

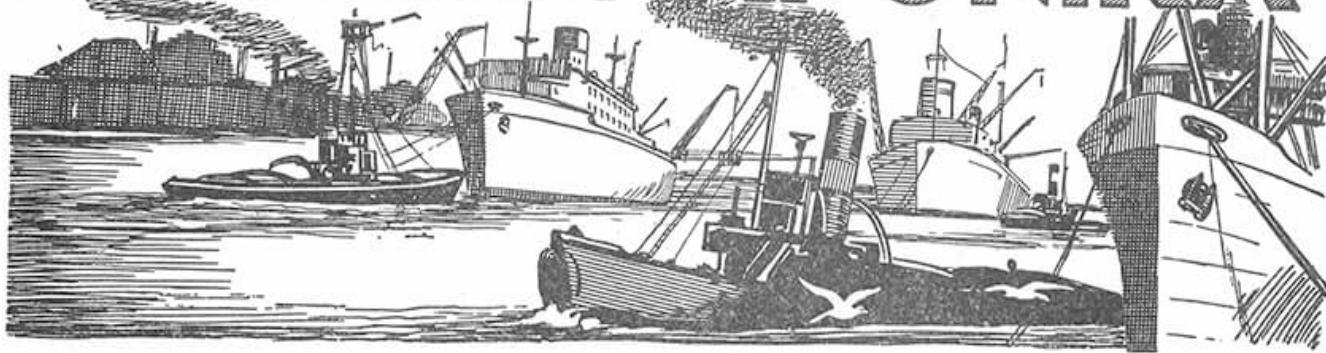
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1976

Αρ. Φύλλου 982/741

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΣΤ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 982) 741

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΜΑΐΟΥ 1976

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ

Δέν πρέπει νὰ παρέλθῃ ἀπαρατήρησης. Εἰς τὴν Μεσόγειον — τὸ νευραλγικὸν αὐτὸν πέρασμα τῆς ναυτιλίας καινήσεως τῆς Δύσεως πρὸς τὴν Ἀνατολήν, μετὰ τὸ ἄνοιγμα καὶ τοῦ Σουέζ — τελεῖ ἐν ἔξελιξι: μία ριζικὴ ἀλλαγὴ εἰς τὰ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν καὶ τὴν κατὰ σημαίας συμμετοχὴν εἰς τὴν διενέργειάν των.

Νέαι δυνάμεις τείνουν νὰ ἐμφιλογράφησουν, αἵτινες ισχυροποιούμεναι: Οἱ διειρυθισθῆσσον τὰ κατεστημένα. Τὸ ίδιον μας ίδιαιτέρως κατεστημένον, ή ἐπικράτησις τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεσογειακὰς μεταφορὰς καὶ τὰς πέραν τοῦ Σουέζ μετα - ἀνατολικάς, τίθεται πλέον ἐν ἀμφιβόλῳ.

Τούχοις μας εἶναι: νὰ ἐπισημάνωμεν τὸν κίνδυνον δστις, σημειωτέον, τὴν προέλευσιν τοῦ ἔχει ἐκ πολλῶν σημείων. Τώρα, ὑπὲρ πᾶσαν ἀλληγ φοράν, τὰ ὅδατα τῆς Μεσογείου καὶ τῆς πέραν μέχρι τοῦ Περσικοῦ θαλάσσης, τείνουν νὰ καταστοῦν ὁ στίδος τοῦ ναυτιλίακοῦ — ἢν μή τι ἄλλο — ἀνταγωνισμοῦ δυνάμειων ισχυρῶν, τὸ πρῶτον κατερχομένων εἰς τὴν Μεσόγειον, ὑπὸ ἀψθονού εἰς πλωτά μέσα ἔξοπλισιδὸν καὶ ἀνεπιφύλακτον προστατευτισμόν. Τὰς δυνάμεις αὐτὰς ἀγνόφρομεν κατωτέρω:

Ἡ πρώτη καὶ ἡ πλέον σημαντικὴ προέλευσιν ἔχει τὴν Μόσχαν, τὴν ἐπίμονον πολιτικὴν τῆς διὰ τὴν ἐπιβλητικὴν παρουσίαν τοῦ ρωσικοῦ ναυτιλίακοῦ παράγοντος εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τοὺς λιμένας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Ἐντὸς τῆς τελευταίας τετραετίας τὸ ρωσικὸν πλοϊον κατέλασε τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν κίνησιν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Λόγοι οἱ ἐλληνικοὶ λιμένες κατακλύζονται ἀπὸ τὰ ρωσικὰ πλοῖα καὶ ἥδη ἡ ἐν Πειραιεῖ ἐκπροσώπησίς των μὲ ἀκτινοδολίαιν εὑρύτεραν ὀργανοῦται: ἐπὶ τὸ πληρέστερον. Αἱ στατιστικαὶ τῆς διελεύσεως τῶν

ρωσικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀπὸ τὰ Στενά ὁμιλοῦν ἀφ' ἔκαπτων.

Δέν παραλείπομεν τὴν ἐπιτυχῆ προσπάθειαν τῆς Βουλγαρικῆς καὶ Ρουμυνικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν πύκνωσιν τῶν ταξιδίων τῶν πλοίων των πρὸς τὴν Μεσόγειον.

Καὶ ἔρχομεν εἰς τὴν ἀραβικὴν ἔξορμησιν. Ηρόδοτος εἶναι ἡ κάθιδος εἰς τὴν θάλασσαν τῶν ἀραβικῶν χωρῶν. Πρώτη ἡ Αἴγυπτος εὐρίσκεται ἥδη εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἔξηγκοντα μικρῶν — μεσογειακῶν — φορτηγῶν ταχυδόν. Μὲ τὰ σκάφη αὐτὰ πρόκειται νὰ ἐπικητήσῃ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς μεταφορᾶς τοῦ ίδιου τῆς ἔξατερικοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν λοιπῶν ἀραβικῶν χωρῶν. Ζόγην προστατευτισμού καὶ διαφυλάξεως τῶν ἀραβικῶν μεταφορῶν διὰ τῶν πλοίων κατῶν πρόκειται νὰ καθορισθῇ. Βάσεις διὰ κοντέγερος τὸ Πόρο Σάρδ. "Ἄς μὴ ληστριοῦται, ἐπίσης, διὰ τὸ Κουδέτ καὶ τὸ Πρέβον ἀφθόνως ἐνισχύουν τὰς τακτικὰς των γραμμῶν ἀπὸ τὸ Κόντινεντ πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον — καὶ τὴν Ἑλλάδα — καὶ διὰ τὴν διάκρισις σημαίας θὰ ἐπικρατήσῃ εἰς τὰς ίδιας τῶν μεταφορῶν.

Καὶ ίδοις ὁ ιταλικὸς παράγων, ὁ διποτὸς πρὸς στιγμὴν ἐπιστεύθη διὰ ἐγκατέλειψης τὸ δόγμα τοῦ «mare nostrum», μετὰ τὴν διάλυσιν τοῦ ἐπιδαπτηγοῦ στόλου τῆς «Ἀδριατικα». Ἡ «Φιγιάρε», διὰ τῆς «Ἀδριατικα» ἀκριθῶς, προετοιμάζεται, μὲ τὰ σύγχρονα νεότευκτα μεγάλα διγηματικά - ἐπιδαπτηγά, νὰ προσδώῃ εἰς τὴν ναυτιλίακην ιταλικὴν παρουσίαν, εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν δλῆγη Μέσην Ἀνατολήν, ἀνταγωνιστικὴν δυσσι καὶ ἐπιδαπτηγὴν ισχύν, μὲ τὰ κατάλληλα, δεσμώτως, πλοῖα καὶ τὰς πρατικὰς ἐπιχειρηγήσεις.

Δέν πρέπει ἐπίσης νὰ παραδέψωμεν εἰς τὴν ἀπαρίθμησιν τῶν ἀνταγωνιστι-

κῶν δυνάμεων, ποὺ ἀναπτύσσονται: εἰς τὸν μεσογειακὸν χῶρον, τὰ ἀπὸ τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Ἄγγλειν ἀθρόως πρὸς τὴν Ἀνατ. Μεσόγειον, τὴν Ἐρυθρὰν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον κατερχόμενα σύγχρονα πλοῖα ρὸ - ρὸ καὶ κοντέγερες, ἀγγλικὰ κυρίως καὶ σκανδιναվικὰ σκάφη ταχυτικῶν γραμμῶν. Μὲ τὴν προσθήκην καὶ αὐτῶν ἀποδίδεται πληρεστέρα νὴ εἰκόνων τῶν ἀναπτυσσομένων εἰς τὴν Μεσόγειον ἀνταγωνιστικῶν ισχυρῶν δυνάμεων. Ήρδο αὐτῶν τὸ ἔλληνικὸν μεσογειακὸν πλοῖον μαριάνως θὰ ὑποχωρήσῃ.

Πράγματι, η μόνη καθυστερημένη εἰς συγκρότησιν καὶ συναγωνιστικὴν ἵκανότητα εἶναι ἡ ιδεικὴ μας Μεσογειακὴ — λεγομένη — Ναυτιλία. Ἐν προοιμίῳ δέον γὰ λεχθῆ, διὰ εἶναι ἡ μόνη ποὺ στερεῖται καὶ τῆς ἐλαχιστῆς πρατικῆς προστασίας η καὶ ἀπλῆς ὑποστηρίξεως εἰς τὸ ἔργον της, τὸ τόσον, σημειωτέον, παραγωγικόν, συναλλαγματογόνον.

Ποιοτικῶς, κατὰ πρώτον, τὸ πλωτὸν μᾶλιστα τῆς Μεσογειακῆς μας Ναυτιλίας ἀναφέρεται εἰς πλοῖα τῆς παρωχημένης πλέον ἐποχῆς. Τὰ ἐπικρατοῦντα εἰς τὸν στίδον ρὸ - ρὸ καὶ τὰ πλοῖα - κοντέγερες εἶναι διὰ τὴν σχεδὸν ἀγγωστα. Ὁλίγα εἶναι: τὰ διγηματικά - ἐπιδαπτηγά, τὰ ἀπηργολημένα εἰς δρισμένα γραμμάτων, πρὸς τὴν Ἰταλίαν κυρίως. Φορτηγά τοιχῆται εἶναι διλγάριθμα. Τελευταίως τὰ μόνια μπάλκα κάρριερς συμπληρώνουν τὰ κενὰ εἰς τὰς ἀλληγικάς, τούλαχιστον, μεταφοράς, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξύ ἀναπτύσσεται κίνησις σημαντικὴ φορτίων καὶ ἀπὸ τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Ὁπωσδήποτε η θέσις τῆς Ἑλληνικῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας μόλις τόφος ἀρχίζει νὰ ισχυροποιήσει πως, ἐνῷ οἱ κίνδυνοι τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τοῦ ἐκπροσώμου ἀμεσοὶ ἐπικρέμανται.

Ποία η παραγωγικὴ ἀξία τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου, τοῦ ἀπασχολούμενού εἰς τὰ γνώριμα μέδατα τῆς γύρω μας θαλάσσης, δὲν χρειάζεται, πιστεύομεν, νὰ ἔχει ρωμαῖν. Τὸ τι εἰσφέρει εἰς τὴν Οἰκουμένην μας πρέπει νὰ εἶναι γνωστόν. Τὸ πλεῖστον τῶν ἐσόδων του ἐδῶ καταλεί-

πεται. Αἱ προμήθειαι, αἱ ἐπισκευαι, οἱ δεξαμεναισιοι, ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων του ὑπὸ μορφὴν συγκαλλέγματος ἔδω διεγεργοῦνται. Ἡ διαχείρισις του ἐντεῦθεν διεξάγεται.

Διευκολύνονται καὶ προάγονται διὰ τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου αἱ συναλλαγαὶ μὲ τὰς γύρω μας χώρας καὶ προσφέρεται τοῦτο ἀμέσως εἰς πᾶσαν ἔθνηκήν ἀνάγκην. Καὶ ὅμως, αὐτὸς τὸ ἀδάπανον μέσον τόσων πλεονεκτημάτων διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας ἡγγονήθη παντελῶς ἀπὸ τὸ Κράτος. Τὰ κακὰ καιροὺς αἰτήματα τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου, τὰ πάσης φύσεως, οὐδὲ καν συνεῖχτηθήσκων, ἐνῷ ἐπιθαρύνεται μὲ δῆτι εἰσφέρει καὶ τὸ ποντοπόρον φορτηγὸν σκάφος. Δὲν περιλαμβάνεται εἰς τὰς Ἑγκριτικὰς πράξεις τοῦ γόμιου περὶ εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ οὔτε καὶ τυγχάνει: πιστοδοτικῶν διευκολύνσεων. Τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως του εἶγι: τόσον ὑψηλὸν κατ’ ἀναλογίαν τονγάζ ὅσον καὶ τοῦ ποντοπόρου πλοίου. Καὶ ὅμως, εἰσφέρει: ἀπὸ τὰ ἔσοδά του πολὺ περισσότερα κατὰ ποσσότην ἀπὸ κάθε ἄλλης κατηγορίας σκάφος. Τὸ ἀπαντον σχεδὸν τῶν ἔσδων του ἔδωλε εἰσάγεται.

Θὰ εἰχομεν γὰ συστήσωμεν εἰς τὸ ἄρμόδιον Ὑπουργεῖον μίαν ίδιαιτέραν μελέτην τῶν ζητημάτων τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ τὴν Ἔνωσιν Μεσσηγειακῶν Ἐφοπλιστῶν. Πολλὰ δοσον καὶ ἀξιόλογα θὰ συγχθοῦν ἀπὸ τὴν μελέτην αὐτὴν τὰ πορίσματα. Ή πρατικὴ συμπαράστασις, δοσον θὰ χρειασθῇ — καὶ θὰ χρειασθῇ — ἐπιβάλλεται γὰ παρασχεθῆ. Πολλὰ τελικῶς θὰ γάσῃ ἡ Οἰκουμένη μας ἂν οἱ ἐπικρεμάμενοι κίνδυνοι κατὰ τῆς ὑποστάσεως τῆς Μεσσηγειακῆς μας Ναυτιλίας δὲν ἀντιμετωπίσουν τὴν ἐντεύθεν ἀποφασιστικὴν ἀντίδρασιν. Αἱ παραδόσεις χλιατηρίδων κινδυνεύουν γὰ ἔξαλειψθούν, ἀν δὲ ἀνταγωνισμός τῶν κατερχομένων τώρα εἰς τὴν Μεσόγειον ξένων πλοίων, ἰσχυροποιούμενος ἀπὸ τὴν ἀνεπιφύλακτον προστασίαν τῶν χωρῶν εἰς δὲς ἀγήκουν, ἐκτοπίσῃ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπὸ τὰς γύρω μας θαλάσσας. Ἐφ' δοσον εἶναι καιρὸς τὸ Κράτος πρέπει γὰ παρέμβῃ. Ή προστασία τῆς Μεσσηγειακῆς μας Ναυτιλίας ἐπιβάλλεται.

Τὸ δεκαπένθιμον

КАТАГГЕЛЛОМЕН

Καὶ ίδου μετὰ τὸ «σημείωμα» ἀκάθεκτοι προχωροῦν οἱ κύριοι τοῦ Ὑπουργείου εἰς τὴν κατάργησιν παντὸς μέτρου, ληφθέντος εἰς τὸ παρελθόν, ἀποδεῖγμάν τους ἀποδοτικού τοῦ σκοποῦ διὰ τὸ ὅπιον καθιερώθη.

Πρόκειται περὶ τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀναγραφῆς τῆς περιπτώσεως τῆς ἀσθενείας εἰς τὸ φυλαδίον τοῦ ἀπολυμένου λόγῳ ἀσθενείας ναυτικοῦ. Τὸ μέτρον ἀπό 25ετίας ἐφαρμόζεται. Ἡτο τὸ μόνον, ὅπερ θετικῶς ἀπέδωσε κατὰ τῆς ψευδασθενείας, τῆς μαστιγοῦ αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν ὅτι κατὰ πολὺ περιώρισε τὰ κούδουσατα τῆς ψευδασθενείας.

Προσπάθεια ἐπίμονος, ἀλλ' ἀνέπιτυχης, κατεβλήθη κατὰ καιροὺς διὰ τὴν κατάργησιν τοῦ μέτρου. Τὸ Ὑπουργεῖον, ἐν πλήρει ἑτέλει γνώσει τῆς σκοτιμότητος, ἡτις ὑπηργόρευε τὴν ἔφαρμον τῆς σχετικῆς διατάξεως. Ἡγνόστε τὸ αἴτημα τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων. Τὴν φορὰν αὐτῆν, ὅμως, διότι οἱ οὓς Ὑπουργεῖον ἀρμόδιοι δέν ἥσαν, ὡς φαίνεται, ἐπαρκῶς ἐνημερωμένοι ἐπὶ τῆς ὅλης ὑποθέσεως, στέργουν καὶ μέτρον αὐτὸν νὰ καταργήσουν διὰ νὰ μὴ μείνῃ, ὡς φαίνεται, τίποτε ὄρθιον ἀπὸ ὅσα εἰς τὸ ἀπότερον παρελθὸν ἐλήφθησαν καὶ ἐπιτυχῶς ἐφηρμόσθησαν μέτρα σχετικὰ μὲ τὴν ναυτοληψιν καὶ τὰς γνωστάς εἰς τοὺς ζῆσαντας αὐτὰς ἀνωμαλίας.

Ούτω, διὰ Προεδρικού Διατάγματος καταργείται η προβλεπόμενη εἰς σχετικούΝομού. Διατάγμα καταχώριστα είς τὸ ναυτικὸν φυλάδιον τοῦ ἔχοντος Ἰατρικῆς γνωματεύσεως πιστοποιουμένου εἴδους τῆς ὀσθενείας, διαρκείας αὐτῆς, ἀποζημιώσεως κλπ.

Αἱ στῆλαι οὐτάι, καθῆκον ἐπιτελοῦσαι,
πείραν δὲ τῶν ἀνώμαλιῶν τοῦ παρελόντος
ἔχουσαι, προβλέπουν τὰς συνεπεῖσας αἴτινες
θά προέδθουν ὅπὸ τὴν κατάργησιν τοῦ μέ-
τρου. Καὶ καταγγέλλουν τὴν ἐπιχειρουμένην
ἄρνησιν ὅ,τι ἐν τοῦ παρελόντος ἔθεπισθη,
ὡς ἐπιζήμιον. «Ἄλλοις, πάντως, δέδοται νὰ
δικαιουούμεθαν διὰ τὰ τεκταινόμενα.

Καὶ θὰ κληθοῦν οἱ ξένοι ἀλληλασφαλιστικοί ὄργανισμοί, τὰ Clubs, νὰ ὑποστοῦν τὴν σχεδιασίαν καὶ δι' αὐτά εὐχάριστον δοκιμασίαν τῆς ἀποζημιώσεως τῶν περισσοτέρων ψευδασθενῶν. Μὲ τὴν σειράν της ἡ Ναυτιλία εἶται πειθαρυνθῇ μὲ τὰς μεγαλύτερας εἰσφοράς.

Η ΑΝΑΨΗΛΑΦΗΣΙΣ

ἘΑΛΛ' ὡς φαίνεται, δὲν θὰ σταματήσωμεν
ἔως ἐδῶ. "Ἔχουν καὶ ἄλλα ζητήματα, σχετι-

**προσφέρουμε
πνευματική ήρεμία**

**ΕΧΕΤΕ ΝΑ ΑΠΟΣΤΕΙΛΕΤΕ ΤΑΧΕΩΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΩΣ ΕΓΓΡΑΦΑ
ΑΞΙΑΣ ΣΕ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ:**

ΤΟ WORLD COURIER είναι στή διάθεση οας τώρα
και στην Αθήνα. Ο συνδρωπός μας δά έλθη άμεσως από
γραφείο οας να παραλάβη τό φάκελό οας, και ο **WORLD COURIER**
δά αναλάβη νά τόν παραδώσω ταχέως και ασφαλώς στόν
παραληπτή, ο όποιοιδήποτε μέρος του κόσμου κι άν βρίσκεται.
Υπεύθυνος έξυπνηρέπτης έπι 24ώρου θάσεως, εις όλον τόν κόσμο
καθ' ολας τάς πήμερας και ώρας.

WORLD COURIER INC. Τηλεφωνήσατε

19 Rector Street, New York 10006
ATHENS BRANCH
Σκουφό 27 - Αθνών 136
Τηλ. 626-885 - 620-584

Τηλεφωνήσατε
626.885
620.584

Γιο περισσότερες
πληροφορίες γραψτε

καὶ μὲ τὴν ναιτολόγησιν, νὰ ἀντιμετωπίσουν
οἱ ἔφοπλισταί. Τὸ Ὑπουργεῖον ἔχει ἥδη ἐπι-
ληφθῆ αὐτῶν.

Αίτειται ή Π.Ν.Ο. την ἀναμόρφωσιν τού
ἄρθρου 8 τῶν Ἑγκριτικῶν πράξεων, ὅπερ ἀ-
ναφέρεται εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος.
Τὴν ἀπαγόρευσιν προσλήψεως ξένων εἰς θέ-
σεις ὄργανικας καὶ δῆ μὲ κατώτερον μισθο-
λόγιον, ἐφ' ὅσον οἱ "Ἐλληνες ναυτικοὶ ζη-
τοῦν μισθοὺς ὑπὲρ τὴν κρατοῦσσαν συμβατι-
κῆν κλίμακα.

Λόγω, κατά την Π.Ν.Ο., υφίσταμεν ανεργίας, δέοντας μειωθῆναι ούχι μόνον τα οριζόμενα εἰς τὰς ἑγκριτικὰς πράξεις ποστούσι συμμετοχής ἀλλοδαπών εἰς την ὄργανικήν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος, ἀλλὰ καὶ αὐτὸ τούτῳ τῷ ποστόν, ὅπερ ἐπιτρέπει τὰ ἔδ. 2 τοῦ ἔκθρου 88 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

Και η Π.Ν.Ο. δια τους παραβάτας υποδεικνύει βαρείας κυρώσεις, οίκονομικάς και ποινικάς.

Τὸ δευτέρον ἔγειρόμενον ηῆτηα —αὐτὰ
μεταξὺ Ὑπουργείου και' Ἐνώσεως Ἑλλήνων
Ἐφοπλιστῶν— ἀναφέρεται εἰς τὰς παρεχό-
μενας ἀδείας μετ' ἀπόδοχών. Παντελῶς διά-
φοροι αἱ ἐκστέρωθεν ἀπόψεις, ἀναπτυσσό-
μεναι εἰς σχετικό ἔγγραφα ἀνταλλαγέντα
μεταξὺ Ὑπουργείου και' Ἐνώσεως.

Συγκεκριμένως, η "Ενωσις υποστηριζεί" ότι δύο δάσεις της συλλογικής συμβάσεως είχαν το 1975 έπιτρέπεται ή χορηγήσται τής άδειας εις τους ναυτικούς έστων και άν δὲν έχουν συμπληρώσει υπηρεσίαν ένος έτους, ένω τά Y.E.N. άντικρούει την αποφιν αύτην, υποστηρίζοντας ότι η άδεια χορηγείται μόνον μετά την συμπλήρωσιν ένός έτους συνεχούς υπηρεσίας εις την ίδιον πλοίον και ούτι αύτη δὲν άποτελεί παροχήν κατά την κρίσιν τού πλοιάρχου, άλλα θεμελιώδες δικαίωμα τών ναυτικών.

Αναλυτικώτερον αἱ δύο ἀπόφεις, ὅπως
ἐκτίθενται εἰς τὰ σχετικὰ ἔγγραφα:

Τύπάρχει σημαντική διαφορά, ύποστριψίζει ή Ε.Ε.Ε., μεταξύ της Σ.Σ. του 1972 και της Σ.Σ. τού 1975 ως πρός το θέμα τῶν ἀδειών. Η πρώτη παρέχει δικαίωμα εἰς ἄδειαν μετά τὴν συμπλήρωσιν ἐνὸς ἔτους συνεχοῦντος ὑπηρεσίας εἰς τὸ ἕδιον πλοίον. Η ἄδεια ὑπολογίζεται εἰς 2,5 ημέρας διὰ κάθε μῆνα ὑπηρεσίας. Η ἑτησία ὑπηρεσία είναι προϋπόθεσις.

Αντιθέτως, ή Σύμβασις τού 1975, όπου άναγωρίζει δικαίωμα άδειας έπισης 2½ ημέρων διά να κάθε μήνα προηπεισίας, δὲν έπαινε νελάδεν ότι τό δικαίωμα αυτό άποκτάται μετά την συμπλήρωσην ένος έτους συνεχούς υπηρεσίας. Από την νέαν αυτήν διατύπωσιν έπειτα ότι, μόλις συμπλήρωση ένα μήνα υπηρεσίας, ο ναυτικός δικαιούται νὰ κάνει χρήσιν της προβλεπομένης άδειας, ήτοι τών 2½ ημερών.

"Ετσι, συνεχίζει η Ε.Ε.Ε., έαν, μετά δι μηνον ὑπηρεσιαν του ναυτικου, το πλοιον παραμεινει ἐπι μακρον εις λιμένα, ο πλοιος αρχος δὲν παρεμποδίζεται νὰ χορηγηση εις τον ναυτικον πευθημερον ἀσθειαν, δια νὰ τη διανύστε εις τον ἐν λόγῳ λιμένα.

"Αγγωστον τι ἄλλο πρόκειται νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν συνεχίζομενή ἀναψυλάφισις τόσον ἀπὸ μέρους τοῦ 'Υπουργείου, σօσσον καὶ τῆς Π.Ν.Ο., τῶν δρῶν υπὸ τοὺς όποιους παρέχεται ἀπὸ μακρών ἥδη ἐτῶν η ναυτικὴ ἔργασία.

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ

Ακριβαίνει ήμέρα τῇ ήμέρᾳ τὸ κόστος διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου πάσης κατηγορίας. Τὸ ποντοπόρον φορτηγὸν καὶ τὸ κρουζιέρπλοιον, διότι συναγωνίζονται εἰς τὸν ἐλύθερον στίδον μὲ τὰ ἔνεα πλοῖα μᾶς ἐνδιαφέρουν ιδιαιτέρως. Διαφοραὶ τίνε-

δυνατόν, δεδαίως, νά ύπάρχουν εις την διαχείρισιν κατά πλοίον ή και έφοπλιστήν. Δέν είναι, πάντως, σημαντικά.

"Όλα τά έπι μέρους κονδύλια, πού απαρτίζουν τό κόστος κινήσεως ένος πλοίου, απασχολούμενού πέραν τών χωρικών μας υδάτων, έμφανίζονται ήδη μέντος, τό μεν λόγω τού πληθωρισμού (έπισκευαί, συντήρησις, υλικά, άσφαλιστρα, λιμενικά τέλη κλπ.), τό δέ λόγω υπερτέρων δαπανών έπανδρωσεος, εισφορών κοινωνικής προνοίας και φορολογίας.

Ειδικότερον τό κόστος έπανδρωσεως τείνει, ολίγον κατ' ολίγον, νά έξισωθη πρός τά κρατούντα έπιπεδα εις τίνας τών δυτικού εύρωπαϊκών ναυτιλιών. Δέν τάς έφθασεν άκομη, με τήν προσεχή ζώμως άνανεώσιν τών συλλογικών συμβάσεων νέα αύξησης τών δαπανών έπανδρωσεως άσφαλον θέλει σημειώθη και διά τα κατώτερα πληρώματα. Τών άνωτέρων αι αύξησης σημειώνται ήδη. Πέραν τού μισθού και αι λοιποί παροχαί — ξέισια, υπερωρία κλπ.— θά άκολουθσουν άσφαλον τήν άνοισθαν.

Δέν άναγόμεθα εις άριθμούς έπι τού ήμερησίου κόστους κινήσεως τών ποντοπόρων πλοίων. Μικράι τίνες διαφοράι κατά έφοπλιστήν μεταξύ τών δύο χιλιάδων δολλαρίων και τών δύο δαπανωμένων υπερτέρων πορών άσφαλως θύφιστανται. Κατά τίνας έφοπλιστάς τό άλλοτε όριον τών δύο χιλιάδων δολλαρίων ήμερησίων πρό πολλού ίπερηκοντίσθη. Κατ' άλλους περί τό ποσόν αύτό η και τι περισσότερον, κατά γενικούς κανόνα, πρέπει νά ύπολογίζωνται αι δαπάναι. Πρόκειται περί πλοίων τράμπτ 15 - 16.000 τόνων d.w.

Προϊόντος, πάντως, τού χρόνου, προλέγουν αύτοι οι έφοπλιστάι, τό έλληνικόν πλοίον κινδυνεύει νά χάσῃ τήν συναγωνιστικήν του ίκανότητα. Αι δαπάναι κινήσεως θά τείνουν νά έξισωθουν πρός τό άγγλικόν ποντοπόρον σκάφος, άφ' ής κυρίως ήμέρας ή είσοδος τής "Έλλαδος" εις τήν Εύρωπαϊκήν Κοινήν "Άγοραν" θά έπιτρέπει τήν άνεμποδίστον έργασίαν τού "Έλληνος" ναυτικού εις τά πλοία τών έννεα άλλων χωρών της Κοινότητος. Τά μισθολόγια θά τείνουν νά έξισωθουν. Ως άσφαλης πρέπει νά θεωρήται — ίποστηρίζομεν και ήμεις — ή πρόβλεψις αύτή. Οι έφοπλισταί άπό τούδε έπιβαλλεται νά την άντιμετωπίζουν. Δαπάναι ίπερτεραι έκεινων τών ξένων (άσφαλειαι σκαφών και άλληλασφαλειαι), δαπάναι πού πιθανόν δύνανται νά περιορισθούν, δαπάναι με τάς όποιας τά ξένα πλοία δέν έπιβαρύνονται, πρέπει, σύν τῷ χρόνῳ, νά άποκαλυφθούν και εις δυνατόν νά έξαλειφθούν διά τής πληρότερας άργανωσεως τών καθ' ήμας. Πολλά δυνατόν νά γίνουν. "Η άνάκη τών πραγμάτων έπιβάλλει τήν σύστασιν και τήν παράπλευρον με τήν άλλη ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα έφαρμογήν μέτρων άτινα ήδη είς πολλάς ξένας Ναυτιλίας έχουν εύρει τήν καλήν άπόδοσιν.

"Αν τό έλληνικόν πλοίον χάσῃ τήν συναγωνιστικήν του ίκανότητα, αύτή ή ίποστασίς του είς τόν έλευθερον στίδον τών παγκοσμίων μεταφορών θέλει έπικινδύνως συρρικνωθή.

"Η πρόνοια διά τήν αύριον, σον και διά φάίνεται άπωτέρα, έπιβαλλεται. Αι διαγράφομεναι διά τήν θέσιν τού έλληνικού πλοίου δυσχέρειαι δέν είναι άκαθόριστοι. Όφείλομεν νά τάς προσδέψωμεν νά τάς καθορίσωμεν και νά προλάβωμεν διά καταλλήλων κοινών ένεργειών τάς συνεπειάς. "Η συνεργασία προϋποτίθεται και τού Κράτους ή άπολυτος συμπαράστασις.

ΠΡΩΤΗ ΕΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

"Εχουμεν ύπ' άφιν μας τούς άριθμούς τής στατιστικής έπι τών όλικων άπωλειών σκαφών τής Ένωσεως τών Ασφαλιστών τού Λιβερπουλ. "Αναφέρεται εις τά έτη 1971 - 75. Περιλαμβάνονται κατ' έθνικότητα τά κατ' έτος άπολεσθέντα σκάφη εις τόνους γκρός. Τά ύπο ξένας σημαίας έλληνόκητα δέν ύ-

πολογίζονται χωριστά. Δέν έπισημαίνεται διάκρισις διά τά έλληνικής ή ζένης πλοιοκτησίας ώπο σημαίας εύκολιάς. Αι κατωτέρω, κατά συνέπειαν, παραπτηρήσεις μας περιορίζονται εις τά ύπο έλληνικήν σημαίαν και τά κυπριακά, άτινα άνηκουν εις "Έλληνας" έν τώ συνδιλω των. Εις τήν κατηγορίαν τών παναμαϊκών και τών λιβεριανών μετέχουν και σκάφη ζένης — όχι έλληνικής— πλοιοκτησίας. Εις τούς άριθμούς τών πολλών των άπωλειών δέν περιλαμβάνονται έλληνόκητα και μόνον πλοία.

Καί έχομεν, διά τά ύπο τήν Κυανόλευκον τούς έξης άριθμούς:

Έτος	Πλοΐα	Τόν. Γκρός
1971	30	142.207
1972	20	160.745
1973	19	89.593
1974	25	132.277
1975	25	225.118

Διά τά κυπριακά :

Έτος	Πλοΐα	Τόν. Γκρός
1971	8	26.638
1972	14	43.222
1973	19	87.130
1974	20	54.022
1975	10	59.428

Τήν πρώτων θέσιν μεταξύ τών παγκοσμίων άπωλειών, άπό άπόψεως άριθμού σκαφών και τοννά, κατέχει διά τά ύπο άνασκόπησην έτη ή παναμαϊκή σημαία. Μετ' αύτην — δευτέρα — ή λιβεριανή διά το 1975 και πρώτη διό τά λοιπο προηγούμενα έτη. "Η έλληνική έρχεται τρίτη. Τετάρτη μέ σημαντικήν έπι έλαττον διαφοράν ή βρεταννική (1975 σκάφη 11, τόν. γκρός 60.214). "Αξιοπρόσεκτος, έπισης, ή διαφορά έναντι τής έλληνικής άλλων τών άλλων σημαιών. (Νορβηγική 1975, σκάφη 5, τόν. γκρός 11.241). "Ισπανική 1975, τόν. γκρός 58.448.

Καί άληθη ή' όφιν ή μετέχουσα ίπο τήν λιβεριανήν και τήν παναμαϊκήν σημαίαν έλληνόκητος Ναυτιλία άγόμεθα εις τό άναμφισθήτον συμπέρασμα, στι κατέχομεν παγκοσμίων τά πρω τεία, άτυχων, εις τάς όλικάς άπωλειαι σκαφών, με διαφοράν ση μ αντικήν πρός τάς σημαίας, ατίνες καλύπτουν μεγάλην χωρητικότητα, τήν ιαπωνικήν, τήν άγγλικήν και τήν νορβηγικήν.

Λυπούμεθα, λόγω τού σγκου τών στατιστικών άριθμων, διότι δέν δυνάμεθα νά δημοσιεύσωμεν τών πλήρη πίνακα. Είναι, πράγματι, παραστατικώτατος.

Καί αύτο, τό όχι δεδαίως έπιζηλον ρεκόρ τής έλληνοκητού Ναυτιλίας, έπρεπεν εις πολλάς διά τήν θέσιν τής νά μάς έμβαλη σκέψεις. "Η άσφαλιστική της τοποθέτησις δικαιολογημένως δημιουργεί έπιφυλάξεις.

Τήν συχνότητα αύτῶν τών άπωλειών άς άποδωσωμεν, δεδαίως, σπως είς έπανειλημένων έτονισαμεν, εις τήν μορφήν τής ναυτι-

λιακής μας δραστηριότητος. "Έκμεταλλεύμεθα κατά μέγιστον ποσοστὸν τράμπτ σκάφη, κινούμενα πρός πάσαν περιοχήν τής Υδρογείου εις γνωστά και άγνωστα συχνά εις τούς ναυτικούς μας ίδιατα. "Αποδοτέον, ομως, τό ρεκόρ αύτό και εις τάς άπροσεξιας τών πληρωμάτων μας, έτι δέ και εις τό παρόλικον και τό πλημμελές έν πολλοῖς τῆς συντηρήσεως τών σκαφών.

Οιδήποτε, πάντως, και διά είναι ή αφορμή τής μεγάλης αύτής συχνότητος τών άπωλειών έναντι άλλων τών άλλων Ναυτιλιών, δέν προσποτει τήμην διά τό Έμπορικόν μας Ναυτικόν. Παρέχει τήν δικαιολογίαν εις τούς άσφαλιστας διά τήν προβαλλομένην έκστοτο τέλισθεων αύξησεων τών άσφαλιστας στρων.

Έχει, δεδαίως, πολλάς και έπειγούσας άσφαλισίας ή Έλληνική Έφοπλιστική Κοινότης. Κύριον ζώμως μελήμα είναι, καθ' ήμας, ή μελέτη και ή ληφις μέτρων άποφασιστικών διά τόν περιορισμόν τών ναυτικών άτυχημάτων τής έλληνοκητήου Ναυτιλίας, ή άποκτάστασις, δηλαδή, εις οίαν έπιβαλλεται προέχουσαν θέσιν. Κατέχομεν, άπο άποψεως τοννά τήν πρότην θέσιν παγκοσμίων.

ΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ

Κατά τάς ύπο τού Λούδης ή δημοσιευθείσας πληροφορίας αι ζημίαι έξι άπωλειαίς πλοίων και θαλασσίων άτυχημάτων άνηλθον κατά τό 1975 εις λίρας Άγγλιας 120.690.059, έναντι 117 έκατομ, τού 1974. Αι ζημίαι αύται της έλληνοκητήου ποντοπόρου τοννάς 802.593 τόν. γκρός άντι 681.708 τόν. γκρός τού 1974, σημειούσαι ρεκόρ τό όποιον ούδέποτε είχον φθάσει μέχρι σημερον. Κατά τό διάστημα τού έτους έδηλωθησαν 68 άλικαί άπωλειαι άξιας 71.742.636 λιρών Άγγλιας. Μεταξύ τούτων άναφέρονται 3 πλοίοι κυπριακά, 11 λιβεριανά, 14 παναμαϊκά και 14 έλληνικά.

Μεταξύ τών άπωλειών σημειούνται άς πλέον σημαντικά αι άκολουθοι : Τού έλληνικού τάνκερ «Κρήτη Σάνη» (14,8 έκατομ. Λ.Α.), τού λιβεριανού μπάλι κάρριερ «Μπέργκε» (8,6 έκατ. Λ.Α.), τού δανικού τάνκερ «Γιάποκ Μέρσκ» (5,6 έκατ. Λ.Α.), τού λιβεριανού τάνκερ «Κόρινθος» (4,8 έκατ. Λ.Α.), τού άμερικανικού γεωτρυπτάνου «Τόπερ» (4,5 έκατ. Λ.Α.), τού άγγλικού τάνκερ «Γκλόπτικ Σάνη» (4,4 έκατ. Λ.Α.), τού λιβεριανού μεταλλευμ)φόρου «Κολόν Μπράουν» (4,3 έκατ. Λ.Α.), τού άμερικανικού μπάλι κάρριερ «Εντμουντ Φίτζεραλτ» (4,2 έκατ. Λ.Α.), τού ύπο σημαίαν Φορμόζας «Γιούνιον Ήστη» (3,7 έκατ. Λ.Α.) και τού έλληνικού ύγραεριοφόρου «Αίγιος Ντήλιτζενς» (2,8 έκατ. Λ.Α.).

Υπογραμμίζεται, έν τέλει, τό γεγονός



- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL.: 421.289 - 427.328
CABLES: "RIGACHART"
PIRAEUS

ὅτι παρὰ τὴν κρίσιν, ἡτις ἔχει πλήξει τὴν τάξιν τῶν δεξαμενοπλοίων, αἱ βαρύτεραι τῶν ἀπτωλειῶν τοῦ ἔτους ἀναφέρονται εἰς δεξα- μενόπλοια.

ΑΥΤΟ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ἐκ βά- θρων χρειάζεται τὴν ἀνασυγκρότησιν. Πά- σχει δεινῶς ἡ ὄργανωσίς του, εἰς τὸ διο- κητικὸν καὶ ἀκόμη τὸν διαχειριστικὸν τῶν κεφαλαίων του τομέα. Κανείς, οὔτε τὸ ἐπο- πτεύον Κράτος, διὰ τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας —τελευταῖς καὶ τοῦ νέου του πατρώνος τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομι- κῶν— οὔτε καὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, οἱ εἰσφέροντες ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοί, δὲν ἀπέδωσαν τὴν δέουσαν προσοχὴν διὰ τὰ δι- οικητικὰ πράγματα καὶ τὰ διαχειριστικὰ προβλήματα τῆς ἀποδοσεως τῶν κεφαλαίων τοῦ Ἰδρύματος τῶν ἀπομάχων. Καὶ ἡ ὥλη του θέσις δαίνει ἐπὶ τὰ χείρω.

Ἡ κατάστασις τοῦ Ταμείου —ἀφείλομεν νὰ τὸ ὅμοιογύσματος —θὰ ἡτο δυσχερεστέ- ρα, ἂν ἔλειπεν ἡ ἀνδιοτελής παρουσία τοῦ Προέδρου αὐτοῦ Ναυάρχου κ. Β. Χανίδη καὶ ἂν τὸ ἔστω καὶ πλημμελῶς συγκεκροτημένον Διοικητικὸν Συμβούλιον, δὲν παρηκολούθει τὰ τρέχοντα ζητήματα του.

Εἰς τὰς διαπιστώσεις αὐτάς, ἀγόμεθα λαμβάνοντες ἀφορμὴν ἀπό τὴν κατάστασιν εἰς τὴν Βουλὴν τοῦ περὶ Ν.Α.Τ. νομοσχε- δίου. Χωρὶς νὰ συζητήσωμεν καν τὰς προ- βλέψεις του ἔχομεν νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὸ γεγονός, ὅτι τὰ κύρια προβλήματα τοῦ Τα- μείου δὲν εύρισκουν τὴν λύσιν των. 'Ἐπι- μελῶς ὁ νομοθέτης τὰ ἀντιπαρέχεται. 'Α- πλῶς τὰ τρέχοντα, τὰ ἀμέσου ἀνάγκης, θέ- ματα πειρῶνται οἱ συντάκται τοῦ νομοσχε- δίου νὰ ρυθμίσουν, ἐπαφίεμενοι εἰς τὴν ἐπι- φαλῆ αὐρηλίαν διὰ τὰ κύρια, τὰ βασικά, ποὺ ὅλοι οἱ ζῶντες τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἀσφαλι- στικοῦ ὄργανου τῶν ναυτικῶν, τὰ βλέ- πουν καὶ δὲν παραδείπουν νὰ τὰ σχολιά- ζουν.

"Ἔχομεν καὶ πάλιν διὰ πολλοστὴν φορὰν νὰ ὑποδείξωμεν τὴν ἀπατιστικήν ιδιάζου- σαν μέριμναν διὰ τὸ 'Ιδρυμα τῶν ἀπομά- χων. Πρό τινος χρόνου ὁ κ. I. Ζαννάρας, εἰδικῶς ἐγκύφας διὰ τὰ ζητήματα τοῦ Ν. Α.Τ. ὑπέδειξε σειράν ληπτέων μέτρων. Συνε- ζητήθησαν ἐν συμβούλῳ. Τὸ πόρισμα ὅμως τῶν συζητήσεων δὲν ἔγνωσθη. 'Ἐπαναλαμβά- νομεν: Πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτι- κοὶ νὰ προσέξουν τὸ Ταμείον των. Χωρὶς νὰ εἶμεθα ματεῖς κακῶν, δὲν βλέπομεν τὴν ἐ- ξέλιξιν τῶν πραγμάτων του ὑμάλην. Καὶ κάθι ἐνωμαλία —ἀσφαλῆς καθ' ἡμάς— θὰ ἐπιπέσῃ τελικῶς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας. Θὰ τὴν ἐπιβαρύνη ὑπερμέτρως η κοινωνικὴ λε- γομένη πρόνοια.

ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ

Συνεκροτήθη ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. εἰ- δικῇ ἐπιτροπῇ ἐξ ὑπαλλήλων τοῦ Ἰδρύματος

καὶ τῆς Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων, ἡ ὁποία θὰ ἐπεξεργάζεται τοὺς κατὰ καιροὺς συσσωρευμένους φακέλλους συνταξιοδοτή- σεως. 'Η συγκρότησις τῆς ἐπιτροπῆς ταύ- της, ἡ ὁποία θὰ είναι διαρκής, ἀπεφασίσθη μετά τὴν διαπίστωσιν ὅτι εἰς τὴν Υ.Ν.Μ. ἔχουν ήδη συσσωρευθῆ νέοι φάκελλοι συν- ταξιοδοτήσεως, μὲν ἀποτελεσμα νὰ παρατεί- νεται ἐπὶ μακρῷ ἡ διαδικασία διὰ τὴν ἀπο- νομὴν τῶν συντάξεων.

Φθονούμεθα, ὅμως, ὅτι καὶ πάλιν δὲν πρό- κειται νὰ βελτιωθῇ οὐσιαστικῶς ἡ κατάστα- σις εἰς τὸ θέμα τῆς ταχείας ἀπονομῆς τῶν συντάξεων. 'Υφίσταται ἡδη τὸ προηγούμενον παραμοίας ἐπιτροπῆς Δι'. Ὁ ἐπαναλαμ- βάνομεν παλαιοτέραν πρότασίν μας: Εἰς τοὺς ὑποδάλλοντας αἰτήσεις συνταξιοδοτή- σεως νὰ καταβάλλεται ἀπὸ τοῦ ἀμέσως ἐ- πομένου μήνος τῆμα τῆς συντάξεως ἥτις θὰ τοὺς ἀποευημῇ τελικῶς. Θά ἔξασφαλίζεται οὕτω ἔνα εἰσόδημα εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους καὶ δὲν θὰ δημιουργούνται οὔτε παράπονα ἀλλὰ οὔτε καὶ προβλήματα ἐπιβιώσεως δι' ὑφισταμένους ἐν τῶν ὑποβαλλόντων αἰτήσεις συνταξιοδοτήσεως, ὡς δυστυχώς διαμορφώνεται σήμερον. Νομίζουμεν ὅτι η υἱοθέτησις τοῦ μέ- τρου δὲν προσκρούει εἰς ἀνύπερβλήτους δυσ- χερείας. Τὸν λόγον ἔχει τὸ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ.

* * *

Μᾶς γράφουν καὶ ἐπικροτοῦμεν τὰ γρα- φόμενα: 'Αἱ συντάξεις τῶν ναυτικῶν, ποὺ τώρας κάπως ἐβελτίσθαν, διατί νὰ μὴ ἀ- ποστέλλωνται ταχιδρομικῶς δι' ἐπιταγῆς εἰς τὰς οἰκίας των, ὅπως γίνεται παντοῦ καὶ ἐδώ εἰς τὸ ΙΚΑ:

'Είναι ἐντροπὴ νὰ περιμένῃ γέρων ἀπό- μαχος 70 καὶ πλέον ἔτῶν ἔξω ἀπὸ τὰς Τρα- πέζας εἰς τὴν οὐράνι 2 καὶ 3 ἡμέρας διὰ νὰ πάρῃ τὴν σύνταξιν του.

ΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

Καθυστερήσεις, ὅμως, δὲν σημειούνται μό- νον εἰς τὴν ἀπονομὴν τῶν συντάξεων ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ναυτολογίων καὶ τῶν καταστάσεων συμβεβλημένων πλοίων. Σημειούνται ἐν προκειμένῳ ὅτι ἐκκρεμούν εἰ- στεῖ ναυτολόγια καὶ καταστάσεις συμβεβλη- μένων πλοίων τοῦ ἔτους 1974, ἡ τοιαύτη δὲ καθυστέρησης προκαλεῖ σηματικήν ζημίαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις διότι η καθυστέρησης εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν καταστάσεων προκαλεῖ ἀν- τίστοιχον καθυστέρησην καὶ εἰς τὴν ἐπιστρο- φὴν τῶν κατατεθειμένων ἐγγυητικῶν ἐπιστο- λῶν. Τέλος, ἡ καθυστέρησης προκαλεῖ καὶ εὐλογα παράπονα τῶν ναυτικῶν, διότι η ὑ- πηρεσία των δὲν ἐμφανίζεται εἰς τὰ μητρώα.

Ἡ καθυστέρησης σημειούνται κυρίως εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων.

'Επι τοῦ διου ζητήματος ἐνημέρωθη ἡδη τὸ Ηπουργείον Ναυτιλίας, θέλομεν δὲ νὰ πιστεύ- ωμεν ὅτι θὰ ληφθούν τὰ ἐνδεικυόμενα μέτρα διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῆς δημιουργηθείσης

καταστάσεως, ἡ ὁποία ἐπαναλαμβάνομεν, προκαλεῖ ζημίας εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰς ναυ- τιλιακάς ἐπιχειρήσεις καὶ ἀνωμαλίας εἰς τοὺς ναυτικούς μας.

ΠΑΛΙΝ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Μᾶς ἐπισημαίνεται ὅτι πέραν τῶν τά- σεων χαλάρωσεως τοῦ ὑφισταμένου στενοῦ δεσμοῦ μεταξὺ Ν.Α.Τ. - Ὑπουργείου Ναυτιλί- ας καὶ Λιμενικῶν Ἀρχών, περὶ τῶν ὁποίων ἡ σχολήθημεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος (τῆς 15ης Ἀπριλίου), σημειούται ἡδη ἀπό δώρισμένων ὑπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ καὶ μία τά- σις ἐπιβολῆς τῶν ἀπόφεων των ἐπὶ τοῦ Διοι- κητικοῦ Συμβούλου τοῦ 'Ιδρυματος. "Ηδη ἔχουν ἐντοπισθῆ δύο, τούλαχιστον, παρόμοι- αι περιπτώσεις:

ΠΡΩΤΟΝ, αἱ ὄμροδιαι 'Ὑπηρεσίαι τοῦ Ν.Α.Τ ἐτάχθησαν, μὲν ἀσφάλτους ισχυρισμούς, ἐναντίον τῆς ικανοποίησεως ὡρισμένων αἰτη- μάτων τῆς ΠΝΟ καὶ ἀλλων ὄργανώνων ἐρ- γαζομένων, ἐπὶ πλέον δέ, διὰ νὰ ὑποστρί- βουν τὰς ἀπόφεως των διετύπωσαν καὶ ἐμμέ- σους ἐκφοβισμούς πρὸς τὸ Δ.Σ. διὰ νὰ τὸ ἐπηρεάσουν εἰς τὴν ληψιν τῶν ἀποφάσεων του. Τὸ θέμα αἱ τρόπους ὑπολογισμού τῶν συντάξεων, ὁ ὄποιος, ὡς ὡρίσθη ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. 152)74, ἐδημιούργησεν, ὡς είναι γνωστόν, ἀδικίας εἰς τὸ δάρος ὡρισμένων κατηγοριῶν ναυτικῶν. Καὶ αἱ ὑπηρεσίαι, διὰ νὰ ἐπηρεάσουν τὸ Δ.Σ. εἰς τὴν προσπάθειάν του νὰ διορθώσῃ τὰ κακῶν κείμενα τοῦ ἐν λόγῳ νόμου (εἰς τὸ ὄποιον, ὡς κατηγγέλθη, περιελήφθη καὶ σχετικὴ διάταξις αἱφορώσα τὴν κατ' ἐ- ξαιρέσιν περαιτέρω προσαγωγὴν ὡρισμένου ὑπαλλήλου), ὑποστηρίζουν ἐμμέσως, ὅτι θὰ δημιουργηθούν νέαι ὁμάδες παραπονουμέ- νων κλπ.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ, ἐτέρα 'Ὑπηρεσία τοῦ Ν.Α.Τ ἐνεφανισθεῖ κωλυτεργοῦσα εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ θέματος τῆς ἐκφράσεως εἰς ποσοστὰ τῶν ἐπιδομάτων (δεξαμενοπλοίων, Κυριακῆς ἀργίας, ἀδείας, ὑπερενιασμού τοῦ ὑπηρεσίας) ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτικῶν. Πρόκειται πε- ρὶ σηματικωτάτου θέματος διὰ τὸ Ν.Α.Τ., διότι ἀφορᾷ πρόσθετον ἔσοδον του ὑπολο- γισθεν εἰς 260.000.000 δρχ. ἐπησίως. Καὶ εἰς τὴν περιπτώσιν ταύτην ἐσημειώθη ἀρνη- σίς τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν νὰ συμμορφω- θούν πρὸς ἐντολὴν τοῦ Προέδρου τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ, ἀντίδρασις εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ἀ- ποφάσεων τοῦ Δ.Σ., ἐμμεσος χαρακτηρι- σμος ἐνεργειῶν του ὡς μὴ συννόμων, ἐμμε- σος ἐπίρριψις εὐθύνης εἰς τὸ Δ.Σ. διὰ τὴν ἀπώλειαν του ὀντώτερω ἐσόδου καὶ προσπά- θεισις συγκαλύψεως τῶν ἀπέτειών του Ν.Α.Τ. 152)74.

'Ετῶν ἀνωτέρω διαπιστοῦται, ὅτι πρό- κειται περὶ σοδαρωτάτου προβλήματος, τὸ ὄποιον πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ μὲ τὴν δέ- ουσαν σοδαρότητα, ὥστε νὰ ἀποφευχθοῦν ἐπικίνδυνοι συνέπειαι διὰ τὸ Ν.Α.Τ.

ΑΝΕΠΙΤΡΕΠΤΟΣ ΔΙΑΜΑΧΗ

Διαπιστοῦται ὅτι αἱ σημειούμεναι καθυ- στερήσεις εἰς τὴν διεκπεραίωσιν ὡρισμένων ἐργασιῶν τοῦ Ν.Α.Τ (αἰτήσεις συνταξιοδοτή- σεως, ἐκκαθαρίσεως ναυτολογίων καὶ κατα- στάσεων συμβεβλημένων πλοίων κλπ.) δοφεί- λονται κυρίως εἰς μίαν ἀνεπίτρεπτον διαμά- χην μεταξὺ τῶν ὑφισταμένων αὐτοτελῶν μη- χανογραφικῶν τμημάτων τοῦ Ν.Α.Τ καὶ τῆς 'Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων, τὰ ὅποια ἔχουν τὸ αὐτὸν ἀντικείμενον ἐργασίας.

Συγκεκριμένως, ἔκαστον τῶν ἐν λόγῳ τμη- μάτων ἐπιδιώκει νὰ ἐπιβάλῃ τὰς ἀπόφεως τους ἐπὶ τοῦ ἐπέρειο, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ ἐπέρχε- ται σύγκρουσις. Εἰδικώτερον, παρατρέπεται διαμάχη ὡς πρὸς τὸν χρόνον λειτουργίας τῶν μη- χανημάτων, τὸν τρόπον χειρισμοῦ τῶν μη- χανημάτων ὑπὸ τῶν χειριστῶν ἐκάστης μη- χανογραφικῆς ὑπηρεσίας καὶ τὴν χάραξην ιδί- ας πολιτικῆς ὑπὸ ἐκάστου τῶν προϊσταμένων τῶν ἐν λόγῳ ὑπηρεσιῶν. Συνέπεια τῶν ἀνω-

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - ΤΕΛΕΦ. 24 28 75 / 76 - 640 41 41
Head office: 2000 Hamburg 1, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345 Cables to all offices: "KYKLADES"

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 66,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 23,	Teleph: 4 54 13/4	
2880 Bröke,	Am Pler,	P.O.Box 2187,	Teleph: 33 50,	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,		Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,		Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τέρω είναι ή άρρυθμία εις τὴν διεκπεραίσιν τῶν ἀνατιθέμενῶν ἔργασιών, διετοπόθη μάλιστα καὶ η ἀποψίς, ὅτι ἐνδεχομένως νὰ ὑπάρχῃ καὶ ἐσκεμένη ἐνέργεια διὰ τὴν ἐπιδιωξιν διάφορῶν στόχων, ὡς ἡ προβολὴ ἀξιώσεων διὰ τὴν συγκρότησιν συνεργείων μὲ μεγάλας ἀποζημιώσεις, τὴν πρόσληψιν προσωπικοῦ καὶ λοιπά.

Διὰ τὴν θεραπείαν τῆς δημιουργηθείσης καταστάσεως ἡ λύσις είναι μία: 'Ἡ ἐνοποίησις τῶν δύο ὑπηρεσιῶν ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ NAT, τὸ ὄπιον, ἀλλωτεῖ, καταβάλλει καὶ τὰς διαπάνας διὰ τὴν μισθοδοσίαν τοῦ προσωπικοῦ ἀμφοτέρων τῶν ἀνεξαρτήτων σήμερον ὑπηρεσιῶν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν μηχανημάτων. Ἐγγνωθή σχετικῶς, ὅτι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἔχει ἡδη γίνει ἡ ἀπαραίτητος προεργασία. Ἐκείνο ποὺ πρόσχει είναι νὰ ἐπιταχυνθῶν αἱ διαδικασίαι, ὥστε τὸ ἀνακύψων πρόβλημα νὰ ἀντιμετωπισθῇ λυσιτελῶς διὰ νὰ σταματήσουν, ἐπὶ τέλους, αἱ σημειούμεναι καθυστέρησεις, αἴτινες, ὡς ἀναφέρεται εἰς ἄλλας στήλας, προκαλοῦν ζημίας εἰς τὸ NAT καὶ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ προβλήματα καὶ ἀνωμαλίας εἰς τοὺς ναυτικούς μας.

ΑΠΙΣΤΕΥΤΟΝ

'Ἐν σχέσει πρὸς τὴν σύγκρουσιν τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας M/V «Εὔανθια Κ.» μετὰ τοῦ 'Ισραηλινοῦ M/V «Har Sinai» ἐλάδομεν ἐπιστολὴν τῆς πλοιοκτητρίας ἐταῖρια τοῦ «Εὔανθια» μετὰ ἐπισυνημμένου τηλεγραφήματος τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου, ἔξ ὧν ἐμφανίζονται τελείων διαφορετικαὶ αἱ συνδῆκαι τοῦ ἀτυχήματος.

Συμφώνως πρὸς τὴν ἀναφορὰν τοῦ πλοιάρχου, τὸ «Har Sinai» πλέων πρὸς Χαϊφαν καὶ ἔχων τὴν δεῖν τοῦ καταφθάνοντος πλοίου, ἐπέπεσεν ἐπὶ τῆς δεῖνας πλευρᾶς τοῦ «Εὔανθια» μεταξὺ τῶν κυτῶν 2 καὶ 3. Ἀσχέτως τῆς εὐθύνης τῆς συγκρούσεως, ἐκεῖνο τὸ ὄπιον παρουσιάζει ιδιαίτερον ἐνδιαφέροντος εἶναι ἡ μετὰ τὸ ὄπιον συμπεριφορὰ τοῦ 'Ισραηλινοῦ πλοίου. Διότι τοῦτο — κατὰ τὸ ὄψιν τηλεγράφημα πάντοτε — ἀρνηθεὶς πάσσων δοθεῖσι, ἀπεμακρύνθη εἰς σημεῖον ὥστε νὰ μὴν είναι ὄρατον. Κατόπιν τούτου ὁ πλοίαρχος τοῦ «Εὔανθια» τὸ ἐκάλεσε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου καὶ ἐζήτησε νὰ τὸ παρακολουθήσῃ μέχρι τοῦ πλησιστέρου καταφυγίου διὰ λόγους ἀσφολείας. 'Ἐπ' αὐτοῦ ὁ πλοίαρχος τοῦ «Har Sinai» ἀπήτησεν ὑπεύθυνον δῆλωσιν δικαιολογούσαν τὸν χρόνον τῆς καθυστέρησεώς του, ἦν ἡρήθη ὡς Ἑλλην πλοίαρχος τονίσας ὅτι πρόκειται περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ὀλοκλήρου τοῦ πληρώματος του.

'Ἐφ' ὅσον οὕτως ἔχουν τὰ πράγματα, προκαλεῖ ἀλγεινὴν ἐντύπωσιν ἡ ἀντιναυτικὴ διαγωγὴ τοῦ ξένου πλοιάρχου. Τόσον κατὰ τὴν διεθνὴ σύμβασιν (Γενεύης 1910) ὅσον καὶ κατὰ τὰς ἐσωτερικὰς νομοθεσίας ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἐν περιπτώσει συγκρούσεως, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ χρησιμοποιήσῃ πάντα τὸ δυνατά μέσα πρὸς διάσωσιν τοῦ ἑτέρου πλοίου καὶ τῶν ἐπιθανόντων αὐτοῦ. Ὁφείλει προσέτι νὰ μὴ ἀπομακρύνεται τοῦ τόπου τῆς συγκρούσεως πρὶν δεδαιωθῆ ὅτι ἡ παρουσία του είναι ἐντελῶς ματαία.

Μίαν μόνον ἔξαρτεσιν προβλέπει διὰ τὸν πλοίαρχον ὁ Νόμος: νὰ μὴ διατρέχῃ κίνδυνον τὸ ἴδιον αὐτοῦ πλοίον. Εἰς τὴν περίπτωσίν μας ὅμως τὸ «Har Sinai» ἡρήθη πάσσων συνδρομῆν ὅχι διότι διέτρεχε κίνδυνον τινὰ ἄλλα διότι... θὰ καθυστέρει εἰς τὸ ταξίδιόν του.

'Υποσημειούμεν ἐν τέλει ὅτι εἰς τὸν ίδιον κόκκον μας νόμον ἡ κατὰ τοῦ ἀμελούντος πλοιάρχου ἀπειλουμένη ποινὴ είναι φιλάκιστος μέχρι 5 ἑπάντων (ἄρθρον 224 Κ.Δ.Ν.Δ.). Εἶναι μάλιστα ἐπὶ τῶν ἐλαχίστων ἑκείνων διατάξεων αἴτινες ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ἀλλοδαπῶν πλοίων ἔναν τὸ ἀτυχῆμα συμβῆ εἰς τὰ χωρικά μας ὕδατα.

Αἰσιοδοξία ἐπεκράτει εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων, μὲ τὴν ἔναρξιν τοῦ β' 15θημέρου τοῦ 'Απριλίου. 'Αρκετὰ VLCC ἐναυλώθησαν ὃπὸ Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν εἰς τὸ 30 τῆς κλίμακος — ὃ ὑψηλότερος ναῦλος καταβληθεὶς ἀπὸ πολλῶν μηνῶν. Σκάφος τῶν 445.000 τόν. d.w. ἐκλείσθη διὰ 12 μῆνας εἰς τὰ 22 τῆς Κλίμακος (γύρω τῶν 3.50 δολ.), ἀλλὰ μὲ περιορισμὸν τοῦ βυθίσματος ἀντιστοιχοῦντος εἰς 390.000 τόν. d.w.

Πρὸς στιγμὴν ἐπιστεύθη ὅτι διὰ τὰ τάνκερ τῶν 200 - 250.000 τόν. θὰ ἐπληρώνοντο τὰ 35 τῆς Γουόρλντσκει πρὸ τῶν διακοπῶν τοῦ Πάσχα, ἀλλὰ τελικῶς οἱ ναῦλοι ἐκριθήσαν σταθεροὶ μὲν ἀλλὰ εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα.

ΖΩΗΡΑ ΠΑΝΤΩΣ Η ΑΓΟΡΑ

'Ἡ ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων ἀκολουθεῖ τὰς ἐκάστοτε σημειουμένας μεταπτώσεις τῆς ναυλαγορᾶς. Πρόθυμοι, πάντως, ἀγορασταὶ δὲν ἐπαυσαν νὰ ὑπάρχουν, ὃντας ἡ ἐπιφύλαξις διὰ τὴν αὔριον δὲν ἐπισυνέψεται ταμείῳ.

Τῶν τάνκερς αἱ ἀγοραπωλησίαι εἰς τὰς γνωστὰς χαμηλὰς τιμὰς ἔξηκολούθησαν. Δύο τῶν 180 χιλ. τόν. λέγεται ὅτι ἐπωλήθησαν εἰς τιμὰς κατὸ τῶν 5 ἑκατομ. δολλαρίων. Καὶ ἀπόβλεπον οἱ ἀγορασταὶ εἰς τὴν δυνατὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀγοραζούμενων σκαφῶν ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας. Μόνον ὡς «θαῦμα» θὰ ἀνέμενε τις τὴν πραγματοποίησιν μιὰς τοιαύτης ἐπιδιώξεως.

Διὰ τὰ ἔντονα προτίου ἀλλοίον ἡ τῶν πραγμάτων ἐξέλιξις. 'Ἡ ἀπασχόλησίς τῶν ἄκρων δικαιοιολογεῖται. Τὰ τάιμ πτάρτερος ἀποδοτικὸς ὑπωδόπτης είναι, χωρὶς δεδοίας καὶ διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ λείπῃ ἡ ἐπιφύλαξις διὰ τὴν αὔριον τῆς παγκοσμίου Οικονομίας. Τιμαὶ πάντως σταθεραί.

ΟΙ ΚΟΛΟΣΣΟΙ

Καθειλικύσθη εἰς τὰ γαλλικὰ «Ναυπηγεῖα 'Ατλαντικοῦ» τὸ μεγαλύτερον πλοίον τοῦ κόσμου. Πρόκειται περὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Bailliés», 550.000 τόν. d.w., τὸ ὄπιον ναυπηγεῖται ἐν Γαλλίᾳ διὰ λογαριασμὸν τῆς Σέλλ. Μετὸ τὴν καθέλκυσιν, κατὰ τὴν τηρουμένην εἰς Σαΐν Ναζαίρ τεχνικήν, τὸ σκάφος ὡδηγήθη τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν ἵνα συμπληρωθῇ ὡς ἔσοπλισμός του. Τὰ κύρια στοιχεῖα τοῦ κολοσσαίου αὐτοῦ τάνκερ είναι: Μῆκος ὀλικὸν μ. 414, πλάτος μ. 63, βάθος μ. 35,9, δύ-

την 1ην 'Απριλίου, τὸ ἀργοῦν παγκοσμίων τονάς δεξαμενοπλοίων, αὐξηθεὶς ὑπὲρ τὸ ἥμισυ ἑκατ. τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ Μαρτίου, ἀνήρχετο εἰς 52.159.719 τόν. d.w. (544 πλοία), συμπειλαθμανόμενων καὶ 51 μικτῶν σκαφῶν 6.297.126 τόν. d.w.

Τὴν αὐτὴν ἡμερομηνίαν, τὰ ἀργοῦντα σκάφη ἔντονος προτίου ὑπελογίζοντο εἰς 209, τόν. γκρες 2.036.436, ἔναντι 182 σκαφῶν, 1.940.128 τόν. γκρες τῆς 1ης Μαρτίου.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2/10

PHONE: 376545

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TROPHODOSIAI

YLIKA KATASTROMATOS & MHXANHIS

APRIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

θισμα μ. 28,5, μεταφορική ίκανότης 550.000 τόν. μ.ω. "Ογκος τών 42 δεξαμενών φορτίου 678.000 κ.μ. Μέση υπηρεσιακή ταχύτητας 15,3 κόμβοι.

"Εν σημείον τάνκερ διὰ λογαριασμὸν ἐπίσης τῆς Σὲλλα τελεῖ ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεῖα, ἐνῷ δύο ἀκόμη ὅμοια ἔχουν παραγγελθῆ ὑπὸ τῆς 'Εθνικῆς (Γαλλικῆς) 'Εταιρίας Ναυσιποτίας.

"Υπομιμήσκεται σχετικῶς, ὅτι τὰ ἐν λόγῳ πλοῖοι εἶναι κατὰ 100 περίπου μέτρα μακρότερα τοῦ ὑπερωκεανοῦ 'Φράνς' καὶ σχεδόν διπλάσια εἰς πλάτος.

"Ιδού, λοιπόν, ὅτι εἰς τὴν φορτεύωσιν διὰ τὰ πετρελαιοφόρα ἐποχῆν κατασκευάζονται ἀκόμη θαλάσσιοι ὑπερκολοσσοί. Δὲν πρέπει, φυσικά, νὰ λησμονῆται, ὅτι ἐσχεδιάσθησαν καὶ παρηγγέλθησαν πρὸ τῆς κρίσεως, μὲ τὴν προσποτικήν τῆς μεγαλυτέρας δυνατῆς μειώσεως τοῦ κόστους τῆς ἀνά τὸν νον μεταφορᾶς, τὸ δὲ σχῆμα τῆς γάστρας τῶν ἀντιπροσωπεύει τὸν τέλειον τύπον ἀπὸ ἀπόφεως προωθητικῆς ἀποδοσεως. 'Η κρίσις, δεδαίως, ἀνέτρεψε τὰ δεδομένα αὐτά, ἀφοῦ αἱ ἐταιρίαι πετρελαίου δύνανται νὰ πραγματοποιήσουν σήμερον τὰς μεταφορᾶς των διὰ ναυλώσεως εἰς πολὺ χαμηλοτέρας τιμᾶς ἢ ν' ἀγοράσουν μεγάλα δεξαμενόπλοια εἰς τιμᾶς αἱ ὀποίαι ἀποτελοῦν κλάσμα μόνον τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως των. 'Αλλ' ὡς αἰσιοδόξως παραπέται ἡ κρίσις εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν πετρελαιομεταφορῶν εἶναι μία κατάστασις, τῆς ὀποίας ἡ διάρκεια δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ εἶναι μακρότερα τῆς ζωῆς τῶν κολοσσαίων αὐτῶν πλοίων.

ΤΟ «ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ»

Εἴς δεύτερος γίγας, Ἑλληνικός αὐτὴν τὴν φοράν, ἐπραγματοποίησε τὸ ρεκόρ τοῦ μεγαλυτέρου σκάφους ὅπερ προσήγγισεν εἰς τὸν γαλλικὸν πετρελαιοιλμένα τοῦ Φόρ. Πρόκειται διὰ τὸ τάνκερ «'Ανδρος - Πέτρος» τῆς ἐταιρίας Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ, τὸ ὄποιον εἰς τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιου μετέφερε 350 χιλιάδας τόνων ἀκαθάρτου πετρελαίου προεύσεως Ἰράν καὶ Ὀμάν. Σημειώτεον ὅτι, τὸ σκάφος ἔχει δύνισμα 67 πόδων ἔναντι μεγίστης δυνατότητος ὑποδοχῆς τοῦ λιμένος 72 ποδῶν.

Τὸ δεξαμενόπλοιον «'Ανδρος - Πέτρος», ναυπηγήθεν ὑπὸ τῆς 'Ιστικαδατζίμα ἐν Ἱαπωνίᾳ, ἔχει μεταφορικὴν ίκανότητα 450.000 τόν. μ.ώ. μῆκος μ. 378,40, πλάτος μ. 68, ἔμφορτον δύνισμα μ. 25 καὶ ταχύτητα 16 κόμβων. Η δύναμις τῶν ἀντλιῶν του ἐπιτρέπει τὴν ἐντὸς 24 ὥρῶν ἐκφόρτωσιν τοῦ τεραστίου φορτίου του.

Άναλογος τῶν ἀνωτέρω πλεονεκτημάτων είναι τόσον ὁ τεχνικὸς ἔξοπλισμὸς σούν καὶ ἡ ἐνδιαίτησις τοῦ πληρώματος. 'Επὶ τοῦ πρώτου σημειούνται ιδιαιτέρως τὰ ὑπερ-

σύγχρονα ραντάρ, οἱ ὑπολογισταὶ κατὰ τῶν συγκρουόντων, οἱ καταγραφεῖς ἀναμετρήσεως, ὁ πληγὸς ὁδρανείας, τὰ θυδόμετρα, οἱ δύο ἡλεκτρονικοὶ ὑπολογισταὶ διὰ τὸν ἐλεγχὸν τῶν μηχανῶν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν κλπ. 'Ως πρὸς δὲ τὴν ἐνδιαίτησιν σημειούται ὅτι τὰ διαμερίσματα τοῦ προσωπικοῦ εἶναι μεγάλα, ἀντεῖ καὶ σύγχρονα. Διατίθενται χωρισταὶ αἰθουσαὶ φυγαγώγιας, παιγνίων καὶ γυμναστικῆς, μία κολυμβητικὴ δεξαμενή, σταθμὸς τηλεοράσεως καὶ ἐργαστήριον ἐρασιτεχνικῶν ἀπασχολήσεων, ἐκαστὸν δὲ μέλος τοῦ πληρώματος διαθέτει ἀτομικὸν κοινῶν μετὰ πλήρους λουτροῦ. Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ κατασκευασταὶ ἐπεζήτησαν —καὶ τὸ ἐπέτυχον— νὰ παράσχουν εἰς τὸ πλήρωμα, διὰ τὰς μακρὰς ἡμέρας τοῦ ταξίδιου του, ἵνα περιβάλλονταν ἀνετον καὶ πλήρη τὴν ἐγγύησην τῆς ἀσφαλείας.

ΑΙ ΧΩΡΙΣΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

Συνέντευξις τοῦ κ. Ν. Ζερβουδάκη, διευθύνοντος συμβούλου τῆς ἐν Λονδίνῳ ἐδρευόσης ἐταιρίας «Νιάρχος (Λόντον) Ατδ., εἰς τὴν ἐφημερίδα «Λούδ' Λίστα» τῆς 5ης Απριλίου, περιλαμβάνει, μεταξὺ ἄλλων, τὰ ἀκόλουθα σχετικῶς μὲ τὰς χωριστὰς δεξαμενάς ἔρμοτος:

«Κάποιοι», εἶπεν ὁ κ. Ζερβουδάκης, «θὰ πρέπει νὰ πληρώσῃ διὰ νὰ μετασκευασθούν τὰ ἐν ὑπερεσίᾳ σκάφη. Καὶ εἰς τὸ τέλος αὐτὸς θὰ εἶναι ὁ καταναλωτής. 'Αλλὰ ἡδη ὁ καταναλωτής διαρύνεται ὑπερβολικῶς διὰ τὰ καύσιμα του».

«Ἐπίσης, ἔτοιμεν διὰ τὸν διάφορον ἀπόφεως, σούν ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀποτελεσματικότητα τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν εἰς τὴν καταπολέμησιν τῆς ρυπάνσεως τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος.

«Ἐπίσημον διὰ τὴν λῆψιν συνδευασμένων ἀποτελεσματικῶν μέτρων διὰ τὴν ἐξάλειψιν τοῦ πλεονάζοντος τονάκη δεξαμενοπλοίων ἀποτελεῖ, δεδαίως, ὁ Νόμος Σέρμαν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν' καὶ, κατὰ τὴν ἀποψιν τοῦ κ. Ζερβουδάκη, ὁ Νόμος αὐτὸς δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ παρακαμφθῇ ὥστε νὰ ἔχασφαι λιθοῦ ἡ ἐνέργεια συμμετοχῆς εἰς τὴν λῆψιν μέτρων τοῦ Διεθνοῦς Ναυτιλιακοῦ Φόρουμ (IMIF), τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν πετρελαίου καὶ τῶν Τραπεζῶν.

«Πιστεύω —μολονότι δὲν είμαι 'Αμερικανός νομομάθης— ὅτι ἡ μόνη περίπτωσις μὴ τηρήσεως τοῦ Νόμου Σέρμαν είναι μία κατάστασις ἐθνικῆς ἐκτάκτου ἀνάγκης καὶ τὰ τρέχοντα προβλήματα τῆς Ναυτιλίας δὲν είναι δυνατὸν νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ἐθνικῆς ἐκτάκτου ἀνάγκη διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας» παρεπήρησεν.

«Ἐν συνεχείᾳ ἔξεφρασε τὰς ἐπιφυλάξεις του, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀποψιν διὰ τοῦ κ. Ζερβουδάκης θὰ ἀναμιχθοῦν ἐνέργως καὶ βάθησεις τοῦ πέτρην τῆς προσωπικῆς συγγραφικῆς προσφορᾶς του ἔχει παράσχει πολυτί-

ποστηρίζουν τὴν ἐπιβολὴν μέτρων διὰ τὴν ἐξάλειψιν τοῦ πλεονάζοντος τονάκη τάνκερ.

«'Η φύσις τῆς Ναυτιλίας εἶναι τοιαύτη, ὥστε ἐπιβάλλεται νὰ εἰμεθα ἀνεξάρτητοι πλοιοκτήται, δρῶντες κατά τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον, μὲ τὴν ἐλαχίστην κυβερνητικού παρέμβασιν», ἔξηγησεν ὁ κ. Ζερβουδάκης.

«Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ παρέχωμεν μεταφοράς εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν κοστό, ὅπερ είναι καὶ ὁ στόχος μας. 'Η τεχνή ἀνοδος τῶν ναύλων ἀποσκοπούσα εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν προβλημάτων μιᾶς ύφεσεως εἶναι ἐπιζήμιος».

«Ἐν σχέσει μὲ ἄλλους παραπόρτας, ὁ κ. Ζερβουδάκης ἐνεφανίσθη ὀλιγήτερον ἀπαισιοδόξος, σούν ἀφορᾶ εἰς τὰς προσπικὰς δελτιώσεως τῆς ἀγορᾶς, ιδιαιτέρως ἐάν ἡ ἀνάκαμψις εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἀποδειχθῇ ύγιεστέρα παρ' σούν ἀνεμένετο. 'Οπωσδήποτε, πιστεύει ὅτι αἱ διοικητικαὶ χώραι θὰ πρέπει νὰ συνειδητοποιήσουν, ὅτι αἱ τιμαὶ τοῦ πετρελαίου θὰ παραμένουν εἰς ύψηλὰ ἐπίπεδα καὶ τὰ δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει νὰ προσαρμοσθοῦν ἀναλόγως. 'Αλλὰ ἐν τῇ ἔξελίξει τῶν πραγμάτων, οἱ ἀδύνατοι θὰ καταποντισθοῦν καὶ οἱ ισχυροί θὰ ἐπιζήσουν.

ΤΟ ΕΚΑΤΟΣΤΟΝ ΒΙΒΛΙΟΝ

Τὸ ὅτι ἡ διδιλοθήκη τῆς τεχνικῆς παιδείας ἀπέκτησε τὸ ἐκατοστὸν διδύλιον τῆς εἰναι γεγονὸς αἰσιοδόξης σκάφη. Καὶ εἰς τὸ τέλος αὐτὸς θὰ εἶναι ὁ καταναλωτής. 'Αλλὰ ἡδη ὁ καταναλωτής διαρύνεται ὑπερβολικῶς διὰ τὰ καύσιμα του».

«Ἐπίσης, ἔτοιμεν διὰ τὴν λῆψιν συνδευασμένων ἀποτελεσματικῶν μέτρων διὰ τὴν ἐξάλειψιν τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν εἰς τὴν καταπολέμησιν τῆς ρυπάνσεως τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος.

«Αμφότερα ὀφείλονται ἀναμφισβήτητως εἰς τὴν συνεχῆ ἐκδοτικὴν πολιτικὴν τοῦ ιδρύματος Εὐγενίδη. Τὸ ιδρυμα τοῦτο ὑπὸ τὴν διεύδυνσιν καὶ ἀκάματον ἐποπτείαν τῆς κ. Μαρ. Σίμου καὶ τὴν ἀποδοτικὴν συνεργασίαν τοῦ ἐκδοτικοῦ τμήματος καὶ τῆς ἐκδοτικῆς ἐπιτροπῆς, ἐπέτυχε ἐντὸς μιᾶς δωδεκατίας περίπου τὸν καλύψη τοῦ μέγιστου τμῆμα τῶν ἐκπαιδευτικῶν ἀναγκῶν τῶν τεχνικῶν σχολῶν τῆς κατωτέρας, μέστης καὶ ἀνάτερας βαθμίδος. 'Ο μακρὸς κατάλογος τῶν ἐκδόσεών του, περιλαμβάνων ὅπερ πλευρᾶς ἀντικειμένου τὰ πλεῖστα τῶν διδασκομένων τεχνικῶν μαθημάτων καὶ διόπλιθας συγγραφέων μίαν πλειάδα ἐκλεκτῶν ἐπιστημόνων, ἀποτελεῖ τὴν πλέον ἀδιάφευστον ἀπόδειξιν.

Σημειούμενης ιδιαιτέρως τὸ γεγονός ὅτι τὸ ἐκατοστὸν τεχνικὸν διδύλιον τοῦ Εὐγενίδεος είναι τὸ «Μνημόνιον μαθηματικῶν τύπων» τοῦ ὁμοτίμου καθηγητοῦ Ε.Μ.Π. κ. 'Αλεξ. Ι. Παππά. Διότι ὁ κ. Παππᾶς, ὡς πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς ἐκδόσεων, είναι ἀναμφισβήτος πέραν τῆς προσωπικῆς συγγραφικῆς προσφορᾶς του ἔχει παράσχει πολυτί-

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

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

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, Akti Miaouli, PIRAEUS

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

μους υπηρεσίας εις την διατήρησιν του ύψηλου έπιπεδου της έκδοτικής δραστηριότητος του 'Ιδρυματος.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ

Άφησαμεν σκοπίμως έκτος της άπαριθμήσεως τὰ ναυτικά βιβλία. Διὰ νὰ έξαρσουμεν ιδιαιτέρως τὴν συμβολὴν τοῦ Εὐγενίδειου 'Ιδρυματος εις τὴν προσπάθειαν ἀντιμετώπισεως τοῦ προβλήματος τῶν ναυτικῶν ἐκπαιδευτικῶν κειμένων.

'Αφ' ἡς ἐτεῖ 1966 ἡ σχετικὴ πρωτοβουλία τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ ἡ ἐκ μέρους τῆς κυρίας Σίμου κατανόσης, ἥνοιχαν τὴν ὄδον τῆς συνεργασίας εις τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, ἡ ἔκδοτικὴ δραστηριότητος τοῦ 'Ιδρυματος ἀπέδωσεν πλουσίους καρπούς καὶ εἰς τὸν τομέα τούτον.

Ἀποτέλεσμα ὑπῆρξεν ἡ μέχρι σήμερον ἔκδοσις 27 βιβλίων προοριζόμενων διὰ τὰς Δημοσίας Σχολάς Ἐμπορικού Ναυτικοῦ. Εἰς τὸν πίνακα τῶν βιβλίων αὐτῶν περιλαμβάνονται κυρίως μαθήματα τῶν σχολῶν μηχανικῶν εἴτε γενικά, ὡς ἡ Τριγωνομετρία, ἡ Θερμοδυναμική, ἡ Τεχνικὴ Μηχανικὴ κλπ. εἴτε ἐφημερούμενά ὡς ἡ Μηχανουργικὴ Τεχνολογία, ἡ Μεταλλουργία, ἡ Ἡλεκτροτροχία, οἱ Λέβτες, οἱ Ἀτμοστρόβιλοι, τὰ Βοηθητικὰ Μηχανήματα κλπ. Ολιγώτερα σχετικῶς ἀναφέρονται εἰς τὰς σχολὰς πλοιώρχων, ὡς ἡ Ναυτικὴ Τέχνη, ἡ Ναυτικὴ Γεωγραφία, τὰ 'Αγγλικά, τὰ Ναυτικὰ Αναγνώσματα κλπ.

Είναι ἀναμφισβήτητον ὅτι σεβαστὸς ἀκόμη ἀριθμὸς μαθημάτων τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. ἴδια τῶν πλοιώρχων καὶ τῶν ἀσύρματῶν, ἀναμένει τὴν σειράν του. Μὲ τὴν συμπαράστασις τῶν ἀρμοδίων καὶ τὴν κατάλληλον συνεργασίαν, τὰ κενὰ εἶναι ἔκολον νὰ συμπληρωθῶν ταχέως. 'Αλλὰ καὶ μόνον διὰ τὸ μέχρι σήμερον συντελεσθὲν ἔκδοτικὸν ἔργον, ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις ὀφείλει πρὸς τὸ 'Ιδρυμα Εὐγενίδου πολλάς χάριτας.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ

Δὲν είναι ὅμως δυνατὸν νὰ ὀμιλῶμεν διὰ τὸ θαυμαστὸν ἔκδοτικὸν ἔργον τοῦ Εὐγενίδειου 'Ιδρυματος, χωρὶς νὰ φέρωμεν ζωηρῶς ἐξ τὸν νοῦν τὸν ἀείμηντον εὐεργέτην καὶ ἰδρυτὴν τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδη καὶ τὸ μέγα ἔργον τῆς ἐπιχειρηματικῆς καὶ ἐφοπλιστικῆς του δραστηριότητος. Ἀποτελεῖ δὲ εὔτιχημα ὅτι τὴν συνυπότικὴν εἰκόνα τῆς δημιουργίας αὐτῆς μᾶς δίδει εἰς κομψὸν τευχίδιον μία πρόσφατος συγγραφὴ τῶν Λεβαλτού Arias καὶ Γ. Δ. Χουρμουζιάδην, φέρουσα τὸ τίτλον τοῦ δημιουργοῦ.

'Η στοδιοδρομία τοῦ μεγάλου ἐκείνου ἐπιχειρηματίου καὶ ἀνθρωπιστοῦ ἀπὸ τῶν μαθητικῶν του χρόνων εἰς τὴν Ροδέρτειον Σχολὴν τῆς Κωνσταντινούπολεως μέχρι τοῦ Σκανδιναϊκοῦ Πρακτορείου ἔγγυς 'Ανατολῆς, τῆς Χόμ - Λάιν καὶ τῆς Γραμμῆς Νοτίου 'Αμερικῆς, παρακολουθεῖται δῆμα εἰς μίαν ἀδιάκοπην ἐπιτυχίων αἱ ὄποιαι τὸν ἔφερον εἰς τὴν κορυφὴν τῆς παγκοσμίου ἀναγνορίσεως.

Τὸ τεύχος τελείωνει μὲ τὴν μεταθανάτιον πρόεκτασιν τοῦ Εὐγενίδειου ἔργου, διὰ νὰ ἐπιστημάνῃ ἐάρη τὸ ἐπιτυχεστατὸν τρόπον τῆς συστάσεως καὶ τῆς χρηματοδοτῆσεως τοῦ ὄμωνυμου 'Ιδρυματος, τὸ ὄποιον ὑπὸ τὴν σοφὴν καθοδήγησην τῆς ἀδελφῆς τοῦ ἰδρυτοῦ κυρίας Μαρ. Σίμου λειτουργεῖ ἥδη ἀπὸ δεκαπεντετίας καὶ νὰ διατρέξῃ ἐν συνεχείᾳ τὰς μορφας τῆς ποικίλης δραστηριότητος του. 'Υποτροφίαι, τεχνικὰ βιβλία, τεχνικὴ βιβλιοθήκη, πειραματικὴ ἐργαστήρια, πλανητάριον, μορφωτικὴ διαλέξεις καὶ σειρὰ ἄλλων παρομοίων πολιτιστικῶν ἐκδηλώσεων, ἀποτελοῦν τὴν πλουσίσιαν προσφορὰν τοῦ 'Ιδρυματος ἐν τῇ ἐκπληρώσει τοῦ σκοποῦ του, στοιχεῖον — ὡς ἐν τῷ ἰδρυτικῷ αὐτοῦ συνοψίζεται — εἰναι «ἡ ἐκπαίδευσις τῶν νέων ἀλληλικῆς θισγενείας ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ».

'Ο Εὐγενίος Εὐγενίδης ἀνήκει εἰς τοὺς μεγάλους εὐεργέτας τῆς νεωτέρας 'Ελλά-

δος. Εἰς τοὺς κορυφαίους ἐκείνους "Ελληνας οἱ ὄποιοι πλουτίσαντες εἰς τὸ ἔξωτερον, ἔχαρισαν εἰς τὴν μικράν των πατρίδα πλουσίους τοὺς καρποὺς τοῦ μόχου καὶ τῆς ικανόττος των. Τὸ γεγονός ὅτι ἀνήκει εἰς τὸ πάνθεον τοῦ συγχρόνου ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἀποτελεῖ μεγίστην τιμὴν δι' ὅλοκληρον τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν.

ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ

Ἡ ἀμερικανικὴ ἑταῖρία πετρελαϊσιδῶν «Ἐξον» ἔξεδωσε προσφάτως ειδικὸν φιλλάδιον ἀναφερόμενον εἰς τὰ πλεονεκτήματα τῶν σούπερ τάνκερς ἔναντι τῶν μικροτέρων σκαφῶν.

Τὰ σούπερ τάνκερς κατεσκευάσθησαν διὰ νὰ καλύψουν μίαν βασικὴν ἀνάγκην: τὴν δικήνας μεγαλύτερων ποσοτήτων πετρελαϊσιδῶν μεταξὺ τῶν περιοχῶν παραγωγῆς καὶ κατανάλωσεως. Μετὰ προσεκτικὴν μελέτην τῶν ἐναλλακτικῶν λύσεων, διεπιστώθη ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀπότελουν τὴν καλυτέραν ἀπάντησιν τούτον ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς ὅσουν καὶ ἀπὸ πλευρᾶς προστασίας τοῦ περιβάλλοντος. 'Επιτυχάνεται εὐθυνότερον κόστος μεταφορᾶς, οἰκονομία καυσίμων καὶ, παραλλήλως, μὲ τὰ ὀλιγώτερα πλοῖα περιορίζεται ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτυχημάτων.

Τὰ σούπερ τάνκερς ἀπέτελεσαν τὸ ἀντικείμενον πολυετῶν σχεδιασμῶν καὶ δοκιμῶν, μὲ τὴν δούθειαν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν. 'Η πρόδοση εἰς τὸν τομέα τῆς μεταλλουργίας, τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, τῆς ἀνάλυσεως τῶν κοπώσεων καὶ αἱ δοκιμαὶ ἐπὶ προτύπων σκαφῶν ἔξηράλισαν τὴν τεχνικὴν καὶ κατασκευαστικὴν ἀνωτερότηταν σούπερ τάνκερες.

Κινούμενα ἐπὶ 10ετίαν περίπου εἰς τὸν ύγρον στίβον, τὰ σούπερ τάνκερς ἀπέδειξαν ὅτι πράγματι εἶναι τὰ πλέον ἀποδοτικὰ σκάφη. Συγκριτικῶς, ὀλιγώτεραι περιπτώσεις ρυπάνσεως καὶ ἀτυχημάτων — ἔξαιρεσι τῶν ἐκρήξεων πρὸ τῆς καθιερώσεως συστήματων ἀδρανούς ἀερίου — ὄφελονται εἰς τὰ πολὺ μεγάλα τάνκερες, ἐν συγκρίσει πρὸ τὰ μικροτέρα μεγέθους.

Πάντως, ἡ «Ἐξον» συνηγορεῖ ὑπὲρ τῆς ἐπικυρώσεως τῶν νῦν ἐκκρεμουσῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν συμβάσεων ὑπὸ διών τῶν ναυτιλομένων χωρῶν, δῶστε νὰ τεθούν ἐν ισχύι ἔνισιοι κανονισμοὶ ἀσφαλείας καὶ προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος παγκοσμίως. 'Η «Ἐξον» ὑποστηρίζει, ἐπίσης, ὅτι πρέπει νὰ ἔνισχουν αἱ διοικήσαις ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων, νὰ δελτιωθῇ τὸ ἐπίπεδον ἐκπαίδευσεως τῶν πληρωμάτων καὶ νὰ ἔλεγχωνται αὐτήρως τὰ προσόντα τῶν πτυχιούχων ναυτικῶν, ἀναλόγως ειδικότητος.

ΤΑ ΚΑΘ' ΗΜΑΣ
Ἐπὶ συνόλου 66 ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐλληνοκτήτων τάνκερς, ἄνω τῶν 200.000 τόν. d.w. ἔκαστον, ἀτίνα ὑπερβαίνουν τὰ 18 ἑκατ. τόν. d.w., τὰ κάτωθι 13 είναι παρωπλισμένα:

Όνομα Πλοίου	Tόν. d.w.
1. Ἀριέττα Λιβανοῦ	285.050
2. Ἀτλαντικ 'Εμπρες	288.045
3. Εύγενια Λιβανοῦ	285.075
4. Εύγενια Χανδρῆ	205.600
5. Ιωάννης Χανδρῆς	266.428
6. Ολύμπικ 'Αμπτίσιον	216.430
7. Ολύμπικ 'Ασπιρέισον	219.447
8. Ολύμπικ Μπριλλιανς	264.820
9. Ράνια Χανδρῆ	286.000
10. Σάνκο Κρέστ	239.000
11. Σάνκο Στρέσσα	239.000
12. Σταύρος Γ. Λ.	357.130
13. Τίνα	357.130
Σύνολον τόν. d.w.	3.509.155

Λαμβανομένου ὑπ' ὅφιν ὅτι τρία ἔκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν — καὶ συγκεκριμένως τὰ «Ἀτλαντικ 'Εμπρες», «Σάνκο Κρέστ» καὶ «Σάνκο Στρέσσα» — ἔχουν παροπλισθή ὑπὸ τῶν χρονοναυλωτῶν, οἱ ὄποιοι ἔξακολουθοῦν νὰ καταδάλλουν κανονικῶς τὸν ναύλον, τὸ ποσοτόν τῶν ἀργούντων ἐλληνοκτήτων σούπερ τάνκερες δὲν είναι υψηλόν.

Ὦς ἐμφαίνεται εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα, εἰς τὰ ἀργούντων περιλαμβάνονται καὶ δύο ULCCs, ἐν τῶν 5 ἐλληνοκτήτων ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀμφότερα παραληφθεῖσα εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ὑπὸ τοῦ Οἴκου Γ. Σ. Λιβανοῦ, ἀπὸ τὰ σουηδικὰ ναυπηγεία Κόκουμς.

Χαρακτηριστικὸν είναι ὅτι ἐπὶ 21 ULCCs ἀρχικῶς παραγγελθέντων παρ' Ἐλλήνων, οὐδὲν ἔχει χρονοναυλωθῆ, παρὰ τοὺς υψηλούς ναύλους ποὺ προσεφέροντο κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς παραγγελίας των. Μὲ τὴν ἔλευσιν τῆς κρίσεως οἱ πλοιοκτήται μας εὐρέθησαν πρὸ ἀδιεξόδου καὶ τελικῶς οἱ περισσότεροι προετίμησαν νὰ ὀκυρώσουν τὰς παραγγελίας των. Οὕτω, ἐκτὸς τῶν 5 ἐν ὑπηρεσίᾳ, δύο μόνον ULCCs τελοῦν σήμερον ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελίαν διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἀμφότερα παραδοτέα ἐντός τοῦ προσεχούς διμήνου, χωρίς, μέχρι στιγμῆς, νὰ ἔχῃ γνωσθῆ χρονοναύλωσίς των.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Ο κ. Φρίσος Παπαχρηστίδης καταλέγεται, στοιχεῖον — ὅπερα τὰ πράγματα ἀποδεικνύουν, με-

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ

WILLIAMS & CIA. LTDA.

ΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

RUA BOM JESUS, 220

P. O. BOX 245

50.000 RECIFE/BRAZIL

CABLES: WILLIAMS

TELEX: (81) 1000, 1135 & 1341

1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

3. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ P. & I. CLUBS

4. ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ RECIFE ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ TELEX

5. ΕΙΔΙΚΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩΝ ΤΟ ΠΑΟΙΟΝ ΠΡΑΚΤΩΡ

6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΗΝ ΤΙΜΗΝ & ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ ΟΔΙΓΩΤΕΡΟΝ ΤΩΝ 12 ΉΡΩΝ

ταξιδιών των προνοητικών έφοπλιστών. 'Η κρίσις δένει έπληξε τὸν σεβαστὸν εἰς χωρητικότητα στόλου του. "Ολα τὰ σκάφη του είναι χρονοναυλωμένα καὶ τὰ συμβόλαια τῶν χρονοναυλώσεών του είναι καὶ αὐτὰ διησφαλισμένα διὸ τραπεζικῶν ἐγγυήσεων.

Γράφουμε τὰ ἀνώτερων διὰ νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὸ ἀξιοπρόσεκτον τῶν προβλέψεων τοῦ κ. Παπαχρηστίδη, ἐπὶ τῆς αὔριον τῶν ἔργασιών τῶν δεξαμενοπλοίων. Εἰς προσφάτους δηλώσεις του ὁ κ. Παπαχρηστίδης τονίζει:

«Ἄλι πετρελαιοπαραγωγοὶ χώραι δὲν θὰ κατορθώσουν νὰ διατηρήσουν ἐπ' ἄπειρον τὴν τιμὴν τοῦ πετρελαίου εἰς τὰ σημερινὰ τῆς ἐπίπεδα. "Ηδη ὑπερχρέωθησαν νὰ περιορίσουν τὴν ἡμερησίαν παραγωγῆς των ἀπὸ 34 ἑκατομμύρια διαρέλια εἰς 25, ὅχι διότι θέλουν νὰ διατηρήσουν τὰ ἀποθέματα τῶν πετρελαιοπρόσεκτῶν, ἀλλὰ ἀπλῶς διότι δὲν ἡμποροῦν νὰ διαθέσουν ὅσον πετρέλαιον ἡμποροῦν νὰ παραγάγουν.

»Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ πετρέλαιον τῆς Ἀλάσκας θὰ ἀρχίσῃ νὰ ρέει πρὸς τὰ κέντρα φορτωθεών διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰς σημαντικὰς ποσότητας, μέχρι τῶν δύο ἑκατομ. διαρέλια παραγωγῆς τὸ 1977. Τὰ πετρέλαια, ἐπίσης, ἀπὸ τὴν Βόρειον Θάλασσαν θὰ ἀποδοθεῖν εἰς τὴν κατανάλωσιν περὶ τὸ 1980 κατὰ τὴν αὐτὴν ποσότητα. Σημαντικὰ ἐπίσης κοιτάσματα πετρελαίων ἀνεκαλύφθησαν εἰς τὸ Μεξικόν. Τέλος ἡ Κίνα καὶ ἡ Ρωσία ἥρχισαν διαπραγματεύσαντας τὴν ἔξαγωγὴν τοῦ πετρελαίου των.

»Ολα αὐτὰ τὰ δεδομένα δὲν θὰ λείψουν νὰ ἀσκήσουν πίεσιν ἐπὶ τὴν τιμῶν. Καὶ ἐφ' ὅσον αἱ πετρελαιοπαραγωγοὶ χώραι τοῦ ΟΠΕΚ θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ περιορίσουν ἀκόμη τὴν παραγωγὴν των κατὰ 30% τούλαχιστον καὶ θὰ ἀρχίσουν ἀνταγωνιζόμενοι διὰ τὴν συμμετοχὴν των εἰς τὴν παγκόσμιον κατανάλωσιν, κατόπιν ἡμέραν τὸ πρόστιτον πετρελαιοπαραγωγῶν θὰ καταρρεύσῃ. Τότε αἱ παραγωγοὶ χώραι θὰ προσαρμόσουν καὶ τὰς τιμάς των μὲ τὴν μέσην κρατούσαν τιμὴν τῆς παγκόσμιου παραγωγῆς, δηλαδὴ τὰ 7 δολάρια κατὰ διαρέλιον. Αὐτὴν τὴν τιμὴν διέτει ποτε τὸ πετρέλαιον εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν νέων πηγῶν.

»Καὶ ἔτοι μία τοιαύτη κατάστασις δημιουργηθῆ εἰς τὴν τιμὴν τοῦ πετρελαίου, ἡ ζήτησις του θὰ προσλάθῃ νέαν πρὸς τὰ ἄνω ὕθησιν, ἵκανὴν ἵσως νὰ δημιουργήσῃ μεταφορικὰς ἀνάγκας, ἀρκετὰς νὰ καλύψουν τὴν προσφερούμενην χωρητικότητα, τὴν ἀργούσταν ἥδη.

Τελικῶς, κατὰ τὸν ὄμοιον ἔφοπλιστήν, ἡ κρίσις τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι ζήτημα τιμῶν τοῦ πετρελαίου. 'Η προσφορά του εἰς συναγωνιστικὰ ἐπίπεδα θὰ αὐξήσῃ τὴν κατανάλωσιν καὶ τὰς μεταφορὰς κατὰ συνέ-

πειαν, χωρὶς νὰ παρασβλέπεται καὶ τὸ γεγονός τῆς ἔξόδου ἀπὸ τὴν κρατούσαν οἰκονομικὴν ψεστιν.

Πράγματι ἡ λογικὴ τῶν πραγμάτων, προσθέτομεν ἡμεῖς, συνηγορεὶ ὑπὲρ τῶν ἀπόφεων τοῦ κ. Παπαχρηστίδη. Θά ἐπικρατήσῃ ὅμως;

ΣΠΑΣΜΩΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Εἶναι κρίσιμον, προφανῶς, τὸ 1976 διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. "Ηδη τὰ ναυπηγεῖα ὠρισμένων χωρῶν ἀντιδροῦν εἰς τὰ ποιοθέματα πιθανῆς ἀνεργίας (ἐλλείψει ἢ λόγω περιορισμοῦ τῶν ἔργασιών) κατὰ διαφορούς τρόπους.

«Ἡ βρετανικὴ κυβέρνησις σκοπεύει νὰ παραχωρήσῃ ἐγγυήσεις κατὰ τῆς πληθωριστικῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν, πρὸς τοὺς Βρεταννούς πλοιοκτήτας, οἱ οποίοι παραγγέλλουν εἰς Ἑγγύσια ναυπηγεῖα, ὡς συμβαίνει μὲ τοὺς ἀλλοδαποὺς πλοιοκτήτας, πρὸς τὸ παρόν. Θά ἐπακολουθήσουν, ἀναμφιδόλως, καὶ νέα κίνητρα.

Οἱ Δανοὶ ναυπηγοὶ προτείνουν νὰ στραφοῦν πρὸς τὴν πλοιοκτήσιν, διαχειριζόμενοι τὰ ὄποια οἱ ἴδιοι ναυπηγοῦν.

Καὶ ἐνῷ, ἔθνικῶς, αἱ μέθοδοι αὐτοῦ ἐπιλύουν τὰ προβλήματα ἀνεργίας, ἐπηρέαζουν δυσμενῶς τὰς προσπτικὰς δελτιώσεως τῆς υφισταμένης κρίσεως, προσθέτουσαι περισσότερα πλοῖα εἰς μίαν ἡδη πληθωριστικὴν ἀγοράν.

Ἐπιπροσθέτως, ἡ Κορέα (μία ἐκκολαπτόμενη ναυπηγικὴ δύναμις) πιέζει πρὸς κάθε κατεύθυνσιν προσπαθούσα νὰ προσελκύσῃ τὰς διάλιγας προσφερόμενας παραγγελίες διὰ νέοτευκτούς σκάφων.

«Ἀναμφιδόλως, τὰ ἀνωτέρω κάθε ἄλλο παρὰ ἱκανοποιοῦν τοὺς πλοιοκτήτας. "Αν μῆτι ἄλλο, ἐπιβραδύνουν τὴν δελτιώσιν τῆς ναυλαγορᾶς, χωρὶς καν νὰ ἐπιλύουν μακροπρόθεσμάς τὰ προβλήματα ὑποπασχολήσεως τῶν ναυπηγείων. Πρόκειται περὶ σπασματικῶν μέτρων, ἀτιναχρήσουν ταχείας ἀναθεωρήσεως.

ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΞ ΕΛΟΝΟΣΙΑΣ

Ναυτικὸς ἐπανελθὼν προσφάτως ἀπὸ τὸ Λάγος τῆς Νιγηρίας ἀπέθανεν, ὀλίγας ἡμέραις μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν του, ἐξ ἐλονοσίας. 'Εξ αφορῆς τοῦ θιλερεοῦ αὐτοῦ περιστατικοῦ ἔγνωσθη ὅτι καὶ ἄλλοι ναυτικοὶ μας ἀπέθανον εἰς τὴν ράδαν τοῦ Λάγος ἀπὸ ἐλονοσίαν. Τὸ γεγονός προεκάλεσε τὴν κινητοποίησιν τῶν ἀρμοδίων ὑπερεσών, ἡδη δὲ τὸ ὑπουργεῖον Κοινωνιῶν ὑπηρεσών, ἡδη δὲ τὸν Ἀγροτικὸν Υπηρεσίων πρόκειται, ὡς ἔγνωσθη, νὰ ἐνημερώσῃ τὴν "Ενωσιν Ἑλλήνων" Εφοπλιστῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο. περὶ τῶν ληπτέων προληπτικῶν μέτρων διὰ τὴν ἀποφυγὴν παρομοίων περιστατικῶν.

Κατὰ τὰς ὑπαρχουσάς πληροφορίας τὸ ὑπουργεῖον Κοινωνιῶν "Ὑπηρεσίων διὰ συστήνη" ὅπως οἱ παραμένοντες εἰς τὸ Λάγος λαμβάνουν ὅλα τὰ ἀπορρατήτα προφυλακτικά μέτρα, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιλαμβάνεται καὶ ἡ προληπτικὴ χρήσις κινίνης διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς ἐλονοσίας.

Η ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΛΙΡΑΣ

Ἄδικαιοι λόγητα παράπονα διατυπωτούνται ὑπὸ ὡρισμένων ναυτικῶν ἢ καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἔξοφλησεως τῶν ἐμβασμάτων των. Συγκεκριμένως, ἔνιοι ναυτικοὶ δίδουν ἐντολὴν εἰς τὸν Πλοίαρχον γάλαποτεῖλη ἐμβάσματα απὸ εὐθείας εἰς τὰς οἰκογενειῶν τῶν, ὅπερ καὶ γίνεται. "Οταν, δημως, οἱ οἰκεῖοι τῶν προσκομίζουν τὰ ἐμβάσματα εἰς τὴν Τράπεζαν λαμβάνουν τὸ ἀντίτιμον εἰς δραχμάς, τῆς τιμῆς τῆς Λ.Α. ὑπολογιζόμενης κατὰ τὴν συγκεκριμένην περιοδούς τῆς τιμῆς τῆς Λ.Α. καὶ τοῦ θέματος τῆς ἔξοφλησεως τῶν ἐμβασμάτων τῶν.

μέραν ἐπὶ τῇ δάσει τῆς ἐπισήμου ιστοιμίας τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος καὶ οὐχὶ ἐπὶ τῷ δάσει τῆς τιμῆς τῶν 71 δρ. ἀνὰ Λ.Α., ὡς ἔχει συμφωνηθῆ εἰς τὸ εἰδικὸν πρακτικόν, τὸ ὃποιον ἔχει ὑπογραφή μεταξὺ τῆς "Ενώσεως Ἑλλήνων" Εφοπλιστῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο. Ἀντιθέτως, οἱ ναυτικοὶ οἵτινες ἀποστέλλουν τὰ ἐμβάσματα πρὸς τὰς οἰκογενείας τῶν μέσω τῶν ἐπί Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος γραφείων τοῦ πλοίου οὐδὲν πρόβλημα ἀντιμετωπίζουν, διότι ταῦτα, ἀνεξαρτήτως τῆς ἐπισήμου ιστοιμίας τῆς Λ.Α. κατὰ τὴν ἡμέραν πληρωμῆς, ἔξοφλουνται πρὸς 71 δρ. ἀνὰ Λ.Α.

Συνεπῶς, διὰ νὰ ἐκλείψουν τὰ παράπονα, ὀφείλουν ὅλοι οἱ ναυτικοὶ νὰ ἀποστέλλουν τὰ ἐμβάσματά των μέσω τῶν ἐπί Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος γραφείων τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ ὅποιου ὑπηρετοῦν.

Ο ΚΑΛΥΤΕΡΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

"Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν πρόσφατον ἐπιστολὴν τοῦ πλοιάρχου τοῦ Μ/Β «ΜΑΡΙΑ» κ. Κων. Πατρικίου, ὅστις ἀναφέρει ὅτι ὁ διὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς εὐστοθείας ἐπισκεφθεὶς τὸ πλοίον του εἰς τὸν λιμένα Λά Παλίς τεχνικὸς ἐπιβωρητής, ἀναφερόμενος εἰς τὰ τεχνικὰ διοπήθησατο τοῦ εἰπεν ἐπὶ λέξει «your Naftilos Almanac is the best in the world».

Γνωρίζουμεν τὰς ἀόκνους προσπαθείας τοῦ κ. Ν. Κροντήρη τόσον διὰ τὴν καθιέρωσιν τῶν ἐλληνικῶν τεχνικῶν ναυτιλιασκῶν ἐκδόσεων ὅσον καὶ διὰ τὴν συνεχὴ δελτιώσιν καὶ ἀριτότητα των. "Η ἐκ μέρους ζένους ἐμπειροτάτου εἰδικοῦ αὐτοπροσάρτους καὶ ἀνεπιφύλακτος ἀναγνώριστις τῆς ποιότητος τοῦ ἔργου του, ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς μίαν ἀνεπίσημην μὲν ἀλλὰ δικαίων καὶ ἀπροκάλυπτην ἐπιβράβευσιν τῶν ἀγώνων του.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

"Ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ν.Χ.» ἡ εἰδῆσις διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου «Hellenic Ideal» διάσωσιν τῶν ναυαγῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ γιώτ, ὅπερ ἀνετρέπτη ἐξ ἐπιθέσεως ἐρωτομανοῦς φαλαίνης. 'Εκ τῆς εἰδήσεως αὐτῆς δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἀντιπαρέλθωμεν ἀσχολίαστως δύο χαρακτηριστικοὺς συμβολισμούς.

Ο πρότος ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐκ μέρους τῶν διασωθέντων, προσφορὰν πρὸς τὸν σωτῆρα πλοίαρχον τῶν σωσιδίων τῆς τραγικῆς των περιπτετίας. Διότι ἔτοις εἰς τὴν ἀρχαιότητα ὁ ταπεινὸς κότινος τῶν νικητῶν ἔξεπροσώπει τὸ ίδεωδεῖς τῆς εὐγενοῦς ἀθλητικῆς ἀμίλλης, αὐτὸς ὁ σύγχρονος σωσιδίως κότινος τὸν ὅποιον ἐδέχθη ὁ πλοίαρχος, ἐκφράζει τὰ ίδανικὰ τῆς ἀνθρωπίνης ὀλληλεγγύης.

Ο δεύτερος συμβολισμὸς εἶναι μὲν συμπτωματικός, ἀλλ' ὅχι ὀλιγώτερον ἐπιτυχῆς. 'Αναφέρεται εἰς τὸ ὄνομα τοῦ διασώσαντος πλοίου ὅπερ ἐκαλεῖτο «Ἑλληνικὸν Ἰδεώδες». 'Ως γνωστόν, ἡ ὑποχρέωσις παροχῆς διονθείας ἔχει σήμερον ἐπενδυθῆ διὰ ποινικῶν κυρώσεων. Εἰς τὸν πυρήνα δημώς τῆς νομικῆς αὐτῆς περιβολῆς ὑφίσταται ἡ ἀρχαιοτάτη παράδοσις τῆς ναυτικῆς αὐτοθυσίας καὶ γενναιότητος. 'Εντὸς λοιπὸν τῶν ὄρων τῶν παραδόσεων τῆς τρισχιλιετοῦς ναυτικῆς μας ζωῆς τὸ συμβάν του 'Ατλαντικοῦ, ὅπως καὶ πολλὰ παρόμοιά του, ἀποδεικνύουν ὅτι αἱ θαρραλέαι πράξεις διασώσεως τῶν ἐθαλάσσης κινδυνεύοντων ἀποτελοῦν πάντοτε εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας μίαν τῶν ὑψηλῶν ἐκφράσεων τοῦ «έλληνικοῦ ἰδεώδους».

ΙΝΔΙΑ

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ

BOMBAY - KANDLA

NEGRIS OVERSEAS SUPPLIERS

P.O.Box 87, BOMBAY (INDIA)

CABLES : NEGRICLEO (BOMBAY)

TELEPHONE : 26 86 56.

NEGRIS & CO. (KANDLA)

ALANKAR BUILDING, MAIN ROAD,
GANDHIDHAM (KUTCH) INDIA.

CABLES : NEGRISCO (GANDHIDHAM)

TEL.: 2 2 1 3.

'Η άλλη λογραφία μας'

ΕΠΙΚΡΙΤΕΑ Η ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Εις τὸ τεῦχος τῆς 1.4.76 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐδημοσιεύθη σχόλιον σχετικὸν μὲ τὴν ἑταῖρίαν μας καὶ τὸ δ)ξ «LESTE». Εἰμεθα δέναιοι, ὅτι θὰ θελήσετε νὰ δημοσιεύσετε καὶ τὴν ἀποψίν μας, ή ὅποια εἶναι ή ἔξης:

1.— Διὰ τῆς υπ' ἀρ. πρωτ. 45905)11.8.75 ἀπόφασεως τοῦ κ. «Υπουργοῦ Ἐμπορίκης Ναυτιλίας μᾶς παρεσχέθη ἡ ἀδειαὶ ὅπως χρησιμοποιήσωμεν τὸ δ)ξ «Λέστε» ὡς πλωτὸν διαχωριστήρα πετρελαιοειδῶν μιγμάτων. Διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἀδειαὶς ταύτης εἶχε ζητηθῆ τηρογούμενάς ἡ γνώμη τοῦ Ο.Λ.Π., ὁ ὅποιος διὰ τοῦ υπ' ἀρ. 18153(1773)16.7.75 ἐγγράφου του πρὸ τὸ YEN ἐθέωρε τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ δ)ξ «Λέστε» «... ὡς λίαν ἀπαραίτητον καὶ ἀναγκαῖαν διὰ τὸν λιμένα».

2.— Κατόπιν ἐρεύνης καὶ ἐγκρίσεως ὑφ' ὄλων τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν, μηδὲ καὶ τῆς «Ἐπιτροπῆς Πυρασφαλείας ἔξαρσμονέν», τὸ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τῆς υπ' ἀρ. 1031)21.11.75 πράξεως του, καθώρισε τὰ δικαιώματα παροπλισμοῦ τοῦ δ)ξ «Λέστε», καὶ ὡρίσθη καὶ ἡ ἀκρίβης θέσις ἀγκυροδολίας του.

3.— Ό ως ἄνω διαχωριστήρα λειτουργεῖ ἀπὸ τοῦ τέλους Δεκεμβρίου 1975 μὲ λίαν ἴκανοποιητικά ἀποτελέσματα. Ἡ ἐργασία του συνίσταται εἰς τὴν περισυλλογὴν τῶν ἀποβλήτων πετρελαιοειδῶν μιγμάτων τῶν ἐκ τῆς περιοχῆς Σαρωνικοῦ διερχομένων πλοίων. Καθίσταται, συνεπώς, σαφές, ὅτι ἡ λειτουργία τοῦ διαχωριστήρος ἔχει, τούλαχιστον, τὰ ἔξης ἀποτελέσματα:

α. Συμβάλλει μεγάλως εἰς τὴν πρόληψιν ρυπάνσεως τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος τῆς περιοχῆς ταύτης.

β. «Υποδοθεῖται τὸν χώρων νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις της ὡς μέλος τῆς IMCO καὶ διαφόρων διεθνῶν συμβάσεων ἀποβλητούσων εἰς τὴν προστασίαν τοῦ περιβάλλοντος.

γ. Αὔξανε τὸ γόγητρον τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακούς κύκλους καὶ ἀποτελεῖ ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυπηγο-ἐπισκευαστικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν περιοχὴν Σαρωνικοῦ.

4.— Ἀπὸ τὸ δημοσίευμά σας, ἀλλὰ καὶ ἔξωδίκως ἐπληροφορήθημεν ὅτι τὸ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἀνεκάλεσε τὴν ἀπόφασίν του, χωρὶς νὰ μᾶς γνωρίσῃ διτίθητο σχετικὸν μέχρι σήμερον, οὐτε πρὸ σύντετα μετὰ τὸ ἀπόφασιν. Πέραν λοιπὸν τῆς μεθόδου χειρισμοῦ τοῦ δόλου θέματος ἔκ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π., τυχὸν λῆψις τοιαύτης ἀποφάσεως θὰ παρεγγνώριζε καταφόρως, πλὴν τῶν ἀνωτέρω καὶ τὰ ἔξης γεγονότα:

α. «Οτι ὁ προγραμματισμὸς ἐργασίας τοῦ διαχωριστήρος ἐγένετο ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὸ καθορισθέν, ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν, σημείον ἀγκυροδολίας καὶ διὰ

ἡ μετατροπὴ τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἐν γένει προετοιμασία ἀπῆτησαν ἐπένδυσιν ἐκαποντάδων χλιδῶν δολλαρίων.

β. «Οτι ἔχουμε ήδη ἀναλάβει, ἔναντι τρίτων, συμβατικάς ὑποχρεώσεις τῶν ὅποιων ἡ ἀθέτησις θὰ προκαλέσῃ ἀνπολιγίστους οικονομικάς συνεπείας δι' ἡμάς καὶ θὰ ἐκθέσῃ διεθνῶς τὴν χώραν μας.

Εὐχαριστούντες διὰ τὴν φιλοξενίαν, κύριε Διευθυντά, διατελούμεν μετὰ πάσης τιμῆς.

Διὰ τὴν PROMOIL S.A.

Πειραιεύς, 16 Ἀπριλίου 1976

ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

Εις τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Ἀπριλίου, ἀναγνώστης σας μὲ τὴν ὑπογραφὴν «Συνταξιούχος» εἰς ἐπιστολήν του πρὸς ὑμάς παραπονεῖται ὅτι ἐλασθε τὴν σύνταξιν του ἀπὸ τὸ NAT μετὰ ἔξαμπνων καὶ ὅτι θὰ περιμένῃ ἀκόμη τρεῖς μῆνες διὰ τὸ ἐφ' ἀπᾶς. Δὲν ἔξετάζω τοὺς λόγους καθυστερήσεως. Ισως αἱ «Υπηρεσίαι τοῦ NAT καὶ τὸν Ταμείων Προνοίας νὰ μὴν ἔχουν τὸ ἀπαιτούμενον πρωστικό καὶ δι' αὐτὸν καθυστερούν. Ἀλλά, ὅμως, εἰναι ἀπαραίτητος τοιαύτη καθυστέρησης. Ἐκτὸς τῶν ἀναγκῶν ποὺ ἔχει ὁ ἀποσυρθεῖς τοῦ ἐπαγγέλματος, ζημιώνει οὗτος καὶ οἰκονομικῶς. Δι' αὐτὸν, ἐφ' ὅσουν προκύπτη μακροχρόνιος καθυστέρησης, εἰδικῶς διὰ τὸ ἐφ' ἀπᾶς, νὰ ἀποδίδεται καὶ ὁ ἀναλογῶν τόκος διὰ τὸν χρόνον καθυστερήσεως. Διότι ὁ συνταξιούχος ἀξιωματικός ποὺ πρόκειται νὰ λάθῃ ἔνα ἐφ' ἀπᾶς 450.000 δραχ., λαμβάνοντάς το μετὰ ἐννέα μῆνας θὰ ζημιώθῃ 33.000 δραχ., ἀπὸ τούς καραϊβικῶν νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν τὴν πτώσιας τῆς ἀξίας τοῦ χρήματος, λόγω πληθωρισμοῦ.

Ἐκτὸς αὐτού, τὰ Ταμεία ἔχουν τὰ κεφάλαια των εἰς Τραπέζες καὶ λαμβάνουν τόκους. Διατὶ νὰ μὴ δίσουν αὐτούς τοὺς τόκους εἰς τοὺς πραγματικούς δικαιούχους;

«Ἄς φροντίσῃ λοιπὸν ἡ Π.Ν.Ο. τὸ ζήτημα αὐτό.

Μεθ' ὑπολήψεως

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΙΒΑΝΙΟΥ

Ἀρτέμιδος 28

Κηφισιά 'Αττικῆς

Κηφισιά, 16 Ἀπριλίου 1976

Υ.Γ. «Ἐλπίζω διτὶ κι' ἔσεις θὰ ὑποστηρίζετε αὐτὴν τὴν ἀποφίνιαν.

●

ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΟ ΑΙΘΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

«Ο Παγχιακὸς Ἐκπολιτιστικὸς Σύνδεσμος Αξιωματικῶν Ε.Ν. ὁ ὅποιος ἐκπροσωπεῖ τό-

σον τοὺς ἀπομάχους τοῦ κύματος, δοσον καὶ τοὺς ἐν ἐνεργείᾳ ἀξιωματικούς Ε.Ν. Χίου, ἐκφράζει τὴν θαύμαν του πικρίαν, διὰ τὴν ἀπαράδεκτον ἀδικίαν ποὺ γίνεται εἰς δόρος τῶν ἀπομάχων Ἀξιωματικῶν, οἱ ὅποιοι ἔχουν ἐξέλθει ἀπὸ τὴν θαρειά σκλαβιά τῆς θαλάσσης, πρὶν ἀπὸ τὸν Οκτώβριον τοῦ 1975.

Εἰς αὐτὸν τὸ Ταμείον Προνοίας, στερεῖ τοῦ δικαιώματος τῆς αὐξήσεως κατὰ 60% εἰς τὸ ποσόν ποὺ πήραν ἐφ' ἀπᾶς ἀπὸ τὸ ὅντα Ταμείον.

Γνωρίζουμε τὶς οἰκονομικές δυνατότητες τοῦ Ταμείου Προνοίας καὶ διερωτώμεθα, πῶς εἶναι δυνατόν νὰ ἔχαιρούνται τῆς αὐξήσεως αὐτῆς, οἱ ἀνθρώποι οἱ ὅποιοι ἔδημοι ούργησαν τὸ ἀπόθεμα αὐτό.

Εἰς ποίαν περίοδον, ἡμεῖς οι ναυτικοὶ πήραμε κάτι ἀπὸ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν;

Ποίος κλάδος προσφέρει τόσον πολύτιμον συνάλλαγμα χωρὶς καμμιά ἀνταμοιβή, χωρὶς νὰ ἐπιβαρύνῃ ἑστω καὶ εἰς τὸ ἐλάχιστον, τὸ Δημόσιον Ταμείον. Οι ἀπόμαχοι τοῦ κύματος, καθένας ὅπου ἐτάχθη, εἴτε αὐτὸν λέγεται Γέφυρα, Μηχανὴ η Ἀσύρματος, πέρασαν μερόνυχτα μαύρης μοναξίδαις καὶ τρομερῶν κινδύνων, τόσον εἰς τὴν ἐμπόλεμον περίοδον, που ἀφού κατόρθωσαν νὰ ἔπιξήσουν ἀπὸ τορπίλες, νάρκες, δερποπλάνα κλπ., δοσον καὶ εἰς τὴν εἰρηνικὴν ἐποχήν, ἀπὸ ναυάγια, φουρτούνες καὶ ἀσθένειες, περιμένουν διαν φθάση ὁ χρόνος ποὺ θὰ ἔγκαταλείψουν τὸ ἐπικίνδυνο καὶ ἀχαρο αὐτὸν ἐπάγγελμα, νὰ ἀπολαύσουν μέρος τῶν καρπῶν ἀπὸ τοὺς κόπους των, ἀπὸ τὸ Ταμείον Προνοίας, διότι αὐτὸς ἀκριδῶς εἶναι ὁ προορισμὸς τοῦ Ταμείου. Μᾶς πληγῶνει βαθύτατα ἡ μεγάλη αὐτὴ ἀδικία καὶ συγχρόνως γίνεται παράδειγμα στὰ παιδιά μας, νὰ μὴν ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀλλὰ νὰ στραφῶν πρὸς ἄλλη ἐργασία, ποὺ θὰ τοὺς ἔξασφαλίσῃ περισσότερη σιγουρία στὸ τέρμα τῆς σταδιοδρομίας των.

Καθένας λοιπόν, ἀπὸ αὐτοὺς ποὺ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἐπανορθώσῃ τὴν κατάφορον αὐτὴν ἀδικίαν, ἀς τὸ κάνῃ, μὲ τὴν βεδαιότητα ὅτι ἐκτελεῖ ιερὸν καθῆκον, πρὸς τοὺς ἀνθρώπους αὐτούς, οἱ ὅποιοι εἰς τὸ πιὸ μεγάλο μέρος τῆς ζωῆς των στερήθησαν τοιαύτης ἀδικίας καὶ συγκινήσεις ποὺ κάθε ἀλλο ἐπάγγελμα προσφέρει.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον
ΠΑΡΧΙΑΚΟΥ ΕΚΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ
ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν.

Χίος, 13 Ἀπριλίου 1976

HELLAS-MAR S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

INSUR. (P+I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN AND

SOUTH AMERICAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX 121094 DANBEAR

TELEGR. HELLASMAR BAIRNS

TELEPHONE 311384

TELEPH. AOH 321616

P. O. BOX 3233

CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.

Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

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

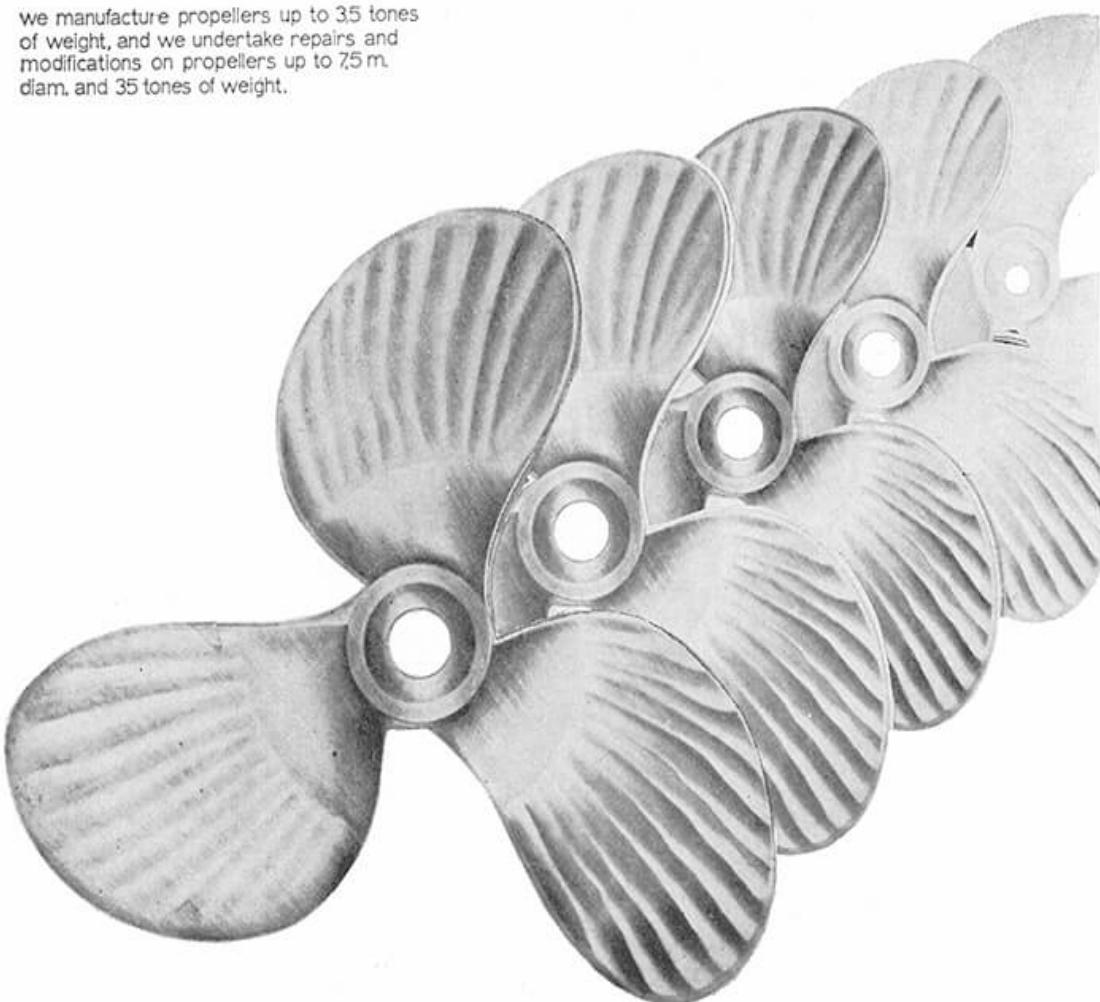
D. GOUNARI 2

PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

unhappy engines?... ...give them a kiss with our LIPS*

we manufacture propellers up to 3.5 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7.5 m. diam. and 35 tones of weight.



LIPS*NAFSI SA
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409836 - TELEX 21-2708 NFI GR

Η ΔΥΣΚΟΛΟΣ ΘΕΣΠΙΣΙΣ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ "ΔΙΚΑΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ"

Το τέλος του 20 αιώνος θὰ περάσῃ εἰς τὴν ἱστορίαν ως «περίοδος ναυτιλιακής» διά τὴν ἀνθρωπότητα. Πράγματι τὰ 7/10 τῆς ἐπιφανείας τοῦ πλανήτου μας καλύπτονται ὑπὸ ὥκεανῶν καὶ θαλασσῶν. Μέχρι πρό τοῦ ἔβεβροντο ως *«Res Nullius»* —διὰ νὰ μεταχειρισθῶμεν τὸν Ρωμαϊκὸν νομικὸν ὄρον— δηλαδὴ πράγματα ἄτινα ἡσαν κοινὸν κτῆμα, δὲν ἀνήκον εἰς οὐδένα, ἡδη ἡ ἀπόλυτος ἐλευθερία τίθεται ὑπὸ καθεστῶς κανόνων, οἱ ὅποιοι δὲν καλύπτουν ὅλους τοὺς ὥκεανους ἐν τῷ συνόλῳ αὐτῶν.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ αἰώνος μας ὑφίστατο ὁ γενικὸς Κανὼν ὅπως αἱ θάλασσαι καὶ οἱ ὥκεανοι θεωροῦνται, ως εἴπομεν ἀνωτέρω, *«Res Nullius»*, κοινόχρηστοι, μὴ ἀνήκοντες εἰς οὐδένα, ὅλα ἢ εἰς τὴν ὄλτητα. Κατ' ἔξαρεσιν στενὴ παράκτιος λωρίς πλάτους 3 μιλίων ἡτο τὸ ἀνώτατον ἐπιτρεπτὸν ὄριον ἐφ οὐ ἡσκεὶ δικαιοδοσίαν ἡ παράκτιος χώρα. Τοῦτο εἶχεν θεσπισθή θάσει Κανόνων τοῦ 17ου αἰώνος.

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΜΠΛΟΚΗ

Ἀπὸ τοῦ τέλους ὅμως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ιδιαίτερως μετὰ τὴν *«Διακήρυξιν Τρούμαν»*, δι᾽ ἡσαν ΗΠΑ προσῆρτον τὴν ἀμερικανικὴν ὑφαλοκρηπίδα, ἀφυπνίσθη ἡ ὄρεξις καὶ νέαι ιδέαι ἥχισταν νὰ διαδίδωνται.

Ἡ Διάσκεψις τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν εἰς τὴν Γενεύη τὸ 1958, κατήριτος σειρὰν διεθνῶν σ μβάσεων αἵτινες ἀπεσκόπων εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν κατωτέρω προβλημάτων:

- Χωρικὰ ὕδατα καὶ παρακείμεναι ζῶναι.
- Ἀνοικτὴ θάλασσα.
- *Υφαλοκρηπίς*
- *Άλιεία* καὶ διατήρησις τῶν φυσικῶν πόρων ἀνοικτῆς θαλάσσης.

Αἱ ἀνωτέρω τέσσαρες Συμβάσεις τοῦ 1958 πεοιεῖχον στοιχαὶ χάσματα, ιδιαιτέρων εἰς ὅτι ἀφοῦ ἡ ἀποσύνη ἔξωτερης ὄρθοθεσίας τῶν χωικῶν ὕδατων καὶ ἔχωτεσικῆς ὄκριδους ὄρθοθεσίας τῆς ὑφαλοκρηπίδος. *«Εκτὸτε μέγας ἀσιθμὸς Διεθνῶν Συιδάσσεων καλυπτούσων, ὀλοσχερῶς τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὥκεανους τῆς ὑδρογείου ή μέσος αὐτῶν ἡ ἀκούη μίαν θάλασσαν σαφῶς καθοισμένην ἔγιον ἀναφανή, κυρίως εἰς δι. τι ἀφοῦ ἡ τὸν ἄγνων ἐναντίον τῆς ρυπάνσεως ἐν πεοιπτώσει ναυτικῶν ἀτυχημάτων, τὴν πεοίπτωσιν ἀποβολῆς ἀποσιμάτων ὑπὸ σκαφῶν καὶ ἀεροπλάνων καὶ ἀκόμη ρυπάνσεων πορεοχμένων ἐν τῇξις ξοᾶς.*

«Ἄλλαι διεθνεῖς συμβάσεις τοῦ ποτικῆς μοοφῆς» αἵτινες ἀφέωντον τὴν θαλάσσαν ἀλλίσιον, τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν θαλάσσων διὰ στοιατιωτικοὺς σκοποὺς (δῆλα μαζικῆς καταστοφῆς) καὶ πλείσται ἀλλαι.

«Η παρεμβολὴ δῶλων αὐτῶν τῶν συμβάσεων αἱ ὅποιαι δὲν ἔτεινον πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν (π.χ. κατάλογος ἐπικινδύνων ποιοῖστων ὃν ἡ ἀπόσιψις εἰς τὴν θάλασσαν ἀπαγορεύεται). Καθὼς ἐπίσης αἱ διευθεῖς συμβάσεις αἵτινες ὑπεγοράφησαν μετεῦν ἵπτεθνικῶν δογματισμῶν (π.χ. Συιδωνίαι ἀλλίσιας Ε.Ο.Κ. 27 Ὁκτωβρίου 1970 καὶ 11 Δεκεμβρίου 1971) ὀδηγοῦν εἰς ἀνεξελέγκτους καταστάσεις.

Εἶναι πρόδηλον διὰ διὰ τὸν πλοίαρχον ἐνὸς σκάφους ὁ σεβασμὸς δῶλων αὐτῶν τῶν συμβάσεων καθίσταται ἐνα δόμνταν πρόδηλου, κατὰ τρόπον δὲ ιδιαίτερον εἰς διὰ ἀφοῦ τὰς Συμβάσεις αἵτινες ἀναφέρονται εἰς τὴν ρύπανσιν τῆς θαλάσσης ὑπὸ δεξαμενοποίων, τὰ χωρικὰ ὕδατα οἰουδήποτε εὔρους διὰ τὰ πολεμικὰ σκάφη ἡ τὰς μο-

ναιμερεῖς ἀποφάσεις καθορίζουσαι τὴν ἐκτασίαν τῶν ζωνῶν ἀλιείας.

ΤΑ ΕΞ ΜΕΓΑΛΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Οἱ 150 ἀντιπρόσωποι τῶν διαφόρων Κρατῶν αἵτινες συνήθεον εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τὸν παρελθόντα Μάρτιον ἀντιμετώπισαν ἔξ σοδερά προβλήματα τὰ ὅποια ἔπειτε νὰ ἔπιλυσουν ἐὰν ἐπεθύμουν νὰ Κωδικοποιήσουν τὸ *«Δίκαιον τῶν θαλάσσων* ὡστε δι' αὐτοῦ νὰ ἐπιτυγχάνετο ἔστω καὶ μία ἐλαχίστη ἀποτελεσματικότης.

Αἱ ἀντιπροσωπεῖαι εἰργάσθησαν ἐπὶ τῆς δόσεις τῶν ἔνιαίσιν ἔγγραφων ἄτινα εἶχον ἐπεχεργασθῆ ἐις τὴν Γενεύην τὸ 1975 μετὰ τὰς προκαταρκτικὰς ἐργασίας εἰς Καράκας τὸ 1974.

Τὰ ἔξ ταῦτα μεγάλα πρὸς ἐπίλυσιν θέματα ἡσαν τὰ κάτωθι:

1. Εὔρος χωρικῶν ὕδατων

Κατὰ παραδόσιον τὸ εὔρος τῶν 3 μιλίων νίνετο εἰσέτι σεβαστὸν ὑπὸ τῶν μεγάλων δυνάμεων (ΗΠΑ - Μεγ. Βρετανία). Τὸ ὄριον τοῦτο ἔκτοτε ὑπέστη δισφοροποιήσεις ἀναλόγως τῶν Ἡπείρων, τῶν γεωγραφικῶν λεπτομερειῶν ἡ τὸ εῖδος τῶν κυθερνήσεων τῶν παροστικών χωρῶν. Αἱ διακυμάνσεις ἥχιξιν ἀπὸ τὰ 3 ἔως τὰ 200 μίλια. Π.χ.

ΒΕΛΓΙΟΝ	3	μίλια
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	4	»
ΕΛΛΑΣ	6	»
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ ..	10	»
ΓΑΛΛΙΑ	12	»
ΚΑΜΕΡΟΥΝ	18	»
ΧΙΛΗ	50	χιλιόμετρα
ΓΑΜΒΙΑ	50	μίλια
ΓΟΥΓΚΕΑ	130	»
ΣΕΝΕΓΑΛΗ	150	»
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	200	»

καθὼς ἐπίσης καὶ ἀλλαι χῶραι τῆς Κεντρικᾶς καὶ Νοτίου Αμερικῆς.

Ἐν τούτοις, γενικὴ ἡτο ἡ τάσις τῶν

συμμετεχόντων εἰς τὴν Διάσκεψιν τῆς Νέας Υόρκης, ὅτι μία *«στάνταρτ»* ἀπόστασις 12 μιλίων ἔδει νὰ οὐθετηθῇ.

2. Καθεστῶς διελεύσεως εἰς τὰ στενὰ καὶ διαύλους

Διὰ τῆς νίοθετῆσεως τῶν 12 μιλίων διὰ τὰ χωρικὰ ὕδατα ἄνω τῶν 100 στενῶν καὶ διαύλων διὰ διέρχονται αἱ διεθνεῖς γραμμαὶ ναυσιπλοίας καὶ τῶν ὅποιων τὸ εὔρος εἰναι μικρότερον τῶν 24 μιλίων αὐτομάτως θὰ περιλαμβάνωνται εἰς τὰ χωρικὰ ὕδατα τῶν παρακτιῶν κρατῶν. Πρέπει λοιπὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὰς διεθνεῖς ταύτας διόδους (ώς π.χ. Στενὰ τοῦ Γιβραλτάρ, Μαλάκκας) τὸ αὐτοπρόσωπο καθεστῶς τῶν χωρικῶν ὑδάτων (δικαιώματα εἰρηνικῆς διελεύσεως), καθεστῶς τὸ ὅποιον ἐν τέλει ἀφήνει πάσται ἐλευθερίαν εἰς τὴν παράκτιον χώραν νὰ ἀπαγορεύῃ τὴν ναυσιπλοΐαν εἰς τὰ ὕδατα ταῦτα ἐπικαλουμένη καὶ χρησιμοποιούσα περισσότερον ἡ ὀλιγώτερον νομικὸν προσχήματα. Θὰ κατορθώσωμεν νὰ πείσωμεν τὰς παρακτικούς χώρας ἐπὶ τοῦ δικαιώματος ἐλευθέρας διακινήσεως καὶ ἐλευθέρας πτήσεως ἀεροσκαφῶν εἰς μίαν ζώνην διεθνούς διελεύσεως; Τοῦτο καταρθώθη χάρις εἰς παραχρήσεις πρὸς τὰς παρακτικούς χώρας ὑπὸ τῶν μεγάλων δυνάμεων (ΗΠΑ - ΕΣΣΔ).

3. Δημιουργία Οἰκονομικῆς Ζώνης

Ἡ δημιουργία οἰκονομικῆς ζώνης (γενικὴ τάσις) πλάτους 188 μιλίων παρακειμένης εἰς τὰ χωρικὰ ὕδατα τῶν 12 μιλίων, θὰ έσπηρτει διαφόρους σκοπούς:

— Θὰ προσέφερεν ἐν ἀντιστάμισμα πρὸς τὰς χώρας ἑκείνας αἵτινες ἀπέβαλον ἀνώτερον ὄριον τῶν 12 μιλίων διὰ τὰ χωρικά τῶν ὕδατα.

— Παροχὴν εἰς τὰς παρακτικούς χώρας δικαιοδοσίας ἐπὶ τῶν φυσικῶν πηγῶν (ἀλιεία) καὶ τοῦ ὄρυκτον πλούτου, ώς καὶ τοῦ ὑπεδάφους θαλασσίου χώρου. Τὰ δικαιώματα ἐπὶ τῆς ζώνης ταῦτης θὰ είναι αὐτητῆρας οἰκονομικῆς φύσεως.

— Θὰ ἦτο ἐγγύησις τοῦ ιεροῦ δικαιώματος τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῆς πτήσεως ἀεροσκαφῶν εἰς τὴν ζώνην ταῦτην, ἀκριδῶς ὅπως ισχύει καὶ διὰ τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν.

4. Έκμετάλλευσις τοῦ πλούτου τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης

Μερικαὶ ἐκ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν εἰναι ίκαναι νὰ ἀκμεταλλεύωνται τὸν τερόστι-

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 —

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
· Αγοραπωλησίαι · Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ον όρυκτὸν πλοῦτον δύστις κείται εἰς τὸν θυδὸν τῶν ὥκεανῶν καὶ ἐπιθυμοῦν δικαιῶς ὅπως τὰ χρησιμοποιούμενα ὑπὸ αὐτῶν μέσα, ἄτινα στοιχίζουν πανάκριβα, ἀποδώσουν τὸ ταχύτερον. Ἀναψιφιόδως οὐ γενόμεναι ὑπὸ τῶν Ἀμερικανῶν ἀντιπροσώπων δηλώσεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, αὐτὸς ὑπενοῦν.

Ἡ Γενικὴ Συνέλευσις τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν πανηγυρικῶν διεκήρυξεν ὅτι: «πᾶν ὁ, τι ἡθελεν εὐρεθῆ πέραν τῆς οἰκονομικῆς ζώνης τῶν παροχθίων χωρῶν ἀποτελεῖ κοινὴν κληρονομίαν τῆς ἀνθρωπότητος». Τῆς κληρονομίας ταῦτης ἡ ἐκμετάλλευσις δέον νὰ γίνεται πρὸς ὄφελος ὅλων καὶ ιδιαιτέρως πρὸς ὄφελος τῶν ὑπὸ ἔξελιξιν χωρῶν, ιδιαίτατα δὲ τῶν χωρῶν ἕκεινων αἵτινες γεωγραφικῶς μειονεκτοῦν ἡ τῶν χωρῶν αἵτινες στερούνται διεξόδου πρὸς τὴν θάλασσαν.

Ποιὸν θὰ είναι τὸ καθεστῶς διοικήσεως αὐτῆς τῆς ὑπὸ Ἰδρυσιν ὑπερεθνικῆς ἔξουσίας;

Αἱ ἀντιθέσεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου εἶναι μεγάλαι:

—Αἱ χῶραι παραγωγοὶ μεταλλεύματων ἐπιθυμοῦν νὰ προστατεύσουν τὰς χερσαίας ὄμοιειδεῖς ἐπιχειρήσεις των.

—Μερικαὶ φοδοῦνται τὴν μονοπώλησιν τῆς τοισάντης ἐκμετάλλευσεως ἀπό τινας ἴσχυροτέρας βιομηχανικῶς χώρας. (Αἱ ΗΠΑ εἶναι προκεχωρημέναι κατὰ δέκα ἔτη ἐπὶ τῆς τεχνολογίας ταῦτης).

—Ποιᾶ θὰ είναι τὰ δικαιώματα ταῦτα τῆς Διεθνοῦς Ἀρχῆς; Πληρωμὴ δικαιωμάτων ἐκμετάλλευσεως (Royalties); Διανομὴ ἀδειῶν ἐρευνῶν καὶ ἐκμετάλλευσεως; Δικαιώματα πρὸς χώρας, ἐταύρισξ ἡ φυσικὰ πρόσωπα; Δικαιώματα ἀμέσου ἐκμετάλλευσεως ὑπὸ τῆς ἀρχῆς ταῦτης; «Ολα εἶναι δυνατά.

—Πῶς θὰ γίνεται ὁ καταμερισμὸς τῶν ἐσόδων ἐκ τῆς ἐκμετάλλευσεως ταῦτης;

Βλέπομεν, λοιπόν, ὅτι τὰ προβλήματα αὕτινα ἀνέκυψαν ἀπὸ τὸ ζήτημα τούτο εἰναι πολυάριθμα καὶ δυσκολώτατα.

5. Ρύπανσις καὶ ἐπιστημονικὴ ἔρευνα

Πῶς θὰ γίνη ἡ κατανομὴ δικαιοδοσίας διώξεως καὶ κυρώσεων μεταξὺ τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ, τῆς χώρας σημαίας, τῆς παρακτίου χώρας ἡ καὶ τῆς χώρας ἡ τις ρυπαίνει; (Αὐτὸς τὸ τελευταῖον ἔχει τὴν ἔννοιαν ρυπάνσεως ἀνεύ μεσολαβήσεως πλοίου ἡ ἀεροσκάφους, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ δυνατότης νὰ είναι ιδιοκτήτης τοῦ φορτίου ρυπάνσεως).

Αἱ γνῶμαι ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου τείνουν εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῆς διατηρήσεως ὅλων τῶν δικαιωμάτων ἀπὸ τὴν χώραν εἰς τὴν οἰκονομικήν ζώνην τῆς ὄποιας ήθελεν συμβῇ τὸ ἀπευταῖον. Αὐτὸς εἴναι ἡ ἀκραία γνώμη ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς μετριοπαθεῖς, οἵτινες θέλουν νὰ ἔχσαντι τὸ δικαίωμα τούτο ἡ χώρα τῆς σημαίας.

Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπιστημονικὴν ἔρευναν θὰ πρέπει νὰ ἐκχωρήσωμεν εἰς τὰς παρακτίους χώρας τὸ δικαίωμα Κανονισμῶν εἰς τὴν οἰκονομική των ζώνην διὰ τὰς τρίτας χώρας, ὁμοῦ μετὰ τῆς ἀπαιτήσεως γνωστοποιήσεως τῶν ἀποτελεσμάτων; Ἐδώ φαίνεται ὅτι αἱ δυσκολίαι θὰ είναι ὀλιγώτεραι, ἐκτὸς τῶν ἐρευνῶν αἵτινες θὰ ἔχουν ἐμπρικὸν, οἰκονομικὸν καὶ ἀκόμη στρατιωτικὸν χαρακτήρα.

6. Καθεστώς χωρῶν μὲ συστάδας νήσων (Ἀρχιπέλαγος)

Αἱ χῶραι αἵτινες ἀποτελοῦνται ἀπὸ πληθώραν νήσων, μικρῶν ἡ μεγάλης σημασίας καὶ αἵτινες υἱοθέτησαν τὴν αἰγιαλίτιδα ζώ-

νην τῶν 12 μιλίων (καὶ αἱ νῆσοι, δεδιάσι, ἔχουν τὸ δικαίωμα), πρέπει ἐπίσης νὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα τῆς οἰκονομικῆς ζώνης τῶν 200 μιλίων, ὅπερ θὰ είναι, εἰς τὴν πλειονότητα τῶν περιστάσεων, ὀνειράτης τῆς σημασίας ἔκτασεις τῆς νήσου ἡ τοῦ πληθυσμοῦ;

Ποιὸν θὰ είναι τὸ καθεστῶς ναυσιπλοΐας ἐντὸς ἐνὸς τεραστίου ἀρχιπελάγους; Θὰ ισχύουν καὶ ἔδω τὰ χωρικά ὄντα τὴν ἀνοικτὴν θάλασσα; «Ἐνα βλέμμα ἐπὶ τῶν νησιωτικῶν συμπλεγμάτων τῶν Φιλιππίνων καὶ τῆς Ἰνδονησίας δίδει μίαν εἰκόνα τοῦ δυσκολωτάτου καὶ πολυσυνθέτου προβλήματος ὅπερ θὰ ἀνακαύψῃ.

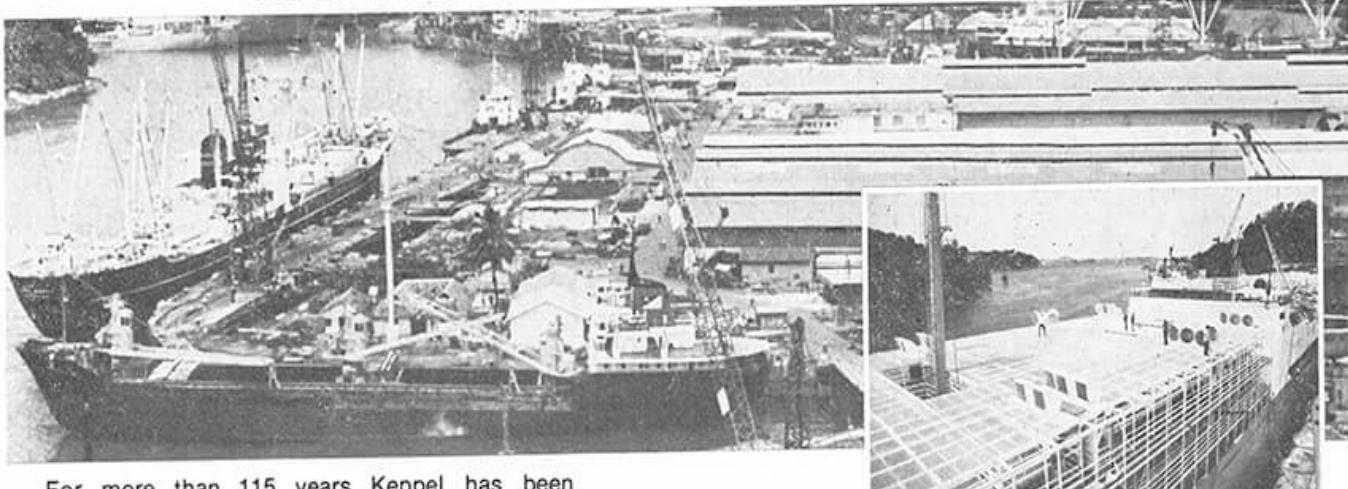
Ἐν περιήλπει ἐδώσαμεν μίαν γενικὴν ὄψιν τοῦ νέου τούτου Γορδίου Δεσμοῦ, τὸν ὅποιον προσεπάθησαν νὰ λύσουν εἰς πρώτη φάσην οἱ 150 ἀντιπρόσωποι τῶν διαφόρων χωρῶν, οἵτινες συνηθροίσθησαν εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην. Ἡ διάσκεψις πρόκειται νὰ ἀναβληθῇ ὥριζομένης ἄλλης πόλεως, ὅπου θὰ συνέλθῃ εἰς τὸ προσεχές μέλλον.

* * *

Τὴν παρελθόνταν Τετάρτην ἀνεχώρησεν εἰς Νέαν Ύόρκην, διὰ τὴν δευτέραν φάσην τῆς Συνόδου, ὁ ύψητουργός τῶν Ἑξατερικῶν κ. Σταυρόπουλος, ὅστις εύρισκεται ἐπικεφαλῆς τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας. Οὗτος ἐρωτηθεὶς ὑπὸ τῶν δημοσιογράφων καὶ πρὸ τῆς ἀναχρήσεώς του ἐκ τοῦ ἀεροδρομίου τοῦ «Ελληνικοῦ», ἐπὶ τῶν προσπτικῶν καὶ τῶν ἔξελίξεων τοῦ «Δικαίου τῆς Θαλάσσης» ἐδήλωσεν ὅτι:

«Τὸ πρόβλημα είναι δύσκολον καὶ πολύπλοκον. Θὰ χρειασθῇ πολὺς κόπος, ὑπομονὴ ἀλλὰ προπάντων πολὺ χρονικὸν διάστημα, ὥστε ἡ Διάσκεψις νὰ καταλήξῃ εἰς ἀποφάσεις ἀποδεκτὰς ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου».

KEPPEL SHIPYARD MASTER SHIPREPAIRERS SINCE 1859



For more than 115 years Keppel has been repairing ships of all shapes, sizes, complexities and sophistication. As a result we have built up a fine tradition in quality shiprepair services.

At Keppel Shipyard we have six drydocks of 40,000 d.w.t. capacity — and a full complement of ancillary workshop facilities, catering for all types of shiprepair such as surveys, damage, emergencies, and conversions. A new 150,000 d.w.t. drydock will become operational at Tuas, Jurong in 1977. Part of this new yard will have facilities to accommodate afloat repair work by mid 1976. We operate on a 24-hour, seven-day week, thus ensuring quality work in minimum time.

AGENT IN GREECE

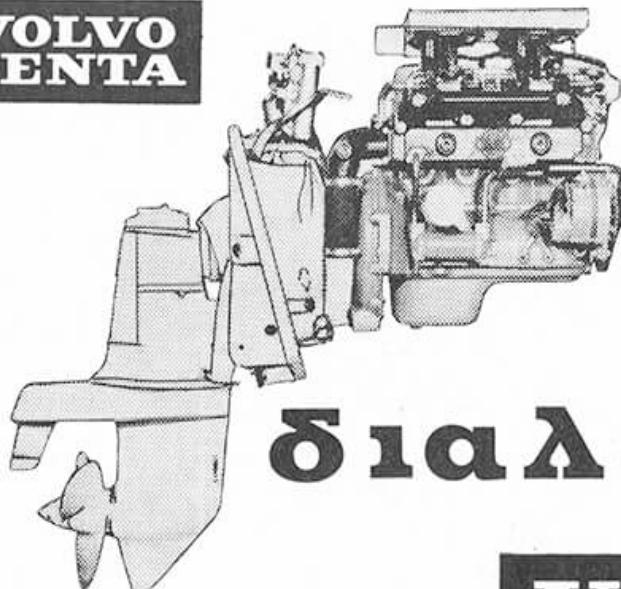
Bluebird Maritime Co. Ltd., P.O. Box 102, 120 Karaïscou Street, Piraeus 37, Tel: 478080/479404/420506/424282, Telex: 21 2446, Cable: Loucanomicos, Piraeus.

 **Keppel Shipyard Limited**

325, TELOK BLANGAH ROAD, P.O. BOX 2169, SINGAPORE 4
TELEPHONE: 631711. TELEX: RS21367. CABLES: KEPPELDOK.

Aquamatic

**VOLVO
PENTA**



διαλεξτε την **VOLVO PENTA** που σας ταΐριαζει.

■ AQ 130 D 280

Βενζινομηχανή,
δαλάσσοντς
AQUAMATIC
έσω - έξω λεμβοί
4-κύλινδροι,
4-χρονοι
130 HP από 5500
στροφές /1'

■ AQ 140 A 280

Βενζινομηχανή
δαλάσσοντς
AQUAMATIC
έσω-έξω λεμβοί
4-κύλινδροι,
4-χρονοι
συστήματος ψύξεως
διά γλυκός υδατος
140 HP από 5500
στροφές /1'

■ AQ 170 C 280

Βενζινομηχανή¹
AQUAMATIC
έσω-έξω λεμβοί
6-κύλινδροι
4-χρονοι
170 HP από 5000
στροφές /1'

**ΑΘΟΡΥΒΕΣ, ΜΕ ΟΜΑΛΗ ΚΙΝΗΣΗ, ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ
ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΟ ΑΠΟ
ΤΗΝ ΥΓΡΑΣΙΑ, ΤΕΛΕΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟ ΜΕ ΤΑ ΠΙΟ
ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΟΡΓΑΝΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΩΣ
ΚΑΙ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΟΥΝ ΣΕ
ΡΗΧΑ ΝΕΡΑ, ΧΑΡΙΣ ΣΤΟ ΠΟΔΙ ΤΟΥΣ ΠΟΥ
ΑΝΥΨΩΝΕΤΑΙ ΜΕΧΡΙ 60°**

**VOLVO
PENTA**

Η ΠΡΩΤΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΣΩ - ΕΞΩΛΕΜΒΙΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ
ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ !!



ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ - ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ - ΕΚΘΕΣΙΣ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ 71

ΤΗΛΕΦ. ΚΕΝΤΡΟΝ: 34 58 111 - 34 65 321 - 34 67 011

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 3 - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 4171.577

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΠΛΑΤ. ΚΟΛΟΜΒΟΥ 1 - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 522.021

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΑΡΙΣΗΣ: ΦΑΡΣΑΛΩΝ 66 - ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ 225 501

**VOLVO
PENTA**

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

● **TIME**

JEDDAH

- = Immediate delivery
- = No Deviation
- = No Congestion

● **MONEY**

- = Low Prices
- = Fine Quality
- = Best Discounts

STEM NOW!!! and...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

► **CONTACT**

PETROSTAR CO. LTD
C/O G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY
1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRISON
PIRAEUS

TELEFONICS: 212084 GREECE

TELEPHONES : 4523333 / 4510926
(AOH) : 8220320 / 9221240

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΥ ΜΟΧΘΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

ΤΟῦ Δικηγόρου κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ν.Α.Τ.

"Εχει παραπρηθή τελευταίως μία τάσις, εύτυχώς άπειρολαχίστων έν σχέσει με τὸν δύκον τῶν νομοταγῶν ἐφοπλιστῶν, ἀποφυγῆς καταδόλης τῶν ὑποχρεώσεών των, αἱ ὁποῖαι ἀπέρρεουν εἴτε ἐκ τῶν νόμων, εἴτε ἐκ τῶν συμβάσεων. Πιθανώτατα, λόγῳ τῆς κρίσεως.

Και έβεαίως ή ἀντισυμβατική ή παράνομος συμπεριφορά ἐπισύρει κυρώσεις. Και ἀστικάς. Και ποινικάς.

Διότι στρέφεται κατά τών ἀνθρώπων τοῦ θαλασσινοῦ μόχθου καὶ τῶν παρακρατηθείσων εἰσφορῶν των, αἱ ὅποιαι ἔπερπε νὰ ἔχουν ἀπόδιθή εἰς τὸν Ἀσφαλιστικὸν τῶν Φορέων.

Αι κείμεναι διατάξεις τεθείσαι μὲ πολλήν προσοχὴν καὶ σοφίαν ἀποδέπουν φυσικὰ εἰς αὐτὴν τὴν προστασίαν, ἡ ὅποια οὕμως δὲν είναι ἀτύχως λιαστεῖται.

καὶ οὐν εἰναι αὐτοῖς λοιπεῖς; Καὶ ἐν τελευταῖς ἀνάλυσει οἱ ὄλγοι καὶ ἀσυνεπεῖς ἔρισκουν χίλιους δυὸς τρόπους περιγραφῆς. Μὲ ἀποτέλεσμα νὰ καρπουνται τὸν μόχθον τῶν ἄλλων. Ἐνῶ οἱ συνεπεῖς καὶ νομοταγεῖς οἱ ὅποιοι καταβάλλουν καὶ ἐκπληροῦν νομίμας καὶ συμβατικὰς ὑποχρεώσεις «δὲ ἐνιαὶ φυσικὰ ἔξι πυνοι». Εἰς τοῦτο βοηθᾶ καὶ τὸ γεγονός ὅτι ἡ Νομοθεσία μας δασιζει τὴν εὐδύνην εἰς τὸν πλοιοκτήτην, ὁ ὅποιος ὅμως ύψ' ἦν ἐνισταν τὸν νοεῖ αὐτὴν εἰναι καὶ ἀνύπαρκτος. Διότι σημέρα ἐλάχιστα φυσικὰ ΠΡΟΣΩΠΑ είναι οἱ πλοιοκτήται.

Οι στημερινοί πολιορκητήται, κατά κανόνα έμφανίζουν —καὶ ὄρθως— διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐπιχειρηματικῶν πρωτοβουλιών των, δι' ἔκαστον πλοίον των καὶ μίαν ἀλλοδαπήν ἑταῖριάν ὡς πλοιοκτήτριαν. «Εναὶ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον, ὅπισθεν τοῦ ὅποιού ἴστανται. Καὶ ουνήθως ὡς αὐτὸς πλοιοκτήτης μόνος ἢ μετ' ἄλλων καλύπτει τὰς ἐπιχειρηματικὰς του πρωτοβουλίας ὑπὸ διαφόρους ποικιλωνύμους ἀλλοδαπάς ἑταῖριας, ἔκαστη τῶν ὅποιον έμφανίζεται ὡς πλοιοκτήτριας καὶ ἕνος κατά κανόνα πλοίου.

Έκπλήρωσιν τῶν Ἐλλήνων πάντων τοῦ Α.Ν. 89
έγκαθίσταται καὶ μία ἀλλοδοτὴ ἐταιρία ἐν
Ἐλλάδι, ἡ ὧποια ἐκπροσωπεῖ τὰ πλοῖα. Διὰ
τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν Ἐλλήνων ὑποχρεώσεων
τῆς ἡ ἐταιρία αὐτῇ καταβέτει κάποιαν ἔγ-
γησην. Μὲ αὐτὸ τὸ ἄριστον νομικὸν πλαι-
σιον ὁ ἐφοπλισμός ἔγιγναντῷ καὶ ἡ Ναυ-
τιλία μας κυριαρχεῖ εἰς τοὺς Ὁκεανούς καὶ
τοὺς πόντους χάρις εἰς τὸ δαιμόνιον τοῦ
ἐφοπλισμοῦ τὸ ναυσιδιον τοῦ Ἐλληνος καὶ
τῆ ἀρμονικήν συνεργασίαν τῶν παραγόντων
της: Καράτους - ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτιλίας

της: Κρατών - εφοπλιστών και ναυτικών μας.
Αύτό δύμας τὸ νομικὸν πλάσιον ἐμφανίζει κενά, τῶν ὅποιών ἐπωφελοῦνται οἱ ὀλίγοι ἀσυντέτεις.

Καὶ τίθεται τὸ ἔρώτημα:
Εἶναι δυνατὸν ὁ ὄγκος τοῦ ἐφοπλισμοῦ,
τοῦ παραδοσιακοῦ ἐφοπλισμοῦ ν' ἀγνοῇ ὅτι
ὅλιγοι εἰσπηδήσαντες εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ἐ-
πωφελοῦνται διαφόρων κενῶν τῆς νομοθεσίας
καὶ ἐπιτυχάνουν νὰ ιδιοποιοῦνται τὸν μό-
ναν συνεργάτην τους ναυτικῶν καὶ εἰσφορᾶς
παρακρατηθείσας καὶ μὴ ἀποδοθείσας διά
τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἀπομαχίας των;

Καὶ νοὶ μὲν τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Τα-
μείον θ' ἀναγνωρίσῃ καὶ τὸν χρόνον διὰ τὸν
ὅποιον δὲν εἰσέπραττε τὰς εἰσφοράς ἐλληνικοῦ
πλοίου καὶ θὰ περιθάψῃ τὰς χήρας καὶ τὰ

όρφωνά, τούς οφειλομένους δώμας μισθούς και τάς ἀπόζημιώσεις τῶν ἀτυχησάντων ναυτικῶν αἱ οἰκογένειαι τῶν ὅποιών ἐδικαίωθησαν ἀπὸ τὴν Δικαιοσύνην ἀμετακλήτως ποιος θά τὰς καταβάλῃ ἀφὸν ὁ πλαιοκτῆτης (όρθως η

5) Από πειθαρχικής απόψεως (Κ.Δ.Ν.Δ.) κλπ.

Αὐτή ἡ ἔξομοιώσις δημιουργεῖ καὶ τὴν ἀνάγκην κατόπις κοινῆς προστασίας τοῦ μόχθου τῶν εἰς αὐτὰ ἐργαζομένων ναυτικῶν καὶ τοῦ μόχθου των, ἃνευ προσθέτων ἐπιβαρύνσεων τῆς πλοιοκτη-
σίας.

Αρκεῖ νὰ ἐνεργοποιηθοῦν καὶ συμπληρωθοῦν αἱ κείμεναι διατάξεις.
Καὶ ἔργουμεθα.

Κατά τό άρθρον 205 τού Κ.Ι.Ν.Δ. είναι προνομιούχοι έπι τού πλοίου και τού ναυλου αι έκ της συμβάσεως έργασίας πηγάζουσαν άπαιτησεις τού πλοιάρχου και τού πληρώματος ώς και τὰ έκ της ναυτολογήσεως αύτών δικαιώματα τού Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Κατά δέ τὸ ἄρθρον 207 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. «έκποιθεντος τοῦ πλοίου συμβατικῶς τὸ πρόνυμον ἔξακολουθεὶ ὑφιστάμενον δίπλου δι' ἀποφάσεως δικαστικῆς αναγνωρισθῆ τούτῳ ἔνναντι τοῦ ἀποκτήσαντος τὸ πλοίον τῆς σχετικῆς ἀγωγῆς ἐγειρομένης ἐντὸς ἀποσθετικῆς προθεσμίας 3 μηνῶν ἀπὸ της ἐγγραφῆς τῆς ἐκποιητικῆς συμβάσεως εἰς τὸ νηολόγιον».

Καὶ μιὰ πρώτη ἀνάγνωσις τοῦ ἄρθρου 207 πείθει πόσον δυσχερής είναι διὰ τὸν ναυτικὸν τὸν ἔχοντα ἀπάτηπον κατὰ τοῦ πλοίου ἡ διατήρησις τοῦ προνομιούχου ταύτης δι' ἔγερσεως τῆς σχετικῆς ἀγωγῆς διατηρήσεως της.

Αύτή άκριδώς ή δυσχέρεια ἔπεισε τὸν νομοθέτην τῶν νόμων 4502)1966 καὶ 87)69 νά θεσπίσουν διάταξιν διὰ τῆς ὅποιας παρακάμψεως ή διαδικασίας τῆς δι' ἀγωγῆς ἀναγνωρίσεων τοῦ προνομίου καὶ ἀπό τὸν νέον κύριον τοῦ πλοίου. Η διάταξις αὗτη ως ή-

The Hellenic Mutual War Risks Association

Όργανισμός ίδρυθείς το 1960 υπό σημαινόντων Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος του Ελληνικού έμπορικου στόλου.

**Άσφαλισμένον κεφάλαιον έως των
10.000 εκατομμυρίων δολλαρίων.**

Διά πληροφορίας άποτελεσθεί:
Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA.
Telephone: 01-283 4646.
Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

σχύει σήμερον περιέχεται είς τὸ ἄρθρον 1 παραγ. 19 τοῦ Ν.Δ. 87) 1969 καὶ ἔχει ώς ἀκολούθως:

«Ἀπαγορεύεται ἐπὶ ποιη̄ ἀκυρότητος ἡ καταχώρησις μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου εἰς τὸ Νησόδιον, ἐὰν αὐτὴ δὲν συνοδεύεται μὲν τὸ οἰκεῖον πιστοποιητικὸν ἔξοφλησεως τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., Τ.Π.Ε.Ν. καὶ λοιπούς παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. λογαριασμούς καὶ Κεφάλαια ὁφειλῶν τοῦ πλοίου μέχρι τῆς χρονολογίας καταχωρήσεως».

Ἄφου συνεπῶς ἀνεύ πιστοποιητικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. περὶ ἔξοφλησεως τῶν ὁφειλῶν δὲν γίνεται διαγραφὴ τοῦ πλοίου, ἐστὸν καὶ εἰς τὸ πλειστηριασμὸν ἀποκτηθέντος ὡς ἔδεχθη ἢ ὑπ' ἄριθ. 67) 1976 ἀπόφασις τοῦ Μονού. Πρωτ. Πειραιῶς, τὸ Ν.Α.Τ. δὲν ἔχει ἀνάγκη ἐγέρσεως τῶν ἀγωγῶν τοῦ ἄρθρου 207 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

‘Αλλ’ ἔὰν τὸ Ν.Α.Τ. ἐπροστατεύθη οὕτω διὰ τὰς εἰσφοράς ποὺ εἶναι μέρος τοῦ μισθοῦ τοῦ ναυτικοῦ, ἥτοι τὸ ἔλασσον, πῶς θὰ προστατευθῇ ὡς μισθός, ποὺ εἶναι τὸ μείζον;

Ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ τὴν λύσιν θὰ μᾶς δῶσῃ σ. σ. μ. π. λ. η. ρ. ο. μ. ἐ. τ. ι. κ. ὡς ἡ διατάξις τῆς παραγρ. 3 τοῦ ἄρθρου 20 τοῦ νόμου 3170) 55 «περὶ ΝΑΤ» ἡ ὅποια δρίζει ὅτι:

«Ἀπαγορεύεται ἡ ὑπὸ ξένην σημαίαν ὑπαγωγὴ ἐλληνικοῦ πλοίου ἔὰν προηγουμένως δὲν ἔξοφληθῶσι τὰ ἔκ τῆς ἔκμεταλεύσεως τοῦ πλοίου ὁφειλόμενα εἰς τὸ ΝΑΤ ποσά. Ἡ παράβασις τῆς παρούσης διατάξεως συνεπάγεται ἀκύρωση τῆς ἀπελθουμένης μεταβολῆς εἰς τὴν θιαγένειαν τοῦ πλοίου, ὃ δὲ ὀφειλέτης τοιοικτήτης τιμωρεῖται ἐπὶ τὴν ἔγκλησι τοῦ "Υπουργοῦ" ἢ τοῦ ΝΑΤ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 3 λιρῶν Ἀγγλίας κατὰ κόρον διλίκης χωρητικότητος τοῦ παρανόμως ἀποβαλόντος τὴν ἐλληνικὴν θιαγένειαν πλοίου».

Καθ’ ὅστον γνωρίζομεν, οὐδέποτε μέχρι σήμερον τὸ ΝΑΤ ἐμήνυσε πλοιοκτήτην διὰ παράβασιν τῆς διατάξεως ταύτης, διότι δὲν ἐνεφανίσθη περίπτωσις ἔφαρμογῆς τῆς.

Παρατηροῦμεν, ὅτι μεταβιβάσεις τοῦ ἐλάσσονος (τῶν εἰσφορῶν) καὶ ἐλειψιν προστασίας τοῦ μείζονος (τῶν μισθῶν).

Κατὰ τὴν προσωπικήν μας γνώμην θὰ πρέπει εἰς αὐτὰς τὰς δύο διατάξεις νὰ στηριχθῇ ἡ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ καὶ τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ΝΑΥΤΙΚΩΝ. Καὶ ίδου πῶς:

“Εκαστον ναυτικός ἔχων ἀμέταλκην εἰς χεῖρας τοῦ ἀπόφασιν θὰ πρέπει νὰ κοινοποιῇ ταύτην εἰς τὴν ΠΝΟ, ἥτις θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ Μητρώον ὁφειλετῶν καὶ πλοίου. "Ητοι πλοιοκτητριῶν ἐταιριῶν καὶ ἐκπροσώπων.

Εἰς ἀς περιπτώσεις πρόκειται νὰ μεταβιβασθῇ τὸ πλοίον, τὸ ὑπὸ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ σημαίαν πλοίον, ὁ νέος ἀγοραστής ὡς μέτρον προνοίας πρέπει νὰ ἔρευνήσῃ μῆτως τὸ πλοίον καὶ ἡ πλοιοκτησία τοῦ ἔχει ἐκκρεμοτήτας καὶ μὲ τὸν ναυτικούς τοῦ. Καὶ θὰ τὸ ἔρευνήσῃ εἰς τὴν ΠΝΟ ἡ ὅποια θὰ πρέπει νὰ δίδῃ σχετικὴν θεοδαίσιν.

Ἡ θεοδαίσις αὐτὴ εἶναι πλέον ἀνάγκη νὰ θεοπισθῇ διὰ νόμου καὶ διὸ πρέπει νὰ προσκομίζηται εἰς τὰ νησούλια διὰ νὰ γίνη ἡ καταχώρησις τῆς μεταβιβάσεως: α) πιστοποιητικὸν τοῦ ΝΑΤ, β) τῆς Ἐφορίας, γ) τοῦ ΟΤΕ.

Δὲν βλέπομεν δὲ τὸν λόγον τῆς μὴ θεοπισθεὶς τῆς ἀφοῦ ζητεῖται τοιαύτη καὶ ἀπὸ τὴν Α.Ε. τὸν ΟΤΕ.

“Οσον ἀφορᾷ τὸ πλοίο τοῦ ἄρθρου 13 ἡ ὑπάρχουσα ἔγγυητικὴ ἡ κατατεθειμένη διὰ τὴν πώλησιν θὰ καλύπτῃ καὶ τὰς ἀξιώσεις τῶν ναυτικῶν, συμπληρουμένων τῶν ἔγκριτικῶν πράξεων, ἀναδόγως. Διὰ τὸν τρόπον αὐτοῦ καὶ ἀνεύ ἐπιθεράψεων τοῦ πλοίου ἐπέρχεται μία διασφάλισης τοῦ θαλασσινού μόχθου προκειμένου περὶ πλοίων τελούντων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.

Τι θὰ γίνη, δῶμας, δι' ἀπαιτήσεις ἀπὸ συμβεβλημένα μετά τοῦ ΝΑΤ πλοία; ‘Αλλὰ ἐπ’ αὐτοῦ θὰ ἐπανέλθωμεν.

ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος

ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ

ΤΟΥ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. k. ΑΛΕΞ. ΔΑΣΚΑΡΟΛΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ

‘Η σύγχρονος ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσις ἔχει ἀνάγκην ἀρτίας ὁργανώσεως τοῦ συστήματος τῶν ἔργων τῆς πρὸς καλυτέραν ἔξυπηρτησιν καὶ ἔκμεταλλευσιν τῶν πλοίων τῆς. Δι’ ἑκάστην ναυτιλιακὴν ἐπιχειρίσιμην ἔξειρεσιν καὶ ἡ ἔξασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔποτελεῖ ἐν τῶν ζωτικωτέρων θεμάτων τῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσιμης ἔγκαθιστά ἡ διορίζει εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας ἡ τόπους τῶν δραστηριοτήτων της εἴτε ὑπὸ αἱ λαὶ λοιποὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔχασφάλισης πλήρους φορτίου διὰ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἔπ

τῶν πολιτικῶν δικαιωμάτων του.

- ε) Νά μη ἐκκρεμῆ ἔνώπιον τῶν δικαιητήρίων κατηγορίας ἑναντίον των διὰ τίνα τῶν ἀδικημάτων τῆς προηγουμένης ὑποπαραγράφου.

'Εφ' ὅσον δικαιητήριας ἔντευθυνος πράκτωρος νομικὸν πρόχωπον δέον ό δηλούμενος ὡς ἐπρόσωπος του νά κέκτηται τῶν ἀνωτέρω καθοριζόμενών προσδοτών.

'Η ἀδεια τοῦ ὑπευθύνου πράκτωρος δύναται ν' ἀνακληθῇ κατόπιν ἡτοιολογημένης ἀποφάσεως τῆς οἰκείας Λιμενικῆς Ἀρχῆς. 'Η ἀνάκλησης δύναται νά είναι εἴτε προσωρινή, μέχρις διαστήματος τριών μηνών, λόγω διαπιστωθεισῶν παραβάσεων τῶν διατάξεων τοῦ Β.Δ. 448)72, εἴτε διριστική, εἰς περιπτώσεις ὑποπτοπής, ἀνεξαρτήτως τῶν ὑπὸ τοῦ ἀνωτέρου Β.Δ. προβλεπομένων κυρώσεων.

Κατά τῶν ἐκδιδομένων ὡς ἄνω ἀποφάσεων, ἐπιτρέπεται προσφυγὴ ἔνώπιον τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατά τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ Ν. 4473)72 διαδικασίαν. 'Ο ἔντευθυνος κατά λιμένα πράκτωρ' ὑποχρεούται ὅπως:

- α) Ἐκδίδη εἰσιτήρια ἀποκλειστικῶς ἐπὶ στελέχων φερόντων ἐντυπον ἀριθμησιν, αὐξοντας γενικὸν ἀριθμὸν καὶ ιδιαίτερον χρώμα δι' ἐκάστην «Θέσιν». Εἰς τὰ ὡς ἄνω εἰσιτήρια, ἀναγράφεται ὑποχρεωτικῶς ὑπὸ τοῦ ὑπευθύνου πράκτωρος ιδιαίτερος αὐξανόντων ἀριθμὸς κατά ἐπιβάτης. 'Ο ἀριθμὸς αὐτὸς ἀφορᾷ τὸ συγκεκριμένην ἡμερομηνίαν. Τὰ ἐκδιδόμενα ὑπὸ τοῦ περὶ οὐ δὲ λόγος πράκτωρος εἰσιτήρια δέον νά ἀνταποκρίνονται, δῆλο. νά μὴ ὑπερβαίνουν τὸν καθοριζόμενον διὰ τὸ ὑπὸ δψιν πλοίου ὑπὸ τοῦ πρωτοκάλου Γενικῆς Ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου, ἀριθμὸν ἐπιβατῶν τῶν διαφόρων θέσεων. Προκειμένου περὶ ἐνδιαιμέσων λιμένων, δὲ ὑπευθύνους πράκτωρος δέον, ὥσπας ἐκδίδη εἰσιτήρια ἔντος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσιτηρίων τὸν δρόπον δώστε ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐκδιδομένων εἰσιτηρίων, κατὰ θέσεις καὶ σύνολον, νά είναι ἀνώτερος τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ καθοριζόμενου ὑπὸ τοῦ πρωτοκάλου Γενικῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου.
- 6) Ἐκδίδη εἰσιτήρια τρίπτυχα. 'Εξ αὐ-

τῶν τὸ ἐν τμῆμα χρησιμοποιεῖται ὡς στέλεχος, τὸ δεύτερον διὰ τὸν ἐλεγχον κατὰ τὴν ἐπιβίσθασιν καὶ τὸ τρίτον διὰ τὸν ἐλεγχον ἐντὸς τοῦ πλοίου.

- γ) Ἐκδίδη εἰσιτήρια ἐπιστροφῆς διὰ συγκεκριμένην ἡμερομηνίαν μόνον ἐφ' ὅσον ἔχει ἔξασφαλισθῇ, μέσω τοῦ ὑπευθύνου πράκτωρος τοῦ λιμένος ἐπιστροφῆς, ή ὑπάρχεις θέσεως.

- 8) Ἐκδίδη εἰσιτήρια φέροντα τὴν σφραγίδα τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς ὀστάκις, κατὰ τὴν κρίσιν αὐτῆς, θεωρεῖται τοῦ ἀναγκαῖον.

- ε) Ν' ἀναρτᾶ ἔξωθι τῶν γραφείων τοῦ πράκτορειου πινακίδας αἱ ὅποιαι ν' ἀναγράφουν τὴν τιμὴν τοῦ εἰσιτηρίου κατὰ θέσεις καὶ λιμένας. Ν' ἀναρτᾶ ἐπίσης πινακίδας αἱ ὅποιαι νά ἀναγράφουν τὴν ὡραν ἀπόπλου τῶν πλοίων καὶ τὸν λιμένα προορισμοῦ.

- στ) Παρέχῃ πάντα στοιχεῖαν αἰτούμενον ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς ή τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀφορῶν τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα θέματα.

3. ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Χάριν διευκολύνσεως τοῦ ὑπευθύνου πράκτωρος ἐπιτρέπεται εἰς αὐτὸν δρός χρησιμοποιεῖται «Πράκτορας», ὑποπράκτωρας, κεκτημένους δμως νομίμου ἀδείας ἀστήσεως τοῦ ἐπαγγέλματος, ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας Ἀρχῆς. 'Επομένως διὰ τὴν χορήγησιν τῆς ἀδείας ναυτικοῦ πράκτωρος ἀπαιτεῖται ἡ ὑποδολή, ὑπὸ τοῦ ἐνδιαφερομένου εἰς τὴν οἰκείαν Λιμενικήν Ἀρχήν τῶν δικαιολογητικῶν τὰ ὅποια ἀπαιτούνται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ ὑπὸ δψιν Λιμένος καὶ τὰ ὅποια είναι σχεδὸν τὰ ἔδια μὲ τὰ προηγούμενα ἀναφερόντα πλὴν τῆς ἐλληνικῆς ίθαγενείας.

Προκειμένου περὶ αἰτήσεως ἀλλοδαποῦ, ὅπως ἀσκήσῃ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ πράκτωρος, ή ἀρμοδίας Λιμενικής Ἀρχῆς δέον νά αἰτεῖται ὅδηγισας ἐκ τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Ἐν πάσῃ, δμως, περιπτώσει, διὰ τὴν χορήγησιν ἀδείας ναυτικοῦ πράκτωρος εἰς ἀλλοδαπόν, ἀπαιτούνται ἐπὶ πλέον τῶν δρίζομένων ὑπὸ τοῦ κανονισμοῦ Λιμένος πιστοποιητικῶν καὶ τὰ κάτωθι:

- α) "Ἀδεια παραμονῆς ἐν Ἑλλάδι. Αὕτη ὡς γνωστὸν χορηγεῖται ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως.
- 6) "Ἀδεια ἐργασίας. Αὕτη ὡς γνωστὸν χορηγεῖται ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Προγραμματισμοῦ καὶ 'Απασχολήσεως.
- γ) Χορηγεῖ εἰς τοὺς ὑποπράκτωρας τὸν εἰδικὸν αὐξοντας ἀριθμὸν ἐπιβάτου κατὰ ταξίδιον. Ταυτοχρόνως δὲ ἐνημερώνει καὶ τὴν κατάστασιν τῶν ἐπιβατῶν τὴν δρόπον τηρεῖ ὁ ἔδιος δι'. Ἐκαστον ταξιδιον. Τοῦτο είναι ἀναγκαῖον

διὰ νά ἀποκλεισθῇ ἡ περίπτωσις ἐκδόσεως ὑπεραριθμῶν εἰσιτηρίων.

Διευκρινίζεται ἐν τέλει ἡ, οἱ ὑπεύθυνοι πράκτορες καὶ ὑποπράκτορες δύνανται νά ἀσκοῦν καὶ ἔτερον ἐπάγγελμα (Βλ. ὑπ' ἀριθ. 8783) 11.8.72 καὶ 1730) 7.2.73 ἐγκύλιοι τοῦ YEN) A.Δ.Σ.ΔΛΑ 1ον). 'Εξ ἄλλου εἰς ἔκαστον λιμένα ὁρίζεται εἰς καὶ μόνον ὑπεύθυνος πράκτωρ δι' ἔκαστον πλοίον, δστις δύνανται νά είναι συγχρόνως καὶ ὑπεύθυνος πράκτωρ πλειών πλοίων, δυνάμενος ἐάν θέλῃ, διὰ τὴν ἐκδοσιν τῶν εἰσιτηρίων, νά χρησιμοποιῇ ὑποπράκτωρας.

4. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΟΣ

Διευκρινίσαμεν ἀνωτέρω ὅτι ἡ χορηγουμένη ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς, συμφώνως πρὸς τὰ προεκταθέντα ἀδεια ὑπευθύνου πράκτωρος, εἰναι ἀσχετος πρὸς τὴν ἀδειαν ναυτικοῦ πράκτωρος τὴν ἐκδιδομένην ὑπὸ τῆς αὐτῆς Ἀρχῆς. 'Επομένως διὰ τὴν χορήγησιν τῆς ἀδείας ναυτικοῦ πράκτωρος ἀπαιτεῖται ἡ ὑποδολή, ὑπὸ τοῦ ἐνδιαφερομένου εἰς τὴν οἰκείαν Λιμενικήν Ἀρχήν τῶν δικαιολογητικῶν τὰ ὅποια ἀπαιτούνται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ ὑπὸ δψιν Λιμένος καὶ τὰ ὅποια είναι σχεδὸν τὰ προηγούμενα ἀναφερόντα πλὴν τῆς ἐλληνικῆς ίθαγενείας.

Προκειμένου περὶ αἰτήσεως ἀλλοδαποῦ, ὅπως ἀσκήσῃ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ πράκτωρος, ή ἀρμοδίας Λιμενικής Ἀρχῆς δέον νά αἰτεῖται ὅδηγισας ἐκ τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Ἐν πάσῃ, δμως, περιπτώσει, διὰ τὴν χορήγησιν ἀδείας ναυτικοῦ πράκτωρος εἰς ἀλλοδαπόν, ἀπαιτούνται ἐπὶ πλέον τῶν δρίζομένων ὑπὸ τοῦ κανονισμοῦ Λιμένος πιστοποιητικῶν καὶ τὰ κάτωθι:

- α) "Ἀδεια παραμονῆς ἐν Ἑλλάδι. Αὕτη ὡς γνωστὸν χορηγεῖται ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως.
- 6) "Ἀδεια ἐργασίας. Αὕτη ὡς γνωστὸν χορηγεῖται ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Προγραμματισμοῦ καὶ 'Απασχολήσεως.

Ο ναυτικὸς πράκτωρ θεωρεῖται, ὅτι ἔχει ἐντολὴν τοῦ πλοιοκτήτου ἡ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀφορῶσαν γενικῶς εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, ἐκτὸς ἐάν η ἐντολὴ αὐτῆς ἀφορᾷ εἰς συγκεκριμένα μόνον καθήκοντα.

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA
CONTINENT/SCANDINAVIA/BALTIC
and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

Ούτως έαντος ή έντολή είναι γενική τά καθήκοντα τού ναυτικού πράκτορος συνίστανται εἰς τάς άκολούθους ένεργειας:

- α) Νά μεριμνή διά τήν ειδοποίησιν πλοηγού, θέλευθεροκοινωνίαν και άγκυροβολίαν τού πλοίου εἰς κατάλληλον θέσιν, ειδοποιών τάς άρμοδιας 'Αρχας έγκαιρως περὶ τήν πιθανής ώρας κατάπλου τού πλοίου τού λιμένος προελεύσεως και τού κομιζόμενου φορτίου.
- β) Νά μεριμνή διά τήν καταβολήν τών λιμενικών, πλοηγικών και λοιπών ναυτιλιακών τελών.
- γ) Νά μεριμνή διά τήν διενέργειαν άπασών τών τελωνειακών διατυπώσεων.
- δ) Νά μεριμνή διά τήν παραλαβήν και παράδοσιν τού φορτίου εἰς τήν παραλήπτην ή τήν άποθήκευσιν και διαφύλαξιν αύτού ἐν περιπτώσει μή έμφανσίεως ή άρνησεως τού παραλήπτου νά τό παραλάβῃ.
- ε) Νά μεριμνή διά τήν έξεύρεσιν και έξασφάλισιν πλήρους φορτίου διά τά υπό πρακτορεύσιν του πλοίου.
- στ) Νά μεριμνή διά τήν ναύλωσιν τού πλοίου, υπογράφει τά σχετικά ναυλο-

σύμφωνα, είσπράττει τὸν ναύλον, άσφαλίζει τό πλοίον, τὸ φορτίον και τὸν ναύλον.

- ζ) Νά έκδιβη εισιτήρια ὅταν πρόκειται περὶ μεταφορᾶς προσώπων.
- η) Νά μεριμνή διά τήν άποκατάστασιν τῶν τυχὸν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου ως και διά τὸν ἀνεφοδιασμὸν αὐτοῦ διά τῶν ἀπαραιτήτων ύλικῶν, ἔφοδίων και σίμων κλπ.
- θ) Νά έκπροσωπῇ δικαιοτικῶς και ἔξαδικῶς τὸν πλοιοκτήτην εἰς οἰουδήποτε ζῆτημα ἀναγόμενον εἰς τὸν κύκλον τῆς ὑπ' αὐτοῦ δοθείσης ἐντολῆς.

Αἱ υποχρεώσεις τῶν ναυτικῶν πρακτόρων, ἐν γένει, διαγράφονται εἰς τοὺς κανονισμοὺς τοὺς ἀφορῶντας ἔκαστον λιμένα η εἰς τὰς 'Αστυνομικὰς Διατάξεις. Γενικῶς πάντως οἱ πράκτορες εὐθύνονται διά πάσαν πρᾶξιν η παραλειψῶν των, η ὅποια ἀντιδιαίνει εἰς τὰς νομικάς, ἐπαγγελματικάς και ήθικάς των υποχρεόδεις ἔναντι τῶν Λιμενικῶν 'Αρχῶν.

5. ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

Τὰ πρακτορειακὰ δικαιώματα ρυθμίζονται δι' ἀποφάσεων τῶν κατά τόπους 'Ἐπιπρόποντων Ρυθμίσεως φορτοεκφορτωτῶν Λιμένος. Αἱ ἄ-

ποφάσεις αὗται δέον νά τύχουν ἐγκρίσεως τῶν 'Υπουργῶν 'Απασχολήσεως και 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ κοινῆς αὐτῶν 'Αποφάσεως βασιζομένης εἰς τάς περὶ φορτοεκφορτωτικῶν διατάξεις.

Ἐξαιρετικά τῶν ἀνωτέρω ὑφίστανται διὰ τοὺς λιμένας Πειραιῶς και Θεσσαλονίκης, ἐνθα τὰ πρακτορειακά δικαιώματα ρυθμίζονται ἀντιστοίχως δι' ἀποφάσεως τῶν συμβουλίων τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς και τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Θεσσαλονίκης. Και αἱ ἀποφάσεις δύμως αὕται ὑπόκεινται εἰς τὴν ἔγκρισιν τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ καταβολὴ τῶν πρακτορειακῶν δικαιωμάτων εἰς τοὺς δικαιούχους εἶναι υποχρεωτική (Α.Π. 131/1940).

Οἴκοθεν νοεῖται, ὅτι ἐπὶ τῶν ἀνδιδομένων εἰσιτηρίων δὲν εἰσπράττεται πρακτορειακὸν δικαιώματα.

Τὸ Δημόσιον, ως παραλήπτης, δύναται νά προδῷ εἰς τὴν ἄπ' εὐθέιας, ἀνευ μεσολαβήσεως τού ναυτικού πράκτορος, παραλαβὴν τού φορτίου, ὅταν τούτο εἶναι κάτοχος φορτωτικῆς και ἐμφανισθῇ πρὸς παραλαβὴν αὐτοῦ κατά τὸν ώρισμένον χρόνον, ὅποτε φυσικά δὲν καταβάλλονται πρακτορειακὰ δικαιώματα. Εἰς περίπτωσιν, δύμως μεσολαβήσεως ναυτικού πράκτορος, οὗτος ἀμείβεται κανονικῶς μὲ τὴν ἔκαστοτε προβλεπομένην ἀμοιβήν. Σχετικά, ἐν προκειμένῳ, τυγχάνουν αἱ ὑπ' ἀριθ. 483)51 και 316)52 ἀποφάσεις τοῦ 'Αρείου Πάγου και ἡ 1072 γνωμοδότησις τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους.

6. ΕΙΔΙΚΑΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

Αἱ υπὸ 'Ελληνικὴν και ξένας σημαίας θαλαμηγοὶ δὲν υπόκεινται εἰς υποχρεωτικὴν πρακτορεύσιν.

Ἐπειδὴ δύμως οἱ Κυβερνήται τῶν θαλαμηγῶν χρησιμοποιοῦν πολλάκις ναυτικούς πράκτορας, εἰς τοὺς κατά τόπους κανονισμοὺς λιμένων ὑφίστανται διάταξεις καθορίζουσα και τὴν ἀμοιβὴν τού πράκτορος διά τὰς προσφερομένας ὑπ' αὐτοῦ υπηρεσίας. 'Η ἀμοιβὴ αὐτῆς ἔχαρταί ται εἰκ της χωρητικότητος τοῦ σκάφους. 'Εφ' οὖσον παρά τού ναυτικού πράκτορος, αἴτησει τού ἐνδιαφερομένου, προσφέρονται και ἔτεραι υπηρεσίαι, ἐκτός τού κύκλου τῆς πρακτορειακῆς ἔξυπηρετήσεως (π.χ. ὡς διερμηνέως η ὥργανώσεως ἐκδρομῶν κλπ.), ὁ καθορισμός τῆς ἀμοιβῆς τοῦ ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ιδιαιτέρας συμφωνίας μεταξύ τῶν συμβαλλομένων.

Ως ἐλέχθη, ὁ ναυτικὸς πράκτωρ δρίζεται ὑπὸ τού πλοιοκτήτου και, ως εἰκός, μεριμνᾷ διά την προστασίαν τῶν συμφερόντων τού πλοίου και τού φορτίου.

Ἐνίστε, δύμως, δρίζεται ως πράκτωρ τού πλοίου, εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως η ἐκφόρτωσεως η εἰς ἀμφοτέρους ἀντιτρόπωστος τού ναυλωτού. Είναι προφανής η ἀντινομία τῆς ρήτρας αὐτῆς. Διότι, ἔαν ἀναφύη, κατά τὴν διάρκειαν τῆς φορτώσεως, ἀντίθετις συμφέροντων, είναι ἐπόμενον, ὁ πράκτωρ νά υπεραμυνῇ τῆς ἀπόφεως τού ἐντολέως τού ναυλωτού και οὐχι τού πλοίου.

Τὸ δικαιώματού διορισμοῦ πράκτορος ὑπὸ τού ναυλωτοῦ - φορτωτοῦ παρέχεται, ἐπίνοια δι' εἰδικοῦ όρου περιλαμβανομένοι εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον. 'Ο λόγος οὗτος καλεῖται μόριτρα Δ. ευθύνσεως και τίθεται μόνον εἰς περιπτώσεις διλικῆς ναυλώσεως τού πλοίου.

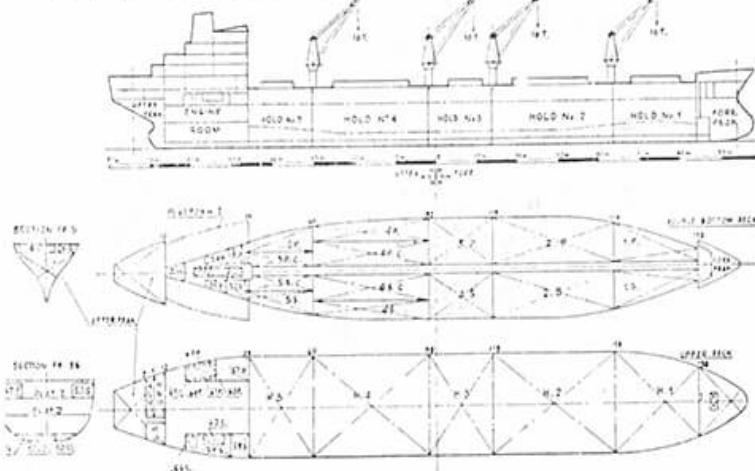
Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς, οἱ πλοιοκτήται διορίζουν ἔανον ἄλλον πράκτορα, δοτὶς ἀποκαλεῖται 'επράκτωρ προστατεύοντος τὸ πλοῖον' (protecting agent). 'Ο πράκτωρ δύμως οὗτος δέν είναι πάντοτε δεκτὸς διὰ διαπραγματεύσεως ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν ἐν περιπτώσει διαφωνίας. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, ὁ πλοιάρχος δύναται νά ἐπικαλεσθῇ τὴν συνδρομὴν τῶν πρακτόρων τοῦ Lloyd's και τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Club, εἰς τὸ ὅποιον εἶναι ἔγγεγραμμένον τὸ πλοίον.

Υποπλοίαρχος Λ.Σ.
ΑΛΕΞ. ΔΑΣΚΑΡΟΛΗΣ

Η ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

AEGIS SHIPPING COMPANY LIMITED

ΤΩΡΑ ΤΑ «ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77»



ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ :

2, ARCHIROPOLEOS STR. KALITHEA,
ATHENS - GREECE
TELEX : 219113-4-5-6-7-8.
CABLES : "AEGIS KALITHEA ATHENS"
TELEPHONES : 95.85.060-074 (15 LINES)

ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

KNIGHTSBRIDGE HOUSE,
197, KNIGHTSBRIDGE, LONDON S.W.7
CABLES : "AEGISHIP LONDON SW7"
TELEPHONE: 01 - 584 - 1631/4 TELEX: 917951/2
(ANSWERBACK "AEGISHIP - LONDON")

Ship. Repairs in South Africa

Cape Town
Sturrock Graving Dock
Length 360 m
Width 45,1 m
(Other docking facilities available)

Durban
Prince Edward
Graving Dock
Length 352 m
Width 33,5 m
(Other docking facilities available)

East London
Princess Elizabeth Graving Dock
Length 198,5 m
Width 27,2 m

Port Elizabeth
Repair facilities available.

Representation for
Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd and Dorman Long Vanderbijl Corporation Ltd.

U.S.A.

J. A. McQuilling, Midland Marine Brokerage Inc., One Penn Plaza, New York, N.Y. 10001. Telex: 232081. Cables: Midmarbrok New York. Tel: 212-736-2666.

GREECE

Edward Harrison C. Eng., F.R.I.N.A., 102 Kolokotroni Street, Piraeus. Telex: 2059 FIMA GR. Tel: 422001, 411522.

FRANCE

Asmarine, 40 Avenue Hoche, 75 Paris (8). Telex: 29542. Cables: Asmarineco - Paris. Tel: 622.27-27, 267-07-61.

GERMANY

Dietrich D. Zoepfle, Neuer Wall 46, 2 Hamburg 36. Telex: 02 15005. Cables: Shipcontract. Tel: 330436/37.

SWEDEN & FINLAND
Aktiebolaget August Leffler & Son, P.O. Box 2556, (Packhusplatsen 6), S-403 17 Gothenburg. Telex: 21100 Leffler S. Cables: Leffler Gothenburg. Tel: 031-175100, 031-172020.

HOLLAND

B. V. Bureau Inspector, P.O. Box 228, (Coornhertstraat 75), Vlaardingen. Telex: 22502. Cables: Inspector. Tel: 010-348188.

DENMARK

J. H. Olsen, Sct. Anne Plads 10, DK-1250 Copenhagen. Telex: 16862 OLE DK. Cables: Anchorage. Tel: Office (01) 13 12 62. Private Gentofte 763.

ITALY

International Marine Service Via B. Blumestihl 71, 00135. Rome. Cables: Marineservice Rome. Tel: 3497895. After hours 344544.

SCOTLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd., 93 Hope Street, Glasgow. Telex: 778249. Cables: Tweendeck, Stock Glasgow. Tel: 041-221-1250. After hours 041-639-3538.

Representation for Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd.

ENGLAND

Swan Hunter Limited, Armadores House, Bury Street London EC3. Telex: 887543. Cables: Swan Hunter London. Tel: 01-283-3811.

NORWAY (except West Norway)

Halfdan Tangen A/S, P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S. Telex: 16311. Cables: Halfdan. Tel: 22929, 29604. After hours 17100.

WEST NORWAY

Birger Gjestland A/S, P.O. Box 219, Bergen. Telex: Bergen 2041. Cables: Scandreps. Tel: 14048. After hours Bergen 71637.

BRAZIL

Howard Smeel Consultores Maritimis Ltda., Av. Erasmo Braga 299-8, P.O. Box 1279. Rio de Janeiro. Telex: Rio 031635. Cables: Hasmee Rio Tel: 41.6222, 42.2310.

JAPAN

Aall & Co. Ltd., Port P.O. Box 900 Kobe 651-01. Cables: Aalitek Kobe. Telex: J78822. Tel: 562-2349.

Representation for Dorman Long Vanderbijl Corporation Ltd.

ENGLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd., H. Q. S. Wellington, Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R2PN. Telex: 264863. Cables: Tweendeck. Tel: 01-836 5338 & 5339. After hours 01-590 6393 (Mr. Martin) 95 51514 (Mr. Wilson).

NORWAY

Halfdan Tangen A/S, P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S. Norway. Telex: 16311. Cables: Halfdan. Tel: 22929, 29604. After hours 17100.



DORMAN LONG SWAN HUNTER (PTY) LTD.

Telex: 57-7981 SA. Tel: 55-4129. Cables: 'Dorlonsa', Cape Town.

DORMAN LONG VANDERBIJL CORPORATION LTD.

Telex: 6-7328 SA. Tel: 35-0313. Cables: 'Dorlonsa' Durban.

(Also at East London and Port Elizabeth.)

Jonsson S9462

SERES

SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS



ONE WORLD TRADE CENTER, SUITE 5057,
NEW YORK, N.Y. 10048 — TELEPHONE 432-1600
CABLE: SERSHIPINC — TELEX: 222231
TWX: 710-581-4915

General Agents for
CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.
Cables: Shipceres Piraeus — Telex: 212-257

CERES SHIPPING COMPANY LTD.
Cable: Ceres London — Telex: 886-437

CERES JAPAN SHIPPING K. K.
Cable: Cereeast Tokyo — Telex: Q222-4067

Σημαῖαι ἀνάγκης ἡ εὐκολίας;

Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α.

Τὸ ἐν τρίτον τῶν ὑπὸ σημαίαν εὐκολίας σκαφῶν ἀνήκει εἰς Ἀμερικανούς, Ἰταλοὺς καὶ Ἑλληνας. Τοῦτο ἐπισημαίνεται ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν Ναυτιλιακῶν μελετῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., προστίθεται δὲ — χωρὶς νὰ ἔκφραζεται — ἡ διαπίστωσις ὅτι αἱ διάφοροι κυβερνήσεις οὐχὶ μόνον δὲν τροχοπεδοῦν τὴν πρείαν ταύτην πρὸς τὴν ἀνάζητησιν σημαιῶν εὐκολίας, ἀλλὰ κατὰ κάποιον τρόπον ἐνθαρρύνουν παρὰ τὰς ἐπισήμους διαμαρτυρίας αἵτινες ἐπαναλαμβάνονται εἰς πάσαν διάσκεψιν.

Ἡ πλέον ἔντονος διαμαρτυρία ἡγέρθη τελευταῖς ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως, ἥτις εἶναι ἀπόφασισμένη νὰ ἔλθῃ εἰς ὄνοικτην ρῆξιν ἔναντιον τῆς τοιαύτης τακτικῆς. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Σαπόν ἐδήλωσεν ὅτι ἐντὸς ὅλιγου χρόνου εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας τοῦ κόσμου δὲν θὰ συναντώνται ἀλλὰ πλοῖα πλήρη ἔκεινων τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας καὶ τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν. Κατὰ τὸν κ. Σαπόν ὁ λογοριασμὸς ἐνίαν εὐκολος. Οἱ στόλοι τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν καὶ ἔκεινοι τῶν σημαιῶν εὐκολίας σύζηνον μὲν ρυθμὸν, διστὶς εἶναι ἀνώτερος κατὰ δυόμισυ φοράς τοῦ μέσου τῶν ἄλλων ἐμπορικῶν στόλων. Τι εἶναι ἔκεινο ὅπερ ὦθει τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ καταφέγγουν ὑπὸ τοιαύτας σημαιάς;

Προτάντων στοιχειώδης αἵτια εἶναι φορολογικοὶ λόγοι καθὼς ἐπίσης τὸ δάρος τῶν κοινωνικῶν καὶ διοικητικῶν κανονισμῶν. Βεβαίως αὐτὸς εἶναι ἐπιθυμία παντὸς ἐπιχειρηματίου οἰουδήποτε τομέως καὶ οὐχὶ μόνον τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἀλλὰ ἐνῷ διὰ τοὺς ἐπιχειρηματίας μὴ θαλασσίων ἔργων ἡ ἐπιθυμία εἶναι πλατωνικὴ διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τὸ πράγμα διαφέρει, εἶναι πραγματοποιήσιμον καὶ εὐκολόν.

Ἡ σημαία εὐκολίας εἶναι ἡ ἰδεώδης λύσις. Ἡ ναυτικὴ νομοθεσία, ἥτις διέπει τὰς ναυτιλιακὰς χώρας εἶναι πολυωνύμητος, βαρεῖα καὶ πλειστάκις ἀποθαρρυντική. Ὁ πειρατῶν στοιχειώδης αἵτια εἶναι τόσον ἴσχυρός ὅσσον εὐκολός εἶναι ἡ πραγματοποίησίς του. Δὲν χρειάζεται τίποτε πειρασθέντων ἀπὸ μίαν αἵτησιν πρὸς μίαν ἐκ τῶν ἔξι ἡ ἐπτά χωρῶν, αἵτησιν χορηγούν τὰς σημαιάς των καὶ ἀναπτύσσουν αὐτὴν τὴν δραστηριότητα ἵνα δεχθοῦν εἰς τὰ νηολόγια τῶν ἔνεα πλοῖα μὲ τὴν ἀπλήνη καταδόλην μᾶς μετριωτάτης φορολογίας ἔγγραφης εἰς τὰ νηολόγια τῶν.

Οἱ μηχανισμὸς οὗτος καθίσταται ἀπλούστερος μὲ τὴν ἴδρυσιν εἰς μίαν τῶν χωρῶν τούτων ἑταῖρις ἑταῖρις εἰς ἥτις θὰ ἐμφανίζεται αὐτὴ ἡ ἰδιοκτητρία τῶν σκαφῶν, ἀτίνα θὰ φιλοξενοῦνται ὑπὸ τὴν σημαίαν της, ἀκολούθως ἡ ἑταῖρις θὰ ἐνοικιάσῃ κατόπιν τὰ σκάφη εἰς τὸν πραγματικὸν ἰδιοκτήτην των, διστὶς θὰ πληρώνῃ τὸν κανόνην εἰς τὴν ἑταῖριαν, εἰς τὴν πραγματικότητα δὲ εἰς τὸν ἴδιον τὸν ἑσυχόν του. Καὶ τὸ παιχνίδι γίνεται. Δὲν χρειάζεται οὔτε κανὸν νὰ μεταβῇ εἰς τὴν φιλοξενοῦσαν χώραν. Τὸ δόπιοθήποτε προξενεῖον τῆς φιλοξενούσης χώρας ἀναλαμβάνει ὅλας τὰς διαστιπάσεις ἐνὸς δραστήρων χρονικοῦ διαστήματος. Πιθανὸν τὰ νηολογηθέντα οὕτω σκάφη νὰ μὴ προσεγγίσουν ποτὲ εἰς τὴν χώραν εἰς ἥν εἶναι νηολογημένα.

Οἱ Ἀμερικανοί, οἱ Ἰταλοί καὶ οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ καταφέγγουν εἰς τὴν μέθοδον ταύτην συχνότερον τῶν ἄλλων συναδέλφων των καὶ τοῦτο λόγῳ τῶν κανόνων ἀσφαλείας, τῶν ὑψηλῶν μισθῶν, τῶν φορολογικῶν δαρῶν καὶ τῶν ἄλλων διοικητικῶν κανονισμῶν, οἵτινες εἶναι αὐτηρότεροι τῶν ἴσχυοντων εἰς τὰς χώρας τῶν σημαιῶν εὐκολίας. Τὰ ἔξοδα Ἰταλικοῦ πλοίου, ὑπὸ τὰς καλυτέρας προ-

πλευρᾶς, δὲν ἔχει τίποτε τὸ παράνομον καὶ ὑπέρβολικόν.

Ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας ἀποτελεῖ συνεχῆ κίνδυνον καὶ ἀπὸ κοινωνικῆς πλευρᾶς καὶ συνθηκῶν ἐργασίας ἀποτελεῖ σκάνδαλον. Αἱ χώραι αἵτινες δέχονται τὰ σκάφη ταῦτα, ἀτίνα καταφέγγουν εἰς αὐτάς διὰ φορολογικούς λόγους ὅφηνον εἰς τοὺς ἔφοπλιστάς ἀπόλυτον ἐλευθερίαν. Οὐδεὶς Ἐλεγχος τόσον διὰ τὸ ἄψυχον δύον καὶ ἐμψυχον ὄλικον, ἴδιως διὰ τὰς ἐπικρατούσας ἐπὶ τῶν σκαφῶν τούτων συνθηκαὶ ἐργασίας. Ἐξαίρεσις, ἡ Λιβερία, ἥτις ἀπὸ ὅλιγου χρόνου καὶ κατόπιν ἐπιμόνων πιέσεων ἀσκεῖ κάποιον ἐλεγχον εἰς τοὺς ἄψαλειαν.

Κατὰ τὴν ἐπιτροπὴν μελετῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. αἱ ἀπώλεια σκαφῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας εἶναι κατὰ πολὺ ὑψηλότερα ἐκείνων ὀλοκλήρου τοῦ ὑπολοίπου Παγκοσμίου Ἐμπορικού Στόλου όμοιον. Τρεῖς χώραι, ἡ Κύπρος, ὁ Λίβανος καὶ ἡ Σομαλία καλύπτουν ἀπωλείας πολὺ ἀνώτερα ἐκείνων τῶν ναυτιλίων τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου όμοιον. Αἱ ἀπώλειαι κατὰ μέγαρος μέρος φέγγονται εἰς τὴν παλαιότητα τῶν σκαφῶν.

Ἐν τούτοις πρέπει νὰ κάμωμεν μίαν διάκρισιν: Τὰ ὑπὸ Κυπριακῆς, Λιβανικῆς καὶ Σομαλικῆς σημαιῶν πλοῖα ἀσχολοῦνται εἰς τὰς μεταφορὰς ἔηρῶν φορτίων, ἐνῷ τὰ ὑπὸ σημαιῶν Λιβερίας καὶ Παναμᾶς εἶναι μεγάλοι δεξαμενόπλοιοι ἢ σύγχρονα φορτηγά. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν ὁ τέλεος αὐτοματισμὸς αὐτῶν καθιστᾶ ἐφικτὸν τὸ μειωμένον πλήρωμα. Τὰ πλοῖα ταῦτα καταφέγγουν εἰς τὴν σημαίαν ἀνάγκης, ἡ εὐκολίας ἀποκλειστικῶν διὰ φορολογικούς λόγους.

Εἰναι δυνατὴ ἡ ἀναχαίτησις τοῦ φαινομένου τούτου; Κατ’ ἀρχὴν θὰ ἡδυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, ὦχι. Σήμερα καὶ ἄλλαι χώραι, αἵτινες αντείθεντο εἰς ἔνα τοιοῦτον στόλον ἥρχισαν ὅλης καὶ τὸ Σουλτανάτον τοῦ Ομάν. Ἀλλὰ ἐπὶ κεφαλῆς ἔωρισκονται πάντοτε ἡ Λιβερία καὶ ὁ Παναμᾶς. Πρὶν τριάκοντα ἑταῖρος εἶναι τὸ δύο αὐτὰ μικρὰ κράτη κατείχον τὸ 3, 75% τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας, ἥτις τότε ἀνήρχεται εἰς 80 ἑκατ. τόν. Τὸ 1959 τὰ ποσοστά ἀνήλθον εἰς 13,5% καὶ σήμερον ὑπερβαίνει τὸ 25% μὲ νηολογημένου σκάφη 80 ἑκατ. τόνων. Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν διαφόρων χωρῶν τοῦ κόσμου ναυπηγοῦνται σκάφη, ἀτίνα θὰ τεθοῦν ὑπὸ λιβεριανῆς παναμαϊκής σημαίας. Ἡ χωρητικότης τῶν σύντονον προστεθούντων ἀνέρχεται εἰς 40 ἑκατ. τόν.

Ἡ Λιβερία κατέστη οὕτω ἡ πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις τοῦ κόσμου κατέχουσα 2,300 πλοῖα χωρητικότητος 55,3% ἑκατ. τόνων (στοιχεῖα τοῦ 1974). Περίπου τὸ 80% τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλεόντων σκαφῶν καλύπτουν ὑπὸ τῆς λιβεριανῆς σημαίας. Ἀκολουθεῖ ὁ Παναμᾶς κατέχων τὴν 7ην θέσιν εἰς τὴν παγκόσμιον κλίμακα μὲ 1.700 σκάφη 12 ἑκατομμύρια. Τόνων, ἀκολουθεῖ τὴν Σοδειτικὴν. Π.χ. πολλὰ συμβόλαια ἔξαγωγῶν ἐπιβάλλουν ὅπως ἡ μεταφορὰ γίνεται μόνον ἀπὸ πλοῖα φέροντα τὴν ἔθνικήν των σημαίαν. Ἐπὶ πλέον, ἐάν εἰς τὴν χώραν καταγωγῆς ψίσταται πρόγραμμα βοηθείας πρὸς τὴν ναυτιλίαν, ἡ χρηματοδότηση διδεται μόνον εἰς τὰ ὑπὸ ἔθνικήν των σημαίαν πλοῖα. Αὐτὸς εἶναι ὁ λόγος διὰ τὸν ὅποιον οἱ Βρετανοὶ κατέχουν ἐλαχιστότατα σκάφη ὑπὸ ξένας σημαίας.

“Οσον ἀφορά τὰς ἀμέσους ἀντιδράσεις ἐχθρότητος, ἥτοι τὸ μπούκοτά τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας σκαφῶν τούτο θὰ ἥτο ἐν ἀποτελεσματικὸν μέσον, ἐάν αἱ Ἐμπορικαὶ χώραι υἱοθέτουν ριζικά μέτρα κοινῆς ἀποδοχῆς.

**At U.S.A. South Atlantic & Gulf Ports
STRACHAN SHIPPING COMPANY
SHIP AGENTS & STEVEDORES SINCE 1886**

12 operating offices at major ports U.S.A. South Atlantic & Gulf Coasts. Sub-Agents at outports.

Represented by:
Karaicos Maritime Co. Ltd.
P. O. Box 118
Piraeus, Greece
Phones : 427022 - 424665

Cacmi International, Ltd.
52/54 Gracechurch Street
London, EC3V 0EH, England

STRACHAN SHIPPING COMPANY 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004, U.S.A.
TWX : 710 - 581 - 5874 Phone : 212 - 269 - 6262

Η ΟΥΝΚΤΑΝΤ ΚΑΙ ΥΠΟΑΝΑΠΤΥΚΤΟΙ ΧΩΡΑΙ

‘Υπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Σουηδοῦ κ. Μπέρτι Μπός ἡ Ἐπιτροπὴ Μεταφορῶν τῆς «Ούνκταντ» κατὰ τὴν 7ην σύνοδον τῆς εἰς Γενεύην υἱοθέτησε σειρὰν ἀπόφασεων καὶ εἰσηγήσεων σχετικῶν μὲ τὰ τιμολόγια μεταφορῶν, τὴν τεχνικὴν δοθέταιν διὰ ναυτιλιακοὺς καὶ λιμενικοὺς σκοποὺς καὶ τὴν χρηματοδότησιν ἀγορᾶς πλοίων ἀπὸ τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας. Ἐκ τῶν τριῶν προτάσεων ἀναφέρομεν τὰ κυριώτερα σημεῖα, τὰ όποια συμπληροῦν τὰς ἐπισήμους ἀνακοινώσεις καὶ πληροφορίας.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν σημειοῦται μὲ πολλὴν ἀνησυχίαν, διὶ τὰ ἔφαρμοζόμενα ναυλολόγια μεταφορῶν ὑπὸ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν αὐξάνονται καὶ ἐν συσχετισμῷ παριστάμεθα εἰς μίαν ἐπιτεινομένην διόγκωσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν τῶν ιδίων σκαφῶν. Εἰς τὴν ἀπόφασιν ταύτην ἀναγγίνωσκομεν:

- α) Ἡ Ἐπιτροπὴ διακηρύττει τὴν ἀνάγκην συστάσεως ὄργανισμῶν —εἰδικότερον εἰς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας ἐπὶ ἐθνικοῦ, περιφερειακοῦ καὶ τοπικοῦ ἐπιπέδου— φορτωτῶν καὶ ἄλλων φορέων, οἵτινες θὰ ἀσχολοῦνται μὲ τὰ προβλήματα τὰ σχετικά μὲ τὰς συνθήκας κόστους μεταφορᾶς συνδεομένων μὲ τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον μεμονωμένων χωρῶν καὶ ἔξασφάλισιν καλῆς λειτουργίας.
- β) Καλεῖ τὰς χώρας τῆς «Ούνκταντ» νὰ προτείνουν μὲ βάσιν τὰς ὑφισταμένας συνθήκας τὴν ἀμεσον ἴδρυσιν ἡ τὴν ἐθάρρυντον τῶν ὄργανισμῶν καὶ διευκόλυνσιν τῆς δραστηριότητός των, ὡστε νὰ δυνηθοῦν νὰ ἔξασφαλίσουν διαδικασίας διαβούλευσεων καὶ ἀμοιβαίων συμφωνιῶν.
- γ) Ποιεῖ σύντασιν εἰς τὰς κυβερνήσεις τῶν κρατῶν μελών τῆς «Ούνκταντ» νὰ παρακαλέσουν τὰς ναυτιλιακάς ἑταιρίας μέλη τῶν Κόνφερας ὅπως:
 - i) Συνεργασθοῦν στενῶς μὲ τοὺς ἀγοράς συμμετέχοντας περισσοτέρων καὶ κατὰ τρόπον σημαντικὸν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς ἐμπορευμάτων. Εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς Ἡ Ἐπιτροπὴ παρακαλεῖ τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας καὶ τοὺς διεθνεῖς οἰκο-
 - ii) Ἐργασθοῦν κατὰ τρόπον ὡστε οἱ ἀπίναυλοι οἴτινες ἐπιβάλλονται νὰ

καλύπτουν μόνον καταστάσεις ἡ ἀπροβλέπουσα περιστάσεις ἀνάγκης, αἵτινες νὰ δικαιολογοῦν τὴν ἐπιβολὴν ἀπίναυλον καὶ νὰ καταργήσουν τοὺς ἀπίναυλους ἐντὸς τοῦ συντομωτέρου χρονικοῦ διαστήματος, ὅταν αἱ συνθήκαι καὶ αἱ περιστάσεις ἔχῃ ὁντινὴν ἀπεβλήθησαν δελτιαθοῦν ἡ ἀπίναυλος.

iii) Νὰ μὴ ἐνσωματωθοῦν οἱ ἀπίναυλοι εἰς τὸ δασικὸν ναυλολόγιον προτοῦ γίνουν διαβούλευσεις ἡ εἰς περίπτωσιν ἀμοιβαίας συμφωνίας, ἀρχίσουν διαπραγματεύσεις μὲ τοὺς ἀγοράς συμμετοχούς.

iv) Νὰ ἐπαγρυπνῇ, ὡστε, ἐπὶ τῷ σκοπῷ νὰ ἐνθαρρυνθῇ ἡ χρηματοδότησις διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων ἡ δελτιώσιν τῆς λειτουργίας τῶν λιμένων, ιδιαιτέρως εἰς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας καὶ ὅποια δημιουργήθητο οἰκονομία προκύψῃ ἐκ τῶν δελτιωτῶν τούτων αὐτὴ νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν μείωσιν τῶν ναύλων, τοὺς ὅποιους νὰ ἐνδιαφερόμεναι χώραι πόφειλουν νὰ πληρώνουν διὰ τὰς μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευμάτων ἀτίναθα εἰσέρχωνται εἰς αὐτάς.

δ) Παρακαλεῖ, τέλος, τὰς κυβερνήσεις τῶν χωρῶν μελών τῆς «Ούνκταντ» νὰ προσκαλέσουν τὰς ναυτιλιακάς ἑταιρίας, τὰς συνδεομένας μὲ τὰς «Κόνφερας», νὰ καθορίσουν, ἐφ' ὅσον τούτο εἶναι δυνατόν, ναυλολόγια, ἀτίναθα ἐνθαρρύνουν καὶ θὰ προωθήσουν τὸ ἐμπόριον τῶν καθυστερημένων ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν καὶ στερουμένων ἡ πετρωτικῶν ἡ νησιωτικῶν ἀκτῶν καὶ νὰ ἔφαρμοσουν κατά τὸ δυνατόν ναυλολόγια ἀνάλογα διὰ τὰς μὴ παραδοσιακάς ἔξαγωγάς τῶν ἀνωτέρω χωρῶν.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ

Σκοπὸς τῆς «Ούνκταντ» είναι ὅπως αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι συμμετέχοντας περισσοτέρων καὶ κατὰ τρόπον σημαντικὸν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς ἐμπορευμάτων. Εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς Ἡ Ἐπιτροπὴ παρακαλεῖ τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας καὶ τοὺς διεθνεῖς πιστωτικούς ὄργανους νὰ ἀναγνωρίσουν μίαν προτεραιότητα εἰς τὸν οἰκονομικὴν καὶ τεχνικὴν διεύθετον μὲ δρους ἀπὸ πάσης πλευρᾶς εὐνοϊκούς διὰ τὴν δοθέταιν τῶν οἰκονομικῶν μέσων ἀτίναθα ἐτέθησαν εἰς διάθεσιν τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν διὰ τὴν ἀγορᾶν πλοίων καὶ τὴν παροχὴν εἰς τὰς χώρας ταύτας εὐνοϊκωτέρων ὄρων. Ακολούθως, ἐκάλεσε τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας καὶ τοὺς διεθνεῖς πιστωτικούς ὄργανους νὰ ἀναγνωρίσουν μίαν προτεραιότητα εἰς τὸν οἰκονομικὴν καὶ τεχνικὴν διεύθετον μὲ δρους ἀπὸ πάσης πλευρᾶς εὐνοϊκούς διὰ τὴν δοθέταιν τῶν οἰκονομικῶν μέσων ἀτίναθα ἐπιτυγμένων χωρῶν, τῶν στερουμένων ἀκτῶν καὶ νήσων, διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐθνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὴν ἀνάπτυξιν του ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν οἰκονομικῶν προγραμμάτων των.

νομικούς ὄργανοι μούς νὰ θέσουν εἰς διάθεσίν των περισσοτέρους οἰκονομικούς πόρους, διὰ τὴν τεχνικὴν δοθέταιν πρὸς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν· καὶ τῶν λιμένων, εἰδικώτερον διὰ τὴν κατάρτισιν στελεχῶν διοικήσεως λιμένων ὡς καὶ πληρωμάτων. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἀκολούθως προσκαλεῖ τὸ πρόγραμμα τοῦ Ο. Η.Ε. διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ὅπως ἔξετασῃ τοὺς τρόπους διὰ τὴν αὔξησιν τῶν μέσων ἀτίναθα ἐτέθησαν εἰς διάθεσιν τοῦ γραμματέως τῆς «Ούνκταντ» καὶ συγκατατεθῇ εἰς τὴν συνέχισιν τῆς ἐπέκτασεως τῆς δραστηριότητος διὰ τὴν τεχνικὴν δοθέταιν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορῶν· καὶ τοὺς λιμένας, ιδιαιτέρως δὲ νὰ προωθήσῃ τὴν ἰδρυσιν όργανισμού ἐθνικοῦ, περιφερειακοῦ ἡ τοπικοῦ ἐπιπέδου, ικανού νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν προβλημάτων τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τὴν ὁργάνωσιν μαθημάτων διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν προσωπικοῦ διὰ τὴν διοίκησιν λιμένων καὶ θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τὴν συνέχισιν τῆς συμβουλευτικῆς του δραστηριότητος εἰς τοὺς δύο τούτους τομεῖς.

Ἐπισήμως, ἡ Ἐπιτροπὴ, ἀπεφάσισεν ὅπως κληθῇ ἡ Γραμματεία τῆς «Ούνκταντ» εἰς τὴν σύστασιν ὅμδους εἰδικῶν, ἡτίς θὰ ἐπιφορτισθῇ νὰ μελετήσῃ τὰ προβλήματα ἀτίναθα συνδέονται μὲ τὴν συμφόρησιν τῶν λιμένων.

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΔΙ' ΑΓΟΡΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐσήμειώσεν ὅτι, αἱ κυβερνήσεις τῶν χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ, αἵτινες συμμετέχουν εἰς τὴν συμφωνίαν ἐπὶ τῶν πιστώσεων δι' ἔσχαγωγάς πλοίων, συνεφώνησαν ὅπως δελτιώσουν τοὺς δρους παροχῆς πιστώσεων πρὸς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας διὰ τὸν ἀγοράς πλοίων. Εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου νιοθετήθεται ἀπό τὴν Πλαγκόσμιον Τράπεζαν καὶ τὰς Τραπέζας ἀναπτύξεως, νὰ μελετήσουν τὸν τρόπον αὐξήσεως τῶν οἰκονομικῶν μέσων ἀτίναθα ἐτέθησαν εἰς διάθεσιν τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν διὰ τὴν ἀγορᾶν πλοίων καὶ τὴν παροχὴν εἰς τὰς χώρας ταύτας εὐνοϊκωτέρων ὄρων. Ακολούθως, ἐκάλεσε τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας καὶ τοὺς διεθνεῖς πιστωτικούς ὄργανους νὰ ἀναγνωρίσουν μίαν προτεραιότητα εἰς τὸν οἰκονομικὴν καὶ τεχνικὴν διεύθετον μὲ δρους ἀπὸ πάσης πλευρᾶς εὐνοϊκούς διὰ τὴν δοθέταιν τῶν οἰκονομικῶν μέσων ἀτίναθα ἐπιτυγμένων χωρῶν, τῶν στερουμένων ἀκτῶν καὶ νήσων, διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐθνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὴν ἀνάπτυξιν του ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν οἰκονομικῶν προγραμμάτων των.



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

8, IAK. DRAGATSI STR.
PIRAEUS (37)

TELEPHONE: 4117611/4 • TELEX: 213101/6 • CABLE: ACHAIKASHIP

TERRA INCOGNITA AUSTRALIS

Η ούτοπική ήπειρος που δὲν άνεκαλύφθη ποτὲ

TOY k. S. M. PANH

"Όταν οι κοινοί καθημερινοί θητοί άκουμε νά γίνεται λόγος για μεγάλους θαλασσοπόρους ό νοῦς μας τρέχει στούς Εύρωπα-ους τής 'Αναγεννήσεως. Τὸν Κολόμδο ποὺ άνεκάλυψε τὴν 'Αμερική, τὸν Τζαϊμς Κούκ ποὺ ἔξερεύνησε τὸν Εἰρηνικό, τὸν Μαγγελάνιο καὶ ἄλλους, ποὺ συγκροτούν ένα εἰδός ἔξερευνητικού κατεστήμενου. 'Ενα πάνθεον συμβόλων ποὺ φορτώνεται δολεῖς τὰς δάφνες, ἔτσι ποὺ οἱ ἀλληλοί πρῶτοι, οἱ ἥρωες τῆς ρουτινας καὶ τῆς καθημερινότητος μένουν ἄγνωστοι σχέδον στοὺς ἄγνωστους τάφους τους. 'Οπως ἀρμόδει.

Πράγματι, δεκάδες χιλιάδες χρόνια πρὶν εἶχαν προηγηθῆ ὅλοι ἔξερευνητές, γνήσια παιδιά τῆς φύσεως. Νόμαδες κυνηγοὶ ἀπ' τὴ Σινερία, κυνηγώντας δίσονες καὶ μαμύούθ φτάσαν στὴν 'Αμερική 30.000 χρόνια πρὶν ἀπ' τὸν Κολόμδο. Αὐτοὶ ήσαν οἱ πραγματικοὶ επτρώτοι. Τὴν Αὐστραλία τὴν ἀνεκάλυψαν καὶ τὴν ἀποίκησαν ιθαγενεῖς ἀπὸ τὴ Νέα Γουϊνέα πρὶν 27.000 χρόνια καὶ τὴ Νέα Ζηλανδία οἱ Μαορί, μόλις πρὶν 1.000 χρόνια.

"Όταν ἡ Εύρωπη ἄρχισε νὰ βυπνάῃ ἀπ' τὸ βαρύ μεσαιωνικὸ ληθαργοὶ κι' ἄρχισε στὴν 'Αναγέννηση νὰ χαράζει τὸ ἐκτενικό φῶς τῆς κλαστικῆς ἀρχαιότητος, ἡ Εύρωπη ἤταν ἔτοιμη νὰ 'άνακαλύψῃ τὸ κόσμο γύρω της. Μέσα σὲ δύο περίπου αἰώνες, ἀπ' τὸ 1420 ἔως τὸ 1620, ἔνας πυρετός ἔξερευνήσεων καὶ ἀνακαλύψεων ἀλλάζει τὴν μορφὴ τοῦ κόσμου καὶ τῆς ζωῆς στὸν πατήνητη μας.

Οἱ μεγάλοι θαλασσοπόροι καὶ ἔξερευνητές δὲν ήσαν δέδιαι οἱ πρῶτοι ποὺ πάτησαν πόδι στὶς χώρες ποὺ 'έάνεκαλύψαν. Πραγματοποίησαν ὅμως ἀδύλο ἀσύγκριτα λαμπρότερο ἀπ' τὸν σύγχρονο ἀδύλο κατακτήσεως τοῦ Διαστήματος. Γιατὶ ὁ θαλασσοπόρος τῆς ἐποχῆς ἐκείνης εἶχε μπροστά τοὺς ἔνα ἀγνωστὸ πέλαγος, εἶχε λιγύτερες ἐλπίδες ἀπ' τὸν ἀστροναύτη νὰ γυρίσῃ καὶ σὲ καμμιὰ δὲν ἥπιζες βοήθεια. 'Εκεὶ στὸ ἀπέραντο ἀγνωστὸ πέλαγος ποὺ μῆνες καὶ μῆνες ἀρμενίζανε πρὸς τὸ ἀγνωστό, τριγυρισμένοι ἀπὸ ἀγνωστούς κινδύνους, δὲν εἶχαν παρὰ τὴν παλληκαριὰ καὶ τὴν ναυτούσιην νὰ ἀντιτάξουν στ' ἄγρια στοιχεῖα τῆς φύσεως.

Οἱ προκαταλήψεις καὶ δεισιδαιμονίες πάγωναν τὸ αἴμα τοῦ πληρώματος. 'Η «πράσινη θάλασσα τοῦ σκότους», ἔνας βορδοράδες ἀντρὸ ἀνατριχιαστικῶν τεράτων βρισκόταν νότια ἀπ' τὸ Μαρόκο, ὅπως δεσμάίνων 'Αραβεῖς γεωγράφοι. Πρὸς Νότο ὁ 'Ισημερινὸς

στὸ φεγγάρι, ἀποτελούσαν τὸ κορύφωμα μιᾶς ἀπέραντης ἐπιχειρήσεως ποὺ τὴν στριζαν 400.000 ἀνθρώποι καὶ δισεκατομμύρια δολλάρια. Τὸ ταξίδι τοῦ Κολόμδου στοίχισε στὴν 'Ισαβέλλα πιὸ λίγο ἀπ' ὅ, τι τῆς κοστίζε ἔνας ἀνακτορικός χορός. Τὸ ταξίδι τοῦ Κάμποτ, ποὺ ἔδωσε στὴν 'Αγγλία τὸν μισὸ Νέο Κόσμο, στοίχισε στὸν 'Εερίκο τὸν VII ... πενήντα μόλις λίρες. 'Εξ ἄλλου, οἱ ἀστροναύτες ήξεραν πάντα ἄριστα ποὺ πήγαιναν. 'Ο Κολόμδος, ὅπον ξεκίνησε δὲν ηξερε ποὺ πήγαινε καὶ ὅταν ἔφτασε δὲν ηξερε ποὺ βρισκόταν. Τέλος, πέθανε χωρὶς ποτὲ νὰ μάθη τι εἶχε ἀνακαλύψει.

Τέσσερις ἡπειροὶ ὑπῆρχαν γιὰ τὸν Εύρωπα ποὺ τοῦ Μεσαίωνα: 'Η 'Ασια, ἡ 'Αφρική, ἡ Εύρωπη κι' ἡ 'Αγγλωστὴ Γῆ. 'Η Terra Incognita. Μιὰ τεράστια ἡπειρος στὸν Νότιο Πόλο, ποὺ συμπίεζε τὸν 'Ινδικὸ σὴ μιὰ κλειστὴ θάλασσα κι' ἐπιανεὶ δῦτο τὸν Νότιο 'Ατλαντικό. 'Ο Εἰρηνικὸ δὲν εἶχε ἀκόμη ἀνακαλύφθηκε, ἡ ἀγνωστὴ γῇ ἐγκαταστάθηκε σ' ὅλο τὸ νότιο τμῆμα του. Καὶ τὴν ὀνόμασαν «Australis» δηλαδὴ Νότια. Αὐτὴ τὴν ἡπειρο τὴν κατοικούσαν τέρατα. Στὸ κέντρο τοῦ κόσμου τοποθετοῦσαν σοὶ εὐλαβεῖς μεσαιωνικοὶ χαρτογράφοι τὴν 'Ιερουσαλήμ, τὸν ὄμφαλὸ τῆς Γῆς, 'Ακτινοειδῶς τακτοποιούσαν τὶς διάφορες χώρες.

Οἱ μεγάλοι χαρτογράφοι τῆς κλαστικῆς ἀρχαιότητος εἶχαν χαθῆ στὸ μεσαιωνικὸ σκοτάδι τῆς ἀμάθειας, τῆς δεισιδαιμονίας καὶ τῆς θροκευτικῆς προκαταλήψεως. 'Η 'Αν αγέννησι εἶριξε τὸ φῶς της σ' αὐτοὺς τοὺς τίτανες τοῦ πνεύματος. 'Άλλα καὶ σήμερα, στὸ μεσαιωνικὸ τοῦ στυγνοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς πεντελογικῆς μας αὐτοκαταστροφῆς, πάσοι εὗρουν πῶς οἱ ναυτικοὶ δῆλοι τοῦ κόσμου ταξιδεύουν μὲ χάρτες ἐλληνικῆς ἐμπνεύσεως; 'Ο «Μερκατορικὸς» χάρτης ἀνεκαλύφθη ἀπ' τὸν Μαρίνο τὸν Τύριο κι' ὁ «Ορθροδρομικὸς» ἀπ' τὸν Θαλῆ τὸν Μηλίσιο. Οἱ χάρτες αὐτοῦς Πτολεμαίου ήσαν ἀσύγκριτα ἀκριβέστεροι ἀπ' τοὺς χάρτες τοῦ Μεσαίωνα, ἀν καὶ εἶχαν χαραχθῆ 150 χρόνια μ.Χ. Τὸ 1409 ἀνεκαλύφθηκε ἡ Γεωγραφία τοῦ Πτολεμαίου καὶ μεταφράστηκε στὰ λατινικά. 'Ηταν ἐπὶ αἰώνες ἡ δάσι γιὰ κάθε σοφαρή χαρτογράφησι.

'Η ἀνακάλυψη τοῦ Πτολεμαίου ἔφερε στὰ μάτια τῆς ἀνθρωπότητος τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἓνα νέο ἀκριβέστερο κόσμο. Στὸ ἔργο σημειωνόταν ἡ θέσις κάπου 8.000 τόπων, εἶχε χάρτες καὶ περιγραφές. Δανεισμένα δῆλα ἀπ' τὸν Μαρίνο τὸν Τύριο. 'Ηταν τόσο τὸ κύρος τοῦ Πτολεμαίου στὴ Γεωγραφία κατὰ τὴν 'Αναγέννηση, ὡστε λέγαν «dixit Ptolemaeus» (τὸ εἶπε ὁ Πτολεμαῖος). 'Αμφισβήτησι δὲν χωρούσε.

Τὸ 1452 τυπώθηκε στὴ Γερμανία ὁ πρῶτος χάρτης τοῦ κόσμου, σπῶς τὸν περιγραφές ὁ Πτολεμαῖος στὸ ἔργο του. 'Η Terra Incognita ἐκάλυπτε ὅλο τὸ νότιο τμῆμα τῆς 'Υδρογείου νοτίως τῶν 15°. Μιὰ τεράστια ἡπειρος, ποὺ ἐπιανεὶ δῦτο τὴν Αφρική, μὲ τὴν ὁποῖα ἔνωνταν, μέχρι τὴν Αὐστραλία.

'Η 'Αμερικὴ δὲν ὑπῆρχε στὸν χάρτη καὶ ἀνεκαλύφθη λίγα χρόνια ἀργότερα. 'Η Terra

ESTABLISHED 1896

EVANGELOS CASTRIOTIS HALKIS AGENCIES LTD.

VOUDOURI AVE 30

HALKIS - GREECE

A TH E N S OFFICE

EL. VENIZELOU AVE. 42

TEL. 618.679 - 632.567

TELEX 9388 EK GR

TELEGRAMS : EVIANAYE ATHENS

TELEX 27149 EK GR

TELEGRAMS EVIANAYE HALKIS

TEL. (0221) 22231 - 22126 - 22325

A.O.H. (0221) 22867 - 24282

Incognita ἄν καὶ ὑπῆρχε στὸ χάρτη δὲν ἀνεκαλύφθη ποτέ. 'Ο Πτολεμαῖος εἶχε δανεισθῆ τὴν πεποίθησι περὶ τῆς ὑπάρχεως τῆς 'Αγνώστου Γῆς, ἀπ' τὸν Μαρίνο τὸν Τύριο. Τὸν μεγαλύτερο Ἰωνία γεωγράφο ποὺ ἀνέδειξ τὸ ἀνθρώπινο γένος. Κατασκευαστὴ μεταξὺ ἄλλων τοῦ λοιδόριμού χάρτη ποὺ 15 αἰώνια ἀργότερα σφετερίστηκε ὁ Μερκάτωρ.

'Ἄλλα πῶς βρέθηκε ἔκει ἡ 'Αγνωστή Γῆ; Οἱ ἀρχαῖοι ἐβλεπαν πολὺ ἄδειο τὸ νότιο ἡμισφαῖρο. 'Ηταν λογικό ἔκει νὰ μήν ὑπάρχῃ παρὰ μιὰ ἀπέραντη θάλασσα; 'Απεναντίας, λογικό θάταν ἔκει στὸ Νότο, πέρα ἀπ' τὸν Τροπικὸ τοῦ Αἰγαίου, νὰ ὑπάρχῃ κάποια 'Ηπειρος. 'Η στεριά θάπτετε νάναι μοιρασμένη μὲν συμμετρία καὶ τάξι στὸν πλανήτη μας κι' ὅχι μαζεμένη δῆλη στὸ βόρειο ἡμισφαῖρο. 'Ηταν δηλαδὴ ζήτημα χωρατικῆς θείας προνοίας.

'Ἐπειτα ἡταν, κατὰ τὴν ἄποψι τους, καὶ ζῆτημα λορροπίας τοῦ πλανήτη μας. Μιὰ μᾶζα ἔρημας ἡταν ἀπαραίτητη στὸν Νότο γιὰ ν' ἀντισταθμίζῃ τὸ δάρος τῶν ἡπείρων στὸ βόρειο ἡμισφαῖρο. 'Οχι μόνον ἡ ἀπλή λογική, ἀλλὰ καὶ ἡ θεωρία συνηγορούσαν ὑπὲρ τῆς ἀντιλήψεως, διτι μιὰ μεγάλη ἀγνωστή νότια χώρα περίμενε ἔκει στοὺς 'Αντίποδες τοὺς θαλασσοπόρους νὰ τῆς πάνε τὸν πολιτισμό.

'Ο πρίγκιπας 'Ερρίκος διθαλασσοπόρος τῆς Πορτογαλίας ἔστειλε τὸ 1487, τὸν Βαρθολομαῖο Ντιάζ νὰ περιπλέσῃ τὴν 'Αφρική. Πράγμα ποὺ ἐπέτυχε. 'Υστερά ἀπ' αὐτὸν ἡ Terra Incognita ἡταν ὁ ἐπόμενος στόχος τῶν θαλασσοπόρων, ποὺ τὸν ὑπέλογχαν νὰ δρισκετούσι λίγο μόλις νοτιώτερα. Σὲ μερικὲς περιόδους τῆς μακραίων ιστορίας τῆς ἡ «Νότια 'Αγνωστή Γῆ» πιστεύεται πῶς ἡταν τόσο μεγάλη, ὥστε νὰ πιάνῃ δῆλο σχεδὸν τὸ νότιο ἡμισφαῖρο. 'Ἄλλα καθώς τῶν θαλασσοπόρων οἱ καρίνες τραβερσάριζαν τὶς νότιες θάλασσες, χωρὶς νὰ δρισκουν τὴν ἀγνωστή γῆ, οἱ διαστάσεις τῆς διαρκῶς μίκραιναν. 'Ο Βαρθολομαῖος Ντιάζ τὴν συμπίεσε νοτίως τοῦ 'Ακρωτηρίου τῆς Καλῆς 'Επιτίδος. 'Ο Μαγγελλάνος τὴν περιώρισε ἀκόμη περισσότερο. 'Αρχισε πιὰ σοδαρά νὰ πολιορκήται ἡ μυθικὴ γῆ μὲ τὸν ἀμύθιτο δῆπος πίστευαν, πλούτῳ τῆς.

'Ο 'Ισπανὸς θαλασσοπόρος 'Αλβέρο ντὲ Μεντάνια, ταξιδεύοντας 200 μίλια ἀνατολικῶς τῆς Νέας Ιούνιας ἀνακαλύπτει τὸ 1568 κάτι την ηπειρία. Νομίζει πῶς ἔφτασε στὶς παρυφές τῆς ἀγνωστής γῆς καὶ τὰ ὄνομάρες «Νήσους τοῦ Σολομώντα». Γιατὶ ἀπ' τοὺς παλιοὺς μύθους ἔχειρε πῶς ἔκει στὴν ἀγνωστή γῆ ὅτι τοὺς θηρασμούς τοῦ Σολομῶντος. 'Υστερά σύμως, τὰ ψητιά χοθήκανε κι' οὔτε ὁ ίδιος ὁ Μεντάνια δὲν μπορούσε νὰ τὰ ξαναθρῆ. Γιατὶ τὰ στίγματα τῆς ἐποχῆς ἦταν συνήθως ἐντελῶς ἀνακριβῆ. 'Ο ὑπόλογος σύμπος τοῦ πλάτους, μὲ τὸν ἥλιο ἢ μὲ τὸν πολικὸ ἦταν ἀπὸ παλιά γνωστός. Μέθοδος δύμως ὑπόλογισμοῦ τοῦ μήκους δρέθηκε χάρις στὸ χρονόμετρο καὶ τὸν Τζαίμης Κούκ, 200 χρόνια ἀργότερα.

Τὰ χρόνια περνοῦσαν κι' οἱ θαλασσοπόροι ἀνοιγαν διαρκῶς περισσότερο τοὺς δρίζοντες τοῦ γνωστοῦ κόσμου. 'Ἄλλα ἡ Terra Incognita δέν φαινόταν πουθενά. 'Ανακαλύφθηκε ἡ 'Ινδονησία καὶ οἱ ἀκτὲς τῆς Μαλαισίας. 'Εκεῖ οἱ θαλασσοπόροι περίμεναν νὰ δροῦν τὸ πλούσιο βασίσιο τοῦ Λόκακ ποὺ διέλαβε τὸ Μάρπελο. Εἶχε περιγράψει καὶ ποὺ μᾶλλον ἦταν ἡ Ταύλανθη. 'Ετος χρυσάφι ἦταν τόσο πολύ, ποὺ μόνο ὅποιος τὸ δεῖ μπορεῖ νὰ τὸ πιστέψῃ.

Τόσο χρυσάφι δὲν δρῆκαν οἱ ἔξερευντες θαλασσοπόροι στὴν Μαλαισία καὶ 'Ινδονησία. 'Αρα σκέφτηκαν οἱ χαρτογράφοι, τὸ Λόκακ πρέπει νὰ δρίσκεται ἀλλοῦ. Τὸ φόρτωσαν κι' αὐτὸν στὴν 'Αγνωστη Γῆ. 'Ἄλλα ἡ ρομαντικὴ καὶ οὐτόφυη ἀναζήτηση τῆς Terra Incognita Australis ἀπ' τὸν θαλασσοπόρους καὶ τοὺς διφασμένους γιὰ νέες κατακτήσεις ἡγεμόνες τῆς 'Αναγεννήσεως συνεχίζεται γιὰ αἰώνες. Γι' αὐτὸν θὰ πρέπει νὰ συνεχίσουμε καὶ σ' ὅλο τεύχος.

Σ. ΡΑΝΗΣ

'Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

'Απεφασίσθη ὑπὸ τοῦ ΟΛΠ ἡ ἔκτελεσις τῶν ἔργων της έργασιών ἐγκαταστάσεως τροχιών, γραμμῶν ρευματοληψίας καὶ λοιπῶν μηχανολογικῶν ἔργων εἰς τὰς περιοχὰς τῶν προβλήτων I καὶ II Πειράματος, τῆς δυτικῆς πλευρᾶς τοῦ προβλήτος I Νέου Ικονίου, τῶν κρηπιδώματων Κερατοπύργου καὶ Δραπετσώνας.

'Ἐπισήση ἀπεφασίσθη ἡ ἔκτελεσις ἔργων τημελιώσεως τροχιών γερανῶν ὡς καὶ ἐγκαταστάσεως τροχιών, γραμμῶν ρευματοληψίας καὶ λοιπῶν μηχανολογικῶν ἔργων εἰς τὰς περιοχὰς τῆς ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ προβλήτος I Νέου Ικονίου, τοῦ κρηπιδώματος A—B τοῦ κεντρικοῦ λιμένος καὶ τοῦ κρηπιδώματος ζυλείας τοῦ κεντρικοῦ λιμένος.

'Ἐξ ἀλλού ἐνεκρίθη ἡ ἔκτελεσις ἔργων τημελιώσεως τροχιών γερανογεφύρας ὡς καὶ ἐγκαταστάσεως τροχιών, γραμμῶν ρευματοληψίας κλπ. μηχανολογικῶν ἔργων εἰς τὰς περιοχὰς τῆς ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ προβλήτος A—B τοῦ κεντρικοῦ λιμένος.

'Η συνολικὴ διατάξη τῶν ἀνωτέρω ἔργων ὑπελογίσθη εἰς 40 ἑκατομμύρια δραχμάς.

ΝΕΟΙ ΟΡΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙ

Νέους δρους θέτει δια τὸ ΟΛΠ διὰ τὴν παραχώρησιν εἰς τὴν Α.Ε. «ΝΑΥΣΙ» τῆς χρήσεως χώρου του, παρὰ τὴν ἐπισκευαστικὴν δάσσιν Περάματος, πρὸς ἀνέγερσιν ὑποστέγων δαπάναις τῆς ἑταίριας.

'Κατ' ἄρχην ἡ παραχώρησις δύναται νὰ γίνη, ἐφ' ὅσον αὐτὴ, κατόπιν γνωμοδοτήσεων τῆς Νομικῆς 'Υπηρεσίας, δὲν ἀντιθαίνει εἰς ἄλλας συναφεῖς ὑποχρεώσεις τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ εἰς τὴν περὶ αὐτοῦ νομοθεσίαν, καθὼς ἐπίσης ἐφ' ὅσον ἡ ἑταίρια ἐδέχετο ἀνεπιφύλακτων τοὺς νέους ὄρους τοῦ ΟΛΠ.

'Η ἑταίρια, εἰς περίπτωσιν τῆς παραχώρησεως, ὑποχρεούται εἰς τὴν ἀπόδοσιν τοῦ κατασκευασθησμένου ὑπὸ αὐτῆς ὑποστέγου εἰς τὸν 'Οργανισμὸν καὶ πρὸ τῆς ἐπινοίης τοῦ ὑπὸ τοῦ ΟΛΠ κριθησμένου χρόνου, ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόδοσις τοῦ ὑποστέγου ήθελεν ζητηθῆ ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ διὰ τὴν κάλυψιν ἀναγκῶν τοῦ Δημοσίου, ἀνευ οἰαστήποτε ἀπαιτήσεως τῆς ἐν λόγῳ ἑταίριας.

'Θά πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν δάσσιν Περάματος δύναται νὰ παραχωρηθῇ χώρος καὶ εἰς οἰονήποτε ἐνδιαφέρομενον τρίτον ἐκ τῶν ἔκει ἐγκατεστημένων σιδηροδιομηχανιών ἐπισκευής πλοίων ὑπὸ τοῦ ΟΛΠ διά τὴν προστέγων εἰς τὴν δεξαμενήν τοῦ ΟΛΠ δρους.

• 'Ενεκρίθη κονδύλιον 27.000.000 δραχ.

δικαιώματα διὰ τὰς δι' ὑδροφόρων σκαφῶν πραγματοποιουμένας ὑδροδοτήσεις κατὰ ποσοστὸν 100%, ἐνῷ διὰ τὰς πραγματοποιουμένας ἐκ τῶν κρουνῶν τοῦ δικτύου τοῦ 'Οργανισμοῦ ὑδροδοτήσεις κατὰ ποσοστὸν 50%, ἔξαιρεται τῶν υδροδοτουμένων ἀπ' εὐθείας ἐκ τοῦ δικτύου τοῦ ΟΛΠ δημοσίων υπηρεσιών, κυλικειών, αναψυκτηρίων, ἐστιατορίων, καφενείων κλπ.

Τὰ ἐκ τῆς αὐξήσεως προκύπτοντα τυχὸν κλάσματα μονάδων στρογγυλοποιούνται εἰς τὴν ἀμέσως ἀνωτέρων ἀκεραίων μονάδα.

Ο Κ. ΣΟΥΛΗΣ ΕΙΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΝ

'Ο γενικὸς διευθυντής τοῦ ΟΛΠ κ. Σπυρ. Σούλης καὶ ὁ προϊστάμενος τῆς 'Υπηρεσίας 'Εκμεταλλεύσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ κ. Γρηγ. Βαγιανίνης θά ἐπισκεφθούν ἀπὸ 8—15 προσεχούς Μαΐου τὰς εἰς Βουδαπέστην ἐγκαταστάσεως τροχιών, γραμμῶν ρευματοληψίας κλπ. μηχανολογικῶν ἔργων εἰς τὰς περιοχὰς τῆς ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ προβλήτος A—B τοῦ κεντρικοῦ λιμένος.

• 'Ο πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι διὰ τὸν ΟΛΠ καὶ ὁ προϊστάμενος οἴκος συνεργάζονται εἰς θέματα μηχανολογικού ἔξοπλισμοῦ.

• 'Ο ΟΛΠ ἔκανε δεκτὸν αἴτημα τῆς Α.Ε. «Ναυτιλιακὴ 'Εταιρία Λέσβου» περὶ ἀπαλλαγῆς τῆς ἐπιβιλθέντος εἰς δάρος τῆς προστίμου διὰ τὴν καθ' ὑπέρβασιν τοῦ προγραμματοποιημένου παρασμοῦν εἰς τὴν δεξαμενήν τοῦ ΟΛΠ ἐπὶ μίαν ἡμέραν τοῦ ἀπίστολου αὐτοῦ.

• 'Ο ΟΛΠ ἔκανε δεκτὸν αἴτημα τῆς ΕΠΕ «ΣΕΡΕΣ 'Ελληνικαὶ Ναυτικαὶ 'Επιχειρήσεις» περὶ παροχῆς εἰς τοὺς παραχωρηθέντας ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ εἰς ταύτην χώρους περιοχῆς Ντόκ 3 θεριτών, ὑπὸ τὸν όρον διὰ τὴν Επιβιλθέντος εἰς τὴν δέσμην τοῦ ΟΛΠ κριθησμένου χρόνου, ἐφ' ὅσον ἡ χρησιμοποίησης τῆς θέσης παροχῆς τοῦ ΟΛΠ προστέγου ήθελεν ζητηθῆ ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ διὰ τὴν κάλυψιν ἀναγκῶν τοῦ Δημοσίου, ἀνευ οἰαστήποτε ἀπαιτήσεως τῆς ἐπιφύλακτων εἰς τὸν περιβάλλοντα χώρων.

• 'Ενεκρίθη κονδύλιον 27.000.000 δραχ.

διὰ τὴν ἔκτελεσιν ἔργων κατασκευῆς τοῦ μώλου Δραπετσώνας.

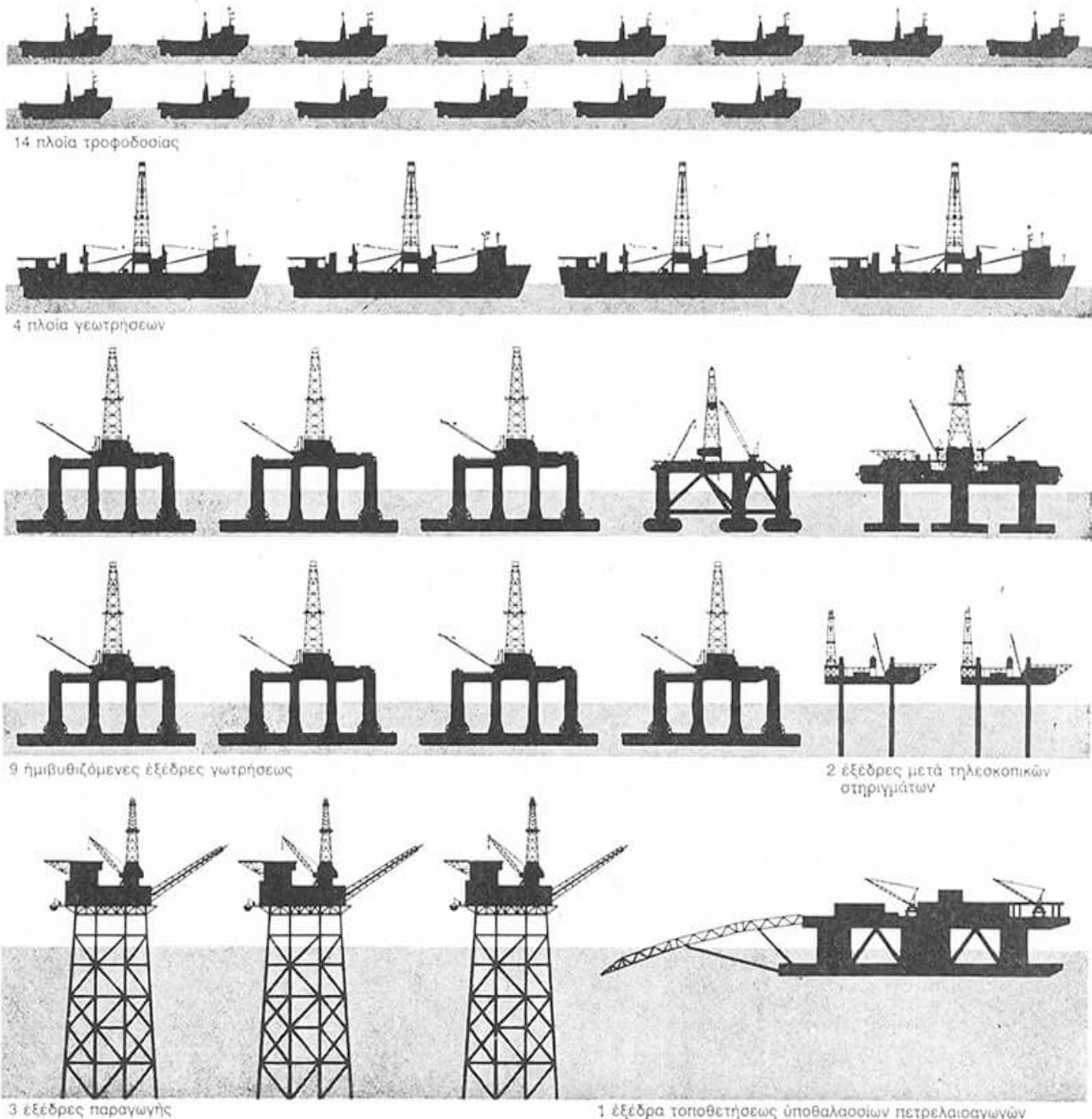
• 'Υπὸ τοῦ ΟΛΠ παρέχεται ἡ διευκρίνησις, σχετικῶς μὲ τὰς ἐγκριθείσας προσφάτως αὐξήσεις τῶν τιμολογίων τοῦ Κανονισμοῦ ἔργων της Φορτοεκφορτώσεων πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ ἔκτελεσις εἰχεν ἀρχίσει πρὸ τῆς ἀνωτέρω ὥρας, ἡ δὲ ἀποπεράτωσις ἐγένετο μετά τὴν 10ην Φεβρουαρίου, τὰ δικαιώματα ἐργασιῶν ἐπὶ πλοίων θά υπολογίζωνται μὲ δάσσιν τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τῶν προστάσιών των τιμολογίων. 'Ομοίως ἐπὶ τὴν δάσσιν τῶν προστάσιών των τιμολογίων θά υπολογίσθησαν πρὸ τῆς 10ης Φεβρουαρίου, ἔστω καὶ ἂν ἡ ἐπαναφόρτωσις τῶν τοιούτων φορτίων ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου ἐπραγματοποιήθη μετὰ τὴν 8ην π.μ. ὥρας της 10ης Φεβρουαρίου. 'Επὶ φορτοεκφορτώσεων πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ ἔκτελεσις εἰχεν ἀρχίσει πρὸ τῆς ἀνωτέρω ὥρας, ἡ δὲ ἀποπεράτωσις ἐγένετο μετά τὴν 10ην Φεβρουαρίου, τὰ δικαιώματα ἐργασιῶν μετακινήσεως φορτίων πλοίων γραμμῆς ἐκ τοῦ κύτους ἢ τοῦ καταστρώματος εἰς προκυμαίαν καὶ ἐπαναφόρτωσης τούτων ἐπὶ τοῦ πλοίου (shifting), ἐφ' ὅσον αἱ ἐργασίαι αῦται συνετελέσθησαν πρὸ τῆς 10ης Φεβρουαρίου, ἔστω καὶ ἂν ἡ ἐπαναφόρτωσις τῶν τοιούτων φορτίων ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου ἐπραγματοποιήθη μετὰ τὴν 8ην π.μ. ὥρας της 10ης Φεβρουαρίου) καὶ πρὰ τῶν πρώτων της ημέρας (10—12 Φεβρουαρίου) ἀπὸ τῆς 8ης ημέρας (10—11 Φεβρουαρίου).

ΑΓΓΛΙΚΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ

ΓΙΑ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ
ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΤΑΧΥΡΥΘΜΑ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ
ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

ΟΜΟΝΟΙΑ — Πατησίων 21
Τηλ. 537-229 3ος "Οροφος"

**AEG - OFFSHORE - TECHNIQUE: Έπιτυχής δραστηριότης
και είς τὸν τομέα τῶν ύποθαλασσίων γεωτρήσεων μὲν ἥδη
ἐγκαταστημένη ίσχὺν ἄνω τῶν 150.000 KVA.**



AEG

AEG-TELEFUNKEN

Fachgebiet Schiffbau
2 Hamburg 11, Steinhöft 9
W. GERMANY

AEG ΕΛΛΑΣ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ Α.Ε.
ΜΟΣΧΑΤΟΝ - Φλωρίνης 15 - Τηλ. Κέντρον 3292-1, έσωτ. 244
Τέλεξ 21 3371, 21 3388
AEG MARINE: Βασ. Γεωργίου Α 463 & Ήλειας
"Ορμος Κερατσινιου - Πέραμα Τηλ. 461.5360 - 461.5312"



ΝΕΟΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΟΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123, Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη' 47,
Τηλ. 45.20.778, Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51863157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping
Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.



ΟΠΟΥ ΛΑΛΟΥΝ ΠΟΛΛΟΙ ΚΟΚΚΟΡΟΙ...

Ο που λαλούν τολλοί κοκκοροί, άργει νά ξημερώσῃ. "Ετοι ισχυρίζεται: Ενα χπό τά σοφά ρητά της λαϊκής μας παράδοσης. Και πραγματικά, όποια δουλειά ή δροσιά υπόθεση δρίσκεται, ταυτόχρονα, σέ χέρια πολλών και διαφόρων συντελεστών, ποτέ δέν πρόκειται νά βρή την πραγματική της δρόμο και τό ανωτέρη της τέρμα. Θά προχωρή καθημερινά ώπο το κακό στο γειτόνερο.

Πολλά χαρολήγηματα ή στήλη μου, σέ παλλητέρων χρόνια, με τό θέμα της τηλεπικονιωνίας των πλοίων μας. Τόσο, σταν, σάν είναι ώπο τούς λειτουργούς της και εγώ, αλλώντας τούς ωικουνός, δυο και με το παραμέρισμα μου στήν όποιαχίς, συνέχιζα νά συμμετώνω της άναγκας της, τά έλκτωματά της και τίς διάφορες συνθήκες της. Φυσικά, δύο όφορούσσω τά πλοία στανής της έποχης. Μέ τὸν καιρό δημος, ώπο της ή υπόθεση έπαφε νά με άπασχολή. "Οχ: γιατί κάθηκε το έδιαιφέρον μου, άλλα γιατί τό σύστημα τῶν ήλεκτρονικῶν θεμάτων, είχε μέρα με τή μέρα τέτοια πρόδο και τέτοια έξιλη; Δύο έμεις οι παλαιότεροι: τού είδους μένους και άπλυτορούσσω.

Θυμούμε: ένα πρακτικό δάσκαλο τῶν μαθητικῶν μου χρόνων στὸν δάσκαλο, δικαίως στὸν πίνακα όγκων ζέτεν νά μάς ένημερώσω, τότε, στήλη τέχνη του:

— Ηπιά μου — μάς έτοντας — κατά ποι σάς συγχρινόντας μια περιορισμένη όργη και μια μικρή εισήγηση ο' ένα τεράστιο μελλοντικό θέμα. Στὸ θέμα τοῦ «Επαγγωγικοῦ ήλεκτροτισμοῦ». («Ετοι λεγόταν τότε ή ήλεκτρονική ηπόθεση: «Επαγγωγικός ήλεκτροτισμός»). Δύο υπάρχουν περιθώρια γ': κατό τό είδος τοῦ ήλεκτροτισμοῦ, συνέχιζε. Θά άλλαξεν ριζικά τή ζωή τοῦ άνθρωπου!

Δέν άστρογης. Τά πενήντα χρόνια ποι πέρασαν πολὺ τήν προφητείαν ώπο τοῦ πρακτικοῦ δάσκαλού. Σταματήσαμε δημος: Κάθε άλλο. Ή ήλεκτρονική έπιστημη, δέν προχωρεῖ άπλα. Καλπάζει. Κάθε δργανό της, μέρα με τή μέρα παραμέριζεται: άπο άλλο καλύτερο, άπλούστερο, τελείτερο. Ήδες τέτοιες έκπλήξεις δέν ζύδια καθημερινά; Γιά τί νά πρωτομάλησσουμε και ποιδ νά πρωτοπομπισσουμε; Γιά τά «Τρανζίστο», γιά τά «Ραντάρ»: γιά τά συστήματα «Μονόπλευρης συγχρότητος τηλεπικονιωνίων»: γιά τά άλλα τῶν. Πολλά υψηλῶν συγνοήτων; ή γιά τά «Ραδιοτηλεπικία»; ή γιά τά «Τηλεπικονιωνίων διά διαφόρων»;

Μακρός κατάλογος άλλα και συνεχής. Ατελεύτητος. Μέ διλητά και με προθήκες καθημερινά έκπληκτικά. Μέ πολλές και ποικιλες διακλαδώσεις και έκπληξης. Άκοδα και κατή ή άστρική έφερεση, πολλή σχέση και μιγάλη συγγένεια έχει: με τίς είσες τοῦ «Επαγγωγικοῦ ήλεκτροτισμοῦ»;

Νά, λοιπόν, γιατί ή υπόθεσης τῆς τηλεπικονιωνίας τῶν πλοίων έπαφε νά με άπασχολει. Πιστί, άπλούστερα, ξεπέρασε πολὺ τή γνώσεις μου. Αποξενώθηκα, ωριολεκτικά.

«Εμενά δημος με τήν πεποίθηση, ότι: δύος δύο άλλαξαν στήλη ναυτιλία, δύος δηλαδή τά «τρίμης φορτηγά τῆς έποχης μου άνπληρούντων με τά συγκρινόντα πλωτά θηρία, δύος οι ταχύτητες τῶν έξη και δικτύων μιλίων άνπληρων με τίς δεκακοτόνα, τίς είκοσι και περισσότερες, δύος οι άνεκδημήσας κουζίνες, τά πόσιμα νερά και γενικά ή άνθρωπην διαδίωση τῶν καραβιδών καμμιά σχέση και κακιά γνωριμία δέν έχει: τώρα με τή δική μας έπο-

χή, έτοι πίστευκ πώς και τό θέμα τῶν τηλεπικονιωνίδων τῆς μιγάλης και πρωτοπόρας σημερινής ναυτιλίας μας δρήκε τήν παράλληλη τελείτητα και τήν συγχρονιζομένη καθημερινά έξέλιξη. Πίστευκ πώς δηι: μόνο τῶν πλοίων τά συμφέροντα θά είχαν κάθε εύχεται στις έπικονιωνίες, άλλα και κατί οι ναυτικοί θά μπορούσαν σέ κάθε στηγάνη, ήμέρας και νύχτας, νά μιλούν με τούς δικούς τους και μάλιστα πάλι φθηνά, άφοι άπο κάθε ομιλει τού πλανήτη, ή έπικονιωνία με τήν μητέρα Έλλάδα ή την λίγη προστήν και κατί εύθετον. Και γιατί νά μήν τό πιστεύειν άπο καθέτοις: Γιατί νά μήν τό θεωρεί θέματος τής Κερκίνης, διαθεσιογονίας: άπο τὸν ΟΤΕ, δύος και οι τηλεγραφικοί σταθμοί τῆς Γαστούνης, τῆς Κορονίτης και τῆς Πρέσβεζας;

Ηδη θέλουμε τήν άρτιότητα στήν τηλεπικονιωνία τής ναυτιλίας μας, δικαίως δημόσιο παράκτιος ή έστω και διεύτερος τής Κερκίνης, διαθεσιογονίας: άπο τὸν ΟΤΕ, δύος και οι τηλεγραφικοί σταθμοί τῆς Γαστούνης, τῆς Κορονίτης και τῆς Πρέσβεζας;

Γιατί προσάλλουμε παράπονα και διαμαρτυρίες δικαίως δημόσιο τήν σημασία τῶν καθημερινών τῆς έπικονιωνίας με τά πλοία και τήν παραλλήλεις με τίς καθυστερήσεις έπικονιωνίαν τῆς έγραψε;

Τό κακό θά είναι πάντα άθερά πεντού, έφ' ζενού ένοι: και άπαιροι κύκλοι άνακατεύονται: και ρυθμίζουν τά άρθρυμα. Πολλά και ποικίλα τά είδικα θέματα τῶν πλοίων και δέν τακτοποιούνται: δύος διαφαρτυρίες και δικαίωμαν προσάλλονται.

Κοντολογίς, μιά και μόνη ίπαρχης: ίπαρχες δικαίως ένοι: και πάραιροι κύκλοι άνακατεύονται: και ρυθμίζουν τά άρθρυμα. Πολλά και ποικίλα τά είδικα θέματα τῶν πλοίων και δέν τακτοποιούνται: δύος διαφαρτυρίες και δικαίωμαν προσάλλονται.

1) Νά άποξενωθή τό ταχύτερο δημόσιο τήν ίπαρχης τῆς τηλεπικονιωνίας τῶν πλοίων. Έγκαταστάσεις δέ και προσωπικό νά άνήκουν στήν Ναυτιλία με τήν ίδια. Μόνον τά οικονομικά συμφέροντα νά άνήκουν στὸν ΟΤΕ. (Τέλη ημέραν).

2) Νά άποξενωθή και τό ιπουργείο Παιδείας άπο τήν ίπαρχης τῆς Ναυτιλίας έπιπλεότερο, τό ταχύτερο. Πολλά παράξενα μέση άνωμή του και πολλές άθερά πεντούς άνωματίς άφηνει.

Είναι: άρκετά κατά τά δύο. Τό Υπουργείο τῆς Ναυτιλίας έζερε: καλύτερα άπο κάθε άλλον τήν ναυτιλία, τίς άναγκας της, τίς ίδιομορφίες της και τά έπειγοντά της. Ήπαρχοι λοιποί άπο πολλού κοντά τούς άνθρωπους της, είτε είναι οι οικονομικά άνδιαφερόμενοι, είτε οι έργαζομένοι: στά πλοία.

Κάθε άναμμές άλλων, έξασφαλίζει: τό... πελάγωμα.

Σέ πελάγωμα εύρισκεται: τώρα και τό θέμα τῆς τηλεπικονιωνίας τῶν πλοίων μας, εθρικόμενο, έν έτει: 1976, πολλό πίσω και δέποτε έκανε το 1940.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δύοι αι μάρκες αυτοκινήτων εις τιμής έργοστασίου και διεύθυντας δασμούν (transit).

Γράψατε διά νά σᾶς σταλούμενο κατάλογος και τιμαί επειλέως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

Θρῦλοι, ἱστορία καὶ θεσμοὶ τῆς Ναυτιλίας

γράφει δ κ. Ε. Ἀθηναῖος

Η ΠΡΟΟΔΟΣ της τεχνολογίας σε δύο τούς τομείς κατά την σύγχρονη έποχη, και θεωρείται στην υπόθεση πώς συγχωνεύεται μες ένδικφρες δίνει πάντα την άντιθεση, πώς μες παρουσιάζει έντονη, την γραφικότητα της έποχης που πέρασσε.

Κυνηγοί κάθησε της παρωγημένης γραψικότητας έπισημανόμενα κάθε φορά κάθε πού δεν ισχύει πιά, τό περίεργο, τό άγνωστο πολλάς φορές πού έπειτα ήπια μιας διάθεσις ρομπαντομού, μηδενίσει τὴν γνώση τῶν θεατῶν τοῦ παρελθόντος.

Καὶ ήταν μιὰ ἐποχὴ ποὺ οἱ ἐπικοινωνίες μὲ τίς χώρες τοῦ ἔξωτερικοῦ ήταν φτωχές καὶ ποὺ ἡ εἰδησὶ ἀπὸ τὴν γειτονικὴν χώρα ἔκκνει μέρες καὶ ἀλλοτε μήνες γιὰ νὰ φτάσῃ. Ήταν ἡ ἐποχὴ ποὺ τὸ καρπόφυτόν τους στὸ λιμάνι, δὲν είχε προσβλήση νὰ ράψῃ καὶ έμενε ἀρδόσι, περιμένοντας τὴν δάρκη καὶ τὴν μαύρην νὰ ἀποδιδάσκῃ ἐπιθάτες καὶ ἐμπορεύματα. Τότε καὶ οἱ ἐπιδημίες ποὺ ἔπικριναν δικτάσεις θανάτικοι κακμαῖα φορὰ ζεκτήριαι πόλεις ὀλόκληρες. Καταστατικὴ ή διαφύλαξη; τὴν δημιουργίαν ὑγείας, η ποιείται δρισκόπων στὴν ἀνάγκη νὰ πάρειν πολλές φορές μέτρα, μπορεῖ δηγὸς ἀποτελεσματικά, δισού δημοσιότητα γραφικά.

"Εγουας ήν" δήμοι μαζί έγκυώλιο τοῦ Γηπούργειον Ναυτικῶν ποὺ ἔξεσδόθη στις 7 Δεκεμβρίου 1876 καὶ ἀπεστάλη πρὸς τὰς λαμπνικές ἀρχές, ἡ δούτια ἐπέδει τῶν Λαλλῶν δείχνει καὶ καίνη τὴν στάχιδα τῶν θαρραρέων, ἡ δούτια ἔγινα καίτια, χάιτια: διοὐδὲ γραπτηριούσιοι γὰρ ἀκολουθήσαν τὸ ἐπάγγελμα κατέτο.

"Ετοι λουπὸν πρός ἀντιμετώπιον τὴς ἀταξίας καθῆται τῶν λεμφούχων κατὰ τὴν προσέγγισιν των στὰ καταπλέοντα πλοία, τὸ Ἀπορρυγεῖον τῶν Ναυτικῶν ἐξέδωσε τὴν ἔγκυκλον ποὺ ἀναγέρεται καὶ ποὺ προσδιορίζεται τὸ εἶδος καὶ τὴν ἔκτασιν καθῆται τὴς ἀταξίας.

— Εγένοντο εἰς τὸ Ὑπουργεῖο παραστάσις — ἀναφέρεται στὴν ἑγκύκλιον — διότι οἱ πορθμεῖς προσπελάχουσαι καὶ πολλάκις εἰσπηδοῦσαι εἰς τὰ ἔταιρικά ἀπώλοις πρὶν ἢ ἀγωροθελήσασιν ἢ θλίψις πρατήσωσι τὸν πλούτον αὐτῶν, τὸ δὲ γείτονος πάντοιον πρὶν ἢ χορηγηθῆ ὑπὸ τῆς ἀρμοδιότης Γειτονομάχης Ἀργῆς ἢ ζεῖει ἐλευθέρας καινονιζεις.

Ἐπειδὴ ἐκ τῆς τοιχής ἀποξίας ἀνδρεύμα-
νον νὰ προσβλητθῇς: τὰ τῆς θυμοσίας ὑγείας
καὶ νὰ συμβοῦνται δυστριχήματα εἰς τοὺς ἄπιδι-
τες καὶ εἰς αὐτὸν ἕτερα τοὺς πορθμεῖς: ἐπιθυ-
μοῦντες καὶ ὁφελούντες νὰ προσάδημον πάν-
ἀπευτάσιον, παραχγγέλλομεν εἰς τὰς λιμενικὰς;
τοῦ Κράτους ἀρχὰς ἵνα προσκαλέσωμεν: τοῦς εἰς
τὴν περιφέρειαν μόνον μεταρχημένους τὸ ἀ-
πάγγελμα τοῦ πορθμείου νυκτικούς καὶ νὰ κα-
τατίθωμεν αὐτούς προσεκτικούς, έποιας τοῦ
λοιποῦ πάνυσιος νὰ ἔσκονθωτο τόσον ἀτάκτως
καὶ ἐπιθυμηθῶς τὸ ἔργον μόνιν, καταχγγέλλον-
σαι: ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας δικαιοτάκης ἀρχῆς
τοὺς παραδάτους Παραχγγέλλομεν δὲ ἔτι, δισκι-
λευταντοὶ ἀναγκαῖον ἴστοριανεῦμεν: διὰ λέμ-
πον

λέγονται αρχαὶ τῶν εὐθυγράμμων τῶν περιήρων, νά πέμπουσιν αὐτῆς πρὸ τοῦ κατάπλου τῶν ἀποπλοίων, ἐπὶ τῷ σκοπῷ γ' ἀπομεμρύνη τὰ διδιωτικὰ λέμβους καὶ νά ἔμποδίῃ τοὺς πορ-
θμεῖς νά εἰσαγῆσσαν εἰς τὰ ἄτροπλαις πρὸ τῆς
ἔλευθεροκοινωνίαστιν.

κές διατάξεις, οι ἀποίες δὲν ἔπειραν τὴν ἐπικουμπιά τοῦ πλοίου πρὸ τῶν ὑγιεινομάκρη πι-
στοποίησι εἰσέβαλλον κυριολεκτικά πάνωρθρό-
το πλοῖο ἀνακύψει τὸν πλοῖον του, μὲν ἡνὶ τρό-
πῳ ποιὸν θύμησε, πειρατικὴ ἐπιδρομή. Κρεμα-
σμένος ἀπὸ σκοινιὰ καὶ ἀνεμόσκαλες φύλακαί-
και ἔργαζον προσπαθεύοντες νὰ περάσουν τὴν
κουπαστή, καὶ νὰ τυλλάσσουν κυριολεκτικά τὸν
ἐπιδρόμο ποὺ μὲν σπρωχεῖται καὶ αἰλούταιες πολ-
λές φορές ὥδη γεγίστη στὴν δικῇ τους δάρκα.
Τούτου δὲ ἐνεκκα τοικίτεται στὴν ἐγκύρωτο, ἐ-
κτὸς τῶν κινδύνων τῶν ἐνδεχομένων, οἷς τὴν
περιβάσιαν τῶν ὑγιεινομάκρην διατάξεις
συμβαίνουσι: πολλάκις καὶ δυστυχήματα οικετρό-
πτικα, κατακόμηζονται ἔδροις οἵ τις λέμοις ὑπό-
της μηχανῆς τοῦ ἀγνοούσου, η ἀνταρρέπονται
ὑπὸ κύτοι ταχυποροῦντος οἵ τις, καὶ σύτο τῷ
γονταὶ πολλάκις ἡ τραχυκτίζονται οἱ εἰς τὰς
λέμοις κάτας ἐπιδιδίκτες. Τοιούτον δὲ δυ-
στύχους μνῆσε καὶ ἔσχάτως ἐν Σπάταις.

"Αναγνωστικά σήμερα δέν αίρεστα εί θέση να
συλλαληθούμεν την έκταση της άποκεντρης κυριαρχίας
όλλα δημόσια όποια τα ξανθερόμενα σ' αύτην
την έγκυνητο είναι: δυνατόν να πάρουμε μια ι

«Απαγορεύεται: εἰς τοὺς λειμούχους — ἔνα
φέρεται: ἀλλοῦ — ν' ἀναρριχήμεντα: καὶ εἰσηγη-
θέσιν εἰς τὸ ἀτρόπλοιον ἀπὸ τῶν πλευρῶν καὶ
τοῦ, ὅφελοντες νὰ εἰσέρχωντα: εἰς αὐτὸ δι-
τὸν πρὸς ἑνδεκαν προσριζέμεναν κατίματαν καὶ
θέσσον τοῦ ἀτρόπλοιον. Απαγορεύεται: τοῖς
λειμούχοις: νὰ ἀρπάξων κάτογνωμάν τος ἀ-
ποπειραζάς τῶν μετατόπιν τῶν αὐτῶν, νὰ
ἔχουν κακά τους τοινοτερέποντας αὐτοὺς νὰ ἐπιστρέ-
νονται εἰς τὰς ίδιας λέμβους καὶ κατόπιν ν

άποικων παρ' αὐτῶν ήπερογκών μίσθιμψ δι-
τὴν ἀποδίδεις τὸν εἰς τὴν ἔκραν. Εἰς τὰ
δὲ λιμένας οἱ λαμπόδοιοι αἰσχροκαρδοῦντες
συνεπίζουνται καὶ προσδιορίζουσι: τὸ μίσθιμψ
τοῦ ἐπιβιβάσσων καὶ ἀποβιβάσσων εἰς ἄπεργον
καὶ ποσόν, ὃ ἀπωφελούμενοι τῶν περιστάσεων
ὅς ἐν κατρῷ νοοῦσις π.χ., ἀποτιθοῦν ἀπὸ τοῦ
ἐπιβιβάτης διὰ τὴν ἐπιβίσσων καὶ ἀποβιβάσ-
σος ὑπέρογκα. Τούτων δὲ Εὔκα καὶ πακολού-
θος πολλάκις μιταῖσι τῶν ἐπιβιβάσσων καὶ τῶν
λεπιδούγον τρόπες, διαπλήκτισμον καὶ συγνο-
μικήτηρι. Πολλάκις δὲ τοισταῖς καταπλήκτι-
σμοῖς εἰσαγόμενοι κατὰ τὸ λλοδαπόν, προσκάλεσσι
επικατρύπτεις τῶν ἔξιν τὸν Δυνάμειον καὶ ἀλλά-
λικὸν δυσκρέστους καὶ ἐπιγυμίους συνεπείκει.
Εἰς τοὺς τοιούτους λιμένας καὶ λιμναῖς ἀρχ-
ικῆσιοις γά τὸν ἔκδιωσαντα ἀποχρωρευτικὸς διατά-
ξις τῶν τοιούτων αἰσχροκαρδεῖν τοις
πιέσσον. Ήν ἀνάγκη δὲ φρείλους νά τονεγκούσσι
ται καὶ μιτά τῶν λοιπῶν τοπικῶν ἀρχῶν καὶ
νά λαμβάνωσι πάντα τὰ κατάλληλα καὶ νῦν
μα μέτρα, πρὸς ταχεῖσιν καὶ ἀποταλεσματικῶν
κακτοτολγήν τῶν τοιούτων θενδραλικῶν πρ-
τῶν.

ΚΑΙ Η τύχης τῆς εὐταξίας τῶν λεμβούχων
εἶχε ἀνατοῦθεν διὰ νόμου στὶς Αἰγαίουκὲς Ἀργέα
καὶ ιδεατέρως εἰς τὰ πεπτώτερα ὅργανα τῆς
Αἰγαίουκῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Αἰγαίου. Περιπολοῦν
τας αἱ λιμενοφύλακες μὲν δέρκες μάταια προσπά-
θεοῦσσιν νὰ ἐμποδίσουν τοὺς λεμβούχους ἀπὸ μι-
νέα πειρατικὴν ἔσφοδο μηδὲ κατάπλεε τὸ πλοῖο
γιὰ νὰ ἀποβιβάσῃ τοὺς ἐπιβάτες.

Συγνά, ποικνά, διμηρικές μάχες έπραγματο ποιόντο μεταξύ λεπτούχων και λιμενοφυλάκων, σι όποιες συνήθως κατέληγαν σε αίματη στα γουπταράδες.

Δύο κατηγορίες ἀνθρώπων ταχυμένες στὴν ἑξιπνηρέτης: καινοῦ ἐκποσθ, δύο ἐπαγγέλματα σὲ δικαιη ἀντίθεσι: καὶ οὐπλοκή.

·Αλλάς οι δοῦλοι ποτοί γέτων οι λαμπερότελες της ἐποχῆς.

Δυνάμεις τοῦ Νόμου Α.Γ.Μ.Ζ. τῆς 26 Μαΐου 1887 περὶ Ὀργανισμοῦ τῶν Αιμενικῶν Ἀρχῶν τοῦ Κράτους γιὰ νὰ διορισθῇ κάποιος λιμενοφύλακας ἔπειτα νὰ ἔχῃ συμπληρωματικὸς τουλάχιστον οὐλακούς υπηρεσίας δύο ἑταῖρον νὰ ἡταν λιμενίκως ἀπὸ 25 έως 30 και γενικώτερα οἱ λιμενοφύλακες ἔπειτα νὰ ὠσιν ἀρτιμελεῖς καὶ οὐδὲ σωματικῶς ἀνίκανοι».

Οι ἀρχαιμενοφύλλακες προϊόρχοντο ἀπὸ τοῦρ
λιμενοφύλλακες ἀφοῦ εἶχαν ὑπερτήσην μία του-
λάχιστον Ιετῆ θυτεία ὡς λιμενοφύλλακες καὶ
ἐγνωμόζαν ἀνάγνωσις καὶ γραφή.

Έπιοντς προήρχοντο καὶ ἀπὸ ὑπαξιωμάτων τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ χαρακτηρισμένου γιὰ ὑπεροεἰδία ἔγραψε. "Ἡ ἡλικία τους ἐπρεπε νὰ είναι μεταξὺ 30 καὶ 40 ἔτην.

Οι λαμπενοφόλλακες ἔκτός ἀπ' τὰ καθηρά ζεστυνομικά καθήκοντα είχαν και τὴν εὐθύνην τῆς φυλάξεως τῶν δημοσίων γκαινθρακαποθηκῶν

Ο μαθήτης τῶν ἀρχαὶ λιμενοφυλάκων ἔφθινε τί;
70 θρυ., κατὰ μῆνα, τῶν δὲ λιμενοφυλάκων εἰ;
50 θρυ.

Οι ἀρχαὶ λιταιοφύλλακες ἔφεραν στολὴν ὑπάξιαν
ομικτικοῦ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ «μετὰ σε-
ργάτου χρυσοῦ ἐξ ἱκανέρας τῶν γειράτων τοῦ
βασιλίσθεον». Ένων οἱ λιμενοφύλλακες τῶν στολῶν
τοῦ ναύτου τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ «μὲ δύο
τανίκις ἐξ ἕριθρου ἐριόχυρου ωψάγματος». «Η-
τανίκις τοῦ θερινοῦ πήγλου καὶ τοῦ γειρατηνοῦ
τῶν λιμενοφύλλακων πηλίσκου θέλα: φέρει χρυ-
σοδεκάτα: γράμματαν ἐκτοπομεμένην τὴν λέξιν

“Ετοι λοιπόν οι λαμπεοφύλλικες μὲ δὲγην τὴν
ιδιαιτερων μέριμνα τοῦ Κράτους ἐκπλούντο νό^τ
προσφέρουν ὑπηρεσίας οὐσιαστικές καὶ πολλής
φροῆς ἀπικινδυνες γιὰ τὴν ἀσφάλειά τους ἢ
φοῦ πέρα ὅπο τὴν καθηγερινή μάχην τους μὲ
τοὺς λεμβούνους είλχαν νὰ ἀντιμετωπίσουν ωκεί^ν
τὰ διλλὰ κοινωνικὰ ἀποθράμματα ποὺ είλχαν σάν
τόπο συγκεντρώσεως καὶ δραστηριότητος τὸ
Λαζανά, τοὺς λαζαρεπιδρόους κοινῶν κλέφτες καὶ
βασιλικούς

ΜΙΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΙ του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους της 23ης Φεβρουαρίου 1899 ἀγοράζεται: ἐάν ήτο νόμιμος ἡ ἔκδοσις διπλώματος κυριαρχήσαντος ἐπ' ὄντιματι χαυτικοῦ ἀγροῦ μάτου. Εγείρεται κάποιο ἐνδισκέφερον ιστορικό δλῆκον μεταξύ γραφικότητα γι' αὐτὸν τὴν παραθέτουσαν.

"Ετοι τὸ Νομικὸ Συμβούλιο ἔγνωμειδέστησε
ὅτι είναι δυνατή ή ἀπόδικης διπλώματος παρί-
άκουσιάς του υποτικοῦ.

Δικαιολογεῖς; Εἰ τὴ γνώμην του κατέη ὡς εἴδει:

Τό Νομικὸν Συμβούλιον, πρὸς ὃ ὑπέβαλο-
τὸ δέγκημα περὶ τῶν κυβερνήτων τῶν ἐμπορικῶν
πλείσιον, ἢν δηλουσότι οὕτοι: πρέπει νὰ ὠσιν ἔγ-
γράμματοι, διπλώματα κυβερνήτων, ἀπεγν-
νατο ἀπόφασινδις, διότι τὸ ἔρθρον 13 τοῦ τῆ-
15 Δεκεμβρίου 1836 B.Δ. μεταξὺ τῶν προσδιοί-
των δὲν ἀνέγραψε καὶ τοῦτο ἀλλως τὸ πνεῦμα
τοῦ τοῦ νομοθέτου προσφανῶς συνάγεται καὶ
ἐκ τοῦ γ' ἔλευφίου τοῦ ἔρθρου 13, ἐν ἀντιπρ-
ρᾶσθαι πρὸς τὸ ἀδέψιον γ' τοῦ ἔρθρου 14, καθι-
ἄ εἰ μὲν κυβερνήται: ὑπόθελονται εἰς πράξι-
κας μόνον ἔξετάσεις, ἐνῷ αἱ πολεῖχροι: καὶ εἰ
θερηγικαῖς: ἐπὶ πλέον δημος ουντέρεις καὶ
ἐπικείρυχοι, διτ., καθ' ἡμέτον ἐποκχήν ἐνομοθετήθω
οὐν τὰ προσόντα τῶν μελλόντων νὰ ὑποθέγθω
οιν εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος
κυβερνήτου ἐμπορικῶν πλείσιον, ἵνα τοῦ 1836
δὲν ἥτο δυνατόν ὃ νομοθέτεις ν' ἀποκτήσῃ καὶ
τὴν ιδιότητα τῆς γνωστῶν γραμμάτων, ἢν
δὲν πάντα δέσμωτα νὰ ἔμσται.

Ε. Ν. ΔΩΡΗΑΙΟΣ

Νομικὰ Θέματα

Αγγλική Νομολογία

• Διένεξις ἐν χρονοναυλώσει ἐκ τῆς μεταβαλλομένης ισοτιμίας μεταξὺ γερμανικού μάρκου καὶ δολλαρίου.— Κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ σχετικού ὄρου τοῦ ναυλοσυμφώνου, αὕτη δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν κατὰ τὸ καθορισμὸν τοῦ ναύλου ὅστις ἀκολουθεῖ μόνον μεταβολὴν ἐν τῷ μισθολογίῳ.

Ἡ διένεξις εἰς τὴν ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένην ἀπόφασιν ἀντικατοπτρίζει τὰ προβλήματα τὰ ὅποια ἔγειρονται ἀναφορικῶς πρὸς τὴν σχέσιν μεταξὺ τῶν διαφόρων νομισμάτων σχετικῶς μὲν σταθερών, ἀλλ' ἀποκτώντων αὐξησαν σημασίαν ποιοτικῶς καὶ ποσοτικῶς μὲ τὴν παρούσαν ἀστατιστικὴν τοῦ παγκοσμίου νομισματικού συστήματος.

Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν ἀφορμὴν ἔδωσε πλοίον ὑπὸ Γερμανικὴν σημαίαν καὶ αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ πληρώματος κατεβαλλούντο κυρίως εἰς γερμανικὸν νόμισμα. "Οσον ἀφορά τὸν ναύλον τῆς χρονοναυλώσεως, ἡ σχετικὴ ρήτρα τοῦ ναυλοσυμφώνου προέβλεπεν ὅτι οὗτος ἀνερχόμενος εἰς 23,5 ἑκατοστά τοῦ δολλαρίου κατὰ κυβικὸν πόδα χωρητικότητος εἰς δέματα, ἐστηρίζετο ἐπὶ τῶν μισθῶν τοῦ πληρώματος (συμπεριλαμβανομένων τῶν εἰσφορῶν κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως) καὶ τῶν ὅρων ἐργασίας τῶν ἐν Ισχύι κατὰ τὴν παράδοσιν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς χρονοναυλωτὰς δυνάμει Συλλογικῆς Συμβάσεως μεταξὺ τῆς Γερμανικῆς Ἐνώσεως Πλοιοκτητῶν καὶ τῶν Ναυτεργατικῶν Σωματείων ἐν σχέσει πρὸς τοὺς πλόας διὰ τοὺς ὅποις εἶχεν ναυλωθῆ τὸ πλοίον. Πάσα αὐξησίς ἡ μείωσις θὰ προστίθετο ἡ θάρρητοι ἐκ τοῦ μισθωμάτου - ναύλου τοῦ πλοίου εἰς τρόπον ὥστε ὁ πλοιοκτήτης θά ὀφελεῖται ή θά ἐπεβαρύνεται ἀπό τὴν αὐξησίν ἡ μείωσις ἀπό τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου μέχρι τῆς λήξεως τῆς χρονοναυλώσεως. 'Ο ναύλος - μισθωματοῦ πλοίου πλατφόρμα Η.Π.Α. κατὰ μῆνα καὶ προκαταβολικῶς.

Οἱ πλοιοκτῆται ισχυρίσθησαν ὅτι ὁ ναύλος - μισθωματοῦ παρασμένει ἀναλογίωτος ἐφ' ὅσον δὲν ἐπέρχεται μεταβολὴ εἰς τοὺς ὅρους καὶ συμφωνίας τῆς συμβάσεως ναυτογρήσεως τοῦ πληρώματος, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς συνθέσεως αὐτοῦ, ὡς ὀρίζονται ὑπὸ τῆς ἐν τῇ σχεικῇ ρήτρᾳ ἀναφερομένης Συλλογικῆς Συμβάσεως. "Απαξ ὅμως ἐπελθούσης μισθωλογίκης μεταβολῆς ἡ ρήτρα συνεπάγεται προσθήκην ἡ μείωσις τοῦ ναύλου - μισθωμάτου. 'Η αὐξησίς ἡ μείωσις αὐτῆ ἐκφράζεται εἰς δολλάριο Η.Π.Α. καὶ ἐπ' αὐτοῦ δὲν ἀνέκυψεν διαφορά τις μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν. 'Ἐν τούτῳ, προέκυψεν διένεξις ὅσον ἀφορᾷ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ποσοῦ τοῦ προσθέτου ναύλου. Τὸ ναυλοσυμφωνον ὑπεγράφη τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1969 καὶ τὸ 1971 τὸ γερμανικὸν μάρκον ἀπεδειμένη καὶ βαθμιδῶν ἐνισχύετο ἐναντὶ τοῦ δολλαρίου. 'Ἡ διένεξις ἡ τῆς προέκυψεν ἐκ τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ ποσοῦ τῆς αὐξήσεως ἡ μείωσεως τοῦ ναύλου παρεπέμφθη εἰς διαιτησίαν ἐν Λοιδίνῳ. Οἱ πλοιοκτῆται ισχυρίσθησαν ὅτι ἡ τιμὴ τῆς μετατροπῆς δέον νὰ εἶναι ἡ ισχύουσα κατὰ τὸ χρόνον καθ' ὃν καθίστατο ληξιπρόθεσμος καὶ ἀπαιτήτη ἐκάστη πληρωμῆ ναύλου. Κατόπιν διαφωνίας τῶν διαιτητῶν, ὁ ἐπιδιαιτητής ἀπεφάνθη ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ὑφισταμένου ὅμως ἐριζομένου νομικοῦ ζητήματος, παρεπέμφθη τοῦτο εἰς τὸ Δικαστήριον.

Οὕτω ἡχθῇ τὸ ζῆτημα ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ Ντόναλτσον ὅστις ἀπαγγέλλων τὴν ἀ-

σαν κατὰ τὸν χρόνον τῆς μισθολογικῆς μεταβολῆς ἡ κατὰ τὸν χρόνον τῆς πρώτης αὐξήσεως τοῦ ναύλου πρὸς ἀντιμετώπισην τῆς μισθολογικῆς μεταβολῆς. Τοῦτο κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου ίκανοποιεῖ τὴν πρώτην αἰτίασιν τῶν πλοιοκτητῶν, ἡτοι ὅτι συνεπείᾳ μισθολογικῆς μεταβολῆς, ἐπῆλθεν αὐξησίς τῶν ἔξοδών εκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

Δὲν ἔγινεν ὅμως δεκτὴ ἡ δευτέρα αἰτίασις. Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἐξ ὅσων είχον ύπ' ὅψιν οἱ συμβαλλόμενοι κατὰ τὴν συνυμβολήν τῆς ρήτρας, ἡ ἔννοια αὐτῆς εἶναι ὅτι δι' ἐκάστην μισθολογικὴν μεταβολὴν ἔπειτα συμβολήσῃ μεταβολὴ εἰς τὸν ναύλον μάρκων καὶ ἡ μεταβολὴ αὐτῆς θα ισχύσῃ μέχρις οὐ ἐπέλθῃ νέα μεταβολὴ τῶν μισθολογικῶν ὅρων. Επομένως αὐξησίς ἡ μείωσις τοῦ ναύλου ἐπέρχεται ἐν μεταβολῇ τῶν ὅρων τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως.

• Ναύλωσις.— Συμφωνία περὶ ἐπεκτάσεως τοῦ χρόνου ἐκφορτώσεως ἐὰν μεσολαβήσῃ ἀπεργία. — "Ἐννοια τοῦ ὄρου «ἀπεργία». — 'Ἡ ἐν μισθωνίας ἀναστολὴ τῆς ἐργασίας πρὸς διεκδικησιν βελτιώσεως τῶν ὅρων ἐργασίας. — Διεύρυνσις συμπεριλαμβάνουσα καὶ ἄλλους σκοπούς. — 'Ἐργασία μόνιν κατὰ τὰς ὥρας τῆς ἡμέρας πρὸς ἀσκησιν πιέσεως ἐπὶ τῶν ἐργοστῶν. — Συνιστᾶ ἀπεργίαν.

'Ἐπι τῆς ἔννοιας τῆς «ἀπεργίας» ἡ σχολήθη προσφάτως τὸ 'Ἐφετεῖον εἰς τὴν ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένην ἀπόφασιν αὐτοῦ.

Ἡ Νομολογία ἡδη ἀπὸ τοῦ 1915 ἐθεώρησε ὅτι ἡ ἀπεργία είναι ἀρνητική πρὸς ἐργασίαν, κατόπιν γενικῆς συμφωνίας λόγω συνδικαλιστικῶν διενέξεων. Τὸν ὄρισμὸν τούτου ἐπορίσθη ἡ Νομολογία ἐπι σχετικού λήμματος τοῦ λεξικοῦ τῆς 'Οδοφόρδης.

"Ἡδη τὸ ζῆτημα ἐνεφανίσθη ἐκ νέου ἐνώπιον τοῦ 'Ἐφετεῖον τὸ ὅποιον ηρύνει σημαντικῶς τὴν ἔννοιαν τῆς ἀπεργίας καὶ ἔκρινεν ὅτι ἡ ἀπεργία είναι ἡ κατόπιν συμφωνίας τῶν ἐργοστῶν, ἀναστολὴ τῆς ἐργασίας ἐπὶ σκοπῷ βελτιώσεως τῶν ἀποδοχῶν ἡ ἄλλων ὅρων τῆς ἐργασίας ἡ ἐπὶ σκοπῷ διαμαρτυρίας ἡ ἐπὶ σκοπῷ ἐκφράσεως συμπαθείας πρὸς ἄλλους ἐργαζομένους. 'Ἡ ἀποχώρησις ἐκ τῆς ἐργασίας ἐξ ἔξωτερικῶν στίτιν ὡς π.χ. ἀνακαλύψεως τοποθετηθείσης δόμιδας ἡ ἄλλου κινδύνου δὲν είναι ἀπεργία ὑπὸ τὴν προεκτεθείσαν ἔννοιαν.

Εἰς τὴν προκειμένην δίκην ἀφορμὴν ἔδωσεν ἡ ναύλωσις λιβερισμοῦ πλοίου πρὸς μεταφοράν γεννημάτων ἀπό Νόρφολκ εἰς Γαλλίαν. 'Ο δρός 22 τοῦ ναυλοσυμφώνου προέβλεπεν ὅτι τὸ πλοίον θὰ ἐφόρτωνε καὶ θὰ ἔξερπτωνε μὲ εξοδο τῶν ὅρων προσθέτων πρὸς τὴν ισχύουσα κατὰ τὸν χρόνον τῆς καταρτίσεως τῆς συμβάσεως. 'Ἄλλως οἱ πλοιοκτῆται ἐτύγχανον ἀποζημιώσεως οὐ μόνον διὰ τοὺς ηγέμονες μισθούς ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν μεταβολὴν ἐν τῇ ισοτιμίᾳ ἀπό τῆς ἡμέρας τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ναυλοσυμφώνου. Τοῦτο δημοσίευτον δὲν ισχυρίσθησαν οἱ ναύλωται καὶ ἀπεδέχθησαν τὴν ισοτιμίαν τὴν ισχύου-



**MERCANTILE MARINE ENGINEERING
AND GRAVING DOCKS Co. N.V.**

General Shiprepairers - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403
BELGIUM
Tel.: 0032-31-410.420
Telex: 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece :
N. A. CATSIKADAKOS
59, Vass. Constantinou Ave.
Tel.: 4519.629
Telex: 21-3306 NIKA
Cables: Hansadok Piraeus

τῷ ναυλοσυμφώνῳ δρίζομενα.

Τὸ ναυλοσυμφώνων ὡρίζεν ἐπίσης ἐν τῷ αὐτῷ δρῳ̄ ὅτι ὁ χρόνος εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως μετράται ἀπὸ τῆς πρώτης ἐργασίου περιόδου τῆς ἐπομένης ημέρας μετά τὴν ἐπίδοσιν κατὰ τὰς συνήθεις ἐργασίμους ὥρας γραφείου, ἔγγράφου εἰδοποίησεως ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν, εἴτε εύρισκεται εἰς προκυμαίαν εἴτε οὐχι. Ἐπομένως οἱ ναυλωταὶ είλον 6 ἐργασίμους συνεχεῖς ημέρας τῶν 24 ὥρων διὰ νὰ ἐνεργήσουν τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Εἰς Νόρφολκ κατὰ τὴν φόρτωσιν ἡναλώθη χρόνος 3 ἡμέρων 1 ὥρας καὶ 22 πρώτων λεπτῶν. Τὸ πλοῖον ἔθεσεν εἰς Γαλλίαν τὴν 30 Ἀπριλίου 1973 καὶ ἐδόθη ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος. Ἡ 1 Μαΐου ἦτο ἀργά καὶ ὁ χρόνος ἦρχετο εἰς τὰς 08.30' ὥραν τῆς 2 Μαΐου.

Οἱ πλοιοκτῆται ἰσχυρίσθησαν ὅτι ὁ χρόνος ἔξηντλήθη μετά 3 ἡμέρας δηλαδὴ τὸ Σάββατον 5 Μαΐου εἰς τὰς 07.08 καὶ ὅτι μετά ταῦτα τὸ πλοῖον εύρισκοτο ἐν ὑπεραναμονῇ. Οἱ ναυλωταὶ ἔξι ἄλλους ἰσχυρίσθησαν ὅτι ὁ χρόνος ἐκφορτώσεως παρετάθη λόγῳ ἀπεργίας.

Ἐνταῦθα τὸ ναυλοσύμφωνον ὡρίζεν ἐν ὅρῳ 6 μεταξὺ ἀλλων, διὰ ἕαν τὸ φορτίον δὲν δύναται νὰ ἐκφορτωθῇ λόγῳ ἀπεργίας οἰστόποτε κατηγορίας ἐργατῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, ὁ χρόνος ἐκφορτώσεως δὲν μετράται διαρκούσης τῆς ἀπεργίας.

Οσον ἀφορᾶ τὰ γεγονότα, εἰς Γαλλίαν, ὅταν τὸ πλοῖον ἦτο ἔτοιμον πρὸς ἐκφόρτωσιν, οἱ ἐργάται δὲν είργαζοντο ἐπὶ 24 ὥρας, ἀλλὰ μόνον διαρκούσης τῆς ημέρας καὶ δὴ ἀπὸ 08.30 μέχρι 12.30 καὶ ἀπὸ 14.00 μέχρι 18.00. Οὕτω, τὴν 8 Μαΐου τὸ πλοῖον δὲν εἶχεν ἐκφορτώσει καὶ τότε ἐπηκολούθησε πλήρης ἀπεργία πάντων τῶν ἐργατῶν μέχρι 18 Μαΐου, ὅποτε οἱ ἐργάται ἥρξαντο πάλιν

ἐργαζόμενοι ἀλλὰ μόνον κατὰ τὰς ἡμερησίας ὡς ἄνω ὥρας.

Λόγῳ τῶν αἰτίων τούτων τὸ πλοῖον ἔξεφορτωθή τὴν 28 Μαΐου. Οἱ πλοιοκτῆται ἰσχυρίσθησαν ὅτι ὁ χρόνος ἐκφορτώσεως ἐξέπευσεν τὴν 5 Μαΐου καὶ οἱ ναυλωταὶ ἰσχυρίσθησαν ὅτι λόγῳ τῶν ἀπεργιῶν ὁ χρόνος παρετάθη μέχρι τῆς 23 Μαΐου. Εἰς τὸν γαλλικὸν λιμένα περὶ οὐ ἐπρόκειτο οἱ ἐργάται εἰργάζοντο καθ' ὅλον τὸ εἰκοσιτετράρων εἰς τρεῖς ὁμοχειρίας. «Ἄλλο σύστημα ἐργασίας ἀνεύ ὁμοχειριῶν ἦτο ἀπὸ 08.30 μέχρι 12.30 καὶ 14.00 μέχρι 18.00 καὶ τὸ σύστημα τοῦτο ἡκολούθησαν οἱ ἐργάται ἐν τῇ ἐπιμυμάτῃ δελτιώσεως τῶν ὅρων ἐργασίας.

Οἱ πλοιοκτῆται ἰσχυρίσθησαν ὅτι ὁ χρόνος ἔξηντλήθη μετά 3 ἡμέρας δηλαδὴ τὸ Σάββατον 5 Μαΐου εἰς τὰς 07.08 καὶ ὅτι μετά ταῦτα τὸ πλοῖον εύρισκοτο ἐν ὑπεραναμονῇ. Οἱ ναυλωταὶ ἔξι ἄλλους ἰσχυρίσθησαν ὅτι ὁ χρόνος ἐκφορτώσεως παρετάθη λόγῳ ἀπεργίας.

Ἐνταῦθα τὸ ναυλοσύμφωνον ὡρίζεν ἐν ὅρῳ 6 μεταξὺ ἀλλων, διὰ ἕαν τὸ φορτίον δὲν δύναται νὰ ἐκφορτωθῇ λόγῳ ἀπεργίας οἰστόποτε κατηγορίας ἐργατῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, ὁ χρόνος ἐκφορτώσεως δὲν μετράται διαρκούσης τῆς ἀπεργίας.

Τὸ Ἀφετείον κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἀνωτέρω ἐνοίας τοῦ ὅρου «ἀπεργία» ἔκρινε ὅτι ὅταν οἱ ἐργάται ἥρνοντο νὰ ἐργασθοῦν καθ' ὅλον τὸ εἰκοσιτετράρων διὰλλα μόνον ἐπὶ 8 ὥρας, ὑπῆρχεν ἀπεργία διότι οὐταὶ ἐνεργούντες οἱ ἐργάται ἀπεσκόπουν εἰς δελτιώσεων τῶν ὅρων τῆς ἐργασίας των. Δὲν ἐτέλουν ἐν παραδόσει τῆς ἐργασιακῆς συμβάσεως, ἀλλὰ παρὰ ταῦτα ὑπῆρχεν «ἀπεργία» διότι οἱ ἐργάται ἥρνοντο νὰ ἐκτελέσουν τὴν συνήθη εἰκοσιτετράρων ἐργασίαν ἀποσκοπούντες εἰς τὸ νὰ ἀσκήσουν πίεσιν πρὸς δελτιώσιν τῶν ὅρων καὶ συνηθικῶν τῆς ἐργασίας των.

Αμερικανική Νομολογία

• Πλοίον μεταφέρον χάλυβα καὶ ἀπολεσθὲν λόγῳ θυέλλης εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν.— Ἡ θύελλα δὲν ἦτο ἔξαιρετικὴ ὥστε νὰ συνιστᾶ θαλάσσιον κίνδυνον.— Ἀμέλεια περὶ τὴν διακυβέρνησιν ἢ τὴν ναυσιπλοΐαν.— Ἀποδειχθεῖσα ἄγει εἰς ἀπολλαγὴν τοῦ μεταφορέως ἀπὸ τῆς εὐθύνης διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου.

Ἡ ἐν συνεχείᾳ δημιοτευομένη ἀπόφασις Ἀμερικανικοῦ Δικαστηρίου ἀπαξ ἔτι ἐπικυρῶ τὸν κανόνα ὃτι ὁ πλοιοκτήτης δὲν δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ ἀπολλαγὴν ἀπὸ τῆς εὐθύνης δι' ἀπώλειαν ἢ ζημιάν τοῦ φορτίου λόγῳ θαλάσσιου κινδύνου συνεπείᾳ τρικυμίας ὀσάκις εἶναι τοιαύτης φύσεως ὥστε νὰ ἡδύνατο εὐλόγως νὰ προβλεφθῇ.

Ἐπρόκειτο εἰς τὴν παρούσαν δίκην περὶ τῆς ἀπώλειας τοῦ φορτηγού πλοίου «ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ» μήκους 700 ποδῶν. Τοῦτο μετέφερεν ἄνω τῶν 25.000 τόνων παλαιού χάλυβος ἀπὸ Βοστώνης εἰς Ἰαπωνίαν. Τὸ πλοῖον διέπλευσεν τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ τὴν Καραβαστικὴν ἄνευ ιδιαιτέρων συμβεβηκότων καὶ κατέπλευσεν εἰς Κριστομπάλ εἰς τὴν

ζώνην τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, ὅπου ἀνεφοδιάσθη. Μεθ' ὅ διέπλευσεν τὴν Διώρυγα καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ Μπαλμπότα μετὰ κατεύθυνσιν τὴν Ἰαπωνίαν. Μετ' ὅλιγον ὁ καιρὸς ἐχειροτέρευσεν καὶ συμφώνως πρὸς τὴν κατάθεσιν τοῦ ἀνθυποπλοίαρχου, τοῦ μόνου διασωθέντος ἀξιωματικοῦ καταστρώματος, ἐνωρίς τὴν ημέραν τοῦ ἀτυχήματος ἡ δύναμις αὐτοῦ ἦτο 7 μπωφόρ καὶ ἐμειώθη ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου. Περὶ τὴν 2 μ.μ. ὥραν ὑπέστη ζημιάς τὸ χαλύβδινον κάλυμμα Μάκ-Γκρέγκορ τοῦ ὑπὲρ ἀριθμ. 1 κύτους καὶ ἐπλημμύρισεν τούτο. Τὸ πλοῖον τότε ἐπλέει ἀντίπτωρων πρὸς τὴν θύελλαν καὶ ἡ ἐπενέργεια τῶν κυμάτων εἶς τὸ πρωράριον τμῆμα τοῦ πλοίου ἦτο τοιαύτη, ὥστε ὁ πλοίαρχος ἡναγκάσθη ν' ἀναστρέψῃ καὶ νὰ μειώσῃ τὴν ταχύτητα εἰς ημιταχών ἵνα ἡγηθῇ ὁμόδος ἐκ τοῦ πληρώματος πρόραθεν πρὸς ἐξακρίβωσιν τῆς ζημιάς.

Ἐξηκρίβωθεν ὅτι δύο τμῆματα τοῦ καλύμματος εἶχον στρεβλωθῆναι ἀνοίξεις ριφθέντα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ὅτι τὸ κύτος εἶχεν κατακλυσθῆναι καὶ ὅτι δὲν ἦτο δυνατόν νὰ κλεισθῆ τὸ καλύμμα. Μετὰ τρεῖς ὥρας, ὁ πλοίαρχος ἐστρέψεν τὸ πλοῖον ἐκ νέου ἀντίπτωρων καὶ ἀνέλαβε τὴν πρὸς Ἰαπωνίαν πορείαν. Περίπου τότε ἥρξατο ἡ ἀντλησις ὑδάτων ἐκ

τῶν κυτῶν ὑπὲρ ἀριθμ. 2 καὶ 3 καὶ τῶν διπτυχών τούτων, ἀλλὰ μετά 15 ὥρας ἐδόθη διαταγὴ ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου καὶ μετά ταῦτα τὸ πλοῖον θραδέως θυμιζόμενον πρὸς πρόρων, ἀπωλέσθη.

Μετά ταῦτα ἡ κυρία τοῦ φορτίου Ἰαπωνίκη ἐταίρια ἡγείρειν ἀγωγὴν ἐναντίον τῆς πλοιοκτησίας ἀξιούσας ὅτι εἶχεν αὔτη εὐθύνην διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου ἀποτιμώμενον εἰς δολαρία 1.458.014. Τὸ πρῶτον πρὸς ἐπίλυσιν ζητήμα ἦτο ὁ καθορισμὸς τῶν αἰτίων τῆς θυμιστῆς τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐν λόγῳ θύελλαν τοῦ Φεδρουαρίου, πράγμα διότι συνήντησεν μεγίστας δυσχερείας διότι ὁ πλοίαρχος, ὁ ὑποπλοίαρχος καὶ τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, εἶχον ἀπόλεσθη ὁμοῦ μετ' ὅλων ὅκτω μελῶν τοῦ πληρώματος. Ἐφαρμοσθὲν δίκαιον ἦτο τὸ Ἀμερικανικὸν — ὁ νόμος περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης — ὅπερε κατελάμβανεν καὶ ἐρρύθμιζεν τὸν σύμβασιν μεταφορᾶς. Οἱ κύριοι τοῦ φορτίου ἀπέδειξαν κατ' ἀρχὴν τὴν ἀξιωσιν αὐτῶν, ἀποδείξαντες ὅτι τὸ φορτίον ἐφορτωθῆ ἀλλὰ δὲν παρεδόθη. Μεθ' ὅ, τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως μετήχθη εἰς τὸν θαλάσσιον μεταφοράρευτον ὑποχρεούμενον ν' ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ φορτίου ὑπήγετο εἰς τὰς ἀπαλλαγάς τοῦ ἐν λόγῳ νόμου καὶ ὅτι κατέβαλον τὴν ὀφειλούμενην ἐπιμέλειαν ἵνα καταστήσουν τὸ πλοίον ἀξιόπλουν.

Ἀποκρούοντες τὴν ἀγωγὴν οἱ πλοιοκτῆται ἰσχυρίσθησαν ὅτι ἡ θύελλα ἦν συνήντησεν τὸ πλοίον εἰς τὸ μέσον τοῦ Βορείου Εἰρηνικοῦ, ἦτο τοιαύτη ὥστε νὰ συνιστᾶ θαλάσσιον κίνδυνον καὶ τοῦτο διότι θύελλαι εἶναι συχναὶ κατὰ μῆνα Φεδρουαρίου εἰς τὴν περὶ ἡς πρόκειται περιοχὴν τοῦ Βορείου Εἰρηνικοῦ. Πράγματι, ἐμπιερογνώμων μετεωρολόγος ἔξετασθεις κατέθεσεν ὅτι ἡ θύελλα εἰς ἦν ἐνέπεσεν τὸ πλοίον δὲν ἦτο ἡ χειροτέρα τοῦ μηνὸς Φεδρουαρίου εἰς τὴν ἐν λόγῳ περιοχήν. Τὸ γεγονός ὅτι ἡ θύελλα ἥρναντο νὰ προβλεφθῇ δὲν ἀποδεικνύει ἀναγκαίων περιοχής της ἀπώλειας — ἔκρινεν τὸ Δικαστήριον — ὅτι δὲν συνίστα θαλάσσιον κίνδυνον, ἀλλ' εἶναι ἐνδεικτικὸν ὅτι ὁ πλοιοκτήτης δέοντας ν' ἀποδείξῃ ὅτι αἱ καιρικαὶ συνθήκαι ἡσαν ἡ ἀποκλειστικὴ αἵτια τῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου ἡ κατάστασις καιρού καὶ θαλάσσης ἦν συνήντησεν τὸ πλοίον, δὲν ἦτο τοιαύτη ὥστε νὰ συνιστᾶ θαλάσσιον κίνδυνον.

Οσον ἀφορᾶ τὸν ισχυρισμὸν τῶν πλοιοκτῶν περὶ ἀπαλλαγῆς αὐτῶν ἀπὸ τὴν εὐθύνην διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου λόγῳ ἀμελείας τοῦ πλοίαρχου ἀποφασίσαντος ν' ἀνακτρέψῃ τὸ πλοῖον ἀντίπτωρων πρὸς τὴν θύελλαν ἀντί νὰ συνεχιῇ τὴν πλεύσιν τῆς γενομένης ζημιάς. Ἡτο ἐπομένως σαφές ὅτι ἡ κατεύθυνσις τοῦ πλοίου κατέναντι τῆς θύελλης ἔξεθετε τὸ πρωράριον τμῆμα τοῦ πλοίου εἰς διαίσις ἐπενέργειαν τοῦ ἀνέμου καὶ τῶν κυμάτων.

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ἀπέδειξαν ὅτι τὸ πλοῖον ἀπωλέσθη λόγῳ σφάλματος περὶ τὴν πρωράριον τμῆμα τοῦ πλοίου καὶ συνεπώς δὲν εἶχον εὐθύνην διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου.

POSEIDONIAN EXPOSITION PARTICIPANTS Attention:

PHOTO-GRAFICS, SPECIALISTS IN VISUAL COMMUNICATION,
WILL DESIGN YOUR DISPLAY BOOTH!
HAVE SOMETHING OUTSTANDING THIS YEAR!

PHOTO-GRAFICS 9 APOLLONOS, SYNTAGMA, ATHENS TEL. 324 5429

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΑΓΩΓΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΛΟΓΩ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Κατά την διά του άρθρου 295 του ΚΙΝΔ, διατηρηθείσαν διάταξιν του άρθρου 3 του Ν.Δ. 2652 του 1953, έαν ό ναυτικός άπελθη όμοιοις συναινέσεις είναι άπαραδέκτος ή άγωγή περι άποζημιώσεως λόγω άσθενείας, έαν αύτη υποβληθῇ μετά την πάροδον 30 ημερών άπο της άπολύσεως του.

Έν όψει της διατάξεως ταύτης το Έφετείον Αθηνῶν ἔκρινεν οτι, ή άγωγή του ναυτικού περι άποζημιώσεως λόγω άσθενείας είναι άπαραδέκτος, έαν δὲν έγερθη ἐντὸς προθεσμίας 30 ημερών άπο της άπολύσεως καὶ τοῦτο ἵνα μὴ παραμένῃ ἡ ἐκκρεμότης ἐπὶ μαρκότερον χρόνον, ὅτε καθίσταται δυσχερῆς ή ἀπόδειξις, έαν πράγματι ό ναυτικός ήτο άσθενής.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει ή διάταξις αὕτη ἐτέθη διότι είναι δυνατόν εἴτε νά έκδηλωθῇ ή νόσος μετὰ μὲν την ἀμοιβαίς συναινέσει άπολύσεως του, εἴτε διότι δὲ οἰνόδηποτε λόγον ἐγένετο ἐγγραφή εἰς τὸ φυλλάδιον, οτι ό ναυτικός άπολύεται ἀμοιβαίς συναινέσει, ἐνώ πράγματι ήτο άσθενής.

Διὰ την συγκεκριμένην περίπτωσιν άπεδείχθη ἀπὸ την διαδικασίαν, οτι ό έγειρας την ἀγωγήν ναυτικός ύπηρτησεν ἐπὶ πλοίον της ἐναγομένης ως Β' μηχανικός, ἐπὶ 7μηνον περίπου, στε ἀπελύθη ὄμοιοις συναινέσει. Μετά πάροδον 58 ημερῶν ἐκοινοποιήθη ἀγωγή εἰς την ἐναγομένην ἐπιδιώκουσα την καταδόλην μισθῶν ἀσθενείας, νοσήλια, δεδουλευμένας ἀποδοχάς, ἀξία εἰσιτηρίου παλιννοστήσεως καὶ ἔξόδων ἀντικαταστάσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ή ἀγωγή του ναυτικού ως πρὸς τὰ κεφάλαια αὐτή περὶ μισθῶν ἀσθενείας καὶ παλιννοστήσεως, είναι ἀπορριπτέως ως άπαραδέκτος, διότι, ως προεξετέθη, ήσκήθη ἐκπρόθεμα.

Δι' οτι, ἀφορᾶ τὸν ισχυρισμὸν τοῦ ἐνάγοντος, οτι ἐκ τῆς ὅλης συμπεριφορᾶς της ἐναγομένης ἡμοδισθήσθη οὗτος νὰ ἐγείρῃ τὴν ἀγωγὴν ἐμπροθέσμως, οὐδὲν ἀπεδείχθη καὶ προσέτι δὲν ἀπεδείχθη δόλος τοῦ πλοιάρχου οτι ἐτέλει ἐν γνώσει τῆς ἀσθενείας του καὶ οτι τὸν ἀπέλυσεν ἀμοιβαίς συναινέσει.

Ἐξ ἄλλου, δι' οτι, ἀφορᾶ τὰ ἔξοδα παλιννοστήσεως, τὸ δικαστήριον ἀλαζεῖς ὑπ' ὄψιν τὰ ἄρθρα 78 καὶ 79 του ΚΙΝΔ καθ' ό ναυτικός δὲν δικαιούται εἰς παλιννοστήσιν, έαν ό σύμβασις ἐλύθῃ πρὸ της συμπληρώσεως ἔτους ἀπὸ της προσλήψεως του. Πλὴν ὅμως, ἐν προκειμένῳ πρόκειται, ως ἀπεδείχθη ἐκ τῆς ὅλης διαδικασίας, περὶ άπολύσεως λόγω άσθενείας ἀνεξαρτήτως έαν ή ἀγωγή ή πάκιον ἐκπρόθεμος καὶ ως ἐκ τούτου ό ναυτικός δικαιούται παλιννοστήσεως. Τέλος, ό ναυτικός δὲν υποχρεούται εἰς τὴν καταδόλην ἔξόδων ἀντικαταστάτου καὶ ἐφ' οὅσν παρεκρατήθησαν ὄφειλε ή ἐναγομένη νὰ τὰ ἐπιστρέψῃ.

ΑΠΟΓΡΑΦΗ

ΑΚΥΡΟΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κατὰ Γνωμοδότησιν του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους είναι ἄκυρος ή ἀπογραφή τινος ως ναυτικοῦ, ἐφ' οὅσν οὔτος κατεδικάσθη πρὸ της ἀπογραφῆς εἰς ποινικὸν σωφρονισμὸν ἄνω του ἔτους λόγω κλοπῆς ἐπὶ τὸν λόγον οτι, ἀπέκρυψε δολίως τὴν τοιάτην καταδίκην του, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀπογραφῆς. Ἐν προκειμένῳ χωρεῖ κατάσχεσις του ναυτικού φυλλαδίου καὶ διαγραφῆ

τού ώς εἰρηται ναυτικοῦ ἐκ τῶν μητρῶν ναυτικῶν. Η ἀνωτέρω γνώμη στηρίζεται ἐπὶ τοῦ γεγονότος οτι ό περι οὐδὲ λόγος ναυτικὸς δὲν ήτο δυνατὸν νὰ ἀπογραφῇ ως τοιούτος, ως ἔχων καταδικασθῇ ἐπὶ κλοπῆς κλπ. εἰς στερητικὴν τῆς ἀλευθερίας ποινὴν, (ποινικὸν σωφρονισμὸν) ἀνωτέραν τοῦ ἔτους καὶ ἐντεύθεν στερεύμενος τοῦ σχετικοῦ δικαιώματος.

Παρὰ τὴν τοιαύτην ὅμως ὑφισταμένην καταδίκην, οὔτος ἀπεγράφη ως ναυτικὸς διὰ τῆς ύπ' αὐτοῦ προσκομίσεως λευκοῦ ἀποσπάσματος Ποινικοῦ Μητρώου καὶ δολίας προφανῶς ἀποκρύψεως τῆς ως ἄνω καταδίκης του ἀπὸ τὴν ἀμοδίαν ὑπηρεσίαν.

Συνεπείᾳ τῆς τοιαύτης παραπλανήσεως τῆς ύπηρεσίας ἡ ἀπογράφη τούτου τού πάσχει καὶ ὑφισταται ἀκυρότης καὶ ως ἐκ τούτου ἡ ύπηρεσία δύναται, ὥπως χωρήσῃ εἰς τὴν ἀκύρωσιν τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου τοῦ ἔνδιαφερούμενου καὶ τὴν διαγραφὴν ἐκ τοῦ οἰκείου διδίλιου ἀπογραφῆς.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

ΑΡΣΙΣ ΚΡΑΥΜΑΤΟΣ ΔΙ' ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ Ε.Ν.

Κατὰ γνωμοδότησιν του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, ή καταδίκη ἐπὶ λιποταξίδιο ἐν καιρῷ μερικῆς ἐπιστρατεύσεως ἀποτελεῖ κώλυμα, πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Ε.Ν., τὸ οὅσον ὅμως κώλυμα αἱρεται μετὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν στρατιωτικῶν ύποχρεώσεων καὶ τὴν ἔκτισιν τῆς σχετικῆς ποινῆς.

Ο σχετικὸς νόμος ὁ ισχύων κατὰ τὴν ἐποχὴν τὴν ὅποιαν διεπράχθη τὸ ἀδίκημα ὑπὸ τοῦ συγκεκριμένου ναυτικοῦ, δὲν προέβλεπε ποινὴν διά τοὺς λιποτάκτας ἐν καιρῷ μερικῆς ἐπιστρατεύσεως, ως μεταγενέστεροι νόμοι περιέλαβον στερήσεις πολιτικῶν δικαιωμάτων αἵτινες παραμένουν ισοδιάσιες, ἐφ' οὅσον δὲν ήθωσθησαν ἡ ἀπλάγησαν οὔτοι διὰ τὸ σχετικὸν ἀδίκημα τῆς λιποταξίδιας.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει κατὰ τὰς συνδυασμένας διατάξεις τοῦ Σ.Κ.Π. τῶν ἄρθρων 46 καὶ 47, προέβλεποντο ποιναὶ διὰ τὸ ἀδίκημα τῆς λιποταξίδιας ἐν καιρῷ εἰρήνης, πολέμου, ἐνόπλου στάσεως, καταστάσεως πολιορκίας, ἡ γενικῆς ἐπιστρατεύσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω σαφῶς προκύπτει ὅτι η λιποταξίδια ἐν καιρῷ μερικῆς ἐπιστρατεύσεως, ὑφισταται μὲν καὶ ἐπιβάλλονται ποιναὶ δι' αὐτὴν αἱ προβλεπόνται ἐν καιρῷ εἰρήνης.

Ἐν προκειμένῳ, οὐδεμίαν ἐπιπρόρηγη δύνανται νὰ ἔχουν αἱ διατάξεις τοῦ Μ.Δ.) 1948 Ψηφίσματος, τὸ οὅσον ἰσχυσε κατὰ τὸν χρόνον τῆς τελέσεως του ως ἄνω ἀδίκηματος, ἐπὶ τοῦ χαρακτηρισμοῦ τῆς λιποταξίδιας ἐν καιρῷ εἰρήνης ἡ ἐν πολέμῳ, διότι τὸ ἀνωτέρω ψήφισμα προέβλεπε τὴν ἐπιβολὴν ἐν καιρῷ ἐμπολέμου καταστάσεως ποινῶν υπὸ τὰς ἐν αὐτῷ προϋποθέσεις, χωρὶς ἐκ τούτου νὰ χαρακτηρίζεται ὅτι τὸ ἀδίκημα διεπράχθη ἐν καιρῷ πολέμου.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἀναφερθέντων ὁ συγκεκριμένος ναυτικὸς βάθειρηθῇ ὅτι διέπραξε τὸ ἀδίκημα τῆς λιποταξίδιας ἐν καιρῷ εἰρήνης ἀνεξαρτήτως τῆς ἐπιβληθείσης εἰς αὐτὸν ποινῆς ύπὸ τοῦ τούτου τούτου στρατοδικίου.

Βεβαίως, ὁ ἀνωτέρω ἐκτὸς τῆς ποινῆς ύπεκειτο καὶ εἰς τὴν στέρησιν τοῦ δικαιώματος, ὥπως είναι τοῦ μηχανικοῦ Ε.Ν. καὶ ὡς οὅσα στέρησις προκειμένου περὶ λιποτάκτου ἐν καιρῷ εἰρήνης, ἔλλησε μετὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τὴν ἐπιβληθείσης εἰς αὐτὸν ποινῆς.

Εἰς τὸ τέλος εἰς τὴν Γνωμοδότησιν τούτης είναι τὸ ἐν λόγῳ ναυτικὸς συνεπείᾳ τῶν ως ἄνω δὲν τελεῖ ύπὸ στέρησιν τῶν πολιτικῶν του δικαιωμάτων, ἐκ τῆς ἀνωτέρω καταδίκης του ἐπὶ λιποταξίδιο καὶ ως ἐκ τούτου δὲν υφισταται κώλυμα δι' αὐτὸν, ὥπως είναι τοῦ μηχανικοῦ Ε.Ν. καὶ τὸ οὅσον προύποθεσεων τοῦ νόμου (Ν.Δ. 187/73 ἄρθρον 76 παρ. 1) ως καὶ τῶν εἰδικῶν προσόντων ἀποκτήση τοῦ αἰτούμενον διπλωματικοῦ Ε.Ν.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΠΡΟΚΛΗΣΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΕΚ ΠΡΟΘΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

'Ατύχημα ἐπισυμβάλλει εἰς ναυτικὸν ἐκ προθέσεως τοῦ ίδιου, ὥπως ὁ πνιγμὸς ριφέντος εἰς τὴν θάλασσαν παρὰ τὴν ἔγκαιρον ρίψιν εἰς τὴν θάλασσαν σωσιδίων λέμβων, δὲν ἀποτελεῖ ἐργατικὸν ἀτύχημα, οὕτε εὐδύνη τοῦ πλοιοκτήτου υφισταται κώλυμα δι' αὐτὸν, ὥπως συντερούσων καὶ τῶν λοιπῶν προύποθεσεων τοῦ νόμου.

COLOCOTRONIS LTD
SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone: 01-480 6666
Telex: 888639
Telegrams: Colocotron London E.C. 3

Colocotronis Building, Piraeus
2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli
Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)
Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.
Telegrams: Colocotron, PIRAEUS

'Εν προκειμένω κατά κρίσιν τοῦ Ἐφετείου 'Αθηγών υφίσταται καὶ τὸ ἀνέυθυνον τοῦ πλοιοκήπου εἰς ἀποζημίωσιν, διότι προ-ύποθεσίεις διὰ τὴν εὐθύνην τοῦ ἐργοδότου εἰς ἀποζημίωσιν, εἶναι ἡ ὑπαρξίς σχέσεως ἐργασίας καὶ ἀτυχήματος, ἐὰν ὁ θάνατος ἡ ἡ σωματική βλάβη τοῦ μισθωτοῦ ἐπῆλθε συνεπείᾳ διαίσιου συμβάντος, ἔχοντος ἔξωτερικήν αἰτίαν καὶ ὅχι τὸν ὄργανισμὸν τοῦ θύματος καὶ ὅταν μεταξὺ συμβάντος καὶ τοῦ ἐπελθόντος ἀτυχήματος ὑπάρχῃ αἰτιώδης σύνδεσμος. 'Εξ ἄλλου, ἐν τῷ νόμῳ ρητῶς ἔχαιρεῖται ἡ περίπτωσις καθ' ἥν ὁ πάθων ἐκ προθέσεως προεκάλεσε τὸ ἐπελθόν ἀτύχημα.

Διὸ τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ἀπεδείχθησαν κατὰ τὴν διαδικασίαν τὰ κάτωθι περιστατικά: 'Ο πάθων, ὑπηρετῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὡς λιπαντής, εὔθυνς ὡς ἐναυτούργηθη δὲν ἐπειθάρχει εἰς τοὺς ἀξιωματικούς καὶ ἐν γένει εἰς τοὺς ἀνωτέρους του, καὶ προσήρχετο πρὸς ἀνάληψιν ἐργασίας πάντοτε καθυστερημένος.

Οὕτω, κατὰ μίαν ὠρισμένην ἡμέραν προσῆλθε πρὸς ἀνάληψιν ὑπηρεσίας μὲν ὄρκετὴν καθυστέρησιν, εἰς παρατήρησιν τοῦ Γ' μηχανικοῦ διὰ τὴν πλημμελῆ ἐκπλήρωσιν τῶν καθηκόντων του, ὡὗτος ὅχι μόνον δὲν ἔδειξε κατανόησιν διὰ τὴν τοιαύτην ἀταξίαν του, ἀλλ' ἀντιτέως ἔξυθρισε τοῦτον. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀπεκαλύφθη ὅτι συνήργησε μετ' ἄλλου μέλους τοῦ πληρώματος εἰς λαθραίαν ἔξαγωγήν φορτίου ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὴν ξηράν.

Διὰ τὴν τελευταίαν του ταύτην πρᾶξιν, ἐκλήθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ παρέτηρθη, χωρὶς νὰ γίνη γνωστὸν τί ἀκριβῶς διημείθη μεταξύ των.

Κατόπιν τῆς συναντήσεως τὴν ὅποιαν εἶχε μὲ τὸν πλοίαρχον ὁ ἡνωτικός, παρὰ πᾶσαν λογικὴν πρόβλεψιν ἀπεφάσισεν, ὅπως ριφθῇ εἰς τὴν θάλασσαν, ἵνα κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἔξαναγκάσῃ τὸν πλοίαρχον νὰ ἀνακόψῃ τὸν πλοῦν τοῦ πλοίου πρὸς διάσωσίν του καὶ δημιουργηθῇ πέριξ τοῦ ὄνομάτος του θύρυσος προκειμένου μὲ αὐτὸν τὸν τρόπον νὰ ἐκδικηθῇ τὸν πλοίαρχον.

Τὴν τοιαύτην ἀπόφασίν του ἐνεπιστεύθη καὶ εἰς ἔτερα μέλη τοῦ πληρώματος, τὰ ὅποια παρώτρυνε νὰ τὸν ἀκολουθήσουν εἰς τὸ ἔχειρημα του. Οὕτως ὅχι μόνον δὲν ἀπεδέχθησαν τὴν πρότασίν του, ἀλλὰ τούναντον τὸν ἀπέτρεπαν.

Τελικῶς, ἀφοῦ οἱ ἄλλοι δὲν ἔδεχθησαν, οὕτος τὸ ἀπεφάσισε μόνος του καὶ ἔπεισεν ἔκουσίως εἰς τὴν θάλασσαν γενόμενος ἔγκαιρως ἀντιληπτός.

Μετὰ ταῦτα ἀνεκόπτη ἀμέσως ὁ πλοῦς τοῦ πλοίου καὶ παρὰ τὰς καταβληθείσας ὑπερανθρώπους προσπεθείσας ἀπάντων τῶν μελών του πληρώματος, δὲν κατέστη δυνατὴ ἡ διάσωσίς του, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ εὕρη ὅποιος οὗτος θάνατον ἔκπιγμα.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὁ πάθων ὡς ἔβειαιάθη ἔξ ἀπάντων τῶν μελών τοῦ πληρώματος, οὐδεμίαν διατάραξιν τοῦ νοὸς εἶχε, καθ' ὅσον δίλιγον προτοῦ ριφθῇ εἰς τὴν θάλασσαν ἢ πνιγάλιος καὶ συνωμιλούσε ἡρέμως μετὰ τῶν ἄλλων συναδέλφων του, τοὺς ὅποιους ἔκάλει νὰ τὸν μιμηθοῦν καὶ νὰ γελάσουν ὑποχρεώνοντας τὸν πλοίαρχον νὰ ἀνακόψῃ τὸν πλοῦν τοῦ πλοίου.



ΗΛΕΚΤΡΟΓΕΝΝΗΤΡΙΑΙ

HONDA

300W 1200W 4000W
ΜΕ 4-ΧΡΟΝΟΝ BENZINOKINHTHRA
ΤΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΗΡΑ ΝΤΖΕΛ



- ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΤΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ
- ΓΙΑ ΤΟ ΕΣΩΧΙΚΟ ΣΑΣ ΣΠΙΤΙ
- ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΔΡΟΜΕΣ ΣΑΣ
- ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣ ΣΑΣ
- ΓΙΑ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΣΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
- ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΥ
- ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΑΣ
- ΓΙΑ ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΣΑΣ

Έλαφροι, μεταφέρονται εύκολα καὶ είναι πολὺ ἀπλός ὁ χειρισμός των. * Έχουν μεγάλην ἀπόδοσιν. * Πολὺ οικονομικαί. * Αδύρυστοι καὶ δέν φύγουν καπνούς.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.Β.Ε.

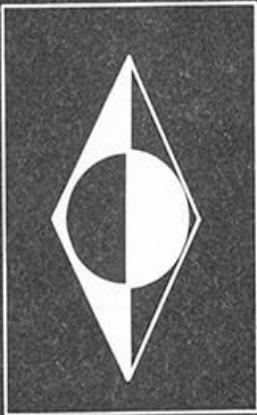


ΓΡΑΦΕΙΑ - ΕΚΒΕΣΙΣ: ΛΕΦΘΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 170 - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 95 93 301
ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ (ΑΦΟΙ ΖΑΡΑΚΑΚΗ) ΛΕΦΘΟΡΟΣ - ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 34 58 111
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ ΟΑΓΑΣ 844 - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 834.692
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΑΡΙΣΣΗΣ: (ΑΦΟΙ ΖΑΡΑΚΑΚΗ) ΦΑΡΣΑΛΩΝ 66 - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 226.501

'Εκ πάντων τῶν ἀνωτέρω, ὀποδεικνύεται ὅτι δὲν πρόκειται περὶ αὐτοκτονίας, ἀλλὰ εἰς τὸ ἔγχειρημά του προέβη ὁ πατῶν ἐν τῇ πεποιθήσει, ὅτι ὀπωσδήποτε θὰ διεσώζετο παρὰ τοῦ πληρώματος, ὡς εἶχε συμβῆ καὶ ἄλλοτε εἰς ἄλλον πλοίον εἰς τὸ ὅποιον ὑπηρέτει.

Κατὰ ταῦτα τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι δὲν πρόκειται περὶ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, καθ' ὅσον ὑπὸ τὰ ἐκτεθέντα ὡς ἄνω πραγματικά περιστατικά, δὲν πρόκειται περὶ διαίσιου συμβάντος προκληθέντος ἐξ ἔξωτερης αἰτίας, πρὸς τὴν παρὰ τοῦ παθόντος ἐκτελουμένην ἐργασίαν, ἀλλὰ ὡς θάνατος προηλθεν ἐκ τῆς δουλήσεως αὐτοῦ ἀσχέτου πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας.

ΕΙΔΙΚΕΥΩΣ ΟΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ



Μέ τό ΛΙΕΘΝΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ
ἐκπαιδεύεων μέ απληπλογραφία

22 τόμοι καλύπτουν **14** ναυτιλιακά θέματα μέ τρόπο ἀπλό καὶ προσιτό καὶ ἀποτελούν μά πρώτης τάξεως ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ.

Τό σύστημα ἐνδιαφέρει

- ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Ε.Ν.
- ΟΛΟΥΣ ΟΣΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Πηροφορίες - Έγγραφες

RDC HELLAS

ΒΑΣ. ΚΩΝ/ΝΟΥ 16 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 4

ΛΗΜΝΟΥ 17 ΑΘΗΝΑΙ 823

ΤΗΛ.: 4170917-4117100

Τεχνικά θέματα

ΔΥΟ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΗΣ ΕΣΣΟ

Άπο σήμερον και μέχρι του 1979, ένενήκοντα έκαπομφύρια τόνων θά προστεθούν είς τὸν παγκόσμιον στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων, έδην ἐν τῷ μεταξὺ δὲν συνεχισθῇ ὁ ρυθμός τῶν ἀκυρώσεων παραγγελιῶν. 'Ἐν τούτοις δημοσίας σημαντικός ἀριθμός παραγγελιῶν ἐν ἑκτέλεσι δὲν θὰ δυνατὸν νὰ ἀκυρωθοῦν.

Μεταξὺ αὐτῶν δύο δεξαμενοπλοία τῶν 500 χιλιάδων τόνων d.w. έκστον, τὰ ὅποια εἰχεν παραγγελή ἡ «ΕΣΣΟ» εἰς τὰς ἄρχας τοῦ 1973 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Χίταπτο». Οἱ δύο αὐτοὶ γίγαντες θὰ καθελκυσθοῦν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «ΑΡΙΑΚΕ» κατὰ τὸ δεύτερον καὶ τρίτον τρίμηνον τοῦ 1977.

Τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν πλωτῶν τούτων γιγάντων εἶναι ἔντυπωσιακά. Μῆκος 390 μ., πλάτος 71, κοίλον 31,2, βύθισμα 25 μέτρα.

Διαρρέεσσαι πληροφορίαι ἀναφέρουν διταύτα θὰ χρησιμοποιηθοῦν μεταξὺ Περσικού Κόλπου καὶ Εύρωπης, ἀλλὰ εἰς τὴν πραγματικότητα θὰ χρησιμοποιηθοῦν διά καθωριστήν τας ἀνάγκας ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ καταμερισμοῦ τῶν διύλιστηρίων τῆς ὁμάδος «ΕΣΣΟ». Δὲν ἀποκλείεται δῆμος, νὰ χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν καὶ πρὸς τὴν Ἱαπωνίαν. Εἰς δὲ, ἀφορᾶ τὴν Ἕρωπην πολλαὶ συζητήσεις γίνονται καὶ μελετῶνται σχέδια, ἥτοι μία προσέγγυσις εἰς τὸν λιμένα Φός, δῆτις εἰναι ἀφετηρία τοῦ πετρελαιογαγού πρὸς Βορρᾶν, ἢ πρὸς τὴν Χάρην πρὸς τροφοδότην τῶν διύλιστηρίων τῆς «ΕΣΣΟ». Τὸ σχέδιον διπλῆς προσεγγίσεως μὲ πρῶτον λιμένα τὴν Χάρην διὰ τὸ ήμισυ τοῦ φορτίου καὶ ἀκολούθως τὸ Ρόπτερονταμ ἐφ' ὃ σον τὸ βύθισμα εἶναι ἐφικτὸν (87 πόδες) μελετᾶται καὶ αὐτὸς εἰς τὰς προϋποθέσεις τῶν δυνατοτήτων, ἀλλὰ τὸ ἐπιτελεῖον τῆς «ΕΣΣΟ» δὲν τὸ ἔχητασε εἰσέτι κατὰ βάθος οὔτε τὸ ἀνέγραψε εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς. Φαινεται λοιπὸν δῆται τὰ «μαυμούθ» ταῦτα θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς δύο μόνον λιμένας. "Ἐνα φορτώσεως καὶ ἔνα ἐκφορτώσεως.

Ἐξ αὖτοῦ, δέον νὰ ἀναμένεται, δημοσίας ταῦτα ἀσχοληθοῦν εἰς τὴν τροφοδότησιν τῶν Η.Π.Α. χρησιμοποιοῦντα τὸν λιμένα 'Αρούμπα, ὅπου αἱ ἀγκαταστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν. 'Η μεταφράστως θὰ γίνεται ἐπὶ δεξαμενοπλοίων 50 - 60 χιλιάδων τόνων d.w.

Εἰναι τὸ δύο μοναδικὰ σκάφη τοιούτων διαστάσεων ἄτινα παρηγγέλθησαν ὑπὸ τῆς «ΕΣΣΟ» καὶ μέχρι τοῦ 1982 δέον νὰ μὴν ἀναμένεται οὐδεμία ἀλλὴ παραγγελία, τούτῳ δὲ διότι οἱ ὑπεύθυνοι ὑπολογίζουν δῆτα προϋποθέσεις μία νέα ἰσορροπία μεταξὺ ζητήσεως καὶ χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων. 'Η «ΕΣΣΟ» θὰ παραλάβῃ εἰσέτι 4 μονάδας τῶν 412.000 τόν. d.w. μὲ διλιγνώτερον βύθισμα, αἱ ὅποιαι θὰ τεθοῦν ἐν ὑπερεσίᾳ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους. Τὰ δεξαμενοπλοία ταῦτα θὰ ἔχουν πρετοῦν ὡς φαίνεται τὸ Ρόπτερονταμ καὶ τὸ Βιλχεμσχά�εν, ἀφοῦ γίνουν αἱ σχετικαὶ λιμενικαὶ ἐργασίαι.

'Ἄλλὰ δται λέγωμεν δῆται δέον νὰ μὴ ἀναμένονται νέαι παραγγελίαι ἐννοοῦμεν παραγγελίας γιγαντιαίων σκαφῶν, διότι εἴναι πολὺ πιθανὸν δῆται ἀπὸ τοῦδε ἔως τὸ 1982 ἡ «ΕΣΣΟ» θὰ ἐνδιαφερθῇ διὰ ἀλλούς τύπους μικροτέρων πλοίων, δῆται μὴ λησμονῶμεν δῆται σημαντικός ἀριθμὸς δεξαμενοπλοίων ἔλασον τὴν ἄγουσαν πρὸς τὴν διάλυσιν, πρόκειται περὶ δεξαμενοπλοίων 40 - 50 χιλιάδων τόν. έκστον, ταῦτα δέον νὰ ἀντικατασταθοῦν, διότι πρόκειται περὶ σκαφῶν μεγάλης ζητήσεως. 'Εκτὸς τούτου παραγγελίαι πιθανὸν νὰ δοθοῦν διὰ εἰδικευμένα τάνκερς διαφόρων

τύπων διὰ μεταφορᾶς ἐπεξειργασμένων προϊόντων πετρελαίου.

Οὕτω παρουσιάζονται αἱ προοπτικαὶ τῆς «ΕΣΣΟ». Λαμβανομένων ὑπὸ δῆψει διαφόρων ἀπόφεων συγκρινομένων μὲ τὴν ἀνάλυσιν προθέσεων καὶ ἀνονθικῶν τῶν ἀλλων ἑταῖρων, διαφαίνεται ποιά τις στασιμότης εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῶν σκέψεων εἰς δῆται ἀφορᾶ τὰς θωλαστίσιας μεταφορᾶς.

Θὰ ἐπιστεύομεν δῆται αὐτὴ ἡ μακρὰ περίοδος, ἡτοις θὰ προηγηθῇ εἰς ἐπαναλήψεις τῆς ισορροπίας μεταξὺ προσφορᾶς μεταφορικῆς χωρητικότητος καὶ ζητήσεως θὰ ἡτο ἐπωφελές διὰ νὰ μελετηθῇ τὸ θάτο πράξιον αἱ πετρελαιοπαραγωγικαὶ χώραι καὶ αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν τοιαυταὶ. Πολλοὶ εἰναι ἔκεινοι οἰτινες θέλουν νὰ ἀποκτήσουν διύλιστηρία, ἡ παραγωγὴ τῶν ὅποιων θὰ προορίζεται πρὸς ἐξαγωγὴν. 'Υπὸ τὸ πρόσμα τοῦτο δὲν θὰ ἡτο ἀδύνατον, ἐκτὸς τοῦ δεσμομένου τῶν διοικητικῶν χωρῶν δῆται διφέλοντας διαμαρτυρίου τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀργού πετρελαίου μὲ τοὺς παραγωγούς, νὰ ἰδωμεν ἔνα νέον τύπον μεταφορῶν, μεταφορῶν ἡμικατειργασμένων προϊόντων εἰς μεγάλας ποσότητας αἵτινες θὰ γίνωνται μὲ δεξαμενόπλοια τῶν 200.000 τόνων d.w.

Οὕτω αἱ εἰσαγωγικαὶ χώραι θὰ ἀναλάβουν τὸν μετασχηματισμὸν τῶν ἡμικατειργασμένων εἰς προϊόντα τελικού σταδίου.

Πῶς θὰ ἐκδηλωθῇ ἡ τάσις αὕτη; Εἶναι ἐρώτημα ἀνησυχητικὸν περισσότερον διὰ τὰς

καταναλωτρίας χώρας. Τοιούτος προσανατολισμὸς ἀναφιδόλως θὰ ἐγένετο ἀναλόμασι αὐξήσεως τῶν τιμῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν μεταφορὰν τῆς πρώτης ὥλης μετασιωρφουμένης εἰς τὰ ἔγγυς τῶν ἀγορῶν καταναλωτρίας.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΛΑΥΡΙΟΥ

'Ανεκοινώθη δῆται ὑπεγράφη εἰδικὴ συμφωνία μεταξὺ τῶν Ναυπηγείων Λαυρίου καὶ τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, δάσει τῆς ὅποιας ὁ Ιαπωνικὸς οἰκος ἀναλαμβάνει τὴν σύνταξιν τῆς προμελέτης τῶν ἐλόγων ναυπηγείων, τὴν κατασκευὴν τῆς τῶν ναυπηγείων ἐντὸς 42 μηνῶν ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμφωνίας, τὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ ἑλληνικοῦ τεχνικοῦ πρωτοπικοῦ καὶ τὴν ἐπίδειξιν τῆς λειτουργίας τῶν ναυπηγείων κατὰ τὴν ἀρχικὴν φάσιν. Συμφωνίας πρὸς τὴν ίδιαν ἀνακοίνωσιν τὸ λόγω ναυπηγείον ἐν πλήρει λειτουργίᾳ θὰ ναυπηγῇ περὶ τὸ 10 σκάφη χωρητικότητος 8.000 - 10.000 τόν. d.w. ἑτησίως, παραλλήλως δὲ θὰ ἀναπτύξῃ καὶ τὸν ἐπισκευαστικὸν τομέα. 'Η σύμβασις ὑπεγράφη ὑπὸ τοῦ διευθύνοντος συμβούλου τῶν Ναυπηγείων Λαυρίου κ. 'Αλεξ. Οικονομοπούλου καὶ ἐκ μέρους τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα ὑπὸ τῶν κ.κ. N. Χαμάντα καὶ P. Νόζε.

'Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ διουλευτῆς κ. Γ. 'Αποστολάτος ὑπέβαλεν ἐρώτησιν εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς τὸν ὑφυπουργὸν Προεδρίας διότι, ὡς ἀναφέρεται, τὰ μέσα μαζικῆς ἐνημερώσεως μετέδοσαν τὴν πληροφορίαν, δῆται ὑπεγράφη συμφωνία μεταξὺ τῶν Ναυπηγείων Λαυρίου καὶ τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, ἐνῷ αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ οὐδεμίαν σχετικὴν πληροφορίαν είχον ἐπ' αὐτοῦ.



Representing: Marine Suppliers - Shipyards - Manufacturers exclusively in U.S.A. ports

A. SUPPLIERS

1. NAUTILUS SHIP SUPPLY CORP.
2. R. S. STERN, INC.
3. PELTZ BROTHERS, INC.
4. SOUTHEASTERN SUPPLY CO., INC.
5. NEPTUNE SUPPLIES, INC.
6. TEXAS MARINE & INDUSTRIAL SUPPLY CO.
7. UNITED MARITIME SHIP SUPPLIERS, INC.
8. AMERICAN PACIFIC CORP.

BOSTON, MASS.
BALTIMORE, Md.
NORFOLK, Va.
CHARLESTON, S. C.
NEW ORLEANS, La.
HOUSTON, TEXAS
SAN FRANCISCO, Calif.
PORTLAND, Oregon and Seattle, Wash.

B. MANUFACTURERS

1. DIPLOMATIC MARINE, INC.

MANUFACTURERS OF RAM-NEK
MARINE TAPE.

C. SHIPYARDS

1. NORTHWEST MARINE IRON WORKS

PORLTAND, Oregon.

All suppliers are members of :

1. U. S. NATIONAL ASSOCIATION OF MARINE SERVICES
2. INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS ASSOCIATION

Our Aim is :

- A. Efficiency of service
- B. Competitive prices
- C. Quality of stores

PIRAEUS OFFICE

ATPAC MARITIME AGENCIES INC.
61, Vass. Constantinou
PIRAEUS
PHONES : 4531102 - 4531104
CABLES : ATPAC HELLAS
TELEX : 21.2859

A. Boussiakos - E. Georgoulis
A.O.H.: 4117340



TELEX NO. 6-0129 SA

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

153-157 GALE STREET

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE
P. ROUSSOS - G. SIDERIS

DURBAN

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 282920

ADDRESS: IONIAS 211/213, AGIOS ELEFTERIOS, ATHENS T.T. 917

CABLE ADDRESS: "HERMES"

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181

POSTAL ADDRESS: BOX 475

(53.978 - 69.392 - 370.491

DURBAN - R.S.A.

NIGHT TELEPHONES: (836.474 - 833.647 - 53.064

(54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

ΠΡΟΩΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Μέι ιλιγγιώδη ρυθμόν άναπτυσσονται αἱ μεταφοραὶ τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη —εἰς τὸ Ἰράν αἱ εἰσαγωγαὶ ὑπερετριπλασιάσθησαν ἐντὸς διετίας· εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν ηγήθησαν κατὰ 75% ἐντὸς τοῦ 1975 καὶ εἰς τὸ Ἰράκ ἑτεραπλασιάσθησαν τὴν τελευταῖαν 4ετίαν, ἐνῷ ἔξι τοῦ έντυπωσιακῆς αὐξησιν ἐσημείωσαν καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ τῶν.

Ἄλλα, ὁ μεταφορικὸς αὐτὸς ὄργασμὸς προεκάλεσε μίαν τρομακτικὴν συμφόρσιν εἰς τοὺς λιμένας τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, αἱ ὅποιαι δὲν εἶχον τὴν πρόνοιαν νὰ βελτιώσουν ἐγκαίρως τὰς λιμενικάς των ἐγκαταστάσεις διὰ νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν ηγημένην διακίνησιν φορτίων.

Τὸ γεγονός διὰ τοῦ κυβερνήσεις τελοῦν ἐν γνώσει τοῦ προβλήματος, δὲν σημαίνει διὰ τὰ ἐπισπευσθῆ ἢ ἐπίλυσί του, δεδομένου διὰ ὑπάρχουν ἴσχυρὰ ιδιωτικὰ συμφέροντα τὰ ὅποια παρακαλώντων παρομοίους προσπαθεῖσις διὰ διαφόρους λόγους. Τέλος, ὑπάρχει καὶ ἡ ἀπροθυμία ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν τελωνειακῶν διαδικασιῶν. Εἰς ὥρισμένους λιμένας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ἀπατεῖται ἡ λήψις 17(!) ὑπογραφῶν διὰ νὰ ἐπιτραπῇ ἢ ἐκφόρτωσις ἐνὸς σκάφους.

Ἡ καθυστέρησις διὰ τὰ συμβατικὰ φορτηγά καὶ μπάλκ κάρριερ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ὑπολογίζεται σήμερον εἰς 60-80 ήμέρας καὶ εἰς τὴν Τζένταν 120 ήμέρας. Ἀξιόλογος, ἐπίσης, καθυστέρησις ἐπισημαίνεται καὶ εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ ἐπιθληθῇ ἐπιναύλος μέχρις 80% εἰς τὰ προοριζόμενα διὰ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν φορτία.

Αἱ καταβαλλόμεναι ὑπερημερίαι καὶ οἱ



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. 4176.573 - 4171.889

γεία Χουσυντάϊ τῆς Νοτίου Κορέας, ἀντὶ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν 45 ἑκατ. Δ.Α. Ἐτερα 28 σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ εἶχε παραγγείλει εἰς τὸ παρελθόν ἡ ὡς ἄνω ἑταῖρια —13 εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα τοῦ Γκόβαν καὶ 15 εἰς τὴν Νότιον Κορέαν.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Λήγοντος τοῦ 1975, ἡ «Γιουγκολίνια» τῆς Ριγιέκας, ἡ μεγαλυτέρα ναυτιλιακὴ ἑταῖρια τῆς Γιουγκοσλαβίας, διέθετε στόλον ἐξ 71 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος περίπου 75.000 τόν. γκρός. Ἐτίσια έσοδα, ἐκ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰς ὑπερποντίους μεταφοράς, 142 ἑκατ. δολλάρια.

Τὸ πενταετές πρόγραμμα, εἰς τὸ ὅποιον περιελαμβάνετο ἡ ναυπήγησις 13 σκαφῶν, ἐλήξειν ἐπιτυχῶς καὶ ἡδη ἡρχιστὸ τὸ νέον 5ετές πρόγραμμα, ἐντὸς τοῦ ὅποιου θὰ ναυπηγεῖθων ἔτερα 14 σκάφη συνολικῆς ἀξίας 220 ἑκατ. δολλαρίων, βάσει τῶν τρεχουσῶν τιμῶν.

Τὰ πλοῖα τῆς «Γιουγκολίνια» διεκίνησαν ὄντα τῶν 3 ἑκατ. τόν. φορτίων ἐντὸς τῶν πρώτων 11 μηνῶν τοῦ 1975, ἡ δὲ συμμετοχὴ τῶν εἰς τὰς έθνικὰς ἔξαγωγάς ηγήθη ἀπὸ 56% εἰς 60%. Ἀντιθέτως, ἐμειώθη ἡ συμμετοχὴ τῶν εἰς τὰς εἰσαγωγάς ἀπὸ 43% εἰς 40%.

Μὲ στόχον τὴν διεύρυνσιν τῶν ἐργασῶν τῆς εἰς τὸν τομέα τῶν ἐμπαρεμποτικιστικῶν, ἡ ἑταῖρια ἐνέκρινε προσφάτως πίστωσιν ὑψους 20 ἑκατ. δολλαρίων διὰ τὴν δημιουργίαν ἀκριού σταθμού φορτεκφορτώσεως κουτείνερς εἰς τὸν λιμένα τῆς Ριγιέκας.

Μία ἄλλη ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἡ «Σλομπόντνα Πλοδίντυμπα» τοῦ Σιμπενίκ, προγραμματίζει τὴν ναυπήγησιν 16 νέων σκαφῶν, συνολικοῦ d.w. 200.000 τόνων, ἐντὸς τῆς ἀρξαμένης 5ετίας. Μὲ τὴν προσθήκη τῶν πλοίων αὐτῶν, τὰ ἔσοδα τῆς ἑταῖριας ἀναμένεται νὰ αὐξηθοῦν κατὰ 120 ἑκ. δολαρίων.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Παρὰ τὴν προσπάθειαν ἐξευρέσεως νέων πηγῶν ἐνέργειας, οἱ περισσότεροι εἰδικοὶ συμφωνοῦν διὰ τὸ ἄνθραξ, τὸ πετρέλαιον καὶ τὸ φυσικὸν άέριον διὰ καλύπτουν τὸ μέγιστον μέρος τῶν ἐνέργειακῶν δαπανῶν τῶν «Ηνωμένων». Πολιτειῶν κατὰ τὸ ἔτος 2.000.

Σήμερον, περὶ τὸ 40% τοῦ ἀναλισκούμενού εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας» πετρελαίου εἰσάγεται εἴτε ὡς ἀκατέργαστον ἢ ὑπὸ τὴν μορφὴν διύλιστον ὑποπροϊόντων. Περὶ τὰ τέλη τῆς τρεχούσης 10ετίας, ὑπολογίζεται διὰ τὸ ημισυ περίπου τῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας ἡ εἰσάγεται.

Ἡ ἀμερικανικὴ παραγωγὴ πετρελαίου, ύ-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

“Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ”

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

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91
TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66

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

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τά σοβαρότερα, ίσως, προβλήματα έχει δύναμη τών ναυπηγικών χωρών της Βορείου Ευρώπης άντιμετωπίζει η 'Ολλανδία. Η συναγωνιστικότης, θσσον αφορά είς τάς τιμάς, υπήρξε πάντοτε τό δισθενές της σημείον. Τό πλεονέκτημα της έγκαιρου παραδόσεως δεν διαδραστέσσει σοβαρόν ρόλον ύπό τάς κρατουσας συνθήκας της ναυλαγοράς καί, άσφαλώς, δέν δύναται νά προσελκύσῃ νέας παραγγελίας βασιζόμενας μόνον είς τήν ποιότητα.

'Οπωσδήποτε ή πίεσις υπάρχει. Ο ύπουργός Βιομηχανίας, άναφερόμενος προσφάτως είς τό γεγονός στο όλον και περισσότεροι Βρετανοί παραγγέλλουν είς τό έξωτερικόν, έγκτησης «νά σκεφθούν καλύτερον οι πλοιοκτήταις τάς συνεπείας έκ τής έγκαταλείψεως μάς άγοράς, ητις έπι έτη έξυπρέπησε τήν Ναυτιλίαν πιστώς, κατά τήν δύσκολον αύτήν περιόδου».

"Όλα αύτά συμβαίνουν είς μίαν έποχην κατά τήν όποιαν κάθε ναυπηγείον προσπαθεί, πάση θυσία, νά προσελκύσῃ νέας παραγγελίας. Διά τά βρετανικά ναυπηγεία, ίσως, ή κατάστασις είναι απλεπιστική. Η έθνικοποτέραις πρόκειται νά λάβη χώραν τό φινιόπωρον και μέχρι τότε θά έχουν έξαντηθή αί περισσότεραι παραγγελίαι. Καί προκύπτει τό έρωτημα πώς θά δυνηθή η Κυβέρνησης νά έξασφαλίσῃ τήν άπασχόλησην τού έργατοτεχνικού δυναμικού. 'Ασχέτως δέ τών έκκλησεων τού 'Οργανισμού τών Παρισίων περι προγραμματισμένης μειώσεως τής παραγωγής τών ναυπηγείων, ή βρετανική Κυβέρνησης, ώς ή ιαπωνική καί ή δραζιλιανή, έχει άναλαβει τήν υποχρέωσιν νά έξασφαλίσῃ έργασίας διά τά ναυπηγεία.

"Ένα σοδαρών μειονέκτημα τών βρετανικών ναυπηγείων είναι τό θέμα τού κόστους. Σήμερον, οι Ιάπωνες προσφέρονται νά ναυπηγήσουν ένα μπάλκι κάρριερ τών 60.000 τόνων είς τιμήν κατά 7-8 έκατ. δολ. κατωτέρων έκεινης τήν όποιαν προσφέρουν τά βρετανικά ναυπηγεία. Διά τά μετρίου μεγέθους μπάλκι κάρριερ ή διαφορά είναι περι τά 6 έκατ. δολαρίων.

Κατόπιν τών άνακατατάξεων τών τελευταίων έτων, πολλοί ύποστηριζουν ότι ή δυναμικότης παραγωγής τών ναυπηγείων δένων μειωθή κατά τό ήμισυ. Συνεπώς, ή Κυβέρνησης μόνον τεχνητώς θά δυνηθή νά έξασφαλίσῃ έπαρκεις έργασίας διά τά βρετανικά ναυπηγεία. Δέν άποκλείεται η Κυβέρνησης νά άναγκασθή, μετά τήν έθνικοποτέραιην, νά κατασκευάζῃ πολεμικά σκάφη, ή νά δημιουργήσῃ άποθέμα νεοτεύκτων πλοίων μέ προοπτική νά τά πωλήσῃ όταν ή ναυλαγορά δελτιωθή.

Παρομοιώς, ένδεχεται νά παρέχῃ είς τούς παραγγέλλοντας διαφόρους διευκολύνσεις — πέραν τών ήδη παρεχομένων — ή νά έπιβάλη χρηματικήν ποινήν είς τούς παραγγέλλοντας είς τό έξωτερικόν.

Τό πρόβλημα, ίσως, είναι ότι έναν έπαρκούς ζήτησες χωρητικότης είς τήν άγοράν δέν θά υπάρξουν έπαρκεις έργασίας διά τά ναυπηγεία. Ήξες έτούτον, τά κίνητρα, ή αί ποιναί, πρέπει νά είναι σοβαρώτατα διά νά είναι άποτελεσματικά.

Αι ώς ανώ προσπτικαί δέν έφησυχάζουν ούτε τούς πλοιοκτήτας ούτε τούς βρετανούς φορολογουμένους. Διά μὲν τούς πλοιοκτήτας, ή κατασκευή περισσότερων, μή άγαγκασίων, πλοίων θά έπιμηκνή τήν κρίσιν. Διά τούς φορολογουμένους δέ, σημαίνει ότι πέραν τής τεραστίας έπιβαρνσεώς των διά τήν έθνικοποιησήν τών ναυπηγείων, θά πρέπει τώρα νά πληρώσουν τάς κρατικάς έπιχορηγήσεις διά νά συνεχισθή ή άπασχόλησί των.

Τό πρώτον μιάς σειράς έξι σκαφών μεταφοράς ύγροποιημένων άρειών πετρελαίου, προοριζόμενων διά ρωσικήν διαχείρισην, παρεδόθη άπό τά ναυπηγεία Μέγιερ τού Πάπενπουργκ και έχρονοναυλώθη φυτέαρ μπούτη είς τήν Λατβίαν Σίππιγκ Κο. τής Ρίγας.

Τά έξι σκάφη (χωρητικότης 12.000 μ3 έκαστον) παρηγγέλθησαν είς τάς άρχας τού 1974 ύπό λιθεριανής έταιρίας είς τά άνωτέρω ναυπηγεία της Δυτικής Γερμανίας, τά οποία ειδικεύονται είς τήν κατασκευήν πλοίων τού τύπου αύτού άπό τό 1963.

Τό «Γιουρμάλα», ώς άνομασθή τό νεότευκτον, διασθέτει τρεῖς δεξιαίμενάς φορτίου έντός τών όποιων δύναται νά μεταφέρει ύγροποιημένων προπάνιον, μήγμα προπανίον - βουτανίον, προπιλανίον, δουτυλανίον, άμυνων, κ.ά., είς θερμοκρασίας μέχρι -48 βαθμών Κελσίου.

Τό ναυλωθέν ύπό τών Ρώσων ύγρασιοφόρων είναι έφωδισμένον διά μηχανής τύπου B & W πολωνικής κατασκευής, ίσχυσος 8.940 ίππων χαλινωτηρίου. Δύο άκρη μηχανής θά παραδοθούν έντός τού τρέχοντος έτους και τά άπολοιπα τό 1977.

ΙΣΡΑΗΛ

ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΟΝΤΕ·ΙΝΕΡΣ

Τό έδδομον πλοίον·κοντέινερ άπέκτησε τό 'Ισραήλ. 'Ηγοράσθη είς τό Χόγκ Κόγκ άντι 25 έκατου. δολ., συμπεριλαμβανομένων και ώρισμένων μετασκευών. Καί τό σκάφος αύτό προορίζεται διά τήν γραμμήν τού «γύρου τού Κόσμου», μέ διανυτέαν άπόστασιν 25.000 ναυτικών μιλών.

Τά πλοια·κοντέινερς άπεδείχθησαν ή πλέον προσδοφόρος έκμετάλευσις ύπό τήν διαχείρισην τής Ζίμ.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

«BUY BRITISH»

Οι βρετανοί πλοιοκτήται πιέζονται συνεχώς ύπό τής κυβερνήσεως των νά παραγγείλουν νέα σκάφη είς τά έγχώρια ναυπηγεία, τών όποιων αί έργασίαι περιορίζονται δσημέραι.

Πάντως, ούδεις γνωρίζει ποιαί θά είναι αί μελλοντικά έξελιξεις, καθώς ή κυβέρνησης φαίνεται άποφασισμένη νά έξασφαλίσῃ έργασίων διά τά ναυπηγεία, ένώ οι πλοιοκτήται δέν είναι τόσον πρόβλημα νά παραγγείλουν άσχέτως τών παρεχομένων διευκολύνσεων.

Τά τάκερες είναι ούσιαστικώς έκτος άγο-

ΖΗΤΕΙΤΑΙ : ΕΛΛΗΝ ΕΜΠΕΙΡΟΣ 30-35 ΕΤΩΝ, ΔΙΑ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΗ ΑΝΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΝ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΠΑΛΑΙΟΥ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΟΙΚΟΥ ΕΝΤΑΥΘΑ. ΟΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΔΕΟΝ ΟΠΩΣ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΚΑΛΩΣ ΑΓΓΑΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΕΥΘΥΝΩΝΤΑΙ ΙΔΙΟΧΕΙΡΩΣ ΕΙΣ :

POST RESTAND C.I. 436.608
MONTEVIDEO - URUGUAY.

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

118, ALKIVIADOU STR.
PIRAEUS, 39

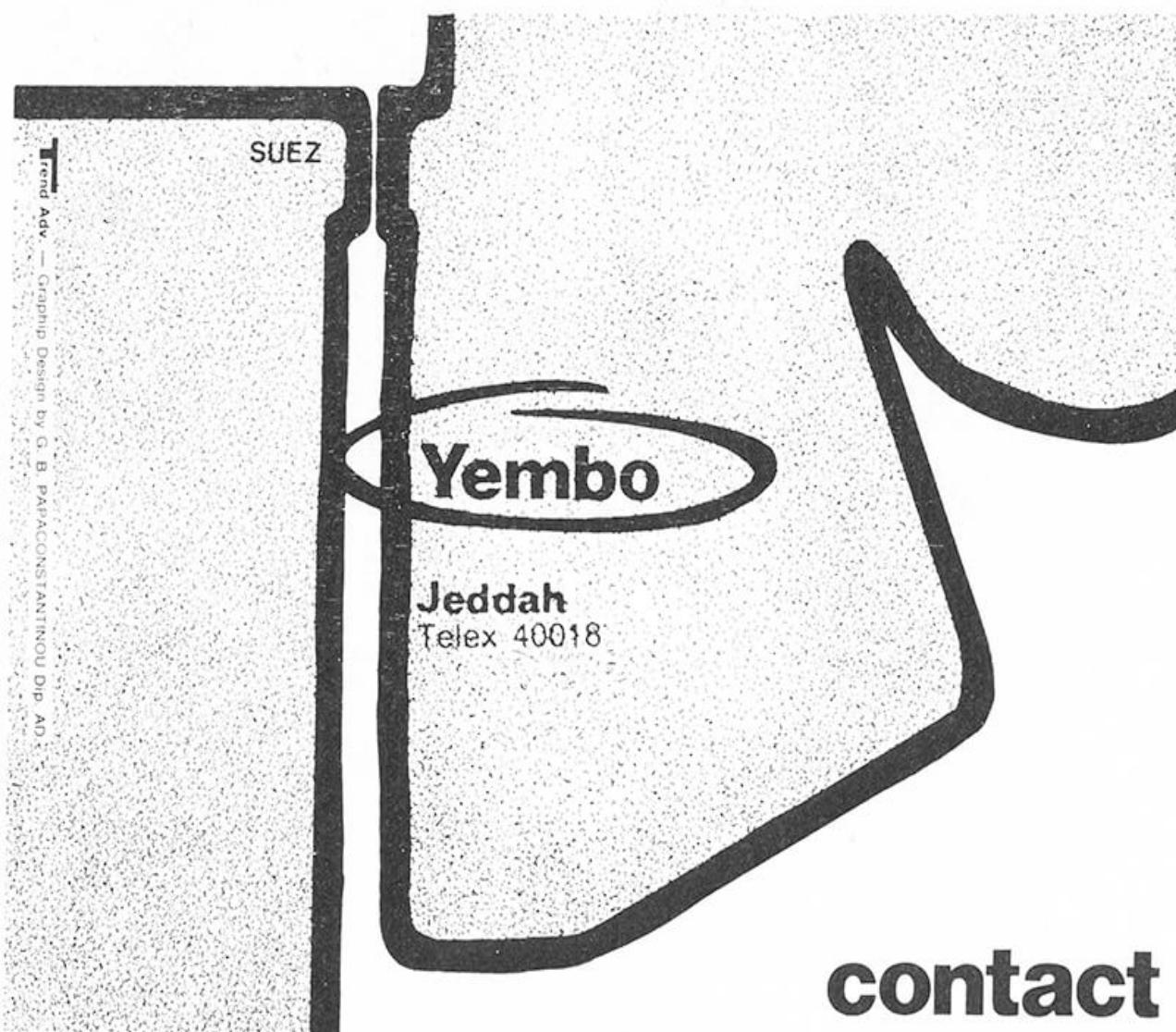
TEL. 4110328
TELEX 21-2420 TTCA
CABLES "GREGOSLAW"

come South of Suez for cost saving bunkering



On the route South of Suez to the Far East you save money and time by bunkering your vessels in JEDDAH.

And now, in YEMBO too! The only suppliers.
Prompt Delivery!
Special Prices!



contact

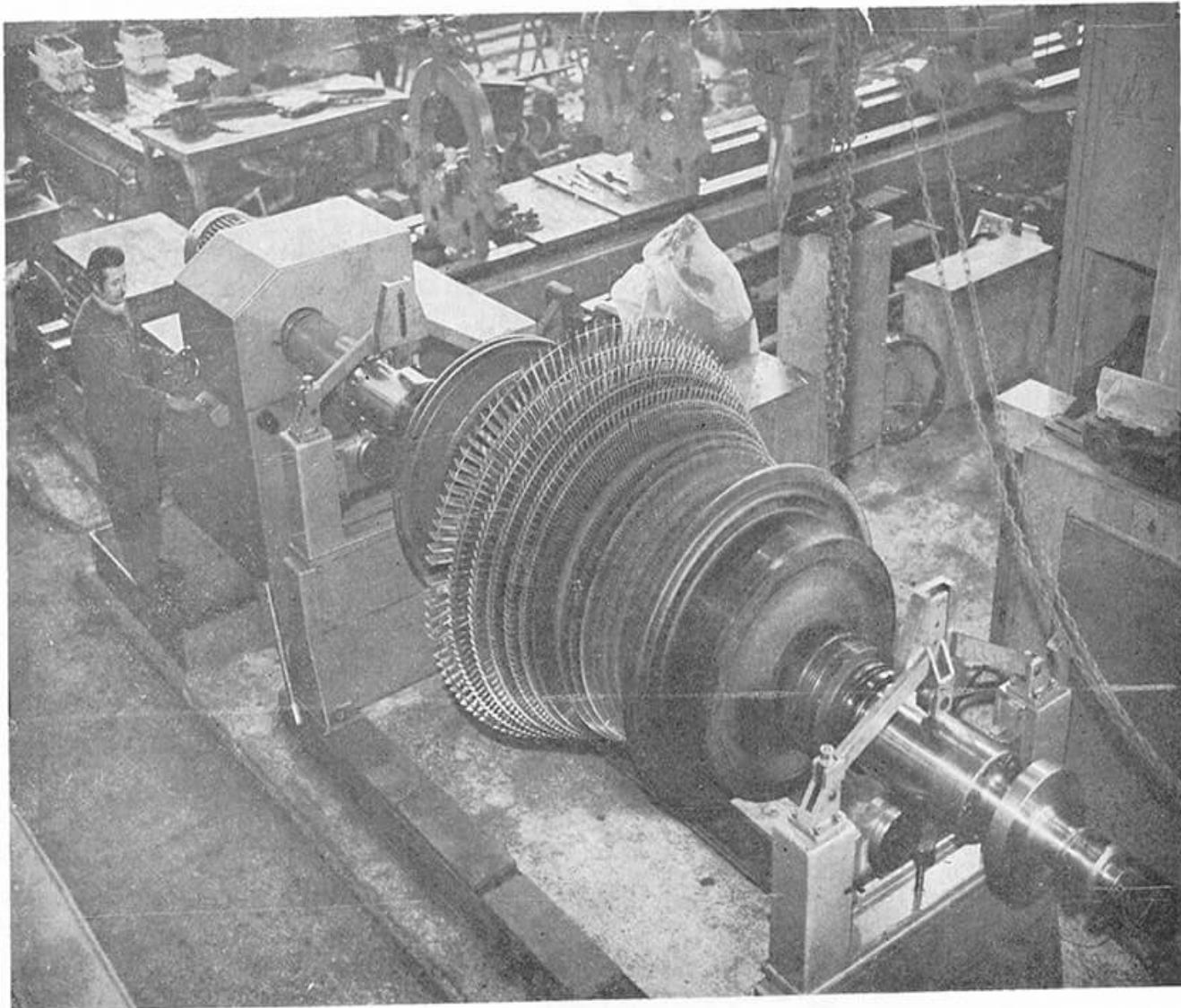
WORLDWIDE SHIPPING TRADING S.A.

1-3 Filellinon str., — Pireaus — Greece
Cable address WORLDLINES — Telex 212086
Telephone: 451.0301 and 451.0489.

EAST & WEST MARINE OPERATIONS Co.Ltd.

P.O. BOX 4150 — Jeddah — Saudi arabia
Cable address: MAHAMMED SHARBATLY
Telex : 40018 SJ SULTANA.
Telephone: 31093 - 31094 - 53847

προβλήματα;



**μποροῦμε
νά σᾶς βοηθήσουμε
νά τά λύσετε!**

Μποροῦμε νά λύσουμε άκόμη καί τά πιό δύσκολα έπισκευαστικά σας προβλήματα σεβόμενοι τόν πολύτιμο χρόνο σας.



**ΝΑΥΣΙ Α.Ε.
ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ**

ΓΡΑΦΕΙΑ: Μεθώνης 34 - Πειραιεύς (24) Τηλ. 4914282 Τηλεγρ. Δ/σις: ΝΑΥΣΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ TELEX: 21-2708 NFI GR
'Επισκευαστική Βάσις Περάματος: Έλευθέρα Τελωνιακή Ζώνη Ο.Δ.Π. Τηλ. 4410620, 4410320, 4410720.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφην εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. KAREN : Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 4.999 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κάρεν II» (κ. Γ. Τζανετάτος).
2. TINA : Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Rescator») νεοαγορασθέν, 2.303 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Χαρλεκοῦν» (κ. κ. Κ. Τρακάδας, Α. Μπαφέρος καὶ I. Κούνθαρης).
3. KALAMOS : Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Títas») 2.299 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κριζόλιτο» (κ. Σπυρ. Λαδάς).
4. ANAGKEA XONOP : Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 13.200 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αναγκελ Χόνορ» («Αναγκελ Σίππινγκ»).
5. ANAGKEA LIMPERTY : Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 13.200 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αναγκελ Λίμπερτο» («Αναγκελ Σίππινγκ»).
6. SYNEMPORIA : Φορτηγὸν (πρώην ὀλλανδικὸν «Street Cook») νεοαγορασθέν, 5.081 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Ἀθαν. καὶ Πέτρον Καλλίτην.
7. SYNAYTILIA : Φορτηγὸν (πρώην νοτιοαφρικανικὸν «Jupiter Moon») νεοαγορασθέν, 5.081 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Ἀθαν. καὶ Πέτρον Καλλίτην.
8. AGIOS N. : Φορτηγὸν (πρώην νοτιοαφρικανικὸν «New Tungmīne») νεοαγορασθέν, 2.144 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐφέσο» (κ. κ. Ε. Ζούπας καὶ N. Καραπάνος).
9. PANOSEANIK FΕΙ·Μ : Δεξαμπλοίον (πρώην «Burma Gem» λιβεριανὸν) νεοαγορασθέν, 34.179 τόνων γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Φαδέρλο» (κ. Κων. Χριστιανός).
10. SISPHNT NTANA : Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 4.900 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σήσπερ Φέρριτς» (κ. Δημ. Φαλαγγᾶς).
11. SPYROS A. LAIMOS : Μικτὸν (πρώην νορβηγικὸν «Vianora») νεοαγορασθέν, 54.810 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γαρουφαλάς» (Ἀνών. Ναυτικὴ Ἐταιρία ΜΑΝ Λαιμός).
12. AGIOS NIKOLAOS : Μικτὸν (πρώην σουηδικὸν «Elisabeth Fernstrom») νεοαγορασθέν, 44.742 τόνων γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βαλσάκι» (Βαλμάς Μπρός Σίππινγκ).
13. N. G. LIBANOΣ : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ονομα) 11.025 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Καρρέτο» (N. G. Λιβανός A.N.E.).
14. BASIΛΗΣ : Δεξαμενόπλοιον (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ονομα) 12.368 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν

ἐταιρίαν «Μπενίτσες» (κ. Ε. Κοριαλός).

15. ΠΑΛΛΙΣ : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Artiba») νεοαγορασθέν, 5.431 τ. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Παλμίστ» (κ. Εύστρ. Παλαιοκρασσάς).
16. NIMBROS : Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Aki Maru») νεοαγορασθέν, 2.994 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νιμβρος» (κ. Χρ. Βλάχος).
17. OYA-I-T SARPK : Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Arcturus») νεοαγορασθέν, 1.592 τόν. γκρός τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μανάρο, Ναυτιλιακὴ Ε.Π.Ε.».
18. ARΓΩ ΣΠΙΡΙΤ : Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 1.578 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρανσατλάντικα» (L. & W. Shipping Agency).
19. ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ : Δεξαμπλοίον (πρώην ἀγγλικὸν «British Captain») νεοαγορασθέν, 37.888 τόν. γκρός τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιουνάτιεντ Μαριτάιμ 'Εντερπράΐζις» (κ. Αγγ. Μαθίασος).

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Παρὰ τῆς ἐταιρίας «Μαϊανδρος Λάινς» παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ισικαβατζίμα χαρίματα μπάλκ κάρριερ τῶν 21.000 τ. d.w. Τιμὴ 2,8 δισεκ. γιέν. Παράδοσις Ιούνιον 1977.

—Δύο φορτηγὰ πολλαπλῆς χρήσεως, τῶν 20.000 τόν. d.w. ἔκαστον, παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπιον ὑπὸ τοῦ Οἴκου Παπαδάκη. Θά ἔφοδισθοῦν διὰ μηχανῶν Σούλτζερ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ίσχυος 9.900 ἵππων χαλινωτηρίου καὶ θά ἀναπτύσσουν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 17 μιλ. Τιμὴ 4 δισεκ. γιέν ἔκαστον, μὲ πτίστωσιν 7ετῆ διὰ τὸ 70% τῆς ἀξίας των. Αμφότερα θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ 6' ἔξαμπον 1977.

—Εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ωστιν καὶ Πίκερσγκιλ», τοῦ Σάντερλαντ, παρηγγέλθησαν τρία φορτηγὰ τύπου SD 14 τῶν 15.025 τ. d.w. ὅπαντα μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1978. Δύο διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου Α. 'Αλφούζου καὶ τὸ τρίτον διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Γ. Δρακοπούλου (Ἐμπρός Λάινς).

ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

Συμφώνως πρὸς δημοσίευμα ἔνηντος ἐφημερίδος, ἡ ἐταιρία «Ἐλετσον Μαριτάιμ Κορπ.» τοῦ Πειραιῶς ἀρνεῖται νὰ παραλάβῃ ἀπὸ τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νάσκωφ δύο νεότευκτα τάκερες μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου, τῶν 32.000 τόν. d.w. ἔκαστον, προβάλλουσα τὸ αιτιολογικὸν ὅτι αἱ δεξαμενοὶ φορτίου δὲν κατεκευάσθησαν συμφώνως πρὸς τὰς ἀρχικὰς προδιαγραφάς.

—Αὐτὸς τῆς πλευρᾶς των οἱ ναυπηγοὶ τούς ζουν ὅτι ἡ διαρροήματις τῶν δεξαμενῶν εἶναι ἀριστή, στηρίζοντες τὴν ἀποψίν των σύντην εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸ ἥδη περατωθὲν

πρώτων σκάφος ἔλαβε τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ Νορβηγικοῦ Νηογνώμονος.

Τὰ δύο «πρόντακτ κάρριερ» εἰναι τὰ πρώτα νεότευκτα ἄπινα ἐναυπηγήθησαν ποτὲ διά λογαριασμὸν τῆς «Ἐλετσον Μαριτάιμ». Μέχρι στιγμῆς ἡ ἐταιρία ἔχει καταβάλει εἰς τοὺς ναυπηγοὺς 27 ἑκατ. Δανικῶν κορωνῶν (2.15 ἑκατομ. Λ.Α.), ἐναντὶ συνολικῆς ἀξίας τῶν νεότευκτων 191 ἑκατ. κορωνῶν (15.5 ἑκατ. Λ.Α.).

Πιστεύεται ὅτι οἱ πλοιοκτῆται (Οἰκος Χατζηπελευθερίαδός) εἶναι ἀποφασισμένοι νὰ φέρουν τὴν ὑπόθεσιν ἐνώπιον τῆς Βρετανικῆς Διαιτησίας, ἐφ' ὅσον τούτο κριθῇ ἀναγκαῖον.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

‘Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπιον παραδίδεται κατ' αὐτὰ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οἰκος Ν. Κούλουμπου - 'Εμπειρίκου) τὸ 121.500 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Πολυεύην Κ.» Μηχανὴ Σούλτζερ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 26.100 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,8 μίλια. Σημαία Λιθερίας.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ νορβηγικὸν δηζελοκίνητον σέλτερντέκερ «Black Swan» 5.829 τόν. γκρός, 8.650 τ. d.w. τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τοῦ Πειραιῶς ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

—‘Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1.750.000 δολαρίων, βάσις ὡς ἔστι καὶ ὅπου εὑρίσκεται παραπλισμένον εἰς Ιτέαν ἀπὸ τῆς 25ης Φεδρουαρίου τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Burman Gem» 34.179 τόν. γκρός, 59.797 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1964. Σερβεύ Σεπτεμβρίου 1972, μηχανὴ ΜΑΝ 18.000 ἵππων.

—‘Ελληνες ἡγόρασαν τὸ σουηδικὸν σέλτερντέκερ «Vikoren» 4.507 τόν. γκρός, 7.128 τόν. d.w. τοῦ 1954. Μηχανὴ Γκοταβέρκεν 3.900 ἵππων. Τιμὴ γύρω τῶν 1,1 ἑκατ. δολαρίων.

—‘Αντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2 ἑκατομ. δολαρίων ἡγόρασθη παρ' Ελλήνων, ὃπο τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως, τὸ ἀτμοκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Mobil Japan» 43.265 τόν. γκρός, 82.436 τόν. d.w. τοῦ 1965.

—‘Ηγοράσθησαν παρ' Ελλήνων καὶ θά παραληφθοῦν τὸν Μάϊον εἰς Ελλάδα τὰ ἀτμοκίνητα λιθεριανὰ δεξαμενόπλοια «Golar Liz» 53.908 τόν. γκρός, 107.027 τόν. d.w. τοῦ 1966 καὶ «Golar Ron» 51.696 τόν. γκρός, 106.239 τόν. d.w. τοῦ 1969.

—‘Επαλήθη εἰς Αραβαῖς τὸ παραπλισμένον πρὸς μετασκευὴν εἰς κρουαζιερόπλοιον «Στέλλα Πολάρις» 11.353 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Εἰς Αραβαῖς τὸ παραπλισμένον πρὸς μετασκευὴν εἰς κρουαζιερόπλοιον «Στέλλα Πολάρις» 11.353 τόν. γκρός τοῦ 1964.

—Τὸ δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «New Zealanders» 10.882 τόν. γκρός, 17.298 τόν. d.w. τοῦ 1969 ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 4,3 ἑκατ. δολαρίων.

—Παρ' Ελλήνων ἡγοράσθη ἐπίσης τὸ δόλανδικον δηζελοκίνητον σέλτερντέκερ «Waardrecht» 10.442 τόν. γκρός, 15.608 τόν. d.w. τοῦ 1962.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Overseas Discoverer» 22.222 τόνων γκρός, 36.180 τόν. d.w. τοῦ 1962, σερβεύ Μαΐου 1972, μηχανὴ Γκοταβέρκεν 15.000 ἵππων καὶ 2 ἀδελφά σκάφη ἡγοράσθησαν παρ' Ελλήνων ἀντὶ 6 ἑκατομ. δολαρίων συνολικῶς.

—‘Αντὶ ποσοῦ 5.700.000 δολαρίων ἡγόρασαν Ελλήνες, ὑπὸ ὅρους, τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Seiko Maru» 73.249 τόν. γκρός, 138.370 τόνων d.w. τοῦ 1970, σερβεύ Νοεμβρίου 1974 καὶ μηχανὴ Σούλτζερ 28.000 ἵππων.

—Τὸ νοτιοαφρικανὸν φορτηγὸν «Nereus» 4.903 τόν. γκρός, 6.690 τόν. d.w. τοῦ

1961, σερβέδιν 'Ιουλίου 1975, μηχανή M. A.N. 5.400 ίππων, ταχύτητος 16 μιλ., ηγοράσθη αντί ποσού γύρω τών 1.950.000 δολλαρίων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «*Άληγα*» 7.267 τόν. γκρός τοῦ 1951 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «*Νένεα*».

—Τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «*Mobil Venture*» 48.024 τόν. γκρός τοῦ 1965 παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «*Κάρντιφ II*».

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του τὸ πωληθὲν εἰς λιβεριανὰ συμφέροντα μπάλκ κάρριερ «*Αννελί*» 13.268 τόν. γκρός τοῦ 1944. Μετωνομάσθη «*Mandarin*».

—Παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «*Σηφάρερ*» τὸ ἀγορασθὲν ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «*Βανδα*» 8.785 τόν. γκρός τοῦ 1956. Σημαία Λιβερίας.

—Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγορασθὲν φορτηγὸν «*Syrtex* (σημαία Σιγκαπούρης) 3.099 τόν. γκρός τοῦ 1954. Μετωνομάσθη «*Μιχαήλ Κ.*». Σημαία Ἑλληνική.

—Τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν Φ)Γ «*Ευπα*» 4.138 τόν. γκρός τοῦ 1952 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «*Άγια Εὐφημία*». Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸν σύμα τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «*Kondelfels*» 7.311 τόν. γκρός τοῦ 1954. Σημαία Ἑλληνική.

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ «ΑΡΓΩ»

Παρεδόθη χθὲς εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὸ δεύτερον σκάφος ἐκ τῆς σειρᾶς τῶν δέκα σκαφῶν τῶν 3.000 τόνων τὰ ὅποια ναυπηγοῦνται εἰς τὰ Ναυπηγεῖα «*ΑΡΓΩ*» διὰ λογαριασμὸν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιασκῶν ἑταῖρων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, τὸ ὅποιον ὀνομάσθη «*Άργω Σπίριτο*» καὶ ἔχει ἡδη ναυλωθῆ, ἔξετέλεσεν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμάς του τὴν 22αν Ἀπριλίου εἰς τὰς Σαρωνικὰν.

Σημειούνται διτὶ ἐκ τῶν σκαφῶν τῆς ἐν λόγῳ σειρᾶς, τὰ ὅποια εἶναι πλήρως αὐτοματοποιημένα, ἔχουν καθελκυσθῆ ἔπειρα δύο.

Ως ἐγνώσθη δὲ πέραν τῆς σειρᾶς τῶν δέκα σκαφῶν ὑφίσταται ὄψιὸν δι' ἔπειρα δόκτω σκάφη τοῦ αὐτοῦ τύπου, ή ναυπηγησίας τῶν ὅποιων ὅμως καθίσταται προβληματική, διότι ἡ ἀδεια λειτουργίας τοῦ εἰς Πούντα Σαλαμίνος ναυπηγείου τῆς ναυπηγικῆς ἑταῖριας «*ΑΡΓΩ*» ἰσχύει μόνον μέχρι τέλους Φερουσαρίου 1977. Θέλομεν, πάντως, νὰ πιστεύωμεν διτὶ τὸ πρόβλημα θὰ ἀντιμετωπισθῇ ἐγκαίρως καὶ δὲν θὰ ἀφεθῇ ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν νὰ διακοπῇ ἡ τόσον ἀποδοτική, ὡς ἀπεδείχθη κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν, λειτουργία τοῦ ἐν λόγῳ ναυπηγείου.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «*Μαρία Ε.*» 10.607 τόν. γκρός τοῦ 1962 ἐπωλήθη εἰς Πακιστανὸς διαιλυτάς ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 97 δολ. κατὰ τὸν ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Διαιλυταὶ τοῦ Ταΐδαν ἡγόρασσαν ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 575.000 δολλαρίων κατ' ἀποκοπήν, τὸ δεξαμενόπλοιον «*Μάστερ Σταθλός*» 12.927 τόν. γκρός τοῦ 1960.

—Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «*Nettuno*» 11.018 τ. γκρός τοῦ 1955.

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Ἐβεβαιώθησαν εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον πρὸς εἰσπραξιν ὀφειλαὶ 39 πλοίων ἐξ εἰσφορῶν τοῦ Νόμου 29/75.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεύσανταν 150ήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας:

MAPINA, κυπριακόν, 1.228 τόν. γκρός, ἀπὸ 6.12.75, ἐκπρόσωπος κ. Παν. Περιμένης.

—PETROLA XXIX, παναμαϊκόν, 1.689 τ. γκρός, ἀπὸ 1.9.75, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Λάτας.

—GIOYNILAK, κυπριακόν, 10.796 τόνων γκρός, ἀπὸ 20.8.75, ἐκπρόσωπος κ. Εύγ. Τίγκας.

—XABA'IAN PATRIO, λιβεριανόν, 45. 246 τόν. γκρός, ἀπὸ 15.12.75, ἐκπρόσω-

πος κ. Νικ. Πίττας.

—ΣΗΛΑΙΦ, κυπριακόν, 1.952 τόν. γκρός, ἀπὸ 23.1.76, ἐκπρόσωπος κ. Αναστ. Βαρελάζης.

ΚΑΤΑΣΧΕΣΙΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Τὸ ἐλληνικὸν κρουσαζιερόπλοιον «*Άρτεμις Κ.*» (πρώτη «*Μύκονος*») κατεσχέθη εἰς Στοκχόλμην, ὅπου ἐπρόκειτο νὰ ἐκπλειστηριασθῇ τὴν 27ην Ἀπριλίου.

ΑΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑΙ

‘Απὸ 1-31 Μαΐου θὰ διεξαχθοῦν ἀρχαιρεσίαι διά τὴν ἀνάδειξιν νέας διοικήσεως τῆς Πανελλήνιου «Ενώσεως Πλοιοκτητῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν Πλοίων μέχρι 500 κ.ο.χ.

Η ΣΤΕΓΗ ΤΗΣ ΑΜΒΕΡΣΗΣ

Τὸ Δ.Σ. τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν, εἰς τὴν πρώτην συνεδρίασίν του ἐνέκρινε τὴν ἐνίσχυσιν τῆς «Στέγης τοῦ «Ελληνος Ναυτικοῦ» τῆς 'Αμερέσης διὰ ποσοῦ 500.000 δρχ. Οὕτω θὰ συνεχισθῇ ἡ λειτουργία τοῦ θαυμασίου αὐτοῦ ίδρυματος, τὸ ὅποιον εἶναι τὸ μοναδικὸν εἰς τὸν κόσμον, δεδομένου ὅτι καὶ ἔξ αλλων πλευρῶν διατίθενται ἀνάλογα ποσά.

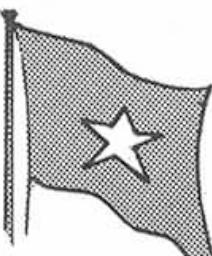
Η ΚΑΤΑΔΙΚΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

‘Η διοίκησις τῆς 'Ενώσεως Πλοιαρχῶν συνεχίζει τὰ διαβήματά της πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν διὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ «Ελληνος πλοιαρχού» κ. Νικ. Μιχαλοπούλου, ὁ ὅποιος κατεδικάσθη ὑπὸ στρατοδικείου τῆς Σομαλίας εἰς φυλάκισιν 4 ἑτῶν. ‘Ο κ. Μιχαλόπουλος ἦτο πλοιάρχος τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «*Άλδρος Βύρων*» καὶ ἐκρατεῖτο εἰς Σομαλίαν, μαζὶ μὲ τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους, ἀπὸ τοῦ Μαΐου τοῦ 1974, τελικῶς δὲ ἐδικάσθη τὴν 15ην Φεβρουαρίου κατηγορούμενος «διὰ συνέργιαν εἰς ἀπάτην εἰς βάρος τοῦ λαοῦ τῆς Σομαλίας». ‘Εν τούτοις, ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου ἀπεδείχθη ὅτι ὁ «Ελληνος πλοιαρχος» οὐδόλως ηὔθινετο διὰ τὴν ἀπαγγελθεῖσαν κατηγορίαν, δεδομένου ὅτι παρέδωσεν διλόκληρον τὸ φορτίον τῷ

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



Orion & Global Chartering Co., Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

διτε πράγματα αύτοδεσμευόμεθα. Διότι γνωρίζουμε ποιες συνθήκες ύπάρχουν εἰς τὴν διοίκησιν. Δὲν θὰ ήμπορέσουμε νὰ καταργήσουμε κανένα. Αὐτὸς ζητάει ή ίδια ή Κυβέρνησις, νὰ αύτοδεσμευθῇ.

Θὰ παρεκάλουμε νὰ μὴν ἐπιμείνετε εἰς τὴν τροπολογίαν καὶ νὰ ἐπιψήφισθῇ τὸ ἄρθρον ὃς ἔτροποποιήθη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτρ. 'Αλιπράντης). 'Ο κ. Μπουρινᾶς ἔχει τὸν λόγον.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, λυπούμαι διότι ὁ κύριος 'Υπουργός δὲν μοῦ ἔκανε τὴν τιμὴν νὰ μὲν προσέχῃ τὴν ὡραν ποὺ δὲνέπτυσα τὸν τροπολογίαν μου. Φαίνεται δὲτι εἶναι ἀπληφορότας.

Κύριε Πρόεδρε, δὲν εἶναι δυνατόν, δταν πληρώνουν οἱ ιδιώται διὰ νὰ συντηρηθῇ αὐτὸ τὸ Γυμνάσιον —καὶ τὸ ἀνέπτυξη προηγουμένως— δταν εἶναι τὸ πῶτον Ναυτικὸν Γυμνάσιον τῆς Χώρας, νὰ τὸ διαλύωμεν, διότι ἀντὶ 50 θὰ ἔγγραφούν π.χ. 47 μαθηταί. Ποὺ θὰ πάνε αὐτοῖ; Εἶναι νησί, δὲν εἶναι χερσαῖον τμῆμα τῆς Χώρας διὰ νὰ πάνε εἰς τὸ διπλανὸν Λύκειον. Καταργοῦμε πλήρως τὸ Γυμνάσιον τῶν Ναυτικῶν, τῶν παιδιῶν τῶν ἔργαζομένων. Τί εἶναι αὐτό, κύριοι 'Υπουργοί; Διατί δὲν τὸ δέχεσθε καὶ λέγετε δὲτι θὰ φέρετε ἄλλον νόμον;

ΧΡΥΣΟΣΤ. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ('Υφυπ. 'Εθνικῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων): 'Εὰν ἔχῃ μαθητάς θὰ λειτουργήσῃ, ἄλλως θὰ καταργήθῃ.

ΛΕΩΝ. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ: Καὶ τί θὰ γίνουν αὐτοὶ οἱ ἄνθρωποι, θὰ μείνουν ἀμόρφωτοι;

ΧΡΥΣΟΣΤ. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ('Υφυπουργός 'Εθνικῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων): 'Οχι, θὰ μορφωθοῦν.

ΛΕΩΝ. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ: Αὐτοὶ οἱ ἄνθρωποι ποὺ διασχίζουν τοὺς ὀκεανούς καὶ φέρουν συνάλλαγμα θὰ ἀφήσουν τὰ παιδιά των ἀμόρφωτα; Μὲ κάνετε νὰ ἔξεγειρόματι, κύριε 'Υπουργέ. Διατί αὐτὴ ἡ στενόκαρδος ἀντίληψη; Περιορίσατε τὸν ἀριθμὸν ἀπὸ 50 εἰς 40. 'Οχι νὰ καταργοῦνται αὐτομάτως. 'Ἐπηρά εἰδικὴν ἐντολὴν ἀπὸ τὸν Δήμαρχον Οἰνουσῶν καὶ τὶς Ναυτικές 'Οργανώσεις νὰ εύρισκωνται ἐδῶ. Καὶ ἐνῷ εἶχα ἄλλα καθήκοντα εἰς ἄλλας αἰθουσας, ἥλθα νὰ ὑποστρέψω τὸ θέμα. Καὶ σεῖς μοῦ λέγετε δὲτι θὰ φέρετε ἀργότερα ἄλλον νόμον. Σᾶς κάνω ἔκκλησιν καὶ ἐν δόματι τῆς φιλίας μας. Σᾶς παρακαλῶ νὰ δεχθῆτε νὰ περιορισθῇ ὁ ἀριθμὸς εἰς 40 μαθητὰς ἐν συνόλῳ εἰς δύο συνεχῆ ἔτη.

ΧΡΥΣΟΣΤ. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ('Υφυπουρ.

'Εθνικῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων): Μεταξὺ τοῦ 40 καὶ τοῦ 50 θὰ δεχθῶ τὸν μέσο δροῦ τῶν 45.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΑΙ: Νὰ τὸ κάμετε 40 μαθητάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτρ. 'Αλιπράντης). Κύριοι συνάδελφοι, ὁ κύριος 'Υπουργὸς ἔδειχθη τὸν ἀριθμὸν τῶν 45 μαθητῶν. Γίνεται δεκτὸν τὸ ἄρθρον 30;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΑΙ: 'Οχι, ὅχι.

ΧΑΡΗΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητῶ τὸν λόγον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτρ. 'Αλιπράντης). Θὰ παρεκάλουμε, κύριοι συνάδελφοι, νὰ διευκολύνετε τὴν συζήτησιν διὰ τὴν ἐπιψήφισιν τοῦ νομοσχεδίου.

'Ο κύριος Καρατζᾶς ἔχει τὸν λόγον.

ΧΑΡΗΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θὰ ηθελα νὰ κάνω μόνον μίαν πρότασιν. 'Αν καὶ εἶχα ἔγγραφή εἰς τὸ ἄρθρον αὐτό, παρητήθην, διὰ νὰ διευκολύνω τὴν συζήτησιν.

Προτείνω τὴν ἔχηται λύσιν: 'Οπως καὶ εἰς ἄλλας διατάσσονται ἄρθρων ἔκφράζεται ή δυνατότης, ἐτοι καὶ τώρα νὰ ὑπάρχῃ δυνατότης, ὡστε τὸ 'Υπουργείον, δοσάκις ὑπάρχουν λόγοι, τοπικοί, παραδοσιακοί, ιστορικοί ἢ γεωγραφικοί, νὰ δύναται κατ' ἔξαρτεσιν νὰ διατηρῇ ἐν λειτουργίᾳ Λύκεια, ξαποι καὶ ἀνέχουν κάτω τῶν 50 μαθητῶν. (Χειροκροτήματα ἔξι δλῶν τῶν Πτερύγων).

ΧΡΥΣΟΣΤ. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ('Υφυπ. 'Εθνικῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων): Κύριοι συνάδελφοι εἶναι δυνατόν νὰ γίνουν αὐτά τὰ πράγματα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτρ. 'Αλιπράντης): 'Ο κ. Ζακυθηνὸς ἔχει τὸν λόγον.

ΔΙΟΝΥΣ. ΖΑΚΥΘΗΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, προτείνω νὰ ἔξαιρετον τὰ Ναυτικὰ Γυμνάσια καὶ μόνον αὐτά. Δὲν ἡμπορεῖ εἰς μίαν Χώραν, ὅπως ἡ 'Ελλάς, νὰ μὴν ἡμπορεῖ νὰ διατηρηθῇ ἐνα Ναυτικὸν Γυμνάσιον. Προτείνω λοιπὸν νὰ ἔξαιρεθούν ρητῶς τὰ Ναυτικὰ Γυμνάσια. (Χειροκροτήματα ἔξι δλῶν τῶν Πτερύγων).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτρ. 'Αλιπράντης): 'Ο κ. Ψηλὸς ἔχει τὸν λόγον.

ΔΙΟΜΗΔΗΣ ΨΗΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θὰ ηθελα νὰ παρακαλέσω αὐτὸν τὸν εἶδους οἱ περιπτώσεις, οἱ εἰδικοὶ αὐτοὶ λόγοι, θὰ πρέπει νὰ ἔκτιμπονται ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον καὶ νὰ προβῇ εἰς τὴν ἔξαρτεσιν τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων γενικῶς, χωρὶς τὸν περιορισμὸν τῶν 50, 40, 30 μαθητῶν κλπ.

ΧΡΥΣΟΣΤ. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ('Υφυπ. 'Εθνικῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων): Κύριε συνάδελφε, δὲν δυνάμεθα νὰ ἀφήσωμεν τὴν εὐχέρειαν εἰς τὴν Διοίκησιν διὰ τὴν κατάργησιν τῶν Λυκείων, ἐφ' ὅσον ὁ ἀριθμὸς τῶν μαθητῶν κατέρχεται κάτω τῶν πεντήκοντα. Θέλουμεν ήμεῖς οἱ ίδιοι νὰ αύτοδεσμευθῶμεν.

Κατ' ἔξαρτεσιν, λόγω τῆς Ιστορίας ἡ δοπία ὑπάρχει διὰ τὰ Ναυτικὰ Γυμνάσια καὶ λόγω τῆς ιστορίας τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, θὰ ἐδέχομην τὴν ἔξης προσθήκην: 'Κατ' ἔξαρτεσιν τὰ Ναυτικὰ Λύκεια δύνανται νὰ λειτουργοῦν καὶ μὲ μαθητάς δλιγχτέρους τῶν πεντήκοντα».

"CALCUTTA"

AND ALL INDIAN PORTS

PAVLEDIS SONS & Co. - MANNA

(SHIPCHANDLERS - BONDED STORES)

General Manager: MANNA

'Ο ἀρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οίκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον 'Επισκευῶν Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμοὺς

HEAD OFFICE:

4, Wood Street, CALCUTTA 16
PHONES: 445649 - 446680
CABLES: " NAFTIKA "
TELEX: CA - 2382 A/B NAFTIKA

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.
ΜΕΓΑΡΟΝ «ΑΤΛΑΝΤΙΣ», Ακτὴ Μισούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΣ: (21) 3566 LOU GR



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ: Εις πλάτος 50.10' βόρειον και μήκος 11.50' δυτικόν, ύπεστη τήν εσπέραν της 17ης Απριλίου πυρκαϊάν και έν συνεχεία ἔκρηξην εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Ἐξέπεμψε σήμα κινδύνου. Ἀρκετά πλοῖα ἐπλευσαν εἰς βοήθειαν, ἀλλ' ἀργότερον ὁ πλοιάρχος ἀνεκοίνωσεν ὅτι τὸ πῦρ ἐτέλει ὑπὸ ἐλεγχον καὶ δὲν ἀπῆτειτο βοήθεια. Τὸ πλήρωμα σῶν καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸ πλοῦν του πρὸς Ρόττερντα.

ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΘΟ: Τὴν 16ην Απριλίου ἐδεξαμενίσθη εἰς Δάντσις δι' ἐπισκευάς εἰς τὸ πηδάλιον. Ως ἀνέφερεν ὁ πλοιάρχος αἱ ζημιαὶ προεκλήθησαν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμάστησης της 24ην Μαρτίου ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ, κατὰ τὴν διάρκειαν ταξίδιου του ἀπὸ Νέαν Ορλέανην διὰ Δάντσιχ.

ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΙΩΤΗΣ: Ἀπὸ Ναγκόγια δι' Ἀμέρσαν, ἀφίχθη εἰς Σουέζ τὴν 10ην Μαρτίου καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ τὸ Δυτικογερμανικοῦ δηζελοπλοίου «Βάσσερφελς» προξενῆσαν ζημιαὶ εἰς τὸ πρυμανίον τηῦ. Τὸ ἐλληνικὸν σκάφος ἐπλευσεν ἐκ Πόρτ Σάτδη τὴν 12ην Μαρτίου διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΑΝΘΙΑ (κ.): Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκφρώσεως του εἰς Καστίντα, τὴν 9ην Απριλίου, ἀπέπλευσε κειών, ἀλλὰ προστήραξεν εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ λιμένος ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ. Κουβανικὸν ρυμουλκὸν ἐσπευσεν εἰς βοήθειαν ἀλλὰ δὲν κατώρθωσε νὰ τὸ ἀνελκύσῃ. Νέα προσπάθεια μὲ τὴν βοήθειαν δύο μεγαλυτέρων ρυμουλκῶν τὴν 13ην Απριλίου ἀπέτυχεν ἐπίσησ. Τελικῶς ἀνειλκύσθη τὴν ἐσπέραν τῆς 14ης μὲ τὴν βοήθειαν τῶν τριῶν προαναφερθέντων ρυμουλκῶν καὶ χρησιμοποιοῦν τὴν μηχανὴν του. Ἐπιθεώρησις ὑπὸ δύτου ἀπεκάλυψε κάμψεις εἰς τὰ ἔξωτερικὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος. Δὲν ἐσημειώθη διαρροή. Παρεχωρήθη πιοτοποιητικὸν τοῦ νησιγνώμονος ἵνα δυνηθῇ νὰ πλεύσῃ εἰς Ἀργεντινήν.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ: Τὸ νεότευκτον, 124.300 τόν. d.w. O.B.O., μετὰ τὸ πέρας τῶν τεχνικῶν δοκιμῶν του τὴν 12ην

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΝ θέσιν τοῦ Πειραιῶς, συγκρότημα γραφείων εἰδικῆς κατασκευῆς, διὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα, πολυτελούς κατασκευῆς, πρώην γραφεῖα μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ οἰκου. Ἰδιαιτέρα ἀνεξάρτητος εἰσόδος, εἰς μέγαρον μὲ τρεῖς πρόσφεις.

ΑΠΑΝΤΑ τὰ γραφεῖα ἐπὶ προσόφεως, ἄνευ κοινοχρήστων ἔξόδων. **ΕΙΔΙΚΑΙ** ἔγκαταστάσεις TELEX - Τηλεφωνικὸν κέντρον - «Ενδοεπικοινωνίαι».

Δυνατότης παρκαρίσματος.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ Τηλ. 9564-293, 9564-271. Κον Μωσῆν κατὰ τὰς ὥρας 9—2 π.μ. καὶ 7—9 μ.μ.

Θαλάσσια ἀτυχήματα

αρχος ἐπεκάθησε τὸ σκάφος εἰς ἀναθη ὕδατα πρὸς ἀποφύγην ἀνατροπῆς του. Κατέβαλλοντο προσπάθειαι διορθώσεως τῆς κλίσεως, ητις ἐπετεύχθη τὴν 19ην τοῦ μηνὸς καὶ τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη δι' ιδίων του μέσων καὶ ἐπεθεωρήθη. Εὐρεθὲν εἰς καλὴν κατάστασιν, ἐλασθε πιοτοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

MATZIK (κ.): Συγκρουσθὲν μετὰ τοῦ Βρετανικοῦ δηζελοπλοίου «Σολέντιμπρουκ» ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀλγερίας, τὴν 19ην Απριλίου, ἐδύθισθη. Τὸ πλήρωμα παρελήφθη σῶν ύπὸ τοῦ δηζεμενισμοῦ σκάφους. Τὸ «Μάτζικ» μετέφερε 4.500 τόνους μεταλλεύματος.

ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ: Εἰς Βομβάην τὴν 13ην Απριλίου, ἀνέφερεν ἀλαφρὰς ζημιαὶ ἐκ κακοκαιρίας εἰς τὸ κύριον κατάστρωμα. Ἐξητήθη ἐπιθεωρήσης.

ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.): Ἐδεξαμενίσθη εἰς Πέρμα την 13ην Απριλίου μὲ ζημιαὶ εἰς τὰ ἐλάσματα ἔξωτερικῶν τοῦ κύτους No 1.

ΜΠΟΡΕ VII: Τὸ τύπου ρὸ - ρὸ σκάφος ὑπέστη ἀλαφρὰς ζημιαὶ εἰς τὴν πρυμανίαν θύραν, ητις ἐπεκευάσθη προσωρινῶς εἰς Μάλμο κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκφροτώσεως του. Τὴν 12ην Απριλίου ἀπέπλευσε διὰ Ρουέν.

NENA: Ἀπὸ Μπιλμπάο διὰ Λάγος μὲ φορτίον τσιμέντου, ἀφίχθη εἰς Κορούνα τὴν 15ην Απριλίου μὲ ζημιαὶ εἰς τὴν ἀντλίαν ἐλάσιον καὶ διὰ πετρέλευσιν.

ΠΑΤΡΙΣ: Μὲ φορτίον σιτηρῶν ἀπὸ Κεμπέκ, εἰς Τακοράντι τὴν 28ην Μαρτίου μὲ ζημιαὶ εἰς τὴν ἐλικα συνεπεία ναυσιπλοΐας εἰς πάγους. Ἐτελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 13ην Απριλίου ἀπέπλευσε διὰ Λόντον.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ·Ι·ΜΠΕΡ (λ.): Τὴν 10ην Απριλίου ἥρχισε τὴν ἐκβολὴν φορτίου ἀπὸ τὸ κύτος No 1 ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ἀνέλκυσί του (ἰδὲ τεύχος 15.4.76), ητις, τελικῶς ἐπετεύχθη τὴν 14ην Απριλίου. Δὲν ἐγένωσθη ἡ ἔκτασης τῶν ζημιῶν του ἐκ τῆς προσαράξεως.

ΣΚΑΥΤΙΟΥΑΡΤ (κ.): Ἀπὸ Τάινμαούθ διὰ Σπέτζια, ἡγκυροβόλησεν εἰς Τὸ Μπαΐη τὴν 14ην Απριλίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανήν. Μετὰ τὸ πέρας τῶν ἐπισκευῶν ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΣΟΥΖΗ: Κατὰ τὴν διάρκειαν ἐλιγμῶν ἐντὸς τοῦ λιμένος Πόρτ Ελίζαμπεθ, συνεκρούσθη μετὰ πλωτοῦ ἐκσκαφέως τὴν 12ην Απριλίου. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσεν.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ Λ.: Τὴν 15ην Απριλίου ἐξέπεμψε σήμα κινδύνου ἀπὸ πλάτος 35.38' βόρειον καὶ μήκος 30.02' ἀνατολικὸν λόγω σοβαρῶν ζημιῶν. Τὸ ἐλληνικὸν σκάφος. «Ταύρος 11» ἐρρυμούλκησεν αὐτὸν εἰς Ρόδον εἰς ἀσφαλὲς ἀγκυροβόλιον.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

‘Ανοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

- 1) 1ος όροφος M2 300.
- 2) Ισόγειον M2 300, μὲ ήμιόρφων M2 200.

ΛΑΚΩΝΙΑΝ (λ.): Προσαράξαν εἰς πλάτος 28.42' βόρειον καὶ μήκος 48.42' ἀνατολικὸν τὴν πρώτην της 21ην Απριλίου. Ἀμεσοὶ προσπάθειαι ἀνελκύσεως του ἀπέτυχον. Ἐγένετο κουφισμός τοῦ σκάφους καὶ τελικῶς ἀνειλκύθη τὴν 14ην Απριλίου τῇ βοήθειᾳ τοῦ δηζελοπλοίου «Βακχίς» καὶ ἐπλευσεν εἰς Γκιζάν. Δὲν παρεπηρήθη διαρροή.

ΜΑΙΡΗ Π.: Απὸ Αύγουσταν διὰ Ταρτούς μὲ 1.050 τόνους βουτανίου, ἀφίχθη εἰς Λεμεσόσ την 17ην Απριλίου μὲ κλίσιν 23 μοιρῶν δεξιά. Τὴν πρώτην της ἐπομένης ὁ πλοίος

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Αθεβαία είσετι ή θέσις τής ναυλαγοράς. Μετρία ή ζήτησις χωρητικότητος διά δημητριακά. Θετική δύμως ή κυκλοφορία διαταγών διά σιδηρομετάλλευμα από όλα τα κέντρα φορτώσεων. Τα μεγάλα σκάφη ήρχισαν άποσυρόμενα τών μεταφορών τών δημητριακών. 'Ενθαρρυντικόν τούτο σημειόν.

Εις τὸν δορειασμερικανικὸν τομέα ἔλειψις τονδὲς ἔγγυς ἡμερομηνῶν ἐσημεώθη. 'Ἐπιληρώθησαν \$ 8 φίο δι' ἀμεσον φόρτωσιν ἀπό Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν.

'Οπωσδήποτε, τονίζεται ιδιαιτέρως, ή ναυλαγορά θὰ χρειασθῇ τὴν ζωροτέραν ζῆτησιν χωρητικότητος διὰ νὰ ἀναλάβῃ ἀπό τὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα, περὶ τὰ ὄποια δην κινεῖται. Διαπιστοῦται πάντως ἀπό πληροφορίας ἀπό τὰς διαφόρους βιομηχανικὰς χώρας, ὅτι ἡ παραγωγὴ ἥρχισε καθισταμένη δισμέρεις ζωροτέρα. Αἱ πρῶται ὑλαι θὰ χρειασθοῦν καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν θὰ αὐξηθοῦν· αἱ μεταφοραὶ κατὰ συνέπειαν.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς πρὸ καὶ ἀμέσως μετὰ τὸ Πάσχα —τὴν πρώτην ἡμέραν— εἶχεν ὡς ἀκολούθως:

'Απὸ τὸν Κόλπον: Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν (Ρόττερνταμ) Μάιον 75.000 τόν. δολ. 5,65 φίο. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 9.75 φίο Μάιον, 19.500 τόν. καὶ \$ 8.50 φίο εἰς μεγαλύτερον σκάφος. Διὰ τὸ Μπιλμπάο 27.000 τόν. \$ 7.75 φίο Μάιον.

'Απὸ Νόρδερν Ρέιντς διὰ Λισσαβώνα - 'Αμβούργον ρέιντς \$ 7.00 φίο, Μάιον.

'Απὸ τὸν "Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὴν 'Ολλανδίαν \$ 225.000 φίο κατ' ἀποκοπὴν 41.000 τόν., Μάιον. Διὰ τὸ Ροστόκ (κριθή) 28.000 τόν. \$ 8.25 φίο, μὲ 4.000 τόν. ἔκφόρτωσιν, Μάιον. Διὰ Φιλιππίνας \$ 16.25 φίο ἀμέσως φόρτωσις.

Γαιάνθρακες: 40.000 τόν. διὰ Ρόττερνταμ ἀπὸ Νόρφολκ \$ 6.25 φίο Μάιον.

'Απὸ τὸ Πλέιτ δι' 'Ιαπωνίαν \$ 18.00 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν 5.000 τόν. δολ. ἔκφόρτ. Μάιον. Διὰ Χιλῆν σιτηρά \$ 12.00 δολ. ἔκφόρτ. 'Απρ. - Μάιον.

'Απὸ Τουμπαράς διὰ Βέζερ \$ 3.80 τόν. 70.000 καὶ ἀπὸ Δυτ. 'Αφρικήν δι' 'Ολλανδίαν 80.000 τόν. \$ 2.40.

'Απὸ Βρετ. Κολομβίαν δι' 'Ινδίαν ἀ.φ. \$ 23.60 φίο. 'Απὸ τὸ Βανκούμερ διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 16 δολ. φίο κριθή Μάιον.

'Απὸ Αύστραλίαν (Μπρισμπέϊν) διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν Μάιον - 'Ιούνιον 24.150 τόν. σιτηρά \$ 11.00 φίοτ, 3.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἔκφόρτωσιν.

Τάξιμο τοσάτερος: Σκάφος 101.450 τόν. μὲ παράδοσιν 'Ιαπωνίαν διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Αύστραλίας \$ 1.35. Σκάφος 101.700 τόν. ταξίδιον 'Ιαπωνίας - Κόντινεντ \$ 1.52½ (Μάιον - 'Ιούνιον). Σκάφος 46.810 τόν. διὰ κυκλικὸν Νοτίου 'Αφρικῆς \$ 2.05, παράδοσις "Αμστερνταμ" 'Απρίλ. - Μάιον, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ. Σκάφος 25.968 τόν. μὲ παράδοσιν 'Ιαπωνίαν \$ 5.475 διὰ ταξίδιον 'Αγγλίας - Κόντινεντ καὶ Φρήντομ \$ 4.250 ἡμερησίως ἀπὸ 'Ιαπωνίαν - 'Αγγλίαν - Κόντινεντ. Σκάφος 31.400 τόν. μὲ παράδοσιν Μαύρην Θάλασσαν διὰ Δυτ. 'Ακτῆν Κεντρ. 'Αμερικῆς \$ 2.200 ἡμερησίως. Διὰ 5-7 μῆνας σκάφος 26.515 τόν. \$ 3.250 ἡμερησίως ἀπὸ τὸ Κόντινεντ.

•
ΟΙ ΝΑΥΔΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ζωηρότης ναυλώσεων εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων. 'Απὸ δῆλα τὰ κέντρα ναυ-

λώσεων, μέχρι τῶν ἡμερῶν τοῦ Πάσχα, ἡ ζήτησις χωρητικότηος ἡπο σταθερά.

'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν τὰ W 27.5 ἐπληρώνοντο διὰ σκάφη 220.000 τόν. Μάιον. Τὰ W 30.5 διὰ τὰ 130.000 τόν. Σκάφος 208.000 τόν. ἀπὸ Περσικὸν διὰ τὴν Καραϊβικὴν W 30 'Απριλ. Σκάφος 75.000 τόν. διὰ ἀμερικ. λιμένας Β. 'Ατλαντικοῦ W 110 σκάφος 20.000 τόν. καὶ 105.000 τόν. διὰ Καλιφόρνιαν W 37.5 'Απριλ. Μετὰ τὸ Πάσχα, διὰ τὰ σκάφη τῶν 130.000 ἔως 250.000 τόν. ναῦλοι σταθεροὶ εἰς τὰ W 30 ἐπληρώνοντο.

'Απὸ Κωνστάντζαν δι' 'Αμερικὴν Β. 'Ατλαντικοῦ W 85. Μεσόγειον - 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 80.000 τόν. W 43.75. Μεσόγειον - Β. 'Ατλαντικὸν μέρος φορτίου 72.000 τόν. W 45. Μεσόγειον - Καραϊβικὴν 75.000 τόν. W 42.5 'Απριλ.

'Απὸ Καραϊβικὴν διὰ Β. 'Αμερικὴν μέρος φορτίου 52.000 τόν. W 62.3 'Απριλ. Σκάφος 26.000 τόν. W 82.5 διὰ Β. 'Αμερικὴν. Διὰ Μεσόγειον μέρος φορτίου 40.000 τόν. W 40 'Απριλίον.

Χρονοναύλωσις: Σκάφος 228.136 τόν. τοῦ 1973, παράδοσις Μάιον - 'Ιούνιον διὰ 12 μῆνας, 48 σέντς τὸν τάνον.

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Κατὰ 500 χιλ. τόν. γκρός ηξήθη παγκοσμίως τὸν Μάρτιον τὸ ἀργούν τονάζ. Παραπλισμένα 753 σκάφη, 29.294.038 τόνων γκρός, ἐναντὶ 714 σκαφῶν 28.756.851 τόν. τοῦ προηγουμένου μηνός.

Τὰ έηρού φορτίου ἀνήρχοντο εἰς 209.203.6436 τόν. γκρός, ἐναντὶ 182 σκαφῶν, 1.940.128 τόν.

Τὰ τάνκερς: Παρωπλισμένα 544 σκάφη, 52.159.719 τόν. d.w., ἐναντὶ 532 σκαφῶν 51.630.556 τόνων d.w. τοῦ προηγουμένου μηνός.

P. O. BOX 4797
TELEX 570909
S. A.

CAPE TOWN FAROS & C. LTD. PTY. LTD.



CABLES:

"FAROSCO"

Phones: 431339 - 228829 - 226057

16 - 20, TENNANT STREET • CAPE TOWN • SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΓΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ

AFTER HRS TEL. 965108

446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- SERVICE 24 HRS A DAY 365 DAYS PER YEAR.
- GENERAL ENGINE DECK & CABIN STORES.

Our Moto: HIGHEST QUALITY • EXPERT SERVICE • LOWEST POSSIBLE PRICES

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. 10% γεννημάτων Πειραιά \$ 10.25, φιοτ. με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 10—25. **ΓΚΛΟΡΙΚ** (μικτὸν λιθ. εἰς τάχια ταύτατα): Σέβενν 'Αϊλαντς 73.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματας Βέλερ \$ 25.55, φιοτ. Μαΐου 5—15.

ΕΛΕΟΥΣΑ: Φιλαδέλφειαν 14.000 τόν. γεννημάτων λάσ Πάλμας ή Τενερίφην \$ 10.50, ένα λιμένα έκφρτωσεως, \$ 10.75 διοτ., φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 20—26.

ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.000 τόν. χονδραλέυρων Βασιλείου και Σεδίλλην \$ 254.000 φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 12—20.

ΑΓΓΛΙΑΝ ΠΑΙΟΝΗΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. 10%, γεννημάτων Λισσαδίων \$ 9, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 25 — Μαΐου 3.

ΑΡΙΑΝΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 35.000 τόν. γεννημάτων Πολώνιαν \$ 9.75, φιοτ. με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 15—30.

ΛΕΩΝ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 23.375 τόν. 5% περισσότερων γεννημάτων 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σάιδ \$ 14, φιοτ. με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 19—23.

ΑΘΗΝΑ: Μισσισιππήν 11.400 τόν. χονδραλέυρων δύο λιμένας ιστανικούς Μεσογείου \$ 13.75, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 15—22.

ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ: 'Αγ. Λαυρέντιον 14.250 τόν. κρήθης δυτ. Ιταλίαν \$ 12.25, φιοτ. 'Απριλίου 28 — Μαΐου 5.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 34.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 8, φιοτ. με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 15—24.

ΚΡΙΟΣ: Μισσισιππήν 20.000 τόννοι πίτουρα Βασιλείου \$ 262.500 κατ' άποκοπήν, βάσις 1—1, \$ 10.000 έξτρα δύο δεύτερων λιμένα έκφρτωσεως, \$ 3.800 ημερήσιων διά σταλίας 'Απριλίου 14—20.

ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ: Τολέδο με συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 15.500 τόν. γεννημάτων Γλασκώνης \$ 15, Τολέδο, συμπλήρωσιν μέχρι 21.000 τόν. \$ 8, φιοτ. με 3.000 τόν. δψών μόνον Τολέδο \$ 17.75, 'Απριλίου 27 — Μαΐου 5.

ΧΙΑΝ ΣΗ: 'Αγ. Λαυρέντιον 14.300 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (759.284 κ.π.) Μπέλφαστ \$ 135.850, φιοτ. με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 21—28.

ΜΑΡΙΑ: Βαλτιμόρην 5.000—5.500 τόν. χονδραλέυρων Κόρκ και Γουώτερφορν \$ 20, φιοτ. με

3.000—800 τόννοι φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 17—20.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θερινής Χάττερας) ή 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. οίτου Αλεξανδρειαν ή Π. Σάιδ \$ 13.25 βάσις 1—1, 35 σέντες έξτρα ένα δύο λιμένας φορτώσεως, γκρος φορτωσιν, έλ. έκφρτωσιν, Μαΐου 10—20.

ΣΕΛΙΝΗΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 5.800 τόν. δύρζης εἰς σάκκους Δομινικανήν Δημοκρατίαν \$ 70.000 κατ' άποκοπήν βάσις ένα λιμένας φορτώσεως, \$ 75.000 βάσις δύο λιμένας φορτωσιν, φίος, με 1.000 τόν. φορτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 17—23.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΑΡΗΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.): 'Αμερίδεραν 11.800 τόν. οίτου 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σάιδ \$ 9.25, φιοτ. με 2.500—1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 17—24.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΙΚ: Παρανάγκους 17.000 τόν. λιπασμάτων ιστανικούς λιμένας Μεσογείου \$ 13.75, φιοτ. με 2.000—1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 17—27.

ΛΙΠΣ (λιθ.): Ούχι θορειότερον Σάν Λορέτζο με συμπλήρωσιν Μπουένες 'Άθρες 24.000 — 25.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην — 'Αμερίδογρον ρέινς \$ 15.20, έλ. έκφρτωτικῶν, με 2.000—3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, όψιμον Ροστόκ \$ 16, με 5.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαΐου 4—19.

ΠΗΦΑΓΑΝΤΙ (λιθ.): Νότιον Βραζίλαιν 26.000 τόν. d.w. φορτού 31 π. δόθισμα (1.668.000 κ.π.) χονδραλέυρων Λισσαδίων — 'Αμερίδοργον ρέινς \$ 312.000, φιοτ. 'Απριλίου 28 — Μαΐου 10.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ: Δύο λιμένας Χιλῆς 16.200 κ.π. έκδειας 'Αμπού Νταμπι και Ντουμπάι \$ 32' φιοτ. με 2.000—750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουνίου 21 — Ιούλιου 10.

ΓΛΑΥΚΗ (λιθ.): Ρίζερ Πλέιτ 20.000 τόν. γεννημάτων Λισσαδίων \$ 15.50, με 2.000 τόν. γκρος φορτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 15—25.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: Ρίζερ Πλέιτ 22.000 τόνων γεννημάτων 'Οσλο, Μπέργκεν ρέινς \$ 16.40, με 2.000 τόν. φορτωσιν, 5.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 27 — Μαΐου 10.

ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.): Δύο λιμένας Βραζί-

λιας 10.600 τόν. χονδραλέυρων δύο λιμένας Δανίας \$ 16.50, φιοτ. με 1.500—1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 25 — Μαΐου 5.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ: Φιλιππίνας 16.000 τόννοι ζαχάρεως άμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κόλπου \$ 24, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαΐου 1—24.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛ (λιθ.): Γκόδ 35.000 τόν. χονδραλέυρων Νέας Ορλέανην ή Μπερνόλιν \$ 12.50, φιοτ. με 12.000—6.000 τόννοι φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 15—25.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΓΑΘΩΝ: Δύο Παλίς 14.000 τόν. 10% κριθής δυτ. Ηταλίαν, Ησαΐους \$ 7.50, φιοτ. με 2.500—2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 16.

ΦΩΤΕΙΝΗ: Τακοράντι 13.000 τόν. μαγγανέζας Σαδόναν \$ 870, φιοτ. με 1.500—2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 20 — Μαΐου 5.

ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτὸν): Νουαντιμπού 65.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος \$ 4, φιοτ. άρχας Μαΐου.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ: 13.260 τόν. d.w. (31 π. 585.679 κ.π. 15 μιλ. 25 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ τοδ 1950) \$ 2.500 ήμερησίως, συμπλασμανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εἰς Πειραιά 'Απριλίου 9—20, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εἰς Μπαχέριν, μέσω Μαύρης θαλάσσης.

ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝ (εἰς τάχια ταύτατο): 26.985 τόν. d.w. (1.267.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούσελ δίλ τοδ 1970) \$ 3.500 ήμερησίως, Έν κυκλικὸν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις 'Αμερίδεραν 'Απριλίου 11—15, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν Κόπτινεντ, Μεσόγειον, Βαλτικήν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.: 16.167 τόν. d.w. (721.970 κ.π. 14½ μιλ. 38 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ τοδ 1962) \$ 3.400 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500, μηνιαίως δίλ υπερωρίας, παράδοσις Σαντχέντης 'Απριλίου 16—21, έπαναπαράδοσης άνατολ. Καναδᾶ, Μεγ. Λιμνᾶς, μέσω άνατολικῆς και νοτίου Ασρικῆς.

ΣΙΝΤΥ (λιθ.): 31.762 τόν. d.w. (1.510.000 κ.π. 14½ μιλ. 38 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ τοδ 1970) \$ 3.150, ήμερησίως, πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δίλ υπερωρίας, Έν κυκλικὸν ταξίδιον 'Ατλαντικοῦ, άμεσος παράδοσης διαπλέοντας Κέπι Πλάσερο, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόπ-



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. : 4111511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΤΕΛΕΞ : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A., ANTWERP, BELGIUM.

TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.

C. STEINWEG NV., ROTTERDAM-HOLLAND.

SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY.

MONTAN BRENNSTOFFHANDEL UND SCHIFFAHRT, FRANKFURT, W. GERMANY

B. DETTMER & CO. BREMEN W. GERMANY

JAMES FISHER & SONS LTD, FELIXSTOWE ENGLAND

STEINFORT LTD, CLEVELAND ENGLAND

ΤΙΝΕΝΤ, Μεσόγειον.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΛΑΣ: 10.266 τ. d.w. (524.000 κ.π. 11–12 μιλ. 19 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ τού 1957) \$ 2.800 ήμερσίως, συμπεριλαμβανούμενων υπερωριών, παράδοσις κατά την φοίνικαν εις Ντόρμπιταν 'Απριλίου 28 — Μαΐου 15, έπαναπαράδοσις Περιοικόν Κόλπου.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ (λιθ.): 41.700 τ. d.w. (14% μιλ. 40 τόν. φιούσελ διλ τού 1969) \$ 3.40, παράδοσις διαπλέοντας Κόλπου 'Απριλίου 15–22, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν μέσω Γκράιαν.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ: 38.660 τόν. d.w. (1.770.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τόν. φιούσελ διλ τού 1968) \$ 3.50, παράδοσις διαπλέοντας Κόλπου 'Απριλίου 15–22, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ: 17.876 τόν. d.w. (904.000 κ.π. 14½ μιλ. 28 τόν. φιούσελ διλ και 2 τ. ντηζέλ διλ τού 1969) \$ 3.100 ήμερσίως, πλέον \$ 30.000 διδρόν, παράδοσις διαπλέοντας Μόντρεαλ 'Απριλίου 21–26, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις 'Αγγλιαν, 'Αμερέρσαν — 'Αυθεύργρων ρέιντς, μέσω Μεγ. Αιγαίνων.

ΑΣΣΙΟΣ: 21.835 τ. d.w. (1.000.000 κ.π. 13 μιλ. 26 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1963) \$ 4.050 ήμερσίως, μειον 3%, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Χονκαγκ 'Απριλίου 20 — Μαΐου 5, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Χάρον — Δανίαν ρέιντς.

ΔΡΥΣ (εις τάμι τοάρτερ): 37.283 τόν. d.w. (1.601.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1969) \$ 3.450 ήμερσίως, παράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου 'Απριλίου 22–30, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν όφιον Κόρπους Κριστί — Μόντρεαλ ρέιντς, όφιον κυκλικού ταξιδίου.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ: 16.520 τόν. d.w. (776.000 κ.π. 16 μιλ. 32–34 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1965) \$ 3.700 ήμερσίως, παράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου 'Απριλίου 22–30, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν όφιον Κόρπους Κριστί — Μόντρεαλ ρέιντς, όφιον κυκλικού ταξιδίου.

ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (εις τάμι τοάρτερ): 15.492 τ. d.w. (688.280 κ.π. 14 μιλ. 20 τόν. φιούσελ διλ και 1¼ τόν. ντηζέλ διλ τού 1962) \$ 3.850 ήμερσίως, μειον παράδοσις Σιγκαπούρην, έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ.

ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ (λιθ.): 46.647 τόν. d.w. (1.945.000 κ.π. 15½ μιλ. 47 τόν. φιούσελ διλ τού 1968) \$ 2.35, ταξίδια 3–4 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ Μάιον.

ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π. (λιθ.): 32.450 τόν. d.w. (1.085.000 κ.π. 14½ μιλ. 27–28 τόν. φιούσελ διλ τού 1973) \$ 3.250 ήμερσίως, ταξίδια 2½–3½ μηνών, παράδοσις Ρότερνταμ ξειριμός.

ΠΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ: 31.449 τόν. d.w. (1.420.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1972) \$ 2.200 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας παράδοσις 'Οδησσός 'Απριλίου 28 — Μαΐου 5, έπαναπαράδοσις δυτ. άκτην Κεντρικής Αμερικής.

ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ: 26.015 τόν. d.w. (14 μιλ. 30

τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1963) \$ 3.250 ήμερσίως, παράδοσις Κοέν 'Απριλίου 19–23, έπαναπαράδοσις παγκοσμίως, ταξίδια 5–7 μηνών.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕΙΝ: 36.885 τόν. d.w. (1.163.900 κ.π. 15–15,5 μιλ. 40 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1973) \$ 4.75, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις νότιον 'Ιαπωνίαν Μαΐου 1–10, έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον ούχι άνατολικώτερον του Πειραιάς.

ΓΙΟΥΡΣΚΑΥ: 34.000 τόν. d.w. (1.624.000 κ.π. 14 μιλ. 38 τόν. φιούσελ διλ και 2 τ. ντηζέλ διλ τού 1974) \$ 4.75 παράδοσις 12 δύος έξωθι Γκάλεστον 'Απριλίου 14–22, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, μέσω Περιοικού Κόλπου.

ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ (λιθ.): 28.639 τόνοι d.w. (1.260.000 κ.π. 15,5 μιλ. 35 τόν. φιούσελ διλ τού 1968) \$ 3.900 ήμερσίως συμπεριλαμβανούμενων υπερωριών, παράδοσις Νόρδερν ρέιντς 'Απριλίου 26 — Μαΐου 5, έπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντς ή αμερ. λιμένας Κόλπου, 1–2 κυκλικά ταξίδια νοτιού 'Αμερικής όφιον καυλωτών, \$ 4.100 ήμερσίως εάν έπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντς.

ΜΑΡΥΛΙΖΑ: 27.053 τόνοι d.w. (1.024.000 κ.π. 14–14,5 μιλ. 36 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1970) \$ 3.675 ήμερσίως πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας παράδοσις κατά την άφιξην εις Μορυουγκάο 'Απριλίου 19 — Μαΐου 3 έπαναπαράδοσις νότιον 'Ιαπωνίαν.

ΦΡΙΞΟΣ Δ.: 18.420 τόν. d.w. (13 μιλ. 28,5 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1968) \$ 3.000 ήμερσίως, παράδοσις είς πλοηγικόν σταθμόν Ταμέσεως 'Απριλίου 15–16, ταξίδια 2–4 μηνών.

ΑΟΓΙΑΛΑΤΥ: 15.411 τόν. d.w. (13½–14 μιλ. 22½ τόν. φιούσελ διλ τού 1969) \$ 3.250 ήμερσίως, παράδοσις Μαλέκα Στρέιτ όρχες Μαΐου, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΦΩΣ Ι.: 9.588 τόν. d.w. (480.000 κ.π. 10½–11 μιλ. 13 τόν. φιούσελ διλ πλέον 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1948) \$ 2.150 ήμερσίως, παράδοσις 48 δύος έξωθι 'Αλεξανδρέας Μαΐου 1—15 έπαναπαράδοσις 'Ερυθράν θάλασσαν, μέσω Τουρκίας.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Φρήπορτ 43.000 τ. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορειώς Χάττερς) άμερικ., Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 62½, 'Απριλίου 14.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 50.000 τόνοι άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 55 'Απριλίου 10.

ΠΛΑΜ Β.: Καραϊβικήν 35.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 67½, 'Απριλίου 10.

ΕΥΑΝΘΙΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 80.000 τόν. όφιον πρός διαμάτια, Γουόρλντσκειλ 52½, 'Απριλίου 20.

ΣΥΝΑΣΣΟΣ: 'Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον 20.000 τόν., Γουόρλντσκειλ 108, 'Απριλίου 15.

ΠΕΛΛΑ: Μεσόγειον 48.000 τόν. άμερ. λιμένας

άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 65, 'Απριλίου 13

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 60, 'Απριλίου 23.

ΝΙΠΙΟΣ Μ. (μικτόν): Κόντινεντ 33.000 τ. λιοσσών, ιαβλός δέν άνεκοινώθη 'Απριλίου.

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: Μεσόγειον 62.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 55, 'Απριλίου 20.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (λιθ.): Φρήπορτ 58.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμ. Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 56½, 'Απριλίου 14.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ: Μπάγιο Γκράτε 40.000 τόν. όφιον Γουόρλντσκειλ 65, 'Απριλίου 17.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν): Μεσόγειον 65.000 τόν. μέρος φορτίου Κέμπεκ, Γουόρλντσκειλ 48.75 'Απριλίου 28.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Ινδονησίαν 95.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 40, 'Απριλίου 21.

ΣΟΥΛΑΤΙ: Ντόρμπιταν 22.000 τόν. Κέπι Τάουν, Γουόρλντσκειλ 135, 'Απριλίου 16.

ΝΙΠΙΟΣ Μ. (μικτόν): Μεσόγειον 65.000 τ. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 48¾, 'Απριλίου 23.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν λιθ.): Λιθόν 46.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 67,5, 'Απριλίου 20.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Μεσόγειον 63.000 τόν. άμερικ., λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 55, 'Απριλίου 15.

ΚΛΕΛΙΑ: Καραϊβικήν 44.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 64, 'Απριλίου 19.

ΑΝΣΟΝ: Έκουατορ 33.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 100, 'Απριλίου 20.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α.: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκειλ 75, 'Απριλίου 18.

ΤΟΝΝΑΣ ΝΩΣΑΝ: Συμβόλαιον μεταφοράς 1.

000.000 τόνοι άργον πετρελαίου από Περσικό Κόλπον δι' Ιταλίαν Εναρξις 'Ιουνίου 1976 μέχρι Μαΐου 1977 είς τέσσαρες φορτώσεις είς τά

24,25 τόν. Γουόρλντσκειλ.

ΑΣΤΡΟ: Καραϊβικήν 26.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 82,5 δύον θερινούς γεφύρας Τζάρτζ Οδόσιγκτον.

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβικήν 52.000 τ. μέρος φορτίου άμερικ., λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 62,5, 'Απριλίου 21.

ΕΥΤΕΝ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 208.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 30, 'Απριλίου 26.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ II (λιθ.): Μαύρην θάλασσαν 25.000 τόν. Τουρκίαν, Γουόρλντσκειλ 125, 'Απριλίου 26.

ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): Μεσόγειον 72.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 22.

ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μικτόν): Μεσόγειον 75.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 42,5, 'Απριλίου 21.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 20.000 τόν. άμερικ., λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 110, 'Απριλίου 25.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λιθ.): Έκουατορ 53.000 τόνον Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκειλ 80, 'Απριλίου 28.

KK UNIVAS

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553
m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

Huiyngis τῶν Ἐλληνικῶν Πλοίων

($\alpha.$ = ἀνεώρησε — $\delta.$ = διῆλθε — $\xi.$ = ξέθασε — $\delta.$ = δεξαμενόπλοιον — $\pi.$ = πατέων)

ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Κάρυκ "Αϊλ" 7)4 διά Λάντς "Εντ	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ε. Πειραιά 10)2 (έπισκ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Ράς Τανόρα 11)4	ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	ά. "Αντόνιο" 9)4
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	δ. Γιεραλτάρ 15)3 διά Μπαχρέν	ΑΣΠΙΣ	58	9378	ε. Δουσθίνο 2)4
ΑΝΔΡΟΣ ΙΕΣΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Κάρυκ "Αϊλ" 31)3 Μίλφορντ Χάφεν	ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ε. Χοινάγκ 24)2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Μογκαντίσιο 6)4 Ράς Τανόρα	ΑΣΙΕΡΙ	65	6200	δ. Γιεραλτάρ 3)4 διά Ρ. Πλέιτ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	ά. Ριγέκα 28)3 διά Αύγουσταν	ΑΣΗΤΗΡ	74	13633	ά. Χιλάλα 11)4 διά Φρημάντι
ΑΝΕΜΟΣ	76	8400	εις Λιμπεκ όποι συμπλήρωσιν	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ε. Τοταγκόκ 27)3 Σιγκαπούρη
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά. "Αγ. Δομίνικον" 22)3 Παραμαρίπο	ΑΣΤΡΟ	56	16253	δ. Παναμά 21)3
ΑΝΕΜΩ Κ.	67	2641	ε. Λάγος 26)4	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	52	1939	δ. Σουέζ 10)4 διά "Ακαμπα
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ά. Βοστώνη 11)4	ΑΣΤΥΑΝΑΣ	60	3890	ε. Πειραιά 11)4
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. "Αιμδόργον" 13)4	ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	56	6156	ά. "Άμπιτζαν" 12)2
ΑΝΘΗ Λ.	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	55	1916	ά. "Αμέρεραν" 31)3 διά Βηρυτόν
ΑΝΙΤΑ	75	4999	εις Οάκας όποι συμπλήρωσαν	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	71	8973	ε. "Οταρού" 4)4
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ά. Ριο Γκράντε 28)3	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. "Αιμδόργον" 11)4 Μπ. Μπλένκα
ΑΝΝΑ	76	16438	εις Χακονάτε πόδι συμπλήρωσιν	ΑΤΖΙΑΙΤΥ	49	4641	ά. Λάγος 6)4
ΑΝΝΑ	60	16826	δ. Γιεραλτάρ 14)3 διά Βερούδης	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ά. Βαλτιμόρην 10)4 διά "Αρούμπα
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Λάς Πάλμας 6)4 διά Λάγος	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	57	25154	ά. Γκρότον 4)4
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Σιγκαπούρην 7)4 διά Ρόττερνταμ	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	100282	όποιο παραλαβή
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Ζ.	57	5728	εις Λάγος όποι 24)7)5	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Γιεραλτάρ 14)4 διά Π. Σάιδ
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ε. "Αιμδόργον" 14)4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Κουβέιτ 2)4 διά Μ. ά. "Αχμαντί
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ε. Σίδεν 14)4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Γένοβα 30)3 διά "Αλεξάνδρειαν
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	10006	ά. Καζαππλάνκα 29)3	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Ν. "Υόρκη" 3)4 διά Μπλένκα
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	8509	ε. Λαγούς 12)3	ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	ε. Θέουτα 7)4 διά Λαττάκια
ΑΝΣΟΝ (δ.)	59	19801	ά. Παναμά 14)3 διά Χιούστον	ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ά. Ντόχα 13)3 διά Μπαχρέν
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Μασσαλίαν 9)4 διά Ρόττερνταμ	ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	εις Λάγος όποι 16)1	ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ε. Ν. "Ορλέανη" 13)4
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	ά. Λα Σιοτάτ όποι συμπλήρωσιν	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	ά. Ντόχα 7)4 διά Ρ. Τανόρα
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ε. Νταμάμ 13)4	ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ά. Νίκαια 26)3 διά "Αννάμπα
ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	ά. "Αθίλες" 29)3 διά Χιούστον	ΑΤΤΙΚΗ ΑΚΤΗ	68	5231	ά. Νιουμπάι 4)4
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ά. Τζάκσονβιλ 13)4 διά Γαλλίαν	ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. "Αλεξάνδρειαν" 15)1
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΝΗΣ	71	30193	ά. Παναμά 7)4	ΑΓΑΙΣ	72	16600	ά. Ν. "Ορλέανη" 30)3 διά Χιούστον
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΕΣ	58	9585	ά. Γιεραλτάρ 9)4 διά Ρόττερνταμ	ΑΥΡΑ	62	10323	ε. Καράτσι 11)4
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΜΠΛΕ-				ΑΥΡΑ	54	1756	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΝΓΚ (μ.)	76	59141	άργει εις Χόλμεστρατ όποι 13)3	ΑΘΟΒΟΣ	68	35477	ά. Ρόττερνταμ 7)4 διά Μόπιλ
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΥΕΡ	59	9584	ά. Σάντος 9)4	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	ά. Λάς Πάλμας 13)4 Θεσ/νίκη
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	75	59141	ά. Κων/πολί 6)4	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ·ΟΝ	58	8331	ά. Πειραιά 10)4 διά Χαλκίδα
ΑΝΤΖ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	άργει εις Χόλμεστρατ όποι 14)1	ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. "Αοντόν" 11)4
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ά. Γένοβα 26)2 διά Κωνοτάτζαν	ΑΧΙΛΕΥΣ	65	21506	ά. Παραμαρίπο
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	ά. Μπαντάρ Μασάρ 16)3 Μογκαντίσιο	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	ά. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	ά. Μπαντάρ Μασάρ 16)3 Μογκαντίσιο	ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	60	29967	άργει εις Πειραιά όποι 3)11
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Μόδι 11)4	ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ά. Μπάραν 11)4
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	άργει εις Πειραιά όποι 5)4)75	ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ά. Ράς Σουκέρ 12)3
ΑΝΤΥ	56	7689	άργει εις Πειραιά όποι 9)7)75	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ά. Νταμάμ 7)4 διά Νιουμπάι
ΑΝΤΩΝΑΚΙ	49	6594	ά. "Αμπίτζαν" 24)3 διά Λάγος	ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	ά. Αμούσια Μπαίη 9)4 Σ. Χουάν
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	59	15934	ά. Κριστανώς "Αϊλ" 1)4 διά "Οκλαντ	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Π. "Αλέγκρε 2)4
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Ακαμπα 20)2	ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	55	9242	ά. Κων/πολί 19)2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ	61	10952	ά. Κέπι Τάουν 25)3	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Τεργέστην 9)4 διά "Αρέζου
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ά. Σουέζ 26)3	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	54	2006	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΠΕΣ	73	16397	ά. Κουνουπί 5)4 διά Ποχάγκ	ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚ. δ.	75	176076	ά. Χάρητην 12)4
ΑΠΟΛΩΛΗΝ	70	18662	ά. Πόρτ Σαΐδ 18)4	ΒΑΣΙΣΩΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	ά. Γιεραλτάρ 11)4 διά "Αμέρεραν
ΑΠΟΛΩΛΝΙΑ	61	11127	ά. Τζένταν 1)2	ΒΕΛΟΣ	75	15981	ά. Τόκιο 7)4
ΑΠΟΛΩΛΝΙΑΝ ΒΙ-	54	7321	ά. Μασσαλίαν 26)3	ΒΕΝΟΙΣ	72	16606	ά. Κολούμπια ρίθερ 27)3 Ιαπωνίαν
ΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ά. Πειραιά όποι 30)5)75	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	εις Λάγος όποι 18)1
ΑΙΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΗΣ	58	4684	ά. Παναμά 27)3 διά Τόκιο	ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	άργει εις Πειραιά όποι 18)1
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΣ (δ.)	58	20958	ά. Βαλτιμόρην 14)4 διά "Αρούμπα	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΙΒ'			
ΑΠΟΛ. ΛΑΙ·ΙΤ	62	6929	ά. Μπαντάρ Μασάρ 7)4 Ν. Ζηλανδίαν	ΒΙΓ'ΤΟΡ	48	3930	ε. Βομβάνη 6)4
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Λάγος 20)3	ΒΙΓ'ΤΟΡ	56	8773	εις Λάγος όποι 20)9
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ά. Λάγος όποι 8)9)75	ΒΙΓΜΑΡ ΣΤΑΡ	58	13186	ά. "Αμέρεραν" 11)3 διά Ρόττερνταμ
ΑΠΟΛΩΛΝΙΟΣ	67	16210	ά. Σάν Νικολας ("Αργ.") 31)3	ΒΙΓΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	57	3951	ά. Πειραιά 3)4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Γιεραλτάρ 12)4 διά Ρόττερνταμ	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	53	2536	ά. Πειραιά 5)3 (έπισκ.)
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Π. Σαΐδ 13)4 διά Γκάλεστον	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ά. Λάγος 25)3
ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Πόρτ Σαΐδ 5)4 διά Κίνα	ΒΙΡΑ	56	7841	εις Λάγος όποι 1)8)75
ΑΡΑΣΩΣ	56	1965	ά. Λιοσσαθίνα 30)3	ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	ά. Καράτσι 2)4
ΑΡΓΟΔΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Κλύκοντας ("Τζάμ") 12)4	ΒΙΡΓΚΟ	54	2496	ά. Ριγέκα 6)4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	67	13553	ά. Τζιπουτί 6)3 διά Μπ. Σαπούρ	ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ά. Κριστούπολης 15)4
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Χόγκ Κόγκ 21)3 διά Σαγκάην	ΒΙΤΑΜΠΑΛΚ	57	9722	όποιο παραλαβήν
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. "Ακαμπα" 30)3	ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. Ντάρμπαν 6)4 διά Περσικόν
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Γκήλογκ 13)4	ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Ρεοίφ 25)2 διά "Αλγέριον"
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ά. Πειραιά 11)3 διά Λάς Πάλμας	ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Σουέζ 31)3
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Συμόνιν 1913 διά Βενετίαν	ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	ά. Σουέζ 11)4
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ά. Λονδίνον 1)4 διά Ντουνεντίν	ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Τής 12)4
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Σάν Λαρίση 31)3 διά Βενεζούελαν	ΒΡΕΤΑΝΙΣ (περαρ.)	32	18254	ά. "Αγ. Βικέντιου" 15)4
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Σάν δλ. "Αράμπ" 3)3	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-	59	9374	ά. Τζένταν 15)4
ΑΡΙΕΣ	72	3446	ά. "Αιμδόργον" 15)4	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ά. Κόπερ 30)3 διά "Ακαζούτλα
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. Κοραμάρ 1)3	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Λονδίνον 18)4 διά Δανία
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Ν. "Ορλέανη" 14)4 Φιλαδέλφειαν	ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	εις Λευκόπολη 22)11
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	ά. Κόλομπο 1)4 διά Ματάνιας	ΓΑΛΑΝΗΗ (δ.)	58	16357	ά. Φριπόρτ (Μπαχ.) 11)4
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	ά. Κίγκοντας ("Τζάμ") 5)3 διά μετανομάσθη	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Μέροφε Μπαή 18)4
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Σ.	48	3269	ά. Μετανομάσθη "ΟΙΝΙΞ"	ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Γκήλογκ 5)4
ΑΡΙΣΤΕΙΟΦΟΣ	69	10009	ά. Βανκούθερ 3)4 διά Κων/πολί	ΓΕΩΡΓΗΣΑ	46	2016	ά. Λονδίνον 14)4 διά "Αλεξάνδρειαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Ρόττερνταμ 31)3	ΓΕΩΡΓΗΣ ΒΩΗΣΗΣ	67	15421	ά. Γέροντ 8)4 διά Αύγούστων
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ά. Μπαχρέν 11)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	ά. Κριστούπολης 25)3 διά Χιροσίμα
ΑΡΙΣΤΩΝ	57	13635	ά. Κοστίν 11)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Μπ. Μασάρ 2)4 Μπρίσμαπη
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Σουέζ 18)3 διά Βιετνάμ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417	άργει εις Χιούστον όποι 26)7)74
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Λάγος όποι 12)8)75	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΕΝΤΟΥΔΗΣ	60	11908	ά. Αδελαίδαν 9)4 διά Τάουνοθιλ
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Λόμερ 2912 διά Ρούεν	ΓΕΩΡ. Μ. II (δ.)	58	9070	ά. "Αιμδόργον" 17)3 διά Λάγος
ΑΡΚΑΣΗ	58	3251	ά. "Αιμδόργον" 8)4 διά Ρούεν	ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ά. Ρ. Ιανέρο 5)4 διά Μπ. "Αύρες
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Κουβούτερ 1912 "Αιμπο" Ντάμπι	ΓΕΩΡ. ΣΥΛΑΣ	70	18634	ά. Συγκαντούρην 6)4
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	άργει εις Πειραιά όποι 23)2	ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	10006	ά. Κουνημπούρην 15)4 Ρουέν
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Ντουμπάι 7)2	ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟ			

ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΑΛ	54	4893	δ. Κων(πολιν) 24)3 Μαύρη θάλασσαν	ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ-
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ-	58	5175	ά. Αμπιτζάν 14)2 διά Λάγος	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)
ΠΕΝΤΕΝΣ	58	4481	έ. Τακοράτη 9)4	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	53	20623	ά. Ν. "Ορλέαν" 15)4 διά Γκάλεστον	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ	74	8539	ά. Γιβραλτάρ 11)4 δι' Αμεδούργον	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΙΝΤΕΡ	57	3927	έ. Σαλέρνο 2)4	ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ.
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	1784	εις Λάγος από 24)3	ΚΟΣ
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	6012	άργει εις Πειραιά από 24)2	ΔΗΜΟΣ
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	8841	έ. Καλκούτα 13)4	ΔΗΜΟΣ
ΓΚΑΙ' ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	3312	ά. Βιτόρια 2)4 διά Ρόττερνταμ	ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	28917	δ. Μακαούρ 14)4	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ.	61	50758	ά. Λ. "Αντζέλες 31)3	ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΧΗΡΟΣ	64	6076	εις Λάγος από 10)9	ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΓΑΡ	51	6000	εις Λάγος από 14)6)75	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	53			ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ
ΓΚΛΟΜΠΑΙ ΓΙΟΥ.				ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΘ
ΝΙΤΥ (δ.)	58	12168	άργει εις Πειραιά από 21)1	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-
ΓΚΛΟΜΠΑΙ ΤΡΕΙΝΤ. ΝΤ.	60	8150	ά. Ανέγουα Μπαΐα 2)4 διά Τακόμα	ΡΑΣ (ι.)
ΓΚΛΟΜΠΑΙ ΧΟΟΥΠ	60	22944	ά. Ντακάρ 16)3 διά Μπόνι	ΔΙΑΝΑ
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ.	66	45161	ά. Μπετζάνα 11)4 διά Τεργέστην	ΔΙΑΣ
ΓΚΑΡΟΥ		2077	έ. Συγκαπούρην 7)4	ΔΙΔΩ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΥ	59	8523	ά. Χάρηρην 3)4 διά Κ. Τάουν	ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ-				ΔΙΩΝΗ
ΑΙΣΤΡΙΑ	73	16493	έ. Συγκαπούρην 11)4	ΔΟΡΥ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΤΚΑ (δ.)	56	21049	άργει εις Πειραιά από 12)12)74	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ά. Ν. "Ορλέαν" 13)4	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ά. Τάμπα 31)3 διά Χιούστον	ΔΡΥΜΑΚΟΣ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	ά. Δ. "Αντζέλες 12)4 διά Γιοκοχάμα	ΔΡΥΣ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Φιλαδέλφεια 17)3 Ν. "Ορλέαν"	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	56	8159	ά. Συγκαπούρη 8)1 δι' Εύρωπη	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	έ. Σάντος 8)4	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	έ. Βομβάνη 13)4	ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	ά. Τούτικορι 10)3	ΔΩΡΙΚ ΦΕΙ'Μ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΦΡΝΤ	72	12959	ά. Κ. Τάουν 2)4 διά Κόντινεντ	ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12959	ά. Ρόττερνταμ 9)4 διά Βραζίλιαν	ΔΩΡΟΣ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	έ. Σλουτσίκι 8)4	Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ά. Βαλτιμόρη 6)4 διά Π. Ρίκο	Ε. Μ. ΙΣΑΓΚΑΡΗΣ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Α. Γκουάρα 3)4 Μαρακάϊπο	ΕΒΕΛΥΝ (δ.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Ν. "Ορλέαν" 3)4 διά Χιούστον	ΕΒΗ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΙΣ	74	13036	ά. Γλασκώθην 10)4 διά Κή Γουέστ	ΕΒΙΜΑΡ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΙΛΣ	69	11148	ά. Ναγκόγια 10)4 διά Χιούστον	ΕΒΜΑΡ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ά. Αμαγκασάκι 9)4 διά Γιοκοχάμα	ΕΙΡΗΝΗ
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	έ. Πειραιά 31)3	ΕΙΡΗΝΗ Α.
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	ά. "Εβρεν 9)4 διά Κωνστάντζαν	ΕΙΡΗΝΗ Μ.
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	έ. Σ. Νικολάς 31)3	ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Ρόττερνταμ 24)4 διά Λ. Πάλμας	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΑΡ.	57	9132	ά. Καρπάτοι 7)4 διά Χόγκ Κόγκ	ΕΚΑΒΗ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	63	15373	ά. Μπρούνουμποντελ 10)4	ΕΚΤΟΝ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	62	15389	ά. Καρπάτοι 7)4 διά Χόγκ Κόγκ	ΕΚΤΩΡ
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ά. Σεπουτο 18)3	ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ
ΓΚΡΕΙΣ Λ.	71	16306	ά. Ροζάριο 8)4 διά Μπ. "Αύρες	ΕΛΑΣΙΑ
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	έ. Λάγος από 30)9	ΕΛΑΦΙΩΙ
ΓΟΡΓΟΣ	58	7061	εις Λάγος από 10)7	ΕΛΑΦΙΝΑ
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	έ. Τζιμπούτι 6)4	ΕΛΑΓΙΑΝΝΗ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΙΖΑΣ	75	19451	ά. Λονδίνου 18)4 διά Νιούπορτ	ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ VI
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΥ	72	19426	έ. Αλεξάνδρεια 25)3	ΕΛΕΑΝΑ Κ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	έ. Θέουτα 26)3	ΕΛΕΑΝΑ Μ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ	74	19261	ά. Ρόττερνταμ 15)4 Λ. "Αντζέλες	ΕΛΕΗΝ Α.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	έ. Λ. "Αντζέλες 14)4	ΕΛΕΗΝ Β. (δ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	74	18305	ά. Βοστώνη 6)4 διά Κιουρασάο	ΕΛΕΗΝ Μ.
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ά. Μπρούνουμποντελ 4)4 Κιουρασάο	ΕΛΕΗΝ Μ. (δ.)
Γ. ΠΡΟΥΒΑΙΝΤΕΡ	75	18265	ά. Φιλαδέλφεια 12)4 διά Κιουρασάο	ΕΛΕΗΝ Τ.
ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ	54	4389	ά. Γιβραλτάρ 2)3 δι' Οράν	ΕΛΕΙΜΑ
ΓΟΥΩΣΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Χονολουλού 24)3 δι' Εκουαντόρ	ΕΛΕΟΥΣΑ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Ντουνπάι 8)4 διά Κουθέτι	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ά. Νικολίκι 27)3 δι' Ινδίαν	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. Π. "Ελίζαμπετ 1)4	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. Ντάρμπατ 14)4 διά Ρόττερνταμ	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	ά. Ν. Υόρκη 14)4	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	έ. Κορασίαρ 18)3	ΕΛΕΥΡΟΠΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	έ. Μπεντι 21)3	ΕΛΕΥΣΙΣ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Παναμά 7)4 διά Λ. Γκουάτρα	ΕΑΙΝΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ά. Παναμά 27)3 διά Κίνα	ΕΛΙΝΕΔΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	52	7307	ά. Πειραιά 12)4 διά Ντακάρ	ΕΙΣΙΑΒΕΤ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.)	65	35619	ά. Μπρίτζορτ 10)3	ΕΙΣΙΑΒΕΤ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	έ. Μαντράς 8)4	ΕΙΔΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ι.	51	1575	ά. Σουέζ 26)2 διά Γκιζέν	ΕΛΙΤΣΑ
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ	63	16417	ά. "Εμπεν 26)3 Γιβραλτάρ	ΕΑΚΑΝΤΙΑ
ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΩ (δ.)	64	16417	άργει εις Χαλκίδη από 23)12	ΕΛΛΑΣ
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ά. Βοστώνη 15)4	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Ντώρμπατ 7)4 διά Νουμέα	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΤΗΑ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Π. Καρπάτι 17)11 διά Ρωσία	ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΓΚΡΕΙΣ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Πειραιά 10)4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	65	4711	έ. Σ. Μάκελες 10)4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Γουέπια 30)3	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	ά. Γιβραλτάρ 10)4 διά Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ά. Γκάλεστον 17)3	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ά. Μουρορόν 4)4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ

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

AGEMAR

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S. A. R. L.

34132 - TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1/A

TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE

TELEPHONES: 69021 69022 - 69023 - 69186 - 69409 - 37613 - 38262

TELEX: 46059 - 46241 AGEMAR

AGENTS AND STEAMSHIP BROKERS

ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Κ. Τάουν 4)4 διά Ν. 'Υρκη
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	62	6659	ά. Ντωρμπαν 14)4 διά Μομπάσαν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ά. Κ. Τάουν 13)4 διά Μομπάσαν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑΓΝΤ	71	10327	ά. Πειραιάς 13)4 διά Νταμάρι
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ά. Τζένταν 7)3
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	72	10327	ά. Ντουμπάτι 18)4 διά Καράτσι
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΚΑΥ'	62	10704	ά. Σαδάνα 15)4 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΑΡΙΤ	57	7259	ά. Σουέζ 16)4 διά Τζένταν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Αλεξανδρεία 11)4 διά Πειραιάς
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Ν. 'Υρκη 10)4
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Σουέζ 2)4
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. 'Ακαμπε 18)3
ΕΛΛ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Βαλτιμόρη 14)4
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Κολόμπο 9)4
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΑΙΘΗ	72	10327	ά. Ν. 'Ορλεάνη 6)4
ΕΛΛΗΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ά. Πειραιάς 7)11
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	ά. Σουέζ 17)3
ΕΛΛΗΝ	62	12808	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)3
ΕΛΛΗΝ	57	2555	ά. Καζαμπλάνα 26)3
ΕΛΛΗΝ ΙΙ	47	2389	ά. Σουέζ 1)3 διά Γκιζάν
ΕΛΛΗΝΗΔΑ	66	9384	ά. Κοραμάρ 6)4
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάτινερ)	32	18564	άργει είς Σαουθάμπτον από 27)3
ΕΛΛΗΝΗΡΑ	66	10132	ά. Χιμετζί 9)4
ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Ταλκαχούλια 27)3
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Δουνκέρκη 9)4
ΕΛΜΑΝΙ	66	8937	ά. Γιρβαλτάρ 8)4
ΕΛΜΕΔΑ	51	4847	ά. Βρέμην 21)2 Μ. ἀλλ Μπρέγκα
ΕΛΝΤΑΝΙΑ	65	8085	ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)4
ΕΛΝΤΙΑ	55	6515	ά. Μπιλμπάτο 2)2 διά 'Αθάνα
ΕΛΝΟΝΑ	69	6359	ά. Βαλτιμόρην 7)4 διά Λ. 'Αντζελες
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514	ά. Σουέζ 4)4 διά Κίνα
ΕΑΝΠΙΔΑ	46	3472	ά. Πειραιάς 6)3
ΕΑΠΙΣ	71	9885	ά. Παναμά 9)4
ΕΑΙΣΙΣ	56	3656	ά. Ρότερνταμ 14)4
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	59	11840	ά. Φερρόλ 4)4
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ά. Μπαχρέλι 31)3
ΕΜΠΙΑ	55	2555	ά. Πειραιάς 7)3
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΤΡ. (μ.)	65	37469	είς Σ. Μάκελ Μπακί από 24)7
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Τζένταν 12)4
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Τακοράντι 20)9
ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Παναμά 21)3 διά Χαϊφόγκ
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7271	ά. Χούλ 31)3
ΕΡΜΗΣ	72	16055	ά. Κισαράζο 24)3 διά 'Αμερέροαν
ΕΡΜΙΟΝ	60	9959	ά. 'Ακαμπα 16)3
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ά. Λονδίνον 10)4 διά 'Ακαμπα
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Π. Σάδι 30)3
ΕΥΑ	59	11894	άργει παραλαθήν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	άργει είς Πειραιάς από 4)4)75
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. 'Αντιόντ 8)4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	ά. Πειραιάς 5)2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ά. Σουέζ 28)3 διά Γένυπο
ΕΥΑΛΗ	59	7271	άργει παραλαθήν
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ά. Κ. Τάουν 12)4 διά Ντωρμπαν
ΕΥΕΝΤΙΑ	67	9854	ά. Θέουτα 7)4
ΕΥΓΕΝΙΑ Ι	59	8526	ά. Τζένταν 11)2
ΕΥΤΕΝΙΑ	55	2977	ά. Κωνγκούλιν 3)4
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΗΝ (δ.)	58	12417	ά. Κάντλας 5)4 διά Μπαγκόγκ
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ά. Μπαχρέν 11)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Πειραιάς 20)2
ΕΥΓΕΝ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	άργει είς Πειραιάς από 21)1)75
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ά. Ντόκος 30)3
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Π. Σάδι 17)4
ΕΥΕΔΑΠΙΔΗΣ ΈΡΑ	62	9706	είς Τζένταν 22)9
ΕΥΕΔΑΠΙΣ	51	4177	ά. Πειραιάς 9)4
ΕΥΗ	70	10006	ά. Τζένταν 20)3
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	58	8122	ά. Σουέζ 7)4 διά Περσικόν
ΕΥΗ Α.	67	14800	ά. Παναμά 26)3 διά Είρηνικόν
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ά. Γιρβαλτάρ 29)3 διά Χάϊφα
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Σιγκαπούρη 24)3 διά 'Ινδονησίαν
ΕΥΗΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)	54	12423	ά. Τζένταν 14)3 (έπωλ.)
ΕΥΗΥΜΗΣ	63	9991	ά. Πειραιάς 12)4
ΕΥΗΥΤΗΣ	73	10000	ά. Σουέζ 30)1 διά Χινάγκ
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Τάμπα 24)3 διά Πενσακόλα
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	ά. Θέουτα 12)4 διά Λάγος
ΕΥΝΟΙΑ	68	16004	ά. Ρότερνταμ 13)4
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Μένα όχι Άχαρτη 5)4
ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669	ά. Ν. 'Ορλεάνη 7)4
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Ζεεμπρούκε 2)4 Ταϊταγκόγκ
ΕΦΗ	58	2555	άργει παραλαθήν
ΕΦΗ	55	5008	ά. Λονδίνον 16)4 διά Χάϊφα
ΖΑΝΕΤ	58	4529	ά. Αμερύριον 13)4 διά Βρέμην
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ά. Παναμά 25)3
ΖΑΡΑΙΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ά. Σιγκαπούρην 15)4
ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ	53	4998	ά. Γιρβαλτάρ 11)3 διά Λιθόνην
ΖΕΑ ΣΚΑΥ'	58	4169	ά. Κανίτι 14)4
ΖΗΝΩ	68	9982	ά. Ντουμπάτι 5)4
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ά. Θέουτα 10)4 διά Κάντλα
ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Μίλφ. Χάρης 8)4 διά Κιουρασάο
ΖΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	άργει είς Πειραιάς από 16)2)75
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	ά. Σουέζ 24)2 διά Κίναν
ΖΩΗ Γ.	39	1266	ά. Νταμάρι 7)3
ΖΩΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	57	3828	ά. 'Αμερέροαν 7)4 διά Κ. Τάουν
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	ά. Κωνγκούλιν 6)4 διά Κωνσταντζαν
ΗΒΗ	70	2867	ά. 'Αμερέροαν 13)4 διά Λιοσιαθώνα
ΗΑΙΑΣ	47	3575	ά. Π. Σάδι 14)4
ΗΑΙΟΣ	57	4499	ά. 'Αμερέροαν 2)4
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Γιρβαλτάρ 5)4 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΗΡΩ	65	23535	ά. Ν. 'Ορλεάνη 9)4
ΗΣΤΑΡ	57	9473	ά. Μπαχρέλι 30)3
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ά. Ν. Πακατάλη 31)3
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Χάργκχαν 5)4 διά Λύμπεκ
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ά. Σάντος 3)4 διά 'Αμερύριον
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. Πειραιάς 27)3 διά 'Αφρικήν
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	58	9603	ά. Μπουσάν 25)10 διά Περσικόν
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ά. Πειραιάς 8)4 διά Κωνσταντζαν
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ά. Λά' Εσκανάτα 2)4 Χόλυρουντ
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	άργει είς Πειραιάς από 1)5)75
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	άργει παραλαθήν
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ	65	42983	ά. Χάργκχαν 5)4 διά Λύμπεκ
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	άργει παραλαθήν
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	ά. Ν. 'Υρκη 8)4 διά 'Αρούμπα
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	73	10735	άργει είς Λάγος από 21)1
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΑΙΒΑΝΟΥ	59	15929	ά. 'Αμπιτζάν 9)2 διά Λάγος
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Κ.	61	1521	ά. Κόρης 4)4 διά Λάγος
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Χάρμπον ρέδας 28)3
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Γουαμπά 21)3
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ά. 'Αμπιτζάν 20)3 διά Ντουάλα
ΘΕΡΜΟΠΥΑΙ (δ.)	53	8995	ά. Π. Μπουών 13)3 διά 'Ινδονησίαν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Τζακάρτα 30)3
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	είς μεσογειακάς μεταφοράς

ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜ-	58	18297	ά. Παναμά 12)4 διά Είρηνικόν
ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	ά. Κωνσταντζαν
ΙΑ	71	9426	ά. Κωνσταντζαν
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. Ντερεσούντικον 13)4
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Ντουμπάτι 11)4 διά Σιγκαπούρην
ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	ά. Τζεμπέλ Ντανά 1)4 διά ΗΠΑ
ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9746	ά. Νταμάρι 9)3
ΙΩΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	68	9066	ά. Σουέζ 17)3 διά Περσικόν
ΙΩΑΚΗ ΣΕΙΑΤΟΡ (δ.)	62	6933	ά. Παναμά 31)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΙΚΑΡΟΣ	70	12575	ά. Τακασονθίλ 22)3
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Ρεύνιόλ 8)4
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Λίθερπούλ 13)4
ΙΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛ.	68	42204	ά. Μ. ἀλλ 'Αχμαντί 12)4 Π. Ντίξιον
ΙΝΑΝΗΣΙΑ	52	8633	ά. Τζακάρτα 26)3 διά Ντουάλα
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	ά. Μπ. 'Άθρες 7)4 διά Πειραιά
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Τάιν 14)4
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	3901	ά. Φιλαδέλφειαν 17)3 διά Εσκραδός ρ.
ΙΠΑΛΙΑ	46	6727	ά. Ν. 'Υρκη 9)4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	άργει είς Πειραιάς από 21)4)75
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	είς νήσον Χαλούλ. από 4)6)75
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	ά. Μπρούντιμπουτελ 4)4 διά Ροστόκ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙ-	64	39051	άργει είς Πειραιάς από 22)6)75
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	ά. Πειραιάς 27)1 διά 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	75	176070	ά. Ρότερνταμ 24)3
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΑΣ	55	8799	ά. Μπαντάρ Σαπούρ 16)3
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	ά. Σπαλάτον 11)4 διά Αύγουσταν
ΙΩΝ	71	11505	ά. Ντουμπάτι 10)4 διά Κουβέιτ
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει είς Πειραιάς από 17)7)74
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	14400	ά. Κακούγκαδα 2)4
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Νέβρικ 12)4 διά 'Αμβέρσαν
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Αιμόδιργον 14)4
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	56	10101	ά. Πειραιάς 17)3
ΚΑΒΟ ΑΛΥΚΩΝ	61	10934	ά. Παναμά 30)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	άργει είς Ίτεάν από 8)5)75
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	57	10175	ά. περαλαθήν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ δ.	57	13268	άργει είς Ίτεάν από 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Ρουέν 5)4 διά Ρ. Ιανέρο
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ	60	10934	ά. Μομπάσα 2)3 διά Μεξικόν
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	ά. Πειραιάς 14)4 διά Γιρβαλτάρ
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	ά. Λονδίνον 13)4 διά Μασσαλίαν
ΚΑΒΟ ΕΠΙΦΑΙΣ	61	23793	ά. Γιρβαλτάρ 11)3 διά Βηρύτων
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ δ.	57	14400	άργει είς Πειραιάς από 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΙΩΝΝΟΣ δ.	57	13268	άργει είς Πειραιάς από 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΙΩΝΝΟΥ δ.	57	14085	άργει είς Πειραιάς από 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΙΩΝΝΟΥΣ δ.	57	13800	άργει είς Πειραιάς από 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΙΩΝΝΟΥΣ δ.	57	13800	άργει είς Πειραιάς από 11)5)75
ΚΑΠΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ά. Μιλάζο 5)4 διά Πειραιά
ΚΑΝΤΕΦΑΣ	54	7311	άργει παραλαθήν
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	ά. Πειραιάς 8)4 διά Βόλον
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	ά. 'Αλεξάνδρειαν 26)3
ΚΑΠ ΣΟΝΙΟΝ (δ.)	58	1825	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)			

ΚΑΤΕ Α.....	66	2993	ώπο παραλαβήν
ΚΑΙΕ Ν. Δ.....	65	18723	ά. Μοριούχης 4) δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	55	7310	είς Λάγος άπό 9)8)75
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.....	53	1126	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.....	56	6334	Ε. Μελβούρην 17)3
ΚΑΤΙΑ.....	52	3694	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ.....	64	4702	ά. Σουάνην 10)4
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.....	65	47434	ά. Σετούμπαλ 7)4 διά Λισσαθώνα
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	ά. Ν. 'Υδρην 11)4 διά Σ. Κρουά
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	αργεί είς Πειραιά άπό 16)7)75
ΚΑΙΡΙΝ	58	11969	είς Η. 'Ορλέαν άπό 5)2)75
ΚΕΑ.....	55	2683	δ. Μπρωνίμουπολ 11)4 διά Ρίγιαν
ΚΕΙΠ ΑΒΑΝΤΙ.....	58	10995	ά. Σιγκαπούρην 8)4 δι' 'Ινδονησίαν
ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Σουάμπα 21)2 διά Κίνα
ΚΕΙΠ ΠΡΑΓΝ.....	73	8927	Ε. Ντουμπάι 13)4
ΚΕΙΠ ΣΤΡΟΒΙΛ.....	58	13700	δ. Κωνιπολιν 14)3 διά Πειραιά
ΚΕΡΑΣΟΥΣ.....	59	9018	Ε. Τζάναν 10)3
ΚΕΦ ΙΖΩΡΙΖ (δ.)	54	8904	ά. 'Αμβέροαν 13)4 διά Μπέργκεν
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ.....	60	13950	ά. Σιεττίνον 7)4 διά Ρουέν
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	Ε. Τζένταν 13)4
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	ά. Κοατζακούλας 14)4 Τούξπαν
ΚΙΓΡΑΙ ΑΙΓΕΥΣ.....	56	8362	ά. Γιβραλτάρ 13)4
ΚΙΓΚ ΑΞΕΝΤΕΡ.....			
ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	70	103012	δ. Σουέζ 5)4
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	ά. Βερμούδας 11)4 'Ειδονμαυθ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	έωθι Λουάντα άπό 26)11
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	ά. Βοστώνη 4)4
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Γιβραλτάρ 6)4 Γκρ. Λέικς
ΚΙΓΚ ΜΕΣΙΩΡ.....	63	15378	δ. Γιβραλτάρ 14)4 διά Χάλιφας
ΚΙΓΚ ΠΗΑΙΕΥΣ (δ.)	58	20487	αργεί είς Πειραιά άπό 23)5)75
ΚΙΓΚΣΕΝΟΡΘ	64	17050	ά. Τούμπα 9)4 Κολούμπια ρίθερ
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	Ε. Κόμπη 14)3
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	Ε. Χόμπαρτ 12)4
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16066	αργεί είς Πειραιά άπό 3)3)75
ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ά. Η. 'Ορλέαν 13)4 δι' 'Αρούμπα
ΚΛΑΣΙΚΗ (μικτόν)	73	73492	Ε. Σεμπετίπα 17)3
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	Ε. Κολόμπιο 30)3
ΚΛΑΥΝΤΦΕΡΘ	64	5711	δ. Γιβραλτάρ 8)4 διά Π. Λίμον
ΚΛΕΙΟ	58	8791	δ. Σουέζ 30)3 διά Ντουμπάι
ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	38964	ά. Π. 'Άρθουρ 2)4
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ά. Μπ. Μπλάνκα 28)3 Καλεότα 'Ολιθ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	δ. Παναμά 11)4
ΚΟΜΕΤ.....	72	9885	δ. Σουέζ 24)3
ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΩ. δ.....	66	78785	ά. Ρ. ές Σιδέρ 8)4 διά Τένευ
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Τ1.....	71	15588	ά. Κούρε 2)4 διά Κόμπε
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΩ. (δ.)	56	20855	ά. Κοστήν 12)4 διά Πειραιών
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΗΜ.....	58	5402	Ε. Ν. 'Υδρη 14)4
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ.....	64	6275	ά. Ν. 'Υδρη 13)4 διά Νεάπολιν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	δ. Π. Σάε 14)4
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Κωνιπολιν 3)4 διά Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜI.....			
ΤΑΜΠΑ.....	72	39453	Ε. Ηγουροπότ 8)4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ.....	68	23258	ά. Βαλτιμόρη 12)4 Μαύρη θάλασσα
ΚΟΡΑΙ.....	60	3333	δ. Σουέζ 23)4 διά Ντά Νάγκ
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΩ. δ.....	66	44895	ε. Βρέστον 2)4 (έπωκ.)
ΚΟΡΔΙ.....	56	8474	δ. Σουέζ 10)4 διά Ντουμπάι
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ.....	62	10862	ά. Βενετία 13)4 δι' Αύγουσταν
ΚΟΡΙΝΘΙΟΥ	59	10914	ά. Μαρικίουν 27)3
ΚΟΡΦΑΤΙΣΣΑ	52	1384	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	δ. Κωνιπολιν 4)4 δι' 'Οδησσόν
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ά. Γκαλένον Πόιντ 30)3 δι' ΗΠΑ
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ δ.....	60	5993	έ. Αστόντα 13)4
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΚΕΦΑΛΟΝ. δ.....	59	14403	είς Δουνκέρκην άπό 8)10
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΥ.....	58	12459	ά. Φρήπορτ (Μπαχ.) 13)4
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	δ. Σουάμπα 2)4 διά Σακάδη
ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤY	62	14047	δ. Παναμά 9)4 Βρετ. Κολομβία
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙ-ΜΠΥ.....	66	40129	ά. Νάρδον 10)4 διά Ρόττερνταμ
ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛΑ.....	56	5769	δ. Γιβραλτάρ 2)4 διά Μπετζία
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	58	3914	Ε. Τζένταν 11)4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ά. Γιοχοχάμα 12)4 διά Πειραιών
ΚΡΗΤΗ ΔΑΝΤ (δ.)	73	42470	ά. Τεργυότην 12)4 διά Σουετίνα
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ά. Μ. ά. 'Αχιμαντί 28)3 Κασσιούγκ
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	δ. Σουέζ 6)4 διά Πειραιών
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ά. Π. νέτ Μπούκ 29)3 Μ. άλ. Μπέργκα
ΚΡΙΟΣ	59	16989	Ε. Η. 'Ορλέανη 14)4
ΚΡΟΥΣΕΙ-ΙΝΤΕΡ ΚΟ.....			
ΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	66	78785	Ε. Σιγκαπούρην 17)3
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	Ε. Άλεξανδρειαν 5)4
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ά. Βαρκελώνη 2)4 διά Πειραιά
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	δ. Σουάνη 30)3 διά Γιβραλτάρ
ΚΥΜΗ	54	2952	έ. Λαττάκια 29)2
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ά. Άλεξανδρεια 7)4 διά Πειραιά
ΚΥΡΑ.....	63	10032	Ε. Βιρτον 15)2
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	έ. Πειραιά 11)2
ΚΥΡΑΒΑΘΙA	54	8532	είς Λάγος άπό 4)9
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	δ. Παναμά 26)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	59	4209	ά. 'Αμβέροαν 10)4 διά Γουώρου
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Χάρτην πόδες 11)4
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ Λ. ΔΕΜΟΣ	66	20516	δ. Παναμά 9)4
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ ΙΙΙ.....	47	11115	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ά. Βομβάνη 9)4 διά Σουέζ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	ά. Βαρκελώνην 10)4 διά Βρέμην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.....			
ΓΣΙΜΠΛΗΣ (δ.)	58	12492	ε. Ν. 'Ορλέανη 14)4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11299	ά. 'Αμβέρογον 24)3 διά Κούθα
ΚΩΣ.....	56	3430	ά. Γένοβα 31)3 διά Μπ. 'Άρες
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ά. Φρητάνον 7)4 διά Μαυριτανία
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	63	11504	είς Λάγος 17)12
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ά. Θέστα 11)4 Χάμπην πόδες
ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ	53	5921	ά. Αντεν 14)4 διά Μεσόγειον
ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	ά. 'Αμβέροαν 6)4 διά Φλόριγκ
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΩΑΝΗΣ	68	2296	ά. Λουτάντο 31)3
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	ά. Βαλτιφόρμων 6)4 διά Π. Ρίκο
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	62	11419	ά. Μπρεμερχάρφεν 7)4 δι' 'Αμβέροαν
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Ρενίδην 12)4
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	είς Λάγος άπό 4)8)75
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ (δ.)	75	23500	ά. Κοατζακούλας 27)3 διά Τούξπαν
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	ά. Αμπιτζάν 11)2
ΛΑΙΤΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ.....	54	3315	προσήρ. έωθι Σικίζαν 29)3
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	15685	ά. Σ. Μάκελες διά Ρίγια
ΛΑΜΠΡΟΣ Α.	49	8697	έωθι Λάγος 18)3
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΑΙΩ.....			
ΤΗΣ	62	9001	ά. Αμπιτζάν 24)3 διά Π. Χάρκουρτ
ΛΑΡΓΚΩ	58	3963	ά. Σπέτζια 12)3 διά Λάγος
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	δ. Ντόρερ 19)3 διά Κλαιπέντα
ΛΑΡΥΜΝΑ	56	1012	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΤΩ	52	4207	ά. Ρουέν 21)3 διά Λαττάκια
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ά. Τούμπα 25)3 δι' 'Ινδονησίαν
ΛΕΛΔΑ	59	5407	ά. Χάλιφας 7)4 δι' 'Αιτή
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	είς Λάγος άπό 26)8)75
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	ά. Μάλτα 2)4 διά Συρακούσας
ΛΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	άργει είς Πειραιά άπό 27)12)4
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	ά. Πειραιά 21)3 διά Χαλκίδα
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	ά. Λόμη 25)3 διά Λάγος
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	15684	ά. Καζανπλάκα 4)4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ.	52	8972	ά. Π. Σαΐδ 14)4 διά Σρί Λάνκα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-ΠΑΝΗΣ	52	5461	ά. Σιγκαπούρην 1)4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	65	15738	ά. Χάμπτον πόδες 13)4 διά Ν. 'Ορλ.
ΛΗΜΝΟΣ	57	7478	είς Λάγος άπό 4)7)75
ΛΗΤΟΠΑ	57	10376	ά. 'Αντεν 3)4 διά Μουκάλα
ΛΗΤΟ.....	51	4677	ά. Ντώρμπαν 13)4
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	59	12773	ά. Λάγος 6)4
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Πειραιά 13)4
ΛΙΖΑ	52	1430	ά. Πειραιά 12)4 διά Πάτραν
ΛΙΑΗ Μ.	64	4701	ά. Αιμεδόργον 6)4 διά Ρ. 'Ιανεύρον
ΛΙΑΙΚΑ	57	7110	ά. Π. Κελάκη 1)4 δι' 'Αμστερνταμ
ΛΙΑΙΚΑ	60	8562	ά. Παναμά 9)4 δι' 'Αθάνασ
ΛΙΑΛΥ Β.	53	2962	ά. Τάραντα 14)4 διά Σπέτζια
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. Πόρτ Σαΐδ 13)4
ΛΙΜΠΡΑ	75	18500	είς Στοκχόλμη ύπο συμπλήρωσιν
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ά. Κοραμάριψ 6)4
ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Ρας Τανόρα 14)12
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	έωθι Ντώρμπαν 14)4
ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	ά. 'Αιμεδόργον 28)3 (έπισκ.)
ΛΟΓΙΑΛΤY	69	9045	ά. Ντώρμπαν 29)3
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Πρίν Ρούπερτ 12)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ά. Πειραιά 30)3
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	είς Μπέργκερά πούτελη 10)10)74
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	δ. Κωνόπολιν 31)3 διά Μπρατλά
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Ρόττερνταμ 13)4
ΛΟΥΓΙΣ	54	6103	ά. Κύκκιστον 6)4 διά Συρίαν
ΛΟΥΚΑ Ή	72	13637	ά. Μ. ά. 'Αχιμάντι 8)2 Σάτ άλ. 'Αράμπ
ΛΟΥΚΙΑ	60	8497	ά. Μουτάσια 16)4
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ά. Νταμάρι 8)2
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Πειραιά 3)4 διά Μήλον
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. 'Αιμεδόργον 28)3 διά Αρούμπα
ΛΥΓΚ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Σητάλ 31)3 διά Τζακάρτα
ΛΥΑΙ ΕΡΑ (δ.)	58	21291	άργει είς Πειραιά άπό 1)4)75
ΛΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Φουκουγάμα 28)3
ΛΑΙΝΑΛΟΝ	72	2991	ά. Γένοβα 15)4
ΛΑΙΡΗ	68	22391	είς Σιγκαπούρην 2)4
ΛΑΙΡΗ	57	10687	άργει είς Πειραιά άπό 11)6)75
ΛΑΙΡΗ Κ.	57	3265	ά. Κουδείτ 29)4
ΛΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. 'Αντεν 28)3 διά Βαγκαρέτ
ΛΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΙΡΟΥΔΑ	63	14203	ά. Φορταλέζα 1)4
ΛΑΙΡΑ	55	1517	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΙΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ά. Γιβραλτάρ 8)4 διά Κ. Κριστί
ΛΑΙΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	είς Μαύρην Θάλασσαν
ΛΑΙΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. Άδ. Παλλίς 5)4 διά Κοτονο

ΜΑΡΑΕΝ (δ.)	59	13595	Ε. Πειραιάς 12)4	ΙΩΝΙΚΑ Σ.	52	1950	Ε. Πειραιάς 9)4
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Μπ. Μασάρ 18)2	ΜΟΣΚΑ	57	2926	Ε. Πειραιάς 31)3 διά Βόλον
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	ά. Χόγκ Κόγκ 19)3 διά Μπαγκόκ	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	Ε. Βοιωτίαν 25)2
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	Ε. Ντουμπάι 30)3	ΜΠΑΛΑΤΙΚΗ ΗΓΚΑ	63	1562	Ε. Θέσσαλα 15)4
ΜΑΡΥΛΙΖ	68	2999	ά. Φρητάουν 9)11	ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	ά. Αμπιτζάν 17)3
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ά. Κουθέτι 8)10	ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Ντουμπάι 12)4 διά Μπαχρέιν
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Τούμπα 29)3 Κ. Κουθέρ	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	Ε. Βοιωτίαν 28)2
ΜΑΡΩ	51	1871	Ε. Κωνιτόπολιν 19)3	ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	άργει εἰς Πειραιάς από 1)6)75
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	ά. Σιγκαπούρη 9)4 διά 'Ονδονησία	ΜΠΑΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	Ε. Πειραιάς 11)4
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Γιοκούάμα 7)4	ΜΠΟΝΥ (δ.)	57	27990	άργει εἰς Τζάκοσβιλ από 22)6)75
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	δ. Σουέζ 13)4	ΜΠΟΡΕ Β.	68	3340	ά. Ρότερνταν 8)4 διά Ρουέν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΙΡΟΣ	69	22391	εις Λάγος από 19)9)75	ΜΠΟΡΕ VII	72	3166	ά. Μαλμό 12)4 διά Ρουέν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΙΕΛΙΟΣ	57	8906	εις Τζένταν από 22)2)12	ΜΠΟΥΜΠΟΥΔΙΝΑ			
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Γλασκώθεν 13)4 Π. Χώκαμπερο	ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	Ε. Πειραιάς 28)3
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	είς Λάγος από 20)9)75	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ.	50	4375	Ε. Πειραιάς 1)4
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Μπαγκόκ 29)3	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	εις Λάγος 15)12
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Ντάρμπαταν 24)3 διά Μπιλμπάσ	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Χάρην 4)4 διά Ρίο Χάινα
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Βιζαντίναν 15)4	ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	όποια παραλαβήν
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	ά. Παρανάγουα 5)4	ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Πειραιάς 10)3 διά Σύρον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Αλεξανδρέα 6)4 διά 'Αγγίλαν	ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΥ	51	6022	εις Λάγος 3)10
ΜΕΛΑΙΑ	52	1699	ά. Μαπούτο 14)4	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	Ε. Κωνιτόπολιν 28)3
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Αντεν 6)4 διά Κολόμπο	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Γκάλθεστον 2)4
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Λιθόρον 13)3 Π. Χάρκουρτ	ΜΥΡΙΝΑ	38	1085	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	ά. Γάνδην 14)4 διά ΗΠΑ	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Χάππτον ρ. 14)4 διά Γλασκώθην
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ'	57	3749	ά. Ρότερταν 9)4 διά Κή Γουέχτ	ΜΥΡΤΩ	59	10400	ε. Ναζλάχι 15)3
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	εις Πειραιάς από 25)1)75	ΜΥΡΤΩ	54	4427	Θέσσαλα 13)4 διά Σιμπενίκ
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ά. Σιγκαπούρη 3)4 διά 'Ινδονησίαν	ΜΥΣΩΝ	51	6199	δ. Μπρούνιμπουτελ 30)3 Νορκόπιγκ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	εις Σύρου 25)3	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	έ. Ζυμπούτι 6)4
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	60	14269	ά. Νεόπολιν 8)2 διά Ντακάρ	ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	έ. Τζυμπούτι 5)4
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΙΝ (δ.)	69	17840	ά. Αντεν 9)4 διά Τζιμπούτι	ΝΑΝΙΝΑ	54	5571	ά. Θεσσαλονίκην 7)3
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Λάγος 8)4 διά Κιουρασάο	ΝΑΒΕΖΑ	68	3960	ά. Τακοράντι 14)4 διά Σετουμπάλ
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Στρόπορτ 24)3 διά 'Αρούμπα	ΝΑΣΟΣ	51	4684	δ. Κωνιτόπολιν 1)4 διά Σντάνωφ
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Ρότερταν 13)4	ΝΑΤΑΛΑ	72	8849	έ. Τάγκα 9)4
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	εις Γκότεμπουργκ υπό συμπλήρωσιν	ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	άργει εἰς Πειραιάς από 23)7)75
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	76	18500	ά. Πούλο Μπούκομ 5)4 διά 'Ιαπωνίαν	ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7986	δ. Πόρτ Σαΐδ 16)4
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Πειραιάς 8)4	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΟΡΥ	55	3329	δ. Σουέζ 19)1
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Πειραιάς 4)4	ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΜΙΑΟΥ			
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Σιγκαπούρη 30)3	ΛΗΣ (δ.)	73	35340	δ. Σουέζ 3)4
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Μ. ά. Φαχάλ 12)4 Μ. ά. Αχαντί	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11705	εις Ντουμπάι 5)2
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Γιβραλτάρ 14)4 διά Μεσόγειον	ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3224	δ. Π. Σαΐδ 2)4 διά Πειραιάς
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Λάγος 16)3	ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	4195	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Μπ. Μασάρ 12)4 διά Ταμπαγκάο	ΝΑΥΤΙΑΟΣ	66	7001	όποια παραλαβήν
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Χόγκ Κόγκ 9)4 Σιγκαπούρην	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Κολούπια ρ/θερ 14)4 Καλιφόρνιας
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Σέλλ Χάρεν 18)4	ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	69	9241	ά. Γένοβα 21)2
ΜΕΣ. ΤΟΛΗΗ (δ.)	65	51412	ά. Ντουμπάι 7)3 διά Π. & Πιέρ	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	άργει εἰς Πειραιάς από 31)1
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Λάγος 27)2 διά Κιουρασάο	ΝΕΑΔΑ	57	8181	ά. Βαρκελώνην 24)3 διά Πειραιάς
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	60	11702	ά. Χάρκουρτ 6)4 διά Ντάρμπαν	ΝΕΑΙ (δ.)	58	20678	ά. Σ. Λουζ 2)4 διά Φορταλέζα
ΜΗΛΟΣ II	48	1338	ά. Σουέζ 23)3 διά Περσικόν	ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Γιβραλτάρ 6)4 διά Βιτόρια
ΜΗΛΟΣ III	49	2340	όποια παραλαβήν	ΝΕΝΗ	51	7267	ά. Κορούνα 15)4
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Πασάγιες 8)4	ΝΕΟΤΗΣ	59	3396	έ. Σούδα 9)4
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)4 διά Χιούστον	ΝΕΠΙΟΥΝ	71	9082	ά. Ρεοθ 3)4 διά Ρίο Γκράντε
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	εις Λάγος 19)75	ΝΕΣΤΩΡ	54	7968	έ. Μπαγκρέιν 2)4
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Ριό Γκράντε 6)4	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Άντεν 1)4 διά Κίναν
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Σάντος 9)4 διά Ρότερταμ	ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ά. Αμπιτζάν 30)3 διά Λάγος
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	εις μεσογειακάς μεταφορές	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ά. Ντουμπάι 22)11 Μπ. 'Αμπτάς
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Παναμά 28)3 διά 'Εργηνικόν	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ά. Π. Σαΐδ 14)4 διά 'Αλεξανδρείαν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	ά. Κολόμπα 2)4 διά Τζένταν	ΝΗΣΟΣ ΙΩΑΚΗ	53	4968	εις Λάγος από 20)8)75
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΕΡ	71	1598	ά. Ν. 'Ορλεάνη 6)4	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	δ. Μπρούνιμπουτελ 8)4 διά Ρίγα
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	70	1582	εις μεταφορές Μπαγκλαντές	ΝΗΚΗ	53	9803	άργει εἰς Πειραιάς από 12)6)75
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝΕΣ	72	1580	ά. Σουέζ 17)4	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	έ. Αμπέρσαν 14)4
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	70	1582	εις Τσιταγκόκ ώπο 16)12	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	όποια παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	εις μεταφορές Μπαγκλαντές	ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	ά. Σευχέλες 12)4 διά Καλκούτα
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ά. Ν. 'Ορλεάνη 8)4 Μπαρμπάντος	ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ά. Ράς Τανόύρα 8)4
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	εις Σιγκαπούρη ώπο 4)12	ΝΙΚΟΛΑΣ	43	3339	έ. Μόμπιλ 5)4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1572	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)4	ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑ-			έ. Πειραιάς από 23)12
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Π. Σαΐδ 17)4	ΛΙΟΣ	75	29004	δ. Γιβραλτάρ 5)4 διά 'Οδησσον
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. Κίγκοτον 15)4	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	60	12718	δ. Σουέζ 16)4
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ά. Κολόμπα 2)4 διά Τζένταν	ΝΙΚΟΣ	67	9633	έ. Εις Πειραιάς από 23)11 (έπιοκ.)
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Πειραιάς 9)4	ΝΙΚΟΣ	47	7654	έ. Εις Πειραιάς από 28)7)75
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	εις μεταφορές Μπαγκλαντές	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	51	6987	έ. Κανκεσαντουράι 22)3
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1563	ά. Όζακα 27)3	ΝΙΚΟΣ I. ΒΑΡΔΙΝΟ-	49	15980	ά. Άλεξανδρείαν 7)4
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	εις μεταφορές Μπαγκλαντές	ΓΙΑΝΗΣΣ (δ.)	71	65347	δ. Γιβραλτάρ 25)1 διά Πειραιάς
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	εις μεταφορές Μπαγκλαντές	ΝΙΚΟΤ	67	3387	ά. Σιγκαπούρη 29)3 διά 'Αμπέρσαν
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1572	εις μεταφορές Μπαγκλαντές	ΝΙΚΥ	58	9087	άργει εἰς Πειραιάς από 8)10)75
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	εις μεταφορές Μπαγκλαντές	ΝΙΜΒΡΟΣ	68	2994	όποια παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	70	1591	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)4 διά Προγκρέσον	ΝΙΝΗ	62	28651	άργει εἰς Πειραιάς από 16)6)75
ΜΙΝΙ ΛΙΑΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Λέγκ Ταρέλ 12)4	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	έ. Φρητάουν 13)3
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	70	1591	εις μεταφορές Μπαγκλαντές	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	έ. Βερακρόβ 6)4
ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ	70	1590	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)4 διά Λαρίση	ΝΟΝΙ	53	4234	έ. Πειραιάς 6)4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)4 διά Προγκρέσον	ΝΟΠΑΛΑ ΝΕΒΑ	63	7280	ά. Ντεμεράρδας 28)3 διά Σούριναμ
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. Λεμεσόδα 12)4 διά Βαρκελώνη	ΝΟΡΑΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	έ. Κενόσας 12)4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1584	ά. Κίγκοτον 13)4	ΝΟΡΑΔΟΡ	48	2462	ά. Κουβέτ 4)4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΙΚ	70	1592	ά. Λέκι Ταρέλ 12)4	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Αμπιτζάν 12)3 διά Λόμε
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1562	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)4 Π. διά Σπαίνη	ΝΟΡΦ ΚΑΙΟΝΤΕΣ	58	10662	δ. Κιέλον 2)4 διά Καναδάν
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	εις μεταφορές Μπαγκλαντές	ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Γκάληγκ 7)4 διά Λίθερπούλ
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	ά. Λουσαδάν 8)4 διά Κούριθον	ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει εἰς Χαλίδια από 11)2)75
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Χόγκ Κόγκ 12)4 διά Μανίλα	ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	έ. Πειραιάς 21)3 διά Σύρον
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1594	ά. Λόρτ 'Εσκιθέ 13)4	ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Ν. 'Ορλεάνην 11)3 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜΦ	75	1578	ά. Κίγκοτον 9)4 διά Κόρπ. Κριστί	ΝΟΡΦ ΧΑ'ΝΕΣ	62	15110	έ. Μάλταν 5)4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)4 Ρ. Μπουένο	ΝΟΡΜΠΕΓΚΑ	67	22426	έ. Σικοσούκας 9)4
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Βαρκελώνη 11)4	ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Ν.				

ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ά. Σεμιτείμα 23)3 διά Κόμπε	ΠΕΤΡΟΛΑ ΧΧVIII (δ.)	62	49397	εις Πειραιά από 22)5)75
ΟΘΩΝ	57	9448	εις Πειραιά από 26)2	ΠΕΤΡΟΛΑ XXX	56	2796	ε. Πειραιά 27)3
ΟΓΓΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	εις Πειραιά από 28)10	ΠΕΤΡΟΛΑ XXXI (δ.)	66	43399	ά. Ράς Τανόφρα 9)4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	ά. 'Αθέλιον 10)4 διά Μτελαγουσάρ	ΠΕΤΡΟΛΑ XXXII (δ.)	57	22479	ε. Πειραιά 4)4
ΟΙΝΟΥΣ, ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20625	ε. Ναγκόγια 12)4	ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIII (δ.)	50	16485	ά. 'Αλεξάνδρειαν 13)4 δι' *Ιταλίαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ά. Βαλτιμόρη 6)4 δι' *Ιταλίαν	ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIV (δ.)	51	16440	ά. Πειραιά 23)3 διά Μπάνιας
ΟΙΝΟΥΣ, ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20356	δ. Παναμά 27)3	ΠΕΤΡΟΛΑ XXXV (δ.)	52	11593	ε. Πειραιά 7)3
ΟΙΝ, ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤ	72	23412	ά. 'Ιννοσίμα 31)3 διά Μπέλιγκχαμ	ΠΕΤΡΟΛΑ XXXVI (δ.)	60	26467	ε. Τζένταν 9)4
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	56	4380	ά. 'Ορλεάνη 15)4	ΠΕΤΡΟΛΑ ΧL	58	1860	δ. Π. Σάδι 18)4
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπεροχ.)	53	17434	άργει εις Πειραιά από 24)2)74	ΠΕΤΡΟΛΑ L	50	3647	ε. Τζένταν 14)4
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. Πειραιά 13)4	ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΙΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	ά. Λ. "Αντζελες 31)3 Μπαλμπά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Σακάδ 12)4 διά Περσικόν	ΠΗΑΕΔΑΣ	69	10016	ε. Μπαθιναγκάρ 7)4
ΟΛΥΜΠΟΣ	51	6752	δ. Κωνυπούλιον 24)3	ΠΗΑΕΥΣ	50	2282	ά. Πειραιά 24)3 διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	δ. Κωνυπούλιον 24)3	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	ά. *Ηση Λότον 13)4 δι' *Ιαπωνίαν
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ε. Ντεμεράρα 10)4	ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	9045	ε. Γένοβα 15)4
ΟΜΗΡΟΣ Τ.	55	5296	ά. 'Αμπιτζαν 18)3	ΠΗΤΕΡ Α.	61	13437	ε. Σιδηνό 23)1
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	εις Πειραιά από 24)2)41	ΠΗΠΔΑΡ	72	20045	ά. Ροζάριο 9)4 διά Μπ. "Άθρες
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ά. Λιθέρπουλ 13)4 διά Στάνλουσ	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Τόκιον 14)2 διά Μπάραν
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ά. Τεργέστην 3)4	ΠΙΣΤΙΣ	55	3656	ά. 'Αλεσδύργον 13)4 Μαυριτανία
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Συγκοπόρην 13)3 διά Τελόκ "Αύρη	ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	ά. Τζιμπούτι 4)4 δι' *Ασσάμη
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	ά. Συγκοπόρην 13)3 διά Τελόκ "Αύρη	ΠΙΠΙΡΙΑ	72	9462	ά. Ντωρημπαν 2)4 διά Καναδά
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ δ.	65	38710	ά. Γένοβα 14)4 διά Μπετζάια	ΠΙΠΙΡΙΑ ΓΚΑΛΑΣΣΥ	71	3551	ε. Γένοβα 29)3
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Ντόρμπαν 6)4	ΠΙΠΙΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ά. Ν. 'Υόρκη 14)4 Φάλκενμπεργκ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ	70	10708	ε. 'Ακαμά 8)4	ΠΙΠΙΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. 'Αλεξάνδρειαν 6)4 δι' *Αγγλίαν
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ε. 'Ιμινχαμ 12)4	ΠΙΠΙΡΙΑ ΣΚΑΪ	72	3551	ά. Λεξίσες 5)4 δι' *Αμπιτζάν
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ				ΠΙΠΙΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Χιούστον 31)3
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	ά. Λάς Πάλμας 25)11 διά Λάγος	ΠΙΠΙΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ά. Ν. 'Υόρκη 2)4 διά Κ. Τάουν
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	άπο παραλαβήν	ΠΙΠΑΤΑΝΑ	54	1908	ά. Ριγιέκα 6)4 διά Τρίπολιν
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ά. Τέμα 11)4 διά Τακοράντι	ΠΙΑΕΙΑ	63	10736	δ. Π. Σάδι 17)4 διά Γεργεστήν
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. Μπαντάρ Σαπούρ 4)3	ΠΙΑΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	ά. Τόκιον 14)2 διά Μπάραν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	50	1439	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΙΘΗΚΗ	53	8647	ά. Ρότερνταμ 16)3 διά Τρίπολιν
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΙΑΣ	63	15377	ά. 'Ιντσαρ 27)3 διά Σκάπα	ΠΟΛΑ	56	7989	άργει εις Χαλκίδα από 15)9)75
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ά. Λάς Πάλμας 12)4	ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	δ. Γιβραλτάρ 29)2 δι' *Ανιάμπα
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Μογκαντίσιο 12)4	ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	50	7544	ε. Σαλαντόρ 3)4
ΠΑΙ'ΡΗΟΥΣ ΣΗ (δ.)	75	18500	δ. Γιβραλτάρ 4)4 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	εις Λάγος από 14)8)75
ΠΑΙΑΜ Β. (δ.)	58	21904	εις Νάρκιος υπό συμπλήρωσιν	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	εις Λάγος από 14)8)75
ΠΑΙΑΜΙΣ	58	5431	ά. Βαλτιμόρη 4)4 δι' *Αρούμπα	ΠΟΛΥΤΗΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πειραιά από 15)4)75
ΠΑΙΑΜΥΡΑ	58	5720	άπο παραλαβήν	ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	ε. Σαβάννα 14)4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Δάνιον 13)4	ΠΟΛΥΤΥΠΟΝ	62	10163	ά. Κολούμπιας ρ. 14)4 *Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Αιγαίν Ντάμπι 15)4	ΠΟΠΗ Α.	42	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ά. Κιγκοντον 21)2 δι' *Αθάνα	ΠΟΠΗ II	51	7154	ε. Μασαλίαν 14)4
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. Κωνυπούλιον 7)3 διά Μ. Θάλασσαν	ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	ά. Καζαμπλάνκα 11)4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ε. Ντουμπάι 12)4	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ά. Ριγιέκα 17)2
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. Αλικάντε 28)3	ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Σάντος 9)4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	άπο παραλαβήν	ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ε. Τεργεστήν 18)4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	ά. Μπρούνισμπούτελ 26)3 διά Αλγερίου	ΠΡΙΑΜΟΣ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ δ.	64	40998	ά. Ράιντιγκ II. 10)4 Πόρτλαντ Με
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ά. Κωνυπούλιον 31)3	ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	εις Λάγος από 12)8)75
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	57	10493	ά. Μπάραρ 9)1	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Κωνυπούλιον 31)3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	58	9367	εις Λάγος από 30)8)75	ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ά. 'Αϊλ φόρ Γκραΐην 14)4 Γένοβα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ά. Παναμά 2)4 διά Χιλήν	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Χάμπτον ρόδος 3)4
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Πόρτ Κελάγκ 17)4	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ε. Π. Χάρκουρτ 31)3
ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΡΟΟΔΟΣ	52	3348	Πειραιά 11)4
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. Γκρίλογκ 10)3	ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4223	ά. Αράνκα 8)4 διά Πειραιά
ΠΑΝΕΑ	66	4244	ά. Τόκιο 6)2 δι' *Ιθάσιρο	ΠΡΟΩΣ	68	9686	δ. Σουέζ 20)3 διά Κίνα
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ				ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Κ. Τάουν 5)4 δι' *Αμπερνταμ
ΦΕΙ'Μ (δ.)	64	34179	άπο παραλαβήν	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9585	ά. Μπουσάρ 4)4 διά Καράται
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	74	14790	ά. Νταμπιέρ 7)4	ΠΤΟΛΕΑΜΑΙ··	62	10165	ά. Βανκούθερ 3)4 δι' *Ιαπωνίαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΥΘΙΑ	72	10382	δ. Π. Σάδι 2)4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Αμβούργον 13)4 διά Περσικόν	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	65	33971	άπο παραλαβήν
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	ά. Χιροχάστα 11)4 διά Γιάμπι	ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	15000	ά. Λίθερπουλ 14)4
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Πόρτα Βικ. 30)3 Βλαδιθόστοκ	ΠΩΛΙΝΑ ΣΑΝ	51	8684	εις Λάγος από 19)6)75
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	ά. Πόρτ Σαΐδ 14)4	ΠΑΝΙΑ (δ.)	55	12476	ά. Μάλτα 11)4
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ά. Κωνυπούλιον 25)3 διά Κωνσταντζαν	ΠΑΤΑΧΙΛΛΑΣ	70	2678	ε. Σιγκαπούρην 13)4
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ά. Τοταγκόγκ 10)4 διά Ντόρμπαν	ΡΑΦΑΗΛ Μ.	54	5431	ε. Τζένταν 9)4
ΠΑΠΑΛΕΗΣ	57	8992	ά. Ντόχα 9)4	ΡΕΑ	71	9205	ά. Μπαρανκίλο 9)4 διά Σ. Μάρτα
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	ά. Μαπούν 6)4 διά Π. ντέ Μπούκ	ΡΕΑ	56	4388	ε. Χάρβιτς 12)4
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άπο παραλαβήν	ΡΕΑ	61	4152	ά. Τακοράντι 7)4 διά Λαττάκια
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. Σημάτη 18)3	ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	μετων. «ΦΕΛΙΣ»
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	ά. Κωνυπούλιον 1)4	ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	58	13093	έ. Καλάδα 22)3
ΠΑΡΑΓΑ	59	10442	ά. Ρόπτερνταμ 3)3 διά Βαλπαραίζο	ΡΕΖΟΥΜΟΝ	66	5418	εις Πειραιάδι 10)1
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ά. Τής 14)4 διά Ν. 'Αφρικήν	ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ά. Αμέρεραν 30)3 διά Λάγος
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει εις Πειραιά από 6)6)75	ΡΕΝΤ ΣΚΑΪ	56	1990	ε. Στεττίνον 6)4
ΠΑΣΙΦΟΙ ΚΑΙΦ	56	6156	ά. Πειραιά 10)4	ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ά. Πειραιά 2)4
ΠΑΣΙΦΟΙ ΚΟΑΟΚ. δ.	66	44411	ά. Τέμπη Μπαί 21)3 Πόρτλαντ Με.	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Βιτόρια 28)3 διά Γδόνια
ΠΑΣΙΦΟΙ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	ά. Ράς Τανόφρα 22)3	ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙ-ΝΤΖΕΡ δ.	57	23693	άργει εις Πειραιά από 30)4)75
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ά. Σαουθάπτων 13)4 δι' *Αλγερίου	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ά. Βανκούθερ 3)4 δι' *Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΩΛ. δ.	65	31768	ά. Γκαλέστα Πόντ 20)3 δι' ΗΠΑ	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ	63	16810	ά. Αμέρεραν 10)4
ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ)	62	16259	ά. Ορλεάνη 29)3 Γιβραλτάρ	ΡΗΓΝΟΥΛΑ	70	9069	ά. Π. Σάδι 14)4
ΠΑΤΡΙΤΣΕ Α.	71	16306	ά. Ν. 'Υόρκην 10)4 διά Σουάνη	ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Σιγκαπούρην 2)4 δι' *Ινδονησίαν
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. Πόρτ Σαΐδ 14)4	ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	57	4860	ά. Σάντος 10)4 διά Σ. Χουάν
ΠΑΥΛΟΣ ΜΠ.	76	28150	ά. Ρόπτερνταμ 3)2	ΡΙΤΑ	37	5613	ά. Λ. Αμπιτζαν 19)3
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΟΔΑΝΘΑΝ Α.	24	5262	ά. Ντώρμπαν 31)3 διά Σάτι
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ά. Αμβούργον 15)4 διά Βοστώνη	ΡΟΔΑΝΩΝ	52	1597	άπο παραλαβήν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	27372	ά. Ορλεάνη 29)3 Γιβραλτάρ	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Παναμά 10)4
ΠΕΛΟΥ	55	7508	ά. Φραγκίσκων 6)2	ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	ά. Μαδέρα 10)4 διά *Αλγερίαν
ΠΕΛΟΥ	59	1863	ά. Βενετία 9)4 δι' *Αλεξάνδρειαν	ΡΟΖΑΡΙΟ	64	4699	ά. Ρόπτερνταμ 9)4 διά Ντώρμπαν
ΠΕΜΑ	60	4865	ά. Π. Σαΐδ 14)2 διά Πειραιά	ΡΟΖΕΛΕΝ	71	9077	ά. Μ. όλ. Αχμαντί 22)3
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δ.)	59	23607	άργει εις Πειραιά από 7)6)75	ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	ά. Ντουμπάτη 7)4
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ά. Σουέζ 8)4 διά Γκιζάν	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ε. Αμδούργον 15)4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	55	17999	ά. Π. Α. Πέρ 6)4 διά Π. Κορτές	ΡΟΥΜΑΝΙΑ			

ΣΑΡΛΟΤΤΑ	60	4083	Ε. 'Αμβούργον 15)4 (έπωλ.)	ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	Ξ. Π. Λιμόν 4)4
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	ά. 'Αμπιτζάν 13)3 διά Λάγος	ΣΥΝΑΥΤΙΑ	56	5081	ύπο παραλαβήν
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	εις Λάγος από 2)1	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	5081	ύπο παραλαβήν
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. Πειραιά 27)3	ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	Ξ. Σουέζ 12)4
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	δ. Μπρούνησμπούτελ 15)3 Λαττάκια	ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	ά. Πειραιά 9)4 διά Γιθραλτάρ
ΣΑΣ	40	5360	είς Λάγος από 5)11	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	Ξ. 'Αλεξάνδρεια 2)4
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	Ε. Γιοκοχάμα 3)4	ΣΥΡΑ	66	12172	Ξ. Ργυέκα 30)3
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	ά. Καπτέλλο 25)3 Πασκαγούλα	ΣΥΡΟΣ	64	3902	Ξ. Ρόττερνταμ 13)4
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	Ξ. Χάτρα 8)4	ΣΩΤΗΡ	62	23539	Ξ. Ρόττερνταμ 14)4
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	ά. Λ. Πάλμας 9)4 Τενερίφην	ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ά. Ρόττερνταμ 15)4 διά "Ακαμπα
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ά. Χιροσίμα 14)2 διά Μπουσάν	ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Μπιλμπάο 31)3 διά Ν. Υόρκη
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	δ. Κων/πολίν 1)4	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Τσίμπα 1)3 διά Περσικόν
ΣΗ ΛΑΙΤΟΝ	53	6504	είς Πειραιάς από 14)12	ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	Ξ. Πειραιά 4)4
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ά. Ναγκόγια 8)4 διά Μαπούτο	ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ά. 'Αμβέρσαν 1)4 διά Δουβλίνον
ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	δ. Παναμά 29)2 διά Μεξικόν	ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	Ξ. Σιγκαπούρην 13)4
ΣΗ ΡΕΙΤΖΕΡ	59	11545	Ξ. Λός 'Αντζελες 15)3	ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. Λεμεσόν 6)4
ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	ά. Μουρούρα 21)3 διά Νητρόπολ	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	Ξ. 'Οδός 14)4
ΣΗ ΤΑΙΝΤ	71	10010	δ. Παναμά 15)4	ΤΑΡΑ	61	4010	δ. Γιθραλτάρ 14)4 διά Μάλτα
ΣΗ ΤΡΕΙΤΝΤΕΡ	74	9100	είς Ρόττερνταμ από 6)12	ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	Ξ. 'Αμβούργο 16)4
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	9000	είς Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	Ξ. 'Αμπού Ντάμπι 14)4
ΣΗΜΕΙΟΝ ΠΡΩΤΩ	53	6518	δ. Κων/πολίν 9)3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23211	Ξ. Σιγκαπούρην 17)3
ΣΗΠΕΡΑ	52	4755	έξωθι Λάγος 18)3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Π. δφ Σπαίν 13)4
ΣΙΓΑΝΙΟ Α. Σ.	70	10175	ά. Ντουμπάν 9)3 διά Νταμάν	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕΙΝ	73	19420	Ξ. Λ. 'Αντζελες 15)4
ΣΙΕΡΡΑ	47	5928	είς Μαδέρα 5)4 (έπισκ.)	ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	65	10979	είς Νταμάν 8)2
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ά. Φελιέτρος 4)4 διά Χάλιφας	ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΦ	58	8465	Ξ. Ραγκούν 3)4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	δ. Σουέζ 31)3 Μη. Σαπούδρ	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	δ. Π. Σάδι 7)4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	58	11452	ά. Ρ. 'Ιανέριο 15)3 διά Βεγγάζην	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ά. Κορούνα 14)4 διά Σεβιλλήν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	είς Λάγος από 28)8)75	ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	Ξ. Δάντσιχ 14)4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	Ξ. Ραγκούν 8)4	ΤΕΑ	49	5632	Ξ. Πειραιά 14)4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΤΩΝ	54	6635	ά. Κοραμσάρ 9)4	ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	Ξ. Βίζακαπανόν 22)2 Μη. Σαπούρ
ΣΙΛΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	δ. Σουέζ 31)3 διά Νταμάν	ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	δ. Γιθραλτάρ 1)4 διά 'Αμπιτζάν
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	είς Ρίντυκ 17)3 Χιούστον	ΤΕΟΜΠΕΡ	54	3462	ύπο παραλαβήν
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	ά. Λεμεσόδων 28)3 διά Λάριον	ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	άργει είς Πειραιάς από 20)6)75	ΤΕΡΡΥ	55	7798	είς Λάγος από 12)8)75
ΣΙΣΚΙΝΑ	48	3767	Ξ. Λεμεσόδων 12)4	ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Πλότσε 25)3 διά 'Αλεξάνδρεια
ΣΙΣΙΣ	60	7563	ά. 'Ιμμειρας 26)3 διά 'Αλεξάνδρεια	ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	δ. Παναμά 6)1
ΣΙΤΑΝΤΕΑ	70	2762	ύπο παραλαβήν	ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	ά. δ. Σιγκαπούρη 22)3 διά Ντακάρ
ΣΙΦΩΝΟΣ	62	3097	ά. Βιτόριο 28)3 διά Ν. Ορλεάνη	ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	δ. Σουέζ 26)3 διά Κίνα
ΣΙΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	δ. Γιθραλτάρ 13)4 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	ά. Κοκούρες 8)4 διά Μιζουσίμα
ΣΙΚΑΠΟΥΓΙΑ	76	19150	δ. Παναμά 15)4 διά 'Ιαπωνίαν	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ'	72	9246	Ξ. 'Οζάκα 3)4
ΣΙΚΑΠΟΥΝΤ	70	9077	δ. Μπανγκόλη 11)4 διά Τίποτι	ΤΖΕΗΗΝ ΓΙΩΤΑ	57	9760	Ξ. Νταμάν 1)4
ΣΙΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	είς Κίπρο από 29)3	ΤΖΕΛΕΠΗΝ (δ.)	53	12367	δ. Κων/πολίν 31)3
ΣΙΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Σπέτζια 12)4 διά 'Οδησσούν	ΤΖΕΝΕΡΑ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	42109	Ξ. Πειραιώς 7)3
ΣΙΚΑΠΜΑΡΙΝΕΡ	76	18500	είς Γκότεμπουργκ ύπο συμπλήρωσιν	ΤΖΕΟΡΤΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	δ. Σπάδι 12)4 διά Ρωσίαν
ΣΙΚΑΠΜΠΡΗ	71	9085	ά. Μπαντάρα 6)3 διά Πράσινην	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Σουέζ 11)4
ΣΙΚΑΠΝΤΕΙΑ	76	19400	είς Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν	ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ά. Λιθερπούλ 9)4 διά Ρόττερνταμ
ΣΙΚΑΠΤΡΑΣ (δ.)	76	18500	ά. Βοστόνη 28)3 διά 'Αρούμπα	ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14800	Ξ. 'Οζάκα 3)4
ΣΙΚΑΠΤΡΕΙΝΤ (δ.)	60	21130	ά. Ε. 'Εθεργκλέντς 28)3	ΤΖΩΝ ΤΙΧΑΛΛΟΣ	70	9074	Ξ. Τζένταν από 29)1
ΣΙΚΑΠΧΙΛ	61	12012	ά. Αμπιτζάν 10)3 διά Λάγος	ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	δ. Κων/πολίν 20)9
ΣΙΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Χάρηρν 1)4 διά Ρ. 'Ιανέριο	ΤΖΩΡΤΖ Κ.	49	3676	ά. Τακοράντι 26)3
ΣΙΚΙΑΘΟΣ	54	1856	ά. Πειραιάς 10)4 θεο/νίκην	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	Ξ. Μπάραν 13)4
ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	είς Σιγκαπούρην 10)4	ΤΖΩΝ ΝΥΡΑΣ	71	20045	Ξ. Χούνκαγκ 30)3
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Βαλτιμόρην 1)4 διά Βραζίλιαν	ΤΗΟΥΣ	73	3717	Ξ. Σιγκαπούρην 17)4
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Π. Σάδι 15)3	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Πειραιά 30)3
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	ά. Γιθραλτάρ 10)3 διά Λαττάκια	ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	άργει είς Πειραιάς από 27)6)75
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Ντόρμπαν 6)4 διά Λάγος	ΤΙΝΑ	58	2303	ύπο παραλαβήν
ΣΟΥΑΝ ΑΕΙΚ (δ.)	61	20433	δ. Σουέζ 5)4 διά Μπάραν	ΤΙΤΙΚΑ	50	1771	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Γιθραλτάρ 8)4 διά Κόνακρυ	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ύπο παραλαβήν
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Π. 'Ελιζαπεθ 13)4	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	ά. Λ. 'Αντζελες 13)4 διά Γιοκοχάμα
ΣΟΥΝΙΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ά. Γουάρο 29)3	ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	άργει είς Πειραιάς από 27)6)75
ΣΟΥΝΙΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά. Λάγος 13)3 διά 'Αμπιτζάν	ΤΟΜΑΜΠΙ	56	10271	ά. Τζένταν 9)4
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Ντόρμπαν 6)4 διά Ιαπωνίαν	ΤΟΝΥ	55	8562	δ. Γιθραλτάρ 13)4 διά Ρόττερνταμ
ΣΟΥΛΑΙ (δ.)	55	16260	ά. Σάντος 8)3 διά Κ. Τάσουν	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Βιλμπικτον 5)4
ΣΟΦΙΑ	65	14048	ά. Αμπέρσαν 8)4 διά Πρόδιντενς	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	δ. Σουέζ 10)4 διά Περσικόν
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά. Νταμάν 18)3	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Γκάλεστον 26)3
ΣΟΦΙΑ	50	5455	δ. Π. Σάδι 13)4	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Πειραιά 25)3 διά Θεσ/νίκη
ΣΟΦΙΑ Β.	57	9990	άργει είς Πειραιάς από 14)10)75	ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	δ. Γιθραλτάρ 11)4 διά Βηρυτόν
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8149	Ξ. Σιγκαπούρην 21)2	ΤΡΕΙΝΤ Π ΓΚΡΗΣ	59	18586	δ. Κων/πολίν 29)3 διά Κωνσταντζαν
ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	ά. Αμπιτζάν 11)12 διά Λάγος	ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	Ξ. Σιγκαπούρη 23)1 διά 'Ιράκ
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	δ. Ρόττερνταμ 9)4 διά Μπουσίρε	ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ ΚΟΔΟΚ.	52	14622	Ξ. Νταμάν 13)3	ΤΣΑΛΛΕΜΤΖΕΡ	72	16606	ά. Βαλαρού 25)3
ΣΟΦΙΑ Τ.	53	2756	ύπο παραλαβήν	ΤΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)4 διά 'Αρούμπα
ΣΟΜΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ά. Καζαμπλάνα 26)3 διά Χιούστον	ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44895	ά. Πόρτλαντ (Με) 30)3 Φορκάτος
ΣΠΑΡΤΗ	52	1316	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	δ. Σουέζ 31)3 διά Σρί Λάνχα
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ά. Γάνθιν 27)3 διά Νητρόπολ	ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ(ΝΗΣΗ δ.	64	52868	Ξ. Σετουμπάλ 8)3
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ά. Αμπιτζάν 31)3 διά Σ. Πέντρο	ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	18460	Ξ. Τζένταν 7)4
ΣΠΕΤΖΑΙ	58	11962	ά. Παρανάγουα 22)3 διά Κοραμσάρ	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	άργει είς Πειραιάς από 16)10)75
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Τέμα 12)4	ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)3 διά Μεξικόν
ΣΠΥΡΟΣ ΙΙ	53	14799	ά. Αμπιτζάν 2)4 διά Ιαπωνίαν	ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΝΑ	58	10499	ά. Γιθραλτάρ 21)10 διά Λάγος
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ μ.	49	1999	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	είς Λάγος από 1)9)75
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	54810	ύπο παραλαβήν	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡY	56	10210	είς Λάγος από 7)7)75
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	ά. Κοπεγχάγην 31)3 Στοκχόλμην	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	Ξ. Μπάραν 31)3
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	είς Πειραιάς από 25)7)75	ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	59	23678	άργει είς Πειραιάς από 2)7)75
ΣΤΑΛΑ 2	68	22118	ά. φάλειο 16)4 διά Αύγουστον	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Ντουμπάτη 5)2
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.	56	8878	ά. Σ. Τεττίπην 23)3	ΦΑΙΔΡΑΣ	70	11489	Ξ. Αμπού Ντάμπι 16)4
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Ε. Νεάπολην 12)4	ΦΑΙΔΡΑ Ε	54	15565	Ξ. Αμπέρσαν 13)4 διά Ν. Χάφεν
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	έξωθι Λάγος 22)11)75	ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	13881	Ξ. Φιλαδέλφειαν 10)4
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Σ. Τεττίπην 23)3	ΦΑΙΩΝ ΙΙΙ	58	4885	Ξ. Κων/πολίν 3)4 διά Τέκιρνταγκ
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Ε. Μπουσόδων 6)4 διά Σ. Πέντρο	ΦΑΙΩΝΤΙΣΥΤΗ	57	6674	Ξ. Αλεξάνδρεια 6)4 διά Ρουμανία
ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	έξωθι Λάγος 22)11)75				

ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	εις Μαντάρ 'Αμπάς 11)2
ΦΡΟΣΩ	70	18633	Σ. Χάμπτον ρόδες 1)4
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Τζιμπούτι 13)2 διά Γουαμπόδα
ΦΩΣ Ι.	48	5289	ά. Ταραγκόνα 1)4 δι' Αλεξανδρείαν
ΦΩΤΕΙΝΗ (β.)	65	40978	άργει εις Πειραιά από 4)3)75
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	εἰς Τακαρόντι 20)9
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. Κουβέιτ 30)3 Μ. ἀλ. 'Αχμαντί
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	32511	εἰς Χακοντάτε ώπο συμπλήρωσιν
ΧΑΛΙΦΑΣ (β.)	62	32878	ά. Σιγκαπούρην 12)4 δι' Ινδονησίαν
ΧΑΡΑΔ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	εἰς Άγρας από 28)9)75
ΧΑΡΙΕΤ. (β.)	54	21006	δ. Παναμά 24)2 δι' Ειρηνικόν
ΧΑΡΙΣ II	55	4721	ά. Δουνκέρκην 3)4 διά Λαττάκια
ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Πόρτ Σαιδ 25)3 διά Ρωσίαν
ΧΙΑΝ (β.)	56	20328	ά. Λισσαδίων 26)3 διά Τρίνινταν
ΧΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ	69	10016	ά. Φόύνες 8)4 διά Σουδάμιαν
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Ναγκόγια 6)4 διά Τζένταν
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	ά. Φιλαδέλφειαν 30)3
ΧΙΑΝ ΖΕΩΨ	69	10016	ά. Λά Κουάρια 7)4
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. *Ηστ Λόντον 9)4
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Γιεραλτάρ 7)4 δι' ΗΠΑ
ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	68	10121	ά. *Ηστ Λόντον 7)4
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Χαρρην 10)4 διά Καναδά
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Σ. Τζάν 25)3 διά Π. Καμπέλο
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	εἰς Τζένταν από 29)2

ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Μ. ἀλ. 'Αχμαντί 6)3 Μπαχρέιν
ΧΙΟΥΜΑΝΙΙΥ	57	8462	ώπο παραλαβήν
ΧΙΟΥΠ	75	8487	ά. Καράτοι 24)12 διά Περσικόν
ΧΙΟΥΠ ΣΤΑΡ	55	16421	ά. Γένοντα 15)4
ΧΙΟΥΠ ΣΗ	48	2947	ώπο παραλαβήν
ΧΙΟΥΠ ΣΚΑΥ-	58	13530	ά. Γιεραλτάρ 12)4 δι' 'Αρζοῦ
ΧΙΟΥΠ ΣΤΑΡ (β.)	59	12597	ά. Σάν Μαρτί 29)13 διά Ταλάρα
ΧΙΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.)	55	10553	άργει εις Πειραιά από 19)3)75
ΧΙΟΥΠ ΣΤΑΡ (ε.)	69	9073	ά. Μορμουγκάο 12)2 διά Μπ. Σαπούρ
ΧΙΡΗΣΤΟΣ	56	8001	ά. 'Αμπιτζάν 26)11
ΧΙΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	δ. Πόρτ Σαΐδ 1)12
ΧΙΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (β.)	63	30408	έ. "Αίλ φ Γκραίην 18)4
ΧΙΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	έ. Γκάλθεστον 4)4
ΧΙΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ά. Μορμουγκάο 12)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΙΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	εἰς Λάγος από 19)9)75
ΧΙΡΙΣΤΙΣΑ	69	28006	δ. Γιεραλτάρ 23)3 διά Βερμούδα
ΧΙΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	ά. Κάρντιφ 22)3 δι' 'Ορτόνα
ΧΙΡΥΣΑΝΘΗ	63	2803	ώπο παραλαβήν
ΧΙΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Κούρη 3)4 διά Σουέζ
ΧΙΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	δ. Γιεραλτάρ 3)4 διά Λάγος
ΧΙΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	ά. Πόρτ Σαΐδ 18)4
ΨΑΡΑ	56	8420	έ. 'Αμβούργον 15)4
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Ένσενάδα Μελ. 27)3 Ναγκόγια
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ά. Δουνκέρκην 6)4

Tα ύπο δευτερίσκου

(Πλοϊα σημειωμένα δι' δευτερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τα υπόλοιπα φέρουν τήν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	άργει εις Πειραιά από 14)1
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛA	64	10472	έ. Κόμπε 8)4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-			
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Γιοχούμα 26)3 διά Ναγκόγια
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ά. Μπ. Αύρες 7)4 διά Ρωσίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	έ. Νταμά 3)3
ΑΓΓΗΝΩΡ *	59	3782	ά. Ναγκόγια 16)3 δι' 'Ακαμπα
ΑΓΓΙΑ (κ.)	58	3837	ά. Νοθοδρασίουν 7)4
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΞΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. Λα Πλάτα 8)4 Κομοντόρο Ριβαντ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	ά. Θέουντα 21)3 διά Λαττάκια
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	ά. 'Αλεξανδρείαν 11)4
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει εις Πειραιά από 19)5)75
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κ.)	53	2379	ά. Τής 19)3 διά Ζογκουλντάκ
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V δ.	56	20140	έ. Θέουτα 15)4
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ.	51	8377	ά. Ταμπίκο 15)1 δι' Αθάνα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	ά. Καζαππλάνκα 10)4 διά Χουέλδα
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Ρίο 'Ιανέριο 3)4 διά Φάτος
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει εις Πειραιά από 14)6)74
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Κιουράσσο 2)4 Π. ω Πρίνες
ΑΗΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	δ. Γιεραλτάρ 5)4 δι' 'Ορτόνα
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΟΥ κ.	56	13669	ά. Καζαππλάνκα 27)3 διά Γαλάτοι
ΑΘΕΝΣ (κ.)	46	3921	ά. Ντακάρ 6)3 διά Λάγος
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	70	8825	ά. Γκουαγκαήλ 31)3 διά Βαλπαραΐζο
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά. 'Αμβέρσαν 1)4 διά Σ. Ντομύγκο
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)*	54	5063	ά. Χουλά 26)3 διά Κόνακρου
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ· (κ.)	59	7115	ά. 'Αμβέρσαν 15)4
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Γιεραλτάρ 30)3 διά Ρ. Ρίκο
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ά. Βάθλιες Μπαϊή 7)4 διά Πάλμας
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	έ. 'Αμβέργον 11)4
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	ά. Ν. Υόρκη 11)4 διά Αρούποτα
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	ά. Πιουροπόρτ 11)4 διά Περούκον
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Σιγκαπούρη 4)4
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	εἰς Πειραιά από 13)11
ΑΘΗΝΗ. ΑΟΥΡΩΡΑ κ.δ.	56	12447	εἰς Πειραιά από 3)7)75
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	εἰς Πειραιά από 14)5)75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ·	59	8724	ά. 'Αμπιτζάν 13)3 διά Λάγος
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	55	10027	ά. Πειραιά 9)4
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργει εις Πειραιά από 25)4)75
ΑΘΗΝΟΥΔΑ (δ.)	59	28693	δ. Γιεραλτάρ 5)4
ΑΘΟΛΟΣ	60	10733	δ. Γιεραλτάρ 16)3 δι' 'Αλεγέριον
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Ν. 'Υόρκη 2)4 δι' 'Αρούποτα
ΑΙΓΚΑΝ	66	16464	ά. Ναγκόγια 10)4 διά Τζένταν
ΑΙΘΑΛΙΑ	52	7787	ά. Ρεύνδων 12)4 διά Λισσαδώνα
ΑΙΩΡΑ	57	10044	έ. Μασσαλίαν 14)4
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.			
ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ	67	28774	ά. Κιασαρέο 5)4 διά Χάμπτον ρόδες
ΑΙΓΚΟΝ*	71	27958	ά. Ν. 'Ορλεάνην 11)4 διά Σικάγον
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Μουρόπατ 30)3 διά Σαβάννα
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	58	10018	ά. Λοιδίνων 13)4 διά Ντάρ ές Σαλάμη
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Πλανά 1)4 διά Ταΐδων
ΑΙΓΑΙΑΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εις Πειραιά από 6)2)74
ΑΙΟΙΟΣ (κ.)	47	3346	ά. Πειραιά 31)3 δι' 'Ιατλίαν
ΑΙΟΙΟΣ (δ.)	55	35324	ά. Ν. 'Υόρκη 16)4 δι' 'Αρούποτα
ΑΙΓΑΙΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	7712	έ. Πόρτ Χάρκορπτ 7)4
ΑΙΓΑΙΡ. ΓΚΡΕΙ·Σ (κ.)	56	7120	ά. Ν. 'Υόρκη 5)4 διά Πρόβιντενς
ΑΙΓΑΙΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΡ. ΠΡΑΙ· ΙΝΤ (κ.)	55	9278	ά. Αντεν 3)4 διά Μπ. 'Αμπάς
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΙΝΕΡΙΤΥ δ.	59	17948	ά. Πλανά 29)3 διά Κιουράσσο
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	12839	ά. Κορούπα 8)4
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΤΑΛΛΕΝΤ (δ.)	56	21090	έ. Ράς Σουκέρι 17)4
ΑΙΓΑΙΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Μπαχρέιν 10)4 διά Βομβάνην
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ (κ.)	72	57802	ά. Κάρυκ 19)3 δι' 'Ισπανίαν
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	έ. Ν. 'Ορλεάνην 5)4
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Μαρσαλίαν 2)4 διά Ντομάτι
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Ροττερνταμ 3)4 διά Π. 'Ορτάς
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΓΚΕ·ΙΤΩΡ	54	7701	εἰς Λάγος από 11)8)85
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Βιτόρια 2)4 διά Μόδιπιλ
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	75	117340	ά. Τέμπλ Μπαϊ 1)4
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	ά. Κωνυπούλιν 4)4 Μαύρην θάλασσαν
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. 'Ανακόρτες 16)3 διά Πολούχου
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	75	117300	ά. Ιωνίωνα 31)3 διά Περούκον
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	δ. Γιεραλτάρ 22)3 διά Περούκον
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ·	66	22362	ά. Σινιζός 5)4 διά Κασίμα
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Λιθέρπουλ 11)4
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)	64	1199	ά. Δουνκέρκην 11)4
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Ν. 'Ορλεάνη 29)3 Ταραγκόνα
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ	68	25433	ά. Νταμά 30)1 διά Μπλάνκα
ΑΚΟΥΑΓΚΛΡ·ΙΣ	68	25433	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)4 διά Χιούστον
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168	ά. Ρόττερνταμ 2)4 διά Βερμούδων
ΑΚΟΥΑΤΖΟ·Υ	68	25433	ά. Σάντος 7)4 διά Μπ. Μπλάνκα

ΑΚΟΥΤΑΣΑΡΜ	68	25168	έ. Τζένταν 26)3
ΑΚΟΥΓΑΙΑΗ	68	25155	ά. 'Αμβέρσαν 7)4 διά Δουνκέρκην
ΑΚΟΥΓΑΙΑ Ι (κ.)	63	3488	ά. 'Οσέντο 24)3 διά Χάδρην
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	άργει εις Πειραιά από 19)8)75
ΑΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Βαλιτιώρην 14)4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	δ. Κωνυπούλιν 3)4 διά Κωνσταντίαν
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	άργει εις Πειραιά από 28)3)75
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	εἰς Λάγος από 23)8)75
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	3484	δ. Γιεραλτάρ 10)4 διά Φιλαδέλφεια
ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	δ. Σουζ 14)1 διά Μπάρον
ΑΛΑΜΑΡ	57	11929	έ. Τέμα 24)2
ΑΛΕΑ	73	8824	ά. Γκουαγκακίλ 13)4
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	53	1231	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	άργει εις Πειραιά από 21)2)75
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Πτέρια 3)4 διά Κωνσταντίαν
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Α.	47	2097	έ. Τζένταν 18)12
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-			
ΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	έ. Αμβέρσαν 16)4
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	έ. Σαθάνων 5)4
ΑΛΕΞΗΣ*	51	2983	ά. Αμπάλα 26)2 διά Μανζανίλο
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ</			

ΑΠΟΛΟΔΩΡΟΣ	72	13120	φ. Φιλαδέλφειαν 7)4 διά Τολέδο	ΒΕΛΑΝΤΑ *	57	10311	ε. Σιγκαπούρη 2)4
ΑΠΟΛΩΛΩΝ *	68	27989	φ. Γάνδην 7)4	ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	8506	α. Γοκοχάμα 13)3 Μπουεναβεντούρα
ΑΠΟΛΩΛΩΝ	72	13120	φ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 13)4 διά Γαλλίαν	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	α. Μομπάσα 5)4 διά ΗΠΑ
ΑΠΟΛΩΛΩΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	Σουέζ 14)4 διά Νταμάρ	ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	59	8837	Βαρκελώνην 13)4 διά Γένοβα	ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	εις Τζένα 8)2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	Πειραιά 17)3 διά "Άλγεριον	ΒΙΚΤΩΡΗ	64	4281	α. Ήτης 6)4 διά Κωνυπολίν
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	Γιθραλτάρ 24)375	ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	ε. Χάρπτον ρόδις 6)4
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	α. Κάρυκ "ΑΙλ" 1)4 διά Βαγκαρέι	ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥ-	72	119811	α. αιλ διφ. Γκραΐη 30)3 Περσικόν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	φ. Τζιμπούτι 6)3 διά Μπ. Σαπούρ	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	α. Πειραιά 18)3 διά Χαλκίδα
ΑΡΓΟ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	Ε. Ναυγκόγια 1)4	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	αργεί εις Σπέτζια από 10)12)74
ΑΡΓΩ ΛΗΝΤΕΡ	58	11201	Γιθραλτάρ 15)4 διά Καναδά	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	α. Φάλμουρα 12)4 διά Δάντοις
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	Ε. Ναυγκόγια 3)4 διά Χαμπτον ρόδις	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	αργεί εις Σπέτζια από 30)1)75
ΑΡΓΩ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	65	18743	α. Π. & Πιέρ 5)4 διά Π. "Άθρουρ	ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	α. Λ. Πάλμας 13)1 διά Λάγος
ΑΡΓΩ ΠΟΛΛΟΥΣ	66	25291	φ. Διούπορτ 2)4 διά Ν. "Άφρικήν	ΒΟΙΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ (δ.)	57	15406	Μπρούντμπουτσελάν 2)4 διά Ρίγα	ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	αργεί εις Χαλκίδα από 27)5)75
ΑΡΕΤΗ (κ.)	57	8560	Πειραιά 11)3 Λας Πόλμας	ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	δ. Σουέζ 17)4
ΑΡΗΣΟΥΧΑ (δ.)*	57	20729	Κων/πολιν 19)3	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ε. Π. "Άθρουρ 5)4
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	Μονκατσίασ 28)2 διά Ροστόκ	Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ε. Άμβοργον 14)4
ΑΡΗΣ*	56	8046	α. Αμέρερσαν 10)2 διά Λάγος	Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)*	57	1742	ε. Τούτζια 9)4
ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	57	8620	Σαίντ Ναζαρίπ 20)2 (έπιοκ.)	ΓΑΛΛΑΤΕΙΑ	56	32231	α. Πόρτλαντ (Με) 26)3 "Αρούμπα
ΑΡΗΣ ΓΡΕΙ-ΝΤΕΡ κ.*	56	8782	α. Ταϊμπα 10)4 διά Περισκόν	ΓΑΛΛΗΝΗ	55	9537	ε. Χουνάγκ 13)4
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (κ.δ.)	62	25672	Ε. Γκουαγιάκια 13)4	ΓΑΛΡΗΠΗΣ (μ.)*	55	9415	α. Τέλεντα 19)3
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	57	5237	προσήρ. Σαλίνα Κρούς 15)8)75	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	67	42439	α. Ν. "Ορλέαν 2)3 Μαύρη Θάλασσα
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	εις Λάγος από 4)10	ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)	63	30650	ε. Ν. "Υόρκη 26)3
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	Ε. Χιούστον 1)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	54	1890	α. Ριγύεις 2)4 διά "Αστοντόν
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	άργει εις Ν. "Υόρκην από 1)4)75	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	65	1811	α. Λ. Πάλμας 13)4 διά Λάγος
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	72	11700	α. Π. Λα Κρούς 6)4 διά Μπ. Αύρες	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	εις Πειραιάδι από 12)6)74
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	Ε. Καζαμπλάνκα 6)4	Γ. Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ Σιγκ.	68	9071	ε. Άμβοργον 23)3 διά Π. Λίμον
ΑΡΙΣΤΟΜΑΧΟΣ	75	11377	α. Κούμπε 9)4 διά Παναμά	ΓΕΩΡΓ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ε. Θερ/νίκη 9)10
ΑΡΙΣΤΙΩΝ (κ.)	56	10242	άργει εις Καλκούτα από 1)7)75	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ε. Π. Χώμπερι 13)4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	εις Λάγος από 4)10	ΓΙΟΥΝΙΑΚΑ (κ.)	56	10774	ε. Τοκούγιαμα 30)3 διά Ζανζιβάρη
ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	εις Κορίνθιο από 20)8)75	ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΚΕΡ (κ.)	63	7311	δ. Π. Σαΐδ 17)4 διά Ρόττερνταμ
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	εις Κορίνθιο από 20)8)75	ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΛΑΡ Ο. (κ.)	58	4234	ε. Βιζακαπανάνι 3)4 (έπισκ.)
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)*	57	11912	εις Κορίνθιο 5)4	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΪ' Κ.	55	1275	εις Λάγος από 16)2
ΑΡΚΑΝΔΡΙΟΣ	75	8826	εις Κοναδά 27)3 διά Ιαπωνίαν	ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ Κ.	60	4246	α. Πειραιά 4)4 διά Σύρον
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	εις Λονδίνον 25)2 διά Κόθδα	ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	δ. Κων/πολιν 26)3
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	άργει εις Πειραιά από 22)1)75	ΓΚΑΛΑΞΕΙ ΦΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	α. Τζακσονβίλη 27)3 διά Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	α. Πειραιά 11)3 διά Κάτο	ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΛΙΑ (κ.)*	60	2269	α. Τέμα 24)3 Τακοράντι
ΑΡΗΤΕΝΑΙΑ (κ.)	48	3675	α. Λας Πάλμας 21)2 διά Λάγος	ΓΚΙΖΕΛΑ (κ.)*	52	6576	εις Φιλαδέλφειαν από 31)12)75
ΑΡΝΙΣΣΑΝ (κ.)*	48	6710	δ. Σουέζ 14)3 διά Τζακάρτα	ΓΚΙΚΙΑΣ (κ.)	48	2358	α. Βαρκελώνης 8)4 διά Λαττάκια
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει εις Μπλακγουσώτερ από 11)7)75	ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30550	ε. Γιουροπόρτ 14)4
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	εις Λάγος από 13)10	ΓΚΑΡΟΙΚ Ι. (μ.)	67	48747	α. Πειραιά 14)4 Βραζιλίαν
ΑΡΙΑ (κ.)	56	1647	εις Λάρνακα 31)3 διά Λαττάκια	ΓΚΑΟΝΤ ΜΠΗΤΣ (κ.)	56	5485	δ. Σουέζ 30)3 διά Γένηπο
ΑΡΙΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	εις Μορμουράκα 20)3	ΓΚΑΟΝΤ ΑΡΡΟΥ δ.	59	23084	ε. Πειραιά 7)4
ΑΡΥΑ ΝΙΚΟΥ	74	10382	α. Μπ. "Απάντη 11)4 Μπ. Μασάρ	ΓΚΑΟΝΤ ΗΡΚΑ (κ.)	59	15397	εις οργεύεις Πειραιάδι από 23)5)75
ΑΡΧΟΝ (δ.)	56	59688	ε. Σαουρούχ 17)3	ΓΚΑΟΝΤ ΜΑΡΠΑ Κ. (κ.)	56	8257	ε. Νιού Πλόμουθ 29)3
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	Ρόττερνταμ 10)4 διά Ντακάρ	ΓΚΟΜΑΣΑ (κ.)	71	4712	α. "Ισκεντέρον 9)4 διά Ραθέννα
ΑΣΗΜΗΜΙΑ	66	35001	ε. Χέλ Πόιντ 9)4	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'-Σ (κ.)	56	6778	δ. Παναμά 15)2 διά Κίνα
ΑΣΙΑΤΙΑΣ (μ.)	71	70482	άρ. Τανόρα 21)3	ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΑΝ-	71	2994	α. Ρόττερνταμ 13)3 διά Ντομίνικα
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	Σουέζ 22)12	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	61	7838	α. Μπιλμπάο 18)3 διά Ρόττερνταμ
ΑΣΣΟΣ (κ.)*	57	2106	ε. Είδον Μάσουθ 12)4	ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ *	73	59193	ε. Ν. "Ορλέαν 10)4
ΑΣΤΡΙΔΗΣ (μ.)	63	33375	ρ. Ρίο "Ιανέρο 4)4 διά Ρόττερνταμ	ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ Κ.	56	8750	α. Τέμα 12)4 διά Τακοράντι
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ε. Φιλαδέλφειαν 14)4	ΓΚΟΥΝΤ ΜΕΙΤ' (κ.)	70	2997	ε. Αμέρερσαν 30)3
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ε. Βενετίαν 13)4 διά Πειραιά	ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ'	71	8750	α. Ρόττερνταμ 13)3 διά Ντομίνικα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Νταμάρ 5)4	ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	α. Κων/πολιν 24)12
ΑΙΓΑΙΙΔΙΙ	59	10389	δ. Σαΐδ 6)4 διά Πολωνίαν	ΓΚΡΑΙΤΣΕΙΑΝ Α'ΙΔΑΣ	57	8644	α. Καράτσι 8)4 διά Κολόμπο
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ δ.	74	128398	ε. Τέμπητ Μπαίν 23)3	ΓΚΡΑΙΤΣΕΙΑΝ ΑΗΝΤΣΕΝΤ	69	22998	α. Κολόμπο 31)3
ΑΙΓΑΙΑΝΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ.	74	128399	άργει εις Π. Φρητήν από 15)5)75	ΓΚΡΑΙΤΣΕΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	α. Λονδίνον 19)4
ΑΙΓΑΙΑΝΙΚΗ ΗΓΚΑ	63	15977	α. Μασσαλίαν 26)3	ΓΚΡΑΙΤΣΕΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	α. Μορμουράκο 29)3
ΑΙΓΑΙ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ε. Χοθίκ 18)3 διά Κάργκρ "ΑΙλ	ΓΚΡΕΙ'-Σ ΣΕΥΛΑΡ Ο. *	53	1313	α. Νταμάρ 7)4
ΑΙΓΑΙ ΜΕΡΜΑΙ-ΝΤ	54	16006	ε. Νταμάρ 20)3	ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	α. Πειραιάδι 2)4 διά Γιθραλτάρ
ΑΙΓΑΙ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	άργει εις Πειραιά από 19)1)75	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	α. Μορμουράκο 16)4
ΑΙΓΑΙ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	ε. Γιουροπόρτ 29)3 Κόλπον ΗΠΑ	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	α. Κουεβίλ 9)4
ΑΙΓΑΙ ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	άργει εις Τρίνινταν από 10)4)75	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ε. Νταμάρ 27)2
ΑΙΓΑΙ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ε. Τζεπέλη 11)3	ΓΟΥΕΣΤΕΡΓΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	εις Λάγος 17)3
ΑΙΓΑΙ ΧΕΛΜΖΜΑΝ	69	16291	ε. Σόπτα 28)3 διά Γιοκοχάμα	ΓΟΥΕΣΤΕΡΗ ΗΓΚΑ	43	14313	α. Κων/πολιν 31)3 διά Κωνστάντζαν
ΑΙΓΑΙ ΧΕΡΙΑΤΣ	69	16291	ε. Μόντρεαλ 12)4	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΑΣ II	55	19393	α. Γάννη 5)4
ΑΙΓΑΙ ΧΗΡΟ	69	16320	δ. Γιθραλτάρ 7)12	Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ-ΙΖ (δ.)	53	21284	εις Πειραιάδι από 16)9)74
ΑΙΓΑΙ ΧΟΡΑΙ-ΖΟΝ	69	16291	ε. Νταμάρ 12)4 διά Σαουθάμπτον	Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ Ζ.	57	26032	δ. Γιθραλτάρ 4)4 διά Βραζιλίαν
ΑΙΓΑΙ ΧΩΚ	69	16291	ε. "Αμποτεράντη 22)3 Κόλπον ΗΠΑ	Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	58	25222	ε. Τραμαντά 5)4
ΑΙΓΑΙ ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ε. Μπωμόν 29)3	Γ. ΚΑΙΤ-ΝΤΕΣ (δ.)	69	41477	άργει εις Πειραιάδι από 14)1)75
ΑΙΓΑΙΑ (κ.)	45	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς	Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	α. Μπούλετ Μπαϊ 3)3
ΑΙΓΑΥΤΡΑΛΙΣ (υπέρ. π.)*	40	26314	δ. Νταμάρ 12)4 διά Σαουθάμπτον	Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	α. Μπούλετ Μπαϊ 3)3
ΑΙΓΑΥΤΕΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	ε. "Αμποτεράντη 9)4	Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	α. Ν. "Ορλέαν 14)4 διά "Ελλάδα
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)*	50	2494	ύπο παραλαβήν	Γ. ΝΑΒΙΚΕ'-ΙΤΟΡ	67	22549	εις Πειραιάδι από 16)1)75 (έπισκ.)
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ-	58	10057	ε. Φιλαδέλφειαν 12)4 διά Χάλιφας	Γ. ΝΑΥΤΙΔΑΟΣ	67	23064	δ. Γιθραλτάρ 5)4 διά "Ελλάδα
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9098	Εξώθι Χοντέντα 11)4				
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νεάπολιν από 26)6)73				
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εις μεσογειακάς μεταφοράς				

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4hr
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911-2, ANDROSHIP LONDON
TELEPHONE: 01-930 7561

**COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.
AEGEAN OCEANIC S.A.**

Akti Miaouli & II Merarchias 2
CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS
TELEX: 212-496 COUL. GR.
TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ .	68	22513	δ. Σουέζ 15)2 διά Γένυπο	ΗΑΙΑΣ Γ. II (κ.) .	56	1031	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
Γ. ΝΕΙΜΠΟΡ .	68	23064	ά. Ροζάριο 6)4 Μπ. Μηλάνκα	ΗΑΙΑΣ Κ. (κ.) .	56	4039	ά. Τακοράντι 4)4 διά Λάγος
Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ .	67	23064	έ. Γένοβες 9)4	ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.) .	60	15403	ά. Τζεμπέλ Ντανά 15)4 διά Καράτσι
Γ. ΝΙΟΥΣ .	68	22531	ά. Τέλιπλ Μπαΐ 14)4 διά *Ινδίαν	ΗΣΤΡΟΥ·ΙΝΤ .	68	11364	ά. Ν. *Ορλεάνη 12)4 διά Χιούστον
Γ. ΝΟΜΑΝΤ .	68	22531	δ. Γιάρο 8)4 διά Π. Κάζερ	ΗΣΤΕΡΗ ΗΓΚΑ (π.) .	44	14540	άργει εἰς Πειραιά διά 28)4)75
Γ. ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ .	67	22549	ά. Λισσαβόνα 8)4 Κή Γουέστ	ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)* .	57	2349	έ. Θεσσαλία 29)1
Γ. ΝΟΥΟΛΕΤΖ (δ.) .	69	41477	ά. Ν. *Ορλεάνη 10)4 διά Νιγηρία	ΘΑΡΡΟΣ .	57	10316	άργει εἰς Πειραιά διά 31)5)75
Γ. ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ (μ.) .	70	51878	ά. Γιουροπόρτ 8)4 διά Π. Καρτιέ	ΘΕΑΝΩ (κ.) .	57	8677	ά. Βαρκελώνη 31)1 διά *Άδενα
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) .	71	51878	άργει εἰς Πειραιά διά 12)2	ΘΕΜΟΣ (π.)* .	64	1938	ά. Μπαρμπάντος 2)4 διά Βραζιλίαν
Γ. ΝΤΖΑΣΙΣ (δ.) .	54	20864	ά. Γιοκοχάμα 8)4 Τζακάρτα	ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.) .	57	20414	ά. Μάλφ. Χάφεν 15)4 διά Φλωρίτηκ
Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.) .	64	49437	εἰς Πειραιά διά 25)6)75	ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.) .	55	2999	ά. *Αμέρερσαν 2)3 διά *Άλγεριον
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) .	65	49437	εἰς Πειραιά διά 3)8)75	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ. .	57	10316	άργει εἰς Πειραιά διά 31)5)75
Γ. ΧΑΠΠΙΝΕΣ (δ.) .	71	102326	δ. Σουέζ 8)4 διά Περσικόν	ΒΡΙΔΗΣ .	68	11656	δ. Σουέζ 17)4 διά Πολωνίαν
Γ. ΧΗΡΟ (δ.) .	70	100175	ά. Κουβέντη 7)4 Μιλφόρτ Χάφεν	ΘΕΟΜΗΤΩΡ III .	59	15314	ά. Σιγκαπούρη 6)3 διά Περσικόν
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.) .	71	100175	ά. Ράς Τανούρα 24)3	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (κ.) .	57	1325	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
Γ. ΧΟΡΑ·ΙΖΩΝ (δ.) .	72	102300	ά. Μ. ἀλ· Ἀχμαντ 4)3 Κασιούγκ	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.) .	59	29141	ά. Ρότεροντα 5)4
ΓΡΑΝΑΔΑ .	56	10180	άργει εἰς Πειραιά διά 12)3)75	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (π.)* .	61	10591	εἰς Πειραιά διά 6)12
ΓΡΕΤΟΣ .	59	10542	δ. Κονιόπολις 26)3 διά Κωνστάντζαν	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.) .	58	26650	άργει εἰς Πειραιά διά 13)2)75
ΔΑΝΑΟΣ (κ.) .	39	4569	ε. Πειραιά 8)4 διά *Ιταλίαν	ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)* .	59	1219	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΑΦΝΗ (μ.) .	53	31289	δ. Περσιλάτη 17)3 διά *Αρέζου	ΘΕΤΙΣ .	74	35561	δ. Πλαναϊά 11)3
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.) .	62	12116	ε. Πειραιά 12)4	ΘΗΡΑ .	62	14151	ά. Φιλαδέλφειαν 31)3 Μπάροντ
ΔΕΛΦΟΙ (κ.) .	59	8786	δ. Παναμά 14)4	ΘΗΡΑ (παν.) .	55	2740	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕΣΠΟΙ I (π.)* .	68	8796	ά. Λιθέρον 12)4	ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΑ .	59	21323	άργει εἰς Πειραιά διά 1)2)75
ΔΗΛΑΟΣ .	59	1579	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΥΕΛΛΑ (μ.) .	66	40933	ε. Ν. *Υόρκη 12)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.) .	47	9493	δ. Σουέζ 23)3 διά Βόρειο	ΘΩΜΑΣ Κ. .	61	14032	ά. Τενερφή 3)4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.) .	71	38172	ε. Μονρόδια 29)4	ΙΑΣΩΝ (κ.) .	54	1160	έ. Πειραιά 12)4
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.) .	36	4967	ά. Πάλμας 18)4 διά Π. Νούάρ	ΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ (κ.) .	55	7578	ε. Βενετία 10)4
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.) .	52	8202	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΑΙΑΣ (δ.) .	59	13223	άργει εἰς Φάλμουθ διά 1)2
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.) .	54	2756	δ. Σουέζ 4)4	ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ .	59	4381	ε. Τακαχούνανο 8)4 διά Μπαλμπόδα
ΔΟΚΤ. Α. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	δ. Ντεύρε 10)4 διά Γκαμπίτα	ΙΑΚΟΝ ΠΟΛΛΥ II .	66	7643	ε. Ν. *Ορλεάνη 12)4
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.) .	65	21449	ά. Χάμπτον ρόδς 15)4 Δ. *Ινδίας	ΙΜΑ .	59	4378	εἰς Πειραιά διά 16)12
ΔΡΟΜΩΝ .	64	17487	άργει εἰς Πειραιά διά 10)5)75	ΙΝΤΑΝ (δ.) .	68	27989	ά. Χάμπτον ρόδς 8)4 Βραζιλίαν
ΔΩΡΙΕΥΣ .	58	8431	ά. Ντεύρωπαν 13)4 διά *Ιταλίαν	ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.) .	60	27415	ά. Κεμπέκ 29)3
ΔΩΡΙΟΣ (δ.) .	67	43231	δ. Ράς Τανούρα 17)3 Π. Στάντακ	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.) .	65	5496	άργει εἰς Πειραιά διά 31)7)75
ΔΩΤΩ .	68	35191	ά. Τομάπτα 26)3 διά Αδστράλιαν	ΙΟΝ. ΑΗΝΤΕΡ .	67	30516	ά. Ν. *Ορλεάνη 8)4 διά *Αρόδημα
ΕΒΡΟΣ .	63	15983	δ. Παναμά 13)4 διά Σικάγον	ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ .	64	20959	ε. Ναγκούγια 2)4 διά Λ. *Αντζελες
ΕΒΡΟΣ (π.) .	57	2299	ά. Βικτώρια (Καμπερ.) 22)3 Πειραιά	ΙΟΝ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ .	66	13516	ε. Σαντάπερ 4)4
ΕΘΝΙΚ (δ.) .	75	126947	δ. Ράς Τανούρα 4)4	ΙΟΝ. ΣΚΑΥ· (κ.) .	51	20959	ά. Μπρούνομπούτελ 7)4
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	ά. Ν. *Ορλεάνη 6)4 διά Μπιλμπάο	ΙΟΝ. ΣΚΑΥΠΠΕΡ .	63	13517	ά. Σεβίλην 23)3 διά Χάμπτον ρόδς
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.) .	72	113780	ά. Γιεραλτάριο 15)3 διά Ράς Τανούρα	ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .	53	22531	ά. Γιεραλτάριο 10)4 διά Σαρδηνία
ΕΚΟΥ·ΙΤΥ (δ.)* .	52	15623	ά. Ρειφί 4)4	ΙΟΝΙΚ (δ.) .	66	45280	άργει εἰς Πειραιά διά 1)6)75
ΕΚΤΩΡ (κ.)* .	72	4801	ε. Σιγκαπούρων 23)2	ΙΩΑΝΝΑ .	59	8479	ά. Χάδην 10)4 διά Κρίστομπαλ
ΕΑΙ ΙΝΚΑ (π.) .	58	2007	ά. Καράτσι 30)3 διά Κολόμπο	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.) .	52	15869	ά. Μπαύποτο 8)4
ΕΑΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ III (κ.) .	52	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.) .	47	1575	ά. Κουβέντη 8)1
ΕΑΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ IV (κ.) .	52	2484	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΩΑΝ . ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .	68	16323	ά. Όλακος 28)2 διά Σουραμπάγια
ΕΑΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ V (κ.) .	55	4037	δ. Σουέζ 21)2	ΙΩΑΝ . ΚΑΡΡΑΣ (δ.) .	67	44646	έ. Βιλεψαχόρεν 11)4
ΕΑΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	άργει εἰς Πειραιά διά 11)1	ΚΑΒΑΛΛΑ *	56	16015	άργει εἰς Πειραιά διά 10)10
ΕΑΕΚΤΡΑ (κ.) .	54	6801	ά. Πλότα 11) διά Πόλον	ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)* .	51	6618	ά. Σαβάννα 14) διά Π. *Ουντάζ
ΕΑΕΚΤΡΑ Ε. (δ.κ.) .	57	15729	ά. Καράτσι 13)4	ΚΑΛΗ .	51	1923	ά. Βαρκελώνη 10)3 διά Ελεξάνδρειαν
ΕΔΕΝ .	67	27989	ά. Τάκοντα 3)2	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.) .	67	34498	ά. Γκάλθεστον 6)3
ΕΔΕΝΑ (κ.)* .	52	2673	ά. Λιθέρον 11)4	ΚΑΛΛΗ .	57	8774	έ. Γένυνια 10)3
ΕΔΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.) .	57	3436	άργει εἰς Πειραιά διά 26)11)74	ΚΑΛΛΙΟΠΗ .	68	4707	ά. Τσαγκουαράμας 13)4 Π. Ρίκο
ΕΔΕΝΗ 2 (κ.) .	57	8159	εἰς Σιγκαπούρων διά 27)9)75	ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ .	54	11909	άργει εἰς Πειραιά διά 15)2)75
ΕΔΕΝΙΑ .	63	5206	ά. Σ. Τέων 11)4 διά *Αθάνα	ΚΑΜΕΛΑΙΔΑ (κ.) .	52	8111	άργει εἰς Χαλκίδα διά 29)2
ΕΔΕΡΑΝΤΑ *	73	17830	ά. Μπριούπατην 2)4 διά Γκοκούμα	ΚΑΜΙΛΑΔΑ Μ.* .	75	14983	ά. Μπάραν 11)4
ΕΔΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά. Ράς Τανούρα 27)3	ΚΑΠΑΜΑΣ (π.) .	58	8197	εἰς Λάγος 29)7)5
ΕΔΙΚΩΝ (κ.) .	58	6370	άργειαν Π. Σαδ 27)3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.* .	56	1071	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΔΙΣΑΒΕΤ (κ.) .	39	4996	ά. Σουέζου 6)4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ .	63	9618	ά. Σουέζ 10)3
ΕΔΙΚΙΝΑ (κ.) .	57	6309	ά. Μπ. Αύρες 31)3 διά *Αθάνα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΜΟΣΘΕΝΗΣ δ. .	55	16984	άργει εἰς Πειραιά διά 21)1
ΕΔΔΕΣΠΟΤΟΝ				ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ. π. .	57	24854	άργει εἰς Πειραιά διά 31)10)74 έ. π.
ΕΓΚΡΙΟΥ (δ. Στυκ.)* .	75	48000	ά. Αρόμυτα 18)3 διά Χιούστον	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ. .	59	8313	δ. Κωνύπολιν 28)3
ΕΛΛΑΣΠΟΝΤ				ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ .	68	12036	δ. Κωνύπολαν 9)4
ΕΛΛΗΝ 2 (κ.) .	52	8194	ά. Τενερφή 12)4	ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ-ΓΟΣ (κ.) .	57	9060	έ. Αυθούργον 12)4
ΕΛΛΗΝΗ .	56	10312	εἰς Λάγος διά 12)8)75	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ .	60	18995	ά. Τράκονταθ 5)4 διά Ν. *Ορλεάνη
ΕΛΛΙΝΑ (κ.) .	61	10080	άργει εἰς Πειραιά διά 31)3)75	ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ* .	53	5789	έ. Ρότεροντα 14112
ΕΛΛΟΝΑ (π.) .	62	12230	ά. Μπ. Αύρες 13)4 διά Κούρδια	ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.) .	47	3340	έ. Ν. *Υόρκη 29)2
ΕΛΛΩΝΑΛΛΑ (κ.) .	54	6503	ά. Χάλιφας 1)4	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.* .	55	3837	έ. Τζένταν 24)3
ΕΛΛΩΝΑΛΛΑ (κ.) .	58	8374	ά. Λουάντα 29)3	ΚΑΡΗΣ .	52	7597	έ. Φιλαδέλφεια 14)4
ΕΛΑΡΠΑΔΑΣ (κ.) .	56	8382	ά. Ακουπά 8)3	ΚΑΡΙΝΑ .	57	9152	έ. Μ. δλ. *Αγιαντ 5)3
ΕΛΑΡΠΑΔΑΣ (κ.) .	56	8960	εἰς Λάγος διά 2)8)75	ΚΑΡΙΝΑ .	69	9072	έ. Μουπάσα 7)4
ΕΞΟΤΙΚ (μ.) .	70	70619	ά. Ναγκόρια 2)3	ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ κ.* .	41	1598	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΠΙΚΙ (μ.) .	58	30380	ά. Ναγκόρια 2)3 διά Συγκαπούρων	ΚΑΡΟΛΑ (δ.) .	57	13314	ά. Καράτσι 10)10 (έπισκ.)
ΕΠΙΚΟ (δ.) .	60	12898	ά. Πόρταριαν διά 24)1	ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π. .	73	13246	ά. Χούλια 13)4 διά Φλωρίου
ΕΥΑ .	56	11208	ά. Σιγκαπούρων 7)3 διά *Ινδονησίαν	ΚΑΡΠΑΔΟΣ (κ.) .	55	2336	ά. Χαλκίδα 28)2 διά *Άλγεριον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.* .	60	34827	ά. Φιλαδέλφειαν 26)3 Καρπατοκάλλος	ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.) .	55	5879	έ. Οδην Σάτη 4)4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.) .	49	25717	ά. Χαμπτόν 7)4 διά Χιούστον	ΚΑΣΤΕΛΛΑ (μ.) .	57	2467	ά. Βρέμην 24)3 διά Τύνιδα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΥΧΟ (δ.) .	56	10053	ά. Χαμπτόν ρόδς 6)4 διά Χιούστον	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ. (κ.)* .	56	12054	έ. Μουπάσαν 11)4
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) .	72	129260	άργει εἰς Π. δφ Σπάλην διά 5)10)75	ΚΑΤΙΑ (κ.) .	55	1333	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) .	56	30158	ά. Γιεραλτάριο 28)3 διά Σ. Συμπάστιαν	ΚΑΤΙΝΑ (κ.) .	59	4537	έ. Σουίζ 31)3
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)* .	57	96775	ά. Μαλάγκα 12)4 διά Περσικόν	ΚΕΑ .	58	13996	έ. Λά Σκουτάσ 25)3
ΕΥΔΩΡΗ (δ.) .	64	35410	άργει εἰς Πειραιά διά 19)8)74	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ .	75	16307	έ. Κεμπέκ 13)4
ΕΥΗ Α. (κ.) .	62	5496	ά. Σερβίλλες 10)4 διά Τζιμπούτη	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ. .	60	12971	ά. Μιλφόρντ Χάφεν 15)4 Κοπεγχάγην
ΕΥΠΛΟΙΑ Δ.*	55	19959	άργει εἰς Πειραιά διά 23)7)74	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ. .	59	24333	έ. Χαμπτόν ρόδς 16)4
ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ *	64	9727	ά. Κασσιόγυρ 30)3	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ. .	65	8198	ά. Μπ. Αύρες 13)12
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ *	65	10290	ά. Ναγκόρια 10)4	ΚΙΓΚ ΚΟΥΡΚΟΥΔΗΣ δ. .	66	15020	ά. Ν. *Ορλεάνη 14)14 διά Γιεραλτάριο
ΕΥΤΕΡΗΠΗ (δ.π.) .	61	13360	ά. Σιγκαπούρων 13)4	ΚΙΜΩ			

ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)	49	3378	ά. Ρόπτερνταμ 7)4	MATZIKI (κ.)*	56	3379	Ε. Βενετίαν 1)4
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ά. Τακοράτι 3)1 διά Ντακάρ	ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	Ε. Κουβέτι 1)4
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1779	άργει εἰς Πειραιά από 14)3	ΜΕΘΟΔΙΟΙ (μ.)*	66	39617	άργει εἰς Πειραιά από 13)1)75
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30322	άργει εἰς Πειραιά από 9)5)75	ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	δ. Παναμά 26)3
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	έ. Μασσαλίαν 10)4	ΜΕΛΙΗ	75	35561	ά. Αμοτερνταμ 10)4 π. Αρθουρ
ΚΡΗΜΗΣ (δ.)	57	24233	άργει εἰς Πειραιά από 5)6)75	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	εἰς Πειραιά από 1)7)75
ΚΡΗΜΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943	εἰς Λάγος από 15)8)75	ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Γιουροπόρτ 14)3 Περσικόν Κόλπον
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.	57	13110	ά. Μπαχρέν 5)4 δι' Ίνδονησιαν	ΜΕΛΙΤΕΜΙ Η	63	9755	ά. Μπάρι 7)4 διά Νητρόποιτ
ΚΡΗΤΑΝ ΣΙΑΡ κ.δ.	55	19674	ά. Σιγκαπούρων 25)3 δι' Ίνδονησιαν	ΜΕΛΙΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	εἰς Λάγος από 19)2
ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	έ. Πειραιάθ 8)1	ΜΕΝΙΜΑΡΕ (κ.)	55	3883	δ. Σουέζ 8)4 διά Π. Σουδάν
ΚΡΗΤΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ κ.	56	8477	ά. Πειραιάθ 9)4 διά Δρέπανον	ΜΕΝΤΣΚΑΥ (κ.)*	52	2775	ά. Ντουμπάτι 13)4
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ά. Μ. δι' Αχαντι 6)2 Μπ. Σαπούρ	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	ά. Βαρκελώνην 16)3 διά Λαττάκια
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	έ. Τζένταν 9)3	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	δ. Σουέζ 25)3 διά Περσικόν
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	ά. Ναγκόγια 4)4 διά Τζάκονθιλ	ΜΕΡΣΙΝΙΑΙ (π.)	61	9194	ά. Κιουρασό 31)3 Μπ. Αύρες
ΚΥΘΟΣ	57	13895	έ. Σουέζ 16)2 διά Μπάραθ	ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	ά. Θεούτα 3)4 διά Λάγος
ΚΥΜΑ (δ.)	56	24369	έ. Τζάκονθιλ 31)3 διά Μπωμόντ	ΜΕΣΣΗΝΗΑ (κ.)	48	1420	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει εἰς Πειραιά από 19)10)75	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΜ-			
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ά. Ρόπτερνταμ 14)4	ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	Ε. Σιγκαπούρην ρόδις 6)4
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	ά. 'Αλεξανδρειαν 9)4 δι' Αλγερίου	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	εἰς Πειραιά 7)1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 30)3	ΜΗΜΗ Μ. (κ.)	51	6391	εἰς Λάγος από 15)9)75
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	έ. Πειραιάθ 12)4	ΜΗΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑ-			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	άργει εἰς Πειραιά από 12)2)75	ΛΙΟΣ (Σιγκ.)	68	9068	ά. Ούντεθάλα 13)1 δι' Αθάναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. Ν. 'Ορλέανην 4)4 διά Κόρκ	ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ά. Λάτσι 13)4
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-				ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	ε. "Αμπου Ντάμι 11)4
ΤΗΣ (κ.)	58	8847	έ. Βακαματοσού 26)3	ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	δ. Μασσαλίαν 3)4 διά Λαττάκια
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	έ. Πειραιάθ 6)3	ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	δ. Μπρουνιμπούτελ 3)4 διά Ροστόκ
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘ (δ.)	53	11230	άργει εἰς Πειραιά από 1)3)74	ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	ά. Ν. 'Ορλέανη 31)3 δι' Αβραστικήν
ΛΑΙΦ (κ.)	53	5608	ύπο παραλαβήν	ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	δι' Πειραιά από 2)4)75
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	ά. Λ. Ταράρ 5)4	ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει εἰς Πειραιά από 2)4)75
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	έ. Σουέζ 7)4 διά Κάρυκ 'Αλλ	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	ά. Μπλέζεν 7)4 διά Πειραιά
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εἰς Πειραιά από 23)2	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	ά. Μπλέζεν 7)4 διά Πειραιά
ΛΑΜΑΔ*	59	7919	έ. Μαλάγια 4)4	ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	άργει εἰς Γκάλθεστον από 23)4)75
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Λός 'Αντεζέλες 4)4 διά Ντουμάτ	ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΛΑΟΥΡΑ B. (κ.)*	53	4314	έ. Τζένταν 18)6)74	ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Πόρτλαντ (Με) 5)4 Κιουρασό
ΛΑΡΓΚΩ Β.	56	23880	έ. Φρίπορτ Μπαχ. 10)4	ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 2)3 Ντομάτι
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	έ. Μπάρι 19)2	ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	53	11289	άργει εἰς Πειραιά από 17)6)75
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ά. Νταμάτι 7)4	ΜΙΧΑΗΑΣ	74	10067	ά. Ωληπάνι (Δ.Α.) 27)3 Ιαπωνίαν
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-				ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	ά. Φιλαδέλφειαν 11)3 διά Περσικόν
ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ά. Ρεσιφ 2)4 διά Φορταλέζα	ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3386	ά. Πόρτλαντ (Με) 5)4 Κιουρασό
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ά. Αμέρερον 10)4	ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	ά. Φραγκίσκον 2)3 Ιαπωνίαν
ΛΕΝΤΑΣ (κ.)	57	8854	έ. Αμπιτζάν 17)1 διά Λάγος	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ά. Χιροκάτα 6)4 διά Χιούστον
ΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	έ. Σκοτσόκαρ 3)4	ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ά. Σ. Τζών 12)4 διά Ρόπτερνταμ
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	έ. Σουέζ 6)4	ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	67	18459	προς εἰς 18.40 Β. — 16.10 Δ. 27)3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (κ.)	50	7468	άργει εἰς Πειραιά από 20)7)75	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΗ (κ.)	61	1146	ά. Νόρτεγκαν 10)4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ά. Τέτνευ 2)4 διά Τής	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΥ (κ.)	62	1087	ά. Αθέριο 12)4 διά Λα Παλίς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑ-				ΜΠΑΡΚΟΛΑ (κ.)*	63	1253	ά. Γιουροπόρτ 31)3 δι' Αρούμπα
ΤΖΙΔΗΣ	57	10499	εἰς Πειραιά από 15)11	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	ά. Ναγκόγια 28)3 διά Τζέντα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	έ. Βαλτιμόρη 22)3 διά Χιούστον	ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	ά. Μπασσάλιαν 13)4
ΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	έ. Βομβάνη 6)4	ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ Ι (κ.)*	60	3476	ά. Λόμπας 15)4 Π. Νούάρ
ΛΙΖΑ	64	2817	έ. Πόρτ Λίμου 1)4	ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)*	61	1595	ά. Πειραιάθ 5)4
ΛΗΓΚ (π.)	61	8760	ά. Μπ. 'Αύρες 21)1 δι' Αθάναν	ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	έ. Ντακάρ 2)3
ΛΙΔΑ (π.)	50	2734	ά. Λάσσιας 3)3	ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Μπούλεν Μπατι 28)2
ΛΙΠΣ	60	16968	έ. Λιοσιδώνια 1)4	ΜΠΑΛΑΚ ΜΠΙΛΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Σιγκαπούρη ρόδις 11)4
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ά. Σιμιγκά 2)4 διά Γιουκοσλαύτα	ΜΠΛΟΚΑΛΑΝΤ (κ.)*	66	3013	ά. Λόμε 2)4 διά Ντουάλα
ΛΟΙΠΑ Ι ΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Σιγκαπούρων 12)4 διά Περσικόν	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ.			
ΛΟΙΠΟΝ ΑΝΤΟΝ (δ.)*	65	59534	εἰς Χόγκ Κόγκ από 19)9)75	ΤΟΥΡΑ II (π.)*	50	5304	ε. 'Αμπιτζάν 4)4
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-				ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ- ΡΑΝΤΑ (δ.)	64	34056	ε. Πειραιά 15)3
ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	έ. Πειραιάθ 9)3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. Λισσαδώνια 30)3	ΡΑΝΤΑ (π.)*	50	6307	ά. Τακοράντι 25)3 διά Κοτονού
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	58	27526	έ. Μπ. Μασδήρ 15)4	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΙΕ δ.	59	22844	ά. Μιζουίμα 17)3 Σουγκέι Πακνίγκ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	έ. Ν. 'Ορλέανην 12)4	ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΙΝΑ ΦΑΙΟΗΣ	9604	ά. Αμπιτζάν 20)3 διά Λάγος	
ΛΥΡΙΚ	64	23936	άργει εἰς Πειραιά από 8)9)75	ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΙΝΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	ά. Αλεξανδρειαν 1)4
ΛΥΡΕΙΡΑ ΡΗΑ (μ.)*	75	70000	ά. Π. Ελεντάντα 4)4 δι' Ιαπωνίαν	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ (κ.)	55	1308	ά. Γένοβαν 12)4
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ν. 'Υόρκη 9)3 δι' Αγύούσταν	ΜΠΡΕΝΖΕΤ (κ.)*	57	3373	ά. Λονδίνον 16)4 δι' Αμοτερνταμ
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	έ. Πειραιάθ 16)1	ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	άργει εἰς Πειραιά από 17)7)75
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	έ. Λάγος από 1)9)75	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ά. Πούλο Μπούκον 5)4 Τζάκαρτα
ΜΑΓΚΝΩΛΙΑ Δ.	51	7126	ά. Πειραιάθ 9)4 διά Χαλκίδα	ΜΥΚΗΛΗ (δ.)	62	28395	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Τενερίφη 10)4 διά Λάγος	ΜΥΚΗΝΑΙ (κ.)	63	1196	ά. Ακαμπα 5)4 διά Π. Σάδι
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	ά. Ντώρμπαν 8)4 διά Κουβέτι	ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)*	52	2823	ά. Δουνέρειαν 31)3 διά Νιγηρίαν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	άργει εἰς Πειραιά από 2)6)75	ΜΥΡΩΝ	64	17487	ά. Μπαρέν 31)4
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	έ. Ράχ Σουκέρ 14)4	ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	62	9354	ά. Ν. 'Ορλέανην 9)4
ΜΑΙΣΙΣΤΡΟΣ	69	18923	έ. Ταλκαχούραν 6)4	ΝΑΙΑΝΤ	75	35561	άργει εἰς Πειραιά από 10)6)75
ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.)	56	12724	έπο παραλαβήν	ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	ά. Τακοράντι 25)3 διά Κοτονού
ΜΑΝΙΑ (κ.)*	52	1597	έ. Πειραιάθ 30)3	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Μιζουίμα 17)3 Σουγκέι Πακνίγκ
ΜΑΝΟΣ Π. (κ.)*	69	2987	έ. Σαρόχ 5)4 διά Σουετίνια	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	63666	ά. Αμπιτζάν 15)4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Λάς Πάλμας 1)4 διά Λάγος	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348	άργει εἰς Πειραιά από 10)12)74
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	άργει εἰς Πειραιά από 26)8)75	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	εἰς Πειραιά από 15)1)75
ΜΑΝΤΟΥΛΑΙΑΣ (κ.)	45	14132	άργει εἰς Πειραιά από 7)1)75	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ά. Π. Σάδι 14)4 διά Γκιζάν
ΜΑΡΙΑ Κ. (κ.)	70	51602	ά. Λός 'Αντεζέλες 3)4 διά Ντουμάτι	ΝΕΔΑΝΟΥ (κ.)	55	3709	ά. Δουνέρειαν 31)3 διά Νιγηρίαν
ΜΑΡΙΑ Λ. (κ.)	58	5746	έ. Κουβέτι 9)4	ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	ά. Σουέζ 3)2
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	έ. Ράχ Σουκέρ 25)1	ΝΕΛΥ Π. (δ.)	57	12648	ά. Μπάλνιμφορτ 15)4 Μίλφ. Χάφεν
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤ' (δ.)	66	49231	άργει εἰς Πειραιά από 14)11)75	ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ π.δ.	58	29262	ά. Νόρτηροφτ 11)4 διά Κιουρασό
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	1044	ά. Σουέζ 16)4	ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ά. Φρήπορτ (Μπαχ.) 1)3 Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	58	29141	άργει εἰς Πειραιά από 1)1)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9292	ά. Γένοβαν 15)4	ΝΕΠ. ΚΟΡΑΖΙΟΥΣ δ.	58	27155	ά. Ν. Υόρκη 15)4
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9952	έ. Κουβέτι 4)4	ΝΕΠ. ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ.	75	112000	ά. Φρήπορτ (Μπαχ.) 3)3 Νιγηρίαν
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	έ. Πειραιά από 23)3)75	ΝΕΠ. ΝΤΩΝΑΣ δ.	56	19281	ά. Φρήπορτ (Μπαχ.) 6)4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	74	119811	ά. Ρας Τανόρα 18)3	ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ δ.	55	23930	άργει εἰς Πειραιά από 10)5)75
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57						

ΝΟΡΔ. ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22549	ά. Γιβραλτάρ 6)4 διά Ραβέννα	ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥ-
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ'	64	38649	άργει είς Πειραιά διό 10)11	ΝΙΤΥ (δ.) 64
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άργει είς Πειραιά διό 21)1	ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) 61
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	άργει είς Πειραιά διό 11)2)75	ΠΑΝΟΡΜΟΣ 72
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)	51	1435	δ. Σουέζ 17)4	ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ'ΑΣ κ. 54
ΝΟΡΦΟΥ'ΙΝΙ	70	11328	ε. Λάγος 25)3	ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.) 49
ΝΟΡΦΟΔΑΚ (δ.)	59	20915	ε. Μπούλεν Μπαή 1)3	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.) 58
ΝΟΓΟΣ (κ.)	50	2748	ε. Ξώθι Λάγος 22)3	ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.) 59
ΝΟΙΟΣ	58	12339	άργει είς Χαλκίδα διό 28)5)75	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) 51
ΝΙΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	άργει είς Πειραιά	ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.) 58
ΝΙΑΥ-ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	ε. Σεμειωτιά Τέρμιναλ 24)3	ΠΑΡΙΣ (κ.) 53
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	άργει είς Πειραιά διό 13	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.)* 60
ΝΤΕΣΤΙΝY (κ.)	47	1593	δ. Σουέζ 8)3 διά Γένηπο	ΠΑΡΗΗΣ (δ.) 59
ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)	54	17672	άργει είς Πειραιά διό 6)3)75	ΠΑΡΟΣ 61
ΝΗΣΤΕΡΓ ΤΟΥ-ΙΝΤ	74	14523	ε. Λα Παλλίς	ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.) 65
ΝΗΣΤΕΡΑΙ-ΑΝΤ	60	19988	ε. Πειραιά 10)4 διά Τζαμάτικα	ΠΑΣΙΦΙΚΑ (δ.) 58
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	ε. Πειραιά 4)4	ΠΑΙΙ (κυπρ.) 50
ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	55	2472	ε. Κόρη 4)4	ΠΑΤΙΑΝΑ (δ.) 71
ΝΤΟΜΦΙΝ (δ.)	56	11669	ε. Σ. Ντιεύκο 11)4 διά Σημάτη	ΠΑΤΡΑΙ 61
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-				ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ. 73
ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	ε. Μασσαλίαν 10)4	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) 55
ΝΤΟΜ. ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ Κ.*	58	1999	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΥΛΙΝΑ 64
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	δ. Σιγκαπούρη 26)3 διά Ινδονησίαν	ΠΑΥΛΟΣ (κ.) 53
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	δ. Σιγκαπούρη 15)4	ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) 54
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ε. Λάγος 19)3	ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ε. Γουάρο 30)3	ΣΕΑΝΙΚ (κ.) 54
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	δ. Κωνπολίν 25)3 Κοατζακοάλκος	ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ (δ.)* 58
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	είς Λάγος 16)3	ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) 56
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΙΩ (π.δ.)	55	11209	ε. Ρ. Σουκέρι 31)3	ΠΕΡΑΜΑ (κ.) 56
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δ. Πόρτλαντ Με. 25)3 διά Κιουρασάο	ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) 41
ΝΤΟΝΑΛΝΤ (δ.)	55	13115	δ. Τζάκονθιλ 26)11 διά Μπρούνσιθλ	ΠΕΡΓΑΜΟΣ 72
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει είς Χαλκίδα διό 10)6)75	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.) 47
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Γιβραλτάρ 12)4 διά Κ. Τάουν	ΠΕΡΙΑΛΛΑΝΤ 64
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΡΙΣΣΕΥΣ (δ.)* 75
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	δ. Π. Σαΐδ 18)4 διά Γκιζάν	ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.) 57
ΟΘΩΝ (κ.)*	37	5272	ε. Πειραιά 14)2	ΠΕΤΡΟΠΙΝΑ Ι (δ.κ.) 56
ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	άργει είς Φάλιουμ διό 17)3)75	ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ 65
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ε. Π. Καμπούς 27)3	ΠΗΔΗΟΝΙΑ (δ.)* 58
ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Κουβέιτ 13)4 διά Π. ντέ Μπούκ	ΠΙΑΤΩΝΙΚ (μικτόν) 67
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	δ. Τέμπη Μπαή 14)4 Μπούλεν Μπαή	ΠΙΑΤΩΤΟ 68
ΟΛ. ΑΙ'-Σ (δ.)	54	17999	άργει είς Πειραιά διό 29)12	ΠΟΕΤΙΚ (μ.) 66
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Ράς ανούρα 12)4	ΠΟΙΩΝ ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.) 72
ΟΛ. ΑΛΑΙ'-ΑΝΣ (δ.)	70	97206	ε. Φορκάντος 28)3 διά Μπούναρ	ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) 54
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	άργει είς Πειραιά διό 26)10	ΠΟΛΑΡ ΛΑΙ'-ΟΝ (δ.)* 64
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	δ. Τέμπη Μπαή 14)4 Μίλφ. Χάφεν	ΠΟΛΥΕΣΗΝΗ Κ. (δ.) 76
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΝ δ.	70	97466	ε. Βέρτον 1)4 διά Μ. άλ. Αχαντί	ΠΟΝΙΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) 71
ΟΛ. ΑΣΙΟΝ (δ.)	70	98566	δ. Π. Σαΐδ 18)4 διά Μίλφ. Χάφεν	ΠΟΝΤΟΣ Δ. 58
ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ε. Τέμπη Μπαή 28)3 Βίλεμποχαφεν	ΠΟΡΟΣ ΑΙ'-ΑΛΛΑΝΤ (κ.) 62
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ά. Αίλ άφ. Γκράιν 20)3 Περσικόν	ΠΟΥΝΤΗΝΤΗΣ (δ.) 57
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕ-ΙΣΩΝ δ.	72	106123	άργει είς Πειραιά διό 4)12	ΠΡΑΙΑΝΟΝ ΙΚΑΝΔΡΗ (δ.)* 58
ΟΛ. ΓΚΑΛΦ (δ.)	54	20495	ε. Βοστώνη 5)4 διά Καραϊσικήν	ΠΡΑΙΑΝΤ ΚΑΛΟΥΝ-
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΝ (δ.)	65	38607	δ. Γιβραλτάρ 9)4 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΤΙΑ 67
ΟΛ. ΓΚΕ-ΙΜ'Σ (δ.)	64	32380	ε. Κασιμά 7)4	ΠΡΑΙΑΝΤ ΜΠΕΛΛΑ Κ.* 60
ΟΛ. ΓΚΡΕ-ΙΤ (δ.)	65	32478	δ. Γιβραλτάρ 15)4 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.) 56
ΟΛ. ΓΚΡΟΥΡ (δ.)	64	38598	ά. Ν. 'Υόρκη 13)4 διά 'Αρούμπα	ΡΕΑ 66
ΟΛ. ΓΚΡΕ-ΙΣ (δ.)	65	32407	ε. Γιβραλτάρ 11)4 διά Ταρπούς	ΡΕΙ-ΦΕΝΣ (κ.) 46
ΟΛ. ΓΚΟΛΑ	65	38607	ά. Φορκάντος 3)4 διά Γουρούπορ	ΡΙΓΚΑΛ ΠΙΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) 56
ΟΛ. ΓΗΓΚΑ	58	27602	ά. Φιλαδέλφειαν 1)4 διά 'Αρούμπα	ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ. 56
ΟΛ. ΔΕΙΚ (δ.)	54	17999	άργει είς Βίγκο από 11)5)75	ΡΙΟΝΤΗΣΗΣ (δ.) 57
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Ρότερνταν 8)4 διά Περσικόν	ΡΙΩ Τ. (κ.) 45
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Τζεμέλ Ντανού 11)4 διά Φός	ΡΙΩΘΕΝΣ (κ.) 46
ΟΛ. ΜΠΡΗΣ (δ.)*	75	130000	δ. Τέμπη Μπαή 9)4	ΡΙΟΚΟΣ Β. (δ.) 56
ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	άργει είς Πειραιά διό 5)12	ΡΙΟΣΠΕΡΙΤΥ 60
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	άργει είς Χόγκ Κόρκ από 15)1)75	ΡΙΩΤΟΠΑΟΣΤΟΛΟΣ κ. 56
ΟΛ. ΝΤΕ-ΙΑ (δ.)	54	18476	άργει είς Χόγκ Κόρκ 16)2	ΡΙΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) 56
ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)*	64	32379	ά. Ράς Τανούρα 31)3 'Αγ. Φραγκίκον	ΡΙΟΥΔΑ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ π. 56
ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.)	54	19462	ά. Φιλαδέλφειαν 13)4 Π. Χάρκορπ	ΡΙΟΥΔΑ ΣΕ-ΙΜΠΕΡ*
ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ'	66	15668	άργει είς θέσην 50.13 Β. — 01.52 Δ. 23)3	. 61
ΟΛ. ΝΤΡΗΜ (δ.)*	74	18204	δ. Παναμά 23)3	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΠΑΙ'-ΟΝΗΡ	66	15667	δ. Μπλεγκουμ 7)3 διά Γιοκούμα	ΡΙΤΟΡΙΚ (μ.) 71
ΟΛ. ΠΑΛΑΜ	65	15625	ά. Ρίο Ίανέρο 4)3 διά Λισύνη	ΡΙΟ ΕΛΛ* 70
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ά. Σιγκαπούρη 9)4 διά 'Ιαπωνιαν	ΡΙΟ ΜΑΡ 65
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ά. Χάμπον ρόδς 28)3 διά Ρωσίαν	ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ. 56
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	άργει είς Ρότερνταν από 31)3 (Έποκ.)	ΡΙΟΝΤΗΣΗΣ (δ.) 57
ΟΛ. ΠΙΓ'-Σ	69	15688	ά. Βανκούβερ 14)3	ΡΙΩΝΤΗΣΗΣ (κ.) 59
ΟΛ. ΠΡΑ-ΙΝΤ	67	15697	ά. Βούρμπαν 1)4	ΡΙΩΣΕΝΣ (κ.) 64
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ά. Μοριουέγκα 13)4	ΡΙΟΧΑΝΑΙ 66
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ά. 'Αμβερσάν 4)4 διά 'Αλεξανδρειαν	ΡΙΟΥΔΑ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ π. 56
ΟΛ. ΡΑΙ'-ΙΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	ά. Σιγκαπούρη 2)4 διά Ντουμάι	ΡΙΟΥΔΑ ΣΕ-ΙΜΠΕΡ* 61
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	άργει είς Βίγκο από 16)2)75	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	ά. Σάντος 2)4 διά Σ. Σεμπάσιαν	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΣΚΑΪ'	55	13934	άργει είς Χόγκ Κόρκ από 22)3)75	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)	54	13665	άργει είς Βίγκο από 11)3)75	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	59	37958	ά. Σιγκαπούρην 10)4	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει είς Χόγκ Κόρκ από 14)75	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ	63	30574	ά. Φιλαδέλφειαν 3)4 διά 'Αρσού	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	δ. Γιβραλτάρ 13)4 διά Γαλλίαν	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ	65	15179	ά. Ντουμάι 13)4 διά Μπ. Άμπας	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΦΑΛΑΚΟΝ (δ.)	68	27602	άργει είς Πειραιά διό 5)2	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΦΕΙ'-Μ. (δ.)	65	47493	ά. Φός 30)3 διά Μ. άλ. Αχαντί	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ά. Χάρον 28)3 διά Περσικόν	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΜΕΡΙΚ (δ.)*	76	198000	ά. Καρέ 10)4 διά Ντουμάι	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	άργει είς Πειραιά διό 28)5)75	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΡΙΚΟ (δ.)*	58	12668	ά. Βρέμην διό 20)5)75	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'-ΟΝ (δ.)	70	89001	ά. Κάρκυ "Αίλ 21)3 διά Ουμπε	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝ ΡΕ-ΙΝΤΖΕΡ	72	14765	ά. Μαλαύσιαν 30)3 διά Σιγκαπούρην	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ-ΙΝ	66	12459	έ. Σάτ άλ. 'Αρσαμ 17)3	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	έ. Ρεοί 25)3	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. θερ.)*	65	27645	έ. Υόρκη 17)4	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	έ. Πειραιά 7)4	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	ά. Ράς Τανούρα 28)3	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΥΝΤΕΡ-ΙΤΕΡ.				ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΑΙΝΤΕΝ	71	11044	ά. Γιοκούμα 30)3	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΥΡΑΝ. ΤΟΞΟΝ (δ.)*	50	1805	έ. Λιβερπούλ 10)4	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΥΡΑΝΟΣ*	61	18484	ά. Π. Χέντλαντ 12)4 διά 'Οζάκα	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ II κ.	38	2501	έ. Πειραιά 12)4	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	έ. Ναγκόγια 8)4 διά Λ. 'Αντζελες	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)*	57	12881	έ. Πειραιά διό 28)12	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΠΑΛΜ. ΜΠΕΡΝΤ (κ.)	58	993	έ. Σουέζ 2)3 διά Γκιζάν	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΥΣΥΧΑ κ.	50	8280	έ. Λάγος από 24)6)75	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ά. Ρ. Γκράντε 2)4 διά 'Αφρικήν	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (δ.)	52	4589	ά. Πόρτ Σαΐδ 14)4	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (δ.)	48	1977	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	ά. Χόγκ Κόρκ 8)4 διά Γουαμπόδα	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΠΑΝΑΡΕ-ΙΤΖ (δ.)	54	7017	έ. Πειραιά 11)2	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'-ΟΝ (δ.)	70	22549	άργει είς Πειραιά διό 10)11	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝ ΡΕ-ΙΝΤΖΕΡ	72	14765	άργει είς Πειραιά διό 21)1	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ-ΙΝ	66	12459	άργει είς Πειραιά διό 11)2)75	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	άργει είς Πειραιά διό 17)3	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. θερ.)*	65	27645	άργει είς Πειραιά διό 17)4	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	άργει είς Πειραιά διό 17)4	ΡΙΤΚΑ ΣΟΥΩΡΝΤ 61
ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	ά. Ράς Τανούρα 28)3	ΡΙΤΚΑ

ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835	ά. Πειραιά 22)3 διά Σουέζ ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	ε. Ν. "Ορλέαν" 10)4
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ε. Ραγκούν 7)4			
ΣΗ ΠΑ'ΟΝΗΡ	71	11055	ά. Κολούμπια ριδέρ 4)4 Ιαπωνίαν			
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	ε. Τομπρούκ 16)2			
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ά. Μπαχρέλιν 7)4 διά Κορασσάρ			
ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	ά. Ορλέαν 12)4 διά Χιούστον			
ΣΗΛΑΙΓΦ (κ.)	61	1989	ά. Βενετία 12)4 διά Πειραιά			
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	ά. Βίλμυκτον (Β.Κ.) 15)4			
ΣΗΦΑΡΕΡ *	56	8785	ά. Ρότερνταμ 31)3 διά Κούβαν			
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	68631	άργει είς Πειραιά από 16)11 είς Δάντσι από 5)7)73			
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	ά. Π. όφ. Σπάιην 29)2 διά Αφρικήν			
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	ά. Αμέρεραν 14)4			
ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑΥ' (κ.)	51	6974	είς Λάγος από 13)6)75			
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	άργει είς Πειραιά από 22)6)75			
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΣΙΝΤΑ (κ.)*	50	1516	ά. Μπαχρέλιν 12)4 διά Πολωνίαν			
ΣΙΝΤΥ	70	18281	ε. Μπιζέρτα 25)3			
ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	ά. Μαπούθι (Λ. Μάρ.) 5)4			
ΣΚΑΛΑΜΑΙΚ (κ.)*	56	3048	ά. Αμέρεραν 15)4			
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	ά. Γδύνια 14)4 διά Κίελον			
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3191	ε. Ταρπούς 9)2			
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	άργει είς Πειραιά από 1)8)75			
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)*	67	49817	είς Πειραιά από 11)8)75			
ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	ά. Αμβούργον 15)4 διά Αμέρεραν			
ΣΛΟΜΑΝ ΑΛΤΖΕΡ (π.)	52	1157	ά. Ρότερνταμ 15)4			
ΣΛΟΒΕΡΝ ΓΚΡΕΙΣ κ.	57	7655	είς Λάγος από 4)7)75			
ΣΝΟΙΚ (μικτόν)	62	28387	άργει είς Πειραιά από 20)9)75			
ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632	ά. Νταπιέρ 6)4 διά Ιαπωνίαν			
ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ (κ.)*	49	1396	ά. Αμέρεραν 10)4 διά Λάγος			
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	ά. Αμπιτζάν 1)2 διά Ντακάν			
ΣΟΥΖΥ (π.δ.)*	53	13927	ά. Ιμπριάν 15)4 διά Ρότερνταμ			
ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	ά. Γιοκοχάμα 18)3 διά Μπουσάν			
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	ά. Λάγος 9)4			
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	ά. Καμπέλο 6)4 Λά. Γκουάτρα			
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΣΠΑΡΤΑΝ ΔΗΝΤΕΡ δ.	58	13284	ά. Καμπάνο 25)2			
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει είς Πειραιά από 3)10			
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	άργει είς Πειραιά από 7)2)75			
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	δ. Σουέζ 8)4			
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	56	30709	ά. Ρ. "Ιανείρο" 5)4 Σ. Σεμπάστιαν			
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	19000	δ. Γιεραλτάρ 26)3 διά Ρίγα			
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	είς Πειραιά από 12)4)75			
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	δ. Π. Σάδι 16)3			
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	ε. Σπετζιά 25)3			
ΣΤΕΛΛΑ III (κ.)*	49	1011	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	δ. Σουέζ 19)2 διά Γκιάν			
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	είς Τέμπο από 18)11			
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	ά. Αλεξανδρείαν 6)4 διά Αγγλίαν			
ΣΤΟΙΚ (μικτόν)	71	71208	ά. Μουριάν 10)4 διά Ναγκόγια			
ΣΤΟΛΑΙ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	ά. Σιγκαπόρην 15)4			
ΣΤΟΛΑΙ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	ά. Ν. "Ορλέαν" 14)4 διά Χιούστον			
ΣΙΟΙΑΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕΙ	60	12497	ά. Ταράντα 12)4			
ΣΤΟΑΙ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ά. Σιγκαπόρην 11)4 διά Σουέζ			
ΣΤΟΑΙ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Ν. "Ορλέαν" 13)4 Π. "Αλφεδ			
ΣΤΟΑΙ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	ά. Ρότερνταμ 14)4 Κοπεγχάγην			
ΣΤ. ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	ά. Ν. "Ορλέαν" 5)4 διά Τάμπα			
ΣΤΟΑΙ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	είς Βομβάνι από 30)7)75			
ΣΤΟΑΙ ΠΟΥΜΑ (δ.)	58	12391	έ. Σάντος 8)4			
ΣΤΟΑΙ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	ά. Γκουαγιακάν 5)2 διά Αρίκα			
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	ε. Μπάραν 25)3			
ΣΥΜΗ	53	5339	ά. Ν. "Ορλέαν" 18)3 Μαρακάιπο			
ΣΥΜΒΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Βίλελμουσάφεν 10)4 Βραζιλίαν			
ΣΥΝΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝ-						
ΤΙΟΥΣΕΡ (κ.)	53	1764	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΣΥΠΡ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΣΥΡΙ	68	9024	ά. Κοκούρα 20)2 διά Περσικόν			
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	ά. Βομβάνι 13)12 διά Καράτσι			
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Γδύνια 2)4 διά Αλγερίου			
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)*	64	43921	ά. Ράς Τανόύρα 18)3			
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	ά. Υόρκη 19)3 διά Αρούμπα			
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)*	56	2651	ά. Πειραιά 13)4			
ΤΕΝΑΣΙΤΥ	65	9385	ε. Μπάραν 11)3			
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	δ. Γιεραλτάρ 26)3			
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ά. Ράς Τανόύρα 3)4			
ΤΖΕΝΥ	69	9072	έ. Γένοβα 14)4			
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ (κ.)*	56	3990	ά. Πειραιά 26)3 διά Ρουμανία			
ΤΖΟΥΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	49	6739	ά. Λάς Πάλμας 9)4 διά Λιθόρον			
ΤΖΟΥΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. Αλεξανδρείαν 18)3 διά Έλλαδα			
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔ.	5	66	39556 έ. Ρότερνταμ 12)4			
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	57	9680 δ. Γιεραλτάρ 15)4 διά Νεάπολιν			
ΤΖΩΡΤΖ			ά. Τακοράντι 26)3			
ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	54	3178 ά. "Αλεξανδρεία" 7)4			
ΤΙΤΙΚΑ Π.			12627 έ. Λουέτρο Πάντρε 3)4			
ΓΙΤΣΑ (κ.)	56	63	9996 μετων. ΣΚΑΛΑΜΟΣ» σημ. 'Ελλην.			
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	59	2299 έωσθι. Ντώρμπαν 4)4			
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*			12821 έωσθι. Ντώρμπαν 4)4			
ΤΟΛΜΗ			3146 δ. Παναμά 4)4			
ΤΟΛΟ ΣΗ. (π.)*	55	64	7059 είς Πειραιά από 31)7)75			
ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	61	13131 έ. Λαγός από 22)9)75			
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)*	60	62	12645 δ. Κελάγκ 15)4 διά Λονδίνου			
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	58	8077 δ. Κωνπολίν 1)3 διά Κωνσταντζαν			
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	53	8257 είς Λάγος από 22)9)75			
ΤΟΥΡΠΜΠΙΝΙΑ (κ.)	56	61	10541 δ. Κίγκοτον 6)4 διά Κούβα			
ΓΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ*	71	71	22759 δ. Μορμουγκάν 12)4 διά Πολωνίαν			
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ						
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κ.)	57	57	2361 έ. Καλαμπάρ 16)3			
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	61	61	16591 έ. Βαλτιμόρην 13)4			
ΤΡ. ΣΤΑΡ (π.δ.)			άργει είς Πειραιά από 6)6)75			
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	63	29566 δ. Γιεραλτάρ 29)3 διά Κόρπ. Κρίσταν			
ΤΡΕΨΑ (κ.)			ά. Θεσσαλονίκην 16)3 Κωνσταντζαν			
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)			είς Λαγός 22)9)75			
ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΑΤΙΝΑ δ.	68	68	14180 δ. Χάμπτον ρόδος 29)3 Βενεζουέλα			
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)			έ. Πειραιά 22)3			
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)			έ. Γκάλεστον 4)4			
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)			δ. Πόρτ. Σαΐδ 7)4			
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)			έ. Άρικα 18)3 διά Λά. Λιψερτάντ			
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)			είς Πειραιά από 17)3)75			
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)			είς Λαγός 22)9)75			
ΥΖΟΝΑ (κ.)			είς μεσογειακάς μεταφοράς			
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)	71	71	είς Ράς Τανόύρα (άποθηκη)			
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ			έ. Σιγκαπόρη 11)4			
ΦΑΕΩΘΝ (κ.)			έ. "Αλεξανδρεία" 14)4			
ΦΑΙΑΣ			άργει είς Πειραιά από 21)6)75			
ΦΑΛΚΕΝΜΠΕΡΓΚ (κ.)	70	70	είς Μπιλμπάρο 12)4			
ΦΑΛΚΟΝ			άργει είς Πειραιά από 8)4)75			
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ			δ. Σουέζ 12)4 διά Μπάραν			
ΦΑΝΑΡΙ*			είς Πέραμα (έπισκευα)			
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)			δ. Σουέζ 4)4 Σαούδ. 'Αραβίαν			
ΦΑΝΝΥ*			είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)			άργει είς Πειραιά από 20)4)75			
ΦΕΙΛΙΣΙΑ (κ.)			είς Κίγκοτον 4)4			
ΦΕΡΑΙΟΣ			άργει είς Πειραιά από 19)5)75			
ΦΕΡΡΥΣΠ Λ. (π.)	54	54	είς Τσιταγκόκ από 16)1)75			
ΦΙΛΙΠΠΟΙ*			ά. Λότες 2)4			
ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	63	είς Πειραιά 28)3			
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)			ό. Ράς Τανόύρα 8)4			
ΦΙΩΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ.)	59	59	ά. Υόρκην 17)4			
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟ			έ. Φρυμάντλ 1)4			
ΦΙΛΩΡΑ II			δ. Πειραιά 27)3			
ΦΙΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΓ. π.	60	60	έ. Ταυτίκο 29)3			
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ			δ. Σουέζ 28)2 διά Μπάραν			
ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	57	ά. Αμέρεραν 14)4 διά Ρότερνταμ			
ΦΟΥΛΑΣΚΑΙΣ (κ.)*	67	67	άργει είς Πειραιά από 17)10)74			
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π.δ.)	58	58	ά. Αμδόνγον 15)4 διά Σάπελε			
ΦΩΣ (κ.)			άργει είς Πειραιά από 19)5)75			
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	68	ά. Παλμας 18)3 διά Λάγος			
ΧΑΒΑΙΑΝ ΠΑΤΡΙΟΤ δ.	65	65	έ. "Αντεν" 15)4			
ΖΕΛΟΥ (δ.)			ά. Τούμπα 10)4 διά Ναχόντα			
ΧΟΕΓΚ ΜΠΕΝΙΝ (π.)	61	61	έ. Τόνιδα 20)3			
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ			ά. Κ. Τάους 7)4			
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ			άργει είς Γκάλεστον από 17)4)75			
ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	51	όπωρο παραλαθην			
ΧΡΗΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	58	ά. Κάρυκ διλ 22)2 διά Χόδικ			
ΧΡΥΣ (κ.)*	50	50	ά. Ντουμάλ 28)3 Πουάντ α. Πιέρ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	59	ά. Λιθόρον 11)4 διά Μασσαλίαν			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	63	ά. Σουέζ 18)4 διά Ριγέλεκα			
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)			άργει είς Πειραιά από 27)1)75			
ΩΚΕΑΝΟΣ			έ. Λιθόρον 8)4			

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΟΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

*Εκδότης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Όρφεως 18 - Ν. Σμύρνη

*Επί της θλης

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγάλεω 516 - Κορυδαλλός

*Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
ΒΟΣΠΟΡΟΥ 229 - ΝΙΚΑΙΑ

Τυπογραφικά έγκταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 800.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 550.—

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 383

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MAY 1976

A Regrettable Action

The Ministry of Mercantile Marine's action in abolishing the measure by which a seaman discharged on account of sickness had the cause of discharge, the nature of the sickness and the compensation paid him entered into his seaman's book is regrettable to say the least.

It is a measure that has been successfully applied for the past 25 years and, coming after the re-introduction of the "note" from the union without which no seaman can be engaged, it makes us wonder whether the Ministry is bent upon undoing all the good that has been so painstakingly achieved in past years.

The sickness entry was the only weapon against malingering — a plague which had become endemic in Greek shipping and which had been effectively reduced by the decision to record sicknesses in the seamen's books.

The unions have been trying to abolish this measure for a long time and the Ministry has always resisted their efforts. This time, it would appear that Ministry officials were not fully aware of the consequences when they abolished the requirement by Presidential Decree.

Now, the Clubs will have to fork out compensation to a fresh wave of malingers, raise their premiums accordingly and place an added burden on Greek shipping.

Mr. Maurice Denny

Messrs. Ernest Robert Lindley & Sons, the well known London Average Adjusters, are pleased to announce that the manager of their Piraeus Office, Mr. Maurice Denny, has been admitted to the full Membership of the British Association of Average Adjusters.

Top of the Accident List

The Liverpool Underwriters' Association has published a list of total losses occurring

between 1971 and 1975 in terms of gross tonnage and nationality. Greek-owned foreign-flag ships are not listed separately. Neither are Greek-owned ships under the Liberian and Panamanian flags. The figures for Greek-flag ships and Cyprus-flag ships, which are all Greek-owned, are as follows:

Year	Greek-flag Ships	Gross Tons
1971	30	142,207
1972	20	160,745
1973	19	89,593
1974	25	132,277
1975	25	225,118

Year	Cyprus-flag Ships	Gross Tons
1971	8	26,638
1972	14	43,222
1973	19	87,130
1974	20	54,022
1975	10	59,428

Top of the list during the entire period for the number of ships and gross tonnage lost was the Panamanian flag. In 1975 the Liberian flag came second but topped the list during the previous years. The Greek flag was third. Fourth came the British flag but with a large difference (11 ships lost in 1975 grossing 60,214 tons).

Compared with Greek losses, those of other flags were also much lower in 1975 (5 ships grossing 11,241 tons for Norway and 58,448 tons for Japan).

Taking into account our slice of the Liberian and Panamanian flag tonnage we are undoubtedly top of the list for total losses and compare most unfavourably with the fleets of other countries that are comparable to ours (Norway, Britain and Japan).

These figures should give us considerable food for thought. The record is a sorry one indeed and it would seem that the extra insurance burden we bear is justified.

Naturally, we have the excuse that the bulk of our fleet is engaged in tramping which means it is required to call at out-of-the-way and unfamiliar parts of the world. But we must not overlook crew negligence, obsolete tonnage and bad maintenance in many cases as contributing factors.

Our shipowners should devote some of their valuable time to studying what measures are needed to improve our record and two that immediately come to mind are a) better training and stricter examination requirements for officers and qualified personnel and b) an end to purchases of obsolete tonnage and improved maintenance of existing tonnage.

Layups

Of 66 Greek-owned tankers of more than 200,000 dwt. 13 have been laid up. They are the following:

Name of Ship	DWT
1. ARIETTA LIVANOU	285,050
2. ATLANTIC EMPRESS	288,045
3. EVGENIA LIVANOU	285,075
4. EVGENIA CHANDRI	205,600
5. IOANNIS CHANDRIS	266,428
6. OLYMPIC AMBITION	216,430
7. OLYMPIC ASPIRATION	219,447
8. OLYMPIC BRILLIANCE	264,820
9. RANIA CHANDRI	286,000
10. SANKO CREST	239,000
11. SANKO STRESA	239,000
12. STAVROS G. L.	357,130
13. TINA	357,130

Taking into account, also, the fact that three of these, the "Atlantic Empress", "Sanko Crest" and "Sanko Stressa" have been laid up by charterers who continue to pay the charter rates, the percentage of Greek-owned laid-up supertankers is not really high.

As can be seen from the table, the laid-up

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαι λογικαί - Έξυπηρέτησις καθ' όλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS: 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS:
"SHIPPDAWOOD" MADRAS

ships include two ULCC's of five such vessels under Greek ownership and still in service. The two are owned by the G. S. Livanos firm and were delivered at the beginning of the year by Sweden's Kokums shipyard.

It is to be noted also that of 21 ULCC's originally ordered by Greeks, none had been timechartered in spite of the healthy state of the freight market at the time when they were ordered. As a result, most of them were cancelled. Therefore, in addition to the 5 mentioned above, another two ULCC's are now under construction for account of Greek owners with deliveries scheduled during the next two months. It is not known whether they have been timechartered.

The Argo Shipyard

The second of a series of ten 3,000-ton cargo ships was delivered by the Argo Shipyard to her foreign owners. The vessel, named "Argo Spirit", has already been chartered and underwent successful sea trials on April 22 in the Saronic Gulf.

Another two of this entirely automated series have been launched and the shipyard's clients have an option on another eight. Whether Argo can fulfil orders beyond the original ten is now becoming problematical since the Yard's permit to operate at Punta Salaminos expires in February 1977. We would like to think that some solution will be found and that the government will not allow such a productive enterprise to interrupt its highly successful work.

An Outrage

We have received a letter from the owners of the Greek-owned motorship "Evanthia K." with a copy of a cable from the Master with regard to the collision of this ship with the Israeli motorship "Har Sinai".

According to the Master's report, the "Har Sinai", on her way to Haifa, was overtaking the "Evanthia K." when she hit the starboard side of the latter vessel between holds No. 2 and 3.

Regardless of where the fault lies, what is remarkable about this case is the outrageous conduct of the Master of the Israeli vessel. After the collision, according to the Master

of the "Evanthia K.", the "Har Sinai" withdrew from the scene until she was no longer visible. The Master of the "Evanthia K." called the "Har Sinai" by wireless and asked the Master to follow the ship to the nearest safe refuge in case the "Evanthia K." should need any assistance. The Israeli Master in turn asked for an affidavit from the Greek Master to justify the delay. The "Evanthia K." Master refused on the strength that his request was based on the need to protect the lives of his entire crew.

In accordance with the Geneva Convention of 1910 and with the legislation of all maritime nations, a Master involved in a collision is obliged to use all means at his disposal to rescue the crew and passengers of the other ship. He is also obliged to remain at the scene of the collision until he has made certain that no assistance is required. The only exception is when his own vessel is in any danger. In this case, the "Har Sinai" was in no danger at all and the Master's only concern was to avoid any delay.

Under Greek law, a Master's neglect in this respect is punishable by up to 5 years' imprisonment and it is one of the few penalties that can be imposed also on the Masters of foreign ships if the accident occurs in Greek territorial waters.

The Hundredth Textbook

We are glad to note that the library of technical textbooks has acquired its one hundredth book. This is very commendable both with regard to the size of the library and the perseverance of the publishers — a quality that one does not observe very often in the Greek world of books.

The credit, of course, is due entirely to the policy of the Eugenides Foundation which functions under the direction and tireless supervision of Mrs. M. Simou, and to the editorial committee of the Foundation's publishing division.

In twelve years, this division has managed to cover the greater part of the requirements of technical schools and colleges from the most elementary to the highest degree of vocational training.

The hundredth book is entitled "Memorandum of Mathematical Formulae" by Professor Alex. I. Pappas of the Metsovian Technical University who is also chairman of the Foundation's editorial committee and who, as such, has contributed immensely towards the high standards of the Foundation's publications.

The Foundation has also published 27 textbooks for use in the Merchant Navy Public Training Schools. These are either specialised textbooks for engineers or deal with more general subjects such as Trigonometry, Thermodynamics, Technical Engineering, etc. A few number are for the use of the deck officer training schools such as books on Seamanship, Geography, English, etc.

Undoubtedly there will be more textbooks to come but nevertheless, merchant navy training owes much to the Eugenides Foundation for what it has received so far.

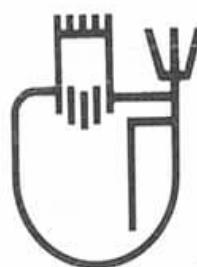
A Tribute to Eugene Eugenides

A tribute to Eugene Eugenides, the founder of the Eugenides Foundation referred to in the preceding article, has just appeared in the form of a handsome booklet written by Abelardo Arias and G. D. Hourmouzades.

In it, the writers trace the career of the great shipowner and philanthropist from his education at Constantinople's Robert College to his period with the Scandinavian-Near East Agency, and his success with Home Lines and the South America line with which he acquired world fame.

The booklet ends with the posthumous conclusion of Eugene Eugenides' life work in the shape and form of the Eugenides Foundation which, under the wise guidance of his sister, Mrs. M. Simou, has been functioning for more than fifteen years. The Foundation has sponsored scholarships, published textbooks, instituted the only planetarium in Greece, financed research laboratories and organised important lectures and other cultural manifestations. It has more than fulfilled the object of its charter which is "to educate Greek youth in the fields of science and technology."

Eugene Eugenides belongs to the pantheon of great benefactors of modern Greece who have bequeathed to their country the fruits of their considerable labours abroad and, as such, he stands as a shining credit to the entire shipping community of Greece.



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

**marbrokers s.a.
PANAMA**

117, Notara str. PIRAEUS Tel. 4113 217/8 Telex 213406/7 MARB GR Cables MARBROKERS