

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1979

Αρ. Φύλλου 1050/809



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1050) 809

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1979
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΤΟ ΚΑΙΡΙΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η Ελλειψις πληρωμάτων διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ἀλληνοκτήτων πλοίων εἶναι, ἀπό ἑτοῖς ἡδη, τὸ κυριώτερον πρόβλημα, τὸ ὅποιον ἀντιμετωπίζει ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Η διοπίστωσις εἶναι γενικὴ καὶ δὲν δύναται νὰ ἀφισθῇ. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν αὐτῆν εἶναι ἐνθαρρυντικὴ ἡ ἐπίσημος ἀνακοίνωσις τοῦ YEN ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον θὰ λάβῃ πλέον συγκεκριμένας ἀποφάσεις διὰ τὴν ὀλοκληρωτικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος μετὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν στοιχείων τῆς διενεργητίσις ἀπογραφῆς τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῷ πλοίῳ ναυτικῶν καὶ ἐν συνεννοήσει καὶ συνεργασίᾳ μὲ τὴν ΠΝΟ καὶ τὰς Ἐνώσεις τῶν Ἐφοπλιστῶν.

Η προαναφερεῖστα ἀνακοίνωσις τοῦ Ὑπουργεῖον ἔξεδδοθή ἐξ ἀφορμῆς τοῦ θορύβου ποὺ ἐδημιουργήθη τελευταίως διὰ τὸ θέμα τῶν διμερῶν συμφωνιῶν καὶ δι' αὐτῆς ὑπεγραμμίζετο :

Οτιούδειμίαν διακρατικὴν συμφωνίαν περὶ προσλήψεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῷ ἀλληλικῶν πλοίων ἔχει διαπραγματεύθη τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Οτιούδειμίαν διακρατικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν ὑπογραφὴν ἰδιωτικῶν συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἀλλοδαπῶν ὄργανσεων ναυτικῶν καὶ, ὥστα ἔχει δηλωθῆ ἐπανειλημμένως, δὲν τίθεται θέμα ἐπικυρώσεως τῆς ὑπογραφῆς τῆς ἰδιωτικῆς συμφωνίας μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ ὁργανώσεως ναυτικῶν τοῦ Μπαγκλαντές, τῆς μόνης ἀλλωστε ποὺ ὑπελήφθη εἰς τὸ YEN.

Οτιούδειμίαν διακρατικὴν συμμετοχὴν εἰς τὸ YEN, τὸ ὅποιον ἀπασχολεῖ σοδορώτατα τὸ YEN, τὸ ὅποιον θὰ λάβῃ τὰς ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀποφάσεις τοῦ μόλις θὰ συγκεντρωθοῦν τὰ στοιχεῖα τῆς ἀπογραφῆς καὶ ἐν συνεργασίᾳ, ὡς προανεφέρθη, μὲ τὴν ΠΝΟ καὶ τὰς Ἐφοπλιστικὰς Ἐνώσεις.

Συνεπώς, προσετίθετο εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ YEN, ἡ περαιτέρω συνέχισις τοῦ θορύβου περὶ τὸ θέμα τῶν διμερῶν συμφωνιῶν μόνον σύγχυσιν καὶ ἀδεβαιότητα προκαλεῖ εἰς τοὺς ναυτικούς μας καὶ ἔξυπρετεῖ σκοπούς ζένους πρὸς τὰ ἐπαγγελματικὰ τῶν συμφέροντα. Τοῦτο εἶναι ἀπολύτως ἀλλούτες, διότι ὁ σχετικὸς θόρυβος προέρχεται ἀποκλειστικῶς ἐπὶ τῆς γνωστῆς πλευρᾶς, ἡ ὅποια ἔνα μόνον στόχον ἔχει : τὴν καταστροφὴν τῆς Ναυτιλίας μας.

Θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον δὲν θὰ βραδύνη εἰς τὴν λήψιν τῶν συγκεκρι-

μένων ἀποφάσεων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος. Τὰ τελικὰ στοιχεῖα ἐκ τῆς ἀπογραφῆς ἀναμένεται ὅτι θὰ εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ὑπουργείου περὶ τὸ τέλος Μαΐου, ἀλλὰ ἐνωρίτερον θὰ ὑπέξουν προκαταρκτικὰ ἐνδέξεις ποὺ δὲν προκειται νὰ ἀλλοιωθοῦν, ἐπὶ τῇ δάσει τῶν ὅποιων δύναται νὰ ὀρχίσῃ ἡ προεργασία διὰ τὴν ὄριστικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος.

• Συμφώνως πρὸς πληροφορίας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐπὶ τῶν μέχρι τῆς στιγμῆς ὑπαρχόντων στοιχείων ἐκ τῆς ἀπογραφῆς προκύπτει, ὅτι τὸ ποσοστὸν τῶν ὑπηρετούντων ἀλλοδαπῶν ἐπὶ τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίων, ὡς καὶ ἐπὶ τῶν συμβεδλημένων μετὰ τοῦ NAT, ἀνέρχεται εἰς 31% περίπου. Σημειούται ὅτι ἐλλείπουν τὰ ἀπογραφικὰ δελτία 1.300 περίπου πλοίων καὶ διὰ τούτου μεταξὺ τῶν ἀπογραφικῶν δελτίων ποὺ ἔχουν ηδη ληφθῆ περιλαμβάνονται καὶ τὰ ἀπογραφικὰ δελτία τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων εἰς τὰ ὅποια οἱ ὑπηρετούντες ἀλλοδαποὶ εἶναι ἀλλάχιστοι. Οὕτω προβλέπεται ὅτι τὸ ποσοστὸν τῶν ἀλλοδαπῶν θὰ ἀνέλθῃ κατά τι εἰσέτι, ὅταν ληφθοῦν καὶ ἐπὸλοιπά ἀπογραφικὰ δελτία, τὰ ὅποια ἀφοροῦν ποτοπέρα πλοίοι. «Ἡδη χρέος ἔλλεισης ἡ προθεσμία ποὺ εἶχε τοχθῇ διὰ τὴν ἀπογραφῆν καὶ τὰ ἀπογραφικὰ δελτία θὰ ἀποσυρθοῦν. Διὰ τὰ πλοία διὰ τὰ ὅποια δὲν ἔχουν ἀποστολή ἀπογραφικὰ δελτία ή τὰ ἀπογραφικὰ δελτία ἔχαθησαν θὰ ληφθοῦν στοιχεῖα ἐκ τῶν πλοιοκτητριῶν ἑταῖρων διὰ τοὺς ὑπηρετούντας ἐπὶ αὐτῶν κατὰ τὴν 30ην Νοεμβρίου 1978 καὶ κατὰ τὰς πληροφορίας μας ἐναντίον τῶν πλοιάρχων ποὺ ημέλησαν νὰ ἀποστείλουν ἀπογραφικὰ δελτία θὰ ἐπιβληθοῦν κυρώσεις.

ΤΟ ΟΡΙΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

· Ἀντιμετωπίζεται, φαίνεται, ἐπὶ ὥρης δάσεως τὸ θέμα τῆς καθιερώσεως ἀνωτάτου ὥριου ἡδης τῶν διαστάσεων ποὺ διαστέλλονται τοιούς τῶν ὑπάρχοντων σκαφῶν. Αἱ πλειστεῖς τῶν ἀγοράδων ἀναφέρονται εἰς πλοία ποὺ διεγείρουν τὴν ἀκόρεστον τῶν ἀσφαλιστῶν ἀπειστήσιν ἀσφαλίστρων δυσδιαστάκτων, ἀπὸ σκάφη ἀνίκανα νὰ ἀπασχοληθοῦν ἀποδοτικῶς εἰς τὸ διεθνῆ μεταφορικὸν στίβον. Οὐδὲ τὰ εὐτελέστερα τῶν φορτίων εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσελκύσουν, μὲ ναύλους συναγωνισμοῦ, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας τῆς ἀγορᾶς.

• Τοιούτοις συνεκτίμησιν τῶν ἀνωτέρω ἀρνητικῶν λόγων ἔχει ληφθῆ κατ' ἀρχὴν ἀποφάσις μειώσεως τοῦ ὥριου ἡδης δι' ἀπογραφῆς ὡς ναυτικῶν ἀπόφασις εἰχε ληφθῆ πρὸ καιροῦ καὶ ἀπὸ τὸ Δ. Σ. τοῦ NAT). Ἀνάλογα μέτρα θὰ ληφθοῦν καὶ δι' ἔκεινους οἱ ὅποιοι ἔχουν λάβει μὲν ναυτικὸν φυλλάδιον χωρίς, δῆμος, νὰ ἔχουν ἐργασθῆ καθόλου ἐπὶ πλοίων ἐπὶ δεκαετίας καὶ ἡδη προσέρχονται νὰ ναυτολογηθοῦν, κυρίως διὰ νὰ ἔχασφαλίσουν συνταξιοδοτικῶν δικαίωματος ἀπὸ τὸ NAT λόγω τῆς ἐπιτευχείσης ἐπὶ τῷ μεταξὺ βελτιώσεως τῶν παροχῶν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ 'Ιδρυμάτος τῶν ναυτικῶν μας. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ περίπτωσις ἐνός ἐξ αὐτῶν τῶν «ἀλεξιπτωτιστῶν», ὁ ὅποιος ἀπεγράφη ὡς ναυτικὸς τὸ έτος 1948 καὶ μὲ ένα μόνον έτος 1978 καὶ μὲ ένα μόνον έτος 1979 προσέρχεται εἰς τὸ ναυτικόν του φυλλάδιον ἐναυτολογήθη ἐπὶ πλοίου τὸ 1978 καὶ ἀμέσως ἔπαθε καρδιακὴν προσβολήν, ὡς ἐκ τούτου δὲ ἐζήτησε νὰ τοῦ χορηγηθῇ σύνταξις ἀτυχήματος ἀπὸ τὸ NAT... .

• Μὲ τὰ λαμβανόμενα μέτρα ἐπιδιώκεται νὰ τεθῇ φραγμὸς εἰς τοὺς ἐν λόγῳ «ἀλεξιπτωτιστάς». Συνηγορούμεν καὶ συνιστῶμεν τὴν ἀμεσον ὑλοποίησιν τῶν σχετικῶν μέτρων.

ΠΟΥ ΒΑΔΙΖΟΜΕΝ :

Παρὰ τὴν κρίσιν, παρὰ τὴν ἐλλειψιν πληρωμάτων καὶ τὴν καθημερινὴν αὔξησιν τῶν δαπανῶν διασχειρίσεως, παρὰ τὰ ἀπασφαλίστρα, παρὰ τὴν ἀπροθυμίαν τῶν ναυλών νὰ ναυλώνουν πλοία παραχημένης ἡδης, οἱ «Ἐλληνες συνεχίζουν τὰς ἀγορὰς παρελκούνται τοντά».

· Εάν τις ἐπισταμένος παρακολουθήσῃ τὰς ἀγορὰς τῶν «Ἐλλήνων», θὰ διαπιστώσῃ τὸ ποιόν τῶν ὑπάρχοντων σκαφῶν. Αἱ πλειστεῖς τῶν ἀγοράδων ἀναφέρονται εἰς πλοία ποὺ διεγείρουν τὴν ἀκόρεστον τῶν ἀσφαλιστῶν ἀπειστήσιν ἀσφαλίστρων δυσδιαστάκτων, ἀπὸ σκάφη ἀνίκανα νὰ ἀπασχοληθοῦν ἀποδοτικῶς εἰς τὸ διεθνῆ μεταφορικὸν στίβον. Οὐδὲ τὰ εὐτελέστερα τῶν φορτίων εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσελκύσουν, μὲ ναύλους συναγωνισμοῦ, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας τῆς ἀγορᾶς. Μὲ αὐτὸ δὲν σημαίνει ὅτι εἴμεθα ἀντίθε-

τοι είς τάς ἀγοράς μεταχειρισμένου τοννάζ. Τούναντίον, ή ἐποχή κρίνεται πλέον η κατάλληλος διά παρομοίας ἔξορμήσεις, ύπό τὴν προϋπόθεσιν, ὅμως, ὅτι αἱ ἄγοραι συνιστανται εἰς πλοΐα νεαράς ἡλικίας —οὐχὶ μεγαλύτερα τῆς 10ετίας— καλῶς συντηρημένα, δυνάμενα νὰ ἐργασθοῦν ἀποδοτικῶς, ὅταν αἱ κολαὶ ἡμέραι ἐπιστρέψουν. 'Η παρούσα, δημοσίας κατέδεξεν, ὅτι εἰς μίαν περίοδον ὑφέσεως, ἡ πρόσκτησις μεταχειρισμένου τοννάζ νεαρᾶς ἡλικίας, εἶναι προτιμοτέρα ἀπὸ παραγγελίας νεοτεύκτων. Αὐτὸς ἰσχύει ἴδιαιτέρως διὰ τοὺς μικρᾶς καὶ μέσης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἐφοπλιστάς μας, οἱ ὁποῖοι ἀκριβὰ ἐπλήρωσαν τὴν στροφήν των πρὸς τὰ ναυπηγεία κατὰ τὴν περίοδον 1975 - 76. Εἰς τὴν τιμὴν τοῦ ἐνὸς νεοτεύκτου θὰ ἥδυναντο νὰ ἀγοράσουν δύο σκάφη μεταχειρισμένα, τοῦ αὐτοῦ τύπου, οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 3 - 4 ἑταν. 'Αντιθέτως, ὅλοι οἱ ὑρυτέρως οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἐφοπλιστάς μας ἀπέφυγον τάς παραγγελίας νεοτεύκτων μετὰ τὸ 1974 καὶ ἡγόραζον καλὰ μεταχειρισμένα πλοῖα ὅποτε παρουσιάζετο ἡ εὐκαιρία.

Μέ τὰ παρήλια, δημοσία, σκάφη πον προστίθενται εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ παιοτική της κατάστασις δὲν δελτίουται, δεβαίως. 'Η κατακόρυφος αὔξησις τῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἐλληνοκτήτου στόλου —τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν ὀλίκων μας ἀπωλειῶν

ἀναφέρεται εἰς σκάφη ἄνω τῆς 15ετοῦς ἡλικίας— δίδει εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς δάσμους δικαιολογίαν αὐξήσεως τῶν ἀσφαλίστρων. 'Ἐπι πλέον, ἐπαυξάνοντες τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας μὲ πλοῖη μὴ πρωωρισμένα νὰ ἀποδώσουν, καθιστῶμεν πλέον δυσεπίλυτον τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν πληρωμάτων. Οἱ Σκανδιναϊοί, πρωτότοροι πάντοτε εἰς νεωτερισμούς, ἐστράφησαν ἥδη πρὸς τὰ ὑπεραυτοματοποιημένα σκάφη μὲ ὀλιγομελῆ πληρώματα, ἵνα δελτίωσουν τὴν συναγωνιστικήν των θέσιν εἰς τὸν διεθνῆ στίβον.

Αὐτῷ, δημοσίᾳ, ἡ ἀντιμετώπισις τῶν περιστάσεων παραβλάπτει τὰ συμφέροντα ὁχι μόνον τῶν μὴ προσαρμοζομένων εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν δυσκόλων ἡμερῶν ποὺ διαίνομεν, ἀλλὰ καὶ ἐκείνων ποὺ βαδίζουν ἐπὶ προδιαγεγραμμένου σχεδίου εἰς τὰ τῆς συγκρότησεως τοῦ στόλου των. Τα τελευταῖα ἔτη τὸ διασχειριστικὸν κόστος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ηὔξηθη κατακόρυφως, προβλέπεται δὲ περαιτέρω αὐξῆσις εἰς τὸ μέλλον. Καὶ ἐνῷ τὰ ἔσοδα αὐξάνονται, τὰ ἔσοδα δὲν εἰναι περιστότερα, ἀλλὰ καὶ δὲν φροντίζονται, ὅπως οἱ ἄλλοι πράττουν, νὰ ἀπόκτησωμεν πλοῖα οἰκονομικώτερα εἰς τὴν διαχείρισίν των, πλέον ἀποδοτικά. Οἱ ἄλλοι μελετοῦν καὶ προχωροῦν. 'Ημεῖς, διαθέτοντες μόνον τὸ κερδοσκοπικὸν ὄρμέμφυτον, συνεχίζομεν τὰς ἀπρογραμματίστους ἀγοράς.

Δέν θέλομεν νὰ γίνωμεν προάγγειλοι κακῶν. Διερωτόμεθα, ὅμως, ποὺ δοδίζομεν. Καθὼς ἡ κρίσις συνεχίζεται, ἡ σύνεσις καὶ ἡ περισυλλογή ἐπιβάλλονται. Πρόεξει ἡ ἀνανεώσις τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ —εἰς δάρος, ἔστω, τοῦ ὄγκου τῆς Ναυτιλίας μας— μὲ πλοῖα καλύτερα καὶ πληρώματα ἀρτιώτερον κατηρτισμένα, ὥστε νὰ δυνηθῶμεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸν ἀνταγωνισμόν, τὸν ὁχινόμενον ὀστημέραι.

• Η ΓΡΑΜΜΗ ΚΡΗΤΗΣ

'Υπὸ γνωστοῦ παράγοντος τῆς Ἀκτοπλοίας, ὁ ὄποιος διαμένει πλέον μονίμως εἰς τὸ ἔξωτερικὸν, ἐπιχειρεῖται, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, ἡ ἐκπόρθησις τῆς γραμμῆς Κρήτης, τὴν ὄποιαν ἔξυπηρετοῦν ἀρίστων αἱ δύο Εταιρίαι λαϊκῆς δάσεως τῆς Μεγαλονήσου διὰ στόλου ὁκτὸν σκαφῶν. 'Ο ἐν λόγῳ κύριος, χρήσις οὓτης ἐμφανίζεται αὐτοπροσώπως, συνέπτηση, μὲ τὴν συνεργασίαν μερικῶν ὀφελῶν ιδιοκτητῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων τοῦ Ἡρακλείου, οἱ ὄποιοι νομίζουν ὅτι δύνανται νὰ παραστήσουν καὶ τὸν θαλάσσιον μεταφορέα, μίαν Ἐταιρίαν ὑπὸ τὸν τίτλον «Χερσαίαι καὶ Θαλάσσιαι Μεταφοραι Κρήτης» καὶ ἐπιζητεῖ μὲ ἐπιμονὴν καὶ μὲ τὴν κινητοποίησιν διαφόρων παραγόντων τὴν ἀπόσπασιν πιστοποιητικοῦ σκοπιμότητος διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἐν συνεχείᾳ τὴν χρηματοδότησιν εἰς συνάλλαγμα διὰ τὴν ἀγοράν ἐνὸς ὀχηματαγωγοῦ, πωλήτης τοῦ ὄποιου, ὅπως λέγεται, φέρεται ὁ ἴδιος. 'Ο στόχος του είναι πρόδηλος: Να ἀποσπάσῃ ἀπὸ τὰς δύο Εταιρίαις λαϊκῆς δάσεως σημαντικὸν μέρος τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου, ὥστε θαθμιαίως νὰ τὰς διαβρώσῃ καὶ νὰ καταστῇ ἐκ νέου κυρίαρχος τῆς γραμμῆς Κρήτης.

Βεβαίως τὰ σχεδία του δὲν πρόκειται νὰ ἐπιτύχουν, διότι δὲν θὰ ἐπιτραπῇ εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν ἡ διάδρωσις τῶν δύο ναυτιλιακῶν Εταιριῶν λαϊκῆς δάσεως τῆς Κρήτης, αἵτινες ἔξηστασιν καὶ ἔξασφαλίζουν τὴν ἀπρόσκοπτον συγκοινωνιακὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς μεγαλονήσου. 'Ενδεικτικῶς ἀναφέρεται, ὅτι αἱ δύο Εταιρίαι, ANEK καὶ Μινωικαὶ Γραμμαὶ, πέραν τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν, τὰ ὄποια διαθέτουν, διατηροῦν ἐν ἐνεργείᾳ, υφιστάμεναι μεγάλην ζημίαν, τὸ ὀχηματαγωγὸν «Ζάκρος», τὸ ὄποιον χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων τὰ ὄποια τυχὸν δὲν θὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ μεταφερθοῦν διὰ τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν, ἐσημειώθη δὲ περίπτωσις τὸ ἐν λόγῳ σκάφος νὰ πραγματοποιήσῃ ταξιδίου διὰ τὴν μεταφορὰν μόνον τέπετε φορτηγῶν αὐτοκινήτων, πράγματα τὸ ὄποιον εἰναι αὐτονόητον, οὐδεμία ἄλλη ἐπιχείρησις θὰ δήνατο νὰ δεχθῇ.

'Ἐν κατακλεῖδῃ ὑπογραμμίζομεν, ὅτι ἡ γραμμὴ τῆς Κρήτης ἔξυπηρετεῖται πλήρως διὰ τῶν διατιθεμένων ὑπὸ τῶν δύο Εταιριῶν λαϊκῆς δάσεως πλοίων καὶ δὲν θὰ γίνη ἀνεκτή οὔτε κανὸν σκέψις διὰ τὴν χορήγησιν εἰς οἰονδήποτε καὶ ὑπὸ οἰοδήποτε πρόσχημα πιστοποιητικοῦ σκοπιμότητος διὰ τὴν δρομολόγησιν σκάφους ἡ σκαφῶν εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης.

• Η ΗΓΕΣΙΑ ΤΟΥ Λ.Σ.

Εἴχομεν ἐλπίσει ὅτι δὲν θὰ εἴμεθα ἡναγκασμένοι νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ θέμα τῆς ἡγεσίας τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, διότι ἐν τῷ μεταξὺ διὰ ὑπῆρχε κάποια λύσις, ἡ ὄποια διὰ ὕδηγοντας εἰς τὴν ἀνανέωσιν. "Ηδη, δημοσία, μὲ τὴν φημολογούμενην ἀπομάκρυνσιν μόνον τοῦ 'Υπαρχηγοῦ, διαπιστούται ὅτι ἐπιχειρεῖται νὰ δοθῇ μία λύσις ἡ ὄποια ὁχι μόνον δὲν ἐπιτιλεῖ τὸ θέμα τῆς ἀνανέωσεως, ἀλλὰ τὸ ἐπιτείνει. Δ' ὁ εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ὑπογραμμίσωμεν καὶ πάλιν πρὸς καθε κατεύθυνσιν ὅτι, εἴτε τὸ θέμου εἴτε ὁχι οἱ ἐνδιαφερόμενοι καὶ οἱ περὶ αὐτούς, τὸ πρόβλημα τῆς ἀνανέωσεως τῆς ἡγεσίας τοῦ Λ.Σ. υφίσταται. 'Υπάρχει ἡ ναυτιλιακὴ Κοινὴ Γνώμη, ἡ ὄποια διέπει τὴν γενικωτέραν

ΕΘΝΙΚΗ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Καταθέσεις ὑψηλότοκες σὲ ξένο συνάλλαγμα



Πλήρη ἀσφάλεια τῶν χρημάτων τους



Δάνεια στεγαστικὰ μὲ πολὺ εύνοικους ὄρους
μέχρι 2.000.000 δρχ.



'Αποκτήσετε τὸ σπίτι σας στὴν 'Ελλάδα
μὲ τὸ

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΤΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

έπήρειαν εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς του, γεγονός τὸ ὅποιον ἔπειτε κυρίως νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν.

Ἀπευθυνόμεθα πλέον πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, τὸν Ἀντιπρόεδρον καὶ τὸν καθ' ὑλην ἀρμόδιον Ὑπουργὸν Ἐθνικῆς Ἀμύνης: «Ἔχουν κατέ τὸν μακρὸν πολιτικὴν σταδιοδρομίαν τῶν διατηρήσεων εἰς ἓνα μικρὸν Σῶμα, ὡς τὸ Λιμενικόν, μίαν δυάδα ἡγεσίας νὰ εἰσέρχεται ἐντὸς ὀλίγου εἰς τὸ πέμπτον ἔτος της καὶ νὰ φράσῃ τὴν ἔξελιξιν εἰς τὰς ἐπομένας σειράς; Εἰδικώτερον ὁ Ὑπουργὸς Ἐθνικῆς Ἀμύνης, ὁ ὅποιος κινεῖται εἰς στρατιωτικὸν περιβάλλον καὶ ἀντιλαμβάνεται καὶ κατανοεῖ τὰς ἀνησυχίας τῶν νεωτέρων διὰ τὴν ἔξελιξιν τῶν καλύτερων παντὸς ἄλλου.

N.E.E. KAI T.E.E.

Ἐδημοσιεύθη εἰς τὸν ἡμέριστον Τύπον μακρὰ ἀνακοίνωσις τοῦ T.E.E. (Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος), ὁ ὅποιας περιλαμβάνει τὰς σκέψεις, ἀπόφεις, κρίσεις κλπ. τούτου, ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

Δὲν θὰ ὑπειούλθωμεν εἰς τὴν οὐσίαν τοῦ κειμένου οὕτε εἰς τὰ «πετραγμένα» τοῦ T.E.E. (ἀπὸ τὸ 1975 καὶ ἐπειδὴν) καὶ πολὺ περισσότερον εἰς τὰ θέματα, ποὺ θὰ ἀπασχολήσουν τὴν συσταθείσαν «Ὀμάδα Ἐργασίας». Μᾶς ἐνδιαφέρει μόνον τὸ γεγονός τῆς παρεμβάσεως τοῦ T.E.E. εἰς τὸν χώρον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ T.E.E. νομιμοποιεῖ τὴν ἀνάμιξίν του μὲ τὸν ισχυρισμὸν ὅτι ἀποτελεῖ τὸν «καὶ τὰ νόμον τεχνικὸν σύσουλον τοῦ Κράτους» καὶ ὡς ἐκ τούτου ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ εἰσηγήται προτάσεις «στὸν ὑποκριτικὸν φορεῖ» ποὺ στὴν περίπτωσιν τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων ἔννοειται τὸ Y.E.N. (Αἱ ὑπογραμμίσεις ιδίκαια μας).

Δὲν γνωρίζουμεν ἄν καὶ πότε (πρὶν ἡ μετά τὸ 1975) ἐνομοθετήθη ἡ ἰδιότης αὐτῆς τοῦ T.E.E. Ὡς τώρα ἐπιστεύαμεν ὅτι ἀποκλειστικὸς τεχνικὸς σύμβουλος τοῦ YEN ήταν τὸ N.E.E. (Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον τῆς Ἑλλάδος). Συνομίλιον τοῦ Y.E.N. ἀνταπεκρίθη, κατὰ τὰ 40 ἔτη τῆς λειτουργίας του, κατὰ τὸν δυνατὸν καλύτερον τρόπον, εἰς τὴν ἀποστολὴν του.

Μετὰ τὴν δημοσίαν ἐμφάνισιν τοῦ T.E.E. ὑπὸ τὴν ίδιοτηταν τοῦ τεχνικοῦ συμβούλου τοῦ YEN γεννᾶται αὐτομάτως τὸ ἔρωταμα: Τὸ N.E.E., ἴδρυθὲν κατὰ ἀντίστοιχα πρότυπα τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, διατηρεῖ τὴν ἀποκλειστικὴν εὐθύνην —καὶ ἀρμοδιότητα— τοῦ ἔξειδικευμένου περὶ τὰ ναυτιλιακὰ τεχνικοῦ συμβούλου τοῦ YEN;

Δὲν νομίζουμεν τὸ YEN, στὶς ὁφείλεις νὰ ἐνημέρωσῃ τὸν ἐνδιαφερόμενον ναυτιλιακὸν κόσμον, ποία ἡ ἀποστολὴ καὶ ἀρμοδιότης ἐνὸς ἔκαστου τῶν δύο Ἐπιμελητηρίων; 'Αναλο-

γίζεται τὰς συνεπείας ποὺ δυνατὸν νὰ προέλθουν ἀπὸ τυχὸν σιωπῆν του;

ΤΕΛΟΣ ΠΟΛΥΠΡΑΓΜΟΣΥΝΗΣ

Ἡ δημοσία συζήτησις περὶ τῶν αἰτίων καὶ τῶν ὑπαιτίων, περὶ τῶν μέσων διαγνώσεως καὶ μέτρων προλήψεως τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἥρχισε κακῶς καὶ συνεχίσθη μὲ ἀνεύθυνον —κατὰ τὸ πλεῖστον— φιλολογίαν.

Ἄπο τὴν στιγμὴν ποὺ τὸ YEN, μόνον ἀρμόδιον, δὲν προέδη ἐγκαίρως εἰς μίαν σφαιρικήν, τεκμηριωμένην καὶ σαφῶν ἐνημέρωσιν τῆς Κοινῆς Γνώμης, τὸ πεδίον ἀφέθη ἐλεύθερον εἰς τοὺς αὐτόκλητους κριτάς.

Τὸ κενὸν ἐκαλύφθη ἐν μέρει ἀπὸ τὴν ἀποστολογραφίαν μερικῶν εἰδικῶν —πράγματι — προσώπων, ἀλλ' αὐτοὶ ἡσχολήθησαν μὲ τὸ θέμα, ὅσον τοῦτο ἐνέπιπτεν εἰς τὸν τομέα της εἰδικότητός των. Καὶ ὡς γνῶσται, ὥμιλησαν ἀντικειμενικά.

Εἶναι, ὅμως, καιρὸς νὰ τερματισθῇ ἡ περὶ τὰ ναυτικὰ ἀτυχήματα πολυπραγμοσύνη, διότι ἐπερισσεύεται ἡ προχειρολογία καὶ ἡ αὐτοπροδολή. Εἶναι πολὺ μικρὸς ὁ κόσμος, ποὺ ζούμε νὰ μὴν εἴναι διαφανεῖς αἱ προβέσσεις μας.

Πρέπει νὰ γίνην ἀντιληπτὸν ὅτι αἱ κρίσεις καὶ ἐπικρίσεις κατὰ ἐνὸς ἔκαστου καὶ ὅλων ὄμοι τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, ὁσονδηπότε ρηχαὶ καὶ πρόχειροι, ὑποθετικαὶ καὶ ἀντορθεῖσαι καὶ ἀντιτελεῖσαι, πρότεινον πρόσφορον ὑλικὸν διὰ τοὺς ἀντιπάλους τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας νὰ συνεχίσουν τὴν δυσφήμησιν της.

Κανένα δὲν μπορεῖ νὰ συγκλονίσῃ τόσον βαθεῖας μία θαλασσινή τραγωδία, ὅσον τὴν πλατείᾳ ἐλληνική ναυτιλιακὴ οἰκογένεια. Αὐτὴ πληττεῖται, αὐτὴ πονεῖ, αὐτὴ θρηνεῖ. 'Η ἐκμετάλλευσις τοῦ πόνου της είναι ἀνεπιτρέπτως.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΙΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ἡ διεθνής ἀναγνώρισις τῆς ἀνάγκης ἐπιβολῆς αὐτοπροτέρων «στάνταρτς» ναυτικῆς ἐπικαιριότητας καὶ λήψεως προσθέτων μέτρων ἀσφαλείας ἐπὶ τὸν πλοίων ἐπείγει, δύο τῶν τεραστίων ἐπενδύσεων ποὺ ἀντιπροσωπεύουν σήμερον τὰ πλωτὰ μέσα καὶ τὸν συνεχιζόμενον πολλαπλασιασμὸν των, ἐπιστρέψιεις ὁ διοικητής τῆς Ἐθνικού Ακτοφυλακῆς, ουαρχος Τζών Μπρίγκς Χάσες.

Ἡ Ἐλλειψις ναυτικῆς πείρας πολλῶν διοικητικῶν στελεχῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπικαιρήσεων συμβάλλει εἰς τὴν αὔξησην τῶν θαλασσιών ἀτυχημάτων, καθὼς ὠρισμέναι ὀδηγίαι των δὲν ἀνταποκρίνονται, ἐλλειψίεις ἐπαρκῶν γνώσεων τῶν συνθηκῶν ἐπὶ τοὺς πλοίους, εἰς τὴν πραγματικότητα. Τὸ αὐτὸν δὲ ισχύει συχνὰ καὶ δι' ὠρισμένους κανονι-

σμοὺς κρατικῶν 'Αρχῶν, περὶ ἔξοικον μόνης ἐνέργειας καὶ προστασίας τοῦ περιβάλλοντος, οἱ ὅποιοι είναι εἰς δάρος τῆς ἀσφαλοῦς ναυσιπλοίας καὶ τῆς ἀρχῆς τῆς διεικολύσεως τοῦ ἐμπορίου.

'Αναφερόμενος εἰς τὸ πρόβλημα τῆς ίκανότητος τῶν πληρωμάτων, ὁ Ἀμερικανὸς ναύαρχος ἐτόνισεν ὅτι τὰ ἀτυχήματα τῶν δεξαμενοπλίων «Ἀργώ Μέρτσαντ» καὶ «Ἀμόκο Καντίζ» θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ εἶχον ἀποφεύχθη, ἐὰν τὰ συνιστώμενα αὐτῆς ἐπίπεδα ἐκπαιδεύσεως ήσαν μία διεθνής πραγματικότης.

Βεβαίως, συνέχισε, θὰ συμβαίνουν πάντοτε ἀτυχήματα εἰς τὴν θάλασσαν, ἀλλ' ὑπάρχει σημαντικὴ διαφορὰ μεταξὺ ἐνὸς ἀτυχήματος προκαλούμενου ἀπὸ ἔλλειψιν γνώσεως ἢ ἐμπειρίας καὶ ἐνὸς ποὺ ἐνδέχεται νὰ συμβῇ εἰς πλοία μὲ καλῶς ἐκπαιδευμένα πληρώματα. Καί, ὅπωσδηποτε, μὲ ίκανά, ἐκπαιδευμένα πληρώματα, τὰ ἀτυχήματα θὰ μειωθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν.

ΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασίν του, τὸ Εύρωπαϊκὸν Κοινοβούλιον ἡκουσε τὴν ἔκθεσιν τοῦ Βρετανοῦ Ἐργατικοῦ Βουλευτοῦ Λόρδου Μπρούς, ὃστις ἡσχολήθη μὲ τὸ θέμα τῶν θαλασσιών ἀτυχημάτων καὶ τὴν ρύπανσιν τῆς θαλασσῆς, ἡτις είναι ἀπότοκος τούτων. 'Ἐπειχείρησαν νὰ ἐξετάσουν τὰ αἴτια τῶν ἀτυχημάτων καὶ τοὺς τρόπους προλήψεως των.

Κατὰ τὸν Λόρδον Μπρούς η κυρία αἰτία δέοντο νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὸ γεγονός ὅτι παρηλίκα σκάφη εύρισκονται εἰσέτι ἐν ὑπηρεσίᾳ, προστιθέμενου καὶ τοῦ γεγονότος ὅτι ταῦτα δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τοὺς διεθνεῖς κανονάς ἀσφαλείας, ὡς καὶ ἡ Ἐλλειψις ἐπιθεωρήσεως, ἡτις πρακτικῶς είναι ἀνύπαρκτος.

Ἡ λύσις τοῦ προβλήματος τούτου, πάντοτε κατὰ τὸν Λόρδον Μπρούς, θὰ καταστῆ δυνατὴ διὰ τῆς αὐτήρας ἐφαρμογῆς τῶν συμβάσεων, αἵτινες υιοθετήθησαν ὑπὸ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβούλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ (IMKO). Αἱ συμβάσεις αὐταὶ ἀναμένουν εἰσέτι τὴν ἐπικύρωσιν τῶν συμβάσεων τούτων, προσθέτει ἡ ἔκθεσις, ὅτι παρέχονται 4½ περίπου ἑτη μεταξὺ ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως καὶ τῆς ἐπικυρώσεως τῆς.

Ο Λόρδος Μπρούς συνεχίζων, λέγει ὅτι «ἴμα τοῦ δῆμα θὰ συνετελεῖτο ἐὰν ἡ Κοινότης καθίσταται πολλαπλασιασμὸν τῶν συμβάσεων, κατά την ἐπικύρωσιν καὶ ἐφαρμογῆν τῶν συμβάσεων τούτων. Αἱ συμβάσεις αὗται δέν είναι ἐπίσης ἐφαρμοστέαι καὶ διὰ τὰ ὑπὸ σημαίας εὐκολίας σκάφη».

«Αἱ προστασίες της Εθνικού Ακτοφυλακῆς, ουαρχος Τζών Μπρίγκς Χάσες, προσέθεσεν ὁ Λόρδος Μπρούς «εἰναι εἰσέτι ἀναρίθμητοι». Πρὸς τούτο ἀνέ-

ΠΟΣΙΜΟ ΝΕΡΟ ΑΠΟ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΑΦΑΛΑΤΩΣΕΩΣ

600 / 1200 / 2400 ΛΙΤΡΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΣ

ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ, ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ, ΒΙΛΛΕΣ, ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΥΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ

ΑΠΟ 390.000!! ΔΡΧ.

ΕΚΘΕΣΙΣ: ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 52-54, ΤΗΛ. 6431.429 - 7011.249

"HELLENIC POWER,, & D. M. SYSTEMS

φερε δήλωσιν γενομένην κατά τὴν συνεδρίασιν, ὑπὸ τοῦ κ. Τουρκιέ, δ) ντοῦ τοῦ 'Ινστιτούτου Θαλασσικής Βιολογίας τῶν Παρισίων. 'Ο κ. Τουρκιέ ἔδειπον, ὅτι οἱ ὀκεανοὶ ἔξακολουθούν νὰ εὐρίσκονται δηλητηριασμένοι ἐπ' ὄφρετὸν χρόνον μετὰ τὴν καταστροφῆν.

Παρετηρήθη ὅτι κατὰ τὰς συζητήσεις, αὕτης ἐπηκολούθησαν, οἱ ὄμιλοι ἐνίσχυσαν τὴν ἔκθεσιν Μπρούς καὶ ἐπέμειναν ὅτις ληφθοῦν μέτρα ἄνευ οὐδεμιᾶς καθυστερήσεως. Παρετηρήσαν, ἐπίσης, ὅτι σκάφος τὸ ὅποιον δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τοὺς κανόνας, δέον νὰ ἀποκλείεται ἀπὸ οἰονδήποτε λιμένα τῆς Κοινότητος.

Κατὰ τὴν συζητήσιν ἡ κυρία "Ιουγκί, Βρετανίς Βουλευτής, ὑπεγράμμισεν ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων ἄτινα καλύπτονται ὑπὸ σημαίας εὐκολίας αὐξάνεται κατὰ τρόπον ἀνησυχητικός. Κατὰ τὸ 1956 ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἀντιστοιχοῦσε μόλις εἰς τὸ 10% τῆς συνολικῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἐνῷ τὸ 1978 ἀνήλθεν εἰς ποσοστὸν 28% καὶ προσέθεσεν ὅτι ἡ μεταφορὰ ἐπιβατῶν διὰ πλοίων ἄτινα δὲν συμμορφούνται εἰς τοὺς ἐν ισχῇ κανόνας, δέον νὰ ἀπαγορευθῇ, ὡς τοῦτο γίνεται εἰς τὰς ΗΠΑ.

'Ο Λόρδος Κένεντ, Βρετανὸς 'Ἐργατικὸς Βουλευτής, ἐδήλωσεν ὅτι πολλαὶ συζητήσεις γίνονται διὰ τὰ ἀτυχήματα τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐνῷ ἡ ἔκρηξις ἐνὸς μεθανιοφόρου εἶναι ἔξι ίσου καταστροφική, δύον ἔκεινη μιᾶς μικρᾶς πυρηνικῆς ἔκρηξεως.

'Ο κ. Τζιολίτι εἶπεν, ὅτι τὸ Συμβούλιον ἐνέκρινε δύο συστάσεις δι' ὧν ζητεῖται ἀπὸ τὰ Κράτη - Μέλη νὰ ἐπικυρώσουν τὰς συμβάσεις τοῦ Συμβούλευτικοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Όργανου (IMKO). 'Εκτὸς τούτου τὸ Συμβούλιον ἐπρότεινεν ὅπως ληφθῇ ἀπόφασις δι' ἡς θὰ καθίστατο ὑποχρεωτική ἡ ἐφαρμογὴ τῶν συμβάσεων.

H NEA PTOSIS

Εἰς τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους ὅλαις αἱ γνῶμαι ἐνηρμονίζοντο καὶ συνεφώνουν, ὅτι μία πτώσις τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνέμενετο περὶ τὰ τέλη Μαρτίου, μὲ ὄρχας Ἀπριλίου, τοῦτο δὲ ὡς συνέπεια τῆς αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου, ἥτις ἐφαρμόζεται ὑπὸ τῆς ΟΠΕΚ. Πάντως ἀνεμένετο, ἐπίσης, ὅτι ἡ πτώσις αὐτὴ θὰ ἐπανέφερε τοὺς ναύλους εἰς ἕνα ἐπίπεδον ἀνώτερον τοῦ προηγουμένου, φαινόμενον ὅπερ ἀπεναλήφθη κατὰ τὰ δύο τελεταῖς ἔτη, εἰς σημεῖον ὥστε νὰ δώσῃ μίαν ὀθίσην, ἥτις προσδεutικῶς θὰ ἥγανεν εἰς τὴν ὁμαλοποίησιν τῆς ἀγορᾶς κατὰ τὸ 1980 - 81, χωρὶς τὴν ἔξαφάνισιν τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος.

'Αντὶ ὅμως τῆς πτώσεως βλέπουμεν σήμερον μίαν κατάρρευσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Σκάφη VLCC τὰ ὁποῖα πρό τινων ἔβδομάδων ἐπετύχανον ναύλον W68 διὰ ταξιδίου Περσικοῦ - Εύρωπης, σήμερον ἐπιτυχάνον W19 - 20, πράγμα ὅπερ εὐρίσκεται ἐμφανῶς κατώτερον εἰκόνα τοῦ πλαφὸν τῶν W28.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ULCC ὁ ναύλος είναι W17. Κατὰ συνέπειαν εἰς τὴν σημερινὴν κατάστασιν τῶν πραγμάτων πρέπει ἔνα VLCC νὰ ἐπιτύχῃ ναύλον W45 - 47 διὰ νὰ καλύψῃ ὅλα τὰ ἔξοδα του καὶ νὰ ἔξασφαλίσῃ τὰς ἀποσθέσεις του. Οὕτω διὰ τρεῖς - τέσσερας μῆνας ἔκεινοι οἵτινες διέθετον σκάφη «σπότ» ἡδυνθήσαν νὰ ἐπιτύχουν μικρόν τι κέρδος, ἀλλὰ τόσον μικρόν, ὥστε δὲν ἡτο δυνατόν νὰ ἔξισώσουν τὰς ἀπωλείας αἵτινες ὅπι μῆνας συνεσωρεύθησαν. 'Ας ἴδωμεν τὰ προηγούμενα ἔτη.

'Αντιθέτως, ἡ ἀγορὰ τῶν μικρῶν καὶ μεσαίων δεξαμενοπλοίων δυνάμεια νὰ εἴπωμεν ὅτι είναι ύγιης. Σκάφος 80.000 τόν. d.w. πραγματοποιεῖ ταξιδίου μεταξύ Καραϊβικῆς

καὶ Εὐρώπης μὲ W85 - 95, ἐνῷ μονάδες 20 - 35.000 τόν. d.w. φθάνουν καὶ τὰ W250. 'Η αἵτια τῆς θεαματικῆς ταύτης καταρρεύσεως προσλαμβάνει δραματικὴν μορφὴν διὰ πολλοὺς ἐφοπλιστάς. Μὲ ναύλον W19 καλύπτονται μόλις αἱ διπάναι καινούμων καὶ ἡ μισθοδοσία τοῦ πληρόματος. Ούδεμις νῦν εἰς ὑπότιμους δρους δύναται νὰ γίνη δι' ἀσφαλείας, τοκοχρεωλύσια καὶ ἀπόσθεσιν.

Εἰς τὴν ὅλην αὐτὴν δραματικὴν εἰκόνα θὰ πρέπει νὰ προστεθῇ καὶ ἡ κατάστασις εἰς τὸ 'Ιράν. Περίπου 70 ULCC καὶ VLCC, ὅτινα ἀνέμενον τὴν φόρτωσιν εἰς περισκούς λιμένας, ἀπευθύνονται ἐκ τῆς περιοχῆς ταύτης. Μερικό ἔξευρον φορτία (συμπληρωματικά) εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν, πλὴν σήμερον μία ἐπὶ πλεόν πλεονάζουσα χωρητικότης τῆς τάξεως τῶν 5 - 6 ἑκατ. τόνων d.w. βαρύνει τὴν ἀγοράν. 'Ας μὲ λησμονώμεν, ὅτι τὸ 'Ιράν ἀντιπροσωπεύει τὸ 15% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς πετρελαίου. Εἰς τοῦτο νέον ἀδιέξοδον παρουσιάζεται, ὅπερ είναι ἡ αὔξηση τῆς τιμῆς τοῦ ἀργοῦ, ὅπερ ἐπενεργεῖ ὡς ἀναστατωτικὸς παράγον διὰ πολλὰς χώρας, αἵτινες περιορίζουν εἰς τὸ μέγιστον τὰς εἰσαγωγάς των εἰς ἀργὸν πετρέλαιον.

Πρός τὸ παρόν, ἐφοπλισταὶ καὶ ἑταῖροι πετρέλαιών εὐρίσκονται ἐν ἀναμονή, μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι τὸ 'Ιράν θὰ ἐπαναλάβῃ τὰς ἔχαγωγάς του, ἀλλὰ δὲν πρέπει νὰ τρεφώμεθα μὲ αὐταπάτας. 'Η κατάστασις εἰς τὸ 'Ιράν είναι ἀκόμη ρευστή καὶ θὰ πρέπει ἵσως νὰ παρέλθουν ἀνδρομέδες πολλαῖς, ἵσως καὶ μῆνες, ἔως ὅτου ὁμαλοποιηθῇ ἡ κατάστασις καὶ ἐπαναλειτουργήσουν τὰ περσικά διυλιστήρια καὶ ἐπαναρχίσηται παραγωγή.

Πρέπει, λοιπόν, νὰ ἀναμένωμεν τὰς προσεχεῖς ἡμέρας τὴν εἰκόνα τῆς ἐπανόδου τῶν γιγαντιαίων πετρέλαιοφόρων εἰς τὰ νορβηγικά φίροντς, ἵνα παροπλισθούν, προστιθέμενα σύτα εἰς τὰ 24.000.000 τόν. d.w. τοῦ ἀργούντος πλεοναστικοῦ τονάζ.

'Εὰν η κατάστασις αὕτη διαρκέσῃ, θὰ ἐκμηδενίσῃ, κατὰ κάποιον τρόπον, τὰς καταβληθείσας μέχρι σήμερον προσπαθείας διὰ τὴν ἔχυγίανσιν τῶν VLCC, πράγμα ὅπερ ἐπειγεῖ. 'Εν τούτοις ἡ ἀντιξόδητης αὕτη δέον νὰ συγκριθῇ ὑπὸ τὸ πρίσμα τῶν νέων συνθηκῶν αἵτινες δὲν ὑφίσταντο προηγουμένων. Π.χ. αἱ τιμαὶ αἵτινες προσεφέροντα διὰ παλαιοσίδηρων φθάνουν εἰς ὑψη ῥεκόρ, μέχρις 140 δολ. κατ' ἑλοφόρων τόνων προσεφέρεν ἡ Φορμόζα, ἐνῷ ἡ ἀγορὰ πρὸ ἔβδομάδων προσέφερε τὰ 105. 'Ετι πλέον, δύο χώραι, ἡ Ιαπωνία καὶ ἡ Σουηδία, προτείνουν, ἵνα ἔνισχύσουν ἐφοπλιστάς καὶ ναυπηγεῖς, ἐπιδοτησεῖς εἰς τὰς διαλύσεις, 'Ιδού δὲ τὸ πρότος δι' οὓς θὰ προσελκυθούν πολυάριθμοι ἐφοπλισταὶ νὰ διαλύσουν τὴν πλεονάζουσαν χωρητικότητα, ἀλλὰ εἰναι προφανές ὅτι ἔαν ἐπικρατήσῃ ἀθρόα προσφορά αἱ τιμαὶ θὰ καταρρέουσαν.

Πάντοτε η ἀγορὰ διὰ τὰ γιγαντιαία δεξαμένοπλοια τὰ διελθητικά μίαν πολὺ δύσκολον περίοδον, ἐνῷ πολὺ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νὰ ἔξελθῃ ἐκ τῆς κρίσεως, ἀλλὰ μακροπροθέσμως τὰ γεγονότα δυνατόν νὰ συντελέσουν εἰς μίαν ἀπότομον ἔχυγίανσιν ώρισμένων καταστάσεων.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Διακυμάνσεις πλήγησαν τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. Οἱ καιροὶ εἰναι δύσκολοι. Μετρία ἡ ζήτησις. 'Ο ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν δραδύς. Εἰς κάμψιν καὶ αἱ ναυτασφαλίσεις. 'Η παρουσία τῶν 'Αμερικανῶν ναυτασφαλίστων εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου προκαλεῖ τὸν ἀνταγωνισμὸν —καὶ τὴν μείωσιν τῶν ἀσφαλιστρών. Νέοι, διγώστων ἀποτελεσμάτων κίνδυνοι χρήζουν καλύψεως.

Αἱ υψηλαὶ ἀπαιτήσεις δημιουργοῦν κλίμα ἀνησυχίας. Διὰ τὸ «Ἀμόκο Καντίζ» τὰ Λόιδ' τοῦ Λονδίνου ἐπλήρωσαν 5.5 ἑκατ. δολλάρια διὰ τὸ σκάφος καὶ 16 ἑκατ. δολ. διὰ ζημίας ἐκ ρυπάνσεως. 'Επίσης, δι' ἐν πλοίον-κοντέινερ, τὸ ὅποιον ὑπέστη πυρκαϊδ



INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON

TELEX:
3485072

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

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

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY-FREE LIQUORS
RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16
24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

CABLE:
TONIO PANAMA

TELEX:
3480042
3282068
368633

TELEPHONE:
Panama 23-9920
MAILING ADDRESS:
P.O.Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY-FREE WAREHOUSE

εις τὸ Ρόττερνταμ, 29 έκατ. δολλάρια. Αἱ κλοπαὶ, τέλος, εἰς τοὺς ἐμφανίζοντας συμφόρησιν λιμένας τῆς Νιγηρίας καὶ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, αὐξάνουν τὰς ζημίας τῶν ἀσφαλιστῶν.

Ἡ κάλυψις τῶν γιγαντιαίων ἔξεδρῶν παραγωγῆς πετρελαίου τῆς Βορείου Θαλάσσης δυνατὸν νὰ συνεπάγεται ἀπαιτήσεις μέχρις 800 έκατ. δολλαρίων. Τὰ τελευταῖς ἑτη, ἐπίσης, ἡ δρεπανικὴ νομοθεσία —ποὺ ἀπαιγορεύει τὴν ἄνευ λόγου ἀπόδοσιν ἐργατούπολλήλων καὶ ἄνισον μεταχείρισιν τῶν γυναικῶν— δημιουργεῖ πρόσθετα προβλήματα εἰς τοὺς ἀσφαλιστῶν.

Ἡ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου δὲν ἔχει μόνον νὰ ἀνταγωνισθῇ τὸν διογκούμενον ἀνταγωνισμὸν τῶν ὅλων ἀγορῶν τοῦ Δυτικού Κόσμου, ὅλλα καὶ τὰς κρατικὰς ἀσφαλιστικὰς ἑταρίας τῶν χωρῶν τοῦ Τρίτου Κόσμου. Πάντος, μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων τοῦ Λονδίνου ἐπίκρατει ἡ ἀποφοίη ὅτι ὁ ἀμερικανικὸς ἀνταγωνισμὸς συνιστᾷ τὴν κυριωτέρων ἀπειλὴν κατὰ τὴν προσεχῆ 10ετίαν.

Παρὰ ταῦτα, τὰ Λόδ' ἵξακολουθῶν νὰ εἰσπράττουν περίπου 4 δισ. δολλαρίων ἐπησιώς ὡς ἀσφαλιστρα, ἐνώ συνεχῶς νέοι ἀσφαλισταὶ ζητοῦν νὰ καταστοῦν μέλη των. Ἐκ τῶν 14.000 ἀσφαλιστῶν των, 1.222 εἶναι ἀλλοδαποί (τὸ 50% περίπου Ἀμερικανοί). Τὰ τελευταῖς ἐπίσημα ἀποτελέσματα τῶν Λόδ' διὰ τὸ 1975 —οἱ λογαριασμοὶ παραμένουν ἀνοικτοὶ ἐπὶ τριετίαν διὰ νὰ καταστῆ δυνατὴ ἡ τακτοποίησις καθυστερημένων ἀπαιτήσεων— δεικνύουν κέρδη ἀντιστοιχούντα εἰς τὰ 8.5% περίπου τῶν εἰσπραχθέντων ἀσφαλίστρων.

ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ

Συμφώνων πρὸς τὰς προβλέψεις τοῦ γνωστοῦ οἴκου ἐρευνῶν "Ἐγκαρ Φόρεστ", τὸ ισοζύγιον μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς ἐνδέχεται νὰ ἀποκατασταθῇ ἐντὸς τοῦ 1981. Ἡ ἀποκάταστασις θὰ ἐμφανισθῇ ὑπὸ τὴν μορφὴν τῶν τῆς οὔησης τοῦ νεοτεύκτου τονά, σον καὶ τῆς μειώσεως τῶν διαλύσεων. Παρὰ ταῦτα τὸ πλεόνασμα τῆς διαθέσιμου χωρητικότητος ὑπάρχει κίνδυνος νὰ ἐπιμεινῇ πολὺ πέραν τῆς ὡς ὅντα χρονολογίας. Τὸν κίνδυνον ούτων ἐπιτείνει θασικῶς ἡ πολιτικὴ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, αἵτινες φιλοδοξοῦν νὰ ἀναπτύξουν τοὺς στόλους των καὶ νὰ μετάσχουν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς, μηδὲν μεταβάνουσαι ὑπὸ ὅφιν τὴν παγκόσμιον ζήτησιν.

Κατὰ τὰς αὐτὰς προβλέψεις ὁ παγκόσμιος στόλος τὸ 1981 θὰ μειωθῇ μόνον κατὰ 1%, διὰ νὰ φθάσῃ τὰ 618 έκατ. τόννων, ἔναντι 626 τοῦ 1978. Σημαντικαὶ θὰ εἰναι αἱ διοισεῖς τῶν μπάλκ κάρριερ, αἵτινες θὰ ἔχισθωσύν σχεδόν με τὰς τῶν πετρελαιοφόρων, δεδομένου ὅτι τὰ σκάφη ταῦτα ὡς ἀπλούστεραι κατασκευαῖ, ἐνδιαφέρουν ἰδιαιτέρως τοὺς διαλυτάς.

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ! ΠΕΤΡΕΛΑΤΟΝ!

Τὰ γεγονότα τοῦ Ἰράν εἶχον, ὡς ἡτο ἀλλωτε φυσικόν, βαρείας ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν καυσίμων. Κατήφεια καὶ ἄγχος ἔχει καταλάβει τοὺς ναυτιλιακούς μας κύκλους. Τιμαὶ ἔξωφρενικαὶ καὶ πλειστοκαὶ μὲ «καπτέλλο» ἀναφέρονται εἰς τὴν τιμὴν τοῦ ντήζελ σῖλ καὶ εἰς πλείστους λιμένας τὸ πετρέλαιον ἔξηφανίσθη.

Χαρημοὶ ναῦλοι ἀφ' ἐνὸς καὶ Ἑλλειψις καυσίμων ἀφ' ἑτέρου, ἀπτετέλεσαν ἔν φορέων σύμπλεγμα καὶ ἀδιέσθον. Ἀναφέρεται, ἐπὶ παραδείγματι, ὅτι ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον ἔχει πρὸς ναῦλων εἰς Κόντινεντ ἔξι σκάφη καὶ ἀδυνατεῖ νὰ δεχθῇ οἰανδήποτε ναῦλων πρὸ τῶν δυσχερειῶν ἀνευρέσεων καυσίμου. "Ἐτερον παραδείγμα: Νεοπαραδοθὲν σκάφος εἰς Ἰαπωνίαν ἀδυνατεῖ νὰ ἐκκινήσῃ ἐλλείψει καυσίμων.

"Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ Ἐμπράτα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἐξηναγκάσθησαν νὰ ἀνατιμήσουν τὸ

προϊὸν των, ἐφ' ὅσον ἄλλοι ἐπραξαν τοῦτο διὸ προϊὸν ὅπερ πρὸ πολλοῦ εἶχον ἀγοράσαι.

Εἰς φαῦλος κύκλος καὶ μία ἀθεναία αὐριον, ἔξαρτομενα κυρίως ἀπὸ τὴν ἔξομάλυνσιν τῆς καταστάσεως εἰς τὸ Ἰράν καὶ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῶν διυλιστηρίων καὶ τὴν ἐπανάληψιν τῆς παραγωγῆς.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Τούλαχιστον πέντε ἀπὸ τὰς 13 χώρας — μέλη τοῦ Ὀργανισμοῦ Πετρελαιοειδαγωγικῶν Χωρῶν ἔχουν, μέχρι στιγμῆς, αὐξήσει τὰς τιμάς των πέρων τῆς καθορισθείσης αὐξήσεως διὰ τὸ πρότον τρίμηνον τοῦ ἔτους, αναμένεται δὲ ὅτι τὸ παράδειγμά των θὰ ἀκολουθήσουν καὶ αἱ ὑπόλοιποι λίαν συντόμως.

Ἡ παρατεινόμενη διακοπὴ τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ Ἰράν, μὲ ἀποτέλεσμα τῆς Ἐλλειψιν προσφορᾶς εἰς τὴν «σπότα» ἀγοράν, ἐπέτρεψε τὴν παραγματοποίησιν αὐξήσεων μεγαλύτερων τῶν καθορισθείσων ἀπὸ τὴν διάσκεψιν τῶν Υπουργῶν τοῦ ΟΠΕΚ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον.

Αἱ χώραι αἱ ὅποιαι ὥσησαν τὰς τιμάς των, μέχρι στιγμῆς, είναι: (1) Ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία, ἡ πρώτη πετρελαιοειδαγωγὸς χώρα τοῦ Κόσμου. (2) Τὸ Ἰράκ, ἡ δευτέρα εἰς ὅγκον παραγωγῆς χώρα τοῦ ΟΠΕΚ, πωλεῖ μέρος τῶν ἔξαγωγῶν τῆς εἰς τὴν ἐλευθέρων ἀγοράν εἰς τιμὰς διαμορφωμένας ἀναλόγως τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. (3) Τὸ Κουβέιτ, τὸ ὅποιον ἡρήθη νὰ πωλήσῃ προσθέτους ποσότητας πετρελαίου εἰς τοὺς κυριώτερους πελάτες του, μὲ τὰς συνήθεις ἐκπτώσεις. (4) Τὸ "Άμπου Ντάμπι", τὸ ὅποιον ἐπέβαλεν αὐξήσιν 7.2% πέραν τῆς καθορισθείσης διὰ τὸ πρώτον τρίμηνον καὶ (5) Τὸ Κατάρ, ποὺ ἡκολούθησε τὸ παράδειγμα τοῦ "Άμπου Ντάμπι".

Διειθεῖται παρατηρηταὶ ἀναμένουν νὰ ἐπεκ-

ταθοῦν αἱ αὐξήσεις εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ β' τριμήνου καὶ εἰς ἄλλας χώρας τοῦ ΟΠΕΚ — ἴδιαιτέρως τὴν Βενεζουέλαν, τὴν Ἰνδονησίαν καὶ τὰς ἀφρικανικὰς χώρας (Ἀλγερίαν, Λιβύην καὶ Νιγηρίαν). "Ηδη ἡ Ἀλγερία συζητεῖ τὸ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς αὐξήσεως, ὅλλα δὲν ἀνεκοίνωσεν εἰς ποιὸν ποσοστόν.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ Ἰράν προγραμματίζει τὴν περιστολὴν τῶν ἔξαγωγῶν του εἰς τὸ ἐν δέκατον πέμπτον τοῦ πρὸ τῆς ἐπαναστάσεως ἐπιπτέδου, ἀναφέρουν πληροφορίαι ἐκ Λονδίνου. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ τὰ ἀποθέματα τῆς χώρας θὰ διαρκέσουν ἐπὶ 700 ἔτη, λέγεται, ὅλῃ οὐδεμίᾳ ἐπιβεβαίωσις τῶν ἀνωτέρω ἐγένετο ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως Μπαζαργάκαν.

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ Ρώντερ, ὁ "Υπουργὸς Ἐνέργειας καὶ Ὀρυχείων τῆς Βενεζουέλας εἰπεν ὅτι οἱ "Υπουργοὶ πετρελαίου τοῦ ΟΠΕΚ θὰ συναντηθοῦν τὸν Μάρτιον διὰ νὰ συζητήσουν τὰς ἐπιπτώσεις τῆς κρίσεως τοῦ Ἰράν ἐπὶ τῆς διεθνούς ἐνέργειακῆς καταστάσεως.

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΟΥ ΙΡΑΝ

Ἡ ἀδυναμία τοῦ Ἰράν νὰ ἐπιλύσει τὰ πολιτικὰ καὶ οικονομικά του προβλήματα δημιουργεῖ ἀμφιδολίας διὰ τὸ μέλλον τοῦ «κονσόρτσιου» τῶν δυτικῶν ἐταιριῶν πετρελαιού, ὑπευθύνου διὰ τὸν μεγαλύτερον ὅγκον ἔξαγωγῶν πετρελαίου τῆς χώρας. Τὸ ἐκ 14 μελών «κονσόρτσιου», τὸ ὅποιον διαχειρίζεται δόσει εἰδίκης συμβάσεως τὴν "Ιράνιαν Οἰλ Κόμπαν", ἀνησυχεῖ διὰ τὸ ἐνδεχόμενον ἀναθεώρησης τῆς συμβάσεως, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πολιτικού καθεστώτος εἰς τὴν χώραν.

Ὑπὸ συνηθεῖς συνθήκας, τὸ «κονσόρτσιο» ἐξήγαγε μέχρι 5 έκατ. βαρέλια ήμερησίων — ἀνα τοῦ 90% τῆς συνολικῆς παραγωγῆς τοῦ Ἰράν — καὶ, τὸ σπουδαιότερον, αἱ ἐταιρίαι ποὺ μετέχουν εἰς αὐτὸν ἡγόραζον

ZAMPONI - O.M.S.A. SHIPYARD AT GENOA

Director: ALESSANDRO ZAMPONI

Managers:

JOHN MYLONAKIS, A.O.H. 869723 (Speaks Greek)

ALBERT DELLI PONTI, A.O.H. 333710 (» English)

6 DRYDOCKS AND 1 FLOATING DOCK FOR SHIPS UP TO 60.000 GRT ♦ DIMENTIONS: MINIMUM 64X21 METRES AND MAXIMUM 280X40 METRES ♦ CONVERSIONS OF ALL TYPES (INCLUDING PASSENGER VESSELS) AND FITTING OUT.

WORK ON BOARD SHIPS: Overhauling of Diesel M.E. and A.E. — Steam Turbines — Turbochargers — Steelwork — Pipework — Boiler Repairs and Surveys (also underway) — E.R. and Deck Auxiliaries — Electrical Repairs — Joinery and Deck and Hold Woodwork — Cargo Gear Surveys and Repairs — Work to Anchors and Chains — Life Saving Appliance Repairs and Surveys.

ADDRESS : CALATA BOCCARDO, 16126 GENOA PORT, ITALY

TELEPHONES : 202651/3 - 299881/5

TELEXES : 271186 OZAGE I - 271481 EDRAZA I

τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦ ἔξαγομένου πετρελαίου. 'Η κάμψις τῆς παραγωγῆς τοῦ 'Ιράν, ή όποια δὲν υπερβαίνει τὰς 600.000 βαρελίων ἡμερησίων πρὸς τὸ παρόν, ἡνάγκασε τὸ «κονσόρτσιον» νὰ στραφῇ κατεπιγόντως εἰς τὴν ἀναζήτησιν ἐναλλακτικῶν πηγῶν προμηθείας πετρελαίου. 'Η Σαουδικὴ Ἀραβία ἐπέτρεψε τὴν κατακόρυφον αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς τῆς διὰ νὰ καλύψῃ μέρος τοῦ ἑλλείμματος, ἀλλ' οὐδεὶς γνωρίζει πόσους θὰ διαρκέσῃ ἡ διευκόλυνσις αὐτῆς. Παραλλήλως, ὑπάρχει ἡ ἀδεβαίστης, δύον ὀφερᾶ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ 'Ιράν καὶ, ὅταν αὐτὸς συμβῇ, εἰναι ἄγνωστος ἡ ποσότης ποὺ θὰ εἶναι πρόθυμος νὰ παράγῃ ἡ χώρα.

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΤΟΥ IPAN

Τὰ πολιτικὰ προβλήματα καὶ τὸ διοικητικὸν χάσος εἰς τὸ 'Ιράν ἔξακολουθοῦν νὰ παρεμποδίζουν τὴν ἀποκατάστασιν τῆς παραγωγῆς πετρελαίου τῆς χώρας εἰς τὰ συνήθη ἐπίπεδα, παρὸ τὴν ἐπάναδον τῶν 30.000 ἔργατῶν πετρελαίου εἰς τὰς ἔργασίας των.

Φαίνεται ὅτι οἱ ἐργάται δὲν ἀντιδροῦν ἀποτελεσματικῶς εἰς τὰς ἐκκλήσεις τοῦ Χομεΐνι νὰ διακόψουν τὴν ἀπὸ τέτραμην συνεχίζομένην ἀπεργίαν των.

Αἱ ἔξαγωγαὶ πετρελαίων τοῦ 'Ιράν — διακοπεῖσαι ἀπὸ τῆς 26ης Δεκεμβρίου — δὲν ἔχουν ἀποκατασταθῆ μέχρι στιγμῆς, ἐνῷ οὐτε φυσικὸν ἀέριον ἀντλεῖται πρὸς τὴν Ρωσίαν.

Κατὰ τοὺς εἰδικούς, ἡ σημερινὴ παραγωγὴ τοῦ 'Ιράν ὑπολογίζεται περὶ τὰς 645.000 βαρελίων. 'Ο Χομεΐνι ἔζητησεν ἀπὸ τοὺς ἐργάτας νὰ παράγουν μόνον μίαν ποσότητα ὀρκετὴν νὰ ἴκανοποιήσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας, αἱ όποιαι ἔκτιμῶνται ἐλαφρῶς ἀνὰ τῶν 700.000 βαρελίων ἡμερησίων.

Λέγεται ὅτι ὑπάρχει ἐμφανῆς ἐπιρροὴ τῶν ἀριτερῶν στοιχείων εἰς τὴν διομηχανίαν πετρελαίου, ἡ όποια ἀποτελεῖ τὸν κύριον συναλλαγματοφόρον φορέα τῆς χώρας. Τὰ περισσότερα μέλη τῆς διοικήσεως ἔχουν ἐγκαταλείψει τὴν χώραν καὶ οἱ ὀλίγοι ἔνας πομένοντες εἰς τὸ 'Ιράν δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ διαπραγματεύθουν, καθὼς οἱ ἐργάται ζητοῦν νὰ ἐπιλέξουν οἱ ἴδιοι τοὺς προϊσταμένους των.

'Εγ τὸ μεταξύ, ὁ Πρωθυπουργὸς τῆς χώρας κ. Μεντί Μπαζαργκάν, ἐδήλωσεν ὅτι ἡ Κυβερνήσις του ἐπιθυμεῖ νὰ ἀπαναλάβῃ τὰς ἔξαγωγὰς πετρελαίων πρὸς ὅλον τὸν Κόσμον, περιλαμβανομένων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

'Ο κ. Μπαζαργκάν εἶπεν ὅτι ὅταν ἀπαναρχίσουν αἱ ἔξαγωγαὶ θὰ εἶναι σημαντικαί, ἀλλὰ δὲν διηγείνησεν ἔαν θὰ φθάσουν εἰς τὰ προηγούμενα ἐπίπεδα τῶν 30.000 ἔργατῶν πετρελαίων πρὸς τὴν χώραν.

Κατὰ τελευταίας πληροφορίας, ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως τοῦ 'Ιράν, κ. 'Ιμπρούμ Γιαζντί, ἐδήλωσε, μετὰ ἀπὸ πρόσφατον ἐπίσκεψιν του εἰς τὰς πετρελαιοφόρους περιοχὰς, ὅτι ἡ ἀποκατάστασις τῶν ἔξαγωγῶν εἶναι «θέμα ὀλίγων ἡμερών».

Πιστεύεται, πάντως, ὅτι εἰς τὸ μέλλον τὸ 'Ιράν θὰ ἐπιδειχθῇ συντηρητικῶτέραν πολιτικὴν εἰς τὰς ἔξαγωγὰς πετρελαίου.

γραμμικὰ μέτρα ἡμιρυμουλκούμενων ἡ 20.750 κυβ. μέτρα φορτίου.

'Η Μπρόστρομ ἥλπιζε νὰ ἐπανδρώσῃ τὸ σκάφος τούτο διὰ 14 ἀτόμων (ἀντὶ τῶν 22 δι') ἐν παραδοσιακὸν σκάφος τῆς αὐτῆς χωρητικότητος), ἀλλὰ ὑπεχερώθη νὰ αὐξήσῃ τούτο κατὰ 2, ητοι εἰς 16, ἐπειδὴ αἱ ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις ἐπέμενον ὅπως ἐπὶ τοῦ σκάφους τούτου ἐποθετοῦντο δύο μηχανικοὶ ἀντὶ ἑνὸς καθὼς ἐπίσης καὶ ἐνὸς ἀξιοματικοῦ ἀσυρμάτου. Τὸ πλήρωμα αἱ κατενεμήθη ὥξεν : Κυβερνήτης καὶ τρεῖς ἀξιωματικοὶ καταστρώματος, ἀσυρματιστής, δύο μηχανικοί, ἔξι εἰδικευμένοι ναῦται, εἰς μάγειρος καὶ εἰς θαλαμηπόλος.

'Η Μπρόστρομ, κατὰ τοὺς γενομένους λογαριασμούς, παρεπήρησεν ὅτι τὸ κόστος τοῦ «Θέμπελαντ» ἀνήρχετο εἰς 3.4 ἑκατ. κορωνῶν διὰ τὸ πλήρωμα καὶ 2.9 ἑκατ. κορωνῶν δι' ἀσφάλιστρα, ἐπισκευάς κλπ., ἐνῷ δι' ἑνὸς παραδοσιακὸν πλοίον ιδίας χωρητικότητος (10.724 τόν. γκρός), τὸ «Σάμελαντ», αἱ δοπάναι ἀντιστοίχως ἀνέρχονται εἰς 5 καὶ 2.2 ἑκατ. κορωνῶν. Συγκρινόμεναι αἱ δοπάναι αἱτοῦ τῶν δύο πλοίων (6.3 καὶ 7.2 ἑκατ. κορωνῶν ἀντιστοίχως), ἡ περίπτωσις τοῦ πρώτου πλοίου ἔξοικονομεῖ 900.000 κορωνῶν.

'Η «φόρμουλα» Μπρόστρομ φαίνεται ὅτι τούλαχιστον διὰ τὰ σκανδιναϊκὰ κράτη εἶναι ἐφαρμοστέα καὶ πιθανὸν νὰ εύδοκιμήσῃ.

ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Τὰ παναμαϊκὰ καὶ λιβεριανὸν δεξιαμενόπλοια εἶναι τὰ πλέον ἀσφαλῆ εἰς τὸν κόσμον. Τούτο δεβαῖοι τὸ δελτίον «Φάκες Φόρουμ» τῆς 'Ομοσπονδίας τῶν 'Αμερικανῶν 'Εφοπλιστῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας.

'Η 'Αμερικανικὴ 'Ακτοφυλακὴ ἐτερμάτισε πρόγραμμα ἐπιθεωρήσεως πετρελαιοφόρων,

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Οργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων

Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ Έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἀνω τῶν ΙΙ.500.000.000 δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) η εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA. Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

τὸ όποιον διήκρεσεν ἔνας καλύψαν τὴν περίοδον 1.1.77 - 30.6.78. 'Εκ τῆς ἐπιθεωρήσεως ταύτης ἐξῆχθη τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἐπὶ κεφαλῆς ποσοστοῦ ἀσφαλείας ἔρχονται ή λιβεριανή καὶ ἡ παναμακή σημαῖα.

'Η Ἀκτοφυλακή ὑπέβαλεν ὅλα τὰ στοιχεῖα, δηλαδὴ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιθεωρήσεων ἐκ τῶν ὁποίων ἀποδεικύεται ὅτι σύδεν ἐλάττωμα παρετηρήθη εἰς τὰ δργανα ἀσφαλείας καὶ ταυτοχρόνως οἱ ἐλλείψεις αἴτινες παρετηρήθησαν ἥσαν ἐλάχισται.

'Η Ἑκθεσὶς τῆς Ἀκτοφυλακῆς εἶναι εὐνοϊκή διὰ τὰς θεωρουμένας ὡς σημαίας εὔκολίας.

'Η ὑπὸ τοῦ «Φάκες Φόρουμ» δημοσιευμένη στατιστική διὰ τὰς πρώτας ἔξι σημαίας εἶναι ἡ ἀκόλουθος :

	(1)	(2)	(3)
Λιβερία	337	326	50.8
Παναμάς	68	73	48.2
Μεγ. Βρεταννία	62	70	47.0
Νορβηγία	100	136	47.3
Ιαπωνία	21	33	38.8
Έλλας	107	195	35.4
Υπόλ. σημαία	897	1033	46.3

(1) Ἀριθμὸς ἐπιθεωρήσεων κατὰ τὰς ὁποίας δὲν παρετηρήθη ὕδεμέλια παράλειψις. (2) Ἀριθμὸς ἐπιθεωρήσεων κατὰ τὰς ὁποίας παρετηρήθησαν ἐλλείψεις εἰς τὰ δργανα ἀσφαλείας. (3) Ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τῶν ἐπιθεωρήσεων καθ' ἡς οὐδὲν ἀρνητικὸν στοιχεῖον παρετηρήθη.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΑΝΤΙΚΡΟΥΣΙΣ

'Ο κ. Ἰγκόρ 'Αθερίν, διγῆς τοῦ Τμήματος Διεθνῶν Σχέσεων τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως, ἐδήλωσεν ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν σχέδιον νόμου ἐπὶ τῆς συμμετοχῆς τῶν κρατικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ΗΠΑ καὶ τὸ σχέδιον ἐλέγχου τῆς δραστηριότητος τῶν σοβιετικῶν πλοίων, ὅπερ βάθική ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τῶν 'Υπουργῶν τῆς ΕΟΚ, θεωροῦνται ὡς πολιτικά μέτρα.

'Μάζις κατηγοροῦν δι' ἀθέμιτον ἀνταγωνισμὸν», εἶπεν ὁ κ. 'Αθερίν. «Εἶναι ἀληθές ὅτι οἱ ναῦλοι μας εἶναι κάποτε κατώτεροι ἀπὸ τοὺς καθορισθέντας ὑπὸ τῶν διαφόρων «Κόνφερανς», πλὴν ὑπάρχουν ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις, αἵτινες δέχονται ναῦλους κατώτερους ἀπὸ τοὺς ιδιοκόνους μας». Καὶ ὁ Σοβιετικὸς ἐπίσημος ἀνέφερεν ὡς παράδειγμα τὴν ἑταῖρίαν «Νέπτονιον 'Οριεντ Λάΐν», «ητις εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Εἰρηνικοῦ δέχεται ναῦλους 5-7% κατωτέρους ἑκίνων τοὺς ὁποίους ἡμεῖς δεχόμεθα —εἶπεν ὁ σύντροφος 'Αθερίν— «διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἐταιρίαν τῆς 'Απω 'Ανατολῆς».

Τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς σοβ. σημαίας μεταξὺ τρίτων χωρῶν βάθικη κατὰ τὸ προσεχές ἔτος κατὰ 3.5%, ἐπειδὴ ἡ Σοβ. 'Ενωσις ἀποδίδει μεγάλην σημασίαν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Β.Α. Σιδηρίας, ζώνης, ἡτις θὰ ἀπορροφήσῃ μέρος τῆς θεινικῆς χωρητικότητος.

ΔΕΝ ΦΟΒΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΡΑ

Καθ' ὃ ἀνεκοίνωσε τὸ πρακτορεῖον εἰδήσεων «Τάξ», τὸ Σοβιετικὸν 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ ἐλέγχῃ πλήρως τοὺς Σοβιετικοὺς 'Οργανισμούς, οἱ ὅποιοι εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ναῦλων πλοῖα διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους καὶ θὰ ἡδύνατο ἐπομένως νὰ ἀπαγορεύσῃ την ναῦλωσιν πλοίων ἀνήκοντων εἰς χώρας αἱ ὄποιαι θὰ ἐλάμβανον μέτρα ἐνάντιον τῶν ρωσικῶν πλοίων. Θὰ ἡδύνατο ἀκόμη καὶ νὰ ἀκυρώσῃ ναῦλωσεις συμφωνθείσας μεταξὺ τῶν ὡς ἄνω 'Οργανισμῶν καὶ ξένων ἐταιριῶν.

'Η ἐπὶ τῶν ἀπειλητικῶν αὐτῶν ἀνακοινώσεων ἀντίδρασις ὑπῆρξεν, ἐμέρους τούλαχιστον τῶν Βρεταννῶν, ιδιαίτερως καθυστηχαστική. Διότι τόσον οἱ κυβερνητικοί, ὅσον καὶ οἱ ἐφοπλιστικοί κύκλοι τῆς Μεγ. Βρεταννίας ἔχουν τὴν γνώμην ὅτι τοιαῦτα ἀν-

τίμετρα θὰ ησαν περισσότερον ἐπιζήμια διὰ τὴν Ρωσίαν παρὰ διὰ τὰς χώρας πρὸς τὰς ὁποίας θὰ ἐστρέφοντο. Διὰ τὸν ἀπλούν λόγον, ὅτι αἱ ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως ναῦλωσεις δυτικῶν πλοίων ἀναφέρονται κυρίως εἰς φορτηγά πλοία διὰ τὴν μεταφοράν στητηρῶν δυνάμεις διεθνῶν συμφωνιῶν καὶ ὅτι οἱ Σοβ. 'Οργανισμοὶ κάμνουν τὴν συνετωτέραν δυνατήν χρήσιν τῶν ναῦλωσεων αὐτῶν, διὰ νὰ συμπληρώσουν τὸν στόλον τῶν μὲ τὴν μικροτέραν δυνατήν διάπονην. 'Εσν, ἐπομένως, ληφθούν περιοριστικά μέτρα, οἷα τὰ ἀπειληθέντα, τὰ ἀποτέλεσμα θὰ είναι ν' αὔξησθον οἱ ναῦλοι τῶν σοβ. ναῦλωσεων. Πράγμα τὸ ὅποιον δὲν είναι, δεδομένου, δυνάτων νὰ ἐπιθυμῇ ἡ Σοβιετική 'Ενώσεως.

τονίζει ἡ 'Ἐπιθεώρησις. 'Η Αμερικανικὴ Ναυτιλία δὲν ἐπλήγη ἀπὸ τὴν κρίσιν ὅσον αἱ Ναυτιλίαι πολλῶν ὄλλων χωρῶν. 'Ο προστατευτισμὸς εἶναι δυνατὸν νὰ μεταβληθῇ εἰς ὅπλον ἐναντίον τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, οὐχὶ ὅμως ἐναντίον τῆς κρίσεως.

Ο γερουσιαστής Μώρφου ἐδήλωσεν ὅτι ὁ ὑπὸ ἀριθμ. ἔνα ἔχθρος τῶν 'Αμερικανῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι ἡ Σοβιετικὴ Ναυτιλία. 'Η Αμερικανικὴ Διοίκησις Ναυτιλίας προβλέπει ὅτι ὁ ρωσικὸς πλοῖον θὰ λάβῃ μερίδιον 6.6% τῶν ἀμερικανικῶν μεταφορῶν. Αἱ βλέψεις τῶν Σοβιετικῶν, ἐδήλωσεν ὁ Μώρφος, εἶναι «πολιτικά, στρατιωτικά καὶ οἰκονομικά».

Τὸ Αμερικανικὸν Κογκρέσον, ὑπογραμμίζει ἡ 'Ἐπιθεώρησις, ισχυρίζεται ὅτι γνωρίζει τὰ σοβιετικά σχέδια καλύτερον ἀπὸ τοὺς ιδίους τοὺς Σοβιετικούς. 'Ο 'Υπουργὸς Ναυτίλιας Γκουζένκο ἔχει δηλώσει εἰς πάσαν εὐκαιρίαν, ὅτι ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς μεταφοράς μεταξὺ τρίτων χωρῶν δὲν ἔχει τόσην σημασίαν διὰ τὸν Σοβ. 'Εμπορικὸν Στόλον. Αἱ σοβιετικαὶ μεταφοραὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀποτελοῦνται κατά τι ὀλίγωντερον τοῦ 14% τοῦ συνόλου τῶν μεταφορῶν τὰς ὁποίας ἔχασφαλίζει ἡ σοβιετικὴ σημαία καὶ οὐδὲν σχέδιον ὑπάρχει διὰ τὴν αὔξησην τοῦ ποσοστοῦ τούτου.

Κατὰ τοὺς ἀφίμους τῆς Αμερικανικῆς Διοίκησεως ἡ συμμετοχὴ τῶν σοβιετικῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν εἰς τὰς ἀμερικανικὰς γραμμὰς ἡτο 2.8% διὰ τὸ 1978 καὶ δὲν ηὔξηθη. Τὸ ίδιον ὅμως δύναται νὰ λεχθῇ διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ΗΠΑ ἀπό τὰ σημαῖας Σιγκαπούρης, Λιβερίας καὶ Παναμᾶ.

Καὶ ἡ 'Ἐπιθεώρησις τερματίζει τὸ ἄρθρον της τονίζουσα ἐν συμπεράσματι, διὰ ὁ γερουσιαστής Μώρφος δὲν ἀνησυχεῖ διὰ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν σημαῖων τούτων, ἀποδέχεται σιωπηρῶς τὸ ναῦλολόγιον τὸ ὅποιον

ΡΩΣΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΔΙΑΜΑΧΗ

'Η Σοβιετικὴ Ναυτιλία. 'Ἐπιθεώρησις «Βόντιονι Τράνσορπτ» σχολίζει εἰρωνικῶς τὸν νόμον τῶν ΗΠΑ, διά της ἔξουσιοτείτη τὴν Αμερικανικὴν Ναυτιλίακην 'Επιτροπήν νὰ διακοψῇ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ναῦλολογίου τὸ ὅποιον ἐφαρμόζουν αἱ κρατικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι διὰ τὰς σχέσεις μεταφορῶν μεταξὺ τῶν ΗΠΑ καὶ ὅλων χωρῶν, διὰ τὸ ναῦλολόγιον τοῦτο έναντιον τοῦ ὅρθου καὶ δικαίου. Πολλαὶ χώραι αἵτινες εὑρίσκονται εἰς τὴν δόδον τῆς ἀναπτύξεως, ὡς καὶ τινες καπιταλιστικαὶ χώραι, ὑποστηρίζει ἡ ὡς ἄνω 'Ἐπιθεώρησις, υἱοθέτησαν μίαν φόρμουλαν κυβερνητικῆς ιδιοκτησίας ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ οὐδὲν μέτρον ἀλλήλης ποτὲ ὑπὸ τῆς 'Ομοσπονδιακῆς Ναυτιλίακης 'Επιτροπῆς παρὰ μόνον ἔναντιον τῆς Σοβ. 'Ενώσεως. 'Ο νόμος οὗτος, ὑπογεγραμμένος ἀπὸ τὸν Πρ. Κάρτερ, εἶναι δυνατόν νὰ χρησιμοποιηθῇ μὲ δύο πολιτικὰ κρίτηρια κυρίων. Πρόκειται περὶ νόμου προστατευτισμοῦ, τὸν ὅποιον καλά θὰ ἔκαμνον αἱ ΗΠΑ νὰ μὴ χρησιμοποιοῦν.

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



έφαρμόδουν άκομη και ὅταν ὁ ναῦλος είναι κατόπιν τοῦ σοβιετικοῦ πλοίου. Είναι φανέρων ότι δὲν πρόκειται περὶ προβλήματος καθαρῶν ναύλων, ἀλλὰ περὶ πολιτικοῦ προβλήματος καὶ ὁ Νόμος τῶν ΗΠΑ περὶ ἐλέγχου τοῦ ἐφαρμοζομένου ναυλολογίου ἀπὸ τάς κρατικάς ἑταῖριστος στρέφεται εὐθέως ἐναντίον τῆς σημαίας τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως.

ΤΑ «ΛΙΠΕΡΣ»

Ο ὄρος «Λίπερς» προερχόμενος ἐκ τοῦ συγκερασμοῦ τῶν γνωστῶν τύπων πλοίων λαίνερς καὶ τράμπις, είχεν ἐπινοηθῆνες τῆς Ιαπωνίας, διὰ νὰ προσδιορίσῃ τὰ ἀπὸ τοῦ 1973 καὶ ἐντεύθεν ναυπηγούμενα φορτηγά σκάφη τὰ ὅποια, ἀντικαθιστῶντα τὰ «κνεολίμπερτς», θ' ἀπέτελουν τὸ συμβατικὸν φορτηγὸν πλοίον τοῦ μέλλοντος. Ως γνωστόν, ἡσαν σκάφη πολυδάπανα τῶν 18.000 τόν. d.w., δυνάμενα νὰ δεχθούν ἐμπορευματοκιβώτια, χύδην φορτία καὶ γενικά ἐμπορεύματα.

Ἡ ἐκμετάλλευσίς των ἐνετοπίσθη κυρίως εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Περσικοῦ, τῆς Νοτίου Αφρικῆς καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς, Ἀλλ' αἱ διὰ πλοίων-κοντεύνερς μεταφοραὶ ἀνεπτύχθησαν πολὺ ταχύτερον τοῦ προβλεφθέντος καὶ ἡ εἰσβολὴ ἀστάντερς εἰς τὰς ἐν λόγῳ γραμμὰς ἡνάγκασαν τοὺς Ιάπωνας νὰ χρησιμοποιήσουν καὶ εἰς τὰς γραμμὰς αὐτὰς πλοία-κοντεύνερς.

Τί θ' ἀπογίνουν ὅμως τὰ «λίπερς»; Ἀφοῦ εἶς ἀριθμὸς ἔξ αὐτῶν ἐναυλώθη εἰς ἔνους, ἔγινε προσπάθεια αύξησεως τῆς εἰς ἐμπορευματοκιβώτια χωρητικότητάς των, ἀλλὰ ἀπεδείχθη ὅτι καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν 700 κιβωτίων εἰς τὸν ὅποιον ἔβασαν, ἥτο ἀνεπαρκῆς διὰ τὴν ἀποδοτικήν ἐκμετάλλευσιν των. Καὶ δὲν ἐγκατελείφθη μὲν πᾶσα προσπάθεια χρησιμοποιήσεως των εἰς συγκεριμένας εἰδικὰς μεταφορικὰς περιστάσεις, ἀλλὰ γενικῶς πιστεύεται ὅτι συνιστοῦν σήμερον, ἐν δυσδάστακτον βάρος διὰ τὸν ιαπωνικὸν ἐφοπλισμόν.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Εἰς τὸ περιοδικὸν «Μότορσιπ» δημοσιεύε-

ται εἰδικὸς πίνακας τοῦ «Σάλβατς Ἀσσοσιέτσ» ἀναφερόμενος εἰς τὸ ἐπισκευαστικὸν κόστος ἀνὰ τὰς διαφόρους περιοχὰς τῆς Υδρογείου.

Μὲ δύσιν 100 μονάδες τὸν μέσον ὄρον τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κόστους εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν —ητὶς ἐμφανίζεται ὡς ἡ εὐθυνοτέρα χώρα τῆς Εὐρώπης, ἔξαιρεσε τῆς Ἰταλίας (98)— τὸ κόστος εἰς τὴν Ολλανδίαν είναι 123, εἰς τὸ Βέλγιον 136, τὸν Δυτ. Γερμανίαν 148, τὴν Γαλλίαν 137 καὶ τὴν Μάλταν 107. Ἡ Ἐλλὰς ἐμφανίζεται εἰς τὸ μέσον, περίπου, τοῦ πίνακος, μὲ κόστος 118.

Εἰς τὰς Ἰνδονέας Πολιτείας ὁ μέσος ὄρος τῆς ὄντα, ἀκτῆς είναι 204 καὶ τῆς δυτ. ὀκτῆς 193. Εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου 226 —τὸ υψηλότερον ἐπισκευαστικὸν κόστος εἰς τὸν Κόσμον.

Ἡ περιοχὴ τῆς Ἀπωλετοῦ, ἔξαιρεσε τῆς Ἰαπωνίας, ὃντος ὡς μέσος ὄρος τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κόστους είναι 139 μονάδες, ἐμφανίζεται ὡς ἡ εὐθυνοτέρα — 60 εἰς τὴν Σιγκαπούρην, 68 εἰς τὸ Χόγκ Κόνγκ καὶ 57 εἰς τὸ Ταϊβάν. Εἰς τοὺς λιμένας τῆς Νοτίου Αφρικῆς, Ντώρμπαν καὶ Κέιπ Τάουν, τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν ἀντιστοιχεῖ εἰς 80 καὶ 79 μονάδας ἀντιστοίχων.

Ο ΠΡΟΒΛΗΣ ΤΗΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

Τὸν προβλῆτα τῆς Δραπετσώνας χρησιμοποιοῦν ἀπὸ διετίας καὶ πλέον σκάφη τελούντα ὑπὸ παροπλισμὸν. Ἡ τακτικὴ αὕτη ἐμποδίζει τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ προβλήτος τούτου ἀπὸ σκάφη, ἀτίνα καταπλέουν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς δι' ἐπισκευῆς. Δὲν ἀμφιβάλλομεν ὅτι καὶ οἱ ἀρμόδιοι θὰ ἀντιλαμβάνωνται ὅτι ἡ τοιαύτη χρησιμοποίησις είναι οὐχί μόνον ἐντελῶς ἀσύμφορος, ἀλλὰ καὶ παρακαλεῖ τὸ ὅλον κύκλωμα τῆς προσελκύσεως σκαφῶν εἰς Πειραιά διὰ τὰς ἐπισκευάς των, σπερ φρονούμενος ὅτι ἔχει βαρύτατον ἀντίκτυπον εἰς τὴν συναλλαγματικὴν πολιτικὴν τῆς χώρας, διότι διὰ τῆς ἀκολουθουμένης τακτικῆς τοῦ «διετούς πάρκη» ἐκδιώκομεν πελατείαν καὶ χάνομεν πολύτιμον συναλλαγμα.

Οἱ ἀρμόδιοι, λοιπόν, ἐπὶ θεμάτων λιμένος, θὰ πρέπει νὰ ἀναθεωρήσουν τὰς ἀπόψεις των διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ προ-

βλήτος. Θέσεις πλοίων διὰ παροπλισμὸν ὑπάρχουν ὀρκεταῖ. Ο προβλήτης νὰ δοθῇ εἰς τὸν συμφέροντα καὶ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν προορισμὸν του, διότι διὰ τῆς ἀκολουθουμένης πολιτικῆς μεταβολῆς παροπλισμένων σκαφῶν.

ΤΑ ΝΕΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Ἡ προετοιμασία ἐπαναλειτουργίας τοῦ Νεαρίου Σύρου ὑπὸ τὴν νέαν Δικτυού ἡρχίσεν. Ὁς πληροφορούμεθα, χιλιάδες αἰτήσεις προσλήψεως ὑπεβλήθησαν. "Οπως είναι γνωστόν, κατὰ τὴν πρώτην φάσιν τῆς ἐπαναλειτουργίας οἱ ἀπασχοληθσόμενοι θά ἀνέλθουν εἰς 450 - 500 καὶ μὲ τὴν πρόσδοσον τῶν ἐργασιῶν προβλέπεται ἡ προσλήψις ἔτερων 400. "Ηδη προσελήφθησαν 80, οἵτινες ἀποτελοῦν τὴν ἐμπροσθιφυλακὴν καὶ τὸ ἔναυσμα διὰ τὴν ἐπανάληψιν τῆς ἐργασίας.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὡς πληροφορούμεθα, τὸ καρνέ τῶν αἰτουμένων ἐπισκευῶν πληρούται καὶ προβλέπεται ὅτι οἱ προσεχεῖς μῆνες Μάιος καὶ Ιούνιος θὰ είναι μῆνες πλήρους ἀπασχολήσεως.

Ἐπιφυλάξεις τινάς, θεβαίως, δέον νὰ διατηρούμεν, λόγῳ τῆς διαγραφούμενης διεθνούς καταστάσεως καὶ τῶν ἐπιπτώσεων ταύτης ἐπὶ τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος, κλάδος τῆς ὡποίας είναι αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ καὶ ἡ Ναυτιλία. Πλήρεις ἐπίζημον ὅτι καὶ ἡ διαφανεῖσα εἰς τὸν διεθνῆ ὄριζοντα καταιγίς θὰ παρέλθῃ. Ἡ ισορροπία τοῦ τρόμου δὲν θὰ ἀνατραπῇ καὶ τὰ ἐπανέλθωμεν ταχέως εἰς τὴν σταθερότητα, ὅπότε καὶ τὸ μέλλον τοῦ Νεαρίου Σύρου διαγράφεται εύοίων.

Τρεῖς ἀπὸ τοὺς διευθυντὰς τῆς A & P Appleseed συμμετέχουν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Νεαρίου Σύρου, τὸ ὅποιον ἐπανήρχισε τὰς ἐργασίας τοῦ τὴν 26ην Φεβρουαρίου. Είναι οἱ κ.κ. Πήτερ Νάς, "Αντονού Μάκεζου καὶ Θόρστεν "Αντερσον.

Ο κ. Μάκεζου είναι πρώην δικτυού τῶν ναυπηγείων Σμίθ Νόρθ Νόρθ Σήλντς, πρόεδρος τῆς Σουν Χάντερ Σιπρέπερ Ντι-βίζιον καὶ δικτυού τῆς Νόρθ Ήστ Κόστ Σιπ-ρητέαρερ. Ο κ. κ. "Αντερσον, διστις θὰ παραμένει εἰς Σύρον ὡς γεν. δικτυού, είναι ό ανθρωπος διστις ἐδημιούργησε τὰ ναυπηγεία ΛΙΣΝΑΒΕ.

ΑΔΙΚΟΣ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ

Ως γνωστὸν τὸ ὑπουργείον Παιδείας ἐπιχοργεῖ ἐμμέσως τὰς ιδιωτικὰς τεχνικὰς σχολάς διὰ τῆς μερικῆς ἐπιδότησεως τῶν ἐπιμελῶν μαθητῶν ἐκάστης τάξεως, τῶν ὅποιων μέρος τῶν διδάκτων καταβάλλει τὸ Δημόσιον. Τούτο ἵσχε καὶ διὰ τὰς ναυτικὰς σχολάς, ἐφ' ὅσον ὑπήγοντο εἰς τὸ ὑπουργείον Παιδείας. 'ΑΦ' ἡς ὅμως ὑπήχθησαν ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἡ ἐπιχοργήσις ἐσταμάτησε καὶ διὰ τὸ σχολικὸν ἔτος 1977 - 78 οἱ μαθηταὶ τῶν ναυτικῶν σχολῶν ἔμειναν χωρὶς ἐνίσχυσιν. Τὸ παράδοξον είναι, ὅτι ἡ ἐπιδότησις δὲν ἀνεστάλη δι' οὐσιαστικῶν τινα λόγον, ἀλλὰ διότι τυπικῶς δὲν ἐγένετο ἡ μεταφορά τῶν οἰκείων πιστώσεων εἰς τὸν Δημόσιον Προϋπολογισμόν.

Δικαίως, λοιπόν, παραπονοῦνται αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ διὰ τὴν ἄδικον αὐτὴν μεταχείρισιν. Διότι ἡ εἰς βάρος τῶν μαθητῶν τῶν διάκρισης γίνεται εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν ἡ προσέλκυσις νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ὀποτελεῖ ἀνάγκην πανταχόθεν ἐπισημανούμενην.

ΜΕ ΚΑΤΑΝΟΗΣΙΝ

Παραδεχόμεθα, θεβαίως, ὅτι ἡ πρώτη ἐφαρμογὴ τῶν νέων ἐκπαιδευτικῶν μέτρων ήτο φυσικὸν νὰ δημιουργήσῃ πολλὰ ζητήματα μεταβατικῆς μορφῆς. Διὰ τὰς ναυτι-

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

κας σχολάς, όμως, τὸ πράγμα κινδυνεύει νὰ καταστὴ χρόνιον.

"Ηδη ἐφέτος τελειώνουν οἱ μαθηταὶ τῶν παλαιῶν Γυμνασίων, οἱ ὅποιοι ἐτροφοδοτήσαν κατὸ τὸ προηγηθέντα ἔτη τὰς ιδιωτικὰς σχολὰς πλοιαρίχων καὶ ἀσύρματος. Ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ, ἐπομένως, ἔτους θὰ πρέπει νὰ λειτουργήσουν ὡς μέσαι σχολαὶ μὲ ἀποφοίτους τῶν νέων Γυμνασίων. Τὸ κακὸν εἶναι, ὅτι κατὰ τὸ τρέχον σχολικὸν ἔτος οὐδεὶς —η σχέδιον οὐδεῖς— ἀπόφοιτος νέου Γυμνασίου ἐνεφανίσθη διὰ νὰ ἐγγραφῇ εἰς τὰς σχολὰς ταῦτας.

Φρονοῦν, λοιπόν, οἱ φορεῖς τῆς ιδιωτικῆς ναυτικῆς ἑκπαίδευσεως, ὅτι η μόνη ὀπομένουσα λύσις είναι ἡ ἔνταξις των εἰς τὴν ἀνωτέραν βαθμίδα καὶ η λειτουργία των μὲ ἀποφοίτους τοῦ Λυκείου.

Τὸ θέμα χρήζει, ἀσφαλῶς, προσεκτικῆς μελέτης καὶ πλήρους κατανοήσεως. Δεδομένου ὅτι ἡ συμβολὴ τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῶν στελεχῶν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δὲν είναι δυνατὸν οὔτε νὰ ἀγνοηθῇ οὔτε νὰ ἀμφισητῇ.

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Φαίνεται ὅτι οὐδεὶς εἰς τὸν τόπον οὐτόν, οὔτε καὶ αὐτὸι οἱ ναυτεργάται, ἔχουν ἀντιληφθῆ τὴν ἔκτασιν καὶ τὸ μέγεθος τῆς κρίσεως τὴν ὅποιαν διέρχεται ἡ Ναυτιλία μας. "Ἀλλὰ δὲν ἔχειται ἡ διατυπωθεῖσα, ἀπὸ τοὺς ἑκπροσώπους τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT, ἀξίωσις ὥσπερ οὐδεῖθον αἱ ἐπιβαρύνσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας, οἵτινες ζητοῦν διευκολύνσεις διὰ τὴν ρύθμισιν ὑποχρεώσεων τῶν πρὸς τὸ "Ιδρυμα.

"Υπὸ τὰς παρούσας στιγμὰς ὅχι ἀπλῶς δὲν πρέπει νὰ ἐπιβληθῇ οἰαδῆποτε ἐπιβάρυνσις ἀλλά, ἀντιθέτως, δέον νὰ ληφθοῦν περισσότερα μέτρα διευκολύνσεως τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὥσπερ ἀλλωτε γίνεται εἰς τὰς λοιπὰς ναυτιλιακὰς χώρας. "Ἀλλὰ ἐπειδὴ εἰς τὴν Ἑλλάδα δὲν ἡμποροῦν νὰ παρασχεθοῦν ἀπὸ τὸ Κράτος αἱ διευκολύνσεις ποὺ παρέχονται εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀλλων χωρῶν ἀπὸ τὰς Κυβερνήσεις των, η μόνη λύσις είναι ἡ παροχὴ διευκολύνσεων ἀπὸ τὸ NAT, τοῦ ὅποιου, ἀλλωτε, οἱ ἐφοπλισταὶ είναι ἀπὸ τοὺς κυρίους στυλοβάτας.

Καθ' ἡμᾶς, η μόνη ρύθμισις, η ὅποια θὰ ἔχει πρετερούσε σήμερον τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ καὶ αὐτὸν τούτου τοῦ NAT, είναι ἡ παγοποίησις τῶν ψιφισταμένων (κατὰ τὴν στιγμὴν αὐτῆν) ὀφειλῶν ἐπὶ ἔνα συγκεκριμένον χρονικὸν διάστημα καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ ἔξοφλησις τῶν ὀφειλομένων διὰ μηνιαίων δόσεων καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, φυσικά, ὅτι οἱ διευκολυνόμενοι ἐφοπλισταὶ θὰ παρέχουν εἰς τὸ NAT τὴν προσωπικὴν ἐγγύησιν των, χωρὶς τούτο, δεβαίως, νὰ σημαίνῃ ὅτι θὰ ἐδημιουργούντο πρόσθετοι δαπάναι. Φυσικά τὸ μέτρον διὰ νὰ ἀποδώσῃ πρέπει νὰ συνδυασθῇ μὲ ἄμεσον ἀντικατάστασιν τῶν ναυτολόγων τῶν διευκολυνόμενών πλοίων καὶ μὲ τὴν ἀνάληψην ρητῆς ὑποχρεώσεως ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων, ὅτι τὰ οὕτα ἀνονεούμενα ναυτολόγια θὰ ἔξοφλησται ἀκριβῶς εἰς τὸ ἔξαμνον, ἀλλως δὲν θὰ ισχύῃ περαιτέρω τὸ καθεστὼς τῆς παρασχεδείσης διευκολύνσεως καὶ θὰ ἀξιούται ἡ ἄμεσος καταβολὴ τοῦ συνόλου τῶν ὀφειλομένων. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ, πέραν τῆς γενικώτερας ἔχει πρετερήσεως καὶ διευκολύνσεως τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ καθιερωθῇ ἔφεξης καὶ τὸ ναυτολόγιον ἔξαμνου διαρκεῖας, τὸ ὅποιον ἔχει

προταθῆ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν καὶ εἰναι δέδαιον, ὅτι θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ὁμαλοποίησιν τοῦ κυκλώματος ἀνοίγματος, κλεισμάτος, ἀποστολῆς καὶ ἐκκαθαρίσεως τῶν ναυτολογίων.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

"Η Ἱαπωνικὴ Κυβερνητικὴς ἐνέκρινεν ἔνα τριετοῦ διαρκείας πρόγραμμα ἐπιδοτήσεως τῶν ἐπιτοκίων, ὡστε νὰ διευκολύνθῃ ἡ ἀγορὰ νέων πλοίων ἀπὸ τοὺς Ἱαπωνικὲς ἐποπλιστὰς διὰ νὰ ἀποκατασταθῇ ἡ μειωθεῖσα διεθνής συναγωνιστικότης τῆς Ἱαπωνικῆς Ναυτιλίας καὶ παραλλήλως νὰ ἐνισχυθῇ ἡ ἔξασθενημένη Ἱαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία. Παρόμοια μέτρα λαμβάνονται καὶ εἰς εἰς ἑτέρας ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακὰς χώρας, ἔκτος, φυσικά, τῆς Ἑλλάδος, λόγω τῆς ἀδυναμίας τοῦ Κράτους νὰ ἔρχηται διότι ἡ ἀνάλογα προγράμματα, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐλλείψεως προσαρμοστικότηος εἰς τὰς δημιουργούμενος νέας συνθήκας.

"Ἀκριβῶς αὐτὴ η ἐλλειψις προσαρμοστικότηος τῆς κρατικῆς μηχανῆς καὶ οἷς ἡ ἕχομεν ὑπογραμμίσει καὶ ἀλλοτε, τὴν ἐφαρμογὴν καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐνὸς προγράμματος τὸ ὅποιον, χωρὶς νὰ ἐπιφέρῃ καυμάτων ἐπιβάρυνσιν, ἀντιθέτως θὰ ὀδηγούσεν εἰς τὴν ἀνανέωσιν σημαντικοῦ τμήματος τοῦ στόλου τῶν μικρῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν. Καὶ ἐπὶ πλέον θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ὑπάρξῃ, πρώτον, ἀπασχόλησης διὰ τὴν φθίνουσαν συνεχῶν μικρομεσαίων ναυπηγικῆς βιομηχανίαν, δεύτερον, εἰσροὴ συναλλαγματικῶν ἑσδόδων τὰ ὅποια σήμερον ἔχουνται καὶ, τρίτον, εἰσπραξὶς ἑσδόδων εἰς δραχμάς ἐκ τῆς παραγωγικῆς δραστηριότηος τῶν ναυπηγικῶν μονάδων καὶ σειράς ἀλλων παραγωγικῶν κλάδων. "Ἀλλὰ η ἀνανέωσις αὐτὴ παρεμποδίζεται ἀπὸ τὴν ἐμμονὴν εἰς ἀποφάσεις ληφθεῖσας ὑπὸ ἄλλας πειρατήσεις. Συγκεκριμένως, ἀπὸ πολλὰς πλευράς ὑπάρχουν συνεχεῖς προτάσεις διὰ τὴν ἀγορὰν μικρῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν καὶ εἰς τιμὰς λίαν ἱκανοποιητικάς, αἱ ὅποιαι, σύμως, δὲν ὀλοποιούνται, διότι τὸ "Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἀπορρίπτει τὰς αἰτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν νὰ δρομολογήσουν εἰς τὴν σύτην γραμμὴν τὰ σκάφη τὰ ὅποια θὰ ναυπηγήσουν εἰς ἐλληνικά ναυτηγεία διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἐπιποιουμένων. Σημειούνται ὅτι τὰ σκάφη τὰ ὅποια ζητοῦνται πρὸς ἀγορὰν εἰναι ηδη ἡλικίας 15 - 20 ἔτῶν καὶ συνεπώς η ναυπηγησις νέων σκαφών, κατὰ τὰ ἀνατέρω, θὰ δόσηση εἰς τὴν ριζικὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου τῶν μικρῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν, σχημάτων ἀπὸ τὸ τίμημα ἀπὸ τὴν ἐκποίησιν τοῦ σκάφους, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ πλέον ποσὸ διὰ τὴν ναυπηγησιν νέων σκαφῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα.

ΤΟ ΚΑΤΩΤΑΤΟΝ ΟΡΙΟΝ

"Ο "Υπουργὸς Συντονισμοῦ κ. Κ. Μητσοτάκης ἀπέδειχθη αἴτημα τῶν ὄργανων τῶν συνταξιούχων, σπως ἡ τελευταία αὐτῆς τῆς παρασχεδείσης διευκολύνσεως καὶ θὰ ἀξιούται ἡ ἄμεσος καταβολὴ τοῦ συνόλου τῶν ὀφειλομένων. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ, πέραν τῆς γενικώτερας ἔχει πρετερήσεως καὶ διευκολύνσεως τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ καθιερωθῇ ἔφεξης καὶ τὸ ναυτολόγιον ἔξαμνου διαρκεῖας, τὸ ὅποιον ἔχει

τῆς ἀπαιτουμένης νέας σχετικῆς κοινῆς ποφάσεως τῶν "Υπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας, διὰ τὴν ἀναδρομικὴν καταβολὴν καὶ τῆς ἐν λόγῳ αὐξήσεως.

"Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ δέον νὰ ἀναφερθῇ, ὅτι εἰς τὸ ἐπίτευγμα τῆς καταβολῆς τῶν ὑβρινῶν συντάξεων κατὰ τὸν λήξαντα μῆνα, συνέβαλον ὅλοι οἱ ὑπάλληλοι τῶν Διευθύνσεων Παροχῶν καὶ Μηχανογραφικῆς καὶ οἷς μόνι τῆς Διευθύνσεως Παροχῶν, ὡς ἀνεγράφη ἐκ παραδρομῆς εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος, καὶ συνεπώς εὐφρέσκεια πρέπει νὰ ἔκφρασθῇ καὶ πρὸς κάθε κατεύθυνσιν.

"Προχωρεῖ μὲ ταχύτατον ρυθμὸν ἡ ἐργασία διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ μηχανογραφικοῦ ὄρχεων τῶν συνταξιούχων. "Ηδη ἔχει γίνει ἡ ἐπεξεργασία 20.000 περίπου συνταξιοδοτικῶν φακέλλων, ἀναμένεται δὲ ὅτι ἡ ὅλη ἐργασία θὰ ἔχῃ περατωθῆ περὶ τὸ τέλος Μαρτίου, εὐθὺς δὲ ἀμέσως θὰ ἀρχίσῃ ἡ διαδικασία διὰ τὸν ἐπανυπολογισμὸν ὅλων τῶν συντάξεων θάσει τοῦ Ν. 792)78.

ΤΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΩΦΩΝΑ SSB

Γράφει τὸ "Φαίρπλαϊ": «"Οταν πρὸ ἐτῶν ὁ διεθνὴς κανονισμὸς περὶ ὑποχρεωτικῆς ἐγκαταστάσεως παροιτηλεφώνων μονοπλευρικῆς ζώνης (ssb) εἰς ἄπαντα τὰ πλοῖα ἀπὸ 500 μέχρι 1.600 τὸν γκρός καὶ τὰ ἐπιβατηγά ἀσχέτως μεγέθους, τὸ "Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐποιεύει νὰ ἐπεκτείνῃ τὸ μέτρον καὶ εἰς τὰ πλοῖα ἀπὸ 250 μέχρι 499 τὸν γκρός, αὐξήσαντα οὕτω σημαντικῶς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπηρεαζομένων ἀπὸ τὸ μέτρον σκαφῶν. Ἐν συνεχείᾳ προειδοποίησεν δὲ τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα θὰ έδει νὰ ἔρθονται σειράς με ssb, δεδομένου δὲτοῦ ἀπὸ τὸν πρότερον, τοῦ 1978 ἀπαντες οἱ ἀνά την "Υδρόγειον παράκτιοι σταθμοὶ θὰ ἔχρησιμοιούσιν μόνον πομποδέκτας τοῦ τύπου αὐτοῦ διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν των.

"Ἐν τούτῳ η κρίσιμος ἡμερομηνία παρῆθε καθὼς ἔνας τεράστιος ἀριθμὸς ἐλληνικῶν πλοίων δὲν εἶχε συμμορφωθῆ μὲ τὸν κανονισμόν, τὸ "Υπουργεῖον ἡγακάσθη νὰ δώσῃ παράτασιν ἔξι μηνῶν. Παρῆλθεν, σύμως, καὶ τὸ ἐξδημονὸν ἀνεύ οὐσιαστικῆς βελτιώσεως τῆς καταστάσεως καὶ τὸ "Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἐπεξεργάζεται τῷρα σχέδιον, θάσει τοῦ ὅποιού διεθνῆς κανονισμὸς θὰ ἐφαρμοσθῇ ὑπὸ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων δύν ἔτη μετά τὴν ἀναθεωρήσην του, ητοις ἀναμένεται νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν.

"Ἐλπίζεται, δηλαδή, δὲ τὰ ἐλληνικά πλοῖα θὰ έχουν συμμορφωθῆ πρὸς τὸ διεθνῆ κανονισμὸν τρία μόλις(!!) ἔτη μετά τὴν ἐφαρμογὴν του ὑπὸ τῶν ἀλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν. Πάλι καλά...

ΟΙ ΒΑΡΚΟΥΛΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΑ

Περίεργα πρόγραμμα συμβαίνουν εἰς τὸν τόπον αὐτὸν. "Ενῷ ἡ χώρα μας περιβάλλεται πανταχόθεν, σχεδόν, ἀπὸ τὸ ὑγρὸν στοιχείον, πόρα πολλοὶ "Ελληνες πνίγονται κάθε χρόνον ἐπειδὴ δὲν γνωρίζουν νά κολυμδοῦν. Βεβαίως, τὰ τελευταία χρόνια ὑπῆρξε μία στροφὴ πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ οἱ "Ελληνες ἥριχσιον νὰ ἀγαποῦν τὸ ὑγρὸν στοιχείον, μάλιστα ἀρκετοὶ ἀπέτησαν καὶ μικρὰ σκάφη καὶ ἔτοις ἐδέθησαν περισσότερον μὲ τὴν θάλασσαν. "Ηδη, σύμως, η στροφὴ αὐτὴ θὰ ἀνακοπῆ διότι οἱ σοφοὶ ἐγκέφαλοι τοῦ "Υπουργεῖον Οἰκονομικῶν ἐθεώρησαν δὲτοὶ η κατοχὴ ἐνὸς κρι-κράft μήκους πέντε μέτρων, τὸ ὅποιον ήτο προσιτώτατον καὶ εἰς τοὺς μισθοσυνηρήτους, ἀποτελεῖ τεκμήριον πολυτε-



SIGMA-SYMBOL OF PROTECTION

Sigma Coatings technology is providing specific protection - at Sea and Offshore - for the Marine Industries of the World.

57, Akti Miaouli, Piraeus. Telephone: 4525.631/2, 4531.143, 4531.145 - Telex: 21.2609 SIGM GR

λούν διαβιώσεως καὶ οἱ κάποιοι τῶν θά φορολογηθοῦν ἀγρίως, δι' ὁ καὶ σπεύδουν οἱ ἀνθρωποι νὰ τὰ ἐκποιήσουν «ὅσο - δο» διὰ νὰ ἀπολλαγοῦν τοὺς φορερούς τεκμηρίου... Καὶ ἔπειτα λέγομεν διὰ θέλομεν νὰ προσελκύσωμεν τοὺς "Ἐλληνας εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ἄλλα τινά, τὰ ὅποια πλέον μόνον γέλια προκαλοῦν.

TO AKTOPOLOI-KON

'Εντὸς δὲ λίγου ὁ Φεβρουάριος μᾶς ἔγκαται εἰπεῖ. Εἰσερχόμεθα εἰς τὸν Μάρτιον πράγματα τῆς Ἀνοίξεως. Τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας —ἄν δὲν ἔχῃ ἡδὴ καταστράσει— θὰ προγραμματίσῃ τὰς θερινάς ἀκτοπλοϊκάς γραμμάς.

Πιεύμα δικαιοσύνης θὰ πρέπει νὰ ἐπικράτησῃ δι' ἑκίνους οἵτινες κατὰ τοὺς χειμερινοὺς ἀγόνους μῆνας ἔχουν πράγματα τῶν θαλασσῶν συγκοινώναις. Εἰς τὸ πνεῦμα τοῦ δέοντος νὰ ἐπικράτησῃ καὶ ἡ ἔξοικον μῆσις καυσίμων, ἡ ἀποφυγὴ ἀσκότου καὶ ἐπιζημίου σπατάλης αὐτῶν. 'Ορθολογικὸς προγραμματισμὸς μὲ τὴν ἐμπειρίαν τῶν παρελθόντων ἔτῶν.

Ἡ ἐφετεινὴ τουριστικὴ κίνησις διαγράφεται μεγαλούτερα, τόσον ἔξωτερικοῦ ὅσσον καὶ ἔσωτερικοῦ τουρισμοῦ. Αἱ μεγάλαι καὶ ἀποδοτικαὶ γραμμαί, ὡς τῆς Κρήτης καὶ τῶν δύο μεγαλονήσων τοῦ Βορ. Αἴγαίου, εἶναι ἔξησθαλισμέναι ἀπό πάστης πλευρᾶς. 'Απομένουν αἱ Κυκλαδεῖς, ἡ Δωδεκάνησος καὶ ἡ Σάμος. 'Εντὸς τοῦ τριπτύχου τούτου τὰ κινηθῆ ἡ διαδικασία κατανομῆς τῶν γραμμῶν.

Καὶ ἐδόν καλεῖται ἡ ἀρμοδία 'Υπηρεσίας τοῦ YEN νὰ ἐπιδείξῃ δόλας τῆς τὰς ἰκανότητας, ὥστε νὰ μὴν ὑπάρχουν οὕτε ἀδικίαι οὔτε σπατάλη καυσίμων. Συνδυασμὸς λογικῆς καὶ σημειρινῶν δεδομένων θὰ είναι ἡ χρυσή τοῦ.

ΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΟΥ N.A.T.

Ἡ ἀπεργία τῶν διανομέων τῶν ΕΛΤΑ εἰχε τὰς ἐπιπτώσεις τῆς καὶ ἐπὶ τῶν ὑπαλλήλων τοῦ NAT. Πλείσται δοσαι ἀποσταλεῖσαι ταχυδρομικῶς ἀποδείξεις ἀποδοχῶν τῶν συνταξιούχων διὰ τὴν ἐπισύναψιν τῶν εἰς τὰς δη-

λώσεις εἰσοδήματος οἰκονομικοῦ ἔτους 1978 ἔχουν ἀπολεσθῆ ἡ καταπλακωθῆ ἀπό τὸν ὄγκο τῶν ἐπιστολῶν αἵτινες ἀναιμένουν τὴν λήξιν τῆς ἀπεργίας ἵνα διανεμηθοῦν.

Πρὸ τῆς τοιαύτης ὁδυνηρᾶς καταστάσεως οἱ συνταξιούχοι κατέφυγον εἰς τὴν ἀρμοδίαν 'Υπηρεσίαν τοῦ NAT, ἵνα ἐπιτύχουν ἀντίγραφον τῆς δεβαίωσεως. 'Η τοιαύτη λύσις, ὡς ἦτο ἐπόμενον, προσέθεται ἐπίπονον καὶ ἔξοντα τοικήν ἔργασίσιν εἰς τὸ ἀρμόδιον Τμῆμα, τὸ ὅποιον λίαν φιλοφρόνως παρέσχε πάσαν ἔχυπρητησιν εἰς τοὺς ἀπομάχους.

Τὴν ἀξιοχρήσειν ταύτην φιλαλητήν τῶν ὑπαλλήλων ἴδιαιτέρως σημειούμενεν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῶν ὑπαλλήλων, οἵτινες κυριολεκτικῶς ἀναλίσκονται ὑπὸ συνθήκας ὅχι καὶ τὸ σον εύχαριστους, ἵνα διευκολύνουν τὴν κατάστασιν.

ΤΙ ΑΚΡΙΒΩΣ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ;

Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Συνταξιούχων Μηχανικῶν καὶ 'Ασυρματιστῶν Ε.Ν. κατὰ τὴν ἐπέτησίαν αὐτοῦ Συνέλευσιν υιοθέτησε πρότασιν μέλους του, διπλάσια τὴν 1ην καὶ 15ην ἐκάστου μηνὸς συνέρχωνται εἰς σύνκεψιν τὰ μέλη αὐτοῦ πρὸς οὐχίτην διαφόρων προβλημάτων, ἀτινα ἀφοροῦν αὐτοὺς καὶ λαμβάνωνται αἱ ἀνάλογοι ἀποφάσεις. 'Η πρότασις ἔλαβε σάρκος καὶ ὅστα. Κατὰ τὴν δευτέρην σύνκεψιν εὑρέως συνεζητήθη τὸ θέμα ὑγείας, ὥσπερ εἶναι ὁξύτερον διὰ τοὺς προχωρημένης ἡλικίας συνταξιούχους. Πολλοί διμιῆται ἔξεργασσαν παράπονα διὰ τὴν τακτικὴν τοῦ Οίκου Ναύτου Πειραιῶν, διτης φαίνεται ὅτι εἰς τινα σημεία χωλαίνει καὶ ταλαιπωρεῖ τοὺς προστατευόμενους Ιατρικῶς καὶ νοσοκομειακῶς.

Ορισμένοι διεθνεῖς —κυρίως κάποιοι 'Αθηνῶν— ἔξεργασσαν, ἀντιθέτως, τὴν ἰκανοποίησίν των διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ Παραρτήματος τοῦ Οίκου Ναύτου 'Αθηνῶν.

Γεγονός δεδομένος εἶναι, ὅτι οἱ ἡσοφαλισμένοι τοῦ Ο.Ν. Πειραιῶν εἶναι πολυαριθμότεροι εκείνων τῶν 'Αθηνῶν, πλὴν ἡ διαφορὰ μεταχειρίσεως εἶναι τεραστία.

Ἡ στήλη αὐτῆς θὰ ἐπεθύμει νὰ ἔχῃ μιαν ἔξηγησιν τοῦ φαινούμενου τούτου, διότι εἶναι ἀκατανόητον νὰ ὑπάρχουν εἰς τὸν αὐτὸν 'Οργανισμὸν δύο «μέτρα καὶ δύο σπαθιμά».

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Είναι τόσον ὁδυνηρὸν τὸ θέμα τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἀλλὰ καὶ τόσον πολύπλοκον, ὥστε οὔτε κενολογήματα νὰ ἐπιδέχεται οὔτε αὐτοσχεδιασμούς.

Μοιραίως δύμας καὶ δικαίως προκαλεῖ τὴν κοινὴν γνώμην καὶ κατ' ἀνάγκην ἀπολῆγει εἰς τὴν ἀναζήτησιν εύθυνων καὶ ὑπευθύνων. Καὶ ἐπειδὴ ἡ ἔξακριδωσις τῶν αἵτινων καὶ τῶν εύθυνων ἐνὸς θαλασσίου ἀτυχήματος ἀποτελεῖ δυσχερεστάτους καὶ διὰ τοὺς πλέον εἰδίκους πρόβλημα, τὸ φάσμα τῆς κριτικῆς, καθὼν ἐν εἴδει ριπιδίου ἀπλούται ἀνευθύνως, δὲν ἀφίνει τίποτε σχέδιον ἐκτὸς τοῦ ἐπιτιμητικοῦ ἐλέγχου. Καὶ ὅπως ἀποδεικύεται ἀπό προχειρον ταχιδολόγησιν ὑποδείξεων, πταίσουν σχέδιον ὅλα : ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις, οἱ κανονισμοὶ ἀσφαλείας, ἡ κατασκευὴ τοῦ σκάφους, τὰ σωστίδια μέσα, ὁ θάνατος τῆς ναυτικῆς παραδόσεως, ἡ Ἑλλειψις ψυχραίμιας, ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου παρουσία τῆς οἰκογενείας, τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ νεαρά ἡλικία τοῦ πλοιάρχου, ἡ Ἑλλειψις σκαφάνδρων, ἡ Σχολὴ τῆς 'Υδρας, οἱ ἐφοπλισταί, ἡ ταχεῖα ἔξελιξις καὶ οἱ... ἀνθυπασπισταὶ τοῦ Λιμενικοῦ.

Είναι γνωστόν, δεδομένης, ὅτι σπανίως ὠρισμένον γεγονός προέρχεται ἐκ μοναδικῆς αἵτιας. 'Η δε ἀξιολόγησις τῶν πολλῶν συνεργησάτων αἵτιων ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον πολλῶν καὶ περιφήμων θεωριῶν περὶ τῆς ἀγυπτέρας, τῆς προσφόρου ἢ τῆς προεξούσης αἵτιας.

Τὸ θέμα μας, λοιπόν, εἶναι νὰ μὴ πελαγοδρομήσωμεν εἰς τὰς θεωρίας καὶ ἀφήσωμεν ἔξω τὸν κύριον ἐνοχον. Διότι τότε θὰ κατοδικασθόμενοι οἱ κριταί. *Judex damnatur cum nocens absolvitur*, ἔλεγον οἱ Ρωμαῖοι. "Οπερ σημαίνει, ὅτι ὅταν ἀδωδύται εἰς ἔνοχος καταδίκαζεται εἰς δικαστής.

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,
METRO MANILA, PHILIPPINES,
TELEPHONES : 977051/4 (24 HOURS) 990991
AOH : 990564, 593121

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

CABLES : ELGRECO, MANILA

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

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

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

 **el GRECO**
SHIPPING ENTERPRISES

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατά το παρελθόν έτος, οι έφοπλισται του Χόγκ Κόργασαν δεξαμενόπλοια και μικτά 4 περίου 4 έκατ. τόν. d.w., κυρίως από τους Σκανδιναβούς, ένων οι Κινέζοι ήσαν σοδαροί άγορασται μεγάλων μπάλκ κάρριερ, παρά τους περιορισμούς βυθίσματος εἰς τους κινεζικούς λιμένας. Οι τελευταίοι ήγόρασαν, έπισης, περίου 40 μπάλκ κάρριερ κάτω των 50.000 τόν. d.w. και έπειτα 40 λάινερς και τουήτεκερς, ως έτι το πλεύστον ναυπηγήθεντα μετά το 1970.

* * *

'Αφού έπι τίνα χρόνον ήπειλησαν την έξαφάνισην του συμβατικού λάινερ άπό την περιοχήν της Μέσης Ανατολής, οι πλοιοκτήται των ρό - ρό αντιμετωπίζουν τώρα την κάμψιν των ναύλων και τών άξιων και δυναχεράνονται εἰς την έξεύρεσην της πασαχολήσεως διὰ μακρά περιόδου. Μέτην άποσυμφόρησιν των λιμένων εἰς την Μέσην Ανατολήν, ή ζήτησις των ρό - ρό έπειτα κατακορύφωσε, ένω τὰ συμβατικά λάινερς και πλοία - κντείνεντας ήρχισαν νὰ τὰ συναγωνίζωνται έπιτυχώς.

* * *

'Ενδιαφέροντας έκδηλούται έκ μέρους των μεγάλων έταιρων πετρελαίου διὰ χρονοναυλώσεις συγχρόνων τάνκερς γύρω των 80.000 τόν. d.w. Τελευταίως, ή Μόμπιλ "Οίλ έχρονοναύλωσης δεξαμενόπλοιον των 79.999 τόν. d.w., υπὸ παραγγελίαιν εἰς ιαπωνικού ναυπηγεία και μὲ παράδοσιν τὸ 1981, διὰ 10 έτη — πρὸς 5.05 δολ. τὴν πρώτην πενταετίαν και 5.45 δολ. τὴν δευτέραν πενταετίαν. 'Επὶ πλέον, οι ναυλωταὶ έχουν τὴν όφιον νὰ άγοράσουν τὸ σκάφος πρὸς 16.75 έκατ. δολαρία μετὰ τὴν 5ετίαν και πρὸς 6.85 έκατ. δολ. μετὰ τὴν λῆξιν δόλοκλήρου τῆς περιόδου.

* * *

Αἱ δυσχέρειαι έξευρέσεως καυσίμων προκαλοῦν τὴν ἀρρυθμίαν τῆς άγορᾶς. Εἰς όλον τὸν Κόσμον αἱ τιμαὶ ἀνέρχονται καθημερινῶς, ἀλλὰ τὸ πρόβλημα εἶναι ίδιαιτέρως ὅση εἰς τὴν περιοχήν της "Απω Ανατολής, σπου δὲ προήθεια καυσίμων εἶναι δύσκολος εἰς οἰσανδήποτε τιμήν. Εἰς τίνας περιοχὰς διατίθεται μία ὠρισμένη ποσότητα καυσίμων εἰς έκαστον πελάτην. Πολλαὶ ναυλώσεις δὲν ύλο-

ποιοῦνται διότι οἱ πλοιοκτήται η οἱ ναυλωταὶ δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ έγγυηθοῦν τὴν ἀπαιτούμενην διὰ τὸ ταξίδιον ποσότητα καυσίμων. 'Εν τῷ μεταξύ, εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας αἱ διοισαγαὶ ήσαν περιωρισμέναι καὶ ὑπῆρχον ἐνδείξεις οἵτι οἱ πλοιοκτήται δὲν ήσαν διατεθειμένοι νὰ ναυλώσουν τὰ σκάφη των και ἐπεζήτουν τὴν ἐνσωμάτωσιν τῆς διαφορᾶς τιμῆς τῶν καυσίμων εἰς τὸν ναύλον.

* * *

'Η ἐμμονὴ τῶν Ρώσων εἰς τὸν όρον περὶ καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν τῶν χρονοναυλώμενών παρὸ αὐτῶν σκαφῶν, μετὰ τὸ πέρας ἔκάστου ταξίδιον προεκάλεσε, πρὸς στιγμήν, τὴν ἀντιδρασιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ οἱ ἐκπροσωποῦντες τοὺς Ρώσους ναυλομεστήι αντεμετώπιζον δυσχερείαν εἰς τὴν ἔξεύρεσιν καταλλήλου τοννάζ. Φαίνεται, δημως, οἵτι οἱ πλοιοκτήται, πιεζόμενοι ἀπὸ τὴν ὑποτονικὴν ναυλαγοράν, ηγακάσθησαν νὰ δεχθοῦν τὸν όρον αὐτῶν καὶ ἀρκεταὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν τελευταίως.

* * *

Μετὰ 18μήνους διαπραγματεύσεις, ὑπεράφη τελευταίως συμφωνία μεταξὺ τῆς κινεζικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ», δάσει τῆς όποιας ή Β.Ρ. θὰ διεξάγει έρευνας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Κιτρίνης Θαλάσσης πρὸς ἀνέύρεσιν κοιτασμάτων πετρελαίου καὶ φυσικοῦ άερού.

Μολονότι δὲν ἔγγνωθησαν λεπτομέρειαι τῆς συμφωνίας, ἀνεκοινώθη οἵτι αἱ ἔρευναι θὰ ἀρχίσουν, εὐθὺς ὡς περατωθοῦν αἱ ἀναγκαῖαι διατυπώσεις, εἰς ὑπάτα δάθους 20 ἔως 70 μέτρων. 'Η συνεργασία θὰ συνεχισθῇ καὶ εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀνορύζεως τῶν πετρελαίων, δεδομένου οἵτι η Κίνα δὲν διαθέτει τὴν κατάλληλη τεχνολογίαν εἰς τὸν τομέα αὐτὸν.

'Η Β.Ρ. διαπραγματεύεται, ἔπισης, μὲ τὴν Ρωσίαν τὸ ἐνδεχόμενον συνεργασίας εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πετρελαίων τῆς Θαλάσσης Μπάρεντς, εἰς τὴν Ἀρκτικήν. Αἱ συζητήσεις προχωροῦν μὲν δραδύν ρυθμὸν καὶ δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐπηρεασθοῦν ἀπὸ τὴν πρόσφατον συμφωνίαν μὲ τὴν Κίναν.

* * *

Οἱ φόβοι οἵτι οἱ Ρώσοι, ἔχμεταλλεύμενοι

τὸ γεγονός τῆς καλῆς ἐσοδείας τοῦ παρελθόντος έτους, ἐνδέχεται νὰ ἀκυρώσουν η νάμειώσουν τὰς εἰσαγωγάς οἵτου ἀπὸ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας κατὰ τὸ τρέχον έτος, ὡς ἀντίποινα κατὰ τὸν ἔλεγχον τῆς Ομοσπονδιακῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν σοδειτικῶν πλοίων, φαίνεται οἵτι δὲν εὔστεθούν. 'Απόδειξις, οἵτι πρόσφατοι χρονοναυλώσεις μητροφρίερ υπὸ τῶν Ρώσων διὰ περίσσον.

* * *

Παρὰ τὸ γεγονός οἵτι κατὰ τὸ 1979 θὰ συνεχισθῇ η μείωσις τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων, δὲν προβλέπεται ούσιαστη διελίτισης τῶν νεύλων, ἀναφέρει η Ἰντερτάνκο εἰς τὴν ἐτησίαν ἔκθεσιν της.

* * *

Κατακτᾶ συνεχῶς ἔδαφος ὁ διασινηρικὸς σιδηρόδρομος, διστὶς συνδέει τὴν Βόρειον Εὐρώπην μὲ τὴν Ἀπω Ανατολήν — κυρίως τὴν Ιαπωνίαν. Τὸ 1978 διεκινήθησαν μέσω τῆς γραμμῆς αὐτῆς 81.179 κοντέινερς, ἔναντι 70.100 τοῦ 1977.

●

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

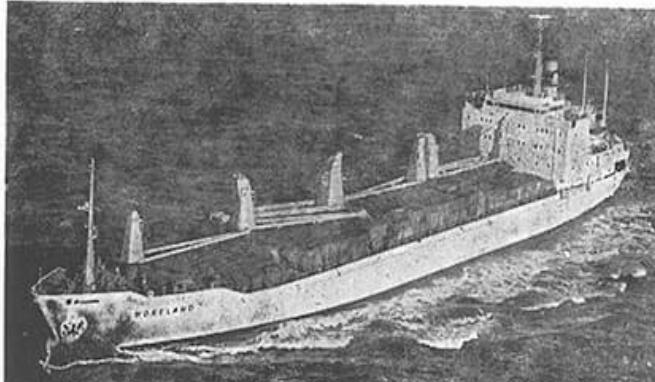
Κάμψις εἰς τὰς πωλήσεις πρὸς διάλυσιν ἐσημειώθη κατὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου — 44 σκάφη, 0.9 έκατ. τόν. d.w. ἐπωλήθησαν, ἔναντι 52 σκαφῶν, 1.2 έκατ. τόν. d.w. τοῦ Δεκεμβρίου.

Σημειώτεον οἵτι, τὸν Ιανουαρίον τοῦ παρελθόντος έτους είχον πωληθῆ πρὸς διάλυσιν 81 σκάφη, είναι δὲ η πρώτη φορὰ ἀπὸ τοῦ Ιουνίου ποὺ αἱ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν εἰναι κάτω τοῦ ἑνὸς έκατ. τόν. d.w.

Αἱ συνολικοὶ πωλήσεις τοῦ 1978 ἀνεφέροντο εἰς 655 πλοία, 20 έκατ. τόν. d.w., ἐκ τῶν ὅποιων 284 σκάφη, 14.8 έκατ. τόν. ήσαν τάκερς καὶ μικτά.

Πάντως, ἀναμένεται οἵτι μὲ τὴν ἀνατίμησιν τῶν καυσίμων καὶ τὴν κάμψιν τῶν ναύλων αἱ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν θὰ σημειώσουν νέαν ἔξοδον καθώς, μάλιστα, αἱ τιμαὶ τῶν διαλύσεων ἔφθασαν εἰς τὰ ἀνώτατα ἐπίπεδα τῆς τελευταίας Σετίας. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρονται αἱ πωλήσεις τοῦ VLCC «Ολύμπικ Σῆ» τοῦ 1969 εἰς τὰ 150 δολ. καὶ τοῦ «Ολύμπικ Φάλκον» τῶν 45.000 τόν. d.w. εἰς τὰ 156.5 δολ. κατὰ τὸν έλαφρού ἔκτοπίσματος.

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Mioouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

ΣΤΟ ΣΟΥΕΖ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΑΣ "ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ"- ΚΑΤΙ ΣΟΒΑΡΟ...”Η ΑΣΗΜΑΝΤΟ

Η "KRONOS SHIPPING ENTERPRISES" S.A.
ΦΡΟΝΤΙΖΕΙ ΓΙΑ ΟΛΑ !

Ξέρετε τά προβλήματα που συναντάνε τά πλοιά σας στή διώρυγα τού Σουέζ... Μπορεί νά καθυστερήσουν γιά μά μόνο αφραγίδα. Ή, γιά κάτι πιό σοβαρό!

Όποιο πρόβλημα, όμως, κι αν δημιουργήσει, τώρα υπάρχει η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. που μπορεί νά τό λύσει - πρός όφελός σας!

Γιατί, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. είναι μιά νέα έταιρια, άλλα τά στελέχη της, έχουν τεράστια πειρά στήν παροχή Ναυτιλιακών Υπηρεσιών. Μεταξύ τους, συγκαταλέγονται άτομα μέ πειρα 25 ετών σε παρόμοιες έργασιες στήν Αίγυπτο και ειδικότερα στή διώρυγα τού Σουέζ. Και γνωρίζουν, και τή γλώσσα, και τις τοπικές συνήθειες και τους - κατά περίπτωση - άρμόδιους, και κάθε λεπτομέρεια που μπορεί νά σάς φανεί χρήσιμη. Είναι μέσα σε όλα!

Πού, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. μπορεί νά σάς έξυπηρτήσει με τούς PROTECTING AGENTS που διαθέτει στή Σουέζ και στήν Άλεξανδρεια:

- στόν χώρια καθυστέρηση διάπλου, άκομα κι αν δέν έχουν φτάσει έμβασματα στό PORT SAID.
- στήν έκκαθάριση και εισπραξη, ύπολοιπου χρημάτων άπό προηγούμενες διελεύσεις
- στήν έκκαθάριση τών λογαριασμών σε 2 ή 2.5 μήνες αντί τών 5 ή 6 μηνών που άπαιτούνται συνήθως και συγχρόνως στήν επιστροφή υπολοιπών πιστωτικών
- στήν πλήρη τραφοδοσία τών πλοιών σας με ό.τι χρειαστούν. άκομα και στή συμπλήρωση τών πληρωμάτων τους

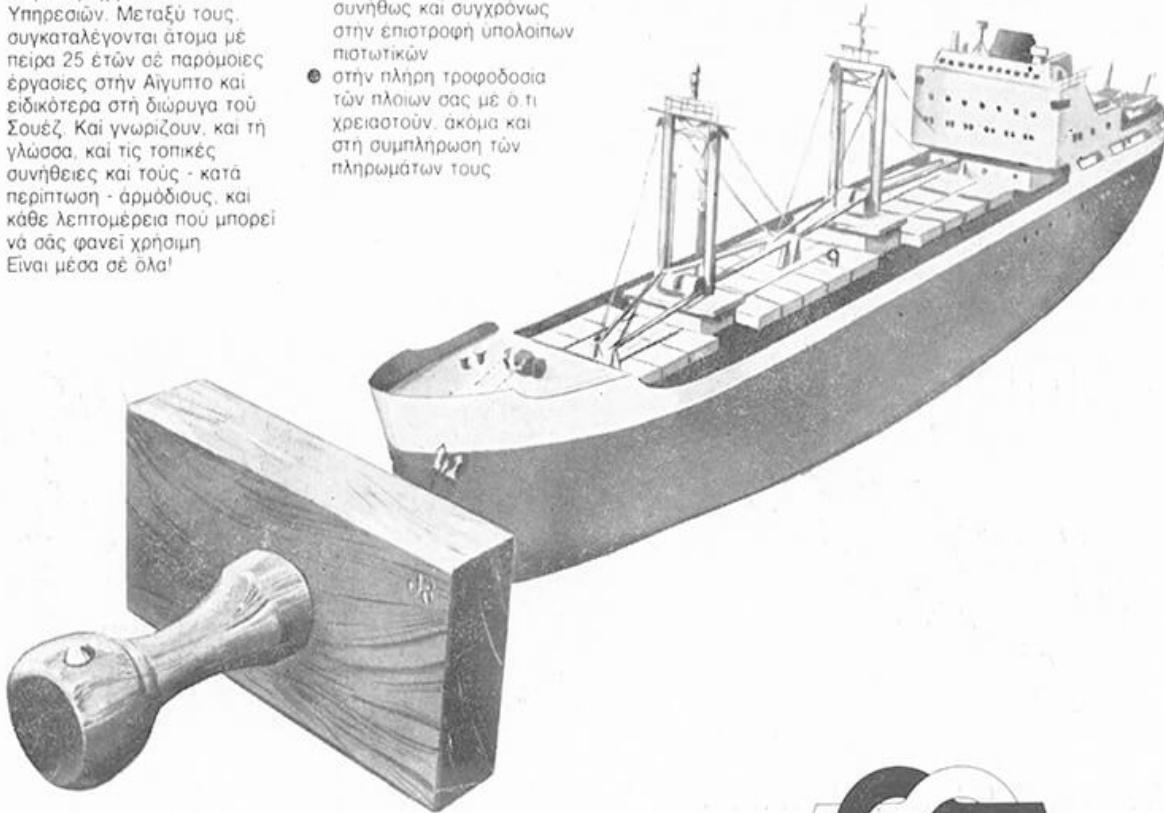
- στήν παροχή πληροφοριών και υπηρεσιών, όλο τό 24ώρα

Όλα αύτα, με τήν έπιβλεψη τού OPERATION MANAGER τής KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. που πηγαίνει στήν Αίγυπτο, τουλάχιστο μιά φορά τό μήνα γιά αύτό τό σκοπό

Γιά αύτό, όποτε έσεις μπορείτε, κλείστε μας μιά συνάντηση νά σάς ένημερώσουμε με περισσότερα στοιχεία γιά τή δραστηριότητά μας. Οποτε μπορείτε. Αυτό που είναι σίγουρο, είναι πώς δε θά χάσετε τό χρόνο σας. Θά κερδίσετε!

Έσεις, ποτε μπορείτε;

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. πιστεύει πώς μπορεί νά σάς φανεί τόσο χρήσιμη - πού ιως, αυτή τή στιγμή, δεν τό φανταζεστεί!



KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A.

8 PIREOS ST ATHENS 101 PHONES 5233429 5236673 5234154 CABLES KRONENTER - ATHENS TELEX 21-6965 SSNE GR

Η άλληλογραφία μας

ΔΙΑ ΤΗΝ ΧΙΟΝ

Κε Διευθυντά,

Εις τὰ δόσα εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ιδιαιτέρως ἀξιοσημείωτα ἔγραφεν ὁ συνάδελφος κ. Ν. Χαλκιάς — καὶ τὸν συγχαρίων — διὰ τὴν Χίον καὶ τὴν ναυτικήν ἀξίαν τῆς, χρεωστῷ μίαν μικράν προσθήκην, ἐπειδὴ εἶναι ὅγνωστον εἰς τοὺς Χιώτας τὸ στοιχεῖον αὐτό. Ἡ Χίος ἐπὶ Τουρκοκρατίας (ΙΗ' αἰ.) ἦτο ὁ βασικὸς σταθμός διὰ τὸ θαλάσσιον ταξίδι ἀπὸ τῆς Ἐλλάδος, ἀκόμη καὶ τῆς Πελοποννήσου, διὰ τοὺς Ἀγίους Τόπους.

Εις ἔνα δίπτυχον τῆς Μονῆς Ὁμηροῦ ἔξω ἀπὸ τὰς Πάτρας εὑρέθη ταξιδιωτικὴ ἐνθύμησις μνονικῶν ποὺ ἑταξίδευσαν ἀπὸ Πατρῶν καὶ Τριπόλεως εἰς τὴν Ἰόππην καὶ Ἀγίους Τόπους τὸ 1738. Τοῦτο ἐδημοσίευσεν ὁ ἐκλεκτὸς φιλόλογος καὶ παλαιογράφος ἐκ Πατρῶν κ. Ἀγαμ. Τσελίκας εἰς μίαν ἀνακοινωσίν τούς εἰς τὸ πέρ. «Ο ἑρανιστής» τοῦ 1972. Καὶ μάς λέγει ὁ κ. Τσελίκας, ὅτι ἡ μόνη συγκοινωνία ἔξι Ἐλλάδος διὰ τὴν Παλαιοτίνην ἐγένετο ἐκ Χίου μὲν γαλλικά πλοῖα καὶ ὁ ναύλος ἦτο μάλιστα 22 γρόσια (ἄς εἴπωμεν 22 γαλλικά χρυσά φράγκοι). Οἱ ἑκ Πατρῶν ταξιδιώται ἐπήραν πλοῖαν καὶ ἀνέβικαν εἰς Σπέτσες, "Υδρα, Γυάρον, "Ανδρον καὶ ἔφθασαν εἰς Χίον. Ἀπὸ ἑκεὶ κατέβηκαν μὲ τὸ γαλλικὸν «τῆς γραμμῆς» εἰς "Εφεσον, Κώ, Ρόδον, Κύπρον καὶ Ἰόππην. Διάρκεια ταξι-

δίου 16 ἡμέραι ἀπὸ Χίον καὶ ἀπὸ Τρίπολιν 36 ἡμέραι.

Κ. Ν. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Πάτραι, Φεδρουάριος

Ε.Ο.Κ. ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΑ

Αγαπητὴ κ. Κωττάκη,

Σᾶς στέλνων ἔνα ἀνάτυπο μιᾶς μελέτης μου πὺ δημοσιεύθηκε στὸ τεῦχος τοῦ 'Ιανουαρίου 1979 τοῦ νέου ἀγγλικοῦ τριμηνιαίου ἐπιστημονικοῦ περιοδικοῦ «Marine Policy».

"Οπως οὐδὲ διαδάσσετε ἡ ἀνάλυση μου δηγεῖ στὸ συμπέρασμα ὅτι ἀπὸ πλευρᾶς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ ἔνταξη μας στὴν EOK δὲν θὰ δημιουργήσει σοδαρὰ προβλήματα τόσο γιὰ τὴν Ἐλλάδα ὅσο καὶ γιὰ τὴν EOK. 'Αντίθετα ἡ μὲν συμμετοχὴ τοῦ μεγάλου Ἑλληνικοῦ στόλου στὴν Κοινοτικὴ Ναυτιλία θὰ αὐξήσῃ σημαντικὰ τὴν διαπραγματευτικὴ δύναμι τῆς Κοινότητας στὸν διειδῆ χώρῳ, πρᾶγμα, ποὺ ἔχει μεγάλη σημασία ἐν ὅφει τῶν δόλενα αὐξανόμενων προσπαθειῶν παρεμβατισμοῦ στὸν τομέα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

"Η συμμετοχὴ τῆς Ἐλλάδος στὸν Κοινοτικὸ στόλο θὰ αὐξήσῃ ἐπίσης καὶ τὴν διαπραγματευτικὴ δύναμι τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ οποία τώρα, παρὰ τὴν σημαντικὴ συμμετοχὴ τῆς στὸν διειδῆ στόλο, εἶναι πο-

λὺ μόνη ἄρα τρωτὴ στὶς προσπάθειες τρίτων χωρῶν νὰ ἀσκήσουν ἔλεγχο στὴν ἀγορὰ θαλασσινῶν μεταφορῶν.

"Η μελέτη αὐτὴ δασκίζεται ἐξ ὀλοκλήρου στὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρᾶγμα ποὺ δείχνει τὴν σημαντικὴ ὑπηρεσία ποὺ προσφέρεται στοὺς μελετητές τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας.

Μὲ ἔκτιμηση
ΕΥΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΙΔΗΣ

ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Άναφερόμενοι εἰς τὸ σχόλιον τὸ δημοσιεύθηκεν εἰς τὸ ύπ' ἀριθ. 1044)803 ἀπὸ 1.12.1978 τεῦχος τοῦ ὑμετέρου περιοδικοῦ «Ναυτικά Χρονικά», ὑπὸ τὸν τίτλο «Εὗγε εἰς τὰ Ναυπηγεῖα», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν, ὅτι τὰ Ναυπηγεῖα μας κατὰ τὸ έτος 1977, ἀπόσχολησαν ἐργαστούπαλληλικὸν προσωπικὸν ἀνερχόμενον εἰς 250 ἄτομα περίπου εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν δραστηριότητα, ἔκτοτε δὲ ἀναπτύσσουν ηύξημένη τοιαύτη.

Κατόπιν τούτου ἐπιτρέψατέ μας νὰ θεωρούμεν ὡς παράλειψιν τὴν ἑκ μέρους τοῦ περιοδικοῦ σας μὴ ἀναγραφήν τῆς ἑταῖρίας μας εἰς τὸν πίνακα τῶν Ναυπηγείων, ποὺ δημοσιεύεται εἰς τὸ σχόλιον καὶ εἰς τὴν ἀναλογον σειράν κατατάξεως.

Μετὰ τιμῆς
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Α.Ε.

Πέραμα, 9 Φεδρουαρίου 1979

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: 884075/6
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-Cho
Chiyoda-Ku, TOKYO - JAPAN
Tel. 03-580-8201
Telex: 22-26089
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 Filinos str.
P.O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 4531144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

**ΕΠΙΣΚΕΨΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΙΣ
ΠΡΟΞ. ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ/ΠΡΟΣΕΝΕΙΑ**

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Τὸ περιεχόμενον τῆς κάτωθι ἐπιστολῆς ἀπασχολεῖ δίους τοὺς πλοιάρχους, χρονίζει καὶ μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου χειροτερεύον κατέστη πλέον ἄγχος. 'Απειθυνόμενος πρὸς τὰς ἀρμοδιότητας ὑπηρεσίας πρὸς καιρού (ἔτους) οὐδεμία ἀπάντησις ἡ ἔνδειξις ἐφάνη. Σημεῖον δι: ή τάξις ἐνοχλεῖ τοὺς γραφειοκράτες, ἡ πρακτικές ὑποδείξεις θεωροῦνται ὑπὸ τῶν θεωρητικῶν ἀπαράδεκτες.

Διὰ νὰ ἀποφύγω τὸν πρόβογον, αἰτίαν καὶ κάθε εὐκόλων ἔνωνύμενον σχόλιον ποὺ μὲ ἀναγκάζουν νὰ ἀπευθύνω τὴν παρούσαν πρὸς δημοσίευσιν, εἰσέρχομαι κατ' εὐθείαν στὸ κυρίων θέμα.

'Η ἀρμοδιότητα τοῦ ΥΕΝ δέον ὅπως ἐφοδιάσῃ τὸσον τοὺς Προξ. Λιμενάρχας/Προξενεῖα δόσον καὶ κάθε Ἑλληνικὸν πλοίον διὰ τοῦ αὐτοῦ ἀντιγράφου ὃπου ρητῶς καὶ ἀμετακλήτως θὰ καθορίζωνται, εἰς καταληπτὴν γλώσσαν, τὶ χρειάζεται νὰ πρεστοιμάσῃ ὁ Πλοιάρχος πρετοῦ παρουσιασθῇ στὴν Ἀρχήν. Π.χ.:

- α) Διὰ τὴν ἀντικατάστασιν ναυτολογίου, 1..., 2..., 3... κ.ο.κ.
- β) Δι' ἀπλῆν ἐπίσκεψιν, αὐτὸ καὶ αὐτό.
- γ) Δι' ἀπόλυτιν/ναυτολόγησιν,...
- δ) Διὰ παροπλισμόν, πώλησην, ἔκινημα κ.τ.λ., λεπτομερῶς, σύμφωνα μὲ τὰ σημεινὰ δεδουμένα καὶ ὅχι τὶς ἀρχαιολογίες τῶν ἀρχείων.

Δεύτερον, ὁ χρόνος ἐπισκέψεως νὰ προκαθορίζεται (ραιτεροῦ) τηλεφωνικῶς εἴτε δι' ἀλλού μέσου, ὥστε νὰ λαμβάνη σειράν προτεραιότητος. 'Ο ἀπολέσας τὴν σειράν του, δι'

ὅποιοι ονδήποτε λόγον νὰ παραπέμπεται στὸ τέλος τῆς λίστας (ῶστε νὰ σταματήσῃ ἡ γύφτικη συμπεριφορά). Νὰ δρισθῇ ἔνας περίπτως χρόνου διὰ τὴν διεκπεραίωσιν τῆς ἐκάστοτε ἐπισκέψεως, ἀναλόγως τῆς αἰτίας παρουσιάσεως. Π.χ. δι' ἀντικατάστασιν ναυτολογίου χρειάζεται μία ὥρα, διὰ ἐπίσκεψιν πρωσεγγίσεως 20 λεπτά κ.ο.κ., ὥστε καὶ ἡ 'Αρχὴ νὰ συντονίζῃ τὴν ἐργασίαν, ἀλλὰ καὶ ὁ Πλοιάρχος νὰ μὴν χάνῃ ἀσκόπως χρόνον ἀναμένων στὴν ούραν.

Τρίτον, νὰ ὄρισθων οἱ ὥρες ἐργασίας τῶν Ἀρχῶν αὐτῶν καὶ νὰ ἀναφέρωνται στὴν λίσταν. Χρῆζει νὰ τονισθῇ, διὰ ὥρες ἐργασίας δὲν σημαίνει ἀναμονὴ Πλοιάρχων ἐντὸς τοῦ γραφείου. (Μέσα ἡ ἔξω στὸ Γραφεῖο ἡ ἀναμονὴ δὲν παύει νὰ παραμένῃ ἀναμονή).

Τέταρτον, λίστα λιμένων ὃπου ἔδρεύσουν 'Αρχαι ἔξυπηρτήσεως ναυτικῶν. Λιμὴν (χώρα), διεύθυνσις, ἀριθ. τηλεφώνου, ώραι ἐργασίας.

Καὶ τελευταῖον, οἱ συγγενούπαλληλοι τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων δέον ὅπως ἐφοδιάζουν τὰ πλοῖα τῶν εὐεργετῶν τους διὰ τῶν ἀπαραιτήτων ἐντύπων τὰ ὅποια θὰ προμηθεύνωνται ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν ΑΛΦΑ, διεύθυνσις ΒΗΤΑ.

Μετὰ τιμῆς
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ
Πλοιάρχος

●
ΠΕΡΙ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κε Διευθυντά,

Κάμνουντας ἔναν πρόχειρον λογαριασμὸν τῶν μέχρι σήμερον παρακρατηθέντων ποσῶν ὑπὲρ τῆς Ε.Ν., παρατηροῦμεν τὰ κάτωθι :

Λαμβάνοντας κατὰ μέσον ὅρον ὅτι οἱ ἑργάζομενοι ναυτικοί, "Ἐλλήνες καὶ ἄλλοιδποι, ὑπέρβαντον τὰς 100 χιλιάδας διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν κινουμένων πλοίων καὶ λαμβάνων πάλιν ὡς μέσον δρον συνολικὸν πλήρωμα εἰς 22 ἀτόμων σὲ κάθε πλοῖον, ἔχομεν : Συμφώνως μὲ τοὺς μισθοὺς τῆς Σ.Σ. διὰ τὰ 22 ἀτόμα πλήρωμα πληρώνει μηνιαίους μισθούς περὶ τὰς 420.000 δρχ. διὰ 30 καὶ πάλιν διὰ 12 ἴσον 1.167 μηνιαίων ὑπέρ Ε.Ν., ἐπὶ 12 μῆνες ἴσον 14.004 ἐπησίων.

Δηλαδὴ ὁ ἔνας ναυτικὸς κατὰ μέσον ὅρου πληρώνει ἐπησίων 636,54 δρχ. ἄρα 636,54X 100.000 ναυτικούς εἰσπράττονται ἐπησίων 63.654.000 ἐπὶ ἑπτὰ ἵσην 400.000.000 περίπου, σὺν τὸ 1)240 τῶν πλοιοκτητῶν, ἄλλα 200 ἑκατ. ἔχομεν σύνολον 600 ἑκατομμύρια τὸ ἐλάχιστον εἰσπραχθὲν ποσὸν ὑπέρ Ε.Ν.

"Οταν ὁ συνονόματος Σωτήρης εἰχεν τὴν φαειὴν ιδέαν νὰ προτείνῃ τὴν ίδρυσιν τῆς Ε.Ν. εὑρισκόμεθα ὑπὸ τὴν κατοχὴν τοῦ ὅρου «ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν» ὅριζοντες ἡμᾶς ὡς εὐεργέτας..., διὰ τὴν ίδρυσιν κοινωφελούς ιδρύματος μὲ εὐεργετουμένους τοὺς ἀγγώνων τοὺς «Χ». Τότε εὐρέθηκε ἀστραπαίως ὁ ὑπεύθυνος καὶ ὑπέγραψεν τὸ Ν.Δ. (καὶ' οὐσίαν Α.Ν.). Τώρα ποὺ ὁ Πρωθυπουργός μας μᾶς «επαρώνει» νὰ λαμβάνωμεν μέρος στὰ κοινὰ τῆς χώρας, εύρισκόμενοι καὶ πάλιν ὑπὸ κατοχὴν δημοκρατικῆς εύσυνειδησίας αἰτούμεν καπποῖον ὑπεύθυνον νὰ μᾶς ἀποδίδῃ λογαριασμὸν διὰ τὰ ποσά ποὺ τοῦ ἔχομεν ἥδη καταβάλλει καὶ ἐπὶ πλέον νὰ μᾶς γνωρίσῃ ἔως πότε θὰ συνεχισθῇ αὐτὸ τὸ «ΧΑΡΑΤΣΙ».

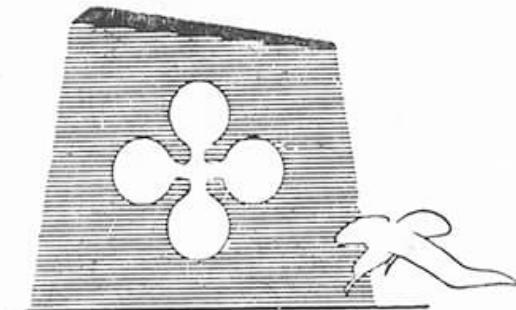
Μετὰ τιμῆς
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ
Πλοιάρχος

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

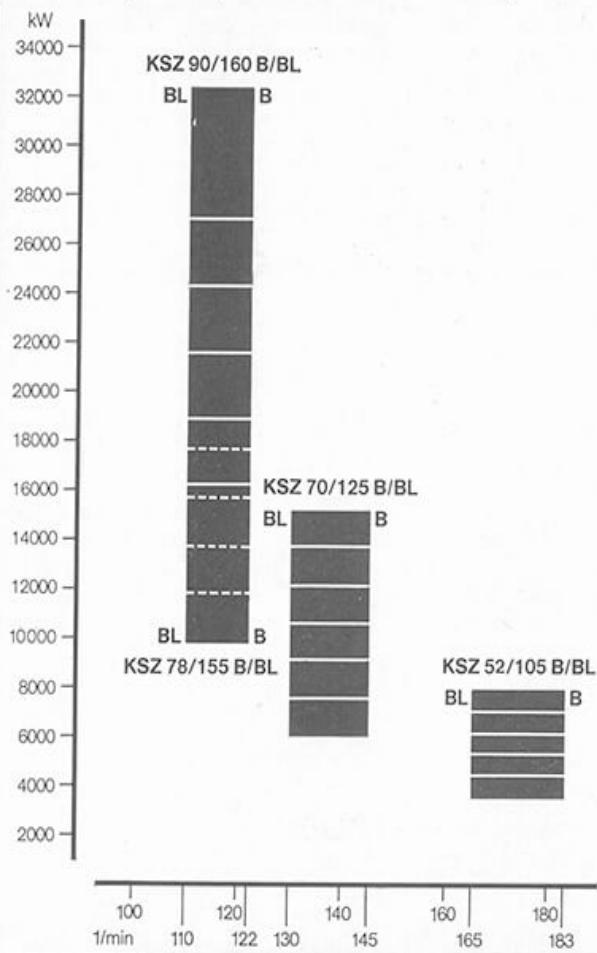


Κρουαζιέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική καὶ Αφρική

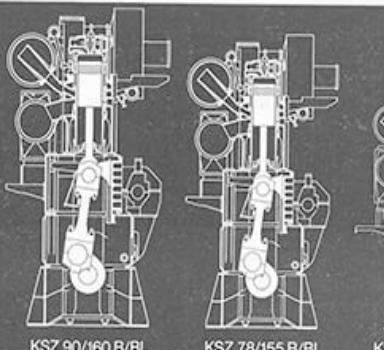
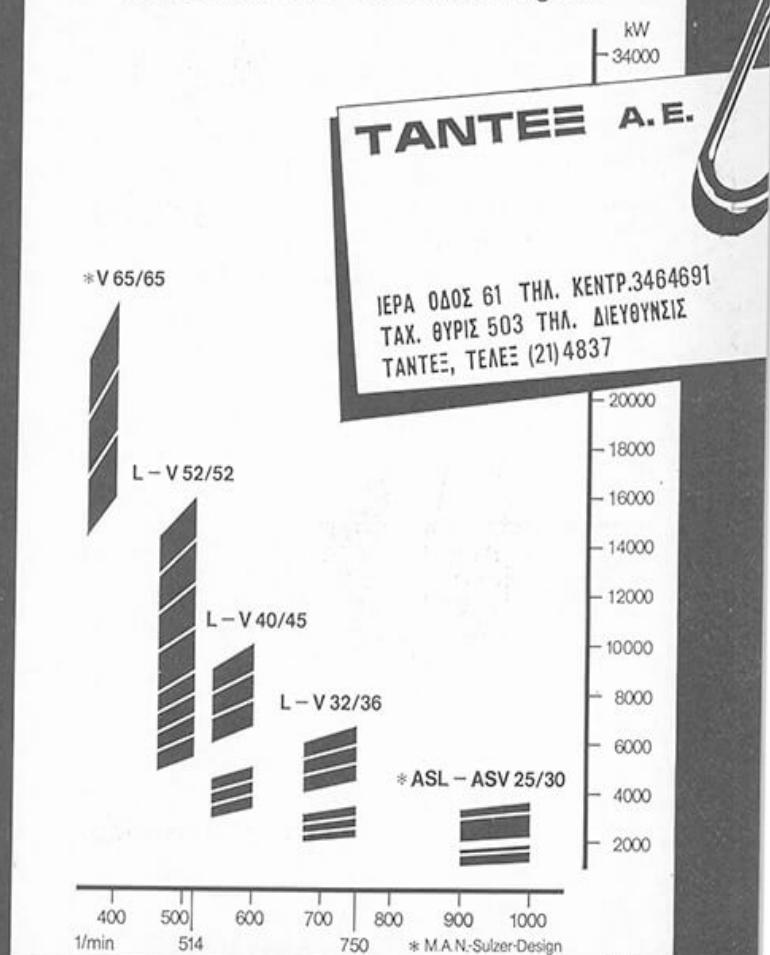
Diesel Engine Programme

Please ask for
our new Diesel
Engine Programme
M.A.N. Abt. VW
D 8900 Augsburg
W. Germany

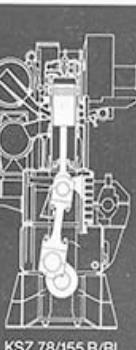
Output Range Two-stroke Diesel Engines



Output Range Four-stroke Diesel Engines



KSZ 90/160 B/BL



KSZ 78/155 B/BL



KSZ 70/125 B/BL



KSZ 52/105 B/BL



V 65/65



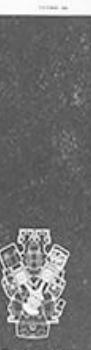
L - V 52/52



L - V 40/45



L - V 32/36



ASL - ASV 25/30

M·A·N

ΕΠΙΚΕΙΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΝΝΕΑ;

Η ΕΟΚ & Ο ΚΩΔΙΞ ΤΗΣ «ΟΥΝΚΤΑΝΤ»

ΑΙ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΑΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ

Αι τετραετείς προσπάθειαι υιοθετήσεως ύπό της ΕΟΚ ένιαίσας πολιτικής έναντι του κώδικος τακτικών γραμμών της «Ούνκταντ» ήλπιζετο να εύδοθουν την παρελθόνταν έδδομάδα, κατόπιν πρωτοβουλίας της Ευρωπαϊκής Έπιτροπής.

«Υπ» όψην των ύπουργών Μεταφορών της Κοινότητος έτεθη σχέδιον έκ τεσσάρων σημείων, τό όποιον έξεπόνθησεν ή Έπιτροπή, κατόπιν διαβουλεύσεων με τάς Κυβερνήσεις τών Εννέα κατά τάς τελευταίας έδδομάδας.

Τό σχέδιον έχει ως στόχον την όμοφωνον ύπό των Εννέα έπικυρωσιν του Κώδικος, στις διαστάσεις είς τό σύστημα διανομής των φορτίων 40—40—20 μεταξύ των έξαγουσών, εισαγουσών και τρίτων χωρών άγτιστοίχως, είς τόν τομέα των τακτικών γραμμών.

Οι Βρεταννοί, οι όποιοι άντετίθεντο είς τόν Κώδικα ύποστριψίζοντες ότι άνατρέπεται την ύφισταμένην κατάστασιν, ή όποια διαστάσεις είς την άρχην του έλευθερου άνταγωνισμού και έξασθενει την θέσιν του τεραστίου στόλου των τακτικών γραμμών, άπασχολουμένου είς μεταφοράς μεταξύ τρίτων χωρών, είναι έπιφυλακτικοί έναντι του σχεδίου.

Υπεστήριξον ότι τό άποτέλεσμα θά έ-

χωρήση από τήν στάσιν των ύπολοίπων χωρών είς τήν διάσκεψιν, άλλα δὲν άπεκλειν και τήν πιθανότητα έπιτεύξεως μιᾶς συμφωνίας.

Η τελευταία πρότασις τής Έπιτροπής προωρίζετο να ίκανοποιήση τήν έπιθυμίαν της Βρεταννίας νά ίδη μειουμένας τάς έπιπτώσεις τού Κώδικος είς τάς μεταφοράς μεταξύ τών άνεπτυγμένων χωρών, μὲ παράλληλον προσπάθειαν ένθαρρύνσεως τού Βελγίου νά ουξήση τήν συμμετοχήν του είς τάς έθνικάς του «λάίνερ» μεταφοράς, από 10% πλησιεστέρον είς τό ύπό του Κώδικος καθορίζομένου 40%.

Τά τέσσαρα σημεία τής προτάσεως έχουν ως άκολούθως:

• Είς τάς μεταφοράς μεταξύ τών άνεπτυγμένων χωρών (μέλη τού ΟΟΣΑ) δὲν έχει ισχύ τό σύστημα διανομής τών φορτίων, ένω οι «cross - traders» από άνεπτυγμένας χωράς θά δύνανται νά έπιχητήσουν τήν έξ 20% συμμετοχήν των είς τάς μεταφοράς αυτάς.

• Είς τάς μεταφοράς μεταξύ μιᾶς χώρας τής ΕΟΚ και μιᾶς άνεπτυγμένης χώρας, τό 40% τής χώρας - μέλους θά είναι άνοικτόν είς τόν άνταγωνισμόν των ύπολοίπων

χωρών - μελῶν τής Κοινότητος έπι έμπορικης βάσεως. «Αλλα, έκτος ΕΟΚ, χώραι τού ΟΟΣΑ θά είναι είς θέσιν νά μετέχουν είς τήν άνωτέρω άνακατομήν έφ' οσσον προσφέρει άναλογον δυνατότητα συμμετοχής τών στόλων τής ΕΟΚ είς τάς προστατευομένας ήπο τού Κώδικος μεταφοράς των.

• Θά καταβληθή κάθη δυνατή προσπάθεια νά πεισθούν οι υπόλοιποι χώραι τού Όργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Άναπτυξέως νά υιοθετήσουν τήν πολιτικήν τής ΕΟΚ σχετικώς μέ τόν κώδικα τής «Ούνκταντ».

• Αι χώραι - μέλη δέον νά συμφωνήσουν οπως έαν μία χώρα, ώς π.χ. τό Βέλγιον, δέν έχει μίαν «δικαίαν» συμμετοχήν είς τάς έννικάς της «λάίνερ» μεταφοράς, αι έπηρεαζόμεναι γραμματί δέον νά διαπραγματεύωνται πρός έξεύρεσιν όμοφώνου συμφωνίας άναφορικώς μέ τό ποσοστόν συμμετοχής. Τό συμβούλιον οφείλει, έπιστης, νά υιοθετήση στάσιν ένθαρρύνουσαν τήν έξεύρεσιν δικαίας λύσεως είς παρομίοις διαπραγματεύσεις.

Αι άκραίσι θέσεις τού Βελγίου και τής Βρεταννίας είναι έμφατες ότι άντιμετωπίζονται μερικώς μόνον είς τό προταθεν σχέδιον και οι Βρεταννοί έξακολουθούν νά υποστηρίζουν ότι ο Κώδικις περιέχει στοιχεία προστατευτισμού.

Έαν έπιτευχθή συμφωνία, θά οφείλεται είς τό γεγονός ότι μία κοινή θέσις τών Εννέα είναι έπιθυμητή προκαταβολικώς, έν οφειλεται προσεχούς διασκέψεως τής «Ούνκταντ» είς Μαΐου τόν Μάιον και διότι ή συμφωνία έπι τού Κώδικος θεωρείται ώς διασική προύπόθεσις διά τήν άναπτυξιν έννιαίσας ναυτιλιακής πολιτικής τής ΕΟΚ.

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



CAPE TOWN FAROS & C^o. 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)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΑΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΩΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Έμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ ♦ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ♦ ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΟΥ IMCO ΠΕΡΙ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

'Η σύμβασις και τὰ ποραρτήματα — Βασικαὶ διατάξεις κατὰ τομεῖς — 'Η θέσις ἐν ισχύϊ.— Αἱ 23 συμπληρωματικαὶ ὀποφάσεις.

Σημαντικὴ αὐτὴ καθ' ἔαυτην ἡ διεθνῆς σύμβασις περὶ ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος ἡ οἰσθετητέοισα τὸν παρελθόντα 'Ιουλίου, καταλαμβάνει ἰδιαιτέρως θέσιν ὡς ἡ πρώτη τοῦ εἶδους της ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου.

Ἡ σύμβασις περιλαμβάνει διατάξεις ἀναφερομένες εἰς τὰ ἐπίπεδα ἐκπαιδεύσεως, τὰ ἀποδεικτικὰ καὶ τὴν τήρησιν φυλακῆς εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, αἱ δὲ τεχνικαὶ πρεδιαγραφαὶ αὐτῆς, περιλαμβανόμεναι εἰς τὸ Παραρτήμα διατρέπονται εἰς τρία κύρια τμῆματα ἀντιστοιχούντα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου. 'Υπηρεσία καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου. 'Ορίζονται τὰ ὑποχρεωτικὰ βασικὰ προσόντα διὰ τὰ διπλώματα πλοιάρχου, ὑποπλοιάρχου καὶ ἀξιωματικῶν φυλακῆς γεφύρας διὰ πλοίοι ἄνω τῶν 200 κοχ. Διὰ πλοίοι μικρότερα προβλέπονται εἰδικαὶ διατάξεις. Εἰδικαὶ διατάξεις ἐπίσης προβλέπουν τὴν διαρκὴ ἐπαγγελματικὴν ἐνημέρωσιν καὶ μετεκπαίδευσιν τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος.

"Ἐν τῶν παραρτημάτων ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔξετασταν ὅλην διὰ τὰ διπλώματα πλοιάρχων καὶ ὑποπλοιάρχων καὶ περιλαμβάνει τὰ ἀκόλουθα θέματα: Ναυτιλία, προσδιορισμὸς στίγματος, φυλακὴ γεφύρας, ραντάρ, πυξίδες μαγνητικαὶ καὶ γυροσκοπικαὶ, μετεωρολογία καὶ ὥκεανογραφία, χειροποιοὶ πλοίου, εὔσταθεια, ἀποκαταστασίς βλαδῶν, φόρτωσις καὶ στοιβασία, πυρσοθεστικὰ μέσα, ὑγιεινὴ καὶ πρώται βοήθειαι, ναυτικὸν δίκαιον, διοίκησις προσωπικοῦ, ἐπικοινωνία, σωσίβια μέσα κλπ.

'Υπηρεσία μηχανῆς. 'Ορίζονται

οἱ βασικοὶ ἀρχαὶ τῆρησεως φυλακῆς μηχανῆς ἐπὶ πλοίων. 'Ορίζονται ἐπίσης τὰ βασικὰ προσόντα διὰ τὰ διπλώματα τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς διὰ πλοία μὲ μηχανᾶς 746 - 3.000 KW καὶ 3.000 KW καὶ πλέον. Εἰδικαὶ διατάξεις προβλέπουν περὶ τῶν περιοδικῶν ἀνεπανδρώτων μηχανοστασίων. Προβλέπεται καὶ ἐνταῦθα ἡ διαρκὴς ἐπαγγελματικὴ ἐνημέρωσις τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς. Προβλέπεται τέλος ἡ ὑπαρξία βασικῶν προσόντων διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα μηχανῆς.

'Υπηρεσία αἰσθητικῶν φυλακῆς ἀσυρμάτου καὶ ἀνδρῶν πετρελαιοφόρων. Καθορίζονται τὰ προσόντα τῶν διπλωμάτων τῶν ἀξιωματικῶν ἀσυρμάτου καὶ τῶν χειριστῶν ἀσυρμάτου καθὼς καὶ τὰ τῶν χειριστῶν ραδιοτηλεφόρων. Προβλέπεται ἡ διαρκὴς ἐνημέρωση καὶ μετεκπαίδευσις τῶν ἀξιωματικῶν. Πλὴν τῶν ἀνωτέρω αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος ἀναφέρονται: α) εἰς τὰ εἰδικὰ προσόντα τῶν πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν τῶν δεκαμενοπλοίων καὶ τῶν ύγραεριοφόρων σκαφῶν καὶ β) εἰς τὴν χορήγησιν πτυχίων ἀνδρῶν σωσιβίων μέσων.

'Η σύμβασις θὰ τεθῇ ἐν ισχύει 12 μῆνας μετὰ τὴν προσχώρησιν 25 κρατῶν κατεχόντων τὸ 50% τοῦ παγκοσμίου τοννάζ.

'Εκτὸς τοῦ παραρτήματος ἡ Σύμβασις συνοδεύεται ὑπὸ 23 ἀποφάσεων (resolutions) αἵτινες ἐνισχύουν τὴν ἐφαρμογὴν αὐτῆς. Αἱ ἀποφάσεις αὗται ἀναφέρονται εἰς τὰ ἀκόλουθα θέματα:

1. 'Οδηγίαι χειρισμοῦ διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς φυλακῆς γεφύρας.

2. 'Οδηγίαι χειρισμοῦ διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς φυλακῆς μηχανῆς.
3. 'Οδηγίαι χειρισμοῦ διὰ τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς γεφύρας ἐν ὄρμῳ.
4. 'Οδηγίαι χειρισμοῦ διὰ τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς μηχανῆς ἐν ὄρμῳ.
5. 'Οδηγίαι διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς ἀσυρμάτου περὶ τηρήσεως ἀσφαλούς φυλακῆς A)Τ.
6. 'Οδηγίαι διὰ τοὺς χειριστὰς ραδιοτηλεφόρων περὶ τηρήσεως ἀσφαλούς φυλακῆς A)Τ.
7. Χειρισταὶ ἀσυρμάτου.
8. Πρόσθετος ἐκπαίδευσις ἀνδρῶν φυλακῆς γεφύρας.
9. Προσόντα ἀνδρῶν ὁριζομένων ὡς βοηθῶν τῶν ἀξιωματικῶν φυλακῆς μηχανῆς.
10. 'Εκπαίδευσις καὶ προσόντα ἀξιωματικῶν καὶ ἀνδρῶν τῶν πετρελαιοφόρων.
11. 'Εκπαίδευσις καὶ προσόντα ἀξιωματικῶν καὶ ἀνδρῶν τῶν ύγραεριοφόρων.
12. 'Εκπαίδευσις καὶ προσόντα ἀξιωματικῶν καὶ ἀνδρῶν σκαφῶν χημικῶν προϊόντων.
13. 'Εκπαίδευσις καὶ προσόντα ἀξιωματικῶν καὶ ἀνδρῶν πλοίων μεταφερόντων ἀλλα ἐπικίνδυνα φορτία.
14. 'Εκπαίδευσις ἀξιωματικῶν ἀσυρμάτου.
15. 'Εκπαίδευσις χειριστῶν ραδιοτηλεφόρου.
16. Τεχνικὰ μέσα διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν πάσης φύσεως δεξαμενοπλοίων.
17. Πρόσθετος ἐκπαίδευσις πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν μεγάλων σκαφῶν καὶ σκαφῶν μὲ ἀσυνήθη χαρακτηριστικὰ χειρισμοῦ.
18. 'Εκπαίδευσις εἰς τοὺς ἀπομιμητὰς ραντάρ.
19. 'Εκπαίδευσις εἰς ἀτομικάς μεθόδους ἐπιβιώσεως.
20. 'Εκπαίδευσις εἰς τὰ μέσα πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων.
21. 'Ανθρώπιναι σχέσεις.
22. Διεθνῆ πιαστοποιητικὰ ναυτικῆς ικανότητος.
23. Προαγωγὴ τῆς τεχνολογικῆς συνεργασίας.

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικὸς οἶκος ύλικῶν καὶ τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

ANTIPROSPONOI 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 ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»
SINGAPORE

Ο ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΙΜΚΟ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΑΣΥΜΦΟΡΟΣ Η ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

'Η διάλυσις των παλαιοτέρων τάνκερς δυνατών νά̄ έπισπευσθή από την άπροθυμίαν των πλοιοκτητών νά̄ υποστούν τάξ δαπάνας της μετασκευής διά την έγκατάστασιν συστήματος έκπλυνσεως των δεξαμενών δι' άργου πετρελαίου (crude oil washing), έπισημαίνει ή 'Ιντερτάνκο εις την έτησίαν έκθεσίν της.

'Ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβούλευτικός 'Οργανισμός (IMKO) άπαιτει από τους ιδιοκτήτας των ηδη έν υπηρεσία δεξαμενοπλοίων νά̄ έπιλεξουν μεταξύ των χωρίστων καθαρού έρματος (SBT), των δεξαμενών δεξαμενών δέξιας (CBT) και του συστήματος έκπλυνσεως δι' άργου πετρελαίου. Αι πρώται δύο περιπτώσεις έχουν τό μειονέκτημα της έλαττώσεως της μεταφορικής ικανότητος του σκάφους κατά 20 - 25%.

'Η 'Ιντερτάνκο λέγει οτι, καθώς δέν ύπάρχει μείνετρις της μεταφορικής ικανότητος, δι πλοιοκτήτης, ύπό το σημερινόν κλίμα λιτότητος, δέν έχει άλλην έπιλογήν από το σύστημα έκπλυνσεως δι' άργου πετρελαίου.

Κατά μέσον όρον ή 'Ιντερτάνκο πιστεύει οτι ή μετασκευή θά κοστίση περί τό έν έκατ. δολαρίων, μέ προσπική αύξησης, καθώς θά πλησιάζη ή ήμερομηνία πού θά τεθή έν ισχύ ο σχετικός κανονισμός.

'Η έγκατάστασις του συστήματος έκπλυνσεως δι' άργου πετρελαίου ποικίλλει άναλο-

γως τού μεγέθους, τής ήλικίας και τού έξοπλισμού τού σκάφους. "Οσα τάνκερ είναι έφωδισμένα μέ σύστημα άδρανούς άερίου κατάλληλον πρός μετατροπήν εις COW άπαλλάσσονται σχεδὸν των δύο τρίτων τής άλης δαπάνης.

'Ός πράδειγμα, ή 'Ιντερτάνκο άναφέρει οτι εις έν στροβιλούντον σύστημα τάνκερ των 200.000 τόν., τό κόστος διά τής έγκατάστασιν συστημάτων άδρανούς άερίου, έκπλυνσεως δι' άργου πετρελαίου, έκφορτώσεως, κλπ. άνηλθεν εις 1.693.000 δολλάρια, ένω ή μετασκευή ένος σκάφους των 231.000 τόν., διαθέτοντος ήδη σύστημα άδρανούς άερίου, ή μετασκευή έκστισην 189.000 δολλάρια. Εις τούς άριθμούς αύτούς δέν περιλαμβάνονται αι ζημίαι του σκάφους από την διακοπήν της άπασχολήσεως κατά τόν χρόνον τής μετασκευῆς, τά λιμενικά τέλη κλπ.

Λαμβανομένων όπ' όψιν όλων τῶν γνωστῶν και άγνωστων δαπανών πού συνεπάγεται ή μετασκευή, πολλοί πλοιοκτήται παλαιοτέρου τοννάζ —π.χ. ήλικίας 10 - 12 έτών— ένδεχεται νά̄ θεωρήσουν τό κόστος άσυμφορον ύπό τάξ σημερινάς συνθήκας τής ναυλαγορᾶς. 'Ός μόνην έναλλακτικήν λύσιν θά έχουν τότε την πώλησιν των σκαφών των πρός διάλυσιν.

'Η 'Ιντερτάνκο τονίζει, έπισης, οτι ύπάρ-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

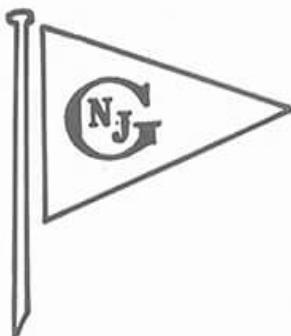
χουν ώρισμέναι δυσχέρειαι τεχνικής φύσεως εις την έφαρμογήν τού συστήματος έκπλυνσεως δι' άργου πετρελαίου, αι όποιαι χρηζουν διακανονισμοῦ.

Είναι γνωστόν, έπι παραδείγματι, οτι εις ώρισμένους άκραιους σταθμούς φορτώσεως και έκφορτώσεως πετρελαίου δέν έπιτρέπεται η μετά δυσκολίας παρέχεται η άδεια χρησιμοποιησεως συστήματος έκπλυνσεως δι' άργου πετρελαίου, λόγω της έκλυμένης μεγαλυτέρας ποσότητος άτμων πετρελαίου κατά την έκφόρτωσιν —έν συγκρίσει πρός την συνήθη μέθοδον έκφορτώσεως— και τό ένδεχόμενον σοδαρωτέρας ρυπάνσεως τής άτμοσφαρας. 'Η συγκέντρωσις καταλοίπων εις τάς χερσαίας δεξαμενάς διά τής χρησιμοποιησεως του συστήματος αύτού συμβάλλει, έπισης, εις την άπροθυμίαν τών άκραιών σταθμών.

Σημειωτέον οτι, οι άκραιοι σταθμοί έκφορτώσεως πετρελαίου έξαιρουνται τού ύποχρεωτικού κανονισμού νά̄ άποδεχθούν τό σύστημα έκπλυνσεως δι' άργου πετρελαίου. 'Ός έκ τούτου, άνευ τής συνεργασίας των τό σύστημα ένδεχεται νά̄ άποδειχθή άνεφάρμοστον. 'Επι πλέον, δέν άπαλλάσσεται τούς λιμένας φορτώσεως τής άναγκης διαθέσεως μονάδων παραλαβής άκαθάρτου έρματος.

Οι πλοιοκτήται δένον νά̄ μελετούν μετά προσοχής τάς λεπτομερείας τῶν ναυλοσυμφώνων πρός διακρίωσιν κατά πάσον τά πλοιά των θά είναι δεκτά εις τούς άναφερομένους λιμένας έκφορτώσεως άνευ προσθέτων δαπανών, προκυπτουσών από την χρησιμοποίησην τού συστήματος έκπλυνσεως τῶν δεξαμενών δι' άργου πετρελαίου, ως τά έξτρα τέλη παραβολής και ή χρησιμοποίησης χερσάιων συστημάτων παρακρατήσεως τῶν καταλοίπων, προειδοποιει ή 'Ιντερτάνκο.

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

ΠΛΩΤΟ ΧΕΙΡΟΥΡΓΕΙΟ!

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Η ΜΑΣΣΑΛΟΥ είναι: ένα λιμάνι της Αιθοπλικής στην Έρεβορ Θάλασσα. Τη μεγαλύτερή του κίνηση την είχε γνωρίσει στα 1935 όταν οι φυσιοτέρες λεγεόνες ένδεικνυγγόταν μανικού είγχαν κατακλύσεις τη Αιθοπλική δουνά και πεδίαδες προσπλαντώντας νά τουντανέψουν ένα χιμαρικό δνειρό. Την άνασσάσταση της Ρωμαϊκής Αιθοπλικής. Ο μανικός τού Πλάτανος Βενέτος ονειρεύεται κι' αύτης το γέρο τού θριάμβου στο «Φόρουμ Ρομανού» και καθέλου απέθαν νά τὸν τριβλητόν ἡ ίδεα νά σταφει και αιθοπλικότορκε. Σ' αύτης του την ίδεα ίσως νά μήν είχε άδικο. Τη ήταν η Ναυπλέσσης: Τη ήταν η Ριζά Παχλεδί: Βλέπεται η άνθρωποτητας κάπου - κάπου κάνει τέτοιες «έξκρισες» μέσα στην τρέλλα πού την παραδέρνει, γεννά τρελλούς.

Την ίδια έποχη τὰ Ἑλληνικὰ διπόρια ήταν δὲν ήταν έκπλισια. «Όλα σχεδόν «κουρέλλες». Λίγα τὰ καινούργια, ἀλλάτια. Πολλούς μήνες δεμένα στην ιρίση του '31 σάπιαν στὰ ἀγκυροφέρους και φωμοπείναγχαν οι άνθρωποι τους και ξεπούλαγχαν τὸ διός τους.

Με τὸ περιτο «μπλε» γιώπησαν τὰ «τέλια» — έτοις συμβινεῖς: πάντα — και ξύπνησαν ἀπ' τὸ δικό λήγουρο, σκουριασμένα, άδαφα. Κάτι: «τοιμηγακά τὰ ναυλά». Τέλειων η μεγάλη νύχτα τοῦ ἀφρονισμοῦ. Πρόχειρο φρεσκάρισμα — ἀδύον και μὲν νεροπογιά... Βίρα, κι' έχει η θεδ. Σανάρχισαν οι Ἑλληνικὲς προπέλλες νά... γουργουλίζουν τὰ πέλαγα.

* * *

Σ' ΕΝΑ ΑΙΓΑΙΟ ΤΑ ΚΑΡΔΙΑ, ΤΑ ΜΑΧΙΜΟΥΛΙΔΙΣΙΑ, πού ξεκίναγαν δρέμηρα κι' έγω, «ἄρτι λαδίνων» τὸ πτυχίον τοῦ δύσκιου ἀσυρματιστῆς πού θα πει: Χίλια παραχάλια και μέσα γιά νά σὲ πάρουν, τούρπαν θηρεύεια ένα χρόνο, δρτάρη τούρπαν δέρδια, ταΐγάρας ἀτομάριας τὸ ἀνάγκισμα, ρούχα, παπύδια κλπ. δισ πρόλαβε η μάνα μου νά μοι χώσει στὸ μπασούλα: μου μαζί μὲ τὴν εὐχή της...

Φορτωμένος, λοιπόν, μὲ πολλή χαρά, περιστέρες ἀπίδεις και τὸ... μπασούλα: ξεκίνησον. «Ο προϊστάμενός μου συνάδελφος μὲ παραλίας σὰν... κληρωτό. Μούδεις τὸ κλουδί τοῦ ἀσυρμάτου, μούδεις τὸ δέκτη και τὸ γειρισμό του. Άκραση μόνο μοι είπε, γιά γειριστήριο και πομπό, ἀπόρρητο και ἀπαγορεύμενος καρφός...

Άκραση λοιπόν στα 500. Στὴ συγχόνητης κινδύνου. Έκεινος κοιμότων δηλα νύχτας κι' έγω;

— Στῆς νύχτας τὴν σιγαλιά μάθωνταν τὴν... δουλειά...

Πέρασαν λίγες μέρες και τοῦ ζήτησα νά μοι δεῖξεις τὴν χρήση τοῦ πομποῦ, ένδεικνυτοριοῦ... σπινθήρας 250 δέκτη... Οι τρίχες του σηκώθηκαν...

— Ηα - πά - πά... αύτὸ δὲ γίνεται.

Φεύγειαν μή τοῦ κιλέψω τὴν τέχνη. Χειριστήριο δὲν θάπιαν παρά μόνο στα 0° ἀλλάζα τὸ πτυχίο δυσκίου μὲ τὸ πτυχίο... Βου. Δηλαδή σκούπαν πάντα μόνο στα 0° θάπιαν παρά μόνο στα 0° συμπλήρωνα 180 δρτάρια δέρδιας στὸ δέκτη. «Η ναυτική έκπαιδευση δρισκότων σὲ κάπιον ἀγέννων ἔγκριση. Κάπιον μέρα φορτωμένος κριθάρι ἀπ' τὴ Νοέδωρασική γιά τὰ μουλάρια τῶν λεγεώνων φτάσαμε στὴν ράδα τῆς Μασσάσουα. Όρασιο κλίμα, ζέστη 40 δευθυνός στὴ μέση τοῦ Νοέδωρη. Τὸ Σταθμόδ μέση τῶν οφράγισαν. Πολέμος. Τεμπλαρίδιοι μαρκόνηδες, ματσαλόνια διελέγονται και μποριάδι οι ζάλοι. Αδύ γίνεται η λαμπερίνα. Μισθός ναυτή 4 - 5 λίρες, κατά τὸ πιάσιμο και τὶς ἀνάγκες.

Ο καπετάνιος τοῦ διποριοῦ, ένας καλδές άνθρωπος, Μυκονιάτης. Καπετάνιος τῆς πελτίδης αγορῆς. Αύτηρος, άδηγωτος λιγομίλητος, ἀλλά μορφωμένος δέσο λίγοι.

τούς έμπιπας στὸ κόλπο. Έγώ γιατρός, οι ράστοι δογμοί...

Μέσα στὴν αίθουσα τοῦ χειρουργείου στήθηκαν τὰ σύνεργα. Μαχαίρια, φαλιδιά, δελδίνες, ράμπικτα, αἰθέρες, ιώδια, γλωροφόρμια, γάζες, μπακπάκια. Σαντόνια καθαρά πάνω στὸ χειρουργικό τραπέζι. «Όλα έτοιμα. Έγχειρηση κάριοτο η μάλλον έπιγειρηση σφραγίδων.

Μάτι δέν δέλεισαν ζητητά περιμένοντας τὴν αύγη. «Αιώνια... έγω γιατρός; Παρακαλεῖσα.

Καὶ ξημέρωσε ο θεδός την μέρα και νέασσο κατὰ τὴν ζήτην μιὰ δέρρη νάρχεται: καταπάνω μαρ. Ήταν μέσος σκούπαν τὴν είδη. Ήηγησε στὸ σκλόνι. Νέσους γιατρός... φωνάζει: ο καπετάνιος, Τηνός τοῦ γιατρός... στὸ καπετάρι... τὸν περιστέρη: έποιμος γιά τὸ... «εκτίσιμο» πού δέν θα... γινόταν. Απλός θά... γελούσαμε.

Κρύφητης σύμφωνοι μὲ τὸ... σενάριο τοῦ καπετάνιου. Δέν είδη στὴ φάτο τὸν δρωμότο, ξηκουσ μόνο τὴ φωνή τοῦ γρηγορικού νά λέει:

— Γιατρέ, έχεις τὸν κρυφόν μου: Ήδυστα τον κατέστησα... τραπέζη.

— Ετοιμος γιατρό.

— Δέστε του... χέρια μαζί... πόδια, έργοντα...

Καὶ έγιναν διπορος τὴν τὸ γάλα. «Εμοιαζε μὲ λευκοφρεγέμενό φάντασμα τοῦ μεσονοτίου. Τὸ πρόσωπο μου εκπανείνο. Μόνο τὰ μάτια μου τάχχη... άνοιχτά. Πληγαίσμο τὸν δρωμότο τρέμουτα. Παρήγαρα και ένθρερντικά γιατρίσια λέγια, κουράγιο, μη φοβάσκω και τὸν ζυγόνον περισσότερο, τὸν παππεταύ, τὸν άρρωστο, τὸ σφυγμομετρό. Τι έγινε δημος έκεινή την στιγμή ούτε ξέρω ούτε θυμάμει. Εύριο μόνο τὶς φωνές πού άκούστηκαν.

— Βρε Γιώργη... δρέ φευτογιατρέ, δρέ πίνε, δρέ δίξει...

— Ετοίξε τὸ τραπέζι, πάσκα γάμῳ τὰ έργα-λείχη, χυθήκην τὰ ίδιες...

Στὸ τραπέζι πάνω δρισκότων ένας ἀπ' τοὺς καλύτερούς μου φίλους και συμμαθητές. Ανθυποπολιορχός τοῦ «Ναυτιλίου». Τὸν λόρσικα, τὸν ντυσκάρια, τὸ τάπαρι, γελάσκεις και τέρμη ή ιστορία.

Γιά νά τὸν άπογκινιστο γιά τὴ λαχτάρη τὸν πήγα τὴν ζήλη μέρα στὸ πλωτὸ νοσοκομεῖο Καλλιθέας τοῦ Ιταλικοῦ Ναυτικοῦ. Τὸν δέκτηκαν — σπουδές δέλους — τὸν έγχειρησκον και σε μιὰ θεομάδα θγήκα, γερδές και δυνατός.

* * *

ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ έχουν περάσει. Από τοὺς πρωταγωνιστές ζούμε ὅ... άποθενής κι' έγω.

Ο καπετάνιος μου πέθηκε καθότις κι' οι ζάλοι. Τὰ ρωμέτην διπόρια τὴν ράδα τῆς Μασσάσου δούλιακαν σχεδόν ζηλη στὸν πόλεμο, ἀπ' τὰ πέστη πού έπιγκινος δέλ μένι ούτε σκουριά.

Τὸ δικό μας διπόρο: ούτιστος καρφωμένο τοῦ Κάλο-Φρεύνα τοῦ Ιταλικοῦ Ναυτικοῦ. Τὸν δέκτηκαν — σπουδές δέλους — τὸν έγχειρησκον και σε μιὰ θεομάδα θγήκα, γερδές και δυνατός.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

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, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345 - Cables to all offices : "KYKLADES"

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71, Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph: 4 54 13/4
2880 Brake,	Am Pfer,	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

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ κ. Ε. 'Αθηναῖος

Η ΣΤΥΜΒΟΔΗ της "Εμπορικής Ναυτιλίας μας, στὸν ἄγριον τῆς ἀνεξηρτούσις μας εἰναι γνωστὴ σ' ὅλη τὴν ἔκταση τῆς." Ήχουν γραψεῖ χιλιάδες σελίδες και ἔχουν ἐλθεῖ σὲ φῶς σημαντικοὶ γενούσι. Ταῦτα

κατὰ παρόρθος ἔχουμε ἀφερέσσαι: και μετὶ λίγες σελίδες γιὰ τὴν συμβολὴν τῆς Ναυτιλίας μας στὴν ἀνάπτυξην τοῦ γένους τῶν Ἑλλήνων, ἀλλὰ τὸ γεγονός κατὸ δὲν ἔχει: μετώπιος: τὸ ἀνδικότερον μας γιὰ τὴν ἀνεξηρτούσιν και ἀλλοι ἀγνωστῶν σχετικῶν στοιχείων ποὺ ἔχουν νὰ μᾶς δειπνούν καποῖα γραψικότητα η̄ κρύσουν κατὰ τὸ προάστιο.

"Ἔτοι, δὲν θὰ μποροῦσα ποτὲ νὰ φαντικοῖς κανεῖς, διὰ ἔνας ἀπλοῖσθις νωτικός, ἔνας λο-
στρός οὐδὲ στεκότικας ἀφορινὸς νὰ ποιητήσουν οἱ "Ἑλλήνες ἔμενες τὶς δύσκολες ἡμέρες τῆς ἀποκατάστασης ἔνα μεγάλο και πολύτιμο φίλο τὸν Ἀμερικανὸν Edward Everett ποὺ ἀναδει-
γθῆκε σὲ μεγάλο φιλέλληνα.

Ο Everett ἑλληνιστής, ἀπόφοιτος τοῦ Η-
ναντιοτικοῦ τοῦ Χάρβεντον είναι: ἀλλήλεια δὲ: εἰ-
γα ὑποτελεῖ ἔνα πρώτο ἑράθισμα ἀπὸ τὶς επο-
δεῖς του, τὴς ακατοικῆς φιλολογίας ἀλλὰ και
ἀπὸ τὸ ἔργο τοῦ Byron Childe Harold ὅμιλος
αὐτὸ δὲν θὰ ἔται ἀφετὸς γιὰ νὰ ἀναλάβει: ἔνα
κοπιῶθες ταξίδι: στὴν Ἐλλάδα και νὰ προ-
φέρει: τόσα πολλὰ στὸν ἄγριον της.

Κορίτσιος ὁ Everett δικαὶος γύρισε στὴν Ἀμε-
ρική μετέφερε τὶς προσωπικές συγκινήσεις του
και ἔγινε μὲ τὰ μαθήματα στὰ Πανεπιστήμια,
τὶς διαλέξεις και τὶς διαλέξεις του, ἀλλὰ και
τὰ δημοσιεύματά του μιὰ ζωντανὴ ἑλληνικὴ
παρουσία στὸν νέο κόσμο και ὁ πρώτος ποὺ
ἔστηκε στὴν Ἀμερικὴ ὑπέρ τῆς Ἐλληνικῆς
Ἐπαναστάσεως.

ΕΚΕΙΝΟ ΠΟΥ ΣΥΝΕΤΕΙΝΕ περισσότερο λο-
πὸν στὸν ἐπίσκεψη τοῦ Everett στὴν Ἐλλάδα
ὑπῆρξε μιὰ ἐπίσκεψη στὸ λιμάνι τῆς Βοστώνης
τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου «Ιερουσαλήμ» ποὺ ἔται

φορτωμένο ζάχαρη και καφὲ ἀπὸ τὴν Κούδα.

Τὸ γεγονός κατὸ δὲν μιὰ μεγάλη εἰδικαι-
ρία γιὰ τὸν φιλολόγους ἀλλὰ και τὸν φοι-
τητὴν τοῦ Ηναντιοτικοῦ τῆς Βοστώνης ποὺ
επούδεικεν Ἐλληνικὰ νὰ ἔλθουν σὲ ἐπαρκή μὲ
πραγματικοῦς "Ἑλλήνες νὰ μιλήσουν και νὰ
δικτυοτίσουν τὶ εἰχε ἀπομεῖναι: ἀπὸ τὴν ἀρ-
χαίαν γλώσσα, νὰ συγκρίνουν τὴν προφορὰ και
νὰ φωτιστοῦν.

"Ἔτοι, δὲν θὰ μποροῦσα ποτὲ νὰ φαντικοῖς
κανεῖς, διὰ γιὰ τὸν φίλο τοῦ Ἐλληνιστή John Pickering.
Ἔτοι γιώρτειν τὸν λοστρόμο τοῦ πλοίου. Εἴ-
ναιν ἔξυπνον και πολὺ ἐνημερωμένο ἥντρωπο,
τὸ Νικόλαο Τσικλητήρης ἀπὸ τὴν Πόλη δὲ
ποτος τόσα πολλὰ τὸν εἶπε γιὰ τὴν Ἐλλάδα
και τόσα πειστικά, μποτε τὸν ἐντυπωσίσασε.

Οι γνώσεις τοῦ "Ἑλληνικοῦ περιορί-
ζονταν στὴν συνθηκαμένη πειδεία ποὺ εἶχε πά-
ρει στὸ Κονιστικό ἀγαλεῖο τῆς πατρίδος τοῦ
εἶχε δημος μελετήσεις: στὴν νεότερη τοῦ τὸν
"Ουραρτοῦ και ἔλλοις ἀρχαῖοις συγγραφεῖς. Κυ-
ρίως δημος οἱ πληροφορίες γιὰ τὸν ἄγριον τὸν
συγγράφον τὸν Ἐλλήνων δὲν κατὸ ποὺ συνεκ-
νήσεις τοῦ: "Ἀμερικανὸς και κυρίως τὸν Everett
μέχρι: συγιεῖν μποτε νὰ ἀφιερωθεῖσαν μὲ
ποὺ ἀπὸ τὶς δυνάμεις τοῦ στὴν ἔλευθερία τῶν
Ἑλλήνων. "Ἄξιόλογος δὲν και ὁ καπετάνιος
τοῦ πλοίου, δὲν Υδραιος Λάζαρος Κυτάρας ποὺ
διάδεικε και εύνοούσε τὴν Κανὴ Διαθημη.
"Απὸ τὴν συνομιλία μὲ τὸν "Ἑλλήνες ναυτι-
κοὺς οἱ Αμερικανοὶ φιλόλογοι διεπίστωσαν μὲ
ἐκπληκτὴν δὲν οἱ σύγχρονοι: "Ἑλλήνες πρόδειροι
τὴν ἑλληνικὴ γλώσσα δημος οἱ πρόδρονοι τους,
ἔναν οἱ σύγχρονοι: και παλαιότερο: φιλόλογοι:
Αμερικανοὶ και Εὐρωπαῖοι, διοιστήριζαν δὲν
δὲν ὑπῆρχε πολλὰ σχέσην ἀνάμεσα στὸν προ-
φορά τὸν Νεοελλήνων και τὸν ἀρχαῖον.

Ο EVERETT πατάλαδε ἀπὸ τὴν συνομιλία
ποὺ εἶχε μὲ τὸν "Ἑλλήνες, διὰ γιὰ νὰ ἀμβο-
ύνει: στὴν μελέτη τὴς ἀρχαῖας γλώσσας ξ-

πρεπει νὰ ἔστοικοισθεῖ μὲ τὴν σύγγραφην. "Ἔτοι
ἄναγκηρης γιὰ τὴν Ἐλλάδα μέσον Εὐρώπης.
Ὥσοι στὸ Λονδίνο γνωρίστηκε μὲ τὸν Byron
και μεγάλως ἀκόμη περισσότερο ὁ ἀνθούσια-
σμός του γιὰ τὴν Ἐλλάδα.

Στὸ Παρίσιο: λίγο ἀργότερα ἦλθε σὲ ἐπαρχὴ
μὲ τὸν Κοραχή, ὁ ὄποιος τοῦ μετέθωσε τὴν με-
γάλην ἀγάπην γιὰ τὴν Ἐλλάδα.

Μήκης μὲ τὸν Κοραχή ἑλληνικὰ και ἀκούεις
τοὺς ἀρχαιοτελεῖμούς του γιὰ τὸ μέλλον τῆς Ἐλ-
λάδος.

Γράψει δὲ ίδιος γιὰ τὴν γνωριμία του μάτη
μὲ τὸν Κοραχή. «Στὸ Παρίσιο μὲ τίμηρης μὲ τὴν
φιλία του, δὲν ἀξιοσέβαστος Κοραχής ποὺ δρι-
σούστηκε στὴν πρώτη γραμμὴ σχηματίζει μενάχη τῶν
πεπιθεμένων Ἐλλήνων, ἀλλὰ και τὸν Εὐ-
ρωπαίον.

"Οταν ἦλθε τελικά στὴν Ἐλλάδα δὲ Everett
ἐπισκέψτηκε καθὼς γνωτά της, μίλησε μὲ κάθε
ἀπὸ δὲ προύχοντα, ἐπισκέψτηκε τὸν Άλλη Πασ-
σα και καταγράψης θλεις τὶς ἀντιπόσεις του
τὸ έναν θεοποιοκό διδίοιο, τὸ δόποιο δυστυχοῦ
δὲν ἔξεδδον, ἀλλὰ δράμηκε πολὺ ἀργότερα δὲ
νέκτοστο.

ΑΛΛΑ ΕΚΕΙΝΟ τὸ ὄποιον παρορισάει: και
μὲτὰ ἀλερδητικὰ στὴν δηλητορία είναι μὲτὰ
τοῦργρηθή ἀπιστολή τοῦ λοστρόμου Τσικλητήρα,
τὴν δημος ὁ ἀλερδοφόδος, παίρνοντας θάρρος ἀπὸ
τὴν καλὴν ὑποδοχὴν ποὺ τοῦ διεκύνει στὴν Βο-
στώνη, διετίλει στὸν Ἐλληνιστή Pickering και
σύτα λίγο, σύτα πολὺ, προσφερόταν νὰ διδάξει:
«Εἰς δημοτὸν Σπουδαῖον μὲταποιητὴ γραψή
και προφορὰ τὴς νεοελληνικῆς γλώσσας!»

Τῷ λογιστάτῳ Κυρίῳ Ιωάννη τῷ Πίκα-
ρινγκ. Κύριο μητρία.

"Οντας μεθ' δὲ σ' αὐτὴν μάθησαν ἡμουσικὰ ἔδω-
να ἀναγκήθησαν τὴν ἑλληνικὴν διάλεκτον μὲ ἀ-
νορθότετας: αὐλλαχεῖς, μὲ παρ' ὅστις μὲ ἀ-
σύμφωνα τοῦ λόγου και σχεδὸν μὲ παντάπλακην
ὄρθιος γραψικής ἀκούῃς. "Ἄρκα λαπούν δικιοῖο
τρώμαν λέγω, διὰ τοῦς είναι: ἀναγκαιότεταν αὐ-
τὴν ἡ μάθησης διὰ τοῦ προσφέρει τὸν ἔωτέ
μου εἰς δημοτὸν ποὺ ἐπιθυμεῖ νὰ παραδίδω τὴν
κύτταρη γραψικήν πρόσφορά, ὡς δημος ἡμετέρης
τῆς Ηλεοποννήσου, ἐκ τῆς πολιτείας κατὰ πα-
λαιά Πόλη, νῦν δὲ Ναυαρίνους και δημος εἰς
τὰ ίδια μέρη αὐτὴν τὴν διάλεκτον και προφο-
ράν ἔδιδάχθη.

τὴν λογιστήδος σας
ταπεινός δούλος
Νικόλαος Τζικλητήρας

E. N. ATHENAIOS

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

Ship Repairs in South Africa

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

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

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

Port Elizabeth
Repair facilities available.

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

U.S.A.

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

GREECE

Veritas Marine (Hellas) Ltd.
19, Aghiou Spyridonos Str.
Piraeus - Greece
Tel: 4130577 - 4131678
Telex: 213163 MART GR.

FRANCE

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

GERMANY

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

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

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

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

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

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

**Representation for
Dorman Long Swan
Hunter (Pty) Ltd.**

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

**NORWAY (except West
Norway)**

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

WEST NORWAY

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

After hours Bergen 71637.

BRAZIL

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

JAPAN

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

**Representation for
Dorman Long Vanderbijl
Corporation Ltd.**

ENGLAND

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

NORWAY

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



DORMAN LONG SWAN HUNTER (PTY) LTD.

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

DORMAN LONG VANDERBIJL CORPORATION LTD.

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

(Also at East London and Port Elizabeth.)

Jonsson S9462

'Ο λιμήν του Πειραιώς

ΗΥΞΗΜΕΝΗ Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1978

Ηύξημένη ήτο ή κίνησις τού λιμένος Πειραιώς κατά τό 1978 έν συγκρίσει με τό προηγούμενον έτος 1977. Συγκεκριμένως οι κατάπλοι τών πλοίων ήσαν περισσότεροι κατά 4.29%, ή έμπορευματική κίνησις μεγαλύτερα κατά 11.57% και ή έπιβατική μεγαλύτερα κατά 4.77%.

'Αναλυτικότερον ή κίνησις τού λιμένος Πειραιώς κατά τό 1978, έναντι τής τοισάντης τού 1977 είχεν ώς άκολουθως :

a. — Ναυτιλιακή :

Κατέπλευσαν 25.058 πλοία, καθαράς χωρητικότητος 35.901.190 κόρων, έναντι 24.028 πλοίων, με τό χωρητικότητα 37.579.854 κόρων.

'Εξυπηρετήθησαν είς τάς τέσσαρας δεξαμενάς τού Ο.Λ.Π. 695 πλοία, όλικής χωρητικότητος 2.724.134 κόρων, έναντι 677 πλοίων, κ.ο.χ. 2.564.771.

'Επεσκευάσθησαν είς τήν λιμενικήν περιοχήν τού Πειραιώς 807 πλοία, όλικής χωρητικότητος 4.072.275 κόρων, έναντι 1.020 πλοίων, με τό χωρητικότητα 5.065.892 κόρων.

'Έχορηγήθη είς τά πλοία και τά άλλα πλωτά μέσα υδωρ 1.287.245 κυβ. μέτρων, έναντι 1.154.540 κυβ. μέτρων.

b. — Έμπορευματική :

Φορτεζεφορτώθησαν 10.110.764 τόν. έμπορευμάτων, έναντι 9.062.165 τόνων. 'Έκ τών έμπορευμάτων τού 1978 διεκινήθησαν 935.197 τόνοι έντος 117.480 έμπορευματοκιβωτίων, έναντι 747.610 τόν. και 93.927 έμπορευματοκιβωτίων τού 1977.

'Έκτος τών έμπορευμάτων αύτών έξεφορτώθησαν είς τά διυλιστήρια 'Ασπροπύργου και 3.801.344 τόν. πετρελαίου και έπειργασμένων πετρελαιοειδών, έναντι 4.103.040 τόν.

c. — Έπιβατική :

Διεκινήθησαν έκ τού λιμένος Πειραιώς συνολικώς 4.958.169 έπιβάται (έξωτερικού 715.581 και έσωτερικού 4.242.588), έναντι 4.732.610 έπιβατών (έξωτερικού 652.240.000 και έσωτερικού 4.080.370).

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

Ειδικότερον ή κίνησις τού λιμένος Πειραιώς τόν Δεκέμβριον 1978, έναντι τής κινήσεως τού ίδιου μηνός τού 1977 είχεν ώς έξης :

1. — Ναυτιλιακή :

Κατέπλευσαν 1.491 πλοία, καθαράς χωρητικότητος 2.151.587 κόρων, έναντι 1.316 πλοίων, χωρητικότητος 2.204.908 κόρων, ήτοι οι κατάπλοι ήσαν περισσότεροι κατά 13.30% και ή χωρητικότης ήτο μικρότερα κατά 2.42%.

'Εδεξαμενίσθησαν 37 πλοία, όλικής χωρητικότητος 137.476 κόρων, έναντι 49 πλοίων, χωρητικότητος 220.479 κόρων.

'Επεσκευάσθησαν είς τήν λιμενικήν περιοχήν 68 πλοία, όλικής χωρητικότητος 398.625 κόρων, έναντι 77 πλοίων χωρητικότητος 534.557 κόρων.

'Υδροδοτήθησαν πλοία και λοιπά πλωτά μέσα με 99.629 κυβ. μέτρα υδατος, έναντι 63.091 κυβ. μέτρων

2. — Έμπορευματική

Φορτεζεφορτώθησαν 779.871 τόν. έμπορευμάτων, έναντι 798.480 τόνων, ήτοι έστημειώδη κάψις κατά 2.33%. 'Έκ τών 779.871 τόνων έμπορευμάτων οι 91.084 τόν. διεκινήθησαν έντος 10.299 έμπορευματοκιβωτίων, έναντι 75.050 τόνων και 8.601 έμπορευματοκιβωτίων τού Δεκεμβρίου 1977.

Πέραν τής άνωτέρω έμπορευματικής κινήσεως έξεφορτώθησαν είς τά διυλιστήρια 'Ασπροπύργου 279.180 τόν. πετρελαιοειδών, έναντι 229.551 τόνων.

3. — Έπιβατική :

Διεκινήθησαν έκ τού λιμένος Πειραιώς 182.350 έπιβάται (έξωτερικού 18.383 και έσωτερικού 163.967), έναντι 137.334 έπιβατών (έξωτερικού 16.000 και έσωτερικού 121.334) ήτοι έσημειώθη αύξησις κατά 32.78%.

ΑΙ ΣΧΕΣΕΙΣ Ο.Λ.Π. ΚΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΣΣΟΜΕΝΩΝ

'Η "Ενωσις Ελλήνων Εθοπλιστών με έγγραφόν της πρός τόν 'Οργανισμόν Λιμένος Πειραιώς καταγγέλλει ότι καθυστερεί ἐπί ἀρκετούς μῆνας ή ἔκθεσις υπό τής ἀρμοδίας 'Υπηρεσίας τού 'Οργανισμού τών τελικών λογαριασμών διά τήν χρήσιν τών δεξαμενών.

'Επί πλέον, τονίζεται, και ἐφ' οσον έκδοθήν τά πιστωτικά, ἀπαυτεῖται έκ τής 'Υπηρεσίας τού 'Οργανισμού πληθώρα διατυπώσεων, με ἀποτέλεσμα νά δημιουργούνται πολλά προβλήματα είς τούς συναλλασσομένους.

Μέ άφορμήν τήν καταγγελίαν αύτήν δύνατος συντονιστής τού Ο.Λ.Π. ἀπέθυνε πρός οᾶς τάς 'Υπηρεσίας αύστηραν ἐγκύλιον, είς τήν οποίαν άναφέρεται ότι ωρισμέναι 'Υπηρεσίαί δέν έχουν κατανοήσει πλήρως τών προσημόσησιν, ό ποτούς συνισταται είς τήν ταχείαν έξηπρέτησιν τών συναλλασσομένων με τόν Ο.Λ.Π. πολιτών.

Είναι άναγκη, τονίζει ό κ. Καραλής, νά έπικρατήσῃ, ἐπί τέλους, μία νέα, κατά τό δυνατόν άντιγραφειοκρατική νοοτροπία είς τάς σχέσεις μεταξύ τών υπαλλήλων και τών συναλλασσομένων με τόν Ο.Λ.Π. και νά καταβληθῇ ιδιαιτέρα προσπάθεια πρός δημιουργίαν τού άναγκαιού κλίματος συνεργασίας,

οὕτως ώστε νά έκλειψη τό πνεύμα δυσπιστίας τών τελευταίων πρός τάς 'Υπηρεσίας τού 'Οργανισμού.

"Ας έλπισωμεν ότι αἱ παραινέσεις αύται τού κ. Καραλή δέν θά πέσουν εἰς τό κενόν καὶ ότι 'Υπηρεσίαί θά θελήσουν νά συμβάλουν εἰς τήν πάταξιν τής γραφειοκρατίας και νά προσφέρουν τό καθεστώς τών σχέσεων μεταξύ αὐτῶν και τών συναλλασσομένων πρός έκείνο, ποὺ ἀπαιτούν ή ἔνταξίς μας εἰς τήν Ε.Ο.Κ. και ή διεθνής πρακτική.

Ο ΜΩΛΟΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ

"Υπό τού 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς θά άνατεθούν, κατόπιν δημοπρασίας, αἱ ἔργασίαις ἐπισκευής και μερικής άνακατασκευής τού μώλου Θεμιστοκλέους. Τό έργον είναι προϋπολογισμού δαπάνης 18 έκατ. δραχμών.

Η Α.Ε. «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ»

Τό Δημόσιον θά ήδηνατο νά μεταβιβάση τήν έκτασιν, ή όποιας έδημιουργήθη ἐπί τών προσχώσεων ύπό τής Α.Ε. «Ναυπηγεία Κυνοσούρας», μόνον κατά ύψηλήν κυριότητα και δῆκατά χρήσιν και έκμετάλευσειν.

Εἰς τήν διαπίστωσιν αύτήν καταλήγει ο Ο.Λ.Π. διότι, δηπως ύποστηρίζεται, τό Δημόσιον, ήτοντας έκτασις περιλαμβάνεται είς τήν χερσάν ζώνην τού λιμένος, ἀπέξενώθη τής χρήσεως και έκμεταλευσεως αὐτῆς, ώς ἄλλωστε και ή σχετική ύπ' ἀριθ. 754)73 γνωμόδησης τού Νομικού Συμβούλου τού Κράτους.

Τό θέμα άνέκυψε μετά ἀπό αίτημα τής Α.Ε. «Ναυπηγεία Κυνοσούρας» διά τήν άγαράν δημοσίου κτήματος είς Κυνοσούραν Σαλαμίνος και συγκεκριμένως τής δημιουργήθεισής έκτασεως ἐκ τών προσχώσεων, τών γενομένων ύπό τής άνωτέρω έταιρίας.

ΑΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Κατά τόν παρελθόντα Δεκέμβριον ἐπραγματοποιήθησαν είς τόν λιμένα Πειραιώς 96 προσεγγίσεις πλοίων κοντένερων. Αἱ προσεγγίσεις αύταις ἐπραγματοποιήθησαν ἀπό πλοία 21 ναυτιλιακών έταιριών, αἱ όποιαι διατηροῦν τακτικάς γραμμάς πλοίων κοντένερων με τόν Πειραιά.

ΟΙ ΜΙΚΡΟΠΩΛΗΤΑΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Συνετάγμη ύπό τού 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, και ήδη ένεκριθη σχέδιον κανονισμού, ποὺ καθορίζει τούς όρους και τάς προϋποθέσεις ξηρηγήσεως ἀδείας άσκησεως ἐπαγγέλματος είς τήν λιμενικήν περιοχήν.

ΣΥΝΤΟΜΑ

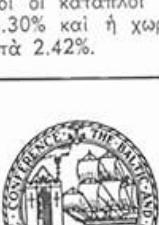
'Ενεκρίθη πίστωσις 4 έκατ. δραχμών διά τήν συνέχισιν τών έργασιών ύπερυψώσεων προφυλακτηρίου τοίχου μώλου Δραπετσώνας και κατασκευής φαροπούργου.

—'Εξαώροφον κτίριον θά άνεγείρη ό Ο.Λ.Π. είς τήν περιοχήν Καστρακίου τού Κεντρικού Λιμένος, είς τό όποιον θά στεγασθούν τά συνεργείας μηχανημάτων και τά αύτοκινητα τού 'Οργανισμού. Τό έργον είναι προϋπολογισμού 32 έκατ. δραχμών.

—Μικράς κτιριακάς έγκαταστάσεις θά κατασκευάσῃ ό Ο.Λ.Π. είς τήν περιοχήν του, κατόπιν δημοπρασίας. Τό έργον είναι προϋπολογισμού 25 έκατ. δραχμών.

—'Ο Ο.Λ.Π. καθώρισε τήν δασικήν είς τόν νούνους άπόδοσιν τών έργατικών διμάδων ἐπί έκφορτώσεως φορτίων μπανανών είς χαρτοκιβώτια ή δέματα είς 36 τόνους.

—Κονδύλια, συνολικού ύψους 50.866.000 δρ., ένεκριθησαν ύπό τού 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, διά τήν πληρωμή διαφόρων έργων, τά όποια έξετελέσθησαν είς τόν λιμένα.



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»
P I R A E U S



Γιὰ άεροδρόμια,
σιδηροδρομικοὺς
σταθμούς,
λιμάνια καὶ ἔργοστάσια
ήλεκτροκίνητα
περονοφόρα ἀνυψωτικὰ
EP - 103 καὶ
EP - 201

EP - 103: ίκανότης ἀνυψώσεως
φορτίου 1.000 kgf
ὕψος ἀνυψώσεως 2,0
καὶ 2,8 m.

EP - 201: ίκανότης ἀνυψώσεως
φορτίου 2.000 kgf
ὕψος ἀνυψώσεως 2,8
καὶ 4,5 m.

Ἡ μεγάλη εὐελιξία αὐτῶν τῶν
κομπάκτ, ισχυρῶν ὄχημάτων, τὰ
καθιστᾶ ἴδιαίτερα ἀποδοτικὰ
καὶ σὲ πολυσύχναστους
χώρους, σταθμούς, ἀποθῆκες
κ.λ.π.



V/O MACHINOEXPORT

147-15-42 USSR MOSKVA 117330 MOSKVA V-330 MACHINOEXPORT 7207

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Έλληνική Νομολογία

ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ (ΤΜ. Β')

ΑΡΙΘ. 1134/1977

- Διαταγή ἀναστολῆς τοῦ πλοῦ ἄνευ κατασχέσεως τοῦ πλοίου εἶναι παράνομος.

Κατὰ τὸ ἄρθρον μόνον τοῦ ν. 2317(53) «περὶ ἀπαγορεύσεως ἐκτελέσεως μεταφορῶν δι' Ἑλληνικού πλοίου» (ώς ἑτροποποιήθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ν.δ. 2398/1953) διὰ Β.Δ. ἐκδιδομένου ἐκάστοτε προτάσει τῶν 'Υπουργῶν 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ 'Ἑξαπερικίας) δύναται νὰ ἀπαγορεύεται ἡ μεταφορά φορτίων διὰ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημασίαν μεταξὺ λιμένων ἡ περιοχῶν καθοριζομένων διὰ τοῦ Β. Διατάγματος, διὰ σύναντας ἐπίσης νὰ ὄρισνται καὶ τὰ ὑποκείμενα εἰς τὴν ἀπαγορεύσεων φορτία ὡς καὶ νὰ ἀπαγορεύεται ὀπωδήποτε εἰς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημασίαν πλοία νὰ προσεγγίζουν εἰς ὥρισμένους λιμένας. 'Η ὅρις τῶν ἀπαγορεύσεων τούτων ἐνεργεῖται διὰ Β. Διατάγματος ἐκδιδομένου προτάσει τῶν αὐτῶν 'Υπουργῶν.

Βάσει τῶν ρηθέντων ἔξεδόθη τὸ Β.Δ. τῆς 7)10 'Οκτωβρίου 1958 (ΦΕΚ 157 τεῦχος Α'), διὰ ἄρθρου 2 τοῦ ὅποιου ὥρισθη ὅτι ἀπαγορεύεται εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοία νὰ μεταφέρουν ἔξι οἰουδήποτε λιμένος εἰς λιμένας ἐλεγχομένους ὑπὸ τῆς Κεντρικῆς Κυβερνήσεως τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας καὶ τῶν Ἀρχῶν τῆς Βορείου Κορέας, ὡς καὶ μεταξὺ τῶν λιμένων τῶν χωρῶν τούτων εἰδὴ φορτίων ἔξι τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸν τελείωτον διατάγματος τούτου πηγάδοντος τοῦ 1952 προσδολήν τοῦ ἑκατοντάριου 4 τοῦ Συντάγματος τούτου πηγάδοντος δικαιώματος τοῦ πλοιοκτήτου, φυσικοῦ ἡ νομικοῦ προσώπου, ὅπως μὴ περιορίζεται ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς ἐπιχειρήσεώς του ἀνευ σχετικῆς διατάξεως νόμου καὶ δημιουργεῖ ὑποχρέωσιν τοῦ Δημοσίου πρὸς ἀποζημιώσιν τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν προκληθεῖσαν αὐτῷ ἐν τῇ ὥρᾳ διαταγῆς παράνομον ζημιάν κατὰ τὸ ἄρθρον 105 τοῦ Εισαγωγικοῦ Νόμου τοῦ Α.Κ. ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρ. 914, 297 καὶ 298 Α.Κ.

Ναυτιλίας ἡ ὡς παρ' αὐτοῦ ἔξουσιοδοτούμενος λιμενάρχης ἐπὶ τῇ εὐλόγῳ ἡ μὴ ὑπονοίᾳ διὰ τὸ μεταφερόμενον φορτίον ἐμπίπτει εἰς τὴν κατὰ τὰ ἄνω ἀπαγόρευσιν νὰ διατάξῃ τὴν ἀναστολὴν τοῦ πλοῦ Ἑλληνικού πλοίου κατευθυνομένου εἰς λιμένας τῆς Λαϊκῆς Κίνας καὶ τῆς Βορείου Κορέας. Οὐδὲ συνάγεται τὸ ἐναντίον ἐκ τοῦ ἄρθρου 49 τοῦ Ποικιλού καὶ Πετραρχικού Κώδικος τοῦ 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ' (Κδ. ν. 6392/1934) ὁρίζοντος διὰ αἱ Λιμενικαὶ 'Ἄρχαι θεωροῦνται ὡς ἀνακριτικοὶ ὑπάλληλοι καὶ εἶναι ἀρμόδιοι νὰ προβαίνουν κατόπιν μηνύσεως ἡ αὐτεπαγγέλτως εἰς προανάκρισιν διὰ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου διαπραττόμενα ἀδικήματα κατὰ τὰς περὶ προανάκρισεως διατάξεις τῆς Ποικιλῆς Δικαιονομίας.

Καὶ ναὶ μὲν διενεργουμένης τοιαύτης προανακρίσεως δύναται νὰ χωρήσῃ κατάσχεσις τοῦ πλοίου ἔχουσα ὡς ἀναγκείαν συνέπειτον τὴν ἀναστολὴν τοῦ πλού αὐτῷ, διατάγη διὰ μὲν τῆς ἀναστολῆς τοῦ πλοῦ τοῦ πλοίου, ἐκδιδομένη κατὰ τὰ ἄνω, ανευ νομίμου κατασχέσεως τοῦ πλοίου, παρὰ τοῦ ὑπουργοῦ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶναι παράνομος καὶ ἐπιφέρει ὑπὸ τὴν ισχὺν τοῦ Συντάγματος 1952 προσδολήν τοῦ ἑκατοντάριου 4 τοῦ Συντάγματος τούτου πηγάδοντος δικαιώματος τοῦ πλοιοκτήτου, φυσικοῦ ἡ νομικοῦ προσώπου, ὅπως μὴ περιορίζεται ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς ἐπιχειρήσεώς του ἀνευ σχετικῆς διατάξεως νόμου καὶ δημιουργεῖ ὑποχρέωσιν τοῦ Δημοσίου πρὸς ἀποζημιώσιν τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν προκληθεῖσαν αὐτῷ ἐν τῇ ὥρᾳ διαταγῆς παράνομον ζημιάν κατὰ τὸ ἄρθρον 105 τοῦ Εισαγωγικοῦ Νόμου τοῦ Α.Κ. ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρ. 914, 297 καὶ 298 Α.Κ.

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘ. 33/1979

Εἰσηγητής : κ. Χαράλ. Παμπούκης.

Δικηγόροι : Οι κ.κ. Γερ. Βλάχος, 'Αν. 'Αναστασιάδης.

• 'Επιβαλλάσσιος ἀρωγῆς.— Διαιτητική

ἀπέφασις ἀλλοδαποῦ διαιτητοῦ διὰ καθορισμὸν ἀμοιβῆς.— Κατανομὴ ποσοῦ ἀμοιβῆς κατὰ Ἑλληνικὸν νόμον.—

'Ερμηνεία διαιτητικῆς ἀποφάσεως ὅτι τὸ πρὸς διανομὴν ποσὸν εἶναι τὸ προκύπτον μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἔξοδων τῆς ἀρωγῆς.— Δεδικασμένον διαιτητικῆς ἀποφάσεως.— 'Ερμηνεία ἄρθρων ΚΙΝΔ ὅτι αἱ δαπάναι τῆς ἀρωγῆς ἀφαιροῦνται πρὶν γίνη ἡ διαινομὴ τῆς ἀμοιβῆς.

'Επειδὴ ὁ ἐκκαλῶν διὰ ἀγωγῆς του στρεφόμενης κατὰ τῆς ἀφεσιβλήτου διαιτεινόμενος ὅτι, διὰ τῆς ἐν αὐτῇ μηνημονεύμηνης ἀλλοδαπῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως, καθωρίσθη συνολικὴ ἀμοιβὴ ἐκ πεντήκοντα χιλιάδων (50.000) Λ.Α. διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ ἑλληνικὴν σημασίαν φορτηγοῦ πλοίου... Νηολογίου Πειραιῶς, πλοιοκτησίας τῆς ἀφεσιβλήτου, σύτινος ἐκείνου (ἐκκαλῶν) ἐτύγχανε πλοιαρχία, παρασχεθεῖσαν εἰς τὸ ὑπὸ ισπανικήν σημασίαν πλοίον... ἐπιθαλασσίαν ἀρωγῆν, ἐκ δὲ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐν τῇ ὥρᾳ εἰρηται διαιτητική ἀποφάσει ἀναγράφεται ὡς ἔξοδα τῆς ἀφεσιβλήτου πλοιοκτητρίας τὸ ποσὸν τῶν τριάκοντα ἑκατόντα χιλιάδων πεντακόντα (35.540) Λ.Α. ἡ ὥρᾳ ἀνω διαδίκοις (ἀφεσιβλήτος) ισχυρίζεται ὅτι ἡ, κατὰ τὸν Ἑλληνικὸν νόμον (ἄρθρον 251 ΚΙΝΔ) κατανομὴ μεταξὺ αὐτῆς, ἐκείνου (ἐκκαλούντος) καὶ τοῦ πληρωμάτος θὰ περιορισθῇ ἐπὶ τοῦ ἀπομένοντος μετὰ τὴν ἑκατοντάριον ἑκατόντα χιλιάδων πεντακόντα (50.000) Λ.Α.

'Επειδὴ ἐν τῇ παρ' ἀμφοτέρων τῶν διαιδίκων μερῶν ἐπικαλούμενή καὶ νομοτύπως ἐν κεκυρωμένᾳ ἀντιγράφῳ προσκομιζομένη εἰς τὴν ἀγγλικὴν γλώσσαν καὶ ἐν ἐπισήμῳ μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν τοιαύτην ἀπὸ 17ης Δεκεμβρίου 1976 διαιτητική ἀποφάσει τοῦ 'Ἄγγουλον διαιτητοῦ John Franklin Willmett ὁρίζεται ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἐνταῦθα ἐπίμαχον θέμα, ἐν μὲν τὸ σκεπτικῷ αὐτῆς: «Ἐπειδὴ ὁ πλοιαρχὸς τοῦ... ἔξεπροσωπήθη ἐνώπιον ἔμου κεχωρισμένως καὶ συνεψηνθή διὰ δέοντος προσδιορίσων μίαν μοναδικὴν (ενιαίαν) ἀμοιβῆν, ἡτοῖς κατόπιν θὰ διανεμηθῇ ἀλλοχοῦ μεταξὺ τῶν ἔργολάθων» (διαδίκων), ἐν δὲ τὸ διατακτικῷ της: «Καθορίζω ἀμοιβὴν καὶ ἀποφασίζω, ὅπως οἱ ὑπόχρεοι καταβάλουν εἰς τοὺς ἔργολάθους τὸ ποσὸν τῶν πεντήκοντα χιλιάδων λιρῶν (Λ.Α. 50.000) (έκ τῶν ὁποίων £ 36.540 ἀφορᾶ εἰς ἔξοδον γενόμενα ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ... τὸ εἰς Λ.Α. ισότοσον τῶν ὁποίων ἡτοῖ περίπους Λ.Α. 30.000 κατὰ τὸν χρόνον περατώσεως τῶν ρηθεισῶν ὑπηρεσιῶν, ἀλλ' ἀνέρχεται τώρα εἰς Λ.Α. 36.540 περίπου), ἐντόκως ἐπὶ ἐπιτοκίῳ δέκα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (10%) ἐτησίως ἀπὸ τῆς 17 Ιουλίου 1976 μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τῆς παρούσης ἀποφάσεως...». 'Εκ τῶν ὡς ἀνω κριτίμων ἐπροκειμένων περιοκτῶν τῆς ὡς εἰρηται ἀλλοδαπῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως, σαφῶς προκύπτει, ὅτι ὁ δικάσας ἀλλοδαπὸς διαιτητής, ἐν ὅψει προδήλως τῶν κρίσιν του, ὑψηλῶν ἔξοδων εἰς αἱ ὑπεβλήθη ἀπαιτία, κατὰ τὴν παροχήν τῆς περὶ ἡς πρόκειται ἐπιθαλασσίας ἀρωγῆς, πρόεδρη εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς διὰ τὴν ὡς ἀνω ἀρωγῆν ὄφειλομένης ἀμοιβῆς, ἀκολουθῶν ἐν τούτῳ τὸ ἐν τῇ παλαιοτέρᾳ ἀγγλικῇ

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ (ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

'Άκτη Μιαούλη 97, Πειραιά

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Διευθύνσεως: 4512.147 - Παραγγελιῶν: 4518.564

Τέλεξ (προσωρινὸν): 2192

νομολογία κρατούν σύστημα προσδιορισμού ταύτης, συμφώνως πρός τὸ ὅποιον ὑπολογίζονται κεχωρισμένως τὰ ἔξοδα, αἱ πάσης φύσεως δαπάναι, δὲ χρησιμοποιηθεῖς χρόνος, τὸ διαφυγὸν κέρδος καὶ αἱ ζημιὰς τὰς ὁποῖας τυχὸν ὑπέστη τὸ δονήθεσαν πλοίον, ἐπὶ δὲ τῶν ποσῶν τούτων προστίθεται κατόπιν τὸ ιδιαιτέρως καθοριζόμενον ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς (δλ. σχετικῶ N. Παπαπολίτη, ἐπίθαλάσσιος ἀρωγὴ καὶ διάσωσις, ἑκδ. 1963, σελ. 344 ἐπομ.). Ἡ πρώτη τῶν προδιαληφθεισῶν περικοπῶν ἔχει προδίλως τὴν ἔννοιαν διτὶ ἐν τῇ διά τοῦ οἰκείου συνυποσχετικοῦ δικαιοδοτικῆ λειτουργία τοῦ δικασαντος διαιτητοῦ δὲν ἐνέπιπτε καὶ τὸ θέμα τῆς κατανομῆς τῆς ὡς εἴρηται ἀμοιβῆς, οὐχὶ δὲ διτὶ ἀπέκειτο ὁ κατά τὸ ἀνωτέρω σύστημα πρωσδιορισμὸς ταύτης. Ἡ κεχωρισμένη ἀναφορά τοῦ ποσοῦ τῶν ἔξοδων καὶ δὴ ἐν τῷ διατακτικῷ τῆς ὡς διποτάσσεως δὲν γίνεται, ὡς διαιτείνεται ὁ ἔκκαλων, ἀπλῶς ὡς ἐν ἑκατὸν στοιχείων, ἀτίνα ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν ἐν τῷ προσδιορισμῷ τῆς ὡς εἴρηται ἀμοιβῆς, διότι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἔδει ἡ μνεία τούτου νὰ γίνηται οὐχὶ ἐν τῷ διατακτικῷ, ἀλλ' ἐν τῷ σκεπτικῷ τῆς ἀποφάσεως, ἐνθα σῶμας ὡς μόνον καθοριστικὸν στοιχεῖον τῆς ἐν λόγῳ ἀμοιβῆς ἀναφέρεται εἰδικῶς ἡ διασωθεῖσα αἵσις τοῦ φορτίου τοῦ βοηθηθέντος πλοίου, ἥτις φέρεται ἀνερχομένη, κατόπιν συμφωνίας τῶν ἐνδιαφερομένων μερών, εἰς ἑκατὸν χιλιάδας (100.000) Λ.Α., ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει θὰ ἐπρεπε νὰ μνημονεύωνται ὅμοι καὶ τὰ ἔτερα στοιχεῖα, ἀτίνα ἐπηρέασαν τὴν κρίσιν τοῦ διαιτητοῦ ἐν τῷ καθορισμῷ τῆς ἀμοιβῆς, ἐνώ ἐν τούτῳ ἡ προμνηθεῖσα διαιτητικὴ ἀποφάσις, ὡς ἐκ τοῦ περιεχομένου αὐτῆς δείκνυται, ἀρκεῖται εἰς τὴν ὅλως συνεπτυγμένην αἰτιολογίαν, καθ' ἦν «προστοκόντως ἐκτίμησας καὶ κρίνας τὰ ἀποδεικτὰ στοιχεῖα καὶ ἔγγραφα τὰ ἐμφανισθέντα ἐνώπιον μου ὡς καὶ τοὺς ἴσχυρισμούς τῶν πληρεξουσίων, οἵτινες παρέστησαν ἐνώπιον μου διὰ λογαριασμὸν τῶν διαιδίκων, διὰ τῆς παρούσης ἑκδίδω τὴν ἀποφάσιν μου ἔγγραφως καὶ ἐν σχέσει πρὸς τὰ κρίταια θέματα καὶ καθορίζω...». Οὕτω ἡ προδιαληφθεῖσα διάταξις τῆς ὡς εἴρηται διαιτητικῆς ἀποφάσεως σαφῆ ἔχει τὴν ἔννοιαν διτὶ δι' αὐτῆς καθωρίσθη ὡς κατανεμηθησμένη, συμφώνως πρὸς τὸ ἐλληνικὸν δίκαιον (ἀρθρον 251 ΚΙΝΔ), ἀμοιβὴ διὰ τὴν ἐν προκειμένω παρασχεθεῖσαν ἐπιθαλασσιάν ἀρωγὴν τὸ μέτ' ἀφαιρεσιν ἐκ τοῦ ποσοῦ τῶν πεντήκοντα χιλιάδων (50.000) Λ.Α. τῶν προδιαληφθέντων τῶν ἔξοδων τῆς πλοιοκτητρίας ἐφεσιθῆτο, τὸ οὗψος τῶν ὅποιων προσδιωρίσθη ἐν αὐτῇ ἐπακριβῶς, ἐναπομένων ποσὸν τῶν δέκα τριῶν χιλιάδων τετρακοσίων ἑξῆ-

κοντα (13.460) Λ.Α. Μόνον τὸ ὑπὸ τοῦ ἔκκαλουντος ἐπικαλούμενον γεγονός, διτὶ διλαδὴ τὸ ποσὸν τῶν ἔξοδων σημειούται ἐν τῇ ὡς ἀνώ διαιτητικῇ ἀποφάσει ἐντὸς παρενθέσεως δὲν είναι ἀποφασιστικὸν ὑπέρ τῆς ὑπὸ τοῦ διαδίκου τούτου (ἔκκαλουντος) ὑποστηρίζομένης ἀντιθέτου ἐρμηνευτικῆς ἐκδοχῆς. Ἐξ ἄλλου ἡ σηνῶ ἀλοδαστὴ διαιτητικὴ ἀποφάσις ἐν τῷ ἐνταῦθη ἐπιμάχῳ θέματος ἀποτελεῖ διεκδικούμενον, λαμβανόμενον ὑπ' ὄψιν καὶ αὐτεπαγγέλτως (ἀρθρον 332 ΑΚ), ἀφοῦ ἐν προκειμένῳ ὁ ἔκκαλων, μὴ ἀμφισβητών εἰδικῶς τὴν συνδρομὴν τῶν κατά τὸ ἀρθρον 903 Κ.Πολ.Δικ. ἀπακούμενων πρὸς τούτο προϋπόθεσεων, ἃς ἐμέσως, πλὴν σαφῶς ἀποκαλεῖται ἡ ἐφεσιθῆτος, διὰ τῆς ὑπ' αὐτῆς ἐπικλήσεως τῆς δεσμευτικότητος τῆς ὡς ἀνώ ἀποφάσεως, θεωρεῖται συνομολογών ταυτας (ἀρθρον 261 Κ.Πολ.Δικ.), τούθ' ὅπερ ἀλλωστε ἐδέξατο καὶ ὁ ἔκκαλουμένη, ἥτις ἐν τούτῳ δὲν πλήττεται διὰ λόγους τίνος ἐφέσεως, ἀμφότεροι δὲ αἱ ἐν τῷ παρούσῃ δίκη διαιδίκοι ἡσαν, ὡς εἰδικῶς συνομολογεῖται, τοιούτοι καὶ ἐν τῇ ἐφ' ἡς ἐξεδόθη ἡ προμνηθεῖσα διαιτητικὴ ἀποφάσις δίκη, ὑφισταμένης ἐντεύθηντα ταυτότητος διαιδίκων εἰς ἀμφότερας τᾶς ὡς ἀνώ δίκας, ἥτις δὲν αἰρεται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ἐφεσιθῆτος ἐν τῇ δευτέρᾳ τῶν ὡς ἀνώ δικῶν είχεν θέσιν ἐναγούσης, ἐνώ ἐν τῇ ἐφ' ἡς ἐξεδόθη ἡ ἐκκαλουμένη ἀπόφασις είχε τοιαύτη ἐναγομένης (Κ. Μπέη, Πολιτ. Δικον. ὑπ' ἀρθρον 325, ΙΙΙ, ἀριθ. 1, σελ. 1327). Ταῦτα πάντα καὶ ἐπὶ τῇ ἐκδοχῇ ὅτι ὁ ἀλλοδαπὸς διαιτητής, ἐν τῷ προδιαληφθέντι τρόπῳ καθορισμοῦ τῆς ὡς εἴρηται ἀμοιβῆς ἐνήργησε καθ' ὑπέρθρον τῆς ὑπὸ τῆς περὶ διαιτησίας συμφωνίας περασχεθεῖσας αὐτῶν ἔξουσίας, δοθέντος ὅτι, κατά τὸ ἡμεδαπόν δικονομικὸν δίκαιον, τὸ γεγονός τούτῳ ἀποτελεῖ μόνον λόγον ἀκρότητος τῆς ἡμεδαπῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως (ἀρθρον 897 ἀριθμ. 4 Κ.Πολ.Δικ.), ἡ συνδρομὴ τοῦ ὅποιος, εἰρήσθω, δὲν κωλύει τὸ ἔξ αὐτῆς πηγάδου δεδικασμένον, ὑφιστάμενον ἀπό τῆς τελεσιδικίας τῆς, ἐπερχομένης, κατά τὰς συνδεδυσμένας διατάξεις τῶν ἀρθρων 893 παρ. 1, 895 καὶ 896 Κ.Πολ.Δικ., 47 καὶ 48 Εἰσ. Ν.Κ.Πολ.Δικ., ἀπό τῆς ὑπογραφῆς ταύτης, ἐφ' ὅσον ἔξεδόθη μετά τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ ῥηθέντος Κώδικος (Ἐφ. Θρ. 138/1974 Ἀριθ. Λ. 1976 σελ. 323). «Οথεν ταύτα δεχθεῖσα καὶ ἡ ἔκκαλουμένη ἀπόφασις, εἴ καὶ ἐπὶ συνεπτυγμένη πως αἰτιολογία, ὅθως τὸ περιεχομένον τῆς προμνηθεῖσης διαιτητικῆς ἀποφάσεως ἐξεδίμησεν, δὲ περὶ τοῦ ἀντιθέτου πρώτος λόγος ἐφέσεως ἐλέγχεται ἀπορριπτέος.

Ἐπειδὴ ἐκ τῆς προδιαληφθεῖσης διάταξεως τοῦ ἀρθρου 903 Κ.Πολ.Δικ., σαφῶς προ-

κύπτει ὅτι μεταξὺ τῶν προϋποθέσεων τοῦ ἔξ αλλοδαπῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως πηγάδουντος δεδικασμένου δὲν διαλαμβάνεται καὶ ἡ τοιαύτη, ὅπως ἡ ἐν λόγῳ ἀπόφασις μὴ ἀντίκειται εἰς τὰς διαιτάξεις τοῦ ἡμεδαπού δικαίου, ἔστω καὶ ἐάν αὐται φέρουν χαρακτήρα δημοσίας τάξεως, ἐν τῇ ἐνοίᾳ ὅτι δὲν δύναται νὰ ἀποκλεισθῇ ἡ ἐφαρμογὴ αὐτῶν διὰ τῆς ιδιωτικῆς δουλήσεως (ἄρθρ. 3 ΑΚ) καὶ συνεπῶς ἡ τυχὸν τοιαύτη ἀντίθεσης δὲν κωλύει τὴν ἐνέργειαν τοῦ ἐκ τῆς ὡς εἰρηται ἀποφάσεως δεδικασμένου. «Ἀλλωστε ἐν τῇ ἐρμηνείᾳ τῶν ἀρθρων 246, 247, 248, 251 καὶ 254 ΚΙΝΔ γίνεται δεκτὸν, ὅτι ἐπὶ ἀποτελεσματικῆς παροχῆς ἐπιθαλασσίας ἀρωγῆς παρέχεται δικαίωμα καὶ ἐπομένως ὑφίσταται ἀγωγὴ πρὸς πληρωμὴν κεχωρισμένων τῶν ἔξοδων, ὡς καὶ πάσης ἐπέρας τυχὸν ζημιάς, προξενηθεῖσης κατ' αὐτὴν (ἀφρογήν) ὑπέρ τῶν ὑποστάντων τὰ ἔξοδα καὶ τὰς ζημιὰς ταύτας, πρὸς τούτοις δὲ καὶ τῆς κατά τὸ προτελευταῖον τῶν προπαρατεθέντων ἀρθρων τοῦ ΚΙΝΔ (251) κατανεμητέας εὐλόγου ἀμοιβῆς (Ἐφ. Αθ. 2313/1971 ΝοB 19 1452, Ἐφ. Αθ. 1008/1976 Ε. Ἐμπ. Δ. ΚΗ. 1977). Πάντας ταύτα, ἀνεξαρτήτως τῆς, δάσει τελεοδογικῶν σκέψεων ὑποστηριζομένης ἐν τῇ ἐπιστήμῃ ἀπόφεως καθ' ἧν καὶ δάσει τοῦ ἡδη ισχυούντος δικαίου, αἱ προμνηθεῖσαι δαπάναι παρ' οἰουδήποτε τῶν προσώπων μεταξὺ τῶν ὅποιων κατανέμεται ἡ ἐπὶ θαλασσίας ἀρωγῆς χορηγουμένη ἀμοιβὴ καὶ ἀποτελεθῆσον, δέοντας νὰ ἀφαιρούνται πρὶν ἡ λάδη χώρων ἡ κατά τὸ προμνηθεῖν ἀρθρον (251 ΚΙΝΔ) διατομή, ιδίᾳ δταν αὐτοῖς υπερβαίνουν τὸ ημισυ τῆς καθορισθείσης ἀμοιβῆς, καθ' ὅσον ἀλλως ὁ ὑποστάτας τὰς δαπάνας ούσιαστικῶς θὰ ἔξημουστο εκ τῆς παροχῆς τῆς ἐπιθαλασσίας ἀρωγῆς, ἀντὶ νὰ ἀποκομισθῇ φόλελη. «Ἀλλὰ καὶ κατά τὸ πάσαν περίπτωσιν, ἐν υιοθετήσει τῆς ἀντιθέτου ἀπόφεως, εἰς τὴν πραγματικότητα δὲν θὰ ἐτρυπούται τὸ ὑπό τοῦ προδιαληφθέντος ἀρθρου (251 ΚΙΝΔ) προβλεπόμενα ποσοστά, οὕτω δὲ δημιουργούνται πρὸς καταβολὴν διπανῶν κίνητρα, ἔστω καὶ ἐάν αἱ δαπάναι αὐται εἰναι ἀναγκαῖαι πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς ἐπιχειρήσεως, ἐπιθαλασσίας ἀρωγῆς, ἀντὶ νὰ ἀποκομισθῇ φόλελη. «Οθεν ὁ δεύτερος λόγος τῆς ὑπὸ τριών ἔφεσεως, καθ' ὃν καὶ ἐπὶ τῇ ἐκδοχῇ ἔτι ὅτι ἡ προμνηθεῖσα διαιτητικὴ ἀποφάσις ἔχει τὴν ἀποδιδούμενην ἐρμηνεύσειν τούτης της ἀντιθέτου οὔσης της διαιτητικῆς ἀποφάσεως ἐξεδίμησεν, δὲ περὶ τοῦ ἀντιθέτου πρώτος λόγος ἐφέσεως ἐλέγχεται ἀπορριπτέος.

Ἐπειδὴ ἐκ τῆς προδιαληφθεῖσης διάταξεως τοῦ ἀρθρου 903 Κ.Πολ.Δικ., σαφῶς προ-

“INDIA”

EIS TO MADRAS KAI OLOYES TOΥΣ ALLOYES LIMENAS TΗΣ INDIAS

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

PROMIHEIAI YLIKΩN KAI TROFIMΩN PANTOS EIDOUS ME AMESEN PARADOSEN
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Timai loyikai - 'Ezunptheretis kai' olois tō 24ωron

TELEPHONE : 39252 WITH EXTN.
AFTER OFFICE HOURS : 446873

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

DIATISETAI BENZINAKATOI DIA THN DIARKH EΞYPIHRETHEIN TWN PAOIARΧΩN

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΩΝ

Ως γνωστὸν μία σύγχρονος δηζελομηχανὴ θαλάσσης ἀπαιτεῖ συνεχῆ παρακολούθησιν τῶν ἑσωτερικῶν συνιθηκῶν λειτουργίας τῆς. Αὐτὸς ἐπετεύχθη διὰ τοῦ «Μονίμου συστήματος ἐλέγχου ἐξ ἀποστάσεως» (Condition monitoring system) ποὺ ἐπιτρέπει τὴν συνεχῆ μέτρησιν τῶν διαφόρων μεγεθῶν ὡς ἐπίσης καὶ τὴν φόρτισιν τῆς μηχανῆς. Τὰ δόμησιν εἶναι πολυάριθμα διότι:

— Η μηχανὴ φορτίζεται εἰς τὸ σημεῖον τῆς μεγίστης δυνατῆς ἀποδόσεώς της ἀποφευγμένης τῆς ὑπερφορτίσεως.

— Αποφεύγονται ἀσκοποὶ ἔργοσίαι συντηρήσεως καὶ μετρήσεων φθορᾶς κατόπιν ἀνοίγματος τῶν κυλίνδρων.

— Περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ περιπτωτικὴ σοδαρᾶς ζημίας τῆς μηχανῆς.

— Χαμηλοτέρας κατανάλωσις καυσίμου καὶ μειωμένη φθορὰ τῆς μηχανῆς ὡς συνέπεια τῆς στενῆς παρακολουθήσεως ὅλων τῶν μεγεθῶν.

Η ASEΛ Σουηδίας μὲ τὸ σύστημα συνεχοῦς παρακολούθησεως CYLDET-CM ποὺ ἐξασφαλίζει ὅλα τὰ ὡς ἄνω πλεονεκτήματα εἰσήγαγε εἰς τὴν ἀγορὰν δύο νέου τύπου ἀνιχνευτάς διὰ τὴν μέτρησιν τῆς θερμοκρασίας τῶν μεταλλικῶν ἐπιφανεῶν ἀφ' ἐνὸς καὶ τῆς φθορᾶς αὐτῶν ἀφ' ἔτερου, διὰ τὸν ἐλεγχὸν τῆς ἑσωτερικῆς καταστάσεως τῶν δηζελομηχανῶν.

Τὸ κυριώτερον στοιχεῖον τῶν νέου τύπου ἀνιχνευτῶν εἰς σύγκρισιν μὲ τοὺς μέχρι σῆμερον ὁμοίους ποὺ εὑρίσκονται εἰς τὴν ἀγορὰν εἶναι ἡ σύνθετις τῶν μεταλλῶν αὐτῶν τὰ ὁποῖα μέχρι σήμερον παρουσίαζαν ὀρισμένα προβλήματα.

A. Ύψηλῆς ταχύτητος ἀνιχνευτὲς θερμοκρασίας :

Ο ἀνιχνευτὴς αὐτὸς κατεσκευάσθη διὰ

τὴν καταγραφὴν τῶν θερμοκρασιῶν τῶν ἀλατηρίων εμβόλων κλπ. τημάτων τῆς δηζελομηχανῆς. Ή ταχύτης μετρήσεως ἀνέρχεται εἰς 1 χιλιοστὸν τοῦ δευτερόλεπτου.

Χάρις εἰς αὐτὴν τὴν ταχύτητα εἶναι δυνατὴ ἡ μέτρησις ἐνὸς ἑκάστου ἀλατηρίου κατὰ τὴν παλινδρόμησιν τοῦ ἐμβόλου καὶ ὅταν τοῦτο διέρχεται ἐκ τοῦ σημείου μετρήσεως ἀκόμη καὶ εἰς τὰς πολυστρόφους μηχανάς.

Ο ἀνιχνευτὴς ἀποτελεῖται ἐξ ἐνὸς θερμοστοιχείου τύπου K (NiCr - NiAl). Τὸ ἑσωτερικὸν τοῦ σύρματος τοῦ στοιχείου εἶναι ἀπὸ κράμα χρωμίου - νίκελ ἐνὸς τὸ περίβλημα ἀπὸ νίκελ. Εἰς τὸ ἐνδιάμεσον ὑπάρχει λεπτὴ διηλεκτρικὴ μόνωσις.

Η ἔξαιρετικῶς μεγάλη ταχύτης μετρήσεως ὠφείλεται εἰς τὸ διὰ τὴν θερμαινομένη μᾶζα εἰς τὸ θερμὸν μέρος τοῦ θερμοστοιχείου εἴναι ὑπερβολικῶς μικρή.

B. Ἀνιχνευτὴς φθορᾶς :

Ο ἀνιχνευτὴς αὐτὸς εἶναι περίπου ὁ αὐτὸς μὲ τὸν ἀνιχνευτὴν θερμοκρασίας μὲ τὴν διαφορὰ διὰ τὴν ἀντί θερμοστοιχείου ὑπάρχει εἰς ἀντιστάτης (resistor). Ο ἀντιστάτης κατασκευάζεται ἀπὸ μῆγμα δεξειδίου τοῦ πυριτίου καὶ χρωμίου.

Μὲ τὴν φθορὰν τοῦ ὑπὸ μέτρησιν μέρους τῆς δηζελομηχανῆς (π.χ. χιτωνίου) φθείρεται καὶ ὁ ἀνιχνευτὴς καὶ ταυτοχρόνως ἀλλάζει ἡ ικανότης ἀντιστάσεως τοῦ. Κατ' ἀκολούθιαν ἡ φθορὰ ἐπισημαίνεται μὲ μεγάλην ἀκρίβειαν ποὺ ἡμιπορεῖ νὰ ἔχῃ μεγίστην ἀπόκλισιν 0,006 mm.

Ο ἀνιχνευτὴς μετρᾶ φθορὰ ἔως 3 mm καὶ ἀντέχει εἰς πιέσεις 600 ἀτμοσφαιρῶν.

Οι ἀνωτέρω ἀνιχνευταὶ τοποθετοῦνται ἡδη εἰς ὅλα τὰ δηζελόπλοια ποὺ ἔξοπλίζονται μὲ συστήματα αὐτοματισμοῦ ASELA.

K. ΚΟΤΡΩΤΣΟΣ
Μηχανολόγος / Μηχανικός
ASEA Marine

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΙ ΤΗΣ ΣΟΥΛΤΖΕΡ

Μὲ στόχον τὴν μείωσιν τοῦ κόστους τῶν καυσίμων, διαρκῶς περισσότεραι δηζελομηχαναὶ μηχαναὶ πλοίων, ἀναλίσκουσαι ντῆζελ ὅτι, μετασκευάζονται ὥστε νὰ χρησιμοποιοῦν εὐθύνοτερα καύσιμα μεγαλυτέρας πυκνότητος. Καθὼς αἱ ἀπαιτούμεναι ποιότητες καυσίμων δὲν διατίθενται συχνὰ εἰς τοὺς σταθμοὺς ἀνεφοδιασμού, πρέπει νὰ κατασκευασθῇ τὸ μῆγμα ἐπὶ τὸν πλοίον ἀπὸ «χέρι φούνε» καὶ εντῆζελ ὅτι. Τοῦτο ἀπαιτεῖ τὴν ὑπαρξίαν εἰδικῶν μονάδων ἐπὶ τοῦ πλοίου, αἱ ὅποιαι ἔσασφαλίζουν τὸ ἀπαιτούμενον ὄμογενές μῆγμα ἀνὰ πάσον στιγμὴν καὶ εἰς οἰανδήποτε ποσότητα. Αἱ μονάδες ὀνομίζεις τῆς Σούλτζερ ἀπέδειξαν τὴν καταληλότητά των εἰς πολυαριθμούς περιπτώσεις.

Η στατικὴ, ἐν σειρᾷ συσκευὴ τῆς Σούλτζερ ἔσασφαλίζει σταθερὰν ποιότητα μίγματος, ἔστω καὶ ἐὰν τὰ χρησιμοποιούμενα καύσιμα διαφέρουν σημαντικῶς εἰς ρευστότητα. Ή μὴ ὑπαρξὶς κινητῶν μερῶν εἰς τὴν συσκευὴν ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τῶν διαπονῶν λειτουργίας (δὲν χρειάζεται συντήρησιν καὶ ἀπαιτεῖ χαμηλὴν ποσότητα ἐνέργειας). Εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, τὸ συγκριτικῶς χαμηλὸν κόστος ἐπενδύσεως ἀποσέβουνται, χάριν τῆς ἐπιτυχανομένης οἰκονομίας, εἰς συντομότατον διάστημα.

Μία ναυτιλιακὴ ἔταιρισι, ἐπὶ παραδείγματι, ἔχρησιμοποίησε τὰς συσκευάς τῆς Σούλτζερ διὰ τὴν ἀνάμειξιν τοῦ ντῆζελ ὅτι μὲ 40% χέρι φούνε εἰς διαφόρους δηζητικὰς μηχανάντας ισχύος 330 ἔως 1.000 κιλοστάρων. Δὲν ἐπεσημάνθησαν φθοραὶ ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ μίγματος, δῆτα αἱ μηχαναὶ ἐπεθεωρήθησαν μετά ἐν ἔτος λειτουργίας μὲ τὸ ἀνωτέρω μῆγμα. Ή ἐπιτευχθεῖσα οἰκονομία ἦτο ούσιαστική καὶ ἐπέτρεψε τὴν πλήρη ἀπόσβεσιν τῶν συσκευῶν εἰς διάστημα μόλις 2 - 3 μηνῶν.



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

**ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ
ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΕΤΑΙΡΩΝ ΝΑΥΤΙΑΚΗΣ Ε.Π.Ε. ΕΠΕΚΤΕΙΝΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΕΤΑΙΡΟΥΣ ΕΙΣ ΔΙΟΚΛΗΡΟΝ**

Κατ' απόφασιν του Πρωτοδικείου 'Αθηνών αἱ ναυτεργατικαὶ ἀπαιτήσεις ἐκ ναυτολογίσεως εἰς πλοῖον ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν, πλοιοκτήσιας κυπριακῆς Ε.Π.Ε., ἔκτεινονται καὶ εἰς τοὺς δύο ἑταῖρους καὶ διαχειριστάς, οἱ ὅποιοι ἥσαν καὶ σύζυγοι.

'Η περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς ἀπαιτήσεις πρώτου Μηχανικοῦ, ὁ ὅποιος ὑπέρτησεν ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρῳ πλοίου καὶ προέρχονται ἀπὸ δεδουλευμένους μισθοὺς οἱ ὅποιοι ὠφείλοντο εἰς τὸν ἐνάγοντα. 'Η πλοιοκτήτρια ἑταῖρα περικοινέντης εὐθύνης, ἀνὴκνει εἰς τοὺς ἐναγομένους συζύγους, οἱ ὅποιοι ἐνεργοῦσαν ἀπὸ κοινοῦ, χωρὶς νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι διοχειριστής ἦτο μόνον ὁ πρώτος ἐναγόμενος.

Κατὰ συνέπειαν τὸ δεδικασμένον ὡς πρὸς τὰ ἐν τῇ ἀποφάσει λυθέντα θέματα ἐπέκτεινεται καὶ ἐπὶ τῶν δύο ἑταίρων διαχειριστῶν, οἵτινες καὶ δέον νὰ καταδικασθοῦν εἰς ὀλόκληρον ἔκστος καὶ εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ εἰρημένου ποσοῦ, ἀφοῦ ἐνήργησαν ἀπὸ κοινοῦ, μὴ ἀποδειχθῆσαι ὅτι διαχειριστής ἦτο μόνον ὁ πρώτος ἐναγόμενος.

Παραλήλως τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὸ αἴτημα τοῦ ἐνάγοντος περὶ προσωπικῆς κρατήσεως τῶν ἐναγομένων καθ' ὅσον τὸ αἴτημα αὐτὸ δεῖναι δυνατὸν νὰ ἐπιδιωχθῇ μόνον διὰ τῆς τακτικῆς διαδικασίας.

**ΜΗ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ν. 762/
78 ΕΠΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΣΥΝΑΦΘΕΙΣΩΝ
ΠΡΟ ΑΥΤΟΥ**

Κατ' απόφασιν του Πρωτοδικείου 'Αθηνών δὲν ἔχει ἀναδρομικὴν ἐφαρμογὴν ὁ Νόμος 762/1978 ὁ ὅποιος ὄριζει ὅτι ἐὰν ὁ ἐργοδότης τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἔχῃ μόνιμον κατοικίαν ἐν 'Ελλάδι, διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ

ναυτικοῦ ἐξ ἀφορμῆς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, εὐθύνεται ὁ ἀντιπρόσωπος τοῦ ἐργοδότου ἐν 'Ελλάδι, ὁ συνάπτων μετ' αὐτοῦ σύμβασιν.

'Η περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς σύμβασιν ναυτολογήσεως συναφθεῖσαν ἐν Πειραιεῖ μεταξὺ τοῦ ἐνάγοντος καὶ πρακτόρων τῆς ἐναγομένης ἑταῖρίας.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει δὲν νομιμοποιεῖται ὁ ἐνάγων στραφεῖς κατὰ τῆς ἐργοδότιδος ἑταῖρίας ἀξιῶν τὴν καταβολὴν ἀπαιτήσεως τοῦ.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρων ἡ κρινομένη αἴτησις διώκουσα τὴν ἔξασφάλισιν ἀπαιτήσεως τοῦ αἰτούντος ἐκ τῆς συμβάσεως προσλήψεως τοῦ ἀφορώσης εἰς καθυστερημένους μισθούς, εἰναι ἀπορριπτέα ὡς μὴ νόμιμος, καθ' ὅσον δὲν εἶναι δυνατὸν ὁ ἀνωτέρω νόμος νὰ ἔχῃ ἀναδρομικὴν ἐφαρμογὴν δεδομένου ὅτι ἡ ἐπίδικος σύμβασις ναυτολογήσεως συνήφθη πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου καὶ συνεπώς πρὸ τῆς ισχύος αὐτοῦ.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Κατ' απόφασιν του Πρωτοδικείου Πειραιῶς τὰ πληρώματα τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν πλοίων τῆς γραμμῆς Πειραιῶς - Αιγαίνης ὑπάγονται εἰς τὰς συλλογικὰς συμβάσεις ἐργασίας τῶν πορθμείων Μ.) καὶ ὅχι τῶν ἐπιβατηγῶν.

'Ἐν προκειμένῳ ὡς ὑπὸ κρίσιν ἀγωγὴ ἡγέρθη παρὰ ναυτικοῦ ὁ ὅποιος εἶχε ναυτολογηθῆ ὡς ναύτης ἐπὶ πορθμείου τῆς ἀνωτέρω γραμμῆς εἰς τὸ ὅποιον ὑπηρέτησε περίπου ἐπὶ 8ημηνον καὶ ἀπολυθεὶς ἐπεδίωξε δι' αὐτῆς τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως λόγῳ ἀπολύσεως.

'Ἐπίσης διὰ τῆς αὐτῆς ἀγωγῆς ἐπεδίωκε τὴν καταβολὴν ἐπιδομάτων ἀκριβείας, ιματισμοῦ καὶ παραλαβῆς ὀχημάτων. Τὸ Δικαστήριον ἀπέρριψε τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ναυτικοῦ ὡς ἀδασίμους καθ' ὅσον δὲν προβλέπονται ὑπὸ τῆς σχετικῆς συλλογικῆς συμβάσεως ποὺ διέπει τὴν ἐργασιακὴν σχέσιν τῶν πλοίων τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας.

Ειδικώτερον τὸ ὡς ἄνω πλοῖον εἶναι πορθμείον ὀχηματαγωγὸν δρομολογημένον εἰς τὴν γραμμήν Πειραιῶς - Αιγαίνης ἐκτελούν πλατανίτων τῶν 18 ναυτικὰ μίλια.

'Ως ἐκ τούτου ἡ ὡς ἄνω σύμβασις ναυτικῆς ἐργασίας τοῦ ἐνάγοντος διέπεται ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἀφορώσης τοῦ μισθολόγιον πλοίων πορθμείων Μ.)ς ἐκτελούντων πλόας λιμένων ἐσωτερικοῦ, ἀπεχόντων μέχρι 30 ναυτικὰ μίλια.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος διά τὸ ὅποιον ὁφείλεται ἀποζημιώσις ἡ ἐπιλογὴ τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ Ν. 551 ἡ τοῦ Κοινοῦ Δικαίου γίνεται ὑπὸ τοῦ δικαιούχου, μεταποτῶν δῆλωσιν ρητὴν ἡ σιωπηράν, διὰ τῆς ἀσκήσεως ἀγωγῆς ἡ ἀποδοχῆς διά πρακτικοῦ συμβιβασμοῦ εἰς τὸν Εἰρηνοδίκην καὶ λήψεως τοῦ ποσοῦ τῆς ἀξιώσεως.

Συγκεκριμένως πρόκειται περὶ τοῦ δικαιώματος ἐπιλογῆς μιᾶς τῶν ἀποζημιώσεων εἰς ὅποιαν προβλέπονται ἡ ἐκ τοῦ Ν. 551 ἡ τῆς ἀποζημιώσεως τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ Κοινοῦ Αστικοῦ Δικαίου.

'Ἐν προκειμένῳ ὡς ποθὼν ἐκ τοῦ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, στοιχεῖς ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιλογῆς καθιστᾶ τὴν ἀπαιτήσειν του ἐνοχῆν καὶ ἐπιλέξας τὴν μίαν ἐκ τούτων δὲν δύναται νὰ ἐπιλέξῃ δραδύτερον καὶ τὴν ἐπέραν καθ' ὅσον ρητῶς ὄριζεται εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 307 ΑΚ ὅτι ἡ ἐπιλογὴ εἶναι ἀμετάβλητος καὶ ἐπομένως δὲν χωρεῖ μετ' αὐτὴν μεταβολὴ γνώμης. 'Εξ ἀλλου, ὁ σχετικὸς συμβιβασμὸς ἐπὶ τῶν ὑφισταμένων ἀπαιτήσεων συμφώνων πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ Ν. 551)1915 ἐπιτρέπεται ὑπὸ τοὺς ἔχης όρους :

α) Ἐνεργεῖται μόνον ὑπὸ τοῦ Εἰρηνοδίκου καὶ

β) Εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς πλήρους διαρκοῦς ἀνικανότητος καὶ τοῦ θανάτου τοῦ πατόντος.

Τὸ ποσὸν τοῦ συμβιβασμοῦ δὲν δύναται νὰ είναι μικρότερον τοῦ ποσοῦ τὸ ὅποιον δικαιούεται νὰ λάθῃ ὁ ἐνάγων.

Γενικώτερον, ἐκ τοῦ συνόλου τῶν σχετικῶν διατάξεων συνάγεται ὅτι ὁ διά τοῦ Εἰρηνοδικοῦ συμβιβασμὸς είναι ἀπρόσδιλος, τὸ δὲ κύρος αὐτοῦ δὲν ἔχει τάσσεται ἐκ τοῦ ὕψους τῆς διά τοῦ συμβιβασμοῦ ὄριζομένης χρηματικῆς ἀποζημιώσεως.

'Ολοκληρώθεντος τοῦ συμβιβασμοῦ ὁ Νόμος δὲν ἐπιτρέπει ὁ συμβιβασμὸς νὰ ὀλλοιωθῇ καὶ ὅποιαδήποτε συμφωνία είναι ἄκυρος ἀν μειωθοῦν αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ ἐργοδότου.



Our thousands of clients they know that we offer a collection of 865 models under European standards specifications at the lowest transit prices in Europe.



If you also wish to know about the Tax Free Automobile in Belgium ask for free documentation and prices and for our home shipment program.



TRANS CO TAX FREE CARS

Transco NV, Noorderlaan 95 - 2030 Antwerp - Belgium

Tel : 35.31.44 or 35.31.59

Telex : 35207 Trans b - Cable : Transit Cars Antwerp
You may write in English, Dutch, French, Greek.



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
TELEX : 18724 ELLAS AR
TELEGR. HELLMAR BAIRRS
PHONES 310483, 311384, 321616,
313397, 329735
AOH 474660
(Ship Supplies Dept)
SAN MARTIN 1119
BUENOS AIRES - ARGENTINA

SEAGROUP, INC.

BROKERS AND AGENTS

505 PARK AVENUE, NEW YORK, N.Y. 10022

TELEPHONE: 212-980-0500 - CABLE: SEAGROUPINC

TELEX: RCA 234926 SEAG UR, ITT 427147 SEAG,
WUI 66306 SEAGRP, WUD 640344 SEAGROUP
NYK, TWX 710-581-4257



General Agents for:

CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.

CABLES: SHIPCERES PIRAEUS - TELEX: 212257



UNISEA, LTD.

CABLE: UNISEA LONDON - TELEX: 25624



CERES JAPAN SHIPPING K. K.

CABLE: CERESEAT TOKYO - TELEX: 0222-4067



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: k. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Το πρώτου φορτίου άργου πετρελαίου έκ του Περσικού Κόλπου παρέλαβεν τό σουηδικόν πετρελαιοφόρον «Νάννο», χωρητικότητος 499.000 τόνων γκρός. Το σκάφος τότο (ULCC) παρουσιάζει ώριμενα αξιοσημείωτα χαρακτηριστικά. Πρό πάντων κύριον χαρακτηριστικόν είναι τό πλάτος του, 79 μέτρα. Σχέσις πλάτους - μήκους 4.43. Σημαντικών μειωμένον τό βύθισμά του, τό όποιον μέ φορτίου 495.000 τόνων είναι 24 μέτρα καί μέ φορτίου 415.000 τόν. έγγιζει τά 20.7 μ., πράγμα τό όποιον τόν επιτρέπει τήν είσοδον είς τόν λιμένα τού Ρόπτερνταμ. Είναι έφωδιασμένον μέ δύο έλικας διά τών όποιων οι χειρισμοί καθίστανται απολύτως άσφαλεις. Ή ταχύτης ύπό πλήρης φορτίου ανέρχεται είς 17.3 κόμβους καί άκινητοποιείται απολύτως μετά διαδρομήν 3 χιλιομέτρων. Ή πρωστήριος μηχανή του αποτολείται από δύο στροβίλους, οιτίνες άναπτύσσουν ίπποδύναμον 26.300 ιππών έκαστος ύπό 80 στροφάς άνά λεπτόν. Τό δεξαμενόπλοιον τότο άνηκει κατά 75% είς τήν έταιριαν Μούκενταλς και 25% είς τά ναυπηγεία Ούντε Βάλθαρετ, είς τά όποια κατεσκευάσθη.

Η Δανική ναυτιλιακή έταιρια Κοζάν - Τάνκερς άπεφάσισε νά θέστη τέρμα είς τό Ελλειμμά της έκ τής έκμεταλλεύσεως του στόλου της, τό όποιον ανήλθεν είς 6 έκατ. κορωνών. Ως τρόπον έξυγιάσεως τών οίκονομικών της άπεφάσισε τήν υψώσιν σημαίας τής Μάλτας είς τά 25 ήγραεριόπλοιά της παλαιάς κατασκευής. Πρός τόπον ίδρυσεν είς τήν Βαλέτταν τής Μάλτας τήν έταιριαν Γέλλου Γκάς Τάνκερ, ένωσματώσασα είς τόν στόλον της τό άγροφασθέν από Νορβηγούς έφοπλιστάς ήγραερόπλοιον, όπερ έπληρωσεν είς πολύ χαμηλή τιμήν. Ή τών 25 σκαφών της τά ξέν είναι παραπλησμένα σταδιακώς δέθα ύψωσουν τήν σημαίαν τής Δημοκρατίας τής Μάλτας.

Έλπιδοφόροι είδήσεις καταφθάνουν έξ αύτραλίας διά τήν θρεπτικήν άξιαν ένος μηκού διάτρακοδέρμου μήκους 6 έκαστοστών. Τού «Κρίλλ». Τούτο όμοιάζει μέ γαρίδαν και ζή είς τά ψυχρά θάλασσαν τού 'Ανταρκτικού Όκεανού.

Ο Αυστραλός Υπουργός τών Επιστημών, γερουσιαστής κ. Ούμεστερ είς διάλεξιν του, ήτις έδόθη είς 'Άδελαΐδα, άνεφρε μερικούς άστρονομικούς άριθμούς τόσον διά τήν ποσότητα τού είδους σοσον και τήν πρωτεινικήν του άξιαν. Ούτω ή πρωτεινήκ του άξια είναι 20 φορές μεγαλύτερη έκεινή τού δοσίου κρέατος. Η άλιευμένη σήμερον έπεισία ποσότης ανέρχεται είς 70 έκατ. τόνους. Ή έναν βελτιωθή ή τεχνική τής άλιειάς τού είδους τούτου ή παγκόσμιος οίκονομια δέθα δύναται νά έχάγει 100 - 200 έκατ. τόνους!

Ένδιαφέρον είς τόν τομέα τούτου έχει δηλώσαν ήδη η Σοβ. "Ενωσις, ή 'Ιαπωνία, ή Φορμόζα, ή Πολωνία και ή 'Ομοσπονδιακή Γερμανία. Δέον νά σημειωθή, ήτις ή αυξησις

Ρώσοι διαθέτουν τρία σκάφη. Πρός τόν σκοπόν πληρώσεως τού κενού τούτου ή εισήγησις - έκθεσις συνιστά τήν δημιουργίαν δικτύου σημαντήρων ποντισμένων είς τόν 'Οκεανόν, τήν όργάνωσην αύτομάτου συστήματος μετεωρολογικών πληροφοριών, αιτίνες θά συλλέγωσται από άεροσκάφη ειδικώς έχωπλισμένα μέ τό πλέον σύγχρονα δργανα. Προστίθεται, έπισης, καί η τοποθέτηση είς πολικήν τροχιάν δικτύου μετεωρολογικών δορυφόρων.

Έπεικεται ή υπογραφή Σινο - 'Ιαπωνικής συμφωνίας άποσκοπούσης είς τήν άπο κοινού άξιοποίησιν τών κινεζικών κοιτασμάτων πετρελαίων είς τόν Κόλπον Πό - Χάι νοτιοανατολικών τού Πεκίνου. Πρός τούτοις Κινέζοι καί 'Ιαπωνες ειδικοί συζητούν τό θέμα τούτο. Ή συμφωνία προβλέπει τήν χορήγησην οικονομικών πόρων, ύλικών, ύπηρεσιών και τεχνολογίας έκ μέρους τής 'Ιαπωνίας. "Εναντί τούτων θά λαμβάνη δύο έκατομ, τόνων άργου πετρελαίου διά μίαν χρονικήν περίοδον ήτις δύο έχει εισέτι προσδιορισθή.

Τούθι θαλασσίου τούτου διάτρακοδέρμου όφειλεται είς τήν σχεδόν έξαφάνισην τών φαλαινών τών όποιων τό 'Κρίλλ' ήτο μοναδική τροφή.

Αι Κυβερνήσεις τών έπτα χωρών - μελών τής ΟΕΟ (Ευρωπαϊκή Διυτική 'Ενωσις) απεφάσισαν διμοφώνως τήν χορήγησην μεγαλούτερων οίκονομικών πόρων διά τήν βελτίωσην τών ύπηρεσιών μετεωρολογικών προβλέψεων.

Κατά τήν συνελθούσαν είς Παρισίου διάσκεψην τού 'Οργανισμού τούτου έγένετο ή σχετική εισήγησης έπι τού θέματος. 'Εξεφράσθη ή ιδιαιτέρα άνησυχία, διότι τό θέμα δέν άντεμετωπίσθη μέ τήν δέσουσαν προσοχήν, και ή έλεγχος τών καιρικών συνθηκών είς τόν 'Ατλαντικόν 'Όκεανόν είναι πλημμελής. 'Εκ τών έπικρατουσών καιρικών και κλιματολογικών συνθηκών υπέρθεν τού 'Όκεανού έξαρτώνται οι καιρικοί συνθηκοί τής Ευρώπης.

Μέχρι τούδε δύο διετανικά ειδικά πλοία διά μετεωρολογικάς παρατηρήσεις, τοποθετημένα είς διάφορα σημεία τού 'Ατλαντικού, έχουν ήδη ήλικιαν 40 έτών και ή Βρετανική Κυβέρνησης δέν φαίνεται διατεθειμένη νά τά άντικαταστήσῃ διά νεοτεύκτων και πλέον έκσυγχρονισμένων. Είς τήν ύπηρεσίαν ταύτην Γαλλία, Όλλανδια και Σκανδινανίκαι χώραι συμμετέχουν μέ εύ πλοίον έκαστη, ένω οι

'Η Κουβέτη Σιπμπήλντιγκ 'Εντ Ρηπέαρς Κόμπουν και τά ναυπηγεία τού Κουβέτη, ήτινα έδημοιουργήθησαν τόν παρελθόντα Μάρτιν, έχουν ήνα πλήρες καρνέ. Τούτο άνεκτινωσεν ή έταιρία προσθέτουσα διότι αι γενιμέναι επίσκεψαν περιλαμβάνουν 40 σκάφη και τά έσοδα ήτο τούτων ανήλθων είς 5.5 έκατ. γερμανικών μάρκων. Αύτά κατά τό 1978. Κατά τό τρέχον έτος τό έπισκευαστικόν αύτό συγκρότημα θά είναι ύπό πλήρη άπασχολησην και 500 έργατοτεχνήται θά έργαζωνται είς τήν πρώτη φάσην. Γύρω τού 1980 τό έργατοτεχνικόν δυνάμικον θά άνελθη είς 800 άπασχολουμένους και θά εύρισκεται ύπό πλήρη άπόδοσιν. 'Η έταιρία αύτη προβλέπει πολλά συμβόλαια μετά εύρωπας έπατηριών και διά τερματισμός τών έργατων τής κατασκευής τού ναυπηγείου θά συμπέσει μέ τόν προκαθερισθέντα χρόνον παραδόσεως. Τήν τεχνικήν έπιβλεψιν τού δύο έργου έχει ή γερμανικός οίκος τού 'Αμβούργου 'Μπλόμ ούντ Φόρς».

Θά ναυπηγούνται και θά έπισκευάζονται οικότηπος μέχρι 35.000 τόνων. Τό συγκρότημα θά άσχολήται μέ πάσης φύσεως μηχανικάς κατασκευάς έκ χάλυβος, καθώς και μηχανών.

ΔΑΝΙΑ

ΑΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΧΡΕΩΣΤΑΣΙΟΥ

Η Κυβερνήσης τής Δανίας άπερριψε τό αίτημα τών πλοιοκτηών διά γενικού διετές χρεωστάσιον τής πληρωμής τών έντυποθήκων δανείων είς τό 'Ινστιτούτον 'Υποθήκης Πλοίων. Η Κυβερνήσης είπεν, έπισης, διότι δέν θά έπιπρεψε είς τάς καιριλιακάς έταιριας νά συνάψουν δάνεια έκ τής άλλοδαπής πρός χρηματοδότησιν τών ύπό τήν διασχειρίσιν τών

σκαφών.

Καθώς πλήθος ναυτιλιακών έπιχειρήσεων άντιμετωπίζουν οίκονομικά δυσχερείας, ήδη αιτέρως μεταξύ τών διαχειριζόμενων ένα στόλον δύο 600 μικρών και άκτοπλοικών φορτηγών, ή άνωτέρω άπόφασης τής Κυβερνήσεως άπειρτευτες τούς έφοπλιστάς. 'Αλλ' ή Κυβερνήσης είπεν διότι τό χρεωστάσιον θά έκστιζε πάρα πολύ και θά ήσχε δι' έταιριας οι ήποιαί δέν έχουν ήναγκην δοθείας, ως τών 'Ομιλων Μόλλερ και Λασιούριντζεν και τής έταιριας «Ηστ 'Ασιατικ».

ΓΙΑΤΙ... Παράδοση - έπαναπαράδοση και ύπολογισμοί βυθίσματος είναι άπολυτοι;

ΔΙΟΤΙ... Οι έκαστοτε έπιθεωρητές γνωρίζουν διότι μπορούμε και διότι ξέρουμε νά τούς έλέξουμε.



PARALIA CORPORATION
Steamship Agencies

Phone: (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0656 141 Milk Street, Boston, Mass. 02109
Representing: OWNERS-CHARTERS-OPERATORS// Serving: TANKERS-FREIGHTERS-CRUISE SHIPS

Τὸ Ἰνστιτούοντος 'Υποθηκῶν δύναται, πρὸς τὸ παρόν, νὰ ἐπιτρέψῃ μίαν ἀναστολὴν τῶν πληρωμῶν, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως τοῦ ὀφειλέτου.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Καταθέτω τὸν ἔτησιον προϋπολογισμὸν τοῦ ὅπλου του εἰς τὴν ἀρμόδιαν ἐπιτροπὴν τοῦ Κογκρέσου, ὁ Ἀμερικανὸς 'Υπουργὸς Ναυτικῶν παρετήρησεν ὅτι εἰς τὴν ναυτικὴν δύναμιν μιᾶς χώρας περιλαμβάνεται ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία καὶ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔχει ἀποτελματωθῆ.

'Ο ρόλος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας παραγνωρίζεται συχνά, εἶπεν, ἡ παραμελεῖται, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι διαδραματίζει ζωτικὸν ρόλον εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς χώρας.

'Οχι μόνον ἔχει ἀπολέσει τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον τὴν συναγωνιστικότητά του, ἀλλ' ἡ ἐτοιμότης του —στοιχεῖν οὐσιώδες εἰς περίπτωσιν κινητοποίησεως— κινδυνεύει. 'Αναμφιδόλως, ἡ συνεχίζομένη ἔξασθενήσις τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς διοικητικῆς ἔξασθενεῖ αὐτὴν τὰύτην τὴν ἀμυναν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

ΠΑΡΗΤΗΟΝ Ο κ. ΜΠΛΑΚΓΟΥΕΑ

'Η συγκεχυμένη ἀμερικανικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ πειρέρχεται εἰς περαιτέρω ἀβεβαιότητα, μετὰ τὴν παραίτησιν τοῦ διευθυντοῦ τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως, κ. Ρόμπερτ Μπλάκγουελ, διὰ «προσωπικοὺς λόγους». Τὴν παραίτησιν ἀπέδεχθε ὁ Πρόεδρος Κάρτερ «μετά μεγάλης τῆς λύπης».

'Ο κ. Μπλάκγουελ ἐπελέγη ὡς ὑπεύθυνος τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως ὑπὸ τοῦ Προέδρου Νίξον καὶ διετήρησε τὴν θέσιν του εἰς τὰς Κυβερνήσεις Φόρντ καὶ Κάρτερ.

Εἰς τὸ ἐνεργητικὸν του περιλαμβάνονται: 'Η συμφωνία τοῦ 1972 διὰ τὰς θαλασσίας μεταφορὰς μεταξὺ ΗΠΑ καὶ Ρωσίας, ἡ αὐξήσις τῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ ἔγχωρια ναυπηγεῖα εἰς τὸ ρεκόρ ἀξίας τῶν 3.5 δισ. δολαρίων καὶ ἡ αὐξήσις τῆς μεταφορικῆς ικανό-

τηος τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου εἰς ἐπίπεδα, ἐπίσης, ρεκόρ, διὰ εἰρηνικὴν περίοδον.

ΙΤΑΛΙΑ

Ο ΛΙΜΝΗ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ

Κατά τὸ 1977 ὁ λιμὴν τῆς Γένοβας κατέλαβε τὴν 16ην θέσιν τῆς παγκοσμίου κλίμακος εἰς ὅ,τι ἀφορά τὸν δύκον τῶν διακινούμεντων ἐμπορευμάτων. Τούτου προηγοῦνται ἔξι εὐρωποτοίκοι λιμένες, τρεῖς βορειοαμερικανικοὶ καὶ ἔξι ἀσιατικοί. Τούτο ἀποκαλύπτει ἔρευνα τοῦ γαλλικοῦ ναυτιλιακοῦ περιοδικοῦ «Λά Μαρίν Μαρσάντ», τὸ ὅποιον ἀσχολεῖται μὲ 194 λιμένας ὅλων τῶν ἡπείρων.

'Η κατάταξις τῶν 16 πρώτων λιμένων είναι ἡ ἀκόλουθος:

ΛΙΜΕΝΕΣ	(1)	(2)	(3)
Ρόττερνταυ	269.939.000	269.939.000	165.6
Ν., 'Ορλέανη	151.362.000	57.656.000	44.0
Κόμπε	142.953.744	43.912.088	8.9
Ποικοχάμα	124.818.155	66.540.749	74.1
Ναγκόδια	112.493.390	54.038.868	46.1
Μασσαλία	100.831.643	52.123.117	56.8
Κασσαΐκη	97.462.096	95.689.392	77.3
Χάρρη	87.486.774	41.023.607	48.0
Φιλαδέλφεια	78.183.090	69.080.957	63.3
'Αμβέρσα	76.773.646	76.773.646	57.2
Ν. 'Υρκη	64.338.237	64.338.237	48.2
Σινκαπούρη	64.118.600	64.118.600	45.2
'Αμβούργον	53.573.575	51.724.794	17.6
Λονδίνον	51.000.000	32.700.000	24.9
Γένοβα	48.836.049	41.522.927	35.7

(1) Μετρικοὶ τόνοι. (2) Εσωτερικαὶ μεταφοραὶ εἰς μετρικοὺς τόνους. (3) Πετρέλαιον καὶ υπορόντα εἰς μετρ. τόνους.

ΣΗΜ.: Τὰ στοιχεῖα τῆς Νέας 'Ορλεάνης ἀφοροῦν τὸ 1976. 'Η διακίνησις τῆς Ν. 'Υρκης ἐκφράζεται εἰς μετρικοὺς τόνους. Τῆς Φιλαδέλφειας καὶ Ν. 'Υρκης εἰς σόρτ - τόνους, ἐνῷ ἡ κίνησις τῶν ιαπωνικῶν λιμένων (ἐκτός Ποικοχάμας) είναι ἐκτεφρασμένη εἰς λιμενικούς τόνους τῶν 40 κυβ. ποδῶν (περίπου 1 μετρ. τόν.). 'Ο λιμὴν τῆς Γένοβας κατέχει τὴν 16ην θέσιν. Εστω καὶ μόνον μὲ τὰς έργα φορτία.

NORΒΗΓΙΑ

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΚΑΙΡΟΙ

Η ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης τῆς Νορβη-

γίας, τῆς ναυτικωτάτης αὐτῆς χώρας τοῦ Κόσμου, βαδίζει πρὸς τὸν κατήφορον.

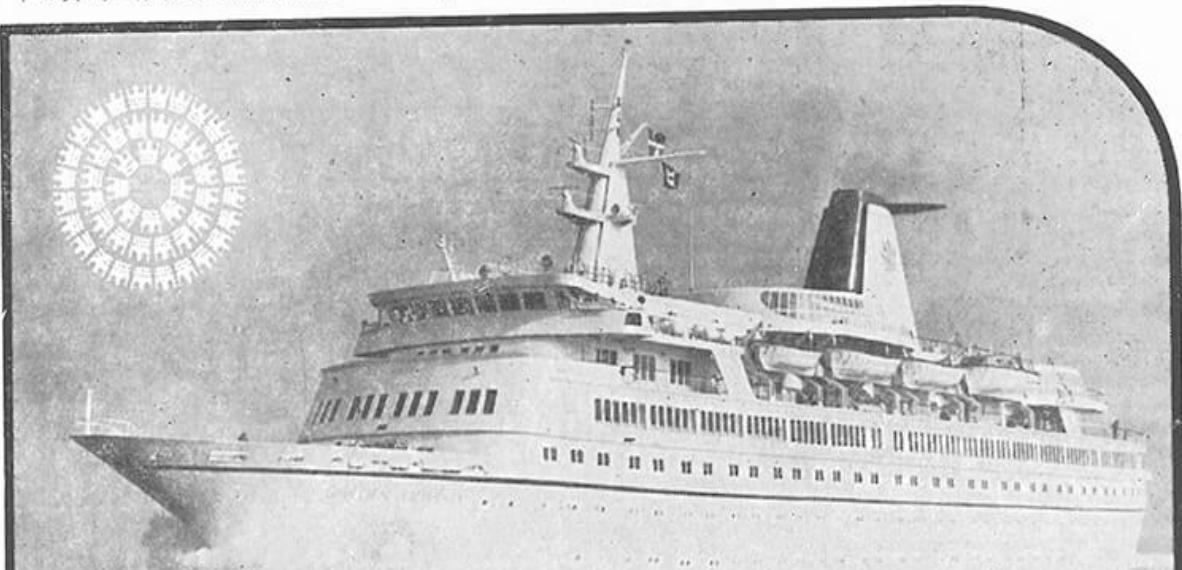
'Απὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1978 οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἐπώλησαν σκάφη χωρητικότητος 5 ἑκατ. τόνων γκρός περίπου (21 σκάφη 931.196 'Οκτώβριον), ἐνῷ ἡ παραπλισμένη χωρητικότης, ἥτις τὸ παρελθόν θέρος ἀνήρχετο εἰς 11 ἑκατ. τόν., γκρός ἐμειώθη ἐλαφρῶς ἐκ τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐξ γιγαντιαίων δεξιμενοπλοίων.

'Η 'Ενωσις Νορβηγῶν 'Εφοπλιστῶν ἔχει την πλειστάκις ἀπὸ τὴν νορβηγικὴν Κυβέρνησιν τὴν ἀδειαν μεταφορᾶς σκαφῶν ὑπὸ σημαίας εύκολιάς, ἵνα διὰ τὸ τρόπου τούτου κατορθωθῇ ἡ ἀνόρθωσις, χωρὶς τοῦτο νὰ σημαίνη μείωσιν τῶν μεγάλων ἐλλειμμάτων. Συνήντησεν δῆμος τὴν ἀντίδρασιν τῶν ναυτικῶν συνδικάτων.

'Ο οἶκος Μέλσομ δικά Μέλσομ τοῦ Νάρβικ ἐπώλησεν δῆλα τοῦ τὰ σκάφη πρὸς ἀποφυγὴν πτώχευσεως. Τοῦ ἀπομένει τὸ δεξαμενόπλοιον «Πόλαρβικ», ὅπερ φέρει σημαίαν Σιγκαπούρους καὶ διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ κατορθοῦσται ἐνα ἔτησιν κέρδος 2 ἑκατ. κορωνῶν διὰ τὴν ἐπιχείρησιν.

'Ο ἐφοπλιστὴς Λάρς Ρέζ 'Γιόχανσεν ἐκήρυξε πτώχευσιν, μὲ παθητικὸν 126 ἑκατομ. κορωνῶν. Κυριώτεροι πιστωταὶ του ἡ 'Αποτούργκερ Σπαρκάσσε, ἡ Νορβηγικὴ Τράπεζα Φορετσμιγκπάνκεν, ἡ Μοκόου Ναρόντνου Μπάνκ, ὁ 'Ομιλος 'Ανκερδόκεν, ἡ 'Αντρεσίνες Μπάνκ, τὸ Νορβηγικὸν 'Ινστιτούον Θαλασσών Πιστώσεων καὶ τὸ Συνδικάτον Ναυτικῶν.

Εἰς τὴν ιδίαν δύσκολον κατάστασιν εύρισκεται καὶ ὁ ἐφοπλιστικὸς οἶκος Σκιέλμπρεντες Ρεντερέι, διστις ἐντὸς δλίγων μόνον μηνῶν ἀπώλεσε 12 ἑκατ. κορωνῶν καὶ ἥδη ἀπειλεῖται μὲ πτώχευσιν. 'Η ἐπιχείρησις αὕτη ἐλπίζει ὅτι οἱ πιστωταὶ της ('Εταιρία 'Ασφαλειῶν Στόρεμπραν, ἡ Μπέργκεν Μπάνκ, ἡ Μίτσουΐ) θὰ δεχθοῦν μίαν ἐπαναχρηματοδότησιν τῆς 'Εταιρίας διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ παθητικοῦ τῶν 200 ἑκατ. κορωνῶν. 'Εκ τῆς πτώχευσεως δὲν θὰ καταστῆ δυνατόν νὰ εἰσπραχθῇ ἐνα ποσὸν κυμαινόμενον μεταξὺ 70-80 ἑκατ. κορωνῶν.



KK UNIVAS

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOUSSI, PIRAEUS, TEL. 451.9553
m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

Ο έφοπλιστικός "Ομίλος Γκέιρ Έκπρυχθη και αύτός είς πτώχευσιν. Παθητικὸν 165 έκ. κορωνών καὶ οἱ μὴ προνομιούχοι πιστωταὶ του δὲν θὰ κατορθώσουν νὰ διασώσουν τίποτε. Ο πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου πτώχευσεων ἔδήλωσεν, ὅτι ἡ τύχη τῆς Ἐταιρίας ὑφείλεται εἰς τὴν αἰσθητὴν πτώσιν τῶν ναυλῶν τῶν δεξαμενοπλοίων. Πάντως, ἡ εἰκὼν τῶν Νορθηγῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι σκοτεινή. Συνεχίζονται μὲν αὐξοντα ρυθμοὶ αὶ παλήσεις νορθηγικῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν —καὶ πρόκειται κυρίως περὶ συγχρόνων σκαφῶν— καὶ μειούνται αἱ δυνατότητες ἐργασίας διὰ τοὺς ναυτικούς. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους 1978, 3.375 ναυτικοὶ ἀπώλεσαν τὴν ἐργασίαν τῶν.

ΕΠΩΛΗΘΗΣΑΝ ΩΣ ΑΣΥΜΦΟΡΑ

Τὰ δύο υγραιεροφόρα τῶν 22.000 κ.μ. «Φέργυοντ» καὶ «Φέρεργυοντ» ναυπηγηθέντα τὸ 1968 καὶ 1969 εἰς τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα Λὰ Σιοτάτ, ἐπωλήθησαν πρὸς Λιβεριανοὺς ἀγοραστάς. Ο διευθυντὴς τῆς Ἐταιρίας ἔδήλωσεν ὅτι ἡ πώλησις ἐγένετο κατ' αἴτησιν τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν, διότι τὰ σκάφη ἦσαν ἀντιοκονομικά καὶ ἀσύμφορα ὑπὸ τὴν νορθηγικὴν σημαίαν, ἐνῷ ἔδεκται νὰ εἶναι ἐκμεταλλεύτιμα ἀποδοτικῶς ὑπὸ ἄλλην τινὰ σημαίαν.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΟΧΗΜΑΤΟΦΟΡΩΝ

Η νεοσύστατος Ἐτερόρυθμος Ἐταιρία «K/S Γουντμπάλκ», εἰς τὴν ὥποιαν ἔχουν συνενωθῆ 51 ἐπερόρυθμοι ἑταῖροι, παρέλαβε παρὰ τῶν ναυπηγείων Φρέντρικσταντ τὸ πρῶτον ἐκ τῶν δύο ὀχηματοφόρων σκαφῶν τὰ ὅποια εἶχε παραγγείλει. Τὸ σκάφος ἔχει μῆκος 182 μ., πλάτος 32.26 μ., δάθος 25.80 μ. καὶ ἐπιφάνειαν κυρίου καταστρώματος 6.900 τ.μ. Δύναται νὰ φορτώσῃ 3.500 αὐτοκίνητα ἢ 1.000 ἐμπορευματοκιβώτια. Δύναται νὰ φορτώσῃ ἢ ἐκφορτώσῃ 33.000 τόν. προϊόντων τῆς διαστικῆς διομηχανίας εἰς 2 ήμέρας. Σημειώθεν ὅτι ὑπὸ νορθηγικὸς Τύπος ἔχαρκτηριστὸς τὸ σκάφος ὡς ἰδιαιτέρως «καστημόν». Τὸ δεύτερον τῆς σειρᾶς ἡταῖρος ἔπειτα ἔντος τοῦ ἔτους. Συνολικὸν κόστος ναυπηγήσεως καὶ τῶν 2 σκαφῶν 292 ἑκατ. κορωνῶν. Ἀμφότερα ἔχουν χρονοναυλωθῆ διὰ 12 ἑταῖρος τῆς Ἐταιρίας «Σήμηπορτ» τοῦ Βανκούμερο.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΕΠΙΧΟΡΗΓΟΥΜΕΝΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η Σουηδία θὰ εἰναι, ἵσως, ἡ δευτέρα χώρα ἐπιχορηγούσσα τὰς διαλύσεις, ἔαν μία ἔκθεσις ὑποδληθεῖσα εἰς τὴν Κυβέρνησιν ληφθῇ εὔμενῶς ὑπ' ὄψιν.

Η ἔκθεσις, ἐκπονηθεῖσα ὑπὸ τοῦ Τεχνικοῦ Πανεπιστημίου τῆς Στοκχόλμης, συνιστᾶ τὴν ἔναρξιν τῶν διαλύσεων σκαφῶν, τὸ συντομώ-

τερον δυνατόν, ἐπὶ δοκιμαστικῆς βάσεως, εἰς ναυπηγείον προσκείμενον τῆς Στοκχόλμης. Θεωρεῖται δέσμοι, ὅτι θὰ χρησιμοποιηθῇ, πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, τὸ ναυπηγεῖον Γκοτσέρκεν ποὺ ἐλέγχεται ἀπὸ τὸ Κράτος.

Αἱ διαλύσεις, λέγει ἡ ἔκθεσις, εἶναι οικονομικῶρειαὶ ἀπὸ τὴν ἀποδοχὴν ζημιογόνων ναυπηγικῶν παραγγελιῶν, ισχυριζομένη ὅτι μὲ τὰς διαλύσεις εἶναι δυνατὴ ἡ κάλυψις δλῶν τῶν ἐργατικῶν δαπανῶν, ἐνῷ αἱ ναυπηγήσεις προκαλοῦν ἔλλειμμα τῆς τάξεως τῶν 30%.

Περαιτέρω, ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει ὅτι τὸ πρόγραμμα διαλύσεων δύναται νὰ προσαγάγῃ τὴν δραστηριότητά της εἰς τὸν τομέα αὐτὸν.

Τὸ σχέδιον προτείνει τὴν χρησιμοποίησιν ἐνὸς ἐργοστασίου ἐκ 500 ἐργατῶν, ὅπου ὁ τεμαχισμὸς τῶν πλοίων θὰ ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς μεθόδου τῶν ἔκριξεων.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Ο ὑπόδιευθυντὴς τοῦ Σουηδικοῦ «Κλάμπτ» Ναυτασφαλίσεων, κ. Λάρς Λίντερλετ, ἔτοντεν ὅτι τὸ «Κλάμπτ» θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ συναγωγίζεται τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου, ἔαν αὐτὸς κρίνεται ἀναγκαῖον διὰ νὰ προσπατεύσῃ τὰ συμφέροντα τῶν μελών του. Τονίζων ὅτι περίπου τὸ ἐν τρίτον τῶν ἑσδόμων τοῦ «Κλάμπτ» προέρχεται σήμερον ἀπὸ εἰσφοράς μὴ Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν, ὁ κ. Λίντερλετ παρετήρησεν ὅτι ὑπωδηπότε, ἡ καλυτέρα ἀντιμετώπισις τοῦ προβλήματος θὰ ἥτο ἡ συνεργασία μεταξὺ τοῦ «Κλάμπτ» καὶ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου.

Ο Σουηδὸς ἀσφαλιστής, δοτὶς ἐπεσήμανεν ὅτι ἔνα σημαντικὸν μέρος τῶν ἀντασφαλιστικῶν ἐργασιῶν τοῦ «Κλάμπτ» τοποθετεῖται εἰς τὸ Λονδίνον, συνέστησεν ἀκόλουθως ὅτι τὸ «Κλάμπτ» εἶχε μίαν ἐνδιαφέρουσαν προσφοράν διὰ τοὺς ἀσφαλειομερίτας τοῦ Λονδίνου. Εἶπεν ὅτι ὁ Ὁργανισμὸς του προτίθεται νὰ συνεργασθῇ μὲ μεσίτας τοῦ Λονδίνου καὶ νὰ δεχθῇ τὴν κάλυψιν κινδύνων ἐπὶ ἀμέσου βάσεων ἀναλαμβάνων δὲ τὸν Ὁργανισμὸς τὴν γραφειοκρατικὴν φροντίδα εἰς δῆλους τοὺς τομεῖς, ἀπὸ ἐκτίμησιν τοῦ ἀσφαλιστρου μέχρις ἀπαιτήσεις, ἀπαλλάσσων, τοιουτορόπως, τὸν μεσίτην ἀπὸ ἐργασίας ποὺ θὰ διεκπεραιώνειν ἀφ' εαυτοῦ εἰς τὴν παραδοσιακὴν ἀγοράν.

Ο κ. Λίντερλετ ἔτοντεν, ὅτι ἔνας μεσίτης τοῦ Λονδίνου δὲν θὰ τεθῇ «έκτος ἀγορᾶς» ὡς ἀποτέλεσμα τῆς συνεργασίας του μὲ τὸ Σουηδικὸν «Κλάμπτ», ἐφ' ὅστοις δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς «ειδικός ἀναλυτής» τοῦ πελάτου του ἐπὶ ἀσφαλιστικῶν θεμάτων καὶ θὰ φροντίζῃ νὰ ἐπιτυγχάνῃ τὰ καλύτερα δυνατά ἀ-

σφάλιστρα διὰ τὸν πελάτην του. Ο κ. Λίντερλετ ἔξεφρασε τὴν ἀποψίν, ὅτι ἡ ἀνωτέρω πρότασις εἶναι ἐνδιαφέρουσα διὰ τοὺς μεσίτας, δεδομένου ὅτι περιορίζεται σημαντικῶς ἡ προσωπικὴ τῶν ἐργασίας, χωρὶς νὰ μειούται εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ προμήθειά των.

Πρός τὸ παρόν, ἡ ἀγορά τοῦ Λονδίνου μετέχει εἰς ἀντασφαλίσεις τοῦ σουηδικοῦ κλάμπτ πολιού πάντα σουηδικῆς σημαίας, ἀλλ' ὁ κ. Λίντερλετ παρετήρησεν, ὅτι θὰ ἥτο πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου νὰ μετάσχῃ καὶ εἰς διεθνεῖς κινδύνους, ἐστω καὶ ὃν ὑπήρχεν ἀνταγωνισμὸς εἰς τὸν τομέα αὐτὸν, ἀπό καιροῦ εἰς καιρόν.

ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΧΩΡΙΣ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Μὲ ποντοπόρα πλοῖα 154.731 τόν. γκρός, ἡ Τσεχοσλοβακία κατέχει τὸν δεύτερον εἰς δύκον στόλον μεταξὺ τῶν χωρῶν αἱ ὄποιαις δὲν συνορεύουσαν μὲ τὴν θάλασσαν. Παρὸ τὸ γεγονός ὅτι ὁ στόλος αὐτὸς εἶναι ἀσύμματος συγκρινόμενος μὲ τὸν σοβιετικὸν ἢ τὸν πολωνικόν, ἡ Κυβέρνησις τῆς Πράγας ἀντελήθη ἐνωρὶς τὰ συναλλαγματικά ὄφελα ποὺ δύνανται νὰ προκύψουν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου καὶ ἔχαρξεν ίδιαν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν —θραδείας μὲν, ἀλλὰ σταθερᾶς ἀναπτύξεως.

Υπάρχουν δύο ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὴν χώραν : ἡ «Τσεχοσλοβάκια «Οσεαν Σίππιγκ» Ἰντερνάσιον Τζόιντ Στόκ Κόμπαν», ἐδρεύουσα εἰς τὴν Πράγαν καὶ ἡ «Τσεχοσλοβάκια Ντάνιουμπ Ναβιγκέισον Νάσιοναλ «Εντερπράϊζ», τῆς Μπρατισλάβας. Η ποντοπόρος δραστηριότης τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Ναυτιλίας ηρχεισ τὸν Απρίλιον τοῦ 1959, ὅτε συνεπάθη ἡ «Οσεαν Σίππιγκ», μὲ στόχον τὴν ἀπασχόλησιν τῆς εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίσιες μεταφοράς. Ἀρχικῶς διὰ νὰ μεταφέρει φορτία ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν Τσεχοσλοβακίαν, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ συμμετάσχῃ εἰς τὰς διεθνεῖς «τράμπτ» μεταφοράς. Σήμερον, ἡ «Οσεαν Σίππιγκ» διαχειρίζεται στόλον ἐκ 12 σκαφῶν —πέντε μεσαίου μεγέθους μπάλκ κάρριερος καὶ μεταλλοφόρα καὶ τὰ ὑπόλοιπα γενικού φορτίου. Τὸ μεγαλύτερον σκάφος εἶναι τῶν 40.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως θρετανικῆς, τοῦ 1966. Τὰ περισσότερα, δύως, σκάφη ἔχουν ναυπηγηθῆ ἐις τὴν Πολωνίαν. Ως ἐρμητήριον τῶν, τὰ πλοῖα αὐτὰ χρησιμοποιοῦν τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἢ τὴν Τεργέστην, ἡ ὄποια εἶναι ὁ ἐγγύτερον εἰς τὴν χώραν λιμὴν τῆς Μεσογείου.

Η ἑτέρης ἔταιρις, τῆς Μπρατισλάβα, ἡσχετικὸν μέχρι τὸ 1964 μόνον μὲ ποταμόπολια, εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Δουνάβεως. Τὸ 1965 ἀπέκτησε τὸ πρώτον ποντοπόρον σκάφος τῆς καὶ σήμερον διατηρεῖ τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ τῆς Τσεχοσλοβακίας καὶ Κύπρου, Λιβάνου, Συρίας, Τουρκίας, Ελλάδος, Ιταλίας, Αλβανίας καὶ τῶν δορειο-ἀφρικανικῶν χωρῶν.

Rafferty Ship Agency (Phila.) Inc.

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

lonely on top again

Reconditioning of Diesel Engine Parts is not a job you should entrust to beginners.

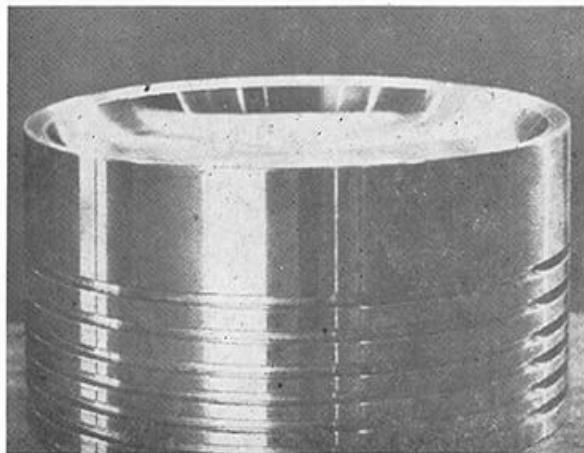
This kind of job needs more.

It needs Top People with Top Experience.

It also needs a Top method, such as the IVALDI & GENERALE method. What's more, it needs Top quality. Combine all of this and you have what NAFSI is providing with each and every piece.

Anyway NAFSI is a Top Name in Greece.

The only thing where we are not on Top, is our price. Try it.



RECONDITIONING DEPARTMENT

 **NAFSI** s.a.

PERAMA YARD: FREE ZONE

TEL: 44.13.224 - 44.10.320 - 44.10.620 - 44.10.720

TELEX: 21-3344 NFI GR-CABLE: "NAFSI" PIRAEUS GREECE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΔΙΑ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Είχομεν έπισημάνει εις τό άμεσως προηγούμενον τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» την άναμμιν του Τεχνικού Επιμελητηρίου τής Ελλάδος εἰς θέματα σχετιζόμενα με τὴν Ναυτιλίαν. «Ηδη μὲ τὸ θέμα ἀσχολεῖται καὶ τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον Ἑλλάδος, τὸ ὅποιον εἰς σχετικήν ἀποστοματικήν ἀνακοίνωσίν του, τονίζει τὰ ἔξῆς:

«1. Αἱ τεχνικαὶ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας προϋπόθετουν ἔξειδικευσιν, ἡ ὅποια δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἔξασφαλισθῇ μέσα εἰς τὰ εὐρύτερα καὶ γενικότερα πλαίσια τοῦ ἀντικειμένου τοῦ Τεχνικού Επιμελητηρίου Ἑλλάδος τὸ ὅποιον καὶ εἰσηγεῖται εἰς τὴν ἀρμοδίαν διοίκησιν (YEN) εἴπει κατόπιν αἰτήσεως τοῦ YEN εἴτε καὶ ἔξι ἴδιας πρωτοβουλίας.

2. Τὸ NEE περιλαμβάνει, μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ δύο μονίμους ἐπιτροπάς, τὴν Νομικὴν καὶ τὴν Τεχνικήν. Αἱ ὡς ἀνὰ ἐπιτροπαὶ ἀπαρτίζονται ἀπὸ λίαν ἔξειδικευμένους, παράγοντας, οἱ ὅποιοι ἀσχολοῦνται μὲ τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν νομικῶν πληρωμάτων καὶ τεχνικῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας.

3. Τὸ NEE παρακολούθει τακτικῶς διεθνεῖς διασκέψεις, Ἰδιαιτέρως ὡς πρὸς θέματα τεχνικά, θέματα ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς εἰς τὴν θάλασσαν, θέματα προστασίας περιβάλλοντος, τὸ NEE παρακολουθεῖ συστηματικά καὶ μετέχει δι' ἔκπροστωπων του εἰς τὰς συσκέψεις τοῦ IMKO



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

ρίζονται βάσει διεθνῶν συμβάσεων καὶ ίσχυουν ὁμοιομόρφως διὰ τὰ πλοῖα ὅλων τῶν χωρῶν. Ἐξ ἄλλου, λειτουργούν 'Υπηρεσίαι εἰς τὸ YEN, αἱ ὅποιαι ἐλέγχουν διάφορα μέσα κατόπιν αἰτήσεως ἐνδιαφερομένων βιομηχανιῶν καὶ διοτεχνιῶν καὶ ἔαν καὶ ἐφ' ὅσον πληρούν προϋποθέσεις ἔγκρινονται πρὸς χρήσιν εἰς τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα. 'Ἐπομένως, ἔαν οἱ 'Ἐλληνες μηχανικοὶ είναι εἰς θέσιν νὰ τελειοποιήσουν ἢ νὰ παρουσιάσουν τελειότερα σωστικά μέσα ἀπ' ὅ,τι ὑπάρχουν σήμερα διεθνῶς, δὲν ἔχουν παρὰ νὰ ἀποταθούν εἰς τὰς 'Υπηρεσίας ταύτας τοῦ YEN.

8. 'Εκπόνησις τεχνικῶν προδιαγραφῶν. Μὲ σκοπὸν τὴν τὴν υποδομήθησιν ἔγχωροις ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τὴν ἔξασφαλίσιν παραγωγῆς προϊόντων, ποὺ πληρούν τὰς ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας, μὲ πρωτοβουλίαν τῆς διοικήσεως ('Επιθεώρησις 'Εμπορικῶν Πλοίων), συνεστήθη εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Οργανισμὸν Τυποποίησεως (ΕΟΤ), ειδικὴ ὑποεπιτροπὴ διὰ τὴν ἐκπόνησιν τεχνικῶν προδιαγραφῶν εἰδῶν ναυτιλιακοῦ ἔξοπλισμοῦ, εἰς τὴν ὅποιαν μετέχουν ναυτηγοί, μηχανολόγοι καὶ ὄλοι ἐπιστήμονες ἀνωτάτης στάθμης.

9. Ναυτικὴ 'Εκπαίδευσις. Φρονούμεν, ὅτι δὲν ἐμπίπτει εἰς τὸ ἀντικείμενον τοῦ T.E.E. νὰ ἀσχοληθῇ μὲ θέματα σχετικά μὲ τὴν Παιδείαν τῶν ναυτικῶν κλπ.

10. 'Εθνικὸς Νηογνώμων. Τέλος, ἀναφέρομεθα εἰς τὴν ἀπόφασιν συστάσεως ὡρισμένων ἐπιτροπῶν, ιδιαιτέρως δὲ, εἰς τὴν ἀπόφασιν μελέτης θεμάτων σχετικῶν μὲ τὴν ἕδραντινον τῆς Ελλήνων νηογνώμονος. Εἶναι, ἀσφαλῶς, γνωστόν, ὅτι ὑπάρχει καὶ λειτουργεῖ ἐθνικὸς νηογνώμων.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ὄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Π ο ι ν τ ο» μπάλκ κάρριερ (πρώην ὀλλανδικὸν «Amstelhof») νεοαγορασθέν, 19. 985 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λάντιν» (κ. Σπ. Μηνᾶς).

2. «Σ κ ο π α ἄ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 57.017 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν Τραυσοσεάνικον Μαριτάιμ Σέρβισες (κ. 'Αρ. Καρυστινάκης).

3. «Μ π ο ν ἐ ν α Σ ο ο ἐ ρ τ ε» δεξαμενόπλοιον (πρώην σουηδικὸν «Brita Onstad») νεοαγορασθέν, 113.426 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Άλφα» (κ. 'Εμμαν. Καδουσανάκης).

4. «Μ π ο ν ἐ ν α Φ ο ρ τ ο ύ ν α» μπ. κάρριερ ναυπηγούμενον 16.935 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γουέστηγουντ 'Άφρικα Λάιν» (κ. 'Εμμ. Καδουσανάκης).

5. «Α ιρ η ν ο Σ ε ρ ε ν ἐ ι ν τ η» δεξαμενόπλοιον (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 56.604 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Άνταριο» (κ. Παντ. Εύθυμιάδης).

6. «Η λ ι ας Κ.» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν «Σάμος Γκλόρου») 18.123 τόνων γκρός τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν

"Ελλην PROFESSOR DR έφηρ-
μοσμένης μηχανικῆς Γερμανικοῦ
Πανεπιστημίου Ζητεῖ ἀπασχόλη-
σιν εἰς ἐφοπλιστικές ἐταιρίες,
οχολές καὶ ὄπου δήποτε ἀλλοῦ.

Γράψατε «Ναυτικὰ Χρονικὰ» διὰ
Καθηγητὴν Σπ. Γ.

καὶ τοῦ International Chamber of Shipping, ἐν συνεργασίᾳ μὲ ἐκπροσώπους τῆς διοικήσεως. Εἰς τὸ ἔργον τοῦτο τῆς παρακολουθήσεως, τὸ NEE συνεργάζεται μὲ τεχνικούς ἐκπροσώπους, οἱ ὅποιοι ἐνεργοῦν διὰ λογιστισμῶν τῆς EEE καὶ τοῦ Greek Shipping Co - Operation Committee εἰς τὸ Λονδίνον.

4. Διερεύνησις αἰτίων ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Ήση εἶναι γνωστόν, εἰδικὸς νόμος καθορίζει τὰ τοῦ διοικητικοῦ ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ προβλέπει τὴν διερεύνησιν τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος εἰς δύο στάδιον — τὸ στάδιον τῆς προσανακρίσεως καὶ τῆς τακτικῆς ἀνακρίσεως. Ή διερεύνησις, η ὅποια γίνεται κατὰ τὴν προσανάκρισιν, συμπληρύνεται καὶ ἐλέγχεται ἀπὸ τὴν τακτικὴν ἀνάκρισιν, η ὅποια ἐνεργεῖται ἀπὸ ἕναν ἀκρούς ἔξειδικευμένον δρόγανον, τὸ 'Ανακριτικὸν Συμβούλιον Ναυτικῶν Ατυχημάτων (A. S.N.A.), εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ ὅποιου περιλαμβάνονται: 'Ανώτατος δικαστικός, πεπειραμένος πλοίαρχος E.N., ἀνώτατος ἀξιωματικός Π.Ν. καὶ τοῦ Λ.Σ. καὶ ὄλοι εἰδικοί περὶ τὰ ναυτιλιακά, οἱ ὅποιοι ἐγγυῶνται τὴν ἀρτιότητα τῆς διερευνήσεως. Δέον νὰ τονίσῃ, ὅτι αἱ ἀποφάσεις τοῦ A.S.N.A ἀποτελοῦν διὰ τὴν διοίκησιν χρήσιμον ὑλικὸν διὰ τὴν ἀνεμόφρωσιν τῶν κανονισμῶν, δοσάκις τοῦτο ἀπαιτεῖται. Ό ως ἀνὰ νόμος περὶ διοικητικοῦ ἐλέγχου τελεῖ ὑπὸ ἀναμόρφωσιν, μὲ πρόθεσιν ἐπών τὸ A.S.N.A, πέραν τῶν μέχρι τοῦτο ἀρμοδιοτήτων του, ἀναλάβη καὶ τὴν ὑπόδειξιν συγκεκομένων μέτρων διὰ τὴν ἀποφυγὴν ἐπαναλήψεως παρομοίων ἀτυχημάτων. 'Εξ ἄλλου, μόλις προσφάτως ἐπερωτώθησαν αἱ ἐργασίαι 'Ομαδός 'Εργασίας, εἰς τὴν ὅποιαν εἶχε ἀνατεθῆ ἡ διερεύνησις τῶν αἰτίων ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ ἡ εἰσιγνησία ληπτέων μέτρων. Ή ὁμάς αὐτὴ ἐνεγκρίθη ἀπὸ παράγοντας, οἱ ὅποιοι ἔχουν ὄχι μόνον τὰς ἀπαραίτητους τεχνικάς γνώσεις, ἀλλὰ καὶ πλουσίαν πείραν ἐπὶ τῶν ναυτικῶν θεμάτων.

5. 'Επανδρώσις τῶν Κρατικῶν 'Αρχῶν μὲ εἰδικούς, 'Υπενθυμίζεται, ὅτι προσφάτως προσελήφθη ὑπὸ τῆς διοικήσεως ἐπιστημονικὸν προσωπικόν ἀνωτάτης στάθμης (ναυπηγοί, μηχανολόγοι), περὰ τὴν κρατούσαν ἀπαγόρευσιν προσλήψεων, βάσει τῶν μέτρων που ἔχει λάβει ἡ Κυβερνήσις. 'Επίσης, κατέταγησαν 14 ἐπιστήμονες ἀνωτάτης στάθμης (ἀπόφοιτοι Πολυτεχνείου, ναυπηγοί, μηχανολόγοι, μηχανικοί), εἰς τὸν κλάδον τῶν τακτικῶν ἀξιωματικῶν Λ.Σ.

6. Τὰ γραφόμενα περὶ τοῦ τρόπου φορτώσεως, 'Εκ τῶν δύων γνωρίζουμεν δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐλέγχεται ὁ τρόπος ἐκάστης φορτώσεως πλοίου, ἀλλὰ δεῖναίς ὑπάρχουν προβλέψεις ἐλέγχου δι' εἰδικὰ φορτία (σιτηρά, χημικά κλπ.). Δι' ὅτι δὲ ἀφορᾷ εἰς θέματα γραμμῆς φορτώσεως καὶ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἔξασφαλισιν τῆς ἀξιοπλοΐας (Seaworthiness), ισχύουν αἱ προβλέψεις τοῦ International Load Line Convention 1979.

7. Διεθνής δύτης τῶν σωστικῶν μέσων. Εἶναι γνωστόν, ὅτι τὰ σωστικά μέσα καθο-

«Γκραΐτσιαν Χάππινες» (κ. Ήλίας Καραγλίας).

7. «Σ κύρος» μικτόν (πρώην λιθεριανόν «Λαράχες») νεοαγορασθέν, 50.606 τ. γκρός τού 1967, άνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σκύρος» (κ. Εύαγγ. Κοριαλδός).

8. «Γ κούντ Λ ἡντε ρ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανόν ὑπὸ τὸ σύτὸ δόμον) 59.198 τόν. γκρός τοῦ 1973, άνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σκύρος Μπαίη» (κ. Νικ. Φράγκος).

9. «Ε λευ σίς» φορτηγόν (πρώην κυπριακὸν «Lady Sabina») νεοαγορασθέν, 1.859 τόν. γκρός τοῦ 1962, άνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Νιού Νάδιμαρ» (κ. Νικ. Νικολαΐδης).

10. «Τ ζι ο δάννα» μπ. κάρριερ (πρώην λιθεριανόν «Εύρυαλος») 9.940 τόν. γκρός τοῦ 1964, άνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Θάρρος» (κ. Στ. Λεριότης).

11. «Τ ύρι δεξαμενόπλοιον (πρώην γαλλικὸν «Port Brise») νεοαγορασθέν, 7.891 τόν. γκρός τοῦ 1962, άνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Κάρλον» (κ. Χρ. Δημητριάδης).

12. «Μ ε θών» δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 45.000 τόν. γκρός, άνήκον εἰς τὴν «Μετροπόλιταν Γουόρλντ Τρέιντιγκ» (Μετροπόλιταν Σίππιγκ).

13. «Μ ε τέωρα» δεξαμενόπλοιον (ναυπηγούμενον 45.000 τόν. γκρός, άνήκον εἰς τὴν «Μετροπόλιταν Γουόρλντ Μαριτάϊμ» (Μετροπόλιταν Σίππιγκ).

14. «Μ ον τάνα» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν «Federal Hudson») νεοαγορασθέν, 19.831 τόν. γκρός τοῦ 1973, άνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μπάχια Σαλίνας» (κ. Χρ. Κουλούρης).

15. «Νίκαια» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν «Federal Katsura») νεοαγορασθέν, 19.831 τόν. γκρός τοῦ 1973, άνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Φορτούνας» (κ. Χρ. Κουλούρης).

16. «Α λ κ υ ων» φορτηγόν (πρώην δόλανδικὸν «Ulysses») νεοαγορασθέν, 6.155 τόνων γκρός τοῦ 1962, άνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Αλκυώνα» (κ. Άλεξ. Μαρίνος).

17. «Π αν α γία Ε λε υ ο σ α» (πρώην κυπριακὸν «Μαριάννα I») 10.318 τόν. γκρός τοῦ 1963, άνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ο μισαρ» (κ. Μιχ. Μιχαήλ).

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Δύο τάνκερς τῶν 80.000 τόν. d.w. παρήγγειλαν οἱ κ.κ. Yioi N. I. Γουλανδρῆ εἰς Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ πρώτου ἔξαμηνου τοῦ προσεχοῦ ἔτους ἀμφότερα. Θὰ εἶναι πλήρως αὐτοματοποιημένα καὶ θὰ ἔχουν χωριστὰς δεξαμενὰς ἔρματος. Τιμὴ δέν ἐγνώσθη.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «New Horizon» 15.276 τόν. γκρός, 24.658 τόν. d.w. τοῦ 1961 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων γύρω τῶν 2.1 ἑκατ. δολλαρίων.

— «Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικό δεξαμενόπλοιον «Sto-ve Traditions» 11.294 τόν. γκρός, 18.187 τ. d.w. τοῦ 1969 γύρω τῶν 3.75 ἑκατ. δολ.

— «Ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς ἀγοραστὰς γύρω τῶν 475.000 δολλαρίων, βάσις «ώς ἐστι», τὸ μπάλκ κάρριερ «Νικόλας Μαρῆς» 7.323 τόν. γκρός, 13.564 τόν. d.w. τοῦ 1958.

— Γύρω τῶν δολ. 1.900.000 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Casparia» 12.835 τ. γκρός, 20.343 τόν. d.w. τοῦ 1966.

— «Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Gold-corn» 9.413 τόν. γκρός, 15.712 τόν. d.w. τοῦ 1962. Τιμὴ γύρω τῶν 1.460.000 δολ.

— «Τὸ δηζελοκίνητον φινλανδικὸν τουτήτεκερ «Finnmair» 9.045 τόν. γκρός, 11.093 τόνων d.w. τοῦ 1965 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων γύρω τῶν 2.4 ἑκατ. δολλαρίων.

— Γύρω τῶν 700.000 δολλαρίων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον ὀλλανδικὸν τουτήτεκερ «Ganymedes» 6.132 τόν. γκρός, 7.744 τόν. d.w. τοῦ 1962.

— «Ἐλληνες ἡγόρασαν ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον παναματικὸν μπάλκ κάρριερ «Hermosa» 10.217 τόν. γκρός, 16.134 τόνων d.w. τοῦ 1957. Τιμὴ γύρω τῶν 610.000 δολ.

— «Τὸ δηζελοκίνητον ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Ulysses» 6.155 τόν. γκρός, 7.658 τόν. d.w. τοῦ 1962 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων γύρω τῶν 700.000 δολλαρίων.

— «Ἐπωλήθη εἰς συμμέροντα Σιγκαπούρης καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Κουρόνε» 3.621 τόν. γκρός τοῦ 1966. Μετωνομάσθη «Mandowis».

— «Τὸ μπάλκ κάρριερ «Μάνος Σέιβ» 12.873 τόν. γκρός, 21.206 τόν. d.w. τοῦ 1970, ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων εἰς τὰ δολλάρια 3.400.000.

— «Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων εἰς τὰ 2.6 ἑκατ. δολλαρίων τὸ μεταλλοφόρον δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν σκάφος «Shinwa Maru» 37.555 τόν. γκρός, 57.123 τόν. d.w. τοῦ 1966, μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 15.000 ἵππων.

— «Τὸ δηζελοκίνητον μικτὸν λιθεριανὸν σκάφος «Arapache» 50.606 τόν. γκρός, 100.124 τόν. d.w. τοῦ 1967, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων εἰς τὰ δολ. 3.050.000.

— «Ἀντὶ δολ. 650.000 ἡγόρασαν «Ἐλληνες τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν σέλτερντέκερ «Sunny Danielle» 6.038 τόν. γκρός, 8.698 τόν. d.w. τοῦ 1961, μὲ μηχανὰς MAN 5.000 ἵππων.

— Παρὰ τῶν κ.κ. Αφῶν Κομηνοῦ ἡγοράσθη τὸ φορτηγὸν «Απολλώνιαν Λάιτ» 6.749 τόν. γκρός, 7.019 τόν. d.w. τοῦ 1962.

— Τὸ φορτηγὸν «Μαχητής» 8.855 τόνων γκρός, 15.534 τόν. d.w. τοῦ 1957, μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 5.600 ἵππων, ἐπωλήθη ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως εἰς ἀγοραστὰς τῆς Σιγκαπούρης, ἀντὶ δολ. 715.000.

— «Ἐπωλήθη εἰς δημοπρασίαν ἀντὶ δολ. 1.350.000 μεταξὺ Ἐλλήνων τὸ φορτηγὸν «Μαριάνα I» 10.138 τόν. γκρός, τοῦ 1963.

— «Ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Μάστερ Δάσκαλος» 9.162 τόν. γκρός, 13.534 τόνων d.w. τοῦ 1959. Τιμὴ δολλάρια 700.000.

— Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «Simonetta» 17.300 τόν. γκρός, 28.712 τόν. d.w. τοῦ 1963, μὲ μηχανὰς Φιστ 12.600 ἵππων ἡγόρασαν «Ἐλληνες εἰς τὰ δολ. 2.550.000 ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως.

— «Ἀντὶ 3.45 ἑκατ. δολλαρίων ἡγόρασαν «Ἐλληνες τὸ δηζελοκίνητον περουσιανὸν μπ. κάρριερ «Coropuna» 16.301 τόν. γκρός, 27.749 τόν. d.w. τοῦ 1966 κατόπιν ἐπιθεωρήσεως.

— «Ἐπωλήθη εἰς τὰ δολλάρια 700.000. Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «Katigawa Kokokotropi» 41.214 τόν. γκρός, 85.454 τόν. d.w. τοῦ 1965.

— «Ηγόρασαν «Ἐλληνες ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Artdaraige» 119.666 τόνων γκρός, 217.563 τόν. d.w. τοῦ 1969, μὲ μηχανὰς 28.000 ἵππων εἰς τὰ δολ. 4.600.000.

— Τὸ δηζελοκίνητον παναματικὸν σέλτερντέκερ «Pearl River» 6.014 τόν. γκρός, 10.222 τόν. d.w. τοῦ 1975 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων εἰς τὰ δολ. 2.600.000.

— «Ἐπωλήθη εἰς κουβανικὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Άρχων Μιχαήλ» 1.923 τόν. γκρός, τοῦ 1951. Μετωνομάσθη «Pat 4».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν λιθεριανὸν φορτηγὸν «Sky Bird» 3.639 τόν. γκρός τοῦ 1975 καὶ μετωνομάσθη «Γκούντ Χάντερ». Σημαῖα ἐλληνικῆ.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Κίρστιν Τασία» καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον, τὸ ἀγορασθὲν παναματικὸν δεξαμενόπλοιον «Esso Norway» 84.996 τόν. γκρός, τοῦ 1969.

— Τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of Worcester» 6.978 τόν. γκρός, τοῦ 1960 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μαρία Διαμάντων» καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον.

— Εἰς «Κείπ Αντίλες» μετωνομάσθη καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Temple Inn» 14.651 τ. γκρός, τοῦ 1972.

— Παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Μέντ Αμπίσιον» τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν μεταλλοφόρον «Nikkai Maru No. 2» 12.407 τόν. γκρός τοῦ 2003. «Υψώσε τὴν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν δεξαμενόπλοιον «Helga Essberger» 44.681 τόν. γκρός τοῦ 1967. Μετωνομάσθη «Τζέσση Ε.». «Υψώσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Οίκου Φ. B. Παπαχρηστίδη τύπου «πάνωμαξ» «Αναστασία» 33.073 τόν. γκρός τοῦ 1974 παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Μόλιστα». Ἐπίσης παραλαμβάνεται κατ' αὐτάς τὸ ἔτερον σουηδικὸν «πάνωμαξ» «Engiadina» 34.298 τόν. γκρός τοῦ 1975, ὅπερ θὰ μετονομασθῇ εἰς «Κόνιτσα». «Άμφοτερα θὰ ὑψώσουν τὴν κυανόλευκον.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγὸν «Σίλβερ Μπήτης» 6.974 τόν. γκρός, τοῦ 1951 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν γύρω τῶν 97.25 δολλαρίων κατὰ τόν. ἐλ. ἐκποτίσματος.

— «Ἐπωλήθησαν εἰς Ισπανούς διαλυτάς τὰ δεξαμενόπλοια «Ιωάννα B.» 12.230 τόνων γκρός τοῦ 1956 καὶ «Ιωσήφ B.» 13.316 τόν. γκρός τοῦ 1959.

— Εἰς Ισπανούς διαλυτάς ἐπωλήθη ἐπισης τὸ δεξαμενόπλοιον «Μαριάννα V.» 13.

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 TRANZIT - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ
ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

GROPELINGER HEERSTR. 254

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

28 BREMEN 21

P. O. BOX: 210266

NEA PARAŁABH «ΦΡΕΝΤΣΙΠ»

095 τόν. γκρός, τοῦ 1955.

—'Επωλήθη εἰς έταιρίαν τοῦ Λονδίνου καὶ θά διαλυθή εἰς Τσίβαν τὸ φορτηγὸν «Δήμητρα» (ex «Λίτσα Κ.») 10.846 τόν. γκρός τοῦ 1956. Τιμὴ γύρω τῶν 125 δολ. κατὰ τόνον ἐλαφροῦ ἑκτοπίσματος.

—'Επωλήθη εἰς Ιάπωνας ἀγοραστάς προφανῶς πρὸ διάλυσιν, εἰς τὰ δολ. 115 κατὰ τόνον ἐλ. ἑκτοπίσματος, τὸ μπάλικ κάρριερ «Τέτας 7.986 τόν. γκρός τοῦ 1956.

—Τὰ λιβεριανὰ δεξαμενόπλοια «Ολύμπικ Φάλκον» 27.602 τόν. γκρός τοῦ 1968 καὶ «Ολύμπικ Σῆ» 104.616 τόν. γκρός τοῦ 1970 ἐπωλήθησαν εἰς διαλυτὰς τοῦ Τσίβαν ἀντὶ δολ. 156,50 καὶ 150 κατὰ τόνον ἐλ. ἑκτοπίσματος, ἀντιστοίχως.

—Εἰς Πακιστανοὺς διαλυτὰς ἐπωλήθησαν γύρω τῶν δολ. 77 κατὰ τόν. ἐλ. ἑκτοπίσματος συνολικῶς, τὰ φορτηγά «Νταμάτκους» 4.355 τόν. γκρός τοῦ 1954 καὶ «Λίμπανον» 4.320 τόν. γκρός τοῦ 1952.

—'Αντὶ δολ. 135,50 κατὰ τόν. ἐλ. ἑκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Τσίβαν τὸ φορτηγὸν «Αἴρηνς Ντιούτη» 10.027 τόν. γκρός τοῦ 1956.

—Εἰς διαλυτὰς τοῦ Τσίβαν ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Λάμπρος Λ.» 8.697 τόν. γκρός τοῦ 1949. Τιμὴ γύρω τῶν δολ. 120 κατὰ τόν. ἐλ. ἑκτοπίσματος.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Μανουέλλα» 11.023 τόν. γκρός τοῦ 1951 ἐπωλήθη εἰς Ισπανοὺς διαλυτὰς εἰς τὰ δολ. 77 κατὰ τόν. ἐλ. ἑκτοπίσματος.

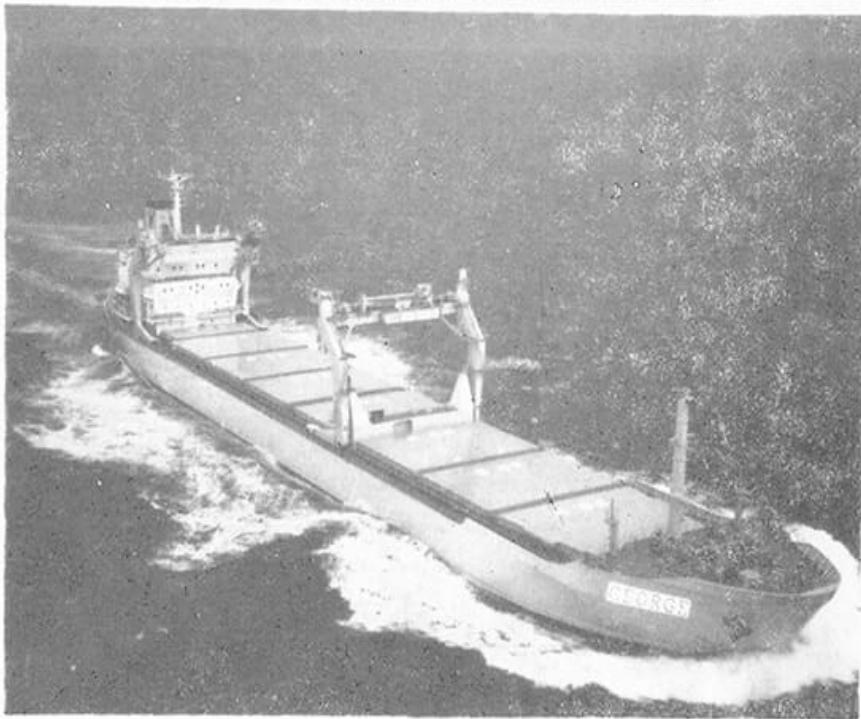
Η ΑΝΑΝΕΩΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Παρετάθη μέχρι τῆς 15ης Μαρτίου ἡ προθεμία διὰ τὴν ἀνανέωσιν συμβάσεων ἀσφαλίσεως πληρωμάτων εἰς τὸ NAT, αἵτινες ἔχουν λήξει. Σχετική ἀπόφασις, ἡ ὅποια ἀφέωρα καὶ τὰ ὑπαγόμενα διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν ἀσφάλισιν πλοῖα, εἰχε ληφθῆ ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT τὴν Ιην Νοεμβρίου, δάσει δὲ αὐτῆς εἶχον κληθῆ ὁ ἑκπρόσωποι τῶν συμβεδλημένων πλοίων τῶν ὅποιων εἶχον λήξει ἢ ἔληγον αἱ συμβάσεις, νὰ σπεύσουν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν.

Τὰ πλοῖα τῶν ὅποιων αἱ συμβάσεις εἶχον λήξει τότε ἀνήρχοντο εἰς 75 περίπου, μετὰ δὲ ὥποτε σχετικὴν εἰδοποίησιν τοῦ NAT ὡρισμένου ἀκτοπλοΐατον προσῆλθον καὶ ἀνένεωσαν τὰς συμβάσεις, ἐνῷ ἀλλοὶ ἡμέλησαν. Κατόπιν αὐτοῦ εἰδοποίησαν ἐκ νέου διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν συμβάσεων μέχρι τῆς 31.1.79, τελικῶς δὲ ἡ προθεμία παρετάθη μέχρι 15ης Μαρτίου.

Ἐκ στοιχείων ποὺ ὑπάρχουν, μέχρι τοῦ ποώτου δεκαπεντέρου τοῦ Φεβρουαρίου δέν εἶχον ἀνανέωση αἱ συμβάσεις διὰ 73 πλοῖα, ἐκ τῶν ὅποιων διὰ 27 δέν εἶχον καν ὑποβληθῆ δικαιολογητικά. Ἐπίσης ἐκ τῶν ἀνωτέρων 73 πλοίων, τὰ 45 εἶναι ἡλικίας μεγαλυτέρας τῶν 20 ἑτῶν.

Ὑπενθυμίζεται διτὶ ἐάν παρέλθῃ δίμηνον ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως συμβεδλημένου πλοίου, ἡ παλαιὰ σύμβασις δέν ἀνανεοῦται, ἀλλὰ ὑπογράφεται νέα σύμ-



Τὴν 16ην Φεβρουαρίου παρελήφθη ὑπὸ τῆς ιδιοκτητρίας ἔταιρίας «Ταίναρον», ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα Τσίτα τὸ πλοῖον «Τζώρτζ» 22.000 τόν. d.w. πολλαπλῆς χρήσεως τύπου «Φρέντσιπ» πλήρως ἐκσυγχρονισμένον καὶ ἑξωπλισμένον διὰ μεταφορᾶν 760 ἐμπορευματοκιβώτιων, περίπου, τελευταῖον τῆς ἐν Τσίτα κατασκευαστικῆς μονάδος τῆς I.H.I. καὶ προτελευταῖον τῆς

basias, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, φυσικά, ὅτι ὑπάρχουν αἱ πρὸ τοῦ πούτου προϋποθέσεις (ἡλικία τοῦ πλοίου κλπ.).

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ Ε/Γ ΠΛΟΙΩΝ

Τὴν νέα διοικησις τῆς 'Ενώσεως Πλοιοκτητῶν 'Ακτοπλοϊκῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων ποὺ ἔξελέγη κατὰ τὰς προσφάτους ἀρχαιτεσίας τῶν μελῶν τῆς 'Ενώσεως κατηρτίσθη ὡς ἀκολούθως :

Δ. Νοικίδης, πρόεδρος, Μ. Χ. Προυκάκης ἀντιπρόεδρος, Γερ. Στρίζης γεν. γραμματεύς, Ιωσήφ Λεφάκης ταμίας καὶ Διον. Τυρογαλάς σύμβουλος.

ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΙΜΗΤΙΚΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ

Τιμητικό δίπλωμα στὸν Πρόεδρο τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κ. 'Αντ. Χανδρῆ, ἀπένειμε κατὰ τὴ διάρκεια τελετῆς, ἡ Συντονιστική 'Επιτροπὴ Προβολῆς 'Ελλη-

σειρᾶς τύπου «Φρέντσιπ» πλοίων, σχεδιασθέντων μὲν μεγάλην ἐπιτυχίαν ὑπὸ τοῦ γνωστοῦ Γραφείου G.T.R. Campbell International Ltd.

Τὸ «Τζώρτζ» ὑψώσε τὴν γαλανόλευκον καὶ προσετέθη εἰς τὸν στόλον τοῦ 'Ομίλου Falcon Maritime Management S.A., διὰ λογαριασμὸν τοῦ σίκου τοῦ κ. 'Αλεξάνδρου Νικολάου Κομνηγοῦ.

νικῆς Οίκονομίας, γιὰ τὴν ἐνεργὸ συμμετοχὴν τοῦ στὴ μελέτη τῶν δυνατοτήτων τῆς ἑλληνικῆς Οίκονομίας καὶ τὴ συμβολὴ τοῦ στὴν ἐπιτυχία τοῦ Α' Συνεδρίου Οίκονομικῆς 'Αναπτύξεως. 'Αγάλογο τιμητικό δίπλωμα ἀπονεμήθηκε καὶ στὴν "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν. Τὰ διπλώματα παρέδωσε ὁ ὑπουργός Οίκονομικῶν κ. 'Αθαν. Κανελλόπουλος, παρέλαβε δὲ, γιὰ λογαριασμὸν τοῦ ἀπονεμήθηκεν κ. 'Αντ. Χανδρῆ, ὁ Σύμβουλος τῆς Ε.Ε.Ε. κ. Γεώργ. Λαναρέας, παρουσία τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ.)Ε.Ε.Ε. κ.κ. Γ. Δρακόπουλος, Κ. Κομνηγοῦ, Ι. Γκούμα, Κ. Φαφαλιοῦ.

ΚΑΙ ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ

Τρεῖς ὑπότροφίες, γιὰ ποσό δρχ. 100.000 ἡ κάθιμα μιά, χορήγησε τελευταῖα ἡ 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν σὲ ισάριθμους φοιτητές τοῦ μεταπτυχιακοῦ τμῆματος τῆς Α.Σ. Ο.Ε.Ε. Ειδικώτερα, οἱ ὑπότροφίες αὐτές χορηγήθηκαν μὲν τὴν προϋπόθεση νὰ διατεθούν

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 121529 AR

PHONE: 33-0867
33-3836
NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

σε φοιτητές, που έχουν έκδηλωσει ή θά έκδηλωσουν έπιθυμία ν' ασχοληθούν μεταπτυχιακά μέ θέματα ναυτιλιακής Οίκονομίας.

Με τὴν εὐκαιρία αυτή η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διετύπωσε πρόταση στή Πρυτανεία τῆς Ανωτάτης Εμπορικής Σχολής, νὰ μελετήσει τὴ δυνατότητα ιδρύσεως αυτοτελούς έδρας ναυτιλιακής Οίκονομίας, γεγονός πων θὰ δοηθούν κατάλληλων γιὰ τὴ πλαισίωση τῆς συνεχώς έξελισσομένης Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Υπενθυμίζεται, διτὶ άναλογη έδρα λειτουργεῖ στήν Ανωτάτη Βιομηχανική Σχολή Πειραιώς.

TO NAYTIKO ΣΑΛΩΝΙ '79

Μὲ πρωτοβουλίων τοῦ Συνδέσμου Ελλήνων Κατασκευαστῶν Πλαστικῶν Σκαφῶν, διοργανούται εἰς τὸ Ζάππειον Μέγαρον, μεταξὺ 16ης καὶ 25ης Μαρτίου, τὸ «Νωτικό Σαλόνι '79», διπού μετέχουν 64 Ελληνες καὶ ξένοι κατασκευασταὶ σκαφῶν άναψυχῆς καὶ ειδῶν έξωπλισμού τῶν.

Η ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΙΣ ΦΥΛΛΑΔΙΟΥ

Στὸ έρωτημα έὰν μπορεῖ νὰ μὴ παραδοθεῖ στὸν ναυτικὸ τὸ ναυτικὸ του φυλλάδιο λόγω οφειλῶν του, τὸ υπουργεῖο Ναυτιλίας ἔνωσε τὴν έξῆς ἀπάντηση.

—Η κατακράτηση τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτη η τὸν πλοιάρχο, μετὰ τὴν ἀπόλυση τοῦ ναυτικοῦ δὲν εἶναι νόμιμη. Τὸ ναυτικὸ φυλλάδιο παραδίδεται στὸν ναυτικὸ κατὰ τὴν ἀπόλυση του.

Ο πλοιοκτήτης δύναται νὰ έπιδιώξῃ τὴν ικανοποίηση τῶν τυχὸν ἀπαιτήσεων του κατὰ τοῦ ναυτικοῦ διὰ τῆς νομίμου δόδου καὶ οἷς μὲ κατακράτηση τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου.

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΕΙΣ ΔΡΑΧΜΑΣ ΑΧΡΕΩΣΤΗΤΩΣ ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΝΤΟΣ ΕΙΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΦΟΡΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΥΠΕΡ Ν.Α.Τ.

Δι! ἀποφάσεως τοῦ υπουργοῦ Οίκονομικῶν καθορίζεται η διαδικασία έπιστροφῆς εἰς δραχμὰς ἀχρεωστήτως καταβληθέντων εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα φόρου καὶ εισφορᾶς τῶν Νόμων 27 καὶ 29 τοῦ 1975. Ή έν λόγω ἀπόφασις έχει ως έξῆς:

«Έχοντες ύπη» ὅψη:

1. Τὶς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Α.Ν. 1704)1939 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ ὑπὲρ» ἀριθμ. 33 τοῦ 1936 Α.Ν. καὶ τῶν λοιπῶν Νόμων περὶ προστασίας τοῦ έθνικοῦ νομίσματος.

2. Τὶς διατάξεις τῶν ἄρθρων 78 καὶ ἐπομ. τοῦ Β. Δ) τος 757)1969 «περὶ τῆς διαρθρώσεως τῶν δημοσίων ταμείων κλπ.», ὅπως τροποποιήθηκε καὶ συμπληρώθηκε μεταγενέστερα.

3. Τὶς διατάξεις τοῦ N. 27)1975 «περὶ φορολογίας πλοίων, ἐπιβολῆς εἰσφορᾶς κλπ.».

4. Τὶς διατάξεις τοῦ N. 29)1975 «περὶ ἐπιδιοίκησης εἰδικῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου (NAT)».

5. Τὶς διατάξεις τῶν ἄρθρων 25, 31 καὶ 34 τοῦ Νόμου 814)1978 «περὶ συμπληρώσεως καὶ τροποποιήσεως φορολογικῶν καὶ ἔλλων τινῶν συναφῶν διατάξεων».

6. Τὶς διατάξεις τοῦ Ν. 27)1975 «περὶ ζηγραφού άριθ. E. 10764)29.11.78 τῆς Γενικῆς Δ)σεως Φορολογίας.

Α ποφασίζουμε :

1. Καθορίζουμε τὴν διαδικασία έπιστροφῆς σὲ δρχ. τοῦ ἀχρεωστήτως καταβληθέντος διὰ τῆς εἰσαγωγῆς ἀλευθέρου συναλλάγματος, φόρου καὶ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ N. 29)1975 καὶ τῆς ειδικῆς εἰσφορᾶς τοῦ N. 29)1975 ὑπὲρ τοῦ NAT, ὡς έξῆς:

α) Η ἐπιστροφὴ τοῦ φόρου καὶ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ N. 27)1975, θὰ γίνεται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τοῦ Β. Δ) τος 757)1969, βάσει τετραπλούπων ἀτομικῶν φύλων ἐκπτώσεως (ΤΑΦΕ), ποὺ θὰ ἐκδίδωνται ἀπὸ τὸν ἀρμόδιο Οίκονομικό Εφερο, ὅπως καθορίζεται ἀπὸ τὸ ἄριθ. 20 τοῦ N. 27)1975. Στὸ φύλο ἐκπτώσεως (ΤΑΦΕ), θὰ ἀναγράφωνται, ἐκτὸς τῶν ἄλλων προθετομένων ἀπὸ τὸ ἀνωτέρω Β.Δ. στοιχείων, τὸ εἶδος καὶ τὸ ποσό τοῦ ἐπιστρεφομένου συναλλάγματος.

Τὸ συνάλλαγμα θὰ μετατρέπεται σὲ δρχ. ἀπὸ τὸ Δημόσιο Ταμείο ποὺ ἀποστέλλεται τὸ ΤΑΦΕ γιὰ ἐκτέλεση, διὰ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ ποσοῦ τοῦ ἐπιστρεφομένου συναλλάγματος ἐπὶ τὴν τιμὴ ἀγορᾶς του, ποὺ ἀναγράφεται στὸ δελτίο τιμῶν ξένων νομίσματων τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος κατὰ τὴν ήμερα τῆς ἐκδόσεως τοῦ ΤΑΦΕ.

Τὸ ἀρμόδιο Δημόσιο Ταμείο θὰ ἐνεργήσει συμψηφισμὸ τοῦ ἐπιστρεφομένου συναλλάγματος μὲ οφειλούντο φόρο η εἰσφορᾶ τοῦ N. 27)75 διὰ τῆς ἐκδόσεως τριπλούπου

εἰσπράξεως κατὰ τὰ κεκανονισμένα. Ή έν δὲν οφείλεται φόρος η εἰσφορά η τὰ οφειλόμενα ύπερκαλύπτονται ἀπὸ τὸ πρὸς έπιστροφὴν ποσό συναλλάγματος, τὸ υπόλοιπο μὴ συμψηφιστέο ποσό θὰ έπιστρέφεται στοὺς δικαιούχους σὲ δρχ., δι' ἐντολῆς μεταφορᾶς στὴν Τράπεζα τῆς Ελλάδος, στὴν ὅποια θὰ άναφέρεται καὶ τὸ ποσό τοῦ συναλλάγματος. Ή Τράπεζα τῆς Ελλάδος θὰ καταθέσει σὲ δρχ. τὸ ἀντίτιμο τοῦ ἐπιστρεφομένου συναλλάγματος στὴν Τράπεζα τῆς Ελλάδος θὰ καταθέσει σὲ δρχ. ποὺ έχουν οἱ δικαιούχοι στὴν Τράπεζα τῆς Ελλάδος σὲ δρχ. σὲ διάλλη Τράπεζα.

Προκειμένου τὸ έπιστρεφόμενο σὲ δρχ. ποσό νὰ χρησιμοποιηθεῖ, σύμφωνα μὲ τὰ ὄριζμενα ἀπὸ τὸ ἄριθρο 25 τοῦ N. 814)78, γιὰ τὴν πληρωμὴ ύποχρεώσεων τῶν πλαισικῶν ποὺ ἀναφέρονται στὴν ἀνωτέρα διάταξη, τὸ ἀρμόδιο Δημόσιο Ταμείο θὰ χορηγεῖ στοὺς ένδιαφερομένους σχετική δεδιάστηση.

Η ίδια δισδικασία θὰ έφαρμοζεται καὶ γιὰ έκείνους ποὺ πλήρωσαν τὸν φόρο καὶ τὴν εἰσφορᾶ τοῦ N. 27)1975 σὲ δρχ., ποὺ προέρχονται ἀπὸ ἀποδεδειγμένη εἰσαγωγή ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Η διαφορά ποὺ θὰ προκύπτει συνεπείσι τῆς κυμαινομένης ισοτιμίας τῆς δραχμῆς πρὸς τὰ ξένα νομίσματα καὶ τοῦ χρονικοῦ ἀνοίγματος ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως ἀπὸ τὸ ἀρμόδιο Ταμείο τῆς ἐντολῆς μεταφορᾶς μέχρι τῆς ἐκτέλεσης αὐτῆς ἀπὸ τὴν Τράπεζα τῆς Ελλάδος, θὰ φέρεται ἀπὸ τὴν Τράπεζα τῆς Ελλάδος σὲ χρέωση τοῦ λογαριασμοῦ «Συναλλαγματική Διαφορά Δημοσίου», τοῦ ὀπίου τὸ χρεωστικό ύπολοιπο θὰ τακτοποιεῖται μὲ ἔνταλμα ποὺ θὰ ἐκδίδεται στὸ σύνομα τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος καὶ ἐπὶ τοῦ Ταμείου Υπολόγου Συμψηφισμῶν σὲ δάρος τῶν πιστώσεων τοῦ υπουργείου Οίκονομικῶν.

Τὸ πιστωτικὸ ποσό, ποὺ τυχὸν θὰ προκύπτει, λόγω τῆς διαδέσεως ἀπὸ τὸ Δημόσιο Ταμείο στὴν Τράπεζα τῆς Ελλάδος ποσοῦ ἐπὶ πλέον τοῦ έπιστρεφομένου, θὰ κατατίθεται στὴν μερίδα τοῦ Ταμείου Γενικῶν Εσόδων Αθηνῶν, ἔναντι τριπλούπου εἰσπράξεως ύπο π.Κ.Α. ἐσόδου 3919.

6) Η ἐπιστροφὴ τῆς ἀχρεωστήτως καταβληθέσης ύπερ τοῦ Ν.Α.Τ εἰδικῆς εἰσφορᾶς, ποὺ θεσπίσθηκε τὸν Νόμο 29)1975 θὰ γίνεται διάσεις τοῦ Ν.Α.Τ εἰδικῆς εἰσφορᾶς, ποὺ θὰ συντάσσεται σὲ τέσσερα ἀντίγραφα. Στὴν πράξη αὐτή θὰ αναγράφεται σὲ ίδιαιτερες στήλες τὸ εἶδος καὶ τὸ ποσὸ τοῦ πρὸς έπιστροφὴν συναλλαγματος, τὸ συμψηφιζόμενο ποσό μὲ τυχὸν οφειλομένη

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

εισφορά του N. 29)75, ώς και τό ύπόλοιπο μή συμφωνιστέο ποσό, που θα έπιστρέφεται στούς δικαιουόχους.

Τά τρία αντίτυπα της πράξεως αύτης μεταξύ των όποιων και τό πρωτότυπο, θα άποστελλονται άπό τό NAT στό Ταμείο Γενικών Εσόδων 'Αθηνών, για νά ενεργήσει, σύμφωνα μὲ τίς διατάξεις τού Β. Δ) τος 757)69 και τήν καθοριζόμενη στήν περίπτωση α' διαδικασία, γιά τήν έπιστροφή σε δρχ. στόν δικαιούχο τής αχρεωστής εισπραχθείσης και μή συμφωνιστέας εισφοράς.

Γιά τήν χρησιμοποίηση, σύμφωνα μὲ τά δριζόμενα άπό τό άρθρο 34 τού N. 814)78, τού έπιστρεφομένου σε δρχ. ποσού γιά κάλυψη υποχρεώσεων, πού άναφέρονται στήν διάταξη αυτήν, θα χορηγήται άπό τό NAT ειδική δεσμιάση.

2. 'Από τής δημοσιεύσεως τής παρούσης, παύουν νά ισχύουν οι άποφάσεις μας άριθ. 41325)77 και 14176)78.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τού Κ. Λ. Πειραιώς έναυτολογήθησαν τόν 'Ιανουάριον 1.160 ναυτικοί και έδοθησαν άδειεις άναχωρήσεως εις έτερους 4.571 προκειμένου νά ναυτολογηθούν εις πλοία εύρισκομενα εις λιμένας τού έξωπερικού.

—Τόν 'Ιανουάριον έξεδόθησαν 539 άποδεικτά ναυτικής ικανότητος (498 διπλώματα, 21 πτυχία και 20 άδειαι).

—Αύριον, 2αν Μαρτίου, θα γίνη ή ύγειονομική έξέτασης τών ύποψηφίων οι όποιοι θα μεταχουν εις τάς έξέτασεις διά τήν άποκτησην διπλώματος οικονομικού άξιωματικού Β' τάξεως και πτυχίου κυβερνήτου Α' και Β' τάξεως ρυμουλκών και ναυκλήρων Ε.Ν., αιτινες θα άρχισουν τήν 29ην και τήν 20ην Μαρτίου άντιτοιχως.

—Πρωθήθη εις τήν διλογέλειαν τής Βουλής πρός ψήφισιν τό νομοσχέδιον περί κυρώσεως τής ύπ' άριθ. 147 Διεθνούς Συμβάσεως επερί έλαχιστων έπιπεδων άσφαλειας εις τά έμπορικά πλοία.

—'Έδημοςιεύθη εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως τό Προεδρικόν Διάταγμα επερί άσφαλσεων τών διακινουμένων έπιβατων με άκτοπλοικά έπιβατηγά πλοία μεταξύ τών έλληνικών λιμένων.

—Ο πλοιαρχος τού έλληνικού φορτηγού «Μερίντιαν» Αίγις άνέφερεν εις τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας οτι εις τόν λιμένα Έσκραδος τής Νιγηρίας τρεις ένοπλοι επειδιάσθησαν νύκτα εις τό πλοϊον και άφού έτραυμάτισαν τόν νυκτοφύλακα έκλεψαν διάφορα ναυτικά είδη και χρώματα.

—Τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας δημοσίευσεν οτι εις τά μέλη πληρωμάτων πλοίων τά όποια εύρισκονται εις τό Μπαντάρ 'Αμπας τού Περσικού Κόλπου δέον νά χορηγήται οίνος ή μπύρα κατά τό γενέμα και τό δείπνον (100 γραμμάρια οίνου ή 330 γραμμάρια μπύρας).

—Συνήλθεν ύπό τήν προεδρίαν τού Γενικού Γραμματέως τού YEN κ. Παύλου Σαρλή εις πρώτην συνεδρίασιν ή όμας έργασιας διά τήν σύνταξην τών προδιαγραφών μελετών γενικού σχεδιασμού άναπτύξεως τών λιμένων τής χώρας. Εις τήν έν λόγω θέματα έργασιας, ή όποια συνεστήθη μετά τήν πρόσφατον ειδικήν σύσκεψιν εις τό 'Υπουργείον, μετέχουν έκπροσώποι τών 'Υπουργείων Συντονισμού, Δημοσίων Εργών και Εμπορικής Ναυτιλίας και τού ΚΕΠΕ.

—Τήν 9ην Μαρτίου θα γίνη ή ύγειονομική έξέτασης τών ύποψηφίων οι όποιοι θα συμμετάσχουν εις τάς έξέτασεις διά τήν άποκτησην πτυχίου άρχιμαγείρου και άδειας μαγείρου Α' και Β' τάξεως, που θα άρχισουν τήν 29ην Μαρτίου.

—Τήν 20ην Μαρτίου θα γίνη ή ύγειονομική έξέτασης τών ύποψηφίων που θα μετάσχουν εις τάς έξέτασεις διά τήν άποκτησην πτυχίου μηχανοδηγού Α' τάξεως οι όποιαι θα άρχισουν τήν 2αν Απριλίου.

Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΤΗΣ «ΟΥΝΚΤΑΝΤ»

Έλληνική άντιπροσωπεία μὲ έπικεφαλής τόν Γενικόν Γραμματέα τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Παύλου Σαρλής μετέχει εις τήν συνερχομένην εις Παρισίους σύνοδον τής Επιπροπής Ναυτιλίας Μεταφορών (Ούνκταντ) τού 'Ογκονισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Αναπτύξεως. Σημειεύονται οι ή έν λόγω σύνοδος έχει ίδιατέραν σημασίαν διά τήν Έλληνικήν Ναυτιλίαν, διότι κατ' αυτήν θα άριστοκοπιθή ναυτιλιακή πολιτική τού Ο.Ο.Σ.Α. έπι τού θέματος τής άρχης τού έλευθέρου θεμιτού άνταγωνισμού εις τάς θαλασσίας μεταφοράς άνευ διακρίσεως σημαίας. 'Επίσης ή σύνοδος θα άσχοληθή και με τόν καθορισμόν κοινής στάσεως τών χωρών τού ΟΟΣΑ κατά τήν 5ην Διάσκεψην τής Ούνκταντ, ή όποια θα πραγματοποιηθή τόν προσεχή Μάιον εις τήν Μανίλλαν. 'Ο κ. Σαρλής ή όποιος άνεχωρης τήν παρελθόνταν Κυριακήν εις Παρισίους άναμενεται νά έπιτρέψη τήν προσεχή Κυριακήν.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΠΑΝΤΕΛΙΔΗ

"GREEK SHIPPING AND THE ACCESSION OF GREECE TO THE E.E.C."

Μίαν νέαν και έμπειριστατωμένην μελέτην του έδημοσίευσεν ο κ. Ευάγγελος Παν-

τελίδης εις τό άγγλικόν έπιστημονικόν περιοδικόν «Marine Policy» τού 'Ιανουαρίου 1979.

Εις τήν μελέτην αυτήν, ο κ. Παντελίδης, γνωστός εκ τών οίκονομικών μελετών του περὶ τής συγχρόνου Έλληνικής Ναυτιλίας, έξιτάζει τήν μαρφήν τών Ναυτιλών τής ΕΟΚ και τής Έλλαδος και συγκρίνει τήν άναπτυξήν των, τήν σύνθεσίν των και τό ποσοστόν τής συμμετοχής τών εις τόν παγκόσμιον στόλον. 'Εν συνεχεία άναφέρεται εις τάς προσπαθείας σχηματισμού μάς κοινής ναυτιλιακής πολιτικής τής ΕΟΚ και εις τά πρός τούτο άτιμετωπιζόμενα προσβλήματα.

Μέ τά δεδομένα αυτά, ή μελέτη προχωρεῖ εις τήν έχουνταν τών πιθανών πλεονεκτημάτων τής ΕΟΚ έκ τής συμμετοχής τού μεγάλου έλληνικού στόλου, οστις θ' αύξηση τήν διαπραγματευτικήν αυτής δύναμιμης εις τόν διεθνή χώρων και δή έν οφει τού έντεινόντου παρεμβατισμού. 'Από δέ τής πλευρᾶς τής Έλληνικής Ναυτιλίας πιθανολογούνται εύεργετικαί έπιδρασεις έπι τού έλληνικού στόλου οστις σήμερον, παρά τήν ισχύν του, είναι τρωτός εις τάς προσπαθείας τών τρίτων πρός άσκησιν έλέγχου έπι τής άγοράς τών θαλασσών μεταφορών.

Εύχαριστως σημειούμεν τήν εύρειαν χρησιμοποίησιν τών στατιστικών τών «Ναυτικών Χρονικών» διὰ τήν τεκμηρίωσιν τών στοιχείων τής μελέτης.

«ΔΕΛΦΙΝΙ»

Πάντοτε έλκυστικόν τό ναυτικόν περιοδικόν τού Οίκου Μιχαήλ Καραγιώργη, συνεχίζει τήν έποικοδημητικήν πορείαν του μέτο 78ον τεύχος τού 'Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου 1979.

Έκ τής ποικίλης και ένδιαφερούσης υλῆς σταχυδολογούμεν τήν περιγραφήν τής παραλαβῆς τού κεντρικού τάνκερ «Μεσσηνιακή Αύγη», τήν συνέντευξην μέτο τήν 'Υπηρεσίαν προσελκύσεως ιαυτικών, τά «στεριανά και καραβίσιαν και άκομη τάς θαυμασίας παλαιάς χαλκογραφίας τού λιμένος Πειραιώς εις τάς σελίδας 10 - 11.

Θαλάσσια άτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΩΜΕΡΟΝ

ΑΙΓΓΕΛΟ Β. (κ.): 'Αφίχθη εις Κίελον τήν 12ην Φεβρουαρίου συρόμενον ύπό τού δηζελωτόπλοιου «Γκλοριόζα», μὲ ζημίας έκ πάγων εις τό πηδάλιον και τήν Ελλισα, άς ύπεστη εις πλάτος 55.02' βόρειον και μήκος 13.55' άνατολικόν, τήν 8ην Φεβρουαρίου. Τό σκάφος θα δεξαμενισθή εις Χόλτενάου.

ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ. (κ.): 'Από τό Αμδέρσαν

διά Βρέμην, κυβερνώμενον ύπό πλοηγού, προσήραξε κατά τήν διάρκειαν κακοκατίσιας εις Φλώσιαγκ τήν 14ην Φεβρουαρίου. 'Ανελκυσθεν δή' 18ών του μέσων μετά 20λεπτον, άνεμεν τήν δελτίων του καιρού ήνα συνεχίση τό ταξίδιόν του. Δέν παρεπηρήθη διαρροή.

ΑΝΑΤΟΛΗ: 'Αποπλεύσαν έκ Τάιν διά Ρόττερνταμ τήν 17ην Φεβρουαρίου, έπειστρε-

PIRAEUS CHARTERING Co. LTD. SHIPBROKERS



51, AKTI MIAOULI
PIRAEUS - GREECE

TELEPHONES: 4111011 - 4512934
TELEXES: 21 2747 & 21 3129 PIRE GR
CABLES: PIRECHART

ψε τὴν ίδιαν ήμέραν μὲ άνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διὰ τὸν προορισμόν του.

ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ: 'Αφοῦ ἐπερατώθη ἡ μεταφόρτωσί του, ἀπέπλευσεν ἐκ τοῦ σημείου 26.52.'00'' δόρειον πλάτος και 21.27' 30'' δυτικού μῆκος, τὴν 13ην Φεβρουαρίου, κατευθυνόμενον εἰς Λισσαβῶνα, ἐνῷ ἐσύρετο ὑπὸ δύο ρυμουλκῶν (ἰδεῖ τεύχη 15), 1)2 και 15)2)79). Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ ἐγένετο καθαρισμὸς τῶν δεξαμενῶν. Αφίχθη εἰς Λισσαβῶνα τὴν ἐσπέραν τῆς 19ης Φεβρουαρίου καὶ, ἀφοῦ παρεσχέθη ἡ σχετικὴ ἄδεια ὑπὸ τῶν Ἀρχῶν, ἐπλεύρισε.

ΑΣΤΡΑΠΗ (τέως «Rimul»): 'Ακινητοποιήθη λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς, εἰς πλάτος 35.31' δόρειον καὶ μῆκος 30.31' ἀνατολικὸν καὶ ἔρρυμαλκήθη εἴλεμπρον ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Μάτσας Σάλβορ», τὴν 15ην Φεβρουαρίου, βάσει συμφωνητικοῦ Λόγδες ἀνοικτοῦ τύπου. Τὴν μεθεπομένην ἀνεγέρησε, συρόμενον ὑπὸ τοῦ ίδιου ρυμουλκοῦ, διὰ Πειραιᾶ, ὃπου κατὰ τὴν ἀφίξιν του ἀνελήφθησαν ἐπισκευαῖς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Σ. II: Συνεκρούσθη ἔξωθι τῆς Ραδένας, τὴν 10ην Φεβρουαρίου, μετὰ τοῦ λιθεριανοῦ δηζελοπλοίου «Κάρον Π.Ε.», ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν δεξιάν πλευράν, ἔωτερικῶν τοῦ κύτου No. 1 καὶ τοῦ προστέγου. Συνετήθησαν μερικαὶ ἐπισκευαὶ πρὸ τοῦ ἀπόπλου του.

ΓΚΡΕΗΤ ΤΖΩΡΤΖ (κ.): Τὴν 30ην Ιανουαρίου ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν δοιθητικὴν μηχανήν, ἐν πλῷ ἀπὸ Μπάραν διὰ Ντόρμπαν, ὑπὸ ἔρμα. Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Ντόρμπαν ἐπεθωρήθη καὶ ἀνελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαῖς.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Η.: 'Εξέπεμψε σῆμα κινδύνου ἀνάγκης, λόγω διαρροῆς εἰς τὰ ἀνοίγματα τῶν κυτῶν, τὴν 20ην Ιανουαρίου, εἰς πλάτος 25.15' δόρειον καὶ μῆκος 48.48' δυτικόν. 'Αργότερον ἐγκατέλειθη καὶ ἐθύσθη εἰς πλάτος 24.20' δόρειον καὶ μῆκος 49.32' δυτικόν, ἐνῷ τὸ πλήρωμα παρελήφθη σῶν ὑπὸ

παραπλεόντων σκαφῶν. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον ζαχάρεως ἀπὸ Κούβα εἰς Συρίαν.

ΔΗΜΗΤΡΑ: 'Απὸ Βενετίαν διὰ Μαυρικίου μὲ φορτίον φωσφάτων, συνήνητησε κυκλῶνα καὶ κατέψυγεν εἰς Ἀγκαλέγκ 'Αιλαντς τὴν 16ην Φεβρουαρίου μὲ διαρροὴν εἰς τὸ κύτος No. 3. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ μετεφέρθη σῶν εἰς τὴν Εηράν, ἐνῷ τὸ «Δήμητρα» ἐθύσθη ἀργότερον εἰς ἀπόστασιν πέντε μιλίων ἀπὸ τῆς νοτίου νήσου Ἀγκαλέγκα τὴν ἐσπέραν τῆς 17ης Φεβρουαρίου.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.: 'Απὸ Βίλλα Κονστιτούμενην, προσήραξεν εἰς Μαρουγκάμε τὴν 17 Φεβρουαρίου, μὲ φορτίον 8.190 τόν. δημητριακῶν. 'Ανειλκύσθη δι' ίδιων του μέσων τὴν ἐπομένην καὶ ἐπλεύσεν εἰς Σασέμπο. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημίας.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: 'Απὸ 'Αμβούργον διὰ Πόρτ Σαΐδ, συνεκρούσθη εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντε τὴν 16ην Φεβρουαρίου μετὰ φωρτηγίδος καὶ ἡγκυροβόλησεν ἐν ἀναμονῇ ἐπιθωρήσεως. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Πειραιᾶ.

ΕΡΜΙΟΝΗ: 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ Λιβυκοῦ ρό-ρο «Γκαρουόνις» εἰς Βεγγάζην, τὴν 17ην Φεβρουαρίου, ὑποστάν ζημίας εἰς τὰ ἐλάματα τῆς πρύμνης.

ΕΥΝΟΙΑ: 'Απὸ 'Αμβούργον διὰ Σαγκάην, ἔξωκειλεν εἰς πλάτος 21.49.'30'' δόρειον καὶ μῆκος 38.47.'00'' ἀνατολικόν, εἰς ἀπόστασιν 30 μιλίων δορείων τῆς Τένετας, τὴν 16ην Φεβρουαρίου, ἐμφορτον. 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν πρωρίαν δεξαμενὴν ζυγοσταθμίσεως.

ΙΡΙΣ: 'Υπέστη κλίσιν εἰς πλάτος 37.57' δόρειον καὶ μῆκος 89.12' δυτικὸν τὴν 15ην Φεβρουαρίου καὶ ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ 8.451 τόν. γκρόσκαφος δύλιγον πρὶν δυθισθῆ, μὲ ἀποτέλεσμα νά ἀπολεσθῶν 8 ἄτομα, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα περισυνελέγησαν ὑπὸ παραπλεόντων σκαφῶν. Εἰς τὴν περιοχὴν ἐμάνετο κακοκαιρίας.

ΚΛΕΙΩ (π.): 'Απὸ Λισσαβῶνα, ἀφίχθη

εἰς Σαν Μικαέλη τὴν 12ην Φεβρουαρίου μὲ διαρροήν. Μετὰ τριήμερον ἀπέπλευσεν ἐπιστρέφον εἰς Λισσαβῶνα.

ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ: 'Ανέρερε πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τὴν 16ην Φεβρουαρίου εἰς Καζαμπλάνκα, ἥτις κατεστάλη ὑπὸ τῆς τοπικῆς πυρσοσθετικῆς 'Υπηρεσίας. Αἱ ζημίαι περιωρίζοντο εἰς τὸν πίνακα διανομῆς ρεύματος. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νά ρυμουλκηθῆ εἰς Καντίς ή Λισσαβῶνα δι' ἐπισκευαάς.

ΜΑΡΙΑΝΑ Β. (κ.): 'Απὸ Ρότερντεμ δι' 'Αμπερντήν, ὑπέστη θραύσιν τοῦ πηδαλίου εἰς πλάτος 52.35' δόρειον καὶ μῆκος 02.40' ἀνατολικόν, τὴν 14ην Φεβρουαρίου. Τὴν 18ην Φεβρουαρίου ἀνέκοινάθη ὅτι ἀφίχθη εἰς τὸν λιμένα προορισμού του.

ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.): 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανήν τὴν 22αν Φεβρουαρίου μεταξὺ Κάσου καὶ Καρπάθου. 'Εζητήθη ἡ δοήθεια τῶν παραπλεόντων σκαφῶν.

ΜΕΘΟΔΙΚ: 'Απὸ Σάλλομ Βόε διὰ Κόρπους Κρίστι, ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου εἰς πλάτος 45.15' δόρειον καὶ μῆκος 38.15' δυτικόν, λόγω διαρροῆς εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τὴν 12ην Φεβρουαρίου. 'Αργότερον ἡκύρωσε τὸ σῆμα κινδύνου καὶ ἀνέφερεν ὅτι κατημούνετο εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα δι' ίδιων του μέσων.

ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ: 'Απωλεσεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας του ἔξωθι τῆς Καζαμπλάνκας τὴν 15ην Φεβρουαρίου. Τὸ σκάφος ἐπτρόκειτο νά παροιλάδη φορτίον διὰ τὴν Νορβηγίαν διου θά αντικατασταθούν αἱ ἀγκυραί.

ΝΕΔΑ: 'Αφίχθη εἰς Λισσαβῶνα τὴν 11ην Φεβρουαρίου μὲ ζημίας ἐκ κακοκαιρίας. Ρήγματα εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα ἐπεσκευάσθησαν προσωρινῶς διὰ τοποθετήσεως τσιμεντοκιβωτίων. Κατὰ τὸν ἀπόπλου του, τὴν 16ην Φεβρουαρίου προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Τάγον καὶ ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην τῷ δοηθείᾳ 4 ρυμουλκῶν. Τὸ σκάφος ἐπέστρεψεν εἰς Λισσαβῶνα δι' ἐπιθεώρησιν.

ΝΟΣΤΟΣ: 'Επειθεωρήθη εἰς Πόρτσμουθ (Ν.Χ.) συνεπείᾳ ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας τὰς

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: 270046/271460 — 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

δόπιας υπέστη μεταξύ 26ης Ιανουαρίου και 3ης Φεβρουαρίου, κατά τὴν διάρκειαν ταξιδίου του από 'Ελ. Παλίτο διὰ τὸν ἀνωτέρω λιμένα. Τὸ σκάφος ἐπλευσεν, ἐν συνεχείᾳ, εἰς Φρήπορτ (Μπαχ.) ὅπου θὰ ἐτελοῦντο πρωσιναὶ ἐπισκευαὶ.

ΝΤΙΞΙ: 'Απὸ Νίκαιαν καὶ Βαλένθια διὰ Νουακότ, ἐμφόρτῳ, ἐδύσιθη εἰς Νουακότ ρόουντς τὴν 12ην Φεβρουαρίου. Λεπτομέρεια δὲν ἔγνωσθησαν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ.): Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πυρκαϊᾶς ἦν υπέστη τὴν 6ην Φεβρουαρίου (ιδὲ τεύχος 15.2.79) ἐν μέλος τοῦ πληρώματος ἐρρίφθη εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἀπωλέσθη, ἐνῷ ἔτερα δύο ἡσθένησαν ἐκ τῶν ἀναθυμιάσεων. Τὸ σκάφος ἡγκυροβόλησεν ἔξωθι τῆς Ράς Τανούρα μὲ μέρος φορτίου ἔξ 100.000 τόν. πετρελαίου. 'Εκείθεν ἀνεχώρησε τὴν 15ην Φεβρουαρίου.

ΠΗΤΕΡ: Τὸ ἐλληνικὸν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Πήτερ», τὸ ὄποιον εἶχε χαρακτηρισθῆ ὡς δίλική ἀπώλεια κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, λέγεται ὅτι θὰ ρυμουλκήθη ἀπὸ Μογκαντίσιο εἰς Πειραιά καὶ ἀφοῦ ἐπισκευασθῇ, θὰ τεθῆ ἐκ νέου ἐν ὑπηρεσίᾳ.

ΠΟΛΥΣ: 'Ηγκυροβολημένον εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Καντίζ, παρεσύρθη ὑπὸ κακοκαίριας τὴν 1ην Φεβρουαρίου καὶ προσήραξεν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ διαύλου τοῦ Πουέρτο ντὲ Σάντα Μαρία, κενόν. Τὸ ρυμουλκόν «Πουλζέ» ἀφίχθη πλησίον αὐτοῦ τὴν 21ην Φεβρουαρίου, ἵνα δοθῆθῃ εἰς τὰς προσπαθείας ἀνελκύσεως του.

ΣΑΙΝ ΚΡΙΣ (λ.): 'Επειθεωρήθη εἰς Ντε-

λαγουέαρος ρίθερ διὰ τὰς κάτωθι αἰτίας: α) Προσάραξις εἰς τὸν ἀνωτέρω ποταμὸν τὴν 7ην Ιανουαρίου. β) Ζημίαι ἐκ κακοκαίριας μεταξὺ 25ης καὶ 29ης Ιανουαρίου. γ) Πρόσκρουσις ἐπὶ προβλήτος εἰς Φιλαδέλφειαν τὴν 6ην Φεβρουαρίου. δ) Διαρροὴ τῶν θερμαντικῶν στοιχείων φορτίου τὴν 4ην Φεβρουαρίου. Τὸ σκάφος ἐτέλει ἐν ἀναμονῇ ἐκφορτώσεως,

ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: Προσαράξαν εἰς τὸ 177ον χιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ Παρανᾶ, τὴν 15ην Φεβρουαρίου, ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην δι' ιδίων τοῦ μέσων καὶ ἐπλευσεν εἰς Μπουένος 'Αὔρες. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημίαι.

ΣΟΥΖΙ: 'Υπέστη ζημίαις εἰς τὸν κύλινδρον No. 3 τῆς πρωστηρίου μηχανῆς τὴν 1ην Φεβρουαρίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Ντακάρ εἰς Μπορντού, ὅπου κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ ἐπειθεωρήθη. **ΤΟΥΡΚΙΑ:** Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους, εἰς Βρέμην τὴν 20ην Φεβρουαρίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη καὶ τὴν ἐπομένην τὸ «Τουρκία» ἀπέπλευσε δι' Ἀμβούργον. Δὲν ἀνεφέρθησαν αἱ ζημίαι.

ΤΡΕΙΝΤ Ο ΣΕΑΝ: Προσήραξεν εἰς Τζέντα τὰ ρόδια τὴν 16ην Φεβρουαρίου καὶ ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην τῇ δοθείᾳ ρυμουλκῶν. Ζημίαι εἰς τὰ ἐλάσματα τῆς πρωραίας δεχαμένης ζυγοσταθμίσεως.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: 'Απὸ Μάρσα ἐλ Μπρέγκα διὰ Κόρπους Κριστί, ἀφίχθη εἰς Τενερίφη τὴν 18ην Φεβρουαρίου μὲ ζημίαις ἐκ κακοκαίριας. Προστάθη ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ ἐκ πετρελαίου φορτίου τοῦ εἰς Τενερίφην ἡ Λάς Πάλμας καὶ ἡ διενέργεια ἐπισκευῶν εἰς Ιαπωνίαν ἡ 'Ελλάδα. 'Επ' αὐτοῦ συνεφώνησε καὶ ὁ ἐπειθεωρήθης τῶν Λόύδης.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Η συνεχιζομένη ἀνατίμησις τῶν καυσίμων καὶ ἡ δυσχέρεια ἔξευρέσεώς των ἐπισκάζουν κάθε ὅλλον παράγοντας τῆς ναυλαγορᾶς. Οἱ ναύλοι τῶν σιτοφορτίων ἔβετιώθησαν κατακορύφως εἰς τινας τομεῖς, τὴν παρελθούσαν ἔθδομάδα, ἀπεικονίζοντες τὴν ἐπιτυχῆ προσπάθειαν τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἐνσωματώσουν τὴν αὐξήσιν τῶν καυσίμων εἰς τοὺς ναύλους καὶ τὴν ἔλειψιν τοννᾶς ποὺ ἐπηκολούθησε τὰς μαζικὰς ρωσικὰς χρονοναυλώσεις.

'Ιδιαιτέρα δελτίωσις παρετηρήθη εἰς τὸν τομέα Κέλπου - Ιαπωνίας, ὅπου φορτίον τῶν 50.000 τόν. ἐπλήρωθη δολ. 14.75, ναύλος ὁ ὄποιος ἀντίπροσωπεύει αὐξῆσιν 1.75 δολ. ἔναντι τῶν προηγουμένων ναυλώσεων. Πιστεύεται δὲ ὅτι ἡ δελτίωσις θὰ συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὸν ἀρχόμενον μῆνα, παρὰ τὴν ἐπιστροφὴν ἀρκετῶν Ο.Β.Ο. εἰς τὰ ξηρά φορτία.

'Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ 'Ιράν προετοιμάζεται νὰ ὀρχίσῃ ἐκ νέου τὰς ἔξαγωγάς πετρελαίου, γεγονός τὸ ὄποιον ἀναμένεται νὰ ἐπαναφέρῃ τὸν συνήθη ρυθμὸν τῆς ἀγορᾶς. 'Εκφράζονται, ὅμως, ἀμφιβολίαι κατὰ πόσον αἱ ἔξαγωγαὶ αὐτοὶ θὰ φένσουν τὰ προηγούμενα ἐπίπεδα καὶ ὡς πρὸς τὸν χρόνον ποὺ θὰ χρειασθῇ ἔως ὅτου ἔξασφαλισθῇ ἡ ἀπαι-

τουμένη ἐπάρκεια καυσίμων εἰς τὴν ἀγοράν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα απὸ τὸν Κόλπον διὰ 'Ολλανδίαν 70.000 τόν. δολ. 8.35 φίοτ, Φεβρ./Μόρτιον. 'Ετερον 57.000 τόν., δολ. 8.75 φίοτ, Φεβρ. Δι' Ἀγγλίαν 24.000 τόν. δολ. 12.50 φίοτ Φεβρ./Μάρτιον. Διὰ Γιουγκοσλαβίαν 30.000 τόν. δολ. 14.50 φίοτ Μάρτιον. Δι' Ιαπωνίαν 50.000 τόν. δολ. 13.25 φίοτ (δύο φορτία Αὔγ./Σεπτ.). 'Ετερον φορτίον, 52.000 τόν., δολ. 14 φίοτ, Μάρτιον. Διὰ Βενεζουέλαν 20.000 τόν. δολ. 13 φίοτ Φεβρ.

'Απὸ Νόρδερν ρέιντζ δι' Ολλανδίαν 54.

000 τόν. δολ. 7.25 φίοτ, Μάρτιον. Διὰ Γάνδην 54.000 τόν. δολ. 7.45 φίοτ Μάρτιον.

Δι' Ἀγγλίαν (Μπέλφαστ) 13.000 τόν. δολ.

13.50 φίοτ Φεβρ./Μάρτιον. Διὰ Κωνστάντζαν 16.200 τόν. δολ. 18.50 φίοτ Φεβρ./

Μάρτιον. Δι' Ιαπωνίαν 25.000 τόν. δολ. 16.

25 φίοτ Φεβρ. 'Απὸ Γκάλχεστον διὰ Γιουροπόρτ 33.000 τόν. δολ. 11 φίοτ Μάρτιον.

Πίτυρα απὸ Μισσισιπῆν διὰ Μαρακάϊμπο 9.515 τόν. δολ. 21 φίοτ Φεβρ.

Ο ρυζαὶ απὸ δύο λιμένας Κόλπου δι' Ιράν 25.000 τόν. δολ. 39.50 φίοτ ἀμερικανικούς φόρτωσις.

Σιδηρομετάλλευμα απὸ Σέδεν

Αἴλαντς διὰ Γκιζὸν 90.000 τόν. δολ. 5.37 φίο Μάρτιον.

Γαιάνθρακες ἀπὸ Χάμπτον ρόδις δι' Ιαπωνίαν 55.000 τόν. δολ. 10.25 φίοτ ἀκόρτωσις Μάρτιον. 'Απὸ Νόρφολκ ἡ Βαλτιμόρη δι' Ἀγγλίαν (Γλασκώδην) 22.000 τόν. δολ. 11.50 φίοτ Φεβρ.

Παλαιοίσιοι διόρατοι ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ δι' Ιαπωνίαν 25.000 τόν. δολ. 20.50 φίοτ ἀμερικανικούς φόρτωσις.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα απὸ τὸν Κόρπους Κριστί, ἀφίχθη εἰς τὸν κύλινδρον No. 3 τῆς πρωστηρίου μηχανῆς τὴν 1ην Φεβρουαρίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Ντακάρ εἰς Μπορντού, ὅπου κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ ἐπειθεωρήθη. Δὲν ἀνεφέρθησαν αἱ ζημίαι.

ΤΟΥΡΚΙΑ: Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους, εἰς Βρέμην τὴν 20ην Φεβρουαρίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη καὶ τὴν ἐπομένην τὸ «Τουρκία» ἀπέπλευσε δι' Ἀμβούργον. Δὲν ἀνεφέρθησαν αἱ ζημίαι.

ΤΡΕΙΝΤ Ο ΣΕΑΝ: Προσήραξεν εἰς Τζέντα τὰ ρόδια τὴν 16ην Φεβρουαρίου καὶ ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην τῇ δοθείᾳ ρυμουλκῶν. Ζημίαι εἰς τὰ ἐλάσματα τῆς πρωραίας δεχαμένης ζυγοσταθμίσεως.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: 'Απὸ Μάρσα ἐλ Μπρέγκα διὰ Κόρπους Κριστί, ἀφίχθη εἰς Τενερίφη τὴν 18ην Φεβρουαρίου μὲ ζημίαις ἐκ κακοκαίριας. Προστάθη ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ ἐκ πετρελαίου φορτίου τοῦ εἰς Τενερίφην ἡ Λάς Πάλμας καὶ ἡ διενέργεια ἐπισκευῶν εἰς Ιαπωνίαν ἡ 'Ελλάδα. 'Επ' αὐτοῦ συνεφώνησε καὶ ὁ ἐπειθεωρήθης τῶν Λόύδης.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα απὸ τὸν Κόλπον διὰ Βόρ. Ειρηνίκων διὰ Καράτσαι (σῆτος) 28.500 τόν. δολ. 22.26 μὲ 3.000 φίοτ φόρτωσιν καὶ 2.000 φίοτ Φεβρ./Μάρτιον.

Κώλποις ἀπὸ Λόγκ Μπήτης διὰ Γκέλας 15.000 τόν. δολ. 21.75 φίοτ Φεβρ./Μάρτιον.

Ζάχαρις απὸ Ακαζάντλας δι' ἀμερικανικανίας Ατλαντικού/Κόλπου, 14.000 τόνους δολ. 11 φίοτ Μάρτιον. 'Απὸ Σαλάβερου καὶ Πιουετέλ διὰ Κόλπου ΗΠΑ, 14.750 τόν. δολ. 14 φίοτ Φεβρ./Μάρτιον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

- ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Κριθή διὰ Μομπάσα διὰ 3 ιαπωνικούς λιμένας 15.750 τόν. δολ. 18.20 φίο Μάρτ. 'Απὸ Νότ. Αφρικήν διὰ Ταΐθαν 14.000 τόν. δολ. 18.25 μὲ 2.000 φίοτ φόρτ. καὶ 1.500 φί. ἀκόρτ. Φεβρ./Μάρτιον.

Μετάλλευμα απὸ Ιαπωνίαν 25.000 τόν. δολάρ. 12.95 φίοτ ἀμερικανικούς φόρτωσις.

Τσιμέντα εἰς σάκκους απὸ Βόρ. Κορέαν διὰ δυτ. ἀκτή Ινδίας τρία φορτία τῶν 11.000, 15.000 καὶ 6.000 τόν. δολ. 23.85 φίοτ Μάρτιον.

Κώλποις απὸ Πόρτ Κέμπλας η Μπαλμάιν δι' Ινδίαν 30.000 τόν. δολ. 21.35 φίο Απρίλ.

ΑΠΟ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Ο ύρεξις απὸ Γιουγκοσλαβίαν δι' Αλεξάνδρειαν 5.300 τόν. δολ. 14.50 φίοτ Μάρτιον.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

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

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ο ύπρεας από Κωνστάντζον διά δυτικήν ακτήν 'Ινδιας' 17.500 τόν. δολ. 23.50 φίο, Φεβρ./Μάρτιον.

KONTINENT

Σίτος από 'Αμβέρσαν δι' Αίγυπτον 16.000 τόν. δολ. 13.25 φίο Φεβρ.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΟΣΕΙΣ

- Με παράδοσιν 'Ιαπωνίαν :

Κυκλικὸν ταξίδιον Ειρηνικού δολ. 5.600 ήμερησίως (σκάφος 30.212 τόν. τοῦ 1975) Φεβρουάριον.

Ταξίδιον Μεσογείου ή 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης δολ. 4.400 ήμερησίως (σκάφος 21.067 τόν. τοῦ 1977) Φεβρ.

Ταξίδιον Καραϊβικής - Βορ. 'Ακτῆς Νοτ. Αμερικῆς δολ. 4.200 ήμερησίως (σκάφος 19.212 τόν. τοῦ 1977) Φεβρ.

Ταξίδιον 'Αμβέρσαν - Ρόττερνταμ - 'Αμεριτερνταμ μέσω Γκρούτης 'Εύλαντ και Σουέζ (φορτίου μεταλλεύματος), δολ. 5.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας (σκάφος 41.108 τόν. τοῦ 1972) Μάρτ.

- Παράδοσις οναντολ. 'Ασιαν :

Ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Μανιλας παράδ. άμεσος Σιγκαπούρην δολ. 4.900 ήμερησίως (σκάφος 26.660 τόν. τοῦ 1973).

Κυκλικὸν ταξίδιον δυτ. κατευθύνσεως μέσω Βρετ. Κολομβίας - ΗΠΑ παράδ. Ταΐδαν, Μάρτιον, επαναπαράδ. Κορέαν δολ. 5.450 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας (σκάφος 41.700 τόν. τοῦ 1969).

- Παράδοσις Μουσκάτ :

Ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω Μαρμάγκοας, δολ. 4.05 (σκάφος 40.404 τόν. τοῦ 1973), Μάρτιον.

- Παράδοσις Αφρικήν :

Ταξίδιον Κόντινεντ δολ. 6.100 ήμερησίως (σκάφος 27.090 τόν. τοῦ 1977), Μάρτιον.

- Παράδοσις Δ. Αφρικήν :

Ταξίδιον Ρουέν - Ρόττερνταμ ρέιντζ, παράδ. Καζαπλάνκα Φεβρ., δολ. 3.900 ήμερησίως (22.079 τόν. τοῦ 1968).

- Παράδοσις Μαύρη Θάλασσαν :

Ταξίδιον Κίνας, δολ. 3.500 ήμερησίως παράδ. Κωνστάντζαν Φεβρ. (Φρήντομ τοῦ '71).

- Παράδοσις Γιβραλτάρ :

Ταξίδιον Κίνας, μέσω Κόντινεντ δολλαρία 3.575 ήμερησίως (σκάφος 15.319 τόν. τοῦ 1969).

- Παράδοσις Βόρ. Ισπανίαν :

Κυκλικὸν ταξίδιον Νόρδερν ρέιντζ, μὲ έπαναπαράσιν Τυνησίαν, δολ. 4.225 ήμερησίως (σκάφος 24.790 τόν. τοῦ 1963), Μάρτ.

- Παράδοσις Αγγλίαν / Κόντινεντ :

Ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω άμερ. Κόλπου, παράδ. Δουκέρην Φεβρ., δολ. 2.80 πλέον δολ. 2.000 ήμερησίως δι' υπερωρίας, (σκάφος 70.921 τόν. τοῦ 1974).

Ταξίδιον Περσικού Κόλπου παράδ. 'Αμβούργον Φεβρ., δολ. 4.550 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας (σκάφος 16.800 τόν. τοῦ 1971).

Ταξίδιον δυτ. άκτης ΗΠΑ μέσω Βραζιλίας παράδ. 'Αμβέρσαν Φεβρ. δολ. 3.800 ήμερησίως (σκάφος 18.420 τόν. τοῦ 1968).

- Παράδοσις Βόρ. Αμερικήν :

Ταξίδιον Κίνας (φορτίον δάμβακος) παράδοσις Κόλπου Μάρτιον δολ. 4.900 ήμερησίως (σκάφος 16.251 τόν. τοῦ 1978).

- Παράδοσις Νότ. Αμερικήν :

Ταξίδιον 'Αγγλίας - Κόντινεντ μέσω Βραζιλίας παράδ. Βίτορία Φεβρ., δολ. 5.000 ήμερησίως (19.391 τόν. τοῦ 1973).

Ταξίδιον Ιταλίας παράδ. Νεκοτσέα, δολ. 3.500 ήμερησίως (Φρήντομ τοῦ 1972).

- Παράδοσις Ακτήν Ειρηνικού :

Ταξίδιον Κίνας μέσω Βρετ. Κολομβίας, παράδ. Μπουεναβέντούρα Μάρτ., δολ. 3.950 ήμερησίως (Φρήντομ).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΟΣΕΙΣ ΔΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΝ

Ταξίδιο 4 μηνών, παράδ. άμεσος Κόντινεντ δολ. 3.20 (65.054 τόν. τοῦ 1973).

Ταξίδιο 8 - 10 μηνών δολ. 4.300 ήμερησίως (28.800 τόν. τοῦ 1967).

Ταξίδιο 12 μηνών δολ. 4.200 ήμερησίως (18.730 τόν. τοῦ 1975).

Ταξίδιο 16 - 18 μηνών δολ. 3.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας (σκάφος 15.003 τόν. τοῦ 1971).

ΟΙ ΝΑΥΔΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Η υπερπροσφορά χωρητικότητος εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον συνεκράτησε τοὺς ναύλους εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Τὰ VLCC ἐπλήρωνοντο περὶ τὰ W20 διὰ ταξίδια πρὸς τὴν Δύσιν. Εἰς τὰς ἀλλὰς περιοχὰς φορτώσεως παρετηρήθη ἀξιόλογης κίνησις, χωρὶς δῆμος ή δραστηριότης αὐτῇ νὰ προκαλέσῃ τὴν προσδοκώμενην ἀνάτιμην τῶν ναύλων. Μόνη ἔξαιρεσις ή Καραϊβική, ὅπου εἰσπράττοντο ναύλοι βελτιώμενοι τὴν παρελθούσαν ἔδημάδα ἀπὸ ὅλα τὰ μεγέθη τάνκερος.

Οἱ πλοιοκτήται ἐλπίζουν τῶρα ὅτι μὲ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ 'Ιράν θὰ ἐπέλθῃ κάποια δελτίωσις εἰς τὴν ἀγοράν, ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ ἀρχομένου μηνός. 'Η χρονοαύλωσις δύο σοῦπερ τάνκερς ὑπὸ μεγάλων ἐταιρίων πετρελαίου, τὴν παρελθούσαν ἔδημάδα, συνιστά ἐνθαρρυντικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν περαιτέρω ἔχειλιξην τῆς ἀγορᾶς, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι δὲν ἀνεκοινώθη ὁ συμφω-

νηθεῖς ναύλος.

'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον φορτίον 235.000 τόν., δι' Ιαπωνίαν W21.5 Μάρτ. Διὰ δυτικάς κατευθύνσεις 82.000 τόν. W90, Μάρτιον. Διὰ Γαλλίαν, 215.000 τόν. W21, Φεβρ. Δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον, 250.000 τόν. W20 Μάρτιον. Διὰ Πορτογαλίαν 118.000 τόν. μέρος φορτίου, W46, Μάρτιον.

'Απὸ Καραϊβικήν δι' ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού - Κόλπου 43.000 τόν. W174, Φεβρ., όψιον ἀνατ. ἀκτὴν Μεξικού, W200, όψιον Αγγλίαν - Κόντινεντ, W130, όψιον Μεσόγειον W125. 'Ετερον 41.000 τόν. μέρος φορτίου W175 Φεβρ., καὶ 29.000 τόν. W305 Μάρτιον. Δι' ἀνατ. ἀκτὴν Καναδᾶ (O.B.O.) μέρος φορτίου 70.000 τόν. W157.7 Φεβρ.

'Απὸ Δυτ. Αφρικήν διὰ Κόλπου ΗΠΑ 70.000 τόν. W85 Μάρτιον. Διὰ Μπαχάμας 230.000 τόν. μέρος φορτίου W21 Μάρτιον. Διὰ Καραϊβικήν 250.000 τόν. κάτω τῶν W20 Μάρτιον.

'Απὸ Ινδονησίαν διὰ τὴν διὰ Τρίνινταν 118.000 τόν. W81.25 Φεβρουάριον.

'Απὸ Μομπάσα διὰ Μεσόγειον 30.000 τόν. W225 Φεβρουάριον.

'Απὸ Μεσόγειον διὰ Κόλπου ΗΠΑ 58.000 τόν. μέρος φορτίου W85 Μάρτιον.

'Απὸ Λιβύην διὰ Τουρκίαν 75.000 τόν. μέρος φορτίου W110 Φεβρ. Διὰ Πριόλο, 85.000 τόν. μέρος φορτίου W100 Φεβρ.

'Απὸ Χόρην διὰ Ντακάρ 50.000 τόν. W75 Φεβρουάριον.

'Ενδοκαραϊβικὸν ταξίδιον 47.000 τόν. μέρος φορτίου W170 Φεβρ.

'Απὸ Τήγης διὰ Βίλεμπαχαφεν 95.000 τόν. W117.5 Φεβρουάριον.

'Απὸ Έκουσα δόρο δι' ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού - Κόλπου, 52.000 τόν. W210 Φεβρουάριον.

Καθαρά : 'Απὸ Καραϊβικήν δι' ἀμερ. λιμένας 'Ατλαντικού 27.500 τόν. μέρος φορτίου W345 Μάρτιον. 'Ετερον 65.000 τόν. W225 Φεβρ. 'Απὸ Περσικὸν Κόλπου διὰ Κόντινεντ - Μεσόγειον 34.000 τόν. W215 Φεβρ. 'Απὸ Λαδέρα διὰ Κόντινεντ 30.000 τόνους W165 Φεβρ. 'Απὸ Σοθ. Μαύρην Θάλασσαν δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ 28.000 τόν. W210 Φεβρουάριον.

Συνεχὴ ταξίδια : Σκάφος 110.000 τόν. Δ.ω. συνεχὴ ταξίδια 12 μηνών W55 Ενωσίσις Μάρτιον.

ΤΑ ΝΑΥΔΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. γεννημάτων Ιντσόν \$ 17.25, φίο, μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτων, Φεβρουάριον 25 — Μάρτιον 9.

ΜΑΙΣΤΡΟΣ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 12.10, φίο, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτων, Φεβρουάριον 9—13.

ΜΑΡΚΑ Λ.: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου έξαιρουμένου Μπρασουνδίλ 23.000—24.000 τόν. γεννημάτων Κωνσταντίνων \$ 15.25, φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτων, Φεβρουάριον 12—15.

ΑΝΑΜΑΡΙΑ: Πόρτ Καρτίε 12.500 τόν. γεννημάτων Ολλανδίαν \$ 11, φίο, μὲ 3.000 τόν. Μαρτίον 5.

ΚΑΙΤΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 32.000 τόν. γεννημάτων Θεσσαλονίκην \$ 14.95, φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτων, Φεβρουάριον 15—28.

ΚΑΜΙΛΑ Μ.: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Τίλμπουρο \$ 10.80, φίο, ἐτοιμος φόρτωσις.

ΚΥΘΝΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 13, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτων, Φεβρουάριον 15—20.

ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): Ούδι θορεύτερον Σάντα Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάκαν 26.400 τόν. σίτου Λισσαδέων \$ 20, όψιον Λισσαδέων καὶ Λείδεος \$ 20.50, ἐλ. ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 15—25.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Νόρφολ 10.000 τόν. χονδραλέυρων δόσι λιμένας Δανίας (28.θερ.) \$ 18.90, φίο, μὲ 3.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 22—26.

ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: 'Αμερ. λιμένας 30.000 τόν. γεννημάτων Γιουγκοσλαβίας (34.θερ.) \$ 14.50, φίο, μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον 5—14.

ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 8.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 37.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν \$ 10.65, φίο, Φεβρουάριον 23—28.

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ: Δόσι ἀμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. δρύης εἰς σάκκους 'Ιράν, \$ 39.50, φίο, μὲ 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίον 20 — Απριλίον 5.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Χάμπον Ρόδος 55.000 τόν. γαυματόρων Ιαπωνίαν \$ 10.25, ἐλ. ἐκφόρτωτικῶν, Μάρτιον.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 37.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν \$ 10.65, φίο, Φεβρουάριον 22—28.

ΤΟΥΑΡΕΓΚ: Αἴνω λιμένας Ρίερ Πλείτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 19.500 τόν. γεννημάτων Σιγκαπούρην \$ 28, δρυῖς Σιγκαπούρην καὶ Χόρκ Κόρκ \$ 29, ἐλ. ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.

000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 5—20.
ΓΙΟΥΡΟΣΠΗΡΙΤ: Ούχι δορειότερον Ροζάριο, Μάρτιος νέλ Πλάτα, Νεκοτάλαν 8.422 τόν. σίτου Σαλήφ \$ 40, έκφρωτωκαν, με 2.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 28 — Μαρτίου 12.
ΑΙΓΑΝΟΥΣΙΩΤΗΣ: Δύο λιμένες ούχι δορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουνένος 'Αυρες 24.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 28.50, ήλ. έκφρωτωκαν, με 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν θύριον Ταϊτάν \$ 31, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 12—24.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τ. γεννημάτων Κωνιτάντζαν \$ 16.90, φίο, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 5.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ: Βρετ. Κολομβίαν 28.865 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.587.627 κ.π.) 'Αμερέσαν — Αμδούργον ρέιντς \$ 505.000 φίο, Μαρτίου 1—10.

ΝΕΣΤΩΡ: Άμερ. λιμένας δορ. Ειρηνικού 28.500 τόν. σίτου Καράτοι, \$ 22.26, με 3.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.000 τόν. ήλ. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 28 — Μαρτίου 7.

ΠΑΝΔΩΡΑ: Λόγγης Μπήτης 15.000 τόν. κώκ πετρελαίου Ζέλαν \$ 21.75, με 10.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 10.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΤ

ΜΥΣΤΡΑΣ: 'Αμερέσαν 30.000 τόν. κριθής Πελαριά \$ 10, φίο, με 5.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 16—22.

ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ: 'Αμερέσαν 16.000 τόν. σίτου 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτα Σάδι \$ 13.25, φίο, με 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 25—27.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΔΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ: Κωνιτάντζαν 17.500 τόν. λιπασμάτων χύμα δυτ. άκτην 'Ινδιας, \$ 23.50, όψιν άνατολ. άκτην \$ 23.85, φίο, με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 24 — Μαρτίου 5.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΛΑΔΙΑΤΙΚΗΣ

ΚΑΙ'ΡΟ: Γιουγκοσλαβίαν 5.300 τόν. λιπασμάτων εις σάκκους 'Αλεξανδρείαν \$ 14.50, φίος, Μαρτίου 5—15.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ: Βόρ. Κορέαν 11.000 τ. ταιμέντων άνατολ. άκτην 'Ινδιας \$ 23.95, όψιν δυτ. άκτην \$ 24.30, φίος, με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 22—28.

ΜΕΓΑΛΑΚ: Βόρ. Κορέαν 15.000 τόν. ταιμέντων άνατολ. άκτην 'Ινδιας ξειρουρμένης Καλκούτας \$ 23.85, όψιν Χαλκίδα \$ 24.10, δυτ. άκτην \$ 24.20, φίος, με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 5—20.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΙΟΛΟΣ (εις τάιμ τοάρτερ): Δύο λιμένες Κούβας 12.000 τόν. ζαχάρεως χύμα Λιοσσαδώνα ή λειζερες \$ 11, φίοτ, με 750 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 25.

ΔΗΛΑΟΣ: 'Ακαγιούτηλαν 14.000 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου, \$ 11, φίο, με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 1—15.

ΒΑΣΙΛΗΣ: Ητζρμπατ 14.000 τόν. άραδοσις Ταϊτάν \$ 18.25, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. ήλ. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 26 — Μαρτίου 5.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ. λιθ.): Σαλντάγα Μπαίν 190.000 τόν. μεταλλευμάτων Μασσαλάκετ \$ 3.85, όψιν Γιουροπόρτ \$ 4.25, φίο, Φεβρουαρίου — Μάρτιου.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: 9.760 τόν. d.w. (16.426 κ.π.

15 μήν. τού 1960) \$ 3.700 ήμερησίως, άμεσος παράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου, έπαναπαράδοσις δυτ. 'Αφρικήν.

ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ: 11.785 τόν. d.w. (28 π. 10/4 ίντσα, 542.800 κ.π. 12—12½ μήν. 16 τόν. φιούσελ δύλ και 1½ τόν. ντηζελ δύλ τού 1960) \$ 2.825 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Βάρνας Φεβρουαρίου 15—23, έπαναπαράδοσις Περσικόν Κόλπου — Καράτοι — Σιγκαπούρην ρέιντς (ξειρουρμένης 'Ερυθράς Θαλάσσης) άνατολ. Μεσσηγείου, δυτ. 'Αφρικήν.

ΗΛΙΟΣ: 16.200 τόν. d.w. (725.000 κ.π. 16 μήν. 36 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1962) \$ 3.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Φεβρουαρίου 19—23, έπαναπαράδοσις Κέπι Τάουν — Μπέρια ρέιντς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ: 31.760 τόν. d.w. (1.508.000 κ.π. 14½ μήν. 35 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1970) \$ 5.000 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις Ταϊτάν έπιομος, έπαναπαράδοσις αιγαυπτιακών λιμένων Μεσογείου ή 'Ερυθράς Θαλάσσης, μέσω Κόλπου.

ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ: 11.200 τόν. d.w. (500.326 κ.π. 13 μήν. 15 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1958) \$ 3.200 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Πολωνίας Φεβρουαρίου 14—20, έπαναπαράδοσις 'Ερυθράς Θαλάσσης ή Καράτοι όψιν ναυλωτών.

ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΖ: 30.110 τόν. d.w. (15 μήν. 34 τόν. φιούσελ δύλ τού 1968) \$ 5.30, ταξίδια 6—8 μηνών, παράδοσις Ρότερνταμ τέλος Μαρτίου.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ: 14.158 τ. d.w. (τού 1969) \$ 3.500 ήμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Φεβρουαρίου 23—24, έπαναπαράδοσις δυτ. 'Αφρικήν.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ: 40.140 τόν. d.w. (14½ μήν. 43 τόν. φιούσελ δύλ τού 1966) \$ 5.250 ήμερησίως, ταξίδια 4—6 μηνών, παράδοσις Λισσαδών Φεβρουαρίου 20—28.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ: 30.275 τόν. d.w. (14½ μήν. 38 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1970) \$ 5.30, ταξίδια 6—8 μηνών, παράδοσις Ρότερνταμ τέλος Μαρτίου.

ΕΠΙΛΙΣ (φρηνιτομ.): \$ 3.500 ήμερησίως, παράδοσις Κωνιτάντζαν τέλος Φεβρουαρίου, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΘΕΤΙΣ: 70.921 τόν. d.w. (3.090.000 κ.π. 15½ μήν. 55 τόν. φιούσελ δύλ και 2½ τόν. ντηζελ δύλ και 2½ τόν. φιούσελ δύλ τού 1974) \$ 2.80 πλέον \$ 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις Ρότερνταμ Φεβρουαρίου 18—25, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — 'Αμβούργον ρέιντς, έν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων Άτλαντικού, Κόλπου.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ: 26.558 τόν. d.w. (1.149.000 κ.π. 14 μήν. 26 τόν. φιούσελ δύλ και 1½ τόν. ντηζελ δύλ τού 1963) \$ 5.000 ήμερησίως, παράδοσις άμερ. λιμένας δυτ. άκτης Φεβρουαρίου — Μάρτιου έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 κ.π. 14½—15 μήν. 45 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1973) \$ 405 παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ Μαρτίου 1—12, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν, μέσω Μορμουγκάδο.

ΦΡΕΙΩΝ Δ.: 18.716 τόν. d.w. (809.581 κ.π. 15 μήν. 29 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1968) \$ 4.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις Ρότερνταμ Φεβρουαρίου 18—25, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — 'Αμβούργον ρέιντς, έν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων Άτλαντικού, Κόλπου.

ΣΑΙΤΗΝΙ (κ.): 13.900 τόν. d.w. (9 ίντσα, 650.000 κ.π. 12 μήν. 17 τόν. φιούσελ δύλ και 1½ τόν. ντηζελ δύλ τού 1957) \$ 2.950 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Κωνιτάντζαν Φεβρουαρίου 22—28, έπαναπαράδοσις δυτ. άποντας Εποιμένων εις Ντακάρ — Ντουάλα ρέιντς, έπαναπαράδοσις Καράτοι ρέιντς, έπαναπαράδοσις 'Ερυθράς Θαλάσσης, έπαναπαράδοσις Κόλπου.

ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ: 17.876 τόν. d.w. (824.000 κ.π. 14 μήν. 28 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1969) \$ 4.400 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις δυτ. άκτην Νικαράγουας άμερος, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν.

ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ ΙΙ: 58.370 τόν. d.w. (τού 1966) \$ 5.400 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ Φεβρουαρίου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 16.251 τόν. d.w. (750.000 κ.π. 14½ μήν. 23—29 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1978) \$ 4.900 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Λαζαρένος λιμένων Κόλπου Μαρτίου 15—31, έπαναπαράδοσις δυτ. άποντας Εποιμένων εις Ταϊτάν.

ΘΕΟΜΑΝΑ: 78.927 τόν. d.w. (47 π. 5.1) δι' το. 3.129.710 κ.π. 14 μήν. 49 τόν. φιούσελ δύλ και 2½ τόν. ντηζελ δύλ τού 1965) \$ 2.50, παράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις Βιλελμπάρχεν Μαρτίου 5—15, έπαναπαράδοσις δυτ. άμερ. λιμένων Κόλπου Μαρτίου 15—31, έπαναπαράδοσις δυτ. άποντας Ταϊτάν.

ΘΕΟΦΟΡΟΣ: 41.108 τόν. d.w. (39 π. 5.1) δι' το. 3.129.710 κ.π. 14 μήν. 49 τόν. φιούσελ δύλ και 2½ τόν. ντηζελ δύλ τού 1972) \$ 5.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας έννεα δύρες πρό της άφιξεως εις πλοηγικούν σταθμόν Χάρηρς Έποιμος, έπαναπαράδοσις μετά την άφιξην εις Ταϊτάν.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: 35.100 τόν. d.w. (14½—15 μήν. 38—39 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1973) \$ 4.900 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας έννεα δύρες πρό της άφιξεως εις Ταϊτάν.

ράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις 'Ιαπωνίαν Μαρτίου 3—11, έπαναπαράδοσις 'Αμερέσαν, Ρότερνταμ, 'Αμερερίτα, μέσω Γκούτε Ευλαντ και Σουετζερλαντ και Σουετζερλαντ.

ΗΣΤΛΑΟΥΙΝΤ: 18.420 τόν. d.w. (30 π. 8 ίντσα, 787.754 κ.π. 14½ μήν. 28 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1968) \$ 3.800 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις κατά την άφιξην εις 'Αμερέσαν, Φεβρουαρίου 26—28, έπαναπαράδοσις δυτ. άποντας Αγρεντίνας.

ΜΑΡΙΑ Λ.: 37.086 τόν. d.w. (1.616.000 κ.π. 15 μήν. 38 τόν. φιούσελ δύλ τού 1977) \$ 5.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις 'Ιαπωνίαν διαπλέοντας Αγρεντίνας.

ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ: 14.830 τόν. d.w. (722.270 κ.π. 14 π. 21—22 τόν. φιούσελ δύλ και 1½—2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1968), \$ 4.600 ήμερησίως, παράδοσις άμερ. λιμένας Ατλαντικού (θερινές Χάρτερες) Μαρτίου 5—15, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΚΑΡΑ: 20.830 τόν. d.w. (900.850 κ.π. 14 π. 20 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1968) \$ 4.800 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ Μαρτίου 15, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 23.000 τόν. d.w. (τού 1978) \$ 4.500 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ Φεβρουαρίου 15—16, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΑΓΓΙΑΙ ΧΑΡΒΕΣΤ: (εις τάιμ τοάρτερ): 18.922 τόν. d.w. (32 π. 6 ίντσα, 14 μήν. 30 τόν. φιούσελ δύλ και 2½ τόν. ντηζελ δύλ τού 1958) \$ 3.200 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις Ρότερνταμ Φεβρουαρίου 10—15, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ: (εις τάιμ τοάρτερ): 14.830 τόν. d.w. (1.741.000 κ.π. 15½ μήν. 45 τόν. φιούσελ δύλ και 2½ τόν. ντηζελ δύλ τού 1975) \$ 4.950 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις Ρότερνταμ Φεβρουαρίου 18—25, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — 'Αμερέργον ρέιντς, έν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων Άτλαντικού.

ΦΡΙΞΟΣ Δ.: 18.716 τόν. d.w. (809.581 κ.π. 15 μήν. 29 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1968) \$ 4.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρόπτησην τού πιλότου εις Ρότερνταμ Φεβρουαρίου 18—25, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΣΑΙΤΗΝΙ (κ.): 13.900 τόν. d.w. (30 π. 9 ίντσα, 650.000 κ.π. 12 μήν. 17 τόν. φιούσελ δύλ και 1½ τόν. ντηζελ δύλ τού 1957) \$ 2.950 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Κωνιτάντζαν Φεβρουαρίου 22—28, έπαναπαράδοσις δυτ. άποντας Εποιμένων εις Ταϊτάν.

ΑΙΓΑΙΣ: 28.562 τόν. d.w. (35 π. 0 ¼ ίντσα, 1.318.682 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 122.974 κ.π. τών πλευρικών δεξαμενών, 15 μήν. 37 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντηζελ δύλ τού 1972) \$ 5.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Χάρηρς Έποιμος, έπαναπαράδοσις δυτ. άποντας Περσικόν Κόλπου, έπειτα έπαναπαράδοσις δυτ. άποντας Ερυθράς Θαλάσσης, έπειτα έπαναπαράδοσις δυτ. άποντας Βραζιλίας δι' ιανέας δι

ζελ διλ τού 1958) \$ 5.800 ήμερησίως, πλέον \$ 95.000 δάρων παράδοσις Ρεκαλάντα Μαρτίου 5—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Χίλις και Περσικού Κόλπου.

ΑΜΙΛΛΑ: 22.232 τόν. d.w. (1.086.000 κ.π. 14½ μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ τού 1972) \$ 4.425 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, πλέον \$ 60.000 δάρων, παράδοσις διαπλέοντας Κουκτάνου Φεβρουαρίου 22—28, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Αδστραίας και Περσικού Κόλπου.

ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: 6.165 τ. d.w. (296.000 κ.π. 13½ μιλ. 13 τόν. φιούελ διλ τού 1959) \$ 2.350 ήμερησίως, παράδοσις μέ την άφιξην του πιλότου εις Κριστούπαλ Μαρτίου 3—10, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Περού διλ νοτιότερον του Πίσκο, δύφων ναυλώντων έπειτα ταξίδιον με έπαναπαράδοσιν άμερ. λιμένας Κόλπου, Θρ. άκτην Νοτίου Αμερικής, Καραϊβικής εις τὸν ίδιον ωλόν.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ (λιθ.): 41.700 τ. d.w. (14—14½ μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ καὶ 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1969) \$ 5.400 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίας δι. ύπερωριας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Γαϊθαν Μαρτίου 2—8, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κορέαν, έκκλικον ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας, άμερ. λιμένων δυτ. άκτην.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 18.730 τόν. d.w. (14½ μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ καὶ 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1975) \$ 4.200 ήμερησίως, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσις Μαρτίου 8.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: 26.982 τόν. d.w. (14—14½ μιλ. 37—38 τόν. φιούελ διλ καὶ 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1978) \$ 6.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμούν Ντώρμπατ Μαρτίου 15—30, έπαναπαράδοσις Χάρδρην — 'Αμβούργον ρέντη.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 27.532 τόν. d.w. (33 π. 7 ίντο. 1.151.822 κ.π. 14½ μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ καὶ 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1967) \$ 5.10, παράδοσις Γιεραλτάρο — 'Αμβούργον ρέντης τέλος Μαρτίου — 'Απρίλιον, ταξίδια 6/3 μηνών.

ΑΝΑΓΚΕΑΝ ΝΤΙΑΖΕΝΣ: 15.003 τόν. d.w. (29 π. 7 ίντο. 660.000 κ.π. 14 μιλ. 23 τόν. φιούελ διλ καὶ 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 3.500 ήμερησίως, μειον 2½%, πλέον \$ 1.800 μηνιαίας δι. ύπερωριας, παράδοσις και έπαναπαράδοσις δύνιδον παγκούσιος, Μαρτίου 15 — 'Απρίλιον 30, ταξίδια 16—18 μηνών.

ΚΙΤΚ ΝΕΣΤΩΡ: 23.780 τόν. d.w. (32 π. 10 ίντο. 1.188.244 κ.π. 14½—15 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ καὶ 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 4.525 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις διαν και διπού είναι έποιμνα εις Καζαμπλάκαν Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 10, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ιαπωνίαν οδηγούσετερον τῶν 39 μοιρῶν.

ΚΙΤΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 26.074 τόν. d.w. (34 π. 8 ίντο. 1.248.511 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 168.402 τῶν πλευρικῶν δεξαιενῶν, 14 μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ καὶ 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 4.525 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις διαν και διπού είναι έποιμνα εις Καζαμπλάκαν Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 10, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Καράτσι, μέσω Αργεντινῆς.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ: 26.272 τ. d.w. (1.204.000 κ.π. 15—15½ μιλ. 37—39 τόν. φιούελ διλ καὶ 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1978) \$ 4.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Σιγκαπούρην Φε-

βρουαρίου 27 — Μαρτίου 3, έπαναπαράδοσις Μπορτώ — 'Αμβούργον ρέντης.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ: 31.430 τόν. d.w. (14 μιλ. 31 τόν. φιούελ διλ καὶ 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 4.800 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίας δι. ύπερωριας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Γιοσού Μαρτίου 1—7, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Μπούγκανθιδ.

ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ: 14.350 τόν. d.w. (30 π. 6 ίντο. 615.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φιούελ διλ καὶ 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1964) \$ 3.550 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις 48 δρας μετά τὸν ἀπόπλου εἰς Γιεραλτάρο πρὸς Αγγλίαν. Κόντινεντ Φεβρουαρίου 23—26, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΔΙΑ

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Μεσόγειον 20.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 243.75, Φεβρουαρίου 12.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, Μπομάντ Γουόρλντσκειλ 110, Φεβρουαρίου 16.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.): Κάδμαν 46.000 τόν. μέρος φορτίου, Αμέρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 190, Φεβρουαρίου 14.

ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ: Ινδονησίαν 45.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 155, Φεβρουαρίου 26.

ΜΕΣΙΑΝΑΣ ΦΛΟΓΑ (λιθ.): Ινδονησίαν 150.000 τ. Τρίνινταντ, Γουόρλντσκειλ 52 (13.75 μιλ.) Γουόρλντσκειλ 50 (13 μιλ.) Φεβρουαρίου 12.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΥΘ: Λιεύν 80.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 105, Φεβρουαρίου 12.

ΑΛΦΕΙΣ: Καραϊβικήν 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Αμέρ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 87.5, Φεβρουαρίου 15.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 260.000 τόν. 'Αϊν Σούκνα, Γουόρλντσκειλ 28.5, τέσσαρα συνεχῇ ταξίδια, Ενάρξει Φεβρουαρίου 15.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν): Μεσόγειον 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 97.5, Φεβρουαρίου 13.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β.: Μεσόγειον 72.000 τόν. μέρος φορτίου, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 100, Φεβρουαρίου 12.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΝΤΝΕΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 45.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 120, Μαρτίου 3.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.): Κάδμαν 50.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 142.5, Φεβρουαρίου 16.

ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ: Κέλχαν Τέρμιναλ 70.000 τόν. Κωνσταντζέν Γουόρλντσκειλ 155, δύο συνεχῇ ταξίδια, Ενάρξει Φεβρουαρίου.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Τουρκίαν 100.000 τόν. μέρος φορτίου Μοχαμέντια, Γουόρλντσκειλ 150, Φεβρουαρίου 11.

ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτόν): Καραϊβικήν 29.000 τόν. μέρος φορτίου, Βραζιλίαν, Γουόρλντσκειλ 305, Φεβρουαρίου 24.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Καραϊβικήν 53.000 τόν. άνατολ. άκτην Καναδά Γουόρλντσκειλ 200, Φεβρουαρίου 14.

ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (λιθ.): Μεσόγειον 26.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 215, θύρων

ακτοπλοϊκόν Μεσογείου, Γουόρλντσκειλ 230, Αίγαλιον Γουόρλντσκειλ 270, Φεβρουαρίου 23.

ΜΑΓΔΑ (κ.): 26.150 τόν. d.w. (15 μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ τού 1969) \$ 6.20, 12 μηνῶν ταξίδια, Φεβρουαρίου 15.

ΚΗΦΕΥΣ: 27.810 τόν. d.w. (15 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ τού 1971) \$ 10.95, ταξίδια 12 μηνῶν καθαρά, Φεβρουαρίου 15.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μικτόν): Καραϊβικήν 72.000 τόν., μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ, Γουόρλντσκειλ 90, Φεβρουαρίου 20.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΥΘ: Ζουέτινο 70.000 τ. μέρος φορτίου Λασερά, Γουόρλντσκειλ 100, Φεβρουαρίου 21.

ΜΙΜΗ: Μεσόγειον 61.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 80, Φεβρουαρίου 21.

ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας, Κόντινεντ 68.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 121, άμεσος φόρτωσης.

ΣΠΥΡΟΣ: Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας, Κόντινεντ 48.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 152.5, άμεσος φόρτωσης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΗ: Περσικόν Κόλπον 150.000 τ. μέρος φορτίου, Ταΐδαν Γουόρλντσκειλ 30.5, θύρων ύπόλοιπον πλήρες φορτίου 205.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 20, Μαρτίου 3.

ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν): Ανατολ. Μεσόγειον 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Αίγαλιον Γουόρλντσκειλ 130, Φεβρουαρίου 21.

ΜΑΡΙΑ: Δουσκέρην 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Νταϊνύκες, Γουόρλντσκειλ 140, Φεβρουαρίου 20.

ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ: Σαίντ Τζών 20.000 τ. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 350, Φεβρουαρίου 25.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 50.000 τόν. άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 155, Φεβρουαρίου 20.

ΑΤΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 28.5, Φεβρουαρίου 24.

ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ: Καραϊβικήν 22.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 24.5, Φεβρουαρίου 21.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (λιθ.): Καραϊβικήν 71.000 τ. μέρος φορτίου, Κεμπέτ Γουόρλντσκειλ 175, Φεβρουαρίου 25.

ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ: Περσικόν Κόλπον 135.000 τ. μέρος φορτίου Ταΐδαν Γουόρλντσκειλ 34, Μαρτίου 3.

ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΤ (μικτόν): Μεσόγειον 65.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 74, Φεβρουαρίου 24.

ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν): Δυτ. Αφρικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου δύμονς πρὸς δύσμας, Γουόρλντσκειλ 111.25, Φεβρουαρίου 20.

ΑΡΧΩΝ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 95.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιρίαχα, Γουόρλντσκειλ 34, Μαρτίου 3.

ΣΚΑΠΗΔΑΟΥΝΤ: Καραϊβικήν 35.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλίαν, Γουόρλντσκειλ 230, Φεβρουαρίου 23.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Φλόττα 62.000 τ. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 120, Φεβρουαρίου 25.

ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ: Καραϊβικήν 54.000 τόν. μέρος φορτίου, Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 145, Φεβρουαρίου 20.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καραϊβικήν 41.000 τόν. μέρος φορτίου Άτλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 235, Φεβρουαρίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΡΑΛΑΝΤ (λιθ.): Καραϊβικήν 47.000 τόν. μέρος φορτίου Σαίντ Κρουά, Γουόρλντσκειλ 23, Φεβρουαρίου 23.

ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (μ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 240, Φεβρουαρίου 28.

ΑΝΝΙΣΤΑ ΚΑΡΡΑ (μικτόν): Καραϊβικήν 73.500 τόν. άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 107.5, Φεβρουαρίου 25.

ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 250, Φεβρουαρίου 24.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: Καραϊβικήν 67.000 τόν. μέρος φορτίου, Άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 23, Φεβρουαρίου 23.

ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν): Έκουαντόρ 52.500 τόν. άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 20, Φεβρουαρίου 23.

ΕΥΑΝΘΙΑ: Άλγεριαν 70.000 τόν. εύρωπακούνδων Μεσογείου, Γουόρλντσκειλ 100, Μαρτίου 3.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν): Δυτ. Αφρικήν 60.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 107, Μαρτίου 3.

ΠΑΣΙΦΙΚ: Καραϊβικήν 43.000 τ. μέρος φορτίου Άτλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 174, θύρων άνατολ. άκτην Μεξικού Γουόρλντσκειλ 200, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 130, Μεσόγειον Γουόρλντσκειλ 125, Φεβρουαρίου 25.

ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 235.000 τ. Ιαπωνίαν Γουόρλντσκειλ 21.5, Μαρτίου 1.

ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΜΥ (μ. λιθ.): Ταρτούς 80.000 τόν. Λασερά, Γουόρλντσκειλ 87.5, Φεβρουαρίου 26.

ΡΟΔΟΣΤΟ: Μομπάσα 32.000 τόν. Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 235, Μαρτίου 8.

ΝΤΟΡΙΣ: Περσικόν Κόλπον 118.000 τόν. μέρος φορτίου, Πόρτογαλλαν Γουόρλντσκειλ 46, Μαρτίου 8.

ΕΦΕΣΟΣ (λιθ.): Ντουμάι 118.000 τόν. Τρίνινταντ, Γου

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



- ♦ 'Ιδρυθη ύπο τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν : «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καὶ «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD» εἰς τοὺς ὅποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν καιρῷ εἰρήνης, τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 11.500.000.000.- Δολλαρίων (ένδεκα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).-
- ♦ 'Ανήκει καὶ διοικεῖται ἀπὸ "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- ♦ 'Εκπροσωπεῖ τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν ύπο 'Ελληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- ♦ Προωθεῖ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- ♦ Θὰ διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καὶ τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
 - ♦ Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν μὲ τὸν ἀνωτέρῳ 'Οργανισμὸν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΩΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092

TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

	(δ = διεχώρησε — δ. = διήλθε — έ. = έφθασε — (δ.) = δεξαμενόπλοιον — (μ.) = μικτόν)
ΑΒΑΝΣ	60 6640 δ. Γιεραλτάρ 16)2 δι' "Αμπτερνταμ
ΑΒΑΞ	62 10405 έ. Κάντλα 18)12
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62 10753 δ. Ρ. Γκράντε 11)1 δι' Ιταλίαν
ΑΒΙΝ ΟΓΑ ΛΙΝΤΕΡ δ. 69 104616 υπό παραλαβήν	
ΑΒΙΝ ΟΓΑ	
ΙΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68 51073 δ. Σεύχαν Τέρμ. 28)12
ΑΓΑΘΩΝ	70 10008 έ. Ιζένταν 7)1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68 35477 έ. Ν. "Ορλέανην 28)1
ΑΓΑΠΗ	69 10006 δ. "Άδελαΐδα 26)1 Μεση 'Ανατολή
ΑΓΑΠΗ	64 6169 έ. Γουώτερφορτ 13)2
ΑΓΑΠΗ ΙΙΙ	53 2918 άργει εἰς Καλαμάτα ἀπό 13)4
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64 12561 δ. Ίων(πολιν) 28)12 Μαύρην θάλασσαν
ΑΓΓΕΛΑ Δ. (δ.)	59 15595 δ. Ιάπτα 31)1 δι' "Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62 9517 έ. Μορμουγκάδο 2)2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61 11048 έ. Λάγος 18)1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65 8374 έ. Σάντος 31)1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50 3499 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69 90890 δ. Τέμπηλ Μπαίν 26)1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58 2667 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63 10200 έ. Πειραιάδ 8)1
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59 5728 άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 17)6)77
ΑΓΗΝΩΡ	71 9875 έ. "Ηστ Λόντον 14)2
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59 12255 έ. Μερσίν 4)2
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58 9364 δ. Πειραιάδ 11)1 διά Βάρνα
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70 18628 δ. Κων(πολιν) 5)2 διά Ρωσίαν
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52 3840 δ. Κων(πολιν) 7)2 διά Πειραιάδ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63 10678 δ. Π. "Ελίζαμπεθ 23)1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63 10246 έ. Σ. "Αννα Μπαίν 13)1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54 8796 δ. Π. Σάδι 11)2
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58 3690 υπό παραλαβήν
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57 10323 εἰς Τζιμπούτι 1)2
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	59 25117 άργει εἰς Πειραιάδ
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67 11610 έ. Χόγκ Κόγκ 8)2
ΑΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ	56 7868 έ. Ντάρ ές Σαλάμ 5)2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66 8309 δ. Ταραγκόνα 16)1 Άλεξανδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53 8213 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	56 6156 έ. Π. Σουδάν 19)12
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	55 19673 άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 28)4
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	62 16565 εἰς Σαλήφ 9)1
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55 8562 δ. Πειραιάδ 10)2 δι' ΉΠΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58 9104 δ. Χόγκ Κόγκ 25)1 διά Β. Κορέα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55 4962 δ. Τοιθαδέβιος 13)2 διά Χοντέντα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55 5886 δ. Λ. Πάλμας 8)2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47 2685 άργει εἰς "Ηράκλειον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60 19797 είς Σταδάγκερ 23)12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59 8067 δ. Σουέζ 9)1 διά Μπάραρν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69 4033 δ. Καζαμπάνκα 1)2 διά Πειραιάδ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46 2414 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51 1988 είς Κουβέλι ἀπό 20)7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70 15345 δ. Σιγκαπούρην 11)2
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62 9229 δ. Π. "Αρθουρ 6)1
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΑ	58 8852 έ. "Αμπου Ντάμπι 13)2
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77 1573 δ. "Αντοντ 7)2
ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΙΙΙ	43 1845 έ. Πειραιάδ ἀπό 6)10
ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47 2775 δ. Π. Σάδι 12)2
ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VII	42 2416 εἰς Πειραιάδ ἀπό 14)9
ΑΓΚΝΙΚ ΙΙ	63 12273 δ. Κ. Τάουν 8)2 διά Μανίλα
ΑΓΛΑΟΣ	63 9154 δ. "Άμερερσαν 6)2 διά Ματαράνι
ΑΓΝΗ	62 9951 έ. Πειραιάδ 29)1
ΑΓΡΑΜΠΕΛΗ	67 5113 δ. Λάγος 31)1
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66 32687 δ. Χιούστον 1)2
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	58 5037 δ. Γιεραλτάρ 2)2 διά Σάπελε
ΑΔΑΜΑΣ	69 10008 έ. Μαυριπόν 8)2
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63 1582 δ. Λιοσσαδώνα 7)1 διά Νουακότ
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77 10459 δ. Χόγκ Κόγκ 10)2 διά Κ. Τάουν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68 14342 δ. Κων(πολιν) 14)1 διά Κωνοτάνταν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67 6842 δ. "Ιπτέρια 5)1
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61 4907 δ. Μπιλαρίου 14)2
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63 30648 υπό παραλαβήν
ΑΔΩΝΙΣ	59 12180 ή. Ν. "Ορλέανη 22)1
ΑΕΤΙΟΣ	57 3220 έ. Τόνιδε 12)1
ΑΕΤΟΣ	72 3069 έ. Τεργέστην 16)2
ΑΕΤΟΣ	57 1674 δ. Σουέζ 3)2
ΑΖΑΛΕΑ	64 5931 έ. Κόρη 15)2
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	54 1443 εἰς Καρθαγένην 29)10
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56 4884 δ. "Αντεν 19)12 διά Κοτούν
ΑΗΝΙΚΟΛΑΟΣ	59 2419 δ. Πειραιάδ 9)1 δι' Αμέρερσαν
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65 8576 έ. Κούν 19)12
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74 8915 δ. Πειραιάδ 9)2
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ	56 13555 δ. "Άμερερσαν 27)1 διά Μόμπιλ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58 15940 δ. Σουάνη 16)2 διά Πειραιάδ
ΑΘΕΝ ΣΚΑΪ	56 7369 έ. Βενετία 7)2
ΑΘΕΝΣ ΤΟΥΑΙΗ	58 5596 δ. "Άμερερσαν 26)1 διά Αρούμπα
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ	54 5148 δ. Σουέζ 30)1 διά Χοντέντα
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ	54 5062 δ. Πειραιάδ 15)2
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61 4903 δ. Ντουάλια 15)1 διά Κρίμπε
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ	59 7115 διώσθι Φλωρίσικ 14)5
ΑΘΕΡΑΣ	69 9268 δ. Μαπούτο 26)1 διά Ντάρμπαν
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68 16223 δ. Λε. Κουβέλι 5)2
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72 105623 έ. Πειραιάδ 16)1
ΑΘΗΝΑΙ	56 4301 δ. Π. Σάδι 26)1
ΑΘΗΝΑΙ	53 3575 δ. Λανδίνο 17)2 Μαύρην θάλασσαν
ΑΘΗΝΑΙ !!	57 5010 έ. Μπ. "Άρθρες 24)1
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58 9279 δ. Μπάραρον 4)2
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΙ·ΖΩΝ δ.	58 12943 έ. Σιγκαπούρην 3)1 (ἐπισκ.)
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67 48747 έ. Βαλτιμόρη 6)2
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52 3361 δ. Γιεραλτάρ 29)1 διά Βηρυτόν
ΑΘΛΟΝ	78 10120 εἰς Κούρε δύπο συμπλήρωσιν
ΑΘΩΣ	69 10008 δ. Κόρη 16)2 δι' Αγ. Δομίνικο
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59 12868 δ. Λιοσσαδώνα 15)2 διά Ρότερνταμ
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59 12176 δ. Ρ. Τανόρα 6)2
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	57 3169 άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 5)7
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76 12498 δ. Παραμπάλιο 23)1
ΑΙΓΙΣ ΑΙ·ΑΝΤ	68 9079 έ. Αθάνα 6)11
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76 12498 δ. Λά Παλλί 3)1
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74 12498 δ. Σίδνεϋ 2)2 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68 9070 δ. Σιγκαπούρην 31)1 διά Μπαγκόκ
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ·ΣΝΤΟΜ	72 11184 δ. Παναμά 7)2
ΑΙΓΙΣ ΕΙ·ΤΖΕΝΤ	78 9600 εἰς Μπιλμπάρο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60 11838 έ. Ντάρμπαν 29)1
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76 12498 δ. Π. Κελάγκ 4)2 διά Ρότερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ·ΓΚ	74 12498 δ. Γκιλόγκ 5)1 διά Μπάραρ
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ	76 12498 δ. Τόκιο 26)1 διά Χιροσίμα
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76 12498 δ. Ναγκόρια 31)1 διά Βανκούφερ
ΑΙΓΙΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	78 9600 δ. Παναμά 10)2
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΡΝΤΟΜ	71 15387 δ. Μορμουγκάδο 1)2 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75 12498 δ. Μορμουγκάδο 1)2 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΑΙΝΚ	74 18963 έ. Κόμπη 3)2
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75 12498 έ. Μπάραρ 18)1
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75 12498 δ. Παναμά 11)2 διά Μιναμάτα
ΑΙΓΙΣ ΜΑ·Τ	57 8135 έ. Νουεβίτας 3)12
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74 12498 έ. Βανκούφερ 8)2
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74 12498 δ. Μορμουγκάδο 7)2 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77 12498 έ. Γιοκοσούκα 7)2
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69 9054 δ. Λουμπίτο 25)1 διά Λουάντα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΙΕ·Ζ	72 11185 δ. Φρημάντλ 29)1 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ·Ι·ΒΕΡΥ	71 15205 δ. Θρή Ρίθερ 22)12
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76 12498 έ. Μπρισμπαίν 8)2
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75 12498 δ. Χάμπτον Ρ. 13)2 διά Βαλτιμόρην
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ·ΥΝΑΜΙΚ	75 12498 δ. Φρημάντλ 9)2 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70 15387 έ. Πειραιάδ 7)1 (ἐπισκ.)
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74 12498 δ. Παναμά 26)1 διά Γκουάμιας
ΑΙΓΙΣ ΠΑ·ΙΑΛΟΤ	78 9600 δ. Σουέζ 25)11
ΑΙΓΙΣ ΠΑ·ΙΟΝΗ	69 9199 έ. Χάλιντα 29)1
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ·ΙΝΤ	70 9178 δ. Τής 3)2 διά Πούλα
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76 12498 δ. Γιοκοχάμα 29)1 δι' Ονομίται
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71 15204 δ. Ρότερνταμ 20)1 Ν. Αμερική
ΑΙΓΙΣ ΣΕ·ΥΛΔΟΡ	78 9600 έξωθι ιράν 10)1
ΑΙΓΙΣ ΣΗΜΑΝ	78 9600 εἰς Μπιλμπάρο
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71 11185 έ. Λουάντα 29)12
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73 12498 δ. Π. δρ. Σπαίην 30)1 Βενεζουέλα
ΑΙΓΙΣ ΣΠΩΡΙΤ	70 9078 δ. Παναμά 25)1 διά Ταύλαδην
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ·ΙΚ	71 11208 δ. Ν. Όρλεανη 13)2 διά Κίνα
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ	66 21220 δ. Κολούμπια Ρ. 23)1 δι' Ιράν
ΑΙΓΙΣ ΤΑ·Ι·ΦΟΥΝ	68 16702 δ. Παναμά 26)12
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74 12498 έ. Γιοκοχάμα 2)2
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ·ΙΝΤ	70 9025 δ. Ηστ Λόντον 26)1 Χόγκ Κόγκ
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙ·Θ	69 9199 δ. Σιγκαπούρην 17)11 δι' Αγκόλα
ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61 13058 δ. Παναμά 5)2 δι' Ελρηνικόν μετων. «ΗΣΤΕΡΝ ΡΟΖ»
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69 8927 δ. Καζαππλάνκα 9)2
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72 11225 δ. Π. Σάδι 28)1 διά Κωνσταντίζα
ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66 20095 δ. Πειραιάδ 10)2
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45 3805 δ. Σιγκαπούρην 28)1 διά Σαγκάνη
ΑΙΗΒΟΝ	66 14359 δ. Αντζελες 28)1 διά Χαϊδάντον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65 40043 δ. Χιούστον 6)2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60 6808 δ. Πειραιάδ 11)2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67 3016 εἰς Μπιλμπάρο 27)1 (ἐπισκ.)
ΑΙ·ΙΔΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74 16000 δ. Κολούμπια Ρ. 23)1 Φιλιππίνες
Α·Ι·Α. ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60 6980 υπό παραλαβήν
ΑΙΟΔΙΑΝ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	60 8368 δ. Σιγκαπούρην 22)1 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΟΔΙΑΝ ΣΑΝ	63 11502 δ. Χάμπτον Ρ. 5)2 διά Κούδα
ΑΙΟΔΙΑΝ ΣΗ	58 9292 δ. Μπρούνομπούτελ 12)2 Α' αμπενέρα
ΑΙΟΔΙΑΝ ΣΚΑ·Υ	78 10175 δ. Κοράσαρ 7)12
ΑΙΟΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	69 9627 δ. Χόγκ Κόγκ 8)2 διά Κασιούργκ
ΑΙΟΔΙΟΣ	72 16233 δ. Ελασσόνα 30)1 διά Χάμπτον Ρ.
ΑΙΟΔΙΟΥ ΣΕ·	71 10006 δ. Ισαδράνια 31)1 διά Χάμπτον Ρ.
ΑΙ·ΙΡΗΝΙΑ ΑΙ·ΝΤΗΝΑ	60 9923 έπωθι παραλαβήν
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΓΚΡΕ·Ι·Σ	65 9280 δ. Βεράδλ 24)1
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	56 6898 δ. Γιεραλτάρ 7)2
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	56 10027 δ. Πειραιάδ 3)2
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60 10183 δ. Σιγκαπούρην 25)1 διά Βενετίαν
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΝ	66 3034 δ. Μπρούνομπούτελ 8)2 διά Βίσμαρ
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65 20119 δ. Παναμά 12)2
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΣΕ·ΡΕΝΑΤΑ	59 56604 δ. Γένοβα 28)1 διά Γιεραλτάρ
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΣΗ	65 3034 δ. Μπρούνομπούτελ 19)1 διά Συρίαν
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΣΙΝΣΕ-	65 17948 δ. Ν. Ύρκη 12)2 δι' Αρούμπα
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΣΚΑ·Υ	67 3046 δ. Λοιδίνον 17)2 διά Βρέμην
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63 10836 δ. Σιγκαπούρην 12)2 διά Ταΐθαν
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ	69 6054 δ. Παναμά 6)1 διά Χούγκαναμ
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	65 8914 δ. Π. Σάδι 11)2
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	61 4995 δ. Γιεραλτάρ 7)2 διά Μονφαλκόνες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	60 11042 δ. Τέμα 7)1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΙΦ	68 3960 δ. Αγίου Κόρης ἀπό 2)9 (ἐπισκ.)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ	77 38484 δ. Γκάλεστον 15)1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62 11063 δ. Αμερέρσαν 11)2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67 32508 δ. Παναμά 12)2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦ	66 22362 δ. Γιεραλτάρ 31)2 δι' ΗΠΑ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΦΕΡ	64 6482 δ. Φόρτ ντε Φράνς 13)2 δι' Ιταλία
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ·Υ	66 22362 δ. Ισασδάνια 22)1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65 18451 δ. Παναμά 21)1 διά Ν. Κορέα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59 2165 δ. Λαγός 23)12
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72 13179 δ. Ν. Όρλεανη 31)1
ΑΚΗΣ Σ.	57 6205 δ. Ν. Όρλεανη 12)2
ΑΚΙΑΝΑ	55 7423 δ. Χόγκ Κόρης ἀπό 2)9 (ἐπισκ.)
ΑΚΜΗ	77 16080 δ.

ΑΚΡΟΝ	59	14722	ά. Νόρτενγχαμ 12)2		ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ξέωθι Καράτοι 19)1
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	δ. Κων(πολίν 4)2 διά Κωνστάντζαν		ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Ρότερνταν 7)2		ΑΝΑΡΕΙΑ	66	2999	ά. 'Αιθέρσαν 13)2 δι' 'Αλγέριον
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	ε. Βενετία 7)2		ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Τέσταν 2)1
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	9927	δ. Σαΐδ 12)2 διά Δάντσιχ		ΑΝΑΡΟΣ	65	15404	ξέωθι Καράτοι 13)2
ΑΚΤΙΟΝ	76	11206	ε. Φιλαδέλφεια 7)2		ΑΝΑΡΟΣ	58	5085	ε. 'Αιθέρσαργον 12)2
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	ά. Λάς Πάλμας 11)1 διά Μπόννυ		ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	67	4037	ά. Κολούμπια 11)2 διά Σ. Ντιέγκο
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ε. Κων(πολίν 16)2		ΑΝΑΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ε. Π. Γουάλκοτ 14)2
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ε. Οδόλαν 30)1		ΑΝΑΡΟΣ ΑΤΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Λ. Πάλμας 25)1
ΑΛΒΙΩΝ	62	13120	ά. Σιμπενίκ 25)1 διά Πάτραν		ΑΝΑΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ.	76	115461	ά. 'Αντιφέρ 11)12 διά Περσικόν
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ε. Βερακρός 12)1		ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΣΙΓΕΙΡ δ.	70	98983	ά. Ντας άλι 6)2
ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)1 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ε. Πειραιά 12)2		ΑΝΑΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ δ.	70	105855	ε. Π. 'Αρθουρ' 23)1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	64	36271	ε. Πειραιά 31)1		ΑΝΑΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	εἰς θέσον 26.52 Β - 21.27 Δ 13)2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	ύπό παραλαβήν		ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Κουάλετ 23)1 διά Οδόσαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	ά. Χιούστον 22)1		ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ά. Τ. διάδ 12)2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	56	3851	ά. Τριπολιν Ιλιάνου 25)1 Πειραιά		ΑΝΑΡΟΣ ΤΕΕΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Π. όφ Σπαΐην 10)2 δι' 'Αφρικήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	εἰς θέσον 22.56 Β. — 79.04 Δ. 31)1		ΑΝΑΡΟΣ ΤΙΙΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Κόρι άλ. 'Αμάγια 3)1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3781	εἰς Πειραιά (έπισκ.)		ΑΝΑΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Φιλαδέλφειαν 11)2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ά. Χάρδρην 27)1 διά Μπ. 'Άθρες		ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	εἰς Τρίπολιν (Ιλιάνου) 27)12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	άργει εἰς Πειραιά από 20)4		ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	ε. Ν. 'Ορλεάνην 25)1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	ε. Βαλένθια 30)12		ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ά. Λύμπεκ 25)1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	ε. Πειραιά 10)2		ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά. 'Αιθέρσαν 31)1 διά Τρίπολιν
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	ά. Καράτοι 9)2 δι' 'Αγγίλιαν		ΑΝΕΜΩΝΗ	67	2560	εἰς Μονφαλκόνε
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΖΙ (δ.)	78	11000	εἰς Κούμρε ύπό συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Π. Σάιδ 5)2
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ά. Πάλμας 11)2 διά Λάγος		ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	56	7962	ά. Λάγος 20)11
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ά. Καζαπλάνα 10)1 Κοατζακόλακος		ΑΝΘΟΣ	78	11000	ε. Αλεξάνδρειαν 13)2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ά. Σιγκαπούρη 21)12 δι' 'Υεμένην		ΑΝΘΟΥΛΑ	53	4247	ά. Μπορντώ 31)1 διά Νουακότ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	55	3003	εἰς Πειραιά 19)9		ΑΝΘΟΥΛΑ	59	3354	ά. Κάννες 9)12 διά Κούθα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΪΤ	62	9055	δ. Πόρτ Σαΐδ 9)2		ΑΝΘΟΥΛΑ	50	2116	ά. Ραθέννα 3)2 διά Τρίπολιν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ά. 'Αιθέργον 24)1 δι' ΗΠΑ		ΑΝΙΤΑ	76	4617	δ. Π. Άρενας 1)2 διά Τοκοπίλα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ε. Τζένταν 30)1		ΑΝΝΑ	76	16438	δ. Π. Σάιδ 13)2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	57	8192	ε. Μπαγκόκ 11)2		ΑΝΝΑ	60	14840	ά. Π. όφ Σπαΐην 9)2 διά 'Αγ. Βικέντιον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	ε. 'Αιθέρσαν 14)2		ΑΝΝΑ Β.	54	3720	ά. Θέσσα 23)1
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	δ. Πόρτ Σαΐδ 11)2		ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΔΟΥ	74	8915	ά. Σουέζ 28)1 διά Μπαχρέιν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	ά. Φιλαδέλφεια 6)2 διά Μπρούνθικ		ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ά. Βοιμάνη 14)1
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	ε. Κολόπιο 4)2		ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	ε. Βαλτιμόρην 1)2
ΑΛΙΚΗ	59	15012	δ. Κων(πολίν 13)2		ΑΝΝΑ Μ.	58	6618	ά. Πύλον 10)10 δι' 'Ηράκλειον
ΑΛΙΚΗ	53	8453	ε. Π. Καμπέλο 2)12		ΑΝΝΑ Π.	57	9448	ε. Σουάμπτο 7)2
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. 'Οζάκα 9)2		ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	δ. Π. Άρενας 1)2 διά Τοκοπίλα
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	εἰς Πειραιά 20)6		ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Μπωμόντ 30)1
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	9072	ά. Νταμάνι 15)2		ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ά. Τακόμα 27)12 διά Κίναν
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	δ. Πόρτ Σαΐδ 10)2		ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ά. Αντζελες 6)2
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ά. Αίερπορουλ 6)2 διά Βιτόρια		ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	6086	δ. Μπρούνθιμποτελ 5)2 διά Ροστόκ
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	ά. 'Αιθέρσαν 20)1 διά Λάγος		ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ά. Τάραντα 11)1 διά Γιεραλτάρ
ΑΛΚΟΡ	57	1743	ε. Πειραιά 13)2		ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3746	ά. Τοιτζία 18)1
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ά. Σιγκαπούρη 2)1 διά Καναδά		ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	ά. Ρότερνταν 18)2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ά. Οντεβάλα 2)2 διά Βιτόρια		ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ά. Ρεάλες 27)1
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	ύπό παραλαβήν		ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΝΗΣ	71	30193	ά. Παναμά 25)1 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	άργει εἰς Πειραιά		ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΟΥΙ·ΝΓΚΣ	58	9585	ά. Λισσαθώνα 31)1 διά Γκουάτρα
ΑΛΛΑΓ·ΑΝΑΣ (δ.)	59	28147	ά. Τόρρες 7)2 διά Κρήτην		ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ά. Σαδέμπο 12)1 διά Σιγκαπούρην
ΑΛΜΕΑ	60	11117	ά. Πειραιάς 4)2 δι' 'Ιταλίαν		ΑΝΤΖ. ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)2
ΑΛΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ά. Ταραγκόνα 20)1 διά Χάτιφα		ΑΝΤΖΕΙΛΑ ΔΕ			
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	ε. Εμένης 7)2		ΑΓΚΡΕΙΤ	70	3969	ά. Τεργέστην 16)2 διά Χάτιφα
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	δ. Παναμά 19)1 διά Τομπόγκα 'Αιλ.		ΑΝΤΖΗ	61	1765	ε. Βαρκελώνην 6)2
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	δ. Σουέζ 15)2 δι' 'Αιμπου Ντάμπι		ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ά. Ντομίνικος 9)2
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	δ. Π. Θ. Σπαίλην 7)2 διά Παναμά		ΑΝΤΙΓΡΗΝΗ	76	23149	δ. Παναμά 30)1 διά Χιλήν
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ά. Λάγος 9)1		ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ά. Μπόκα Γκράντε 6)2
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	ά. Μπουκάναν 22)1		ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	δ. Κων(πολίν 24)1 Κωνστάντζαν
ΑΛΟΧΑ	76	11275	δ. Σουέζ 10)2		ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)2 διά Καλάρ
ΑΛΤΙΣ	78	11000	εἰς Κούρε ύπό συμπλήρωσιν		ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝ-			
ΑΛΤΟΝΑ	59	8673	δ. Πόρτ Σαΐδ 9)2		ΝΗΣ. Η.	74	5932	ε. Τζέντα 29)1
ΑΛΥΣΙΔΑ	64	10275	ά. Ρότερνταν 14)2 διά Κούθα		ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ε. Μπουσάν 13)1
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	2940	ά. Ντάρμπαν 6)2 διά Τζένταν		ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	ά. 'Αιθέρσαν 14)1 Λά Γκουάτρα
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)2		ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10205	ά. Ταύλαν 10)2 διά Μπαγκόκ
ΑΛΦΑΡΠΤ	57	3826	ά. Μπρούνθιμποτελ 4)2 δι' 'Αθάνα		ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	έωθ. Καράτοι 9)2
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. 'Αιθέρσαν 10)2 διά Θεσ)νίκην		ΑΟΥΡΕΙΑ	56	6020	ά. Πόλον 9)11 διά Κούθα
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	άργει εἰς Πειραιά από 18)10)73		ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	ά. Χάτιφ 15)2 διά Γδύνιαν
ΑΜΕΩΝΤ	78	13889	ά. Σουέζ 12)2 διά Μπάραν		ΑΠΕΞ.	73	16397	ά. 'Υμουνίεν 15)2 διά Γδύνιαν
ΑΜΙΑΛΙΑ	78	10302	ά. Χόγκ Κόργκ 14)2 δι' 'Οζάκα		ΑΠΟΛΑΩΝ	70	18662	έ. Γδύνια 6)2
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	ά. Φός 31)1 διά Πειραιά		ΑΠΟΛΑΩΝ	72	13120	ά. Σιγκαπούρην 9)2 δι' 'Ινδονησίαν
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5614	άργει εἰς Πειραιά (έπισκ.)		ΑΠΟΛΑΩΝ	51	3782	έ. Ρουέν 4)2
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. 'Αιθέρσαν 10)2 διά Θεσ)νίκην		ΑΠΟΛΑΩΝΙΑ	61	10893	ά. Τακόραντι 8)2
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	άργει εἰς Πειραιά από 18)10)73		ΑΠΟΛΑΩΝΙΑ	54	7321	ά. Ντούσλα 23)1
ΑΜΕΩΝΤ Π. Ι.	78	13889	ά. Σαΐδ 11)2		ΑΠΟΛ. ΛΑΪΤ	62	6749	άργει εἰς Ιτέαν ύπό 5)7)77
ΑΜΙΑΛΑ	68	9142	ά. Π. Λόπιανας 31)1 δι' 'Ιμμινχαν		ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16210	έ. Ν. 'Υόρκη 30)1
ΑΜΑΓΓΕΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ά. Βανκούφερ 31)1		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	59	8837	ά. Ντόρμπαν 11)2 Σιγκαπούρην
ΑΜΑΓΓΕΑ ΜΑΙ·Τ	78	13889	ά. Τζένταν 6)2		ΑΠΟΣΤΟΛΑ	72	17899	έ. Ν. 'Υόρκη 10)2
ΑΝΑΓΓΕΑ ΝΤΙΑΤΣΕΝΣ	71	9049	ά. Υόρκην 4)2		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	ά. Μοριουγκάρο 2)2
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΙ·ΙΣ	74	13631	ά. Σαδάναν 11)2		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙΙ	51	2758	ά. Ροθέννα 29)1 δι' 'Αλγερίεν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	76	13633	ά. Κοκούρα 6)2		ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	έ. Στεττίνον 27)1
ΑΝΑΓΓΕΑ ΣΚΑ·Υ	78	11000	εἰς Κούρε ύπό συμπλήρωσιν		ΑΡΑΜΟΝ	48	5021	δ. Σουέζ 31)10 διά Μπλάν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13883	ά. Μπαγκόκ 12)2 διά Σιγκαπούρην		ΑΡΑΞΟΣ	56	9450	ά. Μαπόύτο 24)1 διά Νακάλα
ΑΝΑΓΓΕΑ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ	76	13633	ά. Χιούστον 29)12		ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	έ. Ινδον 15)1
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΙΝΤΕΑΙΤΥ	78	13883	εἰς Αίδι ύπό συμπλήρωσιν		ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛ	60	8409	έ. Γιοκοχάμα 8)2
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Ντάρμπαν 5)2 δι' 'Ιαπωνίαν		ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24877	ά. Φλόσιγ 20)1 διά Κάμσαρ
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	ά. Φρημάντ 4)1 διά Χάρρην		ΑΡΓΟΣ	69	9868	έ. Μανζανίλα (Κούθα) 12)1
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Φρημάντ 4)1 διά Χάρ					

ΑΡΙΕΛ	62	12038	δ. Π. Σαΐδ 5)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΑΧΙΛΑΕΥΣ	65	21506	δ. Λ. "Αντζελες 31)12 Μιζουσίμα	
ΑΡΙΕΣ	60	7839	έις Λάγος από 27)8	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Σουέζ 15)2	
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	δ. Κόριτσον 31)1 διά Περσικόν	ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	ε. Γένοβας 15)2	
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	δ. Γιοκοσούκα 7)2	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	10200	δ. Ντώρπων 30)1 διά 'Ιαπωνίαν	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	ε. Πειραιά 13)2	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	δ. θωθ. Βούβας 8)2	ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	άργει είς Πειραιά από 13)11	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	δ. Π. Σουδάν 4)2 διά Πειραιά	ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ε. Βιζαγιαντάν 22)1	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	δ. Πειραιά 11)2	ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	δ. Μανίλα 4)2 διά Κόμπη	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΥΛΑΣ	57	6452	δ. Κωνυπούν 15)1	ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	ε. Κάντλα 28)1	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	δ. Πόρτ Σαΐδ 15)2	ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	ε. Σιγκαπούρην 7)2 διά Τζακάρτα	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ	44	4666	εις Σύρους από 1)2	ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	58	7686	ε. Ρόττερνταν 17)1	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟ-				
ΑΡΙΣΤΟΦΙΑΟΣ	57	10609	δ. Κολόμπο 27)1	ΛΙΤΣΑΣ	64	30582	δ. Κων)πολίν 24)1 Κωνσταντζαν	
ΑΡΙΩΝ	73	13623	δ. 'Αδελάΐδα 21)12 Μέσην 'Ανατολήν	ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	ε. Χιούστον 2)2	
ΑΡΚ	61	11915	δ. Αγ. Φραγκίσκου 11)12	ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	ε. Σούεζ 19)1 διά 'Ερυθράν Θάλασσαν	
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	άργει είς Πειραιά από 14)12)76	ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	ε. Αλεξανδρεια 8)2	
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	δ. Μαπούτο 4)1 Ντάρ ες Σαλάμ	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	δ. Ντελφζόλ 6)2 διά Ρουέν	
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	δ. Μαπούτο 24)1 διά Νακάλα	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	δ. Ν. 'Υόρκη 12)2	
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6772	εις Μανίλα 12)10	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	ε. Βόλον 17)1	
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	δ. Σετουμπάλ 19)1 διά 'Αλγερίου	ΒΑΣΙΛΩ	53	1365	ε. Χάιφα 16)2	
ΑΡΚΑΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	δ. Γιθραλτάρ 15)2	ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	δ. Π. Σάιδ 2)2 διά 'Αγγλίαν	
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	δ. Δουνκέρκην 6)2 διά Σικελίαν	ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	δ. Βαλτιμόρην 2)2 διά Ονδούρα	
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	δ. Καράτσι 7)2	ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	δ. Παναμά 28)1 διά Ρόττερνταμ	
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ε. Τέντα 6)1	ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Βαλτιμόρην 11)2	
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	δ. Γιθραλτάρ 2)2 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΒΕΝΗ	58	13871	ε. Σάντος 30)1	
ΑΡΟΣ	48	3783	δ. Πειραιά 21)1 διά Γαλάτοι	ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	ύπο παραλαβήν	
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5992	δ. 'Αμβέρσαν 6)2 διά Ταρτούς	ΒΕΡΓΟΥ (μ.)	72	57527	δ. Μπράκε 4)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	
ΑΡΤΑ	55	1875	δ. 'Αμβέρσαν 11)2 διά Λείσοες	ΒΕΡΝΑ	61	4364	ε. Κων)πολίν 12)2	
ΑΡΤΕΜΙΔΙ IV	57	10376	δ. Ξωθι 3)2	ΒΕΤΑ	72	3246	δ. Λάγος 10)2	
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	δ. Πόρτ Σαΐδ 11)2	ΒΗΤΑΚΑΔΑΜ	57	9722	εις Πειραιά 2)12	
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	δ. Βούδανη 13)1	ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	δ. Ν. 'Ορλεάνη 3)12 διά 'Αλγερίαν	
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Μπάραν 25)1 διά 'Ιράν	ΒΗΤΑΜΑΡ	56	8995	ε. Πειραιά 21)12 (έπισκ.)	
ΑΡΤΕΜΩΝ	72	3908	δ. 'Αμβούργον 27)1 (έπισκ.)	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ.				
ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	57	5452	δ. Ριγιέκο 4)2	ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	δ. Π. Σάιδ 5)2	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	66	43433	δ. Γιουρόπορτ 18)2	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ε. Μπεντ 2)1	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	δ. Βρέμην 27)1	ΒΙΚΤΩΡ	60	4820	δ. Χάρτης 8)2 διά Ρωσία	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	δ. Κάλιμαρι 9)1	ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	δ. Μπιλμπού 15)2 διά Χουλίβα	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	δ. Δρέπανον 22)1 διά Μονόπολη	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. Σπείτζια 4)2	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	δ. Πλότος 3)1	ΒΙΛΕΑΜΙΝΑ	59	2303	εις 'Αλεξανδρειαν 3)12	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	δ. Κ. Τάουν 10)2 διά Ρεύμιον	ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	ε. Κ. Τάουν 13)2	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	δ. Τζάκοσνουν 10)2 διά Σήστορπ	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	δ. Χάμπτον Π. 3)2 Μέση 'Ανατολή	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Π.	57	9990	άργει εις Πειραιά από 14)10)75	ΒΙΟΔΕΤΤΑ	53	2536	δ. Σουέζ 7)2	
ΑΡΧΙΜΗΔΟΣ	66	16142	δ. Πόρτ Σαΐδ 5)2	ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Μπ. 'Αύρες 30)1	
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	δ. Γιθραλτάρ 16)2	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	δ. Παναμάδ 6)2 διά 'Ιαπωνίαν	
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	δ. Μίνα δ. Μάτρα 30)1	ΒΙΡΩΜΑΡ	58	7058	ε. Μάλτα 26)1	
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΟ (μ.)	72	42253	δ. 'Αμοτερνταμ 9)2 διά 'Αλγερίου	ΒΟΡΑΡΑΣ	71	16313	εις ωθι Καράτσι 13)1	
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	1923	μετωνυμάσθη 'ΠΑΤ 4.)	ΒΟΥΛΑ	55	3736	δ. Γιθραλτάρ 16)2 διά Καλαμάτα	
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Νάρθικ 13)2	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	άργει εις Χαλκίδα από 2)10)77	
ΑΣΠΑ	66	2794	δ. Γουόρρι 9)10 διά Λουάντα	ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΕΡ.	68	2757	ε. Λισσαθώνα 15)2	
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	δ. Π. Χάρκουρτ 5)1 διά Γουόρρι	ΤΖΥ (δ.)	61	1550	ύπο παραλαβήν	
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει είς Πειραιά	ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΑΙΖ				
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20506	δ. Π. Σαΐδ 12)2 διά Νιούπορτ	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δ. Πειραιά 5)2	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	δ. Βαρκελώνη 8)2	ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	δ. Ν. 'Ορλεάνη 8)2	
ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	δ. Μασσαλία 20)1	Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9220	εις Πειραιάδ από 30)9 (έπισκ.)	
ΑΣΠΙΣ	58	9278	δ. Λάγος 4)2	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ε. Κάρνιφ 17)2	
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	δ. Τενερέφη 25)1 διά Μπ. "Αύρες	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	ε. Φιλαδέλφειαν 9)2 διά 'Αροδύπα	
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	δ. Νιούσαστολ 7)2 Μέση 'Ανατολή	ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	56	18588	άργει εις Κ. Ορλεάνη 7)12)74	
ΑΣΤΗΡ	60	6236	δ. Γιθραλτάρ 1)2	ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	δ. Τακαράτη 10)2 διά Γκαμπόν	
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	74	13633	δ. Παναμάδ 30)12	ΓΑΛΑΝΗ	60	10186	δ. 'Ηστ Λόντον 10)2 'Απω 'Ανατολή	
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	68	13580	δ. Παναμάδ 2)2 διά Ταιθάν	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ε. Ήτης 2)2	
ΑΣΤΟΡΙΑ	60	16967	δ. θέαν 22)2 Β. - 84.36 Δ. 19)1	ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	δ. Σουέζ 6)2 διά Βομβάνη	
ΑΣΤΡΑ	64	2304	δ. Παναμάδ 14)1 διά 'Αν. Γερμανίαν	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	δ. Παναμάδ 25)1	
ΑΣΤΡΑΠΗΝ (μ.)	63	33375	δ. Πόρτ Σαΐδ 10)2	ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡ-				
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	52	1939	ε. Κίγκις λύν 8)2	ΓΙΑΛΗΣ	76	16037	δ. Μαπούτο 31)1	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΙΑ	60	3890	δ. Πειραιά 29)1 διά Λαύριον	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	δ. Σουέζ 14)2 διά 'Ασσαμπ	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΙΑΝ δ.	55	1916	προσήρ. 35.46 B. - 00.34 Δ. 28)1	ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	δ. Βαλένθια 12)2 διά Σαγκούντο	
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	55	12345	ε. Ν. 'Υόρκην 10)2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Ριγιέκα 10)2 διά Θεσανίκη	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	71	9466	δ. Μασσαλίαν 10)2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	7894	μετων. «ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ»	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	άργει εις Βαλτικήν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ A.	62	13714	ε. Σ. Σάιδ 1)12	
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	59	10505	δ. Μορμουγκό 9)2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ A.	52	1699	δ. Π. Σάιδ 3)1	
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	6607	άργει εις Χαλκίδα από 6)3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ B. (δ.)	61	17976	ε. Τέντα 9)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	δ. Κείπ Τάουν 23)1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ B. ΣΦΗΚΑΣ δ.	63	28430	δ. Π. Σάιδ 17)12 'Ερυθράν Θάλασσα	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ.	74	128399	δ. Ράς Τανόρδα 28)1 διά Μπωμόν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ B.	60	10748	ε. Σ. Ναζάρι 5)2	
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΜΕΡΜΑΙΤ ΙΝΤ	54	15987	δ. Κόλποδο 30)1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ C.	57	6508	ε. 'Αλεξανδρειαν 14)2	
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	δ. Παναμάδ 25)1 διά Κίναν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ C.	49	3676	δ. Ραβέννα 30)1 διά Τρίπολιν	
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	66	40455	δ. Χάθρην 8)2 διά 'Αρσού	ΓΕΩΡΓΙΟΣ D.	56	8763	ε. Σούσα 9)2	
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΠΡΟΓΡΕΣ δ.	68	87329	άργει εις Πειραιά από 16)2)77	ΓΕΩΡΓΙΟΣ M.	61	7116	εις ωθι Καράτσι 7)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΥ'	..	62	5430	δ. Λισασθόνα 23)12 διά Λαττάκια	ΓΕΩΡΓΙΟΣ M. II (δ.)	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	62	10182	δ. Χόγκ Κόγκ 4)2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Πειραιάδ 30)12	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	δ. Χάμπτον ρόδος 26)1 Ν. 'Αμερικήν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΙΟΛΙΟΣ	68	9067	ε. Βρέμην 14)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	δ. Πόρτ Σαΐδ 10)2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΛΑΣ ...	70	18634	ε. Χόγκ Κόγκ 15)2 Αδστραλίαν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	δ. 'Αστούτον 8)2 διά Λισσαθώνα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΛΑΣ ...	69	9946	ε. Βομβάνη 30)12	
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	δ. Πόρτ Σαΐδ 15)2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ	61	1545	δ. Μπρούνισμπούτελ 8)2 διά Μάλτα	
ΑΤΑΜΟΙΚ (δ.)	67	45321	δ. Ν. 'Ορλεάνη 17)1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	δ. Παναμάδ 11)1 διά Κίνα	
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	δ. Βρέμην 16)2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	δ. 'Αλεξανδρειαν 18)1	
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	δ. Μονρόβια 5)2	ΓΕΩΡΓΙΟΦ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει εις Πειραιάδ από 10)1)71	
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΕΩΡΓΙΟΦ. ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	δ. Ντώρπηταν 13)1 διά 'Ιντούδη	
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Μπρισμπάτην 5)2	ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμάδ 11)2 διά 'Εμεραλντας	
ΑΥΛΑΚΙ	68	9033	δ. Παναμάδ 14)10	ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	δ. Πειραιάδ 7)2 διά 'Ιταλία	
ΑΥΛΙΣ	72	16402	δ. Γένοβα 6)2 διά Βόλον	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	δ. Πειραιάδ 2)2 διά Χαλκίδα	
ΑΥΛΙΣ	72	11000	εις 'Αλόι όποι συμπλήρωσιν	ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	δ. Κόμπη 7)2 διά Μπουσάν	
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	δ. Τεργέστον 31)1 διά 'Αρσού	ΓΙΑΝΝΗΣ	67	5237	ε. Λείδες 1)2	
ΑΥΡΑ	59	8929	δ. Λάγος 5)1	ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	ε. Μ. έλ. Μπρέγκα 6)12	
ΑΥΡΑ	54	4023	δ. Ούντεθδά 9)2 διά Μάλταν	ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	ά. Λιθόρνα 16)12 διά 'Αλγέριον	
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	δ. Σετούπαλ 23)1 διά Λαττάκια	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	δ. Σιγκαπούρην 28)1 διά Μπαγκόκ	
ΑΥΤΑΛΕΑΦΟΣ	56	8136	δ. 'Αμπτάν 20)1 διά Λάγος	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	δ. Σητάτη 28)1 διά Κίναν	
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Βενετία 10)2	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ε. Αμβέρσαν 26)1 διά Ρόττερνταμ	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙΟΛΕΤ	66	2966	δ. Πλο 'Ιανέριο 30)1 Π. Μαντρόν	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ε. Ριγιέκα 6)12 διά Ρόττερνταμ	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ·ΟΝ	68	8331	δ. Πιεράλταρ 14)2 διά Λ. Πάλμας	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. ΖΥΛΑΣ ...	70	9087	ε. Κανάνα 10)2	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β.	78	19253	δ. Πόρτ Σαΐδ 15)2	ΓΙΑΝΕΥΑΣ (δ.)	65	28945	ε. Σητέζια 12)2 διά Λουάντα	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	δ. Πόρτ Σαΐδ 4)2	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ ΠΡΑ·ΙΝΤ	61	10721	ε. Σπέτζια 12)2 διά Λουάντα	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	δ. Μπρούνισμπούτελ 23)1 διά Σκίντα	ΓΙΟΥΝΙΜΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	63	13091	ε. Φιλαδέλφειαν 30	

ΓΙΟΥΡΟΓΟΥΑΙΗΒ	58	8375	προσήρ. πλησίον Ταρτούς 4)
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΙΕΡ	73	16095	ξ. Ινισόν 13)
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1969	εἰς Γκουαγιάκιλ ἀπό 5)8
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	179/1	ἀ. Α. "Αντζέλες 2) διά Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	δ. Παναμά 30)11
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΙΕΡ	61	9545	δ. Κων(πολιν 12)1 Κωνστάντζαν
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΙΣΑΝΤ	72	4467	ε. Λιοσσάδων 15)2
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	ε. Π. "Αρθουρ 7)1
ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΛΟΡ	52	9018	δ. Κων(πολιν 17)12
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	δ. Δάντσαν 21)1 διά Χάλιφας
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ-	74	19702	ε. Μορογιγκά 14)2
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5027	δ. Χόρρην 2)2
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Ταματάδες 25)1 διά Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΙΝΤΕΡ	57	8504	εἰς Μοκαμέντες 20)11
ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	δ. Θέσσαλος 22)1 διά Ν. "Ορλέανη
ΓΙΟΥΡΦΙΝΑ (δ.)	67	2439	ε. Γουόρρι 11)2 διά Μπόνι
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3821	α. Χιούστον 31)1
ΓΙΩΡΓΗΣ	53	1892	εἰς Πειραιά 25)7
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	δ. Ινθράλταρ 8)2 διά Γουόρρι
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	ὑπὸ παραλαβὴν
ΓΚΑΙΥ· ΦΙΝΤΕΙΑΤΥ	56	8224	ε. Ακαπνά 17)1
ΓΚΑΙΣΣΑ	66	12429	ἀ. Οζάκα 31)1 διά Ναοσίμα
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ	64	45855	ἀργεῖ εἰς Ιζοχόρες ἀπό 25)8)76
ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ	78	10000	δ. Γιαναμά 22)1 διά Ντάρεν
ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	ε. Φριασώ 27)1
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	δ. Γιουροπόρτ 17)2 διά Μπέλφαστ
ΓΚΑΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	ε. Μασάσσα 1'Νκορ 10)2
ΓΚΑΜΠΑΛ ΤΡΕΙΝΤ	60	8058	εἰς Λιοσσάδων 30)12 (εποκ.)
ΓΚΑΡΟΚΙ (μ.)	67	48747	ε. Αγ. Βικέντιον 29)12 Φρήπορτ
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3181	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 19)6
ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΡΑΑ	62	9443	ὑπὸ παραλαβὴν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΙΤΕ-			
ΑΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Τάμπα 6)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΙΚΑ	76	13036	α. Βανκούμπερ 6)1 διά Κίνα
ΓΚΟΑΝΙ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ἀ. Λ. "Αντζέλες 2)1 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 12)2 διά Μεξικό
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ἄ. Μπ. "Άδρες 6)2 διά Μεξικόν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΙΤ	59	2993	δ. Λιόρνιο 19)1 διά Γιεραλτάρ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	ε. Ιάμπα 3)2 διά "Ιμινχάμ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	ε. Ιάμπα 12)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8208	δ. Κουεύτι 31)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΡΟΣ	74	16439	ε. Βανκούμπερ 13)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ε. Αμέρερσον 12)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΨΩΝ	77	16432	ε. Γένιθα 26)1 διά Γιεραλτάρ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Κουεύτι 31)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΑΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Κ. Τάουν 3)2 διά "Αργεντινή
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΚΑΗΤΟΣ	77	14530	ε. Βανκούμπερ 21)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Παναμά 29)1 διά Σάφι
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	78	16500	εἰς Μοσφράν υπὸ συμπλήρωσιν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΩΥΡΩΝΤ	72	12919	ε. Α. Πάλαμας 25)1 διά Μπ. "Άρεις
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ	72	12919	ε. Α. "Αντζέλες 8)1 διά Μαζατάλν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Βανκούμπερ 10)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	δ. Μόρεχεντ Σ. 29)1 Πασακαγούλα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΔΙΣ	68	10397	ε. Ν. "Ορλέανη 6)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Ροζάριο 29)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	ε. Βενετία 13)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	ε. Ν. "Ορλέανη 20)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Α. "Αντζέλες 24)12 διά Μαζατάλν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Αμέρερσον 10)1 διά Ταμπίκο
ΓΚΟΑΝΤ, ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ε. Βενετία 27)1
ΓΚΟΥΑΙΔΑΣ	67	20173	ε. Ροζάριο 29)1
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑΙΚΙΝΓΚ	70	2993	ε. Λάγος 13)2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	70	11527	ε. Οζάκα 8)2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙ'ΟΝ	64	10141	ε. Ν. Ορλέανη 20)1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	ε. Χιούστον 22)12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	ε. Ρούεν 27)1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	δ. Θέρονταν 6)10)2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	ε. Κατζίκι 20)1 διά "Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	δ. Παναμά 6)2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	ε. Α. Παλλίς 30)1 διά "Αγκόλα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓ-			
ΚΕΙΤΟΡ	56	8805	ά. Μασσαλία 15)11
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΑΟΤ	70	2605	ὑπὸ παραλαβὴν
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	60	4470	δ. Καζαμπλάνκα 28)1 διά Ρουέν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	ε. Αμέρερσον 12)1 διά "Αλγέριον
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	δ. Σ. Σάιδ 17)1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Φωλιώγκ 29)12
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	ε. Τόύν 16)2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣ-			
ΠΟΡΤΕΡ	62	8631	δ. Παναμά 13)1 διά "Αδάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΑΕΡ	58	7054	δ. Κων(πολιν 11)2 διά Ρουμανία
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	6415	δ. Μπρόουνομπούτελ, 9)2 Παραμαρίμπο
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΤΕΡ	60	8940	ε. Ροζάριο 20)1 διά Κούβα
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	ε. Πενγκάρι 8)2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	ε. Αμέρερσον 24)1 διά "Αλγέριον
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7222	ε. Σιγκαπούρη 22)1
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	ε. Ούμ Σάιδ 30)12 διά Καράτσι
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΙ-	56	6778	ε. Αλεξάνδρειαν 16)9
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2876	ε. Δουνικέρχη 1)2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΣ	57	8764	ε. Ιασίνα 25)1 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ε. Κων(πολιν 11)2 διά Ρουμανία
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	63	15373	ε. Ιάγεριον 2)12
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ε. Φραμάτη 11)2 διά Π. Μαντρύν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	62	15389	ε. Μασσαλίαν 2)2
ΓΚΡΕΙΣ	58	8561	ε. Ριγέκα 7)2
ΓΚΡΕΙΣ Α.	71	16306	ε. Τορεβίζε 10)2
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7215	δ. Πότερνταν 16)2 Γκότεντην πουργκ
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 21)4)77
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	δ. Σ. Σάιδ 12)2 διά Λιθερπούλ
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ	62	12103	ε. Λάγος 10)12
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	ε. Βανκούδεν 23)1
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	ε. Πειραιά 9)2 διά Ιταλίαν
ΓΟΡΓΟΣ	58	7061	ε. Γένονα 9)2
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ε. Δουνικέρχη 9)2 διά Π. Νούρα
ΓΟΥΙΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	54	3985	ε. Παναμά 1)2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕ-			
ΜΝΩΝ	76	19261	εἰς Παναμά 1)2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	εἰς Σκαραμαγκά ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΤΖΑΞ	75	19451	δ. Παναμά 28)1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΑΟ	72	19426	ε. Εμπεν 8)2 διά Κωνστάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Ν. "Υόρκη 10)2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Σιγκαπούρη 14)2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Π. "Αλμπερν 11)2 διά Νανάτημπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Νεπάλιον 16)2 διά Γένονα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Μαζανίλο (Μεξ.) 10)12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	74	18305	ε. Γκήλογκ 16)2 διά Φίτζι
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204	ε. Τέμα 1)2
Γ. ΠΡΟΥΒΑΙΝΤΕΡ δ.	75	18265	ε. Αλγός 27)1 διά Σκαραμαγκά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΑΝΤ (δ.)	65	35642	ά. Φρεντερίσια 5)2 διά Γιουροπόρτ
ΓΟΥΟΡΡΙ ΕΣΠΡΕΣ	57	10662	δ. Νταμάνι 17)2 διά Κουβέτη
ΓΟΥΩΔΑΤΕΡ	54	4459	ε. Σ. Σάιδ 14)2
ΓΟΥΩΔΑΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Ν. "Υόρκη 5)2 Αμουσιή Μπαίη
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ε. Τάουν 22)1
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	ά. "Είλατ 2) διά Μανιλά
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ά. Ν. "Ορλέανη 13)2 διά Μόμπιλ
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ά. Πάλμας 13)2 διά Βαρκελώνη
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ε. Χερδόργον 3)12
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. Ταλκαχούάνο 3)2 διά Τοκούπιλα
ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	ά. Χάιφα 3)2 διά Γκότεντην πουργκ
ΔΕΑΔΟΙ	65	20793	ά. Ν. "Ορλέανη 12)2
ΔΕΜΑΡΤ	64	8226	ά. Νιώρηπαν 29)1 διά Ινδονησία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	ά. Νιώρηπαν 2)2 διά Δυτ. "Αφρικήν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ὑπὸ παραλαβὴν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ά. Χάλιφα 7)2 διά Δυτ. "Αφρικήν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	6906	ε. Πειραιά 14)2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. δ.	65	32714	ά. Ν. "Ορλέανη 4)2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	9389	ε. Μόζι 28)1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑ-		10737	δ. Κων(πολιν 21)1 Κωνστάντζαν
ΔΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	εἰς Σέιμπιν 25)11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	ά. Σιύρην 23)12 διά Σουέζ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 3)9
ΔΗΛΑΟΣ	70	8825	ά. Κόμπη 3)2 διά Βανκούδερη
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9417	ά. Π. Περι 30)1 διά Κούνιαν
ΔΗΜΗΤΡΑ	56	4828	ά. Ταραγκόνα 7)2 Αλεξάνδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	ά. Ν. "Ορλέανη 19)1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Χάθρην 7)2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ά. Π. Καμπέλο 4)1 διά ΗΠΑ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	73	35545	ά. Γάνδην 22)1 διά Ρότερνταμ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Η.	68	11362	ά. Χαμπίον Ρ. 4)11 διά "Αλγέριον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	56	1784	ε. Ιάρκουρτ 25)1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ε. Κ. Τάουν 18)1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π.	71	9646	ά. Σουέζ 30)10
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	ά. Παναμά 6)2 διά Ειρηνικόν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙ-			
ΚΟΣ	71	16226	ά. "Εμδεν 7)2 διά Κωνστάντζαν
ΔΗΜΟ	60	3955	ά. Σ. Τζάν 1)11
ΔΗΜΟΣ	54	4486	εἰς Πειραιά (έποικ.)
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ά. Γκλογκ 19)1 διά Βραζιλίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	ά. Ρότερνταμ 17)2 διά Χάθρην
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	ά. Ταραγκόνα 25)12
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-			
ΡΑΣ (μ.)	72	44031	ά. Ρότερνταμ 18)2 διά Γιεραλτάρ
ΔΙΑΜΑΝΤΙΩ	60	8414	ά. Πειραιά 5)1 διά Ραβένα
ΔΙΑΣ	71	16379	ά. Γένοσα 10)2 διά Γιεραλτάρ
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ά. Χάθρην 8)1 διά Κωνστάντζαν
ΔΙΔΩ	46	3851	ά. Αλεξάνδρειαν 11)2 διά Λαττάκια
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Νάρδην 15)2 διά Ρότερνταμ
ΔΙΡΦΟΣ ΙΙ	59	7801	ά. Σουέζ 15)2 διά Καράτσι
ΔΙΩΝΗ	54	2949	εἰς Πειραιά ἀπό 5)10
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Γάνδην 7)2
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Τζεπουτι 4)1 διά Τοιγκάτο
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10207	ά. Αλεξάνδρειαν 5)2
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	ά. Αντεν 30)1 διά Μογκαντίσιο
ΔΡΥΣ			

ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	δ. Σουέζ 10)2 διά Βομβάνη	ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 9)2
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	εἰς Πειραιά ἀπό 26)5 (ἐπισ.)	ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΙΣΙΡΗΣ	65	34501	ε. Κοσταζακόλλος 18)1
ΕΛΑΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	ε. Καλαυρά 30)1	ΖΕΑ	60	3325	ε. "Αστόντ 14)2
ΕΛΑΚΙΝΑ	57	6504	α. Σιγκαπούρην 11)1 διά Βομβάνη	ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	ε. Καλκούτα 11)2
ΕΛΛΑΣ	56	4380	α. 'Αμερέραν 11)2 διά Πειραιά	ΖΕΑ ΣΚΑΥ'	58	4169	ε. Σλούσιακή 6)2
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Μαλάγκα 3)2	ΖΕΥΣ	60	11687	α. "Ακαμπα 21)1 διά Σουέζ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΝΗΑ	72	8987	ε. Ν. Υόρκη 10)2 διά Φιλαδέλφειαν	ΖΕΥΠΡΟΣ (δ.)	64	32721	α. Μίλφ. Χάρεν 7)2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	13500	δ. Γιεραλτάρ 14)2 διά Ν. Υόρκην	ΖΕΥΠΡΟΣ	77	16366	ε. Μορμουγκάδο 8)2 διά' Ιαπωνίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	δ. Γιεραλτάρ 15)2 διά Κ. Τάουν	ΖΗΝΟΒΙΑ	56	4428	α. 'Αμερέραν 30)1 διά Τριπόλιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	62	6846	ε. Ν. Υόρκη 10)2	ΖΗΝΩΒΙΑ	58	8393	β. Π. Σάδη 14)2 διά Σπαλάτον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	δ. Σουέζ 13)2 διά' "Ακαμπα	ΖΗΝΩΒΙΑ	68	9416	α. Μασούτο 24)1 διά Λονδίνον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17700	δ. Τζέντα 11)2	ΖΙΝΙ	76	11348	δ. Γιεραλτάρ 8)2 σαν Πέντρο
ΕΛΛ. ΙΝΝΟΒΕΤ-ΤΟΡ	78	17700	δ. Ν. Υόρκη 7)2 διά Π. Σάδη	ΖΙΡΙΑ	71	4635	α. 'Αμερύγον 8)2 διά Βεγγάζη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ε. Η. 'Ελιζαμπεθ 25)1	ΖΙΡΚΟΝ	59	8335	ε. 'Αμερέραν 17)2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	εξωθ. Καράτοι 31)1	ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Τακόμα 30)12 διά Κίναν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	δ. Πειραιά 11)2 διά Τεργεότη	ΖΩΗ	39	1266	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 26)7
ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ	72	8987	δ. Ν. Υόρκη 8)2	ΖΩΥΖ	57	6065	α. Σ. "Αννα Μπαΐ 21)10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	δ. Αριθέραν 17)2 διά Π. Σάδη	ΖΙΓΚΑ	65	4323	δ. Π. Σάδη 14)2 διά' Ιταλίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	62	6659	ε. Φιλαδέλφειαν 9)2	ΖΙΓΚΑ	72	8944	α. Βερντόν 26)1 διά' ΉΠΑ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Σ. Τζόν 10)2	ΖΙΓΚΑ	52	2674	δ. Π. Σάδη 4)2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΪ-ΝΤ	71	10327	δ. Π. Σάδη 14)2	ΖΙΛΙΑΣ (δ.)	58	12239	ε. Βουδάνη 19)1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	δ. Σουέζ 7)2	ΖΙΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	εξωθ. Καράτοι 3)2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	δ. Καλκούτα 6)2	ΖΙΛΙΑΣ	47	3575	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	δ. Πειραιά 13)2	ΖΙΛΙΑΣ Κ.	64	18123	ὑπό παραλαβήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ'	62	6846	ε. Φιλαδέλφειαν 12)2 διά Μομπάσα	ΖΙΛΙΑΣ Κ.	56	3681	ε. Βουδάνη 27)1 (ἐπωλ. πρός διάλ.)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	δ. Μομπάσα 11)2 διά Τζέντα	ΖΙΛΙΟΣ	62	10750	α. Λ. "Αντζέλες 21)12 διά Σαγκάτην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Πειραιά 11)2 διά Μ. Υόρκη	ΖΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	70	2708	ἀργεὶ εἰς Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Χάρτην P. 11)2	ΖΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	ε. Τάκρονθι 12)2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΟΡΤΣ	56	7510	ε. Κων(πολί) 14)2	ΖΗΡΑΙΟΝ	55	7062	α. Λ. Παλλής 2)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΛΛ. ΙΣΑΛΑΝΙΖΕΡ	72	8987	ε. Ντουμπάι 13)2	ΖΗΡΑΚΕΙΟΝ	54	4723	α. Πειραιά 18)1 διά Θεο(νή)κη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ε. Κολόμπο 10)2 διά Μπράουνοσθι	ΖΗΡΑΚΕΙΟΝ	65	23390	δ. Κων(πολί) 28)1 διά Κονσταντζίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘΟ	72	10327	ε. Κουβέτη 1)2 διά Μπαραν	ΖΗΣΙΓΟΥ-ΙΝΤ	68	10625	α. Λάγος 10)2 διά Γάνδην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	δ. Π. Σάδη 27)1	ΖΗΣΙΠΟΡΤ	67	27018	δ. Κολοσσία P. 1)12 διά' Ιράν
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	δ. Σουέζ 2)2	ΖΗΦΑΙΣΙΟΣ	66	21374	ε. Ν. "Ορλέαν 13)2
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	ε. Αμερέραν 16)2	ΖΗΦΑΙΣΙΟΣ	60	6723	ε. Ν. "Ορλέαν 30)1
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186	δ. Μασσαλία 23)1 διά' Αφρικήν				
ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Έγκερσον 13)12				
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	δ. Π. "Άρθουρ 11)1				
ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8953	ε. Αγ. Βικέντιον 23)1 διά Βραζιλίαν				
ΕΛΑΜΑΡΕ	58	4236	ε. Ραθένα 3)2 διά Τρίπολιν				
ΕΛΑΜΕΔΑ	51	4759	δ. Κων(πολί) 5)2 Μπάρην Θάλασσαν				
ΕΛΑΝΙΑΝΙΑ	65	8085	εξωθ. Καράτοι 16)1				
ΕΛΑΝΤΙΑ	58	5044	δ. Κων(πολί) 28)1 Μάρην Θάλασσαν				
ΕΛΑΝΑ	55	6515	ε. Σάντος 22)1				
ΕΛΑΝΑ	69	6162	δ. Π. "Άρθουρ 11)1				
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	18111	ε. Κων(πολί) 6)2 Μάρην Θάλασσαν				
ΕΛΟΥΝΤΑ	67	29037	δ. Κων(πολί) 29)1 διά' Οδησσόν				
ΕΛΟΥΝΤΑ	63	3387	α. Λα οδύσθε 13)1 διά Βηρυτών				
ΕΛΠΙΑΝ	67	5487	ε. Λάγος 11)2				
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	δ. Αλεξανδρειαν 12)2				
ΕΛΠΙΔΑ	56	8377	ε. Λάγος 12)1				
ΕΛΠΙΔΑ	46	3214	ε. Πειραιά ἀπό 2)6)78				
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Αλεξανδρειαν 29)1				
ΕΛΠΙΣ	56	3762	εἰς Λουσάτα ἀπό 1)11)77				
ΕΛΠΙΣ Κ.	57	8773	α. Λ. Πάλμας 6)2 διά Εύρωπην				
ΕΛΣΑ ΣΚ.	56	5087	ε. Μπ. "Άρες 21)12				
ΕΛΣΑΦΕΩ	63	4555	α. Ιτώρηταν 10)2 Μπ. Μπλάνκα				
ΕΜΙΑ	58	3810	ε. Π. Χάρκουρτ 10)2				
ΕΜΜ. ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	28007	α. Λ. "Αντζέλες 23)1 διά' Ιντσόν				
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	ε. Π. "Οκα 28)1				
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	ε. "Οραντς 5)2				
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Γιεραλτάρ 21)1 διά' Αλγερίουν				
ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	17749	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 4)2)75				
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Καράτοι 9)2				
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	α. Λονδίνον 21)1 διά' ΉΠΑ				
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	8458	ε. "Αλεξανδρειαν 14)1				
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Λάγος 11)1				
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	63	31051	α. Στοκχόλμην 1)2 διά Ρόττερνταμ				
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	α. Ρουαν 3)2 διά Ταγγέρην				
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Βανκούερ 11)2				
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ε. Βεγγάρην 18)2				
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	δ. Μάλτα 9)2 διά Ράς Λανούφ				
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΛΥΩΡ	57	2074	ε. Τονιάδη ισαρέντε 12)2 Μπαντζούλ				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	α. Καζαπλάνκα 30)1				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	72	10194	α. Κ. Γάουν 24)1 διά' Ιράν				
ΕΣΠΕΡΟΣ Ζ	49	4448	α. Μ. Καμπούν 25)1 διά Καράτοι				
ΕΣΣΕΣ	57	6021	α. Πειραιά 15)1 διά Γιεραλτάρ				
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ε. Μπιζέρτα 4)2				
ΕΥΑ	59	11894	ε. Λιθέρπουλ 17)2				
ΕΥΑ	73	3700	ε. Λάγος 2)2				
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	60	8717	ε. Σουέζ 5)2 διά Τζένταν				
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	64	2763	ε. Σεπτέ 31)1 διά Ανιάμπα				
ΕΥΑΓΓΕΙΑ Κ.	67	29424	ε. Λ. "Αντζέλες 23)1 διά' Ιντσόν				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Π. Χάρκουρτ 1)2 διά Λάγος				
ΕΥΑΓΓ. ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Μορμουγκάο 10)2				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	εἰς Αίγιον ἀπό 21)7				
ΕΥΑΛΗ	59	7059	α. Δουκερχέην 8)2 διά' Αλεξανδρειαν				
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	π. Π. "Άρθουρ 25)1				
ΕΥΒΟΙ-ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	ὑπό παραλαβήν				
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ε. Ν. Υόρκη 12)2				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	ε. Λάγος 7)2 διά Κρέμε				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977	εἰς Σπέτζα ἀπό 28)3				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	59	1180	ε. Πειραιά ἀπό 11)10 (ἐπισ.)				
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	α. Κ. Γάουν 30)1 διά Καράτοι				
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	α. Μπάρων 6)2				
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7114	α. Σάντος 20)12 διά Λουάντα				
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΥΕΔΠΙΣ	51	3210	δ. Π. Σάδη 13)2				
ΕΥΗ Λ.	67	14569	ε. Τζένταν 28)1				
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Νίκιον 28)1 διά Σαγκάτην				
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Μπωάων 6)1				
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Σουέζ 13)2 διά Σαγκάτην				
ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16025	εξωθ. Κων(στάντζας 29)1				
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	α. Λιθέρπουλ 13)2 διά Π. Σεντράλ				
ΕΥΠΟ ΣΕΥΛΥΩΡ	60	10611	α. Λ. Πάλμας 27)1 διά Βιτόρια				
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Σουέζ 13)2 διά Σαγκάτην				
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Σιγκαπούρην 24)10				
ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7632	δ. Σαντάντε 23)1 διά' Αλεξανδρειαν				
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ε. Νταμάν 16)2				
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Λάγος 28)12				
ΕΦΗ	58	2556	εἰς Αίγυπτον ἀπό 1)12)77				
ΕΦΜΑΡ	57	8677	ε. Μοκαμέντε 10)11				
ΕΦΦΗ	55	5008	ε. Ανέκον 30)1				
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ε. Ν. Υόρκη 11)2 διά Κιουρασό				
ΖΑΝΝΕΤ	58	4529	ε. Πειραιά 12)2				
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Κων(πολί) 4)2 διά' Οδησσόν				
ΖΑΠΑΝ ΩΤΟ Α.	59	9830	ὑπό παραλαβήν				

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙ- ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	35269	δ. Γιθαράταρ 9)2 είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΣΟΣ	56	3105	Ε. Μπ. Μπλάνκα 5)2
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	δ. Μπ. Μπλάνκα 2)2 διά Τύνιδα	ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	Ε. 'Αμβούργον 5)2
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Κωνταρίνης 5)2 διά Κωνταρίνης	ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	ά. Μπαρέλατα 10)2 διά Τρίπολιν
ΙΩΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	δ. Ν. 'Άρειη 29)1 διά 'Άρούμπαν	ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	ά. 'Αλεξανδρεία 13)2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	δ. 'Αμπτέραν 26)1 διά Λάγος	ΚΑΣΤΩΡ	51	3995	ά. Ντουμπάν 13)2
ΙΩΔΙΚΟΣ (δ.)	68	44646	δ. Ν. 'Άρειη 29)1 διά 'Άρούμπαν	ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΝ.	71	11506	δ. Φρητάσου 15)1 διά Λάγος	ΚΑΤΕ. Α.	66	2953	ά. 'Αμβερόσαν 10)2 διά Βόλον
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Γιουρόπορτ 25)1 διά Κή Γουέστ	ΚΑΤΕ. Ν.Α.	65	18723	ά. Γκάλεστον 1)2
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	δ. Νάρδικ 12)2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	έ. 'Αμέρεσαν 3)1
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	είς Χαλκίδα 9)2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕ-			
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	έ. Ρ. 'Ιανέριο 27)1	ΞΑΝΔΑΡΑ (δ.)	66	40852	ά. Χονφέρ 8)2 διά Λιθύην
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΑ	59	11540	ά. 'Αντεια 22)2 διά Κολόμπο	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	έ. 'Αλεξανδρεία 11)2
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10174	άργει είς Πειραιά από 6)9)75	ΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ά. Γκήλογκ 10)2 διά Καλάδο
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	έ. Πειραιά 30)1	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	8856	έ. 'Αμβούργον 4)2
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	έ. Σιγκαπούρην 7)2	ΚΑΤΙΑ	63	1594	ά. Γιεραλτάρ 10)2 διά Λιθύην
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ δ.	56	12780	έ. Πειραιά 15)2	ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ.	65	41214	άργει είς Πειραιά από 5)5)76
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10192	ά. Μομπάσα 6)2 Ντάρ ές Σαλάμ	ΚΑΤΙΕ	60	10187	ά. Γιεραλτάρ 23)2 διά Λιθύην
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ά. Τής 14)12 διά Φιλαδέλφειαν	ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	ά. Τύνιδα 10)2 διά Σαρά
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	άργει είς Πειραιά από 29)10)77	ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	έ. Πειραιά 6)1 (έπισκ.)
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	21305	ά. Σάντος 30)1 διά Μπ. 'Άυρες	ΚΕΑ	58	13968	ά. Ά. 'Αντζελες 30)1 διά Μαζατλάν
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. Μπιλαπάδ 27)1	ΚΕΑ	55	2683	ά. Μπ. 'Άυρες 26)1
ΚΑΒΟ ΣΤΑΡΑΣ	57	9176	έ. Ντακάρ 14)8	ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ά. Σιμπάνι 12)2 διά Πύλον
ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	έ. Γάνδηρ 10)2	ΚΕΙ·Π ΑΝΤΙΔΕΣ	72	14651	ά. Σκούσικλ 9)2 διά 'Ακαζούτλα
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ά. Μουσταφίδης 28)1 διά Βανκούβερ	ΚΕΙ·Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	έ. Τοιταγκόγκ 29)1
ΚΑΙ·ΡΟ	53	4648	ά. Πειραιά 26)1 διά 'Άλγεριον	ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9866	ά. Λάγος 26)1
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ά. 'Αμβούργον 31)1 διά ΗΠΑ	ΚΕΙ·Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	έ. Καλκούτα 10)2
ΚΑΙΤΗ	54	3495	ά. Κοπέρ 29)12 διά Γαλάται	ΚΕΙ·Π ΠΡΑΓ·ΠΤ	73	8927	έ. Νταμάρι 14)2
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΑΙ	58	13700	ά. Ματαράνι 23)1 διά Περού
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ·Υ·	60	4240	ύπο παραλαβήν	ΚΕΛΑΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	65	3524	έ. Λαγός 17)1
ΚΑΛΙΣ ΣΤΑΡ	60	4240	ύπο παραλαβήν	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ά. Λ. 'Αντζελες 5)1 διά Σαγκάνη
ΚΑΛΛΗ	57	8778	έ. Νουακότ 10)1	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	έ. Τερέσποντ 9)1
ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	52	4755	ά. Αδυούστα 1)2 διά Βηρυτών	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ά. Χιούστον 20)1
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	έ. Λισασθώνα 11)2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8321	ά. Κωνυχούλιν 30)11 διά Πειραιᾶ	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΗ	78	10700	ύπο παραλαβήν
ΚΑΛΛΙΞΕΝΟΣ	60	9959	έ. Γόνδια 28)1	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	δ. Παναμά 27)1 διά 'Ινδονησίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16432	ά. Ν. 'Υόρκη 10)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	ά. Χάμπτον Ρ. 7)2 διά Αρμενίκον	ΓΚΛΟΡΥ	55	4060	έ. Π. Σάιδι 7)2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	53	2815	ά. Κωνυχούλιν 14)2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	3524	ά. Κωνυχούλιν 12) διά Γαλάται
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑ·Υ·	53	3577	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ύπο παραλαβήν	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	ά. Βόλον 11)1 διά Αλεξανδρούπολιν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ά. Ήστ Λόντον 8)1	ΚΕΡΕΑ	61	14982	ά. Θέσσαλον 2)2 διά Χιούστον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)2 Κουμά Μπαίη	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ά. Ρότερετμα 21)1 διά Γιεραλτάρ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	άργει είς Πειραιά από 23)8)77	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ			
ΚΑΛΛΙΟΠΙΔΙΟΣ (δ.)	59	12331	έ. Πειραιά 9)2	ΔΕ. ΓΚΡΕ·ΙΤ (δ.)	70	103012	έ. Τακοράντι 30)1
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ά. Μπρούντιμπούτελ 21)1 διά 'Άλγεριαν	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ά. Ινθέρκιτ 27)1 διά Λισσαδώνα
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	ά. Ρουέν 2)1 διά Ματαντί	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Τζάκοσονθιτ 27)1 διά Ρεοίφε
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	έ. Μονφαλκόν 22)1	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. 'Αμβερόσαν 3)2
ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199	ά. Λουάντα 1)11)77	ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΟ	64	17050	ά. Γιοκοχάμα 3)2 διά Λ. 'Αντζελες
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13072	ά. Γκρίνοκ 5)2 διά Μασσαλίαν	ΚΙΚΑ	57	9723	ά. Μορμουγκάτ 7)2 διά Βραζιλίαν
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	5997	ά. Σουέζ 15)2 διά 'Ερμπράν θάλασσαν	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	ά. Σαρφ 7)2
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ά. Γιεραλτάρ 27)1 διά Συρίαν	ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	έ. Λαγός 9)1
ΚΑΜΕΑΙ Β. (δ.)	58	11926	ά. Μπάραραν 12)1	ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	δ. Παναμά 3)1
ΚΑΜΙΛΑ Μ.	76	14983	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)2 διά Χιούστον	ΚΙΜΩΛΟΣ	58	7317	έ. Χάιφα 1)2
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ά. Σιγκαπούρην 5)2 διά Μομπάσα	ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ά. Μπ. 'Άυρες 6)2 διά Πειραιᾶ
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	9579	ά. Μόντρεαλ 11)2 διά Καρθαγένην	ΚΙΡΣΤΙΝ ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	84996	ύπο παραλαβήν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	55	15882	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΙΤΣΑ Σ.	58	5770	ά. Θεούτα 9)2 διά Γουόρρι
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	ά. Λεμεσόν 9)2				
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	ά. 'Αλεξανδρείαν 8)2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	56	9692	άργει είς Πειραιά από 8)3)77				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	έ. Κόρκ 11)2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	έ. Μελθόρην 13)2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ά. 'Αμπού Ντ. 6)2 διά 'Ιράκ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ δ.	68	24801	ά. Χιούστον 22)1				
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ά. Λομπίτο 22)1 διά Λουάντα				
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μ.)	71	42129	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)1				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ά. Ρότερετμα 2)2 διά Κούδα				
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. Μπιλαπάο 5)2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ δ.	59	11147	ά. Ρότερετμα 2)2 διά Κούδα				
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	ά. Ν. 'Ορλεάνη 8)2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	ά. Σουέζ 15)2 διά Μπαγκόκ				
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. δ.	62	39169	ά. Παλέρμου 8)2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ά. Κάλουντημποργκ 14)11 διά 'Άλγεριαν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΥΛΑΣ	58	9724	άργει είς Πειραιά από 6)5)77				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	ά. Ν. 'Ορλεάνη 9)2 διά Χιούστον				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ά. Φρημάτιο 10)1 διά 'Εδερετ				
ΚΑΠΑΝ. ΥΔΡΟΣ	66	16048	ά. Γιεραλτάρ 23)1 διά ΗΠΑ				
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	έ. Υουνίτεν 13)2				
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	άργει είς Πειραιά από 25)3)76				
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	61	5584	έ. Λομπίτο 10)1				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΝΗΣ	54	6934	άργει είς Πειραιά από 6)5)77				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΝΗΣ δ.	54	1763	έ. Τζένταν 13)2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	13531	ά. Τάμπα 2)2 διά Μοντεβιθέο				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	61	9350	ά. Κάντλα 1)12				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣΗΣ	61	10372	ά. Λισσαδώνα 10)2 διά Σ. Χουάν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	19019	ά. Αμβέρσαν 3)2 διά Λουάντα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.	60	9163	ά. Οούμ Σάιδ 25)1 διά Στυκαπούρην				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	ά. Πειραιά 13)2 διά 'Ιταλιαν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	ά. Τακόνες 8)2 διά Κίναν				
ΚΑΠΤ. Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ δ.	70	15098	ά. Παναμά 6)2				
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6359	ά. Ταυσάτε 10)2 διά Κ. Τάουν				
ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ	65	16903	έ. Ντάρμπαν 4)2				
ΚΑΡΑ	65	11940	ά. Μπ. 'Άυρες 24)1 διά Βενεζουέλα				
ΚΑΡΕΝ	76	4617	ά. Λάγος 3)2 διά Γουόρρι				
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΙΦ	64	3885	ά. Αμβέρσαν 6)1 διά 'Άλγεριαν				
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ά. Βενετία 12)2				
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ά. 'Αμβούργον 18)1 διά Τάμπα				
ΚΑΡΟΙΝΑ Π.	73	13324	ά. Π. Σάιδ 5)2				
ΚΑΡΟΣ	47	8288	έ. Πειραιά από 29)5				
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	έ. Μπ. 'Άυρες 20)1				
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. 'Αμβούργον 6)2 διά ΗΠΑ				
ΚΑΡΡΑΣ	44	2742	άργει είς Πειραιά				
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	έ. 'Αννάπολις 'Ανκόρ. 9)2				
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	έ. Ρουέν 9)1				
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	ά. Θέουτα 30)1 διά Τρίπολιν				

ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	78	10700	εἰς Ναυγασάκι όπό συμπλήρωσιν	ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 13)2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Π. Σάιδ 13)1 διά Κωνστάντζαν	ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	ά. Πειραιάδ 6)2 διά Χαλκίδα
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	δ. Περιβαλτάρ 5)2 διά' Αύγουστον	ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	54	2622	ά. 'Αμέδερσαν 6)2 διά Κύπρον
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Καν) πολύ 7)2	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	δ. Σέβεν διλ. 17)12
ΚΡΙΟΣ	59	16875	δ. 'Αυμέρσαν 8)12 διά Κωνστάντζαν	ΜΑΙΑΝΔΡΟΝ	72	2945	δ. Χιούστον 1)2
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	δ. 'Αυμέρσαν 13)2 διά' Αμθούργον	ΜΑΙΡ	65	17783	ά. Λ. 'Αντζελες 4)12 διά Κορέαν
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	δ. Ρουέν 31)1 διά Λάγος	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ξ. Λιασσαδίνα 25)1
ΚΡΟΝΟΣ	47	3526	δ. Π. Σάιδ 14)2	ΜΑΙΡΗ Κ.	57	10687	άργει εἰς Πειραιάδ όπό 11)6)75
ΚΡΟΥΣΕ ΙΝΤΕΡ	58	1596	δ. Μάλαγκα 29)1 διά Σκίκντα	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ξ. Σιγκαπούρη 23)1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	δ. Βαρκελώνη 9)2 διά' Αμπιτζάν	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	δ. Σουεζ 6)2
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ξ. Χιούστον 5)2
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	δ. Μόμπιλ 1)2	ΜΑΚΡΑ	73	8957	ά. Τζιμπούτι 13)1 διά Σαγκάνη
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	δ. Πειραιάδ 3)2 διά Σμύρνην	ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2966	ξ. Σεβίλη 2)2 διά' Αλγέριον
ΚΥΘΗΝΟΣ	57	13867	δ. Βεραρκούς 20)12	ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	ξ. Τσαγκούραμας 12)2
ΚΥΘΗΝΟΣ	62	4784	δ. Κωνυπολίν 11)2 διά Κωνστάντζαν	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ά. Μπ. 'Άδρες 27)1 διά Ρόπτερνταμ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	δ. Πάλμας 30)1	ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5811	δ. Μπ. 'Άδρες 27)1 διά Ρόπτερνταμ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	δ. Βοστώνη 27)1 διά Κιουρασάο	ΜΑΝΘΟΣ	75	5874	ξ. 'Αλεξανδρείαν 5)2
ΚΥΜΑ	60	7758	δ. Γιεραλτάρ 9)2 διά Μπ. 'Άδρες	ΜΑΝΙΑ	68	2918	εἰς Πειραιάδ όπό 28)9
ΚΥΝΟΙΑ	71	11801	δ. Π. Σάιδ 10)1	ΜΑΝΙΑ III	61	6309	δ. Κωνυπολίν 9)2 διά Κωνστάντζαν
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	άργει εἰς Πειραιάδ όπό 10)11	ΜΑΝΝΑ	71	14171	ξ. Βανκούθερ 9)2
ΚΥΡΑ	63	10032	ξ. Νιούεντιν 15)2	ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	ά. Ντακάρ 25)12 διά Γουόρρι
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	ά. Βενετία 8)2 διά Βηρυτόν	ΜΑΝΟΣ ΣΕΙΓ	70	12873	δ. Σουεζ 28)1 διά Βομβάνη
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	δ. Κωνυπολίν 15)1 διά Κωνστάντζαν	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Μπ. 'Άδρες 27)1 διά Ρόπτερνταμ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΔΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Πλότσα 9)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	άργει εἰς Πειραιάδ όπό 21)7)74
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΙΙΙ	47	11115	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	ά. Λεμεσόσ 13)2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	52	2178	δ. Σουεζ 11)2	ΜΑΝΤΟΙΑΝΑ	77	16267	ξ. Ντόρμπιαν 27)1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	δ. Π. Σάιδ 30)12 διά Σαγκάνην	ΜΑΝΤΟ Β (δ.)	72	17432	ά. 'Ησταχαν 15)2 διά Π. Κουσίλο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	δ. Π. Νουάρ 20)1 διά' Θέρετο	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	ά. Τεμπλαντόρα 26)1 διά' ΗΠΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	ξ. Βαλτιώρην 10)2	ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	68	18525	ξ. Σιγκαπούρην 29)1 διά Μπουσάν
ΚΩΣ	56	3129	δ. Π. Σάιδ 14)2	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ά. 'Αμθούργον 8)2 διά Τζένταν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ά. Γλαυκόνην 9)1 διά Μόντρεαλ	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ά. Φόρ 6)2 διά Κάμπασ
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	εἰς Χαλκίδα όπό 24)2)78	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	ά. 'Υμουντέν 11)2 διά Μονρόβια
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	10022	δ. Θεοφάνη 22)1 διά Βαρκελώνην	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ά. Ρίτσαρντς Μπα. 7)2 διά Μόμπιλ
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ξ. Μονακόλην 19)1	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ξ. Μαντρας 29)1
ΚΩΣΤΑΦΑΛΩΡΑ	53	5921	ά. Πειραιάδ 3)2 διά Βάρνα	ΜΑΡΑΘΩΝ	60	3838	ά. Θέστα 3)2 διά Μπιζώ
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ξ. Γιορκάχια 11)2	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΓΚ	62	8967	ξ. 'Αστόντα 27)1
ΚΩΣΤΗΣ	54	4878	δ. Σουεζ 27)1 διά' Υεμένην	ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	99279	ά. Τσίμπα 30)1 διά Ρ. Τανούρα
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ά. Χάρκουρτ 2)2 διά Γουόρρι
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	65	14088	ξ. Βοιωτίαν 6)12	ΜΑΡΓΑΡΙΟΥ	57	1962	ξ. Γκριζιπάτη 4)1
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	δ. Μπρούνισμπουτελ 21)1 Μπαρανκίλα	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ά. Ντουστάτη 1)2 Ρίτσαρντς Μπ.
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙΤ'	68	4350	ά. Αμπιτζάν 20)1	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	δ. Π. Σάιδ 13)2 διά Κωνστάντζαν
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	ά. Θέστα 13)2 διά Γάνδην	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ξ. Καζαμπλάνκα 14)2
ΛΑΓΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	53	2698	δ. Π. Σάιδ 17)11	ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11290	ά. Πειραιάδ 15)2 διά' Ισπανίαν
ΛΑΔΩΝ	62	6203	ξ. Ντουστάτη 3)1	ΜΑΡΓΚΡΩ	62	8937	δ. Π. Σάιδ 5)2
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Τζιμπούτη 25)1 διά' Ακαμπτα	ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	10076	ά. Τσίμπα 23)12
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άπο παραλαβήν	ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	72	40626	ά. Δάντσιχ 16)12 Φουκουγιάμα
ΛΑΙΑΝΟΡΟΣ Λ.	49	8697	ά. Πόρτο Χέλι όπό 24)2)78	ΜΑΡΙ	58	4222	ά. Μπιλιμάτα 30)1 Μαρακάλιπο
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΑΙΩ-				ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Πειραιάδ 10)2 διά Καθάλα
ΤΗΣ	62	8819	ά. Κουθέϊτ 22)1	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ά. Ντακάρ 12)2 διά Κωνστάντζαν
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	δ. Π. Σάιδ 15)2	ΜΑΡΙΑ	65	15765	ά. Αμέδερσαν 30)12 Γιεραλτάρ
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ά. Ν. Γουεστμίντερ 8)1	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ξ. Τής 16)2
ΛΑΤΩ	52	3880	ξ. Φιλαδέλφειαν 27)1	ΜΑΡΙΑ	59	5379	ά. Ακαμπτα 27)11
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ξ. Μάλτα 30)1 (έπισκ.)	ΜΑΡΙΑ	57	3513	ά. Χιούστον 6)12 διά Σάπελε
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ξ. Σέπτε 7)2	ΜΑΡΙΑ	60	3458	ά. Κοραμάρ 2)12
ΛΕΙΓΚ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)2	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ά. Μομπάσα 24)1 διά Μανακάρα
ΛΕΛΑ	59	5379	ξ. Χάρβιτς 12)2	ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	11000	ξ. Χάλφας 9)2
ΛΕΝΑ	61	9191	ά. Γλαυκόνην 14)2 διά Λά Παλλίς	ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	74	15938	ξ. Τζέντα 6)1
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	άπο παραλαβήν	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	ά. Αμέδερσαν 15)2 διά Σ. Τόμας
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8627	ά. Μπ. 'Άδρες 17)10 διά' Αγκόλα	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ	68	1599	ά. 'Αμπου Ντ. 3)2 διά Τζιμπούτι
ΛΕΟ ΠΡΑΐΝΤ	70	1999	ά. Μπατζάλη 11)2 διά Ντακάρ	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ	64	33058	ά. Ν. 'Υόρκη 25)1 διά' Αρούπητα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ά. Της 10)2 διά Μπρούνισμπουτελ	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Μπουσάν 7)1
ΛΕΣΛΑΗ	65	2411	ά. Λονδίνου 12)2 διά Τσιταβένκια	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ξ. Γιοκοχάμα 8)2
ΛΕΥΘΕΡΟ	62	14027	ά. Μανάσου 30)12	ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5746	ά. Λομπίτο 17)1
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ά. Πανασία 12)2	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ά. Μουτσούδης 23)1 διά Βανκούθερ
ΛΕΥΚΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	ά. Αλεξάνδρειαν 2)2	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Τζέντα 10)2
ΛΕΩΝΗΣ	75	15684	ά. Ποναμά 12)2 διά Τάνων	ΜΑΡΙΑ Ξ.	68	11361	ξ. Σιγκαπούρην 8)2
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	2311	δ. Σουεζ 14)2 διά Τζέντα	ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛΑ	67	9365	ά. Σουεζ 6)1 διά Μπάσρον
ΛΕΩΝΗΔΑΣ (δ.)	66	9783	ά. Κ. Τάνων 16)1 διά' Ίραν	ΜΑΡΙΑ Π.	65	1484	ά. Γιοκοχάμα 8)2
ΛΕΩΝΗΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-	57	5318	ά. Μπρούνισμπουτελ 29)1	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Γιεραλτάρ 10)2 Καζαμπλάνκα
ΠΑΝΗΣ	65	15738	ά. Τακόμα 18)1 διά Κίνων	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΐΘ (δ.)	66	42799	ά. Βιλεμπάχαν 30)1 Ρόπτερνταμ
ΛΕΩΝΗΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7360	ά. Γάνδην 21)1 διά' Άλγεριαν	ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	ά. Νεάπολιν 1)2
ΑΗΓΚΤ	61	8658	ξ. Ντακάρ 12)1	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Κοπεγχάγη 24)1 Γιεραλτάρ
ΑΗΔΑ	63	8566	ξ. Μαντράς 25)1	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. 'Αμθούργον 13)2
ΑΗΜΝΟΣ ΑΐΛΑΝΤ	78	5722	εἰς Αλέγκρα όποι συμπλήρωσιν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	78	5700	εἰς Αλέγκρας όποι συμπλήρωσιν
ΑΗΤΩ (δ.)	67	44646	ξ. Πειραιάς 28)12 (έπισκ.)	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α.	62	11229	ά. Τζέντα 19)12 διά Καράτσι
ΑΗΤΩ	51	4633	άργει εἰς Πειραιάδ όποι 13)2)78	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ι.	63	10318	ά. Επίσκοπη 23)12 διά Βάρνα
ΑΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Λεμεσόδην 23)1 διά Π. Χάρκουρτ	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Σεμάδαγια 26)1
ΑΙΖΑ	53	3723	εἰς Τερτζίας 26)1	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	άργει εἰς Πειραιάδ όπο 19)2)78
ΑΙΖΜΠΟΑ	49	9371	ξ. Τσιτάζιας 26)1	ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23809	ά. Πειραιάδ 3)2 διά Κωνστάντζαν
ΑΙΔΙΑΝ	55	8368	δ. Μπρούνισμπουτελ 23)1 Π. Χάρκουρτ	ΜΑΡΙΟΥΛΑ	62	10892	ά. Κωνυπολί 14)1 διά Κωνστάντζαν
ΑΙΜΠΑΝΟΝ	52	4320	ξ. Σαφάγκα 13)2	ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ά. Τόκιο 27)1 διά Κούθεα
ΑΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ά. Γκάλφαγκα 12)2 Στοκχόλμην	ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΧΟΥ	47	6091	άργει εἰς Πειραιάδ όπο 17)12)77
ΑΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1927	εἰς Πειραιάδ όποι 2)9) (έπισκ.)	ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	68	10016	ά. Σιγκαπούρην 10)2 διά Ν. Γουινέα
ΑΙΝΑ	66	2975	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΓΩ Ρ. Φ.	61	10694	ά. Αλεξανδρείαν 1)1
ΑΙΝΔΟΣ	62	11034	ξ. Σιγκαπούρην 12)2	ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	ά. Βανκούθερ 10)2
ΑΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6959	εἰς Σουεζ 16)1 (έπισκ.)	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	65	8951	ά. Χάτσα 13)2
ΑΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	δ. Π. Σάιδ 25)1	ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Μαπούτο 27)12 διά Καράτσι
ΑΙΤΟΧΩΡΟ	57	5135	ξ. Λισσαδίνα 28)1	ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	ά. Πειραιάδ 23)12 διά Βάρνα
ΑΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Σουεζ 13)2	ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569	ά. Χάγη Κόγκ 13)12
ΑΙΩΒΑΤΣΑ	61	1932	εἰς Πειραιάδ όποι 15)10 (έπισκ.)	ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	ά. Ρ. Τανούσα 1)2
ΑΙΓΑΙΑΝΤΑΥ	69	9045	ά. Τάμον 17)1 διά Βενετία	ΜΑΡΙΝΑ	60	4	

ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ε. Μπαντάρ Σαπούρη 7)12	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	δ. Σαδόνα 31)1 διά Βηρυτόν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (5.)	62	12197	α. Νασάδου 22)1 διά Κιουρασάο	ΜΙΧΑΗΑ Β.	53	2822	α. Λ. Ιάλμας 4)1 διά Πειραιά
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II	66	32645	ε. Νέρβικ 10)2	ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4265	α. Ισκεντέρον 14)1 διά Σμύρνην
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	57	5943	ε. Λομπίτο 21)1	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	71	113522	α. Ράς Τανόύρα 24)12
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ε. Λάγος 19)1	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Βρέμην 15)2
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	δ. Κων(πολιν 15)1 διά Μ. Θάλασσαν	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Κεύχων Τέρμη. 26)12 Μωχαμεντία
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	α. Ρ. 'Ιανέρο 1)2 διά Σάντος	ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10532	ε. Χάιδα 15)2
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8840	ε. 'Ακαμπα 31)1	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	δ. Κων(πολιν 5)2 διά Κωνσταντζαν
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10435	ε. Σιγκαπούρη 12)2	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Γιοκοχάμα 1)2 διά Χίμπι
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ε. Μπάραν 18)1	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΖΥΛΑΣ	61	12662	ε. Καράτσι 26)1
ΜΕΘΟΔΙΟΣ (μ.)	66	39617	εις θέσην 45.15 Β. — 38.15 Δ. 12)2	ΜΟΙΣΙΤΑ	74	33073	υπό παραλαύνην
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΔ	78	15688	εις Ρ. 'Ιανέρο ώπο συμπλήρωσιν	ΜΟΜΠΙΑΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Βαγκαρέ 20)1 διά Περσικόν
ΜΕΛΑΝΩΘ Κ.	63	6460	α. Ούντεβάλλα 7)2 διά Βορμάνη	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Αγούστον 1)2
ΜΕΛΙΣΣΙΤΤΑ (6.)	56	13233	άργει εἰς Πειραιά από 8)1)177	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	α. Σιγκαπούρην 20)1 διά Τζακάρτα
ΜΕΛΙΤΗΣ	75	35489	α. 'Αμβέρσαν 24)1 διά Ρίταρτς Μπ.	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	υπό παραλαβήν
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Μάσον Μαρουκανού 12)2 διά Μπισλίγκ	ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ	78	9231	α. Σιγκαπούρην 21)1 δι' 'Ινδονησίαν
ΜΕΛΠΩ	60	8497	α. Χόγκ Κόγκ 14)2 διά Τσινάμπο	ΜΟΣΚΑ	57	2926	α. ιερευτην 14)2 δι' 'Ακαμπα
ΜΕΛΤΕΜΙ II	63	9269	ε. Βουλώνη 5)2 διά Αλγερίου	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Ροτερνίτα 30)1
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ε. Λαύριον 6)1 δι' 'Αλγερίου	ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8602	α. 'Ελλιξαμπεθ 29)1 διά Νιγηρίαν
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	ε. Καράτσι 13)2	ΜΟΥΝΤΣΕΡΑΛΑΝΤ	60	9365	ε. Ρότερνταμ 8)2
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	α. Μαντράς 6)2 δι' 'Ακαμπα	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπόγουντ 25)1 διά Σάντα Μαρία
ΜΕΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	59	8246	ε. Μουσούρε 5)2	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	18459	α. Λ. 'Αντζελες 28)1 δι' 'Ιντσόν
ΜΕΝΤ ΦΡΖΕΡ	61	6124	α. Σαΐν Μαλά 29)1 διά Βέντοπιλς	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΖΕΡ	60	1599	α. Μαδέρια 9)2 διά Σετουμάτλ
ΜΕΝΤΚΕΙΠ	62	9092	ε. Ρότερνταμ 28)1	ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	6158	δ. Σουέζ 4)2 διά Περσικόν
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Βενετίαν 14)2	ΜΠΑΡΡΥ ΜΕΝΤ	62	10013	α. Σιγκαπούρην 12)2 διά Χόγκ Κόγκ
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ				ΜΠΑΡΡΥ ΣΟΥΕΡΤΕ	66	14359	δ. Σουέζ 14)1 διά Σαυδαραβίαν
ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πειραιά 13)2	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	ε. Τεργέστην 14)2
ΜΕΝΤΤΖΟΥ···	57	3709	εις Λάγος από 16)12	ΜΠΙΕΣΣΥ	61	8426	α. Καράτσι 15)1 διά Σιγκαπούρην
ΜΕΡΑΚ	57	6558	α. 'Αμβέρσαν 18)2	ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. Τέντα 11)2
ΜΕΡΑΚΑΗΣ	75	28082	δ. Ρότερνταμ 28)1	ΜΠΙΑΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ε. Τέντα 12)2
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α·····	62	1524	ε. Τέμα 13)2	ΜΠΙΑΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Καρβαγένην 10)11
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑ·····	64	1584	α. Κιότζια 25)1 διά Πειραιᾶ	ΜΠΙΑΥ ΣΚΑ·····	58	8547	δ. Μπροσύντουτελ 20)1 διά Κούδα
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	α. Λάγος 6)2 διά Κοτούνο	ΜΠΙΑΥ ΣΚΑ·····	51	2967	εις Τέμα από 4)1)78
ΜΕΡΙΝΙΑΝ Ι	77	10257	δ. Ντώρμπαν 14)2 διά Κέπι Τάουν	ΜΠΟΥΑΜΑΡΕΝ	59	6499	υπό παραλαβήν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μ. 'Υδρην 7)1 διά Γιεραλτάρ	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ·····			
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17485	ε. Σιγκαπούρην 12)2	ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	δ. Χιούστον 5)1
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΕΝ (δ.)	70	17485	ε. Σιγκαπούρην 11)2	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	α. Ντακάρ 29)1 διά Μονρόβια	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	εις 'Οδίμα υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21504	α. Βοστόνην 27)1 δι' 'Αρουμπα	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375	ε. Στεττίνον 4)2
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Ντρόπιταν 1)2	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ε. Βορμάνη 3)2
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Σιγκαπούρην 7)2	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δ. Γιεραλτάρ 3)2 δι' 'Αλγέριον
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	δ. Θέρντατη Αήλ. 13)2	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ·····	54	6103	δ. Σουέζ 4)2 διά Μπάσραν
ΜΕΣ. ΛΑΜΒΙΣ (δ.)	72	17355	α. Νεάπολιν 12)2 διό Σέτε	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	α. Τοιθιταθέικα 30)1
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	α. Σιγκαπούρην 9)2 διά Πόρτ Κελάγκ	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	δ. 'Αμβέρσαν 17)1 διά Σιδώνα
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	ε. Λάγος 7)2	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	δ. Ντρόπιταν 14)2 διά Φλώσιγκ
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	ε. Πειραιά 11)2	ΜΠΡΑΒΟΑΛΝΤΟΝΑ	55	5233	ε. Ροζάριο 29)1
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	ε. Σιγκαπούρην 8)2	ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	ε. Αισσανδρίνα 7)2 διά Καζαμπλάνκα
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Πούλο Μπούκον 1)2 διά Τσίμπα	ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΙ·····	59	4026	ε. Σάν Λορέντζ 2)2
ΜΕΣ. ΤΟΜΗ (δ.)	65	51412	ε. Μπελίνγκαμ 8)2	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3241	άργει εἰς Πειραιά από 30)12)77
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Λάγος 14)2	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑ·····	69	2979	δ. Νονδίνον 16)2 δι' 'Ααρχους
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ 60		7896	ε. Βενετίαν 14)2 διά Πειραιᾶ	ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053	ε. Σύνεζ 12)2 διά Σιγκαπούρην
ΜΗΑΛΟΣ III	49	2979	δ. Πειραιά 15)2 διά Σαυδαραβίαν	ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Σύνεζ 12)2 διά Σιγκαπούρην
ΜΗΑΛΟΣ IV	53	3429	δ. Πόρτ Σαΐδ 11)2	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ε. Πειραιά 8)2	ΜΠΡΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	εις 'Οδίμα υπό συμπλήρωσιν
ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	ε. Ν. 'Υδρην 15)1	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375	ε. Στεττίνον 4)2
ΜΙΑΕΝΑ Α.	45	3401	εις μεσογειακας μεταφοράς	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ε. Βορμάνη 3)2
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΙΛΙΟΣ	68	9081	α. 'Ολάκα 31)1 διά Φιλιππίνες	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δ. Γιεραλτάρ 3)2 δι' 'Αλγέριον
ΜΙΜΗ (δ.)	65	38294	ε. Πειραιά 22)1	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ·····	54	6103	δ. Σουέζ 4)2 διά Μπάσραν
ΜΙΜΗ Μ.	76	3964	δ. Σουέζ 15)2 διά Πόρτ Αλμά	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	α. Τοιθιταθέικα 30)1
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙ·····	57	5288	α. Μομάπας 28)1 διά Καράτσι	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	δ. 'Αμβέρσαν 17)1 διά Σιδώνα
ΜΙΝΑ	67	12843	δ. Σουέζ 14)2 διά Χαϊφόγκ	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	62	16935	ε. Σαράντα 14)1 διά Σαυδαραβίαν
ΜΙΝΕΡΒΑ	57	4365	ε. 'Ασοντόν 13)2	ΜΠΡΕΝΤΑ	64	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΙΓΑΙΝΤ	56	1194	ε. Τέντα 8)1	ΜΠΡΗΖ	64	32756	δ. Χιούστον 5)1
ΜΙΝΙ ΑΙΓΙΝΤΥ	69	1570	άργει εἰς Πειραιά από 1)8	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΙΡΚ	69	1598	άργει εἰς Πειραιά από 18)10	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΙΣ	70	1582	δ. Πόρτ Σαΐδ 13)2	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΙΑΣ	70	1592	δ. Πόρτ Σαΐδ 13)2	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΙΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Σάντα Μάρτα 8)1	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΕΙ·····	70	1591	δ. Βαρκελώνην 13)2 διά Τζέντα	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΕΓΙΜΠΟΡ	71	1582	δ. Αλεξανδρειαν 23)1	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ	71	1562	δ. Ν. 'Ορλεάνην 22)1	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤΟ	71	1564	δ. Σουέζ 15)2	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΙΦΤ	70	1582	άργει εἰς Πειραιά από 20)8	ΜΠΡΗΖ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΦ	71	1563	α. Ν. 'Ορλεάνην 10)2 Τζαμάικα	ΜΠΡΕΝΤΩ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527	ε. Λ. 'Αντζελες 28)12 διά Κελάγκ
ΜΙΝΙ ΑΙΡΥ	71	1598	α. Ν. 'Ορλεάνην 9)2 διά Σαλέσσδρ	ΜΠΕΦΑΙΝ	68	24894	ε. Λισσαδώνα 11)2 (έπισκ.)
ΜΙΝΙ ΑΟΤ	71	1584	ε. Πόρτ Σαΐδελ 1)2	ΜΠΕΦΑΙΝ	69	5709	ε. Γιεραλτάρ 7)2 διά Φρήπορτ
ΜΙΝΙ ΑΟΤΖΙΚ	70	1592	δ. Χιούστον 7)1	ΜΠΕΦΟΣ II	71	9093	δ. 'Αιμφονργον 12)2 διά Βαλτιμόρην
ΜΙΝΙ ΑΟΤΟΥΣ	70	1591	δ. Σουέζ 15)2	ΜΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Ούμ Σαΐδ 24)1
ΜΙΝΙ ΑΟΥΜ	74	1577	δ. Πειραιά 7)2 δι' 'Ιταλίαν	ΜΗΡΗΣ ΙΘΑΚΗ	77	18080	ε. Λ. 'Ορλεάνην 10)2
ΜΙΝΙ ΑΥΜΝΑΡ	71	1592	δ. Βαρκελώνην 8)2 διά Λεμεσόδον	ΜΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΑΡΙΖΟ	47	4969	άργει εἰς Πειραιά από 17)11)77
ΜΙΝΙ ΑΟΥΞ	71	1594	δ. Ν. 'Ορλεάνην 10)2 διά Μητερέρα	ΜΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	56	3247	ε. Λισσαδώνα 11)2
ΜΙΝΙ ΑΥΜΦ	75	1578	δ. Μητερέρα 20)1 διά Γούιντανα	ΜΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΗΝΙΑ (δ.)	53	3979	ε. Κον(πολιν 31)1
ΜΙΝΙ ΑΩΝ	71						

ΝΙΚΗ	71	9075	δ. Σουέζ 15)2 διάκ Λιθερπούλ
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	δ. Σουέζ 25)1
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ά. Ρότερνταν 11)2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	ε. 'Άλεξάνδρεια 13)2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	ε. Τέλεντα 2)2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	61	6752	ά. 'Αστόντ 4)2
ΝΙΚΟΛΑΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	73	17298	ε. Λισσαβώνα 21)1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	δ. Σουέζ 9)2
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Πειραιά 7)2
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑ- ΛΙΟΣ	75	29004	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10)2
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς ύπο παραλαβή
ΝΙΚΟΣ	53	7283	άργει είς Πειραιά από 10)5)77
ΝΙΚΟΣ	51	6987	ά. Τάραντα 16)1 διάκ Μπουργκάς
ΝΙΚΟΣ	55	2303	ε. Λάγος 5)2
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	δ. Λάγος 5)2
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ε. Πειραιά 12)2 διάκ Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ- ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δ. Ντουμπάι 2)2 διάκ Ν. Ζηλανδίαν
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ- ΚΗΣ (δ.)	62	20201	ά. Νόττερνταν 11)2 διάκ Μπορντώ δ. Π. Σάιδ 10)2
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	ά. Μομάσ 8)2 διάκ Τζέντα
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	ά. Λ. Πάλμας 16)1 διάκ Λάγος
ΝΙΚΟΤ	67	3315	ά. Α. 'Αμβούργον 9)2 διάκ Ν. 'Ορλεάνη
ΝΙΚΥ ΠΑ.	58	9087	άργει είς Πειραιά από 30)12
ΝΙΝΗ ΠΑ.	68	1943	άργει είς Πειραιά από 16)6)75
ΝΙΝΗ ΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	62	28651	ε. Σουέζ 10)2
ΝΙΤΣΑ (δ.)	57	5279	ά. Ν. 'Υόρκη 26)1 διάκ Σ. Κρουά
ΝΟΝΙ	71	16400	άργει είς Πειραιά από 22)6 (έπισκ.)
ΝΟΝΙ	68	5430	ά. Γκιζόν 12)1 διάκ Πακιστάν
ΝΟΝΙ	53	4097	άργει είς Πειραιά από 22)6 (έπισκ.)
ΝΟΠΑΛΑ ΔΟΥΝΑ	62	6383	ε. 'Αμπετζάν 1)2
ΝΟΠΑΛΑ ΤΕΟΥΣ	62	6442	ά. 'Αμπιτζάν 26)1 διάκ Σ. Πέντρο
ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4037	ά. Τόκιο 16)1 'Αγ. Δομινικού
ΝΟΡΔΑΟΡ	48	2462	εις Πειραιά (έπισκ.)
ΝΟΡΦ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	εις 'Αλεξανδρείαν από 11)4)78
ΝΟΡΟ ΚΙΚ	66	25820	ε. Κόπερ 17)1
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ά. Μερίνα 12)1 διάκ Τρίπολιν
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ε. Γιεραλτάρ 30)1 διάκ 'Αλγύριον
ΝΟΡΟ ΧΑΙΜΙΕΣ	62	15110	δ. Κωνυπολίν 21)1 διάκ Κωνιστάντζαν
ΝΟΡΗΤΕΙ·Β	59	8590	ά. Καράτον 5)2
ΝΟΣ ΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Πόρτομουθ 17)2
ΝΟΤΗΣ	55	5096	ε. Στεττίνον 1)2
ΝΟΤΗΣ	55	3956	ε. Μασσαλίαν 12)2
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	ά. Κόρτρους Κριστί 29)1
ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4356	ε. Μπάρ 8)2
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	ά. 'Αμβούργον 1)2 διάκ Λαττάκια
ΝΤΑΝΙΕΑ	67	3868	ά. Ντάκρ 31)1
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	ά. Ταγκουχάραμας 12)2 Γουΐάνα
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	58	7396	ά. Φόντες 27)1 διάκ Γκάλθεστον
ΝΤΑΠΟ ΣΚΑ'Υ	61	16664	εις Γλαδάκων 25)8
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ά. Λίθερπολ 9)2 διάκ Κίρκενες
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ	61	13054	ά. Γλασκώνιαν 15)2 διάκ Π. Σέντραλ άργει είς Πειραιά
ΝΤΑΥ·ΝΑΜΙΚ (μ.)	58	30235	
ΣΕΥ·ΑΝΑΜΙΚ	58	11486	ε. Πειραιά 12)2
ΝΤΑΦΟΠΤΙΑ Β. δ.	61	22256	ά. Πειραιά 10)2 διάκ ΗΠΑ
ΝΤΕΑΡΙΓΚ (δ.)	68	80003	ε. Πειραιά 20)1
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	δ. Π. Σάιδ 11)2
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑ'Υ	63	13092	εξωθ. Καράτοι 19)1
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	άργει είς Πειραιά από 5)6)75
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ·ΙΝΤ	74	14523	ά. Λάγος 14)2 διάκ Π. Νούάρ
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΚ	77	15320	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ά. Μπωάδον 6)2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Γάνδην 8)2
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	δ. Κωνυπολίν 15)2
ΝΤΗΦΑΓΑΝΤ	60	19988	ε. Υόρκη 9)2
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δ. Σουέζ 31)2 διάκ Χοντέντα
ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	ε. Λισσαβώνα 22)12
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	ά. Μάλταν 4)2
ΝΤΟΑΛΛ	59	8588	ε. Μουτσούρε 4)12
ΝΤΟΑΛΛ	55	4887	ε. Πειραιά 9)2
ΝΤΟΑΦΙΝ ΕΛΕΝΑ	55	2472	άργει είς Πειραιά από 11)5)77
ΝΤΟΑΦΙΝ ΕΛΕΝΑ	54	5383	ά. Μπάραν 8)2
ΝΤΟΑΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	ά. Πενάγκ 9)2
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΑ	61	9922	ε. Πειραιά 12)2
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	ε. Π. Νούάρ 28)1
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Πειραιά 6)2
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	ύπο παραλαβήν
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ά. Ντόρμπαταν 17)1 διάκ Ταϊθάν ά. Παναμά 31)1
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΥ	69	8928	ε. Παναμά 31)1
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Γιεραλτάρ 11)2 διάκ Τεργέστην
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	ε. Κόρπους Κριστί 8)1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Κωνυπολίν 18)12 Μαύρην θάλασσα
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ά. Ναγκόργια 25)1 διάκ 'Ιννοσίμα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	ά. Μπ. Σατούρ 25)11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	ά. Βαλτιστόρ 22)1 διάκ Μάλταν
ΟΙΝΟΥΣ ΚΑΡΕ·ΙΤΖ	72	20512	ά. Σιγκαπούρην 7)2 διάκ Νιούπορτ
ΟΙΝΟΥΣ ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ	78	19344	ά. Βακαμάτου 31)2 διάκ ΗΠΑ
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	21883	ά. Χάμπτον Ρ. 10)2 διάκ 'Ισπανίαν
ΟΙΝΟΥΣ, ΜΕ·ΙΝΤΕΝ	72	20510	ά. Βενετία 14)2 διάκ Ραβέννα
ΟΙΝΟΥΣ, ΝΤΕΣΤΙΝΥ	78	19346	ά. Λ. 'Αντζελες 9)2 διάκ Κορέα
ΟΙΝΟΥΣ, ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19364	ά. Λ. 'Αντζελες 10)2 Βανκούμερ
ΟΙΝ, ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	20510	ά. Ιντσόν 22)1
ΟΙΓΑ Κ.	66	3024	ά. Αμβούργον 7)2 διάκ Νιγηρίαν
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ε. Χάμπτον Ρ. 9)2
ΟΙΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ά. Λαύριον 8)12 διάκ Κωνιστάντζαν
ΟΙΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ά. Πειραιά 30)1 διάκ Καθάλαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Μπαχρέν 8)2 διάκ Ρ. Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΙΟΡΥ (δ.)	64	38598	ά. Ν. 'Ορλεάνη 9)2
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	δ. Γιεραλτάρ 8)2 διάκ 'Αργού
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Λαε 11)2 διάκ Λιθένην
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ά. Κολούμπια Ρ. 9)2 διάκ 'Ιράν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ (δ.)	69	104616	άργει είς Πούναν & Πίερ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ά. Βαλένθια 10)2 διάκ 'Ακαμπα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ά. Αμβέρσαν 1)2 διάκ 'Ακαμπούτλαν
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΑΘΗΝΑ	61	3226	ύπο παραλαβήν
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΩΝ	47	2193	ά. Λαύριον 26)11 διάκ Λιθένην
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ 48	1595	ε. Πειραιά 12)2	
ΟΙΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ά. 'Ακανούτλα 26)1 διάκ Κουτούκο
ΟΙΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά από 6)3)78
ΟΙΜΗΡΙΣ	55	2907	ε. Τζώρτζασουν 1)11
ΟΙΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	ε. Π. Σάιδ 9)2 διάκ Ροζάριο
ΟΙΝΕΣΤΥ	76	10858	

ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	ά. Ντώρμπαταν 23)1 διάκ Σάντος ά. Ιζεμπελ Ντ. 2)2 διάκ 'Ιαπωνίαν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (δ.)	61	119821	ε. Πειραιά 9)2
ΟΡΑ·Ι·ΟΝ	63	14595	δ. Σαΐδ 13)2 διάκ Κωνιστάντζαν
ΟΡΕΟΙ	55	7909	ά. Ν. 'Ορλέανη 12)2 διάκ Μπάρσαν
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ά. Λ. 'Αντζελες 30)1 Γιοκούμα
ΟΡΦΕΥΣ	61	13553	ά. Σ. Κάρλος 1)2 διάκ Γένυπο
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	ε. Ψιλαδέλφειαν 11)2
ΟΣΕΑΝ ΝΑΒΙΓ·			εις Λιοσσαθώνα 14)1 (έπισκ.)
ΚΕΙ·ΤΟΡ	70	13855	ε. Αύγουστα 4)2
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΛΟΪΝ μ.	74	72688	δ. Π. Σάιδ 13)2 διάκ Κωνιστάντζαν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ά. Ν. 'Ορλέανη 12)2 διάκ Χιούστον
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Σ. Καράτοι 23)1 διάκ Ινδίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΩΒΕΡΕ·ΙΝ	66	11153	ε. Καράτοι 23)1 διάκ Ινδίαν
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Καράτοι 23)1 διάκ Ινδίαν
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ δ.	70	63425	ε. Πειραιά 15)1
ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4712	δ. Ι. Σαΐδ 9)2 διάκ Μεσόγειον
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ε. Ρουέν 2)1
ΟΣΙΑ, ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	ά. Σπαλάτον 15)2 'Άλεξανδρειαν έπ.
ΟΥΑ·ΙΤ ΡΟΟΖ	60	7504	ά. Ιενόβια 15)2 σια λομπίτο
ΟΥΑ·ΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΙ·ΙΝΣΤΟΝ	70	15579	ε. Κολούμπια Ν. 11)2
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ			
ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	ά. Γλασκώνην 15)1 Σεμπετίμπα Τέρμ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4190	εις Τρίπολης 11)2 διάκ Λαμπέτη
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Κολόπιτο 7)2 διάκ Σαγκάπην
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1796	εις Κάρτιφ από 26)8)77
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σάιδ 14)3)77
ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10363	ά. Π. Σάιδ 16)2 διάκ Τζένταν
ΠΑΙΑΝ	63	18430	δ. Παναμά 14)1 διάκ Τόκιο
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Π. Σάιδ 16)2 διάκ Τόκιο
ΠΑΙΑΝΗΣ	60	9317	ά. Αμπούργον 16)2 διάκ Τόκιο
ΠΑΙΑΝΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	58	8953	ε. Καράτοι 11)2 διάκ Παρίσιον
ΠΑΙΑΝΗΣ ΧΑΛΑΥ	59	2670	ά. Λ. Πάλμας 18)1 διάκ Σαΐδα
ΠΑΙΑΝΗΣ ΗΥΑΛΑΣ	58	3646	ά. Πάλμας 11)2 διάκ Ρόττερνταμ
ΠΑΙΑΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	58	8764	εις Πειραιά 9)2
ΠΑΙΑΝΗΣ ΣΥΛΑΣΣ	66	13015	ε. Πειραιά 9)2
ΠΑΙΑΝΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207	δ. Κωνυπολίν 23)1 διάκ Μαρόνη
ΠΑΙΑΝΟΤΑΙΚΟΝ	60	7688	ά. Κωνυπολίν 23)1 διάκ Μαρόνη
ΠΑΙΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	ά. 'Αλεξανδρειαν 30)1 διάκ Πειραιά
ΠΑΙΑΩΡΑ	61	10873	ά. Γιοκαίτο 3)2 διάκ Ιταλίαν
ΠΑΙΕΛΛΑ	66	4156	ά. Πάλμας 9)2 διάκ 'Ιαπωνίαν
ΠΑΙΩΡΕ	67	3870	ά. Λάγος 30)1 διάκ 'Αλγέριον
ΠΑΙΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ά. Ωλημαν (Άνστρ.) 2)2
ΠΑΙΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ά. Αγγεόσταταν 22)1 διάκ Τρίπολην
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ·ΙΜ (δ.)	64	33642	ά. Μαδέρα 30)1 διάκ Χιούστον
ΠΑΝΣΕΠΤΟΣ	64	7537	δ. Π. Σάιδ 14)2
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	ά. Λ. Αντζελες 19)1 διάκ Κελάγκ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	77	21194	

ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	Ε. Πειραιά 14)1	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	Δ. Ἀμπιτζάν 25)1 διά Σ. Πέντρο
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	δ. Σουέζ 3)1 διά Τζένταν	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	Ε. Πειραιά 19)1
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	ά. Πειραιά 12)2 διά Ἰταλίαν	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	Ε. Κων(πολιν 7)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20582	ε. Τζέντα 8)2	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	δ. Π. Σάδι 5)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.)	56	16944	ε. Τζέντα 13)2	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	Ε. Σιγκαπούρην 1)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	δ. Σουέζ 7)2 διά Τζέντα	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	Ξ. Λάγος 30)12
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	δ. Πόρτ Σαδί 13)2	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	57	21159	δ. Σουέζ 14)2 διά Ἐρυθράν θάλασσαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	ε. Πειραιά 5)2	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	ά. Λός Σκόρος 31)1 διά ΗΠΑ
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 30)1	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	ά. Γιεραλτάρ 9)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ά. Τζένταν 2)2	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31243	ά. Πειραιά 29)1 διά Γιεραλτάρ
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 10)2	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	ά. Θερστατή διά 6)12 Μπ. Ἀμπάς
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 2)2	ΣΑΙΝΤ ΣΥΠΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	ά. Σέλχαν Τέρρο. 1)2 διά Σαρδηνία
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Τζέντα 9)2	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	ά. Π. δρ. Σπαίην 13)1 Βενεζουέλα
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Ράς Τανόύρα 29)1	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	ά. Λάγος 23)1 διά Σάντος
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 25)12	ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	ά. Φός 13)2 διά Μιλάζο
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Τζέντα 11)2	ΣΑΛΜΕΡ	68	4598	δ. Γιεραλτάρ 2)2 διά Καζαπλάνκα
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220	ε. Μασσαλίαν 15)2	ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ά. Κόμπο 4)2 διά Μουροράν
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	δ. Πόρτ Σαδί 15)2	ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Κων(πολιν 14)2 διά Κωνστάντζαν
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Πειραιά 11)2	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	ε. Σφάξ 27)1
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	άργει εἰς Πειραιά διά 30)1)78	ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ά. Τζιμπουτή 16)12 διά Κίναν
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	Ε. Ρειός 23)1	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	ά. Λείσος 3)2 διά Λουάντα
ΠΗΑΙΟ	67	29506	ά. Μόντρεαλ 11)2 διά Μελάκα	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ά. Κουβέτι 15)1
ΠΗΝΕΑΠΟΗ	62	6299	ε. Λισσαδώνα 11)2	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ·	54	8517	ά. Πειραιά 2)2
ΠΗΝΕΑΣΠΗ Α.	52	2445	δ. Κων(πολιν 30)1	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ά. Ρόττερνταμ 17)2 διά Βαλτικήν
ΠΗΝΕΑΠΟΗ ΙΙ	56	6198	ε. Σάντος 1)2	ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1571	ε. Ρόττερνταμ 17)2
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	δ. Γιεραλτάρ 7)12 διά Ὁράν	ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΥ	63	3812	ε. Καζαπλάνκα 23)1
ΠΗΝΑΡΔ	72	20045	ά. Νόρτενχαμ 11)1 διά Κή Γουεστ	ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ά. Σάντος 30)1 Φορταλέζα
ΠΗΝΑΡΔΟΣ	63	10617	ε. Μάντρας 5)2	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δ. Π. Σάδι 27)12
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Γιοκοχάμα 29)1 διά Σαγκάνη	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15338	ά. Φραγκίσκον 18)1 διά Περού
ΠΙΣΤΙΣ	66	8160	ά. Κόλποπο 29)1 διά Κίναν	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	78	10600	εἰς Σάεκι ύπό συμπλήρωσιν
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	εἰς Λουάντα διά 11)1)77	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	δ. Ρειφε 21)12 διά Ρ. Ἰανέιρο
ΠΙΤΡΙΑ	73	1317	εξωθ. Ἀσσάμπ 25)9	ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ ΙΙΙ	61	8153	ε. Βρέμην 13)2
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9350	ά. Ἀμερέσαν 16)2 διά Λαττάκια	ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	δ. Ν. Ὁρλεάνη 9)2 διά Ν. Υόρκη
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	71	3551	ά. Λάγος 4)2 διά Ντακάρ	ΣΑΝΤΑΓΚΡΟ	57	9144	εἰς Ρίβερ Παράνα 16)2
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3551	ά. Χουέλδα 2)1 διά Γουόρρι	ΣΑΝΤΟ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	78	9773	δ. Τάμπα 9)2 διά Ταλάρα
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. Βαλπαράζο 4)2 Μπουεναθεντούρα	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13600	ε. Καλκούτα 31)1
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ·	72	3446	ά. Κορύννα 2)2 διά Ταμπίκο	ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ε. Χιούστον 1)2
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Ρουέν 1)2 διά Ὁράν	ΣΑΣΣΕΩΡ	58	11946	ά. Ν. Υόρκη 10)2 διά Μπλίφαστ
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ε. Τζέντα 25)1	ΣΑΟ ΠΑΟΥΔΟ	59	5852	ε. Ρ. Ἰανέιρο 9)1 διά Σάντος
ΠΙΑΓΙΑΣ	64	4463	ε. Ρόττερνταμ 25)1	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ δ.	63	31214	άργει εἰς Πειραιά
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Γιεραλτάρ 18)1 Κόρπ. Κριστί	ΣΑΠΙΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	72	16402	δ. Σουέζ 14)2
ΠΛΑΙΣΙΑΣ	63	10736	ε. Ἀμερέσαν 9)2	ΣΑΠΦΩ	63	17876	ε. Γκουαγιακή 9)2
ΠΛΑΤΩΝΙΟΣ	65	10679	ε. Πειραιά 1)2	ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	ε. Γδόνια 9)2
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	ά. Πειραιά 12)2 διά Πορτογαλίαν	ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑΥ·	61	6334	ε. Γιεραλτάρ 15)2
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ε. Ταραχόνα 6)2	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Π. Σάδι 15)2
ΠΟΛΑ	56	7989	εξωθ. Βομβάνη 4)2	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εἰς Λουμπίτο διά 20)9)77 μετων. «ΤΕΡΕΖΑ ΣΚΟΤΤΟ»
ΠΟΛΥ	55	6595	εἰς Λεμεσόδαν 22)8)77	ΣΑΣ ΣΑΣ	65	1129	άργει εἰς Πειραιά 16)2)77
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	ά. Λάγος 4)2 διά Σαλβαντόρ	ΣΑΣΣΑ	73	9072	ά. Μαυρίκιον 22)1 διά Ταϊγκτάο
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	ά. Ραέννενα 31)1 διά Κατάνια	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ά. Σουέζ 15)2 διά Ἰράν
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	ε. Ρουέν 4)2	ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	70	10970	ά. Μπαγκός 30)1 διά Ιράκ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	ά. Ριγιέκα 10)2	ΣΕΛΑΣ	63	10947	ύπό παραλαθήν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	58	8314	δ. Μπρούνιμποτελ 9)2 Ἀλεξάνδρειαν	ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	ά. Μπαγκός 30)1 διά Ιράκ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Ρ.	57	8565	ά. Μαρικίον 3)2 διά Σιγκαπούρων	ΣΕΜΙ	66	11906	ύπό παραλαθήν
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	προσήρ. εἰς Π. τελ. Σ. Μαρία 11)2	ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ά. Είλατ 12)2 διά Σιγκαπούρων
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εἰς Πειραιά διά 15)4)75	ΣΕΟΥΤΑ	55	3526	ε. Τοάρλεστον 13)2
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	13036	ε. Τζάκονθιλ 6)2	ΣΕΡΙΦΟΣ	63	4017	δ. Γιεραλτάρ 11)2 διά Νουακότ
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ά. Ἀμερέσαν 17)2 διά Ἰμιμιχαν	ΣΕΣΤΟΣ ΜΠΑΙΗ	61	16561	ε. Χάιφα 13)2 διά Κωνστάντζαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ά. Ν. Ὁρλεάνη 11)2 διά Ἀρούμπα	ΣΗ ΓΚΑΡΤΙΑΝ	69	12061	ε. Πουνταρένας 9)1
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Ρίο Γκράντε 23)1	ΣΗ ΓΚΑΟΡΥ	59	8766	ά. Αμερέσαν 22)5
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Μπαντάρ Αμπά 1)11	ΣΗ ΓΚΑΟΡΥ	60	7746	ε. Τζέντα 12)2
ΠΟΠΗ ΠΙI	51	7154	άργει εἰς Χαλκίδα διά 9)11	ΣΗ ΕΞΠΑΡΕΡ	59	9165	ε. Πειραιά 16)1
ΠΟΡΟΣ	57	8776	ε. Χαϊδί 9)2	ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9422	ε. Κάνταλα 1)2
ΠΟΡΟΣ ΑΙΓΑΙΑΝ	62	5220	ά. Φρετερίσια 18)1 διά Ρόττερνταμ	ΣΗ ΚΛΑΟΥΝΤ	58	8766	ά. Ρόττερνταμ 9)2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	3701	ε. Μπιλμπάρο 12)2	ΣΗ ΛΑΙ·ΟΝ	77	8746	ε. Ταμπίκο 8)2
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ε. Πειραιά διά 18)10) (ἐπισκ.)	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ε. Αμεδούργον 12)2
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ δ.	64	34707	ά. Ν. Ὁρλεάνη 11)2	ΣΗ ΡΕΙ·ΝΤΖΕΡ	57	7746	ά. Πειραιά 15)2 διά Ὁζάκα
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	άργει εἰς Πειραιά διά 21)2	ΣΗ ΡΟΥΑΣ	70	10075	δ. Κων(πολιν 12)2 διά Μπουργκάς
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Μπρεχεράφεν 18)1 Ν. Ήρλεάνη	ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ά. Ρόττερνταμ 15)2 διά Χάδρην
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Μαρικίον 30)1 διά Κά. Τάουν	ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	ε. Πειραιά 19)1
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3312	εἰς Πειραιά 25)10	ΣΗ ΤΑΙ·ΝΤ	73	13631	ε. Δουνκέρκην 9)2
ΠΡΟΩΔΟΣ	58	4225	ε. Τσιότα 25)1	ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	58	9810	ά. Ωλαντ 2)2
ΠΡΟΩΔΟΣ Κ.	59	9329	ε. Πειραιά 26)1	ΣΗ ΣΦΑΛΚΟΝ	57	8766	ά. Λάγος 31)1
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ά. Κων(πολιν 4)1 διά Κωνστάντζαν	ΣΗ ΣΠΗΝΗ ΜΕΝΤ	70	2982	ά. Κουρόνε 16)2
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Ρόττερνταμ 17)2 διά Κή Γουεστ	ΣΗΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Λάμπτον Ρ. 12)2
ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ	68	9858	ά. Κ. Τάουνος 8)2 διά Ιαπωνίαν	ΣΗΣΗΠΡΑΙΤ	59	6791	ά. Λάγος 4)2
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	ά. Ρειφε 31)1 διά Σαλβαντόρ	ΣΗΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπό παραλαθήν
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	10351	ε. Μιζουσίδα 10)1 (ἐπισκ.)	ΣΗΣΗΤΕΙΑ ΣΑΝ	56	9946	ά. Κακινάτα 3)2 διά Αλεξεπούλη
ΠΡΥΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	1558	ε. Λίθρον 9)2 διά Αννάμπα	ΣΗΣΗΧΟΡΣ	60	8420	ά. Μουρδέσια 6)2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ά. Λάγος 2)2 διά Χαλκίδα	ΣΗΣΗΤΑΝΤΟ Α. Σ.	53	6518	ά. Σέτε 6)12 διά Γιεραλτάρ
ΠΩΛΙΝΑ	60	6894	ά. Πειραιά 3)2 διά Αμερέσαν	ΣΗΣΗΤΕΙΑ ΚΟΟΥΣΤ	55	12485	ε. Μόπτη 7)2
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	ά. Π. δρ. Σπαίην 25)1 διά Κούσθα	ΣΗΣΗΤΩΝΙΑ	68	10016	ά. Σάρτζαχ 3)2
ΠΡΑΙΣ ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ	63	5149	άργει εἰς Πειραιά διά 9)2	ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	εξωθ. Καράτοι 21)12
ΠΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	ε. Τζέντα 22)1	ΣΙΑΒΕΡ ΑΙ·ΛΑΝΤ	58	8574	άργει εἰς Πειραιά διά 4)3)76
ΠΡΑΦΑΝΑ Μ.	54	7336	ε. Μπάρ 6)2	ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	έ. Π. δρ. Σπαίην 3)2
ΠΡΕΑ	71	9025	ε. Ρίο Γκράντε 23)1	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΟΥΡ	56	6660	ά. Ντρόμπαν 20)1 διά Ιράν
ΠΡΕΑ	56	4275	ε. Σάρτζαχ 31)12	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΙ·ΝΤ	57	8476	ε. Μπαγιόν 7)2
ΠΡΕΑ	61	4152	ά. Πειραιά 3)2 διά Χαλκίδα	ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ά. Ντρόμπαν 20)1 διά Ιράν
ΠΡΕΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ά. Π. Σάδι 8)2 διά Χούλ	ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ά. Ντρόμπαν 13)2 διά Ιαπωνίαν
ΠΡΕΓΙΝΑ Σ.	77	5944	ε. Μπεντ 3)1	ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ε. Λάγος 31)1
ΡΗΓΚΑΛ (μ.)	51	12540	ά. Αλεξάνδρειαν 11)2	ΣΙΑΒΕΡ ΜΑ			

ΣΚΑΠΟΥΓΙΑ	76	19150	δ. Παναμά 13)1 διά Κίναν	ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	71	9078	Ε. Γκιζόν 26)12
ΣΚΑΠΟΥΓΙΑΝΤ	70	9077	ά. Μομπάνια 12)2 διά 'Ιράν	ΤΑΡΑ	61	3943	Πειραιάς 11)2
ΣΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	ά. Κων(πολιν 17)1 διά Μ. Θάλασσαν	ΤΑΡΟ	64	4625	Έ. Αιγαίνουργον 15)2
ΣΚΑΠΑΙΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	Ε. 'Αρούμπα 22)1	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ά. 'Ηστ Λόντον 2)2 διά 'Ισπανίαν
ΣΚΑΠΑΜΠΡΖ	71	9085	Ε. Τζέντα 14)1	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	ά. Νταμπριέ 14)2 διά 'Ιντνούν
ΣΚΑΠΑΝΟΡΤ (δ.)	66	23409	ά. Φός 13)2 διά Κωνσταντζάν	ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	δ. Παναμά 12)2
ΣΚΑΠΑΝΤΕΙΑ	76	19451	ά. Ρίτσαρδος Μπ. 2)2 διά Δανιάν	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	δ. Σιγκαπούρων 3)2 διά Ντρόμπιαν
ΣΚΑΠΑΡΕΙΝΤ (δ.)	60	21230	ά. Α. 'Αντζελες 11)2 διά Π. λά Κρούζ	ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ά. Γκάλεβετον 31)1
ΣΚΑΠΧΙΛ	61	11587	Ε. Πειραιάς 18)1	ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	ά. Αίθερπολης 7)2 διά 'Αμερίσαν
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Πάλμας 10)2 διά Μπ. "Άυρες	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	Έ. Γκάλεβετον 2)2
ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	ά. Χόγκ Κόγκ 16)1 διά Λάγος	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ε. Ν. 'Υόρκη 3)2
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)	66	57017	άργει εις 'Ιτέαν	ΤΑΤΡΙΝΑ	61	6316	ε. Μη. 'Αυρες 29)1
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Γιβραλτάρ 23)1 διά Πειραιά	ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Κολούμπιας Ρ. 10)2 διά Κορέαν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Σέπτε 3)2 διά Βρυτών	ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ά. Ν. 'Υόρκην 12)2 διά Χιούστον
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΚΑΥ	61	2774	ά. Λιθόρνο 22)1 διά 'Αλγερίουν	ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	ά. Αύγουστον 24)1 διά 'Αμπιτζάν
ΣΚΟΠΗ	56	10043	Ε. Τζέντα 2)1	ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3885	ά. Σεπτεμπρούγε 1)2 διά Βεγγαζήν
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ά. Ν. 'Ορελέανην 6)2 διά Βραζιλίαν	ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	ά. Θεσσα 4)1 διά Βεγγαζήν
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	δ. Κων(πολιν 14)2 διά Μ. Θάλασσαν	ΤΕΛΕΑΝΔΟΣ	67	12162	δ. Παναμά 5)2 διά Μαρακαΐπιο
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	δ. Ντακάρ 31)1 διά 'Αμερίσαν	ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8369	εις Ντουμπάι από 19)1 (διάλυσις)
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	ύπο παραλαθήν	ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	άργει εις Πειραιά από 19)77	ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. 'Αδελαΐδας 26)1
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ-				ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ά. Ρίτσαρδης Μπά. 13)2 διά Χάρην
ΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ε. Τέμα 9)2	ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	ά. Μόντρεαλ 11)1 διά Κούθα
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	ά. Πειραιά 9)2 διά 'Ιταλίαν	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΓ'	72	9081	ε. Ραβένας 2)2
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Καλκούτα 19)12	ΤΖΕΙΝΤ	74	8915	ε. Σιγκαπούρων 10)2
ΣΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ε. Ντρωπάνιαν 12)2	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ε. Χάρτλεπούλ 10)2
ΣΟΥΑΖΙ ΜΕΙΝΤΕΝ	63	11056	ε. 'Αιμούργρον 9)2	ΤΖΕΣΣΗ Ε. (δ.)	67	44681	ύπο παραλαθήν
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ε. Σ. Τζω 31)1 διά Μπ. "Άυρες	ΤΖΗΝ	63	9916	ε. Ν. 'Ορελέανη 21)1
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΚ (δ.)	61	20433	δ. Παναμά 8)2	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Τεργεστόν 14)2
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	δ. Αγύδωσαν 9)1 διά Γιθραλτάρ	ΤΖΙΝΙ	61	11125	ε. Κίρκης 9)2 διά Βρέμην
ΣΟΥΖΥ	57	7869	ε. Μπορινών 14)2	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	ύπο παραλαθήν
ΣΟΥΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9753	ε. Αλεξανδρειαν 9)2	ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	δ. Παναμά 1)2 διά Κασιούγκ
ΣΟΥΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	ε. Καράτσι 22)1	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	ε. Σαλπή 23)11
ΣΟΥΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	ε. Γένοβα 15)2	ΤΖΟΥΔΙΑ Α.	68	14569	δ. Γιβραλτάρ 11)2 διά Καζαπλάνκα
ΣΟΥΙΝΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ε. Ντακάρ 6)1	ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	δ. Παναμά 29)1 διά 'Ελαιουμποργ
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25136	δ. Χάμπτον ρόδης 10)2 διά 'Αρούμπα	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	ά. Λ. 'Αντζελες 17)1 Κολούμπια Ρ.
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ε. Ντουμπάι 14)1	ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	ε. Ταλκαρουνά 3)2
ΣΟΦΙΑ	60	8251	ε. Μπάροφα 6)2	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Ζεμπρούγε 1)2 διά ΗΠΑ
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΖΩΝ ΛΕΩ	56	8818	ε. Βενετία 16)2
ΣΟΦΙΑ Β.	57	2013	ύπο παραλαθήν	ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ	71	20045	ε. Τσιγκάτα 27)12
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 8)2	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Μαπούτο 5)2
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-				ΤΖΩΝ Π.	53	2731	δ. Κων(πολιν 27)12 Μαύρην Θάλασσα
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13560	ά. 'Αμπτερνταμ 15)2 διά Δουνκέρκην	ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΣΟΦΙΑ II	77	16432	ά. Σ. Τζων 7)2 διά Λιθερπούλ	ΔΡΗΣ (δ.)	66	39520	ά. Φός 5)2 διά Ράς Λανούφ
ΣΠΑΡΤΑ	58	8365	ά. Κων(πολιν 13)2 διά Βάρνα	ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Νεκοτάσια 31)1
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	ά. Σαθάναν 9)2 διά Τσάρλεστον	ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	εις Τοίτα Ίπο συμπλήρωσιν
ΣΠΑΡΤΟ	67	11993	ά. Ρότερντεν 8)2 διά Καράτσι	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Μαντράς 12)1
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	ά. Παρανέναν 5)2 διά 'Ινδιαν	ΤΖΩΡΤΖ Φ.	58	3778	ά. 'Αιμέρον 27)1 διά 'Αλγερίαν
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	70	8174	ε. Μπατζών 11)2	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	δ. Γιβραλτάρ 2)2 διά Χαλκίδα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ά. Γιουροπόρτ 10)2				
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	ε. Τέμα 31)1				
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ά. Αγύδωσα 2)2 διά Γιθραλτάρ				
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	ά. Σ. Νικολάς Περού 10)1 διά Καλάο				
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Κων(πολιν 7)2 διά Κωνσταντζάν				
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.							
ΣΤΑΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Π. Σατδ 29)12 διά Μπάρσαν	ΤΗΘΥΣ	53	5600	ά. 'Αλεξανδρειαν 14)1
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	ά. Αμπου Ντάπι 10)2 διά Σουάλιμπα	ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Σαθάνα 15)2 διά 'Οραν
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	ά. Λονδίνον 17)2 διά 'Αιμούργον	ΤΗΝΑΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Εζαθί Λάγος 10)2
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Γιβραλτάρ 6)2 διά Ρότερνταμ	ΤΗΑΟΣ	67	12142	ά. Χόκυ Κόγκ 2)2 (έπισκ.)
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10370	άργει εις Πειραιά	ΤΗΝΟΣ	68	8825	ά. Σαθάνα 5)2
ΣΤΑΡ ΑΘΗΝΙΑΝ	68	18470	ά. Α. 'Αντζελες 2)2 διά Μπουσάν	ΤΗΝΟΣ	56	4719	δ. Σουάν 12)1 διά Χοντέιντα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ά. Σίδεν 312 διά Ρ. 'Ιανέριο	ΤΙΜΗ	71	5042	ά. Σαθάνα 8)2 διά 'Ανκόνα
ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	ά. Λ. 'Αντζελες 27)1 Γκόλτ Ρίθερ	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ά. Ντρωπάνιαν 9)2
ΣΤΑΡ ΙΩΝΙΑΝ	69	19165	ά. 'Αιμέρον 11)2 διά Λ. "Άντζελες	ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	61	11621	ά. Ντρωπάνια 31)12 διά Φρητάουν
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ά. Μπριανταίνην 10)2	ΤΙΝΙ Π.	70	3025	δ. Σουέλ 12)1 διά Νταμάνη
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Λ. 'Αντζελες 5)2 διά Γκήλογκ	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ά. Σ. Μάρτα 30)1 διά Καρθαγένην
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Μπλάφ 11)2	ΤΟΚΙΟ ΟΑΥΜΠΙΚΣ	64	15404	έ. Κόμπι 19)1 (έπισκ.)
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ά. Σιγκαπούρην 27)1 διά Κοκούρα	ΤΟΛΜΗ	71	4979	ά. Βουλώνη 18)1 διά Λάγος
ΣΤΑΡ ΛΑΙ-Τ	61	13184	ά. Αιμέρον 14)2 διά Ν. 'Υόρκην	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ά. Λ. Πάλμας 17)1
ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	ά. Ντουμπάι 2)2	ΤΟΜΜΥ	61	3142	ά. Πειραιά 11)2 διά Κιέλον
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ε. Χουελδά 5)2	ΤΟΞΟΝ	62	6246	ά. Κων(πολιν 11)1 διά Κωνσταντζάν
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	δ. Παναμά 2)2 διά Λονδίνον	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Σιμόνης 27)1 "Αγ. Φραγκίσκον
ΣΤΑΡ ΟΛΥΜΠΙΑΝ	68	18470	εις Κόπτη 13)12 (έπισκ.)	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Λ. 'Αντζελες 25)1 Γκουαγιάμας
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	έ. Φροντάλη 14)2	ΤΟΡΕΝΙΑ	57	8043	ά. Σ. Ρουνέ 5)2 Μπαλλούλαμφορν
ΣΤΑΡ ΠΡΑΙΝΤ	62	15649	ά. Σαθάνα 3)2 διά Λονδίνον	ΤΟΡΝΑΝΤΟ Π. (μ.)	69	41678	ά. Μαντράς 26)1
ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ	70	19210	εις Όζακα 24)11	ΤΟΡΟ	69	8256	ά. Φιλαδέλφεια 24)1 διά Γλασκώθην
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	ά. Τέμπτη Μπαχ 7)2	ΤΟΥΑΡΙΚΕ	74	13639	ά. Ν. Όρλεανη 5)2 διά Σαντάντερ
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ (δ.)	65	37865	ε. Ν. 'Ορλέανην 12)2	ΤΟΥΡΚΙΑ	62	22272	ε. Βρέμην 13)2
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙΙ	56	3369	ε. Καζαπιάνηκαν 27)1	ΤΟΥΡΚΙΑ Ρ.	56	4301	ε. Σ. Βρέμην 13)2
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	ά. Ν. Τουτικορίν 6)2 Σιγκαπούρην	ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7902	διά Κων(πολιν 3)2
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ά. Πειραιά 19)1 διά 'Αλγερίουν				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Ντρωπάνιαν 8)1 διά 'Ισπανίαν				
ΣΤΕΛΛΑΣ	60	13019	ά. Γένοβα 12)2				
ΣΤΟΛΤ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	57	11901	ά. Κίγκοταν 24)1 διά Βενεζουέλαν				
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	11849	ά. Π. 'Εσκιθέλ 3)2 διά Χιούστον				
ΣΤΟΛΤ ΡΑΙ-ΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Αγύδωσαν 17)1				
ΣΤΟΛΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ά. Γιβραλτάρ 14)2 διά Αγύδωσαν				
ΣΤΟΡΚ	59	4537	ά. Μπ. 'Αρρες 1)2 διά Βενετίας				
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ά. Βενετίας 13)2				
ΣΤΡΥΜΩΝ	62	16229	ά. Σφάδ 28)1				
ΣΤΥΔΙΟΣ (δ.)	61	16417	ά. Ν. 'Ορλέανην 5)2				
ΣΥΝΑΧΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	ά. Μαπούντα 22)1 διά 'Αμερίσαν				
ΣΥΝΔΗΛΘΕΙΑ	52	5610	ά. Αλεξάνδρειαν 14)2				
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	ά. Βενετίας 15)2 διά Ταρτούν				
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5748	ά. 'Αλεξάνδρειαν 12)2				
ΣΥΝΑΥΤΙΑΙΑ	56	6617	ά. 'Αλεξάνδρειαν 12)2				
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ά. Κολοπού 12)2				
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. Τεργεστην 10)2				
ΣΥΝΕΤΟΣ	57	17792	ά. Γιβραλτάρ 13)2 διά ΗΠΑ				
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	ά. Τοιτζα 5)2				
ΣΥΡΑ	77	16380	ά. Σουέζ 14)2 διά Σομαλίαν				
ΣΥΡΟΣ	64	5237	ά. Λονδίτα 15)1 διά Λουάντα				
ΣΥΡΟΣ	59	5202	ά. Παναμά 9)2 διά Πουντέρενας				
ΣΥΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	78	5720	εις Π. 'Αλεγκρε ύπο συμπλήρωσιν				
ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	ά. Σόνιαν 5)2				
ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ά. Λαύριον 9)1 διά Βόλον				
ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	78	6500	ά. Σπέτζια 17)1				
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ά. Πόλον 18)12 διά 'Αλγερίουν				
ΤΑΚΙΣ Η.	57	6508	ά. Μπ. 'Αρρες 27)1 (έπισκ.)				
ΤΑΚΙ	69	3995	ά. 'Αμερίσαν 7)2 διά Πειραιά				
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Ντονιτζα 18)1 διά Βραζιλίαν				
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ά. Σάντος 31)1 διά Μπ. 'Άρρες				
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. Αιμέρον 9)2 διά Μπ. 'Άρρες				
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	ά. 'Αλεξάνδρειαν 20)1				
ΤΑΝΙΑ	57	3605	ά. Γιβραλτάρ				

ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Σουέζ από 27)6	ΦΡΟΣΟ	70	18328	Ε. 'Ιντσάν 23)1
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10058	ξ. Σουέζ 3)12	ΦΡΟΣΟ Κ.	70	9069	ά. Δάντοιχ 16)2 δι' 'Αμβέρσαν
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Κ. Τάουν 21)1 διά Κίνα	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ξ. Φιλαδέλφειαν 9)2
ΥΜΝΟΣ	78	6400	ξ. Σιδηνός 12)2	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ά. Φραγκάντλ 30)12 δι' Αγυπτον
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ.	78	45330	ά. Γιουροπόρτ 8)2 διά Γιθαρατάρ	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Κονι)πόλιν 11)1
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 25)1 δι' ΗΠΑ	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	ά. Βανκούβερ 25)1 διά Κίναν
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Ρόττερνταμ 16)2 δι' 'Αμβούργον	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ά. Κίρκενες 12)2 διά Μουρμάνσκ
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ά. Κόμπη 7)2 διά Ναγκόγια	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ξ. Γκότενμπουργκ 6)2
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Σάντος 28)1 διά Μπ. 'Άρες	ΧΑΛΗ (δ.)	66	41108	ά. Φιλαδέλφειαν 23)1 δι' 'Αρούμπα
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	όπο παραλαβήν	ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	όπο παραλαβήν
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ξ. Πειραιά 6)2	ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	60	9773	ά. Βαλπαραΐο 13)12 δι' "Ιλο
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	ξ. Καζαπλάνκα 21)1	ΧΑΡΑ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ξ. Μπαθισγάκορ 9)2
ΦΑΙΗ III	57	6334	ξ. Κων)πόλιν 9)2 διά Πειραιά	ΧΑΡΙΣ	65	5038	ά. Τάραντα 4)1 διά Πειραιᾶ
ΦΑΛΚΕΝΦΕΛΣ	67	9442	όπο παραλαβήν	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ξ. Άλα Γκούλετ 14)2
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ά. Κουνσάν 5)2 δι' 'Ιντσόν	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ά. Κ. Τάουν 9)2 διά Λισσαθώνα
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	ά. Μπιλμπάτο 14)2 διά Ρόττερνταμ	ΧΙΑΝ ΑΓΙΑΝΤ	69	10016	έωθι. Ν. Μαγκαλόρε 28)1
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ξ. Κόρπους Κρήτη 4)2	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒΗ	68	10016	ά. Χαμπτον Ρ. 1)2 διά Μεξικόν
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	9789	ά. Μπ. 'Άρες 6)12 δι' 'Αθάνα	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Μαρίκιον 1)2 διά Μασσαλίαν
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί όπο 30)377	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ξ. Λάγος 25)1
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ά. Χιούστον 1)2	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ξ. Κιαραζού 5)2
ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ	65	8999	δ. Παναμά 7)2	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 14)2
ΦΑΡΟΣ	56	2673	εις Πειραιά	ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	68	10121	ά. Βανκούβερ 12)1 διά Σιγκαπούρην
ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΙΝ II	53	4347	ά. Κουβέτι 7)2 διά Βηρυτόν	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	δ. Τσάρλεστον 29)1 διά Κοπεγχάγην
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Βαλτιμόρην 9)2 διά Ν. Ορλέανη	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ξ. Ρόττερνταμ 3)2
ΦΕΙΔΙΤΥ	50	5317	εις Πειραιά όπο 10)6	ΧΙΑΝ ΧΙΛ	69	10016	ά. Γιοκοχάμα 2)2 δι' "Αντεν
ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙΚΙΣ	69	12748	ξ. Παντζάγκι 1)2	ΧΙΟΣ	58	9483	έωθι. Καράτοι 20)1
ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ξ. Προπολιγκο 30)1	ΧΙΟΣ	60	9124	ά. Τζένταν 15)1 διά Χοντείντα
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ξ. Έβωθι. Λάγος 6)12	ΧΙΟΝ	75	16421	δ. Τσάρλετον 3)1 Μπ. 'Αμπάς
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	εις Βαλενθία 26)1	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Π. Σάιδ 8)2
ΦΙΛΙΑ	58	10566	εις Κιλεν 13)2	ΧΟΛΑΝΤ	61	4877	δ. Γιεραλτάρ 5)2 δι' Εδρώπην
ΦΙΛΙΑ	60	5523	ά. Λομπίτο 21)12 διά Μοκαμέντες	ΧΟΛΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	ξ. Αμβέρσαν 11)2
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ξ. Τζένταν 5)2	ΧΟΛΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	ξ. Ρόττερνταμ 8)2
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	δ. Μπρούνσμπούτελ 30)1 διά Λάγος	ΧΟΛΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	δ. Παναμά 5)2
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	ά. 'Ανοντ 30)1	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ξ. Παραντί 10)1
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ξ. Τζέντα 13)2	ΧΟΧΕΜΦΕΔΑΣ	67	9073	ξ. Μαντράς 13)2
ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2198	ά. Λαττάκια 30)8	ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ ΖΟ	70	4145	όπο παραλαβήν
ΦΛΗΤ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	12978	ξ. Τάουν 28)11	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			δ. Π. Σάιδ 9)2 διά Μεσόγειον
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Ν. Ορλέανη 2)2 διά Νταμάρι	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11556	ξ. Πειραιά 10)2
ΦΛΟΡΥ	58	2874	ά. Μοντεβίδεο δι)12 διά Νιγριπού	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ξ. Π. Καμπέλο 20)1
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ά. Ανδινον 12)2 διά Λάγος	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ά. Ν. 'Ορλέανη 27)1
ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	δ. Σουέζ 31)1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι.	61	10434	ξ. Ν. Μαγκαλόρε 19)1
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ξ. Λάγος 9)12	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ.	58	11765	εις 'Αμβέρσαν όπο 10)9
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ξ. Σάρτζα 14)2	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (δ.)	66	41964	ά. Γιεραλτάρ 5)2 διά Κόρπους Κρίστι
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ξ. Χούλ 16)2	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	δ. Παναμά 11)2
ΦΟΙΝΙΞ	48	3269	άργει εις Καράτοι όπο 19)11)76	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	ξ. Σαννίδαν 18)1
ΦΟΙΝΙΞ I.	76	10256	ά. Κ. Τάουν 15)2 διά Ντώρμπαν	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ	64	2717	ά. Γκρέιντζμασοθ 23)12 'Αλγερίαν
ΦΟΛΕΤΑΝΔΡΟΣ	60	13763	ά. Λ. 'Αντζελες 10)1 διά Μπουσάν	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α.	71	16246	ξ. Βομβάνη 24)1
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	9489	ά. 'Αλεξάνδρειαν 13)2	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ά. Λιέρδρον 26)1
ΦΡΑΝΚ	70	2997	εις Βρέμην 3)6	ΧΡΥΣΟΥΑΛΑ II	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΡΑΝΚΙ	54	3470	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 8)2	ΧΩ Κ	76	10256	ξ. Ρόττερνταμ 8)2
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Σακάντε 24)1 διά Μπουσάν	ΨΑΡΑ	56	8524	δ. Σουέζ 15)1
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ά. Ράς Τανόρα 3)12	ΨΗΛΗ	65	12369	ξ. Μπεντί 31)1
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ξ. Χιούστον 4)2	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ά. Μπ. 'Άρες 3)2 διά Βρέμην
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	δ. Κων)πόλιν 10)2 Μαρύην θάλασσα	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Ναγκόγια 27)1 Μπουεναθέντούρα
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	δ. Σουέζ 11)2	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	δ. Σουέζ 11)2 δι' 'Ερυθράν θάλασσα
ΦΡΙΜΠΟΥΡΓΚ	69	4436	όπο παραλαβήν	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ξ. Γένοβα 2)2 (έποκ.)
ΦΡΙΕΟΣ Δ.	68	10544	ά. Μπ. 'Άρες 27)1 διά Κολομβία	ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	ά. Κουβέτι 9)2 διά Σουάμπα
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Παναμά 8)2 δι' Ειρηνικόν				
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	9539	άργει εις Πειραιά				

Τα υπό δενδρενούσα σημειώματα

(Πλοϊα σημειώματα δι' δαστερίου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)

(κ.) = σημ. Κύπρου, (π.) = σημ. Παναμά — Τὰ υπόλοιπα φέρουν τὴν λιθεριστήν)

ΑΓΑΠΗ	64	5916	ξ. Γουώτεφορτ 13)2	ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57802	ξ. Σετουμπάλ 8)2
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	όπο παραλαβήν	ΑΙΚΑΙΑ (κ.)*	64	1199	άργει εις Φάρσουντ όπο 20)7)78
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9813	ά. Π. Νουάρ 13)1 διά Σαλβαντόρ	ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ξ. Λ. 'Αντζελες 10)2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ.				ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	ξ. Χαμπτον Ρόδος 13)2
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Γιεραλτάρ 28)12 δι' 'Αλγερίαν	ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ	68	25433	δ. Πονιμάδ 19)1 διά Κίναν
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ξ. Βομβάνη 3)2	ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	25168	ξ. Βενετία 15)2
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΑΝΗ (δ.)	56	20153	ξ. Σιγκαπούρην 10)2	ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ·	68	25433	ά. Αμβέρσαν 24)1 διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΙΝΗ π.*	54	8120	ξ. Ε.'Αλεξάνδρειαν 6)2	ΑΙΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ξ. Κολούμπια Ρίθερ 5)2
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	άργει εις Λεμεσσόν 7)10	ΑΙΚΟΥΑΦΙΗ	68	25155	ξ. Βανκούβερ 30)1
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ	56	20140	ά. Σιγκαπούρην 14)2 δι' Ινδονησίαν	ΑΙΚΡΟΝ*	72	62701	ξ. Ν. 'Ορλέανη 31)1
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. x.	55	2056	ά. Βόλον 15)1 διά Θεσγύνη	ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΓ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ.	67	1979	ά. Κλικούντο 16)1 διά Κούδα	ΑΙΛΑΜΕΙ'Ν (π.)	62	10403	ά. Λ. Πόλμας 5)2 διά Λάγος
ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (κ.)	73	18328	ά. Λ. 'Αντζελες 7)2 διά Τάγας	ΑΙΛΑΜΟΣ (Σιγκ.)	53	6821	όπο παραλαβήν
ΑΕΔΛΑΩ	57	20745	άργει εις Πειραιά όπο 14)6)77	ΑΙΛΕΑ	73	8824	δ. Π. Σάιδ 8)2 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΕΔΛΑΩ	54	1202	δ. Παναμά 3)2	ΑΙΛΕΚ (κ.)	53	4702	ά. Πειραιάδ 26)1
ΑΕΔΛΑΩΣ ΣΙΑΚΑ'	54	2998	ξ. 'Αμβέρσαν 6)2	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΕΔΛΑΩΣ ΣΚΑΪ'	69	8724	ά. Σιγκαπούρην 7)2 διά Π. Κελάγκ	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.*	51	2593	ξ. Πειραιάδ 28)12
ΑΕΔΛΑΩΣ ΣΚΑΪ'	59	8724	ά. Σιγκαπούρην 7)2 διά Π. Κελάγκ	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ-	77	126621	ά. Τέμπιλ Μπ. 1)2 διά Περσικόν
ΑΕΔΛΑΩΣ ΣΕΛΟΝΤΥ κ.*	69	6200	ά. Τεράνη 8)2	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΛΙΣ*	58	4877	ξ. Ε'κατ 2)2
ΑΕΔΛΑΩΣ ΣΥΜΦΟΝΥ κ.*	66	8943	ξ. Τάραντα 4)2	ΑΙΛΙΜΟΣ (π.)*	44	2740	άργει εις Αντίκυρα
ΑΕΔΛΑΩΣ ΦΙΝ-				ΑΙΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	άργει εις Πειραιά όπο 13)4)76
ΤΕΛΙΤΥ (κ.)*	61	21099	ά. Ρεσίφε 29)12 διά Μπέλευ	ΑΙΚΛΑΝ*	66	27985	έωθι. Παρανάγουα 27)12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Φιλαδέλφειαν 26)12 Σ. Νίκολας	ΑΙΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Μ. 'Αχμαντί 8)2 διά Ρ. Τανούρα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	ά. Σετούπαλ 4)2	ΑΙΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Λιθ.)	64	1706	ά. Πειραιάδ 31)2 διά Κίγκες Λόν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ Σ. δ.	68	92682	ά. Σένγουν Τέρη. 6)2 διά Κουβέτη	ΑΙΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ-ΟΡ λ.	66	2309	δ. Γιεραλτάρ 11)2 διά Φελιξόδους
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ Σ. δ.	68	92682	ά. Σένγουν Τέρη. 6)2 διά Κουβέτη	ΤΕΡ (Λιθ.)	65	1708	ά. Λεμεσσόν 4)2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ Σ. δ.	71	57830	ά. Σετούπαλ 4)2	ΑΙΜΑΡΙ (κ.)*	68	1224	άργει εις Πειραιά όπο 18)4)78
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ Σ. δ.	68	92682	ά. Σένγουν Τέρη. 6)2 διά Κουβέτη	ΑΙΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ά. Ρ. Τανούρα

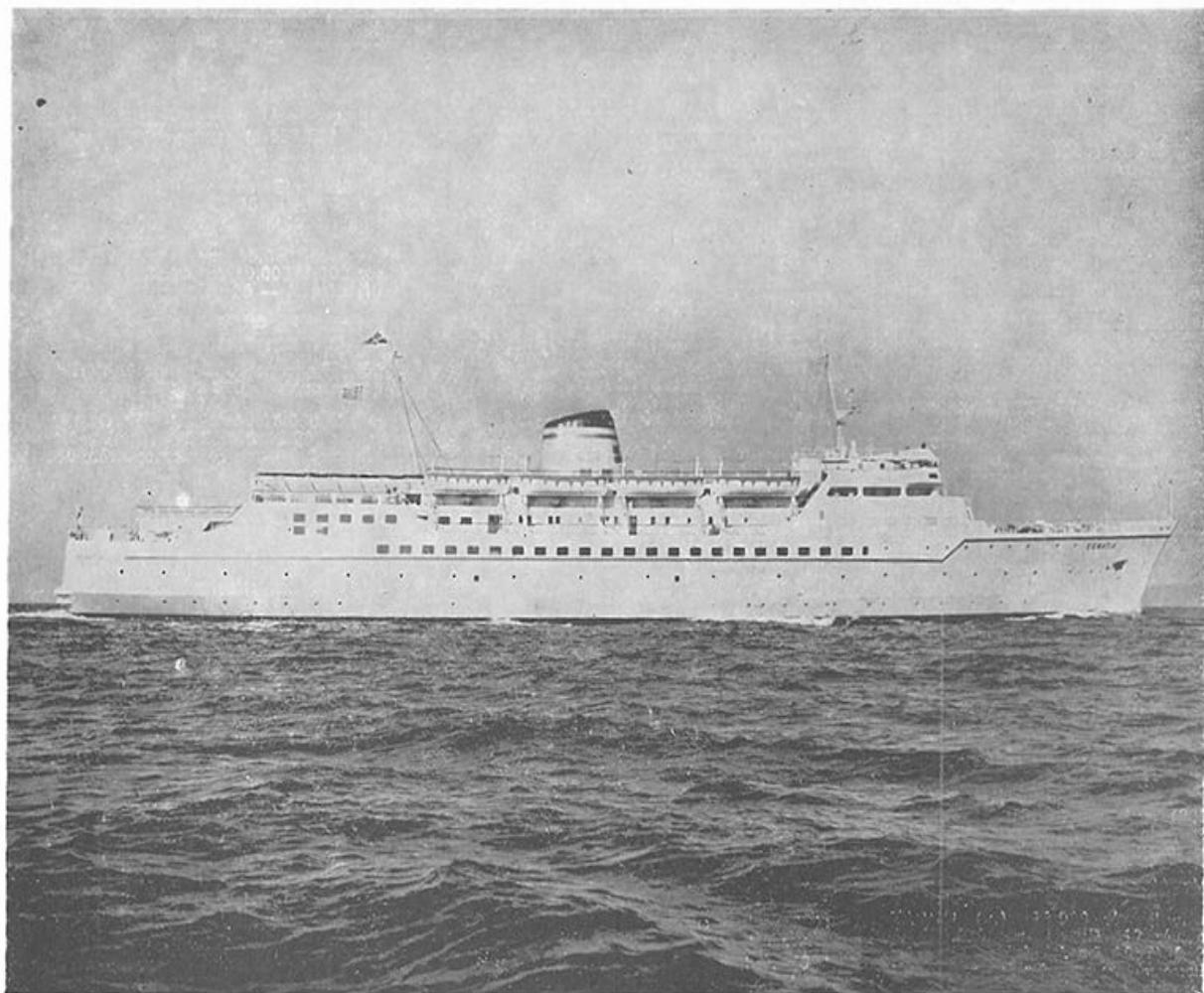
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΝΑ Ξ. (κ.)*	51	4788	είς Λάς Πλάμας 26)7	
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ κ.	58	2874	Ε. Κοπέρ 6)2	
ΑΝΣΩΝ (κ.δ.)*	59	19801	ά. Ρ. Ιανέριο 22)1 διά Μπέλευ	
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	ά. Γιαρίμα 25)11	
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ.*	56	3990	ά. Ντόρμπαν 5)2 (έπισκ.)	
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	Ε. Ρεσίφ 30)1	
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	48	6559	είς Καράται 26)11	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	53	8202	ά. 'Αλεξανδρειαν 15)12	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	73	129665	ά. Βιλέμουσάφεν 5)1 διά Περσικόν	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	65	1501	ά. Ζένταν 11)2	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III	77	38514	ά. Ν. 'Ορλέανη 9)2	
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ά. Πειραιά 20)1 δι' Ιταλίαν	
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	Ε. Φιλαδέλφειαν 8)2	
ΑΠΟΛΩΛΩΝ*	68	27989	Σ. Σιγκαπούρη 9)2 δι' Ινδονησίαν	
ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΑΟΡΥ*	57	9852	ά. Πειραιά 8)2 διά Περσικόν	
ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ π.*	56	5230	ά. Ντόρμπαν 7)2 διά Ν. 'Αμερικήν	
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	Ε. Γιοκοχάμα 8)2	
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	είς 'Αϊό 3)8 (ύπο διάλουσιν)	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	άργει είς Πειραιά διό 4)11)77	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.δ.)*	50	8280	Ε. 'Αλεξανδρειαν 10)2	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.				
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	ά. Τέμπλ Μπαΐν 13)1	
ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	ά. 'Αδελαΐδα 21)12 Μέσην 'Αιαντολή	
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	δ. Γεραράτρα 29)12 δι' Αρζού	
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	ά. 'Αλεξανδρειαν 11)2	
ΑΡΝΤΕΝΑΛ (κ.)	48	3675	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ά. Γιουροπότρα 11)2 Δυτ. 'Αφρικήν	
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ά. Μπωμόν 4)2	
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	ά. Χάδυπον Ρ. 22)1 δι' Ιαπωνίαν	
ΑΣΠΑΣΙΑ (π.δ.)*	64	1966	δ. Ίρρη Μπαΐν 16)2 δι' Αλγερίαν	
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	6915	ε. Κώνιοι πολιν 29)1	
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.δ.)*	68	48559	ά. Ν. 'Ορλέανη 30)1 δι' Αρούμπα	
ΑΣΤΗΡ II (π.)	62	5482	ά. Γκουαγκιλ 4)2 διά Καλάσ	
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	ά. Καντζ 2)2 διά Λα Σκίρα	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ (κ.)	57	2106	είς Σεβίλην 12)2	
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	Ε. 'Αργοκουνεγκούν 12)2	
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13074	δ. Π. δρ Σπαΐν 26)1 διά Ν. 'Υόρκη	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Ρ. Τανόνιαν 18)1	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ δ.	74	128398	ά. Τέμπλ Μπαΐν 26)1	
ΑΤΑ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Γκουαγκιλ 4)2 διά Καλάσ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	ά. Καντζ 2)2 διά Λα Σκίρα	
ΑΤΑΛΑΣ ΕΣΠΛΟΡΕΡ δ.*	65	32225	είς Σεβίλην 12)2	
ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	91963	δ. Παναμά 10)2	
ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398	ε. Κάργκ αδλ 3)12	
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.δ.)*	76	65917	είς Μπουριάνα 25)9	
ΒΕΕΣΚΑΥ* (κ.)*	62	8587	ά. Ράτ Τανόρα 8)1	
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	ε. 'Αλεξανδρειαν 30)1	
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙΑΜ. κ.*	64	1396	ε. Κοκούρα 2)2	
ΒΕΝΤΟΥΣ (κ.)*	76	4210	είς Πειραιά 27)9	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΟ ΣΗ (κ.)	54	2807	ε. Π. δρ Σπαΐν 11)2	
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	άργει είς Πειραιά διό 31)5	
ΒΙΕΑ (κ.)	53	8475	ε. Πειραιά 3)2	
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119795	ά. Λάγος 24)1	
ΒΟΡΡΑΣ	58	11485	ά. Μίλφορντ Χάφεν 6)2 διά Περσικόν	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	άργει είς Χαλκίδα διό 27)5)75	
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ			ε. Ντρώπαν 9)2	
ΗΓΚΑ (κ.)	58	1882	ά. Λουδίνων 30)1 δι' Ορτόνα	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	άργει είς Πειραιά διό 25)6)77	
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	άργει είς Πειραιά διό 30)4)77	
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.δ.)*	67	37699	ε. Μπαχρέν 10)2	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2731	ά. Τζένταν 9)2	
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Μουσαΐδηρ 8)2 διά Γιοκοχάμα	
ΓΙΟΛΑΝΤΑ Κ. (π.δ.)*	56	2158	ά. Άμεθραν 20)12 διά Λεμεσόσ	
ΠΕΡΤΥ (κ.δ.)*	57	4983	ε. Λάγος 6)1	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΡΗΝ-			ε. Πειραιά 7)2 (έπισκ.)	
ΤΟΜ (κ.δ.)*	53	8504	είς Ντουμπάν 10)5	
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ (κ.δ.)*	48	6714	είς Ντουμπάν διό 10)5	
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ε. 'Αλεξανδρειαν 13)2	
ΓΚΑΖ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ δ.π.	65	4183	ε. Αύγουσταν 3)2	
ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΕΝΤ*	62	8530	ε. Νεάπολιν 25)1	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Γεραράτρα 16)2	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΡΑΙ·Υ δ.	66	63573	ά. Τεργύστην 3)2	
ΓΚΟΥΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ κ.	67	2997	ά. Σάφι 5)2 δι' Αμπιτζάν	
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ·ΥΛΟΡ κ.	74	3279	ά. Μπρούνονπούτελ 3)2 διά Λάγος	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	δ. Παναμά 5)1 διά Ταϊθάν	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	εξωθι Μπαντάρ 'Αμπας 4)1	
ΓΚΡΕ·ΤΣ ΚΑΛΑΜ-			ά. Π. Χάρκουρτ 30)1	
ΠΑΡ (κ.δ.)*	56	1477	δ. Σουέζ 11)2 διά Νταμάμ	
ΓΚΡΕ·Τ ΑΛΕ-			ε. Νταμάμ 14)2	
ΞΑΝΤΕΡ (κ.)	54	2889	ά. Σουέζ 11)2 διά Νταμάμ	
ΓΚΡΕ·Τ ΜΩΡΙΣ (κ.)	59	5051	ε. Νταμάμ 14)2	
ΓΚΡΕ·Τ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	58	5065	ά. Ντρώπαν 15)2 διά Π. Ελιζαμπεώ	
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Ρότερνταν 12)2	
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12302	ά. Κων/πολιν 28)1 διά Βάριαν	
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12040	ά. Κων/πολιν 14)2 διά Μαρών Θάλασσαν	
ΓΟΥΕΣΤΝΑΒ (π.δ.)*	57	9433	ύπο παραλαβήν	
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥ·ΙΝΤ	70	11329	ά. Λάγος 2)2 διά Χιούστον	
ΓΟΥ·ΙΝΤΦΡΟΣΤ (κ.)	62	1427	ά. Λ. Πάλμας 7)2 διά Λάγος	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΔΛΕΣ II	75	19393	ε. Πειραιά 12)2	
Γ. ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	ε. 'Αγ. Φραγκίσκου 6)2	
Γ. ΚΑ·ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Α. Αμπιτζάν 29)1 Ιαπωνίαν	
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕ·ΤΟΡ	67	22817	ά. Πειραιά 12)1 διά Κάιμαρ	
Γ. ΝΑΥΤΙΟΣ·ΙΤΟΡ (κ.)	67	23347	ά. Χάμπτον Ρ. 3)2 δι' Ελλάδα	
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ·ΙΤΟΡ (κ.)	68	22782	δ. Σαράδη 11)2 διά Γαλλίαν	
Γ. ΝΕ·Ι·ΜΠΟΡ	68	23347	δ. Παναμά 2)1 διά Ντάρεν	
Γ. ΝΕ·Ι·ΤΣΑΡ	67	23347	ά. Χάμπτον Ρ. 9)1 δι' Ελλάδα	
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22798	ά. Μόζι 6)2 διά Βανκούμερ	
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ά. Βανκούμερ 8)2 δι' ΗΠΑ	
Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ			ε. Χάμπτον Ρόδης 31)12 (έπισκ.)	
Γ. ΝΟΟΥΑΖΕΤ (δ.)	69	41477	ά. Ν. 'Ορλέαν 26)1	
Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	ά. Κων/πολιν 7)2 διά Κωνστάντζαν	
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Γένοβα 4)2	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΔΛΕΣ II	72	114710	ε. Πειραιά 11)2	
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ά. Λ. Πάλμας 27)1 διά Περσικόν	
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Μπούλιν Μπ. 29)1 Φορχάντος	
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Μίλφ. Χάφεν 12)2 Φορχάντος	
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ε. Πειραιά 4)2	
Γ. ΧΟΡΑ·Ι·ΖΟΝ (δ.)	72	102326	ε. Πειραιά 14)8 (έπισκ.)	
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	ά. Πειραιά 12)2 θεσ/νίκη	
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ά. Βοστώνη 23)1	
ΔΗΝΟΣ	59	9493	δ. Πόρτ Σαΐδ 3)2 διά Μεσόγειον	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1655	ά. Πειραιά 21)1 δι' Αλγερίου	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.δ.)*	56	8789	δ. Σουέζ 19)1	
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (π.δ.)*	52	7855	δ. Αμπιτζάν 31)8)77	
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2716	είς Γλασκώθην 12)3)78 (έπισκ.)	
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ά. Όρελεάνην 23)1	
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	50999	δ. Μπούλεν Μπαίν 5)1 διά Μπαρών	
ΔΟΞΑ (π.)	56	3052	ά. Ντουμπάλι 3)1 διά Ταλάρα	
ΔΟΞΑΡΙ (κ.)	50	2275	έπο παραλαβήν	
ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	άργει είς Πειραιά διό 5)3)78	
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Μ. 'Αχμαντ 27)1 διά Π. Ντιζόν	
ΔΩΤΩ	68	35191	ά. Ρ. 'Ιανέριο 27)1 διά Βιτόρια	
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2282	άργει είς Πειραιά διό 4)9	
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ά. Ιεμπιλ Μπαίν 12)2 διά Βραζιλίαν	
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ε. Σιγκαπούρη 3)2	
ΕΙΡΗΝΙΟΣ (π.δ.)*	65	42377	ά. Φιλαδέλφειαν 12)1 διά Γιεραλτάρ	
ΕΚΤΩΡ (κ.δ.)*	72	4922	ά. Πόρτ όφ Σπαίην 1)2	
ΕΛΑ·Ι·ΑΝΤ (κ.δ.)*	58	8220	ε. Τζέντα 15)1	
ΕΛΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	ά. Νταμάμ 16)2	
ΕΛΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Κων/πολιν 15)1	
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ά. Κιουρασάο 13)1 διά Π. Μιράντα	
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6701	ά. Ράς Τανόφρα 7)2	
ΕΛΕΝ*	67	27989	ά. Λ. Αντζέλες 7)2 διά Γιοκοχάμα	
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8219	δ. Σουέζ 3)2	
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*			δ. Παναμά 6)2 δι' Ισπανίαν	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	δ. Ντουμπάλι 3)2	
ΕΛΚΑ (π.)	60	10519	ά. Γκάλθεστον 29)1	
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	ε. Σιγκαπούρη 12)2 δι' Ιαπωνίαν	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ Ε-				
ΕΝΤΡΖΥ (δ.δ.)*	67	47344	ε. Γκάλθεστον 1)2	
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ·ΙΤΖ			ε. Γκάλγουκ 14)2	
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΟΝΚΕΣΤ	77	22893	ε. Ν. 'Ορλέανην 11)2 Τζάσονθιν	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ				
ΣΠΑΕΝΤΟΡ (δ.δ.)*	75	60491	ά. Λ. "Αντζέλες 7)2	
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8255	δ. Κων/πολιν 5)2	
ΕΛΛΗΝΟΥ (δ.δ.)*	65	1113	ά. Μασσαλίαν 23)1 διά Αφρικήν	
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10444	ά. Κων/πολιν 22)1 διά Πάρισην	
ΕΑΜΠΕΛΑ II (κ.)	60	6953	ε. Τζένταν 12)2	
ΕΛΣΤΑΡ (κ.)	57	8216	ε. Σιγκαπούρη 23)1	
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	56	9212	ε. Τόκιο 4)2	
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	ε. Θεούνικην 10)2 διά Π. Αύρες	
ΕΡΓΙΝΑ I (π.π.)	61	10032	δ. Σουέζ 5)2	
ΕΡΟ·ΙΚ			άργει είς Πειραιά διό 9)7)75	
ΕΣΠΕΡΟΣ V (π.π.)*	49	4448	ά. Μ. Καπούνς 25)11 διά Καράτοι	
ΕΤΕΟΚΛΗΣ II (κ.)	44	7141	άργει είς Πειραιά διό 1)2	
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ε. Μπαλίκαπαν 30)1	
ΕΥΓ. ΣΙΑΡΧΟΥΝ (δ.)	70	96775	ά. Τέμπλ Μπαΐν 6)2 Πιουρόπορτ	
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	ά. Τζέντα 6)	

ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	ά. Τσινιταβέκιος 5)2 διά Νουδέλε	ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ (κ.)	59	9312	ε. "Ααργους 31)1
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ά. Γιθεράλταρ 24)1 διά' Αρχοῦ	ΝΙΧΟΝ ΛΑΦΑ (κ.)	65	13458	ά. Άχμαντ 26)1 διά Μ. Καμπούς
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ε. Πειραιάδ 8)2	ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙΣ (κ.)	60	4100	ά. Τάμπα 22)1 διά Γκάλφπορτ
ΚΟΣΜΙΚ	53	1598	άργει είς Πειραιάς από 14)3)76	ΝΟΡΔΑ, ΝΑΙΑΝΤ	67	22817	ε. Χάμπτον ρόδς 11)2
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ Κ.	55	2996	ά. Λ. Πάλμας 30)1	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ*	67	25837	ε. Βαλτιώρην 8)2
ΚΡΕΩΝ (κ.)	56	1802	δ. Π. Σαΐδ 29)1	ΝΟΡΘΟΓΟΥΙΝΤ	70	12063	ά. Καλαυτάρ 5)2
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	έπος παραλαβήν	ΝΟΡΝΤΧΑΦΕΝ (κ.)	65	1236	ά. Αυθέρσαν 7)2 διά' "Εσμπτζεργκ
ΚΡΟΝΟΣ Ι (κ.)*	50	6183	ξεωθί Καράτοι 24)9	ΝΟΡΦΟΑΚ (δ.)	59	20915	β. Παναμάδ 7)12 διά Φρήπορτ
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Σασδάννα 9)2 διά' "Ισινομάκι	ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2741	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 28)1
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει είς Πειραιάς από 19)10)74	ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ (κ.)	57	12339	εργεί είς Χαλκίδας από 28)5)75
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ά. Μπαράεν 26)1 διά' Αδελαΐδα	ΝΤΑΙΟΥΜΠ (κ.)	60	9791	ά. Μ. διά Φαγάλ 7)2
ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	12605	ε. "Αστνότ 11)2
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. Καράρ 26)1	ΝΤΟΦΙΝ ΑΟΥΚΙΑ κ.*	59	5251	εις Μουτσούρη 6)10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	δ. Χιούστον 13)1	ΝΤΟΦΙΝ ΟΙΒΙΑ δκ.*	60	6354	δ. Π. Σαΐδ 11)2 διά Μεσόγειον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ε. Ταμπικό 8)2	ΝΤΟΝΑ ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κ.*	58	12805	ά. Μπάνιας 30)1 διά Λαττάκια
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ά. Λ. "Αντζέλες 6)2 διά Μπαλμπόκα	ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	ά. Λάς Πάλμας 7)2 διά Λουάντα
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει είς Πειραιάς από 1)3)74	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	ε. Βασικοπόρη 14)2
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Κόροπος Κρίστοι 23)1	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	12339	ε. Σιγκαπούρη 13)2 (έπωλ.)
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ε. Λισσαδώνα 15)2	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	ε. Σουέζ 6)2
ΛΑΜΔΑ*	59	7919	ά. Βενετίας 23)1 διά' Αστνότ	ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δ. Σουέζ 15)2 διά' "Ερυθράν
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ε. Α. Τσάρδης 23)1	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)*	66	45289	ά. Καντζ 11)2 διά' Άλγεριον
ΛΑΡΑ (π.)	65	9091	δ. Παναμάς 9)2	ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	εις Π. Σαΐδ 4)8)77
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ε. Λειζέρος 12)2				
ΛΑΣΙΑ (κ.)*	48	8388	άργει είς Πειραιά				
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΣΕΑ							
ΝΙΚ (δ.)	61	12820	ά. Λ. Πάλμας 11)2 διά Χούλ				
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	ά. Πειραιάς 25)1 διά Τρίπολιν				
ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8640	ε. Βομβάνη 13)2				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	δ. Γιθεράλταρ 15)2 διά Κάμσαρ				
ΛΙΑΝΑ (π.)*	50	2734	εις Αμπιτζάν 2)178				
ΛΙΑΝΑ Υ. (π.)*	52	5762	ά. Λειζέροντειαν 7)2				
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ- ΚΟΥΣΗΣ (μ.)	68	39617	ε. Γιθεράλταρ 15)2				
ΛΟΥΣΥΣ (π.)	54	2557	ά. "Ηότ Λόντον 7)2 διά Ρεύνιον				
ΛΥΡΙΚ*	64	29396	άργει είς Πειραιάς 8)9)75				
ΛΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	72259	ά. Φώς 2)1 διά Βιτόρια				
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16848	είς Μπελίζ Σίτο 15)6				
ΜΑΓΓΙΑ (κ.)	49	7341	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΔΟΥΡΙ (κ.)*	66	2186	ά. Πειραιάς 26)1 διά Χαλκίδα				
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ά. Τεύπη Μπαίη 1)2				
ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Φουέν 14)1 διά Ν. "Ορλέανη				
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	ε. Πειραιάς 8)2				
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.)*	52	2352	εις Αμπιτζάν 13)4				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά. Τζεπέλ Μτ. 7)2 διά' Ανακόρτες				
ΜΑΡΙΑΛΕΛΕΝΑ Τ. (κ.)*	58	9507	ε. Νιουπάτι 12)1				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ε. Χάρια 13)2				
ΜΑΡΙΖΑ Ζ.	48	1974	εις Λ. Γκουλέτ 28)2)78 (έπισκ.)				
ΜΑΡΙΑΛΑΚΙ (κ.)	53	5471	ε. "Αμπού Ντάμπι 15)2				
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1228	ε. Τζέντα 8)2				
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)	57	8903	εις Πειραιάς 21)4)77				
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.)	54	11744	ε. Αλεξανδρειαν 13)2				
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ά. Γένοβα 6)2				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σαΐδ 13)2				
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	άργει είς Πειραιάς από 15)7)74				
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7797	άργει είς Πειραιάς από 31)8)74				
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12281	ά. Πούλο Σαμπούδ 29)1 διά Ντουμάτ				
ΜΑΡΙΩ	65	172*8	ά. Βενετίας 14)2 διά Ραβέννα				
ΜΑΡΤΙΓΚΝΥ (π.)*	51	2181	ε. Τζεπουτί 26)1				
ΜΑΤΣΕΣΤΙΤΝ (δ.)	65	34185	ά. Μπέλλιγκχαμ 30)1 διά Παναμάτ				
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Ι (κ.)	55	2261	ά. Σάδι 12)1 διά' Αίγυπτον				
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ά. Ν. Υόρκην 31)12 διά' Αρούμπα				
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ά. Π. Σαΐδ 13)1				
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει είς Πειραιάς από 1)7)75				
ΜΕΛΑΝΤΙΝ (π.)	57	1742	ά. Ραβέννας 6)1 διά Ταρτούς				
ΜΕΛΙΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Φώλερ 9)2				
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	εις Κουδετή 24)6				
ΜΕΝΤΣΚΑΥ* (κ.)	52	2775	άργει είς Χαλκίδας από 21)9)77				
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	ά. Ναύπλιον 30)1 διά Θεσσαλική				
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (π.)	61	9194	ά. Π. δφ. Σπαίην 25)1 διά' Αγκόλαν				
ΜΕΣΣΗΝΗ, ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	ά. Γιθεράλταρ 13)2 διά Μιλάζο				
ΜΕΣ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ε. Φιλέλιφειαν 8)2				
ΜΕΣ ΦΟΔΑ (δ.)*	76	75125	ά. Σακάνη 7)2 διά Σιγκαπούρην				
ΜΕΣ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	ά. Γένοβα 15)2 διά Σάρροχ				
ΜΕΣ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	ά. Ν. "Ορλέανη 21)12				
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Σουέζ 3)2 διά' Υεμένην				
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257	ε. Πειραιάς 3)1 (έπισκ.)				
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	10714	είς Χαλκίδα				
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	ά. Τέμπη Μπαίη 3)2				
ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)	61	1952	ά. Πειραιάς 31)1 διά Τουρκίαν				
ΜΙΧΑΗΑ Δ.	65	28313	ά. Νιού Λόντον 9)2				
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	ά. Τζεμπέλ Ντανά 20)1 "Ανακόρτες				
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ά. Βομβέρη 21)1 διά Σιγκαπούρην				
ΜΟΜΠΑΣΗ (π.)	67	54502	ά. Γιθεράλταρ 27)1 διά Μοχαμέντια				
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ά. Παναμάς 21)1 διά' "Ιαπωνίαν				
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	ά. Παναμάς 11)2				
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3068	έξωθι Γαλάτοι 20)12				
ΜΠΑΧΑ (κ.)*	73	3209	δ. Σουέζ 15)2 διά Τζένταν				
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)*	61	1595	προσήρ. 37.20 Β - 09.40 Δ 12)7				
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	ε. Πειραιάς 4)12				
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	εις Πειραιάς 11)4				
ΜΠΟΡΑ (κ.)	77	4210	ά. Χαλιφας 11)2 διά Βερμούδας				
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)	58	3283	άργει είς Πειραιάς 19)10				
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)	60	1134	μετων. «ΟΡΑΝ»				
ΜΥΡΩΝ*	64	17487	άργει είς Πειραιάς από 9)3)77				
ΝΑΒΙΣΕΥΛΩΡ (κ.)*	58	5109	ε. "Αλεξανδρειαν 6)12				
ΝΑΦΟΣ	61	9037	ε. Ακαζόντα 21)1				
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ε. Σιγκαπούρην 10)2 διά Πειραιών				
ΝΕΑΔΑ (κ.)	61	1458	ά. Λισσαδώνα 11)2 (έπισκ.)				
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ε. Καρόπι 10)2				
ΝΕΑΣΩΝ (κ.)	58	10139	εις Καλαμάτα				
ΝΕΠΠΟΥΝΙΑ*	65	27960	ά. Νεάπολις 8)2 διά Ηιθεράλταρ				
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει είς Πειραιάς από 31)5)75				
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει είς Πειραιάς από 14)8)75				
ΝΗΜΕΡΗΤΣ (δ.)*	52	11234	άργει είς Πειραιάς από 23)12)73				
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (π.)	58	3610	άργει είς Πειραιάς από 31)10				
ΝΙΚΗΣΑΝ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ά. Παναμάς 23)1 διά Κόμπε				
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	Κ. Καναρίων 28)1 Μαύρην θάλασσα				
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ Κ.	60	11632	ά. Σπέτζα 7)2				
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	ά. Γιουρόποτ 5)2 διά Φορκάντος				
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	56	5485	ά. Πάλμας 10)2 διά Παραλαβήν				
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	ά. Θέσταν 31)1 διά Σουόρρι				
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ά. Γιθεράλταρ 24)1 διά Λαγος				
ΝΙΚΟΣ !!! (κ.)	60	2832	ά. Τζεπουτί 16)2 διά Ντουμάτη				

ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	5058	ά. Νιώρηπαν 4)2 διά Περσικόν	
ΡΙΟ ΕΛΑ	70	16147	Ε. Μπαντάρ Σαπούρ 24)12	
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Κωνούπολιν 6)2 διά Κωνστάντζαν	
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	Ε. Μπαχρέλιν 6)2	
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ά. Τέιμπλ Μπαίη 16)1	
ΣΑΙΓ'ΝΙ (κ.)*	57	9038	ά. Λεμεσόσην 20)12 διά Πειραιά	
ΣΑΙΝΤ ΚΡΙΣ (μ.)	67	42273	έ. Φιλαδέλφειαν 4)2	
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	Ε. Πειραιᾶ 15)1	
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	53	12453	άργει εἰς Πειραιᾶ από 10)5)75	
ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΡΟΥ	64	18123	μετων. «ΗΛΙΑΣ Κ.» σημ. έλληνική	
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	64	30543	ά. Ρόθερνταν 9)2	
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	56	1380	άργει εἰς Πειραιᾶ 16)10	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ά. Μαπούτο 2)2 διά Σιγκαπούρην	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	Ε. Μπ. Σαπούρ 27)12	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	72	11506	έ. ωνθ. Καρέποι 31)1	
ΣΑΝ ΡΑΙΖ (κ.)	59	2948	ά. Ρεύνιον 11)2 διά Μαυρίκιον	
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	έ. Ράς Τανόύρα 6)2	
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	ά. Ράς Τανόύρα 14)1	
ΣΑΝΔΑΛΑΚ (κ.)*	66	3314	ά. Πειραιᾶ 5)1 διά Τουρκία	
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Α. Πάλμας 19)12 διά Νουακότ	
ΣΑΝΡΑΙΖ V (π.)*	53	3656	εἰς Λουμέ 17)	
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	ά. Κόμπε 22)12 διά Κινούρα	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	έ. Μπαμόν 6)2	
ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329	ά. Χιούδοντ 31)1	
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕ-				
ΡΟΡ (δ.)	58	18183	άργει εἰς Πειραιᾶ από 22)3)75	
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝ-				
ΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	άργει εἰς Πειραιᾶ από 3)11)74	
ΣΕΓΚΟΛΕΜ (κ.)	59	1597	δ. Π. Σάιδ 10)2	
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	49	2339	άργει εἰς Πειραιᾶ 11)7	
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)	69	92382	ά. Ράς Τανόύρα 22)1	
ΣΕΡΤΣΙΟ (κ.)	62	1087	άργει εἰς Πειραιᾶ από 24)10)77	
ΣΗ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	71	11055	ά. Βανκούβερ 8)2 διά Ιαπωνίαν	
ΣΗ ΡΟΒΕΡ	51	1522	δ. Σουέζ 25)1	
ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	55	4550	ά. Όντεντα 10)2 διά Μπαγκόκ	
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	έ. Νιώρηπαν 31)1	
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	ά. Καράτοι 13)2 διά Ιαπωνίαν	
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	εἰς Ταματάθε 13)5	
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	έ. Ν. Μονφαλκόνε 12)2	
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ά. Λάγος 10)2 διά Π. Χάρκουρτ	
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	68631	ά. Ν. Όρλεάνη 21)1	
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ά. Φλώσιγκ 7)2	
ΣΙΔΙΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	έ. Φιλαδέλφειαν 9)2	
ΣΙΝΟΕ	77	4719	ά. Νάπτην 10)2 διά Καλέν	
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	έ. Πειραιᾶ 22)1	
ΣΚΑΥ (κ.)	57	6494	ά. Μανίλα 27)1 διά Ταϊχόγκ	
ΣΚΑΥ· ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1280	έ. Π. Χάρκουρτ 7)2	
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	εἰς Αμπιτζές 8)9	
ΣΚΥΡΟΝ II (δ.)	67	45127	ά. Ράς Τανόύρα 8)1	
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	δ. Π. Σάιδ 9)2	
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ (κ.)*	63	2280	έ. Λάγος 15)1	
ΣΩΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. κ.	66	1689	έ. Πειραιᾶ 6)2	
ΣΩΝΙΚ	62	28387	άργει εἰς Πειραιᾶ από 29)9)73	
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1095	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ά. Σιγκαπούρην 30)1 διά Ν. Κορέαν	
ΣΠΙΚΑ (κ.)	47	1593	δ. Π. Σάιδ 6)2	
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει εἰς Πειραιᾶ από 1)9)75	
ΣΠΥΡΟΣ (π.)	48	2377	έ. Βόλον 18)1	
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)*	66	1404	ά. Ρόθερνταν 16)2	
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Πλαναμάδ 8)2	
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	έ. Κωνούπολιν 13)11 Μαύρην θάλασσα	
ΣΤΕΛΛΑ Λ. (κ.)	50	1518	άργει εἰς Πειραιᾶ από 25)2)77	
ΣΤΕΡΝΑΔΑ ΤΡΕΙΝ-				
ΤΕΡ (π.)*		58	8531 δ. Κωνούπολιν 29)1 διά Κωνστάντζαν	
ΣΤΟΙΚ (μικτόν)		71	70334 δ. Ρίτσαρντς Μπαίη 10)2 διά Ιαπωνία	
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)*		61	15995 δ. Όρλεάνη 31)2 διά Καράτοι	
ΣΤΟΑΤ ΦΙΑΙΑ (δ.)		60	12191 δ. Π. Κάιζερ 12)2 "Άγ. Δομίνικον	
ΣΥΜΗ (π.)		53	5339 δ. Όρλεάνη 4)1 διά Νιγηρίαν	
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)		72	70508 δ. Γιβραλτάρ 13)2 διά Τεργέστην	
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651 δ. Πόρτ Σαΐδ 5)2		
ΤΕΜΑ (κ.)*		53	2379 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΕΜΙ (κ.)*		50	3343 δ. Μπαρλέτα 1)2	
ΤΕΝΙΑ II (κ.)		53	1362 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΕΡΕΖΑ*		61	18484 δ. Παναμάδ 6)2	
ΤΖΕΝΗ		59	9585 δ. Σουέζ 13)2	
ΤΖΟΙΝΤ ΒΕΝ-				
ΤΣΙΟΥΡ (κ.)*		51	7066 εἰς Τεργέστην 15)11	
ΤΖΟΥΛΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)		55	5425 δ. Βεραδάλ 5)2 διά Μπεντί	
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)		57	3178 δ. Πόρτ Σαΐδ 8)2	
ΤΖΩΡΤΖΥ		54	7930 άργει εἰς Πειραιᾶ από 12)2)77	
ΤΙΦΟΣΙΟ (δ.)		74	68631 ά. Ράς Τανόύρα 3)2	
ΤΟΕΘΗΣ (δ.κ.)		60	12944 Ε. Σιγκαπούρην 13)2	
ΤΟΥΛΑ (κ.)		53	8190 Ε. Τζέντα 6)2	
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ		71	20670 δ. Πόρτ Σαΐδ 13)2	
ΤΡΕΨΑ (κ.)		47	5309 άργει εἰς Χαλκίδα από 18)9)77	
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)		56	3901 ά. Μασσαλία 23)12	
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)		64	28311 ά. Ν. Όρλεάνη 6)2	
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)		57	1999 Ε. Πειραιᾶ 15)2	
ΤΡΙΤΩΝ		77	15552 ά. Χάμπτον ρόδος 23)1 Μπ. "Άυρες	
ΥΖΟΝΑ (κ.)		52	3256 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟΣ				
ΚΑΤΣΟΥΟΦΡΗΣ (κ.)		57	1318 προσήρ. Εξωθι Σάφι 3)1	
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784 άργει εἰς Μπρούνεϋ από 4)11)77		
ΦΑΕΩΘΩΝ (κ.)		51	995 ά. Μασσαλία 6)2 διά Βηρυτόν	
ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*		36	1990 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΦΑΝΑΡΙ*		67	44720 ά. Φος 14)2 διά Μ. ἀλ Μπάκρ	
ΦΑΝΗ (π.)		67	4307 Ε. Ταμπίκο 2)2	
ΦΑΟΥΝΑ (κ.)		66	1443 ά. Αμβέρσαν 6)2 διά Βαρκελώνην	
ΦΑΡΧΑ (κ.)		73	3870 δ. Πόρτ Σαΐδ 11)2	
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)		60	9030 άργει εἰς Σιγκαπούρην 13)9)76	
ΦΕΛΙΣΙΑ B.		78	15950 ά. Μπακόν 3)12	
ΦΙΛΙΠΠΟΙ		65	12495 δ. Παναμάδ 11)2	
ΦΙΝΤΕΙΟ (δ.)		67	46382 έ. Τεργέστην 15)2	
ΦΩΔΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ' π.	43	6338 εἰς Ταμπίκο 12)7		
ΦΟΔΕΛΕ II (κ.)*		57	7714 εἰς Σ. Νίκολας ('Αργ.) 18)12	
ΦΟΙΝΙΣ (π.)*		72	1400 ά. Λας Πάλμας 6)2	
ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)		57	15406 έ. Αλεξανδρείαν 10)2	
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)*		43	8794 ά. Ν. Όρλεάνη 11)2 διά Μπαχάμας	
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I (κ.)		66	1444 έ. Τύνιδα 11)2	
ΦΩΤΕΙΝΗ II (κ.)*		48	1501 ά. Ασσάμη 7) διά Τζέντα	
ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928 ά. Χονολουλού 8)2 διά Σέρια		
ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620 ά. Σέρια 31)1 διά Χονολουλού		
ΧΕΛΜΟΣ (κ.)		58	1570 δ. Κωνούπολιν 30)1 διά Μ. Θάλασσαν	
ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)*		57	9049 ά. Νιώρηπαν 29)1 διά Ντακάρ	
ΧΟΟΥΠ (κ.)		56	8783 ά. Πειραιᾶ 8)1 διά Άγκόλαν	
ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*		51	4440 ή. Ρεύνιον 19)1 διά Μαυρίκιον	
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)		65	12074 έ. Τζέντα 23)1	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)		58	8232 ά. Κουβέτι 21)10	
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780 ά. Κουβέτι 22)1		
ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8950 ά. Κ. Τάουν 1)2 διά Περσικόν		
ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9850 έ. Μπάσραν 6)2		
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΑ ΦΑΛΓΚ (π.)*		44	14540 εἰς Νταμάμ (ἀποθήκη)	

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :		
*Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ *Ορφέως 18, Νέα Σμύρνη	*Επί της άλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	*Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ Κόπρου 99 — ΝΙΚΑΙΑ
Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 - Πειραιεύς		
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.000		

ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ



Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ - Δ/Π ΑΠΠΙΑ - Δ/Π ΚΑΣΤΑΛΙΑ
Δ/Π ESPRESSO OLBIA

ΕΚ ΠΑΤΡΩΝ ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
ΜΕΣΩ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΣ
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΕΙΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ & ADRIATICA

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ

ΕΛΜΕΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΤΗΛ: 417.4341
ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΤΗΛ: 323.6333

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 451

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MARCH 1979

Making Things Worse

In spite of the crisis, the shortage of crews and daily increases in running costs, not to mention extra cargo premiums and the reluctance of shippers to charter over-age ships, Greeks are still buying obsolete vessels.

We are not opposed to such purchases but we consider it would be eminently wiser to buy well-maintained ships that are not more than ten years old which could turn a profit when better days dawn for the freight market. Indeed, it would seem a better policy to buy ships of this kind than to order new buildings. Some Greek owners who ordered ships in 1975 and 1976 discovered, to their dismay, that they could have bought two ships of not more than three to four years old for the price they were paying for the newbuildings.

Wiser owners avoided placing orders after 1974 and contented themselves with snapping up suitable second-hand ships whenever the opportunity arose.

The over-age ships that are being added to our fleet will ruin any chances of improving its overall quality and the high incidence of accidents, with the largest percentage of total losses taken up by ships that are more than 15 years old, will give the underwriters a good excuse to increase premiums. Also, adding ships to our fleet that are basically uneconomical will aggravate the crew problem.

Instead of acquiring ships that are less costly to run and which require smaller crew complements we are heedlessly doing exactly the opposite.

At a time when there is no sign of improvement in the freight market and when we should be retrenching ourselves and getting rid of obsolete and uneconomical ships, even at the cost of reducing our total tonnage, we are saddling ourselves with vessels that can only compound the many problems that beset Greek shipping.

The Safety Conventions

During its last session, the European Parliament was urged to press for the speedy ratification by member states of the various safety conventions adopted by IMCO.

The occasion was a report compiled by Britain's Lord Bruce on marine accidents and the sea pollution they cause.

According to Lord Bruce, the main cause of these accidents is the fact that obsolete ships are still in service and many of them do not comply with international safety regulations. Also, they are rarely, if ever, inspected.

The solution proposed by Lord Bruce is the strict application of the international safety conventions adopted by IMCO. He said it was deplorable that it took about four-and-a-half years for some states to ratify these conventions after they had been signed.

He added that it would be a great step forward if the Community's member-states ratified and applied these conventions forthwith. They should also be applied to ships flying flags of convenience, he said, pointing out that the ecological damage caused by oil spills was immeasurable.

Other speakers supported Lord Bruce's proposals and suggested that ships which did not comply with IMCO safety regulations should be barred from EEC ports.

Another British speaker, Mrs. Ewing, stressed the fact that ships flying flags of convenience were on the increase, from 10% of world tonnage in 1956 to 28% last year. She added that ships which did not comply with IMCO regulations should be barred from carrying passengers as they were in the U.S.

the uncertainty is bound to continue and might even get worse.

Iranian Oil

The inability of Iran to solve its domestic problems has created doubts about the future of the consortium of western companies which are responsible for the greatest volume of the country's oil exports. The 14-member consortium which operates the Iranian Oil Company on the basis of a special agreement, is worried that the agreement may be revised by the country's new regime, whatever it may be.

Under normal conditions, the consortium exported up to five million barrels a day which was more than 90% of Iran's total production, and most of this oil was bought by the companies that made up the consortium.

Current production of Iranian oil is only 600,000 bbls. per day causing the consortium to seek other sources. Saudi Arabia has increased production to cover part of the shortage but nobody can say for how long the Saudis will keep it up. Finally, nobody can say what Iran will do when things settle down with respect to the resumption of its oil exports.

Oil Prices

At least five of the 13 countries which belong to OPEC have so far increased their oil prices beyond the limits set for the first quarter of 1979. It is expected that the other OPEC members will follow suit very soon.

The extended suspension of oil exports from Iran and its effects on the spot market has resulted in increases beyond those laid down at the OPEC conference last December.

The countries which have increased their prices so far are 1) Saudi Arabia, 2) Iraq, 3) Kuwait, 4) Abu Dhabi and 5) Qatar.

Observers expect Venezuela, Indonesia, Algeria, Libya and Nigeria to follow suit.

Meanwhile, the Venezuelan Minister of Mines and Energy has announced that OPEC Ministers will meet in March to discuss the effects of the Iranian cri-

Oil

The events in Iran have had a crucial effect on fuel supplies for ships. Greek shipping circles are extremely worried by a situation where sky-high prices are being quoted for diesel oil and where it is completely unavailable in many ports.

With low freight rates on the one hand and a fuel shortage on the other, some owners are at their wits' end. We understand that one shipping concern was about to fix six ships on a charter to the Continent and could not do so because of the lack of fuel. Another ship, recently delivered in Japan, cannot leave its moorings for the same reason.

Meanwhile, the Gulf Emirates have been obliged to increase their prices and until Iranian supplied go back to normal,

sis on the world energy situation.

The Crew Shortage

The shortage of manpower with which to fill vacancies on Greek-owned ships has been the main problem of Greek shipping for many years.

It is encouraging to hear that the Ministry of Mercantile Marine intends to take specific steps to alleviate this shortage after it has completed the census it is now conducting and after it has consulted the Panhellenic Seamen's Union (PNO) and the Shipowners' Association.

The announcement to this effect was made after the fuss caused by reports that bilateral agreements were being considered with some African and Asian countries on the employment of their nationals on Greek ships.

The Ministry also denied having entered into negotiations for any such agreement and has nothing to do with agreements of this nature entered into by the Shipowners' Association such as the one with Bangladesh which was submitted to the Ministry but for which there is no question of Ministerial ratification.

The Ministry's announcement went on to say that the whole question of these agreements was causing confusion and uncertainty among Greek seamen and could only serve aims that were opposed to their professional interests.

It is to be hoped that the Ministry will lose no time in taking the steps it proposes to take after the census which is expected to be completed by the end of May. Nevertheless, certain conclusions can surely be drawn before that date such as the fact that non-Greeks employed by Greek-flag ships and foreign-flag ships under contract with NAT constitute about 31% of the total. This is on the basis of census returns for all but 1,300 ships, but which include the returns of passenger ships where few foreigners are employed.

Repair Costs

"Motorship" polishes a Salvage Association table listing repair costs in different parts of the world.

With an index of 100 for average repair costs in Britain, which is the cheapest country for ship repairs in Europe with the exception of Italy (98), the cost in Holland is 123, in Belgium 136, in West Germany 148, in France 137 and in Malta 107. The index for Greece is 118.

In the United States, the East Coast average is 204 and the West Coast average is 193. The Gulf Ports average

is 226, the highest in the world.

With the exception of Japan where the index is 139, other Asiatic repair bases are much cheaper. 60 in Singapore, 68 in Hong Kong and 57 in Taiwan. Cape Town and Durban are 79 and 80 respectively.

Reducing Accidents

U.S. Coastguard chief, Admiral John Briggs Hayes has remarked that the tremendous investments represented today by shipping have brought international recognition to the urgent need for stricter standards of merchant navy training and the imposition of additional measures to ensure safety at sea.

He said the absence of naval experience that marks many managers of shipping enterprises has contributed to the increase in marine accidents since in

many cases they give instructions which are unrealistic and do not take into account conditions aboard ship. The same often applies to certain regulations by the authorities of some countries which are aimed at saving energy and protecting the environment but which in fact present hazards to navigation and interfere with the principle of free trade.

Referring to the incompetence of crews Admiral Hayes pointed out that the accidents of the tankers "Argo Merchant" and "Amoco Cadiz" could have been avoided if strict training standards were applied world-wide.

Of course, he continued, there will always be accidents at sea, but there is a difference between an accident caused by ignorance or inexperience and one which might happen to a ship manned by a well-trained crew. If all crew were properly trained, accidents would be far fewer.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus shipbroking offices:

SINGLE VOYAGE :

ELEUSIS : 14300 - 16000 metric tons bulk DAP, Jacksonville to Porto Marghera, \$270,000 lumpsum fiof, L/D 4000/1500, dem. \$3850 per day (Feb. 15 - 23). Acct : Fabrica Concini.

ELBELLA II : 9800 - 10000 metric tons steel products, Durban to San Juan and Rio Haina and Acajutla, \$30 per metric ton fiof basis 1/3, L/D 1000/1000, dem. \$2700 per day (Feb. 28 - March 3). Acct : Coutinho Caro.

SILK : 6000 metric tons concrete iron and zinc sheets, Bourgas to Alexandria and Port Said, \$23.50 per metric ton free in/liner out, dem. at loadport (1000 shex uu) \$2400 per day (Jan. 1 - Feb. 5). Acct : Rudmetal.

KOEROES : 3000 - 3150 metric tons sulphur, Rotterdam to Lagos, \$39 per metric ton fiof, L/D 7 DAPS, dem. \$2000 per day (Feb. 8). Acct : RMZ.

ALEXANDRA : 10000 metric tons Solo molasses bulk soyabean meals, Norfolk to Esbjerg and Aalborg, \$18.90 per long ton fiof basis 1/2, L/D 3000/1500, dem. \$3175 per day (Feb. 22 - 26). Acct : Contigrain.

NIKOLAS K. : 7500 metric tons bagged cement, Galatz or Braila to Libya - Port Said

range, \$13.75 per metric ton fios, L/D 1000/800, dem. 2550 per day (Feb. 15 - 25). Acct : Al Khalifa.

DONA AMALIA : 4400 metric tons bulk horse beans, Antwerp to Alexandria, \$21 per metric ton fiof, L/D 2000/1000, dem. \$2500 per day (Feb. 15). Acct : Toepper.

EUROMASTER : 14000 - 16000 metric t. steel products, Galatz to Osaka and Muroran, \$31.75 per metric ton fios, L/D 800/3000, dem. \$3700 per day (Feb. 22 - 28). Acct : Romanian charterers.

EUROSPRIT : 8422 m. tons bulk wheat, River Plate to Saleef, \$40 per metric ton centrocon loaded / free disch., L/D 2000 long tons / 750 metric, dem. \$3650 per day (Feb. 28 - March 12). Acct : Nidera.

DONA AMALIA : 5000 metric tons 50/50 molasses chrome ore in bulk, Durres to Caronte, \$12.50 per metric ton fiof, L/D 1000/2000, dem. \$2350 per day (March 1 - 13). Acct : Soc. Francaise D'Electrometalurgie.

ELENIA : 7000 metric tons 50/50 molasses barley, Ghent or Antwerp to Bourgas or Varna, \$18 per metric ton fiof, L/D 2500/2500, dem. \$2700 per day (Feb. 26 - 28). Acct : Tradox.

FROSO K. (SD14 type): Up to full cargo general / construction machinery / prefabricated houses, Antwerp and Algeciras and Barcelona to Basrah, \$450,000 lumpsum fios basis all dischport expenses charterers account, 26 total days, dem. \$4000 per day



Γράψατε διά & νά σάς σταλούν κατάλογος και τιμές έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

Telephone : 987 4670
Telex : 897 833

Telegrams : "PHENICO" LONDON

AYTOKINHTA TPANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δόλαι αι μάρκες αύτοκινήτων εις τιμάς έργοστασίου και διανομού (transit).

(Feb. 10 - 26). Acct : Intra S.A.

MELPO : 10000 metric tons 50/o moloo bagged cement, North Korea to Persian Gulf, \$26.75 per metric ton fios, L/D 1000/900, dem. \$2900 per day (Feb. 5 - 20). Acct : Mannesman,

NEMA (gearless ore carrier, 15608 dwt.): Full cargo bulk phosphates, Casablanca to Piraeus, \$9 per metric ton fiot, scale load/1200 discharge, scale dem. (Feb. 17 - 24). Acct : Prodromos Lines.

VIRGIN STAR (7064 dwt.): Full cargo bagged animal food, Ravenna to Basrah, \$201, 500 lumpsum fios, L/D 500/750, dem. \$2500 per day (Feb. 22 - March 4). Acct : Celerity Shipping.

FOURKERO (5421 dwt.): Full cargo bagged potatoes, Kandla - Bombay range to Lattakia, \$99000 lumpsum fios, 9 total days, dem. \$2100 per day (Feb. 15 - 22). Acct : Kagex.

AFOVOS : 5000 metric tons 50/o moloo furnace coke (80"), Alexandria to 1 - 2 Romania, \$15.50 per metric ton fiot basis Constantza or \$16 basis Galatz of \$16.70 basis both above ports, L/D 3000/900, dem. \$2500 per day (Feb. 25 - March 10). Acct : Romanian charterers.

MYRNA : 6300 metric tons bagged rice, Port Limon to 1 - 2 Cuba chop 1 - 2 Santo Domingo, \$19 per metric ton basis 1/1 plus \$0.75 2nd dischport same coast or \$1.25 2nd dischport different coast, L/D 750/750, dem. \$2700 per day (Feb. 10 - 16). Acct : Conti, Bermuda.

SCOPI (15500 dwt.): Up to full and complete cargo agricultural products, 1 - 2 E.C. India to 1 - 3 Bordeaux - Hamburg range \$305,000 lumpsum fios basis 2 - 2, L/D 750/1250, dem. \$3300 per day (March 10 - 14). Acct : Eurofrachtkontor GMBH.

EASTERN NAV : min. 12000 metric tons 50/o more oo, wheat in bulk, Constantza to Alexandria, \$10.70 per metric ton fiot, L/D 1500/1500, dem. \$3250 per day (Feb. 10 - 14). Acct : General Organization of Supply of Foods, Cairo.

CONSTANTZA : 3250 metric tons wheat in bags, Piraeus to Aqaba, \$25 per metric ton fios, L/D 330/125 per hatch per day, dem. \$0.60 per intaken ton per day (March 5 - 10).

EMIL : Full cargo logs (3200 - 3700 cb.m.), Duala and San Pedro to Greece, \$20 per cb.m., L/D 500/500, dem. \$1800 per day (Feb. 15 - 25). Acct : Greek charterers.

MARABOU : min./max. 12/13000 metric tons soybean meals, Paranagua to 1 - 2 - 3 Denmark, \$19.25 basis 1/1, L/D 1750/1500, dem. \$3300 per day (Feb. 12 - 16). Acct : Becher.

VESSEL : min./max. 7875 long tons manganese ore, Goa to Hamburg, \$18.25 per long ton fiot, L/D 1300/3000, dem. \$2500 per day (Jan. 27 - Feb. 7). Acct : Marc Rich.

AFRODITI P. : 5000 metric tons bulk dead burnt magnesite 50/o moloo, Yerakini to Paralip, \$30 per metric ton fiot, L/D 1000/

700, dem. \$3000 per day (Feb. 10 - 20). Acct : Shipalks.

TASSOS N. : 5000 metric tons 50/o moloo steel billets, Gijon to Constantza or Galatz or Braila, \$22.60 per metric ton fios, L/D 1500/200 per hatch per day, dem. \$2750 per day (Feb. 13 - 16). Acct : Metalimportex-port.

DIMITRIOS B. : 12500 metric tons bulk anthracite 50/o moloo, Durban to 4 - 5 ports Japan, \$24 per metric ton fiot basis 1/4, L/D 2000/1500, dem. \$3400 per day (Feb. 28 - March 5). Acct : APA.

NICOT : 5200 metric tons 50/o moloo manganese ore, Point Noire to Thessaloniki, \$18.50 per long ton fiot, L/D 3000/1000, dem. \$2100 per day (March 5 - 17).

RAPHAELLA : 10000 metric tons steel billets, Antwerp to Algiers, \$18.75 per metric ton fios, L/D 1500/500, dem. \$2900 per day (Jan. 30 - Feb. 7). Acct : CNAN.

JOHN LEO : 11000 metric tons pig iron, Annaba to Venice, \$9 per metric ton fios, L/D 1500/1250, dem. \$3000 per day (Jan. 30 - Feb. 3). Acct : Philbros.

DIDO : min./max. 5000 metric tons bagged basic slag, Alexandria to Paranagua, \$25.50 per metric ton fios, L/D 800/800, dem. \$2300 per day (Feb. 7 - 15). Acct : Thomas Mehlges.

DIDO : Paranagua and/or Santos to Avonmouth and/or Liverpool, 5500 metric tons min./max. groundnut pellets in bulk, \$26 per metric ton fiot, L/D 1000/750, dem. \$2400 per day (March 10 - 20). Acct : Continental Commodities.

SEAMAIID PROTO : 4000 metric tons 100/o moloo bagged ammonium nitrate, Gdansk to Patras, \$28.50 per metric ton fios, L/D 800/100 per gang, per day, dem. \$2200 per day (Feb. 24 - 28). Acct : C.I.E. Ciech (Polish).

MARIA (220,000 cbft. bale): Up to full cargo chemicals, Galatz to E.C. U.K., \$72000 lumpsum fios, 12 total days, dem. \$1850 per day (Feb. 1 - 10). Acct : British charterers.

NIKOS : 3600 metric tons 50/o moloo bagged cement, Antwerp to Giza, \$35 per metric ton fios, dem. \$1700 per day (Feb. 20 - 28). Acct : Saudi Arabian charterers.

TIME CHARTER :

MARY K. (singledecker, 9864 dwt., built 1972, 452/423635 cu.ft. G/B, 13 knots on 18 tons ifo 1000" plus 1 ton d.o.), \$3500 daily, delivery Taranto (Feb. 20 - 28), redelivery Nigeria, trip (J.A.K.).

EVA : (tweendecker, 7628 dwt., built '73, 509736/477458 cu.ft. G/B, 12 knots on 12.75 tons ifo plus 1.2 tons d.o.), \$2760 per day, delivery Liberia/Ivory Coast chop (March 5 - 15), redelivery Adriatic/Aegean Sea but not east of Thessaloniki, trip via safe ports (Genshipping).

MANOS P. : (singledecker, 4830 dwt., built

NAYTIKA XPONIKA

1969, 232/211000 cbft. G/B, abt 12 knots on 10.5 tons ifo 200" plus 1 ton d.o.), \$2500 daily, delivery Flushing (March 4 - 11), redelivery West Africa, trip via safe ports (Opinter France Sarl).

FAETHON : (1740 dwt., built 1951, abt 11 - 11.5 knots on 4.5 tons gasoil), \$1130 daily net, delivery Castellon (Jan. 29 - 31), redelivery Port Said, trip via safe ports (Sonomar).

AGAPI : (8550 dwt., built 1964, 405800 cbft. bale, abt 15 knots on 22 tons ifo 1000" plus 1.5 tons d.o.), \$3200 daily, delivery Le Havre (Feb. 20 - 22), redelivery Casablanca, trip (Scan).

ADAMANTIOS S. : (7635 dwt., built 1958, 343381 cbft. bale, abt 11.5 knots on 10 tons ifo 1000" plus 1.5 tons d.o.), \$2900 daily, delivery Cape Town (March 1 - 12), redelivery Red Sea, trip via safe port/s (UTEX).

SITIA HOPE : (tweendecker, 12903 dwt., built 1960, 540000 cbft. bale, 13.5 knots on 19 tons ifo), \$3200 daily, minimum 20 days Central Africa coastal trade, delivery Duala (Feb. 14 - 17), redelivery Matadi (American charterers).

EUROSKY : (34856 dwt., blt 1974, 1,622, 143/1,408,100 cbft. G/B, 14.5 knots on 35 tons ifo (180) plus 1.5 tons d.o.), \$4875 daily plus \$1500 per month overtime, delivery Karachi (Feb. 5 - 15), redelivery Kanmon - Muroran range, trip (Showa, Tokyo).

CAP BON : (8137 dwt., built 1965, 402, 228/364,433 cbft. G/B, 14 knots on 16 tons ifo (120) plus 1.5 tons d.o.), \$3000 daily, delivery Leghorn (Feb. 15 - 21), redelivery U.S. Gulf, trip (Uiterwyk).

EUROSUN : (14582 dwt., built 1965, 630, 677/608,766 cbft. G/B, 13.5 knots on 21 tons ifo (180) plus 1.5 tons d.o.), \$3700 daily, delivery Cardiff (Feb. 15 - 25), redelivery China, trip (Chinese charterers).

EUROMERCHANT : (8879 dwt., built '72, 382442/351459 cbft. G/B, 13 knots on 14 tons ifo (120) plus 1.5 tons d.o.), \$3100 daily, delivery Abidjan (March 12 - 31), redelivery Adriatic, trip (Sivomar).

SOURCES :

Achaiki Naftiliaki S.A.

Dalex (Brokers) S.A.

GENPE Shipping S.A. Panama

M. A. Hambury & Co.

P. K. Kokoulidis & Co.

Kallianis Shipping S.A.

Link Maritime Enterprises S.A.

E. G. Loukedes

Marbrokers S.A. Panama

Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.

Piraeus Chartering Co. Ltd.

Prometheus Maritime Corp.

Seaways Chartering

C. Riganatos (Shipbrokers)

Thenamaris Maritime Inc.

United Shipbroking Ltd.

