

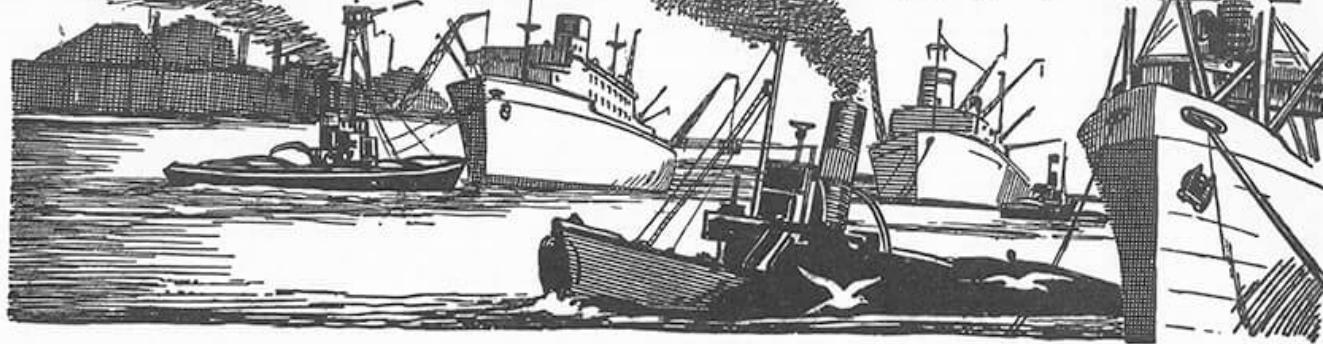
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1978

Αρ. Φύλλου 1035/794

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΙΠΟΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΗ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1035) 794

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1978

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΤΙΜΗΣΙΝ ΤΟΥ ΓΙΕΝ

ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ ΤΟ ΧΡΕΩΣΤΑΣΙΟΝ

Εις τὴν κατωτέρω δημοσιευμένην έπιστολήν τοῦ κ. Μιχ. Καραγέωργη ὀναπτύσσεται τὸ σοθαρώτατον θέμα τῶν πρὸς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία ὄφειλῶν ἐκ ναυπηγήσεων τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Τὸ θέμα ἔφθασε νά γίνη σοθαρόν μετά τὴν θεαματικήν ἀνατίμησιν τοῦ γιὲν εναντὶ τοῦ δολλαρίου. Τὰ παραγγελλόμενα πλοῖα συνεφωνήθη νά πληρωθοῦν εἰς γιέν, ἐνῷ εἶναι γνωστὸν ὅτι οἱ ναῦλοι καταβάλλονται εἰς δολλάρια. Καὶ ἡ διαφορά εἶναι μεγάλη. Τρία γιένες ἐτιμᾶτο τὸ δολλάριον πρὸ τίνος καὶ τώρα ύποτιμώμενον δύο. Δὲν εἶναι δύσκολον νά συναγάγῃ τις τὴν ἀδυνατίαν τῶν ἐφοπλιστῶν νά ἔξοφλήσουν τὰς εἰς γιένες συμβατικάς τῶν ύποχρεώσεις πρὸς τὰ ναυπηγεῖα.

Τὸ ζῆτημα ἔφθασε μέχρι τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων διὰ τοῦ πρὸς αὐτὰ ὑποβληθέντος αἰτήματος τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Ἐζητήθη τὸ χρεωστάσιον διὰ μίαν τούλαχιστον διετίαν, μέχρις ὅτου ἡ νομιματικὴ ἀναταραχὴ κοπάσῃ. Εἰς τὰ σχετικὰ διαβήματα τῶν ἐφοπλιστῶν μας συμμετέσχε καὶ ὁ "Ἐλλην Υπουργός" ἐπὶ τοῦ Ἐμπορίου κ. Παναγιωτόπουλος. Ἡ ἀπάντησις τῶν Ιαπώνων φαίνεται νά εἶναι ἀρνητική. Καὶ εὔκολον δύναται νά συναχθῇ τὸ συμπέρασμα, ὅτι οἱ "Ἐλληνες" ἐφοπλισταί, οἱ καλύτεροι πελάται τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων, φέρονται χρεώσται τοῦ τεραστίου ποσοῦ τοῦ 1.5 - 2 δισεκατομμυρίων δολλαρίων εἰς ύποχρεώσεις ἐκ ναυπηγήσεων. Πολλαὶ τῶν ναυπηγήσεων

αὐτῶν ἐπραγματοποιήθησαν ἡδη, τὰ σκάφη παρελήφθησαν καὶ ἔχει καταβληθῆ μέρος τῶν ύποχρεώσεών των. Ἀλλα ὅμως παραμένουν ἀπαράληπτα καὶ αἱ δόσεις τῆς ἀποπληρωμῆς τῶν δὲν ἔχουν πληρωθῆ.

Συγκεκριμένοι ἀριθμοὶ δὲν ἔχουν ὑποβληθῆ οὔτε εἰς τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν, οὔτε εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον. Αἱ περιπτώσεις εἶναι διάφοροι, εἰς τρεῖς κατηγορίας χωρίζομεναι. Πρώτη κατηγορία : Τὰ ναυπηγηθέντα σκάφη πρὸ ἑτῶν, τὰ ὄφειλοντα τὸ ἐλάχιστον εἰς γιέν ποσὸν διὰ τὰς τελευταίας δόσεις, ἵνα 20 - 25 τοῖς ἑκατὸν ἴσως τοῦ ὅλου τιμήματος. Δευτέρα κατηγορία : Τὰ πρὸ τίνος μόλις χρόνου παραληφθέντα σκάφη, τὰ ὄφειλοντα σημαντικὸν ποσὸν διὰ τὴν ἀποπληρωμήν των, περὶ τὰ 50 - 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὅλου τιμήματος καὶ τέλος ἡ τρίτη κατηγορία : Αὕτη ἀναφέρεται εἰς σκάφη ἔτοιμα πρὸς παράδοσιν, ὄφειλοντα τὰ 70 - 80 τοῖς ἑκατὸν τῆς ἀξίας των εἰς γιέν. Τινὰ τῶν σκαφῶν αὐτῶν δὲν παρελήφθησαν εἰσέτι, πλὴν ἐκείνων — περίπτωσις «Ἐλληνικῆς» — τῶν ὁποίων ἡ ναυπηγησίς συνεφωνήθη ἀρχικῶς εἰς δολλάρια.

Θὰ ἔπρεπε, λοιπόν, νά καταρτισθῇ πίναξ ἐπακριβῆς τῶν συνκεκριμένων τριῶν κατηγοριῶν καὶ βάσει αὐτοῦ νά προέλθουν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανώσεις εἰς διαπρανιατέσεις μὲ τὰ ναυπηγεῖα καὶ τὰς Τραπέζας διὰ τὴν προβολὴν τοῦ αἰτήματος τοῦ Ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ περὶ χρεωστασίου. Τὸ ζῆτημα, ὅπως ἐτονίσαμεν, εἶναι

ασθαρόν. Ἀναφέρεται εἰς αὐτὴν τὴν καλὴν ύπόστασιν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Οἱ Ιάπωνες, οἱ τόσα κερδίσαντες ἀπὸ τὴν συνεργασίαν τῶν μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς μας, ἔχουν ύποχρέωσιν νά προσέξουν τὸ ἐλληνικὸν αἴτημα. Διὰ λόγους ἀνεξαρτήτους τῆς θελησίως των, τελοῦν ἐν ἀδυναμίᾳ ἐκπληρώσεως τῆς ύποχρεώσεώς των. Ἐπὶ μακράν σειράν ἐτῶν συνειργάσθησαν οἱ Ιάπωνες ναυπηγοὶ μὲ τοὺς "Ἐλληνας" ἐφοπλιστάς καὶ πολλὰ ἀπεκόμισαν. Αὐτὴ ἡ ἀνάπτυξις τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων, ἐν πολλοῖς ὄφειλεται εἰς τοὺς "Ἐλληνας" ἐφοπλιστάς. Ἡ νομιματικὴ ἀναταραχὴ θὰ παρέλθῃ. Ἡ συνεργασία τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν θὰ συνεχισθῇ. Οφείλουν οἱ Ιάπωνες νά προσέξουν τὸ ἐλληνικὸν αἴτημα. Δὲν βλέπομέν τι ἄλλο ἐκτὸς τοῦ χρεωστασίου νά προβάλῃ ὡς λύσις τῆς ἀνωμάλου αὐτῆς καταστάσεως. Οἱ δεσμοί, ὅλως τε, συνεργασίας κατὰ τὰς δυσκόλους περιόδους ἐδραιούνται καὶ ἀποδίδουν.

Καλεῖται, πάντως, ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἐπὶ συγκεκριμένων στοιχείων νά προβάλῃ τὸ αἴτημά του. Πιστεύομεν νά συναντήσῃ τὴν κατανόησιν. "Ἄς σημειωθῇ, τέλος, ὅτι τὸ χρεωστάσιον ἐφηρμόσθη ἡδη εἰς τὰ ναυπηγικὰ δάνεια πολλῶν ναυτικῶν χωρῶν.

"Ιδοὺ ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Μιχαὴλ Καραγέωργη :

Φίλε κ. Κωττάκη,

"Ὦς εἶναι πάρα πολὺ γνωστόν, τὸ 50% περίπου, τῶν νεοτεύκτων ἐλληνικῶν καὶ ἐλληνοκτήτων ποντοπόρων πλοίων ἔχουν ναυ-

πηγήθη εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία. Ἡ ᾧσιά τῶν πλοίων τούτων ἀνέρχεται εἰς πολλά δισεκατομμύρια δολλάρια. Ταῦτα ἐπληρώθησαν καὶ πληρώνονται χωρὶς τὸ παραμικρὸν ὀντάλλως μᾶς τῆς ιαπωνικῆς οἰκονομίας πρὸς τὴν Ἑλληνικήν, ἀπὸ πλευρᾶς εἰσαγωγῶν εἰς Ιαπωνίαν Ἑλληνικῶν ἐμπορευμάτων. Τὰ ὄνωτέρω ἀπόκτονύ ιδιαιτέρων σημασίαν ἔχαν ληφθῆ ὑπ' ὅψιν, διτί αἱ τελευταῖαι ναυπηγήσεις συνεφωνήθησαν εἰς τιμὴν τριπλάσιον περίπου τῆς πρὸ δεκαετίας καὶ εἰς νόμισμα ιαπωνικὸν ἀντί τοῦ δολλαρίου Η. Π.Α., τὸ ὅποιον, κατὰ κανόνα, είναι τὸ διεθνὲς νόμισμα πληρωμῆς τῶν ναύλων.

Αι είς τά ιαπωνικά ναυπηγεία παραγγελίσιι συνεφωνούντο μέ προκαταβολήν μετρητοΐς 20% ή 30% και μέ πίστωσιν τό 80% ή τό 70%. Μέχρι τού έτους 1974 αι τοκρεωλυτικαί δόσεις έξωφλούντο άνελλιπώς. Κατά τό έτος τούτο, όμως, δέν έπηλθεν άπλως κάμψις τής ναυλαγοράς, όλλ' αύτη έλθει τήν κατιούσαν, μέ ταχύτων ρυθμὸν ένω, έξ αλλού, πήρχισε και ή υποτίμησης τού δολλαρίου έναντι τού γιέν, ή όποια έφθασεν εις ποσοστὸν 20% - 30%.

¹ Αποτέλεσμα τῶν ὡς ἄνω ἐπεδρουσῶν μεταδόλων τῶν συνθήκων ήτοι ἡ ἐν ἀρχῇ ἀδυναμία δύλιγων πολίων νά ἐκπληρώσουν τὰς ὑποχρεώσεις των πλημμώντος τοῦ τοκεών λαυρίου. ² Η συνεχιζόμενή ὅμως κατάστασις ὑποτιμήσεως τοῦ δολλαρίου ἔναντι τοῦ ιαπωνικοῦ γιέν ται καὶ η παραμένουσα διαρκῶς εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα ναυλαγορά, ηδησε τὸν ἀριθμὸν τῶν πολίων τὰ ὅποια δυσχεραίνονται εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων των. Οἱ πλοιοκτῆται, κατ' ίδιαν ἕκαστος, ἐξήτησαν παρὰ τῶν ναυπηγείων κατανόησιν τῶν δυσχερών περιοτάσεων καὶ παράτασιν τοῦ χρόνου ἔξοφλήσεως τῶν τοκεών λαυτικῶν δόσεων. ³ Ατυχῶς, η ἔκκλησης αὕτη δὲν εὗρεν ἀνταπόκρισιν. Τὰ ναυπηγεῖα ἀπήγνησαν ὅτι ἔχουν ἐκχωρήσει τὰ δικαιώματά των εἰς τοὺς χρηματοδότας των, αἱ δὲ Τράπεζαι, μὲ τὴν σειράν των, ἐδήλωσαν ὀδυναμίαν θετικῆς ἀνταποκρίσεως εἰς τὴν ἔκκλησιν τῶν πλοιοκτητῶν, ἐπικαλούμεναι συναλλαγματικούς περιορισμούς οὓδεμίαν ἐπιτρέποντας παραχώρησιν.

Είναι ούτως ἀντιληπτόν, ὅτι ἡ κατάστασις ὁδηγεῖται εἰς ἀδιέξοδον καὶ τὸ γεγονός τούτῳ ὥδηγησεν εἰς συνεννοήσεις μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν, ὥστε μὲ τὴν συμπάραστασιν τῆς ἐλλήνικης Κυβερνήσεως, τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἔνσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν νά τι γίνη ἔντονον διάσημα πρὸς τὴν Ισπανικὴν πλευρὰν ἐπὶ σκοπῷ θετικοῦ τίνος ἀποτελέσματος.

Αλλά, κατά την γνώμη μας, η προσπάθεια θὰ είναι σκληρά καὶ ἐπίμοχθος διότι, ἀτυχῶς, η Ἑλληνική πλευρά εύρισκεται εἰς μειονεκτική θέσιν, ἀφοῦ δὲν εἶχομεν την πρόνοιαν νὰ συνδέωμεν τὰς Ἑλληνικάς πα-

ραγγείας μὲ κάποιον ἐμπορικὸν ἀντάλλαγμα, σχέσιν ἔχον μὲ τὰς Ἑλληνικὰς ἔξαγωγὰς πρὸς Ἰαπωνίαν. Περαιτέρω, φρονοῦμεν διὰ δραστικὴν ἑνέργεια είναι δυνατόν νὰ γίνη μόνον διὰ τῆς Ἐνόσεως Ἑλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος, μὲ τὴν συμπαράστασιν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως.

Δέν θά ήθελα νά κάμω κατάχρησιν τής φιλοξενίας σας και ν' αναφερθώ λεπτομερέστερον είς τὸ πῶς ἀντιλαμβάνομαι τὸ τρόπον καθ' ὃν θὰ πρέπει νά ὄργανωθῇ ἡ προσπάθεια αὐτῆς διά νά ἔχῃ τὸ καλύτερα δυνατά ἀποτελέσματα. Σημειώ μόνον, ὅτι πλήν τῆς ἐκ μέρους διακεκριμένων ἑκπροσώπων τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ σε μηρασ ασ τάσ εως πρός τὴν Ἔνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀπαιτεῖται λεπτομερῆς ἐνημέρωσις, δι' ὃνομαστικοῦ πίνακος, ὡς πρός τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων τὰ ὅποια ὄφειλον, ὡς πρός τὸ τί ἀκριβῶς ὄφειλεν ἔκσαστα καὶ πρὸς ποιὸν ναυπηγείον καὶ ὡς πρός τὸν χρόνον ἐντὸς τοῦ ὅποιού πρέπει νά ἐκπληρώσουν ταύτα τὰς συμβατικάς των ὑποχρεώσεις κλπ. Ἐπίσης πρέπει νά γίνῃ διακρίβωσις ὅλων ἐκείνων τῶν περιπτώσεων εἰς τὰς ὅποιας ὑπάρχουν στοιχεῖα ἀποδεικνύοντα ὅτι τὰ ναυηγεία παρέδοχν κατά τὴν διάφρειαν τῶν διατραγματεύσεων διαβεβαιώσεις ἀφορῶσας εἰς τὴν προέλευσιν

τοῦ ναυπηγικού τιμήματος, τὸ νόμισμα, τὸν τρόπον πληρωμῆς κλπ., ἐπὶ τὰς ὁ ποίων γένεσιν ἐστήριξεν ὁ παραγγελεὺς καὶ ἐπροχώρησεν εἰς τὴν κατάπτωσιν τῆς ναυπηγικῆς συμβάσεως.

Ο δάνωτέρω όνομαστικὸς πίναξ τῶν πλοίων καὶ τὰ λοιπά στοιχεῖα θα ἀποτελέσουν ἀντίκειμενον ὀξιολογίας ὑπὸ τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ὧδε στο συγκεκριμένων στοιχείων νὰ καταστὴ ἀποτελεσματικὴ ἡ περὶ ἣς πρόσκειται προσπάθεια, ὡς προσπάθεια ὅμως ὅχι με μονωμένων φύσιετόν, ἀλλὰ ὡς ὁ καὶ ἡροὺς τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ ὅποιος αὐτὴν τὴν φοράν πρέπει νὰ δώσῃ τὴν μάχην ἡγωμένος καὶ ν' ἀποδείξῃ τὴν πραγματικήν του ἴσχυν.

"Εχομεν μίαν εύκαιριαν νὰ διαψεύσω μεν τὴν ἴστορίαν μας, ή όποια περιλαμβάνει πολλάκις περιπτώσεις ἀποτυχίας λόγω διασπάσεως καὶ ἐλάτη φεως ἐνότητος καὶ συνεργασίας ἐπὶ θεάτρων τὰ όποια ὑπῆρχαν κρίσις: μα διὰ τὴν τύχην μας. Αὐτήν τὴν φορὰν ἄς ὑπερικήσωμεν τὸν ἔσωτόν μας. Νά τὸ ἐλπίσωμεν.

Μετά τιμῆς
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ
ιεύς, 6 Ιουλίου 1978

ΕΝΑΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Παρ' έλον ότι μόδις δικτύμηρον ἔχει παρέλθει ἀπὸ τῆς τελευταίας κυβερνητικής μεταβολῆς εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐν τούτοις ἐπιβλητικὸν είγει τὸ ἔργον τὸ δυποίον ἔχει συγτελεσθῆ.

Τὸ ἔργον τῆς νέας Κυβερνήσεως τοῦ κ. Κ. Κεραμανλῆ διὰ τοῦ Υπουργοῦ κ. Κεφαλογιάννη, εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας είναι σπουδαῖον. Οὐδέποτε ἀλλοτε ἐντὸς τόσον δραχέος χρονικοῦ διαστήματος — καὶ μάλιστα ὑπὸ δριψεῖαν ἀγνοπολιτεύσιν — ἐπετεύχθησαν τόσα πολλὰ καὶ ὄρθα.

Καθ' έτοις ἀφορᾶ εἰς τοὺς ναυτικούς μας, ἐψήφισθησαν οἱ γόμοι περὶ ἀλληλεγγύου εὑθύνης τῶν ἀντιπροσώπων ἐν Ἑλλάδι: τῶν ἀλλοδαπῶν ἔταιριν, διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ναυτικῶν, ὡς καὶ περὶ τροποποιήσεων τῆς περὶ παροχὴν γομοθεσίας τοῦ NAT. Εἰδικῶς ὁ περὶ NAT γόμος εἶναι: νομοθέτημα πρωτοποριακόν

Μεταξύ δὲ λλων πολλῶν, οὐ μόνον καθιεροῖ, διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν Ἑλλάδα, τὸ δικαίωμα λήψεως συντάξεως ἐπὶ τῇ συμπληρώσει διρισμένου χρόνου ὑπῆρεσίας, ἀνεξ αὐτής τοῦ σημείου, ἀλλὰ ἐπίσης διὰ πρώτην φοράν σπάζει τὸ φραγματοῦ ἀναγρονιστικοῦ συστήματος τοῦ οἰκογενειακοῦ δικαίου τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, ἀναγγωρίζαν τὸ αὐτὸ δικαίωμα συντάξεως εἰς ἔξωγαρια τέκνα, ὡς καὶ εἰς τὰ γόμφια. Ἐπίσης τὸ διειρον τῶν γκυτικῶν μας διὰ δικόν των γοσοκομείον ἔγινε πραγματικότης, ἀφοῦ αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀνακατασκευὴν τοῦ γοσοκομείου Μελισσίων ἤρχισαν ἥδη καὶ προχωροῦν εἰς ρυθμὸν ταχύτερον τοῦ συμβατικοῦ προθίλεπομένου.

Κατ' ὁσον ἀφορᾷ εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἐγ γένει, ἔθεσπισθη ὁ νόμος περὶ τοῦ κύρους τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν, τῶν ἔχουσῶν τὴν πραγματικὴν ἔδραν εἰς τὴν Ἑλλάδα. Διὰ τοῦ νόμου αὐτοῦ ἡρθη ἡ ἐπὶ δικτὺ καὶ πλέον ἔτη ταλαντίσσα τὴν Ναυτιλίαν ἀμφιβολία ἀν αἱ 3.500 καὶ πλέον ἀλλοδαποὶ ἑταιρίαι, πλοιοκτήτριαι ισαρθριων ἐλληνικῶν πλοιῶν, ὡς καὶ αἱ ναυτιλιακαὶ ἑταιρίαι, αἱ δοποῖαι ἔχουν δημιουργήσει γραφεῖα δάσει τῶν νόμων 87) 67, 378) 68 καὶ 27) 75 εἶναι ἔγκυροι εἰς περίπτωσιν, που ἡ διοικησις αὐτῶν ἀσκεῖται ἐξ Ἐλλάδος.

Ἐπίσης ἔξεδόθι τὸ ὑπ' ἀριθ. 417) 78
Προεδρικὸν Διάταγμα περὶ ὁργανικῆς
συνθέσεως πλοίων ἔγινε τῶν 3.000 κοχ.,
που καθώρισε τὴν σύνθετιν τῶν συμβα-
τικοῦ τύπου πλοίων, ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς
τὰς τεχνολογικὰς ἔξελιξεις τῆς ἐποχῆς
μας καὶ τὰς συγχρόνους συνθήκας τῆς
ναυτικῆς ἐργασίας. Η γένια σύνθετις πλη-
σιμωτὸς ἔγινε ἐπιτυχῶς τὴν διαστάλειαν

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

**ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ
ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ**

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: B. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P. O. BOX: 210266

τού πλοιού καὶ δὲν θίγει κεντημένα δικαιώματα τῶν ναυτικῶν μας, ἐκ παραλλήλου οὐσίας αστικῶς καὶ ἀποτελεῖ σε ματικῶς δογμῆι τὴν συγγωνιστικὴν ἴκανοτητην τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς συγγειγάς στιγμὰς τῆς θαθείας ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Εἰς τὸ πλαίσιον τῆς προσχριμογῆς τῶν συνθέσεων πληρώματος πρὸς τὰς συγγρήνους τεχνολογικὰς προδόσους καὶ χάριν τῆς συγγωνιστικῆς ἴκανοτητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ἐντάσσονται καὶ δύο ὑπουργικαὶ ἀποφάσεις, αἱ ὅποιαι ἔξεδθησκαν καὶ ρυθμίζουν τὰς συνθέσεις τῶν πλήρως αὐτοματοποιημένων, ὡς καὶ τῶν ημιαυτοματοποιημένων πλοίων. 'Ἐξ ἄλλου, διὰ τοῦ ἐκδοθέντος ὑπὸ ἀριθ. 435) 78 Προεδρικοῦ Διατάγματος περὶ πτυχίων ναυτικῆς ἴκανοτητος πρὸς ἐκτέλεσιν πα-

θηκόντων ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γεφύρας καὶ μηχανῆς Γ' τάξεως, σκοπεῖται ἡ ἀρσις μᾶς ἀνομαλίας, ἡ ἀναγνώρισις μᾶς πραγματικῆς καταστάσεως, δηλαδὴ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἄνω καθηκόντων ὑπὸ ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι καίτοι δὲν εἴγαν: διπλωματοῦχοι, λόγω ἀλλείφεως τυπικῶν προσόντων, ἐν τούτοις κέκτηγαν: τὰ οὐσιαστικὰ προσόντα καὶ ἐκτελοῦν εἰς τὴν ποδεῖν τὰ ἄνω καθηκόντα. Διὰ τοῦ ἄνω διατάγματος ἐπετεύχθη ὥστε ὅσοι ἐκτελοῦν φυλακὴν ἀξιωματικοῦ γεφύρας ἢ μηχανοστασίου καὶ ἔχουν διπλωματικὸν πτυχίον ἴκανοτητος, ἢ λῆψις τοῦ ὅποιου θὰ ἐπιτυγχάνεται δι' ἐξετάσεων ἐγώπιων τῶν προξενικῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, εἰς δὲ τὴν ἡμεδαπήν ἐγώπιον τῶν Κεντρικῶν Λιμεναρχείων τῆς χώρας.

τραπεζικαὶ ἐργασίαι εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα.

'Ἐπίσης, τὰ νέα μέτρα, εἰς τὰ πλαίσια τῆς εὐρυτέρας διομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας, προβλέπουν γενναίας ρυθμίσεις (φορολογικάς, χρηματοδοτικάς) διὰ τὴν ἐγχώριον ναυπηγικὴν διομηχανίαν. Ειδικότερον, προτείνεται:

- 'Η ἀπολαγὴ ἀπὸ φόρους, χαρτόσημον κλπ. τῶν ὑλικῶν ποὺ χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ τὰς ναυπηγοεπισκευαστικὰς μονάδας.
- 'Η ἀπολαγὴ ἀπὸ φόρους, χαρτόσημον, δασμοὺς κλπ. τῶν δανείων καὶ τῶν πιστωσῶν ποὺ ὀποδέλουν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς λειτουργίας καὶ εἰς τὴν δελτίωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ἐγχώριων ναυπηγικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν δάσεων.
- 'Η δημιουργία διυπουργικοῦ φορέως διὰ τὴν συζήτησιν ἀπὸς ἕκαστον μῆνα τῶν προβλημάτων τῆς ἑλληνικῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας.
- 'Η τροποποίησις τῶν ὅρων χορηγήσεων δανείων διὰ ναυπηγήσεις, εἰς τρόπον ὥστε τὰ χορηγούμενα δάνεια νὰ μη δύνανται νὰ ὑπερβαίνουν τὸ ποσοστὸν 80 τοῖς ἑκατὸν τοῦ τελικοῦ τιμήματος τῆς κατασκευῆς ἀντὶ τοῦ ἰσχύοντος σήμερον 80% τοῦ κόστους.



ΕΝΩ ΤΟ ΓΙΕΝ ΑΝΑΤΙΜΑΤΑΙ

'Αποφεύγουν οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ τὰ ισπωνικὰ ναυπηγεῖα. 'Η ψύφωις τοῦ γιὲν ἔναντι τοῦ δολαρίου κατέστησεν ἀρύμφορον παραγγείλιον εἰς τὴν 'Ισπωνίαν. 'Ας σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι τὰ χρέα τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ισπωνικὰ ναυπηγεῖα φθάνουν τὰ 1.500 - 2.000 ἑκατομ. δολαρία. Τὸ δικαιοστάσιον, ὅπερ ἔζητοσαν οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταί, δὲν φαίνεται νὰ παραχωρήσαι ἀπὸ τοὺς 'Ισπωνας, ἐνῷ αἱ προτάσεις τῶν βραχιλιανῶν ναυπηγείων, ὅπως καὶ τῶν νοτιοκορεατικῶν, εἰναι τώρα ἐλκυστικῶτεραι.

'Ἐν τῷ μεταξὺ παραμένουν ἀπαράληπτα εἰς τὰ ισπωνικὰ ναυπηγεῖα πλείστα ὄσα νεοτεκτά πορτογαλική σκάφη. Οἱ ἐφοπλισταὶ των τελούν ἐν ἀναμονῇ τῶν τελικῶν ἀποφάσεων τῶν 'Ισπωνών ναυπηγῶν. 'Άδυνατον νὰ ἀναλάδουν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς καταβολῆς τῶν δόσεων εἰς γιένες.

'Ανεξαρτήτως τῆς ὀποχῆς ἀπὸ τὰς ναυπηγήσεις, λόγω τῆς κρίσεως, τονίζεται παρὰ τῶν ὑπευθύνων ἐφοπλιστικῶν κύκλων τῆς 'Ελλάδος, ὅτι τὰ ισπωνικὰ ναυπηγεῖα εἰναι πλέον ἀσύμφορα καὶ θὰ πάυσουν νὰ προτιμῶνται ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν πελατείαν.

Οἱ 'Ισπωνες τελούν ἥδη ἐν γνώσει τῶν ἀντιλήφεων, αἵτινες κρατοῦν μεταξὺ τῶν ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Μία τόσον

Τὸ δεκαπενθήμερον

Η ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΟΣΟΔΟΣ

Τὸ ὅλον θέμα τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος δέον νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀμεσον προσοχὴν τῶν τε ἀρμοδίων τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, ὃσον καὶ τῶν ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν.

'Υποστριζόμενος, ἐν πλήρει γνώσει τοῦ ζητήματος, ὅτι ἡ ἔκ της Ναυτιλίας συναλλαγματικὴ πρόσοδος δυνατὸν αἰσθητῶς νὰ αὐξηθῇ, ἀν δρισμένα προϋποθέσεις ἡθελον τύχει ἐφαρμογῆς καὶ ἀμέσου παρακολουθήσεως.

Σημαντικὰ εἶναι τὰ ποσά, ποὺ πιστεύομεν διὰ διαρρέουν, διότι δὲν ἀσκεῖται ὡς ἐπιβολλόμενος ἔλεγχος καὶ δὲν παρέχεται ἡ δέουσα διευκόλυνσις εἰς τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις ἵνα διενεργήται μεσφ τῶν ἑδῶν Τραπεζῶν ή κίνησις τῶν λογαριασμῶν συναλλάγματος.

Οἱ ἐφοδιασμοὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων εἰς ὑλικά, ἀνταλλακτικά καὶ τρόφιμα. Αἱ ἐπισκευαὶ καὶ τὰ ὅσα φέρουν μεθ' ἐσαῦτων οἱ ναυτικοὶ κατὰ τὴν παλινόντησην τῶν. Αἱ παντὸς εἶδους προμήθειαι καὶ ἀμοιβαί, αἱ σχέσιν ἔχουσαι ἀμεσον ἡ καὶ ἔμμεσον μὲ τὸ πλοῖον. Αἱ παντὸς εἶδους εἰσφοραί, αἱ προερχόμεναι ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν ποντοπόρων πλοίων μας καὶ τέλος καὶ αὐτὰι αἱ δοπάναι τῶν ναυτιλλομένων γενικῶς, τὰ νοσήλια καὶ αἱ ἀποζημιώσεις, ὅλαι αὐτὰι αἱ περιπτώσεις καὶ πλείσται ὅλαι ἐμπίπτουν εἰς τὰς διατάξεις περὶ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματικοῦ καὶ πρέπει νὰ ἐλέγχωνται ἀρμοδίως.

Δὲν ἀρκοῦν, καθ' ἡμάς, αἱ ὅσαι περιπτώσεις ἀναφέρονται εἰς σχετικὴν μὲ τὸ ναυτιλιακὸν συναλλάγματος πρόσοδον πεισθῆσιν τῆς 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Τὸ θέμα εἶναι πολὺ εύρυτερον καὶ περισσότεραι αἱ περιπτώσεις, καθ' ὃς ἐπιβάλλεται ἡ συναλλαγματικὴ εἰσφορά.

'Ἐπαναλαμβάνομεν τὴν ὑπόδειξιν: Νὰ μελετηθῇ ἐπισταμένως τὸ ὅλον κύκλωμα τῶν περὶ τὸ πλοῖον εἰσφορῶν καὶ νὰ καθιερωθοῦν κανόνες, οἵτινες ἀφοδιῶς θὰ τείνουν εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος, τοῦ «δόξηλου» τούτου, πολυτίμου διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας, πόρου.

Τὸ πρόβλημα, κυρίως, τῆς καλυτέρας ὀργανώσεως τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς μας διομηχανίας προέρχει. 'Εκατομμύρια πολλὰ δολλαρίων μᾶς διαφεύγουν, διότι ἀνεπαρκῆ εἶναι τὰ μέσα δεξαιμενισμοῦ, ἀνεπαρκεῖς καὶ οἱ χώροι ποὺ περιέχονται διὰ τὰς ἐπισκευαστήριος τῶν πλοίων, ἀνεπαρκής, τσως, καὶ ὁ ἐξοπλισμός των.

'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας

ἀνεκοίνωσε μέτρα τινά, τείνοντα εἰς τὴν ἐπαύξησιν τῆς ναυτιλιακῆς εἰς συναλλαγματοδόσου. Τὰ μέτρα αὐτά, τὰ ὅποια τελοῦν ὑπὸ θεσμοθέτησιν, εἶναι τὰ κάτωθι, χωρὶς νὰ είναι καὶ τὰ μόνα, ποὺ ἐπιβαίνουν τὴν ἴνα τῆς Ναυτιλίας πρόσοδος ἐπαρκῶς αὐξηθῆ.

1.— Νὰ πραγματοποιοῦνται καταθέσεις εἰς συναλλαγματικά, ἀποδοτέας εἰς πρώτην ζήτησιν ἢ μὲ δραχαπρόθεσμον προειδοποίησιν (δύο ή ἐπτά ημέρων).

Τὸ ἐπιτόκιον τῶν καταθέσεων αὐτῶν θὰ καθορίζεται ἐλευθέρως ἀπὸ τὰς Τραπέζας, συμφώνων πρὸς τὰς ἔξελίσεις τῶν διεθνῶν χρηματαγορῶν καὶ δὲν θὰ καταβάλλεται ἐκ τῶν διαθεσίμων τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, ἀλλὰ ἐκ τῶν συναλλαγματικῶν διαθεσίμων τῶν Τραπεζῶν.

2.— Νὰ δίδουν ἐντολὴν εἰς τὰς Τραπέζας, σπώς διενεργούν διὰ λογαριασμῶν τῶν προθεσμιακάς πράξεις ἐπὶ συνοδλάγματος, καθὼς καὶ ἀπ' εὐθείας μεταπροτάς ξένου νομίσματος εἰς ἄλλο, χωρὶς ἐπιβάρυνσιν.

3.— Νὰ δέχωνται δάνεια εἰς συναλλαγματικά πλέον καὶ αἱ ἀμεδαται ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, καθὼς αἱ ἀλλοδαπαὶ, ἀδιαφόρως ἀν αἱ τελευταὶ ἀσκοῦν τὴν δραστηριότητά των ἐντὸς ἢ ἐκτὸς 'Ελλάδος.

'Ἐπι πλέον, μὲ τὰς νέας ρυθμίσεις θὰ ἀπαλλάσσονται τελῶν χαρτοσήμους δόλαι αἱ

 **KARAGIANNIDIS & SONS GMBH**

General Shipsuppliers

IMPORT

Marine Spares & Equipment

Provisions and Bonded Stores

Deck, Engine and Cabin Stores

Promt Supply in all German Ports



EXPORT

Tel. Office (0421) 38 41 07 / 08
Tel. A.O.H.
J. Karagiannidis (0421) 34 35 66

Travemünder Straße 6
P. O. Box 15 05 49
D-2800 Bremen 1
Telex: 02 45 163 kara d
Telegrams: Karagiannidis Bremen

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

καρποφόρος συνεργασία μεταξύ των 'Ελλήνων έφοτλιστων και των 'Ιστιών ναυπηγών τείνει νά σταματήσῃ, έπειτα ζητιαί ακριβώς κατά πρώτον λόγον των 'Ιστιών ναυπηγών. Τόθεμα, πάντως, δεν έκλεισεν είσετι. Οι έφοτλιστοι τελούν ένα άναμονή των τελικών αποφάσεων των ναυπηγείων. Ιδωμεν.

* * *

'Υπάρχουν όμως πληροφορίαι, ότι οι 'Ιστιώνες ναυπηγοί πιεζόμενοι από την κρίσιν, ηρχισαν νά δέχωνται παραγγελίας τοις μετρητοίς εις δολάρια. Παραγγελίας τινές συνήφθησαν ήδη εις δολάρια, μεταξύ δ' αυτών λέγεται ότι και της «Ελληνικής» τάτρια ρό-ρό σκάφη συνεφωνήθησαν εις δολάρια.

Η ΚΡΙΣΙΣ

Παρά την συνεχίζομένη παγκόσμιον κρίσιν, τα οίκονομικά αποτελέσματα των μεγάλων ιστιωνικών ναυπηγικών συγκροτημάτων δεν είναι τόσον απογοητευτικά όσον άνεμένετο. Τούτο όφειλεται, κυρίως, εις την άπασχολησίν των και εις αλλούς τομείς δραστηριότητος, καθώς και την αύξησην των κρατικών δαπανών πρός υποστήριξην της έγχωρου διομηχαίας. Τα κέρδη των έπτα μεγάλων ιστιωνικών διομηχαϊκών συγκροτημάτων, κατά το λήξαν την 31η Μαρτίου οίκονομικόν έτος, είχαν ως άκολουθως:

Κέρδη Σύγκρισης με
(έκ. γιένες) προηγ. έτος

Μιτσουμπίσι	45.600	αυξησης	29%
'Ιστικαβάτζ. Χαρίμα	35.000	μείωσης	34%
Χιτάτσι	12.000	"	34%
Καβασάκι	14.000	"	53%
Μιτσούΐ	8.000	"	51%
Σουμιτόμο	6.000	"	54%
Νίππον Κόκαν	5.000	"	8%

Εις την Ευρώπη, ένδιαφέρουσαι συνομιλίαι λαμβάνουν χώραν εις Νορβηγίαν, έν σχέσει με την συνέξισην της παροχής υποστηρίξεως έκ μέρους του 'Ινστιτούτου 'Εγ-

γήσεων πρός τινας νορβηγικάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις.

'Η ύπόθεσης αφορά αρκετάς Τραπέζας, περιλαμβανομένων γνωστών έμπορικών Τραπέζων του Λονδίνου, έν όφει δέ της συνεχίζομένης κρίσεως είς την ναυλαγοράν των τάνκερς, δεν άποκλείεται νά ληφθούν ρεαλιστικά μέτρα πρός άντιμετώπισην της διαλύσεως των πολλών παραπλησμένων σύντομον τάνκερς. Αυτό θά είναι δυσάρεστον διά πολλούς, ιδιαίτερως κατόπιν της προβλεπομένης πτώσεως των τιμών διαλύσεων εις την 'Απω 'Ανοιτολήν.

ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

'Αφονον τό δημόσιον χρήμα πήρχισε νά ρέη, ίνα ναυπηγική διομηχαία όλων των ναυτικών χωρών —ξέαιρουμένης της 'Ελλάδος— συγκρατηθή ύπό την δύνατην κρίσιν, ήτις από διετίας πλήττει αμεσώτερον τα ναυπηγεία. Αι έπιχορηγήσεις άσυζητηπί παρέχονται και αι χαμηλότοκοι πιστώσεις φθάνουν διά των παραγγέλλοντα τά 90% του τιμήματος.

Κρατικοποιημένα τά βρετανικά ναυπηγεία, όπως και τά Ιταλικά. Πρός την κρατικοποίησην δαίνουν και τά σουηδικά, ένω εις την Φινλανδίαν, την Γερμανίαν, την Γαλλίαν, την Λατινανδίαν, την Ισπανίαν, οιαδήποτε πιστοδοτική διευκόλυνσις παρέχεται εις των παραγγέλλοντας έφοπλιστην ή τό Κράτος. 'Η κρίσις μαστίζει τώρα και τά ιστιωνικά ναυπηγεία. Οι ισολογισμοί των ναυπηγικών ταϊτιων διά τό 1977 έμαρτινζουν ζημίας και αι άπολύτεις του προσωπικού έπικολουθών. Τά ιστιωνικά ναυπηγεία τελευταία υψίστανται τάς συνεπείας της κρίσεως. Διά τινα έξ αυτών αι έτον παρελθόντων παραγγελίαι συνεκρότουν πως την κατάστασιν. 'Ηδη αι άπολύτεις του προσωπικού άθροισαν αναγγέλλονται. 'Η έποχη των άθρων παραγγελιών σύντομον τάνκερς παρήθεν. Κεναι αι έσχαραι παραμένουν και αι τάξεις του έργατικον προσωπικού άραιούνται. Τό μέγα πρόβλημα διά τά ιστι-

νικά ναυπηγείας έγκειται άκομη εις την παραλαβήν των έτοιμων πρός παράδοσιν πλοιών. Δεν παραλαμβάνονται από τους παραγγείλανται αιτίας αύτά. 'Η πτώσης του δολλαρίου προσέθηκεν ένα άκομη σοβαρόν και δυσεπίλυτον πρόβλημα διά τά ναυπηγεία και τους έφοπλιστάς.

'Άριστος ή αύριον. 'Εφόσον αι μεταφοραι συρρικνύνται και αι ή παραγωγική ίκανότης όλων των χωρών περιορίζεται, ένω ό προστατευτισμός διευρύνεται και τά Κράτη πρός την στασιμοπληθωρισμὸν κατ' άναγκην φέρονται, έπι τοσούτον ή άνεργια θά αύξανη και αι κρίσις θά συνεχίζεται. 'Η Ναυτιλία πρώτη, όπως και τά ναυπηγεία, θά δέχωνται άμεσως τών άντικτυτον.

Μακράς πινονής φαίνεται άκομη ή προσπάθεια της άναστηλώσεως της Οίκονομίας, έφ' ω και αι ναυπηγική διομηχαία, μαζί με την Ναυτιλίαν, πρόκειται άκομη έπι μακρών νά υποστούν τάς συνεπείας της άκρατου αισιοδοξίας, ύφ' ήν τά πράγματα της Οίκονομίας άντεμετωπίσθησαν, όπως και της Ναυτιλίας.

ΕΝΑ ΦΩΤΕΙΝΟΝ ΜΕΤΕΩΡΟΝ

Μέσα εις την άπογοήτευσιν και την άγαντετησιν, τάς όποιας έδοκιμάσαμεν κατά τό διαρρεύσαν δίμηνον, έξ αιτίας ήθικών και οίκονομικών άτασθαλών ώρισμένων «παρεισάκτων» της Ναυτιλίας μας, λόγω των όποιων αύτη έβληθη έξ όλων των κατευθύνσεων και έγινε στόχος δυσφημηστικής έναντιον της έκστρατείας, με πολλήν υπερηφάνειαν έσημειώσαμεν μίαν άληθη ναυτικήν έποιοιν, την όποιαν έγραψε τό έλληνικόν φορητόγον «Γ. Ν. Παπαλόγος» της έταιρίας Παποϊλού.

Τό ύπό έλληνικήν σημαίαν τούτο σκάφος μας, πλέον έχογκ Κόγκ πρός Εύρωπην συνήντησε, 250 μίλια νοτιοδυτικῶς της Σαγικόν, πρωτόγονον ξύλινον πλοιάριον έπι του όποιου έπειδαίνεν άριθμος άνθρωπων. Ο πλοιάρχος τού σκάφους, ώς άληθης «Έλλην ναυτικός, άνεκοψ τόν πλούν, έπλησίασε τό σκάφος και αι άντελήθη τούς έπιβαντανταις, οι όποιοι ήσαν εις άξιοθρήνητον κατάστασιν, λόγω του τρόμου και τών ταλαιπωριών τάς όποιας έπι ήμέρας υψίσταντο εις την άφιλόξενον έκείνην θαλασσίαν περιοχήν.

Οι έπιβανταντες τού πλοιαρίου τούτου έδηλωσαν ότι είναι Νοτιοδιετναίται και έγκατελείψαν την πατρώων των γήν έκλεξαντες την «έλευθερίαν», άψηφούντες όλους τους κινδύνους διά τό ύπέρτατον άγαθόν, τό όποιον τούς άπεστέρησε τό έπικρατούν άπανθρωπον καθεστώς. Προσέθεσαν δέ, ότι τέσσαρας άλλοι σκάφοι διαφόρων έθνικοτητων, κατίοι τούς συνήντησαν, άντιπαρήλθον άπανθρώπως έγκαταλείψαντες τόσας άνθρωπίους ψυχάς εις τη τύχην των.

Ο 'Έλλην πλοιάρχος ήλθεν άμεσως εις έπαφην με τάς άρμοδιας έλληνικάς 'Αρχάς και έζητησεν άδηγίας, δοθέντος ότι ή έπιβίναταις έπι τού σκάφους άνθρωπων στερουμένων ταξιδιωτικῶν έγγραφων ήτο πράξις ριψοκίνδυνος, έπειδη ούδεμία χώρα είναι εύκολον άνεχη τοιούτου είδους πρόσφυγας. 'Η άπανθησις τού άρμοδιων 'Αρχών ύπηρξεν άνταξία τών έλληνικών παραδόσεων πολιτισμού και ύψηλης άνθρωπιτάς και πλήρης άναγνωρίσιτος τών άνθρωπίων δικαιωμάτων, τά όποια καταπατούνται κατά τρόπον άνεργων άνταξία της διάσιας εις μίαν άπτυχον χώραν. Παρέλαθε τούτους έπι τού πλοίου του και μετά πλοιούν άρκετών ήμερων τούς άπειβίναταις πρό ήμερων εις την Πύλον, όπου τούς παρέλαθον έπικράσωποι τού ΟΗΕ διά νά τούς πρωσθήσουν εις χώρας, οίτινες θά τούς δεχθούν.

Τυχαίον συμβολισμὸν άποτελεί ό κατάπλους τού σκάφους εις τόν Κόλπον τού Ναυαρίνου, έκει όπου τελικώς ήλευγράφη διά της γνωστῆς ναυμαχίας, ήλευγράφη τῆς 'Ελλάδος. Εις τά ίδια χώματα έπατησαν οι κατατρεγμένοι Βιετναμῖται, οίτινες

ITALY
AT YOUR SERVICE IN ALL ITALIAN PORTS
"MEDOV"

The Mediterranean &
Overseas Shipping Agency S.p.A.

GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS

Shipbrokers — Oil & Bunker Contractors

Research and Development

Via XX Settembre 29
16121 Genoa

Phones : (10) 54.13.61 (5 lines)
(10) 26.85.32 (3 lines)

Telexes : 27046 — 28460

Cables : MEDOV

είχον τὸ θάρρος νὰ ἐκλέξουν μεταξὺ ἑλευθερίας καὶ θανάτου.

Τὸ γεγονός τούτο ἀποτελεῖ ἔνα ὁκόμη πολύτιμον λίθον εἰς τὸ δάδοντα τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡθικὴν ἀμοιδίην καὶ ἔξαρσιν τῆς πράξεως ταύτης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου κρίνομεν ἀπαραίτητον, διότι οὐτὴ καὶ μόνον —καὶ δὲν εἶναι μοναδική εἰς τὰ χρονικὰ τῆς Ναυτιλίας μας— ἔρχεται τὸ αὐτοταθμίστα σκάφος κατὰ καιρούς, ἀπὸ ἔχθρούς καὶ φίλους, καταλογίζονται εἰς βάρος τῆς.

Εἰς ἔνα Κόσμον ὅπου ἡ ἀξία τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς είναι ἀμέλτετόν ὑπόθεσις, ἡ διάσωσις ἀνθρώπων κάτω ἀπὸ δυσκόλους συνθήκας, ἀποτελεῖ ἀπόδειξην ἀνθρωπέου πολιτισμοῦ, ἀνθρωπιᾶς καὶ ἀπολοτού σεβασμοῦ τῶν ἀνθρωπίνων δικαιωμάτων.

«Ολοὶ οἱ συντελέσαντες εἰς τὴν εὐόδωσιν μᾶς τοιώντης περιπτειώδους διασώσεως εἴναι ἄξιοι κάθε ἐπάνιον καὶ διακρίσεως.

ΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΑΙ

Αἱ στῆλαι τοῦ ἡμεροτίου Τύπου ἡ σχολή-θησαν καὶ πάλιν μὲ θέματα Ναυτιλίας. Αὔτην τὴν φοράν κύριον πρόσωπον ἥτο ἔνας «έφοπλιστής» διὰ φορτίον τσιμέντου καὶ σιδήρου. Πελάται του Ἀραβεῖς τοῦ Ὄμραν. Ἀπέστειλαν τὰ δολλαρία των, ἀναμένοντες τὸ τσιμέντον καὶ τὸν σιδήρον. Πλήν ματαίων ἀνέμονον. Ὁ «έφοπλιστής» ἐνεβυλάκωσε τὸ ἀντίτιμον καὶ τὴν ὑπόθεσιν ἀνέλαβεν ὁ Εισαγγελεύς.

Καὶ ὅλα αὐτὰ εἰς μίαν περίοδον κατὰ τὴν ὥποιαν μεγάλαι προσπάθειαν καταβάλλονται διὰ τὸ ἐμπορικόν μας ἀνοιγμα πρὸς τὰς ἀραβικὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἐνῷ ἐπιφανεῖς ἐκπρόσωποι τοῦ ἐμπορικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ ἀραβικοῦ κόσμου ἔφθασαν προσφάτως εἰς Ἀθήνας, μὲ τὰς καλυτέρας τῶν διαθέσεων, τάσσον δι' ἐπενδυτικὰ προγράμματα σὸν καὶ διὰ τὴν ἔτι περιπτέρων ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν. Ὁ κύριος ἐκπρόσωπος τῆς... ἀτσιδωσύνης μᾶς διεφῆμισε καταλλήλως.

Ἐρωτῶμεν: Τί ἐπιβάλλεται νὰ τοῦ ἐπιβληθῇ, ἐὰν ἀλληλούν σὸς τοῦ καταμαρτυροῦν οἱ ἔξι Ὄμραν ἔξαπατηθέντες Ἀραβεῖς;

ΚΑΤΟΡΘΩΜΑΤΑ

Εἰς τὴν ιταλικὴν ἐφημερίδα τῆς Γένοβας «ΙΛ ΣΕΚΟΛΟ ΧΙΧ» τῆς 29.6.78, δημοσιεύεται ὑπὸ εὐμεγέθεις τίτλους ἡ κατωτέρω εἰδησις, τὴν ὥποιαν καὶ παραθέτομεν:

«ΚΑΤΟΠΙΝ ΕΞΑΜΗΝΟΥ ΕΡΕΥΝΗΣ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ ΣΥΝΕΛΗΦΘΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΡΩΜΗΝ Ο ΕΛΛΗΝ «ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ» ΟΣΤΙΣ ΔΕΝ ΚΑΤΕΒΑΛΕ ΤΟΥΣ ΜΙΣΘΟΥΣ ΕΙΣ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

»Ο «Ἐλλην «έφοπλιστής» Κάρολος Δημητρόπουλος, συνελήφθη ὑπὸ τῆς ἀστυνομίας τοῦ ἀρεοδρομίου Φιουμιντσίνο, κατόπιν ἐντάλματος συλλήψεως, τὸ ὥποιον είχεν ἐκδοθῆ; τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ὑπὸ τῶν δικαστικῶν ἀρχῶν τῆς Γένοβας λόγῳ τοῦ διτὶ τὸ πλοίον του ἔξετελει πλόας ἀνευ τηρήσεως τῶν κανόνων ἀσφαλείας καὶ ὑγιεινῆς.

»Η ὑπόθεσις, ήτις κατέληξεν εἰς τὴν σύλληψην τοῦ «Ἐλλήνος «έφοπλιστοῦ», είναι ἡ πρώτη τοῦ εἰδους τῆς, ήτις συμβαίνει εἰς Ιταλίαν καὶ ἡ ὥποια ἥρχισε τὸν παρελθόντα Νοέμβριον εἰς τὴν προβλῆτα τῆς Γένοβας Πόντε Λίμπια.

»Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κύπρου φορτηγὸν «ΟΣΚΑΡ ΝΤΕΜΕΤ», χωρικότητος 1.000 τόνων, μὲ πλήρωμα 11 ἀνδρῶν πάσας ἑθνικότητος, κατεκρατήθη ὑπὸ τοῦ Λιμεναρχείου, κατόπιν καταγγελίας τῆς ΔΟΜ, συνδικαλιστικοῦ ὄργανοισμοῦ, διτὶς ὑπερασπίζεται τὰ συμφέροντα τῶν ἔνων ναυτικῶν. Τὸ πλήρωμα κατηγγύειν εἰς τὰς συνδικαλιστικὰς ὄργανοισεις ὅτι ἐστερείτο χρημάτων, τρφῆς, ηλεκτρικοῦ φωτὸς καὶ ἀντεμετώπιζεν δυσκολίας ποσίμου ὄντας.

»Τὸ Λιμεναρχεῖον ἐνδιεφέρθη ἐξ ἀρμοδιότητος καὶ εἰδοποίησε τὸν Διοικητὴν τῆς ἀ-

στυνομίας λιμένος. Τὴν 3ην παρελθόντος Δεκεμβρίου ὅργανα τῆς λιμενικῆς ἀστυνομίας, μὲ ἐπικεφαλῆς τὸν ἀντεισαγγελέα κ. Βίτο Μονέτι ἀνήλθον ἐπὶ τοῦ σκάφους πρὸς ἐπολήθευσιν τῶν καταγγελθέντων. Εἰς φῶς ἥλθον λεπτομέρειαί αἵτινες ἐν πολλοῖς ὑπερέβαινον τὰ καταγγελθέντα.

»Τὸ σκάφος είχεν ἀναχωρήσει ἐκ Λιδίαν καὶ κατωρθώσας νὰ φύσῃ εἰς Γένοβαν κατόπιν πολλῶν δυσκολιῶν, ἀφοῦ ἔγιναν καὶ ἐκρήσεις εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

»Αἱ ἀνακριτικαὶ ἀρχαὶ κατὰ τὴν ἔρευνάν των ἔξηκριθεῖσαν ὅτι τὸ σκάφος ἥτο ἀναξιόπλους, στερούμενον καὶ τῶν στοιχειωδῶν μέσων συστημάτων ἀσφαλείας εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος ἡ ναυαγίαν. Αἱ πλευραὶ τοῦ σκάφους δὲν ἥδυναντο νὰ ἀνθέσουν εἰς τὴν κρούσιν τῶν κυμάτων καθ' ὃσον εἶχον διαβωθῆ ἀπὸ τῶν σκωρίων. Ναυαγοσωστικαὶ λέμβοι ἐλλιπεῖς καὶ ἀνύπαρκτοι βοηθητικὴ γεννήτρια ἡλεκτρικοῦ ρεύματος. Ο «ἐκπρόσωπος τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς ἔξεδωκε τὸ ἐντόλμα συλλήψεως ἔνωντίον τοῦ «Ἐλλήνος «έφοπλιστοῦ» Καρόλου Κωνσταντίνου Δημητρόπουλου ἔτῶν 31, ἐκ Σουλίου, κατοίκου Πειραιῶς, ἀλλὰ κατοικεόμενού τοῦ εἰς Γένοβαν. Ο «Νηθωπός διτὶς εἶχε δισεβεδιώσει ὅτι θὰ ἥρχετο εἰς τὴν Γένοβαν διὰ νὰ ἔσοφληση τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πρὸς τοὺς ναυτικούς καὶ νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τῶν ἀρχῶν, κατώρθωσαν νὰ δισφύγη εἰς τὴν Ἐλλάδα προτὸν τὸν συλλάθων οἱ ἀστυνομικοί. Η φυγδικία του ἐσυνεχίσθη μέχρι προχθές τὸ δράδυ. Η ἀστυνομία τοῦ ἀεροδρομίου τοῦ Φιουμιντσίνο εἰδοποίηθη ὑπὸ τῶν ἀστυνομικῶν ἀρχῶν τῆς Γένοβας, ὅτι ὡς καταζητούμενος «έφοπλιστής» εἶχε θεαθῆ πλειστάκις εἰς τὴν Ιταλίαν. Φαίνεται ὅτι ὡς Κωνσταντίνον Δημητρόπουλος, καίτοι ἀναζητούμενος, ἐσυνέχιε τὰ ταξίδιά του μεταξὺ «Ἐλλάδος καὶ Ιταλίας διὰ τὴν διεκπεραίσων τῶν ὑποθέσεών του. Εντὸς τῶν προεχών ἡμερῶν ὁ «έφοπλιστής» θὰ μεταφερθῇ εἰς τὰς φυλακαὶς Μαράσι καὶ θὰ εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ δικαστοῦ κ. Μονέτι.

ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΣΧΟΛΙΑ :

»Η ἑκάτην τῶν «Ν.Χ.» ἀναδημοσίευσις τῆς εἰδήσεως, ήτις ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν ιταλικὴν ἐφημερίδα «ΙΛ ΣΕΚΟΛΟ ΧΙΧ» τῆς

Γένοβας καὶ ἡτὶς ἀναφέρεται εἰς τὴν ὑπόθεσιν «έφοπλιστοῦ» (Κ.Δ.), γίνεται μὲ πολλὴν θλίψιν καὶ ἀπογοήτευσιν.

»Η περιγραφὴ τῆς ιταλικῆς ἐφημερίδος δὲν κολακεύει τὸ ἐλληνικὸν ὄνομα. Τὸ σκάφος ἥτο βεβαίως ὑπὸ σημαίαν Κύπρου, πλὴν ὅπως φαίνεται, ἐλληνόκτητον. Η ἐφημερίδης ὅμιλει καὶ ίδιατέρως τονίζει, τὴν ἔθνικότητα καὶ τὸν ιδιότητα τοῦ συλληφθέντος. «Ολον τὸ δημοσίευμα προσομοιάζει μὲ ἀστυνομικὸν μυθιστόρημα, πλὴν ἀναφέρονται γεγονότα τὰ οποῖα μέχρι στιγμῆς δὲν ἔχουν διαφεύγη.

»Ἐκεῖνο τὸ ὄποιον ἔχει σημασίαν εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν εἶναι ὅτι διασύρεται τὸ καλὸν δικαίον τοῦ παραδοσιακοῦ «Ἐλλήνος «έφοπλιστοῦ» ἀπὸ ἀνθρώπους σχεδὸν ἀγνώστους εἰς τοὺς οποῖους έφοπλιστικούς κύκλους. Δὲν γνωρίζουμεν ἔαν ἡ ὑπόθεσις ἔφθασεν εἰς τὸ «Υπουργεῖον Ναυτιλίας. Η «Ενωσις Ἐλλήνων «Εφοπλιστῶν τὰς πλειστάκις ἔφειλε ὁμος νὰ ἀντιδράσῃ κατὰ τρόπον ἀνάλογον τοῦ περιστατικοῦ.

»Ἀνθρώποι οἵτινες σπιλῶνουν τὸ ἐπαγγελματικὸν ὄνομα καὶ αὐτὴν ταύτην τὴν Ναυτιλίαν μας δέοντα νὰ ἔντοπισθούν, νὰ υποστούν τὰς νομίμους κυρώσεις καὶ νὰ ἔξοστρακισθοῦν ἀπὸ τὸν ἑβρικὸν κορμόν.

»Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου τὰ «Ν.Χ.» παραμένουν ἀμετακίνητα εἰς τὰς πλειστάκις ἐκφρασθείσας ἀπόφεις των.

ΤΟ «INTERKARPGO»

»Ἐπικράτεια τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανων τῆς Ελλάδος, τοῦ Χόγκ Κόγκ, τῆς Νορβηγίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Βρεταννίας μετά τοῦ κ. J. Udol τῶν Τέρμιναλ Οπερέτορες τοῦ Λονδίνου, συνήλθον τὴν 30ην Ιουνίου εἰς διάσκεψιν εἰς τὸ Λονδίνον, διὰ νὰ συζητήσουν τὰ διάφορα ζητήματα, τὰ ἐγερθέντα κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῶν Ἀθηνῶν τῆς 8ης Ιουνίου, ἐν σχέσει μὲ τὸ «INTERKARPGO», τὸ σχέδιον τοῦ παροπλισμοῦ μεριών της προσφερομένης χωρητικότητος σκαφών ξηροῦ φορτίου.

»Οι συνελθόντες ἐθεωρήσαν σκέπτιμον τὴν σύστασιν μιᾶς διεθνοῦς ὄργανωσεως τῶν ἐφοπλιστῶν σκαφών ξηροῦ φορτίου, ἵνα οὕτω δημιουργήθη τὸ μέσον ἐπικοινωνίας τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς συζητήσεως τῶν κοινού ἐνδιαφέροντος ζητημάτων, εἰδικώτερον σχετικῶς μὲ τὴν ναυλαγορὰν καὶ τὰς ἀπόφεις,

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones : 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex : 71080 CHIOS NA

Cables : CHIOS NAPLES

αιτίνες μέχρι τούδε δὲν υπάγονται εἰς τὴν εὐθύνην τῶν ἔθνικῶν κατὰ χώρας ἐφοπλιστικῶν ὄργανων.

Τὰ ἀνωτέρω περιλαμβάνονται εἰς τὸ ἀνακοινωθὲν ἐπὶ τῆς συνδιασκέψεως τοῦ Λογδίνου. 'Ἐπετεύχθη, δηλαδή, μίας πρόσδοσης εἰς τὰς σχετικὰς μὲ τὸν παροπλισμὸν μέρους τῆς προσφερομένης χωρητικότητος σκαφῶν ξηροῦ φορτίου συζητήσεις. Αὐτή η σύντασης ἔνος διεθνοῦς ὄργανου, μέλλοντος νὰ συζητήσῃ καὶ νὰ προαγάγῃ τὸ προταθὲν ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν σχέδιον παροπλισμοῦ μέρους τῆς ὑπερμέτρως προσφερομένης χωρητικότητος σκαφῶν ξηροῦ φορτίου, ἀποτελεῖ μίαν θετικὴν πρόσδοσην τοῦ δόλου ζητήματος τῆς κρίσεως τῆς φορτηγού Ναυτιλίας.

Τὰ πράγματα γενικῶς τῆς Ναυτιλίας βανοῦν ἐπὶ τὸ χειρό. 'Η εὑρυτέρα συνεργασία διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπιβάλλεται. Πρέπει η ναυλαγορὰ νὰ κρατηθῇ εἰς ἐπίπεδα δικαιολογοῦντα τὴν ἀποδοτικὴν κίνησην τοῦ ὑπερμέτρως προσφερομένου τοννάς.

Μέγα τὸ ἔργον τῆς διεθνοῦς συνεργασίας. Μέγα, δεδοίας, ἀλλὰ δύσκολον. 'Ο κ. 'Α. Χανδρῆς, δύσις μετὰ τόσου ἐθνουσιασμοῦ ἀνέλαβε τὴν πρωτοδουλίαν, πρέπει νὰ είναι ὑπερήφανος διὰ τὴν ὅλην προσπάθειαν.

NAYTIA KAI E.O.K.

'Αναφερόμενος εἰς τὰ τῆς ἐντάξεως μας εἰς τὴν E.O.K., γράφει εἰς τὴν "Ἐστίαν" τῆς 10ης Ιουλίου, ὁ γνωστὸς οἰκονομολογος κ. K. A. Θάνος :

"γ) Ναυτιλία : Τὰ πράγματα εἰς τὸν βασικὸν αὐτὸν τομέα τῆς οἰκονομίας μας δὲν ἔξελισσονται εὐνοϊκῶς, διότι οἱ πολιτικοὶ καὶ ὑπηρεσιακοὶ ὑπεύθυνοι εἰς τὰς διαπρογματεύσεις 'Ἐλλάδος - EOK σύρονται πρὸς ἀποδοχὴν καταστάσεως, η ὥποια θὰ ἔχῃ σοδαράς ἀρνητικὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. Τούτο σαμυδνό, διότι ἡ Εὐρωπαϊκή Οἰκονομική Κοινότης, πιεζομένη ἀπὸ τὴν Βρετανίαν καὶ τὴν Γαλλίαν, τίνει νὰ υιοθετήσῃ λύσεις, αἱ ὥποιαι, μεταξὺ τῶν ὅλων, θὰ προκαλέσουν ἀπότομον καὶ ὑψηλὴν αὔξησιν τοῦ κόστους λειτουργίας τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαίαν πλοίων. 'Ἐν τούτοις, θὰ πρέπει, ἀπὸ πλευρᾶς ἀξιολογήσεως τῆς εἰς τὸν χώρον τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, η Ναυτιλία μας νὰ τοποθετηθῇ εὐθὺς ἀμέσως μετὰ τὸν ἀγροτικὸν τομέα καὶ νὰ ἀντιμετωπισθῇ μὲ τὸν ἀνάλογον σθεναρότητα ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως, 'Ατυχῶς, καὶ ἔδω ἐλλείπουν ή θέλησις ἀντιδράσεως καὶ τὸ ἀπαραίτητον σχέ-

διον δράσεως. 'Η τάσις τῶν Ἐλλήνων ὑπεύθυνων νὰ ἀποφεύγουν συγκρούσεις μετὰ τῶν διαπραγματευτῶν τῆς EOK, ἔχει ὡς συνέπειαν νὰ διατρέχωμεν τὸν κίνδυνον προκλήσεως μονίμου ζημίας εἰς τὰ συμφέροντα τῆς ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν πλοιοκτησίας.

ΑΦΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΕΙΛΙΚΡΙΝΕΙΑ

'Απὸ ἀρμόδιον, γνωρίζοντα καλῶς τὰ πράγματα, μανθάνομεν ὅτι : Πλοίαρχος ἔξεταζόμενος ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἀρχῆς ἐπὶ συμβάντος θαλασσίου ἀτυχήματος εἰς τὸ ὑπὸ τὴν διακυβέρνσην τοῦ πλοίου, μεταξὺ τῶν ὅλων, κατέθεσε λίαν ἀφέλως καὶ τὰ ἔχει : Αἱ σωσίδιοι λέμβοι ήσαν διάτρητοι, διότι τὸ πλήρωμά του διὰ νὰ τὸν ἐκδικηθῇ προέδη εἰς τὴν διάτρησην... .

Φαίνεται ὅτι ὁ ἀφέλης πλοίαρχος ἔν τῷ προσπαθείᾳ του νὰ συγκαλύψῃ τὰ μῆτρα συγκατίσμενα συνέλαβε τὴν σκέψιν, ὅτι τὸ πλήρωμά του εἶχεν ἀπόφασίσει νὰ αὐτοκτονήσῃ... ὅμαδικῶς.

"Άλλο περιστατικόν : Τρίτος ἡμιχανικὸς καταθέτων ὡς μάρτυς ἐπὶ θαλασσίου ἀτυχήματος καὶ εἰς τὴν ἔρωτησιν τοῦ ἀνακρινούντος : «Τί ἔπραξες ἐσύ κατὰ τὴν ὥραν ποὺ συνέβη τὸ ἀτύχημα», ἀπῆγετο : «Ἐπειδὴ τοῦ πλοίου ἐπέβαινας καὶ η σύζυγός μου, ητὶς ήτο ἔγκυος, φυσικὸν ήτο νὰ τρέχω πληρίου της ἴνα δοθῆσω εἰς τὴν διάσωσιν της. Τὸ εὐρισκόν πολὺ ψυχολογικὸν καὶ τὸ ἔπραξα ὑπὸ τὴν παρθενίαν τῆς συζυγικῆς στοργῆς καὶ ἀγάπης».

Η εἰλικρινής αὐτὴ ὁμολογία τοῦ ἀτυχοῦς μηχανικοῦ είναι ἀρκετὴ διὰ πᾶσαν ἐπιεικείαν ἔναντι αὐτοῦ. Δύναται κανεὶς νὰ τὸν καταλογίσῃ εὐθύνην ἡ ἀμέλειαν ; "Οστις δύναται ἂς ἀπαντήσῃ.

ΘΑ ΉΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Αἱ Δημόσιαι Σχολαὶ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐτερμάτισαν τὴν σχολικὴν τῶν περιόδων καὶ οἱ ἀποφοιτήσαντες καὶ λαβόντες τὰ ἀνάλογα μὲ τὴν εἰδικότητά των πτυχία, είναι ἔτοιμοι νὰ λάβουν τὴν ἀγούσαν πρὸς τὸν θαλάσσιον στίδιον. "Άλλοι θὰ ἀνέλθουν εἰς τὰς γεφύρας, ἄλλοι θὰ κατέλθουν εἰς τὰ μηχανοστάσια καὶ ἄλλοι εἰς τὸν θάλαμον τηλεπικοινωνιῶν. Νέον αἴμα προστίθεται καὶ νέαι ἐλπίδες γεννῶνται διὰ τὴν συνέχειαν τῆς ναυτικότητος τῆς χώρας μας. Αἱ εύχαι μας συνοδεύουν τὰ νέα αὐτὰ παιδιά.

Θὰ ήτο ὅμως ἐνδιαφέρον ὅπως ἐντὸς λογικοῦ χρονικοῦ διαστήματος νὰ πληροφορθῶμεν ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ Y.E.N. πόσοι ἐκ τῶν σημερινῶν ἀποφοιτῶν

έναυτολογήθησαν. Τούτο ἔχει διτήὴ σημασίαν. Πρῶτον διὰ λόγους στατιστικῆς καὶ δεύτερον, διότι πολλοὶ ἐκ τῶν νέων τούτων πιθανὸν νὰ χρειασθοῦν καὶ μέσον διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ναυτολόγησιν των, ὅπότε γεννῶνται μερικά ἐρωτηματικά διὰ τὰ ὥποια ἔν καιρῷ θὰ ἀσχοληθῶμεν. Γράφομεν τούτο, διότι φήμαι κυκλοφοροῦν, ὅτι μικρὸν ἔστω ποσοστὸν ἀποφοιτῶν, ἐνῷ δωρεάν ἐμφρόθησαν μὲ σκοπὸν νὰ ἐπηρετήσουν ἔνα ωρισμένον τομέα, τρέπονται εἰς χερσαῖς ἐπαγγέλματα, πολλάκις ἀσχετα μὲ τὴν θάλασσαν.

Τὸ φαινόμενον τούτο, ἐὰν δεδοίας ἐπαληθευθῇ —καὶ πρὸς τούτο χρειάζεται ἡ ἐπιλαμπένη παρακολούθησις— δέον νὰ ἀποτραπῇ καὶ τούτο διότι καὶ τὴν Ναυτιλίαν ἡμιώνει καὶ αἱ δαπάναι τῶν σπουδῶν των —δαρηνούσαις ἀφοπλιστάς καὶ Κράτος— δέον ἐπιτυγχάνουν τὸ σκοπὸν διὰ τὸν ὅποιον ἐγένοντο. "Ισως καὶ νὰ χρειασθῇ ἡ λῆψη νομοθετικῶν μέτρων, ὥστε οἱ οὕτω ἀπιστούντες εἰς τὸ ταμείον ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως τὰ ποσά, ἀτίνα ἐδαπανήθησαν διὰ τὴν ἐπαγγελματικήν των μόρφωσιν, μὲ παράλληλον στέρησιν τοῦ ναυτικοῦ των πτυχίου.

EN PΡΩΤΟΝ ΒΗΜΑ

Τὸ ἔξ Υπουργῶν Συμβούλιον ἐπὶ τῶν Μεταφόρων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, τὸ ὄποιον συνήλθεν εἰς Λουξεμβούργον, δέον δημητρήθη δεδοίας νὰ λάβῃ ὁριστικὴν ἀπόφασιν ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων τῆς Σοδιετικῆς 'Ενωσεως καὶ τῶν χωρῶν ἐκείνων αἵτινες ἐφαρμόζουν ἐπιζημίαν πρακτικήν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Κοινότητος. Αἱ πληροφορίαι θὰ πρέπει ν' ἀφοροῦν εἰς τὸ εἶδος καὶ τὸ ἐπίπεδον τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν, εἰς τὸ μέγεθος, τὴν ἀξίαν, τὴν προέλευσιν καὶ τὸ προστιθόμενον τῶν φορτοεκφορτωνομένων ἐμπορευμάτων καὶ εἰς τὰ ἀπίπεδα τῶν ἐφαρμοζούμενων ναυλογίων.

Ποιοῖ θὰ είναι οἱ στόλοι, οἱ ὄποιοι θὰ τεθοῦν ὑπὸ τὸν ὡς ἄνω πληροφοριακὸν ἔλεγχον, δέον ἀπεφασίσθη ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου. Αἱ σχετικαὶ προτάσεις καὶ εὐχαὶ ἀφοροῦν πρὸς τὸ παρόν εἰς τὰς χώρας τῆς 'Αναπολικῆς Εὐρώπης, εἰς τοὺς κρατικοὺς στόλους καὶ εἰς τὰς σημαίας εὐκαιρίας. "Ισως δυνηθῇ νὰ καταλήξῃ ἐπ' αὐτοῦ η νέα σύνοδος τοῦ Συμβουλίου, ητὶς προβλέπεται διὰ τὸν προσεχὴ Νοέμβριον, εἰς τὴν δὲν ἀποκλείεται νὰ γίνῃ καὶ μία πρώτη συζήτησις περὶ τοῦ ἔδουν καὶ ποιά θὰ είναι τὰ ληφθησόμενα ἐν καιρῷ ἀντίμετρα.

"Ολα αὐτά, δεδοίας, είναι γενικὰ καὶ ἀριστίσα. "Οπως προσφῶς παρετηρήθη, ἡ ληφθεῖσα ἀπόφασις ἀποτελεῖ ἔν πλαίσιον ἐντὸς τοῦ ὄποιού δέον ὑπάρχει τίποτε. "Υπάρχει μόνον ἔν πρῶτων δῆμα εἰς τὴν πάλην κατὰ τοῦ ἀπαραδέκτου ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, αἵτινες ὄφειλουν ν' ἀντιληφθῶν τὴν ἀπειλὴν τῶν ἀντιμέτων, ἐφ' ὅσον συνεχίσουν τὴν ἀντιοκουνομικὴν πρακτικήν των.

ΓΕΝΙΚΟΝ ΤΟ ΠΛΗΓΜΑ

Δὲν είναι ὅμως μόνον ἡ Εὐρώπη, ἡ ὥποια αἰσθάνεται συνεχῶς ἰσχυροτέρων τὴν πίεσιν τοῦ ἀνατολικοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Εἰς προσφάτους δηλώσεις τοῦ ὄρμοδιος Ἀμερικανὸς παράγων εἴπεν ὅτι, ὁ σοδιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπειλεῖ σοδαρῶς τὴν ναυτιλίασκην δραστηριότητα τῶν ΗΠΑ καὶ ἐνδέχεται νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀνεργίαν 45.000 Ἀμερικανῶν ἐργατῶν ἀπασχολούμενών εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. "Ο ἀμερικανὸς ἐμπορικὸς στόλος δέον είναι πλέον συναγωνιστικός, σεχετεῖ πρὸς τὸν σοδιετικόν, ὅστις τυχάνει τῆς ἀπεριορίστου ὑποστριβήσεως τοῦ Κράτους καὶ κατέχει τὴν πρότην θέσιν εἰς τὸν πίνακα τῶν κρατικῶν στόλων, ἐν ἀντιθέσει μὲ τὸν ἀμερικανικόν, δσ-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) L^td

19TH FLOOR. JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

D U R B A N

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο Σ I A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

τις ἔρχεται δέκατος ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος.

Τὸ γεγονός ὅτι ὁ ρωσικὸς στόλος ἐργάζεται μὲν μειωμένους ναύλους προκαλεῖ σοβαρωτάτας δυσχερείας εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν τοῦ Ἐλευθέρου Κόσμου καὶ καταφέρει καίρια πλήγματα κατὰ τὴν ἀμερικανικήν ναυτιλιακής ἀποδοτικότητος, ἐνῷ συγχρόνως διακυβεύει τὴν χρηματοδότησιν ναυπηγήσεως νέων πλοίων.

ΕΙΣ ΤΟ ΛΑΓΟΣ

Αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ τοῦ λιμένος Λάγος -
"Απατα τῆς Νιγηρίας ἀπειλούν ὅτι θὰ παύσουν νὰ χορηγούν ἀδείας εἴσπλου εἰς πλοῖα μὴ μετέχοντα εἰς τὰς Κόνφερας.

“Ηδη περὶ τὰ 120 σκάφη ἀναμένουν ἔξωθι τοῦ λιμένος, ἐξ ὧν μερικὰ πλέον τῶν 80 ἡμερών. Αἱ πλεῖσται τῶν ἐταίριῶν κάμνουν ὑπομονὴν ἀλπίζουσαι εἰς σύντομον ἐπάνοδον εἰς τὴν ὁμάλοτήτα. Πάντως θεωρεῖται δέβαιον, ὅτι ἐταίρια μὴ μετέχουσαι εἰς τὰς Κόνφερας θ' ἀντιμετωπίσουν δυσχερείας, μὲ ἔξαρτεσιν τὰς τακτικὰς γραμμάς.

Η κατάστασις αύτή έρχεται ένα συνεχέια των οίκονομικών περιορισμών, δεδομένου ότι ή νιγηριανή Κυβέρνησης απέφασισεν από τον παρελθόντος Μαρτίου, ότι οι κάτοχοι διαπιστευτικών έπιστολών ληγουσών πράτης Ιησού Απριλίου, έχουν προθεσμίαν τριών μηνών διὰ νὰ εισαγάγουν τὰ έμπορεύματά των εἰς τὴν χώραν. Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε μίας ἀληθῆς ἐξόρμησις φορτίων προσταθούντων νάν φθάσουν εἰς τὸν λιμένα πρὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας τῶν ὡς ἄνω ἐπιστολῶν.

ΔΕΝ ΘΑ ΕΡΧΩΝΤΑΙ ΠΔΟΙΑ

Φοδούμεθα ότι έαν πάντα δέν ληφθούν ταχέως τὰ ἐπίβασιλόμενα μέτρα θά διακοποῦν τελείως οἱ κατάπλοι ἐλληνοκτήτων πλοιών εἰς Ἑλληνικούς λιμένας μὲν προφανεῖς ζημίας εἰς βάρος τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας. "Ἐχουμέν ύπ' ὄψιν τὴν περίπτωσιν πλοίου μικρᾶς χωρακότητος, τὸ δόπιον προσῆγγισεν εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα διὰ νά ἐφοδιασθῇ καὶ ἀκινδυνευσε καὶ μὴ ἀποπλεύσῃ ἐγκαίρως, διότι ὁλόκληρον τὸ πλήρωμα ήθελε νά ἀπολυθῇ, παρὰ τὸ γεγονός διότι δέν είχε προθή εἰς τὴν ἀπαιτουμένην πρεσβοδιοπίσιν τῶν ἐπτά τῆμερῶν πρὸ τοῦ κατάπλου εἰς τὸν λιμένα. Σημειούτοι δι, ἡ ἀξία τῶν προμηθειῶν τὰς ὅποιας διενήργησε τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀνήλθεν εἰς 30.000 δολλάρια καὶ ὃ πλοιοκτήτης του δηλοῖ, διό θά σκεφθῇ πολὺ ἔαν θά ξαναφέρῃ σκάφος του εἰς τὴν Ἑλλάδα. Τὴν δήλωσιν δὲ τούτην κάρμνουν καὶ οἱ ἄλλοι πλοιοκτῆται οἱ ὅποιοι, ἐπιδιώκοντες νά ὠφελήσουν τὸν τόπον μὲ τὰς προσεγγίσεις τῶν σκαφῶν των εἰς Ἑλληνικούς λιμένας, ἀντιμετωπίζουν πρόμοια προβλήματα, τελικῶς δὲ φοδούμεθα δι, ἐκτός τῆς ἔθνικῆς Οἰκονομίας θά πληγοῦν καὶ οἱ ίδιοι οἱ ναυτικοί μας, οἱ ὅποιοι θά ἀπολέσουν μίαν ἐγκαίριαν νά συναντοῦν ἀδαπάνως τοὺς συγγενεῖς των. Δι' ὁ φρονοῦμεν διτι εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ ὄλου θέματος δέον νά συμβάλῃ καὶ ή ΠΝΟ.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ ΝΑΥΤΟΥ

Ο κ. Κεφαλογιάννης φαίνεται ότι είναι άποφασισμένος νά συνδέσῃ τό δυναμά του μέ τήν γενικωτέραν δελτίωσιν τής προνοίας υπέρ τών ναυτικών μας. Χωρίς νά παραδέπη τά ούσιαστικά προβλήματα τού πλοίου—άποδειξιν ἀπότελει ή ρύθμισις τού προβλήματος τής συνθέσεως και τής νομικής καταστάσεως τών πλοιοκτητριών ἐταιριών—ό “Υπουργός μας, μετά τήν ψήφισιν τού συταξιοδοτικού νομοσχεδίου, ήσχολήθη με τά θέματα τού Οίκου του Ναύτου προκειμένου και ἔκει νά ἐπιτευχθούν ρυθμίσεις διά τήν ἀποτελεσματικήν και ἀνευ ταλαιπωριών ἔξυπηρέτησιν τών ηφαλιούμενων. “Ηδη, ώς πληροφορύμεθα, ἀπερασίσθη ή κατάργησις των παραπεμπικών σημειώματών δι’ δλας τάς κατηγορίας Ιατρῶν ειδικοτήων, ἀπαλλασσούμενών ούτω τών ναυτικών και τών οι-

κείων των έκ της διαδικασίας τής προσελεύσεως και τής καθυστέρησεως —άναμονή εἰς τὴν ὑπόδρανον κλπ. — διά τὴν χορήγησιν τῶν ἐν λόγῳ σημειωμάτων. Ταυτοχρόνως θὰ ἀπαλλαγοῦν και αἱ ὑπηρεσίαι τού Οἴκου Ναύτου ἀπὸ ἀδικαιολόγητον φόρτον ἐργασίας και κυρίως ὁ ἀρχιατρος, ὁ ὅποιος ἀντὶ νὰ ὑπογράφῃ παραπεμπτικά σημειώματα θὰ δυνηθῇ νὰ ἀφέθῃ ἀπερίσταστος εἰς τὸ ἔργον του διὰ τὴν ἔξασφάλιον καλυτέρας περιβολλέως εἰς τοὺς ἡσφαλισμένους.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΕΞΟΛΟΓΙΑ

Ωστάν νόι μη ἔφθαναν αἱ πολλαπλαὶ ἀπασχολήσεις τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων, ίδου ὅτι προσετέθη καὶ ὅλος τομένς εἰς τὸν διπόνιον ἀνάγκαστικών θάττασχολοῦνται, ἐφ' ὅσσον διαρκεῖ ἡ ἐλλειψις ἑλληνικῶν πληρωμάτων καὶ πρέπει νὰ προσφέρεται «γῆ καὶ ὄνδωρ» διὰ τὴν ἔξεύρεσιν καὶ συγκράτησιν ἐπὶ τοῦ πλοίου «Ελλήνος ναυτικοῦ».

Αναφέρομεν ἐν χαρακτηριστικού γεγονόδη
ὅπως μᾶς ἀνεφέρθη: Μήπτη νεαρού ναυτικού
ἀπίμυθηνή εἰς τὸ γραφεῖον τὸ ὄποιον διαχει-
ρίζεται τὸ σκάφος ἐπὶ τοῦ ὅποιου ἐργάζεται
ὁ υἱός της, μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως τὸ
γραφεῖον τηλεγραφήσῃ εἰς τὸν πλοιάρχον
τοῦ πλοίου, νὰ γνωρίσῃ εἰς τὸν οὐρό της,
ὅτι ἡ στρατολογικὴ του ὑπόθεσις ἔτακτο-
πισθήτη καὶ νὰ παραμείνῃ ἀπεριστάσοτος εἰς
τὴν ἔργασίαν του. Εἰς ἔρωτιν τοῦ ἐπὶ τῶν
πληρωμάτων ὑπαλλήλου, διατί δὲν τοῦ τηλε-
γραφεῖ ἡ ίδια, ἡ ἀτυχῆς μήπτη δύρυμενή
ἀπήντησεν ὅτι, ὁ υἱός της οὔτε τῆς γράφει,
οὔτε χρήματα τῆς στέλλει, διότι εἶναι ξελο-
γιασμένος μὲ μιὰ τρισταξέαρα, ἐνῷ ὁ κα-
νακάρης της εἶναι μόνον 24 ἔτῶν. Παρακαλεῖ
δὲ ὅπως ἐπέμβῃ τὸ γραφεῖον πρὸς διάλυσιν
τοῦ δεσμοῦ τούτου...
μ. 123, σ. 102.

‘Η ὅλη ὑπόθεσις, φαῖδρά κατὰ βάθος, ἀν-
καὶ ἀνθρωπίνη, δῆλοι ὅτι ἀπὸ τούδε καὶ εἰς
τὸ θάνατον ἡδὲ πρέπει νάνη πρεστοιμασθοῦν τὰ
ναυτιλιακά μας γραφεῖα διὰ τὴν πρόσδηλην
ὑπαλλήλου, διτης θάτε τοποτοιή τὰ αἰσθημα-
τικά καὶ σεξουλογικά προβλήματα τῶν πλη-
ρωμάτων. Μή χειρότερα.

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Πρὸς τὸν κ. Βενετσάνον, ὑποπλοίαρχον-λιμενικὸν ἀπεστόλη ἀπὸ μέρους τοῦ πρεδρού τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου κ. Νίκου Νομικοῦ ἡ κάπτωθι ἀπειστολὴ, τὴν ὧδε εὐχαρίστως δημοσιεύουμε :

Αγαπητή Κε Βενετσάνο

Ανέγνωσα μετά προσοχής τὰ δημοσιευθέντα εἰς τὸ περιοδικὸν «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» κατὰ τάς ήμερομηνίας 1.3.78 καὶ 15.4.78 δύο ἄρθρα σας ὑπὸ τοὺς τίτλους «Οἱ αὐτοματισμοὶ τῶν συγχρόνων πλοίων» καὶ «Ἡ σύνθεση ἀσφαλείας» καὶ ὅμοιογώδεις ἀποτελοῦν μίαν ἐπιμελημένη, ἀξιόλογην καὶ ἐμπειριστικών ἔρευνά σας ἐπὶ δύο θεμάτων τὰ ὅποια είναι ἀπό τὰ πλέον καίρια, ἀλλὰ καὶ ἀκανθώδη τῆς συγχρόνου Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

¹ Ή σαφίνεια, ή ὀλοκληρωμένη κατάταξις τῆς ὅλης καὶ ἡ μεθοδικότης, μὲ τὰς ὁποίας ικέτευτε τὰς ὄποφεις σας ἔχαντο λογική τάση, τὰ θέματα ταῦτα, εἰς τρόπον ὥστε η νημέρωσις τῶν τριῶν ἐνδιαφερουμένων πα-

ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΧΕΙΡΙΣΜΑΤΑ

Ἐπί γνωστοῦ ἐφοπλιστοῦ διεπώθη ἡ ἄποψις, ὅτι τὸ μέτρον διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν ναυτικῶν διὰ πιστοποιητικῶν ὑγείας θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἀποδῆ ὥφελιμον καὶ διὰ τὸν «Οἶκον τοῦ Νάυτου». Συγκεκριμένως ὁ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστής προτείνει ὅπως ἡ ἔξτασις τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν χορήγησιν τῶν πιστοποιητικῶν ὑγείας γίνεται ὑπὸ συνεργείου λατρῶν τοῦ «Οἴκου Νάυτου», ὑπὲρ τοῦ ὅποιου νὰ περιέρχεται καὶ ἡ σχετική δαπάνη τῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖριν ὡς ἔσοδον διὰ τὴν περαιτέρω δελτίωσιν τῆς περιθάλψεως τὴν ὁποίαν παρένει τὸ «Ιδρυμα».

Νομίζουμεν διτή ή πράτσαις δύνανται νὰ γίνη απόδεκτή, διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ ἕνα ἐπὶ πλέον ἔσοδον διὰ τὸν «Οἶκον τοῦ Νάυτου», ἀλλὰ κυρίως διὰ τὴν καλυτέραν καὶ οὐσια-στικωτάτων ἔξτασιν τῶν ἐνδιαφερομένων, ἐνῷ παραλλήλως θάτη δύνανται νὰ καταρτισθῇ καὶ ἕνα μητρώον ἀπό τον «Οἶκον Νάυτου».

NEGRIS Overseas Suppliers

(Shipchandlers)

P. O. BOX 87, BOMBAY (INDIA)

CABLES: NEGRIS CLEO (BOMBAY)

TELEPHONE : 26.10.68 - 26.86.56 - A.O.H. 21.15.34

TELEX : 011-5718 CHIOS

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ ΒΟΜΒΑΗ - ΙΝΔΙΑ

ραγόντων της Ναυτιλίας - Κράτους, 'Εφοπλιστών - Ναυτικών, νά καθίσταται πλήρης.

