντικατέστησε τὰς ἀπολεσθείσας ἀγκύρας, ἀπέπλευσε τὴν 2αν Μαρτίου διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΠΑΝΑΧΑ-Ι-ΚΟΝ: Συνεκρύσθη μετὰ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Εσσο 'Αντερμπτ» τὴν 27ην Φεβρουαρίου, ἔξωθι τῆς 'Αμερικῆς. 'Επὶ ἀμφοτέρων τῶν σκαφῶν ἐπέβαινον πλότοι. Μετά τὴν σύγκρουσιν, τὸ «Εσσο 'Αντερμπτ» προσήραξεν ἀνειλκύσθη δὲ ὑπὸ 13 ρυμουλκῶν. 'Αμφότερα ὑπέστησαν ζημιάς εἰς τὴν πρύμνην.

ΠΕΡΓΑΜΟΣ: Συνεκρύσθη μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Βεατρίκη» εἰς πλάτος 43.38' Βόρειον καὶ μῆκος 16.32' Ανατολικόν, τὴν 6ην Μαρτίου. 'Αμφότερα ἀνέφερον διη ὑπέστησαν ἐλαφράς ζημιάς.

ΡΟΔΟΝ: 'Απὸ Σαιν Τζών (N.B.) διὰ Νεάπολιν. 'Υποστάν βλάδην εἰς τὴν μηχανήν τὴν 26ην Φεβρουαρίου, εἰς πλάτος 36.09' Βόρειον καὶ μῆκος 04.27' Δυτικόν, ἔρρυμαλκήθη εἰς Γιδρολατάρ ὑπὸ τοῦ «Νήσος Δῆλος» τὴν ἐπομένην. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευασίαι.

TENASITIY: Τὴν 22αν Φεβρουαρίου συνεκρύσθη μετὰ τοῦ ἀπωτοπλοίου «Γουάρλητ Μέρτσαντ», εἰς πλάτος 36.37' Βόρειον καὶ μῆκος 12.18' Ανατολικόν, ἐποστάν ἐκτεταμένας ζημιάς. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Πειραιᾶ, τὴν 25ην Φεβρουαρίου, διη ἐπισκευασίαι.

TZΩΡΤΖ ΠΑΝ: 'Ηγκυροβολημένων ἔξωθι ΤΖΩΡΤΖ Ρόντ 'Αιλαντ, παρεσύρθη ὑπὸ ισχυρῶν ἀνέμων τὴν 4ην Μαρτίου καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς βάσεως γεφύρας, ὑποστάν ῥήγμα καὶ διαρροήν εἰς τὸ κύτης No. 2. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευασίαι καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπλεύσειν εἰς Νέαν 'Υδρην, διὰ μονίμους τοιάυτας.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: 'Αριχθέν εἰς Τόκιο τὴν 22αν Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸ δεῖπνον λέβητα.

ΨΑΡΑ: Τὴν 21ην Φεβρουαρίου ὑπέστη βλάδην εἰς τὴν μηχανήν, ἔξωθι τῶν ὀλβανικῶν ἀκτῶν, τὴν 6ην ἀφίχθη εἰς Πειραιᾶ, ρυμουλκούμενον ὑπὸ τοῦ ἀπωτοπλοίου «Βέλμπιτα».

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



WINDSOR HOUSE 83, KINGSWAY LONDON, W.C.2 ENGLAND

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON W.C.2
TELEPHONE : 01-405-0111 01-405-8015
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

"Η αστάθεια συνεχίζεται. Παρά τό γεγονός ότι ή ζήτησις χωρητικότητος άκομη και είς τὸν νευραλγικὸν τομέα τῆς Βορ. Αμερικῆς ἐντάθη τὰς τελευταίας δύο ἔδομάδας, οἱ ναῦλοι παρέμειναν εἰς τὰ γνωστὰ χαμηλὰ τῶν ἐπίπεδα. 'Ανεπισιθότοι αἱ βελτιώσεις, σπερροφθεῖσαι ἀπὸ τὴν ὑψωσιν τῶν τιμῶν τῶν μπώνικες. Πρόδηλημα παροπλισμοῦ ἀνακύπτει ὡς ἐκ τούτου διὰ τὰ ἀτμοκίνητα καὶ τὰ μικρὰ παρήλια σκάφη.

"Ἄς σημειωθῇ ότι τὸ ὑπὸ προσφορῶν τονιὰς ἐλέγχεται ηδη ἰσορρόπως κατὰ τομεῖς κατανεμημένον, ὥστε ἔαν ή ζήτησις βελτιώθῃ πῶς κατὰ τὰς προσεχεῖς ἔδομάδας οἱ ναῦλοι ἀσφαλῶς θὰ ἀντιμηθῶν, ἵνα καλυφθοῦν καὶ τὰ ὑπερπλέον ἔξοδον τῶν ἀκριβῶν καυσίμων, χωρὶς βεβαίως νὰ διαγράφεται καὶ η ἐπλήσια τῆς βελτιώσεως μέχρι τῶν ἐπιπέδων τῶν πρὸ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1970.

"Ἀπὸ τοὺς 'Ιαπωνίας προσδοκᾶται ἡ ἀναζωπύρωσις τῆς ἀγορᾶς. Πιστεύεται ἀπὸ τοῦ Απριλίου ζωηρότερον νὰ ἐπιδείξουν ἔνδιαφέρον διὰ ναυλώσεις ταξιδίων κυρίως. 'Ενδείξεις περὶ αὐτοῦ υφίστανται ηδη. 'Ίδωμεν ἄν τελικῶς θὰ ὑποποιηθοῦν.

Πιστεύεται ἀκόμη ότι καὶ αἱ ναυλώσεις διὰ δημητριακὰ θὰ διευρυθοῦν πῶς, ὥστε ἡ διπλωματία περιόδου ἀπὸ τοῦ Μαΐου νὰ μὴ προκαλέσῃ χειροτέρευσιν τῆς καταστάσεως.

Κύριον, πάντως, χαρακτηριστικὸν τῆς διανομένης περιόδου εἶναι ότι ὁ τόνος τῆς ἀγορᾶς εἶναι υγιεστέρος πῶς καὶ ότι ταξιδίος εἶναι ἡ πρὸς τὴν ἀνατιμῆσιν λαμβάνουσα ίσως εἰσέτι τάσις.

"Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς εἶχεν ἐν συντομίᾳ ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Τὰ 4.75 δολ. φίο ἐπιπλήρωθησαν διὰ σιτηρᾶ ἀπὸ τὸν Κόλπον δι'. 'Ολλανδίαν (Μάρτιον), ἀνὰ καὶ 4.60 δολ. διὰ τὸ 'Αμεριδύρον (Μάρτιον). 'Αραδόσιος ἀπὸ Κόλπον διὰ Κόπερη ἡ Ριγιέκαν δολ. 10 φίο ἀ.φ. Διὰ Φορμόζαν δολ. 10 καὶ Νότιον Κορέαν δολ. 10 'Απριλ. ἐλ. ἐκφορτ. Διὰ τὴν Μεσογ. 'Ιαπωνίαν δολ. 8 καὶ 7.25 φίο Μάρτιον καὶ διὰ Μπέλφαστ ('Απριλίου) λίρ. 2.50 (ἐλ. ἐκφορτ.). Διὰ Δανίων δολ. 5.65 φίο (Μάρτ.-'Απριλ.) καὶ διὰ Λιβύρον δολ. 6.75 ἐλ. ἐκφορτ. (Μάρτιον) μικρὸν σκάφος. Σόγια διὰ Γάνδην - Βρέμην ρέιντζ δολ. 5.97½ φίο.

'Απὸ Βαθητιμόρην διὰ Μπορντώ - Βρέστην δολ. 6.00 φίο ἀ.φ. 'Απὸ Νόρδερν ρέιντζ δι'. 'Αλγερίου δολ. 8.37 ἐλ. ἐκφορτ. (Μάρτ.). Δι'. 'Ειδονυμάσθ, Γλασκώδην ἡ Μπέλφαστ λίρ. 2.20 φίο. 'Επίσης διὰ Μπέλφαστ λίρ. 2.37½.

'Απὸ Μεγάλιας Λίμνας καὶ 'Αγ. Λαυρέντιος δι'. 'Ειδονυμάσθ μὲ τὸ ἀνοιγμα τῆς Διώρυγος λίρ. 76.425 κατ' ἀποκοτήν εἰς σκάφος 23.000 τόν.

Γαιάνθρακες ἀπὸ Χάμππον ρόδος δι'. 'Ιαπωνίαν δολ. 6.50 - 6.70 ἐλ. ἐκφορτ. (Μάρτιος). Λιπάσματα ἀπὸ Κόλπον δι'. 'Ινδίαν δολ. 12.90.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: 'Απὸ τὸ Πλεύτι κάποιας κίνησις ἐστημένῳ. Διὰ Φορμόζαν δολ. 12 ἐλ. ἐκφορτ. (Μάρτιον - 'Απριλίον). Διὰ Δυτ. 'Ιαπωνίαν δολ. 8.50 ἐλ. ἐκφορτ. (Μάρτιον - 'Απριλίον). διὰ τὸ Κόντινεντ 8.10 καὶ 8.25 δολ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 11.75 ('Απριλ. - Μάριον) ἐλέυθ. ἐκφορτ.

Ζάχαρις ἀπὸ 'Αγ. Δομήνικον δι'. 'Ιαπωνίαλ. 11 φίο (Μάρτιον). Διὰ Σαϊγκόν δολ. 15 φίο. Διὰ Καζαμπλάνκων δολ. 10.50 φίο ἀ.φ.

Ζάχαρις ἀπὸ 'Αγ. Δομήνικον δι'. 'Ιαπωνίαν δολ. 12.30 φίο Μάρτιον - 'Απριλίον. 'Απὸ Μιτουενερτούρα δι'. 'Ιαπωνίαν δολ. 11.75 φίο ('Απριλίον).

Μεταλλεύματα ἀπὸ Τουμπαράδο δι'. 'Ιαπωνίαν δολ. 6.50 φίο.

ΑΠΩΝ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ: Σιτηρά ἀπὸ Νότιον Αύστραλιαν δι'. 'Αλεξάνδρειαν δολ. 7.50 ἐλ. ἐκφορτ. (Μάρτιον). Σιτη-

ρά δι'. 'Ινδίαν ἀπὸ Δ. Αίστραλιαν λίρας 4.50 (Μάρτ. - 'Απρ.).

Μεταλλεύματα ἀπὸ Αίστραλιαν δι'. 'Ιαπωνίαν δολ. 3.50 φίο (Μάρτ. - 'Απρ.).

Ζάχαρις ἀπὸ Βοημάη δι'. 'Ηνωμ. Πολιτείας δολ. 13.20 (Μάρτ. - 'Απριλ.) φίο.

'Απὸ Φιλιππίνας δι'. 'Ηνωμ. Πολιτείας ζάχαρις δολ. 10 καὶ 10.50 φίο (Μάρτιον καὶ Μάιον). 'Απὸ Νότιον Αμερικήν ἀρρόσιτος δι'. 'Αγγλίαν (11.000 τόν.) 60/- ἐλ. ἐκφορτωτικόν.

ΒΟΡΕΙΟΣ — ΝΟΤΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ : Σιτηρά ἀπὸ Βρετανικὴν Κολομβίαν διὰ Κίναν (Μάρτιον) λίρ. 'Αγγλίας 3.75 ἐλ. ἐκφορτ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 7.25 Μάρτιον, 5% προμηθεία.

Κώδικες πετρελαιού ἀπὸ Λόγκ Μπήτς δι'. 'Ιαπωνίαν δολ. 5.80 φίο.

Σιδηρομεταλλεύματα ἀπὸ Περουβίαν δι'. 'Ιαπωνίαν δολ. 6.75 φίο (Μάρτιον).

KONTINENT: Λιπάσματα διὰ Ν. Κίναν λίρ. 5.50 τοὺς 60 κιβ. πόδας.

ΤΑ ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Ζήτησις καλὴ διὰ χρονοναυλώσεις τὸ πλείστον διὰ ταξίδια ἀπὸ τὰς ἑταῖρισας λάινερς. Τιμαὶ σταθεραί. Διὰ μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα ζήτησις περιαρισμένη. Σκάφος 27.000 τόν. διὰ 2½ - 5 μῆνας δολ. 2.95 τὸν τόνον καὶ μῆνα. Σκάφος 18.678 τόν. διὰ τρία ἔτη παράδοσις 'Ιαπωνίαν δολ. 3.85. Σκάφος 50.600 τόν. παράδοσις 'Ιαπωνίαν δι'. 110 ἡμέρας δολ. 3 (Μαρκόνα).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΑΛΟΙΩΝ

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς εἶχεν ἐν συντομίᾳ ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Τὰ 4.75 δολ. φίο ἐπιπλήρωθησαν διὰ σιτηρᾶ ἀπὸ τὸν Κόλπον δι'. 'Ολλανδίαν (Μάρτιον), ἀνὰ καὶ 4.60 δολ. διὰ τὸ 'Αμεριδύρον (Μάρτιον). 'Αραδόσιος ἀπὸ Κόλπον διὰ Κόπερη ἡ Ριγιέκαν δολ. 10 φίο ἀ.φ. Διὰ Φορμόζαν δολ. 10 καὶ Νότιον Κορέαν δολ. 10 'Απριλ. ἐλ. ἐκφορτ. Διὰ τὴν Μεσογ. 'Ιαπωνίαν δολ. 8 καὶ 7.25 φίο Μάρτιον καὶ διὰ Μπέλφαστ ('Απριλίου) λίρ. 2.50 (ἐλ. ἐκφορτ.). Διὰ Δανίων δολ. 5.65 φίο (Μάρτ.-'Απριλ.) καὶ διὰ Λιβύρον δολ. 6.75 ἐλ. ἐκφορτ. (Μάρτιον) μικρὸν σκάφος. Σόγια διὰ Γάνδην - Βρέμην ρέιντζ δολ. 5.97½ φίο.

'Εν τῷ μεταξὺ ἡ ἀγορὰ ἐχώρησε τὴν ἀνούσαν. Μετὰ τὴν χαλάρωσην ἐνδομάδων τινῶν μέχρι τὸν 140 W., οἱ ναῦλοι ἀποτόμως ἀνετιμῆσαν μέχρι τὸν 200 W. Διὰ νὰ χαλαρώσουν ἐκ νέου τὰς τελευταίας αὐτὰς ἡμέρας κάτω τῶν 200 W. Σκάφος 220 χιλ. τόν. ἔτοιμον ἐπλήρωθη ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον 130 W δι'. ἐν ταξιδίον.

'Απὸ Περσικὸν διὰ τὴν Δυτ. Αμερικήν (Μάρτιος) 190 W. (σκάφος 19.000 τόν.) καὶ ἔτερον 30.000 τόν. ἀπὸ Ερυθρὰν Θάλασσαν διὰ Βουλγαρίαν 192½ W.

Χαμηλοὶ οἱ ναῦλοι τὸ την Καραϊβικὴν. 'Ελλειψις διαταγῶν. Τὰ 120 - 130 W. ἐπλήρωντο διὰ μέτρια σκάφη καὶ τὰ 100 - 105 διὰ μεγαλύτερα διὰ τὴν Β. Αμερικήν. 'Υπεραπλαντικά 120 W. Απραξία καὶ εἰς τὰς χρονοναυλώσεις.

'Η Σὲλλ ἐκλείσε διὰ τρία ἔτη σκάφος διὰ πετρελαιοειδῆ 19.300 ἀπὸ Μάιον - Ιούνιον 1971 πρὸς δολ. 5.14 (καθαρὰ ὄφιον ἀκάθαρτα φορτία).

Δύο 'Ελληνικὰ τάκερες, τὰ 'Θεοτόκος' 45.010 τόν. d.w. καὶ 'Θεογενήτωρ' 35.435 τόν. d.w. ἔχρονοναυλώσησαν διὰ τρία ἔτη ἀπὸ τὴν Φιλίππης διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πετρελαίων τῆς Μ. Θαλάσσης πρὸς 6.85 δολ. τὸν τόνον κατὰ μῆνα, μὲ βάσιν φορτώσεως τὴν Β. Θαλάσσαν καὶ 5.75 δολ. ἐάν ἀλλα-

χωρικότητος.

Ειδικὴ διαρροήσις τῶν μέσων ἀγκυροβολίας καὶ φορτώσεως προβλέπεται. Παράδοσις Μάρτιον - 'Απριλίον.

⊕ 'Ανετιμῆσαν μετὰ τὴν Τεχεράσην αἱ τιμαὶ τῶν καυσίμων (μπώνικες): Τὸ φιοῦελ σῆι τὴν 7ην 'Ιανουαρίου 1970 ἐτιμᾶτο εἰς τὴν 'Αγγλίαν δολ. 16.50. Τόρα 29.60. Εἰς Λάς Πόλιμας ἀπὸ 15.36 εἰς 29.65. Εἰς Κρίστομπολ ἡ τιμὴ κατὰ βαρέλιον ἀπὸ δύο δολλάρια εἰς 3.70. Εἰς τὴν Ν. Ορλεάνην

καὶ Ν. 'Υόρκην ἀπὸ δύο δολλάρια, τόρα 3.85. Εἰς τὴν Μεσόγειον, 'Ιταλίαν - 'Ελλάδα δολ. 29.90, τὸ Βιονερ C.

ΠΙΣΤΩΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

'Η Νομισματικὴ 'Επιτροπὴ συνεπλήρωσεν, ως κάτωθι, τὰς περὶ ἀγορᾶς πλοίων διατάξεις:

'Ἐπρός τὸν σκοπὸν διευκολύνσεως τῶν ἐνδιαφερομένων φυσικῶν η νομικῶν προσώπων διὰ τὴν ἀπόκτησην πλοίων ὑπὸ ἔνεσην σημαίας καὶ η νηολόγησιν ἐνυποστησας διάτοπης τῶν κατωτέρων ὅριζομένων ποσοστῶν ἀφ' ἔνος μὲν τὴν προθεσμιακῶν τυχὸν διακανονιζομένην ἀξίαν αὐτῶν, ἀφ' ἔτερου δὲ τυχὸν χορηγουμένας πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον εἰς τοὺς τούς ἐνδιαφερομένους πιστοδοτήσεις ἐμέρους Τραπεζῶν ἡ λοιπῶν πιστωτικῶν ὄγκωνισμῶν ἡ ἀλλοδαπῆς. 'Η παρεχόμενη ἐγγύησις δύναται νὰ καλύπτῃ μέχρι ποσοστοῦ 50% τοῦ συνολικοῦ τιμήματος τοῦ πλοίου, τοῦ 50% καλυπτομένου ἀπαραίτητως ὑπὸ τοῦ ἐνδιαφερομένου ἀγοραστοῦ ἐξ ιδίου συναλλάγματος.'

'Εξ ἔτερου η Νομισματικὴ 'Επιτροπή, διευκρινίζουσα τὸ ἐδάφιον I τῆς παραγρ. Γ' καὶ τὸ ὑπεδάφιον (α) τῆς παραγράφου E/3 τῆς προαναφερθείσης ὑπ' ἀριθ. 1552/4611, 2.70 ἀποφάσεως της, καθορίζει ότι αἱ εἰς τὰς ἐν λόγῳ διατάξεις ἀναφερόμεναι προθεσμίαις ἔξοφλησεως ἐννέα καὶ δέκα ἔτῶν ἀντιστοίχως, δανείων χορηγουμένων διὰ τὴν ναυπήγησην καὶ πλοίων πιστωτικῶν συναλλαγών συμβολαίου.

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ

'Ο ναυτιλιακὸς οἰκος τοῦ Λονδίνου Γκίμπιπον Φέργκουσσον Ούάιλντ ἐδημοσίευσε τὴν ἀκρωτένδιον περιφέρειαν μελέτην του περὶ τοῦ παγκοσμίου έμπορικού στόλου τῶν σούπερ τάκερων. Πρόκειται περὶ μελέτης, ἀναφερομένης εἰς τὸν ὑφιστάμενον, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ παραγγελίαν στόλου ὑπερδεξαμενοπλοίων ἀτομικῆς χωρητικότητος 175.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω, ἀμὲν, ἀμὲν δὲ εἰς τὴν πλοιοκτησίαν καὶ ναυλώσεις τούτου.

Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1970 ὁ παγκόσμιος στόλος σούπερ τάκερς ηρίθμει 150 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 32.990.090 τόνων d.w. Κατὰ τὸ λήξην ἔτος δ στόλος οὗτος εἰχει αὐξῆσθαι κατὰ 71 τοιαῦτα σκάφη, χωρητικότητος 15.800.000 τόνων d.w., σημειωθείσης αὐξήσεως κατὰ 92.8%.

Τὰ ὑπὸ παραγγελίαν σούπερ τάκερες ἀνέρχονται εἰς 300 καὶ δά εἰναι συνολικῆς χωρητικότητος 74.420.310 τόνων. d.w. 'Εξ αὐτῶν 93 σκάφη χωρητικότητος 23.130.000 τ. d.w. Θά τὰ ναυπηγηθεῖσαν διὰ λογαριασμῶν τῶν ἔταιρων πετρελαίων καὶ 207 σκάφη, χωρητικότητος 51.290.000 τόνων d.w. διὰ λογαριασμῶν ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν. Γενικώτερον, δὲ ὑφιστάμενος καὶ ὑπὸ παραγγελίαν παγκόσμιος στόλος σούπερ τάκερς ἀνήκει εἰς τὰς ἀκολούθους κατηγορίας καὶ κατὰ τὰ παρατιθέμενα ποσοστά:

Μεγάλας διεθνεῖς ἔταιρισας πετρελαίων	26,7%
"Αλλας	7,0%
"Ιδιώτας	66,3%

100%

'Απὸ τὴν πλευράς ναυλώσεως τοῦ ἀνωτέρω στόλου, ἀναφέρεται ότι τὰ 60.84% τοῦ ὑπὸ ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν παραγγελθέντος τονιὰς εἰναι προνομιαλωμένα. 'Εξ ἀλλου, δικαίως, καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰδικῶς τὸ 1973, τὰ

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ους Ηήσους δολ. 87.000 φιοτ, με 1.500 τόν. έκφρωσιν, Μαρτίου 17 - 25.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιβ.): Χιλήν 28.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος 'Ιαπωνίαν δολ. 7.25 φιο, μέσα Μαρτίου.

ΤΡΕΙ-ΙΝΤ ΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝΗΣ: Τέμπαν 7.000 τόν. φωσφάτων Μιτάνθαρ δολ. 12 φιο με 5.000/650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 1 - 15.

XIAN STAP: Μισσισιπήν 13.000 τόν. (d.w. φορτίου χονδραλεύρων) (719.842 κ.π.) Λιασσώνα και Ρότερνταν δολ. 82.500 φιοτ, Φεβρουαρίου 26 - Μαρτίου 3.

ΚΑΦΩΡΙΝ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 15.700 τόν. γεννημάτων νότιον 'Ιαπωνίαν δολ. 8.50 με 1.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου 11 - 20.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. γεννημάτων Χίλην δολ. 8 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου.

ΦΡΕΖΑ (λιβ.): Σικάγον 14.500 τόν. χονδραλεύρων Ολλανδίαν δολ. 8.90 φιο, Μαΐου 1 - 14.

ΣΤΡΥΜΩΝ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 27.000 τ. (l.w. 1.307.000 κ.π.): γεννημάτων Ρότερνταν δολ. 135.000 φιοτ, Φεβρουαρίου 24 - 27.

ΠΗΤΕΡ Λ. (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Μπενιάν Βεντούρα δολ. 6 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου 22 - 'Απριλίου 5.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑΣ: Χαμπτον ρόδις 54.000 τόν. γαϊνθρώσκων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.70 έλ. έκφρωτων, Μαρτίου 1 - 20.

ΜΙΧΑΗΑ Ε.: Λιμένας Κόλπου 10.200 τόν. χονδραλεύρων Αδριατικήν δολ. 8.50 φιο με 2.000/1.100 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 8.

ΝΟΤΗΣ: Βαλτικήρην 3.600 τόν. άραβοσίτου 'Ειδονημάσιν και ή Μιτέφαστ δολ. 8 φιο με 3.000/800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, δολ. 500 έξιρος άσφαλτοιαν εις βάρος πλοιοκτήτων, Μαρτίου 1 - 6.

ΙΚΑΡΟΣ: Λιμένας Κόλπου 16.500 τόν. γεννημάτων Ταινών δολ. 9.50 γκρος φορτωσις 1.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου 5 - 12.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιβ.): Άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού (Βερείας Χάππερος) 10.000 τόν. γεννημάτων Μιτέφαστ δολ. 2.50 με 3.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου.

ΤΖΕΝΗ: Λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Νότιον Κορέαν δολ. 10.50 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου 15 - 30.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III: Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Κοζαμπλάνκων δολ. 6 με 2.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, Απριλίου 1 - 12.

ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Λέγκορ δολ. 6.75 με 1.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου 10 - 26.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. χονδραλεύρων Κατέρ δολ. 10 φιο με 3.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, άμεσος φορτωσις.

ΘΕΤΙΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (652.000 κ.π.) Καναρί-

μή ή προναυλωμένα πρός ναυπήγησην σούπερ τάκιερς άνερχονται εις 30, χωρητικότητας 7.430.000 τόνων d.w., άντιπροσωπεύονται ποσοστών 58.71% του όπου στόλου 'ΕΒΙΛΕ'. Αι λοιποί εταιρίαι πετρελαίων έχουν ναυλώσει 67 σούπερ τάκιερς, χωρητικότητος 15.700.000 τόνων d.w., ίσα πρός τα 28.83% του συνολικών ναυλωμένου τονιά. Οι 'Ιάπωνες είναι οι μεγαλύτεροι — ώς έθινη μονάς — ναυλωταί σούπερ τάκιερς διά 44 σκάφη, χωρητικότητος 10.180.000 τόνων d.w.

Μεταξύ των μεγάλων διεθνών έταιριών πετρελαίων, η Σέλλα κατέχει την πρώτην θέσιν ως πλοιοκτήτρια, με 71 σούπερ τάκιερς, χωρητικότητος 16.230.000 τόνων d.w. και ή 'Εσσο την δευτέραν, με 53 σούπερ τάκιερς, χωρητικότητος 12.900.000 τόνων d.w.

'Η έκθεσης καταλήγει με την δισπίστωσιν της άπο του 1971/1972 διαμορφωμένης προβληματικής καταστάσεως, καθ' δύον άφορά το έπιπεδον ναυλών — ένα συσχετισμό πρός το παρόν ύψηλόν τοιούτον — δεδομένου ότι ή παγκοσμία προσφορά τονιά δι' αυτό ζήτησιν και δή εις το πλαίσιο οικονομικών, γεωγραφικών και πολιτικών παραγόντων, δυναμένων νά έπηρεάσουν κατά δραματικόν τρόπον, τόσον τήν προσφοράν άργου πετρελαίου, δύον και τήν δυναμικότητα τού παγκοσμίου στόλου τάκιερς κατά τό κριτήριον τόνων/μιλίου.

ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.): Βανκούμπερ 15.500 τόν. κρίθης Μπάσαραν δολ. 15.60 με 1.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 10.

ΜΟΝΣΟΥΝ: Κορίνθο 4.700 τόν. χαχάρεως άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού δολ. 6.50, ώψιν Κόλπου δολ. 6 φιοτ με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν,

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΚΟΥΑ ΦΑΙΗΘ (λιβ.): Λόγκ Μπήτης 45.000 τ. μεταλλεύματος Ιαπωνίαν δολ. 4.95 φιο, με 20.000/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 10.

ΜΑΡΙΑ Λ.: Άμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. σίτου Νότιον Κορέαν δολ. 8.75 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Απριλίου 1 - 19.

ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ: Άμερικαν, λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. σίτου Νότιον Κορέαν δολ. 8.75 γκρός φορτωσις, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσις, Απριλίου 1 - 20.

ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.): Βανκούμπερ 15.500 τόν. κρίθης Μπάσαραν δολ. 15.60 με 1.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 10.

ΕΙΣ ΤΗΝ

BALKANFRACHT CO.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 33 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.293 - 472.427

σιν, άμεσος φόρτωσις.

ΙΩΑΝΝΗΣ (λιβ. είς τόιμ τούρτερ): Βανκούμπερ 13.000 τόν. κρίθης Ληθ δολ. 12 με 2.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου 29 - 'Απριλίου 15.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ: Βαρκελώναν ή Ταραγκόναν 10.000 τόν. τοπιμένων λάγος δολ. 6.50 φιο με 1.300/600 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 5-12.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΝΙΚΗ: Όδησσον ή Νοδορωσίσκην 13.500 - 13.750 τόν. σίτου Σάν 'Αντινίο ή Βαλταράτο δολ. 9.25 ένα λιμένα έκφρωσισας δολ. 9.50 δύο φιο με 1.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1 - 15.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - KONTINENT

ΣΤΕΦΑΝΙΑ (λιβ.): Μιτρέμερχαφεν (15.140 τ. ήλ. ουτοκήπη άμερικαν. λιμένας 'Απλαντικού (Βερείας Χάππερος) δολ. 27.000 φιο, έπιομος φόρτωσις.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ

ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-ΙΦΤ (λιβ.): Βομβάρην 11.500 τ. χαχάρεως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 13.20 φιο με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 27 - 'Απριλίου 10.

ΜΑΡΙΠΑ φ. Βομβάρην 11.000 τόν. χαχάρεως εις σάκους Κεμπλάνη δολ. 8 φιος με 800/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 9 - 15.

ΑΘΕΝΣ (λιβ.): Μιτρομπαΐην ή Γλαδστάνην 13.000 - 14.300 τόν. σίτου 'Ιαπωνίαν δολ. 8.35 με 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 5-20.

ΣΤΕΦΑΝΙΑ (λιβ.): Βομβάρην 15.000 τόν. χαχάρεως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 13.20 φιο με 800 τόν. φορτωσιν, 1.500 τόν. έκφρωσιν, 'Απριλίου 15 - 30.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιβ.): Φιλιππίνες 14.500 τόν. χαχάρεως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 10.50 φιο με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 10 - 20.

ΑΝΔΡΟΣ: Νιούκαστλ ή Σίνευ 19.000 τόν. σίτου 'Αντφαγάκασταν ή Κόλπου δολ. 13.50 ένα λιμένα έκφρωσισας δολ. 13.50 δύο, 3.000 τόν. γκρός φορτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου - 'Απριλιον.

ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ (λιβ. είς τόιμ τούρτερ): Δυτικήν Αντφαγάκασταν 23.000 τόν. σίτου Πόρτ Σουδάν λίρας 4.121, δύοιν νότιον Αυστραλίαν, Βικτωρίαν, Σίνευ λίρας 4.50, 3.000 τόν. γκρός φορτωσιν, 1.500 τόν. δύο, 3.000 τόν. έκφρωσιν, Μαρτίου 5 - 25 και 'Ιουλίου 1 - 31.

ΜΑΡΟΥΔΙΑΙ: Γιαμπί Σάσιντ (δυτ. Αύστραλια) 30.000 τόν. μεταλλεύματων 'Ιαπωνίαν δολ. 3.46 φιο με 20.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 10.

ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ: Αύστραλιαν 11.000 τόν. γεννημάτων 'Αλεξάνδρεων δολ. 18.60 έναν νότιον Αυστραλίαν, δολ. 16.80 έναν δυτικήν, με 1.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, Μαρτίου 1 - 28.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Νιάρχου): Πόρτ Σάλεζαρ 25.500 τόν. σιδηρομεταλλεύματος 'Ιαπωνίαν δολ. 6.50 φιο με 10.000 τόν. έκφρωσιν, Μαρτίου 9 - 30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Νιάρχου): Πόρτ Σάλεζαρ 42.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος 'Ιαπωνίαν δολ. 6.50 φιο, με 15.000 τόν. έκφρωσιν, Μαρτίου 20 - 'Απριλίου 10.

ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ: Καζαμπλάνκαν 23.000 τόν. φωσφάτων νότιον Κίναν 375 πέννας φιο, φόρτωσις βάσει κλίμακος με 1.500 τόν. έκφρωσιν, Μαρτίου 10 - 31.

ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ: Ντάρμπαν 40.000 τόν. μαρμάρων Καρράρα λίρας 7, 'Απριλίου 1 - 20.

ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΗΒ (λιβ.): Πόρτ Λίμον 4.300 τ. χαχάρεως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 4.60, δύοιν Κόλπου δολ. 4.10 φιο με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΑΘΗΝΟΥΛΑ: Έτέν - Πίμεντελ 15.000 τόν. χαχάρεως άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού δολ. 7 δύοιν Κόλπου δολ. 6.50 φιο με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 20.

ΜΠΑΖΙΑΙ ΙΙΙ (λιβ.): Πεπίλ 30.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Δουνικέρκην λίρας 1.371, φόρτωσις βάσει κλίμακος, 10.000 τόν. έλ. έκφρωσισις, δύο συνεχή ταξίδια, Εναρξη Μαρτίου 10 - 25.

TELEX : 21.2378

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ (λιβ.): 38.819 τ. d.w. (15½ μιλ., 40 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.45, ένα κυκλικόν ταξίδιον 'Ινδιας, παράδοσις και έπανωπαράδοσις 'Ιαπωνίας, Μαρτίου 20 - Απρίλιο 15.

ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.): 15.356 τ. d.w. (715.000 κ.π., 15 μιλ., 48 τόν. φιούσε διλ) λίρας 700 ήμερησίως, παράδοσις διαπλάνων Κένος Όυστ, Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 1, έπανωπαράδοσις Κέπι Τάουν - Μπέιρα ρέιντζ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ (λιβ.): 15.059 τ. d.w. (708.000 κ.π., 14½ μιλ., 40-42 τόν. φιούσε διλ) λίρας 800 ήμερησίως, παράδοσις 'Οζάκαν η 'Ινομασία, 'Απρίλιου 5-10, έπανωπαράδοσις Κέπι Τάουν - Μπέιρα ρέιντζ.

ΜΑΝΗ (λιβ.): 15.180 τ. d.w. (694.000 κ.π., 14 μιλ., 48 τόν. φιούσε διλ) δολ. 3.05, ταξίδιο 12 μηνών, παράδοσις διαπλάνων το Γιαραλάτρη, Μάρτιον.

ΦΑΛΑΚΟΝ (λιβ.): 23.745 τ. d.w. (1.125.402 κ.π., 13-13½ μιλ., 48-50 τόν. φιούσε διλ) δολ. 1.745 ήμερησίως, ταξίδια τεσσάρων μηνών Βορείου/νοτίου 'Ατλαντικού, παράδοσις Μουσέλ, Μαρτίου 7-20, έπανωπαράδοσις Μεσόγειον.

ΦΑΡΟΣ (λιβ.): 24.020 τόν. d.w. (1.125.402 κ.π., 13-13½ μιλ., 48-50 τόν. φιούσε διλ) δολ. 1.745 ήμερησίως, ταξίδια τεσσάρων μηνών Βορείου/νοτίου 'Ατλαντικού, παράδοσις Μουσέλ τέλος Μαρτίου, έπανωπαράδοσις Μεσόγειον.

ΑΓΓΕΛΙΚΑ: 9.584 τ. d.w. (445.315 κ.π., 14 μιλ., 17 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.755 ήμερησίως, παράδοσις λιμένας Κόλπου, Μαρτίου 15-22, έπανωπαράδοσις Περσικόν Κόλπου, όφιον κυκλικόν ταξίδιον δολ. 1.500.

ΜΑΡΙΝΑ: 8.720 τ. d.w. (458.581 κ.π., συμπεριλαμβανομένων 38.270 κ.π., χώρου ψυχείου, 16 μιλ., 45 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.800 ήμερησίως, παράδοσις λιμένας Κόλπου, Μαρτίου 15-30, έπανωπαράδοσις Περσικόν Κόλπου.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ (είς τάιμ τούρτερ): 15.542 τόν. d.w. (734.000 κ.π., 15-15½ μιλ., 26 τόν. φιούσε διλ πλέον 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 5, παράδοσις Μελβούρην, Μαρτίου 5-15, έπανωπαράδοσις 'Ιταλίαν μέσω δυτικής Αστραφτούς.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (λιβ.): 13.500 τόν. d.w. (624.000 κ.π., 15 μιλ., 24 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.925 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην του πιλότου εἰς Μιτσαγάγκη, Μαρτίου 26 - 'Απρίλιου 18, έπανωπαράδοσις 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντζ.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΗΛΑ: 11.590 τ. d.w. (547.885 κ.π., 14-14½ μιλ., 31-32 τόν. φιούσε διλ) δολ. 1.450 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην του πιλότου εἰς Μιτσαγάγκη, Μαρτίου 5-12, έπανωπαράδοσις 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντζ.

