

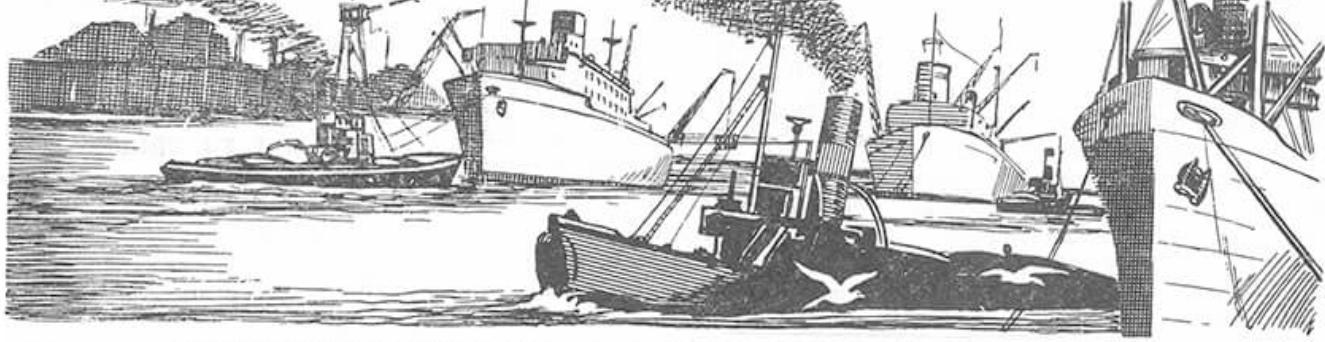
NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1974

Αρ. Φύλλου 930/689

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 930/689

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
Ε.Ε.Ν. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1974

ΚΑΛΗ ΚΑΙ Η ΑΥΡΙΟΝ

Περίοδον άθεταιότητος διέρχεται τάς ήμέρας κύτας ή έφοπλισμάτος. Λαμψιδοίαι: έγειρονται διά τὴν αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς, δεσμούντων τῶν δυσχερειῶν, ποὺ ἀντιμετωπίζεις ή παγκόσμιος Οἰκονομίας ἀπὸ τὴν δέουνταν τῶν οἰκονομικῶν προδηλητάτων, τὴν ἐνεργειακὴν κρίσιν, τὴν ἔντασιν τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τὴν νομισματικὴν ἀστάθειαν. Τὰ χρηματιστήρια δὲλων τῶν μεγάλων οἰκονομικῶν κέντρων τοῦ Κέρκυραν, προεξαρχούνται τῆς Οἰδώλλης Σερήτης, ἀντικατοπτρίζουν τὴν ἀνησυχίαν, τὴν ἀπαιτούσιδοξον προσπεικήν.

Καὶ διότι ἡμεσον ἔχουν τὴν ἔξαρτησιν τῶν αἱ μεταφοραὶ πρὸς τὴν τοικύτην ἢ τοικύτην πορείαν τῆς διειργασικῆς παραγωγῆς καὶ γενικῶς τῆς Οἰκονομίας, ἡ ναυλαγορᾶ πρώτη θὰ δεχθῇ καὶ πάλιν τὸν ἀντίκτυπον τῆς συρρικνώσεως τῶν συναλλαγῶν. Οἰλιγάτερα τὰ φορτία, περισσότερα τὰ πλοῖα. Οὐ νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ἔγειρσεως ἐν πλήρει λειτουργίᾳ.

Γνώριμος, πάντως, ὑπόθεσις διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἡ τοικύτην συστολὴ τοῦ μεταφορικοῦ τῆς ἔργου. Συγχριτικέσσις διὰ τὸ τράπεζην κυρίως πλοίον. Κατὰ κακούς τὰς ὑφίσταται. Τὰ ἀγκυροδόλια τοῦ παραπλισμοῦ δέχονται τὸ περισσεύον τοντάζονται σὲ ναῦλοι ἐκπίπτουν μέχρι τοῦ ἐπιζημίου καὶ εἰς ἀξίαι τῶν σκαφῶν τοὺς ἀκολουθούσιους.

Καὶ διώς, ἂν τις ἐπισταμένως παρακολουθήσῃ τὰς μεταπολεμικὰς περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἔξελίσεις καὶ ἀπεικονίσῃ διὰ γραφικῆς παραπτάσεως τὰς μεταπτώσεις τῆς κινήσεως τῆς, θέλει διαπιστώσῃ διτι, παρὰ τὰς ἔκαστατες «κρίσεις» —μεγάλης ἡ μικρᾶς διαρκείας— σταθερὰ εἰς τὴν γενικήν τῆς γραμμήν είναι ἡ ἀνάπτυξης τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ητίς καὶ συνήθως προβαθίζει τῶν ἐπερχομένων ἀνοδικῶν καταστάσεων τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας. Η χωρητικότης τῆς Ναυτιλίας

αὐξάνει διὰ τῶν ναυπηγήσεων, πρὶν ἡ ἀκόμη αἱ μεταφοραὶ ἀνάγκαι: τὴν αὐξήσιν αὐτὴν χρειασθοῦν.

Πρὸς στιγμὴν, διὰ μίαν περίοδον δραχείας συνήθως διαρκείας, ὁ πληγμορισμὸς τοῦ προσφερομένου τοντάζος διαπιστώσται. Ή ἀνιστάσα δικάπτεται —ἡ «κρίσις» ἐπιπλὴ— διὰ νὰ ἐπανέλθῃ μετά τινα χρόνον τὸ πλοίον εἰς τὴν περίοδον τῆς εὐφορίας, τῆς περαιτέρω ἀνάπτυξεως. Οἱ ἔτυποι στατιστικοὶ ἀριθμοὶ τοῦ παγκοσμίου τοντάζος καταδεικνύουν τὴν ἀνάπτυξιν κατήν, τὴν παραλλήλως διανύουσαν, ἄν δηκ: καὶ προσθαδίζουσαν, πρὸς τὴν αὐξήσιν τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν διανυσμάτων διὰ τὴν διακίνησιν τῶν φορτίων ἀποστάσεων.

Καὶ ἀκόμη δὲν θὰ πρέπει, ἐπισκοπούντες τὰ τῶν ἔξελίσεων τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη, νὰ ἀγνοήσωμεν τοὺς ἀσταθμήτους παράγοντας, οἵτινες συνήθως δημιουργοῦν τὴν ἔκπακτην ζωγρότητα τῶν μεταφορῶν καὶ συντίνουν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν δυσκόλων καταστάσεων (μεταπολεμικὸς ἀνεφοδιασμὸς τῆς Εὐρώπης, κορεατικὸς πόλεμος, ρωσικὴ αιτοδείξια, Βιετνάμ, κλείσιμον τοῦ Σουέζ κλπ.).

Ἄναφερόμενα εἰς τὸ παρελθόν διὰ νὰ ἐπιμεληθεύειν εἰς τὴν ἀποψίν ὅτι καὶ αἱ σημεριναὶ διυσχέρειαι τῆς Ναυτιλίας, αἱ προκαλούσται καὶ τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν αὔριον, θὰ παρέλθουν, ἀργά ἡ γρήγορα, χωρὶς κατ' ἀνάγκην νὰ ὑποστῇ ἡ Οἰκονομία, μαζὶ δὲ μὲ καύτην καὶ ἡ Ναυτιλία, τὴν κρίσιν τὴν ὑποίαν τινὲς διαδέλπουν. Τὰ κράτη, ἔχοντα πλήρη τὴν ἐπίγρωσιν τῶν συνεπειῶν μᾶς κρίσεως, τῆς ἐκτάσεως τοῦ 1929-31, δὲν θὰ ἀφήσουν ποτὲ τὰ πράγματα τῆς Οἰκονομίας τῶν νὰ ἔχουσιν μέχρι τοῦ ἀδιεξόδου. Περίσσου λιτότητος, περιορισμῶν καὶ ἀνακατατάξεων πιθανὸν νὰ διεξέλθουν, τὰ χειρότερα διώς θὰ προληφθοῦν. Η ἀνάπτυξις

τῆς Οἰκονομίας θὰ περιορισθῇ τοσοῦ. Δένθα σταματήσῃ διώς. Τὸ προγράμμαν τῶν μεταπολεμικῶν ἔτῶν μᾶς τὸ ὑποδεικνύει. Ή ἀνιστάσα, ἔστω καὶ ἐν δραχυπορείᾳ, θὰ συνεχισθῇ. Η Ναυτιλία δὲν θὰ πάντη ἔργον ἀποδίδουσα συγχρητικόν.

«Ἄλλ᾽ ἡς ἔλθομεν εἰς τὰ καθ᾽ ἥμας. Τὴν φορὰν καύτην, ὑπὲρ πάσαν ἄλλην, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἔχει: ἔδραιας τὰς δάσσεις τῆς συγκροτήσεως τῆς. Ἀναπεπτιμένον, δεδικών, ἔχει: τὸ μέτωπόν της. Πλέον, κατ᾽ ἀκολούθειαν, εὐπίσθιτος εἶναι: εἰς τὰς ἔκαστατες καταστάσεις τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας. Οἰκονομικῶς, διώς, ποτὲ ἄλλοτε δὲν ἦσαν εὐρωστότεροι αἱ ναυτιλίαι καὶ μᾶς ἐπιχειρήσεις. Αποδοτικῶς εἰργάσθησαν τὰ πλοῖα ἐπὶ μακρὸν — ἔργαζονται: ἀκόμη τὰ Ἑηροῦ φορτίου— καὶ ἀποσθέσεις τῆς δέξιας τῶν ἐπεταχύνθησαν, τὰ ἀποθεματικά, ἀν δὲν υφίστανται, διετέθησαν διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἢ τὴν ἀγορὰν πλοίων εἰς τιμᾶς διὰ τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων κατωτέρως ἔκείνων ποὺ ἦδη κρατοῦν.

Οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἐτέλμησαν καὶ ἐπέτυχον. Κατέγουν πλοῖα διπωσδήποτε δελτιωμένης ποιότητος, σταθερᾶς ἀξίας. Μία υφεσις τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας δινατόν νὰ συνεπιφέρῃ καὶ τὴν συστολὴν τῶν μεταφορῶν, τῆς ναυλαγορᾶς τὴν χαλαρότητα καὶ τὴν ἔκπτωσιν τῶν ναύλων.

Τὸ χειρότερον διώς ποὺ θὰ ἔχῃ νὰ πάθῃ ἡ Ναυτιλία μᾶς θὰ είναι: ὁ παραπλησμὸς —ὁ διπωσδήποτε πρόσκαιρος— μερικῶν σκαφῶν τῆς. Οὐδέν πέραν καύτην. Η Ἑλληνικὴ ναυτιλίακη ἐπιχειρήσεις θὰ ἐπιδείξῃ σταθερότητα ἔναντι τῶν δυσχερειῶν, ἀναστολὴν καὶ μόνον θὰ δοκιμάσῃ τοῦ κερδοφόρου ἔργου της.

Ἀνατρέχοντες εἰς τὸ μεταπολεμικόν παρελθόν, ἀπὸ τὴν ἐποχής τῶν εὐλογημένων λίμπετος, διαπιστώσαμεν ἔνα ἡγιαστικήτων γεγονός: Παρὰ τὰς συγχριτικέσσις μεταπτώσεις, ἡ Ναυτιλία ἐγγνώρισε σταθεράν ἐν τῷ συνόλῳ τῆς τὴν πρὸς τὰ ἄνω πορείαν καὶ ἀκριδῶς ὅσο: ἐτέλμη-

σαν — σπως οι "Ελληνες έφοπλισται — τήγαν διαυθίσαν αύτήν διγενδότως νά δικολουθήσουν, χωρίς τάς άμφιβολίας τῶν προϋπολογισμῶν, ἐπέτυχον, προήγθησαν ἐπαγγελματικῆς, ἐπλούτισαν.

Πιστεύομεν ὅτι καὶ τώρα, μετὰ μίαν δχι ἀπίθανον συστολὴν τῶν μεταφορῶν, δραχεῖς πάντας διαρκεῖας, ή παγκόσμιος Οἰκονομία θὰ ἐπανεύρῃ τὸν δρόμον τῆς ἀναπτύξεως της καὶ μαζὶ μὲ αὐτήν καὶ αἱ μεταφοραὶ. Τὸ διοικήσιν ἐπίπεδον τῶν λαῶν διευρύγεται, αἱ ἀνάγκαι τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν καθίστανται με-

γαλύτεραι, ή ἀνταλλαγὴ πρώτων ύλῶν καὶ διοικητικῶν προϊόντων ζωηροτέρα ἀποδίνει. Λί ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ εἶναι αἱ εὐθηγότεραι. Βαίνουν καὶ θὺ διαίνουν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος διογκούμεναι. Η Ναυτιλία ἔχει πρὸ αὐτῆς τεράστιον ἔργον. Η μεταπολεμικὴ τῆς ἀνάπτυξης εἶναι τῷ ὅπῃ θεαματική. Μέγα τὸ διαθέσιμον τονγάλ. Τὰ πράγματα, πάγιας, μᾶς ὑποδεικνύουν ὅτι οἱ ἴκανοι καὶ οἱ τολμηροὶ ἐπιχειρηματίαι ἐπέτυχον. Εἰς αὐτοὺς καὶ ἡ αὔριον πολλὰ τὰ καλὰ τοις ἐπιψυλάσσει. Δέν ἀμφιβάλλομεν.

εἰς αὐτοὺς πιστοποιητικὸν καλῆς συμπεριφορᾶς.

Ο Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ. κ. Μπλάιθ πρέπει νά λάβῃ γνῶσιν τῶν ἀνωτέρω καὶ νὰ ἐπιστηθῇ ἡ προσοχὴ του. Επαναλαμβάνωμεν: Κάτω τὰς χειρας. Θὰ συμφωνησῃ, ἀσφαλῶς, καὶ ὁ κ. Κατσαρός.

OXI KAI TO EPIDOMA

Τὸ 20λιρον ἐπίδομα ἀκριβείας τῆς ζωῆς, τὸ ἑκτὸς τῆς συμβάσεως παραχωρθέν εἰς τὰ πληρώματα τῶν ποντοπόρων πλοίων μας ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει πρόκειται νὰ δοθῇ καὶ εἰς τοὺς ἔγχρώμους, τοὺς μὴ διαβιούντας εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ορθῶς ἔλαβον τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν οἱ ἐφοπλισταί.

Τὸ ἐπίδομα προώρισται νὰ ἀνακουφίσῃ τὴν οἰκογένειαν τοῦ ναυτικοῦ μας διὰ νὰ ἀντικρύσῃ τὰς δαπάνας τῆς συντηρήσεως της. Οὐδέμιαν ἔχει σχέσιν μὲ τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον. Νὰ ἔξηγούμεθα.

PROS TOUS IDIKOUS MAS

Η ἐπιδημητικὰ ἐκ τῶν πραγμάτων ἔξισταις τῶν ἀμοιδῶν τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν πρὸς τὰς ἀποδοχὰς τῶν Ἑλλήνων, δὲν πρόκειται, θεοῖς, νὰ ἐπιφέρῃ καὶ τὴν ἔξισταις εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν ἀπόδοσιν. Η παραγωγικότης τῶν εἶναι αἱσθητὰς κατωτέρα τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ, ἀπαιτοῦνται δέ, τὸ δολιγάτερον, δύο ἀλλοδαποὶ διὰ νὰ τὸν ἀναπληρώσουν. Οὕτω, η χρησιμοποίησίς των καθίσταται πλέον ἀπαγορευτική, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς. Πρέπει, συνεπῶς, νὰ στραφῶμεν πρὸς τοὺς "Ελληνας. Εἰναι, ὁ πωσδήποτε, οἰκονομικῶπεροι, λόγω τῆς προσαρμοστικότητὸς τῶν — γνώρισμα καὶ αὐτὸς τῆς φύλης — καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς των ἰκανότητος.

Αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν προσέλκυσιν περισσοτέρων "Ελλήνων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα οὐφίστανται: Η Ναυτιλία εἶναι ὁ μόνος κλάδος τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος ὁ ὄποιος δὲν θίγει τόσον ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν ἀνασταρχήν, ποὺ προεκάλεσαν διεθνῶς αἱ νομισματικαὶ ἀναστατώσεις καὶ η ἐνεργειακὴ κρίσις, δοσοὶ η χερσαία διομανία. Αντιθέως, συνέχιστε καὶ συνεχίζει ἀκόμη τὴν ἰκανοποιητικὴν φῆς πορείαν, παρέχουσα σύτα μεγάλας δυνατότητας ἀποδοτικῆς ἀπασχολήσεως ἐργαστικοῦ δυναμικοῦ. Η ἐπιστροφὴ εἰς τὰ πλοῖα ἐκείνων ποὺ είχαν ἐγκαταλείψει τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα διὰ νὰ ἐργασθοῦν ὡς οἰκοδόμοι εἶναι καὶ η σημαντικὴ μείωσις, ἐντὸς δολίγων μόνον μηνῶν, τοῦ ὀριθμοῦ τῶν "Ελλήνων μεταναστῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν καὶ εἰς ἄλλας χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Οἱ τελευταῖοι, ἐπιστρέψαντες εἰς τὴν πατρίδα, ἀναζητοῦν ἥδη ἐπαγγελματικὴν ἀπασχόλησιν, εἶναι δὲ μοναδικὴ εύκαιρια νὰ ἐπωφεληθῶμεν τῆς συγκυρίας διὰ νὰ ἔχασφαλισωμεν τοὺς "Ελληνας ἐργαζομένους διὰ τὴν κίνησιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

OI «MEΣΙΤΑΙ»

Μετὰ τὴν σημειωθεῖσαν ποιάν τινα προσφοράν εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, οἱ γνωστοὶ «μεσίται» ηλλαζαν στόχον. Εστράφησαν πρὸς τοὺς ἀναζητοῦντας ἐργασίαν "Ελληνας ναυτικούς. Αναφέρονται ἥδη διάφορα κρούσματα ἐκμεταλλεύσεως εἰς βάρος τῶν τελευταίων. Πρὸ δολίγων ἀκόμη μηνῶν, ὅτε ἡ Ἐλλειψις προσφορᾶς εἶχε κατασήσει ὀξύτατον τὸ πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων, θύματα ήσαν τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα.

Προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω ὅτι, ὁ παραμερισμός τοῦ οἰκείου κρατικοῦ φορέως, τοῦ

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ Η Δ.Ο.Μ.

"Οταν ὑπὸ τὸν ἐκδιασμὸν τοῦ μποῦκοτάς τὸ Κομμίττη τοῦ Λονδίνου ἐδέχθη νὰ καταβάλλεται τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον καὶ εἰς τοὺς ἔγχρώμους, τοὺς ναυτολογημένους ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων, ὑπεδείξαμεν τοὺς κινδύνους ἐκ τῆς παρεμβάσεως τῆς Διεθνοῦς Μεταφορῶν εἰς τὰ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Δέν ἡγούσθαμεν ἀκόμη καὶ τὴν ὑπερπλέον δαπάνην, διὰ τῆς καταβολῆς μισθοῦ ὑπερτέρου τοῦ ὑδρίουν τὸν Διεθνὲς Γραφείον 'Εργασίας καὶ συμφωνήθεντος μὲ τὴν Διεθνὴν 'Εφοπλιστικὴν Όμοσπονδίαν (Federation), τῶν 48 λιρῶν διὰ τὸν 'Ασιάτην ναύτην.

Ίδου τώρα ὅτι ἡ περὶ πτληρωμάτων εὐκαιρίας ἐκστρατεία τῆς Δ.Ο.Μ. ἔφερε τοὺς ἐκπροσώπους της ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ἐλέγχοντας καὶ ἐπιβάλλοντας αἰτήματα τῶν ἔγχρώμων.

'Επισημαίνονται ἡδη κρούσματα ὑπερβασίῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀνθρώπων τῆς Δ.Ο.Μ. κατὰ τὸν παρ' αὐτῶν διενεργούμενον ἐλεγχον ἐπὶ τοῦ μισθολογίου, ὅπερ σημειωτέον, λόγω τῆς χαμηλῆς παραγωγικότητος τῶν ἔγχρώμων, εἶναι λίαν ἐπιβαρυτικὸν διὰ τὰ πλοῖα.

'Επιστεύσαμεν ἀνέκαθεν καὶ ἔξακολουθούμεν πιστεύοντες, ὅτι αἱ παρεμβάσεις τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὰ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν ἐλληνοκτήτων, τῶν ἐπηνδρωμένων μὲ ίδια μας πληρώματα, βάσει ειδικῆς

συμβάσεως μὲ τὴν Π.Ν.Ο., εἶναι παράνομοι καὶ ὡς τοιαῦται, μόνον δι' ἀποφάσεων τῶν Δικαστηρίων θὰ κατέπαυον. 'Ενθαρρυτικάς γνωμοδοτήσεις διαπρέπων ξένων νομομαθῶν ἔχομεν. Οἱ ἐφοπλισταί, ἀτυχῶς, δὲν ηκολούθησαν, διὰ νὰ ἐκκαθαρίσουν τὴν κατάστασιν, τὴν ὁδὸν τῆς Δικαιούσης. Τὴν συνδιαλλαγὴν μὲ τὸν Δ.Ο.Μ. ἐπρότιμαν. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς τακτικῆς αὐτῆς εἶναι αἱ ὑπερβασίαι εἰς βάρος τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, αἵτινες ὑπερβασίαι, ἀν δὲν ληφθοῦν σύντονα μέτρα, δὲν νανέμεθα νὰ προβλέψωμεν ποὺ θὰ καταλήξουν. Πρώτη η Π.Ν.Ο., η ἔρωτορτρούσα μὲ τὸν Δ.Ο.Μ., ἔχει τὸν λόγον.

ΚΑΤΩ ΤΑΣ ΧΕΙΡΑΣ

Η Δ.Ο.Μ. ἥρχισε καὶ πάλιν ἔξερχομένη τῶν ὄριων τῆς ἀνοχῆς. Κάποιος πρέπει νὰ τῆς ἐπισημάνῃ τὰς ὑπερβασίας. 'Επι τοῦ πλοίου ἐλληνικοῦ οἱ ἔγχρωμοι τοῦ πληρώματος ἡξίωσαν διὰ τοῦ ἐκπροσώπου τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βακούσεβρ νὰ ἀπολύθῃ — ἀκούσον, ἀκουσον — ὁ πλοιάρχος τοῦ σκάφους, διότι κακῶς συμπειρεφέρετο πρὸς αὐτούς.

Καὶ ἡ ἀξίωσις ὅχι μόνον υἱοθετήθη ἀπὸ τὸν ἐκπρόσωπον τῆς Δ.Ο.Μ., ὀλλὰ συνεστήθη εἰς τὸν πλοιάρχον νὰ μὴ ἀπολύσῃ τοὺς διαμαρτυρηθέντας πρὸ τῆς λήξεως τοῦ χρόνου τῆς συμβάσεως των, ἀκόμη δὲ νὰ δοθῇ

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Γ.Ε.Ν.Ε. έν προκειμένω, κατά τὴν διαδικασίαν τῆς ἑξερέσεως πληρωμάτων, πλήττει ἐκ περιτροπῆς, ἀναλόγως τῶν συνθήκων τῆς ἄγορᾶς ναυτικῆς ἔργασίας, τόσον τοὺς ἐργοδότας, ὅσον καὶ τοὺς ἐργαζομένους.

Ἐπέστη, συνεπώς, ἡ στιγμὴ διὰ τὴν ὄριστικὴν ἀντιμετώπισην τοῦ προβλήματος. Καθ' ἡμᾶς, θὰ πρέπει νὰ ἀκολουθῇ ἡ ὄρθοδοξος λύσις, ὥστε ὀλόκληρος ἡ διαδικασία τῆς ἑξερέσεως πληρωμάτων νὰ διεξάγεται μέσω τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ἀναδιοργανουμένου ἐκ βάθρων διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς σημερινὰς συνθήκας, καὶ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς οἰκείας ναυτεργατικὰς δργανώσεις. Εἴναι τοῦτο δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ, διὰ λόγους τοὺς ὅποιους δὲν ἔχομεν ὑπό όψιν μας — τὸ ζήτημα ἵσως τῆς ἐπιλογῆς νὰ προβάλλεται — πρέπει νὰ ἀναγνωρισθῇ ἐπισήμως τὸ ἐπάγγελμα τοῦ «μεσίτου» καὶ νὰ τεθούν κανόνες διὰ τὴν ἀσκησίν του, διότι νὰ ἀποφεύγεται ἡ ἐκμετάλλευσις τόσον τῶν ἐφοπλιστῶν ὅσον καὶ τῶν ναυτικῶν.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΙ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΙ

Τὸ καλὸν περιοδικὸν «Νόστος», τὸ ἐκδόδημον ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστικὸν Οἶκον Βλασσοπούλου, μᾶς παρέχει διὰ τοῦ τελευταίου τεύχους του ὠρισμένας λίαν εὐχαρίστους πληροφορίας. Τὰς μεταφέρομεν εἰς τὰς στήλας μας διὰ νὰ χρησιμεύσουν ἀπὸ δόλους ὃς ἀξιομίμητα παραδείγματα.

Καὶ πρῶτον: Ἀπὸ τῆς Ιης 'Οκτωβρίου 1973, ὁ 6 στικὸς μισθός τοῦ νούτου ὠρίσθη εἰς 110 λίρας 'Αγγλίας, τοῦ λιπαντοῦ καὶ θερμαστοῦ εἰς 115 λίρας.

Δεύτερον: Μετὰ τὴν ἀνατίμησιν κατ' 'Οκτώβριον 1973 τῆς δραχμῆς, ὅλα τὰ ἐμβάσματα καὶ αἱ ἔξοφλήσεις τῶν ἀπολυμένων εἰς τὴν 'Ελλάδα δραχμοποιοῦνται πρὸς 71,50 τὴν λίραν.

Τρίτον: Ἐντὸς ὀλίγου εἰς ὅλα τὰ πλοῖα Βλασσοπούλου ἐγκαθίσταται ἔγχωμος τηλεόρασις, μὲ προγράμματα ἀπὸ κασέτας ἑλληνικῶν ταινιῶν καὶ μὲ θέματα ἑλληνικά.

Καὶ τέταρτον: Μία ἐπικουρικὴ ἀσφάλισις μελετάται δι' ὅλους τοὺς ἐργαζομένους εἰς τὰ πλοῖα Βλασσοπούλου.

Συγχαρητήρια καὶ ἀπὸ μέρους μας. Θὰ εἶμεθα εὐτυχεῖς, ἀν τοιαύτας καλάς πρωτοβουλίας εὑρεθῶμεν εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀναγγείλωμεν καὶ ἀπὸ ἄλλους ἐφοπλιστικούς μας Οἶκους.

ΑΙ ΕΠΙΔΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Εύρυτατον πρόγραμμα διὰ τὴν πλήρη ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν τοῦ πλοιάρχου ἐγγίγειλεν ἡ «Εὐωσίς Πλοιάρχων». Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, πρόκειται νὰ προθῇ εἰς τεχνικάς ἑκδόσεις μελῶν της, ἀφορόσας κυρίως τὸν κλάδον, ἐνῷ παραπλήλως, μελετᾶ τὴν ὄργανωσιν ἐτησίου σεμιναρίου ἐπὶ τεχνολογικῶν, οἰκονομικῶν καὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων μὲ ἐπιλέκτους ὅμιλητάς, τὰ κείμενα τῶν ὅποιων θὰ ἀποσταλοῦν ἐν συνεχείᾳ πρὸς τοὺς ταξιδεύοντας πλοιάρχους, οἵτινες δὲν θὰ δυνηθοῦν, λόγω τῆς φύσεως τῆς ἔργασίας των, νὰ παρακολουθήσουν τὸ σεμινάριον.

Ἄλλο πέραν τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως, ἡ «Εὐωσίς Πλοιάρχων» θὰ ἐπιδιώξῃ καὶ τὴν περαιτέρω δελτίωσιν τῆς ἐπαγγελματικῆς θέσεως τῶν μελῶν της. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, περιέλαβεν εἰς τὰς διεκδικήσεις της τὴν δελτίωσιν τῆς παρεχομένης κοινωνικῆς προστασίας ὑπὸ τοῦ N.A.T. καὶ τοῦ Οἶκου Νούτου (συντάξεις - υγειονομική περίθαλψις), τὴν ὑπογραφὴν νέων συλλογικῶν συμβάσεων μὲ στόχου τὴν καθίρωσιν τῆς ἐννεαμήνου ἔργασίας καὶ, τέλος, τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν πλοιάρχων ἀπὸ τὸ σημερινὸν ἄγχος τῆς πανευθυνότητος.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἡ θεωρία τῶν συγκοινωνούντων ἀγγείων ἔχει τὴν θέσιν της καὶ εἰς τὴν Ναυλαγοράν. Καλοὶ ναῦλοι εἰς τὰς μεταφοράς τῶν πετρελαίων συνεπιφέρουν καὶ τὴν ἀποδοτικὴν κίνησιν τῶν ξηρῶν φορτίου σκαφῶν.

Τοῦτο ἀποδεικνύεται καὶ κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον τῆς ἀγορᾶς. Οἱ χαμηλοὶ ναῦλοι τῶν τάνκερς — δολ. 7,25 ἔως 9,30 ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν, διὸ σκάφη 70 - 150.000 τόνων — ἔστρεψαν πολλὰ μικτὰ σκάφη ἀπὸ τὰ πετρέλαια εἰς τὰ ξηρὰ φορτία, τὰ σιδηρομεταλλεύματα, τοὺς γειάνθρακας κλπ. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα: Χαμηλοὶ περιόδοι ναῦλοι καὶ διὰ τὰ μπάλι κάρριερ.

Ἐάν τὸ ζήτημα τῶν φορτώσεων πετρελαίου συνεχισθῇ, ἡ ναυλαγορά καὶ διὰ τὰς ξηρὰ φορτία προβλέπεται νὰ ὑποχωρήσῃ.

Οἱ ισπανικός, ἐπίσης, παράγων ἀμεσώτατα καὶ τώρα ἐπηρεάζει τὴν ἀγοράν. Ζωρότερά ζήτησις τονῶν διὰ χρονοναυλώσεις, ἐπὶ τὴν προφίει ναυτεργατικῆς ἀπεργίας εἰς τὴν 'Ισπανίαν κατ' Ἀπρίλιον, θὰ ἐπιφέρῃ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυλαγορᾶς, κατὰ τὸ κρίσιμον αὐτὸν ἀκριβῶς σημείον ποὺ διέρχεται τώρα αὐτὴ.

* * *

Ο κ. Υ. Κ. Ραο, τοῦ Χόγκ Κόγκ εἰς προσφάτους δηλώσεις του προβλέπει ὑπερπροσφοράν τονῶν δεξιαμενοπλοίων κατὰ τὸ 1975 καὶ πέραν αὐτοῦ δι' ἔνα ἐν συνόλῳ δεκαπεντάμηνον διάστημα. Διὰ τὴν ἀπωτέραν προοπτικὴν εἶναι αἰσιόδοξος.

Ο κ. Ραο διαχειρίζεται ηδη 93 σκάφη 8,25 ἑκατομ. τόν. d.w., εἰς δὲ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1977, ὁ στόλος του θὰ φέρῃ τὰ 166 σκάφη, 18,1 ἑκατομ. τόν. d.w.

* * *

Τὰ Σοδιέτ μεταξὺ τῆς Ιης 'Ιανουαρίου καὶ τῆς 30ῆς 'Ιουνίου 1974 πρόκειται νὰ μεταφέρουν ἐξ 'Αμερικῆς 3,3 ἑκατομ. τόν. σιτηρῶν, ἐπιπροσθέτως δὲ ἔνα ἑκατομ. τόν. ὀραβοσίτου, μὲ φόρτωσιν τὸ 1975. Ο ναῦλος διὰ τὰ μέλλοντα νὰ μετάσχουν τῆς μεταφορᾶς ἀμερικανικὰ τάνκερς ὠρίσθη εἰς 23,64 δολ., ἔναντι 28,67 δολ. προηγουμένων. Ο ναῦλος θὰ ισχύσῃ διὰ τὸ μέχρι 9ῆς Μαρτίου διάστημα.

* * *

Ρεκόρ δὲ παραγωγὴ χάλυβος εἰς ὠρισμένας χώρας τῆς Εὐρώπης, Γερμανία: 4,41 ἑκατομμύρια τόν. τὸν 'Ιανουαρίου (προγύμνενον ρεκόρ τὸν 'Οκτώβριον 4,38 ἑκατ. τόν.). Γαλλία: 2,46 ἑκατομ. τόν. τὸν 'Ιανουαρίου, μὲ πρόβλεψιν αὐξήσεως μέχρι τοῦ 'Ιουνίου. Γενικῶς, ἐκτὸς τῆς 'Αγγλίας καὶ 'Ισπανίας, τὰ βιβλία τῶν παραγγελιῶν τῶν χαλυβουργείων εἶναι ὑπερπλήρη.

Αὐτὴ η κρίσις πετρελαίου προκαλεῖ τὴν μεγαλυτέραν παραγωγὴν χάλυβος εἰδίκου, διὰ τὴν πραγματοποίησην τῆς στροφῆς πρὸς ἄλλας πηγὰς ἐνέργειας. Αἱ πετρελαιοπαρα-

γωγοὶ ἐπίσης χῶραι προβλέπεται ὅτι θὰ ἀρχίσουν ζητοῦσαι περισσότερον χάλυβα διὰ τὰς νέας ἐπενδύσεις των.

* * *

Πτώσιν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων προβλέπεται ὑπερχομένη ὡς γνωστὸς μεστικὸς Οἶκος τοῦ Λονδίνου "Εγκαρ Φόρρεστερ. Λέγεται: Ἡ ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων διεπιρήθη σταθερά κατὰ τοὺς παρελθόντας δύο μῆνας (Δεκέμβριον καὶ 'Ιανουαρίον), μὲ προεξάρχουσαν τὴν ζήτησιν μπάλι κάρριερ.

Άλλα τοινέται στοι ἡ σταθερότης αὐτὴ θὰ είναι ἵσως δραχύδιος. «Έφ» σον — προβάλλεται — ἡ διομηχανικὴ παραγωγὴ τῶν κυριωτέρων χωρῶν ἐμφανίζεται μὲ ρυθμὸν χαλαρωτέρων, περιωρισμένη διαγράφεται καὶ διὰ τὴν ζήτησις καὶ τὰ φορτία πρώτων ύλων καὶ διομηχανικῶν προϊόντων. Ο ἀντίκτυπος ἀναμένεται εἰς τὴν ναυλαγορὰν καὶ εἰς τὰς ἀξίας τῶν πλοίων.

»Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ναυπηγήσεις τιμαὶ προκαθημένα διὰ παραδόσεις μετα τὸ 1976 δὲν ἐπιτυγχάνονται. Η κλιμάκωσις τῶν τιμῶν προβάλλεται ἀπὸ τοὺς ναυπηγούς. Αὐτοὶ οἱ 'Ισπανες ὅμιλοιν περὶ «ἀντιτερας δίας» ὡς ἀποτέλεσμα τῶν περιορισμῶν εἰς τὴν ἡλεκτρικὴν ἐνέργειαν, τὸ πετρέλαιον καὶ αὐτὸν τὸ χάλυβα.

»Παρὰ τούτα, ἐφοπλισταὶ τινες προτιμούν τὴν ἐπένδυσιν εἰς ναυπηγήσεις, διὰ μπάλι κάρριερ κυρίως. Ακόμη καὶ διὰ πετρελαιοφόρα ωφίσταται τὸ ἐνδιαφέρον. Οι ναυπηγοὶ ὅμως, λόγω τοῦ αὐξανομένου κόστους του χάλυβος καὶ τῶν λοιπῶν ύλικῶν, ἀδυνατοῦν νὰ καθορίσουν τὰς τιμὰς διὰ παραδόσεις 1977 καὶ 1978».

Πρόκειται, πάντως, περὶ προβλέψεων, συναγομένων ἀπὸ τὴν θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

* * *

Καθ' ὑπεύθυνον ἐκτίμησιν — τῆς 'Ομοσπονδιακῆς Τραπέζης — ἡ 'Αμερικανικὴ Οἰκονομία ἐμφανίζει ἡδη ἐπιβράδυναν τῆς δραστηριότητός της. Τὸ ἀκαθάριστον ἐθνικὸν εἰσόδημα ηγείηθη τὸ τελευταίον τρίμηνον τὸτε 1,3%, μὲ τὸν κατώτερον, δηλαδή, ρυθμὸν τῆς τελευταίας τριετίας. Η διομηχανικὴ παραγωγὴ ἐνέφανε κατὰ τὸν τρίτον μῆνα τοῦ τριμήνου μίαν ύποχώρησιν, ἔναντι μικρῶν αὐξήσεων τῶν ἄλλων δύο μηνῶν. Οἱ ἄνεργοι ὀνήλθον εἰς 5,2% κατὰ 'Ιανουαρίου, ἔναντι 4,8% τοῦ Δεκεμβρίου. Διὰ τὸ δόλον 1974 ὁ ρυθμὸς τῆς ἀναπτύξεως προβλέπεται νὰ φέρῃ τὰ 2,8%.

* * *

«Ἀναπόφευκτον» θεωρεῖ ὁ ναυλομεστικὸς Οἶκος τοῦ Λονδίνου "Εγκαρ Φόρρεστερ, εἰς τὸ τελευταίον δελτίον του, τὴν συστολὴν τῆς ζήτησεως χωρητικότητος διὰ ξηρὰ φορτία κατὰ τοὺς προσεχεῖς θερινούς μῆνας.

Καὶ προσθέτει, ὅτι η πίεσις τῆς πρὸς τὰ κάτω στροφῆς τῆς ναυλαγορᾶς θὰ συναττήσῃ τὴν ἐπίμονον ἀντίστασιν τῶν ἐφοπλι-

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON 158/9, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ORION HOUSE

183, GREAT HOWARD STREET, LIVERPOOL, 3,
69, ST. VINCENT STREET, GLASGOW, C.2.

ΕΠΙΣΗΣ: E. E. SHARP & SONS (NORTHERN), LTD.
BOROUGH ROAD NORTH SHIELDS

E. E. SHARP & SONS LTD.

"TRITON HOUSE" ALEXANDRA ROAD THE DOCK IMMINGHAM

στών, οιτινες άντιμετωπίζουν τάς ύψηλάς τιμάς των μπώνκερς και τάς μεγαλυτέρας δαπάνας γενικώς της κινήσεως τῶν πλοίων. Καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν τονίζεται ὅτι : «ἡ δραχείας διαφρείσις συστολὴ τῆς ζητήσεως δὲν θὰ ἐπιφέρῃ ἄμεσον καὶ οὐσιαστικὴν ἔκπτωσιν τῆς ναυλαγορᾶς».

* * *

«Οχι καλά μηνύματα διὰ τῆς ρωσικῆς σιτοπαραγωγῆς. Ή Μόσχα ἐμφανίζεται ἀνησυχοῦσα, λόγω τῆς καταστροφῆς τῆς σποράς εἰς ώρισμένας περιοχάς.

* * *

Ρεκόρ σιτοπαραγωγῆς εἰς τὴν Δυτ. Αὐστραλίαν. Παρεδόθησαν ἡδη εἰς τὴν συγκέντρωσιν 145 ἑκατομ. μπούσελς ἀπὸ τὴν παρουσαν ἑσδειαν, ἐναντὶ τῶν 105,6 τοῦ προηγουμένου ρεκόρ τοῦ 1968 - 69.

* * *

«Εκτακτος ζωηρότης ναυλώσεως προδιαγράφεται ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου διὰ τὰ σιτηρά. "Ολαι αἱ εἰσαγωγικαὶ χώραι, πρὸ τοῦ φόβου ἐλλείψεως, σπεύδουν νὰ καλύψουν τὰς μελλοντικὰς τῶν ἀνάγκας.

«Ηδη πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἑσδειας 1974—75, δέκα ἑπτά ἑκατ. τὸν σιτηρὸν ἔκλεισθησαν διὰ φορτώσεις 'Ιουλίου 1974 καὶ 'Ιουνίου 1975. Εἰς ἔξι ἑκατομμύρια τὸν προβλέπονται αἱ εἰσαγωγαὶ Κίνας (4,8 ἑκατομ. τὸν) καὶ τῆς Ρωσίας (Ἐν ἑκατομ. τὸννων).

* * *

ΠΕΡΙ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

«Ἐγράφη ἡδη, ὅτι ἡ ἐπίδρασις τοῦ ἀνοίγματος τοῦ Σουέζ ἐπὶ τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος τοῦ παγκοσμίου στόλου, δέν θὰ ὑπερβῇ τὸ 4% διὰ τὰ πετρελαιοφόρας καὶ τὸ 2% διὰ τὰ λοιπὰ φορτηγά. Παρ' ὅλον τοῦτο, θεωρεῖται δέδαιον ὅτι διανοιεῖς τῆς Διώρυγος διὰ πλοία τῆς τάξεως τῶν 250.000 τὸννων ἥθελεν, ἀσφαλῶς, δημιουργήσει ἀναστάτωσιν, προωρισμένην νὰ ἐπτρέσῃ σημαντικῶν τὸν τομέα τῶν παγκοσμίων ναυτικῶν κατασκευῶν. Πρὸ τοῦ 1967 τὸ «σχέδιον Νάσσερ» προέβλεπε δυνατὴν τὴν διέλευσιν σκαφῶν τῶν 100 χιλ. τὸννων καὶ κενῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 200 χιλ. τὸννων, τὰ ὅποια μόλις τότε εἶχον κάμει τὴν ἐμφάνισιν τῶν. Σήμερον, δῆμος, τελοῦν ἐνέργεια πλέον τῶν 350 τάνκερς τῶν 200. 000 καὶ εύρισκονται ὑπὸ παραγγελίαν πλέον:

τῶν 450 τῆς αὐτῆς ἡ καὶ πολὺ μεγαλυτέρας τάξεως.

Τοῦτο σημαίνει ὅτι διὰ τὴν Αἴγυπτον θὰ καταστῆ ἀναπόφευκτος ἡ μεγέθυνσις τῆς Διώρυγος, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι τεχνικῶς καὶ οἰκονομικῶς δυνατόν. Καὶ τεχνικῶς μὲν, εἶναι γνωστόν, ὅτι ὑπάρχουν προτάσεις ἀκόμη καὶ διὰ τὸν διπλασιασμὸν τῆς Διώρυγος, ἐνῷ ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς ἡ συνδρομὴ τῶν Κρατῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς ἀδελφὸν ἔθνος στερούμενον πετρελαιοπηγῶν, παρουσιάζεται, μὲ τὸ ἀζημίωτον φυσικά, ὃς μοναδικὴ ευκαιρία διαδηλώσεως τῆς ἑνότητος τοῦ ἀράβικού κόσμου καὶ διαέσεως τῶν εἰς δολλάρια περισσευμάτων.

Τὸ πρόβλημα, ἐπομένως, συνίσταται, κυρίως, εἰς τὸ ὄριον τῆς μεγεθύνσεως. Τὰ σημερινὰ τάνκερς τῶν 250 χιλ. τὸννων, ἐκτροπωπούν μάινα κατηγορίαν πλοίων δυθισμάτων μιάς περίπου εικοσάδος μέτρων, δυναμένων νὰ προσεγγίσουν εἰς Χάρην καὶ Γιουροπόρτ. Μὲ μείωσιν τοῦ δυθισμάτος, τὰ σκάφη ταῦτα δύνανται νὰ φθάσουν μέχρι τοὺς 450.000 τὸννους. Ἐάν ἐπομένως ἡ Αἴγυπτος δέν φειδωλεῦῃ εἰς τὴν ἐκσταφήν, ἐὰν δυνηθῇ νὰ τὰ ἐξυπηρετήσῃ, εἴτε ἐξ ὀλόκληρου, εἴτε κατὰ τὴν ὑπὸ ἔρμα, τούλαχιστον, διαδρομὴν τῶν καὶ θὰ δυνηθῇ οὕτω, νὰ μεταθέσῃ εἰς μίαν ἀκόμη μεγαλυτέραν χωρητικότητα τὸ ὄριον πέραν τοῦ ὄποιου —λαμβανομένου ὑπὸ ὅψιν καὶ τοῦ ὑψους τῶν δισδίων — ὥ διὰ τοῦ 'Ακρωτηρίου περίπλους θά είναι συμφερότερος.

Καὶ ὅλα αὐτά, πάντως, ὑπὸ μίαν γενικὴν ἐπιφύλαξιν. Διότι δέν πρέπει νὰ παροράται ὅτι εἰς τὸν πυρήνα τοῦ προβλήματος δέν εύρισκεται τὸ δίλημμα ἡ ἀπλῆ μεγέθυνσις ἡ διπλασιασμὸς ἀναγκαιοῦ εἰς τὰς παγκοσμίους θαλασσίας μεταφοράς ἀλλ' ἐὰν τοῦτο ἡ ἐκείνῳ ἀνταποκρίνεται καλύτερον πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς Αἴγυπτου.

ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ

Ἐν τῷ μεταξύ, κατὰ τὰς δηλώσεις τοῦ προέδρου τῆς 'Υπηρεσίας τῆς Διώρυγος κ. Μασούρ, ἡ ὑπόθεσις τοῦ ἀνοίγματος δέν θ' ἀπατεῖ πλέον τῶν 3-4 μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν. Φυσικά διὰ τὴν πρώτην φάσιν τῆς ἐπαναφορᾶς τῆς Διώρυγος εἰς τὰ πρὸ τοῦ 1967 ἐπίπεδα τὰ ἐπιτρέποντα τὴν διέλευσιν σκαφῶν 65-70 χιλ. τὸν. d.w. καὶ δυθισμάτος μέχρι 38 ποδῶν. Πιστεύει δῆμος ὡς κ. Μασούρ ὅτι θὰ πρέπει σχεδὸν συγχρόνως ν' ἀρχίσῃ καὶ τὸ ἔργον

τῆς διαπλατύνσεως καὶ ἐκβαθύνσεως.

Αἱ παλαιότεραι σκέψεις περὶ διανοίξεως νέας διώρυγος μέσω τοῦ Σινᾶ ἡ δημιουργίας παραλλήλου θαλασσίας ὁδοῦ ἐνουμένης δραδύτερον μετὰ τῆς Διώρυγος, ἔχουν ὄριστικῶς ἐγκαταλεῖθη ὑπὲρ τοῦ σχεδίου τῆς ἀτέθειας μεγεθύνσεως τῆς υφισταμένης διώρυγος. Τὸ σχέδιον τοῦτο, πραγματοποιούμενον εἰς δύο τριετίας, εἰς μὲν τὸ πρώτον στάδιον θὰ διπλασιάσῃ τὴν ὑπάρχουσαν θαλασσίαν λεκάνην τῶν 1.800 τ.μ. διὰ τὴν διόδου ἐμφόρτων σκαφῶν τῶν 150.000 τόν. καὶ ὑπὸ ἡμέρα μέχρι 300.000 τόν., ηποὶ δι' ἀνότατον δύθισμα 52-53 ποδῶν. Τὸ δεύτερον στάδιον θὰ προσδώσῃ εἰς τὴν διώρυγα 4.500 τ.μ. ἔκτασιν καὶ βάθος 70 ποδῶν, οὕτως ὥστε τάνκερς τῶν 270.000 τόν. νὰ δύνανται νὰ διέρχωνται μὲ πλήρες φορτίου καὶ τάνκερς τῶν 300.000 τόν. μὲ φορτίου ἥλαττωμένον. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασιῶν τῆς ἔξαστίας, ἡ χρήσις τῆς Διώρυγος δὲν θὰ παρεμποδισθῇ, ὅν καὶ μικραὶ καθυστερήσεις εἰς τὴν διέλευσιν τῶν πλοίων θ' ἀποδούν ἀναπόφευκτοι. Τὸ κόστος διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου τοῦ ἔξοπλισμοῦ διὰ νέων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, πλήρους στολίσκου δοθητικῶν πλοίων, συγχρόνων μέσων ἐλέγχου καὶ τηλετηκοινωνιῶν, ὑπολογίζεται εἰς 1 δισεκ. δολλαρίων.

Δυσκολίαι διὰ τὸ ποιός θὰ πληρωθῇ τὴν δαπάνην σύτην δέν φαίνεται νὰ ὑπάρχουν. Ἡ 'Αμερική παρέσχεν ἡδη διαθεσιώσεις συμμετοχῆς, ἡ 'Ιταλία είναι πρόθυμος νὰ μεταφέρῃ ὑπὲρ τῆς Διώρυγος τὴν πίστωσιν τὴν προβλεφθεῖσαν διὰ τὸν πετρελαιογάγων Σουέζ - 'Αλεξανδρεῖας, ἡ 'Ιαπωνία ὑπόσχεται 140 ἑκατ. δολ. ὀρχικῶς, μὲ δυνατότητα διπλασιασμοῦ δραδύτερον καὶ τέλος ὁ ἀραβικὸς κόσμος δόλοκληρος ἵσταται ὅπισθεν τοῦ σχεδίου μὲ τὸν ἀμύθητον ἐκ τοῦ πετρελαίου πλούτου του. "Ἄς μὴ λημονίων, ὅτι ἐδὲ πρὸ τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου τὸ 1 δισεκατομμύριον δολλαρίων παρίσταται ἔνα κολοσσιαίον δυσθέωρτον ἀριθμόν, σήμερον ὁ ἀριθμὸς σύτος ἀποτελεῖ τρέχουσαν χρηματική μονάδα.

ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Καὶ ἐφ' ὅσον ὁ λόγος περὶ τοῦ ἀραβικοῦ πλούτου καὶ τῆς χρηματοδοτήσεως, εἶναι ἀνάγκη νὰ τονισθῇ, ὅτι αἱ ἀνησυχίαι περὶ τὴν διάθεσιν τῶν δισεκατομμυρίων αὐτῶν τὸν «πετρεροδολαρίων» εύρισκονται συνεχῶς εἰς τὴν πρώτην γραμμήν.

Αἱ ἀνησυχίαι βασίζονται εἰς τὴν ὑπόθεσιν ὅτι αἱ διομηχαίαι τοῦ πετρελαίου δυνατῶν νὰ καταστοῦν μεγάλοι ἐφοπλισταί, οἱ μεγαλύτεροι ναυλωταὶ τοῦ κόσμου καὶ οἱ πρώτοι πελάται τῶν ναυπηγείων. Εἰς τὴν ἄλλουν παραγωγῆς - καταναλώσεως αἱ βαλάσσαις μεταφοραὶ ἀποτελοῦν τὸν σημαντικότερον κρίκον, τὸ δὲ πετρελαιοφόρον πλοίον ἐκπροσωπεῖ μίαν ἐπένδυσιν ἡ ὅποια ἐπηρεάζεται ἐλάχιστα ἐκ τῶν πολιτικῶν κινδύνων, ἀπαιτεῖ μέγια κεφάλαιον καὶ ὀλίγον προσωπικόν.

«Ολοὶ αὐτοὶ οἱ παράγοντες φαίνεται ὅτι ἐνδιδάχονται ἀπολύτως τὰς πετρελαιοπαραγωγούς χώρας. 'Υπολογίζεται ὅτι, ἐντὸς τοῦ 1974 τὰ τὸν πετρελαίου ἐσόδα τῶν χωρῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τῆς 'Αφρικῆς θὰ φθάσουν κατ' ἐλάχιστον ὄριον τὰ 100 δισεκατομ. δολλαρίων. Καὶ ὑπολογίζεται ἀκόμη, ὅτι ἐὰν τὰ ἐσόδα τοῦ ἔτους αὐτοῦ διατεθοῦν ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων, θὰ ἡτού δυνατὸν νὰ σηματίσουν στόλον 500 ἑκατομ. τόννων δεξαμενοπλοίων ἡ στόλον 1.000 ὑγραεριοφόρων σκαφῶν τῶν 125.000 κυβ. μ.

Καὶ είναι μὲν ὀληθές, ὅτι μέχρι σήμερον ἡ ἀραβικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης ὑπῆρξε δραδεῖα. "Ηδη δῆμος τὰς ιαπωνικὰς καὶ σουηδικὰς ναυπηγείας δύνανται νὰ μαρτυρήσουν περὶ τοῦ ἀντίθετου. Μὲ ιδικῶν των, λοιπόν, στόλον δεξαμενοπλοίων, αἱ πετρελαιοπαραγωγοὶ χώραι, ἀνήκουσαι ὡς γνω-

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMAZOS
S. G. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

312210

321225

328543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η άμοιβή των άλλοδαπών ναυτικῶν βάσει τοῦ ἑλληνικοῦ μισθολογίου

ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΗ Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ
ΤΗΣ Δ.Ο.Μ. ΕΙΣ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

στὸν εἰς τὴν ὁμάδα τῶν 77 τῆς Οὐνκταντ, δὲν εἶναι φυσικὸν ν' ἀξιώσουν τὸ 40-40-20 ἡ ἀκόμη καὶ τὸ 50-50, ὅπως ἔκαμεν ἡ Ἀλγερία εἰς τὰς πωλήσεις ὑγραερίων;

Πραγματοποιούμενων τῶν ἀπειλῶν αὐτῶν, διερωτῶνται οἱ ναυτιλιακοὶ σχολιασταί, ποῖος θὰ εἶναι ἐκεῖνος, σδιτις θὰ πληγῇ περισσότερον; Αἱ ἔταιρισται πετρελαίου; Αὗται ὅμως, ἔχουσαι πολὺ μεγάλην ἀνάγκην τῶν χρημάτων των διὰ τὰς ἐρένας πρὸς νέας ἐνεργειακάς ὥλας, δὲν θὰ ἴδουν δυσαρέστως τὴν ἀραβικὴν ἔξορμησιν. Οἱ ἀνεξάρτητοι ἐφοπλισταὶ τάνκερες; Ἐλλ' οὐτοὶ δὲν εἶναι εἰμὶ συλλέκται κεφαλαίων ἐκ τραπεζικῶν δανεισμῶν καὶ αἱ ὑπηρεσίαι τῶν δὲν θὰ παύσουν νὰ ἔχουν χρησιμότητα καὶ ὑπὸ τὴν νέαν κατάστασιν. Θὰ ἀφήσουν, ἔξ αλλου, χωρὶς ἀμφισθήτησιν, τὸν μιθώδη πλούτον τῶν Ἑμιρῶν οἱ ἐλεύθεροι κολοσσοί τῆς πετρελαιομεταφορᾶς, οἱ Ρωμ, Μπέργκεσεν, Ὄνασθης ...;

Δὲν ἐλησμονήθη ἡ ιστορία τοῦ πετρελαιοφόρου «Ἀλ Μαλίκ - Σαούδ - Ἀλ - Ἀδάλ» καὶ ἡ τότε πρωτοβουλία τοῦ κ. Ὄνασθη. Προέλεφεν ὁ «Ἐλλην ἐφοπλιστής, τὰς μετά τόσα ἔτη ἔξελίζεις;

* * *

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ συσταθείσα ναυτιλιακὴ ἑταιρία τῶν ἀραβικῶν πετρελαιοπαραγῶν χωρῶν παρήγγειλεν εἰς τὰς γαλλικὰ ναυπηγεία τοῦ Σαΐν Ναζαίρ 2 δεξαμενόπλοια τῶν 278.100 τόν. ἔκαστον, μὲ παράδοσιν 1976 καὶ 1978 καὶ δύο τῶν 318.000 τόν. π.λ.ω. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βέζερ, μὲ παράδοσιν 1976 καὶ 1977.

Η ΔΙΑΝΟΙΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Κατατέρω δημοσιεύομεν διαπιστώσεις καὶ προβλέψεις «Ἄγγλου εἰδικοῦ εἰς τὰς ναυλώσεις καὶ τὴν ὅλην θέσιν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐπὶ τῇ προσθεῖται τοῦ προσχοῦ ἀνόιγματος τῆς Διώρυγος. Βασικὴ διαπίστωσις: 'Υπερπροσφορὰ χωρητικότητος καὶ ἔκπτωσις τῶν ναύλων. Αὕτη θὰ στρέψῃ κατὰ λογικὴν συνέπειαν καὶ τμῆμα τοῦ τοννάς τῶν μικτῶν σκαφῶν πρὸς τὰς μεταφορὰς ἔηρων φορτίων.

Ἐπαναλαμβάνομεν: Πρόκειται περὶ προβλέψεων. Οἱ ἡλεγμένοι ὅμως ἀριθμοὶ τῆς μεταφορικῆς κινήσεως τὰς καθιστᾶ πιθανοφανεῖς. Γεγονός, πάντως, ἀναμφισθήτοντο: Ἐξόχως ρευστὴ ἡ κατάστασις.

Κατὰ τὸ ἔτος 1967 διήλθον τῆς Διώρυγος 25.000 σκάφη, ὅπερ σημαίνει μέσην ἡμερησίων διέλευσιν 68 σκαφῶν. Κατὰ τὸ 1966 διήλθον 21.520 σκάφη μὲν ἡμερησίων διέλευσιν 59 σκαφῶν, ὑπολογιζομένου ὅτι τὸ 80% τῶν διὰ τῆς Διώρυγος διερχομένων σκαφῶν ἦσαν δεξαμενόπλοια. Ή προέχουσα κλάσις σκαφῶν ἦτο τῶν 50—70.000 τόνων π.λ.ω., λαμβανομένου ὑπ' ὅφιν ὅτι τὸ 50% ἐταξίδευε κενὸν, προκύπτει ὅτι ἡ Διώρυξ εἶχε μίαν δυναμικότητα ἀργού πετρελαίου 14 ἑκατομμύριαν βαρέλιαν ἡμερησίως. «Ἐν ἑκατομμύριο βαρέλια/ἡμέρα ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου διὰ τὸ Ρόττερνταμ μέσῳ Ἀκρωτηρίου χρειάζεται 8,8 ἑκατομμύρια τόνων π.λ.ω. μεταφορικήν ικανότητα δεξαμενοπλοίων, ἐνῷ ἡ αὐτὴ μεταφορά μέσω τοῦ Σουέζ, ἀπατεῖ δυναμικότητα 5,1 ἑκατομμύριών τόνων π.λ.ω. Οὕτω, ἔκαστον ἑκατομμύριον βαρέλια/ἡμέρα, προοριζόμενον διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον καὶ τὸ Κόντινεντ, διερχόμενον διὰ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, καθιστᾶ διαθέσιμον 3,7 ἑκατομμύρια ικανότητος π.λ.ω. Προκειμένου περὶ φορτίων προοριζόμενων διὰ τὴν Μεσόγειον, ἐν ἑκατομμύριον βαρέλια/ἡμέρα καθιστᾶ διαθέσιμον 5.000.000 τόνων π.λ.ω.

Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1974 τὸ σύνολον τοῦ παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων (ἔξαιρουμένων τῶν συνθεδυμασμένης μεταφορᾶς) μεταφορικής ικανότητος ἄνω τῶν 50.000 π.λ.ω. θὰ εἶναι περίπου 212.000.000 τόνων

Ἐπανήλθε τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας εἰς τὸ θέμα τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν οἵτινες ὑπηρετοῦν ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων. Δι' ἐπείγοντος σήματος πρὸς τὰς οἰκείας ἐφοπλιστικὰς ἐνώσεις, τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανώσεις καὶ τὰς λιμενικὰς ὄρχας ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ ἐπισημαίνει ὅτι, βάσει τῆς ὑπ' ἀριθ. 915)1972 γνωμοδοτήσεως τῆς Ὀλομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, οἱ ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων ὑπηρετοῦντες ἀλλοδαποὶ ναυτικοί, δέονταν νὰ λαμβάνουν τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τῶν οἰκείων ἑλληνικῶν Συμβολαίων συμβάσεων ἀποδοχάς. Διὰ τοῦ ἴδιου σήματος ἐπισημαίνονται καὶ αἱ σχετικαὶ εὐδύναι τῶν πλοίαρχων τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων. Εἰς περίπτωσιν μὴ συμμορφώσεως τῶν πρὸς τὰς ἀντέρω, θὰ ὑπόκεινται εἰς τὰς ὑπὸ τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. προβλεπομένης κυρώσεις.

Ἡ ἀνωτέρω ἐνέργεια τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, γνωμένη μὲ τὴν σύμφωνην γνώμην τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἀποδέπτει εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν γενικωτέρων κινδύνων ποὺ ἐδημιουργοῦντο διὰ τὸ σύνολον τῆς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐκ τῆς διατυπωθείσης ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. ἀπειλῆς περὶ παρεμβάσεως τῆς εἰς τὰς ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίοι, μὲ ἀφορμὴν τὰς ἀποδοχάς τῶν ἐπ' αὐτῶν ὑπηρετοῦντων ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Ἡ Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν ἡπείρηση συγκεκριμένως ὅτι, εἰς περιπτώσεις ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων μὲ ἀποδοχάς κατωτέρας τῆς ἑλληνικῆς συμβάσεως, θὰ ὑποχρεοῦται ὁ πλοίαρχος εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ μισθολογίου τοῦ καθοριζόμενου ὑπ' αὐτῆς ἐνῷ, παραλλήλως, ἡ ἑλληνικὴ σημαία τὰς ἡράκτηριζεται ὡς σημαία εύκολίας.

Τὸ πρόβλημα ἐξτάσθη πρὸ τῆς μερῶν εἰς σύσκεψιν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Σκιαδοπούλου μὲ τὴν συμμετοχὴν ἑκπροσώπων τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου, εἰς τὴν ὅποιαν ἀπερασίσθη ὅπως, πρὸς ἀποφύγην τῶν δημιουργουμένων κινδύνων διὰ τὸ σύνολον τῆς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἐπαναλάβῃ τὸ ὑπουργεῖον τὰς συστάσεις του διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς προ-

αναφερεῖσης γνωμοδοτήσεως τῆς Ὀλομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, σχετικῶς μὲ τὰς ἀποδοχάς τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ

Ἡ ἀπευθυνθείσα σχετικῶς ἐγκύκλιος ἔχει ως ἔξῆς:

ΘΕΜΑ: 'Αποδοχαὶ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ὑπηρετοῦντων ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων.

1) 'Ἐν συνεχείᾳ τοῦ Ω.Π. 091435)2.74 ἡμέτερου σήματος ἐπὶ τοῦ ἐν θέματι ἀντικειμένου, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὅτι ἀπαντεῖς οἱ ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων ὑπηρετοῦντες ἀλλοδαποὶ ναυτικοί, δέονταν νὰ λαμβάνουν τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τῶν οἰκείων ἑλληνικῶν Συμβολαίων ἐργασίας ἀποδοχάς.

2) 'Ἡ ἀνωτέρω ὑποχρέωσις τυχάνει σύμφωνος καὶ πρὸς τὴν ὑπ' ἀριθ. 915)1972 γνωμοδοτήσεως τῆς Ὀλομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους.

3) 'Ἐκπρόσωποι τῶν οἰκείων 'Ἐφοπλιστικῶν Ἐνώσεων ἐδήλωσαν εἰς συγκληθείσαν ὑπὸ τὴν Προεδρίαν ἡμῶν σύσκεψιν, ὅτι ἀποδέχονται τὰ ἀνωτέρω.

4) Πλοίαρχος οἰουδῆποτε ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίου, ἐξ' ὅσον ἥθελε διαπιστωθῆ ὅτι δὲν συμμορφοῦνται πρὸς τὰ ἀνωτέρω, θεωρεῖται ως παραβαίνων τὰς νομικὰς ἡ ηδικὰς αὐτοῦ ὑποχρεώσεις, ὑποκειμένας, εἰς τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. κυρώσεις.

5) Αἱ 'Ἐφοπλιστικαὶ 'Ἐνώσεως παρακαλοῦνται ὅπως ὑπὸ τὸ πνεῦμα τῶν ἀνωτέρω, προδούν εἰς εὔρειαν ἐνημέρωσιν τῶν μελῶν των.

6) 'Ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ 'Ομοσπονδία, πρὸς ἥν κοινοποιεῖται τὸ παρόν, παρακαλεῖται ὅπως ἐνημερώσῃ σχετικῶς τὰς ὑπ' αὐτὴν Κλαδικάς Ὀργανώσεις καὶ τοὺς ναυτικούς, ιδίᾳ δὲ τοὺς Πλοιάρχους.

7) Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ, πρὸς αἱ κοινοποιεῖται τὸ παρόν, ἐντέλλονται διὰ τὴν παρακολούθησιν τῆς ἀμέσου ἐφαρμογῆς.

Ο 'Ὑπουργὸς
ΚΩΝΣΤ. ΣΚΙΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

π.λ.ω. 'Ἡ ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος θεωρεῖται ἀσφαλής καὶ κατὰ πάσαν πιθανότητα ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς Διώρυγος θὰ ἔχῃ ως συνέπειαν τὴν μεταφορὰν τῶν σκαφῶν συνδεδυμένης μεταφοράς ἔηρων φορτίων. Τὰ συνδεδυμένης μεταφοράς σκάφη ἀνά τῶν 50.000 τόνων π.λ.ω. θὰ εἶναι ἵσα περίπου 41.000.000 τόνων π.λ.ω. κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1974. Μὲ τὴν συνήθη χρησιμοποίησιν τοῦ 80—85% τῶν σκαφῶν εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου, δυναμικῶς 33 ἑκατομμύρια τόνων π.λ.ω. θὰ ήδηναπτού νὰ τραπούν πρὸς ἔηρα φορτία ἀν πληθωρισμὸς ἥθελε σημειωθῆ εἰς τὰ καθαρῶς πετρελαιοφόρα. Εἰναι πιθανόν, διὰ τὸ ἥμισυ τοῦ τοννάς αὐτοῦ τῶν μικτῶν σκαφῶν περὶ τὰ 15.000.000 τόνων π.λ.ω. θὰ ἥθελον εὑρεῖ τὴν ἀπασχόλησην εἰς μεταφορὰς ἔηρων φορτίων.

Καὶ ἐὰν ἡ ὁμαδικὴ αὐτὴ μεταφορὰ τοῦ μικτοῦ τοννάς πρὸς τὰ ἔηρα φορτία πραγματοποιηθῇ, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διὰ τὰς

μεταφορὰς αὐτάς, θέλουν ὑποστῆ κάμψιν. 'Ἄν ἀκόμη ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς Διώρυγος δημιουργήσῃ μίαν ἀρχικήν περίσσειαν δεξαμενοπλοίων, θὰ προκαλέσῃ καὶ διάφορα ἀποτελέσματα εἰς ειδικάς κλάσεις τοῦ στόλου. 'Αρχικὴ θὰ πραγματοποιηθῇ μία αὐξησης τῆς ζητήσεως δεξαμενοπλοίων 50—70.000 τόνων ἐν σχέσει πρὸς τὰ σκάφη διαφόρων μεγεθῶν. 'Ἐν ἑκατομμύριον βαρέλιων/ἡμέρα ἀργού πετρελαίου, διακινούμενον διὰ τῆς Διώρυγος, δημιουργεῖ ζήτησιν περίπου 4.500.000 τόνων π.λ.ω., δεξαμενοπλοίων τῆς κλάσεως τῶν 50—70.000 τόνων, κατανεμένην κατὰ 50 καὶ 50 μεταξὺ ἐκφορτώσεων εἰς Ἡνωμένον Βασίλειον, Κόντινεντ καὶ Μεσόγειον.

Διὰ τὸ τέλος τοῦ 1974, ὁ ειδικὸς αὐτὸς τύπος σκάφους θὰ ἀριθμῇ ἄνω τῶν 20.000.000 τόνων π.λ.ω. τοῦ παγκοσμίου στόλου, μὲ δόλιας παραγγελίας νέων κατασκευῶν καὶ τὴν πλειονότητα τῶν ὑφισταμένων μέσης ἡλικίας ἄνω τῶν 10 ἑταῖς, ἐν τούτοις, φαίνε-

ται ότι ή αρχική ροή άργου πετρελαίου διά της Διώρυγος τών 4,5 έκατομμυρίων βαρέλιων/ήμέρα δημιουργεί περίσσειαν δυναμικού είς δεξαμενόπλοια 20.000.000 τόνων δ.ν. Το 65% του πληθωρικού αυτού τονάč θὰ αναφέρεται είς τὰ μικτὰ σκάφη, ατινα και θὰ στραφούν πρὸς τὰ ξηρά φορτία.

'Αλλὰ ή έπαναδιάνοιξις τῆς Διώρυγος ἐπιβάλλει εἰς τὰς χώρας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου (καὶ ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην εἰς τὸ Ἰράν) νὰ θεωρήσουν πάλεν οἰκονομική τὴν ἔξαγωγήν προϊόντων παρὰ τὴν τοιαύτην ἀργού πετρελαίου. "Εκαστον σκάφος, διερχόμενον ἐκ τῆς Διώρυγος πρὸς δυτικά, μεταφέρον προϊόντα, δὲν θὰ δημιουργήσῃ μίαν αὐξήσιν ζητήσεως διὰ τὸν τύπον αὐτὸν τῶν σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ προφανῶς θὰ ἔξουδετερώσῃ σκάφη μεγαλυτέρας χωρητικότητος, τὰ ταξιδεύοντα διὰ τῆς ὁδού τοῦ 'Ακρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος.

Καὶ τὸ κόστος τῶν διοδίων: 'Ιστορικῶς, τὸ δασικὸν κριτήριον διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν διοδίων τῆς Διώρυγος, συνίστατο εἰς τὸ νὰ καταστήσῃ τὴν διέλευσιν δι' αὐτῆς πλέον ἐλκυστικήν διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προείναν διὰ τοῦ 'Ακρωτηρίου. Σήμερον, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς σημαντικῆς αὐξήσεως τοῦ τοννάλη ἔκαστου τῶν σκαφῶν καὶ τοῦ κόστους τῶν καυσίμων, ἡ ἀρχὴ τῆς Διώρυγος θὰ μεταβάλῃ οὐσιαστικῶς τὴν δομὴν τῶν διοδίων. 'Εξ ἀλλοῦ, θὰ ὑπάρξῃ σημαντικὴ διαφορὰ μεταξὺ τῶν διελεύσεων σκαφῶν ὑπὸ πλήρη φόρτου καὶ τοιούτων κενῶν. Μὲ δάσιν τὸ σημερινὸν κόστος ἔκμεταλλεύσεως, προβλέπεται οὐτὶ τὸ ὅριον δι' ἐν ὑπερδεξαμενόπλοιον «Ακρωτηρίου/Ακρωτηρίου» ἐν καραβολῇ πρὸς ἐν σκάφος 70.000 τόνων, διερχόμενον διὰ τῆς Διώρυγος διὰ τὸ Ήνωμ. Βασίλειον ἡ τὸ Κόντινεντ θὰ δικαιολογῇ διοδία διὰ κυκλικὸν ταξίδιον 50 μόνον ἔκατοστῶν τοῦ δολλαρίου κατὰ τόνων φορτίου.

Διὰ ταξίδιον ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου εἰς Μεσόγειον τὰ διόδια δύνανται νὰ αὐξηθοῦν εἰς 3 δολλάρια κατ' ἐλάχιστον.

Πιστεύεται, πάντως, οὐτὶ δὲν εἶναι προφανῆς ή δημιουργίας μεγίστου πληθωρισμού χωρητικότητος ἐπὶ τῆς διανοίξεως τῆς Διώρυγος. Τὸ οἰκονομικὸν κόστος μεταφορῶν διὰ τῶν ὑπερδεξαμενοπλοίων, ἡ σχετικὴ Ἑλλειψις δεξαμενοπλοίων 50—70.000 τόνων δ.ν. καὶ ή δυνατότητα τῶν σκαφῶν συνδεδυσμένου

φορτίου νὰ τραπούν πρὸς τὰ ξηρά φορτία, ἀγεί εἰς τὴν πρόβλεψιν οὐτὶ θὰ ὑπάρξῃ συνθητικὴ θεοβαίως ὑπερεπάρκεια μεταφορικῆς ικανότητος θεξαμενοπλοίων, συνεπεία μόνον τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος. 'Ο ἐφοπλισμὸς τῶν σκαφῶν μέχρις 70.000 τόν. δ.ν. Θὰ ἀποδειχθῇ ἐπωφελῆς ἐκ τῆς διανοίξεως τῆς Διώρυγος. Κατὰ συνέπειαν, παραγγελίαι νέων κατασκευῶν, δι' αὐτὴν τὴν κλάσιν τῶν σκαφῶν, θέλουν αὐξηθῆ μὲν μίαν σχετικὴν μείωσιν παραγγελιῶν ὑπερδεξαμενοπλοίων.

'Εάν τὸ σχέδια διυλιστηρίων ἐν τῷ Περσικῷ Κόλπῳ καταλήξουν εύνοϊκῶς, ἡ ἀγορὰ διὰ σκάφη μεταφορᾶς προϊόντων, δυνατὸν νὰ εἴθη ἡμέρας εύφορίας.

Τέλος, τὸ κύριον πρόβλημα διὰ τὸ μέλλον τῆς μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου δὲν εἶναι τὸ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος, ἀλλὰ ἐπηρεάζεται ἐκ πολλῶν ἔτερων παραγόντων διεθνῶν, πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Είναι γνωστόν, οὐτὶ τὸ δόξυτερον πρόβλημα τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζει ὁ ἐφοπλισμὸς τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς εἰναι ή εἰς βάρος του ἐπεκτεινομένη διάκρισις σημαίας ἐκ μέρους διαφόρων χωρῶν. Καὶ ὡς Ισχυρότερον ἀντίδοτον φαίνεται οὐτὶ θεωρεῖται η ἀσκησις κοινῆς ἐπὶ τοῦ θέματος πολιτικῆς, ίκανῆς νὰ διατηρήσῃ τὴν ἐλευθερίαν τοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Φορεύς τῆς τοιαύτης πολιτικῆς, τὸ Συμβούλιον τῶν 'Εφοπλιστικῶν 'Ενώσεων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, εἰς πρόσφατον ὑπόμημά του, ἐκβέτει σειράς ὅλην μέτρων τὰ ὄποια ἔστω καὶ ἔὰν δὲν ἔχουν τὴν δυνατότητα τῆς ἀμέσου ἐφαρμογῆς, θὰ ἔχουν, πάντως, ιδιαιτέρα πειστικὴν δύναμιν καὶ ἀξίαν. Μεταξὺ τούτων, η προσθήκη ειδικῆς ρήτρας ἔναντιν τῶν διακρίσεων, εἰς δλας τὰς ἐμπορικὰς συμφωνίας τῆς Κοινότητος μετά τρίτων χωρῶν, κατέχει πρόσχουσαν ἔσειν. Παραλλήλως, καὶ μέρους τῶν Κυβερνήσεων τῶν μελών - χωρῶν τῆς Κοινότητος λῆψις ὡρισμένων προστατευτικῶν μέτρων θεωρεῖται ἀναγκαῖα. 'Ως τοιαύτα δὲ μέτρα προτείνονται: η ἀποθέρρυνσις ὡρισμένων ἔξαγωγῶν ὑπὸ τὸ σύστημα ντάμπινγκ, η καθιέρωσις οἰκονομικῶν ἀντιπο-

νων κατὰ τῶν πλοίων τῶν χωρῶν ἐκείνων οἱ ὄποιαι ἐπιβαρύνουν τὰ ἑκτός τῆς έθνικῆς των σημαίας πλοία καὶ η εἰς τοὺς λιμένας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ὑπαγωγὴ ὑπὸ ειδικούς όρους τῶν πλοίων τῶν ἀσκουσῶν τὰς διακρίσεις χωρῶν.

Πέραν, οὖτις, τῆς ἔξωτερικῆς, οὕτως εἰπεῖν, πολιτικῆς, τὸ ὑπόμημα χαράσσει καὶ ὥρισμένας βασικὰς ἀρχὰς ἀφορῶσας εἰς τὴν μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος συνεννόησιν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων. Αἱ εὐρωπαϊκαὶ χώραι ὄφελους νὰ κατανοήσουν τὴν ἀνάγκην ἐναρμονισμού τῶν ἑσωτερικῶν νομοθεσιῶν των εἰς θέματα ὡς η ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας, η ἀποφυγὴ ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, οἱ κανονισμοὶ μεταφορᾶς κοντέινερς κ.λπ. 'Εξ ἀλλοῦ, ὁ συντονισμὸς τῶν μέτρων κοινωνικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν καὶ προληφεως ἀτυχημάτων δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ ἀνευ ἀμβλύσεως τῶν ύφισταμένων σήμερον διαφορῶν εἰς τὰς νομοθεσίας τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.

'Η κρίσις τοῦ πετρελαίου ἀπέδειξεν οὐτὶ η Εὐρωπαϊκή Κοινότης διέρχεται δυσκόλους ὥρας. 'Εξ ἀλλοῦ, είναι ἀναμφισβήτητον οὐτὶ η Εὐρώπη τῶν ἐνέργεια διαθέτει τὸν ἐπιδητικῶτερον ἐμπορικὸν στόλον. Διὰ νὰ εἰναι, οὖτις, ἀντίστοιχος καὶ η δύναμις του, χρειάζεται οὐσιαστικὴ σύμπνοια καὶ συνεργασία. Τὸ ἀξίωμα «ἡ ισχὺς ἐν τῇ ἐνώσει» εἰναι πανάρχαιον καὶ ἀλάνθαστον.

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

Δὲν μᾶς παρεσχέθη η εύκαιριά νὰ δημοσιεύσωμεν ἐν ἑκτάσει τὴν ἔξαιρετικῶν ἀποκαλυπτικὴν ὄμιλίαν τοῦ καθηγητοῦ Δεληδάνη, ἀρχηγοῦ τῆς 'Ελληνικῆς 'Αντιπροσωπείας εἰς τὴν δευτέραν ἐπιτροπὴν τῆς μελέτης τῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῆς διεθνοῦς ἀναπτύξεως τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν. Καὶ δὲν μᾶς παρεσχέθη η εύκαιριά, διότι κανεὶς δὲν ἐφόρτισεν, οὔτε καὶ ὁ ἀξιότιμος ὄμιλητης, νὰ μᾶς γνωρίσῃ τὸ περιεχόμενον τοῦ λόγου του. 'Ἐπρεπε τούτῳ νὰ γνωσθῇ εὐρύτερον μεταξὺ τῆς ναυτιλλομένης κοινότητος.

'Ο κ. Δεληδάνης ἀνεφέρθη εἰς τὰς ζητήματα τῶν τακτικῶν γραμμῶν διὰ τὰ ἀποδείξη τὴν ἀχαρακτήριστον τακτικὴν τῶν «κλειστῶν Κόνφερανς καὶ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν περιφρόνησιν εἰς τὰς ἀποφάσεις τοῦ Ο.Η.Ε., ἀποφάσεις αἵτινες ὑπεδείκνυον τὴν εἰσδοχὴν εἰς τὰς Κόνφερανς τῶν πλοίων τῶν ἐθνικῶν ἑκάστης χώρας, τῶν ἀσχολουμένων εἰς τακτικὰς γραμμάς.

'Ανεφέρθη ὁ «'Ελλην ἀντιπρόσωπος εἰς τὴν ἔναντι τῆς 'Ελληνικῆς», τῆς κατ' ἔξοχην έθνικῆς ἑταῖρίας τακτικῶν γραμμῶν, ἐπιδειχθεῖσαν κακοπιστίαν εἰς τὸ αἵτημα τῆς περὶ εἰσδοχῆς εἰς τὰς «κλειστᾶς» Διασκέψεις τῶν γραμμῶν Νοτίου 'Αφρικῆς καὶ 'Απω 'Ανατολῆς. Εἰς ἀμφοτέρες τὰς περιπτώσεις αἱ ἐπανειλημμέναι αἰτήσεις τῆς «'Ελληνικῆς» ἡγονήθησαν. 'Αγώνες πολυετεῖς τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου, εἰς οὐδὲν κατέληξαν. 'Ἐπίμονος, η ἀρνησης τῶν μονοπωλιακῶν τὰς γραμμάς ἔκμεταλλευμένων ξένων ἐφοπλιστῶν.

Καὶ ὁ κ. Δεληδάνης καταλήγων ἐναπέθεσε πλέον τὰς ἐλπίδας του εἰς τὴν ἐντὸς τοῦ Μαρτίου συνερχομενην διάσκεψιν τῆς Ούνκταντ, ἡτις ἀκριβῶς τὸν κώδικα τῆς λειτουργίας τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν τελικῶς θὰ καταρτίσῃ.

ΑΙ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΟΥ 1973

Διὰ δεύτερον κατὰ σειρὰν ἔτος αἱ ὄλιγαι ἀπωλέσεις τῆς Παγκοσμίου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπερέβησαν τὸ ἔν διατομ. τὸν γκρός. Συγκεκριμένως, δάσει τῶν στοιχείων τῆς 'Ενώσεως Ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ, κατὰ τὸ 1973 ἀπωλέσθησαν 179 σκάφη, 1.078.523 τόν. γκρός. 'Ο ἀριθμὸς αὐτὸς καταρρίπτει τὸ ρεκόρ του 1972 ὅτε

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις Απεργιῶν καὶ Λόκ-Αούτ.
Οἱ δροὶ καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατά τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαιφερομένων.

Διευθυνταὶ: Thos. R. Miller & Son (Bermuda).

* Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ: Thos. R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe, London, EC3A 8DA. Τηλέφωνον: 01-283 4646.
Τελέξ: 885 271 Τηλεγραφήματα: Mutuality London.

άπωλεσθησαν 188 σκάφη, 1.056.904 τόν. γκρός.

Τά ώς άνω στοιχεία άναφέρονται εις έμπορικά πλοία άνω τών 500 τόν. γκρός και περιλαμβάνουν τάς τεκμαρτάς όλικας ἀπωλείας.

"Οσον αφορά τὴν σημαίαν τὴν ὅποιαν ἔφερον τὰ ἀπολεσθέντα σκάφη, τὸ μεγαλύτερον τοννᾶς (τόν. γκρός 299.959) άναφέρεται εἰς τὴν Λιβερίαν. Εἰς τὴν δευτέραν θέσιν εύρισκεται η Ἰταλία, μὲ 1 πλοῖα, 136.535 τόν. γκρός. Ἡ Ἰταλία κατέλαβε τὴν θέσιν αὐτήν ἐξ αἰτίας τοῦ Ο.Β.Ο. «Ιγκάρα» 72.741 τόν. γκρός ναυπηγήσεως τοῦ 1972, ὡπέρ προσήραξε τὸν παρελθόντα Μάρτιον καὶ ὄργοτερον ἔχαρκτηρίσθη τεκμαρτὴ ὅληκ ἀπωλεία. Τρίτη κατατάσσεται η σημαία τοῦ Παναμᾶ, μὲ 19 πλοῖα, 104.278 τόν. γκρός καὶ τετάρτη ἡ Ἑλλάς μὲ 19, ἐπίσης, πλοῖα, 89.593 τόν. γκρός. Τὴν πέμπτην καὶ ἑκτηνὴν θέσιν καταλαμβάνουν ἡ Κύπρος καὶ αἱ Φιλιππίναι, μὲ 19 πλοῖα, 87.310 τόν. γκρός καὶ 7 πλοῖα, 64.966 τόν. γκρός ἀντιστοίχως.