Πλέον τών άνωτέρω καὶ λαμβανομένου ύπ' οφιν, ὅτι τὸ πλέον ἀκανθῶδες θέμα τῆς συνθέσεως πληρώματος ἀσφαλείας εὐρίσκεται εἰς ἄμεσον ἔξαρτησιν ἐκ τοῦ βαθμού αὐτοματισμῶν τῶν πλοίων, διὰ τῆς ὀλοκληρωμένης ἀναπτυξεως τῶν ἐλόγω δύο θεμάτων, συμβάλλετε ούσιωδῶς εἰς τὴν προαγωγὴν τῶν συμφερόντων τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἡ ὁποία ἥρχισεν ἡδη νὰ ἔξτολιζεται μὲ τὰ «πλοῖο τοῦ μέλλοντος» ὡς ἀποκαλούνται καὶ μεταξὺ τῶν ὁποίων εἶναι τὰ πλήρως αὐτοματοποιημένα φορτηγὰ πλοῖα τύπου «Φρέντσπιτ» καὶ «Φρήντομ ΜΚ ΙΙ».

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους, θεωρούμενον ἐπάνωγκες ὅπως σᾶς ἀπευθύνωμεν τὰς θερμάς μας εὐχαριστίας, ὡς καὶ τὰ συγχαρητήριά μας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.
ΝΙΚΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ

Πειραιεύς, 18 Μαΐου 1978

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Μὲ περισσοτέραν αἰσιοδοξίαν ἀντιμετωπίζει σήμερον τὴν κατάστασιν ἡ Ἰντερτάνκο. Διότι διαπιστώγει ὅτι ἐπὶ 3.800 δεξαμενοπλοίον καὶ μικτῶν πλοίων ἐν ἐνεργείᾳ τὸ 1975, πλέον τῶν 1.000, ἥτοι 35 ἑκατομ. τόν. d.w., ἔχουν ἡδη διαλυθῆ. Ἐξ ἄλλου, τὸ πλεῖστον τῶν ἀργούντων σήμερον τάκερς,

τὰ ὁποῖα ἔχουν ναυπηγηθῆ πρὸ τοῦ 1970, εἶναι προφανές ὅτι θέση διάλυσιν ὡς ἀπτηρχαίωμένα.

Εἰς ἄλλος λόγος εἶναι, ὅτι οἱ διεθνεῖς κανονισμοὶ ἀσφαλείας, τοὺς ὅποιους υιοθετοῦν ἡδη οἱ διάφοροι Κυβερνήσεις, θὰ ὀδηγήσουν πρὸ τοὺς διαλυτάς ὅσα σκάφη δέν ἀντιποκρίνονται πρὸ τὰ ὄριζόμενα ἐπίπεδα ἀσφαλείας. Ἐπομένως, ἡ ὀρθολογικὴ ἀντιμετώπισις τῆς κρίσεως εὐρίσκεται εἰς τὴν ὁδὸν τῆς καλῆς ἀσφαλείας.

«Οσον ἀφορᾶ εἰς τὰς γένες κατασκεύας, τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ ἔτους, οἱ παραγγελίαι ἔφθασαν τοὺς 745.000 τόν. d.w., μὲ μέσον κατὰ μονάδα μέγεθος τοὺς 70.000 τόνους d.w.

Ο ΟΙΚΟΣ FRANK B. HALL

Ἄντι 25 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας, ὁ γνωστὸς ἀμερικανικὸς ἀσφαλιστικὸς ὄργανος μόδιος «Frank B. Hall» ἡγόρασε τὸ 25% τῶν μετοχῶν τοῦ γραφείου «Leslie & Godwin» τοῦ Λονδίνου, μέλους τῶν ναυτασφαλιστῶν τῶν Λόδούς.

Πρὸ τούτῳ, ἀπητήθη προηγουμένως ἡ ἔγκρισις τοῦ πανισχύρου Κομμίτη τῶν Λόδούς. Μετὰ τὴν συμμετοχὴν τῆς «Frank B. Hall», τὸ ναυτασφαλιστικὸν γραφεῖον τοῦ Λονδίνου —τοῦ ὁποίου τὸ ὑπόλοιπον 75% ἐλέγχεται ὑπὸ τῶν ἐπιχειρήσεων Ροτσαϊδ— μετωνομάσθη εἰς «Leslie & Godwin International».

Ζῶμεν τὴν περίοδον τῶν ἰσχνῶν ἀγελάδων. Οἱ ναυλοὶ τελοῦν εἰς ὑποτονικὴν κατάστασιν. Αἱ θεριναὶ διακοπαὶ ἐπέτρεψαν καὶ τὴν ναυλαγόραν. Ὁλίγα τὰ φορτία, ἀκόμη καὶ σιτηρῶν, ὀλίγα τὰ σιδηρομεταλλεύματα, οἱ γατιάθρακες καὶ τὸ πετρέλαιον. Περισσότερα τὰ προσφέρομενα σκάφη. Πρέπει νὰ περιμένωμεν τὸ φθινόπωρον διὰ νὰ ἐλπίσωμεν εἰς μίαν θετικὴν βελτίωσιν τῆς Ναυλαγορᾶς.

Συσκέψεις ἐπὶ συσκέψεων λαμβάνουν χώραν μεταξὺ τῶν μεγάλων διοικησιανῶν χωρῶν διὰ τὴν ἀνάκαμψιν τῆς Οἰκονομίας. Ιδωμεν.

* * *

Ρεκόρ παραγωγῆς σίτου παγκοσμίως διὰ τὸ 1978. Προβλέπεται νὰ φέρση τὰ 400-410 ἑκατομ. τόν., ἔναντι 384.5 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ 1977. Τὰ ἀποθέματα, πάντως, λόγω μεγαλυτέρας καταναλώσεως, προβλέπονται τὰ αὐτά περίπου μὲ τὰ τοῦ 1977, μεταξὺ 46-62 ἑκατομ. τόν., ἔναντι 52.7 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ 1977-78.

Αὔξησης καταναλώσεως προβλέπεται κατὰ 10% διὰ τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας καὶ 5% εἰς τὰς ἀναπτυσσομένας.

Αἱ προβλέψεις ἔχαρτων ται ναυτασφαλιστικάς συνθήκας. Αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ τὰς γατιάθρακες συνθήκας ἡ ἑσοδεία ἀναμένεται μεγάλη, λέγει τὸ γραφεῖον στατιστικῶν τῆς E.O.K.

Αἱ ἔκτασις σπορᾶς δρώμης καὶ σικάλεως ἐμειώθησαν, ἐνῷ τῶν σακχαροτεύτων παρέμειναν εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ περυσινοῦ ἔτους.

Τὸ γραφεῖον ἀναφέρει, ὅτι τὸ πλεῖστον τῆς χειμερινῆς συγκομιδῆς περισυνελέγη ὑπὸ ευοϊκῶν καιρικῶν συνθήκας. Ἡ ὑγρασία καθυστέρησε τὴν ἄρσιν κατὰ τὴν ἀνοιξιν, ὀλλὰ μὲ τὴν δελτίωσιν τοῦ καιροῦ ἐκαλύφθη ὁ ἀπολεσθεῖς χρόνος.

Ἡ συνολικὴ παραγωγὴ δημητριακῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνήλθεν εἰς 103.6 ἑκατομ. τόν., περιλαμβάνοντας 38.5 ἑκατομ. τόν. σίτου καὶ 37.7 ἑκατομ.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD. SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 98 07 49

A. O. H. 78 29 05

TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

τόν. κριθῆς. Ἡ μέση ἑτησία παραγωγῆ τῆς τρεχούσης 10ετίας είναι 101.36 ἑκατ. τόν.

* * *

Κατὰ τὴν ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων συζήτησιν ἐπὶ τῶν ἀτυχημάτων τῶν πετρελαιοφόρων ὁ Γεώργιος Κήκης, πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν πετρελαιοφόρων τοῦ Διεθνοῦς 'Επιμελητηρίου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐδήλωσεν ὅτι διὰ τὰ σκάφη, τὰ φέροντα τὴν αὐτὴν σημαίαν, δυνατὸν νὰ ὑπάρχουν διάφοροι ἐκτιμήσεις, δύναμις ἀφορᾶ τὴν προσφερομένην παρ' αὐτῶν ἀσφάλειαν. Καὶ ἀνέφερε σχετικῶς: «Υπάρχουν 'Ελληνες ἐφοπλισταί, ὅπως οἱ Οἰκοὶ Ὀνάση καὶ Νιάρχοι, οἵτινες είναι ἀνώτεροι πάσης ἐπικρίσεως».

* * *

Ο παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων συνέχειος νὰ αὐξάνεται τὸ 1976, ἀλλ' ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως του ἡδη ὁ μικρότερος τῶν τελευταίων ἐνέα ἐτῶν, ἀναφέρει ἡ γνωστὴ μελέτη τοῦ μεγάλου ἀμερικανικοῦ ναυπηγείου Σάν.

Η χωρητικότης τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάκερων ηδη ἡγήθη κατὰ 9.6% ἔναντι τοῦ 1975 καὶ ἔφθασε τὸ σύνολον τῶν 5.140 σκαφῶν, 382.5 ἑκατομ. τόν. d.w.

Τὸν μεγαλύτερον στόλον δεξαμενοπλοίων καλύπτει ἡ σημαία τῆς Λιβερίας (112.9 ἑκ. τόν. d.w.), ἀκόλουθον δὲ ἡ Ιαπωνία, ἡ Μεγάλη Βρετανία, ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Ελλάς. Αἱ Ἁνωμέναι Πολιτεῖαι κατέχουν τὴν ὁγδόνηθεσιν.

Η μελέτη ἀναφέρει ὅτι, ἀπασιοι αἱ ἀνωτέρω χώραι, ἔξαρτεσι τῆς Βρετανίας, ἡγήσανται τὴν χωρητικότητά των τὸ 1976, παρὰ τὴν ἐπιτάχυνσιν τοῦ ρυθμοῦ διαλύσεων παλαιῶν τάκερων. Εἰς τὴν λιθεριστὴν σημαίαν προσετέθησαν 11 ἑκατομ. τόν. d.w. καὶ εἰς τὴν ιαπωνικὴν 3 ἑκατομ. περίπου.

Χάρις εἰς τὰς διαλύσεις, ὁ μέσος ὅρος ἡλικιῶν τῶν τάκερων ἐθελτιώθη τὸ 1976 εἰς 6 ἑταὶ καὶ 4 μῆνας.

Λήγοντος τοῦ 1976 τὸ μέσον μέγεθος τῶν τάκερων ἡδη 74.000 τόν. d.w. καὶ ἡ μέση ταχύτης 15.7 κόμβοι. Αἱ παραγγελίαι διὰ δεξαμενόπλοιων ήσαν αἱ κατώτεραι αἱ προσετέθησαν 11 ἑκατομ. τόν. d.w. τόν. d.w. καὶ εἰς τὴν ιαπωνικὴν 3 ἑκατομ. περίπου.

«Ανα τοῦ 23% τοῦ ὑπὸ παραγγελίων τονιάζει ἐπέρκειν νὰ ναυπηγηθῇ εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Σημαντικάς παραγγελίας είχον, ἐπίσης, τὰ ναυπηγεῖα τῶν Ἁνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Σουηδίας, τῆς Ισπανίας καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας.

* *

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ

Αἱ πωλήσεις μπάλκ κάρριερ καὶ μικτῶν σκαφῶν ἔξαρκοισθων νὰ δεσποτίζουν εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων, μὲ ἀποτέλεσμα αἱ τιμαὶ των νὰ διατρέψονται εἰς τὰ αὐτά περίπου ἐπίπεδα τῶν δύο προγονούμενων μηνών, παρὰ τὴν κάμψιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Εἰς τινας περιπτώσεις ἐσημείωθη περαιτέρω ἀνδρὸς τῶν τιμῶν. Τὸ μπάλκ κάρριερ «Κιούναρπ Τσιφταίγη», ἐπὶ παραδειγματι, 26.646 τόν. d.w. τοῦ 1973, ἐπωλήθη εἰς Ιταλία καὶ συμφέροντα ἀντὶ 4.6 περίπου ἑκατ. δολλαρίων, ἐνῷ μόλις πρὸ ἔδομάδος ἀδελφὸν σκάφος είχε πωληθῆ πρὸ 4.25-4.30 ἑκατ. δολλαρίων.

Τετερον μπάλκ κάρριερ, τὸ 92.832 τόν. d.w. «Σαρντίνια Γουέιτ», ναυπηγήσεως τοῦ 1972, ἡγοράσθη παρὰ τῆς βρετανικῆς ἐπαιρίας «Οσεαν Τρέιντιγκ», πρὸ 6 ἑκατομ. δολλαρίων —τιμὴ ίκανοποιητικὴ λαμβανομένης υπ' ὅψιν τῆς πωλήσεως ἐλαφρῶς μικροτέρου σκάφους, ἀλλὰ τοῦ 1972, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 6.2 ἑκατ. δολλαρίων, πρὸ τικῶν ἔδομάδων.

«Οσον ἀφορᾶ εἰς τὰ μικτά, ἡ πωλησίας τοῦ «Οσεαν Μπρίτζ» προεκάλεσεν ίδιαιτέρων αἰσθητησιν. Τὸ 115.347 τόν. d.w. ΟΒΟ, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, ἐπωλήθη ἀπὸ Βρετανούς εἰς ἀγοραστὰς τῆς «Απωλήσεως Ανατολής» εἰς τὴν χαμηλὴν τιμὴν τῶν 3.75 ἑκατομ. δολλαρίων. Πρὸ τικῶν μόλις ἔδομάδων, σκάφος

103.320 τόν. d.w. τοῦ 1971 είχε πωληθῆ γύρω τῶν 5 έκατομ. δολλαρίων.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

Τὴν 1ην Ιουνίου 1978, αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι διὰ πλοία-ψυγεία ἀνά τῶν 100 χιλ. κυβ. ποδῶν ἀνεφέρονται εἰς 100 περίπου σκάφη, μὲ παραδόσεις ἔξικονυμένας μέχρι τοῦ 1981. Αἱ παραγγελίαι αὐταὶ, περιλαμβανομένων τῶν ὄφιών, ὑπολογίζονται περὶ τὰ 35 έκατομ. κυβ. πόδας.

Ἡδη ευρισκόμεθα εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς περιόδου χαλαρᾶς ζητήσεως τονάζ, μὲ φυκτικοὺς χώρους καὶ, ὡς ἐκ τούτου, οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ, συνδυαζόμενοι μὲ τὴν παρούσαν ὑπερπροσφοράν χωρητικότητος εἰς τὴν ἀγοράν, θὰ δηγήσουν εἰς τὴν κάμψιν τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων-ψυγείων. Τὰ πρώτα συμπτώματα ἀνεφανίσθησαν ἥδη —οἱ πωληταὶ καθίστανται ὀλιγώτερον ἀπαιτητικοί. Ἐν τούτοις, κατὰ πόσον θὰ συνεχισθῇ ἡ τάσις αὐτὴ εἶναι πολὺ ἐνωρις νὰ λεχθῇ. Θὰ ἔχαρηθῇ ἀπὸ τὴν ζητήσιμη πλοίων-ψυγείων διὰ μεταφορᾶς πρὸς τὸν Περισκὸν Κόλπον, τὴν "Ἄπω Ἀνατολῆν", καὶ τάς ὅλας νέας ἀγοράς. Θὰ συνεχισθῇ ἡ αὔξησις ζητήσεως τονάζ διὰ τὰς περιοχὰς αὐτάς, ἡ θὰ ὑπάρξῃ κάμψις;

ΚΑΙ Η ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Εἰς ἀνάπτυξιν καὶ ὁ αἰγυπτιακὸς στόλος. Μεγαλόπους σχέδια τῆς αἰγυπτιακῆς Κυβερνήσεως ἀποβλέπουν εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ 40 μονάδας. Σημειωτέον διτ, ὁ στόλος οὗτος περιλαμβάνει σήμερον 90 σκάφη 536.288 τόν. d.w., ἡ δὲ συμμετοχὴ του εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἔξαγορικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας δὲν ὑπερβαίνει τὸ 7%.

Διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν σχεδίων τῆς ἡ Κυβέρνησις προσβλέπει εἰς τὴν διεθνῆ κατάστασιν τῆς ναυπηγοιμηχανίας καὶ ἐπίζει διτ, ὅτι ὁ στόλος οὗτος περιλαμβάνει σήμερον 90 σκάφη 536.288 τόν. d.w., ἡ δὲ συμμετοχὴ του εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἔξαγορικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας δὲν ὑπερβαίνει τὸ 7%.

"Ἐν δεύτερον ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς Αιγύπτου ἀναφέρεται εἰς τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν λιμένων τῆς, ἵνα δυνηθοῦν ν' ἀνταποκρι-

θοῦν εἰς τὴν αὔξουσαν κίνησίν των. Ἡδη ὁ σχετικὸς ἔξοπλισμὸς ἔχει παραγγελθῆ εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, ἡ δὲ προτεραιότης δίδεται εἰς τὴν πρὸς τὰ δυτικά ἐπέκτασιν τοῦ λιμένος Ἀλεξανδρείας, ἐν τῷ πλαισίῳ πενταετοῦ σχεδίου μὲ προορισμὸν τὴν δημιουργίαν δύο ὑπερσυγχρόνων σταθμῶν ὑπεδοχῆς πλοίων ρό - ρό.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων τάνκερς ἔχουν φθάσει εἰς ἐπίπεδα τόσον χαμηλά, ὅτε μία περαιτέρω πτώσις θεωρεῖται ἀπίθανος, δεδομένου ὅτι ἡ ἐμπορικὴ τῶν ἀξία ἐλάχιστα διαφέρει τῆς τιμῆς διαλύσεως.

"Ἐνα σούπερ τάνκερ, τὸ ὄποιον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ β' ἔξαμίνησαν 80 - 90 ἔκατ. δολλαρίων, σήμερον ἡ ἐμπορικὴ του ἀξία δὲν ὑπερβαίνει τὰ 10 ἔκατ. δολλάρια. Συνεπῶς, οὐδεὶς πλέον ἀνησυχεῖ διὰ τὴν περαιτέρω πτώσιν τῶν ἀξιῶν, ἀλλὰ διὰ τὴν χρονικὴν διάρκειαν ποὺ ἀπαιτεῖται νὰ παρέλθῃ ἔως ὅτου τὰ καλῶς διατηρημένα τάνκερα θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ κινοῦνται μὲ ναῦλον καλύπτοντα τὰς διαχειριστικὰς τῶν δαπάνας καὶ τοὺς τόκους τῶν κεφαλαίων τῶν —καὶ ἀργότερον νὰ ἐπιτυγχάνουν κάποιαν ἀπόσθεσιν τοῦ κεφαλαίου των, ἐπίσης.

Παρὰ τὰς προσπαθείας τῶν Σκανδινανῶν ἐμπινευστῶν του, φαίνεται ὅτι τὸ «πτούλο» τῶν σούπερ τάνκερς ἀπέτυχεν ἐξ αἰτίας τῶν Ἐλλήνων μεγαλοεφοπλιστῶν, οἱ ὄποιοι προτιμοῦν νὰ λαμβάνουν μονί των τάς ἀποφάσεις ἀντὶ νὰ ὑποταχθοῦν εἰς τοὺς κανονισμούς τῆς «Ιντερνάσιοναλ Τάνκερ Σέρβισες».

Ἡ διάλυσις δεξαμενοπλοίων 100 περίπου ἐκατομ., τόν. d.w. θεωρεῖται τώρα τὸ μονοδικὸν μέσον θεραπείας. Ἄλλ' αὐτὸ διάλυσις δεξαμενοπλοίων 9 περίπου ἐκ. τόν. d.w., πιστεύεται ὅτι αἱ διαλύσεις δλοκήρου τοῦ ἔτους δὲν θὰ ὑπερβούν τὰ 15 ἔκατομ. τόν., δεδομένου ὅτι ἐδημιουργήθη συμφόρησις εἰς τὰ κέντρα διαλύσεων τῆς "Ἄπω Ἀνατολῆς, γεγονός ὅπερ συνέβαλεν εἰς τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν κατὰ 10 περίπου

δολλάρια τὸν τόνον ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος. Πρὸς τὸ παρὸν αἱ ὄγοραι ἐν μέρους τῶν διαλυτῶν εἶναι περιωρισμέναι καὶ δὲν ἀναμένεται αὔξησις τῆς ζητήσεως τοννὰς πρὸς διάλυσιν πρὸ τοῦ φινιπάρου.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

"Οπως ἐδημοσιεύθη εἰς τὸν ναυτιλιακὸν Τύπον, ὁ γνωστὸς Νορβηγὸς μεγαλοεφοπλιστής Χίλμαρ Ρέκστεν, εἶχε παραγγείλει εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ἀκερ δύο φορτηγὰ τῶν 16.000 τόν. d.w. εἰς ἀντικατάστασιν παλαιοτέρας παραγγελίας γιγαντιαίου δεξαμενοπλοίου. Τὰ φορτγά, ὅμως, δὲν παρελήφθησαν, διότι ὁ Ρέκστεν δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ τὰ πληρώσῃ κατὰ τὴν παράδοσιν, τὸ δὲ 'Ινστιτούτον 'Εγγυήσεων τῆς χώρας του ἡρνίθη νὰ τοῦ παράσχῃ ἐγγύησιν λόγω τῆς σημερινῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς.

Μέχρις ἄδων ἡ ὑπόθεσις δὲν εἶναι σύτε σαυνήθης οὕτε περιέργος. Τὸ περιέργον ἀρχίζει μὲ τὴν ἐπισήμως ἀνακοινωθείσαν εἰδησην, ὅτι τὰ ὡς ἄνω σκάφη ἐπωλήθησαν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων "Ἀκερ πρὸς μίαν παναμαϊκὴν ἑταῖριαν ἀκούουσαν εἰς τὸ σόνομα «Μπάντα». Ἡ ἑταῖρια αὕτη ἐδρεύει μὲν εἰς τὴν πόλιν τοῦ Παναμᾶ, ἀλλ' ἀνήκει ἐξ δλοκήρου εἰς ἄλλη ἑταῖριαν τοῦ Σόχη Κόγκ άκούουσαν εἰς τὸ σόνομα «Γίκ - Φούνγκ». Μὲ τὴν σειράν της ὅμως καὶ ἡ Γίκ - Φούνγκ —ἥτις εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, διαθέτει περὶ τὰ 65 σκάφη ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν — ἀνήκει εἰς τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Κίνας.

Βεβαίως, διὰ τὰ σύγχρονα ναυτιλιακὰ δεδομένα τὸ πρᾶγμα δὲν παρουσιάζει καὶ πάλιν ἰδιαιτέραν πρωτοτυπίαν. Ἐκτὸς ἕαν μάθωμεν ἐν συνεχείᾳ, ὅτι τελικῶς ἡ κινεζικὴ ἑταῖρια ἔξουσιάζεται ἐκ χρηματοδοτῶν τῆς Γουάλ Στρήτ. Διαστὶ ὅχι; Ὁτινι τὸ πλέον ἔχεστι καὶ τὸ ἥττον ἔχεστι.

CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »



Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

'Η ἀλληλογραφία μας'

META TON NOMON

Κύριε Διευθυντά,

Απόλυτα συμφωνούμενος διπώς ό νέος περί NAT νόμος μείνει γνωστός στήν Ναυτιλία μας ώς ο «ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ» ώς μικρά πράγματι άμοιδή στόν κ. 'Υπουργὸν γιὰ τὸν κόπους καὶ τὶς θυσίες του γιὰ τὸ πέρασμά του ἀπὸ τὴν Βουλῆν.

Στὰ χρονικά τῆς Ναυτιλίας μας ἔνας νόμος ἐμείνει γνωστός μὲ τὸ δινομα τοῦ 'Υπουργοῦ ποὺ τὸν ἑπέρασε, Ο ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΥ. 'Εχοντας στήν ἀρχὴν τῆς σταδιοδρομίας μου ζήσει καὶ ἐργασθεῖ ὑπὸ τὰς συνθῆκας ποὺ ὁ νόμος τοῦ Χατζήκυριακού ἐπέβαλε στὰ διαπόρια μας, ἀπὸ δάδους ψυχῆς εὔχομαι διπῶς ὁ νόμος τοῦ Κεφαλογιάννη κατ' οὐδένα τρόπον ἔχει τὰ ἴδια ἀποτελέσματα καὶ ἐπηρεάσει τὴν ζωὴν τῶν ἀπομάχων κατὰ τὸν ἴδιο τρόπο ποὺ ὁ ἄλλος νόμος ἐπέρεσε τὴν ζωὴν τῶν τότε ἐργαζομένων ναυτικῶν.

Διαβάζοντας τὸ σχόλιον τῆς σελίδος ἀρ. 6 τῆς ἴδιας ἑκδόσεως γιὰ τὶς συντάξεις τῶν 5.000 δρ., δὲν ξέρω κατὰ πόσον ὁ κ. 'Υπουργὸς θὰ δεχθεῖ τὴν τιμὴν τῆς συνδέσεως τοῦ περὶ NAT νόμου καὶ τοῦ δινόματος του.

Ποὺς λόγος γίνεται σὲ τούτη καὶ προηγούμενες ἑκδόσεις τῶν «Ν.Χ.» γιὰ τὰ εὐεργετικά ἀποτελέσματα ποὺ ὁ νόμος αὐτὸς θὰ φέρει γιὰ τὴν Ναυτιλία μας. 'Ολοι οι μανδαρίνοι καὶ ἐμπειρογνόμονες μᾶς βεδαιώνουν διτὶ μὲ τὰς μεγαλύτερας συντάξεις καὶ τὴν εὐκολότερην καὶ ἐνώριτερην συνταξιοδότηση ποὺ καθιερώνει ὁ νόμος αὐτὸς θὰ προσέλκυσωμε στὸν ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέους οἱ ὅποιοι θὰ ἐπεδίδοντο εἰς ἄλλο ἐπαγγέλματα, ἀν δὲν ἡταν δέναιοι διτὶ θὰ συνταξιοδοτηθοῦν εἰς νεαρὰν ἥλικια μὲ μεγάλη σύνταξη καὶ κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν θὰ ἐπιλυθεῖ τὸ σοδαρότερον πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ ἐπάνδρωση τῶν καραβιών μας διὰ ἐλληνικού ἐμψυχου ὑλικού.

Σωστὴ θὰ ἡταν ἡ ἀνωτέρω σκέψη καὶ βάση στήν πραγματικότητα θὰ είχε ἀν πράγματι σκοπὸς καὶ ἐπιθυμία μας εἶναι νὰ ἐπανδρώσωμε τὰ καράδια μας μὲ ἐλληνικὸν ἐμψυχον ὑλικόν. Θετικὰ θὰ είναι τὰ ἀποτελέσματα τοῦ νόμου ἀν ζητούμενον ὑλικὸν μόνον,

τὸ ὅποιον στήν πραγματικότητα οὐδέποτε μᾶς ἔλειψε καὶ οὔτε θὰ λείψει ἐφ' δοσον ὑπάρχουν χῶρες στὸν κόσμο ποὺ ἀφθονοὶ παράγουν καὶ ἔχουν ΥΛΙΚΟΝ. 'Αν διαφέρει λίγο τὸ χρώμα ἢ ἡ προέλευση ἢ η ποιότης μένει πάντα ἡ ίδια... ΥΛΙΚΟΝ... ἡ ίδια γεύση. 'Ονδομάτα γιὰ νὰ γεμίζουν τὰ ναυτολόγια καὶ οἱ μισθοδοτικοὶ κατέλογοι.

Πάντας εἰμεθες καὶ παραμένουμε μὲ τὴν ιδέα ὅτι τὰ διαπόρια μας πρέπει νὰ ἐπανδρώθουν μὲ ΚΑΛΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ καὶ οἱ μὲ ΥΛΙΚΟΝ, ὅτι οἱ καλοὶ ναυτικοὶ γενιάνται καὶ οὐδέποτε γίνονται γιατὶ ἡ ναυτοσύνη δὲν είναι τέχνη ποὺ διδάσκεται ἀλλὰ κατάταση ψυχῆς καὶ ίδιοσυγκρατίας. Θέλομεν καὶ ὑποστήζομεν τὴν καλὴν ἀμοιδή, τὴν καλὴν ἐνδιάστησην καὶ τὴν καλὴ συντεξιοδότηση τοῦ ἀνήκει γιὰ τὸ γεγονός καὶ μόνον ὅτι είναι ΚΑΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ, νοικοκυρέμενος στὸν ἑαυτὸν καὶ στὴν δουλειὰ του, ὑπερήφανος γιὰ τὴν τίμια καὶ ἀνδροπρεπὴ ἐπίδοσή του, ἀξιος καὶ ἔτοιμος νὰ ἀντιμετωπίσει δυσκολίες καὶ κινδύνους στὴν θάλασσα καὶ στὴν στεριά. Οι νεαροὶ τῶν 16 ἢ 18 ἢ ἔστω 25 χρονῶν ποὺ μετροῦν καὶ λαμβάνουν ὑπὲρ ὄψη τὴν σύνταξη ὡς βασικοίν ἡ ἔστω καὶ σπουδαῖον παράγοντα στὴν ἐκλογὴ τῆς ἐπιδόσεως καὶ τῆς σταδιοδρομίας των καλῶν δὲν είναι νὰ μᾶς λείψουν ἀπὸ τὴν Ναυτιλία. Αὐτοὶ διπῶς καὶ ἔκεινοι ποὺ ἔφερε στὴν θάλασσα ἡ προπαγάνδα τῶν σπιτρόκουτων καὶ τῆς τηλεοράσεως μὲ τὸ δόλωμα τῆς καλῆς ζωῆς, περιπτέτες καὶ πολλὰ λεπτὰ οὐδέποτε θὰ γίνουν ναυτικοί, μόνον ὑλικὸν δὲ παραμείνουν γιὰ τὸ παραγέμισμα τῶν ναυτολόγων καὶ γιὰ νὰ κάνουν δύσκολη καὶ ἀφόρητη τὴν ζωὴν τῶν καλῶν ναυτικῶν μέσα καὶ ἔξω ἀπὸ τὰ διαπόρια. Εἶναι αὐτοὶ οἱ τύποι ποὺ ἔφεραν τὶς πρέξεις καὶ τὶς σύριγγες μέσα στὰ διαπόρια, αὐτοὶ ποὺ πέρνουν τὶς προκαταβολές καὶ δὲν φανερώνονται νὰ μπαράκουν, αὐτοὶ ποὺ ἀπολύονται τὴν αἰτίαση των καὶ κατόπιν παρουσιάζονται ἀσθενεῖς πάσχοντες καὶ ἀδικημένοι πίσω ἀπὸ τὸν δικηγόρους τῆς Τρούμπας, αὐτοὶ ποὺ ζητοῦν καὶ στέλνουν ἑνα μεγάλο ἐμβασμα στὰ σπίτια των καὶ κατόπιν παρουσιάζονται ἀσθενεῖς καὶ τραυματισμέ-

νοι μὲ ἀνάγκη παλινοστήσεως μόλις βεδαιώθουν ὅτι τὸ ἐμβασμα ἐλήφθη. Εἶναι οἱ ίδιοι ποὺ μέσα στὰ διαπόρια κοιλοποιοῦν ἡ παντοιοτρόπως ἀσθενούν ὅταν ὑπάρχει ἀνάγκη δουλειᾶς, προβλέπουν κινδύνους, τραυματισμούς καὶ θανάτους σὲ κάθε δουλειὰ ἡ ταξίδι, δρίσκους τὴν ζωὴ δύσκολη καὶ τὴν ἀμοιδή μικρὴ καὶ περιούν τὶς ὁρες τῆς δάρδας των διαστημάτων τὴν μοίρα τους γιατὶ δρίσκουται στὴν θάλασσα καὶ καταστρώντας σχέδια γιὰ νὰ φύγουν ὅσο γίνεται πιὸ σύντομα ἀπ' αὐτήν. Καὶ δυστυχῶς δὲν συναντῶνται μόνον ως ἐμψυχων ὑλικῶν παραγεμίσματος ναυτολόγων οἱ τύποι αὐτοὶ στὴν Ναυτιλία μας. 'Αρκετοὶ ἔχουν εἰσθεῖται στὴν πλοιοτροπία καὶ ἀσφαλῶς είναι αὐτοὶ ποὺ δημιουργοῦν ἀκόμη περισσότερη ντροπὴ καὶ ζημία γιὰ τὴν Ναυτιλία μας ὑποσχόμενοι ἀμοιδές ποὺ οὔτε μποροῦν, οὔτε διατίθενται νὰ πληρώσουν, ἀφήνοντας ναυτικούς ἀπλήρωτους ἐπὶ μῆνες καὶ χρόνια, διαπόρια στὸν διάφορο λιμάνια χωρὶς ἀκόμη καὶ φωμὶ γιὰ τὰ πληρώματά των. Εἶναι αὐτοὶ ποὺ ἥλθαν στὴν θάλασσα γιὰ τὰ ΠΟΛΛΑ ΛΕΠΤΑ ἔτοιμοι νὰ ἐπισκιάσουν Λιβανούς, 'Εμπειρίκους καὶ Πατέρες ποὺ ἔφεραν τὸ αἰσχος τῶν αὐθαίρετων κατασχέσεων καὶ ἐκποιήσεων φορτίων, αὐτοὶ ποὺ ἐνοικιάζουν τὰ ὄντατά των καὶ ἐμπορεύονται τὴν ἐλληνικὴ σημαία καλύπτοντας μὲ αὐτὰ ἐντελῶς ἔνενα συμφέροντα ἐπὶ μισθώματι καὶ μεσητεία ποὺ τοὺς έχασανται τὸν τίτλο τοῦ 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ.

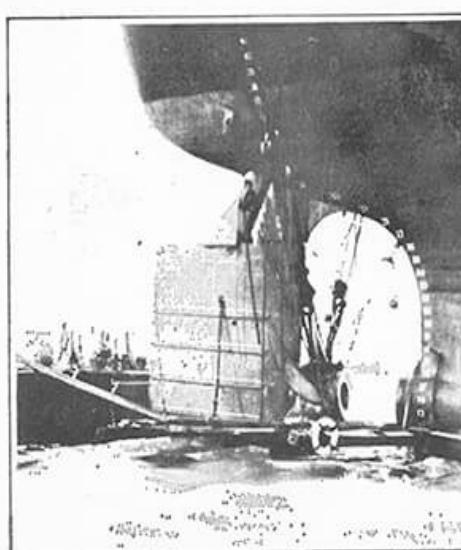
"Οχι μόνον προσέλκυση δι'" οἰουδήποτε τρόπου μᾶς χρειάζεται, ἀλλὰ πραγματικά ἀπομακρύνονται καὶ καθάρσεως ἔχουμεν ἀνάγκη καὶ πρέπει ἡ κάθαρση αὐτὴ νὰ γίνει σύντομα μέσα καὶ ἔξω ἀπὸ τὰ καράδια. Δυστυχῶς κανένας ἀπὸ τοὺς παράγοντες τῆς Ναυτιλίας μας, Κράτος, ναυτεργάτες καὶ οἱ ὄργανώσεις των, ἐφοπλιστές ως ἄτομα καὶ ως ὄργανωση ἔχουν πάρει στὰ σοδαρά τὴν ἀνάγκη τῆς καθάρσεως. "Ολων τὰ μιαλά καὶ οἱ προσπάθειες ἔχουν προστηλωθεῖ στὴν ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ.

Περισσότερα πληρώματα (ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΜΕΛΗ) ζητοῦν καὶ ἐπιδίωκουν τὰ ναυτεργατικά σωματεῖα μας (ἡ δύναμη στοὺς ἀριθμοὺς). Περισσότερα καράδια οἱ ἐφοπλιστές καὶ δῆθες ἐφοπλιστές, μεγαλύτερη Ναυτιλία τὸ Κράτος, πολλὰ λεφτά γιὰ δλους, Κράτος, ἐφοπλιστές, ναυτεργάτες, συνταξιούχους κλπ. κλπ., ἔνα χάσι, καμιαὶ ἐμπιστοσύνη ἡ ἐκτίμηση τῆς συνεισφορᾶς κανενὸς παραγόντος ἀπὸ τὸν ὄλον καὶ μέσα στὸ ξεκάρφωτο καὶ ἀσχεδίαστο ἀπὸ τερατούργημα ποὺ κατὰ μέρος μέρος είναι ἡ σημειρινὴ Ναυτιλία μας θέλομε νὰ προσελκύσουμε ἡ μᾶλλον νὰ παρασύρωμε καὶ ὄλους γιὰ νὰ μεγαλώσει ὁ τέριος γιὰ δλους.

Καὶ πῶς θὰ γίνει ἡ κάθαρση; 'Αρχιζοντας ἀπὸ τὴν κεφαλή, δηλαδὴ τὸν ἐφοπλισμὸν ἀπὸ λίγο ως διπῶς ἡ πιάτσα τοῦ Πειραιῶν γνωρίζει ποὺ καὶ πῶς καλύπτονται οἱ συμφέροντα καὶ είναι εύκολο καὶ στὸ Κράτος καὶ στὴν Ε.Ε.Ε. νὰ ἐντοπίσουν τὶς σημαῖες ποὺ παράνομα καὶ ὄδικα τὰ καλύπτονται. Καὶ οἱ τρόποι καὶ τὰ μέσα ὑπάρχουν γιὰ νὰ ἔσταικριθοῦν αὐτά. 'Ισως νὰ είναι λογικὸν ἡ ἀνταγωνισμὸς δλοι μαζὶ Κράτος ἐφοπλιστές καὶ ναυτεργάτες νὰ συζητήσουμε καὶ νὰ ἀποφασίσωμε πόση είναι ἡ ἐλληνικότης ἔνος νεοτεύκτου ποὺ μᾶς ἔρχεται ζητῶντας δικαιώματα καὶ ἔξαιρέσεις καὶ ἐπάνδρωση ἀπὸ ἐλληνικὰ πληρώματα σταν οἱ μετοχές τῆς πλοιοκτήτριας ἐταιρίας κατὰ σχήματα ἡ νόμου μόνον φαίνονται στὸ δινόμα 'Ελλήνων πολιτῶν καὶ τὸ πλοίον μᾶς ἔρχεται χρονοναυλομένον στοὺς πωλητάς του οἱ ὅποιοι τίτποτε ὄλλο ἔπιπούσαν καὶ ἐπετέλεσαν παρὰ μόνο τὴν μεταφοράν του στὴν ἐλληνικὴ σημαία;

Εἶναι χρήστη καὶ κατάχρηση τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἡ ἀνωτέρω ἡ δχι; Καὶ είναι ἔνας μόνο τρόπος ἐκμεταλλεύσεως ὁ ἀνωτέ-

Western Eagle GEARED FOR ACTION round-the-clock



We specialise in

- Maintenance and afloat-repair of vessels at the Anchorage and in the waters around Singapore.
- On-voyage repairs anywhere in the world.
- Conversion and modification of machinery and marine equipment.

Our reputation is staked on the expertise and efficient service of our workforce, having successfully undertaken repairs to more than a thousand vessels since our incorporation in 1973.
We also stock a comprehensive range of parts for Sulzer Marine Diesel Engines.
Agent for Sulzer Brothers Ltd. Switzerland.

Western Eagle
(Private) Ltd.

P.O. Box 614 Telok Blangah West Post Office, Telok Blangah Drive,
Singapore 4, Tel: 279977 Cable: WESTEAGLE Telex: R521567

ρω. "Ολοι γνωρίζουμε ότι υπάρχουν και πολλοί άλλοι.

Με τόση προσφορά έργασίας και Ελλειψή άξιωματικών και πληρωμάτων είναι για τα έλληνικά πλοία λογικόν να άσφαλτει το NAT πληρώματα λιβεριανών, παναματικών ή ξένων σημαίων; Τελευταίως γίνεται και λόγος για ΑΝΑΣΦΑΛΗ ΠΛΟΙΑ πρέπει να ξηρίζει την έντοπισμάς μέσο το δυνατόν συνυπότερα και οιανδήποτε σημαία και αν έχουν νά απαγορευθεί ή ναυτολόγηση και παρουσία "Ελληνος ναυτικού ἐπ' αὐτῶν;

Καθαρίζοντας τήν πλοιοκτησία θὰ έλευθερώσωμεν άρκετούς άξιωματικούς και πληρώματα για τὰ καθ' έαυτον ΕΛΛΗΝΙΚΑ διαπόρια μας, έκενα πού νομίμως καὶ ἀπό πάσης ἀπόφεως δικαιούνται και έχουν τήν έλληνική σημαία ὅχι πρὸς ἐκμετάλλευση μόνον και ἔκεινα πού δὲν ντροπάζουν τήν 'Ελλάδα. "Οταν σταματήσει και η ἐπάνδρωση τῶν ξένων θὰ ξῶμεν ἀρκετά για νὰ ἀρχίσει και ἔκει ή κάθαρση. Καὶ γιὰ δύσους θὰ μᾶς λείψουν δάζουντας λίγο νερὸ στὸ κρασὶ τῶν, Κράτος, σωματεῖα κλπ. θὰ δεχθῶν τήν συμπλήρωση ἀπὸ ξένους. "Ενας καλὸς ἡ ἔστω ἀδιάφορος ξένος εἶναι καλύτερος ἀπὸ οἰνοδήποτε κακὸν." Ελληνα γιὰ τήν Ναυτιλία μας. 'Υπάρχουν και αὐτῶν οἱ κατάλογοι και χωρὶς δυσκολία θὰ ἐντοπισθοῦν. "Ετσι οταν μὲ τὶς δικές μας ἐνέργειες μικρούν ή Ναυτιλία μας και η ἐλληνική σημαία γίνει ἀληθινὸ προνόμιο γιὰ τὸ καράβι πού τήν ἔχει, και δ τίτος τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ ξαναπάρει τήν ἀξία ποὺ κάποτε είχε και ἀποτελεῖ τιμὴ και ὑπέρηφανεια γιὰ ἔκεινον πού τὸν φέρει και ὁ χαρακτηρισμὸς ἐνὸς ἀπόμου ώς "Ελληνος ἔφοτιον ἀποτελεῖ τίτλον σοδαροῦ και ἐντίμου και ἀπὸ πάσης πλευρᾶς σωστοῦ ἀπόμου και ἐπιχειρηματία, δὲν θὰ ξῶμεν ἀνάγκη καμμιᾶς προπαγάνδας γιὰ τήν προσέλκυση νέων στήν θάλασσα γιατὶ ἀρκετοὶ νέοι γεννώνται στήν 'Ελλάδα δῶρος και σὲ κάθε χώρα ποὺ ἀπὸ ίδιοσυγκρασία και διάθεση είναι προορισμένοι και ἄξιοι νὰ γίνουν ἀριστοί ναυτικοί.

Σὲ πολλὰ μέρη ύπαρχει ή ίδεα ότι οι ναυτικοί γεννώνται σὲ ναυτότοπους κοντά στήν θάλασσα και ή ίδεα αὐτὴ είναι πραγματική πλάνη. Πολλὰ χιλιόμετρα και μίλια μακρών ἀπὸ τήν θάλασσα και χωρὶς καμμιὰ σχέση η γνωριμία μὲ αὐτὴν ἔγενηθησαν οι πολλοὶ ἀπὸ τοὺς διαπρεπέστερους ναυτικούς τοῦ κόσμου.

Είναι γεγονός ότι στήν πατρίδα μας μερικοὶ τόποι και πατρίδες ἐπέδρησαν περισσότερο στήν θάλασσα και ἔδγαλαν καλούς θαλασσινούς, αὐτὸς δῶρος δὲν ἀποκλείει ότι κατὰ τὸν ίδιον καρό δὲν ἔγενηθησαν πολλές χιλιάδες 'Ελλήνων σὲ ἄλλα μέρη τῆς 'Ελλάδος πού θὰ ἔγινοντο ἔξ ίσου καλοὶ η καλύτεροι ἀν τοὺς ἔδιδετο η εύκαιρια ή δοπία δὲν τοὺς ἔδιδετο γιατὶ πλώρες, γέφυρες, μηχανοστάσια και στόκολα τῶν λίγων τότε καραβιών ήταν γεμάτα μὲ μέλη τῆς οικογένειας τοῦ κάθε πλοιοκτήτου, τοὺς συγγενεῖς και τοὺς πατριώτες των ποὺ είχαν ύποχρέωση νὰ υποστηρίζουν.

Οι συνήκες αὐτὲς σήμερα δὲν ύπαρχουν, ή θάλασσα και τὰ βαπτήρια και οι σταδιοδρομίες σ' αὐτὰ είναι ανοικτά σὲ δύλους τοὺς "Ελληνες νέους, ποὺ αισθάνονται τοὺς έαυτούς των διατεθειμένους και ἄξιους νὰ γίνουν καλοί ναυτικοί. Γνωρίζουμε ότι αὐτοὶ δὲν είναι πολλοί. Γι' αὐτὸς ύποστηρίζουμε και εύχομεθα τὴν μικρὴ και ζηλευτὴ Ναυτιλία.

Μετὰ τιμῆς

Κ. Σ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Μπουένος "Αὔρες 30" Ιουνίου 1978



ΤΑ ΔΙΟΔΙΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μὲ τὸ δημοσίευμά σας ποὺ δ-

φορά τὶς αὐξήσεις τοῦ τιμολογίου μας, στὸ τεύχος τῆς Ιησού Ιουνίου 1978, σᾶς παραθέτουμε παρακάτω συγκριτικό πίνακα, γιὰ νὰ

ἀντιληφθῆτε πόσο ἀπέχουν ἀπὸ τήν πραγματικότητα οἱ πληροφορίες στὶς διοίες βασίσισθηκε τὸ σχόλιό σας.

ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ ΝΑΕΔΚ

1η Περίπτωση

'Επιβάρυνση μὲ διόδια, ρυμουλκικά, πλοηγικά, πάγια τέλη.

Χωρ.) κόπτης	1975	1976	Δ α π α ν ε σ	1977	Διαφορά πρὸς 1975 %	Διαφορά πρὸς 1976 %
50	5.300	3.970	—25,09	4.570	—13,77	+ 15,11
100	5.600	4.940	—11,79	5.690	+ 1,61	+ 15,18
200	6.300	7.880	+ 25,08	9.070	+ 43,97	+ 15,11
300	8.100	9.550	+ 17,90	10.990	+ 35,68	+ 15,08
400	8.700	10.660	+ 22,41	12.080	+ 38,85	+ 13,32
500	9.900	11.300	+ 14,14	13.000	+ 31,31	+ 15,04

2α Περίπτωση

'Επιβάρυνση μὲ διόδια, πλοηγικά και πάγια τέλη.

κ.χ.κ.	1975	1976	Διαφορά %	1977	Διαφορά πρὸς 1975 %	Διαφορά πρὸς 1976 %
50	1.700	970	—42,94	1.120	—34,12	+ 15,46
100	2.000	1.440	—28	1.660	—17	+ 15,28
200	2.700	3.380	+ 25,19	3.890	+ 44	+ 15,09
300	3.300	4.050	+ 22,73	4.660	+ 41,21	+ 15,06
400	3.900	4.750	+ 21,79	5.470	+ 40,03	+ 15,16
500	4.500	5.300	+ 17,78	6.100	+ 35,56	+ 15,09

3η Περίπτωση

'Επιβάρυνση μὲ διόδια και πάγια τέλη.

κ.χ.κ.	1975	1976	Διαφορά %	1977	Διαφορά πρὸς 1975 %	Διαφορά πρὸς 1976 %
50	1.200	370	—69,16	430	—64,16	+ 16,22
100	1.500	740	—50,66	850	—43,33	+ 14,86
200	2.100	2.380	+ 13,33	2.740	+ 30,48	+ 15,13
300	2.700	3.000	+ 11,11	3.450	+ 27,78	+ 15
400	3.300	3.700	+ 12,12	4.260	+ 29,09	+ 15,14
500	3.900	4.200	+ 7,7	4.830	+ 23,85	+ 15

Μὲ τὴν εὐκαιρία σᾶς γνωρίζουμε ότι εἴμαστε πρόδυμοι νὰ σᾶς δίδουμε κάθε πληροφορία, έτσι διστεντεῖς ν' ἀποφεύγονται σχόλια στὸ περιοδικό σας πού δὲν ἀνταποκρίνονται στήν πραγματικότητα.

Αθήναι 5 Ιουνίου 1978

Μὲ τιμῆ

**Ο Γενικὸς Διευθυντής
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΒΑΝΟΣ**



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Παλαιός ἀναγνώστης τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας παρακαλῶ δεχθεῖτε νὰ δημοσιεύσητε τὰς εὐχαριστίας ἡμῶν και πολλῶν συναδέλφων τῆς Ναυτικῆς Οἰκογενείας πρὸς τὸν 'Υπουργὸν τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάνην διὰ τὴν προώθησιν και ψήφισμαν τοῦ Νομοσχεδίου ΝΑΤ πού ἐπιπλλά ἔτι είχε καταπήσει ἀγχος εἰς ὅλους μας. Αἱ εὐχαριστίας μας συνοδεύονται μὲ μίαν μικρῶν ἐδήλωσιν ύπὸ τὸν τίτλον «ΑΠΑΤΗΛΑ ΟΝΕΙΡΑ ΤΩΝ ΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΜΑΧΩΝ ΤΟΥ ΚΥΜΑΤΟΣ».

'Επὶ πολλὰ χρόνια ζήσαν οἱ ἀγωνισταὶ και ὁ ἀπόδημοι τοῦ κύματος μὲ ἐλπίδες και αἰσιοδοξίες. Πολλοὶ ἔφυγαν ἀπὸ τὴν πρόσκαιρη αὐτὴν ζωὴν μὲ ἔνα πικρὸ παράπονο πῶς ὅλα αὐτὰ ήταν ἔνα ἀπατητὸ δινειρό. Νὰ δῶμας ποὺ καμμιὰ φορά τὰ δινειρά γίνονται πραγματικότητα.

"Οπως τὸ δινειρό τῶν ἔππατα παχειῶν και ισχυντῶν ἔσωσε ἔδω και χιλιάδες χρόνια τὸν λαὸν τῆς Αιγαίου ποὺ ἔκτελεστὴν και σωτῆρα τὸν Μωυσῆν, ἔτσι και σήμερα τὸ δινειρό τῶν ἀγωνιστῶν και τῶν ἀποιμάχων

τὸ κύματος τὸ περὶ ΝΑΤ ἔπαφε πλέον νὰ είναι δινειρό. 'Εκτελεστής και σωτῆρας ὁ 'Υπουργός τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάνην, ποὺ μὲ δική του πρωτοβουλία σώζει και δίνει ζωὴ και παρηγορὰ ἀκόμη και στὶς χήρες και στὰ όφραντας ποὺ θυσίασσαν τὰ καλύτερα χρόνια τῆς ζωῆς των στὸν ἀγώνα τοῦ κύματος γιὰ νὰ φύσῃ η 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία στὸ σημερινὸν ύψηλὸν μεγαλεῖον τῆς δόξης της.

Οι αἰσιοδοξίες και οἱ ἐλπίδες τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν βρίσκονται σήμερα μὲ συμπαραστάτην και ἔκτελεστὴν τὸν δινειρό πού πῶς μπορεῖ νὰ φέρῃ εἰς σέσιον πέρας, δῶμας εἰς τὸ παρελθόν ἔνα ἄλλο παιδὶ τῆς Κρήτης, ὁ 'Ελευθέριος Βενιζέλος, ἔχει γίνει σύμβολον εἰς τὰς ψυχὰς τῶν 'Ελλήνων και τὸ δινειρό του διεισθῆς ἔχει γραφή εἰς τὰς σελίδας τῆς 'Ιστορίας.

"Έτσι και σήμερα ἔνα ἀκόμη παιδὶ τῆς Κρήτης θὰ μείνη σύμβολον εἰς τὰς ψυχὰς τῶν ἀγωνιστῶν τοῦ κύματος, ὁ κύριος Κεφαλογιάνης, και οι ναυτικοί θὰ τὸν λατρεύουν σὰν δεύτερο Θεό τους. Εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΑΤΡΙΔΗΣ

Α' Μηχανικός

m/v «ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ»

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ THN ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ Π.Α.Σ.Ο.Κ.

Τοῦ κ. Φώτη Χρηματόπουλου

Εις ναυτιλιακὸν περιοδικὸν ὁ κ. Ἀνδρέας Παπανδρέου ἀπάντων εἰς μίσαν σειρὰν ἐρωτημάτων, σχετικῶν μὲ τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τοῦ κόμματος του, προέδη εἰς ὡρισμένας σχετικάς δηλώσεις.

Εἰς τὰς δηλώσεις αὐτὰς διατυπώνονται ὡρισμέναι παρατηρήσεις ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Χρηματοπούλου, δουλευτοῦ Πειραιῶς τῆς Ν. Δημοκρατίας, τέως Γεν. Γραμματεὺς τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας. Κατωτέρω τὸ κείμενον τῶν παρατηρήσεων:

1. Θά πρέπει νὰ σημειωθεῖ, ὅτι εἶναι ἡ πρώτη φορά, ποὺ τὸ ΠΑΣΟΚ «ἀσχολεῖται», κάπως εὐρύτερα, μὲ τὰ ναυτιλιακὰ μας ἱράγματα. Ποτὲ ἄλλοτε, οὔτε τὸ κόμμα αὐτό, οὔτε ὁ ἡγέτης του δὲν φαίνεται, νὰ καταπιάστηκαν προγραμματικά μὲ τὴν Ναυτιλία μας, γιὰ τὴν ὁποὶ δὲν περιελήφθη σύτε λέξη καὶ στὶς «εκπαιδυτήριες γραμμάτων κυβερνητικῆς πολιτικῆς», ποὺ τὸ ΠΑΣΟΚ ἔξηγγειλε πρὶν ἀπ' τὶς τελευταῖς ἐκλογές.

Βέβαια ὁ κ. Α. Παπανδρέου μεταποιεῖ τὴν προφανή αὐτή ἔλλειψη σὲ σκόπιμη παράλειψη, δηλώνοντας: Τὰ θέματα ποὺ

ἀφοροῦν τὸ σο τὴν ἔθνικὴ ὅσο καὶ τὴν διεθνὴ ναυτιλιακὴ οἰκονομία εἶναι πολὺ ιδιόμορφα, ἐξειδικευμένα καὶ πολύ πλοκα, γιὰ νὰ μποροῦσαν νὰ ἐνταχθοῦν ἀποτελεσματικά καὶ χωρὶς νὰ δημιουργήσουν σύγχυση μέσα στὸ συνοπτικὸ κυβερνητικὸ πρόγραμμα τοῦ ΠΑΣΟΚ».

Πρατηρεῖ δημοσίᾳ κανεῖς, ὅτι παρὰ ταῦτα θά μποροῦσε τὸ ΠΑΣΟΚ νὰ μὴν περιμένει τὴν πρόκληση τοῦ περιοδικοῦ, ἀλλὰ νὰ διατυπώσει τὴν ναυτιλιακὴ πολιτικὴ του ἔγκαιρα καὶ ἔξω ἀπ' τὸ πλαίσιο του συνοπτικοῦ προγράμματος του. Καὶ τὸ ὅστι δὲν τὸ ἔκανε, δικαιούμεθα ἴσως, νὰ ὑποδέσουμε πόση ὁφείλεται στὸ γεγονός, ὅτι ὁ δρόμος στὴ Ναυτιλία εἶναι ἀπελπιστικὰ δύσβατος καὶ ἐντελῶς ἀκατάλληλος γιὰ «εσοσιαλιστικὲς» ἀκροβασίες καὶ οἱ συνθῆκες πού, πάντοτε καὶ ίδιως στὶς μέρες μας, ἐπικρατοῦν ὅτι τὴν δὲν προσφέρονται σὲ μεγαλόστομα, ἀνεδαφικὰ καὶ σὲ πολλὲς περιπτώσεις ἀντιφατικὰ «θά», ἀπ' τὶς ἐκαποντάδες, ποὺ περιλαμβάνονται στὶς ἐπαγγελίες τῶν «εκπαιδυτήρων γραμμάτων κυβερνητικῆς πολιτικῆς» τοῦ ΠΑΣΟΚ. Πάντως χαιρόμαστε ιδιαίτερα,

ποὺ ὁ κ. Παπανδρέου μὲ τὴν ἀπάντησή του στὴν πρώτη ἔρωτηση τοῦ περιοδικοῦ παραδέχεται, ὅπως ἀναφέρεται πιὸ πάνω, τὴν ἄκρα ιδιομορφία τῶν θεμάτων, ποὺ ἀφοροῦν στὴν ἔθνικὴ καὶ διεθνὴ ναυτιλιακὴ οἰκονομία. Εἶναι ἀκριβῶς ἡ ιδιομορφία αὐτῆς, ποὺ ἀπετέλεσε τὴ δάση γιὰ τὴν ἀσκηση τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς μας, γιὰ τὴν ὁποῖα κατηγορήκαμε συχνὰ καὶ ἀπὸ τὸ ΠΑΣΟΚ, στὶς ἐνεργούμενές ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν κλπ.

Ἐπειστή νομίζω ἡ στιγμή, νὰ ἐπιστρέψουμε ἀμετάκλητα ὅλες τὶς κατηγορίες τοῦ εἶδους αὐτοῦ σ' ἑκείνους, ποὺ τὶς διεπύωσαν.

2. Ἀπαντώντας στὸ δεύτερο ἔρωτημα τοῦ περιοδικοῦ ὁ κ. Πρόεδρος τοῦ ΠΑΣΟΚ λέει:

«Γιὰ νὰ περάσει γρήγορα καὶ σωστά ἡ χώρα ἀπὸ τὴ φάση τῆς ἔξαρτημένης οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης ποὺ δρίσκεται τώρα καὶ νὰ φτάσει στὴν αὐτοδύναμη οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη, πρέπει νὰ ἔξασφαλίσει τὴν ἔξαρτηρικὴ ισορροπία τῆς οἰκονομίας της. Η Ισορροπία αὐτή δασικά ἔξαρτάται ἀπὸ τὴ σχέση ποὺ ὑπάρχει μεταξὺ ἔξαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν ἀγαθῶν, ποὺ ὅμως στὸ στάδιο αὐτὸς ποὺ περνᾶ ἡ οἰκονομία εἶναι δύσκολο νὰ γίνει εύνοικότερη ἀπ' ὅτι, ποὺ ὑπῆρξε ὡς τώρα, λόγω τῆς ἀνάγκης γιὰ διεύρυνση τῶν εἰσπράξεων κεφαλαιούχικού εξοπλισμοῦ γιὰ τὴν οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη. Στὸ 1976 οἱ ἔξαγωγὲς ἔδωσαν τὰ μέσα γιὰ τὴν πληρωμὴ μόνο τοῦ 40% τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγωγῶν. Εἳστι γιὰ τὸ ΠΑΣΟΚ, στόχος ὑψηλῆς προτεραιότητας εἶναι ὅχι ἀπλῶς ἡ διατήρηση τῶν εἰσπράξεων τοῦ ναυτιλιακού συναλλάγματος στὸ σημερινὸ του ἐπίπεδο, μὰ ἡ ἀναζήτηση τρόπων γιὰ τὴν ἐπιτάχυνση τοῦ ρυθμοῦ ἐπησίας αὐτῆσσεων τους. Τὸ ΠΑΣΟΚ ἔχει πλήρη γνώση πῶς ἡ «Ελληνικὴ Εμπορικὴ Ναυτιλία πήρε τὴ σημερινὴ μεγάλη θέση της μέσα στὸ διεθνῆ χώρα, ἀναπτυσσόμενη δυναμικά ἀλλὰ καὶ αὐτοῦ δύναμη».

Δὲν πρόκειται ἀδύνατο νὰ κρίνουμε τὶς ἀπόψεις τοῦ κ. Παπανδρέου τὶς σχετικὲς μὲ ἐκεῖνο, ποὺ ὁ ἰδιος δύνομάζει ἐξ αρτημένης καὶ αὐτοῦ δύναμης μηδενική ἀνάπτυξη.

Οὔτε νὰ παρατηρήσουμε, ὅτι καὶ ἀκόμη στὸ θεωρητικὸ πεδίο ὑπάρχουν μερικὰ σημεῖα στὰ ὅποια θά μποροῦσαν κανεῖς νὰ μη δισφωνήσει μαζί του, στὴν πρακτικὴ ἐπιδίωξη καὶ μεθόδευση τῆς πορείας πρὸς αὐτὸν τὴν αὐτοδύναμη ἀνάπτυξη (ὅστι τούλαχιστο μπορέσουμε νὰ τὴν ἔχινασσούμε μ' αὐτὰ ποὺ λέει καὶ γράφει ὁ ίδιος καὶ μὲ δύσα ἔξαγγελλει τὸ ΠΑΣΟΚ) εἵμαστε ριζικά ἀντίθετοι.

Καὶ ἀντιτίθεμεθα κυρίως ὅχι μόνο γιατὶ ἀπειλεῖ μὲ ἀνατροπή δασικές δομές τῶν οἰκονομικῶν μηχανισμῶν τῆς χώρας (πράγμα ποὺ ἀναπότρεπτα θὰ καταστρέψει τὴν οἰκονομικὴ της ισορροπία), ἀλλὰ καὶ ἐπειδὴ στηρίζει τὴν ἀνάπτυξη αὐτῆς σὲ ἔσφαλμένες ἢ ἀνύπαρκτες προϋποθέσεις. Μιὰς ἀπὸ τις ἀποδείξεις τοῦ γεγονότος αὐτοῦ προκύπτει καὶ ἀπ' διάστημα, ὁ κ. Πρόεδρος τοῦ ΠΑΣΟΚ φρονεῖ γιὰ τὸν χαρακτήρα τῆς ἀνάπτυξεως τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν συναλλαγματοφόρο δράση τῆς δύναμης θεωρεῖ πρωτεύουσα γιὰ τὴν «αὐτοδύναμη ἀνάπτυξη» τῆς χώρας, ποὺ ἐπαγγέλλεται.

Εἶναι πράγματα κοινῶς γνωστό, ὅτι δυνατά καὶ ἡ ὑπῆρξε ἡ μεταπολεμικὴ ἀνάπτυξη τῆς ἐμπορικῆς μηδενικής Ναυτιλίας.

Ἄλλα εἶναι ἔξι τίσιμα παροικούντας τὴν Ναυτιλία την ιερουσαλήμ τῆς χώρας, πῶς δὲν ὑπάρχει κλασικότερο παράδειγμα «έξαρτημένης» ἀναπτύξεως βιομηχανικού κλάδου, ἀπ' τὴν ἀνάπτυξη τῆς ἐμπορικῆς μηδενικής Ναυτιλίας.

Καὶ σὰν τέτοια ἔξαρτηση δὲν ἐνωοῦμε ἀκείνη ποὺ ἀναφέρεται στὸ διεθνὲς καθεστῶς κάτω διάστημα, διεξάγονται τὰ θεατράσσοντας ἔργα γενικῶς, οὔτε στὸ πλέγμα τῶν συμφερόντων, ποὺ συνδέονται μὲ τὶς διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορές, ἀλλὰ θεωροῦμε κυρίως αὐτήν, ποὺ σχετίζεται μὲ τὶς πιστοδοτι-

PASSING THRU THE SUEZ CANAL ENTRUST YOUR VESSEL'S OPERATIONS TO OUR EXPERIENCED STAFF

We will care for your . . .

- Smooth Canal Transits and calls at the Egyptian ports (thru official Agent).
- Prompt information, handling and assistance.
- Clearance of accounts and collection of receivables from previous calls in Egypt.
- Transhipment at Port Said.
- Drydocking for hull cleaning, painting and repairs.

CANDIA COMPANY S.A.

7 Platónos Street, Piraeus 37 — Greece
Telex: 212125—213521—213522 Phone: 411.0011 (6 lines)

Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches

REPRESENTATIVES IN THE U.K.

MITCHELL COTTS & CO. LTD

Shipping Agencies Division

Cotts House, Camomile Street, London EC3A 7BJ
Telex: 8814641 Phone: 01-283) 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysées, 75008 Paris
Telex: 280886 Phone: 723 5512



κές πηγές τής έμπορικής μας Ναυτιλίας.
Είναι πράγματι κοινώς, παραδεκτό, ότι ή Ναυτιλία μας έχαρτήθηκε για νά δημιουργηθεί και έχαρτάται και σήμερα σὲ μέγιστο βαθμὸ ἀπὸ τὸ τραπεζικὸ πιστοδοτικὸ σύστημα μεγάλων δυτικῶν χωρῶν ('Αγγλίας, 'Ισπανίας καὶ ΗΠΑ κυρίως). Τὸ σύστημα τῶν Τραπεζῶν δηλαδή, ποὺ τὸ ΠΑΣΟΚ χαρακτηρίζει σάν τὴ χρηματοδοτικὴ καὶ πιστοδοτικὴ πλευρὰ τοῦ δυτικοῦ... «ιμπεριαλισμοῦ».

'Απὸ τὶς Τραπεζὲς λοιπὸν αὐτοῦ τοῦ... «ιμπεριαλισμοῦ» είναι ἀπόλυτα έχαρτημένοι οἱ 'Ελληνες ἐφοπλιστές στὴ μεγάλῃ τους πλειοψηφίᾳ.

Νομίζουμε μάλιστα, ότι δὲν εἶναι ὑπερβολικὸ νὰ πούμε, πῶς ἀν σήμερα (μετὰ τὴν πτώση τῆς ἀξίας τῶν πλοίων) ἔκαλοντο νὰ έξοφλήσουν δσα χρωστοῦν στὶς ξένες Τραπεζὲς, θὰ ἐπρεπε, νὰ ἐκποιηθεῖ τὸ μεγαλύτερο ἵσως μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ Ἑλληνόκτητου στόλου γιὰ νὰ καταστεῖ δυνατὴ ἡ ἐξόδηση αὐτῆς.

Είναι, υστερα ἀπ' αὐτὰ, αὐτονόητα τὰ συμπεράσματα ἀπὸ τὴν τραγικὰ ἐσφαλμένη ἐκτίμηση ἐνὸς δασικοῦ στοιχείου τῆς Ναυτιλίας μας.

Καὶ τὰ συμπεράσματα αὐτὰ δὲν ἐκτείνονται μόνο στὸν ἔμπορικο μας στόλο, ἀλλὰ καθορίζουν σαφῶς καὶ τὸ ποιὸ εἶναι ἡ ποιότητα καὶ ποιὰ θὰ εἶναι ἡ τύχη τῆς «αὐτοδύναμης ἀνάπτυξης», τὴν ὁποία ἐπαγγέλλεται τὸ ΠΑΣΟΚ. Μιᾶς «ἀνάπτυξης», ποὺ θὰ στηρίζεται σὲ ἐσφαλμένες ἐκτίμησεις ἢ σὲ προϋπόθεσεις, έχαρτωμενες σὲ μεγάλο βαθμὸ ἀπὸ δυνάμεις τὴν ἐχθρότητα τῶν δποίων προκαλεῖ μὲ... καταστατικὴ συνέπεια τὸ κόμμα αὐτὸν καὶ ὁ ἡγέτης του.

Συνεχίζοντας ὁ κ. Παπανδρέου τὴν ἴδια ἀπάντησή του καὶ ἀναφέρομενος στοὺς «έργατες τοῦ κύματος» λέει:

«Ἀπὸ τὸ ἄλλο μέρος τὰ ἐπίπεδα μισθῶν καὶ κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων πρέπει νὰ μὴ ὑπολείπονται ἀπὸ τὶς ἄλλες εὐρωπαϊκὲς χώρες. Οἱ ἐργάτες τοῦ κύματος, πρέπει νὰ δρίσουν τὴ δίκαιη ἱκανοποίηση τοῦ μόχθου τους, καθὼς καὶ μιὰ πρωταρχικὴ κοινωνικὴ προστασία καὶ ἀσφαλιση γήρατος ἢ ἀτυχήματος».

Δὲν νομίζω, στὶς ὑπάρχει στὴ χώρα αὐτὴ κανεῖς, ποὺ νὰ μὴν ἐπιθυμεῖ τὴν ἀνύψωση τῶν ἐπιπέδων τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν μας (έμεις λέμε, δχι μόνο τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ ὅλων τῶν 'Ελλήνων ἐργαζομένων) στὰ ἐπίπεδα τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.

Ρωτάμε ὅμως εὐθέως τὸν κ. Παπανδρέου, ἃν νομίζει, δτὶς κάτω ἀπὸ τὸ πλαίσιο τῶν ἐλευθερῶν συλλογικῶν συμβάσεων:

Καὶ ὃν θεωρεῖ πῶς εἶναι, μὲ ποιὸ τρόπο σκέπτεται νὰ τὴν ὑλοποιήσῃ:

Μέσα η ἔξω ἀπὸ τὸ πλαίσιο τῶν ἐλευθερῶν συλλογικῶν συμβάσεων:

Ρωτάμε εὐθέως τὸν κ. 'Ανδρέα Παπανδρέου καὶ περιμένουμε ἐπίσης νὰ μᾶς πεῖ, πῶς συμβιδάζει αὐτὴ τὴν ἐξαγγελλούμενη ἔξισση, (ὅταν είναι γνωστὴ ἡ κατάσταση τοῦ μεγαλύτερου μέρους τοῦ ἔμπορικου μας στόλου ἀπὸ τὴν ἀποψῆ τοῦ κόστους λειτουργίας του), μὲ τὴν ταυτόχρονη ἀπὸ μέρους του παραδοχὴ τοῦ γεγονότος, δτὶς η Ναυτιλία μας «έργαζεται σὲ ἐλεύθερο καὶ σκληρὸ ἀνταγωνισμὸ πρὸς δὲς τὶς Ναυτιλίες τοῦ κόσμου καὶ πῶς γιὰ νὰ σταθεῖ καὶ ἐπικρατήσει πρέπει νὰ διατηρήσει δυνατὴ τὴν ἀνταγωνιστικότητά της στὸ διεθνῆ χώρῳ»;

Γιατὶ δέβασια τὸ ἀντίδοτο τῆς δελτιώσεως τῆς παραγωγικότητος τῶν πλοίων ποὺ παρέχει στὸ τέλος τῆς ἀπαντήσεως του, δὲν νομίζω δτὶς είναι ἀρκετὸ, ὃν μάλιστα σκεφθούμε, δτὶς η παραγωγικότητα τῆς ἐργασίας στὰ πλοία ἔχει ἔνα ειδικὸ γιὰ τὴν περίπτωση περιορισμοῦ, τὴ λεγομένη σύνθεση ἀσφαλείας.

Δὲν διαφωνοῦμε μὲ τὸν ἡγέτη τοῦ ΠΑΣΟΚ γιὰ δσα λέει γιὰ τὶς κοινωνικές παροχὲς

O. A. R. N.

OFFICINE ALLESTIMENTO E. RIPARAZIONI NAVI LTD.

SHIP REPAIRS - GENOA, ITALY
(Fincantieri Group)

Overhauls and repairs of any kind and size of main and auxiliary engines (steam, diesel and electric).

Hull Repairs and Conversions up to 300,000 Dwt



O. A. R. N.

P.O. BOX N. 1395 GENOA, ITALY 16100

CABLE MOLOGIANO GENOA,

TELEX 27090 OARN, TELEPHONE 283801

PIRAEUS CORRESPONDENT

CONSTELLATION MARITIME AGENCIES

II MERARCHIAS 2, CABLE ADDRESS: CONSTELLATION PIRAEUS

TEL.: 4520 894 - 96 TELEX: 21-2124 OREX

πρὸς τοὺς ναυτικούς μας. Πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτή ἄλλωστε ἔχουν γίνει τόσα πολλὰ τὴν τελευταία τριετία (καὶ θὰ γίνουν ἀσφαλῶς καὶ ἄλλα ἀκόμη), ὡστε τελικὰ θὰ ἐγγίσουμε τὴν ἔξισωση πρὸς τὶς ἀνάλογες παροχές τῶν ἄλλων δυτικῶν χωρῶν. Ρωτᾶμε ὅμως τὸν ἴδιο, τὶ ἐνοεῖ ὅταν λέει, ὅτι «οἱ ἐργάτες τοῦ κύματος πρέπει νὰ ἔχουν πρωταρχικὴ προστασία καὶ ἀσφάλιση γήρατος καὶ ἀτυχήματος».

Πρωταρχικὴ ἐν σχέσει μὲ ποιούς; Καθιερώνει μῆπως μὲ τὴν ἔξαγγελία αὐτῆ τὴν ἀρχὴ τῆς διακρίσεως ὑπέρ μᾶς κατηγορίας ἐργαζομένων (τῶν ἐργατῶν κύματος) στὶς κοινωνικὲς παροχές;

«Ἄν ναι, πῶς συμβιδάζεται ἡ καθιέρωση αὐτῆ μὲ τὴν ἔξισωση τάση στὶς παροχές αὐτὲς πότερέει ἀπ' τὴν Μαρξιστικὴ ἰδεολογία τοῦ ΠΑΣΟΚ καὶ ποὺ ἄλλωστε φαίνεται νὰ προκύπτει καὶ ἀπὸ τὰ σχετικὰ χωρία τοῦ συνοπτικοῦ κυβερνητικοῦ του προγράμματος;

3. Ἀπαντῶντας στὴν τρίτη ἐρώτηση τοῦ περιοδικοῦ ὁ κ. Παπανδρέου ἀνάμεσα στ' ἄλλα λέει:

«Γάλ τὸ σκοπὸν αὐτὸν, τὸ ΠΑΣΟΚ θὰ πάρει ὅλα τὰ ἀπαιτούμενα μέτρα γιὰ τὴν παραπέρα ἀνάπτυξη καὶ καθιέρωση τοῦ Πειραιᾶ σὰν ἔθνικοῦ ἢ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ κέντρου».

Εἶναι περιττὸ νομίζως νὰ πούμε, ὅτι ὁ Πειραιᾶς δὲν θὰ χρειασθεῖ νὰ γίνει, γιατὶ εἰναι ἡ δη τὸ ἔθνικὸ ναυτιλιακὸ μας κέντρο. Ἡ παραπέρα ἀνάπτυξη του ἀποτελεῖ δέδαια τὸν κοινὸ στόχο δῶν μας, (ποὺ δὲ ὑπογράφων παρὰ τοὺς εἰδικοὺς δεσμοὺς του μὲ τὴν περιοχὴ τὸν διλέπει πάντοτε σὲ συνάρτηση μὲ τὴ γενικὴ ἀναπτυξιακὴ προοπτικὴ τῆς χώρας). Διερωτώμεθα δῆμως, πῶς θὰ συμβιδάσει τὸ ΠΑΣΟΚ τὶς ἔξαγγελίες του γιὰ τὴν προτεραιότητα τῆς παραπέρα ἀναπτύξεως τοῦ Πειραιᾶ μὲ τὴν περιφερειακὴν ἀναπτύξεων διακηρυγμένην θέση του, τὸν εἶναι γνωστό, δῆμοτα ποταμικὰ καὶ Πειραιᾶς ἀναπτύχθηκε σὰν ἔθνικὸ ἐμπορικὸ καὶ ναυτιλιακὸ κέντρο παράλληλα πρὸς τὴν πρωτεύουσα καὶ σὲ βαθὺ μὲ δυσαναλόγως μεγάλο σὲ σχέση μὲ τὴν ἀνάπτυξη τῶν ἄλλων νευραλγικῶν λιμανῶν τῆς χώρας;

Ἡ καθιέρωση τέλος τοῦ Πειραιᾶ σὰν διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ κέντρου εἶναι ἐπίσης μιὰ

(ιδανικὴ πρὸς τὸ παρόν) ἐπιδίωξη δῶν μας. Καὶ λέω ἵδανικη, γιατὶ αὐτὴ ἔξαρτᾶται σήμερα σὲ μέγιστο βαθὺ μὲτροῦ συνθήκες, ποὺ δὲν ἔχουν σχέση μὲ τὶς δυνατότητες τῆς χώρας, οἱ ὅποιες ἐπικρατοῦν στὸν τομέα τῆς διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας καὶ ἀπὸ μακροχρόνιες συνήθως διεθνεῖς διεργασίες, ποὺ ἀφήνουν ἀσήμαντα σχετικῶν περιθώρια παρεμβάσεως ἐκ μέρους μας. Παραμένει δῆμος ἡ προσδοκία δῶν σῶν ἀσχολισμάτων στὴ χώρα μας μὲ τὴν Ναυτιλία. Ἡ προσδοκία αὐτή, μαζὶ μὲ τὴν ἔκτεταμένη «φιλολογία», ἡ ὅποια ἔχει δημιουργηθεῖ γύρω τῆς φαίνεται, ὅτι παρέσυραν τὸν ἡγέτη τοῦ ΠΑΣΟΚ, νὰ δηλώσει, πῶς τὸ κόμμα του «θὰ πάρει ὅλα τὰ ἀπαιτούμενα μέτρα... γιὰ τὴν καθιέρωση τοῦ Πειραιᾶ σὰν διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ κέντρου».

4. «Οποιος εἶναι γνωστὸς στὴν Ελληνικὴ Ναυτιλία, ὅπως ἄλλωστε καὶ στὶς δῆλες διομήναις τῆς χώρας, ὑπάρχουν μεγάλες, μεσαίες καὶ μικρές ἐπιχειρήσεις.

Δὲν πρόκειται ἔδω νὰ κρίνωμε τὴν «ἀνοχὴ» ποὺ τὸ ΠΑΣΟΚ φαίνεται νὰ δείχνει γενικά στὶς μικρές καὶ μεσαίες (στὴν Ναυτιλία καὶ στὶς μεγάλες) ἐπιχειρήσεις καὶ ἄφα στὸ μικρὸ καὶ μεσαῖο (στὴν Ναυτιλία καὶ στὸ μεγάλο) κεφαλαίο.

Θὰ θέλαμε δῆμως νὰ ρωτήσωμε πῶς συμβιδάζεται ἡ «ἀνοχὴ» αὐτὴ μὲ τὸν διακηρυγμένο Μαρξιστικὸ χαρακτήρα τοῦ κόμματος.

Γιατὶ ἀνὴρ ἡ «ἀνοχὴ» εἶναι στρατηγικῆς φύσεως, τότε περιμένουμε ἀπὸ τὸν κ. ἡγέτη τοῦ ΠΑΣΟΚ νὰ μᾶς ἐκθέσει τὴν μαρξιστικὴ τῆς θεμελίωσην.

«Ἄν πάλι εἶναι τακτικῆς φύσεως, τότε φρονούμε, πῶς θὰ πρέπει ἀπὸ τώρα οἱ ἐπιχειρηματία ποὺ προσανέφεραν νὰ γνωρίζουν τὶ τοὺς περιμένει μὲ τὸ ἐνδεχόμενο ἐνδός... ΠΑΣΟΚικοῦ μέλλοντος.

5. Ἀπαντῶντας σὲ μιὰ ἄλλη ἐρώτηση ὁ κ. Παπανδρέου διρίσκει καὶ πάλι τὴν εύκαι-

ρία νὰ τὰ βάλει μὲ τὸν Νόμο (γιατὶ δῆμο νομοθετικὸ διάταγμα;) 2687.

Λέει: «Τὸ ΠΑΣΟΚ ὑποστηρίζει ἀμετακίνητα τὴ θέση πῶς ἡ Ἑλλάδα πρέπει νὰ ἀντικείμενοι διεθνοῦς διεργασίας, οἱ ὅποιες ἐπικρατοῦν στὸν τομέα τῆς διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας καὶ ἀπὸ μακροχρόνιες συνήθως διεθνεῖς διεργασίες, ποὺ ἀφήνουν ἀσήμαντα σχετικῶν περιθώρια παρεμβάσεως ἐκ μέρους μας. Παραμένει δῆμος ἡ προσδοκία δῶν σῶν ἀσχολισμάτων στὴ χώρα μας μὲ τὴν Ναυτιλία. Ἡ προσδοκία αὐτή, μαζὶ μὲ τὴν ἔκτεταμένη «φιλολογία», ἡ ὅποια ἔχει δημιουργηθεῖ γύρω τῆς φαίνεται, ὅτι παρέσυραν τὸν ἡγέτη τοῦ ΠΑΣΟΚ, νὰ δηλώσει, πῶς τὸ κόμμα του «θὰ πάρει ὅλα τὰ ἀπαιτούμενα μέτρα... γιὰ τὴν καθιέρωση τοῦ Πειραιᾶ σὰν διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ κέντρου».

«Τὸ ΠΑΣΟΚ πρέπει νὰ ἀντικείμενοι διεθνοῦς διεργασίας, οἱ ὅποιες ἐπικρατοῦν στὸν τομέα τῆς διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας καὶ ἀπὸ μακροχρόνιες συνήθως διεθνεῖς διεργασίες, ποὺ ἀφήνουν ἀσήμαντα σχετικῶν περιθώρια παρεμβάσεως ἐκ μέρους μας. Παραμένει δῆμος ἡ προσδοκία δῶν σῶν ἀσχολισμάτων στὴ χώρα μας μὲ τὴν Ναυτιλία. Ἡ προσδοκία αὐτή, μαζὶ μὲ τὴν ἔκτεταμένη «φιλολογία», ἡ ὅποια ἔχει δημιουργηθεῖ γύρω τῆς φαίνεται, ὅτι παρέσυραν τὸν ἡγέτη τοῦ ΠΑΣΟΚ, νὰ δηλώσει, πῶς τὸ κόμμα του «θὰ πάρει ὅλα τὰ ἀπαιτούμενα μέτρα... γιὰ τὴν καθιέρωση τοῦ Πειραιᾶ σὰν διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ κέντρου».

Γιατὶ τὸ νομικὸ καθεστῶτας ποὺ τὸ νομοθέτημα αὐτὸν καθιέρωσε στὴ χώρα μας μὲ σκοπὸ τὴν προσέλκυση τοῦ ἀλλοδαποῦ ἐπενδυτικοῦ κεφαλαίου, οὔτε πρωτότυπο εἰναι οὔτε πρωτοφανές. Ἀνάλογα «εκαθεστῶτα» ισχύουν στὶς πολλές χώρες τῆς γῆς, δῆμος ὅλωστε ἐμμεσα παραδέχεται καὶ ὁ ἡγέτης τοῦ ΠΑΣΟΚ. Καὶ τοῦ παρέχομε τὴν πληροφορία, ὅτι σὲ πολλὰ ἀπὸ αὐτὰ ἀναγνωρίζονται περισσότερα «πτρονόμια» ἀπ' δῆμος φαίνεται νὰ παραχωρεῖ τὸ κατακρινόμενο νομοθετικὸ διάταγμα.

«Ἀλλὲς χώρες π.χ. στὸ καίριο θέμα τῆς ἐπανεξαγωγῆς τῶν κερδῶν καὶ τοῦ ἐπενδυτικοῦ κεφαλαίου ἀφήνουν πλήρη ἐλευθερία καὶ δὲν βάζουν κανένα περιορισμὸ (ὅπως κάνωμε ἐμένς).

«Ἀλλὰ καὶ ἡ συνταγματικὴ κατοχύρωση τοῦ νομοθετήματος αὐτοῦ, ἀνέξαρτη ἀπὸ τὴν οὐσιαστικὴ τῆς ἀξίας, θὰ πρέπει νὰ συνδεθεῖ ἐπὲ τὴν ἐποχὴ (1953) ποὺ κρίθηκε ἀναγκαῖο καὶ καθιέρωση τῆς σὲ συνάρτηση μὲ τὶς συνῆθες ποὺ ἐπικρατοῦσαν τότε τὸσο στὸν ἔθνικὸ σῆσο καὶ στὸν διεθνῆ πολιτικὸ καὶ οἰκονομικὸ στίθο καὶ ἰδίως στὴν παγκόσμια ἀγορὰ κεφαλαίου.

«Οσο γιὰ τὴν διατήρηση τῆς μέχρι σήμερα είναι αὐτονόητο πῶς συνδέεται πλέον μὲ μια ὑποχρέωση τῆς χώρας ἀπ' τὴν ὅποια δὲν μπορεῖ ἀκόμη νὰ ἀποστεῖ αὐτή, χωρὶς τὸν κίνδυνο νὰ ὑποστεῖ καίριο πλήγμα ἡ ἀξιοποίησία τῆς.

«Ομως δὲν είναι μόνο δημαγωγικὴ, εἶναι

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

καὶ ὅψιμη ἡ «εἰρήνη ἀγανάκτηση» τοῦ κ. προέδρου τοῦ ΠΑΣΟΚ κατά τοῦ Ν.Δ. 2687. Κίνητό, γιατί ὁ κ. Παπανδρέου ἐφήρμοσε στὸ παρελθόν τὸ νομοθέτημα. Καὶ τὸ ἐφῆρμος δὸν ως ἀναπληρωτῆς ὑπουργός. Συντονισμού ἐνέκρινε σωρεία ἐπενδύσεων κεφαλαιών ἔξωτερικού (ἀνάμεσά τους καὶ τὴν ἐπένδυσην τῆς... πολιευθετικῆς ΕΘΥΛ), ποὺ στηρίχθηκαν σ' αὐτό.

Εἶναι νομίζω περιπτὸ πλέον νὰ πῶ, πῶς ἔχει ἀπόδειχθεῖ πιά, ὅτι στὰ 25 χρόνια τῆς ζωῆς του τὸ Ν.Δ. 2687 ὑπηρέτησε πολλαπλὰ τὴν ἐπενδυτικὴν προσπάθεια τῆς πατρίδος μας. Ἰδιαίτερα δῆμως ὑπηρέτησε (μὲ τὸ ἄρθρο του ἀριθ. 13) τὴν προσπάθεια ἐπαναπατρισμοῦ στὴν χώρα τοῦ ἐπενδυσμένου στὴ Ναυτιλία κεφαλαιού τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Πρόγυματι μέδ βάση τὸ νομοθέτημα αὐτὸν ἀπετεύχθη καὶ συνεχίζεται ὁ ἐπαναπατρισμὸς χιλιάδων πλοιών, ποὺ ὑψωσαν τὴν ἐλ-

ληνικὴ σημαία καὶ ποὺ ἀνάμεσά τους περιλαμβάνουν μερικές ἀπὸ τὶς πρώτες μονάδες τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

Καὶ ὅφειλομε εὐθέως νὰ πούμε, ὅτι θεωροῦμε πολλαπλὰ ἐπικίνδυνη γιὰ τὴν Ναυτιλία μας, ὑπὸ τὶς σημερινὲς συνθῆκες μάλιστα, τὴν ἀνατροπὴ τοῦ καθεστώτος αὐτοῦ. Κίνητό ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὶς «ειδικές ρυθμίσεις», τὶς ὁποῖες ἐπαγγέλλεται ὁ κ. Παπανδρέου, ὅτι θὰ γίνουν μὲ τὴν κατάργηση τοῦ Ν.Δ. 2687 «ποὺ στὴν περίπτωση τῆς Ναυτιλίας θὰ λαβαίνουν ὑπὸ ὅψη τὶς ἰδιαίτερες συνθῆκες τοῦ κλάδου» καὶ τὶς ὁποῖες ἐν πάσῃ περιπτώσει ἔχομε τὴν περιέργεια νὰ πληροφορθοῦμε ἀπὸ τώρα.

6. Νομίζουμε ὑστερα ἀπὸ τὰ προηγούμενα, ὅτι συμπερασματικά μπορεῖ νὰ πούμε, πῶς τὸ ΠΑΣΟΚ μέχρι σήμερα τουλάχιστον δὲν ἔχει ναυτιλιακὴ πολιτική, (ἄν λέγοντας πολιτικὴ ἐννοοῦμε δῆλο τὸ ἴδιο πράγμα). «Ἀπλῶς μὲ τὴν συνέντευξη τοῦ ήγέτη του δι-

επύπωσε μερικὲς ἀπόφεις γιὰ τὰ ναυτιλιακὰ μας πράγματα.

‘Απόφεις, οἱ ὁποῖες δὲν ἀντέχουν οὔτε σὲ στοιχειώδη κριτικὴ θεώρηση, σὰν αὐτὴ ποὺ ἐπιχειρήσαμε στὶς γραμμές ποὺ προηγήθηκαν.

‘Ἐλπίζουμε νὰ μᾶς δοθεῖ γρήγορα ἡ εὐκαιρία νὰ ἐπανέλθωμε. Μέχρι τότε, συνιστούμε ταπεινὰ στὸ ΠΑΣΟΚ καὶ στὸν ήγέτη του, στὸν ἀσχολούνται μὲ ναυτιλιακὸ θέματα νὰ προέχουν.

Τὸ εἴπαμε καὶ στὴν ἀρχή. ‘Ο δρόμος ἔδω εἶναι ἀπέλπιστικὰ δύσβατος. Καὶ τὰ ὑποσχετικά «θά» ποὺ μπορεῖ σ' ἄλλες περιπτώσεις νὰ στοιχειώθετον ἀληθοφανῆ κεφάλαια «κατευθυντήριων γραμμῶν κυbernetικῆς πολιτικῆς», στὴν Ναυτιλία καταλήγουν, νὰ προκαλούν τὰ ειρωνικὰ μειδιάματα, διὰν δὲν φέρουν τὴν δργή, σ' ὅσους γνωρίζουν τὴν κατάσταση, τὶς ἔχαρτήσεις καὶ τὴν ἐπικίνδυνα σήμερα δυσχερῆ πορεία τῆς.

You get
what you
need not
what's available



Supply to all
continental ports



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

Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant Import-Export

2 Hamburg Freeport

Magdeburger str. 5 - 7

Phone 33 75 51

Telex 2161 675

23 Kiel 1 (Sheerhasen)

Mecklenbirger Str. 58

Phone (04 31) 35 033

Telex 29 27 87

Agent for Greece: EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens. Box 1116. TELEX: 4225.

Telegrams: ASEXSUPPLIES. TEL.: 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ ἑτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εὐαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd)

ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (οὐχὶ παλαιὸς ἢ ἐκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ASEXSUPPLIES

TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206

Ποιότης C30 ίνώδ. σ.)κ 30 κλ. πρ. 6,50 δρ. κλ.
(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

» BP τ Μογν. ίνώδ. σ.)κ 25 κλ πρ 11 δρ κλ

1. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ίνώδης) σ.)κ 23 κλ πρ 16 κλ
(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

» F33 Φίλτρων ίνώδ. σ.)κ 22 κλ. πρ. 20 δρ. κλ.

II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΑ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 28 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 50 Η ΠΑ.
(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ.
Σ/Κ 30 ΚΑ. ΠΡ. ΔΡ. 11.—(ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

Τὸ Φιλότιμο

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

"Αν φάεις κανεὶς δὲν τὶς γλωσσες τοῦ κόσμου, δυὸς λέξεις δὲν θὰ μπορέσει νὰ δρεῖ ποὺ νὰ τυριάζουν ἀπόλυτα και μονολεκτικά μὲ δυὸς δικές μας. Ηρώη, τὴ λέξη «φιλότιμο», δεύτερη, τὴ λέξη «παληγάνθρωπος». Κι' οἱ δυὸς αὐτές λέξεις τοῦ ἑλλήνικον λεξιλογίου ἔχουν τέτοια μᾶλις και δύρος, ποὺ καταφέρνουν και τὰ λένε δύλα μὲ τὸν πιὸ λακωνικὸ τρόπο. Λέξεις μικρές μὲ εὔρος και φάσμα μεγάλο. Πουθενά, σι κανέναν ἔνοι λεξικὸ καμμιαὶ γνωστῆς γλώσσας, τέτοιες λέξεις δὲν ὑπάρχουν. «Ἀκόμη και στὴ γλώσσα μας δὲν μπορεῖς εἴδοκα νὰ ἔχηγγήσεις τὰ θὰ πει «φιλότιμο», τὶ θὰ πει «παληγάνθρωπος». «Οταν πεις γιὰ κάποιον: Αδέρδε εἶναι ἔνας φιλότιμος ἀνθρώπος, τὶ ἀλλο πιὸ πολὺ μπορεῖς νὰ τοῦ πεις γιὰ μιὰ καλὴ του πράξη, γιὰ τὴ συνέπεια του, γιὰ τὴν θήκη του, γιὰ τὴ καλωσόνη του; Τὸ ἀντίθετο διταν πεις κάποιον «παληγάνθρωπος» τοῦ τὰ λές δύλα. Δέν γρειάζεται τίποτε ἀλλο γιὰ νὰ δειξεῖς τὸν ἀποτροπιασμὸν και τὴν ἀγδία ποὺ νοιώθεις γιὰ μιὰ του πράξη ποὺ ντροπιάζει τὸν ἀνθρώπο.

Χρειαζόμενος αὐτὸς δὲ μικρός πρόδογος γιατὶ στήμερα σ' αὐτὴ τὴν παράξενη ἐποχὴ ποὺ ζούμε κι' δου θέλεις οἱ θηθιές ἀξεις καθαυ τὴν ἔννοια τους, θάπτεται νὰ ἔχηγγήσουμε μὲ τὸν πιὸ σαφὴ τρόπο τὰ συναισθήματα ποὺ μᾶς καταλαμβάνουν γιὰ τὴ πράξη ἑνὸς ἀνθρώπου, ποὺ παιρίνει πελώριες διαστάσεις, ἀκριδίως γιατὶ τὸ πλαίσιο τῶν καιρῶν μας φτάνει στὸ σημείο νὰ τὶς μικρύνει, νὰ τὶς ἀφανίσει, σᾶν πράγματα ποὺ ἀνήκουν σὲ «παρωχημένους καιρούς».

Φιλότιμο ἀνθρώπο ἀποκαλῶ λοιπὸν σήμερα ἀπὸ τὶς στήλες τοῦτος τὸν καπετάν - Μιχάλη Βαρλάς, καπετάνιο τοῦ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «ΠΙΣΤΙΣ» ποὺ προσάρξεις ἀνοικτὰ στὶς κοραλλιογενεῖς ἔξεις τῆς Τζέντας, τοῦ σαουδαραβικοῦ αὐτοῦ λιμανοῦ τῆς Ἐρυθρᾶς Θάλασσας.

Ο καπετάν Βαρλάς πάνω στὴ γέφυρα, σᾶν εἶδε τὸ κακὸ ποὺ γίνεται, σᾶν στὴ ακτούρα τοῦ μαλοῦ του ἀναλογίστηκε τὴ κατατροφὴ και τὴ ζημιὰ ποὺ ἀθελά του σκόρπιος, εἰχε τὸν καιρὸν γιὰ ἀναλογιστεῖ δύλο τὸ δύρος τῆς εδέσης, ποὺ μοιραία θάπτεται στὶς πλάτες του. «Ετοι είναι πάντα. Ο ἀρχηγὸς δρέπει τὶς δάφνες, ἀλλὰ και δὲ ἀρχηγὸς πληρώνει: γιὰ τὶς τυχόν εὐθύνες. Σοκαρισμένος ἀπὸ τὸ ἀναπάντεχο δὲν ἀντέξει και τὸ «θουλητικό» του κατέρρευσε σᾶν χάρτινος πόργος μέσα σὲ δευτερόλεπτα. Η θέλησή του εἰχε παραλύσει και στὸ ἀνεξέλεγκτο μαλό του στριφογύριζεν σκέ-

ψεις μαλρες. Δέν τοῦλεψεις ή φυγραιμία, σῆτε γίνηκε πρόδενος ἀπώλειας ἀνθρώπινων φυγόν. «Ἐνα καράδι προσάρξει, ἔφταιγε δὲν ἔφταιγε δὲν ίδιος, κατὰ συμβαίνουν, γιατὶ τὰ καράδια δέν πεθαίνουν στὰ νοσοκομεῖα, σῆτε τραυματίζονται στὴ στεριά. Και στὴ μιὰ και στὴ ἄλλη πεπίπτωση μέσα στὸ στοιχεῖο τους στὴ θάλασσα, παθαίνουν και τὰ δύο.

Σὲ μιὰ τέτοια λοιπὸν φυχολογικὴ κατάσταση ἔρενται κι' δεν θαλάσσης στὴν καρπίνη του ἔξυπνηναιόνες, πικραμένος ἀπ' τὴν ἀδειὴ τῷρα. Δέν μπορεῖς ν' ἀντιτράσει. Τότε τὸ «φιλότιμό» του τὸν ἔπιπρωξε στὸ μεγάλο «ἄλμα». Ήγέρε τὸ περιστροφό του και τινάζονται τὰ μωλά του στὸν ἄγρα, δέρθηκε στὸ γάρος, κι' ηταν σαράντα δύο χρονῶν, νέος ἀνθρώπου πάνω στὴν ἀθητή του, τὴν δύρα ποὺ δέλλο γόρο του θάπτεται νὰ τοῦ χαρογελούν. Κατατροφές και ζημιές τέτοιου εἰδούς ἔχουν γίνει πολλές και γίνονται κάθε μέρα, κάθε στιγμή, κατατροφές θλιπές πού προστέμνονται. «Απειρα «ΠΙΣΤΙΣ» μποροῦν νὰ ξαναγίνουν, μιὰ ζωὴ ποὺ χάθηκε δύο ξαναγίνεται ποτέ. Τὸ «φιλότιμό» στὴν ἔκσηρη του σκότωσε τὸν ἀνυγχού καπετάνιο, φανιμένο σπάνιας εὐθείας γιὰ τὶς μέρες μας δένοι δὲ παχυδερμούμοις και διονοκερισμός κυριαρχοῦνται καὶ ἀνθρώποι διχώς φιλότιμο χιλιάδες κυκλοφοροῦν γύρω μας, φορτωμένοι μὲ δρασίες κατηγορίες, μὲ πράξεις ποὺ κηλιδώνουν τιμὴ και ὑπόληψη. «Ἄς μη μιλήσουμε πιὰ γιὰ δέξιοπρεπεια πού οι πολλοὶ τὴν ἔχουν γραμμένη στὰ παλιά τους τὰ παπούτσια. Κι' δημος αὐτῶν τὸν ἀφιλότιμων ἀνθρώπων τὸ αὐτὸν δὲν θέρωνται. Γιὰ «ολόγκαν» ἔχουν «κάσε τὸ κόρμα νὰ λέστ...» «Ἄδειοι και κοφίοι, ἀνακατεύμενοι σὲ κοινὲς δρωμιές και συχαμέρες διοθέσεις δὲν θίγουνται ἀπ' τὴ κοινὴ κατακρυγή. Ο καπετάν Βαρλάς, προτοῦ ἀκόμη ἀποφανθεῖ κακεῖς ἀν εἰχε εἰδύνες δὲ δύ: πρόλαβε και ζήγοε: τὶ θὰ πει δὲ κόσμος γιὰ μένα; τὶ θὰ ποῦν οἱ συνάδελφοι μου, τὶ θὰ πει τὸ Γραφεῖο γιὰ τὴν ἀτζαμώσυνη μου; Ήγέρε θὰ τοὺς ἀντικρύστω;

«Ἄδυναμη η ἀντίδρασή του τὸν ἀφήσει νὰ παρασυρθεῖ στὸ μοιραίο. «Ἄδικος, χίλιες φορές διδοῖς ηταν δὲ καρπός του.

Τὸ μόνο ποὺ ίσως θὰ πάθωνε δὲ ἀτυχήσκε πλοιούχος θάτων μιὰ ταλαιπωρία, ἀνακρίσεις και σὲ περίπτωση εὐθύνης ἀπὸ διάλειτα — δέν ὑπῆρχε ἀμέλεια — μιὰ πειθαρχικὴ ποινή, ἀφοῦ εὐθυγάρως δὲν ὑπῆρχεν ἀνθρώπινα θύματα. «Οσον ἀφορᾶ τὸ ἐπαγγελματικὸ του μέλλον, ἀλλοίμονο δὲν σὲ κάθε τέτοια περίπτωση μαρτιζόταν και καταδικεῖταν νὰ μην ξανακυθερή-

σει: καράδι, λέσ κι!» ηταν δὲ πρώτος η δ τελευταῖος.

«Ελλειψη, λοιπόν, δουλητικοῦ, ἀντίδραση καὶ ὑπερηγημένη εὐκαιρία σκότωσαν τὸν καπετάν - Μιχάλη. Δέν λαθαδόνηκε σῆτε σὲ μοίρες οὗτα σὲ πολλούς ισχυρούς, ἀλλὰ κι' αὐτὸν νὰ συνέδηγε δὲν ήταν ἀλάθηρος «κομπούστερ». «Αυθωποὶ ήταν και τὰ σφάλματα και τὰ λάθη είναι: κακημένα γιὰ τὶς ἀνθρώπους.

Οι γραμμές αὐτές γράφονται προτοῦ γνωσθοῦν περισσότερες λεπτομέρειες. Πάντως δὲ, τις κι' δην ἔγινε κατὴ του ή αὐτοθυσία ήταν λανθασμένη. Δέν θὰ περάσει δημος ἀπαρατήρητη, τις κι' αὐτὸν και μέσα ἀπ' αὐτές τὶς γραμμές ἔξειρεται: τὸ «φιλότιμό» του. Τὸ φιλότιμο ἔνδεις «Ελληνα καπετάνιου. «Αποτέλεσε μιὰ ἔξαριση τὸ φιλότιμό» του. Τὸ φιλότιμο ἔνδεις έκακηρίας τοῦς θαλάσσης στοὺς ναυτικούς μας. Κι' αὐτὸν είναι και τὸποι και ἔνοι: «Αγριανθρώπους θεωροῦν τοὺς ναυτικούς, ἀνθρώπους δευτέρας κατηγορίας τοὺς θλιπέους, «καταμάδες» τῆς κοινωνίας μερικοῖ τοὺς θεωροῦν, ἀπόδηλους τῆς στεριάς τοὺς νομίζουν. Κι' αὐτές οι ἐπίσημες ἀρχές τοῦ τόπου μας, ποὺ ὑποθέτεις δὲ: πράπει νὰ δλέπουν τὸ κάθε ναυτικό μὲ κάποια ιδιαίτερη στοργή, κι' αὐτές σὲ πολλές περιπτώσεις τοῦ συμπεριφέρονται: μὲ τρόπο... διακριτικό. Δηλαδή, διακρίνουν τὸ χερσαίο σὲ νάνια πτοιούντος ανθραργής κλάσης.

«Ο ξένος ναυτικοὶ ακαδήδες τύπος θὰ γράψει γιὰ κατὴ τὴν καντική τραγωδίαν, θὰ γράψει μὲ κάθε δυνατὴ λεπτομέρεια τὸ συμβάν, ποτὲ δημος δὲν θα περάσει νὰ γράψει: «μονολεψίς» δὲ: δικαπέταινος τοῦ «ΠΙΣΤΙΣ» πέθανε γιὰ ἔνα «φιλότιμο». Τέτοια λέξη δὲν ὑπάρχει: στὰ λεξιλόγια τους. «Οσο και νὰ φάγουν δὲν θὰ τὴν έρευνεν. Είναι ένα καθαρά ἑλληνικό προϊόν, ένα κάρπισμα τῆς φυλῆς μας, ποὺ σκεπάζει: δλα μας τὰ ἀλαττώματα.

Στὴ ναυτικὴ Ιστορία δρίσκουμε παραδείγματα ἀληθινῶν ήρωϊσμῶν, δρίσκουμε καπετάνιους, ποὺ δὲν ἀφήσαν τὸ κυπριμένο καράδι τους κι' αὐτές μερικές νὰ παρασυρθεῖν στὶς θαλάσσες δέδησους μαζὶ μὲ τὸ πλοιο τους. Αδέρδε ήσαν πράπεις ήρωϊσμού ποὺ τὸν γεννᾶ διπλασίαν.

«Η πράξη τοῦ Καπετάν Βαρλά, καθαρὴ πράξη φυκικῆς ἀπελπισίας, έχει κατὶ τὸ πὲ εκκεντητικόν, κοντολογίες έχει: κατὶ ποὺ επερνά τὰ δρις τοῦ κατανοητοῦ, γιατὶ οἱ πηγής τοῦ «φιλότιμου» είναι: ἀνεξερεύνητες. Συλλογούμεθα τοὺς δικούς τους, συλλυπούμεθα τὴ τάξη τῶν πλοιάρχων ποὺ δέχασε ένα τέτοιο συνάδελφο και λυπούμεστε γιὰ τὰ δρατὰ νειάτα ποὺ γάρικαν.

«Τη πράξη τοῦ Καπετάν Βαρλά, καθαρὴ πράξη φυκικῆς ἀπελπισίας, έχει κατὶ τὸ πὲ εκκεντητικόν, κοντολογίες έχει: κατὶ ποὺ επερνά τὰ δρις τοῦ κατανοητοῦ, γιατὶ οἱ πηγής τοῦ «φιλότιμου» είναι: ἀνεξερεύνητες. Συλλογούμεθα τοὺς δικούς τους, συλλυπούμεθα τὴ τάξη τῶν πλοιάρχων ποὺ δέχασε ένα τέτοιο συνάδελφο και λυπούμεστε γιὰ τὰ δρατὰ νειάτα ποὺ γάρικαν.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070



ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ κάπως ἐπώδυνη ἔγκυμο-
σύνη, ἐπῆλθε, ἐπὶ τέλους, δὲ τοιετός,
τοῦ νέου περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ
Τραχείου νομοθετήματος. Ἐξορμίσαις ἦκει, δῆ-
λοι μας, νὰ στοιχέουμε κάθε μας ἐπιμυμίκη,
κάθις προσθήκη σύμφωνη μὲ τὸ ἀμεσοῦ συμφέ-
ρον μας, εἰτὲ κατὴ ἀπόδειπνα σὲ ποσοστὰ ἀπο-
λαύνων κατὰ τὴν συνταξιολογίαν μας, εἰτὲ στήν,
κατὰ τὸ δυνατόν, συμπίσην χρόνον προσφορά
ναυτικῆς ὑπηρεσίας ἀλλὰ καὶ ἀλλατικῶν τῆς
ἡλικίας, για τὴν ἀπόκτηση δικαιώματος ἐξό-
δου στήν ἀπομαχία.

Κανεὶς δὲν έχει δικαιώματα νὰ κατηγορήσεις αὐτὴ τὴν ἀνθρωπιστικήν, ἀλλὰ καὶ λίκεν εὐγενική μας προσπάθεια. Η πρόδοση τῆς συμμερι-νῆς ἀνθρώπινης βιοποριστικῆς καταστάσεως δὲν ἀρνεῖται τὴν συμμετοχήν στὰ καλά της καὶ διλῶν τους ἐργαζόμενους, διλῶν μοχύσονταν. 'Ανθρωπισθήτηκας καὶ οἱ νωτικοί, δη; μένο-έχουν διλα τὰ δικαιώματα συμμετοχῆς ἀλ-λὰ καὶ δικαιώματα πρωτοπορίας. 'Ο δικός τους μόχθος καὶ ή διάρκεια τῆς δικῆς τους, ἐν δράσει, ζωῆς, πολὺ δικφορετική είναι: ἀπό-δεκ συμπαραστάτους' σ' διλῶν τῶν διλῶν ἐρ-γαζόμενους τὰ νυχθύμερα. 'Ωστε, καταχειρο-τορισμένο ἡ είναι καὶ τὸ γεοφύτιστο εὐερ-γετικό νομοθέτημα.

"Ηγή τούτο, φημικαίμενό ἀπὸ τὴν Βουλὴν, ἀποτελεῖ ἀναριθμοῦσαντον, πάλι, Νόμο τοῦ Κράτους. Γιὰ τὴν ἐφαρμογὴν του, ἀπομένει μόνον ἡ τυπωκὴ του δημοσίευση στὴν ἐφημερίδα τῆς Κυβερνησίας.

Ἐπενταλματίδινο, λοιπόν, δι: δοις μας ἔκει
μέσος ἐπροσποθῆσμις νά στοιβάζουμε κάθε ἀν-
θρωπιστικό, οὐσιαστικό καὶ συγχρονισμένο δι-
καιώματα. "Ἄς μοι ἐπιτρέπει δημος νά σημειώ-
σης δι: καὶ δοις μας ἀποφύγουμε νά ἀσχολη-
θούμες καὶ μὲ τὴν ἀλλή, τὸ παράλληλη πε-
ρίπτωση, ποὺ πρέπει νά συνοδεύει: αὐτὰ τὰ Νέ-
ματα. Γιὰ τὸ "ΛΑΒΕΙΝ" διεθέσαμε τὴ σοφία
μας, τὰ ἐπικινητήματα μας καὶ τὴ ρητορική
μας δεινότητα. Ἀλλὰ γιὰ τὸ ἀλλο σκέλος τῆς
οἰκονομικῆς μεταρρυθμίας: Καμιαὶ φωνῇ δὲν
ἀκούθημε περὶ τοῦ "ΔΟΙΝΑΙ". Αὐτὸ, πέρασε στὸ
τράπεζι. Καὶ δημος, πόσο ἀπαραίτητο είναι:
καὶ αὐτό... Τὸ νά τὸ παραμερίσουμε καὶ μὲ τὸ
νά ἀδικιοφορήσουμε γιὰ τὴν ἀναγκαιότητά του,
κοροϊδέσμοις τὸν ἔκπτο μας. "Ἄσεσθωμα στὴν
δημόσιην πραγματικότητα. Ή δὲ τημορία, πο-
λικὸς ονόμας θὲ μηδεναλλέσται στὴν τάξην

Η ΖΥΓΑΡΙΑ

ἀνάλογες σκληρὰς καὶ λιωτὰς ἀθεράπευτες συ-
γένειες.

Κανεὶς δὲν ἀγνοεῖ τὸ πῶς λειτουργοῦν οἱ Λυγχαρίες. "Έχουν δύο ώποδοσχές, τὰ γνωστά μας «τάξις». Στὸ δὲν τοποθετοῦμε τὸ ἀπολαβόμενο εἰδος. Εἶναι τὸ «ΛΑΒΕΙΝ» της. Στὸ ἄλλο διμορφό τάξι της, εἰμικτεῖ υποχρεωμένοι νὰ τοποθετήσουμε τὰ ζώγια. Τὰ σταθμού.

Αὗτα μὲν παρουσιάζουν τὸ «ΔΟΓΝΑΙ» μηδ. Τις ὑποχρέωσει μηδ. Χωρὶς αὐτὸ τὸ «ΔΟΓΝΑΙ», τὸ ἄλλο τὸ «ΛΑΒΕΙΝ» ἀπομένει ἀρνητικὸ καὶ νεκρογέννητο.

Τάπαρχει δέδικαια καὶ κάποια περίπτωση ποὺ νὰ ἐπιτρέπει τὴ λαϊτουργία τοῦ «ΛΑΒΕΙΝ» χωρὶς τὴν παρουσία τοῦ «ΔΟΓΝΑΙ». Όταν δουλεύεις τὸ πρόχειρο τεμπεσίοις. Τὸ πρόχειρο σύστημα ποὺ σύντομα, συντομότατκ πρέπει: νὰ τακτοποιηθεῖ.

Λένε τώρα μερικοί ότι πολλά μπορεί να έσταιχθροιμένους στήν περίπτωσή μας διότι το NAT διευθύνει αυτή τη στιγμή Ικανά περισσεύματα, τόσο για την έξυπηρέτηση του νέου Νομοθετήματος, όλλα και για πρόσθιτες ανάγκη δελτιώσεις των συντάξεων.

Τοῦτο εἶνα: Θλιβερὸς ἐπιχείρημα. Διέτι: Τὸ
Ἀπομακινὸ μας Ταύτιο ἔχει τραχούμενας ὑ-
ποχρεώσεις πλέον τῶν δύο διασκευατομ-
υμάριων τῶν χρόνο. Σὺντονεύεται του προ-
θυπολογισμοῦ καὶ πρὸν φυγισθεῖ δὲ νέος Νόμος,
παρουσίας πλεόνασμα πεντακοσίων ἑκατομμυ-
ρίων. Άλλα, γιαδὲ τὴν ἀφαρισμογή τοῦ νέου Νό-
μου θὰ προστέθει δεκάνες πλέον τῶν ἑπτακο-
σίων ἑκατομμυρίων. Όστε, ἀντίο πλεόνασμα.
Βεβήκως, γάρ τοι στὴν ἁδίστη τοῦ διαγένεσιον

καὶ στὴν παρακολούθησαν τὸν ὥστα συμβουλίων του, μπόρεσε νὰ ἔχει κάποιο ἀπόθεμα λικνοῦ νὰ τοῦ ἐπιτρέψει τὴν λειτουργία γιὰ δυά τρια χρόνια. ΙΣΧΝΩΝ ΑΓΕΛΑΔΩΝ¹ κατὰ τὸ λεγόμενο. Αὐτὸ δῆμος, καθὼς ἄλλο παρό αἰκονική εὐεξίᾳ ἐπιτρέπεται νὰ λέγεται καὶ τὸ κυριότερο, δὲν δίνει κακένα δικαίωμα ἀπαλείφων ἀπὸ τις οἰκονομικὲς του λογιστικὲς ασθλίες, τοῦ σκέλους «ΔΟΥΝΑΙ».

Ανακριψιδήσηται, τὸ θέμα τὸ ἐξεινῆσαμε πολὺ στραβὴ καὶ πολὺ ἀποτελεῖται. Πρῶτα ἀπὸ κάθε ἄλλο ἀρχό τοῦ Νομοθετικοῦ, ἔπειτα νὰ τεθῇ κώδικ. Τὸ θέμα «ΔΟΝΑΙ». Οἱ εἰσφορὲς, δηλαδή, τῶν ἑνίκατερομένων. Μετὰ κάτιτη τὴν τακτοποίηση, ἐλεύθεροι καὶ ἀνατοι, θὰ μπορούσαις νὰ ἀσκήσουμε τὴν ἀμυλλά μας περὶ προσθέτου προστασίας.

ταίωση τοῦ νέου Νόμου. Τὸ θέμα «ΔΟΥΝΑΙ-
ΔΠΕΧΛΕΙΣθη ἐξ ἀρχῆς δριστικὰ καὶ δυετά-
κλητα.

Κακά τὰ φέματα. 'Ο νέος Νόμος περὶ NAT, ἀποτελεῖ ἀνὴρ τὴν στιγμὴΝόμο τοῦ Κράτους. 'Απομένει ἐπιτακτική μάση δυοχρέων νά συμπληρώσουμε τὸ ταχύτερο καὶ τὸ σκέλος τῆς ζωγραφίας, ποὺ ἀφορᾷ τὴν λογιστικὴν διαλογήν της. 'Εκτὸς ἀν δύομις στὸν νοῦ μαζὶ καινιαῖαι ἄλλη λύση. Τὴν Κρατική, δηλαδή, ἐπέμβασην, δηποτὲ γίνεται καὶ σὲ διάφορα ἄλλα δυσφαλιστικά Ταμεῖα. Τέτοια ἐπέμβαση δύμα τὸν ἐπιτρέπεται νά περιμένεται, διότι καὶ στὸ δικό μαργαριταριοῦ 'Ασφαλιστικὸ Ταμείο ἀκουσθεῖ τὸ αφυρτὸ τῆς γρεμοσκόπιας καὶ τῆς διαλύσεως.

Τό επίχειρημα τῆς λεγομένης τώρα συλληρήσις κρίσεως στὴν Ναυτιλία, δὲν είναι ἐπαρκῆς λόγος ποὺ νὰ δικαιολογεῖ τέτοιας φοβερᾶς ἀπάξιες. Συλληρήσις κρίσεις πέρασε η Ναυτιλία με πολλής τὸ παρελθόν. Δὲν ἀκούσμε θυμός ποτέ, νὰ καλεῖται τὸ Ναυτικὸν Ἀποικικόν Ταμείο νὰ καλύψει τὶς ἔργοδοτικὲς ὑποχρεώσεις. Ἐπροχώρησε τὸ δρόμο του κανονικά καὶ ἀ-πρόσκοπα γιὰ νὰ παρουσιάσται ὅποιος αὐτῆς τῆς στιγμῆς παρουσιάζεται. Τώρα, δύο αλλάζουν καὶ ἕπειται. Οἱ νέοι ἐπιχειρηματίες τῆς Ναυτιλίας, ἀφοῦ μετέτρεψαν τὴν προσωπίαν ἑ-μινική μας ναυτοσύνη σὲ κακής δρας ἐμπορικὸν Μπεζαχτά, ἐπίχειρον νὰ μεταβάλλουν καὶ τὸ Ασφαλιστικὸν μας Ταμείο σὲ ἐπιχείρηση τεμ-περιοδικοῦ καὶ μπεζαχτά ἐπίσης. Νὰ βολευθού-σι, λέγουν τώρα καὶ βλέπουμε ἀργότερα πῶς θὰ πορευθοῦμε.

Πολλοίς μισαλομένους άνθρωπους ἀκούσαμε
ὅς τώρα προγάδιονταις: «Ψήλα τά χέρια ἀπό^τ
σδ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείο. Είναι ή πα-
ναυαθάρια τῶν πραγματικῶν μας ναυτικῶν, τῶν
πραγματικῶν θαλασσοδραμένων. Μήν τοὺς ἔσπι-
ζόντες κατὴ τὴν δρασία ἐλπίδα γιὰ τὰ γηγε-
νειά τους. Στὶς διάφορες δυσοληφίες σας, ἔ-
ργετε τὸ δικαιόνυμα νέ ἐφερμόζετε καθὲ δικαιο-
λογημένη ἢ καὶ δικαιοιλόγητη ἐμπειρία. «Ο-
ρι: Ήμως καὶ μὲ τὶς ὑποχρεώσεις σας πρὸς τὸ
ΝΑΤ. Γιατὶ, καῦτος τὸ Ιδρύματος οἱ μεγάλες
ὑποχρεώσεις, σύτε ἀναστέλλονται, σύτε ἀνα-
στέλλονται, σύτε τακτοποιοῦνται μὲ τὸ τεμπε-
τού. Τηλά, λοιπὸν τὰ κένταρα παὶ ἀπὸ τὸ ΝΑΤ».

Τάχιστα, έπιβλεπται ή πρωτοποίηση και σής ζωγραφίς μας, μετά τό Νομοσχέδιο, άφοι δὲν είχαμε την πρόβλεψη νά την προτάξουμε. Γάριστα, δι συντελεστής των εισφορών πρός τό Ταχείστο μας, τόσο των έργοδων όσο και των ηρεμαζομένων, έπιβλεπται νά συντονισθεί άναλογα με όλες του τις υποκρεώσεις, άκρως και για: την πρόβλεψη οικληρών καταστάσεων. Τίποτα, άπολύτως τίποτα δὲν μάς προσφέρει διπλοίς της πρώτης παγκόσμιας πρωτοπορίας στη θάλασσα, διτάν παρθέλλησαν και την ίδια πετυγμή άκουσμε έκει νά συμβαίνουν δυο πολλά διάφορα, τώρα, συμβαίνουν.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 121529 AR

PHONE: 33 3836

NIGHT: 33 2199

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

- EXPORT & SHIPCHAM

REFERENCES

‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

ΑΔΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ Α.Ε.Χ.Π.Λ.
ΔΙΑ ΣΩΛΗΝΩΣΙΝ

Έχοργηθή από τὸν Ο.Λ.Π. ἡ ἀδεια εἰς τὴν Ἀνώνυμον Ἐταιρίαν Χημικῶν Προϊόντων καὶ Λιπασμάτων διὰ τὴν ἐντὸς τῆς ζώνης τοῦ αἰγιαλοῦ καὶ παραλίας κατασκευὴν σωληνῶσεως παραλαβῆς φωσφορικοῦ ὁξέος ἀπὸ δεξαμενόπλοιο κλπ., ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θά κληθῇ ἡ Ἐταιρία νὰ δηλώσῃ ὅτι ἀποδέχεται τοὺς ὄρους:

α) "Οτι ἡ ἔκτελεσις τῶν ἔργασιν δὲν δημιουργεῖ δικαίωμα εἰς τὴν Ἐταιρίαν, ἡ δοποία εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ παραδώσῃ τὸν χῶρον ὅταν ὁ Ο.Λ.Π. χρειασθῇ τούτον δι' ἐ-αὐτὸν ἡ τὸ δημόσιον, ἀνευ ἀποζημιώσεως.

β) "Οτι θά ἐφαρμοσθῇ ἡ μελέτη, ὅπως θὰ ἐγκριθῇ ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π.

γ) Τὰ ἔργα θὰ ἐκτελεσθοῦν ὑπὸ τὴν ἐπί-
βλεψιν τῆς Τεχνικῆς Υπηρεσίας τοῦ 'Οργα-
νισμοῦ.

Ο ΜΩΛΟΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ

Ένεκριθή ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ μελέτη διὰ τὴν ἐπισκευὴν καὶ μερικὴν ἀνακατασκευὴν τοῦ μώλου Θεμιστοκλέους. Τὸ ἔργον εἶναι προϋ-
πολογισμοῦ δαπάνης 23 ἑκατομμυρίων δρα-
χμῶν. Ἀναμένεται ἡ δημοπράτησις τοῦ ἔρ-
γου.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟΣΤΑΘΜΟΥ

Ο Ο.Λ.Π. ἔκανε δεκτὸν, κατ' ἀρχὴν, αἴτη-
μα τοῦ πρακτορείου Γ. Μόρφου καὶ Υἱῶν διὰ
τὴν δαπάναις του ἐγκατάστασιν ὑποσταθμοῦ
εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἀκτῆς Βασιλειάδη,
πρὸς παροχὴν ρεύματος εἰς κοντένερος ψυ-
γεία.

Ἡ ἐγκατάστασις θὰ γίνη εἰς θέσιν, τὴν
ὅποιαν θὰ ἐπιλέξῃ ὁ Ο.Λ.Π. καὶ μὲ δάσιν τοὺς
ἰσχύοντας κανονισμούς τῆς ΔΕΗ.

Τὸ θέμα θὰ ἐπανεξετασθῇ ὑπὸ τὸ Διοικη-
τικὸν Συμβούλιο τοῦ 'Οργανισμοῦ.

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΧΩΡΩΝ

Παρεχωρήθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν ἐται-
ρίαν «Νεανιγείδιον ΠΟΣΕΙΔΩΝ - 'Ελ. Χα-
ριτάκης καὶ Σία Ο.Ε.» ἡ χρήσις τοῦ ἐμπρο-
σθεν τοῦ ναυπηγείου τῆς κειμένου χώρου τοῦ
αἰγιαλοῦ, ἐπιφανείας 810 τετρ. μέτρ. μὲ μέ-
τωπον πρὸς τὸν θάλασσαν 28 μέτρ. Ἡ χρήσις

παρεχωρήθη μέχρι 31η Δεκεμβρίου 1978
καὶ τὸ μίσθωμα ὡρίσθη εἰς 60 δρχ. ἀνὰ τε-
τραγων. μέτρον αἰγιαλοῦ καὶ 500 δρχ. ἀνὰ τρέχον μέτρον μετώπου ἡ ἐφ' ὅσον αὐξηθῇ
τὸ ἔνιαντον κατὰ περιοχὴν τιμολόγιον θά λ-
σχύσῃ ἐκείνον τῆς ζώνης Γ.

Ἐξ ὅλου ἐνεκρίθη ἡ παραχώρησις τῆς
χρήσεως ἐμπροσθεν τοῦ οἰκοπέδου Ζέρβα
κειμένου αἰγιαλοῦ εἰς 'Αμπελάκια Σαλαμί-
νος καὶ δὴ ἐπὶ μήκους 49 περίπου μέτρων
πρὸς τὴν θάλασσαν διὰ τὸ ἀπὸ 22 'Ιανουαρίου
1979 ἕως 22 'Ιανουαρίου 1980 χρο-
νικὸν διάστημα.

Πέραν τῶν γενικῶν ὅρων οἱ ὅποιοι ισχύ-
ουν διὰ τὰς παραχώρησεις ὁ Ο.Λ.Π. ξέθεσε
καὶ τοὺς ἔχῆς τρεῖς νέους:

α) Τὸ ἑτήσιον ἀντάλλαγμα δέοντα ὅπως
καταβληθῇ εἰς δύο ισοπόσους δόσεις, ἐκ τῶν
ὅποιων ἡ πρώτη τὸ πρῶτον δεκαήμερον τοῦ
Φεβρουαρίου καὶ ἡ δευτέρα τὸ πρῶτον δε-
καήμερον τοῦ Ιουλίου 1979.

β) 'Ο Ο.Λ.Π. οὐδεμίαν εὐθύνην φέρει ἐὰν τὰ
ναυπηγεία Χανδρῆ δέν ἐκκενώσουν ἔγκαιρως
τὸν πρὸς παραχώρησιν χῶρον, πλὴν τοῦ ὅτι
θὰ ὑποχρεούται νὰ ἐπιστρέψῃ τὸ τυχὸν κα-
ταβληθὲν ἀντάλλαγμα διὰ τὴν χρήσιν τοῦ
ῶν αὐτοῦ χώρου.

γ) Τὸ ἑτήσιον ἀντάλλαγμα καθορίζεται
βάσει τῶν τιμῶν μονάδος τοῦ ἐνιαίου, κατὰ
περιοχὴν, τιμολογίου, ὅπως θὰ ισχύῃ τὸ ἔ-
τος 1979 καὶ δὴ κατὰ τὰς τιμάς, αἱ ὅποιαι
θὰ ισχύουν διὰ τὴν ζώνην Δ.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΜΑΪΟΥ

Ηὔξεμόν κατὰ 15,06% ἡτο ἡ ἐμπορευ-
ματικὴ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ
τὸν παρελθόντα Μάΐου, ἐν συγκρίσει πρὸς
τὴν κίνησιν τοῦ ίδιου μηνὸς τοῦ 1977, ἐνῶ
καὶ ἡ ἐπιβατικὴ ἐσημείωσεν αὔξησιν κατὰ
6,1%. Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις ἡτο μειωμένη
κατὰ 9%, ἔναντι ἐκείνης τοῦ μηνὸς Μαΐου
1977.

Ἀναλατικώτερον ἡ κίνησις τοῦ Πειραιοῦ
λιμένος κατὰ τὸν Μάϊον 1978, συγκρινομέ-
νη πρὸς τὴν τοιαύτην τοῦ ίδιου μηνὸς 1977
ἐμφανίζει τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα:

1. — Ναυτιλιακή :

— Κατέπλευσαν 2.172 πλοῖα, καθαρᾶς
χωρητικότητος 3.303.524 κόρων, ἔναντι 2.
387 πλοίων μὲ χωρητικότητα 3.076.377 κό-
ρων.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

— 'Εδεξαμενίσθησαν εἰς τὰς τέσσαρας δε-
ξαμενάς τοῦ Ο.Λ.Π. 66 πλοῖα, ἔναντι 68.

— 'Επεσκευάσθησαν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ
λιμένος 72 πλοῖα ἔναντι 95.

— 'Υδροδοτήθηκαν πλοῖα καὶ λοιπά πλω-
τά μέσα μὲ 114.839 κυβ. μέτρ. υδατος, ἔ-
ναντι 102.210 κυβ. μέτρων.

2. — Εμπορευματική :

Φορτεζεφορτώθησαν 940.904 τόν. ἐμπο-
ρευμάτων, ἔναντι 817.772 τόνων. 'Εκ τῶν
ἐμπορευμάτων αὐτῶν 79.421 τόν. διεκινή-
θησαν ἐντὸς ἐμπορευματοκιβώτιων, ἔναντι
78.995 τόνων.

'Εν τῷ μεταξὺ ἀπὸ ἀδεψίων εἰς τὴν κί-
νησιν ἐμπορευματοκιβώτιων τοῦ τετραμήνου
'Ιανουαρίου - 'Απριλίου τῶν ἐτῶν 1978 καὶ
1977, ἡ ὅποια κατεχωρίσθη εἰς τὸ προγράμμα
μενον τεύχος μας ἀναφέρονται τὰ νούμερα
797.384 τόν. καὶ 102.885 ἐμπορευματο-
κιβώτια διὰ τὸ 1978 καὶ 672.252 τόν. καὶ
83.439 ἐμπορευματοκιβώτια διὰ τὸ 1977
ἐνῶ τὰ ὅρθα εἶναι: 275.256 τόνοι καὶ 36.
360 ἐμπορευματοκιβώτια διὰ τὸ 1978 καὶ
225.482 τόνοι καὶ 27.402 ἐμπορευματοκι-
βώτια διὰ τὸ 1977.

3. — Επιβατική :

Διεκινήθησαν μέσω τοῦ λιμένος Πειραιῶς
470.828 ἐπιβάται (έξωτερικοῦ 68.303 καὶ
ἐσωτερικοῦ 402.525), ἔναντι 443.735 ἐπι-
βατῶν (έξωτερικοῦ 66.532 καὶ ἐσωτερικοῦ
377.203).

ΣΥΝΤΟΜΑ

Τὸ ποσὸν τῶν 4.863.000 δρχ. θὰ κατα-
βάλῃ ὁ Ο.Λ.Π. εἰς τὸν ούγγρικὸν οἶκον Gantz,
ἀπὸ τὸν ὅποιον ἐπρομηθεύθη 17 ἡλεκτροκι-
νήτους γερανούς, ὡς διαφορὰν ἡ ὅποια προ-
έκυψεν λόγω ἀναθεωρήσεως τῶν τιμῶν διὰ
τὰς ἐργασίας συναρμολογήσεως.

● Παρελήφθησαν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. τὰ δύο
μεταλλικὰ ὑπόστεγα, τὰ ὅποια εύρισκονται
εἰς τὰς περιοχὰς Κερατοπύργου καὶ Δρα-
πετσώνας.

● Τὸ ποσὸν τῶν 41.100.000 δρχ. θὰ κα-
ταβάλῃ ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν καθαριότητα τοῦ λι-
μένος ἀπὸ 16 'Οκτωβρίου 1978 μέχρι 15
'Οκτωβρίου 1979.

● 'Ηλεκτρονικὸν ὑπολογιστὴν θὰ προμη-
θεύθῃ ἡ ὅποια μισθώση ὁ Ο.Λ.Π. διὰ νὰ ὀλοκλη-
ρωθῇ τὴν μηχανολογικὴν ὄργανωσιν τῆς ὑ-
πηρεσίας. 'Ηδη διὰ τὸν σκοπὸν ἐνεκρίθη
κοινόλιον 9.450.000 δρχ.

● Κοινόλιον 3.274.000 δρχ. ἐνεκρίθη ὑπὸ
τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν πληρωμὴν διαφόρων ἔρ-
γων, ἐκτελεσθέντων εἰς τὸ λιμένα Πειραιῶς.

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.
AFTER OFFICE HOURS: 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

**ΤΟ ΠΤΑΙΣΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΑΠΟΛΥΣΙΝ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟΝ ΔΙΑ ΤΟ ΚΥΡΟΣ
ΤΗΣ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ**

Κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς ή περίπτωσις καταγγελίας συμβάσεως ναυτικού ύπο τού πλοιάρχου δόλως άδικαλογήτως, άφορά μόνον τάς σχέσεις τού πλοιάρχου μετά τών πλοιοκτητών καὶ είναι διάφορος διὰ τὸ κύρος τῆς ἀπολύσεως καὶ τὰ δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ.

Συγκεκριμένως, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι οἱ ισχυρισμοὶ τῆς ἐναγομένης ὅτι ὁ ἀσκῶν τὰ κοθήκοντα τοῦ πλοιάρχου ἀπέλυσεν ἄνευ λόγου τὸν ἐνάγοντα ναυτικόν, ἀνεξορθήτως τοῦ γεγονότος ὅτι δὲν ἀπεδείχθησαν, εἴναι ἀνεύ ἐννόμου ἐπιρροής, καθ' ὅσον ἡ τυχὸν ὑπαρξία ππαίσματος τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν ἀπόλυσιν τοῦ ναυτικοῦ ἀφορά μόνον τὰς σχέσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ οὐδεμίαν ἐπάγεται συνέπειαν, ὡς πρὸς τὴν ἐγκυρότητα τῆς ἀπολύσεως καὶ τὰ ἔξι αὐτῆς δικαιώματα τοῦ ἀπολυομένου ναυτικοῦ. Κατόπιν τούτου, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὀφείλεται εἰς τὸν ναυτικὸν ἡ μισθοτροφοδοσία δόλοκλήρου τοῦ μηνός, ὡς καὶ ἡ ἀποζημίωσις διὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως τοῦ.

Οἱ ἐν προκειμένῳ ισχυρισμοὶ τῆς ἐναγομένης ἐταιρίας περὶ ἀναγνωρίσεως ύπο τοῦ ἐνάγοντος τῆς ἀνυπορχίας πάσης ὀφειλῆς αὐτῆς καὶ περὶ δηλώσεως αὐτοῦ, ὅτι ίκανοποιηθή πλήρως είναι ἀπορριπτέοι, καθ' ὅσον δὲν χωρεῖ παραίτησις ἐκ τῶν συναφῶν δικαιωμάτων αὐτοῦ, ὡς ἐν τοῦ δημοσίας τάξεως χαρακτῆρος τῶν ἔξι ὡν ἀπορρέουν ταῦτα διατάξεων.

Εἰδικῶτερον, ὁ ἐνάγων ναυτικὸς ὑπηρέτησεν ὡς θαλαμηπόλος ἐπὶ δεξαιοντοπλοίου τῆς ἐναγομένης ἐταιρίας ἐπὶ ἔνα μῆνα περίπου, ὅτε καὶ ἀπελύθη ύπο τοῦ πλοιάρχου, ὡς διεπιστώθη παρὰ τοῦ δικαστηρίου, ἀνεύ ὑπαιτιότητος τοῦ. Κατὰ ταῦτα, τὸ δικαστήριον τελικῶς ἔκρινεν ὅτι, ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται τὸ ὑπόλοιπον τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν του καὶ τὰς ὀφειλομένας εἰς αὐτόν, μέχρι συμπληρώσεως ἐνὸς μηνὸς ὑπηρεσίας, ἀποδοχάς, ἐν ὅψει τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως διήρκεσεν δόλιγάτερον τοῦ μηνός. Ἐξ ἄλλου ἀπέρριψεν, ὡς μὴ νόμιμον, τὸ αἵτημα περὶ πληρωμῆς τῆς ἀναλογούσας εἰς τὰς ἡμέρας ἀδείας αὐτοῦ μισθοτροφοδοσίας, καθ' ὅσον ἡ ὡς ἄνω μισθοτροφοδοσία καταβάλλεται εἰς τὸν ναυτικὸν συμφώνων πρὸς τὴν οἰκείαν συλλογικὴν σύμβασιν, μόνον ἔφ' ὅσον ἐδικαιούτω ἀδείας ὁ ναυτικός. Καὶ ἐν προκειμένῳ ὁ ἐνάγων δὲν εἶχε συμπληρώσει ἐνὸς μηνὸς ὑπηρεσίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου, γεγονός τὸ ὅποιον ἀποκλείει τὴν λῆψιν ἀδείας.

ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΕΚΡΙΘΩ ΩΣ ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΑ ΜΕΤΑΓΕΝΕΣΤΕΡΑΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΟΣ

Κατ' απόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιώς είναι νόμιμος καταγγελία συμβάσεως ύπο ναυτικοῦ διὰ διαρροίας παραβάσεις τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι αὐτοῦ, ἔφ' ὅσον οἱ παραβάσεις αὗται ἀφοροῦν εἰς ἀλλιπῆ καὶ ἀντικανονικὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος, ἀνεύ ἀδείας τῆς λιμενικῆς ἡ προδενικῆς Ἀρχῆς, εἰς Ἑλεύθερην κλίνοσκεπασμάτων καὶ τροφίμων, εἰς κακηνή κατάστασιν τῶν σωστικῶν μέσων καὶ εἰς παράλειψιν ἐκτελέσεως γυμνασίων.

Ἡ μεταγενεστέρα καταγγελία τῆς συμβάσεως ύπο τοῦ πλοιάρχου διὰ παράπτωμα τοῦ ναυτικοῦ είναι ἀδιάφορος, καθ' ὅσον ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἐπῆλθε διὰ τῆς προγνηθεῖσης καταγγελίας ύπο τοῦ ναυτικοῦ. Συγκεκριμένως, ὁ ἐνάγων ναυτικὸς ὑπηρέτησεν ἐπὶ ἔντονος περίπου ως Γ' μηχανικὸς ἐπὶ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἐταιρίας, δε τὸ ἀπελύθη κατόπιν ἐγγράφου καταγγελίας τῆς συμβάσεως, ἔνεκα τῶν ὡς ἀνωτέρω παραβάσεων τοῦ πλοιάρχου.

Ἐν προκειμένῳ τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι, ἡ ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου μεταγενεστέρως γενομένη καταγγελία τῆς συμβάσεως, λόγω παραπτώματος, ἀνεξορθήτως τοῦ γεγονότος, δε τὸ δεῖχθη τοιούτον παραπτώματα αὐτοῦ, δεν ἐπάγεται ἐννόμους συνεπίας, ἀφοῦ ἡ λύσις τῆς ἐπιδίκων συμβάσεως ἐπῆλθε διὰ τῆς προγνηθεῖσης ύπο τεῦ ἐνάγοντος καταγγελίας.

Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἔκανε δεκτὴν αἵτησιν τοῦ ἐνάγοντος περὶ συντηρητικῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης μέχρι ποσοῦ 350 χιλιάδων δραχμῶν ὡς ἀποζημιώσεως καὶ δι' ὅτι τὸ διότιον ὑπέστη ὁ ἐνάγων, καθ' ὅσον ἐκρίθη ἀφερέγγυος ἡ ἐναγομένη, μὴ ἔχουσα ἔπειρα περιουσιακὰ στοιχεῖα ἐν Ἑλλάδι. Εἰδικῶτερον εἰς τὴν ἀποζημίωσιν ἀπολύσεως συνυπελογίσθη ὁ μισθός, τὰ ἐπιδίδματα Κυριακῶν, ἔκτακτων συνθηκῶν, τροφῆς καὶ χρόνου ὑπηρεσίας, ὑπερωριῶν, ἀναλογίας ἀδείας καὶ εἰδικοῦ ἐπιμισθίου.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΕΝΝΟΙΑ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Κατ' απόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν δὲν είναι δυνατόν νὰ θεω-

ρηθῇ ἐργατικὸν ναυτικὸν ἀτύχημα, τὸ ἀτύχημα τὸ ὅποιον ὑπέρχεται ὑπὸ δυσμενεῖς ὥρους καὶ δυσμενεῖς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας συνθῆκας καὶ ἡ ὅποια ἐργασία δὲν είναι δυνατόν νὰ ἔκτελεσθῇ ἄλλως, ἀλλὰ μόνον ὑπὸ τοῦ ἀνωτέρω συνθήκας.

Ἡ περιπτώσις ἀφορᾷ διάνατον ἀνθυποπλοιάρχου, ὁ ὅποιος ὑπηρέτησεν εἰς φορτηγὸν πλοῖον τακτικῶν γραμμῶν, ἔνθα ἡ ἐργασία ὑπῆρχεν ἐντατικὴ καὶ κοπιαστική, λόγω συισχών προσεγγίσεων τοῦ πλοίου εἰς ἐνδιαμέσους λιμένας φορτοεκφορτώσεως, ἀφισαναχαρίσεων, διατηρήσεως παρακτίου πορείας, ἀποφυγῆς υφάλων κλπ.

Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ ἀνωτέρω διεξαγωγὴ τῆς ἐργασίας δὲν ἐπρογματοποιεῖται ὑπὸ ἀνωμάλους συνθήκας. Συγκεκριμένως, ὁ διάνατος τοῦ ναυτικοῦ ἔλασθε χώραν ἐν πλῷ εἰς τὴν Βέρειον Θάλασσαν καὶ προήλθεν ἐκ μολύσεως τῶν ἀναπνευστικῶν ὄργανων αὐτοῦ ἔξι ιοῦ, ὡς προκύπτει ἐξ ιατρικοῦ πιστοποιητικοῦ νεκροτομῆς. Ἡ ἐνάγουσα σύνγονος τοῦ ποθόντος ισχυρίσθη ὅτι ὁ διάνατος τοῦ ναυτικοῦ προήλθε συνεπείᾳ καταπονήσεως τοῦ ὄργανισμοῦ του ἐκ τῆς

RENAULT

Ναυτικοί ἀγοράστε
τὸ αὐτοκίνητό σας σέ τιμή
ἐργοστασίου
ἀπό τὴν RENAULT

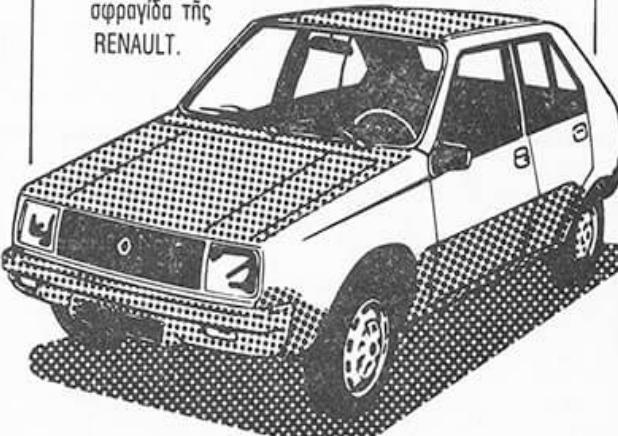
Ἡ RENAULT σᾶς θοιβᾶ νά ὀξισποιήσετε μέ τὸν καλύτερο τρόπο τὸ πλεονέκτημα τοῦ ἐλεύθερου συναλλάγματος πού ἔχετε.

Μπορεῖτε νά ὀποκτήσετε ἔνα αὐτοκίνητο ὑπὸ τὴν μεγάλην σειρά τῶν αὐτοκινήτων τῆς RENAULT (22 μοντέλα ὑπὸ τὸ ἀθάνατο 4L μέχρι τὸ πολυτελέστατο ἑξακύλινδρο 30TS) πληρώνοντας κατ' εὔθειαν στὸ ἔξωτερικό. Σέ τιμή ἐργοστασίου!

Μέ τὸν πρώτη εὐκαρία ἐπισκεψιθῆτε μας. Θά παραγγείλετε σὲ μᾶς τὸ αὐτοκίνητο τῆς ἀρεσκείας σας καὶ ὅταν ξαναγυρίσετε θά τὸ βρῆτε νά σᾶς πειριμένει. Θά σᾶς κοστίσει λιγότερο!

Καὶ ἐμέτις θά σᾶς ἔξυπηρετήσουμε σὲ ὅτι χρειασθῆτε.

Διαβέτουμε δὲ τὸ ἀπαραίτητα ὄνταλλακτικά καὶ τὸ σέρβις τῆς ἐταιρείας μας είναι ἔνα ὑπὸ τὰ καλύτερα πού πάραπτωμα. "Οσο γιά τὸ αὐτοκίνητο μας ἔχουν δὲ τὸ σφραγίδα τῆς RENAULT.



Γιά περισσότερες πληροφορίες
πλειωνῆστε στὸ 69.20.511 (Δίδα Φ. Κουρμένη).

MAVA A.E. Λεωφ. Κηφισίας 135,
Αθηνai 606, Τηλ. 69.20.511 - 15



ΜΙΚΡΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Έπιμέλεια: κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

● Οι Αμερικανοί άσφαλισται ζητούν όπως τά τρία νομοσχέδια έπι της εύθυνης εις περίπτωσιν ρυπάνσεως της θαλάσσης υπόστουν δρισμένας τροπολογίας. Τά τρία νομοσχέδια έπι τών όποιων τό έν ξει κατατεθεί εις τήν Βουλή τών 'Αντιπροσώπων και τά έπερα δύο εις τήν Γερουσίαν, αφορούν εις τήν καθιέρωσιν ειδικού καθεστώτως εύθυνης και άποζημιώσεως διά τάς προκαλουμένας ζημιάς έκ τής άπορρίψεως εις τήν θάλασσαν πετρελαικών άποβλήτων και καταλοίπων έπικινδυνών φορτίων. Τά νομοσχέδια ταύτα γίνονται εύμενώς και ένθερμως δεκτά άπο τό 'Ινστιτούτον Ναυτικών 'Ασφαλιστών, ύπο τὸν δρον διτί θά έπενεχθούν εις αύτά ωρισμέναι τροπολογίαι.

● Η 'Ενωσις Ιαπώνων Ναυπηγών προτείνει τήν καθιέρωσιν ένος δρίου χωρητικότητος, τό δρον θά δύναται νά ναυπηγή έπισης έκαστον ναυπηγείον. Ως μέγιστον όριον προτείνεται τό 35 - 40% τής μεγίστης παραγωγικής του δυναμικότητος.

● 'Εντός τού άρξαμένου μηνός 'Ιουλίου άναμένεται ή χρησιμοποίησις τών ναυλωθέντων Ιαπωνικών γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων διά τήν έναποθήκευσιν πετρελαίων. Τό κυρηντικόν σχέδιον προβλέπεται τήν αύξησιν τών άποθεμάτων πετρελαίων και ή λύσις τής χρησιμοποίησεως παροπλισμένων δεξαμενοπλοίων πρός τόν σκοπόν αύτόν έκριθη ώς ή πλέον συμφέρουσα. 'Ενοίκιον τών σκαφών άτινα θά χρησιμοποιηθούν καθωρίσθη εις 40 τού 'ΓΟΥΟΡΛΑΝΤΣΚΕ-Ι·Λ' και διετής διάρκεια. Πρός άποφορήν άνταγωνισμού μεταξύ τών έφοπλιστών, διτίς δέν είναι έπιθυμητός,

έκαστος έφοπλιστής θά κληθή ιδιαιτέρως νά προσφέρει τά σκάφη του. 'Από τόν προσεχή Αύγουστο θά οχιόν ή έναποθήκευσις.

● Αι Ιαπωνικά ναυτιλιακά έταιρισι «Τζάπαν Λάιν» και «Σάνκο Λάιν» προσεχόρησαν εις τήν διεθνή «Τάνκερ Σέρβισες». Με τήν πρωσχώρησιν ταύτην ο άναφερθείς όργανισμός έλεγχει ήδη χωρητικότητα 30 και πλέον έκατομμυρίων τόνων. "Εδρα αύτού είναι τό Λονδίνον και διαθέτει άρχικώς κεφάλαιο 300 χιλιάδων στερλινών.

● Τό γνωστόν άπό τάς προσεγγίσεις του εις τόν λιμένα τού Πειραιώς ίταλικόν οχηματαγωγόν - έπιβατηγόν πλοίον «Εσπρέσσο Κορίντο» θά χρησιμοποιηθή τό προσεχές φθινόπωρων ώς πλωτή έκθεσις ίταλικών προϊόντων. Τό σκάφος θά άποπλεύση άπό τήν Γένοβα και θά προσεγγίση κατά σειράν τό Κουβέιτ, τήν Ιορδανία, τό Κατάρ, τούς λιμένας τής Σαουδικής 'Αραβίας, τά 'Ηνωμένα 'Αραβικά 'Εμιράτα και τήν Αίγυπτο.

● 'Η ιταλική έταιρια μικτής οικονομίας «Σίντερμαρ», τής όποιας τά 51% τών κεφαλαίων έλεγχονται ήπο τού δρίου «Φινιμάρε» και 49% ήπο τής «Ιταλιστίντερ» συνήψε δάνειον 15 έκατομμυρίων δολαρίων διά τήν χρηματοδότησιν 6 πλοίων χύδην φορτίου συνολικής χωρητικότητος 80.000 τόνων. "Ηδη τά τέσσαρα ναυπηγηθέντα σκάφη «Περσέσου», «Ούρσα - Μαζέρ», «Ντελέφινους» και «Καπτρίνους» εύρισκονται έν ύπερεσία. Τά ύπολοιπα δύο ναυπηγούνται εις τό ναυπηγικόν συγκρότημα τού Μοντφαλκόνε. Τό δάνειον τούτο θά έξοφληθή μέχρι τό 1981.

● Εις τήν Βενετία έγένετο ή γενική συ-

νέλευσις τών μετόχων τής έταιριας «ΑΝΤΡΙΑΤΙΚΑ», ηπιας άνηκε εις τόν δρίον «Φινιμάρε». 'Η συνέλευσις ήσχοληθή με τά οικονομικά άποτελέσματα τής χρήσεως 1977 τά οποία παρουσιάζουν ζημιάς 7,5 δισεκατομμυρίων λιρετών.

● 'Η έταιρια «Τιρρένια» ένδιαφέρεται διά τήν άποκτησιν ταχυπλόων σκαφών τύπου «Χόθερκραφτ» διά τήν ταχείαν σύνδεσιν τής Ιταλικής Χερσονήσου μετά τής νήσου Σαρδηνίας. 'Επισής και διά τήν σύνδεσιν μετά τής Σικελίας μέσω τού στενού τής Μεσοτήνης.

● Τά κέρδη τού δρίου Βάν 'Ομμέρεν τής Ολλανδίας κατήλθον κατά τό παρελθόν έτος 1977 εις 2,2 έκατομμύρια φορίνια έναντι 14.400.000 τού προηγουμένου έτους.

'Η έταιρια Βάν 'Ομμέρεν άσχολεται με πανισειδείς ναυτιλιακά έπιχειρήσεις. Τά μικρά της σκάφη τού '77 άποδιδει εις τήν μειωμένην μεταφοράν πετρελαίων διά ποταμοδεξαμενοπλοίων και τήν άνεπαρκή χρησιμοποίησιν τών πετρελαιοδεξαμενών τής. 'Αντιθέτως τά κέρδη της έκ τής Πρακτορειακής δραστηριότητος ήσαν ίκανοποιητικά.

● Τά ναυπηγείον «Ντέ Νέους Βάτερμπεγκ» τό όποιον άπασχολει 400 έργαστορείταις έτοιμαζεται νά διακόψῃ τάς έργασιας του έλειψει έργασιας.

● Τά γερμανικά ναυπηγεία «Σημπεκέρφερτ» παρέδωσαν εις τήν κινεζικήν έταιριαν «Τσάινα 'Οσεαν τής Καντώνος τό φορτηγόν πλοίον «Μίν - Γιάγκε» 16.270 τόνων γκρός. Είναι τό τρίτον μιας σειράς σκαφών τύπου «ΚΗ-16 - 36 Λ. 'Ο τύπος τού πλοίου τούτου άποτελεί τήν καλυτέραν έπιτυχίαν τών ναυπηγείων τούτων.

● 'Η Μπουρμάϊστερ έντ Βάιν» ήγόρασε τρεις μεγάλας Δανικάς έπιχειρήσεις και προετοιμάζεται νά εισέλθη εις τήν διομηχανίαν τροφίμων.

'Η ειδησης αυτή, ώς ήτο φυσικόν, συνεκλόνισε τών διομηχανικούς κύκλους τής Δανίας, διότι και αι τρεις άποκτηθείσαι έπιχειρήσεις άσχολούνται εις διαφορετικούς και άσχετους μεταξύ των τομείς.

● 'Ο νορβηγικός δρίος «Άνκερλόκεν», οδησης έκμεταλλεύεται δύο ναυπηγεία, άπεφάσισε τήν διακοπήν τών έργασιων τού έννος έξ αυτών. Πρόκειται περι τού ναυπηγείου Γκλόμεν, κειμένου εις Φρέντικονταν τό δρόποιον άπασχολει 375 άτομα.

Οι άπασχολούνται εις αύτό τεχνήται άπημνθησαν άμεσως εις τό νορβηγικόν ύπερυγρείον Βιομηχανίας, αίτουντες τήν άναστολήν τού κλεισίματος τού ναυπηγείου. 'Ο ύπουργός Βιομηχανίας θά μεταβή έπι τόπου τού έξετάση τό δημιουργήθεν πρόδηλμα.

● 'Η Πολωνική Ναυτιλία διεκίνησε κατά τό παρελθόν έτος 37.000.000 τόνους φορ-

καίωμα εις άποζημίωσιν συμφώνων πρός τόν νόμον 551)1915. 'Επίσης ή ναυτικός δικαιούνται νοσήλια και μισθούς άσθενείας.

Ειδικώτερον τό άτυχημα έπηλθεν εις άνθυποπολιάρχων φορτηγού πλοίου τό όποιον εύρισκετο εις λιμένα τής Μ. Βρεταννίας. 'Ο ύποτατος τό άτυχημα έναντι ναυτικώς διετάχθη παρά τού πλοιάρχου, τής έντολης άποδεικνυμένης έπι τού ήμερολογίου τού πλοίου και έκαστοσεων τών μαρτύρων, ώπως μεταβή και παραλάβη τήν άλληλογραφίαν άπο τό πρακτορείον.

Πράγματι έγένετο άντιληπτόν στι, ένω σύντος εύρισκετο εις άποστασιν 100 - 150 μέτρων έπι τού πλοίου, έπεπεσεν έπι αύτού φορτηγόν αύτοκίνητον και τόν έτραυμάτισεν εις τήν κεφαλήν. Μετεφέρθη πάραστα εις νοσηλευθής μίαν ήμέραν έπεστρεψεν, τή έπιμονή τού πλοιάρχου, εις τό πλοίον ένθα έξετέλει τήν έργασίαν τού, παρά τάς αιτιάσεις τού περι νευραλγειών και ίδιγγων. 'Ακολούθως τό πλοίον κατέπλευσεν εις τήν Πειραιά και άπελθη κατοσταλείς εις νευρολόγιον ιατρόν, ή όποιος έγγωμάτευσεν στι ή ναυτικός ένεφανίζει έντόνους διαταραχάς ύπο μορφήν ζάλης, κεφαλαλγειών, ίδιγγων και έν γένει μεταδιασειστικών ένοχλησεων.

Κατόπιν τών άνωτέρω, άδιάστως συνάγεται, στι συναπείσι τού άντοκινητικού βίαιου άτυχημάτος κατέστη διαρκώς και μερικώς, κατά ποσοστόν 90% άνικανος πρός σκόκησην τού ναυτικού έπαγγέλματος, ώς και παντός έτερους κοινωνικών και οίκονομικών ισοδυνάμων τοιούτου και ώς έκ τούτου δικαιούνται τής κατά νόμον άπο-

έντατικής έργασίας και σταν προσεδλήθη ή θανάων έκ τού ίου ή δρίου γανισμός τού εύρεθη καταπονημένος και δέν ήδηνη ή άντιδραστη.

Κατά ταύτα, έπρόκειτο κατά τήν έναγουσαν περι δλως έξαιρετικών και άνωμάλων συνθηκών, αι όποιαι έπέφερον τήν θανάστον, ήποτος αλλως δέν θά έπήρχετο.

Κατά τήν κρίσιν, όμως, τού δικαστηρίου δέν έπήλθεν αιφνίδιον και άπρόβλεπτον γεγονός έπι τήν έκτελεσι τής έργασίας του, τό δρόποιν νά διπετείται τήν αίτιαν τού θανάτου του, καθί δέν αι τοιαύται δυσμενείς συνθηκή έργασίας είναι συνήθεις και συμφευξι πρός τήν έργασίαν τήν διεξαγομένην ήπι τών φορτηγών πλοίων τακτικών γραμμών. Πέραν τούτου, κατά τήν διαδικασίαν ούδελως άπειχθη καθί οίονδήποτε τρόπον έξαιρετικόν τι γεγονός, π.χ. ήπερδολική άπασχόλησις τού θανάτου του ήτο λιδικάς 65 έτῶν.

Κατ' άκολουθίαν πάντων τών άνωτέρω ή γάγηγή άπορρίπτεται, διότι δέν άπεδείχθη ήπι έπρόκειτο περι έργατικον άτυχηματος ύπο τήν έννοιαν τήν οποίαν δισγράφει ή νόμος 551)1915.

**ΑΤΥΧΗΜΑ ΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙ-
ΣΜΟΣ ΉΣ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

Κατ' άποφασιν τού 'Εφετείου Αθηνών αύτοκινητικόν άτυχημα, τό δρόποιν έπήλθεν εις ναυτικόν κατά τήν διάρκειαν τής μεταβοσεών τού πλοίου, άποτελεί έργατικόν ναυτικόν άτυχημα και παρέχει δι-

τίων. Έσημειώσεις ούτω μίαν αύξησης 6% έναντι τού 1976. Έκ τού δύκου τούτου τά 30.300.000 τόννοι άφορούν τό έξωτερικόν πολωνικόν έμποριον.

Η κατανομή τών διακινθέντων φορτίων μεταξύ τών πολωνικών κρατικών έταιριών έχει ως άκολουθως : «Πόλις Οσεαν Λάινς» 4.500.000 τόννοι, «Πόλις Στημσίτι» 32.000.000 τόννοι και «Πόλις Μπάλτικ» 634.000 τόννοι.

Αἱ κατά είδος μεταφοραὶ κατανέμονται ως έξης: "Ανθραξ" καὶ κώκ 12,5 ἑκατ. τόννοι, πετρέλαιον καὶ υποπροϊόντα 7,1 ἑκατ. τόννοι, σιδηρομεταλλεύματα καὶ λοιπά μεταλλεύματα 5,8 ἑκατ., διάφορα 5,1 ἑκατ. τόννοι, δημητριακά 2,4 ἑκατομ. τόννοι, ξυλεία 112.000 τόννοι. Τὰ σκάφη κοντένερς μετέσχον μὲν μεταφοράς 372 χιλιάδων τόννων.

• Τὰ ναυπηγεῖα δέον νότιανέλθουν εἰς ιδιωτικάς χείρας εἰς περίπτωσιν, καθ' ἦν τὸ ἀγγλικὸν συντηρητικὸν κόμιμα ἀναλάβει τὴν ἔξουσίαν. Πρὸς τούτο μία ἐκτεταμένη ἔκθεσις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου συνετάγῃ ὑπὸ διάδοσις εἰδικῶν τῆς αἵτησει τοῦ κ. Κέιθ Γιόζεφ ἐκπροσώπου τοῦ βιομηχανικοῦ τομέως εἰς τὴν σκιάδη κυβέρνησιν τῆς ἀντιπολιτεύσεως.

Η ἔκθεσις αὕτη προεκάλεσεν ἀνησυχίας εἰς τοὺς κυβερνητικοὺς κύκλους καὶ ἔχαρκτηρίσθη ὡς ἀπότελουσα «σχέδιον ἐμφύλιου πολέμου» κατὰ τὴν ἔκφρασιν τοῦ Βρετανοῦ ὑφυπουργοῦ Βιομηχανίας. 'Ο Γενικὸς Γραμματεὺς τῶν «Τρέιντ Γιούνιονς» ἔχαρκτηρίσεν ταῦτη μονολεκτικῶς ὡς «Βλακείαν».

• Τὰ δρετανικὰ ναυπηγεῖα κινδυνεύουν νότιανέλθουν, ἐάν ἡδη δὲν ἔχουν ὀριστικῶς ἀπολέσει παραγγελίαν ὑψους 40 ἑκατομμυρίων στερλινῶν διά τῆς ναυπηγησιν ἀριθμοῦ σκαφῶν διά λογαριασμὸν τῆς Νεοζηλανδικῆς ναυτιλιακῆς ἑταῖριας «Νιού Ζῆλαντ Σίππινγκ Κορπορέΐσσα». Η παραγγελία αὕτη τηνανόν νά ἀναληφθῇ ὑπὸ τῶν πολωνικῶν ναυπηγείων, ἀφοῦ ἐπετεύχθη συμφωνία εἰσαγγής γεωργικῶν προϊόντων καὶ τροφίμων ὑπὲρ μέρους τῆς Πολωνίας ἀπό τὴν Νέαν Ζηλανδίαν.

Η ἀπώλεια τῆς παραγγελίας ταῦτης ἀπό τὰ δρετανικὰ ναυπηγεῖα είναι συνέπεια τῆς ἀπαγορεύσεως εἰσαγγής γεωργικοπτυροφικῶν προϊόντων εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν ἀπό τὴν Ν. Ζηλανδίαν, συμφωνῶς πρὸς τοὺς ισχύοντας κανονισμούς τῆς Οικονομικῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος.

Ο ἔργατικός δουλευτής κ. Ντούγκ Χούλ έδήλωσε: Οι γραφειοκράται τῶν Βρετανῶν πρέπει νά σταματήσουν τὴν ὑψωσιν τεχνητῶν τελωνειακῶν φραγμῶν ἔναντι χωρῶν ὡς η Νέα Ζηλανδία, ἥτις ὑπῆρξεν δι παραδοσιακός μας προμηθευτής τροφίμων. Πρόκειται περὶ κακῆς ὑποθέσεως τόσον διά τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα δόσον καὶ διά τὸ βαθάντιον τῆς ἀγγλίδος οἰκοκυρᾶς, ἥτις καλεῖται νά πληρώσῃ ἀκριβότερα τὸ κρέας τοῦ ἀμυνοῦ, ἐάν η Ἀγγλία δὲν δυνηθῇ νά εἰσαγάγῃ τούτο ἐκ τῆς Νέας Ζηλανδίας. Η Ἀγγλία υφίσταται ούτω διπλῆν ζημίαν. Απώλεια ἔργασίας διά τὰ ναυπηγεῖα τῆς καὶ ύψηλὸν τίμημα τοῦ κρέατος.

ΑΡΑΒΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

Η ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΑΠΕΙΛΗ

Ο Σεΐχης Αχμάντ Γιαμανί, Σαουδάραψ 'Υπουργός Πετρελαίων, έδήλωσεν διά τὴν χώρα τοῦ σκέπτεται τὴν συγκρότησιν ἐνὸς στόλου δεξαμενοπλοίων.

«Εἶχομεν ἐπαφάς μὲν πολλάς ἀραβικάς χώρας, έδήλωσεν διά τὴν δημιουργίαν εἰς τὴν Τζένταν ναυτικῆς ὁκαδημίας, σκοπός τῆς ὅποιας θὰ είναι ἡ ἐκπαίδευσις τεχνικῶν καὶ διοικητικῶν στελεχών αὐτοῦ τοῦ προγραμματιζομένου στόλου δεξαμενοπλοίων».

Συνεχίζων ὁ κ. Γιαμανί ἤσκησε κριτικὴν ἐναντίον τῆς Σοβιετικῆς 'Ενωσεως, τῆς δοπίας ἡ πολιτικὴ ἀποσκοπεῖ φείς τὸν Ἐλεγχον

τῶν ὄδῶν τοῦ πετρελαίου καὶ τὸν Ἐλεγχον μέρους σύτης τῆς πηγῆς ἐνεργείας».

«Η Σοβιετική 'Ενωσις», προσέθεσεν, «ἐπιδίωκει, διά τῆς πολιτικῆς ταύτης, νά ἐξασφαλίσῃ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς εἰς πετρέλαιον, ὅταν αἱ ιδικαὶ τῆς πηγαὶ ἔξαντηθούν».

«Απαντα τὰ ἀνωτέρω ἀναφέρει, εἰς πρόσφατον ἐκδοσιν τῆς, ἡ σαουδαραβικὴ ἐφημερίς «Οκάζ».

ΔΑΝΙΑ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣ ΜΙΜΗΣΙΝ

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς παρούσης καταστάσεως καὶ διά τὴν προσέλκυσιν νέων παραγγελιῶν οἱ διευθυνούτες τὰ ναυπηγεῖα «Λίντο» ἀπεφάσισαν τὴν λῆψιν σειρᾶς δρακοντίων μέτρων πρὸς ἐπίτευξιν οἰκονομιῶν. Οι διοικοῦντες τὰ ναυπηγεῖα ἐδήλωσαν ὅτι θὰ μειώσουν τὰ ἔξοδα λειτουργίας τῶν εἰς τὸ δέλχιστον δυνατῶν. Πρὸς τούτο, ἐξήτησαν ἀπὸ τοὺς ἐργαζομένους εἰς αὐτά, νά διπολογίσουν μὲ πᾶσαν ἀκρίβειαν τὰ ἡμερομίσθια ἄπινα ἀπαιτοῦν, ίνα δάσει τούτων διαιμορφώσουν τὰς προσφερομένας ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τιμᾶς εἰς τοὺς πελάτας των.

Οι 4.500 ἀπασχολούμενοι εἰς τὸ ναυπηγεῖον ἀπεδέχθησαν τὴν πρότασιν καὶ πιστεύεται ὅτι διά τῶν ληφθέντων μέτρων θὰ ἐπιτύχουν παραγγελίας τεσσάρων σκαφῶν ἡ ναυπηγήσις τῶν ὅποιων θὰ στοιχίσῃ 100 ἑκατομ. Δανικῶν κορωνῶν, κυρίως δῆμως θὰ παρέχουν ἐργασίαν εἰς 4.500 ἐργατοτεχνίτας μέχρι τοῦ 1980.

Η νέα σύμβασις μισθολογίου ὑπελογίσθη μὲ δάσην τηνικῆς κόστους κατά σκάφους.

Ούτω η Διεύθυνσις καὶ οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἔργατων συνεφύνουσαν ἐπὶ τὸ συνόλον τῶν ὡρῶν ἔργασίας, αἴτινες θὰ ἀπαιτηθοῦν διά τὴν κατασκευὴν ἐνὸς σκάφους.

Ἐάν η ἀπόδοσις τῶν ἐργαζομένων είναι ἀνωτέρα τῆς ὑπολογισθείσης, εἰς τὸ βασικὸν ἡμερομίσθιον θὰ προστίθεται ἔνα ἔξτρα «μπόνους», ἐάν ἀντιθέως η ἀπόδοσις καθυστερεῖ θὰ γίνεται μείωσις τοῦ ἡμερομίσθιου. Μία δικλείς ἀσφαλείας διά τὸν ἐργαζόμενον θὰ λειτουργή, διότε νά ἐξασφαλίζεται τὸ ἡμερομίσθιον τὸ ὅποιον ἐν σύδεμιχῇ περιπτώσει θὰ είναι κατώτερον κατά 1,75 κορώνας τὴν ὡραν. Μὲ ἄλλους λόγους ὑπολογιζομένου τοῦ

βασικοῦ ἡμερομίσθιου εἰς 40 κορώνας ὡριαίως, τούτο ἐν σύδεμια περιπτώσει θὰ είναι κατώτερον τῶν 38,25 κορωνῶν.

Δέν πρόκειται περὶ παγώματος ἡμερομίσθιων, ἀντιθέως, μὲ τὴν μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν τὸ ἡμερομίσθιον θὰ αύξανεται ἀναλόγως.

Μὲ τοὺς ἀπαναστατικοὺς τούτους ὑπολογισμούς καὶ τὴν λογικὴν τὴν ὅποιαν περικλείουν τὰ μέτρα ταῦτα, ἐπετεύχθη ἡ παραγγελία 4 σκαφῶν τύμπου «Κόμπι» 26.000 τόνων ἔκαστον καὶ 4 σκαφῶν ἐφοδιασμοῦ ἐξεδρῶν ὑποθαλασσίων γεωτρύσεων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Αἱ αἰτήσεις διά τὴν ἐπιχορήγησιν ναυπηγίσεως νέων πλοίων ἐντὸς τοῦ προγράμματος τῆς τῆς ναυτιλιακῆς δοθείας (ὅπερ ἐπρεπε μᾶλλον νά λέγεται πρόγραμμα ναυπηγικῆς δοθείας) ἔφθασαν ἡδη τὰς 118, ἀντιπρωτεύοντας συνολικὴν ἀξίαν 2.350 ἑκατομμυρίων μάρκων. 'Αν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι ἡ ἐπιχορήγησις ἀνέρχεται εἰς τὸ 17,5% τῆς τιμῆς τοῦ πλοίου, η συνολική αὗτη ἀξία ἀπαιτεῖ τὸν διπλασισμὸν τῶν ἐγκεκριμένων πιστώσεων, αἵτινες ἀνέρχονται εἰς 200 ἑκατομ. μάρκων.

Μολονότι ή τοιούτη ζήτησις ὑποδῆλοι μίαν αἰσιοδοξίαν διά τὸ μέλλον, οἱ ἀρμόδιοι ἐδήλωσαν ὅτι τοιούτον τι δὲν δικαιολογεῖται, δεδομένου ὅτι μέγας ἀριθμός τῶν αἰτήσεων είναι, αἴνεπεκδώσεως ητιολογημένος καὶ μή συμφωνος πρὸς τὰς ὑπουργικὰς προδιαγραφάς.

Αἱ πλέον ἐντυπωσιακαὶ περιπτώσεις μεταξύ τῶν ὡς ἄνω αἰτήσεων, είναι τῆς Χάπταγκ - Λόύδ δι' ὑπερωκέανιον κρουαζιέρόπλοιον τῶν 20 χιλ. κοχ. (εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ «Εύρωπη») ὑπολογιζομένης τιμῆς 180 - 200 ἑκατ. μάρκων. 'Επίσης τῆς ἑταῖριας Ρούργκας δι' ἐν μεθανιοφόρον 135.000 κ.μ. ἀξίας 420 ἑκατ. μάρκων. Αἱ λοιπαὶ αἰτήσεις ἀφοροῦν εἰς μικρὰ πλοία γραμμῆς, μικρὰ φορτηγά καὶ διάφορα δοθητικά σκάφη.

ΑΝΑΓΚΗ ΑΜΕΣΟΥ ΔΟΘΕΙΑΣ

Αντιθέτος ἐντελῶς είναι ἡ εἰκὼν τὴν ὅποιαν ἐμφανίζει ἡ 'Ενωσις τῶν Γερμανῶν ἐφωτλιστῶν, η ὅποια εἰς ἐξήτησε ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τὴν λῆψιν ἐπειγόντων μέτρων πρὸς

The Club.

The UK P&I Club(Bermuda).

Enquiries to Managers' London Agents

THOS R. MILLER & SON

14-20 St. Mary Axe London EC3. Telephone: 283 4646. Telex: 885271.

Cables: Mutuality London.

ένσχωσιν τής Ναυτιλίας. Τουλάχιστον τὸ ἥμισυ τοῦ γερμανικού στόλου ἀντιμετωπίζει σοδαρά οἰκονομικά προβλήματα, δεδομένου ὅτι τὰ πλοῖα δὲν ἀποκομίζουν κέρδη ἵκανά διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν δανειακῶν ὑποχρεώσεών των.

Μεταξὺ τῶν Κυθερητικῶν μέτρων βοηθείας περιλαμβάνεται ἡ μείωσις τοῦ ὑψους τῶν τόκων καὶ ἡ ἐγγύησις διὰ περιόδου τριῶν ἔτων, ἐπιτρέπουσα τὴν σύναψιν νέων δανείων. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιθυμοῦν φορολογικὴν ἐλάφρυνσιν καὶ ἐπίλυσιν τοῦ δισεπιλύτου προβλήματος τῆς σχέσεως ἴστοιμίας μάρκου καὶ δολαρίου. Ζητοῦν ἐπίσης τὴν δυνατότητα ἐκποίησεως τῶν σκαφῶν τὰ ὄποια ἔχουν ναυπηγεῖ μὲν κρατικὴν δοθείαν καὶ τὰ ὄποια δὲν δύναται νὰ πωλήσουν πρὸ τῆς παρελένσεως ὡρισμένων ἔτῶν ἀπὸ τῆς ναυπήγησεώς των, ἐνῶ εἶναι δέδαιον ὅτι σήμερον ταξιδεύουν μὲν ζητοῦν.

Ο ΚΩΔΙΞ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Ἡ Βόνη ὑποστηρίζει συθεναρῶς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κώδικος τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, γνωστοῦ ὑπὸ τὸ δόνομα «Κώδιξ Συμπεριφορᾶς», διστὶς ἀφορᾶ τὸν καταμερισμὸν τῶν φορτίων ὑπὸ τῶν κόμφεραν τῶν διαφόρων χωρῶν, αἵτινες συμμετέχουν εἰς αὐτάς.

«Ἐὰν δὲοι οἱ ἔταροι τῆς ΕΟΚ συνεφῶνον μεταξὺ των, ἡ Μεγάλη Βρετανία, ητὶς ἀνθίσταται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν του, θὰ ὑπεχρεῖ, δίδουσα οὕτω εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην πλεονεκτικὴν θέσιν ἔναντι τῆς Σοβ. Ἐνώσεως». Τὰ ἀνωτέρω ἐδήλωσεν εἰς Ἀμερικήν ὁ Δυτικογερμανὸς ύφυπουργὸς Μεταφορῶν.

Πράγματι, ἡ Δυτικογερμανικὴ Κυθερητικὴ

δέχεται τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κώδικος καὶ ἡ Βόνη ἀποδίδει μεγίστην σπουδαιότητα διὰ τὴν ἐπικύρωσιν τοῦ Κώδικος ὑπὸ τῶν Κρατῶν - μελῶν τῆς Κοινότητος, ἐπειδὴ μία τοιούτη συμφωνία θὰ ἐπέτρεπε μίαν ἀπόδεκτὴν συμφωνίαν μετά τῆς Σοβ. Ἐνώσεως κυρίως διὰ τὸ ἐφαρμοζόμενον «εντάμπιγκα» ὑπὸ τῶν χωρῶν τῆς Κομεκόν.

Ὁ Κώδιξ θεοπίζει κυρίως κανόνας καταμερισμοῦ φορτίων καὶ ἡ Βόνη προτείνει ὅπως δῆλαι αἱ χώραι τῆς ΕΟΚ, αἵτινες εύνοοῦν τὴν ἐφαρμογὴν του τὸν ἐπικυρώσουν κατὰ τρόπον ἔνιαίον.

Κατὰ τὸν Γερμανὸν ύφυπουργὸν τῶν Μεταφορῶν αἱ χώραι τῆς ΕΟΚ εἶναι ἀκείναι αἵτινες οὐσιαστικῶς θὰ ἀποφασίσουν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν του. Ἡ ἀπόφασίς των θὰ εἶναι ὡς μία χιονοστιβάς, ἥτις θὰ παρασύρῃ καὶ τοὺς ἄλλους.

Μέχρι στιγμῆς ὁ Κώδιξ ἔχει ἐπικυρωθῆ ἀπὸ 25 χώρας, πλὴν αἱ χώραι αὗται διαθέτουν χωρικότητα μὴ ἐπαρκούσα (5,6% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος), ἐνῶ χρειάζονται συμφώνων πρὸς τοὺς ὄρους τῆς συμβάσεως τὰ 25%. Τὸ δάρος τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος θὰ εἶναι ἀκείνο τὸ ὄποιον θὰ διαρύνῃ ἐπὶ τῆς πλάστιγγος.

E. O. K.

Κατὰ τὴν συνάντησιν τῶν ύφυπουργῶν Μεταφορῶν τῶν ἐννέα κρατῶν - μελῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, ἥτις ἔλαβεν χώραν τὴν 13ην Ἰουνίου εἰς Λουξεμβούργον, παρετηρήθη πλήρης διάστασις ἀπόφεων εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ τὸν Κώδικα λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Διχογνωμίαι, διαφωνίαι δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ ὑπερκε-

ρασθοῦν. Ἡ Μεγάλη Βρετανία ἔξακολουθεῖ νὰ ἀνθίσταται καὶ ἐπρότεινεν ὅπως τὸ θέμα ἐπανασυζητηθῇ κατά τὴν συνάντησιν τοῦ προσεχοῦ Νοεμβρίου. Ἀλλὰ ποιος δύναται νὰ ἐγγυηθῇ ὅτι ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ὑπάρχουσαι διαφοραὶ θὰ ἔχουν ἐκλείψει; Καὶ αὐτὰ ὡς τὸν πρόφητον πλέον Κώδικα διὰ τὸν ὅποιον πολλὰ ἔχουν γραφεῖ.

Ἐτερον θέμα, ὅπερ ἀποσχόλησε τοὺς ἐνέα «Υπουργοὺς, ἥτο ἡ ἀσφάλεια τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Ἡ συζήτησις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἐπηρεάσθη, ὡς ἥτο φυσικόν, ἀπὸ τὸ ἀτύχημα τοῦ «Ἀριόκο Καττίζ» καὶ αἱ ἐκ τῆς προσαράξεως τούτου γενόμεναι καταστροφαὶ εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βρετανῆς καὶ ἡ ἐκτεταμένη ρύπανσις τῆς θαλασσίας περιοχῆς καὶ τῶν ἀκτῶν τῆς ἐκ τῆς ἐκκύσεως χιλιάδων τόννων πετρελαίου εἰς τὴν βάλασσαν.

Ἡ ἐπιτροπὴ ὑπέβαλε ἐπίσης εἰς τὸ Συμβούλιον προτάσεις μὲ τὰς κατευθυντηρίους γραμμάτων διὰ τὴν ταχυτέραν ἐπικύρωσιν τῶν διεθνῶν συμβάσεων, αἵτινες ἀφοροῦν τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τὴν ρύπανσιν τῆς θαλασσῆς. Πρόκειται περὶ τῶν συμβάσεων ὑπὸ τὰ κωδικά ὄνοματα ΜΑΡΠΟΛ, ΣΟΛΑΣ καὶ τὴν ὑπὸ ἀριθ. 147 τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Η ΚΑΘΕΤΟΣ ΠΤΩΣΙΣ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο καταμερισμὸς τῶν φορτίων δυνατὸν νὰ μὴν εἶναι σύμφωνος μὲ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔλευθερου διεθνοῦς ἐμπορίου, ἀλλὰ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι πρέπει νὰ συμφωνήσουν ἐπ' αὐτοῦ, ἐὰν δὲν θέλουν νὰ ἰδουν ἔξαφανζόμενον τὸν ἐμπορικὸν τῶν στόλων ἐκ τῶν θαλασσῶν.