ΠΛΕΙΑΣ: 15.401 τ. d.w. (718.000 κ.π., 14½ μιλ., 28 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 4.50, παράδοσις Μερμυσκάρο, Μαρτίου 1-17, έπανωπαράδοσις νότιων 'Ιστανινί.

ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ (λιβ.): 11.979 τόν. d.w. (559.000 κ.π., 13 μιλ., 15 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.650 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην τού πιλότου εἰς Μιτσαγάγκη, Μαρτίου 10, έπανωπαράδοσις 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντζ.

ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ (λιβ.): 23.968 τόν. d.w. (1.196.000 κ.π., 14 μιλ., 29 τόν. φιούσε διλ, πλέον 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 4.50, παράδοσις 36 λίρας έξιων Μερμυσκάρο, Μαρτίου 23 - 'Απρίλιου 5, έπανωπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II: 31.900 τ. d.w. (14½ μιλ., 40 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.10, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, Μαρτίου 25 - 'Απρίλιου 5, έπανωπαράδοσις 'Εκουαντόρ.

ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ: 18.678 τόν. d.w. (575.000 κ.π., 13½ μιλ., 18 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.85, ταξίδιο τριών έτων, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, Μάιον - Σπετζέριου.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: 39.185 τόν. d.w. (37 π. 31/8 ίντσα): (1.670.000 κ.π., 14½ μιλ., 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Απρίλιου 1-15, έπανωπαράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ μέσω Αστραφτούς.

ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ: 11.350 τ. d.w. (510.263 κ.π., 14 μιλ., 18 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.775 ήμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Μάρτιον, έπανωπαράδοσις 'Ελλάδα.

ΠΟΛΛΟΥΣ: 14.644 τ. d.w. (634.218 κ.π., 15½-16 μιλ., 27 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) λίρας 650 ήμερησίως, παράδοσις Νεάπολιν, Μαρτίου 17-19, έπανωπαράδοσις Κέπι Τάουν Μπέιρα ρέιντζ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λιβ. SD14): Δολ. 2.400 ήμερησίως, παράδοσις άμεσως Μπουενδεντούρο, έπανωπαράδοσις λιμένας Κόλπου ή 'Ατλαντικού, μέσω δυτικής ώστης νοτίου 'Αμερικής.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ: 32.700 τ. d.w. (1.600.

000 κ.π., 15½-16 μιλ., 39-40 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3, παράδοσις διαπλάνων Βακούσιομα, Μαρτίου 10-15, έπανωπαράδοσις Μπόστον - Γκάλεστον τρέινη.

ΦΡΙΝΤΟΝ: 14.935 τόν. d.w. (690.000 κ.π., 13½ μιλ., 18 τόν. φιούσε διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.400 ήμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, Μαρτίου 15-31, έπανωπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.: 16.167 τ. d.w. (721.970 κ.π., 16-16½ μιλ., 35 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 4.70, παράδοσις Πενίνη, Μαρτίου 12-30, έπανωπαράδοσις Μεγάλας Λίμνης, όφιον κυκλικού ταξίδιον δολ. 4.90.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ (είς τάιμ τούρτερ): 15.050 τ. d.w. (670.000 κ.π., 15 μιλ., 22 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 4.90, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, Μαρτίου 12-25, έπανωπαράδοσις Μεγάλας Λίμνης.

ΕΑΝΤΑ (κ.): 8.650 τ. d.w. (376.930 κ.π., 13 μιλ.) δολ. 2.100 ήμερησίως πλέον δολ. 200 ημέρες δι' υπερωρίας, 1½ κυκλικόν ταξίδιον Περσικού Κόλπου, παράδοσις Μιλγουόκυ, 'Απρίλιον.

ΚΟΡΩΙΑΝ: 13.100 τ. d.w. (640.000 κ.π., 13 μιλ., 25 τόν. φιούσε διλ) δολ. 4.30, παράδοσις Μαρμάρικος ή Βιζακοπανάρη άμεσως, έπανωπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

ΑΙΓΑΙΟΣ (κ.): 8.650 τ. d.w. (376.930 κ.π., 13 μιλ.) δολ. 2.100 ήμερησίως πλέον δολ. 200 ημέρες δι' υπερωρίας, 1½ κυκλικόν ταξίδιον Περσικού Κόλπου, παράδοσις Μιλγουόκυ, 'Απρίλιον.

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ: 14.150 τ. d.w. (614.000 κ.π., 14.5 μιλ., 20 τόν. φιούσε διλ) λίρας 650 ήμερησίως, παράδοσις Συρακούσας ('Ιταλίαν), Μαρτίου 5-9, έπανωπαράδοσις Κέπι Τάουν - Μπέιραν.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Καραϊβική 20.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 130, έποιμος φόρτωσης.

ΑΝΤΩ (λιβ.): 'Αμερέσον 19.000 τόν. Νέαν Υ όρκην, Γουορλντσκέιλ 122½, άμεσως φόρτωσης.

ΕΙΡΗΝΗ: Νέαπολιν 14.500 τόν. άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού (Βερείως Χάππερας), Γουορλντσκέιλ 122½, άμεσως φόρτωσης.

ΑΙΓΑΙΝΤΑ (λιβ.): Φρεπορτ 35.000 τόν. άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού (Βερείως Χάππερας), Γουορλντσκέιλ 110, άμεσως φόρτωσης.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιβ.): Περικόν Κόλπον 57.000 τόν. Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 142½, άμεσως φόρτωσης.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λιβ.): Περικόν Κόλπον 31.000 τόν. Ταματάβη, Γουορλντσκέιλ 200, Φεβρουαρίου 27.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Καραϊβική 28.000 τόν. καθαρός άμερικανικός λιμένες διστής 'Ατλαντικού, Φουρλάντσκειλ 130, Φεβρουαρίου 28.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ: Καραϊβική 15.500 τόν. καθαρός, άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 150, έποιμος φόρτωσης.

ΔΑΜΩΝ: Καραϊβική 18.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 21.000 τόν. άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 130, Μαρτίου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ.): Καραϊβική 22.000 τόν. άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 131¼, Φεβρουαρίου 28.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ (λιβ.): Περικόν Κόλπον 44.000 τόν. Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 140, Φεβρουαρίου 28.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΤΥ (λιβ.): Περικόν Κόλπον 15.000 τόν. Ντάριος ή Σαλάμα, Γουορλντσκέιλ 197½.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ζ. Κ.: Καραϊβική 15.500 τόν. άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού (Βερείως Χάππερας), Γουορλντσκέιλ 130, έποιμος φόρτωσης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λιβ.): Καραϊβική 47.000 τόν. άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 122½, Μαρτίου 3.

ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΩΜΟΣ: Περικόν Κόλπον 250.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 110, Φεβρουαρίου 26.

ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (λιβ.): Περικόν Κόλπον 48.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 140, έποιμος φόρτωσης.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιβ.): Περικόν Κόλπον 57.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέιλ 140, Φεβρουαρίου 23.

ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (λιβ.): Περικόν Κόλπον 16.000 τόν. Τσιταράκη, Γουορλντσκέιλ 185, Μαρτίου 3.

ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I: Καραϊβική 18.000 τόν. άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 130, έποιμος φόρτωσης.

ΠΟΛΥΒΟΣ: Καρούνα 15.500 τόν. καθαρό 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 145, έποιμος φόρτωσης.

ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (β' ταξίδιον): Καραϊβική 16.500 τόν. άμερικαν, λιμένας 'Ατλαντικού (Βερείως Χάππερας), Γουορλντσκέιλ 132½, έποιμος φόρτωσης.

ΙΩΛΚΟΣ (λιβ.): Καραϊβική 20.000 τόν. Μεσόγειον, Γουορλντσκέιλ 125, Μαρτίου 5.

ΑΡΙΕΣ: Καραϊβική 18.000 τόν. άμερικαν, λιμένες διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 155, Μαρτίου 2.

νας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 130, έποιμος φόρτωσης.

ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.): 'Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον 17.000 τόν. Γουορλντσκέιλ 130 και έν συνεχείς άπτος Ατλαντικού δι' άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 130, έποιμος φόρτωσης.

ΑΣΤΡΕΑ (λιβ.): Καραϊβική 19.000 τόν. άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 130, έποιμος φόρτωσης.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ-ΙΝΤΝΕΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 87.000 τόν. Βραζιλίαν, Γουορλντσκέιλ 140, Μαρτίου 3, έποιμος φόρτωσης.

ΑΙΓΑΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.): Μεσόγειον 17.000 τόν. άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 120, Μαρτίου 4.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ.): Καραϊβική 20.000 τόν. Άγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 110, Μαρτίου 4.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 50.000 τόν. Ιασίδωνα και ή Λοιδός, Γουορλντσκέιλ 120, Μαρτίου 8.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτόν λιβ.): Τάιμ τούρτερ 22.340 τ. d.w. (16 μιλ., 80 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 5, ταξίδια τριών έτων παράδοσης, 'Απρίλιον - Μάιον 1971.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ.): Καραϊβική 33.000 τόν. άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 105, Μαρτίου 6.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. άμερικαν, λιμένας διστής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 115, Μαρτίου 8.

ΤΑΥΡΟΣ: Περικόν Κόλπον 34.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουορλντσκέιλ 177½, Μαρτίου 12.

ΓΚΡΟΥΣ-ΙΝΤΝΕΡ (λιβ.): Καραϊβική 33.000 τόν. Σαΐντ Τζον (N.B.), Γουορλντσκέιλ 140, Μαρτίου 7.

ΑΥΑΣΟΣ: Περισκόν Κόλπον 17.000 τόν. 'Ινδιαν, Γουορλντσκέιλ 187½, Μαρτίου 10.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.): Ταρπούν 18.000 τόν. Πρίολο, Γουορλντσκέιλ 215, άμεσως φόρτωσης.

ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Τάιμ τούρτερ 75.912 τ. d.w. (15½ μιλ., κενόν, 14½ έμφορτον, 105 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 5.375 κατά τον d.w., ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης Μάιον 1971.

ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (β' ταξίδιον): Καραϊβική 16.000 τόν. άμερικαν, λιμένας 'Ατλαντικού (Βερείως Χάππερας), Γουορλντσκέιλ 105, έποιμος φόρτωσης.

ΔΗΑΙΝΑ ΑΠΟΛΛΩΝ: Περισκόν Κ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

“Ο ΦΟΙΝΙΞ” ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝ. ΕΤΑΙΡ. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Νέα Γραφεία ἐν Λονδίνω: AFRICA HOUSE 44-46, LEADENHALL ST.

ΤΗΛΕΦ. :01-480.6242 — TELEX: HELPOOL 21240 — ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: HELPOOL LONDON E.C. 3

Γραφεία τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” ὁδὸς Σοφοκλέους 11

ΤΗΛΕΦ.: 310.184 — TELEX: 215608 FINS GR. — ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: FINEL ATHENS

HELLENIC  **SHIPIARDS Co**

SKARAMANGA YARD



Graving dock for mammoth tankers

LARGEST IN THE MEDITERRANEAN

Photo shows a mammoth tanker in Skaramanga Yard's new graving dock which can take vessels up to 250,000 tons. The dock is 1100 ft. long, 176 ft. wide and 30 ft. deep at the entrance. It holds 170,000 tons

* of water which can be pumped out in 3 hrs. 20 min. It is outfitted with the most up-to-date facilities for speedy repair work and is served by two 100-ton and one 50-ton cranes.

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF SD 14-TYPE CARGO VESSELS, 35,000-TON BULK CARRIERS, ETC. - INDUSTRIAL WORKS - 3 FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 250,000-TON GRAVING DOCK

*

OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215.123 - Cables: SHIPYARD ATHENS
SKARAMANGA YARD: Tel. 8.073.471 (9 lines), 8.073.351 (9 lines), 8.073.610 (10 lines) - Telex: 215293 & 215396 - Cables: SHIPYARD ATHENS
U.K. AGENTS: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St., London W.1-Tel. 01-629 8400 - Telex: 28561 /2 - Cables: SHIPNIAR LONDON
U.S. AGENTS: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St., N.York NY.10022-Tel. MU 8-7070-Telex: 224042-Cables: TROCEANIC NEW YORK

Huiungis tōv Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	ετ. «Ατρόμπιτος»	60	6646	έφθ. Σετουμπάλ 3 Μαρτ.
ΑΓΑΘΩΝ	ετ. «Κιοσαβάσ»	70	10008	διπλής Παναμά 19 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	ετ. «Πρωτεύς»	68	35477	άνεχ. Χιροχάτα 12 Φεβρ. διά Πόρτ Λάττα
ΑΓΑΠΗ	ετ. «Αγαπή»	69	10009	άνεχ. Λείκ Τσάρλ 2 Μαρτ. διά Πενάγκ
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	ετ. «Αντζι»	52	6336	άνεχ. Βρέμπν 12 Φεβρ. διά Φλωρίδα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	ετ. «Σηνουαΐνης»	29	1943	άνεχ. Πειραιά 3 Μαρτ. διά Κων(πολιν)
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	ετ. «Εδέρμια»	58	8952	άνεχ. Ντακάρ 23 Φεβρ. διά Σαγκανή
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	ετ. «Τζέμινι»	59	5728	έφθ. Τσάλα 24 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	ετ. «Κάρυκο Όσεανικα»	57	11630	άνεχ. Μπόννυ 2 Μαρτ. διά Λάντας "Εντ"
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	ετ. «Χριστοπολίν»	57	8473	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΑ	ετ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	1920	άνεχ. Βιρυτόν 28 Φεβρ. διά Λατάκια
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	ετ. «Τρόμπ Σιππιγκ»	70	19370	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	ετ. «Π' Κόλφο Άζουλη»	54	8796	έφθ. Σαν 'Αντνίο 23 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	ετ. «Καρδαμύλιαν»	55	3057	έφθ. Μη. "Άύρες 19 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	ετ. «Αρμενιστής»	68	20500	άνεχ. Ναγκόγια 17 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ	ετ. «Αντρεβρίζιν»	51	7066	άνεχ. Ντακάρ 24 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ετ. «Σεάρντνα»	61	10770	έφθ. Βαλιμόρην 3 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ετ. «Νικόπανη»	45	2464	έφθ. Βαλένθια 5 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	ετ. «Εύπεριο»	62	16565	έφθ. Χιούστον 26 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Ρίο Πάροντο»	59	8067	διπλής Παναμά 18 Φεβρ. διά Πιμεντέλ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Μπλού Όράιζον»	56	8267	άνεχ. Μπλέφαστ 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 20 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Γιακούμπούλος & Σιο	49	1932	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Ντάμκα»	51	1988	άνεχ. Θεούτον 19 Φεβρ. διά Βιρυτόν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	ετ. «Τίταν»	70	15345	διπλής Παναμά 25 Νοεμ. διά Σεούλ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	ετ. «Ντελαγκράτοιο»	53	11558	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Μαρεάντε»	55	8254	διπλής Παναμά 4 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ετ. «Π' Κόλφο Άζουλη»	57	9921	έφθ. Κοπεγχάγην 1 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ετ. «Τοξότης»	50	5421	άνεχ. 'Απανα)Λάγκος 6 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	ετ. «Αγ. Στυλιανός»	46	7289	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	'Αχ. Χαλκούσης	56	7989	διπλής Γιβραλτάρ 27 Ιαν. δι' Αλεξανδρείαν
ΑΓΚΥΡΑ	ετ. «Γιουνιβέρσαλ»	46	1892	έφθ. Φελιζότσου 4 Μαρτ.
ΑΓΝΗ	ετ. «Καρένα»	47	4479	άνεχ. Μασσαλίαν 19 Φεβρ. διά Ντουάλα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	«Διαμοντής Ειδική ANE»	55	7967	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. διά Ρίβερ Πλέιτ
ΑΔΑΜΑΣ	ετ. «Ελικών»	69	10121	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 Φεβρ. διά Σάντος είς Συρακούσας 4 Μαρτ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	ετ. «Απ. Νικολάς»	56	8846	έφθ. Πειραιάς 8 Φεβρ.
ΑΔΩΝΙΣ	ετ. «Άδωνης»	59	12180	είς Αλεξανδρείαν από 9 Ιαν.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς	44	1545	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 25 Φεβρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Σιγαλας - Πλατας	31	2992	είς Αλεξανδρείαν από 9 Ιαν.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ετ. «Μαρρουντάντα»	52	6333	έφθ. Καζαμπλάνκαν 25 Φεβρ.
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	ετ. «Γκρικόπι»	46	4984	είς μεταφοράς Κίνας
ΑΘΕΝ	ετ. «Διαπούλη»	51	2699	διπλής Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ	ετ. «Πόσιοτσι»	54	5129	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ	ετ. «Σέλλεμπαρ»	59	8132	άνεχ. Βάλδις Μπαϊν 22 Φεβρ. δι' Εύρωπην είς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	έλλην. συμφέροντα	51	2372	έφθ. Πειραιάδ 5 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑΙ	ετ. «Τρανσόπασιφικ»	56	2863	έφθ. Κων(πολιν) 11 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή Ν. 'Αμερικής	53	3575	άνεχ. Σουζίμπα 25 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	ετ. «Πάκομαρ»	55	10027	άνεχ. Λάς Πάλμας 28 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	ετ. «Πακόδιλη»	53	11407	άνεχ. Σουζίμπα 27 Φεβρ. διά Μαντράς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	ετ. «Αθήνιαν»	51	8675	έφθ. Κολόμπο 26 Φεβρ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	ετ. «Ξενοφών»	59	9010	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντστρ.) 3 Μαρτ. διά Περού
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	ετ. «Άγκα»	63	10862	άνεχ. Χιούστον 11 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΘΩΝ	ετ. «Άθλος»	45	13570	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΩΣ	ετ. «Άθως»	69	10008	διπλής Παναμά 18 Φεβρ.
ΑΙΓΓΙΣ ΑΜΠΛΙΤΥ	ετ. «Μαρούτηλη»	68	9070	έφθ. Βαλιτιμόρην 3 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΓΚΛΟΡΥ	ετ. «Ντέοτινο»	57	8814	έφθ. Σάντα Φέ 24 Φεβρ.
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΑ (δ.)	ετ. «Κρήπη»	51	8867	είς Μπιλμπάο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έλλην. συμφέροντα	71	9080	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	ετ. «Κρέτε»	58	3383	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΛΙΝΚ	ετ. «Αιακός»	57	10405	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΛΟΓΙΑΔ	ετ. «Αιακός»	54	9337	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΑΟΥΕΡ	ετ. «Νταλτάπη	55	3596	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΕΜΟΡΥ	έλλην. συμφέροντα	70	15650	διπλής Παναμά 22 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΕΤΙΝΥ	ετ. «Σουντατάντικα»	69	9241	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	ετ. «Σπουμπούλινα»	69	9355	άνεχ. Κόμπε 1 Μαρτ. διά Μανιλαν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΊΩΝΗΡ	ετ. «Σπηληγούσελ»	55	11148	διπλής Κων(πολιν) 4 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΙΊΣ (δ.)	ετ. «Αιγις Σιππιγκ»	70	9350	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Μαρτ. διά Πόρτλαντ
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΊΝΤ	ετ. «Αιακός»	51	9337	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΕΪΒ	ετ. «Εστρέλα»	70	9200	άνεχ. Ντακάρ 25 Φεβρ. διά Τέμα
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	ετ. «Καμέθε»	53	12377	άνεχ. Σαδάνναν 19 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	ετ. «Τσελονή»	58	9305	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΡΕΝΙΚΟ	ετ. «Κόρονετ»	70	9070	έφθ. Ντώρμπαν 4 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΪΝΤ	ετ. «Σπηληγούσελ»	69	9345	διπλής Παναμά 9 Φεβρ. διά Κόμπε
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	ετ. «Μαρλέμα»	61	13058	άνεχ. Χιροσίμα 21 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ	ετ. «Βιογκουάρντια»	51	5678	άνεχ. Αθάναν 21 Φεβρ. δι' Αλγέριον

N. J. GOULANDRIS LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON - TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021

CABLE ADDRESS: "OKEANIS" - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 421.011, 012, 013

ΑΙΓΑΙΣ ΧΟΝΟΡ	έτ. «Δρυτιός»	58	9337	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	έφθ. Λονδίνον 16 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	έτ. «Θεσσαλονίκη»	65	40043	άνεχ. Μένα 'Ακμαντί 26 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ιόνικη»	54	8825	άνεχ. Μη. Αύρες 30 'Ιαν. διά Τζακάρτα
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Κρέων»	51	7860	έφθ. Χάρονταν 4 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Μπείρα 17 Φεβρ.
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Σαρδίνικη»	61	14431	άνεχ. Γεύνια 6 Μαρτ. διά Τερνόύζεν
ΑΙΤΩΛΙΣ	έτ. «Μαράνια»	57	9175	άνεχ. Γλασκώθην 9 Φεβρ. διά Λαρέντζο Μάρκες
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Αντρία»	57	2332	διπλήθε Κωνί) πολιν 16 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Ακρά»	55	3356	άνεχ. Πειραιᾶ 17 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΑΚΡΙΤΑΣ	έλλην. συμφέροντα	71	10006	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεμπατ»	59	9735	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ	Στρατης 'Ανδεσόπης	44	7207	εις Πειραιᾶ πόλη 13 'Ιαν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Ηλίος»	55	8280	άνεχ. Τζακάρτα 30 'Ιαν. διά Σουραμπάγια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. !!	σδ. Τουρινάκη	39	3375	έφθ. Πειραιᾶ 27 'Ιαν.
ΑΛΕΞΙΣ Γ.	έτ. «Ναυτίλος II»	53	1963	διπλήθε Ντόρερ 23 Φεβρ. διά Ροστόκ
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέρο»	47	1597	διπλήθε Κωνί) πολιν 9 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπρος»	54	7234	άνεχ. Πειραιᾶ 24 Φεβρ. διά Βόλον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	έτ. «Λικρίσπο»	55	3003	άνεχ. Κέπι Τάουν 11 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Αλιάκμωνη»	58	9818	έφθ. Σάντα φέ 2 Μαρτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΓΑΠΤ	έτ. «Αλιάκμων»	57	8266	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΓΟΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμων»	57	8192	έφθ. Αμβέρσαν 27 Φεβρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αλιάκμων Μαρίνη»	58	7949	έφθ. Μασσαλίαν 27 Φεβρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Αλιάκμωνη»	56	8192	εις θέσιν 28.20 N. - 61.57 A 10 'Ιαν. διά Σαγκάνη
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	έτ. «Ταροτάρη»	70	10011	έφθ. Καλκούτταν 25 Φεβρ.
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Αρμενιστής»	62	9062	άνεχ. Βομβάνη 12 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ροιμπου»	60	9959	διπλήθε Παναμά 11 Φεβρ. διά Τζέντα
ΑΛΚΥΟΝ	έτ. «Σηγνουσίας»	53	1886	άνεχ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ. διά Σάν 'Αντιοχο
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Αλκυωνία»	49	5049	άνεχ. Ρουέν 11 Φεβρ. διά Ντουάλα
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Μαρθεράς»	47	5441	έφθ. Οζάκων 22 Φεβρ.
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Αστροντερέσ»	42	6967	άνεχ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Κορίνθια»	53	4509	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 14 Φεβρ. διά Περού
	έτ. «Ροότονη»	70	10007	άνεχ. Λίβερπουλ 19 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΑΛΦΑ				
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Στέλαλ»	39	1830	άνεχ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΜΑΙΑΙΑ	έτ. «Ακαρνανία»	48		άνεχ. Βενετίαν 4 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Ιόνιαν Ρούμανο»	49	3261	άνεχ. Λέγκορν 25 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΜΒΕΡΓΙΑ	έτ. «Μαρινέρο Βεντούροζ»	57	10946	άνεχ. Νέαν 'Υόρκων 4 Μαρτ. διά Κασσιούγκ
ΑΜΕΘΥΣΤ	έτ. «Αργώ - Ελλάς»	58	4230	έφθ. Σέρον 26 Φεβρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΙΣ	έτ. «Πεντελίκονη»	70	10006	έφθ. Νιγκάριο 16 Φεβρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΝΙ	έτ. «Ε. Λύρα»	71	1590	εις 'Ακίτου ύπο ομηρώωσιν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ	έτ. «Ε. Λότζικη»	70	1570	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 1 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΝΖ	έτ. «Ε. Λούναρ»	70	1590	έφθ. Κόμπε 5 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΟΥΖ	έτ. «Ε. Λάμαν	70	1570	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 3 Μαρτ. διά Κασσιούγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Ε. Λεϊκη»	70	1591	άνεχ. Σαΐν Τόμας 5 Μαρτ. (κρουαζέρα)
ΑΜΕΡΩΝ (δ.)	έθν. 'Ελλ. Γραμ. 'Αμερ.	52	16485	άνεχ. Καμπάνα 4 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Αττικα»	53	11706	ύπο παραλαβήν
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Σάντα Παρασκευή»	20	3126	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 20 Φεβρ.
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Πόλεις»	47	2193	άνεχ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ. διά Βιρυττόν
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	έτ. «Αθωνι»	62	3653	υπό παραλαβήν
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Εστρέλλα Όσεανικα»	57	8617	άνεχ. Λονδίνον 3 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Αμυνα»	49	3831	έφθ. Χαϊδάρι 2 Μαρτ.
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Λυκαβόττος»	70	10008	έφθ. Σάντος 3 Μαρτ.
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)	έτ. «Μίνι Ζιπ»	45	5838	έφθ. Ήστχαρ 6 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Γκλώλικη»	58	12772	έφθ. Τσάλαν 24 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μίντγουεστ»	59	7965	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έλλην. συμφέροντα	57	1367	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 Μαρτ.
ΑΝΑΡΙΟΤΗΣ	θ. Εύσταθιον	52	2039	έφθ. Ροζαρίο 24 Φεβρ.
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ενεσνάντα»	56	8618	άνεχ. Πλύμουθ 25 Φεβρ. διά Περικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ	έτ. «Κάνονους»	57	11978	διπλήθε Παναμά 14 Φεβρ. διά Νιού Ρές
ΑΝΑΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Μαριλένο 'Αρμαντόρα	67	3974	άνεχ. Μένα 'Ακμαντί 19 Φεβρ. διά Σέλ Χάφεν
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Πασιφικ 'Οιλ»	69	99460	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 13 Φεβρ. διά Γερμανίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νόρθ Γουέστερν»	69	21399	διπλήθε Παναμά 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Ιντερδέσεαν»	69	21399	άνεχ. Μένα 'Ακμαντί 28 Φεβρ. διά Λάντας - Έντ
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΙΟΝ (δ.)	έτ. «Τζενέραλ 'Οσεάνικη»	70	98983	άνεχ. Σή Αίλαντ 11 Φεβρ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σελ Τράνονπορτη»	70	99460	διπλήθε Ακρωτήριον 5 Φεβρ. διά Χάργκ - Αίλαντ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πανοσεανή Τ.Κ.»	69	98948	άνεχ. Πιουροπόρη 31 'Ιαν. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανσόπασικ Μαρίνη»	69	98983	άνεχ. Φωλέυ 11 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	έτ. «Πουέστερ Γουέστερη»	70	99000	άνεχ. Βομβάνη 14 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενούμενα»	45	7072	έφθ. Πειραιᾶ 15 'Ιαν.
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττα»	54	2489	άνεχ. Σουδάμη πολι 13 Φεβρ. διά Τοιμπα
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναδίς»	61	21824	έφθ. Μελδούρνην 3 Μαρτ.
ΑΝΓΕΜΙΟΣ	έτ. «Υμπότος»	70	10006	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1139	άνεχ. Κούμα Μπαίν 23 Φεβρ. δι' 'Ινδιαν
ΑΝΝΑ Β.	έτ. «Ιντερδέσεαν»	54	3807	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	
	έτ. «Στάρκο»	47	2111	
	έτ. «Σιμάπτα»	57	5668	
	έτ. «Μαράστρο»	47	5932	
	έτ. «Εφ. Ναθάλη»	48	4804	
	έτ. «Κένανδρ»	47	2553	
	έτ. «Κάνουπονη»	57	12113	
	έτ. «Αγγελική Δόξαι»	67	24807	
	έτ. «Αγγελική Πτεράλη»	58	9585	
	έτ. «Αγγελική Δυνάμεινη»	59	9584	
	έτ. «Αγγελική Προστασία»	63	20625	
	έτ. «Εφ Κρουσάντερς»	58	21986	
	έτ. «Κορίαννα»	57	12558	
	έτ. «Μαρελόδο»	59	24716	
	έτ. «Φίλαι»	49	7832	
	έτ. «Μαργκερένοια»	46	2957	
	έτ. «Ειρήνη»	61	14985	
	έτ. «Εύθαλασσα»	59	7893	
	κ. Βεντούρη	50	2167	
	έτ. «Στίλια»	47	6735	
	έτ. «Βολεντοίανα»	61	10952	
	έτ. «Αντονύνη	59	6841	
	έτ. «Σωτήρας»	68	15353	
	έτ. «Βίκτωρια»	70	18662	
	έτ. «Εριέττα»	57	22479	
	έτ. «Μαργκράντε»	61	11127	
	έτ. «Λουάνηρ»	49	1502	
	έτ. «Παρνές»	67	16210	
	έτ. «Άραμις»	70	10006	
	έτ. «Άράνη»	70	9870	
	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	
	έτ. «Οσεανόφαριγκ»	61	13553	
	έτ. «Άργος»	69	10006	
	έτ. «Άργω»	64	2763	
	έτ. «Άρδας»	69	3692	
	κων. Σ. Χαλκίδης	58	1018	
	έτ. «Λέο Ναδιγκέισον»	58	23307	
	έτ. «Άρπη»	70	10006	
	έτ. «Άστρο Ασεντέντε»	47	7173	
	έτ. «Λιμπραμάρ»	69	9038	
	έτ. «Άριδανη»	49	6550	

ΑΡΙΕΛ		έτ. «Μαρνασίντο»	62	12553	έφθ. Κεμπέκ 18 Φεβρ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)		έτ. «Κανόπους»	57	11897	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ		έτ. «Σομπεράνο»	56	8792	έφθ. Ντώρμπαν 26 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ		έτ. «Καστελάδουν»	46	7783	έφθ. Τομπάτα 5 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ		έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	έφθ. Κούρε 27 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ		έτ. «Πινδος»	68	10016	άνεχ. Βανκούμερ 20 Φεβρ. διά Νέαν Ζηλανδίαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)		έτ. «Μίνυας»	45	8422	διπλής Κων) πολιν 22 Φεβρ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ		έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεχ. Κέιπ Τάουν 26 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Εξόρμησις»	57	6452	έφθ. Ντώρμπαν 28 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ		έτ. «Πινδαρος»	69	10009	άνεχ. Πόρτ Τζάιλς 27 Φεβρ. διά Μπέρια
ΑΡΙΣΤΕΥΣ		έτ. «Φομεντο»	58	8805	έφθ. Χόνκ - Κόνκ 1 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΙΛΟΣ		έτ. «Μαριντόλο»	56	8985	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 Ιαν. δι' Εύρωπην
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ		έτ. «Πλανούρενα»	58	9000	διπλής Γιβραλτάρ 12 Ιαν. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ		έτ. «Μαρνουέστρο»	60	8865	άνεχ. Ταιμπα 27 Ιαν. διά Γουαμπά
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ		έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	άνεχ. Νιούκι 14 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ		έτ. «Κάργακας Τραναπασιφ.	70	10200	άνεχ. Βρέμπν 6 Μαρτ. διά Μουρμάνοκ
ΑΡΙΣΤΟΚΑΙΔΗΣ		έτ. «Λώρενς»	45	7351	άνεχ. Γκάλθεστων 24 Φεβρ. δι' Αμέρεσον
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Αστρο Μαρίνο»	60	10710	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Φεβρ. διά Λά Πλάτα
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Νάθες Τρανόδεσαν»	59	9000	έφθ. Μπρέμερχαφεν 4 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ		έτ. «Ομπρος»	56	10182	έφθ. Καράτοι 1 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ		έτ. «Σύμμοδο»	58	7864	άνεχ. Βακαματσού 1 Μαρτ. διά Γκουαγιακάν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Πλαστόθεια»	69	24599	διπλής Ελαϊνόρε 1 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Μπέλφαστ 4 Μαρτ. διά Μπράουνοβιλ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ		έτ. «Οσεάνο Γαλάτε»	57	10652	δ πλθε Παναμ 27 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ		έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10645	έφθ. Ροζάριο 5 Μαρτ.
ΑΡΜΑ		έτ. «Αρμα»	58	9364	εις θεσιν 50.17 B. - 00.58 Δ. 7 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Εμπρός»	43	2905	έφθ. Βούβαν 1 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Αρμονία»	61	9443	άνεχ. Πενάγκ 2 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΑΡΟΣ		έτ. «Άλεξια»	48	3783	εις Τσαταγκόκ όπο 22 Δεκ.
ΑΡΠΑ (δ.)		έτ. «Λύρα»	52	10099	άνεχ. Βενετιαν 3 Μαρτ. διά Σαλέρνο
ΑΡΤΑ		έτ. «Σηγουαίης»	55	1875	διπλής Παναμ 21 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2		έτ. «Ντορικα»	58	9603	άνεχ. Ήστκοι 13 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)		έτ. «Αρτεμίς»	50	8785	άνεχ. Σάντο 26 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Εσπερία»	62	15781	εις Άλγερον όπο 7 Δεκ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Σπάνυμελ»	49	1594	άνεχ. Τομπάτα 7 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Αρχαγγελ»	63	15929	έφθ. Αμβούργον 5 Μαρτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Ασωματοι»	60	10142	έφθ. Νασότα 18 Φεβρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ. «Ατλαντις»	59	9013	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΑΡΧΟΝΤΑΣ		έτ. «Ολυμπουρι»	66	16142	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 7 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Ζέπαγκους»	68	25755	έφθ. Νέαν Όρλεαντον 3 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Λοτροβαλέτωρ»	51	1991	άνεχ. Μπέρια 23 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ. «Αντζελικαλή»	51	7594	άνεχ. Θράικον 2 Μαρτ. διά Σουάτοου
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ		έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	έφθ. Ριγιέκαν 3 Μαρτ.
ΑΣΕΜΠΟΥΡΗ		έτ. «Σανχερουσβείμ»	54	5605	άνεχ. Ειδέν 2 Φεβρ. διά Μονρόδια
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Ασμουρη»	56	10414	άνεχ. Βενετιαν 23 Φεβρ. δι' Άλεξάνδρειον
ΑΣΠΑΣΙΑ		έτ. «Αλάντζε»	48	2577	άνεχ. Βενετιαν 23 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ		ροφ. Δ. Μελαχρινός & Υιοι	47	2465	έφθ. Ησέν 2 Φεβρ. διά Χούλ
ΑΣΠΙΔΟΣ		έτ. «Ασπιδοφόρος»	60	11128	άνεχ. Βενετιαν 23 Φεβρ. διά Λατάκια
ΑΣΣΙΟΣ		έτ. «Φιαντόρα»	59	9999	έφθ. Αμβούργον 5 Μαρτ.
ΑΣΤΡΟΝ		έτ. «Ντόρικ»	63	13461	διπλής Παναμ 22 Φεβρ.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Αστρον»	52	1939	άνεχ. Περιπτόν 12 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΣΤΥΑΝΑΣ		έτ. «Ατρόμποτος»	60	3890	έφθ. Χούλ 4 Μαρτ.
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ		έτ. «Αολαν»	56	6156	άνεχ. Φρήταουν 1 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΑΤΖΙΛΙΤΥ		έτ. «Σηνουαίης»	55	1916	άνεχ. Ντακάρ 8 Φεβρ. διά Κάντλα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ		έτ. «Ατζίλιτυ»	49	4641	έφθ. Αλεξάνδρειον 5 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Βλαμανι»	55	1941	διπλής Παναμ 22 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΣ		έτ. «Στάροι»	63	15921	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Ιαν. διά Κίναν
ΑΤΛΑΣ		έτ. «Ελληνικός Πλούτος»	70	9355	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 10 Ιαν. διά Κίναν
ΑΤΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)		έτ. «Αναδ»	58	9724	διπλής Γιβραλτάρ 4 Μαρτ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		έτ. «Ατλας»	52	11516	έφθ. Κόρπους Κριστ 2 Μαρτ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Ντουάλα 1 Φεβρ. διά Μπατάντζας
ΑΤΤΙΚΟΝ		έτ. «Δαιμη Τρανοατλ.»	60	29741	άνεχ. Ντώρμπαν 9 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΤΥΣ (δ.)		έτ. «Εύροσιπηκ»	53	6160	έφθ. Κοοιδ 28 Φεβρ.
ΑΥΔΙΣ		έτ. «Μαργυκούάρντια»	53	12305	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΔΙΣ		έτ. «Εσούρεκα»	48	1501	άνεχ. Μπατάντζας 2 Μαρτ.
ΑΥΔΟΣ (δ.)		έτ. «Ενθόπουλος & Σιά	49	1157	άνεχ. Τσαταγκόκ 24 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΥΡΑ		έτ. «Άδλος»	52	11237	άνεχ. Χάρην 8 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΦΟΒΟΣ		έτ. «Σηνουαίης»	54	1756	άνεχ. Χάρην 27 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΑΦΡΟ		έτ. «Αφοδος»	68	35477	άνεχ. Χάρην 27 Φεβρ. διά Κέιπ Κουβίτ
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Σάνλαντη»	53	3361	έφθ. Μόρεχεντ Σίτου 4 Μαρτ. διά Σουάτοου
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ		έτ. «Νέστωρα»	49	2036	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 28 Φεβρ. διά Λατάκια
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		έτ. «Μάλσανι»	49	2755	άνεχ. Λισσανάνα 9 Φεβρ. διά Καλλάο
		έτ. «Πλλεύς»	65	21505	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ.
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Αστρο Μαντάντε»	60	30347	άνεχ. Χάρην 8 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΑΛΜΑΣ		έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Χάρην 27 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)		N. Βαρδινογιάννης	56	20022	άνεχ. Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διά Μπεζάια
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΓ		έτ. «Κασσίνι»	53	6127	άνεχ. Μόρεχεντ Σίτου 4 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ		έτ. «Κομέρσιολ Μαριτάιμ»	54	8603	έφθ. Πειραιών 29 Ιαν.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	62	10741	έφθ. Καλικούτ 2 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Μάνιο»	43	5331	άνεχ. Πάρτιγκτον 23 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Γκραίτσια»	65	40043	άνεχ. Χάλιφας 28 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΒΑΣΙΛΑ, ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Τρανασσούνικ»	56	21716	άνεχ. Σαΐν Τόμας 2 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΓΡΕΙΑΛΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		έτ. «Θεμιστοκλής»	27	16435	έφθ. Γιβραλτάρ 6 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)		έτ. «Γουόρλην Μπρίλιανες»	59	43373	άνεχ. Μίλφορ Χάρεν 4 Μαρτ. διά Μπρούναμπουτελ
ΒΕΓΑΣ (δ.)		έτ. «Κάνονπους»	58	20958	άνεχ. Ράς ολ Χαρζί 20 Φεβρ. διά Σοκάι
ΒΕΛΜΠΑ		έτ. «Βέλμπα»	47	1998	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	άνεχ. Πειραιά 15 Φεβρ. διά Κων) πολιν
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Αστρο Μαέστρο»	58	13186	άνεχ. Ντώρμπαν 4 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ		έτ. «Ρεά»	58	8510	έφθ. Σαβόνα 26 Φεβρ.

COULOUTHROS LTD.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON

TELEPHONE: 01-481-3781 (TEN LINES)

COULOUTHROS SHIPPING Co. Ltd.

2, D. Gounari Street, PIRAEUS

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 422-624 • 420-228

ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	άνεχ. Τριπολιν (Λιβάνου) 24 Φεβρ. δι' 'Αννάμπα
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	άνεχ. Ντουάλα 12 Φεβρ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Αστρος Άσουάντε»	54	6229	άνεχ. Πουάντ α Πιέρ 6 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικήν Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 2 Μαρτ.
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	έτ. «Δημητρα»	56	8414	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πιούζι»	59	9374	έφθ. 'Απαπα) Λάγκος 24 Φεβρ.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάπα»	61	18588	διπλήθε Κων) πολιν 24 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΑΛΑΤΑ	έλληνυ. συμφέροντα	37	2163	άνεχ. Κοπεγχάγην 24 Φεβρ. διά Τζέντα
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Γαληνη»	60	10186	άνεχ. Κούπη 24 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γαυρίον»	53	13406	άνεχ. Τέωρτζταουν (Ν.Κ.) 25 Φεβρ.
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαληνη»	56	6424	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Ιαν. διά Κωνοτάντζαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνικήν Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Βιρτζίντον 28 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΓΕΩΡΓΙΑ	έτ. «Αντεμινά Σέδεν»	52	2824	άνεχ. Ριγιέκαν 20 Φεβρ. διά Γαλάται
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	60	23451	άνεχ. Σάρος 24 Φεβρ. διά Μάρσα έλλ Μπρέγκα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Φλόρδηκι»	53	6241	έφθ. Ρόττερνταν 20 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Άβες Μαριά»	62	16765	άνεχ. Οζάκαν 2 Μαρτ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	61	18564	έφθ. Τεργέστην 25 Φεβρ. διά Ράς Λανούφ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	48	10928	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	άνεχ. Βιρτζίντον 1 Μαρτ. διά Γιαρίμικα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ	έτ. «Κρέτα»	39	2958	έφθ. Ναγκόνια 28 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	έτ. «Αλμαζόρ»	70	10006	διπλήθε Παναμά 4 Μαρτ. διά Κούβα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαρορτζόλο»	68	9070	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρνι 3 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Μίτζιαν»	70	18700	άνεχ. Νέαν 'Οζάκαν 2 Φεβρ. διά Ταμάνο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	έτ. «Σπτάντι»	69	10006	εις Πειραιά ἀπό 10 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Άλμπα»	70	19162	άνεχ. Νιού Χάφεν 21 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Ανδρεάδης	43	7176	έφθ. Τενερίφην 5 Μαρτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκόλφος»	57	12729	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκουίστα»	60	41982	έφθ. Τενερίφην 5 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Τέξ - κόκλι»	52	6033	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Πεντάν»	65	21374	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρντας
ΓΙΝΑ	«Άχιλ. Χαλκούσης»	65	28945	εις Πειραιά (έπισκευα)
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Λαναράς»	53	3899	άνεχ. Σεβίλην 5 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΓΙΟΥΡΟΝΤΩΝ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	έτ. «Γιουρούπο»	56	4048	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. δι' 'Αμπιτζάν
ΓΚΑΛΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Πολόμαρ»	50	6057	άνεχ. Μπορντών 28 'Ιαν. διά Ρεύνιον
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Βερίνα»	56	1937	έφθ. Μάλταν 4 Μαρτ.
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Ρεινάτε»	61	29333	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 28 Φεβρ. δι' 'Ιμιγκαμ
ΓΚΙΜΠΛΑΣ (δ.)	Δούρος - Βογανάτος	48	2358	εις Πειραιά (έπισκευα)
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Γκίμπλας»	54	12968	άνεχ. Νεαπόλιν 28 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Μαρπάλδρια»	58	19231	άνεχ. Τριπολιν (Λιβάνου) 20 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΓΚΟΘΙΚ - ΠΡΙΝΣ	έτ. «Αντζελίκι»	52	2048	άνεχ. Βενετίαν 22 Φεβρ. δι' 'Αγύούσταν
ΓΚΟΛΝΤ ΚΟΊΝ	έτ. «Πλόρωνι»	55	1965	άνεχ. Πειραιά 4 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΚΟΛΝΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Γκόλντ Κοΐν»	52	1961	άνεχ. Λά Παλίς 25 Φεβρ. διά Τριπολίν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Αστροκαρίτοια»	30	3011	διπλήθε Κων) πολιν 13 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	έτ. «Πετρομάρ»	56	21049	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. διά Πουντα Καρντόν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλντντεν Λάνς»	68	11148	έφθ. Κουντέρα 4 Φεβρ.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	έτ. «Γκόλντντεν Φλίς»	69	11148	διπλήθε Παναμά 21 Φεβρ.
ΓΚΟΡΤΙΑΝ	έτ. «Μαρβίτραντ»	59	10526	έφθ. Τοιβιτάρεκια 28 Φεβρ.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φράννικουστζ»	49	2641	άνεχ. Θέσσαλον 20 Φεβρ. διά Τουρκίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινόρες»	57	9132	άνεχ. Βρέμην 24 'Ιαν. διά Μαντράς
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	έτ. «Λίττλ Μπηρ»	63	15373	άνεχ. Βανκούμερ 13 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤΗΜ	έτ. «Ρόμπλο ντέ 'Ορο»	62	15389	έφθ. 'Αστόρια 20 Φεβρ.
ΓΚΡΕΚΟΡΥ (δ.)	Ίω. Λάσπον	52	11580	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 3 Μαρτ. δι' 'Ιταλιαν
ΓΚΡΕΙ'Σ Λ.	έτ. «Ελαϊπεος»	70	14900	άνεχ. Σιδένιον 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	έτ. «Κανλοκάο»	58	10139	ύπο παραδοσήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΓΝΤ	έτ. «Γ'. Γκλειντη»	52	15762	εις Δουνκέρκην ρόδις 26 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Όπαλη»	68	22531	άνεχ. Νταμπίερ 5 Μαρτ. διά Τάροντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ονυζη»	68	23366	άνεχ. Νταμπίερ 6 Φεβρ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΙΛ	έτ. «Γουόρλαντ Ντείλη»	52	15729	άνεχ. Ντώρμπιαν 19 Φεβρ. δι' 'Εμδεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρωνι»	61	15979	άνεχ. Ιμιγκαμ 24 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΡΑΒΙΑ	έτ. «Γραβίδη»	51	2170	έφθ. Αλεξάνδρειαν 14 Φεβρ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Ελληνικήν Α.Ε.	44	7227	άνεχ. Ντώρμπιαν 11 Φεβρ. διά Πειραιά
ΔΑΜΩΝ (δ.)	έτ. «Άρπα»	55	11307	άνεχ. Θάλμουσ 25 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΔΑΝΑΗ ΙV	Πηγή 'Αλεξάντου	46	1831	διπλήθε Κων) πολιν 21 Φεβρ. δι' 'Οδοσσόν
ΔΑΝΑΟΣ	Πηγή 'Αλεξάντου	43	1845	διπλήθε Κων) πολιν 21 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4569	άνεχ. Δάντονα 14 Φεβρ. διά Μοντεδίδεο
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντονάκης	48	1553	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά 'Αντίκυρα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	διπλήθε θερόνταιν 'Αιλαντ 3 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.	έλληνυ. συμφέροντα	35	3724	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Ανταιος»	37	2002	διπλήθε Κων) πολιν 17 Φεβρ. διά Σαμψούντα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ.	έτ. «Άγ. Παρασκευή»	43	7359	άνεχ. Τοιστάκην 24 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΔΕΣΠΟΣ	έτ. «Ιόνικιν»	44	7265	άργει Πειραιά ἀπό 30 Νοεμ.
ΔΕΥΤΕΡΩΝ	έτ. «Μανούσουλο»	37	4989	έφθ. Κείτ Τάουν 4 Μαρτ.
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σιπίνη Ντεβέλομπεντη»	63	16417	άνεχ. Ντώρμπιαν 20 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΟ (δ.)	«Σιπίνη Ντεβέλομπεντη»	64	16417	διπλήθε Παναμά 18 Φεβρ.
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Σιπίνη Ντεβέλομπεντη»	61	16417	άνεχ. Κείτ Τάουν 15 'Ιαν. διά Περοικόν Κόλπον
ΔΗΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9325	έφθ. Ριγίέκο 27 Φεβρ.
ΔΗΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Πάν Μάλ»	53	2379	άνεχ. Χιούστον 5 Μαρτ. διά Καρθαγκένα (Κολ.)
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Ντιμάκο»	49	3676	διπλήθε Βραλτάρ 18 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Οηρογουίνες»	55	3534	άνεχ. Ντάκαρ 18 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Θεσπατώρων»	56	8782	άνεχ. Αμέρεδαν 1 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιάρι»	63	10524	άνεχ. Βανκούμερ 12 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	έφθ. Απανα) λαγκος 5 'Ιαν.
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	51	6895	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ.
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	έτ. «Κόλνη»	49	3984	άνεχ. Μπέλφαστ 26 Φεβρ.
ΔΗΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρκηπίνες»	52	1812	άνεχ. Βίνκο 11 Φεβρ. διά Κοραμούσαρ
ΔΗΗΜΟΣ	έτ. «Δηνήος»	54	4486	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Φεβρ.
ΔΗΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	έτ. «Άχ. Χαλκούσης»	71	10007	άνεχ. Νιασίδελφειαν 5 Μαρτ. διά Χιούστον
ΔΗΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	N. Βαρδινογιάννης	58	16277	έφθ. Ωιασδέλφειαν 5 Μαρτ.
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	έτ. «Διάκαν»	59	4263	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Διάκαν Προγκρές»	58	4255	άνεχ. Λιοσάνηα 15 Φεβρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φύρκερο»	58	9087	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΔΙΟΝΥΣΗΣ	έτ. «Πάιοννο»	50	1515	άνεχ. Βριτόντον 27 Φεβρ. δι' 'Αντάλνα
ΔΙΡΦΟΥΣ II	έτ. «Αστρο Ντιχόζο»	59	7801	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 27 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Ποιοντα»	57	9722	άνεχ. Τεργέστην 27 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	έτ. «Μαϊανδρος»	55	6190	άνεχ. Φύδνες 1 Φεβρ. διά Βάρροι
ΔΥΡΟΣ	έλληνη. συμφέροντα	46	2271	άνεχ. Μπαντάρ 'Αμπάς 7 Φεβρ. διά Λάντς "Εντ
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	έτ. «Διόνυσος»	54	11485	άνεχ. Ντώρμπιαν 4 Μαρτ. δι' 'Αμβέροαν
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρούμα»	49	4727	άνεχ. Χιούστον 1 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΒΗ	έτ. «Ηυκλ»	70	10006	εις Γκάλθεστον ἀπό 15 'Ιαν.
ΕΒΡΟΣ I	έλληνη. συμφέροντα	70	3654	άνεχ. Νεαπόλιν 27 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Αστρο Καστελλάνο»	56	9041	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Νιούπορ
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	58	8005	άνεχ. Μπλάνκαρ 10 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. «Αφοι Καρμίου»	44	2074	άνεχ. Μπλάνκαρ 20 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Λακωνική»	48	3269	άνεχ. Καλκούταν 24 'Ιαν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Βανκούμερ 16 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	άνεχ. Βανκούμερ 28 Φεβρ. διά Τζακάρτα
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Αλμπιον»	52	4423	άνεχ. Β. τορία 20 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαρμαντάτο»	70	17500	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΕΚΤΩΡ	E. Σαρλας κ.λ.π.	50	2643	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ II	έλληνη. συμφέροντα	48	1759	εις μεσογειακά μεταφοράς

NAYTIKA XRONIKA

ΕΛΕΚΤΡΑ	έτ. «Ελέκτρα»	52	11963	άνεχ. Χιούστον 18 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΕΛΕΝΑ (δ.)	έτ. «Άριες»	70	88866	έξωθι Μπλίνθ Σάντ 23 'Ιαν.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίτα»	44	5202	άνεχ. Θεούτα 3 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	άνεχ. Όσλο 9 Φεβρ.
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσόλενα»	58	5729	άνεχ. Ντακάρ 22 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	58	2739	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. δι' Αύγούσταν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδριά»	48	8420	έφθ. Ντακάρ 18 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	52	12239	έφθ. Χάμπλε 6 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αλάντζε»	47	2577	άνεχ. Κολόμπι 7 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	ΝΙΚ. Βασινογιάννης	58	12266	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ. δι' 'Αρούμπον
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	49	11389	άνεχ. Πειραιά 1 Μαρτ. διά Τουάφ
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Έλενμαρι»	58	8523	άνεχ. Ντακάρ 8 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Έλτο»	50	4294	έφθ. Μπάρα 25 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τσόνελ»	46	1680	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	'Ηλ. Τομπούλης	29	2581	άνεχ. Χαϊφαν 25 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Θερεσία»	47	3596	έφθ. Ντακάρ 3 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Εύπλοια I»	49	4500	έφθ. Μοντεβίδεο 9 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντζε»	48	2548	έφθ. Χόγκ - Κόγκ 14 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	4380	έφθ. Χιούστον 4 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ετέρνιτο»	70	18734	έφθ. Άλεξανδρειαν 17 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	43	7989	άνεχ. Κείν Τάουν 23 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	62	6666	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 3 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	61	7293	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Αστρο Θίμε»	54	8121	διπλής Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	60	7297	έφθ. Χιούστον 3 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΔΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	άνεχ. Πειραιά 28 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	62	6659	έφθ. Καλκούταν 24 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΙΤΗ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(«Ελληνική») Α.Ε.	59	9550	άνεχ. Κολόμπι 8 Φεβρ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	έφθ. Καλκούταν 28 Φεβρ.
ΕΛΛΕΡΟΣ	έτ. «Μαδιμ»	52	2778	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	57	7068	άνεχ. Βαλτιμόρων 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Ριγιέκαν 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ (δ.)	«Κορρεντόρες Ντέλμαρ»	58	15674	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 19 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	έφθ. Μομπάσ 27 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	7510	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	7510	άνεχ. Καράτοι 24 Φεβρ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΕΡΦΩΑΝΕΙΑ	έτ. «Ελληνική»	71	9850	εις Τουρκού υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	57	7063	εφθ. Κείν Τάουν 4 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	(«Ελληνική») Α.Ε.	43	7200	διπλής Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Μαρφουέρτζα»	32	18564	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ. διά Σασυθάμπτων
ΕΛΞΙΣ	έτ. «Ελάζις I»	52	1924	άνεχ. Πολύμουν 2 Μαρτ. δι' 'Αμοτερνταμ
ΕΛΩΝΑ	Κ. Εύσταθιου	25	4011	έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ.
ΕΛΠΙΔΑ	Π. Παππάς & Ν. Κουκουνάς	46	3472	άνεχ. Ταραγκόνα 1 Φεβρ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Σπάμπολ»	54	1599	διπλής Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Σπέτζια
ΕΜΕΡΑΝΤ	έτ. «Πιουνάιτεντ Μαρίτ.»	46	4119	διπλής Παναμά 14 Φεβρ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Έμμα»	48	3932	έφθ. Μονρόδια 22 Φεβρ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Βαλιέντε»	57	21185	άνεχ. Αϊλ όφ Γκραιν 7 Μαρτ. διά Τομπρούκ
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 11 Φεβρ. διά Κοντινεντ
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Εστρέλλα Βεντουρόζα»	65	37469	άνεχ. Ράς Τανόύρα 23 'Ιαν. διά Τρίνινταν
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	έτ. «Επιμέλαιο»	70	10000	διπλής Παναμά 14 Φεβρ.
ΕΡΑΤΕΙΝΗ	έτ. «Κρουστάλ Μπλόου»	53	5690	έφθ. Τζακάρτα 28 Φεβρ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ικάνμελ»	69	11296	έφθ. Ντώρμπαν 12 Φεβρ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ερατώ»	66	2999	υπό παραλόην
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1588	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	66	43399	άνεχ. Τενερίφην 26 Φεβρ. δι' 'Αρζέθ
ΕΡΜΙΟΝΗ	έτ. «Απόλλο»	61	8976	άνεχ. Φουσίκι 5 Μαρτ. διά Νιγκάτα
ΕΡΟΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανομούντο»	52	15848	άνεχ. Βιλμιγκτών (B.K.) 18 Φεβρ. δι' 'Αμουαίν Μπαίν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργκόλια»	58	12168	άνεχ. Μπρέμερχαρφεν 5 Μαρτ. δι' 'Ιμριγκαν
ΕΣΤΙΑ	έτ. «Εστιά»	52	7743	διπλής Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΕΤΕΟΚΛΗΣ	έτ. «Ετεοκλής»	37	5574	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. «Ελευθεριάδης»	54	10251	διπλής Παναμά 1 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	Ν. I. Βαρδινογιάννης	51	16203	εις Ράς Σαντάντ από 4 Αύγ. 1969
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	έτ. «Ναταλία»	49	4723	άνεχ. Κοραμάρ 25 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	67	9854	άνεχ. Θεδεναρν 18 'Ιαν. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	έτ. «Καλιάτης»	55	3002	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 3 Φεβρ. δι' 'Αθίλες
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Αστρο Ακόρντε»	61	8999	άνεχ. Γιοκοσούκα 22 Φεβρ. δι' 'Αγ. Θραγκιόκον
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	έφθ. Βρέμπην 6 Μαρτ.
ΕΥΕΛΠΙΣ	έτ. «Λαπεδάνθρας»	51	4177	διπλής Γιβραλτάρ 5 Μαρτ.
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. «Τουνελμάρ»	52	9894	έφθ. Ναγκόγια 2 Μαρτ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόκκορντ»	57	10488	άνεχ. Σαιντ Αννα Μπαίν 26 Φεβρ. δι' 'Αμουαίν Μπαίν
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)	Κ. Εύθυμιαδης	54	12423	άνεχ. Πόρτ όφ Σπαίν 22 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΕΥΝΟΙΑ	έλλην. συμφέροντα	70	10006	

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN
GOTHENBURG

TELEGRAMS: "ESOEL."

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP.."

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΕΥΣΕΙΝΟΣ	έτ. «Ελτό»	50	4734	άνεχ. Κολόμπα 19 Ιαν. διά Σαγκάνη
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	61	6373	διπλήθε Παναμά 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	61	9659	άνεχ. Αμέρεραν 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάνη Νικόλασ»	56	8985	άνεχ. Πόρτ Πιρί 27 Φεβρ. διά Πακιστάν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΡΥΜΕΑΩΝ	έλληνη. συμφέροντα	65	10290	έφθ. Τιμπά 4 Μαρτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	56	9095	έφθ. 'Αμβούργον 25 Φεβρ.
ΕΥΤΕΡΠΗ	έτ. «Μορεαμάρ»	56	1679	άνεχ. Καραβοστάσι 5 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Ολείτσια»	65	9854	άνεχ. Αμέρεραν 30 Ιαν. διά Σαγκάνη
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	άργει. Πειραιά από 13 Δεκ.
ΕΦΗΗ	έτ. «Εφφη»	55	5008	άνεχ. Λιοσαθώνα 16 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ZANET	έτ. «Θρέντοπη»	58	4529	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ.
ZANETTA III (δ.)	έτ. «Άδωνις»	53	11261	άνεχ. Ντώρμπαν 4 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπουν
ZAPATOΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Όκλαντη»	61	10965	άνεχ. Λός Αντζελες 26 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ZΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιληπάς	49	2806	διπλήθε Κων) πολιν 27 Δεκ. δι' 'Οδοσσόν
ZΟΓΙΑ (δ.)	έτ. «Ζογιά»	58	12493	έφθ. Μοντεδίδεο 5 Μαρτ.
ZΟΥΓΡΟ	έτ. «Χρίκοντι»	66	2975	άνεχ. Πόρτ Χάρκουρτ 15 Φεβρ. διά Βάρρη
ZΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15899	άνεχ. Τρίπολι (Λιθανίου) 3 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ZΩΡΖΕΤΤΑ	έλληνη. συμφέροντα	55	8021	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 24 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρθέλλα»	57	10173	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άδελφοπης»	52	11206	έφθ. Νιούπορτ 23 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	έφθ. Νιούκαστλ (Αντρ.) 10 Φεβρ.
ΗΡΑ	έτ. «Μίρα»	55	7757	άνεχ. Λάς Πόλαμας 1 Μαρτ. διά Αρόπτερνταν
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πόνι»	48	1889	έφθ. Σπαλάτον 4 Μαρτ.
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	έτ. «Κατερίνα»	54	4723	άνεχ. Πειραιά 1 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	66	21347	άνεχ. Βανκούμπερ 27 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	εἰς Νέαν 'Ορλεάνην από 9 Νοεμ.
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	έτ. «Άντοθέα»	58	9603	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 3 Μαρτ. διά Λιοσαθώνα
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗ (δ.)	έτ. «Ευθοία»	57	12629	άνεχ. Λονδίνον 6 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Φεβρ.
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	έτ. «Εμπρέσας»	61	21710	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	Nik. Βαρδινογιάννην	54	13043	διπλήθε Κων) πολιν 23 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	έτ. «Κλής»	51	9810	άνεχ. Καράκας Μπαιν 26 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	έφοι Άλπη	50	1507	άνεχ. Βενετίαν 23 Ιαν. διά Γένοβαν
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ»	63	15929	άνεχ. Πόρτ όφ Σπαίνη 28 Φεβρ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδωνία»	58	15895	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΘΕΟΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	'Ελληνη. Δεξαμενοπλοία	50	8173	άνεχ. Καλκούτταν 19 Δεκ. διά Σιγκαπούρην
ΘΕΤΙΣ Κ.	Χ. Καλαφάτης	50	2276	άνεχ. Κορούνα 21 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΘΕΩΡΙΣ	Άγγελάκης	38	3581	άνεχ. Θέουτα 16 Φεβρ. διά Ραθέναν
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Ποτζά»	35	2680	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Ιαν.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαράσσα»	46	1988	διπλήθε Κων) πολιν 2 Φεβρ.
ΘΙΣΜΗΝΗ	έτ. «Δάκαλη»	51	3435	άνεχ. Ντακάρ 27 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. «Βέλος»	58	8078	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. δι' 'Αλγερίου
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	53	2969	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Μαρτ. δι' 'Ινδιαν
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καργκοκαισθένες»	70	11489	άνεχ. Μπαλμπάδα 15 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Ιδάνων»	51	2071	εἰς Πέραμα (έπιοκευαί)
IΖΩΜΠΕΛ	έτ. «Τζένεραλ. Κέρριερς»	57	9746	άνεχ. Αγ. Θραγκιοκον 18 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΙΘΑΚΗ	έτ. «Ούλιούσσες»	68	9066	άνεχ. Βανκούμπερ 19 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Σηγουαΐνης»	70	10886	άνεχ. 'Αμβούργον 18 Φεβρ. δι' άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλεισόνη»	68	11670	άνεχ. Σαιντ 'Αννα Μπαιν 3 Μαρτ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας Ιντεροσεάνικας	69	11489	διπλήθε Ποναμά 21 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
ΙΑΙΟΝ	έτ. «Ιλιον»	55	4486	έφθ. Ρότο 'Ελιζαμπεθ 27 Φεβρ.
ΙΑΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3514	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ.
ΙΝΑΙΟΝΗΣΙΑ (δ.)	'Ελληνη. Δεξαμενοπλοία	52	8633	εἰς Τζακάρτα από 4 Δεκ.
ΙΝΑΙΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)	έτ. «Πάνονια»	53	8995	άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Θεσ) νίκην
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΗ	έτ. «Λευέντα»	48	2088	άνεχ. Οδοσσόν 1 Μαρτ.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	έτ. «Τάου»	56	17940	άνεχ. Σάρος 2 Μαρτ. διά Τής
ΙΟΝΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. «Βισγκράντε»	55	12576	έτ. Πειραιά 19 Φεβρ. διά Σύρουν
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Τρανσόπορτες Άρμ.»	49	1991	άνεχ. Φωλεύ 2 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΙΣΤΟΡΙΟΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	65	42824	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ροζαντόρ»	46	6727	άνεχ. Βαρκελώνην 3 Μαρτ. διά Γάνδην
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Χανούδονη»	50	5317	προσήρθαν ζεύθι Σέτε 10 Ιαν. 1970
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Χανούδονη»	48	3246	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	έφθ. Πειραιά 19 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 1 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έγγελακη κ.λ.π.	38	4740	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδας 10 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Ζυός»	48	1845	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 24 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Δουμαρίδα»	59	3192	άνεχ. Τοπτάτα 23 Ιαν. διά Μορμουγκάο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	έφθ. Κουβάτη 25 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Ερόκο»	55	8799	εἰς Σύρουν από 31 Οκτ.
ΙΩΝ	έτ. «Έλενη»	59	2746	διπλήθε Κων) πολιν 23 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	έτ. «Ιώνι»	57	7109	έφθ. Χάμπον πόδας 3 Μαρτ.
ΝΙΚ Βαρδινογιάννης		58	12632	άνεχ. Ντώρμπαν πόδας 3 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Μαρντεστίνο»	46	9768	άνεχ. Ρέσιφ 2 Μαρτ. διά Σαγκόν
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Μαρέποκα»	61	10934	άνεχ. Σαντάντερ 26 Φεβρ. διά Ρεσιφ
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Άστρο Τριντέντε»	49	7612	άνεχ. Μπ. Άγρες 20 Φεβρ. διά Τζακάρτα
ΚΑΒΟ ΔΕΔΟΙΝΗ	έτ. «Μαρντεθέτο»	60	10934	διπλήθε Παναμά 14 Φεβρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάουθ Ατλάντικη»	57	10122	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ.
ΚΑΛΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χόρη Τάνκερς»	60	14077	άνεχ. Αμέρεραν 19 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΑΘΗΡΙΝ Λ.	έτ. «Ελαδάς»	70	16306	άνεχ. Γένοβαν 19 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	έτ. «Αριστειδης»	59	8860	έφθ. Βανκούμπερ 2 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ινταστριας»	55	11792	άνεχ. Ήτσχαι 26 Φεβρ. διά Σάροχ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΕΜΕΛΟΥ	έτ. «Άστρο Ναβέρα»	55	6133	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έλληνη. συμφέροντα	71	9000	άνεχ. Πειραιά 15 Φεβρ. διά Ραθέναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	N. Μιχαλος & Υιοι	44	7249	διπλήθε Κων) πολιν 2 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	έφθ. Μασσαλίων 2 Μαρτ.
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Ζαδές»	51	7154	άνεχ. Γένοβαν 1 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΚΑΛΥΨΟ Ν.	έτ. «Σέδεν 'Αιλς»	53	10577	διπλήθε Κων) πολιν 22 Φεβρ.
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Καλυψώ»	54	5774	έφθ. Μάλπορη Χάρφεν 3 Μαρτ. διά Γκικίδων
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ	έτ. «Σπάρτο»	45	5130	άνεχ. Μίλφορντ Σάνεν 9 Φεβρ.
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Μαριόκα»	53	6553	διπλήθε Κων) πολιν 21 Φεβρ. διά Μπάρι
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Λούνοι»	49	11771	έφθ. Γένοβαν 24 Φεβρ.
ΚΑΠ ΚΡΙΟΣ	έτ. «Hot Μεντιτεράνεαν»	55	1582	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Hot Μεντιτεράνεαν»	53	1548	διπλήθε Κων) πολιν 12 Δεκ. δι' Οδοσσόν
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Κάπ Σούνιον»	64	1763	άνεχ. Μίλφορντ Χάρφεν 3 Μαρτ. διά Γκικίδων
ΚΑΠ ΔΙΑΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Hot Μεντιτεράνη»	57	1549	άνεχ. Ρουέν 23 Φεβρ. διά Μπασάλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κάπ Φαιτός»	62	1551	έφθ. Αρζέβ 12 Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πιουνόβιτεν Μπάλκ.»	67	16098	άνεχ. Χάμπον πόδας 2 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφουζός»	68	9031	άνεχ. Γένοβαν 22 Φεβρ. διά Τρίπολιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΟΡΓΗΣ	έτ. «Γκλόμπαλ Μπάλκ Κάρ.»	68	24801	άνεχ. Βακαγιάμα 14 Φεβρ. διά Γκλάντοτοσουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΟΡΓΗΣ	έτ. «Γλάύκη»	50	5120	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Φεβρ. διά Νικόχαμα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΟΡΓΗΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53	5185	έφθ. Πειραιά 9 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΟΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	51	6076	άνεχ. Αιμέρεραν 25 Φεβρ. διά Σάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έλληνη. συμφέροντα	46	2103	έφθ. Μπρέμερχαφεν 5 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	άνεχ. Ντισμπίρε 27 Φεβρ. διά Κισσαράζο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ.»	68	24668	έφθ. Ριο 'Ιανείρο 5 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	άνεχ. Σάν Χουάν (Π.Ρ.) 27 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πλεινάριον»	67	24734	διπλήθε Πούντα 'Αρένας 9 Φεβρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΟΛΗΣ	έτ. «Στ. 'Ηγκλ」	69	9044	άνεχ. Αρζύμπα 26 Φεβρ. διά Πόρτ 'Εθεργκλέιντς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτωρ»	58	16357	άνεχ. Εμδεν 4 Μαρτ. δι' Η.Π.Α.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάτ. Ταρτέρηγκ»	66	16164	άνεχ. Σάν Χουάν (Π.Ρ.) 27 Φεβρ. διά Σαγκάνη

ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Εφμάρινερς»	60	8497	έθθ. Γκέλογκ 18 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσας	46	4576	έθθ. Μιτάρα 21 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεσίλια»	60	8717	άνεχ. «Άγ. Θρακικούν 5 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	έτ. «Μαρίνα Σιππιγκ»	55	12494	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Μαρτ. διά Βερακρούζ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Εύγενεια»	59	8493	άνεχ. Χόγκ 27 Φεβρ. διά Θουκουγιάμα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Σανμάμας»	71	34000	εις Ταμάνι υπό συμπλήρωσην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Ιαννάμπα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΪΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. Ση Τρέιντερς»	62	9229	έθθ. Κόρκ 25 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιξ»	53	11164	διπλήθ. Ούσαντ 3 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΝΗΣ	έτ. «Γιουτι»	44	5184	άνεχ. Τουτικορίν 11 Φεβρ. διά Σαφάγκα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ (δ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	έθθ. Πειραιά 9 Φεβρ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΙΦ	έτ. «Λέποσα»	64	3717	άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Πόρτ Βέντρος
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Κάρολος»	54	2408	άνεχ. Γιουροπόρτ 5 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδές»	47	8288	άνεχ. Αμβούργον 4 Μαρτ. διά Πεναμά
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτις»	68	25084	άνεχ. Αμβούργον 4 Μαρτ. διά Πεναμά
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Σπαρέιντερς»	70	10887	άνεχ. Ντακάρ 24 Ιαν. διά Βρέστον
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	έλλην. ουμφέροντα	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΕΛ	έτ. «Μαρεμπρέσας»	53	5627	έθθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντεν	51	9936	έθθ. Μπάρρυ 25 Φεβρ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλίκα»	53	1901	άνεχ. Ριγίεκαν 17 Φεβρ.
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	έθθ. Ρουέν 26 Φεβρ.
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ II	έτ. «Κατιανάβ»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοντους»	60	10494	εις Κωνοτάντζαν από 5 Δεκ.
ΚΑΤΕ Ν. Α.	έτ. «Αράδα»	65	18723	άνεχ. Λονδίνον 4 Μαρτ. διά Αυστραλίαν
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	έφ. Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Ντάρμπρον 14 Φεβρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	έτ. «Ενοάδιν»	54	11647	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 19 Φεβρ. διά Αρούμπαν διπλήθ. Κων)
ΚΑΤΙΝΑ	Μ. Παγουλάτος & Σια	56	1082	διπλήθ. Κων) πολιν 1 Μαρτ. διά Μπουργκάς
ΚΕΑ	έτ. «Αργοκόμαρη»	55	2683	διπλήθ. Κων) πολιν 22 Φεβρ.
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	έτ. «Λαγκονταράντο»	71	10000	διπλήθ. Κων) πολιν 26 Φεβρ. διά Νιού Γουέστμινστερ
ΚΕΙ'Π ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιοι»	57	9092	άνεχ. Πόρτ Σουάν 10 Φεβρ. διά Αντεν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	άνεχ. Βανκούβερ 19 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5057	άνεχ. Ντακάρ 23 Φεβρ. διά Γάνδην
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόκο»	47	2131	άνεχ. Μπέιρα 13 Ιαν.
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδές»	45	4030	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διά Πειραιά
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ	έτ. «Ρεντόντο»	62	10860	έθθ. Αματερντάμ 27 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	Μ. Νομίκος	56	8362	άνεχ. Λονδίνον 5 Μαρτ. διά Μπέιρα
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	έτ. «Μακεδόνιαν»	70	103012	διπλήθ. Γιβραλτάρ 30 Ιαν. διά Περοκόν Κόλπον
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θόσευς»	57	9153	άνεχ. Φουκουγιάμα 14 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Κίγκ Θήρας»	63	15740	έθθ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Μίνωαν»	58	11156	άνεχ. Κέιπ Τάουν 23 Φεβρ. διά Η.Π.Α.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	διπλήθ. Παναμά 25 Ιαν. διά Ιαπωνίαν
ΚΙΜΟΛΟΣ	έτ. «Ζαδές»	39	4866	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Πρώτη»	61	16068	άνεχ. Βανκούβερ 4 Μαρτ. διά Ν. Αμερικήν
ΚΙΝΗ (δ.)	έτ. «Κίνιν»	67	25409	άνεχ. Μένα Αχαρντί 25 Φεβρ. διά Γένοβον
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Καλιμάρη»	56	9403	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 15 Φεβρ. διά Τεργέστον
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Αντιγύνων»	55	8562	άνεχ. Φουκουγιάμα 14 Φεβρ. διά Μερμουγκάο
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	έτ. «Κεάναβ»	42	2269	έθθ. Βρέμην 5 Μαρτ.
ΚΝΩΣΣΟΣ	Κ. Ευθυμιαδην	49	2146	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 2 Μαρτ.
ΚΟΑΝ	έτ. «Νάδες Νεπούνιο»	53	5619	διπλήθ. Παναμά 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Καλιδράρα»	58	10034	άνεχ. Μίζουσια 1 Μαρτ. διά Χάργκ Αίλαντ
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρθενούστο»	56	20855	έθθ. Κοοιν 27 Φεβρ.
ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. «Σπίζετ 1»	48	2159	άνεχ. Μπακρέιν 26 Φεβρ. διά Κοραμάρα
ΚΟΡΩΙΑΝ	έτ. «Κόρθιαν»	58	9292	έθθ. Ντάρβιν 20 Φεβρ.
ΚΟΡΟΥ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	έτ. «Σουνίον Σπέσιαλ»	59	4267	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαούν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτριλαντ»	59	10914	άνεχ. Είλατ 26 Φεβρ. διά Απωλόνην
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Διαμάντιν»	46	2361	διπλήθ. Γιβραλτάρ 6 Μαρτ.
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα III»	64	28349	άνεχ. Σιγκαπούρην 28 Ιαν. διά Κόντινεντ
ΚΟΥΡΚ Β.	έτ. «Κούρκ»	53	6955	άνεχ. Ούτεδάλα 18 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «ΕΛ. Σάκο»	48	8610	άνεχ. Πουλό Μπούκον 9 Ιαν. διά Ντακάρ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μίραμάρη»	59	9360	άνεχ. Σάντος 3 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΥΟΝΟΣ	έτ. «Ζαδές»	46	3648	έθθ. Ντουάλα 25 Φεβρ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρη»	39	3287	άνεχ. Ριγίεκαν 10 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΚΥΜΑ	Ρουσσος & Σια	38	2838	έθθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	άνεχ. Βρέμην 26 Φεβρ. διά Τζευλίκ
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρα»	49	2032	έθθ. Κρήναν 27 Φεβρ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άνναρ»	56	9086	άνεχ. Βρέμην 27 Φεβρ.
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλλάχιμο»	45	3312	άνεχ. Ταιταγκόκ 23 Ιαν. διά Πενάγκ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Κοπετάν Βιαροντής»	66	20516	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Παραμαρίμπο
ΚΥΡΙΔΙΟΝ	έτ. «Κυριλίουν»	56	7176	άνεχ. Θέουσα 8 Φεβρ. διά Απαπα Λάγκος
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Καρδαμουλιάν»	51	2644	έθθ. Βιρτούτον 3 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κόρτιαλ»	68	9084	έθθ. Τόκιο 26 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ Μ.	έτ. «Σοο. Άρμαντόρα»	56	8775	έθθ. Γένεβαν 3 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	άνεχ. Μπιζέρτα 8 Φεβρ. διά Τρίπολιν (Λιβύνς)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Σ. Β.	έτ. «Νόβα»	37	1272	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Δ. Κ. Μιχαλος	54	8063	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Φεβρ. διά Γουαμόνδα
ΚΩΣΤΑΣ ΟΡΓΑΚΟΣ	έτ. «Μαρφο»	67	15355	διπλήθ. Παναμά 7 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	έτ. «Λεντούμο»	53	5921	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Χάρην

CHARTER MARINE AGENCIES

SHIPBROKERS - SHIPPING AGENTS

MANAGING DIRECTOR: R. CARACANDAS,

SERVING SHIPOWNERS AND CHARTERERS AT THE FOLLOWING PORTS



LONDON:

4th Floor, 5 Camomile St., E.C.3
Telegrams: PRACTOR.
Tel. 283 6542. Telex 884854.

WALVIS BAY:

P.O.Box 1212.
Tel. 3946. Telex 48792 WNK.
Telegrams: GREKKA.

CAPE TOWN:

P.O.Box 3190. Tel. 27771(3).
Telegrams: GREKKA.
Telex 5.7045.

PORT ELIZABETH:

P.O.Box 558. Tel. 29154.
Telex 74.7445.
Telegrams: GREKKA.

EAST LONDON:

⑨ O Box 78. Tel. 23767, 23769.
Telegrams: GREKKA.
Telex 75.642.

DURBAN:

P.O.Box 4311
Tel. 23705. Telex 6.7443.
Telegrams: GREKKA.

LOURENCO MARQUES:

P.O.Box 1252.
Tel. 4006 and 92111.
Telegrams: GREKKA.

BETRA:

P.O.Box 788
Tel. 3576
Telegrams: GREKKA.

MAURITIUS:

P.O.Box 36, Port Louis.
Telegrams: GREKKA.
Telex 216353

PIREAU:

17, Kαποδιστρου Στρετ
Tel. 429.552/3
Telegrams: EVKOLIN
Telex 216353

OUR LONDON AND PIRAEUS OFFICES ARE IN A POSITION TO GIVE YOU IMMEDIATE INFORMATION ON ALL PORTS REGARDING THE FOLLOWING • INDEPENDANT MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS • PORT DELAYS • OFF PORT LIMIT CALLS • DRY DOCKING • SHIP REPAIR YARDS • SHIP CHANDLERS • STEVEDORING RATES ETC.

ΚΡΩΣΤΗΣ	54	4862	άνεκ. Λατάκια 15 Φεβρ. διά Κορέαν
ΚΡΩΣΤΗΣ	56	8474	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 31 'Ιαν. διά Μόμπιλ
ΚΡΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	65	14088	διπλήθε Παναμά 2 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	άνεκ. Καράτοι 6 Φεβρ. διά Βιζακαπατνάμ
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	5690	άνεκ. 'Αμβούργον 26 Φεβρ. διά Κή Γουεστ
ΛΑΙΔΑΨ	43	3874	άνεκ. Βηρυττόν 3 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΛΑΪ'ΟΝ οφ ΔΗΛΟΣ	49	2273	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 12 Φεβρ. διά Σαφάγκα
ΛΑΪ'ΟΝ οφ ΜΥΚΟΝΟΣ	50	2494	έσφ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΛΑΪ'ΟΝ οφ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΑΚΩΝΙΑ	60	14431	άνεκ. Ντακάρ 12 Φεβρ. διά Κίναν
ΛΑΜΠΡΟΣ	57	6132	άνεκ. Λομπίτο 18 Φεβρ. διά Γάνδην
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΘΑΤΣΗΣ	60	9486	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 Φεβρ.
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	14900	άνεκ. Κόμπε 5 Μαρτ. διά Κείπ Τάουν
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	62	10514	άνεκ. Τριπολίν (Λιδάνου) 28 Φεβρ. διά Τσέκκα
ΛΕΝΑ	54	2488	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ.
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	36	4997	έφθ. Αλγέριον 18 'Ιαν.
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2784	άνεκ. Ντακάρ 7 Φεβρ. διά Λόμης
ΛΕΩΝΗΣ	50	6724	άνεκ. Ναγκόνια 30 'Ιαν. διά Μορμουγκάο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	άνεκ. Μίνα άλ Φαχάλ 2 Μαρτ. διά Τζεμπέλ Ντανά
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	59	12821	άνεκ. Ντώρμπων 25 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	άνεκ. Κείπ Τάουν 24 Φεβρ. δι' 'Αγγλία ν
ΛΙΛΗ Μ.	57	7109	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΛΛΥ	46	1670	άνεκ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διά Κή Γουεστ
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	51	4137	άνεκ. Κολούμπιο ρίβερ 24 Φεβρ. δι' 'Αμερικαν
ΛΙΜΠΡΑ	56	10210	έφθ. Νταμάμι 25 Φεβρ.
ΛΙΝΔΟΣ	62	10833	εἰς θέσιν 34.03 Β. - 13.03 Δ. 26 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΛΙΝΤΑ	60	14302	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 8 Φεβρ.
ΛΙΣΣΑΒΟ	51	2428	άνεκ. Λονδίνου 1 Μαρτ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)	54	10024	εἰς Σιγκαπούρην ρόδς ἀπό 13 'Οκτ.
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	46	4249	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΛΥΔΙΑ	57	4486	εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 1 Φεβρ.
ΛΥΡΑ (δ.)	51	10203	
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	διπλήθε Παναμά 1 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	70	2867	έφθ. Ντακάρ 1 Μαρτ.
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ	51	7127	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Φεβρ. διά Γδύνια
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	58	18297	άνεκ. Φιλαδέλφειον 3 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διά Μπρέμερχάφεν
ΜΑΙΡΗ	68	22391	άνεκ. Σίδνευ 20 Φεβρ. δι' Εύρώπην
ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ	60	12091	διπλήθε Κων(ο)ποιον 26 'Ιαν. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	έφθ. Μάλτον 2 Μαρτ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	άνεκ. Αμβέρσαν 28 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΚΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	38	5147	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	43	4419	άνεκ. Ριο Γκάντε 2 Φεβρ. διά Ταματάβε
ΜΑΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	40	5307	έφθ. Βρέμπν 3 Μαρτ.
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	47	2271	έφθ. Σάντερλαντ 16 Φεβρ.
ΜΑΚΟΦΕΛΙΣΤΙΤΥ	51	10570	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 27 Φεβρ. διά Λιθερπουλ
ΜΑΚΟ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	44	5306	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	47	1831	έφθ. Γιβραλτάρ 17 Φεβρ.
ΜΑΝΑ (δ.)	55	11430	άνεκ. Ντάριεν 26 'Ιαν. διά Γλασκώβην
ΜΑΝΕΣ	55	8526	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	45	3766	έφθ. Φιουμούσιον 2 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	51	16440	άνεκ. Πόρτ Κεμπλά 23 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άνεκ. Πόρτο Αλέγκρε 4 Φεβρ. δι' 'Αμπιτζάν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	53	11376	άνεκ. Βανκούμπερ 5 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	49	4311	άνεκ. Βανκούμπερ 2 Μαρτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άνεκ. Νέονδαν 26 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	άνεκ. Μπερία 2 Μαρτ. διά Λιθερπουλ
ΜΑΡΙ	58	4219	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ. διά Κορέαν
ΜΑΡΙΑ	62	9455	άνεκ. Ναγκόνια 4 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
ΜΑΡΙΑ	70	9000	έφθ. Χιροσίμα 20 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ III	53	824	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Α. Λ.	56	10016	άνεκ. Μόδι 18 'Ιαν. διά Χοινάγκ
ΜΑΡΙΑ Β.	55	3271	άνεκ. Αμβέρσαν 24 Φεβρ. διά Φιλιππίνας
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΔΗ	55	8799	άνεκ. Σάντος 11 Φεβρ. διά Καζαμπλάνκαν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	52	10607	εἰς Πειραιά ἀπό 25 Δεκ. (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9070	άνεκ. Νέονδαν 26 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΑ Λ.	57	10311	άνεκ. Βανκούμπερ 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ ΛΙΖΑ	52	4219	ύπη παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Ν.	41	5291	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Βουλγαρίαν
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	12228	διπλήθε Παναμά 1 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Τ.	36	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	57	10314	άνεκ. Πλότ Σουδάν 22 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14782	άνεκ. Αμοτερνταμ 21 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	54	8025	άνεκ. Βαρβάνι 13 Δεκ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΒΑ	50	16394	άνεκ. Φιουμούσιον 27 Φεβρ. δι' Αύγουστον
ΜΑΡΙΓΟ	47	3146	άνεκ. Αμδέρσαν 25 Φεβρ. δι' 'Ελ Σαλβαδόρ
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	1595	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	69	10016	άνεκ. Σεμανίουν 25 'Ιαν. διά Κορέαν
ΜΑΡΙΕΑ	55	10816	έφθ. Μπαλόν 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	24	2359	άνεκ. Τιμάροι 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΚΑ	62	1511	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	53	15789	έφθ. Μασσαλίον 28 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΙΟΝ	56	4486	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 4 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ	56	6907	ύπη παραλαβήν
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	10485	άνεκ. Μποέμερχαφεν 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	έφθ. Μπλάφ 28 Φεβρ.
ΜΑΡΑΙ	59	20827	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΡΜΙΝΑ	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	60	19663	έφθ. Θεοίσιον 12 Ν. - 69 Α. 3 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	50	1694	άνεκ. Πεισσάι από 25 'Ιαν.
ΜΑΡΗΝΗΣΣΑ	55	9125	άνεκ. Κολόμπο 24 Φεβρ. διά Βιλμιγκτων. (B.K.)
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	52	11198	άνεκ. Πλότ ητερνταυν 19 Φεβρ.
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	άνεκ. Μπάκια Μπλάκα 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΩΝΙΑ	49	5038	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	άνεκ. Βιτόρια
ΜΑΣΤΕΡ ΠΤΕΡΟΣ	69	22391	άνεκ. Σιγκαπούρην 23 Φεβρ. δι' 'Αιντεντόρειαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	άνεκ. Βακαγιάμα 25 Φεβρ. διά Παναμά
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	άνεκ. Πολάμας 14 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΤΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8823	άνεκ. Λάς Πόλαμας 17 Φεβρ. δι' 'Απαπα(Λάγκος
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	65	32168	έφθ. Φιλαδέλφειον 1 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	57	9168	άνεκ. Λάς Πόλαμας 22 Φεβρ. δι' 'Αιντεντόρειαν
ΜΕΘΩΝΗ	65	14264	άνεκ. Μπρέμερχαφεν 4 Μαρτ. διά Τουρκίαν
ΜΕΛΙΝΑ	48	2227	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Φεβρ. διά Νιγηρίαν
ΜΕΛΙΤΩΝ	61	14661	έφθ. Αιντεντόρειαν 23 Φεβρ.
ΜΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	68	10017	άνεκ. Αιντεντόρειαν 26 Φεβρ. διά Χόπα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	47	1700	άνεκ. Οικαδέλφειαν 21 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΜΕΡΑΙΝ	58	21479	έφθ. Τσάλια 8 Φεβρ.
ΜΕΡΟΠΗ	45	7235	άνεκ. Σεντός 19 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	50	1927	άνεκ. Σεντός 29 'Ιαν. διά Γενόβαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	60	14431	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Φεβρ. διά Γκουάμ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	69	18263	άνεκ. Σαΐντ 'Αννα Μπαίν 26 Φεβρ. διά Ορλέανην
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	18260	

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)		54	11744	έφθ. Κέιπ Τάουν 25 Φεβρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ (δ.)	έτ.	70	18260	άνεκ. Γιοκοχάμαν 4 Μαρτ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	έτ.	70	18250	άνεκ. Σαιν Τζών (N.B.) 25 Φεβρ. δι' "Αρούμπαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΗ (δ.)	έτ.	65	54863	άνεκ. Καέτα 26 Ιαν. διά Ράς Τανούρα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΘΟΓΑ (δ.)	έτ.	55	20364	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδδ 17 Φεβρ.
ΜΗΑΕΑ .	έτ.	46	7713	έφθ. Σάντος 1 Μαρτ.
ΜΗΝΙΣ	έτ.	54	7831	υπό παραλαβήν
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΑΙΚΗ (δ.)	έτ.	49	9004	έφθ. Γένοβαν 23 Φεβρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ .	έτ.	63	10514	έφθ. Άμδούργον 21 Φεβρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ .	έτ.	49	8409	άνεκ. Κέιπ Τάουν 25 Φεβρ. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	έτ.	52	18306	διπλήθε Κων) πολιν 24 Φεβρ. δι' "Ισραήλ
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	έτ.	54	11344	άνεκ. Άμδούργον 22 Φεβρ. διά Χουέλθα
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ .	έτ.	68	9070	άνεκ. Κόμπε 4 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΜΙΝΑ .	έτ.	57	9200	έφθ. Ναϊκόγια 2 Μαρτ.
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ .	έτ.	69	16413	διπλήθε Παναμά 9 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΝΕΡΒΑ .	έτ.	44	2463	άνεκ. Ριγέκαν 20 Φεβρ. διά Πότι
ΜΙΝΕΡΒΑ II .	έτ.	56	1194	έφθ. Καζαμπλάκα 2 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ .	έτ.	70	1590	άνεκ. Σιγκαπούρην 19 Ιαν. διά Ζαμποάκα
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ .	έτ.	70	1570	άνεκ. Κριότομπαλ 27 Φεβρ. διά Πόρτ Λίμον
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ .	έτ.	70	1590	έφθ. Νέαν "Ορλεάνην 30 Ιαν.
ΜΙΝΙ ΛΑΠ .	έτ.	70	1590	έφθ. Χιούστον 5 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΣ .	έτ.	70	1570	άνεκ. Ντουάλα 16 Φεβρ. διά Πούλ
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ .	έτ.	70	1590	άνεκ. Σεμπού 24 Φεβρ. διά Νταβάο
ΜΙΝΙ ΛΕΩ .	έτ.	70	1591	διπλήθε Παναμά 26 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ .	έτ.	70	1590	άνεκ. Χιούστον 26 Φεβρ. διά Ντεμαράρα
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ .	έτ.	70	1570	άνεκ. Νέαν "Ορλεάνην 28 Φεβρ. διά Ντεμαράρα
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ .	έτ.	70	1591	διπλήθε Ερετόν 24 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ .	έτ.	70	1570	άνεκ. Εθερόπολη 26 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ .	έτ.	70	1590	εις Ακίτου ύπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ .	έτ.	70	1590	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 4 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΟΤ .	έτ.	71	1599	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 21 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ .	έτ.	70	1570	άνεκ. Υαουίνεν 3 Μαρτ. διά Σαδόνα
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ .	έτ.	70	1570	διπλήθε Παναμά 21 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ .	έτ.	70	1590	έφθ. Ντακάρ 1 Ιαν.
ΜΙΝΟΥΤΣΙ .	έτ.	48	6122	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΜΙΧΑΗΑ Ε. .	έτ.	56	8905	διπλήθε Κων) πολιν 20 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΜΙΧΑΗΑ Κ. .	έτ.	56	8046	άνεκ. Τέιμπολ Μπαι 12 Φεβρ. διά Μένα Άχμαντι
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	έτ.	71	124009	άνεκ. Ντακάρ 28 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ.	57	12317	έφθ. Σακάι 3 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ .	έτ.	68	23067	άνεκ. Ντακάρ 1 Ιαν.
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. .	έτ.	61	2490	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ .	έτ.	61	12662	διπλήθε Κων) πολιν 20 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΜΟΛΑΤΟΒΑ .	έτ.	71	9101	άνεκ. Τέιμπολ Μπαι 26 Φεβρ. διά Μένα Άχμαντι
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	έτ.	69	47958	άνεκ. Ντώριπαν 27 Φεβρ. διά Μένα Άχμαντι
ΜΟΝΙΚΑ Σ. .	έτ.	52	1950	έφθ. Σακάι 3 Μαρτ.
ΜΟΝΟΠΑΛΑ .	έλλην.	56	10205	άνεκ. Ντακάρ 1 Ιαν.
ΜΟΝΟΥΝ	ουμφέροντα .	53	2959	διπλήθε Βανκούμερ 9 Φεβρ. δι' Ακαζούτλα
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΚΛΙΟ .	έτ.	58	3529	άνεκ. Πόρτρογκρουν 12 Φεβρ. διά Τεκιρντάγ
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ .	έτ.	10013	άνεκ. Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. διά Σαγκάπον	
ΜΠΕΛΛΑ .	έτ.	53	2990	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διά Σαιν Τζών (N.B.)
ΜΠΙΑΝΚΑ .	έτ.	52	5153	άνεκ. Χούλλα 5 Μαρτ. δι' Άμδούργον
ΜΠΙΑΛΙ	έτ.	36	5275	άνεκ. Πόρτ φ Σπαιν 21 Φεβρ. διά Μη. "Αύρες
ΜΠΛΑΟΥ ΜΕΝΤ .	έτ.	62	5430	εις Πειραιά από 6 Δεκ. (επισκευαί)
ΜΠΟΡΝΗΑΟΥΘ .	έτ.	56	10413	άνεκ. Λάς Πάλμας 4 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ .	έτ.	45	3450	διπλήθε Κων) πολιν 19 Φεβρ. διά Πειραιά
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΥ .	έτ.	51	6022	έφθ. Βακαγιάμα 3 Μαρτ.
ΜΠΡΟΔΕΡΣ .	έτ.	50	2424	έφθ. Κόπερ 2 Μαρτ.
ΜΥΧΝΗΑΙ .	έτ.	34	2709	έφθ. Πειραιά 30 Ιαν.
ΜΥΡΡΙΝΕΑΔΑ (δ.)	έτ.	49	9025	αργει Πειραιά από 19 Φεβρ. 1970
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	έτ.	47	9957	αργει Πειραιά από 5 Νοεμ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ .	έτ.	57	9345	άνεκ. Μόμπιλ 1 Μαρτ. διά Βρέμην
ΜΥΤΟ .	έτ.	58	1142	εις μεογειακάς μεταφοράς
ΜΥΣΟΝ .	έτ.	51	4029	διπλήθε Παναμά 30 Ιαν.
ΜΩΡΗΑΣ .	έτ.	53	6811	άνεκ. Άμδούργον 18 Φεβρ. διά Χάλοταβικ
ΜΩΤΡΙΚ .	έτ.	56	7841	έφθ. Μπιζέρτα 17 Φεβρ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ.	58	13152	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Φεβρ.
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ .	έτ.	59	11299	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδδ 19 Φεβρ. διά Κίναν
ΝΑΙΑΣ Κ. .	έτ.	50	5326	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδδ 25 Ιαν. διά Κίναν
NANO .	έτ.	50	1391	έφθ. Βιρττόν 4 Μαρτ.
ΝΑΞΟΣ ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ .	έτ.	68	3850	ύπό παραλαβήν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ .	Κατρίτσην - Δραγώνας	57	2000	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙΑΙ'Y .	έτ.	50	1501	έφθ. Τύνιδα 3 Μαρτ.
ΝΑΥΕΙΚΑ .	έτ.	60	3324	ύπό παραλαβήν
ΝΑΥΣΙΚΑ .	έτ.	51	2372	έφθ. Μασσαλίαν 2 Μαρτ.
ΝΕΑ ΜΟΝΗ .	έτ.	47	4981	άνεκ. Δάντοικ 27 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ .	έτ.	54	3534	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
ΝΕΠΤΟΥΝ .	έτ.	54	7968	έφθ. Μπράκε 6 Μαρτ.
ΝΕΡΙΝΑ .	έτ.	63	1197	άνεκ. Κάλιαρι 25 Φεβρ. διά Κυμάσι
ΝΕΣΤΩΡ .	έτ.	51	17225	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΕΣΤΩΡ .	έτ.	48	3286	διπλήθε Κων) πολιν 10 Ιαν.
ΝΕΦΟΣ .	έτ.	56	7911	άνεκ. Ήστκαμ 19 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	Ν. I. Βαρδινογιάννη	60	25920	άνεκ. Κασίμα 29 Ιαν. διά Σιγκαπούρην

Telegrams : NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

Telephones : Offices 5253
5254C. R. KNIGHT & Co.
101 Leadenhall St.Residences : Director - 4456
Manager - 741803

LONDON E.C.3.

*N. Kassimatis, Ltd.*SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΑΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
19 Rue da Electricidade — 62 Av. Alves CabralCORRESPONDENTS OF
INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.
5, QUAI DU MONT - BLANC
GENEVA - SWITZERLAND

ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Κούσιογκ 16 Φεβρ. διά Πασσούν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 24 Φεβρ. διά Κουάντοοου
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	49	1849	άνεχ. "Αλεξάνδρειαν 15 Φεβρ. δι' 'Ανκόνα
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	47	2017	διπλής (Κων) πολιν 18 Φεβρ.
ΝΙΚΗ		έλλην. συμφέροντα	71	9070	εἰς Σκαραμαγκά υπό συμπλήρωσιν
ΝΙΚΗ		έτ. «Ατλαντικός»	58	9999	άνεχ. Θρημαντή 2 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΝΙΚΗΤΑΣ		έτ. «Μαρασιέντα»	47	1526	άνεχ. Βενετίαν 2 Μαρτ. διά Ραδενόν
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ		Στ. Νταΐφας κ.λ.π.	53	1503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Ιονιμαρ»	44	3911	άνεχ. "Αποπα(Λάγκος 3 Φεβρ. διά Κοτόνου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Δ.		έτ. «Η.Β. Κομπανία Νοθ.»	70	2867	έφθ. Ρεοίφ 2 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ		έτ. «Εκάπη»	55	1520	άνεχ. Ντακάρ 3 Μαρτ. δι' "Ειδονμασούθ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.		έλλην. συμφέροντα	53	1362	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Μαρκομάρη»	51	698/	άνεχ. Αμβούργον 26 Φεβρ. διά Χάλμοταν
ΝΙΚΟΣ	(δ.)	έτ. «Βάρημπρος»	49	15980	άνεχ. Ντακάρ 17 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΝΙΚΟΣ Σ.		έτ. «Τρικοντινέντα»	44	7232	διπλής Γιβραλτάρ 1 Μαρτ.
ΝΙΝΗ		έτ. «Οακ Σίπηγκ»	62	28651	άνεχ. Ταιμάρ 21 Φεβρ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΝΟΡΑΛΟΡ		έτ. «Εδέμικα»	48	2351	έφθ. Αμβούργον 5 Μαρτ.
ΝΟΡΔΧΑΓ'ΝΤ		έτ. «Ανκάντα»	48	2342	έφθ. Γάνδην 4 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΒΑΤΚΑΪΟΝΤΕΣ		έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	άνεχ. Σάντο Ντομιγκό 5 Μαρτ. διά Καλλάο
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	άνεχ. Ριγιέκαν 4 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανκοκούϊστα»	58	10662	άνεχ. Μαλάγα 4 Φεβρ. διά Κουθαϊτ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ		έτ. «Πανοφικ Καρρίερς»	66	25820	άνεχ. Αμβούργον 2 Μαρτ. διά Ποίντ Σέντραλ
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Πρίμα»	59	12390	άνεχ. Ούη Σαΐδ 23 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	έφθ. Αμβούργον 5 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		έτ. «Πόντο»	58	8639	άνεχ. Νέαν Όρλεαντον 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ. «Πρίντσιπε»	61	15092	διπλής Ντόβερ 26 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΧΑΊΝΕΣ		έτ. «Πρίντσιπε»	62	15110	άνεχ. Νεάπολιν 19 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΝΟΡΘΕΡΝ ΒΕΝΤΕΣΙΟΥΡ		έτ. «Τότα»	58	9998	άνεχ. Τάμπα 13 Φεβρ. διά Λά Παλίς
ΝΟΡΜΑ		έλλην. συμφέροντα	39	1742	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΤΙ		έτ. «Καραισκάκης»	59	12256	άνεχ. Νιούπορτ 16 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΟΤΗΣ		έτ. «Άλκο»	48	2266	έφθ. Βαλτιμόρων 1 Μαρτ.
ΝΤΑΛΕΜΟΣ		έτ. «Αστρονεπτούνο»	50	12240	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ		Α. Παναγάκος	47	2095	διπλής Κων) πολιν 16 Δεκ. δι' "Ιλιτσεφοκ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Αλντεμπαράν»	53	4234	άνεχ. Μπιλμπάο 24 Φεβρ. διά Μπαγιόν
ΝΤΗΟΑΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Φορτούνα Α.»	65	35774	άνεχ. Μουνσάκ 28 Φεβρ. διά Χάρηκ "Αίλαντ
ΝΤΗΘΕΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μούντοι»	64	35412	άνεχ. Λιθέρουλη 7 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΝΤΙΓΚΝΤΙ		έτ. «Μάρες Σουρέντος»	55	8768	άνεχ. Τής 4 Μαρτ. διά Γκρειντζμασούθ
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Νίγκιντι»	38	3304	άνεχ. Πόρτ φ Σπαιν 21 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΝΤΙΝΟΣ Μ.		έτ. «Αρχοντόνος»	62	14150	έφθ. Πειραιά 26 'Ιαν.
ΝΤΟΛΛΑΗ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Ιανιμάρις»	56	7962	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. δι' "Απαπα(Λάγκος
ΝΤΟΛΟΡΕΣ		έτ. «Μοριλίνα»	57	9094	έφθ. Γιοκοχάμων 3 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Παίνη»	57	4226	έφθ. Βοστώνην 15 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		έτ. «Εύριπηδης»	57	7285	άνεχ. "Αμέρερον 5 Μαρτ. διά Βρέμπνη
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ		έτ. «Ηρόδηπος»	56	8716	έφθ. Σασεπό 19 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ		έτ. «Κέδρος»	69	9072	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 Δεκ. διά Κίναν
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ		έτ. «Χιος»	70	18776	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 20 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Μαρπερέκτα»	59	13381	έφθ. Κολουμπία ρίθερ 3 Μαρτ.
ΟΘΩΝ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Βέλγιον
ΟΓΛΑ		έτ. «Αίτζιαν»	57	9448	έφθ. Κουίλιον 8 Φεβρ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ιόνιος Ναυτ. Μετ.»	54	5561	έφθ. Λιοσσόδυνα 3 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ (ὑπερ.)		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	4380	έφθ. Νέαν Υόρκην 4 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΑΣ		έτ. «Τρανσασταλάντικα»	53	17434	εἰς Πειραιά ύπο 6 'Οκτ. (επισκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ		έτ. «Πρόδρομος»	55	2552	άνεχ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)		έτ. «Εύθοιο»	37	2354	έφθ. Γένοβαν 3 Μαρτ.
ΟΜΑΛΑ		έτ. «Γκράφτον»	69	109579	άνεχ. Χάρην 14 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΝΕΣΤΙ		έτ. «Ομρά»	50	5593	έφθ. Λιοσσόδυνα 5 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Μερτεόρδρι»	47	1663	άνεχ. "Αμέρερον 5 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστροκρεσίνο»	56	10929	άνεχ. Κόμπε 1 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΊΝΕΡ		έτ. «Αστρομπρίλλο»	57	9367	άνεχ. Τοιταγκόκ 27 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ορίεντ Μάνη Ήσοι»	45	7787	άνεχ. Κομώ Μπαιν 2 Μαρτ. διά Σίδνευ (Ν.Σ.)
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Πόρτ Πιρί 4 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσεανίκ»	61	16622	έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΟ		έτ. «Μπορέτζη»	66	3870	έφθ. Δάντοικ 1 Μαρτ.
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ		έτ. «Ούλυσσες Σίπιπινγκ»	54	2731	έφθ. Τενέριφν 1 Μαρτ. διά Νιούχαφεν
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		έτ. «Αντίκλεια»	50	3206	άνεχ. Λιοσσόδυνα 5 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ ΩΓΥΓΙΑ		έτ. «Οδοσσεοί»	55	1799	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		έτ. «Βαλντόρο»	63	15377	άνεχ. Νόρτεντζαχ 5 Μαρτ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Δραγώνας»	49	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφορός
ΟΥΤΕ		έτ. «Λ' Άμι Σιπηγκ»	49	1999	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρέγες»	60	9317	άνεχ. Βανκούμπερ 4 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαρούσανο»	58	23607	άνεχ. "Αμέρερον 26 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΠΑΚΑΛΑ		έτ. «Φιλιπόποτε»	47	6702	άνεχ. Βαλέντινα 18 'Ιαν.
ΠΑΛΑΜΥΡΑ		έτ. «Μιραπάλλη»	58	5720	άνεχ. Νιού Γουεφτιμίνοτερ 4 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΠΑΝΑ		έτ. «Μαρμαρόδσα»	61	16561	έφθ. Λονδίνον 1 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Πόρτο Αλέγκρες»	56	16250	άνεχ. Σαιντ Αννα Μπαιν 18 'Ιαν. δι' 'Αμοριάν Μπαιν
ΠΑΝΑΓΙΑ		Έγγελάκης	51	5170	άνεχ. Ρίο Γκραντε 16 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΠΑΝΑΓΙΑ		Σουρῆρς - Σοφράς & Σιά	52	1295	άνεχ. Κάλιαρι 26 'Ιαν. δι' "Ιλιτσεφοκ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Γονιαντόνο»	44	7251	άνεχ. Ταμπικό 27 Φεβρ. διά Τάμπα
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.		έτ. «Άστορ Β.»	44	2872	άνεχ. Αυδέρον 4 Μαρτ. διά Σουρμένες
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Άκμες»	57	10508	άνεχ. Βανόντερη 24 Φεβρ. δι' 'Ισπουνιάν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Έντερ.»	47	2576	άνεχ. Ρουέν 22 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		Τουρινάκης	39	2456	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ		N. Αλαφάσσος	50	1312	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιάντες»	55	10135	άνεχ. Ντακάρ 26 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Πιμνες»	50	7468	έφθ. Γένοβαν 28 Φεβρ.
ΠΑΝΔΩΡΑ		έτ. «Άριορούντο»	47	2811	εἰς Πειραιά ύπο 11 'Ιαν. (θά μετονομασθή ΜΑΙΡΗ)
ΠΑΝΟΣ		έτ. «Πόγκα»	45	4229	έφθ. Σαφρ 22 Φεβρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		έτ. «Πάρο Βιάζες»	54	7853	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διά Σάρμπομποργκ
ΠΑΝΟΡΑΙΑ		έτ. «Πανωραίο»	39	4550	έφθ. Ρουέν 1 Μαρτ.
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (μικτόν)		έτ. «Πούνα II»	53	16479	διπλής Κων) πολιν 18 Φεβρ. δι' 'Ισραήλ
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)		έτ. «Μέτις»	71	80000	άνεχ. Χαλούλ 'Αιλαντ 18 Φεβρ. διά Γκότεμπορυρκ
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΛΙΟ		έτ. «Αρμάντα II»	56	6156	άνεχ. Χανούλων 27 Φεβρ. διά Ματαρανί
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΩΛ		έτ. «Αρμαντόρες»	57	5176	άνεχ. Χανούλων 27 Φεβρ. διά Πάγκο Πάγκο
ΠΑΤΙΟΝΙΚ		έτ. «Μουντιάλ»	56	8984	άνεχ. Μένα 'Αρχαντί 27 Φεβρ. διά Ταμπαγκάο
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2752	έφθ. Αντε 3 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Ελληνικάς & Υιοι	52	1510	εἰς Χακοντάντε ύπο 5 Αύγ. 1969
ΠΑΤΡΙΣ (άνινερ)		έτ. «Χρυσανάκης & Υιοι	56	2399	έφθ. Μασσαλίαν 3 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΤΙΣΙΑ Λ.		έτ. «Ντετέμπε»	46	8590	άνεχ. Ειδονμάσουθ 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Σάν Παντελέημαν»	41	3496	άνεχ. Ντακάρ 4 'Ιαν. διά Βάρρι
ΠΕΙΡΑΤΑΣ		έτ. «Πανκόδρυπο»	59	23607	άνεχ. Μένα 'Αμπντούλα 21 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΠΕΙΡΑΙΕΣ		έτ. «Φράνκονικος»	48	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΙΛΑΣ		έτ. «Τρέινης Αντάσσαντερ»	55	17999	διπλής Γιβραλτάρ 18 Φεβρ.
ΠΕΝΝΥ		έτ. «Πειριλήπης»	56	20776	έφθ. Σιγκαπούρην 26 Φεβρ.
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		έτ. «Ελπάνα»	58	2667	άνεχ. Γλασκώθην 19 Φεβρ. διά Σφάξ
ΠΕΡΓΑΜΟΣ		έτ. «Μαρνάτοι»	63	33462	διπλής Ούσαντ 5 Μαρτ. διά Χάρην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)		έτ. «Κόνοπους»	56	15852	έφθ. Γιοκοχάμων 5 Μαρτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)		έτ. «Σπέις»	52	15880	άνεχ. Γένοβαν 19 Φεβρ. διά Λιθύην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Παιονηνο»	51	15897	διπλής Γιβραλτάρ 5 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	(δ.)	έτ. «Σερένιτου»	45	10375	άνεχ. Σάρος 2 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειον
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)		έτ. «Χάλκονάσης	58	20592	διπλής Παναρά 22 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	57	11089	άνεχ. Λάς Πάλμας 14 Φεβρ. διά Σαγκάνη

ΠΗΛΕΑΣ		έτ. «Πηλέας»	69	10010	διήλθε Παναμά 12 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΗΛΕΥΣ		έλλην, συμφέροντα	50	2282	έφθ. Βοστώνην 26 Φεβρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Τορκούατο»	61	10072	έφθ. "Εσπεράνας" 28 Φεβρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Ζαδέν»	41	3307	άνεχ. Μη. "Άυρες 5 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΠΛΕΙΑΣ		έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 3 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΠΛΕΙΑΣ		έτ. «Πλειάς»	56	10190	έφθ. Τζακάρταν 18 Φεβρ.
ΠΟΘΗΤΗ		έτ. «Υπέρμαχος»	57	9486	άνεχ. Φεντι 14 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρκάσιο»	54	12859	έφθ. Νεάπολιν 14 Φεβρ.
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Ταδόρε»	54	10878	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαρ 30 Ιαν. διά Λάντας "Εντ
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Κάνοπους»	61	9956	έφθ. Νεάπολιν 5 Μαρτ.
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)		έτ. «Μαρτολέντο»	55	10374	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΠΟΛΥΔΟΡΟΣ		έτ. «Νάδα Στρόβλιου»	62	11260	έφθ. Βανκούμερ 24 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		έτ. «Ατλάντα»	57	9797	διά πλήθε Παναμά 26 Φεβρ. διά Δουβλίνον
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		Στρ. «Ανδρέάδης	43	14425	άνεχ. Μονρόβια 3 Μαρτ. δι' Ολλανδίαν
ΠΟΛΥΘΗΜΟΣ		έτ. «Πολύφωνος»	47	8485	έφθ. Ρεϊφ 20 Φεβρ.
ΠΟΝΓΚΑΛ		έτ. «Αφρομάρ»	64	5435	διήλθε Παναμά 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Μπολιθάρ
ΠΟΝΗ		έτ. «Οσεανγουαίνης»	38	2562	έφθ. Σάντος 3 Μαρτ.
ΠΟΣΕΙΔΑΝΩΝ		Μ. Βέτας	53	1365	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		Μ. Μαρκογιαννάκης	53	4085	εις Πειραιά (επισκευαί)
ΠΡΙΑΜΟΣ		έτ. «Μαριντήλα»	65	20529	έφθ. Γιοκοχάμα 2 Μαρτ.
ΠΡΙΑΜΟΣ		έτ. «Πρίιμος»	51	4788	άνεχ. Ρουέν 22 Φεβρ. δι' Αλεξανδρειαν
ΠΡΙΑΜΟΣ		έτ. «Κωστογιάννης»	30	4184	έφθ. Κοπερ 9 Φεβρ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)		έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	64	40098	άνεχ. Φρέπορτ (Μπαχ.) 12 Ιαν. διά Περαιών Κόλπουν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		Ίω. Λάτος	64	37304	άνεχ. Τείμπλ Μπαίν 22 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)		έτ. «ΕΛ Ντοράντο»	55	13095	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 4 Φεβρ. διά Χούλ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ		έτ. «Σάμφα»	69	9073	έφθ. Σαγκάνη 27 Φεβρ.
ΠΡΟΕΣΤΟΣ		έτ. «Προεστώς»	59	8494	άνεχ. Βενετίαν 4 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Κάνοπους»	58	10995	άνεχ. Νταμπιέρ 17 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)		έτ. «Μαρεντάντο»	59	13606	άνεχ. Σπάττη 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ		έτ. «Προμηθεύς»	68	35491	άνεχ. Σπαλάτη 3 Φεβρ. δι' Αγύούσταν
ΠΡΟΣΠΑΘΕΤΑ		έτ. «Γκιώνα»	70	10006	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ		έτ. «Μαρμινίκη»	47	2280	άνεχ. Νταμπάρι 21 Ιαν. διά Κίναν
ΠΡΟΣΟ		έτ. «Πρόσω»	68	34640	έφθ. Τζάκαρσονβιλ 19 Φεβρ.
ΠΡΩΤΕΥΣ 2		έτ. «Αρμπαντόρα Σουνταρι	50	2392	άνεχ. Αλα Παλίς 27 Φεβρ. διά Λόριεντ
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ		έτ. «Μπάλκοπι»	56	9218	διήλθε Ντακάρι 21 Φεβρ.
ΠΡΩΤΟΝ		Γ. Μανόντουλος	48	6771	έφθ. Νταμπάρι 21 Φεβρ.
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)		Νικ. Βαρδινογιάννης	65	37927	άνεχ. Αντεν 27 Φεβρ. διά Ράς Σουκέιρ
ΠΟΛΑ (δ.)		Ίω. Λάτος	52	10224	έφθ. Φουκουγιάμα 13 Φεβρ.
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ		έτ. «Πώλκρασον»	51	6724	έφθ. Τζάκαρσονβιλ 19 Φεβρ.
PANTIAN MENT		έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	εις θέσιν 49.28 Β. - 03.19 Δ. 3 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΡΕΓΓΙΝΑ		έτ. Κοοπερείτιγκ Εντζίνιερς	54	1203	άνεχ. Αθέριο 3 Μαρτ. διά Βουλώνην
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)		έτ. «Ναπιέρ»	54	12858	άνεχ. Σουάμπα 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΡΕΖΟΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Ναθιγκαντόρε»	58	13222	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 22 Φεβρ. διά Περαιών Κόλπουν
ΡΕΘΥΜΝΟΝ		έτ. «Ρέθυμνον»	66	1127	άνεχ. Πόρουκρουν 1 Μαρτ. διά Μπέλφαστ
ΡΕΝΑ		έτ. «Εϋονίος»	55	8902	έφθ. Ναγκόγια 3 Μαρτ.
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Σύρα»	70	9240	άνεχ. Κάλιαρι 2 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΡΙΟ ΝΤΡΟ		έτ. «Ανεοίς»	55	7790	άνεχ. Όσλε 3 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ		έτ. «Μάρδαν»	55	8117	έφθ. Σάντος 3 Μαρτ.
ΡΙΟΝΤΟΝ		έτ. «Ρίοντον»	52	8111	ύπό παραλαβήν
ΡΟΔΟΝ		έτ. «Μιλάντζα»	55	8828	έφθ. Γιόραλτάρ 27 Φεβρ.
ΡΟΔΟΠΗ		"Ελληνική" Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 6 Μαρτ.
ΡΟΖΑΡΙΟ		έλλην, συμφέροντα	71	9070	άνεχ. Χιούστον 28 Φεβρ. διά Σάντος
ΡΟΖΕΑΝ		έτ. «Στάλτος»	54	2676	έφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ		έτ. «Τρανσόπασίφικ»	45	3863	έφθ. Αμβούργον 1 Μαρτ.

POWER

MORAN

Towing & Transportation Co., Inc., 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004 • Cable Address: MORANTOW

Moran's versatility offers a complete range of towing services, from docking and undocking in New York to world-wide towing and rescue capabilities with modern equipment and power in depth.

AGENT IN GREECE
National Hellenic American Line
83 Kolokotroni Street, Piraeus

OTHER AGENTS
Belgium, Denmark, England,
Finland, Germany, Holland, Italy,
Norway, Scotland, Spain and Sweden

ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπήκονοφιλδό»	48	5487	άνεχ. Λάρας Πάλμας 15 Φεβρ.
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 4 Μαρτ.
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. «Ωλλντον»	56	9206	άνεχ. Μη. "Άυρες 21 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδές»	60	19300	έφθ. Ταλκοχουάνο 1 Μαρτ.
ΣΑΒΙΔΚΟ	οτ. «Σκανδιναύιαν Μπάλτ.»	38	1770	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεχ. Χακοδάτην 15 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΓΚΡΕ ΣΤΑΡ	έτ. «Σάγκα»	51	2464	άνεχ. Κότκα 2 Μαρτ. διά Θεσινίκην
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	53	1048	εἰς Σεβίλην από 6 Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Άσοιμι»	55	11356	άνεχ. Σίδνεϋ (N.S.) 2 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΘΩΤΕΙΝΗ	Σ. Ροσδλιούς, έτ. «Ειρήνη»	56	1749	άνεχ. Πόρτ ο Πρίνς 3 Μαρτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΣΑΛΑΜΑΤ	έτ. «Σαιντ Ειρήνη»	60	12160	έφθ. Βιρτούτον 3 Μαρτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Νικ. & Στυλ. Χαλκίδας	62	9648	διπλής Παναμά 17 Φεβρ. διά Κορέαν
ΣΑΛΑΜΙΣ	Καπετάνιος - Πανούλατος	47	1575	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. ..
ΣΑΜΟΣ	'Ατροπλ. Σαλαμίνος ΕΠΕ.	49	1525	ύπο παραλαβήν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Σάμος»	66	17208	έφθ. Αμερικαν 28 Φεβρ.
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Σπαναλάιν»	52	2929	έφθ. Πειραιά 9 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Μαριανέλλα»	37	2409	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 23 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	άνεχ. Πειραιά 28 Φεβρ. διά Ναυρωασικόν
ΣΑΝ ΖΩΡΤΖ	έτ. «Βαλερόδζα»	58	9104	άνεχ. Ντακάρ 26 Φεβρ. διά Λέγκορν
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	έτ. «Άρκα»	71	9070	διπλής Παναμά 23 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Φάλλορον»	53	2693	άνεχ. Λάρας Πάλμας 25 Φεβρ. διά Βάλδις Μπαίν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Γλύσκα»	43	1595	άνεχ. Ντακάρ 1 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΣΑΝΖΑΙΝ	έτ. «Μαρπρέσιο»	62	5430	εἰς Πειραιά από 15 Δεκ. (Επισκευαί)
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σανσάιν»	54	2485	άνεχ. Νεάπολιν 11 Φεβρ. διά Λιπαρί
ΣΑΝΤΑ ΛΙΣΣΙΑ	έτ. «Σίνη. Ντεβελόπουντ»	57	10376	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Φεβρ. διά Μακόρις
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ II	έτ. «Σάντα Άλισσα»	63	13841	άνεχ. Χιρόκατά 4 Φεβρ. δι' Ινδονησίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Μαρίλα»	43	3042	διπλής Ντόρεμ 25 Φεβρ. διά Μεροίνα
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Σίνη. Ντεβελόπουντ»	58	10397	άνεχ. Κέιπ Τάουν 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	άνεχ. Πόρτο Αλεγκρές 5 Μαρτ. διά Μη. "Άυρες
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Άνθοθοσα»	52	4687	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΣ	έτ. «Σάντα Καϊκίλια»	60	8772	άνεχ. Ντακάρ 3 Μαρτ. διά Κόνακρυ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έλλην. συμφέροντα	54	2006	έφθ. Κοραμόδα 23 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	A. N. 'Αθανασιάδης	44	2285	άνεχ. Σουάνον 25 Φεβρ. διά Κριστιανοντ
ΣΑΝΤΑ ΤΡΙΝΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Καρδαμούλιαν»	59	3027	διπλής Ρότερνταμ 2 Μαρτ. διά Φερρόλ
ΣΑΝΤΑ ΘΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σίνη. Ντεβελόπουντ»	58	10391	εἰς Άμμούργουν από 8 Ιαν.
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σάδια»	56	10271	άνεχ. Καλύβι 16 Φεβρ. διά Μη. "Άυρες
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Σαρμπο»	57	2447	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 1 Μαρτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Κρήπη»	65	1129	άνεχ. Λουαντά 4 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΣΑΣ	Άφοι Σιγάλα	40	5360	έφθ. 'Απαπα Λάγκος 26 Φεβρ.
ΣΑΧΕΛ II (δ.)	έτ. «Ηστ Μεντιτεράνεαν»	62	2335	άνεχ. Βρέμπι 2 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρίτ. Εντερπράζ»	46	3921	έφθ. Λονδίνον 28 Φεβρ.
ΣΕΜΙΡΑ	έτ. «Ζάπο»	53	6838	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Άλφα II»	47	1835	άνεχ. Βιρτούτον 18 Φεβρ. διά Μεροίνα
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεχ. Κοτεμπουρκ 1 Μαρτ. δι' Ελσίνκι
ΣΗ ΛΑΙ'ΟΝ	έτ. «Σπλάιν»	53	6504	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 16 Ιαν. διά Σαγκάνη
ΣΗ ΜΠΡΑΓΓΤ	έτ. «Μαρπέτ»	50	2774	άνεχ. Τζιμπούτι 25 Φεβρ. διά Σαφάγκα
ΣΗ ΜΠΡΖ	έτ. «Εονιλίτα»	52	3256	άνεχ. Πειραιά 4 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΣΗ ΧΟΡΣ	έτ. «Σπιχάρδ»	53	6518	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 Φεβρ.
ΣΗΤΑΙ'ΝΤ	έτ. «Ν. Πλούτος»	71	10000	εἰς Ναγκόγια υπό συμπλήρωσιν
ΣΙΘΩΝΙΑ	έτ. «Φρίντον»	68	10016	διπλής Παναμά 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Σιλάρερ Γουαΐηβ»	57	8476	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 Φεβρ. διά Βάρνων
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σιλάρερ Κρέστ»	51	2652	άνεχ. Λατάκια 16 Φεβρ.
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗ	έτ. «Γκρηκόν»	50	7210	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 22 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ. «Σιλάρερ Στάρ»	52	4998	έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ.
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αιώνατ»	43	7275	άνεχ. Αντόνιτ 28 Φεβρ.
ΣΙΜΣΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	69	12748	άνεχ. Κορούνα 17 Φεβρ. διά Τάμπα
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Σινσέριτυ»	49	4825	διπλής Παναμά 31 Ιαν. διά Ράς Λανούφ
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρανσόβι & Νόδιγκ»	58	18287	έφθ. Είλατ 28 Φεβρ.
ΣΙΣΣΥ	έτ. «Ιλίδαν»	54	1832	διπλής Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Τρίπολιν
ΣΙΟΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	έφθ. Βανκούμπερ 25 Φεβρ.
ΣΚΑΠΤΟΥΓΙΝΤ	έλλην. συμφέροντα	70	9070	άνεχ. Σίδνεϋ 28 Φεβρ. διά Μελβούρνην
ΣΚΑΠΤΙΚΙΑΛΛΑ	έτ. «Άλεξανδρα»	61	12012	άνεχ. Ανιέρσαν 23 Φεβρ. διά Δακομένην
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Γιακούσατέ»	54	1813	άνεχ. Αγ. Θρακικόν 4 Μαρτ. διά Κόστα Ρίκα
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμανά»	53	2340	άνεχ. Λατάκια 12 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΣΚΑΕΡΙΟΝ	έτ. «Κορδάμυλιαν»	69	9057	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Μη. "Άυρες
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κοράλλα»	48	3745	άνεχ. Ντιμόπιαν 16 Φεβρ. διά Σανκέρκην
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Σκυριάκη»	38	4836	άνεχ. Πάρασ 24 Φεβρ. διά Πειραιά
ΣΟΔΩΝ	Δ. Βασιλάτος - Σ. Κοντός	54	1423	έφθ. Κείπ Τάουν 23 Φεβρ.
ΣΟΥΖΥ	έτ. «Νορτένα»	55	2283	υπό παραλαβήν
ΣΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Έλκο»	58	10690	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Νικελέντια»	43	2729	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 1 Μαρτ.
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Αμάκλιο»	62	14622	άνεχ. Ρότερνταν 10 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΑΙΓΑΛΙΟΝΤ	έτ. «Εντήθορ»	47	5010	άνεχ. Κόμπε 24 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΕΜΤΖΙΝΙΕΡ	έτ. «Απίγιανος»	50	6354	άνεχ. Ντύρμπιαν 16 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΚΑΙΤΑΙΝ	έτ. «Σπαλαμάτορι»	56	5720	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρδίγια»	50	9189	εἰς Πειραιά από 31 Ιαν.
ΣΠΑΡΤΑ	έτ. «Μαρλινέας»	51	6006	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 Φεβρ. διά Τζακάρτα
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έλλην. Δεξαμενονόλοια	50	9959	διπλής Νιού Χάρεν 2 Μαρτ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφιρη»	43	3328	άνεχ. Πειραιά 4 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΣΗΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	έφθ. Μένα Αχαρνών 2 Μαρτ.
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Πόντρε»	52	5734	εἰς Αμπιτζάν από 9 Ιαν.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Απολλωνία»	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γαρουφαλία»	68	26481	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 16 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	έτ. «Μαρφάντζα»	70	18263	έφθ. Νιού Χάρεν 3 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρντίτα»	70	18263	άνεχ. Βεραδάλ 19 Φεβρ. διά Γδύνια
ΣΤΑΛΑΩ	έτ. «Βάσα»	53	7487	έφθ. Μαρακάιμπο 20 Φεβρ.
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ	έτ. «Φερκάντε»	64	4058	έφθ. Ταματάς 6 Φεβρ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	διπλής Πούντας Αρένας 14 Φεβρ.
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρδύνο»	70	18263	έφθ. Λονδίνον 27 Φεβρ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	άνεχ. Νιού Χάρεν 3 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	έτ. «Σάντα Δ.»	70	18260	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ	έλλην. συμφέροντα	55	1112	έφθ. Κοατζακούλος 25 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστροδίδιο»	44	7223	άνεχ. Γενόβαν 18 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίπινηκ»	64	44725	άνεχ. Ρεοίφ 21 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	έτ. «Αργινιούσαι»	52	10407	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτσους	45	4014	άνεχ. Δάντοις 23 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ	έτ. «Πανοσεάνικα»	59	10801	άνεχ. Βαλπαραίσο 1 Μαρτ. διά Λίρκεν
ΣΤΙΛΛΑΥ ΚΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Στιλλακάρριερ»	66	2703	ύπο παραλαβήν
ΣΤΙΛΛΥ ΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Στιλλυράννερ»	66	2456	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 26 Φεβρ.
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ. «Μέκο»	55	10553	άνεχ. Νιού Όρλεάνην ρόδης 20 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΣΤΟΛΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	έτ. «Πιλορές»	58	13409	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Γκαράντε»	39	7401	άνεχ. Βιρτούτον 27 Φεβρ.
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	έτ. Α. & Π. Καλλίτονς	57	2520	άνεχ. Μαντράς 17 Ιαν. διά Χάργκ "Αϊλαντ
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	έτ. «Συμφωνία»	44	1732	έφθ. Χάρτλεπουλ 3 Μαρτ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ. «Σύρεν»	56	16392	έφθ. Χόγκ Κόγκ 1 Μαρτ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Γκάζι»	53	1092	έφθ. Νεκοτόσα 23 Φεβρ. δι' Αγιον Βικέντιον
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Βέστα»	56	10096	άνεχ. Σαντιλάνα 4 Μαρτ.
ΤΑΜΑΡΑ	έτ. «Νάδιος Πανοσεάνικα»	60	4800	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 21 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλντα»	45	7767	εἰς Μπρέμερχαρεν υπό συμπλήρωσιν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	έτ. «Ταρόάντς»	71	10011	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	έτ. «Τάργουαίνη»	65	10865	άνεχ. Σακάι 20 Φεβρ. διά Ραθέναν
ΤΑΣΟΥΛΑ	έτ. «Μπέλλα Κορίνα»	46	3496	έφθ. Γένοβαν 4 Μαρτ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	56	20332	άνεχ. Σακάι 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ταύρος»	55	19674	έφθ. Μένοβαν 4 Μαρτ.
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5632	άνεχ. Νεκοτόσα 23 Φεβρ. δι' Αγιον Βικέντιον

ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	άνεχ. Ντακάρ 2 Μαρτ. διά Πλότος
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	έτ. «Τενάδιτη»	51	11124	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Άστρο Επίκο»	55	7798	έφθ. Ναυγάρια 20 Φεβρ.
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα III»	60	20058	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 26 Φεβρ. διά Λισσαθώνα
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Σήμπερντ»	69	10009	άνεχ. Πόρτ οφ Σπαιν 20 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	Στ. Ν. Χαράκογλου κλπ.	53	1591	έφθ. Λιμερικ 28 Φεβρ.
ΓΖΑΤΙΖΑΡΙ	έτ. «Σύνεσις»	61	7558	άνεχ. Τζακάρτα 23 Φεβρ. δι' Αμετερνταμ
ΓΖΕΛΕΠΗΣ	Άχ. Χαλκουσης	56	7989	άνεχ. Μπράκε 25 Φεβρ.
ΤΖΕΜΙΝΙ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Άλιέτο Οσεάνικο»	52	7403	άνεχ. Μπαντάρ Άμπας 10 Φεβρ. δι' Αμπαντάν
ΓΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ»	65	47544	διπλής Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Κουβάτ
ΓΖΕΝΗ	έτ. «Ρούμπιοταρ»	59	9855	άνεχ. Μπωμόντ 24 Φεβρ. διά Καρθαγκένα (Κολ.)
ΓΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Τέτα IV»	62	16563	άνεχ. Βανκούμερ 5 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΖΙΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Μάρκεριντο»	63	28099	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΓΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ανύλλα»	56	21185	άνεχ. Δουνκέρκην 3 Μαρτ. διά Νιγηριαν
ΓΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έλλην. ουμφέροντα	70	9070	εις Σάντερλαντ υπό ουμπλήρωσιν
ΓΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Πάνη»	57	1599	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 4 Μαρτ. διά Κύπρου
ΓΖΩΡΤΖ ΠΑΝ	έτ. «Βλασσόσεαν»	53	12962	εις θέσιν 41.31' Β. - 71.22' Δ. 4 Μαρτ.
ΓΗΛΑΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Κάδανο»	57	2536	διπλής Ούσαντ 21 Φεβρ. διά Βατούμι
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Θαλῆς»	43	4314	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 5 Μαρτ. διά Σιγκαπούρου
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	Παπαχρόποτου	47	1832	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΙΤΑΝ	έλλην. ουμφέροντα	59	12149	εις Πειραιά (έπισκευαι)
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	έφθ. Πειραιά 9 Φεβρ.
ΤΟΛΜΗ	Μαρία Μελά κ.ά.	54	1336	εις Τέμα από 11 Σεπτ.
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σκορπίδη»	60	23913	άνεχ. Τρίπολι (Λιβάνου) 21 Φεβρ. διά Σέτε
ΤΟΛΟΦΩΝ	έτ. «Ερατίνη»	57	7683	έφθ. Νέαν Ύόρκην 4 Μαρτ.
ΤΟΕΩΤΗΣ	έλλην. ουμφέροντα	71	9070	εις Σκαραμαγκάν υπό ουμπλήρωσιν
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Γουέστερν Ναβ.»	69	41687	άνεχ. Μένα Άμπντούλα 15 Φεβρ. διά Χάθρουν
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σήσουιφτ»	53	3411	άνεχ. Χιούστον 14 Φεβρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	έφθ. Μουρούραν 22 Φεβρ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 3 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΤΡΕΙΝΤ ΜΙΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7643	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διά Ρεσιφ
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΡ	έτ. «Ντόνι»	57	21999	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 18 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΤΡΕΧΟΝ (δ.)	έτ. «Πενέμπη»	59	22561	έφθ. Βιλμιγκτών (B.K.) 5 Μαρτ.
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Προδίτεντς»	48	11172	άνεχ. Μένα Αχαϊαντι 21 Φεβρ. διά Κάντλα
ΤΣΕΦ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Οξιντένταλ»	64	52619	άνεχ. Μένα Αχαϊαντι 22 Φεβρ. διά Κόρυτον
ΤΥΧΗ (δ.)	έλλην. ουμφέροντα	54	16210	άνεχ. Γενόβαν 26 Φεβρ. διά Ταρτούς
ΤΥΧΗ	έτ. «Αστρούιντ»	52	7744	άνεχ. Ντάρμπαν 1 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ-Μελαχροινός & Yiol	38	5239	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 3 Φεβρ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκινγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Σλάγκεν 17 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΦΑΕΘΩΝ	έτ. «Βιωτία»	71	11489	εις Σάντερλαντ υπό ουμπλήρωσιν
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Μεσοντία»	70	11490	έφθ. Φρίμαντλ 3 Μαρτ.
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρούσιο»	66	15565	εις Πότο Σουδάν 17 Φεβρ.
ΦΑΙΗ	έτ. «Κεάναβ»	46	1576	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	Γ. Γιακουμ. - Κ. Αθανασ.	47	3247	διπλής Κων. πολιν 25 Φεβρ.
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ	Γ. Γιακουμόπουλος ή Σιά.	44	1906	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	Γιακουμόπουλος· Αθανασ.	45	2742	άνεχ. Μεθίλ 6 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΦΑΥΤΕΡ	έτ. «Ελντοράνια»	57	8631	έφθ. Ντακάρ 3 Μαρτ.
ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΛΕΙΤΙΚΣ	έτ. «Πάτρας»	69	12748	έφθ. Μπάρα 26 Φεβρ.
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστέρλα»	62	31050	έφθ. Νεάπολιν 1 Μαρτ.
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 17 Φεβρ. διά Λιβύνην
ΦΙΛΟΘΕΗΝ	έτ. «Φαιρύ»	47	8207	έφθ. "Απανα" Λάγκος 3 Φεβρ.
ΦΙΛΟΤΗΣ	έτ. «Φιλότης»	55	7578	άνεχ. Ριο Γκράντε 25 Φεβρ. διά Ταματάθε
ΦΛΩΡΙΤΑ	έτ. «Φλωριντάραμ»	49	3632	άνεχ. Ταμικό 28 Φεβρ. διά Σάντος
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίων»	57	9949	έφθ. Μη. Αύρες 3 Μαρτ.
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11489	άνεχ. Αδελαΐδα 27 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ντίκτα»	47	2475	άνεχ. Κάλιαρι 3 Μαρτ. διά Γκέλα
ΦΡΙΝΤΟΝ	έτ. «Ινβίκτα»	70	10006	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 26 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΡΙΝΤΑ	έτ. «Άρων»	49	9604	άνεχ. Λορεντζό Μάρκες 6 Μαρτ. διά Κείν Τάουν
ΦΡΙΕΣ Α.	Μ. Α. Χαμούρης & Σιά	47	1391	εις Πειραιά από 6 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΦΡΟΣΩ	έτ. «Ολυμπος»	70	18700	έφθ. Ναγκόνια 3 Μαρτ.
ΦΡΟΣΩ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	69	9070	έφθ. Μόρεκεντ Σίτι 28 Φεβρ.
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙΤΙ ΣΗΣ ΕΞΠΡΕΣ	έλλην. ουμφέροντα	48	3452	έφθ. Μπιλμπάο 4 Μαρτ.
ΧΑΙΜΙΝΤΑ	«Κοοπεράιτικ Έντζινιερ»	52	1175	έφθ. Καζαμπλάνκαν 26 Φεβρ.
ΧΑΙΜΕΙΝ (δ.)	έτ. «Χαμοίν»	57	18815	άνεχ. Αμέρεραν 22 Ιαν. δι' Αρζέβ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Κλειώ»	50	10315	άνεχ. Λά Γκουλέτ 4 Μαρτ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ακρες»	60	9319	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 4 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	έτ. «Ζαννής»	54	21006	άνεχ. Τεργέστων 9 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	έφθ. Ταϊταγκόκ ρόδας 23 Φεβρ.
ΧΑΡΙΔΙΟΝ	έτ. «Χαρίλιον»	55	4486	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΧΑΡΙΣ II	έτ. «Χαρισελ»	55	4721	έφθ. Χάρην 4 Μαρτ.
ΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Γκρηγκάλ»	55	1791	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝ	έτ. «Τραμι Τάνκερς»	69	10000	άνεχ. Σακάι 1 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Φρίντοντομ»	68	10016	έφθ. Εσπεράν 25 Φεβρ.
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρίντοντομ»	68	10121	έφθ. Καοσούνγκ 31 Ιαν.
ΧΙΑΝ ΖΕΩΨ	έτ. «Φρίντοντομ»	69	10000	άνεχ. Γλασκώνη 25 Φεβρ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρίντοντομ»	67	10086	άνεχ. Φριμάντλ 18 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Φρίντοντομ»	69	10100	άνεχ. Πότο Λίνκολν 4 Μαρτ. διά Κόλαμπο
ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ	έτ. «Φρίντοντομ»	68	10121	άνεχ. Κούν Μπαιν 18 Φεβρ. διά Ταΐδαν
ΧΙΑΝ ΣΗ	έτ. «Αιλάντερ»	69	10016	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Χούλ
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ. «Ασσοσιέτεντ Κόντ»	69	10016	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 25 Φεβρ.
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	έτ. «Φρίντοντομ»	69	10100	άνεχ. Μακείο 3 Μαρτ. διά Ρεσιφ
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Πάιντον Σίππιγκ»	53	8458	άνεχ. Λονδίνον 5 Μαρτ. διά Λιβερπουλ
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	άνεχ. Μαδέρα 23 Φεβρ. διά Λέγκορν
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεχ. Μένα Αμπντούλα 27 Φεβρ. διά Βομβάνην

"THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD"

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

ΝΩΠΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ ■ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID
ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

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

TELEGRAMS
PANELLENICA
RIO DE JANEIRO BRASIL

RUA NEWTON PRADO 67 67 A

RIO DE JANEIRO

ΧΟΑΝ ΤΡΙΝΙΤΙ						
ΧΟΠ						
ΧΡΗΓΚΑΛ						
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.						
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ						
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ						
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.						
ΧΡΙΣΤΙΝΑ - ΜΑΡΙΑ						
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ						
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ						
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ Ι!						
ΧΡΥΣΟΥΛΑ						
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ						
ΩΚΕΑΝΙΣ						
ΩΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ						
ΩΚΛΑΝΤ ΣΤΑΒ						
έτ. «Ελληνικός Πλούτος»	70	9420	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 27 Φεβρ. διά Γουαμπόα			
έτ. «Άκενονακος»	55	9242	άνεχ. Ρόπτερνταμ 6 Φεβρ. διά Ροστόκ			
έτ. «Κλασιδία»	66	9854	άνεχ. Ρόπτερνταμ 22 Φεβρ. διά Βανκούμπερ			

Τα υπό δέγκας σημαῖας

ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελα»	52	3714	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Ιαν.
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12231	άνεχ. Κριστούπαλ 4 Μαρτ. δι' 'Ελ Παλίτο
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροσία»	59	15660	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σιμόπολο 'Ατλάντ.»	62	9690	έφθ. Έθερετ (Ούάθ.) 5 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	3718	άνεχ. Τρίπολην (Λιθάνου) 19 Φεβρ. δι' 'Απαλα)Λάγκος εις Πειραιάς από 13 'Ιαν.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	άνεχ. Κολόμπη 25 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μαχάρ
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Έρυθιανή»	56	20153	άνεχ. Κολόμπη 25 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μαχάρ
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4806	άνεχ. Κολόμπη 19 Φεβρ. διά Σαφάγκα
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	43	2809	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έπορια»	51	2512	άνεχ. Καζαμπλάνκα 3 Μαρτ. διά Μπαγιόν
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύελπις»	47	3316	εις Κολόμπη από 24 Δεκ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαϊκρέρεστ»	55	5064	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	έφθ. Σαντάντερ 26 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	έφθ. Πειραιά 11 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άναστασις»	49	2358	έφθ. Βενετίαν 2 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλλωση»	45	7208	έφθ. Ήλις 17 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρούσπιρταν»	55	1216	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλειόδες»	43	7254	άνεχ. Ρόπτερνταμ 5 Μαρτ. διά Μπιλμπάο
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μποθογιάγκ»	55	3391	έφθ. Ρόπτερνταμ 27 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	έφθ. Νέαν 'Υρκην 5 Μαρτ.
ΑΔΕΛ (κυπρ.)		έτ. «Λαζέρη»	49	4930	άνεχ. Πενάγη 18 Φεβρ. διά Βιζακαπατνάμ
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λάθαλφοι»	50	11693	έφθ. Νεόπολιν 1 Μαρτ.
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζαλέα»	48	9506	έφθ. Γένοβαν 3 Μαρτ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σγουαΐνη»	49	4113	άνεχ. Βιρτσιτόν 3 Μαρτ. διά Λατάκια
ΑΘΕΝΙΚ (νικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάντε»	67	48747	διπλής Βίλελμοσχαρεν 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νορδόποτερν»	70	8825	διπλής Παναμά 2 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερνίς Μινεράλ»	64	30682	διπλής Πούντα 'Αρένας 13 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ητ Μεντίν»	68	16042	άνεχ. Αγ. Φραγκιούν 5 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	έφθ. Φός 5 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	19462	άνεχ. Βαλτιμόρην 23 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	62	9943	διπλής Παναμά 5 Φεβρ. διά Β. Κορέαν
ΔΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιας»	53	12023	έφθ. Πειραιά 8 Φεβρ.
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9024	έφθ. Αδάναν 24 Φεβρ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕΙ'Μ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φείμ»	69	9241	άνεχ. Χάρην 25 Φεβρ. δι' 'Αθάναν
ΑΙΗΤΖΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίντζαξ»	56	1333	άνεχ. Θέουτα 26 Νοεμ. διά Μονόπολι
ΑΙΟΛΗΝ (δ.)		έτ. «Νίουρο»	56	12355	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. δι' Αύγουστουν
ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίθαλλα»	52	7604	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σήν»	67	28774	έφθ. Πόρτ Ελίσαμπεθ 2 Μαρτ.
ΑΙΓΓΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριόμιο»	58	10018	άνεχ. Σιμίζου 1 Μαρτ. διά Αντζελες
ΑΙΓΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριόμιο»	58	10018	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορ.) 3 Φεβρ. δι' Απω 'Ανατολήν
ΑΙΓΓΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Σίνη»	58	926	έφθ. Μπλέφαστ 1 Μαρτ.
ΑΙΓΓΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριόμιο»	58	10020	έφθ. Χιούστον 3 Μαρτ.
ΑΙΓΓΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίντνατ»	55	21584	έφθ. Νέαν 'Υρκην 3 Μαρτ.
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράντ Πείλ»	47	3343	άνεχ. Ντάκαρ 18 Ιαν. διά Βάρροι
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν Μαριτάιμ»	65	39450	άνεχ. Σιμίζου 1 Μαρτ. διά Αντζελες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (νικτόν)		έτ. «Αίτζιαν Σγουαΐνης»	71	58600	άνεχ. Σακάτη 2 Μαρτ. διά Σιδηνεύ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιον Σήν»	69	51627	έφθ. Χρισούλη πάνω συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόντζ»	67	32644	άνεχ. Σακάτη 1 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταροντ»	67	32644	άνεχ. Πόρταντον 20 Φεβρ. διά Μουροράν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέντερς Τρονσόπ.»	56	8835	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 2 Μαρτ. διά Ναυκογία
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Κόρριερ»	66	22362	άνεχ. Χιούστον 27 Φεβρ. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	66	22362	άνεχ. Σακάτη 2 Μαρτ. διά Σιδηνεύ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανούσαι Κόρριερς	65	18452	έφθ. Χιούστον 5 Μαρτ.
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρα»	43	4345	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 19 Φεβρ. δι' Αμστερνταμ
ΑΚΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τούρος»	58	9199	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 19 Φεβρ. διά Ρόπτερνταμ
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Νιούκαστον (Αύστρ.) 11 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	διπλής Παναμά 4 Φεβρ.
ΑΚΟΥΑΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Μιζουσίμα 26 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	67	25168	άνεχ. Ρόπτερνταμ 6 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25155	έφθ. Τοίμπα 27 Φεβρ.
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25168	άνεχ. Λάς Αντζελες 3 Μαρτ. διά Βακαγιάμα
ΑΚΟΥΓΑΙ'ΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταϊ»	57	25433	άνεχ. Γένοβαν 4 Μαρτ. διά Βαλπαραΐζο
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βουσάντο»	49	2935	άνεχ. Ριγιέκαν 20 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέτεορ»	70	8825	έφθ. Οζάκαν 4 Μαρτ.
ΑΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτη»	56	10370	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άφοκαν»	58	11351	έφθ. Ρόπτερνταμ 26 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξι»	58	10499	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 10 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπάριον»	56	20926	άνεχ. Μαλόκα 15 Φεβρ. διά Τρίνινταντ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόδα»	55	12380	άνεχ. Σουάνον 2 Μαρτ. διά Ροσφόρ
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)		έτ. «Άλισσον»	56	2343	άνεχ. Τοίμπα 24 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερς»	67	14845	άνεχ. Ναγκόνια 22 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΑΛΙΑΚΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικατουν»	68	16475	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΑΛΙΚΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλφο»	53	1320	έφθ. Αδάναν 17 Φεβρ.
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλις»	44	7189	έφθ. Αδάναν 21 Φεβρ.
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	53	7564	έφθ. Βίλελμοσχαφεν 26 Φεβρ.
ΑΛΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστλ»	55	11971	άνεχ. Πόρτ Χεντλαντ 22 Φεβρ. διά Μιζουσίμα
ΑΛΚΜΑΝ		έτ. «Άλκιουν»	66	27985	άνεχ. Καλούμπια πίβερ 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκουέντο»	70	12050	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΚΥΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκυονις»	48	2681	διπλής Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαστικ Μαρ. Κόρριερς»	67	46401	άνεχ. Ιμιγκάχι 27 'Ιαν. δι' 'Αρούμπα
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	έφθ. Αδάναν 21 Φεβρ.
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλια Σ.»	41	9097	έφθ. Αδάναν 21 Φεβρ.
ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόδφορντ»	55	14458	άνεχ. Αμέρεραν 6 Μαρτ. διά Ζουετίνα
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζέρδου»	58	13023	άνεχ. Λιβερπούλ 20 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραουάρ»	54	13145	άνεχ. Βοστώνη 27 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	58	18589	άνεχ. Μπακρέιν 19 Φεβρ. διά Χάργκ Αίλαντ
ΑΛΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάβενπορτ»	69	15808	έφθ. Τειμπλαντόρα 3 Μαρτ.
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7292	άνεχ. Μπιλμπάνο 18 Φεβρ. δι' Αδάναν
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	έφθ. Αδάναν 24 Φεβρ.

ΑΛΥΣΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	46	2904	άνεχ. Έμδεν 5 Μαρτ. διά Καΐν
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφα»	41	7368	άνεχ. Ρόττερντα� 27 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαλθεία»	51	11169	άνεχ. Ντώρμπαν 26 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλίς»	56	8959	άνεχ. Πολέρμου 26 Φεβρ. διά Αλεξανδρειαν
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	άνεχ. Ταιμάρα 23 Φεβρ. διά Αυστραλίαν
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	39	5171	εις Καντίς από 14 Νοεμ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιλα Χερμόδα»	66	23571	άνεχ. Γιοκοσούκα 11 Φεβρ. διά Καμαϊσι
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Έντ»	69	15869	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδι 2 Μαρτ.
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράγια»	53	4314	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 13 Φεβρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλιότα»	65	15957	άνεχ. Πασκαγκούλα 4 Μαρτ. διά Αμβούργον
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΙΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	67	21423	διπλής Γιβραλτάρ 27 Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρ»	55	19125	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Φεβρ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	68	21426	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 10 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	68	21418	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 4 Μαρτ. διά Ρίο 'Ιανείρο
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	52	7168	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 19 Φεβρ. διά 'Αραύμπα
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία της Λουρδού»	43	7314	άνεχ. Βαρκελώνην 13 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελτωράντο»	57	25441	άνεχ. Αθάναν 21 Φεβρ. διά θέλτον
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Γουώτερη»	54	1973	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 12 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΝΑ ΘΑΝΝΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκολντέν Στάρ»	46	8047	άργει εις Βόλον από 21 Αύγ.
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	53	2236	έφθ. Αλεξανδρειαν 16 Φεβρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άννιτσα»	65	19758	άνεχ. Καλλάο 8 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	49	2149	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	59	20935	εις θέσιον 05.12 Β - 97.30 Α 3 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτζενιο»	66	15597	άνεχ. Μη. 'Άθρες 1 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν
ΑΝΤΙΓΚΟΥΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμποκι»	44	3178	άνεχ. Μη. 'Άθρες 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΙΝΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνους»	53	7427	έφθ. Κείπ Τάουν 9 Φεβρ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	άνεχ. Καλλάο 2 Μαρτ.
ΑΝΤΟΡΕΙΣΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεονη»	57	2213C	άνεχ. Γένοβαν 4 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	διπλής Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	διπλής Παναμά 26 Φεβρ. διά Νουμέα
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντρα»	46	8380	άνεχ. Βουδάνην 1 Μαρτ. διά 'Αθάναν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σούμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	εις 'Αμβούργον από 15 Δεκ.
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεΐνάντε Τρανό»	63	10594	άνεχ. Σίδνευ 23 Φεβρ. διά Χίλην
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προπέλλερ»	54	1274	εις Πειραιᾶ από 19 Ιαν.
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	68	27989	άνεχ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρός»	58	10108	έφθ. Αλεξανδρειαν 15 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπίνα»	63	29141	άνεχ. Τενερίφον 10 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλαι»	54	3726	έφθ. Εμδεν 5 Μαρτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	διπλής Κωνιτών (Κωνιτών) πολιν 30 Ιαν. διά Κωνιτάντζαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραγκόν»	43	7248	εις θέσιον 51.10' Β - 01.36' Α. 11 Φεβρ. διά Ροοτόκ
ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΗΒ	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	41	5215	έφθ. Παρανάγκουα 1 Μαρτ.
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	53	3431	άνεχ. Κίγκωτων (Τζαμ.) 19 Φεβρ.
ΑΡΓΚΟ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια»	51	3481	άνεχ. Βαλτιώπων 17 Φεβρ. διά Σαιν Τζώνς (Ν.Β.)
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισον»	61	10163	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Φεβρ. διά Νιού Γουέστμινστερ
ΑΡΓΚΟΣΚΑ'	(N.A.T.)	έτ. «Αργκοσκά'»	50	3500	έφθ. Κίγκωτων (Τζαμ.) 19 Φεβρ.
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	51	3425	άνεχ. Μπελίζε 27 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιανη»	50	3454	άνεχ. Στρόμπορτ (Μπαχ.) 17 Φεβρ. διά Μπορτών
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθέλοζ»	64	28313	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 17 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	68	24894	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 4 Φεβρ. διά Σακάι
ΑΡΕΝΤΑΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρένταλ»	43	7265	άνεχ. Αθάναν 16 Ιαν. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΑΡΕΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίδει»	57	8406	έφθ. Ντενάγκ 18 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	έφθ. Ντακάρ 8 Φεβρ.
ΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπροθαλάντο»	47	6906	έφθ. Σαδάνναν 5 Μαρτ.
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάμπαρ»	54	13432	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	62	25211	διπλής Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	64	31331	άνεχ. Νταμπιέρ 28 Ιαν. διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	63	28029	διπλής Μπρούνωμπούτελ 24 Νοεμ. διά Λένινγκραντ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	43	2909	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 22 Φεβρ. διά Σεμπαδάγκ
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζε»	36	10280	άνεχ. Βοστώνη 21 Φεβρ. διά Αλγερίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	45	4693	άνεχ. Σάντος 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	38	5245	άνεχ. Τζεπέλ Ντάνα 25 Φεβρ. διά Ισπανίαν
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εξπλόρερ»	68	39617	άνεχ. Φοππορτ (Μπαχ.) 21 Φεβρ. διά Χάιραν
ΑΡΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμάρο»	46	6957	άνεχ. Τριπολίν (Λιθανίου) 3 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάκρεστ»	67	45376	διπλής Ντόβερ 21 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αργά»	58	7772	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Φεβρ. διά Αθάναν
ΑΡΝΤΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρντένα»	44	7261	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαρτ.
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρα»	56	22670	εις θέσιον 32.48' Β - 39.44' Δ. 1 Μαρτ. διά Τήνη
ΑΡΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκιμαρ»	43	7233	άνεχ. Ρεύμιον 1 Μαρτ. διά Μαυρίκιον
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρούνα»	54	1960	έφθ. Κουδαΐτ 9 Φεβρ.
ΑΡΕΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρεσνάλ»	48	3675	άνεχ. Ρέττερνταμ 9 Φεβρ.
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	56	1647	άνεχ. Βακασατού 2 Μαρτ. διά Βιζακαπατάνη
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροίν Μπάλκ Κάρριερς»	64	18000	άνεχ. Βιρούττον 28 Φεβρ. διά Βιρούττον
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πηλένι»	49	5841	άνεχ. Λάς Πάλμα 1 Ιαν. διά Σαγκάπη
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιγιτης»	52	8076	έφθ. Πειραιᾶ 4 Μαρτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 21 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΑΣΤΕΡ!	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίν»	45	14133	άνεχ. Μοντεθίδεο 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8525	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΗΡ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστηρ»	50	7470	άνεχ. Χάμπτον 24 Δεκ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 18 Φεβρ. διά Αύγουστον
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπέαρ»	58	12623	άνεχ. Νακάλα 28 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 15 Φεβρ. διά Κουάνταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερόρ»	60	21138	άνεχ. Κόριτον 29 Ιαν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρφανινανίν»	64	31716	έφθ. Ντώρμπαν 29 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	άνεχ. Γιοκασίο 24 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ»	57	25172	άνεχ. Βαλτιώπων 15 Φεβρ. διά Σαλίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	άνεχ. Λά Σαλίνα 11 Φεβρ. διά Αύγουστον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιήντυ»	55	12985	άνεχ. Νακάλα 28 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 15 Φεβρ. διά Κουάνταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεχ. Κόριτον 29 Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	68	40962	άνεχ. Γουροπόρτ 26 Φεβρ. διά Μπαχρέν

ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

σας έχει πρετεί στην Ελλάδα ή

ΑΝΤΟΝΙΑΔΗΣ Α.Ε.

η μεγαλύτερη πιό οργανωμένη έπιχειρησία

Τηλεφωνήστε

476.435
476.628

TELEX 212465 ATMA GR.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρτσαντ»	54	16033	έφθ. Σάν Νίκολας ('Αργ.) 3 Μαρτ.
ΑΓΓΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Μόναρκ»	66	15697	άνεχ. Μουράράν 23 'Ιαν. διά Κουνδάν
ΑΓΓΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	68	48936	άνεχ. Ανγκαράκι 27 Οκτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΑΓΓΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12696	άνεχ. Αιδηδρον 4 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίζ»	53	12712	άνεχ. Χιροχάτα 2 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐτ»	63	15985	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 23 Φεβρ. διά Χόρ αλ. Άμαγια
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστο»	56	14839	άνεχ. Τσιγκαπούρην ρόδης 14 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Πρίνσες»	64	39066	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 28 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10149	έφθ. Χάμπτον ρόδης 25 Φεβρ.
ΑΓΓΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμπη»	58	10150	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 16 Φεβρ.
ΑΓΓΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ ΣάνράΐΖ»	58	10150	έφθ. Γιοκοχάμων 2 Μαρτ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραα»	56	10087	άνεχ. Βιτόρια 7 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήοτ Άτλαντικ»	64	15977	άνεχ. Φράνταλ 22 Φεβρ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Θάλκον»	59	10505	άνεχ. Κοισσούκα 10 Φεβρ. διά Παναμά
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10505	έφθ. Κοισιν 17 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φρήντομ Σίπιπινκ»	62	10522	άνεχ. Σιδένιον 4 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέαμσμαν»	69	16291	άνεχ. Μουράρι 1 Φεβρ. διά Μοριουγκάο
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χερίταζ»	69	16291	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 4 Μαρτ. διά Χυάλλα
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χίρρο»	69	16475	άνεχ. Βανκούμπερ 25 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χοράϊζον»	69	16475	άνεχ. Τενερίφην 29 'Ιαν. διά Ντουμπάι
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χόκ»	69	16291	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαπατρος»	67	45321	άνεχ. Ρότερνταμ 23 'Ιαν.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιζέρ»	56	10312	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 12 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	έφθ. Μομπάσα 21 Φεβρ. διά Ειδονυάσου
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απότολος Άνδρεας»	56	8136	άνεχ. Ρότερνταμ 23 'Ιαν.
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 12 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκουίλα»	50	5455	διήλθε Παναμά 10 Φεβρ.
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)		έλλην. συμφέροντα	51	2501	άνεχ. Ριγιέκαν 1 Μαρτ. διά Λουάντα
ΒΑΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	18743	άνεχ. Μένα 'Αμπντούλα 26 'Ιαν.
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπαραν»	55	979	έφθ. Χάφις 24 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	44	7192	προσθράξεν εἰς θέσιν 22.26' Β. - 73.1' Δ. 31 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νουέστορο»	55	10839	άνεχ. Αἴλι οφ Γκραΐν 9 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	10677	άνεχ. Καράτο 24 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουκόν»	51	8032	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 13 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	15794	άνεχ. Σουάπια 26 Φεβρ. διά Κελάγκ
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουΐτιπ»	52	6576	άνεχ. Πειραιά 28 Φεβρ. διά Κων)
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	43	9777	πολινί εἰς θέσιν 36.27' Β. - 23.08' Α. 8 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12897	άνεχ. Σαϊντ 'Αννα Μπαιν 1 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΒΕΡΜΟΝΤ I	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπουουπλίκ Μαρίτ.»	55	3068	έφθ. Πόρτ Χάρκουστ 21 Φεβρ.
ΒΙΚΤΡΙΞ (π.)		έτ. «Μιντ 'Ηοτ»	49	1592	έφθ. Χιούστον 5 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κοννούσιον»	57	8805	έφθ. Τεργεστόν 25 Φεβρ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Πόσαντο»	64	15238	έφθ. Μπ. Αύρες 3 Μαρτ.
ΒΙΝΚY I (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερίς»	41	11616	έφθ. Τοιταγκόδυκ 27 Φεβρ.
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	62	25133	εἰς θέσιν 08.09' Ν. - 14.17' Δ. 25 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΒΙΟΔΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λιψερίων Τοανόδο.»	58	27372	άνεχ. Καλούντημπορκ 10 Φεβρ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντινάκο»	58	11625	άνεχ. Σάρος 4 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριωύλαν	68	31093	άνεχ. Ναγκόγια 4 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	άνεχ. Τάμπα 24 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούτικα»	44	10499	άνεχ. Μασσαλίαν 19 Φεβρ. διά Κενίτρα
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέσσα»	53	5608	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαρτ.
ΒΟΛΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλλεον»	52	2672	άνεχ. Λάς Πόλμας 16 Φεβρ. διά Τενερίφην
ΒΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόμπαλ Ν.»	58	8472	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Φεβρ.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανόβας»	45	2885	εἰς θέσιν Γαλάτα, μέ Σηνιάς έκ πυκαΐας
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	άνεχ. Μακέιο 5 Μαρτ. διά Μπαρμπάντος
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	64	32245	άνεχ. Μένα 'Αμπντούλα 28 Φεβρ. διά Ρός αλ Χαφζί
ΒΥΖΑΝΤΟΥΜ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	43	7402	άνεχ. Γκρίνοκ 27 Φεβρ. διά Κούθαν
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστόν»	54	8720	άνεχ. Βαλτιμόπολην 18 Φεβρ. διά Πάλμα
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ		έτ. «Ντέιβιντη»	68	24894	άνεχ. Νέαν 'Υδρκην 21 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τάνκερς»	58	25988	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 2 Μαρτ.
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσπριάτικ»	64	32231	άνεχ. Κείπ Τάουν 18 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Κείπ Τάουν 3 Μαρτ. διά 'Ιταλίαν
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίνκλα»	55	9462	άνεχ. Αΐδαναν 1 Μαρτ. διά Σιενφουέγκος
ΓΑΡΑΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδενία»	57	9723	άνεχ. Φορκάντος 23 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΓΕΡΑΝΕΙΑ ΠΡΩΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άδρούτικ»	63	30650	άνεχ. Βακαγίαμα 10 Φεβρ. διά Βιζακαπανάν
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάσφο»	67	15414	διήλθε Κώνυποιλ 11 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7503	έφθ. Ντάριθων 3 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίμων»	53	7378	άνεχ. Λέγκονταρ 28 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκονιά»	48	1911	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λανονήσιο»	66	30647	άνεχ. Μπαρχάν 4 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνόπα»	58	9483	έφθ. Γιοκάσι 27 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	άνεχ. Νέαν 'Υδρκην 5 Μαρτ. διά 'Αρούμπα
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελίζαμπε»	54	9646	έφθ. Αΐδαναν 1 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετρόπολιταν Σ.»	53	7490	άνεχ. Θέστα 21 Φεβρ. διά Αΐδαναν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εκόλτωνυτ»	31	2841	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Ρουμανίαν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)		έτ. «Ρικτάρισα»	40	7188	άνεχ. Αμπέρσαν 4 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΫ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	54	5826	εἰς θέσιν 37.12' Β - 07.09' Α 26 Φεβρ. διά Παλέρμο
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Δμαλία»	55	1275	άνεχ. Τόρ Μπαιν 21 Φεβρ. διά 'Ορτόνα
ΓΚΑΛΑΞΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	55	5543	διήλθε Τιρβαλτάρ 2 Μαρτ.
ΓΚΑΛΑΞΗ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	2763	άνεχ. Μακέιο 5 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΓΚΑΛΑΞΗ ΦΑΙΗΘ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	50	6036	άνεχ. Ρουέν 12 Φεβρ. διά Μπορντώ
ΓΚΕΜ (δ.)		έτ. «Μεοκούσια»	57	4637	ύπο παραλαβήν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	52	10381	άνεχ. Κόρπιον Κρίστι 3 Μαρτ. διά Φρηπόρτ
ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΟΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηύκλ 'Οσεανη»	63	30650	άνεχ. Ρότερντα 27 Φεβρ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εθόν»	43	8346	άνεχ. Αΐδαναν 28 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίροκο»	60	8150	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 Φεβρ. διά Σαϊγκόκ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουίλα»	67	48747	άνεχ. Παλέρμο 27 Φεβρ. διά Λίθανον
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδουκι»	59	23084	άνεχ. Λέγκον 28 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΡΕ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	59	15397	διήλθε Εσκουμίν 25 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κολόντεν Τάλοις»	50	16231	άνεχ. Νιού Χάφεν 26 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΐΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	68	10397	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Μαρτ. διά Μπουεναθεντούρα
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Λάκ»	56	6778	έφθ. Μασαλίαν 3 Μαρτ.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόδων»	52	5963	άνεχ. Πούλο Μπούκων 24 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΐΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντνουΐλ»	45	3934	άνεχ. Πενγάκ 5 Μαρτ. διά Τοιταγκόγκ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΣΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόσα»	49	1395	διήλθε Κώνηπο (Δ.Α.) 22 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΑΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινινάρες»	57	8881	έφθ. Βουλάν 20 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λήτζεντ»	57	9411	άνεχ. Ναγκόγια 28 Φεβρ. διά Σάν Νίκολας (Περού)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σπιριτ»	69	22998	διήλθε Τιμπά 17 'Ιαν. διά Κέπ Τάουν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρούμπρ»	70	23000	άνεχ. Σάν Νίκολας (Περού) 27 Φεβρ. διά Κέπ Τάουν
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κραντόνι»	66	10961	άνεχ. Γκάπουν (Δ.Α.) 27 Φεβρ. διά Κέπ Τάουν
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλ»	64	15282	έφθ. Μαντράς 15 Φεβρ.
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16475	άνεχ. Μπάθουροτ (Ρ.Γ.) 24 'Ιαν. διά Πουάντ Νουάρ
ΓΛΑΥΧΑΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρτιψωρ»	55	3004	άνεχ. Καλούντημπορκ 9 Φεβρ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουίντ»	70	10600	άνεχ. Κόμπι 3 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΓΟΥΐΣΑΣ ΓΝΟΥΐΣ ΜΠΟΥΛΕΒΑΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλαρ»	70	11025	άνεχ. Τάκασονβι 2 Μαρτ. διά Σαβόνα</td

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΖΣ.	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	53	21284	άνεχ. Ταύρεστων 3 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοίων	62	11971	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Δουκέρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΕΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεχ. 'Αντεν 16 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκοτη»	57	25490	άνεχ. Φίλαδελφειαν 25 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΖΕΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κέλσο»	57	25357	άνεχ. Ιμιμιχαν 16 Ιαν. διά Περαικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιμογέντης»	57	26032	άνεχ. Γιουροπόρτ 15 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΛΟΥΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάνκο»	57	26032	άνεχ. Καμπίντα 27 Φεβρ. διά Γκαλφχαρεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλή»	58	25222	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 23 Φεβρ. διά Κουδίν Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ' ΙΝΤΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμπιοντ»	69	41477	άνεχ. Κέιπ Τάουν 5 Μαρτ. διά Μομπάσα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρη»	50	18802	άνεχ. Σίδνευ 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσασαρδροσ»	49	18802	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόταλευν»	50	25305	άνεχ. Άμβούργον 18 Φεβρ. διά Ροστόκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	49	18802	άνεχ. Γιεραλτάρ 27 Φεβρ. διά Λόουερ Μπουτσάναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανιο»	50	18802	άνεχ. Μάνιας 20 Φεβρ. διά Μπάρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομάρ»	49	25360	έφθ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 25 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ. δι' 'Αρέζεβ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μπαννερ»	58	20546	άνεχ. Σλάγκεν 20 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρον»	57	27902	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 26 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεπού»	57	20533	έφθ. Τούμπατ 4 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκασ»	67	22549	έφθ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 2 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάπρικορν»	67	23064	άνεχ. Γιάμπι Σάουντ 11 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιζεοπερη»	68	22513	διπλή Παναμά 17 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΝΙΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπρα»	68	23064	άνεχ. Κιοσαράζου 22 Φεβρ. διά Νιούκαστλ (Άντρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤΣΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμινι»	67	23064	άνεχ. Σακάτ 17 Φεβρ. δι' 'Αυστραλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενίντη»	67	22549	άνεχ. Γιουροπόρτ 25 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΔΕΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάγχασι»	69	41477	εις Τούμπατ 4 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρος»	71	51900	άνεχ. Γιουρούμι υπό συμπληρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθωα»	70	54500	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 12 Φεβρ. διά Κασσιούγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιουντορ»	53	12843	άνεχ. Ταύρεστων 5 Μαρτ. διά Τζάρτζασουν (Ν.Κ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον»	58	11201	άνεχ. Μπάρρι 7 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρασ»	55	20165	άνεχ. Λισσαθώνα 16 Φεβρ. διά Χόρ άλλ ήμαγια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφένι»	58	11200	άνεχ. Νεάν 'Υρκην 24 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκο Σ.»	58	25888	άνεχ. Βίλλιγκτον (B.K.) 22 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ Σ.»	54	20864	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλμω»	64	47344	άνεχ. Σέλ Χάφεν 8 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτίλον»	65	49437	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 2 Μαρτ. διά Πόρτ Ντίξον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουάριον»	70	88850	άνεχ. Ση 'Αιλαντ 22 Φεβρ. διά θός διπλής Κωνιώποιον πολιον 14 Φεβρ. διά Κωνατάντζαν
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδα»	56	10180	έφθ. Σαίν Τζών (N.B.) 5 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμιον»	50	3364	άνεχ. Βαρκελώνη 1 Μαρτ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βένκεντορ»	54	11866	άνεχ. Χιροκάστα 3 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπου
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροή Μινεράλες»	63	31289	άνεχ. Αντεν 25 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλιαντ»	56	11931	έφθ. Αλεξάνδρειαν 15 Φεβρ.
ΔΕΛΔΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Δελεφοί»	68	8796	άνεχ. Χιουστον 1 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	έφθ. Βαλπαράϊον 28 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρια»	54	8712	έφθ. Λονδίνον 7 Μαρτ.
ΔΗΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριόντον»	59	9493	έφθ. Λονδίνον 4 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκρεντον»	68	5983	έφθ. Ρίο Γκράντε 20 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σεμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερα Ναδίγκη»	53	7829	έφθ. Σέλ Χάφεν 5 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαΐμην 'Οσεανγκούένης»	53	13173	άνεχ. Βαρκελώνη 1 Μαρτ. δι' 'Αθάναν
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουρίδα Μπορέάλιες»	44	7067	άνεχ. Κινέσιμια 26 Φεβρ. διά Κίγκανορθ
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήγκαλλ»	52	12523	άνεχ. Κιλιγκοχολ 23 Φεβρ. διά Σάροχ
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδαλόρο»	52	11675	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 31 Δεκ. διά Περαικόν Κόλπου
ΔΟΡΚΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	διπλή Παναμά 3 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	άνεχ. Πόρτ Σπαίν 3 Μαρτ. διά Κρίστομπαλ
ΔΡΟΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	8538	άνεχ. Φώλευ 27 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπου
ΔΡΟΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 Φεβρ. διά Σάντα Μάρτα
ΔΡΟΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Δουνκέρκην 2 Μαρτ.
ΔΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτασα»	68	35191	άνεχ. Γιοκοχάμα 10 Φεβρ. διά Χιροσίμα
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	άνεχ. Μαρσαλία 21 Φεβρ. διά Σάν Λορέντζο
ΕΒΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	57	13637	άνεχ. Μίζουσια 28 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινενταλ»	58	8122	έφθ. Μπούμπουρι 5 Μαρτ.
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιμέρεος»	67	14800	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 24 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εβρος»	63	15983	άνεχ. Σαεμπόρια 21 Ιαν. δι' 'Ινταόν
ΕΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	56	10329	άνεχ. Σαεμπόρια 21 Φεβρ. διά Σιγκαπούρων
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	56	10289	άνεχ. Σουάνον 3 Μαρτ. διά Νάντην
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκριγκάνι»	48	3627	άνεχ. Αμβέρσαν 4 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΚΟΥΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εκουίτυ»	52	16173	έφθ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 20 Φεβρ.
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρη»	53	2007	εις μερογείακος μεταφοράς
ΕΑ ΜΙΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	άνεχ. Εμπειρία 21 Φεβρ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	20915	άνεχ. Βακαγίαμα 26 Ιαν. διά Περού
ΕΛΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αταντίς»	67	27989	διπλή Παναμά 21 Φεβρ. διά Κεζαμπλάνκα
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσονορτ»	58	20830	άνεχ. Κουβάτ 16 Φεβρ. διά Σιγκαπούρων
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίδιον»	70	15500	άνεχ. Βανκούμπερ 28 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπου
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθεροπολίς»	58	13066	άνεχ. Ματαντί 28 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπου
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερωτρία»	56	2709	άνεχ. Ραθέναν 15 Ιαν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπλοες»	45	2068	άνεχ. Σουάνον 5 Μαρτ. διά Κεζαμπλάνκα
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	άνεχ. Ρόττερνταν 11 Φεβρ. διά Μπανιόν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτλαντή»	60	10530	έφθ. Κεζαμπλάνκα 24 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνκο»	56	10312	άνεχ. Λιοσσαθώνα 3 Μαρτ. διά Μη. "Αύρες
ΕΛΝΤΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	55	6528	εις θείον 27.50' N. - 34.10. Α. 22 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	56	8296	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 23 Ιαν. διά Τοιρεμπόν
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιδοφόρος»	35	4963	διπλή Παναμά 11 Φεβρ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπ»	60	8539	έφθ. Γκέραλτον 3 Μαρτ.

NORDANA LINE (D.F.D.S.) COPENHAGEN

ΤΑΞΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΕΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA — NEW ORLEANS — HOUSTON) — ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διά κρέστα, ψαριά, τυριά, φρεύτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85* ΚΑΙ 50** ΤΟΝΝΩΝ

M.V. «MICHIGAN»*

M.V. "ALBERTA"**

M.V. "MISSOURI"***

M.V. "MANITOBA"**

Προσεχείς άναχωρήσεις
έκ Κόλπου :

14—20/3

5—14/4

21—29/4

4—14/5

Έναμμένονται είς Πειραιά :

18/4

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: BALTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 479-265, 476-902 — Τέλεος: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθγουίντ»	70	71211	άνεκ. Ζευμπρούγκε 6 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επίδαυρος»	40	6895	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 25 Φεβρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλεύς»	58	30332	άνεκ. Σαιν Κρουά 28 Ιαν. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΠΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επικού»	60	13093	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 8 Φεβρ.
ΕΡΑΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μητριποσίνο»	43	7247	άνεκ. Σαιν Τζών (N.B.) 11 Φεβρ. δι' Αλγερίου
ΕΡΕΣΣΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οικ Τράνοπορτ»	59	30189	άνεκ. Λονδίνον 24 Φεβρ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριταλές»	48	3497	έφθ. Βανκούμπερ 28 Φεβρ.
ΕΡΩΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άνεκ. Γένοβαν 1 Μαρτ. διά Σαβόνα
ΕΣΤΙΓΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	άνεκ. Μπ. Αύρες 23 Φεβρ. διά Καλλάο
ΕΣΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σηφάρερ»	57	4211	έφθ. Βομβάν 17 Φεβρ.
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίτο»	57	6046	άνεκ. Μπαντάρ Σαπούρ 26 Φεβρ. δι' Είλατ
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σίππινγκ»	55	2472	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υψαδάζε»	39	3971	άνεκ. Βίλεμοσχάφεν 2 Φεβρ. διά Χάρυκ "Αϊλαντ
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ Όιλα»	66	38339	άνεκ. Σαίν Αννα Μπαι 1 Μαρτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσιτιθέντη»	54	11208	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφευς»	64	34827	άνεκ. Χιούστον 4 Μαρτ. διά Γκάλεστον
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδαι»	54	10053	άνεκ. Ντωρμπαν 18 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ» Όιλα»	54	19406	άνεκ. Γιουρόπορτ 2 Μαρτ. διά Μπόννυν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρυπουρκη»	56	30153	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαρτ.
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπενθέλη»	70	96775	άνεκ. Θεσσαλία 27 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγνκά»	64	35774	είς θέσιν 50.34' Β. -02.43' Δ. 5 Μαρτ.
ΕΥΚΤΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	70	4500	άνεκ. Χιούστον 1 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΕΥΛΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	20	1599	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 8 Φεβρ. διά Χάρυκ "Αϊλαντ
ΕΥΛΟΙΔΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθενές»	54	2234	άνεκ. Ντωρμπαν 18 Φεβρ. διά Μαντράς
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊάς»	43	2896	έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ.
ΕΥΣΤΑΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσταθιος»	55	12497	άνεκ. Χιούστον 1 Μαρτ. διά Πουνταρένας
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρευνάρ»	49	17613	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 20 Ιαν. δι' Αρούμπαν
ΕΦΗΜΕΡΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαδούκη»	43	7176	άνεκ. Μουπάσα 10 Ιαν. διά Μαντράς
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	διπλήθε 'Ακρωτήριον 19 Φεβρ. διά Χάρυκ "Αϊλαντ
ΖΑΙΓΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	51	8032	έφθ. Ταλκαχουάνο 2 Μαρτ.
ΖΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγιαν»	68	9583	άνεκ. Σαίν Αννα Μπαι 1 Μαρτ. διά Λά Ρομάνα
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	51	7114	έφθ. Βαρκελώνην 1 Μαρτ.
ΖΙΠΟΥΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστορονθότενό»	59	5226	έφθ. Κολούμπια ρίθεν 24 Φεβρ.
ΖΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενώνη»	70	15665	άνεκ. Σιμιζιού 10 Φεβρ. διά Μορμουνά
ΖΩΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάριριν»	67	43231	άνεκ. Γένοβαν 4 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΖΩΗ Γ.	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	57	4176	άνεκ. Σάντο Ντομίγκο 2 Μαρτ. διά Μαΐδην
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροαμ»	58	19417	έφθ. Νέαν Ύόρκην 3 Μαρτ.
ΖΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φράγκερ»	68	28774	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 1 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΖΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΖΡΑ	(N.A.T.)	Δάρδονος	48	4574	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ.
ΖΡΟΔΗΜΗΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέαν»	47	7356	είς Πειραιά από 5 Ιαν.
ΖΗΤΕΡΝΗ ΗΓΚΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Θραγκαντού»	65	23535	άνεκ. Πόρτα Κέμπλα 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΖΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεύτο»	44	14540	άνεκ. Σουδήπα 18 Φεβρ. διά Κεελάγκ
ΖΩΛΑΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	53	13555	άνεκ. Μιλφόρντ Χάφεν 12 Φεβρ. διά Μένα 'Αχραντί
ΖΩΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	γ. «Μαγκελλάνη»	49	785*	έφθ. Τοιταγκόνγ ρόδης 10 Φεβρ.
ΖΩΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	44	1662	είς μεταφοράς 'Ινδιών
ΖΩΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άθενμαρ»	57	4892	άνεκ. Λύπτεκ 1 Μαρτ. διά Στόρουγκνς
ΖΕΑΝΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράνιον»	57	10316	διπλήθε Παναμά 12 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΖΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισσα»	53	979	άνεκ. Χουέλαν 13 Φεβρ. διά Μονφαλκόνε
ΖΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοδόσιος»	54	12016	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΖΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ποράσκευη»	57	20414	άνεκ. Γένοβαν 4 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΖΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουίστα Θεοάνικη»	63	31581	άνεκ. Λάς Πάλμας 16 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΖΕΟΔΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεκ. Τομπάτα 1 Μαρτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΖΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλάκουν»	56	3649	έφθ. Βενετίαν 26 Φεβρ.
ΖΕΩΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιονίαν»	56	3799	άνεκ. Μπρέμερχαφεν 2 Μαρτ. διά Τουρκίαν
ΖΕΩΜΗΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παράσκευη»	65	16901	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΖΕΩΜΗΤΟΡ III	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερς»	54	10916	άνεκ. Ρίο Γκράντε 28 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΖΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	59	16851	διπλήθε Παναμά 16 Φεβρ. διά Τόκιο
ΖΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	53	6597	έφθ. Σγκαπούρην 16 Φεβρ.
ΖΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παράσκευη»	58	26650	άνεκ. Μουπάσα 21 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΖΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8461	άνεκ. Λάς Πάλμας 3 Μαρτ. διά Τενερίφην
ΖΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	άνεκ. Κέιπ Τάουν 10 Φεβρ. δι' Αγιαντόν
ΖΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	άνεκ. Μπ. Αύρες 1 Μαρτ. διά Πειραιά
ΖΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	59	22630	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΖΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φάροπος»	66	40933	έφθ. Σγκαπούρην ρόδης 14 Φεβρ.
ΖΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνοπορτ»	61	14032	έφθ. Αμέρειον 22 Ιαν.
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	έφθ. Καντζ 1 Φεβρ.
ΙΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	40	5355	έφθ. Λέγκορ 28 Φεβρ.
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	έφθ. Πότ Τζέφερον 5 Μαρτ.
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδωνη»	37	5925	άνεκ. Αθάναν 12 Φεβρ. διά Βιομάρ
ΙΛΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέθον»	47	4962	είς Σαιγκόν από 21 Απρ. 1968
ΙΑΚΟΝ Α'ΥΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτων»	58	21291	άνεκ. Βαμπάν 2 Μαρτ. διά Χάρυκ "Αϊλαντ
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	59	4411	έφθ. Μάντσεστερ 17 Φεβρ.
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	59	4412	έφθ. Βενετίαν 2 Μαρτ.
ΙΑΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκουνία»	68	27989	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 24 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεοπούκιο»	44	12646	άνεκ. Σασέπουν 22 Φεβρ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρετίνιντ»	59	22762	άνεκ. Μένα 'Αχιαντί 25 Φεβρ. διά Ουαϊτυκέτ
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	38	5509	έφθ. Σάντος 2 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδιμικι»	65	30516	άνεκ. Χάρη όλ 'Αμαγία 26 Ιαν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20950	άνεκ. Λάς Πάλμας 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	64	13516	έφθ. Ροζάριο 26 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	άνεκ. Μελδόύρων 28 Φεβρ. διά Γκόθε
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντφορντ»	63	13517	άνεκ. Τρίπολιν (Λιβανού) 23 Ιαν. διά Μπιτούγκ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	58	22531	άνεκ. Τσάιμα 24 Ιαν. διά Χάρυκ "Αϊλαντ
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλόύτσερ»	66	45280	άνεκ. Της 22 Φεβρ. διά Ζουετίναν
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιος»	53	9357	άνεκ. Βαλπαράιο 28 Φεβρ. δι' Αθάναν
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένα»	43	7232	άνεκ. Α'μβούργον 23 Φεβρ. διά Μερσίνα
ΙΡΕΝΕ I (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	άνεκ. Μελδόύρων 28 Φεβρ. διά Γκόθε
ΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόγκα Σίππιγκ»	59	8479	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 20 Ιαν. διά Μπιτούγκ
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιαρσιόδωρ»	33	3946	άνεκ. Τσάλιαν 13 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έλλον. θυμφέροντα	44	7044	άνεκ. Ρίο Γκράντε 15 Ιαν. δι' ΗΠΑ
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ργυγίνα»	69	15869	άνεκ. Μίζουσμα 15 Ιαν. δι' ΗΠΑ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευορ»	58	10057	διπλήθε Ντόμπερ 12 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτερράνεαν»	68	16046	έφθ. Χιούστον 3 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα»	67	44646	άνεκ. Χάρυκ "Αϊλαντ 2 Φεβρ. διά Μπατάν
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	42	7020	έφθ. Α'λεξανδρέιαν από 27 Σεπτ. 1967
ΙΩΑΚΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμ»	57	12614	έφθ. Τσάλορεστων 23 Φεβρ.
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλφ Ανλοάντερς»	56	16015	άνεκ. Μόμπιλ 27 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρντεζ
ΚΑΒΑΛΙΕΡ Φ ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κεβαλάρης»	48	4804	έφθ. Γιβραλτάρ 26 Φεβρ.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικ»	49	6740	άνεκ. Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεκ. Σαβάννων 5 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΚΑΒΟΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδο»	44	7638	έφθ. Τσάλνα 19 Φεβρ.
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 2 Μαρτ. διά Κούρε
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερολέϊ»	55	11991	διπλήθε Παναμά 4 Μαρτ.
ΚΑΛΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούσι»	51	1923	έφθ. Νέαν Ύόρκην 2 Μαρτ.
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρδ Βαλένθια»	67	34498	άνεκ. Τζεμπέλ Ντανά 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤ					

ΚΑΛΥΨΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	52	12218	άνεχ. Λιθέρπουλ 11 Φεβρ. διά Λόριεντ
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνα»	52	8111	διήλθε Παναμά 28 Φεβρ.
ΚΑΜΠΙΟ ΤΡΕΣ ΜΟΝΤΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπο τρές Μόντες»	69	3282	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάρασ»	39	8464	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 28 Φεβρ. διά Τόρε 'Ανουνζιάτα
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	64	16400	εἰς Καλκούτιαν από 9 Οκτ. (επιοκεντι)
ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντμιλος»	48	4949	άνεχ. Πόρτ Αλμα 24 Φεβρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΚΑΡ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρούμαρ»	56	9011	άνεχ. Βόρτ Σουδάν 28 Φεβρ. διά Έλαντ
ΚΑΡ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρούμαρ»	55	5879	άνεχ. Βιρυττών 31 'Ιαν. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιο Βαρδάρα»	50	3913	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ. διά Παναμά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17059	έφθ. Νέαν 'Υρκην 5 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Μπαχρέιν 26 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15683	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τερόμαρ»	50	6841	άνεχ. Βόρτ Σουδάν 28 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολκάνικα»	68	23666	άνεχ. Πόρτ Ελλάπηεθ 19 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλιστο»	50	3910	άνεχ. Βρέην 23 Φεβρ. διά Χόπα
ΚΑΠΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαστόπορ»	61	24871	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 4 Μαρτ. διά 'Αρούμπα
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελμάρ»	59	29626	άνεχ. Ντώρμπαν 11 Φεβρ. διά Χάργκ 'Αίλαντ
ΚΑΠΤΑΝ ΑΥΓΕΡΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίριους»	51	15784	άνεχ. Γένοβαν 2 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΚΑΠΤΑΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφράγι»	56	20899	άνεχ. Ψιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Σαΐν Κρουά
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	διηλθε Παναμά 3 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουεστέρεν Σιππιγκι»	31	1871	έκτελει πλασ Παναμά
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	48	5370	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	47	3327	άνεχ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ. διά Βάρρι
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσχα»	40	3496	έφθ. Πειραιᾶ 24 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Α	(N.A.T.)	έτ. «Ελαπόφαρερ»	61	13437	άνεχ. Βανκούμπερ 24 Φεβρ. διά Περού
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ ΖΕΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάνζα»	52	7597	άνεχ. Μακείο 22 Φεβρ. διά ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Α	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	έφθ. Καλλάς 23 Φεβρ.
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φερεσίλ Κάρριερς»	69	9072	άνεχ. Ντώρμπαν 19 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
ΚΑΡΝΤΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	άνεχ. Ντώρμπαν 21 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόξα»	54	2756	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ.
ΚΑΡΠΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καραπούλη»	47	1876	διηλθε Ούσαντ 3 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3401	άνεχ. Μπρέμερχαρφεν 3 Μαρτ. διά Κριοτομπαλ
ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλαΐλη»	58	14066	άνεχ. Ντάσ 'Αίλαντ 23 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΣΤΑΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννικού»	53	7641	άνεχ. Αθάναν 4 Φεβρ. διά Καρντένας
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 24 'Ιαν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέο»	29	9215	άνεχ. Θεσσαλίαν 21 Φεβρ. διά 'Αδάναν
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσσαλία»	56	15802	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 23 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13996	έφθ. Γκρίλογκ 16 Φεβρ.
ΚΕΥΠ' ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βολντέοσα»	58	11755	άνεχ. Μένον 'Αχαμάντι 20 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριάλ Φρέυτ»	57	17180	άνεχ. Ράς Τανούρα 15 Φεβρ. διά Σιράχα
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουνίνα»	51	6137	έθο. Λά Κουλέτ 4 Μαρτ.
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διηλθε Γιβραλτάρ 10 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μικηναιάν»	66	44867	άνεχ. Πολοκαϊμαν 2 Φεβρ. διά Ράς άλ Χαφζί
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Φεβρ. διά Ράς Σουκείρ
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεχ. Σαίντ Αννα Μπαιν 4 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΚΙΓΚ ΠΛΑΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμύδων»	58	20487	έφθ. Γουέστερνπορτ 20 Φεβρ.
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	48	3858	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 31 'Ιαν. διά 'Αλγέριον
ΚΙΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	45	8269	άνεχ. Αθάναν 17 'Ιαν. διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	49	8328	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΚΙΣΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	61	24527	άνεχ. Χάργκ 'Αίλαντ 25 Φεβρ. διά 'Αντεν
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τρανσόπαρτ»	56	23232	έφθ. Νέαν 'Υρκην 5 Μαρτ.
ΚΙΤΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζενίφερ»	54	8516	έφθ. Κίγκατων (Τζα.) 5 Φεβρ.
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22944	διηλθε Παναμᾶ 4 Μαρτ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντη»	59	10400	άνεχ. Ντακάρ 28 Φεβρ. διά 'Ινδιαν
ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κλείω»	51	7542	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 19 Φεβρ. διά Λίθερπουλ
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόινα»	38	7590	άνεχ. Τζιμπούτι 26 'Ιαν. διά Γιέμπο
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	51	8079	εις θεών 09.00 N - 73.54 A 23 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ Πετρόλεουμ»	58	22129	έφθ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ»	71	38847	άνεχ. Ταξένο 26 'Ιαν. (δοκιμα)
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάιμ»	70	23400	άνεχ. Κιασράζο 9 Φεβρ. διά Γιάμπι Σάουντ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κονοτελλέσιον»	52	11755	άνεχ. Καμπάνα 25 Φεβρ. διά Μποχρέιν
ΚΟΝΤΕΛΕΣΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλρουση»	56	12754	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 1 Μαρτ. διά 'Αρούμπα
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέγκανια»	55	3264	έφθ. Γκλαθεστόν 27 Φεβρ.
ΚΟΠΠΕΡΑΝΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεδα»	63	30705	άνεχ. Τόροκιν 1 Μαρτ. διά Νορθηγίαν
ΚΟΡΟΥΟΥ Α' ΛΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν ΣΕ Τρανσόπαρτ»	62	15000	άνεχ. Τομπάτα 29 'Ιαν. διά Ταμάνο
ΚΟΡΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νάρος»	69	9045	διηλθε Παναμᾶ 10 Φεβρ. διά Νταϊθάν
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολαμόρατα»	70	12370	άνεχ. Βανκούμπερν 26 Δεκ. διά Ταϊθάν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κοδμος»	49	7378	άνεχ. Ροστόλ 17 Φεβρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Αύγυστον
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14875	έφθ. Χιούστον 28 Φεβρ.
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροι Λίν»	53	10000	άνεχ. Πειραιᾶ 16 Φεβρ. διά Αύγουστον
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	άνεχ. Αθάναν 20 Φεβρ. διά Καρντένας
ΚΡΗΤΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	56	10529	άνεχ. Χάργκ 'Αίλαντ 1 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Φρέυτερ»	47	1860	άνεχ. Τζακούνθιλ 16 Φεβρ. διά Σάντος
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίδουρο Κόδουστ»	43	8443	άνεχ. Βαρκελώνην 26 Φεβρ. διά Λέγκορν
ΚΡΟΥΣΕΙ' ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομ., Όιλ Κάρριερ»	57	20778	άνεχ. Βούμπαν 13 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΚΥΘΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέδων Σεοίλιο»	57	13895	άνεχ. Κείη Τάουν 24 Φεβρ. διά Εύρωπην
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελάζα»	70	17000	άνεχ. Κοπεγχάου 2 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχσάρ
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάσσα»	56	24305	άνεχ. Ντουμπάι 21 Φεβρ. διά Λός 'Αντζελες
ΚΥΝΘΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλλη»	71	11300	εις Όνικι ύπο συμπλήρωσιν
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρίθιθ»	43	6995	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 2 Μαρτ. διά Συρικήν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7415	άνεχ. Αστόντ 25 Φεβρ. διά Χάιφα
ΚΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κύρκοπορικ»	54	11743	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιπλού Ζαΐρ»	48	3455	έφθ. Λιοσσιδώνα 27 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύει»	64	34827	άνεχ. Κόρυτον 22 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τομάσσος»	52	10593	άνεχ. Τοιταγκούν 25 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδιράζον»	51	2430	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοίμορα»	56	3430	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Φεβρ. διά Κρίστομπαλ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΘΩΤΕΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύδελια»	47	1531	άνεχ. Ελέσσωρ Πόρτ 5 Μαρτ. διά Βιρυττόν
ΚΩΣΤΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	52	7199	άνεχ. Βανκούμπερν 2 Μαρτ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιβάνου) ...	(N.A.T.)	έτ. «Κούστικος»	39	2993	έφθ. Λιοσσιδώνα 4 Μαρτ.
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	έφθ. Πειραιᾶ 5 Φεβρ.
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.,	έτ. «Χρήπλακ»	53	3545	άνεχ. Θέσσαλη 15 Φεβρ. διά 'Ανκόνα
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.,	έλλην., συμφέροντα	53	7044	άνεχ. Μπορντή 16 Φεβρ. διά Μπέιρα
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.)	(N.A.T.,	έτ. «Εργκάπαν»	53	11262	άνεχ. Αύγουστον 16 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανό»	59	27462	έφθ. Γενόβαν 5 Μαρτ.
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνίκωκη»	65	34185	έφθ. Γιουροπόρτ 20 Φεβρ.
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	άνεχ. Σαβάννην 16 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΛΑΜΥΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νουεάρα Σεβίλλα»	64	37338	άνεχ. Γιουροπόρτ 4 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΛΑΡΓΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψικ»	55	3000	έφθ. Νέαπολιν 18 Φεβρ.
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος»	56	4388	άνεχ. Καζαμπλάνκα 21 Φεβρ.
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	53	6	

ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	άνεκ. Λάς Πάλμας 5 Μαρτ. διά 'Ινδιαν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	διπλής Γιβραλτάρ 28 'Ιαν. διά Περαιώκων Κόλπουν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	58	27466	άνεκ. Κορούνα 23 Φεβρ. διά 'Αρζέθ
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κονοτελέσιον»	64	29395	άνεκ. Χίροχατά 19 Φεβρ. διά Γουέιπα
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάν»	52	2906	έφθ. Σεπτέμβριον 2 Μαρτ.
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεκ. Νεάπολιν 19 Φεβρ. διά Σέτε
ΜΑΪΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμέντο»	63	25768	άνεκ. Ζουείτινο 9 Φεβρ.
ΜΑΪΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάϊος»	52	8853	έφθ. Γλαυκώβην 28 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονόδιο»	60	13592	άνεκ. Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Πούλο Μπούκομ 1 Μαρτ.
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άουρόρα Μπορεαλίς»	69	18923	έφθ. Ρεντί 17 Φεβρ.
ΜΑΙΗΘΕΡ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐφερ Τάνκερς»	53	16054	άνεκ. Ραβένον 3 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4344	άνεκ. Ρουέν 25 Φεβρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	54	1970	άνεκ. Λάς Πάλμας 3 Μαρτ. διά Σαλίνας
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Θαλασσίαι Μεταφοραι»	57	10044	έφθ. Ρεσιφ 5 Μαρτ.
ΜΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάνια»	46	1962	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σίππι»	54	3596	άνεκ. Μπόροράν 14 Φεβρ. διά Μποχρέιν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	58	22286	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 26 Φεβρ. διά Κουβάτη
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	2352	άνεκ. Αμέρερον 18 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεκ. Κόμπε 20 Φεβρ. διά άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούρπα»	43	15028	έφθ. Ντεν 'Ορλεάνην 19 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	άνεκ. Γιοκοχαμ 19 Φεβρ. διά Νιού Γουέστμιντερ
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθίέρο»	62	8951	άργει εἰς Ρίβερ Μπλάκγουούπερ πάντα 25 'Ιαν.
ΜΑΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άστροδουσέρτε»	51	1600	άνεκ. Μπρισπίνην 22 'Ιαν. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδα»	60	25190	εἰς Μασσαλίαν πάντα 17 Δεκ. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιοθέμια»	56	12231	έπισκευαι μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	1730	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 28 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34827	έφθ. Χάρρυ 'Αιλαντ 25 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδρέαν Κάρριερς»	70	51600	άνεκ. Αμέρερον 19 Φεβρ. διά Κή Γουέστ
ΜΑΡΙΑ Κ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	7675	διπλής Κόμπε 22 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνη»	43	8518	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΘΟΡΣΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτορ»	59	28693	άνεκ. Κασίμα 4 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμαδέρα»	44	2088	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντουρόζο»	58	9299	άνεκ. Ντάρμπαν 19 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλ»	51	5747	άνεκ. Μποντάρ Σαπούρ 16 Φεβρ. διά Ντάρμπαν
ΜΑΡΙΕΛΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριελλι»	53	11616	άνεκ. Ντάρμπαν 21 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεκ. Μένα Σαούδ 17 'Ιαν. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεκ. Αδελαίδα 3 Μαρτ. διά Κεϋλάνην
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέκο»	43	7290	έφθ. Τριπολίν (Λ.θυς) 6 Φεβρ.
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	άνεκ. Νέαν 'Ορκην 6 Μαρτ. διά Παρανάγκουα
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκία»	55	2502	άνεκ. Θεούτα 11 Φεβρ. διά 'Αντάλια
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαπόσες»	68	14800	άνεκ. Ναούρου 25 Φεβρ. διά Ντουμάτη
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμόντα»	49	10596	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 Φεβρ. διά Ντουμάτη
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	άνεκ. Αμετέρνατη 24 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορκην
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φινέλιτου»	66	19411	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπούνενο»	63	15364	άνεκ. Χιούστον 20 'Ιαν. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19805	άνεκ. Γκπλογκ 13 Φεβρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	55	7726	εἰς θέσιν Β. 46.400 Δ. 3 Μαρτ. διά Σαιν Τζών (Ν.Β.)
ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ»	50	11631	έφθ. Χούστον 2 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τριφλία»	48	2739	άνεκ. Ρίο Γκράντε 23 Φεβρ. διά Νεκοτούεά
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφλία»	58	12443	άνεκ. Ήστχαν 28 Φεβρ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	έφθ. Αίλ ογ Γκραίν 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10216	άνεκ. Βομβάν 23 Φεβρ. διά Πόρτ 'Οκα
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12050	άνεκ. Αμέρερον 11 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΡΙΣΑΡΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλάιν Ινταρρίς»	51	7742	άνεκ. Λος 'Αντζελες 3 Μαρτ. διά Γκουανιακίλ
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίρα»	49	10337	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 19 Φεβρ. διά Ντουμάτη
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολίκος Άστρο»	53	11310	άνεκ. Πόρτερνταμ 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345	έφθ. Ριγιέκαν 12 'Ιαν.
ΜΑΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάδουντ»	65	18319	έφθ. Λιθέρπουλ 28 Φεβρ. διά Κέντρου
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόφρε»	68	36365	εἰς Μαριέλ άπό 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκος»	50	7622	διπλής Τάραντα 10 Φεβρ.
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πόνδια»	61	12011	έφθ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 21 Φεβρ.
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΩΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάιν»	48	4575	άνεκ. Πόρτερνταμ 22 Φεβρ. διά 'Αγγλιαν
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Πένιγκτον
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάστορο»	46	7327	έφθ. Ριγιέκαν 30 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίων»	64	9390	έφθ. Λιθέρπουλ 28 Φεβρ. διά Κέντρου
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπορο»	46	7333	εἰς Μαριέλ άπό 24 'Ιουλ.
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζιας»	65	34185	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Ζουείτινα
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρθίλλ Μότοροπι»	57	8855	άνεκ. Χαρόν 28 Φεβρ. διά Κή Γουέστ
ΜΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσον»	67	43231	άνεκ. Φώλευ 4 Μαρτ. διά Μποχρέιν
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	έφθ. Μπρέμερχαρφεν 4 Μαρτ. διά Τουρκίαν
ΜΕΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Υπαπαντή»	59	3309	διπλής Παναμά 28 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέρνικα»	57	11691	έφθ. Μπαντάρ ή Σουδαίκ 28 Φεβρ.
ΜΕΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντινολ»	66	39617	έφθ. Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Τομπρούκ
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιθέρσολ Τράμπη»	56	8671	άνεκ. Αμέρερον 4 Μαρτ. διά Τορέντο
ΜΕΝΤΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μεριπτά»	56	10350	άνεκ. Πειραιά 22 'Ιαν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΕΡΡΥΛΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεκ. Μπείρα 7 Φεβρ. διά Λιθέρπουλ
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάδη»	43	8158	διπλής Κυνηγίου πολιού 22 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	56	6654	άνεκ. Κέιπ Τάουν 25 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουλια ή καλάντε»	47	2740	άνεκ. Πειραιά 28 'Ιαν. διά Κωνσταντζαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεντόπουνο»	65	57307	άνεκ. Φράπορτ (Μπαχ.) 5 Μαρτ.
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεντόπουνο»	58	25275	άνεκ. Λος 'Αντζελες 30 'Ιαν. διά Παγκαλάν Σουσού
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	ά. εχ. Χόγκ - Κογκ 26 Φεβρ. διά Περαιώκων Κόλπουν
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	48	2086	έφθ. Αντόντον 16 Φεβρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291	άνεκ. Σάφι 28 Φεβρ. διά Βουλώνην
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ. Ναυτ. & Βιομ.»	60	18889	έφθ. Αιθέρον 4 Μαρτ.
ΜΙΛΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	διπλής Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρισίδος»	56	4714	άνεκ. Νιούπορτ 4 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρώτο»	56	8618	άνεκ. Σιγκαπούρην 23 Φεβρ. διά Νταβάσ
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	έφθ. Γιβραλτάρ 6 Μαρτ.
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολαμίς»	39	3485	διπλής Κυνηγίου πολιού 23 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΗΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίνητυ»	69	1572	άνεκ. Κασσιούνγκ 8 Φεβρ. διά Ζαμπάγκα
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίτων»	70	1570	έφθ. Κασσιούνγκ 21 'Ιαν.
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίτη»	70	1559	άνεκ. Ζαμπάγκα 13 Φεβρ. διά Κασσιούνγκ
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	άνεκ. Καζαμπλάνκα 27 Φεβρ. διά Ρούνιοντρουκ
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	άνεκ. Μάντστερ 28 Φεβρ. διά Φλωσίγκ
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκ»	69	1560	άνεκ. Μπιλμπάνο 27 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λέιν»	70	1569	άνεκ. Τζεμπέλ Ντανά 26 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λέις»	69	1572	άνεκ. Ντάρμπαν 26 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΩΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιώτ»	70	1565	έφθ. Γένοβαν 4 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντ»	69	1565	άνεκ. Σιγκαπούρην 22 Φεβρ. διά Λέγκορν
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναθ.»	58	10490	άνεκ. Γόνιαν 1 Μαρτ. διά Ρεσιφ
ΜΙΝΟΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8180	άνεκ. Μπιλμπάνο 27 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρια»	57	21267	άνεκ. Τζεμπέλ Ντανά 26 Φε

ΜΙΧΑΗΛ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άνεκ. Βοστώνην 28 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΧΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρα»	54	2842	άνεκ. Νεάπολιν 17 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΜΟΝΤΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαζών»	57	7768	άνεκ. Λάς Πάλμας 5 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεθαντε»	51	3386	διπλήθ. Μπρούνωμποτελ 10 'Ιαν. διά Ρίγα
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλ»	48	3574	άνεκ. Σουάνον 20 Φεβρ. διά Νάντην
ΜΠΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουδάκα»	65	18459	άνεκ. 'Αμδουργόν 4 Μαρτ. διά Θρήσουν
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	άνεκ. Κριστούπαλ 13 Φεβρ. διά Κορίντο
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπηβέρ»	57	20464	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 12 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΜΠΛΑΚ ΝΑΙΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	45	5101	άνεκ. Ντώρμπαν 4 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆ»	48	3335	έφθ. Λουάντα 3 Μαρτ.
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερος»	58	998	άνεκ. Κουνγύμπωρ 1 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΠΟΡΝΑΜΑΘΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	άνεκ. Λάς Πάλμας 4 Μαρτ. διά Σιγκαπούρων
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντουρά»	53	12861	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδος 21 Φεβρ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγις»	59	22844	άνεκ. Τόκιο 2 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουίντ»	56	10062	άνεκ. 'Απαπα)Λάγκος 24 Φεβρ. διά Τέμα
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάνα»	51	2633	έφθ. Σάντος 26 Φεβρ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλα»	50	9627	άνεκ. Ρουέν 1 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιαν. διά Ράς Τανούρα
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	62	30846	άνεκ. Φρήμαντλ 28 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μαχαρά
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυοτρας»	57	25267	εις 'Αιτί από 21 'Ιαν.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κενταυρος»	64	17487	διπλήθ. Παναμά 5 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεκ. Φρήμαντλ 25 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4502	άνεκ. Σαδάναν 3 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	59	24009	άνεκ. 'Αϊδ. Γκρέιν 13 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	57	9990	έφθ. Μανιλάν 4 Φεβρ.
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιασέλλα»	46	8550	εις θέσιν 0.35 N - 03.15 Δ 2 Μαρτ. διά Γδυνία
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κουλνάφτη»	61	10744	άνεκ. Πειραιά 17 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑΑ I (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυση»	52	20887	έφθ. Καράτοι 22 Φεβρ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάραντε»	58	12624	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαρτ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	38	7679	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιβανόυ)
ΝΕΑΛΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	57	12784	εις θέσιν 28.40 N - 18.36 Δ 2 Μαρτ. δι' 'Αφρικήν
ΝΕΜΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο»	54	11330	έφθ. Τζάκουνδιλ 5 Μαρτ.
ΝΕΙΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρονοσεάνικ Τ.»	58	29262	άνεκ. Ντάγκαλας 6 Μαρτ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΝΕΙΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν Τάνκερς»	58	29141	άνεκ. Ντάγκαλ 21 Φεβρ. διά Λάντης 'Εντ
ΝΕΙΚΟ ΝΤΩΝΤΛΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γάλαξη»	56	20492	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. διά Κιουραδάο
ΝΕΙΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 Φεβρ.
ΝΕΙΤΟΥΝ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ντάρτη»	52	4386	έφθ. Μονρόβιο 22 Φεβρ.
ΝΕΡΒΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λοτρα»	44	8577	έφθ. Ταύλα 11 Φεβρ.
ΝΕΡΕΙΝΤ ΙΝΤ (π.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νερείντ»	44	10544	άνεκ. Καράτοι 26 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΕΡΕΙΝΤ ΝΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νερέίντε»	54	11301	έφθ. Λίβερπουλ 6 Μαρτ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέστος»	64	16073	εις Βαλτιμόρους άπο 1 Σεπτ.
ΝΕΣΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οττερ»	54	4169	άνεκ. Βρέμην 28 Φεβρ. δι' 'Απαπα)Λάγκος
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεττουνό»	55	11335	άνεκ. Ρόττερνταμ 30 'Ιαν. διά Καραϊβικήν
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιοδρίς»	58	24256	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδος 19 Φεβρ.
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	67	54502	άνεκ. Μένα 'Αμπιντούλα 19 Φεβρ. διά Λάντης 'Εντ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Σασέμπο 1 Φεβρ. (επισκευαί)
ΝΙΚΕ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραμπέλλα»	55	9505	άνεκ. Τόκιο 10 Φεβρ. διά Χιροσίμα
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κενταυρος»	45	3739	διπλήθ. Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Νικαράγουα
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ Φράγκτερ»	68	9034	άνεκ. Λός 'Αντζελες 13 Φεβρ. διά Κέδορος 'Αϊλαντ
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	διπλήθ. Παναμά 25 Φεβρ. διά Λός 'Αντζελες
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόδα»	48	3535	άνεκ. 'Αλεξανδρειαν 14 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο ντε Πάνομα»	68	97500	άνεκ. Τέμπη Μπαΐν 2 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχαρά
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάροπι Κορπ.»	58	7324	άνεκ. Αμέρεραν 26 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιο Ι.»	51	3364	εις θέσιν 14.10 N - 41.05 Δ 17 Φεβρ. διά Μομπάσα
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμόρ»	53	13459	έφθ. Τεργέστην 28 Φεβρ.
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιφέο»	52	12828	άνεκ. Πέιτερνταμ 7 Μαρτ. δι' 'Αμβέρααν
ΝΙΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούγκειτ»	41	6743	άργει. Πέιτεραί άπο 10 Νοεμ.
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντ. Όσεάνικ»	70	17000	εις Λαντοκρόνα ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΕΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόδα»	47	7377	άνεκ. Ντακάρ 22 Φεβρ. διά Μομπάσα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καμέλια»	41	7251	άνεκ. Θεόστα 19 Φεβρ. διά Συμύρην
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαμώνων»	58	20451	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 Φεβρ. διά Πούλο Σαμπού
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόεαν Φράγκτερ»	44	14800	άνεκ. Μόμπιλ 1 Μαρτ. δι' 'Αμτερνταμ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουέστρα»	58	18184	άνεκ. Νιού Χάφεν 20 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμουση»	59	18180	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 2 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22549	άνεκ. Νιούκαστολ (Άυστ.) 15 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίλαι»	64	38469	άνεκ. Χάρηπον 23 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιρέπι Κάρριερς»	67	25387	άνεκ. Λίουσανδρα 3 Μαρτ. διά Ρίο 'Ιανέρο
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	άνεκ. Λιοσσάνδρα 4 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεπά Άραμαντόρα»	56	18210	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ.
ΝΟΡΘΟΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστογουίντ»	69	10600	έφθ. 'Απαπα)Λάγκος 24 Τεβρ.
ΝΤΑΛΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικόν ουφέροντα»	56	2709	έφθ. Σάντος 23 Φεβρ.
ΝΤΑΡΧΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	58	23102	άνεκ. Λα 'Εστακάντα 21 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τούνιγκουροντα»	58	30235	άνεκ. Χάρηκ 'Αϊλαντ 21 Φεβρ. διά Λίμερπουλ
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή Εντερπράϊζ»	61	13198	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Πουαδάν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρική & Δελφική»	57	23960	άνεκ. Ούμι Σαιδ 28 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Σπή Εντερπράϊζ»	63	13751	άνεκ. Οζάκαν 24 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νορδέρν Σπγουαίν»	58	10596	άνεκ. Ριγιέκαν 13 Φεβρ. διά Σύρον
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντο»	63	15249	έφθ. Γένοβαν 26 Φεβρ.
ΝΤΗΣΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπόλανκα»	57	22006	έφθ. Κριστομπαλ 6 Μαρτ.
ΝΤΗΣΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	20458	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 26 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΝΤΗΣΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντηζερτ»	56	20352	άνεκ. Γιουρόπορτ 2 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΗΣΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκίτερος»	60	19988	άνεκ. Φουκουγιάμα 16 Φεβρ. διά Μένα 'Ακμαντί
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ»	53	15826	άνεκ. Ντακάρ 19 Φεβρ. διά Εύρωπην
ΝΤΟΛΩΦΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατανάτικ Ναδιγκίτερος»	45	5202	άνεκ. Λορμπίτο 2 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	έφθ. Σεμπαδάνκ 1 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 17 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 24 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	10865	διπλήθ. Παναμά 24 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	58	14083	άνεκ. Τομπάτα 24 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	άνεκ. Τάμπα 24 Φεβρ. διά Σάντος
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9881	άνεκ. Μαντράς 23 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραντόρες»	55	11209	διπλήθ. Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπο»	56	8716	έφθ. Χόρ άλ 'Αμαγία 28 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	έφθ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 28 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτ»	56	10486	έφθ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 28 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δέλτεντ»	66	45280	διπλήθ. Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Τής
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.) (N.A.T.)		έτ. «Άλκων»	56	8424	άνεκ. Αμέρεραν 5 Μαρτ. δι' 'Αδάναν
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2836	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	43	7265	άνεκ. Θεόστα 10 Δεκ. δι' 'Αδάναν
ΟΛΙΒΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιτνιγκ»	48	2724	έφθ. Μπιλμπάν 3 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύμα»	62	8500	διπλήθ. Παναμά 23 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντούραγκο»	69	97468	άν

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κεοσουϊκί»	70	96627	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 14 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μαχαόρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ'Υ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Καρτογκενά Σιππιγκ»	54	13652	άνεχ. Πούντα Καρπόν 28 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΙ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόουζ»	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλ»	54	20495	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαόρ 20 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σήνουελ»	65	38607	έφθ. Μένα 'Αιλιτούλα 1 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'ΙΜΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γέντιμπανκ»	64	32380	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Τριπόλιν (Λιβάνου)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεχ. Χάρυκ "Αιλαντ 19 Φεβρ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΛ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμαρ»	65	38608	έφθ. Σταδάγκερ 3 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κονσέπιον»	65	32407	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόσου Σιππιγκ»	54	14047	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γρηνουΐτς»	58	27602	έφθ. 'Αμβέρσαν 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαρίν»	50	24741	έφθ. Φώλεύ 24 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τοσετέρ»	53	14221	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. δι' ανατ. άκτην Η.Π.Α.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ'Τ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	άνεχ. Βοστώνην 2 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	έφθ. 'Αμβούργον 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΔ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μιλούσφιλτ»	49	24682	άνεχ. Βαγκαρεί 13 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18781	άνεχ. Λονδίνον 28 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σουανούη»	54	13934	έφθ. Πόρτ Κανάβεραλ 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινβίλα»	55	13709	έφθ. Βρέστον 19 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρανκοντίνενταλ»	54	18476	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαόρ 24 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Πίτομοντ»	66	15625	άνεχ. Χόλυκεντ 2 Μαρτ. διά Πόίντ Σέντραλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφον»	65	15577	έφθ. Βουλώνην 27 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουντ»	68	15800	άνεχ. Τοιταγκόν ρόδα 20 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σωμερσετ»	65	15577	έφθ. Γκέλιογκ 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φόλμουθ»	65	15671	έφθ. Λονδίνον 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κινοντέιλ»	69	15688	άνεχ. Χιούστον 21 Φεβρ. διά Χούλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλευ»	67	15697	έφθ. Κόρπους Κριότι 2 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ ..	(N.A.T.)	έτ. «Οίνατ»	69	15808	έφθ. Μπιλμπάρ 3 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χόσουλαντ»	69	15668	διπλήθε Παναμάρ 6 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μερυλαντ»	55	13934	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙ'ΝΤΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	32008	άνεχ. Φρόμπαντ 24 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	32007	άνεχ. Ντάρμπραν 1 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκ»	54	17999	άνεχ. Μένα 'Αχμαντ 27 Φεβρ. δι' 'Αντεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	55	18790	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 'Ιαν. δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτο Τράνσορπτ»	55	13934	διπλήθε 'Ελαϊνόρε 3 Μαρτ. διά Νορεαρύντμπιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάτα»	54	13665	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 1 Μαρτ. διά Σολίγ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΑΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο»	54	20595	άνεχ. Μονρόβια 19 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φορελαντ»	49	17792	άνεχ. Ρότερνταν 18 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βισαντόντε»	54	14047	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 26 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	24689	έφθ. Ρότερνταν 6 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσορπτ»	59	37958	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 19 Φεβρ. διά Φορκάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σιππιγκ»	60	37744	άνεχ. Χάρυκ "Αιλαντ 15 Φεβρ. διά Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαιού»	63	30574	άνεχ. Καλούτηπορούκ 13 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λούδερν»	64	30581	άνεχ. Σέλ Χάρεν 22 Φεβρ. διά Γκάμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουριου»	65	15179	άνεχ. Σπέτζια 26 Φεβρ. διά Λέγκορ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οξιντένταλ»	58	27602	άνεχ. Λειξες 19 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Χάρυκ "Αιλαντ 2 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σῆφοροντ»	50	17791	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπένδερλου»	64	47493	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 3 Μαρτ.
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ύπερωκ.) ..		έτ. «Χόμ Λάινς»	31	18563	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.) ..		έλλην. συμφέροντα	55	17002	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρεσσα»	56	21090	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. δι' 'Αλγέριον
ΟΡΕΑΝΤ ..		έτ. «Ιντερόσεαν Μπάλκ»	56	12159	άνεχ. 'Εμδεν 3 Μαρτ. δι' 'Οξελοσούντ
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Προσεπιντάντ»	54	12069	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Φεβρ. διά Καλλάδο
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κάμπεον»	54	12846	έφθ. Βρέμπον 5 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	56	20921	άνεχ. 'Άγ. Φραγκισκον 13 Φεβρ. διά Χιλήν
ΟΡΙΚΟ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόδλ»	58	12668	άνεχ. Ρεντένιαν 28 Φεβρ. διά Λατάκια
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ρούδος»	42	2881	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΡΟΣΟΔ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	9839	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Κάλιαρι
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα»	53	10164	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Σαιν Μαλό
ΟΡΩΦ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κάσολας»	57	1358	άνεχ. Χάρυκ "Αιλαντ 1 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΣΕΑΝ ΛΑΤ'ΟΝ (δ.) ..		έτ. «Πόλαρ Στάρ»	70	72000	άνεχ. Ντάρμπραν 27 Φεβρ. διά Πέρα κόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Χαννόνερ»	49	15456	άνεχ. Ματσουγάμα 2 Μαρτ. διά Πούλο Σαμπού
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9165	άνεχ. Μπενάγι 1 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ούλατραμαρίν»	56	10016	άνεχ. Βίλελμοχάφεν 12 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Χαννόνερ»	57	15406	έφθ. Τάιν 26 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μάρος Νόστρουμη»	63	12285	άνεχ. Καράκας Μπαιν 2 Μαρτ. (κροαζιέρα)
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ύπερωκ.) ..		έτ. «Χόμ Λάινς»	65	27645	άνεχ. Γάνδην 23 Φεβρ. διά Σάν Νικολάς
ΟΣΕΑΝΙΚΑ ..		έτ. «Οσεάνικο»	65	28101	άνεχ. Ματσουγάμα 2 Μαρτ. διά Πούλο Σαμπού
ΟΣΕΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Στανταρούτ»	56	23232	άνεχ. Μπενάγι 19 Φεβρ. διά Πολωνίαν
ΟΣΣΑΜ (κυπρ.) ..		έτ. «Λιδέρα»	51	4033	έφθ. Πούλη Σαμπού 2 Μαρτ.
ΟΝΑΥΣΣΕΣ (δ.π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπελδέντος»	57	18176	άνεχ. Άλεξανδρειαν 2 Μαρτ.
ΟΝΑΥΣΣΕΣ Α'ΙΓΑΝΤ (π.) ..		έλλην. συμφέροντα	50	2500	έδωθ. Ντούντζες 9 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ..		έτ. «Αστρορούσερέ»	55	1839	άνεχ. Σελ Λορέντζο (Άργ.) 1 Φεβρ. διά Καέν
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μοσίν»	29	2692	έφθ. Κούς Μπαιν 5 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστοίαλ»	53	4069	έφθ. Ο'Ζάκαν 11 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΟΣ ..		έτ. «Τρέιντερ Σιππιγκ»	61	19523	άνεχ. Αμουαίη Μπαιν 20 Φεβρ. διά Μαρτινίκα
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντόραντο»	57	12881	άνεχ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ. δι' 'Οράν
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κρήταν»	51	2214	είς Ισασθώνα από 5 'Ιαν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φώάς»	54	2588	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)		έτ. «Μπλουάρρου»	50	8273	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 25 Φεβρ. διά Φρέντρικοταν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κασσανία»	58	10659	είς Ταϊταγκόκη από 25 'Ιαν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΑ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Επταδρόύσας»	43	7296	άνεχ. Τοάλαν 8 Φεβρ. διά Ταϊταγκόκη
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λλόρα»	52	5414	έφθ. Κείπ Τάουν 10 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. ..	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζώρτζ»	43	8426	έφθ. Μονάσιος 19 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνσορπτ»	57	10493	έφθ. Γιοκαί 3 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τζάποκτ»	39	3562	άργει Πειραιάς από 18 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΟΣ Λ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πονόνος»	52	2517	άνεχ. Βιρυττόν 24 'Ιαν. διά Μπάρι
ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ (N.A.T.)		έλλην. συμφέροντα	60	7809	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 2 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΠΑΝΑΧΑΙ'ΚΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ζερύρ»	63	30408	έφθ. Καράται 21 Φεβρ.
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.) ..		έλλην. συμφέροντα	50	6307	άνεχ. Κέιπ Τάουν 28 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΠΑΝΘΗΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ρουντόρα»	61	11925	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 18 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΝΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λεμαρτ»	54	15841	άνεχ. Σιγκαπούρων 2 Μαρτ. δά Νιούκαστλ (Άγιοτρ.)
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑ'ΙΑΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	διπλήθε Κυνόπολιν 28 Φεβρ. διά Γαλάτοι
ΠΑΡΦΕΩΝΩΝ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πανάδη Σίππινγκ»	51	1000	έφθ. Λιβερπούλ 28 Φεβρ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Παρνόδρυμπο»	57	23607	άνεχ. Νεάπολιν 4 Μαρτ. διά Ράς Λανούφ
ΠΑΡΝΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Παλόρα»	61	13912	έφθ. Πλότος 12 Φεβρ.
ΠΑΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστοίαλ»	65	5483	έφθ. Αμδούρων 23 Φεβρ.
ΠΑΣΙΩΙΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	38116	άνεχ. Κέιπ Χάττερας από 2 Μαρτ. διά Σεύκελλες
ΠΑΤΕΡ ΗΑΙΑΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Πόλι»	50	5623	άνεχ. Θεούτα 21 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΠΑΤΤΙ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Δανάδ»	55	8046	

ΠΕΡΑ ΑΓΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	διπλής Παναμά 22 Φεβρ. δι' "Ειδονυμάσιο
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεκ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ. διά Μπέιρα
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	έφθ. Πόρτα Λίνκολν 24 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	62	9908	άνεκ. Λας Πάλμας 17 Φεβρ. διά Ναγκόγα
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	7843	άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 Φεβρ. δι' "Αθάναν
ΠΕΤΡΟ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουαμαριν»	68	1199	άνεκ. Άμβερσαν 4 Μαρτ. διά Θάμωσιν
ΠΕΤΡΟ ΕΜΕΡΑΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμεράδο»	68	1199	άνεκ. Σεύκερσοντ 25 Φεβρ. διά Βέντοπιλς
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφάρο»	48	3349	εἰς Κάρδιφ ἀπό 20 'Ιαν.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφάρο»	65	41255	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 15 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παροσέανο»	58	23607	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελανδόλο»	61	13437	έφθ. Πόρτ φ Σπαιν 2 Μαρτ.
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελιμάρα»	50	17763	άνεκ. Τζάκονθια 28 Φεβρ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΠΙΑΤΩΝΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σπονπρεύ»	67	48747	έφθ. Σάντος 26 Φεβρ.
ΠΙΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαταρές»	44	7244	έφθ. Πειραιάς 5 Μαρτ.
ΠΙΛΕΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαν»	53	12513	άνεκ. Χαργκ "Αίλαντ 23 'Ιαν. διά Χόθ.κ
ΠΙΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	53	9422	έφθ. Χαρούπορτ 23 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΠΙΑΥΤΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10918	άνεκ. Θεούτα 4 Φεβρ. διά Λόμε
ΠΙΑΥΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτριξ»	68	35191	άνεκ. Τζάκονθια 3 Φεβρ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΠΙΟΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντοντομ»	66	33291	έφθ. Σάντος 2 Φεβρ.
ΠΙΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσα»	56	10483	άνεκ. Χονολουλού 4 Φεβρ. διά Σάν Νικολας (Περού)
ΠΙΟΥΝΙΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπικ»	45	3605	άνεκ. Χαρούπορτ 7 'Ιαν.
ΠΙΟΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνη 3 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΠΙΟΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	16258	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Φεβρ.
ΠΟΡΤΑΛΟΝ		έτ. «Αργοκού»	44	4897	έφθ. Λιθερουάλ 4 Μαρτ.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστιντονεο»	57	10389	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδα 7 Φεβρ. δι' "Ιμμιγκαμ
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπτιτο»	46	8362	εἰς θέσιν 09.15 ' N. - 02.51 ' A. 24 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	διπλής Παναμά 11 Φεβρ. διά Κασσιούγκ
ΠΡΙΟΝΗΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	64	6345	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαρτ.
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)		έτ. «Πρόμπιτον»	52	10188	έφθ. Σάν Νικολας (Άργ.) 5 Μαρτ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Αφρικα»	58	8369	άνεκ. Σαιντ 'Αννα Μπαιν 27 'Ιαν. διά Β. Κορέαν
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	56	7974	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 4 'Ιαν. διά Β. Κορέαν
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτοκλήτος»	44	7984	εἰς θέσιν 21.22 ' B. - 118.58 ' Δ. 2 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΥΛΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	13256	έφθ. Κριστούπαλ 3 Μαρτ.
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)		έτ. «Άντωνια»	52	1346	άνεκ. Τάραντα 6 Φεβρ. διά Μπεζάια
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκουέ»	57	23693	άνεκ. Ιμμιγκαμ 24 Φεβρ. διά Τουμπρούκ
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. έπιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «εθνείς Κρουαζιέρα»	39	10153	άνεκ. Πουάντη ή Πίτε 2 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραερικάνα»	59	19047	εἰς Σιγκαπούρων 6 Μαρτ.
ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονπους»	48	1515	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλόντα»	65	16334	έφθ. Κόμπη 22 Φεβρ.
ΡΙΟΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδιν»	55	16927	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 22 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΡΙΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	56	21028	άνεκ. Βαλτιμόρου 27 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΡΟΥΟΥΝ ΜΑΓ'ΚΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλο Μ.»	63	7363	έφθ. Βαλτιμόρου 27 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	διπλής Παναμά 22 Φεβρ. διά Λά Σαλίνα
ΡΥΜΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	59	21275	άνεκ. Τζάκονθια 23 Φεβρ. διά Λά Σαλίνα
ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	53	1837	άνεκ. Λιθερουάλ 5 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΣΑΒΒΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάννυ»	43	7230	εἰς θέσιν 35.14 ' B. - 17.12 ' A. 2 Μαρτ. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άθηνα»	54	2716	άνεκ. άνεκ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διά Μακέιο
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)		έτ. «Θάντερ»	58	3065	άνεκ. Δάντοις 2 Μαρτ. διά Ρουέν
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικολας»	57	20686	άνεκ. Νέαν 'Ορκρην 3 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	17994	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Κωνσταντίνη»	58	9438	έφθ. Χάροπριν 5 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικολαος»	56	12279	άνεκ. Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Ταρτούς
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μαρία»	53	8715	διπλής Παναμά 25 Φεβρ. διά Περού
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Αστρονάθαλ»	66	16334	διπλής Παναμά 27 Φεβρ. διά Τόκιο
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γρηγορούσα»	53	12453	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 11 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτη»	59	22190	άνεκ. Ειδεν 28 Φεβρ. διά Καμπίντα
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	54	9755	έφθ. Μόζι. 19 Φεβρ.
ΣΑΛΒΙΑ (κ.)		έτ. «Σδάλια»	56	8522	άνεκ. Κιοαράζου 23 Φεβρ. διά Κορέαν
ΣΑΛΛΥ Χ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρυογκένικη»	52	13542	έφθ. Πόρτ φ Σπαιν 28 Φεβρ.
ΣΑΝ ΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	2063	εἰς Μόνπιλ από 20 'Ιαν.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Γιαδίσια»	57	8952	έφθ. Ρουέν 24 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)		έτ. «Έντρες Ριος»	51	10353	διπλής Κυν) πολὺν 26 Φεβρ.
ΣΑΝΟΥΚ (δ.)		έτ. «Ηάδια»	50	1439	άνεκ. Ντακάρ 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουάινς Κάρριερς»	55	11922	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδα 22 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόραταρ»	59	29486	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 22 Φεβρ. διά Παματακούλα
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	άνεκ. Ντόντρεκτ 3 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΣΑΝΤΑ ΛΑΤΑΝΙΑ		έτ. «Μαριθίνα»	53	2550	άνεκ. Μπελίζε 25 Φεβρ. διά Πουέρτο Μάριος
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Χροιασμ 14 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΣΑΝΤΑ ΣΠΑΝΤΙΑΓΚΟ		έτ. «Σαντιάγκο»	57	9143	άνεκ. Τζακάρτα 13 Φεβρ. διά Μπανκόγκ
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τίαρο»	49	4993	άνεκ. Λισσαΐωνα 3 Μαρτ. δι' 'Αμβερσαν
ΣΑΞΕΣΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαζέορ»	63	11471	έφθ. Τόκιο 1 Μαρτ.
ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ		έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	70	10600	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Φεβρ. διά Καμπίντα
ΣΑΥΟΥΘΕΡ ΗΓΚΑ		έτ. «Τρανσόδεαν-Φράιτερ»	44	14020	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Μαρτ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόν»	55	16241	άνεκ. Λός Αντζελες 9 Φεβρ. διά Σίδνεϋ
ΣΕΡΦ ΟΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελα»	54	19053	έφθ. Αμύδρεσαν 26 Φεβρ.
ΣΕΡΙΟΣ		έτ. «Ιντάστριολ Κάρριερ»	58	13944	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Φεβρ.
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Μαριάνα»	59	9165	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΣΗ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ		έτ. «Σάρμα»	71	11800	εἰς Ίννονισα υπό συμπλήρωσιν
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	51	2229	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 2 Μαρτ. διά Πειραιά
ΣΗ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φρίντουμ»	51	3904	άνεκ. Βαλτιμόρην 28 Φεβρ. διά Σάντος
ΣΗΒΙΟΥ		έτ. «Οθεροπίζ Φρ.»	61	13083	άνεκ. Λός Αντζελες 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σπηγκόλα»	47	6507	άνεκ. Νότροντρεκτ 3 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΣΙΔΕΡΗΣ		έτ. «Τοσνομασίν»	43	7275	άνεκ. Μπελίζε 25 Φεβρ. διά Πουέρτο Μάριος
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλαβερ Κόοουστ»	48	7328	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)		έτ. «Σίλαβερ Χόοουπ»	45	51313	άνεκ. Μόζι. 30 'Ιαν. διά Τζουντζιν
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρντοντα»	65	33287	έφθ. Γένεβαν 2 Μαρτ.
ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινιούρετην»	54	15942	άνεκ. Χαργκ "Αίλαντ 16 Φεβρ. διά Χόθικ
ΣΙΝΤΥ		έτ. «Βιασφέλη	69	18287	άνεκ. Ντακάρ 13 Φεβρ. διά Ταματάθε
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ		έτ. «Αγάπη»	57	944	διπλής Παναμά 5 Φεβρ. διά Βαλπαραΐσο
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμεζ»	57	984	έφθ. Τής 3 Μαρτ.
ΣΙΦΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13906	άνεκ. Πλύμουθ 5 Μαρτ. διά θεσινίκην
ΣΙΚΑΥΛΑΡΚ		έτ. «Ριο Βαλιζέα»	63	12273	διπλής Παναμά 22 Φεβρ. δι' Η.Π.Α.
ΣΙΚΙΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιουνόν»	64	17487	άνεκ. Τρίνινταντ
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΚΡΥΣΤΑΛ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	3191	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Φεβρ.
ΣΟΚΟΡΙ		έτ. «Σοκόδα»	50	5304	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ. διά θεσινίκην
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τάινκερ»	62	28387	άνεκ. Ντακάρ 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Σουερτέ»	43	7267	άνεκ. Αθάναν 15 'Ιαν.
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λιζά»	57	10661	εἰς Πειραιά ἀπό 15 'Ιαν.
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	29	9375	διπλής Παναμά 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφίαν»	65	14048	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Μαρτ.
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστοντουίντη	57	10398	έφθ. Σαθόνα 1 Μαρτ.
ΣΠΑΓΚΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέθεν Σίζη»	54	1689	έφθ. Κείν Τάουν 10 Φεβρ.
ΣΠΑΡΤΑ		έτ. «Σπάρτο»	69	8825	εἰς θέσιν 44.02 Β - 04.27 Α 21 Φεβρ. διά Σάντος
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανέλι»	56	1743	έφθ. Τσιτιβάθεια 26 Φεβρ.
ΣΠΗΝΤΟΓΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεκ. Κοιν 24 Φεβρ. διά Χαργκ "Αίλαντ
ΣΠΙΛΙΑΔΑ		έτ. «Ινσουλάρη»	54	6994	άνεκ. Απανα (Λάγκος 26 Τεβρ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΣΠΥΡΟΣ (κ.)		έτ. «Σπύρος»	49	7591	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδα 15 Φεβρ. διά Τσινγκαγκτάο
Σ					

ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρεφλάντι»	60	10733	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 21 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην εἰς 'Αϊδί υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΟΙΚ' ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	70	78000	άνεχ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Κωνικού πολιν
ΣΤΟΛΤ ΕΝΤΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθενειρ»	53	8031	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 Φεβρ.
ΣΤΟΛΤ ΙΩΑΚΑ (ώκτον)	(N.A.T.)	έτ. «Άιωνα Σταρ»	54	12237	άνεχ. Φρίμαντλ 13 Φεβρ. διά Κεϋλάνην
ΣΤΟΛΤ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίγκουελ»	51	12540	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Ιαν.
ΣΤΙΛΙΑΖ ΙΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζεμίνι»	54	11582	διπλήθε Παναμά 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμών»	60	13481	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΥΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στήμ Ναθ.»	69	16475	άνεχ. Νόρντεγχαμ 14 Φεβρ. διά Τάμπα
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνη»	53	5917	άνεχ. Τριπολίν (Λιβανού) 3 Μαρτ. διά Μπεζάια
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεράλ Φράιτερς»	50	1776	άνεχ. Βρέμπιν 26 Φεβρ. διά Τουρκίαν
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αιδίροι Κούσου»	68	9024	έφθ. Βακαγιάμα 28 Φεβρ.
ΣΦΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιδίροι Κούσου»	44	8636	εἰς Τοιταγκόκ όπό 6 Δεκ.
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξάνδρα»	51	2979	άνεχ. Βιτόρια 26 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικ Σίππιγκ»	55	10697	άνεχ. Σουάνον 5 Μαρτ. διά Ρουέν
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (Λ.θ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεχ. Ντακάρ 12 Φεβρ. διά Θεσσαλίαν
ΤΑΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλασεγκούρο»	61	3994	διπλήθε Παναμά 3 Μαρτ.
ΤΑΡΗΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τάρομπρεύ»	60	8742	άνεχ. Χατσιόνες 18 Ιαν. διά Νέαν Καλπονίαν
ΤΑΡΗΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαρού»	58	13581	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΤΑΡΗΟΝ ΣΑΡΦ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	56	8001	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 18 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΤΑΡΗΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταροσούΐτ»	57	7977	άνεχ. Τζακάρτα 23 Φεβρ. διά Σουραμπάγια
ΤΑΡΗΟΝ ΣΟΥΐΤΩΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	58	8465	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Φεβρ. διά Κάντλα
ΤΑΡΗΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	68	11026	άνεχ. Σιμού 1 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΤΑΡΗΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΤΑΣΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντινή Αναστασίος»	57	21450	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΤΕΛΕΓΤΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	11110	άνεχ. Ολντ Κιλπάτρικ 22 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΤΕΖΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν 'Οιλ»	68	48339	άνεχ. Τριμαντά 3 Μαρτ. διά Κείπ Τάουν
ΤΕΡΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρρων»	52	12152	άνεχ. Ωφλέυ 6 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελσεγκούρο»	68	14800	άνεχ. Πειραιά 26 Ιαν. διά Καβάλαν
ΤΖΕΗΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουμος»	48	2226	άνεχ. Νεάπολιν 9 Φεβρ. διά Ρας Λανούφ
ΤΖΕΜΙΝΙ	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57	21831	διπλήθε Παναμά 28 Φεβρ.
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	65	19421	έφθ. Ντακάρ 27 Φεβρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπουστρέύ»	69	9072	έφθ. Ντακάρ 27 Φεβρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνθενον»	53	10856	έφθ. Σάντερλαντ 27 Φεβρ.
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Έλμποτρεζ»	68	14800	έφθ. Βίλμιγκτων (Β.Κ.) 4 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Όρε Κάρυκο»	57	6590	άνεχ. Εδερτόν 28 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλιμπάσο»	54	19129	άνεχ. Μόλι 18 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσαλάντικ»	66	39556	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΤΙΓΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	57	8680	έφθ. Νεάπολιν 19 Φεβρ.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ.Μόλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάταιν»	39	5270	έφθ. Μούμπα 9 Φεβρ.
ΤΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελή Κρέστο»	59	1187	διπλήθε Κωνιτάντζαν 25 Φεβρ. διά Κωνιτάντζαν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμιας»	53	28798	εἰς 'Αμβούργον ἀπό 29 Ιαν. (ἐπισκευαί)
ΤΙΚΟΙ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφοράτουνα»	64	15597	έφθ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 23 Φεβρ.
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδερφόλα»	28	1390	εἰς Παλέρμον ἀπό 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	8077	διπλήθε Παναμά 19 Φεβρ.
ΤΟΡΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	59	21617	άνεχ. Σάροχ 2 Μαρτ. διά Ζουείτινα
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΑΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρείντην»	54	12570	έφθ. Ρεσιφ 2 Μαρτ.
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ(μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνκεανικός»	55	15510	άνεχ. Άμβρέραν 4 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδαι»	54	4486	έφθ. Τριπολίν (Λιβανού) 1 Μαρτ.
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	έφθ. Τοιμούτι 1 Μαρτ.
ΤΡΙΚΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νασιόντο»	56	10693	έφθ. Βανκούμερ 3 Μαρτ.
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτριν»	57	10493	άνεχ. Σπάτλα 28 Ιαν. διά Κορέαν
ΤΡΙΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν»	67	34501	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Φεβρ. διά Ντάς 'Αιλαντ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλογκρό»	64	28311	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Τομπρούκ
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Πρόβιντενς 12 Ιαν. διά Κιουρασσο
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	60	10392	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Φεβρ. διά Πόρτ Ντιέζον
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τσάλλεντζερ»	51	2491	έφθ. Ιμιγκάν 5 Μαρτ.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεχ. Κοοίν 22 Φεβρ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΤΣΕΡΓΚΟΥ' (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	1177	άνεχ. Γενοβαν 4 Μαρτ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαρτ.
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπονπραίν 'Οιλ»	71	105000	εἰς Ναγκασάκι ύπό συμπλήρωσιν
ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κομέτη»	45	15005	άνεχ. Αμστερτάν 23 Φεβρ. διά Σέθεν 'Αιλαντ
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνσερ»	45	13849	έφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	13548	άνεχ. Χαμπτον ρόδι 16 Φεβρ. διά Γκιζόν
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλόρα»	60	13998	έφθ. Γκλύπον 3 Μαρτ.
ΦΑΛΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ»	59	10251	έφθ. Τοκουγάια 3 Μαρτ.
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυν»	48	2436	εἰς θεογυειακά μεταφοράς
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάνιτη»	57	21910	άνεχ. Κοοίν 18 Φεβρ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	13854	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 1 Μαρτ.
ΦΕΛΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σμάστερ»	56	5403	άνεχ. Σαΐντ 'Αννα Μπαίν 28 Φεβρ.
ΦΕΡΣΕΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγορας»	53	1385	έφθ. Βιρτζίτον 2 Μαρτ.
ΦΙΑΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλα»	53	6531	άνεχ. Λιοσσάδων 5 Μαρτ.
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδαι»	63	50872	άνεχ. Γκότεινπουργκ 2 Φεβρ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΦΙΛΟΜΗΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμέρο. Τρανοάτλ.»	36	3149	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. διά Λιμπρεβίδι
ΦΙΛΩΡΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Εύουρέκο»	45	7639	έφθ. Τσάλλα 23 Φεβρ.
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλόρα»	67	46382	διπλήθε Ηγιαλτάρ 6 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΦΟΡΤΣΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορτσιούτη»	53	12107	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Φεβρ. διά Κεσλάγκ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερνίτη»	53	16205	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. διά Ροστόκ
ΦΡΕΑΤΤΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρεαττύς»	60	1502	άνεχ. Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΦΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόθερ»	60	4998	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 Μαρτ.
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τσαδίρης	52	3714	έφθ. Γλασκώνιον 28 Φεβρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλλοφρίν»	58	12035	έφθ. Κίγκοτων (Ζα.) 22 Φεβρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλλα»	44	7132	διπλήθε 'Ελιονόρε 2 Φεβρ. διά Σουηδίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελάκαπιταίν»	57	10493	άργει. Πειραιά ἀπό 16 Οκτ.
ΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάππου»	48	9080	έφθ. Κολούρη πίρβερ 5 Μαρτ.
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Χαρικλεία»	59	22630	άνεχ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 18 Φεβρ. διά Κούδαν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πίλαγκριμ»	56	10713	άνεχ. Μένο 'Αχμαντί 13 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χιος»	56	10597	άνεχ. Σεμπού 1 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χριλακού	44	2783	άνεχ. Θεούτα 22 Ιαν. δι' Ανκόνα
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	66	19419	άνεχ. Μπράκε 3 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνο Ατλάντικο»	59	29141	άνεχ. Πικαδί 1 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Κόδιμαρ»	71	15900	εἰς Χακοντάτης ύπό συμπλήρωσιν
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5563	άνεχ. Τενερίφων 20 Φεβρ. διά Ρεσιφ
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παοίφικ 'Οιλ»	66	41066	άνεχ. Ράς Τανούρα 14 Ιαν. διά Τρίνινταν
ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60	29086	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 Φεβρ.
ΟΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν»	67	28021	άνεχ. Νταμπιέρ 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 251

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MARCH 1971

Difficult Times

Fixtures are not forthcoming. Ships are lying idle in port. Those in the vicinity of Greece are heading for home and a layup berth. So much for the Mediterranean-type ships. As far as the larger deepsea vessels are concerned, they are not making much profit but their situation is not hopeless. It is the smaller vessels, with fuel oil tagged at \$29 per ton and diesel oil at \$44 per ton that are bearing the brunt of the current crisis.

For a week, now, no orders have been forthcoming from communist bloc countries. Their cargoes are being reserved for their own ships and there are quite a few Russian ships that have been laid up. The same stagnation is evident in West European ports as well and both shipowners and shipbrokers are wondering why this should be so. And like a dark cloud over them hangs the fear that perhaps worse days lie ahead.

For deepsea tramp ships, the slump is clearly attributable to the Japanese withdrawal. But for the smaller vessel, there seems to be no rational explanation for the slump. If there is no improvement in the overall situation by May, many more ships will be laid up. Fortunately, quite a number of them are on timecharter. But the situation will be an extremely difficult one for our 600 odd Mediterranean-type vessels. Too many of this type have been bought during the last three years even though they have proved profitable up to now. The Chairman of the Norwegian Shipowners' Association recently remarked that shipping is a game of chance. How right he is.

Only to be Expected

The slump in the freight market was only to be expected when one takes into account the fact that communist bloc tonnage has increased to the extent that Rumania and Bulgaria need no longer rely on foreign-flag ships.

Rumania now has 19 newly built ships for her trade with the Continent and they all pick up tramp cargoes on the homebound voyage. A new line is now being planned for North America. The Bulgarians are doing the same and this has deprived many of our 600 Mediterranean-type vessels of much-needed employment.

At the same time, the Russian fleet has been increased by many standardised small and medium-sized vessels as a result of which the communist bloc countries (Russia, Rumania, Bulgaria and East Germany) are now self-sufficient.

Taking into account also the loss of the Red Sea trade following the closure of the Suez Canal, it is not surprising that our small and medium-sized ships are faced with a serious crisis.

The Closed Conferences

In spite of the resolutions adopted during the recent ministerial conference in Tokyo by which the cargo liner Conferences should adopt a code of conduct and allow the entry of national carriers into Conferences

serving the countries concerned, we doubt that the Conferences will abandon the policy they have tenaciously adhered to up to now.

This policy consists of keeping out national carriers and Hellenic Lines is a case in point. Mr. P. Callimanopoulos's persistent efforts to join the U.K.-Greece-Mediterranean Conference, the Mediterranean-East and South African Conference and, more recently, the Mediterranean-Far East Conference have all come to naught.

If the shipowners who rule the Conferences comply with the Tokyo resolutions, Hellenic Lines will automatically become a member of all these Conferences since they all serve Greek ports. Any other Greek shipowner setting up a regular cargo line would also be eligible to join.

But, as we say above, we do not believe the Conferences will comply. They may make the right noises but they are sure to find ways and means of setting obstacles in the way of any development that will deprive them of their nefarious privileges.

industry, a national insurance market and home-based shipping enterprises. The proportion of shipping revenues that benefits the national economy is as high as 70% of gross receipts from freights. A high percentage indeed that is attributable to the basic reasons outlined above.

There is therefore a wide margin of improvement for our own revenues from shipping provided we follow the Norwegian example as far as our shipping policy is concerned. And we are pleased to note that our shipping policy, as defined by the National Government, is indeed following the Norwegian example. It consists of forging closer bonds between shipping and the national economy through shipbuilding, shiprepairs, supplies, insurance, local investments by shipowners and more savings deposits by seamen in Greece.

A target of four or five hundred million dollars per annum in foreign exchange earnings from shipping is not unfeasible. If the right policy is adhered to, it could be achieved in a very few years' time, provided of course that shipping continues to turn a profit and that our crews remain Greek.

The Norwegian Example

The Chairman of the Norwegian Shipowners' Association estimated the profits of Norwegian shipping in 1970 to be 600 million kroner. (7.1 kroner = \$1). This is considered to be a mediocre result even though it is three times larger than the figure for 1969. Foreign exchange earnings from shipping, however, were estimated at 5.5 billion kroner or \$800 million. This is three times as much as Greece earns in foreign exchange from shipping even though our fleet is 50% larger than that of Norway and even though we employ more nationals than the Norwegians do.

Norway, however, has the good fortune of being blessed with a flourishing shipbuilding

Renaissance in Syros

Thanks to the interest shown by the Government and the initiative taken by N. Goulandris Bros., Syros, the capital city of the Cyclades has become a hive of industry and is literally in the midst of a new rebirth.

The new shipbuilding base and the renovated repair base will be the finest in the country. Within a short time, two docks will be available, one of them for ships up to 70,000 tons. The shipbuilding berth will be capable of turning out 30,000-tonners. At the same time, the repair centre is being equipped with the most up-to-date machinery

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

A. ΕΥΛΑΣ - HAMBURG: H. TILLMANN
BREMEN: G. BERGMANN

SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS,
SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333 Priv. 2290860, 462228	BRAKE Norderdeich 4-5 Tel. 510 Telex via 0244151 Priv. 510
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Tel. 310424 Telex 0244151 Priv. 344346	NORDENHAM P.O.Box 98 Tel. 811 Telex via 0244151 Priv. 881
BREMERHAVEN Kaiserkai	Tel. 40091 Telex 0238876 Priv. 40093	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Telex via 027821 Priv. 20268
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235 Telex 0253375 Priv. 26236	

TELEGRAMS "ERMIS"

Represented also at LÜBECK & KIEL

and equipment to be found anywhere in the world.

Thanks to the Neorion Yard, also, Syros is acquiring an enlarged harbour, capable of accommodating large, deepsea freighters for repairs or drydocking.

The first twenty million drachmas have already been earmarked for harbour works at Syros out of the state investment budget while an airstrip has also been slated for construction at a cost of five million drachmas. When it is built, Syros will only be minutes away from Athens by air.

The conclusion is that within two to three years' time, Syros will become a thriving maritime centre making an invaluable contribution to the national economy.

Repair Work Booming

Every cloud has a silver lining, they say, and the current crisis in the freight market has brought about a small boom for ship-repair bases in Greece. Repairs and surveys that had been postponed when the freight market was high are now being carried out in all of Greece's repair centres to the extent that a shortage of drydocking space is now upon us. If we had double the drydocking capacity we have today it would be fully occupied. Nevertheless, those facilities that are available are proving to be a valuable source of foreign exchange for the national economy.

Prevention

We are indeed grieved by the three successive shipwrecks of Greek or Greek-manned ships that have cost the lives of 52 Greek seamen. Public opinion is beginning to wonder why these things happen so frequently. The wide publicity given to each event by the local press makes it difficult to explain that as our merchant fleet grows larger, so will the incidence of accidents. It is also of no avail to point out that traffic accidents in Greece during the month of February cost more lives than the shipwrecks. Tragedies at sea capture the imagination and the thought of a watery grave usually fills the landlubber with unimaginable horror.

Yet, these three accidents should give us food for thought. Collisions and groundings are frequent occurrences at sea. But in many cases loss of life can be totally avoided or reduced to a minimum when the accidents occur in good weather. In all three of the above cases, the weather was fine and in all three cases, no distress call was given.

This means that disaster struck suddenly. The causes of the accidents are under investigation but they leave us with the nagging thought that they could have been prevented.

It is a master's responsibility to think

ahead and foresee all eventualities and all the dangers that might beset his voyage. But the master alone cannot do everything. He needs capable deck officers and an experienced crew. It would appear that the masters of the ships mentioned above did not enjoy this simple luxury. In such cases, though, the master should be more watchful and more alert to dangers compounded by inexperienced help. And this watchfulness and alertness should be exercised by all the factors concerned, owners included, if more tragedies are to be prevented.

sure they are not heard again this year. There is competition from foreign ships on the trans-Adriatic lines and if our visitors switch to them, the loss to the national economy will be a significant one.

The Straits of Dover

The Greek Shipowners' Association has circulated to members the following message from the International Chamber of Shipping which is self-explanatory :

"Dover Strait: In view recent casualty NIKI, ICS urgently requests all shipowners to take immediate action to ensure that all vessels are aware of the location of wrecks and the position of the associated light vessel (S) and buoys marking these in the Dover Strait area.

The following British Admiralty notices to Mariners give details :

Weekly editions Nos. 3, 4, 5 and 6.

Supplementary Radio navigation warnings are also being broadcast by coast Radio Stations in the vicinity on normal frequencies.

It is of vital importance that ships keep clear of this marked area and navigate with caution when passing it.

These recent casualties underline the need for all vessels to maintain constantly an alert look out.

International Chamber of Shipping"



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ

Hempel's

Coloured Crews

Coloured crews on Greek ships are proving to be more of a liability than an asset. Their work output is less than that of Greek crewmen and in some cases is rated at 50% lower than the output of a Greek. The language obstacle is also one that cannot be overcome on some ships and often results in hostility between coloured and Greek crew members on the same ship.

Some Greek firms are now making it part of their policy not to sign on coloured men on their ships and a case in point is the M. Karageorgis firm which operates some sixty vessels. The firm is doing its best to recruit Greek crews for these ships and is succeeding through the exercise of a judicious labour relations policy.

Special care is taken to provide good food and comfortable accommodation on board Karageorgis ships. Captains are urged to show a parental concern for their crews and complaints are promptly investigated and acted upon if valid. By this method, Mr. Karageorgis has managed to cut down on ship-hopping, sham sickness, desertions and all the other wiles discontented Greek crews are prone to adopt.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

Έκδότης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

'Ορφεως 18 - Ν. Σμύρνη

Διευθυντής Συντάξεως

ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

'Αριστοτέλους 180 - 'Αθήνα

Διευθυντής Τυπογραφείου

ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

Θέμιδος 80 - 'Αμαρούσιον

Τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς