

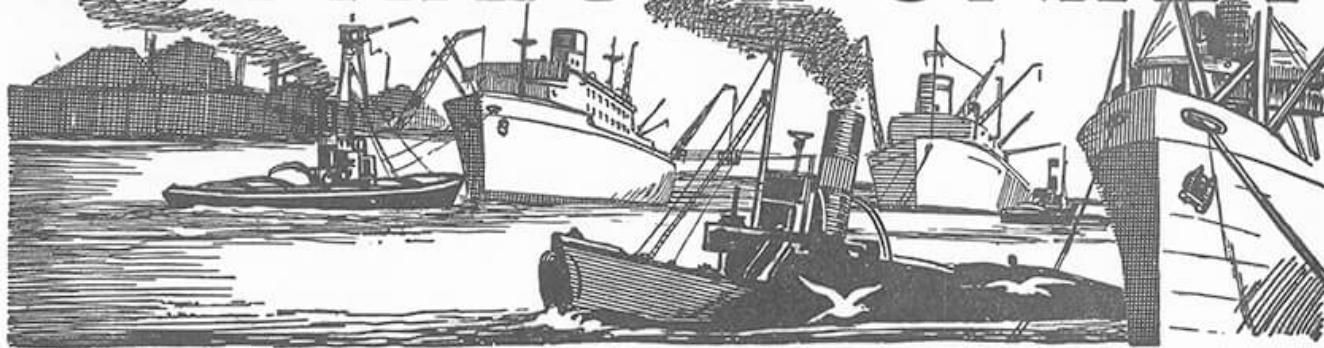
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1978

Αρ. Φύλλου 1037/796

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΗ' (Περιοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1037) 796

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1978

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΥΠΟΣΤΑΣΕΩΣ

Ή κρίσις τήν όποιαν διέρχεται ή Ναυτιλία μας, είναι ή σοβαρωτέρα πάσης προηγουμένης. Αύτή ή ιστορική κρίσις τοῦ 1931 δὲν παραβάλλεται μὲ τήν σημερινήν. Τότε ή Ναυτιλία μας ήτο μικρά και ή κίνησίς της περιωρισμένη. Αύται αἱ δανειακαὶ τῆς ύποχρεώσεις ήσαν μηδαμιναὶ πρὸ τοῦ ὄγκου τοῦ σημερινοῦ ἐλληνικοῦ τοννάζ και τῶν ὀφειλομένων εἰς τὰ ναυπηγεῖα και τὰς Τράπεζας.

Ή κρίσις ή σημερινή δὲν ἔγκειται μόνον εἰς τήν χαμηλήν ναυλαγοράν. "Ἔγκειται κυρίως εἰς τὰς ύπερμέτρους δανειακὰς ύποχρεώσεις μὲ τὰς όποιας βαρύνεται τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. "Αν τὰ χρέη αὐτὰ δὲν ύπηρχον, ὁ παροπλισμὸς μέρους τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος θὰ παρείχε κάποιαν λύσιν μέχρι τῆς ἀνακάμψεως τῆς Οικονομίας.

Ἄλλα τὰ χρέη τώρα είναι μεγάλα. Ή ἔξυπηρέτησίς των είναι ἀδύνατος μὲ τοὺς κρατοῦντας ναύλους, οἵτινες μόλις καλύπτουν — ἄν καλύπτουν — τὰς δαπάνας κινήσεως. Και ή πτώσις τοῦ δολλαρίου ἔχειροτέρευσε μέχρι τοῦ ἀδιεξόδου τήν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Αύτα τὰ δισεκατομμύρια ἀνατιμημένα γιένεις είναι όπωσδήποτε ἀδύνατον νὰ πληρωθοῦν. Πρὸ τῆς Ναυτιλίας κεῖται αὐτὸ τὸ πρόβλημα ύποστάσεως.

Οι Ἰάπωνες ναυπηγοὶ και αἱ Τράπεζαι τῶν πρέπει νὰ συναισθανθοῦν, ἐν τῷ ίδιῳ τῶν πλέον συμφέροντι, τὸ κρίσιμον τῆς καταστάσεως. Κανεὶς δὲν ἡμορεῖ νὰ εἰσπράττῃ δολλάρια και νὰ πληρώνῃ τόσον ἀνατιμημένα γιένεις. Ή προτεινομένη λύσις τοῦ χρεωστασίου είναι ή μόνη ἀπομένουσα. Αύτὴν πρέπει νὰ ἔιώσομεν οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα. Είναι και δι' αὐτὰ ή μόνη διέξοδος. Πῶς πρόκειται ἀλλως νὰ

εἰσπράξουν τὸ λαβεῖν των; Ή ἐπιστροφὴ διὰ τῶν κατασχέσεων τῶν ἐνυποθήκων πλοίων δὲν λύει τὸ πρόβλημα. Ή ἀθρόα κατάσχεσις σημαίνει ύποτιμησιν τῶν ἀξιῶν και τελικῶς οἱ τραπεζίται δὲν θὰ εἰσπράξουν οὐδὲ μέρος τοῦ λαβεῖν των. Ή κρίσις τοῦ 1931 είναι ἀρκετά διδακτική. Έκινηθεῖσαν αἱ Τράπεζαι νὰ εἰσπράξουν τὰ δάνεια, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ραγδαίαν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων ύποτιμησιν. "Ἐχασαν τὸ λαβεῖν των. Τὸ αὐτὸ και τώρα θὰ συνέβαινεν εἰς εύρυτάτην κλίμακα, ἂν οἱ δανεισταὶ ἐκινοῦντο πρὸς καταναγκαστικὰ μέτρα. Τὸ χρεωστάσιον, ἀλλως τε, συνεστήθη ἡδη διὰ τὰ χρέη τῆς Ναυτι-

λίας εἰς τὰς πλείστας τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, προεξαρχούσης τῆς Ἀγγλίας.

Διὰ τοὺς Ἰάπωνας τὸ χρεωστάσιον είναι ή ἀπομένουσα λύσις. Μετὰ μίαν διετίαν τὰ πράγματα τῆς παγκοσμίου Οικονομίας θὰ ἔχουν ἀποκατασταθῆ. Αἱ μεταφοραὶ θὰ προσλάβουν Ζωηρότερον τόνον, τὰ νομίσματα θὰ ἀποκατασταθοῦν και αἱ ἀξίες τῶν πλοίων θὰ ἀναλάβουν. Ή ἐκμεταλλεύσις τῶν θὰ ἀποφέρῃ κέρδη τὰ δάνεια θὰ ἔξοφληθοῦν, σπῶς εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν πρὸ τῆς κρίσεως.

Ἄλλα τὸ πρόβλημα τοῦ χρεωστάσιον είναι γενικώτερον. Κινδυνεύει ή Ναυτιλία μας. Τὸ Κράτος δὲν ἔπρεπε νὰ ἐπιδειξῇ Ζωηρότερον ἐνδιαφέρον :

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ k. MAN. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τῇ συστάσει τοῦ κοινοῦ φίλου κ. Μ.χ. Καρχιεργηγή σᾶς ἀπευθύνω τὴν παρούσαν μου, ἵτις συγθέτει τὰς ἀπόψεις μου σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν δρων τῶν δανείων τῶν πλοίων, ἀτινα ἔχουν ναυπηγηθῆ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἐπὶ πιστώσει.

Εἶναι μέγας δὲρμός τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ως και τῶν ἔνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν, ποὺ είναι δύσκολον, ἀν δχι ἀδύνατον, νὰ ἀρχίσουν διαπραγματεύσεις ποὺ νὰ καλύπτουν δλους, ἔστω και ἀν κατορθωθῇ διαμορφωμένης τῶν ύποχρεώσεων εἰς κατηγορίας.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι, ή Ιαπωνικὴ Κυβέρνησις είναι πίσω ἀπὸ τὰς χορηγηθεῖσας πιστώσεις, αἱ ὅποιαι ἐδόθησαν διὰ γὰ καταστὴ δυνατόν εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖαν γὰ ἐπιτύχουν τὰς παραγγελίας, αἱ ὅποιαι κατέστησαν τὴν Ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν διοικηγαίαν τὴν πρώτην ἀνὰ τὸν Κόσμον και διὰ πολλὰ ἔτη, μὲ παραγωγὴν ἀνωτέραν τοῦ 50οι τῆς διαικῆς τῆς Γηγελίου.

Οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ὑπῆρξαν και ἀκόμη εἴναι οἱ μεγαλύτεροι πελάται τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς διοικηγαίας και η συγεισφορά των εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς Ἰαπωνίας ὑπῆρξεν ἀνεκτίμητος, δχ: μόνον διὰ τὰ κέρδη τὰ ὅποια ἀπεκόμισαν τὰ ναυπηγεῖα, ἀλλὰ και διὰ τὴν ἀπασχόλησην ἐκαποντάδων χιλιάδων ἐργατῶν, οἱ ὅποιοι ξωρίει τὰς παραγγελίας θὰ συντηροῦντο ἀπὸ τὸ Ταμείον Ἀγεργίας και περισσότερον ἀπὸ δλα τὴν διόγκωσιν τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ 50οις, ως ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸ ἐκάστοτε δημιούσιευόμενον ἔξωτερικὸν εὐνοϊκὸν ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν.

Οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ δὲν ὑπῆρξαν κακοπληγματικοὶ κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσιπενταετίαν, ἀφότου ἦρχισαν συνεργαζόμενοι μὲ τοὺς Ἰάπωνας. Ή μεγάλη οἰκονομικὴ κρίσις ἀνὰ τὸν Κόσμον ἐπλήξε δεινῶς τὴν Ναυτιλίαν, ἔχησάν τοι τὰ κέρδη τῆς, ἐπέφερε καταστρεπτικὴν πτώσην τῶν ἀξιῶν τῶν σκαφῶν και ἐπέβαλε εἰς τοὺς ἐφοπλισταὶς τὴν ἀνάγκην γὰ τὴν ἔχησάν τοῦ χρεωστάσιον τῶν πληρωμῶν μέχρις διου παρέλθη ή καταιγίς.

Τη δροντική στάσις τῶν Ιαπώνων είναι όχι μόνον άδικαιολόγητος, ἀλλὰ και ἐναντίον τῶν ιδίων συμφερόντων των.

«Οὐκ ἂν λάθης ἀπὸ τοῦ μὴ ἔχοντος» λέγει ὁ Μένιππος εἰς τὸν Χάρωνα, εἰς τὸν διάλογον τοῦ Λουκιανοῦ.

Ἐσχημειώθησαν ἡδη πολλαὶ καθυστερήσεις εἰς τὰς πληρωμάς και ἀλλα: θὰ ἀκολουθήσουν. Τί θὰ κάμουν οἱ δανεισταῖ; θὰ ἐκποιήσουν τὰ δαπάρια; Ἀγραρισταῖ; ἐν μέσῳ τῆς κρίσεως δὲν θὰ ὑπάρξουν πολλοὶ και οἱ ὀλίγοι μόνον εἰς ἔξειτειστικάς τιμᾶς θὰ ἥγοραζον και τοιαῦτα: ἀγοραπωλήσεις; θὰ ἐμείνων τῇ περιπτέρῳ τὴν ἀξίαν τοῦ COLLATERAL τὴν ὅποιαν ἀντιπροσωπεύουν τὰ πλοιαὶ ἔναντι τῶν δανείων των.

Αἱ ἀμερικανικαὶ και εὐρωπαῖκαι Τράπεζαι, αἱ ἔχουσαι ἐφοπλιστικὰ δάνεια μακρηγοροῦν, δὲν πιέζουν διότι ἀναγγωρίζουν τὸν κίνδυνον νὰ ζημιάσουν. Γνωρίζουν δὲ: μίαν ήμεραν θὰ διορθωθῇ η κατάστασις και περιμένουν.

Οἱ Ιάπωνες ἔχουν μεγαλύτερον συμφέρον νὰ τοὺς μιμηθοῦν. Διότι οὕτω μόνον θὰ διατηρήσουν τοὺς καλοὺς πελάτες των, τοὺς «Ελληνας ἐφοπλιστάς, διὰ νὰ ἀπασχολήσουν πάλιν τὴν ναυπηγικήν διοικηταίνων των, διὰν η κρίσις παρέλθῃ και ἀρχίσῃ η ἐπιστροφή εἰς τὰ ναυπηγεῖα.

«Ηδη ἡ ιαπωνικὴ Κυβέρνησις διαθέτει μεγάλα ποσὰ εἰς ἐπιχορηγήσεις τῶν ναυπηγείων διὰ νέας παραγγελίας πλοίων, ποὺ δὲν χρειάζονται: σήμερον και αἱ περιπτέρω ναυπηγήσεις ἀποτέλεσμα θὰ ἔχουν τὴν ἐπιμήκυνσιν τῆς κρίσεως, πρὸς ζημίαν ἔλων.

Πρέπει νὰ ἀναγγιγνωρισθῇ, διτὶ η ἀνατίμησις τοῦ γιὲν ἔναντι τοῦ δολλαρίου ἐπιγένησε τὰς δυσκολίας τῶν πλοιοκτητῶν, τῶν ἑποίων τὰ δάνεια εἰναι εἰς γιένες. Οὗτοι εἰναι: ἀναγκαῖον νὰ δογματίσουν ιδιαιτέρως.

Θὰ ἡτο φρόνιμον ἀν ἐπισήμως η Κυβέρνησις μας ἡρχικὲς διάλογον μετὰ τῆς ιαπωνικῆς Κυβέρνησεως, ὅπως ἐπηρέασῃ τὴν πολιτικὴν τῆς τελευταίας εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν δρων τῶν ναυτικῶν δανείων, ὃστε νὰ ἔχουσι διοικηθοῦν τὰ ναυπηγεῖα νὰ διαπραγματευθοῦν γένους δρους μὲ τοὺς ιδιοκτήτας, ἵνα ἔχαστον χωριστά.

Τὸ ζήτημα εἰναι: ἐπείγον. Ἀφορᾶ τὸ καλὸν δνοια τοῦ μόνον τοῦ «Ελληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ, ἀλλὰ και τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων και τοῦτο εἰναι: ζωτικὸν διὰ τὸ μέλλον ἀνιψιότερων τῶν πλευρῶν.

Μὲ πολλὴν ἐκτίμησιν

ΜΑΝΩΛΗΣ Ε. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Νέα Υόρκη, 2 Αὐγούστου 1978

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΓΙΕΝ — ΔΟΛΛΑΡΙΟΝ

«Η πτώσις τοῦ δολλαρίου ἔναντι τοῦ γιὲν συνεχίζεται, πρὸς γενικήν κατάπληξιν τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν κύκλων. Ἀφοῦ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Ιουλίου η ισοτιμία τῶν δύο νομισμάτων κατέτριψε τὸ φράγμα τῶν 200 γιένες ἀνὰ δολλαρίου — ὅπερ ἐδεύτει ἐντελῶς ἀπίθανον μέχρι πρὸ τινος — ἔφθασε τὰ 181, διὰ νὰ σταθεροποιηθῇ ἐπὶ τινας ἡμέρας μεταξὺ τῶν 180 και 190 γιένες κατὰ δολλάριον.

Ως ἐδήλωσεν ὁ πρόεδρος τῆς Τραπέζης τοῦ Τόκιο, ἡ διαφορὰ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου μετοῦ Ήνωμένων Πολιτειῶν και Ιαπωνίας και ὁ πληθωρισμὸς εἰς τὰς Ήνωμένες Πολιτείας ἀποτελοῦν τοὺς βασικοὺς παράγοντας τῆς υποτίμησεως τοῦ δολλαρίου. «Ἐτερος Ιάπωνος οἰκονομολόγος ἀπέδωσε τὴν κατάστασιν εἰς τὴν ἀπότυχιαν τῶν ἑπτὰ μεγάλων νὰ ἔξεύρουν λύσιν τοῦ προβλήματος τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς ἀσταθείας, κα-

τὰ τὴν πρόσφατον διάσκεψιν κορυφῆς τῆς Βόνης. Πάντως, ἐκπρόσωπος τῆς ιαπωνικῆς Κυβέρνησεως ἀνέφερεν ὅτι, η κάμψης τοῦ δολλαρίου ἔναντι τοῦ γιὲν εἰς τόσον χαμηλὰ ἐπίπεδα, δέν νὰ θεωρῆται προσωρινή.

Ἐν τῷ μεταξύ, οἱ χώραι τοῦ «Οργανισμοῦ Πετρελαιοειδαγωγικῶν Χωρῶν (Ο.Π.Ε.Κ.), ἀναζητοῦν ὑποκατάστατον τοῦ δολλαρίου διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου και ἡδη τείνουν πρὸς εἰδικὴν μονάδα ἔξαγομένην ἐκ τῆς μέσης τιμῆς τῶν κυριωτέρων νομισμάτων τῆς 'Υδρογείου. Εἰς τὰς Ήνωμένες Πολιτείας, σύμως, η ἐκδοχὴ αὐτὴ θεωρεῖται μᾶλλον ἀπίθανος.

Κατὰ τινας οἰκονομολόγους, η πτώσις τοῦ δολλαρίου ἔναντι τοῦ γιὲν θὰ συνεχισθῇ, ἐὸν η ιαπωνικὴ Κυβέρνησης δέν λάβη σειράν ἀποτελεσματικῶν μέτρων διὰ τὴν μείωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ της πλεονάματος. «Ηδη η Κυβέρνησις Φουκούντα ἔχει γειλεν

στὶ η 'Ιαπωνία θὰ εἰσαγάγῃ ἀφεοσκάφη και ἐμπλουτισμένον οὐράνιον, συνολικῆς ἀξίας 4 δισ. δολλαρίων, ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην και τὰς Ήνωμένας Πολιτείας πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν. 'Αλλὰ εἶναι ἀδέβαιον κατὰ πόσον η ἀπόφασις αὐτὴ τῆς ιαπωνικῆς Κυβερνήσεως θὰ υλοποιηθῇ.

ΤΟ ΧΡΕΩΣΤΑΣΙΟΝ

«Οσον τὸ δολλάριον ὑποτιμᾶται ἐπὶ τοσούτον τὸ αἴτημα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ περὶ τοῦ δικαιοστασίου καθίσταται ἐπιστητικώτερον, πλήρως ἀπὸ τὰ πράγματα δικαιολογημένον.

«Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι ὁ 'Ελλην 'Υπουργὸς ἐπὶ τοῦ 'Εμπορίου, κατὰ τὴν πρόσφατον ἐπίσκεψιν του εἰς Ιαπωνίαν, ιδιαιτέρως ἀνεφέρθη εἰς εἰδικὸν σημείωμα, ὅπερ ἐπέδικεν εἰς τὸν Ιάπωνα συνάδελφόν του, εἰς τὸ αἴτημα τοῦ ἐφοπλισμοῦ περὶ δικαιοστασίου. Τὸ θέμα, κατ' ἀκολουθίαν, ἔχει πλέον και ἐπισήμως τεθῆ. 'Απὸ τὴν Ιαπωνίαν ὀναμένεται η ἀπάντησις, η ὅποιας δὲν ἡμπορεῖ νὰ εἶναι ἄλλη ἀπὸ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ ἑλληνικοῦ αἴτηματος.

Περισσότερον και ἡμῶν αὐτῶν οἱ Ιάπωνες είναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσουν τὴν δαρύτητα τοῦ ἑλληνικοῦ παράγοντος διὰ τὴν ναυπηγικήν των βιομηχανίαν.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ

Τελεῖ εἰσέτι ὑπὸ διαπραγμάτευσιν η νέα Συλλογικὴ Σύμβασις διὰ τὰ ποντοπόρα πλοῖα, χωρὶς νὰ ἔχῃ ἐπιτευχθῆ οὐδεμία οὐσιαστική πρόσδοσις, μέχρι στιγμῆς. 'Η προγυμνένη, 18μηνον διαρκείας, σύμβασις Ἐλλεῖ τη 30η Ιουνίου.

Γνωστὸς ἐφοπλιστής, μετέχων εἰς τὰς διαπραγματεύσεις, ἀνέφερεν ὅτι δὲν προβλέπει τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς συμφωνίας πρὸ τοῦ τέλους Αὐγούστου, ισχυριζόμενος ὅτι ἔναν γίνουν ἀποδεκταὶ αἱ ἀπαιτήσεις τῆς ΠΝΟ εἰς τὸ σύνολόν των, τὸ διαχειριστικὸν κόστος τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίου θὰ αὔξηθῃ κατὰ 90%. 'Η ΠΝΟ ἀντέκρουσε τὸν ισχυρισμὸν αὐτὸν, ἀλλὰ δὲν παρουσίασε ιδικὰ τὴν στοιχεῖο ἐπὶ τοῦ προκειμένου.

Οι ναυτεργάται ζητοῦν αὔξησην 30% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ, αὔξησιν τῶν ὑπερωριῶν και τῶν ἐπιδομάτων ἀδείας και μείωσιν τῆς ἀπασχολήσεως ἀπὸ 44 εἰς 40 ὥρας ἐδδομαδιοῖς. Εἰς τὰς διαπραγματεύσεις μὲ τοῦ Π.Ν.Ο. ἐπέτυχεν αὔξησην 25% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ και δὲν προβλέπεται νὰ δεχθῇ ὀλιγώτερα διὰ τὰ ποντοπόρα σκάφη, αἵτινα συγκροτοῦν τὸ 90% τοῦ σγκου τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Εἰς τὴν προγυμνένην Σύμβασιν η ΠΝΟ εἶχεν ἐπιτύχει συνολική αὔξησην 28%, χρηγοθεῖσαν εἰς δύο στάδια, ἀλλὰ δὲν κατώρθωσε νὰ μειώσῃ τὰς ἐργασίμοις ὥρας καθ' ἔδομαρια. Ζητᾶ, ἐπίσης, η ΠΝΟ δελτίωσιν τῆς ἀποζημιώσεως ἀσθενείας εἰς τὸ 100% τοῦ κανονικοῦ μισθοῦ και νὰ περιληφθοῦν εἰς τοὺς ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀσθενησαντας οἱ προσβαλλόμενοι ἀπὸ ἀφροδίσια νοσήματα, οἵτινες ἀποκλείονται μέχρι σήμερον.

ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

«Ἐφόσον, η ἀμοιβὴ τοῦ ἐργαζομένου εἰς ἑκάστην χώραν ἔχει ἀμεσον σχέσιν μὲ τὸ κόστον διαβίσεως, εἶναι φυσικὸν ἐκεὶ ὅπου τὰ ἐνοίκια, τὰ τρόφιμα και τὰ ἄλλα βασικὰ εἰδη καταναλώσεως εἶναι ἀκριβότερα νὰ καταβάλλωνται ὑψηλότεροι μισθοί. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, ἀλλωστε, ἐναυάγησεν η ιδέα ἔξομιώσεως τοῦ μισθολογίου εἰς ὅλας τὰς χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς.

Διὰ τὸν ίδιον λόγον, αἱ προσπάθειαι τῆς ΔΟΜ νὰ καθεύδωση διεθνῶς ὑψηλὰ μισθολόγια διὰ τοὺς ναυτικοὺς τυχαίουν τῆς ἀμερίστου ὑποστρέψιες τῶν σκανδιναϊκῶν «γιούνιον», δεδομένου ὅτι τὸ κόστος ζωῆς και κατ' ἔπειτασιν οἱ μισθοί — εἶναι ὑψηλότερον εἰς τὰς χώρας αὐτάς, ἔναντι τῶν



Γράφατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος και τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

περισσοτέρων ἄλλων εύρωπαικών χωρῶν.

Καθώς αἱ ὑψηλαὶ ἀμοιβαὶ τῶν ναυτικῶν ἐπηρεάζουν ὁμέσως τὴν συναγωνιστικήν θέσιν τοῦ σκανδιναվικοῦ πλοίου, προσπαθοῦν αἱ χώραι αὐταὶ νὰ καθιερώσουν, μὲ τὴν δοήθειαν τῆς ΔΟΜ, ηὗξημενα μισθολογία καὶ διὰ τοὺς ναυτικοὺς τῶν ἄλλων ἔθνοτήτων, ὥστε νὰ μειωθῇ ἡ συναγωνιστικότης τῆς Ναυτιλίας των. Κύριος στόχος των, ἡ Ἐλληνότητος Ναυτιλία.

Αἱ σκέψεις αὐταὶ μᾶς ἀπασχολοῦν, καθ' ἧν στιγμὴν συνεχίζονται αἱ διαπραγματεύσεις περὶ τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν τῶν ποντοπόρων πλοίων. Εὔχη ὅλων μας εἶναι νὰ εὑρεθῇ ἡ χρυσή τομῆ καὶ νὰ ικανοποιηθοῦν τὰ βασικὰ αἰτήματα τῶν ναυτικῶν μας, χωρὶς νὰ ἐπιβαρυθῇ ὑπερόγκως τὸ ἔλληνικὸν πλοῖον ὑπὸ τὰς παρούσας δυσκολίας στιγμᾶς ποὺ διέρχεται ἡ διεθνῆς Ναυτιλία. Καὶ αὐτὸ δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ ἐὰν οἱ ναυτικοὶ μας, ικανοποιούμενοι ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ἀποφέγγουν τὰς συχνὰς παλιννοστήσεις καὶ κάθε ἄλλην ἐνέργειαν ἡ ὅποια δυνατότης ἀνατίνω νὰ διαρύνῃ τὸ ἔλληνικὸν πλοῖον.

E.O.K. — NAYTIA

Χωρὶς νὰ θέλωμεν νὰ προεξοφλήσωμεν βασικάς ἀναθεωρήσεις ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος τῆς μέχρι τοῦδε πολιτικῆς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας, γεγονός εἶναι, ὅτι συζητεῖται εἰς τοὺς κύκλους τῆς Κοινότητος ἡ λῆψις ὠρισμένων μέτρων, ἀτίνα θὰ τείνουν εἰς τὴν κατά κάπιοιν τρόπον, προστασίαν τῶν πλοίων τῶν ἐνένεα χωρῶν τῆς E.O.K.

Δέν είναι ἀπίθανον νὰ εὑρεθῇ ἡ Ἐλλάς, ὅταν θὰ ἐνταχθῇ ὡς δέκατον μέλος τῆς Κοινότητος, πρὸ καταστάσεων, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, αἴτινες ἐδημιουργήθησαν ἐρήμην αὐτῆς.

Πιστεύομεν ὅτι ἐπάναγκες εἶναι, κατὰ τὰς σχετικὰς μὲ τὴν Ναυτιλίαν συζητήσεις, ὡς ἐντὸς τῆς Κοινότητος διεξαγομένες, σ-

πας ἡ Ἑλληνικὴ ἀποφίς ἀκούεται ἡ τούλαχιστον λαμβάνη γνῶσιν ὡς τὸ δέκατον μέλος τῆς Κοινότητος, θεμάτων ἀμεσωτέρουν ναυτιλιακοῦ ἐνδιαφέροντος. Δέν πρέπει νὰ λησμονήται, ὅτι κατέχομεν, ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότητος, τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸ παγκόσμιον Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

Τὸ αἴτημα τῆς τοιαύτης συμμετοχῆς δυνατὸν νὰ προβληθῇ ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν διὰ τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Δέν θὰ πρόκειται περὶ μεράργους αἰτήματος, ἀφοῦ οὐρίον θὰ εἰμεθα πλέον τὸ δέκατον μέλος τῆς Κοινότητος καὶ ἐὰν ἀποδεχθῶμεν ὅτι ἐν τῷ μεταξὺ διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀπεφασίσθη μεταξὺ τῶν ἐννέα μελῶν.

TO NAYTIALAKON SYNAALLAGMA

"Ἐλαφρῶς μειωμένον ἐμφανίζεται διὰ δεύτερον κατὰ σειράν μῆνα τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα τὸν μῆνα Ἰούνιον. Ἀνῆλθεν εἰς 97 ἑκατόμ. δολ. μὲ σύνολον διὰ τὸ α' ἑξάμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους 555 ἑκατομ. δολ.

"Η μείωσις αὐτὴ δὲν ἀποδίδεται εἰς τὴν κρίσιν, ὅλλ' εἰς τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν αὐξάνεται. Αὐτοὶ ἀποστέλλουν τὸ προϊὸν τῆς ἐργασίας τῶν εἰς τὰς οικογενείας τῶν.

"Καὶ διὰ νὰ εἰμεθα ἐντὸς τῶν πραγμάτων, πολὺ φοδούμεθα ὅτι, ἐφόσον αὐξάνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀλλοδαπῶν, τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ἔλληνικῶν πλοίων, ἐπὶ τοσοῦτον ἡ εἰσαγομένη ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν συναλλαγματικὴ πρόσσδος θὰ ἐμφανίζεται ἐλαφρῶς μειωμένη, ὅχι ηὗξημένη.

"Η προσπάθεια, δηλαδὴ, ἡ ἐπιβαλλομένη διὰ τὴν αὐξήσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος θὰ συναντήσῃ μιὰν ἀντίστασιν ἀπὸ τὸ ἑξαγόμενον συνάλλαγμα ἐκ τῶν μισθοδοσιῶν τῶν ἐγχρώμων.

"Καὶ αὐτὰ ἐνῷ πιστεύομεν ὅτι περιθώρια αἰσθήτης αὐξήσεως τῆς συναλλαγματικῆς εἰσφορᾶς ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν δυνατὸν νὰ ὑπάρξουν διὰ τῆς λήψεως ὠρισμένων μέ-

τρων, ἐν ἀπὸ αὐτὰ —τὸ τονίζομεν ὅχι τὸ μόνον— εἶναι ἡ κάθοδος πρὸς τὰ θολάσσια ἔργα καὶ περισσοτέρων Ἐλλήνων.

ΟΙ ΑΣΥΝΕΠΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΑΤΑΙ

"Ἐπικίνδυνος αὐξῆσις κρουσμάτων ἀπάτης εἰς δάρος τοῦ ἔλληνικοῦ πλοιού ἐπισημαίνεται τελευταίως. Ὡρισμένοι ὁσυνείδητοι κερδοσκόποι, ἐμφανίζουν δῆθεν ὡς χρονοναυλωταί, εὐθὺς ὡς ἔνα πλοίον περιέλθη ὑπὸ τὴν ἐμπορικήν των ἐκμετάλλευσιν, μὲ τὴν ἐκ μέρους των καταδολήν τοῦ μισθωματος τῶν πρώτων 15 ή 30 ἡμερῶν —ἀνολόγως τῆς συμφωνίας— σπεύδουν νὰ τὸ φορτώσουν διὰ λογαριασμὸν τρίτων φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν, ἐκδίδοντες ἴδιας των φορτωτικάς (μὲ τὸ δικαίωμα τὸ ὅποιον τοὺς δίδει τὸ χρονοναυλοσύμφωνον) περιεχούσας, κατὰ κανόνα, τὸν όρον «*klinec ouis*» καὶ μὲ προορισμὸν λιμένας ὃπου ὑπάρχει συμφόρησις.

"Μετὰ τὸ πέρας τῆς φορτώσεως, καὶ ἀφοῦ προειπράζουν τὸ ναύλον διὰ δέκληρον τὸ τοξίδιον, οἱ κύριοι οὗτοι ἔξαφανίζονται, ἀδιαφορούντες διὰ τὴν καταδολήν τοῦ μισθωματος καὶ τῶν ἑξέδων καυσίμων ποσά ἀτίνα ὀφείλουν νὰ καταβάλλουν εἰς τακτὰ χρονικὰ διαστήματα, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρχικὸν ναυλοσύμφωνον μὲ τὸν πλοιοκτήτην.

"Δημιουργεῖται οὕτω μία κατάστασις λίαν δυσχερῆς διὰ τὰ πλοῖα, τὰ ὅποια ὀφείλουν νὰ ἐκτελέσουν τὸ τοξίδιον, καθ' ἧν στιγμὴν αἱ φορτωτικαὶ ἔχουν ἐκδεθῆ διὰ λογαριασμὸν τρίτων. Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι οἱ πλοιοκτῆτοι ἔχουν πούσει νὸι εἰσπράττουν τὸν χρονοναύλον, ὑποχρεούνται ἐκ τοῦ ναυλοσύμφωνου νὰ ἀναμένουν ἔξωθι τοῦ λιμένος ἐκφορτώσεως καὶ νὰ καταβάλλουν, ἐπὶ πλέον, τὰ ἔξοδα ἐκφορτώσεως, τὰ ὅποια ὠφείλουν νὰ καταβάλλουν οἱ ἔξαφανισθέντες χρονοναυλωταί, μὲ ἀποτέλεσμα ἡ ζημία τοῦ πλοιοκτήτου νὰ φθάνῃ εἰς πολλὰς χιλιάδας δολαρίων, ἀναλόγως τοῦ χρόνου ἀναμονῆς ἔξωθι τοῦ λιμένος ἐκφορτώσεως.

"Ἔχουμεν ὅπ' ὅψιν πλείστα σα παρόμοια



Ö. ZAIMOĞLU

SHIPPING & FORWARDING AGENCY

PALANDUZ AP. 9/5 KABATAS

PHONES: 491205 - 452524 - 444226

A. O. H. 497379 - 499870 - 453496

TELEXES: 22031 - 22980

I S T A N B U L

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.

ή νομολογία δέν είναι πάντοτε σταθερά και ούδεν αποκλείει να χαρακτηρισθῇ τὸ ἐνταῦθα ὑπογραφέν ἔντυπον ὡς ἀπλοὺν προσύμφωνον, τῆς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου συναφθησμένης εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ὄριστικῆς ναυτολογῆσεως.

H AYPION TΩΝ PO - PO

Κατὰ τὸ 1977, ἔνας σημαντικός ἀριθμὸς ποντοπόρων πλοίων Rō - Pō παρελήφθη ἐκ τῶν ναυπηγείων, ἐνώ αἱ παραδόσεις διὰ τὸ τρέχον ἔτος ὑπολογίζονται σχεδὸν διπλάσιαι. Αἱ παραγγελίαι διὰ μεγάλα Rō - Pō, ἐκφράζομεναι εἰς τόννους d.w., ἀντιπροσωπεύονται περίπου τὸ 80% τοῦ ἥδη ἐν ὑπηρεσίᾳ στόλου, μολονότι τὸ ἔνδιαφέρον δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὰ μεγάλα σκάφη. Ἡ ζήτησις διὰ μικρὰ Rō - Pō εἶναι ἐπίσης ἡδημένη, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἡ κυριαρχία των εἰς τὰς γραμμὰς βραχέων ἀποστάσεων τείνει νὰ περιορίσῃ τὸν ρυθμὸν τῶν παραγγελιῶν. Μόνον ἐντὸς τοῦ 1977, αἱ παραγγελίαι Rō - Pō ὑπερέβησαν τὸ ἐν ἑκατομ. τὸν d.w., ἐξ ὧν τὸ 40% περίπου ἀνεφέροντο εἰς μικρὰ σκάφη. Ἡ ζήτησις προήρχετο, κυρίως, ἀπὸ Σκανδινανούν πλοιοκτήτας, χωρὶς νὰ λείψουν αἱ παραγγελίαι καὶ ἀπὸ νεοπαγεῖς ναυτιλιακὰς χώρας τῆς Βορ. Ἀφρικῆς καὶ τῆς Νοτ. Ἀμερικῆς.

Αἱ ἀνακατατάξεις εἰς τὸν χώρον τῶν διεθνῶν μετεπόρων —κυρίως, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἐμπορίου τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν καὶ ἡ ἐπακολούθησασα συμφόρησις τῶν λιμένων— συνέτειναν εἰς τὸ νὰ καταστῇ τὸ πλοίον Rō - Pō ἕνα δημοφιλές μεταφορικὸν μέσον, τούλαχιστον ἐπί τίνα χρόνον. Φαίνεται, ὅμως, ὅτι βαθμιαίως θὰ ὑπάρξῃ μία στροφὴ πρὸς τὰ συμβατικὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου καὶ ἡ συναγωνιστικότης τῶν Rō - Pō θὰ τεθῇ ἐν κινδύνῳ ἀπας καὶ ἔξαλειφθῇ ἡ συμφόρησις εἰς τίνας περιοχάς. Λήγοντος τοῦ 1977, ἐκ 43 ποντοπόρων Rō - Pō ὑπὸ παραγγελίαι, τὰ 13 προωρίζοντα διὰ τὸν γραμμὴν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Τώρα εἶναι ἀμφιβόλον κατὰ πόσον θὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν αὐτῆν μετὰ τὴν παραδίπησην τῶν. Βεβαίως, αἱ παραγγελίαι διωγκώθησαν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, ἀλλὰ εἶναι χαρακτηριστικὸν ὅτι ἐλάχιστα ἐκ τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν προορίζονται διὰ συγκεκριμένας γραμμάς.

Τὰ πλοία Rō - Pō διαθέτουν δύο βασικὰ πλεονεκτήματα ἔναντι τῶν ἄλλων πλοίων γραμμῆς: τὸν δυνατότητα νὰ παραλαμβάνουν μεγάλην ποικιλίαν φορτίων —γενικὰ καὶ βαρέα φορτία, αὐτοκίνητα, προϊόντα ξυλείας, σιδήρου καὶ χάλυβος· καὶ τὴν ἴκανότητα νὰ ἔχουν προετοῦν λιμένων μὲ ἐλλιπῆ μέσα φορτοεκφόρτωσεως. Τούτο κατεδίχθη κατὰ τὴν περίοδον τῆς βαρείας συμφορῆσεως εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ τὴν Δυτικήν Ἀφρικήν.

Ἀναμφιβόλως, τὰ μεγάλα Rō - Pō θὰ διαδραματίσουν σημαντικὸν ρόλον εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν —μολονότι ὑπάρχουν σοδαροὶ κίνδυνοι πληθωρισμοῦ χωρητικότητος εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον. Τὸ μέλλον, ὅμως, τῶν μικροτέρων σκαφῶν ἐμφανίζεται σκοτεινόν, μὲ περιωρισμένας προσπτικὰς ἀπασχολήσεως εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Λόγω ὑπερπροσφορᾶς τοννάς εἰς τὰς ἀρχικὰς περιοχὰς ἀπασχολήσεώς τῶν (περιλαμβανομένης τῆς Βορ. Θαλάσσης), εἶναι δύσκολον νὰ φαντασθῇ τις ποὺ θὰ ἀπασχοληθοῦν ὅλα τὰ πλοῖα αὐτά.

Βεβαίως, ὑπάρχει πάντοτε τὸ ἐνδεχόμενον τῆς συμφορῆσεως εἰς διαφόρους περιοχὰς καὶ, ὡς ἀπεδειχθῇ εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, τὸ Rō - Pō εἶναι τὸ μόνον μέσον ἀποτελεσματικῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς.

H. ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΑ PO - PO

Ἡ συνελθούσα εἰς τὸ Ἀμβούργον ἐκθεσίς καὶ διάσκεψις διὰ τὰ Rō - Pō ήτο ἡ σημαντικότερά εἰς τὸ εἶδος τῆς. Ὑπερπενήκοντα διεθνεῖς Οίκοι παρέστησαν καὶ παρουσίασαν τὰς "Τελευταίας τεχνολογικάς προόδους εἰς

τὴν κατασκευὴν τῶν Rō - Pō. Ὑπερπετακόσιοι εἰδοκοὶ ἀπὸ 35 χώρας παρέστησαν καὶ μετέσχον εἰς τὰς συζητήσεις. Προβλήματα τεχνικά καὶ οἰκονομικά συνεζητήθησαν καὶ αἱ μελλοντικαὶ ἔξελιξεις ἀνεπτύχθησαν.

Ο Πρόδεδρος τῆς Ἐνώσεως Γερμανικῶν Λιμένων ἀνεκοίνωσεν εἰς τὸν ἐναρκτήριον λόγον του, ὅτι οἱ γερμανικοὶ λιμένες προστηρούσθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην ἔχουσης τῶν Rō - Pō. Τριάκοντα ὅκτα θέσεις διὰ τὰ σκάφη αὐτά κατεσκεύασθησαν. Πεντήκοντα σκάφη δυνατὸν ταυτοχρόνως νὰ ἔχουση.

Ἡ σημασία τῆς ἔχουσης τῶν μεταφορῶν διὰ τῶν πλοίων αὐτῶν καταδεικνύεται ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι τὸ 1977, ἐμπορεύματα 4.7 ἑκατομ., τόνων μετεφέρθησαν διὰ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων. Μὲ τὴν ἀπόδοσιν 300 τόνων καθ' ὥραν, τὸ σύστημα αὐτὸν δικαιολογεῖ τὴν ὑπαρξίαν του, παρὰ τὸ ἐμπορευματοκιβώτιον, ιδίᾳ διὰ τὴν μεταφορὰν ὀχήματων, γεωργικῶν προϊόντων, μηχανῶν καὶ βαρέων φορτίων, εἰς τὰς κυριωτέρας περιοχὰς τῆς Βορ. Θαλάσσης, τῆς Βαλτικῆς, τῆς Μεσογείου, τῆς Ἐγγύς Ανατολῆς, τῆς Ἀπωνίας, τῆς Βορ. Αμερικῆς, τῆς Κεντρικῆς, τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς καὶ τῆς Αύστραλίας - Νέας Ζηλανδίας.

Αἱ δραστηριότητες τῶν διαφόρων λιμένων εἶναι διάφοροι. Τούτο ὀφείλεται εἰς τὴν γεωγραφικὴν τῶν θέσιν καὶ τὴν ὑψήν της οἰκονομίας των. Οὕτω ὁ λιμήν τῆς Λιβύης ἐμφανίζει κίνησιν 25 - 35 σκαφῶν Rō - Pō ἡμερησίως. Τῆς Βρετανίας καὶ τοῦ Ἀμβούργου κατέχουν σημαντικὴν θέσιν καὶ ὅλοι οἱ λιμένες οἱ ἔχουσης πλησιονικῶν την κίνησιν τῶν Rō - Pō.

TA PO - PO ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

Τὸ πρῶτον πλοίον ρό - ρό τῆς «Ελληνικῆς», παραληφθὲν προσφάτως ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία, Σασέρπτο, κατέλευσεν εἰς Χιούστον τὴν 7ην Αύγουστου ἵνα παραλάβῃ φορτίον διὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον, διὰ τοῦ ὅποιου ἔγκαινιαζεται ἡ νέα γραμμὴ ρό - ρό τῆς «Ελληνικῆς» μεταξὺ Ηνωμένων Πολιτειῶν (Χιούστον, Νέα Ορλεάνη, Βατιμόρη, Φιλαδέλφεια καὶ Νέα Υόρκη) πρὸς Ερυθρὰν Θάλασσαν καὶ Περσικὸν Κόλ-

πον (Τζέντα, Ντουμπάι, Νταμάρι, Κουβέΐτ καὶ Μπαντάρ Σαπούρ).

Τὸ «Ἐλληνικόν Ἐξπλόρερ», τὸ πρῶτον ἐκ τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ κ. Π. Γ. Καλλιμανοπούλου εἰς Σασέρπτο, ἔχει τέσσαρα καταστρώματα καὶ εἶναι ἐφοδιασμένον μὲ πρυμναίαν θυρογέφυραν, κινητὰς «ράμπας» συνδεούσας τὰ καταστρώματα καὶ τρεῖς ἀνελκυστήρας φορτίου.

Χωρητικότητος 1.107 ἐμπορευματοκιβώτιών των 20 ποδῶν, τὸ νέοτευκτὸν σκάφος τῆς «Ελληνικῆς» δύναται νὰ μεταφέρῃ παντός τύπου ὄχηματα εἰς τὰ τρία καταστρώματα καὶ κοντέινερς εἰς τὸ πρῶτον κατάστρωμα, καθὼς καὶ ἐμπορευματοκιβώτια διὰ κατεψυγμένα προϊόντα.

Τὸ δύο ἄλλα σκάφη τῆς σειρᾶς, τὰ «Ἐλλένικον Ιννοβέτορ» καὶ «Ἐλλένικον Βάλορο», θὰ παραδοθούν τὴν 23ην τρέχοντος μηνὸς καὶ ἐντὸς τοῦ Νοεμβρίου, ἀντιστοίχως καὶ θὰ χρησιμοποιηθούν εἰς τὴν ίδιαν γραμμήν.

MONON ME 13

Αὐτὴ ἡ ναυπήγησις εἰς τὴν Νορβηγίαν σκάφους φορτηγοῦ 4.500 τόν., ὅπερ θὰ ἔχῃ πλήρωμα 13 καὶ μόνον ἀνδρῶν, εἶναι τὸ ἀποκορύφωμα τῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἔξοικονόμησιν τῶν δαπανῶν ἐπανδρώσεως τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου. Ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους προβλέπει δύο εἰς τὴν γεφυραν καὶ δύο εἰς τὴν μηχανὴν ἀξιωματικού.

Κατὰ τὴν "Ενωσιν τῶν Νορβηγῶν Εφοπλιστῶν ὁ περιορισμὸς τῶν δαπανῶν ἐπανδρώσεως ἀποτελεῖ πρωταρχικὴν προσπάθειαν διὰ τὸ ἀκριβὸν νορβηγικὸν πλοίον. Ο αὐτοματισμὸς γενικεύεται. Καὶ ὡς ἀρχή, καθιερωθεῖστα πλέον, εἶναι ἡ ἐφορμογὴ τοῦ αὐτοματισμοῦ εἰς τὴν εὐρυτέραν δυνατήν κλίμακα. Εἰς τὴν Νορβηγίαν τὸ κράτος παρακολουθεῖ τὴν προσπάθειαν καὶ τὴν ἐνθαρρύνει. Μετ' οὐ ποὺ εἰς δύο τὰ νεότευκτα νορβηγικὰ πλοία τὰ δύο ἔχη ιδιαιτέρως ἐφαρμοσθῆ ὁ αὐτοματισμός.

"Ἄσ τὸ ἔχη ὑπ' ὅμιν του καὶ τὸ ιδικόν μας Ὑπουργείον. Ἡ νορβηγικὴ προσπάθεια πρέπει νὰ παρακολουθήται.

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

ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΤΩΝ ΠΑΡΗΛΙΚΩΝ

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

'Η πρότασις τῶν ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου περὶ αὐξήσεως τῶν ἀσφαλίστρων διὰ φορτία μεταφέρομενα ἐπὶ σκαφῶν ἄνω τῆς 15ετούς ήλικίας —ητις τυπικὸς ἔτεβη ἐν ισχύι ἀπό τῆς Ιησοῦ Ιουλίου— προσκάλεσε τὴν ἐντονον ἀντίδρασιν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Κρίνεται ἄδικον νὰ περιλαμβάνεται ἡ ἑλληνικὴ σημαία εἰς τὰς σημαίας εύκολίας ἐκείνας, μὲ τὰ χειρότερα ἀσφαλιστικὰ «ρέκορτς».

'Απολύτως δικαιολογημένη ἡ ἀπειλὴ τοῦ προέδρου τῆς 'Ενώσεως 'Ἐφοπλιστῶν, κ. 'Αντ. Χανδρή, νὰ ἀποδύῃ τὸν στόλον του ἀπὸ τὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου καὶ νὰ προτείνῃ εἰς τοὺς συναδέλφους του νὰ πράξουν τὸ αὐτό. Μία τοισάντη ἐνέργεια θὰ ἀναγκάσῃ τοὺς ναυτασφαλιστὰς τοῦ Λονδίνου νὰ ἀναθεωρήσουν τὰς ἀπόψεις των περὶ τῆς 'Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Πάντως, είναι ἐνωρίς ὁκόμη γὰρ ἐκτιμήθουν αἱ ἐπιπτώσεις τῶν ἀπασφαλιστῶν ἐπὶ τῶν ναύλων καὶ καθὼς ἐδήλωσε ἀπροκαλύπτως Βρετανὸς ναυτασφαλιστής : «Γύρα ἀπομένει νὰ ἴδωμεν ἐὰν ἡ ἀπειλὴ αὐτὴ θὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὴν πραγματικότητα, ὅταν ἀρχίσουν αἱ ἀνανεώσεις τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων ἐλληνικῶν πλοίων. Πιστεύεται ὅτι οἱ 'Ἑλληνες πλοιοκτῆται διαθέτουν ἐπαρκὴ ἐμπορικὴν ἀντίληψιν, ὥστε νὰ ἀσφαλίσουν τὰ πλοῖα των ἐκεί ὅπου δύνανται νὰ ἐπιπτώσουν τοὺς καλυτέρους ὅρους, ὁσχέτως ἐὰν αὐτὸς προϋποθέτει μεγαλύτερον κίνδυνον διὰ τὰ φορτία».

Αἱ προτάσεις τοῦ Λόυδ'ς περὶ αὐξήσεως τῶν ἀσφαλιστῶν είναι, δεδιά, συμβολευτικοῦ χαρακτήρος, ἀλλὰ συνήθως διαδραματίζουν τὸν ρόλον κατευθυντηρίου γραμμῆς. Τίνες δὲ ἐπισημάνουν ὅτι, ἡ ἀπειλὴ τῶν Ἑλλήνων νὰ καταφύγουν εἰς οὐδέτερη θά τοὺς ὀφελήσῃ, δεδομένου ὅτι τὴν τακτικὴν τοῦ Λονδίνου ἀκολουθοῦν, κατὰ κανόνα, καὶ τὰ ἄλλα ναυτασφαλιστικά κέντρα.

•
Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΕΙΣ ΝΙΓΗΡΙΑΝ

'Η Κυβέρνησις τῆς Νιγηρίας ἀπεφάσισε τὴν ἀναστολὴν τοῦ ἀπαγορευτικοῦ μέτρου προσεγγίσεως παρηλίκων σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς χώρας, τούλαχιστον μέχρι τέλους τοῦ ἔτους.

Εἰς τὴν ἐκδοσιν τοῦ σχετικοῦ διατάγματος ὡδήγησεν ἡ πρακτικέσσα συμφόρησις ἀγωγῆς παρηλίκων σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Λάγος καὶ Πόρτ Χάρκουρτ, ἀπό τοῦ 1974 καὶ ἐντεύθεν. 'Εζήτησαν, ἐπίσης, αἱ νιγηριανοὶ 'Αρχαὶ διμηνούν προειδοποίησιν τῆς ἀφίξεως ἐνὸς σκάφους εἰς νιγηριανὸν λιμένα.

'Η ἀπαίτησις τῆς διμήνου προειδοποίησεως, μολονότι δὲν ἐπηρέασε τὰ πλοῖα γραμμῆς, τῶν ὅποιων οἱ πλόες εἶναι προγραμματισμένοι ἀπό μακρού, ἐθμιούργησε σοδαρά προβλήματα εἰς τὰ πλοῖα «τράμπα» τὰ ὅποια, συνήθως, εἰς διάστημα μικρότερον τοῦ μηνὸς ἀπό τῆς ἡμερομηνίας ναυλώσεως τῶν ἔχουν καταπλεύσει εἰς Νιγηρίαν. 'Ηδη ἀνεφέρθησαν περιστατικά ἀποπομπῆς σκαφῶν ἀπό τὸ Λάγος, διότι ἀφίχθησαν ἐκεὶ ἐνωρίτερον τοῦ διμήνου ἀπό τῆς γνωστοποιήσεως τοῦ ὄντος τῶν εἰς τὰς 'Αρχάς.

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τὸ θέμα τῶν παρηλίκων σκαφῶν αἱ νιγηριανοὶ 'Αρχαὶ ισχυρίζονται ὅτι αὐτὰ δημιουργοῦν καθυστερήσεις κατά τὴν ἐκφόρτωσην, γεγονός διότε ἐπιδεινώνει τὴν συμφόρησιν. 'Η ἀπόφασις, δημος, αὐτὴ ἐπηρεάζει ἀμέσως καὶ τὰς τακτικὰς γραμμάς, ἀρκετά σκάφη τῶν ὅποιων εἶναι ἀνά τῆς 15ετούς ήλικίας.

"Ηδη, αἱ νιγηριανοὶ 'Αρχαὶ, δεχθεῖσαι ίσχυός πιέσεις ἐκ μέρους τῶν «Κόνφερανς», προσέθησαν εἰς τὴν ἀναστολὴν τοῦ μέτρου, τὸ ὅποιον παρεδέχθησαν ὅτι ἐλήφθη ἐπουσμένων, χωρὶς νὰ μελετηθοῦν αἱ ἐπιπτώσεις.

•
ΑΙ ΆΛΛΑΙ ΠΗΓΑΙ

'Εφ' ὅσον αἱ Δημόσιαι Σχολαὶ ἐντάσσου-

ταί όριστικώς, ώς φαίνεται, εἰς τὴν βαθμίδα τῆς Ἀνωτέρας Τεχνικῆς - Ἐπαγγελματικῆς Ἐκπαίδευσεως, τὸ πρόδηλο μα τού διαφορισμού τῶν μελλοντικῶν στελεχῶν τῶν τριῶν βασικῶν κλάδων ἔξακολουθεῖ νά ψήστασι.

Διότι παραλλήλως θὰ λειτουργή καὶ θὰ ἀποδίδῃ στελέχη, εἰς μέγας ἀριθμός πάσης φύσεως Μέσων Ναυτικῶν Σχολῶν. Πρόκειται εἰδικώτερον διά: α) τὰς Ἰδιωτικάς Σχολάς πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ ἀσφυματιστῶν, αἱ ὁποίαι θὰ λειτουργήσουν ώς Λύκεια, β) τὰ Δημόσια Λύκεια δοκίμων πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ ἀσφυματιστῶν, τὰ ὁποῖαι εὐρίσκονται ἀπὸ Ἰδρυσιν, γ) τὰ παλαιὰ ναυτικά Γυμνάσια, τύπου Χίου, "Ἀνδρου κλπ., τὰ ὁποῖαι ἐπίσης λειτουργοῦν ώς Λύκεια, δ) τὰ τεχνικά - Ἐπαγγελματικά Λύκεια τῆς χώρας καὶ ε) τὰ γενικά Λύκεια τῆς χώρας.

"Οπως εἶναι φανερὸν ἐκ τῶν ἀποφοίτων ὅλων αὐτῶν τῶν σχολικῶν πηγῶν, ἐν ποσοστὸν — μέγας, μικρὸν ἡ ἐλάχιστον — θὰ εἰσέρχεται εἰς τὴν θάλασσαν διὰ νὰ σταδιοδρομήσῃ εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπαγγελμα. Καὶ ἐρωτᾶται: Ποιᾶ θὰ εἶναι ἡ ἑξέλιξις τῶν καὶ ποιᾶ ἡ σχέσις τῶν πρὸς τοὺς ἀποφοίτους τῶν Ἀνωτέρων Δημοσίων Σχολῶν;

Τὸ πρόβλημα χρήζει ἔξονυχιστικῆς ἐρεύνης καὶ προσεκτικῆς ἀντιμετωπίσεως, διὰ τὴν ὁποίαν πρέπει ἐντατικός νὰ ἐργασθῇ ἡ ἀρμοδία 'Υπηρεσία τοῦ YEN.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝΟΠΟΙΗΣΙΝ

Πληροφορούμεθα πάντως ὅτι διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος, τὸ 'Υπουρ-

γείον καταρτίζει σχέδιον Διατάγματος, τοῦ ὅποιον τὴν βάσιν ἀποτελεῖ, ἀφ' ἐνὸς μὲν τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐνταξις τῶν Ἰδιωτικῶν Σχολῶν εἰς τὴν Μέσην Παιδείαν εἶναι δεδομένη ἐπὶ τῇ διασει τοῦ περὶ Ἐπαγγελματικῆς Ἐκπαίδευσεως Νόμου 576)1977 καὶ ἀφ' ἑτέρου ἡ ἀνάγκη ὅπως ἡ Ἐπαγγελματική Ἐκπαίδευσις τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἔξισται ἐπὶ ἐνίαιας βαθμίδος τουλάχιστον ἀπὸ ωρισμένου βαθμοῦ καὶ πέραν.

Πρὸς τὸν σκοτὸν λοιπὸν αὐτὸν καθιεροῦται μιὰ πρόσθετος ἐκπαίδευτικὴ περίοδος (sandwich - course) ἡ ὁποία θὰ παρέχῃ τὴν δυνατότητα εἰς τοὺς ἀποφοίτους ὅλων τῶν ἄλλων — πλὴν ΔΣΕΝ — πηγῶν, νὰ ἔξομοιωθοῦν εἰς τὴν στάθμην τῆς «ἀνωτέρας». Ἡ περίοδος αὐτῆ, μὴ δυναμένη κατὰ νόμον νὰ εἶναι δραχυτέρα τῆς διετίας, περιορίζεται οὐσιαστικῶς εἰς ἑτησίαν θεωρητικὴν ἐκπαίδευσιν, τοῦ δευτέρου ἔτους συμψφιζομένου πρὸς ισόποσον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ἢτις ἔξομοιούται πρὸς πρακτικὴν ἐκπαίδευσιν.

Οἱ εὐδοκίμως περατοῦντες τὴν πρόσθετον αὐτὴν ἐκπαίδευσιν θὰ λογίζωνται τυπικῶς καὶ οὐσιαστικῶς ώς ἀπόφοιτοι ἀνωτέρως Ἐπαγγελματικῆς - τεχνικῆς σχολῆς. Καὶ θὰ ἑξελίσσωνται εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ώς πλοιάρχοι, μηχανικοί ἡ ἀσφυματισταί, μὲ νῆσημένων πως τὰ προσόντα τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν προαγωγικῶν διπλωμάτων.

'Ἐν ὅψει τῶν δεδομένων περιορισμῶν, ἡ βασικὴ ὄρθοτης τοῦ σχεδίου εἶναι δύσκολον ν' ἀμφισθητῆ. Πολλὰ ὅμως ἐπὶ μέρους ζητήματα χρήζουν ιδιαιτέρας προσοχῆς ἵνα μὴ καταστῇ ἄδικον. "Οπως π.χ. ἡ ὄρθη ἐν-

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



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 ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΩΠΤΕΡΟΥ 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

ταξις τῆς «προσθέτου ἐκπαίδευσεως» ἐντὸς τοῦ ὅλου κύκλου τῆς ἑξελικτικῆς σταδιοδρομίας τοῦ ἀξιωματικοῦ, ὁ κατ' ἀντικειμενικὴν κρίσιν καθορισμένος τῶν προσόντων θαλασσίας ὑπηρεσίας πρὸς ἀπόκτησιν τῶν διπλωμάτων καὶ ἡ κατάστρωσις τοῦ ἐνδειγμένου προγράμματος τῆς θεωρητικῆς ἐκπαίδευσεως. 'Υπεράνω ὅλων δὲ ἡ ἐπιτυχῆς ὄργανωσις τοῦ ὅλου συστήματος, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ ἀποτελέσῃ ἀνασταλτικὸν παράγοντα τῆς ὡμαλῆς ὑπηρεσιακῆς ἑξέλιξεως τῶν στελεχῶν, εἰς δάρος καὶ τῶν ίδιων καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Πλήρης ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ὡργάνωσις τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος. Τὸ τεχνικὸν ἐπιτελεῖον του, συγκεκριμένον ἀπὸ "Ἐλληνικαὶ τεχνικούς, ἔγγωσμένης εἰδικεύσεως, εἶναι, κατὰ κοινὴν ὥρολογίαν, εἰς θέσιν ὑπευθύνως νὰ ἀντιμετωπίσῃ κάθε πρόβλημα ναυπηγικὸν ἢ τεχνολογικὸν τοῦ πλοίου. Πλήρες ἐπίσης τὸ δίκτυον τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ Νηογνώμονος ἐν Ἐλλάδι καὶ εἰς τὸ ἑξωτερικόν.

Διερωτώμεθα, ὅμως, τί εἶναι ἑκείνο, ποὺ παρεποδίζει τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἑλληνικῆς αὐτῆς ὄργανωσεως εἰς τὴν πρώτην Ναυτιλίαν τοῦ Κόσμου. "Εχοντες πλήρη ἐπίγνωσιν τοῦ ισχυρισμοῦ μας, δυνάμεθα νὰ διαβεβαιώσωμεν, ὅτι ὁ 'Ἐλληνικὸς Νηογνώμων πολλὰ θὰ ἡδύνατο νὰ εἰσφέρῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀν οἱ ἐφοπλισταί, κατὰ πρώτων λόγων, ἐπεδίκνυντο τὸ ἐπιβεβλημένον ἐνδιαφέρον διὰ μίαν ὄργανωσιν, ἡ ὁποία ἀπαραι-

τήτως μᾶς χρειάζεται καὶ ἡ ὅποια εἶναι εἰς θέσιν νὰ μᾶς ἐξυπηρετήσῃ.

Η ΜΙΑ ΠΛΕΥΡΑ

Καθ' ἄ ἔδηλωσε χαρακτηριστικῶς ὁ Πρόεδρος τῶν Νορβηγῶν «Ἐφοπλιστῶν», ἀπὸ τῆς ἱης τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἔχουν πλωθεῖ 147 νορβηγικά πλοῖα. Τούτο σημαίνει ὅτι πωλεῖται ἐν σχεδόν πλοίοιν καθημερινῶς ἡ ἄλλως ὅτι ἐπὶ ἐπτὰ πλοίων τὸ ἐν ἔξει πωληθεῖ. Τὸ σύνολον τοῦ οὕτω ἐκποιηθέντος τοννᾶς ἀνέρχεται εἰς 3.700.000 κοχ. ὅπερ ἀντιστοχεῖ πρὸς τὸ ἡμίσιο περίπου ὀλοκλήρου τοῦ στόλου τῆς γείτονος Σουηδίας.

Ἡ κατάστασις αὕτη θὰ ἡδύνατο ν' ἀποφευχθῇ ἐὰν ἡ Κυβέρησις ἔδεχτο νὰ παράσχῃ εἰς τὰ ἑθνικὰ πλοῖα συμφερωτέρους όρους ἐκμεταλλεύσεως. Εἰδικώτερον ἡ σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ τῶν σκαφολουθεῖ νὰ διέπεται ἀπὸ τὸν ἀναχρονιστικὸν κανονισμό τοῦ 1969, ἐνώ εἶναι δέδιον ὅτι δὲν ἀνταποκρίνεται πλέον πρὸς τὰς σημερινὰς τεχνολογικὰς ἐφαρμογὰς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας. Μόνον μίας ἐξ ὑπαρχής καὶ ἔσυγχρονισμένης ρύθμισις τῆς συνθέσεως, θὰ ἐπέτρεπε εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν νὰ ἀποδάλῃ ἐν ἀπὸ τὰ κυριώτερα μειονεκτήματά του ἔναντι τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν του καὶ νὰ διατηρήσῃ τὰ πλοῖα του, τὰ ὅποια σήμερον ἔσαναγκάζεται νὰ ἐκποιήσῃ.

ΚΑΙ Η ΆΛΛΗ

Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς του ἐξ ὄλλου ὁ Πρόεδρος τοῦ Νορβηγικοῦ Ναυτεργατικοῦ Συνδικοῦ ἔδηλοσε ὅτι καὶ οἱ ναυτικοὶ δὲν εἶναι καὶ ἀρχὴν ἀντίθετοι τοῦ περιορισμοῦ τῆς συνθέσεως, ίδιως ὅσον ἀφορᾷ τοὺς ἀξιωματικοὺς γεφύρας καὶ μηχανῆς, καθ' ὃν λόγον ἐπιβάλλει ἡ ἐπιτρέπει τούτῳ ἡ σύγχρονος τεχνολογία τῶν πλοίων.

Κατηγόρησεν ὅμως τὰς ναυτιλιακὰς ἐταιρίας, διότι ἔχουν ἐντελῶς παραμελῆσει τόσον τὴν δημιουργίαν μονίμων ἐπιτελείων στελεχῶν ὅσον καὶ τὴν κατάλληλον ἐκπαίδευσίν των, φροντίζουσαι ἀπλῶς νὰ συμπληρώνουν ἐν τῶν ἐνόντων τὰ παρουσιαζόμενα κενά. Ἀποτέλεσμα τούτου εἶναι τὸ γεγονός ὅτι ἐνώ εἰς τὴν ναυτολόγησιν κατώτερων πληρωμάτων δὲν ὑπάρχει πρόβλημα,

ἡ κανονικὴ ἀνανέωσις τῶν ἀξιωματικῶν ἀντιμετωπίζει σοβαρὰς δυσχερείας.

Ὦ πρὸς τὸ μισθολογικὸν θέμα, εἶπεν ὅτι οἱ Νορβηγοὶ ναύται μολονότι λαμβάνουν τὸ 80% τοῦ μισθοῦ τῶν συναδέλφων τῶν τῆς χερσαίας βιομηχανίας, θεωροῦνται ἀπὸ μερικοὺς ἐφοπλιστὰς ὡς καλοπληρωμένοι, διότι τοὺς συγκρίνουν φαίνεται μὲ τοὺς ἀνειδικεύτους τῆς Σιγκαπούρης. Παρ' ὅλα αὐτά, κατέληξε δὲν δύναμαι νὰ ἴσχυρισθῇ ὅτι ἡ κατάστασις τῶν ναυτικῶν μας εἶναι κακή. Ἀντιθέτως εἶναι πολὺ καλή, διότι οἱ πλειστοὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας σέβονται ἀπολύτως τοὺς κανονισμούς καὶ τὰς συλλογικάς συμβάσεις, αἱ δὲ ὀλίγαι ὑπάρχουσαι ἔξαιρέσεις, δὲν δύνανται ν' ἀμφιρώσουν τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ νορβηγικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΚΑΤ' ΕΠΙΛΟΓΗΝ

Τὸ ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἔδιδόμενον τριμηνιαίον τεύχος ἀπολογισμοῦ - προγραμματισμοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν του, παρὸ τὸ τεχνικὸν ὑπηρεσιακὸν χαρακτήρα του, παρουσιάζει ἐνδιαφέροντα σημεῖα καὶ ίδιας στατιστικὰ δεδομένα, πολλὰ τῶν ὅποιων ἐνώ εἶναι ἀξιοπρόσεκτα παραμενούν συνήθως ἄγνωστα.

Ἐκ τοῦ προσφάτως κυκλοφορήσαντος τεύχους τοῦ πρώτου τριμήνου ἀντιγράφομεν κατ'

ἐπιλογῆν:

Ἐνηρογήθησαν 125 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 1.508.314 κοχ. ἐξ ὧν τὰ 113 κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀμφρου 13. Ἐμπόδησαν 44 ὄγονα γραμματί. Διετάχθησαν ἀνακρίσεις ἐπὶ 63 περιπτώσεων ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἐνώ τὰ ΑΣΝΑ ἐγνωμοδότησεν ἐπὶ 46 παλαιοτέρων ὑποθέσεων. Ἐπελύθησαν συμβιδαστικῶν 484 ναυτεργατικὰ διαφοραὶ. Ἐκκρεμούν 193 ὑποθέσεις ἀναβενωρήσεως συντάξεων τοῦ NAT. Ἐσμηιώθησαν 943 λιμενικαὶ παραδόσεις, 747 ἀδικήματα καὶ πειθαρχικὰ παραπτώματα καὶ 116 ἀτυχήματα. Ἐπελύθησαν πρόστιμα 2.735.000 δρχ. διὰ 38 παραδόσεων ρυτάνσεως τῆς θαλάσσης. Ὑπὸ τῶν Πειθαρχικῶν Συμβουλίων ἐξεδόθησαν 589 ἀποφάσεις διὰ πειθαρχικὰ παραπτώματα ναυτικῶν, ἐξ ὧν 488 καταδικαστικά, ἐκκρεμούν δὲ πρὸς ἐκδίκασιν 2.594 ὑποθέσεις. Τέλος ἐκ 1.265 πλοίων, ἐλληνικῶν καὶ ξένων, εἰσεπράχθησαν φαρικά τέλη 43 ἑκατ. δρχ.

NAYTIKA XRONIKA

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Οἱ ἑκ τῶν ἀναγνωστῶν μας παρακολούθουντες τὴν ἑξέλιξιν τῆς ἐρεύνης περὶ τοῦ ναυαγίου τοῦ λιβεριανοῦ τάνκερ «Ἀμόκο Καντίζ», θὰ ἔχουν ἀσφαλῶς διαπιστώσει τὴν κατὰ τὰς ἀνακρίσεις ἐκδηλωθεῖσαν βαθείαν διάστασιν μεταξύ τοῦ Ἰταλοῦ πλοιάρχου τοῦ δεξαιενοπλοίου καὶ τοῦ Γερμανοῦ πλοιάρχου τοῦ προστρέζαντος ναυαγοσωστικού.

Ο πρώτος ἴσχυρίζεται ἐν ἀγανακτίσει, ὅτι οἱ Γερμανοὶ τὸν ἡπειρόησαν νὰ κόψουν τὸ ρυμούλκιον καὶ νὰ ἀποχωρήσουν, ἀφήνοντες σκάφος καὶ πλήρωμα εἰς τὴν τύχην των, ἐπειδὴ ἡρεύτη ὑπογράψη τὸ παρ' αὐτῶν ἀξιούμενον συμβόλαιον. Ο Γερμανὸς κυβερνήτης ἀντιθέτως, ἀρνούμενος τὴν περὶ διακοπῆς ἀπειλὴν, δέχεται ὅτι ἐτέμεινε, πράγματι, εἰς τὴν ὑπογραφὴν τοῦ συμβολαίου, μὲ τὴν δικαιολογίαν ὅτι, εἰς τὴν ἐποχὴν μας «ἀνέν συναντᾶ τὶς πολλοὺς τιμίους ἀνθρώπους».

Ὑποψιαζόμεθα, λοιπόν, ὅτι εἰς τὸ βάθος προβάλλει ἀνάγλυφος ἡ διαφορὰ τῆς νοοτροπίας τῶν λαῶν. Οἱ Ἰταλοί, μὲ πειραρισμένη αὐτοκυριαρχίαν καὶ ηὔξημένον συναίσθημα, ἐνήργησαν ἐξ ἕψαι καὶ ἀνέμονον ἐντυπωσιακὴν ἐκδήλωσιν τῶν ἀνθρωπιστικῶν αἰσθημάτων τοῦ ναυαγοσωστού. Ἐνῷ οἱ Γερμανοὶ ἀσυγκίνητοι μᾶλλον, ὑπελόγισαν ψυχραίμως τὸν ἐμπορικὸν καὶ τεχνικὸν συνδυασμὸν καὶ ἤξιωσαν τὴν ἐξάντλησιν τῆς τυπικῆς διαδικασίας.

Φαίνεται, λοιπόν, ὅτι ἐν τῷ μέσῳ τῶν ἀντιθέτων αὐτῶν φύλετικῶν ἐπηρεασμῶν, ἔξωκειλε τὸ «Ἀμόκο Καντίζ». Τέκνα τοῦ Νότου οἱ Ἰταλοί καὶ τέκνα τοῦ Βορρᾶ οἱ Γερμανοί, ἀντέδρασαν ὡς καθεῖς κατὰ τὸ ἴδιον αὐτοῦ μέτρον. Οὔτε ἐξ ἀκανθῶν σύκα οὔτε ἐκ βάτου σταφυλῆν, ἐδίδαξεν ὁ Θεάνθρωπος.

“SINGAPORE”

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικὸς οἶκος ύλικων καὶ τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

ANTIPROSOPOI TΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.
KAI TΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD
NAYTILIAKA XMNIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634
AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537
TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI LOGIKAI

P. O. BOX 1293

CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»
SINGAPORE

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθεροί, είς τὰ γνωστά χαμηλά των ἐπίπεδα οἱ ναύλοι. Διερχόμεθα ἀκόμη τὴν θερινή περίοδον, καπτοία ὅμως σταθερότης, ὑποδηλώσα τὴν φθινοπωρινὴν βελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἀρχίζει νὰ διαφαίνεται. Ἡ συμφόρησις, πάντως, εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεων δημητριακῶν συνεχίζεται, μὲ μείωσιν ὅμως τῶν «ἐν ἀναμονῇ» σκαφῶν.

Τὴν χειμερινὴν περίοδον ἀναμένουν οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ νὸς ἴδουν τοὺς ναύλους θετικῶς βελτιουμένους. Ἐν τῷ μεταξὺ κυκλοφοροῦν αἱ πρώται πληροφορίαι ἀνατιμήσεως τῶν πετρελαίων καὶ τὸ πρόβλημα τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ δολλαρίου πιέζει ἡδη τοὺς λογαριασμούς τῶν ταξιδίων. Δύσκολοι καιροί.

«Ἡ θερινὴ ἔσοδεία τῆς Κίνας ἡδη καλή, παρὰ τὴν σοδαράνη ἡρασίαν, ἀναφέρει ὁ κινέζικὸς Τύπος, διστὶς προσθέτει διτὶς αἱ ἀγοραὶ δημητριακῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ὑπερέβησαν τοὺς στόχους καὶ ὑψήσθησαν τὰ κατ' ἄτομον μερίδια καταναλώσεως.

Μολονότι αὐτὰ εἰναι εὐχάριστα νέα διὰ τοὺς Κινέζους, εἰναι ὀλιγάτερον σημαντικά παρὰ διὸν φαίνονται ἐπρώτης ὅμεως, δεδομένου διτὶς ἡ θερινὴ συγκομιδὴ ἀντιπροσωπεύει μικρὸν μόνον μέρος τῆς συνολικῆς ἐπησίσιας παραγωγῆς. Ἡ θερινὴ ἔσοδεία περιλαμβάνει τὴν χειμερινὴν σποράν σίτου, κριθῆς, μπιζελίων καὶ φαστόλων, ἀλλὰ δὲν περιλαμβάνει τὴν ἑαρινὴν ἔσοδείαν ὁρίζης.

Μολονότι οἱ Κινέζοι σπανίως γνωστοποιοῦν σχετικούς ἀριθμούς, δύο ἐπίσημα ἀνακοινωθέντα ἀφίσουν νὰ ἐννοηθῇ διτὶς ἡ θερινὴ ἔσοδεία ἡδη περὶ τὰ 55 ἑκατομ. τόνων. Σημειωτέον διτὶς αὐτὴ ἀντιπροσωπεύει ὀλιγάτερον τοῦ 20% τῆς συνολικῆς ἐπησίσιας παραγωγῆς, ἡ ὅποια κατὰ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη ἐκυμάνθη περὶ τὰ 280 ἑκατ. τόν.

«Ἡ περιστὴν θερινὴ ἔσοδεία, πληγεῖσα ὑπὸ σοδαράτης ἡρασίας, ἡδη χαμηλή. Συνεπῶς, ἡ ἐφετεινὴ αὔξησις ἀποτελεῖ μᾶλλον ἐπάνοδον εἰς τὰ συνήθη ἐπίπεδα.

Περαιτέρω ἀγοραὶ δημητριακῶν ἐκ μέρους τῶν Κινέζων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θεωροῦνται μᾶλλον ἀπίθανοι, δεδομένου διτὶς ἡδη 8 ἑκατ. τόνων πρέπει νὰ παραδοθοῦν εἰς τὴν Κίναν ἐντὸς τοῦ 1978.

«Ἀναφέρει ὁ ναυλομεστικὸς Οἶκος Πλατού εἰς τὸ τελευταῖον δελτίον του:

«Ἡ ἀδυναμία τῶν ναύλων τῶν πετρελαιοφόρων παρέσυρε πρὸς τὰ κάτω καὶ τὰς τιμὰς τῶν πλοίων. Ἡ πτῶσις αὐτὴ εἰναι πλέον σημαντικὴ διὰ τὰ παρηλίκα σκάφη, τὰ ναυπηγήσεως κάτω τοῦ 1970. Ἡ ἀξία των ἐλάχιστων ὑπερβαίνει τὴν τιμὴν τοῦ παλαιοσιδήρου.

ΚΑΙ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ

Πρωτοστασιώσα εἰς τὰς πωλήσεις σούπερτάνκερων πρὸς διάλυσιν, ἡ Σὲλλ ἐπώλησε καὶ τρίτον σκάφος τῆς κατηγορίας αὐτῆς εἰς διαλυτὰς τῆς Φορμόζας, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 92 - 92.5 δολλαρίων κατὰ τόνων ἔλαφρού ἐκτοπίσματος.

Πρόκειται περὶ τοῦ 199.000 τόν. d.w. στροβιλοκινήτου τάνκερ «Μίτρα», ναυπηγήθεντος εἰς τὴν Δανίαν τὸ 1969, τὸ διόποιον μὲ ἔλαφρὸν ἐκτόπισμα 27.750 τόνων ἀπέφεος τὸ ποσὸν 2.5 ἑκατομ. δολλαρίων. Ἔνωρίτερον, ἡ Σὲλλ εἴχε πωλήσει εἰς διαλυτὰς τῆς Φορμόζας τὰ ἀδελφὰ στροβιλοκινήτα τάνκερα «Μέγαδαλος» καὶ «Μυσία», 211 χιλ. τόν. d.w. Τὸ τέταρτον σούπερ-τάνκερ, ἀνευ ζημιῶν, δηπερ ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν, ἡδη τὸ «Εντύβι Νόβα», ἀρχικὸς ἀνήκον εἰς τὴν Σὲλλ, ἐπίσης.

Μολονότι δέν παρατηρεῖται εἰσέτι σοδαρά τάσις διαλύσεως τῶν σούπερ-τάνκερς, τὸ γεγονός διτὶς τέσσαρα σκάφη ἀνευ ζημιῶν ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν εἰς τὸ ήμισυ περίπου

τοῦ ὑπολογιζόμενου ὄρίου ζωῆς των, ἀποτελεῖται ἐνθαρρυντικὸν στοιχεῖον.

Χαρακτηριστικὸν τῆς ἀγορᾶς: Τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Ἐβερετ Φ. Οὐέλς» 261.000 τόν. d.w., τοῦ 1977, μηχανὴ 32.400 Ήππων, ἐπωλήθη εἰς ἀμερικανὴν ἐταιρίαν ἀντὶ 15 ἑκατομ. δολ. Συνεφανήθη τὸ σκάφος νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν πωλήτριαν ἐταιρίαν — τὴν «Αστλάν «Οἴλ» — διὰ 10 ἑπτὸν μὲ φύδιν πέντε ἀκόμη «μπέιρ μπόουτ» μὲ μίσθιωμα 0.58 τοῦ δολλαρίου.

Τὸ σκάφος ναυπηγηθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα σουάν Χάντερ ἐστοίχισε πεντήκοντα ἑκατ. δολλαρίων!

Ο παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἐντὸς μιᾶς δεκαπενταετίας ἐτετραπλασιάσθη. Ἀπὸ 17.800 ἑκατομ. τόν. (1 Ιανουαρίου 1960) ἐφθασεν εἰς 625.8 ἑκατομ. τόν. d.w.

Κατωτέρω οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί, χωριστὰ διὰ τὰ ἡροῦ φορτίου σκάφη καὶ τὰ δεξαμενόπλοια:

| | Ξηροῦ φορτίου | Τάνκερς |
|------|------------------|---------|
| 1960 | 11.2 | 61.6 |
| 1965 | 129.4 | 82.3 |
| 1970 | 173.8 | 138.1 |
| 1971 | 185.5 | 155.1 |
| 1972 | 198.2 | 175.7 |
| 1973 | 216.8 | 193.9 |
| 1974 | 232.3 | 217.0 |
| 1975 | 246.0 | 245.1 |
| 1976 | 257.8 | 282.4 |
| 1977 | 272.7 | 314.2 |
| 1978 | 293.0 | 332.8 |

Ἄνδρει τὸ παραπλισμένον τονάκ. Τάνκερς, μικτὰ καὶ μπάλκια κάρριερς εἰς τὸ τέλος Ιουλίου παρέμενον ἀργούντα 471, τόν. d.w. 56.523.681 ἔναντι 469 σκαφῶν 53.496.617 τόν. d.w. εἰς τὸ τέλος Ιουνίου.

Δεξαμενόπλοια ἀργούντα 334 τόν. d.w. 44.409.281 ἔναντι 329 σκαφῶν 41.452.320 τόν. d.w. κατ' Ιουνίου. Μπάλκια κάρριερς 73 σκάφη, 3.521.476 τόν. ἔναντι 76 σκαφῶν, 3.831.317 τόν. d.w.

«Ἀναφέρει ὁ ναυλομεστικὸς Οἶκος Πλατού εἰς τὸ τελευταῖον δελτίον του:

«Ἡ ἀδυναμία τῶν ναύλων τῶν πετρελαιοφόρων παρέσυρε πρὸς τὰ κάτω καὶ τὰς τιμὰς τῶν πλοίων. Ἡ πτῶσις αὐτὴ εἰναι πλέον σημαντικὴ διὰ τὰ παρηλίκα σκάφη, τὰ ναυπηγήσεως κάτω τοῦ 1970. Ἡ ἀξία των ἐλάχιστων ὑπερβαίνει τὴν τιμὴν τοῦ παλαιοσιδήρου.

Οἱ Κινέζοι, ἐξ ἀλλού, συνεχίζουν τὴν ἀγορὰν τῶν διαλύσεων σκαφῶν, καθὼς καὶ ὅλοι ἀγορασταὶ ἐμφανίζονται ἀπὸ τὴν «Απωλετήν». «Οσοι δημος εἰναι ισχυροὶ καὶ ἀντεμετώπισαν τὴν κρίσιν, αἱ κρατουσι τιμαὶ εἰς τὰς ἀδιέσ τῶν πλοίων προσφέρουν εὐκαιρίαν διὰ τὴν ἀπόκτησιν τονός. Τῶν τράμπης κυρίων αἱ τιμαὶ θεωροῦνται ἐλκυστικοί.

Οἱ Κινέζοι, ἐξ ἀλλού, συνεχίζουν τὴν ἀγορὰν τῶν διαλύσεων σκαφῶν, καθὼς καὶ ὅλοι ἀγορασταὶ ἐμφανίζονται ἀπὸ τὴν «Απωλετήν». «Οσον ἀφορᾶ τοὺς «Ελλη-

νας, σημειοῦνται κάποια συστολὴ ἀγοραστική.

• • •

Μολονότι πιστεύεται γενικῶς διτὶς τὸ σύνολον τῶν δεξαμενοπλοίων ἀντιμετωπίζει μακροχρόνιον κρίσιν, παρατηρεῖται τελευταίως μία τάσις διὰ παραγγελίας τάνκερς κάτω τῶν 100.000 τόν. d.w. καὶ διὰ «πρόστακτ κάρριερς». Καὶ, παρὰ τὴν πρόσφατον ἀκύρωσιν ἐνός σούπερ τάνκερ τῶν 319.000 τόν. d.w. εἰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, παρατηρεῖται καπτοίον ἐνδιαφέρον διὰ μεγάλα σκάφη ἐπίσης. Ἡ «Μάραθον «Οἴλ» ἐρευνᾷ τὴν δυνατότητα παραγγελίας σκαφους τῶν 250.000 τόν. d.w. εἰς Ισπανίαν. Ἐν τῷ μεταξύ, φημολογεῖται διτὶς τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τοῦ Κινέζου Κ. Y. Τάγκη σουηδικὸν ULCC είναι τὸ 356.000 τόν. «Σῆ Σαίντ», τοῦ 'Ομίλου Σαλέν.

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΗΣ ΑΛΑΣΚΑΣ

«Ἡ «Ιντερτάκνο» ὑπολογίζει διτὶς τὸ μεταφόρα τοῦ πετρελαίου τῆς Αλάσκας, ἀπὸ τὸ Βαλτές τῆς Ανατολ. ἀκτῆς τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν στοιχεῖται τώρα 20 δολ. τὸν τόνον διὰ τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, ἐνῷ θὰ ἐστοιχεῖται μόνον 10 δολ. διὰ τὸ ἀκρωτήριον Χόρι. Θά ἔχειράζοντο 20 σκάφη τῶν 250 χιλ. τόνων ὑπὸ τοὺς καλυτέρους δρους, διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ μεταφορά διὰ τὸν ἐλόγῳ δικτυωτήριου. «Ἐκατὸν τοιαύτα σκάφη εἰναι τὸ παραπλισμένον παγκοσμίων, ἡ ἀπασχόλησις διὰ τὸ τοιούτων σκαφῶν δὲν θὰ συναντήσῃ δυσκολίας καὶ διτὶς ἀμερικανικὴ κατανάλωσις θὰ ὀφεληθῇ.

Οἱ Αμερικανοὶ προετίμησαν τὴν δραχυτέρων διαδορμοῦ ἐπὶ σκαφῶν 150.000 τόν., παρὰ τὸν περίπλου τῆς Νοτ. Αμερικῆς, μὲ καθυστέρων 80 ημερῶν, μὲ ταχύτητα 15 μιλίων. Δὲν κατέχουν οὖτοι σκάφη VLCC καὶ διτὶς νομοθεσία ἀπαγορεύει εἰς ξένα σκάφη τὴν ἀκτοπλοίαν. Καπτοτε, δημος, λέγει διτὶς «Ιντερτάκνο», θὰ ἀντιληφθοῦν τὸ συμφέρον των. Είναι ἀκόμη ἐνώρις.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«Ο παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἐμειώθη κατὰ 3.500.000 τόν. d.w. κατὰ τὸ αἱ ἔξαμηνον τοῦ τρ. ἔτους. Ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν σκάφη 8.900.000 τόν. d.w., ἐνῷ τὸ παραδοθὲν νεότευκτον δὲν ὑπερέθη τὰ 5.5 ἑκατομ. τόν. d.w. Τὸ παραπλισμένον τονάκ. ηγεμονίη ἀπὸ 33 ἑκατομ. τόν. εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους εἰς 46 ἑκατομ. τόν. τὴν 30ην Ιουνίου.

Εἴκοσι τρία κορβηγικά πετρελαιοφόρα δύο ἐκτομ. τόν. ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον, ἔναντι 2.7 ἑκατομ. τόν. τοῦ τοῦ αἱ ἔξαμηνον 1977.

«Ἡ πτῶσις τῶν τιμῶν διὰ τὸ VLCC είναι πλέον ἀξιοσημείωτος. Διὰ πρώτην φοράν ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν σκάφη VLCC εἰς καλήν κατάστασιν. Τὰ μικρότερα VLCC τῶν 200 - 220 χιλ. τόν. καὶ ναυπηγήσεως πρὸ τοῦ 1970, διασκόλως δύνανται νὰ πωληθοῦν ἀνὰ τῆς τιμῆς τοῦ παλαιοσιδήρου, δηλ. 3 - 3.5 ἑκατομ. δολ. Διὰ τὰ μεγαλύτερα καὶ νεώτερα 270 - 280 χιλ. τόνων, ναυπηγήσεως 1972 - 73, ὑπολογίζεται διτὶς τὴν τιμὴ των εἰς 10 - 14 ἑκατομ. δολ. Πώλησις δημος καμμία.