Τὰ ἀνωτέρω ἐλέχθησαν ἀπὸ τὸν κ. Τζών Μόρφω πρόεδρον τῆς Ἐπιπροπῆς τοῦ «Ἀμερικανικού Κογκρέσου», ἥτις εἶναι ἐπιφορτισμένη μὲ θέματα Ναυτιλίας καὶ Αλιείας.

Εἶναι ἡδη γνωστὸν ὅτι ἡ Ἀμερικανικὴ Ναυτιλία ἀπὸ εἰκοσιπέντε ἡδη ἐῶν μειοῦται συνεχῶς. Σήμερον ἀριθμεῖ 230 μόνον σκάφη μέστης ἡλικίας 12 ἔτῶν.

Τὸ 1936, ἡ Ἀμερικανικὴ Ναυτιλία εἶχεν ἔξασφαλίσει τὸ 30% τῶν εἰσαγωγῶν/ἔξαγωγῶν τῆς χώρας. Τὸ 1945 μὲ τὰς χιλιάδας τῶν «λίμπερτς» ὁ ἀριθμὸς ἀνήλθεν εἰς 63,4% διὰ νὰ καταπέσῃ εἰς 4,6%! σήμερον.

Ἐπὶ 614 μεταφορέων, οἵτινες ἀσχολοῦνται μὲ τὰς ΗΠΑ, δεκατέσσαρες εἶναι μόνον Ἀμερικανικὲς, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν ὁ ἀριθμὸς συνεχῶς μειοῦται. Ἡ κατάστασις αὕτη ἔχει καταστρεπτικὰ ἀποτέλεσματα ἐπὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τρία τοῖς ἔκατὸν τοῦ εἰσαγομένου πετρελαίου μεταφέρεται δι' ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ περίφημον νομοσχέδιον «περὶ πετρελαίου» ἀπέρριφθη.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι ἡ Κυθερητικὴ Κάρτη προσπαθεῖ νὰ ἐφαρμόσῃ μίαν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν μὲ στόχους τὴν αὔξησην τοῦ ἀμερικανικοῦ μεριδίου εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου.

ΙΑΠΩΝΙΑ ΠΛΟΙΑ ΨΥΓΕΙΑ

«Ἀπὸ τοῦ παρελθόντος φθινοπώρου, τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Ἐλασσον παραγγελίας ναυπηγήσεως 26 πλοίων ψυγείων συνολικῆς μεταφορικῆς Ικανότητος 7.960.000 π.τ. Μὲ τὴν ἔξαρσιν 2 παραγγελίων τὰς δόπιας Ἐλασσον τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπιτι, ὅλαι αἱ ὄλαι ἐποποθετήθησαν εἰς μικρὰ καὶ μεσαία ναυπη-

γεία. Ἐξ ὄλων διαπραγματεύσεις διεξάγονται μετά τῶν ναυπηγείων Κουρουσίμα καὶ Χαγιασκάν διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐπίσης πλοίων ψυγείων. Εἰς αὐτὰς δὲ δὲν συμπεριλαμβά-



INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON

TELEX:
3485072

TELEPHONE:
Colon 45-0127
45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:
P.O. Box 443
Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY-FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

CABLE:
TONIO PANAMA

TELEX:
3480042
3282068
368633

TELEPHONE:
Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:
P.O. Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY-FREE WAREHOUSE

νονται αι έντος του πρώτου έξαμηνου του οικου, έτους 1977 - 78 δοθείσαι παραγγελίαι διά πλοιά ψυγεία έ μέρους Δανικού οικου και της Κουβανικής Κυβερνήσεως.

Η τοισάντη πληθώρα παραγγελιών διά ψυγεία έξηγεται αι έτης ημερούγιας των ζωνών διλείας των 200 μιλών, ήτις είχεν ως συνέπεια την μεγάλη ζήτησην μεταφοράς κατεψυγμένων ειδών.

Μολονότι αι ως ανω παραγγελίαι δίδονται υπότιτοι ιαπωνικών έταιρων, πολλαί έξ αυτών γίνονται έν δψει ναυλώσεως ύποτε ξένων έφοπλων. Οι δέ άρμοδιοι ιαπωνικοί κύκλοι πιστεύουν οτι ή άγορά των ψυγείων δεν πρόκειται νά γνωρίση καλυτέρας ήμερας, δεδομένου οτι έλλεγχεται σχεδόν έξ διλοκλήρου ύποτε του Σουηδού έφοπλιστού Σαλέν και του Δανού Λόριτζεν.

ΜΕΙΩΣΙΣ ΚΕΡΔΩΝ

Μέ το κλείσιμον της οικονομικής χρήσεως του 1976 - 77 (31 Μαρτίου 1977) έγνωσθησαν τά κάτωθι άποτελέσματα των κυριωτέρων ιαπωνικών ναυπηγικών συγκροτημάτων:

Κ α β α σ ά κ : Μείωσις κερδών κατά 53% ήτοι κατά 16 περίπου έκατομ. γιέν. Ληφθείσαι παραγγελίαι κατά το διάστημα του έτους: 18 πλοιά, συνολικής χωρητικότητος 670.000 τόν. d.w. και ήξιας 99.500 έκατομ. γιέν. Εις τό τέλος της χρήσεως το καρνέ των παραγγελιών περιελάμβανε 35 πλοιά (1.810.000 τόν. d.w.) ήξιας 292 δισεκατομ. γιέν.

Σ ο μ ι τ ό μ ο : Μέ 6.243 έκατομ. γιέν κέρδος, είχον μείωσιν κερδών κατά 54% έν σχέσει πρός την προηγουμένη χρήσιν. Αι παραγγελίαις ήμως ηδήθησαν κατά 10,6%. Διανομή μερίσματος 12%. Μείωσις δώρου του προσωπικού κατά 20%.

Χ ι τ ά τ σ ι : Μείωσις κερδών κατά 7,9%. Αύξησης παραγγελιών 3,8%. Μέρισμα 10%. Κατά το διάστημα του έτους έλαβε παραγγελίας 30 πλοιών (542.000 τόν. d.w.) ήξιας 77.914 έκατ. γιέν. Το καρνέ της 1 'Απριλίου περιελάμβανε 53 πλοιά (2 έκατ. t. d.w.) ήξιας 214 δισεκ. γιέν.

Ι σ ι κ α 6 α τ ζ ί μ α : Παρά την αύξησην του άριθμου έργασιών κατά 9,7%, τά κέρδη της έπεσαν εις 5.732 έκατ. γιέν σημειώσαντα μείωσιν κατά 51,1%. Κατά το διάστημα του έτους κατεσκεύασε 52 πλοιά (2.110.000 τόν. d.w., ήξιας 184 δισεκ. γιέν) και έλαβε νέας παραγγελίας διά 25 πλοιά (690.000 τόν. d.w. ήξιας 73.805 έκατομ. γιέν). Το καρνέ της 1 'Απριλίου περιελάμβανε 91 πλοιά, 1.950.000 τόν. d.w. και ήξιας 289 δισεκατομ. γιέν.

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΗΣ

Δι' έδομον συνεχή μήνα, ή βιομηχανική παραγωγή της Ιαπωνίας έστημέσως άνοδον των Μάριον, έπισημαίνουν κυβερνητικά πηγαί. Αι έξαγωγαί ήδηθησαν κατά 1,5% έναντι του Α' Απριλίου και 7% έντος 12μήνου. Ο γενικός δείκτης παραγωγής άνηλθε κατά 2,9% το πρώτον τρίμηνον του έτους, σημειώσας την μεγαλυτέρων τριμηνιαίαν αύξησην της τελευταίας διετίας. Τούτο άφειλετο εις την αύξησην τόσον των έξαγωγών δσον και της έγχρωσιν ζήτησεως διά καταναλωτικά διοικητικά άγαθά.

'Εν τούτοις, συγκριτικώς με το πρώτον τρίμηνον, έσημειώθη μία χαλάρωσης τής ζητήσεως κατά τών 'Απριλίου και Μάριον, ήτις άνομένετο νά συνεχισθή και κατά τούς έπομένους δύο μήνας, συμφώνως πρός το έπουργειόν Διεθνούς Έμπορίου και Βιομηχανίας.

'Εν τώ μεταξύ, ειδική μελέτη του Ιαπωνικού Κέντρου Οικονομικών 'Ερευνών προβλέπει έπιβράδυνσιν του ρυθμού οικονομικής αναπτύξεως της χώρας κατά το δεύτερον ήμισυ του τρέχοντος οικονομικού έτους, το διποίον έκπτνει την 31ην Μαρτίου 1979, κυρίως λόγω της άνατιμήσεως του γιέν έναν-

τι τού δολαρίου και έν δψει τού περιορισμού τών δαπανών του 'Ιαπωνος καταναλωτού. Ής άποτέλεσμα, προβλέπει αύξησην του άκαθαρτού έθνικον προϊόντος κατά 5,2% έντος του τρέχοντος έτους, έαν ύπολογοισθή και ή πληθωρισμός, έναντι του στόχου 7% της Κυβερνήσεως.

Ο δύκος των έξαγωγών δέν θά αύξηθη σημαντικώς έναντι του παρελθόντος έτους, λέγει το Κέντρον Οικονομικών 'Ερευνών, συνεπεία της άνατιμήσεως του γιέν και τών περιορισμών εις τάς έξαγωγάς έγχρωμων τηλεοράσεων και προϊόντων χάλυβος. 'Αλλ' ή άξια των έξαγωγών θά είναι ύψηλοτέρα λόγω της αύξησης τών τιμών παρά τών έξαγωγών.

Τοιουτοτρόπως, οι τρέχοντες λογαριασμοί του έτους θά έμφανίσουν πλεόνασμα περί τά 15 δισεκ. δολλάρια, έναντι του κυβερνητικού στόχου τών 6 περίπου δισεκ. και 14,03 δισεκ. δολλαρίων του παρελθόντος έτους.

Τό έμπορικόν πλεόνασμα της χώρας θά φθάση περίπου τά 21,58 δισεκ. δολλαρίων, έν συγκρίσει με 20,43 δισεκ. τού προηγουμένου έτους, προβλέπει ή έκθετις. Αι έξαγωγαί, με άναμενομένη αύξησην 9,9%, θά φθάσουν τά 91,5 δισεκ. δολλάρια, ένω αι είσαγωγαί προβλέπεται νά αύξηθούν κατά 11,2% εις τά 69,92 έκατ. δολλάρια.

Η έρευνα προβλέπει οτι ή ιστομία του δολαρίου θά κυμαίνεται μεταξύ τών 200 και 220 γιένς κατά το ύπόλοιπον έτους και άναμένει την έγκρισιν προσθέτων κυβερνητικών δαπανών, ύψους 1,2 - 1,7 τρισεκατομμυρίων γιένς, άργότερον έντος του έτους. Προβλέπει, έπισης, αύξησην τών μικτών κερδών κατά το τρέχον οικονομικόν έτος, έξ αιτίας τού χαμηλού κόστους το όποιον δημι-

ουργεί ή αύξησης του γιέν και ή μείωσης τών έπιτοκίων.

Εις τή λευκήν βίβλον τού ύπουργειού Διεθνούς Έμπορίου και Βιομηχανίας, καλείται ή κυβέρνησης νά διευρύνη περαιτέρω τήν έγχρωμον οίκονομίαν —έντος τών όριών τών διογκουμένων πληθωριστικών τάσεων— και νά παρέχη μεγαλυτέρας διευκολύνσεις δι' εισαγωγάς πρός μείσων τού πλεονάσματος τού κονδύλιον τρέχοντων λογαριασμών. Αναφέρει το 'Υπουργείον οτι ή 'Ιαπωνία οφείλει νά αύξηση τάς είσαγωγάς έτοιμαν προϊόντων, αίτινες άντεπροσώπων τών 20% μόλις τών είσαγωγών τού παρελθόντος έτους, μολονότι αύτό ένδεχεται νά είναι άδυνηρόν διά τήν έγχρωμον διοικητικά.

Η 'Ιαπωνία κατέστη μία οίκονομική ύπερδιναμική, λέγει το 'Υπουργείον, χάρις εις τό έμποριόν. Και προσθέτει οτι είναι καρδις νά 'εδιεθνοποιήση τήν διοικητικήν και έμπορικήν δομήν της πρός άποτροπήν προστατευτικών πιέσεων.

Εις τή λευκήν βίβλον έπισημαίνεται οτι ή άνατιμησης τού γιέν δέν περιώρισε κατ' άναγκην τάς ιαπωνικάς έξαγωγάς καθιστώσα τάς ιαπωνικάς προϊόντατάς άκριδότερα, διότι έμειωθη τό κόστος τών πρώτων ύλων.

Η ΠΛΕΟΝΑΖΟΥΣΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Εις τά πλαίσια τών προσπαθειών τής 'Ιαπωνίκης Κυβερνήσεως πρός μείωσην τού έμπορικου πλεονάσματος της χώρας, αι ιαπωνικά καιτιλιασκαί έταιρισίαι άναμένεται νά άγοράσουν 50 περίπου πλοιάς, κυρίως φορτηγά, συνολικής ήξιας 900 έκατ. δολλαρίων. Τά πλοιά αύτά είναι ούσιαστικώς ιαπωνικής πλοιοκτησίας, άλλα τυπικώς άνηκουν

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

"Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ" Α.Β.Ε.Ε.

ΔΙΣΥΘΥΝΣΙΣ: **Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ**

ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

'Αλεξιουπόλεως 29 — 'Αργυρούπολις

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ : 99.16.759 - 99.17.469

ΤΕΛΕΞ : 6680 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : WALKAR

ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

GIN BURNETT'S WHITE SATIN — VODKA SMIRNOFF

PIMM'S No. 1 CUP — COGNACS (ΜΠΡΑΝΤΥ)

«Ο ΙΝΟΗ» Α.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

ΔΙΣΥΘΥΝΣΙΣ: **Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ**

ΓΡΑΦΕΙΑ : 'Αλεξ. Σούτσου 6 - Τηλέφ. 3616.811 - 'Αθήναι

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ : 'Αλεξ. Σούτσου 4 - Τηλέφ. 3626.954 - 3616.026 - 'Αθήναι

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

ΣΠΕΣΙΑΛ ΟΥ·Ι·ΣΚΥ, ΟΥ·Ι·ΣΚΥ ΣΚΩΤΙΑΣ, ΜΠΡΑΝΤΥ (KONIAC),

ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ

ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

'Εξυπηρετούνται με BOND STORES και CIGARETTES κρουαζιερόπλοια, Πρεσβείες, πλοιά έξωτερικού και άποστέλλονται δώρα έσωτερικο και τό έξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

εις ξένας έταιρίσας και καλύπτονται ύπό σημαδιών ευκολίας (tie - in ships).

Η σχετική απόφασις έληγμη τὸν παρελθόντα 'Απριλίου, όλλα τελευταία τὸν Οικονομικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ιαπωνικῆς Κυβερνήσεως συνέστησε τὴν ἐπίσπευσιν τῆς έφαρμογῆς τοῦ προγράμματος περικοπῆς τοῦ ἐμπορικοῦ πλεονάσματος, σπέρ συνιστᾶ ἔνα διαστικόν παράγοντα τῆς πτώσεως τοῦ δολαρίου εἰς τὴν διεθνή χρηματαγοράν.

'Η Τράπεζα Εισαγωγῶν - 'Εξαγωγῶν τῆς 'Ιαπωνίας θὰ παρέχῃ χαμηλότοκα δάνεια εἰς δολλάρια πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἀγορῶν.

Περίπου 400 πλοῖα ἔχουν ναυπηγηθῆ τὰ τελευταῖς ἑταῖροις πλοῖα δολλάρια δανείων παρέχονται τῷ Τραπέζῃ 'Εξαγωγῶν - Εισαγωγῶν κυμαίνονται ἀπὸ 3,75 ἔως 6%, ἀναλόγως τῆς περιόδου δανείου καὶ τῆς όψιὸν τοῦ δανειοδόχου νὰ ἐπιλέξῃ μεταξὺ σταθεροῦ καὶ κυμαινούμενού ἐπιτοκίου.

Αἰτήσεις διὰ μακροπρόθεσμα δάνεια μέχρι 10 ἑτῶν θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι τῆς 30ῆς Σεπτεμβρίου καὶ διὰ μεσοπρόθεσμα δάνεια ἔως 5 ἑτῶν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους.

Τοπικοὶ τραπεζικοὶ πηγαι λέγουν διὰ τὰ δολλάρια τὰ ὅποια θὰ πληρώσουν αἱ Ιαπωνικαὶ ἔταιροι διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν πλοίων, θὰ ἐπιστρέψουν ἐν καιρῷ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν, διότι αἱ θυγατρικαὶ τῶν ἔταιροι τῆς ἀλλοδαπῆς εἶχον κυρίως δανειοδοτηθῆ ἀπὸ ὑποκαταστήματα 'Ιαπωνικῶν Τραπεζῶν εἰς τὸ ἔπαθρον.

Η "Ενωσις 'Ιαπωνίων 'Εφοπλιστῶν ἐδόνησεν διὰ τὰ πλοῖα τὰ ὅποια θὰ ἔγγραφον εἰς τὰ θέματα την ητολόγια βάσει τοῦ ἀνάπτερω προγράμματος δὲν πρόκειται νὰ πωληθοῦν πρὸς διάλυσιν, διότι αἱ ἔταιροι μελετοῦν ἔνα ὄλλο πρόγραμμα εἰσαγωγῆς μεταχειρίσμενών σκαφῶν, ἀπόκλειστικῶς πρὸς διάλυσιν.

Η "Ενωσις 'Ιαπωνίων 'Εφοπλιστῶν ἐδόνησεν διὰ τὰ πλοῖα τὰ ὅποια θὰ ἔγγραφον εἰς τὰ θέματα την ητολόγια βάσει τοῦ ἀνάπτερω προγράμματος δὲν πρόκειται νὰ πωληθοῦν πρὸς διάλυσιν, διότι αἱ ἔταιροι μελετοῦν ἔνα ὄλλο πρόγραμμα εἰσαγωγῆς μεταχειρίσμενών σκαφῶν, ἀπόκλειστικῶς πρὸς διάλυσιν.

ΠΡΟΣ ΒΟΗΘΕΙΑΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Διὰ νὰ υποστηρίξῃ τὴν ναυπηγικὴν της διομηχανίαν ἡ ὅποια διέρχεται δύστατην κρίσιν, ἡ 'Ιαπωνικὴ Κυβερνήσεως ἔξετάζει τὸ ἐνδεχόμενον παραγγελίας 20-30 πλοίων - σταθμῶν παραγωγῆς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος, τὰ ὅποια θὰ ἐκμισθώσῃ εἰς διαφόρους ἀναπτυσσομένας χώρας τοῦ τρίτου κόσμου.

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - TELEPH. 24 28 75 / 76 - 640 41 41

Head Office: 2000 Hamburg 1, Steinadamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345 - Cables to all offices: "KYKLADES"

Branch Offices at:

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

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

Τὸ πρῶτον ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ ἐκμισθωθῇ εἰς τὰς Φιλιππίνας, διὰ περιόδου 15 ἑτῶν. 'Ενδιαφέρον, ἐπίσης, ἐπιδεικνύεται ἐκ μέρους τῆς Ταϋλάνδης καὶ ἄλλων χωρῶν μὲ ἀπηρχαιωμένας ἡλεκτροπαραγωγικὰς ἔγκαταστάσεις. Τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια παραγωγῆς ρεύματος ἐνδέχεται νὰ βοηθήσουν μίαν χώραν νὰ ἀποφύγῃ τὴν οἰκονομικὴν καστορφήν εἰς περίπτωσιν βλάβης τῶν ὑπαρχόντων ἔγκαταστάσεων.

Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ ἔξοπλισθούν μὲ μηχανήματα ἀμερικανικῆς κατασκευῆς. Θὰ χρηματοδοτηθοῦν ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνικὴν Κυβερνήσιον μέσω τοῦ Ταμείου οἰκονομικῆς συνεργασίας μὲ ἄλλας χώρας.

Ἡ Κυβερνήσης τοῦ Τόκιο μελετᾷ ἡδη τὰς δυνατότητας ἐπιτυχίας τοῦ προγράμματος, τοῦ ὅποιον αἱ προσποτικαὶ κρίνονται ιδιαιτέρως αἰσιόδοξοι, δεδομένου ὅτι τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια παραγωγῆς ρεύματος ἔχουν δύο διαστικά πλεονεκτήματα: ταχύτεραν κατασκευὴν καὶ καλυτέραν προστασίαν κατὰ τῆς ρυπάνσεως τοῦ περιβάλλοντος.

INDIA - IPAN

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Ἡ 'Ιρανο - 'Ινδικὴ Ναυτικὴ 'Εταιρία σκοπεύει νὰ ἀγοράσῃ ἐπτά ή ὅκτω μεταλλοφόρα σκάφη ἐντὸς τῆς προσεχούς δεκτίας. Δὲν ἔχει εἰσέτη ἀπόφασισθη κατὰ πόσον τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ είναι νεότευκτα ή μεταχειρισμένα.

Πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν μεταφορὰν μεγάλων ποσοτήτων σιδηρομεταλλεύματος (μέχρις 7.5 ἑκατομ. τόν. ἐπτσίων) ἀπὸ τὴν 'Ινδιαν, πρὸς κάλυψιν τῶν δαναγών τῆς ταχέως ἀναπτυσσομένης διοικητικής χαλύβδος τοῦ 'Ιράν. Αἱ φορτάσεις θὰ ἀρχίσουν τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1980, μὲ ρυθμὸν ἐνὸς ἑκατ. τόνων ἐτησίως, ἀρχικῶς.

Μολονότι συνεστήθη εἰδίκεια διά τὴν μεταφορὰν σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὴν 'Ινδιαν εἰς 'Ιράν, ἡ 'Ιρανο - 'Ινδικὴ Ναυτικὴ 'Εταιρία διακινεῖ ἡδη τὸ 40% ὀλῶν τῶν φορτίων ἀπὸ τὴν ιαπωνικὴν ἀκτὴν τῆς 'Ινδίας πρὸς τὸ 'Ιράν, πραγματοποιούσα αξιόλογα κέρδη, παρὰ τὴν κρίσιν.

'ΑΦ' ὅπου συνεστήθη, πρὸ τριετίας, ἡ ἔταιρος ἐμφανίζει κέρδη τῆς τάξεως τῶν 1.6 ἑκ. δολλαρίων. Τὸ 1977, τὰ πλοῖα τῆς μετέφερον 460.000 τόνους φορτίων, κυρίως τοιμένων, ζαχάρων, προϊόντων χάλυβος κ.ἄ. Τὸ μειονέκτημα είναι, δητὶ τὰ πλοῖα ἐπιστρέψουν εἰς τὴν 'Ινδιαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον κατὰ 95% κενά.

Τελευταῖς, ἡ ἔταιρος ἡρχίσει διευρύνουσα τὸ δίκτυόν της καὶ πρὸς τὴν Ανατολικὴν Αφρικήν, πραγματοποιούσα προσεγγίσεις εἰς τὴν Μομπάσα καὶ Κένυαν.

Μετὰ τὴν ἀποχώρησην τῆς βρετανικῆς Μπάνκ Λαΐν ἀπὸ τὴν περιοχὴν ποὺ δυτικοῦ 'Ινδικοῦ Ωκεανοῦ, ἡ 'Ιρανο - 'Ινδικὴ ἔταιρος

θεωρεῖ τὸ ἔδαφος πρόσφορον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν δραστηριοτήτων τῆς εἰς τὴν περιοχὴν τῆς 'Ανατολικῆς Αφρικῆς καὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Προγραμματίζει, ἐπίσης, τὴν ἐπέκτασίν της εἰς τὴν Νοτιοανατολικὴν 'Ασίαν καὶ τὴν 'Απωλεῖαν.

Πρὸς τὸ παρόν, ἡ ἔταιρος ἔχει τέσσαρα ιδιόκτητα σκάφη γενικοῦ φορτίου, συνολικοῦ d.w. 40.000 τόνων καὶ προδίνει εἰς καυλώσεις ὅταν παρίσταται ἀνάγκη. Τὰ μεταλλοφόρα ποὺ προτίθεται νὰ ἀγοράσῃ θὰ είναι τῆς τάξεως τῶν 50.000 - 60.000 τόν. d.w.

ΙΣΡΑΗΛ

ΝΕΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Πλοία κοντέινερς, ρὸ - ρὸ καὶ πολλαπλῆς χρήσεως πρόκειται ἐντὸς τοῦ ἔτους νὰ παραγγείλῃ η Ζιμ. 'Απὸ τὴν Νορδγηνίαν πρόκειται νὰ ἀγοράσῃ τέσσαρα πολλαπλῆς χρήσεως σκάφη. 'Ενα είναι ηδη ἔτοιμον. Καὶ ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τῆς Χάιφας τοῦ τετάρτου πλοίου κοντέινερς.

Διὰ τὴν γραμμήν τῶν τριῶν ἡπείρων θὰ χρειασθῇ ἔνα μεγάλο πλοίον διὰ 840 κοντέινερς τῶν 40 ποδῶν. Καὶ ἀκόμη ἔτερον μεγάλο διὰ τὴν γραμμήν Βορ. Εύρωπης - Μεσογείου.

Ἡ ἐκτοσίς τῶν ναυπηγήσεων δὲν ἔχει ἀκόμη καθορισθῆ ὅσσον ἀφορά εἰς τὰ μικρότερα σκάφα.

Ἄμφιοιλοι πάντως προβάλλονται ἔσσαν, μετὰ τὸ ὄντογμα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ αἱ ἐκφορτώσεις εἰς 'Εύλατ καὶ διὰ τῶν αὐτοκινήτων μεταφορά εἰς 'Ασχόντ εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ ἐκείνων εἰς μεταφόρτωσιν διὰ τὴν Εύρωπην, θὰ περιορισθοῦν. Πάντως τὸ 1977 μετεφέρθησαν 90.000 τόν. καὶ προβλέπονται διὰ τὸ 1978 αὐξησίς κατὰ 30%.

KINA

ΠΗΓΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Αἱ κυκλοφορήσασαι πληροφορίαι διὰ νέα υποθαλάσσια κοιτάσματα πετρελαίου ἀνεκαλύφθησαν εἰς τὴν Λαϊκὴν Κίναν ἐπιθεωριούνται ἀπὸ τὴν ιαπωνικὴν ἐφημερίδα 'ΓΙΟΜΙΟΥΡΙ ΣΙΜΠΟΥΝ', ἥτις ἀναγράφει διὰ ἐπιθεωρίασις τῆς πληροφορίας ταῦτης ἐδόθη εἰς ιαπωνικὴν ἀπόστολην τεχνικῶν καὶ ἐπιστημόνων, ποὺ ἐπεσκέφθη ἐσχάτως τὸ Πεκίνον.

Τὴν ἀναγγελίαν τῆς ἀνακαλύψεως ταῦτης ἔδωσεν ὁ ίδιος ὁ ἀντιπρόσεδρος τῆς Κινεζικῆς Κυβερνήσεως κ. Ούάνγκ - Τσέν, διστὶς δὲν προέδρη εἰς λεπτομερεῖς ἀνακοινώσεις διὰ τὴν ἀνακάλυψιν ταῦτην. Τὸ ἀνακαλύψεν ἔκτασιν περισσότερον εἰς τὸν κόλπον τοῦ Πό - Χάι, 320 χιλιόμετρα βορειώς τοῦ Πεκίνου.

Κατὰ τὸν κ. Ούάνγκ ἐνεποτίσθησαν ἐπίσης σημαντικὰ κοιτάσματα εἰς τὸ δέλτα τοῦ ποταμοῦ Χοι - Τσιάγκ, ἐνῶ παραλίλλως ἐκτεταμένα κοιτάσματα φυσικῶν ἀερίων ἔχουν ἐντοπισθῆ εἰς τὴν ἐπαρχίαν Σικιάγκ εἰς τὰ σύνορα μεταξὺ Κίνας καὶ Θιβέτ.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΝΑΥΣΙΠΛΟ·ΙΑ ΕΙΣ ΤΑ ΣΤΕΝΑ

Νέα αὐστηρότερα μέτρα διὰ τὴν ὁμαλήν κυκλοφορίαν τῶν πλοίων εἰς τὸ στενὸν τῆς Μάγχης προτείνει τὸ Βρετανικὸν 'Ινστιτούτον Ναυσιπλοίας. Εἰς σχετικὴν μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῶν δεξαμενοπλοίων ἔκθεσιν, ὑποβλήθησαν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, τὸ 'Ινστιτούτον ἀναφέρει δητὶ τὰ συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰ στενά ἐμειώσαν δραστικῶς τὰς συγκρούσεις μεταξὺ σκαφῶν κινουμένων εἰς τὴν ἀντίθετην κατεύθυνσην, ἀλλ' ὁ ἀριθμὸς τῶν συγκρούσεων διλλουεῖσθαι περίπου σταθερός.

Αἱ περισσότεραι περίπου ὀλικαὶ ἀπτώλειαι διφεύ-

λονται εις προσαράξεις και δχι εις συγκρύσεις. Αύτό, τονίζει το 'Ινστιτούτον καθιστά άναγκαιάν την ρύθμισην τής κυκλοφορίας εις περιοχάς ώς ή Μάγχη. 'Η ρύθμισης έπιβάλλει την άλλαγην του παραδοσιακού τρόπου κυκλοφορίας.

'Ο πρόεδρος του 'Ινστιτούτου έδήλωσεν ότι μεγάλη έμπιστοσύνη εις τὰ δρόγανα των πλοίων και δλιγάντερων εις τὰς αισθήσεις τῆς δράσεως και τῆς άκοης περικλείει σοθαρών κυκλοφορίας.

'Η τεχνολογία πρέπει νά χρησιμοποιήται με σύνεσιν και ούδεποτε νά θεωρηθῇ ότι είναι άνωτέρα των ίκανοτήτων τῶν έμπειρων ναυτικῶν, εἶπε. »Τὸ ὄρθον είναι νά συντάχῃ ή τεχνολογία μὲ τὸν ίκανὸν ναυτικὸν.»

Συνεχίζων άνέφερεν ότι ή έξελιξις τῆς ναυτικῆς τεχνολογίας άπαιτει καλύτερα έκπαιδευμένα πληρωμάτα. Αι προειδοποιητικαὶ συσκευαὶ δέον νά χρησιμοποιώνται ώς συμπληρωματικαὶ και δχι νά υποκαθιστοῦν τὸν άνθρωπον έλεγχον.

'Ενα από τὰ προβλήματα τῆς ύπαρξεως ήλεκτρονικῶν όργάνων εις τὰ πλοῖα είναι ή τάσις τοῦ ναυτικοῦ νά έπαναπαυθῇ εἰς αὐτά και νά μη πράξῃ έκεινα τὰ όποια ήποχρεούται νά πράξῃ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φυλακῆς του. Τούτο είναι σφάλμα. Τὰ ήλεκτρονικὰ δρόγανα πρέπει νά θεωρούνται μόνον ώς θοιθήματα διά τὴν ναυπιλοΐαν.

'Οσον άφορά εις τὰ μεγάλα τάνκερς, έξεφράσθη άμφιδολία διά τὸ ποιοτικὸν έπιπεδον τῶν πληρωμάτων των από άπόφεως έκπαιδεύσεως. Τὰ παραδείγματα είναι πολλά. Αύτό, θεσαίως, δὲν σημαίνει ότι ή έλλειψις ίκανῶν πληρωμάτων είναι γενικός κανόνων, άλλα συμβαίνει έταιροί τινες νά διάθετουν χειρότερα πληρώματα από άλλας.

'Ετονίσθη, έπίσης, ότι ή διαχωρισμός τῆς κυκλοφορίας εις τὴν περιοχὴν τοῦ Ούσαντ, μετὰ τὸ άτυχημα τοῦ «Άμοκό Καντίξ» άπετέλει τὴν καλυτέραν ἀμεσον λύσιν.

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ Π. ΚΑΙ Ο.

«Δύσκολον έτος, άλλα τὰ άποτελέσματα ήσαν καλύτερα τῶν άναμενομένων.

Μὲ τὴν άνωτέρω φράσιν έκλεισε τὰς δηλώσεις του διά τὰ οίκονομικὰ άποτελέσματα τῆς μεγάλης βρετανικῆς έταιρίας Π. & Ο., κατὰ τὸ 1977, ο πρόεδρος αὐτῆς, Λόρδος 'Ιντσκεϊπ.

«Είμαι βέβαιος ότι οι μέτοχοι θὰ έκτιμησουν τὰς προσπαθείας τῆς διοικήσεως αἵτινες συνέβαλον εις τὴν έπιτευξιν κερδῶν τῆς τάξεως τῶν 43 έκατ. λιρῶν, εἴπε.

«Εἰς αὐτὸ δούθησε σημαντικός και ή οικονομική άνάπτυξις τοῦ πρώτου έξαμηνου μὲ τὴν γενικὴν μείωσιν τῶν έπιπτοκίων και τὴν δημιουργηθεῖσαν κάποιαν σταθερότητα εις τοὺς έμπορικοὺς κύκλους τῆς χώρας. 'Η άνανκαψίψ, πάντως, είναι λίστη εύαισθητος και υπῆρχεν ωρισμέναι παλινδρόμεσις.»

«Εἰς τὴν Ναυτιλίαν ὁ ἀνταγωνισμὸς ήτο δύνης, συνεπικουρόμενος από τὸ συνεχές πλεόνασμα τονιάζ, και ναυπηγήσεων. 'Ως αποτέλεσμα, κατὰ τὸ δεύτερον ήμισυ τοῦ έτους ηγαγκάσθημεν νά άγωνισθῶμεν σκληρῶς ήσαν έπιτούχωμεν εύοικά αποτελέσματα.»

«Αναφέρομεν εἰς τὸ τρέχον έτος, διά Λόρδος 'Ιντσκεϊπ είπεν ότι ή δύνης ἀνταγωνισμὸς συνεχίζεται. Εἰς τὰς χύδην μεταφοράς δὲν υπάρχουν προβλέψεις ούσιαστικῆς δελτιώσεως, μολονότι έσημειώθη κάποια ἀνοδος τῶν ναύλων εἰς τινας τομεῖς. 'Ασφαλώς, θὰ παρέλθῃ ίκανὸς χρόνος προτοῦ ύπαρξη μία θετική, σταθερά άνακαψίψ.»

NORBΗΓΙΑ

ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΕΓΓΥΗΣΕΩΝ

Οι Νορβηγοὶ έφοπλισταί, οι δόποιοι έχουν έξασφαλίσει έγγυησεις διά δάνεια ύψους 280 περίπου έκατομ. λιρῶν 'Αγγλίας, μέσω τοῦ κρατικού 'Ινστιτούτου 'Εγγυησεων, παρακολουθοῦν μὲ ένδιαφέρον τὰς έξελιξεις τῶν συζητήσεων μεταξὺ τῆς Τραπέζης Χάμπρος και τοῦ 'Ινστιτούτου, άναφορικῶς μὲ τὰ δάνεια τῆς Τραπέζης πρὸς τὸ 'Ομιλον Ρέκστεν, ύπολογιζόμενα εἰς 50 έκατομ. λιράς 'Αγγλίας.

Τὰ δάνεια συνήθησαν τὸ 1974 και ἐγένοντο διαπραγματεύσεις ἐκ νέου τὸ 1976, σταν ή νορβηγική Κυβέρνησις προσεφέρθη νά έγγυηθῇ δι' αὐτά. Αι έγγυησεις ἐκπνέουν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1979 και ή Τραπέζα ζητεῖ τὴν άνανεωσίν των, πρᾶγμα εἰς τὸ δόποιον ἀντιτίθεται τὸ 'Ινστιτούτον 'Εγγυησεων.

Τὸ 'Ινστιτούτον ισχυρίζεται ότι άφ' στου παρέσχε τὰς έγγυησεις τὸ 1976, ή άξια τῶν τάνκερς, έναντι τῆς δόποιας ἐδέχθη νά έγγυηθῇ, έμειώθῃ κατὰ ἐν τρίτον. 'Ως αποτέλεσμα, τὸ 'Ινστιτούτον φαίνεται ἀπρόθυμον

νά άναλάθῃ δόλόκληρον τὸ βάρος τῶν πιθανῶν ζημιῶν.

Μολονότι ούδεμία δήλωσις έγένετο παρὰ τῆς Τραπέζης ή τοῦ 'Ινστιτούτου, εἰς τὸν νορβηγικὸν Τύπον, έκφράζεται ή αποψίς, διτὸ 'Ινστιτούτον ζητεῖ ἀπό τὴν Τραπέζαν νὰ έπωμισθῇ μέρος, έστω, τῶν ζημιῶν αὐτῶν, διά παραγραφῆς σημαντικοῦ μέρους τῶν θεοφίλων και μειώσεως τοῦ ποσοῦ τῶν έγγυησηών.

Ο Νορβηγὸς 'Υπουργὸς 'Εμπορίου ύπεστήριξε δημοσίᾳ τὴν σκληρὰν γραμμὴν τοῦ 'Ινστιτούτου, γεγονός τὸ δόποιον έδημοιούργησε κλίμα άνησυχίας μεταξὺ τῶν έφοπλιστικῶν και ναυτιγικῶν κύκλων. Φοδούνται ούτοι, διτὸ θὰ προκαλέσῃ κρίσιν έμπιστοσύνης ώς πρὸς τὸ σύνολον τῶν δανείων, διὰ τὰ δόποια τὸ 'Ινστιτούτον έχει έγγυηθῆ.

Έκπρόδωπος τῆς Χάμπρος Μπάπκις ἀπέφυγε νά σχολιάσῃ τὰς υπουργικὰς δηλώσεις, ἀλλ' ἐτόνισεν ότι δὲν ἀποκλείεται ή πιθανότης πωλήσεως πολλῶν νορβηγικῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1979.

Η Χάμπρος ύπεστη ηδη ζημίας τῆς τάξεως τῶν 9 έκατομ. λιρῶν 'Αγγλίας ἀπό τὰ δάνεια τῆς πρὸς τὸν ούμιλον Ρέκστεν τὸ 1974. Μολονότι τὰ δάνεια παρεχωρήθησαν ύπὸ εκονοδρότισμου Τραπέζων, ή Χάμπρος ἀνέλαβε τὸ 1975 δόλόκληρον τὸ ποσὸ —ύπολογιζόμενον περὶ τὰ 60 έκατομ. λιρῶν 'Αγγλίας— και έδήλωσεν ότι είχε πλήρως έξασφαλισθῇ διά τῆς έγγυήσεως τοῦ τότε συστάθμένος τὸ 'Ινστιτούτον.

'Άλλ' αὐτὸ δὲν συνέδη ἀνευ περιορισμῶν. 'Η Τραπέζη ηγαγκάσθη νά έξαγοράσῃ τὸ 10% τῶν μετοχῶν μιᾶς θυγατρικῆς έταιρίας τοῦ ούμιλον Ρέκστεν και νά μειώσῃ τὸ ύψος τῶν δανείων εἰς ἐπίπεδα ἀποδεκτά ύπὸ τοῦ 'Ινστιτούτου.

Η μείωσις αὐτὴ εἶχεν ώς αποτέλεσμα τὴν έμφανισιν ζημίας 4.3 έκατομ. λιρῶν εἰς τὸν ισολογισμὸν τοῦ 1976.

Παρὰ τὴν διαθεσιάσιν τοῦ 'Υπουργού 'Εμπορίου, ότι ή Κυβέρνησις θὰ έξακολουθήσῃ νὰ ύπεστηριξῃ τὴν Ναυτιλίαν, ένα κλίμα άθεσιαστής ἐπικρατεῖ εἰς τὸ 'Οσο, όσον διαφορούν αἱ συζητήσεις μεταξὺ τοῦ 'Ινστιτούτου 'Εγγυησεων και τῆς Χάμπρος Μπάπκι.

Σημειωτέον ότι, ἐπὶ συνόλου δοφειλῶν έξωτερικοῦ τῆς Νορβηγίας 10 περίπου δισ. λιρῶν 'Αγγλίας, τὸ ἐν τρίτον σχετίζεται μὲ τὴν Ναυτιλίαν.

AROUND THE CLOCK SERVICE

CABLES: "PETROU"

"JUAN PETROU"

LAUNDRY-PROVISIONS-CABIN-DECK-ENGINE STORES

SPECIAL SHIP SERVICE FOR REPAIRS

ELECTRIC - ELECTRONIC - ENGINE - WELDING AND REFRIGERATION

AVEN. 3E NO 73-46

P. O. BOX. 465, MARACAIBO - VENEZUELA

PHONES: HOME 912832, OFFICE 912965 - 912960

TELEX: 62119 PETRU VE

ALSO IN: LA SALINA - PUERTO MIRANDA - BAJO GRANDE - LA ESTACADA - PUNTA DE PALMAS - SAN LORENZO

Representative in Piraeus: John A. Parissis, Tel: 411.2570, 417.4493, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Telex: 21-3357 Parl Gr,

METRA DIA THN NAYTIAIAN

Ο Πρωθυπουργός της Νορβηγίας κ. "Ουτ-
βαρ Νόρτλι εξήλωσε διά το Νορβηγικόν
Κοινοβούλιον θά μελετήση σειράν μέτρων διά
την ένισχυσιν της οικονομικής καταστάσεως
τῶν Νορβηγών έφοπλιστῶν, ύπερσχέθη δὲ διά
κατά τὴν προσεχῆ φθινοπωριὴν σύνδον τῆς
Βουλῆς ή Κυβέρνησης θά καταθέσῃ προτά-
σεις, αἵτινες βασίζονται ἐπὶ τῆς ἔκθεσεως
ἡ ἐπιτροπῆς ἔργασίας, ἡς προεδρεύει διά
διοικητῆς τῆς Τραπέζης τῆς Νορβηγίας. Εἰς
τὴν ἔκθεσιν ταύτην ἀναλύεται τὸ μέλλον τῆς
νορβηγικῆς βιομηχανίας θαλασσίων μεταφο-
ρῶν. Ἐπὶ πολὺ διάστημα ή ἀδεβαίσθη ἐπὶ
τῆς τύχης τῆς ἔκθεσεως ταύτης θάτο ζωηρο-
τάτη.

Ο Πρόεδρος τῆς 'Ενωσεως Νορβηγῶν 'Ε-
φοπλιστῶν ἔξεδήλωσε τὴν Ικανοτοίσην τοῦ
διὰ τὰ δηλώσεις τοῦ Νορβηγοῦ Πρωθυπουρ-
γοῦ καὶ προσέθεσεν διά δύο τρόποι μέτρων
κρίνονται ἀναγκαῖοι. Ο πρῶτος συνίσταται
εἰς τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν ἔθνικῶν ἐμποδίων,
ἄτινα δὲν ἐπιτρέπουν εἰς τοὺς Νορβηγούς νά
ἀντιμετωπίσουν τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ἔξενων
συναδέλφων των. Ο δεύτερος εἶναι ἡ διευ-
κόλυνσις τῆς ἐπιλύσεως τῶν οικονομικῶν προ-
βλημάτων τῶν ἑταῖρων, αἵτινες δὲν διαθέ-
τουν ίδια κεφάλαια.

Ο Πρωθυπουργός, ὑπεγράμμισε τὴν ση-
μασίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν διὰ τὴν
Νορβηγίαν καὶ τὴν ἔθνικήν της Οικονομίαν,
ἐπειδὴ ἡ χώρα του χρειάζεται τόσον τὰς
ὑπηρεσίας τῆς Ναυτιλίας δόσον καὶ τὸ ἔξ
αυτῆς εισόδημα.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

NAYTIAIKAI EPENDYSEIS

Η δλλανδική Κυβέρνησης ἀπέφασισε νά
παρατείνη διὰ μίαν διετίαν τὴν οικονομικήν
της ένισχυσιν διὰ καταστατικάς ἐπενδύσεις.

Ἐνα πρὶμ 15% χορηγεῖται μὲ τὴν ἔναρξην
τῆς ναυπηγήσεως. 'Ακολούθως ἔνα ἔξτρα
πρὶμ ὑψών 5.5% καταβάλλεται εἰς πέντε
ἔτησίας δόσεις ἔξ 1.1% ἔκαστης.

Στόχος τῆς τοιαύτης εὐνοϊκῆς ένισχυσεως
εἶναι ἡ διαμόρφωσις τῆς 'Ολλανδικής Ἐμ-
πορικῆς Ναυτιλίας, ἥτις ἥρχισεν ἀπὸ διετίας
καὶ αἱ ναυπηγήσεις πλοίων εἰς τὰ ἔθνικά
ναυπηγεῖα, πρὸ πάντων δέ, ὅπως τὰ ἔνι-
σχυόμενα οὕτω σκάφη ἐπαινδρώνονται, κατά
τὸ δυνατόν, ὑπὸ 'Ολλανδῶν ναυτικῶν.

Η θαλασσία καὶ ποταμίος Ναυτιλία έλα-
βεν ἐκάστη μέχρι τούδε ἔν δισεκατομμύριον
φιορινών, ἀλλὰ ἡ κατάστασις τῶν ναυπη-
γείων εἶναι ζοφερά. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς
ή 'Ολλανδική Ναυτιλία εἶδεν αὐξανόμενας
τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως ἐνῷ, ἀντιθέ-
τως, τὰ πρὸς μεταφοράς φορτία ἐμειώθησαν.
Εἰς δύμας δυσοίων συντελεστῆς, δοσίς καὶ
προστίθεται εἰς τὴν διῆρη ζοφεράν εἰκόνα τῶν
ναυπηγείων, εἶναι αἱ διακυμάνσεις τοῦ δολ-
λαρίου ἔναντι τοῦ δλλανδικοῦ φιορινοῦ. 'Εξ
ἄλλου εἶναι φανερόν, διτὶ ἡ θέσις τῆς 'Ολλα-
δίας θὰ ἔνισχύετο, ἔτι δὲοι οἱ ναυλωταὶ ἀ-

νῆκον εἰς τὴν 'Ολλανδικήν Βασιλικήν 'Ενω-
σιν Ναυλωτῶν.

ΣΟΥΗΔΙΑ

METRA YPER THS NAYTIAIAS

Καὶ ἡ Σουηδία ἡ κοιλούθησε τὸ παράδει-
γμα τῆς γειτονικῆς της Νορβηγίας εἰς τὴν
πολιτικήν τῆς οικονομικῆς ἔνισχυσεως τῆς
Ναυτιλίας τῆς, ἡτις σήμερον ἀντιμετωπίζει
σοδαρά οικονομικά προβλήματα.

Ἡ Σουηδική Κυβέρνησης ίδιρυσε πράγματα
ὅργανισμὸν χρηματοδοτήσεως διὰ τοὺς ἐφο-
πλιστὰς ἔκεινους, οἵτινες διαθέτουν μὲν ὄγ-
κώδη χωρητικότητα εἰς μεγάλα δεξαμενό-
πλοια καὶ ἄλλα σκάφη, πλὴν ἀντιμετωπίζουν
ταμειακάς δυσχερίες, λόγω τῆς ὑπερμέτρου
δυσαναλογίας μεταξὺ τῶν προσφερομένων
ναύλων καὶ τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως τῶν
σκαφῶν των.

Ο ίδρυθεὶς οικονομικός ὄργανισμὸς ὑπὸ^{τὸν}
τίτλον «Swedish Credit Guarantees Board»,
βασιζόμενος ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς ἔξασφαδίσε-
ως τῆς ἀναγκαιούσης ρευστότητος εἰς τὰς
ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, εἶναι ἡδη ἔτοιμος
νά προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του καὶ τὴν οι-
κονομικήν του ἔνισχυσιν εἰς δλοὺς ἔκεινους
τοὺς ἐφοπλιστὰς, οἵτινες ἀντιμετωπίζουν δυ-
σκόλους δημιουργίες καταστάσεις ἐκ τῆς
συνεχίζομένης ναυτιλιακῆς υφέσεως.

Βεβαίως, ἡ χρηματοδότησης εἰς, τοιαύτας
περιστάσεις δίδεται ὑπὸ ὡρισμένους δρους.
Πρωτίστως ὁ 'Οργανισμὸς ἔξετάζει τὸ σύνο-
λον τῆς οικονομικῆς καταστάσεως τοῦ ὑπὸ^{τὸν}
χρηματοδότησην δημίου. Εἰς τὴν πρᾶξιν, τοῦ-
το σημαίνει διτὶ, ἐφοπλιστῆς διαθέτων ἐν σύ-
χρονον δεξαμενόπλοιον ἡ μερικὰ μικροτέρας
χωρητικότητος ἔχει ἀλλασσαὶ ἐλπίδας νά
ἐπιτύχῃ τὴν οικονομικήν ἔνισχυσιν. 'Αντιθέ-
τως, δημίοι διαθέτοντες πλοία διαφόρων ειδι-
κοτήτων, ἀκόμη καὶ δεξαμενόπλοια, θὰ τύ-
χουν τῆς αἰτουμένης οικονομικῆς δυσθείας.
'Επίσης χρηματοδότησης ἀποκλείεται διτὶ ἐν
μεμονωμένον σκάφος, ἀλλ' αὐτὴ χορηγεῖται
ἀναλόγως τῆς οικονομικῆς ἐπιφανείας τῆς
ἔταιρίας ἐν τῷ συνόλῳ της.

Ἐκτὸς τούτου ὁ ὄργανισμὸς ἐπεμβαίνει,
ἔτινοι πιστωταὶ χορηγήσουν διετές χρεωστά-
σιον διὰ τὰς ἀπατήσεις των. Οὔτω ἡ χρη-
ματοδότησης γίνεται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν
διτὶ θὰ χορηγηθῇ ἀναστόλη χρέων διὰ μίαν
τούλαχιστον τριετίαν, τὸ ὅποιον σημαίνει
διτὶ οὐσιαστικῶς τὰ κεφάλαια, ἀτινα ὁ ὄργα-
νισμὸς θὰ διαθέσῃ, θὰ εἰσπραχθοῦν ἔντος
6-8 ἔτῶν.

Ἐξετάζοντες τοὺς δρους τούτους εύκόλως
ἀντιλαμβάνομεθα διτὶ τὰ τρία ἔτη χάριτος
θεωρούνται ἐπαρκῆ, ὅποτε θὰ ἔναυπηγούντο εἰς Λαν-
τακρόνα διὰ λογαριασμὸν μιᾶς νέας ναυτι-
λιακῆς ἔταιρίας, τῆς δοτίας μέτοχοι θὰ ἴ-
σον τὰ κρατικὰ ναυπηγεῖα τῆς Σουηδίας καὶ
εἰς νορβηγικὸς ἐφοπλιστικὸς οἰκος.

Ως γεγονός η Σουηδική Κυβέρνησης ἔδε-
χθη πιέσεις ἐκ μέρους τῆς Νορβηγικῆς Κυ-
βερνήσεως νά ἀπορρίψῃ τὴν παραγγελίαν,
μὲ τὸν ισχυρισμὸν διτὶ αἱ ἐπιχορηγήσεις καὶ
αἱ ἐγγυήσεις ἀντιβαίνουν πρὸς τοὺς κανόνας
τοῦ ΟΟΣΑ.

Η θέσις αὐτὴ τῆς Νορβηγίας ὑπολογίζε-
ται διτὶ ἔχει ἀποτρέψει, μέχρι στιγμῆς, πα-
ραγγελίας ὑψους ἐνὸς δισεκατ. κορωνῶν,
τὰ δοτία διὰ λογαριασμὸν μιᾶς νέας ναυτι-
λιακῆς ἔταιρίας, τῆς παραγγελίας τοῦ 'Οσολό δὲν
εἶναι διατείμηντη νά ἐπιτρέψῃ τὴν ποτοθέτη-
σιν νορβηγικῶν παραγγελιῶν εἰς τὸ ἔξωτε-
ρικὸν μὲ τὴν δοθείαν ἐπιχορηγήσεων.

Πάντως, ἡ κατάστασις τῶν σουηδικῶν
ναυπηγείων εἶναι κρίσιμος. "Ηδη μελετάται
ἡ διακοπὴ τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὰ ναυτη-
γεῖα τῆς Ορεσούντης Λαντακρόνας καὶ ἡ ἀ-
πασχόλησης των εἰς τὴν κατασκευὴν διαρέων
μηχανημάτων.

Τὰ πωληθέντα τρία σκάφη, τὰ δοτία ἔ-
ναυπηγήσαν διὰ λογαριασμὸν τῶν τὰ σουη-
δικὰ ναυπηγεῖα, εἶναι μπάλκ κάρριερ τῶν
44.500 τόν. d.w. μὲ χαμηλὸν βύθισμα. Τὰ
δύο θὰ παραδοθοῦν τὸν προσεχῆ μῆναν καὶ
τὸ τρίτον περὶ τὰ τέλη τοῦ 1979. 'Αγορα-
στής: η γνωστὴ δλλανδικὴ ἔταιρία Βάν "Ο-
μερεν.

FOR YOUR AGENCY IN SOUTH AFRICA

MENTOR SHIPPING AGENCY (PTY) LTD

AT

DURBAN, EAST LONDON, PORT ELIZABETH, CAPE TOWN.

ALL ENQUIRIES TO:
P.O. BOX 2981
DURBAN 4000

TELEPHONE: 320390
CABLES: MASPORT
TELEX: 6-0204 SA

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ. κ. Ε. Αθηναϊος

ΤΟ ΔΕΑΦΙΝΙ, είναι: το πιό άγαπητό στὸν άνθρωπο ἀπ' όλα τὰ μεγάλα φάρια. Ή εδυμένα του ἀφ' ἐνδές καὶ ἀφ' ἔτερον ἡ εὐκολία ποὺ ἔχει νὰ προσεγγίζει τὸν ἄνθρωπο, χωρὶς φέρδο στάθμην αἰτία νὰ γίνουν ὁ ἄνθρωπος καὶ τὸ δελφίνι δυὸς καλοὶ φίλοι: ἀπ' τὰ πολὺ παλιὰ χρόνια.

Η ἀλληγορικὴ μυθολογία, ἔχει: νὰ διηγηθεῖ γιὰ τὸ δελφίνι καὶ τὸν ἄνθρωπο πολλὲς χαριτώμενες ιστορίες. Είναι: γνωστὴ ἡ ιστορία τοῦ Αριστού τοῦ Κιθαρωδοῦ καὶ ἔξισι γνωστὸς ὁ θρύλος γιὰ τὸ παιδί καὶ τὸ δελφίνι.

Στὴν σύγχρονη ἐποχὴ, τὸ δελφίνι ἔχει γίνει πρωταγωνιστὴς στὸ τοίρο καὶ ἀστέρας τῆς τηλεοράσεως, συντροφιὰ μὲ τὸν ἄνθρωπο κάνει τὰ ποὺ δύσκολα γνωνάσκατα: Πολλὲς φορές δικαίως τῆς εὐθυνῆς του συναγωνίζεται τὴν ήμερότητα του. Πότες φορές σὲ ποινές δὲν κάθεται: ώρες ἔκπλωμένο μὲ τὸν κολυμβητής ἀφοῦ ἔχει κυριαρχεῖ παιζοντας μαζὶ τους. Μιὰ ἄλλη διμος δραστηριότητα ἔνδες δελφινοῦ καθηρᾶ κυνηγικὴ σταθήκει αἰτία νὰ ἐκδηλώσουν οἱ ἄνθρωποι τὴν εὐγνωμοσύνην τους διστερα πάπορα καρκίνων. Συγκεκριμένα στὴν μακρινὴ Νέα Ζηλανδία συνεστήθη μιὰ ἔρευνη ἐπιτροπῆς γιὰ νὰ συλλέξει: κρήματα γιὰ τὴν κατασκευὴ ἔνδες κάλκινου δελφινοῦ ποὺ θὰ στηθεῖ στὴν ἀποβάθρα ἔνδες λιμανιοῦ τῆς Νοτίου Ζηλανδίας πρὸς τιμὴν τοῦ θυραλοῦ δελφινοῦ Τζάκ.

Ο Τζάκ πρὸς 40 περίπου ἑταῖρος ἔκτελος συγκρημάροι καθήκοντα πιλότου, μὲ διαιρετικὴ ἀκρίδεια καὶ εἰσενειδήσις στὸν περιοχὴ Νέλσον Πρόδηνς ποὺ ἡ θάλασσα ἔκει είναι: γεμάτη ισχυρὰ ρεύματα καὶ υφάλους.

Η ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ προσφορά τοῦ Τζάκ πρὸς τὸν κυνηγούντος καὶ τὰ πλοῖα ἥταν ἡ ἔργη. Κάθε πλοῖο ποὺ ἐπληροῖται τὸν Τζάκ νὰ τὸ περιμένει: γιὰ νὰ τὸ δημηγήσει μέσω σὲ χρέος καὶ πηδήματα, ἀλλὰ καὶ ἀνάμεσα ἀπὸ τὸν θύφαλον καὶ τὰ ρεύματα, μὲ ἀσφάλεια στὸ λιμάνι.

Χειμώνα καὶ καλοκαίρι, θνοιξην καὶ φθινόπωρο, νύχτα καὶ ημέρα, τὸ περιφέμενο μέτρο δελφίνι: εὑρίσκεται στὸ πέδιο του καὶ ἀφοῦ ἔχεινας τούμπας γιὰ καλοσωρίσματα στὸ πλοῖο,

ἔπαιρνε τὴν θέση του ἐμπρὸς ἀπὸ τὴν πλώρη καὶ δέηγοντας.

Οἱ καπετανίοι: ἀκολουθοῦσαν τὰ λευκὰ του πλευρῶν ἡ τὸν φωτορισμὸν του στὰ νερά καὶ οδήποτε ἐπὶ δεκτετηρίδες, δὲν τοὺς πλοιῆγητοις λανθασμένους.

Τὸ περίεργο είναι: ὅτι τόση ἐμπιστοσύνη σ' αὐτὸν τοῦ δέργο είχε ἀποκτήσει: ὅτι Τζάκ διστερα καὶ οἱ Λιμενικὲς Ἀρχές τὸ συνιστοῦσαν ἀντιπόλεστα στὸν πλοιάρχους τῶν πλοίων σκόνη πλοιῆγο.

Καὶ τὸν τρόπο διόρθωσε: μετὰ πολλὰ χρόνια εἶχε ἐπισηματισθεῖ μὲ τὴν διαφορὰ μόνο, ὅτι γιὰ τὴν δουλειὰ του αὐτὴ δὲν ἔπικρινε ἀμοιβή καὶ δὲν φοροῦσε στολή.

Τὸ πλοιῆγον τοῦ Τζάκ ἔξελίσσεται μέσω στὸ χρόνο διμάλα μέχρι ποὺ κάποια ημέρα συνέδῃ τὸ ἔργο γεγονός.

Ἐνας κυνήγης ἀπὸ ἔνα πολεμικὸ πλοῖο ποὺ μόλις είχε μπει στὰ ἐπικινδύνα νερά καὶ εἶχε ἀρχίσει ἡ πλοιῆγος, θέλοντας νὰ κάνει: σκοπόδηλη ιστόντας τὸν Τζάκ μὲ πολεμικὸ δόλο καὶ τὸν ἐπλήγων τὸν ἀλεφάρα. Παρὰ ταῦτα, ὁ Τζάκ δὲν ἔγκαττειψε τὸ καθήκον του καὶ συνέχεις τὴν πλοιῆγον μὲ τὴν διαφορὰ δὲ: ἀπὸ τότε, ἔναν δῆλεπο πολεμικὸ πλοῖο ἔκνει ἔνα πύλημα καὶ γκάντεται πρὸς τὴν ἀντίθετη πλευρὰ ἀρνούμενο μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο τὴν πλοιῆγον.

Ἄπο μιὰ ἐποχὴ καὶ ἐπαιτεῖ ὁ ἀνιδιοτελῆς αὐτὸς πιλότος ἀποσύρθηκε τὴν ὑπηρεσίας καὶ χάθηκε χωρὶς νὰ ἀρχίσει ἔγκνη.

Γιὰ τὴν ἔχαρχάνσιον τοῦ Τζάκ οἱ κυνηγοὶ τῆς περιοχῆς αἰσθάνθηκαν τὴν ἔλλειψή του ἐνώ οἱ κάποιοι: ἔξεφρασκοι ἐπανειλημένα τὴν λόγη τους καὶ τῷρα μὲ τὸν ἔρενο ποὺ κάνουν ἐκφέρουν τὴν εὐγνωμοσύνη τους.

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ τοῦ Πατρικίου στὸν τόσο μεγάλη Ιστορία του, είδε τόσες διακυμάνσεις δέδειξε καὶ ἀφανεῖς οἱ δύοις καὶ τοῦ προσδιοίσαν πορεία του μέσω στὸ χρόνο τὸ Ιδικότερα ἔκεινα στοιχεῖα ποὺ τὸ χαρακτηρίζουν.

Γιὰ τὶς περιόδους τῆς δόξας ἔχουν πολλὰ γράφει, θὰ προσθέτωμεν ἀκόμη ἔνα μόνο γιὰ τὸ θάλαττο ἀλληγορικὸ πνεύμα ποὺ θύεσε τὶς δέσσεις ἀπ' τὰ ἀρχαὶ χρόνων γιὰ τὴν δημιουργίαν.

μιᾶς ἀφθορτῆς στὸ χρόνο καὶ αἰώνιας Ναυτιλίας.

* * * Ετοί: Οὐαὶ πάρωμα τὴν ἀντίθετη πλευρά. Θὰ ἀναπεμφθῆμε στὴν περίοδο ἔκεινη ποὺ τὸ λιμάνι τοῦ Πατρικίου χάθηκε ἀπὸ τὸ προσκήνιο γιατὶ συγχρόνους εἶχε χαθεῖ καὶ ἡ Ἑλλὰς ἀπὸ τὴν ζωὴ τῆς ἀνθρωπότητος.

Τὸ πιὸ σκοτεινὸν περίοδος, ἀρχίζει: μὲ τὴν ὑποδύλωση τῆς Ἑλλάδος στὸν Ρωμαίους. Τὸ 86 π.Χ. ὁ Ρωμαῖος θυπατος Σύλλας κατέλαβε τὸ λιμάνι καὶ σχι μόνο κατέστρεψε κάθε ἐγκατάστασή του καὶ κατεδάψισε κάθε κτίσμα του, ἀλλὰ ἐλευθερίας καὶ τὴν πόλη τοῦ Πατρικίου ἦτοι τότε δὲν μπόρεσε νὰ ἀνορθωθεῖ ἔκνει. Μόνο ἐρείπια εμειναν πίσω του καὶ στὸ λιμάνι, κανένα πλοίο περιστοκάθε εὑρίσκει μόνο καταφύγιο στὴν τρικυμία.

ΤΟ ΜΟΝΟ ΛΕΙΟΛΟΓΟ Ιστορικὸ γεγονός γιὰ τὸ λιμάνι τοῦ Πατρικίου ἔρχεται μετὰ πολλὰ χρόνια εἰχεις ἐπισηματισθεῖ μὲ τὴν διαφορὰ μόνο, ὅτι γιὰ τὴν δουλειὰ του αὐτὴ δὲν ἔπικρινε ἀμοιβή καὶ δὲν φοροῦσε στολή.

Προηγουμένως κατά τὴν περίοδο τῆς Ρωμαϊκῆς κατοχῆς τὸ λιμάνι: τοῦ Πατρικίου χρησιμοποιεῖτο ὡς σκάλα ἐξηγωγῆς τῶν ἀρχαίων Ἑργῶν τέχνης ποὺ ἔπικριναν τὸν δρόμο γιὰ τὴν Ρόμη. Κατά διατάξιτα πλεύριε εἰς Πατρικά κανένα Ρωμαϊκὸ πλοίο ποὺ ἔφερνε πειραγητές Ρωμαίους στὴν Αθήνα.

Στὴν διάρκεια τῆς Τουρκοκρατίας διλογήρωθήκε ἡ καταστροφὴ τοῦ Πατρικίου, δικαὶοι οἱ Τούρκοι καὶ αὐτοὶ μὲ τὴν ειρά τους δὲν ἀφήνουν τίποτα δρόμο στὸ λιμάνι γιατὶ ἡ πόλη τοῦ Πατρικίου δὲν ὑπῆρχε ἀπὸ χρόνια.

Τὸ μόνο περίεργο αὐτῆς τῆς καταστροφῆς είναι: ὅτι ἐνώ οἱ Τούρκοι: κατέστρεψαν τὰ πάντα, δὲν ἐπέστρεψαν καθόλου τὸ μαρμάρινο λιοντάρι ποὺ ἀπὸ τὸν μεταρρυματικὸ χρόνους δρισκότων στὸ δεξιὸ μέρος στὴν είσοδο τοῦ λιμένος καὶ ἀπὸ τὸ δύοτο πήρε τὸ λιμάνι: τοῦ Πατρικίου τὸ δυοτάκι λιμάνι: τοῦ Λέοντος. Ακολούθησε καὶ ἀλληλ καταστροφὴ ποὺ ἀπὸ τὸν Βενετό στρατηγὸ Μοροζίνη ὁ δύοτος ἀφοῦ ἔχαρχάνσια τὰ τελευταῖς ὑπολείμωνται κτισμάτων στὸ Πατρικό, δομοδέσιος τὴν Ἀκρόπολη, πήρε καὶ τὸ μαρμάρινο λιοντάρι ἀπὸ τὸν προλιμένα καὶ ἔψυγε.

Αὐτὸς ἀπετέλεσε καὶ τὴν χαριστικὴ δολὴ γιὰ τὸ λιμάνι: τοῦ Πατρικίου. Οἱ ἀλλεπάλληλες αὐτές καταστροφὲς ἐρήμωσαν τὸν Πατρικό καὶ κανεὶς δὲν δρέμεις γιὰ πολλὰ χρόνια νὰ τὸν καταστήσει. Μέχρι τὴν ἐπανάσταση ὑπῆρχε μόνο τὸ μονκατήριο: τοῦ Ἀγίου Σπυρίδωνα καὶ μιὰ παράγκα τοῦ Τούρκου Τελωνείου, τίποτα ἄλλο.

E. N. ATHENAIOS

Rafferty Ship Agency (Phila.) Inc

P.O. BOX 22
SOMERDALE, N.J. 08803

"ROUND THE CLOCK COVERAGE BY EXPERIENCED PERSONNEL"

PRESIDENT: JOSEPH RAFFERTY (CX-111 SHIP AGENCY)

Phone — (609) 627-9771 — (215) 925-7070 Cable — Rafferty, Philadelphia, Pa. Twx — 710-945-0647

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

'Αγγλική Νομολογία

● Παρακράτησις έκ μέρους των ναυλωτών χρονοναυλώσεως μέρους του χρονοναύλου, διὰ χρόνον ἀπολεσθέντα λόγω μειωμένης ταχύτητος του πλοίου.—'Αποδοχὴ τοῦ σχετικοῦ ισχυρισμοῦ τῶν χρονοναυλωτῶν ἐν μέρει.

'Η σύμβασις ήτο συμφωνητικὸν χρονοναυλώσεως τύπου Μπωλτάιμ 1939 εἰς ἡν τὸ πλοίον περιεγράφετο ὡς ἔχον ταχύτητα 14½ μιλίων. 'Η χρονοναύλωσις ήτο δι' ἐν ταξίδιον ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ σκάφους εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ναυλωτῶν μετὰ τὸ Μόζι. 'Η διένεξις ἡτὶς ἡγέρθη μεταξὺ τῶν ναυλωτῶν καὶ τῶν πλοιοκτηῶν ἡγέρθη ἐν σχέσει πρὸς τὴν περὶ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου ρήτραν τοῦ συμφωνητικοῦ χρονοναυλώσεως, ἡτὶς κατὰ τὴν ἀπόφιν τῶν ναυλωτῶν, εἶχεν ἐφαρμογὴν ὅχι μόνον κατὰ τὸ χρόνον τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως τοῦ σκάφους εἰς τοὺς ναυλωτὰς καὶ ἐν συνεχείᾳ μέχρι τῆς ἐπαναπαραδόσεως τοῦ σκάφους ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. Κατὰ τὸν χρόνον τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ναυλοσυμφώνου, τὸ πλοίον περιεγράφετο ὡς ἐκτελουν ταξίδιον καὶ πράγματι μετέφερεν φορτίον σίτου εἰς Βαμπόα, ὃπου κατέπλευσεν πρὸς ἑκόρτωσιν τὴν 7 Σεπτεμβρίου 1974. Λόγω συμφωρήσεως πλοίων ἐν τῷ λιμένι τούτῳ, τὸ πλοίον παρέμεινεν ἐκεῖ μέχρι τῆς 25 Οκτωβρίου ὅποτε ἐξέφρωσε τὸ φορτίον του. Διαρκούσης τῆς παραμονῆς εἰς Βαμπόα ἡ γάστρα τοῦ πλοίου ἐδέρωσεν μὲ κογχύλια καὶ φύκια μὲ ἀποτέλεσμα σοθαράν μείωσιν τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου.

Tὸ «ΑΠΟΛΛΩΝΙΟ Σ» παρεδόθη εἰς τοὺς χρονοναυλωτὰς τὴν 1 Νοεμβρίου 1974 καὶ διετάχθη νὰ πλέυσῃ εἰς Φουκιγιάμα τῆς Ιαπωνίας διὰ νὰ φορτώσῃ φορτίον χαλυβδίνων σπειρωμάτων πρὸς μεταφοράς εἰς 'Ενσενάδα τοῦ Ρίθερ Πλέιτ. 'Απέπλευσεν ἐκ Φουκιγιάμα τὴν 8 Νοεμβρίου καὶ κατέπλευσεν εἰς 'Ενσενάδα τὴν 24 Δεκεμβρίου 1974. Κατὰ τὸν διάπλου τοῦ Ειρηνικοῦ, ὁ πλοιαρχὸς ἐτηλεγράφησεν εἰς τοὺς ναυλωτὰς ὅτι ἡ μείωσις τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου εἰς 10,61 μίλια ὠφείλετο εἰς τὴν ρύπανσιν τῆς γάστρας.

'Ο πλοῦς καθυστέρησεν κατὰ 5,821 ἡμέ-

ραις ἐκ τῶν ὅποιων 4,821 ἡμέραις λόγω τῆς ρυπάνσεως τῆς γάστρας καὶ 1 ἡμέρα, λόγω μειώσεως τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς πρὸς ἀποφυγὴν ὑπερθερμάσεως τῆς.

'Ο χρονοναύλος 4,821 ἡμέρων ἀνερχόμενος εἰς δολλάρια 35.916 παρεκρατήθη λόγω τῆς μειωμένης ταχύτητος τοῦ πλοίου καὶ ἐπίσης πισῶν δολλαρίων 7.450 λόγω τῆς καθυστερήσεως 1 ἡμέρας ἐκ τῆς μειώσεως τῶν στροφῶν τοῦ πλοίου.

'Ἐκτὸς τῆς ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ ρήτρας περὶ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου, ὁ ὄρος 1 τοῦ ναυλοσυμφώνου προέβλεπεν ὅτι κατὰ τὴν παράδοσιν τὸ πλοίον θὰ ἡτο καταλληλον διὰ συνήθη μεταφοράν φορτίων. 'Ο ὄρος 3 προέβλεπεν ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ὑπέχρεούντο νὰ διατηροῦν τὸ πλοίον δλοσχερῶς εἰς πρόσφορον κατάστασιν κατὰ τε τὸ σῶμα καὶ τὰς μηχανᾶς. 'Ο ὄρος 7 ὑπέχρεον τὸν πλοίορχον νὰ ἐκτελῇ τοὺς πλόας μετὰ μεγίστης ταχύτητος. 'Ο ὄρος 11A προέβλεπεν ὅτι ἐν περιπτώσει δεξαμενισμοῦ ἡ ἄλλων μέτρων ἀναγκαίων πρὸς διατήρησην τῆς πλήρους Ικανότητος τοῦ πλοίου, πρὸς ἀρσιν ζημιῶν εἰς τὸ σῶμα ἡ τῶν συνεπειῶν ἄλλου ἀτυχήματος παρεμποδίζοντος τὴν ἀποδοτικὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους, δὲν καταβάλλεται χρονοναύλος διὰ τὸν ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης ἀπολεσθέντα χρόνον. 'Αναφορὰ ἐγένετο ἐπίσης εἰς τὸν ὄρον 13 τοῦ ναυλοσυμφώνου δύστις προέβλεπεν ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ηγύθνοντο ἐκ καθυστερήσεως περὶ τὴν παράδοσιν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς ναυλωτὰς ἡ καθυστερήσεως διαφρούσης τῆς διαδρομῆς τῆς συμβάσεως ἐὰν ἡ τοιαύτη καθυστέρησις ὀφείλεται εἰς τὴν ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτηῶν μὴ καταβάλλην τῆς δεούσης ἐπιμελείας ἵνα καταστῇ τὸ πλοίον ἀξιόπλουν. 'Η διένεξις μεταξὺ πλοιοκτηῶν καὶ χρονοναυλωτῶν ἡγείρειν δύο σημαντικά ζητήματα (1) ἐδικαιοῦντο οἱ χρονοναυλωταὶ εἰς ἀπόδημίων διὰ τὴν ἀπώλειαν 4,821 ἡμέρων λόγω τῆς ρυπάνσεως τῆς γάστρας καὶ ἐδικαιοῦντο νὰ παρακρατήσουν δολλάρια 35.916 ἐκ τοῦ χρονοναύλου διὰ τὰς ἡμέρας ταύτας; (2) ἐδικαιοῦντο οἱ χρονοναυλωταὶ εἰς ἀπόδημίων διὰ τὴν ἀπώλειαν 1 ἡμέρας λόγω μὴ ἐκτελέσεως τοῦ πλούτου μετὰ τῆς μεγίστης ἐπιμελείας;

Tὸ πλέον σπουδαῖον ζῆτημα ἡτο ἀν ὁ περὶ ταχύτητος ὄρος ἐν τῷ προοιμίῳ τοῦ ναυ-

λοσυμφώνου ἐτύχασεν ἐφαρμογῆς μόνον κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ναυλοσυμφώνου —ώς ὑπεστήριξαν οἱ πλοιοκτῆται— ἥ καὶ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς χρονοναυλωτάς.

'Η διένεξις ἤχθη ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ Μακάππα κατὰ παραπομπὴν ἐμέρους τοῦ διαιτητοῦ. 'Ο δικαστὴς ἔκρινεν ὅτι ὁ σκοπὸς τῆς ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ περιγραφῆς τοῦ πλοίου μετά τῆς ταχύτητος αὐτοῦ, εἶναι ὅτι καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοίον ἀναλαμβάνει ὑπηρεσίαν παρὰ τοῖς χρονοναυλωταῖς εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀναπτύξῃ τὴν συμφωνηθεῖσαν ταχύτητα, δενούσιος ὑπὸ τὸν πλοιοκτήταν, ἐὰν ἐπισυμβῆ ἀτύχημα μεταξὺ τῆς ἡμέρας παραδόσεως, ἀτύχημα ἐπηρεάζον τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ ὄποιον ν' ἀπαλλάσσονται δυνάμει τῆς ρήτρας οἱ πλοιοκτῆται. 'Εν τῆς πλευρᾶς τῶν χρονοναυλωτῶν, ἡ ταχύτητος τοῦ πλοίου παίζει ἀποφασιστικὸν ρόλον εἰς τὴν λήψιν ἀποφάσεως περὶ τοῦ καταβλητέου ναύλου. Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἀπὸ ἐμπορικῆς πλευρᾶς ἀπαιτεῖται νὰ τυγχάνῃ ἐφαρμογῆς ἡ περιγραφὴ τοῦ πλοίου (μετὰ τῆς ταχύτητος αὐτοῦ) κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως τοῦ σκάφους, ἀδιαφόρως τοῦ ἀν συντρέχῃ αὐτῆς κατὰ τὸν χρόνον τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ναυλοσυμφώνου ἡ οὐ.

'Οσον ἀφορὰ τὸ δεύτερον ἐρώτημα τὸ δικαστήριον ἀνηγένθη εἰς τὸν ὄρον 13 τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ἔκρινεν ὅτι παρέειν σύντος προστάσιαν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας καίτοι ἐξέφρασεν ἀμφιβολίαν ἀν σημειωθεῖσας ἡδη τῆς περὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου μὴ συμμορφώσεως, παρεδόθη τὸ πλοίον ὡς εἶχεν προβλεφθῆ ὑπὸ τοῦ ὄρου 3.

Eἰς τὸ δεύτερον ἐρώτημα τὸ δικαστήριον ἀπήνηθη εἰς τὸν ὄρον 13 τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ἔκρινεν ὅτι παρέειν σύντος προστάσιαν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας καίτοι ἐξέφρασεν ἀμφιβολίαν ἀν σημειωθεῖσας ἡδη τῆς περὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου μὴ συμμορφώσεως, παρεδόθη τὸ πλοίον ὡς εἶχεν προβλεφθῆ ὑπὸ τοῦ ὄρου 3.

Eἰς τὸ δεύτερον ἐρώτημα τὸ δικαστήριον ἀπήνηθη εἰς τὸν ὄρον 13 τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ἔκρινεν ὅτι παρέειν σύντος προστάσιαν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας καίτοι ἐξέφρασεν ἀμφιβολίαν ἀν σημειωθεῖσας ἡδη τῆς περὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου μὴ συμμορφώσεως, παρεδόθη τὸ πλοίον ὡς εἶχεν προβλεφθῆ ὑπὸ τοῦ ὄρου 3.

Eἰς τὸ δεύτερον ἐρώτημα τὸ δικαστήριον ἀπήνηθη εἰς τὸν ὄρον 13 τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ἔκρινεν ὅτι παρέειν σύντος προστάσιαν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας καίτοι ἐξέφρασεν ἀμφιβολίαν ἀν σημειωθεῖσας ἡδη τῆς περὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου μὴ συμμορφώσεως, παρεδόθη τὸ πλοίον ὡς εἶχεν προβλεφθῆ ὑπὸ τοῦ ὄρου 3.

Eἰς τὸ δεύτερον ἐρώτημα τὸ δικαστήριον ἀπήνηθη εἰς τὸν ὄρον 13 τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ἔκρινεν ὅτι παρέειν σύντος προστάσιαν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας καίτοι ἐξέφρασεν ἀμφιβολίαν ἀν σημειωθεῖσας ἡδη τῆς περὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου μὴ συμμορφώσεως, παρεδόθη τὸ πλοίον ὡς εἶχεν προβλεφθῆ ὑπὸ τοῦ ὄρου 3.

The largest ships agency company in southern Africa in the service of the Hellenic Mercantile Marine

Freight Services Ships Agency Company Limited

CAPE TOWN:
P.O. BOX 702, CAPE TOWN 8000
TELEX 57-7922 — 57-7614
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (021) 45-4011/8

PORT ELIZABETH:
P.O. BOX 1108, PORT ELIZABETH 6000
TELEX 74-7181
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (041) 52-3620/4

DURBAN:
P.O. BOX 1020, DURBAN 4000
TELEX 6-2540 — 6-0185
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (031) 31-8174/80

RICHARDS BAY:
P.O. BOX 247, RICHARDS BAY 3900
TELEX 6-0434
CABLES "BAYBULK"
TELEPHONE (0351) 51351/2/3

EAST LONDON:
P.O. BOX 2, EAST LONDON 5200
TELEX 75-761
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (0431) 2-6787/8

WALVIS BAY:
P.O. BOX 4, WALVIS BAY 9190
TELEX 56-747 — 56-750
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (0642) 2211/8



For further details please contact:
R. Caracandas, P.O. Box 4449, Johannesburg 2000. Telex 83400/4. Telephone 36-7111.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ «ΝΑΥΣΙ»

Σημαντική υπόριζεν ή δραστηριότης της επισκευαστικής βάσεως πλοίων ΝΑΥΣΙ Α.Ε. κατά τὸν παρελθόντα μῆνα, γεγονός τὸ ὅποιον ἀπόδεικνει τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον ὄργανώσεως καὶ τεχνολογικὴς υπόδομῆς τῆς ἐταιρίας καὶ τὸν ὄρθρον προσανατολισμὸν αὐτῆς.

Η ΝΑΥΣΙ Α.Ε. συμμετεῖχεν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἔκθεσιν τῶν «Πλοιεύδωνίων '78», εἰς τὰ πλασίστα τῆς ὅποιας συνηγορήσαν αἱ σημαντικώτεραι ἐπιχειρήσεις τοῦ κλάδου ἀπὸ ὅλον τὸν κόσμον. Ἐπεδείχθησαν αἱ νέαι δραστηριότητες τῆς ἐταιρίας ὡς ἔξης : Διάγνωσις καλῆς λειτουργίας μηχανικῶν ἔγκαταστάσεων (τεχνικὴ δοήθεια ἀπὸ τὴν Lips-Keller), πλήρης ἀνακαίνισις ἡλεκτρικῶν κινητήρων καὶ γεννητριῶν, μὲν ἐπαναστατικὰς μεθόδους καὶ ὄλικὰ (licence ἀπὸ Ayrodev), συγκόλλησις ἔθραυσμένων βαρέων χαλυβδίνων τεμαχίων διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀλουμινοθερμικῆς μεθόδου (τεχνικὴ δοήθεια ἀπὸ τὴν Thermilock), ὡς ἐπίσης καὶ αἱ καθεραιμέναι καὶ συνεχῶς ἐξελισσόμεναι μέθοδοι, ὅπως ἡ ἀνακαίνισις τμημάτων μηχανῶν Ντίζελ ἐκ χάλυβος ἡ ἀλουμινίου, αἱ ἐπιτόπιοι μηχανουργικαὶ κατεργασίαι, αἱ γενικαὶ ἐπισκευαῖ, ἡ ἐπισκευὴ καὶ κατασκευὴ ἐλίκων κ.ἄ.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος μηνὸς μεταξὺ ὅλων εἰδικῶν καὶ γενικῶν ἐργασιῶν ἐπισκευῆς πλοίων, αἴτινες διεκπεραϊθήσαν ἀπὸ τὴν ΝΑΥΣΙ, ἀναφέρονται ἐνδικτικῶς καὶ αἱ ἀκόλουθοι : Πλήρης ἀνακαίνισις μιᾶς σειρᾶς ἡλεκτρικῶν κινητήρων καὶ γεννητριῶν (ἰσχὺς γεννητήρων 150 Κιλοβάττ περίπου, ισχὺς κινητήρων 20 Ήππων κατὰ προσέγγισιν), πλοίου τοῦ ὅποιον τὸ μηχανοστάσιον εἶχε πληρημψίσει ύδάτων. Ἐχρησιμοποιήθη ἡ μέθοδος I τῆς Ayrodev. Τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς μονώσεως (ἀντίστασίς καὶ ἐφαπτομένη μιᾶς γωνίας δ) ἐφθασαν εἰς

ιδιαιτέρως ικανοποιητικὰ ἐπίπεδα, εἰς λίαν σύντομον χρόνον καὶ χωρὶς νὰ ἀπαιτηθῇ κανένα περιελίξις, ἔστω καὶ διὰ μίαν ἡλεκτρικὴν μηχανήν.

Ἡ ΝΑΥΣΙ σήμερον, διὰ τῆς ὑψηλῆς τεχνολογίας τῆς ἀγγλικῆς ἐταιρίας Ayrodev τὴν ὅποιαν χρησιμοποιεῖ, εἴναι εἰς θέσιν νὰ μετρήσῃ καὶ νὰ παρακολουθῇ τὴν ἔξελιξιν τῶν χαρακτηριστικῶν αὐτῶν τῆς μονώσεως καὶ νὰ ἀποφασίσῃ τεκμηρωμένα πότε ἀπαιτεῖται ἡ ἀντικατάστασις τοῦ τυλίγματος μιᾶς ἡλεκτρικῆς μηχανῆς (καὶ πράγματι, δὲν είναι πολλαὶ αἱ περιπτώσεις αὐτᾶι), πότε ἡ ἀπλῆ ἔνσισθις τῆς μονώσεως τοῦ ὑφισταμένου τυλίγματος καὶ πότε ἀπαιτεῖται ἀπλὸς καθαρισμός. Καὶ κατ' ἐπέκτασιν : μεταξὺ πολλῶν μηχανῶν, εἴναι εἰς θέσιν νὰ διαπιστώση ποιᾶι ἐξ αὐτῶν εὑρίσκονται εἰς τὸ τέλος τῆς ζωῆς των καὶ ποιᾶι ὅχι, ὥστε νὰ διδῷ προτεραιότητα εἰς τὴν ἐπισκευὴν τῶν πρώτων, τῶν ἔχοντων ἄμεσον ἀνάγκην αὐτῆς.

Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἐπραγματοποιήσαν αἱ κάτωθι ἐργασίαι :

— Ἀντικατάστασις στροφαλοφόρου καὶ γενικὴ ἐπισκευὴ ἡλεκτρομηχανῆς. Ἡ ἐργασία ἦρχεν εἰς τὸν Πειραιά καὶ ἐσυνεχίσθη καὶ ἐπερατώθη ἐν πλά.

— Γενικὴ ἐπισκευὴ (ἀνακαίνισις) πηδαλίων τὰ ὅποια είχον ὑποστῆ σημαντικὰς ζημιὰς. Αἱ ἐπισκευαὶ αὐταὶ ἦσαν ιδιαιτέρως ειδικαὶ καὶ λεπταὶ, διεκπεραϊθήσαν δὲ μὲν ἀπόλυτον ἐπιτυχίαν.

— Συγκόλλησις μεγάλων ἔθραυσμένων ἀκυρῶν διὰ τῆς ἀλουμινοθερμικῆς μεθόδου συγκόλλησεων χαλυβδίνων ἀντικειμένων (Thermilock), κλπ.

Συνολικῶς, ἐντὸς τοῦ παρελθόντος 'Ιουνίου ἔξυπηρετήθησαν ἀπὸ τὴν ΝΑΥΣΙ 35 πλοῖα, ὄλικῆς χωρητικότητος 625.000 τόν. d.w. Ἐπραγματοποιήθησαν 212 ἡμέραι ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων μὲν μέσην ἡμερησίαν

ἔξυπηρετησιν 8 πλοίων καὶ αἰχμῆς 9. Τὸ τμῆμα ἀνακαίνισεων παρέδωσεν ἀνακαίνισθέντα διάφορα μέρη μηχανῶν, ὅπως κεφαλάς ἐμβόλων, πρώματα, σταυρούς, βαλδίδας, τελικούς ἄξονας κλπ. Κατὰ τὴν ιδιαίτερην περίοδον διεκπεραϊθήσαν ἐργασίαι διὰ λογαριασμὸν ἐτέρων ναυπηγείων καὶ διοικητῶν, ὅπως ἡ Δ.Ε.Η., ἡ ΕΔΠΑΚ, ἡ ΒΙΕΜ, ἡ Χαλιθουργική, ἡ APCO κλπ.

Τέλος, κατὰ τὸ ἐν ὑδρίῳ χρονικὸν διάστημα σημαντικὴν δραστηριότητα ἔχει νὰ ἐπιδειχθῇ καὶ ἡ ἐταιρία LIPS NAFSI A.E., τόσον εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπισκευῶν, ὃσον καὶ τῶν κατασκευῶν ἐλίκων.

ΝΕΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΙΑΣ

Οι Βρετανοὶ ναυπηγοὶ μελετοῦν νέα συστήματα πηδαλιούχιας τῶν πλοίων, ἐδήλωσεν ὁ διεισθυντής τοῦ γραφείου ἔρευνῶν τοῦ Βρετανικοῦ Κρατικοῦ Ὀργανισμοῦ Ναυπηγείων, κ. Τζώρτζ Σναίθ, ὅμιλῶν εἰς τὴν ἀρμόδιαν ἐπιτροπὴν τοῦ Κοινοθυλίου, ἥτις συνεστήθη ἵνα ἔξετάσῃ τὰς πιθανότητας μειώσεων τοῦ κινδύνου συγκρύσεων ἔξωθι τῶν βρετανικῶν ἀκτῶν, μετὰ τὸ ἀπόχημα τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ».

Αἱ σχετικαὶ ἔρευναι διεξάγονται μὲ τὴν συνεργασίαν τῶν κατασκευαστῶν συστημάτων πηδαλίων, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ δύο γνωστότεροι (Μπράουν Μπράρερς καὶ Τζών Χέιστι) ἔχουν ἥδη ἐτοίμους προτάσεις νὰ ὑποβάλλουν εἰς τὸ Υπουργείον Εμπορίου καὶ, πιθανώς, τὸ Διεθνὲς Ναυτιλιακὸν Συμβούλιον δι' ἀσφαλέστερα συστήματα πηδαλιούχιας.

Στόχος είναι δειλίωσις ἀσφαλείας τῶν συστημάτων πηδαλίου, ὥστε εἰς περιπτώσιν βλάβης, ὡς ἐκείνη τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ», νὰ μὴ παραμένῃ τὸ σκάφος ἀκυβέρνητον.

“SINGAPORE”

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικὸς οίκος ύλικῶν καὶ τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.
ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»
SINGAPORE

Η σημερινή κρίση στή Ναυτιλία

ΤΟΥ κ. ΜΑΡΚΟΥ Π. ΝΟΜΙΚΟΥ
ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ (ΠΡΩΗΝ ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ)

Συνεπληρώθησαν ήδη 4 χρόνια από την άρχη της ναυτιλιακής κρίσεως, η οποία εξακολουθεί να πλήγτει τη Ναυτιλία μας και το έργοτημα είναι μέχρι πότε θα εξακολουθήσει.

Για νὰ δώσει πληνείς μιὰ ἀπάντηση πρέπει νὰ δρεῖ ποιὰ εἶναι τὰ αἰτια που ἔφεραν τὴν κρίση και ἣν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκλείψουν, ὥστε νὰ μπορέσεις η Ναυτιλία νὰ ἐπανεύρει ἕναν ὄμιλο ρυθμὸς ἔργων.

Κατὰ τὸ παρελθόν, η ἀσθένεια αὐτῆς πολλές φορὲς ἔπληξε τὴν Ναυτιλία, ἀλλὰ κάθε φορὰ παρήχετο και γι' αὐτὸν και ἐπεκράτησε τὸ λεγόμενο ὅτι «ἡ θάλασσα δὲν πεθαίνει», ποιὸν και η μόνη παραγγορὰ στὶς ἑκάστοτε κρίσεις.

Η ναυτιλιακὴ κρίση, ἀμέσως μετὰ τὸν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, κυρίως ὀφείλονταν στὴ γενικὴ οἰκονομικὴ δυσπραγία, η οποία φυσικὸν ἦταν νὰ παρασύρει και τὴν Ναυτιλία. Τὸ ίδιο μπορεῖ νὰ λεχθεῖ και γιὰ τὴν κρίση τοῦ 1929. Τὴ φορὰ αὐτὴ συνέβαλε και η αὔξηση τοῦ διεθνοῦς τονιά, δησπου η προσφορὰ ἦταν μεγαλύτερη τῆς ζητήσεως λόγω τῆς γενικῆς οἰκονομικῆς κρίσεως.

Η κρίση αὐτὴ, η οποία ἀρχισε ἀπὸ τὸ 1929, οὐσιαστικὰ τελείωσε λίγο πρὶν ἀπὸ τὴν ικήρυξη τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, μὲ μερικὲς ἀναλαμπὲς λόγω τοῦ ισπανικοῦ ἐμφυλίου πολέμου και ζητήσεως τονιά, ἀπὸ τὴ Γερμανία γιὰ

τὴν πολεμικὴ προετοιμασία. Ο πόλεμος ἐπέφερε μεγάλο πλήγμα στὴ Ναυτιλία, διότι ἀποδεκάτισε τὰ πλοῖα μὲ τὴν ἐκτεταμένη χρήση ὑποθρυχίων. Ἀλλὰ ἐπως και διὰ τῆς παντελοῦς καταστροφῆς τῆς διοικηγονίας τῆς Γερμανίας, συνεκροτήθη η νέα ἀσυναγώνιστος διοικηγονία δύναμη, ἔτσι και στὴν περίπτωση τῆς Ναυτιλίας, η ἀνασυγκρότηση ξεκίνησε μὲ νέο αἷμα ἀπὸ τὸ μεγάλο κράτος τῶν Ηγεμένων Πολιτειῶν.

Τὴ κρίση, δημος, τοῦ 1977 ὀφείλεται ἀποκλειστικὰ στὴν ὑπάρχουσα ἔξογκωση τοῦ τονιάς τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας και ἐρωτᾶ κανεὶς γιατὶ και ποιοι εἶναι οἱ ὑπαίτιοι τῆς ἔξογκωσεως αὐτῆς;

Καὶ τῶν μὲν Ἑγροῦ φορτίου πλοίων οἱ ἐφοπλιστὲς ἀπὸ μεγάλῃ αἰτιοῦσίᾳ, ἀμιλλα και εὐκολο κέρδος, ἀλλὰ και ἀνέτους πιστώσεις ἐκ μέρους τῶν Τραπεζῶν, θοησαν τὶς ναυπηγήσεις σὲ ἐπίπεδα κατὰ πολὺ ὑπερβαίνοντα τὶς ἀνάγκες τοῦ ἐμπορίου, ποὺ ἐπιδείνωσε και η πρόσφατη οἰκονομικὴ κρίση.

Γιὰ τὰ ὑγροῦ δημος φορτίου πλοία, ἐπιτός τῶν ἀλλων λόγων, ἐπέτειγαν τὴ χειροτέρευση και οἱ μεγάλες ἑταίρεις πετρελαϊων.

Τὸ 1958 γνωστὸς «Ἐλληνικὲς ἐφοπλιστὴς συμβιβάστηκε μὲ τὴν ἀμερικανικὴ Κυβέρνηση γιὰ φορολογικῆς φύσεως διαφορὰ και ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωση νὰ κατατευχεῖ στὴν ΒΕΤΗΛΕΗΜ SHIP-

YARD, τὸ πρῶτο μεγάλο τάνκερ 100.000 τόννων, τὸ «MANHATTAN», γιὰ τὸ οποῖο δὲν εὑρισκεί ἐργασία μεταφορᾶς πετρελαϊου και τὸ χρησιμοποίησε γιὰ μεταφορὰ σίτου στὶς Ηγδίες. Τελικὰ τὸ ἐπώλησε σὲ Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστές.

Καποιοὶ εἶπε κάποτε ὅτι ὑπάρχουν τριῶν εἰδῶν φεύδη: τὸ καλό, τὸ πακό και η στατιστική. Δυστυχώς, καίτοι στὴν περίπτωση τὴ δικῇ μας η στατιστική πολλὰ μποροῦσε νὰ διδάξει τοὺς ἀριθμούς, παραγκωνίσθηκε τελείως.

Οι φεύδει, ἐπομένως στατιστικὲς τῶν μεγάλων ἑταίρων δημησαν τὶς ίδιες στὴν κατασκευὴ (πέραν τῶν συνήθων ναυπηγήσεων) μεγάλου ἀριθμοῦ σούπερ τάνκερς, εἰς τρόπον ὥστε, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ «Μαγγάταν» τῶν 100.000 τόννων τοῦ 1958, ο μὲν τότε ιδιοκτήτης του νὰ κατέχει σήμερα 10 πλοῖα ἄνω τῶν 200.000 τόννων, συνολικῆς χωρητικότητος 3.000.000 τόννων D.W., η ἑταίρια SHELL 45 πλοῖα, 10.000.000 τόν. D.W., οἱ δὲ λοιπὲς μεγάλες ἑταίρεις μαζὶ, 300 πλοῖα, τῶν ἑποίων ἔνα μεγάλο μέρος δρίσκεται σὲ παροπλισμό. Στὸ τονιάς αὐτὸν πρέπει νὰ προστεθοῦν και οἱ ὑπάρχουσες ιδιωτικὲς και κρατικὲς ναυπηγήσεις μεγάλων πλοίων. Σημειώτεον ὅτι οἱ μεταφορὲς πετρελαϊου δὲν ἐλαττώθησαν κατὰ τὸ διάστημα τῶν 4 ἑτῶν και ἐξακολουθοῦν ἀκόμη νὰ ἔχουν τὴ σχετικὴ ἐτήσιο αὔξηση.

«Ἄλλας πέραν τῶν μεγάλων ἑταίρων,

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,
METRO MANILA, PHILIPPINES,

TELEPHONES : 977051/4 (24 HOURS) 990991

AOH : 990564, 593121

TELEXES : ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN

CABLES : ELGRECO, MANILA


SHIPPING ENTERPRISES

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS — SHIP'S AGENTS — WELL TRAINED CREWS — SHIP REPAIRS —
PROVISIONS — DECK & ENGINE STORES — SHIP'S LAUNDRY — FERRY SERVICES — BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

(Manila, Limay, Mariveles, San Fernando, Masinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Illoilo, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

εύθυνη φέρουν και τὰ διάφορα τραπεζικά ίδρυματα πού μεταξύ των συναγωγών διμενα ποιό θὰ παρουσιάσει μεγαλύτερη έργασία, άνοιξαν τὰ ταμεία τους και μὲ έγγυήσεις πρὸς τὰ γαυπιγεῖα, και ὑπὲρ οἰωνούποτε ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ και ἐπιχειρηματιῶν, σύδεμίαν σχέσιν ἔχοντων μὲ τὴν Θάλασσαν, ἐχορήγησαν ἀφειδῶς δάνεια, πάντα δὲ ταῦτα ἀνευ μελέτης ἀπὸ τοὺς φυσικοὺς και τεχνητοὺς ἔγκεφάλους, ἔδωσαν ἀλλὴ μία δύνηση γιὰ τὴν αἰδηση τοῦ διεθνοῦς τοννάκι και ἡδη σήμερα, τὰ ίδρυματα αὐτὰ πληρώνουν μὲ τὴν σειρά τους τὰ ἕδια τους τὰ λάθη.

Πῶς λοιπὸν γὰ μὴν παρασυρθοῦν και μεμονωμένοι: "Ἐλληνες ἐφοπλιστές, ἐνισχύομενοι ἀπὸ τοὺς φυσικοὺς και τεχνητοὺς ἔγκεφάλους τῶν μεγάλων ἑταίρων και Τραπεζῶν.

Γιὰ μᾶς, κυρίως, ὑπεύθυνοι: εἶναι οἱ διευθύνοντες τίς μεγάλες ἑταίρεις, ποὺ παρέσυραν τοὺς ἐφοπλιστές και τὰ τραπεζικά ίδρυματα.

Συνάδελφος μοῦ ἀγέφερε συγομιλία μεταξύ αὐτοῦ και ἐνὸς διευθυντοῦ μεγάλης ἑταίρειας. Ἔρωτήθηκε ὁ "Ἐλληνας": γιατὶ οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλιστές κτίζουν τόσο μεγάλα πλοῖα; και ἐδόθη ἡ ἀπάντηση: «γιατὶ ἡ δουλειά μας εἶναι οἱ μεταφορές. Ἐσεῖς γιατὶ δὲν περιορίζεσθε στὸ ἐμπόριο τοῦ πετρελαίου, ἀλλὰ κτίζετε πλοῖα και δὲν μᾶς δογθῆτε ἀκόμα ποικιλοτέρως μὲ μακροχρόνιες γαυλώσεις;»

Παρὰ τὰ ἀνωτέρω, θὰ ήταν δυνατὸν σύντομα νὰ περιορισθεῖ ἡ και νὰ σταματήσῃ ἀκόμη ἡ ὑπερπροσφορὰ τοννάκι ἔναν

σταματήσει ἡ ἐπιχορήγηση ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν προκειμένου τὰ πλοῖα τοὺς νὰ ταξιδεύουν ἔστω και μὲ ζημία, γιὰ διαφόρους λόγους, κυρίως δριώς γιὰ λόγους γοήτρου γιὰ νὰ μὴ τὰ δέσουν. Και αὐτὸ θὰ ἐξακολουθήσει ὅσο καιρὸ ὑπάρχει μετρητὸ χρῆμα εἰς χείρας τῶν ἐφοπλιστῶν και ἐξακολουθοῦσυν οἱ ἐπιχορηγήσεις.

"Οταν ἔκλειψει τὸ μετρητό, τότε ὁ ἐφοπλιστής θὰ εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ δέσει τὰ πλοῖα του και ἐπομένως νὰ ταξιδεύουν τελικὰ τὰ πλοῖα τὰ ὅποια θὰ ἀρνοῦνται: γαύλους ἐπὶ ζημίᾳ. Μιὰ τέτοια συμφωνία, σὲ διεθνῆ κλίμακα, φυσικὰ εἶναι ἀπραγματοποιητη.

"Ἐν τούτοις, γιὰ τοὺς "Ἐλληνες ἐφοπλιστές, οἱ ὅποιαι εἶναι ἐπικεφαλῆς τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας, ἐκεὶ γίνεται συγειδηση τό: «γαύλωση ὅχι μὲ ζημίᾳ», θὰ μποροῦσε νὰ περισώσει τούλαχιστον τὰ ἀπομένοντα ἀκόμη εἰς χείρας τους μετρητὰ χρήματα, τὰ ὅποια, ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ, θὰ μποροῦσαν πάλι νὰ δογθῆσουν τὴν Ναυτιλία μας.

Πιθανὸν τὸ παράδειγμά τους νὰ τὸ ἀκολουθήσουν και ἄλλες σημιαίες, ώστε νὰ περιορισθεῖ και νὰ ἀκινητοποιηθεῖ τὸ ἐπὶ πλέον τοννάκι, τοῦ ὅποιου ὁ προσριμός πλέον εἰς τὸ μέλλον εἶγα: ἡ διάλυση:

Γιὰ νὰ ἐπιτευχθεῖ ἐπομένως ἡ ἐπιθυμητὴ ἀνάκαμψη πρέπει νὰ θεωρήσουν οἱ ἐφοπλιστές μας δὲτι ἐξέλιπε τὸ εἰς χείρας τους μετρητό, μὲ τὸ ὅποιο ἐπιχορηγοῦν μέχρι σήμερα τίς μεταφορές και νὰ τὸ

ξεχάσουν, και νὰ χρησιμοποιήσουν τὸ ξεχασμένο αὐτὸ μετρητό μετά τὴ λήξη τῆς κρίσεως.

Συγχρόνως πρέπει νὰ γίνει μιὰ προσπάθεια μέσω τῶν διεθνῶν ὄργανων τῶν μὲ σκοπὸ τὸ παράδειγμα τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Ἑλληνικῆς σημιαίας, γιὰ ἀκολουθήσουν και ἄλλες σημιαίες. "Οταν δὲ ὁ διεθνῆς στόλος δὲν δέχεται νὰ ἐπιχορηγεῖ τὰ πλοῖα, ἀλλὰ τὰ γαύλωνται δταν οἱ γαύλοι δὲν εἶναι ἐπιζημιοι, η κατάσταση θὰ είναι διαφορετική.

"Οσοι ἐκ τῶν Ἑλλήρων η και ξένων δὲν ἀκολουθήσουν ἐνσυνειδήτως τὴν πολιτικὴ αὐτή, τοῦτο θὰ ἀποθεῖ εἰς δάρος τους και δταν ἐξαγτληθοῦν τὰ μέσα τῆς ἐπιχορηγήσεως ποὺ διαθέτουν.

"Π ἐν λόγῳ πρόταση ἀποτελεῖ και ἔμμεσο τρόπο ἐλαττώσεως τοῦ πλεονάζοντος τοννάκι, γιατὶ ἔτσι θὰ ἀναγκάζονται νὰ παροπλίζονται τὰ πλοῖα ποὺ δὲν θὰ ἐπιχορηγοῦνται και αὐτὰ φυσικά, θὰ είναι τὰ μεγαλύτερα ήλικίας —ποὺ σημινεῖ ὄριστην καταδίκη— γιατὶ γιὰ νὰ ξεκινήσουν ἔπειτα ἀπὸ ἀργία, ὃς γνωστό, τὰ ἔξοδα θὰ εἶναι τεράστια και ἀσύμφορη ἡ ἐπαναφορά τους στὴν ἐνέργεια.

"Ἐφ' ὅσου, λοιπόν, η ἀχρήστευση ἐνὸς ποσοστοῦ τῶν πλοίων εἶναι ἀναγκαῖα, γιὰ τὴν ἀποφασίσουμε ἀμέσως.

"Ἄσ δύστυμε, ἐπομένως, ἐμεῖς πρῶτοι, οἱ "Ἐλληνες, τὸ παράδειγμα και δὲ παύσουν νὰ ἔξαντλούν τὰ ἀποθεματικά τους δσοι, τέλος πάντων, κατώρθωσαν γιὰ ξένουν ἀκόμη τοιαῦτα.

ΜΑΡΚΟΣ Π. ΝΟΜΙΚΟΣ



Ö. ZAIMOĞLU

SHIPPING & FORWARDING AGENCY

PALANDUZ AP. 9/5 KABATAS

PHONES: 491205 - 452524 - 444226

A. O. H. 497379 - 499870 - 453496

TELEXES: 22031 - 22980

INSTANBUL

SHIPPING AGENCY SERVICES ALL OVER TURKISH WATERS

Special Clearance Services for Smooth Transit Passages Through the Straits of Dardanelles and Bosphorus

Forwarding Services by Trucks from All Turkish Ports Mainly from Iskenderun / Mersin / Trabzon to All Middle East Countries

Branches and Correspondents in Main Turkish Ports

AGENTS IN GREECE: E. G. LOUKEDES, 97-99 FILONOS STR., PIRAEUS

PHONES: 4173993, 4171254 - TELEXES: 21 2246, 21 2197 EGRL.

NAYTIAKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηρόδογιον, βάσει τοῦ ὄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Χριστίνα I» μπάλκ κάρριερ (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 11.765 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Κάρνιβαλ» (S.A.L. Transport (Hellas) Ltd.).

2. «Μπριτζίνα I» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 6.753 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Τσάμπελ» (S.A.L. Transport (Hellas) Ltd.).

3. «Άναστασία Λ.» μπάλκ κάρριερ (πρώην γαλλικὸν «Cetra Columbo») νεοαγορασθέν, 53.448 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Άμαλία» (κ. Γ. Λιδανός).

4. «Εσπεράντζα» μπάλκ κάρριερ (πρώην ἀγγλικὸν «Scotish Wasp») νεοαγορασθέν, 12.986 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Χάρτλαντ» (κ. Αδαμ. Σκούφαλος).

5. «Νικόλαος Μαρής» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 7.324 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μάρσιπο» (κ. Δημ. Φαλαγγᾶς).

6. «Κάρολος Κάμπανος» μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκὸν «Άγιος Εμρόλαος») 13.228 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ελέκτρα» (κ. Γεώργ. Χατζῆς).

7. «Μέρνα» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «City of Glasgow») νεοαγορασθέν, 4.954 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Πόρτερ» (κ. Αρ. Ιωαννίδης).

8. «Εδεσσασα» φορτηγὸν (πρώην «Koregaon» νοτιοκρεατικὸν) νεοαγορασθέν, 8.742 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Οὐίτνεϋ» (κ. Γεώργ. Λαναράς).

9. «Κιμωλός» μπάλκ κάρριερ (πρώην αὐστραλιανὸν «Lake Colac») νεοαγορασθέν, 7.317 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μάλια» (κ. Δημ. Βεντούρης).

10. «Μαρία Α. I» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 10.442 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Λόμπαρτ» (S.A.L. Transport (Hellas) Ltd.).

11. «Σαρίνα I» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 8.797 τόνων γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μπίτκον» (S.A.L. Transport (Hellas) Ltd.).

12. «Ολκάς» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν «Σαιντ Αστίμ») 23.249 τόνων γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Νεπτούνεα Τρανσεγκέο» (κ. Νικ. Χαλκιάς).

13. «Εύαγγελία Κ.» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Polyfreedom») νεοαγορασθέν, 29.424 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ελένα Αρμονία» (κ. Άλ. Ράπτης).

14. «Κρανιά δ.» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Gold Beetles») νεοαγορασθέν, 7.735 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Φαλάνι» (κ. Βασ. Κωνσταντάκος).

15. «Λίνη Αουστραλία» μπάλκ κάρριερ (πρώην «George») νεοαγορασθέν, 13.900 τόν. γκρός, τοῦ 1977, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ταΐναρον» (κ. Γεώργ. Μπίσιας).

16. «Σουάνα» φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Korukera») νεοαγορασθέν, 5.402 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σιέρα» (κ. Αγγελής Καραντώνης).

17. «Μάσοντ Παρνασσός» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Takachiho») νεοαγορασθέν, 36.264 τόν. γκρός τοῦ 1973, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μετροπόλιταν Γουόρλντ» (Μετροπόλιταν Σίππιγκ).

18. «Κατερίνα Αλεξάνδρα» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Beaufort») νεοαγορασθέν, 40.852 τόν. γκρός τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Αρδένες» (Άτλαντικοί Ναυτιλιακοί Επιχειρήσεις).

19. «Μαρθώνη» μπάλκ κάρριερ (πρώην γιουγκοσλαβικὸν «Eldrija») νεοαγορασθέν, 12.887 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Αλτά Βίστα» (κ. Αλέξ. Τρανός).

20. «Πολάκιο Μπάλκ» μπάλκ κάρριερ (πρώην «Jan Jawana») νεοαγορασθέν, 23.938 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ετάτσες» (κ. Θεόδ. Βενιαμίν).

21. «Άμαλία II» μπάλκ κάρριερ (πρώην γαλλικὸν «Jacques Cartier») νεοαγορασθέν, 51.644 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ρίο» (κ. Γ. Λιδανός).

NAYTIKA XRONIKA

22. «Πάρος» δεξαμενόπλοιον (πρώην «Πήτερ») 12.762 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Πάρος» (κ. Εύαγγ. Κοριαλός).

23. «Ελλένικη Ιννοβέτορ» φορτηγὸν ναυπηγούμενον 13.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν Α.Ε. Ατμοπλοικῶν Γραμμῶν «Η. Ελληνική».

24. «Θαλασσία Αύρα» μπάλκ κάρριερ (πρώην σουηδικὸν «Ferrolans») νεοαγορασθέν, 44.746 τόν. γκρός τοῦ 1973, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Εντήδορ» (κ.κ. Λαζαρός & Πατέρας ('Ελλάς) Α.Ε.).

ΑΙ ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΠΑΠΑΛΙΟΥ

Περατώνται τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ Οίκου Ν. Δ. Παπαλιού εἰς τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα Εσπανιόλες. Τελευταίως παρελθόντας τέσσαρα σκάφη πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 16.000 τόν. d.w., μὲ τὴν ἔξης σειράν: «Αίγιος Σείλορ» 15)6, «Αίγιος Κάππαιν» 23)6, «Αίγιος Πάιλοτ» 25)6 καὶ «Αίγιος Σήμαν» 7)7. Τὸ πέμπτον καὶ τελευταῖον σκάφος τῆς σειρᾶς, όνομασθεν «Αίγιος Είτεντ» παραλαμβάνεται τὴν 25ην τρέχοντος μηνός. Μὲ τὴν προσθήκην τῶν πλοίων αὐτῶν, ἡ δύναμις τοῦ στόλου τοῦ Οίκου Παπαλιού ἀνέρχεται εἰς 66 σκάφη, 1.350.000 τόν. d.w., ἀπαντά ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

ΠΡΟΣ ΤΟΝ Κ. ΣΑΡΛΗ

Τὸ ἀργυρὸ μετάλλιο μὲ τὴν σχετικὴ περγαμηνὴ ἀπονεμήθηκε σὲ εἰδικὴ τελετὴ στὸν Γενικὸ Γραμματέα τοῦ Ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Π. Σαρλή ἀπό τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο τῆς Πανελλήνιου Ενώσεως Πλοιάρχων Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ πάσης τάξεως.

Ἡ τιμητικὴ αὐτὴ διάκριση, ποὺ σπάνια δίδεται, ἔγινε στὸν κ. Σαρλή, σὲ ενδεικὴ ἑκτιμήσεως τοῦ ἐπιτελεούσθεντος ἔργου τοῦ ὑπέρ της Ναυτιλίας, τῶν ναυτιλλομένων καὶ εἰδικώτερα τῆς τάξεως τῶν πλοιάρχων.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον αὐστραλιανὸν μπ. κάρριερ «Lake Colac» 7.317 τόν. γκρός, 11.502 τόν. d.w. τοῦ 1958 ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ μῆ γνωσθείσης τιμῆς.

—Παρ' Ελλήνων ἡγοράσθη ἐπίσης, γύρω τῶν 2.630.000 δολαρίων, συμπεριλαμβανομένου τάιμ πσάρτερ μέχρι Οκτωβρίου - Νοεμβρίου 1978, τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Polyfreedom» 29.424 τόν. γκρός, 52.402 τόν. d.w. τοῦ 1967.

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Ελλήνων καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Ελπίς Κ.» 8.733 τόν. γκρός, τοῦ 1957. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομο.

—Ἀντὶ δολ. 1.500.000 ἐπωλήθη τὸ μικτὸν σκάφος «Ιέραξ» 32.645 τόν. γκρός, 58.870 τόν. d.w. τοῦ 1966 μὲ μηχανὰς Σοῦλτζερ 18.400 ἵππων. Αγορασταὶ Νέας Υόρκης.

—Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων γύρω τῶν 5 ἑκατομ. δολαρίων τὸ δηζελοκίνητον Ισπα-

PHONES: 675-4321, 323-0064
TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

νικόν μπάλκ κάρριερ «Τούγ Μαρ» 14.820 τόν. γκρός, 23.983 τόν. d.w. τού 1974 με μηχανάς MAN 10.000 ίππων.

—Επωλήθη γύρω τών 800.000 δολαρίων τὸ δεξαιμενόπλοιον «Πλήτερ» 12.971 τ. γκρός, 21.215 τόν. d.w. τού 1960. "Ελλήνες" άγορασταί.

—Τὸ δηζελοκίνητον αγγλικόν φορτηγόν «Weirbanks» 8.380 τόν. γκρός, 12.294 τόν. d.w. τού 1961 ήγοράσθη παρ' Ελλήνων εἰς τὰ δολ. 840.000.

—Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον γαλλικόν φορτηγόν «Circe» 2.874 τόν. γκρός, 3.669 τόν. d.w. τού 1958. Μετωνυμάσθη «Άννούλα Τσίρη». Κυπριακή σημαία.

—Επωλήθη σὲ ξένα συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγόν «Χρήστος Κ.», 1.793 τόν. γκρός τού 1957. Μετωνυμάσθη «Hatin».

—Τὸ δανικόν μότορσιπ «Amigo Clipper» 499 τόν. γκρός, 1.118 τόν. d.w. τού 1961 ήγοράσθη παρ' Ελλήνων καὶ παρελήφθη. "Υψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Αίτωλός».

—Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον βελγικόν φορτηγόν «Moliro» 8.940 τόν. γκρός, 12.935 τόν. d.w. τού 1960. Μετωνυμάσθη «Σουάζι Γουόριορ». Σημαία ἑλληνική.

—Τὸ δηζελοκίνητον γαλλικόν φορτηγόν «Saint Louis» 8.505 τόν. γκρός, 12.800 τόν. d.w. τού 1957 ήγοράσθη, παρελήφθη καὶ υψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Ηνό Π.».

—Παρ' Ελλήνων ήγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Takachi-ho» 36.265 τόν. γκρός, 64.497 τόν. d.w. τού 1973 με σέρβευ Νοεμβρίου 1977. Τιμὴ γύρω τῶν δολ. 6.400.000.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικόν δεξαιμενόπλοιον «Beaumort» 40.852 τόν. γκρός, 74.480 τόν. d.w. τού 1966 με σέρβευ Μαρτίου 1976 ήγοράσθη παρ' Ελλήνων.

—Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον αγγλικόν φορτηγόν «City of Glasgow» 4.954 τόν. γκρός, 7.732 τόν. d.w. τού 1958. Μετωνυμάσθη «Μύρνα». Σημαία ἑλληνική.

—Επωλήθη γύρω τῶν 700.000 δολαρίων τὸ φορτηγόν «Οθων» 9.448 τόν. γκρός, 13.528 τόν. d.w. τού 1957.

—Ελλήνες ήγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον αγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Iron Cavalier» 23.805 τόν. γκρός, 40.526 τόν. d.w. τού 1962 διὰ τὸ ποσοῦ γύρω τῶν 1.065.000 δολαρίων μὲ παραλαβὴν εἰς Νέαν Νότιον Οὐαλίαν.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικόν δεξαιμενόπλοιον «Vibcke» 12.690 τόν. γκρός, 20.483 τόν. d.w. τού 1959 με μηχανάς Γκοτασέρκεν 7.400 ιππων ήγοράσθη παρ' Ελλήνων εἰς τὰ δολ. 800.000.

—Παρ' Ελλήνων ήγοράσθησαν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως τὰ δηζελοκίνητα νορβηγικὰ δεξαιμενόπλοια «Team Hilwi», «Team Angwi» καὶ «Team Astwi» 18.674 τόν. γκρός, 32.737 τόν. d.w. νωυπηγήθησαν τὸ 1972/71/70 με μηχανάς Σούλτζερ 12.000 ιππων. Τιμὴ γύρω τῶν 19.500.000 δολαρίων συνολικῶν.

—Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μπ. κάρριερ «Campit» 35.630 τόν. γκρός, 63.503 τόν. d.w. τού 1963 με μηχανάς Σούλτζερ 15.000 ιππων ήγοράσθη παρ' Ελλήνων εἰς τὰ δολ. 1.350.000, βάσις ὡς ἔστι μὲ διειλόμενον σέρβευ.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ αγγοράσθὲν αγγλικόν φορτηγόν «Forresbank» 8.587 τόν. γκρός τού 1962 καὶ μετωνυμάσθη «Βεεσκάϊ». Κυπριακὴ σημαία.

—Εἰς «Σαίν Αντωνού» μετωνυμάσθη τὸ παραληφθὲν γερμανικὸν δεξαιμενόπλοιον «Elsa Esberger» 53.159 τόν. γκρός τού 1968. "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

NEOTEYKTON «ΦΡΗΝΤΟΜ» ΤΗΣ DALEX



Τὴν 22αν Ιουνίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ισικαδατζίμα Χαρίμα εἰς τὴν ἑταῖραν «Ντάλεξ» (κ. Γεώργιος Δαλακούρας) τὸ τύπου «φρήντομ» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Μαραμπού» 14.800 τόν. d.w. —τὸ τρίτον νεότευκτον σκάφος, τὸ ὅποιον προστίθεται εἰς τὸν στόλον τῆς ἑταιρίας τὴν τελευταίαν διετίαν.

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ γερμανικὸν φορτηγόν «Τρόξενφελς» 9.255 τόν. γκρός τού 1960 καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δύναμα.

—Τὸ αγορασθὲν αγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Agamemnon» 16.402 τόν. γκρός, τού 1972 παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Πρωτοπόρος». "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Εἰς «Μέντ Έντηρο» μετωνυμάσθη καὶ ὑψώσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ αγορασθὲν δλανδικὸν φορτηγόν «Obua Si» 8.246 τόν. γκρός τού 1959.

—Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δύναμα τὸ παραληφθὲν νορβηγικὸν φορτηγόν «Santos» 8.198 τόν. γκρός, τού 1961 καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

—Επωλήθη εἰς Πακιστανὸύς διαλυτὰς τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Ράβενς» 8.039 τόν. γκρός τού 1947.

—Εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτὰς ἐπωλήθη ἀντὶ δολ. 53 κατὰ τὸν ἑλ. ἐκτοπίσματος, τὸ δεξαιμενόπλοιον «Βικτόριος Κολοκοτρώνης» 13.186 τόν. γκρός, τού 1958.

—Εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτὰς ἐπωλήθη ἀντὶ δολ. 53 κατὰ τὸν ἑλ. ἐκτοπίσματος, τὸ δεξαιμενόπλοιον «Εργάτης» 8.046 τόν. γκρός τού 1956.

—Τὸ λιθεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Πενσούλανία» 28.720 τόν. γκρός τού 1958 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν.

—Πρὸς διάλυσιν ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ κυ-

πριακὸν φορτηγόν «Πόλα Μόνικας» 7.548 τ. γκρός τού 1954. Πακιστανοὶ διαλυταί. Τιμὴ δολ. 68 κατὰ τὸν ἑλ. ἐκτοπίσματος.

—Τὸ φορτηγόν «Ελ Ινκα» 2.007 τόν. γκρός, τού 1953 ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15νθήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοιῶν ἑλληνικῆς Ιδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας:

—«Βιζαντίνης Ηγκλ», κυπριακόν, 1.882 τόν. γκρός, ἀπὸ 12.2.78, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Κατσουφρῆς.

—«Δέαποινα Ζ.», λιθεριανὸν, 7.422 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.4.78, ἐκπρόσωπος κ. Παν. Ηλιόπουλος.

—«Σιδέρης», λιθεριανὸν, 16.405 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.4.78, ἐκπρόσωπος κ. Αικατερίνη Πρεζάνη.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Εἰς «Κάλυμνος» μετωνυμάσθη τὸ δεξαιμενόπλοιον «Αποκία» 13.022 τόν. γκρός τού 1959.

—Μετωνυμάσθη «Καλυψώ Τρέιντερ» τὸ φορτηγόν «Σπίρι οὖ 77» 2.881 τόν. γκρός τού 1959. Σημαία Παναμᾶ.

—Εἰς «Αραχθός Μπρίζ» μετωνυμάσθη τὸ φορτηγόν «Ανταμ Σ.» 5.230 τόν. γκρός τού 1956 καὶ ὑψώσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TPANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἀνευ δασμοῦ (transit).

Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμῶν ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

ΟΙ ΝΕΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΤΟΥ Ε.Ν.

Ο 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Εμμ. Κεφαλογιάννης έπέδωσε την 8ην 'Ιουλίου τά διπλώματα σε 223 δοκίμους άξιωματικούς του 'Εμπορικού Ναυτικού, που άπειροι ήταν από τις Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. 'Ασπροπόρου - Σκαραμαγκά - 'Ελευσίνος.

Μιλώντας κατά την διάρκεια τής τελετής ό.κ. 'Υπουργός ύπουργόμισε τὰ πιὸ κάτω, άπειθυνόμενος πρὸς τοὺς νέους δοκίμους πλοιαρίχους, μηχανικούς καὶ ἀσυρματιστές τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικού: «Ἐσεῖς οἱ μέλλοντες ἀξιωματικοὶ τῶν πλοίων τῆς γιγαντίας 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ποὺ κατέχει τὴν πρώτη θέση στὸν κόσμο καὶ ἀποτελεῖ τὸ σύχρονο ναυτιλιακὸ θαῦμα γιὰ τὸ ὅποιο σεμνύνεται ὀλόκληρη ἡ 'Ελλάς, ἀναλαμβάνετε τὴν μεγάλη εὐθύνη, ἄλλα καὶ τὴν τιμὴν νὰ συνεχίσετε τὶς ναυτικὲς παραδόσεις καὶ τὴν διαιώνιση τῶν ναυτικῶν ἀρετῶν τῆς φυλῆς μας, οἱ ὅποιες στὴν μακράνθη ιστορία τοῦ 'Εθνους ἀπετέλεσαν ὅχι μόνο τὴν βάση τοῦ ναυτικοῦ μεγαλείου τῆς Πατρίδος, ἄλλα καὶ ούσιαστικὸ παράγοντα τῆς ίδιας τῆς ὑποστάσεως τοῦ ἔθνους μας.

Αὐτὴ τὴν διαρεία κληρονομιὰ ἐπωμίζεσθε τὴν ιερὴ αὐτὴ στιγμὴ καὶ σᾶς καλὸν χάριν τῆς ἑθνικῆς καὶ τῆς ναυτικῆς μας ιστορίας νὰ διατηρήσετε ἀκμαῖο καὶ ἀκατάληπτο τὸ ἑθνικὸ σας φρόνημα, δῆτας τοῦτο ἐνστολάχηκε στὶς ψυχές σας ἀπὸ τοὺς γονεῖς καὶ τοὺς ἄξιους καθηγητὲς τῆς Σχολῆς σας κατὰ τὸν χρόνο τῆς ἐκπαίδευσέως σας.

'Επιβάλλεται ἀκόμη ἡ εἰκόνα τῆς ἀναπτυπαμένης γαλανολευκῆς νὰ παραμένει στὴν σκέψη καὶ στὶς καρδιὲς σας καὶ νὰ κατευ-

θύνει τὶς πράξεις σας διότι πέραν τῶν ἄλλων ἀποτελεῖτε καὶ τοὺς καλύτερους πρέσβεις τῆς χώρας στὶς θάλασσες καὶ τὶς μακρινὲς πατρίδες ποὺ ἐπισκέπτεσθε.

Μὲ αἰσθῆματα στοργῆς σᾶς προπέμπω καὶ σᾶς εὔχομαι ὀλόψυχα καλὴ σταδιοδρομία στὸ ὁραῖο ἐπάγγελμα ποὺ ἐπιλέξατε.

Οι οινοὶ εἰναι ἄριστοι καὶ ἔκεινάτε μὲ οὐρίῳ ἀνέμο γιὰ νέους ὅριζοντες.

Σᾶς εὔχομαι ἐπίσης ὁ 'Άγιος Νικόλαος ὁ προστάτης τῶν ναυτικῶν νὰ σᾶς προστατεύει πάντοτε καὶ νὰ ἔχετε καλὰ καὶ γαληνέμα ταξίδια.

Προηγουμένως ἀνέγνωσε τὴν ἡμερησία διαταγὴ πρὸς τοὺς ἀποφοίτους ὁ Διοικητὴς τῶν Σχολῶν 'Ασπροπόρου 'Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Μητροβασιλεὺς Νικ., ὁ ὅποιος μεταξὺ ὄλλων ἐτόνισε τὰ ἔξης:

«Οἱ Διοικήσεις τῶν Σχολῶν καὶ οἱ καθηγητὲς σας αἰσθάνονται ὑπερηφάνεια διότι σᾶς βλέπουν σήμερα σοβαροὺς καὶ ὑπερήφανούς ἔτοιμους ἀπὸ κάθε ἀποψῆ νὰ ἔκεινάτε σᾶς ἀλλινοὶ ἀθλητὲς τὸν ἀγῶνα ἐπαγγελματικὸ στίβο ποὺ σεῖς οἱ ἴδιοι διαλέξατε. Στὸ χώρῳ αὐτὸ ἀποκτήσατε δόλες τὶς ἀναγκαῖες προϋποθέσεις γιὰ νὰ ἔξειλιχθῆτε σὲ ἡγετικὰ στελέχη τῆς μεγαλύτερης Ναυτιλίας τοῦ κόσμου.

Οι Δημόσιες Σχολές 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, χωρὶς καμμιὰ οἰκονομικὴ ἐπιδάρυνση σᾶς προσέφεραν ἀνάτερην ἐπαγγελματικὴ ἐκπαίδευση γιὰ νὰ μπορέσετε νὰ ἀνέλθετε εύδοκιμα τὶς θαυμίδες τῆς ιεραρχίας σας καὶ νὰ διακριθῆτε στὸν τομέα τῆς ἐπαγγελματικῆς σας δραστηριότητος. 'Απὸ σᾶς καὶ μόνο ἔξαρτάτε νὰ ἀξιοποιήσετε τὰ προσόντα καὶ τὶς γνώσεις σας πρὸς δρέλος δικό σας

καὶ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Σᾶς εὔχομαι καλὰ ταξίδια.

Στὴν τελετὴ παρέστησαν ἐπίσης ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Π. Σαρλής, ὁ 'Αρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος 'Αντινάρχος κ. Σκιαδᾶς 'Αλκης, ὁ 'Υπαρχηγὸς αὐτοῦ 'Υποναύαρχος κ. Καραμήτρος 'Αριστ., ὑπρεσιακοὶ παράγοντες τοῦ 'Υπουργείου, ἐκπρόσωποι τῶν 'Ενόπλων Δυνάμεων καὶ Σωμάτων 'Ασφαλείας, οἱ τοπικὲς 'Αρχές, ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὄργανων, συγγενεῖς τῶν ἀποφοίτων, καθὼς καὶ ὄλλοι προσκεκλημένοι.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΣΕΙΣΜΟΠΛΗΚΤΟΥΣ

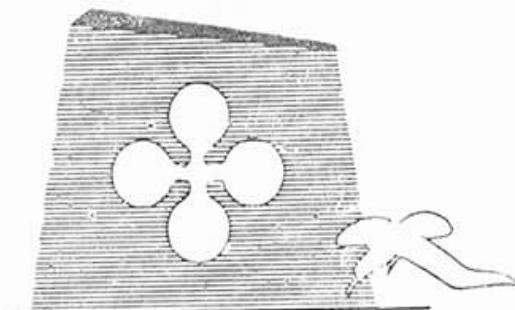
Πέντε ἑκατομμύρια δραχμᾶς διέθεσεν ἡ 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ τῆς Συμβουλίου, διὰ τοὺς σεισμοπλήκτους Θεσσαλονίκης. Σχετικὴ ἐπιταγὴ παρέδωσεν ἐκπρόσωπος τῆς 'Ειδώσεως εἰς τὸν 'Υπουργὸν Προεδρίας Κυβερνήσεως κ. Κων. Στεφανόπουλον, μαζὶ μὲ ἐπιστολὴν τοῦ Προέδρου της κ. 'Αντ. Χανδρῆ, εἰς τὴν ὁποίαν μεταξὺ ὄλλων τονίζεται ὅτι «Τὰ Μέλη τοῦ Δ.Σ. ἔξεφρασαν τὴν βαθυτάτην αὐτῶν ὁδύνην διὰ τὰς σημειωθείσας καταστροφάς, ιδιᾳ δὲ διὰ τὴν ἀπόλειαν τῆς πολυτίμου ζωῆς τῶν θυμάτων καὶ εἰς ἐκδήλωσιν συμπαραστάσεως ἀπεφάσισαν ὅπως θέσουν εἰς τὴν διάθεσιν 'Υμῶν ποσὸν δρχ. πέντε ἑκατομμυρίων (5.000.000) προκειμένου νὰ διατεθῇ, κατά τὴν κρίσιν σας, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν εἰς τὸν τομέα περιθάλψεως τῶν σεισμοπλήκτων τῆς συμπρωτευούσης».

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4526.644
4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ
MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
TSS ΑΤΛΑΣ
MV ΕΡΜΗΣ
MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
MTS ΟΡΦΕΥΣ
MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ
MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11
MV ΖΕΥΣ
MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ
MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ
MV ΩΚΕΑΝΟΣ
MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζιέραι: Αἰγαῖον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική 'Αμερική καὶ 'Αφρική

ΕΙΣ ΠΛΟΙΑ - ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Εις έκτεταμένην στατιστικήν μελέτων άναφερομένην είς τά πλοϊα-κοντέινερς τού τρίτου κόσμου, ή γνωστή γαλλική ναυτιλιακή έπιθεώρησης «JOURNAL DE LA MARINE MAR-CHANDE», άναλύει τους στόλους κοντέινερς (σκάφη χωρητικότητος 300 έμπορευματοκιβωτίων και άνω) 21 χωρών, μετέπειτα από την Έλλαδα. Σημειωτέον ότι τό περιστιών δύντοτοι τεύχος είχεν αφιερώσει είς τάς 16 χώρας (ΗΠΑ, Μ. Βρετανία, Γερμανία, Ιαπωνία, κλπ.), αι δύοισι ήγουνται είς δύναμιν στόλου - κοντέινερς.

Διά την Έλλαδα —μέχρι τέλους τού '77 — άναφέρονται 53 σκάφη, συνολικής μεταφορικής ίκανότητος 896.650 τόν. d.w. και χωρητικότητος είς έμπορευματοκιβώτιο 22.711. Έπι τών σκαφών τούτων τά 7 πρώτα (115.850 τόν. d.w. και χωρητικότητος 2.850 έμπορευματοκιβωτίων) άπεκτησε τό 1969, συνέχισε δέ την άνοδικήν πορείαν μετάχμας κατά τά έτη 1972 καὶ 1973, καθ' α προσέθεσεν είς τάς στόλους τών κοντέινερς 244.160 και 278.760 τόν. d.w. άντιστοίχως. Τό 1977 προσέθεσε δ' άκρων πλοϊα-κοντέινερς 69.300 τόν. d.w. (χωρητικότητος 5.550 έμπορευματοκιβωτίων).

Λοιποί συνεχεταζόμεναι χώραι είς τήν ώς δύνα μελέτην, έπομεναι τής Έλλαδος είς στόλους κοντέινερς, είναι ή Πολωνία (328.700 τόν. d.w.), Αυστραλία (272.300 τόν. d.w.), Αφρικ. Ενωσις (158.800 τόν. d.w.), Νότ. Κορέα (144.100 τόν. d.w.), Σιγκαπούρη (102.800 τόν. d.w.), Γιουγκοσλαβία (123.650 τόν. d.w.) κλπ.

ΤΟ «ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ»

Τό έκπαιδευτικό σκάφος «ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ» κατέπλευσε με σπουδαστές τών Δημοσίων Σχολών E.N. στό Καστελλίζο. Οι κάποιοι τής άκριτικής αύτής περιοχής έπεφύλαξαν ένθυμοισιόν υπόδοχη στούς Δοκίμους E.N. και τό πλήρωμα τού πλοίου, οι οποίοι ώς γνωστὸν έκτελούν έκπαιδευτικούς πλόες στά νησιά μας.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ ΕΝΙΣΧΥΕΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

Ο 'Ελληνικός Νηογνώμων, άναλόγως τών άποτελεσμάτων τών έργασιών του κατ' έτος, διαθέτει μέρος είκ τών κερδών του ύπερ τής τεχνικής και ναυτικής έκπαιδευσεως τών νέων τής χώρας μας.

Συμφώνων πρός τά άποτελέσματα τού 1977 τό διαθέσιμον ποσόν άνέρχεται είς δρχ. 120.000.

Η διάθεσίς του θά πραγματοποιηθή πρός

καθορισθείσας παρά τής διευθύνσεως τού 'Ελληνικού Νηογνώμονος Σχολάς, έγκρισίς και μέσω τού 'Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΚΥΡΩΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

'Από τό 'Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προωθεῖται άρμοδιώς σχέδιο Νόμου «για τήν κύρωση τής υπ' άριθ. 147 Διεθνούς Συμβάσεως 'Εργασίας, ή όποια αναφέρεται στά έλλοιαστα έπιπεδα άσφαλειας πού πρέπει νά διαθέτουν τά έμπορικά πλοία. 'Η κύρωση και από τήν χώρα μας τής Συμβάσεως τής Διεθνούς 'Οργανώσεως 'Εργασίας έχει βασικό σκοπό τόν έλεγχο τών πλοίων έκεινων, τά όποια δὲν συγκεντρώνουν τά άπαιτούμενα έλλοιαστα έπιπεδα άσφαλειας, καθώς και τόν έξαναγκασμό αύτῶν πρός συμμόρφωση στούς διεθνώς ισχύοντες σχετικούς Κανονισμούς.

'Η ούμβαση αυτή καθιερώνει σειρά μέτρων και άσκει έλεγχο σε διάφορά τούς κανόνες άσφαλειας τών πλοίων, τά προσόντα και πιστοποιητικά πού πρέπει νά διαθέτουν οι άπαιχολούμενοι πάνω στά πλοία ναυτικοί, τίς ώρες έργασίας τών μελών πληρώματος, τίς συνθέσεις πληρωμάτων, τήν κοινωνικήν άσφαλισιν τών ναυτικών και τίς έν γένει συνθήκες διαβιώσεως πάνω στά πλοία.

Τά άνωτέρω άποτελούν θήμα προόδου για τήν διεθνή Ναυτιλία και ένα σοβαρό άναστατώκο παράγοντα στά ναυτικά άτυχήματα. 'Η έφαρμογή τών μέτρων αύτῶν και στά έλληνικά έμπορικά πλοία θά έχει πολὺ εύεργετική έπιδραση γιά τούς ναυτικούς μας και γιά τήν Ναυτιλία μας γενικότερα.

Τήν άνωτέρω διεθνή σύμβαση έχουν κυρώσει τά περισσότερα Εύρωπαϊκά Κράτη, τά όποια ήδη τήν έφαρμόζουν.

Τό γεγονός αύτό δημιουργεῖ μία πρόσθετη ύποχρέωση τής χώρας μας νά κυρώσει τήν έν λόγω σύμβαση, έν όψει τής συνδέσεώς μας με τήν ΕΟΚ και τής άναγκης προσαρμογής τής Νομοθεσίας μας πρός τό Κοινοτικό Δίκαιο.

κύλον τών περιοδικών τής κατηγορίας της.

Δι' αυτό καὶ έκ τού τεύχους 'Απριλίου - Μαΐου, τό όποιον προσφάτως έκυκλοφόρησεν, τίποτε νομίζομεν δὲν ύπάρχει έκ τών περιεχομένων του, τό όποιον δὲν θά είχε ένδιαφέρον διά τούς ταξιδεύοντας ναυτικούς τής έταιριάς, πού άποτελούν και τόν τελικόν στόχον του. 'Από τήν μίαν πλευράν τά έσωτρικά ένδιαφέροντα (κίνησης πλοίων, ειδήσεις εκ τών οικογενειών, δραστηριότης έταιριάς κλπ.) και άπό τήν άλλην τά γενικώτερα άρθρα και οι ναυτικοί είδήσεις έπι τών διαφόρων θεμάτων πού άπασχολούν τών σύγχρονον ναυτικόν.

* * *

'Ελάθομεν έπίσης τάς ωραιοτάτας έκδόσεις τού περιοδικού «ΠΕΡΙΗΓΗΤΗΣ» (πεύχος 'Ιουλίου - Αύγουστου) και τής μηνιαίας έπιθεωρήσεως (τεύχος 'Απριλίου - Μαΐου), τού 'Εμπορικού και Βιομηχανικού 'Επιμελητηρίου Πειραιώς, με πλουσιωτάτην υλην έπαγγελματικού ένδιαφέροντος.

SURVEYOR

'Εκυκλοφόρησε τό τεύχος τού Μαΐου τού περιοδικού «SURVEYOR» τό όποιον, ώς γνωστόν, άπό δωδεκαετίας ηδη έκδιδει δ' Αμερικανικός Νηογνώμων (American Bureau of Shipping).

'Η λίαν έπιμελημένη έκτύπωσις και εικονογράφησης, καθώς και ή έπιλογή τής έκδεκτης ύλης άποτελούν και τού τεύχους αύτού τά χαρακτηριστικά. 'Εκ τής ύλης ταύτης σημειούμεν τό άρθρον περί τού 'Αμερικο - Καναδικού 'Οργανισμού SEA USE διά τήν έπιστημονικήν και οικονομικήν άναπτυξιν τού Νοτιοδυτικού Είρηνοκού, τό άρθρον περί τών έπιπτωσεων τής άλλαγής τόπων καλλιεργείας και καταναλώσεων διαφόρων δασικών γεωργικών προϊόντων, τό άρθρον περί τών περιοδικών έπιθεωρήσεων τού A.B.S. εἰς τήν περιοχήν τού 'Ακρωτηρίου Καλής 'Επιδίου και διάφορα ιστορικά σημειώματα (ή άπαρχη τής ναυπηγοβιομηχανίας εἰς τό Νέον "Αμετρυνταμ, τά ναυτικά γραμματόσημα κλπ.).

SHIPBUILDING AND MARINE ENGINEERING IN JAPAN

'Επιβλητικός είς έμφανισιν και πλούσιος είς ένημέρωσιν έκυκλοφόρησεν ό έτήσιος τόμος «Ναυπηγία και ναυτικοί μηχαναί έν Ιαπωνία», τόν όποιον έκδιδει άπό τής ίδρυσεώς της ή "Ενωσις τών Εξαγωγέων Πλοίων τής Ιαπωνίας.

Μετά τήν έτησίαν έκθεσιν περί τής καταστάσεως τής ιαπωνικής ναυπηγοβιομηχανίας και τού έντυπωσιακού πίνακος τών άπο τού 1976 πραγματοποιηθεισῶν ναυπηγήσε-

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΑΛΚΥΩΝ**

Τό έκτεταμένον φάσμα ναυτιλιακών ένδιαφέροντων ήτο άνεκαθεν τό χαρακτηριστικόν τής περιοδικής έκδόσεως τής έταιριάς «Θενανάρις» ή όποια, με τόν τίτλον «ΑΛΚΥΩΝ», άπό έτών ήδη κατέχει ζηλευτήν θέσιν εἰς τόν

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

Bonds
Stores

KATOPIN
THLEGRAPHIKHS
ENTOLHS

Καθαρισμοί, έπιδιορθώσεις τών έπανερχομένων έκ Λάγος πλοίων

Πρωτεραιότης, εἰς τά ναυπηγεῖα

EIDIKOS DIA PRAKTOREYES ELLHNWN EFOPLISWTWN EKPTWOSIS 20%

O MONADIKOS APO TOU 1945 ELLHNNIKOS OIKOS EIS TAS KANARIΟΥΣ NIHOY

THLEGRAPHIKHN DIEYTHONIS: "CALCONEX"

TAXYDROMIKHN DIEYTHONIS: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTF - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA TETRAΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

DIEYTHONIS OIKIAS: AVENIDA MESA Y LOPES 67, 15B 24ΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

THLEΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - 265.748, OIKIAS: 272.001

'Αντιπρόσωπος εἰς Έλλαδι: FIRST NAVIGATION COMPANY (Βασίλειος Βαρότος)

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 25 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 411.1100

ων διάλογαριασμόν είνων πλοιοκτητών, ά-
κολουθεὶ κατά κεφάλαια ή δραστηριότης
τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων εἰς τοὺς διαφό-
ρους τομεῖς πλοίων (κοντέινερς, πολυδύνα-
μα, φορτηγά, μπάλκ κάρριερς, πολλαπλῆς
χρήσεως, δεξαμενόπλοια, υγραεριοφόρα, έ-
πιβοτηγά, διάφορα), καθὼς καὶ εἰς τοὺς
τομεῖς τῶν ἐπισκευών, αύτομαστισμοῦ καὶ
ναυτικῶν μηχανῶν. Ακολουθεὶ ή ἔκτενής πε-
ριγραφὴ ἐνός ἔκαστου ἐκ τῶν ναυπηγικῶν
συγκροτημάτων, τὰ ὅποια ἀνήκουν εἰς τὴν
"Ενωσιν καὶ ὁ τόμος κλείει μὲ τὸν πίνακα

τῶν πρακτόρων καὶ μεσιτῶν τῆς ιαπωνικῆς
ναυπηγικού μηχανίας. Εἰς ἑκάτης κειμένου πα-
ραστατικὸς χάρτης τῆς "Ιαπωνίας δεικνύει
τὴν θέσιν ὅλων τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστά-
σεων τῆς χώρας.

Πολυτελῆς καὶ θαυμασίως εἰκονογραφημέ-
νος ὁ ἐκ 280 σελίδων τόμος, εἶναι ἀσφαλῶς
χρησιμότατος εἰς τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν,
ὅστις ἀπὸ μακροῦ ἥδη ὑπῆρχεν ὁ καλύτερος
πελάτης τῆς ιαπωνικῆς βιομηχανίας τῶν
ναυτικῶν κατασκευῶν.

ΑΠΛΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Γράφει ὁ κ. Γ. ΦΡΕΡΗΣ

"Η αἰσιοδοξία ποὺ ἐπεκράτησε τὸν περα-
σμένο Μάιο καὶ τὸ πρῶτο ἥμισυ τοῦ 'Ιου-
νίου ἔρχεται νὰ ἔξαφανίζεται. Περιστοικι-
κὴ φαίνεται πώς ἥταν ἡ ζήτηση χωρητικό-
τητος, κυρίως γιὰ σιτηρά. Η πλεονάζου-
σα χωρητικότητα ἐπέδρασεν ἀνασταλτικά
καὶ τὸ κενὸν ἐκαλύφθη. Τυχεροὶ ὅσοι ἔκε-
νες τὶς μέρες είχαν διαθέσιμα σκάφα, έ-
πειταχαν ἔστω μιὰ προσωρινὴ ἀνακούφιση.
Η κατάσταση ποὺ ἐπικρατεῖ σήμερα, ἂν
δὲν εἶναι τελείως ἀπογοητευτική, δὲν μπο-
ρεῖ πάντως νὰ ἀποτελέσει ἔχεγγυς γιὰ μιὰ
καλύτερη αὔριο. Εὐπαθῆς ὁ τομεὺς τῶν θα-
λασσών μεταφορῶν, ἄφρηκτα συνδεδεμένος
μὲ τὸ γενικότερο μηχανισμὸ τῆς παγκόσμι-
ας οἰκονομίας, ἡ διόπιστος ἀπὸ πολλὰ χρόνια
τώρα νοσεῖ, χωρὶς νὰ διαβλέπεται εὔκολα
μιὰ βελτίωση ἢ ἔξυγίαση. "Υποχρεωμένη,
λοιπόν, καὶ ἡ Ναυτιλία νὰ ύψισταται τὶς
συνέπειες καὶ τὶς ἐπιπτώσεις τῶν διακυ-
μάνσεων τοῦ παγκοσμίου οἰκονομικοῦ κυ-
κλώματος.

Βρισκόμαστε μέσοις σ' ἔνα «φαῦλο κύκλῳ». Δύσκολη πολὺ φαίνεται ἡ διάσπαση του, τόσο γιὰ τὸ ἔγγυς, ὅσο καὶ γιὰ τὸ προσε-
χὲς μέλλον. Η προσοχὴ ὅλων μας ἔχει στραφεῖ σ' ἔνα μαγικὸ ἀριθμό. Τὸν 1980. "Ολοὶ νομίζουμε ὅτι σᾶν φθάσουμε σ' αὐ-
τὸν, τὰ πάντα τὸ δράχιστον νὰ φαντατοκιά-
ρινα. Βέβαια ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς δηγῆς ἀπὸ τὴν σκέψη οἰκονομικῶν ἐγκεφάλων. Δὲν ξέρω πιὰ στοιχεῖα χρησιμοποίησαν καὶ ποιεὶς με-

θόδους γιὰ νὰ καταλήσουν σ' ἔνα τέτοιο συμπέρασμα. "Αν χρησιμοποίησαν στοιχεῖα στατιστικῆς αὐτὰ εἴναι ἀπατηλά, χρησι-
μεύουσαν στὴν οἰκονομικὴ ἐπιστήμη, ἀλλὰ δὲν εἴναι ἀπόλυτα σίγουρα. Μπορεῖ νὰ γεννοῦν ἐλπίδες, ἀλλὰ αὐτὲς μὲ ἔνα τυχαῖο, ἔνα ἀ-
πλὸ γεγονός, ἀνατρέπονται μέσα σὲ μιὰ νύχτα. Πολλοὶ παρασύρονται μὲ τὶς προ-
φητεῖες αὐτὲς καὶ κανονίζουν τὸ ἐπιχειρη-
ματικὸ τους πρόγραμματα ἔχοντες σᾶν γνώ-
μονα τὶς προβλέψεις αὐτῶν τῶν εἰδικῶν οἰ-
κονομολόγων. Γιὰ τὴν δύρα λοιπὸν θασιζό-
μαστε στὴν ίδεα ὅτι μετὰ τὸ 1980 θ' ἀρχί-
σουν νὰ καλυτερεύουν οἱ μέρες, κι ἀπὸ σή-
μερα ὡς τὸ 1980 μᾶς λείπουν ἀκόμη δεκα-
οχτὼ μῆνες. Καὶ ἔταν ἀκόμη δεκτοῦμε σᾶν δεδομένο αὐτό, πάλι ὁ χρόνος εἴναι πολὺς,
γιατὶ ἡ Ναυτιλία πολλὰ χρόνια τώρα τα-
λαιπωρεῖται καὶ ἀντιμετωπίζει δύσκολες
καταστάσεις. "Εχει φτάσει στὸ ἔσχατα δ-
ρια ἀντοχῆς. Τὸ οἰκονομικὸ ὄξυγόνο τελειώ-
νει. Πολλοὶ εἴναι ἔκεινοι ποὺ νοιώθουν τὰ
πρώτα συμπτώματα ἀσφυξίας. Ναυτιλίες
ὅπως ἡ Νορβηγικὴ καὶ ἡ Σουηδικὴ εἶδαν τὸ
ναυτιλιακὸ τους οἰκοδόμημα νὰ συγκλονί-
ζεται.

* * *

Η "Ελληνικὴ Ναυτιλία, ἡ τόσο διογκο-
θεῖσα ύφισταται κατά τρόπον «ιδιαίστων
ἐπαχθῆ» τὶς συνέπειες τῆς παγκόσμιας οἰ-
κονομικῆς ἀνοταραχῆς καὶ ἀστάθειας. Φο-
ρωμένη μὲ δυσβάστακτες οἰκονομικὲς ὑπο-

χρεώσεις, ποὺ τὶς ἐπωμίστηκε κάτω ἀπὸ
τὴν παρόρμηση τοῦ λεγομένου «έλληνικού
δαιμονίου», δαιμόνιο ποὺ δὲν ἀναγνωρίζει
φραγμούς, ριφοκίνδυνο, ρίχτηκε στὴ μεγά-
λη περιπέτεια, σὲ τέτοιο σημεῖο, ὡςτε οἱ
ἔνοι νὰ ἔνθαρρυνωται ἀπὸ τὴν αἰσιοδοξία
μας καὶ νὰ μᾶς παίρνουν σᾶν παράδειγμα
καὶ σὲ πολλὲς περιπτώσεις νὰ μᾶς μιμούν-
ται. Οἱ "Ελληνες παραγγέλνουν σκάφη, ὃς
παραγγείλουμε καὶ μεις, κατὶ ξέρουν αὐ-
τοί, δὲν γελούνται εύκολα, ἔχουμε ἀποδεί-
ξεις ἀπὸ τὸ παρελθόν.

* * *

Τῆς θάλασσας τὸ χρῶμα είναι γαλάζιο,
στὰ μάτια σᾶν ὅμως ἔκεινων ποὺ ἔχουν ρίξει
ὅλη τὴ δραστηριότητά τους σ' αὐτὴν, τὸ
γαλάζιο φαίνεται πράσινο, σᾶν τὸ χρῶμα
τῆς πράσινης τοσάχας ποὺ σκεπάζει τὰ τρα-
πέζια τῶν τυχερῶν παιχνιδιῶν. Λίγοι είναι
ἔκεινοι ποὺ ὑπελόγισαν κρατώντας τὸ
«κουμπάστο». Είναι συντηρητικοί, ἀνθέλε-
τε οἱ συνετοί, αὐτοὶ ποὺ ἀκολουθήσαν τὸ
δόγμα «κλέβεις τῆς θάλασσας». "Ετοι μπή-
κεμε σ' ἔνα δρόμο σχεδὸν ἀδιέξοδο, ποὺ
ἄντι νὰ ὅδηγει στὸ ξέφωτο, ὀδηγεῖ μᾶλλον
σὲ ἀτραπούς σφαλέρες, ποὺ ἡ ἀκρη τους
πολλὲς φορὲς είναι ὁ κρημνός.

Πολλοὶ σκόπευσαν σὲ ἀριθμούς σκαφῶν
καὶ τονιάζ. "Αγνόησαν τὴν ποιότητα. "Απ'
αὐτῆς τῆς πλευρᾶς μπορεῖ νὰ ὑπερφανεύ-
τούμε πῶς ἔχουμε πολλὰ καράβια καὶ ἑκα-
τομμύρια τόννους. Τὸ 30% ὅμως είναι πα-
ρήλικα καὶ πολὺ ἀπέχουν ἀπὸ τὸ σύγχρο-
νο σκάφος ποὺ καὶ ἀκόμη στὶς δύσκολες
περιστάσεις σᾶν τὶς σημερινὲς τρώνε ἀπὸ
τὶς σάρκες τους γιὰ νὰ μπορέσουν νὰ ἐπι-
ζήσουν. Βαρείατὰ ξειδα, ἀσφαλιστρα καὶ
ἐπασφάλιστρα, ἐπισκευές, χρεωλύσια κλπ.

"Ιδια κεφάλαια δὲν ὑπάρχουν, κι ἀν ὑ-
πῆρχαν στείρεψαν, καταφέυγουμε, λοιπόν,
στὸν δανεισμό, σπαταλούμε πολλὰ γιὰ νὰ
ἀγοράσουμε «πλωτὸ παλησίδερο», τὸ συ-
ντρούμε μὲ χίλιους συνδυασμούς, ἐλπίζον-
τας πάντα στὸ μαγικὸ ἀριθμό.

"Ἄσ αφήσουμε τὰ «σέκοντ χάντ» κι ἀς
έρθουμε στὰ νεοταραγγελθέντα στὰ γιαπω-
νέζικα ναυπηγεία. Κι ἔδω ἡ κατάσταση
δὲν είναι ἀνθηρή. Μπροστὰ στὸ γιὲν τὸ δολ-
λάριο κατρακύλησε. 'Ελκυστικές οἱ συμφω-
νίες μὲ τοὺς Γιαπωνέζους. Πιστώσεις μα-
κροχρόνιες, προκαταβολὲς ἐλάχιστες, ἀλλὰ
στὸν παράγγειλες καράβι μὲ διακόσια ἐ-
νενήντα γιὲν, τὸ δολλάριο καὶ τώρα τὸ δλέ-
πεις στὰ 205 πῶς ἀντιμετωπίζεις τὴ προ-
καταβολικὴ ζημιὰ πρὶν ἀκόμη τὸ παραλά-

17 Bethlehem drydocks in 6 harbors to service your ships in the U.S.A.

BethShip



SAN FRANCISCO
LOS ANGELES
BOSTON
NEW YORK
BALTIMORE
BEAUMONT

Bethlehem Ship Repair Sales:
1 State St. Plaza, New York, NY 10004
Phone: (212) 558-9500 • Telex: 222847

Represented in Greece by:

N. Bogdanos Marine Bureau, 85 Akti Miaouli, Piraeus
Phone: 452-0228

βεις; Κι' ή ζημιά είναι μεγάλη πού έξισώνει μὲ τὸ δαρύ της τίμημα κάθε εύκολία ποὺ πέτυχες στὴ χώρα τοῦ «άναπτείλλαντος ή-λίου».

Τόκος δαρύς. Οι Γιαπωνέζοι σκληροὶ διαπραγματεύτες κάτι είχαν μυριστεῖ. Συμβόλαια μὲ «γιὲν», όχι μὲ δολάρια. Πέσαμε σὲ παγίδα; Μάς παρέσυρε ὁ ἐνθουσιασμός; «Οτι δύος καὶ ἄντα συμβαίνει ἀπ' τὸ δύο μόνο σ' ἔνα «θαῦμα», ἀπὸ κείνα στὰ ὅποια ἐμεῖς συνηθίσαμε νὰ πιστεύουμε, μπορεῖ νὰ μᾶς ἐλαφρώσει τὸ πρόσθετο αὐτὸς οἰκονομικὸς δάρος. Τὸ δάρος αὐτὸς γίνεται ἀκόμη ἐπαχθέστερο ὅταν οι παραδόσεις τῶν νεοναυπηγουμένων ἀρχίζουν σὲ μιὰ στιγμὴ ποὺ ή ναυλαγορὰ δὲν μπορεῖ νὰ δεχτεῖ ἔστω καὶ νεοναυπήγητα, ποὺ θὰ δουλεύουν μόνο γιὰ νὰ ἔξοφλούν τοκοχρεωλύσια, δίχως ἀπόσθεση, δίχως ἔξυπηρέτηση κεφαλίους.

Μέσας δύος στὴ σημερινὴ ἀστάθεια —κυρίως τὴ νομισματική—, τὸν πληθωρισμό, τὴ κάμψη τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητας, μὲ ποὺ τρόπο δάρο μπορέσουμε ν' ἀντεπεξέλθουμε;

Κυρίως μιλάμε γιὰ τὴ δική μας Ναυτιλία. Αύτὴν πρέπει νὰ περισώσουμε. Τὸ πρώτο μέτρο δάρο πρέπει νάναι ὁ φραγμὸς τῆς ηλικίας ποὺ πρέπει νὰ θεσπισθεῖ. Τὰ εἰκοσι χρόνια ἐνὸς καραβίου είναι πολλὰ. Τὰ δεκαπέντε είναι κάπιτος φυσιολογικά μὲ ἐλάχιστο περιθώρια νὰ πετύχουμε μηδαμινές ἀπόδοσεις. Ή ἐλληνικὴ σημαία νὰ μὴ δίνεται γιὰ κάλυψη «παλαιοσιδερικῶν». Κεφάλαια σπαταλῶνται καὶ πιθανὸν νὰ ἔχανεμίζονται. Ἐξυγίανση, λοιπόν, στὸ πρότο στάδιο, αὐτὴ θεωροῦμε ἀπαραίτητη. Συ-

νέχεια θὰ πρέπει νὰ ἀπολλαγούμε ἀπὸ τὰ παλῆα. Δὲν εἴμαστε δέδαια συνηθισμένοι στὸ συνεταιριστικὸ πνεῦμα, δόστε ἀντὶ πέντε παλῆων ν' ἀγοράζουμε συνεταιρικὰ ἔνα νέο, ποὺ ἔχει πολλές ἐλπίδες ν' ἀποδώσει. Οι τέσσερες χιλιάδες καράβια ἃς γίνουν λιγάτερα, ἀλλὰ διάχουν δυνατότητες νὰ ἐπιζησουν. Κι' ὅταν ἔξανθεμανθεῖ ἡ παγκόσμια οἰκονομία, τότε αὐτά τὰ λιγάτερα θὰ ἀποδώσουν πολὺ περισσότερα. Θὰ ἐλαφρυνθεῖ ἡ πλεονασματικὴ πίστη καὶ οι ναυλωτὲς θὰ πληρώσουν καλοὺς ναύλους ποὺ θὰ ἀντισταθμίσουν τὶς σημερινὲς συνθήκες.

Οι λίγες μέρες τῆς αἰσιοδοξίας ποὺ ἐπεκράτησαν πέρασαν γρήγορα. «Η Ναυτιλία δὲν μπορεῖ νὰ ξήσει μόνο μὲ τὶς μεταφορὲς στηρών. Χρειάζεται καὶ τὸ κάρδουν καὶ τὸ μετάλευμα καὶ τὸ πετρέλαιο. «Οταν δύος οι δύο μεγαλύτερες βιομηχανικὲς χώρες τοῦ κόσμου, η Ἰαπωνία καὶ ἡ Δυτικὴ Γερμανία, κρατοῦν σφιχτὰ τὸ συναδλαγματικὸ τους κομπόδεμα κι' ἀποτραβήχτηκαν ἀπὸ τὸ διεθνὲς οἰκονομικὸ παιχνίδι, τὶ μπορεῖ κανεὶς νὰ περιμένει; Γιὰ τὴν Ἀμερικὴ δὲν μιλάμε. Ή «ἡγέτις» δύναμη τῆς Δύσεως ἔχει τὰ ἀστωτερικά τῆς προβλήματα καὶ τὸ ἐμπορικό της ισοζύγιο πληρωμῶν είναι ἀλλειματικὸ κι' ἔφτασε σὲ ἀστρονομικὸς ἀριθμούς. Πάντας μπορεῖ νὰ δώσει τὴν ὥθηση μᾶς ἀναζωπύρωσης στὸ κύκλωμα τῆς βιομηχανικῆς ἀνακάμψεως; Τὶ πρέπει νὰ συμβεῖ, δηλαδή, γιὰ νὰ ἔξανθίσει νὰ λειπουργεῖ ἡ μηχανή;

Αύτὸς δέδαια τὰ ξέρουν ἔκεινοι ποὺ προφητεύουν, χωρὶς ἵσως νὰ λαδαίνουν ὑπὸ σημερινές συνθήκες καὶ ἀλλαγὲς ποὺ γίνηκαν ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ δεύτερου παγκο-

σμίου πολέμου.

Βαδίζουμε, σχεδόν, στὰ τυφλά, ἐνῶ γύρω μας γίνονται διεργασίες πολιτικού οικονομικού παγκόσμιου. Δυὸς γίγαντες κρατοῦν μὲ τὴν ισορροπία τοῦ τρόμου μίαν ειρήνην —τρόπος τοῦ λέγειν— ούσιαστικὰ δύμας δρισκόμαστε θεατές ἐνὸς παγκόσμιου οἰκονομικού πολέμου.

Οι τοπικὲς συρράξεις εἶναι «παρονυχίδες» οἵς ἔποχη ποὺ ἐπηρέαζαν τὸ παγκόσμιο οἰκονομικὸ σύστημα πέρασε. Μιὰ Κορέα, ἔνα Βιετνάμ —πρὶν λίγα χρόνια— ἔνα Σουεζ, ἥταν ἀρκετὰ γιὰ νὰ δώσουν μιὰ ὥθηση καὶ ἀνθηση. Ἀντίτιμο δύως τὸ ἀνθρώπινο αἷμα. Σήμερα τέτοιες λύσεις είναι ἀδιανότητες, πολὺ δὲ περισσότερο δὲν αὐτὲς πάρουν μεγαλύτερη ἔκταση.

Η θεραπεία τοῦ κακοῦ συνίσταται στὴ καλὴ θέληση τῶν ἀνθρώπων. Δόξα τῷ Θεῷ ἀνθρώπινα μυστὰ ὑπάρχουν, ὑπάρχει δύως καὶ ἡ ἀνθρώπινη φαγωμάρα. «Ἄν ύπάρξει ἡ θέληση καὶ οἱ ὑγέτες τῶν πλουσίων χωρῶν ἐπιζητήσουν εἰλικρινὰ τὴ λύση τοῦ προβλήματος, ποὺ πέντε χρόνια τώρα μᾶς παιδεύει, θὰ τὴ δροῦν. Θά παραμερίσουν δύως τὰ ιδιαίτερα συμφέροντά τους; Θὰ ξεπεράσουν αὐτὸς τὸ ἀδιέξοδο ποὺ στὴ βάση του εἶναι τεχνητό;

«Ἄν αὐτὸς τὸ πετύχουμε τότε πιθανότητες στὰ πρώτα χρόνια τοῦ 80 νὰ ἔξανθούμε τὶς καλές μέρες νὰ ἔξανθονται. Διαφορετικὰ ἡ τραγωδία θὰ συνεχίζεται μὲ ἀπρό-

· Όστόσο μὴ μπορῶντας νὰ κάνουμε διαφορετικὰ ἃς ἐλπίζουμε. «Άλλο φάρμακο γιὰ τὴν δύρα δὲν ὑπάρχει.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

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



CABLES:

“FAROSCO”

CAPE TOWN FAROS & CO. PTY. LTD.

Phones: 518183 - 518184 - 518185

AFTER HRS. TEL. 441.232 - 457.228 - 668.009 - 444.994

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΤΣΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΑΙΚΟΥ 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
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Έμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

νάς φορτίου (54%) και προσκρούσεις (50%).

Η ΑΝΑΚΡΙΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟ «ΑΜΟΚΟ ΚΑΝΤΙΖ»

Η ανάκρισις της Γαλλικής Γερουσίας διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «Αμόκο Καντίζ» κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ότι οἱ ιδιοκτήται τοῦ σκάφους φέρουν τὴν πλήρη ἀστικήν εὐθύνην ἀποζημιώσεως ὅλων ἐκείνων ὡς ὑπέφερον ἀπὸ τὴν ρύπανσιν, περιλαμβανομένου τοῦ γαλλικοῦ Δημοσίου.

Πλοιοκτήτρια ἔταιρία ἡτο ἡ «Αμόκο Τράνσπορτ Κόμπαν», τῆς Λιβερίας.

Ἡ ἔκθεσις ὑπολογίζει τὸ κόστος τῆς ρυπάνσεως εἰς 100 περίπου ἑκατόν, δολλάρια — 70 ἑκατ., δολλάρια αἱ δαπάναι καθαρισμοῦ καὶ τὰ ὑπόλοιπα δι' ἀποζημιώσεις ζημιῶν.

Ἡ Γερουσία πραγματοποιεῖ Ἑκκλησιν διεθνοῦς συνεργασίας κατὰ τῆς χρησιμοποίησεως σηματιῶν εὐκολίας καὶ πρὸς μείωσιν τῶν κινδύνων τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας. Ἐπικρίνει, ἐπίσης, τὴν γαλλικὴν Κυβέρνησιν, διὰ τὸν πλημμελῆ τρόπον ἀντιμετωπίσεως τῆς ρυπάνσεως.

Ἐν τῷ μεταξύ, εἰς τὴν διεξαγομένην ἐν Λονδίνῳ ἀνάκρισιν, ὁ κυβερνήτης τοῦ γερμανικοῦ ρυμουλκοῦ, τὸ ὄποιον ἐσπεισε πρὸς βοήθειαν τοῦ κινδυνεύοντος σούπερ τάνκερ, διὰ τὰ οἰκονομικὰ συμφέροντα τὰ ὄποια εἶχε ἀπὸ τὴν διάσωσιν ἡ μὴ τοῦ σκάφους.

Ἀπαντῶν εἰς τὸ πρόεδρον τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς εἴπεν ὅτι ἐλάμβανε δασικὸν μισθών καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν διασώσεως ἐνὸς πλοίου, ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα, περιλαμβανομένου τοῦ ίδιου, ἐλάμβανον μερίδιον. «Εἶχα οἰκονομικὸν συμφέρον νὰ δισσωθῇ τὸ πλοίον» εἶπε.

Προηγουμένως, ὁ κυβερνήτης τοῦ ρυμουλκοῦ εἶχε συμφωνήσει μὲ τὸν πρόεδρον, ὅτι διάσωσις ἐνὸς σκάφους τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ἀξίας τοῦ «Αμόκο Καντίζ» ἀξίζει τὴν προσπάθειαν.

Ἐνωρίτερον εἶχεν ἀρνηθῆ τὴν κατηγορίαν, ὅτι τὸ μόνον διὰ τὸ ὄποιον ἐνδιεφέρετο ἡτο νὰ συγκρατήσῃ τὸ σκάφος νὰ μὴ ἐξοκείλη ἔως ὅτου ὑπογραφῇ τὸ συμβόλαιον διασώσεως.

Ο πλοίαρχος τοῦ ρυμουλκοῦ παρετήρησεν ὅτι ὑπῆρξε γενικῶς Ἐλλειψις συνεργασίας ἐκ μέρους τοῦ «Αμόκο Καντίζ». Τὸ πλήρωμα καθυστέρησε νὰ προσέστη τὸν κάρον ρυμουλκήσεως καὶ δὲν ἐπληροφόρησε τὸ ρυμουλκὸν διὰ τὴν κλίσιν τοῦ πηδαλίου.

Ἐρωτηθεὶς διατί καθυστέρησε νὰ ἐτοιμάσῃ τὸν κάρον ρυμουλκήσεως, εἴπεν ὅτι ἡτο δύσκολος ἔργασία — ὁ κάρος ἡτο πάχος 6.5 ἵντσων — καὶ ἐνῷ ἡτοιμάζοντο διὰ τὴν ρυμουλκήσεως καὶ δὲν ἐπληροφόρησε τὸ ρυμουλκὸν διὰ τὴν κλίσιν τοῦ πηδαλίου.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΓΕΛΙΝΑ : Εἰς Δάντσιχ τὴν 5ην 'Ιουλίου, ἔχηται ἐπιθεώρησιν εἰς τὴν μηχανήν λόγω ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας. 'Ανελήφθησαν ἐπισκέψει.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ. : 'Αφίχθη εἰς Βαλένσια τὴν δην 'Ιουλίου καὶ ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν.

ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ (λ.) : 'Απὸ Θάντερ Μπαίν δι' 'Ολλανδίαν, μὲ 16.000 τόν. φορτίου, προστραζεν εἰς τὸν ποταμὸν Σαιν Κλαίρ (Μίτσιγκαν) τὴν 27ην 'Ιουνίου. 'Ανειλκύσθη τὴν ἐπομένην τὴν δυοθεῖσ δύο ρυμουλκῶν καὶ συνέχισε τὸ ταξίδιόν του. 'Επεθεωρήθη ὑπὸ δύτου εἰς Μόντρεαλ. Δὲν παρετηρήθησαν ζημιές.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΑ·Ι·ΖΟΝ : Κατὰ τὴν παραβολὴν του εἰς Μόντρεαλ, τὴν δην 'Ιουλίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ούνγκαρα Τράνσπορτ», ὑποστὰν ἐλαφράς δύοντώσεις εἰς τὰ ἐλάσματα τῆς πρώρας. Τὴν

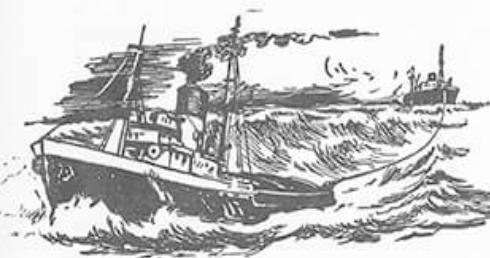
ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Κομὼ Μπαίν.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ : Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήταν εἰς Δουκέρην τὴν 26ην 'Ιουνίου, ὑποστὰν ζημιάς καὶ διαρροὴν εἰς τὸ κύτος No. 3.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ : Προστράζεν εἰς 'Αγιον Λαυρέντιον τὴν 7ην 'Ιουλίου, ὑποστὰν διαρροὴν εἰς τὸ διπύθμενα τῶν κυτῶν No. 2 καὶ 3. Προσπάθειαι ἀνελκύσεως του θά ἐτελούντο τὴν περίοδον τῆς ἐπομένης πλήμητος.

ΚΗΦΕΥΣ : 'Υπέστη ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος τὴν 22αν 'Ιουνίου εἰς Νιούρακ. 'Επεθεωρήθη εἰς Κιουρασάο καὶ ἀνελήφθησαν μερικαὶ ἐπισκέψει τὴν 29ην 'Ιουνίου.

ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΩΡΔ : 'Υπὸ ἑκφόρων εἰς τὸν λιμένα τῆς Βηρυτοῦ, ἐδέχθη πλήγματα ἐμπρηστικῶν ρουκεττῶν τὴν ἐσπέραν τῆς 2ας 'Ιουλίου, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ



Θαλάσσια ἀτυχήματα

Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΟΥ ΙΜΚΟ

Ἐλήξε τὴν παρελθοῦσαν ἑδομάδα εἰς τὸ Λονδίνον ἡ 25θήμερος διάσκεψις τοῦ ΙΜΚΟ κατὰ τὴνδιάρκειαν τῆς ὥποιας ἑκπρόσωποι ἔξ ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κατωτάτων ὄριων προσόντων τῶν πλωμάτων τῶν ποντόπορων πλοίων.

Ἡ συμφωνία ἀποδέπτει εἰς τὴν μείωσιν τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ, καὶ ἐπέκτασιν, τὴν προστασίαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς, περιουσίας καὶ τοῦ περιβάλλοντος ἀπὸ τὴν ρύπανσιν. Βασίζεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸ 80% περίπου τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων διφέλεται εἰς ἀνθρώπινα σφάλματα.

Πάντως, ἡ συμφωνία ἐπιτρέπει εἰς τὰς παρακτίους χώρας τὴν ἐφαρμογὴν ίδικῶν τῶν κανονισμῶν καὶ ίδικῆς τῶν νομοθεσίας διὰ τὰ πλέοντα ἐγγὺς τῶν ἀκτῶν τῶν σκάφων.

Εἰς τὴν διάσκεψιν μετέσχον 460 ἑκπρόσωποι 72 χωρῶν, ὡς καὶ διάφοροι τῶν διεθνεῖς καὶ δισκρατικοὶ ὄργανοι σημαντικοί. Ἡ νέα συμφωνία ὄνομαζεται «Σύμβασις περὶ διασκευῶν τῶν ναυτικῶν». Πέραν τοῦ κυρίων κειμένου καὶ τῶν συμπληρωμάτων, υπάρχουν 23 κεχωρισμέναι ἀπόφασεις υἱοθετήσασι παρὰ τῆς Κόνφερενς, αἵτινες συνιστοῦν προσθέτους διαδικασίας.

Ἄπασαι αἱ χώραι αἱ μετέχουσαι εἰς τὴν διάσκεψιν ὑπέγραψαν τὴν συμφωνίαν, ἀλλὰ δὲν πρόκειται νὰ τεθῇ ἐν ίσχυι προτού ἐπικυρωθῆ τούλαχιστον ὑπὸ 25 χωρῶν ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν ὄποιων καλύπτεται τούλαχιστον τὸ ήμισυ τῆς χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

Κρίνοντας ἀπὸ προηγούμενας παρομοίους περιπτώσεις, θὰ παρέλθουν ἀρκετὰ ἔτη ἔως ὅτου σι Κυβερνήσεις τῶν διαφόρων χωρῶν ἐπικυρώσουν τὴν σύμβασιν ὥστε νὰ καταστῇ αὕτη δεσμευτική.

ΤΑ ΠΑΡΗΛΙΚΑ TANKERS

Ἡ ἡλικία συνιστά διασκευῶν παράργοντα καὶ ἵσως τὴν κυριωτέραν αἵτιαν ὅλων τῶν ἀπωλειῶν δεξαμενοπλοίων, τονίζουν Ἀμερικανοί ἐμπειρογνόμονες.

Εἰς σχετικὴν μελέτην ἐπὶ τῶν ἀτυχημάτων



Σειρῆνες Πλοίων
Κατασκευής τῶν φημισμένων
Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ
'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθήκη
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΝΠΟΜ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

προκλητή πυρκαϊά. Παρά τὰς προσπάθειας τού πληρώματος ή καταστολή τού πυρός ήτο αδύνατος και τὸ σκάφος ἐγκατελείφθη. Τὸ πλήρωμα παρελήφθη ὑπὸ λιβανικοῦ σκάφους και ἀπεβιδάσθη εἰς Σιδῶνα σῶν.

ΚΩΣΤΗΣ : Εἰς Μόκα ὑπὸ ἐκφόρτων, υπέστη θραύσιν τού φορτωτῆρος βαρέων φορτίων. Τὸ σκάφος προσήραξε τὴν 27ην Ιουνίου, ἔξερχομενος τοῦ λιμένος Μόκα και ἀνειλάσθη τὴν 2αν Ιουλίου. Τὴν μεθεπόμνην ἀφίχθη εἰς Χοντέντα και ἥρχισε νά ἐκφορτώνη τὸ προοριζόμενον διὰ τὸν λιμένα αὐτὸν φορτίου του.

ΛΑΒΙΝΙΑ Β. (λ.) : 'Ἐπειθεωρήθη εἰς 'Ασάνο διὰ ζημίας ἐκ προσκρούσεως και προσαράξεως, ἐπισυμβάσης εἰς Μεγάλας Λίμνας τὴν 3ην Μαΐου, κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου του ἀπὸ Τολέδο διὰ Βαλτιμόρην.

ΜΑΡΙ (κ.) : 'Αποπλεύσαν ἐκ Ριγιέκας τὴν 'Ιουλίου δι' Ἀλεξανδρειαν, μὲ φορτίον υλείας, προσήραξε τὴν νύκτα τῆς ιδίας ἡμερομηνίας εἰς πλάτος 44.05' 48'' δόρειον και μῆκος 14.55' 36'' ἀνατολικὸν κατόπιν πυρκαϊᾶς. Τὸ πλήρωμα, ἔγκαταλεῖψαν τὸ σκάφος, παρελήφθη σῶν παρὰ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου 'Αετός'.

ΜΑΡΙΑ (10.175 τόν. γκρός) : Εἰς Μάλταν τὴν 5ην Ιουλίου ἔξητησεν ἐπιθεωρήσιν διὰ ζημίας εἰς τὸ κύτος.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.) : 'Ὑποστάν ολάδην εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 27ην Ιουνίου, ἀφίχθη εἰς Βρέστον τὴν 6ην Ιουλίου και ἔδειμενοι. 'Εγένετο καθαρισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου και τὴν 10ην Ιουλίου ἐπειθεωρήθη.

ΜΠΕΤΤΥ (κ.) : 'Ἐνώ τὸ ρυμουλκὸν "Α-τλας" ἐπρόκειτο νά ρυμουλκήσῃ τὸ σκάφος ἔξωθι τοῦ λιμένος τῆς Βηρυτοῦ (ἰδὲ τεῦχος 1.7.78), τὴν 6ην Ιουλίου, ἔδειχθη ἐπιθέσιν διὰ ρουκετῶν. Τόσον τὸ φορτηγὸν δόσον και τὸ ρυμουλκὸν ἀπήγρευθη νά ἀποπλεύσῃν. Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας τὸ ..ληρώμα σῶν.

ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ : 'Απὸ Πακιστάν δι' Ἐσπετζεργκ, μὲ μέρος φορτίου, προσήραξεν εἰς πλάτος 55.27' δόρειον και μῆκος 07.51' ἀνατολικὸν τὴν 30ην Ιουνίου. Ο πλοιάρχος ἀνέφερεν διὰ δὲν ἔχειάζετο δοθειαν. Τὸ σκάφος ἀπεκολλήθη τὴν ιδίαν ημέραν ἄνευ δοθειαν, και συνέχισε τὸ ταξίδιον του. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημίαι.

ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ : Κατὰ τὴν προσόρμισιν του εἰς Λεμεσὸν τὴν 28ην Ιουνίου προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προβλήτος ὑπόσταν ζημίας εἰς τὴν πρυμαίνων θυρόγεφυραν. 'Ἐπειθεωρήθη και ἐτελέσθησαν πρόχειροι ἐπισκευαί. Τὴν μεθεπόμνην ἀπέπλευσε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ : Συνεκρούσθη μὲ ιαπωνικὸν σκάφος εἰς πλάτος 37.14' δόρειον και μῆκος 133.10' ἀνατολικὸν τὴν 6ην Ιουλίου, ὑπόσταν ἐλαφράς ζημίας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ : 'Απὸ Θάντερ Μπαίη δι' Ἀμβέρσαν, προσήραξεν εἰς Μάκ Ναϊρ 'Αϊλαντ ('Ουτάριο) τὴν 4ην Ιουλίου, ἐπὶ λασπώδους δυνού. Τὴν ἀπομένην ἀνελκύσθη ὑπὸ δύο ρυμουλκῶν μὲ ἀσημάντους ζημίας.

ΠΙΣΤΙΣ : 'Ανειλύκουσθη τὴν 2αν Ιουλίου (ἰδὲ τεῦχος 1.7.78) και ἐρρυμουλκήθη εἰς τὸ ἑστερικὸν ἀγκυροβόλιον τῆς Τζέντας, Ζημίαι ἐκτεταμέναι. Διαφροή εἰς τὸ κύτος Νο. 1.

ΠΟΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (κ.) : Εἰς Μόντρεαλ, τὴν 26ην Ιουνίου, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα, ηττις κατεστάλη ἀφοῦ προεκάλεσε διαφόρως ζημίας. Λόγῳ ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων τοῦ σκάφους συνεστήθησαν πρόσειροι ἢ μερικῶς μόνιμοι ἐπισκευαί.

ΠΡΩΤΕΥΣ : Προερχόμενον ἐξ 'Οδησσοῦ, ἀφίχθη εἰς Γιβραλτάρ τὴν 30ην Ιουνίου μὲ ζημίας εἰς τὸν κλίβανον τοῦ βοηθητικοῦ λένθοτος. 'Ανελήθησαν ἐπισκευαί.

ΡΟΜΑΝΤΙΚ (λ.) : 'Αφίχθη εἰς Ναυγκόγια τὴν 8ην Ιουλίου και ἔξητησεν ἐπιθεωρήσιν εἰς τὸν στρόβιλον ὑψηλῆς πιέσεως τῆς πρωστηρίου μηχανῆς.

ΣΑΠΦΩ : 'Ὑπέστη σοθαράς ζημίας ἐκ κακοκατείας ἐν πλῷ ἀπὸ Ιαπωνίαν διὰ Μεσ-

γειον, τὴν 14ην Ιουνίου. Τὴν 25ην Ιουνίου ἡγκυροβόλησεν εἰς πλάτος 10.32' δόρειον και μῆκος 51.20' ἀνατολικὸν και ἀντικατέστησε τὸ ἐμβόλον και τὸ χιτώνιον τοῦ κυλίνδρου No. 7. 'Ἐπραγματοποίησεν, ἐπίσης, διαφόρους ἀλλας προχείρους ἐπισκευάς. Τὴν ἀπομένην συνέχισε τὸ ταξίδιον του μὲ μειωμένην ταχύτητα.

ΣΗ ΤΑ·Ι·ΓΚΕΡ : 'Απὸ Μουροράν, προσήραξεν εἰς Σαίν Μάρκους Χώκ (ποταμὸς Νετελαγούεαρ) τὴν 6ην Ιουλίου. 'Απτετίτο ἐκφόρτωσις τῶν καυσίμων και μέρους τοῦ φορτίου πρὸ πάσης προσπάθειας ἐκφορτώσεως. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν Λόδυς «πο cure πο παγ» διὰ τὴν ἀνέλκυσιν του.

ΣΗΤΡΕ ΙΝΤΕΡ (κ.) : 'Απὸ Τουάψ διὰ Τζακάρτα, μὲ πλήρεις φορτίου κηροζήνας, ὑπέστη ρῆγμα εἰς τὰ πλευρικὰ ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρικῆς δεξαμενῆς φορτίου No. 7, συνεπεία κακοκατείας. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς τὸν λιμένα προορισμού του τὴν 18ην Ιουνίου και παραμένει ἐκεῖ διότι οι παραλήπταις τοῦ φορτίου διέφερον διὰ τὸ φορτίον τῆς δεξαμενῆς No. 7 δὲν ἦτο εἰς καλὴν κατάστασιν.

ΣΟΥΖΗ: Παρέμεινεν ὀκυδέρνητον εἰς πλάτος 36.27' δόρειον και μῆκος 03.19' δύτικόν. 'Εξέπεμψε σῆμα ἑκάτου ἀνάγκης και ἔγνωρισεν εἰς τὰ παραπλέοντα σκάφη διὰ τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ κινδυνεύον πλοίον. Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ιμπν Ρόκν» περισυνέλεξε 11 μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ Τρίτων, διόπερ ἔβυθισθη τὴν ἐσπέραν τῆς ιδίας ημέρας. Τὸ σύνολον τοῦ πληρώματος, σῶν, κατημύνετο εἰς Μαλάγα ἐπὶ τοῦ ισπανικοῦ πολεμικοῦ σκάφους «Ατρεβίντα».

ΤΡΙΤΩΝ : Τὴν 4ην Ιουλίου ἀνέφερε διαρροὴν εἰς πλάτος 36.27' δόρειον και μῆκος 03.19' δύτικόν. 'Εξέπεμψε σῆμα ἑκάτου ἀνάγκης και ἔγνωρισεν εἰς τὰ παραπλέοντα σκάφη διὰ τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ κινδυνεύον πλοίον. Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ιμπν Ρόκν» περισυνέλεξε 11 μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ Τρίτων, διόπερ ἔβυθισθη τὴν ἐσπέραν τῆς ιδίας ημέρας. Τὸ σύνολον τοῦ πληρώματος, σῶν, κατημύνετο εἰς Μαλάγα ἐπὶ τοῦ ισπανικοῦ πολεμικοῦ σκάφους «Ατρεβίντα».

ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ : 'Απὸ Βαλένθια διὰ Γουαρρί, μὲ 4.500 τόν. τοιμέντου, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Εσκραδός τὴν 4ην Ιουλίου. Προστάθησεν ἀνελκύσεως του δι' ιδίων μέσων ἀπέτυχον.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Απὸ τὰ φορτία τῶν δημητριακῶν ἔξαρται τὴν ναυλαγορὰ και ἐφόδον αἱ διαταγαὶ διὰ σιτηρᾶς ἐλάχισται ἐκυκλοφόρησαν κατὰ τὰς ημέρας αὐτάς, οἱ ναῦλοι πιεζόμενοι ἐλάσσον τὴν κατιούσαν.

'Απὸ τὸν Κόλπον, τὸν νευραλγικὸν αὐτὸν τομέα τῆς ναυλαγορᾶς, διὰ τὴν Όλλανδίαν και τὴν Ιαπωνίαν, οἱ ναῦλοι ἔφασαν τὰ 5 δολ. φίο δι' Όλλανδίαν διὰ σκάφη 70-75.000 τόν., ίσως δὲ και τὰ 4.75 δολ., εἰς τὰ ἐπίπεδα, δηλαδή, τὰ πρὸ τοῦ Απριλίου - Μαΐου. Κυκλικὸν ταξίδιον Ατλαντικοῦ ταῖμι τσάρτερ, 65.000 τόν. δολ. 4.850 ημερησίων.

Διὰ τὴν Ιαπωνίαν, ἐπίσης, σκάφος 45 χιλ. τόν. δι' Ιούλιον ἔκλεισθη εἰς τὰ 10.50 δολ. φίο, ἔναντι τῶν 11 δολ. πρὸ ἐδδομάδος, διὰ σκάφος 50.000 τόν. Σκάφος 30 χιλ. τόν. ἐπέτυχε δι' Ιούλιον τὰ 14 δολ. φίο. 'Απετέλεσε τούτο ἔχαρεσιν. Σκάφος 17.148 τόν. ἐπέτυχεν ἐπίσης 19 δολ. (2.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.).

Η ὑποτιμητικὴ τόσις ἐπεκράτησε και εἰς τὸν τομέα τῶν Μεγάλων Λιμνῶν και τοῦ Β. Ειρηνικοῦ. Καὶ ἀς σημειωθῆ, διὰ τὴν ή συμφόρησις κινήσεως σκαφῶν συνεχίσται τόσον εἰς τὸ Πλεῖτ, τὸ Λάγος, τὴν Βορδάνη, τὴν Αλεξανδρειαν και τὴν Νέαν Ορλεάνην. 'Αν τὰ σκάφη ἀνέτω τὰς ηφόρτων εἰς τὰ διάφορα κέντρα, ή ναυλαγορὰ πιεζομένη θά ἔχωρει ἐτι περισσότερον τὴν κατιούσαν. 'Αναμένεται πλέον τὸ φινόπωρον διὰ νό δικαιολογηθῆ ἢ προσδοκίας καπτοιας δελτιώσεως. Η Ναυλαγορά, γενικῶς, τελεῖ ὑπὸ τὴν περιωρισμένην κινήσιν φορτίων σιδηρομεταλλεύματος, γαιανθράκων και πετρελαίου. Καμμία ἀκόμη ἐνδειξις δελτιώσεως

τῶν πραγμάτων τῆς Οικονομίας δὲν σημειούται.

Η κίνησις κατὰ τομεῖς τῆς Ναυλαγορᾶς είχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Ολιγα: αἱ διαταγαὶ διὰ ημετριακά, περισσότερα τὰ προσφερόμενα σκάφη. Αὐτή, ἐν δίλογοι, ή εἰκὼν τοῦ κυρίου αὐτοῦ τομέως. 'Απὸ τὸν Κόλπον δι' Όλλανδίαν τὰ 4.75 δολ. φίο προσφέροντο διὰ σκάφη 70.000 τόν. Τάιμι τσάρτερ 76.000 τόν. διὰ ταξίδιον ἀπὸ Κόλπον δι' Ιαπωνίαν 30.000 τόν. δημητριακὰ ἀπὸ Κόλπον δολ. 13.60 φίο Ιούλιον. Διεπραγματεύοντο 50.000 τόν. τὸν Αύγουστον εἰς τὰ 10.80 δολ. φίο. Ναυλώσεις τινές : 'Απὸ Κόλπον δι' Όλλανδίαν Ιούλ. δολ. 6.35 φίο, Αλεξανδρειαν 25.000 τόν., Ιούνιον - Ιούλιον δολ. 18.50 φίοτ. Κωνστάντζαν 32.500 τόν. δολ. 12.50 φίο, Ακαμπά 23.500 τόν. δολ. 20.00 φίοτ. Φορμόζαν 27.000 τόν. Αύγ. δολ. 18.50 φίοτ. 'Απὸ τὸ Νόρφολκ διὰ Όλλανδίαν - Βέλγιον Ιούλ. 55.000 τόν. δολ. 5.15 φίοτ δημητριακά.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας δι' Αγγλίαν, Γλασκώδην, Ιούλ. 16.000 τόν. δολ. 19.00 φίοτ. Αλγερίου 15.000 τόν. δολ. 32 φίοτ Ιούλ. Μάλταν 10.000 τόν. δολ. 23.00 φίοτ Ιούλ. 'Απὸ Μεγάλας Λίμνας μὲ συμπλήρωμαν 'Αγ. Λαυρεντίου 25.000 τόν. δολ. 16.25 και 9.25 ἀντιστοίχως φίοτ. Όλλανδίαν δολ. 15.60 και 8.60 27.000 τόν. Ιούλ. - Αιγαίουστον. Διὰ Βασσόραν Σεπτ. - Οκτ. 17.000 τόν. ἀπὸ Τολέδον δολ. 36.50 και

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS — LINER & SHIPPING AGENTS — CHARTERING

HEAD OFFICE: 2416 Trust Bank Centre, Heerengracht 8001, P.O. Box 1404, Cape Town 8000
Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480,
Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP — COMARCHART

DURBAN BRANCH: 21st Floor, Suite 2103, Durban Bay House, 333 Smith Street, Durban 4001,
P.O. Box 3963, Durban 4000, Telephone 31-7582,
Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

29.50 δολ. άντιστοίχως διά συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον. 'Από Τολέδον δι' 'Αλγέριον 14.000 τόν. δολ. 30.00 φίο. 'Από Τσωρτσιλ δι' 'Αλεξανδρειαν 22.000 τόν. σιτηρά, δολ. 19.55 φίο Αύγουστον.

Γ σι ανθρακες : 'Από Χάμπτον ρόδες και ή Βαλτιμόρην δι' 'Ιαπωνίαν 50.000 τόν. δολ. 8.20 έκφ. 23.000 - 23.000.

"Ορυζα εις σάκκους : 'Από Κόλπον διά Ντακάρ και Μονρόβια 'Ιούλ. 11.400 τόν. δολ. 20.25 με 1.000 τόν. έλ. έκφορτ.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Από τό Πλείτ δι' 'Αμερέσαν 'Ιούλ. - Αύγ. 23.000 τόν. δολ. 20.00 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν και 3.000 τόν. έλ. έκφ. Λουδίνον - 'Αμεδούργον ρέιντζ 20.000 τόν. δολ. 370.000 με τούς αύτούς δρους φορτεκφόρτωσεως. 'Ιαπωνίαν 25.000 τόν. δολ. 22.75 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν και 5.000 τόν. έλ. έκφ. Φορμόζαν 30.000 τόν. δολ. 27.50 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν και 1.500 τόν. έλευθ. έκφορτωσιν.

'Από Ρίο Γκράντε, μέση συμπλήρωσιν Σάντος ή Παρανάγουα διά 'Ιαπωνίαν Μεσογείου 'Ιούλ. 12.800 τόν. δολ. 17.25 φίοτ 2.500 - 2.000.

'Από Τουμπαράο σιδηρομετάλλευμα δι' 'Αμερέσαν 60.000 τόν. δολ. 4.00. 'Από Πόλη Ούμπου (Βραζιλία) 56.000 τόν. δολ. 5.30 φίο 'Ιούν. - 'Ιούλ. 'Από Πουέρτο Όρνταζ δι' 'Ολλανδίαν 55.000 τόν. δολ. 4.50 φίο 'Ιούλιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

'Από Βανκούμερ δι' 'Ιαπωνίαν 13.800 τ. έλαιοσποροι, δολ. 175.000 φίο διά Νότιον Κορέαν 20.000 τόν. σιτηρά δολ. 16 φίο, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν 'Ιούλιον.

'Από Περού διά Μπακάρ και Μιάρρε 85 χιλ. τόν. σιδηρομετάλλευμα δολ. 10.50 φίο.

'Από Ρόμπερτ Μπάνκ διά Γάνδην - 'Αμερέσαν ρέιντζ γαιάνθακες 50.000 τόν. δολ. 9.75 φίο 'Ιούλ. - Αύγουστον.

ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ, ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ, ΙΝΔΙΑ

'Από Ν. Αφρικήν άραβδοσίτος διά Μπαντάρ 'Αμπάς 30.000 τόν. δολ. 15.25 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν και 2.000 τόν. έλ. έκφόρτ. 'Ιούνιον - 'Ιούλ. Διά τήν 'Ιαπωνίαν 3 λιμένας 14.000 τόν. 'Ιούλ. δολ. 16 με 2.000 τόν. γκρός φόρτ. και 2.500 τόν.

HELLAS-MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

(P+I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

Direct Telex "only" Via Operator Roma
Italcable Nr. 105 with Nr. 5025AR
HELLAS BAIRRS

TELEGR. HELLASMAR BAIRRS
PHONES 310483, 311384, 321616,
313397, 329735

AOH 2428971
(Ship Supplies Dept.)

S.A.N MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

έλευθ. έκφορτωσιν. 'Από Ντώρμπαν διά τό Κόντινεντ γαιάνθακες 50.000 τόν. δολ. 10.00 φίο 'Ιούλιον. 'Από Μπανκόκ άγροτικά προϊόντα διά Βορδώ - 'Αμβούργον ρέιντζ σκάφος SD14 δολ. 19.50 φίο. 'Από Κέιπ Λάμπερτ δι' 'Ολλανδίαν δ.φ. 150.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα δολ. 5.95 φίο.

'Από Π. Ελίζαμπεθ δι' 'Αγγλίαν (Μπίρκενχεντ) 16.000 τόν. μαγκανέζα δολ. 13.00 φίο. Φωσφάτα από 'Ακαμπτα διά δυτ. άκτην 'Ινδιας 11.000 τόν. δολ. 8.75 φίοτ. 'Από Νάουρου - 'Οσεαν δι' Αύστραλιαν 26.000 τόν. δολ. Αύστραλ. 5.95 φίο. Βαρύτης : 'Από Τσαμκόγκ διά Κόλπου 'Ην. Πολιτείαν 11.000 τόν. δολ. 21.25 φίο 'Ιούλ. 1.500 - 3.000.

Ζάχαρις : 'Από Κουνίσλανδ διά Κίναν 12.500 τόν. δολ. 15.25. 'Από Μαυρίκιον δι' 'Αγγλίαν 11.000 τόν. λίρ. 11.40 φίοτ και 13.000 τόν. λίρ. 11.25 φίοτ.

'Από Ντακάρ διά δυτ. άκτην 'Ινδιας φωσφάτα 11.400 τόν. δολ. 20.25 με 1.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν.

ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Μέ παράδοσιν 'Ιαπωνίαν :

Ταξίδιον 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, μέσω Αύστραλιας, 64.000 τόν. δολ. 2.40 τόν. τόννον, τού 1973

Ταξίδιον Βοστώνη, Γκάλθεστον ρέιντζ, παράδοσις Νότ. Ιαπωνίαν δολ. 3.200 ήμερησίων, 26.782 τόν., τού 1974.

Ταξίδιον μέσω Περσικού, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, παράδοσις Κασίμα - Κάνυον δολ. 4.582 ήμερησίως, 27.303 τόν. τού '77.

Ταξίδιον άνατολ. άκτη Μεξικού, παράδοσις Αύγυστου Νότ. Ιαπωνίαν δολ. 3.925 ήμερησίων, 33.000 τόν., τού 1974.

Παράδ. Απω Ανατολήν :

Ταξίδιον 'Ερυθράς Θαλάσσης - Περσικού, παράδοσις Νότ. Κορέαν δολ. 3.750 ήμερησ. (18.350 τόν., τού 1957).

Ταξίδιον Βοστώνη - Γκάλθεστον ρέιντζ παράδοσις Νότ. Κορέαν δολ. 2.800 ήμερησίως (28.000 τόν.).

Παράδ. Ανατ. Νότ. Αφρικήν :

Ταξίδιον μέσω Περσικού, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, παράδοσις Μαπούστο ή Ντώρμπαν, δολ. 3.800 ήμερησίως, πλέον 1.500 δολ. διερταΐμη μηνιαίων και 22.000 δολάρια διά μπόνους (16.820 τόν. τού 1963).

Ταξίδιον Ιαπωνίας, παράδοσις Ντώρμπαν δολ. 3.000 ήμερησίως (15.040 τόν. τού '69).

Ταξίδιον μέσω Κόντινεντ και Περσικού Κόλπου, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, παράδοσις Πόρτ Ελίζαμπεθ δολ. 4.250 ήμερησίως (25.953 τόν. τού 1973).

Παράδ. Μαύρη Θάλασσαν :

Ταξίδιον Νιγηρίαν, έπαναπαράδοσις πλοηγών σταθμών, παράδοσις Βάρναν δολ. 3.700 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταΐμη (10.158 τόν. τού 1969).

Παράδοσις Μεσόγειον :

Ταξίδιον Περσικού, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, παράδοσις άποτλεί 'Ακαμπτα δολ. 5.400 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταΐμη (18.420 τόν. τού 1968).

Ταξίδιον Ερυθράς - Περσικού, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, παράδοσις Έλλασ, δολ. 3.950 ήμερησ. (15.591 τόν. τού 1958).

Ταξίδιον Πλέιτ και Βραζιλίαν, παράδοσις Αλεξανδρειαν, έπαναπαράδοσις Κέδο Πάσσερο, δολ. 4.250 ήμερησίως (42.800 τόν., τού 1970).

Ταξίδιον Ανατολ. Αφρικής, παράδοσις Ιούλιον Πόρτο Μάργκερε δολ. 3.300 ήμερησίως (15.545 τόν. τού 1957).

Παράδ. Αγγλίαν - Κόντινεντ :

Κυκλικόν, παράδοσις Μπρούνσμπουτελ, έπαναπαράδοσις Πολωνίαν δολ. 4.650 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων διερταΐμη (50.

240 τόν., τού 1968).

Κυκλικόν Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις Ελληνικής Έπαναπαράδοσις δύο, άκτην Νότ. Αμερικής, όψην δύο κυκλικά δολ. 3.800 ήμερησίως (26.095 τόν. d.w. τού 1964).

Ταξίδιον Περσικού, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, παράδοσις Ρόττερνταμ δολ. 5.075 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταΐμη (14.842 τόν., τού 1977).

Ταξίδιον Καραϊβικής παράδοσις Αμεδούργον δολ. 3.750 ήμερησίως σκάφος SD14.

Ταξίδιον Κίνας, παράδοσις Τάση δολ. 3.500 ήμερησίως (12.190 τόν. τού 1964).

Ταξίδιον Ντουάλα - Ντακάρ ρέιντζ παράδοσις Χάρρην, δολ. 5.000 ήμερησίως (20.585 τόν., τού 1960).

Παράδοσις Δασιάν :

Ταξίδιον Πολωνίας, μέσω Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις Κοπεγχάγην, δολ. 4.175 ήμερησίως (22.880 τόν. τού 1968).

Παράδοσις Κίελον :

Ταξίδιον Αλεξανδρειας, παράδοσις Χολτενάου δολ. 3.550 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταΐμη (9.637 τόν. τού 1973).

Παράδοσις Βαλτικήν :

Ταξίδιον Ματάντζας μέσω Νόβα Σκάτσια, παράδοσις Ντάνσιγκ, δολ. 4.050 ήμερησίως (17.365 τόν., τού 1972).

Κυκλικόν Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις Δάντσικ, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, δολ. 4.000 ήμερησίως, περιλαμβανομένων υπερωριών (27.000 τ., τού '64).

Παράδ. Βόρ. Αμερικήν :

Ταξίδιον Νότ. Κορέαν, παράδοσις Κόλπου, δολ. 6.800 ήμερησίως (65.242 τόν. τού 1974).

Ταξίδιον Περσικού μέσω Κόλπου, παράδοσις Γιουκατάν, δολ. 6.050 ήμερησίως (15.205 τόν., τού 1976).

Ταξίδιον Βραζιλίας, παράδοσις Κόλπου δολ. 5.500 ήμερησίως, πλέον 1.500 δολ. διερταΐμη μηνιαίως (59.847 τόν., τού '75).

Ταξίδιον Ρίο Ιανέιρον - Ρίο Γκράντε ντό Σούλ, παράδοσις Κόλπου δολ. 5.500, περιλαμβανομένων διερταΐμη (33.840 τόν., τού 1964).

Παράδοσις Παναμᾶ :

Ταξίδιον Μπανκόκ, μέσω Τάμπας, παράδοσις Κρίστομπαλ, δολ. 5.400 ήμερησίως (24.814 τόν., τού 1965).

Παράδοσις Β. Ειρηνικόν :

Ταξίδιον Βραζιλίας, παράδοσις Βανκούμερ, δολ. 6.000 δολ. ήμερησίως (59.910 τόν., τού 1975).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τά μεγάλα τάνκερς είς τό προσκήνιον τής ναυλαγοράς. Ζήτησις λίστα ένθαρρυντική διά τούς προσεχείς μήνας σκάφων VLCC και ULCC με ναύλους υψηλοτέρους πως από τόν Περσικού διά τήν Δύσην. Τά W25.75 και W26 έπληρωθησαν. Τά W21 είς σκάφη ULCC, με τήν παρατήρησιν στις άλλα τού μεγέθους αύτού διαθέσιμα δέν έπεσημαίνοντο. Διά Ντάρ είς Σαλάμ μέρος φορτίου 90

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

'Ενοικιάζονται με πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον M2 300 και δ. ήμιορθοφορος M2-300.

χιλ. τόν. W46 'Ιούλιον. Διάτην "Απω 'Ανατολήν 'Ιουν. W48.1 (Μάιον W35.7).

'Από την Μεσόγειον διά τὸν Κόλπον 117 χιλ. τόν. μέρος φορτίου, W34.5 και 52.000 τόν. διά 'Ατλαντικόν 'Ην. Πολιτειών, Κόλπον, Καραϊβικήν W63.75.

'Από την Καραϊβικήν διά Βόρ. 'Αμερικήν ('Ατλαντικόν, Κόλπον) μέρος φορτίου 40 χιλ. τόν. W95. 'Από Κόλπον ('Ην. Πολιτ.) Κόντινεντ, Μεσόγειον 30.000 τόν. μέρος φορτίου W110, 'Ιούλ. 'Από την Καραϊβικήν έπισης, διά Β. 'Αμερικήν ('Ατλαντικού) 28 χιλ. τόν. W125 ('Ιούλ.).

'Από Δυτ. Αφρικήν διά Β. 'Αμερικήν ('Α-

τλαντικού, Κόλπου) 100.000 τόν. μέρος φορτίου W37.5 'Ιούλιον.

Πάντως, ή άγορά ένεφανίζε, κατά τομεῖς, άνωμαλιαν τινά. Τὸ μὲν εἰς τινας ἐστημειούτο αὐξησης ναύλων καὶ εἰς ἄλλους ἔκπτωσις. 'Από Κόλπον διά τὴν "Απω 'Ανατολήν ἀπὸ W35.7 Μάιον, W48.1 'Ιούνιον. 'Από Μεσόγειον διά Β. 'Αμερικήν ('Ατλαντικού) ἀπὸ W51 εἰς W45.9.

Τάχιμ το σάρτερες: Σκάφος δῆζελ 136. 350 τόν. τοῦ 1970, δι' ὅκτω μῆνας (συνέχεια) 80 σέντς τὸν τόνον. Σκάφος δῆζελ 72 χιλ. τόν. τοῦ 1965 δι' ἕξ μῆνας (Ἐρυθρὰ - Ιτολίαν) συνεχῇ ταξιδία W77.5.

ποκοπήν φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν 'Ιουλίου 5-15.

ΕΥΘΥΤΗΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. φωφάτων δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας \$ 29, φίο, μὲ 8.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 12-15.

ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 50.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίας \$ 10.67½, φίο, μὲ 10.000/7.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 24-31.

ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.: Σικάγον ἡ Ντουλούθ 14.000 τόν. γεννημάτων Κοπεγχάγην ἡ Λαρχούς \$ 21.50 ἵνα λιμένας ἐκφράσωσις, \$ 22 δύο, φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15-25.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 6.200 τ. γεννημάτων Πουέρτο Κορτές \$ 12.50, φίο, μὲ 800 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 16-24.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (λιθ.): "Αγ. Λαυρέντιον 33.000 τόν. γεννημάτων Μπαντάρ 'Αμπάς (33 π. θύσισμα) \$ 17.75, φίο, μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 20-28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓΙΣ (λιθ.): Τούρτσιλ 22.000 τόν. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν \$ 19.35, φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αδγούστου 1-10.

ΦΩΤΕΙΝΗ: Τούρτσιλ 30.000 τ. κριθῆς Μπαντάρ 'Αμπάς \$ 26, φίο, μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 24-31.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 6.300-6.650 τόν. γεννημάτων Μπαλμπός \$ 16, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 12-21.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 7.000 τόν. γεννημάτων Δομινικανήν Δημοκρατίαν \$ 11.75, φίο, δημόνιο 6.500 τόν. εἰς τὰ \$ 12, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν 'Ιουνίου 27-30.

ΖΙΡΙΑ: Μίλγουσκη ἡ Τολέδο 6.800 τόν. γεννημάτων 'Ειδονιασιού \$ 19.50, φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 1-10.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ: 'Αγ. Λαυρέντιον 5.000 τόν. μέρος φορτίου γεννημάτων 'Ολλανδίαν \$ 8, φίο, 'Ιουλίου 4-7.

ΓΚΑΛΙΣΣΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.500 τόν. γεννημάτων ἀνατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ \$ 10.50, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 1-7.

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. ἀραθεσιτού 'Αλεξανδρείαν ἡ Σάιδ 24.85, φίο, μὲ 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15-25.

ΕΙΡΗΝΗ Μ.: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.500-11.000 τόν. δρόζης εἰς σάκκους Ντακάρ καὶ Μονρόβιαν \$ 25, φίος, μὲ 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 10-20.

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 28.526 τόν. ἀλεόρων 'Αλεξανδρείαν ἡ Πόρτ Σάιδ \$ 37.

50, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αδγούστου 1-10.

ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (λιθ.): Τολέδο μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 20.000 τόν. γεννημάτων Καζαπιτλάνκαν καὶ 'Αγαθόρη, \$ 21 Τολέδο, \$ 14 'Άγ. Λαυρέντιον, φίο, μὲ 1.250 τόν. ἐκφόρτωσιν Καζαπιτλάνκαν, 1.000 τόν. 'Αγαθόρη, 'Ιουλίου 10-17.

ΑΤΡΕΥΣ (δύψιν LYNTON GRANGE): Σικάγον 15.000 τόν. Γλασκώθην \$ 19, φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 11-26.

ΑΝΝΑ: Μεγ. Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 16.500 τόν. γεννημάτων Τίλμπορου, \$ 16.25 Λίμνας, συμπλήρωσις μέχρι 25.000 τόν. \$ 9.25, φίο, \$ 2.500 θέτρας ἀσφαλιστρα εἰς θάρος πλοιοκτητῶν, 'Ιουλίου 20-31.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Νόρδερη ρέιντς 50.680 τόν. γεννημάτων Κωνστάντζαν \$ 10.50 θάσιος 1-1, \$ 11 θάσιος 2-1, μὲ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 7-15.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.142 τόν. σίτου 'Ιαπωνίαν, \$ 19, μὲ 2.200 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 7-25.

ΑΙΓΑΙΣ ΕΡΟΙΚ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 19.000 τόν. φωφάτων δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας \$ 29.25, φίο, μὲ 800/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 5-15.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: Μισσισιππίτην 13.000 τόν. χονδραλέρων Μπαντάρ 'Αμπάς \$ 349.000 κατ' α-

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΣΚΛΗΡΙΩΝ: Βραζιλίαν 12.000 τόν. λιπασμάτων Βενεζουέλαν \$ 20.50, δις 2-1, μὲ 2.000/600 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, φίο, γύρω \$ 1 'Ιουλίου 17.

ΘΕΑΝΩ: Ρίθερ Πλέιτ 22.500 τόν. γεννημάτων Ταΐσαν \$ 28.75, μὲ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 5-15.

ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ (λιθ.): Οὐχι θορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες ἡ Μπάχια Μπλάνκαν 30.000 τόν. γεννημάτων Ταΐσαν, \$ 27.50, ἥλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 10-15.

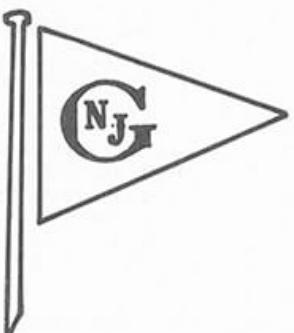
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.): Ροζάριο καὶ Μπουένος 'Αύρες 20.000 τόν. δ.ω. φορτίων γεννημάτων (1.087.000 κ.π.) Λισσαδῶνα — 'Αιθερογρόν ρέιντς \$ 370.000, ἥλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 29 — 'Ιουλίου 3.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν): Πουέρτο 'Ορντάς 55.000 τόν. σινθρομεταλλεύματος 'Ολλανδίαν, \$ 4.50, διψ. 'Εμπέν \$ 4.65, φίο, 'Ιουλίου 10-20.

ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μικτόν): Τουμπαρά 60.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος 'Αιθέροσαν, \$ 4, φίο, μέσα 'Ιουλίου.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ: "Ανω λιμένας Ρίθερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν τόπο - δῆμο Μπουένος 'Αύρες 23.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: «LANFALL» LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766
TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν \$ 20 (έξοδα συμπληρώσεως εἰς δάρος πλοιοκτητῶν) 'Ιουλίου 20 — Αύγουστου 5.

ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (λιθ.): Ρίθερ Πλέιτ 30.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 25.75, μὲ 2.000 τόν. χρόδος φόρτωσιν, 5.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου — Αύγουστον.

ΙΡΙΣ: Μπούενος 'Αύρες 10.000 τόν. γεννημάτων Σάν Ζουάν \$ 22, μὲ 2.000 τόν. χρόδος φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΔΗΛΟΣ (λιθ.): Βανκούβερ 12.920 τόν. γεννημάτων \$ 165.000, φίο, μὲ 1.500 τ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 10—22.

ΑΓΑΘΩΝ: Καλλιόροιναν 13.000 τόν. γεννημάτων 'Άλγεριαν \$ 24.25, μὲ 700 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 25 — Αύγουστον 8.

ΧΙΑΝ ΣΑΝ: Βανκούβερ 13.800 τόν. d.w. φορτίου θλαιστώρων 'Ιαπωνίαν \$ 175.000, φίο, μὲ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 10—20.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ: 'Αμβέρσαν 9.000 τόν. (7.000 τόν.) λάπαυμάτων εἰς σάκκους καὶ 2.000 τ. καυστικής σάδας εἰς δοχεία Πουέρτο Καμπέλο, \$ 185.000, φίος, \$ 3.500 διάς σταλίας, έτοιμος φόρτωσις.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΔΕΣΠΟΙΝΑ (SD 14): Μπανγκόκ γεωργικά προϊόντα Μπορντά — 'Αμβεργρον ρέιντ \$ 19.40, φίο, 'Ιουλίου 1—10.

ΔΕΜΑΡΓ: Τσαμκόνγκ 11.000 τόν. θαρύπτων άμερικ. λιμένας Κόλπου \$ 21.25, φίο, μὲ 1.500 τόν. φόρτωσιν, 3.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 15—31.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΛΑΩΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΜΑΡΙΑ Κ.: 'Ινδιαν 10.000 τόν. δρύζης εἰς σάκκους Σπαλάτον \$ 30.50, φίος, μὲ 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 3—10.

ΑΙΓΑΙΣ ΓΚΡΕΙΣ: Ντακέρ 11.400 τόν. φωσφάτων δυτ. δάκτην 'Ινδιας \$ 20.25, φόρτωσις θασει κλιμάτος, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 5—15.

ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.): Νέτιον 'Αφρικήν 14.000 τ. άρασθιστον τρεις λιμένας 'Ιαπωνίας \$ 16.25, βάσις τρεις λιμένες έκφρτωσεως, μὲ 2.000 τόν. χρόδος φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 1.

ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Μαπούτο 14.500 τ. ζαχαρέως χύμα Λουδίνον ή Λιθερπούλ (29 π. 3 ίντο. 800.) \$ 9.80, φίο, μὲ 1.000/750 τόν. φορ-

τοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 12—23.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΙΑ: 15.184 τόν. d.w. (758.641 κ.π. 15½—16 μιλ. 28½ τόν. φιούει διλ καὶ 2 τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1971) \$ 4.700 ήμερησίως, παράδοσις κατά τὴν ἀφίξειν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν ἀμέρ. λιμένων Κόλπου 'Ιουλίου 4—15, ἐπαναπαράδοσις Πολωνίας.

ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ: 16.420 τόν. d.w. (15 μ. 26—27 τόν. φιούει διλ καὶ 2 τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1977) \$ 3.850 ήμερησίως, παράδοσις Ταΐθων 'Ιουλίου 12—14, ἐπαναπαράδοσις Τέχνητάουν, Μπότοντος πρέιντς.

ΑΝΝΑ: 25.667 τόν. d.w. (17.480 τόν. Λίμνας) (1.207.000 κ.π. 14 μιλ. 31 τόν. φιούει διλ τοῦ 1960) \$ 4.550 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, παράδοσις 'Εμδεν 'Ιουλίου 3—7, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Γιβρατάπε — Σκωρέιν, ἐν κυκλικού ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν.

ΚΕΧΡΕΑ: 26.151 τόν. d.w. (1.124.000 κ.π. 12½ μιλ. 27 τόν. φιούει διλ καὶ 2 τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1961) \$ 5.350 ήμερησίως, παράδοσις Τουέν 'Ιουλίου 27 — 'Ιουλίου 5, ἐπαναπαράδοσις Κολόμπο — Σιγκαπούρων ρέιντς.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.: 18.420 τόν. d.w. (787.000 κ.π. 14 μιλ. 27 τόν. φιούει καὶ 2 τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1968) \$ 5.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, παράδοσις 12 δώρας μετά τὸν ἀπόλοντον εἰς 'Αντιμάπας 'Ιουλίου 22—23, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικοῦ Κόλπου.

ΓΙΟΥΝΙΤΤΥ (φρεγάτημ 1971): \$ 3.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, παράδοσις Σιγκαπούρων 'Ιουλίου 4, ἐπαναπαράδοσις 'Ερυρθροῦ θάλασσαν — Περσικὸν Κόλπον — Κολόμπο ρέιντς.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: 12.220 τόν. d.w. (29 π. 5½ ίντο. 562.580 κ.π. 13 μιλ. 19 τόν. φιούει διλ τοῦ 1957) \$ 2.750 ήμερησίως, έτοιμος παράδοσις κατὰ τὴν ἀφίξειν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Νταΐθων, ἐπαναπαράδοσις 'Ερυθρᾶ θάλασσας — Σιγκαπούρων ρέιντς.

ΑΝΤΙΓΩΝΗ: 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 κ.π. 14½—15 μιλ. 46—47 τόν. φιούει διλ καὶ 2 τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1976) \$ 4.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, παράδοσις κατὰ τὴν ἀφίξειν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν 'Ακάπτα, 'Ιουλίου 5—10, ἐπαναπαράδοσις μετά τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς μεσογειακὸς λιμένας Αίγαντον, ταξίδιον γύρω τῶν 100 ήμερων.

ΠΥΘΙΑ: 17.365 τόν. d.w. (827.000 κ.π. 14½ μιλ. 28 τόν. φιούει διλ καὶ 1¾ τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1972) \$ 4.050 ήμερησίως, παράδοσις Δάντιγκ 'Ιουλίου 30, ἐπαναπαράδοσις Ματάντζας, μέσω Νόστα Σκώτσια.

ΣΕΝΑΝΤΟΑ: 26.782 τόν. d.w. (1.278.584 κ.π. 15 μιλ. 41 τόν. φιούει διλ καὶ 1½ τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1974) \$ 3.200 ήμερησίως παράδοσις νότιον 'Ιαπωνίαν 'Ιουλίου 16—20, ἐπαναπαράδοσις Μπότοντος — Γκάλεστον ρέιντς.

ΡΗΑΙΑΙΝΤ: 14.842 τόν. d.w. (671.276 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούει διλ καὶ 2 τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1977) \$ 5.075 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, παράδοσις μετά τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Ρόπτερνταμ 'Ιουλίου 2—4, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ μέσω Περσικοῦ Κόλπου.

ΝΕΦΕΛΗ: 50.240 τόν. d.w. (2.155.660 κ.π. 15 μιλ. 43 τόν. φιούει διλ καὶ 2½ τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1968) \$ 4.650 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, ἐν κυκλικού ταξίδιον ἀμέρ. λιμένων Κόλπου, παράδοσις διαπλέοντας Μπρόουντος πρέιντς 'Ιουλίος 29 — 'Ιουλίου 5, ἐπαναπαράδοσις Πολωνίας.

ΕΛΓΙΑΝΝΙ: 20.000 τόν. d.w. (15 μιλ. 30 τ. φιούει διλ τοῦ 1970) \$ 6.000 ήμερησίως, παράδοσις Φινλανδίαν 'Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικοῦ Κόλπου.

ΤΖΕΝΥ: (λιθ.): 15.040 τόν. d.w. (757.000 κ.π. 13½ μιλ. 19—20 τόν. φιούει διλ καὶ 1½ τ. ντῆζει διλ τοῦ 1969) \$ 3.000 ήμερησίως, παράδοσις κατὰ τὴν ἀφίξειν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Ντάρμπιταν 'Ιουλίου 5—10, ἐπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίας.

ΣΟΥΙΝΤ ΜΑΡΙΑ: 15.545 τόν. d.w. (τοῦ 1957) \$ 3.300 ήμερησίως παράδοσις Πόρτο Μάργκερετα 'Ιουλίου 9—15, ἐπαναπαράδοσις ἀνατ. Αργεντινή.

ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΑΝΤ: 20.585 τόν. d.w. (10 π. 683.700 κ.π. 13 μιλ. 26 τόν. φιούει διλ καὶ 2 τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1960) \$ 5.000 ήμερησίως, παράδοσις κατὰ τὴν ἀφίξειν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Χάροπης 'Ιουλίου 2—4, ἐπαναπαράδοσις Ντάκαρ — Ντούδας ρέιντς.

ΚΟΝΙΣΤΡΑ: 15.591 τόν. d.w. (10 π. 683.700 κ.π. 12½ μιλ. 19 τόν. φιούει διλ τοῦ 1958) \$ 3.950 ήμερησίως, παράδοσις κατὰ τὴν ἀφίξειν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν 'Ελλάδος οὐδὲ διορθωτῶν Βόλου, 'Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης, Περσικοῦ Κόλπου.

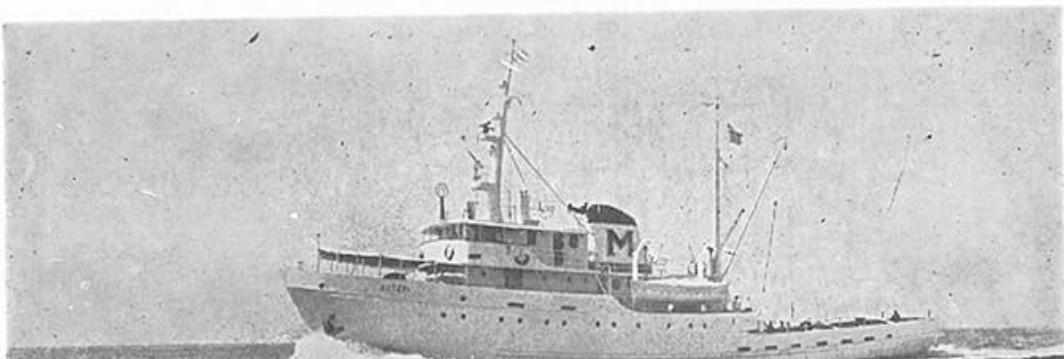
ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: 26.514 τ. d.w. (τοῦ 1964) \$ 3.800 ήμερησίως, παράδοσις 'Εμπειτούλου 5—10, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, φίδιν θορ. αἴκτην νοτίου Αμερικῆς, μέσω Μεγ. Λιμνῶν, φίδιν δύο κυκλικά ταξίδια.

ΑΙΓΑΙΝΗ ΤΡΑΣΤ: 10.158 τόν. d.w. (13 μ. 15 τόν. φιούει διλ καὶ 1 τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1969) \$ 3.700 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, παράδοσις κατὰ τὴν ἀφίξειν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Βάριας 'Ιουλίου 17—20, ἐπαναπαράδοσις μετά τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Νιγηρίαν.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτὸν λιθ.): 59.847 τ. d.w. (14 μιλ. 51 τόν. φιούει διλ καὶ 1 τόν. ντῆζει διλ τοῦ 1967) \$ 5.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως, δι' ὑπερωρίας, παράδοσις ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 'Ιουλίου 3—20, ἐπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.: 16.820 τόν. d.w. (τοῦ 1963) \$ 3.800 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας και 22.000 δολαρία θάνατον, παράδοσις

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν / ρυμουνὸν κὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ ἑλληνικὰ χωρικὰ ὄντα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις - Ρυμουλκήσεις
Μπότσαρη 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τηλέφωνα γραφείων : 4520.132, 4520.084, 4520.128,
4512.128, 4525.262

Κατὰ τὰς μὴ ἔργασίμους δρας : 8946.107, 8028.592,
9916.866, 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

FEARWAYS HOUSE, 2A, ST. BARNABAS ROAD

WOODFORD GREEN, ESSEX 1 G8 7 DA

TELEX : 897954

TELAD : "MATSAS" ESSEX

TELEPH : 5056421

Μαπούτο ή Ντωρμπαν 'Ιουλίου 15—22, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

AITZIAN MARINEP: 16.175 τόν. d.w. (747.560 κ.π. 14 μίλ. 22 τόν. φιούδελ διλ και 1½ τόν. ντήξελ διλ τού 1962) \$ 3.375 ήμερησίως, πλέον \$ 1.000 υπερωρίας, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Μιδδλεσμπρω 'Ιουλίου 8—12, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, κυκλικόν ταξίδιον 'Ινδιας.

ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ: 15.926 τόν. d.w. (761.637 κ.π. 15 μίλ. 25—26 τόν. φιούδελ διλ και 1½ τόν. ντήξελ διλ τού 1973) \$ 4.315 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις εις πλοηγικόν σταθμόν Νεκταέας 'Ιουλίου 11—25, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις 'Ιταλίαν.

ΑΣΤΕΡΙΩΝ: 22.540 τόν. d.w. (14 μίλ. 25 τόν. φιούδελ διλ και 1½ τόν. ντήξελ διλ τού 1972) \$ 3.650 ήμερησίως, παράδοσις Κόμπε άμεσος, έπαναπαράδοσις Νορδηγία, μέσω Αδστραλίας.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: 27.000 τόν. d.w. (1.139.320 κ.π. 13 μίλ. 22—23 τόν. φιούδελ διλ και 1.5 τόν. ντήξελ διλ τού 1961) \$ 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις με την άφιξην τού πιλότου εις Δάνισνγκ 'Ιουλίου 11—14, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν.

ΑΣΗΜΙΝΑ: 69.166 τόν. d.w. (15 μίλ. 61 τόν. φιούδελ διλ τού 1966) \$ 2.30, παράδοσις 'Ι. απωνίαν τέλος 'Ιουλίου — άρχας Αδγόστου, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω Αδστραλίας.

ΠΕΤΑΛΟΝ (λιθ.): 65.415 τόν. d.w. (44 π. 11 ίντα. 2.827.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 259.000 κ.π. τών πλευρικών δεξαμενών, 1½ μ. 58 τόν. φιούδελ διλ και 2½ τόν. ντήξελ διλ τού 1976) \$ 4.850 ήμερησίως, παράδοσις 'Αμβούργον 'Ιουλίου 10—13, έπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν, 'Αδστρατικήν, έν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων 'Ατλαντικού (Θεριεώς Χάππερας) Κόλπου, νότιον 'Αμερικήν.

ΑΦΟΒΟΣ (εις τάμι τοάρτερ): 65.866 τόν. d.w. 2.731.000 13½—14 μίλ. 48 τόν. φιούδελ διλ τού 1968) \$ 4.300 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Γένοβαν 'Ιουλίου 12—18, έπαναπαράδοσις 'Αμβούργον — Κέπι Πάσερο ρέιντζ, έν κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ Πλέιτ.

ΜΑΡΙΑ Κ.: 15.136 τόν. d.w. (13 μίλ. 20 τόν. φιούδελ διλ και 1½ τόν. ντήξελ διλ τού 1970) \$ 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν 'Ελλάδος 'Αδγόστου 15—25, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Νιγρίτην.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΠΤ (λιθ.): 27.030 τ. d.w. (14 μίλ. 26 τόν. φιούδελ διλ τού 1961) \$ 4.325 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ 'Ιουλίου 8—12, έπαναπαράδοσις Κίναν, μέσω Καζακπλάνκας και άμερ. λιμένων Κόλπου.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. Σ.: 14.874 τόν. d.w. (67.000 κ.π. 13½ μίλ. 17—18 τόν. φιούδελ διλ και 1—1½ τόν. ντήξελ διλ τού 1977) \$ 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Μόδι — Τόκιο Ματή ρέιντζ ή διαν και δην είναι έτοιμον εις Γιοχοχάμαν 'Ιουλίου 20—23, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ μέσω Περσικού Κόλπου.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ: 38.819 τόν. d.w. (14 μίλ. 40 τόν. φιούδελ διλ και 2 τόν. ντήξελ διλ τού 1966) \$ 4.100 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι, υπερωρίας, παράδοσις Κασισόνγκ άμεσος, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω Αδστραλίας.

ACTION: 18.687 τόν. d.w. (784.000 κ.π. 15 μίλ. 27 τόν. φιούδελ διλ και 2 τόν. ντήξελ διλ, τού 1976) \$ 4.400 ήμερησίως, μειόν 5%, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Πολωνίας ή άνατολικήν Γερμανίαν δψιν ναυλωτών, 'Ιουλίου 11—14, έπαναπαράδοσις διαν και δην είναι έτοιμον εις διτ. 'Αφρικήν, έξοδα άπόπλου εις δέρος ναυλωτών.

ΘΕΤΙΣ: 70.921 τόν. d.w. (15 μίλ. τού 1974) \$ 2.20, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Ιουλίου 25 — Αδγόστου 3, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω Μπαγκόκ.

KIKI NESTOR: 23.870 τόν. d.w. (32 π. 10 ίντα. 1.188.244 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 170.677 τών πλευρικών δεξαμενών, 14½ μίλ. 29 τόν. φιούδελ διλ και 2 τόν. ντήξελ διλ τού 1963) \$ 3.700 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι, υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Σιγκαπούρον 'Ιουλίου 19—25, έπαναπαράδοσις Κόμπε άμεσος, Έγκλεστον ρέιντζ, δψιν έπερον ταξίδιον με έπαναπαράδοσιν 'Αγγλίαν, Γιβραλτάρ — Σκότο ρέιντζ, Μεσόγειον οδ. Χι άνατολικόπερον της διτ. 'Ιταλίας, Καραϊβικήν συμπεριλαμβανομένης Βενεζουέλας, δωρ. άκτην Κολομβίας, Ρεοΐφε — Σάντος ρέιντζ (έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου έκτος Μεγ. Λιμνῶν και 'Αγ. Λαυρεντίου δην δην είναι έτοιμον).

MIXALIS LEMOS: 28.505 τόν. d.w. (15 μ. 37—39 τόν. φιούδελ διλ τού 1978) \$ 5.750 ήμερησίως, παράδοσις Σάντος 'Ιουλίου — Αδγόστου 40 τόν. ημέρας δρού, άμεσος φόρτωσις.

MARIA: 'Ακτοπλοίκον Μεσογείου 55.000 τόν. φορτίου, ημέρας δρού, άμεσος φόρτωσις.

ZYNA K.: 'Εκουαντόρ 38.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, δύο συνεχή ταξίδια, Γουόρλντοκείλ 5, 'Ιουλίου 3—5.

FOINIΣ ΣΤΑΡ (λιθ.): Κωνιστάντζαν 25.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντοκείλ 117.5, 'Ιουλίου 10.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντοκείλ 122.5, 'Ιουλίου 4.

ΘΕΟΠΑΙΣ: Σαίντ Κρουά 33.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντοκείλ 122.5, έν θεριώς γεφρών Τζώρτ Οδσινγκτον Γουόρλντοκείλ 127.5, 'Ιουλίου 3.

AΘΗΝΙΚΟΣ (μικτόν): Ρίθερ Τίτε 70.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 42.5, 'Ιουλίου 6.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (λιθ.): Λιθόνη 72.000 τ. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, Γουόρλντοκείλ 52.5, 'Ιουλίου 4.

NEAH P.: Μαύρην θάλασσαν 18.000 τόν. καθαρά Τουρκίαν Γουόρλντοκείλ 140, άμεσος φόρτωσης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Σαίντ Κρουά 56.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουόρλντοκείλ 67.5, 'Ιουλίου 4.

ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Μεσογείον 118.000 τόν. Κάιμαν, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 31.75, 'Ιουλίου 5.

TOULIP P.: Πούερτο Όριτάς 34.000 τ. "Αμετερινταμ, Γουόρλντοκείλ 95, 'Ιουλίου 6.

AOINTA: Σιγκαπούρην 31.000 τ. Χόγκ Κόρκ, Γουόρλντοκείλ 120, 'Ιουλίου 1.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μικτόν λιθ.): Διτ. 'Αφρικήν 215.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντοκείλ 25, 'Ιουλίου 12.

NEAI: Μποναΐρ 40.000 τόν. μέρος φορτίου Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντοκείλ 92.5, άμεσος φόρτωσης.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΜ: 59.044 τ. d.w. (15 μίλ. 38 τόν. φιούδελ διλ και 2½ τόν. ντήξελ διλ τού 1964) συνέχεια προηγουμένων ταξίδιου, δην 14—28 ήμερας τάμι τοάρτερ εις τά \$ 3.65.

ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μικτόν): Μεσογείον 78.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουόρλντοκείλ 41.25, 'Ιουλίου 1.

ΝΙΤΣΑ: Σαίντ Κρουά 27.000 τόν. καθαρά, άμερικα, λιμένας 'Ατλαντικού, τρία συνεχή ταξίδια εις τά Γουόρλντοκείλ 125, 'Ιουλίου 29.

ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν): Μαύρην θάλασσαν 35.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Καραϊβικήν, Γουόρλντοκείλ 85, δην Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντοκείλ 90, 'Ιουλίου 10.

ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Καραϊβικήν 60.000 τ. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 60, 'Ιουλίου 29.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (λιθ.): 'Αμουαίθ 76.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αρούμπαν, Γουόρλντοκείλ 55 και έν συνέχεια άπο 'Αρούμπαν δην Νέαν 'Υρκην 85.000 τόν. Γουόρλντοκείλ 50, 'Ιουλίου 29.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ: Διτ. 'Αφρικήν 73.000 τόν. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντοκείλ 65, 'Ιουλίου 5.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (μικτόν): Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 62.5, 'Ιουλίου 1.

ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντοκείλ 120, 'Ιουλίου 4.

ΚΑΕΛΙΑ: Λαδερά 67.000 τόν. Τεργέστην, Γουόρλντοκείλ 55, 'Ιουλίου 2.

ΠΡΙΓΚΙΠΟΠΟΣ (λιθ.): 'Ακτοπλοίκον Μεσογείου 55.000 τόν. φορτίου, έν συνέχεια δρού, άμεσος φόρτωσις.

ΜΑΡΙΑ: 'Ακτοπλοίκον Μεσογείου 80.000 τόν. ναύλου δέν άνεκοινωθή, άμεσος φόρτωσις.

ΣΟΥΝΑ Κ.: 'Εκουαντόρ 38.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, δύο συνεχή ταξίδια, Γουόρλντοκείλ 5, 'Ιουλίου 3—5.

ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (λιθ.): Κωνιστάντζαν 25.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντοκείλ 110, δην δην δην. Μεσόγειον, Γουόρλντοκείλ 117.5, 'Ιουλίου 10.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντοκείλ 122.5, 'Ιουλίου 4.

ΘΕΟΠΑΙΣ: Σαίντ Κρουά 33.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντοκείλ 122.5, έν θεριώς Τζώρτ Οδσινγκτον Γουόρλντοκείλ 127.5, 'Ιουλίου 3.

ΑΘΗΝΙΚΟΣ (μικτόν): Ρίθερ Τίτε 70.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 42.5, 'Ιουλίου 6.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (λιθ.): Σαίντ Κρουά 56.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουόρλντοκείλ 67.5, 'Ιουλίου 4.

ΝΕΑΗ Π.: Μαύρην θάλασσαν 18.000 τόν. καθαρά Τουρκίαν Γουόρλντοκείλ 140, άμεσος φόρτωσης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Σαίντ Κρουά 56.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουόρλντοκείλ 67.5, 'Ιουλίου 4.

ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Μεσογείον 118.000 τόν. Κάιμαν, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 31.75, 'Ιουλίου 5.

ΤΟΥΛΙΠ Π.: Πούερτο Όριτάς 34.000 τ. "Αμετερινταμ, Γουόρλντοκείλ 95, 'Ιουλίου 6.

ΑΟΙΝΤΑ: Σιγκαπούρην 31.000 τ. Χόγκ Κόρκ, Γουόρλντοκείλ 120, 'Ιουλίου 1.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μικτόν λιθ.): Διτ. 'Αφρικήν 215.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντοκείλ 25, 'Ιουλίου 12.

ΝΕΑΙ: Μποναΐρ 40.000 τόν. μέρος φορτίου Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντοκείλ 92.5, άμεσος φόρτωσης.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΜ: 59.044 τ. d.w. (15 μίλ. 38 τόν. φιούδελ διλ και 2½ τόν. ντήξελ διλ τού 1964) συνέχεια προηγουμένων ταξίδιου, δην 14—28 ήμερας τάμι τοάρτερ εις τά \$ 3.65.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPS AEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

(Δ. = άνεχώρησε — δ. = διῆλθε — έ. = έθασε — (δ.) = δεξαμενόπλοιον — (μ.) = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ά. 'Αμέρσον 24)6 διά Χαλκίδα	ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ά. Λ. Πάλμας 22)6 δι' 'Οδησσόν
ΑΒΑΞ	62	11048	δ. Κων(πολίν 14)5 διά Κωνστάντζαν	ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΣΙΚ	74	12498	έ. Βούσα(ή 12)6
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ε. 'Ιντσόν 26)4	ΑΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	έ. Καρβαγγένην 18)6
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	έ. 'Αιδί 1)7	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΓΙΤ	57	8160	ά. Μοντεθέδο 17)6 διά Ρωσίαν
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. Μπ. 'Άθρες 27)6 διά Ρόττερνταμ	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΙΖΕΣΤΙΚ	74	12498	δ. Παναμά 8)6 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	ά. Α. Πάλμας 13)6 διά Λάγος	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ	74	12498	έ. Ν. 'Υόρκη 1)7
ΑΓΑΠΗ ΙΙ	53	1838	ύπο παραλαβής	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ	77	12498	ά. Λέτι 23)6 διά Περσικόν
ΑΓΑΠΗ ΙΙΙ	53	2962	έξωθι Τριπ. Λιθόνες άπο 20)1	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9025	ά. Παναμά 14)5 δι' 'Αθένα
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	14756	ά. Σιγκαπούρη 24)6 διά Γιοκοχάμα	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΙΖ	72	11702	έξωθι Σάντος 28)6
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Ν. 'Υόρκη 12)6 διά Σ. Κρουα	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙ-ΒΕΡΥ	71	15387	δ. Κων(πολίν 8)6 δι' 'Οδησσόν
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	έ. Χακοντάπτε 15)5	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	ά. 'Αμπιτζάν 20)6 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ά. Πορτ Σαΐδ 31)5	ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά. Π. δφ Σπαήν 2)7 Βενεζουέλα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ά. Χείφα 7)6 δι' 'Ελλάδα	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ	75	12498	ά. Κ. Τάουν 23)6 διά Κασιμά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	δ. Σουέτ 21)6 διά Νταμάρ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	άργει είς Πειραιά άπο 13)9	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	έ. Γοιταγκόργκ 2)7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ-ΙΑΤΟ	77	9800	ά. Μπιλμπάσ 27)6 διά Πασάγιες
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	έ. Δάνταιχ 6)7 (έπιοκ.)	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ-ΙΩΝΗΡ	69	9355	δ. Σουέτ 26)6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	άργει είς Χαλκίδα άπο 17)6)77	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΙ-ΙΝΤ	70	9200	ά. 'Αμβούργον 29)4 διά Λάγος
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	ά. Ροζάριο 27)5 διά Μπ. 'Άθρες	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ά. Σουέτ 25)6 δι' 'Ιράκ
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12294	ά. Θρη Ρίθερ 10)6	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	έ. Δάνταιχ 23)5 (έπιοκ.)
ΑΓΙΑ ΒΑΒΩΡΑ	58	9364	ά. Κουθέτ 27)6 διά Σουέτ	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	ά. 'Αμβούργον 5)7
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	έ. Ρίο 'Ιανέτρο 22)6	ΑΙΓΑΙΣ ΣΕΥ-ΙΑΡ	77	9800	ά. 'Αμβέρσαν 30)6 διά Τζέντα
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	έ. Πειραιά 27)6	ΑΙΓΑΙΣ ΣΗΜΑΝ	78	9800	εις Μπιλμπάσ υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	έ. Σιγκαπούρην 11)6 διά Μπαγκόκ	ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	ά. Γοικοχάμα 27)6 διά Λουάντα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	έ. Ακαζόύλης 12)6	ΑΙΓΑΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	έ. Μάλμο 2)7
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	57	10332	έ. Βενετία 26)6	ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΟΡΙΤ	70	9200	έ. 'Υμουντεν 28)6
ΑΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ	67	11610	έ. Άλμέρια 19)6	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟ-ΙΚ	71	11525	ά. Μπαχρέν 28)6 διά Μπάραν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ά. Χούκ Κόγκ 2)6 δι' ΗΠΑ	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	ά. Ντόρερ 24)6 διά Λένινγκραντ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	έ. Ν. 'Ορλεάνην 21)6 διά Χιούστον	ΑΙΓΑΙΣ ΤΑ-ΙΦΟΥΜ	68	16702	π. Σαΐδ 22)6 διά Λιθέρπουλ
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	55	18398	άργει είς Πειραιά άπο 28)4	ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Μπάραν 9)6 διά Νταμάρ
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	έξωθι Πόρτ. Ελλαμπεθ 26)6	ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕ-ΙΝΤ	70	9205	ά. Κ. Κων(πολίν 19)6 Μαύρην θάλασσα
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ά. Ντάρμπατ 15)6 διά Περσικόν	ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9355	έ. Παρανάγουα 20)6 Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ά. Ρόττερνταμ 20)5 δι' 'Αγ. Φραγκίσκ.	ΑΙΓΑΙΣ ΦΕ-ΙΜ	69	9240	έ. Σ. Πέντρο 'Αργ.) 16)5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5783	ά. 'Ισκεντέρον 31)5	ΑΙΓΑΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	ά. Θέουτα 23)6 διά Σ. Λορέντζο
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει είς Πειραιά	ΑΙΓΑΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	έ. Ντάρ ές Σαλάμ 6)6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Χάμπτον ρόδδος 26)5 διά Λένινγκραντ	ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	έ. Ισσασθών 2)7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	έ. Ντάκαρ 31)5	ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ά. Γοικοχάμα 15)6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972	ά. Μασαλίαν 7)6	ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	έ. Ντώρηπαν 29)6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	έ. Πειραιά 6)6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	έ. Σωθίσιον 23)6 διά Σ. Λορέντζο	ΑΙΒΗΩΝ	66	14383	ά. Βανκούβερ 2)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	έ. Σουίνουσι 19)6	ΑΙΗΣ ΑΟΥΣΤΡΑΛΙΑ	77	13900	ύπο παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ά. 'Αμβούργον 22)4 διά Λάγος	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16) δι' 'Ιταλίαν
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΙΔΑΟΝ	77	1573	έ. Ορλεάνη 25)5 διά Χιούστον	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α	60	7563	ά. Σ. Λου 11)7 διά Σαλέρνο
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	47	2775	ά. Μασαλίαν 7)6	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	3016	ά. Ντώρηπαν 29)6 δι' ΗΠΑ
ΑΓΡ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙ-ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ά. Ταλκαχούνα 24)6
ΑΓΡΟΥ	59	7291	ά. Ρουέν 23)6 δι' 'Αμπιτζάν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ-ΙΝΤ	60	8368	ά. Μπρούνιμπούτελ 18)6 Ταμπίκο
ΑΓΛΑΟΣ	63	9154	ά. Μοντρέαλ 13)6 δι' 'Αθένα	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 22)6 Νακάλα
ΑΓΛΗ	57	21159	ύπο παραλαβήν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	εις Ταντόσου υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΝΗ	62	9951	ά. Μόντρεαλ 26)6 διά Μεγ. Λίμνας	ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	ά. Μόμπιλ 25)6
ΑΓΡΑΜΠΕΛΗ	67	5113	έ. Ν. 'Υόρκη 4)7	ΑΙΟΛΟΣ	72	16313	ά. Π. Κελάγκ 22)6 διά Λιθέρπουλ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32173	ά. Βοστώνη 20)6 Λάζ. Μίνας Μπαϊν	ΑΙΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	56	7712	ά. Θέουτα 5)7 διά Γαλάτας
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ά. Βαλτιμόρη 24)6 δι' 'Αγ. Δομίνικ.	ΑΙΡΗΝΗΣ ΓΚΡΕ-ΙΣ	56	6973	έ. Μουσούρη 24)6
ΑΔΛΑΜΑΣ	69	10008	έ. 'Αιδί 19)5	ΑΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	έ. Δουνκέρκην 28)6
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	έ. Κασταμπλάνκο 29)6	ΑΙΡΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	56	10051	ά. Ρόττερνταμ 1)7 διά Ρωσίαν
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΔΟΥ	77	10459	έ. Γένοβα 30)6	ΑΙΡΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	12808	ά. Δουνκέρκην 30)6
ΑΔΕΑΘΟΤΗΣ	68	14873	έ. Σαντός 25)6 διά Ρ. Γκράντε	ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΑΝ	66	3024	ά. Ρ. 'Ιανέρον 22)6 Ν. 'Ορλεάνη
ΑΔΕΑΘΟΤΗΣ	67	6842	ά. Κων(πολίν 12)4	ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά. Ντώρηπαν 28)6 διά Γένοβης
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)6 διά Χιούστον	ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΗ	65	3021	ά. Α-Ι-ΡΗΝΗΣ ΣΙΝΣΕ-
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ά. Τέμα 27)6 διά Τακοράντι	PITY (δ.)	59	17947	έ. Τέμα 28)6
ΑΕΤΙΟΣ	57	3220	ά. Λάζ. Πάλμας 10)6 διά Γουώρου	ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΚΑ-Υ	67	3020	ά. Καντίζ 27)6 διά Λιθόρνο
ΑΕΤΟΣ	72	3069	έ. Σουέτ 3)7	ΑΙΡΗΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	12734	ά. Κολόμπο 22)4
ΑΕΤΟΣ	57	1734	ά. Γιθραλτάρ 21)6 δι' 'Αλγέριον	ΑΙΡΗΝΗΣ ΤΖΟ-Υ	56	8674	έ. Είλατ 3)7
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	ά. Γκουαγιακίλ 18)6 διά Βαλταράιζο	ΑΙΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	έ. Τζένταν 18)6
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	63	3812	ά. Βενερίφ 19)5 διά Γουώρου	ΑΙΡΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4998	ά. Μποναλόκον 9)6 διά Μπαντίρμα
ΑΗΝΙΚΟΛΑΣ	54	1501	ά. 'Αμβέρσαν 4)7 διά Ρόττερνταμ	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΙΦ	68	3960	ά. Αμβέρσαν 2)6 διά Καρθαγενήν
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ά. Λειζόες 21)6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	έ. Γδύνια 28)6
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4999	ά. Γένοβα 25)6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32664	ά. Α. 'Αντζελες 7)5 διά Γιοκοχάμα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ά. Σουέτ 24)6 διά Σαγκάπην	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	66	22362	ά. Γιθραλτάρ 18)6 δι' ΗΠΑ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΚΟΜΗΝΟΥ	56	13555	ά. Βενετία 29)6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ	65	22362	ά. Β. Κοντινούσιον 19)6
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	16258	ά. Μπρέστον 31)5 διά Καρθαγενήν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	13451	έ. Χουέλιδα 26)6
ΑΘΕΝΕΣ ΣΚΑ-Υ	56	7719	ά. Απέριθμος 31)5 διά Λάγος	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238	ά. Τενερίφ 27)5 διά Λάγος
ΑΘΕΝΕΣ ΣΤΑΦΙΔΗ	54	5596	ά. Χαθρόν 16)6 διά Καρθαγενήν	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 22)6 Ινδονησίαν
ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΝ	54	5062	ά. 'Αμβούργον 5)7 διά Ρουέν	ΑΚΗΣ Σ.	65	5205	ά. Π. Σαΐδ 14)6 δι' 'Ελλάδα
ΑΘΕΝΕΣ ΣΚΑ-Υ	59	61	ά. Ντάκαρ 28)6	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ά. Κολόμπο 23)6
ΑΘΕΝΕΣ ΣΚΑ-Υ	59	7115	ά. Σαν Μαρτίν 15)6 διά Περού	ΑΚΜΗ	77	16080	ά. Σουέτ 25)6
ΑΘΗΝΑΙΑΣ ΑΣΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. 'Ελινόρε 28)5	ΑΚΜΩΝ	71	16050	ά. 'Αμβέρσαν 24)6 διά Χιούστον
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. 'Αμβέρσαν 30)6	ΑΚΟΥΡΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Κ. Τάουν 12)5
ΑΘΗΝΑΙ-Σ	58	9414	ά. Α. Πάλμας 6)6 διά Λάγος	ΑΚΡΙΑΣ	53	15276	ά. Παναμά 29)5 δι' Ιντσόν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ (δ.)	58	16695	έ. Τζιπουτή ρόδδος 21)6	ΑΚΡΙΑΣ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ά. 'Αμβέρσαν 3)6 διά Νουακότ
ΑΘΗΝΗ. ΟΡΑ-ΙΖΩΝ (δ.)	58	13551	είς Χόρκ Κόγκ 10)3 (έπιοκ.)	ΑΚΡΙΑΣ ΣΙΓΚΡΙ	59	3379	ά. Θέουτα 11)6 δι' 'Αννάμπα
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	67	48747	έ. Τής 5)7	ΑΚΡΙΑΣ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Πειραιά 30)6 διά Βεγγάλην
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ά. Α. Πάλμας 3)6 διά Γουώρου	ΑΚΡΑΤΑ	55	1356	ά. Ταράλεστον 20)6 διά Σάφι
ΑΘΩΣ	69	10008	έ. Σαΐτε 29)6	ΑΚΤΙΑΙΑ	75	9753	έ. Μ. Μασουγκανού 30)6
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12267	ύπο παραλαβήν	ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	9964	ά. Παναμά 29)5 δι' Ιντσόν
ΑΙΓΑΙ							

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εἰς Πειραιά ἀπό 25)8)77	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15000	ά. Ρίο 'Ιανέρο 29)3	
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 20)7)77	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	57	3153	ά. Μάγκα 16)6 διά Π. Χάρκουρτ	
ΑΛΕΞΗ Γ.	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ά. Νιώρημα 4)6 διά Ρόπτερντα	
ΑΛΑΒΑΙΑ	74	23785	ε. Λιοσαβάνα 1)7	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Θρή ρίθερ 20)6	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	55	3003	ε. Πειραιά 8)6	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΡΟΣ	62	9055	ά. Χαρδίνη 26)6 διά Δυτ. Ίνδιες	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ	58	9878	δ. Βατλώπωρη 1)7 διά Λείκ Τσάρλς	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	57	8192	δ. Νιώρημα 19)6 διά Κ. Τάουν	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	ε. Λάγος 31)3	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΡΚΕΣ	56	8192	ε. Κουβέλι 5)6	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	ε. Χάλψα 3)7	
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	ά. Κίγκοτον 10)6 διά Αιγυπτον	
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ε. Π. διά Σπαίν 25)6	
ΑΛΙΚΗ	53	8453	ε. Ρίο 'Ιανέρο 11)6 διά Σάντος	
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Ρόπτερντα 29)6 διά Μπουσίρε	
ΑΛΙΜΟΣ	54	1960	ε. Πειραιά 20)6	
ΑΛΑΚΑΖΑΡ	65	9683	ε. Σουάτιμα 12)6	
ΑΛΑΚΑΙΟΣ	75	10950	δ. Σουέτια 28)6 διά Μπάραν	
ΑΛΑΚΟΡ	57	1839	ά. Λεμεσόδον 30)6 διά Λαττάκια	
ΑΛΑΚΥΟΝΙΑ	70	11826	ε. Λουδίνον 3)7	
ΑΛΑΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ά. Λ. 'Αντζελες 29)6	
ΑΛΑΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	ἀργεῖ εἰς Πειραιά	
ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	59	29626	ε. Γένοβα 3)7	
ΑΛΛΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ε. Ισεντερύου 18)6	
ΑΛΑΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	ά. Παναμά 28)6	
ΑΛΑΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1504	δ. Παναμά 6)6	
ΑΛΑΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. 'Αιμδόργον 2)7 διά Βρέμην	
ΑΛΑΜΠΙΣ	55	5564	ά. Λ. Πλάσια 27)4 διά Λάγος	
ΑΛΑΝΤΕΑ	53	5963	δ. Γιεραλτάρ 22)6 διά Χαλκίδα	
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ε. Τορόντο 3)7	
ΑΛΤΟΝΑ	59	8786	ε. Τούλια 27)6	
ΑΛΥΣΙΑ	64	10459	ά. 'Αιμδέρον 17)6 διά Λουάντα	
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	ά. Φελιζόνου 29)6 διά Τζέντα	
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46277	ε. Πύλων 23)6	
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ά. Δάντσιχ 2)7 διά Σικάγο	
ΑΜΑΛΘΕΙΑ	70	2724	ὑπό παραλαβήν	
ΑΜΑΛΙΑ	78	10600	ε. Τέμα 25)5	
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	ὑπό παραλαβήν	
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5214	εἰς Πειραιά 13)11	
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Βηρυτού 19)6	
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	εἰς Πειραιά ἀπό 18)10)73	
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	14000	ά. Χόγκ Κόγκ 21)6 διά Λουδίνον	
ΑΜΙΛΛΑ	72	13166	ά. Λ. 'Αντζελες 24)6 διά Σαδόνα	
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	ε. Ρίο 'Ιανέρο 10)6	
ΑΜΟΡΓΙΟΣ	70	35868	ὑπό παραλαβήν	
ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	ά. Ντακάρ 27)4 διά Λάγος	
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. Ντόρτρεχτ 2)7	
ΑΜΥΓΔΑΛΑ	57	8727	δ. Γιεραλτάρ 11)4 διά 'Αλγερίαν	
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ε. Γιοκογάνια 26)6	
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10200	εἰς Κούρε διόπο μιμηλήρωσιν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	78	11000	εἰς 'Αιδί υπό συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Φουκουγιάμα 18)6	
ΑΝ. ΓΟΥΙ-ΣΤΟΝΤΟ	74	13348	ε. Παναμά 1)7	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	14000	εἰς 'Αιδί υπό συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΑΚ	68	9291	ά. Μπαντάρ Σαπάρο 11)6 διά Σουέζ	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ά. Τοκουνίδα 6)6 διά Γουαμπόνα	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΜΑΓΤ	78	14000	εἰς 'Αιδί υπό συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ	71	9039	ε. Λείν Τσάρλες 8)6	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΙ-Σ	71	13631	ε. Ντόρτρεχτ 2)7	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	76	13631	ά. 'Αιμδέρον 17)6 διά Λουλέα	
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝ (δ.)	65	38820	ά. Ν. 'Ορλεάνην 12)6 διά 'Αρούμπια	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	14000	ά. 'Αιδί 31)5	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΤΡΑΙ-ΟΜΦ	76	13631	ά. Ταγκούναράμα 19)6 διά ΗΠΑ	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	14000	εἰς 'Αιδί υπό συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Θρή Ρίθερ 18)6	
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΖΙΠ (δ.)	64	35333	ε. Γιουρούπορτ 6)7	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Τροχτένι 14)6	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΝΟΡ	76	13630	δ. Σουέζ 4)6	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ά. Λ. 'Αντζελες 16)6 διά Γιοκοχάμα	
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Τέμα 10)5	
ΑΝΑΣΤΑΣΗ	57	2144	ε. Σεβίλη 28)6	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ε. Κόρπουν Κριότι 22)5	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ε. Π. Σαΐδ 6)6 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ε. Μπαντάρ Σαπάρο 12)6	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ B	54	5571	εἰς Τέμα ἀπό 29)6)77	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ	66	53448	ὑπό παραλαβήν	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4700	ά. Ν. 'Ορλεάνην 26)6	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Y	69	15868	ά. Μόντρεαλ 23)6 διά Ρωσίαν	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11503	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)6	
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12800	ε. Τερνόβουν 29)6	
ΑΝΔΑΛΛΟΥΣΙΑ	68	2628	ά. Πλάσια 29)6 διά Μπέλφαστ	
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	ε. Μόντρεαλ 3)7	
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ	50	3150	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΔΡΕΑΣ	57	10287	εἰς Καρπάτο από 23)1	
ΑΝΔΡΙΑ	66	2999	ε. Σαβάνναν 29)6	
ΑΝΔΡΙΑΝΑ II	64	10450	ε. Σιγκαπούρην 19)5	
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 16)2	
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Ταϊμπα 17)6	
ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	ε. Κέμη 21)6	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ	69	99460	κούδετ 14)6 διά Ρόπτερντα	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ε. Γιουρούπορτ 20)6 διά Περιοκόν	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (υπικ.)	72	119505	ά. Κάρκυ 'Αιλ. 16)5 Σ. Κρουά	
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ά.	76	115461	ά. Ράς Τανούρα 9)6	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Μποναρία 18)6 διά Μπ. Μασάρ	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ε. Γάνδον 19)5	
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ-ΟΝ ά.	70	105855	ά. Μ. ά. Μπάκρ 27)5	
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	κάργυ 'Αιλ. 22)5 Βιλελμοσχάφεν	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ε. Ρόπτερντα 5)7	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Ν. 'Ορλεάνην 21)5	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣ (δ.)	69	98983	ε. Ρόπτερντα 29)6	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Γιουρούπορτ 30)5 διά Ράς Τανούρα	
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Σιδένο 30)6 διά Κ. Κέμπτα	
ΑΝΕΑ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	ε. Κων)πολίν 20)6 διά Μ. Θάλασσαν	
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	32984	ε. Ραβέννα 23)7 διά Λά. Σκίρα	
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Ρόπτερντα 5)7	
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ε. Σ. 'Αννα Μπαλί 19)5 (έπισκ.)	
ΑΝΕΜΟΣ	50	2127	ε. Ντακάρ 25)4	
ΑΝΕΜΟΣ K	67	2641	ε. Σινό 12)7	
ΑΝΕΜΩΝΗ	78	11000	εἰς Κούρε υπό συμπλήρωσιν	
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ά. Κούρια 24)6 διά Περιοκόν	
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Σουέζ 18)6 διά Μπαχρέν	
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	56	7962	ε. 'Αλεξάνδρειαν 25)6	
ΑΝΙΤΑ	76	4617	έ. Λά Παλίς 30)6	
ΑΝΝΑ	76	16438	ά. Σικάγο 22)6 διά Ντουλούθ	
ΑΝΝΑ	60	14840	έ. 'Εμπεν 27)6	
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Γιεραλτάρ 26)6	
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 74	74	8915	ε. Σιγκαπούρην 4)7	
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ά. Ντεμεράρα 7)6	
ΑΝΝΑ Μ.	62	11503	ά. Χαδρην 31)5 διά Λάγος	
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Κιελούν 30)5	
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	1975	έ. Νιούκαστλ 18)6	
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. Τζιμπούτι 8)6 διά 'Ιράν	
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	8509	δ. Π. Σαΐδ 4)7 διά Μεσσάνα	
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16605	εἰς Κονιούκο 24)5	
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	μετ. «ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΣ» σ. Παναμά	
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Ρότερνταμ 4)7 διά Αμβούργον	
ΑΝΤΣΕΔΑ	69	2985	ά. Λιθόρο 3)6 διά 'Αλγερίου	
ΑΝΤΣΕΙΚ ΚΛΑΟΥΡ	67	24829	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)6	
ΑΝΤΣΕΙΚ ΓΚΡΕΝΗ	71	30193	ά. Σάντος 14)6	
ΑΝΤΣΕΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΙΓΚΣ	58	9585	ά. Κ. Τάουν 20)6	
ΑΝΤΣΕΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ά. Γκάλθεστον 14)6 διά Χιούστον	
ΑΝΤΣΕΙΚ ΠΡΟ-			ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)6	
ΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ά. Καλαμάτα 29)5 διά Γαλάτσι	
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	ά. Ταμπικό 30)6 διά Χιούστον	
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ά. Γιοκοχάμε 29)5 διά Κασίμα	
ΑΝΤΙΠΟΗ	76	23149	εἰς Κούρε υπό συμπλήρωσιν	
ΑΝΤΙΟΝΗ	78	11000	ε. Σιγκαπούρην 4)6	
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	72	12110	ά. Σάντος 17)6 διά Ρεοίφε	
ΑΝΤΙΜΑΡΑ Κ.	63	13862	ά. Λάγος 8)4	
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Αντζελες 28)5 διά Μπουασάν	
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4502	ά. Σπέτζια 26)6	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Ρόπτερντα 3)7	
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ά. Σουέζ 31)5 διά 'Ιαπωνίαν	
ΑΟΥΡΕΙΑ	56	6020	ά. Πειραιά 17)6 διά Κούδα	
ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	ά. Ντοντρέχτ 29)6	
ΑΟΥΡΟΡΑ	77	5500	εἰς Π. Άλεγκρε πό συμπλήρωσιν	
ΑΠΕΙΣ	73	16397	ά. Νάρβικ 18)6 διά Πολωνίαν	
ΑΠΟΙΚΙΑ	60	13022	μετων. «ΚΑΛΥΜΝΟΣ»	
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ά. Π. Σαΐδ 7)6 διά Κωνστάντζαν	
ΑΠΟΛΛΩΝ	51	2331	ά. Σφάξ 24)5	
ΑΠΟΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Μπωμόντα 9)6	
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	54	5221	ά. Κωνιπάλινα 17)6 διά Κωνστάντζαν	
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	62	6929	άργει εἰς 'Ιτέαν ἀπό 5)7)77	
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Μπλιάρας 2)7	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.				

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Κολόμπο 19)6 διά Ντώρμπαν	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Βανκούφερ 27)6 διά Κίναν	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Κων/πολίν 20)6	
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ά. Μπαλάο Τέρμη. 16)4 Βραζιλίαν	
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΟ (μ.)	72	42253	ε. Π. 'Ορπτάς 25)6	
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	1923	ε. Βομβάνη 14)4	
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Νιουκάστλ 18)6 διά 'Ιαπωνίαν	
ΑΣΠΑ	66	2794	ά. Ντακάρ 2)6 διά Γουώρου	
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει είς Πειραιά	
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΔΕΜΟΥ	72	20352	ά. Π. 'Αντζελες 12)6 διά Μπουσάν	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ε. Γλασκώνη 15)6 (Επικοιν.)	
ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	ά. Ν. 'Ορλεάνην 29)6 διά Σ. Νίκολας	
ΑΣΠΙΣ	58	9378	ε. Τέμα 17)6 διά Λάγος	
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ε. Ροάριο 21)6	
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ά. Μπρισιτάην 24)6	
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13120	όποια παραλαβήν	
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Κ. Τάουν 12)6 διά Πόρσγκρουν	
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13766	ε. Σιγκαπόρην 22)5	
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33846	ά. Ν. 'Υόρκην 27)6 διά 'Αρούμπα	
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ά. Βιτόρια 8)6 διά Κωνσταντζά	
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Λεμεσόφην 21)6 διά Βηρυτόν	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Πειραιά 2)7	
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	ε. Ρότερνταμ 16)6	
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	55	12345	ά. Φιλιππέλεσπον 29)6 διά Πρόδιντενς	
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ε. Κακογκάδα 25)6	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	δ. Πούντα 'Αρένας 29)5 διά Τζένταν	
ΑΤΖΙΑΙΤΥ	59	10505	ά. Κ. Τάουν 19)6 διά Ρ. Γκράντε	
ΑΤΖΙΑΙΤΥ	49	4641	ε. Χαλκίδα 6)3	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	ά. Λ. 'Αντζελες 26)6 διά 'Αμεθούργον	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ.	74	128398	άργει είς Πειραιά ἀπό 15)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	63	15977	ά. Λάς Πλάκας 9)6 διά Ρίγα	
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	ά. Τείμπη Μπαΐν 3)6	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16319	ε. Τολέδο 27)6	
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	66	40884	ά. Γιβραλτάρ 24)6 Κόρπους Κρίστι	
ΑΤΑΛΑΝ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ δ.	68	100282	άργει είς Πειραιά ἀπό 16)5)77	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Μόντρεαλ 4)6 διά Ντουλόθ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	58	4684	ά. Μπ. Μπλάνκα 8)6 Μάρ ντελ Πλάτα	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ε. 'Αιμούργον 4)7	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ε. Τολέδο 27)6	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	ά. Μόντρεαλ 21)6 διά Ντουλούθ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	ά. Κούνια Μπαΐν 26)5	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16323	ε. Σικάγο 1)5	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10292	ά. Μπ. Αύρες 7)6 διά Γενόβα	
ΑΤΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. 'Αιμπιτζάν 1)6 διά Π. Χάρκουρτ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	ά. Δάντσιχ 19)6 διά Σάφι	
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	δ. Γιβραλτάρ 2)7 διά Κ. Τάουν	
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. 'Αιμούργον 4)7	
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ά. Τής 28)6 διά Μόντρεαλ	
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7673	δ. Σουέζ 26)6 διά Χαϊρόγκ	
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	δ. Σουέζ 24)6 διά Μπάραρον	
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	προσήρ. 28.00. B. — 33.27. A. 24)4	
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ά. Κ. Τάουν 6)6 διά 'Ιαπωνίαν	
ΑΥΓΙΣ	72	16600	ά. Λ. Πλάκας 10)6 διά Ρίγα	
ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Είλατ 15)6 διά Μανύλα	
ΑΥΡΑ	59	9360	ά. Κίελον 21)6 διά Πορτογαλίαν	
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10228	ά. Μπιλιπάτο 30)5 διά Π. Χάρκουρτ	
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ	56	8136	ά. Π. Σαΐδ 6)6	
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Χάμπτον ρόδος 1)6 διά 'Ιταλίαν	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙΩΝΑΕΤ	66	2979	ά. Ντακάρ 3)5 διά 'Αιμπιτζάν	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ·ΟΝ	58	8331	ά. Πειραιά 15)6 διά Χαλκίδα	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19500	ε. Σίδνευ 28)6	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	ε. Ρουέν 28)6	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ-				
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	ε. Μανάους 29)5	
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ά. Βενετία 1)7 διά Βηρυτόν	
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. Παστήγες 19)5 διά Λάγος	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Ντερόβζεν 20)6 διά Βαλτιμόρην	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ά. Τζένταν 15)6	
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΑΛΛΑΣ	54	8347	δ. Κων/πολίν 23)6 διά Γαλάται	
ΒΑΜΟΣ	60	3476	είς 'Αμεθούργον 16)6	
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ά. 'Αλεξάνδρειαν 2)7 διά Ράς Σουκέρι	
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	ά. Σιγκαπόρων 20)6 διά 'Ινδονησίαν	
ΒΑΣΙΛΙΑΚΗΣ	58	7686	ά. 'Αιμπιτζάν 15)6 διά Λάγος	
ΒΑΣΙΛΙΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟ-				
ΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άργει είς 'Εμδεν	
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	ά. Ντελζέν 23)6 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	ά. Κ. Τάουν 29)6 διά Π. 'Ελιζαμπεθ	
ΒΑΣΙΛΗΣ	51	1871	είς Ζαντάν	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Κέιτ Τάουν 4)7	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40403	ε. Χάλιφας 29)6	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2684	ε. 'Αλεξάνδρειαν 29)6	
ΒΑΣΙΛΩ	53	1325	ά. Χάτφα 15)6 διά Μασσαλίαν	
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	ά. Κων/πολίν 27)6 διά Μ. Θάλασσαν	
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ά. Κόμπε 26)6 διά Τόκιο	
ΒΕΕΣΤΑΡ	60	8368	ά. Ντερόμπαν 13)6 διά Σιγκαπόρην	
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ά. Γιβραλτάρ 30)6 διά Κρίστομπαλ	
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. 'Αιμερόραν 1)7	
ΒΕΝΗ	58	13871	ά. Μόντρεαλ 19)5 διά Ντουλούθ	
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	άργει είς Στολίδα ἀπό 12)9)77	
ΒΗΤΑΓΟΥ·ΙΝΤ	56	8411	ά. Πειραιά 10)6 διά Θε/νίκην	
ΒΗΤΑΚΑΛΜ	57	9722	ά. Μπάρον 18)6	
ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	ά. Μπρούνοντμπούτελ 23)5 διά Καναδᾶ	
ΒΗΤΑΜΑΡ	56	8995	ε. Βόλον 13)6	
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ-				
ΚΕΙ·ΤΟΡ	48	3930	ά. Θέουτα 23)5 διά Λάγος	
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Κων/πολίν 23)4	
ΒΙΚΤΟΡ	60	3963	ε. Πειραιά 14)6	
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ε. Βομβάνη 25)6	
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. Σουέζ 20)6 διά Χοντέντα	
ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6701	ά. Μασσόπο 3)7	
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	15100	ά. Πόρρ οφ Σπαίν 3)7	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	ά. Σουέζ 26)6 διά Σ. 'Αραβίαν	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ε. Καράται 18)5	
ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Σιγκαπόρων 4)7	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)6 διά 'Ιταλίαν	
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. 'Αλεξάνδρειαν 2)7	
ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Ρουέν 21)6 διά Γουώρου	
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ε. Βηρυτόν 18)6	
ΒΟΥΛΑ	58	8334	άργει είς Χαλκίδα ἀπό 2)10	
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 21)6	
ΒΥΖΑΝΤΑ·ΙΝ				
ΕΝΕΡΤΖ (δ.)	68	2756	ά. Λισσαθώνα 16)6 διά Ρίγα	
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-				
ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δ. Π. Σάιδ 3)7 διά Λιθόρνο	
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9378	ά. Κ. Ιάσου 17)5 διά Λάγος	
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	δ. 'Αμερόραν 4)6 διά Φορταλέζα	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32230	δ. Βαλτιμόρην 27)6 διά 'Αρούμπα	
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	είς Ν. 'Ορλεάνην 7)12)74	
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ε. Ανκόνα 10)6	
ΓΑΛΑΝΗ	60	10186	ά. Π. Γκράντε 5)6 διά Μπάραν	
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Μπ. Σαπούρ 11)6	
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Τάμπα 16)6 διά Καλκούτα	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	δ. Φρήπορτ 1)7 διά Μ. 'Υδρκη	
ΓΕΩΡΓΗΣ Α.				
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	ε. 'Ιμμανγκα 28)6	
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΩΝΤΑΣ	78	15900	ε. Π. Κεμπλά 10)6	
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ	67	15421	ά. Χαμπτόν Ρ. 2)7 Τζάκονθιλ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Πύλον 26)5 διά Θε/νική	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	ά. Λομπίτο 5)5 Μοκαμέντες	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	ά. Κομώ Μπ. 16)6 διά Ρωσία	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	είς Σιγκαπόρηση 15)3	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ δ.	63	28444	δ. Γιβραλτάρ 27)6	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	ά. Αμέρόραν 24)6 διά Μόντρεαλ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ά. Κων/πολίν 20)6 Μαύρην θάλασσαν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΩΝΤΑΣ	67	16005	δ. Θεούτη 7)6 διά Γουώρου	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ά. Ντακάρ 14)5 διά Νουακότ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	ά. Πάλμας 9)6 διά Μπέρια	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	είς Μαντράς 12)6	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ε. Πύλον 29)6	
ΓΕΩΡΓ. ΞΥΛΑΣ	70	18634	ε. Γένοβα 21)6	
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	66	9006	ά. Σουέζ 25)4 διά Σαγκάνη	
ΓΕΩΡΓ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ά. Πάλμας 5)6 διά Νουακότ	
ΓΕΩΡΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. 'Ιμμινχαμ 3)7 Κόλπον ΗΠΑ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ				
ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19060	όποια παραλαβήν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει είς Πειραιά ἀπό 10)1)71	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	ά. Ματαζάς 8)5	
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	είς Ειθουμασθ 30)6 διά Τζένταν	
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	ά. Ρότερνταμ 9)6 διά Γουώρου	
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ά. Πειραιάς 13)6	
ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	ά. Σιετίνον 29)6 'Αλεξανδρείαν	
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	ά. 'Αιμερόραν 9)6 διά Ρότερνταμ	
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ά. Ματαζάς 8)5	
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	52	1699	ε. Ειθωθι. Καράται 21)6	
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (δ.)	68	44742	ά. Παναμά 27)6 Ν. 'Ορλεάνην	
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	δ. Γιακαπτλάνκα 22)6	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ά. Τείρεταν 30)6 διά Ναγκόγια	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	70	9256	ά. Γόνινα 30)6 διά Β. Κορέαν	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛ-				
ΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ά. Δουνκέρκην 10)6	
ΠΑΝΕΥΔΑΛΑ (δ.)	65	286		

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	60	4284	ε. Γόνια 29)5		ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	δ. Παναμά 16)5		ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ξ. Μπ. Αύρες 26)6
ΓΚΟΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	14530	εις Σιμιζού υπό συμπλήρωσιν		ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	ε. Ρόττερνταμ 26)6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΛ	54	6782	ε. Ν. Ύρκην 9)6		ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16400	α. Τσάκασονθιλ 25)6 δι' Ιταλίαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	δ. Παναμά 19)6		ΔΩΡΙΚ ΦΑΕΤΙΜ	72	16398	α. Αμερικών 30)6 Σιγκαπούρην
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14530	εις Σιμιζού υπό συμπλήρωσιν		ΔΩΡΟΣ	56	9070	α. Ρόττερνταμ 4)7 διά Ρουέν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959	δ. Παναμά 30)6 διά Γκουαγιάμας		Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	δ. Παναμά 1)7 διά Κούθα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	ε. Βενετίαν 29)6		Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	α. Μπαμόντ 16)6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	ε. Βενετίαν 28)6		ΕΒΕΑΥΝ (δ.)	59	12662	α. Ρόττερνταμ 4)7 διά Ρουέν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡ					ΕΒΙΑ	61	10029	α. Μάλτα 31)5 διά Θέουτα
ΤΣΙΟΥΝ	77	13000	δ. Π. 'Αρέας 31)5 διά Ρωσίαν		ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	δ. Κορωνοποιον 6)6 Μαύρην θάλασσαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΝ	77	14531	δ. Μπ. 'Άρες 7)6		ΕΒΜΑΡ	76	16396	ε. Βαλένθιο 2)7
ΓΚΟΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 21)6		ΕΒΡΟΣ	62	29632	δ. Γέρβαλτάρ 13)6 διά Βραζίλιαν
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	δ. Παναμά 15)6		ΕΔΕΣΣΑ	63	15983	α. Μόντρεαλ 21)6 διά Ρίγα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	70	11527	δ. Λούπτιο 13)6		ΕΘΝΟΣ	64	8742	υπό παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	δ. Ν. 'Ορλεάνη 29)6 διά Σημάτη		ΕΙΡΗΝΗ	77	16726	εις Χακοντάτη υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	δ. Πειραιά 21)6 διά Γιθραλτάρ		ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	58	8005	εξουσι. Ντρόμπιαν 14)6
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	ε. Ρ. 'Ιανέριο 3)6		ΕΙΡΗΝΗ Α.	62	8425	ε. Ιρινοκαλή 30)6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	10008	δ. Ζευπρούγκε 6)6 διά Κούθα		ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	10289	φρεγ. εις Πειραιά από 17)2)77
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	δ. Σιγκαπούρην 18)6 διά Ρόττερνταμ		ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ	58	8309	α. Γένοβα 24)5 διά Βαρκελώνη
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣ					ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΛ.	58	7053	υπό παραλαβήν
ΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Λαϊ 2)7		ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΛ.	54	7835	α. 'Ελατ 21)6 διά Ν. 'Αφρικήν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	6415	ε. Μπ. 'Άρες 27)6		ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	29864	α. Λ. 'Αντζελες 12)6 διά Κόμπη
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9916	δ. Λούπτιο 25)3 διά Λουάντα		ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	α. Λ. 'Αντζελες 11)6 διά Μπουσάν
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	δ. Πόρτ Σαΐδ 26)5		ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	α. Δουνκέρκην 26)6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	57	8644	ε. Μόλι 22)6		ΕΙΚΑΒΗ	56	11528	ε. Ρόττερνταμ 3)7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ε. Ρουέν 8)6		ΕΙΚΤΩΡ	62	11428	υπό παραλαβήν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΓ	63	15373	ε. Σλουσίκι 25)6		ΕΙΚΤΩΡ	70	16258	ε. Ρόττερνταμ 5)7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	62	23570	ε. Κασιούγκ 26)6		ΕΙΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ε. Βαρκελώνην 27)6
ΓΚΡΕΙΣ	58	15389	ε. Μπ. 'Άρες 25)6		ΕΙΛΑΦΙ	68	19667	α. Λ. 'Αντζελες 28)6 διά Βαλένθια
ΓΚΡΕΙΣ Α.	71	16306	δ. Κωνιόποιον 10)6 διά Μ. Θάλασσαν		ΕΙΛΑΠΙΝΑ	73	14969	α. Λ. 'Αγ. Δομίνικο 27)2 Π. Καμπέλο
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7251	ε. Ρόττερνταμ 4)7		ΕΙΓΑΙΑΝΝΗ	70	12791	ε. 'Αλεξανδρειαν 2)7
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	103997	άργει εις Πειραιά από 21)4)77		ΕΙΕΙΣΤΡΙΑ VI	51	7264	εις Πειραιά από 9)11
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	δ. Μπρούνομπούτελ 6)5		ΕΙΕΙΣΤΡΙΑ VII (μ.)	55	16207	άργει εις Πειραιά από 11)1)75
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	ά. Κολούμπια ρ. 18)6 δι' Ιαπωνίαν		ΕΙΕΙΣΤΡΙΑ VIII (μ.)	59	9237	ε. Τζιμπούτι 10)6 διά Κίναν
ΓΟΜΑΣΑ	71	4731	ε. Ζέρα 25)6 διά Χάρτελουπον		ΕΙΕΝΑ	56	6834	α. Τόλεδο 19)6
ΓΟΡΓΟΣ	58	7061	δ. Αιμούργον 5)7 δι' Αμέρεσαν		ΕΙΕΝΑ Κ.	62	7888	ε. Σιγκαπούρην 22)6 διά Μπαγκόκ
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ε. Φλαμουθ 27)5		ΕΙΕΝΗ Α.	45	3755	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΙΝΕΑ ΓΚΑΛΑΦ	54	3985	δ. Ντουάλα 8)6 διά Μαγιούμπα		ΕΙΕΝΗ Κ.	55	4084	ε. Αιμέρεσαν 1)7
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	ά. Λ. 'Αντζελες 12)6 διά Γιοκοχάμα		ΕΙΕΝΗ Μ. (δ.)	53	5985	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΙΤΖΑΞ	75	19451	ε. Μπανίρα Σαπούρω 20)6		ΕΙΕΝΗ Μ.	58	8446	ε. Σιγκαπούρην 19)6 διά Σαγκάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΔΟ	72	19426	ά. Λ. 'Αντζελες 30)6 διά Τζένταν		ΕΙΕΝΗ Τ.	49	4294	α. Αρρακά 1)7 διά Κωνσταντζία
Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19261	ά. Π. Αλμέρην 26)6 διά Νιούρπορτ		ΕΙΕΝΙΑ	63	5289	α. Τόλεδο 20)6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Λονδίνον 2)7		ΕΙΕΥΘΕΡΙΑ	54	12502	ε. Τάον 2)5 δι' Ισπανία
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19261	ά. Π. Αλμέρην 26)6 διά Νιούρπορτ		ΕΙΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	α. Λονδίνο 14)3 διά Λουάντα
Γ. ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19261	ά. Πειραιά 29)6 διά Ν. 'Αφρικήν		ΕΙΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	ε. Καράτσι 29)5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Κολούμπια ρίθερ 25)6		ΕΙΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	δ. Σουέζ 5)5 διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	74	18305	ά. Μαντάκ 2)7 διά Μίρι		ΕΙΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	α. Γιοκοχάμα 13)6 διά Κρίστομπαλ
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ε. Άλαγος 12)6		ΕΙΕΥΡΟΠΑ	71	12084	α. Κουβέντ 20)6
Γ. ΠΡΟΥΒΑΙΝΤΕΡ (δ.)	75	18265	ά. Άλαγος 26)6 διά Κιουρασάο		ΕΙΕΥΣΙΣ	65	10037	α. Λονδίνον 23)6 διά Δουνκέρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.)	65	35642	ε. Πειραιά 19)4		ΕΙΙΑΖΙΝΗ	58	12025	δ. Βανκούμπερ 26)6
ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ	54	4389	ε. Κωνιόποιον 24)6		ΕΙΙΣΑΒΕΤ	48	8370	δ. Μάντζεστερ 6)7
ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Γκάλθεστον 23)6		ΕΙΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1989	ε. Βενετία 2)7
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	9070	δ. Ν. 'Υρκην 1)7 διά Πειραιά		ΕΙΚΑΝΙΑ	57	1994	δ. Σάπελε 1)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	δ. Ν. 'Ορλεάνη 30)6 διά Χιούστον		ΕΙΚΑΝΙΑ	58	6503	α. Αιμερίγρον 16)6 δι' ΗΠΑ
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	δ. Δουλίνον 23)6 διά Μπέλεμ		ΕΙΛΑΣ	56	4380	α. Σάδι 1)7
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Ρίταρσον Μπαΐη 3)7		ΕΙΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	α. Σλούσικι 24)6 διά Πειραιά
ΔΑΦΝΗ Κ. (δ.)	70	15098	δ. Γεράλταρ 23)6 διά Μιλάζο		ΕΙΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΑ	72	8987	α. Κοραμσάρ 19)6 διά Μπάσαν
ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	υπό παραλαβήν		ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	63	7298	ε. Μοιτάσα 27)6
ΔΕΛΦΟΙ	65	20964	ά. Τάραντα 26)5 δι' Εγενέντα Μεξ.		ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ε. Κάτουν 25)6 διά Γαλλίαν
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	δ. Τζιμπούτι 22)4 διά Κίναν		ΕΙΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	13500	α. Γιοκοχάμα 27)6 διά Ναγκόγια
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Ριγύεια 20)5		ΕΙΛΕΝΙΚ ΕΞΑΣΕΠΤΟ	78	13500	εις Σαξεμπο υπό συμπλήρωσιν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Πειραιά 28)6 διά Χαλκίδα		ΕΙΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	6666	α. Ν. 'Ορλεάνη 27)6 διά Γκάλβεστον
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Σιγκαπούρην 22)6		ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	60	7293	α. Πειραιά 3)7 διά Βόλον
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	δ. Γιεράντα 1)7 διά Ντακάρ		ΕΙΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	εξωθ. Καράτσι 25)6
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. (δ.)	65	35619	ά. Εστακάντα 27)6 Π. & Πιέρ		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΝΙΤΣΙΝΤΙ	60	7297	α. Ακαμπα 23)6 διά Τζένταν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	3562	ά. Σουέζ 3)6 δι' Ίραν		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΠΑΪ-ΟΝΗ	62	6659	α. Ν. 'Υρκη 30)6
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΑ	67	11659	δ. Κωνιόποιον 8)6 διά Κωνιστάντζαν		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	δ. Σουέζ 23)6 δι' Αλακαμπα
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	ά. Λαύριον 5)5 διά Βεγγάζην		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΠΡΑΙ-ΝΤ	71	10327	δ. Π. Σάδι 27)6
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	δ. Κωνιόποιον 8)6 διά Μ. Θάλασσαν		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Τάον 20)6 διά Ν. 'Υρκην
ΔΕΗΜΟΣ	71	10190	ά. Φρημάντη 23)6 διά Γιοκαΐσι		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ε. Ν. 'Υρκη 30)6
ΔΕΗΜΟΣ ΧΑΙΛΟΥΣΙΣ (μ.)	71	38172	ά. Χάρην 26)6 διά Μπεζάντα		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	α. Κ. Τάον 3)7
ΔΕΗΜΟΣ ΧΑΙΛΟΥΣΙΣ	63	10523	δ. Σουέζ 3)7 δι' Ίραν		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΣΚΑΥ	62	7259	α. Ντακάρ 30)6 διά Τζένταν
ΔΕΗΜΟΣΙΟΣ Α.	63	7787	ά. Αλεξανδρειαν 23)6		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ε. Τεργέστην 2)7
ΔΕΗΜΟΣΙΟΣ Β.	61	9556	ά. Χούλ 5)7		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΤΑΡ	59	9550	ε. Μόντρεαλ 23)6
ΔΕΗΜΟΣΙΟΣ Γ.	58	2674	ε. Αλεξανδρειαν 25)6		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Καράτσι 1)7 διά Ν. 'Υρκην
ΔΕΗΜΟΣΙΟΣ Κ.	52	4430	ά. Τζένταν 15)6		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Ματσούτο 27)6
ΔΕΗΜΟΣΙΟΣ Κ.	58	3441	δ. Πόρτ Σαΐδ 3)7		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΤΟΣ	72	8987	ε. Τσιταγκόδηκ 3)7
ΔΕΗΜΟΣΙΟΣ Π.	51	2214	εις Πέραμα υπό συμπλήρωσιν		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Βαρκελώνην 30)6 διά Ν. 'Υρκην
ΔΕΗΜΟΣΙΟΣ ΚΡΗΤΗ-ΚΟΣ	71	16226	ά. Γκουαγιακάν 22)5 "Αγ. Βικέντιον		ΕΙΑΝΕΡΟΣ	52	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ε. Πειραιά 16)3		ΕΙΑΝΕΝΙΚ ΕΙΑΝΕΝΙΚ	47	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΟΣ ΧΑΙΛΟΥΣΙΣ	77	9437	ά. Χούρ Κόγκι 24)5		ΕΙΑΝΕΝΙΔΑ	66	9384	δ. Παναμά 30)6
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	ε. Πειραιά 1)7		ΕΙΑΝΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	δ. Παναμά 2)7 διά Κίναν
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ	64	6400	ά. Ρίο 'Ιανέριο 19)4 διά Λάγος		ΕΙΑΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	α. Ν. 'Υρκη

ΕΡΜΗΣ	72	16055	ά. Ἀμερέσσαν 3)7 διά Πρόσιντενς	
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ε. Κων)πολίν 12)6	
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Ἀμοτερνταμ 22)6	
ΕΡΟΙΚΗ ΣΕΥΓΑΔΟΡ	57	2074	ε. Σαδόνα 1)7	
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12986	ύπο παραλαβήν	
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	δ. Σαδίο 22)6	
ΕΣΠΕΡΟΣ V	49	4448	όργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 20)10)77	
ΕΣΣΕΣ	57	4023	δ. Γιβραλτάρ 3)6 διά Τρίπ. Λιθόνης	
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ε. Σφαξ 23)6	
ΕΥΑ	59	11894	ά. Λιθερπουλ 29)6 διά Π. Ὀρντάζ	
ΕΥΑ	73	3717	ε. Τζακαρία 17)6	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ε. Π. Σουδάν 30)6	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. Σπέτζια 26)6 διά Λάγος	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ	67	29424	ύπο παραλαβήν	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	13195	ά. Μικρούντ 9)4	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ	49	4713	ε. Λάρνακα 11)6	
ΕΥΑΛΛ	59	7271	ε. Λιθόρου 28)6	
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ά. Ηοτχαμ 23)6 διά Ντάρμπαν	
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ε. Φιουμίτον 29)6 Λά Σκίρα	
ΕΥΕΝΙΑ	67	9854	ε. Σάντος 23)1	
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16700	δ. Παναμά 2)6 διά Λάγος	
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	55	2977	ε. Σπέτζια 28)3	
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ	61	8999	ε. Μομάσα 2)7	
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	9061	ε. Μπ. Αὔρες 19)6		
ΕΥΔΗΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	14100	εἰς Τοίτα ύπο συμπλήρωσιν	
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ά. Σάντος 6)4 διά Λάγος	
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΥΕΠΙΣ	51	4177	δ. Μπρούνουποντ 31)5	
ΕΥΗ Α	67	14800	δ. Ἐσκουμιν 31)5	
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Ναούρου 16)5 διά *Ιαπωνίαν	
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 2)3	
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	δ. Παναμά 25)6 διά Χιούστον	
ΕΥΜΑΡ	57	8677	ε. Ραλένθια 2)7	
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Μακάν 2016 διά Κίναν	
ΕΥΠΟΙΑ	68	16004	δ. Φός 29)6 διά Τολέδο	
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Μικρούντ 20)5	
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Κόρη 6)6	
ΕΥΤΕΡΠΗ	55	7798	ά. Βενετία 29)6 διά *Αλεξανδρείαν	
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10347	ά. Σ. Τζόν 4)3	
ΕΥΧ.ΡΙΣ	58	10152	ά. Δάνταν 19)6	
ΕΦΗ	58	2555	εἰς Αδύοδοτα	
ΕΦΗ	55	5008	ά. Σάντος 21)6	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ά. Ν. Ὁρλεάνη 21)6	
ΖΑΝΕΙ	58	4529	δ. Πειραιά 17)	
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30165	ε. Γδώνιαν 16)6	
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Τσάλινα 26)6	
ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΛΗΣ δ	65	31768	ά. Κίγκοτον 18)6 διά *Αρούμπα	
ΖΕΑ	60	3324	ά. Αμέρεσσαν 25)5 *Αγ. Δομίνικον	
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	ε. Κόρκ 3)7	
ΖΕΑ ΣΚΑΥ	58	4169	ά. Αλεξανδρεία 29)6	
ΖΕΤΑ Μ	67	8168	ύπο παραλαβήν	
ΖΕΥΣ	60	11687	ά. Β. Κοντινότεσσιον 12)6 Μπ. "Αὔρες	
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16300	δ. Κων)πολίν 25)6 Κωνστάντζαν	
ΖΕΦΥΡΟΣ	56	4428	ά. Αλεξανδρείαν 21)6	
ΖΗΝΩ	68	9582	ά. Γδώνιαν 6)6 διά Δ. Αφρική	
ΖΙΝΙ	76	11366	ά. Αμπιτζάν 6)6 διά Σ. Πέντρο	
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ά. Τής 16)6	
ΖΙΡΚΟΝ	59	8335	εἰς Πειραιά 15)12	
ΖΥΓΟΣ	76	19166	δ. Ντόθερ 27)5	
ΔΗΜ	39	1266	ε. Κουβέλη 27)6	
ΖΩΗ Γ	57	3828	ά. Ταμπικό 30)5 διά Χιούστον	
ΠΒΗ	70	2881	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Μπιλράπα 3)7 διά Μπορντώ	
ΗΓΚΑ	52	2674	δ. Π. Σάδι 19)6 διά *Αμβούργον	
ΗΛΙΑΣ (δ.)	58	12239	ά. Σιγκαπούρη 3)7 διά Περσικόν	
ΗΛΙΑΣ	47	3575	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΗΛΙΑΣ Κ	56	4039	ε. Μαντράς 4)11	
ΗΑΙΟΣ	62	10741	ά. Κ. Τσουν 5)4 διά Λάγος	
ΗΑΙΟΣ	57	4499	δ. Π. ντη Μπούκ 29)6 διά Μαλαΐσα	
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ε. Μάλτα 17)6	
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Χούλ 21)6 διά Βηρυτόν	
ΗΡΩ	65	23535	δ. Γιβραλτάρ 16)6 διά Θεσ)νίκη	
ΗΣΤΑΡ	57	9473	ά. Γδώνιαν 17)4	
ΗΣΙΤΟΥΓΙΝΗ	68	10642	ά. Χιούστον 26)5	
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	δ. Παναμά 30)5 διά Γιοκούάμα	
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ά. Μπ. "Αὔρες 25)6 διά Ρότερνταν	
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	60	6723	ε. Τακοράντι 17)6	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ μ	73	44746	ύπο παραλαβήν	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ δ	77	75500	ε. Ρ. Σουκέρ 21)6	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ μ	68	52400	ά. Αμβούργον 30)6 διά Βιτόρια	
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ	57	4904	ε. Σουάντη 22)6 διά *Ανκόνα	
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ά. Π. Σάδι 1)7	
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12548	ά. Ν. Ὁρλεάνη 29)6	
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΑΝΤ	76	9444	ά. Ν. Υόρκη 7)5 διά Σάντος	
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. Λ. Πάλμας 2)6 διά *Ελλάδα	
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ	58	9603	ε. Κ. Τάουν 29)6	
ΘΕΑΝΩ	74	13639	ά. Μιτρόπαν 28)6 διά Κ. Τάουν	
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ά. Τής 30)6 διά *Αιμέρεσσαν	
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ά. Φιλαδέλφειαν 28)6 διά *Αρούμπα	
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	39106	ά. Φρόπορτ (Μπαχ.) 9)6 *Αρούμπα	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. Σ	77	9794	ά. Κ. Τάουν 7)6 διά Χακάτα	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	59	23678	ά. Τζέντα 1)4	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ-ΒΡΙΔΗΣ	68	10750	δ. Σουέζ 23)6 διά Νταμάν	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	ε. Πειραιά 21)6	
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	ά. Ντιρμπαν 18)6 διά Σάντος	
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	42983	ά. Αμέρεσσαν 27)6 διά Φιλαδέλφειαν	
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	ε. Σιγκαπούρην 13)6	
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	ά. Μπούζπορτ 20)6	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	ε. Βενετία 13)6	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	ε. Τέλνταν 21)6	
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Μόντρεαλ 6)6 διά Μεγ. Λίμνες	
ΘΕΟΦ. Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Σάντος 28)6	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Ναγκόχια 26)6	
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Αιμέρεσσαν 31)5 διά Δ. *Αφρικήν	
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ε. Τουρκοδ 23)5	
ΘΕΡΜΑΙ-ΚΟΣ	58	9937	ά. Μπλαμπά 9)6 Μπ. "Αὔρες	
ΘΕΡΜΑΙ-ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	ε. Ντηρόβιτ 13)6	
ΘΕΡΜΟΠΟΛΑΙ	65	15932	ε. Πειραιά 26)6	
ΘΕΡΜΟΠΥΑΙ (δ.)	55	8992	ά. Μιλ. Χάσεν 6)7	
ΘΕΡΜΟΠΥΑΙ II (δ.)	55	8998	ε. Πειραιά 1G5	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Τζακάρτας 19)2 διά Πλατζέ	
ΘΕΤΙΣ	74	35561	ε. Τακόμα 25)6	
ΘΕΩΝΗ Σ	58	2405	ε. Ντακάρ 8)5	
ΘΗΡΑ	60	6155	ε. Τακοράντι 28)6	
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	77	14100	εἰς Ιοίτα ύπο συμπλήρωσιν	
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22221	ά. Λομπίτο 1)6	
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	16417	ά. Τένεβ Τέρι. 28)6 διά Μεθύλ	
ΘΙΣΑ ΕΝΙΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ά. Μεθύλ. ἀκόρ. 18)4	
ΘΙΣΑ ΣΤΑΡ (μ.)	70	50455	ά. Γιουροπόρτ 22)6	
ΘΩΜΑΣ Α	58	11213	ά. Ντακάρ 10)6 διά Θεσ)νίκη	
ΘΩΜΑΣ Κ	61	14032	ά. Ντακάρ 27)3	
ΘΩΜΑΣ Κ	53	7353	ά. Μπαρακίλα 30)5	
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	71	9426	ά. Νταμάν 19)6	
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Σουέζ 21)6 διά Κουθέτι	
ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	66	42107	ά. Μινωμόνι 18)2	
ΙΖΑΜΠΕΙΤΑ	55	7470	προσήρ. *Αιμπού Μάνταφι 30)4	
ΙΖΟΜΠΕΛΑ	57	9746	ά. Ανταμπίγια 21)6	
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ά. Σουδάρια 27)3	
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Σουδάρια 6)7	
ΙΘΑΚΗ ΣΕΙΓΑΛΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Λ. "Αντζελες 24)6 διά Παναμά	
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Λασούτοκα 29)6 διά *Αγγλίαν	
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Κουσέτη 28)6	
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Τέμπη Μπαίν	
ΙΙΕΝΑ	76	16261	ά. Θρή Ρίθερ 15)6	
ΙΝΓΚΑ	58	3860	ύπο παραλαβήν	
ΙΝΔΑΠΗΝΗΣΙΑ (δ.)	52	6633	ά. Σιγκαπούρη 21)6	
ΙΝΝΑΡΕ	58	8931	ά. Φερητάου 27)6 διά Σανταντέρ	
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Πειραιά 23)6	
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	ά. Αντζελες 1)7	
ΙΝΩ	54	4339	ά. Μπέλφαστ 30)6	
ΙΟΝ	63	7832	ά. Χελιφάς 27)6 διά Λισσαδώνα	
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ	73	15498	ύπο παραλαβήν	
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	65	30516	ά. Π. *Άρθουρ 22)6	
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΑΥ	58	5769	ά. Ντουάκα 12)5 διά Γουάρου	
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	62	22531	ά. Ν. Ὁρλεάνη 18)6	
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Θρή Ρίθερ 15)6	
ΙΟΣ	57	1976	ύπο παραλαβήν	
ΙΟΔΙΕΙΑ	65	8364	ά. Μπ. "Αύρες 22)6	
ΙΡΑΝΤΑ	59	4892	ά. Ρουέν 27)6	
ΙΡΙΣ	59	8479	εἰς Αλγέριον 20)4	
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Πάρκας 17)6 διά Μάλτα	
ΙΡΙΣ	55	5117	ά. Π. ντε Μπούκ 1)7	
ΙΡΙΣ	72	4999	ά. Ν. Οφρέλανη 21)6 Κόρπους Κριστί	
ΙΤΑΙΑΙΑ	46	6/27	ά. Μπαρμπάντος 27)6 διά ΗΠΑ	
ΙΧΘΥΕΣ	77	19166	ά. Ν. Οφρέλανη 14)6	
ΙΩ	58	7230	ά. Σουέζ 29)6	
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22671	ά. Σουέζ 30)6	
ΙΩΑΝΝΑ Δ. (δ.)	60	12230	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)4)75	
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ά. Νταμάρια 26)6 διά Λ. Γκουάρια	
ΙΩΑΝΝΗΣ Α	59	3162	ά. Μπα	

ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209 εἰς Ρόπτερνταμ 2(8)77
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	9000 α. Δουνικέρχη 29(6) Μπ. "Αμπάς
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α.	62	39169 Ε. Μπελγκαμ 22(4)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531 όποιο παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	8639 α. "Αμπιτζάν 12(6) διά Λάγος
ΚΑΠ. ΣΥΑΛΑΣ	58	9724 α. "Αμπέρσαν 2(7) διά Π. Χάρκουρτ
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΝΗΣ	67	16976 α. Μπαγκόκ 17(5) διά Ντακάρ
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976 α. Παναμά 1(7) διά Κασίμα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666 Ε. Γόδνια 25(6)
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ	66	16164 α. Ταρπάγκον 13(4) διά Λάγος
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366 Θ. Άντερ π. Μπαΐ 16(6) διά Σικάγο
ΚΑΠΠΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885 όργει εἰς Πειραιά (άπο 25(3))76
ΚΑΠΠΑ ΣΕΑΜΠΙΟΝ	61	4105 α. λαζ. Πάλμας 21(6) διά Γουώρου
ΚΑΠΠΑΙΝ Β.	54	6934 α. όργει εἰς Πειραιά (άπο 6(5))77
ΚΑΠΠ. ΓΕΡΟΝΙΑΣ	59	8401 α. Κολόμπι 8(6) διά Στιγκαπούρην
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ	57	8974 δ. Σουέζ 21(6) διά Κορέαν
ΚΑΠΠΑΙΝ ΔΗΜΟ-		
ΣΘΕΝΗΣ	65	18995 Ε. Βαρκελώνη 23(6)
ΚΑΠΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193 Ε. Λαζ. "Αντζελες 29(6)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΗΣ	76	37841 δ. Παναμά 3(7)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759 δ. Σουέζ 21(6)
ΚΑΠΠ. ΛΕΟ	62	1948 δ. Κων/πολις 7(6)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΥΓΝΟΣ	66	9931 α. Βλίμπιγκτον 17(6) διά "Ιαπωνίαν
ΚΑΠΠ. ΜΗΤΣΟΣ	58	1763 εις Σ. Μάικλες' άπο 5(3)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣΗΣ	61	10503 Ε. Τζιμπούτι 15(5) διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10600 Ε. Ταλκαχουάνο 25(6)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.	60	9151 α. "Αμπέρσαν 7(6) διά Βαλπαραίζο
Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	77	120000 α. Σαίν Τζών 24(1)
ΚΑΠΠ. ΙΩΝ Α.	61	13437 α. Θέουτα 10(6) διά Μόντρεαλ
ΚΑΠΠ. ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19827 α. Μουτσούρη 24(6) διά Σίθνεο
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403 Ε. Τσιταγκόρη 22(6)
ΚΑΡΑΙΤΣΙΚΑΚΗΣ	65	18442 δ. Παναμά 23(6)
ΚΑΡΑ	65	13313 δ. Πόρτ Σαΐδ 20(6)
ΚΑΡΕΝ	76	4617 α. Τενερίφην 29(6) διά Ρόπτερνταμ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΙΦ	64	3889 α. Θέουτα 30(6)
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194 α. Γκίζο 22(6) διά Καστέλον
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314 Ε. Ξάρηπον ρόδες 3(7)
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324 α. Μόντρεαλ 3(6) διά Ντουλούθ
ΚΑΡΟΣ	47	8288 επιβατών 29(5)
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084 ε. Βαλτιμόρη 21(6)
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067 δ. Π. Σαΐδ 29(6) διά Κωνσταντζαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886 ε. Μπάραρ 19(6)
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2297 α. Λάζ Γκουλέτ 1(7) διά Τρίπολιν
ΚΑΣΟΣ	56	3401 α. Μπ. "Αύρες 22(6) διά Πειραιά
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125 Ε. Ροζέριο 18(6)
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225 α. Βενετία 30(6) διά Βεγγάζην
ΚΑΣΤΩΡ	50	7544 α. Αλεξ/ανδρειαν 15(6)
ΚΑΣΤΩΡ	51	3995 ε. Πειραιά 10(6)
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870 Ε. Ροζέριο 3(6)
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕ Α.	66	2993 Ε. Βρέστην 28(6)
ΚΑΙΕ Ν. Α.	65	18723 ε. Μπατάρ "Αμπάς 20(6)
ΚΑΙΕΡΙΝΑ	55	7310 Παλέρμο 22(5)
ΚΑΙΕΡΙΝΑ	76	3824 α. Ν. "Ορλεάνην 16(6)
ΚΑΙΕΡΙΝΑ ΑΛΕ-		
ΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852 όποιο παραλαβήν
ΚΑΙΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739 εἰς Τζένταν άπο 24(9)77
ΚΑΙΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-		
ΠΟΥΔΟΥ	77	9000 α. Λεμεσούδον 1(7) διά Λάρνακα
ΚΑΙΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334 ε. Ρουέν 27(6)
ΚΑΤΙΑ	55	7859 ε. Πόρτ ντε Μπούκ 2(7)
ΚΑΤΙΑ	63	1594 Ε. Σάν Χουάν 19(6)
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	52	3694 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΕ	65	47434 αργει εἰς Πειραιά (άπο 5(5))76
ΚΑΤΙΝΑ	60	10187 α. Μπιλμπάρ 2(6) διά "Άθανα
ΚΑΤΙΡΖΑ (δ.)	59	2850 α. Σόύσος 29(6) διά Σαρδίνη
ΚΕΑ	68	13141 α. Σάντος 27(5) διά "Αρούμπα
ΚΕΑ	58	13994 ε. Σάντος 25(6)
ΚΕΑ	55	2683 α. Μπ. "Αύρες 9(6) διά Πειραιά
ΚΕΙΠ ΑΒΑΝΤΙ	58	10995 α. Μομπάς 2(7)
ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868 α. Λάγος 12(4)
ΚΕΙΠ ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990 α. Ορλεάνην 28(6) διά Σρι Λάνκα
ΚΕΙΠ Π ΠΡΑΪΝΤ	73	8927 α. Σουέζ 19(6) διά Μπουστρέ
ΚΕΙΠ ΣΤΡΟΒΙΛ	58	13700 α. Κοπή 22(6)
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16373 Α. Ντρόπτ 27(6)
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19866 Ε. Λομε 24(6)
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018 Ε. Σαίν Ναζάρ 21(6)
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333 α. Χάλιφας 26(6) διά "Αρούμπα
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ	60	13950 εἰς Μ. "Ορλεάνην άπο 21(2)
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ		
ΓΚΛΟΥΡ	55	4060 Ε. "Αλεξάνδρειαν 28(6)
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	2285 Ε. Πειραιά 7(6)
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	53	2285 α. Πειραιά 17(6) διά "Αννάμπα
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736 δ. Κων/πολις 8(6) διά Γαλάται
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982 δ. Γιβραλτάρ 25(6) διά Ρουέν
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562 ε. Κιουρασόδο 30(6) (έπισκ.)
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362 α. Θέουτα 14(5) διά Λάγος
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ		
ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	70	103012 Εξωθι Ντουμπάι 26(2)
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797 ε. Μπαρόντ 10(6)
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740 δ. Βρέμην 13(5)
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378 δ. Σουέζ 13(6)
ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΟ	64	17050 α. Ανούσ Μπαΐ 9(6) διά "Αμβούργον
ΚΙΚΗ	57	9723 Α. Πόλον 20(4)
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624 α. Ντώρμπαν 23(6) διά Καναδά
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΜ	58	8529 δ. Κων/πολις 8(6) διά Γαλάται
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891 α. Νεκοσία 13(6)
ΚΙΜΩΛΟΣ	58	7317 α. Ρόπτερνταμ 10(6) διά Μπ. Μπλάνκα
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068 δ. Παναμά 31(5) διά Κιουρασόδο
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328 δ. Γιβραλτάρ 16(6) διά "Αργεντινήν
ΚΛΑΙΡΗ Α.		
ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300 εἰς Ρ. "Ιανέριο όποιο παραλήρωσιν
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492 ε. Τζενέλ Ντανα 21(6) Τεργεστην
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601 α. "Αιπου Ντάμπι 3(7) διά Κοραμάρ
ΚΛΑΥΝΤΟΦΕΡΘ	64	5711 α. Χού 30(6) διά Κωνσταντζαν
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366 ε. Ρίο Γκράντε 25(6)
ΚΛΕΙΟ	58	8791 ε. "Αρχαρος 17(6)
ΚΛΕΙΑ	63	38964 ε. Πόρτ ντε Μπούκ 30(6)
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187 ε. Τέμπλ Μπαΐ 2(7)
ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16071 α. Ν. "Υόρκην 30(6) διά Χιούστον
ΚΛΥΤΑ (δ.)	58	22129 αργει εἰς Πειραιά (άπο 9(5))77
ΚΟΜΑΡΑ	56	5645 δ. Βρέμην 16(6) διά Δυρράχιον
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5683 α. "Αμπιτζάν 11(6) διά Τέμα
ΚΟΜΕΤ	72	9885 Ε. Χάρδαν 24(6)
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15588 δ. Παναμά 28(6) διά Ν. "Ορλεάνην
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011 δ. Σουέζ 21(6) διά Τζένταν
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219 δ. Κων/πολιν 17(6)
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ		
ΙΩΡΟΣ (μ.)	77	105000 όργει εἰς Πούλα όποιο 6(4)77
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-		
ΙΑΜΠΛ	72	39219 α. Ν. "Ορλεάνην 25(6)
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΝΙΤ	71	38847 α. Γιουροπόρτ 5(7) διά Χάμπτον ρόδος
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ μ.	73	125977 όργει εἰς Στόρντ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	68	23258 δ. Κων/πολιν 17(6)
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139 α. Μπ. "Άύρες 4(6) διά Βηρυτόν
ΚΟΝΚΑΡΤΙΑ ΓΚΛΗΜ	58	5402 α. Ν. "Υόρκην 2(7) διά Φιλαδέλφειαν
ΚΟΝΚΑΡΤΙΑ ΣΑΜ	54	4710 α. Τενερίφην 1(7) διά Γενούθα
ΚΟΝΚΑΡΤΙΑ ΣΚΑΥ	55	4953 ε. Νεάπολιν 1(7)
ΚΟΝΚΑΡΤΙΑ ΦΙΩΡ	55	5818 ε. Βηρυτόν 3(7)
ΚΟΡΑΔ	60	3333 α. Ντόχα 12(6)
ΚΟΡΔΙ	56	8474 α. Π. Ελίζαμπεθ 24(5)
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11790 α. "Αμβούργον 28(6)
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862 α. Σιγκαπούρων 17(6) διά "Οζάκα
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ	61	12847 Ε. Μοντεβίδεο 15(6)
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914 Εξωθι Π. Καμπέλο 7(6)
ΚΟΡΣΑΙ'Ρ	62	15000 δ. Ντόξερ 24(6)
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826 δ. Παναμά 27(6) διά "Αλεξάνδρειαν
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34920 α. Ν. "Υόρκην 17(6) διά "Αρούμπα
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360 ε. Πειραιά 24(6)
ΚΟΣΜΟΣ	48	1594 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΤ	55	2671 α. Στεττίνον 2(7) διά Λάγος
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΣΚΑΥ	56	1647 εἰς Καρθαγένην 2(1)
ΚΟΥΙΝΙΣΥ	60	9423 όποιο παραλαβήν
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392 Ε. Τέμα 14(4)
ΚΟΥΝΙΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349 ε. Τοίμα 25(6)
ΚΟΥΡΟΝΕ	65	3512 Ε. Τούρμπο 27(6)
ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735 όποιο παραλαβήν
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1533 εἰς Καναδά 13(6) διά Χάμπτον
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1866 ε. Βαρκελώνη 6(6)
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866 α. "Αμπιτζάν 15(6) διά Βραζιλίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙ'ΜΠΥ	66	40129 ε. Βαλτιμόρη 9(6)
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΗ	66	26269 α. Ροζάριο 27(5) διά Μπ. "Άθρες
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	54	1996 εἰς Τακοράπτ 17(6)77
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	242470 ε. Γερβαλάρ 6(6) διά Π. Ρίκο
ΚΡΗΤΗ ΔΑΛΤ	78	10800 εἰς Ναγκασάκι όποιο συμπλήρωσιν
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ	77	10832 ε. Στεττίνον 17(6) διά Περικόν
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832 ε. Κοραμάδη 26(6) διά Μπαρίζην
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΛ	78	10800 εἰς Ναγκασάκι όποιο συμπλήρωσιν
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054 ε. Μπούμοντ 2(6)
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054 δ. Κων/πολιν 25(6)
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	242470 ε. Ναγκασάκι 9(6)
ΚΡΙΟΣ	59	16989 α. Λάζ Γκουλέτ 17(6) διά Βρέμην
ΚΡΙΤΩΝ	56	1538 ε. Πειραιάς 5(6)
ΚΡΩΝΟΣ	67	7009 α. "Αμβούργον 3(7)
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	20500 δ. Π. Σάιδ 6(6) Μοσταγκάνεμ
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870 ε. Μπροσπάθη 22(6) διά Μανζανίλο
ΚΥΘΩΝΟΣ	57	13893 δ. Παναμά 24(5) διά Μανζανίλο
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252 α. Λάζ Γκουλέτ 1(7) διά Πειραιάς
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562 ε. Μπορδίας 22(6) διά Πολωνίας
ΚΥΡΙΟΣ	71	7791 ε. Σουέζ 17(5)
ΚΥΡΑ	63	10032 ε. Αλεξανδρείαν 21(6)
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	29851 ε. Ροζέριο 10(6)
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α. Σ.	77	33072 α. "Αμπέρσαν 4(7) διά Βρέμην
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	9800 α. Μελβούρνη 3(7)
ΚΥΡΙΑΚΟ		

ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9800	ε. Νιουμπάλ 2)7		ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Τορόντο 3)5 διά Ντουλούθ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ά. Γιορτοπόρτ 8)6 'Αρτζύλ Τέρμ.		ΜΑΡΙΓΩ	47	6125	άργει είς Πειραιά πάπ 17)2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5553	ά. Σιεττίνον 23)6 'Αλεξανδρειαν		ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. 'Αλεξανδρειαν 14)6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-ΠΑΝΗΣ	65	15738	α. Η. Κελάνκ 21)6 διά Βαλένθια		ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Ρόττερνταμ 22)6 διά Τύνιδα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ά. Ηιραϊά 3)7 διά Βάρνα		ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10539	ά. Ν. 'Υόρκην 23)6 διά N. 'Αφρικήν
ΛΗΓΚ	61	8760	δ. Παναμά 28)5 διά Κίναν		ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ε. Ρίο Γκράντε 26)6
ΛΗΜΝΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	78	5500	είς Π. 'Αλεγκρε οπο συμπλήρωσιν		ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	δ. Σουέζ 15)6
ΛΗΤΩ	51	4677	άργει είς Πειραιά 13)2		ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Ρόττερνταμ 18)5 διά 'Οράν
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	δ. Ν. 'Ορλεάνη 27)6 διά Σαθέναν		ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ά. Σπέτζια 27)6 διά Τομπρόκ
ΛΙΔΑΙΑΝ	55	6935	δ. Πόρτ Σαΐδ 20)5		ΜΑΡΙΚΑ	60	4470	είς Χαλκίδα
ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	δ. Κωνιόπολιν 18)6 διά Βάρνα		ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	ε. Γένοβα 1)7
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. 'Αμβερσαν 30)6		ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14800	ε. Μόντρεαλ 24)6
ΛΙΜΠΕΦΕΛΣ	55	1594	ε. Καράτα 2)7		ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (δ.)	68	67512	άργει είς Πειραιά πάπ 30)7)77
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Λάγος 27)6		ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. Ντώρμπαν 23)6 διά ΗΠΑ
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1925	ά. 'Αντεν 17)6 διά Χοντέντα		ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19805	ά. Χάμπτον Ρ. 21)6 διά Βραζιλίαν
ΛΙΝΑ	66	2975	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	δ. Κωνιόπολιν 6)6 Μαύρην θάλασσαν
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	δ. Μπρούνουμπούτελ 18)5 διά Λάγος		ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ε. Μόντρεαλ 3)7
ΛΙΝΤΑ Η.	58	6508	δ. υπό παραλαθήν		ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	ά. Ντητρόιτ 27)6
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 24)6		ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Κονστιντόβοσιον 21)6
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. 'Αλεξανδρίναν 2)7		ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	ε. Μασσαλίαν 1)7
ΛΙΤΣΑ Κ.	56	11143	ε. Λαύριον 15)5		ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Μόντρεαλ 19)6 διά Π. Καρτέ
ΛΟΒΑΤΣΑ	61	1990	ύπο παραλαθήν		ΜΑΡΑΕΝ (δ.)	59	13595	είς 'Αμβούργον 16)10)77
ΛΟΓΙΑΙΤΥ	69	9045	δ. Παναμά 10)5 διά Ειρηνικόν		ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Τζιμπούτι 25)6 διά Ντουμπάλ
ΛΟΙ-ΙΝΤΑ (δ.)	57	20730	ε. Συγκαπούρην 14)6		ΜΑΡΟΥΔΙΟ	77	19200	ά. Βανκούμπερ 30)6 διά Κορέαν
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Τζένταν 23)6		ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	ε. Τζένταν 16)6
ΛΟΝΑΙΝΟΝ	50	2696	ε. Πειραιά 1)6		ΜΑΡΣ	48	3368	ε. Πειραιά 2)7
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	είς Μπέρμπερα 10)10)74		ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	ε. Μπιλμπάδο 20)6
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ε. Πενάγκ 28)6		ΜΑΡΥΑΙΖ	68	2999	δ. Σουέζ 24)4
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Κίγκοτον 27)6		ΜΑΡΥΑΙΖΑ	70	15806	ά. Ρόττερνταμ 4)7
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ε. 'Αμβερσώγον 21)6		ΜΑΡΦΑΙΘ	52	6517	ύπο παραλαθήν
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	ε. Πειραιά 3)7		ΜΑΡΩ	73	32511	ε. Παναμά 21)6 διά 'Ιαπωνίαν
ΛΥΔΙΑ	74	8825	π. δφ Σπαίνη 24)5 Βενεζουέλα		ΜΑΣΑΛΙΑ	64	2038	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΥΔΙΑ	69	5222	ύπο παραλαθήν		ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ε. Π. Σουδάν 20)6
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ε. Πειραιά 30)6		ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Κ. Τάουν 11)6
ΛΥΔΙΑ Π.	58	12982	ύπο παραλαθήν		ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Λείψιες 22)5
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Μπ. Μασάρ 7)6 διά 'Οζάκα		ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Παναμά 26)6 διά Γαλλίαν
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Νταμάρι 11)6		ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΝΙ (δ.)	62	12126	ά. Θριγκόπορτ 6)6 διά Κίγκοτον
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9096	ύπο παραλαθήν		ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ά. Σάντος 21)5 διά Λάγος
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	ε. Τζένταν 4)6		ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ά. Μπαγιόν 30)6 διά Καλέν
ΜΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	54	2730	ε. Τακοράντι 3)6		ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ε. 'Ακαπού 27)3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Ροζάριο 30)5 διά Ρωσίαν		ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ά. Μόμπιλ 10)6 διά Πολωνίαν
ΜΑΙΑΝΑΛΟΝ	72	2991	ά. Π. δφ Σπαίνη 17)6		ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Σουέζ 29)6
ΜΑΙΡ	65	19816	ά. Παναμά 30)6		ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	ε. Κουθέτη 13)6
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Τσιταγκόχ 28)6 διά Τσάλνα		ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Σουέζ 4)7 διά Κορέα
ΜΑΙΡΗ	57	10687	άργει είς Πειραιά πάπ 11)6)74		ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ.	65	14264	ά. Λ. Πάλμας 7)6 Λενινγκράντ
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ά. Κωνιόπολιν 26)5 διά Νοβορωσίσκην		ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39616	ε. Τέραντα 30)6
ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ε. Γουώρι 11)4		ΜΕΛΙΣΤΙΤΑ (δ.)	56	13233	είς Πειραιά 8)11)77
ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	55	3865	ά. Θέουτα 28)6 διά Κιέλον		ΜΕΛΙΤΗ	75	35537	ε. Ραβένα 14)6 διά Ν. 'Αφρικήν
ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ II	67	38286	ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)6 διά Ρωσίαν		ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Ν. 'Ορλεάνη 7)6
ΜΑΙΛΒΙΑ	47	5853	είς 'Ιτέαν 3)4		ΜΕΛΠΟ	60	8496	ά. Π. Σάιδ 23)6
ΜΑΙΛΕΜΕ	58	2990	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΕΛΕΤΗΙ	63	9755	ε. 'Υμειντεν 26)6
ΜΑΙΛΕΣΣΙΝΑ	53	2637	ά. Κέπι τάουν 6)2		ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΛΑΚΟΣ	62	10707	ά. Τσαγκουράμας 24)6 διά 'Ιταλίαν		ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12291	ά. Π. Πλέμας 7)6 διά Ρίγα
ΜΑΙΤΕΖΑ Σ.	55	9720	ά. Σάντερλαντ 12)6 διά Φλώσιγκ		ΜΕΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	59	8246	ύπο παραλαθήν
ΜΑΝΘΩΣ	77	5500	ά. Πλάμας 1)7 διά Κοτονού		ΜΕΝΤΕΚΙΠ	62	8771	ά. Σ. ίζεν 28)6
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6915	ά. Θέουτα 13)6 διά Λαττάκια		ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ	57	3749	ά. Αμέρερσον 21)6 Π. δφ Πρίνς
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ά. Κοραμπάν 10)6		ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ά. Σουέζ 1)7
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2966	ά. Λ. Πάλμας 16)6 Π. Χάρκουρτ		ΜΕΝΤ ΦΡΖΕΡ	61	6124	ά. Σουέζ 1)7 διά Τζένταν
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Μπάρι 5)7		ΜΕΡΑΚ	57	6734	ε. Βρυτόν 28)5
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	άργει είς Πειραιά πάπ 21)7)74		ΜΕΡΑΚΑΗΣ	75	28082	ά. Σ. Λορέντζο ('Αργ.) 6)6
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	ά. Τοιτάς 25)5 διά 'Αλγύριον		ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ	62	1524	ά. Λ. Πάλμας 21)6 διά Νιγηρία
ΜΑΝΤΟΝΙΑ	77	15900	ά. Χάμπτον πόδες 28)6		ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ'	64	1594	ά. Ερικενία 28)6 διά Ταχοράντι
ΜΑΝΤΩ ΙV (δ.)	72	17432	ά. Ήπατκαν 18)6 διά Πούντα Κουσίλο		ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	60	61172	ά. Τέρα 25)6 διά Γιβραλτάρ
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ	68	18775	ά. Τέμα 11)6		ΜΕΣΣΗΝΗΑ I.	52	1950	ύπο παραλαθήν
ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	78	16800	ά. Σικάγο 31)5 διά Ντουλούθ		ΜΕΣΣΗΝΗΑ II.	52	1950	άργει είς Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ύπο παραλαθήν		ΜΕΣΣΗΝΗΑ III.	52	1950	ε. Σιγκαπούρη 1)6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ά. 'Αμοτέρερντα 14)6		ΜΕΣΣΗΟΣ	73	17840	ά. Σιγκαπούρη 3)7 διά Σιγκαπούρη
ΜΑΡ ΚΑΛΑΝ	68	14771	ά. Πόρτ Σαΐδ 22)6		ΜΕΣΣΑ ΔΙΕΑ	72	17718	ά. Σιγκαπούρη 26)6
ΜΑΡΑΦΩΝ	62	12887	ύπο παραλαθήν		ΜΕΣΣΑ ΛΑΜΨΙΣ	72	17700	ά. Σιγκαπούρη 20)6 διά Μπαγκόκ
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	119677	ά. 'Αιλ δφ Γκρέιν 27)6 διά Πειραιά		ΜΕΣΣ ΜΙΝΤΕ	71	17718	ά. Σιγκαπούρη 20)6 διά Παναμά
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	9500	ά. Γιοκούάμα 27)6 διά Σιμιζού		ΜΕΣΣ ΜΠΕΡΓΚΕΝ	70	17840	ά. Αντζελες 28)6 διά Παναμά
ΜΑΡΑΒΕΛΛΑ	57	1962	ά. Ν. 'Ορλέαν 6)6 διά Χιούστον		ΜΕΣΣ ΟΡΜΗ	72	17718	ά. Κιουρασό 19)6 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	10172	ά. Ρ. 'Ιανέριον 20)6 (έπιοκ.)		ΜΕΣΣ ΠΑΡΑΝΤΙΣ	71	17718	ά. Σιγκαπούρη 3)7 Αδότραλιν
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	18177	ά. Σαφάγκα 17)6		ΜΕΣΣ ΠΝΟΗ	72	17718	ά. Μπούκομ 30)6 Γιοκάσια
ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	3334	ά. μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΕΣΣ ΤΟΛΜΗ	65	51412	ά. Π. Αρθουρ 24)6
ΜΑΡΓΚΩ	62	11969	είς Τζένταν 5)5)77		ΜΕΣΣ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Ντακάρ 27)6 διά Λάγος
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ά. Ντουμπάτη 26)6		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	11702	ά. Βρέμην 3)5 διά Νιγηρίαν
ΜΑΡΙ	54	8925	ά. Ριο Γκράντε 26)6 διά Μέρσεϋ					
ΜΑΡΙ ΧΑΝΑΡΗ	66	18569	ά. Νοδοράσικον 17)6					
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ά. Τεργύστην 31)5 δέρα Μέρσεϋ					
ΜΑΡΙΑ	65	16166	ά. Αείδ 7)6 διά Ντουλούθ					
ΜΑΡΙΑ	61	10333	ά. Μάλτα 3)7					
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Δουνκέρκην 15)6 διά 'Ιράν					
ΜΑΡΙΑ	59	5407	ά. Πειραιά 17)6					
ΜΑΡΙΑ III	53	5748	ά. Μαρακόμπο 22)4 διά Κιουρασό					
ΜΑΡΙΑ Α.	62	11033	ά. Ν. 'Ορλέαν 5)6 διά Αρούμπα					
ΜΑΡΙΑ Σ.	77	9400	είς Κούρας ύπο συμπλήρωσιν					
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΙΚΟΥΣΗ	78	11000	άργει είς Πειραιά πάπ 26)7)77					
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑΣ	68	1599	ύπο παραλαθήν					
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ.	64	34827	ά. Ξόχη Κόργ 4)7					
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Σουέζ 31)5 διά 'Ιράν					
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	23000	ά. Λ. 'Αντζελες 2)7					
ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5745	ά. Σπαλάτον 1)7					
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ά. Σουέζ 14)6					
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Μπαγκόκ 4)7					
ΜΑΡΙΑ Σ.	68	11361	ά. Σ. Σαΐδ 10)5 διά Γαλάτοι	</				

ΜΙΝΙ ΔΗ	71	1562	Ξ. Ν. 'Ορλέανη 26)6
ΜΙΝΙ ΔΗΓΚ	70	1592	Δ. Ν. 'Ορλέανη 22)6 Σούριναμ
ΜΙΝΙ ΔΗΝΤ	70	1592	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΔΗΖΕΝΤ	74	1578	Δ. Π. 'Εσκιέλ 6)6 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΔΗΦ	71	1584	ε. Πειραιάς 19)6
ΜΙΝΙ ΔΙΖΑΡΝΤ	72	1580	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΔΙΑΔΑΚ	70	1591	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 16)4
ΜΙΝΙ ΔΙΔΥ	70	1590	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 6)4
ΜΙΝΙ ΔΙΜΠΡΑ	70	1592	Ξ. Σπετζα 1)7
ΜΙΝΙ ΔΙΝΚ	71	1592	Δ. Μισσούλιαν 27)6 διά Βηρυτόν
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤΟ	71	1564	Δ. Βαρκελώνη 30)6 διά Τζένταν
ΜΙΝΙ ΔΙΦΤ	70	1582	Δ. Ηλείασιν 17)6 δι' 'Αμπο Μέτρου
ΜΙΝΙ ΔΟΟΥΦ	71	1563	Δ. Ντεμέράδα 26)6 δι' ΉΠΑ
ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ	71	1598	Δ. Ταυτικό 22)6 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΔΟΤ	71	1584	Δ. Τούρλεσον 9)5
ΜΙΝΙ ΔΟΤΖΙΚ	70	1592	Δ. Π. 'Εσκιέλ 1)7 διά Γουλένα
ΜΙΝΙ ΔΟΤΟΥΣ	70	1591	Ξ. Σπετζα 24)6
ΜΙΝΙ ΔΟΥΜ	74	1578	Δ. Σουέζ 9)6
ΜΙΝΙ ΔΟΥΝΑΡ	71	1592	Δ. Λεμεσόσον 3)7 διά Πειραιᾶ
ΜΙΝΙ ΔΟΥΣΕ	71	1594	Ξ. Ν. 'Ορλέανη 28)6
ΜΙΝΙ ΔΥΜΦ	75	1578	Δ. Βίλιμπεκτον 20)6 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΔΩ	71	1594	Δ. Ντεμέράδα 20)6 δι' ΉΠΑ
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592	Ξ. Πειραιάς 10)6
ΜΙΝΙ ΔΑΚΟΥΡΑ	70	1584	Ξ. Ντεμέράδα 29)6
ΜΙΝΙΣΘ	63	1199	Δ. Ρότερνταμ 27)6 διά Ροστόκ
ΜΙΝΩΣ	75	20802	Δ. Κων(ο)πολιν 30)5 Νοσθωρασίκη
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	Δ. Σάντος 23)6 διά Βιτόρια
ΜΙΡΕΝ	68	4933	Ξ. Ν. 'Ορλέανη 17)6
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	Ξ. Νικόλας 25)6
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	Δ. Κων(ο)πολιν 21)6 διά Κωνσταντζαν
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	Ξ. Καράτοι 25)6
ΜΙΧΑΗΑ Β.	53	2822	Δ. Ντακάρ 6)5 διά Λάγος
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	Δ. Μπρούνουμπούτελ 19)5
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ Ζ.	71	124009	Δ. Κάργιας 6)5 διά Σ. Κρουά
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 24)11)76
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	Δ. Ρότερνταμ 30)5 Δ. 'Αμερικήν
ΜΙΧΑΛΗΣ (μικτόν)	72	55204	Δ. Μάλτα 13)6 διά Γιεραλτάρ
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	Δ. Γιεραλτάρ 27)6
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	Δ. Ντακάρ 26)6 διά Σέτε
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	77	16000	εἰς Χακοντάτε οπό συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΛΗΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	Δ. Σουέζ 29)6 διά Ντουσουάν
ΜΟΜΠΙΛΙΑ (δ.)	69	47959	Δ. Ν. 'Ορλέανη 29)5 δι' 'Αρούμπας
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	Δ. Πειραιάς 28)6 διά Κωνσταντζαν
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	όπο παραλαβήν
ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ	77	9231	όπο παραλαβήν
ΜΟΣΚΑ	57	2926	Ξ. Αγ. Βικέντιον 13)6
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	Δ. Ταραγκόνα 7)6 διά Λάγος
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8777	Δ. Σουέζ 11)6
ΜΟΥΝΤΣΕΡΑΛΑΝΤ	60	9365	όπο παραλαβήν
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5999	Δ. 'Αγ. Φραγκίσκουν 25)6 Κεμπέκ
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	65	32644	Δ. Τζιμπούτι 13)5 διά Κίνα
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	Δ. Σ. Μάτικελς 3)7
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6157	Ξ. Κ. Τάουν 30)6
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	Ξ. Αυταντάν 28)6
ΜΠΑΡΡΙ ΕΞΠΡΕΣ	57	10062	Δ. 'Αιμέρσον 6)5 διά Λάγος
ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	Δ. Τάμπα 24)6 δι' 'Οναχάμα
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	Δ. Βαρκελώνη 28)6 δι' 'Αλγέριον
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	Δ. 'Αιμόδιργον 24)6 Μπ. 'Αθηρες
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	Ξ. Χόγκ Κόργκ 4)7
ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2961	Δ. Βομβάνη 7)6 διά Ρότερνταμ
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	Ξ. Αυτιτζάν 12)6
ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΑ	67	2765	Ξ. Α. 'Αιμέρσον 3)5
ΜΠΛΟΥ ΠΕΡΑ	69	2988	Ξ. Ν. 'Ορλέανη 6)5
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	58	8547	εἰς θέσιν 55.27 Β - 07.51 Α 30)6
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	51	2697	εἰς Τέμα ἀπό 4)1
ΜΠΟΥΕΝΑ			
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	Δ. Γιεραλτάρ 18)6
ΜΠΟΥΜΠΟΥΔΙΝΑ			
ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	άργει εἰς Κουβέλτι ἀπό 4)3
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375	Δ. Ντακάρ 29)5 διά Γαλάτσι
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ	55	3405	Δ. Σάντος 1)6 διά Γκουάτρα
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6135	Ξ. Τακοράντι 23)6
ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3500	Ξ. Ν. 'Ορλέανη 28)6
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΐΣ	54	6103	Δ. Ρουέν 27)6 διά Τζιμπούτι
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	Ξ. Αιμέρσον 16)6
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	Ξ. Πειραιάς 3)7
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΖ	59	6235	Δ. Δουνκέρκην 29)6 δι' 'Αμπιτζάν
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	Δ. Ν. 'Ορλέανη 24)6 διά Χιούστον
ΜΠΡΑΐΤ ΣΑΝ	45	3450	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 30)12
ΜΠΡΑΐΤ ΣΚΑΪ	69	2994	Δ. Ταυτικό 28)6 Κοατζακούλκος
ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ Ι	58	6753	Δ. Ντάρ ές Σαλάμ 25)6
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	Δ. Κων(ο)πολιν 8)6
ΜΥΚΛΑΝ II	77	15900	Δ. Βοστώνη 26)6 διά Βόλον
ΜΥΚΗΝΑI II	54	5240	Δ. Κων(ο)πολιν 17)6 Κωνσταντζαν
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	Δ. Μόντρεαλ 30)6
ΜΥΡΝΑ	58	4954	όπο παραλαβήν
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5999	Δ. Μπόγουντ 21)6 Μπόκα Τοίκα
ΜΥΡΤΙΑ	63	3439	Δ. Θεούτα 25)6 Κωνσταντζαν
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	Δ. Ντακάρ 14)5 διά Δουνκέρκην
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	Ξ. Φιλαδέλφεια 27)6
ΜΩΡΗΑ	62	9455	Δ. Ντόρμπαν 25)6 δι' Ιαπωνίαν
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	Ξ. Ήστ. Λόντον 4)7
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	11400	Ξ. Κ. Τάουν 23)6
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	Δ. Ν. Μαγκαλόρε 26)6 Ραθένα
ΝΑΙΐΑΝΤ	75	35561	Δ. Γιουροπόρτ 17)6 διά Τάμπα
ΝΑΝΟ Κ.	66	1866	Ξ. 'Αλεξάνδρεια 25)6
ΝΑΞΟΣ ΑΐΔΑΝΤ	78	5500	εἰς Π. 'Αλέγκρε οπό συμπλήρωσιν
ΝΑΞΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	5496	άργει εἰς Μόμπιλ ἀπό 3)3
ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3266	Δ. Λ. Πλάμας 6)6 διά Μοντεβιδέο
ΝΑΣΟΣ	51	4684	Δ. Θεούτα 29)5 διά Γουάρου
ΝΑΤ ΚΡΕΣΤ Ι (δ.)	58	13491	Δ. Γένοβα 21)6
ΝΑΤΑ	77	9444	Ξ. Χάρην 26)6
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	Δ. Θεούτα 4)6
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11508	Ξ. Σιγκαπούρην 21)2
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36065	δ. Π. Σάιδ 25)6
ΝΑΥΣΙΚΑ	53	7021	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 10)9
ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	3640	Δ. Αιμόδιργον 13)6 διά Γουάρου
ΝΑΥΤΙΑΣ	66	7001	Δ. Λούιστον 22)4 διά Λουάντα
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	Δ. Φρημάντλ 10)6 διά Σαλήφ
ΝΑΧΟΣ ΝΑΒΙ-			
ΓΚΕΐΤΟΡ	55	2303	Δ. 'Αιμέρσον 22)6 Βεγγάδην
ΝΑΧΟΣ ΠΑΐΛΟΤ	56	2308	Δ. Λονδίνον 30)6 διά Λεμεσόσον
ΝΕΑ ΕΑΠΙΣ	78	16000	Δ. Κολονίας Ρ. 25)6 Φιλιππίνες
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16200	Ξ. Νταμάρ 30)6
ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1593	Δ. Λειδεσ 30)6
ΝΕΒΑ	63	7280	Ξ. Ρ. Γκράντε 26)6

ΝΕΒΕΡ ΟΜ ΣΑΝΤΕΥ	77	32000	Ξ. Γάνδην 2)7
ΝΕΔΑ	57	8181	Δ. Ρότερνταμ 4)7 διά Ντόρντρεχτ
ΝΕΔΙ (δ.)	65	38324	Ξ. Ν. 'Ορλέανη 28)6
ΝΕΑΗ Π. (δ.)	57	12648	Δ. Αιμέρσον 18)5 Γιεραλτάρ
ΝΕΜΑ	58	10794	Δ. Γλασκώνη 29)6 διά Μόντρεαλ
ΝΕΜΕΑ	78	11000	εἰς 'Αϊότ όπο συμπλήρωσιν
ΝΕΝΑ	74	39865	Ξ. Τόιμα 22)6
ΝΕΝΑ	51	7267	Δ. Πάλμας 23)6 Π. Χάρκουρτ
ΝΕΝΑ	66	3762	Δ. Δάντοις 27)6 διά Π. Τορες
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	Δ. Ντόρμπαν 4)7
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 17)5)76
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	Δ. Γιεραλτάρ 2)7 διά Βιτόρια
ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527	Δ. Ρότερνταμ 17)6 δι' 'Ανκόλα
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	Δ. Κων(ο)πολιν 21)6 διά Ρωσίαν
ΝΕΦΕΛΗ	69	5800	Ξ. Πειραιάς 28)6
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	Δ. Σουέζ 27) διά Ρ. Σουκέιρ
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	Δ. Σουέζ 30)6 εἰς Χιροσίμα όπο συμπλήρωσιν
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	Δ. Σουέζ 2)6
ΝΗΡΕΥΣ	77	9800	Δ. Σουέζ 2)6
ΝΗΡΗΣ	77	18080	Δ. Σουέζ 2)6
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	Δ. Σουέζ 2)6
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	Δ. Λ. Πάλμας 10)6
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	56	3978	Δ. Κολόμπο 24)6
ΝΗΣΟΣ ΚΕΩΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	Ξ. Κοσταντία 4)7
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5827	Δ. Κοσταντία 4)7
ΝΙΚΕ	59	4237	Δ. Γένοβα 21)6 δι' 'Ολυμπια
ΝΙΚΗ	71	9075	Δ. Κολόμπο 24)6
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	Ξ. Ροζάριο 25)5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	Δ. 'Αλεξάνδρειαν 21)6 Ρουμανίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ	77	10600	Δ. Αιμέρσον 27)6 διά Γουλένα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΙΩΑΣ	75	29004	Δ. Νέαπολιν 3)7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΙΩΑΣ	60	9038	Δ. Γκρήνος 4)7 διά Ρότερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. Δ. Α.	69	9038	Δ. Πειραιάς 24)6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. Δ. Α.	61	6752	Δ. Κολόμπο 24)6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	Δ. Θάντερ Μπ. 28)6 δι' 'Αιμέρσον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3579	Δ. Σάιδ 11)6
ΝΙΚΙ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	Δ. Βανκούδερ 22)6 διά Κίνα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	58	5324	Δ. Μπάρι 25)6
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ	53	7283	όπο παραλαβήν
ΝΙΚΟΣ	51	6987	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 10)3)77
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	Δ. Λά Γκουλέτ 13)6 διά Πειραιάς
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ			
ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	Ξ. Πειραιάς 22)3
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	21363	Δ. Σιγκαπούρην 7)6 διά Π. Κελάγκ
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1970	Δ. Βάσιο 14)6 διά Σέτε
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	εἰς Ρότερνταμ
ΝΙΚΟΤ	67	3387	Δ. Π. Σάιδ 29)6 διά Γένοβα
ΝΙΚΥ	58	9087	Δ. Βερμόδας 3)7 διά Ν. 'Ορλέανη
ΝΙΜΟΣ	50	2095	προσήρ. 19.29. B - 37.24 Α 21)3
ΝΙΝΑ ΠΑ.	68	1955	Ξ. Χαλκίδα 11)3
ΝΙΝΗ	62	28551	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 16)1)75
ΝΙΟΥΕΝΦΕΛΣ	56	6617	Δ. Κολόμπο 26)6 δι' 'Αιμέρσογ
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	Δ. Γιεραλτάρ 11)4
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	Δ. Τάμπα 27)6 διά Χόθικ
ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	78	10888	εἰς Σιμονοσάκει όπο συμπλήρωσιν
ΝΟΝΙ	68	5480	Δ. Π. Σάιδ 27)6 διά Τζένταν
ΝΟΝΙ	53		

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	77	20000	Εξωθι Σοντοσίμα 3)7
ΔΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	1137€	ά. Πειραιάδ 30)5
ΟΙΝΟΣ, ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	72	20625	ά. Ραβένα 1)6 διά. Κή Γουέστ
ΟΙΝΟΣ, ΑΝΤΕΡΣΙΠ	78	20500	ά. Φουκουγιάμα 20)6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ε. Ροζάριο 8)6
ΟΙΝΟΥΣ ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20358	ά. Νταμάρι 30)6
ΟΙΝΟΥΣ ΝΤΕΣΤΙΝ	77	20000	ά. Ορλέαν 27)6 διά. Ισπανίαν
ΟΙΝΟΥΣ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	77	20300	ά. Ντάρμπιτα 28)6
ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	ά. Ιντσόν 17)6 διά. Λ. "Αντζελες
ΟΓΑ Κ.	66	2982	ά. Π. Νουάρ 18)6
ΟΛΚΑΣ	65	23249	ώπο παραλαβήν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ά. Λεμεσόσ 3)7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	11062	ε. Ροζάριο 6)6
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. Πειραιάδ 30)6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ε. Φόδ 3)7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	64	38598	δ. Π. Σάδι 1)7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ά. Πούλο Μπ. 2)7 διά. ΨΩλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άργει είς Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΗ (δ.)	70	104616	άργει είς Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ (δ.)	69	104616	ά. Αυδούρον 5)7
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ε. Μόντρεαλ 3)7
ΟΜΑΛΟΣ	57	8854	ε. Πειραιάδ 6)3
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ά. Ν. "Ορλέανη 3)6
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	είς Μασσαλίαν 15)6
ΟΝΕΣΤΥ	76	10888	ώπο παραλαβήν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	76	119821	άργει είς Βάλιος Μπ. 19)8)77
ΟΡΑΙΟΝ	63	14595	ά. Θρή Ρίθερς 10)6
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Κόρμη 27)6 διά. Μπαχρέν
ΟΡΙΕ	55	6184	ά. Αυδούρον 5)7
ΟΡΜΟΣ	76	9100	ά. Τέμα 1)7 διά. Λάγος
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	51382	ά. Πειραιάδ 17)6 διά. Αλεξανδρειαν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Κωνσταντζία 19)6
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14765	ά. Σουέζ 19)6 "Αμπου Ντ.
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙ·Ν	66	12458	εωθι Μπ. Σαπούδρ 24)6
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ε. Πασάγιες 12)6
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	60	73249	ά. Τεργιστήν 3)7 Ρ. ές Σιδέρ
ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4714	ά. Σουέζ 17)6
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ε. "Εισινημασού 5)7
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	.. 55	8021	είς Λάγος από 25)6)77
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΙΙ	53	7645	ε. Λά Γουέλ 19)5
ΟΥΑΙΤΣ ΣΑΡΚ	52	1595	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥ·ΙΝΣΤΟΝ	70	15665	ε. Βρέμην 26)6
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ			
ΑΙΝΤΕΝ	61	11043	ά. Ντάρμπιταν 28)6 διά. Βρέμην
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ε. Κοραμάσδρ 24)6
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Ροζάριο 27)5 Μπ. "Αύρες
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	ε. Κάρτιφ 26)8
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΙΣ	49	1597	είς Π. Σάδι από 14)3)77
ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10362	ά. Ντουμπάτι 28)6 διά. Κουθέιτ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	20290	ά. Ταμπίκο 1)7 Ν. "Ορλέανη
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Ροζάριο 26)6
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	είς Ναστόλιον από 14)11 (έπισκ.)
ΠΑΛΑΜ. Β. (δ.)	58	21904	ά. "Αντεν 10)5 διά. Ίρλαν
ΠΑΛΑΜΙΣ	58	5431	εώσθι Μαρακάιμπο 16)6
ΠΑΛΑΜΥΡΑ	58	5720	ά. Ντακάρη 20)6 διά. Λάγος
ΠΑΜΠΟΔΑ	58	2750	ά. Ρανκόρ 4)7 διένονυχούσιν
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. "Αμπιτζάν 12)6
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	9999	ε. Σιμιζού 25)6
ΠΑΝΑΓΗΣ Σ.	58	7906	ά. Ροζάριο 9)6 διά. Μπ. "Αύρες
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Σουάμια 16)6 διά. Ινδίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ε. Χιούστον 31)5
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	52	1295	είς Τζένταν από 13)4)77
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΑΙΑΝΗ	59	10523	ά. Τζιμπούτι 1)6 διά. Μπάσαραν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟ-	59	4125	ά. Λ. Πάλμας 30)6 διά. Μάλτα
ΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ά. Ντάρμπιταν 9)6 Μπ. "Αμπάς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	44	2681	είς Πειραιάδ 21)3 (έπισκ.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. *	59	2783	ά. Σεβίλην 28)6 διά. Αλγερίουν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ά. Πειραιάδ 30)6 διά. Αλγερίουν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	9367	ε. Δάντιση 18)6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ά. "Αμπιτζάν 12)6
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Μόντρεαλ 5)6 διά. Ντουλούδη
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	ά. Κελάρην 20)5 διά. Βηρυτόν
ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	ά. "Αμέρεραν 23)6 διά. Πειραιάδ
ΠΑΝΔΑΡΑ	61	11925	ά. Μπ. "Αύρες 23)6 διά. Χιλήν
ΠΑΝΕΑ	66	4244	ά. Σπέτζαν 20)5 διά. Λάγος
ΠΑΝΓΕΟ	67	3959	ά. Ρότερνταν 2)6 διά. Τριπολίν
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10349	ά. Σ. Ντιέγκο 2)6 διά. Μέξικον
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ·Μ. (δ.)	64	34179	ά. Βομβάνη 22)6 διά. Σίκκα
ΠΑΝΣΕΠΤΟΣ	64	7537	ά. Μπαρενίκλα 21)6 διά. Γκουάντα
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ·ΑΣ	54	9618	ά. Κ. Τάουν 26)6 Χόγκ Κόγκ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	ά. "Εσκουμιν 20)6
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	77	20000	ά. Βαρκελώνη 10)6 διά. Βαλένθια
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ε. Γόνιαν 20)6
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ά. Κουβέττ 22)6
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	5963	ά. Ρουέν 29)6 διά. Κολόμπο
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ά. Τακόραντ 21)5
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	ά. Ρουέν 29)6 διά. Δουνκέρκην
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4498	ε. Γιόραλτάρ 3)7
ΠΑΠΗΝΟΣ Π.	61	6791	ά. Λ. Πάλμας 9)5 Π. Χάρκουρτ
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. Παναμά 27)6
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16100	ά. Σ. Νίκολας ("Αργ.) 20)6
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	ά. Φόδ 25)6 διά. Πειραιάδ
ΠΑΡΓΑ	59	10442	ά. Σουέζ 15)6 διά. Βομβάνη
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	66	11443	ά. Μπιτρόβι 19)6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	13062	ά. Λιμπερπούλ 19)6 διά. Βενεζουέλα
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ά. Τζιμπούτι 3)5 διά. Κίνα
ΠΑΡΟΣ	61	13761	ά. Ν. "Ορλέανη 22)6 διά. Μεξικόν
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	ώπο παραλαβήν
ΠΑΡΟΣ	65	6838	ά. "Αμέρεραν 1)7
ΠΑΡΟΣ	53	1166	άργει είς Ιτανά από 16)6)77
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει είς Ιτανά από 16)6)77
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	άργει είς Πειραιάδ από 31)8)77
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	ά. "Αμπιτζάν 17)6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	άργει είς Τσογκρέ από 25)6)76
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	ά. Σουέζ 15)6 διά. Μπαγκόκ
ΠΑΤΡΑΙ·ΚΟΣ	62	11756	ά. Σουέζ 15)6 διά. Μπαγκόκ
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ά. "Αλεξανδρειαν 25)6
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Ν. "Ορλέανη 26)6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ά. Μόντρεαλ 1)7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Υ.	60	7707	ά. Σήρνες 27)6 διά. ΗΠΑ
ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9946	ά. "Αμβούργον 5)7 διά. Τζένταν
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18283	ώπο παραλαβήν
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	ά. Μ. Μασουγκανό 5)7
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Παναμάς 28)6 διά. Λιβερπούλ
ΠΕΛΗΝΗΑΙΟΝ (δ.)	58	12492	ε. Βαλένθια 7)5
ΠΕΛΛΑ	78	11000	δ. Στάλνος 29)6 διά. Χιούστον
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	ε. Τιτάνος 19)6 διά. Εσμεράλδας
ΠΕΛΟΨ	55	7508	ά. Κόραλλ 13)5
ΠΕΜΑ	60	4865	ε. Τεργέστην 1)7
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άργει είς Πειραιάδ από 14)4)77
ΠΕΡΙΓΑΜΟΣ	72	10349	ά. "Αγ. Φραγκίσκο 23)6 διά. Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (δ.)	67	38915	ά. Ρότερνταμ 17)6 διά. Βαλτιμόρη
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-			
ΣΗΣ (μ.)	76	45000	δ. Κωνυπόλιν 29)6 Κωνυπόλιν
ΠΕΡΑ Α'ΙΔΑΝΤ	64	10865	δ. Π. Σάδι 23)6 διά. Χιούστον
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	δ. Σουέζ 24)6 διά. Καλκούτα
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ	62	9908	δ. Νακάλα 26)6
ΠΕΡΑ	53	8231	ά. Λ. Πάλμας 24)6 Π. Χάρκουρτ
ΠΕΡΣΑ	66	2432	ε. Κάλιαρι 25)6
ΠΕΡΣΕΠΟΙΔΙΣ (δ.)	63	33462	δ. Παναμά 30)6 διά. Εσμεράλδας
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	ά. Κόραλλ άλαγος 25)6 Χ. Ιγκνάθιο
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	ε. Χάμπτον Ρ. 28)6
ΠΕΤΡΑ	76	23149	δ. Γιόραλτάρ 25)6 διά. ΗΠΑ
ΠΕΤΡΟΛΑ	54	20745	ε. Πειραιά 4)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	12161	ε. Πειραιά 26)6
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	12101	ε. Πειραιά 3)7
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	ε. Πειραιά 19)3
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	δ. Π. Σάδι 2)7
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20207	ε. Τζένταν 15)6
ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.)	56	17259	ε. Πειραιά 23)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 25 (δ.)	58	27279	ε. Πειραιά 29)5 (έπισκ.)
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	άργει είς Πειραιάδ από 21)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	53342	άργει είς Πειραιάδ από 4)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δ. Σουέζ 25)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Τζένταν 16)6
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	22479	ε. Πειραιάδ 3)7
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	ε. Πειραιάδ 29)6
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	δ. Σουέζ 27)6 διά. Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιάδ 29)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1860	δ. Σουέζ 25)6 διά. Τζένταν
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	ε. Βομβάνη 27)6
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	άργει είς Πειραιάδ από 30)1
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ά. Αμβούργον 9)4 διά. Ορντάζ
ΠΗΑΙΟ	67	29506	δ. Γιόραλτάρ 22)6 διά. Βραζίλιαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	ε. Πειραιάδ 27)6
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	52	52445	δ. Καλκούτα 3)7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	9045	δ. Κεμπέκ 27)6 διά. Κορέα
ΠΗΤΕΡ (δ.)	60	12971	μετανάστην. ΠΑΡΟΣ
ΠΗΤΕΡ	71	2994	ά. Σάντος 1)11
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13457	δ. Γιόραλτάρ 26)6 διά. Οράν
ΠΗΝΔΑΡ	72	20045	ε. Νανάντα 27)6
ΠΗΝΔΑΡΟΣ	63	10697	ά. Καλκούτα 3)7 διά. Κολόμπο
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Κεμπέκ 27)6 διά. Κορέα
ΠΙΣΤΙΣ	66	8138	ε. Τζένταν 5)7
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	3656	ε. Λουάντα 1)11
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	ά. Αντεν 15)6
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	δ. Βενεζουέλα 19)6
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥ	72	3551	ε. Πειραιάδ 27)6
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΜ	72	3446	ε. Ταγκαγιαράμας 3)7
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	δ. Γκουαγιακίλ 29)6 διά. Βαλπαραΐζο
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΪ	72	3446	ε. Έρχηρ 30)6
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Αμέρεραν 7)6 Π. Χάρκουρτ
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ε. Ν. "Ορλέανη 17)6
ΠΙΛΑΓΙΑΣ	64		

ΡΕΝΑ	50	6012	δ. Σουέζ 14)6	ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	10100	εις 'Οσίμα ύπο συμπλήρωσιν
ΡΗΓΚΑΛ (μ.)	51	12540	ά. Ν. 'Υόρκη 4) / διά Γουΐάνα	ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ά. 'Αμερικαν 27)4 π. Χάρκουρτ
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΤΖΕΡ	57	23693	άργει εἰς Πειραιά διά 30)4)75	ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ά. Μπερμπάντης 9)6
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ξ. Πιούσπια 27)6	ΣΙΛΒΕΡ ΛΑ'ΙΤ	56	6739	ά. Ρουέν 20)6 διά Λορμπίτο
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Γένναια 4)7 διά Σουέζ	ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	δ. Σουέζ 28)6
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ξ. Γειτοπιά 3)7	ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΗΤΣ	51	6973	δ. Σουέζ 29)6 διά Κολόμπο
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	16810	ά. Μπαρσαν 19)6	ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	δ. Αιντρεουλ 11) διά Βίλμιγκτον
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ά. Χόμπιτον P. 17)6 *Αργεντινή	ΣΙΛΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ξ. Πειραιά 11)5
ΡΗΛΑΓΙΑΝΤ	77	9700	ξ. 'Αινέροαν 2)7	ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΝ	58	5042	δ. Σουέζ 27)6
ΡΗΝΗ	62	9771	ύπο παραλαβήν	ΣΙΛΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6605	ά. Λορπίτο 9)5 διά Σάντος
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ά. Μπωμέντ 22)6	ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	π. Σαΐδ 1)7
ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Κίγκετον 19)6 'Αγ. Δομένικον	ΣΙΛΑΚ	56	4827	χ. 'Αινέροαν 9)5 διά Λάγος
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2398	ξ. Βενετία 29)6	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	63	9341	ά. Λα'ριου 1)6
ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4860	ά. Π. 'Αρθουρ 15)6	ΣΙΝΤΥ	70	18287	δ. Σουέζ 1)7
ΡΙΟ ΝΤ ΟΡΟ	58	2140	ά. Χαρλίκεν 26)5	ΣΙΝΟΣ	58	13872	ά. Σηπτέττ 21)6 Έλ. Σαλβαντόρ
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	ά. Θεούστα 18)6 Π. Χάρκουρτ	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ρ. Ρίο 'Ιανέρο 25)4 διά Λάγος
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	ά. 'Αινέροαν 19)6 διά Γουΐάρου	ΣΚΑΠΟΥΓΙΑΛ	76	19150	ξ. Βανκούμπερ 29)6
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	ά. Πειραιά 19)4	ΣΚΑΠΟΥΓΙΑΝΤ	70	9077	ά. Μπιλπάτο 2016
ΡΟΔΑΣΤΟΣ (δ.)	60	20416	ά. Καζαπτλάκα 30)5	ΣΚΑΠΑΕΙΚ	53	3899	δ. Γιόρτ Σαΐδ 25)6
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Βιτόριο 8)6	ΣΚΑΠΑΜΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	δ. Βατιμόρηρ 25)6 διά 'Αρούμπα
ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2676	ά. Ρ. Γκράντε 16)6 *Αλεξανδρειαν	ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)6
ΡΟΛΑΚΟ ΜΠΑΛΚ	66	23938	ύπο παραλαβήν	ΣΚΑΠΟΝΤΡ (δ.)	65	25742	δ. 'Αινέρογον 30)6
ΡΟΣΑΝΑ	78	11300	ά. Πειραιά 30)5 διά Λάγος	ΣΚΑΠΤΕΙΑ	76	19451	δ. 'Αινέροαν 21)7 διά Μόμπιλ
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ξ. Πειραιά 24)6	ΣΚΑΠΤΡΕΙΑΝ (δ.)	60	21130	ξ. Σάν Χουάν 21)6
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ά. Π. Σαΐδ 1)7	ΣΚΑΠΧΙΛ	61	12012	δ. 'Αινέρογον 4)7
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	ξ. Καράτσι 30)5	ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	χ. Βαρκελώνη 30)6
ΡΩ	54	8146	ά. Ρ. Γκράντε 16)6 *Αλεξανδρειαν	ΣΚΛΑΡΙΩΝ	69	9057	άργει εἰς Πειραιά διά 1)9
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Ντουμπάι 22)6 διά Κεελάγκ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Κουθέτι 26)6 διά Πειραιά
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	ξ. Πειραιά 16)6	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ξ. Πειραιά 14)6
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝY (δ.)	68	53159	ά. Πόρτλαντ 27)6 Λά Σκίρα	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΚΑΥ'	61	2853	ά. Γκράφτον 29)6 διά 'Αλγέριον
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	δ. Παναμά 12)6	ΣΚΟΠΗ	56	10042	ά. Π. Σαΐδ 26)6 διά Λιθέρουλ
ΣΑΙΝΤ ΜΑΪΚΕΑ	61	11317	ά. Ρ. 'Ιανέρον 11)6 διά Σάντος	ΣΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	ά. 'Αινέροαν 17)6 διά 'Άργεντινή
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31831	ξ. Τενερίφ 30)6	ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9661	ά. Βαλταραϊζο 29)6 διά Γκουάντα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ξ. Φαθι Ρ. 'Ιανέρον 20)6	ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6504	ά. Αινέτζαν 19)6
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	δ. Σουέζ 3)7	ΣΚΥΡΩΝ	64	17486	άργει εἰς Πειραιά
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	ξ. 'Αρούποτα 28)6	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ-			
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	ά. Φριτζόν 9)5	ΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ξ. Ντακάρ 30)5
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	ξ. Ιμπνιαμ 23)6	ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	δ. Κωνιόπολι 28)6 διά Κωνσταντζαν
ΣΑΛΒΙΑ	56	8670	ά. Π. Σαΐδ 23)6	ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	δ. Σουέζ 25)5 διά Μπουσίρε
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ξ. Κ. Τάσον 4)7	ΣΟΙΑΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	άργει εἰς Πειραιά διά 1)3
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. Οσκαραριαν 27)6 διά Χαμίνα	ΣΟΜΠΡΟΣ ΛΙΦΤΕΡ	69	1410	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ά. Ντελέγκο 29)6 διά 'Αλγερίον	ΣΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ξ. Λοιδόνιον 5)7
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	ά. Μπρισμπάτη 2)7	ΣΟΥΑΖΙ ΜΕΙΝΤΕΝ	63	11056	ξ. Ντάρμπιταν 29)6
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5687	ά. Λαύριον 16)6 διά Κωνσταντζαν	ΣΟΥΑΝ	63	5402	ύπο παραλαβήν
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ'	54	8517	ξ. Ιστερέπον 12)6	ΣΟΥΖΑΝ ΛΕΙΤΙΚ (δ.)	61	20433	δ. Παναμά 25)6
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ά. Μπ. 'Άλρες 27)6	ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	δ. Σάν Νίκολας 'Αργ. 9)6 Μπ. "Αύρες
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	68	1591	ά. Ρόττερνταν 15)6 διά 'Αλγερίαν	ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Πειραιά 23)6 διά Ν. 'Υόρκην
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	ά. Μπωμέντ 11)6	ΣΟΥΙΝΤ ΜΠΑΡΑΙΝΤ	57	9760	ξ. Βενετία 29)6 διά Ραδέννα
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ξ. Αγ. Φραγκίσκο 29)6	ΣΟΥΙΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10483	άργει εἰς Πειραιά διά 19)2)77
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ά. Δουνέκρην 14)6 *Αργεντινή	ΣΟΥΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	δ. Μπρούνομπούτελ 16)6 διά Ροστόκ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15852	ά. Καζαπτλάκα 2)6	ΣΟΥΙΝΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ξ. Λά Γκουλέτ 3)7
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ά. Γιαδάτσι 14)5 διά 'Ινδιάν	ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	δ. Παναμά 10)6 διά Φρήπορτ Τέξας
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5867	ξ. Σηρόπορη 13)6	ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	δ. Γιβραλτάρ 8)6 διά 'Αλεξανδρειαν
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	ά. Πειραιά 15)6	ΣΟΦΙΑ	60	8251	ά. Στυκαπούρην 7)6 διά Λάγος
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Δουνέκρην 24)5 διά Λάγος	ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Κοκούρα 28)5 διά 'Ουναχάμα	ΣΟΦΙΑ Β.	57	2013	ύπο παραλαβήν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	56	8203	εις 'Αγ. Φραγκίσκον 26)5	ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Σαντάπερ 26)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ά. Ντόρπιταν 23)6	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	14800	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)6
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9134	ά. Τάμπα 27)6	ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΑΝΤΟ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	78	9800	ά. Αιμπέτζαν 19)6	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ά. Σάντος 21)6 διά Σαντάνα
ΣΑΝΤΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	78	9800	εις Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν	ΣΕΦΙΑ	77	16400	ά. Δάντσικ 29)5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	61	14000	εις Κερέ ύπο συμπλήρωσιν	ΣΠΑΡΤΑ	58	8365	ά. Λαντόντ 23)6
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ά. Ρ. Γκράντε 26)6	ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2979	ά. Σάντος 28)5 διά Λάγος
ΣΑΞΕΣΣΟΡ	58	11946	ά. Σταρέλεστον 2)7 διά Σαδάνιαν	ΣΠΑΡΤΟ	67	13603	ά. Τζιμπούτι 12)6 διά Ντάρμπιταν
ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	ά. Τάρρελεν 16)6 διά Κορέα	ΣΠΕΤΣΕΣΑΙ Α' ΛΑΝΤ	70	8174	ά. Ρίο Γκράντε 23)5 διά Ντάρμπιταν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	ά. Αινέρογον 5)7 Λ. 'Αντζελες	ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Μόντρεαλ 15)6
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ά. Σευτές 3)7 διά Πειραιά	ΣΠΡΙΝΓΚ	56	1749	ά. Ταραγκόνα 5)6 εις 'Αλγέριον
ΣΑΠΠΩΦ	63	17876	ά. Θεούτα 25)6 διά Νουακότ	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	35676	ά. Σελλ Χάφεν 23)6 διά Φλώρικην
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1783	ά. Τάγχος 28)6	ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά. 'Αινέροαν 19)6 διά Διέππην
ΣΑΡΙΝΑ Ι	60	8797	ά. Γιαδάτσι 23)6	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	άργει εἰς Πειραιά διά 24)7)75
ΣΑΡΑΤΤΑ	60	4083	ά. Ή. 'Υόρκην 23)6 διά Παρισίου	ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Σάν Νίκολας Περού 17)5
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	ά. Γιεράλταρ 2)7 διά Μπιλπάτο	ΣΤΑΛΑΩ 2	68	22118	δ. Κωνιόπολιν 18)6 διά Μ. Θάλασσαν
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	εις Λομπούταν 20)9	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.			
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	έ. Όστρινικαν 25)4	ΣΤΑΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Λορέντζο 'Αργ. 22)6
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Πειραιά 9)5	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Καράτσι 25)6 διά Πειραιών
ΣΑΣ	40	5360	άργει εἰς Πειραιά διά 16)2)77	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Μπ. Μασάρ 22)6 διά Μπ. 'Αμπάς
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ά. Γιοκούχαμα 15)5 διά Χοινάκη	ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Ρόττερταν 31)5 διά Βιτόρια
ΣΕΛΛΑΣ	63	10946	ά. Μπαρέρεν 29)6	ΣΤΑΡ ΑΘΗΝΙΑΝ	68	18470	ά. Σουέζ 24)6 διά Τζένταν
ΣΕΑΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	3524	όπω παραλαβήν	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	ά. Γκήλογκ 2)7
ΣΕΜΙ	66	13313	ά. Μ. 'Αγιαντί 18)5	ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	ά. Λαύριον 29)6 διά Παλλίτελ
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	ά. Κολύμπια 16)6 διά Κορέα	ΣΤΑΡ Κ	61	13255	έ. Εξωθ. Γιοκοχάμα 6)7
ΣΕΡΕΝΕ	77	5200	ά. Σιμόντα 16)6 ύπο συμπλήρωσιν	ΣΤΑΡ ΚΑΙΣΤΩΡ	73	14667	ά. Νιούκαστλ 6)7 διά Γκλάντστον
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ά. Γένοβα 4)7	ΣΤΑΡ ΛΑ'ΙΤ	61	13209	ά. Σαδάνια 26)6 διά Λά Παλλίς
ΣΗ ΓΚΑΛ	78	13900	ά. Κούρρε ύπο συμπλήρωσιν	ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Λ. 'Αντζελες 12)6 διά Γιοκοχάμα
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ά. Σουέζ 13)6 διά Μπ. 'Αμπάς	ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	ά. Τακόμια 29)6 διά Γιοκοχάμα
ΣΗ ΓΚΑΛΟΥΡ	59	8766	ά. Σουέζ 22)6	ΣΤΑΡ ΟΛΥΜΠΙΑΝ	68	18469	ά. Γιοκοχάμα 7)6 διά Ταγκονόύρα
ΣΗ ΓΚΑΛΟΥΡ	60	7745	ά. Μπρούνομπούτελ 20)6	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Βανκούδερ 5)7
ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9753	ά. Γιοκούχαμα 27)3	ΣΤΑΡ ΠΡΑΙΝΤ	70	19210	ά. Ταράλετον 1)7 διά Σαθάνα
ΣΗ ΚΛΑΟΥΝΤ	58	8766	ά. 'Αινέρογον 4)7 διά Λάγος	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	78	164691	ά. Τέμπλ Μπαί 22)5 διά ΗΠΑ
ΣΗ ΛΑ'Ι·ΟΝ	78	9144	ά. 'Αινέρογον 5)7	ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	45966	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)6
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ά. Τήσιον 7)6 διά Λάγος	ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	3333	ά. Σουέζ 22)6 διά Γκιζάν
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	7746	ά. Κ. Τάσο				

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. "Αλεξάνδρειαν 28)6 δι' Αμβέρσαν	ΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	Ε. Γένοβα 3)7
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	δ. Γιθραλτάρ 22)6 διά Σάντος	ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Κοραμπάρ 20)6
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	δ. Μομπάσα 28)6 διά Π. Έλιζαμπεθ	ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΑ	58	10499	ά. Τζακάρτα 24)2 διά Μπαγκόκ
ΣΥΡΑ	77	16100	δ. Παναμά 27)5 διά Μαρακάϊπο	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	δ. Σουέζ 27)6
ΣΥΡΟΣ	64	3902	δ. Μ. Καμπούς 26)6 διά Βραζίλιαν	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	δ. Σουέζ 27)6 διά Τζένταν
ΣΥΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	78	5720	εις Π. Αλέγκρε ύπο συμπλήρωσιν	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Λ. "Αντέλεσ 1)7
ΣΥΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	58	12222	ά. Ρίο Ιανέριο 9)3	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΑΚΟΥΣΗ μ.	77	42000	εις Σπαλάτον ύπο συμπλήρωσιν
ΣΩΤΗΡ	62	23539	δ. Κων)πολιν 15)5 διά Βάρνα	ΦΑДЕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9392	ά. Αμπιτάν 9)6 διά Π. Χάρκοφρ
ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	εις Σιτανός ύπο συμπλήρωσιν	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	δ. Π. φ. Σπαίν 16)6 διά Βενεζουέλα
ΤΑΚΗΣ ΛΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ά. Σάντος 17)6 διά Μπάσαρν	ΦΑΙΑΣ	70	11489	ά. Ν. "Υόρκην 21)6 διά Τζένταν
ΤΑΚΙΣ Η.	57	6508	δ. Γιθραλτάρ 30)6 δι' Αλέγριον	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Τζιμπούτι 18)6 διά Τσαμκόκ
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	69	3921	ά. Δάντοιχ 2)7 διά Πειραιά	ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ά. "Αλεξάνδρειαν 2)6
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ά. Κόρ. ἀλ. Αμάγια 22)4 Βραζίλιαν	ΦΑΙΗ Κ.	60	10388	ε. Βούλανην 18)5
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Μπ. "Άρερς 17)6	ΦΑΙΗ III	57	6674	δ. Κων)πολιν 18)6 διά Κωνστάντζαν
ΤΑΜΠΟΥ	59	7421	ε. Αμέρεραν 30)6	ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	δ. Σουέζ 24)7 διά Σ. "Αραβίαν
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ε. Ντακάρ 21)6	ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	ά. Μπιλτάριο 19)6
ΤΑΝΙΑ	57	3598	δ. Σουέζ 25)6 διά Μπάσαρν	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	δ. Παναμά 20)6
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ε. Χάρβτις 29)6	ΦΑΛΜΟΥΟ	59	9830	ά. Βαλπαραΐζ 23)6 διά Σ. "Αντόνιο
ΤΑΡΑ	61	4010	ε. Στεττίνον 5)7	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	9789	ά. Σαδόνι 13)6 διά Λομπίτο
ΤΑΡΟ	64	4699	ά. Πειραιά 29)6 διά Θεσ)νίκη	ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί από 30)3)77
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	12100	ε. "Αμβούργον 21)6	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	ά. Ν. "Ορλέανη 10)6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Νταπιέρ 16)6 διά Σαλκάτι	ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ	65	8999	ά. Μπ. "Άρερς 24)6 διά Βανκούμερ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	73	19420	ά. Κιουρασάο 18)6	ΦΑΡΟΣ	56	2672	δ. Πόρτ Σιτ 10)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	10979	ά. Τζένταν 17)6	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	ά. Λ. Πλάμας 25)5 διά Νιγηρίαν
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	ά. Τζένταν 17)6 διά Θεσ)νίκη	ΦΑΣΤ ΜΠΡΗΖ	52	4615	ά. Λαπτάκιο 23)5
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ά. Ιμιμάχαν 29)6 διά Βρέμην	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ II	53	4383	προσήρ. "Εσκραβός ρίθερ 4)7
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	4179	ά. Μόντεραλ 17)6 διά Βηρυτόν	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Σουέζ 2)7 διά Τζένταν
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Ρότερνταμ 17)6 διά Μπ. "Άρερς	ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ε. Πειραιά 10)6
ΤΕΑ	49	5632	ε. Γένοβα 22)6	ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙ·ΚΣ	69	12748	δ. Σουέζ 15)6 διά Μπάσαρν
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11800	ε. Βόλων 13)6	ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. "Αμβούργον 24)6 διά Μ. Λίμνες
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	ά. Μπιλτάριο 3)7 Π. Κάρντον	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Ντάρμπιταν 29)6
ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3862	ά. Λ. Πλάμας 27)6 διά Λάγος	ΦΙΛΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	ά. Γιβραλτάρ 5)6
ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	ά. Ρότερνταμ 5)7 διά Βρέμην	ΦΙΛΙΑ	58	10687	έ. Πασάργιες 3)6 (έπισκ.)
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. Ρουέν 30)5 Π. Χάρκοφρ	ΦΙΛΙΑ	60	5558	ά. "Αινδούργον 5)7 διά Μοζαμβίκη
ΤΕΝΟΡΙΓΚΑ	55	3300	ά. Λ. Πλάμας 11)5 'Ακ.	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ά. Μπέλιγκχαμ 28)6 διά Σιγκαπούρην
ΤΕΡΠΑΝΑΡΟΣ	53	2990	ά. Αμβέρσαν 12)6 δι' Αλέγριον	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ε. "Αλεξάνδρειαν 30)6
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Γάνδην 11)7 δι' "Αλέγριον	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	εις Μομπάσα 19)10
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	ά. Ντακάρ 5)6 διά Λοιδ.
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	ά. Ντώρμπαν 28)6 δι' Ισπανίαν	ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	έ. Εσκουμπήν 30)5 δι' "Άλγεριαν
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	ά. Σιγκαπούρη 10)5 διά Κίναν	ΦΙΛΑΜΙΚΡΟ	51	2193	ε. Ν. "Ορλέανη 30)6
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	ά. Μόντρεαλ 1)7	ΦΙΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Παναμά 25)5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ'	72	9246	ά. Ντώρμπαν 8)6 δι' Ισπανίαν	ΦΙΛΟΡΥ	58	2874	ά. Λ. Πλάμας 26)5 διά Λάγος
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. Ντάρμπιταν 25)6 δι' Ισπανίαν	ΦΙΛΩΡΑ Κ.	78	14550	ά. Χάρην 28)6 διά Λάγος
ΤΖΗΝΗ	63	9916	ά. Γιουροπόρτ 30)6 διά Καρθαγένην	ΦΙΛΩΡΑ Κ.	60	9685	ε. Σιγκαπούρην 2)7
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Κων)πολί 16)6 Μαύρην θάλασσαν	ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	δ. Σουέζ 28)6
ΤΖΙΝΙ	61	11125	ά. Λιθέρπολι 31)5 Βραζίλιαν	ΦΙΟΝΙΣ	69	11489	ά. Κοραμπάρ 30)6
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19451	ά. Θεούτα 3)6 διά Λά Πλάτα	ΦΙΟΝΙΣ	48	3269	έργει εις Καράτοι από 19)11
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15863	ά. Εμδεν 24)5 διά Τολέδο	ΦΙΟΝΙΣ Ι.	76	10256	έ. Κουθέτ 27)6
ΤΖΟΑΝΝΑ Α.	68	14800	ά. Μόντρεαλ 19)6	ΦΙΟΛΑΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	ά. Κ. Τάουν 22)6 δι' "Αγ. Βικέντιον
ΤΖΟΥΠΙΑΝΑ	56	8716	εις Ρότερνταμ 31)5	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ε. Πειραιά 9)6
ΤΖΩΝ ΑΔΕΞΑΚΗΣ	77	16000	ά. Βανκούμερ 17)6 διά Δυτ. άκ. ΗΠΑ	ΦΡΑΝΚ	70	2997	έ. Βρέμην 3)6
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16100	ά. Βανκούμερ 17)6 διά Βηρυτόν	ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ά. Καράτοι 9)6 διά Μομπάσα
ΤΖΩΝ Κ.	78	15800	ά. Κόρπους Κρίστι 19)6	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10381	έ. Μπ. Σαπούρδη 23)6
ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ	71	20045	ά. Λοιδίνον 5)6 διά Λάγος	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9386	ά. Ντεμπεράρα 29)7
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Ροζάριο 18)6	ΦΡΕ	77	3820	δ. Παναμέ 8)6
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ά. Ντώρμπαν 1)7 διά Μόντρεαλ	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Μπρούναμπούτελ 14)6 διά Ρίγα
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ-			ά. Εμδεν 24)5 διά Τολέδο	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1190	δ. Σουέζ 25)6 διά Τζένταν
ΔΡΗΣΗ (δ.)	66	39555	ά. Π. Καρτόν 27)6 διά Κεμπέκ	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	δ. Μπρούναμπούτελ 19)6 Κλαπέντα
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ά. Σαδόννα 27)6 διά Ν. "Ορλέανη	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Λ. Πλάμας 23)6 διά Τενερίφην
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ά. Νόρτεγαν 13)6	ΦΡΙΟΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	63	2309	ά. Βαλτιμόρην 27)5 διά Γλασκώθην
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	ά. Πειραιά 21)6 διά Θεσ)νίκη	ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ά. Ναγκόγια 23)6
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11800	ά. Π. Σάδι 18)6	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	έ. Σουέζ 25)6 διά Πομπάσα
ΤΗΘΥΣ	53	5671	ά. Σαδόνα 5)7 δι' "Οράν	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Καράτοι 23)6
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Τορίνο 2)7	ΦΡΟΣΟΣ	70	18633	έ. Ρεούρε 2)6
ΤΙΜΗ	71	5063	ά. Κ. Τάουν 28)5 διά Νιγηρίαν	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ά. Ν. "Υόρκην 30)3 διά Κιουρασάδο
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	ά. Γκάλεστον 31)5	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ά. Ταλκαχούνο 23)6
ΤΙΝΑ	73	3094	ά. Πειραιά 30)6 διά Θεσ)νίκη	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. Μαπούτο 1)7 διά Λοιδίνον
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	61	11842	ά. Τύνιδα 24)6	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	32511	ά. Βανκούμερ 26)6 διά Κίναν
ΤΙΝΙ Π.	70	2990	ά. Κέμη 20)6 διά Βηρυτόν	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6724	έ. Γδύνια 2)6
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9000	ά. Μαπούτο 1)7	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	έ. Μ. ἀλ. Μπάρηρ 8)6
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Βαλέντια 27)6 διά Σαγκούντο	ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	ύπο παραλαβήν
ΤΟΛΜΗ	71	5041	ά. Φρητάσου 29)6	ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	60	9772	ά. Λιοσσώνα 16)6 διά Π. Καμπέλο
ΤΟΛΜΗΣ	59	6995	ά. Χάμπτον Ρ. 25)1	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Χούλ. 18)6 διά Ντουάλα
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εις Πειραιά από 27)6)75	ΧΑΡΙΣ	65	5255	δ. Π. Σάδι 14)5 διά Ρότερνταν
ΤΟΜΜΥ	61	2916	ά. Βουδάπενη 16)6	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12396	ά. Λεικούλετ 16)6
ΤΟΝΥ	62	6246	ά. Πειραιά 27)6 διά Βιθερουόλ	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Παναμά 15)6
ΤΟΞΟΝ	77	15550	ά. Γιβραλτάρ 3)7 διά Λίθερπουλ	ΧΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	69	10016	έ. Π. "Αρθουρ 22)6
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Γιβραλτάρ 30)6	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	έ. Σπέτζια 21)6
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Μελάγκα 3)7 διά Μπ. Σαπούρδη	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Π. Χάρκοφρ 5)4 διά Λάγος
ΤΟΡΕΝΙΑ	57	8077	ά. Λ. Πλάμας 16)5 διά Λάγος	ΧΙΑΝ ΖΕΩΨ	69	10016	ά. Μπάρα 12)6
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Μ. ἀλ. Φαγάλ 14)6 Χονολουλού	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Παναδά 26)6 δι' "Αλγερίουν
ΤΟΡΟ	68	8256	άργει εις Πειραιά από 29)77	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	έ. Κουσίρο 23)6
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22271	ά. Μπόρασθην 5)7 διά Νιγηρίαν	ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ	68	10121	ά. Καρθαγένην 14)6 διά Βενεζουέλαν
ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	άργει εις Πειραιά 27)6	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 29)6 διά Περοκίν
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Σουέζ 8)6	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	ά. Ν. "Ορλέανη 24)6 δι' "Ινδίαν
ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7901	ά. Σουέζ 3)7	ΧΙΟΝΑ	55	2224	έ. Γιοκαλι 27)6
ΤΡΑΝΣΓΟΥΡΝΤ	57	9053	ά. Ε. "Αμέρεραν 29)6	ΧΙΟΣ	58	9483	έ. Βηρυτόν 21)6
ΤΡΑΝΣΓΟΥΡΝΤ	57	2361	ά. Πειραιά 30)6 διά Περσικόν	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	έ. Κουδέτη 26)6
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΥΛΑΡ	59	4070	ά. Φρεντερίσα 26)6 διά Λάγος	ΧΙΟΧΟΝΑ	75	16421	ά. Γ. Μαγκαλόρε 17)6
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ά. Μελάγκα 3)7 διά Μπ. Σαπούρδη	ΧΟΛΑΝΤ	61	5876	ά. Φρητάσου 25)6 διά Γάνδην
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. Μπούμπον 23)6 διά Τζένταν	ΧΟΛΑΣΤΕΝΚΑΜΠ	5		

Τα υπό Σενάς σημειώσεις

(Πλοία σημειωθέντα δι' αποτελέσκου (*). Έναν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.).
 (κ.) = σημ. Κόπρου, (π.) = σημ. Παναμά — Τά υπόλοιπα φέρουν την λιθερωτήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	β. Γιεραλτάρ 22)6 διά Μπράουνοβιλ	ΑΝΤΑΓΟΡΑΣ (π.)*	55	8828	εις Κοτονού 12)2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Τούμπα 17)6 διά Τσαμκόγκ	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	ά. Ντακάρ 23)6 διά Ρ. Γκράντε
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Μαλάγκα 29)6	ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ.*	56	3990	εις Πειραιά διό 19)2)77
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ε. Πόρτ Σουδαν 1)7	ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	ά. Καράτοι 28)6 διά Σουέζ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ π*	54	8120	ι. Πειραιά 31)5	ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	48	6259	ε. Π. Σουδάν 1)6
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	όργει εις Πειραιά διό 23)2	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	53	8202	δ. Τεργέστην 29)5 διά Κωνπολίν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	ε. Πειραιά 26)5	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	όργει εις Πειραιά 21)6
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΤΙΟΝΥ III	77	38800	δ. Παναμά διό 19)5 διά Ναχόντκα
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	όργει εις Πειραιά διό 19)5)75	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	εις Αντίκυρα διό 28)12
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V δ.	56	20140	ά. Ρ. Τανόύρα 12)6 διά Σίλικαπ	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12)6
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. κ.*	65	3524	ά. Κ. Πάλμας 12)6 διά Μπουκάνα	ΑΠΟΛΩΛΗΝ*	68	27989	δ. Μπ. 'Άρρες 10)6 διά Ρότερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ δ. π.	56	12780	μετων. «ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ» σ. ξλλ.	ΑΠΟΛΩΛΗΝ	72	13120	ά. Μόντρεαλ 14)6 διά Σικάγο
ΑΓΓΙΟΣ ΛΕΥΘΕΡΗΣ (κ.)	56	4740	ά. 'Αμπιτζάν 7)5 διά Βραζιλίαν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. κ.	55	2056	εις Πειραιά 6)5	ΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	58	10057	ά. Λούπιτο 23)5 διά Λουάντα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ.	67	1979	ά. Κιουρασάδα 1)6 διά Μποναίρ	ΑΡΑΧΘΩΣ ΜΠΙΡΙΤΖ π.*	56	5230	ά. Πειραιά 22)6 διά Χαλκίδα
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Σιγκαπούρην 2)7 διά Αίθερπολ	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	ά. Μπαχρέν 21)6 Χόρκ Κόρκ
ΑΕΔΑΛ (δ.)	57	20745	όργει εις Πειραιά διό 14)6)74	ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ε. Βαλιμπόρην 11)6
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Μπελάζ 12)6 διά Νικαράγουα	ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	όργει εις Ν. 'Υρκη διό 1)5)77
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. 'Αμπιτζάν 7)6 διά Λαττάκια	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ά. Α' Αμπιτζάν διό 4)11)77
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά. 'Αντορεγκάστα 28)6 Καναδέραλ	ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ	77	11400	ε. Μπιλμπάν 28)6
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ·γ' (κ.)	59	7115	ά. Σ. Μαρτίν 15)6 διά Περό	ΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ	77	11400	ά. 'Αμπιτζάν 28)5 διά Λάγος
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	εξού Καράπι 17)6	ΑΡΙΣΤΟΞΕΝΟΣ	77	11363	ά. Τακοράντι 14)6 διά Ντουάλα
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	όργει εις Πειραιά διό 15)2)75	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΘΗΝΑΣ ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	όργει εις Πειραιά διό 21)6)77	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	122200	δ. Γιεραλτάρ 1)6 διά Περσικόν
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ά. Ν. 'Ορλεάνη 21)6	ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	ά. Λ. Πάλμας 21)3 διά Λάγος
ΑΘΗΝΗ. ΑΟΥΡΩΡΑ κ.δ.*	56	12447	όργει εις Πειραιά διό 3)7)75	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	δ. Παναμά 30)6
ΑΘΟΣ*	51	8675	όργει εις Πειραιά διό 14)5)75	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1286	ά. Γκούλ 4)7 δι' 'Αλγερίαν
ΑΙΓΑΙΟΝ	60	10733	ά. Α' Αμπιτζάν 3)5	ΑΡΝΤΕΑΝΑ (κ.)	48	3675	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.				ΑΡΟ (δ.)	56	22670	ά. Γιεραλτάρ 1)6 διά Μπλακγουώντερ από 11)5)77
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	δ. Παναμά 28)6	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	ε. Σαδάναν 28)6
ΑΙ'ΚΟΝ*	71	27958	ά. Β. Κονστιτούδην 16)6 δότερνταμ	ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ Π.	57	9990	όπως παραλαβήν
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Χαροπόντον ρ. 28)6 δι' Αίγυπτον	ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Πειραιά 27)6
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Λ. 'Αντζελέν 17)6 διά Χιούστον	ΑΡΧΩΝ (δ.)*	66	35280	ά. Φιλαδέλφεια 24)6 διά Κιουρασάο
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑΪ·γ'	76	11800	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29)6	ΑΣΤΑΙΚ (μ.)	71	70482	ε. Σιγκαπούρην 25)5
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15900	ά. Παναμά 2)7	ΑΣΠΑΚΙ (κ.)	56	3971	ά. Τενερίφη 22)6 διά Γουώρου
ΑΙΜΙΑΙΔΑ (κ.)	52	2517	όργει εις Πειραιά διό 6)2)74	ΑΣΠΑΣΙΑ (π.)*	64	2062	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ κ.*	69	6200	όπως παραλαβήν	ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	ά. Μπάρ 27)6 διά Λάγος
ΑΙΡΗΝΗ ΣΥΜΦΟΝY κ.*	66	8943	ε. Σιγκαπούρην	ΑΣΦΟΣ (κ.)	57	2106	όργει εις Χαλκίδα από 19)9
ΑΙΡΗΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Αλεξανδρεία 13)6 διά Τουρκίαν	ΑΣΖΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ'ΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Γιορυοπόρη 8)6	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	46466	όπως παραλαβήν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	ά. Χάριτον ρόδη 10)6 διά Ρουμανίαν	ΑΣΤΡΙΟΣ	75	14523	ά. Ροζάριο 10)6 διά Μπ. "Αθρες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ.	68	105495	ά. Τέιμπο Μπαΐη 31)5 διά Σ. Κρου	ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.)	50	13066	ά. Σεβίλην 27)6
ΑΙΤΖΙ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Σιγκαπούρην 26)6 διά Ντουμπάτ	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Τένενταν 21)6
ΑΙΤΖΙ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Ν. 'Ορλεάνη 9)6 διά Ρωσίαν	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ δ	74	128398	ά. Τέιμπο Μπαΐη 23)5
ΑΙΤΖΙ ΝΤΟΛΩΝ (δ.)	75	117340	ά. Υγ. Βικέντιουν 11)5	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	68	40962	ά. Ν. 'Ορλεάνη 21)6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Υγ. Φραγκίσκουν 28)6	ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ δ.*	65	35823	ά. Παναμά 1)7 δι' Είρηνικόν
ΑΙΤΖΙ ΣΕΥΛΥΔΟΡ (δ.)	75	117342	ά. Ιμπινχάμ 8)6 διά Περούκο	ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	104561	ά. Δ. Πάλμας 24)5 διά Περούκον
ΑΙΤΖΙ ΖΗ (μ.)	73	57800	ά. Γιορυοπόρη 27)5 διά Σ. Ναζαρί	ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398	ά. Μασαλίαν 14)8
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	ά. Εσμπιτζέρυκ 21)6 διά Βιλεμπάχφεν	ΑΓΓΙΚΟΝ (κ.)	56	1803	ά. Κάτιουν 6)6 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Κονστιτούδην 12)6 Μπ. "Άθρες	ΒΑΛΙΑΙΝΤ	60	9088	ά. Μπάσαραν 17)6
ΑΚΟΥΑΓΚΑΛΟΥ	68	25433	ά. Σπέτζια 21)6 διά Μπ. "Άθρες	ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ.	55	9242	ά. Δ. Πάλμας 23)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ·ις	68	25433	ά. Βενετία 3)7	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	ά. Κόρ δι' 'Αμάγια 16)6 'Ιαπωνία
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168	ά. Ροζάριο 20)6	ΒΕΕΣΚΑΥ· (κ.)*	62	8587	ά. Ντόρμπαν 13)6 διά Σιγκαπούρην
ΑΚΟΥΑΤΟΖΟΥ·	68	25433	ά. Κ. Τάουν 1)6 διά Ταϊθάν	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ·Ι·ΑΜ. κ.*	64	1396	ά. Σουέζ 30)6
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ά. Τενέριφη 17)6 δι' 'Οδσαδόν	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ε. Πειραιά 31)5
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	ά. Κ. Τάουν 3)6 δι' 'Ιαπωνίαν	ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	ε. Πειραιά 30)6
ΑΚΡΟΝ*				ΒΙΕΔΑ (κ.)	53	8576	ά. Σάιδ 2)7
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΙΚΤΩΡ*	64	4281	ά. Ρότερνταν 3)7
ΑΚΤΗ (δ.)*	56	10287	όργει εις Πειραιά	ΒΙΟΛΑΝΤΟ Ν. ΓΟΥ-			
ΑΛΑΜΑΡ	57	11929	ά. Τένενταν 19)5	ΒΑΛΑΝΤ	60	9088	ά. Μπάσαραν 17)6
ΑΛΑΜΕ·Ι·Ν (π.)	62	10403	ά. Άλεξανδρεία 13)6	ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ.	55	9242	ά. Δ. Πάλμας 23)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΛΑΜΟΣ (Στυκ.)	53	6821	όπως παραλαβήν	ΒΕΕΣΚΑΥ· (κ.)*	62	66000	ά. Κόρ δι' 'Αμάγια 16)6 'Ιαπωνία
ΑΛΑΕΑ	73	8824	ά. Κ. Τάουν 17)6 δι' 'Αμπιτζάν	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ·Ι·ΑΜ. κ.*	64	1396	ά. Ντόρμπαν 13)6 διά Σιγκαπούρην
ΑΛΕΞ (κ.)	53	4702	ά. Θεούταν 22)4 διά Σαπέλε	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ε. Πειραιά 31)5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	ε. Πειραιά 30)6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.*	51	2593	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΙΕΔΑ (κ.)	53	8576	ά. Σ. Σάιδ 2)7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ·				ΒΙΚΤΩΡ*	64	4281	ά. Ρότερνταν 3)7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	77	126000	ά. Τέιμπο Μπαΐη 5)6 διά Φόδ	ΒΙΟΛΑΝΤΟ Ν. ΓΟΥ-			
ΑΛΕΞ ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ κ.	55	8280	ά. Ντόρμπαν 28)6 Μπ. "Άθρες	ΒΙΟΛΑΝΤΟ Π. (κ.)	58	8510	ά. Ρ. Τανόύρα 29)6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΛΙΣ*	58	4877	ά. Ντόρμπαν 29)6 δι' 'Αστοντόν	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	όργει εις Χαλκίδα από 26)6)77
ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ ·	67	14845	ά. Σ. Κλαύρο ρίθερ 16)6	ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)6 διά Ιταλίαν
ΑΛΙΜΟΣ (π.)*	44	2740	όργει εις Αντίκυρα από 12)11	ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Κούνιαν 28)5 διά Μαύρην θάλασσαν
ΑΛΙΝΤΑ *	57	2630	ά. Σ. Σουέζ 24)5	ΒΡΟΝΤΙΣ ΑΡΓΙΣ (π.)	53	3656	ά. Λούμπελ 26)3
ΑΛΙΚΜΑΝ *	66	27985	ά. Μπ. "Άθρες 16)6 διά Βουλγαρίαν	ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ (κ.)	58	1882	ά. Καζαπιπλάνκα 29)6 διά Κενίτρα
ΑΛΙΚΥΟΝΗ (κ.)	56	1802	ά. Πόρτ Σαζί 12)6	ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	όργει εις Χαλκίδα από 26)6)77
ΑΛΙΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Σιγκαπούρην 3)7	ΓΑΛΗΝΗΝ	55	9415	ά. Γκούλ 4)7 δι' 'Αλγερίας
ΑΛΙΑ (κ.)	41	9097	ά. Παναμάρην 20)6 διά Περό	ΓΑΡΜΠΗΝΗΣ (π.)*	67	42439	ά. Γιεραλτάρ 27)6 δι' 'ΗΠΑ
ΑΛΟΑ ΚΑΡΠΙΕΡ λι·δ.	64	1715	ά. Κλήκ Λόν 5)7 διά Πειραιά	ΓΕΝΕΥΗ (κ.)*	55	6504	έξωθι Τακλάτ 27)1 (έπικ.)
ΑΛΟΑ ΚΟΝΒΕΥΓΟΡ λ·δ.	66	2647	ά. Φελιζόουν 20)6 δι' 'Άκαμπα	ΓΕΡΑΠΤΙΟΣ Β. (κ.)	52	1116	δ. Σουέζ 12)6
ΑΛΟΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡ	67	17373	ά. Καραβανίαν 28)6 διά Περού	ΓΕΩΡΓ. ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Φιλαδέλφεια 13)6 δι' 'Αρούμπα
ΑΛΟΔΡΟΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ	67	4037	ά. Κλήκ Λόν 29)6 διά Βηρυτόν	ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ (κ.)	56	6714	ά. Λούπιτο 21)6 διά Μπαραγένης
ΑΛΟΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. Τρίπολην 26)6	ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (κ.)*	50	8280	ά. Λ. Πάλμας 8)6
ΑΛΟΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	ά. Παρανάγουα 10)6 Μπ. "Άθρες	ΓΙΟΥΡΓΟΣ Π. (κ.)*	48	6800	ά. Β. Πάλμας 8)6
ΑΛΟΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	ά. Μόμπιλ 26)6	ΓΙΟΥΡΓΟΝΙΤΗ (δ.π.)	62	4137	ά. Γιεραλτάρ 28)6 διά Ρ. Ιανέρου
ΑΛΟΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ά. Τέιμπο Μπαΐη 17)6	ΓΚΑΙΖΕΛΑ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	6576	ά. Καραβανί

ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	13010	άργει εἰς Πειραιᾶ	ΙΩΝ. ΑΗΝΤΕΡ	67	20959	Ε. Τόκιο 18)6
ΓΟΥΕΣΤΖΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	ξ. Φρητάουν 29)6 διά Χιούστον	ΙΩΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 27)6
ΓΟΥΙ-ΙΝΤΦΡΟΣ (κ.)	62	1427	δ. Κοναμά 13)6	ΙΩΝ. ΠΑΙ-ΙΝΗΡ	66	20959	δ. Παναμά 3)7
ΓΟΥΟΡΑΝΙ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	δ. Ντόρμπαν 2)7 διά Ρόττερνταμ	ΙΩΝ. ΣΚΗΝΠΕΡ	63	13517	ά. Λ. Πάλμας 25)6 διά Ταμπίκο
ΓΙΟΥΑΟΤΖΥ (δ.)	64	34827	ά. Λ. 'Αντζέλες 3)7	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ξ. Πειραιᾶ 23)6
ΓΑΤΙΝΙΠΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Αμέρεσαν 23)6 διά Γιρθαλτάρ	ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	68	44646	ξ. Κόρπους Κρίστι 14)6
ΓΛΟΝΙ	57	20533	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)1)76	ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ξ. Μόμπιλ 28)6
ΓΑΒΙΓΚΕΤ-ΤΟΡ	67	22549	ά. Παρανάγουα 19)6 διά Εύρωπην	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 27)6
ΓΑΥΤΙΔΟΣ	67	23064	ά. Γκάλεστον 31)5	ΚΑΛΛΗ	57	874	δ. Κωνχπολήν 21)6
ΓΕΓΚΟΣΙΕ-ΤΙΤΟΡ	68	22513	ά. Παρανάγουα 19)6	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)2)75
ΓΕΝΙΜΠΟΡ	68	23064	δ. Γιρθαλτάρ 28)6 διά Κάμσαρ	ΚΑΛΥΨΩ ΤΡΕΙ-Ν-			
ΓΕΝΙΣΙΑΣ	67	23064	Πειραιᾶ 2)6 διά Π. Σαΐδ	ΤΕΡ (π.)*	59	2881	ά. Μονφαλκόνε 21)6 διά Πάτραν
ΓΙΟΥΣ	68	22531	ξ. Τένταν 23)6	ΚΑΜΙΛΑ Μ.	75	14983	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)6 διά Χιούστον
ΓΟΜΑΝΤ	68	22531	δ. Γιρθαλτάρ 27)6 διά ΗΠΑ	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Π. Σαΐδ 3)7 διά Μεσόγειον
ΓΟΜΠΑΙΛΙΤΥ	67	22549	δ. Ρόττερνταμ 28)6 διά Βαλτιμόρην	ΚΑΠΑΛ (κ.)*	55	1599	δ. Π. Σαΐδ 24)6
ΓΟΟΥΑΕΤ (δ.)	69	41477	ά. Ή. 'Ορλεάνη 26)6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΑΕΚΟΣ κ.	63	9817	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8)3)77
ΓΝΤΙΟΥΛΙΑΙ (μ.)	70	51878	δ. Γιρθαλτάρ 28)6 διά Φιλαδέλφειαν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)5
ΓΡΕΣΙΖΕΣ (δ.)*	71	101831	ά. Ντούμπαν 1)7 Τζεμπέλ Ντανά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ά. Ντώρμπαν 3)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΓΡΕΣΙΖΕΣ (δ.)*	71	114710	ξ. Πειραιᾶ 13)2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	73	18067	ξ. Φάς 30)6
ΓΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	ά. Γιουροπόρτ 21)6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΟΛΑΣ κ.	54	10905	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)10
ΓΡΟΥΟΡΑΝ ΡΗΖΟΒ Δ.	72	135700	ξ. Γκρήνον 24)5	ΚΑΠΙΑΙΝ ΙΩΣΗ ΤΣΑ-ΒΑΡΗΣ (π.)	52	7597	ξ. Φιλαδέλφειαν 18)6
ΓΡΟΥΟΡΑΝ ΣΚΟΡ δ.	77	102326	ά. Κάρυκ 'Αιλ. 6)6 διά Γιουροπόρτ	ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ξ. Κοραμάρα 26)6
ΓΡΑΧΙΝΕΣ (δ.)	71	100175	ά. Σούκα 24)6 διά Ντάς 'Αιλ.	ΚΑΡΝΤΙΦ ΙΙ (δ.)*	65	48024	άργει εἰς Πειραιᾶ
ΓΡΑΧΙΝΕΣ (δ.)	71	100175	ξ. Πειραιᾶ 27)1	ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)*	54	2336	ά. Ρ. 'Ιανέρον 9)6 διά Πειραιᾶ
ΓΡΑΧΙΝΕΣ (δ.)	72	102300	ά. Κ. Γάουν 25)6 διά Μεσόγειον	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5679	ά. μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά. Σούδα 17)5	ΚΑΣΙΚΙΟΤΟΣ (κ.)	54	1645	ξ. Κωνσταντίνος (κ.)
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δ. Κων. πολιν 25)5 Μαύρην θάλασσαν
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ά. Φιλαδέλφειαν 21)6 Π. 'Ορντάς	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	δ. Π. Σαΐδ 26)6
ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	ά. Κουνουπά 17)6 διά Κούρη	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙΑ. (κ.)*	56	1333	δ. Κων. πολιν 29)6 διά Γαλάται
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Υ. (λ.)*	60	4998	ξ. Βαλτιμόρην 1)7	ΚΑΤΙΝΑ ΜΑΤΒΑΙΟΥ κ.	63	8274	ξ. Σουεζ 20)9
ΔΗΑΟΣ	59	γαγγ	ξ. Χάιφα 4)7	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8198	δ. Μπρούνοντμπούτελ 16)3 διά 'Αθανά
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	ά. Σαδόνια 4)4	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	δ. Γιβραλτάρ 2)7 Κόρπους Κρίστι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)*	56	8789	ά. Πειραιᾶ 26)4	ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	δ. Κων. πολιν 20)6 Μαύρην θάλασσαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΙΣΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	δ. Σουεζ 30)6 διά 'Υεμένην
ΔΙΑΜΑΝΤΩΝ (κ.)	52	8202	εἰς Αμπιτζάν 31)8)77	ΚΙΛΕΩ (π.)	56	1743	ξ. Μαδέρα 3)7
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	27	2799	ξ. Γλασκώδην 12)3	ΚΟΝΔΩΡ	77	10257	δ. Ρόττερνταμ 23)6 διά Ντώρμπαν
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ύπο παραλίθην	ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1301	ξ. Πειραιᾶ 9)6
ΔΟΚ Γ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	56	5451	ά. Λέικ Τάσπρις 9)6	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 24)6
ΔΟΞΑ (λ.)*	56	3146	ά. Βαλτιμόρην 29)6 διά Γκουαγιακίλ	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ξ. Π. Σαΐδ 12)6
ΔΟΞΑΡΙ (κ.)	50	2275	ύπο παραλίθην	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)3)76
ΔΡΩΜΩΝ*	64	17487	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5)3	ΚΟΣΜΙΚ	53	1598	ξ. Θέστα 29)5 διά Γουώρου
ΔΡΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Σιγκαπούρην 1)7 διά 'Ινδονησίαν	ΚΟΓΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ Κ.	55	2996	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5)6)75
ΔΡΩΤΩ	68	35191	ά. Κεμπέτ 27)6 διά Ρόττερνταμ	ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ά. Νικάσι 20)6 διά 'Ινδιαν
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)9	ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	ξ. Μοντεβίδεο 17)6
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. Μ. άλ. Φαχάλ 12)6 διά Ρόττερνταμ	ΚΥΘΝΟΣ (π.)	62	4784	ξ. Πειραιᾶ ἀπό 19)10)74
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Ραβένα 12)6 διά 'Ασκελον	ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ξ. Σαΐδ 28)6
ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.)	65	42377	ά. Χάμπτον ρόδως 28)6 διά 'Αρούμπα	ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ά. Τάπηα 28)6
ΕΙΚΤΩΡ (κ.)*	72	4501	ά. Παναμά 30)6	ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΛΑΙ-ΑΝΤ (κ.)*	58	8220	ά. Δουνικέρην 1)6	ΚΥΡΑ ΣΤΑΘΟΥ (κ.)	53	4314	εἰς Καλαμάτα 18)12
ΕΙΛΕ-ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34621	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 27)6
ΕΙΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ά. Παναμά 28)6	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 28)6
ΕΙΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	ά. Λ. Πάλμας 29)6 διά Π. Χάρκουρτ	ΚΩΣΙΑΘΗΝΑ (κ.)*	58	8695	ξ. Ντακάρ 10)5
ΕΑΕΝ *	67	27989	ά. Μπ. 'Άθρες 23)6 διά Ρωάν	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	16100	ά. Γιοκοχάμα 27)6 διά Κόπτε
ΕΑΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	ά. Κων. πολιν 25)6 διά Μ. Σαλασσαν	ΛΑΙΔΗΝ ΙΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)3)74
ΕΑΕΡΑΝΤΙΑ	73	17830	ά. Μοριουμχάρο 15)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά. Φόρπορτ (Μπαχ.) 29)5
ΕΑΕΥΘΕΡΕΟΥΠΟΛΙΣ δ.	74	132034	ά. Ντάς 'Αιλ. 6)4 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)8)77
ΕΑΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	ά. Λός 'Αντζέλες 5)7	ΛΑΛΔΑ *	42	3129	ά. Σπέτζια 10)4
ΚΑΡΕΙΤΖ ΤΖ	76	22893	ά. Λ. 'Αντζέλες 27)6 διά Κασσιούπη	ΛΑΜΑΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	59	7919	ά. Χάιφα 12)6
ΕΑΛΕΣΠ ΚΟΝΚΕΣΤ	77	24000	ά. Ρόττερνταμ 29)6 διά Κουβέτη	ΛΑΜΠΠΙΦ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	ά. Σάντος 16)6
ΣΠΑΙΕΝΙΟΡ (δ.)*	75	60491	ξ. Μπέλιγκχαμ 19)6	ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Παλέρμο 27)5 διά Ρ. Λανούφ
ΕΑΛΗ 2 (κ.)	52	8194	ά. Σουεζ 25)6 διά Τζενταν	ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ά. Λ. Πάλμας 17)6 διά Γουώρου
ΕΑΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1164	ά. Λ. Πάλμας 26)6 διά Σαπέλε	ΛΑΣΙΑ (κ.)*	48	8388	ύπο παραλίθην
ΕΑΜΙΜΑ (κ.)	61	10080	ά. Μασσαλίαν 22)6 διά 'Αλεξανδρείαν	ΛΕΛΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ	61	12702	ά. Σάντος 16)6
ΕΑΜΠΕΔΑ II (κ.)*	60	6953	ά. Πιοκοχάμα 16)5 διά Τσουντούν	ΛΕΙΚΗ (δ.)	58	8695	ά. Ρόττερνταμ 30)6
ΕΑΜΠΡΗΖ (κ.)*	58	6558	ά. Αμπιτζάν 12)6	ΛΕΙΤΕΡΗΣ ΙΙ (π.)	58	9079	ξ. Πειραιᾶ 31)7
ΕΑΣΤΑΡ (κ.)*	57	8216	ά. Κόδη ρόδως 24)5	ΛΕΩΝ (κ.)	50	7466	ά. Μοντρέαλ 14)6
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	57	8960	ά. Σιγκαπούρην 29)5 διά Κίναν	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ά. 'Αλεξανδρείαν 28)6
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	ά. Κολόμπο 24)3 διά Μπαγκό	ΛΕΩΝΤΗ Λ.	67	44646	ά. Μπαρμπάντος 14)6
ΕΡΓΙΝΑ I (π.δ.)*	61	10032	ά. Επιραιών 21)6	ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ά. Γιοκοχάμα 20)6 διά Κελλάγκ
ΕΡΟΙΚ Κ.	64	29395	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9)7)75	ΛΙΠΣ ΖΑΡΕΤΖΟ ΧΑΛ-ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	ά. Μόμπιλ 26)6
ΕΤΕΟΚΑΛΗΣ ΙΙ (κ.)*	44	7141	άργει εἰς Πειραιᾶ 22)5 διά Ντάρεν	ΛΟΥΓΚΑΝΟ (κ.)*	50	5406	ά. Καζαντιάνκα 10)5 Κωνιστάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ Ε.	64	14653	ά. Παναμά 22)5 διά Λόριεντ	ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. Γουέπατα 27) διά Ρόττερνταμ
ΕΥΕΡΥΔΑΣ ΖΕΦΥΡΟΥΣ (δ.)	64	34199	ά. Μπέλιγκχατ 3)5	ΛΥΔΡΙΚ*	64	29396	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8)9)75
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	19300	ά. Φιλαδέλφειαν 27)6	ΛΥΡΙΚΡ Δ. (μ.)*	75	70000	ά. Νταμπίερ 18)6 διά Ρόττερνταμ
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	ά. Ε. 'Ορλεάνη 29)6	ΛΥΡΕΤΤΑ Κ.	69	2998	ά. Ντακάρ 11)6 διά Γουώρου
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ά. Επιραιών 9)6	ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16808	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 21)4)7
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ά. Τεργέστην 26)6 Μ. άλ. Μπρέγκα	ΜΑΓΙΑ (κ.)*	49	7341	ά. λάθρην 18)6
ΗΒΗ Π. (κ.)*	57	8505	ά. Λ. Πάλμας 28)6 Π. Χάρκουρτ	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΑΙΑΣ ΑΓΤΕΛΑΚΟΣ κ.	60	14653	ά. Παναμά 1)7 διά Κίναν	ΜΑΔΟΥΡΙ (κ.)*	66	2179	δ. Σουεζ 24)6
ΗΣΤΕΡΝ ΣΚΑΥ* (κ.)*	59	5505	ά. Λεμεσόδην 25)5	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)	75	136991	ά. Τέμπλη Μπαίν 12)6
ΘΑΛΕΙΑ ΙV (π.δ.)*	57	2749	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΡΑ (κ.)	69	18923	έ. Φοράριο 24)6
ΘΑΡΡΟΣ (π.δ.)*	63	3358	ά. Ν. 'Ορλεάνη 21)6	ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	δ. Π. Σαΐδ 2)7 διά Μεσόγειον
ΘΕΜΟΣ (π.δ.)*	64	1988	ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)6	ΜΑΝΤΟΥΔΑ (π.)	52	2352	έ. Αμπιτζάν 13)4
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27)7)76	ΜΑΟΥΝΤ ΖΗΡΙΑ (π.)	64	1141	έ. Μονρέλια 23)6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	60	3838	έ. Μαπούτο 29)6
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ά. Πιοκοχάτ 27)6	ΜΑΡΓΑΡΙΑ	66	15404	έ. Ροσάριο 26)6
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Ακαπούλκο 28)5 διά Μάντα	ΜΑΡΙ (κ.)	54	4684</	

ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	Ξ. Κουθέατ 27)6	
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει είς Πειραιά από 1)7)75	
ΜΕΛΟΔ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Γιουροπόρτ 18)6 διά Μπαχρέιν	
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	Ξ. Κουθέατ 24)6	
ΜΕΝΤΜΑΡΕ (χ.)	55	3883	δ. Κονγκούλιν 8)6 διά Πειραιά	
ΜΕΝΤΣΚΑΥ (κ.)	52	2775	άργει είς Χαλκίδα από 21)9	
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	ά. Θεούτο 5)5 διά Γουώρου	
ΜΕΡΑΙΝ Ι.	77	10257	δ. Π. Σαΐδ 2)7	
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9104	ά. Ρεύμιον 3)5	
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	77	18707	δ. Παναμά 25)4	
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	77	19200	Ξ. Μπαλάσ Τέρη.	
ΜΕΣΣ. ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17718	ά. Ηάγος 18)6 διά Κιουρασάο	
ΜΕΣΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75000	δ. Φρήπορτ Μπαχ. 6)6 διά Τρίνινταν	
ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75124	ά. Ράς Τανόρα 24)5	
ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	79500	δ. Φρήπορτ Μπαχ. 21)5	
ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	79500	Ξ. Π. α. Γιέρ 23)6	
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΙΝΑ	58	13257	ά. "Αμπου Ντάμπι 24)6	
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗ	54	11743	δ. Πειραιά 8)5 διά Χαλκίδα	
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	Ξ. Πόρτ "Αρθουρ 9)6	
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-				
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Λ. "Αντζελες 14)6 διά Παναμά	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	ά. "Άγ. Φραγκίσκον 19)6	
ΜΙΧΑΗΛΣ	74	10667	ά. Συγκαπούρη 3)7 διά Εδρόπη	
ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	ά. Φρήπορτ 10)6 διά Βραζίλιαν	
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (ν.)	51	3386	δ. Πόρτ Σαΐδ 30)6	
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ά. Βανκούβερ 16)6 διά Φιλιππίνας	
ΜΠΑΛΙΤΙΚΑ (χ.)*	50	1253	είς Μασαλάνιν 16)3)77	
ΜΠΑΜΠΑ ΜΠΑΚΑΡΕ π.	56	10300	άργει είς Πειραιά	
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	δ. Παναμάτ 20)6	
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3054	ά. Μαδέριος 28)6	
ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)	73	2660	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)	61	1595	ά. "Αμέθρεσαν 1)7	
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	Ξεωθι Βιρυτού 22)6	
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1835	Ξ. Πειραιά 11)4	
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΣ (δ.)	53	21577	άργει είς Ίτεάν από 22)5)75	
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)	50	3407	ά. Πειραιά 30)6 διά 'Αλενταν	
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)	50	1135	άργει είς 'Αμβούργον από 29)4	
ΜΥΡΩΝ*	64	17487	άργει είς Πειραιά από 9)3	
ΝΑΓΟΣ	61	9037	ά. Γιοκογάμα 31)5	
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Κόρυτον 16)6 διά Νιγηρίαν	
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ά. Ντακάρ 10)5 διά Κοτονόο	
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ά. Βιρβατάρ 30)5 διά Κοτονόο	
ΝΕΛΑ (κ.)*	57	9392	είς Πειραιά 27)1	
ΝΕΔΣΩΝ (κ.)*	58	10139	άπο παραλαβήν	
ΝΕΠΤΟΝΙΑ*	65	27960	Ξ. 'Ανκόνα 4)7	
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει είς Πειραιά από 31)5)75	
ΝΕΦΕΛΩΝ (δ.)	58	24152	άργει είς Πειραιά από 14)8)75	
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει είς Πειραιά από 23)8)75	
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	Ξ. Παναμά 15)6	
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (π.)	58	3610	ά. Μούρπατα 27)6	
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.)	61	6519	ά. Χόγκι Κόγκι 28)6	
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ*	76	35500	Ξ. Ρίο Γκράντε 26)6	
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	Ξ. Ντουμπάτ 27)6	
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	Ξ. Μασσαλάν 19)6	
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	Ξ. Μ. Καμπούτ 7)6	
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-				
ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	Ξ. Βρέστην 31)10	
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2435	ά. Καστέλον 4)6 διά 'Αννάμπα	
ΝΙΚΟΣ ΙΙΙ (κ.)	60	2914	ά. Πειραιά 23)6 διά Γαλάτοι	
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)*	60	13726	ά. Νταμάνι 7)6 διά Μορμουγκάο	
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)*	65	13458	ά. Κόμπε 29)5 διά Κ. Τάουν	
ΝΟΡΑΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4111	Ξ. Μαρούποτο 24)6	
ΝΟΡΑ. ΗΓΚΑ. μετ.	63	14800	άργει είς Πειραιά από 7)4)75	
ΝΟΡΑ. ΝΑ'ΙΑΝΤ	67	22549	Ξ. Πειραιά 28)6	
ΝΟΡΑ. ΤΖΟΥ'Ν (δ.)*	64	38649	άργει είς Πειραιά από 4)3	
ΝΟΡΟΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11328	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)6	
ΝΟΡΦΟΔΑΚ (δ.)	59	20915	ά. Σ. Ντάντιγκ Πόιντ 3)6 διά Τέεας	
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Πάλιας 24)6 διά Π. Χάρκουρτ	
ΝΟΙΟΣ	58	12339	άργει είς Χαλκίδα από 28)5)75	
ΝΤΑΓΙΑΜΟΝΤ (κ.)*	57	9680	άργει είς Πειραιά από 25)1)77	
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)*	60	12718	Ξ. Πειραιά 5)6	
ΝΤΟΛΦΩΝ (δ.)	56	11665	Ξ. Παναμά 17)6 διά Ελρηνικόν	
ΝΤΟΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.*	59	13223	δ. Πόρτ Σαΐδ 13)6	
ΝΤΟΛΦ. ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κ*	58	13093	ά. Βαλτιμόρων 13)6 διά Νιγηρίαν	
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	ά. Στυγκόπατο 22)6 διά Χατζόφυκ	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8715	Ξεωθι Άλγος 24)6	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	Ξ. 'Ανταυτίγια 9)6	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	άργει είς Πειραιά από 26)6)76	
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δ. Σουέζ 1)7 διά Ράς Σουκέλη	
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει είς Χαλκίδα από 11)6)75	
ΝΤΟΥΠΕ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	13016	άργει είς Πειραιά	
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	είς Πόρτ Σαΐδ 4)8)77	
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	δ. Σουέζ 20)6	
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΑ Κ.*	70	14095	ά. Ναγκόγια 3)6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ.				
ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Γιβραλτάρ 28)6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ά. Ντουμπάτ 16)6 διά Τζεμπέλ Ντανά	
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Πένγκτον 12)6 διά Π. 'Αρθουρ	
ΟΛ. ΑΛΑΤ'ΑΝΣ (δ.)	70	97206	ξεωθι Κάργκι 'Αιλ. 25)6	
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	ά. Τέπουλ Μπατ 30)6	
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Βιλελμασχάφεν 12)6 διά Φορκάντος	
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70	97466	ά. Ράς Τανόρα 24)6 διά Λίθερπουλ	
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Λισσαδώνων 21)6 διά Φορκάντος	
ΟΛ. ΑΡΡΟΥΝ (δ.)	70	96627	ά. Τέμπηλ Μπατίν 24)6	
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ά. Τέμπηλ Μπατίν 16)6 διά Τζεμπέλ Ντανά	
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕ-ΙΣΩΝ δ.	72	106123	άργει είς Πειραιά από 4)12)75	
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	άργει είς Στυλίδα από 28)4	
ΟΛ. ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 28)6	
ΟΛ. ΓΚΡΕ-ΙΣ (δ.)	65	32478	Ξ. Φιλαδέλφειαν 29)6	
ΟΛ. ΓΚΡΕ-ΙΣ (δ.)	65	32407	άργει είς Στυλίδα από 23)2	
ΟΛ. ΓΚΟΛ (δ.)	65	38607	ά. Ταρτού 29)6	
ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)	58	27602	άργει είς Πειραιά από 29)10	
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ά. Τέμπηλ Μπατίν 21)6 Ράς Τανόρα	
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Τέμπηλ Μπατίν 4)7	
ΟΛ. ΜΠΡΗΖ (δ.)	75	126990	ά. Τέμπηλ Μπατίν 25)6	
ΟΛ. ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ά. Κόρυτον 29)6 διά Πειραιά	
ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)	64	32379	ά. Ν. 'Υόρκη 24)6 διά Κιουρασάο	
ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	ά. Λαύριον 22)5	
ΟΛ. ΠΑ-ΙΟΝΗΡ	66	15625	ά. Μόντρεαλ 25)6 διά Ρωσίαν	
ΟΛ. ΠΛΑΜ.	65	15577	ά. Ρ. 'Ιανέριον 5)6 διά Ρίγα	
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	Ξ. 'Ιντσόν 15)6	
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	δ. Κων(πολιν 9)6 διά 'Οδησσόν	
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	δ. Γιβραλτάρ 3)7 διά 'Οδησσόν	
ΟΛ. ΠΙΤΣ'	69	15688	δ. Π. Σαΐδ 27)6	
ΟΛ. ΠΡΑΓΙΝI	67	15697	ά. Ντάρμπιταν 13)6 διά 'Αγγλιαν	
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΖ	69	15808	ά. Ντάρμπιταν 8)6 διά Μπ. 'Άρες	
ΟΛ. ΡΑΙ-ΙΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	άργει είς Πειραιά από 4)4)77	
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)*	59	32007	άργει είς Βίκο 16)2)76	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II δ.	75	40559	ά. Γκαέτα 25)6 διά Ζουετίνα	
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει είς Πειραιά από 28)3)77	
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΙ (δ.)	63	30574	Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 28)6	
ΟΛ. ΙΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	Ξ. Μάλτα 19)6	
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ	65	15179	Ξ. Πειραιά 3)7	
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ	68	27602	Ξ. Φιλαδέλφειαν 26)6	
ΟΛ. ΦΕ-ΙΜ (δ.)	65	47493	ά. Γιουροπόρτ 24)6 διά Τουμπρόκ	
ΟΛ. ΦΡΗΝΙΟΝ (δ.)	64	47493	ά. Γιουροπόρτ 20)6 Μ. διά 'Άγκαντι	
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΣΕΥΣ (κ.)*	56	1581	δ. Κων(πολιν 18)6 Μαύρην θάλασσαν	
ΟΣΕΛΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.)	70	89001	ά. Στυκαπούρην 26)4 διά 'Ιαπωνίαν	
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Γιβραλτάρ 9)6 διά 'Αργεντινήν	
ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	ά. Βανκούβερ 4)7	
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II* κ.	38	2501	άργει είς Πειραιά 12)4)76	
ΠΑΓΤΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	ά. Ν. 'Ορλεάνη 19)6	
ΠΑΛΙΜΥΡΑ (δ.)	67	54705	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)6 διά 'Αρούμπαν	
ΠΑΝΟΝΤΙ (κ.)*	48	3932	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801	δ. Μπρούνομποτελ 24)5 διά Λάγος	
ΠΑΝΟΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	ά. Τρίπ. Λιθόρη 2)4 διά Βεγγάζην	
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59	5445	Ξ. Πειραιά 21)5	
ΠΑΠΑΜΩΡΗΣ (κ.)*	58	5445	Ξ. Πειραιά 1)4 διά Έπισκοπής	
ΠΑΠΑΦΩΓΗΣ (κ.)	51	8919	ά. Πάλμας 24)6 διά Καστέλον	
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	11110	ά. Αμέθρεσαν 22)4 διά Πειραιά	
ΠΑΡΙΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	67	1401	άργει είς Πειραιά	
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	ά. Η. Η. 1)7	
ΠΑΙΡΑΙ	61	10969	δ. Π. Σαΐδ 1)6	
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	76	141000	ά. Ντουμπάτ 20)6 διά Βραζίλιαν	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	16100	ά. Γένισα 26)6 διά Πειραιά	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957	ά. Κ. Τάουν 30)6 διά Γιουροπόρτ	
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	ά. Ρεσφέ 28)5 διά Λάγος	
ΠΑΥΛΟΣ Χ. ΙΙ (κ.)	69	1998	ά. Σπετζία 22)6	
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (μ.)*	41	6464	άργει είς Πειραιά από 11)7)75	
ΠΕΤΑΟΝ	76	32511	ά. Ρ. Γκράντε 16)6 Ρότερνταμ	
ΠΕΤΡΟΛΑ 50 (π.)*	50	3647	Ξ. Πειραιά 22)6	
ΠΕΤΡΟΠΑΙΝΑ 1 (δ.κ.)	56	11920	ά. Κων(πολιν 26)6 διά 'Οδησσόν	
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	ά. Γιουροπόρτ 14)6	
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ά. Χάμπτον Ρ. 15)6 διά Βραζίλιαν	
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	άργει είς Πειραιά από 28)7)75	
ΠΟΙΝΤ ΚΛΑΗΡ (μικτ.)	72	57102	άργει είς Στυλίδα από 26)8)77	
ΠΟΛΑ ΝΙΝΑ (κ.)*	57	9038	Ξ. Λεμεσός 24)6	
ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)*	53	7852	Ξ. Εισθ. Λάγος 27)2	
ΠΟΛΑΡ ΑΙ'ΙΟΝ (δ.)*	64	4		

ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1384	ά. Νουαντχίμπου 20)4 διά Λάγος	59	12821	ά. Ταμπίκο 27)6 διά Βερακρούζ
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	δ. Κωνυφόπολιν 17)6 Κωνοτάντζαν	60	12645	δ. Βοϊθάνη 6)6
ΣΗΛΑΙΦ (κ.)	61	1989	ε. Φόδς 3)7	53	8257	δ. Πόρτ Σαιδ 16)6
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	ε. Ταματάσθε 13)5	71	22759	ά. Βανκούθερ 15)6 διά Χιλήν
ΣΗΦΑΡΕΡ *	56	8785	ε. Κολόμπο 29)6			
ΣΗ ΧΟΡΣ (π.)	57	1754	ά. Αμθέρσαν 27)5			
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)*	75	68631	άργει εις Πειραιά διά 8)4)77			
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ά. Βαλπαραΐο 15)6 διά Χουάσκο			
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	εις Δάντσιχ			
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5800	εις Π. 'Αλεγκρε ύπο συμπλήρωσιν			
ΣΙΜΕΛΕΠΕΝΙΚ (κ.)*	53	10316	ύπο παραλαβήν			
ΣΙΝΙΚ (μ.)*	65	33287	άργει εις Πειραιά διά 22)5)75			
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	ά. Λεμεσόν 3)7			
ΣΚΑΪ*	57	6494	ά. 'Αμβούργον 7)4 διά Λάγος			
ΣΚΑΪ-ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1280	ά. Τενερίφη 29)6 διά Λ. Πάλμας			
ΣΚΑΪ-ΥΛΑΡΚ	63	12273	ε. Φιλαδέλφειον 21)6			
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3191	ά. Μοντεβίδεο 29)4 διά Δ. 'Αφρικη			
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)*	67	49817	ε. Πειραιά 30)5			
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)*	66	67538	άργει εις Ιτέαν διά 3)3)76			
ΣΟΛΑΙΑΡ (κ.)*	69	3543	εις Λεμεσόν 24)5			
ΣΟΝΙΑ-ΣΩΘΙΑ Σ. κ.	66	1701	ε. Αμπου Ντάμπι 1)7			
ΣΟΝΙΚ	62	28387	άργει εις Πειραιά διά 20)9)75			
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1095	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΣΠΗΝΙΑΔΑ	78	12000	ά. Μόδιπλ 26)6 διά Κορούνα			
ΣΠΙΚΑ (κ.)	47	1593	δ. Σουέζ 26)6			
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει εις Πειραιά διά 1)9)76			
ΣΠΕΙΟ (δ.)*	76	132914	άργει εις Ιτέαν διά 12)8)77			
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34842	ά. Μπελίγκουμα 28)5 διά Μαλαισία			
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ά. Χάμπον P. 27)6 διά Μπαλμπός			
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ά. Συμύρην 6)6 διά Καζαπλάνκα			
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	άργει εις Πειραιά διά 25)2)77			
ΣΤΟΙΚΙΚ (μικτόν)	71	71208	ά. Κισσαράζο 31)5 διά Περσικόν			
ΣΙΩΛΙ ΑΡΓΚΟΜΠΙΕΙ δ.	60	12497	ε. Γένιοβα 27)2			
ΣΤΟΛΑ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ε. Π. Κάζερ 30)6			
ΣΥΜΗ (π.)	53	5339	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27)6			
ΣΥΜΩΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ε. Χάμπον P. 24)6 διά Ιαπωνίαν			
ΣΥΡΙ	68	9024	ε. Λάγος 24)4			
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)*	56	2651	ά. Λ. Πάλμας 4)6 διά Νιγηρίαν			
ΤΕΜΑ (κ.)*	53	2379	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	δ. Σουέζ 1)6			
ΤΕΜΙΑ II (κ.)	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΤΕΡΖΑ*	61	18484	ύπο παραλαβήν			
ΤΕΤΑ (κ.)	56	8335	ε. Ντόμπαν 29)6			
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ε. ασάτοι 24)6			
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Μαυρίκιον 30)6			
ΤΖΙΜΑΝΗΣ (κ.)*	52	1190	ε. Π. Σαΐδ 7)7			
ΤΖΟΙΝΤ ΒΕΝ-						
ΤΖΙΟΥΡ (κ.)*	51	7066	εις Καλαμάτα 20)12			
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	542	ε. Βενετία 26)6			
ΤΖΩΝΗ Κ. (κ.)	57	3178	δ. Π. Σαΐδ 27)6			
ΤΖΩΡΤΖΥ	54	8119	άργει εις Πειραιά διά 19)2)77			
ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9739	εις Ρότερνταμ 10)4			
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ε. Γιθραλτάρ 4)7			
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Ταμπίκο 27)6 διά Βερακρούζ			
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	δ. Βοϊθάνη 6)6			
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	δ. Πόρτ Σαιδ 16)6			
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	ά. Βανκούθερ 15)6 διά Χιλήν			
ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΑΟ-						
ΤΖΙΚ (δ.)	59	12787	ε. Κολόμπο 14)11			
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	άργει εις Κολόμπο από 18)9			
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ε. Μασσαλίαν 21)6			
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1998	ά. Τέμα 28)6			
ΤΡΙΤΩΝ	77	14900	δ. Παναμά 29)5			
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ε. Στεττίνον 18)6			
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟΣ Σ.						
ΚΑΤΣΟΥΦΗΣ (κ.)	57	1318	ά. Μασσαλίαν 26)6 διά Καζαμπλάνκα			
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	άργει εις Μπρούνεϋ από 4)1)77			
ΦΑΕΩΝ (κ.)	51	1000	ά. 'Αμβούργον 24)6 δι' Όραν			
ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	δ. Πόρτ Σαιδ 27)6			
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	δ. Πόρτ Σαιδ 17)4			
ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	ά. Θρή ρίθερς 1)6			
ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	ά. 'Αμβούργον 29)6 δι' Όραν			
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (κ.)	60	8742	άργει εις Σιγκαπούρην από 13)9)76			
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.		78	16100 ε. 'Ακασθόλια 11)6			
ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	ά. Ταμπίπα 20)6			
ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*	49	4728	ά. Γιθραλτάρ 29)4			
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ε. Σιγκαπούρην 21)6			
ΦΑΩΡΑ II	60	5044	ά. Π. 'Ελλαμπεθ 25)6 Ν. Αμερικήν			
ΦΩΛΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ ιπ.	43	6338	εις Ματανάζας Βενεζ, από 3)5)77			
ΦΟΙΝΙΞ (π.)*	72	1398	ά. 'Αμβούργον 14)6			
ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	ά. Κωνυφόπολιν 10)6			
ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	ά. Αμπιτζάν 15)6			
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)*	43	8794	ά. Πειραιά 24)6 διά Βόλον			
ΦΟΥΛΒΙΑ (κ.)	56	10360	άργει εις Πειραιά διά 13)4)77			
ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	ά. Βόλον 13)6 διά Θεσσαλονίκην			
ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ (κ.)*	48	1501	ά. Τζιμπούτι 7)6 δι' Ασσάμ			
ΧΑΒΑΙΙΑΝ ΣΑΝ*	74	63000	ά. Χονολουλού 2)7 διά Σέρια			
ΧΑΒΑΙΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51650	ε. Χονολουλού 6)6			
ΧΕΛΜΟΣ (κ.)	58	1997	ά. Ταρτούς 14)4 διά Κωνοτάντζα			
ΧΟΟΥΓΙ (κ.)	56	8783	ε. Φρήτασυν 27)5			
ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4669	διά Πειραιά			
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ Ρ. (κ.)	67	1401	ε. Τενερίφη 29)6			
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ε. Καθάλλα 12)6			
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12191	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 12)6			
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ε. Κουδεΐτ 19)6			
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Τέμπλη Μπαή 7)6 διά Χόδικ			
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ-						
ΔΡΗ (δ.)	66	41066	ε. Ντουμάτι 27)6			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	ά. Σιγκαπούρην 18)6 διά Μανίλαν			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 18)6			
ΧΩΚ	76	10256	δ. Γιθραλτάρ 2)7 διά Τζέντα			
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταμάμ από 4)			

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

Έκδοτης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
'Ορφεως 18, Νέα Σμύρνη

Έπι τής θλης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
Βοσπόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφική έγκαταστάσεις : Νοταρά /7 — Πειραιεὺς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ
ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-
ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 436

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JULY 1978

The Moratorium

The letter, published below, from Mr. Michael Karageorgis, deals with the serious matter of the financial obligations to Japanese shipyards by Greek owners who have placed orders at these yards. The matter became serious following the spectacular revaluation of the yen against the dollar. The orders were contracted in yen while the earnings of these owners are in dollars. The difference between the two currencies is now very great. From 300 yen to the dollar, the rate has now dropped to 200. It is therefore easy to understand why the Greek owners concerned are finding it difficult to meet their contractual obligations.

In consequence, they have asked for a two-year moratorium on payments until the currency storm subsides. Their request was supported by the Greek Minister of Commerce, Mr. Panayotopoulos. The Japanese answer appears to be negative. The total debt is estimated between \$1.5 and 2 billion. Many of the newbuildings have been delivered and partly paid for. Other, however, have not been taken delivery of, and final instalments are outstanding.

Specific figures have not been submitted either to the Shipowners' Association or to the Chamber of Shipping. There are three different categories of indebtedness. The first concerns ships delivered some years ago with only a few final instalments outstanding in yen. They make up about 20 to 25% of the total. The second concerns recently delivered vessels with considerable amounts outstanding. These make up about 50 to 60% of the total. The third concerns ships ready for delivery with 70 to 80% of their value still outstanding in yen. Some of these have not been taken delivery of, with the exception of those where the original contract was made in dollars.

A list should be made up of all outstanding debts in all three categories and it should become the subject of negotiation between the owners and the shipyards as well as the banks which have financed the shipyards, so that the request for a moratorium can be properly discussed.

The Japanese, who have earned so much in the past from the Greeks, have a moral obligation to take this request into serious account, since the entire problem has arisen from circumstances beyond the owners' control.

They should bear in mind that the development of their shipbuilding industry could not have taken place without the Greeks and that these currency fluctuations will one day subside. It would be a pity to squeeze the Greeks into a corner now and jeopardise the future business they could generate when things go back to normal. Furthermore, a show of understanding in difficult times will strengthen the bonds between the two parties even more.

The Greeks should now provide specific data in support of their request and we believe it will be met with understanding. It should be noted moreover, that moratoria on shipbuilding loans have already been applied in other maritime countries.

Mr. Karageorgis's letter follows:

"Dear Mr. Cottakis,

"As you know, about 50% of newly built Greek and Greek-owned deepsea ships have been built at Japanese yards. The value of these runs up to many billions of dollars. They have been and are being paid for with not the slightest reciprocal contribution from the Japanese to the Greek economy with respect to the import of Greek products in Japan. This becomes more important when one takes into account that recent orders were contracted at prices three times as high as they were ten years ago and that the contracts were drawn up in yen instead of dollars which are still the international tender for freight charges.

"The contracts with Japanese yards were usually concluded with a cash advance of 20 to 30% of the ship's cost and credits for 80 or 70% of the balance. Up to 1974, the payment of instalments was kept up without default. In that year, however, the bottom literally dropped out of the freight market and the devaluation of the dollar against the yen began, dropping as far as 20 to 30 per cent.

"The result of these developments was that some ships were not able to meet their financial obligations. Later on, as the crisis worsened and as the dollar dropped even more, the number of ships that were unable to keep up payments increased. The owners individually asked the Japanese to show some understanding and prolong the period of payment. Unfortunately, the response was negative. The shipyards replied that they could do nothing since their financial commitments were in the hands of the banks. The banks, in turn, replied that they too could not help because of foreign exchange restrictions.

"This led to an impasse. The owners turned to the Greek Government, the Greek Chamber of Shipping and the Greek Shipowners' Association and appealed to them to make a strong demarche to the Japanese in their favour.

"However, in my opinion, this will be difficult to achieve since the Greek side is, unfortunately, at a disadvantage. We never had the foresight to link our orders at Japanese yards with trade concessions for Greek exports to Japan.

"Nevertheless, there is no alternative to concerted action by the Government and the two institutions mentioned above. In that respect, a detailed list of the ships concerned and the amounts owed should be drawn up

and the case presented as one that involves Greek shipping as a whole and not the requests of individual owners.

"Greek shipping has suffered in the past from the inability of our owners to take concerted and united action to defend their interests. Let us hope they will be able to overcome this shortcoming and act together this time.

Sincerely,
Michael A. Karageorgis"

Revaluation of the Yen

Greek owners are avoiding Japanese shipyards. The revaluation of the yen against the dollar has made these yards too expensive. Also, it should be noted that the total debt of Greek owners to Japanese yards is now in the region of \$1.5 to \$2 billion. The moratorium requested by these owners does not appear to be forthcoming while offers from Brazilian and South Korean yards are becoming more and more enticing.

Meanwhile, many newbuildings at Japanese yards, ready for delivery, have not been taken over by their owners pending a decision on the moratorium by the Japanese. The owners concerned simply cannot afford to pay the instalments in yen.

The Japanese are well aware that they have priced themselves beyond the means of the Greeks, who have been their best customers for so many years, and that they stand to lose them to the competition. However, since no firm decision has been taken on the request for a moratorium, we can only wait and see.

There are reports that the Japanese have already begun to accept cash orders in dollars. Among such orders are those placed by Hellenic Lines for three ro-ro's.

Intercargo

The representatives of shipowners' associations in Greece, Hong Kong, Norway, Sweden and Britain, together with Mr. J. Udal of London's Terminal Operators, met in London on June 30, to discuss the Intercargo plan for the laying up of a certain proportion of dry cargo tonnage as proposed at a similar conference in Athens on June 8.

The result of this meeting was the agree-



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL: 4121.289, 4127.328
CABLES: «RIGACHART»
PIRAEUS

ment in principle to set up an international organization of dry cargo owners as a means of communication between such owners and the discussion of matters of common interest, particularly with respect to the freight market and to matters which did not come under the jurisdiction of each country's national associations.

This was contained in the announcement made at the end of the London meeting. This is a first step towards the ultimate objective of voluntarily restricting the availability of dry cargo tonnage and positive progress towards dealing with the current crisis in shipping.

The crisis is going from bad to worse and owners must get together and work out ways and means of keeping the freight market on a tolerable level.

The task is an onerous one but it is feasible and Mr. Anthony Chandris, who started the ball rolling, should be proud of his positive contribution to such a worthy cause.

Earnings from Shipping

The entire subject of earnings from shipping should be looked into immediately by the Bank of Greece and by the shipowners.

We maintain that these earnings can be substantially increased if certain measures were taken now and followed up without delay.

We believe that large sums escape the Greek economy because there are no facilities for shipping offices here to conduct foreign exchange transactions.

Moreover, our shiprepair industry should be better organised so that it could benefit from the millions of dollars in repairs that our owners now spend in other Mediterranean yards because ours cannot cope with the business.

Meanwhile, the Ministry of Mercantile Marine has announced a series of measures by which the country's shipping earnings can be increased. These will presumably be adopted soon. They are:

1. Greek banks are to accept deposits in foreign exchange with instant withdrawal privileges or with a time limit of two or seven days. The compound interest on such deposits is to be fixed freely by the banks and will not be drawn from the Bank of Greece's foreign exchange but from the banks' own funds.

2. Greek banks are to accept time deposits in foreign exchange and convert from one currency to another without tax charges.

3. Foreign currency loans to be given both to Greek and foreign shipping companies regardless of whether they are active in Greece or are classed as offshore companies.

As for the shiprepair industry, the following measures have been proposed:

a) Exemption from taxes, stamp duties, etc. for materials used by shiprepair units.

b) Similar exemptions for loans and credits aimed at improving the operations and installations of local shipbuilding and ship-repair bases.

c) The setting up of a bi-ministerial unit to discuss the problems of the Greek ship-repair industry once a month.

d) The adjustment of the terms for shipbuilding loans so that the loans advanced should not exceed 80% of the final cost instead of 80% of the original cost as at present.

Angel of Mercy

The Greek-flag "G. N. Popalios" can be truly described as an angel of mercy for a

boatload of South Vietnamese refugees in the last stages of exhaustion.

The Master of the Greek ship picked them up 250 miles from Saigon and was told that four other ships of various nationalities had sailed by and ignored them.

The Greek captain telephoned the Greek authorities for instructions since the refugees he had picked up were unlikely to be accepted at any of the ship's ports of call in West-

ern Europe. He was told to bring them to Greece and they were duly disembarked at Pylos, in Navarino Bay, where they were taken in hand by the U.N. refugee organization.

It is symbolic that these unfortunate South Vietnamese should have been given their chance for freedom at the very spot where the naval battle of Navarino opened up the road for Greek freedom and independence.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted through Piraeus based shipbroking offices during the past fortnight:

SINGLE VOYAGE:

ELMANI: 10000 metric tons 50/0 mololo DAP plus 3000 metric tons 50/0 TSP, Tampa to Punta Arenas and Acapulco \$16.60 fiof, L/D 4000/800, dem. \$3850 daily (July 1 - 10). Acct : Agrico.

CHIYODA: 22500 metric tons bulk grain 50/0 mololo, Constantza to China, \$23.50 per metric ton fiof, L/D 2000/1500, dem. \$5375 daily (July 13 - 20). Acct : Emm.

ELENI M.: 12500 metric tons 50/0 mololo bulk raw sugar, 1/2 sp Queensland to China, \$15.25 per metric ton fiof basis Shanghai 1/1, \$15.75 per metric ton fiof basis north of Shanghai 1/1 and \$0.25 for second disport, L/D 2 10000/1000 dem. \$2000/3000 (July 20 - August 8). Acct : CSR.

EUROMASTER: 19500 metric tons 10/0 mololo chrome ore in bulk, Narinda to Uddevalla, \$15.95 per metric ton fiof, L/D 1500/2500, dem. \$3200 daily (July 8 - 20). Acct : Sogerem.

GOLD BEACH: 1000 metric tons poly capsules in polypropylene bags, Izmir to Yugoslavia, \$75 per metric ton fiof tollied, L/D 200/80 per hatch per day, dem. \$2600 daily (July 5 - 20). Acct : Medimpex.

MITSA K. (5150 dwt.): Up to full cargo agricultural products in bulk, Bedi to 1 - 2 ports Antwerp - Hamburg range, \$78750 lumpsum fiof basis 1/1 plus \$4500 for second disport, 14 total days, dem. \$1700 daily (June 29 - July 3). Acct : German charterers.

VALMAS: 7000 metric tons 50/0 bagged cement, Braila to Alexandria or Port Said, \$13 per metric ton fiof, 17 total days, dem. \$2300 daily (July 5 - 10).

INAREN: 5000 metric tons 50/0 mololo bagged milk, Cork to Algeria, \$25.75 per metric ton fiof, L/D 150/500, dem. \$3000 daily (July 5 - 10). Acct : CNAN.

PHAEDON 2: 7200 metric tons 50/0 mololo bagged cement, 1 - 2 sp Spanish Med to Alexandria and/or Port Said, \$9.90 per metric ton fiof, L/D 1000/700, dem. \$2100 daily (July 12 - 23). Acct : Arab Trade Union.

TIME CHARTER:

GOOD SAILOR: 6190 dwt., built 1974 (258870 cbft. bale, 11 knots on 11 tons ifo plus 1 ton d.o.) t/c trip delivery APS Abidjan (July 3 - 10) redelivery one port Algeria, hire \$2200 per day including overtime (CNAN).

PAULINA C.: 25085 dwt., built 1970 (121396 cbft grain, 14 knots on 36 tons ifo plus 2 tons d.o.) t/c trip delivery Rosario/Bahia Blanca / Buenos Aires chop (July 10 - 15) redelivery Cuba, hire \$5000 maily including overtime.

GOOD SPIRIT: 12496 dwt., built 1963 (584540 cbft bale, 14 knots on 20 tons ifo plus 2 tons d.o.) t/c trip delivery Rotterdam

(July 20 - 21) redelivery East Africa, chop round voyage, hire \$3650 per day including overtime for trip out or \$3450 for round voyage (South Africans).

GOOD HOPE: 5736 dwt., built 1969 (227261 cbft bale, 12 knots on 11 tons ifo plus 1 ton gasoil) t/c period 30 days 10 days molchop plus 15 days chop, delivery when/where ready Flushing, redelivery 1 pt Baltic Cont/U.K., laycan July 3, hire \$2750 daily including overtime (Sovfracht).

RODONAS: 3100 dwt., built 1952 (11 knots on 6.5 tons gasoil) t/c trip delivery APS Constantza (July 5 - 15) redelivery DOP one Central/Westmed Northafrican port, hire \$1150 per day including overtime (Greek charterers).

BILLY: 2012 dwt., built 1968 (container ship 62 TEU, speed abt 9.5 knots on abt 3.8 tons gasoil) delivery APS Garston, round voyage via Portugal with containers, redelivery DOP Garston, hire \$1075 per day including overtime (Portuguese charterers).

SKYRIAN WAVE: tweendeckers, 9115 dwt., built 1953 (abt 13 knots on abt 15 tons ifo 1000" plus 1.2 tons d.o.) t/c trip delivery APS Chalkis (July 15 - 20) redelivery Dubai/Muscat range, hire \$2850 per day including overtime (Dubaian charterers).

AGLAOS: tweendecker, 10811 dwt., built 1963 (abt 13.5 knots on 20 tons ifo 1500" plus 1.5 tons d.o.) t/c trip to West Coast South America, chop round voyage, delivery passing Key West (July 12 - 14), redelivery US Gulf, hire \$3500 daily basis trip out or \$3550 round voyage (PVC).

DANIEL: 5638 dwt., built 1967 (12.5 knots on 11 tons ifo 200" plus 1 ton gasoil) t/c trip via North France to Annaba, delivery Dunkirk APS (July 10 - 15) redelivery DOP Annaba, hire \$3000 daily including overtime (C.G.M.).

OLGA K.: 5000 dwt., built 1976 (11.5 knots on 10 tons ifo 200" plus 0.5 ton d.o.) t/c trip via Nice to West Africa chop round voyage to U.K./Cont., delivery APS Nice (July 20 - 31) redelivery West Africa chop U.K./Cont., hire \$2600 daily if trip out, \$2200 for round voyage daily including overtime (Unimarine).

SOURCES:

- Achaiki Naftiliaki S.A.
- Carras Liner Services S.A.
- Dalex (Brokers) S.A.
- GENPE Shipping S.A. Panama
- Homeric Shipping (A. Sorotos)
- M. A. Hambury & Co.
- P. K. Kakoulidis & Co.
- Kallianis Shipping S.A.
- George A. Callitiss (Successors)
- Link Maritime Enterprises S.A.
- E. G. Loukedes
- Marbrokers S.A. Panama
- Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.
- Plessot Trading S.A. (A. Katikas)
- Prometheus Maritime Corp.
- C. Riganatos (Shipbrokers)
- Thenamaris Maritime Inc.
- United Shipbroking Ltd.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "DIOSKUROI"
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 - 480 - 5611

SHIPBROKERS

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES
LONDON

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI"
TEL.: 01 - 480 - 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES
LONDON E.C.3.

GEORGE NICOLAOU LTD.

Shipbrokers

15 BEVIS MARKS, LONDON EC3A 7JA

TELEPHONE:
01 - 283 - 4885, 4886
TELEGRAMS: GENICOLAOU
LONDON
TELEX No. LONDON 886862
GENICO G

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Ε.Π.Ε.
ΑΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. 4179.091 - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: «ΓΕΝΙΚΟΛΑΟΥ»

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (PTY) LTD.

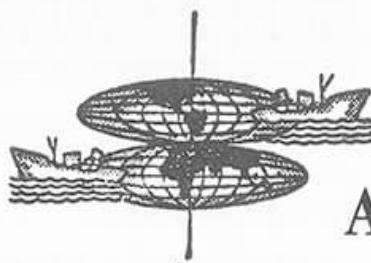
SHIP AGENTS & BROKERS

SOUTH-AFRICA
DURBAN

19TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST)
22/38 VICTORIA EMBANKMENT

CABLES: "PANDORA" - PHONE: 376.545
TELEX: 6-2550 SA - P.O.BOX 2110

D. P. SYRRIS



YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER : 40162 ATASA SJ
 CABLE ADDRESS : «ATASA JEDDAH»
 TELEPHONES : OFFICE : 25216 - 22518
 A.O.H. : 53531 - 20215

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

HEAD OFFICE: JEDDAH
 P. O. BOX 205
Sub-Agencies: YENBO - GIZAN

BEST SERVICE, QUICK DESPATCH, COMPETITIVE RATES.
 MOST EXPERIENCED AGENTS AND STEVEDORES FOR LINERS,
 CHARTERED AND TRAMPS, RO / RO, LASH AND CONTAINER
 VESSELS AND BUNKER SUPPLIES.

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

PIRAEUS: ATASA LIMITED
 AKTI MIAOULI 33,
 8TH FLOOR, APT. 8 - 9,
 TEL. 4531839 - 4531840
 A.O.H. 6825881 - 6723202
 CABLES: "ATASASHIP"
 TELEX: 212425 ALFA GR

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
 MICHAEL ELLINAS

MANAGERS

PETER PETRIDES
 MARIO MARKIDES
 MICHAEL TSIOUTIS
 CHARALAMBOS ELLINAS

ASS. MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
 ANDREAS IOSIFAKIS
 IOANNIS ELLINAS
 NICOLAOS PAPADOPoulos
 IOANNIS IOANNOU

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

CABLES: "TAKISHIP"
 TELEX: 121529 AR TAKIS
 AV. CORRIENTES 538
 BUENOS AIRES

SHIP AGENTS & BROKERS
 AND BUNKERS

TEL.: 40-4612
 45-5992
 45-7891
 46-2129
 49-3548
 PRIV.: 44-3059
 32-0881
 86-4825



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΞ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

M/S «ΑΘΗΝΑΙ» καὶ τοῦ M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ»
 διὰ Βραζιλίαν, Οὐρουγονάην, Ἀργεντινὴν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53 - 55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Σκανδιναϊκὸν Πρακτορεῖον Ἐγγὺς Ἀνατολῆς Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 4521111 (ΔΕΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ)