

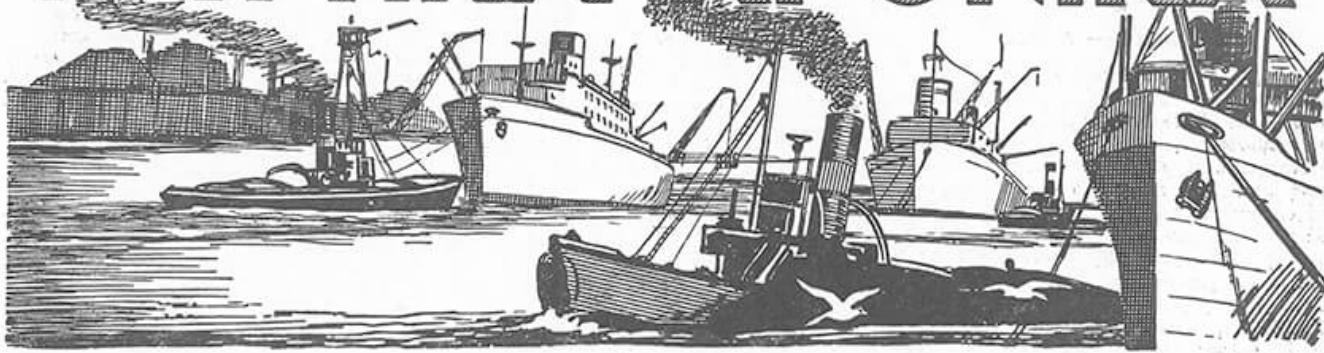
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1979

Αρ. Φύλλου 1053/812

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1053) 812

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1979
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΤΟ «ΔΗΛΙΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ»

Λύσις δέν άνευρίσκεται, όσαι προσπάθειαι καὶ ἄν κατεβλήθησαν, τόσον ἀπό τὸν κρατικὸν φορέα, όσον καὶ ἀπό τὸν ἀμέσως ἐνδιαφερόμενον, δηλαδὴ τὸν Ἑλληνικὸν ἔφοπλισμόν, διά τὴν ἐπίλυσιν τοῦ «Δηλίου προβλήματος».

Καὶ «Δηλίου πρόβλημα» ἔχει καταστῆ ἡ ἔξευρεσις Ἑλληνικῶν πληρωμάτων διά τὴν ἐπάνδρωσιν τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ὡς ἐπίσης καὶ τῶν ἑλληνοκτήτων. Τὸ κακόν χειροτερεύει ἀπό ημέρας εἰς ημέραν. Λύσις δὲν δυναται νὰ ὑπάρξῃ, ἐφόσον ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων μᾶς συνεχῶς αὐξάνει, ἐνώ ἡ προσέλευσις νέων εἰς τὸ θάλασσαν εἶναι ἐλαχίστη. Καὶ αὐτὴ ἡ παραμονὴ ἐκείνων οἱ ὄποιοι ἐργάζονται εἰστεῖ ἥρχιστε παρουσιάζουσα σημεῖα κάμψεως.

Τὸ θέμα τούτο ἔχει συζητηθῆ τόσον, ὡστε καθισταται πλέον κουραστικόν, ἐφόσον οιοδήποτε μέτρον καὶ ἀν ληφθῇ καταντᾶ ημίμετρον. Εἴμεθα χώρα, περιωρισμένη ἐνέργον πληθυσμού, ὅστις εἶναι κατανεμημένος εἰς διαφόρους τομεῖς ἔργασίας : Βιομηχανία, γεωργία, ἐπαγγελματισμός, κυρίως ὅμως διωγκωμένη ἀπασχόλησις εἰς παραστικά ἐπαγγέλματα. «Ἐν ἀπλούν παράδειγμα αἱ τέσσαρες χιλιάδες λαχειστωλῶν τῶν Ἀθηνῶν. Ἡ θριαμβολογία τοῦ ὅτι ἔχομεν ἀνεργάν μηδὲν εἶναι ἀρκετὸν τεκμήριον, ὅτι αἱ πηγαὶ ἀντλήσεως ἐργαστικοῦ δυναμικοῦ ἔχηντληθησαν. Διυτυχῶς, ὅμως, τὸ φαινόμενον αὐτὸν εἶναι μὲν ἀλληλές, πλὴν ἡ ἀπασχόλησις τῆς πλειονότητος τῶν ἐργαζομένων δὲν εἶναι παραγωγική. Εἰς ὅλα αὐτὰ θὰ πρέπει νὰ προστεθῇ καὶ ἡ μετανάστευσις, ἢτις μᾶς ἀπετερήσειν τοῦ «άνθευ» τῶν νέων ἀνθρώπων. Οὕτω, ἡ μεγαλύτερα ἐλληνικὴ βιομηχανία, ἡ πλέον προσοδοφόρος, ἡ 100% συναλλαγματοφόρος, ἀντιμετωπίζει τούλαχιστον μακροπρόθεσμως, θέμα ἐπιβιώσεως.

Ολοὶ ἀναγνωρίζουν τὴν εἰσφοράν τῆς Ναυτιλίας μας, πλὴν οὐδεὶς μέχρι στιγμῆς εὐρέθη, ὡστε νὰ ἀνέυρῃ τὸν τρόπον καὶ τὰ μέσα διὰ τῶν ὅποιων θά ἀντιμετωπίσωμεν μίαν ἐπερχομένην καταστροφήν. Ὁ Διοικητής τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος κ. Ξενοφῶν Ζολότας, μιλῶν πρὸ τίνος διὰ τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῆς χώρας, ἀνέφερεν ὅτι ὀλόκληρον τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας εἰσέρον εἰς τὴν χώραν συναλλαγμα (1.200.000.000 δολάρια) θὰ καταβληθῇ διὰ καύσιμα. Προβάλ-

λει ὅθεν τὸ ἐρώτημα : Τί θά συμβῇ ὅταν αὐτὸν τὸ ὀστρονομικὸν ποσόν ἐκλείψῃ ; Τί γίνη ὅταν αὐτὸν τὸ ποσόν θά λαμβάνη τὴν σύγουσιν διὰ τὰς ἡμιαναπτύκτους χώρας, αἱ ὄποιαι θά μᾶς προμηθεύουν πληρώματα ; Ἀπάντησις δύσκολος.

Νομίζουμεν τώρα, ὅποτε ἐλήξει ὁ μαραθώνιος τῶν διαπραγματεύσεων διά τὴν ἔνταξιν τῆς χώρας μας εἰς τὴν ΕΟΚ, τὸ θέμα ὅπερ ὡς ὑψίστης ἔθνικῆς σημασίας, δηλαδὴ ἡ ἐπιβίωσις τῆς Ναυτιλίας μας, πρέπει ν' ἀπασχολήσῃ ὀλόκληρον τὸν πολιτικὸν κόσμον τῆς χώρας, τιθέμενον ὑπεράνω κομμάτων, τιθέμενης τῆς ἐρωτήσεως : Χρειαζόμεθα νοί ἢ οὔχι τὴν Ναυτιλίαν ;

Πάντως χρόνος διά καθυστερήσεις δέν υπάρχει. «Οστον ταχύτερον ἀρχίσωμεν αὐτὴν τὴν διαδικασίαν τόσον τὸ καλύτερον.

«ΑΡΠΑΞΕ ΕΝΑ ΠΛΟΙΟ... ΜΠΟΡΕΙΣ»

Αὐτός εἶναι ὁ... ἡμιπτυχιαίος τετράστηλος τίτλος σοφαράς ἀθηναϊκῆς ἐφήμερίδος, μὲ τὴν στρήμητην τετραστήλην φωτογραφίας καρκυρεύης μὲ τὸν ὑπότιτλον «Ἐκαποντάδες τὰ κατοσχεύεντα πλοία παραμένουν ἀφύλακτα δύο μίλια ἔξω ἀπ' τὸ λιμάνι».

Ἀναγνωρίζουμεν εἰς τὸν συντάκτην τοῦ ἀρθρου, ὅτι διά τὸν δημοσιογράφον ἀποτελεῖ ἄγχος ἡ ἔξευρεσις θέματος, διότι αἱ στήλαι ἐνὸς ἡμερήσιου φύλλου πρέπει νὰ γεμίζουν, δέν τοῦ ὀναγνωρίζουμεν ὅμως τὸ δικαιώματα τοῦ κείμενοῦ του νὰ ἀποτελοῦν φαντασίωσις μὲ χαρακτηριστικὸν στοιχεῖον τὸν ἐντυπωσιασμὸν τοῦ ἀναγνωστικοῦ κοινοῦ. Αὐτὸν δὲν λέγεται οὐτε ἐνημέρωσις οὐτε πλησφόρησις, λέγεται ὅπλως πνευματική νοθεία, ἡ οἵοις ποικιλοτρόπως σχολίάζεται.

Δέν θέλομεν οὐτε εἶναι τῆς προθέσεως μας νὰ καλυφθῇ ἡ ὑπόθεσις τοῦ «Ἀριστοτέλης» μὲ τὴν ὄποιαν ἐκτενῶς ἡσχολήθησαν τὰ «Ν. Χρονικά» διά σχετικού ὀστρου συνεργάτου των. Ἀπό τοῦ σημείου ὅμως νὰ κηρύσσεται ὁ λιμήν του Πειραιῶς ὡς «ξέφραγο ἀμπέλι», ὅπου ὁ καθένας καύει ὅτι θέλει, τὸ πωδόγυμα ἀπέχει πολύ. «Οταν ὅμιλῶμεν περὶ «ἐκαποντάδων κατοσχεύενων» πλοίων, ἔχομεν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παραθεάμεν κατάλογον ὄντων τῶν πλοίων τούτων, σημαίαν καὶ ὄνυματεπώνυμον πλαισιοτήτων ἡ καὶ ἔταιρίας, οἵτινες τὰ διαχειρίζονται καὶ τοῦ-

το εἶναι εύκολον νὰ διερευνηθῇ ἀπό τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς, διότι εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἀμροδιότητός του συνέβη τὸ γεγονός τοῦ «Ἀριστοτέλης».

Ο συντάκτης τοῦ ὀστρου ὠφειλε νά γνωρίζῃ ὅτι ἡ κλοπὴ μιάς λέμβου, ἐνὸς κοτερού, δέν είναι καὶ τόσον δύσκολος ἐπιχείρησις. «Ἡ κλοπὴ ὅμως καὶ ὁ ἀπότολος ἔνδος πλοίου κάθε ἀλλο παρά εύκολος ὑπόθεσης είναι. Δέν είναι «ἀδέσποτα ἀμπελοχώρωφοι» τὰ ἐλλιμενισμένα ἡ ὑγκυροδολμένα εἰς τὸν προλιμενιστικόν, διότε ὁ καθεὶς νά τε θεωρήῃ ὡς εύκολον λείαν. Ο λιμήν του Πειραιῶς δέν είναι ράδα τῆς Νιγηρίας, ὅπου ἐστιμειώθησαν κρούσματα κλοπῶν καὶ μικροπειρατῶν. «Ἡ ἀσφάλεια τοῦ λιμένος δρᾶ καὶ ἐργάζεται ὑπερανθρώπως, είναι καλῶς ἐπηρωμένη καὶ διαθέτει ὅλα τὰ μέσα, ὡστε καὶ ἡ παραμικρή κίνησις νά ἐλέγχεται διά λόγους πολλαπλῆς ἀσφαλείας. «Ἀλλωστε ο συντάκτης τοῦ ὀστρου, δοτις διά πρωτηνίας πορφάρας σχολείται μὲ θέματα ναυτιλίας, ἵσως δέν γνωρίζει ὅτι κάθε πλοίου ὅπερ καταπλέει εἰς λιμένας πολιτισμένων κρατών είναι ὑποχρεωμένον νά καταθέσῃ τὰ ναυτιλιακά του ἔγγραφα εἰς τὴν λιμενικήν Ἀρχήν καὶ δέν τα παραλαμβάνει παρα δλίγας ώρας πρὸ τοῦ ἀπότολου του καὶ ἀφού ἔχει ἐκκαθρισθῆ πάσα ἐκκρεμότης. Πλοῖον ταξιδεύοντας ναυτιλιακῶν ἔγγραφων θεωρεῖται πειρατικόν. Εἰς οὐδένα λιμένα οισδήποτε χώρας γίνεται δεκτόν καὶ όμοιάζει μέτομον στερούμενον διαβατηρίου.

«Ἄτυχης, λοιπόν, καθ' ἡμᾶς καὶ δι' ὅλους τοὺς καλῶς σκεπτομένους, ὑπῆρξεν καὶ ἡ δημοσιευμένη φωτογραφία, ητος δεικνύει τὸν προλιμενικό μὲ πλοία ἀναμέγοντα τὴν ἐκφόρτωσιν ἡ καὶ προσκαίρως ὑγκυροδολμένα ἐν ἀναμονῇ ναυλώσεως ἡ πετρελαιεύσεως ἡ μικροεπισκευῶν καὶ οὐχί ὡς μικρός στόλος κατασχεμένων».

«Ο προλιμήν του Πειραιῶς δέν είναι ἡ «ράδα» του Λάγος. «Ἀστυνομεύεται διάτοι πατειταις ἡ ἀσφάλεια τοῦ λιμένος καὶ ἡ ἀναφερομένη εἰς τὸ δημοσίευμα ἐφόδος μικροκλεπτῶν είναι περισσότερος ἔργον λαθρεμπόρων. Γράφοντες, λοιπόν, τοιούτους μύθους δέν κάμινον τίποτε περισσότερον ἡ νά δυσφημούμεν τὸν πρώτον λιμένα τῆς χώρας καὶ νά ἐπιτρέπτωμεν εύθυνας εἰς τούς ἔχοντας ἐπωμισθῆ τὸ ἔργον τῆς καλῆς του λειτουργίας.

Δέν είναι διόλου ἀπίθανον οἱ ἔχθροι τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ὀλοκλήρου τῆς δομῆς τῆς νά χρησιμοποιήσουν τοιαύτα δημοσίευματα δημιουργούμεντες θέματα τά ὄποια θ' ἀποσκοπούν εἰς ἐντυπωσιασμόν τῆς διεθνούς Κοινῆς Γνώμης. Δέν ἀποκλείεται νά εύρουν καὶ τὴν

εύκαιριαν νά ἐπωνομάσουν τόν πειραικόν λιμένα ως «λιμένα πειρατῶν». Αφορμήν ἐπί-
ζητούν.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ — Ε.Ο.Κ.

Η ἀρχή τῆς ἐλευθέρας ἔγκαταστάσεως, τὴν ὅποιαν ἔχει ἀπόδειχθή ἡ Ἑλλάς, δέν θά
ἰσχυσῃ διά τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ ὄλον θέμα
θά ρυθμισθῇ ἀργότερον, ὀπωδήποτε, σῆμα,
ἡ οἰσαδήποτε ρύθμισις τοῦ προβλήματος, θά
γίνη μετά τὴν ὑπογραφήν τῆς συμφωνίας ἐν-
τάξεως καὶ εἰς ἐποχὴν κατά τὴν ὥποιαν εἴτε
θά είναι ὑποχρεωτικαὶ αἱ διαδούλευσεις με-
τά τῆς Ἑλλάδος πρό τῆς λήψεως ἀπόφασεως
(μεταβατική περίοδος), εἴτε ἡ Ἑλλάς θά
είναι πλήρες μέρος καὶ θά ἔχῃ τὰ αὐτά
δικαιώματα μέ τάς ὄλλας ἐννέα χώρας τῆς
ΕΟΚ, δηλαδή δέν θά ὑπάρχῃ κίνδυνος νά
ληφθῇ ἔρημην τῆς οἰσαδήποτε ἀπόφασις ζη-
μιογόνος διά τὴν Ἐθνικήν μας Ναυτιλίαν.

Ἡ ἐν λόγῳ εὐνοϊκή διά τὴν Ναυτιλίαν
μας ἔξελιξις ἐστιμεώθη κατά τὴν ὑπουργι-
κήν σύνοδον εἰς τὸ Λουξεμβούργον, κατά τὴν
ὅποιαν ἔρρυθμισθσαν αἱ τελευταῖαι λεπτο-
μέρειαι διά τὴν ἔνταξιν τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν
ΕΟΚ καὶ ἀφοῦ προηγήθη ἔνα δραματικόν,
κυριολεκτικῶς δεκαπενθήμερον, δεδομένου διά
εἰς τὴν σχετικήν διαπραγματευτικήν θέσιν
τῆς ΕΟΚ ἡ ἀρχή τῆς ἐλευθέρας ἔγκαταστά-
σεως ἐνεπλέκετο μέ τέματος πού ἀφοροῦν τὴν
παροχὴν τῆς σημαίας. Συγκεκριμένως, ἡ ἀ-
νωτέρω διαπραγματευτική θέσις τῆς ΕΟΚ
προέβλεπεν διά τοῦ αἱ ἔγκαθιστάμενα εἰς ὄλην
χώραν τῆς ΕΟΚ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις
χωρῶν - μελῶν τῆς Κοινότητος θά ἀπέδεχον-
το τάς ισχυούσας εἰς ταύτην διατάξεις ἀνα-
φορικῶς μέ τὸ θέμα τῆς παροχῆς τῆς ση-
μαίας, ἔφορον σῆμα αἱ ἐν λόγῳ διατάξεις
δέν ἦσαν ἀντίθετοι πρός τὸ κοινοτικόν δί-
καιον.

Ἡ προαναφερθεῖσα διαπραγματευτική θέ-

σις τῆς ΕΟΚ ἐλήφθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον
Ναυτιλίας τὴν 15ην Μαρτίου, ἀμέσως δέ
ἐπραγματοποιήθησαν ἐπανειλημμέναι συσκέ-
ψεις ὑπὸ τῆς προεδρίαν τοῦ ὑπουργοῦ Συν-
τονισμοῦ κ. Κ. Μητσοτάκη καὶ μὲ τὴν συμ-
μετοχήν τοῦ ὑπουργοῦ διά τά τάθεματα τῆς
ΕΟΚ κ. Γ. Κοντογέωργην καὶ τοῦ ὑπουργοῦ
Ναυτιλίας κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννην, διά τὴν
ὄρθρην τοποθέτησοι καὶ ἀντιμετώπισον τοῦ
θέματος τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας κατά τὰς
τελικὰς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν ΕΟΚ. Ὁ
ὑπουργός μας, ἐκτιμήσας τὴν τεραστίαν
σημασίαν τοῦ θέματος διά τὴν Ναυτιλίαν,
ἀπέφασισε νά ἡγηθῇ τῆς εἰδικῆς Ἑλληνικῆς
ἀντιπροσωπείας, ἡ ὅποια θά ἔχειριζετο τὸ
πρέσβητον εἰς τὴν ἔδραν τῆς ΕΟΚ ὁ Γενικός
Γραμματεὺς τοῦ YEN κ. Παῦλος Σαρλῆς,
κατά τάς διεξαχθείσας δὲ εἰς τὰς Βρυξέλ-
λας συνομιλίας, πρό τῆς τελικῆς ὑπουργικῆς
συνέδουν εἰς τὸ Λουξεμβούργον, ἀπόδημός
ὅτι ἡ Ἑλλάς θεωρεῖ τὴν διαπραγματευτικήν θέ-
σιν τῆς ΕΟΚ κατ' ἀρχήν περιπτήν καὶ ἐν
πάσῃ περιπτώσει ὀσαφή, διότι δέν ητο δυ-
νατόν νά ἔξεγηθῇ πῶς εἰς τὸ αὐτό κείμενον
ἐνεπλέκετο ἡ ἀρχή τῆς ἐλευθέρας ἔγκατα-
στάσεως μὲ θέματα πού ἀφοροῦν τὴν παρο-
χὴν τῆς σημαίας. Καὶ ἡ Ἑλληνική ἀντιπρο-
σωπεία ἐπεφύλαχθη νά λάβῃ τὸ κείμενον τῆς
σχετικῆς διατάξεως, τὴν ὅποιαν οἱ ἐκπρό-
σωποι τῆς ΕΟΚ ηθελαν νά περιληφθῇ εἰς τὴν
συμφωνίαν ἐντάξεως τῆς Ἑλλάδος.

Ἐπί τοῦ θέματος φαίνεται διά τὸ ὑπῆρχον
βασικαὶ διαφωνίας καὶ μεταξύ τῶν 'Εννέα.
Καὶ ἡ ἀνωτέρω Ἑλληνική θέσις ἀναζωπύρω-
σε μᾶλλον τάς ἀντιθέσεις, κυρίως μεταξύ
Βρετανῶν καὶ Γερμανῶν, καὶ σύντοιχοι
καὶ τῆς παραμονῆς τῆς τελικῆς ὑπουργικῆς
διασκέψεως εἰς τὸ Λουξεμβούργον, ἡ Κοινό-
τητα δέν ηδύνηθη νά παρουσιάσῃ τὴν διάτα-
ξιν τὴν ὅποιαν είχε ζητήσει ἡ ὑπὸ τὸν κ.
Σαρλῆν Ἑλληνική ἀντιπροσωπεία καὶ συνε-
πώποιοι οὐδεμία σχετική διάταξις θά περιληφθῇ
εἰς τὴν συμφωνίαν τῆς ἐντάξεως. Μόνον εἰς

τὰ πρακτικά τῆς τελικῆς ὑπουργικῆς συνό-
δου περιελήφθη δόλωσις διά τὸ πρόστιμον
μεταξύ Ελλάδος καὶ ΕΟΚ διά τὸ θέ-
μα τῆς ἐλευθέρας ἔγκαταστάσεως, ἔξαιρου-
μένου τοῦ τομέως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν
καὶ εἰς τὸ παρόν στάδιον παραμένουν αἱ
ἐκατέρωθεν ἐπιφυλάξεις διά τὴν ρύθμισιν
τοῦ ὄλου θέματος. Σημειούται διά τὴν ἀρχήν
διλωσις δέν ἔχει νομικήν σημασίαν, ἀ-
πλῶς ὑπόδολοί διά τὸ θέματος έξακολουθεῖ νά
παραμένη ἀνοικτόν καὶ οἰαδήποτε ρύθμισίς
του θά γίνη, ως διηγκρινίζετο ἀρμοδιώς,
μετά τὴν ὑπογραφήν τῆς συμφωνίας ἐντά-
ξεως καὶ εἰς ἐποχὴν κατά τὴν ὥποιαν εἴτε
θά είναι ὑποχρεωτικαὶ αἱ διαδούλευσεις με-
τά τῆς Ἑλλάδος πρό τῆς λήψεως ἀπόφασεως
(μεταβατική περίοδος), δηλαδή κατά τὴν περιβα-
τικήν περιόδου, εἴτε ὅταν ἡ Ἑλλάς θά είναι
πλήρες μέρος καὶ κατά συνέπειαν θά ἔχῃ
τὰ αὐτά δικαιώματα μέ τάς ὄλλας χώρας -
μέλη τῆς ΕΟΚ καὶ κατά ἀκολουθίαν δέν θά
είναι δυνατόν νά γίνη περιγραφή τῶν δικαι-
ωμάτων τῆς αὐτῶν.

Διά τὸ ἀνωτέρω ἐπίτευγμα ἀπήτηθσαν
λεπτοί χειρισμοί ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς
ἀντιπροσωπείας κατά τὴν δωδεκαήμερον πα-
ραμονήν της εἰς τὴν Βρυξέλλας, ὅτε ἐγένοντο αἱ
κρίσιμοι συνομιλίαι πού ὀδήγησαν εἰς τὸ
προαναφερθέν ἀπότελεσμα καὶ σύτω ἡ Ἑλ-
ληνική Ναυτιλία μέ δλας τάς δραστηριότη-
τάς της θά διαφυλαχθῇ ὡς ἔθνική μας ὑπό-
θεσις, ὅπως ἐπισημάνει εἰς τὴν τηλεγράφημά
του πρός τὸ 'Υπουργόν κ. Κεφαλογιάννην
καὶ τὸν Γενικό Γραμματέα τοῦ YEN ὁ Πρό-
εδρος τῆς 'Ενωσεως Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν
κ. Ἀντ. Χανδρῆς. Πρέπει, πάντως, νά ἐπι-
σημανθῇ ὅτι ἡ ἐπιτυχία πρωτίστως ὀφειλε-
ται εἰς τὴν διορατικότητα τοῦ 'Υπουργοῦ
μας κ. Κεφαλογιάννην, ὁ ὅποιος κατά τὴν
πλέον κρίσιμον στιγμήν είχε τὴν ἔμπεινσιν
νά θέσῃ ἐπικεφαλῆς τῆς εἰδικῆς Ἑλληνικῆς
ἀντιπροσωπείας τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ
'Υπουργείου κ. Σαρλῆν.

ΤΟ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ

Τό πλήρες κείμενον τοῦ τηλεγραφήματος,
τό ὅποιον ἀπέστειλεν ὁ Πρόεδρος τῆς 'Ενω-
σεως Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν κ. Ἀντ. Χαν-
δρῆς πρός τὸν κ. Κεφαλογιάννην καὶ τὸν κ.
Σαρλῆν διά τὴν συνδρομήν των εἰς τὴν ὄρθην
τοποθέτησον καὶ ἀντιμετώπισον τοῦ θέματος
τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τάς διάκρισις τῶν
διαπραγματεύσεων μετά τῆς ΕΟΚ. Γνωρίζο-
μεν ὅτι δέν ἔφεισθητε κόπων καὶ φροντίδων
ὅπως ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία μέ δλας τάς
δραστηριότητάς της διαφυλαχθῇ ὡς ἔθνική
μας ὑπόθεσις, γεγονός τό ὅποιον ἐκτιμάται
διαθύτατα ἀπό δλας μας.

«Ἔμαι iδιαιτέρως εύτυχής νά σᾶς ἀπευ-
θύνω ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς
οἰκογενείας καὶ ἐμού προσωπικῶς τὴν ἔκ-
φρασιν τῆς χαρᾶς μας καὶ νά σᾶς διαβιδά-
σω τάς εὔχαριστας μας διότι καὶ μὲ τὴν
προσωπικήν σας συνδρομήν συνεβάλλατε εἰς
τὴν ὄρθην τοποθέτησον τοῦ θέματος τῆς Ἑλ-
ληνικῆς Ναυτιλίας κατά τὴν διάταξις τῶν
διαπραγματεύσεων μετά τῆς ΕΟΚ. Γνωρίζο-
μεν ὅτι δέν ἔφεισθητε κόπων καὶ φροντίδων
ὅπως ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία μέ δλας τάς
δραστηριότητάς της διαφυλαχθῇ ὡς ἔθνική
μας ὑπόθεσις, γεγονός τό ὅποιον ἐκτιμάται
διαθύτατα ἀπό δλας μας.»

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ

Πρόεδρος
'Ενωσεως Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν

ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Αἱ προσπάθειαι ἐνοποιήσεως τοῦ μισθο-
λογίου τῶν ναυτικῶν ὅλων τῶν χωρῶν τῆς
ΕΟΚ ἐπικρίνονται σύστημας ἀπό τὸ Γενι-
κὸν Συμβούλιον Βρετανικῆς Ναυτιλίας.

'Αναφερόμενοι εἰς ψηφοφορίαν τῆς Οἰκο-
νομικῆς καὶ Κοινωνικῆς 'Επιτροπῆς τῆς Κοι-
νότητος, ηπίτης ὑπεστήριξε τὴν ἀνωτέρω πρό-
τασιν μὲ 81 ψήφους ὑπέρ, 2 κατά καὶ 15
ἀποχάς, οἱ Βρετανοί ἐφοπλισταὶ ὑπεστή-
ριξαν ὅτι ἔαν συμβῇ αὐτό θά ἐκλειψῃ ἡ
συναγωγιστικότης τοῦ βρετανικοῦ στόλου.
Ἐξ ἀλλου, ὑπεστήριξαν, τό κόστος ζωῆς εἰς

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 Tur-
bines — Turbochargers — Steelwork — Pipework — Boiler Repairs and Sur-
veys (also underway) — E.R. and Deck Auxiliaries — Electrical Repairs — Joi-
nery 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

την Βρετανίαν είναι χαμηλότερον του κόστους ζωής των άλλων βιορειο - εύρωπαϊκών χωρών.

Μέ το παρόν σύστημα μισθοδογίου, λέγουν οι έφοπλισταί, ύπάρχει εύελιξία κατά τάς διαπραγματεύσεις μεταξύ των και των «γιούνιον» νά ληφθούν υπ' όψιν όλοι οι παράγοντες.

Παραλήλως, τονίζουν, ή Συνθήκη της Ρώμης δέν όμιλει περί ενοποιήσεως μισθοδογίου και είς ούδενα άλλον τομέα άπασχολήσεως της ΕΟΚ ύπάρχει κοινόν μισθοδόγιον.

'Η Έπιτροπή της ΕΟΚ έπιμενει ότι διά της ένοποιήσεως του μισθοδογίου θά έχασει φθούν τά ύποσυντρούμενα πλοία, άλλ' οι Βρετανοί άντιλέγουν ότι υπάρχουν και έναλλακτικά λύσεις του προβλήματος. Το Βρετανικό Συμβούλιον, έπι παραδείγματι, είναι πρόθυμον νά έπικυρώσῃ τάς συμβάσεις του ΙΜΚΟ περί άσφαλειάς, διά τών όποιων θά καταστή δυνατή ή άποπομπή τών ύποσυντρουμένων σκαφών από τούς ώκεανους.

Η ΖΗΤΗΣΙΣ

Το παρελθόν 150 ή μερον ή άφισσοκόλλησις του «ΣΗΤΟΥΝΤΑΙ» υπήρξει έντονωντερά. Τούτο κυρίως διότι είς τό έποχικον φαινόμενον των έωρτών του Πάσχα, όπου συνήθως παραπρετείται η ηγεμονία παλινόστησις. 'Έκτος τούτων ομών και ή δελτίωσις της ναυλαγοράς και ή έγκαταλειψις των άγκυροδιών παροπλισμού όριμον σκαφών, έπερδασαν εύεργεικώς είς την μεγαλούτεραν ζήτησην πληρωμάτων, τά όποια ομών δέν έξειρίσκονται εύκόλως.

Γεγονός είναι, ότι ή 'Άκτη Μισούλη έπανεύρε τόν έντονον ρυθμόν της, ένω παραλήλως, τό έγχρωμον έμψυχον υλικούν πρωθείται κανονικώς, άφού ό "Ελλην ναυτιλόδιμενος έγκαταλείπει την θάλασσαν διά λόγους τούς όποιους περιτεύει νά έξηγήσωμεν. Λυπηρόν τό γεγονός, πλήν άδηρίτος ή άνάγκη. 'Η ουσία είναι, ότι πολύτιμον συνάλλαγμα διαρρέει. "Ας άναγκηστησωμεν τρόπους στεγανοποιήσεως της διαρροής.

ΑΙ ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

'Ο έφοπλισμός πιστεύει ότι θά πείση τελικώς τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας και τήν ΠΝΟ διά τήν άναγκην ύπογραφής τών διμερών συμβάσεων πρός έξασφαλίσιν ωραγνωμένων κατωτέρων πληρωμάτων είς τά έλληνικά πλοία μέν ωρισμένες παραχωρήσεις αίτινες θά όποδον 'έπ' ωφελεία τού 'Ελληνος ναυτικού. Εις τήν δήλωσιν αύτην προέδη ό Πρόεδρος τής 'Ενόσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κ. 'Αντ. Χανδρής είς πρόσφατον συνιάντησήν του μετά τών ναυτιλιακών συντοκτών, κατά τήν διάρκειαν τής όποιας προέδη είς έκτιμησην τής καταστάσεως τής διεθνούς Ναυτιλίας και άνεφερθη είς τά ούσιαστικά προβλήματα τά όποια άντιμετωπίζει ή 'Έλληνική Ναυτιλία και κυρίως είς τήν άναγκην διατηρήσεως τής συναγωνιστικότητος τού έλληνικον πλοίου, ή όποια θά έπιτευχθή μόνον μέ τήν ύπογραφήν διμερών συμβάσεων διά τήν έξασφαλισιν κατωτέρων πληρωμάτων.

'Ίδιαστέρως ή κ. Χανδρής ύπεργράμμισε ότι άπό τήν συναγωνιστικότητα τού πλοίου έξαρταται ή υπαρξις αύτης ταύτης τής 'Έλληνικής Ναυτιλίας, ή όποια έξασφαλίζει ναύλους άπό τρίτας χώρας άποκλειστικώς και μόνον διότι είναι συναγωνιστικός. Διά τά διατηρηθή ομών τό πλεονέκτημα τής συναγωνιστικότητος, έτονίσε, θά πρέπει νά περιορισθούν τά ξέσδα λειτουργίας και έκμεταλλεύσεως τού πλοίου και περιορισμός τών έξόδων δέν δύναται νά γίνη είμη μόνον είς τό έμψυχον υλικόν. Αι αύξησης τών άποδοχών κατά τήν τελευταίαν τετραετίαν ύπερκέρασαν τά 200% και τό έλληνικόν πλοίον δέν άντεχει είς άλλας αύξησης διά

τά κατώτερα πληρώματα και διά τών λόγων αύτών ξητείται ή ύπογραφή διμερών συμβάσεων μέν άλλας χώρας που θά έξασφαλίσουν ένα ιδιαίτερον μισθοδόγιον είς τά κατώτερα πληρώματα, τά όποια ήδη χρησιμοποιούνται είς ποσόστον μεγαλούτερον από τό ποσόστον τών ξένων που χρησιμοποιούνται σήμερον είς τά έλληνικά πλοία άντικετοσταθή μέν ωραγνωμένα πληρώματα, τά όποια ήδη έχουν κάποιαν παιδείσαν είς τήν έλλασσαν και ήδη ήπιορούν νά έλεγχωνται και νά προστεύωνται. Τούτο θά έπιτευχθή μέ τήν ύπογραφήν συμβάσεων μέν ναυτικά ένώσεις ένων χωρών που θά προμηθεύσουν πληρώματα είς ποσόστον κατώτερον τών άπαιτουμένων άναγκών, έξασφαλιζομένης ούτω πάντοτε έργασίας είς τούς 'Ελληνας ένων χωρών ναυτικούς. Τέλος ή κ. Χανδρής άνεφερε ότι είς τά έλληνικά πλοία ήπιορτούν σήμερον περί τών 67.000 ξένοι ναυτικοί, οι όποιοι προσελήφθησαν διά νά καλύψουν τήν άνάγκην ή όποια έδημοιοργήθη όπό τήν άδυμαίον έξειρετός 'Ελλήνων ναυτικών.

Δέν ζητούμε, κατέληξε ή κ. Χανδρής δανειοδότησαν 500 έκατ. δολαρίων διά νά έξοφλησουν τά δάνεια των οι 'Ελληνες έφοπλισταί, διότι γνωρίζουν ότι ή έλληνική οικονομία δέν άντεχει. Ζητούμε ομών όπό το κράτος νά μάς θοηθήση είς τήν θέμα τών συμβάσεων διά τήν έξειρεσιν κατωτέρων πληρωμάτων.

Η ΣΤΕΓΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

"Έχει περάσει έναμισυ χρόνος, άφ' όπου άναγγέλθηκε ή σύσταση τής σχετικής 'Επιτροπής και δέν έχουν γίνει γνωστά τά πορίσματα τής σσον άφορά τήν ίδρυση Ναυτικού Οικοδομικού Φορέα. 'Έχουμε, ομών, όπη μας πώς άνάκυψε ηδη βασική διαφωνία άναμεσα στό YEN και τήν ΕΕΕ. Φαίνεται πώς τό YEN 'προεξόφλησε' τήν σύμφωνον γνώμην' τού έφοπλισμού γιά νά συμμετάσχει στή χρηματοδότηση τού φορέα μέν ειδικές είσοφορές σέ δάρος τού πλοίου.

"Η ίδρυση τού Οικοδομικού Φορέα γιά

τήν έξασφαλιση στέγης στούς 'Ελληνες ναυτικούς δέν είναι έγχειρομα εύκολο κι' ή άποτελεσματική έκπλήρωση τής άποστολής του δέν μπορει νά έπιτευχθει μέν εύκολες και άκοπες λύσεις. Προκύπτουν πολλά, μεγάλα και δυσχερή προβλήματα πού πρέπει νά λυθούν πριν ίδρυθει ο 'Οργανισμός, σπως ύπάρχουν και πολλά στοιχεία πού είναι δυνατό νά μειώσουν τό κέστος τής δανειοδοτήσεως (βλ. και «Ν.Χ.» τής 15.12.77 'Ο Οικοδομικός Φορέας τών Ναυτικών').

Μόνον άφου είχαν μελετηθεί τά προβλήματα τούτα κι' είχε άποδειχθεί πώς ή σύσταση τού φορέα ήταν άδυ:ατη, μόνον τότε —και γιά νά άποφευχθει ή ματαίωση της— θά έπρεπε νά κληθει ή έφοπλισμός. Νά τού τεθούν ύπη' σφή το στοιχεία νά τά μελετήσει και μέ τήν τεράστια πείρα τών μελών τής Ε.Ε.Ε. θά μεθοδεύσαν μέ έποικοδομητικές ίδεες ή άλλαρηση τών προϋποθέσεων γιά τήν ίδρυση τού 'Οργανισμού.

'Επι πλέον κανείς, αύτε δράγανωση, ή τάξις ή άτομα σύτε ο Τύπος έδι αρνιόταν νά συμπαρασταθεί στή προσπάθεια νά ίδρυθει πάνω σέ γερές, μελετημένες και διώσιμες βάσεις ή Οικοδομικός Φορέας τών Ναυτικών μας. Γιατί άλλοι πιστεύουμε πώς ή Πολιτεία δέν μπορει νά μεταχειρίζεται σάν πολιτίτες δευτέρου τάξεως' τούς ναυτικούς και νά τούς στερει ήτι άφειδώς προσφέρει στούς έργαζομένους στή πηγάδα 'Ελληνες. Δεκάδες χιλιάδες κατοικιών έχουν παραχωρηθεί στή ιδιοκτησία στούς έργατες και δισκαπομέρια τών έχουν χορηγηθει σάν δάνεια καμπότοκα και μακροπρόθεσμα και —χάρις στής ύποτιμησης— σάν δώρα. 'Η διεκδίκηση ίσων δικαιωμάτων ύπερ τών ναυτικών είναι πρωταρχική ύποχρέωση τού YEN.

ΑΡΑΒΙΚΑΙ ΦΙΛΟΔΟΞΙΑΙ

'Η είς τό Κουβεΐτ συνελθούσα συνέλευσις τής 'Ιντερτάνκο φαίνεται ότι άπετέλεσε τό πεδίον είς τό όποιον ή ανεξάρτητος έφοπλισμός τών πετρελαιοφόρων, ή πιοτεύων είς τό δόγμα τού έλευθερου άνταγωνισμού, ήτι μεταπτώπισε τήν ναυτιλιασκόν έθνικισμόν τών Αράδων.

'Έντυπωσιν προκάλεσε τό έπιχειρημα τού ύπουργον Πετρελαίων τού Κουβεΐτ στής έθνοσις τάς άραβικάς διεκδικήσεις έπι τού γεγονότος —ώς είπεν— ότι είς Νορβηγίαν έδημησιεργήθη κρατική ναυτιλιακή έταιρια,

PLOT A SAFE COURSE WITH THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

...where the Directors have established Special Reserves and have created a successful underwriting policy.

For full information contact our Managers' London agents:

Thos R. Miller & Son,

14-20 St. Mary Axe, London EC3.

Telephone: 283 4646. Telex: 885271, 8951353 MUTUAL. Cables: Mutuality London.

THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

Managers: Thos R. Miller & Son (Bermuda)

ητις ήγόρασ τὰ δεξαιμενόπλοια τῶν Νορθγάν πλοιοκτήτῶν ἀντὶ 300 ἑκατομμυρίων δελλαρίων τεθέντων εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ γνωστοῦ Ἰνστιτούτου Ἐγγυήσεων.

Ἡ πληροφορία προεκάλεσε ἀληθῆ κατάπληξιν μεταξὺ τῶν παρεύρισκομένων πολυστριμών Νορθγάν ἐφοπλιστῶν. Εὔτυχώς ἦτο παρὼν ὁ Διευθυντής τοῦ Ἰνστιτούτου, ὅστις μετὰ κόπου ἡδυνήθη νὰ πείσῃ τοὺς Ἀραβαῖς συνομιλήτας του ὅτι ἡ πληροφορία των ἦτο ἔσφαλμένη.

Ἄλλα καὶ γενικώτερον ὀλόκληρος ἡ ἐπιχειρηματολογία τῶν Δυτικῶν ὑπὲρ τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς καταργήσεως τῶν προτιμήσεων δὲν φαίνεται νὰ είχε ἀπήκησιν τινὰ εἰς τοὺς Ἀραβαῖς, οἵτινες ἀντιβέτως εύρον τὴν εὐκαιρίαν νὰ διακρηύσουν τὰς ναυτιλιακὰς τῶν φιλοδοξίας καὶ νὰ δείξουν τὴν ὅδον τὴν ὅποιαν σκοπεύουν ν' ἀκολουθήσουν.

Ἡ δόδας αὕτη διὰ τῆς μεθόδου τῆς προτιμήσεως τῶν φορτίων, ὁδηγεῖ πρὸς τὴν δημιουργίαν Ἀραβικῆς χωρητικότητος, ἡτις εἰς τὸ τέλος τῆς προσεχοῦς δεκαετίας θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ τὸ 10% τῶν ὀραβικῶν ἔξαγωγῶν πετρελαίου. Πράγμα σπέρα σημαίνει ὅτι ἐντὸς τῆς ὡς ἀνω προθεσμίας τὰ ὀραβικὰ συμφέροντα θὰ κατέχουν στόλον πετρελαιοφόρων τῆς τάξεως τῶν 36.000.000 τόν. d.w. καὶ στόλον μεθανιοφόρων τῆς τάξεως τοῦ 1.000.000 κυβικῶν μέτρων.

ΠΑΡΕΔΑΣΙΣ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ

Εἶναι καθιερωμένον, ὅταν κατά τὴν Ἑθνικήν Ἐπέτειον τῆς 25 Μαρτίου παρελαύνουν τὰ διάφορα τμῆματα τῶν «Ὀπλων καὶ τῶν Σωμάτων νάσυνδεύουν τὴν παρέλαση ἐνημερωτικά καὶ ἐπαινετικά σχέλια. Τὰ κείμενα εἶναι προετοιμασμένα καὶ γραμμένα στά

μέτρα τοῦ κάθε τμῆματος καὶ τοῦ χρόνου πού διαρκεῖ ἡ παρέλαση του.

«Οπως κάθε χρόνο, ἔτσι κι' ἐφέτος, ὅταν ἥλθε ἡ σειρά νὰ παρελάσει τὸ τμῆμα τοῦ Λ.Σ. τὸ σχόλιο πού συνδέεται τῇ διέλευσῃ του μπρός ἀπό τούς ἐπισήμους ἀναφέρθηκε στὴν ἡλικία, τίς ἀρμοδιότητες, τὰ καθήκοντα, τίς θυσίες καὶ πολλὰ ἄλλα στοιχεῖα πού συνθέτουν τὴν ταυτότητα τοῦ Σωμάτου. Ἐξάρθικαν οἱ φροντίδες του για τὴν προστασία τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν πού τὸ Λ.Σ. καταβάλλει τέσσα στό ἔσωτερικό, σσα καὶ στό ἔξωτερικό. Τέλος ἔγινε καὶ μνεία τῆς Ναυτιλίας σάνα «κέταρτον ὄπλου» πού βοηθεῖ τὰ τρία ἄλλα, σάνα πηγή ἐθνικού πλούτου κλπ. Περὶ ἐφοπλιστοῦ «οὐδέποτε λόγος».

Κι' αὐτό συμβαίνουν μιά φορά τὸ χρόνο, στὸ τελευταῖο δεκάλεπτο μιᾶς μεγαλόπρεπης παρέλασης πού κρατάει πάνω ἀπό μιά ὥρα ὅτον θεατές, τηλεθεατές κι' ἀκροστές ἔχουν μεθύσει ἀπό τὸ θέαμα τῶν ἄψυχων κι' ὥραιων σχηματισμῶν τῶν ἀρμάτων μάχης, τῶν πυροβόλων, τῶν μηχανοκινήτων, τῶν ἴπταμένων σμηνῶν, τῶν πεζοπόρων τμημάτων, κι' ἔχουν πλημμυρισμένες τίς κορδιές τους ἀπό τοὺς ὕμνους τοῦ ἑκφωνητῆς καὶ τούς ἐνθουσιαστικούς ἥχους τῶν μουσικῶν.

Κι' ὅμως τὸ τριήμερο τῆς Ἐθνικῆς Γιορτῆς προσφέρεται ίστορικά καὶ ψυχολογικά γιά μιά πανελλήνια προβολή τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τοῦ «τετεάρτου ὄπλου». Ή ιστορία του, ταυτισμένη μὲ τὶς καμπύλες τῆς ιστορίας τῆς φυλῆς μας, δρίθει ἀπό ἄφενού υλικού, ἥρωες κι' ἥρωισμάς, προσφορές κι' ὀλοκαυτώματα πού θὰ μπορούσαν, χωρίς καμιά δυσκολία ἐπιλογῆς, νά στήσουν πολλές «στρογγυλές τράπεζες», νά γίνουν θέματα κινηματογραφικῶν χρονικῶν κλπ. «Ἐτσι θά προβαλό-

τὸν ξεχωριστά, καθαρά κι' ἀξιολογικά δρόλος τοῦ καθενός ναυτιλιακοῦ παράγοντα ὥστε ὁ ἐλληνικός λαός νά συνειδητοποιησει καὶ νά ἀνανεώσει τὴν ἐκτίμησή του πρός τὴν μαχόμενη Ναυτιλία, πρός τὸν «Ἐλληνα ναυτικό, ὁλλά καὶ τὸν «Ἐλληνα ἐφοπλιστή, τὸν ἀπομονωμένο πίσω ἀπό τὸ —ἀνεπίτρεπτο— παραπέτασμα.

ΣΥΝΕΣΙΣ ΚΑΙ ΝΟΜΟΙ

«Η σκέψη τοῦ ΥΕΝ νά προχωρήσει στὴ φήμιση νόμου πού θά χαρακτηρίζει —καὶ φυσικά τιμωρεῖ— τίς διάφορες παραβάσεις τῆς συναλλαγῆς στὸν μεταφορικὸ τομέα» σάν ἰδιών μας, ηταν πολύ φυσικό νά προκαλέσει ἐντονες ἀντιδράσεις. Τό μέτρο κρίθηκε σάν περιπτό, ἐπίζημο καὶ —έξι ὥρισμον— δυσφημιστικό για τὸν ἐλληνικό ἐφοπλισμό.

Εἶναι γνωστό πώς ἐσημειώθηκαν μερικά κρούσματα ἐκτροπῆς ἀπό τὴν ἀρχή τῆς καλῆς πιστῆς τῶν μεταφορικῶν συναλλαγῶν. «Ἀλλ' οὔτε ἡ ἔκταση οὔτε ὁ βόρυνδος δικαιολογούν όποιαδήποτε σπουδή. «Ἐπρεπε νά προηγηθεῖ ἡ διεργήνηση τοῦ καθενός περιστατικοῦ. Νά ταξινομηθούν οἱ φορτωτές κι' οἱ παραλήπτες, οἱ ἐκναυλωτές κι' οἱ ναυλωτές, οἱ χώρες - λιμάνια ἀφετηρίας καὶ προσρισμοῦ. Νά κατανεμηθούν οἱ εύθυνες για νά διαπιστωθεῖ ἡν πρεπτωτες —οἱ μεταφορεῖς. Νά ἐσκριθωθεῖ ἡν στοὺς τελευταίους περιλαμβάνονται «περιστασιακοί» η γνωστοί ἐφοπλιστές, η ἀνάμεσα στά θύματα ὑπῆρξαν κι' «Ἐλληνες πλοιοκτήτες κλπ.

Τὰ στοιχεῖα αὐτά, καθώς καὶ ἡ πυκνότητα τῶν κρουσμάτων καὶ τὸ χρονικό διάστημα πού ἄφησαν καὶ —τυχόν— συνεχίζονται εἶναι ἀναγκαῖα για νά αἰτιολογηθούν τὴν φήμη νόμου μέ ἔντονο τὸν ποινικό χαρακτήρα (πού θά θυμίζει τὸ N. 4000). Γιατί υποστηρίζεται πώς οἱ «παραβάσεις» αὐτές προβλέπονται καὶ τιμωρούνται ἀπό κείμενος ποινικές διατάξεις.

Νόμος χωρίς ἀδραία τεκμηριωμένη Εἰσηγητική! «Ἐκθεστεῖ διά δώρει ἀφορμή γιά μιά εύρυτατη δυσφήμηση τοῦ ἐπαγγελματικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Καὶ τὸ κακό θά είναι ἀνεπανερθωτό ἄν—ὅπως δείχνουν τὰ πράγματα— στό μέλλον δέν ἀναμιχθεῖ τὸ ἐλληνικό δίνομα σέ παρόμοιας ἀνορθεδοξες περιστατικά. Στὴν περίπτωση αὐτή θά ἔχουμε πλούτισει τὸ ποινικό μας Δίκαιο μέ να δρακόντει νόμο χωρίς ἀντικείμενο η «έξι ἀντικείμενου» ἀνεφάρμοστο καὶ θά ἔχουμε στολίσει τὸν ἐφοπλισμό μέ ἀνεξίτηλη μομφή.

Δέν θά ὀλοκληρώναμε τίς ἀπόφεις μας ἀν δέν θυμίζαμε πώς οἱ νόμοι «εἶναι εύημα μέν καὶ δῶρον Θεοῦ, δόγμα δέ ἀνθρώπων συνετῶν». Καὶ πιστεύουμε πώς η σύνεση δέν ἐγκατέλειψε τὴν στέγη τοῦ Υ.Ε.Ν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

«Ἀντιμετωπίζοντες τὸν συνδυασμὸν τῶν πληθωριστικῶν ἐπιδράσεων ἐκ τῆς ἀνατιμῆσεως τῶν καυσίμων καὶ τῆς ἐλλείφεως τοννάς εἰς τὰς περισσότερας περιοχάς φορτώσεως, οἱ ναυλωταί ἀναγκάζονται νά πληρώνουν ὑψηλοτέρους ναύλους —ἀκόμη καὶ διά χρονοναυλώσεις. Τὰ τουργητεράς ἀντιμετωπίζουν προβλήματα ἔξευρέσεως ἀπασχολήσεως εἰς τὴν περιοχὴν τῆς «Ἀπων Ανατολής, ἄλλ' εἰς δόλους τούς ὅλους τομεῖς η ζήτησις διατηρεῖται σταθερά καὶ οἱ ναύλοι ἐσημείωσαν περαιτέρω δελτίωσιν.

Οἱ ναυλωταί συχνά, διά νά ἀποκρύψουν τὴν δύναμιν τῆς ἀγορᾶς, δέν ἐπιτρέπουν τὴν γνωστοποίησην τῶν ὅρων ναυλώσεως καὶ διά τὸ λόγον αὐτὸν παρουσιάζεται μιὰ ἐλλιπής εἰκόνη τῆς πραγματικῆς καταστάσεως. Φήμαι καὶ ἀντιφῆμαι κυκλοφορούν εἰς τὴν ἀγοράν ἄνευ διευκρινήσεων ὑπευθύνων, ἄλλ' εἰς τίνας περιπτώσεις ἔρχονται εἰς φῶς αἱ ἀκριβεῖς λεπτομέρειαι ὧδη συμμένων ναυλώσεων, αἱ

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

όποιαι καταδεικνύουν την ισχυράν θέσιν τῶν πλιοκτητῶν ἐπί εὐρείας γεωγραφικῆς κλίμακος.

Ἐλάχισται ναυλώσεις δημητριακῶν ἀπό τὴν Βόρειον Ἀμερικήν γνωστοποιοῦνται, ἔξαιρεσι ναυλώσεών τινων ἀπό τὰς Μεγάλας Λίμνας, ἀλλ' αὐτά δέν ἐπηρέάζουν τὴν ἀγοράν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ὅπου ἡ ζήτησις εἶναι ἔντονος καὶ διά τὴν μεταφοράν ὄλλων ἀγαθῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ ἀγορά τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς ἐπισκιάζει ὅλους τοὺς ὄλλους τομεῖς, προσελκύουσα τονάς ὑπὸ ἔρμα ἀκόμη καὶ ἀπό τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Αἱ πραγματοποιηθεῖσαι ναυλώσεις κατά τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Μαρτίου καὶ εἰς τὰς ἀρχὰς Ἀπριλίου ηὗησαν τὴν αἰσιοδοξίαν τῶν πλιοκτητῶν, δεδομένου ὅτι οἱ καταβαλλόμενοι ναῦλοι ὑπερεκάλυπτον τὴν διαφοράν κόστους τῶν καυσίμων καὶ ἐπέτρεπον τὴν πραγματοποίησιν ὑψηλοτέρων καθαρῶν κερδῶν.

ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ

Καθ' ὅλον τὸ διαρρεῦσαν δεκαπενθήμερον ὁ ρυθμός τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς ἐσταθεροποιήθη καὶ ἔλαβε τὴν ἀνίομσαν. Τούτῳ ἀποτελεῖ παρήγορον σμείον, ὅταν μάλιστα μία τοιαύτη ὄφύπνισις ἐκ τοῦ πολυμήνου ληθάργου λαμβάνῃ χώραν εἰς μίαν στιγμήν ὅπου ἡ οὐδησίσις τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων ἔρχεται ὡς ἀναστατικός φραγμός διά τὴν ἀνάκαμψιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

Περίεργον καὶ δυσεξήγητον τὸ φαινόμενον, πάντως ἀσχέτως πάσης ἔξηγήσεως, τὸ γεγονός ἔρχεται ὡς ἡρεμιστικὸν καὶ ἀνακουφιστικόν διά τὴν διεθνῆ Ναυτιλίαν, ἥτις ἐπὶ πέντε καὶ πλέον ἔτη ἀντιπαλαίει ἐν μέσῳ μιᾶς ἀσταθείας τῆς ἀγορᾶς.

Ο ἐλληνικός ἐφοπλισμός θαρραλέος, ὃσον οὐδεὶς ὄλλος, παρορμούμενος περισσότερον ἀπό ἓνα ὄγνωστου προελεύσεως αἰσθητήριον, θά αἰσθανθῇ ἀνακούφισιν, διότι δέπει ὅτι δέν θά διαφευσθοῦν αἱ ἐπιτίδεις του, παρά τὴν πίεσιν τῆς σκληρᾶς πραγματικότητος, τὴν ὥποιαν ἐπισημαίνουν ὅχι μόνον οἱ σοφοί οἰκονομικοί ἐγκέφαλοι τοῦ κόσμου, ὀλλάσ αὐτά ταῦτα τὰ γεγονότα, τὰ ὅποια ἐπηρέάζουν δυσμενῶς τὴν ὡς Μεσσίαν ἀναμενομένην παγκόμιον οἰκονομικήν ἀνάκαμψιν.

Ἡ ἐνέργειακή μάτις φαίνεται ὅτι διά πολλά ἀκόμη ἔτη θά ἀποτελεῖ τὸν πυρῆνα διαταραχῆς καὶ ἀσταθείας, ἐφόσον οἱ κατέχοντες καὶ μονοπωλοῦντες τὸ κύκλωμα «πετρέλαιον» κερδοσκοποῦν καὶ καταπνίγουν μὲν νεῦμα τῶν τάς οἰκονομίας ιδιαιτέρων τῶν πτωχῶν χωρῶν, αἵτινες ἔξαρτωνται διὰ τὰς εἰς πετρέλαιον ἀνάγκας τῶν ἀπό μίαν δράκα προνομιούχων πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ —διά τὴν Ναυτιλίαν— ἔαν δέν ἐπανῆλθε «ἡ πλήρης εὐδία ὁ καιρός καπως ἐβελτιώθη». Εἶναι καὶ αὐτό κάτι τὸ ἀρκετά ἐλπιδοφόρον.

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Μετά 10 ἔβδομάδων διακοπῆν τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ Ἰράν, οἱ Ἰάπωνες παρέλασον τὸ πρῶτον φορτίον πετρελαίου ἀπό τὸ Κάργυ "Αἴλαντ" εἰς τὰς ἀρχάς Μαρτίου. Ως ἀποτέλεσμα τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν περιωρισμένων ἔστω — ἔξαγωγῶν τοῦ Ἰράν οἱ ναῦλοι ἔλαβον τὴν ἀνίομσαν καὶ ἔφθασαν τὰ W45 διά τὰ VLCC κατά τὸ δεύτερον 150μήρων τοῦ Μαρτίου. Τούτο σημαίνει ὑπεροπλισιασμόν τῶν ναύλων εἰς διάστημα ὀλιγώτερον τοῦ μηνός.

Ἡ μειωμένη παραγωγή τοῦ Ἰράν συνιστά τὸν κυριώτερον λόγον τῆς παγκοσμίου ἐλλείψεως πετρελαίου, ἥτις ὠδήγησεν εἰς τὴν περιστέραν αὐξῆσιν τῶν τοῦ πετρελαίου ἀπό τὸν ΟΠΕΚ ἀπό Ιης Ἀπριλίου. Παραλλήλως, παρετηρήθη τὸ φαινόμενον πωλήσεως πετρελαίου εἰς τὴν κέλευθέραν ἀγοράν, μέχρις 20 δολλάριας ἀνά βαρέλιον. Αἱ τιμαὶ αὐταὶ καθιστοῦν ἀδήριτον τὴν ἀνάγ-

κην μειώσεως τῆς καταναλώσεως πετρελαίου. Ὑποστηρίζεται ὅτι ἡ «Οἰκονομία εἶναι ἡ καλυτέρα πηγὴ ἐνέργειας», γεγονός τὸ ὅποιον θά ἐπηρέάσῃ μακροπροθέσμως τὰς μεταφοράς πετρελαίου. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ὁ μεγαλύτερος καταναλωτής πετρελαίου εἰς τὸν κόσμον, εἰσήγαγον περὶ τὰ 6.5 ἑκατ. βαρελίων ἡμερησίως τοῦ 1978, κατά μέσον ὡρ, ἔναντι 6.9 ἑκατομ. βαρελίων τοῦ 1977. Διά τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας τοῦτο ἀποτελεῖ μίαν θετικήν ἔξελιξιν —διά τὰ τάνκερς ἀρνητικήν.

Παρά τὰ ἀντέτερα, ὅμως, δέν χωρεῖ ἀμφιβολία, ὅτι οἱ τάσεις εἶναι ἐνθαρρυντικαὶ διά τὴν Ναυτιλίαν γενικῶς. Αἱ τιμοὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, αἱ ὄποιαι είχον φθάσει εἰς τὰ κατώτατα ἐπίπεδα τούς πρώτους μῆνας τοῦ 1978, ἀνέρχονται σταθερώς καὶ ἡ προοπτική εἶναι ὅτι ἡ τάσις αὐτή θά συνεχισθῇ. Οἱ ἀγορασταὶ ἀντιμετωπίζουν τὴν ἐλλειψιν προσφορᾶς τοῦ καταλλήλου τοννά. Ότις ἀποτέλεσμα αἱ ὄξια τῶν καλῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν ἀνατινῶνται καὶ δέν ἐπηρέάζονται ἀπό τὴν «ποτό» ἀγοράν εἰς οἷον βαθμόν ἐπηρέαζοντο εἰς τὸ παρελθόν. Ο λόγος εἶναι ὅτι τώρα συγκρίνουν τὰς τιμάς τῶν μικρᾶς ἡλικίας μεταχειρισμένων πλοίων μὲ τὰς ἀναμενομένας μελλοντικάς τιμάς τῶν νεοτεύκτων.

Ὑπάρχουν, πάντως, ἀδεβαιότητες δύον

ἀφορᾶ εἰς τὸ μέλλον. Ὑπεράνω ὅλων αἱ πολιτικοὶ ἀνωμαλίαι ἔνδεχται νά συνεισθούν καὶ νά περιπλέξουν ἡ νά ἀνατρέψουν τὸν οἰνοδήποτε προγραμματισμόν.

ΣΚΕΨΕΙΣ

Ἐνεφανίσθη εἰς τὰς ὁδούς καὶ ἡ Ἐλληνίδα σπουδάστρια τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης, πλοίοιρχος ἡ ἀσυρματιστρία, μὲ κομφοτάτην στόλην καὶ ἀλκυστικήν ἐμφάνισιν. Μετά παρέλευσι τοῦ ἔτους ἀποπερατώνουν τὰς σπουδάς των καὶ εἰναι ἐτοιμοι διά τὸν ύγρον στίβον.

Αἱ γυναῖκες ναυτικοί πλεονεκτοῦν τῶν ἀρένων συναδέλφων των, διότι δέν στρατεύονται ὑποχρεωτικῶς. Κατά συνέπειαν κερδίζουν χρόνον.

Ἐν τῷ μεταξύ αἱ ἐπιφυλάξεις τῶν ἐργοδῶν διά τὸν ρόλον τῶν γυναικῶν εἰς τὸ ἐλληνικόν πλοῖον, δέν παρεμπερίσθησαν. Αἱ σπουδαὶ τῶν γίνονται ὑπό τὸ βάρος τοῦ ὄγχους τῆς ἐξευρέσεως ἐργασίας. Γνωρίζουν ὅτι θ' ἀντιμετωπίσουν εἰς τὸ «κατεστημένον».

Ἐδώ ἀκριβῶς χρειάζεται ἡ τόλμη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν. Δέν πρέπει ν' ἀπογοητεύσουν τὰς νεαράς αὐτάς ὑπάρξεις. Μακράν ἀπό κάθε προκατάληψιν ἄς μελετη-

ΕΘΝΙΚΗ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ Καταθέσεις ύψηλότοκες σὲ ξένο συνάλλαγμα

Πλήρη ἀσφάλεια τῶν χρημάτων τους

Δάνεια στεγαστικὰ μὲ πολὺ εὔνοϊκοὺς ὄρους μέχρι 2.000.000 δρχ.

Αποκτήσετε τὸ σπίτι σας στὴν 'Ελλάδα μὲ τὸ

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΤΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

σουν μέ προοδευτικήν άντιληψιν τό πρό-
βλημα.

'Αρτηριοσκληρωτικάί άποφάσεις και δι-
σταγμοί δέν είναι τής ώρας, όπου οι "Ελλη-
νες ναυτικοί ήδονέν και θά σπανίζουν. "Ι-
σως ή 'Ελληνίδα ναυτικός γίνη πόλος έλξεως
διά τούς διστοκτικούς "Ελληνας, οίτινες ά-
ποφεύγουν τήν θάλασσαν και τρέπονται είς
τά χερσαία έργα. Χρειάζεται μία δοθεια
άπ' ήδοις σύσους ένδιαφέρονται διά τό έλ-
ληνικόν πλοιούν όπως τό νέον και θήλυ αίμα
μήν άπογοητευθή άπό τά πρώτα του θήματα.

Στό κάτω - κάτω τής γραφής ή έργαζομέ-
νη γυναικά κατέλασε περίοπτον θέσιν είς
τήν παγκόσμιον κοινωνίαν. "Έγινε πολιτι-
κός, έγινε έπιστημα, έγινε δικαστής, έπι-
χειρηματίας. 'Επέτυχε παντού. Διατί θά ά-
ποτύχη είς τήν θάλασσαν;

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΙ

Εύσταλεις και κομψαί παρήλασσαν τήν Πα-
ρασκευήν 30 Μαρτίου είς τόν 'Ασπρόπυργον
αί πρώται νεανίδες δόκιμοι τού 'Εμπορικού
Ναυτικού. 'Αφού προηγουμένως ωρίσθησαν
και ήκουσαν τάς προσφωνήσεις και παραι-
νέσεις τού Διοικητού των 'Αντιπλοιάρχου κ.
'Αλεξοπόλου και τού 'Υπουργού τής 'Εμ-
πορικής Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννην.

Αι έν λόγω σπουδάστρια φοιτούν ήδη
άπό τετραμήνου είς τάς Δημοσίας Σχολάς
Πλοιάρχων και 'Ασυρματιστών, αί όποιαι
φιλοξενούνται προσωρινώς είς τό ΚΕΣΕΝ
και είς τήν ΔΣΗΝΟ.

Μέ τάς κομψάς ναυτικάς των στολάς, τήν
λιγηρότητα τού φύλου των και τήν θέλησιν
άποτυπωμένην είς τά νεανικά των πρόσω-
πων, έδειχνεν είς τούς παρακαλουθήσαντας τήν
ώραίαν τελετήν ίτι είναι άποφασισμέναι νά
σταδιοδρομήσουν είς τήν θάλασσαν. Είναι

σκληρόν θεραπείας τό στάδιον τό όποιον έπέ-
λεξαν και καινοφανείς δι' αύτάς αί συνή-
θειαί υπό τάς όποιας θά τό άσκησουν. 'Αλλ'
ήδη αί έκ τών ιδιωτικών σχολών προηγηθεί-
σαι συνάδελφοί των άπεδειχαν ίτι δέν είναι
ακατόρθωτον και ίτι τό ναυτικόν έπάγ-
γελμα δέν πρόκειται νά έξαιρεθή τών γυ-
ναικείων κατακτήσεων τής έποχής μας.

Πληξοφορούμεθα μάλιστα ίτι τών πρώ-
των αύτών σπουδαστριών τών Δημοσίων
Σχολών, ή μὲν πειθαρχία είναι αξιοζήλευ-
τος, ή δὲ έπιδιστις των είς τά μαθήματα ά-
ξιεπιαινος. 'Εὰν είς τάς άρετάς αύτάς προσ-
θέσουν τό υψηλὸν ήδος και τήν ιδιαιτέραν
σοδορότητα, πού άπαιτον αί ιδιόρυθμοι
συνέδηκαν τού έπαγγέλματος, πρέπει νά έλ-
πισωμεν ίτι θά ύπερχεράσουν έπιτυχως τά
προβλήματα τών μεσογειακών χαρακτηριστι-
κών μας. Και μὲ τήν έλπιδα αυτήν, ή Ναυ-
τιλία ήτις έχει όπωσδήποτε άναγκην τών ύ-
πηρεσιών των, τάς υποδέχεται και τάς ά-
ναμένει.

ΤΟ ΜΟΝΑΔΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

Αίφινδιστικά και χωρίς νά προηγηθεί ή
πρεργασία πού υποδείχθηκε άπό πρόσωπο
έμπειρα και γνώστες τών ζητουμένων άπο-
τελεσμάτων, διατάχθηκε ή άπογραφή τών
πληρωμάτων τών πλοίων. Και μὲ ση διο
δρχισε μέ τόση δραδύτητα συνεχίσθηκε ή
άπογραφή τούτη. Πρόσφατα άνακοινώθηκε
πώς περί τά 1.800 πλοίων δέν άπεστειλαν
τά άπογραφικά τους δελτία. 'Ο άριθμός
τών πλοίων και τών πληρωμάτων καλύπτουν
μεγάλα ποσοστά για νά έξαχθούν — χωρίς
τά μεγέθη αυτά — συμπεράσματα σέ έπιτρε-
πή - άνεκτη προσέγγιση.

Φυσικά ή άπογραφή αύτή δέν πρόκειται
νά άπαντήσει στό μοναδικό έρώτημα πού

μάς άπασχολεῖ: Πόσοι είναι και πώς
κατανέμονται σέ είδικότητες και βα-
θμούς οι πραγματικοί ένεργοι
είς α 'Ελληνες ναυτικοί.

Είναι πασίγνωστο κι' άναντίρρητο πώς
ό ζητούμενος άριθμός είναι πολύ κα-
τώτερος άπό τόν άριθμό τών φερούμενων
τών ώς ένεργων ναυτικών. Και αύτά τά
σωματεία τών ναυτικών διατελούν — παρ'
όλες τίς άντιθετες κι' άναποδεικτές άποφεις
τους — σέ άγνοια γιατί προσδιορίζουν τόν
άριθμό τών δικαιουμένων νά είναι μέλη τους
μέ θεωρητικούς υπολογισμούς. Και ίμιας ύ-
παρχει θετική και σίγουρη μεθόδος νά δοθεί
άπαντηση στό έρώτημα κι' αυτή είναι τό
δριστικό ξεκαθάρισμα τών ναυτικών
φυλλαδίων αιωνίων.

Τό Ν.Α.Τ. διαθέτει 'Υπηρεσίαν 'Αναλογι-
στικών Μελετών μέ έπιστημονική ώριμότητα,
πολλή πρακτική πείρα και πλήρη γνώση τού
άντικειμένου, πού μπορεί νά έπεξεργασθεί
Κωδικογραφημένο Τελετίο μέ έ-
ρωτήματα πού θά κρίνει βασικά (π.χ. ήλι-
κία, δασμός, ειδικότητες, τελευταία ναυτο-
λόγησης κλπ.). Για κάθη φάκελλο ά πο γε-
γραμ μένον θά συμπληρωθεί ένα Δελτίο,
πού στή συνέχεια θά άξιοποιηθεί άπό τήν
ΐδια 'Υπηρεσία τού NAT μέ την κατάρτιση
στατιστικών κι' άδιαδλητων πινάκων.

Τά προβλήματα τής Ναυτιλίας είναι πολύ
σοδαρά για νά λύνονται μέ σπασμαδικά μέ-
τρα, μέ αυτοσχεδιασμούς και μέ θεωρητι-
κούς δερμπαλίσμοντος. Χρειάζονται μέ θε-
ροδο, ειδίκευση και ύπευθυνότητα.

ΤΑ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Κάτι: πρέπει νά γίνη, έπι τέλους, διά νά
άπαλλαγή ή έλληνική ναυτιλιακή έπιχειρησις

ma.ra.c
MARINE RADIO ELECTRONIC CO

23-25 VAS.GEORGIU B' AVE · PIRAEUS · GREECE
TEL. 417.5007 411.6648 TELEX: 21.3962

Robertson
Gyrocompass

The world's first electronic Gyro compass de-
signed for maritime use has now been developed. The
new electronic Gyro compass consists of few mov-
ing parts and has a weight of approx. 15 kg, or a-
bout half of the traditional principally mechanical,
gyro compass.

Settling time is about 1/5 of the time for traditional
gyro compasses.

A great advantage with the Robertson Gyro com-
pass is that all elements can be replaced on-board
with corresponding spare-parts without the need
for re-calibration.

**Presenting the
news of the year:**



άπο τά καθημερινά μικροπροβλήματα, τά όποια τήν ταλανίζουν και ταυτοχρόνως άποσπούν πολύτιμον χρόνον από τήν κυρίαν έπιδοσιν, ή όποια είναι ή αποτελεσματικώτερα έκμετάλευσις τού πλοίου. Θα συναφέων μερικά ένδεικτικά με τήν έλπιδα ότι θα υπάρξῃ ένδιαφέρον διά τήν γενικότερα άντιμετώπισην τής καταστάσεως αυτής, όχι βεβαίως διά νά απαλλαγή ή ναυτιλιακή έπιχειρησης όπο το σύνολον τών προβλημάτων αντιμετωπίζει — τούτο όλωστε είναι άδυνταν, τούλαχιστον είς τόν τόπον αύτον — άλλα διά νά μετριασθούν κάπως αί δυσμενείς συνεπεια:

• Ναυτιλιακή έταιρια ειδοποιήθη πρό ήμερων ύπο τού πλοιάρχου της ότι ναυτικός, μέλος του πληρώματος τού πλοίου τού όποιου έπλοιαρχευει, έχητει νά απολυθή διότι, κατά τούς ισχυρισμούς του, δέν είχον σταλή εις την οίκογένειάν του τά άμβασματά του. Άμεως έγενετο έλεγχος από τόν όποιον διεπιστώθη διά δλαι σιέντολαι τού έλογω ναυτικού είχον κοινοποιήθη εις τήν Τράπεζαν διά τήν άποστολή τών σχετικών άμβασμάτων εις τήν οίκογένειάν του καί τό άποτέλεσμα τού έλεγχου έγγνωστοποιήθη άμεσως εις τόν πλοιάρχον διά νά ένημερώστη τόν ναυτικόν καί άποφευχθή ούτω τό πρώωρος άπολυσί του. Ό τελευταίος, κατόπιν νέας τηλεφωνικής έπικοινωνίας με τήν σύζυγόν του, έδήλωσεν εις τόν πλοιάρχον διότι ή οίκογένειάν του δέν είχε λάβει κανένα άμβασμα. Έπικλοιθησε νέας έπικοινωνίας τού πλοιάρχου με τήν έταιριαν, ή όποια τόν έπανεβεδίωσεν διότι ούδεμια έκκρεμότης ύπτηρχεν από πλευράς έταιριας εις τό θέμα τής άποστολής τών άμβασμάτων πρός τήν οίκογένειάν του έλογω ναυτικού, άλλωστε καί ή Τράπεζα έθεβαίνειν διά δλαι σιέντολαι είχον διαδιβασθή εις τό οίκειον άντοκατάστημα εις τήν περιοχήν τής Έρμιονίδος έπ' ίδιαντος τής συζύγου τού ναυτικού. Τελικώς είς έκ τών έπιτελων τής έπικρήσεως έπηληφένσεν εις τήν σύζυγον τού ναυτικού καί έπληρφορίθη διά αυτή άνεμενεν διά τά άμβασματα θά τά έπαιτρεν εις τό σπίτι της, όπως παίρνει τήν σύνταξιν της ή μητέρα της...

• Αλλη ναυτιλιακή έταιρια πού έχρεισθη νά άντικαταστήση ωρισμένα μέλο του πληρώματος πλοίου της εύρισκομένου εις ρωσικόν λιμένα είδε καί έπαθε, άλλα καί έπειθαρύθη με προσθέτους δαπάνας, λόγω τών άπαιτουμένων εις τήν χώραν αυτήν — δπως καί εις άλλας τού άντοκατού συνασπισμού — γραφειοκρατικών διατυπώσεων. Ας ληφθή από τούδε μέριμνα δπως εις τήν προσεχή σύνδοσην τής μικτής έλληνοσυνδιετικής έπιτροπής διά τήν έφαρμογήν τής ναυτιλιακής συμφωνίας Έλλαδος καί Σοβιετικής Ένωσεως τεθή τό θέμα τής παροχής τών άπαιτουμένων διευκολύνσεων εις τήν διακίνησην τών πληρωμάτων.

• Ετέρα έταιρια έπληρφορίθη με άναλογον έκπτηξην διά σκάφος της τό όποιον φέρει τήν έλληνικήν σημαίαν δέν είναι... συμβεβλημένουν μετά τού NAT. Οσον καί αν φαίνεται περίεργον καί ακατανόητον, τό περιστατικόν είναι πραγματικόν καί προεκλήθη από ένα τηλεγράφημα τού πληρώματος τού πλοίου πρός τό NAT, έαν τό σκάφος είναι ήσαφαλισμένον ή όχι. Καί φυσικά ή άρμοδια ήπηρεσία τού Ίδρυματος άπτημησεν διά τήν τοιαύτην θέσιν τού Όικου Ναύτου, εις τήν όποιαν, αφού ίδιαντος προκρίνην πρός τούς ήσαφαλισμένουν τού Όικου Ναύτου, μεταξύ τής οίκονομίας καί δλαι είς τήν δελτίωσην τής περιθάλψεως. Είλικρινας λυπούμεθα διά τήν τοιαύτην θέσιν τού Όικου Ναύτου, εις τήν όποιον, κατά τήν ταπεινήν μας γνώμων, αντί τής μερμψιορίας, ωφειλε νά υποδείξη, έαν δεδιάσις είχε, τρόπους διά τήν καλυτέραν ίργανωσιν τού μικροβιολογικού έργαστηρίου τού Όικου τού Ναύτου, εις τήν όποιον, ένα πάση περιπτώσει, θά προσέρχεται μόνον έκεινος διά ησαφαλισμένων τού Ίδρυματος καί παραλλήλως θά είναι έλευθερα ή προσφυγή καί είς τά έιδιωτικά μικροβιολογικά έργαστηρια.

άλλα καί διαπάνας είς τήν πλοιοκτήτηριαν έταιριαν, ή όποια διά συνεχούς έπικοινωνίας έσπευσε νά διασκεδάση τάς άνησυχίας τού πληρώματος, τό όποιον μετά τό τηλεγράφημα τού NAT έθεωρε διά ήτο άνασφάλιστον.

ΤΟ ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΟΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΝ

Προχωρει με ταχύν ρυθμόν — καί παρά τάς έκδηλωθείσας έν τώ μεταξύ τάς άντιδρασίες τών άνδιαφέρομένων ίστρων οι όποιοι θεωρούν διά τήν θίγονται — ή προεργασία διά τήν λειτουργίαν τού μικροβιολογικού έργαστηρίου τού Όικου Ναύτου, τό όποιον θά στεγασθή εις τά κεντρικά ίστρων έπι τών άδων Υψηλάντου καί Τασαμαδού. Τό μικροβιολογικόν έργαστηρίου θά λειτουργήση με τά μηχανήματα τής δωρεάς Αναστασίου, τά όποια επί 22 άλογκηρα χρόνια ήσαν καταχνισμένα εις κάποιαν άποθήκην, διότι πάντοτε, μέχρι τούδε, είχαν υπερισχύσει τά συμφέροντα εκείνων που είχαν τήν δυνατότητα νά σταματούν έν τή γενέσει της κάθε πρόθεσιν ή καί σκέψιν άκομη διά τήν λειτουργίαν ίδιοκτήτου μικροβιολογικού έργαστηρίου τού Όικου Ναύτου. Διά τόν λόγον αυτών άποκτά ίδιατέραν δαρπήτητα καί άσκητη ή σχετική άπόφασις τού Υπουργείου καί άποδεικνύει διότι οι Κ.Κ. Κεφαλογιάννης καί Σαρλής (ίδιαιτέρως διά δέυτερος διά ηποίος πολιτεύεται εις τήν Πειραιά) δέν διστάζουν νά πρωχήσουν εις τήν ύλοποιήσην τών σχεδίων των διά τήν δελτίωσην τού έπιπεδου περιθάλψεως τών ναυτικών μας παρά τό ίσοδήποτε πολιτικόν κόστος. Καί άκριδώς τό τελευταίον είναι που έχει τήν μεγαλυτέραν σημασίαν, μεγαλυτέραν καί από αυτήν ίσως τής ίδιας έπιθεσιν καί έξειδίκευσις τών άπαραιτήτων λιμενικών εις τήν έσωτερικού καί άξιωματικών εις τά τού NAT. Καί ή έξειδίκευσις αυτή θά έπιτευχθή έφόσον ληφθή μέριμνα νά υπάρχη συνεχής ήπηρεσία εις τό NAT άξιωματικών ειδίκων έπιλεγμένων καί μετεκπατεινούμενων καί έδω καί εις τό έσωτερικόν, εις θέματων πών άνδιαφέρουν τό άσφαλιστικόν Ίδρυμα τών ναυτικών μας. Άλλα διά νά καταστή ή πλαισίωσις αυτή περισσότερον έπωφελής καί άποτελεσματική δέν νά έξασφαλισθή ή μακροχρόνιος παραμονή καί έξειδίκευσις τών άπαραιτήτων λιμενικών άξιωματικών εις τά τού NAT. Καί ή έξειδίκευσις αυτή θά έπιτευχθή έφόσον ληφθή μέριμνα νά υπάρχη συνεχής ήπηρεσία εις τό NAT άξιωματικών ειδίκων έπιλεγμένων καί μετεκπατεινούμενων καί μετεκπατεινούμενων καί έδω καί εις τό έσωτερικόν, εις θέματα άσφαλισεως, οι όποιοι θά διά τήν ίδιαντος προθετικής προσέρχεται νά υπάρχειν διότι οι τοποθετούμενοι τού σχεδίου αυτού πρέπει νά υπάρχη καί άναλογος νομοθετική ρύθμισης διότε ή θέσις τού ένος έκ τών δύο διευθυντών (Πόρων καί Διοικητικού) νά κατολαμβάνεται ύπό πλοιάρχου καί διχών άπντηπλοιάρχου, ώς προβλέπεται σήμερον. Υποβάλλομεν τήν σκέψιν πρός μελέτην καί σημειώμενον διότι μέχρι τής ύλοποιήσεως της —έάν δεδιάσις ύλοποιηθή— θά πρέπει νά ληφθή μέριμνα νά έπαναφερθή ή διάταξης πού ζητίεται διότι οι τοποθετούμενοι εις τό NAT λιμενικοί άξιωματικοί δέν άπορεύσεως διετίας ή τριετίας τούλαχιστον.

ευθυντού τού NAT άρχιπλοιάρχου κ. Νίκ. Λυμπεράτου, μετά έννεάμηνον μόλις υπηρεσίαν εις τό Ίδρυμα, έφερε πάλιν εις τήν έπικαιρότητα τό θέμα τής παραμονής τών λιμενικών άξιωματικών έπ' άφρετον χρόνον εις δρισμένας καιρίας σημασίας θέσεις, ώς είναι τού Γενικού Διευθυντού τού NAT, τών Προξενικών Λιμεναρχείων, τής Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων κλπ. Ειδικώτερον διά την πλαισίωσιν τού NAT ύπό λιμενικών άξιωματικών, διά τήν όποιαν ήσουσθησαν προσφάτως, μάλιστα, έπικρίσεις, δέον νά ληφθή ίδιατέρα μέριμνα ώστε άφ' ένδος μέν νά σταματήση τό φαινόμενον τό όποιον έσπειραν διά την πλαισίωσιν τού Ίδρυματος τού Λυμπεράτου καί άφ' έτερου διά νά δημιουργηθούν αι προϋποθέσεις εκείναι που θά έπιτρέψουν τήν άποδοτικήν διεύθυνσιν τού Ίδρυματος.

Ημεῖς πιστεύομεν διότι ή πλαισίωσις τού NAT ύπό τών λιμενικών άξιωματικών, ύπό τό έφισταμενον σύστημα λειτουργίας του, είναι καί έπωφελής καί άπαραιτήτος διά τό Ίδρυμα, λόγω τής άπαιτουμένης συνεργασίας τών λιμενικών Αρχών τού έσωτερικού καί τού έξωτερικού εις τήν ύλομησιν σωρείας θεμάτων πών άνδιαφέρουν τό άσφαλιστικόν Ίδρυμα τών ναυτικών μας. Άλλα διά νά καταστή ή πλαισίωσις αυτή περισσότερον έπωφελής καί άποτελεσματική δέν νά έξασφαλισθή ή μακροχρόνιος παραμονή καί έξειδίκευσις τών άπαραιτήτων λιμενικών άξιωματικών εις τά τού NAT. Καί ή έξειδίκευσις αυτή θά έπιτευχθή έφόσον ληφθή μέριμνα νά υπάρχη συνεχής ήπηρεσία εις τό NAT άξιωματικών ειδίκων έπιλεγμένων καί μετεκπατεινούμενων καί μετεκπατεινούμενων καί έδω καί εις τό έσωτερικόν, εις θέματα άσφαλισεως, οι όποιοι θά διά τήν ίδιαντος προθετικής προσέρχεται νά υπάρχειν διότι οι τοποθετούμενοι εις τό NAT λιμενικοί άξιωματικοί δέν άπορεύσεως διετίας ή τριετίας τούλαχιστον.

ΣΥΝΕΧΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

'Ωρισμέναι, τούλαχιστον, υπηρεσίαι τού Υπουργείου καί τού NAT πρέπει νά καθιερώσουν συνεχές ωράριον λειτουργίας, διά νά συμπίπτουν αι ώραι έργασίας των μέ τό ωράριον τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. Διά τήν άναγκην τής τοιαύτης ρυθμίσεως, δέν θά έπικαιρεσθωμεν τά τής έντάξεως εις τήν ΕΟΚ, τά όποια έπικαλούνται δλοι οι "Ελληνες διά νά δικαιολογήσουν διαφόρους άξιώσεις των ή διά νά θεμελιώσουν διαφόρους άξιώσεις περί τού τρόπου λειτουργίας τών δημοσίων υπηρεσιών, άλλα καί τών ίδιωτικών έπιχειρήσεων. Η άναγκη προκύπτει από τό έσωτερον τής λειτουργίας αυτής ταύτης τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως καί είναι απότελεσμα τού διεθνούς πλαισίου εις τό όποιον, ώς έκ τής φύσεώς της, είναι υποχρεωμένη νά κινήται αυτή. Καί δέν νοείται αι άρμόδιαι υπηρεσίαι τού οίκειου κρατικού φορέως καί τού οίκειου άσφαλιστικού άργανσισμού νά λειτουργούν μέ τόν ρυθμόν μέ τόν όποιον έξασφαλοου-

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

'Η πρώτως άποστρατεία τού Γενικού Δι-

SIGMA-SYMBOL OF PROTECTION

Sigma Coatings provide a comprehensive range of products and services to protect investment in the shipping industries of the World.

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



θοῖν νά λειτουργοῦν καὶ σήμερον, διότι τό επεράστε αὔριον τό όποιον, καθ' ήμάς, είναι άδικαιολόγητον εἰς οἰανδήποτε περίπτωσιν, εἰς τήν Ναυτιλίαν είναι ἀπολύτως ἀκατανόητον ὅλα καὶ τρομερά ζημιογόνον.

Βεβαίως, διά τήν ύλοποίησιν τῆς υποδείξεως ταύτης χρειάζεται προσωπικόν, ἀπό τά όποια πάσχουν καὶ τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας καὶ τό ΝΑΤ, τό τελευταῖον μάλιστα λειτουργεῖ μέ τά δύο τρίτα μόλις τού προσωπικοῦ πού προβλέπεται ἡ περί ΝΑΤ νομοθεσία. Συνεπώς, ἐπιβάλλεται ἡ ἀμεσος αὐξησης τού προσωπικοῦ καὶ τού 'Υπουργείου καὶ τού ΝΑΤ καὶ πρός τήν κατεύθυνσιν αὐτήν πρέπει νά στραφῇ πρωτίστως τό ἐνδιαφέρον τού κ. Κεφαλογιάνην.

ΕΥΛΟΓΟΣ ΑΠΟΡΙΑ

'Απορίας προεκάλεσε εἰς τόν εύρυτερον ναυτιλιακόν περίγυρον ἡ ἀποστρατεία τού νεωτέρου ἀρχιπλοιάρχου τού Λιμενικού Σώματος κ. Νικ. Λυμπεράτου, ὁ όποιος κατά τό ἐνεάμηνον περίπου διάστημα καθ' διηγήθην τό ΝΑΤ ἐπέδειξε ἀξιούγλευτον δραστηριότητα καὶ ἔδωσε νέαν ώθησην εἰς τό ἀσφαλιστικόν "Ιδρυμα τῶν ναυτικῶν μας, παρά τό γεγονός ὅτι τούτο λειτουργεῖ μέ ἑκατὸν εἰκοσι ὑπαλλήλους ὀλιγωτέρους ἀπό τούς προβλεπομένους ἀπό τήν νομοθεσίαν. Δέν θα ἀπαριθμήσων λεπτομερῶς τά ἐπιτεύγματα τού κ. Λυμπεράτου εἰς τό ΝΑΤ, διότι είναι ἡδη γνωστά. Θά ἐρωτήσωμεν μόνον, πῶς ἀφού ἔκριθη πρό ἐνεαμήνον προσκέτεος κατ' ἔκλογήν, ἔκριθη τώρα ἀποστρατευταῖος; Και ἐν πάσῃ περιπτώσει, ποιος ἐκ τῶν εἰσηγητῶν είχε δίκαιον, ἔκεινος ὁ όποιος εἰσηγήθη τήν κατ' ἔκλογήν προσγωγήν τού εἰς τόν βαθμὸν τού ἀρχιπλοιάρχου ἡ ἔκεινος ὁ όποιος εἰσηγήθη τήν ἀποστρατείαν τού κατά τάς προσφάτους κρίσεις τῶν ἀρχιπλοι-

άρχων καὶ τού 'Υπαρχηγοῦ τού Λιμενικού Σώματος; Καὶ ποῖοι οἱ εἰσηγηταὶ αὐτοῖς;

'Ἐν τῷ μεταξύ, συμφώνως πρός τάς ὑπαρχουσάς πληροφορίας, μέχρι τής παρελθούσης Τρίτης δὲν είχον ἐπικυρωθῆ ὁι ἐτήσιοι πίνακες μετά τάς προσφάτους κρίσεις καὶ οὔτε είχον δημοσιευθῆ τά διατάγματα ἀποστρατειῶν καὶ προσγωγῶν διά νά καταστήθηνταὶ η σύγκλητος τού 'Ανωτάτου Συμβούλιου Λιμενικού Σώματος ὑπὸ μείζονος σύνθεσιν διά τήν ἔκλογήν τού νέου 'Υπαρχηγοῦ τού Σώματος, μετά τήν ἀποφασισθείσαν ἡδη ἀποστρατείαν τού κ. Καραμήτου. Μία πληροφορία ὅτι τό Συμβούλιον ἐπρόκειτο νά συνέληθη τήν παρελθούσαν Τετάρτην δὲν είχε ἐπιβεβαιωθῆ καὶ ἐφ' ὅσον ἡ ἔβδομάς θὰ παρήρχετο χωρὶς νά συνέληθη τό Συμβούλιον, η σύγκλητος τού ἀναγκαστικῶν θὰ πραγματοποιηθῇ μετά τό Πάσχα, διότι ἡδη ἀπό τῆς Δευτέρας ἀρχίζει ἡ Μεγάλη Ἑβδομάδα, κατά τήν διάρκειαν τής όποιας συνήθως δὲν πραγματοποιεῖται η σύγκλητος παρομοίων Συμβούλιων, ἔκτος, βεβαίως, ἀπρόσπουτον. Εἰς τούς κύκλους τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν λέγεται ὅτι τό «τραϊνάρισμα» ἐπιδιώκεται ἀπό τόν 'Αρχηγὸν τού Σώματος κ. Σκιαδᾶν, ὁ όποιος φέρεται ὅτι ἔχει δηλώσει ὅτι θὰ ἀποχωρήσῃ ἀπό τήν ἡγεσίαν ἔξ μηνας μετά τήν ἔκλογή τού νέου 'Υπαρχηγοῦ, διά νά ὑπάρχῃ μονίμως εἰς τό Σώμα ἀξιωματικός με τόν βαθμὸν ἀντιναύαρχου. 'Εάν αι ἐν λόγω πληροφορία ἀνταποκρίνονται εἰς τήν πραγματικότητα δὲν ἀποκλείεται τό 'έκλογή τού 'Υπαρχηγοῦ νά γίνη καὶ τόν Μάτιον, ὅτε ἐπιμηκύνεται ἀναλόγως καὶ η παραμονή τού κ. Σκιαδᾶ εἰς τήν ἡγεσίαν καὶ ἔχει ὁ Θεός.

Θά πρέπει πάντως νά υπογραμμισθῇ ὅτι η παρατεινομένη ἔκκρεμότης εἰς τό ζήτημα τής ἐπικυρώσεως τῶν πινάκων, τής ἐκδόσε-

ως τῶν διαταγμάτων ἀποστρατειῶν καὶ προσγωγῶν καὶ τής ἔκλογῆς νέου 'Υπαρχηγοῦ ἔχει προκαλέσει μίαν ἀρρυθμίαν εἰς τό 'Υπουργείον, ὅπου είναι τό καθημερινὸν κύριον θέμα συζητήσεως ἐν συνδικαλισμῷ πάντοτε καὶ μὲ τάς προθέσεις τού κ. Σκιαδᾶ. Δι' δ, κατά τήν γνώμην μας, θὰ ἐπρεπε νά ὑπάρξῃ ἀποφασιστική προέμβασης τής πολιτικῆς ἡγεσίας τού 'Υπουργείου, ὅποτε νά τερματισθῇ ἡ ἐπιζημία καὶ διά τό Σώμα καὶ διά τό 'Υπουργείον ἔκκρεμότης.

'Ο κ. 'Υπουργός ἐρωτηθεὶς ἐπί τού θέματος τής ἐπιλογῆς 'Υπαρχηγού, ἔδήλωσεν ὅτι ἡδη ἔχει υπογράψει τήν ἀπόφασιν διά τήν σύγκλητον τού 'Ανωτάτου Συμβούλιον Λιμενικού Σώματος, μέ ανοικτήν τήν ἡμερομηνίαν, ὅποτε ἀμέσως μετά τήν ὑπογραφήν καὶ δημοσίευσιν τῶν διαταγμάτων νά συγκληθῇ ἀμέσως τό 'Ανωτάτον Συμβούλιον Λιμενικού Σώματος.

• 'Η ἐπιλογή τού νέου 'Υπαρχηγοῦ θὰ γίνη μεταξύ τῶν ἀρχιπλοιάρχων κ.κ. Κλειώση, Τζαβάρα καὶ Χρυσανθακοπούλου καὶ τῶν προαρχηθομένων εἰς τόν βαθμὸν τού ἀρχιπλοιάρχου κ.κ. Ιωάν. Κοντογέωργη, Γ. Οικονόμου καὶ Παρ. Τσογκιδή.

ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

'Η ἐπισκευαστική βάσις τού Περάματος θά ἀποσυμφορθῇ ἀπό τά παρωπλισμένα καὶ κατεσχημένα πλοία τά όποια δὲν τελοῦν ὑπό ἐπισκευὴν. 'Επισής θὰ ἀπομακρυθοῦν ἀπό τόν δίσιυλον Περάματος τά ἡγκυροδολημένα πλοία, ώς καὶ τά εύρισκόμενα εἰς τήν Κυνόσουρα, πλὴν τῶν ἐπιβατηγών, τά όποια διεθερμίσθουν εἰς τήν θέσιν Γ' παρωπλισμένων πλοίων τού Κόλπου τής 'Ελευσίνος. 'Ηδη υπεγράφη σχετική ἀπόφασις ὑπό τού 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννη καὶ ἐκοινοποιήθη πρός ἐκτέλεσιν, τό μέτρον δέ θεωρεῖται ὡς καλή ἀρχή διά τήν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν. Θέλομεν νά ἐλπίζωμεν ὅτι θά ἐπακολουθήσουν καὶ ἄλλα ούσιαστικά μέτρα διά νά κλείσουν ὄριστικῶς αἱ γνωσταὶ εἰς δόλους πληγαὶ.

'Η προσαναφεῖσα ἀπόφασις τού κ. Κεφαλογιάννη ἔχει ὥστε ἐξῆς :

- "Όλα τά μή τελοῦντα υπό ἐπισκευὴν πλοία, τά εύρισκόμενα στήν Ε.Β.Π. ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος καὶ σημαίας νά μεθερμίσουν υποχρεωτικῶν στή θέση Γ' παρωπλισμένων πλοίων τού Κόλπου 'Ελευσίνος.
- "Επισής νά μεθερμίσουν υποχρεωτικῶν στήν αὐτή ώς ἄνω θέση καὶ διὰ τά πλοία τά όποια εύρισκονται ἀγκυροδολημένα στόν δίσιυλο Περάματος.
- γ) Τέλος, τά εύρισκόμενα στήν Κυνόσουρα διάφορα σκάφη, πλὴν ἐπιβατηγών, ώστα τά μεθερμίσουν στήν αὐτή ώς ἄνω θέση Γ'.
- δ) Ή μεθόριμησθῇ πρός ἀπόλυτη προτεραιότητα ἀπό τά πλοία τά εύρισκόμενα στήν Ε.Β.Π. μετά τήν μεθόριμηση τῶν όποιων θά ἀκολουθήσουν τά πλοία πού εύρισκονται στόν δίσιυλο Περάματος, καὶ τέλος θά μεθερμίσουν τά πλοία πού εύρισκονται στή Κυνόσουρα.
- ε) Εύθυνς ώς πληρωθοῦν τά υφιστάμενα στή θέση Γ' κενά, ὁ Λιμενάρχης 'Ελευσίνος νά ἀναφέρει τούτο δι' ἐπείγοντος σήματος εἰς YEN)ΓΔΛΠ)ΔΛΑ Ιον γιατί νά ἐρευνηθῇ καὶ ἀποφασισθῇ ἡ δημιουργία νέας θέσεως παροπλισμού πλοίων ἐντός τού Κόλπου 'Ελευσίνος ἢ ἀλλαχοῦ.

'Ο ΟΛΠ ή τό ΚΛΠ κατά περίπτωση θά ἀπευθύνει τήν ἐντολή πρός μεθόριμηση στούς ύπευθυνούς ἀντιπροσώπους τῶν υπό μεθόριμηση πλοίων μέ κοινοποίηση τής σχετικῆς ἐντολῆς εἰς YEN)ΓΔΛΠ)ΔΛΑ Ιον καὶ στό ἀρμόδιο Λιμενικό Τμῆμα.

Οι ἀντιπρόσωποι τού πλοίου μετά τήν ἐντολή τού ΟΛΠ θά ἀπευθύνωνται εἰς YEN)

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



ΓΔΑΠ) ΔΛΑ Ιον γιά νά λάδουν έγκριση παροπλισμού τού πλοίου τους στόν Κόλπο 'Ελευσίνος.

Η ολή κίνηση τού παροπλισμού τών άνωτέρω κατηγοριών πλοίων είς τόν Κόλπον 'Ελευσίνος θά γίνεται υπό τήν αίμεση εύθυνη καί έποπτεία τού Κ. Λ. 'Ελευσίνος, πρός τό δρόμο θά κοινοποιούνται οι σχετικές έγκρισεις παροπλισμού πλοίων.»

'Ο 'Υπουργός
EMMAN. KEΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΓΑΛΛΟ - ΛΙΒΕΡΙΑΝΑ

Κατά τήν έπισκεψίν του είς τήν Γαλλίαν ο Πρόεδρος τής Λιβεριανής Δημοκρατίας, έζητασε μετά τού Γάλλου Πρωθυπουργού τά προβλήματα τών «σηματών εύκαιριας».

Καὶ ὁ μὲν Γάλλος Πρωθυπουργὸς ἔζῆτησε ἐπιμόνως ἀπό τον Λιβεριανὸν Πρόεδρον νὰ ὑποστρέψῃ τάς ἐνώπιον τού ΙΜΚΟ γαλλικάς προστάσεις καὶ νὰ εὐνόησῃ τήν οὐσιαστικήν συνεργασίαν ἐπί τών κανόνων τής ἀποκαταστάσεως τών υπὸ τῶν πλοίων προκαλουμένων ζημιῶν.

Λέγεται ὅτι ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λιβεριανοῦ κράτους ἐφάνη μὲν εὐνοϊκὸς πρὸς τὰ γαλλικά αἰτήματα, ἀλλὰ ηγήθη ὅπως ο Γάλλοι τεχνικοὶ ἐπὶ τῶν διεθνῶν διαδικασίων δεικνύουν περισσότεραν κατανόησιν πρὸς τούς Λιβεριανοὺς συναδέλφους των.

Καὶ ὡς πρὸς μὲν τάς ἀποζημιώσεις — ἐάν ὁ ἀπαντιγόνος ἀνάφερεται εἰς τόν «Ἀμόκο Καντίζ» — προστρέπεται ὅτι ή Λιβερία, ὅπως καὶ ή Γαλλία, ἔχει υπογράψει τάς συμβάσεις τού 1969 καὶ 1971 περὶ τής ἀστικῆς εύθυνης διὰ τάς ζημίας ρυπάνσεως ἐκ πετρελαίου καὶ περὶ τού διεθνούς κεφαλαίου ἀποζημιώσεως καὶ ἐπομένως δὲν υπάρχει θέμα ἀντιδικίας. Ἐνώ ἀντιτέως υπάρχει μετά τῶν ΗΠΑ αἱ ὄποιαι δὲν ἔχουν υπογράψει τήν σύμβασιν καὶ ὅπου ή Γαλλία ἥγειρεν ἀγωγὴν κατὰ τού υποτιθεμένου 'Αμερικανού πλοιοκτήτου τού «Ἀμόκο Καντίζ».

Ως πρὸς δὲ τήν συμπεριφοράν τῶν Γάλλων τεχνικῶν ἔνωντι τῶν Λιβεριανῶν, τὸ ζῆτημα ἔγκειται εἰς τό γεγονός ὅτι ἐνώ ή Λιβερία προσποθεῖ νὰ παρουσιάσῃ τάς χώρας τού ἐλευθέρου νηολογίου ὡς τάς τπλέον αὐτοτράπας εἰς τήν ἐφαρμογήν τῶν κανόνων ἀστραπίας, οἱ Γάλλοι τεχνικοὶ ἔξακολουθοῦν νά είναι σταθερῶν προσκεκολλημένοι εἰς τήν Ευρώπην ὅτι δὲν υπάρχουν «καλαί» σημαῖαι εύκαιριας.

ΑΙ «ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ»

Ἐνιαίοιν πρόγραμμα «διαλύσεων - ναυπηγήσεων», τό δρόμοιν θά συμβάλῃ εἰς τήν μείωσιν τού πλημωρισμού χωρητικότητος καὶ θά παρέχει ἔργασσαν εἰς τά μανοπηγία τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, υιοθετήθη υπό τόν 'Εννέα καὶ θά συζητηθῇ κατ' αὐτάς υπὸ ἐκπροσώπων τῶν πλοιοκτήτων καὶ τῶν ναυπηγείων.

Αἱ σχετικαὶ προτάσεις ἀναφέρονται εἰς τήν διάλυσιν σκαφῶν δύο ἑκατ. τόν. γκρός καὶ τήν ναυπηγησιν ἐνός ἑκατ. τόν. γκρός ἐτησίως. Τοιουτόποτα, θά δοθηθοῦν τά ναυπηγήσεις τῆς Κοινότητος, τῶν ὄποιων ἡ παραγωγὴ υπολογίζεται εἰς 2,4 ἑκατομ., μετρικούς τόν. μόλις, τό 1980. Τό κόστος διὰ τήν παροχὴν κινήτρων καὶ τήν καταδολήν ἀποζημιώσεων, κατά τήν ἐφαρμογήν τού προγράμματος, υπολογίζεται εἰς 150 ἑκατ. δολλαρία ἐτησίως.

Μολονότι υπάρχουν ἀντιθέσεις ἐντός τῶν κόλπων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος — διότι τό πρόγραμμα βασίζεται εἰς τήν προϋπόθεσιν ὅτι θά υπάρχει ἀνάκαμψις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τού 1983 — είναι προφανές ὅτι τυγχάνει τήν υποστηρίξεως τόσον τού ἐφαπλιστικοῦ ὅσον καὶ τού ναυπηγικοῦ κλάδου, ἀναμένεται δέ ὅτι θά τεθῇ ἐν ίσχυΐ μέχρι τέλους τού ἔτους.

Ἀρχικῶς προβλέπεται ἡ ἐφαρμογή τοῦ

προγράμματος διά μίαν διετίαν, μὲ προοπτικήν παρατάσεων του δι' ἔτερα δύο ἔτη. Εἰς τό σχέδιον δὲν θά περιλαμβάνονται τά μή φορτηγά πλοῖα ὡς καὶ τά δεξαμενόπλοια τῶν 60.000 - 120.000 τόν. d.w. ἀνώ τής 14ετούς ἡλικίας.

Τά ναυπηγούμενα υπὸ τήν αιγίδα τού προγράμματος πλοῖα θά φέρουν τήν σημαίαν μιᾶς τῶν 'Εννέα χωρῶν καὶ έαν ἀργότερον μεταφερθοῦν εἰς ἄλλα νηολόγια οἱ πλοιοκτήται θά υποχρεούνται νά ἐπιστρέψουν τάς ἐπιχρηγήσεις τάς ὄποιας ἔλασον μέρι μούσιον 100% τά πρώτα δύο ἔτη μετά τήν παραδόσειν τού πλοίου, 70% τό τρίτον ἔτος καὶ 30% τό τέταρτον.

Εἰς τά διαλύσμενα σκάφη θά καταδόλλεται η διαφορά μεταξύ τής ἀξίας των ὡς μεταχειρισμένων καὶ τής τιμῆς διαλύσεως, ἥτις υπολογίζεται εἰς 35 δολ. κατά τόν. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος διά τά τάνκερς ἄνω τῶν 120 χιλ. τόν. d.w. καὶ μέχρις 90 δολ. διά τούς ἄλλας τύπους πλοίων.

Διά νά υπάρχει κάλυψις κατά τής ἀπάτης, τό πρόγραμμα προβλέπει ἐπιστροφήν τής ἐπιχρηγήσεως, έαν σκάφος δέν διαλύθη ἐντός 18μήνου ἀπό τής παραδόσεως του εἰς τό ἐργοστάσιον διαλύσεως.

• • •

'Ἐν τῷ μεταξύ, ο γνωστός ναυλωμεσιτικός Οίκος τού Λανδίνου Λάμπερτ Μπράδερς ἐπισημαίνει ὅτι πιθανόν νά ἐπέλθῃ ισορροπία μεταξύ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικοῦ τού ἐνωρίτερον τού ἀνανεομένου, γεγονός ὅπερ θά καταστήσῃ περιττήν τήν ἐφαρμογήν τού προγράμματος «διαλύσεων - ναυπηγήσεων».

Τότε κατά τό παρελθόν ἔτος διελύθησαν σκάφη 19 ἑκατ. τόν. d.w., ἐπισημαίνουν οι Λάμπερτ Μπράδερς, καὶ έαν σημειωθῆται κάμψη τού ρυθμού διαλύσεων εἰς τό μέλλον, τούτῳ θά δρείλεται εἰς τό γεγονός ὅτι οι πλοιοκτήται δέν θά ἐπιμυοῦνται νά πωλήσουν τά σκάφη των πρός διάλυσιν λόγω ἀνακάμψεως τής ναυλαγορᾶς.

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Μέ τήν είσοδον τής ἀνοίξεως ἥρχισεν ὁ κατάπλους τῶν ἔνων κρουαζιεροπλοίων εἰς τό πειραικόν λιμέναν. Νορβηγικά, ιταλικά, σοβιετικά κρουαζιερόπλοια σοσαν τά πρώτα. Μεταξύ αὐτῶν ιδιαίτεραν ἐντύπωσιν ἐπροξένησεν μέ τόν μεγαλοπρεπή σύγκον του καὶ τήν κομψοτάτην σύγχρονον ναυπηγικήν του γραμμήν τού νορβηγικοῦ «Royal Viking Sky». «Οσοι τό ἐπεσκέφθησαν ὄμιλούν περὶ ἐνός πλωτού ἀνακτόρου.

Ἡ ἐφετεινή τουριστική κίνησις προβλέπε-

ται η ηγήμενη, καίτοι ἐπιφυλάξεις ἐκφράζονται λόγω τής ηγήμενης τιμῆς τῶν καυσίμων.

Ἐντός όλίγων ήμερων θά ἐμφανισθῇ καὶ τό ἐλληνικόν κρουαζιερόπλοιον ἐπανακάμπτον ἀπό τάς θερμάς θαλάσσας, ὅπου διεχείμασεν ἐργαζόμενον. Αἱ μέχρι τούδε πληροφορίαι είναι ἐνθαρρυντικά διά τήν ἀποδημήτην ἀπασχόλησίν τού γύρω χώρων τῆς 'Ανατολικής Μεσογείου.

Ο συναγωνισμός θά είναι δύναμις τούλαχιστον ἐκ μέρους τῶν Σοβιετικῶν, οἵτινες μέ τό χαμηλόν κόστος ἐκμεταλλεύσεως καλύπτον ἐπαρκῶς καὶ μέ περιθώρια κέρδους τά ἔξοδά των. Διά τό ἐλληνικόν κρουαζιερόπλοιον, παρό τήν καλήν του φήμην είς τήν διεθνή ἀγοράν, τά πράγματα δέν θά είναι καὶ τόσον εύκολα.

Πάντως υπέρτερει είς τήν ποιότητα καὶ τήν όμοιογυμένην θερμήν φιλοξενίαν, πράγματα πού τό καθιστούν ἀσυναγώνιστον.

ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

Τά μέλη τού 'Οργανισμοῦ πετρελαιοειδαγωγικῶν χωρῶν συνεφώνησαν νά καταργηθοῦν αἱ δεσμεύσεις ὡς πρὸς τό ύψος τῶν τιμῶν τού ἔξαγονούν παρ' αὐτῶν ὀργοῦ πετρελαιού παλί οι εἰς τό ἐφεξῆς ἐκάστη θά ἔχῃ τό δικαίωμα νά ἐπιβάλῃ οἰαδήποτε αὐξησιν ἐπιθυμεῖ, πέραν τής ἐξ 9% ἐπιδημήσεις ἀπό της 'Απριλίου.

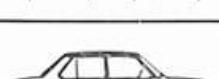
«Ηδη τό 'Ιράκ ἀνήγειλεν ὅτι σκοπεύει εἰς αὐξησιν τού 1.96 δολ. κατά δορέλιον, ὅπερ σημαίνει ὅτι, ἀπό 13,34 δολ. μέχρι τής 31ης Μαρτίου καὶ 14,54 δολ. τής 1ης Απριλίου, ή τιμή τού ὀργοῦ πετρελαιού τού 'Ιράκ θά φύσατ τά 16,50 δολ. τό δορέλιον.

Τό 'Ιράκ, ἐξ ἄλλου, προτίθεται νά ἐπιβάλῃ πρόσθετον αὐξησιν 1,20 δολ. ἀνὰ δορέλιον, ἐνώ παραπρηταὶ δέν ἀποκλείουν τήν ἐπιθολήν περαιτέρω αὐξησεων κατά τήν προσεχή διάσκεψιν τῶν υπουργῶν τού ΟΠΕΚ εἰς Γενεύην τόν 'Ιουνίου.

Ο υπουργὸς πετρελαιών τῶν 'Ηνωμένων Αραβικῶν 'Εμιράτων, ἐρωτηθεὶς ἐὰν αἱ τιμαὶ τού πετρελαιού θά αὐξηθοῦν ἐκ νέου τού 'Ιουνίου, ἀπήνησεν ὅτι αὐτὸς θά ἐξαρτηθῇ ἀπό τάς τότε καταστάσεις.

ΤΑ ΤΕΛΗ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Εἰς κάθε εύκαιριαν, τό Διεθνές Ναυτικόν 'Επιμελητήριον ἐξέφραζε πρὸς τάς 'Αρχάς τής Διώρυγος τού Σουέζ τάς ἀνησυχίας του διά τά προβλήματα τά ὄποιας ἐδημιουργοῦντο εἰς τήν πλοιοκτήτας ἀπό τήν ἀπαγόρευσιν τής πληρωμῆς τῶν τελῶν διελεύσεων ἐκ



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.

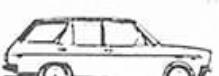


If you also wish to know about the Tax Free Automobile in Belgium ask for free documentation and prices and for our home shipment program.



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.



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 πλοϊα σας στή διώρυγα του Σουεζ... Μπορεί νά καθυστερήσουν για μά μόνο αφραγίδα. Ή, για κάτι πιό σοβαρό!

Όποιο προβλήμα, όμως, κι άν δημιουργηθεί, τώρα υπάρχει η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. που μπορεί νά τό λύσει - πρός οφελός σας!

Γιατί, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. είναι μιά νέα έταιρια, άλλα τά στελέχη της, έχουν τεράστια πείρα στήν παροχή Ναυτιλιακών Υπηρεσιών. Μεταξύ τους, συγκαταλέγονται άτομα μέ περια 25 έτών αέ παρόμοιες έργαδιες στήν Αίγυπτο και ειδικότερα στή διώρυγα του Σουεζ. Και γνωρίζουν, και τή γλώσσα, και τις τοπικές συνήθειες και τούς - κατά περιπτώση - άρμόδιους, και κάθε λεπτομέρεια που μπορεί νά σᾶς φανεί χρήσιμη. Είναι μεσα σέ όλα!

Πού, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. μπορεί νά σᾶς ξέμπρετησει μέ τούς PROTECTING AGENTS που διαθέτει στή Σουεζ και στήν Άλεξάνδρεια:

- στόν χωρίς καθυστέρηση διάπλου, άκομα κι άν δέν έχουν φτάσει έμβασματα στό PORT SAID.
- στήν έκκαθάριση και είσπραξη, ύπολοιπου χρημάτων άπό προηγούμενες διελεύσεις
- στήν έκκαθάριση τών λογαριασμών σε 2 ή 2,5 μήνες άντι τών 5 ή 6 μηνών που απαιτούνται συνήθως και συγχρόνως στήν έπιστροφή ύπολοιπων πιστωτικών.
- στήν πλήρη τροφοδοσία τών πλοϊων σας μέ σ.τι χρειαστούν, άκομα και στή συμπλήρωση τών πληρωμάτων τους.

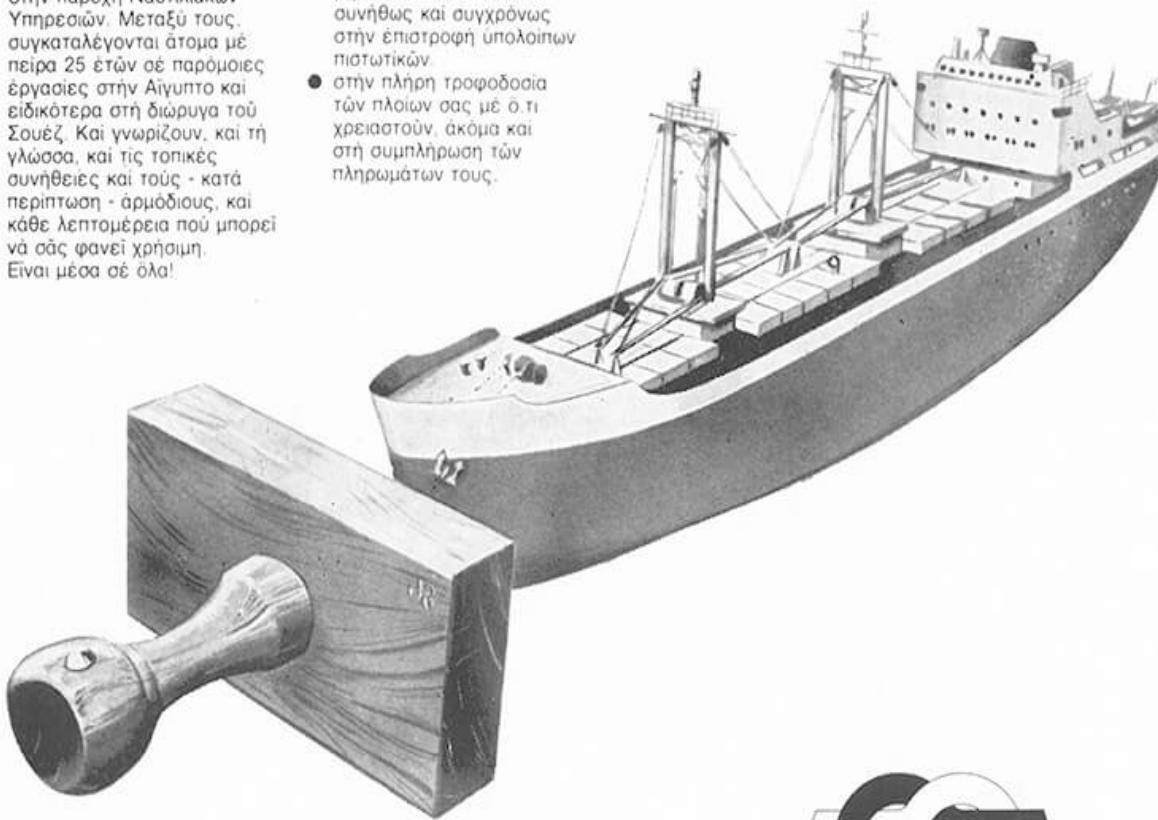
- στήν παροχή πληροφοριών και υπηρεσιών, όλο τό 24ωρο.

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

Γι' αύτό, όποτε έσεις μπορείτε, κλείστε μας μιά συνάντηση νά σᾶς έννιμερώσουμε μέ περισσότερα στοιχεία γιά τή δραστηριότητά μας. Οποτε μπορείτε. Αύτό που είναι σίγουρο, είναι πώς δέ βά χάσετε τό χρόνο σας. Θά κερδίσετε!

Έσεις, ποτε μπορείτε;

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. πιστεύει, πώς μπορεί νά σᾶς φανεί τόσο χρήσιμη - που ιωας, αύτή τή στιγμή, δέν τό φαντάζεστε!



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

Η ΕΣΤΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Νομίζω ότι ο κ. Κατσαρός, στὸ γράμμα του πού δημοσιεύθηκε σὲ προηγούμενο τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ἀφοροῦσε τὰ οἰκονομικά τῆς 'Εστίας, ἔλαβε ύπ' ὄψη του δεδομένα πού ὑπωσδήποτε δέν εἶναι σωστά, γι' αὐτὸς ἀλλωστε καὶ τὰ ἀριθμητικά μεγέθη στὰ ὅποια κατέληξε, εἶναι πέρα γιὰ πέρα ἀνακριθῆ.

Ἐπί παραδείγματι, ὑπολογίζει τίς εἰσφορές τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυτικοῦ μὲν βάση τὰ σημερινὰ μισθολόγια, αὐτό δέ πού δρίσκει τὸ πολλαπλασιάζει ἐπί ἐπτά. Είναι δῆμως γνωστό, ὅτι πρὸ ἐπτά ἑτῶν, οἱ δασικοὶ μισθοί τῶν ναυτικῶν ἦσαν κατὰ 150% περίπου μικρότεροι τῶν σημερινῶν, ἀντίστοιχα δὲ μικρότερες θά ἔπρεπε νά ἡσαν καὶ οἱ εἰσφορές. "Ἐπειτα, ἀπό τὸν 'Ιούλιο τοῦ 1973, πού ἐδημοσιεύθη ὁ νόμος γιὰ τὴν 'Εστία, ἔως τὸν Φεβρουάριο τοῦ 1979 πού ἔγραψε τὸ γράμμα του, δέν εἶναι δυνατό νά ληφθεῖ ύπ' ὄψιν ἀριθμός 7 ὡς συντελεστής πολλαπλασιασμοῦ τῶν ἑπτάτων εἰσφορῶν ὑπέρ τῆς 'Εστίας. Καὶ ἀκόμη τέλος κάτι ἄλλο. Είναι δένδαιος ὁ κ. Κατσαρός ὅτι δοιοὶ οἱ ἀλλωστε ποὺ ὑπηρετοῦν στὰ πλοῖα ὑπό δένση σημαίας καὶ πού ὑπωσδήποτε τούς συνυπολογίζει στούς 100.000 ναυτικούς πού ὑπηρετοῦν, καταδάλουν εἰσφορές στὴν 'Εστία;

'Αλλά ἐπειδὴ ὁ κ. Κατσαρός, δῆμως ἀλλωστε καὶ κάθε "Ελληνας ναυτικός, ἔχει δικαίωμα νά μάθει κάθε τι πού ἀφερά τὰ οἰκονομικά τῆς 'Εστίας, μὲν δάση, δένδαια, τὰ πραγματικά δεδομένα καὶ δῆμοι τοὺς «πρόχειρους» λογαριασμούς, πού ἀνεβάζουν τὰ κεφάλαιά της σὲ 600 ἑκατομμύρια καὶ ἀφού διευκρινισθεῖ ὅτι οἱ πόροι της εἰσπράττονται καὶ ἀποδίδονται εἰς αὐτήν ἀπό τὸ N.A.T., τὸν πληροφοροῦμε τὰ ἀκόλουθα:

Μέχρι σήμερα ἔκκαθαρίσθησαν ἀπό τὸ N.A.T. εἰσφορές τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυτικοῦ πού ἀνάγνωσται εἰς τὸ χρονικό διάστημα ἀπό τοῦ 'Ιούλιο τοῦ 1973 ἔως καὶ τῆς 31ῆς Δεκεμβρίου τοῦ 1977, ἀνερχόμενες συνοικιαὶ εἰς τὸ ποσό τῶν 135 ἑκατ. δρχ. οἱ ὀποίες καὶ ἀπεδόθησαν εἰς τὴν 'Εστία. 'Από τὸ ποσό αὐτὸς ὁ 'Εστία, διέμεσε σὲ γενικές δένδαια γραμμές 24 ἑκατομ. διά τὴν ἀγορᾶν τοῦ οἰκοπέδου τῆς πλατείας 'Αλεξανδρος τοῦ Πειραιῶν, 6,5 ἑκατομ. διά γαμήλια διθημάτα σὲ θυγατέρες ναυτικῶν πού παντρεύτηκαν, 5 ἑκατομ. διά τὴν ψυχαγωγία τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, δῆμως καὶ ὄλλα δένδαια μικρότερα ποσά γιὰ τοὺς ἄλλους σκοπούς της, ἐνώ τὰ ὑπόλοιπα παραμένουν κατατεθεῖμένα σὲ Τράπεζες σὲ λογαριασμούς συναλλάγματος.

Αὐτή, λοιπόν, εἶναι ἡ παρούσα οἰκονομική

κατάσταση τῆς 'Εστίας καὶ μακάρι τὰ πράγματα νά ἡσαν ὅπως τὰ λέει ὁ κ. Κατσαρός. Ποιός δέν θάδελες ἡ 'Εστία νά είχε σήμερα στὸ ζεκίνημά της, περιουσία 600 ἑκατομ. δρχ., ἀφοῦ ἡ περιουσία αὐτή θά ἦταν περιουσία τῶν ναυτικῶν;

Θάδελα νά πρωτεύσω τοῦτο ἀκόμη: Δικαίωμα, δένδαια, τοῦ κ. Κατσαρού νά χαρακτηρίζει XAPATSI τὴν εἰσφορά τοῦ ναυτικοῦ πρός τὴν 'Εστία. Φοβάμαι, δῆμως, ὅτι τὴν γνώμη του αὐτή δέν θά συμμερίζονται οὔτε ὁ συναδέλφος του Α'. Πλοίαρχος, στὸν ὅποιο ἡ 'Εστία στὰ πλαίσια τῆς οἰκονομικῆς συμπαραστάσεως τῆς στούς ναυτικούς καὶ τίς οἰκογενειές τους, ἔχορήγησε ἑκατὸ τοις οἰκονομική ἐνίσχυση 50.000 δρχ. γιὰ νά συμβάλει στὴ θεραπεία του ἀπό τὰ καθηλικά ἔγκαυματα πού είχε ὑποστεῖ, οὔτε ὁ 'Ασυρματιστής στὸν ὅποιο ἡ 'Εστία ἔχορήγησε ἐπίσης ἑκατὸ τοις οἰκονομική ἐνίσχυση 30.000 δρχ. προκειμένου νά ἀντιμετωπίσει τὰ ἔξοδα νοσηλείας στὸ Λουδίνιο τῆς μόλις ἥλικιας 12 ἑτῶν κόρης του καὶ αὐτά γιὰ νά ἀναφερθῶ σε δυό ἐντελῶς πρόσφατες περιπτώσεις δραστηριότητος τῆς 'Εστίας.

Δικαίωμα λοιποῦ τοῦ κ. Κατσαρού νά ἀναρωτεῖται μέχρι πότε θά συνεχιστεῖ τὸ χαράτο τῆς 'Εστίας. 'Υποχρέωση δῆμως τῆς 'Εστίας νά τοῦ θυμίσει δημόλις δύο χρόνια τώρα ἄρχισε νά ἔνεργοποιεῖται σάν 'Υπηρεσία καὶ δικαίωμά της νά τοῦ ζητήσει μίσι μικρή πίστωση χρόνου γιὰ τὴν μεθδευση καὶ διλοκήρωση τῶν σκοπῶν της, πού στὸ μεγαλύτερο μέρος της, τὸ ἐμποδίζουν οἱ γραφειοκρατικές διατυπώσεις. Καὶ τότε νομίζουμε, ὅτι ὁ κ. Κατσαρός, σάν καλῆς πιστεώς ἀνθρώπος πού εἶναι, θά παραδεχθεῖ μαζί μὲ τοὺς ἄλλους "Ελληνες ναυτικούς, ὅτι πραγματικά ἡ εἰσφορά γιὰ τὴν 'Εστία δέν εἶναι XAPATSI!...

Μέ έκτιμηση

Ο Πρόεδρος τοῦ Δ.Σ.

ΕΜΜ. ΣΑΙΤΗΣ

Γεν. Γραμματέας Π.Ν.Ο.

Πειραιεύς, 29 Μαρτίου 1979

ΣΥΣΤΑΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Άνακοινωση πρός τοὺς συναδέλφους ναυτικούς πού φτάνουν στὸ λιμάνι Ταρτούς τῆς Συρίας, γιὰ τό σύστημα τῆς τροφοδοσίας.

Κατά τὸν ἐλεγχο τοῦ Τελωνείου καὶ τῆς Καρανίνας οἱ 'Αρχές παρουσιάζουν κάποιου 15 κάρτες μὲ διάφορα ὄντα μάταια τῶν τροφοδοτῶν πλοίων καὶ προσδόθουν αὐτὸν πού εἶναι τῆς ἀρεσκείας τους. Καὶ ἀλλοίμονο στὸ πλοίο πού πέφτει στὰ χέρια τους.

Παρακαλῶ τοὺς συναδέλφους νά λάβουν τὰ μέτρα τους καὶ νά προσέξουν πολὺ στὴν ἐκλογή τοῦ τροφοδότη.

Παρακαλῶ ἡ ἀνακοίνωση αὐτή νά δημοσιεύεται συνέχεια στὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἔως δότου τὴν λάβουν σοδαρά ύπόψη τους ὅλοι οἱ συνάδελφοι.

Εύχαριστῶ μετά τιμῆς

Ο Πλοίαρχος

ΜΑΣΤΡΑΝΤΩΝΗΣ

M/V «MARIA»

Θεσσαλονίκη, 15 Μαρτίου 1979

ΟΙ ΠΛΟΗΓΟΙ

Αγαπητέ κ. Κωττάκη,

Οι πλοηγοί τοῦ λιμένος Πειραιῶς σᾶς εὐχαριστούν θερμῶς διά τὴν ημικήν συμπαράστασιν τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» κατά τὴν ψυχικήν των ταλαιπωριῶν, ηττις ἐσχάτως τούς κατεβασάνειν.

Τό σχόλιον τοῦ περιοδικοῦ σας μὲ τίτλου «Τό σκάνδαλον», ὅπερ ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ῆς Μαρτίου, ἀποτελεῖ τὴν μόνη φωνὴν ἐντύπου διαμαρτυρίας δι' ὅσα μᾶς κατέλογοισαν.

Τό κύρος σας, κ. Διευθυντά, καὶ αἱ γυναικεῖς περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀρκοῦν καὶ μόνον ἵνα μαρτυρία σας αὐτὴ προσιλάβῃ τὴν δέουσαν διάστασιν. 'Από τὸ σχόλιόν σας ἐκπηγάζει ἡ ἀγάπη σας διά τοὺς ἀνθρώπους τῆς θάλασσας, τῆς μεγάλως αὐτῆς οἰκογενείας, μέλος τῆς ὑποίας εἶναι καὶ οἱ πλοηγοί.

Ἐπαναλαμβάνομεν καὶ πάλι, οἵτις οὐδέν ἀδίκημα διεπράξαμε, εἴμεθα ἐντίμοι ἀνθρώποι διοπασίοντες κάτω ἀπό τὰς χειροτέρας ἐπαγγελματικά συμβήκας καὶ πρὸ πάντων γνωρίζουμε νά διαφυλάττωμεν τὴν ἀξιοπρέπειαν μας καὶ τὸ κύρος μας. Εἰς τίποτε δέν ἐπταίσαμεν. 'Ηκολοθήσαμεν τό διεθνές ἔθιμον, ὅπερ ἐπικρατεῖ εἰς ὅλους τούς λιμένας τού κόσμου, μικρούς καὶ μεγάλους.

Καὶ ταῦτα, κ. Διευθυντά, διά νά δεναιώσωμεν καὶ υμάς δημίουν ἀδίκημα διεπράξαμεν. 'Αλλωστε τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» δέν συνηθίζουν νά συμπαρίστανται ἀδίκων πράξεων.

Καὶ πάλιν σᾶς εὐχαριστούμεν.

Μετά τιμῆς

Κ. ΒΛΑΔΙΚΑΣ

Πρόεδρος Πανελλήνιου

Ἐνώσεως Πλοηγῶν

Πειραιεύς, 9 Απριλίου 1979

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. HELLASMAR BAIRNS

PHONES 310483, 311384, 321616,

313397, 329735

A.O.H. 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT - EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA



Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμᾶς ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

NAYTIKOΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

Τοῦ κ. ΑΘΑΝ. Ε. ΓΑΛΑΝΗ Προέδρου τοῦ «ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΟΡΠ.»

Ναυτικοῦ Πρακτορείου ΒΟΣΤΩΝΗΣ

Τό κατωτέρω ἄρθρον δέρεται εἰς τὸν κ. Αθαν. Γαλάνην, Ναυτικόν Πράκτορα εἰς τὴν Βοστώνην τῆς Ἀμερικῆς. Μέ λεπτομέρειαν, λίστα ἐνδισφέρουσαν, περιγράφει τό πολυσχιδές ἔργον τοῦ Ναυτικοῦ Πράκτορον διά τὴν ἔξυπητέριαν τῶν συμφρόνων τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων τοῦ.

Τά σοσα δ. κ. Γαλάνης, ἐκ Κύμης καταγόμενος, ἀπόφοιτος τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Βοστώνης (1974) ἀναφέρει εἰς τό κατωτέρω ἄρθρον του, ἀξίζουν νά διαβαθμούν καὶ νά τύχουν ιδιαιτέρας προσοχῆς ἀπό σοσα μέ τό πλοίον ἐπαγγελματικῶν συνδέονται.

«Ναυτικός πράκτορας ; Καλή ἐρώτηση μέ ἀτέλειωτες ἀπαντήσεις Φαντάσου ότι είσαι πλούσιος, ἀφοπλιστικός ἐνός πλοίου η στόλου πλοίων. Για νά διατηρήσεις τὸν πλούτον σου, τά καράδια σου, πρέπει νά πηγαίνοερχονται ἀπό λιμάνι σέ λιμάνι καὶ ἀπό ὡκεανό σέ ὡκεανό φορτωμένα μέ υγρά ή ξηρά φορτία.

«Οσο πλούσιος ὅμως κι' ἀν είσαι, είναι μᾶλλον ἀδύνατο νά διατηρεῖς δικό σου γραφείο σέ σλα το λιμάνια του κόσμου πού τό πλοίο σου προσεγγίζει. Χρειάζεσαι, λοιπόν, κάποιον για νά φροντίσει τά τοῦ πλοίου σου στό ἔκαστοτε λιμάνι. Αὐτός είναι ὁ πράκτορας. Μπορεῖ νά είναι ἔνα ἄτομο η μιά ἑταίρια.

Σάν ἄτομο : Κάποια στιγμή πού κάθεται ἀναπαυτικά στό γραφείο του χτυπάει τό τηλέφωνο η τέλεις ἀρχίζει νά γράφει. «Ενα ἀπό αὐτά τά μέσα ἀπικοινωνίας φέρνει τήν πληροφορία ότι κάποιο πλοίο κατεύθυνται στό λιμάνι καὶ ειδοποιεῖ τό (ΕΤΑ) του. Ἀπό αὐτή τή στιγμή τά ἀφοπλιστικά συμφέροντα διασειρίζονται ἀπό τόν Πράκτορα, πού αιφγίδια ἀρχίζει τίς ἐνέργειές του. Ἀμέσως ἀπικοινωνεῖ μέ τόν ἀφοπλιστή πού τοῦ διαβιθάζει ὅλες τίς πληροφορίες, τίς σχετικές μέ το λιμάνι, πού καὶ πότε θά πλευρίσει τό πλοίο του, πόσον χρόνο θά παραμείνει καὶ ἐρωτά ἐάν υπάρχουν τίποτε ιδιαιτέρες ὀδηγίες πρός αὐτόν. Μέ εύγενεια συνιστά τήν ἀποστολή χρημάτων, πού θά χρειασθοῦν, διαβείνοντάς τού πότε θά πράξει τό καλύτερο πρός ὄφελος τοῦ πλοίου, ἐπίσης εύχαριστεῖ πού τοῦ ἀνέτεθή ἡ πράκτορευση.

«Οσο τό πλοίο πλησιάζει στό λιμάνι κρατά ἐνήμερους τούς πλοηγούς μέ τό (ΕΤΑ), τά ρυμουλκά, περί τοῦ χρόνου πλευρίσεως καὶ τούς ἐργάτες γιά τήν πρόσδεσή του. Ἐπίσης ἐνήμερώνει τήν Ἀκτοφυλακή δίνοντας τό σόνομα τοῦ πλοίου, ἑθνικότητα, σημαία, τελευταίο λιμάνι ἀναχωρήσεως, χρόνο παραμονής, ἐπόμενο λιμάνι προσεγγίσεως καὶ ὅτι σλα τά ἡλεκτρονικά ὅργανα ναυσιπλοίας λειτουργούν ἴκανοποιητικά.

«Ἐάν τό πλοίο ἔρχεται κατ' εὐθείαν ἀπό τό ἔχωτερικό κρατά ἐνήμερες τίς τελωνειακές Ἀρχές, πού πρόκειται νά ἐπιβούν τοῦ πλοίου ἀμέσως μετά τήν ἀφίξη του πρός ἔλεγχο τῶν ἐγγράφων φορτίου καὶ πλοίου, τά δηλωτικά πληρώματος, σιγαρέττων, ναρκωτικῶν καὶ ἄλλων ειδῶν τράνιτο. Ὁ τελωνειακός, κατόπιν παίρνει γραπτή κατάθεση τοῦ πλοίου, ὅτι τό πλοίο του πηρεῖ ὅλους τούς κανονισμούς τούς σχετικούς μέ τήν ἀφίξη του σέ λιμάνια τῆς Ἀμερικῆς. Κατά τήν πλευρίση θά ἀπίστου, ἐπίσης, ἀξιωματικός τῆς Μεταναστευτικῆς Ὑπηρεσίας καὶ γιατρός τοῦ Ὑγειονομείου. Ὁ πρώτος ἔξετάζει ἔναν - ἔναν τούς ἀξιωματι-

μάτος μιλίο μακριά, μέ τόν καλύτερο δυνατό τρόπο, ἵσως καὶ καλύτερο ἀπ' ὅτι ἀν είχαν τόν προσωπικό τοῦ ἐφοπλιστή ἐλέγχο.

Ὄς ἑταίρια : Ἡ ἑταίρια είναι ιδιωτική ἐπιχείρηση, οικονομικά ἀνεξάρτητος ὄργανος, ἀσφαλισμένος καὶ ἐγγυημένος νά ἐνεργεῖ ἐντός κανονισμῶν ρυθμιζομένων ἀπό τό ἔκαστοτε λιμάνι καὶ ὑπό τόν ἐλεγχο τῆς Πολιτείας καὶ τοῦ Κράτους. Ἐχει μέλη καὶ ὑπαλλήλους πού ἐνεργούν ἀποφασιστικά καὶ ἐπιβλέπουν ὅλες τίς φάσεις τῶν ἐργασιῶν πρακτορεύσεως. Κατά τό πλειστον είναι ὑγανωμένη σέ τημηματα ὥπως : Λογιστήριο, ἐπιχειρήσεις, τμῆμα ἔξαγωγῶν - ισταγωγῶν. Τό τημηματα ὑπαλλήλων φορτίων ἐκδίδει τήν μηριάδα τῶν ἐγγράφων πού θά ἀποδεικνύουν στον πράκτορα τόν παραλήπτη, τόν ἔχαγωγά, τόν τραπεζίτη, τόν τελωνειακό, τόν ἐκτελωνιστή, τούς μεταφορεις, τούς λιμενεργάτες, τούς ναυλωτές καὶ τήν ναυτική ἑταίρια τοῦ πλοίου, ὅτι ὅλα ἔχουν κολῶς γιά τήν μεταφορά καὶ παράδοση τοῦ ἐμπορεύματος.

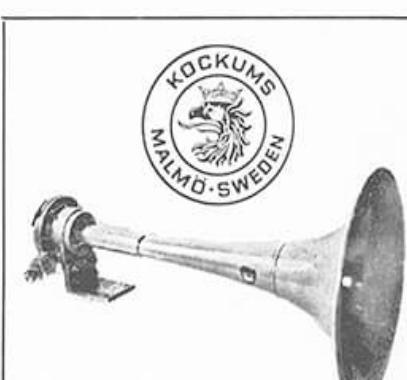
Τό τημημα τῶν ἐπιχειρήσεων μπορεῖ νά λεχθεῖ ὅτι είναι τό ἐργατικό προσωπικό τοῦ πράκτορείου, καθότι ἀπ' αὐτό τό τημημα διευθετούνται καὶ ἐλέγχονται ὅλες οἱ ἐνέργειες οἱ σχετικές μέ τήν ἀφίξη τοῦ πλοίου, τοῦ καθορισμού λιμενεργαστῶν καὶ γενικῶς ὅποιασδήποτε ἀλλήλης ἐνέργειας, πού ἔχει σχέση μέ τό πλοίο η τά ἐμπορεύματα, κατά τή διάρκεια τής ήμερας, τής νυχτας η τῶν τμερῶν ἀργίας.

Ἡ ὑπαρξη λογιστηρίου είναι βέβαια ἐμφανής καὶ τό προσωπικό τοῦ χαίρεται τό ὠράριο 9 μέ 5 Δευτέρα ἔως Παρασκευή.

Τό προσωπικό τοῦ γραφείου πού ἔχει απόλυτα ἀπό ὅλα τά τημηματα τοῦ πράκτορείου, είναι ἐκείνο πού ἀσχολεῖται μέ τή ρύμιση τῶν ἀπαιτήσεων. Πρέπει νά ἐρευνήσει καὶ ἀποδείξει πότε ἔγινε η ζημιά, ποιός ήταν ύπευθυνος, πότον χρέον τό μέλος τοῦ πληρώματος, πού ἀπελύθη λόγω συνείσιας πρέπει νά πληρωθεί.

«Ολα τά παραπάνω ήταν μιά ἀπάντηση στό ἐρώτημα «ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ», ὅμως ἀκόμη καὶ τήν στιγμή πού γράφονται αὐτές οι γραμμές η διαβάζονται, κάπου, κάποιος πράκτορας ἀντιμετωπίζει μιά τελείως καινούργια κατάσταση γιά τήν ὅποια δέν υπάρχουν διβλία νά περιγράψουν η ὄρισμοι νά ἐγγίγουν.

«Οπωσδήποτε, ὅμως, οἱ ικανός πράκτορας μυστηριούδως, ὥπως φαίνεται, ἀναλαμβάνει τήν πρόκληση καὶ σχεδόν πάντοτε σιωπηρά καὶ μέ κατάλληλες ἐνέργειες, λύνει ἐνα πρόδηλημα πού κανείς δέν θά μπορούσε νά σκεφθεῖ ὅτι ὑπῆρχε λόγος γιά ἀνησυχία στήν ἀντιπροσώπευση τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου του.»



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τῶν φημισμένων
Σουηδικῶν Ναυπηγείων KOKKUMS
Ἀντιπροσωπεία & Παρακαταθήη
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ**ΒΥΘΩΝ, ΜΗΛΟΝ ΤΗΣ ΕΡΙΔΟΣ**

Πέντε χιλιάδες έκπρόσωποι, οίτινες άντεροσώπευσαν 151 κράτη - μέλη, χωρίς νά ύπολογίσωμεν τούς παρατηρήτας τῶν 9 μη κρατών - μελών, ήρχισαν την 19η Μαρτίου είς τὴν Γενεύην τὰς συζητήσεις είς τὴν 8ην Σύνοδον τῆς Διασκέψεως τῶν 'Ηνωμένων' Έθνών ἐπί τοῦ «Δικαίου τῶν Θαλασσών».

'Από έξι ηδη ἑταν ἐπτά συνεχεῖς σύνοδοι τῆς Διασκέψεως ταύτης κατηγάλωσαν 300 ήμέρας, τόσον εἰς Καράκας και Ν. Υόρκην, σοσον καὶ εἰς τὴν Γενεύην, χωρίς νά ἔπιτεχθῇ ὄριστικα συμφωνία διά τὴν συνταξιν τοῦ τελικοῦ κειμένου ἐπί τοῦ Δικαίου τῆς Θαλασσῆς, τὸ ὅποιον ὅλος ὁ κόσμος εὔχεται. 'Η Συνέλευσις αὕτη, ἡ ὅποια ἀσφαλῶς θά είναι τὸ πρῶτον μόνον μέρος τῆς ὁγδόνης Συνόδου, ἔχει καθορίσθη ὅπως τερματίστας ἡράσσασις τῆς τὴν 27ην τρέχ. μηνός.

Πρέπει ομως νά παρατηρήσωμεν, ὅτι αἱ ἐργασίαι τῶν ἔξι προηγουμένων ἑταν δέν ύπηρξαν ἄκαρποι και πολλά σημεῖα τά ὅποια ἀπό τὴν ἔνδρεσην τῆς Διασκέψεως εὐρίσκοντο ἔγγεγρωμένα εἰς τὴν ἡμερσίαν διάταξιν εὔρον καποιαν λύσιν και συνήνθησαν ἀντὶ τὴν γενικήν ἀποδοχήν, πάντως τὴν πλει- φηφίαν τῶν κρατῶν - μελών.

Μεταξὺ τῶν συζητηθέντων θεμάτων, ἀτινα διεκανονίσθησαν θά ἀναφέρωμεν τὰ ἀκόλουθα :

—Τὰ ἔχωτερικά ὅρια τῶν χωρικῶν ὑδάτων, ἀτινα προσδιωρίσθησαν εἰς 15 ναυτικά μίλια ἀπό τῶν ἀκτῶν.

—Τὴν δημιουργίαν μιᾶς ἀποκλειστικά οικονομικῆς ζώνης 200 ναυτικῶν μίλιων ύπολογιζομένων ἐπίσης ἀπό τῆς γραμμῆς βάσεως και ἡτις ζώνη θά ἀφορά τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ θαλασσίου πλούτου τῆς υφαλοκρηπίδος τῆς ζώνης ταύτης, ἐπίσης θά ἀφορά τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ διολογικοῦ πλούτου (ἀλιεία, θαλασσινα καλλιέργειαι κλπ.) ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ὁριοθετήσεως τῶν «συνόρων» μεταξὺ τῶν διαφόρων ἔθνων ζωνῶν.

'Η ἀποκλειστική αὕτη οικονομική ζώνη εἶναι κάτι ἐντελῶς διαφορετικόν τῆς ἐννοίας «ἡπειρωτική υφαλοκρηπίς». Πράγματι, αὕτη περιλαμβάνει ὅλους τούς ἀκμετάλλευσίμους πόρους τῆς ζώνης ταύτης, εἴτε οὐτοι εύρισκονται, ἐπί τοῦ θυσιῶν εἴτε ὑπό τοῦ θυσιῶν ἡ ἀκόμη και ἀν δέν εύρισκονται ὑπερβεν τῆς ἡπειρωτικῆς υφαλοκρηπίδος. Οὐτω μέ τοιούτον κριτήριον ή 'Ισλανδία θά δύναται νά δικαιολογήσῃ τὴν ζώνην ἀλιείας τῶν 200 μίλιων, παρά τὸ γεγονός ὅτι αὕτη δέν ἔχει ἐν κυριολεξίᾳ «ἡπειρωτική υφαλοκρηπίδω».

—Τὴν ἐλευθερίαν ἐλευθέρας διελεύσεων διά στενῶν, λεγομένων διεθνῶν, τά ὅποια διαφορετικά θά ἐκλείσοντο ἀπό τὴν ἐπέκτασιν

τῶν 15 ναυτικῶν μιλίων τῶν χωρικῶν ὑδάτων.

—Τὰς συμφωνίας τάς ἀφορώσας εἰς τὴν καταπολέμησιν τῆς ωπάνσεως θαλάσσης, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντως μερικῶν λεπτομερειῶν, αἵτινες εἰστει συζητούνται.

ΑΙ ΔΙΙ·ΣΤΑΜΕΝΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ

Διά νά δυνηθῇ ἡ Διάσκεψις νά ἐπιτύχῃ τοῦ σκοποῦ τῆς και νά συντάξῃ τὸ ὄριστικόν κείμενον διεθνῶν Συνθήκης τοῦ «Δικαίου Θαλάσσης» ἀπομένουν εἰσέτι μερικά καίρια σημεῖα πρός διακανονισμόν. Τά καίρια ταύτα σημεῖα εἰναι ἔξι, τά ὅποια και ἀναφέρομεν κατωτέρω :

- 1.—Ἐκμετάλλευσις τῶν θαλασσίων θυσιῶν.
- 2.—Οικονομικά διαρρυθμίσεις τῆς ἐκμετάλλευσεως ταύτης.
- 3.—Προσδιορισμός τοῦ ὄρου «Διεθνής ἑξουσία τῶν θαλασσίων θυσιῶν».
- 4.—Εἰσοδος τῶν χωρῶν, αἵτινες στερούνται θαλάσσης ἡ μειονεκτούν γεωγραφικῶς εἰς τὰς ζώνας ἀλιείας αἵτινες εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀποκλειστικῶς οικονομικήν ζώνη τῶν 200 μιλίων.
- 5.—Προσδιορισμός τῶν ἔχωτερικῶν ὄριων τῆς ἡπειρωτικῆς υφαλοκρηπίδος.
- 6.—Προσδιορισμός τῶν θαλασσίων ὄριων μεταξὺ τῶν διαφόρων ζωνῶν τῶν γειτονικῶν χωρῶν.

Αἱ ἀνάλογοι ὄμαδες ἐργασίας συνεστήθησαν κατά τὴν ἔδδονταν Σύνοδον, ἡτις ἐλασθέ χώρων τὸ παρελθόντος εἰς τὴν Γενεύην, κατά τὴν ἀνοίξιν εἰς τὴν Ν. Υόρκην περὶ τὸ τέλος τοῦ θέρους. 'Εκδότη ὄμας ἐπεφορτίσθη εἰς τὴν μελέτην ἐνὸς ἐκ τῶν προβλημάτων εἰς τὰ ὅποια ἐμφανίζονται ἀντιθέσεις, ὡς αἱ ἀνωτέρω προαναφερεῖσαν.

ΔΙΑΙΡΕΣΙΣ ΔΥΟ ΤΑΣΕΩΝ

Γνωστόν τυγχάνει, ὅτι εἰς τὴν Διάσκεψιν υφίστανται δύο κεχωρισμέναι ὄμαδες χωρῶν. 'Από τῆς μιᾶς πλευρᾶς ἔχομεν τὰς διοικητικάς χώρας (ΗΠΑ, Καναδᾶς, Ἰσπανία, δυτικοευρωπαϊκαί χώρας). 'Από τὴν ἄλλην πλευράν τὴν ὄμαδα τῶν 77 ἡ ὄμαδα τοῦ τρίτου κόσμου.

'Η παρατηρούμενή αὕτη διαιρέσις εἶναι ιδιαιτέρως αἰσθητή, ὅταν πρόκειται περὶ τοῦ πλέον καυτοῦ θέματος εἰς τὸ παρόν στάδιον τῶν διαπραγματεύσεων, δηλαδή τῆς ἐκμετάλλευσεως πού τοῦ πλούτου τῶν θαλασσίων θυσιῶν, ὅστις εὐρίσκεται εἰς τὴν «ἀνοικτήν θάλασσαν» και ὅστις νομικῶς εἶναι RES NULLIUS, δέν ἀνήκει δηλαδή εἰς οὐδένα,

ἄλλα ὅ ὅποιος ἔξι ἀρχῆς τῆς Διασκέψεως ἔχαρακτηρίσθη ὅτι ἀποτελεῖ «κοινήν κληρονομίαν τῆς ἀνθρωπότητος». Είναι πάντως φανερόν, ὅτι αἱ δύο τάσεις ἐπί τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἐπέδειξαν ὅλην τὴν καλὴν των διάθεσιν καὶ διακαώς ἐπιθυμούν ὅπως ἐφέτος φάσσουν εἰς κάποιαν λύσιν.

"Οσον ἀφορά τάς ΗΠΑ, ἔχουν ηδη ἐτομάσει μίαν ἔθνικήν νομοθεσίαν, ἡτις δυνατόν νά ψηφισθῇ ἀπό τό Κογκρέσον προτοῦ ἡ Διάσκεψις τερματίσῃ τάς ἐργασίας της. 'Η Γαλλία, ἐπίσης, ἐπεξειργάσθη σχέδιον νόμου πρός τὸν σκοπόν αὐτὸν, ἵνα διαφύλαξη τός συμφέροντό της εἰς τὸν Πολυνησίαν. Τά δεδομένα ταύτα παρόμησαν τὸν κ. Μ. Καρίας, ἀντιπρόσωπον τῆς 'Ονδούρας, νά δηλώσῃ κατά τὴν ἔναρξιν τῆς ἐξελίξει σημειώνης διασκέψεως καὶ ἔξι ὄντα πότος τῆς διάδοσης τῆς θαλάσσης πρός τοῦ πλούτου τούτου παρά μόνον ὅταν οὗτος εἶναι πρός σφέλος τῆς ἀνθρωπότητος καὶ ιδιαιτέρως πρός τὸ συμφέρον τῶν πλέον τῷ παχῶν χωρῶν.

Κατά συνέπειαν —προσέθεσεν— οὐδεμία κυβερνησίας ἔχει τό δικαίωμα νά χορηγῇ ἀδείας ἐκμετάλλευσεως ἐνόσω ἡ Διάσκεψις δέν καταλήξῃ εἰς μίαν διεθνή συμφωνίαν ἐπί τοῦ θέματος τούτου και ἐδήλωσεν ὅτι θεωρεῖ τὴν στάσιν τῶν ΗΠΑ ως και πάσης ἄλλης χώρας, ἡτις ἔχει τοιαύτας διαθέσεις, ὡς ἀθέτησιν διθεσίς υποσχέσεως και παραδίστιν τοῦ Διεθνούς Δικαίου. Καὶ ὁ ἐκπρόσωπος τῶν 77 συνεχίζων εἶπεν, ὅτι θά ήτο πολύ πιθανόν και ἴσως δυνατόν ἔαν ιδιωτικά ἐπιχειρήσεις ἀνελάμβανον τοιαύτας ἐργασίεις χωρίς τὴν σύμφωνον γιώμην τῆς Διασκέψεως νά ἐλαμβάνοντο μέτρα ἐναντίον τῶν εἰς ὅλας τὰς ζώνας όπου τοιαύται ἐπιχειρήσεις είχον συμφέροντα εἰς χερσαίας ἐπιχειρηματικάς δραστηριότητας.

"Η ἀπάντησις τοῦ ἐκπροσώπου τῶν ΗΠΑ εἰς τὸν κ. Καρίας ἡτο ὅτι ή κυβερνησίς του δὲν θά ἔχοργει τοιαύτων ἐπιχειρήσεων, ἀδείαν ἐκμετάλλευσεο πρό τοῦ 'Ιουλίου τοῦ 1982 και ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει τά τεχνικά μέσα διά τὴν ἄλλην τοιούτων ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἔτοικον καρέδον, δέν θά ύφιστανται πρό τοῦ 1985, συνεπός ἀπό τοῦδε και ἔως τὴν προβληπομένην ημερομηνίαν, η Διάσκεψις θά ἔχῃ καταλήξῃ εἰς κάποιον ἀποτέλεσμα, συνεπῶς ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσεων θά εὑρίσκεται εἰς ἀντίθεσιν μετά τῆς ἀμερικανικής νομοθεσίας.

"Η δηλώσις αὕτη δέν καθησάχαστε τὰ πνεύματα εἰς τοὺς κόλπους τῆς θυσιῶν 77. Πάντως πρέπει νά γνωρίζωμεν ὅτι καὶ ή Σοβιετική 'Ενωσις φαίνεται ὅτι δεικνύει διά τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν περιφήμων μεταλλικῶν σφαιριδίων τῶν θυσιῶν τῶν ἀκεσανῶν.

"Ἐδώ ἀκριβῶς εὐρίσκεται τό νευραλγικόν σημείον τῶν ὀρθαμένων ηδη συζητήσεων. 'Εάν εἰς τό θέμα τοῦτο, προσθέσωμεν τά ἀκανθώδης ὑπό συζητήσιν ζητήματα, τά ὅποια θά συζητηθοῦν ἀπό τάς ἄλλας ὄμαδας ἐργασίας, καθώς ἐπίσης και ἡ ἐκ νέου ἀναψηλάφισις θεμάτων ἀτίνα ηδη ἐπελύθησαν, θά πρέπει νά εὐχόμεθα εἰς τούς 5.000 ἐκπροσώπους πολύ θάρρος, πολλὴν υπομονήν, ἀλλά κυρίως πολλήν κατανόησιν και ἀμοιβαίν ανοχήν.

PIPAEUS CHARTERING Co. LTD.
SHIPBROKERS

51, AKTI MIAOULI
PIRAEUS - GREECE

TELEPHONES: 4111011 - 4512934
TELEXES: 212747 & 213129 PIRE GR
CABLES : PIRECHART



Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ. κ. Ε. 'Αθηναϊος

ΛΙΓΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ γραφικότητας από την παλιά Ναυτιλία είναι πάντα εύπρόσδεκτα γιατί μάζι δίνουν μια εικαρία νοσταλγικής αναδρομής και δεν μέτρο συγχρίσιμων με τις σήμερων κρατουμένων συνήθειας και κυρίως με τις σύγχρονες τεχνολογίες δεξελίξεις.

"Ετοις ή έννοια τού δρου «άκταιωρδες» παρ' ολον διτίς άποδίδεις και σήμερον τό ίδιο περιεχόμενο, τό πλοιού αυτό στο παρελθόν είχε και κάποιον άλλον προσεισμό που δεν φαίνεται να έπειλε σήμερα τό παρόμοιο πλοιο της έποχής μας.

Από τό Διάταγμα της 25ης Σεπτεμβρίου τού 1845 προκόπτει διτίς ή άκταιωρδες ήταν μικρό πολεμικό πλοιο που μεταξύ τών άλλων υποχρέων είχε και την υποχρέωνη έπιτηρήσεων τού είσπονται και τού έπικλου τών πλοιών στού λιμένων.

Συγκεκριμένα τό Διάταγμα δρίζεις τις έδης γραφικές ένέργειες τις έποιες έπρεπε δικαίωσης και τό πλήρωμα νά έπειλον.

"Όπου υπάρχουν άκταιωροι, οι άνδρες της φυλακής έχουν τόν έπιτηρησην ένα καιρό νυκτός και γρεωστούν νά έρωτάνοι διά τόν σάλπιγκος (trompa marina) τό σύνομα τού είσπονταις πλοίου, τόν σημαίαν, τόν τόπον τής προελέσεως και έναν είναι: έλαύθερον ή δικής και νά τό προκαλέσι: νά προσορμίζεται μαρκάν τόν άλλων πλοιών και εί δυνατόν πλησίον τών άκταιωρων. Εδόπις μετά τόν άνατολήν τού 'Ηλιου πέμπεις δικάταιωρδες είς τό έγκιονομείον τών σημαίων τών καταπλευσάντων πλοιών ένα καιρό νυκτός, άναφέρων συγχρόνως και δες ξένα λόγου συνέδεσην κατά την προσδρομισμόν τών τοιούτων πλοιών.

ΑΛΛΑ ΕΚΕΙΝΟ πού γιά μάς σήμερα είναι: άκταινότητο, είναι πώς διατητηκής φορέας της Ναυτιλίας μας ήταν δυνατόν νά άνταπο-

κριθεί στις υποχρεώσεις του ίδιαιτερα κατά τό τέλος τού περασμένου αιώνα με την μικρή έκτασης πού είχε.

Συγκεκριμένα ή Έμπορική Ναυτιλία έδιοικετο μόνον άπό δύνα την τημήνια τού υπουργείου Ναυτικών έντον τού διέθετε τόν ίδια έποχη πάνω άπό 2 τρίμηνα. Ή διάρθρωση αυτή προεβλέπετο άπό τόν Ν. ΑΡΗΖ' της 14 Απριλίου 1884 περί "Οργανισμού τού υπουργείου Ναυτικών".

Τό τώρα αυτό έπανθρωναν ένας τημητάρχης, ένας κατάτορος άξιωματικός τού Ναυτικού και δύο υπολογιστές, συνολικά 4 άτομα.

Οι άρμοδιότητες τού τημητού αυτού είχαν μεταν πληρότητα και θα λέγε κανείς διτίς κατά δύον δύνα την λιγότερες άπό τές δικιδιότητες πού έχει σήμερα τό υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας με δηλώ τόν άναπτυξή του. Τό τημήνια αυτό είχε τής άρμοδιότητα δρισμού τής δικαιοδοσίας τών Λιμενικών Αρχών, τόν έκταληση τών πειραιών Ναυτιλίας νόμων και κανονισμών, τόν μελέτη και διελίτισης αυτών, τόν άπογραφή τών ναυτικών, τόν καταγραφή και σηματολόγηση τών έμπορικων πλοιών, τόν μελέτη τών ζητημάτων τής Ναυτιλίας, τόν έκπροσώπηση και παρακολούθηρη τών άνταπτυσσομένων διεθνών ναυτιλιακών σχέσεων, τά ναυάγια, τές ναυαγικιαρεσίες, τόν παρακολούθηρη τόν ναυτικών, παλιννότητην αλπ., έκδοση διπλωμάτων, τόν ναυτολόγηση, τόν διατυπωμάτων, τόν ναυτολόγηση, τόν διατυπωμάτων, τόν έμπορικής Ναυτιλίας και άλλες πολλές διορθωδήτητες.

'Ακόμη στο τημήνια Έμπορικής Ναυτιλίας τού υπουργείου Ναυτικών έπρεπε νά ήταν ήλικιας άπό 30 ώς 45. Ό νόμος δέν τόν ήθελε κάτω τόν 30 έτών, γιατί προφκνδης είχε κριθεί διτίς μόνον μετά τό 30 χρόνια τού είχε κάποια ωριμότητα, ένων συγχρόνως δέν τόν ήθελε ή άναγκαια έκπινηση πού γρειάζεται δι πλοηγός στό άνθρωπο και κατέβασμα τής σκάλας.

"Ετοις λοιπόν, διτίς έλη αυτή τής ρύθμισης θα μπορούσε νά σημειώσουμε διτίς ή κάθε έποχη έχει: τά δικά την κατήρηση και θέτει στούς νόμους τές άναγκαιες προϋποθέσεις πού είναι: σήμερων με κάτια, άλλα και σήμερων με τές δυνατότητες και τές συνήθειες τής έποχής.

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

μεθετική ρύθμιση γιά τήν έποχή πού ήταν άναφεσθετο τό τέλος τού περασμένου αιώνα. "Ένα Διάταγμα τό Β.Δ. της 12.2.1895 δρίζει τά προσόντα τών πλοηγών τά της λειτουργίας τού πλοηγικού σταθμού άλλα και κάθε λεπτομέρεια άναγκαια γιά τήν άπροσκοπο έλλημενημέρα τών πλοιών. Τό θώρακι είναι διτίς τό Διάταγμα δέν δρίζει πουθενά διτίς πρέπει οι πλοηγοί πού προσλαμβάνοντο νά γνωρίζουν γραφή και άνάγνωση.

Κατά τά άλλα τό Διάταγμα άπροτοδος διτίς περίπου και διημερινή νομοθεσία νά είναι: ήλικιας 30 μέχρι: 45 έτών. Νά μή είχε καταδικαστεί δι υποψήφιος σε κάποια ποινή τού ποινικού Νόμου.

Νά είχε πιοχέι κωδενήρητο η νά είχε υπηρετήσει στό Πολεμικό Ναυτικό τουλάχιστο με τό διαθέμα τό υποκελευστού τών άρμενων η τής πυγμαλιούσιας.

"Επίσης έξεταζόμενος έπρεπε νά άποδειξεις διτίς γνωρίζεις τό χειρισμό τών άρμενων, τόν τρόπο παθοδηγήσεως τών πλοιών πρός άγκυροδολίαν, τό πανούνισμα πρός άποφυγή συγκρούσεων, τά ζηρόνη μέρη, τόν σκοπέλους και τά δραγκόνη τού λιμένος.

Η ΕΞΕΤΑΣΗ τών υποψηφίων πλοηγών ήταν έντελως πρακτική και έγινετο άπό μία επιτροπή πού δρίζεται άπό τό υπουργείο Ναυτικών και άπετελετο άπό 3 μαχίμους άξιωματικούς στό Πολεμικό Ναυτικό.

Τό περιέργο είναι διτίς οι υποψήφιοι έξεταζοντο και σε μία άπό τές δικαιωμάτικες γλώσσες. "Η έξεταση ήταν προφορική και φαίνεται διτίς πειραρχήσαντας στή διαπιστωση ήταν οι υποψηφίοι γνώριζαν μερικές λέξεις άναγκαιες στή δουλειά τους.

"Εκείνο τό διπό ίδιαιτερα σημαίνεται είναι διτίς δι υποψήφιος έπρεπε νά ήταν ήλικιας άπό 30 ώς 45. Ό νόμος δέν τόν ήθελε κάτω τόν 30 έτών, γιατί προφκνδης είχε κριθεί διτίς μόνον μετά τό 30 χρόνια τού είχε κάποια ωριμότητα, ένων συγχρόνως δέν τόν ήθελε ή άναγκαια έκπινηση πού γρειάζεται δι πλοηγός στό άνθρωπο και κατέβασμα τής σκάλας.

"Ετοις λοιπόν, διτίς έλη αυτή τής ρύθμισης θα μπορούσε νά σημειώσουμε διτίς ή κάθε έποχη έχει: τά δικά την κατήρηση και θέτει στούς νόμους τές άναγκαιες προϋποθέσεις πού είναι: σήμερων με κάτια, άλλα και σήμερων με τές δυνατότητες και τές συνήθειες τής έποχής.

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

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΟΙ ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ

Σημαντική καθυστέρησης παρατηρείται εἰς τὴν πρόσδον τῶν ἔργασιῶν κατασκευῆς εἰς τὸν λιμένα Πειραιώς τῶν προβλητῶν ἐμπορευματοκιβωτίων καὶ πετρελαιοειδῶν ὑπὸ τῆς ἐνέργεια ἐργολαδίας τῆς Α.Ε. «ΑΡΜΟ Σ». Ἐκπρόσωπος τῆς ἑταῖρίας παρέσχεν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. τὴν διαθεσίαν ὅτι ὁ ρυθμὸς θὰ ἐνταθῇ καὶ ὅτι ἀναμένει τὴν ἀφίξιν, μέχρι τέλους Μαΐου 1979, τοῦ παραγγελθέντος παρ' αὐτῆς μεγάλου πλωτοῦ γερανοῦ διὸ προώθησιν τῶν βυθίσεων τῶν τεχνητῶν ὄχυκολίθων, ἐνῶ καταβάλλεται προσπάθεια ἐνισχύσεως τοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῆς ἑταῖρίας.

Μετὰ τὰς διαθεσίας αὐτὰς ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπέφασισε τὴν συνέχισιν τῶν ἔργασιων κατασκευῆς τῶν προβλητῶν, ἐνῶ ἔδωσεν ἐντολὴν εἰς τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν ὅπως ἐπανέλθῃ μετὸ τετράμηνον, μὲν ἔκθεσίν της ἐπὶ τῆς πορείας τῶν ἔργασιῶν.

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ ΧΩΡΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΛΟΗΓΙΚΗΝ

Ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ παραχώρησης χώρου 1.000 τετρ. μέτρων, εύρισκομένου ἐγγὺς τῆς ἔξοδου περιοχῆς Βασιλικοῦ Περιπτέρου διὰ τὴν ἀνέγερσιν ἐκεὶ ἀποκλειστικῶν κτιρίων τῆς πλοηγικῆς Ὑπηρεσίας, τοῦ ὅποιού τὸ ισόγειον θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν συνεργειῶν τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς συστεγάσεως καὶ τῆς ἐκεὶ πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας. Ὁ ολαραμβάνει τὴν υποχρέωσιν νά καταβάλῃ τὴν ἀναλογούσαν δαπάνην κατασκευῆς τοῦ διαστησιού χώρου διὰ τὰς ἀνάγκας στεγάσεως τῆς πυροσβεστικῆς.

Ἡ παραχώρησις τοῦ ὡς ἀνω χώρου γίνεται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἀπελευθερώσεως ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου, μετὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ ἀνωτέρου κτιρίου πλοηγικῆς Ὑπηρεσίας, τοῦ κατεχομένου στήμερον ὑπὸ τῶν συνεργειῶν του χώρου 1.000 τετρ. μέτρ., παρὰ τὸ Β. Περίπτερον.

ΣΚΑΦΟΣ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΕΤΑΙ Ο Ο.Λ.Π.

Ἀπεφασίσθη ὁριστικῶς ἡ προμήθεια ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐνὸς σκάφους, τύπου «Piranha III» διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης ἐκ κηλίδων πετρελαίου, ἐπιπλέοντων ἀντικειμένων. Ἡ προμήθεια θὰ γίνη δι' ἀπευθείας ἀναθέσεως τῆς ναυπηγήσεως εἰς τὰ Ναυπηγεία Ἐλευσίνος, λόγω τοῦ κατεπείγοντος.

Ἡ δαπάνη κατασκευῆς ἀνέρχεται εἰς τὸ

ποσδὸν τῶν 13 ἑκατ. δραχμῶν.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι καὶ τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ προμηθεύεται τέσσαρα τοῦ ίδιου τύπου σκάφη, τῶν ὅποιών ἡ κατασκευὴ ἀντέθη δι' ἀπ' εὐθείας συμφωνίας εἰς τὰ Ναυπηγεία Ἐλευσίνος.

Ἡδη ἡ νομικὴ ὑπηρεσία τοῦ Ο.Λ.Π. καταρτίζει τὴν πρὸς ὑπογραφὴν σύμβασιν.

μηνιαίων καταστάσεων εἰσπραχθέντων ὑπὸ τῆς Κοινοπραξίας Ἐπιβατοχηματαγωγῶν Σαλαμίνος δικαιωμάτων Ο.Λ.Π. διέταξεν ἡ διοίκησης τοῦ Ὀργανισμοῦ, καθ' ὅσον, ὅπως ἀναφέρεται σχετικῶς, διεπιστώθησαν βορύταται ἀμέλειαι τῶν ὑπευθύνων ὄργανων.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Εἰς τὰς δημοπρασίας ἐκποιήσεως ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀνητήτων ἐμπορευμάτων δύναται νὰ λάθῃ μέρος οιοσδήποτε ονδιαφερόμενος, φυσικὸς ἢ νομικὸς πρόσωπον.

Τούτῳ προβλέπεται ἀπὸ νέαν διάταξιν τοῦ οἰκείου κανονισμοῦ ἡ ὅποια ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τοῦ Ο.Λ.Π.

❶ Καθωρίσθη εἰς 47 τόνους ἡ βασικὴ ἀπόδοσις τῶν ἐργατικῶν ὁμάδων ἐπὶ φορτοεκφόρτωσεων σάκκων κενῶν εἰς δέματα, βάμβακος φυσικοῦ ἢ τεχνητοῦ εἰς δέματα ἢ μπάλλες ἥριων εἰς μονάδα δέματα ἢ μονές μπάλλες τοῦ ἐνός δέματος καὶ γιούτων.

❷ Νομοσχέδιον κατηρτίσθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. μὲ τὸ οἰδίον συμπληρωμάτων ὁ νόμος 4210) 61 περὶ συνταξιοδοτήσεως τῶν ὑπαλλήλων τοῦ Ὀργανισμοῦ.

❸ Κονδύλια συνολικοῦ ὑψους 17.869.000 δρ. ἐνεκρίθησαν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διά τὴν πληρωμὴν διαφόρων ἔργων, ἐκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς.

❹ 'Ἐνεκρίθη πίστωσις 2.650.000 δρ. διὰ τὴν ἐκτέλεσιν σποραδικῶν οἰκοδομικῶν ἐργασιῶν ἐπὶ κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Ο.Λ.Π.

‘Ο λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης

1. Ἀπόψεις τῶν Ἐλλήνων Ναυλωτῶν γιὰ τὸν Ο.Λ.Θ.

Σχετικὰ μὲ τὴν τελευταία σύσκεψη ποὺ ἔγινε στὸ 'Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀναπτύχθηκαν οἱ ἀπόψεις τῶν Ἐλλήνων ναυλωτῶν καὶ γιὰ τὸν Ο.Λ.Θ. Οἱ ναυλωτές μας κατέληξαν στὸ συμπέρασμα ὅτι τὸ λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης μπορεῖ νὰ γίνει ἡ πύλη τῆς Εύρωπης γιὰ τίς χώρες τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἀφοῦ προηγουμένων θὰ προηγηθοῦν ἀνάλογες βελτιώσεις γιὰ τὴν ἀνετάρετη διακίνηση τῶν πορθμείων καὶ τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν Συρία.

Σ τὸν τομέα δημιουργίας «Terminal» γιὰ ἐμπορευματοκιβώτια πρέπει νά ἐπισπευσθεῖ ἡ

περάτωση τοῦ ἥδη ὑπὸ κατασκευὴ δου προβλήτα ποὺ θὰ ἔξυπερετεῖ τὴν διακίνηση φορτίου κοντέινερ καὶ ρὸ - ρὸ.

2. Μηχανοργάνωση τῶν Υπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Θ.

Ἐνας ἀπὸ τοὺς σημαντικώτερους στόχους τοῦ δραχμαχρονίου Προγράμματος τοῦ Ο.Λ.Θ. ἡ Μηχανοργάνωση τῶν Υπηρεσιῶν τοῦ δρίσκεται στὸ στάδιο τῆς ὀλοποιήσεως. 'Ο στόχος αὐτὸς καθιερώθηκε ὡς γνωστὸ γιὰ νὰ ἀποτελεσματικοτέρων ὄρισμένων λειτουργίες τοῦ Ὀργανισμοῦ μὲ τὴν αὐτοματὴ ἐπεξεργασία τῶν σχετικῶν πληροφοριῶν καὶ στοιχείων. 'Ηδη περατώθηκαν τὰ σχέδια προμέλετης, διακηρύξεως, ἀξιολογήσεως τῶν προτάσεων κλπ. καὶ ὑπογράφηκε σχετικὴ σύμβαση μὲ τὴν 'Εταιρία «Control



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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516.439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ 'Ισόγειον Μ2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος Μ2 300.

Data». Βάσει τών συμβατικών όρων τό Διοικητικό Συμβούλιο, ένεκρινε νά καταθληθεί στήν 'Εταιρία «Control Data» κατά τήν ύπογραφή τής συμβάσεως τό ποσό τών 175.000 δρχ. σαν πρώτη δόση, γιατί τις έργασίες πού θα προσφέρει στήν Ο.Λ.Θ., μέ τήν προϋπόθεση ότι θα προσκομίσει ισόποση έγγυητη έπιστολή Τραπέζης.

3. Σεμινάριο μετεκπαίδευσεως σε θέματα τής Ε.Ο.Κ.

'Ο Γενικός Διευθυντής του Ο.Λ.Θ. κ. Χρήστος Κοσκινάς και άλλοι υπηρεσιακοί παράγοντες κλήθηκαν και παραδέθηκαν σάν έκπροσωποι του Ο.Λ.Θ. σέ διμίλια και συζήτηση γύρω από θέματα τής Ε.Ο.Κ που πραγματοποιήθηκε στήν Νομαρχία Θεσσαλονίκης. Τήν ομίλια έκανε ό ειδικός σύμβουλος του υπουργείου Συντονισμού κ. Γ. Σιώτης. Σ' αυτή παρέστησαν έτισης προϊστάμενοι - έκπροσωποι δύο τών Δημοσίων 'Υπηρεσιών και τών Ν.Π.Δ.Δ. τής περιοχής Θεσσαλονίκης. 'Ακολούθησε συζήτηση σχετικά με τις άναγκες πού θα δημιουργηθούν μέ τήν ένταξη της 'Ελλάδας, στήν Ε.Ο.Κ σύν σφράτη την λειτουργία του συνόλου τών 'Ελληνικών Δημοσίων 'Υπηρεσιών. 'Επίσης κρίθηκε σκόπιμο νά γίνουν σεμινάρια έξιειδικεύσεως Δημοσίων 'Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. σε θέματα Ε.Ο.Κ πού θα άρχισουν μετά τό Πάσχα.

Ο Ο.Λ.Θ αποφάσισε νά συμμετάσχει στά σεμινάρια αύτά παράλληλα μέ τήν εύρυτερη συμμετοχή τών ύπαλληλων του στά διάφορα προγράμματα έκμαθήσεως ξένων γλωσσών.

4. Παράταση έκμισθώσεως λιμενικού χώρου στήν Βιομηχανία RHEINER

Μέ τήν άριθ. 14439)8.12.78 πράξη Δ.Σ.) Ο.Λ.Θ. πού έγκριθηκε μέ τήν άριθ. 22)4.1.79 άπόφαση τής Νομαρχίας Θεσσαλονίκης, παρατάθηκε κατ' άρχην γιατί ένα χρόνο, δηλ.

μέχρι 31.12.79, ή έκμισθωση λιμενικού χώρου στήν Βιομηχανία 'Ετοίμων 'Ενδυμάτων Ε.Π.Ε. «Rheiner».

Παράλληλα, άνατέθηκε στήν Γενικό Διευθυντή Ο.Λ.Θ νά συζητήσει μέ τον έκπροσώπους τής Βιομηχανίας τό υψος τού καταθλητέου ένοικου μέ ποσοστό αύξησεως κυμανύνευν μεταξύ 15% - 20%.

Ηδη τό Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Θ καθόρισε τό ένοικο τού μισθώματος άπο 1.1.79 μέχρι 31.12.79 σέ δρχ. 80 άντι τών 70, πού κατέβαλε μέχρι 31.12.78, δηλ. αύξανται κατά 10 δρχ. τό τετραγωνικό μέτρο.

Η αύξηση αύτή φθάνει τό ποσοστό τού 15% περίπου και άντιστοιχει στό κατώτατο όριο αύξησεως πού δόθηκε μέ τήν άριθ. 14632)8.12.78 άπόφαση του Δ.Σ. Ο.Λ.Θ.

5. Αύξηση παρουσίασε ή έμπορευματική και ναυτιλιακή κίνηση στόν Ο.Λ.Θ. τό 1978

Η Διοίκηση του Ο.Λ.Θ έδωσε τά στοιχεία πού άφορούν τίς δραστηριότητες τού λιμένα γιά τό 1978.

"Όπως προκύπτει άπο τά παρακάτω άναυλικότερα στοιχεία, ή δραστηριότητα τού λιμένα σ' άλλους τούς τομείς ήταν πολύ ίκανοτοπική:

Σημαντική αύξηση παρουσίασε ή διακίνηση ξηρού φορτίου άπο τό λιμάνι τής Θεσσαλονίκης στό έτος 1978.

Κατά τήν τελευταία 10ετία 1967 - 1977 συμφωνα μέ τά στατιστικά στοιχεία του Ο.Λ.Θ, ή μέση αύξηση διακίνησες τού ξηρού φορτίου είναι 6,5% και μιά τέτοια περίπου αύξηση άναμένονταν. Στόχος δέ ήταν ή προσέγγιση τών 5 έκατομ. τόνων ξηρού φορτίου και 10 έκατομ. ξηρού και ύγρου φορτίου συνολικά.

Οι στόχοι αύτοί σχι μόνο πραγματοποιήθηκαν άλλα ζεπέρασαν τίς προσδοκίες, παρ' άλλες τίς άντιστοιχεις καταστάσεις πού δημιουργήθηκαν άπο τούς οεισμούς και συγ-

κεκριμένα διακινήθηκαν 5.185.753 τόν. ξηρού φορτίου και 10.467.089 τόνων ξηρού και ύγρου φορτίου συνολικά.

Σύμφωνα μέ τά παραπάνω τό ποσοστό αύξησεως τής διακίνησεως τού ξηρού φορτίου σέ σχέση μέ τό 1977, άνερχεται σέ 13,04%.

'Επίσης πρέπει νά σημειωθεί ότι ή διαμεταχόμιση μέσω τού Ο.Λ.Θ παρουσιάσει αύξηση κατά τό 1978 σέ σχέση μέ τό 1977, σέ ποσοστό 24,19%.

Σά σημαντικό γεγονός γιά τόν Ο.Λ.Θ γιά τό 1978 θεωρείται και ή δρομολόγηση τής γραμμής τής Θεσσαλονίκης μέ τήν Ταρσό τής Συρίας μέ δύματαγωγά πλοία.

Η γραμμή έξυπηρετείται μέ δύο F/B πού διακίνησαν 4.000 αυτοκίνητα κάθε είδους και 40.000 τόν. φορτίο περίπου.

Η οικονομική κατάσταση τού Ο.Λ.Θ έμφανιζεται πολύ καλή και συγκεκριμένα τά έσοδα τού 'Οργανισμού κατά τό 1978 άνερχονται σέ 1.079.000.000 δρχ. και τό καθαρό πλεόνασμα άνηλθε σέ 197.000.000 δρχ.

'Από τά στοιχεία αύτά προκύπτει ότι ό 'Οργανισμός σχι μόνο είναι αύτάρκης, άλλα ότι έχει και τή δυνατότητα άπο τά έσοδά του νά πραγματοποιεί και έπενδυσεις.

Συγκεκριμένα γιά τό 1978 διατέθηκαν 56.000.000 άπο τά έσοδα τού Ο.Λ.Θ γιά έκτελεση έργων και μηχανολογικό έξοπλισμό και άλλα 24.000.000 γιά έκτελεση έργων ηπαγομένων στόν Προϋπολογισμό 'Επενδύσεων.

Παράλληλα κατά τό 1978 διατέθηκαν γιά άμιοδες φορτοεκφορτών 314.000.000.

Θά μπορούσε νά τονισθεί ότι μεγάλο μέρος τού βραχυχρονίου προγράμματος άναπτύξεως πού είχε έκπονθεί γιά τό 1978 έχει έκτελεσθεί και άπο τό όποιο χαρακτηριστικότερα στοιχεία του είναι ή μελέτη μηχανογραφήσεως τών 'Υπηρεσιών τού Ο.Λ.Θ,

σ' όλο τόν κόσμο...

The Thenamaris Group

στό 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

στή Νέα Υόρκη:
Trans Mediterranean Maritime (New York) Inc.
Suite 1507
50 Broadway,
NEW YORK 10004, N.Y.
Tel. 212-3446778
Telex: 42-4918
Cables: TRANSMED N.Y.

στό 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: 22-26889
Cables: EASTMEDI TOKYO

στή 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

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

Periodos

ή όποια έκπονεται ήδη και θά περατωθεί κατά το μήνα Μάιο 1979 και ή όποια θά δοηθήσει πολύ στη δελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενών υπηρεσιών στοὺς συναλλασσομένους μὲ τὸν Ο.Λ.Θ καὶ στὴν αὔξηση τῆς ἐν γένει παραγωγικότητας τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Τὸ Πρ. Διάταγμα, τὸ όποιο προβλέπει τὴν νέα διάρθρωση τῶν υπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Θ καὶ τὸ όποιο δρίσκεται πρὸς ἔγκριση.

Περατώθηκε ἡ μελέτη τοῦ ἑργασιακοῦ συστήματος τοῦ λιμένα, τὸ πόρισμα τῆς όποιας ἔδρασμος νὰ ὑποβληθεῖ στὸ 'Υπουργεῖο 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, γιατὶ καθυστέρησαν νὰ ὑποβληθοῦν οἱ ἀπόψεις τῶν ἀρμοδίων ἐρωτηθέντων φορέων, τῶν συναλλασσομένων μὲ τὸν Ο.Λ.Θ καὶ μέχρι στιγμῆς μόνον ὁ Σύλλογος τῶν Ναυτικῶν Πρακτόρων τὶς ἔχει ὑποβάλλει.

Παράλληλα συνεχίστηκαν τὰ ἔργα τοῦ δου προβλήτα μὲ χρήματα τοῦ Ο.Λ.Θ καὶ καταβάλλεται προσπάθεια κατά τὸ 1979 ποὺ διατίθενται γι' αὐτὸ τὸ ἔργο 100.000.000 δρ., καὶ πάλι ἀπὸ τὰ ἔσοδα τοῦ Ο.Λ.Θ νὰ ἐπιταχυνθεῖ ὁ ρυθμὸς τοῦ ἔργου.

Γενικά τὸ 1978, παρὰ τὶς δοκιμασίες τῶν σεισμῶν, θεωρεῖται μία ἐπιτυχῆς χρονιὰ γιὰ τὸν Ο.Λ.Θ καὶ μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ὅτι ἐτέθησαν τὰ θεμέλια γιὰ μιὰ ἀνάπτλαση τοῦ 'Οργανισμοῦ σὲ ἔνα σύγχρονο, ἀνταγωνιστικό

οἰκονομικὸ φορέα, δυναμικὰ ἔξελισσόμενο σύμφωνα μὲ τὰ Εὐρωπαϊκὰ πρότυπα καὶ τὶς δομές λειτουργίας τῶν λιμένων τῆς Ε.Ο.Κ.

6. Σύσκεψη στὸν Ο.Λ.Θ. γιὰ τὸν καθορισμὸ τοῦ Θερμαϊκοῦ Κόλπου

'Υπὸ τὴν προεδρία τοῦ 'Υπουργοῦ Βορ. Ἑλλάδος κ. Νικολάου Μάρτη, πραγματοποιήθηκε στὰ κεντρικὰ γραφεῖα τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Θεσσαλονίκης σύσκεψη μὲ θέμα τὴν καλύτερη προστασία τοῦ θαλασσού περιβάλλοντος τοῦ Θερμαϊκοῦ Κόλπου.

Στὴ σύσκεψη αὐτὴ πήραν μέρος ὁ Γεν. Γραμμ. Υ.Β.Ε. κ. Βαζαταδώρος, ὁ Νομάρχης Θεσσαλονίκης κ. Τσάκωνας, ὁ Πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Θ. Καθηγ. κ. Δημ. Ψωινός, ὁ Γεν. Διευθυντής τοῦ Ο.Λ.Θ. κ. Χρήστος Κοσκινᾶς, ὁ Κεντρ. Λιμενάρχης Θεσσαλονίκης κ. Δημ. Ηλιάδης, ὁ Διητής Ε.Ο.Τ. κ. Φρ. Μανδαμαδιώτης, ὁ Γεν. Γραμμ. τοῦ Συμβουλίου Προστασίας Περιβάλλοντος στὸ Υ.Β.Ε. κ. Π. Τσάτρας, 'Υπηρεσιακοὶ παράγοντες καὶ Πρόεδροι τῶν Κοινοτήτων Περαίας, Ν. 'Επιβατῶν καὶ Αγίας Τριάδας.

Μετὰ τὴ σύσκεψη, ἀφοῦ ἀκούστηκαν οἱ ἀπόψεις ὅλων τῶν συμμετασχόντων, σχετικά μὲ τὸ θέμα τῆς προστασίας τοῦ θαλασσού περιβάλλοντος, διαπιστώθηκε ὅτι, ὁ Ο.Λ.Θ. ἔχει ἡδη πάρει τὰ πολι κατάλληλα μέτρα γιὰ τὴν προστασία τοῦ Θερμαϊκοῦ Κόλπου καὶ προτίθεται στὸ ἄμεσο μέλλον νὰ πάρει κι'

ἄλλα συμπληρωματικὰ μέτρα. Συγκεκριμένα ὁ Ο.Λ.Θ.:

—Κατασκεύασε εἰδικὸ φράγμα στὴν περιοχὴ τοῦ κατασκευαζόμενου δου προβολῆτα, γιὰ τὴ συγκρότηση ὅλων τῶν ἐπιπλεόντων ἀχρήστων ἀντικειμένων.

—Διέθεσε ὁμοχειρία τεχνικῶν ὑπαλλήλων γιὰ τὴν ἔξυπηρτηση τῆς ἀποστολῆς τοῦ φράγματος καὶ,

—'Απαγόρευσε τὴν ἐκφόρτωση φορτηγῶν αὐτοκινήτων μὲ χῶμα κατὰ τὴν ἐπιχωμάτωση τοῦ δου προβολῆτα σὲ περιπτώσεις ποὺ θὰ περιέχει ἀντικείμενα ἐπιπλέοντα, δηλ. τεμάχια ἔλιων, νάυλου ἀντικείμενα κλπ.

'Εκτὸς ἀπὸ τὰ παραπάνω μέτρα ὁ Ο.Λ.Θ. ἔχει ἐγκρίνει τὴν ἀνάθεση σὲ ιδιότητο τοῦ δι' ἐργολαδίας καθαρισμοῦ, καὶ μὲ συστηματικὸ τρόπο τοῦ μείζονος Θερμαϊκοῦ Κόλπου ἀπὸ δολα τὰ ἐπιπλέοντα ἀχρηστα ἀντικείμενα.

Σὰν ἐπιστέγασμα δὲν τῶν παραπάνω μέτρων θὰ εἶναι ἡ μελλοντικὴ προμήθεια, μέσω τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐνὸς εἰδικοῦ σκάφους ποὺ δὲν θὰ περισυλλέγει μόνο τὰ ἐπιπλέοντα ἀπορρίμματα καὶ ἀχρηστα ἀντικείμενα, ἀλλὰ θὰ μπορεῖ ἐξ ἴσου ἀποτελεσματικὰ νὰ χρησιμοποιηθεῖ καὶ γιὰ τὴν καταπολέμηση τῶν κηλίδων πετρελαίου.

ΕΚ ΤΟΥ Ο.Λ.Θ.

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



CABLES:

"FAROSCO"

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 -

ΤΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΤΣΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

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

'Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

NAYTIKAI ΔΙΚΑΙ

- Τὸ δικαίωμα τῶν συγκεντρούντων τὸ 1)4 τῶν μερίδων συμπλοιοκτητῶν ὅπως αἰτοῦνται ἀπὸ τὸ δικαστήριον νά ἐπιτρέψῃ τῇ συνδρομῇ λόγου, τὴν ἔκποιήσιν τοῦ πλοίου.

'Εάν, ἐκ τῶν συνεχίζομένων διαφωνιών δυσχεράνεται ἡ ἀπρόσκοπτος ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου, πρός μεγίστην βλάβην τῶν συμφέροντων τῆς συμπλοιοκτησίας, συντρέχει σπουδαῖος λόγος, δικαιολογών (κατά τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου), τὴν ἔκποιήσιν τοῦ πλοίου, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 32 παρ. 2 τοῦ ΚΙΝΔ.

Τό ἐκ τοῦ ἄρθρου 32 παρ. 2 ΚΙΝΔ δικάιωμα τῶν συγκεντρούντων τὸ ἔν τέταρτον τῶν μερίδων συμπλοιοκτητῶν, ὑπόκειται μὲν εἰς τὴν ἀπαγορευτικὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 281 Α.Κ., ὅμως, ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος, ὅτι τὸ περιεχόμενον τοῦ δικαιώματος τούτου ἀγείρει εἰς ἐπιδιασθῆ διά τοὺς συμπλοιοκτητὰς τῆς πλειοψηφίας ἀποτελέσματα, δίχως νά συντρέχουν καὶ ἄλλα ιδιαίτερα περιστατικά, δέν καθίσταται κατοχρηστική ἡ ἀκάρησίς του (Α.Π. 430/1971 ΝοΒ 19, 1130).

'Ελλείψει ἀντιστοίχου προβλέψεως εἰς τὸν Κ.Πολ.Δ. δσον ἀφορᾶ τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν τιμὴν τῆς πρώτης προσφορᾶς τοῦ ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ ἐκποιούμενου, κατόπιν δικαστικῆς ἀποφάσεως, πλοίου, ταύτα θά δρίσῃ, κατ' ἀνάλογον ἐφαρμογὴν τῶν περὶ ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ διατάξεων τῶν ἄρθρων 954 καὶ 993 ΚΠολΔ, ὃ ὑπό τοῦ ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπαλλήλου διορισθεόμενος δικαστικῆς ἐπιμελητῆς, ἡ ὥ παρ' αὐτοῦ πρός τούτο, κατά τὴν κρίσιν του, προσλη-

φθησόμενος πραγματογνώμων, ούχι δέ καὶ τὸ δικαστήριον, ὅπερ διά τῆς περὶ ἐκποίησεως τοῦ πλοίου ἀποφάσεώς του, ὁφείλει νά ὀρίσῃ μόνον τὸν τόπον τοῦ πλειστηριασμοῦ (ἄρθρ. 34 ΚΙΝΔ) καὶ τὸν ἐπί τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπαλλήλον (ἄρθρ. 1021 ΚΠολΔ.).

Τά ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ 'Ἐφετεῖον Θεσ' νίκης διά τῆς ὑπ' ἀριθ. 548) 1978 ἀποφάσεώς του.

- Ἡ εὔθυνη τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος συνάπτοντος ὡς ἀντιπροσώπου τοῦ ἐνεργοῦντος θαλασσίας μεταφοράς πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστοῦ σύμβασιν ναυλώσεως μετά τρίτων προσώπων.

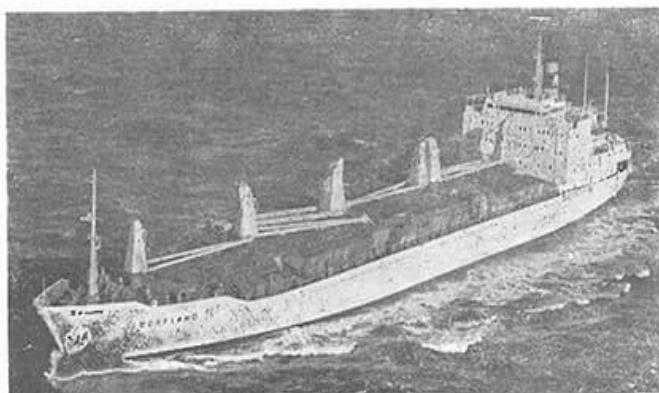
'Ἐκ τῶν περὶ ἀντιπροσωπεύσεως διατάξεων τοῦ ἄρθρ. 211 Α.Κ., ἐφαρμοζούμενων καὶ ἐπὶ ἐμπορικῶν σχέσεων (δι') ὧν ὀρίζεται ὅτι: ἐλλείψει εἰδικῶν εἰς τὸν ἐμπορικὸν νόμον διατάξεων, δήλωσις δουλήσεως, γενομένη ὑπό τίνος (ἀντιπροσώπου) ἐν δύναμιτι ἀλλού (ἀντιπροσωπευομένου), ἐντός τῶν ὄριών της πρός ἀντιπροσώπευσιν ἔξουσίας, ἐνεργεῖ ἀμέσως ὑπέρ καὶ κατά τοῦ ἀντιπροσωπευομένου. Τό ἀποτέλεσμα τούτο ἐπέρχεται εἴτε ἡ δήλωσις γίνεται ρητῶς, εἴτε συνάγεται ἐκ τῶν περιστάσεων ὅτι γίνεται ἐπί' ὅνδματι αὐτοῦ, προκύπτει σαφῶς, ὅτι ὁ ναυτικός πράκτωρ, ὁ ὄποιος ὡς ἐντεταλμένος τὴν διοίκησιν κλάδου τινός ὑποθέσεων τοῦ ἐνεργούντος θαλασσίας μεταφοράς πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστοῦ, ἔχει τὴν ἰδιότητα ἀντιπροσώπου, ἥτοι καθολικοῦ ἐντολοδόχου τῶν τελευταίων τούτων προσώπων, συνάπτων, ὑπό τὴν ἰδιότητά του

ταύτην, σύμβασιν ναυλώσεως μετά τρίτων προσώπων, ἡ ἐκδίβων ὡς σύμβασιν ναυλώσεως μεταφορᾶς πραγμάτων τὴν ἀντικαθιστῶσαν τὸ ναυλοσύμφωνον φορτωτικήν ἡ ἄλλα ἀποδεικτικήν τῆς φερτώσεως τῶν πραγμάτων ἐπί τοῦ πλοίου ἔγγραφων (ἄρθρ. 108 καὶ 168 ἐπ. ΚΙΝΔ), δέν δημιουργεῖ ἐπί τῆς συμβάσεως ταύτης ἕδαστον δικαιώματα, οὔτε ὑποχρέωσεις εἰς δάρος του, διότι, τά ἐκ τῆς πράξεως ταύτης δικαιώματα καὶ ὑποχρέωσεις δημιουργούνται, συμφώνως πρός τὴν προσηρμένην διάταξιν, μόνον ὑπέρ καὶ κατά τοῦ ὑπ' αὐτοῦ ἀντιπροσωπευομένου πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστοῦ.

'Ἐάν δέ ἦσχεν ὑποτεθῆ ὅτι ὁ ναυτικός πράκτωρ ἔχει συγχρόνως, ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ἀντιτεθειμένης εἰς αὐτὸν ὑπό τοῦ πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστοῦ ὑποχρεσίας καὶ τὴν ἰδιότητα τοῦ πρωτοτηθέντος ὑπό τὴν ἔννοιαν τοῦ διοθεῦ τῆς ἐκπληρώσεως τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως ὑποχρέωσεων τῶν προσώπων τούτων, καὶ ὅτι ἡ μή ἐκπλήσσωσις αὐτῶν, ἐν συγκεκριμένη περιπτώσει, ὁφείλεται εἰς πταίσμα αὐτοῦ, οὐδεμία καὶ πάλιν ἀξίωσις τοῦ ναυλωτοῦ γεννάται κατ' αὐτοῦ, ὡς μή υφισταμένου μεταξύ των, ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἐνοχικοῦ δεσμοῦ τῆς ἐκ πταίσματός του δημιουργούμενης εύθυνης πρός ἀποζημίωσιν τοῦ ναυλωτοῦ διαρυνούσης συμφώνως πρός τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 334 Α.Κ., μόνον τὸν πρωτοτηθέντον αὐτὸν πλοιοκτήτην ἡ ἐφοπλιστήν, ἐκτός ἔαν τὸ πταίσμα αὐτοῦ φέρῃ τὸν χαρακτήρα ἀδικοπραξίας, ὅποτε δημιουργεῖται εύθυνη καὶ αὐτοῦ (πρωτοτηθέντος), ὡς ὑπαιτιού τῆς ἀδίκου πράξεως θεμελιουμένη σύχι ἐπί τῆς συμβάσεως, ἀλλ' ἐπί τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρ. 914, 922 καὶ 926 Α.Κ. (Μπαλῆς, Γεν. Αρχ. παρ. 173 Ζέπας, 'Ενοχ. 350, 'ΕρμΑΚ ὑπ' ἀριθ. 334 παρ. 1, 2, 5, 7, 15, 33, 34, Α.Π. 91) 62 ΝοΒ 16, 592).

Τά ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ 'Ἐφετεῖον Θεσσαλονίκης διά τῆς ὑπ' ἀριθ. 1587) 1977 ἀποφάσεώς του.

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΔΣΥΡΜΑΤΙΣΤΟΥ ΚΑΙ ΜΗ Α-
ΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ
ΤΟ Ν.Α.Τ. ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΒΑΡΕΙΑΝ ΠΑ-
ΡΑΒΑΣΙΝ ΤΩΝ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΤΟΥ
ΠΛΟΙΟΥ

Κατά κρίσιν του Έφετείου Πειραιώς ή έλλειψης σύρματος είτε πλοίου έστω καί κάτω των 1.600 κοχ. έφωδισμένον μέρα διοτηλέφωνον, τό όποιον χειρίζεται ή πλοιοφόρος καί τό όποιον πλοίον έκτελει πλόας έκτος Μεσογείου, καί ή μή σάφαλισις του πληρώματος τούτου είς το ΝΑΤ, άποτελούν βαρείας ποραβάσεις των καθηκόντων του πλοιάρχου, δικαιολογούμενας τήν πρώρων καταγγελίσιν τής συμβάσεως έκ μέρους του ναυτικού.

Σημειώνεται οτι ή πλοιοκτήτρια έταιρια είχεν αναλάβει ύποχρέωσιν σάφαλισεως του πλοίου είς το ΝΑΤ έναντι τής ΠΝΟ καί ή όποια δέν έξεπληρώθη.

Κατά ταύτα, ώς τονίζεται είς τήν άποφασιν, έκ τών άνωτέρω παραλείψεων τής πλοιοκτήτριας έταιριςς καί του πλοιάρχου ήτο δυνατόν νά προκληθή κίνδυνος είς τήν ζωήν τών ναυτικών ώς στερούμενων τήν άμεσου δυνατότητας έπικοινωνίας έν περιπτώσει κινδύνου καί ίδια έν όφει τών πλών του πλοίου τούτου έκτος τής Μεσογείου καί κυρίως είς τόν 'Ατλαντικόν 'Οκεανόν, λαμβανομένου ύπ' οψιν ότι τό συγκεκριμένον πλοίον έξετέλεσε ταξίδια μέχρι καί τής Λατινικής Αμερικής.

Άλλα πέραν τής έλλειψεως 'Ασυρμάτου παρεβιάσθη καί διάταξις τεθείσα πρός τό γενικότερον συμφέρον τών ναυτικών, καθόσον ούτοι έστερηθήσαν τής κοινωνικής σάφαλισεως τήν όποιαν έδικαιούντο.

Έν προκειμένῳ, αί έν λόγω πράξεις καί παραλείψεις συνιστούν κατά τήν κρίσιν τού

δικαστηρίου δορείαν παράδοσιν τών έναντι τών ναυτικών καθηκόντων τού πλοιάρχου δυνάμειν νά έπιφερουν τήν άμεσον λύσιν τής συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Παραλλήλως, είς τήν άποφασιν τονίζεται οτι ή ισχυρισμός τής άντιδίκου έταιριας οτι οι ναυτικοί υπέτεσαν είς διάφορα παραπτώματα άπειράρχου συμπεριφοράς κρίνεται μη δάσιμος καί άπορριπτος, κοθόσον δέν άπειριχθη έπιβολή ποινής καταχωρισθείσα είς τό ποινολόγιον καί τό ημερολόγιον τού πλοίου ή άναφερθείσα είς Λιμενικήν ή Προξενίκην 'Αρχην.

Τέλος, κατά τό δικαστηρίου ή συμπεριφορά τών ναυτικών κρίνεται δικαιολογημένη, ώς έκ τής εύλογου άνησυχίας των καί τών φόδων των συνεπεία τής άνασφαλείας τού πλοίου καί τών πλών του.

ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΙΣ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΟΣ ΤΟ ΟΠΟΙΟΝ ΘΕΜΕΛΙΩΝΕΙ ΑΠΟΛΥΣΙΝ

Κατ' άποφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς τό παράπτωμα τού Ναυτικού διά τό άποιον θεμελιώνται λόγος άπολυσεως αύτου, δέν άποδεικνύεται έκ μένης τής έγγραφής τού παραπτώματος είς τό ημερολόγιον τού πλοίου.

Ή περίπτωσις άφορά Α' μηχανικόν πλοίου ή όποιος άπειριθή ύπό τού πλοιάρχου είς λιμένα τής Μεσογείου κατόπιν καταγγελίας τής συμβάσεως ύπό τού πλοιάρχου.

Ή έναγομενή πλοιοκτήτρια έταιρια ισχυρίσθη έκ τών υστέρων ότι ή άνωτέρω ναυτικός άπειριθή λόγω παραπτώματος.

Ο ισχυρισμός αύτός, ομως, δέν ήτο δυνατόν νά στηρίξῃ δικαινίαν πεποιθήσιν περί τής άλθεισης αύτης, δοθέντος οτι ούτε ποινή τις έπειρηθη διά τό παράπτωμα καί έξοδα πολιννοστήσεως κατεβλήθησαν μετά τήν άπολυσιν.

Καί είναι άληθές οτι είς τό ημερολόγιον

τού πλοίου άναγράφονται παραπτώματα τίνα τά όποια, ομως, διά μόνης τής έγγραφής των, χωρίς την έπιβολην ποινής κλπ., δέν είναι δυνατόν νά στηρίξουν λόγον άπολυσεως ένεκα παραπτώματος.

Έν όψει τών άνωτέρω τό δικαστηρίου έκρινεν οτι ή έναγων έδικαιουότο πρός μισθοφοδοσίαν 30 ήμερών.

ΜΙΣΘΟΣ

ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΙΣ ΑΠΟΔΟΧΑ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ ΜΗΝΟΥΣ

Κατά άπόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς έάν ή σύμβασις ναυτολογήσεως λυθῇ διορκούντος τού μηνός άπό τής προσλήψεως τού ναυτικού, ή τελευταίος ούτος έχει άξιωσιν έπι τόν μισθού δι' δόλκηρον τόν μηνα, διότι κατά τεκμήριον τού νόμου θεωρείται οτι έξακολουθεί νά παρέχη τάς υπηρεσίας τού είς τό πλοιοκτήτην.

Τόν έν λόγω διάρκειαν τού μηνός, κατά έρμηνείαν τού δικαστηρίου, φαίνεται οτι ήθελησεν ή νομοθέτης ώς κατώτατον ορίον διατηρήσεως τής ναυτικής έργασιακής σχέσεως διά τήν περίπτωσιν τού καθορισμού τού μισθού κατά μήνα, προφανώς λόγω τών ιδιαίτερων συνθηκών τής σχέσεως ταύτης.

Ή αποφίς αύτη ένισχύεται έκ τού άρθρου 64 τού ΚΙΝΔ, τό όποιον έπιτρέπει τήν καταβολήν μισθού ούχι μείζονος τού άντιστοιχούντος είς ένο μήνα. Ταύτα, δεδιαίως, ισχύουν ύπό την προϋπόθεσιν, οτι ή σύμβασις δέν έλύθη διορκούντος τού μηνός ήπαιτιότητι τού ναυτικού.

Έπισης ή αποφίς αύτη ένισχύεται καί έκ τής διατάξεως τού άρθρου 65 τού ΚΙΝΔ, ή όποια δέν συγχωρεί τήν τοιαύτην διαγώγην τού ναυτικού τόν όποιον άποστερεί τού μισθού αύτού έν περιπτώσει άδικαιολογήτου μη παροχής τών υπηρεσιών του.

Κατά τελικήν κρίσιν τού δικαστηρίου, ή άγγη τού έναγοντος ναυτικού τυγχάνει νόμιμος καί ή ισχυρισμός τής έναγομενής οτι ή σύμβασις συνωμολογήθη δι' έν ταξίδιον δέν άσκει έπιρροήν τίνα.

ΕΠΙΔΟΜΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

Κατ' άπόφασιν τού Έφετείου Πειραιώς προϋπόθεσις τής παροχής έπιδοματος συντηρήσεως ήλεκτρονικών ναυτιλιακών όργανων είναι ή κατοχή τού σχετικού πτυχίου.

Ύπο τής ισχυόντος οίκειας Συλλογικής Συμβάσεως δέν προβλέπεται προσαγωγή τού πτυχίου διά τήν παροχήν τού έπιδοματος, ή πρέπει ή άπλη γνώσις τού έργοδότου οτι ή ναυτικός είναι κάτοχος τού σχετικού πτυχίου διά τήν καταβολήν τούτου.

Συγκεκριμένας, είς τήν οίκειαν Συλλογική Σύμβασιν ποντοτόρων πλοίων ορίζεται οτι, διά τήν συντήρησιν τών ήλεκτρονικών ναυτιλιακών όργανων τού πλοίου καταβάλλεται είς τούς ήξιωσιτούς 'Ασυρμάτου, τους έχοντας σχετικόν πτυχίον, μηνιαίον έπιδομα. Κατά ταύτα, είς τήν σχετικήν άποφασιν τονίζεται οτι, ούδαμον θεσπίζεται υποχρέωσις προσκομίσεως τού πτυχίου, καί συνεπεία τούτου τεκμαίρεται οτι ή άπλη γνώσις τού έργοδότου οτι ή ναυτικός είναι κάτοχος τού σχετικού πτυχίου τόν υποχρεώνει είς τήν χορήγησιν τής σχετικής παροχής.

Εις τήν συγκεκριμένην υπόθεσιν άπειριχθη κατά τήν διαδικασίαν, οτι ή πλοιοίσχος έτελει έν γνώση οτι ή ναυτικός ήτο κάτοχος σχετικού πτυχίου.

Τό γεγονός οτι είς τό συμφωνητικόν (άτομική σύμβασις) δέν προεβλέφθη ή καταβάλλη τής άνωτέρου παροχής λόγω τού ειδικού πτυχίου ένω προεβλέφθησαν άλλαι παροχαί, κατά τήν κρίσιν τού δικαστηρίου δέν άσκει έπιρροήν.

Κατόπιν τών άνωτέρω, κατά τελικήν κρίσιν τού δικαστηρίου, ή έναγων έδικαιουότο πρός μισθοφοδοσίαν.

Τεχνικὰ θέματα

ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

"Ενα νέον, έπαναστατικόν τύπου πλοίον - ψυγεῖον, μέ σημαντικάς δελτιώσεις είς τό σύστημα φορτεκφορτώσεως έτεθη προσφάτως έν ψηφεσίᾳ ύπό τού 'Ομιλου Σαλέν.

Είναι τό «Γουίντερ Μούν», τό πρώτον μιάς σειρᾶς ήδελων σκαφών παραγγελθέντων είς τά ναυπηγεία Γκοταρέκρεν τού 'Αρενταλ. Τό νέοτευκτον σκάφος άπειπλευσε τόν Φεδρουάριον διά τό παρθενικόν του ταξίδιον είς Παναμά.

Τά πλοιά αυτά άριθμοτούν μίαν νέαν έποχην είς τάς μεταφοράς κατεψυγμένων προϊόντων, παρετήρησεν έκπρωστος τής έταιριας Σαλέν, ή όποιας κατέχει τόν μεγαλύτερον στόλον πλοίων - ψυγείων είς τόν κόσμον. Ό 'Ομιλος Σαλέν διασχείρεται στόλον ήδελων σκαφών, ήδε ών τά 80 είναι ψυγεῖα, είς δέ τά ύπολοιπά περιλαμβάνονται έπιβατηγά, όχηματαγωγά, πλοία ξηρού φορτίου καί τόντερες.

Τό δεύτερον σκάφος τής σειρᾶς, «Γουίντερ Στάρ», έτεθη έν ψηφεσίᾳ τέλη Μαρτίου καί

συντόμως θά άκολουθησουν τά «Γουίντερ Γουίντερ» καί «Γουίντερ Γουάινδ». Τά δύο τελευταία, «Γουίντερ Σάν» καί «Γουίντερ Σή», θά παραδοθούν τό φθινόπωρων.

Ο νέος τύπος προσφέρει τάς ύψηλοτέρας προδιαγραφάς ψύξεως καί χαμηλού κόστους φορτεκφορτώσεων. Μεταξύ τών νεωτερισμών περιλαμβάνονται κύτη άνωικου τόπου μέ διπλά άνοιγματα είς τά τρία ήδει αύτών καί ένα μεγάλο άνοιγμα είς τό τέταρτον.

«Εκαστον κύτος έχυτηρετείται παρά έν ψυγχρόνου άνων την ίκανότηταν προσφέρει τάς ύψηλοτέρας προδιαγραφάς ψύξεως καί χαμηλού κόστους φορτεκφορτώσεων. Μεταξύ τών νεωτερισμών περιλαμβάνονται κύτη άνωικου τόπου μέ διπλά άνοιγματα είς τά τρία ήδει αύτών καί ένα μεγάλο άνοιγμα είς τό τέταρτον.

Ως άνεφερεν έκπρωστος τού 'Ομιλου Σαλέν, τά πλοιά τύπου «Γουίντερ» θά είναι είς θέσιν γά έκφρατώνων μέ ρυθμόν 150 πλατεών ωριαίων είς δέκαστον κύτος, ήδι τό που συνήθως ρυθμού τών 50 παλλετών ωριαίων μέ τάς συμβατικάς μεθόδους.



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: k. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Ο Καναδάς κατέχει έμπορικών στόλου, δύστις αριθμεί 185 πλοία. Έκ τουών έπισήμως άνωφέρονται 74. Τά υπόλοιπα 111 ταξιδεύουν υπό σημαίας εύκολιας.

Η έταιρια «Παπαχρηστίδης Μαριτάμ» διαχειρίζεται 26 πλοία. Ο κ. Παπαχρηστίδης έρχεται δεύτερος εἰς τήν σειράν έκ των μεγάλων έφοπλιστών τού Καναδά, παρά τό γεγονός ότι ούδεν πλοίον του φέρει τήν καναδική σημαίαν καί εἴναι μόνον έκ των 26 πλοίων του έναυπηγήθη εἰς τόν Καναδάν. Τά πλειστά τών σκαφών του καλύπτονται υπό σημαίας Λιβερίας καί Σιγκαπούρης, δύο φέρουν σημαίαν Ν. Ζηλανδίας καί έν αγγλικήν.

Ο μεγαλύτερος έφοπλιστής τού Καναδά είναι ή έταιρια «Κανέντιαν Πασίφικ Α.Ε.» μέ 36 σκάφη, φερόντων άπανταν τήν δρετανικήν σημαίαν. Συνέπεια: Ούδεις φόρος διά τόν Καναδάν καί ούδεις Καναδός ναυτικός έπι τών πλοίων.

Τρίτη έταιρια η «Φέντεραλ Κομέρς» έντ Ναδιγκέσιον τού Μόντρεαλ, μέ στόλον 24 σκαφών. Απαντά τά πλοία ταῦτα φέρουν ξένην σημαίαν, έκτος τριών μπάλκ κάρριερς καί δύο ρό - ρό απίνα είναι έγγεγραμμένα εἰς τά καναδικά νηολόγια.

Τό 1973 ο καναδικός έμπορικός στόλος άπετελείτο άπό 116 μονάδας, έκ τών όποιων 60 έφερον τήν καναδικήν σημαίαν, ήτοι πλέον τού ήμισεος τής συνολικής δυνάμεως του. Τό μεγαλύτερον μέρος τών πλοίων τούπων (48) έναυπηγήθησαν εἰς τόν Καναδάν. Τά ισπανικά καί δρετανικά ναυπηγείσα συμμετέσχον άντιστοίχως μέ 22 καί 20 μονάδας. Αντιθέτως τό 1978 ο συνολικός άριθμός τών καναδικών πλοίων άνήρχετο εἰς 185, έκ τών όποιων τά 74 έφερον τήν έθνικήν σημαίαν. Έκ τού άριθμού τούπων 62 πλοία είχον ναυπηγήθη εἰς τήν Ισπανίαν, 57 εἰς Καναδάν καί 15 εἰς τήν Μεγ. Βρετανίαν.

Μία νέα γενεά πλοίων - ψυγείων — έξι σκάφη 14.800 τόν. d.w., ταχύτητος 22 κόμβων — θά ένσωματωθή έφέτος εἰς τήν σουηδικήν έταιριαν «Σαλέ Ρήφερ Σέρβιοες». Η έν λόγω έταιρισις είναι ή μεγαλυτέρα τού κόσμου, άσχολουμένη εἰς τάς μεταφοράς εύπαθων φορτίων. Όγδοηκοντα πλοία - ψυγεία άποτελούν τόν στόλον της, εἰς τά όποια δέον νά προστεθούν έπερα 50 πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην καί δεξαμενόπλοια.

Παρά τήν γενικήν υψεσιν τών θαλασσών μεταφορών ό λιμήν τού Μάντσεστερ, στις τελεῖ υπό τήν διαχείρισιν τής «Μάντσεστερ Σήππιγκ Κανάλ», έπραγματοποίησε κέρδη 2.000.000 στερλινών κατά τό 1978. Τό 1977 τά κέρδη της είχον άνελθει εἰς 1.900.000 στερλινών.

Η κίνησις τού λιμένος άφεωρας έξαγωγάς βαρέων μηχανημάτων, έξοπλισμόν έργοστασίων χημικών προϊόντων, υφάσματα, ήλεκτρικούς μετασχηματιστάς καί άλλα διάφορα.

Θά προσδή εἰς τήν μετατροπήν τριών έκ τών πλοίων της γενικού φορτίου εἰς κυψελοειδή κυντέινερς. Πρόκειται περι τών σκαφών «Άλ - Σαμία», «Άλ - Άχμαντιάχ» καί «Άλ - Ρουμαΐτάχ», άτινα είχον άγορασθη μεταξύ 1968 - 70 από τήν Σοδ. «Ενωσι». Τήν έργασίαν τής μετατροπής άνελασν τά ναυπηγεία «Άστιλλέρος 'Εσπανιόλες» τού Κάδιξ, ύπογραφέντος ήδη τού σχετικού συμβολαίου.

Η χωρητικότης είς έμπορευματοκιβώτια τών πλοίων θά είναι τής τάξεως τών 800 έκ τών όποιων τά 100 θά είναι ψυχόμενα. Αι κύριαι διαστάσεις των πλοίων τούτων θά παραμένουν οι αύται έκτος μιάς έπιμηκύνσεως. Λαμβανομένου υπ' όψιν ότι οι τερματικοί σταθμοί τού 'Αραβικού Κόλπου διά τήν ύποδοχήν πλοίων - κοντέινερς έχουν έξοπλισθή πλήρως, δέν θά χρειασθή ιδιαίτερα τοποθέτησις ειδικών βαρούλκων εἰς τά σκάφη αύτά.

Έν τώ μεταξύ ή έν λόγω έταιρία θά παραλάβη έντός τού τρέχοντος έτους τέσσαρα κυντέινερς τών 1.160 έμπορευματοκιβώτιών, άτινα ναυπηγούνται εἰς Κορέαν.

Συνδικάτος ή άραβική αύτη έταιρία θά διαχειρίζεται 58 πλοία 1,2 έκατ. τόν. d.w., τών όποιων ή μέρη ήλικια είναι 3,5 έτῶν. Εις τόν άριθμόν αύτόν περιλαμβάνονται τά 40 άδελφά πλοία τύπου K, άτινα ναυπηγούνται εἰς τάς έγκαταστάσεις τής Γκόβαν καί Χαγιουτάτης. Η παραγγελία αύτη θεωρείται ως ή μεγαλυτέρα πού έδθη ποτέ άπό ένα καί μόνον πλοιοκτήτην καί δι' έν μόνον τύπου πλοίοι.

Τά ναυπηγεία «Βασαλχάφεν» τού Ρόττερνταμ, άτινα ήλιγχοντο άπό τόν ομίλον «Riv - Σέλντε - Βερόλιμ» περιήλθον εἰς νέας χείρας άπό τής Τς 2ας παρελθόντος μηνός.

Δύο όμαδες ναυπηγοεπισκευαστών, ή «Ιγσελ - Φλίετ - Κομπινάτσιε» καί ή «Α. Φούγκ & Ζόννεν» άνέλασν τήν διαχείρισιν καί έκμετάλλευσιν υπό τήν νέαν έπωνυμίαν «Βέρφ Βασαλχάφεν».

Ο πρόεδρος τού Βρετανικού Συμβουλίου Ναυτιλίας ήλικων τελευταίως εἰς τό Συνέδριον τού Ινστιτούτου Ναυτικών Πρακτόρων τού Κάρντιφ έδωσε μίαν άναλυτικήν εικόνα

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

της έξελίξεως της βρετανικής σημαίας, τονίσας ιδιαιτέρως τό αδιέξοδον πρό του όποιου εύρισκεται η Βρετανική Ναυτιλία, όπερ όφειλεται εις την οικονομική θεσιν, την πλευράδισταν χωρητικότητα καί τά σημειώνας αυξήσεις δαπάνας τών καυσίμων. Μεταξύ τών άλλων είπεν ότι μέ τούς σημερινούς ναύλους μόλις καί μετά δίας καλύπτονται τά έξοδα έκμεταλλεύσεως ένός πλοίου. 'Ανεφέρετο, δεδιώκει, εις τα δεξαμενόπλοια καί τά πασαδισιακά φέρτηγά. Είς μίαν άποστροφήν του ώμηλησεν περί τών 'Ελλήνων έφοριστων, καί τού Χόγκ Κόγκ, οι όποιοι, λόγω τού χαμηλού κόστους έκμεταλλεύσεως τών πλοίων των έχουν τήν δυνατότητα νά διεξέρχωνται καλύτερων τήν κατάστασι καί άκριβων δι' αύτό, οι έφορισται σύτοι κατώρθωσαν έσχάτως νά άγοράσσουν πολλά βρετανικά πλοία, άτινα έπωληθησαν ίνα κατορθώθη καί καλυφθούν αι δαπάναι τών νέων ναυπηγήσεων. Παρατηρεῖται έπίσης, είπεν, καί πλεονάζουσα χωρητικότης εις τά πλοία γραμμών, πράγμα όπερ έπιδρα επί της διαμορφώσεως τών ναύλων.

Διαρκώντος τού 1978 έπωληθησαν βρετανικά πλοία 4,5 έκατ. τόνων καί 450.000 τόνων τών παρελθόντα 'Ιανουάριον. Αι συναλλαγαί αύτοι έπρεψαν τήν θέσιν τής βρετανικής σημαίας εις τήν παγκόσμιον κλίμακα καί τήν έφεραν εις τήν 4ην θέσιν.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΟΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ

Παρά τών συνεχείς άγωνας των υπέρ τής διατηρήσεως τού έλευθερού ανταγωνισμού εις τήν διεισθή ναυτασφαλιστικήν άγοράν, οι 'Αμερικανοί ναυτασφαλισταί διετήρησαν τήν πρέσβυτον θέσιν τών, έδήλωσεν ό πρόεδρος τού 'Αμερικανικού 'Ινστιτούτου Ναυτασφαλιστών, κ. Τόμας Α. Φάιν, προσθέτων ότι ή ταχύτης με τήν όποιαν αι άμερικανικά ναυτασφαλιστικά έταιρια πληρώνουν τάς άπαιτήσεις καί ή συναγωνιστικότης τών άσφαλιστρων θέστουν εις πλεονεκτική θέσιν τήν άμερικανικήν άγοράν. 'Επι πλέον, «αι υποχρέωσεις μας διά τήν πρόδημιν άπωλείας —τόσουν τού σκάφους δύον καί τού φορτίου— είναι μοναδικαί εις τήν παγκόσμιον άγοράν», έτοιμον.

Κατά τόν κ. Φάιν, ή διάδοσις τής τακτικής τής έπιβολης περιοριστικών μέτρων εις τάς άσφαλιστες, έμειωσε τά κέρδη τών 'Αμερικανών ναυτασφαλιστών καί είχεν, έπισης, δυσμενείς έπιπτώσεις εις τούς καταναλωτάς.

«Πρόθεσις τού 'Αμερικανικού 'Ινστιτούτου Ναυτασφαλιστών», είπεν, «είναι νά χρησιμοποιήσουμεν κάθε μέσον εις τήν διάθεσίν μας διά νά θέσουμεν τέρμα εις καταφανείς αύτούς περιορισμών τής έλευθερας διακίνησεως τού έμπορίου». 'Ακολούθως, άνεφ-

ρεν ότι ό Νόμος περί 'Έμπορίου τού 1974, δάσει τού όποιου οι 'Αμερικανοί έπιχειρηματίαι δύνανται νά καταγγείλουν ζένας χώρας αι όποια έφαρμόζουν τακτική διακρίσεως κατά τον 'Έμπορίου τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, ώς ένα δύλον καταπολεμήσεως τών άνωτέρω περιορισμών. 'Ηδη, τό μέτρον αύτό έχρησιμοποιήθη με έπιτυχία κατά τών σοβιετικών τακτικών γραμμών καί τον έφαρμόζουμενο παρ' αύτων «ντάμπιτικ» τών ναύλων.

'Αναφερόμενος εις τό μέλλον τών ναυτασφαλιστών, ό κ. Φάιν έπεισμανε τήν σπουδαιότητα τών πλωτών συνεργείων γεωτρήσεων καί έκμεταλλεύσεως πετρελαίου, τονίζων ότι αι 'Ηνωμένων Πολιτείαι ανταποκρίνονται ήδη εις τάς άσφαλιστικάς άναγκας τού κλάδου αύτού. Πρό τό παρόν αι δυνατότητες τής άμερικανικής άγοράς διά μεμωνόμενας περιπτώσειο καλύψεως πλωτών έξειδρών έκμεταλλεύσεως πετρελαίου υπερβαίνουν τά 100 έκατον δολαρίων.

Συνοψίζων, ό κ. Φάιν έδήλωσεν ότι «τό μέλλον τής άμερικανικής άγοράς έγκειται εις τήν δυνατότητα της νά άντιμετωπίση —κατά πρόσωπον— τάς συνεχών διαφοροποιουμένας άπαιτήσεις τού παγκοσμίου έμπορίου».

ΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Αι 'Ηνωμένων Πολιτείαι προτείνουν τήν άλλαγήν τών μεθόδων καθορισμού τού άνταγωνισμού τών ζένων σημαίων εις τάς διεθνείς χύδην μεταφοράς. Αι μέθοδοι αύτοι χρησιμοποιούνται διά τό περιοχήσιμόν τών διαχειριστικών έπιχορηγήσεων πρός τά υπό τήν αστερόσπασσαν πλοία.

Ταυτοχρόνως, ή 'Επιπροπή Ναυτιλιακών 'Επιχορηγήσεων σκοπεύει νά χαλαρώση τούς κανονισμούς πού περιορίζουν τήν προσθήκην καί άντικατάστασιν τών υπό άμερικανικήν σημαίαν έπιχορηγούμενων σκαφών εις τακτικάς γραμμάς. 'Επιτίζεται αύτη τό μέτρον αύτο θα παρέχη μεγαλύτεραν ένειδισιν εις τήν έπιχορηγούμενην χωρητικότητα νά άντιμετωπίζην ευχερέστερον τόν διογκούμενον ζένον άνταγωνισμόν.

'Η Ναυτική Διοίκησις έπιχορηγεί τάς έταιρισις αι όποια έχουν πλοία πέπον τήν άμερικανικήν σημαίων, διά νά καλύψη τήν διαφοράν κόστους διαχειρίσεως μεταξύ τών πλοίων υπό εύθυνας ζένας σημαίας. Αι έπιχορηγήσεις καλύπτουν μισθούς, άσφαλιστρα, κόστος συντήρησεως καί έπισκευάς μή καλυπτομένας δι' άσφαλειάς.

Αι προτεινόμεναι τροποποιήσεις τού ύπολογισμού τών έπιχορηγήσεων διαφοράς διαχειριστικού κόστους θά ισχύσουν άπό τού 1980.

«ΕΒΕΡΓΚΡΗΝ ΛΑΪΝΣ»

«Η 'Εβεργκρήν Λαΐνς» ύπεγραψε προσφά-

τως συμβόλαιον μετά τών ιαπωνικών ναυπηγείων «Όνομίτσι» διά τήν ναυπηγήσων τεσσάρων πλοίων κυφελωτών κοντέινερς τύπου «Λ» χωρητικότητος 27.500 τόνων δ.ω. έκαστον. Αι τέσσαρες παραγγελθείσαι μονάδες θά φέρουν τά όντατα: Δ)Π «'Εβερ Λόγιαλ», Δ)Π «'Εβερ Λάκυ», Δ)Π «'Εβερ Λάϊτ» καί Δ)Π «'Εβερ Λάρτζ».

Η τρόπις τού πρώτου έξ αυτών έποιθετήθη τήν 23ην παρελθόντος Μαρτίου εις τά άνωτέρω ναυπηγείσα. Τά άνωτέρω τέσσαρα σκάφη θά παραδοθούν έντός τής καθορισθείσης προθεσμίας.

Η έταιρια «'Εβεργκρήν» είναι κάτοχος στόλου συγχρόνων πλοίων - κοντέινερς καί έξυπηρετεί με τακτικά δρομολόγια τάς γραμμάς 'Απω 'Ανατολής καί δυτικάς καί άνατολικάς κατά τών ΗΠΑ, τούς λιμένας Κόλπου, τούς λιμένας Καραϊβικής, τόν Περσικόν Κόλπου, τήν 'Ερυθράν καί τήν Μεσόγειον.

Η έν λόγω έταιρια θά θέση έν ύπηρεσία τέσσαρας νέας μονάδας εις τήν νέαν γραμμήν της μεταξύ 'Απω 'Ανατολής καί Εύρωπης, μέ πρώτην άναχωρησιν τήν 16ην 'Απριλίου διά τού Δ)Π «'Εβερ Βιτάλ». Κατ' άρχας ή γραμμή αυτή θά έκτεληται άνα δεκαείμερον, άκολουθως θά προστεθούν έτερα δύο σκάφη, ώστε αι άναχωρήσεις νά είναι κάθε ένδεκα ήμέρας. 'Εξυπηρετούμενοι λιμένες θά είναι οι: Οζάκα, Γιοκοχάμα, Χόγκ Κόγκ, Σιγκαπούρη, 'Αμβούργον, Φελιξτόου, Ρότερνταμ, 'Αμβέρσα, Χάρη καί Μπρεμεράχφεν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΕΣΕΩΣ

Η έφοπλιστική έταιρια «Σόδα Λάϊν» άπεφάσισε νά έπανδρωση 8 έκ τών σκαφών της μέ 11 άμαδας πληρωμάτων έκ 19 άνδρων έκαστη, άκολουθως τήν μεθόδον τής περιφράς. Διά τής μεθόδου αύτής μειούνται σημαντικώς, ή σχέσις μεταξύ συνολικής συνθέσεως καί άριθμού θέσεων ναυτολογήσεως, ήτις φθάνει εις τόν συντελεστήν 1,37.

Διά τά συμβατικά φορτηγά ή σχέσις αύτή ήτο 1,5 διά τά υπό ιαπωνικήν σημαίων πλοία. Τό κόστος έκμεταλλεύσεως τών πλοίων αύτών άνέρχεται έπιστος εις 270 έκατ. γιέν ένα διά τά υπό ξένην σημαίων πλοία τά χρησιμοποιούμενα με τήν συμφωνίαν «τίς-ίπ» τό κόστος πίπτει εις 100 έκατ. καί άλιγότερον. 'Η Μιτσού έπολογιζει ότι έαν διαντελεστέρον τό φάσθα εις 1,3 με παράλληλον μείωσιν τού άριθμού τών θέσεων ναυτολογήσεως, θά ήτο δυνατόν τά σκάφη τού τόπου «Λίπερ» νά έχουν έπήσιον κόστος έκμεταλλεύσεως τής τάξεως τών 180 έκατ. γιέν.

Τό μόνον έμποδιον εις τήν έφαρμογήν τής μεθόδου είναι ότι πάς περιορισμός τής συνθέσεως άπαιτει διαπραγματεύσεις μέ τά ναυτεργατικά συνδικάτα.

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Τέσσαρα ιαπωνικά ναυπηγεία έπετυχον έπιδοτησιν, δάσει τού προγράμματος όπερ κατηρτίσιν τό παρελθόν θέρος από το Συμβούλιον άρθρογιστικής πολιτικής διά τήν ναυτιλιακήν καί ναυπηγικήν διομηχανίαν.

Είναι ήδη γνωστόν ότι συνεστήθη ειδική έπιπροπή υπό τήν προεδρίαν τού κ. Χισάσι Σίντο, ήτις είναι έπιφορτισμένη νά κατανείμη τάς υπό τού κράτους χορηγηθείσας έπιδοτήσεις πρός τά ναυπηγεία, τά όποια θά άπασχοληθούν μέ διαλύσεις πλοίων.

Άπό τάς άρχας τού τρέχοντος έτους τέσσαρα ναυπηγεία έλαδον τοιαύτας έπιδοτήσεις. 'Αναφέρονται ή Μιτσού διά τήν διάλυσιν τού μπάλκ Κάρριερ «Εξελάνς» 32.086 τόνων γκρός, ή Ματσουκούρα Μαρίν διά τήν διάλυσιν τού φορτηγού «Ζήνιαν» 9.086 τόνων γκρός, ή Τουσυείσι διά τό όχημα παγωγόν

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 Pier,	Teleph: 33 50,	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327
2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog			
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger			

«Σαϊτομπάρου» 6.574 τόνων γκρός και ή ΙΗΙ διά το δεξαμενόπλοιον «Νέπτουν Σπίκα» 30.000 τόνων γκρός.

ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Αἱ ιαπωνικά ναυτιλιακά ἑταῖροι εἶπανηγόρασαν καὶ ἔθεσαν ὑπὸ τὴν ἔθνικὴν τῶν σημαίαν 36 πλοῖα, τὰ ὅποια εἰς τὸ παρελθόν εἶχον ναυπηγήσει διά λογαριασμόν ἀλλοδαπῶν ἑταῖρικῶν τῶν ἔξαρτημάτων καὶ εἰχον θέσει ὑπὸ τάς σημαίας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ, διά νά ἐπιτύχουν μείωσιν τῶν διαχειριστικῶν τῶν δαπανῶν.

Τὰ πλοῖα αὐτά —γνωστά ως «tie-in ships»— ἐπανεισήχθησαν βάσει τοῦ ἔκτάκτου προγράμματος εἰσαγωγῶν τῆς Ιαπωνίας πρός μείωσιν τοῦ τεραστίου συναλλαγματικοῦ τῆς ἀπόβεματος. Μέχρι στιγμῆς ἔχουν διατεθῆ πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀπὸ τὴν Ιαπωνικὴν Τράπεζαν Ἐξαγωγῶν - Εἰσαγωγῶν 597,46 ἑκατ. δολλάρια. Τὸ πρόγραμμα θά συνεχισθῇ μέχρι τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον καὶ πιστεύεται ὅτι θά συμβάλῃ, παραλλήλως, εἰς τὴν ἄμβλυσιν τοῦ προβλήματος ἀπάσχολήσεως εἰς τὴν χώραν, δεδομένου ὅτι μέ τὴν ἔγγραφήν τῶν εἰς τὰ ιαπωνικά νηολόγια τὰ ἀλόγῳ πλοῖα ἀντικαθιστοῦν τὰ ἀσιατικά πληρώματά των δι' Ιαπωνίων ναυτικῶν.

KINA

ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΤΑΣ Η.Π.Α.

Μετά διακοπήν 30 ἑτῶν, ἐπανήρχισαν αἱ θαλάσσιαι μεταφοραί· μεταξύ Κίνας καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Κατόπιν ὑπογραφῆς συμφωνίας μεταξύ τῆς κινεζικῆς «Οσεαν Σήππιγκ Κο.» καὶ τῆς ἀμερικανικῆς «Λάϊκες Μπράδερς Σήππιγκ Κο.», τὸ πρώτον κινεζικὸν σκάφος, τό 38.000 τόν., μπάλκο κάρριερ «Λιουλινχάι», ἀπέπλευσεν ἐξ Σαγκάης, τέλη Μαρτίου, δι' Ἡνωμένας Πολιτείας. Τό πρώτον ἀμερικανικὸν φορτηγόν, τό «Λετίσια Λάϊκες», ἀφίχθη εἰς Σαγκάην τὴν 18ην Μαρτίου.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Η Δ.Ο.Μ. ΕΠΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ

Ἡ Λιβερία προέδη εἰς ἔντονον διαμαρτυρίαν εἰς τὴν γαλλικὴν κυβέρνησιν, διά τὴν ἀδιαφορίαν τῆς νά ἐπέμβη εἰς τὴν ὑπόθεσιν μπούκοτάς τοῦ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν ἀληνοκτήτου φ) γ πλοίου «Γκλόμπαλ Μέντα».

Κατά τοὺς ἑκτροφασίους τῆς Λιβερίας, ἡ γαλλικὴ ἀστυνομία ἡρήθη νά ἐφαρμόσῃ ἀπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου περὶ λήψεως προσωρινῶν μέτρων, ὥστε νά καταστῇ δυνατός ὁ ἀπόπλους τοῦ σκάφους ἀπό τὸν λιμένα τῆς Βουλώνης, ἵσχυριζομένη ὅτι ἦτο ἀνίσχυρος νά ἀντιταχθῇ εἰς τὴν θέλησιν τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων.

Αἱ ἀνωμαλίαι ἥρχισαν τὸν Φεβρουάριον, ὅταν τὸ ἔξι Ἰνδῶν πλήρωμα τοῦ 12.500 τόν. φορτηγοῦ, ὑποκινούμενον παρά τῶν ἐντοπίων ἐκπροσώπων τῆς Διεθνοῦς Ομοσπονδίας Εργατῶν Μεταφορῶν (Δ.Ο.Μ.) κατέβησαν εἰς ἀπεργίαν, ἀπαιτοῦντες τὴν πληρωμὴν τῶν συμφώνων πρός τὸ μισθολόγιον τῆς Δ.Ο.Μ.

Ἡ παρέμβασις τοῦ Λιβεριανοῦ ἐπιτρόπου Ναυτιλίας, ἑκτροφασίου τῶν ἱνδικῶν ναυτεργατικῶν σωματείων καὶ Ἰνδῶν διπλωματικοῦ ἀπό τὸ Λονδίνον, οὐδέν ἀποτέλεσμα εἶχεν. Εἰς μίαν φάσιν, μάλιστα, οἱ ἀπεργοῦντες ἐκλείδωσαν εἰς μίαν καμπίναν τὸν πλοίοφρον καὶ τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ πλοίου, ἀνεύ τροφῆς καὶ ὑδατος.

Τελικῶς οἱ πράκτορες τῶν πλοίοκτητῶν ἥλθον εἰς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν νά καταβάλουν εἰς τὸ πλήρωμα ἀναδρομικῶς τοὺς μισθούς τῆς Δ.Ο.Μ. διά περίοδον ἐννέα μηνῶν. Ὡς ἔγνωσθη, ἡ διαφορά μεταξύ καταβαλλομένου μισθοῦ καὶ μισθολογίου τῆς Δ.Ο.Μ. διά τὴν ἐν-

νεάμην περίοδον, ἀνέφερετο εἰς τὸ συνολικὸν πυσόν τῶν 116.126 δολλαρίων.

Πέραν τῆς διαμαρτυρίας μέσω διπλωματικῆς ὁδοῦ, ὁ Λιβεριανός ἐπίτροπος προέτεινε τὴν ἔναρξιν ἀνοικτοῦ διστόλου μὲ τὴν Γαλλίαν καὶ τάς ὅλας χώρας τῆς Βορείου Θαλάσσης, μὲ στόχον τὴν ἐπίτευξιν ἀμοιβαίας κατανοήσεως πρός ἀποφύγην παρομοίων ἀναμολιῶν εἰς τὸ μέλλον.

Προέτεινε, ἐπίσης, τὴν σύστασιν εἰδικοῦ ταμείου ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν, ἔχοντα πλοῖα ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ οἱ πόροι του νά χρησιμοποιούνται διά τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ μπούκοτάς τῆς Δ.Ο.Μ. μέσω τῆς δικαστικῆς ὁδοῦ.

(Σημ. Ν.Χ.: Τὴν σύστασιν τοῦ ταμείου αὐτοῦ ἀπό ἑταῖρον ὑποδείξει τά «Ναυτικά Χρονικά»).

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΛΟΥΓΔ'Σ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

Πολλά μεγάλα, πεπειραμένα, καλῶς ἔξωπλισμένα καὶ ἄκρως ἀποδοτικά ναυπηγεία δέν ἔχουν παραγγελίας οὐτε προσπτικήν παραγγελιῶν, εἴτεν ὁ πρόεδρος τοῦ Λούδης Ρέτζιστερ, κ. Ρόμπερτ Χάσκισον, εἰς τὴν ἐτησίαν ἔκθεσιν του, παρατηρῶν διά τοῦ παραγγελία τοῦ 1979 δέν θά ὑπερβούν μᾶλλον τά 8 ἑκατ. τόν. γκρός, ἐνῷ ὑπάρχουν δυνατότητες παραγωγῆς 30 ἑκατ. τόν. γκρός ἐπτήσιως, ἐπί παγκοσμίου κλίμακος. «Φαινεται σχεδόν δένδιαιον, διά μόνον τά μισά περίπου ναυπηγεία θά ἔπιζησουν τῆς δυνατούσας αὐτῆς περιόδου προτοῦ θά ἀνάκαμψη προκαλέσῃ νέας, σοδαράς παραγγελίας», προσθέσεν.

Πέραν τῶν οἰκονομικῶν προβλημάτων, εἴτεν, ἡ Ναυτιλία ὑπόκειται εἰς τὸν κυβερνητικὸν παρεμβατισμόν περισσότερον ἀπό κάθε ἄλλην φοράν. «Ἄπαξ καὶ ἡ κυβερνητικής ἀναμοθή μέχρις ἐνός σημείου θά ὑποχώρησης εί-

ναι δύσκολος, ώς μᾶς διδάσκει ἡ πεῖρα», εἴτεν.

Ὁ κ. Χάσκισον ἀνέφερεν διά αἱ Ναυτιλίαι τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ ἀνεπύχθησαν κατά τοιούτον βαθμόν τοῦ 1978, ὥστε ἀποτελοῦν ἀμεσον ἀπειλήν διά τὴν ισορροπίαν τῆς δυτικῆς Ναυτιλίας.

«Οἱ πλοιοκτήται τῶν δυτικῶν χωρῶν καὶ αἱ κυβερνήσεις τῶν ἔχουν, κατά τὴν ἀποφίνιμο, ἐπιδείξει παραδειγματικήν ἀνοχήν εἰς τὸ θέμα αὐτό. Τώρα, ὅμως, φείλουν νά λάδουν σοδαρῶς ὑπὸ τῶν την ἀπειλήν καὶ νά ἐπιπτύχουν μίαν συμφωνίαν, ἐπί διεθνοῦ ἐπιπέδου, ἵνα ἀποφύγουν τὴν δημιουργίαν χαδόνις καταστάσεως.

Κατά τὴν ἐτησίαν ἔκθεσιν τοῦ Λούδης ὁ παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος ἐνεφάνισε τὸ 1978 αὐξησιν 12 ἑκατ. τόν. γκρός καὶ ἔφθασε τὸ ρεκόρ τῶν 406 ἑκατ. τόν. γκρός. Ὁ ρυθμός αὐξήσεως, ὅμως, ἥτο ὁ χαμηλότερος ἀπό τοῦ 1968.

«Ἡ Λιβερία διέθετε τὸν μεγαλύτερον στόλον, μέ 80,2 ἑκατ. τόν. γκρός, ἀκολουθουμένη ἀπό τὴν Ιαπωνίαν (39,2), τὴν Ελλάδα (34), τὴν Βρετανίαν (30,9), τὴν Νορβηγίαν (26,1) καὶ τὴν Ρωσίαν (22,3).

ΜΕΙΟΥΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ

Σημαντικόν τμῆμα τοῦ βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἔχακολουθεῖ νά ἔκμεταλλεύεται τὰ σκάφη του μέ ναυλους οἱ ὅποιοι δέν καλύπτουν εἰμὶ τά δαπάνας τῶν καυσίμων, τοῦ πληρώματος καὶ τῆς συντηρήσεως. Ὁ βρετανικός στόλος, διά τις κατά τὸ παρελθόν ἔτος είχε μειωθῆ κατά 4 ἑκατ. d.w., συνεχίζει νά μειούται ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχοστος ἔτους, ἀπόλεσας ἐνός τοῦ Ιανουαρίου 500.000 τόν. d.w. ἔνεκα τῆς πωλήσεως παλαιών πλοίων γραμμῆς καὶ μερικῶν νεωτέρων φορτηγῶν σκαφών, ώς καὶ ἐνός πετρελαιοφόρου τῶν 175.000 τόν. d.w.

Σήμερον ἡ Βρετανική Ναυτιλία ἔναντι τῶν πρό τριετίας 50 ἑκατ. τόν. d.w. δέν περιλαμ-

come to Khalkis Shipyard

for... ● TOP SERVICE ● RELIABILITY ● FAST REPAIR TIME



You'll find us competitive.

KHALKIS SHIPYARD S.A.

Vathi, Aegina, Greece
 Phones: 021-31502 (10 lines)
 Telex : 27143 NAXA GR

* Authorized repairers for Sulzer Marine Diesel Engines
 * Licensed Manufacturers for Kvaerner Hatch Covers

δάνει είμη 43 έκατ. τόν. d.w. μέ τά όποια μόλις υπέρβανε τόν στόλον τών τριών μεγάλων έφοπλιστών τού Χόγκ Κόγκ οϊτινες έξεκινησαν τό 1948 έκ τού μηδενός.

NOPHIGIA

TO INSTITUTOYON EGGYNESEON

Τό Νορβηγικόν 'Ινστιτούτον 'Εγγυησεων διαπραγματεύεται έκ νέου τούς όρους τών διαφόρων συμφωνιών με Τραπέζας καὶ πλοϊκήτας, ἀλλ' αύτό δὲν ύποδηλοὶ ἀπροθυμίαν τῆς κυβερνήσεως νά συνεχίσῃ τήν ύποστριξίν της πρός τήν Ναυτιλίαν.

Η ἀνώτερω διαβεβαίωσις παρεσχέθη ύπο τού Νορβηγού ύπουργού 'Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας, ὁ όποιος εἶπεν διτά ἀποτελέσματα τῶν συζητήσεων θά ξέπρηθησαν ἀπό τήν διάθεσιν ἀπάντων τών ἐνδιαφερομένων μερών νά κάμουν συμβιβασμούς ὡς πρός τήν ἔκτασιν τῶν οικονομικών ύποχρεώσεων ποὺ ἀναλαμβάνουν.

'Εάν δὲν προκύψουν συμβιβασμοὶ, τό 'Ινστιτούτον ἔχει τό δικαίωμα νά ἀποχωρήσῃ καὶ νά ἀναλάβῃ τάς ζημιάς. Μέχρι στιγμῆς αἱ ζημιάι ποὺ ἔχουν προκύψει ἀπό παρομοίους περιπτώσεις δὲν υπέρβανουν τάς 500.000 λιρών 'Αγγλίας.

Ο 'Υπουργός εἶπεν ἡ πρόσφατος ἀποδοχὴ ὑπό τῆς κυβερνήσεως νά ἐπεκτείνῃ τάς ἐγγυήσεις πιοτώσεων καὶ εἰς τάς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων σκαφών — μέχρι τού 30% τῆς ἀξίας των — δεικνύει τήν πρόθεσιν τῆς κυβερνήσεως νά ἔξακολουθήσῃ τήν συμπαράστασίν της πρός τήν Ναυτιλίαν.

Η κυβερνήσης ἔχει ἐγκρίνει τήν διάθεσιν 30 έκατ. λιρών 'Αγγλίας (ἀπό τά 100 ἔκατον. τά όποια δὲν ἔχουν διατεθεῖ δι' ἐγγυήσεις νεοτεύκτων), ἀλλὰ μέχρι στιγμῆς οὐδεὶς πλοιοκτήτης ἔχει χρησιμοποιήσει τό ποσόν αύτοῦ.

Διηγήσινεν, δημος, ὁ 'Υπουργός διτά η κυβερνήσης θά ξέσακολουθήσῃ νά ἀντιθεται εἰς τό αίτημα ωρισμένων πλοιοκτήτων νά μεταφέρουν τά πλοῖα τῶν ύπο σημαίας εύκολίας. Η κυβερνήσης ἐπιθυμεῖ ὅπως αἱ Νορβηγικαὶ ἑταῖραι ἐδρεύσουν εἰς τήν Νορβηγίαν διὰ νά ἔνισχυθη ὁ θέμικός ἐλεγχος ἐπί τού θέμικού στόλου.

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ύπερπαραγωγή χωρητικότητος ἀποτελεῖ σήμερον τόν μεγαλύτερον κίνδυνον τῆς Ναυτιλίας, ἔδηλωσεν ὁ Πρόδρος τῶν Νορβηγῶν έφοπλιστῶν κ. Nīlēs Βέρινγκ. Αἱ χώραι αἱ όποιαι ἐπιχορηγούν τήν ναυπηγικήν παραγωγήν μέ πεσά ύπερβανον τό σύνολον τῶν ἀποδοχῶν τῶν εἰς τήν διομήχανιαν αὐτήν ἀπασχολούμενών, οὐδέν ἀλλο πράττουν εἰμή νά ἐπιμηκύνουν τήν παρούσαν κρίσιν. Η Νορβηγική Ναυτιλία ἔχει τήν δυνατότητα

νά παραμείνη συναγωνιστική καὶ νά ἐκπληρώσῃ κεφαλαιώδη ρόλον εἰς τήν οικονομίαν τῆς χώρας. Σήμερον ὁ νορθηγικός στόλος ἀπασχολεῖ 40 χιλιάδας ναυτικούς, οἱ δέ μισθοί των είναι ἀπό τούς ψηφιοτέρους τῆς χώρας. 'Ο πλοιαρχος κερδίζει κατά μέσον δρον 18.000 κορώνας μηνιαίως, ὁ μηχανικός 14.500 καὶ ὁ ναύτης 7.800. Παρά τήν κρίσιν, αἱ κατά τό 1978 εισπράξεις τῆς Ναυτιλίας ἀντιπροσωπεύουν τό 20% ὅλων τῶν ἔξαγωγών τῆς χώρας.

Τάς αύτάς περίποιας ἀπόψεις διετύπωσε καὶ ὁ 'Επιπρωτός Σκάλαντόν εἰς τήν ἐφετεινή ἑτησίαν ἔκθεσιν της. 'Η Ναυτιλία ἀντιπροσωπεύει εισοδηματικήν πηγήν περισσότερον σημαντικήν πάσης ἀλλης, ἥτις θά ἡδύνατο νά δημιουργηθῇ ἐάν τής παρείχοντο αἱ ἐπενδύσεις αὐτίνες διατίθενται εἰς τήν Ναυτιλίαν.

Σύμφωνος καὶ ἀρχήν ἐμφανίζεται καὶ ἡ Κυβερνησία, τῆς όποιας ὁ ἀρμόδιος 'Υπουργός ἔδηλωσεν διτά ἔχει προγραμματισθῇ ἡ μείωσις τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος, ὁ παραγωγή τῆς όποιας είναι φανερόν διτά περιπλέκει τήν κατάστασιν. 'Επιστρατείας καὶ διά μιαν λογικήν τροποποίησιν τῶν καυνονισμῶν περὶ συνθέσεως πληρωμάτων δέν ύπάρχει ἀντίρρησις, ὑπό τόν δρον διτά δέν τίθεται ἐν κινδύνῳ ἡ ἀσφάλεια τῶν πλοίων. Τέλος καὶ εἰς τό θέμα τῆς μεταφορᾶς τῶν πλοίων ὑπό ένας σημαίας ἡ Κυβερνησία δέν είναι ἀντίθετος, ὑπό τόν δρον, φυσικά, διτά αὐτή θά γίνεται ὑπό κρατικόν ἐλεγχον.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΑΝΤΕΠΙΘΕΣΙΣ

Ο Ρώσος 'Υφυπουργός Ναυτιλίας, 'Ανατόλι Γκολντομπένκο, ἀπορρίπτει τάς κατηγορίας τῶν ἄλλων χωρῶν, διτά τά σοβιετικά πλοῖα ἀσκοῦν 'εντάμπιγκα εἰς τούς ναύλους τῶν τακτικῶν γρυμών. Διά νά ὑποστριθῇ δέ τήν ἀπόψιν του χρησιμοποιεῖ στοιχεῖα τῆς 'Αμερικανικῆς Ομοσπονδιακῆς Ναυτιλιακῆς 'Επιπροπῆς.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω στοιχείων, λέγει ὁ Ρώσος 'Υφυπουργός, ἡ 'Ενέπτουν 'Οριεντ Λάιν' (πλοιοκτήται τού Χόγκ Κόγκ) δέχεται ναύλους κατά 5 - 7% κατωτέρους τής σοβιετικῆς 'Φάρο 'Ηστερε Σήππιγκ Κο.' εἰς τήν γρυμήν τῆς 'Απω Ανατολής, ἐνώ ἡ ιταλική 'Κόστα Λάιν' καὶ ἡ 'Ατάλαντικ Μπισκάγια Κούτεινερ Λάιν' είναι κατά 8 - 10% εύθηνότεραι τής σοβιετικής 'Μπάλατ Λάιν' εἰς τήν γρυμήν μεταξύ Εύρωπος - Ήμαυ. Πολιτείων.

Η Ρωσία εἶπε δέν προτίθεται πρός τό παρόν νά λάβῃ ἀντίμετρο κατά τῶν χωρῶν πού ἐφαρμόζουν μέτρα διακρίσεως ἔναντι τού ρωσικού πλοίου, ἀλλά δέν ἀποκλείεται νά συμβῇ καὶ αὐτό ἔναν ἡ κατάστασις συνεχισθῇ.

Ο κ. Γκολντομπένκο εἶπεν διτά θεωρεῖ τάς 'Κόνφερανς' ως τήν πλέον σταθεράν μεθόδον ὁργανώσεως τῶν ναύλων. 'Αλλά ἐφόσον πολ-

λά μέλη δέν συμμορφούνται ἀπολύτως μέ τάς ἀπαιτήσεις τῶν 'Κόνφερανς', ἡ Ρωσία ἀναγκάζεται νά κινηθῇ ώς ἀνεξάρτητος μεταφορές.

Συνεχίζων ὁ Ρώσος 'Υφυπουργός εἶπεν, διτά είναι ἀδύνατον νά κυριαρχήσῃ ὁ ρωσικός στόλος εἰς τάς διεθνεῖς μεταφοράς, καθ' ἦν στιγμήν ἀντιπροσωπεύει μόλις τό 3% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ μόνον τό 13,2 τούς εἰκατόν τού στόλου αύτού ἀπασχολεῖται εἰς μεταφοράς μεταξύ τρίτων χωρῶν.

ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Τά σοβιετικά ναυπηγεῖα κατασκευάζουν ἔνα νέον τύπου δεξαμενοπλοίων τά όποια θά είναι ἀπλλαγμένα τού κινδύνου ρυπάνσεως λόγω ειδικής κατασκευής.

Τά πλοίοι αύτά δέν είναι 65.000 τόν. d.w. καὶ θά ἔχουν δεύτερον κέλυφος ἀπέχον ἐν μέτρον ἀπό τό ἔξωτερον κέλυφος. 'Ο ένδιαμεσος χώρος θά χρησιμοποιήται δι' ἔρμα καὶ διά τού πρόπον αύτού θά ἀποφεύγεται ὁ ἐρματισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου, ἐνώ εἰς περίπτωσιν συγκρούσεως ὁ κίνδυνος διαρροής είναι ἀμελητέος.

Τό πρώτον τάνκερ τού τύπου αύτού κατασκευάζεται ηδη εἰς Κέρτη καὶ θά ὀνομασθῇ 'Μάρσαλ Βασιλέφσκου'. Θά ἐφοδιασθῇ, ἐπίσης, μέ ειδικού μηχανισμού προλήψεως τῶν ἔκρηξεων ἐξ ἀναθυμιάσεων πετρέλαιου καὶ μέ ηλεκτρονικού σύστημα ἀποφυγῆς προσκρούσεως ἐπιπλέοντων ἀντικειμένων κατά τό πλούν.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΑΓΓΛΙΑΣ

Η έταιρίας 'Σθένσα 'Οριεντ Λάινς', ήτις ἀνήκει εἰς τό συγκρότημα Μπρόστρομ, καθιέρωσε νέαν γραμμήν μεταξύ Μεσογείου καὶ Μ. Βρετανίας ἀπό τής 5ης Μαρτίου, μέ ἀναχωρήσεις ἀνά 14ήμερον. 'Η γραμμή θά ἔξυπηρετηθῇ ὑπό τών τριών ρό - ρό τά όποια ἔναυπηρητῇ ὑπό τών τριών ρό - ρό τά όποια ἔναυπηρητῇ προσφάτως εἰς 'Ιαπωνίαν, δύναται 'Τίμπελαντ', 'Τίρισλαντ' καὶ 'Τίμερλαντ'. Εἰς τήν Μεσόγειον προβλέπονται προσεγγίσεις εἰς τούς λιμένας Πειραιώς, Μερσίνας, Λατακίας, Λευκησού, Βηρυτού καὶ 'Αλεξανδρείας. 'Η διάρκεια τού ταξιδίου Πειραιώς - Τίλμπουρου θά είναι 7 ημέρων.

Σημειούται διτά η Σθένσα, μολονότι εύφημης γνωστή εἰς τάς γραμμάς Μεσογείου - Βορ. Εύρωπης, οὐδέποτε μέχρι σήμερον είχεν ἔξυπηρετησει τούς βρετανικούς λιμένας. Εἰς τήν γραμμήν αὐτήν η Σθένσα συνεργάζεται μετά τής 'Φίνις Στήμποτ' διά τήν έξυπηρετήσιν τῶν λιμένων τής Φινλανδίας καὶ ἀλλων λιμένων τής Βαλτικής. Εἰς τόν Πειραιά διόκτης πραλάθη τό πλοίον.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

Κατά δημοσιευθείσας πληροφορίας, ή 'Εταιρία τού Χόγκ Κόγκ 'Αϊλαντ Ναβιγκέϊσον', ήτις ἀνήκει εἰς τό συγκρότημα τού κ. Τούνγκ, ἀντιμετωπίζει τήν ἀγοράν τού πετρέλαιοφόρου τών 410.000 τόν. d.w., τό ποιόν τά ναυπηγεῖα Σουμιτόμο είχον ἀπό διετίας ναυπηγήσει διά λογαριασμόν τής έταιρίας M. P. Νομικός. 'Ως γιαστόν, βρετανικόν δικαστήριον είχεν ἔγκαστασης διοικητικόν κέντρον διά τήν ναυπήγησιν, τόν προγραμματισμόν καὶ τήν ἐπιθεώρησιν τῶν σκαφών τής γραμμῆς.

TAKIS N. CONTOGEORGIS SRL

SHIP AGENTS - BROKERS AND BUNKERS

General Manager T. N. Contogeorgis

Directors : Captain D. P. Kallinikos

C. H. Perpina

O. G. Argote

R. N. Fiorentino

GENERAL OPERATIONS

Customs / port

Finance

Cables : TAKISHIP

Telex : 121529 AR TAKIS

AV. CORRIENTES 538 BUENOS AIRES

Telephones : 404612 455992 457891 493548 462129

Priv. 443059 844057 7847134

Μιά πρωτοπορία τῆς SHELL στὸν Πειραιᾶ

Παράδοση όρυκτελαιών χύμα
μέ τό εἰδικό πλοϊο
«ΒΥΡΩΝ»



LINTAS

Τώρα
τό πρώτο καράβι,
γιά πρώτη φορά,
στό πρώτο λιμάνι τῆς χώρας, θά έξασφαλίζει
στά πλοΐα τόσο μεγάλο έξυππρέτπον:

Παράδοση όρυκτελαιών χύμα.

Ο Πειραιάς θά είναι τό μόνο μεσογειακό λιμάνι
πού θά ίκανοποιεῖ, μοντέρνα καί οικονομικά, τίς άνάγκες
τῶν πλοίων σέ άνεφοδιασμό όρυκτελαιών χύμα.

Η SHELL πρωτοπορεῖ.

Τό «ΒΥΡΩΝ», πού έφερε ή SHELL γι' αύτό τό σκοπό ἀπό τήν
Ἀγγλία, είναι αύτοκινούμενο δεξαμενόπλοιο καί σᾶς έξασφαλίζει:

- 4 πλάσια ταχύτητα στήν παράδοση.
- Δυνατότητα παραδόσεως μεγαλυτέρων ποσοτήτων.
- Ικανότητα γιά βελτιωμένη παράδοση τώρα τό χειμώνα.
- Άκριβεια στίς παραδόσεις
- Πιό εύκολο ἔλεγχο στήν ποιότητα (δίνονται άμεσως τά δείγματα).



Shell Company (Hellas) Ltd

Γραφείο Πειραιῶς ἐφοδιασμοῦ πλοίων: Ἀριστείδου 15, Πειραιάς - Τηλ. 4174.481 - 5

lonely on top again

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

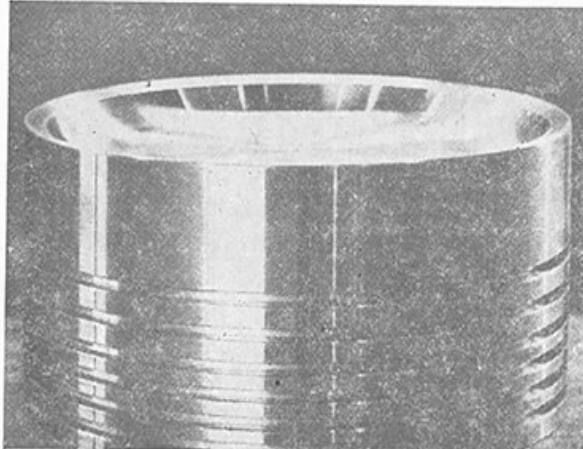
This kind of job needs more.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τό 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτήσεις διά τὴν ἑγγραφήν εἰς τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ὄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Ἄνδρος φορτηγόν (πρώην κυπριακὸν *'Zémitras Förtstosiu'*) 1.657 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν *'Krusztál Mplalóu'* (κ. Φώτ. Γεωργόπουλος).

2. «Ιωλός» δεξαμενόπλοιον (πρώην *'Φωτεινή Καρρά'*) 44.646 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν *'Τριούμφ'* (Καρράς 'Ελλάς ANE).

3. «Κέιπ Ρίον» φορτηγόν (πρώην ἀγγλικὸν *'Erawan'*) νεοαγορασθέν 9.229 τόν. γκρός τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν *'Pion'* (κ. Γεώργ. Ιγγλέστης).

4. «Κεματένε» δεξαμενόπλοιον (πρώην κυπριακὸν *'Alchimist Frensburg'*) νεοαγορασθέν, 1.599 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν *'Κεματένε'* (κ. Γεώργ. Σταθόπουλος).

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τό τύπου «φρήντομ 11» φορτηγόν πολλαπλῆς χρήσεως «*'Αναγγελ Σκάλη*» παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (*Οίκος Αντ. Αγγελικούνη*) τὴν 10ην Μαρτίου ἀπό τὰ ναυπηγεῖα *'Ισικαβατζίμα Χαρίμα'*. Τό 15.100 τόν. d.w. σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον μὲν μηχανήν Πλήστικ, τύπου 12PC2-2V, ισχύος 6.000 ιππωνών χαλινωτρίου καὶ ἀναπτύσσει ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 14,5 κόμβων. Σημαία ἐλληνική.

— «Ἐτερον φορτηγόν πολλαπλῆς χρήσεως, τό 8.100 τόν. d.w. *'Σύρος Αἴλαντ'* (πλοιοκτήτης κ. Ιωάν. Γκούμας) παρεδόθη ἀπό τὰ δρασίλιανα ναυπηγεῖα *'Εσπαλέριο Σό'*, τοῦ Πόρτο *'Άλεγκρε'*, τῶν Φεδρουάριον. Εἶχε μηχανήν Σοῦλτζερ τύπου 8ZL40/48 ισχύος 5.800 ιππων καὶ ἀναπτύσσει ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 15,8 μιλίων. Ενεγράφη εἰς τὰ ἐλληνικά νηολόγια.

ΕΠΩΛΗΘΗ ΤΟ «ΠΑΤΡΙΞ»

Τό 16.260 τόν. γκρός ὑπερωκεάνιον *'Πατρίξ'* τῆς ἐταιρίας *Χανδρῆ*, ναυπηγήσεως τοῦ 1950, ἡγοράθη παρά τοῦ *'Ομίλου Καραγεώργη'* καὶ θά μετονομασθῇ *'Μεντιτερράνεον Αϊλαντ'*. Θά παραμεινή εἰς τὰ ἐλληνικά νηολόγια.

Η ΗΑΙΚΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 1.500 ΤΟΝΝΩΝ

Ο κ. Κεφαλογιάννης ἔδήλωσεν ὅτι εἰς σύσκεψιν ἡ ὁποία θά πραγματοποιηθῇ ἐντός τῶν ἡμερῶν θα ληφθοῦν ἀποφάσεις ἐπί τοῦ θέματος τῆς ἡλικίας τῶν πλοίων κάτω τῶν 1.500 τόν. γκρός, τὰ ὁποῖα ἐγγράφονται εἰς τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον κατά τάς κειμένας διατάξεις καὶ δχι βάσει τοῦ ὄρθρου 13.

ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Ἐπίκειται (16/4) ἡ ἔναρξης καταβολῆς

αἰονίου μισθών τῶν οἰκείων συλλογικῶν συμβάσεων, δέον νά καταβληθῇ μέχρι τῆς 18ης Απριλίου εἰς μίαν δόσιν.

ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΕΡΑ

Ἐγένετο πρωσφάτως εἰς τὴν Μονήν Πετράκη ἡ τελετὴ τῆς προικοδοτήσεως θυγατέρων ναυτικῶν ἀπό τό *"Ιδρυμα Ιωάννου Διαμαντή Πατέρα*.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ἡ Πανελλήνιος *Ένωσις Πλοιάρχων E.N.* Πάσσης Τάξεως στὴν προσπάθειά της νά διαπιστώσει, ὅσο τό δυνατό εύρύτερα καὶ ὀντικειμενικά, τὴν σημερινή κατάσταση τῆς Ναυτικῆς *'Εκπαίδευσεως* στὴν *'Ελλάδα'* καὶ νά ἀναζητήσει τίς ἐλλείψεις καὶ τά αἰτιά τους προκειμένου νά μελετήσει καὶ νά εἰσαγηθεῖ τίς ἀναγκαῖες ἀλλαγές καὶ θελτιώσεις πού πρέπει νά γίνουν γιά νά τῆς ἐπιτρέψει νά ἐπιτελέσει τὸν πρωταρχικὸ ρόλο της, τόσο στὴν ἀσφάλεια, ὅσο καὶ στὴν ἀνάπτυξη τῆς *'Ελληνικῆς Ναυτιλίας*, ἀπεφάσισε τὴν ὄργανωση Συνέδριον μέ θέμα *«Η Ναυτική Έκπαίδευση στὴν Ελλάδα»*.

Τὸ Συνέδριο αὐτὸν θά γίνει στὸν Πειραιᾶ τὴν περίοδο Σεπτεμβρίου - Οκτωβρίου τοῦ 1979 καὶ θά διαρκέσει τέσσερεις (4) ἡμέρες.

Οἱ ὄμιλίες καὶ συζητήσεις πού θά γίνουν στὸ Συνέδριο ἀναφέονται στούς ἐπόμενους τέσσερεις θεσικούς κύκλους :

- 1.— *'Ιστορική ἀνασκόπηση* τῆς Ναυτικῆς *'Εκπαίδευσεως* στὴν Ελλάδα.
- 2.— *'Η σημερινή κατάσταση καὶ μορφή τῆς Ναυτικῆς Έκπαίδευσεως στὴ χώρα μας.*
- 3.— *'Η Ναυτική Έκπαίδευση σὲ ἄλλες χώρες.*
- 4.— *'Άλλαγές καὶ θελτιώσεις πού πρέπει νά γίνουν γιά τὸν ἐκσυγχρονισμό τῆς Ναυτικῆς Έκπαίδευσεως στὴν Ελλάδα.*

Ἐπειδὴ τὰ θέματα αὐτά ἐνδιαφέρουν τὸν ναυτικό κέστο τῆς χώρας μας καὶ γενικότερα ὅσους ἀσχολοῦνται μέ τὴν θάλασσα, στὸ Συνέδριο αὐτὸν μποροῦν νά λάβουν μέρος Πλοιάρχοι καὶ *'Αξιωματικοί* τοῦ *'Εμπορικού Ναυτικού*, ὡς καὶ ἄλλων συγγενῶν κρατικῶν *'Υπηρεσιών*, *'Οργανισμῶν* καὶ ἐπιχειρήσεων, ἀπταιδευτικοί λειτουργοί κ.ά.

Στὸ Συνέδριο θά κληθοῦν ἐπίσης νά λάβουν μέρος τὰ μέλη τῆς ἐπί τῆς Ναυτιλίας Κοινοδουλευτικῆς *'Επιτροπῆς*, ἐκπρόσωποι

ΤΟ ΔΩΡΟΝ ΤΟΥ ΠΑΣΧΑ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ *'Υπουργοῦ Ναυτιλίας* κ. Κεφαλογιάννην ἐνεκρίθη ἡ χορήγησις δώρου διά τὰς ἔορτάς τοῦ Πάσχα εἰς τὰ πληρώματα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγάν πλοίων, τῶν 1.500 κόρων, τῶν πετρελαιοκινήτων καὶ ιστιοφόρων, τῶν ρυμουλκών, τῶν πορθμείων μικρῶν ἀποστάσεων, τῶν μεσογειακῶν ἐπιβατηγάν - τουριστικῶν καὶ ὑπερωκεανῶν καὶ διασφόρων ἀλλων κατηγοριῶν πλοίων καὶ πλωτῶν μέσων. Τό δῶρον, τό ὅποιον ιστούται μὲ ήμισυ μηνι-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

τών πολιτικών κομμάτων καί ὁ ἡμερήσιος καί νουτιλιακός Τύπος.

Μετά ἀπό ἕνα μῆνα έθα ἀνακοινωθοῦν οἱ προθεσμίες δηλώσεων συμμετοχῆς ὁμιλητῶν καὶ παρατηρητῶν.

Ἡ συμμετοχή στὸ Συνέδριο δέν θά ἔχει οἰκονομικές ἐπιθερμάνσεις.

Ἡ Ὀργανωτική Ἐπιτροπή



ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον ἄγγιλικόν φορτηγόν «City of Gloucester» 6.919 τόν. γκρός, 8.923 τόν. d.w. τοῦ 1963 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων (βάσις ἐπιθεώρησις) γύρω τῶν δολ. 930.000.

—Γύρω τῶν 3,5 ἑκατ. δολλαρίων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον δανικόν φορτηγόν «Atrevida» 12.936 τόν. γκρός, 11.055 τόν. d.w. τοῦ 1968.

—Παρ' Ἐλλήνων τοῦ Λοιδίνου ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανόν μπάλκ κάρριερ «Lago Maracaíbo» 14.576 τόν. γκρός, 23.593 τόν. d.w. τοῦ 1969. Τιμὴ γύρω τῶν 4,7 - 4,8 ἑκατ. δολλαρίων.

—Ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον γερμανικόν φορτηγόν «Falkenfels» 9.442 τόν. γκρός, 12.990 τόν. d.w. τοῦ 1967. Εἰς τὴν πώλησιν συμπεριλαμβάνεται τάιμ τοῦ δύο ἑτῶν.

—Τὸ δηζελοκίνητον γαλλικόν φορτηγόν «Ablion» 6.451 τόν. γκρός, 10.040 τόν. d.w. τοῦ 1961 μὲν μηχανάς Σοῦλτζερ 7.800 ἵππων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων γύρω τῶν δολ. 960 χιλ. ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεώρησεως.

—Ἀντί ποσοῦ γύρω τῶν 3,25 - 3,27 ἑκατ. δολλαρίων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανόν μπάλκ κάρριερ «Midas Arrow» 10.259 τόν. γκρός, 19.274 τόν. d.w. τοῦ 1969.

—Ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον ισπανικόν φορτηγόν «Cabo Santa Marta» 4.535 τόν. γκρός, 7.112 τόν. d.w. τοῦ 1957 μὲν μηχανάς Σοῦλτζερ 7.300 ἵππων ἀντί δολ. 350.000.

—Ἐπωλήθη εἰς ἔτερα ἑλληνικά συμφέροντα τὸ φορτηγόν «Pérol Trééintere» 9.901 τόν. γκρός, 15.342 τόν. d.w. τοῦ 1962, εἰς τὰ δολ. 1,4 ἑκατοντά.

—Παρ' Ἐλλήνων τοῦ Λοιδίνου ἡγοράσθη ἀντί 4,3 ἑκατ. δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον ἄγγιλικόν μπάλκ κάρριερ «Cape York» 13.543 τόν. γκρός, 22.373 τόν. d.w. τοῦ 1969.

—Ἐπωλήθη εἰς συμφέροντα Σιγκαπούρης καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγόν «Xámpouryk Ἐξπρές» 9.556 τόν. γκρός, τοῦ 1960. Μετωνυμάσθη «Elbe River».

—Εἰς κινεζικά συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ

μπάλκ κάρριερ «Κώστας Κ.» 11.504 τόνων γκρός τοῦ 1963 καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Ta Luang».

—Τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Minwaa» 1.980 τόν. γκρός τοῦ 1953 ἐπωλήθη εἰς ἔνα συμφέροντα.

—Τὸ δηζελοκίνητον νεοζηλανδικόν διπλέλικον ρόλ ὄν - ρόλ ὄφ «Coastal Ranger» 2.926 τόν. γκρός, 2.652 τόν. d.w. τοῦ 1967 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων. Τὸ σκάφος εἶναι παραπλισμένον εἰς Λύττελτον ἀπό δεκαπενταμήνου καὶ θά παραδοθῇ εἰς τοὺς νέους πλοιοκτήτας τοῦ τέλη Μαΐου μετά ἀπό δεξαμενούν εἰς «Ωκλαντ».

—Τὸ λιθεριανόν δεξαμενόπλοιον «Στόλτ Ζέύς» 15.995 τόν. γκρός, 27.758 τόν. d.w. τοῦ 1961 ἐπωλήθη εἰς συμφέροντα Νέας Ύ-όρκης εἰς τὰ δολ. 4.100.000.

—Φημολογεῖται ἡ πώλησις τοῦ SD14 «Καπετάν Γάννη» 9.031 τόν. γκρός, 15.230 τόν. d.w. τοῦ 1968 γύρω τῶν 2,7 ἑκατοντά δολλαρίων.

—Ἀντί ποσοῦ γύρω τῶν 5,2 ἑκατοντά δολλαρίων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ ἀτμοκίνητον γεωμανικόν δεξαμενόπλοιον «Clavigo» 72.949 τόν. γκρός, 142.910 τόν. d.w. τοῦ 1970.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἄγγιλικόν τουτήτεκερ «Daru» 8.147 τόν. γκρός, 10.364 τόν. d.w. τοῦ 1958 μέν μηχανάς Ντόξφερντ 5.500 ἵππων ἡγοράσθη εἰς τὰ δολ. 580.000.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρεδόθη τὸ ἀγορασθέν παρὰ τοῦ Οἴκου Φ. B. Παπαχρηστίδη λιθεριανόν μπάλκ κάρριερ «Industry Trader» 30.058 τόν. γκρός, τοῦ 1973 καὶ μετωνυμάσθη «Σέρφα». Τό ἔτερα δύο μπάλκ κάρριερ «Αναστασία» 33.073 τόν. γκρός τοῦ 1974 καὶ «Engiadina» (σουηδικόν) 34.298 τόν. γκρός τοῦ 1975, ἀγορασθέντα παρὰ τοῦ Ιδίου οἴκου καὶ μετωνυμάσθητα εἰς «Μολίστας καὶ Κόνιτσα» ἀντιτστοίχως, ὑψωσαν ήδη τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ ἀγορασθέν νορβηγικόν φορτηγόν «Vik-freezer» 4.211 τόν. γκρός τοῦ 1968 παρελόθη. Μετωνυμάσθη «Κορίνθιαν Ρήφερ». Σημαία ἐλληνική.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων μπάλκ κάρριερ «Σοφία Η.» 16.432 τόν. γκρός τοῦ 1976 καὶ μετωνυμάσθη «Σοφία Μ.».

—Παρεδόθη τὸ δανικόν φορτηγόν «Marie Skou» 6.262 τόν. γκρός τοῦ 1962 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Κλειώ Κ.».

—Τὸ ἀγορασθέν λιθεριανόν φορτηγόν «Odette» 4.089 τόν. γκρός, τοῦ 1960 παρελό-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

φθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτό ὄνομα.

—Παρελόθη ἐπίσης καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτό δύναμα τὸ ἀγορασθέν λιθεριανόν φορτηγόν «Dimo» 3.955 τόν. γκρός τοῦ 1960. Σημαία ἐλληνική.

—Εἰς «Τζέιντ» μετωνυμάσθη καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακήν σημαίαν τὸ ἀγορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Star Antares» 6.500 τόν. γκρός τοῦ 1956.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγόν «Ἄγιος Ραφαήλ» 8.852 τ. γκρός τοῦ 1958 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν εἰς τὰ δολ. 130 κατά τόν. ἐλ. ἐκποτίσματος.

—Ἀντί δολ. 116,5 κατά τόν. ἐλ. ἐκποτίσματος ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Κινέζους, τὸ φορτηγόν «Ἀθενές Σάν» 5.062 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Ἐπωλήθη πρός διάλυσιν γύρω τῶν δολ. 99 κατά τόν. ἐλ. ἐκποτίσματος τὸ φορτηγόν «Αραμον» 5.021 τόν. γκρός τοῦ 1948.

—Τὸ φορτηγόν «Σάν» 4.710 τόν. γκρός τοῦ 1954 ἐπωλήθη εἰς Κινέζους γύρω τῶν δολ. 118,25 κατά τόν. ἐλ. ἐκποτίσματος.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Ντίνα» 5.251 τ. γκρός τοῦ 1954 μετωνυμάσθη «Ντίνα Νέντ» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Εἰς «Νταῦνάμικ» μετωνυμάσθη τὸ φορτηγόν «Ολύμπιος Απόλλων» 2.193 τόνων γκρός, τοῦ 1947.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Τὸν Μάρτιον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ἔξινας σημαίας :

—«Ἀνσον», κυπριακόν, 20.934 τ. γκρός, ἀπό 1.1.79, ἐκπρόσωπος κ. Κυρ. Μαριδάκης.

—«Γεώργιος Γ.», παναμαϊκόν, 4.636 τόν. γκρός, ἀπό 1.2.79, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Χαλκιάδης.

—«Ἄιρηνς Φιντέλιτ», κυπριακόν, 20.778 τόν. γκρός, ἀπό 6.12.78, ἐκπρόσωπος κ. Παντ. Εύθυμιαδής.

—«Εὐγενία Σ. Νιάρχου», λιθεριανόν, 96.775 τόν. γκρός, ἀπό 18.9.78, ἐκπρόσωπος κ. Παντ. Δράκαρης.

—«Σίλερ Μέντ», λιθεριανόν, 5.351 τόν. γκρός, ἀπό 16.10.78, ἐκπρόσωπος κ. «Αγγ. Μαθιάσος».

—«Σύνον Φρόστ», κυπριακόν, 2.383 τόν. γκρός, ἀπό 28.12.78, ἐκπρόσωπος κ. Έμμ. Λεβέντης.

—«Μπρίστολ», κυπριακόν, 8.403 τόνων γκρός, ἀπό 9.1.79, ἐκπρόσωπος κ. Μιλτ. Δάλλας.

—«Ἀηδημήτρη», ὄνδουριανόν, 494 τόν. γκρός, ἀπό 1.3.79, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Ιωαννίδης.

—«Ἀντώνιος Η.», κυπριακόν, 1.501 τόν. γκρός, ἀπό 14.12.78, ἐκπρόσωπος κ. Λεων. Παπασπύρου.

—«Σπύρος Γ. Η.», κυπριακόν, 1.404 τόν. γκρός, ἀπό 4.1.79, ἐκπρόσωπος κ. Σπύρ. Γκούμας.

—«ει οὐδούλν Σκόρ», λιθεριανόν, 126.261 τόν. γκρός, ἀπό 31.10.78, ἐκπρόσωπος κ. Παντ. Δράκαρης.

—«Ντρήμ Θρή», κυπριακόν, 300 τ. γκρός, ἀπό 25.1.79, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Στελλάκης.

—«Ἀρηκόλας», ὄνδουριανόν, 1.480 τόν. γκρός, ἀπό 21.12.78, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Ιωαννίδης.

—«Λάστια», κυπριακόν, 8.388 τόν. γκρός, ἀπό 1.12.77, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Κουτσούκος.

—«Αριστοτέλης», κυπριακόν, 8.280 τόν.

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

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P. O. BOX: 210266

γκρός, από 27.10.78, έκπρόσωπος κ. Δημ. Τζελέπης.

—«Υδρόνη 11», παναμαϊκόν, 10.000 τόν. γκρός, από 15.12.78, έκπρόσωπος κ. Μάρ. Σταφυλοπάτης.

—«Χρήστος Θ.», κυπριακόν, 400 τόνων γκρός, από 10.11.78, έκπρόσωπος κ. Κων. Κομινηός.

—«Μασιμπέλλα», λιβεριανόν, 38.596 τόν. γκρός, από 17.1.79, έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Χανδρής.

—«Ιος», κυπριακόν, 3.386 τόν. γκρός, από 1.9.78, έκπρόσωπος κ. Παν. Καλῆς.

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΑΚΥΡΩΣΕΩΣ

Έδημοςιεύθη δικαστήριον τοῦ Λονδίνου κατεδίκασε τὸν Βρετανὸν έφοπλιστὴν κ. Τζών Σαμονᾶν, νά πληρώσῃ πλέον τῶν 2.500 ἑκατ. γιέν δι' ἀποζημίωσιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσού, διά τὴν διάρρηξιν τοῦ συμβολαίου ναυπηγήσεως ἐνός μπάλκ κάροιρε τῶν 116.000 τόν. d.w.

Τὸ σκάφος εἶχε παραγγελθῆ τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1975 υπὸ λιβεριανῆς θυγατρικῆς ἔταιρίας τοῦ έφοπλιστοῦ Σαμονᾶ, μὲν ὑποχρέωσιν παραδόσεως εἰς τὸ τέλος τοῦ 1976. Τὰ ναυπηγεῖα ισχυρίζονται διτὶ ἔλαθον μέν προκαταβολὴν 10% ἄμα τῇ παραγγελίᾳ, οὐ-

δεμία δῆμως νεωτέρα δόσις τοῖς κατεβλήθη ὅταν ἐτέθη ἡ τρόπις τοῦ πλοίου. 'Ἐν τούτοις ἔξηκολούθησαν τὴν ναυπηγήσιν, διότι δέν ἦδυντο νά σταματήσουν τάς ἐργασίας μεσούσης τῆς κατασκευῆς. Τό ἀποτελείωσαν καὶ τὸ ἐπώλησαν εἰς τὸν νορθηγικὸν ἐφοπλιστικὸν οίκον «Ονταντ Σήπηπικ» πρός δὲν καὶ παρεδόθη τὸ δεύτερον ἔξαμπνον τοῦ 1977.

Τὰ ναυπηγεῖα ἔγειρον ἀγωγὴν εἰς τὸ Λονδίνον κατά τοῦ κ. Σαμονᾶ, διεκδικούντα ἀποζημίωσιν ἥτις, ὑπόλογιζομένης τῆς τιμῆς τοῦ πλοίου εἰς 8.800 ἑκατ. γιέν μείον τὴν προκαταβολὴν καὶ τὸ τιμῆμα τῆς πωλήσεως, ἔφθασεν εἰς 2.500 ἑκατ. γιέν.

Μολονότι, ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω, ἡ ἀπόφασις ἔξεδόθη, δέν εἰναι γνωστὸν πῶς καὶ πότε θά ἐκτελεσθῇ.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

'Η ἑτοιμία Χανδρῆ εἰσήγαγεν εἰς τὴν 'Ελάδα, ἀπό τὴν δραστηριότητά της τὸ 1978, τὸ ποσόν τῶν δολλαρίων 14.756.000.

ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

'Ἐκ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἀπεστάλη εἰς τὴν Βουλὴν πρός ψήφισιν σχέδιον νόμου «περὶ κυρώσεως τῆς ύπ' ἀριθμ. 147 Διεθνούς

Συμβάσεως Ἐργασίας περὶ ἐλαχίστων ἐπιπέδων ἀσφαλείας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων».

Διά τοῦ νομοσχεδίου αὐτοῦ κυρώνται ἡ Σύμβασις τῆς Διεθνούς Ὁργανώσεως Ἐργασίας, ἡ ὁποία ἔχει βασικὸν σκοπὸν τὸν ἐλεγχὸν τῶν πλοίων ἑκείνων, τὰ ὅποια δέν συγκεντρώνουν τὰ ἀπαιτούμενα ἐλάχιστα ἐπιπέδα ἀσφαλείας, καθὼς καὶ τὸν ἔξαναγκασμὸν αὐτῶν πρός συμμόρφωσιν μὲ τοὺς διεθνῶς ισχύοντας σχετικούς κανονισμούς.

Τὰ μέτρα, πού καθιερώνονται μὲ τὴν σύμβασιν αὐτὴν, εἰς δὲ τὸ ἀφορᾶ τοὺς κανόνας ἀσφαλείας τῶν πλοίων, τὰ προσάντα καὶ πιστοποιητικά, πού πρέπει νά διαθέτουν οἱ ἀπασχολούμενοι ἐπὶ τῶν πλοίων ναυτικοί, τάς ὥρας ἐργασίας τῶν μελῶν πληρῶματος, τάς συνθέσεις πληρωμάτων, τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν τῶν ναυτικῶν καὶ τάς συνθήκας γενικῶς διαβιώσεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀποτελούν ἔνα δῆμα προόδου διά τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν καὶ ἔνα σοδορόν ἀναστατικὸν παράγοντα τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

'Η κύρωσις τῆς ἀνωτέρω συμβάσεως, ἡ ὁποία ἡρχισεν ἡδη νά ἐφαρμόζεται ἀπό τὰ περισσότερα εὐρωπαϊκά κράτη, εἰναι ἔνα μέτρο πού ἐπιβάλλεται ἐν ὅψει τῆς συνδέσεως μας μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οικονομικὴν Κοινότητα.

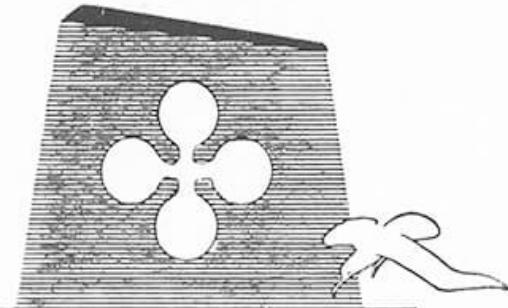
Τέλος, ἡ κύρωσις τῆς Συμβάσεως αὐτῆς

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, Κεντρικὴ 'Αμερικὴ καὶ 'Αφρικὴ

ύπαγορεύεται και άπο λόγους γενικωτέρας πολιτικής, ώστε νά είσοχθη τό ναυτιλιακόν κύρους της χώρας μας μέ την δήψη δύον τών άποιτουμένων μέτρων, πού άποδέπουν είς τήν προστασίαν τών ναυτικών.

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥΣ

Κατά τάς διεξαχθείσας τήν 28ην Μαρτίου 1979 άρχαιρεσίας ύπό τής γεν. συνελεύσεως τών Μελών τής 'Ενωσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών, άνεδειχθη καί συνεκροτήθη είς σώματά τό νέον Διοικ. Συμβούλιον τής 'Ενωσεως διά τήν χρονικήν περιόδον 1979 καί 1980, ως κάτωθι: Οι κ.κ. Λεβεντάκης Δημήτριος πρόεδρος, 'Αγγελόπουλος Δημήτριος άντιπρόδρομος α', Γεωργόπουλος Φώτιος άντιπρόδρομος β', Κουρεμένος Γεώργιος γεν. γραμματεύς, Σταύρου Διονύσιος ταμίας, Κουτσοφίδης Εμμανουήλ, Ρούσσος Σταύρος, Μαρκαντωνάκης Ιωάννης και Κονδήλης Νικόλαος σύμβουλοι. 'Αναπληρωματικοί σύμβουλοι οι κ.κ. Δημητριάδης Νικόλαος και Σαχίνης Αντώνιος.

Ο ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ NAYTOY

'Εδημοπρατήθη τήν 20(3)1979 τό έργον έκτελεσεως οίκοδομικών έργασιν διά τήν άνεγερσιν είς Πειραιά (πλατεία Τερψιθέας) πολυυρόφου τείριου, είς τό όποιον θά στεγασθούν τά πολυϊατρεία καί οι διοικητικοί 'Υπηρεσίαι τού Οίκου Ναύτου.

Τό έργον είναι τής τάξεως τών 65.000.000 δρχ. καί τελευταίος μειοδότης άνεδειχθη ό.κ. I. Κοτζαμάνης. 'Ο διαγωνισμός έπεκυρώθη συνεχείς από τό Διοικ. Συμβούλιον τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου. Αι έργασιαι τής άνεγέρσεως τού οίκοδομήματος θά διοκληρωθούν έντός 540 ήμερολογιακών ήμερων από τής έγκαταστάσεως τού άνασδόχου.

ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Στήν περίοδο από τό 1974 έως τό 1978 από πλευράς κόρων ή συμμετοχή τών πλοίων μέ έλληνική σημαία, σάν ποσοστό έπι τού συνάλου τής παγκοσμίου Ναυτιλίας, αύξηθηκε από 7,41% σε 8,36%. Στήν ίδια αύτη περίοδο ό άριθμός τών πλοίων αύξηθηκε κατά 1.035 ή κατά 33%, οι δέ κόρων ήλικης χωρητικότητος κατά 137 έκατ. ή κατά 57%.

Παράλληλα, μέ τήν αύξηση αυτή σημειώθηκε, φυσικά, καί ή αύξηση στά εσοδα πού προκύπτουν από τή φορολογία τών πλοίων. Σύμφωνα μέ στοιχεία πού άνεκοινωσε τό ήπουργείο Οικονομικών, τό 1974 ό προϋπολογισθείς φόρος καί ή είσοφρά υπέρ NAT υπελογίζοντο στά 45 έκατ. δρχ. Τό δεναιωθὲν τελικό πωσό έφτασε τά 44,7 έκατ. δρχ.

Τό 1975 τό άντιστοιχο σύνολο δηλαδή τών δεναιωθέντων φόρων καί είσοφρων γιά πλοία μέ έλληνική σημαία καθώς καί γιά πλοία μέ ξένη σημαία, άλλα έλληνικών συμφερόντων καί συμβεβλημένων μέ τό NAT, έφτασε τό 1 δις δρχ. Μέχρι τό 1978 τά έσοδα παρουσίασαν αύξηση 59%, γιά νά φτάσουν τό 1,59 δις δρχ. περίπου. Γιά τό 1979 τό ίψος τού φόρου έχει προϋπολογιστεί στό 1,75 δις δρχ., ήδη δέ, μέσα στό πρώτο τρίμηνο τού έτους έχει δεναιωθεί συνολικός φόρος ίψους 1.293.584.000 δρχ., έναντι 1.103.906.043 δρχ., τού πρώτου τριμήνου τού έτους 1978, δηλαδή αύξηση σε ποσοστό 17,2%.

ΑΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑΙ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Κατά τάς διεξαχθείσας τήν 11ην Απρίλιου άρχαιρεσίας τού 'Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, είς τό ξενοδοχείον Χανδρή, έξελέγησαν ως μέλη τού νέου Δ.Σ. οι κάτωθι: Π. Βολίκας, Κ. Φλίππου, Γ. Καμίνης, Ν. Δουζίνας, Α. Βομβογιάνης, Ν. Κουλεμάνης, Δ. Οικονόμου, 'Ιωαν Σπανούδης και 'Ιωάν. Μαυράκης. 'Εξελεγκτική 'Επιτροπή: Οι κ.κ. Τζαμτζῆς Αν., Ζαρδάνος Γεώργ., Κωνσταντάτος Σπ. Ό νέος πρόεδρος θά έκλεγη από τά μέλη τού νέου Δ.Σ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ «ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

Εις έκδοσιν τής Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής, έκυκλοφόρησεν ύπό τού έπικεφαλίδιο τίτλον μελέτη τού καθηγητού κ. 'Ελευθερίου Γεωργαντοπούλου είς χωριστόν τεύχος 90 σελίδων. 'Η μελέτη αύτη — τής όποιας τό δασικόν κείμενον διπετέλεσεν αντικείμενον διαλέξεως δοθείσης είς τό Εμπορικόν και Βιομηχανικόν 'Επιμελητήριον 'Αθηνών — διαιρουμένη είς 5 κεφάλαια, έξετάζει τάς τελευταίας έξελίξεις είς τήν ζητησιν και τήν προσφοράν χωρητικότητος είς τούς δασικούς τομείς τής θαλασσίας μεταφορᾶς, τήν προστατευτικήν ναυτιλιακήν πολιτικήν τών Κυβερνήσεων και ίδια τών ύπό άναπτυξιν χωρῶν, τάς έξελίξεις τής Ναυτιλίας τών χωρῶν τής CMEA και τών σημακών εύκολιάς και τέλος τήν προέλευσιν, τήν διαδρομήν και τάς προσπτικάς τής παρούσης παγκοσμίου ναυτιλιακής κρίσεως. Εις τάς τελευταίας σελίδας τής μελέτης και έπι τή βάσει τών δεδομένων τής παγκοσμίου άγορᾶς διατυπώνονται ώρισμέναι απόψεις διά

τό μέλλον τής Ναυτιλίας τών χύδην ξηρῶν και ύγρων φορτίων.

Μέ τήν γνωστήν σαφήνειαν, ένημερότητα καί τεκμηρίωσιν ό κ. Γεωργαντόπουλος, μέ τήν άνασκόπησιν αύτήν μάς δίδει μίαν πλήρη εικόνα τής σημερινής καταστάσεως τής παγκοσμίου Ναυτιλίας και τών έπιπτωσεων τάς όποιας αί σύγχρονοι έξελίξεις έχουν έπι αύτής γενικώς και τής Έλληνικής Ναυτιλίας ειδικώτερον.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

'Εκυκλοφόρησαν τά τεύχη 2 (Φεβρουαρίου) και 3 (Μαρτίου) τής Ε.Ν.Δ. τού δικηγόρου κ. 'Ιωάνου Σέργη. Εις τό τεύχος 2 περιέχεται μελέτη τού δικηγόρου κ. Καρφούλια «Η παραγραφή τών έξι έργαστικών άτυχημάτων άξιωσεων τών ναυτικών». 'Έκ τής προσφάτου νομολογίας καταχωρούνται 18 άποφάσεις έπι θεμάτων ναυτικών έταιρών, ναυτιλιακής προβολογίας, ναυτικής άποθηκης και ναυτικής κοινωνικής ασφαλίσεως.

Εις τό τεύχος 3 καταχωρούνται 18 έπισης άποφάσεις έπι θεμάτων ναυτικής έργασίας και διαφόρων άλλων θεμάτων (βύθισις σκάφους, συμπλοιοκτησία, φύλακες παρωπλισμένων, άμοιδή ναυπηγού) ώς και 2 γνωμοδοτήσεις τού Ν.Σ.Κ. έπι πραγματογνωμούνης πλοίων και έστιας ναυτικών.

Εις άμφοτέρα τά τεύχη δημοσιεύεται και ή πρόσφατος ναυτιλιακή νομοθεσία.

ΠΕΝΘ



FOR YOUR AGENCY IN SOUTH AFRICA

MENTOR SHIPPING AGENCY (PTY) LTD

AT

DURBAN, EAST LONDON, PORT ELISABETH, CAPE TOWN.

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

TELEPHONES: 325712 / 3 / 4
CABLES: MASPORT
TELEX: 6-0204 SA

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ

Πλήρης ήμερων κατέληπε τόν πρόσκαιρον αύτον κόσμον ό Αριστείδης Ξυλάς. 'Έδω έκηδεύθη πρό ήμερων. Καλός και άγαθός ανθρώπος, καλός έπιχειρηματίας, άνεπιληπτος ώς ναυτικός πράκτωρ είς τό Αμβούργον έπι μακράν σειράν έτῶν και έποδειγματικός έν συνεχεία έφοπλιστής. 'Εξεπλήρωσε πλήρως τό καθήκον του ώς στοργικός οικογενειάρχης και έποδειγματικός έργοδότης.

Τάς 'Ναυτικά Χρονικά' συνδέμενα από πολλών δεκαετήριών μέ τόν άλησμόντον αύτον παράγοντα τής Ναυτιλίας μας, συλλυπούντα τήν διαρκείαν της θαρρείας και ιδιαιτέρως δέ τούς άμεσους συνεργάτας του κ.κ. 'Άδελφούς Περατικού.

Η ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΝΑΚΟΙΝΩΝΕΙ

Στήν προσπάθειά της για μιὰ καλύτερη έξυπηρέτηση τῶν ναυτικῶν καὶ ὅστερα ἀπὸ τροποποίηση τοῦ κανονισμοῦ της, ἀναλαμβάνει τὴν δικαστικὴ προστασία τῶν ναυτικῶν ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων γιὰ ὑποθέσεις ποὺ ἀφοροῦν τὴν ἔργασία τους στὰ πλοῖα, καθὼς καὶ τὰ δικαστικὰ ἔξοδα ποὺ θὰ ἀπαιτηθοῦν. Στὰ δικαστικά αὐτά ἔξοδα ὁ ναυτικὸς ἔχει μιὰ ἐλάχιστη συμμετοχὴ ἢ ὅποια κλιμακώνεται σύμφωνα μὲ τὸ ποσὸν τῆς ἀπαιτήσεώς του ώς ἔξῆς:

- ◆ 'Απαίτησι μέχρι 10.000 δρχ. καμμία συμμετοχὴ τοῦ ναυτικοῦ.
- ◆ 'Απαίτησι ἀπὸ 10.001 μέχρι 30.000 δρχ. συμμετοχὴ δρχ 1.000.
- ◆ 'Απαίτησι ἀπὸ 30.001 μέχρι 50.000 δρχ. συμμετοχὴ δρχ 1.500.
- ◆ 'Απαίτησι ἀπὸ 50.001 καὶ πάνω συμμετοχὴ δρχ 2.000

'Ακόμη μὲ τὸν νέο κανονισμὸν ἡ 'Εστία ἵδρυσε καὶ ἄρχισε νὰ λειτουργεῖ μιὰ νέα της 'Υπηρεσία, τὴν «Κοινωνικὴ 'Υπηρεσία», ποὺ εἶναι ἐπανδρωμένη μὲ ἔξειδικευμένες κοινωνικὲς λειτουργοὺς καὶ ἔχει σὰν σκοπὸν τὴν κατὰ τὸ δυνατὸ ἀντιμετώπιση ἢ πρόληψη τῶν κοινωνικῶν, οἰκονομικῶν ἢ οἰκογενειακῶν προβλημάτων τῶν ναυτικῶν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η συνεχιζομένη ζήτησις σκαφών τύπου «λάινερ» είς τὴν περιοχὴν τῆς Βορείου Εὐρώπης καὶ ἡ Ἑλλειψις ἀναλόγου προσφορᾶς προσκάλεσαν τὴν περαιτέρω ἀνατίμησιν τῶν ναύλων. «Φρητοῦ τοῦ 1978 ἐπίληρωθή δολ. 6.750 ἡμερησίων διά ταξίδιον. Περσικοῦ Κόλπου, μὲ παράδοσιν 'Αμβούργον ἀρχάς 'Απριλίου. 'Ελαφρῶς μεγαλύτερον σκάφος ἐκλείσθη εἰς τὰς 7.000 δολ. ἡμερησίων διά παρόμιον ταξίδιον.

Οἱ βελτιώμενοι ναῦλοι καὶ τὸ ύψηλὸν κόστος καυσίμων ἀπέτρεψαν πολλοὺς πλοιοκτήτας νά ἀποστείλουν τὰ σκάφη τῶν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ἀμερικανικοῦ Κόλπου ὑπὸ ἔρμα καὶ συχνά οἱ ναυλωταὶ ἡναγκάζοντο νά κλείουν κυκλικά ταξίδια διά τὴν μεταφορὰν δημητριακῶν ἀπό τὸν Κόλπον καὶ ἀπό τὸ Πλέιτ.

Εἰς τὴν 'Απω' Ανατολήν η ζήτησις τοννάς περιωρισμένη, ἀλλὰ μία ἐλαφρά βελτιώσις διεράινετο εἰς τὰς χρονοναύλωσεις μὲ παράδοσιν Ιαπωνίαν. "Ἐν ἀντισυχητικὸν σημεῖον τῶν τελευταίων ἡμερῶν ἡτοῦ ἡ ἐπάνοδος ἀρκετῶν Ο.Β.Ο. εἰς τὰς μεταφοράς γεννημάτων, ἥτις ἐνδέχεται νά ἔχῃ ζημιογόνους συνεπείσας διά τὰ μεγάλα μπάλκια κάρριερς.

'Εάν, ὅμως, αἱ ἀραβικαὶ χώραι πραγματοποιήσουν τὴν ἀπειλήν τῶν κατά τοῦ πρέδου Σαυτάτ καὶ μπούκοτάρουν τὰ πλοῖα πού διέρχονται ἀπό τὸν διώρυγα τοῦ Σουέζ, τὰ μικτά πλοῖα θά ἐπιστρέψουν αὐτομάτως εἰς τὰς μεταφοράς τῶν πετρελαίων.

Οἱ Ρώσοι φαίνεται ὅτι εἶναι ἐπαρκῶς καλυμμένοι ἀπό ἀπόφευκα τοννάς διά φορτώσεις δημητριακῶν ἀπό τὸν Κόλπον μέ ημερομηνίας 'Απριλίου, ἀλλὰ συνεχίζουν νά χρονοναύλωνυν σκάφη εἰς ἄλλας περιοχάς. 'Ατυχῶς, αἱ σχετικαὶ λεπτομέρειαι δέν ἐγένοντο γνωσταῖ, ἀλλ' ἐπιστρέψαιται σοβιετικὸν ἐνδιαφέροντας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Δυτικῆς 'Αφρικῆς καὶ ἡδη ἐγνώσθησαν δύο ναυλῶσεις διά κυκλικά ταξίδια ἀπό τὴν Μεσόγειον.

Τὸ ἀμερικανικὸν 'Υπουργεῖον Γεωργίας ὑπολογίζει ὅτι, κατά τὸ τρέχον ἔτος, αἱ σοβιετικαὶ εἰσαγωγαὶ γεωργικῶν προϊόντων θά κυμαθεύσουν μεταξὺ 10 καὶ 12 ἑκατ. τόννων, ἔναντι 20 - 25 ἑκατ. τόννων τοῦ 1978. Τὰ 8 - 10 ἑκατ. τόν. θά εἶναι ἀμερικανικῆς προελύσεως, ἐν συγκρίσει μὲ 13,3 ἑκατ. τόν. τοῦ προηγουμένου ἔτους. Πάντως, διά τὴν περίοδον 1980 - 85, ὑπολογίζεται ὅτι αἱ ρωσικαὶ εἰσαγωγαὶ θά κυμαθεύσουν μεταξὺ 10 καὶ 15 ἑκατ. τόν. ἐτησίως, κατά μέσον ὅρου, ἐκτός ἔαν αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι εἰς τὴν Ρωσίαν εἶναι ἔξαιρετικῶς εὔνοικαι.

Η βιομηχανία χάλυβος, ιδιαιτέρως εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν 'Ολλανδίαν, ἀντιμετωπίζει διυσχερείας ἐπαναπροσθέψεως τοῦ πρωσικοῦ πού ἀπελύθη πρὸ 4 - 5 ἑτῶν. Κατά συνέπειαν, δέν εἶναι εἰς θέσιν νά αὐξήσουν τὴν παραγωγὴν τῶν εἰς τὸν θαμμόν τὸν ὅποιον ἐνδεχομένως ἐπιθυμοῦν. Πάντως, μία ἀξιόλογος αὐξησις τῆς παραγωγῆς ἐπιστρέψεται ἡδη καὶ ἡ χαλυβουργία διαδραματίζει, διά μίαν ἀκόμη φοράν, σημαίνοντα ρόλον εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Παραπρέται σοδαρά ζήτησις διά χρονοναύλωσεις εἰς τὴν ἀγοράν καὶ ὑπάρχουν ἐνδείξεις ὅτι οἱ ναυλωταὶ ἀναμένουν βελτιώσιν γενικῶς. Τὸ ἐρώτημα εἶναι ἔαν η ζήτησις χωρητικότητος εἶναι ἀποτέλεσμα τοῦ φόρου περαιτέρω αὐξήσεως τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων, μὲ συνέπειαν τῆς μείωσιν τῆς ταχύτητος καὶ, κατ' ἐπέκτασιν, τοῦ προσφερομένου τοννάς, ἡ τῆς σταδιακῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς, ἡ συνδυασμοῦ ἀμφοτέρων. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὰ «Πάναμας» μπάλκια κάρ-

ριερς ἡλικίας 7 ἑτῶν καὶ ἄνω ἐπιτυγχάνουν ναύλους οἱ ὅποιοι ἀφήνουν αἰσθητά κέρδη.

Σημεῖα ἀνακάμψεως ἐμφανίζει ἡ γερμανικὴ παραγωγὴ σιδήρου καὶ χάλυβος. Κατά τὸ διμήνιον 'Ιανουαρίου / Φεβρουαρίου ή μὲν παραγωγὴ σιδήρου ἡτοῦ κατά 4,7% ἀνωτέρα τῆς ἀντιστοίχου περιουσίης περιόδου, τοῦ δέ ἀκατεργάστου χάλυβος ἡτοῦ κατά 6,7 ἀνωτέρα. 'Ἡ βελτιώσις αὐτῆς ὑφείλεται κυρίως εἰς τὴν ηγέρμηνη ζήτησιν ἐκ μέρους τῆς βιομηχανίας αὐτοκίνητων καὶ τῶν οἰκοδομικῶν ἐπιχειρήσεων.

Η διώρυξ τοῦ Γουέλλαντ (Μεγάλαι Λίμναι) ἐτέθη ἐν λειτουργίᾳ τὴν 28ην Μαρτίου, διά τὴν θερινήν περιόδον. Λόγῳ τοῦ σχετικῶς ἡπίου χειμώνος ἀναμένεται ὅτι τὰ προβλήματα πάγων θά είναι περιωρισμένα.

Μεταξύ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων ἐπικρατεῖ τὸ τόρα αἰσιοδοξία. Τό ἐρώτημα δέν εἶναι πλέον «πότε θά βελτιωθῇ ἡ ἀγορά», ἀλλά «πόσον θά κρατήσῃ ἡ —ἐλαφρά ἔστω— βελτιώσις».

Κατά τὸ διαφρεύσαν 15θήμερον ἡ κίνησις κατά τομεῖς εἶχεν ὡς κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα ἀπό Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν 75.000 τόν. δολ. 10.35 φίο καὶ ἔτερον δολ. 11 φίο, ἀμφότερα 'Απριλίου. Διά τὴν Γιουγκοσλαβίαν 30.000 τόν. δολ. 22, 'Απρίλιου. Δι' 'Αλεξάνδρειαν 30.000 τόν. (σίτος) δολ. 25.49 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφ. 'Απριλίου. Διά τὴν Ιαπωνίαν 30.000 τόν. δολ. 16.75 φίο τοῦ 'Απριλίου/Μάιου.

'Από Μεγάλας Λίμνας δι' 'Αγγλίαν, 15.800 τόν., δολ. 28 φίο, 'Απρίλιον. Διά τὴν Βενεζουέλαν 12.000 τόν. δολ. 33.75 φίο, τέλος 'Απριλίου.

'Από Τολέδο μὲ συμπλήρωσιν "Αγίου Λαυρέντιου" 25.000 τόν. διά Ρουμανίαν δολ. 22.50 φίο 'Απριλίου. Διά Β. Γαλλίαν, 24.000 τόν. δολ. 28.25 φίο μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτ.

'Από Νόρδερν ρέιντζ διά Θεσσαλονίκην 23.000 τόν. δολ. 22 φίο 'Απριλίου.

Πίτυρα / Παλλέτες ἐτεςίας ἀπό Πόρτ Χιούρων διά Ρόττερνταμ 6.500 τόν. δολ. 21 φίο Μάιου. 'Από Κόλπον ΗΠΑ διά Βενεζουέλαν 11.000 τόν. δολ. 27.25 φίο 'Απριλίου.

"Αλευραία πάτο Κόλπον δι' 'Αλεξάνδρειαν 18.000 τόν. δολ. 55.12 μὲ 1.000 τόν. γκρός φορτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

Λιπάσματα ἀπό Τάμπα δι' 'Ασσάμπτ 20.000 τόν. δολ. 33 φίο 'Απρίλιον. Διά Θρήντερ καὶ Χάμιλτον 26.300 τόν. δολ. 300.000 φίο 'Απρίλιον.

Σιδηρομετάλλευμα αἴρεται ἀπό Αἴγαντες διά Αἴγαντες 5.50 φίο 'Απρίλιον.

Παλαιοί σιδηρομετάλλευμα αἴρεται ἀπό Ρόττερνταμ διά Ρόττερνταμ 27.000 τόν. δολ. 725.000 φίο 'Απρίλιον.

ΝΟΤΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα ἀπό Πλέιτ δι' 'Αμβέρσαν -

'Αμβούργον ρέιντζ 12.500 τόν. δολ. 30 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., 'Απρίλιον. Μέ συμπλήρωσιν Μπάχιοντα διά Ταϊβάν 27.000 τόν. δολ. 37 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφ. 'Απρίλιον/Μάιον. Δι' 'Ιαπωνίαν 30.000 τόν. δολ. 34.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφ. Μάιον.

'Από Βραζιλίαν διά Λισσαβώνα - 'Αμβούργον ρέιντζ 49.000 τόν. δολ. 730.000 φίο 'Απρίλιον.

Ζάχαρις ἀπό 'Αγ. Δομίνικον διά Κόλπου 4.500 τόν. δολ. 13 φίο ἀμ. φόρτωσις.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα ἀπό Νόρδερν ρέιντζ δι' 'Ιαπωνίαν 50.000 τόν. δολ. 11.40 φίο 'Απρ./Μάιον. Διά Νότ. Κορέαν (σίτος) 30.000 τόν. δολ. 19.90 μὲ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφ. Μάιον. 'Από Λόγκη Μπάτης διά Δυτ. Μεσικόν 20.000 τόν. δολ. 12.50 φίο 'Απρίλιον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΙΝΔΙΚΟΣ

Γεννήματα ἀπό Νότ. Αύστραλιαν διά Μπαντάρ 'Αμπάτας (κριθή) 24.000 τόν. δολ. 31.50 μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφ. 'Απρίλιον. Διά Μπάραρα 15.000 τόν. (κριθή) δολ. 39 μὲ 1.250 τόν. ἐλ. ἐκφ., 'Απρίλιον.

'Από Νότ. Αφρικήν διά Ταϊβάν (ἀραβόσιτος) 15.000 τόν. δολ. 18 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφ. 'Απρίλ. Βωξίτης ἀπό Γκόβε διά Στάντ, 60.000 τόν. δολ. 12 φίο 'Απρίλιον.

Γαιάναν θρακικές ἀπό Γκλάντστοουν δι' 'Ιαπωνίαν 50.000 τόν. δολ. 7.50 φίο 'Απρίλ.

Ζάχαρις ἀπό Φιλιππίνες δι' ἀμερ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικοῦ 25.000 τόν. δολ. 23.50 φίο ἀμ. φόρτ. 'Από Ινδίαν διά Σρί Λάνκας 9.500 τόν. δολ. 12.75 φίος ἀμ. φόρτ.

Κεχρί ἀπό Νιάρ ές Σαλάμ διά Βρέσιον Εύρωπην 12.000 τόν. δολ. 24.50 φίο 'Απρ.

Τσιμέντα εἰς σάκκους ἀπό Βόρ. Κορέαν διά δυτ. ἀκτήν 'Ινδίας 13.900 τόν. δολ. 25.75 φίος 'Απρίλιον.

ΔΥΤ. ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα αἴρεται ἀπό Μονρόδιο διά Ρέντκερ 60.000 τόν. δολ. 6 φίο 'Απρίλιον. 'Από Νουαρτιμπού διά Πόρτ Τάλμποτ 90.000 τόν. δολ. 4.50 φίο 'Απρίλιον.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΙ ΒΙΣΚΑΙΚΟΣ

Σιδηρομετάλλευμα αἴρεται ἀπό Λά Παλλίς διά Λισσαβώνα - Λειζέξ 11.000 τόν. δολ. 9.70 φίο ἀμ. φόρτ.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ — ΔΟΥΝΑΒΙΣ

Ο ύρεά (χύμα) ἀπό Κωνστάντζα διά δυτ. ἀκτήν 'Ινδίας, 15.000 τόν. δολ. 29 φίο 'Απρίλιον.

ΚΟΝΤΙΝΕΤ

Σιδηρομετάλλευμα αἴρεται Πόρτογαλίαν 17.500 τόν. δολ. 11 φίο 'Απρίλιον.

Λιπάσματα αἴρεται ἀπό 'Αμβέρσαν/Ρόττερνταμ διά δυτ. ἀκτήν 'Ινδίας 17.000 τόν. δολ. 33 φίο 'Απρίλιον.

Γαιάναν θρακικές ἀπό Ρόττερνταμ διά Δυνράχιον 13.000 τόν. μάρκα 29 φίο 'Απρ.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τά μισθώματα διά χρονοναύλωσεις εἰς τὴν

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.

SHIPBROKERS — LINER & SHIPPING AGENTS — CHARTERING



HEAD OFFICE: 2416 Trust Bank Centre, Heerengracht 8001, P.O. Box 1404, Cape Town 8000
Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480,
Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP — COMARCHART

DURBAN BRANCH: 21 st Floor, Suite 2103, Durban Bay House, 333 Smith Street, Durban 4001,
P.O. Box 3963, Durban 4000, Telephone 31-7582,
Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

Εύρωπην καί τὸν Ἀτλαντικὸν ήσαν ἐμφανῶς υψηλότερα ἀπό τάς ὄλλας περιοχάς, ιδίως τὴν Ἀπω Ανατολήν.

Ζήτησις, ἐπίσης, ὑπῆρξε καί διά μεγάλα σκάφη πρός μεταφοράν σιδηρομεταλλευμάτων ἀπό Νότιου Αφρικήν.

• Μέτα παράδοσιν Ιαπωνίαν:

Ταξίδιον Κόπτινεντ δολ. 3.65 (σκάφος 57.200 τόν. τοῦ 1970) Ἀπρίλιον.

Κυκλικὸν ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου δολ. 3.850 ἡμερησίως (16.889 τόν. τοῦ 1968) Ἀπρίλιον.

Ταξίδιον Ρίο Γκράντε δολ. 5.400 ἡμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνισίως δι' ὑπερωρίας (39.152 τόν. τοῦ 1968) Ἀπρίλιον.

Ταξίδιον Κόλπου ΗΠΑ δολ. 4.350 ἡμερησίως (26.479 τόν. τοῦ 1974) Ἀπρίλιον.

• Παράδ. ἀλλαχοῦ Ἀπω Ανατ.

Ταξίδιον Μεσογείου παράδ. Καλκούτα, Ἀπρίλιον δολ. 3.750 ἡμερησίως (15.000 τόν. τοῦ 1974).

Ταξίδιον Ἀγγλίας/Κόπτινεντ μέσω Νοτίου Αφρικῆς παράδ. Κάντιλα 29 Μαρτίου, δολ. 4.000 ἡμερησίως (22.236 τόν. τοῦ 1973).

Ταξίδιον Μπαγκλαντές μέσω Αύστραλίας παράδ. Σίδην ἀμεσος, δολ. 8.250 ἡμερησίως πλέον δολ. 20.000 δώρον, (32.300 τόν. τοῦ 1972).

Ταξίδιον Κέιπ Πάσερο - Ἀμβούργου ρέιντζ, μέσω Νοτ. Αφρικῆς παράδ. Καράτσι, Ἀπρίλιον δολ. 7.500 ἡμερησίως (15.744 τόν. τοῦ 1968).

• Παράδ. Περσικόν Κόλπον:

Ταξίδιον Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης - Σιγκαπούρης ρέιντζ, παράδ. Μουσκάτ Ἀπρίλιον, δολ. 3.625 ἡμερησίως (14.877 τόν. τοῦ 1971).

• Παράδ. Δυτ. Αφρικήν:

Ταξίδιον Ντακάρ - Ντουάλας ρέιντζ μέσω Κόπτινεντ, παράδ. Καζαμπλάνκα, Ἀπρίλιον, δολ. 4.500 ἡμερησίως (14.934 τόν. τοῦ 1971).

• Παράδ. Μεσόγειον:

Ταξίδιον Πολωνίας μέσω Τουμπαράο καὶ Βιτόρια παράδ. Κέιπ Πάσερο, Ἀπρίλιον δολ. 6.700 ἡμερησίως (44.616 τόν. τοῦ 1969).

Κυκλικὸν ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς παράδ. Αύγουστα Μάρτιον δολ. 5.350 ἡμερησίως (26.876 τόν. τοῦ 1977).

Ταξίδιον Κίνας παράδ. Ανατ. Μεσόγειον

Ἀπρίλιον δολ. 4.100 ἡμερησίως (15.136 τόν. τοῦ 1970).

• Παράδ. Μαύρη Θάλασσαν:

Ταξίδιον Τζέντας, παράδ. Κωνστάντζα Μάρτιον δολ. 3.700 ἡμερησίως ὀψιών ἐπαναπαράδοσις Νότ. Τζέντας / Περσ. Κόλπου/Καράτσι, δολ. 3.900 ἡμερησίως (13.460 τόν. τοῦ 1962).

• Παράδ. Αγγλίαν Κόπτινεντ:

Κυκλικὸν ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ παρ. Κόντ. ἀμεσος, δολ. 7.000 ἡμερησίως (42.460 τόν. τοῦ 1966).

Κυκλικὸν ταξίδιον Πλέιτ, παράδ. Ἀμβούργον δολ. 5.750 ἡμερησίως διά πρώτας 75 ἡμέρας, δολ. 6.200 διά τὸ ὑπόλοιπον πλέον δολ. 1.500 μηνισίως δι' ὑπερωρίας (25.707 τόν. τοῦ 1975).

Κυκλικὸν ταξίδιον Αγ. Λαυρεντίου παράδ. ἀμεσος Ρόπτερνταμ δολ. 5.800 ἡμερησίως (29.700 τόν.).

Ταξίδιον Κίνας παράδ. Ἀμβούργον Απρίλιον δολ. 5.000 ἡμερησίως (15.000 τόν. τοῦ 1974).

• Παράδ. Βόρ. Αμερικήν:

Ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου παράδ. Χιούστον Απρίλιον δολ. 8.500 ἡμερησίως (22.240 τόν. τοῦ 1978).

Ταξίδιον Χάρβρις - Ἀμβούργου ρέιντζ παράδοσις Μόμπιλ, Ἀπρίλιον, δολ. 12.000 ἡμερησίως πλέον δολ. 45.000 μπόνους (OBO 71.640 τόν. τοῦ 1971).

• Παράδ. Νότ. Αμερικήν:

Ταξίδιον Ιταλίας παράδ. Παρανάγκουα Απρίλιον δολ. 4.500 ἡμερησίως (17.354 τόν. τοῦ 1972).

Ταξίδιον Κίνας παράδ. Βενεζουέλα (μέσω Κόλπου) Απρίλιον δολ. 6.000 ἡμερησίως (16.900 τόν. τοῦ 1973).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΝ

Ταξίδια 9-11 μηνῶν δολ. 5.500 ἡμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνισίως δι' ὑπερωρίας (35.518 τόν. τοῦ 1965).

Ταξίδια 23-25 μηνῶν δολ. 3.75 πλέον δολ. 1.500 μηνισίως δι' ὑπερωρίας (60.542 τόν. τοῦ 1969).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Υγιής ζήτησις τοννάς εἰς τὸν Περσικό Κόλπου διετήρησε τοὺς ναύλους τῆς περιοχῆς

εἰς ικανοποιητικά ἐπίπεδα. Εἰς τὴν Καραϊβικήν, ἀντίθετα, παρεπήρθη μία κάμψις τῆς ζητήσεως μὲ αποτέλεσμα ἀρκετά ΟΒΟ νὰ στραφούν πρὸς τὰ σιτοφόρτια. Πιστεύεται, πάντως, ὅτι ἡ τάσις αὐτή δέν θά συνεχισθῇ καὶ ἡ κατάστασις εἰς τὴν περιοχὴν θά δελτιωθῇ ἐκ νέου. Εἰς τὴν Μεσόγειον ἡ ζήτησις διά καθαρὰ διετηρήθη ἔντονος.

'Από τὸν Περσικόν Κόλπον διά τὴν Γαλλίαν 260.000 τόν. W37.5, ἀμεσος φόρτωσις. Διά τὴν Ιταλίαν, 200.000 τόν. W39.5 'Απρίλιον. Διά Νότ. Κορέαν, 242.000 τόν., μέρος φορτίου W40.5 'Απρίλιον. Διά Αγγλίαν - Κόπτινεντ, 260.000 τόν. W40, ὀψιόν 'Απω Ανατολήν W45, ὀψιόν Σιγκαπούρη W50 'Απρίλιον. Διά Ντελαγουέαρ, 105.000 τόν. μέρος φορτίου W85/90 'Απρίλιον.

'Από Καραϊβικήν δι' ἀμερ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικοῦ, 55.000 τ., μέρος φορτίου W105, 'Απρίλιον. 'Ετερον 31.000 τόν. W217, 'Απρίλιον.

'Από Δυτ. Αφρικήν δι' Αγγλίαν / Κόπτινεντ / Μεσόγειον 70.000 τ. μέρος φορτίου W87 'Απρίλιον.

'Από Κέϋχαν διά Μεσόγειον 135.000 τόν., δύο συνεχὴ ταξίδια, W53.5 'Απρίλιον. Διά Κάλιαρι 130.000 τόν. W55 'Απρίλιον.

'Από Λιβύην διά Τεργέστην 125.000 τόν. W65 'Απρίλιον.

'Από Ντουμάρι διά Τρίνινταντ 150.000 τόν. W52.5 'Απρίλιον.

* * *

'Η Σαουδικὴ Αραβία ἀνεκοίνωσεν ὅτι θά μειώσῃ τὴν παραγωγὴν τῆς ἀπό 9.5 εἰς 8.5 ἑκατ. βαρέλια ημερησίως διά νά τονέλθῃ εἰς τὰ πρὸ τῶν ἀνωμάλιων τοῦ Ιράν ἐπίπεδα.

Ταυτοχρόνως τὸ Ιράν πληροφορεῖ ὅτι ἡ παραγωγὴ τοῦ θά αυξηθῇ περαιτέρω εἰς τὰ 4 ἑκατ. βαρέλια ημερησίως.

* * *

Κατά νεωτέρας πληροφορίας ή Β.Ρ. συζητεῖ μακροχρόνιον σύμβασιν μὲ τὸ Ιράν, διά τὴν προμήθειαν πετρελαίου.

* * *

Αἱ τιμαὶ τῶν δεξαμενοπλοίων ισχυροποιήθησαν περαιτέρω, ἐλλείψει σοδαρῶν πωλητῶν. Αὐτό ἐπισημαίνεται γενικῶς εἰς ὅλα



Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

τά μεγέθη —από τα «πρόντακτ κάρριερς» μέχρι τά σούπερ - τάνκερς— και οι άγορασταί φίνονται διατεθειμένοι νά προσφέρουν διαρκώς υψηλοτέρας τιμάς. Τά νεότερα σκάφη προτιμώνται και έπιτυχαν συγκριτικώς υψηλοτέρας τιμάς από τά παλαιότερα, τά άποια, όμως, εύρισκουν προθύμους άγοραστάς και αύτά. Γενικώς, αι τιμά τών δεξαμενοπλοίων υπερεδιπλασιάσθησαν έντος έξιμηνο.

Τά 150.000 τόν. Ο.Β.Ο., έντελως άνεπιθυμητά πρό έτους, ζητούνται έπισης. Νορβηγικόν σκάφος τού τύπου αύτού πωληθέν τόν παρελθόντας 'Απρίλιον άντι 4 έκατομ. δολαρίων προσφέρεται πρός πώλησιν και οι άγορασταί προτίθενται νά πληρώσουν ύπερ τά 9 έκατ. δολάρια.

Κατά τό πρώτον δίμηνον τού 1979, έπωληθησαν πρός διάλυσιν 42 τάνκερς, συνολικού d.w. 2.284.831 τόν. d.w. Έξ αύτών, μόνον τά 6 σκάφη, 257.080 τόν. d.w. άνηκαν εις έταιρισας πετρελαίων, ένώ τά υπόλοιπα ήσαν ιδιωτικής πλοιοκτησίας.

Τά διαλυθέντα κατά τό 1978 τάνκερς έφθασαν τό σύνολον τών 290 σκαφών, 14.449.516 τόν. d.w.

Τά παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια, τήν 1η Μαρτίου άνεφεροντα εις 155 πλοΐα 20.743.540 τόν. d.w., πλέον 18 μικτά σκάφη, 2.554.393 τόν. d.w.

Έπισης, 38 τάνκερς και μικτά, 7.429.686 τόν. d.w. έχρησιμοποιούντο ως πλωταί απόθηκαι πετρελαίου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων Γιουχούσαλαν \$ 22, φίο, μέ 2.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 11-20.

ΑΛΚΥΩΝΙΑ: "Ενα/βόδο λιμένας ουδή θρειότερον Σάντα Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 18.000-19.000 τόν. δημόν πλοιοτύπων, γεννημάτων, Σιγκαπούρην \$ 35.25, έλ. έκφρωσικών, μέ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 10-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ: Τάμαν 20.000 τόν. λιπασμάτων 'Ασσαμ \$ 33, φίο, μέ 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 1-15.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: Ρίζερ Πλέιτ 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ακάπαν \$ 35, μέ 2.000 τόν. γκρές φορτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 1-15.

ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ (εις τάιμ τσάρτερ): Χάμπτον Ρόδης 55.000 τόν. γαστινθράκων 'Ιαπωνίαν \$ 14.10, έλ. έκφρωτωτικών, 'Απρίλιον 15-25.

ΑΘΗΝΑ: Δύο λιμένας ουδή θρειότερον Σάντα Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 13.000 τόν. (59 π.) γεννημάτων 'Αμερίσαν — 'Αυθούργον ρέιντ \$ 26, έλ. έκφρωτωτικών, μέ 2.000/3.000 τόν. έκφρωσιν, δημόν Δανίαν \$ 30, γαλλικώδης λιμένας 'Αθλαντικού \$ 27.50, μέ 1.500 τόν. έκφρωσιν, Δυτ. 'Ιταλίαν \$ 26, 'Αδριατικήν \$ 27, 2.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 20-30.

ΑΤΡΕΥΣ: Σικάγον \$ Μιλγουών 15.000 τόν. γεννημάτων 'Αγγλίαν \$ 28, φίο, μέ 3.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 20-30.

ΘΕΟΔΩΡΑ (λιβ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 75.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν \$ 11, φίο, 'Απρίλιον 20-30.

ΠΛΑΤΩΝΙΚΗ: Σέθεν 'Αιλαντς ή Πόρτ Καρτέ 80.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Γκιζόν \$ 5.50, φίο, 'Απρίλιον 17-26.

ΣΟΦΙΑ Μ. (έπ. ΣΟΦΙΑ ΙΙ): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 24.500 τόν. σίτου 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σάο \$ 25.49, έλ. έκφρωτωτικών, μέ 4.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 6-16.

ΘΩΣΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 27.25, φίο, μέ 600 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 1-10.

ΕΒΜΑΡ: Άνω λιμένας Ρίζερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπάλκαν 27.000 τόν. γεννημάτων Ταϊτάν \$ 37, έλ. έκφρωτωτικών, μέ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 20 — Μαΐου 10.

ΠΕΡΓΑΜΟΣ: Δύο λιμένας ουδή θρειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 16.500 τόν. γεννημάτων Σιγκαπούρην \$ 36.50, έλ. έκφρωτωτικών μέ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 16-26.

ΑΙΓΑΙΣ ΕΡΟΥΚ: Ουδή θρειότερον Σάντα Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 20.000 τόν. γεννημάτων Βάροντ \$ 33.95, έλ. έκφρωτωτικών μέ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 9-15.

ΚΡΙΟΣ: 'Ανω λιμένας Ρίζερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπάλκαν 28.975 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 35.50, έλ. έκφρωτωτικών μέ 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 11-30.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Μπαί Κομώ 23.500-25.500 τόν. γεννημάτων Βόλων \$ 21, φίο, μέ 1.500 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 20-30.

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 9.200-9.500 τόν. γεννημάτων Ματάντι \$ 42.50, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 20-30.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: Δύο λιμένας Ρίζερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπάλκαν 44.292 τόν. γεννημάτων Κασιμά — Καγκούσια ρέιντ \$ 32, έλ. έκφρωτωτικών, μέ 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 11-30.

ΤΕΤΙΕΝ: 'Αμερ. λιμένας 'Αθλαντικού (θρειός Χάττερες) 15.000 τόν. d.w. φορτίου παλαιοσιδήρων, έξαιρουμένων μηχανημάτων και άπορημάτων μετάλλου, Πασάγιες (29 π. 600), \$ 350.000, φίο, 'Απρίλιον 11-18.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ: Ουδή θρειότερον

Κατά τό πρώτον δίμηνον τού 1979, έπωληθησαν πρός διάλυσιν 42 τάνκερς, συνολικού d.w. 2.284.831 τόν. d.w. Έξ αύτών, μόνον τά 6 σκάφη, 257.080 τόν. d.w. άνηκαν εις έταιρισας πετρελαίων, ένώ τά υπόλοιπα ήσαν ιδιωτικής πλοιοκτησίας.

Τά διαλυθέντα κατά τό 1978 τάνκερς έφθασαν τό σύνολον τών 290 σκαφών, 14.449.516 τόν. d.w.

Τά παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια, τήν 1η Μαρτίου άνεφεροντα εις 155 πλοΐα 20.743.540 τόν. d.w., πλέον 18 μικτά σκάφη, 2.554.393 τόν. d.w.

Έπισης, 38 τάνκερς και μικτά, 7.429.686 τόν. d.w. έχρησιμοποιούντο ως πλωταί απόθηκαι πετρελαίου.

φύσιον δυτ. άκτην \$ 26.10, φίος, μέ 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 15-30.

ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.: Μορμουγκάλ 15.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Πλόδε \$ 13 φίο, μέ 4000/3500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 10-15.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΚΑΠΕΤΑΝΙΚΟΣ: Δάρ ύπει Σαλάμι 12.000 τ. κεχριού γύμα 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ, 'Αυστερνταμ, Γαλνόν \$ 24.50, φίοτ, μέ 500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 16-30.

ΜΕΘΟΔΙΟΣ (μικτό): Μονροβίαν 60.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ρέντκαρ \$ 6, φίο, 'Απρίλιον 15-30.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙΓΜΕΡ (λιθ.): 26.218 τ. d.w. (1.070.000 κ.π. 14-14½ μίλ. 35 τόν. φιούδε διλ. τού 1961) \$ 6.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 ήμερησίως, παράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου Μαρτίου 31, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ: 16.500 τόν. d.w. (776.000 κ.π. 16 μίλ. 28 τόν. φιούδε διλ και 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 3.650 ήμερησίως, παράδοσις Κόλπου Σιγκαπούρης 'Απρίλιον 10-25, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, μέσω Αθανασίου.

ΑΠΟΛΛΩΝ: 22.240 τόν. d.w. (1.075.000 κ.π. 14½ μίλ. 25 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 1.600 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρήσην τού πιλότου εις Ρόττερνταμ 'Απρίλιον 6-11, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ μέσω Περιοκού Κόλπου.

ΑΜΑΖΩΝ: 16.917 τόν. d.w. (770.000 κ.π. 14 μίλ. 21-22 τόν. φιούδε διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1979) \$ 4.150 ήμερησίως, συμπεριλαμβανόμενών υπερωρών, παράδοσις μετά την άναχωρήσην τού πιλότου εις Γιοκούσαμ 'Απρίλιον 3-10, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσην τού πιλότου εις Ιαπωνίαν Μαρτίου 28-31, ταξίδια 11-13 μηνών.

ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ: 68.785 τόν. d.w. (15½ μίλ. 25 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 3.75, ταξίδια έξι μηνών, παράδοσις Ρόττερνταμ 'Απρίλιον.

ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ: 28.732 τόν. d.w. (1.303.700 κ.π. 14-14½ μίλ. 36-38 τόν. φιούδε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 5.300 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχωρήσην τού πιλότου εις 'Ιντσιόν Μαρτίου 28-31, ταξίδια 11-13 μηνών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ: 24.600 τόν. d.w. (1.087.000 κ.π. 15½ μίλ. τού 1962) \$ 4.950 ήμερησίως, παράδοσις νέοντων 'Ιαπωνίαν Μαρτίου 29, έπαναπαράδοσις Καράτος — Σιγκαπούρην ρέιντ.

ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.: 37.518 τόν. d.w. (1.623.000 κ.π. 14½ μίλ. 40 τόν. φιούδε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 5.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχωρήσην τού πιλότου εις 'Αγγλίαν, Κότυντεν, ταξίδια 9-11 μηνών, 'Ιουνίου 5 — 'Ιουλίου 10.

ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ: 13.460 τόν. d.w. (29 π. 14 μίλ. 26 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 3.700 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξη εις πλοηγικούς σταθμούς Κωνσταντίαν Μαρτίου 20-30, έπαναπαράδοσις Τζέδας, έπαναπαράδοσις νέοντων 'Αγγλίαν, Κότυντεν, Περιοχή Κόλπου, Καράτος \$ 3.900.

ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.: 14.975 τόν. d.w. (30 π. 21½ ίντσ. 14 μίλ. 22 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1959) \$ 3.650 ήμερησίως συμπεριλαμβανόμενών υπερωρών, παράδοσις με την άφιξην του πιλότου εις νέοντων 'Ιαπωνίαν εις λιμένα όψιμων ναυλών, Μαρτίου 30 — 'Απρίλιον 10, έπαναπαράδοσις μετά την άφιξην του πιλότου εις Ερυθράν Θάλασσαν ή Καράτοι ή διαπλέοντας Μουσκάτ.

ΑΥΡΑ: 13.380 τόν. d.w. (30 π. 3 ίντσ. 13½ μίλ. 25 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1959) \$ 3.700 ήμερησίως συμπεριλαμβανόμενών υπερωρών, παράδοσις με την άφιξην του πιλότου εις πλοηγικόν σταθμόν 'Ελληπε Νο 1 'Απρίλιον 17-25, έπαναπαράδοσις μετά την άφιξην του πιλότου εις Καράτοι — Σιγκαπούρην ρέιντ.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ (λιθ. εις τάιμ τσάρ-

ΕΣ ΑΓΥΓΑΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΑΙΓΑΙΟΥΔΗ ΚΙΚΗ: Γάνδην 12.500 τόν. σίτου Καζαπάλιαν \$ 15, φίο, μέ 3.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 28-30.

ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ: 'Αμερίσαν 17.500 τόν. σίτου Πορτογαλίαν \$ 11, φίο, μέ 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 8.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ: 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ, 'Αμερίσαν 17.000 τόν. λιπασμάτων Σιγκαπούρην μέ 3.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τ. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 4-10.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΠΑΙΑΜΙΣ: Λά Παλίς 11.000 τόν. σίτου Λιοσσών — Λείδεν \$ 9.70, φίο, μέ 4.000/1.500 τόν. έκφρωσιν, έποιμος φόρτωσιν.

ΕΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ: Βόρ. Κορέαν 13.900 τόν. τοιμέντων άνατολ. άκτην \$ 25.75,

STRACHAN SHIPPING COMPANY

AT USA SOUTH ATLANTIC & GULF PORTS

SHIP AGENTS AND STEVEDORES - Established 1886

Represented by: Karaicos Co. Ltd. 31/45 Gresham St. London, EC2V 7DN, England Phone: 6000101 Telex: 888395

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

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

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

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

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

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

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

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

τερ) 42.413 τόν. d.w. (14½ μιλ. 44 τόν. φιούσε διλ τού 1977) \$ 5.15, παράδοσης διαπλέοντας 'Άδεν άρχας 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ: 15.467 τόν. d.w. (13 μιλ. 20 τόν. φιούσε διλ τού 1957) \$ 4.500 ήμερησίως, πλέον \$ 25.000 δώρον, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Παρανάκους 'Απρίλιον 16-30, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν, με παράδοσην φύιδην.

ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ: 46.532 τόν. d.w. (1.891.000 κ.π. 15 μιλ. 44 τόν. φιούσε διλ τού 1966) \$ 7.000 ήμερησίως, παράδοσης Ριγιέκαν άμεσος, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, ἐν κυκλικόν ταξίδιον 8ορ, 'Ατλαντικού.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 71.640 τόν. d.w. (14 μιλ. 52 τόν. φιούσε διλ τού 1971) \$ 12.000 ήμερησίως, πλέον \$ 45.000 δώρον, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Μόμπτι 'Απρίλιον 7-15, έπαναπαράδοσης Χάρηρην — 'Αμεριδρυον ρέιντζ.

ΣΚΑΠΓΟΥΙΝΤ: 15.136 τόν. d.w. (702.270 κ.π. 12 μιλ. 18 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 4.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης 24 ώρας μετά τὸν απόπλου εἰς Πόρτ Σάιδ (ἀπό Περσικὸν Κόλπον) 'Απρίλιον 11-18, έπαναπαράδοσης Κίναν.

ΙΖΑΝΤΕ ΜΠΑΗΙ (SD) 14 είς τάχι τού πρότερο τού 1972, \$ 3.530 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης ἀμερ. λιμένας διατ. Απρίλιον 15-30, έπαναπαράδοσης Κίναν.

ΕΚΛΑΙΡ: 21.360 τόν. d.w. (13 μιλ. 26 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1964) \$ 4.300 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας 'Εκουαντόρ (ἀπό Ινδία) 'Απρίλιον 7-15, έπαναπαράδοσης Μεγ. Λίμνας — Γκάλθεστον ρέιντζ, Καραϊβικήν — Σάντος Ρέιντζ, Σιγκαπούρην — 'Ιαπωνίαν ρέιντζ, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον — Βαλτικήν, ταξίδια 4-7 μηνῶν.

ΚΕ'ΙΠ ΣΤΡΟΒΙΑΙ: 21.920 τόν. d.w. (32 π. 7½ ίντο. 1.003.000 κ.π. 13½ μιλ. 26 τόν. φιούσε διλ και 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 4.640 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Μπρούνουμπούτελ 'Απρίλιον 2-4, έπαναπαράδοσης διτ. 'Αφρικήν, μέσω κατά Βαλτικής.

ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: 15.000 τόν. d.w. (693.000 κ.π. 15 μιλ. 25 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1974) \$ 3.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Καλκούταν 'Απρίλιον 1-7, έπαναπαράδοσης Μπρούνουμπούτελ 'Απρίλιον 10-12, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον.

ΕΛΟΣΕΑΝ: 33.800 τόν. d.w. (1.400.547 κ.π. 14 μιλ. 36 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 6.700 ήμερησίως, παράδοσης ἀποπλέοντας εἰς Κωνσταντίνου αναδρομικῶς ἀπό 23 Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Υηνησίαν, ἐν κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ Πλέιτ.

ΜΑΡΙΑ Ν.: 22.236 τόν. d.w. (1.087.000 κ.π. 14½ μιλ. 26 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσης ἀποπλέοντας εἰς Κάντικας αναδρομικῶς ἀπό 29 Μαρτίου, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω νοτίου 'Αφρικῆς.

ΜΙΧΑΛΗΣ: 98.420 τόν. d.w. (4.350.000 κ.π. 14 μιλ. 50 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 2.85, παράδοσης ἀποπλέοντας εἰς Ρότερνταμ ἔτοιμος, έπαναπαράδοσης μετό τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Κόντινεντ, Μεσόγειον, ταξίδια 2-4 μηνῶν.

TZE'INT: 15.000 τόν. d.w. (15 μιλ. 25 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1974) \$ 5.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης 'Αμεριδρυον ρέιντζ, Κόντινεντ.

ΚΕ'ΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ: 14.934 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 4.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Ντακάρ — Ντουάλα ρέιντζ, μέσω Κόντινεντ.

ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ (λιθ.): 15.309 τόν. d.w. (33 π. 10 ίντο. 1.266.000 κ.π. 14½ μιλ. 34 φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1971) ταξίδια 36 μηνῶν, \$ 4.750 ήμερησίως τὸ α' έτος, \$ 5.050 τὸ δ', και \$ 5.250 τὸ γ', παράδοσης ἀμερικ. λιμένας Κόλπου ἡ 'Ατλαντικού Μαΐου 25 — Ιουνίου 30.

AKTATA: 43.833 τόν. d.w. (1.931.000 κ.π.

συμπεριλαμβανομένων 189.000 τόν. πλευρικῶν δεξαμενῶν, 15½ μιλ. 45 τόν. φιούσε διλ και 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1975) \$ 7.100 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Λισσαβώνα 'Απρίλιον 9-20, έπαναπαράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Γιραλτάρ — 'Αμεριδρυον ρέιντζ, ἐνα κυκλικόν ταξίδιον ἀνατολ. ἀκτῆς νοτίου 'Αμερικῆς.

ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λιθ.): 39.152 τόν. d.w. (14½ μιλ. 33 τόν. φιούσε διλ τού 1968) \$ 5.400 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Γιοσκόχαμην 'Απρίλιον 20-30, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, ἐν κυκλικόν ταξίδιον 8ορ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 71.640 τόν. d.w. (14 μιλ. 52 τόν. φιούσε διλ τού 1971) \$ 12.000 ήμερησίως, πλέον \$ 45.000 δώρον, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Μόμπτι 'Απρίλιον 7-15, έπαναπαράδοσης Χάρηρην — 'Αμεριδρυον ρέιντζ.

ΗΣΤΠΟΡΤ: 43.118 τόν. d.w. (14 μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ τού 1967) \$ 5.45 παράδοσης Μπαχρέντεν — Ρίο 'Ιανέρο ρέιντζ.

ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ: 14.897 τόν. d.w. (13½ μιλ. 18 τόν. φιούσε διλ και 1-½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 3.625 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ Μαρτίου 31 — 'Απρίλιον 12, έπαναπαράδοσης διταν. και ὅπου είναι έτοιμον 'Ερθρον θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντζ.

ΜΑΡΙΒΙΚ: 40.256 τόν. d.w. (13-13½ μιλ. 37 τόν. φιούσε διλ τού 1962) \$ 5.600 ήμερησίως, ταξίδια 12 μηνῶν, παράδοσης Γιραλτάρ — 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν, μέσω Μάρκου.

ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ: 14.897 τόν. d.w. (13½ μιλ. 18 τόν. φιούσε διλ και 1-½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 3.625 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ Μαρτίου 31 — 'Απρίλιον 12, έπαναπαράδοσης διταν. και ὅπου είναι έτοιμον 'Ερθρον θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντζ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ: 15.245 τόν. d.w. (14½-15 μιλ. 27-28 τόν. φιούσε διλ τού 1977) \$ 7.000 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ, Επιρρίους, έπαναπαράδοσης Κάπητην, Έπονταν.

ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ: 13.530 τόν. d.w. (12 μιλ. 16 τόν. φιούσε διλ τού 1958) \$ 3.650 ήμερησίως, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Βορ, 'Ατλαντικού.

ΑΚΙΤΗ: 39.014 τόν. d.w. (1.589.000 κ.π. 14½ μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ τού 1965) \$ 6.500 ήμερησίως, παράδοσης Γλασκώθην 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, Δυτ. Μεσόγειον, μέσω Χάλκηδου.

ΚΑΜΑΤΕΡΗ: 22.356 τόν. d.w. (τού 1978) \$ 4.500 ήμερησίως παράδοσης Σιγκαπούρην έτοιμος, έπαναπαράδοσης Καραϊσκήν.

ΚΑΙΤΗ: 39.014 τόν. d.w. (1.589.000 κ.π. 14½ μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ τού 1965) \$ 6.500 ήμερησίως, παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Θεσσαλονίκην 'Απρίλιον 12-19, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Δαρδανέλια, ἐν κυκλικόν ταξίδιον Βορ, 'Ατλαντικού.

ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΝ (λιθ.): 46.646 τόν. d.w. (14 μιλ. 45 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 7.100 ήμερησίως, ἐν κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ Πλέιτ έπαναπαράδοσης Γιραλτάρ — 'Αμεριδρυον ρέιντζ.

ΜΙΝΩΣ: 53.822 τόν. d.w. (15 μιλ. 52 τόν. φιούσε διλ τού 1975) \$ 8.100 ήμερησίως, ἐν κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ Πλέιτ, παράδοσης Λισσαδών, 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσης Περσικὸν Κόλπον.

ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ: 15.550 τόν. d.w. (576.000 κ.π. 16 μιλ. 30 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 3.575 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Καζαπλάνκας 'Απρίλιον 1-7, έπαναπαράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Τσαγκόγκη.

ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ: 15.550 τόν. d.w. (576.000 κ.π. 16 μιλ. 30 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 3.660 ήμερησίως, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Ντακάρ — Ντουάλα ρέιντζ.

ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ: 15.550 τόν. d.w. (576.000 κ.π. 16 μιλ. 30 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.575 ήμερησίως, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Φλωνιγκ 'Απρίλιον 12-18, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν.

ΦΡΙΞΟΣ Δ: 18.716 τόν. d.w. (787.754 κ.π. 14 μιλ. 29 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 5.000 ήμερησίως, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Φλωνιγκ 'Απρίλιον 12-15, έπαναπαράδοσης Μπόστον — Βαλτιμόρην ρέιντζ.

ΜΑΡΙΑ: 23.659 τόν. d.w. (1.067.784 κ.π. πλέον 147.096 τόν. πλευρικῶν δεξαμενῶν, 14 μίλια, 34 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 4.500 ήμερησίως, παράδοσης Χαϊκάνγκ 'Απρίλιον 12-18, έπαναπαράδοσης Δ. 'Αφρικής.

ΦΟΥΙΝΤΣΟΝ: 27.081 τόν. d.w. (1.260.000 κ.π. 14½ μιλ. 36 τόν. φιούσε διλ τού 1970) \$ 5.250 ήμερησίως, παράδοσης Μόδι Επάιμος, έπαναπαράδοσης 'Ερθρων Θάλασσας - Σιγκαπούρην ρέιντζ.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: 34.275 τόν. d.w. (35 π. 11½ ίντος 1.498.455 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούσε διλ διλ τού 1978) \$ 5.700 ήμερησίως, πλέον \$ 2.000 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Ιαπωνίαν 'Απρίλιον 15-25, έπαναπαράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Μπόστον - Γκάλθεστον ρέιντζ, δύον ημέρας.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ: 16.650 τόν. d.w. (787.700 κ.π. 16 μιλ. 32 τόν. φιούσε διλ και 1¾ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 4.500 ήμερησίως, παράδοσης 'Ιαπωνίαν 'Απρίλιον 23-24, έπαναπαράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Λισσαδώνα 'Απρίλιον 15-30, έπαναπαράδοσης διταν. και ὅπου

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

PHONE: 33-0867

33-3836

NIGHT: 33-3188

είναι έτοιμον εις Κίναν, μέσω λιμένων ή λιμενών.
ΒΑΣΙΛΗΣ: 15.300 τόν. d.w. (712.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 52.000 τόνη τάνκες, 14 μήν. 20 τόν. φιούζ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τού 1962) \$3.300 μερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Μόζι 'Απριλίου 10-20, έπαναπαράδοσης διαν και σπου είναι έτοιμον εις Σιγκαπούρην - Ιαπωνίαν ρέιντ, Μαλασίαν, Ινδονησίαν, έξοδα διπόπου εις θάρος ναυλώσιν, όφιδον ναυλώσιν έπαναπαράδοσης Κόλδηπο - Μαλάκα ρεΐντ 3.500, μέσω αμέρ, λιμένων δυτ. άκτης, Βρετ, Κολομβίας.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΛΑΜΥΡΑ (λιθ.): 'Ανατολικήν άκτην Μεξικού 41.000 τόν. μέρος φορτίου, αμέρ, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 150, 'Απριλίου 1.

ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λιθ.): 'Ινδονησίαν 107.000 τόν. μέρος φορτίου αμέρ, λιμένας δυτ. άκτης, Γουόρλντσκειλ 120, διεσος φόρτωσις.

ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιθ.): 'Ινδονησίαν 130.000 τόν. 'Ιαπωνίαν Γουόρλντσκειλ 80, 'Απριλίου 1.

ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ: Περσικόν Κόλπον 220.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. Γουόρλντσκειλ 32.5, διεσος φόρτωσις.

ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ: Σκάντη 42.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 175, άρχας 'Απριλίου.

ΤΟΑΜΗΡΟΣ: Δυτ. 'Αφρικήν 57.000 τόν. αμέρ, λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 150, 'Απριλίου 6.

ΡΙΟ ΣΑΝ (μικτόν): Μεσόγειον 55.000 τόν. μέρος φορτίου αμέρ, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 135, διεσος φόρτωσις.

ΛΑΚΩΝΙΚ: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου αμέρ, λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 110, 'Απριλίου 2.

ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν): Μποναρ' 50.000 τόν. μέρος φορτίου, αμέρ, λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, αμέρ, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 130, Μαρτίου 29.

ΖΑΚΥΝΘΟΣ: 'Ακτοπλοικόν Καραϊβικής 42.000 τόν. \$ 145.000, Μαρτίου 27.

ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΗ: Χάσουν Πόιντ 75.000 τόν. μέρος φορτίου, Ρόττερνταμ, Γουόρλντσκειλ 157.5, 'Απριλίου 3.

ΤΡΟΠΙΚ: Καραϊβικήν 70.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντσκειλ 65, 'Απριλίου 2.

ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. αμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 230, διεσος φόρτωσις.

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ: Περσικόν Κόλπον 220.000 τόν. Γαλλίαν Γουόρλντσκειλ 42.5, Μαρτίου 29.

ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): 'Εκουαντόρ 55.000 τόν. αμέρ, λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 170, 'Απριλίου.

ΑΤΤΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 50.

000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ, λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 103.75, 'Απριλίου 5.

ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν): Περσικόν 52.000 τόν. αμέρ, λιμένας δυτ. άκτης, Γουόρλντσκειλ 170, διμόν άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 155, 'Απριλίου 5.

ΣΤΟΙΚ (μικτόν λιθ.): Περσικόν Κόλπον 140.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, κλπ. Γουόρλντσκειλ 52.5, 'Απριλίου 5.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν): Δυτ. 'Αφρικήν 138.000 τόν. αμέρ, λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 105, διμόν άγγλιαν, Κόντινεντ, κλπ. Γουόρλντσκειλ 55, 'Απριλίου 5.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 85.000 τόν. αμέρ, λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 80, 'Απριλίου 10.

ΣΠΥΡΟΣ: Σουλόνιον Βόε 44.000 τόν. μέρος φορτίου Σλάγκεν Γουόρλντσκειλ 235, Μαρτίου 30.

ΑΙΓΑΙΠΡΑ: Βραζιλίαν 30.000 τόν. Κιουρασάο Γουόρλντσκειλ 270, 'Απριλίου 10.

ΠΑΡΟΣ: Μεσόγειον 20.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντσκειλ 265, 'Απριλίου 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (λιθ.): Καραϊβικήν 56.000 τόν. μέρος φορτίου αμέρ, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 90, 'Απριλίου 8.

ΠΑΣΙΦΙΚ: Καραϊβικήν 50.000 τ. μέρος φορτίου αμέρ, λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 106, 'Απριλίου 5.

ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ: Γαλλικός λιμένας 'Ατλαντικού 20.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου Σουηδίαν Γουόρλντσκειλ 330, διμόν άγγλιαν πλήρες φορτίου 28.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 250, 'Απριλίου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λιθ.): 'Αραβικόν Κόλπον 210.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 42.5, 'Απριλίου 8.

ΑΣΤΡΑΠΗΝ (μικτόν): 'Ερυθρών θάλασσαν 50.000 τόν. αμέρ, λιμένας Κόλπου, Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 130, 'Απριλίου 13.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΣ'ΑΥΘ: Λιθόνιαν 65.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλίαν Γουόρλντσκειλ 107.5, 'Απριλίου 8.

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: 'Ακτοπλοικόν Κολομβίας 52.000 τόν. μέρος φορτίου Γουόρλντσκειλ 185, 'Απριλίου 7.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Καραϊβικήν 28.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 185, 'Απριλίου 9.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β.: Πόιντ Τάππερ 53.000 τόν. μέρος φορτίου Πόρτλαντ Γουόρλντσκειλ 180, δύο συνεχή ταξίδια Εναρξίς 'Απριλίου 13.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: 'Αιανόλ, άκτην Μεξικού 52.000 τόν. μέρος φορτίου Αμερικός Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 120, συνέχεια προηγουμένου ταξίδιου.

ΜΟΜΠΙΛΣΗ (μικτόν λιθ.): Περσικόν Κόλπον

95.000 τόν. 'Απω 'Ανατολήν Γουόρλντσκειλ 95, 'Απριλίου 15.

ΜΙΧΑΛΗΣ (μικτόν): Μεσόγειον 93.000 τόν. αμέρ, λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάττερες) Γουόρλντσκειλ 70, διμόν αμέρ, λιμένας Κόλπου 65, 'Απριλίου 10.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν): Μεσόγειον 55.000 τόν. μέρος φορτίου, αμέρ, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 11.

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.: Μεσόγειον 25.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 250, διμόν αφορτώσεις.

ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόν): Καραϊβικήν 55.000 τ. μέρος φορτίου, αμέρ, λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 105, 'Απριλίου 11.

ΜΙΜΙ: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου αμέρ, λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 99.

ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ: 'Αμερ, λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. μέρος φορτίου καρπιδών μπάλας 'Αργεντίνην, Γουόρλντσκειλ 265, 'Απριλίου 15.

ΕΑΕΚΤΡΑ (λιθ.): Περού 55.000 τόν. μέρος φορτίου Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 150, 'Απριλίου 9.

ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 240.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Απω 'Ανατολήν, Γουόρλντσκειλ 38 (στόλου στήμ) Γουόρλντσκειλ 40.5 φορτώ, 'Απριλίου 15.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 265.000 τόν. πρός δυσμάς, Γουόρλντσκειλ 32.5, έτοιμος φόρτωσις.

ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Σούλλομ Βόε 60.000 τόν. Καραϊβικήν μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 115, 'Απριλίου 20.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τόν. αμέρ, λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 90, 'Απριλίου 7.

ΑΜΑΛΙΑ ΙΙ: 'Ακτοπλοικόν Μεσογείου 65.000 τόν. μέρος φορτίου Γουόρλντσκειλ 110, 'Απρ. 8.

ΔΩΡΙΣ Μεσόγειον 130.000 τόν. αμέρικ, λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 55, 'Απριλίου 17.

ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΕΡΕΝΑΤΑ: Δυτ. 'Αφρικήν 80.000 τόν. Γένοβαν Γουόρλντσκειλ 70, 'Απριλίου 15.

ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ: Μεσόγειον 25.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Απω 'Ανατολήν, 'Ινδίαν, ναῦλος δύν ανεκαθώθη, 'Απριλίου 15.

ΣΕΙΡΙΟΣ: Περσικόν Κόλπον 160.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ινδονησίαν, Γουόρλντσκειλ 61, 'Απριλίου 14.

ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ: Περσικόν Κόλπον 107.000 τ. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 71, 'Απριλίου 10.

ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ: Μαύρην θάλασσαν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 120, διμόν άμερ, λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 110, 'Απριλίου 10.

ΝΕΔΙ: Δυτ. 'Αφρικήν 70.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 91, 'Απριλίου.

Take advantage of MEDOV's experience in ITALY

"MEDOV"



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

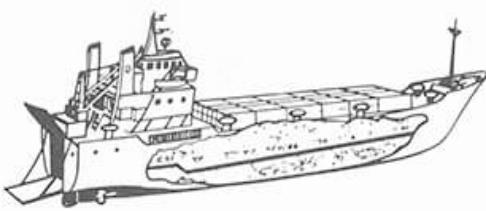
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

SPECIALISTS IN A SPECIALIST AREA RO/RO·LO/LO·CONTAINERS



AQABA·JEDDAH·HODEIDAH·DUBAI·DAMMAM BEIRUT·LATTAKIA

Every 10 days from England by Ro/Ro vessels - Port Sudan by inducement.
Through bills of lading to all hinterland destinations.

Every 15 days from England.
Tartous by inducement. Through
bills of lading to all hinterland
destinations.

PIRAEUS·LIMASSOL

Every 15 days from England. Salonika by inducement.

TRIPOLI·BENGHAZI

Every 15 days from England. Tobruk and Marsalbrega by inducement.

FROM KING'S LYNN/FELIXSTOWE EXPERIENCE

SERVICE

Arghiris, involved in trade and shipping in the Middle East since 1900, has the contacts, knows the countries, the ports, the hinterland.

FLEXIBILITY

Roll-on roll-off vessels, including two designed in the dual role of conventional or multi-purpose roll-on roll-off ship, which can achieve fast turn-round even in congested ports, are supplemented by well equipped cargo liners.

A premium service offering through bills of lading to points throughout the Middle East with on-carriage arranged at Arghiris own offices-but at competitive rates.

Return service from the eastern Mediterranean and Middle East for fruit and general cargo.

RELIABILITY

With companies in the Lebanon, Greece, Jordan and Cyprus, as well as Britain, Arghiris has the personnel, the know-how, the resources to serve this immense market.

SAFETY

Availability of slave trailers and Tugmasters ashore minimises handling and ensures the safety of cargo.



ARGHIRIS MARITIME (LEBANON) S.A.L.

Rue du Port, Imm. de la Sté Ginancière et Immobilière du Port de Beyrouth.

Telephones: 221960/1/2/3/4/5 - Telexes: 20615. Cables: ARGHIRIS - P.O.Box 11-2398, Beirut, Lebanon.

ARGHIRIS HELLAS LTD.

87, Akti Miaouli, Piraeus, Greece.

Telephone: 451.11.56 451.11.34, Telex: 21.2800

ARGHIRIS SHIPPING LTD.

21-24 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Telephone: 01-628 2827 Telex: 886682



Arghiris Lines

87 AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 45 27 384/8 Telex: 3580 AREL.GR

(ά = συνεχώρηση — δ. = διήλθηση — ε. = έφθαση — (δ.) = δεξαμενόπλοιον — (μ.) = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	Ε. Λεμεσόδη 23)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΡΟΤΙΚ	74	12498	Ε. Κέππ Τάουν 25)3
ΑΒΑΣ	62	10405	δ. Π. Σαΐδ 12)3 διά Ριγιέκα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	δ. Σάρτζαχ 3)3 διά Μπαντάρ Μασάρ
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	Ε. Πειραιά 26)2	ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	δ. Π. Κέμπλα 23)3 διά Τζακάρτα
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑΛ ΑΙΝΤΕΡ δ.	69	104616	Ε. Τζέντα 20)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	78	9600	δ. Π. "Ρυντζέλες 3)3 διά Ιαπωνίαν
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑΛ				ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΙΝΓΚΤΟΝ	71	15587	δ. Χάμπτον ρόδης 25)3 διά Αγγλίαν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	Ε. Τζέντα 13)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	δ. Γιανέτα 19)3 διά Καράτσι
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	Ε. Τζέντα 7)1	ΑΙΓΑΙΟΣ ΔΙΝΚ	74	18963	δ. Βανκούμπερ 20)3
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. Λοιδόνιον 28)3 διά Φλώσιγκ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	δ. Φριμπάντλ 3)3 διά Μπαράσων
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Μπάραν 11)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 11)2 διά Μιναρέτα
ΑΓΑΠΗ	64	6169	Ε. "Αμέρεσον 25)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΪΤ	57	8135	εις Νουελίτας 3)12)78
ΑΓΑΠΗ ΗΙΙ	53	2918	άργει εις Καλαμάτα από 13)4	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498	δ. Κόμπε 14)3 διά Βανκούμπερ
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	ά. Κουβέντη 25)3 διά Σουάιμπα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	δ. Βανκούμπερ 22)3 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15595	Ε. Π. Τζέφερον 8)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	δ. Κόμπε 10)3 διά Κριστούμπαλ
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ά. Μοριούγκαρο 18)3 Ν. Αφρικήν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	δ. Λομπίτο 25)11 διά Λουσάντα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ά. Π. Νούρι 5)3 διά Σαλαβατόρ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΛΕΙΖ	72	11185	δ. Τουκούμι 11)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ά. Λάς Πάλμας 7)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	71	15205	ά. Ν. Όρλεάνην 14)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	δ. Π. Σαΐδ 22)3 διά Λισσαβώνα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	ά. Ντοντζίς 24)2 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά. Νταμάρι 22)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	ά. Κιοσαράζου 16)3
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Πειραιά 13)3 διά Ταρτούς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	ε. Πειραιά 7)1 (έπισκ.)
ΑΙΓΕΛΟΣ ΙΑΒΡΙΝΑ	59	5728	άργει εις Χαλκίδα από 17)6)77	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΙΟΡΙΚ	74	12498	δ. Παναμά 26)12
ΑΙΓΗΝΩΡ	71	9875	ά. "Ηστ Λόντον 28)2 διά Πορτογαλίαν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΓΑΤΟΥ	78	9600	ά. "Ηστ Λόντον 6)3 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Τζάκοπουλη 21)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΓΩΝΗΡ	69	9199	ε. Καλκούτα 18)3
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ά. Ταραχόπουλη 20)3 διά Ντουμπάι	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΓΑΝΤ	70	9178	ε. Μπιλμάρια 22)3
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ Η.	70	18628	δ. Κανονίων 5)2 διά Βατούμ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ά. Θρησπάτη 11)3 διά Νορβηγίαν
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	ά. Βόλον 2)3 διά Γαλάτοι	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15205	ά. Κ. Τάουν 15)3 διά Τέντα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10678	ά. Πόρτα "Ελίζαμπεθ 23)1	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΕΥΛΛΟΡ	78	9600	ά. Ντάρμπταν 23)3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	ε. Σ. "Αννα Μπαϊν 13)1	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΗΜΑΝ	78	9600	άργει εις Μπιλμάριο
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	54	8796	ά. Σάφι 19)3 διά "Άγαδηρ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	ε. Λομπίτο 15)2
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	3690	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ά. Ν. "Υόρκην 14)3 διά Βερμούδα
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	εις Τζιμπούτι από 1)2	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	δ. Παναμά 25)1
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	59	25117	άργει εις Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΙΚ	71	11208	δ. Παναμά 17)2 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	56	11610	ε. Τοκούγιάν 4)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΡΜ	66	21220	ά. Σιγκαπούρην 19)2 διά 'Ιράν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	δ. Γιβρατάρ 24)3 διά Εύρωπην	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Γιοκούχα 9)3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	ά. Κελάγκ 23)2 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	ε. Μπάρη 26)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΘΗ	69	9199	ά. Ν. "Υόρκην 17)11 διά Αγκόλαν
ΑΙΓΙΟΣ ΤΙΩΡΓΗΣ	62	16565	εις Τζιμπούτι 9)1	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙΜ	69	8928	δ. Παναμά 5)2 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ά. Βαλτιμόρην 22)3 διά Ρότερνταμ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. Γένοβα 6)3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	δ. Χόγκ Κόγκ 25)1 διά Β. Κορέαν	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	ε. Σάντα Φέ 15)3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5886	δ. Πόρτα Σαΐδ 17)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	66	14359	άργει εις Πειραιάδη από 6)6
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ά. Λάς Πάλμας 22)3	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	65	40043	ά. Λός Αντζελες 28)1 διά Σαγκάνη
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει εις Ήρακλειον	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	60	6808	ά. Βόλον 6)3 διά Άλγεριαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Σουέζη 9)1 διά Μπάραν	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	67	3016	ά. Σ. Λούσης 5)4 διά 'Άργεντινην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	ε. Νταμάρια 26)3	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	74	16000	ά. Μουσούδρη 17)3 δός Λός Αντζελες
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	60	6980	ύπο παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εις Κουβέντη από 20)7	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	60	8368	ε. Κολόμπο 22)3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	εις Πειραιάδη από 6)10	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	63	11502	ε. Γόνδινα 7)3
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ά. Πειραιάδη 22)3	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	58	9292	δ. Σουέζ 23)3
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	ε. Μπ. "Άρες 14)3	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	78	10175	ε. Κοραμάρια 16)3
ΑΓΡ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	εις Πειραιάδη από 6)10	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	69	9627	ά. Χόγκ Κόγκ 12)3 διά Κ. Τάουν
ΑΓΡ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	δ. Πόρτα Σαΐδ 23)3	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	72	11225	ά. Βορικίμες 5)2 διά Κωνστάντζαν
ΑΓΡΚΝ ΙΙ	63	12273	ά. Κ. Τάουν 8)2 διά Μανιλά	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	ε. Σάντα Φέ 15)3
ΑΓΛΑΟΣ	63	9154	ά. Σ. "Αντόνιο 17)3 διά Καλάο	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	66	14359	άργει εις Αντζελες 28)1 διά Σαγκάνη
ΑΓΝΗ	62	9951	ά. Πειραιάδη 29)1	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	67	3019	ά. Λός Αντζελες 28)1 διά Σαγκάνη
ΑΓΡΑΜΠΕΛΗ	67	5113	ε. Λαγός 15)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	67	15205	ά. Κελάγκ 23)2 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	ά. Μη. "Ορλεάνη 16)3 διά 'Αρούμπα	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	68	8928	ά. Ν. "Υόρκην 20)2 διά Αρούμπα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	εις Ντόρμπαταν 27)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	69	8927	δ. Βορικίμες 5)2 διά Κιναν
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Ντόρμπαταν 22)3 διά 'Αγγελίαν	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	70	9025	ά. Κελάγκ 23)2 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	ε. Καρμάνη 22)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	71	10006	ά. Λισσαβώνα 21)1 Χάμπτον ρόδης
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	ε. Λευκός 11)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	72	9923	ύπο παραλαβήν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	δ. Σουέζ 14)3 διά Κίναν	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	73	9280	ε. Γόνδινα 8)3
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	67	6842	έ. Ρότερνταμ 28)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	74	6898	δ. Γιθραλτάρ 7)2 διά 'Οράν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	4907	ά. Μη. "Άρες 8)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	75	2722	ε. Πειραιά 3)2
ΑΔΩΝΙΣ	59	30648	ά. Πειραιάδη 10)1	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	76	10183	δ. Κωνάπιον 17)3 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΕΤΙΟΣ	57	3220	ά. Λιασσώδην 13)3 διά Χιούστον	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	77	3034	ε. 'Αλεξανδρειαν 21)3
ΑΕΤΟΣ	72	3069	ά. Πόρτα Σαΐδ 21)2	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	65	20119	ε. Βενετίαν 19)3
ΑΕΤΟΣ	57	1674	ά. Αμβούργον 27)12 διά Τόνιδα	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	66	9923	άργει εις Πειραιάδη από 10)3 διά Βραζίλιαν
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	ά. Γιβρατάρ 3)3 διά Κρότονα	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	67	17948	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)3
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	54	1443	εις Καρβαγένην 29)10	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	68	3046	έ. Βρέμην 20)2
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	ά. Τέλιπτη Μπαΐη 16)3 Γλασκώδην	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	69	10836	ά. Ιντσόν 8)3 διά Σιγκαπούρην
ΑΗΝΙΚΟΛΑΣ	59	2419	ά. Πειραιάδη 5)3 διά Αμέρεσον	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	70	6325	ά. Πλατίροπο 22)3 διά Βανκούθερ
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ε. Ματσόπολην 5)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	71	22362	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)3 διά Αμέρεσον
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ά. Καντζ 19)3 διά Μη. "Άρες	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	72	11063	ά. Χάμπτον 10)3 διά Πρίντεπι
ΑΘΑΝΗ Β.	68	1943	ά. Τάραπα 26)3 διά Σετουμπάλη	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	73	7305	ά. Πλο. Ιανέρο 22)3 διά Βανκούθερ
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	ά. Ν. "Υόρκην 25)3 διά Φιλαδέλφειαν	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	74	15080	ά. Ν. Όρλεάνη 15)3 διά Αμέρεσον
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ Ζ.	72	106223	ά. Σουέζ 18)3 διά Πειράκων	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	75	18451	ε. 'Ανέβα Μιαη 9)3
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ά. Λοιδόνιον 23)3 διά Σμύρνην	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	76	2165	ε. Λάγος 23)12
ΑΘΗΝΑΙ II	53	2757	ά. Κωνάπιον 25)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	77	13179	έ. Σιγκαπούρην 14)3
ΑΘΗΝΑΙ ΙΙ'	57	5010	έ. Τεργέστον 20)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	78	6205	ά. Πειραιά 21)3
ΑΘΗΝΑΙ ΟΡΑΓΙΖΟΝ	58	9279	ά. Λ. Πλάμας 23)3 διά Λισσαβώνα	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	79	7423	εις Χόγκ Κόγκ 2)9 (έπισκ.)
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	67	48747	ά. Σεμπούσ 6)3 διά Αρούμπα	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	80	16080	ά. Κιούστον 23)3 διά Σαγκάνη
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ά. Κωνάπιον 17)3	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	81	16050	ά. Κιούστον 23)3
ΑΘΩΝ	78	10120	εις Κούρε υπό συμπλήρωσιν	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	82	9275	άργει εις Αντζελες 25)2 διά Λός Αντζελες
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. Ν. "Υόρκην 13)3 "Άγ. Δαμίνικον	ΑΙΓΑΙΟΒΟΝ	83	9023	ά. Ργιέκα 13)3
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12868	ά. Γάνθ				

ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	δ. Παναμά 9)3 διά Χιλή
ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ε. Πειραιά 12)2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (6.)	64	36271	ά. Πειραιά 17)3 διά Αίγυπτον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	ά. Μαυρίκιον 16)1 διά ΗΠΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	ά. Χιούστον 3)3 διά Κορατζακόλλος
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	56	3851	μετων. «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Σ.»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	εις θέσιν 22.18 B. - 89.40 Δ. 20)3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3781	εις Πειραιά (έπισκ.). άπό 11)2)77
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	δ. Ρίο 'Ιανέριο 18)3 διά Ρόπτερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	άργεις εις Πειραιά άπό 20)4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	ά. Πειραιά 12)3 διά Λίθην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	ε. Πειραιά 3)3 διά 'Αλγερίαν
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	ά. Βιζαγκαπατινάμ 23)2 Σιγκαπούρην
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ά. Π. Χάρκουρτ 19)3 διά Σάπελε
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ξ. Λισσαβώνα 24)3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ξ. Τζίμπουτι 10)2
ΑΛΙΑ ΚΜΩΝ ΛΑΙΤ'	62	9055	ξ. Ν. 'Ορλέανην 25)3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	δ. Μάλτα 27)3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ	58	9878	ξ. 'Ιντσον 11)3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	57	8192	ά. Μπανγκόκ 23)2 διά Σιγκαπούρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	ξ. Σουάνη 24)3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ	60	8294	ξ. Λισσαβώνα 23)3
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	ά. Ντόρπαν 14)3
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ά. 'Ειλατ 1)3 διά Κορέαν
ΑΛΙΚΗ	53	8453	ξ. Πουέρτο Καμπέλο 2)12
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Λός 'Αντελέν 25)3
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	εις Πειραιά άπό 20)6
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	9072	ά. Ματσύτο 17)3 διά Ρόπτερνταμ
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	δ. Γιβραλτάρ 22)3 διά Βραζιλίαν
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ά. Αιθερόπολη 6)2 διά Βιτόρια
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	δ. Πειραιά 8)2 διά Κων(πολιν
ΑΛΚΟΡ	57	1743	ξ. Πειραιά 13)2
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ά. Μπάραν 18)3
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ά. Ούτεβέλλα 2)2 διά Βιτόρια
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	άργεις εις Πειραιά
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (6.)	66	37888	δ. Παναμά 5)3 διά Σαλδανόρ
ΑΛΜΕΑ	60	11117	δ. Παναμά 12)3 διά Κουτούκο
ΑΛΜΟΝΤ Β. (6.)	58	12628	εις Πειραιά 7)3 (έπισκ.)
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	δ. Παναμά 14)3
ΑΛΜΠΑΜΙΣΣΙΟΝ	64	18000	ξ. Γκάλλεστον 16)3
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	ά. Μοριούγκαδο 24)3
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	δ. Παναμά 18)2
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ά. 'Αμπέρσαν 14)3 Π. Χάρκουρτ
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	δ. Γιβραλτάρ 26)2 διά Πειραιᾶ
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ά. Μπάραν 18)3
ΑΛΤΙΣ	78	11000	εις Κούρε ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΤΟΝΑ	59	8673	ά. Ρόπτερντα 23)3 διά Δουνκέρκην
ΑΛΥΣΤΑ	64	10275	ά. Ρόπτερντα 14)2 διά Κούθα
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	2940	δ. Πόρτ Σαΐδ 20)3
ΑΛΦΑΙΟΣ (6.)	67	46248	ά. Ν. 'Ορλέανην 21)3 διά 'Αρούμπα
ΑΛΦΑΡΠΝΤ	57	3826	δ. Παναμά 7)3
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Παναμά 25)2 διά Κούθα
ΑΜΑΖΩΝ	79	9800	ά. Μανίλα 16)3
ΑΜΑΛΙΑ	78	10302	ά. Χόγκ Κόγκ 16)3
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	ά. Αύγουσταν 24)2 διά Ταρτούς
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5614	άργεις εις Πειραιά (έπισκ.)
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	δ. Πειραιά 22)3 διά θεο(νίκην
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	άργεις εις Πειραιά άπό 18)10)73
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	ξ. Μπάραν 19)3
ΑΜΙΛΑ	72	13631	ά. Μπριουστάη 9)3 διά Ντουρμπάτι
ΑΜΟΡΓΟΣ	70	35688	ά. Γιουροπόρτ 3)3 διά Ρούτοκ
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	δ. Ντακάρη 18)2 διά Νουάκτ
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. 'Ιμψουίτε 23)3
ΑΜΥΓΔΑΛΑ	57	8727	ά. Ρίο 'Ιανέριο 26)3 Καζαμπλάνκα
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ά. Κούρε 6)3 διά Χιροσίμα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	11000	ξ. Τζίνταν 17)3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	εις Κούδος ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΑΠΟΛΟΔΟ	78	11000	εις Αίδι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	78	11000	εις Αίδι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝ. ΓΟΥ-Ι-ΣΤΝΟΤ	74	13348	ά. Μουροράν 26)2 διά Παναμά
ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ά. 'Αμπέρσαν 21)3 'Αμπου Ντάμπι
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΑΚ	68	9142	ξ. Ιμπνανα 20)3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ά. Κοκούρα 15)3 Λός 'Αντζελες
ΑΝΑΓΓΕΑ ΜΑΙΤ'	78	13889	ά. Σινκαπαύτον 25)3 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΑΓΓΕΑ ΝΤΙΑΖΕΝΣ	71	9049	ά. Αθίλες 1513 διά Γκιζόν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΙ-Ι-Σ	74	13631	ά. Σαβάνα 25)2 διά Ιαπωνίαν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ξ. Σετουπάλ 12)3 Ινδεργκόρντον
ΑΝ. ΠΡΟΥΤΕΝΣ (6.)	65	38820	ά. Αιθέρσαν 25)3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΣΚΑΥ·	78	11000	ά. Χόγκ Κόγκ 27)3 διά Καράτοι
ΑΝΑΓΓΕΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13883	ά. Χόγκ Κόγκ 17)3 διά Λοινόν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΤΡΑΙ-ΟΜΦ	76	13633	ά. Ν. 'Ορλέανην 5)3 Κωνσταντζαν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΙΝΤΕΙΤΥ	78	13883	εις Αίδι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ξ. Μινιάρικο 20)3
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (6.)	64	35333	δ. Γιβραλτάρ 4)3 διά Ράς ές Σιδέρη
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Τάμπα 15)3 διά 'Αμπεργκον
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ά. Ν. 'Υρκον 23)3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ά. Κόμπε 1013 διά Παναμά
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Βοστόνιν 5)3
ΑΝΑΣΤΑΣΗ	57	2148	ά. Λάς Πάλμας 11)3 διά Λάγος
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ά. Κ. Τάσιον 6)3 διά Κίναν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	εις Ρίο 'Ιανέτον ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	δ. Σουέζ 10)3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	ά. Γιουρουπόρτ 28)3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	ά. Ν. 'Ορλέανην 2)3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ά. Ν. 'Ορλέανην 24)3
ΑΝΑΤΟΛΗ (6.)	62	12392	ά. 'Αλεξάνδρειαν 20)3
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	ξ. 'Αμπέρσαν 21)3
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	έωθι Καράτοι 19)1
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.....	50	3150	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΡΕΙΑ	66	2999	ά. Τόν Μπαίν 28)3 διά Κάλιαρι
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ά. Πότο Έλιζαπτεθ 10)3
ΑΝΑΡΟΣ	65	15404	ά. Καράτοι 26)3
ΑΝΑΡΟΣ	58	5085	ξ. Ρόπτερνταν 25)3
ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	ύπο παραλασθήν

ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛ	67	4037	ά. Γιοκοχάμα 19)3 Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Σαλτντάνα Μπαίν 17)3 'Αμπεργκον
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Πάλιμας 25)1 διά Περοκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ.	76	115461	ά. 'Αντιφερ 2)3 διά Περοκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (5)	70	98983	ά. Ράς ιανώρα 11)3 διά Ρόπτερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	ξ. Γιοκοχάμα 19)3
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ-ΟΝ δ.	70	105855	ξ. Πέννινγκτον 2)3
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (5)	70	99460	ξ. Λισσαδώνα 19)2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Κουβεΐτ 17)3 διά Ρόπτερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ά. Τής 6)2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Μπράς Τέρμ. 26)2 Π. 'Αρθουρ Φιουρτάνο 21)3
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Ν. 'Ορλέανην 17)3
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ξ. Τζένταν 15)3
ΑΝΕΜΟ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	δ. Παναμά 8)3
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	ά. Βενετίαν 24)3 διά 'Ανκόνα
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ά. Ρόπτερνταμ 23)3 διά 'Αλγέριον
ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2560	ά. Πειραιά 12)4 διά Βαλένθια
ΑΝΕΜΩΝΗ	78	11000	εις Κούρε ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ά. Καράτοι 16)3 διά Περοκόν
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. Ν. 'Ορλέανην 24)3
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	56	7962	ά. Κων(πολίν 25)3
ΑΝΘΟΣ	78	11000	ά. Μπορντώ 15)3 διά Νουακότα
ΑΝΘΟΥΑΔΑ	53	4247	ά. Ντεμεράρδ 23)2
ΑΝΘΟΥΑΔΑ	50	3354	ά. Ριγέκα 16)3 διά Βεγγάζη
ΑΝΤΙΑ	76	2116	ξ. Βαλπαραϊζο 23)3
ΑΝΝΑ	76	16438	ξ. Τζέντα 19)3
ΑΝΝΑ	60	14840	ά. Φόρτ ντε Φράνς 9)3 διά Σ. Κίτσ
ΑΝΝΑ Β.	54	3720	ά. Πειραιά 13)3
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Καράτοι 26)3 διά Βαλένθια
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ά. Καράτοι 26)3 διά Σουέζ
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	ά. Αράκη 19)3 διά Ζαμπούγκα
ΑΝΝΑ Μ.	58	6616	ά. Αρχρους 14)3 διά Φλόσιγκ
ΑΝΝΑ Π.	57	9448	έ. Τριπολίν (Λιθάνου) 4)11
ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	δ. Ιασίδη 16)3
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Βρέμην 24)3
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ά. Σημάτη 17)3 διά Κίναν
ΑΝΝΟΥΑΔΑ	71	9826	ά. Ααργούς 23)3 διά Αμπεργάρα
ΑΝΝΟΥΑΔΑ ΙI	60	6086	ά. Υμουίντεν 4)3 διά Ρουμανία
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ά. Κων(πολί 26)2
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3746	ξ. Λονδίνον 23)3
ΑΝΤΣΕΑ Δ	69	2985	ά. Γιβραλτάρ 21)3 διά Ρόπτερνταμ
ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	74	24829	έ. Ροζάριο 8)3
ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ξ. Χέντλαντ 26)3
ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΓΚΣ	58	9585	ά. Κιούστον 22)3
ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΠΑΥΟΕΡ	59	9584	ά. Τσιταγκόκ 24)3 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΣ. ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ά. Χάμπτον ρόδες 25)3 διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΣΕΑΙΜΑ ΔΕ			
ΓΚΡΕΙΤ	70	3969	ά. Κοπέρ 24)3 διά Τεργέστην
ΑΝΤΖΗ	61	1765	έ. Βαρκελώνη 6)2
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ά. Μπ. 'Άλρες 20)2 διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	εις Ταλκαχούάνο 8)2
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	έ. Ρόπτερνταμ 25)3
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	δ. Κων(πολί 6)3
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	έ. Φιλαδέλφειαν 11)3
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝ- ΝΗΣ Η.	74	5932	έ. Τζένταν 29)1
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Ναγκόγια 28)2 διά Χιούστον
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	ά. Καμπέλο 8)2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10205	ξ. Σιγκαπού

ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 30)10	
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Χιούστον 12)3 διά Ν. Κορέαν	
ΑΡΙΕΣ	60	7839	εἰς Δάγος 27)8	
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	ά. Τέμπλ. Μπαΐ 22)3	
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	ά. Βιζαγκαπατινάμ 22)3 Φρημάντη	
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	ὑπό παραλαθήν	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	Ἐξοθ. Βομβάς 18)3	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ά. Π. Σουύδαν 4)2 διά Πειραιά	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	ε. Πειραιά 11)2	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΕΥΛΑΣ	57	6452	ε. Κων(πολιν 15)1	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. "Αιμούργον 25)3	
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΑΝΗΣ	44	4666	ε. Τριπολιν (Λιθανίου) 26)2	
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΑΝΗΣ	65	1409	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ά. Ντώρμπαν 11)3 διά 'Ασοντόν	
ΑΡΙΩΝ	73	13623	ά. Αθελάτος 17)3 διά Περισκόν	
ΑΡΚ	61	11915	ά. Τακόμα 12)3 διά Κορέαν	
ΑΡΚΑΙΑ	54	8825	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)12)76	
ΑΡΚΑΙΑ	58	6357	ά. Νέαρ ἐς Σαλάν 21)2 Λουμπίτο	
ΑΡΚΑΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	ά. Κ. Γάσσον 26)3 διά Ντώρμπαν	
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6772	εἰς Μανίλαν 12)10	
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Τής 9)3 διά 'Αλγερίου	
ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	ά. Τζέντα 21)3 διά Περσικόν	
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Μορμουγκάδ 12)3	
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Ντώρμπαν 21)3 διά 'Ιαπωνίαν	
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	Τεργέστην 26)3 διά Β. Αφρικήν	
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	ε. Γένοβα 26)3	
ΑΡΟΣ	48	3783	ά. Πόρτ. Σαΐδ 9)3	
ΑΡΙΑ ΣΑΝ	57	5992	ά. Αιμέρσον 6)2 διά Ταρτούς	
ΑΡΙΑ	55	1875	ε. Μπαντζόύλ 21)3	
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	ε. Κολόπο 28)3	
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	ά. Σαΐδ 23)3	
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ε. Μπαντάρ Σαπόρο 7)3	
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Τζέντα 13)3	
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	ά. Ντόντρεχτ 17)3 διά Τέμα	
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ά. Λάρινακα 10)3 διά Ταρτούς	
ΑΡΤΖΑ (δ.)	66	43433	ε. Κόρυτον 28)3	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ά. Αναπετράντα 21)3	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Αιμέρσον 20)3 διά Ρουέν	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	ά. Πλάτος 7)3 διά 'Αγγούσταν	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	ε. Νάπτη 18)3	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	59	9013	ά. Κόρπους Κριστί 10)3	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Π	57	9990	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)10)75	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Σουέζ 15)3 διά Τζιμπούτι	
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	ά. Ν. 'Ορλέανη 23)3	
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ά. Τέμπλ Μπαΐ 9)3	
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ- ΤΙΚΩ (μ.)	72	42253	ά. Τής 28)3 διά Χάδρην	
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. 'Αιμέρσον 12)3 διά Νάρβικ	
ΑΣΠΑ	66	2794	ε. Πουάν Νουάρ 27)2	
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ	53	4787	ε. 'Αλεξανδρειαν 18)3	
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει εἰς Πειραιά	
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20506	ε. Νιούπορτ 11)3	
ΑΣΠΙΔΩΦΟΡΟΣ	60	8786	ε. Πόρτ. Χάρκουρτ 7)3	
ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	ά. Βενετία 14)3 διά 'Αγγούσταν	
ΑΣΠΙΣ	58	9278	ά. Λάγος 4)2	
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	ε. Αμπτζάν 12)3	
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	ά. Μ. Καμπούς 9)3 διά Ντουμπός	
ΑΣΤΕΡΟΙ-ΝΤ	60	6236	ά. Χάμπον ρόδος 15)3	
ΑΣΤΗΡ	74	13633	δ. Παναύδ 7)3	
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. 'Ιντσόν 5)3	
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33847	ά. Χέθρην 5)3 διά Ντακάρ	
ΑΣΤΟΡΙΑ	60	16967	ε. 'Αθάνα 7)2 (επικ.)	
ΑΣΤΡΑ	64	2304	δ. Παναμά 14)1 διά 'Αν. Γερμανίαν	
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ε. Ρόττερνταμ 14)3	
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	ά. Χάδρην 17)3 διά Πειραιᾶ	
ΑΣΣΙΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Μάλτα 25)3 διά Θεογνίκην	
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	προσήρ. 35-46 Β. — 00.34 Δ. 28)1	
ΑΣΦΑΛ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	55	12345	ε. Ν. 'Υόρκην 25)3	
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	ά. Γένοβα 23)3 διά Κίναν	
ΑΤΑΑΛΗΤ	66	6235	ά. Μπ. Μπλάνκα 15)3 διά 'Αμερικήν	
ΑΤΖΙΑΤΥ	59	10505	ε. Γδόνια 19)3	
ΑΤΖΙΑΤΥ	49	6607	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 6)3	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	ά. Αντζελες 14)3 διά 'Ακαζούτλα	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ.	74	128399	ά. Φός 27)2 διά Μπαχρέν	
ΑΤΑΛΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝ	54	15987	ά. Σιγκαπούρην 26)3 διά Μπαγκόκ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	ά. Βανκούβερ 21)3	
ΑΤΑΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	66	40455	ά. 'Αλγκεθρίας 6)3 Κόρπους Κρίστι	
ΑΤΑΛΑΝΤ ΠΡΟΓΡΕΣ δ.	68	87329	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16)2)77	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΥ	62	5430	ά. Λισσαβώνα 23)12	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Τζέντα 13)3 (ἐπωλήθη)	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	ά. Σάντος 3)3 διά Λουάντα	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4717	ε. Βρέστην 10)3	
ΑΓΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΑΝ	69	16229	ε. Λάγος 12)1	
ΑΓΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ά. Όρλεανην 6)3	
ΑΓΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ά. Παναμά 24)2	
ΑΓΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	ε. Βανκούβερ 15)3	
ΑΓΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	ε. Σετουμπάλ 12)3	
ΑΓΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	ά. Κων(πολιν 24)2 διά Μ. Θάλασσαν	
ΑΓΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	ά. Π. Σαΐδ 18)3	
ΑΓΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	ά. Ρόττερνταμ 20)3	
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Ν. 'Υόρκην 16)3 διά Πειραιᾶ	
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ά. Π. Σαΐδ 27)3 διά Καρπάσι	
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. Τής 21)3	
ΑΙΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ε. Αλέρερουλ 26)3	
ΑΙΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Τακοράντι 4)3	
ΑΙΤΤΙΚΟΝ	53	6160	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ά. Νταμάνη 20)3	
ΑΙΑΚΑΙ	68	9033	ά. Χούγ Κόρη 24)1 διά Μπαγκόκ	
ΑΙΑΙΣ	72	16402	ε. Μπάγια Μπλάνκα 13)3	
ΑΙΑΙΣ	78	11000	εἰς 'Αιδί διό μιμπλήρωσιν	
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	ά. Φρημάντη 18)3 διά Περσικόν	
ΑΥΡΑ	59	8929	ε. Λάγος 5)1	
ΑΥΡΑ	54	4023	ά. Πειραιά 4)3	
ΑΦΟΒΑΣ	68	35477	ά. Πειραιά 8)3	
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	ά. Αλεξανδρειαν 10)3 διά 'Ελλάδα	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙ'ΟΑΤ	66	2966	ά. Π. δφ Σπαίην 23)3 διά Π. Ρίκο	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	58	8331	ε. Λάγος 28)2	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	ά. Σουέζ 26)3	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ά. Μπωμόντ 16)3	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	ά. Σουέζ 3)3 διά 'Ερυθράν	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ- ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	18657	ε. Πειραιᾶ 11)3	
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. 'Αλεξανδρειαν 26)3	
ΑΧΑΙΟΣ	55	8584	ε. Λάγος 1)3	
ΑΧΙΑΛΕΣ Π.	48	8482	άργει εἰς Πύλον	
ΑΧΙΑΛΕΥΣ	65	21506	ά. Βανκούβερ 6)3	
ΑΧΙΑΛΕΥΣ	61	16486	ά. Π. Σαΐδ 24)3	
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	ε. Πειραιᾶ 23)2	
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	ά. Πειραιᾶ 23)2 διά Θεσ(νίκην	
ΒΑΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Ντόρμπαν 12)3 διά 'Ιταλίαν	
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ά. Βιζαγκαπατινάμ 22)1	
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	ά. Γοκούχαμα 13)3 διά Παναμᾶ	

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	Ε. Μπεντί 13)3	
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	ά. Τζακάρτα 13)3	
ΒΑΣΙΑΚΗΣ	58	7686	Ε. Γανόην 3)3	
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟ- ΛΙΤΣΑΣ	64	30582	δ. Κων(πολιν 24)1 διά Κωνοτάντζαν	
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	ά. "Ωλυπαν (N.Y.) 11)3 διά Μασέιο	
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	ά. Ντάρμπαν 5)3 διά Ταιθάν	
ΒΑΣΙΛΗΣ [V]	51	1704	ε. "Αλεξάνδρειαν 11)3	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Ρουέν 24)2 διά Λάγος	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Χάμπτον ρόδις 18)3 διά 'Αρούμπα	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	π. Βέντρας 14)3 Καζαπλάνκα	
ΒΑΣΙΛΩ	53	1365	ε. Πειραιά 17)3	
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	ε. Μπορτνά 10)3	
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	δ. Γιβραλτάρ 22)3 διά Λιβύην	
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	δ. Γιβραλτάρ 18)3 διά Λατάκια	
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Ρότερνταμ 24)3	
ΒΕΝΗ	58	13871	π. Ριο 'Ιανέριο 3)3	
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	εις Πειραιά 11)3	
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ρότερνταμ 21)3	
ΒΕΡΝΑ	61	4364	ά. 'Αλεξάνδρειαν 24)3	
ΒΕΙΑ	72	3246	ε. Ντακάρ 12)3 διά Μπορντώ	
ΒΗΤΑΚΑΜ	57	9722	εις Πειραιά 2)12	
ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)12 διά 'Αλγερίαν	
ΒΗΤΑΜΑΡ	56	8995	εις Πειραιά 21)12	
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ- ΚΕ ΙΤΩΡ	48	3930	δ. Κων(πολιν 26)2 διά Ρουμανίαν	
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ά. Πειραιά 24)3 διά 'Ιταλίαν	
ΒΙΚΤΩΡ	60	4820	ε. Πειραιά 27)3	
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ε. Ρεθίμ 9)3	
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. Λάγος 19)3	
ΒΙΔΑΛΜΙΝΑ	59	2503	ε. Ρότερνταμ 20)3	
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	652	ε. "Οσλο 15)3	
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. "Ηστ Λόντον 28)3	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	δ. Σουέζ 13)3 διά Γκιζάν	
ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Μπ. 'Άρες 7)2 διά 'Αθήνα	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Ναγκόγια 12)3 διά Κινούρα	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ	58	7058	ά. Χάμπτον ρόδις 23)3	
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Καράτος 27)2	
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ά. Πειραιά 24)3 διά Νιγηρίαν	
ΒΟΥΑ	58	8301	άργει εις Ελλήνιδας (πόλις 2)10)77	
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Παναμά 19)3 διά 'Ειρηνικόν	
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΕΡ- ΤΖΥ (δ.)	68	2757	ε. Σάροχ 21)3	
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝ- ΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	1550	ά. Καζαπλάνκα 14)3 διά Κενίτρα	
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ- ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ε. Πειραιά 5)2	
ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	ε. Φός 22)3	
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9220	εις Πειραιά 30)9 (έπισκ.)	
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. "Αυθέροαν 22)3 διά Σαλβαντόρ	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	ά. Ν. 'Υρκην 25)3 διά 'Αρούμπα	
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	άργει εις Ν. 'Ορλεάνην 7)12)74	
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ε. Χάιφα 20)3	
ΓΑΛΑΝΗΣ	60	10186	ά. Στυκαπούρη 12)3 διά 'Ιαπωνίαν	
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. 'Αμθέροαν 27)2	
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Βομβάνη 22)3 διά Πειραιά	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30550	δ. Παναμά 22)3	
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡ- ΓΙΑΝΗΣ	76	16037	ά. Ντάρμπαν 9)3 διά Χιούστον	
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Τζέντα 16)2	
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	67	15421	π. Ε. 'Εσκελθ 24)3	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Πειραιά 18)3 διά 'Οδησσόν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	7894	μετων. «ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ»	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13714	ε. Βομβάνη 21)3	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	ε. Κιότζια 15)3	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Καλούς Λιμένας 18)3	
ΓΕΩΡΓ. Β. ΣΦΗΚΑΣ δ.	63	28430	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	10748	ά. Μπολόντ 13)3	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ά. "Αλεξάνδρειαν 4)3 διά 'Αμθέρογον	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	ά. Πειραιά 14)3 διά Γένοβα	
ΓΕΩΡΓ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	8763	ά. Ρουέν 14)3 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ά. Ν. Μαγκαλόρη 21)3	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	δ. Σουέζ 22)3 διά Βομβάνη	
ΓΕΩΡΓ. Ν. ΠΑΠΑΛΟΙΣ	68	9067	ε. Λείσος 24)3	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	ά. 'Αδελαΐδα 10)3 διά Μ. 'Αιαντολήν	
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	9946	ε. Βρέστη 2)3	
ΓΕΩΡΓ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Κόρη 25)3	
ΓΕΩΡΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Μανίλα 14)3	
ΓΕΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	δ. Γιβραλτάρ 23)3	
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΑΡΑΕΔΗΣ	43	7176	άργει εις Πειραιά 10)1)71	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	ε. 'Ιννούμα 3)3	
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 9)3	
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	δ. Γιβραλτάρ 5)3 διά Γουόρρι	
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ά. Πειραιά 2)2 διά Χαλκίδα	
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ά. Πενέγκ 24)3 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	5237	δ. Μπιλμπάσ 23)2 διά Λομπίτο	
ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	ε. Μάρσα ήλι Μπρέγκα 6)12	
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1598	ά. Π. Τόρρες 20)2 διά 'Αλγέριον	
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	δ. Βρέμην 27)3	
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ε. Χιούστον 2)3	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ε. Φρημάτη 24)3	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	ε. Λιοσαδώνα 19)3	
ΓΙΑΝΝΙΣ	77	9783	δ. Σουέζ 8)3	
ΓΙΑΝΝΙΣ Σ.	57	2676	εις Κακινάτα 10)2	
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28945	εις Λισσαδώνα	
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ ΠΡΑΓΙΝΤ	61	10721	δ. Παναμά 20)3	
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ ΣΠΙΡΙΤ	65	13091	ά. Χάμπτον ρόδις 26)3 διά 'Ιταλίαν	
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ά. Φιλαδέλφειαν 1)3 διά Π. 'Αρενας	
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ε. Ν. 'Υρκην 25)3	
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	δ. Ντάρμπαν 7)3 διά 'Ιαπωνίαν	
ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	53	4743	άργει εις Πειραιά διά 13)11)76	
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΤΚΟ	69	4025	ε. Καρβαγένη 21)2	
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΘ	69	3784	δ. Σαδάνια 13)3 διά Γένοβα	
ΓΙΟΥΡΚΟ ΘΕΡΡΥ	64	7435	δ. Γιβραλτάρ 22)3	
ΓΙΟΥΡΓΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	δ. Αμδούργον 16)3 διά Κούδα	
ΓΙΟΥΡΓΟΥΑΙΗΒ	58	8375	προσήρ. πλήσιον Ταρτούς 4)1	
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ά. Κολούμπια ρίθερ 2)3 'Ιαπωνίαν	
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1969	εις μεταφοράς 'Εκουατόρ	
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Γιοκοχάμα 17)3	
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	άργειν 'Αλεξάνδρειαν 21)3	
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	9545	δ. Σουέζ 22)3	
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4467	ε. Λάγος 1)3	
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	δ. Σουέζ 21)3 διά Κίναν	
ΓΙΟΥΡΟΣΕ-ΥΛΟΡ	52	9018	εις 'Οράν 16)3	
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	δ. Μπρούνιμπουτελ 15)3 διά 'ΗΠΑ	
ΓΙΟΥΡΟΣΗΑΥ	74	19702	ά. Μοριουγκάδο 1)3 διά 'Ιαπωνίαν	
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5027	ε. Ντάρμπαν 22)3 διά 'Υεμένην	
ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ά. Χόγκ Κόγκ 6)3 διά 'Αδελαΐδα	
ΓΙΟΥΡΤΡΟΤΕ-ΙΝΤΕΡ	57	8504	εις Μοκαμέντες 20)11	
ΓΙΟΥΡΤΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	δ. Κων(πολιν 18)3 διά 'Οδησσόν	
ΓΙΟΥΡΦΙΝΑ (δ.)	67	2439	ά. Λάγος 19)3 διά Γουόρρι	
ΓΙΟΥΡΧΑΝΤΕΡ	66	3821	ε. Χιούστον 11)3	
ΓΙΩΡΓΗΣ	53	1892	εις Πειραιά 25)7	
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ά. Σέτε 6)4 διά Σφάξ	
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	ύπο παραλαβήν	
ΓΚΑΙ-Υ. ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8224	ά. Βομβάνη 13)3	
ΓΚΑΛΙΣΣΑ	66	12429	ά. Όζακο 20)3 διά Νασίμα	
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	45855	άργειν εις Τζόχρε διά Ντάρμπαν	
ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ	78	8755	76) διά Ντάρμπαν	
ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	16067	άργει εις Πειραιά διά 27)1	
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	ε. Χούν Πόλην 26)3	
ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	ά. Μασάσα άνκορ. 10)2	
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕ-Ι.Ν.	60	8058	ε. Ταρτούς 22)2	
ΓΚΛΟΡΙΟΝ (μ.)	67	48747	ά. Γκιζόν 24)2 διά Βραζιλίαν	
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3181	άργει εις Πειραιά διά 19)6	
ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΡΑΛ	62	9443	ύπο παραλαβήν	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ- ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ά. 'Αμθέροαν 27)2	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΚΑΛ	76	13036	ά. Δ. 'Αντέλες 22)3	
ΓΚΟΑΝΤΙ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ά. Σασέμπτο 28)2 διά Φιλιππίνες	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ά. Μπωμόντ 18)3	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ά. Μπ. "Άρες 6)2 διά Μεζικόν	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΙΤ	59	2993	ά. Κ. Τάουν 15)3 διά Τζένταν	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	ά. Σπούν Χαλτ 21)2	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Τάμτα 5)3 διά Γκουάμιας	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8208	ά. Μπαχρέλιν 22)3 διά 'Ηστ Λόντον	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Βενετία 20)3	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΑΣ δ.	66	11536	ά. Παναμά 8)3 διά Μανζανίλο	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ	77	16432	ά. Ταμπίκο 17)3	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ά. Μπουεναθεντούρα 10)3	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΚΑΝΤΟΣ	78	14531	ά. Μπ. "Άρες 1)3	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΑΛΙΣ	77	14530	ά. Βανκούθερ 21)1	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΖΙΟΥΖ	76	13027	ά. Σάφι 13)3	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΡΝ	78	16500	εις Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝ	72	12919	ά. Μπ. Αύρες 8)3 διά 'Ιαπωνίαν	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)3 Π. Καμπέλο	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ά. Βανκούθερ 13)2 διά Κίναν	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥ	77	14531	ά. 'Αμθέραν 16)3 διά Ταπτίκο	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	ά. Ρεσίφε 2)2 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Βικτόριος 22)3 διά Κίναν	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ-Ι.Σ	74	13036	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)3 Μαρακάζιπο	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	ά. Λύγούστα 19)2 διά Γιβραλτάρ	

MORAN
Complete Steamship
Agency Services at
Over 50 Ports from
Maine to Texas

For the past 40 years - 24 hours a day - every day of the year - Moran has put a world of experience to work for ships under

ΓΚΟΛΑΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥ	77	13027	ά. Βανκούδερ 2)3 διά Κίναν	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ά. Κ. Τάουν 23)3 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ά. Βενετία 27)2	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	έ. Γένοβα 25)3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ε. Κόρπους Κρίστι 12)3	ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	ά. Σαντάνα 2)3 διά Μπέλεμ
ΓΚΟΥΑΙΔΑΣ	67	20173	ε. Γδόνια 18)3	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	εις Γδόνια 25)7)78
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑΙΚΙΝΓΚ	70	2993	ε. Μασσαλίαν 24)3	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	60	8414	ά. Πειραιά 21)3 διά Τουρκίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	70	11527	ά. Βανκούδερ 10)3	ΔΙΑΣ	71	16379	ά. Ν. Όρλεάνη 8)3 διά Μπορτνώ
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙ'ΟΝ	64	10141	όποι παραλαβήν	ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	έ. Χάμπτον ρόδος 23)3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	ά. Ξάδρην 9)3	ΔΙΔΩ	46	3851	έ. Σάντος 11)3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	λ. Ακαπάτο 15)3	ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Νέαθικ 28)3 διά Αμερικαν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	ά. Ξέν Πόιντ 10)3 διά Αγγλίαν	ΔΙΠΡΟΥΣ II	59	7801	ά. Κεράτοι 17)3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	ά. Καντιζ 20)1 διά Αθάνα	ΔΙΩΝΗ	54	2949	εις Πειραιά 5)10
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ά. Ν. Υόρκη 9)3 διά Χάλιφας	ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Γάνδην 22)2 διά Μιζουράτα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗ	63	10141	έ. Λομπίτο 19)2	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	έ. Νταθάδ 5)3
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓ-				ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10207	έ. Ξάδρην 21)3
ΚΕΙΤΟΡ	56	8805	ά. Ραζάριο 6)3 διά Κούβα	ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	άργει εἰς Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙΑΝΤ	70	2605	ά. Χόγκ Κόρχ 25)3 διά Γιοκοχάμα	ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	ά. Πειραιά 23)3 διά Ιταλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	60	4470	ά. Βενετία 21)3 διά Γιεραλτάρ	ΔΡΥΣ	65	20201	εἰς θεσιν 23.08 Β. — 83.48 Δ. 14)3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	έ. Αυθέρων 11)3 διά Αλγερίου	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	8501	έ. Σαουθάμπτον 5)3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ά. Πειραιά 2)3	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ά. Θόνερ 25)2	ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	δ. Γιεραλτάρ 25)3 διά Γαλλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	έ. Τζέντα 22)3	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	έ. Κόρ. Φακάν 21)3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣ-				ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΛΗ	78	16326	δ. Ναυαρά 29)1 διά Ταΐθαν
ΠΟΡΤΕΡ	62	8631	δ. Παναμά 13)1 διά Αθάνα	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙ'Μ	72	16398	ά. Αμέρειαν 2)3 διά Καζαμπλάνκα
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	δ. Κων.)πολίν 11)2 Κωνιστάντζαν	ΔΩΡΟΣ	56	8772	δ. Κων.)πολίν 21)11
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	6415	ά. Ρότερνταμ 27)3 διά Υμουντεν	E. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9381	ά. Ηστ. Λόντον 28)2 διά Χόγκ Κόγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΘΑΙΤΕΡ	60	8940	δ. Πλαναμά 12)3	E. M. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	23144	έ. Κόρπους Κρίστι 17)3
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	έ. Βανκούδερ 16)3	ΕΒΕΑΥΝ (δ.)	59	12330	έ. Χάλιντα 3)3
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	ά. Λάγος 16)3	ΕΒΙΑ	61	10029	δ. Πόρτ. Σαΐδ 26)3
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΤ	60	7222	ά. Μοριουγκάδ 21)3 διά Μπεντί	ΕΒΜΑΡ	76	16398	έ. Μαντράζ 9)3
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	δ. Π. Σάδι 26)3 διά Μεσόγειον	ΕΒΡΟΣ	62	20372	δ. Κων.)πολίν 14)3
ΓΚΟΥΝΤΟΥΓ'ΙΣ	56	6778	ά. Πειραιά 13)3	ΕΒΡΟΣ	63	15819	ά. Λ. Αντζελες 26)2 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2876	ά. Ξάδρην 5)3 διά Λαττάκια	ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	ά. Πάλμας 26)2 διά Χάφα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	57	8764	έ. Βιζαραπάνιν 12)3	ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ά. Ντόρμπαν 17)3 διά Ηστ. Λόντον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	έ. Ντάριεν 15)2	ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	δ. Σουετ 16)3 διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	63	15373	ά. Αλγερίου 9)3 διά Κή Γουέστ	ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10405	άργει εἰς Πειραιά από 17)2)77
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	έ. Πουέρτο Μαρτύρων 12)3	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8213	δ. Γιεραλτάρ 22)3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙ'Μ	62	15389	ά. Τσαγκουαράμας 20)3	ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	54	7835	ά. Σιμονούσκι 4)11 διά Σαγκάνη
ΓΚΡΕΙ-Σ Α.	71	8561	έ. Τζένταν 22)2	ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	ά. Γιουρούπόρτ 17)3 διά Ρ. Πλέι
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	16306	ά. Βαλτιμόρη 13)3 διά Κούβα	ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	έ. Ορλέανην 28)11 (έπισκ.)
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	7215	ά. Ξάδρην 6)3 διά Ταμπίκο	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	57	9975	έ. Ρουέν 11)3
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	90905	άργει εἰς Πειραιά από 21)4)77	ΕΚΑΒΗ	56	11258	ά. Φένεβα 23)3 διά Πειραιᾶ
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ	62	16229	ά. Αλεσέπουλ 27)3 διά Ρότερνταμ	ΕΚΑΙΡΟ	63	13841	έ. Μίτικε από 21)12
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12103	ά. Κ. Τάουρ 14)3	ΕΚΤΟΝ	62	11428	έ. Κορίν 22)3
ΓΟΜΑΣΑ	71	12948	ά. Ιντσόν 7)3 διά Ν. Αφρικήν	ΕΚΤΩΡ	70	16258	έ. Ιντσόν 22)2
ΓΟΡΓΟ	58	4713	ά. Κ. Πάλμας 23)3 διά Σινός	ΕΚΤΩΡ	58	8647	έ. Σιγκαπούρην 2)2
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	7061	ά. Μπρουσουμόπτε 17)3 διά Αφρικήν	ΕΛΑΦΙ	68	19495	ά. Σιγκαπούρην 13)2 διά Ιράν
ΓΟΥΙ-ΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	54	12732	άργει εἰς Πειραιά από 13)4)77	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	έ. Γένοβα 24)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕ-ΜΝΩΝ	76	3985	ά. Αμπιτζάν 14)3 διά Λομέ	ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ	70	12791	έ. Μονφαλκόνε 9)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19261	ά. Π. Εθεργκλέντ 18)3 Νιούπορτ	ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ VI	51	6534	έ. Αγκόλα 30)12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	έ. Σκαραπανάκην ύπο συμπλήρωσιν	ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	έ. Δουνκερκην 11)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΔ	72	19451	δ. Πλαναμά 28)1	ΕΛΕΝΑ	56	8939	ά. Γιεραλτάρ 11)3 Ν. Αμερικήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19426	δ. Κων.)πολίν 17)2 Κωνιστάντζαν	ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	ά. Λομπίτο 23)2 διά Λουάντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	έ. Χάλιντα 2)3	ΕΛΕΝΑ Ι	63	11575	μετων. «ΒΕΣΠΕΡΑ»
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	έ. Τζέντανθιν 21)3	ΕΛΕΝΑ Η.	45	3755	ά. Αλεμέρια 2)7)3 διά Αλεξανδρείαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ά. Γιεραλτάρ 11)3 διά Αμπιτζάν	ΕΛΕΝΑ Η. (5.)	55	4132	έ. Πειραιά 5)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ά. Τσευάνιους 8)3 διά Λονδίνον	ΕΛΕΝΗ Μ.	53	8985	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	ά. Πούλο Μπούκον 13)3	ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8446	δ. Πλαναμά 29)1 διά Βάρια
Γ'. ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204	ά. Π. Κάρερ 16)3 διά Π. λα Κρούζ	ΕΛΕΝΗ Τ.	49	4294	ά. Ντόχα 13)2
Γ'. ΠΡΟΥΒΑΙ-ΝΤΕΡ δ.	75	18265	ά. Φός 13)3	ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	ά. Γάνδην 2)3 διά Μπουργκάς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΑΝΤ (δ.)	65	35642	ά. Γιουρούποτ 14)3 διά Γκάμπτα	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	6736	έ. Καρδαγένην 14)11
ΓΟΥΟΡΑΤΕΡ	54	4389	ά. Πειραιά 7)3 διά Θεσσαλίαν	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	9233	ά. Π. Πάλμας 5)3 διά Αθάνα
ΓΟΥΟΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Π. Σπάιλαν 13)3 διά Βραζιλίαν	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	10794	άργει εἰς Πειραιά από 26)1
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ά. Τάουν 21)2 διά Κούβα	ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΑ	71	11005	ά. Σ. Λούις νη Ρόν 21)3 Μπαχρέιν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	ά. Γιοκάσι 13)3 διά Μπουσάν	ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	έ. Βενετία 23)3
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	δ. Σουετ 24)3 διά Νταμάρι	ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	ά. Μαργκέτ ρόδος 28)3
ΔΑΛΑΟΣ	63	7833	ά. Αλικάντε 20)3 διά Ν. Υόρκη	ΕΙΖΑΙΔΗΤΟΡ	58	12025	ά. Τακόμα 20)3 διά Βενεζουέλα
ΔΑΦΝΟΣ	74	19451	ά. Φλόσινκ 2013 διά Βαλτιμόρη	ΕΙΖΑΙΩΝ	58	8370	ά. Σουετ 20)2 διά Βουβάνη
ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	ά. Οβντεθάλα 20)3	ΕΙΖΑΙΒΕΤ	48	1989	έ. Πειραιά 26)5 (έπισκ.)
ΔΕΑΦΟΙ	65	20793	έ. Ν. Όρλεαν 22)3	ΕΙΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	ά. Καλαμάρη 9)3 διά Οκρίκα
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	ά. Μπαγκόδ 17)3	ΕΙΚΙΝΑ	57	6504	έ. Μοριουγκάδ 26)1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	ά. Σάοτζαν 16)2 διά Χούγκναμ	ΕΙΛΑΣ	56	4380	ά. Αλεξανδρείαν 22)3 διά Ελλάδα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	άργει ς παραλαβήν	ΕΙΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Σαδάννα 18)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	25717	έ. Φόλευ 26)3	ΕΙΛΕΝΙΚ ΑΙ-ΙΝΤΗΑ	72	8897	ά. Στουμπά 20)3 διά Βούλη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	έ. Ρούεν 16)3	ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΗΡΕΑ	61	7293	ά. Βαλενθία 24)3 διά Ν. Αφρικήν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	άργει εἰς Πειραιά από 3)9	ΕΙΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΟ-ΙΤΟΡ	72	8897	ά. Μπαχρέλι 26)3 διά Καλκούτα
ΔΗΛΑΟΣ	70	8825	ά. Πλαναμά 21)3	ΕΙΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Πόρτ. Σαΐδ 22)3
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9417	ά. Μόλι 16)2 διά Χούγκναμ	ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΑΙ-ΙΝΗΡΗ	62	6659	έ. Κων.)πολίν 20)3
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	προσήρ. πλησίον Συύρης 14)3	ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	άργει Αλεξανδρείαν 24)3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	έ. Πόρτ. Χάρκουρτ 21)3	ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΡΑ-ΙΝΤ	71	10327	ά. Βαλτιμόρη 24)3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Πειραιά 4)3 διά Βιρτούτο	ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10201	ά. Σ. Σαΐδ 24)3 διά Μπράουνονθι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	έ. Σάντη Πόλη τη Μακρίς 3)3	ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ά. Αλεξανδρείαν 9)3
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Πουούποτ 22)3	ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ-	62	6846	ά. Π. Σουδάν 20)3 διά Μομπάσα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ά. Βέντην 22)3 διά Ντακάρ	ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ			

ΕΛΛΕΙΑ	51	4759	δ. Κωνιπόλιν 5)2	ZΗΝΟΒΙΑ	58	8393	δ. Σπαλάτον 21)3 δι' Ιταλίαν
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	ά. Καράτοι 22)3	ZΗΝΩ	68	9416	ά. Σ. Τζών 17)3
ΕΑΝΤΕ	58	5044	ε. Μοιράσα 24)3	ZΙΝΙ	76	11348	ά. Α. Πάλμας 24)3 διά Θεσσαλία
ΕΑΝΤΙΑ	55	6515	ε. Ήστ Λόντον 23)3	ZΙΡΠΑ	71	4635	δ. Σουέζ 23)3
ΕΛΩΝΑ	69	6162	ά. Λιθόριο 24)3 δι' Ίράκ	ZΙΡΚΟΝ	59	8335	δ. Πειραιά 23)3 διά Λαττάκια
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	18111	δ. Κωνιπόλιν 6)2 Μαρήν θάλασσαν	ZΥΓΟΣ	76	19166	δ. Τακόμα 30)12 διά Κίναν
ΕΛΟΥΝΤΑ	67	29037	ά. Βαλτιμόρην 10)3 Άν. Γερμανίαν	ZΩΗ	39	1266	εις Καράτοι (πρός διάλυσιν)
ΕΛΟΥΝΤΑ	63	3387	ά. Βηρυτόν 29)1 διά Πειραιά	ZΩΗ Γ.	57	6065	ά. Α. Πάλμας 6)3 διά Μπιζό
ΕΑΝΑΝ	67	5487	ε. Σ. Σουέζ την ρόν 23)3	ZΩΡΖ	65	4323	ε. Ρόττερνταμ 7)3
ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	ε. Καζαντλάνκα 10)3	HΗΓΚΑ	72	8944	ε. Ν. Υόρκη 14)2
ΕΑΠΙΔΑ	56	8377	ε. Ηραφέ 27)2	HΙΓΚΑ	52	2674	δ. Σουέζ 21)3
ΕΑΠΙΣ	46	3214	άργει εις Πειραιά από 2)6)78	HΑΙΑΣ (δ.)	58	12239	ά. Π. Κελάγκ 27)3
ΕΑΠΙΣ	71	9885	δ. Κωνιπόλιν 20)2 Μαρήν θάλασσαν	HΑΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	έξωθι Καράτοι 13)2
ΕΑΠΙΣ	56	3762	εις Λουάντα 1)1)1)77	HΑΙΑΣ	47	3575	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΑΠΙΣ Κ.	57	8773	ά. Α. Πάλμας 6)2 δι' Εύρώπη	HΑΙΑΣ Κ.	64	18123	ύπο παραλαβήν
ΕΑΣΑ ΣΚ	56	5087	ε. Κοτονό 10)3	HΑΙΟΣ	62	10750	ά. Σιγκαπούρην 19)3 διά Π. Κελάγκ
ΕΑΣΦΛΕΘ	63	4555	ά. Αμβούργον 23)3	HΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	70	2708	άργει εις Πειραιά
ΕΜΙΑ	58	3810	ε. Ντουάλα 7)3 Σ. Πέντρο ('Ακ. Έλ.)	HΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	ά. Σαβάναν 18)3 δι' Αρούμπα
ΕΜΜ. ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	28007	ε. Τακόμα 7)3	HΡΑΙΟΝ	55	7062	έ. Σούδα 16)3
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	ε. Κακινάντα 9)3	IΠΡΑΚΕΙΟΝ	54	4723	ά. Λουδίνον 22)3 διά Πειραιά
ΕΜΠΡΩΣ	78	9100	ά. Λιθόρνο 11)3 διά Κατάνια	HΡΩ	65	23390	έ. Πειραιά 16)3
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Γιεραλτάρ 21)1 δι' Αλγέριον	HΣΤΓΟΥΓΙΝΤ	68	10625	έ. Βαλτιμόρην 26)3
ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	30380	δ. Μορμούγκον 21)3 δι' Ιαπωνίαν	HΣΤΠΟΡΤ	67	27018	εις Μπ. Σαπούρη 27)2
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Σιγκαπούρην 5)3	HΦΑΙΤΟΣΣ	66	21374	δ. Κωνιπόλιν 19)3 διά Κωνσταντζαν
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Βενετία 22)3	HΦΑΙΤΟΣΣ	60	6723	ά. Ν. Όρλεάνην 1)2 διά Γκάλφορτ
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	8458	ε. Ρουέν 4)3				
ΕΠΟΣ	77	9786	ά. Λάγος 8)3 "Αγ. Δομίνικο				
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	63	31051	ά. Ν. Υόρκη 11)3 δι' Έλ. Παλίτο				
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	ά. Μασαλίαν 3)3				
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Γουρούπορ 28)3				
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ε. Βαλένθια 15)3				
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ά. Τής 21)3 διά Χάδρην				
ΕΡΟΤΙΚ ΣΕΥΛΟΡ	57	2074	ε. Πειραιά 20)3				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	ε. Βενετία 20)3				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ά. Κ. Τάσον 24)1 δι' Ίραν				
ΕΣΠΕΡΟΣ V	49	4448	ά. Μ. Καυτούρη 25)11 διά Καράτοι				
ΕΣΣΕΣ	57	6021	ά. Πειραιά 15)1 διά Γιεραλτάρ				
ΕΥΑ	59	11894	ά. Κίρκενες 20)3 διά Λιθερπουλ				
ΕΥΑ	73	3700	ά. Π. Χάρκορφ 27)2 διά Ντουάλα				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ε. Βρέμην 18)3				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ε. Καστέλον 9)3				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ.	67	29424	ε. Κολούμπια Ρ. 22)3				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ά. "Ηστ Λόντον 19)2 Πορτογαλίαν				
ΕΥΑΓΓ. ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Γιοκοχάμα 20)3				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	εις Αίγιον 21)7				
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. Ρόττερνταν 20)3				
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	ά. Μίλφορτ Χάρφεν 28)3 διά Τής				
ΕΥΒΟΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	ά. Δουνκέρκην 3)3 διά Πολωνίαν				
ΕΥΕΝΤΙΑ	67	9854	ε. Μπουένος "Άρες 12)3				
ΕΥΕΝΤΙΑ Κ.	78	16700	ά. Λάγος 20)3				
ΕΥΕΝΤΙΑ Κ.	55	2977	εις Σπέτζια από 28)3)78				
ΕΥΕΝΤΙΑ Κ.	59	1180	εις Πειραιά 11)10 (έπιοκ.)				
ΕΥΕΝΤΙΑ Μ.	61	8999	ά. Καράτοι 17)3				
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	δ. Σουέζ 17)3 διά Μπάραν				
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7114	ά. Σάντον 17)2 διά Λομπίτο				
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΥΕΝΤΙΣ	51	3210	ά. Π. Σάιδ 19)3				
ΕΥΗ Α.	67	14569	ε. Τζέντα 28)1				
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ά. Γιοκοχάμα 13)2 διά Σαγκάνη				
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ά. Δουνκέρκην 3)3				
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Τζέντα 13)3 διά Σαγκάνη				
ΕΥΠΟΙΑ	68	16005	εις Ανδαλίαν 29)1				
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	ά. Λιθερπουλ 26)3				
ΕΥΠΟ ΣΕ ΥΛΟΡ	60	10611	ά. Λιθερπουλ 23)3 διά Κίρκενες				
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Μπριστόπολη 19)3				
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Λουάντα 11)				
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ε. Μάλτα 14)3				
ΕΥΓΕΡΠΗ	55	7632	ε. Ριγιέκα 22)3				
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ά. Μαυρίκιον 11)3 διά Ταϊβάν				
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ά. Β. Κοντιτίδην 11)3				
ΕΦΗ	58	2556	εις Αλγούσταν από 1)12)77				
ΕΦΟΜΑΡ	57	8677	ε. Μοκαμέντες 10)11				
ΕΦΦΗ	55	5008	δ. Κωνιπόλιν 23)3 διά Γαλάτοι				
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ε. Μαργαρίτα απλ. 27)3				
ΖΑΝΝΕΙ	58	4529	ά. Ρόττερνταν 24)3 διά Πειραιά				
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ά. Σάρρον 19)3 διά Καμπαρ				
ΖΑΠΑΝ ΟΤΟ Α.	59	9830	ύπο παραλαβήν				
ΖΑΡΑΤΟΝΤΣΡΑΣ	61	10965	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 9)2				
ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΑΗΣ δ.	65	34501	ά. Κόρπους Κρόστε 7)3				
ΖΕΑ	60	3325	ά. "Αοντόν 25)3 δι' Ιταλίαν				
ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ	53	4998	ε. Καλκούτα 11)2				
ΖΕΑ ΣΚΑΪ	58	4169	ε. Κωνιπόλιν 25)3				
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Πειραιά 10)3				
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	32721	ά. Μπ. Μασάρ 18)3 διά Γιοκοχάμα				
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	ε. Κωνιτάντζαν 22)2				
ΖΕΦΥΡΟΣ	56	4428	ά. Αλεξάνδρειαν 14)3				

Rafferty Ship Agency (Phila.) Inc.

P.O. BOX 22
SOMERDALE, N.J. 08083

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

ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	ά. Ν. Γουεστμίνστερ 18)3	ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	εἰς Λουάντα 1)11)77
ΙΝΩ	54	6050	ά. Βενετία 10)3 διά Βηρυτόν	ΑΛΥΜΝΟΣ (β.)	59	13022	ά. Ναράσσον 23)3 διά Κύκρων
ΙΩΝ	63	7484	δ. Σουέζ 25)2 διά Μπάραρν	ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	ο. ΙΙ. Σαΐδ 20)3
ΙΩΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Τζένταν 18)3	ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	5526	ο. Κων(πολιν 21)3
ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	65	30571	ε. Τζένταν 10)3	ΚΑΛΑΙΕΡΗ	78	14568	ε. Σιγκαπούρην 17)3
ΙΩΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	ά. Βρέμην 23)3 διά Βαλπαραϊζο	ΚΑΛΕΛΙΑ Β. (β.)	58	11926	ά. Αλεξανδρειαν 25)3 δι' 'Αγγλίαν
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	58	4585	ε. Γδόνια 8)3	ΚΑΜΠΟΣ (β.)	58	12633	ε. Λισσαθώνα 23)3
ΙΩΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Φιλαδέλφεια 14)3	ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	9579	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)3 διά Μαρακάιμπο
ΙΩΣ	57	1976	όποια παραλαβήν	ΚΑΝΑΡΗΣ (β.)	53	15882	ε. 'Ααλιμποργυ 22)3
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	δ. Γιβραλτάρ 8)3 διά Σάντος	ΚΑΝΙ ΜΙΛΙΣΙ	74	3600	ά. Ρόττερνταν 28)3 δι' 'Αμβούργον
ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	ά. Ασόντον 22)3	ΚΑΠΙ ΜΠΟΝ	65	5263	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)3
ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Πάρτικτον 16)3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	56	9692	όργει εἰς Πειραιά από 8)3)77
ΙΤΑΛΙΑ	72	4999	ά. Καράτσι 19)3	ΚΑΠΕΙΑΝ ΑΝΙΩΝΗΣ	62	4576	ά. Στεττίνον 22)3 δι' 'Αλγέριον
ΙΧΘΕΙΣ	46	6727	ά. Χάρτιπον ρόδος 24)3 Μόρεχεντ Σ.	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	ε. Π. Κεμπάλα 22)3
ΙΩ	58	19166	δ. Μπρούνουμπούτελ 16)3	ΚΑΠΕΙΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Κων(πολιν 16)3 Μαύρην θάλασσαν
ΙΩΑΝΝΑ	65	7230	δ. Κων(πολιν 12)3 διά Μ. Θάλασσαν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ά. Χιούστον 22)1
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	10232	όποια παραλαβήν	ΚΑΠΙ, ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ά. Λομπίτο 22)11 διά Λουάντα
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	δ. Π. Σαΐδ 24)3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μ.)	71	42129	ά. Ν. 'Υρκη 5)3 δι' Αρούμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Γδόνια 5)3	ΚΑΠΙ, ΚΩΣΤΗΣ	59	8313	ε. Αυθέροαν 19)3
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	ε. Πειραιά 11)3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. Αμερερσαν 16)3 διά Ρόττερνταμ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙ-				ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	59	11147	ά. Πλαναμά 19)3
ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	35269	δ. Γιβραλτάρ 21)3 διά Μάλτα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	15355	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)2
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	62	39169	ε. Σιγκαπούρην 26)3
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. Ρουέν 15)3	ΚΑΠΙ, ΣΥΛΑΣ	58	6359	ε. Τζέντα 21)3
ΙΩΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	δ. Σουέζ 28)2	ΚΑΠΙ, ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	9724	ε. Ρουέν 13)3
ΙΩΑΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	ε. Σ. Νίκολας ('Αργ.) 11)2	ΚΑΠΙ, ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	16098	δ. Σουέζ 13)3
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	68	44646	ά. Κοσι 23)3 διά Περσικόν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	15976	ά. Ικάλθεστον 24)2
ΙΩΝ	71	11506	ά. Ρ. Ιανέντρο 23)3 διά Μπ. "Αύρες	ΚΑΠΙ, ΥΑΡΡΟΣ	66	23372	ά. Βανκούμπερ 20)3 διά Πλαναμά
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Αλίκ. Τσάρλες 4)3	ΚΑΠΟΔΙΑΣΤΡΙΑΣ	72	16048	ά. Κ. Τάουν 11)3 διά Κίναν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	ε. 'Αμβέρσαν 23)3	ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	16366	ά. Αμπιτζαν 12)3
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	όργει εἰς Πειραιά 28)11	ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	61	10885	ά. Αργεί εἰς Πειραιά από 25)3)76
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Μπ. Αύρες 12)3 διά Σάντος	ΚΑΠΤΑΙΝ B.	54	5584	ά. Λομπίτο 10)1
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΑΙ	59	11540	ε. Μαπούτο 18)3	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΕΡΟΝΤΑΣ	59	6934	άργει εἰς Πειραιά από 6)5)77
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10174	όργει εἰς Πειραιά από 6)9)75	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΝΤΗΣ	63	5296	ά. Αμπιτζαν 20)2 διά Λάγος
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ε. Πειραιά 30)1	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ-	57	8766	ά. Κ. Τάουν 12)2 διά Κίναν
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ	60	10934	ά. Σιγκαπούρη 14)3 διά Π. Κελάγκ	ΣΘΕΝΗΣ	65	19019	ε. Φιλαδέλφειαν 15)3
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΙΑΝΟΣ	56	12780	ά. Πειραιά 21)3 δι' 'Ιταλίαν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Κόπτε 21)3 διά Γιοκοχάμα
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10192	ε. Μαυρίκιον 28)2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)2 διά Τόκο
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ά. Χώκουμπερ 27)2 'Εσκραδός ρ.	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	ά. Κ. Τάουν 13)3 διά Λονδίνου
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	δ. Πειραιά 22)3 δι' Αδύούστα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΟ	62	3144	ε. Πειραιές 22)3
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	21305	ά. Μπ. 'Αύρες 9)2 διά Μεξικόν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΓΥΝΟΣ	66	9806	ά. Αλερπούλ 5)3
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. Μπαγιάν 1)3 δι' 'Αλγέριον	ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ά. Ταματάδε 16)3 διά Ρεύμινόν
ΚΑΒΟ ΣΤΑΡΑΣ	57	9176	ε. Ντακάρ 14)8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ά. Ροζάριο 15)3 διά Παρανάγουα
ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	ε. Μόμπιλ 18)3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ	61	9350	ε. Μπεντί 25)2
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ά. Σηπτάτ 22)3 διά Κίναν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ά. Μπαρμπάτος 21)3
ΚΑΙΡΙΟ	53	4648	ε. 'Αλεξανδρειαν 20)3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ά. Αμβέρσαν 3)2 διά Λουάντα
ΚΛΙΤΗ	65	23391	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)3	Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	εξωθι Βομβάνης 20)3
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	ε. Μανφρέντονα 14)2
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΥ'	60	4240	όποια παραλαβήν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	ά. Ταχόμα 18)2 διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΩΝΗ	57	8778	ε. Νουακότ 10)1	ΚΑΠΤ. Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ δ.	70	15098	ά. Π. Σαΐδ 27)3
ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	52	4755	ε. Τριπόλιν Λιθάνου 7)2	ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Σ. Νίκολας ('Αργ.) 2)3
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	δ. Σουέζ 15)3	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	ε. Ντόρμπαν 4)2
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8321	ά. Αμπέρσαν 21)3 διά Σμύρνην	ΚΑΡΑ	65	11940	ά. Πλαναμά 11)3
ΚΑΛΛΙΣΕΝΟΣ	60	9959	ε. Αμέρισαν 27)3	ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. Βρέμην 16)3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16433	ά. Πλαναμά 16)2 δι' 'Ιαπωνίαν	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Δουνκέρκην 24)2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	ά. Χάρπατον ρόδος 17)3 δι' 'Αγ. Δομινίκον	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΙΦ	64	3885	ε. Καράρα 18)3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	53	2815	ά. Κων(πολιν 23)3	ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ά. Πειραιά 17)3 διά Χαλκίδα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΡΑΒΟΒΑ	75	29314	ά. Αμβούργον 10)3 διά Μονρόβια
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	11329	όποια παραλαβήν	ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	ά. Της 22)3 διά Καλκούτα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Η.	74	9074	ά. Φορ 24)2 διά Μπάραν	ΚΑΡΟΣ	47	8288	εις Πειραιά από 29)5)78
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	55	6216	όργει εἰς Πειραιά από 23)8)77	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Π. Σαΐδ 23)3
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	δ. Κων(πολιν 26)3	ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Ν. 'Ορλεάνη 22)3 δι' 'Ουαπονίαν
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ε. Ριγέκα 18)3	ΚΑΡΡΑΣ	44	2742	ά. Πειραιά 13)3 δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	ε. Μετάντι 24)1	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Λ. 'Αντζελες 13)3 Γιοκοχάμα
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ά. Φόνενς 25)2 διά Μαρακάιμπο				

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, Mosinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Ililo, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Σουέζ 10)3	ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	ε. 'Αμπερντήν 28)3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	δ. Ρόττερνταμ 10)3 δι' 'Αλγέριον	ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙΤΜΠΥ	66	35724	ά. Χάμπτον ρόδος 17)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΟΣ	56	3105	ά. Τενερίφη 21)3	ΚΡΗΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	62	6749	ε. Βίγκο 25)3
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	έ. Σπεττινόν 14)3	ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΓ	58	3914	δ. Κων(πολιν 30)1 διά Γαλάται
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	έ. Πειραιά 23)3	ΚΡΗΤΗ	66	26270	ε. Ν. 'Ορλεάνην 25)3
ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	ά. Θέουτα 28)3 διά Ραθέννα	ΚΡΗΤΗ	54	1996	εις Τακοράντι 17)6)77
ΚΑΣΤΩΡ	51	3995	έ. Καράτσα 8)3	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	δ. Κων(πολιν 25)3 διά Κωνστάντζαν
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10700	ε. Κοραμάρ 3)1
ΚΑΤΕ Α.	66	2953	έ. Πειραιά 18)3	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ά. Τζέντα 12)3
ΚΑΤΕ Ν.Δ.	65	18723	έ. Κουδέτη 17)3	ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κοραμάρ 22)12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	έ. Μόδιπιλ 18)3	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10332	ά. Κοραμάρ 10)3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	δ. Γιβραλτάρ 25)2 Γκουαγιακίλ	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	78	10700	εις Ναγκασάκι όποι συμπλήρωσιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	δ. Σουέζ 21)3	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ά. Σεύχαν 13)2 διά Μοχαμέντια
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ				ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	ά. Φός 11)3 διά Σιντι Κρέρ
ΠΟΥΛΟΥ	77	8750	έ. Γκουαγιακίλ 9)3	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ά. Τάραντα 21)3 διά Μάλτα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	8856	ά. Μπιλμπάτο 13)3 διά Ρ. 'Ιανέριο	ΚΡΙΟΣ	59	16875	ά. Αύγούστα 28)2 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΤΙΑ	63	1594	ά. 'Αμθέρσαν 6)3 διά Βηρυτόν	ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ά. Μάλαγκα 22)2 δι' 'Αννάμπα
ΚΑΤΙΓΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	41214	άργει εις Πειραιά (ΕΠΩΔ.)	ΚΡΟΥΟΣΣΕ ΙΝΤΕΡ	47	3526	ά. Λάτσι 25)3 διά Γαλάται
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ά. Αδύοστα 21)2 διά Μελίτη	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	58	1596	ά. Μάλαγκα 22)3 δι' 'Αννάμπα
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	ά. Πειραιά 10)3 διά Χιούστον	ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΑ	58	13968	ά. Κολούμπια R. 17)3 δι' 'Ιράκ	ΚΥΘΩΡΑ	66	13870	ά. Ν. 'Υόρκην 23)3 δι' 'Ισπανίαν
ΚΕΑ	55	2683	έ. Μπ. 'Άρρες 15)3	ΚΥΘΩΝΟΣ	52	5153	ά. Γιβραλτάρ 23)3
ΚΕΙΠ ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	έ. Λοινόνων 28)3	ΚΥΘΩΝΟΣ	57	13867	ά. Γκάλθεστον 25)2
ΚΕΙΠ ΑΝΤΙΑΣΕ	72	14651	ά. "Αντζελες 20)3 διά Βαικούθερ	ΚΥΘΩΝΟΣ	62	4784	ά. Τενερίφην 17)3 διά Μοντεβιδέο
ΚΕΙΠ ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ά. Σιγκαπούρην 17)3 δι' 'Ιταλίαν	ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	ά. Πάλιας 23)3 διά Βαλένθια
ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Ρουέν 15)3 διά Καζαμπλάνκα	ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	έ. Ν. 'Υόρκη 26)3
ΚΕΙΠ ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	ά. Σιγκαπούρην 23)3	ΚΥΜΑ	60	7758	δ. Γιβραλτάρ 24)3 διά Πειραιά
ΚΕΙΠ ΠΡΑΙΝΤ	73	8927	ά. Κ. Τάουν 24)3 διά Ταϊθάν	ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	έ. Κάλιαρι 15)3
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	71	9229	όποι παραλαβήν	ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	όποι παραλαβήν
ΚΕΙΠ ΣΤΡΟΒΙΑΙ	58	13700	δ. Παναμά 6)3	ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	άργει εις Πειραιά από 10)11
ΚΕΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	3524	ά. Καζαμπλάνκα 17)3 Ταγγέρην	ΚΥΡΑ	63	10032	ά. Μ. Μαουγκανού 17)3 Σιγκαπούρην
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ά. Λ. "Αντζελες 5)1 διά Σαγκάνη	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	έ. Ν. 'Ορλέανη 11)3
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	δ. Σουέζ 12)3 διά Σρί Λάνκα	ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Κων(πολιν 15)1 διά Κωνστάντζαν
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ά. Ιμπιγκάν 23)3 διά Μεδύγειον	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ.ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Ν. 'Ορλέανη 21)3 διά Ρωσίαν
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΖΗ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ III	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΗ	78	10700	ά. Ενακόύδερ 22)3 δι' 'Άλγεριον	ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	52	2178	ά. Γκάλθεστον 25)2
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙ	65	8272	έ. Τζακάρτα 7)3	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	δ. Πόρτι Σαΐδ 30)12
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	ά. Βρέμην 27)3 διά Σμύρνην
ΓΚΛΑΡ	55	4060	δ. Κων(πολιν 18)2 διά Κωνστάντζαν	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	έ. Μάλτα 19)3
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΔΗ	53	3524	δ. Κων(πολιν 1)2 διά Γαλάται	ΚΩΣ	56	3129	έ. Μπ. 'Άρρες 12)3
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	53	3577	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ά. Γλασκώθην 9)10
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Κων(πολιν 8)3 διά Κωνστάντζαν	ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	άργει εις Χαλκίδα από 24)2)78
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ά. Ν. 'Ορλέανη 13)3 Κωνστάντζαν	ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ά. Πειραιά 15)3 δι' 'Άλγεριον
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	έ. Ρεάθε 24)3	ΚΩΣΤΑΦΑΛΩΡΑ	53	5921	έ. Βόλον 8)3
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ				ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 20)3 Κρίστομπαλ.
ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	70	103012	δ. Σουέζ 19)3	ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	54	4878	έ. Σουέζ 13)3
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ά. Ν. 'Ορλέανην 10)3	ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Νίκολας 'Άργ. 13)3 Μοντεβιδέο	ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	65	14088	έ. Βομβάνην 21)2
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Σουέζ 26)3 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΚΙΓΚ ΣΗΝΟΡΟ	64	17050	όποι παραλαβήν				
ΚΙΚΑ	70	16196	ά. Σάντος 13)3 διά Κορίνθο				
ΚΙΚΗ	57	9723	ά. Σάντος 13)3 διά Ρ. 'Άρρες				
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	έ. 'Αλεξανδρείαν 24)3				
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	έ. Λάγος 24)2				
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	έ. Χόμπαρτ 16)3				
ΚΙΜΩΛΟΣ	58	7317	ά. 'Αστόντ 15)3				
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	έ. Πειραιά 25)3				
ΚΙΡΙΣΤΙΝ ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	84996	ά. Γένοβα 25)2				
ΚΙΤΣΑ Σ.	58	5770	ά. Π. Χάρκουρτ 22)3 διά Γουόρρι				
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	έ. Ρίον 'Ιανέρον				
ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	ό. Σουέζ 16)3				
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	ά. Ταΐμπερα 13)3 διά Μιζουσίμα				
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	9854	ά. Ρόττερνταν 23)3 διά Χάθρην				
ΚΛΑΥΝΤΗΝΦΕΡΟ	64	4128	ά. Σαουθμπορτ 22)3 διά Χάθρην				
ΚΛΕΑΝΟΗΣ	76	16366	ά. Γιβραλτάρ 11)3 διά Βόλον				
ΚΛΕΙΩ	58	8791	έ. Σλουπική 13)3				
ΚΛΕΙΩ Κ.	62	6262	ά. 'Αμθέρσαν 24)3 "Αγ. Δομίνικον				
ΚΛΕΩ (δ.)	59	21187	ά. Παναμά 5)3 διά Κιουρασάο				
ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	έ. Ράς Σουέζερ 23)2				
ΚΛΕΩΝ	59	16063	ά. Τζιμπούτι 8)3 διά Βομδάνην				
ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	ά. Πειραιά 13)3 διά Λαττακία				
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5684	ά. Πειραιά 5)3				
ΚΟΜΕΤ	72	9824	ά. Παναμά 14)3				
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ά. Βανκούβερ 10)3				
ΚΟΝΔΩΡ	77	10257	έ. Ντώρμπαν 6)3				
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	έ. Μαπούντα 19)3				
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	75	34298	όποι παραλαβήν				
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ-	73	39219	ά. 'Αμθέρση 27)3 δι' ΗΠΑ				
ΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	άργει εις Πούλα 6)4)77				
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-							
ΤΑΜΠΑ	72	39219	έ. 'Αμθέρσαν 22)3				
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ά. Δουσκέρητην 1)3 Ρίταρτς Μπαίη				
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΙΝΟΣ μ.	73	114543	άργει εις Στόρο από 23)7)75				
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	ά. Κ. Τάουν 7)2 διά Κίναν				
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ά. Κ. Τάουν 3)2 διά Κίναν				
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΚΛΗΜ	58	5402	ά. Βίλμπικτον 14)3 διά Ν. 'Ορλέανην				
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΛΑΡΟ.	61	5005	ά. Λάς Πάλμας 27)3				
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΣΑΚΑΥ	55	4763	ά. Ν. 'Υόρκην 24)3 διά Βηρυτόν				
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	ά. Χάμπτον ρόδος 26)3 διά Περσικόν				
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΦΙΟΡΑ	55	5818	έ. Βηρυτόν				
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11912	έ. Ντουάλα 16)3				
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ά. Π. Σαΐδ 21)3				
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	έ. 'Εσμπιτεργκ 21)3				
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	έ. Σουέζ 24)3 διά Σρί Λάνκα				
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Τενερίφη 26)3 διά Ντάκαρ				
ΚΟΡΙΣΑΙΡ	62	15000	ά. Ρ. 'Ιανέρο 23)3 διά Ν. 'Ορλέανην				
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ά. Γκήλογκ 1)2 διά Μπάρσαν				
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	ά. Παναμά 19)3				
ΚΟΣΜΟΣ	48	1594	έις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΛΑΤΖ	55	1863	ά. Πόρτ Σαΐδ 22)3				
ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	ά. Κων(πολιν 17)3 διά Μ. Θάλασσαν				
ΚΟΥΙΝΣ	60	9423	έ. Λόριεντ 15)3				
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	ά. Λούπιτα 17)2 διά Μοκαμέντες				
ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735	ά. Χόγκ Κόγκ 10)3 διά Κασσιούγκ				
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	ά. Πόρτ Σαΐδ 21)3				
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	ά. Βαρκελώνη 20)3 δι' 'Άλγεριον				

ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	ε. Π. Τόρρες 13)3	ΜΑΡΙΑ Α.	58	5746	δ. Λομπίτο 24)2 διά Λουάντα
ΑΙΓΑΙΟ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ά. 'Αλεξανδρειαν 23)3 P. Σουκέρη	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Βανκούφερ 27)2 δι' Ινδίαν
ΛΟΒΑΤΣΑ	61	1932	εις Πειραιά 15)10 (έπισκ.)	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Κάντλα 24)2
ΛΟΓΙΑΠΙΤ	69	9045	ε. Θεούτα 6)3	ΜΑΡΙΑΞ	68	11361	ε. Ντόρμπαν 20)3
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Χάθρην 21)3	ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ	67	9365	ε. Μπάρεραν 18)3
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2694	άργει εις Πειραιά ἀπό 1)6	ΜΑΡΙΑ Π.	65	1484	ε. Καζαμπλάνκα 20)3
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	εις Μπέρυπερα 10)10)74	ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	δ. Μπρουνιμπούτελ 16)3 διά Δάντοιχ
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	δ. Παναμά 15)1 διά Κίνα	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤ Θ (δ.)	66	42799	δ. Μασσαλίαν 24)3
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	δ. Π. Κελάκη 18)3 διά Σπέτζια	ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	α. Ν. 'Ορλεάνη 21)3 Κιουρασάο
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	δ. Γιουροπόρτ 7)3 δι' ΗΠΑ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Μπιζέρτα 22)3
ΛΟΥΣΥ	74	16006	δ. Νταμάνια 20)3 P. δ. Μισχαρπ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	δ. 'Αμβερύργον 21)2 διά Βραζιλίαν
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	ε. Βαλτιμόρην 5)3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	78	5700	εις Πειραιά ἀπό 19)2)78
ΛΥΔΙΑ	74	9712	ά. Κ. Τασούν 2)2 διά Ταΐθαν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Δ.	62	11229	δ. Κολόμπο 17)3
ΛΥΔΙΑ	64	6547	δ. Μπιζάπανα 15)3 διά Πειραιά	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ε. Ρότερνταν 27)3
ΛΥΔΙΑ	69	5222	ά. Α. Πάλμας 26)3 διά Ντουάλα	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	άργει εις Πειραιά ἀπό 19)2)78
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	ὑπό παραλαβήν	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ	62	14622	ε. Σιγκαπούρη 20)3 διά Π. Κελάκη
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Πρόδιτνες 2)3	ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Πειραιά 3)2
ΜΑΓΙΑ	66	2023	ε. Π. Καστρίς 31)1	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ	62	10892	ε. Τζένταν 20)3
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9118	ε. Χάλτια 1)3	ΜΑΡΙΩ	72	9824	δ. Παναμά 24)2 δι' Αθάνα
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ε. Πειραιά 18)3	ΜΑΡΙΩ	47	6091	άργει εις Πειραιά ἀπό 17)12)77
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	δ. Π. Σαΐδ 2)3	ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. Λάγος 9)3 διά Κρέμε
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	54	2622	δ. 'Αμβέρσαν 6)2 δι' Αρμόχωστον	ΜΑΡΙΓΟ Μ. Φ.	61	10694	εις 'Αλεξανδρειαν 9)1
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	63	15929	ε. Δουκυκήν 20)3	ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	69	10839	ε. Βανκούφερ 14)3 δι' Ιταλίαν
ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2945	δ. Π. Χάρκουρτ 12)3 διά Γουόρρι	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Γένοβα 17)3 διά Νεάπολιν
ΜΑΙΡ	65	17783	δ. Παναμά 18)3	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ά. Καράτοι 21)3 δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Λιοσσάδων 25)1	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	δ. Κων/πολιν 21)3
ΜΑΙΡΗ	57	10687	μετων. «ΠΛΟΥΤΟΜΕΡΙ»	ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	ε. Μεμεράρα 9)3
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	εις 'Αμπιτζάν 8)4	ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569	ε. Σασέμπτο 19)2
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Κασιούγκ 9)3 (έπισκ.)	ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	δ. Πόρτ Σαΐδ 18)3
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ε. Μπεντή 1)3 (ΕΠΩΔ.)	ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Π. Σαΐδ 20)2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ε. Κιούστον 6)3	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15347	ά. Α. Πάλμας 15)3 διά Γέλα
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. Νταμά 26)2	ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	δ. Τακόμο 2)2 διά Κίναν
ΜΑΛΑΙΝΑ	58	2966	ά. 'Αλμέρια 10)3 δι' Οράν	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ε. Γιοκοχάμα 21)3
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	ε. Αμβέρσαν 25)3	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ε. Μπράκε 25)3
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	δ. Ελαινόρες 9)3 διά Ρότερνταμ	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Βαλένθια 16)3 διά Κωνσταντζαν
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5811	δ. 'Αρχαρος 20)2 διά Ρότερνταμ	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	εξωθ. Ντόρμπαν 27)3
ΜΑΝΘΩΣ	77	5874	δ. Γεράκιτάρη 11)3 διά Βαλτιμόρην	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Χάμπτον ρόδης 22)3
ΜΑΝΙΑ	68	2918	εις Πειραιά 28)9	ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	ε. Τακοράντι 13)3
ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ	61	6309	ε. Αλεξανδρειαν 25)3	ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	εις 'Αλεξανδρειαν 9)1 (έπισκ.)
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	δ. Αιμέρσαν 8)3 διά Λάγος	ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ε. Σιγκαπούρη 10)3
ΜΑΝΟΣ Σ.Σ.	70	12873	ε. Κολόμπο 16)3	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Βανκούφερ 22)3
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	δ. Λείξος 24)3 διά Καρντιφ	ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	ε. Μπ. 'Αύρες 14)3
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	ε. Αγόστουσαν 22)2 διά Τρίπολιν	ΜΑΡΣ	48	3368	ά. Πειραιά 11)11 διά Χαλκίδα
ΜΑΝΤΟΝΙΑ	77	16267	ε. Όρλεαν 19)3	ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	εις Πειραιά 14)9
ΜΑΝΤΩ Ζ. (δ.)	72	17432	ά. Ησηχαμ 14)3 διά Ρ. Ορινόκο	ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	ά. Λονδίνον 22)3 διά Λαττάκια
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	ά. Χιούστον 21)3	ΜΑΡΥΑΙΖ	68	2983	ά. Αμπιτζάν 23)2 διά Λάγος
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	ὑπό παραλαβήν	ΜΑΡΥΑΙΖΑ	70	15806	ά. Ταρτούς 9)3
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ	68	18525	ε. Πόρτμπουρη 27)3	ΜΑΡΩ	73	32510	ά. Κλικοτον 13)3 διά Π. ο Πρίνς
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ά. Νταμά 13)3 διά Μπάσαρν	ΜΑΣΣΑΣΑΙΑ	64	2038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Φόδ 21)3	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Ρότερνταμ 20)3 διά Γουαμπά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	ά. 'Υμουίτνεν 12)3 διά Π. Σέντραλ	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Θέουτα 22)3 διά Μπάχ. Μπλάνκα
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Γκάλθεστον 15)3	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ε. Ματούπο 19)3
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ε. Μαντράς 29)1	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ά. Κλικοτον 13)3 διά Π. ο Πρίνς
ΜΑΡΑΘΩΝ	60	3838	ε. Καέν 16)3	ΜΑΣΤΕΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	57	32645	ε. Γάνδην 14)3
ΜΑΡΑΘΩΝ ΑΕΓ.Ι.Κ	62	8967	ά. Αντόντ 1)3	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5943	ά. Λομπίτο 12)2 διά Λουάντα
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	99279	ά. Π. Τσανόρα 8)3	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	εξωθ. Καράτοι 17)3
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Αιλερπούτ 27)3	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ά. Ρότερνταμ 22)3 διά Καλαί
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ε. Γκούμπουτ 4)1	ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8840	ε. Βομβάην 8)3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ά. Σαθόνα 21)3	ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10435	ά. Σιγκαπούρην 5)3 διά Περσικών
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Πειραιά 23)3	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	65	14264	ά. Ντόρμπαν 11)3 δι' ΗΠΑ
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ε. Καζαμπλάνκα 14)2	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. Γκάλθεστον 3)3
ΜΑΡΤΚΟ	62	8937	ά. Μ. Καμπούδη 21)3 Σιγκαπούρην	ΜΕΤΙΖΟΖ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	εις Ρίο Ιανέριο ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	10076	δ. Μ. Σαπούρη 2)1	ΜΕΛΑΝΘΩ Κ.	63	6460	ά. Βομβάην 14)3 διά Μ. 'Αχαντί
ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΕΜΑΝ	72	40626	ά. Νταμάρερ 27)2 δι' Αμβέρσογ	ΜΕΛΙΣΤΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	άργει εις Πειραιά ἀπό 8)11)77
ΜΑΡΗ	74	8925	ά. Ν. 'Ορλεαν 24)3 διά Πολονίαν	ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	ε. Ειδένεν 19)3
ΜΑΡΗ	58	4222	δ. Αιμέρσαν 20)3 διά Πειραιά	ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Χόκ Κόγι 14)3 διά Γιοκοχάμα
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Θέουτα 25)3 διά Γκάλθεστον	ΜΕΛΩΝ	60	8497	ά. Σιγκαπούρην 20)3 διά Περσικόν
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ά. Γιουροπόρτ 26)3 διά Σκάπα Φλόσου	ΜΕΛΕΤΕΜΙ ΙΙ	63	9269	ά. Χάμπτον ρόδης 15)3 δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΙΑ	65	15765	ά. Παναμά 26)1 διά Ντάρεν	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ά. Λαττάκια 18)2
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. 'Αμβέρσαν 24)3	ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	ά. Ντόρμπαν 28)2
ΜΑΡΙΑ	59	5379	ά. Αγ. Βικέντιον 11)2 δι' Ισπανίαν	ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ά. Σιγκαπούρην 26)3 διά Κορέαν
ΜΑΡΙΑ	57	3513	ά. Χιούστον 6)12 διά Σάπελε	ΜΕΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	59	8246	ε. Κασσιούδηκ 12)2
ΜΑΡΙΑ	60	3458	ά. Σουζ 12)3	ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	ε. Πειραιά 27)3
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ά. Ταμάτεβ 9)3 δι' Αλγερίαν	ΜΕΝΤΚΕΙ-Π	62	9092	ά. Σουέζ 21)3
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	11000	ά. Π. Καμπέλο 28)2	ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. 'Αλεξανδρειαν 22)3
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	74	15938	ά. Βανκούφερ 13)3 Παναμά	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ			
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	ε. Χιούστον 24)3	ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ά. Σουέζ 22)3 διά Τζένταν
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ.	68	1599	δ. Πόρτ Σαΐδ 3)3	ΜΕΝΤΙΖΟΥ·	57	3709	ε. Π. Χάρκουρτ 22)3
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ θ.	64	33058	δ. Ντουμπάτη 12)3 δι' Ιντσόν	ΜΕΡΑΚ	57	6558	ά. Σ. Σαΐδ 17)3 διά Μεσάουα
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Μπελίγκαχ 16)3	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. 'Αμβέρσαν 14)3
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ά. Αδελαΐδα 11)3	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΙ·Σ	62	1524	ε. Τέμα 13)2

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS: 446873

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΪ·	64	1584	Ε. Πειραιά 15)1		MINI AINTO	71	1564	Δ. Π. Σατή 17)3 διά Τζέντα
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ ·	61	1399	α. Κ. ίσουν 2)3 διά Λουάντα		MINI AIFIT	70	1582	άργει εἰς Πειραιά 20)8
ΜΕΡΑΙΝ I	77	10257	ε. Ρόπτερταν 4)3		MINI AIOUΦ	71	1563	α. Καστέλον 27)2 διά Λαττάκια
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Καντίς 18)3 διά Μοχαμέντια		MINI AORΥ	71	1598	α. Ν. 'Ορλεάνη 23)3 διά Τζαμάικα
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17485	α. Μπαχρέιν 22)3 διά Ράς Τανούρα		MINI AOT	71	1584	ε. Ντευεράρα 24)3
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΜ. (δ.)	70	17485	ε. Τζέντα 23)3		MINI AOΣΙΖΙΚ	70	1592	ε. Μόυτιλ 28)2
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	ε. Βέρμούδες 10)3		MINI AOΙΟΥΣ	70	1591	α. 'Ανκόνα 14)3 διά Βεγγάζην
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21504	ε. Χάμπτον ρόδι 23)3 διά Βενεζουέλα		MINI AOΥΜ	74	1577	α. Κιότσια 27)2 διά Λαττάκια
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Ρίο 'Ιανέρο 24)3		MINI AOΥΝΑΡ	71	1592	ε. 'Αλεξάνδρειαν 25)3
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Π. Μπούκοι 24)3 διά Π. Κελάργυ		MINI AOΥΣ	71	1594	α. Βίλμυκτον 16)3
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. 'Ωκλαντ 18)3 διά Γουέλιγκτον		MINI AΥΜΦ	75	1578	α. Ντευεράρα 19)3 διά ΗΠΑ
ΜΕΣ. ΙΔΑΙΑΣ (δ.)	72	17355	α. Νέαπολιν 26)3 διά Σετέ		MINI ΑΩ	71	1594	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25)3
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	δ. Πόρτ Σατή 24)3		MINI ΑΩΝΤ	70	1592	α. Πειραιά 4)3 διά 'Ηράκλειον
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	α. Ρόπτερταν 21)3 διά Φλωσιγκ		MINI ΖΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24)3
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	α. Μίλφ. Χάφεν 25)3 διά Δουνκέρκην		MINI ΖΗΣΗ	63	1151	α. Πλύμουθ 20)3 διά Πειραιά
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	α. Π. Μπούκοι 19)3 διά Αδότραλιαν		ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	ε. Ρίο 'Ιανέρο 23)3
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Γιοκασι 19)3 διά Π. Μπούκοι		MIRENE	68	4998	ε. Χιούστον 12)3
ΜΕΣ. ΤΟΜΗ (δ.)	65	51412	ε. Σιγκαπούρη 17)3		ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	2217	δ. Παναμά 24)2
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Γιουροπόρτ 5)3 διά Λάγος		ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ε. Γκλάντστον 19)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΑ	60	7896	δ. Σουέζ 18)3		ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	α. 'Αλεξάνδρειαν 16)3
ΜΗΑΟΣ III	49	2979	ε. Πειραιά 18)3		ΜΙΧΑΗΑ Β.	53	2822	ε. Άσ. Παλλίς 2)3
ΜΗΑΟΣ IV	53	3429	δ. Σουέζ 23)3		ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4265	α. Βόλον 24)2 διά 'Αλγερίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δ. Κωνπολίν 16)3 διά Μ. Θάλασσαν		ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	71	113522	α. Τέιμπλ Μπαίν 22)3 διά Σ. Κρουά
ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	α. Γιθραλτάρ 26)3		ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Βρέην 15)2
ΜΙΔΕΝΑ Α.	45	3401	είς μεσογειακά μεταφοράς		ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	δ. Γιθραλτάρ 24)3 διά Ρόπτερταν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9081	α. Π. Κελάργυ 10)3 διά Νέτερινς		ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10532	δ. Π. Σατή 14)3 διά Γαλλίαν
ΜΙΜΗ (δ.)	65	38294	δ. Γιθραλτάρ 26)2 διά Χιούστον		ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ε. Βόλον 24)2 διά 'Αλγερίαν
ΜΙΜΗ Μ.	76	3964	ε. Θέρσποτη ΑΙ. 16)3 Π. "Αλμα		ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Τέιμπλ Μπαίν 22)3 διά Σ. Κρουά
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	57	5288	ε. Μόμπασ 25)3		ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	α. Πόρτ Ελλαζαπέθ 25)2
ΜΙΝΑ	67	12843	δ. Σουέζ 14)2 διά Χαϊφόγκ		ΜΟΙΣΙΑ	74	33073	ε. Σγυκαπόρη 1)3
ΜΙΝΕΡΒΑ	57	4365	δ. 'Ασυτότ 14)3		ΜΟΜΠΙΑΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Φορμάντι 11)3 διά Μπ. Μασάρ
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1194	ε. Τζέντα 8)1		ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Τεργέστην 25)3 διά Σίντι Κρέιρ
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δ. Ν. 'Ορλεάνη 23)3		ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	ε. Τζάκαρτα 11)2
ΜΙΝΙ ΛΑΗΗΝΤΥ	69	1570	άργει εἰς Πειραιά από 1)8		ΜΟΝΤΑΛΤΟ	78	9231	οπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΛΑΐΝΕΡ	71	1598	δ. Πόρτ φ Σπαήν 21)3		ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Σασέπιο 9)3 διά Μπουσάν
ΜΙΝΙ ΛΑΐΟΝ	70	1582	δ. Παναμά 6)3		ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ	78	9231	δ. Γιθραλτάρ 24)3 διά 'Αμπερνταφ
ΜΙΝΙ ΛΑΐΟΝΕΣ	72	1563	δ. Παναμά 11)2 διά Λά Γκουάτρα		ΜΟΣΚΑ	57	2926	δ. Πόρτ Σατή 10)3
ΜΙΝΙ ΛΑΐΤ	70	1587	δ. Παναμά 18)11		ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Κ. Τάουν 29)1
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άργει εἰς Πειραιά από 16)7		ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8602	ε. Κανκεσαντουρά 17)3
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3)3		ΜΟΥΝΤΣΕΡΑΛΑΝΤ	60	9365	δ. Αλφρεντ 24)3 διά Τσάρλεστον
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1590	ε. Χιούστον 24)3		ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Ιντσόν 12)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άργει εἰς Πειραιά από 18)10		ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	65	18459	α. Μαδέρια 17)3 διά Σετουμπάλ
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Πειραιά 27)3		ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ε. Μαπόντο 25)3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Βαρκελώνη 13)3 διά Λαττάκια		ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	α. Γιοκοχάμα 11)3 διά Ούλοάν
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	δ. Κατάνια 2)3 διά Λαττάκια		ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	δ. Μορμουγκάδο 23)3
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Φρεγκόνια 18)10		ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ε. Τεργέστην 22)3 διά Αύγουστον
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δ. Κύπρια 12)3 διά Λαττάκια		ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	ε. Ντουάλα 10)3
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Καρθαγένην 2)3		ΜΠΕΣΣΥ	61	8426	ε. Βρέστην 16)3
ΜΙΝΙ ΛΕΐ'Κ	70	1591	δ. Πειραιά 24)3 διά Γαλλίαν		ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. Τζένταν 12)2
ΜΙΝΙ ΛΕΐ'ΜΠΟΡ	71	1563	δ. Παραμαρίπο 2)3 διά Τρίνινταν		ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ε. Σουέζ 10)11
ΜΙΝΙ ΛΕΐ'Ν	70	1582	άργει εἰς Πειραιά 6)11		ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Μπρούνιμπουτελ 20)11 διά Κούσα
ΜΙΝΙ ΛΕΐ'Σ	69	1570	άργει εἰς Πειραιά από 27)1		ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ·	58	8547	ε. Μπρούνιμπουτελ 20)11 διά Κούσα
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24)3		ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ·	51	2967	είς Τέμα 4)178
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	70	1690	δ. Σουέζ 22)3 διά Τζένταν		ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1560	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6)3		PANTZA (δ.)	64	32756	α. Χιούστον 5)1
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	δ. Παραμαρίπο 16)3		ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	οπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	δ. Λεμεσόν 23)3 διά 'Ανκόνα		ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	είς Όσιμα υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Μπαρμάντον 14)3		ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375	δ. Μπρούνιμπουτελ 21)3 Λ. Πάλμας
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Καστέλον 27)2 διά Λαττάκια		ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ε. Δάνταιχ 26)3
ΜΙΝΙ ΛΙΑΖΡΝΤ	72	1562	δ. Λεμεσόν 16)3 διά Λαττάκια		ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ε. Πόρτ Αλφρεντ 22)3
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ	70	1598	δ. Τζέντα 20)3		ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ·Ι·Σ	54	6103	δ. Σουέζ 4)2 διά Μπάραν
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	70	1581	άργει εἰς Πειραιά 6)4		ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Σπαλάτον 24)3
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	δ. Σανδόνα 23)2 διά Λαττάκια		ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	δ. Σουέζ 18)3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δ. Τεργέστην 17)3 διά Τζουνί		ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	δ. Κάρντιφ 23)3 διά Τζέντα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14)3					

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των έλληνικων πλοίων

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

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

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537 24 HRS SERVICE

TELEX NO. RS 21376

P. O. BOX 1293

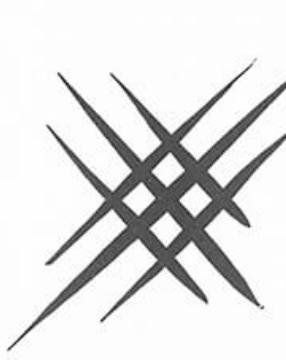
CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»
SINGAPORE

ΜΠΡΑΒΟΑΛΑΝΤΟΝΑ	55	5233	ε. Σαθάνα 6)3	ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	ε. Σήρπορτ 7)3
ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	ά. Αμέριαν 17)3 Π. & Πίτρ	ΝΙΑΛΙΑ Δ.	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	δ. Πουνταρένας 7)3 διά Πάτα	ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	ε. Σπέτζια 15)3
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3241	άργει είς Πειραιά από 30)12)77	ΝΙΑΝΙΕΑ	67	3868	δ. Μπρούνιμπούτελ 11)3 'Αλγερίαν
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ·	69	2979	ά. Σ. Μάικελς 24)3 διά Σόρεχον	ΝΙΑΠΟ ΛΑΕΚΟΣ	58	9028	ά. Ντεμεράρα 25)3 διά Τρινιντάν
ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053	είς Ν. 'Υόρκην 26)11 (έπισκ.)	ΝΙΑΠΟ ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	58	7396	ά. Γκάλθεοτον 26)2
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Πειραιά 11)2	ΝΙΑΠΟ ΣΚΑΥ·	61	16664	εις Γλασκώθην 25)8
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ε. Σιγκαπούρην 2)3	ΝΙΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ά. Λιθερπούλ 4)3 διά Π. 'Οριτάς
ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	ε. Ντόρμπτας 22)3	ΝΙΑΠΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	61	13054	ά. Γλασκώθην 19)3 Π. Σεντράλ
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	2240	δ. Κωνιά πολιν 14)3 διά Μ. Θάλασσαν	ΝΙΑΥΝΑΜΙΚ	47	2193	ε. Ανάκοντα 5)3
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ά. Πειραιά 21)3 διά Μη. "Αύρες	ΝΙΑΥΝΑΜΙΚ			
ΜΥΡΙΝΑ	71	3653	ε. Ελεύσιμουθ 27)3	ΣΕΥΛΑΡ (δ.)	58	11486	ά. Σάροφ 22)3 διά Σ. Ναζαίρ
ΜΥΡΝΑ	58	4954	ε. Πόρτ Λιουν 7)2	ΝΙΑΦΟΝΤΙΑ Β. δ.	61	22256	προσήρ. εις Δανίαν 11)4
ΜΥΡΣΙΝΙΔΑ	77	5511	ά. Μπότουντ 13)3 Μπόκα Τσίκα	ΝΙΕΑΡΙΓΚ (δ.)	68	80093	ε. Πειραιά 20)1
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	ε. Τακοράτη 13)3	ΝΙΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	ε. Τζένταν 14)3
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Ντάρ ές Σαλαμ 24)3 Ντόρμπαν	ΝΙΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ·	63	13092	εις θι. Καράτον 19)1
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ά. Ρεϊφε 8)3 διά Σαγκάτην	ΝΙΕΜΗΣ	46	7831	ε. Σπαλάτον 19)3
ΜΥΡΩΝ	64	17487	άργει είς Πειραιά	ΝΙΕΖΕΡΤ ΓΟΥΐΝΤ	74	14523	ά. Χιούστον 24)3
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	ά. Πειραιά 17)3 διά Χαλκίδα	ΝΙΕΖΕΡΤ ΚΙΚ	77	15320	ά. Λάγος 16)3 διά Χιούστον
ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	ε. Μαυρίκιον 8)3	ΝΙΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)3 διά Μομπίλ
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ε. Καλκούτα 9)3	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ά. Λάγος 12)3 διά Κρέμε
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	δ. Γιοκούάμα 14)3 διά Κριστομπαλ	ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ	60	19988	δ. Χάμπτον Ρ. 2)3 διά Ρωσίαν
ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	ε. Πειραιά 30)1	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ά. Ντόρμπαν 7)3 διά Μαδέρα
ΝΑΙΑΝΤ	75	35561	ά. Γιουροπόρτ 27)3	ΝΤΙΝΑ ΝΕΝΤ	54	5251	ά. Αλεξάνδρειαν 21)3
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ά. Αμβούργον 22)3 διά Λάγος	ΝΓΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24)3
ΝΑΝΩ Κ.	66	1789	ε. 'Αλεξανδρειαν 7)3	ΝΤΟΛΑΥ	59	8588	ε. Π. Χάρκουρτ 28)2
ΝΑΕΟΣ	56	5154	ά. Ρουέν 15)3 διά Ινησία	ΝΤΟΛΛΑ	55	4887	ά. Πειραιά 19)2 δι' 'Αλγερίαν
ΝΑΕΟΣ	70	8825	όποιο παραλαβήν	ΝΤΟΛΦΙΝ	55	2472	άργει είς Πειραιά από 15)5)77
ΝΑΕΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	78	5720	ά. Μοντεβιδέο 6)1 διά Ρ. Γκράντε	ΝΤΟΛΦΙΝ ΕΛΕΝΑ	54	5383	ά. Μπρούνιμπούτελ 19)3 διά Λουάντα
ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3266	ά. Πειραιά 21)3 διά 'Αγκόλα	ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.)	59	12463	ε. Βούσθαν 6)3
ΝΑΤΑ	77	9359	ά. Όζακα 19)3 διά Τόκιο	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	δ. Κωνιά πολιν 25)2 Μαύρην θάλασσαν	ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	9922	ε. Μέρσεμ Μπάρ 26)3
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	ε. Ράν Γκράιπτ 26)3	ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	ε. Μανάους 4)3
ΝΑΥΣΙΚΑ	53	7021	άργει είς Πειραιά από 10)9)77	ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Πειραιά 6)2
ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	3640	δ. Γιεράλταρ 17)3 διά Νουακότ	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	όποιο παραλαβήν
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	ά. Λομπίτο 29)12	ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	ε. Π. Κελάγκ 25)3
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	ά. Κολούμπια Ρ. 2)3 διά Κορέαν	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΛΙΟΥ	69	8928	ά. Μανζανίλο 8)2 διά Κίναν
ΝΑΧΟΣ ΠΑΓΑΝΤ	56	2205	όθεισθη είς 36.20 B - 18.52 A 26)3	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ά. Τζεμπέλ Ντανά 10)3
ΝΕΑ ΕΠΙΣ	78	16478	ά. Ντόρμπαν 21)3 διά Κίνα	ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	ε. Βερακρούδ 12)2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	δ. Σουέζ 21)3 διά Κίνα	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ά. Π. Σάιδ 25)3
ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1587	ά. Πλάτμας 23)2 διά Ντουάλα	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΒΑ	63	7280	είς Λάγος από 19)12	ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ά. Ρ. Τανόρα 15)2
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ·	78	33191	ά. Γάνδην 22)3 διά Βαλιτιμόρην	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	ά. Θέρωναι αιλ 21)3
ΝΕΒΔΑ	57	8181	ά. Ρότερπταν 16)3 διά Σμύρην	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	ά. Φερρόδ 25)3 διά Μεγ. Λίμνες
ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	ά. Μπωμόν 2)3	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΠΙΤΖ	72	20512	ε. Σαουθμποτον 25)3
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	ά. Ριγέλια 16)3 διά Βασιτάν	ΟΙΝΟΥΣ, ΑΗΝΤΕΡΣΙΠ	78	19344	ά. Αντζέλες 10)3 διά Κορέαν
ΝΕΜΑ	58	7425	ε. Πειραιά 1)3	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	21883	ά. Θέστα 15)3 δι' ΉΠΑ
ΝΕΜΕΑ	78	11000	είς Αίδι ύπο συμπλήρωσιν	ΟΙΝΟΥΣ, ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20510	ά. Ορλεάνη 19)3
ΝΕΝΑ	51	39866	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25)3	ΟΙΝΟΥΣ, ΝΤΕΣΤΙΝΥ	78	19346	ά. Ινσόν 12)3 δι' ΉΠΑ
ΝΕΝΑ	66	6749	δ. Κωνιά πολιν 19)3 Μαύρην θάλασσαν	ΟΙΝΟΥΣ, ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19364	ά. Εδερετ 17)3 δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΝΗ	69	3762	ά. Φλένσμπουργκ 20)3 Στεττίνον	ΟΙΝ, ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	20510	ά. Π. Σάιδ 23)3 Ισκεντερούν
ΝΕΟΤΗΣ	71	2988	ά. Γκιζόν 16)2 διά Πακιστάν	ΟΓΑ Κ.	66	3024	ε. Π. Χάρκουρτ 22)3
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	9082	ε. Κοραμάρ 10)3	ΟΔΔΑΝΔΙΑ	56	4380	ε. Η. Εσκιδέλ 14)3
ΝΕΣΤΩΡ	68	7968	άργει είς Πειραιά 17)5)76	ΟΔΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ά. Πειραιά 21)3 διά Γιεραλτάρ
ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	25755	ά. Νιούκαστλ 1)3 δι' Αγγυπτον	ΟΔΥΜΠΙΑΝ ΧΟΟΥΠ	58	5271	ά. Νάθρην 16)3 διά Πειραιά
ΝΕΦΕΛΑΝ	68	24894	ά. Γένοβα 18)3 δι' ΉΠΑ	ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Σεμπρόδυκε 26)3 διά Βρέστην
ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	δ. Κωνιά πολιν 12)3 Μαύρην θάλασσαν	ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	64	38598	ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)3
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ε. Ρίτσαρτην Μπαίη 21)3	ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΔΑ (δ.)	65	38607	ε. Φάδ 22)3
ΝΗΑΡΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Κοσί 10)3	ΟΔΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ά. Λαυσότακα 25)3 διά Γκήλογκ
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Τζέντα 20)3	ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ά. Κολούμπια Ρ. 9)2 δι' Ίραν
ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. Χιούστον 14)3	ΟΔΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ά. Π. Σάιδ 12)3
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	εις θι. Βούμπαρης 20)3	ΟΔΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ά. Ακαζούτλα 23)2
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	εις Αννάπτα 17)11)77	ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΑΘΗΝΑ	61	3226	όποιο παραλαβήν
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	3979	ε. Αμβούργον 20)3	ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	46	1595	ε. Πειραιά 12)2
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	9814	άργει είς Πειραιά από 12)6)75	ΟΔΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Ιόκη 16)3
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	5693	ά. Πλαναμ 9)2 δι' Άλγεριαν	ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά από 6)3)78
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	3190	ά. Γιεράλταρ 26)2 διά Κούδα	ΟΜΗΡΙΣ	55	2907	εις Τζέρτζασον 1)11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	ά. Μόπιλ Πατ 10)3 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις Μασσαλίαν από 8)2)78
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	όποιο παραλαβήν	ΟΝΕΣΤΥ	76	10858	ό. Σουέζ 22)3
ΝΙΚΕ	59	4071	ά. Κόνι πολιν 10)2 διά Τραπεζούντα	ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	ε. Κ. Τάουν 26)3
ΝΙΚΗ	71	9075	ε. Αλεξανδρού 18)3	ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ Β. (δ.)	76	119821	ά. Γιοκασί 16)3 διά Περσικόν
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ά. Κολόπιο 25)3	ΟΡΑΙΟΝ	63	14595	ε. Μόμπιλ 20)3
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ά. Ν. Τουτικορίν 26)3	ΟΡΕΟΙ	55	7909	ε. Μπάραρον 11)3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	54	3495	ά. Κοτέρη 29)12 διά Γαλάται	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ά. Τούμπα 8)3 διά Τάουναθιλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	52	7304	ά. Κωνιά πολιν 28)2 διά Κωνοτάντζαν	ΟΡΦΕΥΣ	61	13553	ά. Π. Σάιδ 20)3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	61	9038	ε. Καράτα 22)3	ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	ά. Φένοβα 16)3 διά Συρίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΕΛΙΝΑ	62	6755	ε. Βρέστην 19)3	ΟΣΕΑΝ ΝΑΒΙΙ·	70	13855	εις Λισσαθώνια από 14)1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	17298	ά. Ν. 'Υόρκη 16)3 διά Ρωσίαν	ΟΣΕΑΝ ΝΤΑΛΦΙΝ	74	72688	δ. Σουέζ 18)3
ΝΙΚΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	58	3566	ά. Σουέζ 24)3	ΟΣΕΑΝ ΡΗΓΑΝΙΚΟΣ	61	16622	ε. Γαλάτοι 1)3
ΝΙΚΟΣ Γ. ΠΑΠΑΔΑΙΟΣ	72	19162	ε. Χιούστον 19)3	ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Στεττίνον 19)3
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ·	71	65347	ά. Βαγγαρέι 613 διά Πειραιόν	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ·	66	11153	ε. Κακινάντα 19)2
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ·	62	20201	ά. Βαλτιμόρην 18)3 δι' Αρούμπαν	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ά. Ντόρμπαν 27)3 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	ά. Καρθαγένην 7)3 Ν. Κάρθαλη	ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	63425	ά. Πειραιά 11)3 διά Σιδώνα
ΝΙΚΟΣ							

ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟ-		
ΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	58	8764
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7688
ΠΑΝΤΚΡΙ ΙΙ	70	2995
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873
ΠΑΝΕΑ	66	4156
ΠΑΝΘΕΟ	67	3870
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091
ΠΑΝΟΣΑΝΙΚ	64	33642
ΠΑΝΣΕΠΤΙΟΣ	64	7537
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	74	14790
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	77	21194
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849
ΠΑΝΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168
ΠΑΝΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603
ΠΑΠΑΛΕΩΗΣ	57	8992
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΠΗΣ Π.	51	6791
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636
ΠΑΡΓΑ	59	10065
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	66	11443
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214
ΠΑΡΟΣ	61	13863
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762
ΠΑΡΟΣ	65	8883
ΠΑΡΟΣ	53	1166
ΠΑΣΙΟΣΑ (μ.)	71	80225
ΠΑΣΙΟΙΚ (δ.)	65	38116
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754
ΠΑΤΡΑΙ·ΚΟΣ	62	11756
ΠΑΤΡΑΣ	52	2615
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ο.	60	7707
ΠΑΥΑΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	52	1012
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	78	11000
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	65	34446
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	67	22186
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	55	7737
ΠΕΛΟΨ	60	4824
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (δ.)	67	38915
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥ- ΣΗΣ (μ.)	76	45330
ΠΕΡΑ Α'ΙΑΝΤ	64	10865
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868
ΠΕΡΑ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	62	9901
ΠΕΡΑΔΑ	53	5835
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511
ΠΕΤΓΙΚΟ	67	39035
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	51	11859
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20582
ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.)	56	16944
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΛΙΟ	67	29506
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΗΝΕΛΩΠΗ Α.	52	2445
ΠΗΝΕΛΩΠΗ ΙΙ	66	6198
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	66	8160
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317
ΠΙΤΡΙΑ	72	9350
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΛΑΞΥ	71	3551
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ	72	3446
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350
ΠΙΑΤΩΝΙΚ (μ.)	67	48747
ΠΙΑΣΙΑΣ	63	10736
ΠΙΑΤΩΝΙΟΣ	65	10679
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647
ΠΟΛΑ	56	7989
Πειραιάς	58	3013
Πόδια	60	2613
Πόδια	59	1933
Πόδια	61	10873
Πόδια	66	10736
Πόδια	67	10679
Πόδια	68	10679
Πόδια	69	10679
Πόδια	70	10679
Πόδια	71	10679
Πόδια	72	10679
Πόδια	73	10679
Πόδια	74	10679
Πόδια	75	10679
Πόδια	76	10679
Πόδια	77	10679
Πόδια	78	10679
Πόδια	79	10679
Πόδια	80	10679
Πόδια	81	10679
Πόδια	82	10679
Πόδια	83	10679
Πόδια	84	10679
Πόδια	85	10679
Πόδια	86	10679
Πόδια	87	10679
Πόδια	88	10679
Πόδια	89	10679
Πόδια	90	10679
Πόδια	91	10679
Πόδια	92	10679
Πόδια	93	10679
Πόδια	94	10679
Πόδια	95	10679
Πόδια	96	10679
Πόδια	97	10679
Πόδια	98	10679
Πόδια	99	10679
Πόδια	100	10679
Πόδια	101	10679
Πόδια	102	10679
Πόδια	103	10679
Πόδια	104	10679
Πόδια	105	10679
Πόδια	106	10679
Πόδια	107	10679
Πόδια	108	10679
Πόδια	109	10679
Πόδια	110	10679
Πόδια	111	10679
Πόδια	112	10679
Πόδια	113	10679
Πόδια	114	10679
Πόδια	115	10679
Πόδια	116	10679
Πόδια	117	10679
Πόδια	118	10679
Πόδια	119	10679
Πόδια	120	10679
Πόδια	121	10679
Πόδια	122	10679
Πόδια	123	10679
Πόδια	124	10679
Πόδια	125	10679
Πόδια	126	10679
Πόδια	127	10679
Πόδια	128	10679
Πόδια	129	10679
Πόδια	130	10679
Πόδια	131	10679
Πόδια	132	10679
Πόδια	133	10679
Πόδια	134	10679
Πόδια	135	10679
Πόδια	136	10679
Πόδια	137	10679
Πόδια	138	10679
Πόδια	139	10679
Πόδια	140	10679
Πόδια	141	10679
Πόδια	142	10679
Πόδια	143	10679
Πόδια	144	10679
Πόδια	145	10679
Πόδια	146	10679
Πόδια	147	10679
Πόδια	148	10679
Πόδια	149	10679
Πόδια	150	10679
Πόδια	151	10679
Πόδια	152	10679
Πόδια	153	10679
Πόδια	154	10679
Πόδια	155	10679
Πόδια	156	10679
Πόδια	157	10679
Πόδια	158	10679
Πόδια	159	10679
Πόδια	160	10679
Πόδια	161	10679
Πόδια	162	10679
Πόδια	163	10679
Πόδια	164	10679
Πόδια	165	10679
Πόδια	166	10679
Πόδια	167	10679
Πόδια	168	10679
Πόδια	169	10679
Πόδια	170	10679
Πόδια	171	10679
Πόδια	172	10679
Πόδια	173	10679
Πόδια	174	10679
Πόδια	175	10679
Πόδια	176	10679
Πόδια	177	10679
Πόδια	178	10679
Πόδια	179	10679
Πόδια	180	10679
Πόδια	181	10679
Πόδια	182	10679
Πόδια	183	10679
Πόδια	184	10679
Πόδια	185	10679
Πόδια	186	10679
Πόδια	187	10679
Πόδια	188	10679
Πόδια	189	10679
Πόδια	190	10679
Πόδια	191	10679
Πόδια	192	10679
Πόδια	193	10679
Πόδια	194	10679
Πόδια	195	10679
Πόδια	196	10679
Πόδια	197	10679
Πόδια	198	10679
Πόδια	199	10679
Πόδια	200	10679
Πόδια	201	10679
Πόδια	202	10679
Πόδια	203	10679
Πόδια	204	10679
Πόδια	205	10679
Πόδια	206	10679
Πόδια	207	10679
Πόδια	208	10679
Πόδια	209	10679
Πόδια	210	10679
Πόδια	211	10679
Πόδια	212	10679
Πόδια	213	10679
Πόδια	214	10679
Πόδια	215	10679
Πόδια	216	10679
Πόδια	217	10679
Πόδια	218	10679
Πόδια	219	10679
Πόδια	220	10679
Πόδια	221	10679
Πόδια	222	10679
Πόδια	223	10679
Πόδια	224	10679
Πόδια	225	10679
Πόδια	226	10679
Πόδια	227	10679
Πόδια	228	10679
Πόδια	229	10679
Πόδια	230	10679
Πόδια	231	10679
Πόδια	232	10679
Πόδια	233	10679
Πόδια	234	10679
Πόδια	235	10679
Πόδια	236	10679
Πόδια	237	10679
Πόδια	238	10679
Πόδια	239	10679
Πόδια	240	10679
Πόδια	241	10679
Πόδια	242	10679
Πόδια	243	10679
Πόδια	244	10679
Πόδια	245	10679
Πόδια	246	10679
Πόδια	247	10679
Πόδια	248	10679
Πόδια	249	10679
Πόδια	250	10679
Πόδια	251	10679
Πόδια	252	10679
Πόδια	253	10679
Πόδια	254	10679
Πόδια	255	10679
Πόδια	256	10679
Πόδια	257	10679
Πόδια	258	10679
Πόδια	259	10679
Πόδια	260	10679
Πόδια	261	10679
Πόδια	262	10679
Πόδια	263	10679
Πόδια	264	10679
Πόδια	265	10679
Πόδια	266	10679
Πόδια	267	10679
Πόδια	268	10679
Πόδια	269	10679
Πόδια	270	10679
Πόδια	271	10679
Πόδια	272	10679
Πόδια	273	10679
Πόδια	274	10679
Πόδια	275	10679
Πόδια	276	10679
Πόδια	277	10679
Πόδια	278	10679
Πόδια	279	10679
Πόδια	280	10679
Πόδια	281	10679
Πόδια	282	10679
Πόδια	283	10679
Πόδια	284	10679
Πόδια	285	10679
Πόδια	286	10679
Πόδια	287	10679
Πόδια	288	10679
Πόδια	289	10679
Πόδια	290	10679
Πόδια	291	10679
Πόδια	292	10679
Πόδια	293	10679
Πόδια	294	10679
Πόδια	295	10679
Πόδια	296	10679
Πόδια	297	10679
Πόδια	298	10679
Πόδια	299	10679
Πόδια	300	10679
Πόδια	301	10679
Πόδια	302	10679
Πόδια	303	10679
Πόδια	304	10679
Πόδια	305	10679
Πόδια	306	10679
Πόδια	307	10679
Πόδια	308	10679
Πόδια	309	10679
Πόδια	310	10679
Πόδια	311	10679
Πόδια	312	10679
Πόδια	313	10679
Πόδια	314	10679
Πόδια	315	10679
Πόδια	316	10679
Πόδια	317	10679
Πόδια	318	

ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	ά. Γόνιος 5)3 διά Λαττάκια	
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑΥ	61	6334	ξ. Πόρτα Χάρκορφ 14)3	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	ά. Λισσαδόνα 15)3 διά Σ. Χουάν	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εις Λομπίτο (άπό 29)9)77	
ΣΑΣΑΣ	40	5360	άργει εις Πειραιά (άπό 16)2)77	
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	73	9072	έ. "Αγ. Φραγκίσκον 13)3	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	71	8894	ξ. Μπαντάρ Σαπούρ 5)3	
ΣΕΛΑΣ	63	10947	ά. Μπάρον 5)3	
ΣΕΛΕΣΤΙΑ	62	6172	ύπο παραλαβήν	
ΣΕΜΙ	66	11906	ξ. Ιννούμα 17)3	
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ά. Σαδάννα 7)3 διά Σάντος	
ΣΕΟΥΤΑ	55	3526	ά. Νουαντγιουπό 27)2 διά Νουακότ	
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	ύπο παραλαβήν	
ΣΕΡΠΙΦΟΣ	63	4017	ά. Λαντόντ 20)3 διά Πειραιά	
ΣΕΣΤΟΣ ΜΠΑΙΗ	61	16561	δ. Τζέντα 5)2 διά Τσαμκόγκ	
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ξ. "Είλονγκασού 14)3	
ΣΗ ΓΚΑΟΥΡ	59	8766	ά. Αμέρεραν 22)5 διά Λάγος	
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ	60	7746	δ. Σουέζ 22)3 διά Κορέαν	
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9163	ά. Πειραιά 19)3 διά Λιθόρνο	
ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9422	ξ. Ντάρκηταν 9)3 διά Ιαπωνίαν	
ΣΗ ΚΑΛΟΥΝΤ	58	8766	ά. Αμέρεραν 17)3 διά Τσαταγκούκ	
ΣΗ ΛΑΪ·ΟΝ	77	8746	λ. Μαλαγκά 27)3 διά Λά. Γκουάρα	
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	δ. Σουέζ 9)3	
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	7746	δ. Σουέζ 19)2 διά Οζάκα	
ΣΗ ΡΕ·Ι·ΝΤΖΕΡ	59	10075	λ. Κονγκόπολιν 9)3	
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9370	ξ. Ραγκούν 18)3	
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ξ. Μπουεναθεντόρα 7)3	
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	ξ. Τζέντα 16)3	
ΣΗ ΤΑ·Ι·ΓΚΕΡ	73	13631	ξ. Τζένταν 22)3	
ΣΗ ΤΑ·Ι·ΝΤ	71	9810	ά. Νιούκαστλ 28)3	
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	58	8766	ά. Ρεσίφε 4)3 διά Αθάνα	
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ	77	9422	ά. Ζ. Τζών 15)3	
ΣΗ ΧΩΚ	78	9100	εις Σάντερλαν δύο συμπλήρωσιν	
ΣΗΜΕ·Ι·ΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	ά. Δάντσιο 9)3 διά Πάτραν	
ΣΗΝΙΚΙ (μ.)	65	63287	δ. Σουέζ 26)3	
ΣΗΡΗΝΗ ΜΕΝΤ	70	2982	ά. Λ. Πάλμας 20)2 διά Νουακότ	
ΣΗΣΠΩΝΗ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ά. Ντουμπάι 17)3	
ΣΗΣΠΡΑ·Ι·Τ	59	6791	δ. Κονγκόπολιν 25)3	
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπο παραλαβήν	
ΣΗΤΕΙΑ ΣΑΝ	56	9946	ά. Αμβούργον 24)3 διά Δουνκέρκην	
ΣΗΤΕΙΑ ΧΟΟΥΠ	60	8420	ά. Ντουάλα 2)3 διά Ματάντι	
ΣΗΧΟΡΣ	53	6518	ξ. Λομπίτο 17)2	
ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	69	12485	ά. Αμβούργον 24)3	
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ά. Ήστ. Λαντόν 24)2	
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ά. Δουνκέρκην 17)3	
ΣΙΑΒΕΡ Α·Γ·ΑΝΤ	58	8574	άργει εις Πειραιά (άπό 4)3)76	
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	ξ. Βαρκελώνη 25)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡ	56	6660	ξ. "Ιμρούτες 27)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΒ	57	8476	ξ. Χάφις 26)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ·Ι·Τ	77	11272	δ. Π. Σάδι 24)3 διά Μεσόγειον	
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ξ. Τζένταν 5)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ά. Χογκ Κόγκ 11)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ξ. Λάγος 31)1	
ΣΙΑΒΕΡ ΛΑ·Τ·	56	6642	ξ. Πειραιά 23)2	
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ·Υ·	69	9305	ξ. Ρουέν 21)2	
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	ξ. Πειραιά 26)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6582	ά. Λάγος 3)3 διά Μη. "Αύρες	
ΣΙΑΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ά. Ρότερνταμ 8)11 διά Λουαντά	
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΣΕΑΝ	55	6545	ξ. Δουνκέρκην 5)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ	58	5043	ξ. Αστόντ 13)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6605	δ. Π. Σεράον 17)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ά. Αμέρεραν 16)3 διά Όδησσον	
ΣΙΑΙΑ	68	3035	ά. Μπουκάναν 3)3	
ΣΙΑΚ	56	5042	ξ. Σπαλάτον 17)3	
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	63	9341	ά. Μτρόμπαν 12)3 διά Ρ. Γκράντε	
ΣΙΝΤΥ	70	18287	ά. Τσιταγκόκ 16)3 διά Καλκούτα	
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ά. Ν. Όρλεάνη 16)3	
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	ά. Σάντος 12)3 διά Ρ. Γκράντε	
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	δ. Γιεραλτάρ 25)3 διά Πειραιά	
ΣΚΑΠΟΥΓΙ·Α	76	19150	ά. Κολούπατη Ρ. 23)3	
ΣΚΑΠΟΥ·Γ·Ι·ΝΤ	70	9077	ά. Μουτάπαν 12)2 διά Ίράν	
ΣΚΑΠΑΝΕ·Ι·Κ	53	3899	ά. Καζαμπλάνκα 16)3	
ΣΚΑΠΑΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	ξ. Χιούστον 13)2	
ΣΚΑΠΑΜΠΡΗΖ	71	9085	ξ. Τζέντα 14)1	
ΣΚΑΠΑΝΠΡΟΤ (δ.)	66	23409	ά. Ρότερνταμ 14)3 διά Πειραιά	
ΣΚΑΠΑΝΤE·Ι·ΝΤ	76	19451	ά. Τούρλεστον 24)3	
ΣΚΑΠΤΡΕ·Ι·ΝΤ (δ.)	60	21230	ά. Σ. Χουάν 16)3 διά Π. λά. Κρούζ	
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Ρ. Ιανέριο 22)3	
ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	ά. Χογκ Κόγκ 16)1 διά Λάγος	
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)	66	57017	άργει εις Ίτεάν	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Βοστών 26)3 διά Χιούστον	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Κοζαμπλάνκα 14)3	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΚΑΥ·	61	2774	ξ. Λιδόρνη 22)3	
ΣΚΟΠΗ	56	10043	ά. Τσιταγκόκ 15)3 διά Ραγκούν	
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ά. Ν. Όρλεάνη 6)2 διά Βραζιλίαν	
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	δ. Κωνγκόπολιν 3)3	
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	53	6319	ξ. Λείδες 24)3 διά Χιούστον	
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	άργει εις Πειραιά	
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	άργει εις Πειραιά (άπό 1)9)77	
ΣΗΜΗΡΑΧΟΣ ΦΡΑΓ·ΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ά. Ντακάρ 15)3 διά Ν. Υόρκη	
ΣΟΒΕΡΕ·Ι·Ν ΡΟΥΜΠ	58	4253	ξ. Πειραιά 22)3	
ΣΟΒΕΡΕ·Ι·Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ξ. Θέουτα 19)12	
ΣΟΝΙΚ	62	28327	άργει εις Πειραιά	
ΣΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ά. Λονδίνον 25)3	
ΣΟΥΑΖΙ ΜΕ·ΙΝΤΕΝ	63	11056	ξ. Μουτάπαν 24)3	
ΣΟΥΑΝ ΔΕ·Ι·Κ (δ.)	61	20433	ά. Νταμάν 8)3 διά Εκουαντόρ	
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	ξ. Χάμπτον Ρ. 24)3	
ΣΟΥΖΥ	57	7869	ά. Μπωμόντ 17)2 διά Αθήνες	
ΣΟΥΖΥ Ι.	64	4464	ά. Θέουτα 18)3	
ΣΟΥ·Ι·ΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9753	ά. Καράτσι 26)3	
ΣΟΥ·Ι·ΝΤ ΣΑΡΠΑ·Ι·Ζ	56	10271	ξ. Καράτσι 22)1 (έπισκ.)	
ΣΟΥ·Ι·ΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	ά. Λισσαδάν 12)3 διά Λ. Γκουάρα	
ΣΟΥ·Ι·Φ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ά. Ντακάρ 6)1	
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25136	ά. Γιουρόπορτ 27)3	
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Ντουμπάν 14)3 διά Ν. Αφρική	
ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4489	ά. Πειραιά 20)3 διά Ιταλίαν	
ΣΟΦΙΑ	60	8251	ξ. Καράτσι 20)3	
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΟΦΙΑ Β.	57	2013	ύπο παραλαβήν	
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ά. Λινδίνον 17)3 διά Λάγος	
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	ά. Αμβούργον 23)3	
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-				
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13560	ξ. Ρότερνταμ 23)2	
ΣΟΦΙΑ ΙΙ	77	16432	μετων. «ΣΟΦΙΑ Μ.»	
ΣΠΑΡΤΑ	58	8365	δ. Γιεραλτάρ 16)3	
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	ά. Π. Λιμόν 3)3 διά Κούθα	
ΣΠΑΡΤΙ	67	11993	ξ. Καράτσι 6)3	
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	ξ. Κέντα 15)3	
ΣΠΕΤΣΕΣ Α·Γ·ΑΛΑΝΤ	70	8174	ά. Αμπιτζάν 2)3	
ΣΠΥΡΟΣ	65	31296	ά. Καλουντηρούρ 23)2	
ΣΙΑΒΑΝΙΑ (δ.)	70	17485	ά. Ντόρμπαν 13)3	
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ά. Χιούστον 2)3	
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	δ. Ιαναμά 8)3	
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Ηνωντον 7)2 διά Κωνστάντζαν	
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.				
ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ξ. Μπάραρ 13)3	
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	ά. Αντέν 17)3 διά Μπάραρ	
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	ά. Φιλαδελφειαν 5)3	
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ξ. Φιλαδελφειαν 5)3	
ΣΤΑΡ ΑΘΗΝΙΑΝ	68	18470	ά. Οζάκα 12)3	
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ά. Ρ. "Ιανέριο 23)2 διά Βιτόριο	
ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	ά. Νεάπολιν 24)3 διά Αλγκεθίας	
ΣΤΑΡ ΙΟΝΙΑΝ	69	19165	ά. Βανκούδερ 22)3	
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19885	ά. Τέμπλ 21)3	
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΑΔΑ	73	14667	ά. Γκλάντστον 21)3 διά Βανκούδερ	
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Γκλάντστον 7)3 διά Κίτιμα	
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ά. Γκλάντστον 16)3 διά Φρημάντλ	
ΣΤΑΡ ΛΑ·Ι·Τ	61	13184	ά. Σαδάννα 19)3 διά Λονδίνον	
ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	ά. Βατιμόρη 19)3 διά Νταμάμ	
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Τζέντα 20)3	
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	ά. Σαδάννα 22)3	
ΣΤΑΡ ΟΛΥΜΠΙΑΝ	68	18470	ά. Κούς Μπαίη 19)3 διά Παναμά	
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Βανκούδερ 19)3	
ΣΤΑΡ ΠΡΑΙΝΤ	62	15649	ά. Ρότερνταμ 6)3	
ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΝ	70	19210	ά. Όρλεάνη 26)3	
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Δ. (δ.)	76	163810	ά. Τέμπλη Μπαίη 4)3	
ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	37865	ά. Γιεραλτάρ 22)3 διά Μπετζάια	
ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	3369	ά. Πειραιά 17)3 διά Βόλον	
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	ά. Σάιδ 20)3 διά Θεσσαλίην	
ΣΤΕΝΙΣ	59	6678	ά. Πειραιά 19)1 διά Αλγέριον	
ΣΤΕΩΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Σιμονούσκι 16)3 διά Χίτατσι	
ΣΤΟΛΑ ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	13019	ά. Ρότερνταμ 5)3	
ΣΤΟΛΑ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	57	11901	ά. Μπ. "Αύρες 7)3 διά Βενεζουέλα	
ΣΤΟΛΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	11849	ά. Χιούστον 25)3	
ΣΤΟΛΑ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ά. Ν. "Ορλεάνη 21)3	
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ά. Βενετία 20)3	
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	ά. Ν. "Ορλεάνη 18)3 διά Ταΐθαν	
ΣΤΥΑΙΣ (δ.)	61	16417	ά. Ρότερνταμ 22)3 διά Πειραιά	
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	ά. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	ά. Γιουροπόρτ 2013 διά Δουνκέρκην	
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	ά. Μασαλίαν 16)3	
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	ά. Ταρτούς 13)3	
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5748	ά. "Αλεξανδρείαν 15)3	
ΣΥΝΑΥΤΙΑ	56	6617	ά. Αιμούργον 22)3 διά Αλεξανδρείαν	
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ά. Σουέζ 20)3	
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. Τεργέστην 10)2	
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	ά. Απτάκια 4)3	
ΣΥΡΑ	77	16380	ά. Νταμάμ 11)3 διά	

ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Σαβόνα 22)3 διά Μπετζάια
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	έ. Λάγος 18)2
ΤΗΛΟΣ	67	12142	ά. Χόγκ Κόγκ 20)3 Φουκουγιάμα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	δ. Παναδ 19)3
ΤΗΝΟΣ	56	4719	δ. Σουέζ 12)1 διά Χοντίντα
ΤΙΜΗ	71	5042	είς Πειραιά 20)3 (έπισκ.)
ΤΙΝΑ (δ.)	78	163810	ά. Κουδετέλ 22)3 διά Σούχηνα
ΤΙΝΑ	73	3094	έ. Πειραιά 12)3
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	61	11621	έ. Πειραιά 26)3
ΤΙΝΙ Π.	70	3025	έ. Λάγος 20)3
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	δ. Σουέζ 24)3 διά Μπάραν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	ά. Κολούμπια ρ. 22)3 διά Κορέαν
ΤΟΛΜΗ	71	4979	ά. Γκρέιτ Γιάρμουθ 21)3 διά Μός
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ά. Καρφαγένην 1)10)78
ΤΟΜΜΥ	61	3142	ά. Κωνοπολίν 11)1 διά Κωνστάντζαν
ΤΟΝΥ	62	6246	έ. Πειραιά 22)3
ΤΟΞΟΝ	77	15981	έ. Σιγκαπούρην 24)3
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	έ. Νταθό 8)3
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Ρ. Τανέτρο 28)3 διά Μπάραν
ΤΟΠΟΥΟ ΜΠΑΙΗ (δ.)	58	12492	ά. Μπαλλαλάφορτ 21)2 Γιεραλτάρ
ΤΟΡΕΝΙΑ	57	8043	ά. 'Αγαδέρ 2)3
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	έ. Σιγκαπούρην 3)2
ΤΟΡΟ	69	8256	ά. Γένοβα 23)3 διά "Οσλο
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	έ. Ροζάριο 8)3
ΤΟΥΑΠ Β. (δ.)	62	22272	ά. Χάμπτον ρόδ. 22)3 διά "Αρούμπα
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	έ. Πειραιά 24)3
ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7902	ά. Πρότ. Σαΐδ 10)3
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	ά. Τσάπμαν 'Ανκορ. 15)3 Ντάρ ές Σ.
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	57	2361	δ. Σουέζ 21)3 Σαουδ. 'Αραβίαν
ΤΡΑΝΣ. ΣΕΥΓΑΔΡ	59	3865	έ. Πόρτ. Χάρκουρτ 10)3
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	έ. Ν. 'Ορλέανην 21)3
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	έ. Κολούμπια ρίθερ 10)3
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	61	24457	ά. Πουέρτο λά Κρούς 25)2 Μανάους
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗ-			
ΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	ά. Ν. 'Ορλέανην 18)3 διά Μποναρί
ΤΡΕΙΝΤ ΑΛΑΙΤ	66	25327	ά. Κ. Τάουν 14)3 διά Χάμπτον ρόδς
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	2138:	ά. Γιεραλτάρ 25)3 διά Πειραιά
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ μ.	68	39214	έ. Σπαλάτον 27)2
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΑΡΙΝΓΚ	64	23297	ύπο παραλαβήν
ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ά. Γιεραλτάρ 19)3 διά Τομπρούκ
ΤΡΕΙΝΤ ΡΙΖΟΛ	65	43214	ύπο παραλαβήν
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙ-			
ΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	έ. Σιγκαπούρην 17)3
ΤΡΙΑΣ III	67	3642	έ. Σαΐντ Λούίς 21)3
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Γιουροπόρτ 24)3 διά Περσικόν
ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΟΓΙΑΝ	60	10224	έ. Κάντολ 8)2
ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	ά. Νιούπορτ 21)3 διά Μπαγιόν
ΤΡΟΙ-ΕΝΦΕΔΑΣ	60	9255	ά. 'Αμπου Ντ. 20)3 διά Μπάραν
ΤΡΟΠΟΥΓΙ-ΝΤ	73	23678	έ. Καράτα 24)2
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	έ. Φιλαδέλφειαν 17)3
ΤΣΑΙΑΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	ά. Σεύχελλες 13)3 διά Ντουμπάι
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	έ. Λεωφ. Ντώρμπαν 21)3
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ά. Νιούκστολ 15)3 διά Π. Κέμπλα
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ά. Σιγκαπούρην 14)3 διά Εύρώπην
ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	17713	ά. Γιεραλτάρ 20)3 Όυντεθάλλα
ΤΥΡ	68	8255	έ. Καλκούττα 12)3
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	ύπο παραλαβήν
ΤΥΧΗ	59	4161	έ. Πειραιά 3)3
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Ν. 'Υρκη 2)3 διά Φρήπορτ
ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΑ	58	10499	έ. Σιγκαπούρην 28)7 (άργει)
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	έ. Σουέζ 27)6
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	10058	έ. Σουέζ 3)12)78
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Κ. Τάουν 21)1 διά Κίνα
ΥΜΝΟΣ	78	6400	έ. Σίδηνε 26)3
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ.	78	45330	ά. Σουάμπια 3)3 διά Κασιούγκ
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ά. Τσάρλεστον 16)3 Νικαράγουα
ΦΑΕΩΝ	71	11502	ά. Τής 20)3 διά Μπάραν
ΦΑΙΑΣ	70	11489	έ. Κουδετέλ 25)3
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Πουνταρένας 27)2 διά Καλλάρ
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	ύπο παραλαβήν
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ά. Σουέζ 17)3
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	ά. Καζαμπλάνκα 18)2 διά Κούβα
ΦΑΙΗ III	57	6334	ά. Κωνοπολίν 13)3 διά Κωνστάντζαν
ΦΑΛΚΕΝΦΕΛΣ	67	9442	ύπο παραλαβήν
ΦΑΛΑΚΟΝ	78	13889	ά. Π. Σάΐδ 15)3 διά 'Αμθούργον
ΦΑΛΑΚΟΝ	74	8896	έ. Σαουθάμπτον 23)2
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ά. Παναμά 13)3
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	9789	ά. 'Αθάνα 9)3 διά 'Ιράκ
ΦΑΝΗΣ	55	3382	έ. Τζούνι 30)3)77
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	ά. Βαλτιμόρη 25)3 διά Ν. 'Υρκη
ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ	65	8999	ά. Μπ. Αίρες 14)3 διά Σηάτλ
ΦΑΡΟΣ	56	2673	ά. Π. Σάΐδ 10)4 διά Πειραιά
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ II	53	4347	ά. Νταμάμπ 23)2 διά Βηρυτόν
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Ταμπικό 1)3 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	έ. Πειραιά από 10)6 (έπισκ.)
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ	69	12748	έ. Σαΐντ Λούίς 25)3
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. 'Αμθέροαν 16)3 διά Γκιζόν
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	έ. Ξωθι Λάγος 6)12
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	έ. Κόρτιος Κρίστι 15)3
ΦΙΛΙΑ	58	10566	δ. Μπρούνιμπούτελ 13)3 διά Λάγος
ΦΙΛΙΑ	60	5523	ά. Λουάντα 8)3 διά Λά Πλάτα
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ά. Τζένταν 3)3
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	ά. Λαγος 7)3 διά Ρουέν
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	έ. 'Αστροντ 25)3
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	έ. Βουθάνης 8)3
ΦΑΗΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	12978	μετων. «ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΑΝΤΑΡΤΙΚΑ»
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Ντουμπάλ 2)3 διά Ρ. Τανόύρα
ΦΛΟΡΥ	58	2874	έ. Κ. Τάουν 16)3
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ά. Π. Νουάρ 6)3
ΦΑΩΡΑ Κ.	60	9685	ά. Σιγκαπούρην 2)3 διά Κορέαν
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	έ. Π. Νουάρ 9)3
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ά. Ντώρμπαν 27)2 Ν. 'Αμερικήν
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ά. Λονδίνον 24)3 διά Τζιμπούτι
ΦΟΙΝΙΞ I.	76	10256	ά. Κ. Τάουν 6)3 διά Ρόττερνταμ
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	ά. Γιοκοχάμα 14)3 διά Κίνα
ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	δ. Π. Σάΐδ 24)3 διά Λαττάκια
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	9489	δ. Σουέζ 17)3 (έπωλ.)
ΦΡΑΝΚ	70	2997	ά. Μοντάρα 22)2 διά Καράτοι
ΦΡΑΝΚI	54	3470	ά. Μονρόδια 25)2
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Χόγκ Κόγκ 24)3
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ά. Ντώρμπαν 15)3 Ν. 'Αμερικήν
ΦΡΙΝΗΤΟΝ	70	9865	ά. Μονρόδια 25)2
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	ά. Π. Σάΐδ 24)3
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	ά. Π. Σάΐδ 22)3
ΦΡΙΜΠΟΥΓΚ	69	4436	ά. Βρέμην 17)3 διά Βαλτιμόρην
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	10544	ά. Κλιγκοτον (Τζα.) 5)3
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ά. Παναμά 8)2 διά Κίνα
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	9539	άργει εἰς Πειραιά
ΦΡΟΣΩ	70	18328	ά. Γλασκώδην 13)3 "Αγ. Βικέντιον
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Σουέζ 23)3 διά Μπάραν
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ά. Πουέρτο Ρίκων 27)2
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ά. Γιεραλτάρ 22)3 Καζαπτλάνκαν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	ά. Βανκούδερ 25)1 διά Κίναν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ά. Αργουνέγκουΐν 24)3
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	έ. Π. Ελίξαμπεθ 28)3
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ά. Ν. 'Υρκη 9)3 Άμουανι Μπαίη
ΧΑΛΚΗ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	ύπο παραλαβήν
ΧΑΡΑΑ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Π. Σάΐδ 21)3
ΧΑΡΙΣ	65	5038	έ. Ριγιέκα 20)3
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ά. Κανέθη 'Αιλ. 23)3 διά 'Ελλάδα
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	έ. Λισασθώνα 27)2
ΧΙΑΝ ΑΙ-ΛΑΝΤ	69	10016	ά. Ήστ Λόντον 24)3 Πορτογαλίαν
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Τσάρλεστον 12)3 Κοπεγχάγην
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Καρφαγένην 23)3 Μαρακάλιπτο
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Ήστ Λόντον
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	έ. Αργουνέγκουΐν 19)3
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 11)2 διά Βενεζουέλα
ΧΙΑΝ ΣΕΥΓΑΔΡ	68	10121	έ. Βομβάδην 27)2
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Μπιλμάρο 24)3 "Αμπου Ντάμπι
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	έ. Βιζακαπανάν 21)3
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ά. Αμέρεσαν 24)3 διά 'Εμδεν
ΧΙΟΣ	58	9483	έ. Λεωφ. Καράτοι 20)2
ΧΙΟΣ	60	9124	έ. Χοντέντα 19)1
ΧΙΟΗ	75	16421	έ. Ντώρμπαν 25)3
ΧΙΟΣ ΜΕΡΣΑΝΤ	61	11587	ά. Πειραιά 13)3 διά 'Ιταλίαν
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	έ. Δουνιέρηκην 4)3
ΧΟΛΑΝΤ	61	4877	μετων. «ΑΡΜΑΔΑ ΚΑΙΠΠΕΡ»
ΧΟΛΑΣΤΕΝΑΚΑΜΠ	59	3999	ά. Λισασθώνα 27)2 Λά Γκούστρα
ΧΟΛΑΣΤΕΝΑΛΤ	59	3988	ά. Ρόττερνταμ 8)2 διά 'Αλγέριον
ΧΟΛΑΣΤΕΝΣΑΛΤ	58	3821	ά. Γιεραλτάρ 25)3 Μοσταγκάνεμ
ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	έ. Κοκούρα 11)3
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	έ. Παραντίπ 8)3
ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	67	9433	ά. Κολόμπο 21)3
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	4145	ά. Πειραιά 19)3 διά 'Ιτεάν
ΧΡΙΣΤΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-	59	3999	ά. Λισασθώνα 27)2 Λά Γκούστρα
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	έ. Γόδνιας 23)3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ά. Λονδίνον 25)3 διά Λάγος
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	ά. Ν. Μαγκαλόρε 19)3 διά 'Αμθέροαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ I	58	11765	έ. Αμθέροαν 10)9
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41964	ά. Πειραιά 9)3
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	έ. Τοίμα 15)3
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	ά. Σοφά 20)3 διά Καθάλα
ΧΡΥΣΑΝΘΟΝΗ	64	2717	έ. Νεάπολιν 27)3
ΧΡΥΣΑΝΘΟΝΗ Γ. Λ.	71	16246	ά. Ρίτσαρτς Μπαίη 19)3 Ντώρμπαν
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ά. Καλούς Λιμένας 12)3
ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΩ Κ	76	10256	έ. Ρόττερνταμ 8)2
ΨΑΡΑ	56	8524	δ. Σουέζ 15)1
ΨΗΛΗ	65	12369	έ. Μπεντί 31)1
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	έ. Βρέστην 4)3
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Μόντπιλ 17)3 διά Λ. "Αντζελες
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ά. Γιεραλτάρ 7)3
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Γένοβα 3)3
ΩΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	ά. Ντόχα 21)3 διά Μπαχρέν



Τα ύπο δενας σηματιας

(Πλοία σημειώμενα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεθλημένα με τό Ν.Α.Τ.)

(κ.) = σημ. Κύπρου, (π.) = σημ. Παναμά — Τα ύπολοιπα φέρουν τήν λιθεριανήν)

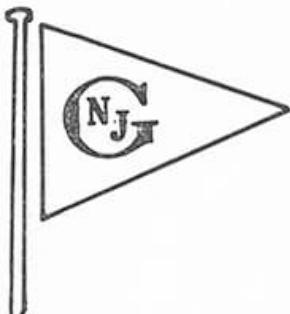
ΑΓΑΠΗ	64	5916	ά. Μπάσφαν 11)3	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	δ. Παναμά 15)3
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπο παραλίθιν	ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	δ. Σουέζ 23)3
ΑΙΤΤΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	64	9813	ά. Ρίο 'Ιανέριο 22)3 διά Χάρηρν	ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΡΥ*	57	9852	ά. Π. Χάρκουρτ 10)3
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-				ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ π.*	56	5230	ά. Γκουαγιακίλ 14)3 Βαλπαραΐζο
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ξ. Τάιν 24)3	ΑΡΓΟΙΟΣ (δ.)	64	28313	ά. Μπαγκόκ 28)2
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ά. Βούδαν 13)3	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ξ. "Αγ. Φραγκίσκον 17)3
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ξ. Σηγκαπόρη 22)3	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	αργεί είς Πειραιά διό 4)11)77
ΑΓΓΙΑ ΘΛΑΣΣΙΝΗ π.*	54	8120	ξ. Πειραιά 18)2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	50	8280	ε. Ιεραπίτι 27)3
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	αργεί είς Λεμεσόδων 7)10	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ-.			
ΑΓΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΙΟΣ Υ	56	20140	ά. Σύλικαν 10)3	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Ντουμπάι 23)3
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	55	2056	ά. Πειραιά 15)3 διά Ντακάρ	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	δδ. Γιεραλτάριο 29)12 δι' 'Αρρού
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ.	67	1979	ά. Κίγκατον 16)2 δι' 'Αθένα	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	ε. Μασσαλίαν 22)3
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Βανκούρερ 10)3	ΑΡΝΤΕΝΑ (κ.)	48	3675	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιά 14)6)77	ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	δ. Σουέζ 22)2
ΑΖΕΔΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Πουντάρεας 4)3 δι' 'Ακαζούτλαν	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Μασσαλίαν 22)3
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	2998	ξ. Λειδέρες 24)3 διά Σίνες	ΑΣΙΑΤΙΚ (π.)	71	70482	ά. Χάμπτον Ρ. 22)1 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΘΕΝ (κ.)*	46	3921	ξ. Πειραιά 12)2	ΑΣΠΑΣΙΑ (π.)*	64	1966	δ. Γιεραλτάριο 21)2 δι' 'Αλγέριον
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ά. Κούντερα 18)3 δι' "Αγ. Βικέντιον	ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	6915	ά. Σφάξ 14)3 διά Λαττάκια
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ξ. Μπωμόντ 5)3	ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	ά. Σέβεν διά 23)3 διά Βαλτιμόρην
ΑΘΗΝΑ, ΑΟΥΡΟΥ κ.δ.*	56	12447	άργει είς Πειραιά διό 3)7)75	ΑΣΤΗΡ II (π.)	62	5482	ά. Γκουαγιακίλ 23)3 Βαλπαραΐζο
ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣ κ.δ*	51	8675	άργει είς Πειραιά διό 14)5)75	ΑΣΤΡΕΣ (δ.)	68	44646	ε. Ν. 'Υόρκη 11)3 δι' Αύγοδοσταν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ·	59	8724	ξ. Μορμουγκάδα 13)3	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ (κ.)	57	2106	ά. Σ. Λούζι 23)3 διά Ταματάθε
ΑΘΩΣ	60	10733	ξ. Βαλτιμώρην 24)3	ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ε. Π. δφ. Σπαϊην 11)3
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.				ΑΣΤΥΝΑΞΑΣ (κ.)	50	13074	ε. Ν. 'Ορλέαν 16)3
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28646	ξ. Κόπτε 20)3	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. 'Οζάκα 21)3
ΑΙΚΩΝ*	71	27958	ξεωθι Καράτιο 15)2	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	74	128398	ά. Τέμπη Μπαι 5)4
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ε. Ν. 'Ορλέανη 17)3	ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Πόρλαντ 5)3 διά Κιουρασό
ΑΙΓΑΛΑΝΤ Κ. (π.)	49	1502	ε. Πειραιά 18)3	ΑΤΑΝΤΙΚΟ*	65	24314	ά. Ν. 'Ορλέανη 22)3
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΑΥ·	76	11084	ά. Α. 'Αντζελες 23)3 διά Μπαλμπόσα	ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ δ.*	65	32225	ά. Π. "Αρθουρ 10)3
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ά. Γιοκοχάμα 17)3 διά Χιούστον	ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	91963	ά. Μ. 'Αχαντι 20)2 Κάρυκ διά
ΑΙΜΙΔΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά 6)2)74	ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398	είς Μουριάνο 25)9
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ κ.*	69	6200	ξ. Τζένταν 8)2				
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΣΥΜΦΟΝΥ κ. 66		8943	δ. Σουέζ 8)3				
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΦΙΝ.							
ΤΕΛΙΤΥ (κ.)	61	21099	ά. Ρεοίφε 21)2 διά Μπέλεμ				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Φιλαδέλφειαν 19)12 διά Σάν Νικόλας				
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΒΗΣ (μ.)	71	57830	ά. Λισσαδών 20)3 διά Γιεραλτάρ				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ.	68	92682	ά. Μασσαλία 26)3				
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ε. Βαγκάρε 25)3				
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Αμυτερταν 10)3 δι' ΗΠΑ				
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	75	117340	ά. Τέιμπλ Μπαι 19)3				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΟ.							
ΣΠΕΡΙΤΥ (π.)*	56	8257	ά. Κ. Τάουν 15)3 δι' "Απω 'Ανατολή				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Αγ. Φραγκίδων 11)2 Ντουμάι				
ΑΙΤΖ. ΣΕΥ·ΑΡ (δ.)	75	117342	ά. Μ. άλ. Φαχάλ 10)3 διά Ρότερνταμ				
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57802	ά. Λισσαδών 7)3 διά Περσικόν				
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	άργει είς Φάρσουν διό 20)7)78				
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Α. 'Αντζελες 13)2 διά Τόκιο				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	ά. Λός 'Αντζελες 17)3				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	δ. Παναμά 19)1 διά Κίναν				
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ	67	25168	ε. Ν. 'Ορλέανην 21)3				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ·	68	25433	δ. Παναμά 19)1 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ά. Κολούπια ρίθερ 7)3 δι' 'Ιράν				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	δ. Παναμά 13)3 δι' Αμέρερσαν				
ΑΚΡΟΝ*	72	62701	ά. Νόρτενγαν 6)3 διά Ρότερνταμ				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10370	άργει είς Πειραιά				
ΑΛΑΜΕΙ·Ν. (π.)	62	10403	ά. Θεούτα 15)3 διά Γαλάται				
ΑΛΑΜΟΣ (Στγκ.)	53	6821	άργει είς Πειραιά				
ΑΛΕΑ	73	8824	δ. Παναμά 18)3				
ΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	ε. Μεραίνα 5)3				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.*	51	2593	άργει είς Πειραιά 28)12				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ-							
ΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Ντουμπάι 16)3				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΙΔΑΣ*	58	4877	ά. Μομπάσα 10)3 διά Τζιμπούτι				
ΑΛΙΜΟΣ (π.)*	44	2740	άργει είς Αντίκρυα				
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	ε. Πειραιά 23)3				
ΑΛΚΑΝΑ	66	27985	ά. Ρότερνταν 16)3 δι' 'Αργεντινήν				
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ράς Τανόρα 12)3				
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Λιθ.)	64	1706	ά. Κύρκ'ς Λόν 13)3 διά Πειραιά				
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ·ΟΡ λ.	66	2309	ά. Αμέρερσαν 23)3 διά Τζένταν				
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ.							
ΤΕΡ (λιθ.)	65	1708	ά. Θέουτα 20)3 διά Τρίπολιν Λιθήνς				
ΑΜΑΡΙ (κ.)*	68	1224	άργει είς Πειραιά διό 18)4)78				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ά. Μ. άλ. 'Αγιαντί 16)3 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΜΠΤΕΡ (κ.)*	62	10344	ε. Κολούμπια ρίθερ 23)3				
ΑΝΑΣΣΑ (κ.)*	53	7570	ά. Πόρτ Σαΐδ 16)3				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	67	21457	ά. Γιοκοχάμα 19)3 διά Α. 'Αντζελες				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	115135	ά. Σαλντάνα Μπαι 18)3 Γιουροπόρτ				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ά. Τακόμα 2)3 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ά. Γκλάντοντ 1)3 διά Βαλτιμόρην				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	ά. Φιλαδέλφειαν 4)3 διά Μπριζέρποτ				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ά. Σάντος 12)3 διά Μπ. 'Αρες				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Μπριούπαλην 26)3				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ	68	21418	ά. Κ. Τάουν 26)1 διά Κίναν				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ά. Τζεμπέλη Ντανά 22)3 διά Φός				
ΑΝΕΜΗ (κ.)*	56	5660	ξεωθι Ντρόμπαν 25)3				
ΑΝΘΙΑ	64	11034	ά. Καντί 19)3 διά Καναδά				
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ά. Σαβόνα 24)3 διά Καζαμπλάνκα				
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΝΑ Ξ. (κ.)*	51	4788	είς Λάρι Μπάμα διό 26)7				
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ κ.	58	2874	ά. Πόρτ Σαΐδ 27)3				
ΑΝΣΟΝ (κ.δ.)	59	19801	ά. Ρεσφε 9)3 διά Μπέλεμ				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)*	44	3174	ά. Γκέπτεζ 13) 3 δι' 'Αλεξάνδρειαν				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ.*	56	3990	ε. Ντουμπάι 24)3				
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	ά. 'Υμουντες 28)2 διά Γιεραλτάρ				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	53	8202	ά. 'Αλεξάνδρειαν 15)12				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Ρ. Τανόρα 13)3				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	65	1501	ε. Π. Σουδάν 9)3				
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΙΙΙ	77	38514	ε. 'Αμερέρσαν 21)3				
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ε. Π. Σάιδ 14)3				

ΔΑΦΝΗ (μ.)

63 30886 ά. Ν. 'Υόρκη 12)3 δι' 'Αμουσιή Μπ.

ΔΗΛΟΣ	59	9493	ε. Αμέρερσαν 23)3	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1655	ά. Λάγος 15)3 διά Ντακάρ	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)*	56	8789	ά. Μπάροαν 10)3	
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΙΑΜΑΝΤΙΩΝ (π.)*	52	7855	εις 'Αμπιτζάν 31)8)77	
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2716	εις Γλαυκόδενην 12)3)78 (έπισκ.)	
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ά. Ν. 'Ορλεάνην 15)3 διά Νιγηρίαν	
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.	68	50999	ά. Βίλεμπουργκαν 21)3 διά Λισσαθώνα	
ΔΟΞΑ (π.)	56	3052	ά. Μπαρανκίλα 12)3 διά Τρίνινταν	
ΔΟΞΑΡΙ (κ.)	50	2275	ύπο παραβολήν	
ΔΟΞΑΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Ράς Τανόρα 6)3	
ΔΩΤΩ	68	35191	ε. Αμέρερσαν 26)3	
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2282	όργει είς Πειραιά 4)9	
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ά. Τέιμπλ Μπαιν 12)2 διά Βραζιλίαν	
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δ. Ντούμπα 16)3 διά Ρόττερνταμ	
ΕΙΡΗΝΗΩ (π.δ.)	65	42377	ά. Χαμπτον ρόδος 8)3 διά Ν. 'Αφρικήν	
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4922	ά. Ν. 'Υδρην 24)3 διά Λάγος	
ΕΛΑΪΑΝΤ (κ.)*	58	8220	ε. Τζέντα 15)1	
ΕΛΕΙ·ΣΤΡΙΑ ΙV (κ.)	52	2484	δ. Κωνιπόλιν 17)3 διά Μ. Θάλασσαν	
ΕΛΕΙ·ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Κωνιπόλιν 15)1	
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ε. Κιουράσσα 26)2	
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6701	ά. Ράς Τανόρα 16)3	
ΕΛΕΝ*	67	27989	ά. Γκιζόν 7)3 διά Μπ. "Αύρες	
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8219	δ. Πόρτ Σαΐδ 22)3	
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	ε. Ναυγκόια 20)3	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ 5.*	74	132034	ε. Φόδ 20)3	
ΕΛΑΚ	60	10519	ε. Ταμπα 26)2	
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	ε. Σπάττα 21)3	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ Ε-				
ΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	δ. Γιθραλτάρ 21)3 διά Ζουείτινα	
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΓΙΤΖ.	76	22893	ε. Σαφάγκα 17)3	
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΟΝΚΕΣΤ	77	22893	ά. Ν. 'Ορλεάνην 17)3 διά Κορέαν	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ				
ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	δ. Ντουμπάι 17)3 διά Ράς Τανόρα	
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8255	ε. Τζέντα 8)3	
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1113	ε. Πειραιά 19)3	
ΕΛΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10444	ά. Λούμπιτο 25)2	
ΕΛΑΜΠΕΛΑ II (κ.)*	60	6953	ά. Ντόρμπαν 9)3 διά Π. Ρίκο	
ΕΛΑΣΤΑΡ (κ.)*	57	8216	ε. Σιγκαπόρην 23)1	
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	56	9212	ά. Χιμέζι 20)2 διά Τσουντζίν	
ΕΝΤΥ (κ.)	52	5952	ά. Λούμπιτο 24)2 διά Λουσάντα	
ΕΡΓΙΝΑ I (π.)	61	10032	ά. Τζιμπούτι 10)2	
ΕΡΟΓΙΚ	64	29396	άργει είς Πειραιά 9)7)75	
ΕΣΠΕΡΟΣ V (π.)*	49	4448	ά. Μ. Καμπούς 25)11 διά Καράτοι	
ΕΤΕΟΚΑΛΣ II (κ.)*	44	7141	άργει είς Πειραιά	
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ά. Σαμπούτι 17)3	
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	άργει είς Π. δρ. Σπαίην 5)10)75	
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ά. Ρόττερνταμ 28)2 διά Σκαραμαγκά	
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	ε. Ντόρμπαν 24)3	
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	άργει είς Πειραιά 1)2	
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ά. Ρόττερνταμ 17)3 διά Νιγηρίαν	
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	δ. Νταμάρ 27)3	
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	75	57136	ά. Σιγκαπόρην 5)3 διά Π. & Πίερ	
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ά. Βοστώνη 25)3 διά Τρίνινταν	
ΖΑΓΟΡΑ (κ.)*	56	1437	είς Ντακάρ από 1)8	
ΖΑΚ (π.)	62	10028	δ. Κωνιπόλιν 20)3 διά Μ. Θάλασσαν	
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1841	είς Λειζέρες 15)7)8	
ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ-				
ΤΣΙΟΥΝ (κ.)*	64	1657	μετων. «ΑΝΔΡΟΣ» σημ. 'Ελληνική	
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ά. Ν. 'Ορλεάνην 13)3	
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	ά. Γουόρρο 20)1	
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ά. Γένοβα 25)3 διά Σινκ. Κρέιρ	
ΗΒΗ Π. (κ.)*	57	8505	ά. 'Αμπιτζάν 13)3	
ΗΣΤΝΑΒ (π.)*	57	9433	ά. 'Αλεξάνδρειαν 24)1 διά Ρουμανίαν	
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	ά. Ν. 'Ορλεάνην 24)2	
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκαπ.	74	51501	ά. Σιγκαπόρην 9)3 διά Περσικόν	
ΘΕΟΜΟ (π.)*	64	1988	ά. Βαλένθια 17)2 διά Βαρκελόνην	
ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	ά. Γιουροπόρτ 23)3 διά Ρόττερνταμ	
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ά. Μπωμόντ 18)3	
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ε. Χάφα 11)3	
ΙΑΚΩΝ ΠΟΑΥ*	66	7463	ε. Ντόρμπαν 15)3	
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Βαρκελόνην 16)3 Π. Βέντρες	
ΙΜΑ*	68	27989	ά. Ρ. 'Ιανέρο 22)3 διά Παρανάγουα	
ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	ά. Βενετία 22)3	
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ (κ.)	59	4668	δ. Σουέζ 21)3	
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	ά. Π. 'Ελλασπεθ 17)3 διά ΗΠΑ	
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ε. Γιοσού 18)3	
ΙΟΝ. ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	66	20959	ά. Λ. 'Αντέλες 4)3 διά Γιοκοχάμα	
ΙΟΝ. ΣΚΗΝΠΕΡ	63	13517	ά. Κέρδος 'ΑΙ. 24)3 διά Παναμά	
ΙΟΣ (κ.)	51	3386	άργει είς Πειραιά 7)12	
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ά. 'Αλεξάνδρειαν 26)12	
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά. Τάμπα 22)3	
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ά. Ν. 'Υόρκην 20)3 διά 'Αρούμπα	
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	ε. Τζέντα 18)3	
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ά. Τζέντα 20)3	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ά. Γλασκώθην 23)3 διά Π. Τουπέρ	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ				
ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΗΣ	73	18067	ε. Λιθόρνο 25)3	
ΚΑΠΕΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	10905	άργει είς Πειραιά 23)10	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-ΒΑΡΗΣ (π.)	52	7597	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10)2	
ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΜΕ-				
ΜΟΡΙΣ (π.)	61	9516	ά. Μόμπιλ 15)3 διά Παναμά	
ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΝΟ-				
ΣΤΑΛΓΙΑ (π.)*	56	8203	ά. Μόμπιλ 15)3 διά Παναμά	

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: «LANFALL» LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (50) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (20) 2236

ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)*	54	2336	άργει είς Πειραιά 14)8)76	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει είς Πειραιά από 14)8)75
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	άργει είς Πειραιά 26)8	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει είς Πειραιά από 23)12)73
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δ. Πόρτ Σαΐδ 19)3	ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (π.)	58	3610	άργει είς Πειραιά από 31)10
ΚΑΙΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Νιουάλα 19)3	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	δ. Συγκαπούρην 14)3 δι' Αμστερνταμ
ΚΑΙΕΡΙΝΑ ΠΑ. (κ.)*	56	1333	άργει είς Πειραιά 5)11	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	ά. Κάλιαρι 7)3
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Σούδα 21)3	ΝΙΚΙ ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	δ. Σπέτζια 12)3 διά Λαττάκια
ΚΕΛΑΥ Α. (π.)*	58	1001	δ. Πειραιά 23)3 δι' Ιταλίαν	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	ε. Φόρς 6)3
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	δ. Λ. "Αντζέλες 20)3	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	56	54851	ε. Πόρτ Σαΐδ 17)3
ΚΛΕΙΟ (π.)	56	1743	δ. Αγκρα 14)3 διά Λισσαθώνα	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	ε. Θέσσαλη 19)3 διά Γουώρρι
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	δ. Χιούστον 6)3	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Μαλάγα 24)3
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Κεμπέκ 18)3 διά Γιθραλτάρ	ΝΙΚΟΣ III (κ.)	60	2832	ά. Νιουπάτη 6)3 Μίνα Καμπούς
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ε. Πειραιά 8)2	ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ (κ.)	59	9312	δ. Σούεζ 26)3 διά Κουθέϊτ
ΚΟΣΜΙΚ	53	1598	άργει είς Πειραιά 14)3)76	ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	ά. Νιουπάτη 8)3 διά Μπ. Σαπούρ
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ Κ.	55	2996	ά. Αλγκεθήρας 16)2 διά Σάπελε	ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4100	ε. Πειραιά 21)3
ΚΡΕΩΝ (κ.)	56	1802	δ. Πόρτ Σαΐδ 29)1	ΝΟΡΔΑ. ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22817	ε. Μαλμπάτο 15)3
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	δ. Νίκαια 8)1 διά Τουλόν	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ*	67	25837	ε. Μπαλμπάτο 22)3
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Ιονιομάκι 17)3 διά Χατσινόχε	ΝΟΡΦΘΟΥΓ'ΙΝΤ	70	12063	ε. Λάγος 23)3
ΚΡΟΝΟΣ I (κ.)*	50	6183	ε. Ιωάθη Καράτης 4)9	ΝΟΡΝΤΧΑΦΕΝ (κ.)	65	1236	δ. Τενέφιουν 26)3 Καζαπτλάνκα
ΚΥΜΑ (δ.)	56	24234	άργει είς Πειραιά 19)10)74	ΝΟΡΦΟΪΚ (δ.)	59	20915	ά. Μπούλιεν Μπ. 26)1 διά Φρήπορ
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ά. Αθέλιδα 24)2 διά Ταΐθαν	ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2741	ά. Λάγος 17)3 διά Καμπεντέλο
ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ (κ.)	57	12393	δργεί είς Χαλκίδα από 28)5)75
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. Πειραιά 16)3	ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	9791	ε. Βιάσκαπατάνα 22)3
ΛΩΝΣΓΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	ε. Ν. "Ορλέανην 15)3 Κοατζακοάλκος	ΝΤΑΝΤΗ (κ.)	61	12605	ε. Ανοντόν 26)3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ π.*	51	2430	δ. Πόρτ "Αρθουρ 23)2	ΝΤΙΝΑ (κ.)	61	6977	δ. Σούεζ 14)3
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Βαλτιώρην 22)3	ΝΤΟΑΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.*	54	5251	μετων. «ΝΤΙΝΑ ΝΕΝΤ» σημ. έλλην.
ΛΑΙΔΗ ΗΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει είς Πειραιά 1)3)74	ΝΤΟΑΦΙΝ ΟΛΙΒΙΑ δκ*	60	6354	δ. Σούεζ 21)3 δι' Ιράκ
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά. Φρηπόρ Μπαχ. 8)3 διά Τρίνινταν	ΝΤΟΑΦΙΝ ΠΑΤΡΙΣΙΑ δκ*	60	12805	δ. Ζαχρανί 5)3 διά Λατάκια
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ε. Βαλτιώρην 26)3	ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	6354	δ. Μπρόνιναπουτελ. 18)3 διά Λουάντα
ΛΑΜΔΑ*	59	7919	ε. Χάιφα 2)3	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	9692	ε. Μπανγκαρά 9)3
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	δ. Λέπι Τσάρλες 25)2	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	8558	ε. Στυκαπούρην P. 21)3
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	ε. Τεργέστην 7)3	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.)	58	10483	ε. Πειραιά 4)2
ΛΑΡΑ (π.)	65	9091	ά. Ν. "Ορλέανην 14)3 διά Π. Καμπέλο	ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ε. Γιοκάσια 19)3 διά Σαέκι
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ε. Καζαμπλάνκα 13)3	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)*	66	45289	ά. Γκάλθεστον 12)3
ΛΑΣΙΑ (κ.)	48	8388	άργει είς Πειραιά	ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	ε. Π. Σάΐδ 4)8)77
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-				ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Σούεζ 14)3
ΝΙΚ (δ.)	61	12820	ε. Σουάνον 7)3	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ κ.	70	14095	ά. Σπέτζια 22)3 διά Τζέντα
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	ά. Κουθέϊτ 25)2	ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ.			
ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8640	ε. Βούθην 6)3	ΓΖΕΡ (δ.)	72	106123	ε. Χάουντ Πόιντ 5)3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Χαρπούν ρόδες 29)3	ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΘΕΤ (δ.)	69	97468	ά. Τέμπλ Μπ. 10)3 διά M. 'Αχμαντί
ΛΗΝΤΣ (κ.)	61	7012	ε. Μανίλα 20)3	ΟΑ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Βρέστον 1)3 διά Περοικόν
ΛΙΛΑ (π.)*	50	2734	είς "Άμπιτζαν 2)1)78	ΟΑ. ΑΛΑΓΑΝΣ (δ.)	70	97206	ε. Στυκαπούρην P. 26)3
ΛΙΝΑ Υ. (π.)*	52	5762	δ. Σουέζ 23)3 διά Τζένταν	ΟΑ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	ά. Τέμπλ Μπατή 11)2
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-				ΟΑ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Τέμπλ Μπ. 14)3 Μήλο Χάφεν
ΚΟΥΣΗΣ (μ.)	68	39617	ά. Γιθραλτάρ 16)2 διά Τουρκίαν	ΟΑ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70	97466	ά. Τέμπλ Μπ. 27)3 διά Περοικόν
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. Κ. Τάουν 20)3 διά Ρεύνιον	ΟΑ. ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	δ. Νιουπάτη 22)3 διά Ρόττερνταμ
ΛΥΡΙΚ	64	29396	άργει είς Πειραιά 8)9)78	ΟΑ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ά. Τέμπλ Μπατή 11)2
ΛΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	72259	ά. Κακούρακάδα 13)3 δι' Αϊότι	ΟΑ. ΑΡΤΣΕΙΩΝ (δ.)	70	96679	ά. Τέμπλ Μπ. 14)3 Μήλο Χάφεν
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16848	ά. Ρίο Ιανέριο 19)3 διά Βιτόρια	ΟΑ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΟΝ (δ.)	72	106123	ά. Τέμπλ Μπ. 27)3 διά Περοικόν
ΜΑΓΑΙΑ (κ.)*	49	7341	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΑ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	ά. Γένοβαν 21)3 διά Σπέτζια
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΑ. ΓΚΕΙΜΙΣ (δ.)	65	32380	ά. Γιθραλτάρ 13)3 διά Τομπρούκ
ΜΑΔΟΥΡΙ (κ.)*	66	2186	ά. Πειραιά 26)1 διά Χαλκίδα	ΟΑ. ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	ά. Γιθραλτάρ 13)3 διά Τομπρούκ
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ά. Τέμπλ Μπατή 21)3	ΟΑ. ΓΚΡΕΙΜ (δ.)	65	32407	ά. Γιθραλτάρ 13)3 διά Τομπρούκ
ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ε. Σ. Καμπέλο 25)2	ΟΑ. ΓΜΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ά. Αϊλ δι' Γκραίνην 27)3
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	ά. Πειραιά 13)3 δι' Ιταλίαν	ΟΑ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Τέμπλ Μπ. 7)9 Κουδίν διά
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.)*	52	2352	είς "Άμπιτζαν 13)4)78	ΟΑ. ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ά. Γένοβαν 11)3 διά Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Μπλέγκυραν 16)3	ΟΑ. ΜΠΡΙΑΙΛΑΝΣ (δ.)	73	128561	ά. Γένοβαν 21)3 διά Περοικόν
ΜΑΡΙΑΛΕΑΣΕΝΑ Τ. (κ.)*	58	9507	ά. Νιουπάτη 16)3 διά Νταμάν	ΟΑ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	ά. Αϊλ δι' Γκραίνην 14)3
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ά. Τέμπλ Μπατή 23)3 διά Περοικόν	ΟΑ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	66	15668	ά. Ν. Ύρκη 24)3
ΜΑΡΙΖΑ W. (κ.)*	48	1974	είς Λα Γκουλέτ 28)2)78 (έπισκ.)	ΟΑ. ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.)	66	15625	ά. Ν. Όρλεαν 25)3
ΜΑΡΙΑΚΙ (κ.)	53	5471	ε. Μπάραρον 10)3	ΟΑ. ΠΑΛΑΜ (δ.)	65	15577	ά. Θέσσαλη 19)3 δι' ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑΙΔΑ (δ.)*	67	43649	ά. Χάλιφας 2013 διά Λισσαθώνα	ΟΑ. ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	68	15809	ά. Πειραιά 22)3
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	38568	ά. Ράς Σουκέρι 19)3	ΟΑ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (δ.)	65	15577	ά. Αϊλ δι' Γκραίνην 13)3 διά Πασκαγκούλα
ΜΑΡΙΝΑ T. (κ.)	57	8903	δ. Πόρτ Σαΐδ 20)2	ΟΑ. ΠΕΡΑ (δ.)	65	15516	ά. Κανόβραν 17)3 διά Μαδύρην θάλασσαν
ΜΑΡΙΝΑΤΡΟΔ (δ.κ.)	54	11744	είς Πειραιά 21)4)77	ΟΑ. ΠΙΠ'ΙΣ (δ.)	69	15688	ά. Κανόβραν 17)3 διά Χακοντάπε
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	55727	άργει είς Πειραιά από 3)3	ΟΑ. ΠΡΕΣΤΙΖΤ (δ.)	69	15697	ά. Βαλτιώρην 17)3 διά Κενάτη
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Πόρτ Σαΐδ 25)3	ΟΑ. ΠΡΕΣΤΙΖΤΙΣ (δ.)	69	15808	ά. Βαλτιώρην 17)3 διά Κενάτη
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	άργει είς Πειραιά (έπωληθη διάλυσιν)	ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II δ.	75	40559	ά. Βαλτιώρην 17)3 διά Κιουρασός
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7797	άργει είς Πειραιά από 31)8)74	ΟΑ. ΣΑΙΡΟΥ (δ.)	63	30574	ά. Σούεζ 2013
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12281	ά. Νιουπάτη 2)3 διά Μπαλίκεππαν	ΟΑ. ΤΣΙΒΑΡΥΡ (δ.)	64	30581	ά. Ρόττερνταμ 20)3 διά Ρουέν
ΜΑΡΙΩ	65	17228	ά. Μάλτα 25)3 διά ΗΠΑ	ΟΑ. ΦΕΙΜ (δ.)	65	15178	ά. Κολούμπια P. 14)3 δι' Ιράν
ΜΑΡΤΙΓΚ ΚΝΥ (π.)*	51	2181	ά. Τζιμπούτη 8)2 δι' Ινδίαν	ΟΑ. ΦΕΙΜΟΤ (δ.)	65	47493	ά. Φούρτα 21)3 διά Ταρτούς
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ε. Μπέλιγκχαμ 12)3	ΟΑ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ά. Π. ντε Μπούκ 19)3 διά Τομπρούκ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Ι (κ.)	55	2261	ε. Βενετία 21)3	ΟΑΛΥΜΠΙΟΣ ΣΥΕΣ (κ.)*	56	1581	ά. Αϊλ δι' Γκραίνην 25)3 διά Τζέντα
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ά. Χάλιφας 21)3	ΟΑΛΥΜΠΙΟΣ ΗΡΑ (δ.)*	57	2511	δ. Σούεζ 24)3 διά Τζέντα
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ε. Πειραιά 21)3	ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)*	51	3952	ε. Κοδιν 21)3
ΜΕΛΙΓΗ (δ.)	57	11652	άργει είς Πειραιά 1)7)75	ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΙΟΝ (δ.)	70	79001	ά. Αϊλ δι' Γκραίνην 20)3 Περοικόν
ΜΕΛΙΤΗΝΗ (π.)	57	1742	ά. Κριπόλιν 1)7)12	ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ά. Πειραιά 26)3 διά Ν. Αφρικήν
ΜΕΛΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Νιουπάτη 22)3	ΟΣΤΡΙΑ II	71	20571	ά. Στυκαπούρην 13)3 Π. Κελάγκ
ΜΕΝΤΡΕΙΟΤΕΡ (κ.)	56	3903	είς Καλούς Λιμένας 11)3	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ ΙΙ* κ.	38	24945	άργει είς Πειραιά 12)4)76
ΜΕΝΙΣΚΑΥ (κ.)	52	2775	άργει είς Χαλκίδα 21)9)77	ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	ά. Τούμπα 16)3 διά Φιλιππίνες
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	2549	ά. Σαμψόντα 27)2	ΠΑΤΑΙΑΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ*	67	30815	δ. Παναμά 21)3
ΜΕΣΣΗΝΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17358	ά. Π. Φ. Σπαίην 25)1 δι' Αγκόλα	ΠΑΤΑΙΑΤ ΠΡΕΙΤΙΝΕΡ (δ.)	68	29021	δ. Νεάπολιν 24)3
ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ά. Ν. "Ορλέανην 21)12	ΠΑΠΑΙΟΥΡΑ (δ.)	67	47081	ά. Ν. Ύρκη 42)2 διά Γιθραλτάρ
ΜΕΣ. ΦΟΛΑΓ (δ.)*	76	75125	ά. Πούλο Μπούκον 8)3 διά Νιουπάτη	ΠΑΝΟΝΤΙ (κ.)*	48	3932	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	είς Καλούς Λιμένας 11)3	ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	ά. Σαφάργκα 12)3
ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Ν. "Ορλέανην 21)12	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59	5223	ε. Πειραιά 19)3
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Σουέζ 16)3 δι' Ερυθρ				

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)* ..	74	124724	ά. Ρ. Τανόρα 17)3	ΣΠΥΡΟΣ (π.)	48	2377	ά. Βόλον 30)1
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) ..	56	9218	έ. Ντάρ ές Σαλάμ 12)3	ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ά. Λάρνακα 26)3 δι' 'Αγγλίαν
ΠΡΩΤΟΝ (κ.)	65	1647	έ. Βενετίαν 22)3	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ά. Καζαμπλάνκα 14)3 διά Ρωσίαν
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	ά. Μπιλιμάριο 28)2 δι' 'Αλγερίαν	ΣΙΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ά. Πειραιών 24)3 δι' 'Ιταλίαν
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)* ..	58	8074	ά. Βαρκελώνη 24)3 διά Τζέντα	ΣΙΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εἰς Πειραιά 25)2)77
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙΜΠΕΡ* ..	61	14500	ά. Ικικ 13)3 διά Γιοκοχάμα	ΣΤΕΡΝΑΛ ΤΡΕΙΝ.			
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ ..	61	14245	δ. Κων(ο)πολιν 7)3 διά Κωνστάντζαν	ΤΕΡ (π.)*	58	8531	δ. Τζιμπούτι 1)3 διά Σαγκάην
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	ά. Σαλνάνα Μπ. 19)3 δι' 'Ιαπωνίαν	ΣΙΟ·ΙΚ (μικτόν)	71	70334	ά. Τομπάτα 13)3 διά Περσικόν
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.* ..	68	1243	ά. Μίλφορτ Χάφεν 25)3 διά Νιγηρίαν	ΣΙΟΛΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	15995	ά. Καράτσιον 19)3 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	5058	έ. Πόρτ 'Ελλασμπεθ 27)3	ΣΙΟΛΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	έ. Ντεμεράρα 25)3
ΡΙΟ ΕΛΛ	70	16147	είς Μπαντάρ Σαπούρ διό 24)12	ΣΥΜΗ (π.)	53	5339	έ. Σασάννα 21)3
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	έ. Βαλτιμόρην 23)3	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Χάμπτον ρόδος 14)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ά. Φουκουγιάμα 15)3 διά Περσικόν	ΙΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	ά. Μάλτα 20)2 δι' 'Οράν
ΣΑΙΝΤ ΚΡΙΣ (μ.)	67	42273	έ. Τζάκονθιλ 6)3	ΤΕΜΑ (κ.)*	53	2379	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	ά. Νεάπολιν 27)3 διά Σέπτε	ΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	δ. Σουέζ 2)3
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	64	30543	έ. Χιούσον 11)3	ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	56	1380	άργει εἰς Πειραιά 16)10	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	ά. Φραγκισκόν 14)3 Χονολουλού
ΣΑΜΙΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ ..	72	11506	ά. Χόγκ Κόγκ 20)3 διά Ναγκόγια	ΤΖΕΙΝΤ (κ.)*	56	6500	ά. Π. Κελάρκ 2) διά Φούκετ
ΣΑΜΙΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ ..	75	29560	έ. Μπαντέρ Σαπούρ διό 27)12	ΤΖΕΝΗ	59	9585	ά. Τζιμπούτι 18)2 διά Σαγκάην
ΣΑΜΙΖΩΝ ΓΑΙ·ΟΝΗΡ ..	72	11506	ά. Νταμπάμ 8)3 διά Μπάσρα	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5425	ά. Π. Σαΐδ 10)3 διά Ραθέννα
ΣΑΝ ΡΑΙΖ (κ.)	59	2948	έ. Ντάρμπαν 18)3	ΤΖΩΡΤΖΥ	54	7930	έ. 'Αλεξάνδρειαν 19)3
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)* ..	75	111171	ά. Τζεμπέλ Ντανά 5)3 διά Γιοκοχάμα	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ά. Γεραλτάρ 11)3 διά Περσικόν
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.)* ..	75	111171	ά. Τενερίφην 16)3 διά Περσικόν	ΤΙΟΣΩΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	ά. Σιγκαπούρην 25)2 διά Καράτσιον
ΣΑΝΑΑΚ (κ.)*	66	3314	ά. Ταρακόνα 5)3 διά Γουόρρι	ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8190	ά. Γενύπιο 20)3
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ (κ.)*	70	2653	έ. Ντακάρ 15)3	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	έ. Βενετίαν 20)3
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	έ. Αιμβέραν 18)3	ΤΡΕΥΑ (κ.)	47	5309	άργει εἰς Χαλκίδα από 18)9)77
ΣΑΝΡΑΙΖ Ζ V (π.)*	53	3656	έ. Λούμ 1)7)78	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	έ. Ντακάρ 24)2
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	έ. Σακάτ 17)3	ΤΡΙΠΟΙΟΣ (δ.)	64	28311	ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)3
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ά. Όρλεάνην 18)3 διά Μπωμόντ	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	ά. Λαττάκια 2)3
ΣΑΟΥΘΟΥΡΙ·ΝΤ	70	11329	ά. Χιούσον 19)3	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	έ. Λισσαδόνα 12)3
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕ	58	18183	άργει εἰς Πειραιά 22)3)75	ΥΒΩΝΗ II (π.)	64	10009	έ. Σάν Νίκολας ('Αργ.) 12)3
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝ	59	18183	άργει εἰς Πειραιά 3)1)74	ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	άργει εἰς Πειραιά 3)1)74	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)* ..	71	105784	άργει εἰς Μπρούνεϋ 4)1)77
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.)	59	1597	ά. Πόρτ Σαΐδ 19)3 διά Μεσόγειον	ΦΑΕΩΘΩΝ (κ.)	51	995	δ. Πόρτ Σαΐδ 5)3
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	49	2339	άργει εἰς Πειραιά 11)7	ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)	69	92382	έ. Κάργυ 'Αλι. 26)3	ΦΑΝΑΡΙ*	67	44720	δ. Π. Σαΐδ 20)3 διά Κωνστάντζαν
ΣΕΡΙΤΙΟ (κ.)	62	1087	άργει εἰς Πειραιά 24)10)77	ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	ά. Φιλαδέλφεια 6)3 διά Ματατίτσας
ΣΕΥ·ΥΛΟΡ II (π.)*	58	5109	έ. Ραβένα 12)2	ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	ά. Καρβαγένην 24)3 δι' 'Αμβούργον
ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	71	11055	ά. Μπριαμπάνη 26)3 διά Σιγκαπούρη	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	ά. Πόρτ Σαΐδ 21)3
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	ά. Πειραιά 12)3 διά Θεσγίκην	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	άργει εἰς Σιγκαπούρην 13)9)76
ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	55	4550	έ. Υμούτηντεν 1912 διά Μπαγκόκ	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	έ. Κοσταζακοάλκος από 6)12
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ά. Ντάρμπαν 28)2 δι' ΗΠΑ	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	ά. Μουσαρόπε 19)3 διά Βούηλην
ΣΗΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	ά. Μομπάσα 16)3 διά Κουεζέπ	ΦΙΝΤΕΙΟ Ιδ.	67	46382	ά. Φού 16)3 διά Πόρτ Σαΐδ
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	έ. Ταματάθε 13)5	ΦΙΔΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π.	43	6338	εἰς Ταμπικό 12)7
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	άργει εἰς Σαράντα 25)2 διά Σουέζ	ΦΟΔΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7714	εἰς Σ. Νίκολας 'Αργ. 18)12
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	έ. Λάγος 1913	ΦΟΙΝΙΞ (π.)*	72	1400	ά. Λάς Πλάμας 21)3 διά Λάγος
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	68631	έ. Γεραλτάρ 24)3 διά Σαίν Κρουά	ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	έ. Πόρτ ντε Μπούν 25)3
ΣΙΑΕΡΗΣ	72	16406	έ. Τάμπα 24)3	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)*	43	8794	ά. Βερμούδα 6)3
ΣΙΑΙΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ά. Παναμά 6)3	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I (κ.)	66	1444	ά. Βαλενθία 22)3 δι' 'Αμβούργον
ΣΙΝΟΕ	77	4719	ά. Λάγος 14)3 διά Γουόρρι	ΦΩΤΕΙΝΗ II (κ.)*	48	1501	εἰς 'Ασσάμπ 7)7
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	ά. Μανιλαν 27)1	ΧΑΒΑ·ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	έ. Χονολουλού 21)3
ΣΚΑ'Υ· (κ.)	57	6494	έ. Σουέζ 25)3	ΧΑΒΑ·ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	έ. Χονολουλού 17)2
ΣΚΑ'Υ· ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1280	ά. Λισσαδόνα 7)3 διά Μπρίστολ	ΧΕΛΜΟΣ (κ.)	58	1570	ά. Πλάμας 24)3 διά Μπάτα
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	έ. Αμπιτζάν 8)9	ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)*	57	9049	ά. Ντακάρ 16)2
ΣΚΥΡΟΝ II (δ.)	67	45127	ά. Πειραιά 23)3 διά Κωνστάντζαν	ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	ά. Πειραιά 8)1 δι' 'Ανγκόλα
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	έ. Πόρτ Σουδαν 24)3	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4440	έ. Ντώρμπαν 16)3
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	2280	έ. Λάγος 15)1	ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12074	έ. Τζέντα 23)1
ΣΟΝΙΑ - ΣΦΩΦΙΑ Σ. κ. ..	66	1689	έ. Τζέντα 16)3	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)*	58	8232	ά. Κουεζέπ 21)10
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1093	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	έ. Λισσαδόνα 15)3
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ά. Κολούπτια 22)3 διά Κ. 'Αμερική	ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8950	ά. Μπάσρα 20)2 δι' "Αμπου Ντάμπι
ΣΠΙΚΑ (κ.)	47	1593	ά. Πόρτ Σαΐδ 9)3	ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9850	ά. Μπάσρα 20)2 δι' "Αμπου Ντάμπι
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει εἰς Πειραιά 1)9)75	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εἰς Νταμάρι (αποθήκη)

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:		
•Έκδότης - Διευθυντής	•Επί της θλής	•Υπεύθυνος Τυπογραφείου
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ	ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ
•Ορφέως 18, Νέα Σμύρνη	Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	Κύπρου 99 — ΝΙΚΑΙΑ
Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς		
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.000		

1.3 million tons ago...

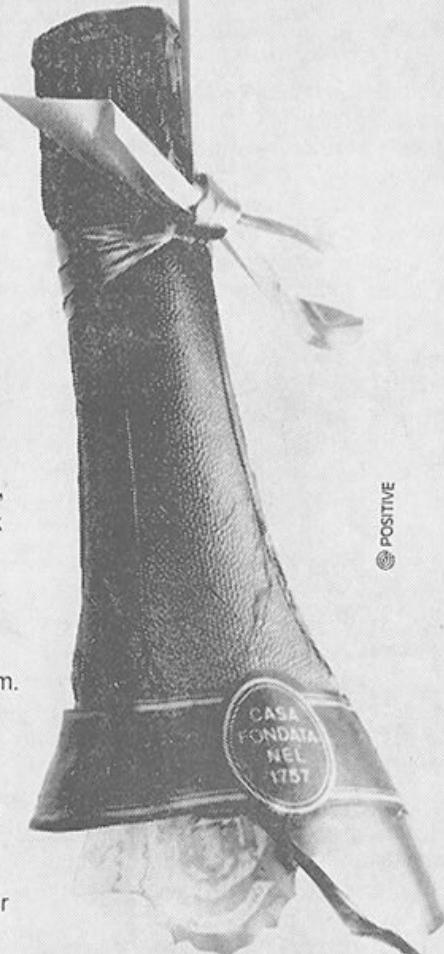
Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash. It was a very good year...

We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years. And tough years.

Today, after one point three million of tons and twenty good, tough years, allow us to feel proud and happy again, while celebrating and enjoying our Fiftieth Newbuilding splash. On our Twentieth Birthday.

Still a good year. Tough one too.

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY
established 1957

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 454

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th APRIL 1979

Shipping and the EEC

The principle of free establishment, which Greek has accepted, will not apply to shipping. The subject will be dealt with later, after the accession agreement is signed and either during the trial period or after it, when Greece is a full member. In other words, there is no danger that a resolution on the subject could be adopted without Greece's knowledge or consent.

This was agreed upon during the ministerial meeting in Luxembourg when final details regarding Greece's accession were ironed out.

Before this meeting, the danger had loomed that the EEC might adopt a negotiating position by which shipping enterprises from any of the member-states could establish themselves in another member-state and avail themselves of the flag privileges of that state, provided these privileges were not contrary to Community law.

Alerted that this position might be taken by the EEC, the Minister of Co-ordination, Mr. Mitsotakis, huddled with Mr. Kontogeorgis, the Minister in charge of EEC affairs and Mr. Kefaloyannis, the Minister of Mercantile Marine and worked out the stand Greece would take at the EEC negotiations on the subject of shipping.

Mr. Kefaloyannis himself headed the Greek delegation to Brussels which was to discuss the matter and with him was the Ministry's Secretary-General, Mr. Paul Sarlis.

The going was a bit rough but the Greek delegation finally succeeded in persuading all the others to adopt the resolution by which Greece accepted the principle of free establishment with the exception of shipping.

This successful manoeuvre earned for Mr. Kefaloyannis the gratitude of the Greek shipping world which was expressed in the form of a warm telegram from Mr. Chandris, Chairman of the Greek Shipowners' Association.

The Crew Problem

The crew shortage is getting worse and worse. We have dwelt on this sorry subject so many times and for so long

that we are sick and tired of it.

But we shall have to continue to dwell on it as long as nothing is done to cure it — or if the half-hearted half-measures that have been taken can be turned into something more effective.

The Governor of the Bank of Greece recently remarked that the \$1.2 billion earned from shipping in the past year will be all spent on fuel purchases. This makes us wonder what the country will do when this substantial amount is no longer forthcoming. What will the government do when the money earned by the crews of Greek ships end up in the underdeveloped countries that will be providing these crews?

Now that the marathon discussions and negotiations for our entry into the EEC have thankfully come to an end, it is high time the government turned its attention to this pressing matter. Because the survival of Greek shipping should be of the utmost concern to all our politicians, both in the government and out of it. The question they should be asked is: Do you want a merchant navy or don't you? There is no time to lose.

Bilateral Agreements

Greek owners believe that they will finally be able to persuade both the Ministry of Mercantile Marine and the Panhellenic Seamen's Union (PNO) to accept the bilateral agreements they have signed in order to secure organised coloured crews by making certain concessions to the advantage of Greek seamen.

This was announced by Mr. Anthony Chandris, Chairman of the Greek Shipowners' Association during a press conference at which he also reviewed the state of international shipping and talked about the special problems that beset Greek shipping. His main point was the need to preserve the competitive ability of Greek ships and that this could only be achieved by entering into bilateral agreements for the employment of coloured crews.

He said that the very survival of Greek shipping depended on its ability to do business with third countries and that for this to happen, Greek shipping had to be competitive. He added that in order to preserve this ability, running expenses had to be reduced and that

the only way to reduce running expenses these days was in terms of crew wages. He observed that wage increases during the past four years had been more than 200% and that Greek ships could not bear further increases. This is why Greek owners had signed bilateral agreements for the employment of coloured crews at lower wages. Coloured crews were already being employed on Greek ships because there were not enough Greeks to go around.

Mr. Chandris stressed that the owners were not trying to do the Greeks out of their jobs. "For us," he said, "the Greek seaman always has been and always will be the backbone of Greek shipping." He said also that the foreign crews would only be employed when no Greeks were available. Some 67,000 foreign seamen are employed on Greek ships at the present time and they were all signed on simply because no Greeks could be found to fill the vacancies.

Mr. Chandris concluded by saying the owners were not asking the government to lend them \$500 million with which to repay their debts. All they were asking for was support for the scheme to secure foreign crews through bilateral agreements.

Flagging Census

The Ministry of Mercantile Marine hastily ordered a census of all crewmen working on Greek ships and then sat back and waited for the returns. These have been so slow in coming in that, as recently announced, 1,800 vessels have not yet sent in their returns.

Of course, this census will not answer the only question we are concerned about: How many active Greek seamen do we have and how are they accounted for in terms of rank and qualifications.

It is a well-known fact that the number of crewmen needed is far lower than the number of active seamen available. The unions themselves cannot tell us how many really active seamen are available since they carry on their books many who are no longer active. The only way to find the exact figure is by checking every single man's seaman's book. This could easily be done by NAT's Comparative Studies Service and this is what should have been done from the very start. Shipping problems are too serious to be resolved by spasmodic

measures, improvisations and theoretical verbalism. What is needed is method, specialisation and a sense of responsibility.

Cargo Sharing in Liner Shipping

The UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences and its cargo sharing provisions applies to all general cargoes shipped by independent outside operators as well as by conferences, according to Dr. S. G. Stursey, formerly deputy director of the Shipping Division of UNCTAD. The Code has already been ratified by 33 developing countries and would enter into force if the EEC countries agreed to support it. Bulk cargoes shipped 'without mark or count' and military equipment alone would be exempt.

Dr. Stursey, writing on the subject of "Cargo sharing in the Code of Conduct" in a supplement to Lambert Brothers' World Trade Review, argues that such a wide interpretation is consistent with the wording of paragraph 17 of Article 2 of the Code. It is necessary, because otherwise it would be easy for shipping lines to set up their services to fall outside the Code's definition and frustrate the main intention of the Code. The extension of the cargo sharing principle to bulk cargoes is on the agenda of the forthcoming UNCTAD V Conference in Manila.

Greek Purchases

Greek interest in second-hand ships seems to be centred these days on bulk carriers ranging from 24,000-tonners to Panamax ships.

London Greeks are reported to have bought two 27,000-ton ships built in 1970 - 71 for \$11 million each while other London Greeks are negotiating the purchase of a 1968 Panamax ship at around \$6.2 million.

At the beginning of the year, Greek interest was centred mainly on 1960 - 64-built tweendeckers and some slightly newer bulk carriers. It would seem that they now consider the time ripe to buy modern bulk carriers in view of the steady rise in spite of these vessels.

Shipbrokers point out that a golden opportunity was lost when these ships were being sold at exceedingly low prices at the beginning of 1978.

Cruise Ships

Foreign cruise ships have begun making their appearance at the Port of Piraeus now that spring is here. Norwegian, Italian and Soviet cruise ships were the

first to arrive. Among them, the most notable was the Norwegian "Royal Viking Sky" which greatly impressed all who visited it.

Cruise ship business shows every sign of improved performance this year although some reservations are being expressed because of increased fuel prices.

Within a few days' time, the Greek ships, returning from their Caribbean winter cruises, will start on the Aegean cruise circuit and in the Eastern Mediterranean. Bookings are encouraging but competition will be keen — particularly from the Soviet ships which offer lower cruise rates.

However, it is believed that the high quality of service and warmth of hospitality for which Greek ships are renowned, will offset higher prices.

The EEC Wage Scale

Britain's General Council of Shipping has strongly criticised efforts to introduce a common wage scale for shipping

among all EEC members.

Referring to the EEC's Economic and Social Committee, which supported such unification with 81 votes in favour, 2 against and 15 abstentions, British shipowners maintained that such a measure would deprive the British merchant fleet of its competitive ability. Moreover, they said the cost of living in Britain was lower than that of other North European countries.

The shipowners claim that with the present system, there is enough flexibility to take all factors into account when they negotiate with the unions. At the same time, they point out that the Treaty of Rome does not mention wage unification and that there is no such thing in other sectors.

The EEC Committee, however, insists that wage unification will eliminate sub-standard ships but the British say there are other solutions to this problem. For instance, the British are willing to ratify IMCO resolutions on safety at sea which would be sufficient to eliminate sub-standard vessels.

THE PIRAEUS MARKET

The past fortnight has seen a continuance of the demand for tweendeckers in the Continent, with a variety of liner orders available for mid-end April positions, while the Mediterranean area is still quiet and owners with tonnage open there seriously consider ballasting their vessels towards the Continent in search of attractive employment.

North and South American markets continue their grain oriented healthy tone, but in the Far East the market remains uneventful and the rates paid there lag further behind the other, relatively buoyant, sectors.

There have been several fixtures transacted through Piraeus shipbroking offices recently, but a good many of those have been kept confidential — a sign of the rising market. Some of the disclosed ones are the following:

SINGLE VOYAGE :

EUROLOGGER : 10000 metric tons bagged fertilizers, Barreiro to Lagos, \$33 per metric ton fios, L/D 31 days, dem. \$4000 per day (April 9 - 15). Acct : Coutinho Caro.

LAMBROS TSAGLIOTIS : 9000 metric tons 1000 moloo urea in bags, Umm Said to Safaga, \$18.75 per metric ton fios, L/D 1000/800, dem. \$3000 per day (April 1 - 10). Acct : Qafco.

NIKOLAS K. : 7500 metric tons 300 moloo bagged cement, Galatz or Braila to Alexandria - Port Said range, \$14.80 per metric ton fios, L/D 1000/1000, dem. \$2550 per day (April 10 - 15). Acct : Al Khalifa.

ELENIA : 7000 - 7400 min./max. metric tons bulk wheat, Dieppe to Leixoes, \$11.75 per metric ton fios, L/D 3500/1500, dem. \$3000 per day (April 10 - 11). Acct : Gramma.

ELBELLA II : 10000 long tons bulk sugar 500 moloo, Acajutla to U.S. Gulf - U.S. Atlantic, \$14.60 per long ton fios if Gulf, \$15.85 if Atlantic, \$16 if Boston, L/D 700/

1500, dem. \$2000/3000 (April 17 - 25). Acct : Faoar.

NICOT (5744 dwt.) : Full and complete cargo of logs under and on deck (max. 75'), Takoradi to 1 - 2 Antwerp - Hamburg range, \$26.75 per metric ton fios basis 1/1 or \$28.25 basis 1/2, L/D 12 total days, dem. \$2250 per day (April 1 - 10). Acct : RMZ.

MANOS P. : 4600 metric tons bulk bauxite 500 moloo, Port Kamsar to Rotterdam, \$16 per metric ton fios, L/D 3 total days, dem. \$2100 per day (April 12 - 22).

ELEISTRIA V : 6210 metric tons preslung bagged cement, Valencia to Alexandria, \$16 per metric ton fios, L/D 1250/150 per hatch daily, dem. \$2000 per day (April 7 - 10). Acct : Traocoia of Madrid.

ARISTIDIS : 12500 metric tons bagged cement, Pozzuoli to Lagos, \$23 per metric ton fios, L/D 1000/1000, dem. \$3000 for first 20 days and \$3100 thereafter (April 9 - 12). Acct : Swiss charterers.

GORGIO : 9000 metric tons 500 moloo bulk magnesite, Salvador to Poland, \$24.50 per metric ton fios, L/D 1000/150, dem. \$3000 per day (April 16 - 30). Acct : C.E.I. Minex, Poland.

KRONOS : 5300 metric tons bagged ammonium nitrate, Galatz to Annaba or Algiers, \$22.50 per metric ton fios, L/D 750/500, dem. \$2450 per day (April 2 - 10). Acct : Danubiana.

GIORGOS K. : 4300 metric tons 500 moloo bulk phosphates, Dakar to Sete, \$13.75 per metric ton fios, L/D scale load / 1500, (March 20 - 25). Acct : Minfos.

GIORGOS K. : 4300 metric tons steels, Fos sur Mer to Calcutta, \$50 per metric ton, free in / liner out, Load 2500 tons with dem. \$2500 per day (April 20 - 27). Acct : Riss Maritime.

MINA (19,665 dwt.) : Up to full and complete cargo bulk and general (guarantee 18, 500 metric tons), Chungjin and Tsamkong to Constantza and/or Galatz, \$630000 lump-

sum fios basis 2/1, L/D 32 total days, (April 10 - 20). Acct : Mineral Import Export.

TIME CHARTER :

SILK : (7760 dwt., built 1956, tween, 12.5 knots on 11 tons ifo 1000" plus 1 ton d.o.), \$2275 or \$2350 daily, delivery Split (March 15 - 25), redelivery Eastmed or Red Sea, trip (C - Trade).

YANNIS M.: (76605 dwt., O.B.O., built 1968, 1724887 cuft. ore, 12.5 knots on 49 tons ifo (180) plus 2.2 tons d.o.), \$11750 per day, delivery Freeport (March 18 - 24), redelivery U.K./Cont., trip via Brazil (British Steel).

EUROCARRIER : (22277 dwt., built 1973, 1323676/1257601 cuft. G/B, ro-ro car carrier, 14.5 knots on 31 tons ifo (180) plus 1.7 tons d.o.), \$6000 daily plus \$1500 per month overtime plus \$100000 ballast bonus, delivery Vancouver Wash. (March 1 - 10), redelivery Jeddah, trip, (Mitsui).

EUROSKY : (34856 dwt., built 1974, 1, 622,143/1,408100 cuft. G/B, 14.5 knots on 35 tons ifc (180) plus 1.5 tons d.o.), \$5500 daily plus \$1500 per month overtime, delivery Konmon - Muroran range (March 17 - 25), redelivery U.S. Gulf / East Coast Mexico, trip, (Nippon).

ELEUROPA : (18287 dwt., built 1971, ro-ro car-carrier, 810908/778853 cuft. G/B, 14.5 knots on 29 tons ifo 1500" plus 1.7 tons d.o.), \$7900 daily if redelivery Persian Gulf / \$4600 if U.S. Gulf / Cont. / Med., trip, (Soya - Sweden).

EUROLEADER : (31449 dwt., built 1972, b/c, 1420073/1384581 cuft. G/B, 13.5 knots on 33 tons ifo (180) plus 2 tons d.o.), \$7000 daily plus \$1500 monthly overtime, delivery South Japan (March 2 - 12), redeliv-

ery passing Muscat, trip, (Yamashita).

IOANNIS MARTINOS : (26732 dwt., built 1977, 1160656/1132544 cuft. G/B, 15 knots on 32 tons ifo (180) plus 2 tons d.o.), \$6000 daily plus \$1500 per month overtime, delivery Osaka (March 28 - 31), redelivery U.K./Cont., trip (AngloCanadian).

ELCEAN : (33817 dwt., built 1965, 1, 400,547/1,378,105 cuft. G/B, 14 knots on 36 tons ifo (180) plus 2 tons d.o.), \$6650 daily, delivery Constantza (April 23), redelivery Tunisia (Cotunav).

THANASSIS M.: (7213 dwt., single, built 1957, 318552/292600 cuft. G/B, 12 knots on 9 tons d.o.), \$2400 daily, delivery Casablanca (April 5 - 9), redelivery Portugal, trip (CNN).

ELLINA : (43990 dwt., built 1967, 1,844, 552 cuft. grain, 14 knots on 39.5 tons ifo (180) plus 2 tons d.o.), \$5600 daily plus \$1500 per month overtime, delivery South Japan (April 9 - 16), redelivery Rio de Janeiro - Recalada range, option Continent when \$6800 per day, trip (SBTG).

VESSEL to be named : (abt 20,000 dwt., bulker no more than 10 years old for cargo of steels and generals) \$6675 daily, delivery Hamilton (April 7 - 15), redelivery China, trip (Chinese charterers).

ELEUROPA : (18287 dwt., built 1971, ro-ro car bulker, 810908/778853 cuft. G/B, 14.5 knots on 29 tons ifo (180) plus 1.7 tons d.o.), \$5600 daily, delivery Muscat (April 18 - 27), redelivery worldwide, trip (Kawasaki).

AFRODITI P.: (3619 dwt., built 1967, single) \$2385 daily plus \$5000 ballast bonus, delivery Chalna or Chittagong (April 8 - 15), redelivery Port Sudan, trip (Colink).

RENA : (8100 dwt., built 1950, single,

454/405000 cuft. G/B, 12.5 knots on 13 tons ifo 200" plus 1.5 tons d.o.), \$3100 daily, delivery Leixoes (March 24 - 28), redelivery Tunis or Libya, trip (Companave, Lisboa).

ANEMO K.: (4257 dwt., built 1967, single, 10.3 knots on 7.8 tons ifo 400" plus 1 ton d.o.), \$2425 daily plus \$8000 ballast bonus, delivery Santa Pola (April 15 - 18), redelivery Spain, round voyage via West Africa (Cia Valenciana de Servicios).

TANKERS :

DINOS M. (O.B.O.): 50000 long tons 50° crude oil, Punta Cardon to Fort de France, W202.5, April 4 - 7, (Elf).

YANNIS M. (O.B.O.): 42500 tons up to full cargo crude oil, Caribs to U.S. Gulf / Atlantic, W230, March 6 - 10, (Coastal).

SOURCES :

Acheiki Naftiliaki S.A.

Dalex (Brokers) S.A.

GENPE Shipping S.A. Panama

M. A. Hambury & Co.

P. K. Kakoulidis & 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.