STRACHAN
SHIPPING COMPANY

AT USA SOUTH ATLANTIC & GULF PORTS
SHIP AGENTS AND STEVEDORES - Established 1886

Represented by:
Karaicos Co. Ltd.
P.O. Box 118
Piraeus, Greece
 Phones: 4127022 - 4124665 Telex: 888395

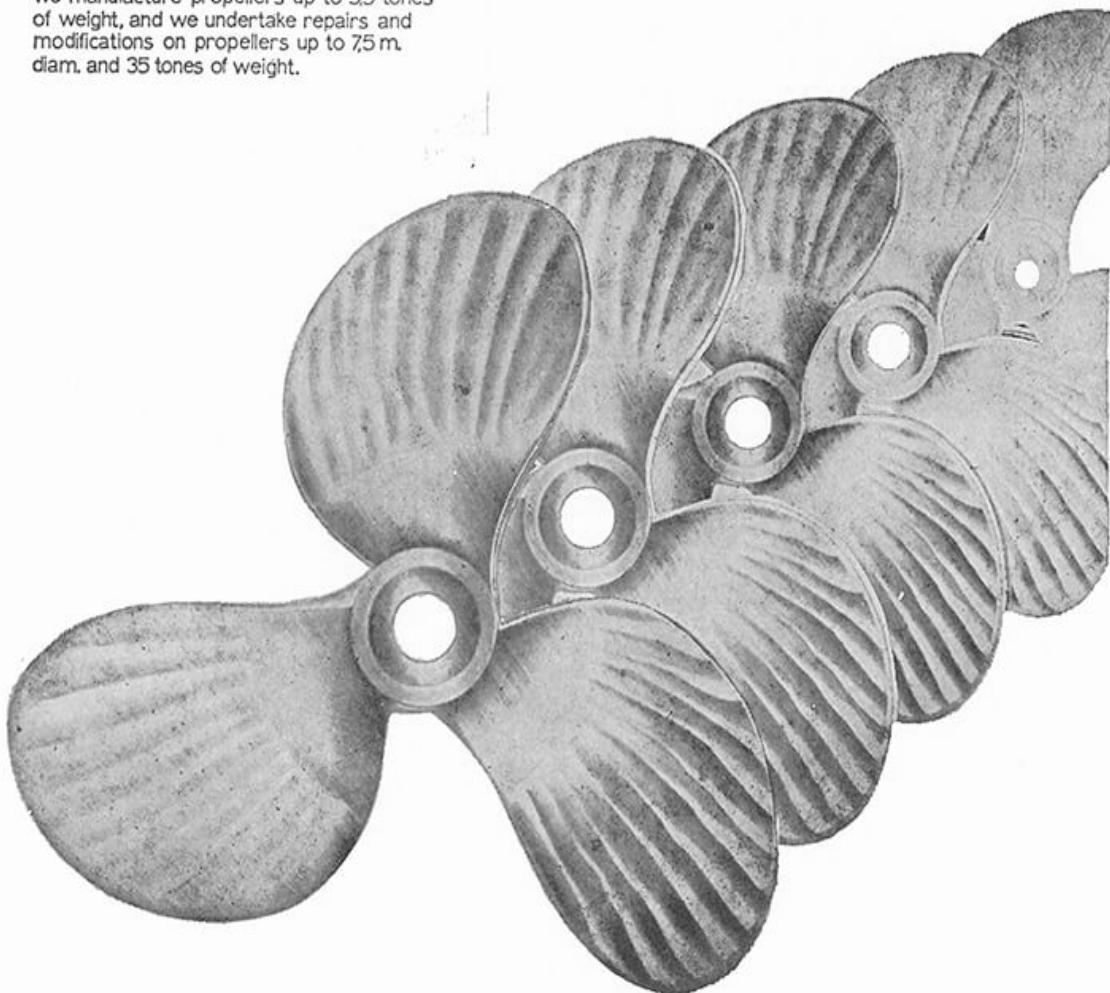
Caezi International, Ltd.
 31/45 Gresham St.
 London, EC2V 7DN, England
 Phone: 6000101
 Telex: 888395

Strachan Shipping Co.
 17 Battery Place
 New York, N.Y. 10004 U.S.A.
 TWX: 610-581-5874
 Phone: 212-269-6262
 Cable: STRACHAN

20 Offices - Sub-Agents at Outports
 LINER GENERAL AGENTS, TRAMP AGENTS, STEVEDORES

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

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



LIPS*NAFSI SA
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) • TEL. 4914282-409836-TELEX 212708 NFI GR

Η άλλη λογραφία μας

Η ΔΙΟΡΥΞ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφερόμενοι είς τὴν καταχωρισθεῖσαν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ιουλίου 1978 τῆς ἑγκρίτου ὑμῶν ναυτιλιακῆς ἐπιθεωρήσεως ἐπιστολὴν τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Διώρυγος Κορίνθου, περὶ τῶν σημειωθεισῶν αὐξήσεων εἰς τὰ τιμολόγια τῆς ἐν λόγῳ Ἐταιρίας ἀπό τοῦ 1975, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι :

Τὸ θέμα τῶν αὐξήσεων τῶν τελῶν διελεύσεως πλωτῶν μέσων ἐκ τῆς Διώρυγος Κορίνθου ἀνεκίνηθη παρὰ τῆς ἡμέτερας Ἔνωσεως, ἥτις δι' ἑγγράφων τῆς, ἀπευθύνθεντων πρὸς τὰ ὄμρόδια Ὑπουργεῖο, ἐπεσήμανε τὴν αὐθαίρετον τακτικὴν τῆς Νέας Α.Ε. Διώρυγος Κορίνθου, ἡ ὥποια ἀπό τοῦ 1974 καὶ κατ' ἔτος προβαίνει εἰς σημαντικὴν αὐξήσιν τῶν πάσης φύσεως τελῶν καὶ δικαιωμάτων τῆς.

Οὕτω τὰ ισχύοντα τὸ 1974 τιμολόγια τῆς, ἡδημήσαν τὴν 1.7.1975, ἀκολούθως τὴν 23.8.1976 καὶ τέλος τὴν 24.8.1977.

Ἀποτέλεσμα τῶν ὧν ἄνω αὐξήσεων, αἵτινες ὑπερβαίνουν κατὰ μέσον ὄρον εἰς ποσοτὰ τὸ 50% ἐντὸς μιᾶς 2ετίας, ὑπῆρχεν ἡ σημαντικὴ ἐπιβάρυνσις τῶν διερχομένων ἐκ τῆς Διώρυγος πλοίων, μὲ τὴν ἐν κατακλεῖδι ἀνάλογον αὐξήσιν τῶν ἔξοδων ἀκμεταλλεύσεως αὐτῶν.

Ο κ. Γεν. Διητῆς τῆς Διώρυγος, μὲ διαφόρους μαθηματικούς ὑπολογισμούς, λαμβάνων υπὲρ ὅψιν τὰς πλέον εὐνοϊκὰ διὰ τὴν ἐταιρίαν περιπτώσεις, προσπαθεῖ, δι' εὐνοήτους λόγους, νὰ παρουσιάσῃ μίαν εἰκόνα ἐντελῶς διάφορον τῆς πραγματικῆς.

Ἡμεῖς διὰ τὴν ἀντικειμενικὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἀναγνωστῶν σας παραβέτομεν κατωτέρω ἀποστάματα ἀπό τὰ εἰς χείρας μας ἐπίσημα τιμολόγια τῆς Διώρυγος, τὰ ὥποια οὐδὲμιαν ἐπιδέχονται ἀμφισβήτησιν.

- Οὕτω πλοίον τῆς ΣΤ' κατηγορίας (θαλαμηγός) 21.50 κ.κ.χ. ἐπλήρωνε διὰ τὰ πάσης φύσεως τέλη διελεύσεως τὸν Ιούλιον τοῦ 1975 δρχ. 3.400 (ἥτοι δρχ. 3.000 ὡς διόδια καὶ δρχ. 400 ὡς πλοηγικά).
- Τὸν Αὔγουστον τοῦ 1976 τὸ ἄνω πλοίον ἐπλήρωνε 8.500 δρχ. (ἥτοι δρχ. 3.000 ὡς διόδια, δρχ. 3.500 ὡς ρυμουλκικά, δρχ. 1.000 ὡς πλοηγικά καὶ δρχ. 1.000 ὡς πάργια τέλη).
- Τὸν Αὔγουστον τοῦ 1977 τὸ αὐτὸ πλοίον ἐπλήρωνε δρχ. 9.780 (ἥτοι δρχ. 3.450 ὡς διόδια, δρχ. 4.030 ὡς ρυμουλκικά, δρχ. 1.150 ὡς πλοηγικά καὶ δρχ. 1.150 ὡς πάργια τέλη).

Ἡτοι διὰ τῆς ἐπιβληθείσης ὑποχρεωτικῆς χρησιμοποίησεως τῶν Ρ.Κ., τῆς ἐπιδολῆς παγίων τελῶν καὶ τῶν λοιπῶν ἐπὶ μέρους αὐξήσεων, ἐσημειώθη μία συνολικὴ αὐξήσις, ἐντὸς 2ετίας, διὰ τὰ πλοία τῆς ἄνω κατηγορίας, τῆς τάξεως τῶν 188%.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ Ισόγειον Μ2 300 καὶ ὁ ἡμιόρφος Μ2 300.

Ἐπίσης πλοίον τῆς Β' κατηγορίας (μεσογειακόν), 1.200 κ.κ.χ. ἐπλήρωνε διὰ τὰ πάσης φύσεως τέλη διελεύσεως :

- Τὸν Νοέμβριον 1975 δρχ. 19.800 (διόδια 10.800, ρυμουλκικά 8.100 καὶ πλοηγικά 900).
- Τὸν Νοέμβριον τοῦ 1976 δρχ. 24.800 (διόδια δρχ. 12.500, ρυμουλκικά δρχ. 9.000, πλοηγικά δρχ. 1.300, πάργια τέλη δρχ. 2.000).
- Τὸν Νοέμβριον τοῦ 1977 δρχ. 28.530 (διά διόδια δρχ. 14.380, ρυμουλκικά δρχ. 10.350, πλοηγικά δρχ. 1.500, πάργια τέλη δρχ. 2.300).

Ἡτοι, διὰ τὰ πλοία τῆς ὡς ἄνω κατηγορίας ἐπεδήληθη μία αὐξήσις τῶν τελῶν διελεύσεως ἐκ τῆς Διώρυγος, κατὰ τὴν τελευταίαν 2ετίαν, τῆς τάξεως τῶν 45% περίπου.

Ἐν ὅψιν τῶν ἀνωτέρω αὐθαιρέτων αὐξήσεων, ἥμετέρα «Ἐνωσις Θεωρούσα» ὅτι ἡ Νέα Α.Ε. Διώρυγος Κορίνθου, ἀκμεταλευμένη ἔργον κοινῆς ὀφελείας, δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποδέπτηται εἰς κερδοσκοπικούς σκοπούς, λαμβανομένου ἀλλωστε ὑπὲρ ὅψιν ὅτι, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, οἱ πλείσται τῶν μετοχῶν της εὐρίσκονται εἰς χείρας τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, Τραπεζών καὶ Ὀργανισμῶν τελούντων ἐν ἔξαρτησι υπὲρ τοῦ Δημοσίου, ἔχτησαν ἀρμόδιως ὅπως τὸ μὲν ὑποδειχθῆ εἰς τὴν Διοικήσιν τῆς ὡς ἄνω Ἐταιρίας ἵνα ἀπέχῃ τῆς ἀκολουθουμένης ἀποφασίας ἔθινης Διώρυγος. Ο κ. Κεφαλογιάννης ἔχει τὸν λόγον.

Μετά πλείστης τιμῆς
«Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν
Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων
Ο Α' Ἀντιπρόσδρος
Δ. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ
Ο Γεν. Γραμματεὺς
Γ. ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ

Πειραιεύς, 5 Αὐγούστου 1978

Σ. μ. «NAYTIKON XRONIKON» : «Ἐπικαλούμεθα τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς. Τὸ θιγόμενον θέμα, ἀφορᾷ τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας, τῆς χρησιμοποιούσης τὴν Διώρυγα τῆς Κορίνθου. Δὲν είναι νοητόν, οὐδὲ πρέπον, ἡ δοϊκησία τῆς Διώρυγος αὐθαίρετης καὶ ἀνεξέλεγκτης καὶ ἀνεξέλεγκτης τῆς ἐγκρίνητος τῆς τιμολόγιας μιᾶς τόσου ζωτικῆς σημεσίας ἔθινης Διώρυγος. Ο κ. Κεφαλογιάννης ἔχει τὸν λόγον.

• • •

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Μὲ πολὺ ἐνδιαφέρον παρακολουθῶ τὰ σχόλια τοῦ συνεργάτου σου κ. Τάκη Τσαπταλῆ καὶ σοῦ στέλνω τὰ τιμολόγια τῆς Ἐταιρίας

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

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:
TONIO PANAMA

TELEX:
3480042
3282068
368633

TELEPHONE:

Panama 23-9920
P.O. Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY-FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16

24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ρείας Διώρυγος Κορίνθου για τό «Απόλλωνίσ». Τό ένα για διέλευση τής 16ης Απριλίου 1975 και τό άλλο για διέλευση τής 22ας Ιουλίου 1978.

Η πρώτη διέλευση ήταν δρχ. 22.579, ή δεύτερη δρχ. 67.937.

Μέ πολλή άγαπη
Κ. Α. ΡΙΓΓΑΣ

Πειραιεύς, 5 Αύγουστου 1978

Σκανδαλώδης είναι, όπως άποδεικνύεται από τα πράγματα, η ανατίμηση των διοδίων της Διώρυγος Κορίνθου. Συγκεκριμένα γεγονότα έτεθησαν υπ' όψιν μας. Η έπιστολή της Ένωσεως Πλοϊοκτητών Μεσογειακών Πλοίων είναι άποκαλυπτική.

Πέραν αύτών μάς άναφέρεται τό γεγονός τού έπιβατηγού γραμμής «Απολλωνίσ» τής Ελμές. Διά την διέλευσή του της 16ης Απριλίου 1975 κατέβαλε δικαιώματα Διώρυγος δρχ. 22.579, Διά την διέλευσην της 22 Ιουλίου 1978 δρχ. 67.937!

Υποβάλλομεν τό όλον πρόβλημα υπό την κρίσιν του κ. Κεφαλογιάννη. Παρακαλείται νά έπεμβη.

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Λαζών αφορμήν από τό δημοσίευμά σας, (τεύχος 1ης Αύγουστου 1978), σχετικώς μέτας δυσκολίας τάς όποιας αντιμετωπίζουν τώρα οι "Ελληνες έφοπλισταί, άπόροις τών όποιων είναι και αι καθυστερήσεις έξιφλησεων τών είσοφορών πρός τό Ναυτικόν 'Απουσιακού Ταμείου, έχω νά παρατηρήσω ότι ή Πολιτεία κατ' έπανάλημν, εις παραλήλους περιπτώσεις, όπως είναι αι είσοφοραι πρός τό ΙΚΑ, έχει δεχθή τήν άπολλαγήν τών έπιδημών προστίμων και τήν τακτοποίησην τών έκκρεμοτήτων εις μικράς μακροπρόθεσμους δόσεις.

Δυστυχώς δέν έπικρατει τό ίδιον πνεύμα και διά τάς είσοφοράς πρός τό ΝΑΤ, τό δόπιον σημειώσατε έκτός ύπερογκου τόκου και σύλλων έπιβαρυνσεων, είσπράττει «άπομαχικά» διά στομα άτινα δέν έπιβαίνουν τού πλοίου, ήτοι: άταν ή σύνθεσις είναι έλλιπης είσπράττουν πλέον τών άπομαχικών και τόν μισθών τόν έλλειπον τον ναυτικού, ωσάτως και είσοφοράς διά τό άλλοδαπόν πλήρωμα εις τό πότιον δέν κάρμουν ούδεμίαν παροχήν. "Ισως διότι έχουν εύκολον τρόπον έκβιασμού καταστάσεων, άπαγορεύοντας τόν άπόπλους τού πλοίου, ένω εις τάς έπιχειρήσεις ξηράς δέν δύνανται νά πράξουν κάτι παρόμοιον, ούτε νά κλείσουν κάποιο έργοστάσιον ή διομηχανίαν μέτα προτέλεσμα τήν δημιουργίαν άνεργων.

Μετά τιμῆς
ΑΛΕΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ Ο ΛΟΓΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εις πρόσφατον δημοσίευμα άνεγνωσα διτοί αι Λιμενικοί 'Αρχαι είσοφραζον τό ύπερογκον ποσὸν τών 13.000.000 δρχ. έξι έπιβολης προστίμων διά παραδόσεις εκ μέρους τών καταπλευσάντων εις έλληνικούς λιμένας πλοίων. Βεβαίως εις ώρισμένας περιπτώσεις είναι έπιβεδλημένος έλλεγχος και ή τυχόν έπιβολή προστίμων. 'Αλλά ή άστυνόμευσις έκ μέρους τών Λιμενικών 'Αρχων φθάνει μέχρι τού σημείου, πού άποδεικνει τουλάχιστον έλλειψιν γνώσεως τής πραγματικότητος. Θά άναφερθώ εις ώρισμένα περιστατικά, τά όποια έλασθον χώραν εις τόν λιμένα 'Ελευσίνος κατά τόν κατάπλου τού πλοίου «ΝΑΣΟΣ», υπό έλληνική σημαίαν.

"Αμα τή άφιξει τού πλοίου έπεδησαν αι Λιμενικοί 'Αρχαι πρός έπιθεώρησην και διεπίστωσαν έλλειψεις όπως: Τό πλυντήριον δέν έργαζεται καλώς, μερικά πλακάκια σπασμένα και ζλλα παρόμοια. 'Επέβαλαν δέ πρό-

στιμο 20.000 δρχ. Έπισης πρόστιμον 10.000 δρχ. διότι καθυστέρησε ή έπαρσις σημαίας κατά δύο ώρας. Τά έπιθεληθέντα πρόστιμα έπρεπε νά καταβληθούν, ωλλας άπηγορεύετο ο άπόπλους τού πλοίου.

Εις έτερον πλοίον πρόστιμον 5.000 δρχ. διότι δέν δύκτυα τό κουδούνι έκ τής καμπίνας τού άνωρρωτηρίου.

Θά έδεχόμην τά δάνωτέρω έπιβληθέντα ως σωτά, έφ' δσον κατά τήν έπιθεώρησιν άμα τή άφιξει τού πλοίου έγένοντο συστάσεις διά τήν άποκατάστασιν τών έλλειψών και έπιβολή προστίμου έφ' δσον κατά τόν άπόπλου διεπιστούντο ή μή συμμόρφωσις πρός τήν σύστασιν.

Τό νά χαλάση ένα κουδούνι ή τό πλυντήριο ή τό ζυμωτήριο δύναται νά συμβῇ άκομη και εις τήν οικίαν τού καθε ένός, πολὺ δέ μάλλον εις πλοίον προερχόμενον άπό μακρόν ταξίδιον και μή δυνάμενον άσφαλως έπι πλώ νά άποκαταστήσῃ τήν τυχόν βλάβην.

Πιστεύουμεν διτοί τό έργον τών Λιμενικών 'Αρχων είναι χρήσιμον, έφ' δσον πρυτανεύει πνεύμα καλής θελήσεως. Δηλαδή πρώτων συστάσεις και έφ' δσον δέν είσακουσθούν έν συνεχεία έπιβολή προστίμου και έν ούδεμιά περιπτώσεις ή άπαγορεύσις τού άπόπλου τού πλοίου, ή δόπια συνεπάγεται άνυπολόγιστον ζημίαν. Θά έθεωρουν δέ σκόπιμον δημοσίευμα ή δικαιοδοσία έπιβολης προστίμων μειωθή εις ποσὸν διότι δέν είναι δυνατόν εις Λιμενικός άξιωματικός πολλές φορές δέ μικρού βαθμού νά έχη δικαιοδοσίαν έπιβολής προστίμου 1.2.000.000 δρχ. άβασαντος, δηλαδή νά άποκαθιστά τάς δικαιοστικάς 'Αρχάς, αι όποιαι έπιβάλλουν ποινάς μετά μακράν διαδικασίαν.

Μετά τιμῆς

ΑΛΕΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

3 Αύγουστου 1978

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Τό δίκαιον τών παρατηρήσεων κείται πρός τήν πλευράν τού έπιστολογράφου μας.

Long since 1859, Keppel pioneered the shiprepairing industry in Singapore. Today, over a century later, Keppel is known abroad the shipping community for its dedication to quality ship-care service and uncompromising expertise.

Experience, technology and total involvement. That's why some 2,500 vessels ranging in size from large tankers to drillships choose to call at Keppel yearly for conversions, repairs, special surveys and annuals.

Keppel's original drydock capacity of 40,000 DWT is now enhanced by its newest 150,000 DWT drydock at Tuas Yard, which has deep water berths capable of accommodating alongside repairs of up to 250,000 DWT.

Over the years, Keppel has strived for completeness and has diversified, through its group of companies, into rig and ship building, offshore repairs, structural steel fabrication, gritblasting and marine coating.

This is the philosophy of dedication to quality ship-care worldwide.

AGENT IN GREECE

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

Keppel Shipyard Limited. • SINGAPORE
325, TELOK BLANGAH ROAD, P.O. BOX 2169, SINGAPORE 4.
TELEPHONE: 2706666. TELEX: RS 21367. CABLES: KEPPELDOK.

Η ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

ΤΟΥ κ. Ε. Κ. ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ

Διακυμάνσεις μᾶς προσφέρει πλουσιοπάροχα ή ναυτιλιακή έπιχειρησις. Είς δῆλην την ιστορίαν της έχουμε τόδιαστήματα τῶν ἀνοδικῶν τάσεων τῆς ναυλαγορᾶς 'Υπάρχουν δῆμοις καὶ ἐποχαῖ τῶν... ἐκπτώσεων! Πανηγυρισμοί, εὐέξια, σχέδια ἐπετάσεως, νέαι κατασκευαὶ καὶ ἡ ἀπογοητευτικὴ πτώσις τῶν ναύλων.

Αυτηροὶ αἱ συνέπειαι τῆς κρίσεως, τῆς όποιας ἡ διάρκεια ἔχει κλονίσει καὶ τοὺς πλέον ἰσχυροὺς καὶ παλαιοὺς ἐφοπλιστικοὺς οἴκους.

'Ακριβῶς αὐτὴ ἡ ἀνήσυχητικὴ ἀτμόσφαιρα θὰ ἡτο κατά πολὺ δυσκολωτέρα, ἐάν δὲν εἶχε μεσολαβήσει ἡ εὐδία τῶν χαμηλῶν ἀσφαλίστρων. Τὰ λυπηρὰ περιστατικὰ — πτοχεύεις κλπ.— θὰ είχαν πολὺ ἐνωρίτερον ἐμφανισθῆ. Χάρις δῆμοις εἰς τὸ συναγωνιστικὸν κλῆμα ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς τὴν διεθνῆ ἀσφαλίστικὴν ἀγορὰν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη, τὸ κακὸ ἔχει περιορισθῆ.

Ἡ ἀπὸ καιροῦ πρωτασφαλιστικὴ πρωτοβουλία τῆς ἀνεξαρτήτου ἀμερικανικῆς ἀγορᾶς ἔχει ἔδραισει πλέον μίαν νέαν ἐποχὴν εἰς τὴν ναυτασφαλιστικὴν ιστορίαν. Στόλοι πού, κατὰ τὸ παρελθόν ἐτοποθετοῦτο ἐξ ὄλοκλήρου εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου, στήμερον παραμένουν μόνον κατὰ ἐν ἐλάχιστον ποσοστὸν ἔκει.

Τὸν ἀμερικανὸν πρωτασφαλιστὴν ἀκολουθοῦν εὐχαρίστως αἱ ὑπόλοιποι διεθνεῖς

ἀγοραὶ καὶ διευκολύνεται ἔτσι ἡ κάλυψις τοῦ κινδύνου μὲ ἀγορὰς πρώτης τάξεως.

Εἰς τὴν ἀνεξαρτήτου ἀμερικανικὴν ἀγορὰν ἔχομεν τὸ πλεονέκτημα τῆς ὀλικῆς ἀντασφαλίσεως τῶν συμμετεχουσῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταῖριῶν εἰς τὴν ἐντὸς τῆς Ἀμερικῆς ὀντασφαλιστικὴν ἀγορὰν ἰσχυρᾶς ὑποδομῆς.

Πολλοὶ ιδιοκτῆται μοῦ ὄμοιογούν ὅτι κατὰ τὴν ὀνάλυσιν τῶν ἡμερησίων ἔξδόνων διαχειρίσεως τῶν πλοίων των, τὰ ἔξοδα τῶν ἀσφαλίστρων, δάσει τῶν δεδομένων τοῦ Λονδίνου, τους ὑποχρεώνουν εἰς ἀμεσον παροπλισμόν. Εἰναι ἐφικτὴ ἡ κίνησις τοῦ πλοίου, ἡ διατήρησις τοῦ εἰς τὴν ἐνέργειαν ὑπηρεσίαν ἐφόσον ἐπιτυγχάνειν νὰ μὴν ύψισταται οἰκονομικὴ ζημιάν. Εἰναι ἡ πλέον συμφέρουσα διέξοδος, νὰ κινηται τὸ πλοίον, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸν παροπλισμόν, ἔστω καὶ ἐὰν δὲν ἐπιφέρει κέρδη. Εἰς περίπτωσιν ἀφοπλισμοῦ, ἐκτὸς εἰδικῶν περιπτώσεων, ἡμπορεῖ φαινομενικῶς γὰρ πραγματοποιοῦνται οἰκονομίαι ἐφόσον ἀπολεύται τὸ προσωπικόν καὶ διακόπτεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων καὶ ύλικῶν μὲ τὴν ἀκινητοποίησιν τοῦ μηχανοστασίου. Κατὰ τὴν ἐπαναφοράν, δῆμος τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐνέργειαν, μὲ τὴν βελτίωσιν τῶν ναύλων, πολλὰ ἀδύνατα σημεῖα ἐμφανίζονται καὶ τότε ὁ κατάλογος τῶν ἀναγκαίων ἐπισκευῶν ὑψώνει αἰσθητῶς τὴν δαπάνην τῆς ἐπαναφορᾶς τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐνέργειαν.

Ἐμμέσως ἡ ἐνέργεις δραστηριότης τῆς ἀμερικανικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς οὐσιαστικῶς συνετέλεσεν εἰς τὴν διατήρησιν ἐν ἐνέργεια σημαντικοῦ ἀριθμοῦ πλοίων. Τὸ σημεῖον αὐτὸ ἀξίζει νὰ προσέξουν οἱ πλοιοκτήται μας καὶ νὰ προσανατολισθοῦν σταθερῶς καὶ μονίμως πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγορὰν μὲ κατ' εὐθείαν σύνδεσιν τῶν ἡ ὑποδεικνύοντες εἰς τοὺς ἄλλους μεσίτας τῶν νὰ τοποθετοῦν μεγάλο μέρος τοῦ κινδύνου εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

Μοῦ ἀνεφέρθη τελευταίως περίπτωσις, κατὰ τὴν ὅποιαν ὁ πλοιοκτήτης ταλαιπωρεῖτο ἀπὸ τοὺς μεσίτας του εἰς τὸ Λονδίνον, διὰ τὴν εἰσπραξιν ἔξδων ἐπισκευῶν ἐπὶ ἀρκετὰ μεγάλο χρονικό διάστημα, ὃντες οὐσιαστικῆς δικαιολογίας. Ἡ τοποθέτησις τῆς ἀσφαλίσεις τοῦ στόλου είχε γίνει εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου καὶ Εύρωπης. Ἀπὸ τὴν στιγμὴν ποὺ ἔξεδηλώθη ἡ ἀγοράντησις τοῦ ιδιοκτήτου καὶ ἡ συνεργασία του μὲ ἀσφαλιστικὸν γραφεῖον τῆς Νέας Υόρκης, ἀνεπτύχθη ἰδιαιτέρα δραστηριότης ἀπὸ τοὺς "Ἀγγλους καὶ ἐπεσπεύσθη ἡ εἰσπραξις τῶν δαπανῶν.

Εἰναι πλέον γεγονός, ὅτι τὸ μονοπωλιακὸν ὑφος τῶν "Ἀγγλων ἔχει ἔξασθενήσει, χάρις εἰς τὴν δραστηριοποίησιν τῶν ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστῶν. Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ οἱ πλοιοκτήται μας πρέπει νὰ ἐπιμείνουν εἰς τὴν ἐναρξιν καὶ διατήρησιν τῆς συνεργασίας μὲ τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν. Ἡ τοποθέτησις μέρους τῶν κεφαλαίων των εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ἀμερικῆς είναι ἀπαραίτητος πρὸς ὀποφυγὴν ἐπαναλήψεως παλαιοτέρων λυπηρῶν καὶ ἀσυμφόρων ἡμερών.

Ε. Κ. ΣΠΕΡΑΝΤΖΑΣ

N. Υόρκη, Ιούλιος 1978

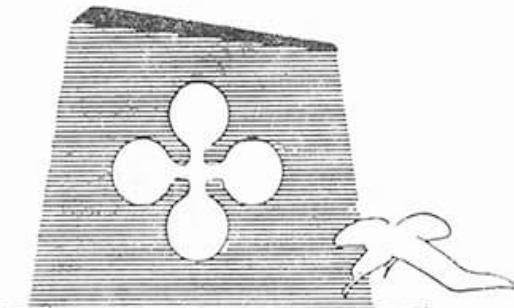
Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

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, Κεντρικὴ Ἀμερικὴ καὶ Ἀφρικὴ

ΝΟΜΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΕΚΤΟΣ ΕΝΝΟΙΑΣ «ΠΛΟΙΟΥ» ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΩΝ

Τοῦ πλοιάρχου Λ.Σ. κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΣΟΥΡΗ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ

ΤΟΥ «ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ή παρούσα μελέτη έγραφη άρχικώς είς τήν Γαλλικήν ύπό τὸν τίτλον «Le statut des engins operant en mer autres que les navires», ὡς «έκθεσις» τοῦ συγγραφέως ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ θέματος, διὰ τὸ συνερχόμενον εἰς Βουδαπέστην ὅπο 23 - 30 Αὐγούστου 1978, 10ον Διεθνές Συνέδριον Συγκριτικοῦ Δικαίου τῆς «Διεθνούς Ακαδημίας Συγκριτικοῦ Δικαίου».

Ἡ ἔργασία αὐτὴ πρόκειται νὰ ἀνακοινωθῇ ὑπὸ τοῦ «Γενικοῦ Εἰσιγητοῦ» Καθηγητοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῶν Παρισίων καὶ Διευθυντοῦ τοῦ Ινστιτούτου Συγκριτικοῦ Δικαίου τῶν Παρισίων κ. René Rodière καὶ ἔξεπονήθη κατόπιν προκλήσεως τοῦ «Ελληνικοῦ Ινστιτούτου Διεθνούς καὶ Αλλοδαπού Δικαίου» πρὸς τὸν Συνεργάτα του, ὅπως προδουν εἰς σύνταξιν «έκθεσεως» ἐπὶ τίνος τῶν θεμάτων τῶν

περιλαμβανομένων εἰς ἀποσταλέντα, ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ακαδημίας Συγκριτικοῦ Δικαίου, πίνακα.

Τὸ νομικὸν καθεστῶς τῶν πάσης φύσεως καὶ προορισμοῦ ναυπηγήματων, τῶν μὴ περιλαμβανομένων εἰς τὴν κλασσικὴν ἔννοιαν τοῦ «πλοίου», ἔχει ἀποκτῆσει τόσον ἐπὶ θεοτικοῦ ὅσον καὶ ἐπὶ διεθνοῦς πεδίου ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον, ὥστε ἡ ἔξτασίς του νὰ είναι σκόπιμος καὶ χρήσιμος.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον κυριαρχεῖται εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς νομοθεσίας ἀπὸ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ὄφορῶν τοῦ «πλοίου» ζητημάτων, ὥστε, τόσον ὁ νομοθέτης ὅσον καὶ ἡ ἐπιστημονικὴ ἔρευνα καὶ ἡ νομολογία, νὰ ἔχουν συγκεντρώσει τὸ κύριον ἐνδιαφέρον τῶν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων αὐτὸν σχεδὸν κατ' ἀποκλειστικότητα.

Εἰς ὅλους ὅμως τοὺς ὄρισμούς περὶ τῆς

ἔννοιας τοῦ «πλοίου» εἴτε νομοθετικῶς διὰ ῥητῶν διατάξεων θεσπιζομένους εἴτε διὰ τῆς νομολογίας καὶ τῆς ἐπιστημονικῆς ἐπεξεργασίας ἀναπτυσσομένους, τίθενται ὅρια καὶ περιορισμοὶ ἀναγόμενοι εἴτε εἰς τὸν σκοπὸν εἴτε εἰς τὴν χωρητικότητα εἴτε εἰς τὴν αὐτοδύναμον κίνησιν εἴτε εἰς τὸ εἶδος τῶν ὄδατων (θάλασσα, ποταμοί, λίμναι) ἔνθα κινεῖται.

Ἄπομένει ἐπομένως εύρù τὸ περιθώριον ὑπάρχεως ἢ μὲ τὴν ἔξελιξιν ἐμφανίσεως ναυπηγήματων τὰ ὄποια είναι ἡ θεωροῦνται «μὴ πλοία» ἐπειδὴ ἐλλείπει εἰς τῶν ὄρων ἡ μία τῶν προϋποθέσεων τῆς ἔννοιας τοῦ «πλοίου». Τὰ ναυπηγήματα αυτὰ εἴτε ἐκ κατασκευῆς μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ πλοίου (σκάφη μικρᾶς χωρητικότητος) ἢ μὴ ἔχοντα αὐτοδύναμον κίνησιν εἴτε λόγω τεχνητῶς θεσπιζομένων ἐκάστοτε προϋποθέσεων ὑπὸ τοῦ νομοθέτου (πλοία ἀπολέσαντα τὴν αὐ-

Οἱ Ρῶσοι καὶ ἡ Ναυτιλία τῶν

Τὴν ἄποψιν ὅτι οἱ Ρῶσοι ἀποβλέπουν εἰς τὴν ἔξοσθενσιν τῆς Δυτικῆς Ναυτιλίας ἐπιθεβαίνει αὐτομολῆσας Ρῶσος πλοιάρχος. Οἱ Σοβιετικοὶ ἔχουν ὡς στόχον νὰ μεταφέρουν ὅπαντα τὰ φορτία μεταξὺ τῆς Ρωσίας καὶ ἄλλων χωρῶν ἐπὶ τῶν ιδικῶν τῶν σκαφῶν, ἐνῷ εἰς τὰς μεταφορὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν περικόπτουν τοὺς ναύλους διὰ λόγους πολιτικῆς προπαγάνδας καὶ πρὸς ἔξασφάλισιν σκληρού συναλλάγματος.

Ο πλοιάρχος Βλαντίς Λυσένκο λέγει ὅτι οἱ Ρῶσοι ναυτῆς ἀμείβεται μὲ 100 - 110

ρούβλια (133 - 147 δολλάρια) μηνιαίως καὶ ὅχι 170 ρούβλια, ὡς ίσχυρίζεται τὸ σοβιετικὸν «Υπουργείον Ναυτιλίας». Οἱ μισθοί του ὡς πλοιάρχου ἦτο 160 ρούβλια (213 δολλάρια) μηνιαίως, ἐνῷ τώρα ποὺ ὑπρετεῖ ἐπὶ σουηδικοῦ σκάφους εἰσπράττει 933 δολλάριο μηνιαίως. Εἰς κάθε ρωσικὸν πλοῖον ὑπάρχουν εἰδικοὶ διαφωτισταὶ καὶ εἰς τοὺς λιμένας οἱ ἔξοδούχοι παρακολουθοῦνται ὑπὸ πρακτόρων τῆς Κά - Γκέ - Μπέ διὰ νὰ μὴ αὐτομολήσουν.

Οἱ Ρῶσοι περιορίζουν τὰς δαπάνας των

ἐκπλύνοντες τὰς δεξαμενὰς τῶν τάνκερς εἰς τὴν θάλασσαν, γεγονός ὅπερ προκαλεῖ ρύπανσιν καὶ ἀντιβάνει πρὸς τοὺς διεθνεῖς κονονισμούς. Ὑποτίθεται ὅτι ὁ καθαρισμὸς τῶν τάνκερων πρέπει νὰ πραγματοποιήσαι έντος λιμένων, ἀλλ' αὐτὸς θὰ ἐσήμαινεν ἀπώλειαν συναλλάγματος διὰ τοὺς Ρώσους. Κατά τὴν ἔξοδον τῶν εἰς λιμένας τοῦ Δυτικοῦ Κόρμου οἱ Ρῶσοι ναυτικοὶ δικαιοῦνται νὰ ἔξοδευσουν μόνον ἐν δολλάριον ἔκαστος. «Οταν δὲ ἔνα ρωσικὸν πλοίον ὑποστῆται ἡ ζημιαὶ ἐν πλῷ ὁ πλοιάρχος ὀφείλει νὰ ὀργηθῇ τὴν διοήθειαν ξένου σκάφους, ἔστω καὶ ἂν ἡ ζωὴ τῶν ναυτικῶν τοῦ τίθεται ἐν κινδύνῳ, διὰ νὰ μὴ καταδηληθῇ συνάλλαγμα εἰς πληρωμὴν τῆς παρασχετίσης ἀρωγῆς.

Διὰ τὰ πλοῖα τῶν δυτικῶν χωρῶν, τὰ καύσιμα, ἡ ἀσφάλισις καὶ ἡ ἀπόσβεσις, διαρύνουν σημαντικῶς τὸ κόστος διαχειρίσεως. Εἰς τὴν Ρωσίαν δὲν ὑπάρχει ἀπόσβεσις, ἐνῷ τὴν δισφάλισιν ἀναλαμβάνει τὸ Κράτος. Τὰ καύσιμα εἰς τοὺς ρωσικοὺς λιμένας είναι εὐθύνη — περίπου εἰς τὸ ἕτ τριτὸν τῶν τιμῶν τῆς Δύσεως — καὶ τὰ πλοῖα ἀνεφοδιάζονται ἐπαρκῶς, ἀκόμη καὶ διὰ κυκλικὰ ταξίδια μέχρι τὴν Αὔστραλιαν.

Πολλοὶ πλοιοτῆται τῆς Δύσεως ἀνήσυχοῦν διὰ τὸν ρωσικὸν ἀνταγωνισμὸν εἰς τὸν τομέα τῶν κρουαζιεροπλοίων. Οἱ Ρῶσοι διαθέτουν 35 μεγάλα ἐπιβατηγά καὶ κρουαζιερόπλοια, τὰ ὅποια δύνανται νὰ στασιχοληθοῦν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Καὶ συναγωνίζονται μὲ αὐτὰ τὸ δυτικὰ κρουαζιερόπλοια εἰς τὴν Βαλτικήν, τὰς Καναρίους νήσους, τὴν Απωλετολήν, τὴν Αὔστραλιαν, τὴν Αμερικήν, τὴν Καραϊβικήν καὶ τὴν Μεσόγειον, δεχόμενοι ναύλους κατὰ 25% περίπου κατετέρους τῶν δυτικῶν κρουαζιεροπλοίων ἀνηκόντων, κυρίως, εἰς «Ελλήνας, Βρετανούς, Σκανδιναύους καὶ Ιταλούς.

Πέραν τῶν προαναφερέντων οἱ Σοβιετικοὶ ἔχουν σημαντικάς παραγγελίας δι' ἐπιβατηγά σκάφη εἰς ναυτηγεία τῆς Ανατολ. Γερμανίας, τῆς Τσεχοσλοβακίας, τῆς Γιουγκοσλαβίας καὶ τῆς Φινλανδίας. Αρκετά ἔξι αὐτῶν προορίζονται δι' ἐγχωρίους μεταφοράς. «Ἀλλ' ἔνας ἀριθμός νεοτεύκτων — μεταξὺ τῶν πόλιων ἔξι σκάφη τῶν 16.000 τόν. ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὴν Φινλανδίαν — ἀναμένεται νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς διεθνεῖς κρουαζιέρες.

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.

τοδύναμον κίνησιν καταστάντα πλωτά ξενοδοχεία ή από θαλασσίους πλόας έκτελούντας έφεξης μονίμως λιμναίους ή πλοίους έξι ού άφηρεθησαν αἱ μηχαναὶ καὶ κατέστη πλωτή δεξαιμενή ἀνεφοδιασμού πλοίων κλπ.) δὲν ὀκολούθησαν τὴν κανονική δόδον ρυθμίσεως τῶν ἀκόφορών των σύντα θεμάτων υπὸ τῶν περὶ «πλοίων» διατάξεων.

Οὕτω τίθεται τὸ ἔρωτημα διατὶ νὰ μὴ καλύπτει τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον, δι' ὃσων εἶναι διατάξεων νὰ καλύψουν καὶ ἀναλογίαν διατάξεων καὶ τὰ «μῆ πλοῖον» ναυπηγήματα. Ἀνεξαρτήτως τοῦ πόσον ἐγγίζουν τεχνικῶς εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ πλοίου, τὰ μὴ χαρακτηριζόμενα ως «πλοῖον» ναυπηγήματα δροῦν καὶ ἐμφανίζονται ως ἐπὶ τὸ πολὺ εἰς χώρους δράσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἀπίκειρησεων η δοθητικῶν πρὸς αὐτὰς δραστηριοτήτων. Ναυπηγούνται κατὰ κανόνας εἰς τὰ ἴδια ναυπηγεία, ἐκτελοῦν δοθητικάς τῆς Ναυτιλίας ἐργασίας, μὴ ἀποκλειομένης καὶ τῆς χρησιμοποίησεως ως πληρωμάτων προσώπων ἔχοντων ναυτικήν η γενικωτέραν ναυτικοτεχνικήν κατάπτισιν, ἀκόμη δὲ ὑπόκεινται εἰς τοὺς κινδύνους τῆς κινήσεως η παραμονῆς ἐν τῷ ὕδατι εἴτε εἶναι θαλάσσιος χώρος εἴτε ποταμίος η λιμναῖος.

Ἄπο οἰκονομικῆς πλευρᾶς καὶ ὑπαγωγῆς δῶν τῶν μέσων τῆς ἐν θαλάσσῃ δραστηριότητος εἰς τοὺς ίδιους κανόνας, τὰ πρὸς τοῦ διατίθεμενον κεφάλαιοι εἶναι ἀξιόλογα καὶ ἐνίστε ὑπερβαίνουν καὶ τὴν ἀξίαν κατασκευῶν θεωρούμενων ως «πλοίων». Οὕτω δὲν εὑρίσκεται ἀξιόλογος ἐξήγησης ὅτι εἰς ώρισμένας περιπτώσεις δύο πλοῖα ἀδελφά ἐκατασκευῆς καὶ μὲ δομοίς ὅλας τὰς τεχνικὰς προδιαγραφάς τὸ ἐν ἐκτελοῦν ἀκτοπλοϊκὸν συγκοινωνίαν ἐν θαλάσσῃ νὰ χαρακτηρίζεται ως «πλοίουν» καὶ τὸ ἄλλο ἐπειδὴ κινεῖται εἰς λίμνας νὰ μὴ θεωρεῖται «πλοίον», ὥστε εἰς πλείστα τῶν θεμάτων νὰ ὑπόκειται εἰς τὸ ἀσχετον δίκαιον τῆς ἡράς. Ἀκόμη, ὅπου ως στοιχείον τῆς ἔννοιας τοῦ πλοίου ήτο ἐπὶ κέρδου μεταφορᾶς νὰ προσδίδεται η ιδιότης τοῦ «πλοίου» εἰς ἐν σκάφος μέσης χωρητικότητος, ἐπειδὴ ἀσχολεῖται μὲ μεταφορὰς ἐπὶ κέρδει προσώπων καὶ μία σύγχρονος θαλαμηγὸς ἐνδεχομένως μεγαλύτερας χωρητικότητος καὶ ἀξίας μὲ εἰσιν η καὶ περισσότερον πλήρωμα νὰ μὴ ὑπόκειται ἀπὸ ὠρισμένης σκοπιαῖς εἰς τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον.

Ἐχομεν τὴν γνώμην, ὅτι οἱ περιορισμοὶ εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ «πλοίου» καὶ ὁ παραμερισμὸς η μὴ γενικωτέρα ἀντιμετώπισις τῶν λοιπῶν ναυπηγημάτων ἔχουν τὰς ρίζας εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον ὑπὸ τὴν σύγχρονον μορφὴν ἐγενήθη καὶ ἀνεπτύχθη ἐντὸς τοῦ Ἐμπορικοῦ Δικαίου ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς μεταφορᾶς ἀγάθων ἀπὸ τόπου εἰς τόπον, ἐργασίαν τὴν ὅποιαν μόνον «πλοίων» κατὰ τὴν κλασσικὴν μορφὴν καὶ ἔννοιαν ἡδύνατο νὰ ἐκτελέσουν. Η πάροδος ἐτῶν καὶ οἱ ἔξελίξεις προσέδωσαν εὐρύττητα εἰς τὸν ὄρον καὶ ἐνδιαφέρον εἰς τὸ πλοίον καὶ ἀπὸ τῆς σκοπιαῖς τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως εἰς τὰ θέματα ἀσφαλείας ναυσιπλοίων η κρατικῆς παρεμβάσεως ἐφερε ἐγγύτερον πρὸς μίαν γενικωτέραν ταυτότητα ρυθμίσεως θεμάτων «πλοίων» καὶ «μῆ πλοίων».

Οὕτω πάντα ναυπηγημα, κινούμενον εἰς τὸν εύρυ χώρον τῆς ἐν θαλάσσῃ δραστηριότητος εἰς μεταφορὰς προσώπων η πραγμάτων η εἰς κυρίας, δοθητικάς η συναφεῖς δραστηριότητας καὶ ἀνὰ ἀκόμη δὲν συγκεντρώνει διὰς τὰς θεσπιζομένας υπὸ τῆς νομοθεσίας προϋποθέσεις διὰ τὸ κύριον ἀντικείμενον αὐτῆς τὸ «πλοίον», θὰ ἔρει νὰ ὑπόκειται εἰς τοὺς κανόνας τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου δι' ὃσον τὸ δυνατὸν περισσότερων διατάξεων. Δυνατόν εἰς τεχνικά, κατασκευαστικά καὶ ἀλλας θέματα νὰ ὑπάρχῃ δυσχέ-

ρεια ἐφαρμογῆς ὅλων τῶν διατάξεων. Τεχνικαὶ ὅμως διαφοραὶ ὑπάρχουν καὶ μεταξὺ συγχρόνων ταχυπλόων «πλοίων» ως πρὸς τὴν κατασκευήν, τὴν ςημηνίας ἐργασίας τοῦ πληρωμάτος κ.α., ἔνατι τῶν παραδοσιακῶν ἀτμοπλοίων η ρυμουλκῶν, ὥστε ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ως πρὸς τὰ «μῆ πλοῖον» ναυπηγήματα η ἐφαρμογή τῶν κανόνων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου νὰ εὐρίσκεται ἐγγύτερον πρὸς τοὺς σκοπούς καὶ τὰς ἔνει συνθήκας ἀντὶ τῆς ὑπαγωγῆς των εἰς τὸ δίκαιον τῆς ἡρᾶς.

Η ΙΣΧΥΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η Ἐλληνικὴ Ναυτικὴ Νομοθεσία ἔχει καθιερώσει νομοθετικὸν διαχωρισμὸν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου εἰς «Ιδιωτικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον» καὶ «Δημόσιον Ναυτικὸν Δίκαιον». Ο διαχωρισμὸς αὐτὸς στηρίζεται εἰς δύο αὐτοτελεῖς καὶ σχετικῶν νέους Κώδικας. Ο πρώτος εἶναι παλαιότερος, εἶναι ο Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου διδεῖ καὶ αὐτὸς ὄρισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ πλοίου, κατὰ πολὺ εὐρύτερον ἀπὸ τὸ διδόμενον υπὸ τοῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Πάντηρον ναυπηγημα χαρακτηρίζεται παρ' αὐτὸν «δοθητηρήμα». Ο Κώδικος Δημόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου διδεῖ ὄρισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ «βοηθητικοῦ ναυπηγήματος» μετὰ ἐνδεικτικῶν περαδειγμάτων ὥστε διὰ τῆς προδέψεως δύον ὄρισμαν νὰ μὴ ὑπάρχει πλωτῶν ναυπηγημα «πλοίον» η «μῆ πλοίον» τὸ οποῖον νὰ μὴ καλύπτεται ἀπὸ τὰς διατάξεις τοῦ Κώδικος.

Ο Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ρυθμίζων εἰς τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον τοὺς θεσμοὺς τοῦ Ιδιωτικοῦ Δικαίου περιλαμβάνει εἰς τὸ ἀρθρον 1 ὄρισμὸν περὶ τῆς ἔννοιας τοῦ πλοίου περὶ τοῦ ὄποιον διὰ τὸ ἐξετάζομενον θέμα τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζεται κατὰ τρόπον χωριστὸν υφ' ἐκάστου τῶν Κωδίκων.

Ο Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ρυθμίζων εἰς τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον τοὺς θεσμοὺς τοῦ Ιδιωτικοῦ Δικαίου διδεῖ προϋπόθεσεις αἱ ποιοὶ δέονταν νὰ πληρούνται διὰ νὰ τύχουν ἐπὶ αὐτῶν ἐφαρμογῆς αἱ διατάξεις τοῦ Κώδικος αὐτοῦ. Μία γενικὴ ἐξέτασις τοῦ ὄρισμου αὐτοῦ ἐπιβάλλεται ὅπως ἀναπτυχθεῖ, καθ' ὃσον πάντα μὴ «πλοίον» θεωρεῖται «πλωτὸν ναυπηγημα» τὸ ὄποιον δὲν διέπεται παρὰ ἀπὸ τημῆμα μόνον τῶν διατάξεων τοῦ ΚΙΝΔ. Εἰναι ἐπίσης χρήσιμος η γνώσις τῶν προϋποθέσεων τῆς ἔννοιας τοῦ «πλοίου» καθ' ὃσον ἐπειδὴ δὲν δίδεται ὄρισμὸς τῆς ἔννοιας τοῦ «πλωτοῦ ναυπηγήματος».

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



τος» καταλήγομεν νά δεχθώμεν αύτὸν ἀρνητικῶς ἢτοι νόθωρείται πλωτὸν ναυπήγμα τὰν μὴ θεωρούμενον «πλοίον».

Συμφώνας πρὸς τὸν Κώδικα 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (ἄρθρον 1) (5) «πλοῖον εἶναι πάν σκάφος ὅλης χωρητικότητος 10 τουλάχιστον κόρων προορισμένον ὅπως κινεῖται αὐτοδυνάμως ἐν θαλάσσῃ». 'Ητοι διὰ τὴν πλήρωσιν τῆς ἑννοίας τοῦ πλοίου ἀπαιτεῖται:

α) Σκάφος ἢτοι κοῖλον σῶμα ἀνεξαρτήτως σχήματος.

β) Χωρητικότης καθαρὰ 10 τουλάχιστον κόρων.

γ) Αὐτοδυνάμως κίνησις, χωρὶς νὰ ἔνδιαφέρῃ ἢν ὁ τρόπος κινήσεως ὀφείλεται εἰς μηχανᾶς ἢ ιστία ἢ μικτὸν ἢ ἄλλον τρόπον.

δ) 'Ο χῶρος κινήσεως δέον νὰ είναι ἡ θάλασσα.

'Η Ἐλλειψις οὕτω καὶ μιᾶς ἐκ τῶν ὀριζόμενων προϋποθέσεων ἔχει ὡς συνέπειαν νὰ μὴ προσδίδεται εἰς τὸ ναυπήγμα ἢ ἑννοία τοῦ «πλοίου». Οὕτω:

α) 'Η Ἐλλειψις τῆς ιδιότητος τοῦ σκάφους, ὡς π.χ. ἢ ἐκ κορμῶν δέννωρων σχηματιζομένη σχέδια.

β) Χωρητικότης μὴ ἔξικνουμένη εἰς τοὺς 10 κόρους, ὥστε ναυπηγήματα κατασκευασθέντα ὑπὸ τὰς ίδιας περίπου τεχνικάς προδιαγραφάς καὶ κινούμενα εἰς τὸν ἕδιον θαλάσσιον χώρον ἀλλὰ 9 κόρων τὸ ἔν καὶ 10 τὸ ἄλλο ἀρρέφερον κατὰ τὴν νομοθετικὴν ἀντιμετώπισιν καὶ τὸ ἔν εἶναι «πλοῖον» καὶ τὸ ἄλλο «πλωτὸν ναυπηγήμα».

γ) 'Απώλεια ἢ μὴ ὑπαρχεῖς αὐτοδυνάμου κινήσεως. Δὲν θεωρεῖται δηλαδὴ «πλοίον» σκάφος τὸ ὅποιον ἔπαυσε νὰ χρησιμοποιῇ τὰς μηχανᾶς του καὶ ἐκπληροῖ ἄλλον προ-

ρισμὸν ὡς πλωτὸν ἑννοδοχεῖον, κατοικία, πλωτὴ ἀποθήκη ἀνεφοδιασμοῦ διὰ καυσίμων ἢ σκάφος ἐν ναυπηγήσεως μὴ ἔξπολισθὲν διὰ μηχανῶν πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως χρησιμοποιεῖται διὰ διαφόρους σκοπούς (ἀπόθεσις καυσίμων, φορτίων, τσιμέντων πρὸς μεταφόρτωσιν εἰς μικροτέρας χωρητικότητος σκάφη εἰς λιμένας κλπ.). 'Η ἀπώλεια τῆς αὐτοδυνάμου κινήσεως δέον νὰ είναι μόνιμος καὶ δὲν ἀρκεῖ προσωρινὴ μόνον.

δ) 'Η κίνησις ἐκτὸς θαλασσῶν χώρου πράγμα τὸ ὅποιον ἔχει ὡς συνέπειαν ὥστε σκάφη μὲ τὰς αὐτὰς τεχνικὰς προδιαγραφάς, τὸ ἔν κινούμενον εἰς λίμνην καὶ τὸ ἄλλο εἰς τὴν θαλασσάν, μόνον τὸ δεύτερον νὰ θεωρεῖται «πλοίον» ἐνώ τὸ πρώτον ἀπλῶς «πλωτὸν ναυπηγῆμα».

'Η νομολογία ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Κώδικος δὲν εἶχε πολλάς εὐκαιρίας ὥστε νὰ δώσῃ θετικῶς ἢ ἀρνητικῶς τὸν ὄρισμὸν τῆς ἑννοίας τοῦ πλοίου ἢ τοῦ πλωτοῦ ναυπηγῆματος.

Οὕτω, καταλήγομεν νὰ δεχθῶμεν ὅτι πλωτὰ ναυπηγήματα κατὰ τὴν ἑννοίαν τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου εἶναι τὰ ναυπηγήματα τὰ μὴ συγκεντροῦντα τὰς προϋποθέσεις ὅπως είναι «πλοῖον» ὥστε νὰ διέπονται ὑπὸ τῶν περὶ αὐτῶν ἐν τῷ συνόλῳ διστάξεων τοῦ Κώδικος.

Ο Κώδιξ 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἀποτελεῖται ἀπὸ δέκα τέσσαρας τίτλους οἱ ὅποιοι περιλαμβάνουν ἀντιστοίχους θεσμούς τοὺς ὅποιους καὶ ρυθμίζουν. 'Εκ τῶν δέκα τέσσαρων αὐτῶν τίτλων οἱ ὅποιοι ἐφαρμόζονται ἐπὶ «πλοίων» τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Κώδικος ὅριζει ὅτι ἐφαρμόζονται ἐπὶ «πλωτῶν ναυπηγημάτων» μόνον οἱ ἔξι αὐτῶν:

α) Τίτλος τρίτος. 'Ο τίτλος αὐτὸς ἀναφέρεται εἰς τὸν πλοίαρχον, τρόπον ναυτο-

λογήσεως, καταγγελίαν συμβάσεως, εὐθύνη, ὑποχρεώσεις κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων εἰς ἀναφορὰν συμβάσεων πρὸς προστασίαν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοιοκτήτου, τήρησιν ἡμερολογίου καὶ λοιπῶν ἐγγράφων, αὐτοπρόσωπον διακυβέρνησιν εἰς ὥρισμένας εἰδίκας περιπτώσεις κλπ.

β) Τίτλος Τέταρτος. 'Αναφέρεται εἰς τὸ πλήρωμα, τρόπον συνάψεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑποχρεώσεις καὶ καθηκόντα, ἀποζημιώσεις ἐπὶ ἀπολύσεως ἢ ἀσθενείας, λόγους λύσεως τῆς συμβάσεως, τρόπον λύσεως αὐτῆς.

γ) Τίτλος ἕκτος. Περὶ ναυλώσεως, ὑποχρεώσεων ἐκναυλωτοῦ, εὐθύνην ναυλωτοῦ καὶ ὑποχρεώσεις, περὶ φορτωτικῆς, μεταφορᾶς προγμάτων καὶ ἐπιβατῶν.

δ) Τίτλος ἔβδομος. Περὶ μεταδιβάσεως κυριότητος πρὸς ἔξασφάλισιν ἀπαιτήσεως.

ε) Τίτλος δωδέκατος. Περὶ συγκρούσεως, εὐθύνης, δικαιοδοσίας τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων, ὑποχρεώσεων ἐκάστου τῶν πλοιάρχων τῶν συγκρουσθέντων πλοίων κ.α.

σ) Τίτλος δέκατος τρίτος. Περὶ τῶν ἐκ τῆς ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς ἀπαιτήσεων, ποσοστῶν ἀμοιβῆς, τρόπου ὄρισμού αὐτῆς κλπ.

ζ) Τίτλος δέκατος τέταρτος. Περὶ θαλασσίσιας ἀσφαλίσεως.

Αὐταὶ εἶναι αἱ διστάξεις τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου αἱ ὅποιαι ἐφαρμόζονται ἐπὶ παντὸς «πλωτοῦ ναυπηγῆματος» ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, σκοποῦ, προορισμοῦ, κατασκευῆς, ἀρκεῖ ὅτι δὲν είναι πλοίον ἢτοι δὲν συγκεντρώνει ἔστω καὶ μίαν τῶν προϋποθέσεων ὡς ἀνωτέρω ἀναφέρθησαν τῶν ὀριζόμενων εἰς τὸ ἄρθρον 1 διὰ νὰ πληροῦν τὴν ἑννοίαν τοῦ πλοίου.

Ὄς φαίνεται ἐκ τῶν ἐφαρμοζούμενων ἐπὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων τίτλων δὲν ισχύουν

σ' ὅλο τὸν κόσμο...

The Thenamaris Group

στὸ Λονδίνο:
Eastern Mediterranean Maritime (London) Ltd.
32-38 DUKES PLACE
LONDON E.C.3
ENGLAND
Tel. 01 - 283-9591 (10 lines)
Telex: 884075/B
Cables: EASTMED LONDON E.C.3

στὴ Νέα Υόρκη:
Trans Mediterranean Maritime (New York) Inc.
Suite 1507
50 Broadway,
NEW YORK 10004, N.Y.
Tel. 212-3446767/8
Telex: 42-4918
Cables: TRANSMED N.Y.

στὸ Τόκιο:
Eastern Mediterranean Maritime (Japan) Ltd.
Room 214 T.B.R. Bldg.
2-10-2, Nagata-Chō
Chiyoda-Ku, TOKYO - JAPAN
Tel. 03-580-8201
Telex: 22-26889
Cables: EASTMEDI TOKYO

στὴ Σιγκαπούρη:
East-Asia Maritime Service Pte Ltd.
U.I.C. BUILDING - 18th Floor
Shenton way,
555, SINGAPORE - MALAYSIA



έταιρίες μας είναι:

- Thenamaris Maritime Inc.
Ship Management
- Seatrader Maritime Inc.
Chartering - S & P Brokers
- Eastern Mediterranean Maritime
(Liechtenstein) Ltd.
- Eastern Mediterranean
(Containers) Co. Ltd.
- Universe Sea Marine Inc.
Bunkers Brokers
- Halcyon General Insurances s.a.
Insurance Brokers
- Amphitriion
- Travel and Tourism Agencies Ltd.
Ships Agencies

στὸν Πειραιό:
Thenamaris Maritime Inc.
107-109 Filonos str.
P.O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45.31144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

Peiraeus

έπι' αὐτῶν, ἐκ τῶν λοιπῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος:

α) Τίτλος πρώτος. Περὶ πλοίων καὶ πλοιοκτησίας ὁ ὅποιος ρυθμίζει τὰ τῆς νηολογήσεως τῶν πλοίων, νηολογήσεως ναυπηγουμένου πλοίου, μεταβίσασιν κυριότητος, ρύθμισιν συμβάσεως ναυπηγήσεως.

β) Τίτλος δεύτερος. Περὶ συμπλοιοκτησίας.

γ) Τίτλος πέμπτος. Περὶ εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου, δικαιώματος παραχωρήσεως κλπ.

δ) Τίτλος σύγδος. Περὶ ὑποθήκης.

ε) Τίτλος ἔνατος. Περὶ ναυτικῶν προνομίων.

στ) Τίτλος δέκατος. Περὶ κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως.

ζ) Τίτλος ἑνδέκατος. Περὶ ἀναριῶν καὶ συνεισφορᾶς.

Δὲν ἔφαρμόζονται ἐπίσης ἐπὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων αἱ διατάξεις τοῦ ἑκδοθέντος μετὰ τὸν Κώδικα Νομοθετικοῦ Διατάγματος 3899/1958 περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων.

'Η ὅλη αὐτή, ἀξιόλογος θεωρητικῶς, ρύθμισις ισχύουσα ἀπὸ τοῦ ἔτους 1958 ἐλάχιστας ἐφημέροσθη ἐν τῇ πρᾶξι ρυθμίζουσα θέματα τῶν «πλωτῶν ναυπηγημάτων», ὥστε ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς νὰ μὴ θεωρεῖται ὅτι προσέφερε τι εἰς τὸν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀφορώντων αὐτὰ θεμάτων. Κυρίαν αἰτίαν ἀπετέλεσαν πρὸς τοῦτο:

α) 'Η μὴ ἐφαρμογὴ ἐπὶ «πλωτῶν ναυπηγημάτων» τῶν περὶ ἀπῆλης ἡ προτιμωμένης ὑποθήκης διατάξεων αἱ ὅποιαι ἀποτελοῦν εἰς τὸ ισχύον Ναυτικὸν Δίκαιον τὸ κατ' ἔξοχην μέσον ναυτικῆς πίστεως πρὸς ἀσφάλειαν τῶν δανειστῶν ἀλλὰ καὶ ἀντιστοίχως ὑπὸ τῶν ιδιοκτήτων τῶν πλωτῶν ναυπηγημάτων ἔχασφαλίσεως κεφαλαίων πρὸς ναυπηγησιν μονάδων ἐν θαλάσσῃ διὰ δανεισμοῦ ἀπὸ διεθνεῖς πηγάς.

6) 'Η μὴ πρόσβλεψις ἐγγραφῆς τῶν «πλωτῶν ναυπηγημάτων» διεπομένων μὲν ὑπὸ μέρους τῶν ἀνωτέρω διατάξεων τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἀλλὰ μὴ δυναμένων νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τι Δημόσιον Βιβλίον ὡς προκειμένου περὶ «πλοίων». 'Η ἐγγραφὴ τῶν «πλωτῶν ναυπηγημάτων» προβλέπεται δι' ἑτέρων διατάξεων τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας ὅπως πραγματοποιεῖται εἰς τὸ παρὰ ταῖς Λιμενικαῖς Ἀρχαῖς τηρούμενον «Βιβλίον Φορτηγίδων» ἀστυνομικῆς φύσεως, ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ ἐγγραφόμενα εἰς αὐτὸν πλωτά ναυπηγημάτα δὲν εἰναι πάντοτε φορτηγίδες. Οὕτω π.χ. εἰς τὸ «Βιβλίον Φορτηγίδων» τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς εἶχε ἐγγραφεῖ κατ' ἔτος 1974 ἡ πλωτὴ δεξαμενή τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος ἐλλείψει ἐπέρους βιβλίου ἐγγραφῆς της ἐφ' ὅσον δὲν ἔχασφατηρίζετο ὡς «πλοίον» διὰ νὰ ἐγγραφῇ εἰς τὰ Νησιά.

ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

Εἰς τὸ Δημόσιον Ναυτικὸν Δίκαιον, ἀποδιδόμενον κατὰ δάσιν διὰ τοῦ Κώδικος Δημόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου κυρωθέντος διὰ τοῦ Νομ. Δ)τος 1871/1973, ἀντιμετωπίζονται τὰ θέματα τοῦ πλοίου ἀπὸ πλευρᾶς κρατικῆς παρεμβάσεως πρὸς ἔξυπρέτησιν σκοπῶν Δημόσιου Δικαίου καὶ μὲ πρωτεύουσαν σημασίαν εἰς τὰ θέματα έθνικότητος, ἀσφαλείας πλοίων, συνθέσεως πληρωμάτων, ποινικῶν καὶ πειθαρχικῶν διατάξεων κ.α.

'Ο Κώδικις Δημόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου δίδει ὄρισμὸν τόσον τοῦ «πλοίου» τὸ ὅποιον θεωρεῖ ὡς κύριον ναυπηγῆμα ἀντιμετωπίζομενον παρ' αὐτῷ, ὅσον καὶ τῶν μὴ συγκεντρούντων τὰς προϋποθέσεις τῆς ἐννοίας αὐτοῦ τὰ ὅποια χαρακτηρίζει ὡς «θοηθητικά ναυπηγήματα». Κατὰ τὸ ἄρθρον 4 τοῦ Κώδικος πλοίον θεωρεῖται «πάνα σκάφος προσριγμένον ὅπως μετακινεῖται ἐπὶ τοῦ ὕδατος πρὸς μεταφοράν προσώπων ἢ πραγμάτων, ρυμούλησιν, ἐπιθαλάσσιον ἀφωγήν, ἀλιεύσιν, ἀναψυχήν, ἐπιστημονικάς ἐρεύνας ἢ ἄλλον σκοπόν». Ήτοι κατὰ τὸν διδόμενον ὑπὸ τοῦ Κώδικος αὐτοῦ ὄρισμὸν διὰ τὴν ἐννοίαν τοῦ πλοίου:

α) Δὲν ἐνδιαφέρει τὸ μέγεθος τὸ ὅποιον προσδιορίζεται διὰ τῆς εἰς κόρους χωρητικότητος. Οιασδήποτε οὕτω χωρητικότητος σκάφη χαρακτηρίζονται ως πλοῖα κατὰ τὸν Κώδικα Δημόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου.

6) 'Ο χώρος κινήσεως δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν. Οὕτω ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸν Κώδικα 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὁ ὅποιος ἀπατεῖ ὅπως τὸ κατὰ τὴν ἐννοίαν τοῦ «πλοίου» κινεῖται ἐντὸς τῆς θαλάσσης, ὁ Κώδικις Δημόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου δὲν ἐνδιαφέρεται ἐὰν τὸ κατὰ τὴν ἐννοίαν αὐτοῦ πλοίον κινεῖται ἐντὸς τῆς θαλάσσης, εἰς λίμνην ἢ ποταμόν.

γ) 'Ο Κ.Δ.Ν.Δ. δίδει σημασίαν διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν ως πλοίων εἰς τὴν μετακίνησιν, χωρὶς δῆμας νὰ ἀπατεῖ, ὅπως δι. Κ.Ι.Ν. Δ. «ἀποδύναμον κίνησιν» ἀλλὰ περιλαμβάνων τὸν προορισμὸν τοῦ σκάφους ὅπως μετακινήται ἐντὸς τοῦ ὕδατος. Οὕτω, πλοῖα κατὰ τὸν Κ.Δ.Ν.Δ. εἰναι τόσον τὰ αὐτοδύναμων κινούμενα δῆμος καὶ τὰ ἄνευ ιδίας δυνάμεως μετακινούμενα δῆμας ἢ πρωρισμένα δῆμας μετακινούνται σκάφη ὅπως π.χ. αἱ μὴ αὐτοδύναμως κινούμεναι φορτηγίδες.

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ εἰς τὸ ἐπόμενο)

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

ΤΟ ΦΟΒΕΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ



ΔΕΝ ΕΣΕΡΩ ἀν καιρικά ὑπηρεσία, είτε δημοσία είτε ἐπαγγελματική είτε συνδικαλιστική, γέρων ἀπό τὴν Ναυτιλία μας, ἐνδικφέρθηκε ὡς τώρα ν' ἀσχοληθεῖ μὲν ἔναν φοῖβον πρόδηλημα ποὺ ἀρχισεῖ ἔδω καὶ λίγα χρόνια στὴν περιοχή μας καὶ δου, ἀντὶ κάποιας ἀναστολῆς, δέδυνεται μέρα μὲ τὴν μέρα.

Πρόδηλα: γιὰ τὴν ἀποφασιστική μας ἀποναυτικοποίηση.

Δέν εἰδὼ μέχρι τώρα κανένα νὰ ἀνηγγίζει, οὐτε νὰ ἀναζητήσει, ἐπὶ τοῦ προκειμένου στατιστική ἐννοίωσις καὶ νὰ πληροφορηθεῖ πόσοι καὶ ποιοι "Ἐλλήνες ἔξακολουθοῦν νὰ ἀσκοῦν τὸ πατροπαράδοτο ναυτικό μας ἐπάγγελμα.

Βέβαιος, τὸ θέμα δὲν εἶναι καὶ τόσο εὔκολο καὶ ἔνα τέτοιο συμπέρασμα κάθε ἀλλο παρά πρόδηλο μπορεῖ νὰ είναι. Ήστέρος, ἡ στήλη μου παρουσιάζει ἔναν ἀπλὸ τρόπο, ὁ δοτοῖς δὲν καὶ δὲν μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ πειστικός, πάντως δὲν είναι κάποια πληροφορία πρόδηλη. Είναι τὸ συμπέρασμα ποὺ μῆς προσφέρουν τὰ συγκάτινα μέρη λεγόμενα «ναυτική ἀπυγκίτα». Καὶ διαβάζουμε:

1) ἀ) π 1: Κατόπιν πυρκαϊῶν στὸ μηχανοστάσιο ἐγκατείσθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος στὶς ἀκτὲς τῆς Πορτογαλίας. "Ολοὶ τὸ πλήρωμα διεσάθη, ἐπιδάν εἰς λέμβον. Καὶ ἵστην "Ἐλλήνες 7, ἀλλοδαποὶ 12.

2) ἀ) π 2: Λόγω σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς, ἐπληγμάτων τὰ κόπη του ἔξι θάτων, ὁ καταποντικός του ἦτο θάτεσσος. Τὸ πλήρωμα, ἀπὸ τέσσαρες "Ἐλλήνες καὶ 16 ἀλλοδαποὶς παρελγάθη ἀπὸ τοπεῖσαν εἰς θαψίσειν ἱεραίκην ναυτικούς του.

3) ἀ) π 3: Λόγω σφοδρᾶς προσήρξεων ἐπὶ θράλων εἰς περιοχὴν τῆς Ἰνδονησίας. Τὸ πλήρωμα ἀπὸ 6 "Ἐλλήνες καὶ 13 ἀλλοδαποὶς ἀπειδίδασθη εἰς τὴν ἔπραν. Τὸ σκάρος ἀπεκόπη ἀμέσως. Ἀγνοοῦντα: δύο "Ἐλλήνες καὶ 3 ἀλλοδαποὶ.

4) ἀ) π 4: Πρὸς ἀποφυγὴν ἐπερχομένου τυφώνος, ἡ ναυκαράθη νὰ ἀναζητήσῃ καταφύγιον εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Κορέας, δημος προσήρξεων εἰς δραχάδην ἀκτήν. Τὸ πλήρωμα τοῦ ἀποτελούμενον ἀπὸ 5 "Ἐλλήνες καὶ 20 ἀλλοδαποὶς ἀπειδίδασθη εἰς τὴν ἔπραν πλὴν τῶν πέντε "Ἐλλήνων παραμενόντων ἐπὶ τοῦ σκάρους μὲ τὴν ἀπλῆν ἀφίξεων δονθείας καὶ διασώσεως τοῦ πλοίου.

Δέν νομίζω διτὶ ὑπάρχει λόγος νὰ συνεχίσω, ἀφοῦ τὰ λεγόμενα μου δύοι τὰ πληροφορούμενοι καθηγματικά ἀπὸ τὸν τόπο καὶ τὰ ναυτικά φύλλα.

"Ωστε, ίσօν μιὰς ζωντανής, κάπως στατιστικής. Ξεπράσσουμε, δηλαδὴ καὶ μέχρι στιγμῆς, τὸ 60% τῶν ἐγχρώμων στὰ καράδια μας. "Αν θέλετε νὰ πληροφορηθεῖτε καὶ ποιοι είναι κατοίοι ἀλλοί ποὺ ἀπαρτίζουν τὸ ὑπόδιπτο 40%, σᾶς τοὺς παρουσιάζω: Είναι ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ποπλοίαρχος. 'Ο Α' καὶ 'Β' μηχανικοί. 'Ο μάγιαρος καὶ κάποιος λοιστρόμος. "Ισως νὰ είναι καὶ δὲν ἀνθυπολοιτάρχος καὶ Γ' μηχανικός καὶ θεωρεῖται ιστορικός. Γιὰ τοὺς τελευταίους δὲν ἔγγυοιμα: διτὶ είναι καὶ οἱ προβλεπόμενοι ἀπὸ τοὺς κανονισμούς, ἀλλὰ προσλαμβάνομενοι: Σπουδαῖοι μὲ τοὺς ἀπίστους, μὲ γνώσεις ἐμπειρικές, κατὰ τὸ μᾶλλον.

"Οπως δύοι έξρουμε, φυλλάδια χορηγούμενα:

οὐμερά ἐπὶ δικαιούς καὶ ἀδίκους. Κανένα χαλινάρι: ἥλινάρι, κανένα ἄλλο τυπικό ἢ οδιστικό ἐμπδιο. Καὶ... δὲ χορδὲ καλὰ χρατεῖ... "Ολόκληρες χιλιάδες ναυτικῶν φυλλαδίων μοιράζονται: κάθε χρόνο, ὑπερρχετά δχι: γιὰ τὶς πάντας γιλιάδες τῶν καραδίων μας ἀλλὰ πολλαπλασίων. "Επίσης καὶ στὸ διπλώματα, πλούσια τὰ ἔλλην μαρ. "Εκείνο δμως ποὺ μένει: ἀγνωστό είναι σὲ ποιος χορηγούμενος: δῆλα κατὰ τὰ ναυτικά τοκουμέντα καὶ ἡ τύχη τους μετά τὴν διανομή.

— "Ἄς τὸ πάρω καὶ δὲς ὑπάρχει. Ήσηρι θὰ μοῦ ζητήσῃ;

"Αν δισκενίσουμε δμως λίγο τὴν σκέψη μας καὶ διὰ ἀναζητήσουμε τὴν ὡς τώρα πηγὴ τῶν πραγμάτων μας ναυτικῶν, δχι μόνο τῆς ἐποχῆς μας, ἀλλὰ ἀπὸ τὰ δάσμη τῶν αἰώνων θὰ δούμε διτὸ πολυτιμότατο ἐπαγγελματικὸ συνάρι: ξεκινοῦσα πάντοτε ἀπὸ τόπους δριμένους. Καὶ ἵστην, ἡ Χίος μὲ τὴν Αἰγαίοδο, πρώτη καὶ καλύτερη. Η Ἰθάκη. Η Κεφαλονία. Τὸ Θαμαστὸ Γκαλαζεΐδι. Η Κόμη καὶ τὸ Λιτόχωρο. Η Ζέρα, Σπέτσες καὶ τὰ Ψαρά. Τὰ περισσότερα Κυκλαδικά νησιά καὶ τὰ Δωδεκάνησα μὲ πρωτοπορία την Κάσο.

Σὰς πληροφορῶ, γιαρίς κανένα φέδο νὰ διαφυεῖθαι, διτὶ, ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ιστορικούς μας ναυτοτόπους, οὗτα τὸ ἐκκατοστό τῶν παραχομένων ναυτικῶν φυλλαδίων δὲν ἀναζητεῖται. Γιατί; Αὐτὸ τὸ γιατὶ θὰ εἴται τὸ ἐξηγήσω εὐθὺς ἀμέσως.

* * *

Ποὺ φθάνει: τώρα τὸ οἰκονομικὸ διοικεῖ ἐπίπεδο τῶν ἐργαζομένων στὸν τόπο μας κανένας δὲν τὸ ἀγνοεῖ. Δέν θὰ ἐπικαλεσθῇ τοὺς θρησκιλιώτες, τοὺς ἡλεκτρολόγους καὶ τὶς τίς δλαλες εἰδικητήτες. Τοὺς κακωτάτους θὰ ἀναζητήσω. Τὴν παραδουλεύτρα. Τὸν πρόδηλο σοφιτῆν, ποὺ περιμένει μὲ τὰ ἐργάλεια του στοὺς δρόμους. Τὸν πρόδηλο μεταφορέα κλπ. κλπ.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Σέ δύοντας ακότούς το γιλιόδραχμο, κατωτάτη ή μεργοίς άμοιδή.

Νομίζω ότι το νωτικό επάγγελμα, ξεπερνάει γνώσεις και τούς προσαναφερθέντες άλλους θρησκευόμενούς, θλεκτρολόγους επλ. Έπι πλέον άποδειξις: πεισσότερο σχάριστο, γιατί έ λειτουργίας του καλείται να άντιμετωπίσει: ασφάλη συνήθησην, έξων ήπο τα στεριανά επαγγέλματα. Μάκρη από το σπίτι του, προσκομίσνει ήποτε ιατρικά ή πειμαράδες: στά υπρόποτα, κακουχίσεις καθηγητινές ή πλέοντας με πληγούς και ήλλοτες με αλλιγατούς θερμοκρασίας. Ήδη λοιπόν, ασφαλής ή πλέοντας νά πραγματίσεις μας. "Η επινόηση των έγχρωμων, καταπέλτης ήχατάλυτος.

— Σέ προτιμώ δέσνα παιδί μου, άρκει νά δεχθείς το μισθολόγιο. Τώρα ποιό είναι: ακότο το έκαστος μισθολόγιο ποντοπόρου Ναυτιλίας, ήπειρος ήπειρος νά μελετήσει. Αντιγράφω λίγα ήπο το έντισχες: μισθολόγιο των ναυτικών, γιατί πλοία μεγαλύτερα των 5.000 τόνων.

Μεσός θεριναστού 11.200 μηχανίδων και μεσός νωτού 10.800 έπισης. Δηλαδή, ούτε το ένα τρίτο μιάς είκοσικής παραδούλευτρας. Ούτε 400 δραχμές την ήμέρα.

Θά μοι πάτε, ήπειρος δέν είναι μόνο άστα. Είναι: οι ήπειροίς, τα άπομαχήκα, ή τροφοδοσία και ήλλα πού ήναθάσιον τουλάχιστο κατά 20% το έπισημο μισθολόγιο. Άλλα και πάλι μένουμε πούλη χαρηλά. Πολύ έξω ήπο το έντισχο είκονομικό διοικικό ήπιεπέδο τούς τόπου μας ήλλα και δύοι τους κόσμους. Τώρα γιατί οι έγχρωμοι: το ήποδέχονται: και γιατί προσφέρονται σε μεταλλιπτικό διαγωνισμό με τούς δικούς μας, δέν το ουζητώ ήλλα και δέν μιάς τιμής νά το ουζητούμε. Γεγονός ήναμφιθιθήγητο είναι: τούτο, ήπειρος: Η είκονομική κατάπτωση των ναυτικών ήποδεχόμενη, άπομαχίνει: τούς πραγμα-

τικούς ναυτικούς ήπο τη θάλασσα.

"Άλλα συμβινεῖ: και κάτι: ήλλο παράλληλο, με ίδιες και γειτόνες συνέπειες, ήπειρος: Ή ζητηκατική ημιδίσκη με έγχρωμους και μάλιστα σε τέσσαρα μεγάλα ποσοστά, ήποτερέπει: δραστικά ήλλος δικό μας νά ναυτολογεῖται.

Θά μοι πάτε ήπειρος, πάρος ήλλα και ήντιθετα με τις δικές μου σοφίες, στην πέντε κιλάδες τῶν καρφών μας συνεχίζουν νά έργαζονται: ήλλοτε δικό μας.

Είναι: δέσνοι ναυτική ή πυρεσία κάπως ήπολογίσιμη και ήναθάσιον νά συμπληρώσουν δικιώματα συνταξεως ήπο το NAT. Είναι: ήλλας, πρωτοερδοδιαζύμενοι με ναυτική φύλλασσο, έξων ήμως ήπο ναυτική κληρονομιά, πού κάνουν κάποια πρόσθα. Αντή ή πρόσθα δέν διαρκεί πεισσότερο ήπο το παρθενικό τους ταξίδι. "Υπερά ήπερχονται: είς ήδην ειρήνης. Είναι και ήλλοι πού με το ναυτικό τους ήσκενημα ήποθλίπονται σε κάποια ήποδεημία. Πρός ήναζήτηση τύχης πέρα ήπο τούς ήνασκενούν.

Τέλος, ήπάρχει τώρα και μιά ήλη κατηγορίας, ήδην ναυτικών. Είναι: μερικοί ήπειρηλικοί πού ήπο έχουν ήρκετα χρόνια στο ΙΚΑ, ήπωρελούνται: λίγης έργασίας στα πλοία, δημος, σύμφωνα με το Νόμο Διαδοχικής Ασφαλίσεως, πετύχουν σόνταξη ήπο το NAT. Γνωστόν δέν στο τριτό μηρού ήπειρουν ενέργειας διατάξεις, ενών ήλικια επλ. πού τούς εύνοούν. Επιτέρος τής συνιέχειν και ή περίπτωση ήθελνεταις είναι: εύνοιατερη στο NAT ήπο το ΙΚΑ. "Η ναυτική προσφορά ήθελνι των ήπιερωμάτων, δέν ξεπερνά, δένθειται τη διατίκη.

Χάνονται: οι πραγματικοί μας ναυτικοί. "Ο τόπος μας ήπονταντοκοπείται. Κανένας ναυτικός έντινεργεία και κανένας συνταξιούχος δέν ήδην ήπειρος: τα παιδιά του νά γίνουν ναυτικοί. "Η δοκιμή δέν είναι δύσκολη. Ρωτήστε διποτον

θέλετα, ήπο πλοιαρχο μέχρι: χυτροκαθαριστική. "Η ήπαντηση ήναια και ήντονα ήδηλητοική. Έκτος ήν πρόβεται: γιά νά γίνεται κουβέντα δημος είδημα ήπο τηλεοράσεως, ήρωτηθέματα πλοιαρχο, τι ήδη γίνουν τα παιδιά του; Και επότες, με ήπειρηψάνεις ήπαντησης: "Όλα τά παιδιά μου ήδη γίνουν ναυτικοί! Σαρής ή ήπαντηση με μόνη τη δικηφρά ήπειρος ήρωτηθείς πλοιαρχος, δέν είχε κανένα παιδί...

"Ας μήν ήμιτιθάλλει: κανένας. "Αποναυτικοποιούμεθα ήριστικα και ήμετάλητα, Σέ δέκα μέλις γράντε, ήμιτιθάλλω ήδη ήπάρχει: ήστω και ήνας δικός μας ναυτικός.

Κτι γι' ήλη, προτείνω νά γίνει: τάχιστα μιά μεγάλη διάσκεψη πάνω σ' ήπο το θέμα. Νά κληθούν παλκίμαχοι ναυτικοί ήπο δέσνα τούς ναυτοτόπους πού ήναθάριμα και νά μάς δώσουν τη γνώμη τους. Το ήδην δέν είναι ήμετάληγο γιά τα συδικαλίστες, ούτε γιά ρομαντικούς παραμάθες, ήλλα και ούτε γιά μάλλον ήνθες Λιμενικούς. Είναι: ήδην οίκονομικό ήλλα κυριότατα κλη τηρονομικό.

"Η κυριοτάτα των ήναστοτε μισθολογίων ποντοπόρων, πού ήποσκοπεί μόνο γιά τις ήποδογές των έγχρωμων ήλλα και τῶν ήμπατημάτων ήπο Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, νά στακατήσει και ή επεικατάστες στήν πραγματικότητα, ήστως μπορείς: νά συγκρατήσεις τῶν κατήφορο πρός τήν ήπονταντοποιήση μας, ήν και πολύ φθορούμε ήπειρος: είναι: πολύ ήργα πλέον.

Τά στεριανά επαγγέλματα τά ήγονα, τά πάντα και τά τόσο ήνεπιθύμητα στό παρελθόν ήπο τά παιδιά τῶν ναυτικών μας, κέρδισαν πάντα παγκατάση: Ήπάρχει δένοι: με θεμάτα και ήθελνεταις μέσα νά καταπιλόσουμε τό δραστηριό τῶν ήπαγγελμάτων, τή πολυτραγούδισμένη σταδιοδρομία προνομούμενων ήνθρώπων, ήπειρος γενέση γενέσην.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Take advantage of MEDOV's experience in ITALY



THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIOPWNER AND CHARTERER

- GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW
- SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE, F/B AND RO/RO VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361 (5 L.)/268532 (3 L.) — Telex: 27046/28460 — Cables: Medov

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ. κ. Ε. Αθηναϊος

ΓΕΡΟΝΟΣ ΕΙΝΑΙ δι: οι Ρωμαίοι δὲν είχαν θέλαστην έπιδεση στη Θάλασσα έργα. Ήπειρος την έλλειψή τους κάθη έπειτα χαρά ή Μεσόγειος θάλασσα νά γίνει Ρωμαϊκή λίμνη καθ' θέλο το χρονικό διάστημα της ισχύος τους. Είναι πράγματα ένα σχήμα δέσμορο, ένα φαινόμενο περιεργό, η κίτια τούς δύοις δὲν ξετάζεται: γιατί θέλει έκπτωση και έρευνα σε βάθος.

'Αντιζηλοι: στήν κυριαρχία της Μεσογείου με τούς Καρχηδόνιους έναν και' έσχην ναυτικό λαό δύοις στη τέλος νυκτίσσει κατά κράτος έγιναν θαλασσοράτορες χάρις στήν στρατηγική τους άξια. 'Έπειτα χαρά έπειτα μεταφέρουν τὸν πόλεμο στήν ξηρά έκει πού οι Ρωμαίοι ήταν άνωπερδηλοι με άποτέλεσμα νά νικήσουν τούς Καρχηδόνιους.

'Ιδιαίτερα δημος θά σημειώσουμε τήν συμβολή τῶν Μασσαλιώτων στή νίκη τῶν Ρωμαίων δύοις ήταν ναυτικής φύσεως γηροίς τήν διπλήν τῆς δύοις ήταν άμφισσο τό άποτέλεσμα.

'Η Καρχηδόνη ήταν τό πρώτο ναυτιλιακό κράτος τῆς έποχής. Καὶ οὐ παρέμενε τέτοιο άναγκήλητο γιά πολλά χρόνια διότι οι Ρωμαίοι δὲν θηρέζαν άντιζηλοι ναυτιλιακοί άλλα μόνο πολιτικοί.

Οι Καρχηδόνιοι δὲν άρνεστηκαν στήν ναυτιλιακή τους δάσνες άλλα έπειτα και πολιτική Ιαρά. Τούτο προκάλεσε τήν άντιθεση τῶν Ρωμαίων. 'Η φιλοδοξία αιτή τοῦ λαοῦ τῶν Καρχηδόνιους θηρέζει μοιραία γιά τήν δημοκρατία του. 'Από τότε ή Καρχηδόνης έπειτα θέρησε σε πολέμους. 'Άντι νά συνεχίσει τήν ναυτιλιακή και έμπορική της άναπτυξή, προτίμησε νά άγνωστει γιά άμφισσοις πολιτικές έπιπτωσίες άντι νά πλουτίζει, με άποτέλεσμα νά καταστραφεῖ.

ΠΟΙΟΙ ΉΤΑΝ ΟΜΩΣ οι Μασσαλιώτες, ποδή θεοίθεια τους στη θάλασσα έδωσε άναμφισσόλα θεοί τήν νίκη στούς Ρωμαίους στήν πόλεμο έναντι τῶν Καρχηδόνιους;

'Η Μασσαλία θηρέζει άποικια τῶν Έλλήνων

Φωκαέων και πολὺ νωρίς, χάρι στήν άξιόλογη θέση της έγινε κέντρο τοῦ έμπορου τῆς δυτικής Μεσογείου. 'Η Μασσαλία φρονιμώτερη τῆς Καρχηδόνης παρατηθήκε από κάθη πολιτική φιλοδοξίας και έξηγης νά επιτυχήσει με μόνη τήν Ναυτιλία και τό 'Εμπόριο.

'Η Ναυτιλία της κατ' άρχην είχε μεταφορικό χαρακτήρα και σιγά σιγά ίδιαίτερα μετά τήν πιώση τῆς Κορίνθου και τήν καταστροφή τῆς Καρχηδόνης έγινε κεφαλαιουχική (συρματιλίδικη). Τό δημόριο τῆς Δυτικῆς Ιταλίας και τῆς Ισπανίας περιήλθε στά χεριά της και τά πλοιά της παρελάμβαναν από τά λιμάνια τῆς πλεύσιας αιτής χώρας και έμπορεύονταν διλα τά μέταλλα και τήν πολύτιμη ξυλεία. 'Η διαμάχη τῶν Μασσαλιώτων και τῶν Καρχηδόνιων είχε προηγηθεί και ή αντιζηλία στή ναυτιλιακό πεδίο θηρέζει έντονη.

'Όταν οι Ρωμαίοι πολεμούσαν τούς Καρχηδόνιους ή Μασσαλία θηρέζει δι θάλασσας μεταφορεύοντας τῶν ζηγαθμῶν τῶν Ρωμαίων και πέραν από τήν πιστή σύμμαχος και δι πολεμικός κατά θάλασσα συμπαραστάτης. Είναι ίστορικός άδικοιλονήτο διτι χηροί τήν κατά θάλασσα συμβολή τῶν Μασσαλιώτων ή Ρώμη δὲν οὐ νικήσει τήν Καρχηδόνη.

ΟΙ ΡΩΜΑΙΟΙ δὲν κατέρθωσαν νά δημιουργήσουν ναυτική παράδοση είναι: άλιθεια ποτε. 'Οποιας αδήποτα ναυτική έπιδεση και δι σημειώνης ποτε στή μακρόχρονη ίστορια τους αιτή δραστείας άποικειστικά στούς 'Ελληνες.

'Ο έλληνικός άποικισμός τῆς κάτω Ιταλίας και γενικά τῶν παραλίων τῆς Μεσογείου θηρέζει ή διτι κάθε άποικης ναυτιλιακής δραστηριότητος τῶν Ρωμαίων.

Οι Ρωμαίοι, οι θημιστοργοί τῆς νομικής έπιστημης διτι ή θάρα νά ρυθμίσουν τήν ναυτιλιακή τους συναλλαγή προτίμησαν τήν Ναυτιλία Νότο τῶν Ροδίων και δὲν έπειτα θέρησαν δική τους ρύθμιση άφοι τόδι έπειτα ή παράδοση.

Πότε μὲ τούς άποικους τῆς κάτω Ιταλίας, πότε μὲ τούς Μασσαλιώτες τούς 'Ελληνες,

πογόνους τῶν Φωκαέων συνεπλήρωναν πάντα με έπιπτωσή τήν έλλειψη τής ναυτικότητας ποδ είχαν.

ΟΜΩΣ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ άνακοντάρες οι άποιτες έγιναν στήν κάτω Ιταλία άπειδείαν τήν θαλασσινή έπιρρεια ποδ οπέστησαν οι Ρωμαίοι άπο τούς 'Ελληνες σε τέτοιο βαθμό θάτε τό θαλασσινό θέμα νά εισέλθει και μέσα στο σπίτι τους.

Όσες γνωστό οι Ρωμαίοι είχαν τήν συνήθεια νά διακοσμούν με φριδωτές παραστάσεις τά μέγαρά τους. 'Ολα τά θέματα ποδ συνήθως χρησιμοποιούσαν ήταν άπο τήν άγροτική ζωή και τό στρατιωτικό διο. Σε κανένα άνωτορο τῆς Ρώμης δὲν είχε θρεπεῖ παράσταση με θέμα ναυτιλία. Είχε ίδιαίτερα σημασιώθει.

Τελευταία στή καρδιά τής Σικελίας σε δια ώριο καταπατάσσει τοπίο, έχει άνευρεθεί ένας άρχιτος θηραυρός άπο πολύτιμα μωσαϊκά έλληνικής τέχνης ποδ προέσυνον κατάπληξη με τή ζωηρής χρησιμοποιείας φιγούρες τους.

Τό μέργαρο ποδ χρησιμοποιείτο γιά έξοχην κατοικία και ποδ τά έρειπά του άνωταλόθηκαν άπο τήν σκαπάνη τοῦ άρχιτολογίου, άνηκε στήν Ρωμαίο ούτοράτορα Μάρκο Αδρίλιο Μαξιμιανό.

'Έκει άνωταλόθηκαν και' αιτής οι θέρερχες φημιδωτές παραστάσεις με τά ναυτικά θέματα. 'Η πρώτη παράσταση έμφαντεί τέσσερες μηχάρες θάρκες νά άρμενταις πάνω στήν ρυτιδωμένη έπιφάνεια τής θάλασσας, ένωθ γύρω τους ένας θηρίος άπο θάλασσα τέρατα τής έλληνικής μυθολογίας, σηματίζουν μιά θυμορρήγη γιρλάντα.

Μία άλλη παράσταση έμφαντεί τήν θεά 'Αφροδίτη (Venus) άναυδουένη.

Μία άλλη χαρακτηριστική θαλασσογραφία συναντάμε στο διαιμέρισμα τῶν λουτρῶν είναι μιά ειχάριστη άνωταράσταση θερδείας σκηνής. Είναι 10 νεράδες ποδ παίζουν στο κύμα με τόση γάρη θάτε νά θεωρεῖ κάθε τους κίνηση φυσική.

Τέλος στο περιστόλιο τοῦ μεγάρου σύζεται μιά τοιχογραφία με δια πλοίο τής έποχής σε τοιχούμια.

Είναι χαρακτηριστικό, διτι ή τοποθεσία ποδ θρέθηκαν τά έρειπά του μεγάρου ήταν ή Κάτω Ιταλία.

Δέν ήταν δυνατόν διλα διακοσμητικά θέματα νά άνευροντο σε μιά περιοχή με έλληνική παράδοση σε μιά περιοχή καιτ' έξοχην ναυτιλία.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

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 BAIRIES
TELEGR. HELLASMAR BAIRIES
PHONES 310483, 311384, 321616,
313397, 329735
AOH 2428971
(Ship Supplies Dept)
SAN MARTIN 1119
BUENOS AIRES - ARGENTINA

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ



**ASTILLEROS
ESPAÑOLES, S.A.**

**SHIP CONVERSIONS
SHIP REPAIRS**



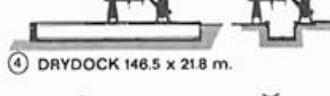
① DRYDOCK 123.4 x 15.9 m.



② DRYDOCK 125 x 17 m.



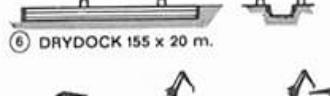
③ FLOATING DOCK 126 x 17.50 m.



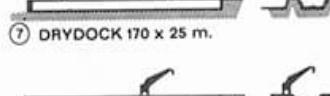
④ DRYDOCK 146.5 x 21.8 m.



⑤ DRYDOCK 149.5 x 25 m.



⑥ DRYDOCK 155 x 20 m.



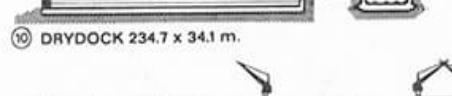
⑦ DRYDOCK 170 x 25 m.



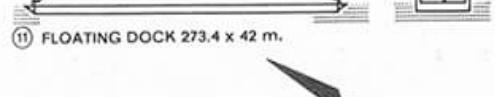
⑧ DRYDOCK 172 x 19.5 m.



⑨ DRYDOCK 231 x 32 m.



⑩ DRYDOCK 234.7 x 34.1 m.

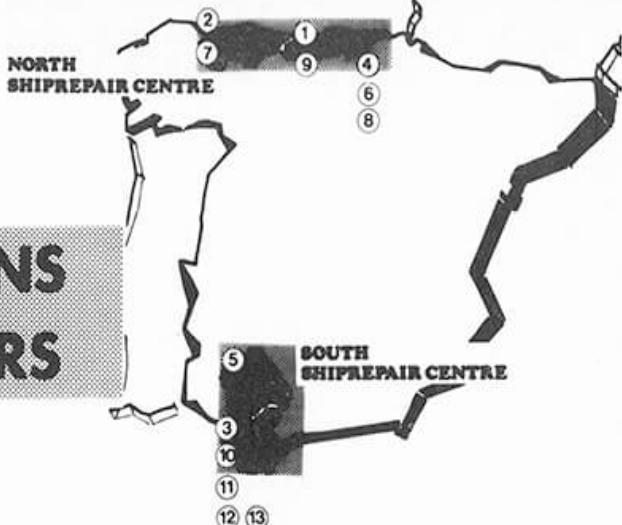


⑪ FLOATING DOCK 273.4 x 42 m.



⑫ DRYDOCK 380 x 68.6 m.

⑬ DELTA, S. A. DEGASSING AND CLEANING OF TANKERS, WASTE REMOVAL AND DIRTY BALLAST ACCEPTANCE.



**SEVEN SHIPREPAIRING
YARDS STRATEGICALLY
LOCATED IN SPAIN**

**10 drydocks
2 floating docks
4 slipways
1 degassing plant**

AGENTS

GREECE

GOURDOMICHALIS
MARITIME, S. A.
Akti Miaouli, 51-PIRAEUS
Telephone: 452 45 32,
452 45 78/6
Cables: KAVOS
Telex: 213367-8-9
KAVO-GR

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE TELEX 76022

HEAD OFFICE
17, PADILLA
MADRID-6 (SPAIN)

OFFICE AT BILBAO:
Pl. Sagrado Corazón, 4, P. O. Box 261
Tel. n.º 4114 50 - Cables: ASTIREPA

OFFICE AT CADIZ:
Plaza Argüelles, 3, P. O. Box 135
Tel. n.º 22 13 42 Cables: ASTIREPA

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

ΤΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΝ ΤΩΝ Μ)S

Μεταφέρεται άπό τὸν 'Απριλίον 1979 τὸ ἀγκυροβόλιον τῶν δρομολογουμένων Motor - Ships ἐσωτερικού ἀπό τὴν 'Ακτὴν Ξαθερίου εἰς τὸν λιμένα 'Ηρακλέους ("Άγιον Γεώργιον").

'Η Τεχνικὴ 'Υπηρεσία τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ προδῷ εἰς τὰς δεούσας ἐνεργείας διὰ τὴν ἐκδόθυνσιν τοῦ θαλασσίου χώρου, πρὸ τοῦ ἔκει κρηπιδώματος Τ. Φ. (Δέστραι 120 - 131) τοῦ λιμένος 'Ηρακλέους ὡς καὶ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐργασιῶν ἐπισκευῆς αὐτοῦ.

Μέχρι τέλους Μαρτίου 1979 θὰ πρέπει νὰ ἐκτελεσθοῦν τὰ ἀπαραίτητα τεχνικά ἔργα διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ λειτουργίαν τῆς ὑπηρεσίας κινήσεως πλωτῶν μέσων τοῦ Ο.Λ.Π., ὡς καὶ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ ἐργατικοῦ τομέως ἐξυπηρετήσεως τῶν Motor - Ships.

'Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὸν ἀπελευθερώμενον χώρον ἀπό τὰ Μ)S θὰ ἐκτελεσθοῦν ἔργα ὑποδοχῆς τῶν τουριστῶν (κρηπιδώματα ντόκ 14).

Εἰς περιπτώσεις αἱχμῆς τῆς κινήσεως τουριστικῶν πλοίων δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦνται, μέχρι τῆς μεταφορᾶς τῶν Μ)S καὶ τῆς ἀπελευθερώσεως τοῦ ντόκ 13 τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, τὰ κρηπιδώματα τοῦ ντόκ 14 (ξυλείας) διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων τούτων.

ΑΥΞΗΣΙΣ ΜΙΣΘΩΜΑΤΩΝ

Διπλασιάζεται ἀπό τὸν 'Ιανουάριον 1979 τὸ μίσθωμα χρήσεως χώρων ὑπὸ τῶν ναυτικῶν πρακτορείων, διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐντὸς αὐτῶν λυσιμένων γραφείων, προοριζομένων διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν διὰ τοῦ λιμένος διακινουμένων ἐμπορευματοκιβωτίων τῶν ἑταῖρων, τὰς ὁποίας ἀντιτροσωπεύουν.

Οὕτω ἀπὸ τῆς 'Ιανουαρίου 1979 τὸ ἐνιαίον τιμολόγιον παραχωρήσεως τῆς χρήσεως χώρων διὰ λυσιμένα γραφεία διαφορούνται ὡς ἔξης:

Διὰ χώρων μέχρι 20 τετρ. μέτρ. δρχ. 4.000 μηνιαίων. Διὰ χώρων μέχρι 30 τετρ. μέτρ. δρχ. 6.000, διὰ χώρων μέχρι 50 τετρ. μέτρ. δρχ. 8.000 καὶ διὰ χώρων μέχρι 75

τετρ. μέτρ. δρχ. 10.000.

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΡΓΑ ΕΙΣ Ο.Λ.Π.

'Ενεκρίθη πίστωσις 55.000.000 δρχ. διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διαφόρων ἐργασιῶν κατασκευῆς δαπέδων, περιφράξεων χώρων, τοίχων ἀντιστρίξεως κ.α. εἰς διαφόρους περιοχάς τοῦ λιμένος.

'Ἐξ ἄλλου ἐνεκρίθη πίστωσις 25.000.000 δρχ. διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μικρών κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ο.Λ.Π.

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ ΣΤΕΓΑΣΤΡΟΥ

Παρεχωρήθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν Κοινωνίαν 'Υδροπτερύγων ἡ χρήσις τοῦ μεταξὺ τῶν προβλητῶν I καὶ II τῆς περιοχῆς Τζελέπη κειμένου μεταλλικοῦ στεγάστρου, ἐπιφανείας 10 τετρ. μέτρ. ὑπὸ τοὺς ἔξης ὅρους:

α) 'Η διάρκεια τῆς παραχωρήσεως ἀρχίζει ἀπὸ 13 'Ιουνίου 1978 καὶ λήγει τὴν ἡμέραν καθ' ἥν ηθελε μεταφερθῆ τὸ ἀγκυροβόλιον ἐκ τῆς περιοχῆς Τζελέπη. Τὸ μηνιαῖον μίσθωμα δριζεται 10.000 δρχ.

β) 'Ο Ο.Λ.Π. δύναται νὰ λύῃ τὴν σύμβασιν παραχωρήσεως διὰ μονομερούς ἀνακλήσεως τῆς παραχωρήσεως καὶ πρὸ τῆς λήξεως τοῦ καθοριζομένου χρόνου ταύτης εἰς περίπτωσιν:

—Παραδόσεως ὑπὸ τοῦ συμβαλλομένου οἰουδήποτε δρου τῆς συμβάσεως καὶ

—Καθ' ἥν λάθη ἀνάγκη τοῦ μεταλλικοῦ στεγάστρου.

γ) 'Απαγορεύεται ἡ ὑπεκμίσθωσις ὡς καὶ ἡ παραχωρήσις τοῦ στεγάστρου μετά ἡ ἀνεύ ἀνταλλάγματος.

δ) 'Η πρὸς ἥν ἡ παραχωρήσις ὑποχρεούται εἰς τὴν διὰ δαπάναις τῆς τοποθέτησιν ἐνδιαιμένου μετρητοῦ ρεύματος καὶ τὴν καταβολὴν τῶν δαπανῶν φωτισμοῦ κλπ.

Η ΑΝΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ «ΣΟΦΙΑ»

Ο Ο.Λ.Π. διέκοψε τὴν ἄδειαν ἀνελκύσεως

ὑπὸ τῆς τραπεζικῆς ἑταίριας «Deutsche Schiffahrts Bank A.G. Bremen» ἡ παντὸς τριτοῦ τοῦ ἐπιβατηγοῦ - ὄχηματαγού «Σοφία» καὶ ἡρεν ἐξ αὐτῆς δικαιώματα πρὸς τοῦτο. 'Η διακοπὴ ἐπεβλήθη λόγω λήξεως τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς, ἡ ὁποία ἀφεώρα τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ναυαγίου.

ΤΑ ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΑΠΟΘΗΚΑΣ

'Ανά τρίμηνον θὰ προκαταβάλλεται τὸ μίσθωμα διὰ τὴν χρήσιν τῶν ἀποθηκῶν τοῦ τρίτου όρφου τοῦ κτιρίου Ο.Λ.Π. ('Ακτῆς Ξαθερίου).

Τοῦτο ἀπεφάσισε τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ:

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι μέχρι τώρα προκατεβάλλεται τὸ μίσθωμα ἀνά ἔξαμηνον, οἱ δὲ μισθωταὶ τῶν ἐλόγω ἀποθηκῶν εἶχον ζητήση νὰ προκαταβάλλεται κατὰ μῆνα.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Κατεκυρώρω εἰς τὴν Α.Ε.Β.Ε. «ΕΛΒΑΜ» ἡ προμήθεια 30 ρυμουλκουμένων καὶ ἡμιρυμουλκουμένων ὀχημάτων (νταλικῶν) διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς φορτοεκφορτώσεως εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς.

'Η κατακύρωσις ἐγένετο εἰς τὴν συνολικὴν τιμὴν τῶν 12.553.000 δρχ.

● 'Ο Ο.Λ.Π. δὲν θὰ προδῇ εἰς τὴν προμήθειαν ἐκ τῆς ἑταίριας Sea Land ἐνὸς κινητοῦ γερανοῦ φορτοεκφορτώσεως κοντέινερ, λόγω ἀνεπαρκείας. 'Η ἐν λόγῳ ἑταίρια, διπλασιάζεται ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. τὸν κινητὸν γερανόν, διὰ νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν προσπάθειαν καλυτέρας ἐξυπηρέτησεως τῶν κοντέινερών εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα, ἐφάντη διατίθεμενη νὰ παραχωρήσῃ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. τὸν κινητὸν γερανόν. Καὶ μάλιστα ἀπεδέχθη ἡ παραχωρήσις νὰ γίνῃ εἰς τὴν τιμὴν τῶν 300.000 δολαρίων.

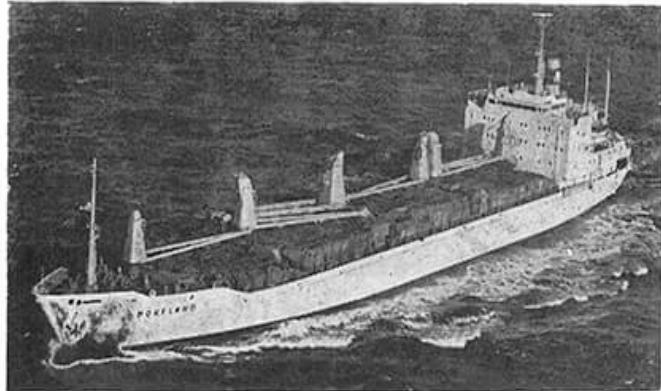
● 'Ενεκρίθη πίστωσις 10 ἑκατ. δραχμῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν σποραδικῶν ἐργασιῶν εἰς τὰς κτιριακάς ἐγκαταστάσεις τοῦ Ο.Λ.Π., αἱ ὁποῖαι εὑρίσκονται ἐκτὸς περιοχῆς κεντρικοῦ λιμένος.

● Κονδύλιον 7.071.000 δρχ. ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν πληρωμὴν ἐκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα διαφόρων ἔργων.

● 'Ενεκρίθη μελέτη διὰ τὴν ἐκτέλεσιν σποραδικῶν οἰκοδομικῶν ἐργασιῶν εἰς τὰς κτιριακάς ἐγκαταστάσεις τῆς περιοχῆς τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, προϋπολογισμοῦ 10 ἑκατομ. δραχμῶν.

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA

CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC

and vice versa

BROSSTRÖNS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΚΑΤΗΡΤΙΣΘΗ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ ΠΕΡΙ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΟΧΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ.

Κατηρτίσθη ύπό τον 'Υπουργείου Ναυτιλίας και πρόκειται νά πρωθυβή συντόμως πρός ψήφισταιν τό σχέδιον νέμου «περί έλαχιστης ασφαλιστικής προστασίας παρά τώ NAT, διαδοχικής ασφαλίσεως και ἄλλων τινών διατάξεων», διά τού όποιου διολκηρώνονται τά μέτρα προνοίας ύπερ τών ναυτικών μας. Εις τό σχέδιον νέμου περιελήφθησαν διατάξεις βάσει τών όποιων παρέχεται προστασία έστω και με πενταετή υπηρεσίαν, εις περίπτωσιν ισοδίου άνικανότησ, ή θανάτου ναυτικού έξι οιασδήποτε αιτίας, πλήν ναυτικού άτυχημάτος, μειούται σταδιακώς εις πενταετίαν τό όριον διά τήν έφαρμογήν τής διαδοχικής ασφαλίσεως κλπ. Συγκεκριμένων :

Τό άρθρον 1ον δρίζει ότι :

1.— 'Από τής ισχύος τού παρόντος και έφεζης, εις περίπτωσιν ισοδίου άνικανότησ, ή θανάτου ναυτικού, ἀποφυλασσομένως τής έφαρμογής τών διατάξεων τού άρθρ. 12 τού N. 4502)66, χορηγεῖται ἀπό τού ύπομένου τής ύποδολής τής σχετικής αίτησεως ή θανάτου, άντιστοίχως, μηνός, σύντοξις, ως έλαχιστη ασφαλιστική προστασία, ἐφ' όσον συντρέχουν αι κάτων προϋποθέσεις :

α) Νά έχῃ ὁ ναυτικός συμπληρωμένην πενταετή και ἄνω πραγματικήν έργασίαν, ως μέλος συγκεκριτημένου πληρώματος, ἐπί πλοίων ύπό ἐλληνικήν σημαίαν ή συμβεβλημένων μετά τού NAT, ἀποκλειμένου τού ύπολογισμούν ύπηρεσιν μεμονώμενον έργατον θαλασσής και οιασδήποτε ἔτερας υπηρεσίας λογιζόμενης ή έξομοιουμένης έξι οιασδήποτε ἔτερας διατάξεως πρός θαλασσίαν έργασίαν ή ύπηρεσίαν.

β) Νά έχῃ κτηθῆ ή ἀνωτέρω έργασία ἐπί πλοίων, εις χρονικού διάστημα ούχι μείζον τού διπλασίου αύτής, μετρούμενον ἀπό τής χρονολογίας τής ἀπογραφῆς τού ναυτικού, εἴτε ἀπό τής συμπληρώσεως τού 200υ ἔτους τής ήλικιας του, έάν αὐτή ἐπήλθε μετά τήν ἀπογραφήν του, μεχρι τής ύποδολής τής σχετικής περί ἀπονομής συντάξεων αίτησεως εις περίπτωσιν άνικανότησ, ή τού θανάτου τού ναυτικού, ἐν περιπτώσει μή προϋπάρχεων ικανότητος.

γ) Νά είναι ὁ ναυτικός ισοδίως και εις ποσοστὸν ἄνω τού 30% άνικανος διά τήν δισκησην τού ναυτικού έπαγγέλματος ή νά ἐπήλθεν ὁ θανάτος αύτοῦ έξι οιασδήποτε, πλήν τού ναυτικού έργατοκού άτυχημάτος, αιτίας, εις περίπτωσιν δὲ άνικανότητος, νά δεσμούται αὐτή ύπό των 'Υγειονομικῶν Επιπρόποντος NAT, ἐπί τή αίτησει του ή τού NAT και

δ) Ο ύποστας άνικανότητα ή θανάτων ναυτικού νά μην έχῃ τύχει ούτε νά δικαιούται συντάξεως έξι ἄλλους φορέων και τό προσωπικὸν αύτοῦ ή τών δικαιοδόχων του ἀντιστοίχως μηνιάτον καθαρόν εἰσόδημα, ως τούτο νοεῖται ύπό τού άρθρου 4 τού N. 87)69, νά μην ύπερβαίνῃ τό προβλεπόμενον ύπό τού άρθρου αύτοῦ όριον ως έκαστο τό διαμορφούται δι' ἀποφάσεων τού ΔΣ)NAT, έγκρινομένων ύπό τού 'Υπουργού Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

2.— Δὲν προσμετράται κατά τὸν ύπολογισμὸν τού κατά τό ὁδόφιον β' τής προγρουμένης παραγράφου διπλασίου όριου ὁ ἐμπίπτων εις αύτό χρόνος στρατιωτικῆς θητείας και ἐφέδρειας εις τάς 'Ενόπλους Δυνάμεις, ως και ὁ χρόνος πραγματικῆς φοιτήσεως εις παραγωγικάς Δημοσίας Σχολάς 'Εμπορικού Ναυτικού ή ἀντιστοίχους ἀνεγνωρισμένας 'Ιδιωτικάς Σχολάς και ἐν πάσῃ περιπτώσει

ούχι πέραν τῶν ύπό τού νόμου προβλεπομένων δι' ἔκαστην Σχολήν συνολικῶν ἑτῶν φοιτήσεως, ούδε πέραν τού 23ου ἔτους ήλικιας.

Τό άρθρον 2ον δρίζει ότι, εις περίπτωσιν θανάτου δικαιούχου συντάξεως έλαχιστης ασφαλιστικής προστασίας αὐτή μεταβιβάζεται, κατά τάς κειμένας διατάξεις.

Τό άρθρον 3ον δρίζει ότι η χορηγουμένη ως έλαχιστη ασφαλιστική προστασία σύνταξις είναι ἀνάλογος τής κτηθείσης ύπό τού ναυτικού πραγματικῆς ναυτικῆς έργασίας, συμφώνως πρός τάς λοιπάς διατάξεις ύπολογισμού τής συντάξεως γηρατος, έφαρμοδομένων ἐν προκειμένῳ και τῶν ἔκαστοτε Ισχουσαν διατάξεων περί κατωτάτου όριου συντάξεων τού NAT.

Τό άρθρον 4ον δρίζει ότι, αι κείμεναι διατάξεις περί χορηγησεως έφ' απαξ αποδημιώσεως ἐκ τού NAT διατηρούνται ἐν Ισχυΐ διά τούς μή πληρούντας τάς προϋποθέσεις τού άρθρου 1, ώς και τούς ἐπιλέγοντας τήν έφ' απαξ αποδημιώσεων ἐκ τού NAT ἀντί τής ή δικαιούνται, βάσει τού παρόντος, έλαχιστης ασφαλιστικής προστασίας.

Τό άρθρον 5ον δρίζει ότι :

1.— Αι διατάξεις τού παρόντος ίσχυουν και εις τάς περιπτώσεις :

α) 'Απορρίπτικων ἀποφάσεων τού Δ.Σ. τού NAT, ἀκδοθεισῶν πρό τής δημοσιεύσεως τού παρόντος, ἐπί αιτήσεων ναυτικῶν περί χαρακτηρισμού παθήσεως των ως ναυτικού έργατοκού άτυχημάτος, ὅτε το κατά τό ὁδόφιον β πργρ. I τού άρθρου 1 τού παρόντος μέγιστον όριον χρονικού διαστήματος λογιζεται έξικονούμενον μέχρι τής ύποδολής τής περί χαρακτηρισμού τής παθήσεως των αιτήσεως, ἐφ' όσον δὲν ἐπήλθολοθησαν τάντης νέαι ναυτολογησίες ἐπί πλοίων τού ναυτικού και ἡ ἐνεστόσα άνικανότητας των και τό ποσοστόν αιτήσεως διαπιστούνται διά νέας ύγειονομικής έξετάσεως.

β) Θανάτου ναυτικῶν, ὁπωδήποτε ἐπέλθοντος πρό τής δημοσιεύσεως τού παρόντος.

2.— Η κατά τή προγρουμένην παράγραφον ἀναγνώρισις τού δικαιούματος τής έλαχιστης ασφαλιστικής προστασίας ἐπέρχεται κατόπιν αιτήσεως τών ἔχοντων ἔνωμον συμφέρον, ύποβαλλομένης ἐντός ἀνατρεπτικῆς προθεσμίας ἐνός ἔτους ἀπό τής δημοσιεύσεως τού παρόντος, η χορήγησις δὲ τής σχετικῆς συντάξεως ἀρχεται ἀπό τού ἐπομένου

τῆς ύποδολής τής κατά τήν παρούσαν παράγραφον αιτήσεως μηνός.

3.— Οι μέχρι δημοσιεύσεως τού παρόντος, λαδόντες ἐφ' απαξ αποδημιώσιν ἐκ τού NAT δέν δικαιούνται τής βάσει τού παρόντος έλαχιστης ασφαλιστικής προστασίας.

Τό άρθρον δον δρίζει ότι, εις τάς ἐφεξής ἀπονεμένας ύπό τού NAT συντάξεις λόγω παθήσεως ἐξ οιασδήποτε αιτίας τού ναυτικού, ἡ καταβολή τών συντάξεων ἀρχεται ἀπό τού ἐπομένου τής ύποδολής τής αιτήσεως μηνός.

Τό άρθρον 7ον δρίζει ότι :

1.— 'Η κατά τό άρθρον 1 πργρ. I τού Ν.Δ. 468)1974 «περί ἐπεκτάσεως τών διατάξεων τού Ν.Δ. 4202)1961 και εις τό NAT «ἀπατούμενη δεκατης ναυτικής ύπηρεσία, μειούται σταδιακῶς ἀπό 1ης Ιανουαρίου 1978 και μετά συμπλήρωσιν ἐκάστου ήμερολογιακού ἔτους κατά ἔνα δέκαρι μειώσεως αυτής εις πενταετίαν, ως έλαχιστον διά τήν έφαρμογήν τής διαδοχικής ασφαλίσεως εις NAT.

2.— 'Από τής ισχύος τού Ν.Δ. 4202)1961 «περί διατηρήσεως τών ἐκ τής κοινωνικῆς ασφαλίσεως δικαιωμάτων εις περιπτώσεις μεταβολής ασφαλιστικού φορέως και μεχρι 17 Ιουνίου 1974 αι διατάξεις τού ως ἄνω Ν.Δ. έχουν έφαρμογήν και ἐπί τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου, ἐφ' όσον δέπικαλούμενος ταύτας είχε συμπληρώσει δεκαετή τούλαχιστον ναυτικήν ήσαφαλισμένων εις τό NAT κατά τήν ήμερομήνιαν ἐπελεύσεως τού ασφαλιστικού κινδύνου, άναδρομικῶς ἀπό ταύτης ἐπιφύλασσομένης τής ισχύος τών διατάξεων τού άρθρου 55 τού N. 3170)55 και ἀρθρ. 40 τού N. 4502)66.

'Ως ἐπέλευσις ασφαλιστικού κινδύνου, θεωρείται ἡ ύποδολή ἐντός τών ἀνωτέρω χρονικῶν όριων, αιτήσεως συντάξιδοτήσεως εις τό NAT ή ἔτερον ασφαλιστικού φορέως εις διατάξεων τού Ν.Δ. 468)74.

3.— Οι ἀπό τής ισχύος τού N. 4202)61 μέχρι τής δημοσιεύσεως τού Ν.Δ. 468)74 λαδόντες ἐκ τού NAT ἐφ' απαξ αποδημιώσιν και δυνάμεινο νά τύχωσιν συντάξεως βάσει τού παρόντος άρθρου, δικαιούνται ταύτης έφαρμογομένης άναλογως ἐν προκειμένῳ τής διατάξεως τού άρθρου 21 τού N. 4502)66.

KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

General Shipsuppliers

Marine Spares & Equipment
Provisions and Bonded Stores
Deck, Engine and Cabin Stores
Prompt Supply in all German Ports

INTERNATIONAL SHIPSUPPLIES ASSOCIATION

IMPORT **EXPORT**

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 ΒΡΕΜΗΝΗ

Τὸ ἄρθρον 8ον ὁρίζει ὅτι :

1.— 'Η ἀσφάλισις εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμεῖον (NAT) 'Ελλήνων ναυτικῶν ὑπερτερούντων ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ἔνην σημαίαν ἐπιτρέπεται ὅπως καθιερώται διὰ Π.Δ. ἐκδιδούμενου προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ σύμφωνον γνώμην τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT ἐπὶ τῇ καταβολῇ τῶν ὀρίζομένων δι' αὐτοὺς ἐκάστοτε εἰσφορῶν καὶ καθορισμού τῶν προϋποθέσεων τάξ ὅποιας δέον νὰ πληρούν πρὸς τοῦτο τὰ ὑπὸ ἔνην σημαίαν πλοῖα.

2.— Διὰ τὴν κατὰ τὴν παρ. 1 ἀσφάλισιν ὑπογράφεται σύμβασις μεταξὺ NAT καὶ τοῦ νομιμοποιουμένου, κατὰ τὸ ἄρθρον 2 τοῦ παρόντος, διὰ τὴν ὑπογραφὴν αὐτῆς, ὑπὸ τὸν ἀπαραίτητον δρόν τοιαθέσεως εἰς τὸ NAT, σὺν τῇ ὑπογραφῇ τῆς συμβάσεως, ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς Τραπέζης διὰ καθοριζόμενον ἐκάστοτε ὑπὸ τοῦ ΔΣ)NAT ποσόν, ἵσον τούλαχιστον πρὸς τὸ ὑψος τῶν πρὸς NAT, τὰ Ταμεία Προνοίας E.N. καὶ τὰ παρά τῷ NAT λειτουργούντα Κεφαλαία καὶ Εἰδικούς Λογαριασμούς εἰσφορῶν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀσφαλιζομένων ναυτικῶν, διὰ χρονικήν περίοδον ἑνὸς ἔξαμηνου.

Τὸ ἄρθρον 9 ὁρίζει ὅτι, διὰ Κανονισμοῦ ἐγκρινομένου ὑπὸ τοῦ ΔΣ)NAT καὶ τιθεμένου εἰς ἐφαρμογὴν διὰ Π.Δ. προκαλουμένου ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ σύμφωνον γνώμην τοῦ ΔΣ)NAT, καθορίζονται οἱ ὄροι καὶ αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν ὑπογραφὴν συμβάσεως ἀσφαλίσεως καὶ ιδίᾳ οἱ εἰδικότεροι δροὶ καὶ αἱ προϋποθέσεις, τὰς ὅποιας δέον νὰ πληροῦν τὰ ὑπὸ ἔνην σημαίαν πλοῖα, οἱ νομιμοποιούμενοι νὰ σιτήσουν τὴν ἀσφάλισιν, αἱ ἀναλαμβανόμεναι διὰ τὴν ἀσφάλισιν ὑποχρεώσεις καὶ αἱ δι' αὐτὴν κατατίθεμεναι ἐγγυήσεις, δὲ ἐφοδιασμὸς τῶν πλοίων δι' ἀσφαλιστικοῦ ναυτολογίου, εἰδικοῦ τύπου ἡ δύμοιον πρὸς τὸ ναυτολόγιον τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ἐν τῷ ὅποιῳ ἐγγράφονται οἱ ἐπὶ τοῦ ὑπὸ ἔνην σημαίαν ἐργάζομενοι "Ἐλλήνες ναυτικοί, δὲ τρόπος τηρήσεως, θεωρήσεως καὶ ἀνανέωσεως τοῦ ναυτολογίου καὶ τῆς καταβολῆς καὶ εἰσπράξεως τῶν ἀσφαλίσματων (ώς δύται, πορθμεῖς, ἀλιεῖς, λεμβούχοι κλπ.) ἡ ἐπὶ πλοίον ἔξαιρουμένων, λόγῳ κατηγορίας, τῆς ὑποχρέωσεως ἐφοδιασμού τῶν διὰ ναυτολογίων.

διαυσόμενον ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ, ἀνέξαρτήτως ἀν κατεβλήθησαν ἐξ ὀλόκληρου αἱ πρὸς τὸ NAT εἰσφοραὶ, ὑπολογίζεται ὀλόκληρος πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἀπαιτουμένου πρὸς ἀπονομὴν παροχῶν κατὰ τὰς περὶ NAT καὶ Ταμείων Προνοίας 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ διατάξεις.

Τὸ ἄρθρον 11 ὁρίζει ὅτι, διὰ τὴν καθοριστέρησιν τῆς καταβολῆς τῶν εἰσφορῶν τῶν ἀσφαλιζομένων κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου 'Ελλήνων ναυτικῶν εἰς NAT ἐφαρμόζονται αἱ διὰ τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοῖα ισχύουσαι ἐκάστοτε διατάξεις ὡς πρὸς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ναυτολογίου καὶ τὴν εἰσπραξιν τῶν εἰσφορῶν, ἐπιβαρυνομένων ἐν περιπτώσει καθυστερήσεως τῆς ἔξοφλησεως διὰ προσθέτου τέλους δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τὸ (%) μηνιαίως.

Τὸ ἄρθρον 13 ὁρίζει ὅτι :

1.— 'Ασφαλίζονται ὑποχρεωτικῶς εἰς τὸ NAT διὰ τοὺς κινδύνους γήρατος, ἀνικανότητος καὶ ἀτυχήματος, ἐὰν τοῦτο ἔλασθε χώραν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας τῶν ἐπὶ πλοίον ἡ βοηθητικῶν ναυπηγημάτων, κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ εἰς τὸν τόπον τῆς ἐργασίας τῶν :

α) Ναυτικοὶ ἡ ἐργάται θαλάσσης ἐργαζόμενοι ἐπὶ βοηθητικῶν ναυπηγημάτων (ώς δύται, πορθμεῖς, ἀλιεῖς, λεμβούχοι κλπ.) ἡ ἐπὶ πλοίον ἔξαιρουμένων, λόγῳ κατηγορίας, τῆς ὑποχρέωσεως ἐφοδιασμού τῶν διὰ ναυτολογίων.

β) Ναυτικοὶ ἐργάζομενοι ἐπὶ πλοίοιν συμβεδούμενοι μη ἐφωδιασμένων, προσωρινῶς, διὰ ναυτολογίων καὶ

γ) Ναυτικοὶ ἐργάζομενοι ἐπὶ πλοίοιν συμβεδούμενοι μετὰ τοῦ NAT, τὰ ὅποια διέκοψαν τὴν ἀσφάλισιν λόγῳ παροπλισμοῦ ἡ ἐπισκευή τῶν εἰς ἐλληνικούς λιμένας.

2.— Οἱ ἐργάται ἀλιεῖς οἱ πληροῦντες τὰς προϋποθέσεις τῶν παραγρ. 1 καὶ 2 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Α.Ν. 1846)1951 ἐξακολουθοῦν ἀσφαλίζομενοι εἰς τὸ IKA.

Τὸ ἄρθρον 14 ὁρίζει ὅτι, διὰ Προεδρικοῦ Διατάγματος, προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, θέλουν ὄρισθη οἱ δροὶ καὶ αἱ προϋποθέσεις ὑπαγωγῆς τῶν ἐν ἄρθρῳ 1 τοῦ παρόντος προσώπων εἰς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ NAT, ἡ διαδίκασία ἀσφαλίσεως, δὲ τρόπος ὑπολογισμοῦ καὶ καταβολῆς ὑπὸ αὐτῶν τῶν εἰσφορῶν, τὸ ὑψος τούτων, ὡς καὶ πάσα ἔτερα ἀναγκαία λεπτομέρεια.

Τὸ ἄρθρον 15 ὁρίζει ὅτι :

1.— 'Η χορήγησις συντάξεως ἀτυχήματος ἐπεκτείνεται ὥστε νὰ καλύπτωνται καὶ τὰ κάτωθι πρόσωπα :

α) Οἱ ἀρχιπλοιάρχοι, ἀρχιμηχανικοί, ἀρχιπλογοί, πλοηγοί καὶ τὸ βοηθητικὸν πρωταρικό τῶν πλοηγικῶν σταθμῶν, περὶ ὧν τὰ ἔδαφα γ καὶ δ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ N. 3170)55.

β) Οι μετεκπαιδευόμενοι εἰς Δημοσίας

Σχολάς 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, περὶ ὧν τὸ ἄρθρον 2 παρ. 1 τοῦ N. 4502)66 καὶ

γ) Οἱ ἀρχιπλοιάρχοι περὶ τοῦ N. 485)76.

2.— 'Η ἀνωτέρω ἐπέκτασις τελεῖ ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις :

α) ὑπάρχεις σχέσεως ἀσφαλίσεως μεταξὺ NAT καὶ ἐνίσαφερομένου,

β) κανονικού ὑπέρ NAT καὶ λοιπῶν Ταμείων καταβολῆς τῶν εἰσφορῶν καὶ

γ) ἐπέλευσεως τοῦ ἀτυχήματος εἰς τὸν τόπον τῆς ἐργασίας τῶν καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν αὐτῆς.

Τὸ ἄρθρον 16 ὁρίζει ὅτι, εἰς τὸ ἄρθρον 1 τοῦ N. 485)76 προστίθεται παράγραφος ἔχουσα οὕτω :

—'Απὸ 1ης Ιουλίου 1978 ὁ κατὰ τ' ἀνωτέρω χρόνος ἐπηρίσιας ἀδείας ναυτικοῦ ὑπολογίζεται καὶ ως χρόνος ἀσφαλίσεως εἰς τὸ «Ταμείον Προνοίας Αξιωματικῶν 'Εμπορικού Ναυτικοῦ» (ΤΠΑΕΝ) καὶ εἰς τὸ «Ταμείον Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ» (ΤΠΚΠΕΝ).

Τὸ ἄρθρον 17 ὁρίζει ὅτι :

Αἱ παράγραφοι 1α, 1β καὶ 3 τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ N. 485)76 τροποποιούμεναι καὶ συμπληρούμεναι ἀντικαθίστανται ὡς ἀκολούθως:

εἰα. Χρόνου ὑπηρεσίας διαυσθέντος ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ἔνην σημαίαν συμβεδούμενων ἀσφαλιστικῶν μετὰ τοῦ NAT. 'Η ισχὺς τῆς διατάξεως της περιπτώσεις τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας τοῦ παρόντος Νόμου.

εἰβ. Χρόνου ὑπηρεσίας μέχρι 5 ἑπάν διαυσθέντος εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν ἡ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα ὑπὸ τὴν ιδιότητα μονίμου ἡ ἔθελοντον μετ' ἀφαίρεσιν εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις εἰς τὸ συνόλον τῆς τοιαύτης ὑπηρεσίας τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας, θητείας, εἴκοσι τεσάρων μηνῶν.

εἰ. 'Η ἔξαγορά ἐνεργείται ἐπὶ τῇ καταβολῇ τῶν ὀφειλομένων διὰ τὸν ἐξαγοραζόμενον χρόνον καὶ τὴν εἰδικότητα ύψους ἢ ἐκτίθηται τὸν ὑπέρ NAT, ΤΠΕΝ καὶ λοιπῶν παρὰ τῷ NAT Κεφαλαίων καὶ Λογαριασμῶν εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ τῶν ισχυουσῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἔξαγορᾶς ἐπὶ τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 16 τοῦ Ν.Δ. 152)74 επερὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίου διατάξεως τῆς περὶ NAT Νομοθεσίας, μισθού τοῦ ισχύοντος κατ' αὐτήν διὰ φορτηγού πλοίουν ξηρού φορτίου 15.000 τόν. d.w. ἄνευ οὐδεμιᾶς προσανήσεως ἐφ' ὅσον ἡ καταβολὴ τῶν εἰσφορῶν πραγματοποιηθῇ ἐντός προθεσμίας ἑνὸς (1) έτους ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος Νόμου. Διὰ τὴν κατὰ τ' ἀνωτέρω ἔξαγοράν οἱ ἐν τῷ Πολεμικῷ Ναυτικῷ δαθμοὶ λογίζονται ἀντιστοιχούντες :

i) Οἱ ἀνωτέροι τοῦ 'Υποπλοιάρχου Π.Ν. πρόποδα Πλοιάρχον E.N.
ii) Ο τοῦ 'Υποπλοιάρχου Π.Ν. πρὸς 'Υποπλοιάρχον E.N.
iii) Ο τοῦ 'Ανθρόχου καὶ Σημ.ρού Π.Ν. πρὸς 'Ανθυποπλοιάρχον E.N.
iv) Ο τοῦ 'Ανθυπασπιστού καὶ 'Υπαξιωματικού Π.Ν. πρὸς Ναύληρον E.N.
v) Ο τοῦ Διόπου, πτυχιούχου Νάυτου καὶ Νάυτον Π.Ν. πρὸς Νάυτην E.N.

'Η ἀνωτέρω ἀντιστοιχία ισχύει καὶ διὰ τοὺς διαθέμους τῶν λοιπῶν Κλάδων τῶν 'Ενόπλων Δυνάμεων καὶ Σωμάτων, περὶ ὧν αἱ περιπτώσεις γ καὶ δ τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου τοὺς έξομοιουσμένους πρὸς τοὺς ἐν τῷ προηγουμένῳ ἔδαφισ θμούς τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.'

Τὸ ἄρθρον 18 ὁρίζει ὅτι, ως ἀπλοίσα συναλλάγματος διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος, νοοῦνται τὰ πλοῖα, τῶν ὅποιων οἱ καῦλοι ἐμπορευμάτων ἡ ἐπιβατῶν συμφωνοῦνται εἰς ξένον νόμισμα, ἔξαιρέσει τῶν πλοίων ἑστατηκῶν μεταφορῶν.

Τὸ ἄρθρον 19 ὁρίζει ὅτι :

1.— Αἱ πρὸς τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικόν Ταμεῖον (N.A.T.) ὀφειλόμεναι εἰσφοραὶ τῶν ἡσφαλισμένων καὶ τῶν πλοιοκτήτων, ως αὗται νοοῦνται ἐν ἄρθρῳ 1 παρ. 3 Ν.Δ. 87)1969, καταβάλλονται εἰς τὸ προβλεπόμενον διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας καὶ

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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

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

TELEPHONES : 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEF. : 02 44171

GROELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: B. FOTOU 25 94 41

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

έλλειψεις τοιούτων εἰς τὸ δί' ἀποφάσεων τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὅριζόμενον νόμισμα μισθοῦ.

2.—α) Ἐφ' ὅσον ὁ μισθός προβλέπεται ἡ δραχμάς, αἱ εἰσφοραὶ NAT καὶ τὰ συνεισπραττόμενα δικαιώματα καὶ εἰσφοραὶ τρίτων, προκειμένου περὶ πλοίων συναλλάγματος, ὑπόλογοίζονται εἰς δραχμάς, ὅλλα καταδάλλονται εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα ἐπὶ Λονδίνου ἢ Νέας Υόρκης μὲ τὴν ἐπίσημον τιμὴν ἀγορᾶς ὑπὸ τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος κατὰ τὴν χρονολογίαν, καθ' ἣν σὶ ἐν λόγῳ ἔξ εἰσφορῶν καὶ δικαιώμάτων φέρεισι καθίστανται ἀπαιτηταί, καὶ ἐν ἐλλείψει δελτίου τῆς ἡμέρας ταύτης τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος μὲ τὴν τιμὴν τοῦ προηγουμένου.

β) Εἰς περίπτωσιν καταδόλης μέρους ἡ ὄλου τῶν εἰσφορῶν καὶ δικαιώμάτων πρὸ τῆς ἀνωτέρω χρονολογίας, αὐταὶ ὑπόλογοίζονται μὲ τὴν ἐπίσημον τιμὴν ἀγορᾶς ὑπὸ τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος κατὰ τὴν ἡμέραν κατὰ τὴν ὅποιαν πραγματοποιεῖται ἡ καταδολή.

γ) Τὰ πρόσθετα τέλη ὑπόλογοίζονται εἰς δραχμάς καὶ καταδάλλονται εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα μὲ τὴν ἐπίσημον τιμὴν ἀγορᾶς ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος κατὰ τὴν τελευταίαν ἡμέραν τοῦ 12ου μηνὸς λειτουργίας τοῦ ναυτολογίου ἢ ἐὰν ἡ ἔξοφλησίς του γίνεται ἐνώριτερον μὲ τὴν ἰστιμίαν τῆς χρονολογίας καταδολῆς.

δ) Διὰ τὰ πρόσθετα τέλη τῶν πέραν τοῦ 12ου μηνὸς λειτουργίας τοῦ ναυτολογίου, ἔξαγορας, θά λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν ἡ ἐπίσημος τιμὴ συναλλάγματος τῆς τελευταίας ἡμέρας ἐκάστου ἔξαγορην, ἢ ἐὰν ἡ ἔξοφλησίς γίνεται ἐνδιαιμέσως, ἡ τοιαύτη τῆς ἐνδιαιμέσου χρονολογίας τῆς καταδολῆς.

3.—Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀδφα. δ' τῆς παρ. 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου τυχὸν ἐκ τῶν συνεισπραττόμενων μετὰ τῶν ὄφειδῶν τοῦ NAT εἰσφοραὶ καὶ δικαιώματα τρίτων, ἀπεκφρασμένα εἰς ἔνον συνάλλαγμα, μετατρέπονται εἰς δραχμάς μὲ τὴν ἴδιαν κατὰ τὴν προηγουμένην παραγράφων ἰστιμίαν τῆς χρονολογίας καθ' ἣν ἐκ τῶν ναυτολογίων τῶν πλοίων πάστες φύσεως εἰσφοραὶ καθίστανται ἀπαιτηταί, πρὸς τήρησιν ἔνιαίνων εἰς δραχμάς λογαριασμῶν τῶν πλοίων, καταβαλλομένων δῆμος πάντοτε εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα ἐπὶ Λονδίνου ἢ Νέας Υόρκης.

4.—Τὰ κατὰ τὴν διάρκειαν ἑκάστης οἰκονομικῆς χρήσεως ἑκατοθριζόμενα δικαιώματα Ταμείων Προνοίας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, τὰ συνεισπραττόμενα κατὰ τὴν παρ. 2 καὶ 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου δριζόμενα, τηροῦνται εἰς ίδιους λογαριασμούς δραχμῶν, τὸ δὲ ἀπομένον τὴν 31ην Δεκεμβρίου ἑκάστου ἔτους μετὰ τὰς πληρωμάς ὑπόλοιπον μετατρέπεται ὑπὲρ τῶν δικαιώματος τούτων εἰς συνάλλαγμα, δέσσει τῆς ὑφισταμένης μεταξὺ τῶν σχέσεων τῶν παρὰ Τραπέζαις καταβάσεων εἰς έναν νομίσματα, μὲ τὴν ἐπίσημον τιμὴν ἀγορᾶς ὑπὸ τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος ἑκάστου νομίσματος, τὴν ισχύουσαν κατὰ τὴν σύντη τῶν χρονολογίων.

Τὸ ἄρθρον 20 ὁρίζει ὅτι πρὸς ὑπόλογοι σμὸν τῶν συντάξεων συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 8 τοῦ Ν.Δ. 152)1974 αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις ἔργασίας, περὶ ὃν δὲ παρὸν Νόμος, λογίζονται ὡς συλλογικαὶ συμβάσεις διὰ τῶν ποιῶν ἢ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων καθορίζεται εἰς έναν νόμισμα.

Τὸ ἄρθρον 21 ὁρίζει ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου ἔχουν ἀνάλογον ἔφαρμογήν καὶ διὰ τὰ μετὰ τοῦ NAT συμβεβλημένα ἡ συμβαλλόμενα πλοῖα ὑπὸ ξένην σημαῖαν.

Τὸ ἄρθρον 22 ὁρίζει ὅτι κυροῦται, ἀφ' ἧς ἔξεδόθη, ἢ ὑπὸ ἀριθμ. 30372(20)77)10.8.77 (ΦΕΚ 914 B/1977) ἀπόφασις τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας «περὶ ὑπόλογισμού εἰσφορῶν ὑπὲρ NAT καὶ λοιπῶν Ταμείων καὶ λογαριασμῶν».

Τὸ ἄρθρον 23 ὁρίζει ὅτι:

1.—Ἡ περίπτωσις γ' τῆς πργ. I τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ N. 3170) 1955 ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

εγ) Οἱ ἀρχιπλοίαρχοι καὶ οἱ ἀρχιμηχα-

νικοὶ Ναυτικῶν Ἐπιχειρήσεων, ἀκτοφορουσῶν πλοιοκτητήρίας ἑταῖρίας ἢ διαχειριζομένων ἐν πλοίον ὑγροῦ ἢ ξηροῦ φορτίου τούλαχιστον 6.000 κόρων (κο.) ἢ δύο τούλαχιστον πλοῖα ὑγροῦ ἢ ξηροῦ φορτίου ἄνω τῶν 3.000 κο. Ἑκαστον ἡ τρία τούλαχιστον πλοῖα οἰσασθήποτε κατηγορίας ἄνω τῶν 500 κο. Ἑκαστον συνολικῆς ὅμως χωρητικότητος 3.000 κο. Ἡ ἐναὶ ἐπιβατηγὸν ὑπὸ τούλαχιστον πλοίου καταστήσην ἡ ἀπόκτησην τοῦ διπλώματος Α' τάξεως πλοιάρχου ἢ μηχανικοῦ, ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαῖαν ἡ ὑπὸ ξένην τοιαύτην ἔξαγορασθεῖσαν ἢ συμβεβλημένων μετὰ τοῦ NAT καὶ μὴ ἀσκούντες ἀποδεδειγμένων ἔτερον ἔπαγγελμα ἢ λειτούργημα οὐδὲ τυγχάνοντες συνταξιούχοι τοῦ NAT.

νικοὶ Ναυτικῶν Ἐπιχειρήσεων, ἀκτοφορουσῶν πλοιοκτητήρίας ἑταῖρίας ἢ διαχειριζομένων ἐν πλοίον ὑγροῦ ἢ ξηροῦ φορτίου τούλαχιστον 6.000 κόρων (κο.) ἢ δύο τούλαχιστον πλοῖα οἰσασθήποτε κατηγορίας ἄνω τῶν 500 κο. Ἑκαστον συνολικῆς ὅμως χωρητικότητος 3.000 κο. Ἡ ἐναὶ ἐπιβατηγὸν ὑπὸ τούλαχιστον πλοίου καταστήσην ἡ ἀπόκτησην τοῦ διπλώματος Α' τάξεως πλοιάρχου ἢ μηχανικοῦ, ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαῖαν ἡ ὑπὸ ξένην τοιαύτην ἔξαγορασθεῖσαν ἢ συμβεβλημένων μετὰ τοῦ NAT καὶ μὴ ἀσκούντες ἀποδεδειγμένων προϋπόθεσεις θα ἔξαγορασθεῖσαν τὴν ἔξαγοράν».

3.—Ἡ τελευταία περίοδος τῆς παραγράφου I τοῦ παρόντος ἔχει ἔφαρμογήν καὶ προκειμένου περὶ προσλήψεως ἀρχιμηχανικού ἀποτελεσμάτων διατάξεις θαλασσίαν ἡ προϋποθέσεις τοῦ παρόντος θεσπιζόμενας προϋπόθεσεις :

Τὸ ἄρθρον 24 ὁρίζει ὅτι, ἡ παράγραφος I τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ N. 485)76 «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων τῆς περὶ NAT Νομοθεσίας» ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

«Ἐις τὴν ἀσφάλισιν περὶ ή τὸ ἄρθρον 3 τοῦ N. 3170)55 «περὶ NAT» ὑπάγεται καὶ ὁ κεκτημένος διπλῶμα Ραδού Α' τάξεως καὶ εἰς ναυτιλιακής Ἐπιχειρήσεις διαχειριζομένων 8 τούλαχιστον πλοῖα ὑγροῦ ἢ ξηροῦ φορτίου ἡ ἐπιβατηγὸν διλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 80.000 κόρων ἔξ ὧν ἔπειτα πλείουσα πλοΐα συνολικῆς χωρητικότητος ἐν συνόλῳ ἄνω τῶν 6.000 κ.ο.χ. ἀπαραιτήτως ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαῖαν, ἀποκλειούμενων τῶν μὴ συμβεβλημένων μετὰ τοῦ NAT, ἔργαζόμενος ὡς Ἀρχιμηχανικούς ὑπεύθυνος διὰ τὴν παρακολούθησιν καὶ συντήρησην τῶν σταθμῶν ἀσυρμάτου τῶν πλοίων τῆς ἐπιχειρήσεως ἐφ' ὅσον κέκτηται δεκατῆ πραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαῖαν ἡ ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαῖαν ἀσφαλιστικῶν συμβεβλημένων μετὰ τοῦ NAT καὶ μὴ ἀσκῶν ἀποδειγμένων οἰνοδήποτε ἔπειτα ἔργαζόμενα, οὐδὲ τυχάνοντας συνταξιούχοις ἔφαρμοζομένων κατὰ τὰ λοιπὰ ὡς πρὸς τὴν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγορὰν τῆς ὑπηρεσίας του παρὰ τὴν ναυτιλιακή ἐπιχειρήσει, ἀναλόγως τῶν ἑκάστοτε ισχυρισῶν διατάξεων περὶ Α' ἀρχιπλοιάρχων καὶ Ἀρχιμηχανικῶν. Εἰδικώτερον ἡ τακτικὴ μηνιαῖς εἰσφορὰ τῶν περὶ ὃν τὸ παρὸν ἄρθρον Ἀρχιμηχανικούς περιτίθεται διατάξεις τοῦ παρόντος περὶ Α' τάξεως συγκεκριτικῶν πληρωμάτων φορτηγῶν ποντοπόρων πλοίων, ἡ δὲ εἰσφορὰ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐν αἷς ἔργαζονται ἵση πρὸς τὴν ἑκάστοτε καταβαλλομένην περὶ πλοιάρχων τῶν πλοίων περὶ τὴν ισχύ της αὐτῆς κατηγορίας.

2.—Ἡ κατὰ τὰς διατάξεις τῆς τελευταίας περιόδου τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Νόμου 4502)1966 ἀσφάλισις εἰς τὸ NAT πλοιάρχων Α' τάξεως καὶ μηχανικῶν Α' τάξεως, ἐνεργεῖται ἡ ἐκπροσωπεῖ ἐν ἡ πλείουσα πλοῖα ὑπὸ ξένην σημαῖαν ἀναλόγως διατάξεων περὶ Α' τάξεως πλοιάρχων καὶ μηχανικοῦς προϋπόθεσεις θαλασσίας ἔργαζόμενος, διὰ τὰ 2)3 τῆς ὑπηρεσίας των καὶ ισχύει εἰς τὰς κατωτέρω περιπτώσεις.

α) Εἴναι ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιχειρήσης δὲν

ἔχει δικαίωμα προσλήψεως πρώτου ἀρχιπλοιάρχου καὶ ἀρχιμηχανικοῦ δῆμος πλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικοῦς προϋπόθεσεις θαλασσίας ἔργαζόμενος, διὰ τὰ 2)3 τῆς περίπτωσης των καὶ ισχύει εἰς τὰς κατωτέρω περιπτώσεις.

β) Εἴναι ἔχουσα τοιούτων δικαιώματα δὲν

ἀσκεῖται ὑπὸ τοῦ πλοίου διατάξεων περὶ Α' τάξεως πλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικοῦς προϋπόθεσεις θαλασσίας ἔργαζόμενος, διὰ τὰ 2)3 τῆς περίπτωσης των καὶ ισχύει εἰς τὰς κατωτέρω περιπτώσεις.

γγ) Εἴναι μετὰ τὴν ἑκάστοτε πρόσληψιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀρχιπλοιάρχων - ἀρχιμηχανικῶν τοῦ ἀναλογούντος εἰς τὸν ἀπαντούμενον κατὰ τὴν πργ. I τοῦ παρόντος ἀριθμού πλοιών, ἡ ναυτιλιακὴ Ἐπιχειρήσης διαχειρίζεται ἡ ἐκπροσωπεῖ καὶ ἔπειτα πλοῖα, οὐχὶ

πλοιάρχων τῶν πλοίων περὶ τὴν ισχύ της αὐτῆς κατηγορίας.

Τὸ ἄρθρον 25 ὁρίζει ὅτι :

1.—Ναυτιλία ὑπηρετήσαντες ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου στερουμένους ἐπισήμου ναυτολογίου δι' οἰνοδήποτε λόγον, δικαιούνται κατ' ἔξαιρεσιν νὰ ἀναγνωρίσουν εἰς NAT τὴν ὑπηρεσίαν των ταύτην κατόπιν ἔνόρκου προσακρίσεων καὶ ἐπί τη δάσει τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφών τοῦ πλοίου, ὡς καὶ παντὸς ἔτερου ἀποδεικτικοῦ στοιχείου.

2.—Τὸ ἄρθρον 25 ὁρίζει ὅτι :

1.—Ναυτιλία ὑπηρετήσαντες ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου στερουμένους ἐπισήμου ναυτολογίου δι' οἰνοδήποτε λόγον, δικαιούνται κατ' ἔξαιρεσιν νὰ ἀναγνωρίσουν εἰς NAT τὴν ὑπηρεσίαν των ταύτην κατόπιν ἔνόρκου προσακρίσεων καὶ ἐπί τη δάσει τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφών τοῦ πλοίου, ὡς καὶ παντὸς ἔτερου ἀποδεικτικοῦ στοιχείου.

**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

2.- Αἱ εἰσφοραὶ τοῦ ἀναγνωρισθησομένου χρόνου διαρύνουν τὸν πλοιοκτήτην ἐξ ὀλοκλήρου καὶ εἰσπράττουνται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κώδικος εἰσπράξεως τῶν Δημοσίων Ἐσόδων μὲν φύλλον ἐκκαθαρίσεως ὑπὸ τοῦ NAT ἐκδιδομένου βάσει τῆς συνθέσεως τῆς καθοριζομένης διὰ πλοῖο τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ κατηγορίας, ὡς καὶ τοῦ ἀντιστοίχου ἐν προκειμένῳ μισθολογίου.

3.- Πλοιάρχος ὅστις παραλείψῃ νὰ ἐφοδιάσῃ τὸ πλοῖον τοῦ διὰ ναυτολογίου ἐκδιδομένου παρ' ἄρμοδιας Ἑλληνικῆς Ἀρχῆς ὑπόκειται εἰς τὰς ποινικὰ κυρώσεις τοῦ ἀρθρου 235 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, παραπέμπεται δὲ εἰς τὸ Πειθαρχικὸν Συμβούλιον Ἐμπορ. Ναυτικοῦ διὰ παράδασιν τοῦ ἀρθρου 249 παράγρ. ιβ τοῦ ίδιου Κώδικος.

Τὰ ἀρθρα 26ον καὶ 27ον ὁρίζουν τὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ Ταμίου τοῦ NAT καὶ τῆς συγκροτήσεως τῆς Πρωτοβαθμίου καὶ Δευτεροβαθμίου Ὅγειονομικῆς Ἐπιτροπῆς, διὰ τὴν διαπίστωσιν ἀνικανότητος τοῦ ἡρακλισμένου.

Τὸ ἀρθρον 28 ὁρίζει ὅτι :

Αἱ παράγρ. 8 καὶ 14 τοῦ ἀρθρου 19 τοῦ N. 3170)1955 ὡς ἐτροποποιήθησαν ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ Ν.Δ. 87)1969 ἀντικαθίστανται ὡς ἀκολούθως :

«8. Ὁ Πλοιάρχος παντὸς πλοίου ἔχοντος ληξιπρόθεσμον ναυτολόγιον ὑποχρεούνται ἡμέρα τῷ κατάπλω εἰς τὸν πρώτον λιμένα, ὅπου ἐδρεύει ναυτιλιακὴ Ἀρχὴ ἔχουσα δικαιώματα ἀντικαταστάσεως ναυτολογίων, νὰ παραδώσῃ ἀμελλητὶ εἰς αὐτὴν τὸ ληξιπρόθεσμον ναυτολόγιον.

Ἄμα τῇ καταθέσει τοῦ ληξιπρόθεσμου ναυτολογίου, ἡ ναυτιλιακὴ Ἀρχὴ :

Α.' Ἐὰν διαπίστωσῃ ὅτι κατεβλήθησαν ἐν διλόφῳ ὀλοφύλωμανει εἰσφοραὶ ἡ τούλαχι-

στον τὰ κατὰ προσέγγισιν ἐνενήκοντα ἐκατοστὰ τῆς ὀφειλῆς διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἐκδίσεως τοῦ ναυτολογίου :

- α) ἀντικαθιστᾶ τοῦτο καὶ ἐκδίδει νέον ναυτολόγιον.
- β) βεβαίοι διὰ πράξεως της ἐπὶ τοῦ σώματος τοῦ νέου ναυτολογίου τὴν καταβολὴν τοῦ δόλου ἢ τῶν ἐνενήκοντα ἐκατοστῶν τῆς ὀφειλῆς ἐξ εἰσφορῶν τοῦ ἀντικαταστάθεντος ναυτολογίου, ἐνημερώνουσα συγχρόνως διὰ τοῦ ταχυτέρου μέσου τὸ NAT.
- γ) Ἀποστέλλει εἰς τὸ NAT τὸ ἀντικαταστάθεντα ναυτολόγιον πρὸς ὄριστικὴν ἐκκαθάρισιν.

B.' Ἐὰν διαπίστωσῃ ὅτι δὲν κατεβλήθησαν ἐν διλόφῳ αἱ ὀλοφύλωμανει εἰσφοραὶ ἡ τὰ κατὰ προσέγγισιν ἐνενήκοντα ἐκατοστὰ τῆς ὀφειλῆς διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἐκδίσεως τοῦ ναυτολογίου :

- α) Ἀποστέλλει ὅπως καταβληθοῖν τούλαχιστον τὰ κατὰ προσέγγισιν ἐνενήκοντα ἐκατοστὰ τῆς ὀφειλῆς εἰδοποιῶσα συγχρόνως διὰ τοῦ ταχυτέρου μέσου τῆς NAT.
- β) Ἀντικαθιστᾶ τοῦτο καὶ ἐκδίδει νέον ναυτολόγιον.
- γ) Εἰδόποιει τὸ NAT διὰ τοῦ ταχυτέρου μέσου ἐὰν κατεβλήθῃ ἡ οὐ ἢ ἐκ τοῦ ναυτολογίου ὀφειλὴ ἐν διλόφῳ ἡ τὰ κατὰ προσέγγισιν ἐνενήκοντα ἐκατοστὰ αὐτῆς τῆς γνωρίζουσα ἐν ἀρνητικῇ περιπτώσει καὶ τὸν λιμένα προσεχοῦς καταπλου τοῦ πλοίου.

Ἐν περιπτώσει μὴ καταβολῆς τούλαχιστον τῶν κατὰ προσέγγισιν ἐνενήκοντα ἐκατοστῶν τῆς ἐκ τοῦ ναυτολογίου ὀφειλῆς ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου διὰ προφάσεως τοῦ Δ.Σ.

14. Ἡ μὴ καταβολὴ τούλαχιστον τῶν κατὰ προσέγγισιν ἐνενήκοντα ἐκατοστῶν τῶν ὀφειλομένων εἰσφορῶν τοῦ δωματιού χρονικοῦ διαστήματος ἀπὸ τῆς ἐκδίσεως τοῦ ναυτολογίου δύναται, μετ' ἀπόφασιν τοῦ ΔΣ νὰ συνεπάγεται τὴν ἐπὶ ὑπεξαιρέσει δίωξιν τῶν ὑποχρέων ἔξοδοις τῶν ἐκ τοῦ ναυτολογίου εἰσφορῶν διὰ τὰς παρακρατηθείσας εἰσφοράς.

2.- Ἡ ἐν πργ. 12 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω ἀρθρου 19 τοῦ N. 3170)1955 προβλεπομένη προθεσμία ὑποβολῆς αἰτήσεως ἀναθεωρήσεως κατὰ τῶν κοινοποιουμένων φύλλων ἐκκαθαρίσεων δρίζεται τρίμηνος.

3.- Ἡ πργ. 17 τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ N.Δ. 87)1969 ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

«17. Ἡ μὴ ἐκπλήρωσις ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου τῆς κατὰ τὴν πργ. 8 τοῦ παρόντος ἀρθρου ὑποχρεώσεως συνεπάγεται τὴν παραπομπὴν πάντοι εἰς τὸ Πειθαρχικὸν Συμβούλιον Ἐμπορ. Ναυτικοῦ διὰ παράδασιν τοῦ ἀρθρου 249 πργ. ιβ τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.»

4.- Αἱ πρg. 15 καὶ 16 τοῦ ἀρθρου 1 N.Δ. 87)1969 τὸ ὄποιον ἀντικατέστησε τὸ ἀρθρον 19 τοῦ N. 3170)1955 καταργοῦνται.

Τέλος, τὰ ἀρθρα 29ον καὶ 30ον ὁρίζουν τὰ περὶ τῆς ἐνοίσις τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐξαγορᾶς τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἡσφαλισμένος διετέλεσε δουλευτής.

Τὸ ἀρθρον 31 δρίζει ὅτι, αἱ εὐρεγετικαὶ διατάξεις τῆς κειμένης Νομοθεσίας διὰ τὴν ἀναγνώρισιν προϋπηρείας τῶν ἐξ Αἰγάντου, Ρουμανίας καὶ Τουρκίας ὄμογενῶν, δὲν ἔχουν τοῦ λοιποῦ ἐφαρμογὴν διὰ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον (NAT). Καὶ τὸ ἀρθρον 32 δρίζει ὅτι, αἰτήσεις ὑποβολῆς καὶ ἐκκρεμούσαι μέχρι τῆς χρονολογίας δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος, προωθοῦνται καὶ ἐκδικάζονται κατὰ τὰς προϋπισταμένας αὐτοῦ διατάξεις.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ Νομολογία

**ΜΟΝΟΜΕΔΕΣ
ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
(ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΕΣΦΑΛ. ΜΕΤΡΩΝ)
ΑΡΙΘΜΟΣ 1496/1977**

Δικαστής: 'Ο Πρόεδρος Πρωτοδικών κ.
Γουργουράκης.

Δικηγόροι: 'Αννα Μπρεδήμα, Στ. Στυλιανού.

● Χρονοναύλωσις.— Μή καταβολή όφειλομένου χρονοναύλου και έξοδων ύπο του χρονοναύλωτού.— 'Ασφαλιστικὸν μέτρον ύπερ έκναυλωτοῦ.— Μεσεγγύησις τού φορτίου.— 'Αρμοδιότης δικαστηρίου εκ δωσιδικίας περιουσίας και τόπου καταρτίσεως συμβάσεως.

«Ι.— 'Επειδή οι καθ' ὧν νομίμως και ἐμπρόθεσμώς κλητεύθεντες κατά τὸν ὑπὸ τοῦ δρίσαντος τὴν πρὸς συζήτησιν αὐτῆς δικάσιμων καθορίσθεντα τρόπον (ἀρθρ. 686 παρ. 2 Κ.Πολ.Δικ. βλ. τὰς ἀπὸ 14.6.1977 δεβαίωσεις τοῦ ΟΤΕ περὶ καταθέσεως τῆς τηλεγραφικῶς γνωστοποιητῆς εἰς τοὺς καθ' ὧν κλήσεως), ἀλλὰ μὴ παραστάντες κατὰ σημεινὴν νόμιμον, ὡς ἄνω, δικαίσμον τῆς ὑπὸ κρίσιν ὑποθέσεως πρέπει νά δικασθοῦν ἔρημην, θεωρούμενοι ὡσεὶ παρόντες.

II.— 'Επειδή, η ὑπὸ κρίσιν αἴτησις, ὡς παραδεκτῶς αἴτιοι, ὑποβαλλόμενη ὑπὸ τῆς αἴτιούσης, πλοιοκτητρίας και ἐφοπλιστρίας ἑταῖριας τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου «Ε. I.» χρονοναύλωθεντος διὰ ναυλοσυμφώνου τύπου «ΕΛΑ·Ι·ΝΕΡΤΑ·Ι·Μ», συναφθέντος εἰς Πειραιᾶ τὴν 13.12.1976 εἰς τὴν πρώτην τῶν καθ' ὧν, στρεφομένη κατὰ τῆς τελευταίας και τῶν ἐγγυηθέντων τὴν ἐπλήρωσιν τῶν ἐτού τοῦ ναυλοσυμφώνου ὑποχρέωσεων τῆς δευτέρου και τρίτης τῶν καθ' ὧν και διώκουσα πρότον μὲν τίν, πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς ἐν αὐτῇ ἐκ δολλαρίων 112.600 ἥ τῆς ισοπόσου εἰς δραχμάς ἀπαιτήσεως τῆς αἴτιούσης διὰ μὴ καταδηλώθεντα, κατὰ τὰς συμφωνηθείσας ἡμερομήνιας εἰς Πειραιᾶ, ναῦλον ὡς και διὰ τὴν διώκουσαν τὴν χρονοναύλωτριαν ἀξίσιαν τῶν καυσίμων λιμενικῶν τελῶν και δικαιωμάτων και λοιπῶν ἔξδων τοῦ πλοίου, χορήγησιν ἀδείας συντροτικῆς κατασχέσεως πάσης κινητῆς και ἀκινήτου περιουσίας τῶν καθ' ὧν εἰς χείρας αὐτῶν ἥ τρίτων εἱρικομένης και διὰ ὡς πρὸς τοὺς δύο πρώτους τῶν καθ' ὧν μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν δολλαρίων ΗΠΑ 140.000 ὡς πρὸς δὲ τὴν τρίτην τούτων μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν δολλαρίων ΗΠΑ 55.000 ἥ τοῦ εἰς δραχμάς ισαίσιου αὐτῶν, δεύτερον δὲ τὴν μεσεγγύησιν τοῦ ὑπὸ τοῦ, ὡς ἄνω, πλοίου μεταφερούμενον φορτίου πρὸς ἔξασφάλισιν τῶν αὐτῶν, ὡς ἄνω, ἀπαιτήσεων ἐν ὅμει τῆς, συνιστώσης ἐπειγουσσαν πρὸς τοῦ περίπτωσιν, μειωμένης περιουσιακῆς καταστάσεως τῶν καθ' ὧν και τοῦ ἐντεύθεν προκαλούμενου διὰ τὴν ικανοποίησιν τῶν, ὡς ἄνω, ἀπαιτήσεων κινδύνου, εἶναι νόμιμος, ἐρειδομένη εἰς τὰς διατάξεις τοῦ, ἐν ἔλλειμηι εἰδικῆς συμφωνίας, ἐφαρμοστέου ἐν προκειμένῳ ὡς ἀρμόδοντος ἐκ τῶν, ὡς ἄνω, εἰδικῶν συμβηδῶν εἰς τὴν σύμβασιν 'Ελληνικοῦ Δικαίου και διὰ τῶν ἀρθρῶν 383, 387, 389, 397, 847 ἐπ. Α.Κ. 149, 152, 153, 166, 170 ΚΙΝΔ, 682 παρ. 1, 688 παρ. 1, 707 ἐπ. 725 ἐπ. Κ.Πολ.Δικ. και πρέπει ἀρμοδίως εἰσαγομένη κατὰ τὴν περὶ συζήτησιν ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τούτου, ἐ-

χοντος, ἐν ὅφει τοῦ ὅτι τό, ὡς ἄνω, πλοίον εύρισκεται ἡδη ἔξωθι τοῦ Λιμένος Πειραιώς, ἀγκυροδολημένον πλησίον τῆς νήσου Ψυτταλείας, διεθνῆ δικαιοδοσίαν και τοπικήν ἀρμοδιότητα, τὸ μὲν ὡς ἐκ τῆς δωσιδικίας τῆς περιουσίας (ἀρθρ. 3 παρ. 1, 40 παρ. 1 και 683 παρ. 3 Κ.Πολ.Δικ.), τὸ δὲ ὡς ἐκ τῆς δωσιδικίας τῆς συμβάσεως (ἀρθρον 33 Κ.Πολ.Δικ.), νά ἔξετασθι κατ' οὐσίαν.

III.— 'Επειδή, ἐκ τῆς καταθέσεως τοῦ ἐνόρκως ἐπ' ἀκροατηρίῳ ἔξετασθεντος μάρτυρος, τῶν προσκομιζομένων ἐγγράφων και τῆς ἐν γένει δισιδικασίας ἐπιβανολογήθη ὅτι η αἴτουσα πλοιοκτήτρια και ἐφοπλιστρία τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν ὑπὸ τὸ δύναμα «Ε. I.» φορτηγοῦ πλοίου, ήγκυροδολημένον ηδη ἔξωθι τοῦ λιμένος Πειραιώς, πλησίον τῆς νησίδος Ψυτταλείας και ἐμφόρτου διὰ 2.000 μετρικῶν τόννων θραυσμένων ὁστῶν, προελύσεως Σουαλίας, διὰ τοῦ ἀπὸ 13.12.1976 ναυλοσυμφώνου τύπου «ΕΛΑ·Ι·ΝΕΡΤΑ·Ι·Μ» καταρτισθέντος εἰς Πειραιᾶ ἔχρονοναύλωσε τό, ὡς ἄνω, πλοίον εἰς τὴν πρώτην τῶν καθ' ὧν διὰ περίσσοδον ἔξι μηνῶν ἀντί της αὐτήν ἐκ τῆς συμβάσεως δικαιώματος, οὐδὲν οὐτούσιον συμπεριφορᾶς τῆς ναυλώσεως διά τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, τὰ ἔξοδα λιμένος, τέλη και φόροι, πλοηγικὰ δικαιώματα και λοιπά ἔξοδα. Πρὸς ἔξασφάλισιν τῶν ἀπαιτήσεων τῆς αἴτουσης πρὸς εἰσπράξιν τοῦ ναύλου και λοιπῶν ἔξδων τὸ μὲν ἐχορηγήθη διὰ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως δικαιώματα παρακρατήσεως τοῦ φορτίου (L.I.E.N), τὸ δὲ ἡγυγήθησαν δὲ μὲν δεύτερος τῶν καθ' ὧν και ἀπτρόσωπος τῆς πρώτης τούτων τὴν καταβολήν τῶν, ὡς ἄνω, ποσῶν, η δὲ τρίτη τῶν καθ' ὧν τὴν καταβολήν τῶν, ὡς ἄνω, ἔξδων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυλώσεως. Τέλος συνεφωνήθη ὅτι ἐν περιπτώσει μὴ καταδηλῆται η μὴ ἐγκαιρού η προσκομύσεως καταβολῆς τοῦ χρονοναύλου, η ἐκναύλωτρια διατηρούσας τὰς πρὸς ἀποζημίωσιν ἀξιώσεις τῆς, δικαιούται νά ὑπαναχωρίσῃ τῆς συμβάσεως, εἰδοποιούσα πρὸς τοῦτο τὴν ναυλώτριον πρὸ 14 ὥρων. Περαιτέρω ἐπιβανολογήθη ὅτι, καίτοι εἰς ἐκτέλεσιν τῆς, ὡς ἄνω, συμφωνίας τὸ πλοίον παρεδόθη εἰς τὴν πρώτην τῶν καθ' ὧν τὴν 27.12.1976, ἔκτοτε δὲ ἡσήξισεν ἐκτελοῦν πλόας διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων τῆς ναυλωτρίας, ἐν τούτοις η τελευταία δὲν κοτεδαλεῖν υπόλοιπον τοῦ καταβολῆτού τὴν 26.3.1977 ναύλου ἐκ δολλαρίων ΗΠΑ 13.000, ὡς και τοὺς ναύλους, οἱ διποίοι ἐποείτε νά καταβληθοῦν τὴν 25.4.1977 και 25.5.1977 ἐκ δολλαρίων 136.800, διφειρεῖ δὲ τόσον η Ιθία, δσον και ὡς μετ' αὐτῆς εύθυνόμενος ὡς ἐγγυηθεὶς προσωπικῶς τὴν

πληρωμήν των δεύτερος τῶν καθ' ὧν εἰσέτι εἰς τὴν αἴτουσαν δολλάρια 72.600, μετ' ἀφαίρεσιν ἐκ τοῦ συνολικῶς ὄφειλομένου ποσού τῶν ὑπὸ τῶν πρακτόρων εἰς Σομαλίαν κατοσβλήτων ποσῶν και ἐκ τῆς καταπτώσεως τραπεζικῆς ἐγγυήσεως συμποσουμένων εἰς δολλάρια 77.200. Παραλλήλως η πρώτη καθ' ἡς ὄφειλει διὰ καύσιμα, πρακτορειακά και πλοηγικά δικαιώματα, διὰ δαπάνως διελεύσεως ἐκ τοῦ Σουεζ και λοιπά ἔξοδα δολλάρια ΗΠΑ 45.800, διὰ τὴν καταβολὴν δὲ τοῦ ποσοῦ τούτου είναι συνυπέθυνοι οἱ ἐγγυηθεῖτες τὴν πληρωμήν του δεύτερος και τρίτη τῶν καθ' ὧν. 'Ἐν ὅφει τῆς ἀντισυμβατικῆς ταύτης συμπεριφορᾶς τῆς ναυλωτρίας η σίτουστα υπανεχώρησε τῆς συμβάσεως ταύτης δυνάμει τοῦ παρεχομένου εἰς αὐτήν ἐκ τῆς συμβάσεως δικαιώματος, ἀφού προηγουμένως εἰδοποίησεν ἐμπροθέσμως τὴν πρώτην τῶν καθ' ὧν διὰ τὴν ἐνέργειαν της ταύτην. 'Ἐπιβανολογήθη, τέλος, ὅτι οἱ καθ' ὧν είναι ἡλαττωμένης περιουσιακῆς καταστάσεως και ἀφερέγγυοι και διὰ πρώτη τούτων, ἦτης ἔδωσε πρὸς μερικὴν πληρωμήν του ναύλου ἐπιταγάς αἱ ὄποιαι, ὡς διεπιστωθή, εἰναι ἀκάλυπτοι, οὐδὲν ἐμφανὲς περιουσιακὸν στοιχεῖον ἔχοντος τοὐλάχιστον εἰς τὴν 'Ελλάδα. 'Υπὸ τὰς δεδομένας ταύτης ἐπιβανολογήθη τόσον η ὑπαρξία, τὸ μέγεθος και τὸ ἀπαιτητὸν τῶν κατά τῶν καθ' ὧν ἀπαίτησην της ταύτην. 'Ἐπιθανολογήθη, δοσον και τὴν συνδρομὴν ἐπειγούσης περιπτώσεως, ἐπιβαλλούσης τὴν ληψην τῶν αἴτουσιν ἀσφαλιστικῶν μέτρων πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς Ικανοποίησεως αὐτῶν και πρέπει νά γίνη δεκτή η ὑπὸ κρίσιν αἴτησις και ὡς κατ' οὐσίαν δάσιμος κατὰ τὰ ἐν τῷ διατακτικῷ εἰδικώτερον, δριζόμενα.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Δικάζον έρθημη τῶν καθ' ὧν.

Διατάσσει τὴν, ὡς ἀσφαλιστικὸν μέτρον 1) συντρητικήν κατάχεσιν πάσης κινητῆς και ἀκινήτου περιουσίας τῶν καθ' ὧν εἰς χείρας αὐτῶν η τρίτων εύρισκομένης πρὸς ἔξασφάλισιν τῶν εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς παρούσης ἀπαιτήσεων τῆς αἴτουσης, τῶν τόκων και ἔξδων και μέχρι τοῦ ποσοῦ μὲν τῶν δολλαρίων 140.000 η τοῦ εἰς δραχμάς ισαίσιους αὐτῶν, ὡς πρὸς τοὺς δύο πρώτους τῶν καθ' ὧν, μέχρι τοῦ ποσοῦ δὲ τῶν δολλαρίων 55.000 η τοῦ ισοπόσου εἰς δραχμάς ὡς πρὸς τὴν τρίτην τῶν καθ' ὧν και 2 τὴν δικαστικὴν μεσεγγύησιν τοῦ ὑπὸ τοῦ ποσοῦ τῶν δολλαρίων 5068, μεταφερομένου φορτίου 2.000 μετρικῶν τόννων θραυσμένων διστῶν, προελύσεως Σομαλίας, πρὸς ἔξασφάλισιν τῶν αὐτῶν, ὡς ἄνω, ἀπαιτήσεων τῆς αἴτουσης. Και

Διορίζει μεσεγγυούχον τοῦ, ὡς ἄνω, φορτίου τὴν ζητήσασαν τὴν δικαιοτικὴν μεσεγγύησιν και κατέχουσαν τούτο αἴτουσαν.



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

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΑΙΤΗΣΙΣ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ ΓΕΝΟΜΕΝΗ ΔΕΚΤΗ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΡΟΤΑΣΙΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΑΨΙΝ ΑΝΤΙΒΕΤΟΥ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς, αίτησις απολύσεως ναυτικού πρό της παρελεύσεως έτους γενομένη δεκτή ύπό του πλοιάρχου, αποτελεῖ πρότασιν πρὸς σύναψιν άντιβετού συμβάσεως καὶ εἶναι ἀδιάφορος ή ἀναγραφὴ ἐναντίωσεως εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου ἐν ἀγοίᾳ τοῦ ναυτικοῦ.

'Εξ ἄλλου, ὡς τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, ἐναντίωσις καὶ ἀμεσος ἀπόλυσις δὲν συμβιβάζονται, καθ' ὅσον ὁ πλοιάρχος ἡδύνατο νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἀπόλυσιν, γεγονός τὸ ὅποιον θὰ ἔχηνάγκαζε τὸν ναυτικὸν νὰ παραμείνῃ ὑποχρεωτικῶς εἰς τὸ πλοῖον, διότι ἄλλως θὰ ἐκηρύσσετο λιποτάκτης.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ παρακράτησις τῶν ἔξδων παλιννοστήσεως καὶ ἀντικαταστάσεως, δὲν εἶναι νόμιμος.

Συγκεκριμένως, ὁ ἐνάγων ναυτικὸς δυνάμει συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἐναυτολογῆθη ὡς γ' μηχανικός εἰς λιμένα τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἑταῖρίας καὶ ύπὸ τὴν ἰδιότητα τοῦ αὐτῆν ὑπῆρχεν ἐπὶ δίμυνον, ὅτε κατόπιν ἐγγράφου αἰτήσεως του, ἡ ὅποια ἐγένετο ἀποδεκτὴ ύπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἀπελύθη ἀμοιβαῖς συναίνεσι διὰ προσωπικού λόγους.

Ἐναντίωσις ἡ ἀντίρρησις τοῦ πλοιάρχου δὲν ὑπῆρξε, διότι ἔναν εἶχεν ὑπάρχει, θὰ εἴχε διατυπωθῆ, εἴτε κάτωθι τῆς ὑποδηλησίσης περὶ ἀπολύσεως αἰτήσεως εἴτε εἰς τὸ λογαριασμὸν μισθοδοσίας του. Ἡ γενομένη εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ἀντίγραφον τοῦ ὅποιου προσεκομίσθη εἰς τὸ δικαστήριον, ἐγγραφὴ ἐναντίωσεως, γενομένη ἐν ἀγοΐᾳ τοῦ ναυτικοῦ, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀγάγῃ τὸ δικαστήριον εἰς διάφορον κρίσιν.

Οὕτω, γενομένης δεκτῆς τῆς ἀπολύσεως ἀμοιβαῖα συναίνεσι ύπὸ τοῦ δικαστηρίου, ἡ πραγματοποιηθεῖσα παρακράτησις ἐκ τῶν δεδουλευμένων μισθῶν τοῦ ναυτικοῦ, τῶν ἔξδων παλιννοστήσεως, ὡς καὶ τῶν ἔξδων ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου δὲν ἦτο νόμι-

μος, ἐφόσον ἡ «ἀμοιβαῖα συναίνεσις ἀπόλυσις τοῦ ναυτικοῦ δὲν περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν περιοριστικῶν ἐν ἄρθροις 78 τοῦ ΚΙΝΔ ἀναφερομένων περιπτώσεων ἔνεκεν τῶν ὅποιων οὔτοις στερείται τοῦ πρὸς παλιννότησιν δικαιώματος.

Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΚΛΟΠΗΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΑΣ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ

Κατ' απόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν δὲν ἀποτελεῖ πειθαρχικὸν παραπτώμα καὶ συνεπῶς λόγων ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ, ἡ γνωστοποίησις εἰς ἔνας τελωνειακὰς Ἀρχάς, κλοπῆς τοῦ φορτίου, ἡ ὅποια διεπράχθη ἀπὸ ἄλλα μέλη τοῦ πληρώματος εἰς τὸ πλοίον.

Εἰδικότερον, ὁ ἐνάγων ναυτικὸς ὑπηρέτησεν ὡς μάγειρος ἐπὶ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἑταῖρίας ἐπὶ ἔνα μῆνα περίπου, ὅτε ἀπελύθη ύπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς λιμένα τῆς Ἀφρικῆς.

Ἀφορμὴν εἰς τὴν ἀπόλυσιν τοῦ ναυτικοῦ ἔδωσε τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου, ἐστμειώθη κλοπὴ μέρους τοῦ μεταφερομένου φορτίου, τὴν ὅποιαν ἐνήργησαν μέλη τοῦ πληρώματος. Ἐνεργηθέντος ἐλέγχου ύπὸ τῶν ἔνεκεν τελωνειακῶν Ἀρχῶν τοῦ λιμένος κατάπλου τοῦ πλοίου καθ' ὑπόδειξην τοῦ ἐνάγοντος, ἀνευρέθησαν τὰ κλαπέντα ἐμπορεύματα εἰς τὰς καμπίνας τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τὰ ὅποια εἶχον πρόβη εἰς τὴν κλοπήν.

Τὸ πλοίον ἐν συνεχείᾳ ἐκρατήθη ἐπὶ 5θῆμερον καὶ ἀφοῦ ἐπεβλήθη προστίμον ἀπέπλευσεν, ἐνῷ συγχρόνως ὁ πλοιάρχος ἀπέλυσε τὸν ἐνάγοντος λόγω παροπτώματος.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι δὲν συνιστά παραπτώμα ἡ γνωστοποίησις ἀρμοδίως διαπραχθέντος ὀδικήματος, ὡς εἶναι ἡ κλοπή, καὶ συνεπῶς ὁ ναυτικὸς δὲν ἀπελύθη λόγω παραπτώματος, διὰ τοῦτο ὄφειλεται ἀποζημίωσις καὶ δικαιούται παλιννοστήσεως.

ΑΠΟΛΥΣΙΣ ΕΝΑΝΤΙΟΥΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΥΣΗΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΙΑ ΜΟΝΟΜΕΡΟΥΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κατ' απόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ἀ-

πόλυσις ναυτικοῦ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐναντίουμένου τοῦ πλοιάρχου, ἀποτελεῖ λύσιν τῆς συμβάσεως διὰ μονομερούς καταγγελίας τοῦ ναυτικοῦ. Ἐν προκειμένῳ ἐκριθῇ ὅτι ὑφίσταται παράνομος καὶ ὑπαίτιος συμπεριφορὰ τοῦ ναυτικοῦ καὶ ὡς ἐν τούτου ὄφειλεται ἀποζημίωσις εἰς τὸν πλοιοκτήτην διὰ τὰ ἔξδω τοῦ ἀντικαταστάτου.

Συγκεκριμένως, ὁ ἐνάγων σύμβασιν ναυτικῆς ἐργασίας μετὰ τῆς ἐναγομένης καὶ ἐναυτολογῆθη ἐπὶ πλοίου αὐτῆς εἰς λιμένα τοῦ ἐξωτερικοῦ, ως β' μηχανικός, Ὁς τοιούτος είργασθη ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπὶ 7 μηνῶν περίπου, ὅπερις, ὅτε διὰ καταγγελίας αὐτοῦ ἐλύθη ἡ σύμβασις του εἰς λιμένα τῆς Αύγουστας.

Ἐκ τῆς διαδικασίας προέκυψεν ὅτι ὁ ἐνάγων ναυτικός ὑπέθεσε παραίτησιν ἐκ λόγων ἀλληλεγγύης πρὸς τὸν ἀποκορήσαντα α' μηχανικὸν τοῦ πλοίου, τὸν ὅποιον καὶ ἡκολούθησεν, χωρὶς νὰ ὑφίσταται ἄλλος δάσμος λόγος.

Εἰς τὴν τοιούτην λύσιν τῆς συμβάσεως καὶ ἀποχώρησιν τοῦ ναυτικοῦ ρητῶς ἐναντίωθεν ὁ πλοιάρχος ως εἰδικῶτερον προκύπτει καὶ ἐκ τοῦ προσκομισθέντος ἀντιγράφου ἡμερολογίου γεφύρας, ἐνῷ ὁ ἐνάγων οὐδὲν ἀποδεικτικὸν μέσον προσήγαγεν πρὸς ἀπόδειξιν τοῦ ἐναντίου.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ὡς τονίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν, ἡ ἐπίδικος ναυτολόγησις, ἐλύθη ύπὸ τοῦ ἐνάγοντος διὰ καταγγελίας πρὸ τῆς παρόδου ἔτους καὶ ὅρως ἡ ἐναγομένη ἑταῖρία παρεκράτησε συμφωνίστικῶν ἐν τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν τοῦ ἐνάγοντος, τὴν δαπάνην ἀποστολῆς τοῦ ἀντικαταστάτου, πρὸς κάλυψην τῆς ζημίας τῆς προκληθείσης ἀπὸ τὴν παράνομον καὶ ὑπαίτιον συμπεριφορὰν τοῦ ἐνάγοντος.

Ἀκομῇ, τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὸν ἴσχυρισμὸν τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ, ὅτι συνεπωνήθη κατὰ τὴν ἀπόλυσιν μετὰ τοῦ πλοιάρχου ὅπως οὗτος καταβάλῃ μόνον τὰς δαπάνας ἐπαναπατρισμοῦ τοῦ ὅχι καὶ τοῦ ἀντικαταστάτου του.

ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ ΟΣ ΛΟΓΟΣ ΒΑΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κατ' απόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, ἀποτελεῖ βαρεῖαν παράδοσιν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, ἡ πρόσληψης ναυτικοῦ ως γ' μηχανικοῦ καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ ἐν ἀγοίᾳ του ναυτολόγησίς του ως β' πρὸς ἐμφάνισην τῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου ως κανονικῆς καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς λήψεως ἀδείας ὑπόπλου.

Ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσης ἐστηρίχθη ἐπὶ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 74 ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 75 καὶ 76 τοῦ ΚΙΝΔ καθ' ὅσον ἐθεωρήθη ύπὸ τοῦ τοῦ δικαστηρίου ως βαρεῖα παράδοσις τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου τὸ γεγονός ὅτι ἐτέθη διὰ τῆς τοιούτης ναυτολογῆσης εἰς κίνδυνον ὁ ναυτικός, ποιητικής καὶ πειθαρχικής διώξεως του, ως συνεργὸς παραπλανήσεως τῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν. Κατὰ τὴν διαδικασίαν ἐθεωρήθησαν τὰ ἔξδω της πραγματικὰ περιστατικά :

Ο ἐνάγων προσελήφθη ως γ' μηχανικὸς ἐπὶ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης, χωρὶς νὰ ἔχῃ τὸ ἀπαιτούμενον δίπλωμα καὶ παρὰ τοῦτα ἐναυτολογῆθη ύπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐν σύνοικοι του ως β' μηχανικὸς προκειμένου νὰ ἐμφανισθῇ κανονικὴ σύνθεσης πληρώματος.

Ἐπειδὴ ἀκριβῶς ὁ ἐνάγων ὑπέειχε τυπικῶς τὰς εἰδικὰς εὐθύνας τοῦ β' μηχανικοῦ εἰς προσφερομένων πλοίων τῆς ναυτικοῦ, ποιητικῆς διώξεως του, ως συνεργὸς παραπλανήσεως τῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν. Κατὰ τὴν διαδικασίαν ἐθεωρήθησαν τὰς εἰδικὰς εὐθύνας τοῦ β' μηχανικοῦ προκειμένου νὰ ἐμφανισθῇ κανονικὴ σύνθεσης πληρώματος.

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

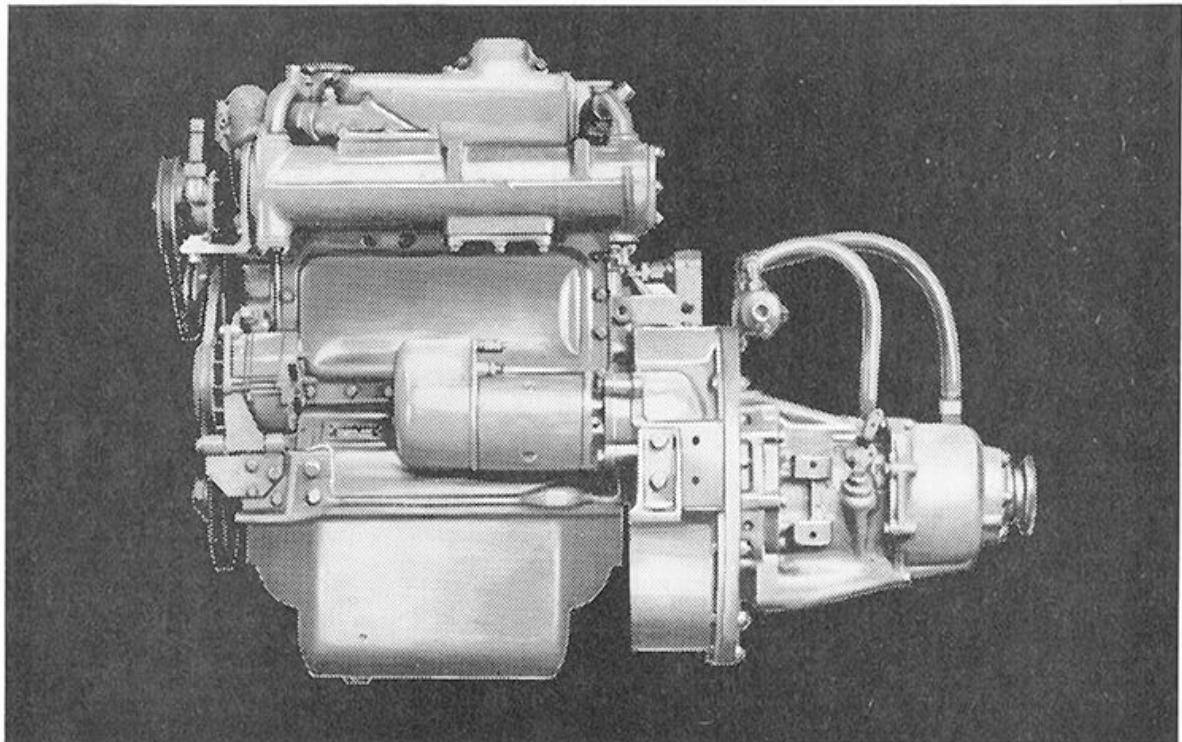
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - TELEPH. 24 28 75 / 76 - 640 41 41

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 Brake, | Am Pferd, | 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



Η μικρή μηχανή Mercedes-Benz. “Ένα θαῦμα τελειότητος!

Μετά άπό 20.000 ώρες λειτουργίας είναι καινούργια!

Κάτι πολύ φυσικό γιά τήν πετρελαιομηχανή δαλάσσοσης MERCEDES BENZ.

Είναι ή «ΑΚΟΥΡΑΣΤΗ», πού έργαζεται σάν κύρια ή βοηθητική μηχανή σε σκάφη άλιευτικά, ψυχαγωγίας, έπαγγελματικά, σε ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη ή σε άλλες βιομηχανικές έφαρμογές. “Όπου έργαζεται, τής ζητάνε τά πάντα. Κι αύτή δέν άπογοητεύει ποτέ!

Κινητήρας τετρακύλινδρος έν σειρά, ύδροψυκτος, με άποδοση 30 έως 80 ίππων.

Μεγάλη διάρκεια ζωής, γερή κατασκευή, ύψηλή άποδοσίς, μικρό



“Αν θέλετε περισσότερες πληροφορίες για τής πετρελαιομηχανές δαλάσσοσης τής MERCEDES - BENZ, συμπληρώστε τό άποκομμα και στείλτε το στόν ‘Αντιπρόσωπο τής DAIMLER - BENZ, τμήμα μηχανών, τής περιφέρειας σας.

βάρος και μικρές διαστάσεις, είναι τά μυστικά τής έπιτυχίας της.

Κι’ άκομα, χαμηλή τιμή, οίκονομία στήν κατανάλωσι, άπολυτη σιγουρία στήν λειτουργία - 20.000 ώρες δουλειάς, χωρίς τήν παραμικρή κόπωσι-είναι ένα άκλόνητο έπιχειρημα!

Θά δρήγε παντού συναδέλφους σας, πού έχουν μηχανές MERCEDES - BENZ. Ρωτήστε τους...

Στοθμοί έξυπηρετήσεως σ’ δήλη τήν Ελλάδα.



M. K. ΦΩΣΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΗΛ. 5711901
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΔΙΑΒΑΤΑ - ΤΗΛ. 763.721



‘Όνοματεπώνυμον
‘Οδός
Πόλις

Παρακαλώ νά μοῦ στείλετε
πληροφοριακό όλικό γιά:

Πετρελαιομηχανές δαλάσσοση,
πετρελαιομηχανές βιομηχανικού τύπου,
ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη
ξηράς και δαλάσσοσης.



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ «ΚΟΜΕΚΟΝ»

Τα πλοία των χωρών της «Κομεκόν» — τής Ρωσίας, τής Πολωνίας και τής 'Ανατολ. Γερμανίας — κατέκτησαν τά 18% της μεταφορικής κινήσεως του Βορ. 'Ατλαντικού με κατεύθυνσην την 'Ανατολήν και τά 20% της κατ' εύθειαν κινήσεως και πρός δυσμάς. 'Επίσης τό πέμπτον τής κινήσεως Βορ. Ευρώπης και Νοτ. 'Αμερικής και Δυτ. 'Αφρικής και τό 12% μεταξύ 'Ισπανίας και 'Ηνωμένων Πολιτειών.

'Η παρουσία τών σοδιετικών πλοίων είς τάς παγκοσμίους γραμμάς καθίσταται θσημέραι καταφανεστέρα και οι έφοπλισται τής Δύσεως έτοινω διαμαρτύρονται διά τόν άσκούμενον συναγωνισμόν είς τάς μεταφοράς τών τακτικών γραμμών.

'Από τών πρώτων έτον τής δεκαετηρίδος τού 1970, η 'Σοδιετική Ναυτιλία τακτικών γραμμών έσπειρον ταχείαν άναπτυξιν, ταχυτέραν τής κινήσεως, τήν όποιαν θά ήδυναντο νά δικαιολογήσουν αι έμπορικαί άνταλλαγαί τών χωρών τής Κομεκόν.

Και τώρα ό στόλος τής Κομεκόν είναι ο μεγαλύτερος, ένώ σκάφη ένος έκατον. τόν. d.w. θά προστεθούν πρό τού 1980 είς τόν στόλον τών χωρών τής Κομεκόν.

Τό μέχρι τούδε άποτέλεσμα είναι οι άνωτέρω άριθμοι συμμετοχής είς τήν κίνησιν τών περιοχών με τάς πολλάς μεταφοράς γενικών φορτίων.

Και ή τοιαύτη διείσδυσις τών πλοίων τής Κομεκόν οφείλεται είς τήν άνευ προηγουμένου έκπτωσιν τών ναύλων μέχρι και 40%, έκπτωσιν τήν όποιαν τά πλοία τών δυτικών χωρών δέν είναι είς θέσιν νά έφαρμοσουν.

Κατά τούς έφοπλιστάς τής Δύσεως, λόγοι πολιτικής και στρατηγικής έπιδιώκονται έπισης διά τής τοιαύτης παρουσίας είς τούς χώρους τών δυτικών μεταφορών τόσων κομμουνιστικών πλοίων.

"Άχρι τούδε οι έφοπλισται τής Δύσεως δέν προηλθον είς μέτρα άντιμετωπίσεως τού εντάμπιγκ". Άπεφάσισαν νά παρακολουθήσουν έπισταμένως τήν κίνησιν τών πλοίων τής Κομεκόν. Είς τήν προσεχή διάσκεψιν τών

ένωσα μεγάλων διοικητικών χωρών πρόκειται νά εισηγηθούν τά μέτρα άντιμετωπίσεως τού άθεμίτου, κατ' αυτούς, συναγωνισμού.

ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

'Η Δυτική Γερμανία έ τη προσπαθεία της σπως περιορίση τόν σοδαρόν κίνδυνον τών καταστρεπτικών κελιδών πετρελαιού έντος τών χωρικών υδάτων της, άπεφάσισεν άπο της Ιανουαρίου 1979 νά έπιβάλη περισσότερον αύστηρούς κανονισμούς είς τά πλοίσ, τά μεταφέροντα έπικινδυνα φορτία. "Όλα τά δεξαιμενόπλοια 10.000 τόν, γκρός και άνω δέν δύνανται νά πλέουν είς τά γερμανικά χωρικά υδάτα χωρίς πλογόν.

'Επίσης, άπο της Απριλίου 1979 όλα τά δεξαιμενόπλοια πρίν ή εισέλθουν είς τά γερμανικά χωρικά υδάτα θά πρέπει νά προμηθευθούν λεπτομερή πιστοποιητικά άσφαλείας, θργανά άσφαλείας ναυτικά και ραδιολεκτρικά, κατάστασιν τού πληρώματος και πληροφορίας σχετικάς κάθε άνωμαλίας σημειωθείσης κατά τόν διάπλουν.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ

'Ο άμερικανός ψηφιούργος 'Εμπορίου έπιθεμάτων Ναυτιλίας, κ. Ρόμπερτ Τζ. Μπλάκγουελ, βετεράνος διαπραγματευτής μέ τούς Ρώσους, έπεστρεψε τελευταίος άπο μίαν διάσκεψιν με σοδιετικούς ναυτιλιακούς παράγοντας καί, περιέργως, έδήλωσεν ότι ή στάσις των ήτο πλέον διαλλακτική τής άναμενομένης.

'Ως άνεφερεν ό άμερικανός ψηφιούργος, έσημειώθη ικανοποιητική πρόσδοσις είς διάφορο προβλήματα, ατίνα άνευκαν μεταξύ τών δύο χωρών έπι τής διμερούς συμφωνίας τού 1972. Μεταξύ άλλων συνεφωνήθη νέος έλάχιστος ναύλος άπο της Ιανουαρίου 1979 είς τά άμερικανικά πλοία μεταφέροντα γεννήματα είς τήν Ρωσίαν. Πρός το παρόν ο έλάχιστος ναύλος είναι 16 δολλάρια κατά τόν.

Μολονότι δέν άπεκαλύφθη ό νέος ναύλος,

ύπολογίζεται ότι ούτος θά είναι σημαντικώς άνωτερος τών 16 δολλαρίων, δεδομένου ότι θά περιλαμβάνη τήν αύξησην τών διαχειριστικών δαπανών άπο τού 1972 μέχρι και τού 1979. Διά τής αύξησεως τού έλαχιστου ναύλου, έλπιζεται ότι θά συμμετάσχουν περισσότερα άμερικανικά σκάφη τάς ρωσικάς μεταφοράς γεννημάτων, καθώς, πρός τό παρόν, ούτε οι Ρώσοι ούτε οι 'Αμερικανοί μεταφέρουν διά ιδικών των πλοίων τό έντριον τών φορτίων, κατά τήν σχετικήν συμφωνίαν.

'Ο κ. Μπλάκγουελ έδήλωσεν ότι κατά τήν τελευταίαν διάσκεψιν δέν συνεζητήθη τό θέμα τής κατανομής άσφαλσεως τών φορτίων. 'Ως γνωστόν, οι 'Αμερικανοί ναυτασφαλιστοί διαμαρτύρονται ότι τό μέγιστον ποσοστόν τών φορτίων δημητριακών άπο τάς 'Ηνωμένες Πολιτείες πρός τήν Ρωσίαν καλύπτεται ύπο ρωσικών άσφαλσικών όργανισμών.

ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΑΘΕΜΙΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

'Η 'Αμερικανική Βουλή τών 'Αντιπροσώπων ένεκρινε νομοσχέδιον κατά τού άθεμίτου άνταγωνισμού έκ μέρους τού σοδιετικού και άλλων κρατικής ιδιοκτησίας στόλων, είς τόν τομέα τάς τακτικών γραμμών.

Tό νομοσχέδιον —τό ίδιοιον τώρα άναμενει τήν έγκρισιν τής Γερουσίας— άπαγορεύει είς τάς γραμμάς νά δέχωνται ναύλους κατωτέρους ένος δικαιού και λογικού έπιπεδου, καθορίζομένου ύπο τής 'Ομοσπονδίας Ναυτιλιακής Επιτροπής.

'Η 'Επιτροπή θά είναι είς θέσιν νά άπορπίτη ή νά άναστελλη τήν καθιέρωσιν ναύλων μή άνταποκρινομένων είς τάς κριτήριά της, αι δέ έταιρια τακτικών γραμμών αι ίδιοιοι θά δέχωνται παρομοίους ναύλους θά άποκλείνονται τών άμερικανικών λιμένων. Μόνον ο Πρόεδρος τών 'Ηνωμένων Πολιτειών θά έχη τό δικαίωμα νά άγνοιση τάς άποφεις τής 'Επιτροπής διά λόγους έξωτερικής πολιτικής ή έθνικής άμυνης.

Tό σχέδιον νόμου έξαιρει τούς κρατικούς στόλους άνηκοντα είς χώρας τάς σφάριας έπιπροσής τών 'Ηνωμένων Πολιτειών και τά πλοία έκεινα τά ίδιοια άπασχολούνται είς μεταφοράς μεταξύ τών ΗΠΑ και τής χώρας ιδιοκτησίας των έδεσει διμερούς συμφωνίας.

'Η 'Επιτροπή 'Εμπορικής Ναυτιλίας τής Βουλής άνεφερεν ότι τά σοδιετικά πλοία μετέφερον τό 3.4% τών άμερικανικών φορτίων γραμμής κατά τούς πρώτους έννεα μήνας τού 1977, άλλ' έξεφρασε τήν άντησίαν της διά τήν συνεχή διόγκωσιν τού ρωσικού τοντών είς συγκεκριμένας πλουσίας γραμμάς.

'Η συμμετοχή τού ρωσικού πλοίου γραμμής είς τάς μεταφοράς μεταξύ διτκής άκτης και 'Απω Ανατολής άνηλθεν είς 5.6% και είς τήν γραμμήν Βορείου 'Ατλαντικού - Δυτικής Γερμανίας 13.1%, άνεφερεν ή 'Επιτροπή.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΜΕΙΩΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

'Εναντι τών 15 παραγγελιών (128.270 κοχ. ή 350.350 τόν. d.w.) τού μηνός Μαΐου, διά τού μήνα Ιούνιον τά ιαπωνικά ναυπηγεία έπετυχον παραγγελίας διά τό έξωτερον μόνον 8 σκαφών συνολικής χωρητικότητος 38.500 κόρων και μεταφορικής ικανότητος 56.700 τόν. d.w. Ειδικώτερον αι παραγγελίαι αύται μεταφέρονται είς: 1 μπάλικ κάρπερ 18.000 τόν. d.w., 1 φορτηγό μεταφοράς τοιμέντου 10.000 τόν. d.w., 1 κοντέινερ 9.100 τόν. d.w., 1 κοινόν φορτηγόν 27.500 τόν. d.w., 1 φυγεῖν 3.500 τόν. d.w., 1 χημικών προϊόντων 2.000 τόν. d.w. και 2 προϊόντων πετρελαίου 3.300 τόν. d.w.

'Ως πρός τάς παραγγελίας έθνικών σκαφών, ή Δασις Ναυτιλίας τού 'Υπουργείου Μεταφορών παρέσχε τήν έξουσιο δότησιν της διά τήν ναυπήγησιν 22 πλοίων 122.600 κοχ. ή 147.500 τόν. d.w., δξίας δέ συνολικής 33.997 δισεκ. γιεν.

MONTEVIDEO

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

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

Κατά τους ιάπωνας ναυπηγούς, έαν τότε πέπιδον τών παραγγελιών δέν σημειώσει ούσιαστηκή διελιξιση, τόσο συνολικόν υπό παραγγελίαν τοννάς τού οικον. έτους 1978 θα είναι κατώτερον τών 3.000.000 κοχ.

ΕΠΤΩΧΕΥΣΑΝ 18 ΝΑΥΗΓΕΙΑ

'Εξ αλλού ο Πρόεδρος της Ένωσεως τών μικρομεσαίων ναυπηγείων, έδήλωσεν ότι τάκια μικρά και μεσαία ναυπηγεία της χώρας έφθασαν τότε τελευταίον σημείο της οικονομικής άντοχης των και ή κρατική ένσιχσης τους είναι πλέον άπαραίτητος. "Ηδη 18 ναυπηγεία της Ένωσεως έπιπλουσαν και ή έξι ίδιων δυνάμεων άντιμετώπισης της καταστάσεως είναι άδυντος. Δέν άπομένει, λοιπόν, ειμήν ή κρατική διαθεσιας και δή υπό την άμεσην μορφήν της παρατάσεως τής προθεσμίας έξοφλήσεως τών δανειακών ύποχρεώσεων τών ναυπηγείων της κατηγορίας αυτής.

ΕΠΙΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΝΑΥΗΓΗΣΕΙΣ

Τότε ιαπωνικόν 'Υπουργείον Μεταφορών μελετά την δυνατότητα αναβιώσεως ένος συστήματος έπιχορηγήσεως τών ιαπώνων πλοιοκτητών, πρός πληρωμήν τών τόκων τών κεφαλαίων που έπενδυνται είς νεότευκτα πλοία, κατασκευαζόμενα υπό την αιγίδα τού κυβερνητικού ναυπηγικού προγράμματος.

Αι έπιχορηγήσεις τού είδους αυτού διεκόπησαν τό 1975, ότε το 'Υπουργείον έκρινεν ότι τάκια οικονομικά τών ιαπώνων έφοπλιστών ήσαν έπαρκως άνθηρα, ώστε νά μη άπαιτηται ή κρατική συμπαράστασις είς τάκια ναυπηγήσεις νέων σκαφών.

Τότε 'Υπουργείον θεωρεί τώρα άναγκαίαν την έπαναφοράν τών έπιχορηγήσεων, ήνα ένθαρρυν τούς πλοιοκτήτας νά παραγγείλουν νέα πλοία είς τά διερχόμενα περίοδον άξεις κρίσεως έγχωρια ναυπηγεία.

Οι ιαπώνες έφοπλισται κατεσκευάσαν πλοία 260.000 τόν. γκρός, τό οικονομικό έτος 1977, υπό την αιγίδα τού κυβερνητικού ναυπηγικού προγράμματος, σπέρ παρέχει μακροπρόθεσμα, χαμηλότοκα δάνεια είς τους πλοιοκτήτας, μέσω της ιαπωνικής Τραπέζης Άναπτυξεων.

INDIA

ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εις μίαν προσπάθειαν αναβιώσεως τής φθινούσης ινδικής Ναυτιλίας, ή κυβερνήσεις τής χώρας έθεσεν ώς στόχον τήν μεγαλυτεραν δυνατήν συμμετοχήν τού ινδικού πλοίου είς τάκια έθνικά μεταφοράς. Πρός τόν σκοπόν αυτόν, τό ιαπωνικής Ναυτιλίας και Μεταφορών έζήτησεν άπό τάκια άλλα ύπουργειά, όπως μεριμνήσουν ώστε αι έξαγωγαί τής χώρας διενεργούνται «τσίφ», αι δή είσαγωγαί «φόμπη».

"Ηδη τό 'Υπουργείον διαπραγματεύεται

με τήν Ρωσίαν συμφωνίαν ήτις καθορίζει τήν συμμετοχήν τού ινδικού πλοίου είς την μεταφοράν σιτηρών άπό την Ινδίαν είς την Ρωσίαν, είς άποτηρωμήν δανείου πραγματοποιηθέντος τό 1974. Η άρχική συμφωνία τού δανείου δέν καθώριζε τήν συμμετοχήν τού ινδικού πλοίου είς τάκια μεταφοράς σίτου.

'Η νέα συμφωνία καθορίζει τήν σύγκον τών μεταφερθησμένων φορτίων, τών ναυλών και τούς λιμένας προσρισμού, έντός τών πλαισίων τής σχετικής διακρατικής συμβάσεως έπι τών ύπερποντίων μεταφορών.

Εις έτεραν συμφωνίαν πωλήσεως 300.000 τόνων ινδικού σίτου είς τό Βιετνάμ, περιέχεται δρός διά τού όποιου τό 'Αιτού ύποχρεούται νά προτιμά τάκια ινδικά πλοία είς περίπτωσιν ναυλώσεως ξένων σκαφών.

KONTE-I'NERE EIS THN INDIAN

Κατά τήν διάρκειαν προσφάτου έπισκεψεως Βρετανών ινδικού σίτου είς τό Βιετνάμ, περιέχεται δρός διά τού όποιου τό 'Αιτού ύποχρεούται νά προτιμά τάκια ινδικά πλοία είς περίπτωσιν ναυλώσεως ξένων σκαφών.

Οι ειδικοί άπεφάνησαν δηλίμην τής Χάλντις, πλησίον τής Καλκούττας, είναι καλύτερον έξοπλισμένος διά την ύποδοχήν έμπορευματοκιβώτων, άλλ' αι ύπαρχουσα εύκολια δέν άπασχολούνται πλήρως πρός τό παρόν.

'Ανθιθέτως, είς τήν Καλκούτταν δέν παρέχονται παρόμοιαι εύκολιαί, άλλ' ό κύριος σύγκον τών έξαγωγών έκ τού αυτού άναφέρεται είς χύδην φορτία, τά διόπια γενικών δέν διακινούνται είς κοντένερς.

Οι Βρετανοί έντυπωσαν άπό τάκια παρεχομένας εύκολιαί είς τόν λιμένα τής Βομδάης, μέσω τού όποιου διακινούνται διάφορα γενικά φορτία δυνάμενα νά τοποθετηθούν είς κοντένερς. Συνεπώς, ή Βομδάη θεωρείται ως ή θεωρείτορος λιμήν διακινήσεως κοντένερς άπό και πρός τήν Ινδίαν.

"Ενα πρόβλημα είναι δηλόγιον άντιμετώπιζει η Ινδία είς τόν σχηματισμόν ένος «κονσόρτοιου» άμιγών πλοίων - κοντένερς με τούς Βρετανούς είναι τόν άνυπαρξία σκαφών τού τόπου αυτού είς τόν στόλου της. Ός μοναδική λύσης προβάλλεται ή ναύλωσις κυφελοειδών πλοίων - κοντένερς, άλλ' είς τήν περίπτωσιν αυτήν θά δημιουργηθή νέον πρόβλημα σχετικών με τήν άπασχολησην τών πλοίων γενικού φορτίου (περιωρισμένης δυνατότητος μεταφοράς έμπορευματοκιβώτων) άπασχολημένων πρός τό παρόν είς τάκια γραμμάς αυτάς.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

H ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Μολονότι οι Βρετανοί έφοπλισται πάρα μένουν θιασώται τού δόγματος τής έλευθερίας τών θαλασσών, άναγνωρίζουν τώρα τήν

άναγκην τής κρατικής συμπαραστάσεως πρός άντιμετώπισην τής άπειλής τών κρατικών έμπορικων στόλων και ήδιαιτέρως τού σοδιετικού.

"Έκθεσις τού Γενικού Συμβουλίου Βρετανικής Ναυτιλίας, δημοσιεύεται τήν 20ήν Ιουλίου, άναφέρει ότι ή παγκόσμιος Ναυτιλία άντιμετώπιζει τρία σοδαρά προβλήματα:

Πρώτον: Τήν διογκουμένην άπειλήν έμπρος τών άνατολικών χωρών, ίδιως τής Ρωσίας, αι όποιαι είναι είς θέσιν νά δεχθούν ναύλους μέχρι 30% — συχνά δέ και 50%— κατωτέρους λόγω τού διαφορετικού οικονομικού των συστήματος.

Δεύτερον: Τήν διαφοράν νοοτροπίας μεταξύ Αμερικής και Δυτικής Εύρωπης. 'Ενω οι Εύρωπαίοι πιστεύουν ότι ή έλευθερά οικονομία έξυπετείται καλύτερον διά τού έλευθερούν άνταγωνισμού και τής έλαχίστης κρατικής παρεμβάσεως, οι Αμερικανοί θεωρούν άπαραίτητον τόν κυβερνητικόν έλεγχον. Προστατεύονται καταβάλλονται νά συμβιάσουν τάς άντιθέσεις αυτάς, άλλα τό Βρετανικόν Συμβούλιον έπιστημαίνει ότι τήν έπιτευξιν μιάς συμφωνίας δυσχεράσινει ή κατάστασις είς τήν Δύσιν όπου, ένω ύπαρχει σύμπονια επί άλλων, σχεδόν, τών θεμάτων, είναι περίεργον ότι ύπαρχουν διαφωνίαι είς τόν πλέον διεθνή κλάδον τής έπιχειρηματικής δραστηριότητος — τήν Ναυτιλίαν.

Τό τρίτον πρόβλημα είναι ό έντεινόμενος προστατευτισμός είς διαφόρους χώρας, στοις εύρισκει τήη έκφρασιν του είς τόν νέον κώδικα τής «Ούνκταν» περί λειτουργίας τών τακτικών γραμμών μέ τό σχέδιον κατανομής φορτίων 40+40+20.

Τό συμβούλιον λέγει ότι είναι άναγκη ή Βρετανική Ναυτιλία νά τύχη τής κρατικής συμπαραστάσεως, ήνα διασφαλίση τά συμφέροντά της, άτινα τίθενται έν κινδύνω άπό τήν πολιτική διακρίσεως τών άλλων κυβερνήσεων. Αι κυβερνήσεις τής Βρετανίας και άλλων χωρών άφειλουν νά διευκρινίσουν ότι δέν θά παραμείνουν άπαθεις είς τήν άντιμετωπικήν τών διαφόρων ναυτιλιακών χωρών.

Άλλα, παρά τάς άβεβαιότητας, ή έκθεσις άναφέρει ότι οι Βρετανοί έφοπλισται διατηρούν τήν αίσιοδισίαν των ότι αι παρούσαι δυσχερείαι τής παγκοσμίου Ναυτιλίας θά παρέλθουν.

Σήμερον, ή Βρετανία διαθέτει στόλον άνω τών 1.900 σκαφών, συνολικού d.w. 50 έκατ. τόν, περίπου και είναι ή τετάρτη δύναμις παγκοσμίου —η ή τρίτη ένω δηλοφή ύπ' όψιν ή λιθεριανή σημαία εύκολιας.

Κατά τήν τελευταία 10 έτη έπενδυθησαν είς τήν Ναυτιλίαν άνω τών 4,5 δισεκ. λιρών 'Αγγλίας διά νεότευκτα σκάφη και, ώς άποτέλεσμα, ή μεστή ήλικια τού διεθνού στόλου είναι κάτω τών 7 έτών.

Η καθαρά συνεισφορά τής Ναυτιλίας είς τήν διεθνού στην οικονομίαν έπειταν τό διατηρούμενον λιρών και, μολονότι άνω τού ήμισεων τών είσπραττομένων ναύλων προέρ

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 57-7932 — 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.



χεταὶ ἀπὸ μεταφορᾶς μεταξὺ ἄλλων χωρῶν, τὰ βρετανικά πλοῖα μεταφέρουν τὸ 40% τῆς ἀξίας τῶν βρετανικῶν ἔξαγωγῶν καὶ τὸ 50% τῶν εἰσαγωγῶν.

ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ «ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΣ»

Μὲ ποσὸν 85 ἑκατ. λιρῶν ἐπιχορηγοῦνται τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα ἵνα δυνθοῦν νὰ προσέλκουσιν παραγγελίας ἐν ἀνταγωνισμῷ πρὸς ἄλλα εὐθύντερα ναυπηγεῖα, κυρίως τῆς "Απων Ανατολῆς".

Ως ἔδήλωσεν ὁ ὑπουργὸς Βιομηχανίας, κ. Τζέραλντ Κάουφμαν, τὸ κεφάλαιον αὐτὸν θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν μέχρι 30% τῆς συμβασιούσας τιμῆς ἑκάτης παραγγελίας, εἴς τινας δὲ εἰδικὰς περιπτώσεις θὰ ἐπιτρέπεται ἡ ὑπέρβασις τοῦ ποσοστοῦ αὐτοῦ, κατόπιν ἐγκρίσεως τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς E.O.K.

Ἐρωτιθεῖς εἰς ποίαν περίπτωσιν θὰ ἐπιτραπῇ ἡ ὑπέρβασις, ὁ κ. Κάουφμαν ἀνέφερε τὸ ἐνδεχόμενον μιᾶς παραγγελίας εἰς ἔνα σύγχρονον ναυπηγείον τὸ ὅποιον ἀνέψ της παραγγελίας αὐτῆς διατρέχει τὸν κίνδυνον χρεωκοπίας.

Κατὰ τὸ παρελθόν 18μηνον, ποσὸν 65 ἔκαπομ. λιρῶν ἔχρησιμοποιήθη ὡς κεφάλαιον παρεμβάσεως διὰ τὴν προσέλκυσιν παραγγελίων, χωρὶς νὰ ἀναφέρεται ὁ συγκεκριμένος περιορισμὸς τοῦ 30% ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ κόστους τῆς παραγγελίας. Ως ἀνέφερεν ὁ κ. Κάουφμαν, πολλὰ βρετανικά ναυπηγεῖα θὰ είχον καταρρέση μὴ ὑπάρχοντος τοῦ κεφαλαίου παρεμβάσεως.

Ἐκ τῶν 65 ἑκατ. λιρῶν τοῦ προηγουμένου 18μηνου, τὰ 57 ἑκατ. διετέθησαν ἥδη διὰ τὴν προσέλκυσιν παραγγελίων 57 πλοῖων, συνολικῆς χωρητικότητος 529.000 τόν. γκρός, ἀντιστοιχούντων εἰς 25.000 ἑργάσιμα ἔτη. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω παραγγελίων, τὰ 31 πλοῖα προορίζονται διὰ ἑνίαν νηολόγια καὶ τὰ ὑπόλοιπα διὰ τὰ βρετανικά.

'Αφ' ὅτου συνεστήθη τὸ κεφάλαιον παρεμβάσεως, τὸν Φεβρουάριον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἡ διαφορὰ τιμῶν μεταῦ τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων καὶ τινῶν τῆς "Απων Ανατολῆς" ἔφθασε τὸ 50% δι' ὠρισμένους τύπους πλοίων.

Ἡ βρετανικὴ Κυβέρνησις δὲν ἐπιζητᾷ τὴν κάλυψιν διολκήρου τῆς διαφορᾶς, ἀλλὰ δοηθᾶ ἀπλῶς τὴν ναυπηγικὴν τῆς βιομηχανίαν νὰ ἐπιβιώσῃ εἰς μίαν περίοδον κρίσεως, παρτήρησεν ὁ κ. Κάουφμαν.

ΝΕΑ ΠΟΛΩΝΙΚΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ

Νέον συμβόλαιον διὰ τὴν ναυπηγεῖσιν εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα ἔξι μπάλκ κάρριερς τῶν 16.000 τὸν. d.w. μὲ κοστοῖς 30 ἑκατοντάριαν μέλει νὰ ὑπογραφῇ διὰ τὴν Πολωνίαν ἐντὸς τοῦ Αύγουστου. Οἱ ὅροι, ὅμως, θὰ είναι ὀλιγώτερον συμφέροντες διὰ τὴν Πολω-

νίαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον συμβόλαιον.

Ο Πρόεδρος τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου τῶν βρετανῶν ἐφοπλιστῶν ἔδήλωσεν ὅτι οἱ "Αγγλοί ἐφοπλισταὶ θὰ ἀντιδράσουν ζωηρῶς, ὃν η Κυβέρνησις ἐπιχορηγήσῃ τὴν νέαν παραγγελίαν διὰ τὴν Πολωνίαν. Τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ συναγωνισθοῦν τὰ βρετανικά. Αἱ ἐπιχορηγήσεις πρέπει νὰ σταματήσουν. Τὰ πλοῖα τῶν χωρῶν τοῦ Ἐλευθέρου Κόσμου.

Ο ΟΜΙΛΟΣ ΒΛΑΣΩΦ ΗΓΟΡΑΣΕ ΤΗΝ ΣΙΑΒΕΡ ΛΑ·ΙΝ

Ἡ γνωστὴ βρετανικὴ ἐπιτροπία «Σίλβερ Λάΐν», συσταθεῖσα τὸ 1925, περιήλθε τελευταίως ὑπὸ τὸν πλήρη Ἐλεγχον τοῦ ἔδρευοντος εἰς Μόντε Κάρλο —ἀλλὰ διατηροῦντος στενάς σχέσεις μὲ τὴν βρετανικὴν Ναυτιλίαν— «Ομίλου Βλασώφ.

Ἐπὶ 25ετίαν καὶ πλέον, ἡ «Σίλβερ Λάΐν» ἀπηχολείτο ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς, ἀλλὰ ἀπὸ τοῦ 1950 καὶ ἐντεῦθεν ἐστράφη σταδιακῶς εἰς τὰς μεταφορὰς «τράμπτερ» καὶ τὰς χρονοναυλώσεις, διὰ νὰ ἐγκαταλείψῃ ἐντελῶς, ἐν καιρῷ, τὰς τακτικὰς γραμμάς.

Ἡδη, ἀπὸ τοῦ 1971, ὁ «Ομίλος Βλασώφ», μέση τῆς παρ' αὐτοῦ Ὀλευχομένης ἐταιρίας «Ναϊδόκ Σίππιγκ (Χόλντιγκ) Λτδ.», εἶχε καταστῆ κατὰ 50% μέτοχος τῆς «Σίλβερ Λάΐν».

Ο ιδρυτής τοῦ «Ομίλου», Ἀλέξανδρος Βλασώφ, ἡτο Ράνδος ἔχόριστος, δόστιος ἥρχιστης τὴν ναυτιλίαν τοῦ δραστηριότητα εἰς Λονδίνον καὶ «Ελλάδα» τὸ 1936. Σήμερος, ὁ στόλος τοῦ «Ομίλου», ἀποτελούμενος ἐκ 40 καὶ πλέον σκαφῶν (περιλαμβανομένων τάκνερς μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου καὶ χημικῶν προϊόντων, «ελάινερ», ΟΒΟ, σούπερ-τάκνερς, αὐτοκινητόφοράς σκαφῶν, μπάλκ κάρριερς καὶ τριῶν κρουαζιεροπλοίων) διευθύνεται ἀπό τὸν υἱὸν τοῦ ιδρυτοῦ, Μπόρις Βλασώφ. Τὰ πλοῖα αὐτό φέρουν, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, τὴν βρετανικὴν σημαίαν, τὰ περισσότερα δὲ ἐξ αὐτῶν ἔχουν ναυπηγήσει τὴν βρετανίαν.

Ἐκτὸς τοῦ Μόντε Κάρλο, ὁ «Ομίλος Βλασώφ» διατηρεῖ γραφεία εἰς τὴν Ἀργεντινήν, τὴν Αὔστραλιαν, τὴν Μέσην Ανατολήν, τὴν Νέαν Ζηλανδίαν, τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Ομάδα ἐμπειρογνωμόνων προτείνει τὴν σύστασιν εἰδίκου τμήματος εἰς τὴν «Ούνκτάντ», τὸ ὅποιον θὰ παρέχῃ τὴν διοίθεντα τοῦ εἰς τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας, ἐπὶ θεμάτων ἀφορώντων εἰς τὴν χρηματοδότησιν τῆς Ναυτιλίας. Προετάθη, ἐπίσης, ἡ σύστασις σχετικῆς ὑπηρεσίας πληροφοριῶν παρὰ τῇ «Ούνκτάντ».

Οἱ ἐμπειρογνώμονες είχον κληρθῇ ὑπὸ τῆς «Ούνκτάντ» ἵνα ὑποβούντων προτάσεις προσκτήσεως πλοίων ὑπὸ τὸν ἀναπτυσσομένων χωρῶν καὶ τρόπους χρηματοδοτήσεως. Κατέληξαν δὲ εἰς τὸ συμπέρασμα, διότι τὸ δασικὸν πρόδηλμα παρὰ τὸ ἀντιμετωπίζουν αἱ χώραι αὐταὶ είναι οἱ ὅροι τῶν παρεχομένων πιστώσεων. Προέτεινον δὲ τὴν αὐξήσιν τοῦ χρόνου διαφοράς τῶν δανείων διὰ 12-14 ἔτη, περιλαμβανομένης ἐπαρκοῦς χρονικῆς διαρκείας περίοδου χάριτος.

Παρὰ τὸν πληθωρισμὸν χωρητικότητος, ἐπισημαίνεται διότι είναι εὐχερέστερον διὰ τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας νὰ ἐξασφαλίσουν πιστώσεις διά νεότευκτα πλοῖα, παρὰ διὰ μεταχειρισμένα, διότι οἱ πιστωταὶ ἐνδιαφέρονται καὶ διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῶν ναυπηγείων. Διμερεῖς καὶ πολυμερεῖς συμφωνίαι θὰ δοηθῆσον εἰς τὴν πρόσκτησιν μεταχειρισμένων σκαφῶν, ἐνῷ μικταὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, μεταξὺ τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν καὶ ἀνεπιτυγχένας χώρας προετάθησαν, ἐπίσης, διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων καὶ ἐμπειρίας εἰς τὸν τομέα τῆς διεύθυνσεως καὶ διαιρέσισεως.

Οι εἰδίκοι συνέστησαν ὅπως ἡ ναυτιλιακὴ

ἐπιτροπὴ ἡ μία συμβουλευτικὴ διμάς καθορίζει τακτικῶς τὰς οἰκονομικὰς ἀνάγκας τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν καὶ προτείνη τρόπους χρηματοδότησεως.

Ὑπολογίζεται διότι ἀπαιτούνται 2 ἔως 3 δισ. δολλαρίων ἑπτάσιως διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπενδύσεων τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν, ἵνα ἐξασφαλίσουν αἱ χώραι αὐταὶ τὸν ἔλεγχον τοῦ 10% τοῦ παγκοσμίου τοντά, μέχρι τὸ 1980.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Τρεῖς είναι αἱ προτάσεις τῆς συσταθείσης ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῶν προβλημάτων τῆς νορβηγικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας: Περιορισμὸς κατὰ 30% τῆς παραγωγῆς δραστηριότητος. Ἀπόλυτης ἔξι χιλιάδων ἑργατῶν καὶ παροχὴ ἐπὶ τριετίαν ἐνισχύσεως 1.9 ἑκατομ. κορώνων.

Τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα ἔχουν ἥδη παραγγελίας διὰ σκάφη ἐνὸς ἑκατομ. τόνων φορτίου. Τούτῳ σημαίνει, διότι διὰ τὸ προσεχές ἔτος ἡ βιομηχανία δύναται νὰ ὑπολογίζῃ ἐπὶ τῶν 30% τῆς παραγωγικότητός της.

Κύριοι πελάται τῶν νορβηγικῶν ναυπηγείων ἡσαν Εύρωπαιοί ἐφοπλισταὶ, σίτινες τώρα πιεύονται ἀπό τὰς Κυβερνήσεις των νὰ προτιμήσουν τὰ ἔθνικά των ναυπηγεῖα. Καὶ ἐφ' ουσίον ὁ Εύρωπαϊκὸς Ἐφοπλισμὸς δὲν παραγέλλει σκάφη, τὰ νορβηγικά ναυπηγεῖα ἀντιμετωπίζουν μίαν περίοδον δύστατης κρίσεως, ἔστω καὶ ἂν τὸ Κράτος κατὰ σημαντικό μέρος θὰ ἀνελάμβανε τὸ βάρος τῆς συντηρήσεως των.

Είναι δύσκολον νὰ καθορισθῇ τὸ βάρος τῶν θυσίων, που διὰ χρειασθεῖσαν ἀπό τὸν περιορισμὸν τοῦ ἔργατον δυναμικοῦ. Πάντως αἱ ναυπηγήσεις, κατὰ τοὺς ὑπόλογοισμοὺς τῶν ἀρμοδιώτερών τούς, δὲν θὰ φέρσουν παγκοσμίως τὰ 12 ἑκατομ. τόν., ἔναντι παραγωγῆς τοῦ 1975, τριάκοντα πέντε ἑκατ. τόνων. Εξ' ἄλλου, ἡ ναυπηγήσης τάκνερς δὲν ἀπασχολεῖ τὴν σκέψιν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐνῷ ὁ συναγωγικός τῶν ναυπηγείων τῆς N. Κορέας, τῆς Φορμόζας καὶ τῆς Βραζιλίας, δύναται καὶ τοῦ σοβιετικοῦ μπλόκου, ζωηρότατος προσφέρεται.

Τὰ ἀνωτέρω ἐλήφθησαν ὑπὸ δύψιν ἀπὸ τὴν συσταθείσαν νορβηγικὴν ἐπιτροπήν καὶ κατέληξεν αὐτὴ εἰς τὰς τρεῖς ἀνωτέρω προτάσεις διὰ τῶν ὑποστηρίξιν τῶν νορβηγικῶν ναυπηγείων.

Ἡ οἰκονομικὴ ιδιαιτέρως ἀρωγὴ ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν τεχνικὴν τελειοποίησιν τῶν ναυπηγείων, εἰς τὴν προσφορὰν τελειοτέρων μηχανολογικῶν ἐφαρμογῶν καὶ μὲ τιμᾶς κατωτέρως, συναγωγιστικάς.

Ἡδη τὸ Κράτος παρέσχε διὰ τοὺς ἀνωτέρω σκοπούς 15 ἑκατομ. κορώνας διὰ τοῦ εἰδίκου Ινστιτούτου Ἐρεύνης διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Αἱ πιστωταὶ διὰ ναυπηγήσεις φέρουν τὰ 80% τοῦ ὀλοῦ κόστους τοῦ σκάφους, ἀπόδοτείας ἐντὸς 12ετίας, τῆς ἀποδόσεως ἀρχομένης μετὰ τριετίαν ὅμως ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ σκάφους μὲ τόκον 8 - 7%.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΚΟΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ἡ «Ενωσίς τῶν Ολλανδῶν Εφοπλιστῶν κηρύσσεται ὑπὲρ τῆς διακρίσεως τοῦ έθνικοῦ πλοίου διὰ τὰς εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγωγάς ἐκάστης χώρας. Ο γνωστὸς Κόδις Τακτικῶν γραμμῶν, παρὰ τὰς ἀτελείας του, προτιμάται παρὰ τὸ σημερινὸν χάρος. Αρκεῖ νὰ τροποποιηθῇ ἀπὸ συμφώνου μὲ τὰς ἄλλας εὐρωπαϊκάς χώρας.

Ἡ ἐτησία ἐκθετεῖ τῶν πεπραγμένων τῆς Ενώσεως ἐπιμένει ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τοῦ καθορισμού κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς διὰ τὰς χώρας τῆς Εύρωπης. Προϋπόθεση, δεσμώτερη, μελέτης τῶν προβλημάτων κατὰ χώρας, τῶν ἀπόψεων τῆς βρετανικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανων.



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευῆς τῶν φημισμένων
Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ
Ἀντιπροσωπεία & Παρακαταθήκη
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΠΙΠΟΜ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν σίτησεις διὰ τὴν ἔγγραφην εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τὸν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Ντάπιο Ἀντίκλεια» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Evindales») νεοαγορασθέν, 7.396 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀντίκλεια» (κ. Παν. Σπυρόπουλος).

2. «Ἄστερος ἕντα» φορτηγὸν (πρώην ὀλλανδικὸν «Diogenes») νεοαγορασθέν, 6.236 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀστερός» (κ. Φώτιος Γεωργόπουλος).

3. «Σελέστια» φορτηγὸν (πρώην ὀλλανδικὸν «Aristatellis») νεοαγορασθέν, 6.172 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σελέστια» (κ. Φώτιος Γεωργόπουλος).

4. «Τρέιντ Ὁσεανού μικτὸν» (πρώην ἀγγλικὸν «Heythrop») νεοαγορασθέν, 43.330 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρέιντ Σῆ» (κ. Βασ. Κούτσης).

5. «Γιάννη» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Cairnrover») νεοαγορασθέν, 1.598 τόν. γκρός, τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Οὐάτι Πλάτα» (κ. Γεώργ. Κονιδήρης).

6. «Τηλέμαχος» φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Star Bellatrix») νεοαγορασθέν, 6.492 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λαερτης» (κ. Ἀναστ. Μπακολίτσας).

7. «Λαερτης» φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Star Altair») νεοαγορασθέν, 6.140 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λαερτης» (κ. Ἀναστ. Μπακολίτσας).

8. «Αρτεμίσιον II» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 18.000 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Οδεστίς Μπαλκάρριερς» (Alba Shipping).

9. «Ερώπη II» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Orobo») νεοαγορασθέν, 6.044 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βέλτου» (κ. Προκόπιος Καρνέσης).

10. «Μύκονος» φορτηγὸν (πρώην νεοζηλανδικὸν «N. Z. Aorangi») νεοαγορασθέν, 12.277 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κρίομαρ» (κ. Θεόδ. Ἀρβανίτης).

11. «Χρυσή B.» δεξαμενόπλοιον (πρώην παναματικὸν «Euterpe») 13.360 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νάστιοναλ Πόρε» (κ. Βαρδής Βαρδινογιάνης).

12. «Κεφαλονιά Σ. Π. Ι. Τ.» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 8.272 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κούταδος» (κ. Γερ. Καλιγεράτος).

13. «Λήδα» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Geira») νεοαγορασθέν, 8.566 τόνων γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιουνιβέρσαλ Κλάμπ» (κ. Ἰάκωβος - Φοίδης Καλογηράτος).

14. «Ζωρζ» φορτηγὸν (πρώην παναματι-

κὸν «Bangka») νεοαγορασθέν, 4.323 τόνων γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐλιζαμπέθ» (κ. Ἀνδρέας Παπατριανταφύλλου).

15. «Μάσοντ Πήλιον» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Skaufast») νεοαγορασθέν, 57.204 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μετροπόλιταν Ἰντερνασιοναλ» (Μετροπόλιταν Σπίππιγκ).

16. «Σάσσα» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 8.957 τόν. γκρός, τοῦ 1973, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νόρδερν Στάρ» (κ. Γεώργ. Βουτσινᾶς).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 10ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς 'Αιόνι, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, τὸ 15.500 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Αὐλίς», τύπου «Φρήντον ΙΙ», διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου τοῦ κ. Μιχ. Ξυλά. Μηχανὴ Πήλστικ, ισχύος 6.000 ίππων, προσδίδουσα ύπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Κατὰ τὴν παραλαβὴν του θά ύψωση τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ

'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Happy Dragon» 30.815 τόν. γκρός, 53.850 τόν. d.w. τοῦ 1967. Μετωνομάσθη «Πάιλοτ Μέρτσαντ». Σημαία Λιθερίας.

—'Επωλήθη εἰς 'Ιάπωνας ἀγοραστὰς τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ντόλφιν» 11.669 τόν. γκρός, τοῦ 1956.

—'Ηγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων τὰ δηζελοκίνητα γαλλικὰ σέλτερντέκερ μὲ χώρους ψυγείου, «Ventoux», «Vivarais» καὶ «Vosges» 6.900 τόν. γκρός ἔκαστον, 9.500 τόν. d.w. ναυπηγηθέντα τὸ 1960. Τιμὴ γύρω τῶν 630.000, 650.000 καὶ 600.000 δολαρίων. Τὸ τελευταῖον παρελήφθη ἡδη καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον μετονομασθέν εἰς «Πλαίνα».

—Κύπριοι ἡγόρασαν τὰ δηζελοκίνητα νορβηγικὰ φορτηγά «Jaskey» καὶ «Joun» 4.210 τόν. γκρός ἔκαστον, 6.000 τόν. d.w., τοῦ 1977 καὶ 1976 καὶ τὰ παρέλαθον. Μετωνομάσθησαν «Μπόρα» καὶ «Βέντους» ἀντιστοίχως. «Ύψωσαν τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—'Ελληνες ἡγόρασαν γύρω τῶν 350.000 δολαρίων τὸ δηζελοκίνητον δλλανδικὸν φορτηγὸν «Pacific Current» 8.504 τόν. γκρός, 11.342 τόν. d.w. τοῦ 1953 καὶ τὸ παρέλαθον. Μετωνομάσθησαν «Γιουροπίαν Φρήντον». Κυπριακὴ σημαία.

—Τὸ φιλανδικὸν μότορσπιτ «Brita» 500 τόν. γκρός, 950 τόν. d.w. τοῦ 1962, ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Τόταλ». «Ύψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Nordhafen» 1.236 τόν. γκρός, τοῦ 1965 καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα.

—'Επωλήθη εἰς διδουριανὰ συμφέροντα

τὸ φορτηγὸν «Μάλεμε» 2.637 τόν. γκρός, τοῦ 1953 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Elio».

—Τὸ ἐπωλήθη εἰς διδουριανὰ συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Marija» 10.175 τόν. γκρός, τοῦ 1961 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Eliane».

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Balder Borg» 33.924 τόν. γκρός, 61.471 τόν. d.w. τοῦ 1963, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων εἰς τὰ δολ. 3.25 ἑκατομ., ἐ συνδυασμῷ μὲ πενταετές τάξιμο τοσάρτερ εἰς τοὺς πωλητὰς εἰς τὰ δολ. 3.20 διὰ τὰ δύο πρώτα ἑτη καὶ δολ. 3.65 διὰ τὰ ὑπόλοιπα τρία.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν γιουγκοσλαβικὸν μπάλκ κάρριερ «Idrija» 12.887 τόν. γκρός, τοῦ 1962 καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Μαραθών».

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Helen Miller» 5.222 τόν. γκρός, τοῦ 1969, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Lusdias». Σημαία ἐλληνική.

—Εἰς «Ρήνη» μετωνομάσθη καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον τὸ νοτιοαφρικανικὸν φορτηγὸν «S. A. Krugerland» 9.771 τόν. γκρός, τοῦ 1962.

—Παρελήφθη καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Vindafjord» 1.590 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Νορντέϊβ».

—Μετωνομάσθη «Ἀμαλία ΙΙ» καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν γαλλικὸν μπάλκ κάρριερ «Jacques Cartier» 51.644 τόν. γκρός, τοῦ 1967.

—Παρελήφθη, ὑψώσει τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Ἀναστασία Λ.» τὸ γαλλικὸν μπάλκ κάρριερ «Cetra Columbia» 53.448 τόν. γκρός, τοῦ 1967.

—Εἰς «Ἐκτώρ» μετωνομάσθη τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ σημαίαν Σιγκαπούρης φορτηγὸν «Daphna» 8.647 τόν. γκρός, τοῦ 1958 καὶ ὑψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ὑψώσει, ἐπίσης, τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Capo Sabio» 13.532 τόν. γκρός, τοῦ 1968. Μετωνομάσθη «Κατετέα Νικόλας».

—Παρελήφθησαν τὰ ἀγορασθέντα φορτηγά «Holstenland» (παναματικὸν) 3.988 τόν. γκρός, τοῦ 1960, «Holstensand» (λιθεριανόν), 3.821 τόν. γκρός, τοῦ 1958 καὶ «Holstenkamp» (παναματικόν), 3.999 τόν. γκρός, τοῦ 1959 καὶ ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον. Παρέμειναν ὑπὸ τὰ αὐτὰ δύναμα.

—Τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Munsterland» 9.365 τόν. γκρός, τοῦ 1960, παρελήφθη καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα. «Ύψωσε τὴν κυανόλευκον.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

*'Επωλήθη εἰς Πακιστανοὺς διαλυτὰς γύρω τῶν 79 δολαρίων κατὰ τόν. δ.λ. ἐκτοπίσματος τὸ φορτηγὸν «Κόρδι» 8.474 τόν. γκρός, τοῦ 1956.

—Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν εἰς τὰ δολ. 56.60 κατὰ τόν. δ.λ. ἐκτοπίσματος «ώς ἐστι» εἰς Βίγκο ἀπὸ τοῦ 1976, τὸ λιθεριανὸν δε-

MARINE SUPERINTENDENT ENGINEER

Ex-sea-going Chief Engineer, recent experience in modern vessels construction and various stages of Sulzer engines. Erection including full load testing. Also could effectively control subgroup of ships organising repair schedules. Budgeting control maintenance and dry-docking, seeks appointment.

Tel.: 4177603

ξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Ράνερ» 32.007 τ. γκρός, τοῦ 1959.

—Επωλήθη εἰς Ιταλοὺς διαιλυτάς τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ντόριαν» 10.486 τόν. γκρός, τοῦ 1956.

—Τὸ φορτηγὸν «Νάσος» 4.684 τ. γκρός, τοῦ 1951, ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαιλυτάς. Τιμὴ δολ. 54 κατὰ τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Διαιτυταὶ τοῦ Ταΐθαν ἡγόρασαν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κάρντιφ II» 48.024 τόν. γκρός, τοῦ 1965.

—Αὐτὶ δολ. 95.75 κατὰ τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς διαιλυτὰς τοῦ Ταΐθαν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κρήνης» 24.233 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαιρεύσαν 15θήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλλη-

νικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας :

«Ζάκ» παναμαϊκόν, 10.028 τόν. γκρός, ἀπὸ 25.1.78, ἐκπρόσωπος κ. Ισίδ. Μαργαρώνης.

«Ἄλετα» κυπριακόν, 1.275 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.6.78, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Σκλαβενίτης.

«Καρίμπιαν Μέμορις» παναμαϊκόν, 9.516 τόν. γκρός, ἀπὸ 11.2.78, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Καδούκας.

«Νορντχάφεν», κυπριακόν, 1.237 τόνων γκρός, ἀπὸ 7.6.78, ἐκπρόσωπος κ. Χαράλαμπος Δούμας.

«Ἐλκα», λιβεριανόν, 10.586 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.5.78, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Χαλκιάς.

«Χαδάϊαν Σάν», λιβεριανόν, 48.929 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.3.78, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Πίττας.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Λωρέττα Κ.» 2.998 τόν. γκρός, τοῦ 1969, μετωνόμασθη «Αθανάσιος».

ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ Η ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΝΕΩΡΙΟΥ ΣΥΡΟΥ

Καθειλκύσθη τὴν 2αν Αὔγουστου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα G.H.H. τῆς Δυτ. Γερμανίας ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ ἥτις κατασκευάζεται διὰ λογαριασμὸν τοῦ Νεώριου Ναυπηγεία Σύρου A.E. Εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως παρέστησαν ὁ «Υπουργὸς Ναυτιλίας» κ. Ἐμμαν. Κεφαλογιάνης, ὁ διοικητὴς τῆς ETBA κ. Γ. Σπέντζας κ.α.

Ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ, σχέδιον «BOX TYPE» ἀνυψωτικῆς ίκανότητος 15.000 μετρικῶν τόνων, δίλικον μῆκους 195 μ. καὶ δίλικον πλάτους 41.50 μ., θὰ παραδοθῇ ἀπὸ τὴν κατασκευάστριαν ἔταιρίαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου, πρὸ τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Νεώριου, εἰς τὰς 23 Αὔγουστου, δηλαδὴ ἐνέα καὶ ήμισυ μῆνας ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως ναυπηγήσεως (ἢ σύμβασις μεταξὺ Νεώριου καὶ G.H.H. ὑπεγράφῃ τὴν 7ην Νοεμβρίου 1977).

Ἡ ἀξία κατασκευῆς τῆς συγχρόνου αὐτῆς

καὶ πλήρως ἔξωπλισμένης δεξαμενῆς ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσὸν τῶν 10.461.000 δολλαρίων εἰς δόσεις.

Ἀπὸ τὸ ποσὸν αὐτὸν τὸ Νεώριον κατέβαλεν εἰς τὴν G.H.H. τὰς δύο πρώτας δόσεις ἦτοι ποσὸν 2.092.000 δολλαρίων. Διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ ὑπόλοιπον τιμήματος καθὼς καὶ τῆς δαπάνης κατασκευῆς τῶν ἔργων ὑποδομῆς πρὸς ὑποδοχὴν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὰς ναυπηγικὰς του ἐγκαταστάσεις εἰς Σύρον, τὸ Νεώριον συνῆψε μετὰ τῆς ETBA τοκοχεωτικὸν δάνειον 9.200.000 δολ.

Ἀπὸ τὸ ἀνωτέρω ποσὸν ἡ ETBA κατέβαλεν ἡδη ἀπὸ εὐθέσιας εἰς τὴν G.H.H. τὴν τρίτην καὶ τετάρτην δόσεις ἀνερχομένας εἰς 1.035.000 δολ. ἐκάστης, ἐνῷ ἡ πέμπτη δόσης ἀνερχομένη εἰς 4.657.500 δολ. θά κατασθλήθη μὲ τὴν καθελκυσίαν τῆς δεξαμενῆς, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ποσὸν τῶν 517.500 δολ. θά κατασθλήθη ὅταν ἡ δεξαμενὴ τεθῇ εἰς λειτουρ-

γίαν ἢ δύο μῆνας μετὰ τὴν καθελκυσίαν.

Τὸ δάνειον, τὸ ὅποιον καλύπτει τὸ 80% τῆς ἀξίας τῆς δεξαμενῆς, είναι διαρκείας 20 ἔτῶν, μὲ τετραετὴ περίοδον χάριτος, ἔχει ἐπιτόκιον 7.5% ἐτησίως, ἐκ τοῦ ὅποιου τὸ 3% θὰ δαρύνῃ τὸ Νεώριον, τὸ δὲ ὑπόλοιπον 4.5% θὰ καλυφθῇ μὲ χρέωση τοῦ οἰκείου στὴν Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος λογαριασμοῦ διὰ ἐπιτροφὰς τόκων.

Τὸ δάνειον ἐκαλύφθη δι' ἔγγυήσεως τοῦ Ελληνικοῦ Δημοσίου.

* * *

Ομιλῶν κατὰ τὴν καθέλκυσιν ὁ κ. Κεφαλογιάνης, ἀφοῦ ἔχαρακτήρισεν ὡς μίαν ἀκόμη κατασκευήν τοῦ ἐλληνικοῦ δημιουργικοῦ δυναμικοῦ τὴν ἀπόκτησιν μᾶς συγχρόνου δεξαμενῆς, ἀνεφέρθη εἰς τὴν θέσιν ποὺ κατέχουν στήμερον τὰ ἀνωτέρω ναυπηγεῖα καὶ ὑπεγράμμισε τὰ ἔξης :

«Η θευμαστὴ γερμανικὴ ἐπιστημονικὴ πρόσδοση, ἡ ἐπιμέλεια στὴ σημασία τῆς λεπτομέρειας, ἡ προσοχὴ στὸ ρόλο τῆς κατασκευαστικῆς ἀκρίβειας, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν σύγχρονη ὑψηλὴ τεχνολογία, είναι τίτλος σας παγκοσμίας ἀναγνωρίσεως. Καὶ εἰναι ἀπόδειξης τῆς ιδικῆς μας ἐκτιμήσεως τὸ γεγονός διτὶ ἡ καθελκυσμένη μονάς είναι ἡ πέμπτη, κατὰ σειράν, παραγγελία τῆς χώρας μου μὲ σᾶς. Φυσικὸ δὲν είναι συμπτωματικό. Ή προτίμησης ἔχηγεται μὲ τὴν ἐπίγνωσιν τῆς ναυπηγικῆς ποιότητός σας, μὲ τὴν ὅποιαν σφραγίζονται πραγματικά κατασκευαστικά κομψοτεχνήματα, διποὺς ἡ σημερινὴ πλωτὴ δεξαμενὴ ποὺ ἀποτελεῖ σημαντικωτάτην ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγετικούς προσκευαστικῆς διομήχανίας μας.»

«Ἐπίσης δ. κ. Υπουργὸς ηγάπηθη εἰς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν μονάδα, εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκει ἡ δεξαμενή, καὶ ἐπεραιτέρω δικαίωση τῶν εὐγενῶν φιλοδοξιῶν τῆς, ὁ σχεδιασμὸς τῶν ἀποίων τόσο συμπτίπτει μὲ τὸ καλό τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας καὶ γενικώτερα τῆς ἐλληνικῆς Οἰκονομίας.»

ΧΑΡΙΝ ΤΗΣ ΕΞΑΓΩΓΙΚΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ

Θετικὴν ὑπηρεσίαν είς τὴν ἔξαγωγικήν μας προσπάθειαν προσφέρει ὁ Οἶκος Μιχ. Καραγεώργη διὰ τῶν δύο ὑποδειγματικῶν μικτῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν «Μεντιτερράνεων Σήμη» καὶ «Μεντιτερράνεων Σκάύ». Τὰ δρομολόγια τῶν δύο αὐτῶν ἐπιλέκτων πλοί-

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)


el Greco
SHIPPING ENTERPRISES

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

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

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

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

ων καθ' όλον τὸ ἔτος ἐκ τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν διὰ τὴν Ἀγκόνα τῆς Ἰταλίας, δὲν διευκολύνουν μόνον τὴν τουριστικὴν κίνησιν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἔξαγωγὴν τῶν ἀγροτικῶν μας προϊόντων διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην.

Τελευταίως, δύναται, προσέφερεν ὁ Οἶκος Μιχ. Καραγεώργη καὶ μίαν ἄλλην θετικὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὰς ἔξαγωγάς μας. Διότι τὰ δύο ὡς ἄνω σκάφη γραμμῆς δὲν ἐπήρκουν διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν —φορτηγά ἔμφορτα αὐτοκίνητα— προέδη ὁ Οἶκος Καραγεώργη εἰς τὴν ναύλωσιν δύο εἰδικῶν σκαφῶν, ἅτινα διέθεσεν εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν αὐτοκινήτων ἀπὸ τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν εἰς τὴν Ἀγκόνα.

Τὰ δύο αὐτὰ εἰδικὰ σκάφη, μεταφορικῆς ικανότητος 70 φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἔκαστον, θὰ συνεχίσουν νὰ ἔξυπηρτεοῦν τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῶν ὀπωροκηπευτικῶν μας διὰ τὴν Δυτ. Εὐρώπην.

Ἐξυπηρτησίς, πράγματι, πολύτιμος, ἥτις ἔτυχε καὶ πλέον εἶναι ἀναγνωρίσεως ἀπὸ τε τοὺς ἔξαγωγεῖς καὶ τοὺς ἀγρότας μας.

ΔΩΡΕΑΙ

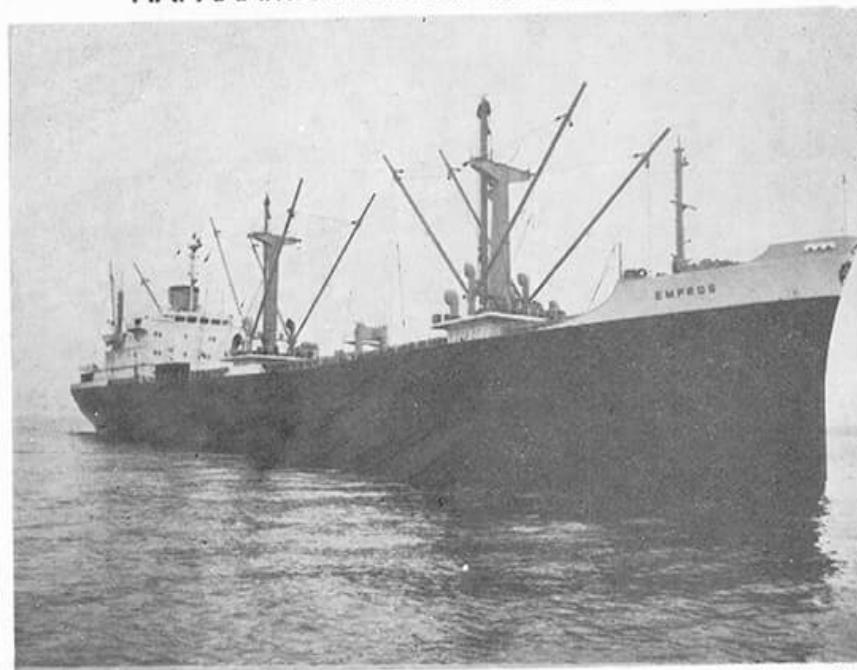
'Ο κ. Ιωάννης Μιχ. Καρρᾶς ἀπέστειλεν εἰς τὸν κ. Καραμανῆν ἐν ἑκατομμύριον δραχμῶν ὑπὲρ τῶν σεισμοπαθῶν τῆς Θεσσαλονίκης.

ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΙΑΤΡΙΚΗΣ ΕΞΕΤΑΣΕΩΣ

«Νὰ διευκρινίσει τὸ YEN, μὲ ἐγκύλιο τοῦ πρὸς τὶς ἐφοπλιστικὲς ἑταῖρες, ὅτι ἡ δαπάνη τῆς ιατρικῆς ἔξετάσεως γιὰ τὴν ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ ὑγείας ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ βάσει τῆς ἀποφάσεως τῶν ὀκτὼ κρατῶν τῆς Βορειοδυτικῆς Εὐρώπης βαρύνει τὸν πλοιοκτήτη, γιὰ νὰ σταματήσουν νὰ διατυπώνονται παράπονα ἀπὸ τοὺς ναυτικούς», ζητεῖ ἡ Π.Ν.Ο.

Εἰδικώτερον, ἡ 'Ομοσπονδία, μὲ ἔγγραφὸν τῆς πρὸς τὴν ὀρμόδιαν Διεύθυνσιν τοῦ 'Υπουργείου ἀναφέρει τὰ ἔξῆς :

«Ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ὀλέγχου τῶν «σαμποτάνταρντς» πλοίων (1 'Ιουλίου) ποὺ ἀποκείται πιστοποιητικὸν ιατρικῆς ἔξετάσεως διατυπώθηκαν παράπονα ἀπὸ ναυτικούς τόσο πρὸς τὶς ναυτικές ὄργανωσεις ὅσο καὶ πρὸς τὴν Π.Ν.Ο. ὅτι οἱ πλοιοκτήτες τοὺς ἔπιβαρύνουν μὲ τὰ ἔξοδα τῆς ὑγειονομικῆς τους ἔξετάσεως, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι, ὅπως δρίζεται καὶ ἀπὸ τὸ σχέδιο ἀποφάσεως ποὺ



Τὸ νεότευκτον πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν πλοίον «ΕΜΠΡΟΣ» τύπου SD14, τὸ πρῶτον ἐκ τῆς IV σειρᾶς τῶν δρεπανικῶν ναυπηγείων Ωστιν & Πίκερσγκιλ, παρεδέσθη εἰς Σάντερλαντ τὴν 20ην 'Ιουλίου εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταιρίαν του, ἀνήκουσαν εἰς τὸ συγκρότημα «EMPROS LINES». Τὸ ἐν λόγῳ πλοίον εἶναι τὸ τρίτον ἐκ τῶν παραγγελθέντων, εἶναι δὲ βελτιωμένου τύπου καὶ ἔχει τὰ ἔξης κύρια χαρακτηριστικά : D.W. 15.220 τόν., μηχανή Σουλτζερ 7.500 BHP, μηχανοστάσιον αὐτοματοποιημένον, φέρει δύο γερανούς τῶν 80 καὶ 30 τόννων καὶ ἀνέπτυξε κατὰ τὰς δοκιμὰς τοχύτητα 17 κόμβων.

ιατρικῆς ἔξετάσεως βαρύνει τὸν πλοιοκτήτη.»

ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

«Ἡ ἀρμοδία 'Υπηρεσία τοῦ YEN ἔκοινοποίησε στὶς Λιμενικές 'Αρχές, ἡ δαπάνη τῆς ιατρικῆς ἔξετάσεως βαρύνει τὸν προσλαμβάνοντα τὸν ναυτικὸν πλοιοκτήτη.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω καὶ δεδουμένου ὅτι τὸ θέμα τῆς ἐπιδερμύσεως τοῦ πλοιοκτήτη δὲν ἀνσφέρεται σαφῶς οὐτε στὴν ὑπ' ἀριθ. 70090(4384)29.5.1978 ἀπόφαση YEN, οὐτε στὴν ὑπ' ἀριθ. 70090(4955)23.5.1978 ἐγκύλιο σας, ἀλλὰ μόνον στὸ σχέδιο ἀποφάσεως ποὺ θὰ ἔκδιδουν οἱ ὀρμόδιες Λιμενικές 'Αρχές, γιὰ τὴν ἔξουσιοδότηση ιατρῶν πρὸς ἔκδοση τῶν ιατρικῶν πιστοποιητικῶν σᾶς παρακαλούμενος δῆπος, μὲ συμπληρωματική ἐγκύλιο σας πρὸς τοὺς ἀποδέκτες τῆς προσαναφερομένης, διευκρινίσετε ὅτι ἡ δαπάνη τῆς

«!.. Σᾶς γνωστοποιοῦμε ὅτι σὲ ἐφαρμογὴ τοῦ Π.Δ. 43578 (ΦΕΚ 89) 5.6.78 τεύχος Α'»

«Περὶ συστάσεως πιστοποιητικοῦ ικανότητος πρὸς ἐκτέλεση καθηκόντων 'Ἄξιωματος φυλακῆς Γεφύρας ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων», οἱ ἔνδιαφερόμενοι γιὰ τὴν ἀπόκτηση τοῦ πιστοποιητικοῦ αὐτοῦ ναυτικοὶ μποροῦν καθημερινῶς νὰ καταθέτουν στὴν 'Υπηρεσία

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

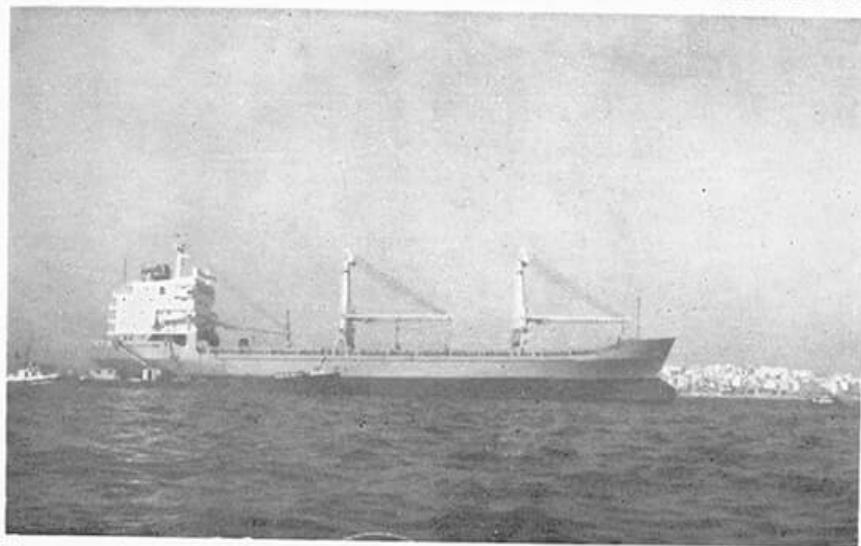
PHONES: HOME 912832, OFFICE 912965 - 912960

TELEX: 62119 PETRU VE

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

Representative in Piraeus: John A. Parasidis, Tel: 411.2370, 417.4495, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Telex: 21-3357 Part Gr,

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ



Τὸ ναυπηγήθὲν εἰς τὸ Πέραμα φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «"Υμνος» παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Διάκαν Σίππιγκ) τὸ τελευταῖον 10ήμερον τοῦ 'Ιουλίου καὶ ἡδὴ ἐκτελεῖ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον. Τὸ 9.300 τόν. d.w. σκάφος δύναται νὰ παραλαμβάνῃ 354 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν (204 εἰς τὰ κύτη κοὶ 150 εἰς τὸ κατάστρωμα). 'Εφωδιασμένον μὲ μηχανὴν Πήλστικ, ισχύος 6.000 ἵππων, ἀναπτύσσει ὑπερστακήν ταχύτητα 16 μιλίων. Πλήρης αὐτοματισμός εἰς τὸ μηχανοστάσιον. "Απαντα τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος καὶ τὸ μηχανοστάσιον, εύρισκόμενα εἰς τὴν πρύμνην, ἔχουν πλήρη κλιματισμόν.

μας (Τμῆμα Ναυτολογίας, Φιλελήνων 2, 3ος δρόφος) τις αἰτήσεις των, μὲ τὰ προβλεπόμενο ἀπὸ τὸ νόμο δικαιολογητικά.

2. Οἱ ἔξετάσεις τῶν ὑποψηφίων γιὰ ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ ίκανότητος γιὰ ἐκτέλεση καθηκόντων Ἀξιωματικοῦ Γεφύρας θὰ διενεργοῦνται τακτικά κάθε Τρίτη καὶ Παρασκευὴ ἀπὸ ὥρας 19.00 ἔως 20.00.

3. Γιὰ τὴ περίπτωση ἀντιμετώπισεως ἐπειγουσῶν περιπτώσεων, ὅπως στὴ περίπτωση ναυτολογημένων σὲ πλοῖα ὑποψηφίων, ὁ Τμηματάρχης Ναυτολογίας θὰ καθορίζει ἔκτακτες ἔξετάσεις γιὰ τὴν ἔξυπηρέτηση καὶ τῶν ὑποψηφίων τούτων.

4. Γιὰ περισσότερες πληροφορίες οἱ ἐνδιαφερόμενοι μποροῦν νὰ ἀπευθύνονται καθημερινῶς ἀπὸ ὥρας 08.00 ἔως 13.45' στὸ τηλέφωνο 451-1122 (ἀρμόδιος Σημ.) ρος Λ.Σ. KANABOS G.).

ΤΑ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Εἰς τὸ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖον τῶν ναυπηγείων Austin & Pickersgill (11 Μεραρχίας 13, τηλέφ. 4115446, τέλεξ 213051) ἀνετέθη ἡ ἐμπορικὴ ἐκπροσώπησις τῶν Ἐθνικο-

ποιημένων βρετανικῶν ναυπηγείων (British Shipyards) διὰ τὴν 'Ελλάδα καὶ τὴν Μέσην' Ανατολήν, σχετικῶς μὲ παραγγελίας ἐμπορικῶν καὶ πολεμικῶν πλοίων.

ΑΙ ΞΕΝΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

'Ο κατωτέρω Νόμος ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (1094/5.7.1978):

«ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 791

1. Ναυτιλιακαὶ ἔταιρεῖαι, αἵτινες συνετήθησαν κατὰ τοὺς νόμους ἀλλοδαπῆς Πολιτείας, ἐφ' ὅσον εἰναι ἡ πόσαι πλοιοκτήτριαι ἢ διαχειρίστριαι πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἢ εἰναι ἐγκατεστημέναι ἢ ηθελον ἐγκατασταθῆ ἐν 'Ελλάδι δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ N. 27)1975 ἢ τῶν A.N. 89)1967 καὶ 378)1968, διέπονται ὡς πρὸς τὴν σύστασιν καὶ τὴν ίκανότητα δικαιού, ὑπὸ τοῦ δικαίου τῆς Χώρας τῆς ἐν τῷ καταστατικῷ ἔδρας των, ἀδιαφόρως τοῦ τόπου διέθενται ἢ διημύνοντο ἐν δλῳ ἢ ἐν μέρει αἱ ὑποθέσεις των.

2. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν προκειμένου περὶ ἔταιρεῶν

αἱ ὅποιαι εἰναι πλοιοκτήτριαι ἢ διαχειρίστριαι ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον σκαφῶν ἀναψυχῆς.

Αρ θρον 2.

'Η ισχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του διὰ τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

'Ο παρὼν νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' 'Ημῶν σήμερον κυρωθείς, δημοσιεύθητω διὰ τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.'

ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Εἰς δάστημα πέντε περίπου μηνῶν ἀπὸ τὸν περασμένον Φεβρουάριον ἡ 'Αναθεωρητικὴ 'Επιτροπὴ τοῦ Ν.Α.Τ. ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Γεν. Γραμματέως YEN κ. Σαρλή ἔξεδικαστε πλέον τῶν 190 ὑποθέσεων, αἵτινες ἐκκρεμοῦσαν καὶ ἔξεδωσεν ισαριθμους ἀποφάσεις, ἐκ τῶν ὅποιων 33 εἰναι ἐγκριτικαὶ συντάξεων, ἀλλαι δὲ 40 προδικαστικαὶ.

Μετὰ τὴν ἐκδίκασιν τῶν παλαιῶν ὑποθέσεων, ἡ διαδικασία τώρα εἶναι ταχεῖα καὶ αἱ αἰτήσεις αἱανθεωρήσεως ἐκδικάζονται ἐντὸς 1 - 2 μηνῶν ἀπὸ τῆς ὑποδολῆς των.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸ ὑπ' ἀριθ. 520) 78 Προεδρικὸν Διάταγμα, ὅπερ ἐθέσπισε διὰ πρώτην φορὰν κανονισμὸν λειτουργίας τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Επιτροπῆς.

'Ο νέος Κανονισμὸς καθορίζει μὲ σαφῆνισαν τὰ δικονομικὰ δικαιώματα τῶν συνταξιούχων τοῦ Ν.Α.Τ., δσάκις οὗτοι προσφέγονται εἰς τὴν 'Επιτροπὴν καὶ κατοχυρώνει τὴν αὐτοτέλειαν τῆς 'Επιτροπῆς ὡς δικαιοδοτικοῦ ὄργανου ἔναντι τοῦ Ν.Α.Τ.

'Ἡ ἀνωτέρω 'Επιτροπὴ διέκοψε λόγω θέρους τὴν ἐκδίκασιν αἵτησεων αἱανθεωρήσεως ἀποφάσεων τοῦ Ν.Α.Τ., διὰ τὴν χορήγησιν συντάξεων. 'Η 'Επιτροπὴ θὰ συνέλθῃ ἐκ νέου εἰς πρώτην συνεδρίασιν τὴν 21ην Σεπτεμβρίου ἐξ.

ΤΟ ΕΞΑΜΗΝΟΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Ποσὸν 1.204.500.000 δρχ. κατεβλήθη ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμπλον τρ. ἔτους εἰς ναυτικοὺς ποὺ συνταξιοδοτήθησαν.

'Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα ἐκοινοποιήθησαν ἀπὸ τὸ Ταμείον πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους 940 ἀποφάσεις δι' απονομῆς συντάξεων.

'Τέλος, κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ὑπεδλήθησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. 948 νέαι αἵτησεις διὰ συνταξιοδότησιν.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

Τὰ ναυπηγεῖα Sembawang Shipyard τῆς

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTN.
AFTER OFFICE HOURS : 446873

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

Σιγκαπούρης διώρισαν άντιπροσώπους των διά την 'Ελλάδα την γνωστήν έπειρον VIOLIM, έδρευσαν ένν Πειραιεί.

Τὰ ναυτηγεία τῆς Σιγκαπούρης ἀπόδιδουν ιδιαιτέρων σημασίαν εἰς τὴν ἑλληνικήν ἀγοράν. Πολύχρωμον, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, φυλλάδιον ἑκυλοφόρησαν, εἰς τὸ όποιον καὶ ἀναφέρονται οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν ναυτηγείων κ.κ. Ἀλέξ. Κύρτας, Θ. Λιακουνάκος, Γ. Λεμπέσης καὶ Σ. Μιχαλόπουλος.

Διεύθυνσις τῆς ἐν 'Ελλάδι ἀντιπροσωπείας : 'Ακτή Μουτσούπουλου 58, Πειραιεύς. Τηλ. 4529211.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ ΖΩΛΤΑ

ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

«Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ»

Εἰς τεῦχος ἔξεδόθη ὅμιλία τοῦ ἀκαδημαϊκοῦ - διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος κ. Ξενοφ. Ε. Ζολώτα περὶ τῆς «συμβολῆς τῆς 'Ελλάδος στὴν Ευρωπαϊκή Κοινότητα». ('Ινστιτούτον Τραπεζικῶν Σπουδῶν, 2 'Ιουνίου 1978).

Ίδιαιτέρως, μεταξὺ τῶν πλεονεκτημάτων ποὺ διὰ κερδίση η Κοινότης ἀπὸ τὴν ἔνταξιν τῆς 'Ελλάδος, ὁ κ. Ζολώτας ἀναφέρει τὴν Ναυτιλίαν. Γράφει σχετικῶς, ἀναφέρομενος καὶ εἰς τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» :

3. ΝΑΥΤΙΛΙΑ

»"Ενα ἀκόμη πλεονέκτημα γιὰ τὴν ΕΟΚ ἀπὸ τὴν ἔνταξη τῆς 'Ελλάδος εἶναι ἡ ὑπαρξη τοῦ τεράστιου ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ἐμπορικοῦ στόλου. Συνεχίζοντας τὴν παράδοση αἰώνων, ὁ ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος εἶναι σήμερος οὐσιαστικὰ ὁ μεγαλύτερος τοῦ κόσμου. Ο ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ἐμπορικὸς στόλος τῶν 53 ἑκατομ. κ.ο.χ. ἀντιστοιχεῖ στὸ 70% περίπου τῆς συνολικῆς χωρητικότητας τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῆς ΕΟΚ. Ι τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ στόλου αὐτοῦ εἶναι πλοῖα ὑπὸ ἑλληνικῆς σημαίας (33.5 ἑκατ. κ.ο.χ.). Τὸ μέγεθος τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας ἀποκτᾶ ίδιαίτερη σημασία, δεδομένου ὅτι τὸ ἑξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Κοινότητας, ποὺ καλύπτει περίπου τὸ 35% τοῦ παγκόσμιου ἐμπορίου, διεξάγεται κατὰ τὸ μεγαλύτερο μέρος διὰ θαλάσσης.

»"Ετοι ὁ ἑλληνικὸς στόλος θὰ ἀποτελέσει σημαντικὸ ἀνάπτυξιακὸ παράγοντα τοῦ κοινοτικοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορίου. Ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρω ὅτι ἡ συμμετοχὴ τοῦ κοινοτικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου στὸν παγκόσμιο θὰ αὐξηθεῖ μὲ τὴν ἔνταξη τῆς 'Ελλάδος στὴν ΕΟΚ ἀπὸ 19.4% σὲ 33%.

Οἱ διαπιστώσεις αὐτὲς ἀποκτοῦν ίδιαι-

τερη σημασία ἀν ληφθεῖ ὑπόψη ἡ σχετικὴ καμψή τῆς κοινοτικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας στὰ τελευταῖα 15 - 20 χρόνια. Παρὰ τὶς σημαντικές κρατικές ἐνισχύσεις (φορολογικές ἀπαλλαγές, χαμηλότοκο δάνεια κλπ.) πρὸς τὴν ναυτιλία ἀπὸ ὅλα σχεδὸν τὰ κράτη τῆς ΕΟΚ, ἡ συμμετοχὴ τοῦ κοινοτικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου στὸν παγκόσμιο στόλο ἀπὸ 34% τὸ 1959 ἐπεσε στὸ 19.4% τὸ 1977. Αὐτὸ ἔγινε σε μία περίοδο ὅπου ἡ χωρητικότητα τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου τριπλασιάστηκε. Στὴν ἴδια περίοδο ὁ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας στόλος τετραπλασιάστηκε καὶ ἔφασε νὰ καλύπτει τὸ 13.4% τῆς παγκόσμιας χωρητικότητας, ἐνώ δεκαπλασιάστηκε ὁ ὑπὸ ἑλληνικῆς σημαίας στόλος, λόγω δετιώσεως τοῦ κλίματος ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸ ἑλληνικὸ ηηράδιο.

»Ξελλού, ἐνώ οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν περισσοτέρων κρατῶν-μελῶν τῆς ΕΟΚ, πλὴν τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου, ἀσχολούνται μὲ τὴ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν ἴδια τοὺς τὴ χώρα, ὁ ἑλληνικὸς στόλος διενεργεῖ σχεδὸν ἀποκλειστικὰ ὑπερπόντιες μεταφορές γιὰ λογαριασμὸ τρίτων χωρῶν (cross trades). Ἐπομένως, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία μὲ τὸ μέγεθός της εἶναι de facto ταγμένη κατὰ τὰ προσπαθείων ὄρισμένων χωρῶν γιὰ αὐξηση τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ στὶς θαλάσσιες μεταφορές. Παράλληλα, μὲ τὴ συμμετοχὴ τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου θὰ ἔνισχυσε ἡ διαπραγματευτικὴ θέση τῆς Κοινότητας στὶς διασκέψεις ἐπὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων.»

i «Ναυτικά Χρονικά», 'Ιανουάριος 1978.

ΠΕΙΡΑΓΙΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ :

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΣ

Ο Πειραικός Σύνδεσμος εἶναι τὸ ἀρχαιότερον ἀλλὰ καὶ κορυφαίο πνευματικό, ἐπιπαιδευτικό καὶ πολιτιστικό "Ιδρυμα, κοινωφελούς ἀπόστολης, τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς μείζονος περιοχῆς του μὲ πανελλήνια ἀκτινοβολία.

Τὸ Τμῆμα Πειραικῶν Σπουδῶν τοῦ Συνδέσμου εἶναι νέο. Συνεστήθη τὸ 1971, διὰ νὰ ύπογραμμίσῃ, ἔτι πλέον, τοὺς πολιτιστικοὺς σκοπούς τοῦ Συνδέσμου.

Η δραστηριοποίησης τοῦ Τμήματος ἐφέτος, μὲ τὸ πολὺ ἐπίκαιρον θέμα τῶν προβλημάτων τῆς ἔνταξης τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν ΕΟΚ καὶ μὲ κάπτως ίδιαιτέρων ἔμφασης εἰς τὰ θέματα τὰ ὅποια ίδιαιτέρως συνδέονται μὲ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, ή ὅποια ἐνδιαφέρει ἀμέσως τὴν πόλιν μας, ὡς ναυτιλιακῆς μητροπόλεως τῆς χώρας, ἀποτελεῖ ἀξιέπαινον καὶ ἐπιτυχῆ πρωτοβουλίαν τοῦ ἐφόρου τοῦ Τμήματος.

Κατὰ τὴν διανυομένην φάσιν τοῦ θέματος ΕΟΚ - ΕΛΛΑΣ, ή μεγάλη πλειοψηφία τῶν 'Ελλήνων ἔχει ταχθῇ ὑπὲρ τῆς ἔνταξης τῆς χώρας μας εἰς τὴν Κοινότητα. 'Υπάρχουν

ὅμως καὶ οἱ διατηρούντες ἐπιφυλάξεις ἡ καὶ ἀντιφορούντες. Χρήσιμον, κατὰ συνέπειαν, θὰ ἦτο νὰ ἀκουσθούν αἱ ἀπόφεις περισσοτέρων ἀπὸ τοὺς ίθυνοντας ἐρευνητάς, δεδομένου ὅτι ἡ ἔνταξης τῆς χώρας μας εἰς τὴν ΕΟΚ εἶναι θέμα πολύπλευρον καὶ οἱ ὄροι τῆς ἔνταξης ἀποτελούν θεμικῆς σημασίας ὑπόθεσιν.

Φιλοδοξία τῆς ἐκδόσεως τοῦ τεύχους εἶναι νὰ προκαλέσῃ τὸ εὑρύτερο ἐνδιαφέρον εἰς τὴν ἔρευναν καὶ μελέτην τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων ΕΟΚ - ΕΛΛΑΣ καὶ νὰ παροτρύνη εἰς τὴν συγγραφὴν καὶ ἀλλων ἐμπειριστωμένων σχετικῶν ἔργασιών.

G. S. MARTON

"TANKER OPERATIONS"

Εἰς ἐπιμελημένη ἔκδοσιν τῆς «Cornell Maritime Press» ἑκυλοφόρησεν ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον τὸ βιβλίον τοῦ πλοιάρχου τοῦ E.N. K. Τζ. Μάρτον.

Εἰς τὰ δέκα κεφάλαια τοῦ βιβλίου, ὁ συγγραφεὺς, ἀφοῦ δώσῃ ὀρχικῶς θασικὰς πληροφορίας περὶ τῶν πετρελαιοφόρων πλοίων καὶ περὶ τῶν πετρελαιοφορτίων, προχωρεῖ εἰς τὴν ἀνάλυσιν τῶν συστημάτων ἀντλήσεως καὶ τῶν ἐργασιῶν τοῦ δεξαμενοπλοίου ήτοι : φορτώσεως, ἐκφορτώσεως, ἐρματισμοῦ καὶ καθαρισμοῦ κυτῶν, διὸ νὰ τελειώσῃ μὲ τὴν λεπτομερή ἔξετασιν τῶν δύο θασικῶν κινδύνων τοῦ δεξαμενοπλοίου : τὴν πυρκαϊάν καὶ τὴν μόλυνσιν.

Αναλυτικὸν ὀλφοθητικὸν εύρετηριον εἰς τὸ τέλος διευκολύνει τὴν ἀναζήτησιν τῶν θεμάτων. Βιβλίον ἀπαραίτητον διὰ τοὺς ναυτιλούμενους.

ΜΑΧΗ ΡΟΥΧΩΤΑ

"Ο ΜΑΗΣ"

Η στήλη σύτη δὲν προορίζεται διὰ κριτικῶν λογοτεχνικῶν ἔργων. Ήξαίρεσις γίνεται μόνον διὰ τὴν παρουσίασιν τοιούτων ἔργων συνδεομένων μὲ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν θάλασσαν γενικώτερον.

Τὸ βιβλίον τοῦ κ. Μάκη Ρουχωτά «Ο Μάης», μολονότι δὲν εἶναι ναυτικόν, σχετίζεται μὲ τὴν νησιωτικὴν καὶ ναυτικὴν μας πατρίδα. Διότι μέγα μέρος τῶν περιπετειῶν τοῦ μικροῦ ἥρωός του, ἐκτυλίσεται εἰς τὸν προπολεμικὸν (καὶ κατοχικὸν) Πειραιά, τοῦ ὄποιού ἡ γνώριμος εἰς τοὺς παλαιούς συμπαθής εἰκὼν δίδεται παραστατικῶς εἰς πολλὰς σελίδας τοῦ βιβλίου.

N. X. KΡΟΝΤΗΡΗ

"TAXY - ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1978"

Έκυλοφόρησεν ὁ τόμος τοῦ 1978 τῆς Ναυτιλίας τοῦ κ. Nik. Krontirη, εἰς τὸν ὄποιον, πλὴν τῶν διαφόρων χρησίμων στοιχείων (τυπολόγια, μονάδες κλπ.) περιέχον-

Rafferty Ship Agency (Philadelphia)

P.O. BOX 22
SOMERDALE, N.J. 08883

ROUND THE CLOCK COVERAGE BY EXPERIENCED PERSONNEL

PRESIDENT: JOSEPH RAFFERTY (Ex-ITT SHIP AGENCY)

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

ταί νέοι τρόποι έπιλυσεως προβλημάτων ἀστρονομής ναυτιλίας.

Χαρακτηριστικὸν τοῦ τόμου εἶναι ὅτι τὸ σύνολον τῶν ἐν αὐτῷ κειμένων παρατίθεται τόσον εἰς τὴν ἑλληνικὴν ὥστον καὶ εἰς πιστὴν ἄγγλικὴν μετάφρασιν.

ΠΕΝΘΗ

ΤΕΤΤΗ Λ. ΝΟΜΙΚΟΥ

Σεβαστή Δέσποινα τῆς ναυτικῆς μας Οἰκογενείας ἡ Τέττη Λουκᾶ Νομικοῦ ἀπεδήμησεν εἰς Κύριον, ἀκολουθήσασα τὸν ἀλη-

σμόντον σύζυγον τῆς Λουκᾶν Νομικόν, ἀποδιώσαντα πρὸ ἔτῶν.

Ηύτυχησεν ἡ καλὴ Μητέρα νὰ ἴδῃ τὰ τέκνα τῆς ἀναπτυσσόμενα, κρατήσαντα εἰς ἐπίζηλον βαθὺν τὸ ὄνομα τῆς Οἰκογενείας, τὰς ὠραίας παραδόσεις αὐτῆς καὶ τὰ παραδείγματα τῶν γονέων.

Συνεκφερούσης ὅλης τῆς ἁδῶ ναυτικῆς οἰκογενείας ἡ κηδεία τῆς καλῆς Μητέρας ἔλαβε χώραν τὴν 3ην Αὔγουστου ἀπὸ τὸν ἵερὸν ναὸν τοῦ Ἀγίου Σπυρίδωνος τοῦ Πειραιῶς, ἀπὸ τὸν ναὸν εἰς τὸν ὅποιον δὲν παρέλειψεν ἡ σεβαστὴ Δέσποινα ἐπὶ συναπτάς δεκατριάδας νὰ προσεύχεται.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» διαδιδάζουν τὰ θερμά των συλλυπητήρια εἰς τὴν Οἰκογένειαν τῆς προσφιλούντων Μητρός.

λιμένος.

ΑΚΤΙΟΝ: 'Απὸ Γδυνία διὰ Νιγηρίαν μὲ φορτίον τσιμέντου, ἐνῶ ἦτο παραβεβλημένον εἰς τὴν λεκάνην τοῦ Χόλτενσου, ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Ιντιγκα», υποστάνταν ἐλαφρὰς ζημιάς. Ἀμφότερα τὰ σκάφη συνέχισαν τὸν πλοῦν τῶν.

ΑΛΑΜΑΡ (κ.): 'Αποπλεύσαν ἔξι Ούλσαν τὴν 29ην Ιουλίου, διὰ Μπαγκόδηκ, μὲ φορτίον 9.149 τόν. λιπασμάτων, ἔμειας καὶ γενικῶν, προσήραξεν ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ τὴν 31ην Ιουλίου, εἰς πλάτος 33.30'00'', βόρειον καὶ μῆκος 126.55'00'', ἀνατολικόν, παρασυρθὲν ὑπὸ τοῦ τυφῶνος «Γουέντου».

ΑΝΤΖΙ: 'Απὸ Κορίν διὰ Ντάς Αἴλαν, ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸν κνωδακοφόρον ἄξονα τῆς προστηρίου μηχανῆς καὶ κατέψυγεν εἰς Βομβάνην τὴν 4ην Αὔγουστου δι' ἐπιθεώρησιν.

ΓΙΩΡΓΟΣ Π. (κ.): 'Αφιχθὲν εἰς Μονρόβια τὴν 30ην Ιουλίου, ἀνέφερε προσάραξιν καὶ διαρροήν, ἐζήτησε δὲ ἐπιθεώρησιν ὑπὸ δύοτον.

ΕΛΕΝΑ I (κ.): 'Αποπλεύσαν ἔξι Εἰλάτ τὴν 18ην Ιουλίου διὰ Ντώρμπαν μὲ φορτίον νιτρικοῦ ἀλατος καὶ ποτάσσης, προσήραξεν ἐπὶ κοραλιογενῶν ἀβαθῶν εἰς πλάτος 27.59' βόρειον καὶ μῆκος 34.29'' ἀνατολικόν τὴν 20ην Ιουλίου. Τρεῖς προσπάθειαὶ ἀνελκύσεως του τῆς δοθείσας ρυμουλκοῦ ἀπέτυχον. Ἐπιθεωρήης ἀπέβη τοῦ σκάφους τὴν 28ην Ιουλίου καὶ δύται ἀνέφερον ὅτι δὲν ὑπῆρχον ἐμφανεῖς ζημιαὶ εἰς τὸν πυθμένα. Κατὰ τὰς προσπαθείας ἀνελκύσεως ὑπέστη ζημιάς ἡ μηχανή. Τελικῶς ἀνειλκύσθη καὶ ἐρρυμούλκηθη εἰς Εἰλάτ τὴν 7ην Αὔγουστου.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (ρὸ - ρὸ): 'Αφιχθὲν εἰς Πόρτ Κάστρις τὴν 28ην Ιουλίου ἀπὸ Ιαπωνίαν. Οἱ ἀπόπλους του καθιστέρησε λόγω βλάβης τῆς πρυμναίας θυρογεφύρας. Τὴν 2αν Αὔγουστου ἀπέπλευσεν, ἀφοῦ ἀποκατεστάθη ἡ βλάβη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ (κ.): 'Ηγκυροβόλημένον εἰς Μόζι, παρεσύρθη ὑπὸ ίσχυρῶν ἀνέμων τὴν 31ην Ιουλίου καὶ προσέκρουσεν, ὑποστάνταν ζημιάς εἰς τὰ δεξιά ἐλάσματα τῆς πρύμνης.

ΕΥΤΕΡΠΗ (θαλαμηγός): 'Υποστάν πυρκαϊῶν τὴν 22αν Ιουλίου, ἐδυθίσθη ἔξωθι τοῦ Καλαμακίου.

ΘΕΟΝΙΚΑ (κ.): 'Απὸ Πειραιᾶ, μὲ φορτίον ξυλοπολού, ἡγκυροβόλησεν ἔξωθι τοῦ Λέγκορη, ἀλλὰ παρεσύρθη ὑπὸ καταγίδος καὶ προσήραξεν ἐπὶ βραχώδους ἀκτῆς τὴν 7ην Αὔγουστου. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος, παραλόφθην ὑπὸ πλοηγίδος. 'Η κατάστασίς του κρίνεται ἐπικίνδυνος.

ΙΟΥΛΙΣ ΚΕΑΣ (φέρρυ): Προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Λαυρίου τὴν 27ην Ιουλίου, ὑπόσταν σοβαρὰς ζημιάς εἰς τὸν πυθμένα. 'Ανελκυσθὲν ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς προβολῆτα, ὅπου ἐπεσημάνθη διαρροή. Τὴν 30ην Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ Πειραιᾶ πρὸς δεξιαμενισμόν.

ΚΑΒΟ ΣΤΑΡΑΣ: 'Απὸ Δυτικὴν Αφρικὴν διὰ Μπουένος Αὔρες, ὑπὸ ἔρμα, τὴν 4ην Αὔγουστου ἀνέφερε διαρροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον εἰς πλάτος 05.18'00'', νότιον καὶ μῆκος 21.34'12'' δυτικόν. 'Η μηχανή ἐκτὸς λειτουργίας. Τὸ ρυμουλκὸν «Τίταν» ἔσπευσε πρὸς παροχὴν δοθείας.

ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ ΤΟΥ «ΑΜΟΚΟ ΚΑΝΤΖΙ» ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΡΥΠΑΝΣΙΝ

Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἀνακρίσεως διὰ τὸ διτύχημα τοῦ «Αμόκο Καντζί», ἡ Γαλλικὴ Γερουσία κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι οἱ πλοιοκτῆται τοῦ σούπερ τάνκερ φέρουν τὴν πλήρη ἀστικὴν εὐθύνην ἀποζημιώσεως ὅλων ἐκείνων οἱ ὅποιοι ὑπέστησαν ζημιάς ἐκ τῆς ρυπάνσεως. 'Η σχετικὴ ἔκθεσις ὑπολογίζει τὰς ζημιὰς αὐτὰς ὅπως τῶν 60 ἑκατ. λιρῶν Αγγλίας.

Περαιτέρω, ἡ ἔκθεσις προτείνει τὴν διεθνῆ συνεργασίαν κατὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν σηματῶν εὐκολίας καὶ πρὸς μείωσιν τῶν κινδύνων τῆς διεθνούς Ναυτιλίας.

ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ «ΕΛΕΝΗ Β.»

Τὰ μέτρα διὰ τὴν ἀποφυγὴν ρυπάνσεως

καί, ἐν συνεχείᾳ, τῆς διαθίσεως τοῦ πρωραίου τριμήτου τοῦ ἑλληνικοῦ δεξιαμενοπλοίου «Ἐλένη Β.», ὅπερ ἀπέκοπή εἰς δύο κατόπιν συγκρούσεως, ἔξωθι τοῦ Νόρφολκ τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον, ἐκόστισαν περὶ τὰ 2 ἑκατ. λιρῶν εἰς τὴν βρετανικὴν Κυδέρνησιν, ἡ ὁποία σκοπεύει νὰ ἀνακτήσῃ τὸ ποσὸν αὐτὸν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτας καὶ τοὺς ἀσφαλιστάς.

ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΝΑΥΑΓΩΝ

Τὸ ἑλληνικὸν πλοίον «Γκομάζα», ὅπερ περισυνέλεξε τοὺς 42 ναυαγούς τοῦ ὀλλανδικοῦ φαλανιοθηρικοῦ εἰς τὰ ὑδατα τοῦ Νοτ. 'Ατλαντικοῦ, ἀπέδιβασε τοὺς ναυαγούς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Φουντσάλ. Οἱ διασωθέντες ἦσαν διαφόρων ἔθνικοτήτων. 'Ησαν Πορτογάλοι, Νοτιο-Αφρικανοί, Νεοζηλανδοί, Ιάπωνες καὶ Ισπανοί.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ: 'Απὸ Ντητρόϊτ μὲ φορτίον ρυισμάτων σιδήρου, ἀνέφερεν αὐτοανάφλεξιν τοῦ φορτίου κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Πασάγγεις τὴν 23ην Ιουλίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη διὰ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακος καὶ τὴν 28ην Ιουλίου ἤρχισεν ἡ ἐκφόρτωσις ἡτοῖς ἀνεμένετο νὰ περιστωθῇ μετά 10ήμερον.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (π.): 'Απὸ Βρέμην διὰ Κουβείτ έμφορτον, προσήραξεν εἰς πλάτος 29.04'48'' βόρειον καὶ μῆκος 48.29'42'' ἀ-

νατολικὸν, τὴν 30ην Ιουλίου. Δὲν ἀνεφέρθη διαρροή. Προσπάθειαὶ ἀνελκύσεως του ἀνευδομένων τοῦ Λαυρίου, τοῦ Λέγκορη, ἀλλὰ παρεσύρθη ὑπὸ καταγίδος καὶ προσήραξεν ἐπὶ βραχώδους ἀκτῆς τὴν 7ην Αὔγουστου. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος, παραλόφθην ὑπὸ πλοηγίδος.

ΑΚΡΙΤΑΣ: Τὴν 2αν Αὔγουστου ἀνεκοινώθη εἰς Σιγκαπούρων ὅτι τὸ ἑλληνικὸν μπ. κάρριερ «Ἀκρίτας» συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δεξιαμενοπλοίου «Επερμίνα Σαμούντρα XIV», τὸ ὁποίον ἦτο ἡγκυροβολημένον ἔξωθι τοῦ

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

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

ΚΩΣΤΑΘΗΝΑ: Περὶ προσαράξεως τοῦ ὄποιου ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀφοῦ ἔξεφορτώθη μέρος τοῦ φορτίου του ἡττλήθησαν τὰ ὕδατα ἀπὸ τὰ κύτη 4 καὶ 5, ἐνώ ἐσυνεχίζετο ἡ ἀντλησις ἀπὸ τὰ No. 1, 2 καὶ 3 τὴν 2αν Αὐγούστου. Τὸ πρυμαῖον τῆμα τοῦ σκάφους ἀπεκολλήθη. Τὴν 5ην Αὐγούστου, δύμας, ἐσημειώθη ρῆγμα εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ μηχανοστασίου, ὅπερ κατεκλύσθη δι' ὕδατων. Τὸ πλήρωμα, διὰ λόγους ἀσφαλείας, ἐπειδιάσθη τοῦ ρυμουλκοῦ «Φρισία», τὸ ὄποιον κατέβαλε προσπαθείας ἀνέλκυσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ.

ΚΩΣΤΗΣ Μ. (τέως «Ἀντώνιος Κ.»): Προστράξεις κενόν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς νήσου Θηρασία τὴν 27ην Ἰουλίου. Διαρροή εἰς τὰ κύτη, ἀλλὰ τὸ μηχανοστάσιον στεγανόν. Ανελκυσθὲν ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἀστέρι» τὴν ἐπομένην, ἐρρυμουλκήθη εἰς Πειραιά τὴν 29ην Ἰουλίου δι' ἐπισκευαίς.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Ἀπὸ Κέμι δι' Ἑλλάδα μὲ φορτίον ἔλειας, ἀφίχθη εἰς Βρέστην τὴν 29ην Ἰουλίου μὲ κλίσιν, λόγω εἰσροής ὑδάτων εἰς τὰ κύτη φορτίου. Τὴν ίδιαν ημέραν ἐδεξαμενίσθη. Οἱ πλοιοκτήται προσέτειναν τὴν συνέχισιν τοῦ ταξιδίου μὲ τὴν δοήθειαν ἀντλίας, καθὼς δὲν ὑπῆρχον ἐμφανεῖς ζημίαι εἰς τὸ σκάφος καί, προφανῶς, ἡ διαρροὴ ὠφείλετο εἰς κακήν λειτουργίαν τῶν βαλδίων παραλαβῆς ἔρματος.

ΜΑΡΤΖΟΠΗ Υ.: Ἀπὸ Στεττίνον διὰ Κουδεῖτ μὲ γενικού φορτίου, προσήγγισεν εἰς Λαύριον ὅπου τὴν 2αν Αὐγούστου παρεσύρθη ὑπὸ ισχυρῶν ἀνέμων καὶ προστράξεν. Ανειλκύσθη ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἀστέρι» δάσσει συμφωνητικού Λόγδης ἀνοικοτοῦ τύπου καὶ ἡγκυροδόλησεν ἐκ νέου. Ἐπιθεώρησις ὑπὸ δύτου δὲν ἀπεκάλυψε σοδαράς ζημίας.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: Δεχθὲν πρόσκρουσιν ὑπὸ ἔτερου μπάλκ κάρριερ εἰς Μπουένος «Αὔρες», τὴν 21ην Ἰουλίου, ὑπέστη ἐλαφράς ζημίας εἰς τὰ ἔλαματα.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ: Αφίχθην εἰς Κέιπ Τάουν τὴν 7ην Αὐγούστου ἀπὸ Ρεύνιον, ἀνέφερε ζημίας εἰς γεννήτριαν.

ΠΟΠΗ Μ.: Ἀπὸ Ρουέν διὰ Πόρτ Σάϊδ, μὲ φορτίον σακγάρεως, ἔγκατελείθη ὑπὸ τοῦ πληρωμάτος τὴν 5ην Αὐγούστου, λόγω διατροφῆς εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Τὸ δεξαμενόπλοιον «Γκλόμπτικ Βένους» ἀνέλαβε τὴν ρυμούλησιν τοῦ ἔγκαταλειθέντος σκάφους τὸ ὄποιον, δύμας, ἐδύθισθη ἐνώ ἐρρυμουλκεῖτο εἰς πλάτος 37.04' βόρειον καὶ μῆκος 05.04' ἀνατολικόν. Τὸ πλήρωμα, σῶν ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου, ἀφίχθη εἰς Ἀρζοῦ τὴν 7ην Αὐγούστου.

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ: Συνεκρούσθη μὲ δύο μι-

κρά ἀλιευτικά εἰς Μάρ ντελ Πλάτα τὴν 1ην Αὐγούστου.

ΣΑΝΛΑΚ (κ.): Εἰς Λίμπρεδι τὴν 21ην Ἰουλίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν γερανὸν No. 2.

ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ: Ἀπὸ Κίναν διὰ Κωνστάντζαν, μὲ 13.780 τόνους γενικού φορτίου, κατὰ τὴν διέλευσιν τοῦ ἐπὶ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ τὴν 29ην Ἰουλίου συνεκρούσθη μὲ ἐκσκαφέα, τὸ ὄποιον ἐδύθισε. Τὸ πλήρωμά του διεσώθη, πλὴν ἐνός. Τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν πρώραν καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Πόρτ Σάϊδ.

ΣΤΑΡ ΠΡΑΪΝΤ: Ἀπὸ Ἀμερέρσαν διὰ Νέαν Υόρκην, προστράξειν εἰς τὸ ποταμὸν Σέλντε τὴν 31ην Ἰουλίου. Ανελκυσθέν τὴν ίδιαν ἡμέραν ἀνευ δοηθείας, ἡγκυροδόλησεν εἰς Φλώσιγκ δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἀκολούθως συνέχισε τὸ ταξίδιόν του.

ΣΥΝΑΥΤΙΛΙΑ: Ἀπὸ Ἀλεξανδρείαν διὰ Ἀμεδύργον, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δανικοῦ δηζελοπλοίου «Ἀνδρέας Μπόοε», εἰς ἀπόστασιν 24 μίλιων δυοειδινήκως τοῦ ἀκρωτηρίου Αγίου Βίκεντο τὴν 28ην Ἰουλίου. Τὸ δασικὸν σκάφος ἐδύθισθη, ἐνώ τὸ πλήρωμά του περισυνέλληγε ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ τὸ ὄποιον ἀφίχθη εἰς Ἀμερέρσαν τὴν 1ην Αὐγούστου.

ΣΥΡΑ: Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δεξαμενόπλοιον «Μόμπιλ Βίτζιλαντ» εἰς Μπωμόντ τὴν 13ην Ἰουλίου. Ακολούθως ἐπλεύσειν εἰς Κοατζακοάλκος πρὸς ἐκφόρτωσιν δημητριακῶν. Ἐκεῖ ἐπιθεωρήθη καὶ ἀπεκαλύφθησαν ζημίαι εἰς τὰ ἔλαματα, τὰ κιγκλιδώματα καὶ τὰς σωσιδίους λέμβους κειμένας εἰς τὴν ἀριστεράν πλευρᾶν τοῦ σκάφους.

ΣΥΡΟΣ: Τὴν 3ην Αὐγούστου ἀνέφερεν εἰς Μπουένος «Αὔρες ζημίας εἰς τοὺς στροβιλοφυστήρας τῆς πρωστηρίου μηχανῆς. Ανελήφθησαν ἐπισκευαί.

ΤΑΛΑΒΕΡΑ: Ἀπὸ Μπουένος «Αὔρες δι'

Ἄσαλμποργκ, μὲ μέρος φορτίου, προσήραξεν εἰς τὴν εἰσοδον τοῦ λιμένος προορισμού του τὴν 30ην Ἰουλίου. Ανελκυσθέν τὴν 2αν Αὐγούστου ἀνευ δοηθείας ἐπλεύσειν εἰς Ἀσαλμποργκ. Ἐπιθεώρησις ἀπεκάλυψεν ἀσημάντους μόνον ζημίας.

ΤΕΛΑΜΩΝ: Λόγω μηχανικῆς βλάβης, συνεκρούσθη εἰς Λάργος μετὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ δηζελοπλοίου «Παλαμύρα» καὶ τοῦ δρετανικοῦ «Περσέν», τὰ ὄποιας ήσαν ἡγκυροδόλημένα. Τὸ «Τελαμών» ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸ ἐκ σημέντου φορτίου του λόγω διαρροῆς. Τὴν 28ην Ἰουλίου ἀνεκοινώθη ὅτι ἐπραγματοποιεῖτο ἐκφόρτωσις τοῦ σκάφους.

TZO·INT BENTSIOSYR (κ.): Εἰς Αὐγούστου τὴν 2αν Αὐγούστου, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ κύτος No. 4. Τὸ πῦρ κατεστάλη αὐθημερόν. Ἡ αἵτια τῆς πυρκαϊᾶς ἀγγωναστος, δεδομένου ὅτι ὁ μόνος παρὼν εἰς τὸ μηχανοστάσιον ὑπέστη ἐγκαύματος καὶ μετερέθη εἰς νοσοκομεῖον. Τὸ σκάφος, τὸ ὄποιον μετέφερε πλήρες φορτίον, προστράχθη σκοπτίμως, ἐπὶ ἀμμάδων βυθοῦ. Οἱ πλοιοκτήται σκέπτονται νὰ προδούν εἰς μεταμόρφωσιν τοῦ μὴ βεβλαμένου φορτίου πρὸ πάσης προσπαθείας ἀνελκυσεως.

ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.): Τὴν 28ην Ἰουλίου ἀνέφερεν εἰς Ἀσσάμπτ ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὴν πρώραν (βαθεία ὀδόντωσις 2,40 μ. X 1,80 μ.), γεγονός ὅπερ ἐπηρέαζε ἀμεσα τὴν ἀξιοπλοΐαν του. Συνεστήθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαί.

ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II: Συνεκρούσθη λόγω δύμήλης μετὰ τοῦ ταναμαίκου δηζελοπλοίου «Τζέσαμιν» τὴν 5ην Αὐγούστου καὶ ἐδύθισθη εἰς πλάτος 36.58' βόρειον καὶ μῆκος 02.00' ἀνατολικόν. Τὸ πλήρωμα τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ παρελήφθη σῶν τοῦ «Τζέσαμιν».

H NAYLAGORΑ

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Εἰς ἀπαιτισιδόρους προβλέψεις διὰ τὴν ἔξελιξιν τῆς Οἰκονομίας καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν πλουσίων χωρῶν, προβαίνει ὁ ΟΟΣΑ. Ἡ πραγματικὴ ἀνάπτυξις εἰς τὰς 24 διοικητικάς χώρας-μέλη τοῦ Ὀργανισμοῦ ὑπολογίζεται εἰς 3.5% διὰ τὸ τρέχον ἔτος (εἰς τὰ αὔτα ἐπίπεδα τοῦ 1977), χωρὶς νὰ ἀναμένεται δελτίωσις κατὰ τὸ πρώτον ἡμισεον τοῦ 1979. Ἡ ἀνεργία παραμένει στάσιμος εἰς τὸ 5.25%. Αἱ ισχυραὶ οἰκονομικῶν χώραι

ἀκολουθῶν συντηρητικὴν τακτικὴν ἐκ φόδου ὅτι ἡ ἀπάκαμψις θὰ δημιουργήσῃ νέας πληθωριστικάς τάσεις.

Οπωσδήποτε, ὁ συντηρητισμὸς συνέβαλεν εἰς τὸ νὰ μειωθῇ ὁ πληθωρισμὸς ἀπὸ 8% τὸ 1976 καὶ 1977 εἰς 7% κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Εἰς τὴν Γερμανίαν ἡ πραγματικὴ ἀνάπτυξις τοῦ 1978 τοποθετεῖται εἰς τὸ 2.5% μόλις. Εἰς τὴν Ἀμερικήν 3.75%, μὲ ἐπιβράδυνσιν τὸ πρώτον ἑξάμηνον τοῦ 1979 (ἀλλὰ χωρὶς νὰ σημειωθῇ ὑφεσις). Εἰς τὴν

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, 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

'Ιαπωνίαν ύπολογίζεται 5.5% έναντι του στόχου 7%.

"Απασαί αἱ προβλέψεις ἀποκλείουν τὰς ἐπιπτώσεις ἐκ τῶν νέων μέτρων, προταθέντων εἰς τὴν διάσκεψιν κορυφῆς τῆς Βόνης, δεδομένου ὅτι αἱ ἐπιπτώσεις αὐταὶ δὲν ἀναμένεται νὰ εἶναι αἰσθηταὶ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους ή, ἔστω, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1979.

Εἰς τὴν Κοινήν 'Αγοράν, αἱ Κυβερνήσεις λαμβάνουν σύντονα μέτρα ἵνα ἐπιτύχουν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξην πλησιέστερον εἰς τὸ 4%, κατὰ μέσον δρού, ἔναντι τῆς πρὸς τὸ παρόν ἀναμενομένης ἀναπτύξεως ἐκ 3% διὰ τὸ 1979. 'Απὸ τὸν ΟΟΣΑ ἐκφράζεται ἡ ἀποψίς ὅτι τοῦτο εἶναι ἀπολύτως ἐφικτόν.

'Ως ὑγιέστεραι οἰκονομικῶς χώραι ἔκ τῶν μελῶν τοῦ ΟΟΣΑ ύπολογίζονται ἡ Δυτικὴ Γερμανία, ἡ 'Ιαπωνία, καὶ ἡ 'Ολλανδία, ἐνῷ ὁ Καναδᾶς, ἡ 'Ιταλία, ἡ Γαλλία καὶ ἡ Βρετανία θεωρεῖται ὅτι εὐρίσκονται εἰς κατάστασιν ἀναρρώσεως. 'Η Γαλλία, πάντως, ἀναμένεται νὰ ἐπιτύχῃ τὸν ὑψηλότερον ρυθμὸν ἀναπτύξεως κατὰ τὸ τρέχον ἔτος (3.25%) ἐξ ὅλων τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ἔναντι 2.75% τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Κατὰ μέσον δρού, αἱ εὐρωπαϊκαὶ χώραι μέλη τοῦ 'Οργανισμοῦ ἀναμένεται νὰ σημειώσουν ἀνάπτυξην τῆς τάξεως τοῦ 2.5% τὸ 1978, μὲ τὴν Σουηδίαν εἰς τὴν τελευταίαν θέσιν (0.5%).

Αἱ προπτικαὶ εἶναι πλέον δυσμενεῖς διὰ τὰς ὀλιγότερον ἀνεπτυγμένας χώρας. 'Η Βραδεΐα ἀνάπτυξης συνωδεύετο ἀπὸ χαλάρωσιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. 'Ο ρυθμὸς αὐξήσεως τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὰς πλουσιὰς διοικηνικὰς χώρας ἐμειώθη ἀπὸ 14% τὸ 1976 εἰς 5% τὸ 1977, ἐνῷ τὸ αὐτὸ ποσοστὸν προβλέπεται νὰ σημειωθῇ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Κατ' ἀκολουθίαν, τὰ Ἐλλείμματα τῶν πτωχοτέρων χωρῶν διογκούνται. Τὸ πλεόνασμα εἰς τὰς χώρας τοῦ ΟΠΕΚ συρρικνύοται — ἀπὸ 39 δισ. δολαρία τὸ 1976 ἀναμένεται νὰ ἔχῃ μειωθῆ ἐις τὰ 16 δισ. δολ. λήγοντος τοῦ πρώτου ἑξαμήνου τοῦ 1979. 'Άλλ' εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν καὶ τὰς ισχυρὰς εὐρωπαϊκὰς οἰκονομίας ἐπισημαίνονται ἔξαιρετικῶς ὑψηλὰ πλεονάσματα. 'Ο ΟΟΣΑ ύπολογίζεται ὅτι τὸ μικτὸν ἔλλειμμα τῶν ὀλιγότερον ἀνεπτυγμένων χωρῶν θά αυξηθῇ ἀπὸ τὰ 26.5 δισ. δολαρίων τοῦ 1977 εἰς 36 δισ. δολ. τὸ τρέχον ἔτος καὶ ἔτι τοις περιστέρω τὸ 1979. Αἱ πλούσιαις χώραι θὰ πρέπει νὰ μεριμνήσουν ὥστε νὰ μὴ ἔχαναγκασθοῦν αἱ πτωχότεραι εἰς συρρίκνωσιν τῶν οἰκονομιῶν των, ἵνα συμβαδίσουν μὲ τὸν βραδύτερον ρυθμὸν ἀναπτύξεως τῶν πλουσιῶν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΟΥ 150ΗΜΕΡΟΥ

'Ελαφρῶς ἀνατιμητικὴ — σταθερὰ πάντως — ἡ ναυλαγορά. Καλύτεροί πως ναῦλοι ἐπλρώθησαν διὰ δημητριακῶν τόσον διὰ τὴν Εὐρώπην, ὅσον καὶ τὴν 'Απω 'Ανατολήν. Ζωρότεραι καὶ αἱ χρονοναυλώσεις μεγάλων πλοίων, αἴτινες καὶ προεξοφλοῦν τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων.

'Η συμφόρησις εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τῆς 'Αργεντινῆς συνεχίζεται. Εἰς τὸν Κόλπον, τούναντίον, ἡ καταστάσις ἐβελτιώθη. Λόγος ὑψώσεως τῶν ναύλων, πρὸς τὸ παρόν, ἀπὸ τὸν Κόλπον, δὲν δικαιολογεῖται.

'Αρκεταὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν, χωρὶς νὰ ἀνακοινωθούν. Πλήρη, κατ' ἀκολουθίαν εἰκόνα τῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ὅσον ὀφορᾷ εἰς τὰ δημητριακά, δὲν ἐμφανίζουν αἱ ἀνακοινούμεναι ναυλώσεις. 'Ο πωαδήποτε, οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν ἥσαν καλύτεροι, γενικὴ δὲ κρατεῖ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι τὸ φθινόπωρον ἡ ναυλαγορά θὰ ἐπιδείξῃ θετικὴν τινὰ δελτίωσιν. Πολλά, δεδαίας, θὰ ἔχαρτησον ἀπὸ τὴν συγκομιδὴν τῶν χωρῶν τῆς 'Ανατολικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ρωσίας ιδιαιτέρω.

'Η πτώσις τοῦ δολλαρίου δημιουργεῖ ἐπιπρόσθετα οἰκονομικὰ προβλήματα διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς. 'Χρήσισαν δὲ ἀνακοινούμεναι ναυλώσεις εἰς λίρας 'Αγγλίας.

'Ἄξιοσημείωτοι αἱ ναυλώσεις διὰ σιδηρομετάλλευμα.

Οἱ ναῦλοι κατὰ τομεῖς είχον, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Ελαφρά πως ἡ δελτίωσις τῶν ναύλων διὰ σιτηρὰ ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν. 'Ολιγότερον ζωηρά ἡ κίνησις ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον.

'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν 'Οδησσόν ἢ τὸ Λένινγκραντ (Αὔγ.) 40.525 τόν. δολ. 11.50 φίστ. Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν 60.000 τόν. δολ. 6.00 καὶ 72.000 τόν. δολ. 5.90 φίστ. Διὰ τὸ Ιταλίαν 55.000 τόν. δολ. 6.60 φίστ., 'Ελλάδα (Θεσσαλονίκην) 32.000 τόν. δολ. 12.50 φίστ., 'Αλεξανδρειαν 74.000 τόν. δολ. 17.50 φίστ., 'Ιαπωνίαν 50.000 τόν. δολ. 10.50 (Σεπτ. - Οκτ.) καὶ 10.25 δολ. (Αὔγουστον) καὶ 50.000 τόν. δολ. 10.60 φίστ. (Αὔγ.), 26.000 τόν. δολ. 14.10 φίστ., 30.000 τόν. (Σεπτ.) δολ. 13.50 καὶ 17.142 τόν. (Αὔγ. - Σεπτ.) δολ. 19.45 φίστ. 'Ανατολικὴν ἀκτὴν Μεξικοῦ 20.000 τόν. δολ. 14.50 φίστ.

'Ορυζαὶ εἰς σάκους ἀπὸ Κόλπον διὰ Συρίαν 13.613 τόν. δολ. 47.000, μὲ 1.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 750 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

'Απὸ τὸ Τσάρτσιλ διὰ Τύνιδα 23.000 τόν. δολ. 18.00 φίστ. 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ 'Αγγλίαν (Μπέλφαστ) 16.000 τόν. δολ. 17.50 φίστ. Αὔγ. διὰ Γλασκώνη, Μπέλφαστ καὶ Λήθ 13.500 τόν. δολ. 17.65 διὰ Φρειδιαστράτ 15.000 τόν. δολ. 18.35 Αὔγουστον.

'Απὸ Μεγάλας Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ 'Ολλανδίαν 24.000 τόν. σύνολον, δολ. 14.00 καὶ 7.00 ἀντιστοίχως. Βασσάρον 17.000 τόν. σύνολον, δολ. 38.00 καὶ 31.00 ἀντιστοίχως.

'Απὸ Μπαϊ Κομώ διὰ 'Αγγλίαν (Τίλμπουρ) 35.832 τόν. δολ. 7.45 φίστ καὶ Βόρ. Γαλλίαν 30.000 τόν. δολ. 9.00. 'Απὸ 'Αγιον

Λαυρέντιον διὰ 'Αγγλίαν (Σήφορθ) 40.000 τόν. δολ. 7.35 φίστ.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Παρὰ τὴν συμφόρησιν, τὰς ἐργατικὰς ἀνωμαλίας, ναυλώσεις ἀρκεταὶ ἐκλείσθησαν ἀπὸ τὴν 'Αργεντινήν. 'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον ρεῖντζ, 14.000 τόν. δολ. 19.25 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Λεμησὸν ἄφ. 18.000 τόν. δολ. 24.70 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. διὰ Βηρυτὸν 12.500 τόν. δολ. 25.85 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

Δι' ἀνατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ 19.800 τόν., Αὔγ., δολ. 21.00 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ δυτικὴν ἀκτὴν Μεξικοῦ 20.000 τόν. δολ. 29.50 μὲ τοὺς αὐτοὺς δροὺς φορτεκφόρτωσεως. 'Απὸ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκα διὰ 'Ιαπωνίαν 24.000 τόν. Αὔγ. δολ. 24.00 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Δι' 'Ιαπωνίαν 21.000 τόν. δολ. 23.75 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐκφόρτωσιν.

'Απὸ Μπουένος 'Αύρες διὰ 'Αγγλίαν (Σήφορθ) 24.000 τόν. δολ. 18.00 Αὔγ., διὰ Σήφορθ 24.000 τόν. δολ. 19.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 6.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

'Απὸ Παρανάγκουα διὰ Ρεσίφε διὰ Καρόντε καὶ Μάλταν 11.650 τόν. δολ. 183.000 κατ' ἀποκοπὴν ζωτροφαί. 'Απὸ Ρίο Γκράντε ντὸ Σούλ διὰ Δανίαν Σεπτ. 13.613 τόν. δολ. 47.00 μὲ 1.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 750 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

Ζάχαρις : 'Απὸ ἀνατ. ἀκτὴν Γουατεμάλας διὰ Κόλπον 5.300 τόν. δολ. 9.75 φίστ.

'Απὸ Κούβαν διὰ Κίναν 11.050 τόν. δολ. 29.00 φίστ. Αὔγ. 'Απὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες διὰ Κόλπον διὰ Βόρ. Αμερικὴν 'Ατλαντικοῦ 11.000 τόν. δολ. 23.50 φίστ. Αὔγ.

Σιδηρομετάλλευμα : 'Απὸ Σέδεν 'Αϊλαντς διὰ Τάραντο διὰ Γένοβαν 65.000 τόν. δολ. 3.95 φίστ. Αὔγ.

Δημητριακά : 'Απὸ ποταμὸν Κολούμπια διὰ Σιγκαπούρην καὶ Μπακόκ 18.000 τόν. δολ. 17.00. 'Απὸ Καλιφόρνιαν διὰ 'Αλγέριον (σιτηρὰ) 16.000 τόν. δολ. 23.00 φίστ. 'Απὸ Λόγκ Μπήτης πετρελαιοπλακούντες διὰ Γάνδην - Ρόττερνταμ 34.000 τόν. δολ. 11.50 φίστ.

'Αλας : 'Απὸ Σέντραλ 'Αϊλαντ διὰ Λογκβιού 30.000 τόν. δολ. 200.000 κατ' ἀποκοπὴν Αύγουστον.

INDIA — AUSTRALIA CAP.

'Απὸ Μαπούτο ζάχαρις διὰ 'Αγγλίαν 15 χιλ. τόν. λίρες 9.75 φίστ. 'Απὸ ἀνατολ. ἀκτὴν 'Ινδίαν διὰ Γδύνιαν 21.500 τόν. δολ. διηρομετάλλευματος δολ. 11.75 φίστ. Αὔγ.

Τσιμέντα ἀπὸ Βόρ. Κορέαν διὰ 'Ινδίαν 11.000 τόν. δολ. 19.50 φίστ. Φωσφάτα ἀπὸ Καζαμπλάνκαν διὰ δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας 13.500

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 121529 AR

PHONE: 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

τόν. δολ. 21.05 με 1.000 τόν. έλ. έκφόρτ. Λιπάσματα από Έλλαδα ή Βουλγαρίαν διά δυτ. άκτην 'Ινδιας 10.000 τόν. δολ. 23. 50 φίος. Γαιάνθρακες από Πολωνίαν δι' Ιταλίαν 80.000 τόν. δολ. 2.75 φίο. Λιπάσματα από Πολωνίαν διά δυτ. άκτην 'Ινδιας 10.000 τόν. δολ. 30.50 φίος.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Περιόδου: Σκάφος 7.097 τόν., τού 1977, παράδοσις 'Απω Ανατολήν μετά Αύγουστου, διά 12 μηνας.

Σκάφος 26.197 τόν., τού 1976 διά 16-18 μηνας, παράδοσις Κόντινεντ δολ. 4.200 ήμερησίων.

Ταξίδια: Παράδοσις 'Ιαπωνίαν: Σκάφος 61.319 τόν., τού 1970.

"Ενα δύο κυκλικά Αύστραλίας παράδοσις και έπαναπαράδοσις Νότ. Ιαπωνίαν δολ. 2.35 τόν. τόν., 67.235 τόν., τού 1972.

Ταξίδιον Περσικού, δολ. 3.500 ήμερησ., περιλαμβανομένων διερταίμ, σκάφος 14.937 τόν., τού 1970, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ.

Ταξίδιον Ερυθράς - Περσικού - Σιγκαπούρης ρέιντ δολ. 3.450 ήμερησ., 20.974 τόν., τού 1960.

Ταξίδιον Κόντινεντ, μέσω Φιλιππίνων - 'Ινδονησίας, δολ. 3.000 ήμερησ., 50.350 τόν., τού 1971.

Παράδοσις 'Απω Ανατολήν: Ταξίδιον 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, παράδοσις 'Ινδονησίαν δολ. 3.150 ήμερησίων, 15.902 τόν., τού 1963.

Ταξίδιον Βορδώ - Αμβούργον ρέιντ παράδοσις Μπανάκ 3.750 δολ. ήμερησίων, 30.240 τόν., τού 1976.

Ταξίδιον Κόντινεντ, παράδοσις Σιγκαπούρην - Πενάγκ ρέιντ δολ. 3.975 ήμερησίων, πλέον 1.500 δολ. διερταίμ μηνιαίων, 28.649 τόν., τού 1978.

Ταξίδιον Δυτ. 'Αφρικής, παράδοσις Σιγκαπούρην δολ. 2.900 ήμερησ., πλέον 27.500 δολ. μπόνους, 12.580 τόν., τού 1965.

Ταξίδιον Καράτσι - Σιγκαπούρης ρέιντ, παράδοσις Ντίρεν δολ. 4.000 ήμερησίων, 38.600 τόν., τού 1967.

Ταξίδιον 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, παράδοσις Ντώρμπαν 3.900 δολ. ήμερησίων, 22.691 τόν., τού 1965.

Παράδοσις Μεσόγειον: Ταξίδιον Τζέντας, έπαναπαράδοσις Τζένταν, παράδοσις Βαρκελώνη δολ. 2.125 ήμερησ., 3.850 τόν., τού 1955.

Παράδοσις Θάλασσας σε αν: Ταξίδιον Ερυθράς - Καράτσι ρέιντ (έξαιρουμενός Σαουδ. 'Αραβίας) παράδοσις Κωνσταντίζαν δολ. 3.250 ήμερησ., 15.291 τόν., τού 1955.

Παράδοσις Γιβραλτάρ: Ταξίδιον Βορδώ - Αμβούργον ρέιντ (έξαιρουμενός Σαουδ. 'Αραβίας) παράδοσις Βαρκελώνη δολ. 2.125 ήμερησ., 15.291 τόν., τού 1955.

διον Πορτογαλίαν μέσω Νουαντχιμπού, δολ. 4.450 ήμερησίων, 44.600 τόν., τού 1968.

Κυκλικόν μέσω 'Ορενόκου - Κόλπου, Ατλαντικού, Βαλτικής, Μεσογείου και Μαύρης Θαλάσσης, παράδοσις Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ δολ. 2.40 τόν. τόν., 59.898, τόν., τού 1977.

Παράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ: Ταξίδιον Δυτ. 'Αφρικής, με άμεσον παράδοσιν Κόντινεντ, 4.350 δολ. ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταίμ, 14.935 τόν., τού 1970.

Ταξίδιον Γκάνας - Νιγηρίας ρέιντ, παράδοσις Φλάσιτικ, δολ. 4.400 ήμερησίως, πλέον 1.500 δολ. διερταίμ μηνιαίων, 14.900 τόν., τού 1973.

Ταξίδιον Νακάλα - Μομπάζα ρέιντ, παράδοσις Γκράβενεντ, λίρες 2.250 ήμερησίως, πλέον λίρες 775 μηνιαίων, διερταίμ, 15.964 τόν., τού 1967.

Κυκλικόν Μεγάλων Λιμνών, παράδοσις Κόντινεντ δολ. 3.900 ήμερησ., όψιδων παράδοσις Μεσόγειου δολ. 4.000 ήμερησίων, 28.024 τόν., τού 1966.

Ταξίδιον Βραζιλίας, παράδοσις Αγγλίαν, λίρες 4.300 ήμερησίως, 26.348 τόν., τού 1977.

Παράδοσις Βόρει: 'Αμερικήν: Ταξίδιον Πορτογαλίας, παράδοσις Χάμπτον Ρέδς δολ. 7.500 ήμερησίως, 93.000 τόν.

Ταξίδιον Καράτσι, μέσω Αγίου Λαυρεντίου, παράδοσις Κή Γουέστ, 5.500 δολ. ήμερησ., 74.107 τόν., τού 1967.

Ταξίδιον Κίνας, παράδοσις Κόλπου δολ. 5.450 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταίμ

ταίμ, 32.700 τόν., τού 1966.

Παράδοσις Βόρει: Ειρηνικόν: Ταξίδιον Νοτ. Κορέας, έπαναπαράδοσις έκτη, παράδοσις Βανκούμερ δολ. 5.250 ήμερησίως, 26.509 τόν., τού 1975.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Κίνησης ζωηρά είς τὴν ναυλαγοράν διά μεγάλα ιδίᾳ σκάφη. 'Από τὸν Περσικὸν ἐπληρώθησαν διά σκάφη 305.000 τόν. τὰ W28.625 δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ Σεπτ. καὶ διά σκάφη μικρότερά πως 240 - 275.000 τ. τὰ W30 Σεπτ. 'Από τὸν Περσικὸν, ἐπίσης, διά Μαλαισίαν 98.000 τόν. W53.25 Αὔγ. Τὰ W32.5 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 205.000 τόν. διά τὴν Δύσιν.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν καλὴ ἐπίσης κίνησις ναυλώσεων. Διά τὸν Κόλπον μέρος φορτίου 55.000 τόν. W96 Αὔγ. καὶ 63.000 τόν. W90 Αὔγ. Διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν ('Ατλαντικὸν) 29.000 τόν. W150 Αὔγ. ἐπίσης 68 χιλ. τόν. W72.5 Αὔγ. Μέρος φορτίου 57.500 τόν. διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν W108.5 καὶ μέρος φορτίου 70.000 τόν. W80 διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν. Διὰ τὴν Φορμόζαν 95.000 τόν. W52½ Αὔγουστον.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν 80.000 τόν. W63 ἀ.φ. καὶ 30.000 τόν. W120 ἀ.φ. Διὰ μεσογειακὸν προορισμὸν 95 χιλ. τόν. W70 Αὔγ.

'Απὸ τὸν Ερυθρὸν θάλασσαν διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν 80.000 τόν. W63 Αὔγ. 'Απὸ 'Ινδονησίαν διὰ δυτ. άκτην 'Ηνωμ. Πολιτειῶν 97.000 τόν. W47½ Αὔγουστον.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ: Τολέδο 13.500 τ. γεννημάτων Γλασκώδην, Μπέλφαστ, λίθ. \$ 17.65, φίο, με 3.000 τ. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 20-29.

ΤΑΥΡΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικοῦ (30 π. ψώθ.) \$ 14.50, φίο, με 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου 26-28.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 32.000 τόν. γεννημάτων Θεσσαλονίκην \$ 12.50, φίο, με 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 5-15.

ΚΑΜΙΛΑ Μ. (λιθ.): Σικάγον \$ 18.50, δύον Ντούπιορ \$ 19.50, φίο, με 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 9-15.

ΕΚΤΟΝ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 15.500 τόν. γεννημάτων διατολ. άκτην Μεξικοῦ \$ 9.75, δύον δυτ. άκτην \$ 14.50, φίο, με 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 20-30.

ΑΒΑΞ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων διατολ. άκτην Μεξικοῦ \$ 9.25, δύον δυτ. άκτην \$ 14.25, φίο, με 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 18-27.

ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΗΠΕΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 19.000 τόν. d.w. (992.000 κ.π.) φορτίου γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 360.000 φίο, με 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 12-20.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (μικτὸν): Βαλτιμόρην 40.000 τόν. οίτου Καράτσι \$ 17.06, μετέρημα φόρτωσιν, Αύγουστου 15-22.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 'Αμερικ. λιμένας

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

Καθαρισμοί, έπιδιορθώσεις τῶν ἐπανερχομένων ἐκ Λάγος πλοίων

Πρωτεραιότης εἰς τὰ ναυπηγεία

ΕΙΔΙΚΩΣ ΔΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΚΠΤΩΣΙΣ 20%

Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONEX"

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTF - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

ΤΕΛΞ ΗΕΛΙC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΟΙΚΙΑΣ: AVENIDA MESA Y LOPES 67, 15B 24ΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - 265.748, ΟΙΚΙΑΣ: 272.001

'Αντιπρόσωπος ἐν Έλλαδι: FIRST NAVIGATION COMPANY (Βασίλειος Βαρότσης)

ΜΠΟΥΜΠΟΥΑΤΙΝΑΣ 25 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 411.1100

Κόλπου 50.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 10.80. φίοτ. Αύγουστου 15—25.

TZΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ: Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσην "Αγ. Λαυρεντίου" 11.500 τόν. σιτου Μπάραρων \$ 37.50. Λίμνας, συμπλήρωσης μέ 1.200—1.500 τόν. \$ 30.50. φίο. με 1.250 τόν. έκφρωσιν, Αύγουστου 10—22.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ: "Ανα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσην Μπουένος "Αύρες 19.800 τ. γεννημάτων αντού, άκτην Μεξικού \$ 21. διών δυτ. άκτην \$ 24. έλ. έκφρωτικών, με 2.000/1.000 τόν. πορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 1—17.

ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ: Μπουένος "Αύρες 11.000 τ. ζαχάρεως είς σάκκους αιγυπτιακούς λιμένας Μεσογείου \$ 27.75. φίο. με 750/500 τόν. φορτοεκφρώσιν, \$ 2.500 διά σταλίος, Αύγουστου 7—14.

TZΩΝ ΓΡΕΓΟΣ: "Ενα/δύο λιμένας Ρίβερ Πλέιτ ούχι χορεύτορων Σάντα Φε 18.000—20.000 τόν. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού \$ 29.50. έλ. έκφρωτικών, με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 10—21.

ΤΣΑΡΙΤΥ: Ροζάριο και Μπουένος "Αύρες 12.000 τόν. γεννημάτων Βηρυτών \$ 25.85. έλ. έκφρωτικών, με 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφρώσιν Αύγουστου 10—12.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΥΔΡΑ: Κολούμπια Ρίβερ 18.000 τόν. σιτου Σιγκαπούρων και Μπαγκόκ \$ 17. φίο. με 1.500 τόν. έκφρωσιν, Αύγουστου 7—11.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (ΛΙΘ.): Λόγκ Μπήτς 34.000 τόν. κών πετρελαίου Γάνδην ή Ρότερνταμ \$ 11.05. φίο. 10.000/8.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 10—17.

ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: Βανκούμπερ 16.500 τόν. φωσφάτων Καράτι, \$ 22.50 με 2.000 τόν. έκφρωσιν, από έκαστον κόπος καθ' ήμεραν, Σεπτεμβρίου 15—25.

ΣΠΑΡΤΟ: Νέπουν Τέρμιναλ, Βανκούμπερ 16.500 τόν. φωσφάτων Καράτι, \$ 22.50 με 2.000 τόν. φορτωτών, 450 τόν. έκφρωσιν από έκαστον κόπος καθ' ήμεραν, Αύγουστου 20—27.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ: Σάν Φραγκίσκο Μπαΐν 18.500 τόν. παλαιοσιδήρων (έξαιρουμενων μηχανημάτων και απορριμμάτων μετάλλου) Ιαπωνίαν, \$ 18.37. φίο. με 2.500 τόν. έκφρωσιν, Αύγουστου.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΡΤΕΜΙΣ: "Άνατ. άκτην Ινδίας 21.500 τόν. μεταλλευμάτων Αμβούργον — Γδύνιαν, \$ 11.75. φίο. με 10.000/3.500 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 10—25.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΔΩΡΙΕΥΣ: Πολωνίαν 10.000 τόν. λιπασμάτων είς σάκκους δυτ. άκτην Ινδίας \$ 30.50. διών δυτού, άκτην \$ 30.85. φίο. με 1.250/650 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 21—31.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Μασσότο 15.000 τόν. ζαχάρεως γύμνα Λονδίνην ή Αίθερπουλ (29 π. 3 ίντσ.) λίρας 9.75. φίο. με 1.000 τόν. φορτωτών με μηχανικά μέσα, 750 τόν. έκφρωσιν, Αύγουστου 14—25.

ΗΑΙΟΣ: Στόρκ "Αίλαντ" 12.600 τόν. θεού δυτ. άκτην Ινδίας \$ 8.50. διών άνταλκήν άκτην \$ 8.65. φίο. με 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 5—12.

ΕΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΑΜΙΣ: 14.935 τόν. d.w. (669.000 κ.π. 13—13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 4.350 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Κόντινεντ άμεσος, έπαναπαράδοσης διν.

ΓΑΡΜΠΗΣ (μικτού λιθ.): 74.107 τόν. d.w. (45 π. 10% ίντσ. 2.898.767 κ.π. 15 μιλ. 68 τόν. ή 13½ μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1967) \$ 5.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Κέδ Οδού Αύγουστου 4 έπαναπαράδοσης Καράτι, μέσω Αγ. Λαυρεντίου.

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ: 3.850 τόν. d.w. (171.000 κ.π. 12 μιλ. 9 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1955) \$ 2.125 ήμερησίως, συμπερι-

λαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την άναχωρησην του πιλότου είς Ζυγούλιαν.

ΚΕ'ΠΠ ΠΡΑΓΙΑΝΤ: 14.900 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 23—24 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 4.400 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Φλόινικ Αύγουστου 1—6, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου είς Γκάνα — Νιγηρίαν ρέντς.

ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓΙΜ: 28.761 τόν. d.w. (1.208.253 κ.π. 14½ μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 3.975 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου είς Σιγκαπούρην Αύγουστου 3—8, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου είς Αγγλίαν, Αμέρεσαν — Αμεδούργον ρέντς.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: 27.000 τόν. d.w. (1.139.000 κ.π. 13 μιλ. 42—43 τόν. φιούελ διλ και 1.5 τόν. ντήζελ διλ τού 1961) \$ 6.100 ήμερησίως, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Στυκοπόύρης — Πενάγκ ρέντς Αύγουστου 16—21, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου είς Καράτι.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.649 τόν. d.w. (1.182.000 κ.π. 14½ μιλ. 38—40 τόν. φιούελ διλ και 2—2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1978) \$ 3.975 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Στυκοπόύρης — Πενάγκ ρέντς Αύγουστου 16—21, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου είς Καράτι.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ: 23.201 τόν. d.w. (1.070.000 κ.π. 15 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ τού 1978) \$ 4.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Στυκοπόύρης — Πενάγκ ρέντς Αύγουστου 16—21, έπαναπαράδοσης μετά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Νουαντίμπου.

ΤΖΕΡΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (εις τάξιμο τοάρτερ): 27.157 τόν. d.w. (1.139.000 κ.π. 12½ μιλ. 24 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 3.600 ήμερησίως, παράδοσης Ιαπωνίαν Στοίμος, έπαναπαράδοσης Μπορτνώ — Αμεδούργον ρέντς.

ΣΚΑΠΟΥΤΖΙΝΤ: 15.135 τόν. d.w. (676.750 κ.π. 13½—14 μιλ. 19 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.750 ήμερησίως, παράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου Αύγουστου 10—15, έπαναπαράδοσης Πολωνίαν.

ΜΑΡΠΗΜΑ ΧΡΗΣΤΟΣ: 15.291 τ. d.w. (709.802 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 45.582 κ.π. τών ντήζη τάνκς, 13 μιλ. 20—21 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1955) \$ 3.250 ήμερησίως παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Κωνσταντζαί, ένων δι' όντας και τα καύσιμα θάλασσαν πέρα από την άφιξην του πιλότου είς Πόρτα Σάδι, έπισης το δέλιο έδιλεύσεων Βοσπόρου, Αύγουστου 7—15, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου είς Ερυθράν θάλασσαν — Καράτι ρέντς, έξαιρουμενών Σατάν άλ. Αράπικ και Σαυδικής Αράπικ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ (κ.): 20.974 τόν. d.w. (1.024.891 κ.π. 14 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1960) \$ 3.450 ήμερησίως, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Μόρι Αύγουστου 1—4, έπαναπαράδοσης Έρυθραν θάλασσαν — Περσικόν Κόλπον — Σιγκαπούρην ρέντς.

ΕΛΛΑΣΤΑΝΙΑ: 12.580 τόν. d.w. (510.081 κ.π. 13½ μιλ. 17 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 2.900 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, πλέον \$ 27.500 δώρων (πό Κηλόνγκ) παράδοσης Σιγκαπούρην φράχες Αύγουστου, έπαναπαράδοσης δυτ. Αφρικήν.

ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ: 32.700 τόν. d.w. (1.534.700 κ.π. πλέον 61.000 κ.π. τών ντήζη τάνκς, 14½ μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 5.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Μόρι Αύγουστου 1—4, έπαναπαράδοσης Έρυθραν θάλασσαν — Σεπτεμβρίου 15, έπαναπαράδοσης Κίναν.

ΒΕΛΟΣ: 26.509 τόν. d.w. (1.200.000 κ.π. 14½ μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1975) \$ 5.250 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Βανκούμπερ ή Αίθερπουλ (28—31 ίντσ.) λίρας 6.000 διών άνταλκήν άκτην \$ 2.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Ούλιμπιγκτόν — Ντελαγουέρι ή Αγ. Λαυρεντίου 20—27, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΙΩΑΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ: 26.300 τόν. d.w. (1.160.000 κ.π. 15 μιλ. 34 τόν. φιούελ διλ τού 1977) \$ 4.200 ήμερησίως, παράδοσης Καζακόπλακαν διέσεως, έπαναπαράδοσης Χάρηπη — Ρουέν.

ΖΑΝ ΤΖΩΡΤΖ: 14.955 τόν. d.w. (29 π. 0% ίντσ. 693.900 κ.π. 14 μιλ. 24—25 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 3.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Μπαγκούκ Αύγουστου 21—25, έπαναπαράδοσης ζάτων ή Ντέρμπιταν ρέντς.

ΟΙΝΟΥΣΑΙ ΑΛΑΦΑ (κ.): 21.000 τόν. d.w. (14 μιλ. 39 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 6.100 ήμερησίως, πλέον \$ 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Καζακόπλακαν διέσεως, έπαναπαράδοσης Χάρηπη.

ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ: 13.530 τόν. d.w. (31 π. 2 ίτο. 610.000 κ.π. 12 μιλ. 16 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 2.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Ταϊθάν Αύγουστου 7—12, έπαναπαράδοσης διάτων και δύο ετών ή Στοίμον είς Ερυθράν θάλασσαν ή Λιμένας Κόλπου.

ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.: 14.775 τόν. d.w. (690.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 4.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Νέας Όρλεάνης ή διαπλέοντας Νέας Όρλεάνης με κατεύθυνση Γκάλιντον Αύγουστου 14—24, έπαναπαράδοσης μετά την άφιξην του πιλότου είς Μπαγκλαστές, μέσω άμερ. λιμένων Κόλπου.

ΘΕΑΝΤΩ Β. Σ.: 14.775 τόν. d.w. (690.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 4.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Νέας Όρλεάνης ή διαπλέοντας Νέας Όρλεάνης με κατεύθυνση Γκάλιντον Αύγουστου 14—24, έπαναπαράδοσης μετά την άφιξην του πιλότου είς Μπαγκλαστές.

ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ: 32.885 τόν. d.w. (1.320.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 3.850 ήμερησίως, παράδοσης νότιον Κορέαν Αύγουστου 22—30, έπαναπαράδοσης

PHONES: 675-4321, 323-0064

TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231

σις 'Αγγλίαν, Γιθραλτάρ — "Εσπεργκ ρέιντς.
ΑΡΙΑΝΑ: 40.404 τόν. d.w. (1.800 κ.π. 14½ μίλ. 49 τόν. φιούνε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 5.200 ήμερησίως, παράδοσις μετά την διανομή στον πιλότου είς Λένινγκραντ Αύγουστου 10—20, έπαναπαράδοσις Μπαγκλάντες — Σιγκαπούρη ρέιντς, μέσω 'Αγ. Λαυρεντίου.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (1.020.000 κ.π. 13—13½ μίλ. 33—35 τόν. φιούνε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1961) \$ 4.700 ήμερησίως, παράδοσις 'Αμερικαν, Ρότερνταμ, 'Αμετερταμ Αύγουστου 8—10, έπαναπαράδοσις Καλκούταν — Ταϊβάν ρέιντς.

ΜΑΡΥΛΙΝ Α.: 26.946 τόν. d.w. (34 π. 1.142.000 κ.π. 14 μίλ. 30 τόν. φιούνε διλ τού 1968) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσις κατά τη διάξινη είς πλοηγικόν σταθμὸν Κωνσταντζέας τέλος Αύγουστου — δράχης Σεπτεμβρίου, έξοδα κατά πολὺ εἰς δάσος πλοιοκτήτων, έπαναπαράδοσις Κινκαν.

ΣΑΝΤΟ ΠΑΙ· ΟΝΗΡ: 14.832 τόν. d.w. (13½ μίλ. 18 τόν. φιούνε διλ τού 1978) \$ 3.750 ήμερησίως, παράδοσις Τζωρτζάουν Αύγουστου 24.31, έπαναπαράδοσις 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, έν κυκλικὸν ταξιδίον διατολ. Καναδά.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΔΑΙΑ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ : Περισκόν Κόλπου 250.000 τόν. Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 26.5, Αύγουστου 5.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ: Καραϊβικὴν 33.000 τόν. 'Αμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκειλ 145, διψόν ἀκτοπλοΐκὸν Καραϊβικῆς Γουόρλντσκειλ 160, Αύγουστου 1.

ΑΘΗΝΗΚ (μικτόν): Καραϊβικὴν 65.000 τόν. μέρος φορτίου, διατολικὴν ἀκτὴν Καναδᾶ, Γουόρλντσκειλ 68.75, Αύγουστου 3.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Περισκόν Κόλπου 60.000 τόν. μέρος φορτίου, Νιώρηπαν, Γουόρλντσκειλ 75, Αύγουστου 1.

ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπου 260.000 τόν. Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 26.5, Αύγουστου 15.

ΑΡΓΟΛΙΣ (λιθ.): 53.520 τ. d.w. (τοῦ 1964) \$ 4.375 κατό τὸν d.w. τάξιμο τοδέτερεν ἐνός Ετους, Αύγουστου.

ΚΗΦΕΥΣ: Φρήπορτ 25.000 τόν. καθαρὰ Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκειλ 120, Αύγουστου 3.

ΘΕΟΔΟΧΟΣ: Σιντι Κερί 70.000 τόν. Νεάπολιν, Γουόρλντσκειλ 70, Αύγουστου 9.

ΜΑΡΙΑ: Μεσόγειον 80.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντσκειλ 55, Αύγουστου 2.

ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ: Φρήπορτ 18.000 τόν. μέρος φορτίου, Τζάκαρονθι, Γουόρλντσκειλ 210, 'Ισουλίου 30.

ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (λιθ.): 'Ανατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ 52.000 τόν. 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 97.5, Αύγουστου 1.

ΧΑΛΚΗ: Ράς Σουέιλ 62.000 τόν. μέρος φορτίου, Τεργέστην Γουόρλντσκειλ 86, Αύγουστου 1.

ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ: Καραϊβικὴν 25.000 τόν. κα-

θαρξ ἀμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκειλ 175, Αύγουστου 5.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λιθ.): Μπαχάμας 50.000 τόν. 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 100, ἐὰν θορεῖως γεφύρας Τζάρτζι Οδάσινγκτον Γουόρλντσκειλ 95, Αύγουστου 2.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Έκουαντρ 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 105, Αύγουστου 5.

ΤΙΝΑ: Περοικόν Κόλπον 340.000 τόν. πρός δύον, Γουόρλντσκειλ 22.25, Αύγουστου 19.

ΣΚΑΠΑΜΑΟΥΝΤ: Μεσόγειον 37.000 τόν. 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 80, Αύγουστου 3.

ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν): 'Ερυθρᾶ θάλασσαν 60.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκειλ 60, Αύγουστου 3.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.): Μπαχάμας 50.000 τόν. 'Αμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκειλ 92.5, Αύγουστου 3.

ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑ: Καραϊβικὴν 35.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκειλ 152.5, Αύγουστου 5.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ: Καραϊβικὴν 30.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 150, Αύγουστου 3.

ΝΙΤΣΑ: 27.870 τόν. d.w. (15 μίλ. 39.5 τόν. φιούνε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 6.0, δι' ἔως 9 μηνῶν ταξίδια, Αύγουστον.

ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ: Σιγκαπούρην 28.000 τόν. καθαρὰ Μπαγκόκ Γουόρλντσκειλ 220, Αύγουστου 9.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικὴν 32.000 τόν. 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 155, Αύγουστου 7.

ΜΑΡΙΑΜ: Καραϊβικὴν 50.000 τόν. μέρος φορτίου Ρίκο Γουόρλντσκειλ 122.5 διὰ δύο συνεγγὶ ταξίδια, Αύγουστου 4.

ΝΕΔΙ: Καραϊβικὴν 50.000 τόν. μέρος φορτίου Πουέρτο Ρίκο Γουόρλντσκειλ 123, διψόν 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 105, Αύγουστου 7.

ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ: Καραϊβικὴν 66.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 72.5, Αύγουστου 8.

ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β.: Κάδμαν 32.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 199, Αύγουστου 6.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (μικτόν): Καραϊβικὴν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 96, μέσος δροῦ Γουόρλντσκειλ 60, Αύγουστου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (λιθ.): Περοικόν Κόλπον 210.000 τόν. Ιταλίαν Γουόρλντσκειλ 28, Αύγουστου 12.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Μαύρην θάλασσαν 19.500 τόν. καθαρὰ 'Ινδιαν, Γουόρλντσκειλ 100, Αύγουστου 12.

ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Καραϊβικὴν 38.000

τόν. 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 6, Αύγουστου 6.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ.: Καραϊβικὴν 62.000 τόν. 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 92.5, Αύγουστου 6.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 78.000 τόν. 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 65, Αύγουστου 12.

ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ: Περοικόν Κόλπον 70.000 τόν. μέρος φορτίου Αύστραλιαν, Γουόρλντσκειλ 7.75 στόιον στήμα. Αύγουστον.

ΛΙΜΠΡΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβικὴν 30.000 τόν. καθαρά δυτ. 'Αφρικήν, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 160, Αύγουστον 17.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 105, Αύγουστον 15.

ΓΑΙΡΕΖΤΟΣ: 62.281 τόν. d.w. (τοῦ 1964) \$ 9.000 ήμερησίως διὰ τάξιμο τοδέτερεν 30 ήμερων, παράδοσις Αύγουστον.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: Καραϊβικὴν 58.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 95, Αύγουστον 8.

ΠΟΛΥΣ: Καραϊβικὴν 67.500 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 84, Αύγουστον 10.

ΣΥΜΦΩΝΙΚ (μικτόν λιθ.): Ντουμάι 145.000 τόν. Τρίνιντα Γουόρλντσκειλ 40, Αύγουστον 13.

ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (λιθ.): 'Ανατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ 50.000 τόν. 'Αμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 115, Αύγουστον 13.

ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν): Δυτ. 'Αφρικήν 80.000 τόν. 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκειλ 61.75, Αύγουστον 20.

ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: Κωνστάντζαν 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 70, Αύγουστον 13.

ΤΡΕΓΙΝΤ ΣΤΑΡ: Περοικόν Κόλπον 48.000 τόν. Χόκη Κόρκ Γουόρλντσκειλ 85, Αύγουστον 7.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ·ΥΘ: Καραϊβικὴν 70.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 72.5, Αύγουστον 8.

ΝΤΟΡΙΚ: Καραϊβικὴν 59.000 τόν. μέρος φορτίου Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκειλ 115, Αύγουστον 6.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΡΚΕΣ (λιθ.): Καραϊβικὴν 74.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 45, Αύγουστον 9.

ΜΑΡΙΑΜ: Καραϊβικὴν 68.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 72.5, Αύγουστον 8.

ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.): Καραϊβικὴν 57.500 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 108.5, Αύγουστον 8.

ΙΩΛΚΟΣ (λιθ.): Μπαχάμας 70.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, 'Αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 80, Αύγουστον 7.



Ημερολόγιο της Ελληνικής Πλοΐας

(Δ. = Διάνευσης — δ. = διήλθε — Ε. = Εφεύρεση — (δ.) = Διεξαγωνίστης — (μ.) = Μικτόνο)

| | | | | | | | |
|----------------------|----|-------|------------------------------------|-------------------|----|-------|------------------------------------|
| ΑΒΑΝΣ | 60 | 6640 | ά. Πειραιᾶ 24)7 διά Χαλκίδα | ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ | 74 | 18963 | δ. Γιβραλτάρ 20)7 διά Τσιδροτσίλ |
| ΑΒΑΞ | 62 | 11048 | ά. Πειραιᾶ 12)7 διά Κολομβία | ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ | 74 | 12498 | ά. Βουδάπηση 27)7 διά Καλκούταν |
| ΑΒΕΝΙΡ (δ.) | 52 | 11098 | έ. Καράτο 5)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ | 75 | 12498 | ά. Μπαρανίλια 7)7 διά Σ. Μάρτα |
| ΑΓΑΘΩΝ | 70 | 10008 | έ. 'Αιότι 1)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΙΤ | 57 | 8160 | ά. Μοντεβίδεο 17)6 διά Ρωσίαν |
| ΑΓΑΛΜΕΜΝΩΝ | 68 | 35477 | ά. Ρόττερνταμ 28)7 διά 'Αμβούργον | ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΣΕΣΤΙΚ | 74 | 12498 | ά. Γιουχάρια 6)7 |
| ΑΓΑΠΗΝ | 69 | 10006 | ά. Λάρνας 13)6 διά Λάγος | ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ | 74 | 12498 | ά. Σικάγο 17)7 διά Ντουλούθ |
| ΑΓΑΠΗΝ II | 53 | 1838 | ύπο παραλαβήν | ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ | 77 | 12498 | ά. Νταμάμ 24)7 |
| ΑΓΑΠΗΝ III | 53 | 2962 | άργει είς Καλαμάτα από 13)4 | ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ | 69 | 9025 | ά. Μπρούσμπουτελ 3)7 διά Ρίγα |
| ΑΙΓΑΕΛΑ ΜΑΙΡΗ | 64 | 14756 | ά. Σιγκαπούρην 25)7 διά Βιετνάμ | ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΙ-Ζ | 72 | 11702 | ά. Η. 'Ορλεάνη 26)7 |
| ΑΙΓΑΕΛΑ Φ. (δ.) | 59 | 15859 | έ. Ν. 'Υρκη 21)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ-ΙΒΕΡΥ | 71 | 15387 | ά. Πειραιᾶ 25)7 διά Γαλλίαν |
| ΑΙΓΑΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ | 62 | 9536 | έ. Σιγκαπούρην 17)7 διά 'Ιαπωνίαν | ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ | 76 | 12498 | ά. Αμπιτζάν 20)6 διά Λάγος |
| ΑΙΓΕΑΙΚΗ | 61 | 11048 | έ. Πασάγιες 23)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ | 75 | 12498 | ά. Π. φθ. Σπαήη 2)7 διά Βενεζουέλα |
| ΑΙΓΕΑΙΚΗ | 65 | 8374 | έ. Μπ. 'Αύρες 14)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ | 75 | 12498 | ά. Γιουχάρια 21)7 |
| ΑΙΓΕΑΙΚΗ | 50 | 3499 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ | 70 | 15387 | ά. Νταμάμ 8)7 διά Μπ. Σαπούρη |
| ΑΙΓΕΑΙΚΗ Γ. (δ.) | 69 | 90890 | άργει είς Πειραιᾶ από 13)9 | ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ | 74 | 12450 | ά. Τοιταγκόγκ 15)7 Σιγκαπούρην |
| ΑΙΓΕΑΙΚΗ Η. | 58 | 2667 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΓΙΑΤΟΣ | 77 | 9800 | ά. Πειραιᾶ 2)8 |
| ΑΙΓΕΑΙΝΑ | 63 | 10200 | έ. 'Αμβούργον 27)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ-ΙΟΝΗΡ | 69 | 9355 | ά. Τοιταγκόγκ 18)7 |
| ΑΙΓΕΑΙΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ | 59 | 5728 | άργει είς Χαλκίδα από 17)6)77 | ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΙ-ΙΝΤ | 70 | 9200 | ά. Ρόττερνταμ 29)7 |
| ΑΙΓΗΝΩΡ | 71 | 8721 | ά. Μπ. "Αύρες 6)7 διά 'Αλγύριον | ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ | 76 | 12498 | ά. Μπάραν 21)7 |
| ΑΙΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ | 59 | 12294 | ά. Θέσσαλη 21)7 διά Μόντρεαλ | ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ | 63 | 21609 | είς Δάντσιχ 23)5 (έπισκ.) |
| ΑΙΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ | 58 | 9364 | ά. Π. Σάδη 9)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 71 | 15204 | ά. Σουέτ 23)7 διά Τοιγκάτο |
| ΑΙΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II | 70 | 18628 | έ. Κοπέρ 23)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΣΕ-ΥΓΑΡ | 77 | 9800 | ά. Νταμάμ 26)7 |
| ΑΙΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ | 52 | 4138 | έ. Σουέτ 25)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΣΗΜΑΝ | 78 | 9800 | είς Μπιλμπάσ ύπο συμπληρώσων |
| ΑΙΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | 53 | 11222 | έ. 'Αιότι 22)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΥΟΠ | 71 | 11285 | ά. Γιουχάρια 27)6 διά Λουάντα |
| ΑΙΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | 54 | 8796 | έ. Παναμά 1)8 | ΑΙΓΑΙΣ ΣΟΝΙΚ | 73 | 12498 | ά. Τζέντα 19)7 |
| ΑΙΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | 57 | 10332 | έ. Π. Σάδη 16)7 διά Μοντάσσα | ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΟΡΙΤ | 70 | 9200 | ά. Σουέτ 27)7 διά Κίναν |
| ΑΙΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ | 67 | 11610 | έ. Σουέτ 28)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟ-ΙΚ | 71 | 11525 | ά. Μπάραν 18)7 |
| ΑΙΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | 56 | 7837 | έ. Παναμά 13)7 διά ΗΠΑ | ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ | 67 | 21697 | ά. Ντόθερ 24)6 διά Λευνγκράντ |
| ΑΙΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ | 66 | 8309 | έ. Μάλτα 20)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΤΑ-ΙΦΟΥΝ | 68 | 16702 | ά. Ρόττερνταμ 28)7 διά 'Αργεντινήν |
| ΑΙΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ | 53 | 8213 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ | 74 | 12498 | ά. Ντόρμπαν 7)7 διά Περισκόν |
| ΑΙΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.) | 55 | 18398 | άργει είς Πειραιᾶ από 28)4 | ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΘΗ | 69 | 9355 | ά. Ριγιάκα 22)7 διά Βαρκελώνην |
| ΑΙΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ | 62 | 16565 | πληροί Π. 'Ελλίζαμπεθ 26)6 | ΑΙΓΑΙΣ ΦΕ-ΙΜ | 69 | 9240 | ά. Κίπ. 'Άύρες 17)7 διά 'Ασάνα |
| ΑΙΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 55 | 8562 | ά. Μπάραν 25)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΦΙΟΥΡΙ | 61 | 13058 | ά. Θέσσαλη 23)6 διά Σ. Λορέντζο |
| ΑΙΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ | 58 | 9104 | ά. Μπαχρέν 25)7 διά 'Αμπου Ντ. | ΑΙΓΑΙΣ ΦΟΡΣ | 57 | 8957 | ά. Ντάρι 18)7 |
| ΑΙΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ | 55 | 5783 | άργει είς Πειραιᾶ | ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ | 69 | 9241 | ά. Βαρκελώνην 12)7 "Αιμοτέραμ |
| ΑΙΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ | 47 | 2685 | ά. Στεπτών 9)7 | ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ | 72 | 11285 | ά. Κόρτες 18)7 Π. Καρμπέλο |
| ΑΙΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 59 | 19797 | ά. Στεπτών 20)7 | ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ | 66 | 20455 | ά. Ντόρμπαν 9)7 διά Ρόττερνταμ |
| ΑΙΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 59 | 8067 | ά. Παρανάγουα 28)6 Π. Καμπέλο | ΑΙΓΥΠΤΟΣ | 45 | 3805 | άργει είς Πειραιᾶ από 6)6 |
| ΑΙΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 69 | 3972 | ά. Μασσαλίας 7)6 | ΑΙΗΒΟΝ | 66 | 14383 | ά. Κόπτη 21)7 |
| ΑΙΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 46 | 2414 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΑΙΗΣ ΑΟΥΣΤΡΑΛΙΑ | 77 | 13900 | ύπο παραλαβήν |
| ΑΙΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 51 | 1988 | ά. Κουβέτη 20)7 | ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) | 65 | 40043 | ά. Χάμπτον Ρ. 19)7 διά 'Αρούμπα |
| ΑΙΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III | 70 | 15345 | ά. Λουλέα 12)7 Γόνυια, Δάντσιχ | ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α. | 60 | 7563 | ά. Αλεξανδρέιαν 24)7 |
| ΑΙΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ | 62 | 9229 | ά. 'Αμβούργον 22)4 διά Λάγος | ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ. | 67 | 3016 | ά. Μαλάγκα 24)7 |
| ΑΙΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | 77 | 1573 | ά. Π. Κορτές 13)6 διά Χιούστον | ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ | 74 | 16000 | ά. Παναμά 20)7 διά ΗΠΑ |
| ΑΙΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ | 47 | 2775 | ά. Σουέτ 17)7 | ΑΙΟΙΔΑΝ ΓΟΥ-ΙΝΤ | 63 | 8368 | ά. Ταλκαχούσιον 10)7 |
| ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III | 43 | 1845 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΑΝ | 63 | 11502 | ά. Ταμπίκο 16)7 |
| ΑΓΚΟΥ | 59 | 7291 | ά. 'Αμπιτζάν 14)7 | ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΗ | 58 | 9292 | ά. Ντάρι 23)6 Νακάλα |
| ΑΓΓΛΟΣ | 63 | 9154 | έ. Ν. 'Ορλεάνη 25)7 | ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΚΑΥ | 78 | 10500 | ά. Τόμπα 23)7 |
| ΑΓΝΗ (δ.) | 57 | 21159 | έξιθι Καράτο 24)7 | ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΚΑΥ | 71 | 9885 | ά. Μόδιπιλ 6)7 διά Νιγηρίαν |
| ΑΓΝΗ | 62 | 9951 | ά. Μόντρεαλ 21)7 διά Βενεζουέλα | ΑΙΟΙΔΑΝ | 72 | 16313 | ά. Λίθερπολ 17)7 |
| ΑΓΡΑΜΠΕΛΗ | 67 | 5113 | έ. Μόντιλ 18)7 | ΑΙΓΑΙΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ | 56 | 7712 | ά. Θέσσαλη 5)7 διά Γαλάταις |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) | 66 | 32173 | ά. Ν. 'Υρκη 19)7 διά 'Αρούμπα | ΑΙΓΑΙΗΣ ΓΚΡΕ-ΙΖ | 56 | 6973 | ά. Σιγκαπούρη 22)7 διά Ρενίδιον |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ. | 58 | 5037 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)7 διά Πειραιᾶ | ΑΙΓΑΙΗΣ ΛΑΚ | 59 | 2722 | ά. Σεθλήην 20)7 διά 'Αλγύριον |
| ΑΔΑΜΑΣ | 69 | 10008 | έ. Παναμά 2)8 | ΑΙΓΑΙΗΣ ΝΤΙΟΥΤΥ | 56 | 10051 | ά. Μπρούσμπουτελ 16)7 διά Κούδα |
| ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ | 63 | 1824 | ά. Πειραιᾶ 29)7 διά 'Ιταλίαν | ΑΙΓΑΙΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 60 | 12808 | π. Σάδη 23)7 |
| ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ | 77 | 10459 | ά. Γένοβα 8)7 διά Ματανάζας | ΑΙΓΑΙΗΣ ΣΑΝ | 66 | 3024 | ά. Ρουέν 6)7 διά Κοτονού |
| ΑΔΕΦΟΤΗΣ | 68 | 14873 | ά. Ρ. Γκράντε 9)7 | ΑΙΓΑΙΗΣ ΣΑΞΕΣ | 65 | 22118 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)7 |
| ΑΔΕΦΟΤΗΣ | 67 | 6842 | ά. Κων/πολίν 12)4 | ΑΙΓΑΙΗΣ ΣΗΝΣΕ- | 65 | 3021 | ά. Τάραντα 24)7 διά Βαρκελώνην |
| ΑΔΩΝΙΣ | 59 | 12180 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)6 διά Χιούστον | ΡΙΤΥ (δ.) | 59 | 17947 | ά. Υρκη 28)7 |
| ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ | 58 | 9048 | μετων. «ΑΙΓΑΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ» | ΑΙΓΑΙΗΣ ΣΚΑΥ | 67 | 3020 | ά. Λιθόρνιο 7)7 διά Νέαπολιν |
| ΑΕΙΤΙΟΣ | 57 | 3220 | έ. Γουάρη 28)6 | ΑΙΓΑΙΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ | 63 | 12734 | ά. Κολόμπι 22)4 διά Κελλάγκ |
| ΑΕΤΟΣ | 72 | 3069 | ά. Π. Σάδη 23)7 | ΑΙΓΑΙΗΣ ΤΖΟΥ- | 56 | 8674 | έ. Τζιμπουτή 14)7 |
| ΑΕΤΟΣ | 57 | 1734 | ά. Γιβραλτάρ 12)7 | ΑΙΓΑΙΗΣ ΤΡΑΣΤ | 69 | 6364 | ά. Κων/πολίν 19)7 διά Βάρνα |
| ΑΖΑΛΕΑ | 64 | 5931 | ά. Παναμά 18)7 διά Βαρκελώνην | ΑΙΓΑΙΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ | 65 | 10000 | ά. Σαθάνα 23)7 διά Ν. 'Υρκη |
| ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ | 63 | 3812 | ά. Τενερίφη 18)7 | ΑΙΓΑΙΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ | 71 | 4998 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)7 |
| ΑΗΝΙΚΟΛΑΣ | 54 | 1501 | ά. Βρέστον 13)7 | ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΙΦ | 68 | 3960 | ά. Ρόττερνταμ 28)7 διά Λουλέα |
| ΑΗΝΙΚΟΛΑΣ | 65 | 8576 | ά. Γιβραλτάρ 14)7 | ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙ-ΙΟΝ | 77 | 38484 | ά. Τάμπα 30)6 διά Χιούστον |
| ΑΗΝΙΚΟΛΑΣ | 56 | 4999 | ά. Λά Πάλλις 21)7 | ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ | 62 | 11063 | ά. Λουδίνιον 26)7 |
| ΑΘΑΝΑΣΙΑΣ | 74 | 8915 | ά. Λιθερπούλ 25)7 | ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ | 67 | 32664 | ά. Βανκούμπερ 10)7 |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΝ | 56 | 13555 | ά. Λιθερπούλ 25)7 | ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦ | 66 | 22362 | ά. Ροζάριο 9)7 |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.) | 56 | 16258 | ά. 'Αντερφαγχάστα 19)7 | ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΤΡΙΤΟΝ | 65 | 18451 | ά. Παρανάγουα 16)7 διά Ιταλίαν |
| ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΓΙΗΣ | 58 | 5596 | ά. Κολόμπο 24)5 | ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ | 59 | 2238 | ά. Κων/πολίν 9)7 Κωνατάντζαν |
| ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗΝ | 54 | 5147 | ά. Ρουέν 12)7 διά Κολόμπο | ΑΚΑΔΗΜΟΣ | 72 | 13124 | ά. Λ. Πάλμας 22)7 διά 'Αιτιπέζαν |
| ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ | 54 | 5062 | ά. 'Αυτιτζάν 8)7 διά Ντουάλα | ΑΚΗΣ Σ. | 57 | 6205 | ά. Σουέτ 21)7 |
| ΑΘΕΝΣ ΣΗ | 61 | 4903 | ά. Παναμά 5)7 | ΑΚΙΑΝΑ | 55 | 7510 | ά. Κολόμπι 18)7 διά Χαϊφόγκ |
| ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ | 59 | 7115 | ά. Σουίνουσα 24)7 | ΑΚΜΗ | 77 | 16080 | ά. 'Αιμέρσων 24)6 διά Χιούστον |
| ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ | 68 | 16319 | ά. Λονδίνον 13)7 διά 'Αλεξάνδρειαν | ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ | 72 | 9855 | ά. 'Αιμπάντον 22)7 |
| ΑΘΗΝΑΙ | 53 | 4301 | ά. Πλάμας 6)6 διά Λάγος | ΑΚΡΑΤΙΑ | 75 | 15276 | άργει είς Πειραιᾶ από 10)3)75 |
| ΑΘΗΝΑΙ·Σ | 58 | 9414 | ά. Ν. Πάλμας 6)6 διά Λάγος | ΑΚΡΙΤΑΣ | 70 | 16224 | ά. Ρόττερνταμ 21)7 διά Λάγος |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ- | 58 | 16695 | έ. Τζιμπουτή 21)6 | ΑΚΡΙΤΑΣ | 70 | 14000 | ά. Βηρυτόν 28)6 διά Λαττάκια |
| ΡΥ II (δ.) | 58 | 13551 | είς Χόρη Κόρη από 10)3 | ΑΚΡΙΤΙΒΙΤ | 60 | 9954 | ά. 'Αιμέρσων 19)4 διά Λάγος |
| ΑΘΗΝΙΚ ΟΡΑΙ-ΖΟΝ (δ.) | 67 | 48747 | ά. Τής 7)7 διά Ν. 'Ορλεάνη | ΑΚΤΙΟΝ | 76 | 11200 | ά. Τζάκουσινθ 15)7 διά Ριγιέκα |
| ΑΘΗΝΙΚΟΥ (μ.) | 52 | 3361 | ά. Γουάρη 28)6 | ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.) | 64 | 32224 | ά. Χούμπολην Μπαή 10)7 |
| ΑΘΗΝΟΥΛΑ | 69 | 10008 | ά. Μπότζουντ 25)7 | ΑΛΑΜΠΡΑ | 64 | 7877 | ά. Τζένταν 18)7 |
| ΑΘΩΣ | 59 | 12267 | ύπο παραλαβήν | ΑΛΒΙΩΝ | 69 | 15808 | ά. Τάμπα 15)7 διά Λ. 'Οντάριο |
| ΑΙΓΑΙΟΝ Δ. | 59 | 12176 | ά. Τανόρα 7)7 | ΑΛΒΙΩΝ | 62 | 13120 | ά. Βρέμη 8)6 διά Λάγος |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ | 59 | 3169 | ά. Τρί | | | | |

| | | | |
|--------------------------|----|--------|---------------------------------------|
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | 55 | 3986 | εἰς Πειραιᾶ 25)8)77 |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | 56 | 3178 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ | 78 | 15000 | ξ. P. [Ιανέριον 26)7] |
| ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ | 44 | 1207 | ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)7)77 |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.) | 68 | 57732 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. | 57 | 3153 | ά. Ντακάρ 16)7 διά Π. Χάρκουρτ |
| ΑΛΕΞΗΣ Γ. | 54 | 2488 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΛΗΘΕΙΑ | 62 | 4991 | ά. Βρέμην 16)7 |
| ΑΛΘΑΙΑ | 74 | 23785 | ξ. Καστζακόλικος 21)7 |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ | 68 | 16320 | ά. Θρή Ρίθερ 20)6 |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ | 55 | 3003 | ά. Πειραιᾶ 22)7 |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ | 62 | 9055 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)8 |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ | 62 | 9055 | δ. Γιβραλτάρ 1)8 διά Περσικόν |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ | 58 | 9878 | ά. 'Αιμύδρουρον 27)7 διά 'Υεμένην |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙ·ΟΝΗΡ | 57 | 8192 | ά. Κόλπον 16)7 διά Ντωρμπαν |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΥΟΥΡ | 58 | 7949 | έ. Δάντσιχ 17)7 |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΡΚΕΣ | 56 | 8192 | έ. Ρότερνταν 2)8 |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΛΕΡ | 60 | 8294 | έ. Ν. 'Ορλεάνη 26)7 |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΛΕΡ | 56 | 6020 | ά. Αλεξανδρεία 20)7 |
| ΑΛΙΚΗ | 59 | 15012 | έ. Π. όφ. Σπαΐην 25)6 |
| ΑΛΙΚΗ | 53 | 8453 | ά. Ρ. [Ιανέριον 11)6 διά Σάντος |
| ΑΛΙΚΗ Ι. Π. | 70 | 10011 | δ. Σουέζ 9)7 διά Μπουσίρε |
| ΑΛΙΜΟΣ | 54 | 1960 | έ. Πειραιᾶ 20)6 |
| ΑΛΚΑΖΑΡ | 65 | 9583 | ά. Π. Σάιδ 12)7 |
| ΑΛΚΑΙΟΣ | 75 | 10950 | ά. 'Ιμπινγκα 24)7 διά Μπάσραν |
| ΑΛΚΟΡ | 57 | 1839 | ά. Π. Σάιδ 20)7 |
| ΑΛΚΥΟΝΙΑ | 70 | 11826 | έ. Τεργεόπτην 25)7 |
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ | 73 | 13631 | ά. Φιλαδέλφειαν 24)7 διά Μόντρεαλ |
| ΑΛΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (δ.) | 66 | 37888 | ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ |
| ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.) | 59 | 29626 | έ. Τεργεόπτην 27)7 |
| ΑΛΜΟΝΙ Β. (δ.) | 58 | 12628 | ά. 'Ισκεντερόν 17)7 διά Μερσίνα |
| ΑΛΜΠΙΑΚΟΡΕ | 62 | 1504 | δ. Παναμᾶ 28)6 |
| ΑΛΜΠΙΑΦΡΙΓΚΟ | 62 | 1504 | έ. Ρότερνταν 27)7 |
| ΑΛΜΠΙΡΕΟ | 57 | 3817 | ά. Πειραιᾶ 24)7 διά Θεσνίκη |
| ΑΛΜΠΙΣ | 55 | 5564 | έ. Μπ. 'Άρες 7)7 |
| ΑΛΝΙΕΑ | 53 | 5963 | ά. Τύνιδα 18)7 διά 'Ισπανία |
| ΑΛΟΧΑ | 76 | 11275 | ά. 'Αιμύδρουρον 27)7 διά 'Αρες |
| ΑΛΙΟΝΑ | 59 | 8786 | ά. Τοταγκόκ 14)7 διά Σουέζ |
| ΑΛΥΣΙΑ | 64 | 10459 | έ. Λούπιτο 6)7 |
| ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ | 73 | 3220 | ά. Π. Σάιδ 26)7 |
| ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.) | 67 | 46277 | ά. Ταραγκόνα 13)7 διά Μάλτα |
| ΑΛΜΑΖΟΝΙΑ | 77 | 9328 | ά. Σικάγο 24)7 διά Ντητρόπιτ |
| ΑΜΑΛΕΒΙΑ | 70 | 2724 | ά. Χούλι 14)7 διά Τέμα |
| ΑΜΑΛΙΑ | 78 | 10600 | έ. Τέμα 25)5 |
| ΑΜΑΛΙΑ II | 67 | 51644 | ὑπό παραλαβήν |
| ΑΜΑΛΙΝΤΑ | 58 | 5214 | εἰς Πειραιᾶ ἀπό 13)11 |
| ΑΜΒΕΡΣΑ | 58 | 4231 | ά. Ντακάρ 27)4 διά Λάγος |
| ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ | 60 | 4495 | ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 18)10)73 |
| ΑΜΕΘΥΣΤ | 78 | 14000 | έ. Λούνινο 27)7 |
| ΑΜΙΛΑ | 72 | 13166 | ά. Λιδόρου 25)7 |
| ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.) | 59 | 13327 | έ. Μοντεβίδεο 2)7 |
| ΑΜΟΡΓΟΣ | 70 | 35868 | ὑπό παραλαβήν |
| ΑΜΠΕΛΟΣ | 47 | 2191 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ | 55 | 3370 | ά. Ντακάρ 27)4 διά Λάγος |
| ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ | 52 | 3653 | ά. 'Αιμύδρουρον 26)7 διά Αργείον |
| ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ | 57 | 8727 | ά. Κάλουμπτυρογ 21)7 διά Σεπτεμβρίου |
| ΑΜΥΝΤΑΣ | 70 | 10006 | ά. Γιοκοχάμα 8)7 διά Κριστούπαλ |
| ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ | 78 | 10200 | εἰς Κούρε δύο ώρες ὑπό συμπλήρωσιν |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΒΙΚΤΟΡΥ | 78 | 11000 | ά. Αϊός υπό συμπλήρωσιν |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΛΟΡΥ | 74 | 13633 | ά. Μουρούραν 12)7 διά Φιλαδέλφειαν |
| ΑΝ. ΓΟΥ·ΣΝΤΟΜ | 74 | 13348 | δ. Παναμᾶ 2)8 |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ | 78 | 14000 | εἰς Αϊός υπό συμπλήρωσιν |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΑΚ | 68 | 9291 | ά. Μπ. Σαπούρη 11)6 διά Σουέζ |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ | 76 | 13633 | ά. Νιούσκατολ 2)8 διά Π. Κέμπιλα |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΜΑ·Η· | 78 | 14000 | εἰς Αϊός υπό συμπλήρωσιν |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ | 71 | 9039 | ά. Λ. Ταράρος 8)6 |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΙ·Σ | 74 | 13631 | ά. Παναμᾶ 28)7 διά 'Ιαπωνίαν |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ | 76 | 13631 | δ. Σουέζ 26)7 διά Σιγκαπούρην |
| ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.) | 65 | 38820 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)6 διά 'Αρουμπά |
| ΑΝΑΓΓΕΑ ΣΠΙΡΙΤ | 78 | 14000 | έ. Τοταγκόνη 26)7 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ | 76 | 13631 | δ. Παναμᾶ 5)7 διά Ειρηνικὸν |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΙΤΥ | 78 | 14000 | εἰς Αϊός υπό συμπλήρωσιν |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ | 74 | 13633 | ά. Φιλαδέλφειαν 24)7 |
| ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) | 64 | 35333 | έ. Ρότερνταν 29)7 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΛΠΙΝΕΣ | 73 | 13631 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)8 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ | 76 | 13630 | έ. Π. Πιρ. 21)7 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ | 74 | 13633 | έ. Κιούραρον 16)7 |
| ΑΝΑΜΑΡΙΑ | 58 | 8952 | έ. Τέμα 10)5 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΗ | 57 | 2144 | έ. Μονράδια 17)7 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ | 74 | 33003 | ά. Ρ. [Ιανέριον 12)7 διά Ρ. Γκράντε |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ | 59 | 7965 | ά. Σ. 5)7 διά 'Αλεξάνδρειαν |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ | 66 | 23571 | ά. Μπ. Σαπούρη 28)6 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β. | 54 | 5571 | εἰς Τέμα 29)6)77 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ. | 66 | 53448 | ὑπό παραλαβήν |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙI | 77 | 4700 | έ. Ν. 'Ορλεάνη 21)7 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Υ | 69 | 15868 | ά. Μόντρεαλ 23)6 διά Ρωσίαν |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ Κ. | 62 | 11503 | ά. Ντεμέρρα 27)7 |
| ΑΝΑΤΟΝ (δ.) | 62 | 12800 | έ. Ν. 'Ορλεάνη 24)7 |
| ΑΝΔΑΔΟΥΟΣΙΑ | 68 | 2626 | έ. Ρότερνταν 20)7 |
| ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΩΣ | 65 | 14048 | έ. Ν. 'Ορλεάνη 27)7 |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. | 50 | 3150 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΝΔΡΕΙΑ | 57 | 10287 | εἰς Καράρος ἀπό 21)1 |
| ΑΝΔΡΙΑ | 66 | 2999 | ά. Σαδάννα 1)7 διά Παναμᾶ |
| ΑΝΔΡΙΑΝΑ II | 64 | 10450 | ά. Μπ. Σαπούρη 5)7 |
| ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ | 56 | 8818 | έ. Πειραιᾶ 24)7 |
| ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ | 70 | 11025 | ά. Παναμᾶ 25)7 διά 'Ιταλίαν |
| ΑΝΔΡΟΣ | 65 | 15597 | ά. 'Αιμύδρουρον 28)7 διά Χιουκάρηκ |
| ΑΝΔΡΟΣ | 58 | 5085 | ὑπό παραλαβήν |
| ΑΝΔΡΕΙΑ | 57 | 10287 | εἰς Καράρος ἀπό 21)1 |
| ΑΝΔΡΙΑ | 66 | 2999 | ά. Σαδάννα 1)7 διά Παναμᾶ |
| ΑΝΔΡΙΑΝΑ II | 64 | 10450 | ά. Μπ. Σαπούρη 5)7 |
| ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ | 56 | 8818 | έ. Πειραιᾶ 24)7 |
| ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ | 70 | 11025 | ά. Παναμᾶ 25)7 διά 'Ιταλίαν |
| ΑΝΔΡΟΣ | 65 | 15597 | ά. 'Αιμύδρουρον 28)7 διά Χιουκάρηκ |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΔΩΝ δ. | 69 | 99460 | έ. Γιουροπόρτ 22)7 Κόρ. ἀλ. 'Αμάγια |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.) | 72 | 119505 | ά. Γιουροπόρτ 20)6 Κόρ. ἀλ. 'Αμάγια |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΛ (μικ.) | 72 | 119505 | ά. Κ. Τάουν 25)7 Κάρυκ ἀλ. |
| ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ. | 76 | 115461 | ά. Αντιφέρ 16)7 διά Περσικόν |
| ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.) | 70 | 98983 | ά. Μιτσάρια 18)6 Κάρυκ ἀλ. |
| ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ | 73 | 32781 | έ. Γένδην 19)5 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑ·Ι·ΟΝ δ. | 70 | 105855 | ά. 'Αϊλ φ. Γκράνη 17)7 διά Ρ. Τανούρα |
| ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.) | 70 | 99460 | ά. Γιουροπόρτ 23)7 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) | 69 | 99849 | ά. Ρότερνταν 14)7 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.) | 72 | 79869 | ά. Χούντη 19)7 Ν. 'Ορλεάνη |
| ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΣΑΣ (δ.) | 69 | 99893 | ά. Ρότερνταν 18)8 διά Περσικόν |
| ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) | 70 | 107091 | ά. Ρ. Τανούρα 9)7 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ | 77 | 20676 | ά. Σίδηνο 30)6 Π. Κεμπλά |
| ΑΝΕΜΟΣ (μ.) | 57 | 8321 | ά. Σουέζ 16)7 |
| ΑΝΕΜΟΣ | 76 | 8376 | ά. Εμέν 21)7 |
| ΑΝΕΜΟΣ | 70 | 2867 | ά. Αντοφαγκάστα 21)7 Βαλπαραΐζ |
| ΑΝΕΜΟΣ | 50 | 2127 | ά. Ντακάρ 3)7 |
| ΑΝΕΜΟΣ | 67 | 2641 | ά. Ντακάρ 20)7 |

| | | | |
|---------------------|----|-------|------------------------------------|
| ΑΝΕΜΩΝΗ | 78 | 11000 | εἰς Κούρε δύο συμπλήρωσιν |
| ΑΝΖΙ (δ.) | 61 | 22053 | ά. Κούσιν 12)7 διά Περσικόν |
| ΑΝΘΕΜΙΟΣ | 70 | 10006 | ά. 'Αιμπού Ντάμπι 19)7 διά Μαπούτο |
| ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ | 56 | 7962 | ά. Κων/πολιν 7)7 |
| ΑΝΙΤΑ | 76 | 4617 | ά. Γιουροπόρτ 25)7 Ντάρτας |
| ΑΝΝΑ | 76 | 16438 | ά. Μόντρεαλ 16)7 διά Σικάγο |
| ΑΝΝΑ | 60 | 14840 | ά. Ειδέν 4)7 διά Σικάγο |
| ΑΝΝΑ Β. | 54 | 3807 | ά. Γιεραλτάρ 26)6 διά Π. Χάρκουρτ |
| ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ | 74 | 8915 | ά. Ντόρ ές Σαλάμ 8)7 |
| ΑΝΝΑ Κ. (δ.) | 60 | 12256 | ά. Καράτας 22)7 διά Σιγκαπούρην |
| ΑΝΝΑ Κ. | 62 | 11503 | ά. Κριστιανούντ 29)6 διά Φλώριδης |
| ΑΝΝΑ Μ. | 58 | 6617 | ά. Χαρένην 31)5 διά Λάγος |
| ΑΝΝΑ Μ. | 51 | 1952 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ. | 57 | 5728 | έ. Κίελον 30)5 |
| ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ. | 72 | 42093 | ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)8)77 |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Σ. | 65 | 19758 | έ. Νιούκαστλ 18)6 |
| ΑΝΝΟΥΛΑ | 71 | 10006 | ά. Ντόρμπαταν 21)7 διά Π. Καμπέλο |
| ΑΝΝΟΥΛΑ II | 60 | 8509 | ά. Μπάρακόν 26)7 διά Σικάγο |
| ΑΝΤΑΙΟΣ | 71 | 16606 | ά. Μπάρακόν 26)7 διά Σικάγο |
| ΑΝΤΑΡΕΣ | 69 | 3994 | ά. Βρέστην 10)7 |
| ΑΝΤΣΕΑ Κ. | 69 | 2985 | ά. Μπαγκόν 10)7 διά Μανφρεντόνια |
| ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΓΚΛΑΡΟΥ | 67 | 24829 | έ. Αγκόνα 17)7 |
| ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ | 71 | 30193 | ά. Ρούζερ 20)7 διά Μπ. "Αύρες |
| ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΓΚΣ | 58 | 9585 | ά. Κέιτ Τάουν 2016 |
| ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΠΑΥΟΥΡ | 59 | 9584 | ά. Σ. Τζάν 27)7 διά Μπέρια |
| ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΠΡΟ- | | | |
| ΑΝΤΖ ΑΙΓΓΕΙΤ | 70 | 3973 | ά. Γιουροπόρτ 18)7 Ν. 'Ορλεάνη |
| ΑΝΤΖΙ ΓΚΡΕΙΤ | 66 | 15597 | ά. Ταλαμάτα 29)5 διά Γαλάταις |
| ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ | 66 | 23149 | ά. Γιεραλτάρ 20)7 διά Δάντσιχ |
| ΑΝΤΙΓΡΟΝΗ | 76 | 11000 | εἰς Κούρε υπό συμπλήρωσιν |
| ΑΝΤΙΟΠΗ | 72 | 12110 | εἰς Σιγκαπούρην 4)6 |
| ΑΝΤΙΟΠΑΡΟΣ | 63 | 13862 | ά. Έργακη 14)7 |
| ΑΝΤΙΜΑΡΑΛ Κ. | 57 | 7450 | ά. Λάγος 8)4 |
| ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ | 75 | 15934 | ά. Αντζελες 28)5 |
| ΑΝΤΩΝΙΑ | 59 | 4502 | ά. Δάντσιχ 27)7 |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ. | 59 | 10199 | ά. Νικίακι 26)7 |
| ΑΝΤΩΝΥ | 64 | 18618 | ά. Νικίακι 26)7 |
| ΑΟΥΡΕΙΑ | 56 | 6020 | ά. Πειραιᾶ 17)6 διά Κούβα |
| ΑΟΥΡΙΓΚΑ | 67 | 2777 | ά. Πειραιᾶ 23)7 διά Αλέξαρπος |
| ΑΟΥΡΟΡΑ | 77 | 5868 | εἰς Π. Λαύδα 19)7 |
| ΑΠΕΣ | 73 | 16397 | ά. Λουδά 19)7 |
| ΑΠΟΛΩΝ | 70 | 18662 | ά. Ντουμπάτη 27)7 |
| ΑΠΟΛΩΝ | 51 | 2331 | ά. Σφάς 24)5 |
| ΑΠΟΛΩΝΙΑ | 61 | 11127 | ά. Μπάρμποτ 9)6 |
| ΑΠΟΛΩΝΙΑ | 54 | 7321 | ά. Καν/πολιν 11)7 |
| ΑΠΟΛΩΝΙΑ | 62 | 6929 | ἀργεὶ εἰς Ιτέαν ἀπό 5 |

| | | | |
|----------------------|----|--------|---------------------------------------|
| ΑΡΧΑΤΤΕΛΟΣ III | 63 | 22798 | έξωθι Μπ. "Άρες 2)6 |
| ΑΡΧΑΤΤΕΛΟΣ Γ. | 60 | 10142 | έξωθι Ντάρμπαν 14)7 |
| ΑΡΧΑΤΤΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ | 59 | 9013 | ά. Βανκούβερ 2)6 διά Κίναν |
| ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ | 66 | 16142 | δ. Κων/πολιν 22)6 διά Μ. Θάλασσαν |
| ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ | 65 | 27229 | δ. Πιεραλτάρ 15)7 διά Κή Γουεστ |
| ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.) | 76 | 75134 | ά. Κάρυκ "Αιλ. 1)7 |
| ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ- | | | |
| ΤΙΓΚΩ (μ.) | 72 | 42253 | ά. Σέθεν "Αιλ. 26)7 διά 'Υμουντεν |
| ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ | 51 | 1923 | έ. Βούδάνη 14)4 |
| ΑΣΗΜΙΝΑ | 66 | 35001 | ά. Νιουκάρτ 21)7 διά 'Ιαπωνιαν |
| ΑΣΠΑ | 66 | 2794 | ά. Λ. Πάλμας 24)7 διά Λειζερς |
| ΑΣΠΑΣΙΑ Μ. | 53 | 4787 | ά. Θέουτα 30)6 |
| ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ. | 53 | 13415 | άργει είς Πειραιά |
| ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ | 72 | 20352 | ά. Λ. "Αντέλεξ 26)7 διά Βαλπαραϊζο |
| ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ | 60 | 11128 | ά. Γδόνια 23)7 διά Πειραιών |
| ΑΣΠΙΛΟΣ | 59 | 9303 | ά. Ν. "Ορλέανην 29)6 διά Σ. Νικολας |
| ΑΣΠΙΣ | 58 | 9378 | ά. Τέμα 17)6 διά Λάγος |
| ΑΣΣΙΟΣ | 63 | 13461 | δ. Ρόζάριο 1)7 διά Μπ. "Άρες |
| ΑΣΤΕΡΙ | 65 | 6200 | δ. Π. Σαΐδ 26)7 διά Ριγύεκα |
| ΑΣΤΕΡΙΩΝ | 72 | 13120 | ά. Κόπτη 21)7 διά Π. Χεντλαντ |
| ΑΣΤΕΡΟ-ΙΝΤ | 60 | 6236 | υπό παραλαβήν |
| ΑΣΤΗΡ | 74 | 13633 | ά. 'Αμπέρσαν 12)7 |
| ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ | 68 | 13766 | ά. Πόρτ. Σαΐδ 23)7 |
| ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.) | 64 | 33846 | ά. Ν. "Υόρκην 27)6 διά 'Αρούμπα |
| ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.) | 63 | 33375 | ά. Κων/πολιν 30)6 διά Κωνσταντζαν |
| ΑΣΤΡΩΝ | 52 | 1939 | ά. Κίγκς λύν 19)7 διά Λεμεσόν |
| ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ | 60 | 3890 | ά. Πειραιά 19)7 |
| ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ | 55 | 1916 | ά. Ρόττερνταμ 13)7 διά Γκιζάν |
| ΑΣΦΑΛ ΜΕΡΤΣΑΝ δ. | 55 | 12345 | ά. Ν. Χάρεν 19)7 |
| ΑΣΩΜΑΤΟΣ | 71 | 8973 | ά. Ναγκόνια 10)7 διά 'Αδελαΐδα |
| ΑΤΑΛΑΝΤΗ | 66 | 6235 | ά. Π. 'Αρέας 29)5 διά Τζένταν |
| ΑΤΖΙΔΙΤΥ | 59 | 10505 | ά. Ρίο Γκράντε 4)7 |
| ΑΤΖΙΔΙΤΑ | 49 | 4641 | ά. Χαλκίδα 6)3 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ | 60 | 8070 | ά. Δάντσικ 22)7 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ. | 74 | 128398 | άργει είς Πειραιά ἀπό 15)2 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ | 63 | 15977 | ά. Μόντρεαλ 27)7 διά Ντουλούθ |
| ΑΤΑΛΑΝΤ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ | 54 | 16006 | έ. Βίλε Κοντιτιούδον 30)6 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ | 69 | 16319 | ά. Σεβίλλην 1)8 διά Σάρι |
| ΑΤΑΛΑΝΤ. ΠΡΙΝΣΕΣ δ. | 66 | 40884 | ά. Κόρτι. Κρότσι 15)7 διά Καρθαγένην |
| ΑΤΑΛΑΝΤ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ δ. | 68 | 100282 | άργει είς Πειραιά ἀπό 16)5)77 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ | 63 | 15921 | ά. Μόντρεαλ 4)6 διά Ντουλούθ |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ | 58 | 4684 | ά. Πειραιά 20)7 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ | 64 | 15977 | ά. Μόντρεαλ 17)7 διά Μεγ. Λίμνας |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΑΜΣΜΑΝ | 69 | 16291 | ά. Σαντ Νατζίρ 21)7 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ | 69 | 16291 | ά. Μόντρεαλ 21)6 διά Ντουλούθ |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ | 69 | 16320 | ά. Μόντρεαλ 24)7 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ | 69 | 16323 | ά. Χάμπτον ρόδς 28)7 διά Ρωσίαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ | 64 | 10292 | ά. Τσιταδένικα 15)7 διά Γένοβα |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ | 70 | 9426 | ά. 'Αμβούργον 29)7 διά Δ. 'Αφρικήν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ | 63 | 6246 | ά. Λάς Πάλμας 3)7 |
| ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ | 61 | 2998 | ά. Ντάρμπαν 1)8 διά Μαπούστο |
| ΑΤΟΜΙΚ (δ.) | 67 | 45321 | ά. Ν. 'Ορλέανην 3)8 |
| ΑΤΡΕΥΣ | 74 | 13036 | ά. Κλήβελαν 16)7 |
| ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ | 60 | 7673 | ά. Σουέζ 26)6 διά Χαϊδρύγκ |
| ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ | 72 | 9427 | ά. Σουέζ 24)6 διά Μπάρσαν |
| ΑΤΤΙΚΗ | 66 | 3320 | προσήρ. 28.00. B. — 33.29. A. 24)4 |
| ΑΤΤΙΚΟΝ | 53 | 6160 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΤΤΙΚΟΣ | 76 | 16366 | ά. Λός "Αντέλεξ 2)8 διά Ρόττερνταμ |
| ΑΥΔΗΣ | 72 | 16600 | ά. 'Αυδέραν 27)7 διά Τοπαγκόγκ |
| ΑΥΡΑ | 78 | 11000 | είς Αΐδη υπό συμπλήρωσιν |
| ΑΥΡΑ | 62 | 10323 | ά. Μανίλα 9)7 |
| ΑΥΡΑ | 59 | 9360 | ά. Κίελον 21)6 διά Πορτογαλίαν |
| ΑΥΡΑ | 54 | 4023 | ά. Κοπεγχάγην 25)7 |
| ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ | 60 | 10228 | ά. Πόρτ. Ξάρκουρτ 30)6 |
| ΑΥΤΑΛΑΔΕΦΟΣ | 56 | 8136 | ά. Π. Σαΐδ 6)6 διά Μπέρμπερα |
| ΑΦΟΒΟΣ | 68 | 35477 | ά. Γένοβα 11)7 διά Γιεραλτάρ |
| ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΪΟΛΕΤ | 66 | 2979 | ά. Καλαί 23)7 |
| ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ | 58 | 8331 | ά. Λ. Πάλμας 9)7 διά Λάγος |
| ΑΦΡΟΔΙΤΗ | 78 | 19500 | ά. Σιδένη 7)7 διά Αίγυπτον |
| ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π. | 67 | 3844 | ά. Μπροσινόπουτελ 11)7 διά 'Αλγερίου |
| ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ- | | | |
| ΣΕΑΝΙΚ (δ.) | 56 | 19312 | ά. Μανάους 20)6 διά Π. λά Κρούζ |
| ΑΦΡΟΣ | 68 | 3340 | ά. 'Αλεξανδρείαν 23)7 |
| ΑΧΑΙΟΣ | 55 | 8324 | ά. 'Αμπτζάν 14)7 διά Πειραιά |
| ΑΧΙΑΛΕΥΣ | 65 | 21506 | ά. Ν. 'Ορκην 21)7 διά Τόκιο |
| ΑΧΙΑΛΕΥΣ | 61 | 16486 | ά. Τζένταν 19)7 |
| ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π. | 54 | 5491 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΒΑΛΜΑΣ | 54 | 8347 | ά. Κων/πολιν 23)6 διά Γαλάται |
| ΒΑΜΟΣ | 60 | 3476 | εἰς 'Αμπέρσαν 16)6 |
| ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.) | 56 | 20022 | ά. 'Αλεξανδρείαν 22)7 |
| ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.) | 60 | 13459 | ά. Σιγκαπούρων 21)7 |
| ΒΑΣΙΛΙΑΚΗΣ | 58 | 7686 | ά. Ρίο Γκράντε 5)7 διά Τρίπολιν |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟ- | | | |
| ΛΙΤΣΑΣ | 64 | 30582 | ά. Έμδεν 24)6 διά Μπ. "Άρες |
| ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.) | 58 | 12368 | ά. Μασσαλίαν 19)7 |
| ΒΑΣΙΛΗΣ | 62 | 10442 | ά. Π. φθ. Σπαΐην 16)7 διά Βενεζουέλα |
| ΒΑΣΙΛΗΣ | 51 | 1871 | εἰς Ζαΐνταμ |
| ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ | 57 | 10189 | ά. Κ. Τάουν 4)7 διά Κίναν |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) | 65 | 40043 | ά. Χάλιφας 6)7 διά 'Αρούμπα |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ | 52 | 2684 | ά. 'Αλεξανδρείαν 23)7 |
| ΒΑΣΙΛΩ | 53 | 1325 | ά. Πειραιά 22)7 |
| ΒΕΓΚΑΣ | 49 | 5048 | ά. Σουέζ 18)7 |
| ΒΕΓΚΕΖΑΚ | 59 | 3143 | ά. Σιγκαπούρων 16)7 |
| ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΑ | 59 | 3139 | ά. 'Αμβούργον 27)7 διά Χάλιφας |
| ΒΕΛΟΣ | 75 | 15981 | ά. Ντάρμπαν 12)7 διά Φλώρικ |
| ΒΕΝΗ | 58 | 13871 | ά. Ν. 'Ορλέανην 22)7 διά Πολωνίαν |
| ΒΕΡΓΟ (μ.) | 72 | 57527 | άργει είς Στολίδας ἀπό 12)9)77 |
| ΒΗΤΑΓΟΥ-ΙΝΤ | 56 | 8411 | ά. Σουέζ 13)7 |
| ΒΗΤΑΚΑΛΜ | 57 | 9722 | έξωθι Χαλλανία 22)7 |
| ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ | 59 | 13381 | ά. Κούνια Μπαί 2)8 διά Κούδα |
| ΒΗΤΑΜΑΡ | 56 | 8995 | ά. Γιεραλτάρ 13)7 διά Π. Χάρκουρτ |
| ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ- | | | |
| ΚΕΙΤΟΡ | 48 | 3930 | ά. Τενερίφη 6)7 |
| ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ | 56 | 8773 | ά. Σουέζ 14)7 |
| ΒΙΚΤΩΡ | 60 | 3963 | ά. Βρέστην 22)7 |
| ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.) | 60 | 12487 | ά. Βούδάνην 25)6 |
| ΒΙΚΥ ΛΑΜ | 57 | 3951 | ά. Πόρτ. Σαΐδ 27)7 |
| ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ | 60 | 6701 | ά. Κ. Τάουν 11)7 διά 'Οσλο |
| ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ | 78 | 15100 | ά. Ντεμεράρας 24)7 |
| ΒΙΟΛΕΤΤΑ | 53 | 2536 | ά. Σουέζ 27)7 |
| ΒΙΡΑ | 51 | 2731 | ά. Καράταιο 18)5 |
| ΒΟΜΑΡ | 56 | 7841 | ά. Μπαχρέν 22)7 |
| ΒΟΡΙ | 71 | 16313 | ά. 'Αλεξανδρείαν 2)7 |
| ΒΟΡΡΑΣ | 57 | 7727 | ά. Ντουάλα 16)7 |
| ΒΟΥΛΑ | 48 | 2266 | ά. Θέουτα 23)7 διά Γουώρου |
| ΒΟΥΝΙΤΣΑ | 58 | 8334 | άργει είς Χαλλίδας ἀπό 2)10 |
| ΒΡΟΝΤΗ (μ.) | 48 | 2401 | ά. Καζαπάτλανκα 17)7 |
| ΒΡΟΝΤΗ (μ.) | 64 | 33245 | ά. Πόρτ. Αρθουρ 21)6 |
| ΒΥΖΑΝΤΙΝ | | | |
| ΕΝΕΡΓΤΗ (δ.) | 68 | 2756 | ά. Μίλφορντ Χάφεν 23)7 Χάρηρην |
| ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΜΟ- | | | |
| ΝΑΡΧΗΣ | 59 | 9374 | ά. Γάνδην 25)7 |
| ΓΑΒΡΙΕΛΑ | 57 | 9370 | ά. Κ. Ιάουν 17)5 διά Λάγος |
| ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) | 64 | 32230 | ά. Φιλαδέλφειαν 2)8 |
| ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.) | 61 | 18588 | έ. Ν. 'Ορλέανη 7)12)74 |
| ΓΑΛΑΤΑΣ | 56 | 9059 | έ. 'Αστόντ 21)7 |
| ΓΑΛΗΝΗ | 60 | 10186 | ά. Μπάρωραν 24)7 |
| ΓΑΡΟΥΦΑΙΑ | 60 | 12006 | έ. Μαπούτο 25)7 |
| ΓΕΜΕΛΟΣ | 62 | 11082 | έ. Βιζανταπατινα 26)7 |
| ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) | 63 | 30650 | ά. Ν. 'Ορλέανη 6)7 διά 'Αρούμπα |
| ΓΕΩΡΓΗΣ Α. | | | |
| ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ | 76 | 16037 | ά. Σουέζ 21)7 διά Περακών |
| ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΩΝΤΑΣ | 78 | 15900 | ά. Π. Κεμπλά 12)7 διά Μανιλά |
| ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ | 67 | 15421 | ά. Παναμά 13)7 διά Ειρηνικόν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) | 60 | 23451 | ά. Ριγιέκα 3)7 διά Θεσ/νίκη |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ | 58 | 8105 | ά. Κοκαμέντες 5)5 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. | 62 | 13742 | ά. Κομώ Μπ. 16)6 διά Ρωσίαν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.) | 61 | 18796 | έ. Σιγκαπούρων 15)3 |
| ΓΕΩΡΓ. Β. ΣΦΗΚΑΣ | 63 | 28444 | ά. Σάρρος 11)7 διά Φιλαδέλφειαν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. | 60 | 11908 | ά. Κόμπε 25)7 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. | 57 | 6508 | ά. Κων/πολιν 20)6 Μαύρην θάλασσαν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. | 49 | 3676 | ά. Θέουτα 7)6 διά Γουώρου |
| ΓΕΩΡΓ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ | 56 | 5970 | ά. Τζένταν 14)7 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. | 61 | 7116 | ά. Π. Ελλαπάτε 27)7 |
| ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.) | 58 | 16605 | έ. Πειραιά 18)6)77 |
| ΓΕΩΡ. ΜΑΤΑΣΑΣ | 70 | 10006 | ά. Μαντράς 12)6 |
| ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ | 68 | 9071 | ά. Πύλον 29)6 διά Ραθέννα |
| ΓΕΩΡ. ΣΥΛΑΣ | 70 | 18634 | ά. Τοιθατέβεια 23)7 διά Καζαμπάτλανκα |
| ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΛΟΣ | 69 | 10006 | έ. Γιοκοχάμα 9)7 |
| ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΟΣ | 61 | 1545 | ά. Δουνικέρην 25)7 |
| ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | 70 | 19162 | ά. Ν. 'Ορλέανη 21)7 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ | | | |
| ΓΕΩΡΓΙΟΓΑΛΟΥ | 71 | 19060 | όποιο παραλαβήν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΔΗΣ | 43 | 7178 | άργει είς Πειραιά ἀπό 10)1)71 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ | 67 | 17346 | ά. Ματάνιας 21)6 |
| ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.) | 57 | 12729 | ά. Μοντεβίδεο 14)7 |
| ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ | 69 | 2949 | ά. Πάρισι 24)7 |
| ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ | 58 | 2875 | ά. Ρόττερνταμ 9)6 διά Γουώρου |
| ΓΙΑΝΝΗΣ | 63 | 11194 | ά. Βεγγάζην 24)7 |
| ΓΙΑΝΝΗΣ | 67 | 4704 | ά. Στέττινον 29)6 διά Αλεξάνδρειαν |
| ΓΙΑΝΝΗΣ | 56 | 3405 | ά. Ήσητον 24)7 |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. | 77 | 1598 | όποιο παραλαβήν |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Κ. | 52 | 1699 | ά. Βαλτιμόρην 18)7 Αιγυπτον |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (δ.) | 68 | 44742 | ά. Κων/πολιν 8)7 Μαύρην θάλασσαν |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Ν. | 65 | 21374 | ά. Νέαπολην 2)6 διά Μπ. "Άρες |
| ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ | 77 | 19294 | ά. Κολούμπια Ρ. 16)5 διά 'Ιράκ |
| ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ | 70 | 9256 | ά. Π. Σαΐδ 26)7 |
| ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛ- | | | |
| ΚΟΥΣΗ | 77 | 9783 | ά. Σουέζ 5)7 διά Περσικόν |
| ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.) | 65 | 28648 | έ. Καράτοι 11)6 |
| ΓΙΟΥΒΕΝΤΟΥΣ | 72 | 8927 | ά. Ντάρι έ. Σαλάμ 28)6 |
| ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ | 61 | 12921 | έ. Καράτοι 24)7 |
| ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΤΝ | 67 | 13091 | ά. Παναμά 16)7 |
| ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ | 65 | 22494 | ά. Λισσαδώνα 18)7 |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ | 71 | 9508 | ά. Τζακάρτα 3)6 διά Μανίλα |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ | 54 | 8603 | ά. Μομπάσος 21)7 διά Κων/πολιν |
| ΓΙΟΥΠΤΕΡ | 52 | 8129 | άργει είς Πειραιά ἀπό 13)11)76 |
| ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ | 53 | 4481 | ά. Κο |

| | | | | | | | |
|-------------------------|----|--------|--------------------------------------|-------------------------|------|---------------------|-----------------------------------|
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ ... | 72 | 12959 | ά. Κ. Τάουν 1)8 διά Μπ. "Αύρες | ΔΩΔΩΝΗ (δ.) ... | 54 | 11313 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ ... | 75 | 13036 | δ. Παναμά 24)7 | ΔΩΡΙΕΥΣ ... | 58 | 8431 | έ. Μπ. Αύρες 19)6 |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ ... | 60 | 4284 | έ. Γύονια 14)7 διά Κίελον | ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ ... | 70 | 18662 | έ. Μόντρεαλ 17)7 |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥ Υ ... | 77 | 14531 | ά. Λός "Αντζέλες 10)7 διά Γιοκοχάμα | ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΛ ... | 78 | 16400 | ά. Τζάκονσβιλ 25)6 δι' Ιταλίαν |
| ΓΚΟΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ ... | 78 | 14530 | εἰς Σιμιζού υπό συμπλήρωσιν | ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΤ'ΙΜ ... | 72 | 16398 | δ. Σουέζ 11)7 διά Σιγκαπούρην |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ ... | 54 | 6762 | ά. Ν. "Ορλεάνη 25)7 | ΔΩΡΟΣ ... | 56 | 9070 | έ. Νεάπολιν 20)7 |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ ... | 68 | 10396 | έ. Τάμπα 16)7 | Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ ... | 58 | 9431 | δ. Παναμά 1)7 διά Κούβα |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ ... | 78 | 14530 | εἰς Σιμιζού υπό συμπλήρωσιν | Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ. | 60 | 24532 | ά. Ν. "Ορλεάνη 9)7 Κόρπ. Κρίστι |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ ... | 72 | 12959 | δ. Παναμά 26)7 διά Ν. "Ορλεάνη | ΕΒΕΑΥΝ (δ.) ... | 59 | 12662 | έ. Βομβάνη 12)7 |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ ... | 74 | 13036 | δ. Γιεράλταρ 26)7 δι' ΗΠΑ | ΕΒΙΑ ... | 61 | 10029 | ά. Μάλτα 31)5 διά Θέουτα |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ ... | 69 | 11148 | έ. Βάστο 14)7 | ΕΒΙΣΤΑΡ ... | 62 | 3505 | δ. Κωνιπολιν 3)7 |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡ- | | | | ΕΒΜΑΡ ... | 76 | 16396 | ά. Σεθλίην 13)7 διά Ν. "Ορλεάνη |
| ΤΣΙΟΥΝ ... | 77 | 13000 | έ. Τάμπα 6)7 | ΕΒΡΟΣ ... | 62 | 29632 | δ. Κωνιπολιν 24)7 διά Κωνιτάνζαν |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΝ ... | 77 | 14531 | ά. Μπ. "Αύρες 7)6 | ΕΒΡΟΣ ... | 63 | 15983 | ά. Μόντρεαλ 21)6 διά Ρίγα |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΩΝ | 75 | 13036 | έ. Βανκούσερ 1)8 | ΕΔΕΣΣΑ ... | 64 | 8742 | υπό παραλαβήν |
| ΓΚΟΥΑΙΔΑΣ ... | 67 | 20173 | δ. Παναμά 15)6 | ΕΦΟΝΙΣ ... | 77 | 16726 | ά. Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν |
| ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓΙΝΤ ... | 70 | 11527 | έ. Λομπτο 7)7 | ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. ... | 58 | 8005 | έ. Ρεκαλάντα 14)7 |
| ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΙΕΡ ... | 63 | 26940 | έ. Η. "Ορλεάνη 25)7 | ΕΙΡΗΝΗ Λ. ... | 62 | 8425 | ά. Γιεράλταρ 1)8 δι' Αγγλίαν |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ ... | 63 | 8628 | έ. Γένοβα 23)7 | ΕΙΡΗΝΗ Μ. ... | 63 | 10289 | όργει εἰς Πειραιάς ἀπό 17)277 |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ ... | 65 | 20765 | έ. Μπ. "Αύρες 11)7 | ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΙΟΥ ... | 58 | 7053 | ά. Γένοβα 24)5 διά Βαρκελώνη |
| ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙΟΝΗΡ ... | 60 | 4470 | υπό παραλαβήν | ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΛ. ... | 54 | 7835 | ά. Μαυρίκιον 22)7 διά Μπέτρα |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ ... | 57 | 10008 | δ. Παναμά 17)7 δι' Ειρηνικόν | ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ ... | 66 | 29864 | ά. Λός "Αντζέλες 26)7 Ρόττερνταμ |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ ... | 63 | 8432 | έ. Ρόττερνταμ 26)7 | ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ ... | 67 | 24698 | έ. Βανκούσερ 28)7 |
| ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣ- | | | | ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ... | 58 | 10153 | έ. Νεάπολιν 15)7 |
| ΠΟΡΤΕΡ ... | 62 | 8631 | ά. Χονιάρια 19)7 διά Νιούκαστλ | ΕΚΑΒΗ ... | 56 | 11528 | έργει εἰς Πειραιάς ἀπό 9)11)77 |
| ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ ... | 73 | 6415 | έ. Μπ. "Αύρες 27)6 | ΕΚΤΟΝ ... | 62 | 11428 | έ. Ρουέν 17)7 διά Π. Καμπέλο |
| ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ ... | 70 | 9916 | ά. Λομπτο 25)3 | ΕΚΤΩΡ ... | 70 | 16258 | ά. Ρόττερνταμ 6)7 δι' "Εμδεν |
| ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ ... | 57 | 20173 | δ. Παναμά 15)6 | ΕΚΤΩΡ ... | 58 | 8647 | υπό παραλαβήν |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙΟΣ ... | 57 | 8644 | ά. Στυκαπόύρην 21)7 διά Νιούμπαί | ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ ... | 58 | 5109 | ά. Αιμέροραν 10)7 διά Γαλάται |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ ... | 57 | 9132 | έ. Τέγενταν 18)7 | ΕΛΑΦΙ ... | 68 | 19667 | ά. Αιμδόργυραν 27)7 διά Γδόνιαν |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΓΙΤ ... | 63 | 15373 | έ. Βιζακαπατάνη 28)7 | ΕΛΑΦΙΝΑ ... | 73 | 14696 | ά. Γιεράλταρ 26)7 |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ ... | 66 | 23570 | ά. Χόγκ Κόγκ 18)7 δι' Αδοτραλίαν | ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ ... | 70 | 12791 | έ. Γουάλκου 4)7 |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ ... | 62 | 15389 | έ. Λιοσαδώνα 23)7 | ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ VI ... | 51 | 7264 | ά. Άλειζανθρειαν 11)7 δι' Ελλάδα |
| ΓΚΡΕΙΤΣ Σ ... | 58 | 8561 | ά. "Αλαμποργκ 19)7 διά Ρόττερνταμ | ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ VII (μ.) ... | 55 | 16207 | άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 25)1)75 |
| ΓΚΡΕΙΤΣ Σ Α. ... | 71 | 16306 | έ. Σικάριο 20)7 | ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ VIII ... | 59 | 9237 | ά. Τζιμπούτι 10)6 διά Κίναν |
| ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ ... | 62 | 7251 | ά. Ρόττερνταμ 7)7 διά Ταμπικό | ΕΛΕΝΑ ... | 56 | 6834 | ά. Τολέδο 19)6 |
| ΓΛΑΡΟΣ (δ.) ... | 68 | 103997 | άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 21)4)77 | ΕΛΕΝΑ Κ. ... | 62 | 7888 | έ. Πειραιάς 15)7 |
| ΓΛΑΥΚΟΣ ... | 68 | 16320 | δ. Μπρούνομπούτελ 6)7 δι' Μ. Λίμανας | ΕΛΕΝΑ Ι. ... | 63 | 11575 | προσρ. 27.59 Β. — 34.29 Α. 20)7 |
| ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ ... | 65 | 12949 | ά. Γιοκοσόύκα 15)7 διά Σημάτη | ΕΛΕΝΗ Α. ... | 45 | 3755 | ές μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΓΟΜΑΣΑ ... | 71 | 4731 | ά. Μαδέρια 25)7 διά Τρινινταντ | ΕΛΕΝΗ Κ. ... | 55 | 4084 | ά. Αιμέροραν 10)7 διά Λάγος |
| ΓΟΡΓΟΣ ... | 58 | 7061 | ά. Μπρούντα 12)7 | ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.) ... | 53 | 8985 | ές μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΓΟΥΕΣΤΑΡ ... | 57 | 9475 | έ. Φάλμουθ 27)5 | ΕΛΕΝΗ Μ. ... | 58 | 8446 | ά. Σιγκαπούρην 19)6 διά Σαγκάνη |
| ΓΟΥΙΝΕΑ ΓΚΑΛΦ ... | 54 | 3985 | έ. Αμέρσπαν 29)7 | ΕΛΕΝΗ Τ. ... | 49 | 4294 | ά. Λάριακος 1)7 διά Κωνιτάνζαν |
| Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ ... | 76 | 19261 | ά. Πλημέριν 27)7 διά Ναϊνάμιο | ΕΛΕΝΙΑ ... | 63 | 5289 | έ. Αλεξινδρειαν 24)7 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ ... | 75 | 19451 | ά. Μπαντάρ Σαπούρ 20)6 | ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ... | 54 | 12502 | ά. Τάν 2)5 δι' Ισπανίαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ ... | 72 | 19426 | ά. Στυκαπόύρην 24)7 διά Τζένταν | ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ ... | 51 | 6736 | ά. Λομπτο 14)3 διά Λουάντα |
| Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ ... | 76 | 19261 | δ. Παναμά 12)7 διά Νιούπορτ | ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ. ... | 57 | 9233 | έ. Καράτσι 29)5 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ ... | 73 | 19451 | ά. Σαθέναν 27)7 διά Χιοντον | ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ... | 57 | 10371 | ά. Σιγκαπούρην 12)7 διά Σουέζ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ ... | 74 | 19261 | ά. Υόρκην 20)7 διά Κεμπέκ | ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ ... | 67 | 11429 | έ. Χάμπτον ρόδας 14)7 |
| Γ. ΑΡΕΤΟΥΣ ... | 77 | 19261 | ά. Τάμπα 3)8 διά Σάντος | ΕΛΕΥΡΟΠΑ ... | 71 | 12084 | έ. Σημάτη 3)8 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ ... | 73 | 19451 | ά. Κολούπια ρίθερ 6)7 δι' Ίραν | ΕΛΕΥΣΙΣ ... | 65 | 10037 | ά. Δουνκέρκην 30)6 Μπράουνιθι |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ Β. ... | 74 | 18035 | ά. Θέρανται Αίλ. 23)7 Λόπτελτον | ΕΛΙΖΑ ... | 58 | 12025 | ά. Κλγκον 19)7 διά Π. Καμπέλο |
| Γ. ΠΡΟΤΕΙΚΩΡ (δ.) ... | 74 | 18204 | ά. Λάγος 23)7 διά Σάντος | ΕΛΙΚΩΝ ... | 58 | 8370 | έ. Μπλαπόδ. 9)7 |
| Γ. ΠΡΟΥΒΑΙΤΕΡ (δ.) ... | 75 | 18265 | ά. Πόρτ Λιμον 23)7 | ΕΙΣΙΒΑΣΤ ... | 48 | 1989 | έ. Πειραιά 26)5 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΑΝΤ (δ.) ... | 65 | 35642 | ά. Υόρκην 19)7 διά Κιουρασάο | ΕΙΚΑΝΤΙΑ (δ.) ... | 72 | 1994 | ά. Όκρικα 17)6 διά Σαπέλε |
| ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ ... | 54 | 4389 | έ. Αμέρδρογιν 28)7 | ΕΙΚΑΝΙΑ ... | 57 | 6503 | ά. Παναμά 18)7 δι' Ειρηνικόν |
| ΓΟΥΟΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.) ... | 62 | 24749 | ά. Μανιούλα 9)7 διά Χιοντον | ΕΙΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ 70 | 56 | 4380 | ά. Πειραιάς 13)7 διά Σμύρνην |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV ... | 72 | 9070 | έ. Σουέζ 21)7 δι' Έρ. Θάλασσαν | | | έ. Κορδ. Μπαίη 26)7 | |
| ΔΑΝΑΟΣ ... | 63 | 7833 | ά. Πενοσάκολα 8)7 διά Ταράλεσον | ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΝΤΗΑΔ. ... | 72 | 8987 | έ. Βομβάνη 22)7 διά Κολόμπο |
| ΔΑΝΑΟΣ ... | 58 | 4595 | ά. Δουβλίνον 23)6 διά Μπέλεμ | ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΑΟΡΥ ... | 56 | 7510 | έ. Τζένταν 13)7 |
| ΔΑΦΝΗ Κ. (δ.) ... | 74 | 19451 | ά. Γιεράλταρ 23)7 διά Βαρκελώνη | ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ-Σ ... | 63 | 7298 | ά. Υόρκη 2)8 διά Βίλμιγκτον |
| ΔΑΦΝΗ Σ ... | 70 | 15098 | έ. Πειραιάς 15)7 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ. ... | 71 | 10328 | ά. Ν. "Ορλεάνη 26)7 |
| ΔΕΛΦΟΣ ... | 60 | 80884 | υπό παραλαβήν | ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΙ ... | 78 | 13500 | ά. Μπαρμπάντος 27)7 |
| ΔΕΜΑΡΓ ... | 65 | 20564 | ά. Τάραντα 26)5 δι' Ενεσέντανα | ΕΛΛ. ΙΝΝΟΒΕΙΤΟΡ ... | 78 | 13500 | ές Σασέμπτο υπό συμπλήρωσιν |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ ... | 64 | 9107 | ά. Τζιμπούτι 22)4 διά Κίναν | ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΑΡΡΙΕΡ ... | 72 | 8987 | ά. Σουέζ 1)8 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ ... | 60 | 11489 | ά. Ισκεντερόψ 5)7 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ ... | 62 | 6666 | έ. Χάμπτον ρόδας 27)7 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ ... | 59 | 9312 | ά. Αμέρσπαν 16)7 διά Βομβάνη | ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ ... | 60 | 7293 | έ. Πειραιάς 11)7 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II ... | 71 | 9085 | έ. Στυκαπόύρην 22)6 | ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ ... | 72 | 8987 | ά. Κοοίν 26)7 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ. ... | 65 | 35619 | ά. Ντάρα 28)7 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΠΙΝΥ ... | 60 | 6297 | ά. Μομάδας 23)7 διά Τάγκα |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ | 67 | 11659 | έ. Βοστόνη 24)7 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ:ΟΝΗΡ ... | 62 | 6659 | έ. Μπάραν 23)7 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ. ... | 63 | 8877 | ά. Λαδρίουν 5)5 διά Βεγγαδήν | ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ ... | 62 | 10310 | έ. Τζένταν 19)7 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ. ... | 51 | 1575 | ά. Κωνιπολίου 9)7 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΙ:ΝΤ ... | 71 | 10327 | έ. Νταμάρ 2)8 διά Σάντος |
| ΔΗΔΗΟΣ ... | 70 | 8825 | υπό παραλαβήν | ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΗ ... | 72 | 10327 | έ. Σουέζ 21)7 δι' Ακαμπίας |
| ΔΗΜΗΤΡΙΑ ... | 68 | 9583 | έ. "Αντενταν 15)7 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ ... | 66 | 10704 | ά. Ν. "Ορλεάνη 26)7 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΑ ... | 64 | 3342 | ά. Τερέστον 20)7 διά Κάλιαρι | ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ: ... | 62 | 6259 | ά. Πειραιάς 18)7 διά Ν. "Υόρκη |
| ΔΗΜΗΤΡΙΗΣ ... | 58 | 8636 | ά. Αύδουστα 29)5 διά Λάγος | ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ ... | 57 | 7063 | ά. Βαλέντια 20)7 διά Ντώρμπαν |
| ΔΗΜΗΤΡΙΗΣ ... | 55 | 5397 | έ. Πειραιάς 22)7 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ ... | 59 | 9550 | ά. Κεμπίν 20)7 δι' Ελλάδα |
| ΔΗΜΗΤΡΙΗΣ ... | 55 | 3977 | ά. Π. ω. Πρίνς 26)6 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ ... | 71 | 10328 | έ. Τοιταγκόνη 26)7 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ ... | 73 | 7787 | ά. Τσαρέστον 28)7 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ ... | 56 | 7510 | ά. Μομάδας 19)7 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ... | 58 | 2674 | ά. "Αλεξάνθρεαν 7)7 | ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ ... | 72 | 8987 | ά. Τσαρέστον 23)7 διά Πειραιάς |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ... | 52 | 4430 | ά. Βρέστον 20)7 διά Τζένταν | ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ ... | 72 | 10327 | έ. Σουέζ 2)8 διά Ν. "Υόρκη |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ... | 58 | 3441 | ά. Λειζερ 26)7 διά Καλούς Λιμένας | ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ ... | 57 | 7068 | ά. Ορλέανη 25)7 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ... | 51 | 2214 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | ΕΛΛΕΡΟΣ ... | 52 | 2778 | ές μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΟΣ ... | 71 | 16226 | ά. Ντώρμπαν 21)7 διά Περσικόν | ΕΛΛΗ ΙΙ ... | 47 | 2389 | έ. μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΔΗΜΟΣ ... | 54 | 4486 | έ. Πειραιάς 16)3 (ἐπισκ.) | ΕΛΛΗΝΙΔΑ ... | 66 | 9384 | έ. Π. Αρένας 14)7 |
| ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ ... | 77 | 9437 | έ. Χόγκ Κόγκ 24)5 | ΕΛΛΗΝΟΡΑ ... | 66 | 10132 | ά. Μασαλίαν 11)7 διά Δυτ. Αφρικήν |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. Β. ... | 58 | 16277 | ά. Πειραιάς 4)7 | ΕΛΛΗΝΟΡΠΟΤΟΣ ... | 67</ | | |

| | | | |
|---------------------|----|-------|------------------------------------|
| ΕΡΜΗΣ | 72 | 16055 | Ε. Φιλαδέλφειαν 25)7 |
| ΕΡΜΙΟΝΗ | 61 | 9068 | Ε. Κων(πολιν 12)6 |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.) | 67 | 33980 | ά. 'Αυτορετανα' 7)7 διά Βενεζουέλα |
| ΕΡΟΪΚ ΣΕΥΛΟΡ | 57 | 2074 | ά. Σαβένος 7)7 διά 'Αλγέριον |
| ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ | 63 | 12986 | έπδ. παραλαβήν |
| ΕΣΣΠΕΡΑΝΤΖΑ | 72 | 10194 | β. Σουέζ 20)7 διά 'Ερ. Θάλασσαν |
| ΕΣΣΠΕΡΟΣ Β. | 49 | 4448 | άργει εἰς Χακίδα από 20)10)77 |
| ΕΣΣΕΣ | 57 | 4023 | έ. Σιγκενίν 22)7 |
| ΕΤΕΡΝΙΤΥ | 55 | 9718 | έ. Σαέδ 23)6 |
| ΕΥΑ | 59 | 11894 | ά. Λιθέρπουλ 29)6 Π. 'Ορντάς |
| ΕΥΑ | 73 | 3717 | έ. Σιγκαπούρην 20)7 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ | 60 | 8717 | ά. Αμέρειαν 29)7 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ. | 64 | 2763 | ά. Σπέτζα 26)6 διά Λάγος |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ. | 67 | 29424 | όπδ. παραλαβήν |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑΣΤΡΙΑ | 67 | 13195 | ά. Μπαμόντ 9)4 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. | 49 | 4713 | έ. Αίγιον 21)7 |
| ΕΥΑΛΗ | 59 | 7271 | έ. Κουδέτη 17)7 |
| ΕΥΑΝΔΡΟΣ | 43 | 5331 | έ. Νταμάνι 21)7 |
| ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) | 66 | 38339 | ά. Φιλαδέλφειαν 19)7 διά Γιθαλτάρ |
| ΕΥΓΕΝΙΑ | 67 | 9854 | έ. Λονδίνον 29)7 |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. | 78 | 16700 | ά. Αλαμπρούγι 25)7 |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. | 55 | 2977 | εἰς Σπέτζα 28)3 |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. | 61 | 8999 | έ. Σεύγελες 18)7 |
| ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ | 57 | 9061 | ά. Μπ. 'Άρες 30)6 διά Ρόπτερνταυ |
| ΕΥΔΗΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ | 77 | 14100 | εἰς Τοίτα ύπδ. συμπλήρωσιν |
| ΕΥΔΟΚΙΑ | 56 | 7209 | ά. Ρ. 'Ιανέν 8)7 διά Σάντος |
| ΕΥΔΟΚΙΑ | 48 | 3198 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΕΥΕΛΠΙΣ | 51 | 4177 | ό. Μπρούνιμπουτελ 31)5 |
| ΕΥΗ Λ. | 67 | 14800 | δ. 'Εσκουνιαν 31)5 |
| ΕΥΗΜΕΡΙΑ | 73 | 13166 | δ. Π. Σαΐδ 25)7 διά Μεσόδυον |
| ΕΥΘΥΜΗΣ | 63 | 9991 | αργει εἰς Πειραιά από 2)3 |
| ΕΥΘΥΗΣ | 73 | 10000 | ά. Τάπα 17)7 διά Βοιμάνη |
| ΕΥΜΑΡ | 57 | 8677 | ά. Σεβίλη 13)7 διά Ν. 'Ορλεάνην |
| ΕΥΝΟΙΑ | 70 | 10006 | ά. Μακάν 20)6 διά Κίναν |
| ΕΥΠΛΟΙΑ | 68 | 16004 | ά. Τολέδο 15)7 διά Μελγούσουκι |
| ΕΥΡΥΛΟΣ | 73 | 10713 | ά. Σάντα Φ. 8)7 διά Μπ. 'Άρες |
| ΕΥΡΩΠΗ | 59 | 8222 | έ. Κόρη 6)6 |
| ΕΥΡΩΠΗ II | 60 | 6044 | όπδ. παραλαβήν |
| ΕΥΤΕΡΠΗ | 55 | 7798 | έ. Βουδάπησην 21)6 |
| ΕΥΤΥΧΙΑ | 65 | 10347 | έ. Σαίν Τζέν 4)3 |
| ΕΥΧΑΡΙΣ | 58 | 10152 | ό. Μπρούνιμπουτελ 11)7 διά Λάγος |
| ΕΦΗ | 58 | 2555 | εἰς Αγύονταν |
| ΕΦΗ-4 | 45 | 5008 | εἰς Σάντος |
| ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.) | 62 | 25211 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 21)6 |
| ΖΑΝΕΙ | 58 | 4529 | ά. Αμέρειαν 26)7 διά Πειραιά |
| ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | 74 | 3015 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 27)7 διά Παναμά |
| ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ | 61 | 10965 | ό. Πόρτ. Σαΐδ 24)7 |
| ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΑΗΣ δ. | 65 | 31768 | ό. Παναμά 28)7 |
| ΖΕΑ | 60 | 3324 | ά. Π. Λιμον 29)6 διά Π. Καμπέλο |
| ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ | 53 | 4998 | ά. Κόρη 2)8 διά Μαρακάιμπο |
| ΖΕΑ ΣΚΑΥ' | 58 | 4169 | ά. Σαβόνα 2)8 |
| ΖΕΤΑ Μ. | 67 | 8168 | όπδ. παραλαβήν |
| ΖΕΥΣ | 60 | 11687 | έ. ξωθ. Μπ. 'Άρες 14)6 |
| ΖΕΦΥΡΟΣ | 77 | 16300 | ό. Κων(πολιν 25)6 διά Κωνστάντζαν |
| ΖΕΦΥΡΟΣ | 56 | 4428 | ά. 'Αλεξανδρειαν 21)6 |
| ΖΗΗΝΩ | 68 | 9582 | ά. Γδονία 28)6 διά Δυτ. 'Αφρικήν |
| ΖΙΝΗ | 76 | 11366 | έ. Δρεπανον 14)7 |
| ΖΙΡΙΑ | 71 | 4771 | έ. 'Εινσινουάσιον 27)7 |
| ΖΙΡΚΟΝ | 59 | 8335 | άργει εἰς Πειραιά από 15)12 |
| ΖΥΓΟΣ | 76 | 19166 | δ. Ντόθερ 27)5 διά Μαρακάιμπο |
| ΖΩΗ | 39 | 1266 | έ. Καρπάτοι 26)7 |
| ΖΩΗ Γ. | 57 | 3828 | ά. Ταμπά 30)5 |
| ΖΩΡΖ | 65 | 4323 | όπδ. παραλαβήν |
| ΗΒΗ | 70 | 285* | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΗΓΚΑ | 72 | 9980 | ά. Βαλτιμόρην 21)7 διά 'Ισπανίαν |
| ΗΓΚΑ | 52 | 2674 | ά. Γιουροπόρη 19)7 διά Μάλτα |
| ΗΛΙΑΣ (δ.) | 58 | 12239 | ά. Σιγκαπούρην 5)7 διά Μπελαδάν |
| ΗΛΙΑΣ Κ. | 47 | 3575 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΗΛΙΟΣ | 56 | 4039 | ά. Μαντράς από 4)11)77 |
| ΗΛΙΟΣ | 62 | 10741 | ά. Κέιπ Τάουν 5)4 |
| ΗΛΙΟΣ | 57 | 4499 | μετων. 'ΜΙΝΕΡΒΑ' |
| ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.) | 60 | 15403 | ά. Τάραντα 24)7 διά 'Αρχού |
| ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ | 54 | 4723 | ά. Πειραιά 25)7 διά Βόλον |
| ΗΡΩ | 65 | 23535 | ά. Βιθράλταρ 16)6 διά Θεσσαλίην |
| ΗΣΤΑΡ | 57 | 9473 | έ. Γάνδην 17)4 |
| ΗΣΤΟΥΓΙΝΤ | 68 | 10642 | ά. Αμπιτζάν 13)7 διά Ν. 'Ορλεάνην |
| ΗΣΤΠΟΡΤ | 67 | 27018 | ά. Χονούλουλ 24)7 δυτ. άκτη ΗΠΑ |
| ΗΦΑΙΣΤΟΣ | 66 | 21374 | έ. Δουνικέρην 19)7 |
| ΗΦΑΙΣΤΟΣ | 60 | 6723 | έ. Τακοράντι 17)6 |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ μ. | 73 | 44746 | όπδ. παραλαβήν |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ δ. | 77 | 75500 | ά. Τέμπλα Μπαίν 13)7 διά Κεμπέκ |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ μ. | 68 | 52400 | ά. 'Αμεδρόγιον 30)6 διά Βιτόρια |
| ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. | 57 | 4904 | ά. Αμέρειαν 3)8 διά Βέντσοπλες |
| ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ | 53 | 5781 | έ. Ρουέν 12)7 |
| ΘΑΣΟΣ (δ.) | 58 | 12548 | έ. 'Εσμπετζεργκ 25)7 |
| ΘΑΣΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ | 76 | 9444 | έ. Σαίν Τζέν 26)7 |
| ΘΕΑΓΕΝΗΣ | 45 | 5031 | ά. Πάλιας 28)7 διά Λάγος |
| ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ. | 58 | 9603 | ά. Κ. Τάουν 7)7 διά Ρ. Χάινα |
| ΘΕΑΝΤΩ | 74 | 13639 | ά. Ντρόπουταν 28)6 διά Ρ. Κ. Τάουν |
| ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) | 57 | 12629 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)7 |
| ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.) | 60 | 20450 | έ. Τσαρλεστον 1)8 |
| ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.) | 65 | 39106 | ά. Ράς Σουέζ 18)7 |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. Σ. | 77 | 9794 | ά. Γιοκούάμα 17)7 διά Ναγκόγια |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.) | 59 | 23678 | έ. Τζένταν 1)4 |
| ΘΕΡΙΔΗΣ | 68 | 10750 | έ. Νταμάνι 4)7 |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.) | 58 | 22365 | άργει εἰς Πειραιά από 21)6 |
| ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ | 73 | 10735 | έ. Σάντος 2)7 |
| ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ | 65 | 42983 | ά. Φιλαδέλφειαν 13)7 διά Π. Καρτέλ |
| ΘΕΟΜΑΝΑ | 65 | 44916 | ά. Γιουροπόρη 5)8 διά Φλώσιγκ |
| ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.) | 60 | 21962 | ά. Φιλαδέλφειαν 10)7 |
| ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ | 61 | 10591 | ά. Πειραιά 22)7 |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ | 57 | 9153 | εἰς Τζένταν από 21)6 |
| ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ | 63 | 15929 | ά. Κων(πολιν 17)7 διά Μ. Θάλασσαν |
| ΘΕΟΦ. Ι. ΒΑΤΗΣ | 77 | 16380 | ά. Σάντος 3)7 διά Μπ. 'Άρες |
| ΘΕΙΟΦΟΡΟΣ | 62 | 25157 | ά. Κολούμπια Ρ. 4)8 Πακιστάν |
| ΘΕΟΧΑΡΗΣ | 71 | 9999 | έ. Λένον 20)7 |
| ΘΕΡΙΣΟΣ | 62 | 3484 | έ. Γότεντσουργκ 3)7 (έπισκ.) |
| ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ | 58 | 9937 | ά. Μπ. 'Άρες 15)7 |
| ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛ | 77 | 10460 | έ. 'Αμβοδρούγι 28)7 |
| ΘΕΡΜΟΠΟΛΙ | 65 | 15932 | ά. Πειραιά 26)6 |
| ΘΕΡΜΟΠΥΛΑI (δ.) | 55 | 8992 | ά. Γότεντσουργκ 26)7 Π. Τζέροι |
| ΘΕΡΜΟΠΥΛΑI II (δ.) | 55 | 8098 | ά. Πειραιά 10)5 (έπισκ.) |
| ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.) | 50 | 8065 | ά. Τζάνατα 19)2 διά Πλατζού |
| ΘΕΤΙΣ | 74 | 35561 | ά. Ναγκόγια 19)7 |
| ΘΕΩΝΗ Σ. | 58 | 2405 | έ. Ντακάρο 8)5 |
| ΘΗΡΑ | 60 | 6155 | έ. Τακοράντι 28)6 |
| ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ | 77 | 14100 | εἰς Τοίτα ύπδ. συμπλήρωσιν |
| ΘΙΑΚΙ (δ.) | 62 | 22221 | ά. Λομπίτο 1)6 |
| ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.) | 66 | 51417 | ά. Τής 22)7 διά Μεθύλ |
| ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.) | 68 | 48935 | έ. Τένεντ Τέρμ. |
| ΘΙΣΑ ΣΤΑΡ (μ.) | 70 | 50455 | ά. Αλέρπουλ 19)7 διά Θίσα Τέρμ. |
| ΘΩΜΑΣ Α. | 58 | 11213 | ά. Πειραιά 19)7 διά Ντακάρ |
| ΘΩΜΑΣ Κ. | 61 | 14032 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)6 |
| ΘΩΜΑΣ Κ. | 53 | 7353 | ά. Μπαχρέντιν 21)7 |
| ΆΙΑΜΑΤΙΚΟΣ | 71 | 9426 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 16)7 διά Πολωνίαν |
| ΙΑΣΩΝ | 70 | 15965 | ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 7)7 διά Φός |
| ΙΕΡΑΞ (μικτόν) | 66 | 41207 | ά. Μπωμόντ 18)2 |
| ΙΖΟΜΠΕΛ | 57 | 9746 | ά. 'Αμπιτζάν 21)6 |
| ΙΘΑΚΗ | 68 | 9066 | έ. Ρουέν 15)7 |
| ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ | 62 | 6933 | έ. Σαντάντερ 16)7 |
| ΙΘΑΚΗ ΣΕΓΙΑΡΟ (δ.) | 59 | 12575 | ά. Ν. 'Υόρκην 20)7 διά Βερακρός |
| ΙΚΑΡΟΣ | 70 | 10886 | ά. Παναμά 20)7 διά 'Αγγλιαν |
| ΙΚΑΡΟΣ | 68 | 11670 | έ. Κουβέιτ 28)6 |
| ΙΚΤΙΝΟΣ | 69 | 11489 | έ. Λαρέντζο 'Αργ. 11)7 |
| ΙΛΕΝΑ | 76 | 16261 | ά. Θέουτα 21)7 διά Μη. 'Αύρες |
| ΙΝΓΚΑ | 58 | 3860 | ύπδ. παραλαβήν |
| ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.) | 52 | 6633 | ά. Πούλι Σαμπού 21)6 Σιγκαπούρην |
| ΙΝΝΑΡΕΝ | 58 | 8931 | έ. Κόρη 12)7 |
| ΙΝΤΑΝ (δ.) | 60 | 27415 | έ. Αντόντον 7)7 |
| ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ | 77 | 10710 | ά. Παναμά 20)7 Π. δφ. Σπαίην |
| ΙΝΩ | 54 | 4339 | ά. 'Αμερέραν 27)7 διά Μομπάσα |
| ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ | 73 | 15498 | έ. Πόρτ Σαΐδ 23)7 |
| ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ | 65 | 30516 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 21)7 |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ' | 58 | 5769 | ά. 'Αμερέραν 27)7 |
| ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ | 53 | 22531 | ά. Φιλαδέλφειαν 26)7 |
| ΙΟΝΙΚ (δ.) | 66 | 45280 | άργει εἰς Πειραιά από 31)1 |
| ΙΟΣ | 57 | 1976 | ύπδ. παραλαβήν |
| ΙΟΥΔΙΕΙΑ | 65 | 8364 | έ. Χάιφα 23)7 |
| ΙΡΑΝΤΑ | 57 | 4892 | ά. Μονφαλκόνε 15)7 διά Φός |
| ΙΡΙΣ | 59 | 8479 | εἰς Αλγερίουν 20)4 |
| ΙΡΙΣ | 54 | 6042 | έ. Φάλμοιθ 16)7 |
| ΙΡΙΣ | 55 | 5117 | εἰς Πειραιά 15)7 διά Λάγος |
| ΙΓΑΛΙΑ | 46 | 6727 | έ. Γκουαγιακίλ 21)7 διά Κριστομπαλ |
| ΙΧΟΥΣ | 77 | 19166 | έ. Πειραιά 22)7 |
| ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) | 58 | 7230 | έ. Ν. Μαγκαλόρε 10)7 |
| ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) | 61 | 22671 | ά. Ν. Μαγκαλόρε 15)7 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ | 63 | 8380 | ά. Λιθόρων 21)7 διά Αμεδούργον |
| ΙΩΑΝΝΗΣ | 59 | 3162 | έ. Ταυτικό 19)7 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Α. | 59 | 8564 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΙΓΕΛΙ- | | | ά. Πειραιά 20)7 |
| ΚΟΥΣΗΣ (δ.) | 64 | 39051 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 24)7 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. | 52 | 1424 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΙΩΑΝ. ΖΑΟΕΡΑΚΗΣ | 68 | 16326 | ά. Μόντρεαλ 30)6 διά Ρίγα |
| ΙΩΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ | 77 | 14275 | ά. Παναμά 15)7 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ | 55 | 8799 | ά. Λιθόρων 21)7 διά 'Αμεδούργον |
| ΙΩΝ | 71 | 11506 | έ. Δραγει εἰς Πειραιά από 17)7)77 |
| Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ | 76 | 16023 | ά. Μπ. 'Άρες 10)7 |
| Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ | 69 | 30695 | ά. Μόντρεαλ 12)7 διά Βραζιλίαν |
| ΚΑΒΑΚΟ | 53 | 5589 | ά. Μπρούνιμπουτελ 7)7 |
| ΚΑΒΑΛΕΑΡ | 66 | 4338 | έ. Σιγκαπούρην 30)6 |
| ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ | 61 | 10934 | ά. Σαΐδαννατ 30)6 διά Μπωμόν |
| ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ | 59 | 11540 | έ. 'Αμερέραν 25)7 |
| ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ. | 60 | 22780 | άργει εἰς Πειραιά από 7)6)75 |
| ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ | 50 | 10175 | άργει εἰς Πειραιά από 11)5)75 |
| ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑ δ. | 57 | 13268 | ά. Ντάκαρ 3)5 διά Λάγος |
| ΚΑΒΟ ΓΡΟΣΟΣ | 60 | 9486 | ά. Ντάκαρ 3)5 διά Λάγος |
| ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝ | 60 | 10934 | ά. Ντάκαρ 3)5 διά Λάγος |
| ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ δ. | 56 | 13228 | ά. Σαΐδαννατ 17)7 διά Παρντώ |
| ΚΑΒΟ ΚΩΔΩΝΕΣ | 58 | 10463 | ά. Κολόμπο 21)6 διά Χόγκ Κόγκ |
| ΚΑΒΟ ΔΟΙΤΟΣ (δ.) | 69 | 51696 | ά. Μάλτα 28)7 διά Κουντάντ |

| | | | | | |
|------------------------------|----|--------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ | 56 | 8209 | μετων. «ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» | | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ | 77 | 9000 | Σ. Τζένταν 11)7 | | |
| ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Η. Α. | 62 | 39169 | ά. Κάρπαθος 29)6 δι' 'Αμπιτζάν | | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ | 68 | 13531 | όποια παραλαβήν | | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ | 58 | 8639 | Σ. Ρούμπιο 30)6 | | |
| ΚΑΠΙ. ΣΥΛΑΣ | 58 | 9724 | ά. Μπορινών 13)7 | | |
| ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ | 67 | 16098 | ά. Μπαγκός 17)5 διά Ντακάρ | | |
| ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ | 74 | 15979 | ά. Παναμάδ 1)7 διά Κασίμα | | |
| ΚΑΠΕΓΑΝ ΤΑΣΟΣ | 68 | 23666 | ά. Γόννια 26)7 διά Καναδά | | |
| ΚΑΠ. ΥΑΡΡΟΣ | 66 | 16164 | έ. Δάνισιχ 16)7 | | |
| ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ | 72 | 16366 | ά. "Ειρένη" 18)7 διά Σικάγο | | |
| ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΙΟΥΡΙ | 58 | 10885 | άργει εἰς Πειραιάδ από 25)3)76 | | |
| ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ | 61 | 4105 | ά. Λ. Πλάκας 21)6 διά Γουώρι | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ Β. | 59 | 6934 | άργει εἰς Πειραιάδ από 6)5)77 | | |
| ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΙΑΣ | 59 | 8401 | ά. Κολόμπο 8)6 διά Σιγκαπούρην | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ | 57 | 8974 | ά. Σιγκαπούρην 9)7 δι' 'Αμβούργον | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ- | | | | | |
| ΣΘΕΝΗΣ | 65 | 18995 | ά. Βαρκελώνη 7)7 διά Μπουσίρε | | |
| ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ | 71 | 30193 | ά. Ήπειρηταν 6)8 δι' ΗΠΑ | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ | 76 | 37841 | ά. Ρότερνταν 26)7 διά Λουλέα | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ | 69 | 9759 | δ. Σουεζ 21)6 | | |
| ΚΑΠΤ. ΛΕΟ | 62 | 1948 | δ. Κων/πολιν 6)7 Μαύρην Θάλασσαν | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ | 66 | 9931 | ε. Μτώρμπον 1)8 | | |
| ΚΑΠΤ. ΜΗΤΣΟΣ | 58 | 1763 | ά. Σ. Μάκελ' 14)7 Λισσαδώνα | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ | 61 | 10503 | έ. Τούμπα 21)7 | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ | 78 | 10600 | δ. Παναμάδ 25)7 Λά. Γκουάρια | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Γ. | 60 | 9151 | ά. 'Αμερισαν 7)6 διά Βαλπαραΐζο | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. | | | | | |
| Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) | 77 | 120000 | ά. Σ. Τζάν 24)1 | | |
| ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Α. | 61 | 13437 | ά. Θέουτα 10)6 διά Μόντρεαλ | | |
| ΚΑΠΤ. ΖΩΤΖΙΤΣ Α. | 66 | 19827 | ά. Σίδνευ 19)7 διά Κίνα | | |
| ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ | 58 | 6403 | έ. Γατσιγκόγκ 18)7 | | |
| ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ | 65 | 18442 | δ. Παναμάδ 23)6 | | |
| ΚΑΡΑ | 65 | 13313 | δ. Κων/πολιν 9)7 διά Κωνιστάντζαν | | |
| ΚΑΡΕΝ | 76 | 4617 | έ. Στετνίο 18)7 | | |
| ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΚΛΙΦ | 64 | 3885 | ά. Λ. Πάλμας 13)7 διά Κοτονού | | |
| ΚΑΡΙΝΑ | 56 | 3194 | ά. Στάδιγκερ 25)6 | | |
| ΚΑΡΛΟΒΑ | 75 | 29314 | δ. Γιεραλτάρ 15)7 διά Ρουμανία | | |
| ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π. | 73 | 13324 | ά. Κομψή Μπαλ 1)8 διά Γαλλίαν | | |
| ΚΑΡΟΣ | 47 | 8288 | εις Πειραιάδ 29)5 | | |
| ΚΑΡΡΑΣ | 68 | 25084 | ά. Βαλτιμόρην 18)7 διά Βενετίαν | | |
| ΚΑΡΥΑΝΤΑ | 73 | 34067 | δ. Κων/πολιν 3)7 Κωνιστάντζαν | | |
| ΚΑΡΥΑΤΙΣ | 70 | 10886 | ε. Μπατούδο 23)7 | | |
| ΚΑΡΥΑΤΙΣ | 57 | 2297 | ά. Λά. Γκουάλετ 1)7 διά Τρίπολιν | | |
| ΚΑΣΟΣ | 56 | 3401 | έ. Πειραιάδ 13)7 | | |
| ΚΑΣΠΙΑΝΑ | 59 | 15125 | έ. Εισθι Μπ. "Άρρες 11)7 | | |
| ΚΑΣΤΡΟ | 65 | 1225 | ά. Βενετία 30)6 διά Βεγγάζην | | |
| ΚΑΣΤΩΡ | 50 | 7544 | ά. Σάντος 13)7 διά Ρεσίφ | | |
| ΚΑΣΤΩΡ | 51 | 3995 | άργει εἰς Πειραιάδ από 10)6 | | |
| ΚΑΣΤΡΑΚΙ | 71 | 9870 | έ. Εισθι Μπ. "Άρρες 15)6 | | |
| ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ | 49 | 3422 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | |
| ΚΑΤΕ Α. | 66 | 2993 | ά. Βρέστην 28)6 διά Γουώρη | | |
| ΚΑΤΕ Ν. Α. | 65 | 18723 | έ. Μπ. "Άμπας 20)6 | | |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ | 55 | 7310 | έ. Παλέρμο 22)5 | | |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ | 76 | 3824 | ά. Ν. "Ορλέανη 22)7 Δυτ. 'Αφρικήν | | |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕ- | | | | | |
| ΞΑΝΑΡΑ (δ.) | 66 | 40852 | έποι παραλαβήν | | |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) | 58 | 2739 | εις Τζένταν 24)9)77 | | |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ- | | | | | |
| ΠΟΥΛΟΥ | 77 | 9000 | ά. 'Αμβέρσαν 26)7 | | |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. | 56 | 6334 | δ. Π. Σάδι 29)7 διά Τζένταν | | |
| ΚΑΤΙΑ | 55 | 7859 | έ. Π. ντε Μπούκ 22)7 | | |
| ΚΑΤΙΑ | 63 | 1594 | δ. Γιεραλτάρ 25)7 | | |
| ΚΑΤΙΑ | 52 | 3694 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | |
| ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ. | 65 | 47434 | άργει εἰς Πειραιάδ από 5)5)76 | | |
| ΚΑΤΙΕ | 60 | 10187 | ά. Μπιλαπάδ 2)6 δι' 'Αθάνα | | |
| ΚΑΤΙΝΑ | 59 | 2850 | έ. Σούδα 20)7 | | |
| ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.) | 68 | 13141 | έ. Μπ. "Άρρες 7)7 | | |
| ΚΕΑ | 58 | 13994 | ά. Βιλγικότων 27)7 | | |
| ΚΕΑ | 55 | 2683 | ά. 'Αμπιτζάν 13)7 διά Μπ. "Άρρες | | |
| ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ | 58 | 10995 | δ. Μομπούδαν 13)7 διά Μογκαντίσιο | | |
| ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤΥ | 71 | 9868 | έ. Π. ντε Μπούδ 25)7 | | |
| ΚΕΙ·Π ΜΑΝΔΑΡΙΜ | 72 | 10990 | δ. Π. Σάδι 22)7 διά Κολόμπο | | |
| ΚΕΙ·Π ΠΡΑ·ΙΝΤ | 73 | 8927 | ά. Ριγιέκα 24)7 διά Ραθέννα | | |
| ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ | 58 | 13700 | ά. Κορώ Μπ. 1917 Γερμανίαν | | |
| ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ | 75 | 16373 | έ. Π. 'Αλφεοντ 26)7 | | |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ | 77 | 19866 | δ. Γιεραλτάρ 25)7 διά Μπάρον | | |
| ΚΕΡΑΣΟΥΣ | 59 | 9018 | ά. Ν. "Υόρκην 27)7 δι' 'Αρούμπα | | |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ (δ.) | 59 | 24333 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ | 41 | 1580 | εις Ν. "Ορλέανη 2)12 | | |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ· | 60 | 13950 | έ. Λευκόνιαν 28)6 διά Καρβαγένην | | |
| ΓΚΟΥΡΙ | 55 | 4060 | έ. Λεμεσόδον 19)7 | | |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ Σ. | 53 | 2285 | ά. Λαττάκια 21)6 | | |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ· | 53 | 2285 | ά. Πειραιάδ 17)6 δι' 'Αννάμπα | | |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ | 65 | 8272 | όποια παραλαβήν | | |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ | 52 | 2736 | δ. Κων/πολιν 4)7 διά Τρίπολιν | | |
| ΚΕΧΡΕΑ | 61 | 14982 | έ. Ρουέν 29)6 | | |
| ΚΙΦΕΥΣ (δ.) | 71 | 16562 | ά. Φριπόρτ 16)7 διά Π. Ρίκο | | |
| ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ | 56 | 8362 | έ. Γουώρη 28)6 | | |
| ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ | | | | | |
| ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΑΝΤΕΡ | | | | | |
| ΔΕ. ΓΚΡΕ·ΙΤ (δ.) | 70 | 103012 | ά. Κουβέιτ 15)7 δι' 'Ιταλίαν | | |
| ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) | 64 | 29797 | έ. Μπωμόντ 10)6 | | |
| ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ | 63 | 15740 | ά. Βρέμην 13)5 | | |
| ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ | 63 | 15378 | ά. Σιγκαπούρην 21)7 Αδστραλίαν | | |
| ΚΙΓΚ ΣΩΝΣΟΡ | 64 | 17050 | έ. 'Αμπούργον 24)7 | | |
| ΚΙΚΗ | 57 | 9723 | ά. Μαδέρος 21)7 δι' 'Αλεξανδρειαν | | |
| ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΙΟΥ | 67 | 12624 | έ. Ασταμπόλα 20)7 | | |
| ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΜ | 58 | 8529 | ά. 'Αμπούραν 3)8 διά Μομπάσα | | |
| ΚΙΜΩΔΟΣ | 64 | 7891 | έ. Μπ. Μπλάκα 6)7 | | |
| ΚΙΜΩΔΟΣ | 58 | 7317 | όποια παραλαβήν | | |
| ΚΙΜΩΝ (δ.) | 61 | 16068 | ά. Μοντεβίδεο 14)7 Μπ. "Άρρες | | |
| ΚΙΝΑΡΟΣ | 49 | 8362 | έ. Μοντεβίδεο 16)7 | | |
| ΚΛΑΙΡΗ Α. | 77 | 17300 | εις Ρ. Ιανέριο όποι συμπλήρωσιν | | |
| ΚΛΑΒΑΙΡΗ | 59 | 5023 | εις Πειραιάδ | | |
| ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν) | 73 | 73492 | ά. Τέμπη Μπαί 14)7 | | |
| ΚΛΑΥΔΙΑ | 66 | 10601 | ά. Κοραμάρ 17)7 | | |
| ΚΛΑΥ·ΝΤΦΕΡΘ | 64 | 5711 | ά. Χούλ 3016 διά Κωνιστάντζαν | | |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ | 76 | 16366 | έ. Ρ. Γκράντε 25)6 | | |
| ΚΛΕΙΩ | 58 | 8791 | ά. Γιεραλτάρ 27)7 δι' 'Ινδίαν | | |
| ΚΛΕΙΔΙΑ (δ.) | 63 | 38964 | ά. Π. ντε Μπούδ 24)7 διά Μεσοίνα | | |
| ΚΛΕΟ (δ.) | 59 | 21187 | ά. Κ. Τάουν 26)7 διά Περικόλων | | |
| ΚΛΕΩΝ (δ.) | 59 | 16071 | ά. Ν. "Ορλέανη 1917 Βασικελώνην | | |
| ΚΛΥΤΙΑ (δ.) | 58 | 22129 | άργει εἰς Πειραιάδ από 9)5)77 | | |
| ΚΟΜΑΡΑ | 56 | 5645 | ά. Βρέμην 16)6 διά Δυρράχιον | | |
| ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ | 59 | 5683 | ά. Ντόρερ 23)7 | | |
| ΚΟΜΕΤ | 72 | 9985 | ά. Χάρην 27)6 διά Καρβαγένην | | |
| ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ | 71 | 15588 | έ. Ν. "Ορλέανη 24)7 | | |
| ΚΟΝΙΣΙΡΑ | 58 | 10011 | δ. Π. Σάδι 17)7 | | |
| ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ | 73 | 39219 | ά. Υμουίντεν 10)7 διά Βιτόρια | | |
| ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ· | | | | | |
| ΖΩΡΟΣ (μ.) | | 77 | 105000 | άργει εἰς Πούλα από 6)4)77 | |
| ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ· | | | | | |
| ΓΑΜΠΑ | | 72 | 39219 | ά. Αμετερνταμ 21)7 διά Βιτόρια | |
| ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ | | 71 | 38847 | δ. Παναμά 27)7 δι' 'Ιαπωνίαν | |
| ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ μ | | 73 | 125977 | άργει εἰς Στόρντ | |
| ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓ·ΟΝΗΡ | | 68 | 23258 | ά. Ρίταρντα Μπ. 10)7 δι' 'Ιταλίαν | |
| ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΝΙΟΥΤ | | 70 | 25139 | έ. Ρόττερνταμ 26)7 διά Βηρυτόν | |
| ΚΟΝΚΑΡΝΤΙΑ ΓΚΑΛΗΜ | | 58 | 5402 | ά. Γιεραλτάρ 25)7 διά Βηρυτόν | |
| ΚΟΝΚΑΡΝΤΙΑ ΣΙΑΥ· | | 54 | 4710 | έ. Λιδόριο 25)7 διά Λάγος | |
| ΚΟΝΚΑΡΝΤΙΑ ΦΙΩΡΔ | | 55 | 5818 | έ. Βηρυτόν 3)7 | |
| ΚΟΡΑΙ· | | 60 | 3333 | ά. Ντόχα 12)6 | |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ | | 57 | 11790 | ά. Μόντρεαλ 24)7 διά Βιτόρια | |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ | | 61 | 12847 | έ. Σ. Νίκολας 11)7 | |
| ΚΟΡΙΝΘΙΚ | | 59 | 10914 | έ. Ν. "Ορλέανη 25)7 | |
| ΚΟΡΣΑ·ΙΡ | | 62 | 15000 | δ. Ντόξερ 24)6 | |
| ΚΟΡΩΝΙΑ | | 70 | 11826 | έ. 'Αλεξανδρειαν 18)7 | |
| ΚΟΣΜΑΣ (δ.) | | 64 | 34920 | έ. Αντοφαγκάστα 22)7 | |
| ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.) | | 57 | 12360 | έ. Πειραιάδ 24)6 | |
| ΚΟΣΜΟΣ | | 48 | 1594 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΛΑΤΣ | | 55 | 2671 | ά. Μπρούνιμπούτελ 3)7 διά Λάγος | |
| ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΣΚΑΥ· | | 56 | 1647 | εις Καρβαγένην από 2)1 | |
| ΚΟΥ·Ι·ΝΥ | | 60 | 9423 | έ. Τάιμπα 28)6 διά Περισκόν | |
| ΚΟΥΜΟΥΔΑΙΟΣ | | 50 | 7392 | ά. Τόρεπα 28)6 διά Κινέσταν | |
| ΚΟΥΝΓΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.) | | 64 | 28349 | ά. Τιόνια 21)7 διά Τούρπτο | |
| ΚΟΥΡΩΝΕ | | 65 | 3512 | έ. Τάιμπα 21)7 διά Τούρπτο | |
| ΚΡΑΝΑΟΣ | | 64 | 77 | άργει εἰς Παραλαβήν | |
| ΚΡΑΝΤΩΡ | | 47 | 1533 | έ. Σαλλάκα 14)7 | |
| ΚΡΕΣΤΕΝΑ | | 67 | 1866 | ά. 'Αμβέρσαν 10)7 δι' 'Αλγέριον | |
| ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ | | 61 | 3866 | ά. Ν. "Ορλέανη 28)7 διά Χιούστον | |
| ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕ·ΙΜΠΥ | | 66 | 40129 | ά. Βαλτιμόρη 5)7 διά Ρωσίαν | |
| ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ | | 58 | 3914 | έ. Αντοφαγκάστα 22)7 | |
| ΚΡΗΤΗ | | 66 | 26 | | |

| | | | | | |
|--------------------|----|--------|-------------------------------------|--|--|
| ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ | 77 | 9800 | δ. Μαπούνι 26)7 διά Λουδίνον | | |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) | 66 | 29287 | ε. Σφύλ Χάρεν 8)7 διά Μεθίλ | | |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ | 57 | 5553 | ε. Πειραιά 17)7 | | |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ. | | | | | |
| ΠΑΝΗΣ | 65 | 15738 | δ. Νεάπολιν 24)7 διά Βαλένθια | | |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | 57 | 7478 | δ. Πειραιά 3)7 διά Βάρνα | | |
| ΛΗΓΚ | 61 | 8760 | δ. Χόγκ Κόρκ 22)7 διά Χούγκναμ | | |
| ΛΗΔΑ | 63 | 8566 | ύπο παραλαβήν | | |
| ΛΗΜΝΟΣ ΑΓΓΑΛ | .. | 78 | 5500 είς Π. Άλεγκρε ύπο συμπλήρωσιν | | |
| ΛΗΤΩ | 51 | 4677 | άργει είς Πειραιάς από 13)2 | | |
| ΛΙΒΟΡΝΟ | 52 | 4995 | ε. Πειραιά 25)7 | | |
| ΛΙΖΑ | 53 | 3723 | δ. Λεμεσούς 22)6 διά Πειραιᾶ | | |
| ΛΙΔΙΑΝ | 55 | 6935 | ε. Λάγος 20)7 | | |
| ΛΙΔΙΑΚΑ | 60 | 8562 | δ. Κων/πολιν 18)6 διά Βάρνα | | |
| ΛΙΜΠΑΝΟΝ | 52 | 4435 | δ. Λάρνακα 18)7 διά Σιδώνα | | |
| ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ | 55 | 1594 | δ. Βοιμάνη 22)7 διά Αγγιλίαν | | |
| ΛΙΜΠΡΑ (δ.) | 76 | 18343 | ε. Λάγος 9)7 | | |
| ΛΙΜΠΡΑ (δ.) | 64 | 1925 | ε. Π. Σουδών 11)7 | | |
| ΛΙΝΑ | 66 | 2975 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | | |
| ΛΙΝΔΟΣ | 62 | 10883 | δ. Μπροδύνησης 18)5 διά Λάγος | | |
| ΛΙΝΤΑ Η. | 58 | 6508 | ύπο παραλαβήν | | |
| ΛΙΣΣΑΒΩΝ | 56 | 4819 | εξωθι Ντάρμπιταν 19)7 | | |
| ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.) | 61 | 21894 | | | |
| ΛΙΤΣΑ Κ. | 55 | 11143 | ε. Λαύριον 15)5 | | |
| ΛΟΒΑΤΣΑ | 61 | 1990 | ύπο παραλαβήν | | |
| ΛΟΓΙΑΛΤΥ | 69 | 9045 | δ. Παναμά 10)5 διά Ειρηνικόν | | |
| ΛΟΙΤΑΝΑ (δ.) | 57 | 20730 | ά. Χόγκ Κόρκ 12)7 διά Μπ. Μασάρ | | |
| ΛΟΚΡΙΣ | 72 | 16600 | δ. "Hot Λόντον 10)7 διά Αγγιλίαν | | |
| ΛΟΝΔΙΝΟΝ | 50 | 2696 | άργει είς Πειραιάς από 1)6 | | |
| ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ | 64 | 6548 | είς Μπέρμπερα 10)10)74 | | |
| ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ | 63 | 9804 | ε. Σιγκαπούρων 8)7 | | |
| ΛΟΥΚΑΣ Ν. | 72 | 13637 | ά. Ν. Όρλεάνη 8)7 | | |
| ΛΟΥΣΥ | 74 | 16000 | ε. Αμβούργον 21)6 | | |
| ΛΥΓΑΡΙΑ | 67 | 4016 | δ. Πειραιά 25)7 | | |
| ΛΥΔΙΑ | 74 | 8825 | δ. Π. Δημήτρη 24)5 Βενεζουέλα | | |
| ΛΥΔΙΑ | 69 | 5222 | ε. Σήνες 21)7 διά Κριστομπαλ | | |
| ΛΥΔΙΑ | 57 | 4486 | δ. Αμέρερσαν 25)7 διά Πειραιᾶ | | |
| ΛΥΔΙΑ Π. (δ.) | 58 | 12982 | ύπο παραλαβήν | | |
| ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) | 58 | 27526 | ε. Σιγκαπούρην 19)7 διά Περσικόν | | |
| Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ | 69 | 25168 | ε. Σ. Νίκολας Άργ. 12)7 | | |
| ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ | 57 | 9096 | ε. Σουέζ 18)7 | | |
| ΜΑΘΙΟΣ | 53 | 2025 | δ. Πόρτ Σαΐδ 26)7 | | |
| ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ | 54 | 2730 | ε. Αυθέρσαν 25)7 | | |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ | 63 | 15929 | ε. Μπ. Άρδες 12)7 | | |
| ΜΑΙΑΝΔΟΝ | 72 | 2991 | ά. Π. δή Σπαινη 18)7 | | |
| ΜΑΙΡ | 65 | 19816 | δ. Παναμά 30)6 | | |
| ΜΑΙΡΗ | 68 | 22391 | ά. Τούλια 26)7 διά Κολόμπο | | |
| ΜΑΙΡΗ | 57 | 10687 | άργει είς Πειραιάς από 11)6)75 | | |
| ΜΑΙΡΟΥΛΑ | 63 | 14203 | δ. Κων/πολιν 26)5 διά Νοθεωρασίκην | | |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ | 58 | 8299 | είς Γουώρα 11)4 | | |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ | 55 | 3865 | ά. Υμέας 13)7 διά Κέμι | | |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.) | 67 | 38286 | ά. Ν. Όρλεάνη 4)6 διά Ρωσίαν | | |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II | 47 | 5835 | είς Ιτέαν 3)4 | | |
| ΜΑΛΒΙΝΑ | 58 | 2990 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | | |
| ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ | 58 | 10707 | ά. Βενετία 21)7 διά Βαρκελώνην | | |
| ΜΑΛΙΑΚΟΣ | 62 | 9720 | ά. Σάντερλαν 12)6 διά Φλώσιγκ | | |
| ΜΑΛΤΕΖΑ Σ. | 55 | 5868 | ά. Π. Πάλιας 1)7 διά Κοτονού | | |
| ΜΑΝΘΟΣ | 77 | 5500 | δ. Π. Σαΐδ 26)7 διά Μεσόγειον | | |
| ΜΑΝΙΝΑ III | 61 | 6915 | ε. Αλεξάνδρειαν 24)7 | | |
| ΜΑΝΝΑ | 71 | 16004 | ά. Ντώρμπαταν 21)7 διά Αργεντίνην | | |
| ΜΑΝΟΣ Π. | 69 | 2966 | ά. Π. Πάλιας 16)6 διά Π. Χάρκουρτ | | |
| ΜΑΝΟΥΕΛΑ | 53 | 5603 | ά. Αμέρερσαν 21)7 διά Φορταλέξα | | |
| ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.) | 51 | 11022 | άργει είς Πειραιάς από 21)7)74 | | |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ | 59 | 2987 | ά. Αμέρερσαν 13)7 διά Νούακότ | | |
| ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ | 77 | 15900 | ά. Χάμπτον ρόδες 28)6 διά Βραζιλίαν | | |
| ΜΑΝΤΩ Β. (δ.) | 72 | 17432 | ά. Ήστχαμ 15)7 διά Βενεζουέλαν | | |
| ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ | 77 | 12526 | ύπο παραλαβήν | | |
| ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ | 68 | 18775 | ε. Τακοράντι 5)7 | | |
| ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ | 78 | 16800 | ά. Σικάγο 3)5 διά Ντουλούθ | | |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ | 73 | 36264 | ύπο παραλαβήν | | |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΑΙΟΝ | 68 | 57204 | ά. Παραλαβήν | | |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ | 74 | 33147 | ά. Εμέδεν 13)7 διά Κάμσαρ | | |
| ΜΑΡ ΚΑΛΑΝ | 68 | 14771 | ά. Μόντρεαλ 28)7 | | |
| ΜΑΡΑΘΩΝ | 62 | 12887 | ε. Σαδόνια 24)7 | | |
| ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.) | 69 | 119677 | ά. Άλ. δή Γκραϊν 27)6 Πειραιάς | | |
| ΜΑΡΑΜΠΟΥ | 78 | 9500 | ε. Σιγκαπούρων 18)7 διά Ελλάτ | | |
| ΜΑΡΑΜΠΟΥ | 57 | 1962 | ά. Ν. Όρλεάνη 9)7 διά Χιούδοτον | | |
| ΜΑΡΒΕΛΛΑ | 57 | 10172 | ά. Ρίο Ιανέριο 8)7 διά Χαϊφόγκ | | |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ | 66 | 18177 | ά. Ντώρμπαταν 24)7 διά Αμέρερσαν | | |
| ΜΑΡΓΚΑΡΙΤ | 66 | 15404 | είς Πειραιάς | | |
| ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β. | 59 | 11969 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | | |
| ΜΑΡΓΚΡΙΤ | 62 | 8951 | είς Τζένταν 5)5)77 | | |
| ΜΑΡΓΚΡΙΤ | 78 | 9500 | ά. Κουβεντ 23)7 διά Μ. Αχμαντί | | |
| ΜΑΡΑΜΠΟΥ | 78 | 4492 | ε. Σιγκαπούρην 18)7 διά Ελλάτ | | |
| ΜΑΡΒΕΛΛΑ | 57 | 1962 | ά. Ν. Όρλεάνη 9)7 διά Χιούδοτον | | |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ | 66 | 18177 | ά. Ρίο Ιανέριο 8)7 διά Χαϊφόγκ | | |
| ΜΑΡΓΚΑΡΙΤ | 66 | 15404 | ά. Ντώρμπαταν 24)7 διά Αμέρερσαν | | |
| ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β. | 59 | 11969 | είς Ιτέαν 5)5)77 | | |
| ΜΑΡΓΚΡΙΤ | 62 | 8951 | ά. Κουβεντ 23)7 διά Μ. Αχμαντί | | |
| ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ. | 63 | 11071 | ά. Μπούτη 19)7 | | |
| ΜΑΡΙ | 74 | 8925 | ε. Λίθερπουλ 26)7 | | |
| ΜΑΡΙ | 58 | 4219 | ε. Αμέρερσαν 1)8 διά Πειραιᾶ | | |
| ΜΑΡΙ ΧΑΝΑΡΗ | 66 | 18569 | ε. Κασπιτλάνκα 17)7 διά Ρουέν | | |
| ΜΑΡΙΑ (δ.) | 65 | 47544 | ά. Τερέγονταν 11)7 διά Τάραντα | | |
| ΜΑΡΙΑ | 65 | 16166 | ά. Σαδόνια 25)7 | | |
| ΜΑΡΙΑ | 70 | 9101 | ά. Τζιμπούτι 1)7 διά Μπ. Σαπούρ | | |
| ΜΑΡΙΑ | 59 | 5407 | ά. Πειραιάς 26)7 διά Κωνσταντίναν | | |
| ΜΑΡΙΑ | 57 | 3478 | ά. Αμέρερσαν 26)7 διά Βεγγάζην | | |
| ΜΑΡΙΑ III | 53 | 825 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | | |
| ΜΑΡΙΑ Α. | 62 | 3198 | ά. Τής 7)6 διά Αλγερίαν | | |
| ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ | 78 | 11000 | είς Αΐότ ύπο συμπλήρωσιν | | |
| ΜΑΡΙΑ Γ. Α. | 74 | 15938 | ε. Μόντρεαλ 8)7 διά Λενιγκραντ | | |
| ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑΣ | 68 | 1599 | ά. Μόντρεαλ 8)7 διά Βαρκελώνην | | |
| ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ. | 64 | 34827 | ε. Χόγκ Κόρκ 4)7 | | |
| ΜΑΡΙΑ Κ. | 70 | 9069 | ά. Κακινάντα 26)7 διά Σπαλάτον | | |
| ΜΑΡΙΑ Λ. | 77 | 23000 | ά. Λ. Αντζέλες 2)7 Ρίο Ιανέριο | | |
| ΜΑΡΙΑ Λ. | 58 | 5745 | ά. Λάς Πλέισαν 10)7 διά Λουάντα | | |
| ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ | 67 | 11001 | ά. Σουέζ 14)6 | | |
| ΜΑΡΙΑ Ν. | 73 | 13631 | ά. Μπαγκόκ 23)7 διά Εύρωπην | | |
| ΜΑΡΙΑ Ζ. | 68 | 11361 | ά. Μόντρεαλ 20)7 διά Νητρόβιτ | | |
| ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ | 67 | 9365 | ά. Νιδουπαν 21)6 διά Πειραιών | | |
| ΜΑΡΙΑ Ζ. | 65 | 1509 | ά. Μασασλάν 24)7 | | |
| ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ | 62 | 11033 | ά. Παναμά 17)7 διά Κίναν | | |
| ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ ΙΘ δ. | 66 | 42799 | ά. Χούντ Πόιντ 17)7 διά Μπωμόντ | | |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.) | 66 | 48539 | ά. Μπούλεν Μπαίν 28)3 Γκάλεστον | | |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ | 73 | 17432 | ά. Μπούλεν Μπαίν 28)3 Γκάλεστον | | |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α. | 62 | 14047 | ά. Αισθανόνταν 22)7 διά Σάντος | | |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α. | 62 | 11229 | ά. Μόλι 13)7 διά Μπωμόντ | | |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ I | 63 | 10442 | ά. Γιθρέλατρο 21)7 διά Δουνκέρκην | | |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ V (δ.) | 55 | 13095 | άργει είς Πειραιάς από 26)7)76 | | |
| ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ | 58 | 9299 | ά. Σουέζ 17)6 | | |
| ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ | 57 | 5176 | άργει είς Πειραιάς 19)2 | | |
| ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ | 62 | 14622 | ά. Πειραιάς 29)5 | | |
| ΜΑΡΙΒΙΚ | 62 | 23811 | ά. Μίλνερ Μπαίν 13)7 Ρόττερνταμ | | |
| ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ | 62 | 12229 | είς Μοντεβίδεο 25)6 | | |
| ΜΑΡΙΓΟ | 72 | 9885 | ε. Ρόττερνταμ 31)7 | | |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ | 47 | 6125 | άργει είς Πειραιάς από 17)2 | | |
| ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ | 68 | 10016 | ά. Λιθερόπολη 27)7 διά Σάντος | | |
| ΜΑΡΙΓΟ Μ. | 61 | 10692 | ά. Αιμούργον 28)7 διά Ρωσίαν | | |
| ΜΑΡΙΓΟ Ρ. | 69 | 10839 | ά. Ντώρμπαταν 29)7 διά Πειραιᾶ | | |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ | 65 | 8362 | ά. Μόντρεαλ 28)7 διά Σάντος | | |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. | 61 | 8951 | ά. Μάλτα 22)7 | | |
| ΜΑΡΙΖΑ | 59 | 3775 | ά. Αιγαίνεια 1)7 διά Αλγερίαν | | |
| ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.) | 67 | 44219 | ά. Κων/πολιν 21)7 διά Κωνσταντίνα | | |
| ΜΑΡΙΚΑ Τ. | 60 | 6235 | ά. Ραθέννα 14)7 | | |
| ΜΑΡΙΛΥ Α. | 68 | 14800 | ά. Κων/πολιν 22)7 διά Ρωσίαν | | |
| ΜΑΡΙΜΠΑΝΑΚΑ (δ.) | 68 | 67512 | άργει είς Πειραιάς από 30)7)77 | | |
| ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ | 63 | 15364 | ά. Βίλα Κοντιτιόδου 9)7 | | |
| ΜΑΡΙΝΑ Λ. | 65 | 19805 | ά. Σάντος 6)7 | | |
| ΜΑΡΙΟΝ | 67 | 13586 | ά. Κων/πολιν 6)6 διά Ρωσίαν | | |
| ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ | 72 | 18274 | ά. Μόντρεαλ 25)7 διά Ρόττερνταμ | | |
| ΜΑΡΙΚΑ Λ. | 75 | 14785 | ά. Μαλάγκα 21)7 | | |
| ΜΑΡΚΙΖ | 75 | 28082 | ά. Βίλα Κοντιτιόδου 21)6 | | |
| ΜΑΡΚΟ | 69 | 2992 | ά. Πάλιας 13)7 διά Ντουάλα | | |
| ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ. | 62 | 9979 | ά. Σουέζ 20)7 διά Έρ. Θάλασσαν | | |
| ΜΑΡΛΕΝ (δ.) | 59 | 13595 | ά. Αιμούργον 17)7 | | |
| ΜΑΡΛΙ (δ.) | 59 | 20827 | ά. Μπασάρ 21)7 διά Κεελάγκ | | |
| ΜΑΡΟΥΔΙΩ | 77 | 19200 | ά. Παναμά 13)7 | | |
| ΜΑΡΟΥΚΟ | 57 | 8975 | ά. Πειραιάς 14)7 διά Κωνστάντζαν | | |
| ΜΑΡΣ | 48 | 3368 | ά. Θέσσαλα 26)7 διά Ντουάλα | | |
| ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ. | 56 | 8274 | ά. Βέντσα 24)4 | | |
| ΜΑΡΥΛΙΑΣ | 68 | 2999 | ά. Σουέζ 28)7 διά Καράτσι | | |
| ΜΑΡΥΛΙΖΑ | 70 | 15806 | ά. Σουέζ 28)7 διά Καράτσι | | |
| ΜΑΡΦΑΙΗΟ | 52 | 6517 | άργει είς Παραλαβήν | | |
| ΜΑΡΩ | 73 | 32511 | ά. Αιγαίνεια 24)7 διά Βανκ | | |

| | | | | | | | | |
|---------------------|----|-------|-----------------------------------|--|----------------------|----|-------|-------------------------------------|
| ΜΙΝΙ ΑΗΓΚ | 70 | 1592 | ά. Ντεμέράρδ 18)7 διά ΗΠΑ | | ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ-Υ | 78 | 33191 | ά. Τής 28)7 διά Βιτόρια |
| ΜΙΝΙ ΑΗΝΤ | 70 | 1592 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | ΝΕΔΑ | 57 | 8181 | δ. Γιθραλτάρ 10)7 διά Κυρράχιον |
| ΜΙΝΙ ΑΗΖΕΝΤ | 74 | 1578 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 27)7 | | ΝΕΑΙ (δ.) | 65 | 38324 | ά. Ν. 'Υόρκη 3)8 Π. λά Κρούζ |
| ΜΙΝΙ ΑΗΦ | 71 | 1584 | ε. "Άμπου Ντάπτι 26)7 | | ΝΕΑΗ Π. (δ.) | 57 | 12648 | δ. Λά Γκουλέτ 6)7 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΖΑΡΝΤ | 72 | 1580 | δ. Π. Σάδι 3)8 | | ΝΕΜΑ | 58 | 10794 | δ. Βρέμην 1)8 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΔΑΚ | 70 | 1591 | άργει εις Πειραιάς από 16)4 | | ΝΕΜΕΑ | 78 | 11000 | εις 'Αιδί όποι συμπλήρωσιν |
| ΜΙΝΙ ΑΙΔΥ | 70 | 1590 | άργει εις Πειραιάς από 6)4 | | ΝΕΝΑ | 74 | 39865 | ε. Ναγκόγια 6)7 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΜΠΡΑ | 70 | 1592 | ε. Ιέντα 26)7 | | ΝΕΝΑ | 51 | 7267 | ά. Πάλμας 23)6 Π. Χάρκουρτ |
| ΜΙΝΙ ΑΙΝΚ | 71 | 1562 | δ. "Άλεξάνδρειαν 18)7 | | ΝΕΟΤΗΣ | 66 | 3762 | δ. Θέουτα 23)7 διά Στετίνον |
| ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ | 71 | 1562 | δ. Παναμά 21)7 διά Ειρηνικόν | | ΜΕΙΤΟΥΜ | 71 | 9082 | δ. Ντωρμπαν 4)7 διά Σάντος |
| ΜΙΝΙ ΑΙΝΤΟ | 71 | 1564 | δ. Π. Σάδι 28)7 | | ΜΕΙΣΤΩΡ | 54 | 7968 | άργει εις Πειραιάς από 17)5)76 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΦΤ | 70 | 1582 | δ. Τζένταν 31)7 διά "Άμπου Ντ. | | ΜΕΙΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ | 68 | 25755 | δ. Βιτόρια 15)7 διά Σ. Νίκολας |
| ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΦ | 71 | 1563 | ε. Π. Κάιζερ 17)7 | | ΜΕΙΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ | 57 | 6527 | ε. Λούπιτο 3)7 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΡΥ | 71 | 1598 | ε. Ταμπικ 26)7 | | ΜΕΙΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ | 68 | 24894 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)7 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΤ | 71 | 1584 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 22)7 | | ΜΕΙΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ | 69 | 5800 | ε. "Άμπου Ντ. 25)7 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΤΟΣ | 70 | 1592 | ε. Ντεμέράρδ 23)7 διά ΗΠΑ | | ΜΕΙΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ | 71 | 9093 | ε. "Ιμπινχα 27)7 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΤΟΥΣ | 70 | 1591 | δ. Σουέζ 1)8 | | ΜΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.) | 60 | 25471 | δ. Σουέζ 1)8 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΜ | 74 | 1578 | δ. Π. Σάδι 22)7 | | ΜΗΡΕΥΣ | 56 | 9942 | δ. Π. Σάδι 25)7 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΝΑΡ | 71 | 1592 | ε. Μασσαλίαν 20)7 | | ΜΗΡΕΥΣ | 77 | 9800 | εις Χιροσίμα ώποι συμπλήρωσιν |
| ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΣ | 71 | 1594 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)8 | | ΜΗΡΗΣ | 77 | 18080 | ά. Ντωρμπαν 17)7 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΥΦ | 75 | 1578 | ε. Π. δ. Σπατή 25)7 | | ΜΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ | 53 | 4968 | ά. Κέλδιπο 31)7 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΩ | 71 | 1594 | ε. Βίλιμποτον 29)7 Ν. 'Ορλεάνη | | ΜΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ | 47 | 3247 | εις 'Αννάπα 17)11 |
| ΜΙΝΙ ΑΙΩΝΤ | 70 | 1592 | ε. Πειραιάς 2)8 | | ΜΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ | 56 | 3978 | ε. Κ. Τάουν 28)7 |
| ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ | 70 | 1584 | ε. Σαδίναν 29)7 διά Σ. Τόμας | | ΜΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.) | 53 | 9803 | άργει εις Πειραιάς από 12)6)75 |
| ΜΙΝΙΣΗ | 63 | 1199 | ε. Σάφι 21)7 διά Τρέπορτ | | ΜΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ | 61 | 5827 | ε. Καλκούτα 27)7 |
| ΜΙΝΩΣ | 75 | 28082 | ε. Γιθραλτάρ 25)7 διά 'Αργεντινή | | ΝΙΚΗ | 59 | 4237 | δ. Κωνιπάλιν 2)7 Μαύρην θάλασσαν |
| ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.) | 56 | 8590 | ε. Ρ. 'Ιανέριο 14)7 διά Σάντος | | ΝΙΚΗ | 71 | 9075 | δ. Μόντρεαλ 27)7 διά Ντουλούθ |
| ΜΙΡΕΝΕ | 68 | 4933 | ε. Μ. 'Ορλεάνη 1)7 | | ΝΙΚΗ Ρ. | 62 | 6171 | δ. Ν. 'Ορλεάνη 4)8 |
| ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ | 66 | 22241 | ε. Σ. Νίκολας 25)6 | | ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. | 52 | 5768 | ε. 'Αλεξάνδρειαν 25)7 |
| ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ | 74 | 28082 | ε. Κωνιπάλιν 21)6 διά Κωνσταντζαν | | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΑΚΗΣ | 77 | 10600 | ε. Σιγκαπούρην 22)7 |
| ΜΙΤΣΑ Κ. | 57 | 4039 | ε. Καράτοι 3)7 διά Μπέντι | | ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ | 75 | 29004 | δ. Γένοβα 28)7 διά Γιθραλτάρ |
| ΜΙΧΑΗΑ Β. | 53 | 2822 | ε. Ντακάρ 6)5 διά Λάργος | | ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α. | 69 | 9038 | δ. Σουέζ 23)7 διά Βομβάνη |
| ΜΙΧΑΗΑ Κ. | 54 | 4352 | ε. 'Αιμέρεαν 13)7 Λά Γκουάρια | | ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. | 61 | 6752 | ε. Πειραιάς 24)6 |
| ΜΙΧΑΗΗΣ ΛΕΜΟΣ | 78 | 16726 | ε. Ντουμπάτι 23)7 διά Σ. Κρουά | | ΝΙΚΙ ΠΑΤΕΡΑΣ | 72 | 18660 | ά. Ρότερνταν 1)8 διά Δουνκέρκην |
| ΜΙΧΑΗΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) | 58 | 22129 | ε. Βίλιμποτον 29)7 Ν. 'Ορλεάνη | | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ | 58 | 3579 | ά. Δρέπανον 27)6 διά Βηρυτόν |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ | 68 | 23067 | ε. Σ. Πέντρο 10)7 Μπ. "Άθρες | | ΝΙΚΙ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | 72 | 19162 | εις θέαν 37.14 Β - 133.10 Α 6)7 |
| ΜΙΧΑΗΗΣ (μικτόν) | 72 | 55204 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 7)7 διά Κιουρασάο | | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ | 58 | 7324 | ά. Ρουέν 12)7 διά Ραβέναν |
| ΜΙΧΑΗΗΣ | 61 | 10606 | ε. Ζεμπρόδυκε 31)7 διά 'Αστοντον | | ΝΙΚΟΣ | 47 | 7654 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΜΙΧΑΗΗΣ Κ. | 61 | 2535 | ε. 'Αιμέρεαν 13)7 Λά Γκουάρια | | ΝΙΚΟΣ | 53 | 7283 | ώπο παραλαβήν |
| ΜΙΧΑΗΗΣ ΛΕΜΟΣ | 77 | 16000 | ε. Τέιμποι Μπαίνη 1)7 | | ΝΙΚΟΣ | 51 | 6987 | άργει εις Πειραιάς από 10)3)77 |
| ΜΙΧΑΗΗΣ ΞΥΛΑΣ | 61 | 12662 | ε. "Ειλατ 31)7 | | ΝΙΚΟΣ Β. (δ.) | 49 | 15980 | ά. Λά Γκουλέτ 31)7 διά Πειραιά |
| ΜΟΜΠΙΔΑ Ι. | 69 | 47958 | ε. Τής 2)8 διά ΗΠΑ | | ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΑΙΝΟ- | 71 | 65347 | εις Πειραιάς 22)3 |
| ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) | 73 | 61172 | ε. Λιέρον 12)7 διά Σίντι Κρέιρ | | ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ- | | | |
| ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) | 56 | 12355 | ε. Πειραιάς 21)7 διά Σουέζ | | ΚΗΣ (δ.) | 62 | 21363 | ά. Σιγκαπούρην 17)7 διά 'Ινδονησίαν |
| ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ | 78 | 9231 | έποι παραλαβήν | | ΝΙΚΟΣ Μ. | 54 | 1970 | δ. Σουέζ 27)7 |
| ΜΟΣΚΑ | 57 | 2926 | ε. Λούπιτο 9)7 | | ΝΙΚΟΣ Π. | 58 | 3385 | ε. Πειραιάς 30)7 |
| ΜΟΣΧΑ Δ. | 56 | 8823 | ε. Ταραγκόνα 7)6 διά Λάγος | | ΝΙΚΟΤ | 67 | 3387 | ε. Πειραιάς 17)7 |
| ΜΟΤΟΡΙΑ | 56 | 8777 | ε. Μομπάσα 29)7 διά Τούσαφ | | ΝΙΚΥ | 58 | 9087 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 10)7 |
| ΜΟΥΝΤΣΕΡΑΝΤ | 60 | 9365 | ε. Μανίλα 28)7 διά Κεελάγκ | | ΝΙΜΟΣ | 50 | 2095 | προσήρ. εις 19.29 Β - 37.24 Α 21)3 |
| ΜΟΥΓΑΙΝΑ | 77 | 5999 | ε. Σαδόνα 29)7 | | ΝΙΝΑ ΠΑ. | 68 | 1955 | ε. Χαλκίδα 11)3 |
| ΜΠΑΖΙΑ III | 65 | 32644 | ε. Σιγκαπούρην 9)7 | | ΝΙΝΗ | 62 | 28651 | ά. Πότερνταν 11)4 |
| ΜΠΑΪΑΤΙΚ ΣΤΑΡ | 65 | 1599 | ε. Μαδέρος 29)7 διά Σετουμπάλι | | ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ | 57 | 5279 | ε. Πόρθιλ 4)8 |
| ΜΠΑΪΑΤΙΚ ΦΗΡΖΕΡ | 60 | 6157 | ε. Σιγκαπούρην 28)7 διά 'Ισπωνίαν | | ΝΙΤΣΑ (δ.) | 71 | 16562 | ε. Τάνον 5)7 |
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ | 55 | 10513 | ε. Π. Σάδι 1)8 διά Κωνσταντζαν | | ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ | 78 | 10888 | εις Σιμονόσκε ώποι συμπλήρωσιν |
| ΜΠΑΡΡΙ ΕΞΠΡΕΣ | 57 | 10062 | ε. Αμέρεραν 28)7 διά Ντουμά | | ΝΟΝΙ | 68 | 5480 | ά. Τέλναν 5)7 |
| ΜΠΑΡΡΙ | 66 | 14383 | ε. Τάμπα 4)1 | | ΝΟΝΙ | 53 | 4234 | εις Πειραιάς 22)6 (έπισκ.) |
| ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.) | 59 | 12730 | ε. Αλεξανδρείαν 21)7 διά 'Αγγλιαν | | ΝΟΠΑΙΑ ΛΟΥΝΑ | 62 | 4218 | ά. Φρετσουν 14)7 διά Κόνακρου |
| ΜΠΕΣΣΕΣ | 61 | 8426 | έποι παραλαβήν | | ΝΟΠΑΙΑ ΤΕΛΟΥΣ | 62 | 6442 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)7 διά Σάντος |
| ΜΠΙΑΝΚΟ | 60 | 4534 | ε. Μη. "Άθρες 16)7 | | ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ | 58 | 4106 | ε. Ρεύνον 1)8 διά Κ. Τάουν |
| ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ | 60 | 8573 | ε. Χόγκι 11)7 | | ΝΟΡΔΑΡΟ | 48 | 2462 | εις Πειραιάς 1)6 (έπισκ.) |
| ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ | 62 | 5218 | ε. Ντόρπρεχτ 29)7 | | ΝΟΡΘ ΟΓΟΥΑΙΗΒ | 54 | 7701 | ε. 'Αλεξάνδρειαν 11)4 |
| ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΑ | 67 | 2765 | ε. 'Αμέρεραν 3)5 | | ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ | 67 | 25837 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 29)7 |
| ΜΠΛΟΥ ΠΕΡΑ | 69 | 2988 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 6)5 | | ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ | 57 | 10904 | δ. Σουέζ 18)4 διά Μπ. "Άθρες |
| ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ | 58 | 8547 | ε. Σεττίνον 19)7 διά Ροστόκ | | ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ | 58 | 10662 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)5 |
| ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ | 51 | 2697 | ε. Τέμα 4)1 | | ΝΟΡΚ ΚΙΓΚ | 66 | 25820 | δ. Παναμάς 24)7 |
| ΜΠΟΥΝΕΑ | | | | | ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ | 59 | 8646 | άργει εις Χαλκίδα από 7)7)77 |
| ΕΣΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (δ.) | 64 | 32756 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 16)7 | | ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΕΣ | 61 | 15092 | ά. Ταϊκό 13)7 διά Ν. 'Ορλεάνη |
| ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ | | | | | ΝΟΡΧΑ ΧΑΙ'-ΝΕΣ | 62 | 15110 | δ. Ρολάριο 18)7 διά Μπ. "Άθρες |
| ΓΟΥΑΙΗΒ | 56 | 6553 | άργει εις Κουβέιτ από 4)3 | | ΝΟΣΤΟΣ (δ.) | 60 | 21592 | δ. Βαλτιμώρην 16)7 Π. 'Αρένας |
| ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ | 50 | 4375 | ε. Πειραιάς 6)7 διά 'Αλγέριον | | ΝΟΤΗΣ | 55 | 5096 | ά. 'Αμέρεραν 11)7 |
| ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ | 55 | 3405 | ε. Παναμάς 28)7 | | ΝΟΤΗΣ | 55 | 3956 | ε. Γάλνην 6)7 |
| ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ | 59 | 6135 | ε. Τακόραντι 23)6 | | ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.) | 60 | 16492 | ε. Φιλαδέλφειαν 2)8 |
| ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΤΕΡ | 77 | 3827 | ε. Μόντρεαλ 25)7 διά Σικάγο | | ΝΤΑΛΙΑ Α. | 45 | 3487 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΤΣ' | 54 | 6103 | ε. Τόμποτι 14)7 | | ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ | 54 | 4487 | ε. Λά Γκουλέτ 31)7 |
| ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ | 53 | 4591 | ε. Π. Σάδι 11)7 | | ΝΤΑΝΙΕΑ | 67 | 4057 | ά. 'Αμέρεραν 16)7 διά 'Αννάμπα |
| ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΤΣ | 51 | 4375 | ε. Πειραιάς 37) (έπισκ.) | | ΝΤΑΠΟ ΛΕΛΕΚΟΣ | 58 | 7063 | ε. Σπετζίαν 29)7 |
| ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ | 59 | 6235 | ά. 'Αμέρεραν 5)8 διά 'Αμπιτζάν | | ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΑΙΕΙΑ | 58 | 7396 | δ. Παραλαβήν |
| ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ | 59 | 4026 | δ. Παναμά 23)7 | | ΝΤΑΠΟ ΣΕΥ'ΑΟΡ | 61 | 12351 | ά. Λιέρποτουλ 26)7 Π. Καρτιέ |
| ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ | 45 | 3450 | άργει εις Πειραιάς από 30)12 | | ΝΤΑΠΟ ΣΕΥ'ΑΟΡ | 60 | 10611 | ά. Λιέρποτουλ 12)7 διά Π. 'Ορντάς |
| ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑ'Υ | 69 | 2994 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)8 | | ΝΤΑΠΟ ΣΚΑ'Υ | 61 | 16664 | ά. Γλαυκόνθη 8)7 διά Π. 'Ορντάς |
| ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ I | 58 | 6753 | ε. Μοπάσα 1)8 | | ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ | 59 | 10609 | ε. Πειραιάς 22)7 |
| ΜΥΘΙΚΙΑ ΙΙ | 77 | 39617 | ε. Μαλάγκος 29)7 διά Χιούστον | | ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ | 61 | 13082 | ά. Λιέρποτουλ 28)7 διά Π. Καρτιέ |
| ΜΥΣΤΡΑΣ | 63 | 21329 | ε. Πειραιάς 23)7 διά 'Ισπωνίαν | | ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ | 48 | 11955 | ά. Ν. 'Υόρκη 29)7 διά Κιουρασάο |
| ΜΩΡΗΑΣ | 62 | 9455 | ά. Σιγκαπούρην 13)7 διά 'Ισπωνίαν | | ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.) | 61 | 22526 | ά. Ν. 'Υόρκη 2)8 διά 'Αρούμπα |
| Ν. Γ. ΙΒΑΝΟΣ | 67 | 11025 | ε. Ντόρμπαν 2017 | | ΝΤΕΑΡΙΓΚ (δ.) | 68 | 80003 | άργει εις Στολίδα από 7)7)77 |
| Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ | 78 | 11850 | ε. Γιουκάνα 27)7 | | ΝΤΕΒΟΝΠΟΡΤ | 78 | 12131 | ά. Λούπιτο 11)7 |
| ΝΑΒΕΖΑ | 59 | 3423 | ε. Νάντη 27)7 | | ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ | 61 | 13198 | δ. Κωνσταντζαν 5)7 |
| ΝΑΙΓΑΝΤ | 75 | 35561 | ε. Αιστερούπολης 1)8 | | ΝΤΕΛΟΗΣ | 46 | 7831 | ά. Λούπιτο 1)7 Γιοκοχάμα |
| ΝΑΝΤΙΝΑ | 70 | 5879 | έποι παραλαβήν | | ΝΤΕΖΕ | | | |

| | | | |
|---------------------|----|--------|--------------------------------------|
| ΟΘΩΝ | 57 | 9448 | άργει είς Πειραιά από 17)8)77 |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ | 78 | 19364 | α. Γιοκοχάμα 15)7 διά Σίδνευ |
| ΔΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ | 62 | 11376 | α. Μάλτα 27)7 διά Γιθραλτάρ |
| ΟΙΝΟΥΣ. ΚΑΡΕΙΤΖ | 72 | 20625 | β. Μαζατζλάν 13)7 |
| ΟΙΝΟΥΣ. ΔΗΝΗΤΕΡΣΙΠ | 78 | 19364 | ε. Μπ. Σαπούρ 11)7 |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ | 66 | 21883 | ε. Σαθόνα 29)7 |
| ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΙΝΤΕΝ | 72 | 20356 | ε. Ντόρμπαν 16)7 |
| ΟΙΝΟΥΣ. ΝΤΕΣΤΙΝY | 78 | 19346 | α. Μπιλιμπάν 19)7 διά Κή Γουέστ |
| ΟΙΝΟΥΣ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ | 78 | 19364 | α. Ντόρμπαν 9)7 διά Μπ. Σαπούρ |
| ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ | 72 | 20510 | α. Π. "Αντζελες 10)7 διά Ιντσόν |
| ΟΓΑ Κ. | 66 | 2982 | α. Λάς Πάλμας 6)7 |
| ΟΔΙΚΑΣ | 65 | 23249 | ώπο παραλαθήν |
| ΟΛΑΝΔΙΑ | 56 | 4380 | α. Ροζάριο 15)7 N. Όρλεανην |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ | 62 | 11062 | ε. Ροζάριο 2)7 |
| ΟΛΥΜΠΙΑΣ | 58 | 5326 | ε. Αιμεδύργον 3)8 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.) | 69 | 109579 | ε. Γιθραλτάρ 11)7 διά Νιγηρίαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ | 64 | 38598 | α. Γένοβε 7)7 διά 'Αλγέριον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.) | 74 | 18204 | α. Σιγκαπούρην 30)7 διά Ιαπωνίαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 69 | 15688 | ε. Τόκιο 13)7 διά Ιντσόν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΗ (δ.) | 70 | 104616 | αργει είς Τρίνινταν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ (δ.) | 69 | 104616 | αργει είς Τρίνινταν |
| ΟΛΥΜΠΙΑ | 72 | 12111 | ε. Ντουαλούθ 17)7 |
| ΟΜΑΛΟΣ | 57 | 8854 | είς Πειραιά 6)3 |
| ΟΜΗΡΙΣ | 55 | 3006 | α. N. Όρλεανην 8)7 |
| ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ | 53 | 1887 | είς Μασσαλίαν 15)6 |
| ΟΝΕΣΤΥ | 76 | 10888 | δ. Σουέζ 25)7 διά Μπ. Σαπούρ |
| ΟΠΟΡΤΙΣΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) | 76 | 119821 | αργει είς Βάθις Μπαΐν 19)8)77 |
| ΟΡΑΙΟΝ | 63 | 14595 | δ. Μπρούνωνπούτελ 23)7 διά 'Εμδεν |
| ΟΡΕΣΤΙΑ | 72 | 12110 | α. Μπαχρέν 2)8 |
| ΟΡΙΕ | 55 | 6184 | α. 'Ελσινιρ 24)7 διά Βενεζουέλα |
| ΟΡΜΟΣ | 76 | 9100 | α. Αμπιτζ 5)7 διά Λάγος |
| ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.) | 72 | 51382 | α. Πειραιά 2)8 διά 'Αλεξάνδρειαν |
| ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ | 61 | 16622 | ε. Κανοντάνταν 19)6 |
| ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΤΖΕΡ | 72 | 14765 | α. Μπαΐμ 26)7 |
| ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ | 66 | 12458 | ε. Μπ. Σαπούρ 3)7 |
| ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΩΝ | 63 | 11963 | δ. Σουέζ 22)7 διά Μπ. Σαπούρ |
| ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ | 62 | 70 | δ. Σουέζ 1)8 |
| ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ | 57 | 4714 | είς Πειραιά 15)7 |
| ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ | 66 | 3941 | δ. Γιθραλτάρ 24)7 |
| ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ | 55 | 8021 | είς Λάγος 25)6)77 |
| ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ | 55 | 8021 | είς Λάγος 25)6)77 |
| ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ II | 53 | 7645 | ε. Λό Γκουλέτ 19)5 |
| ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ | 52 | 1592 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΟΥΙΝΣΤΟΝ | 70 | 15665 | δ. Σουέζ 25)7 διά Κουδείτ |
| ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ | | | |
| ΑΙΝΤΕΝ | 61 | 11043 | α. Τής 29)7 διά Μεγ. Λίμνες |
| ΟΥΡΑΝΙΑ | 53 | 4069 | α. Κόραμσάρ 15)7 |
| ΟΥΡΑΝΙΑ Κ. | 63 | 15377 | α. Λ. Πάλμας 31)7 διά Πότι |
| ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ | 50 | 1802 | είς Κάροντη από 26)8)77 |
| ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ | 49 | 1597 | είς Π. Σάιβ 14)3)77 |
| ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ | 59 | 10362 | α. Ντουμπάτη 28)7 διά 'Αμβέροαν |
| Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ | 63 | 20290 | α. Ταπικοί 17)7 διά N. Όρλεανη |
| ΠΑΙΑΝ | 60 | 9317 | α. Ροζάριο 20)7 διά Μπ. Αύρες |
| ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ | 50 | 5648 | είς Ναυπόλιον 14)11 |
| ΠΑΛΑΜ Β. (δ.) | 58 | 21904 | α. "Αντεν 10)5 δι' Ίράν |
| ΠΑΛΑΜΙΣ | 58 | 5431 | α. N. Όρλεανη 3)8 'Αλεξάνδρειαν |
| ΠΑΛΜΥΡΑ | 58 | 5720 | εέωθι Λάγος 29)7 |
| ΠΑΜΠΟΛΑ | 58 | 2750 | δ. Μπρούνωνπούτελ 23)7 |
| ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ | 73 | 8953 | ε. Κοδιν 1)8 |
| ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. | 59 | 9999 | α. Τζιμπούτι 19)6 διά Σαγκάνη |
| ΠΑΝΑΓΗΣ Σ. | 58 | 7906 | ε. Νεκοτούσα 29)6 |
| ΠΑΝΑΓΙΑ | 51 | 5170 | α. Καράτος 5)7 |
| ΠΑΝΑΓΙΑ | 68 | 4429 | α. Χιούστον 9)7 διά Βεγγάζην |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ | 52 | 1295 | είς Τζένταν 13)4)77 |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ | 56 | 10523 | δ. Π. Σάιδ 20)7 |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟ- | 59 | 4125 | ε. Καλλιπολίν 19)7 |
| ΣΚΕΠΑΣΤΗ | 58 | 10659 | είς θέσιν 12.34 B - 57.58 A 15)7 |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ | 44 | 2681 | άργει είς Πειραιά 21)3) |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. | 59 | 2763 | α. Σεθιλην 28)6 δι' 'Αλγέριον |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η. | 71 | 3646 | β. Βρέμην 29)7 |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ | 58 | 9367 | ε. Πειραιά 2)8 |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ. | 66 | 13015 | εέωθι Μπ. Αύρες 11)6 |
| ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ | 72 | 16452 | δ. Τερνόζεν 27)7 |
| ΠΑΝΑΙΤΩΠΟΛΙΚΟΝ | 60 | 7758 | δ. Βαρκελώνην 1)8 διά Χιούστον |
| ΠΑΝΑΓΚΡΙ ΙΙ | 70 | 2995 | δ. Πειραιά 30)7 διά Τάραντα |
| ΠΑΝΑΔΩΡΑ | 61 | 11925 | ε. Λ. Αντζελες 10)7 |
| ΠΑΝΕΛ | 66 | 4244 | δ. Φελιζόπουσ 27)7 διά Λάγος |
| ΠΑΝΘΕΟ | 67 | 3959 | ε. Τάραντα 25)7 διά Νιγηρίαν |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ | 72 | 10349 | α. Λ. Αντζελες 1)8 Γιοκοχάμα |
| ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ | | | |
| ΦΕΙΜ (δ.) | 64 | 34179 | α. Βομβάνη 21)7 R. Τανούρα |
| ΠΑΝΣΕΝΤΟΣ | 64 | 7537 | α. Ταπικοί 19)7 |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙΑΣ | 56 | 9618 | α. Μαυρίκιον 9)7 διά Κίναν |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ. | 74 | 14790 | α. Έσκουμιν 20)6 |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ | 77 | 21194 | α. Βαρκελώνην 10)6 διά Βαλένθια |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ | 49 | 1849 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ | 61 | 16561 | α. Δάντσιχ 17)7 διά Μόντρεαλ |
| ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ | 59 | 10169 | α. Κουβέιτ 28)7 δι' 'Αβελαΐδα |
| ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ | 58 | 9603 | ε. Κολόμπο 1)8 |
| ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ | 57 | 8992 | ε. Φλάσιγκ 3)8 |
| ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ | 70 | 2909 | α. Δουνκέρκην 6)7 δι' Όράν |
| ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ | 70 | 2902 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ | 72 | 4498 | α. Λ. Πάλμας 31)7 διά Λάγος |
| ΠΑΠΠΗΣ Π. | 61 | 6791 | ε. Λομπίτο 25)6 |
| ΠΑΠΥΡΟΣ | 74 | 13036 | α. N. Όρλεανη 14)7 K. Κροτι |
| ΠΑΡΑΚΟΠΗ | 77 | 16100 | εέωθι Μπ. Αύρες 21)6 Λιθέρπουλ |
| ΠΑΡΑΛΟΣ | 62 | 10477 | ε. Ντουάλια 21)7 |
| ΠΑΡΓΑ | 59 | 10442 | ε. Σουέζ 18)6 διά Βομβάνη |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ | 66 | 11443 | α. Τάνιν 22)7 διά Νηπτρόβι |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ | 56 | 1990 | α. Μομπάσος 17)7 δι' Ασσάπι |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ | 60 | 13062 | α. Λιθέρπουλ 1)8 διά Βραζιλίαν |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ | 57 | 8184 | ε. Τζιμπούτι 3)5 διά Κίναν |
| ΠΑΡΟΣ | 61 | 13761 | ε. N. Όρλεανη 30)7 |
| ΠΑΡΟΣ (δ.) | 60 | 12762 | ώπο παραλαθήν |
| ΠΑΡΟΣ | 65 | 6838 | άργει είς Πειραιά 1)7 διά Γιθραλτάρ |
| ΠΑΡΟΣ | 53 | 1166 | ώπο παραλαθήν |
| ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.) | 71 | 80225 | άργει είς Ίτεάν από 16)6)77 |
| ΠΑΣΙΦΟΙΚ (δ.) | 65 | 38116 | άργει είς Πειραιά από 31)8)77 |
| ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΚΑΙΦ | 56 | 6156 | άργει είς Αμπιτζάν 23)6 διά Γουέρου |
| ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΣΗΧΟΡΣ | 64 | 49997 | άργει είς Τζούρόβε 2)8 διά Πάτραν |
| ΠΑΤΡΑΙ | 47 | 2754 | άργει είς Πειραιά από 4)6 |
| ΠΑΤΡΑΙ-ΙΚΟΣ | 62 | 11756 | ε. Σιγκαπούρην 1)8 |
| ΠΑΤΡΑΣ | 52 | 2676 | α. 'Αμβούργον 2)8 διά Πάτραν |
| ΠΑΤΡΙΣ | 62 | 11076 | α. N. Όρλεανη 26)6 |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α. | 71 | 16306 | ε. Θρή Ρίθερς 14)7 |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Υ. | 60 | 7707 | δ. Ρότερνταμ 5)8 δι' Αγγλίαν |
| ΠΑΥΛΙΝΑ | 64 | 9946 | άργει είς Πειραιά 11)7 |
| ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) | 58 | 18283 | ύπο παραλαθήν |
| ΠΕΛΑΓΟΣ | 67 | 15996 | ε. Μπλαφ 22)7 |
| ΠΕΛΑΓΟΣ | 76 | 8376 | Παναμάδ 1)8 |
| ΠΕΛΑΣΓΟΣ | 52 | 2821 | α. Ιακωράντη 28)7 δι' 'Αλεξάνδρειαν |
| ΠΕΛΑΣΓΟΣ | 62 | 1012 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΠΕΛΗΝΑΙΟΝ (δ.) | 58 | 12492 | ε. Στάλουσ 5)8 |
| ΠΕΛΛΑ | 78 | 11000 | είς Αίδι ύπο συμπλήρωσιν |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.) | 65 | 34445 | α. Φρήηρητ 16)7 διά Χιούστον |
| ΠΕΛΟΨ | 55 | 7508 | α. Αμπίτζαν 24)6 |
| ΗΕΜΑ | 60 | 4865 | τέργετην 10)7 |
| ΠΕΡΑ (δ.) | 67 | 57794 | άργει είς Πειραιά από 14)4)77 |
| ΠΕΡΓΑΜΟΣ | 72 | 10349 | α. Μαγκούρα 19)7 διά Βανκούθερ |
| ΠΕΡΙΚΑΗΑ Γ. Κ. (δ.) | 67 | 38915 | δ. Γιθραλτάρ 28)7 Νοθορωσιάκην |
| ΠΕΡΙΚΑΗΑ ΧΑΛΚΟΥ- | | | |
| ΣΗΣ (μ.) | 76 | 45000 | δ. Κωνσταντζίαν |
| ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛΑΝΤ | 64 | 10865 | ε. N. Όρλεανη 27)7 |
| ΠΕΡΑ ΜΕΡΙΣΑΝΤ | 63 | 10868 | ε. Βομβάνη 19)7 |
| ΠΕΡΑ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ | 62 | 9908 | ε. Νακάλα 26)6 |
| ΠΕΡΑ | 53 | 8231 | ε. Τακωράντη 27)7 |
| ΠΕΡΣΑ | 66 | 2432 | α. Κάλιαρι 4)7 δι' 'Αλγέριον |
| ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) | 63 | 33462 | α. N. Όρλεανη 1)8 δι' Αρούμπα |
| ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.) | 75 | 76005 | α. Κόρη άλι 'Αμαγιά 25)6 δοσή Χοσέ |
| ΠΕΤΙΓΚΟ | 67 | 39108 | ε. Λιθέρπουλ 4)8 |
| ΠΕΤΡΑ | 76 | 23149 | ε. Μόρπιλ 26)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ | 7 | 54 | άργει είς Πειραιά από 4)5 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.) | 56 | 12161 | ε. Πειραιά 15)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.) | 55 | 12101 | α. Πειραιά 26)7 δι' Ιατλίαν |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.) | 57 | 12257 | ε. Πειραιά 25)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.) | 54 | 12107 | δ. Σουέζ 30)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.) | 58 | 20207 | ε. Τζένταν 31)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.) | 56 | 17259 | δ. Τερνόζεν 26)7 διά Πειραιά |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.) | 56 | 17212 | δ. Σουέζ 30)7 διά Τζένταν |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 25 (δ.) | 58 | 27279 | είς Πειραιά (έπισκ.) |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.) | 63 | 53141 | είς Πειραιά 21)5 (άργει |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.) | 64 | 53342 | είς Πειραιά 4)5 (άργει) |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 30 | 56 | 2796 | ε. Πειραιά 22)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.) | 66 | 43399 | ε. Τζέντα 31)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.) | 57 | 22479 | δ. Πειραιά 26)7 διά Μέγαρα |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.) | 50 | 16485 | δ. Πειραιά 28)7 διά Μέγαρα |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.) | 51 | 16440 | δ. Σουέζ 30)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.) | 60 | 26467 | ε. Τζένταν 20)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 40 | 58 | 1860 | ε. Τζέντα 22)7 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 80 | 71 | 1599 | ε. Πειραιά 10)7 |
| ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ. | 58 | 20592 | δ. Κοσιν 2)8 διά Ντάς άλι |
| ΠΗΛΑΕΥΣ | 60 | 2282 | άργει είς Πειραιά από 30)1 |
| ΠΗΛΑΕΑ | 69 | 10016 | α. Αιμοδόργυρον 9)4 |
| ΠΗΛΙΟ | 67 | 29506 | δ. Παρανάγουα 13)7 διά Σάντος |
| ΠΗΝΕΑΟΠΗ | 61 | 10072 | δ. Σάτιδ 30)7 διά Βομβάνη |
| ΠΗΝΕΑΟΠΗ Α. | 52 | 2445 | ε. Αλεξάνδρειαν 29)7 |
| ΠΗΝΕΑΟΠΗ ΙΙ | 56 | 9145 | ε. Λέρνακα 1)8 |
| ΠΗΤΕΡ (δ.) | 60 | 12971 | μετων. ΕΠΑΡΟΣ» |
| ΠΗΤΕΡ | 71 | 2994 | όρσηρ έξωθι Μογκαντίσιο 21)7 |
| ΠΗΤΕΡ Α. | 61 | 13437 | δ. Γιθραλτάρ 26)6 δι' Όράν |
| ΠΗΝΔΑΡ | 72 | 20045 | α. Γκάλθεστον 23)7 |
| ΠΙΝΔΑΡΟΣ | 63 | 10697 | ε. Μαυρίκιον 19)7 |
| ΠΙΣΤΙΣ | 66 | 13631 | δ. Παναμάδ 9)7 διά Κορέαν |
| ΠΙΣΤΙΣ | 55 | 3656 | ε. Λουάντα 1)11 |
| ΠΙΤΡΙΑ | 73 | 1317 | ε. Τζιμπούτι 9)7 δι' Ασσάπιτ |
| ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΛΕΞ | 72 | 9462 | α. Π. διά Σπαίην 19)6 διά Βενεζουέλα |
| ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ | 72 | 3551 | ε. Φλαδέλφειον 22)7 |

| | | | | |
|---------------------|----|-------|------------------------------------|--|
| ΡΕΑ | 56 | 3506 | ἀ. Ἀλεξανδρειαν 6)6 | |
| ΡΕΓΓΙΝΑ Σ. | 77 | 9400 | ἀ. Π. όφ Σπάιν 21)7 διά ΗΠΑ | |
| ΡΕΝΑ | 50 | 6012 | δ. Π. Σάδι 18)7 | |
| ΡΗΓΚΑΛ (μ.) | 51 | 12540 | Ε. Ντεμεράρα 31)7 | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΤΖΕΡ Β. | 57 | 23693 | ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30)4)75 | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ | 56 | 13383 | δ. Σουέζ 21)7 διά Μπ. Σαπούδρ | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ | 60 | 11616 | δ. Σουέζ 21)7 διά Μπ. Σαπούδρ | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ | 65 | 13283 | ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3)7 | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ' | 63 | 16810 | ἀ. Ντάρμπαν 15)7 διά Ρόπτερνταυ | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ | 61 | 23548 | ἀ. Κάποτο Ρ. 17)6 'Αργεντινή | |
| ΡΗΛΑΙΑΝΤ | 77 | 9700 | ἀ. Σαβάνα 28)7 διά Μπαχρέν | |
| ΡΗΝΗ | 62 | 9771 | ἀ. Λισσαδάνω 7)7 Λάκουδρα | |
| ΡΗΝΟΥΛΑ | 70 | 9069 | δ. Σουέζ 15)7 | |
| ΡΙΒΑ | 63 | 10399 | ε. Π. όφ Σπάιν 20)7 | |
| ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ | 69 | 2398 | δ. Βενετία 5)7 διά Πειραιᾶ | |
| ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙΡΟ | 57 | 4860 | ἐ. Θεούτα 31)7 | |
| ΡΙΟ ΝΤΙ ΟΡΟ | 58 | 2140 | Ἐ. Χάρλικεν 26)5 (ἐπισκ.) | |
| ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ | 70 | 2762 | Ἐ. Θεούτα 18)6 διά Π. Χάρκουρτ | |
| ΡΙΟΝΤΟΝ | 56 | 2417 | ἀ. 'Αμπέρσαν 19)6 διά Γουώρο | |
| ΡΟΔΑΝΘΗ Α. | 24 | 5262 | ἀ. Καζαμπλάνκα 31)7 Καρθαγένην | |
| ΡΟΔΟΣΤΟΣ (δ.) | 60 | 20416 | ἀ. 'Αμδόργον 21)7 διά Λάγος | |
| ΡΟΖΑΡΙΟ | 71 | 9077 | ἐ. Λαζαρέαν 17)7 | |
| ΡΟΖΕΑΝ | 54 | 2676 | Ἐ. Λελένδρειαν 17)7 | |
| ΡΟΛΑΚΟ ΜΠΑΛΚ | 66 | 23938 | ὑπό παραλαβήν | |
| ΡΟΣΑΝΑ | 78 | 11300 | ἀ. Πειραιᾶ 30)5 διά Λάγος | |
| ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ | 45 | 3863 | ἀργεί εἰς Πειραιᾶ 24)6 | |
| ΡΟΥΜΑΝΙΑ | 54 | 3654 | Ἐ. Λονδίνον 4)8 | |
| ΡΟΥΜΠΙΝΙ | 52 | 2606 | Ἐ. Πειραιᾶ 27)6 | |
| ΡΩ | 54 | 8146 | ἀ. Κολόμπο 21)7 διά Ραγκούν | |
| ΣΑΒΒΑΛ (δ.) | 59 | 20514 | ἀ. Σιγκαπούρων 8)7 διά Κεελάγκ | |
| ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ | 57 | 7751 | δ. Σουέζ 22)7 | |
| ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.) | 58 | 53159 | ἀ. Σάκηρα 13)7 διά Π. "Αρθουρ | |
| ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 57 | 8604 | Ἐ. Φιλαδέλφειαν 8)7 | |
| ΣΑΙΝΤ ΜΑΐ ΚΕΑ | 61 | 11317 | ἀ. Ρόπτερνταυ 15)7 διά Ραβέννα | |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.) | 63 | 31831 | Ἐ. Ντάρ ές Σαλάδ 25)7 | |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ | 66 | 16334 | Ἐ. Ροζάριον 25)7 | |
| ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.) | 65 | 39011 | δ. Κωνίπολιν 28)7 Μαύρην θάλασσα | |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.) | 75 | 24408 | ἀ. Αρόμουν 7)7 Λάς Σαλίνα | |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ | 54 | 4507 | δ. Μπ. "Άρρες 23)7 διά Βηρυτόν | |
| ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.) | 56 | 12666 | δ. Σάρον 20)7 διά Μονρόβια | |
| ΣΑΛΒΙΑ | 56 | 8670 | ἀ. 'Αμδόργον 22)7 διά 'Αμδόργον | |
| ΣΑΜΜΕΡ | 68 | 4598 | ὑπό παραλαβήν | |
| ΣΑΜΟΣ | 66 | 17208 | ἀ. Π. Ελίζαμπεθ 28)7 | |
| ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ | 69 | 1559 | ἀ. 'Αυδέρσαν 2)8 | |
| ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 73 | 8922 | δ. Γέραλτάρ 28)7 διά 'Αλγερίαν | |
| ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ | 61 | 6651 | Ἐ. Τάμπα 1)8 | |
| ΣΑΜΟΣ ΣΗ | 65 | 5687 | Ἐ. Μελθούρην 2)8 | |
| ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ' | 54 | 8517 | δ. Μπρούνσμπουτελ 15)7 Νανταλί | |
| ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ | 65 | 5775 | Ἐ. Ρόπτερνταυ 5)8 | |
| ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ. | 68 | 1591 | ἀ. Π. ντε Μπούν 31)7 Δουνκέρκην | |
| ΣΑΜ ΚΡΟΥΑ | 72 | 2991 | ἀ. Πειραιᾶ 19)7 | |
| ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.) | 64 | 16417 | δ. Παναμά 14)7 | |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 57 | 8952 | ἀ. Δουνκέρκην 14)6 'Αργεντινήν | |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ | 68 | 15852 | ἀ. Καζαμπλάνκα 2)6 | |
| ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ | 71 | 9084 | ἀ. Γιαβδάτα 14)5 διά 'Ινδιαν | |
| ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ | 61 | 5867 | ἀ. Μπ. 'Άρρες 22)7 διά Ν. 'Υρκην | |
| ΣΑΝΔΡΙΝΑ | 53 | 2873 | ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)6 | |
| ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ | 62 | 5218 | ἀ. Ντακάρ 27)7 διά Λονδονίουν | |
| ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ | 63 | 13841 | ἀ. Ντακάρ 25)7 διά Μπαχρέν | |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ | 56 | 8203 | ἐπ. 'Αγ. Φραγκίσκον 26)5 | |
| ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ | 68 | 11364 | ἐπ. Ντώρμπαν 31)7 διά 'Αγγλιαν | |
| ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ | 57 | 9134 | δ. Παναμά 10)7 | |
| ΣΑΝΤΟ ΠΑΐ ΟΝΗΡ | 78 | 9800 | ἀ. 'Αμπιτζάν 25)6 διά Κοτονού | |
| ΣΑΝΤΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ | 78 | 9800 | ἀ. Τόκοι ύπο συμπλήρωσιν | |
| ΣΑΝΤΟΣ | 61 | 8198 | δ. Χάμπτον Ρ. 2)8 | |
| ΣΑΞΕΣΟΡ | 58 | 11946 | ἀ. Θέούτα 30)7 διά Σορέλ | |
| ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ | 59 | 5852 | ἀ. Μπ. Γκράντε 7)7 Μοντεβίδεο | |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.) | 63 | 31214 | ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)6)76 | |
| ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ | 72 | 16604 | ἀ. 'Αντζέλες 31)7 | |
| ΣΑΠΦΟ | 63 | 17876 | Ἐ. Αβίλες 26)7 | |
| ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ | 58 | 1783 | Ἄ. Φύνες 3)8 διά Π. Τζεντίλ | |
| ΣΑΡΙΝΑ Ι | 60 | 8797 | Ἐ. Τάγκα 28)6 | |
| ΣΑΡΑΡΟΤΤΑ | 60 | 4083 | Ἐ. Πειραιᾶ 20)7 | |
| ΣΑΡΩΝΙΚΗ ΣΗ | 63 | 8999 | Ἀ. Ρεοίδης 8)7 διά Ντουάλα | |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ | 78 | 10299 | Ἄ. Της 22)7 διά Φωδισύκ | |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛ | 57 | 8889 | ἐπ. Λορτού 20)9)77 | |
| ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.) | 56 | 12355 | ἐπ. Θεσσαλίην 25)4)77 | |
| ΣΑΡΩΝΙΣ | 65 | 1129 | δ. Πειραιᾶ 9)5 | |
| ΣΑΣΑΣ | 40 | 5360 | ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)2)77 | |
| ΣΑΣΣΑ | 73 | 8957 | ἀ. Τέμα 11)6 διά Μονρόβια | |
| ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ | 71 | 9542 | ἀ. Π. Σάδι 29)7 | |
| ΣΕΛΑΣ | 63 | 10946 | ἀ. Ντώρμπαν 23)7 διά 'Ινδιαν | |
| ΣΕΛΕΣΤΙΑ | 62 | 6172 | ὑπό παραλαβήν | |
| ΣΕΛΑΤΙΚ ΤΡΕΐ ΝΤΕΡ | 65 | 3524 | παραλαβήν | |
| ΣΕΜΙ | 66 | 13313 | ἀ. Τάραντα 28)7 διά Βερακρούζ | |
| ΣΕΝΑΝΤΟΑ | 74 | 16307 | ἀ. Ναγκόρια 27)7 Βακαγιάμα | |
| ΣΕΟΥΤΑ | 55 | 3570 | ἀ. Ντακάρ 19)7 διά Κόνακρυ | |
| ΣΕΡΕΝΕ | 77 | 5200 | ἐπ. Σωμόντα ύπο συμπλήρωσιν | |
| ΣΕΡΙΦΟΣ | 63 | 3098 | ἄ. Γένοβα 8)7 διά Μπ. 'Αιρες | |
| ΣΗ ΓΚΑΛ | 78 | 13900 | ἐπ. Κούρε ύπο συμπλήρωσιν | |
| ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ | 69 | 12061 | Ἐ. Σιγκαπούρων 27)7 | |
| ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ | 59 | 8765 | Ἄ. 'Αμδόρραν 22)5 διά Λάγος | |
| ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ | 60 | 7745 | δ. Σουέζ 23)7 διά Νάπ. Σουδάν | |
| ΣΗ ΗΓΚΡΑ | 77 | 9753 | Ἐ. Αμπιτζάν 9)7 | |
| ΣΗ ΚΛΑΙΟΥΝΤ | 58 | 8765 | Ἄ. 'Αμδόργον 7)4 διά Λάγος | |
| ΣΗ ΗΓΚΡΑΙΟΝ | 78 | 9144 | Δ. Πασάγιες 22)7 | |
| ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ | 72 | 9124 | ἀ. Ήστ. Λόντον 6)6 Πορτογαλίαν | |
| ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ | 59 | 7746 | δ. Σουέζ 31)7 διά Μπάραν | |
| ΣΗ ΡΕΪΤΖΕΡ | 59 | 11545 | Πειραιᾶ 29)7 διά 'Ιταλίαν | |
| ΣΗ ΣΟΥΑΝ | 77 | 9370 | δ. Παναμά 14)7 | |
| ΣΗ ΣΠΑΐ Τ | 59 | 6791 | Ἐ. Κάρτριφ 2)8 | |
| ΣΗ ΣΤΑΡ | 76 | 9805 | δ. Σουέζ 23)7 Κουδίν διλ | |
| ΣΗ ΤΑΐ ΓΚΕΡ | 73 | 13631 | δ. Μόντρεαλ 21)7 | |
| ΣΗ ΤΑΐ ΙΝΤ | 71 | 16010 | δ. Σουέζ 1)8 διά Τζένταν | |
| ΣΗ ΤΡΕΐ ΝΤΕΡ | 74 | 9100 | Ἀ. 'Αμδόραν 25)6 διά Μπαγκόκ | |
| ΣΗ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ | 58 | 8766 | Ἄ. Ρουέν 6)6 διά Λάγος | |
| ΣΗ ΦΑΚΟΝ | 77 | 9422 | Β. Βιτρία 15)7 διά Τακόμα | |
| ΣΗ ΧΟΡΣ | 76 | 10006 | Ἀ. Ήστ. Λόντον 3)7 διά Πορτογαλίαν | |
| ΣΗ ΧΟΡΣ | 53 | 6518 | Ἐ. Σωθ. Λάγος 28)7 | |
| ΣΗΜΕΐ ΝΤ ΠΡΩΤΩ | 58 | 3829 | δ. Κωνίπολιν 26)6 Μαύρην θάλασσαν | |
| ΣΗΡΗΝΗ ΜΕΝΤ | 70 | 2982 | δ. Ή. Σάδι 28)7 | |
| ΣΗΣΗΝΗΤ ΑΜΕΡΙΚΑ | 77 | 14530 | δ. Π. Σάδι 15)7 | |
| ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ | 57 | 9603 | ὑπό παραλαβήν | |
| ΣΗΤΕΙΑ ΣΑΝ | 56 | 10016 | δ. Σουέζ 7)7 διά Κολόμπο | |
| ΣΙΓΑΝΤΟ Α.Σ. | 69 | 12485 | Δ. Μόντρεαλ 2)8 | |
| ΣΙΘΩΝΙΑ | 68 | 10016 | δ. Σιένα 30)7 διά Γκλέντστον | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΕΣ | 73 | 10053 | δ. Σιγκαπούρην 19)7 διά Σουέζ | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ Αΐ ΛΑΝΤ | 58 | 11452 | ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)3)76 | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ | 78 | 11272 | Ἐ. Κόμπε 25)7 | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡ | 56 | 6659 | Δ. Ρενόν 28)7 | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ | 57 | 8476 | δ. Κωνίπολι 25)7 Μαύρην θάλασσαν | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΐ ΝΤ | 77 | 11272 | δ. Ναγκόλιο 25)7 διά Σιμιζού | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ | 78 | 11272 | δ. Σαδέμπο 14)7 | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ | 75 | 8981 | ἀ. Αμπιτζάν 8)7 διά Π. Χάρκουρτ | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ | 54 | 7311 | δ. Σ. Χουάν 1)7 διά Μαγιαγκούες | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΛΑΐ Τ | 56 | 6739 | δ. Λούπιτο 15)7 διά Λουάντα | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΙ | 69 | 9305 | δ. Σουέζ 28)6 | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΗΤΣ | 51 | 6973 | δ. Κολόμπο 16)7 | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΝΤΩΝ | 54 | 6635 | δ. Παναμά 19)7 διά 'Ινδιονησίαν | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΠΟΡΤ | 56 | 6617 | ὑπό παραλαβήν | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ | 55 | 6634 | εἰς Πειραιᾶ 11)5 (ἐπισκ.) | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ | 58 | 5042 | δ. Μορμουγάρο 2)8 | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΗΡΚΑΛ | 55 | 6605 | δ. Λούπιτο 9)6 διά Σάντος | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΙΤΥ | 60 | 10631 | δ. Τζιμπούτι 20)6 διά Ρόπτερνταυ | |
| ΣΙΛΑΙΑ | 68 | 3035 | δ. Τζένα 3)8 | |
| ΣΙΛΑΚ | 56 | 4827 | δ. Ρούμανία 1)8 διά Ρουμανία | |
| ΣΙΝΣΕΡΕΙΤΥ | 63 | 9341 | δ. Λαύριον 17)6 | |
| ΣΙΝΤΥ | 70 | 18287 | δ. Μανίλα 22)7 | |
| ΣΙΦΝΟΣ | 58 | 13872 | Ἐ. Ν. 'Ορλεάνη 28)7 | |
| ΣΙΦΝΟΣ | 62 | 3097 | δ. Λάγος 27)7 | |
| ΣΚΑΠΟΥ-ΙΑ | 76 | 19150 | δ. Παναμά 3)8 | |
| ΣΚΑΠΟΥ-ΙΝΤ | 57 | 9077 | δ. Μπαρανίλα 16)7 | |
| ΣΚΑΠΑΙΕΙΚ | 53 | 3899 | δ. Σουέζ 14)7 | |
| ΣΚΑΠΑΙΜΟΥΝΤ (δ.) | 61 | 22566 | δ. Γιβραλτάρ 27)7 διά Σάροχ | |
| ΣΚΑΠΙΜΠΡΗ | 71 | 9085 | δ. Ν. 'Ορλεάνη 14)6 διά Πολωνίαν | |
| ΣΚΑΠΙΝΟΡΤ (δ.) | 66 | 25742 | δ. Γκότεμπουργκ 24)7 Σ. Τζόν | |
| ΣΚΑΠΙΝΤΕΐΑ | 76 | 19451 | δ. Ν. 'Ορλεάνη 3)8 | |
| ΣΚΑΠΤΡΕΐΝΤ (δ.) | 60 | 21130 | δ. Σ. Χουάν 21)7 διά Π. Κρούζ | |
| ΣΚΑΠΛΙΑ | 61 | 12012 | δ. Σουέζ 1)8 διά Κελάγκ | |
| ΣΚΙΑΘΟΣ | 50 | 4367 | δ. Μπ. Άθρες 24)7 | |
| ΣΚΗΝΗΡΙΩΝ | 69 | 9057 | ἀ. Αμπιτζάν 5)7 διά Ρ. Πλέιτ | |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ | 48 | 3745 | δ. Πάροινα 14)6 διά Χαλκίδα | |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ | 57 | 1368 | δ. Πειραιᾶ 22)7 διά 'Αλγέριον | |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΚΑΥ' | 61 | 2853 | δ. Γκράτον 28)7 διά 'Αλγέριον | |
| ΣΚΟΠΗ | 56 | 10042 | δ. Νάντη 27)7 | |
| ΣΚΟΡΠΙΟΣ | 77 | 19166 | δ. Αποτερνταυ 17)6 'Αργεντινή | |
| ΣΚΥΜΝΟΣ | 62 | 9661 | δ. Παναμά 11)7 | |
| ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ | 53 | 6504 | δ. Αμπιτζάν 19)6 | |
| ΣΚΥΡΩΝ | 64 | 17486 | ἀργεί εἰς Πειραιᾶ | |
| ΣΗΜΗΡΑΧΟΣ ΦΡΑΓ- | | | | |
| ΚΙΣΤΑΣ | 62 | 8771 | δ. Ντακάρ 30)5 | |
| ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ | 58 | 4403 | δ. Κωνίπολιν 5)7 διά Βόλον | |
| ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ | 66 | 5834 | δ. Σιμενί 22)7 διά 'Αλικάντε | |
| ΣΟΙΔΙΝΤΑΡΙΤΥ | 52 | 5936 | ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)3 | |
| ΣΟΜΙΡΟΣ ΛΙΦΤΕΡ | 69 | 1410 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΣΟΥΑΖ | | | | |

| | | | |
|---------------------|----|--------|---------------------------------------|
| ΣΥΜΜΑΧΙΑ | 57 | 2520 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ | 56 | 2213 | ά. Λεμεσόον 13)7 |
| ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ | 52 | 5801 | ε. 'Άλεξανδρειαν 29)7 |
| ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ | 52 | 5963 | ε. Ρότερταμ 2)8 |
| ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ | 52 | 5998 | ά. Λίμνη Ηαλίς 28)7 διά Τρίπολιν |
| ΣΥΝΑΥΓΙΑΙΑ | 56 | 5081 | ε. 'Αμβέρσαν 1)8 |
| ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ | 56 | 5081 | ε. Τούλια 31)7 |
| ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ | 51 | 4248 | ά. 'Αρμόδιργον 29)7 διά Π. Σάτο |
| ΣΥΝΕΤΟΣ | 65 | 19944 | ε. Παρανάγουα 14)7 Κωνσταντζαν |
| ΣΥΝΤΟΜΙΑ | 57 | 2204 | ά. Βάλθις Μπ. 2)8 διά Λισσαθώνα |
| ΣΥΡΑ | 77 | 16100 | ά. Καστασκούλος 27)7 |
| ΣΥΡΟΣ | 59 | 5202 | όποια παραλίαν |
| ΣΥΡΟΣ | 64 | 3902 | ε. Μπ. 'Άρδες 4)8 |
| ΣΥΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ | 78 | 5720 | εις Π. 'Αλέγκρε ώπο συμπλήρωσιν |
| ΣΩΤΗΡ | 62 | 23539 | ε. Ροζάριο 3)7 |
| ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ | 78 | 6500 | ε. Γιουκόραμα 26)7 |
| ΤΑΧΗΣ ΛΛΕΞΑΚΟΣ | 57 | 9294 | ά. Σουέζ 15)7 διά Μπάραν |
| ΤΑΚΙΣ Η. | 57 | 6508 | ε. 'Άλεξανδρειαν 19)7 |
| ΤΑΚΙ | 69 | 3921 | ε. Γιθαράτα 31)7 διά Σαντάντερ |
| ΤΑΚΤΙΚ (δ.) | 74 | 105422 | ά. Τρίπολι Μπ. 19)7 διά Βραζιλίαν |
| ΤΑΛΛΑΒΕΡΑ | 61 | 7399 | ά. 'Αλαμποργκ 3)8 |
| ΤΑΜΑΡΑ | 60 | 4735 | ε. Λεμεσόον 31)7 |
| ΤΑΜΠΟΥ | 59 | 7421 | ε. 'Αμπορτναν 21)7 |
| ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ | 58 | 7276 | ά. Μπάραν 15)7 |
| ΤΑΝΙΑ | 57 | 3598 | ε. Πειραιά 30)7 |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ | 71 | 9078 | ε. Στεττίνον 5)7 |
| ΤΑΡΑ | 61 | 4010 | ά. 'Αρμόδιργον 25)7 Γκουαγιακίλ |
| ΤΑΡΟ | 64 | 4699 | εις 'Αμβούργον 12)7 (έπισκ.) |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ | 78 | 12100 | ε. Ντώρμαν 26)7 |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ | 68 | 23121 | ά. Νταμπέρ 25)7 διά Σαγκάπ |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ | 73 | 19420 | ά. Σ. 'Αΐνα Μπ. 18)6 |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ | 65 | 10979 | ε. Γιθαράτα 31)7 |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ | 68 | 11025 | ε. Σουέζ 2)2 |
| ΤΑΣΟΣ Ν. | 67 | 4507 | ά. Ντακάρι 16)7 διά Γουέρου |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Α. | 75 | 14785 | ά. Μούτρεαλ 17)6 διά Βηρυτών |
| ΤΑΤΡΙΝΑ | 61 | 4179 | ε. Μπ. "Άτρες 22)7 |
| ΤΑΥΡΟΣ | 73 | 17646 | ά. Γένοβες 27)7 διά Γιθαράταρ |
| ΤΕΑ | 49 | 5632 | ά. Σουέζ 23)7 |
| ΤΕΛΑΜΩΝ | 78 | 11800 | ά. Μπαρακάιμπ 16)7 |
| ΤΕΛΑΜΩΝ | 54 | 7853 | ε. Λαγός 23)7 |
| ΤΕΛΑΝΚΑ | 56 | 3862 | δ. Γεραστάρ 18)7 διά Σουίσα |
| ΤΕΛΑΟΥΡΑ | 55 | 3825 | ά. 'Αιμερόνην 28) διά 'Αλγερίαν |
| ΤΕΝΕΡΙΦΗ | 53 | 8648 | δ. Ήριολάτρη 27)7 διά Θεσσαλίη |
| ΤΕΝΟΡΓΚΑ | 55 | 3300 | ά. 'Αμβέρσαν 11)7 διά 'Οράν |
| ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ | 53 | 2990 | ά. Γονένη 17)7 διά 'Αλγέριον |
| ΤΕΤΑ | 56 | 7986 | ά. Επίλαπεθ 18)7 |
| ΤΕΤΑ Μ. (δ.) | 60 | 20058 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΤΕΤΗ Ν. | 69 | 10009 | ε. Κεντζί 25)7 |
| ΤΕΤΙΕΝ | 63 | 10867 | ε. Ταραγκούα 3)7 |
| ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ | 70 | 13124 | ά. Π. Γιερ 10)7 |
| ΤΖΑΝΙΣ Α. | 68 | 14800 | ά. Μόνιφεαλ 13)7 |
| ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΓ' | 72 | 9246 | ε. Σιγκαπούρην 21)7 |
| ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ | 62 | 16563 | ά. Α. 'Αιντζέλες 7)7 Γιοκοχάμα |
| ΤΖΗΝ | 63 | 9916 | ά. Ιουνιόρπορτ 30)6 Καρβαγένην |
| ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.) | 63 | 27952 | ά. Πλάταν 30)7 |
| ΤΖΙΝΙ | 61 | 11125 | ά. Νάρθικ 18) διά Ντεφέζηλ |
| ΤΖΟΑΝΝΑ | 77 | 19451 | ά. Πανεμ 4)8 |
| ΤΖΟΑΝΝΑ | 69 | 15863 | ά. Λιοσσεράνα 15)7 διά Ρότερταμ |
| ΤΖΟΥΑΙΑ Α. | 68 | 14800 | ε. Εσκουμίν 6)7 διά Ρίγα |
| ΤΖΟΥΜΠΙΑΝΗ | 77 | 56716 | εις Ρότερταμ 31)5 |
| ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ | 77 | 16000 | ά. Λεπτόλι 27)7 |
| ΤΖΩΝ ΓΡΕΟΣ | 77 | 16100 | έ. Κέρπους, Κρίστι 19)6 |
| ΤΖΩΝ Κ. | 78 | 15800 | ά. Σάργην 19)7 διά Λάγος |
| ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ | 71 | 20045 | ά. Πειραινόγανα 15)7 διά Μπορντώ |
| ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ | 70 | 9074 | ά. Μόνιφεαλ 29)7 |
| ΤΖΩΝ Π. | 53 | 2731 | ε. Λεισέσ 29)7 |
| ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΑΛΑΝ- | | | |
| ΔΡΗΣ (δ.) | 66 | 39555 | ά. Φιλαδελφειαν 29)7 διά Κιουρασάο |
| ΤΖΩΝΗ | 65 | 19750 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 11)7 |
| ΤΖΩΡΤΖ Α. | 75 | 14786 | ά. Νόργενχαμ 29)7 |
| ΤΖΩΡΤΖ Φ. | 59 | 4045 | ά. Νιουρπορτ 29)7 |
| ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ | 77 | 11800 | ά. Πειραιά 2)5 |
| ΤΗΘΥΣ | 53 | 5671 | ά. 'Αλεξανδρειαν 14)7 |
| ΤΗΘΥΣ | 73 | 3717 | ά. Σαθόνα 31)7 διά 'Αλγέριον |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ | 58 | 6492 | όποια παραλίαν |
| ΤΙΜΗ | 71 | 5063 | ά. Χώκαμπερο 14)7 |
| ΤΙΝΑ (δ.) | 76 | 164691 | ά. Γκάλεστον 31)5 |
| ΤΙΝΑ | 73 | 3094 | ά. Θέουτα 25)7 διά Σάπελε |
| ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ | 61 | 11842 | ά. Σόδα 22)7 |
| ΤΙΝΙ Π. | 70 | 2990 | ά. Μπράνουμποτελ 10)7 Βηρυτών |
| ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ | 77 | 9000 | ά. Μαπάντη 11)7 διά Καλλάρο |
| ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ | 64 | 15597 | ά. Βαλένθια 27)6 |
| ΤΟΛΜΗ | 71 | 5041 | ά. Φρετάσον 6)7 |
| ΤΟΛΜΙΔΗΣ | 59 | 6995 | ά. Λεπτόντον 25)1 |
| ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.) | 63 | 31581 | άργει εις Πειραιά δάπ 27)6)75 |
| ΤΟΜΜΥ | 61 | 2916 | ά. Πειραιά 29)7 διά Ρουμανία |
| ΤΟΝΥ | 62 | 6246 | ά. Δάντων 18) διά Πειραιά |
| ΤΟΞΟΝ | 77 | 15550 | ά. 'Εσαπτζέρων 27)7 |
| ΤΟΞΟΤΗΣ | 74 | 19166 | ά. Ροζάριο 13)7 |
| ΤΟΞΟΤΗΣ | 71 | 9082 | έβαση Τέμα 19)7 |
| ΤΟΡΕΝΙΑ | 57 | 8077 | ά. Π. Πάλμας 16)5 διά Λάγος |
| ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.) | 69 | 41687 | ά. Μ. ά. Φοχάλ 14)6 Χονσούλου |
| ΤΟΡΟ | 69 | 8256 | ά. 'Αμδόργον 4)8 διά Βακελώνη |
| ΤΟΥΔΙΤ Β. (δ.) | 62 | 22271 | ά. Ν. 'Ορκήν 6)7 διά Κιουρασάο |
| ΤΟΥΝΤΙΣ | 52 | 9707 | ά. Σ. Σάτιο 3)8 |
| ΤΟΥΡΚΙΑ | 56 | 2863 | έ. Λονδίνον 29)7 |
| ΤΟΦΑΛΟΣ Γ. | 51 | 7901 | ά. Μπάραν 22)6 |
| ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΝΤ | | | |
| ΓΟΛΙΑΘ | 57 | 9053 | ά. Σαντάντερ 13)7 Άλ. Γκουάρα |
| ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΝΤ | | | |
| ΜΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ | 57 | 2361 | δ. Σουέζ 5)7 |
| ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΥΓΛΟΡ | 59 | 4070 | έ. Λαγός 18)7 |
| ΤΡΑΝΤΙΣΟΝ | 66 | 11275 | ά. Σουέζ 11)7 διά Μπ. Σαπούρ |
| ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ | 59 | 18586 | ά. Βαλένθια 26)6 Κόρπους Κρίστι |
| ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ. | 69 | 16291 | ά. Κωνύπολιν 31)7 |
| ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗ- | | | |
| ΠΕΝΤΕΝΣ (δ.) | 67 | 72394 | έ. Ν. 'Ορλεάνην 3)8 |
| ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ | 66 | 25327 | δ. Γιθαράταρ 25)7 διά Σαντάνα |
| ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ | 65 | 21381 | ά. Νιώρμπαν 28)7 διά ΗΠΑ |
| ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ μ. | 68 | 38214 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 17)7 διά Μεξικόν |
| ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.) | 67 | 43330 | όποια παραλίαν |
| ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) | 59 | 29567 | ά. Νιουπάνη 19)7 |
| ΤΡΕΙΝΤ ΖΑΣΤΙΣ (δ.) | 68 | 67280 | άργει εις Πειραιά 5)3 |
| ΤΡΕΙΝΤ | | | |
| ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.) | 63 | 31188 | δ. Σουέζ 11)7 Κουδίν αλλ |
| ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.) | 61 | 27673 | έ. 'Ανακόπες 11)8 |
| ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ | 67 | 3971 | ά. 'Αμπιτζάν 10)7 διά Τσινάμπο |
| ΤΡΙΝΙΤΥ | 57 | 9930 | δ. Σουέζ 30)7 |
| ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.) | 67 | 34501 | ά. Ι. Τάουν 16)7 διά Κάρυκ αλλ |
| ΤΡΙΠΟΛΗ | 48 | 4030 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΤΡΟΓΙΑΝ | 60 | 10224 | έ. 'Ασσοριτ 29)7 |
| ΤΡΟΙΓΕΝΗ | 53 | 4584 | ά. Μπρούνιμποτελ 7)7 διά Γουέρ |
| ΤΡΟΙΓΕΝΗΦΕΛΣ | 60 | 9255 | α. Ροττερντάμ 4)8 διά Καλκούταν |
| ΤΡΟΠΙΚ (δ.) | 66 | 45354 | αργει εις Ηπειρα τόπο 29)77 |
| ΤΣΑΙΙΤΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ | 58 | 4767 | ά. Νεράτοι 26)7 διά Μογκαντίσιο |
| ΤΣΑΡΙΤΥ | 57 | 8486 | α. Μομάδα 25)7 |
| ΙΣΕΡΡΥ | 76 | 13600 | ά. Λόφρεντ 12)7 Μπριουμπάιν |
| ΙΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ | 77 | 13600 | ε. Σιγκαπούρην 28)7 διά Μπαχρέν |
| ΙΣΙΓΙΟΝΤΑ | 65 | 17713 | δ. Κουνιάτην 21)7 Μάρτην θαλασσα |
| ΤΥΡ | 68 | 8255 | δ. Σουέζ 23)7 διά Κοραμάσαρ |
| ΙΧΧΟΣ (δ.) | 56 | 20332 | έ. Η. 'Υρκη 4)8 |
| ΙΔΡΑ | 69 | 10564 | έ. Κολούμπια Ρ. 2)8 |
| ΙΔΡΑ ΓΚΕΛΗ | 58 | 10499 | έ. Σιγκαπούρην 28)7 |
| ΙΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ | 57 | 10067 | δ. Σουέζ 28)7 |
| ΙΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ | 56 | 10210 | έ. Ιζένταν 30)6 |
| ΙΔΡΟΧΟΟΣ | 75 | 19166 | ά. Α. 'Αντζελες 1)7 διά Κασσιόγυ |
| ΥΜΝΟΣ | 77 | 6400 | έ. Ιεράπετρα 22)7 |
| ΥΠΑΙΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ. | 77 | 42000 | εις Σπαλάτον όποια συμπλήρωσιν |
| ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ | 68 | 9392 | έ. Π. Χάρκουρτ 24)6 |
| ΦΑΕΘΩΝ | 71 | 11502 | ά. Η. δρ Σπαίην 16)6 |
| ΦΑΙΑΣ | 70 | 11489 | ά. Κουβέτη 26)7 διά Σιγκαπούρην |
| ΦΑΙΔΡΑ | 66 | 15565 | ά. Τζιμπούτι 18)7 διά Τσαμκόγυ |
| ΦΑΙΔΡΩΝ ΙΙ | 58 | 4885 | ά. 'Αλεξάνδρειαν 2)6 |
| ΦΑΙΗ Κ. | 60 | 10388 | έ. Βομβάνη 18)5 |
| ΦΑΙΗ ΙΙΙ | 57 | 6674 | ά. 'Αλεξανδρειαν 19)7 διά Ρουμανία |
| ΦΑΙΚΟΝ | 77 | 13889 | έ. Σουέζ 27)4 διά Σ. 'Αραβία |
| ΦΑΙΚΟΝ | 74 | 8896 | ά. Βοστώνη 31)7 διά Σ. Τζόν |
| ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ | 60 | 13789 | ά. Ηαναμά 1)8 |
| ΦΑΙΛΟΥΟΥ | 59 | 9830 | ά. Ρ. 'Ιανέριον 25)7 διά Μπ. 'Αϊρες |
| ΦΑΙΝΕΡΩΜΕΝΗ | 61 | 9789 | ά. Λομπάτο 5)7 διά Λούντα |
| ΦΑΝΗΣ | 55 | 3382 | έ. Τζουνί από 30)3)77 |
| ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.) | 74 | 23123 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 10)7 |
| ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ | 65 | 8999 | ά. Μπουναντούπολη 21)7 Π. Αρένας |
| ΦΑΡΟΣ | 56 | 2672 | ά. Ζαΐδης 10)4 |
| ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ | 50 | 3139 | έ. Εύθυμηθισίης 36.58 Β - 02.00 Α 5)8 |
| ΦΑΣΤ ΜΠΗΖ | 52 | 4615 | η. Κιζάνη 15)7 |
| ΦΑΣΤ ΜΤΟΛΙΦ | 53 | 53 | προσήρ. 'Εσκράθος Ρ. 4)7 |
| ΦΕΙΔΙΑΣ | 73 | 19747 | έ. Γιενταν 4)7 |
| ΦΕΙΛΙΣΤΙΥ | 50 | 5317 | έ. Πιέρατη 10)6 (έπισκ.) |
| ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙ·ΚΣ | 69 | 12748 | έ. Μπάραν 24)6 |
| ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ | 69 | 12748 | έ. Μπάλων 30)7 |
| ΦΙΑΛΔΕΛΦΟΣ | 62 | 10186 | έ. Φοττερτάρη 4)8 |
| ΦΙΑΛΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ. | 75 | 62498 | ά. Παραγίας 5)6 |
| ΦΙΑΙΑ | 58 | 10687 | έ. Πασάγιες 3)6 (έπισκ.) |
| ΦΙΑΙΑ | 60 | 5558 | ά. Λειζερ 11)7 Μοζαρέβηκην |
| ΦΙΑΙΚΟΝ Α. (δ.) | 76 | 41330 | ε. Σιγκαπούρην 28)6 |
| ΦΙΑΙΚΟΣ | 59 | 10248 | ά. Γιθαράταρ 27)7 διά Ρουέν |
| ΦΙΑΙΠΠΙΑΣ | 53 | 3654 | έ. Ρόμπασα 19)10 |
| ΦΙΑΙΠΠΟΣ Δ. | 57 | 2484 | ά. Φρες 26)7 διά Χάιφα |
| ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ | 70 | 11024 | ά. 'Ερκουμίν 30)5 διά 'Αλγερίεν |
| ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ | 51 | 2193 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 23)7 |
| ΦΙΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.) | 62 | 12978 | όποια παραλήνη |
| ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ | 71 | 19747 | έ. Α. Πάλμας 26)5 διά Λάγος |
| ΦΙΛΟΥΡ | 58 | 2874 | έ. Α. Πάλμας 9)6 διά 'Αλγέριον |
| ΦΙΛΩΡΑ Κ. | 60 | 9685 | έ. Λαζαρίδην 3)8 |
| ΦΙΛΩΡΑ Ν. | 73 | 17540 | έ. Ριγέκαν 17)7 διά Σαγκάνη |
| ΦΟΙΝΙΣ | 69 | 11489 | έ. Μεσηρίκιον 31)7 |
| ΦΟΙΝΙΕ | 48 | 3269 | άργει εις Καράτοις από 19)11 |
| ΦΟΙΝΙΣ Ι. | 76 | 10256 | ά. Ρότεργατοι 26)7 διά Ντώρμπαταν |
| ΦΟΙΛΑΝΔΡΟΣ | 60 | 13762 | ά. Κορδε 14)7 διά Χιροσίμα |
| ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ | 56 | 6838 | ά. Λεπτάση 9)6 διά Κίνα |
| ΦΡΑΝΚΙ | 70 | 2997 | έ. Μομπάσα 1)8 |
| Φ | | | |

| | | | |
|----------------|----|-------|--------------------------------|
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ. | 78 | 14800 | ά. Σιλικετ 6)7 διά Σουραμπάγια |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ. | 61 | 10434 | ά. Γάνδην 8)7 |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι. | 58 | 11765 | έ. Μαπούνι 14)6 |
| ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ | 69 | 28006 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 20)7 |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ | 64 | 2803 | ά. Φερράρ 30)5 διά Π. Χάρκουρτ |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α. | 71 | 16275 | ά. Μπ. Μπλάνκα 7)7 διά 'Ιραν |
| ΧΡΥΣΗ Β. (δ.) | 61 | 13360 | όποια παραλαβή |
| ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ | 49 | 3422 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |

| | | | |
|-----------|----|-------|----------------------------------|
| ΨΑΡΑ | 56 | 8420 | δ. Πόρτ Σαΐδ 6)7 |
| ΨΗΛΗ | 65 | 13625 | ά. Μόμπιλ 22)6 διά 'Ιαπωνίαν |
| ΩΚΕΑΝΙΣ | 76 | 18080 | ά. Γκήλογκ 6)7 διά Μ. Μασυγκανού |
| ΩΚΕΑΝΙΣ | 71 | 10024 | ά. Ναϊόντα 25)7 διά Ναπιέρ |
| ΩΚΕΑΝΙΣ | 73 | 3717 | έ. 'Αμβούργον 20)7 |
| ΩΚΕΑΝΟΣ | 67 | 28021 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 20)7 |
| ΩΤΟ ΓΚΑΛΦ | 72 | 1339 | ά. Μ. Καμπούς 28)7 διά Σαλάλα |

Ta upo zevnias onikaias

(Πλοία σημειώμενα διά διατερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)
 (κ.) = σημ. Κύπρου, (π.) = σημ. Παναμά — Τα όποια φέρουν την λιθεριάνη)

| | | | |
|-----------------------|----|--------|-------------------------------------|
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ | 64 | 10472 | Ε. Μπράουνοβιλ 9)7 |
| ΣΤΑΤΗΣ | 69 | 9436 | Ε. Σιγκαπούρη 23)7 |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ | 69 | 10625 | δ. Σουέζ 25)7 |
| ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) | 56 | 20153 | δ. Π. Σαΐδ 18) διά Μεσόγειον |
| ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ π* | 54 | 8120 | είς Πειραιά 25)7 |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.) | 48 | 4308 | άργει είς Πειραιά από 23)2 |
| ΑΓΙΑ ΣΚΕΛΙΗ (κ.) | 58 | 3837 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)* | 59 | 27122 | άργει είς Πειραιά από 19)5)75 |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. | 56 | 20140 | ά. Τελούκ Σεμάγκα 26)7 Σιλικατ |
| ΑΓ. ΓΙΑΝΝΗΣ Α. κ.* | 65 | 3524 | έ. Σέτα 14)7 |
| ΑΓ. ΛΕΥΘΕΡΗΣ (κ.) | 56 | 4740 | ά. 'Αμπιτζάν 7)5 διά Βραζιλίαν |
| ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. | 55 | 2056 | είς Πειραιά 6)5 |
| ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ. | 67 | 1979 | έ. Βεραρδού 3)7 |
| ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) | 73 | 18328 | δ. Π. Σαΐδ 29)7 διά Λιθερουλ |
| ΑΕΛΩΝ (δ.) | 57 | 20745 | άργει είς Πειραιά από 14)6)74 |
| ΑΖΕΙΑ (κ.) | 54 | 1202 | έ. Σ. 'Αννα Μπαΐν 8)7 |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | 69 | 2998 | ά. Ήστγα 1)8 |
| ΑΘΕΝ | 46 | 3521 | ε. Πόρτ Σαΐδ 27)7 |
| ΑΘΕΝΣ | 70 | 8825 | ε. Ταλκαχάνον 2)7 |
| ΑΘΗΝΑ (μ.) | 64 | 30682 | έωσθι Καρπάτοι 17)5 |
| ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) | 67 | 44708 | άργει είς Πειραιά από 15)2)75 |
| ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ. | 72 | 10623 | άργει είς Πειραιά από 21)6)77 |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) | 61 | 31869 | έ. Φιλαδέλφεια 29)7 |
| ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ. | 56 | 12447 | άργει είς Πειραιά από 3)7)75 |
| ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ. | 51 | 8675 | άργει είς Πειραιά από 14)5)75 |
| ΑΘΛΟΣ* | 60 | 10733 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 9)7 Π. Καμπέλο |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. | | | |
| ΓΟΥΑΛΑΝΔΡΗ | 67 | 28774 | έ. Σακάτ 26)7 |
| ΑΙ' ΚΟΝ* | 71 | 27958 | δ. Κων)πολίν 26)7 διά Κωνστάντζαν |
| ΑΙ' ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ | 71 | 15666 | ά. 'Αλεξάνδρειαν 24)7 |
| ΑΙ' ΛΑΝΤ ΣΑΝ | 71 | 15672 | ά. Χάμπτον ρόδος 4)8 διά Βαλτιμόρην |
| ΑΙ' ΛΑΝΤ ΣΚΑΪ' | 76 | 11800 | ά. Ντόρμπριτ 31)7 διά Μαπούτο |
| ΑΙ' ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ | 76 | 15900 | ά. Λος 'Αντελέσ 11)7 Γιοκούάμα |
| ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.) | 52 | 2517 | άργει είς Πειραιά από 6)2)74 |
| ΑΙ' ΡΗΝ ΜΕΛΟΝΤΥ κ. | 69 | 6200 | έ. Πλανάδα 29)7 |
| ΑΙ' ΡΗΝ ΣΥΜΦΟΝY κ.* | 66 | 8943 | ά. Χάτσα 20)7 |
| ΑΙ' Ρ. ΧΟΟΥΠ (κ.) | 52 | 6196 | ά. 'Αλεξάνδρειαν 13)6 διά Τουρκίαν |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ' ΛΑΝΤ (μ.) | 72 | 57802 | έ. Ν. 'Ορλεάνην 1)8 |
| ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.) | 71 | 57830 | έ. Κωνστάντζαν 27)6 |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ. | 68 | 105495 | ά. Γιβραλτάρ 9)7 διά Αύγούστα |
| ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. | 69 | 51627 | έ. Σιγκαπούρην 1)8 |
| ΑΙΤΖ. ΝΕΙΤΟΥΝ | 67 | 32644 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 9)6 διά Ρωσίαν |
| ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.) | 75 | 117340 | ά. Φορκάντος 15)7 |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) | 74 | 60930 | έ. Άγ. Φραγκίσκου 28)6 |
| ΑΙΤΖ. ΖΕΥΛΟΡ (δ.) | 75 | 117342 | έωσθι Φατέκ Τερρ. 22)7 |
| ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.) | 73 | 57800 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)7 διά Βιτόρια |
| ΑΚΑΚΙΑ (κ.)* | 64 | 1199 | έ. Φάρουσον 20)7 |
| ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ | 68 | 25433 | ά. Ντόρμπριτ 14)7 |
| ΑΚΟΥΑΓΚΡΟΥ | 68 | 25433 | έ. Ροζάριο 14)7 |
| ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ | 68 | 25433 | ά. Γιβραλτάρ 24)7 διά ΗΠΑ |
| ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ | 67 | 27168 | ά. Ροζάριο 12)7 διά Μπ. 'Αύρες |
| ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ* | 68 | 25433 | έ. Κολούμπια ρίθερ 28)7 |
| ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ | 68 | 25168 | ά. Τενερίφη 17)6 |
| ΑΚΟΥΑΦΑΙΙΘ | 68 | 25155 | έ. Κολούμπια ρίθερ 29)7 |
| ΑΚΡΟΝ* | 72 | 62701 | έ. Πειραιά 22)7 |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)* | 37 | 5272 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΚΤΗ (δ.)* | 56 | 10287 | άργει είς Πειραιά |
| ΑΛΑΜΑΡ (κ.) | 57 | 11929 | προσήρ. 33.30. B. — 126.55. A. 31)7 |
| ΑΛΑΜΕΙΝ Ν. (π.) | 62 | 10403 | έ. Πειραιά 10)7 |
| ΑΛΑΜΟΣ (Σιγκ.) | 53 | 6821 | ήποι παραλαβήν |
| ΑΛΕΑ | 73 | 8824 | ά. Αυτιτζάν 27)6 |
| ΑΛΕΚ (κ.) | 53 | 4702 | ά. Ντακάρ 21)7 διά Πειραιά |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. κ. | 47 | 2097 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ. | 51 | 2593 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ. | | | |
| ΣΗΣ (δ.) | 77 | 126000 | ά. Βρέστη 27)7 διά Περσικόν |
| ΑΛΕΞ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ κ. | 55 | 8280 | έ. Νεκοτόλα 20)7 |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΛΙΣ* | 58 | 4877 | δ. Σουέζ 27)7 διά 'Ελατ |
| ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ | 67 | 14845 | ά. Σουνισσού 22)7 διά Σάντος |
| ΑΛΙΜΟΣ (π.)* | 44 | 2740 | άργει είς Αντίκυρα από 12)11 |
| ΑΛΙΝΤΑ (κ.) | 57 | 2404 | έ. Πειραιά 10)7 |
| ΑΛΚΑΝ* | 66 | 27985 | ά. Κων)πολίν 11)7 διά Βουλγαρίαν |
| ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.) | 56 | 1802 | δ. Πόρτ Σαΐδ 12)6 |
| ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.) | 67 | 46401 | έ. Χόγκι Κόγκ 2)4 |
| ΑΛΑ (κ.) | 41 | 9097 | δ. Παναμά 14)7 |
| ΑΛΑΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ ιδ. | 64 | 1715 | ά. Λεμεσούν 29)7 |
| ΑΛΑΦΑ ΚΟΝΒΕΥΡ ιδ. | 66 | 2274 | ά. Φελιξτόσου 30)7 διά Τζένταν |
| ΤΕΡ (ιδ.) | 65 | 1708 | ά. Λεμεσούν 23)7 |
| ΑΛΑΧΑΤΖΑ ΜΑΜΑ | | | |
| ΜΠΑΚΑΡΕ (π.)* | 57 | 10316 | όργει είς Πειραιά |
| ΑΛΑΦΑΡΝΤ (κ.) | 57 | 3826 | έ. 'Αμερέρα 1)8 |
| ΑΜΑΡΙ (κ.)* | 68 | 1165 | άργει είς Πειραιά |
| ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)* | 74 | 36911 | ά. Κόμπε 27)7 διά Ράς Τανόρα |
| ΑΜΠΙΕΡ (κ.)* | 62 | 10493 | έ. Σιγκαπούρην 19)7 διά Νταμπάμ |
| ΑΝΑΣΣΑ (κ.)* | 53 | 7590 | δ. Σουέζ 31)7 |
| ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.) | 70 | 1482 | έ. Λίθερουν 3)8 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ' ΛΑΝΤ κ. | 67 | 4037 | ά. Αυτιτζάν 6)7 διά Εύρωπην |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ' ΛΑΝΤ ά. | 67 | 21192 | δ. Νταμάδα 2)8 διά ΗΠΑ |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ. | 73 | 11905 | ά. Ρότερνταμ 26)6 διά Γιβραλτάρ |
| ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ | 68 | 21399 | ά. Σάν Πέντρα ('Άργ.) 1)7 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ | 69 | 21399 | δ. Νταμάδα 3)8 διά Ελρινίκον |
| ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΥ | 73 | 13753 | ά. Σ. Νίκολας 'Άργ. 15)7 Μπ. 'Αύρες |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ | 68 | 21426 | έ. Βιτόρια 23)7 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ | 72 | 13732 | ά. Π. Καρτέ 26)7 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ | 68 | 21418 | ά. Κόμπε 19)7 διά 'Αιόι |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.) | 74 | 129796 | ά. Κιουρασό 24)7 Μ. 'Αχμαντι |
| ΑΝΕΜΗ (κ.)* | 56 | 5660 | ά. Λισσαδών 26)6 διά Μπέιρα |
| ΑΝΘΙΑ (κ.) | 64 | 10864 | δ. Κων)πολίν 28)7 Μ. Θάλασσαν |
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ | 56 | 9537 | άργει είς Πειραιά από 26)6)77 |
| ΓΑΛΗΝΗ | 55 | 9415 | άργει είς Πειραιά από 30)4)77 |
| ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)* | 67 | 42439 | ά. Γιβραλτάρ 27)6 διά Κόλπον ΗΠΑ |
| ΓΕΝΕΥΗ (κ.)* | | 55 | ε. Κ. Ίδουν 29)4 |
| ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.) | 52 | 1116 | έ. Κένι θαλάτη 27)1 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.) | 49 | 2755 | δ. Σουέζ 27)7 διά Γκιζάν |
| ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) | 66 | 30647 | ά. Σιλαδίζειαν 6)7 διά 'Αρούμπα |
| ΓΕΩΡ. ΦΡΑΓΚΗΣ ΗΠ. κ. | 48 | 11276 | άποι παραλαβήν |
| ΓΙΟΛΑΝΤΑ (π.)* | 56 | 2197 | άποι παραλαβήν |
| ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΡΗΝ- | | 53 | |
| ΓΟΜ. (κ.)* | | 8504 | ά. Θέσηπα 25)7 διά Λάγος |
| ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ (κ.)* | 48 | 6714 | άργει είς Χαλκίδα |
| ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ κ.* | 50 | 8280 | έ. Λεμεσούν από 31)8)77 |
| ΓΙΩΡΓΟΣ Π. (κ.)* | 48 | 6800 | έ. Μονούσια 30)7 |
| ΓΙΚΑΣ ΠΟΥΝΙΤΥ (δ.π.) | 62 | 4137 | ά. Ρ. 'Ιανίλα 17)7 Π. ντε Μπούκ |
| ΓΚΑΛΟΜΑΙ ΜΕΝΤ* | 62 | 8530 | έ. Δουκερην 12)7 |
| ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.) | 67 | 48747 | ά. Βαλτιμόρην 9)7 Χάμπτον Ρ. |
| ΓΚΛΟΥΝΤ ΜΠΗΤΣ (κ.) | 56 | 5485 | ά. Μόμπιλ 21)6 διά 'Αλγκεθίρας |
| ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ* | 78 | 5800 | έ. Σπετζια 28)7 |
| ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΡΑΙ-Υ. δ. | 66 | 63573 | ά. Νόρθια 27)7 |
| ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ-Σ. (κ.) | 56 | 6778 | ά. Λούμπια 2)7 διά Μοκαμέντες |
| ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ κ. | 67 | 2997 | έ. Σάφ. 22)7 είς 'Αυτιτζάν |
| ΓΚΟΥΝΤ ΑΝΤΕΡ* | 73 | 59193 | έ. Ν. 'Ορλεάνην 31)7 |
| ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ. | 56 | 8750 | ά. Λ. Πάλμας 27)4 διά Λουάντα |

| | | | |
|------------------------------|----|--------|-------------------------------------|
| ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ· | | | |
| ΤΟΡ (κ.) | 56 | 8750 | ά. Π. δφ Σπαίην 22)7 διά Κούδα |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΔΩΡ κ | 74 | 3380 | ά. 'Αμπιτζάν 22)7 διά Σ. Πέντρο |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΣΕΝΤ | 69 | 22998 | ά. Ρεκαλάντα 22)7 διά Ραθέννα |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ | 70 | 22992 | ά. Κολούμπια ρίθερ 1)7 δι' 'Ιράν |
| ΓΚΡΕ'ΙΣ ΜΠΟΝΝΥ κ.* | 57 | 1009 | εις μεταφ. Π. Χάρκουρτ - Κάλαμπαρ |
| ΓΚΡΕ'ΙΖ ΚΑΛΑΜ· | | | |
| ΠΑΡ (κ.) | 56 | 1477 | εις μεταφ. Π. Χάρκουρτ - Κάλαμπαρ |
| ΓΚΡΕ'ΙΤ ΑΛΕ- | | | |
| ΞΑΝΤΕΡ (κ.) | 54 | 2889 | ε. Ντωρμπαν 2)8 |
| ΓΚΡΕ'ΙΤ ΜΩΡΙΣ (κ.) | 59 | 5051 | ά. Λάζ Πέλλας 23)6 διά Λάγος |
| ΓΚΡΕ'ΙΤ ΤΖΩΡΤΖ (κ.) | 58 | 5065 | ε. Πειραιάς 2)8 |
| ΓΛΑΥΚΗ | 64 | 15240 | ά. Βίλλιγκτον 2)8 διά Μόντρεαλ |
| ΓΑΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.) | 61 | 12593 | ά. Μπάραρον 26)7 |
| ΓΑΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.) | 62 | 12148 | ά. Γιβραλτάρ 19)6 διά Λάγος |
| ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) | 58 | 13010 | άργει εις Πειραιάς |
| ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΙ-ΜΤ | 70 | 11329 | ά. Φρητάσουν 29)6 διά Χιούστον |
| ΓΟΥΙ-ΝΤΡΟΣΤ (κ.) | 62 | 1427 | ά. Λάγος 22)7 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II | 75 | 19393 | ά. 'Αμπέρσον 5)8 διά Μη. Σαπούρ |
| Γ. ΓΙΟΥΑΛΤΖΥ (δ.) | 64 | 34827 | ά. Λ. 'Αντζελες 4)8 Χουντίγκτον Μη. |
| Γ. ΚΑΙ-ΙΝΤΝΕΣ (δ.) | 69 | 41477 | ά. Μ. Σαύον 19)7 δι' 'Ιαπωνίαν |
| Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.) | 57 | 20533 | άργει εις Πειραιάς από 16)1)76 |
| Γ. ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ | 67 | 22549 | έ. Θρή Ρίθερ 18)7 |
| Γ. ΝΑΥΤΙΑΣ | 67 | 23064 | ε. Ρίθ. 'Ιανέτο 7)7 |
| Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ | 68 | 22513 | ά. Μόντρεαλ 19)7 διά Κοντρέκερ |
| Γ. ΝΕΙ-ΜΠΟΡ | 68 | 23064 | δ. Γιβραλτάρ 28)6 διά Κάμσαρ |
| Γ. ΝΕΙ-ΤΣΑΡ | 67 | 23064 | ά. Τάμπα 13)7 διά Χιούστον |
| Γ. ΝΙΟΥΣ | 68 | 22531 | ε. Τζένταν 23)6 |
| Γ. ΝΟΜΑΝΤ | 68 | 22531 | ά. Φιλαδέλφειας 8)7 |
| Γ. ΝΟΜΙΠΑΙΤ | 67 | 22549 | ά. Χάμπτον ρόδς 4)8 δι' 'Ελλάδα |
| Γ. ΝΟΟΥΑΛΤΣ (δ.) | 69 | 41477 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)7 |
| Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤ (μ.) | 70 | 51878 | ά. Βαλτιμόρη 27)7 διά Ρουμανίαν |
| Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) | 71 | 51878 | ά. Γιβραλτάρ 26)7 διά Τέξας |
| Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΣ (δ.)* | 71 | 101831 | ά. Ράς Τανόρα 8)7 διά Κιούρασδο |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΒΔ. * | 72 | 114710 | άργει εις Πειραιάς από 13)2 |
| Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.) | 73 | 125972 | ά. Σεμπετίπα Τέρο. 21)7 Φουκουγιάμα |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ δ.* | 77 | 135700 | ε. Γκρήνοκ 24)5 |
| Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.) | 71 | 102328 | ά. Βέρντον 14)7 διά Περσικόν |
| Γ. ΧΗΡΟ (δ.) | 70 | 100175 | ά. Τέλπιλ Μπαίν 30)7 |
| Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.) | 71 | 100175 | εις Πειραιάς από 27)1 |
| Γ. ΧΟΡΑ-ΙΖΩΝ (δ.) | 72 | 102300 | ά. Κ. Τάουν 25)6 διά Μεσόγειον |
| ΓΡΕΓΟΣ | 59 | 10542 | ά. Σάντα Φε 18)7 |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.)* | 57 | 9312 | ά. Σουεζ 30)7 διά Μπέιρα |
| ΔΑΛΑΟΣ (κ.) | 39 | 4569 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΔΑΦΝΗ (μ.) | 63 | 30886 | ά. Βαλτιμόρη 2)8 δι' 'Άρούμπα |
| ΔΕΛΔΟΙ | 68 | 8796 | ε. Λάζ Πλάτε 12)7 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ή (λ.) | 60 | 4998 | η. Μονράδια 29)7 |
| ΔΗΛΟΙΣ | 59 | 9493 | ά. Λ. Πέλλας 28)7 δι' 'Αμπιτζάν |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (κ.) | 47 | 1651 | δ. Γιβραλτάρ 27)7 διά Λαττάκια |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)* | 56 | 8789 | ά. Πειραιάς 26)4 |
| ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.) | 36 | 4967 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)* | 52 | 8202 | εις 'Αμπιτζάν 24)6 |
| ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.) | 54 | 2756 | ε. Γλασκώδην 12)3 |
| ΔΙΩΝΗ (δ.) | 67 | 44646 | ύπο παραλαβήν |
| ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ. | 68 | 54513 | ά. Βρέμην 30)7 |
| ΔΟΞΑ (λ.) | 56 | 3146 | ά. Γκουαγιακίλ 18)7 |
| ΔΟΞΑΡΙ (κ.) | 50 | 2275 | ύπο παραλαβήν |
| ΔΡΟΜΩΝ* | 64 | 17487 | άργει εις Πειραιάς από 5)3 |
| ΔΩΡΙΟΣ (δ.) | 67 | 43231 | ά. Ράς Τανόρα 17)7 |
| ΔΩΤΩ | 68 | 35191 | ά. Γιουροπόρτ 17)7 διά Μπουκάναν |
| ΕΒΡΟΣ (π.) | 57 | 2299 | άργει εις Πειραιάς από 4)9 |
| ΕΘΝΙΚ (δ.) | 75 | 126947 | ά. 'Ιμπανάχ 23)7 διά Περσικόν |
| ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)* | 72 | 113780 | εις Πειραιάς 4)5 (έπισκ.) |
| ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.) | 65 | 42377 | ά. Μπούλεν Μπαίν 4)7 Γκάλεστον |
| ΕΚΤΩΡ (κ.)* | 72 | 4801 | ά. Μόντρεαλ 2)8 |
| ΕΛΑΙ-ΑΝΤ (κ.)* | 58 | 8220 | ά. Δουσκέρην 1)6 |
| ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ V (κ.) | 55 | 4037 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.) | 64 | 31331 | ά. Πλανάδι 11)7 |
| ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.) | 54 | 6801 | δ. Μπρούνουποτελ 16)7 Σ. Πέντρο |
| ΕΛΕΝ* | 67 | 27989 | δ. Μάλτα 14)7 δι' 'Οδόσαν |
| ΕΛΕΝΗ 2 (κ.) | 57 | 8159 | δ. Πόρτ Σαΐδ 31)7 |
| ΕΛΕΡΑΝΤA | 73 | 17830 | ά. Μπούλεν Μπαίν 25)7 διά Κ. Τάουν |
| ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.* | 74 | 132034 | ά. 'Αρούμπα 1)6 διά Κόλπον ΗΠΑ |
| ΕΛΚΑ | 60 | 10586 | ά. 'Αγ. Βικέντιου 12)6 |
| ΕΛΛΙΝΑ (κ.)* | 67 | 24766 | ά. Λ. 'Αντζελες 6)7 διά Ρωσίαν |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ | | | |
| ΚΑΡΕ-ΙΤΖ | 76 | 22893 | ά. Λ. 'Αντζελες 27)6 διά Κασσιούγκ |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΚΟΝΚΕΣΤ | 77 | 24000 | ε. Σουάπια 19)7 |
| ΕΛΛΕΞΠΟΝΤ | | | |
| ΣΠΑΛΕΝΤΟ (δ.)* | 75 | 60491 | ε. Μπέλιγκχαμ 19)6 |
| ΕΛΛΑ 2 (κ.) | 52 | 8194 | δ. Πόρτ Σαΐδ 31)8 |
| ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)* | 65 | 1164 | ά. Μασσαλίαν 11)7 |
| ΕΛΛΙΝΑ (κ.) | 61 | 10080 | ά. Μπόκα Γκράντε 13)7 δι' 'Ακαζόύτα |
| ΕΛΛΙΜΠΕΛΑ II (κ.)* | 60 | 6953 | δ. Π. Σαΐδ 7)7 διά Κονστάντζαν |
| ΕΛΛΙΜΠΡΗΣ (κ.)* | 58 | 6558 | ε. 'Αμπιτζάν 12)6 |
| ΕΛΣΤΑΡ (κ.)* | 57 | 8216 | ά. Βερακρόδης 11)7 |
| ΕΝΑΡΕΞΙ (κ.) | 57 | 8960 | ά. Σιγκαπούρην 29)5 διά Κίναν |
| ΕΝΤΥ (κ.) | 52 | 9592 | ά. Κολόμπο 24)3 διά Μπαγκόκ |
| ΕΡΓΙΝΑ (π.)* | 61 | 10032 | εις Πειραιάς |
| ΕΡΟΓ'Κ | 64 | 23938 | άργει εις Πειραιάς από 9)7)75 |
| ΕΤΕΟΚΑΗΣ II. (κ.)* | 44 | 7141 | άργει εις Πειραιάς |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ | 60 | 14653 | ε. Μουστόρε 1)8 |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) | 54 | 11208 | ά. Σιγκαπούρην 27)7 διά Π. Σαμπού |
| ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)* | 62 | 25717 | ά. Κοσταντακόλος 30)6 διά Χάιφα |
| ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) | 72 | 129260 | άργει εις Π. δφ Σπαίην 5)10)75 |
| ΕΥΤ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) | 70 | 96775 | άργει εις Πειραιάς |
| ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) | 57 | 3826 | ά. Κ. Τάουν 1)8 διά Ρενίδιν |
| ΕΥΔΩΡΗ (δ.) | 64 | 35410 | άργει εις 'Ιτέαν από 7)8)77 |
| ΕΥΝΙΚΗ | 77 | 30800 | ά. Βαλτιμόρη 30)7 διά Βραζιλίαν |
| ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.) | 57 | 10741 | ά. Πόρτ Σαΐδ 1)8 |
| ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ* | 64 | 9727 | ά. Βίλα Κοντοπιόδου 21)7 |
| ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ* | 65 | 10290 | ά. 'Οζάκα 27)7 διά Τόκιο |
| ΕΦΕΣΟΣ (δ.) | 74 | 59000 | ά. Λ. 'Αντζελες 19)7 διά Βαγκούσθερ |
| ΕΦΟΥΡΑ (δ.) | 65 | 35406 | άργει εις 'Ιτέαν από 25)7)77 |
| ΖΑΓΟΡΑ (κ.)* | 56 | 1437 | ά. Χάιφα 9)5 διά Πειραιάς |
| ΖΑΚ (π.) | 62 | 10028 | ά. Καζαμπλάνκα 26)7 |
| ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)* | 61 | 1840 | ε. Λειξος 15)7 (έπισκ.) |
| ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ- | | | |
| ΤΣΙΟΥΝ (κ.) | 64 | 1657 | ά. Μπέλας 31)5 |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.) | 64 | 34099 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)8 |
| ΖΕΦΥΡΟΣ II | 77 | 19300 | ά. Κολούμπια ρίθερ 28)7 δι' 'Υεμένη |
| ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.) | 64 | 3947 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 9)6 (έπισκ.) |
| ΖΙΝΝΙΑ (κ.) | 52 | 7114 | ά. Π. Καυμέλο 11)6 |
| ΖΩΗ (δ.)* | 67 | 43231 | ά. Τεργεστην 27)7 δι' 'Άρούσ |
| ΗΒΗ Π. (κ.)* | 57 | 8505 | ά. Λ. Πέλλας 28)6 Π. Χάρκουρτ |
| ΗΛΙΑΣ ΑΙΓΑΙΑΚΟΣ κ | 60 | 14653 | ά. Παναμά 1)7 διά Σαγκάην |
| ΗΣΤΕΡΝ ΣΚΑΥ· (κ.)* | 57 | 5505 | ά. Λεμεσόδιν 25)5 |
| ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)* | 57 | 2349 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΘΑΡΡΟΣ (δ.) | 63 | 3358 | ά. Ιάπτα 27)7 δι' 'Ακαζόύτλα |
| ΘΕΟΜΟΣ (π.) | 64 | 1988 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 6)7 |
| ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.) | 57 | 20414 | άργει εις Πειραιάτ από 27)7)76 |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.) | 55 | 2999 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΘΥΕΛΛΑ (μ.) | 66 | 40933 | ά. Ροττερνταμ 5)8 |
| ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ | 59 | 4381 | δ. Παναμά 29)7 |
| ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ II | 66 | 7643 | ε. Καραμάρ 28)7 |
| ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ | 59 | 4378 | ά. Χαϊφα 10)7 διά Παναμά |
| ΙΜΑ* | 68 | 27989 | δ. Αιμεδώργον 22)7 |
| ΙΝΤΕΡΑΙΜΙΤΥ (κ.) | 39 | 4996 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΙΝΤΕΡΑΙΣΙΑ (κ.) | 47 | 2879 | ά. Σουέζ 30)7 διά Γκιζάν |
| ΙΟΝ. ΑΝΤΕΡ | 67 | 20959 | δ. Κολούμπια R. 28)7 Βανκούθερ |
| ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ | 64 | 13516 | ά. Πλανάκι 12)7 διά Τόκιο |
| ΙΟΝ. ΠΑΙ-ΟΝΗΡ | 66 | 20959 | ε. Μόμπιλ 23)7 διά Τόκιο |
| ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.) | 52 | 13517 | ά. Ηλιόπολη 25)7 διά Πάτρα |
| ΙΩΑΝΝΟΣ (δ.) | 68 | 44646 | ε. Ν. 'Υόρκην 4)8 |
| ΚΑΒΑΛΑ* | 56 | 16018 | ά. Μόμπιλ 1)8 |
| ΚΑΛΑΔΟΝΙΑ (μ.) | 67 | 34498 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 21)7 διά Σάντος |
| ΚΑΛΛΙΩΝ ΚΑΡΡΑ δ. | 57 | 8774 | δ. Κωνιόπολιν 21)6 Μαύρην θάλασσα |
| ΚΑΛΙΩΠΗ | 57 | 44708 | σχετεί εις Πειραιάς από 15)2)75 |
| ΚΑΛΙΜΑΛΑ Μ. * | 75 | 14983 | ε. Αμπέρσον 27)7 |
| ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.) | 52 | 8197 | δ. Π. Σάδι 3)7 διά Μεσόγειον |
| ΚΑΠΑΛΑ (κ.)* | 55 | 1599 | δ. Π. Σάδι 30)7 διά Μεσόγειον |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ | 56 | 9817 | άργει εις Πειραιάς από 8)3)77 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΙΩΑΝΗΣ κ | 59 | 16984 | ά. Λομπίτο 7)4 διά Λουάντα |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ | 59 | 8313 | ε. Σάρτζα 29)7 |
| ΚΑΤΖΗΜΑΝΩΔΗΣ | | | |
| ΚΑΤΩ ΤΖΩΝ ΤΣΩΝ | 73 | 18067 | δ. Π. Σάδι 31)7 διά Λιθέρπουλ |
| ΚΑΤΠΑΙ ΝΙΚΟΛΑΣ κ | 54 | 10905 | άργει εις Πειραιάς από 23)10 |
| ΚΑΤΠΑΙ ΤΩΝ ΤΣΑ | 52 | 7597 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 28)7 |
| ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΜΕ-ΜΟΡΙΣ (π.) | 61 | 9516 | ά. Μόμπιλ 26)7 |
| ΚΑΡΙΝΑ | 69 | 9072 | ά. Νηδρηπαν 25)7 διά ΉΠΑ |
| ΚΑΡΝΤΙΟ II (δ.)* | 65 | 48024 | άργει εις Πειραιάς από 2)11)77 |
| ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)* | 54 | 2334 | άργει εις Πειραιάς από 14)8)76 |
| ΚΑΡΠΑΘΟΣ | 55 | 5879 | ά. Λάρνακα 31)7 |
| ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.) | 54 | 1645 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΑΣΚΟΣ (κ.) | 53 | 2806 | ά. Κωνιόπολιν 25)5 |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑΙ- | 57 | 3457 | ε. Κωνιόπολιν 25)5 διά Γκάνα |
| ΚΑΤΙΝΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.) | 63 | 1333 | δ. Κωνιόπολιν 29)6 διά Γαλάτσι |
| ΚΑΓΚΑΙΑ ΤΑΜΕΜΕΝΩΝ δ. | 63 | 8274 | εις Σουέζ από 20)9)77 |
| ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ. | 66 | 52870 | δ. Γιβραλτάρ 2)7 Φρήπορτ (Τέξ.) |
| ΚΙΜΩΝ Μ. (π.) | 52 | 3714 | ε. Π. Σάδι 28)7 |
| ΚΙΤΣΑΣ Σ. (κ.) | 58 | 5854 | ε. Σ. Μάκελες 29)7 |
| ΚΛΕΙΟ Δ. | 56 | 1743 | ά. Κ. Τάουν 25)7 διά Ρότερνταμ |
| ΚΟΝΔΩΡ | 77 | 10257 | ά. Ν. Τόχα 12)6 |
| ΚΟΡΑΛ (κ.) | 48 | 1301 | ά. Τόχα 12)6 |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.) | 67 | 43122 | ά. Της 3:8 διά Ν. 'Υόρκη |
| ΚΟΡΙΝΘΟΣ | 56 | 6370 | ε. Πειραιάς 31)7 |
| ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.) | 51 | 7249 | ά. Π. Σάδι 12)6 |
| ΚΟΣΜΙΚΗ | 53 | 2996 | άρνει εις Πειραιάς από 14)3)76 |
| ΚΡΗΝΗΣ (δ.) | 57 | 24233 | ά. Θεσσαλία 26)7 διά Σπάτελε |
| ΚΥΘΗΡΑ* | 70 | 16239 | άργει εις Πειραιάς από 5)6)75 |
| ΚΥΘΗΡΟΣ (π.) | 62 | 4784 | ά. Μουσύρη 2)7 διά Μπαγκόκ |
| ΚΥΜΩ | | | |

| | | | | | | | |
|------------------------|----|--------|------------------------------------|-------------------------|----|--------|------------------------------------|
| ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΑ (δ.κ.)* | 55 | 11193 | άργει εἰς Πειραιά διπό 5)10)77 | ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.) | 65 | 38607 | Σ. Φός 30)7 |
| ΜΑΡΙΠΕΡΡΑ (δ.)* | 66 | 67545 | άργει εἰς Πειραιά διπό 14)11)75 | ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.) | 58 | 27602 | άργει εἰς Πειραιά διπό 29)10 |
| ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.) | 61 | 30236 | Ξ. 'Αλεξανδρείαν 30)7 | ΟΛ. ΜΠΟΜΤ (δ.) | 72 | 126027 | δ. Νιουμπάι 29)7 διά Σούκνα |
| ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)* | 53 | 12991 | άργει εἰς Πειραιά διπό 15)7)75 | ΟΛ. ΜΠΡΗΖ (δ.) | 76 | 126990 | δ. Τέμπη Μπαΐ 31)7 |
| ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.) | 51 | 7977 | άργει εἰς Πειραιά διπό 31)8)75 | ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.) | 73 | 128561 | δ. Τέμπη Μτ. 26)7 διά Περσικόν |
| ΜΑΡΙΧΕΡΟΜ (δ.π.)* | 59 | 12795 | άργει εἰς Πειραιά διπό 25)3)75 | ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)* | 64 | 32379 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 8)7 |
| ΜΑΡΙΟ | 65 | 17238 | Ξ. Βόλον 17)6 | ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ * | 66 | 15668 | δ. Μόντρεαλ 20)7 |
| ΜΑΡΤΙΓΚΗΜ (π.)* | 51 | 3239 | Ξ. Ντακάρ 2)7 | ΟΛ. ΠΑΙ'ΟΜΗΡ | 66 | 15625 | δ. Μόντρεαλ 25)6 διά Ρωσίαν |
| ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)* | 59 | 3664 | Δ. Π. Ή Πρίνς 16)7 διά Κιουρασάο | ΟΛ. ΠΑΛΑΜ. | 65 | 15577 | δ. Μπρούνουπούτελ 23)7 διά ΗΠΑ |
| ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.) | 65 | 34185 | Δ. Μπελγκχαμ 20)7 διά Σιγκαπούρην | ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ | 68 | 15809 | Σ. Κασσιόγη 30)6 |
| ΜΑΤΙ (κ.)* | 56 | 9392 | Δ. Πόρτ Σαΐδ 31)7 | ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ | 65 | 15179 | δ. Ταύρεστον 23)7 Πασακαγκόβλα |
| ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Ι (κ.) | 55 | 2261 | Ωπό παραλαβήν | ΟΛ. ΠΕΡΑ | 65 | 15671 | Ξ. Θέσσαλη 26)7 |
| ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) | 56 | 4639 | Ξ. Ντάρμπραν 28)7 | ΟΛ. ΠΙΓ'ΙΣ | 69 | 15688 | Ξ. Ταϊράπι 3)8 |
| ΜΕΛΙΘΗ (δ.) | 57 | 11652 | άργει εἰς Πειραιά διπό 1)7)75 | ΟΛ. ΠΡΑΙ'ΝΤ | 67 | 15697 | Ξ. Χάμπον Ρ. 21)7 |
| ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.) | 71 | 113780 | Δ. Γιουρούπορ 18)6 διά Μπαχρέιν | ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ | 69 | 15808 | ά. Ντάρμπραν 8)6 διά Μπ. "Άθρες |
| ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)* | 56 | 3903 | Ξ. Κουζέτ 24)6 | ΟΛ. ΡΑΙ'ΝΤΕΡ (δ.) | 60 | 32008 | άργει εἰς Πειραιά διπό 4)4)77 |
| ΜΕΝΤΜΑΡΕ (κ.)* | 55 | 3883 | Δ. 'Αλεξανδρίνειν 4)7 | ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)* | 59 | 32007 | άργει εἰς θύγκο από 16)2)76 |
| ΜΕΝΤΣΑΚΑΥ (κ.) | 52 | 2775 | άργει εἰς Χαλκίδα από 21)9 | ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II δ. * | 75 | 40559 | ά. Γουρούπορο 31)7 διά Γιεραλτάρ |
| ΜΕΡΑΚ (κ.) | 55 | 2549 | Ξ. Πειραιά 18)7 | ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) | 60 | 37744 | άργει εἰς Πειραιά διπό 28)3)77 |
| ΜΕΡΛΙΝ I | 77 | 10257 | Δ. Ρότερνταν 20)7 διά Κ. Τάουν | ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) | 63 | 30574 | ά. Ν. 'Υόρκη 16)7 διά Κιουρασάο |
| ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (π.) | 61 | 9194 | Ξ. Αγγός 21)7 | ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) | 64 | 30581 | δ. Γιεραλτάρ 19)7 διά Γκάμπα |
| ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.) | 77 | 18707 | Δ. Παναζιδ 25)4 | ΟΛ. ΘΑΕΩΘΝ | 65 | 15179 | δ. Γιεραλτάρ 24)7 |
| ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.) | 77 | 19200 | Δ. Μπαλά Τέρμ. 21)6 διά 'Εκουατόρ | ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.) | 68 | 27602 | ά. Ν. 'Υόρκη 30)7 διά Σ. Κρουά |
| ΜΕΣΣ. ΤΙΜΗ (δ.)* | 73 | 17718 | Ξ. Ντακάρ 30)7 | ΟΛ. ΦΕΤΗΜ (δ.) | 65 | 47493 | Ξ. Νέτερνταν 21)7 διά Μ. 'Αχιμαντί |
| ΜΕΣΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.) | 77 | 75000 | Δ. Φρήπορ Μπαχ. 6)6 διά Τρίνινταν | ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) | 64 | 47493 | Ξ. Ράς έ. Σιδέρη 30)7 |
| ΜΕΣΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)* | 76 | 75124 | Δ. Κεμπέτ 13)7 διά Γιεραλτάρ | ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)* | 56 | 1581 | Ξ. Κωνπόλιν 13)7 |
| ΜΕΣΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)* | 77 | 79500 | Δ. Σουέζ 25)7 διά Περσικόν | ΟΣΕΑΝ ΑΛΙ'ΟΝ (δ.) | 70 | 89001 | Ξ. Νιουμπάι 24)7 Ρ. Τανούρα |
| ΜΕΣΣ. ΦΥΣΙΣ (δ.)* | 77 | 79500 | Δ. Π. ά. Πιέρ 15)7 | ΟΣΕΑΝΙΚΑ* | 65 | 28101 | Ξ. Ροζέριο 23)7 |
| ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΔΑ | 58 | 13257 | ά. Κωνπόλιν 11)7 | ΟΣΤΡΙΑ II | 7 | 22752 | δ. Παχαρδ 21)7 |
| ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ | 54 | 11743 | Δ. Πειραιά 8)5 διά Χαλκίδα | ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ.* | 38 | 2501 | άργει εἰς Πειραιά 12)4)76 |
| ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)* | 75 | 68631 | Δ. Π. 'Αρθουρ 2)7 διά Νιουμπάι | ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)* | 73 | 20354 | δ. Γιαναπάδ 8)7 διά Ταϊθάν |
| ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝ- | | | | ΠΑΙ'ΑΤΟ ΜΕΡΤΣΑΝΤ* | 67 | 30815 | Ξ. Ξωθή Μπ. 'Άθρες 13)7 |
| ΔΡΗΣ (δ.) | 65 | 28313 | Ξ. Μπαλάρ Τέρμ. 23)6 | ΠΑΙΛΜΥΡΑ (δ.)* | 67 | 54705 | Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 2)8 |
| ΜΙΧΑΗΑ K. (δ.) | 75 | 60900 | Δ. 'Αμερέσαν 13)7 δά Κιουράρια | ΠΑΠΟΝΤΙ (κ.)* | 48 | 3932 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΜΙΧΑΗΗΣ | 74 | 10067 | Ξ. Κοραμάρ 27)7 | ΠΑΠΟΡΜΟΣ (κ.)* | 61 | 8801 | δ. Μπρούνουπούτελ 24)5 διά Λάγος |
| ΜΟΜΠΛΙΑΣΗ (μ.) | 67 | 54502 | Δ. Λ. Πλάμας 29)7 διά Μαπούδο | ΠΑΠΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)* | 49 | 4727 | Ξ. Ξωθή Λάγος 16)6 |
| ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.) | 51 | 3386 | Δ. Πορτ Σαΐδ 30)6 | ΠΑΠΑΓΕΡΓΗΣΗ (κ.)* | 59 | 5445 | Ξ. Πειραιά 21)5 |
| ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ | 76 | 18950 | Δ. Σιγκαπούρη 15)7 | ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)* | 58 | 5445 | ά. Πειραιάς 8)7 διά 'Αλθανίαν |
| ΜΠΑΛΑΤΙΚΑ (κ.)* | 50 | 1253 | Ξ. Μασσαλίαν 16)3)77 | ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)* | 51 | 8919 | δ. Σάφη 21)7 διά Λάγος |
| ΜΠΑΜΠΑ ΜΠΑΚΑΡΕ π.* | 56 | 10300 | άργει εἰς Πειραιά | ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)* | 58 | 1110 | ά. Αμέρισαν 29)7 διά Νεκοτάσα |
| ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)* | 63 | 25340 | Ξ. Αμοτερντα 27)7 | ΠΑΡΙΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)* | 67 | 1401 | Ξ. Πειραιάς 27)4 |
| ΜΠΑΡΟΥ (κ.) | 60 | 3034 | Δ. Σουέζ 1)8 | ΠΑΣΙΟΙΚΟ | 66 | 24309 | ά. Τήνη 7) διά Βατικόρην |
| ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)* | 73 | 2660 | Ξ. μεσογειακάς μεταφοράς | ΠΑΤΡΑΙ | 61 | 10958 | Ξ. Κωνπένταζον 20)7 |
| ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)* | 61 | 1595 | προσήρ. 37.20 B. — 09.40 A. 12)7 | ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.) | 76 | 141000 | δ. Μ-ουμπάι 2016 διά Βραζίλιαν |
| ΜΠΕΤΤΥ (κ.)* | 55 | 5668 | Ξ. Πειραιάς 27)7 | ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β. | 77 | 16100 | Ξ. Γιοκεγάμα 27)7 |
| ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)* | 47 | 1835 | Ξ. Πειραιάς 11)4 (έπισκ.) | ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ. | 73 | 8957 | Ξ. Σιγκαπούλην 19)7 |
| ΜΠΟΡΑ (κ.)* | 77 | 4210 | Δ. Θεούτα 13)7 διά Μονρόδιαν | ΠΑΤΡΟΚΛΟΑΣ (κ.) | 55 | 5671 | ά. Κολόνπε 26)7 |
| ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)* | 53 | 21577 | άργει εἰς Πειραιά | ΠΑΥΛΟΣ Χ. II (κ.) | 69 | 199 | δ. Σπέτζια 26)7 διά 'Αλγερίαν |
| ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.) | 58 | 3407 | Δ. Πειραιάς 30)7 διά Αλεξανδρίαν | ΠΕΡΑΜΑΤΗΡΑΣ (κ.)* | 41 | 6464 | ά. Σπέτζια 31)7 διά 'Ιταλίαν |
| ΜΠΡΙΚΚΙΤΕ (κ.)* | 60 | 1135 | άργει εἰς Αυδυσσρούν διπό 29)4 | ΠΕΤΑΔΟΝ' | 76 | 32511 | δ. Ν. 'Ορλεάνην 31)7 διά Ιταλίαν |
| ΜΥΡΩΝ* | 64 | 17487 | άργει εἰς Πειραιά διπό 9)3 | ΠΕΤΡΟΛΑ 50 (π.)* | 50 | 3647 | δ. Σουέζ 30)7 διά Τζένταν |
| ΝΑΙΟΣ | 61 | 9037 | ά. Σάν Ντιέγκο 26)7 | ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.) | 56 | 11920 | Ξ. Λέρναρα 31)7 |
| ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.) | 75 | 115207 | Δ. Χάρην 2017) Κάρυκ 'Αιλ. | ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ | 65 | 41255 | Ξ. Ν. 'Υόρκην 22)7 Κάρυκ άπλ. |
| ΝΕΑΔΑ (κ.) | 61 | 1460 | Ξ. Ναγκόγια 17)7 | ΠΛΩΤΩ | 68 | 35191 | Ξ. Σεμπενίμπα 24)7 |
| ΝΕΑΩΝ (κ.) | 55 | 3709 | Δ. Γιεραλτάρ 30)5 διά Κοτονού | ΠΟΕΤΙΚ (μ.) | 66 | 33291 | άργει εἰς Πειραιά διπό 28)7)75 |
| ΝΕΛΑΣ (κ.)* | 57 | 9392 | μετων. 'ΕΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.» | ΠΟΠ-ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ (μικτ.) | 72 | 57102 | άργει εἰς Στιλίδια διπό 26)8)77 |
| ΝΕΛΣΩΝ (κ.)* | 58 | 10139 | ώπο παραλαβήν | ΠΟΛΛΑ ΝΙΝΑ (κ.)* | 57 | 9038 | Ξ. Λεπισόδων 24)6 |
| ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ* | 65 | 27960 | Δ. Θεούτα 13)7 διά Ραθέννα | ΠΟΛΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)* | 53 | 7852 | ά. Κολόνπε 17)2 |
| ΝΕΣΤΟΣ* | 64 | 16073 | άργει εἰς Πειραιά διπό 31)5)75 | ΠΟΛΑΡ ΑΛΙ'ΟΝ (δ.)* | 64 | 40893 | άργει εἰς 'Αιταρέντα διπό 14)10 |
| ΝΕΦΑΙΩΝ (δ.) | 58 | 24152 | άργει εἰς Πειραιά διπό 14)8)75 | ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.) | 76 | 6706 | ά. Λ. Αντζέλις 17)7 |
| ΝΗΜΕΡΗΣ (δ.) | 52 | 11234 | άργει εἰς Πειραιά διπό 23)8)75 | ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) | 71 | 80194 | άργει εἰς 'Ιτενά διπό 26)6)77 |
| ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.) | 57 | 3190 | Ξ. Πειραιά 27)7 | ΠΟΡΟΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ (κ.)* | 62 | 5355 | ά. Μόντρεαλ 19)7 διά 'Αλγερίαν |
| ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΩΝΟΣ (π.)* | 58 | 3610 | Ξ. Πειραιάς 20)7 | ΠΟΡΤΟΦΡΙΟ (κ.)* | 48 | 1271 | ώπο παραλαβήν |
| ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (δ.)* | 61 | 6519 | Δ. Χόκι Κόκι 1)8 διά Καλκούτα | ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)* | 45 | 5786 | άργει εἰς Πειραιά διπό 28)6)77 |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ* | 76 | 35500 | Δ. Ρότερνταν 30)7 διά 'Αζόρες | ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)* | 70 | 30890 | ά. Μοντεβίδεο 22)7 διά Κιναν |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)* | 68 | 9034 | Δ. Πόρτ Σαΐδ 1)8 | ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.* | 48 | 8482 | άργει εἰς Πειραιά διπό 15)4)75 |
| ΝΙΚΟΣ III (κ.) | 60 | 2914 | Δ. Μασαλίαν 19)6 | ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΗ (δ.)* | 74 | 124724 | άργει εἰς Πειραιά διπό 16)2 |
| ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)* | 60 | 13726 | Δ. Σ. Ράινταν Πότιν 3)6 διά Τέας | ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)* | 56 | 9218 | άργει εἰς Πειραιά διπό 9)2 |
| ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)* | 65 | 13458 | Δ. Βαρελίδην 31)7 διά Χουέλθα | ΠΡΩΤΟΝ (κ.) | 65 | 1657 | Ξ. Πειραιάς 27)7 |
| ΝΟΔΕΡΜΑ ΑΙ'Σ (κ.)* | 60 | 4115 | Ξ. Πειραιάς 21)7 | ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.) | 56 | 1384 | ά. Λισσαθίνα 18)7 διά 'Οράν |
| ΝΟΡΑ. ΗΓΚΑ (μετ.) | 63 | 14800 | άργει εἰς Πειραιά διπό 7)4)75 | ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)* | 58 | 8074 | Ξ. Γένθε 26)7 |
| ΝΟΡΑ. ΝΑΙ'ΑΝΤ | 67 | 22549 | Ξ. Πειραιάς διπό 28)6 διπό 11)4)75 | ΡΕΑ | 66 | 11859 | Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 3017 |
| ΝΟΡΑ. ΤΖΟΥ' (δ.)* | 64 | 38649 | άργει εἰς Πειραιά διπό 4)3 | ΡΗΓΚΑ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ* | 61 | 15719 | ά. Κοντρεκέρο 15)7 διά Σέθεν 'Αλς |
| ΝΟΡΟΦΥΙΝΤ* | 60 | 11328 | Δ. Παναζιδ 17) διά Ειρηνικόν | ΡΗΓΚΑ ΣΑΙΟΥΡΝΤ | 61 | 16450 | ά. Βαλένθια 25)7 διά Σέθε |
| ΝΟΡΤΧΑΦΕΝ (κ.)* | 65 | 12326 | Δ. Θεούτα 31)7 διά Κωνυπλίν | ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)* | 71 | 77049 | ά. Ταύρεστον 29)7 Πουάντ & Πιέρ |
| ΝΟΡΘΟΔΑΚ (δ.) | 59 | 20915 | Δ. Σ. Ράινταν 3)6 | ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ Χ.* | 68 | 1243 | ά. Λάθ Πλάμας 31)7 |
| ΝΟΤΟΣ (κ.)* | 50 | 2748 | Δ. Λάς Πάλμας 24)6 Π. Χάρκοντ | ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) | 58 | 5058 | ά. Νιουμπάια 27)7 διά Ιαπωνίαν |
| ΝΟΙΟΣ | 58 | 12339 | άργει εἰς Χαλκίδα διπό 28)5)75 | ΡΙΟ ΕΛΛ* | 70 | 16147 | ά. Ανκόνα 13)6 διά Λένος |
| ΝΤΑΙ:ΑΜΟΤ (κ.)* | 57 | 9680 | Δ. Πειραιάς 31)7 διά Ρουμανίαν | ΡΙΟ ΜΑΡ* | 65 | 16334 | ά. Σάν Λορεντζό 'Αργ. 25)7 Ροζάριο |
| ΝΤΑΙΝΟΥΜΠ (κ.)* | 60 | 12718 | Δ. Πειραιάς 21)7 διά Συρίαν | ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)* | 67 | 42534 | ά. Κεράτοι 15)5 Πειραιάς 29)7 |
| ΝΤΙΝΑ (κ.) | 54 | 5250 | Δ. Σουέζ 25)5 | ΡΙΩΘΕΝΣ (κ.) | 46 | 8106 | Ξ. Περιθώριον 28)7 |
| ΝΤΟΦΩΝ ΑΙΓΑΙΚΙΩΝ (κ.)* | 59 | 13223 | Δ. Τέμπη Μπαΐ 21)7 διά Περσικόν | ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.)* | 57 | 77049 | άργει εἰς Πειραιάς 31)10)74 |
| ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)* | 58 | 13093 | Δ. Μ. φ. Φαχάλ 7)7 | ΡΟΜΑΝΤΙΚ (κ.)* | 71 | | Ξ. Ναγκόγια 13)7 διά Σιγκαπούρην |
| ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ* | 57 | 9953 | Δ. Π. 'Αρθρούρ 15)7 Ράς Τανούρα | ΣΑΙΝΤ ΚΡΙΣ (μικτόν) | 67 | 42273 | ά. Κοντρεκέρο 15)7 διά Σέθεν 'Αλς |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ | 56 | 8716 | Δ. Τέμπη Μπαΐ 17)7 | ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) | 56 | 12279 | ά. Βαλένθια 25)7 διά Σέθε |
| ΝΤΟΝΑ | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---------------------------|----|--------|-----------------------------------|--------------------------------|----|--------|-------------------------------------|
| ΣΗ ΗΓΚΛΑ (κ.) | 67 | 5476 | ά. Βαρκελώνης 28)7 διά Μασσαλίαν | ΠΙΤΙΚΑ Π. | 63 | 9739 | εις Ρόπτεριταμ 10)4 |
| ΣΗ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (κ.) | 71 | 11053 | δ. Έσκουμπιν 7)7 | ΠΙΦΟΣΟ (δ.) | 74 | 68631 | ά. Γιρσαλάτρη 4)7 διά Ζουείτινα |
| ΣΗ ΡΑΙ'ΝΤΕΡ (κ.) | 51 | 1435 | ά. Αιμέρον 6)5 διά Λάγος | ΠΟΛΑΝΑ (δ.) | 59 | 12821 | ά. Ν. 'Υδρκην 13)7 διά Βερακρούς |
| ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.) | 51 | 1522 | έ. Πειραιά 30)7 | ΓΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.) | 60 | 12645 | ά. Βούθην 18)7 διά Καλκούταν |
| ΣΗ ΤΣΑΛΜΠΙΩΝ (κ.) | 55 | 4550 | έ. Μπ. 'Άυρες 13)7 | ΤΟΥΛΑ (κ.) | 53 | 8257 | δ. Σουέζ 8)7 |
| ΣΗ ΦΡΟΣΙ (κ.) | 60 | 1384 | ά. Γουώρι 29)5 διά Α. Πάλμας | ΓΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ | 71 | 22759 | ά. Ταλκαχουάνο 10)7 διά Γκουαγιακάν |
| ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ | 69 | 12067 | ά. Καράτσι 19)7 | ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΑΟ. | 59 | 12787 | εις Κολόμπο από 14)11 |
| ΣΗΛΑΙΦ (κ.) | 61 | 1989 | δ. Φός 12)7 διά Χαλκίδα | ΓΡΕΨΑ (κ.) | 47 | 5417 | άργει εις Κολόμπο από 18)9 |
| ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.) | 56 | 8267 | έ. Ταματάσε 13)5 | ΓΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) | 64 | 28311 | ά. Ν. 'Υδρκη 31)7 διά Φρήπορτ |
| ΣΗΦΑΡΕΡ * | 56 | 8785 | ά. Κολόμπα 8)7 διά Κοραμσάρ | ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.) | 57 | 1998 | ά. Λόριεντ 28)7 διά Χάρλιγκεν |
| ΣΗ ΧΟΡΣ (π.) | 57 | 1754 | ά. 'Αμερέρσαν 27)5 διά Δυρράχιον | ΤΡΙΤΩΝ | 77 | 14900 | έ. Μόντρεαλ 31)7 |
| ΣΙΒΑΝΑ (δ.) | 75 | 68631 | άργει εις Πειραιά από 8)4)77 | ΥΖΩΝΑ (κ.) | 52 | 3256 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΣΙΔΕΡΗΣ | 72 | 16406 | ά. Χουάσκο 19)6 | ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟΣ Σ. | 57 | 1318 | Ε. Καζαμπλάνκα 1)8 |
| ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.) | 59 | 22190 | έ. ζάντσι | Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)* | 71 | 105784 | άργει εις Μπρούνεο από 4)1)77 |
| ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ* | 78 | 5800 | έ. Ζ. 'Αλεγκρε υπό συμπλήρωσιν | ΦΑΕΘΩΝ (κ.) | 51 | 1000 | ά. 'Αιμέρον 27)7 διά Κενίτρα |
| ΣΙΜΕΛΠΕΝΙΚ (κ.)* | 53 | 10316 | ύπο παραλαβήν | ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)* | 36 | 1990 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΣΙΝΙΚ (μ.)* | 65 | 33287 | άργει εις Πειραιά από 22)5)75 | ΦΑΝΑΡΙ* | 67 | 52664 | δ. Σουέζ 17)7 |
| ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.) | 59 | 1096 | ά. Πειραιά 19)7 διά 'Ιταλίαν | ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.) | 48 | 6771 | έ. Βόλον 2)7 |
| ΣΚΑΥ' ΦΡΟΣΤ (κ.) | 63 | 1280 | ά. Αενερόφην 29)6 διά Α. Πάλμας | ΦΑΝΗ (π.) | 67 | 4307 | ά. Ταμπίκο 19)7 διά Π. Κορτές |
| ΣΚΑΥΛΑΡΚ | 63 | 12273 | ά. Λάλιφας 25)7 διά Κόπρων | ΦΑΟΥΝΑ (κ.) | 66 | 1443 | έ. Βρέμην 4)8 |
| ΣΚΙΠΠΕΡ (π.) | 57 | 3191 | ά. Μοντεβίδεον 29)4 Δ. 'Αρικήν | ΦΑΡΧΑ (κ.) | 73 | 2660 | δ. Σουέζ 31)7 |
| ΣΚΙΡΟΝ ΙΙ (δ.)* | 67 | 49817 | έ. Μίνας δλ. Μπάκρ 20)7 | ΦΕΔΙΣΙΑ (κ.) | 60 | 8742 | άργει εις Σιγκαπούρην από 13)9)76 |
| ΣΚΟΠΙΑΣ (δ.)* | 66 | 67538 | άργει εις Ίτεάν από 3)3)76 | ΦΕΛΙΞΙΑ Β. | 78 | 16100 | έ. Γκουαγιακάλ 23)7 |
| ΣΟΛΙΤΑΙΡ (κ.)* | 69 | 3543 | έ. Λεμεσόδων 24)5 | ΦΙΛΙΠΠΟΙ* | 65 | 13828 | έ. Φιλαδέλφειαν 1)8 |
| ΣΟΝΙΑ-ΣΟΦΙΑ Σ. κ. | 66 | 1701 | ά. Ντουμπάι 9)7 διά Χοντέντα | ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)* | 49 | 4728 | έ. Λεμεσόδων 25)7 |
| ΣΟΝΙΚ | 62 | 28387 | άργει εις Πειραιά από 20)9)75 | ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.) | 67 | 46382 | έ. Σιγκαπούρην Ρ. 21)6 |
| ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.) | 58 | 1095 | έ. ιεσογειακάς μεταφοράς | ΦΛΩΡΑ II | 60 | 5044 | έ. Πειραιά 27)7 |
| ΣΠΗΛΙΑΔΑ | 78 | 12000 | έ. Θάντερ Μπαΐτ 2)8 | ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π. | 43 | 6338 | έ. Ματάντας (Βεν.) 3)5)77 |
| ΣΠΙΚΑ (κ.) | 47 | 1593 | δ. Σουέζ 31)7 | ΦΟΙΝΙΞ (π.)* | 72 | 1398 | ά. Λ. Πάλμας 30)6 διά Λάγος |
| ΣΠΙΡΙΤ (κ.)* | 44 | 4136 | άργει εις Πειραιά από 1)9)76 | ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.) | 57 | 15406 | έ. Κων. πολιν 21)7 |
| ΣΠΕΙΩ (δ.)* | 76 | 132914 | άργει εις Ίτεάν από 12)8)77 | ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)* | 57 | 7863 | έ. Σ. Νίκολας ('Αργ.) 5)7 |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.) | 64 | 34827 | ά. Μπέλιγκαμ 13)7 διά Μασσαλίαν | ΦΟΡ ΦΑΛΓΚΣ (π.)* | 43 | 8794 | δ. Σουέζ 30)7 |
| ΣΤΑΔΙΟΝ | 75 | 18701 | ά. Παναμή 31)7 | ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.) | 56 | 10360 | άργει εις Πειραιά από 13)4)77 |
| ΣΤΕΛΛΑ (κ.) | 55 | 3398 | έ. Τζέντα 28)7 | ΦΩΣ (κ.)* | 50 | 6183 | ά. Πόλον 29)6 διά Θεσνίκην |
| ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) | 50 | 1517 | άργει εις Πειραιά από 25)2)77 | ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ (κ.)* | 48 | 1501 | ά. Τζιμπούτι 7)6 διά Ασσάμ |
| ΣΤΟΙΚΙΚ (μικτόν) | 71 | 71208 | ά. Γιουροπόρτ 30)7 Χάμπτον ρόδες | ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΑΝ | 74 | 48929 | ά. Χονολουλού 2)7 διά Σέρια |
| ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)* | 61 | 16542 | έ. Ερλέπαν 3)8 | ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΗ (δ.) | 70 | 51650 | έ. Χονολουλού 6)6 |
| ΣΥΜΗ (π.) | 55 | 5339 | έ. Μπουενεβεντούρα 11)7 | ΧΕΛΜΟΣ (κ.) | 58 | 1997 | έ. Τέντα 23)7 |
| ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν) | 72 | 70508 | ά. Βιτόρια 13)7 διά Τομπάτα | ΧΟΟΥΠ (κ.) | 56 | 8783 | ά. Φόρτασον 1)8 διά Κούσα |
| ΣΥΡΙ | 68 | 9024 | έ. Λάγος από 24)4 | ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)* | 51 | 4669 | ά. Θέντα 20)7 διά Π. Χάρκουρτ |
| ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)* | 56 | 2651 | ά. Αμπιτάν 10)7 διά Τρίπολιν | ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ Ρ. (κ.) | 67 | 1401 | έ. Λάγος 21)7 |
| ΤΕΜΑ (κ.)* | 53 | 2379 | έ. ιεσογειακάς μεταφοράς | ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) | 58 | 10352 | έ. Καθάλα 15)7 |
| ΤΕΜΙ (κ.)* | 50 | 3343 | δ. Σουέζ 30)7 | ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)* | 65 | 12191 | δ. Πόρτ Σαΐδ 19)7 |
| ΤΕΝΙΑ ΙΙ (κ.) | 53 | 1362 | έ. ιεσογειακάς μεταφοράς | ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.) | 58 | 8116 | έ. Κουβέτι 19)6 |
| ΤΕΡΕΖΑ* | 61 | 18484 | ά. Χαϊδ. Πόλην 28)7 διά 'Ιαπωνίαν | ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) | 71 | 113780 | ά. Χόδικ 27)6 διά Κάρυκ 'Αιλ. |
| ΤΖΕΝΗ | 59 | 9855 | έ. Καράτσι 26)7 | ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ-ΔΡΗ (δ.) | 66 | 41066 | ά. Μπέλιγκαμ 23)7 διά 'Ινδονησίαν |
| ΤΖΕΝΥ | 69 | 9072 | ά. Σιγκαπούρην 1)8 διά 'Ιαπωνίαν | ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ. | 59 | 8050 | έ. Σιγκαπούρην 18)6 διά Μανίλαν |
| ΤΖΟΙ-ΝΤ ΒΕΝ- | 51 | 7066 | άργει εις Αδυούσταν 4)8 | ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ. | 63 | 9190 | έ. Μπαντάρ Σαπούρ 18)6 |
| ΤΖΟΙΥΡ (κ.)* | 51 | 2227 | ά. Μπάρ 28)7 διά Πόρτ Χάρκουρτ | ΧΩΚ | 76 | 10256 | ά. Πόρτ Σαΐδ 2)8 |
| ΤΖΟΥΓΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.) | 55 | 3178 | έ. Νιού Μαγκαλόρε 30)7 | ΨΑΡΑ ΦΑΛΓΚ (π.)* | 44 | 14540 | έ. Νταμμάμ από 4)1 (άποθήκη) |
| ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.) | 57 | 8119 | άργει εις Πειραιά από 19)2)77 | | | | |

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩΣ :

| | | |
|---|--|---|
| 'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Όρφεως 18, Νέα Σμύρνη | 'Επί τής θλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός | 'Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ Κύπρου 99 — ΝΙΚΑΙΑ |
|---|--|---|

Τυπογραφική έγκαταστάσεις : Νοταρά /7 — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 438

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th AUGUST 1978

The Moratorium

Greek shipping is facing a crisis even worse than that of 1931. The volume of the Greek tonnage was then small and the financial commitments insignificant, compared to our present tonnage and indebtedness to shipyards and banks.

The current crisis is not only due to the low freight market, but mainly to the heavy loan obligations with which the Greek vessel is burdened. If it were not for these enormous loans, the laying up of the surplus tonnage would provide some kind of solution until world trade returns to its normal patterns.

But the debts are there. And they can not be met with the existing freight rates which barely cover — if they do so — the operating expenses. On top of that, the decline of the dollar has aggravated the problem because the owners collect dollars from the charters of their ships and have to pay their financial obligations in revaluated yens.

The Japanese shipyards and their banks should, for their own interest, realize the seriousness of the situation and declare a two year moratorium on shipbuilding loans to Greek shipowners. The 1931 crisis should serve as a lesson. The banks then moved to collect forcibly the outstanding loans, which led to rock bottom prices for second hand ships. As a result they were unable to recover the money due to them.

The same could happen now, if the shipyards and banks moved to confiscate the mortgaged vessels. Besides, moratoria on shipbuilding loans have already been applied in other major shipbuilding countries, with Britain leading the way.

For the Japanese, the moratorium is the only practical solution. In two years time, it is hoped, world economy will have recovered. Sea trade will then liven up and ships values will rise. Shipping will prosper again and shipowners will be able to settle their debts in full — as it happened in the near past, prior to the crisis.

For the time being, however, the acceptance of the moratorium by the Japanese is more than imperative. Our very existence as a shipping nation is at stake. It is our opinion that our government should take a stronger stand on the subject, before it is too late.

It is to be noted that Greek Minister of Commerce, during his recent visit to Japan, submitted an official memo in support of the moratorium to his Japanese colleague. So the matter is now being considered at governmental level.

We are confident that the Japanese, being conscious of the enormous contribution of the Greek shipping to their shipbuilding industry, will realize that it is to their long term interest to concede to the Greek proposal.

E.E.C. and Shipping

The adoption of certain measures is presently being discussed within the EEC circles aiming at the protection of the national shipping of the nine member countries. Thus,

when we become the 10th member, we may be faced with various rules and agreements adopted in our absence.

Considering that we hold the first place in world shipping, we believe it is necessary and logical to be actively present in these discussions. The Greek Shipowners' Association could submit such a request through the Ministry of Mercantile Marine.

The Crew Shortage

Only 215 permits for lower crews and 224 certificates for petty officers were issued by the Greek authorities during the first half of the year. At the same time 2,250 certificates for officers were issued.

The above numbers are indicative of the unwillingness of the Greek youngsters to follow the sea career as lower crews. If this tendency continues, in a few years there will be no Greek lower crews to man the Greek vessels.

The crew shortage is a most serious problem for our shipping. The shipowners do not seem to worry employing coloured lower crews. But the Ministry of Mercantile Marine should carefully study means of attraction for Greek youths to join the sea career.

The "Co-operation"

We have not yet seen any benefits for our shipping since the Greek - Soviet maritime co-operation agreement was signed. Evidently, the agreement serves more general political purposes rather than shipping itself.

The Russians have already been given certain privileges, without abandoning their usual policy of selling c.i.f. and buying f.o.b. — thus monopolizing the carriage of their cargoes.

Naturally, the Russians are often in need of foreign tonnage for the carriage of their exports and they come out in the free market paying very low rates. If the Greek vessels accept these rates it is for the interest of the Russians who succeed low cost carriage

for their goods. But the Soviet ship is given first preference in all imports and the exports of non-bulk cargoes. If "Sovfracht" have chartered more Greek ships lately, it has nothing to do with the co-operation agreement. As a matter of fact, they only needed more bottoms for their increased grain imports.

In the meanwhile, the competition of the Russian cruise ships in the Mediterranean becomes more evident every day. Low freights are their main attraction.

On the basis of the Greek - Soviet shipping agreement, the latter have secured the permission to establish their own agency in Piraeus for servicing their ships arriving in this port, while the same privilege — i.e. of establishing Greek agencies in Soviet ports — has not been granted to us.

About the "Cretan Palm"

With regard to the case of the freighter "Cretan Palm" and the comments against her shipowners in the daily Press, it should be pointed out that a charge never constitutes an evidence of guilt, and one should never jump to conclusions prior to verification of the particular charge.

As far as we are in a position to know, the owners of the "Cretan Palm" have been victims of unreliable timecharterers, like so many other Greek owners lately. After paying the hire for first fortnight, the timecharterers disappeared, abandoning the vessel with a cargo of timber at the roads of the heavily congested port of Hodeida. When a period of about three months elapsed, the owners — wishing to free their ship and avoid further expenses — requested and were granted permission by the local authorities to discharge at the port of Dudai, where they appointed local guardians for safekeeping the cargo on behalf of the receivers, under a special agreement signed between the owners of the vessel and the guardians.

If the guardians sold later part of the cargo in order to cover their expenses for keeping it in warehouses or elsewhere, the owners have nothing to do with it.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted through Piraeus shipbroking offices during the past fortnight:

SINGLE VOYAGE:

ELMARE: min./max. 5000 metric tons

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

steel billets, Tampa to Rio Haina, \$12 per metric ton fios, 6 total days, dem. \$2400 daily (August 1 - 7). Acct : Bahamas Line.

ELKINA : 8000 long tons 50/50 moloo bulk sugar, Acojutla to 1 sp U.S. Gulf / U.S. Atlantic, \$11.25 per long ton fiot for U.S. Gulf plus \$1.00 extra if U.S. Atlantic basis 1/1, L/D 700/1500, dem. \$1400 at loadport 2800 at dischport (July 25 - August 8). Acct : Faar.

GOOD WISH : 10600/10800 metric tons min./max. bagged sugar, Santos to 1 port Mediterranean or Red Sea in chopt, \$25.50 per long ton fios basis West Med., \$27.50 basis East Med., \$31 basis Red Sea, L/D 750/750, dem. \$3000 daily (August 1 - 4). Acct : Calban Lobo.

GOOD NAVIGATOR : 10000 metric tons 50/50 moloo bagged sugar, Cuba to Algeria, \$26 per metric ton fios, basis 1/1, plus \$1.00 extra if second loadport and \$0.50 if second dischport, L/D 750/600, dem. \$2750 daily (July 25 - 31). Acct : CNAN.

EMIL : 3750 metric tons generals, Itajai and Santos to Lagos, \$160000 lumpsum fios basis 2/1, 20 total days, dem. \$2200 daily (August 6 - 11). Acct : Crest Line.

SILVER LIGHT (8500 dwt., with 140 ton heavy derrick) : Cargo of machinery with lifts up to 60 tons, Libreville to Piraeus, \$140000 lumpsum fios, 10 total days, dem. \$2750 daily (August 10 - 20). Acct : Greek charterers.

SILVER WAVE : 12000 metric tons 50/50 moloo sugar in bulk, Constantza to U.S. Atlantic, \$19.80 per metric ton fiot, L/D 750/1500, dem. \$3000 daily (Aug. 10 - 20).

ZEA SKY : 5000 metric tons 50/50 moloo bagged rice, Savona to Libya, \$16 per metric ton fios, L/D 175/125 per hatch per day, dem. \$2000 daily (July 19 - 22). Acct : Italian charterers.

SYNARMONIA : 7000 metric tons sugar in bags, Dunkirk and Rouen to Alexandria, \$24.25 per metric ton fios, L/D 750/750, dem. \$2600 daily (August 15 - 30). Acct : Jean Lion.

TIME CHARTER :

MANOS P.: 4860 dwt., built 1969, single-decker (232950/211685 cbft. G/B, abt 12 knots on 11 tons ifo 200" plus 1 ton d.o.), t/c trip, delivery APS Valencia (August 1 -

4), redelivery Black Sea, hire \$2650 per day including overtime (SGAN).

NONI : 8738 dwt., built 1968, singledecker (12162/11356 cbm. G/B, abt 12 knots on 14.5 tons ifo 400" plus 1 ton d.o.), t/c trip, delivery APS South Japan (August 15 - 30), redelivery West Africa, hire \$3000 per day including overtime plus ballast bonus \$13500.

LATO : 6350 dwt., built 1952 (396/370, 000 cbft. G/B, 15 knots on 18 tons ifo 200" plus 1.5 tons d.o.), t/c trip, delivery APS Poland (August 14 - 20), redelivery West Africa on DOP, hire \$2450 per day including overtime (Swiss charterers).

VESSEL : 8840 dwt., built 1965 (419/402000 cbft. G/B, abt 13 knots on 13 tons ifo 200" plus 1 ton d.o.), t/c trip, delivery APS Amuay Bay or El Tablazo (Aug. 5 - 15), redelivery Atlantic Colombia, hire \$2935 per day including overtime.

HELLINORA : 1930 dwt., built 1966 (86/77000 cbft. G/B, 10.5 knots on 3.9 tons gasoil) 6/3 months time charter chopt, for trading West Africa, Mediterranean, Spain and Portugal, hire \$1050 per day for the 6 months and \$1075 for the option including overtime (Seas Traders Transport).

VESSEL : 4406 dwt., built 1973 (216/212000 cbft. G/B, 13 knots on 11.5 tons d.o.), delivery Italy (July) for round trip to West Africa with redelivery U.K./Cont., hire \$2020 per day including overtime, charterers option 3/3 months period time charter in continuation with hire \$2070/2120 respectively (Seas Traders Transport).

IVI : 4400 dwt., built 1970 (216/200000 cbft. G/B, abt 14 knots on 8 tons m.d.o.) 6/3 months time charter, delivery U.K./Cont./Med./ (August 12), hire \$1825 per day including overtime (CNAN).

VELOS II : 1060 dwt., built 1965 (60/50000 cbft. G/B, abt 10 knots on 3 tons gasoil) 6/3 months time charter with delivery Mediterranean (August 17), hire \$775 per day including overtime (CNAN).

RIO BRAVO : 4705 dwt., built 1970 (189, 066 cbft. bale, abt 11 knots on 11 tons ifo plus 1.5 tons d.o.), t/c trip, delivery APS Abidjan (July 30 - August 3), redelivery Algeria, hire \$1900 per day including overtime (CNAN).

BETTY : 9285 dwt., built 1955 (15 knots on 22/23 tons ifo 1500" plus 2 tons d.o.),

t/c period 3 months chopt 1/1 month 15 days mol chopt, delivery DOP Piraeus (Aug. 20 - 30), trading worldwide with usual exceptions, redelivery 1 sp North/South Atlantic/Cont./U.K./Mediterranean on DOP, hire \$2500 daily including overtime (Clay Bridge Shipping).

ELDANIA : 12580 dwt., built 1965 (530, 371/510081 cbft. G/B, 13.5 knots on 17 tons ifo plus 1.5 tons d.o.), t/c trip, delivery APS Singapore (August 3 - 10), redelivery Nigeria on DOP, hire \$2900 per day plus \$27500 ballast bonus (GBN).

SILVER SUN : 7757 dwt., built 1958 (373, 818/343381 cbft. G/B, 13 knots on 10.5 tons ifo plus 1 ton d.o.), t/c trip, delivery APS Goa (July 28 - August 4), redelivery passing Muscat, hire \$2600 per day including overtime (Global Shipping).

ACE HERO : 16656 dwt., built 1977 (726, 629/706831 cbft. G/B, 14 knots on 28 tons ifo plus 1.8 tons d.o.), t/c trip, delivery on soiling Kuroshima (August 13 - 20), redelivery South Japan, hire \$3200 per day including overtime (Showa Line Ltd.).

IOANNIS MARTINOS : 26732 dwt., built 1977, (1160656/1132544 cbft. G/B, 15 tons on 32 tons ifo, plus 2 tons d.o.), t/c trip, delivery APS Casablanca (August 5 - 9), redelivery Rouen/Hamburg range, hire \$4250 per day plus \$1500 per month for overtime (Dreyfus).

SOURCES :

- Achaiki Naftilaki S.A.
- Carras Liner Services S.A.
- Dalex (Brokers) S.A.
- GENPE Shipping S.A. Panama
- Homeric Shipping (A. Sorotos)
- M. A. Hembury & Co.
- P. K. Kakoulidis & Co.
- Kallianis Shipping S.A.
- George A. Callitis (Successors)
- Link Maritime Enterprises S.A.
- E. G. Loukedes
- Marbrokers S.A. Panama
- Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.
- Plessot Trading S.A. (A. Kotikas)
- Prometheus Maritime Corp.
- C. Riganatos (Shipbrokers)
- Thenamaris Maritime Inc.
- United Shipbreking Ltd.