Δέον νὰ τονισθῇ ιδιαιτέρως, ὅτι ἐνῷ ἡ Κύπρος καὶ αἱ Φιλιππίναι κατέχουν ἡ μὲν πρώτη ποσοστὸν 1,1% ἡ δὲ δευτέρα 0,6 περίπου τοῦ παγκοσμίου ἔμπορικού στόλου, τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά τῶν ἐπὶ τῶν παγκοσμίων ὀλικῶν ἀπωλειῶν εἶναι άνω τοῦ 8% καὶ 6%. Τούτο συμβαίνει διότι ἀμφότεραι αἱ χώραι αὗται κατέχουν παρήλικα πλοῖα μὴ ὑποκείμενα εἰς ἔλεγχον, ὅσον ἀφορᾷ τὴν κατάστασιν τοῦ σκάφους, τὸ ἔξοπλισμὸν καὶ τὴν ίκανότητα τῶν πληρωμάτων.

Δέον δικαίως νὰ ὑπογραμμισθῇ, ὅτι οἱ ἀνακοινούμενοι παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ἀριθμοὶ μᾶς πληροφοροῦν ἐπὶ τοῦ τοννᾶς τῶν ἀπωλειῶν, οὐχὶ δικαίως — ὡπέρ καὶ σημαντικὸν — ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἀπολεσθέντων σκαφῶν.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Μεταφέρομεν ἐν μεταφράσει τὴν κατωτέρω εἰδησιν ἐγκρίτου ἀγγλικῆς ἐφημερίδος:

«Τὸ ὁχηματαγωγὸν «Ἡγκλ» ἐνεπλάκη εἰς τὸν Βισκαϊκὸν Κόλπον εἰς καταιγίδας τοιαύτης ἐντάσσεως ὥστε κατεστράφησαν ἀρκετὰ ὁχήματα καὶ ἐτραυματίσθησαν πολλοὶ ἐκ τῶν 560 ἐπιβατῶν καὶ 157 μελῶν τοῦ πληρώματος.

«Τὸ 11.609 τόν. γκρός σκάφος, προερχόμενον ἐκ Σαουθάμπτον, κατέπλευσεν εἰς Λισσαβῶνα μὲ 38ωρον καθυστέρησιν ἀφοῦ ἐπραγματοποίησε τὸν δραματικότερον πλούν τῆς τριετοῦς ζωῆς του. Ἡ θαλασσοταραχὴ ἦτο τοιαύτη ὥστε τὰ τέσσαρα πέμπτα τοῦ πληρώματος ἔπαθαν ναυτίαν.

»Ως ἀνέφερεν ὁ πλοίαρχος τοῦ σκάφους,

ὁ Βισκαϊκὸς Κόλπος ἐσαρώνετο ὑπὸ κυμάτων ψύους 60 ποδῶν, ἐνῷ ἄνεμοι ταχύτητος 12 μπωφόρ ἐμάστιζαν τὴν περιοχὴν.

»Ἐν ἑρπυστριοφόρον τρακτέρ, ὡπέρ μετέφερετο ἐπὶ «νταλίκας», παρεσύρθη ἀπὸ τὸ σημεῖον ἔχμασέως του καὶ κατέπεσεν ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τοῦ σκάφους, μὲ κίνδυνον νὰ προκαλέσῃ ἀνεπανορθώτους ζημίας ἐὰν τὸ πλήρωμα δὲν ἔσπευδην νὰ τὸ ὀκινητοποίησῃ διὰ συρματοσχοίνων.

Ἡ περιπέτεια τοῦ «Ἡγκλ» μᾶς ἐπαναφέρει εἰς τὴν μηνήν τὸ τραγικὸν ναυάγιον — τὴν ἑκατόμβην — τοῦ «Ἡρακλείου». Ἀποτελούμενην τὴν σύγκρισιν ἐπὶ τῆς στάσεως τῶν «Ἄγγλων καὶ τῶν διαδραματισθέντων κατὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «Ἡρακλείου».

ΜΕΘΗ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΙΣ

Ἀκανθώδες ὅσον καὶ σοδαρὸν τὸ θέμα τῆς εὐθύνης τοῦ Κράτους διὰ τὰς ζημίας τὰς ὀφειλομένας εἰς πταίσμα τοῦ πλοηγοῦ. Τὸ ζῆτημα ἐπανῆλθε προσφάτως εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἐξ ἀφορμῆς ἀγωγῆς τῆς ὅποιαν μία βρεταννικὴ ἑταῖρος ἤγειρε κατὰ τὸ Νορβηγικὸν Δημοσίου, ἔξαιτούσα ἀποζημίωσιν 450 χιλ. κορωνῶν, ἐπειδὴ κατὰ τοὺς ισχυρισμούς της, ἡ προσάραξις τοῦ πλοίου της εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος Χάρσταδ ὀφείλετο εἰς κακὴν ἐνέργειαν τοῦ Νορβηγοῦ πιλότου. Ἡ ἑταῖρια στηρίζει τὴν ἀπαίτησίν της εἰς τὸ γεγονός ὅτι γενομένη μετὰ τὴν προσάραξιν εἰδικὴ ἔξετασις τοῦ πλοηγοῦ ἀπέδειξεν ὅτι οὗτος ἐτέλει εἰς κατάστασιν μέθης. Ἡ δὲ τοιαύτη πλημμελῆς ἐκτέλεσις τοῦ καθηκοντός του βαρύνει τὸ Δημόσιον, εὐθυνόμενον δι' ἀνεπαρκῆ σκηνιστῶν ἐπὶ τῶν ὑπαλλήλων του ἐπιβαλλομένου ἔλεγχου. Βάσιν, δηλαδή, τῆς ἀγωγῆς ἀποτελεῖ ἡ κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς προστήσεως εὐθύνη τοῦ Κράτους διὰ τὰς πράξεις τῶν προστηθέντων ὄργανων του.

Ἐναντιὶ δικαίως εἶναι τὸ γεγονός ὅτι γενομένη μετὰ τὴν προσάραξιν εἰδικὴ ἔξετασις τοῦ πλοηγοῦ ἀπέδειξεν ὅτι οὗτος ἐτέλει εἰς κατάστασιν μέθης. Ἡ δὲ τοιαύτη πλημμελῆς ἐκτέλεσις τοῦ καθηκοντός του βαρύνει τὸ Δημόσιον, εὐθυνόμενον δι' ἀνεπαρκῆ σκηνιστῶν ἐπὶ τῶν ὑπαλλήλων του ἐπιβαλλομένου ἔλεγχου. Βάσιν, δηλαδή, τῆς ἀγωγῆς ἀποτελεῖ ἡ κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς προστήσεως εὐθύνη τοῦ Κράτους διὰ τὰς πράξεις τῶν προστηθέντων ὄργανων του.

Τὴν ἀρχὴν αὐτὴν καθιεροῦ ρητῶς ὁ ιδιόκος μας νόμος περὶ πλοηγικῆς ὑπηρεσίας και τὴν ἐπανέλαβεν ὁ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἵσως, ὑποθέσεις τοιαύτης φύσεως δὲν ἔχουν φθάσει, καθ' ἄγνωρίσμενον, ἐνώπιον τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων. Λέγομεν ἵσως, διότι θέλομεν νὰ πιστεύωμεν ὅτι ὁ λόγος διὰ τὸν ὅποιον δὲν ἔφθασαν εἶναι ἄλλος: ὅτι μεθυσμένοι πλοηγοὶ δὲν ὑπάρχουν εἰς τοὺς λιμένας μας.

EN ANAMONH

Περιωρισμένη ἡ πρὸς τὰ ναυπηγεῖα στροφὴ τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἐλάχισται αἱ νέαι παραγγελίαι. Τὸ μὲν ἡ ἀκρίβεια τῶν τιμῶν, τὸ δὲ ὁ μακρὸς χρόνος τῆς παραδόσεως, δεδουλεύης δὲ καὶ τῆς ἀβεβαιότητος περὶ τὴν πορείαν τῆς Ναυλαγορᾶς, ὑποχρεώνου τούς ἐφοπλιστὰς νὰ συγκρατήσουν τὴν πρὸς τὴν ἀπόκτησιν καὶ ἄλλου τοννᾶς ἐπιδίωξιν των.

Τίθεται, ἀλλωστε, πρὸ αὐτῶν τὸ ἐρώτημα: Ποίου τύπου καὶ ποίου μεγέθους πλοίαν παραγγείλουν; Κατὰ τὸ 1977, τὰ πετρελαιοφόρα τὰ ἄνω τῶν 175.000 τόννων βάζονται προσωπεύοντας τὸ 85% τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ τοννᾶς. Λαμβανομένης ὑπὲρ τῆς κρατούσης ἀσταθείας εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων καὶ τῶν ἡκιστα ἐνθαρρυντικῶν προβλέψεων δὲ τὴν ἀμέσως αὔριον, λόγῳ ὑπερπροσφορᾶς τοννᾶς, πιθανὸν εἶναι νὰ παύσουν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπενδύοντες κεφάλαια διὰ τὴν ναυπηγησιν τάνκερς μαρμούθ. Προτιμήτα τὰ σκάφη τῶν 100.000 τόννων καὶ κάτω διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν παραγώγων. Ἡδη τὰ σκανδιναϊκὰ ναυπηγεῖα στρέφονται πρὸς τὰς χωρητικότητας ἀπὸ 70—100.000 τόννων διὰ τὰ πετρελαιοειδῆ.

Ἐκτὸς τῶν τάνκερς, ἡ προσοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν στρέφεται καὶ πρὸς τὰ μεγάλα μπάλκα κάρριερς τῶν 54—70.000 τόννων καὶ ἀκόμη τῶν 150.000 τόννων.

Ἐλάχιστα τοιαύτα πλοία εἶχουν παραγγελθῆ, ἐνῷ ἡ προοπτικὴ αὐξήσεως τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλευμάτων καὶ γαιανθράκων ἐνισχύεται. Περισσότερον προβλέπεται νὰ βαίνουν αὐξανόμεναι αἱ μεταφοραὶ ξηρῶν χύδην φορτίων ἀπὸ τὸ πετρέλαιον.

«Οπωσδήποτε, ἡ τακτικὴ τοῦ «Wait and see», ὥρθως ἀκόλουθείται.

Η ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ

Ἡ μεγάλη ἀνατίμησις τῶν καυσίμων ἀλλὰ καὶ ἄλλως ἀπαραιτήτων εἰδῶν (δικτύων νάυλων, συρματοσχοίνων κ.λπ.) ἐπλήξειν λιδαιτέρως καὶ τὸν κλάδον τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας, ὁ ὄποιος, ὡς ἐκ τούτου, ἀντιμετωπίζει πρόβλημα ἐπιβιώσεως. Ἡ δημιουργηθεῖσα κατάστασις ἐτέθη ἡδη ὑπὲρ τῶν ἀρμοδίων, ἐπιβάλλεται δὲ ὅπως δοθοῦν τὸ ταχύτερον αἱ ἐνδεικνύομεναι λύσεις διὰ γὰρ μὴ ἴδωμεν τὸν στόλον τῶν ἀλιευτικῶν νὰ δόηγηται εἰς τὰς ἀγκυροδόλιον τοῦ παροπλισμοῦ. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι, προκειμένου νὰ ὑποφευχθῇ ἡ αὐξησης τῆς τιμῆς τῶν κατεψυγμένων ἀλιευμάτων, τὰ ὄποια ἀποτελοῦν λασῶν διασκευήσαν μίαν διακριτικὴν μεταχείρισιν εἰς τὸ θέμα τῶν καυσίμων, ὡς ἄλλη

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

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

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

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

λωστε γίνεται εις όλας τάς εύρωπαϊκάς χώρας διά την πρωτογενή παραγωγήν.

Η έργασία τών άλιευτικών πρέπει νά έχει σφαλισθή πάση θυσία, άκομη και διά της έπιδοτσεως τών καυσίμων. Θά είναι ή εύθυνοτέρα λύσις, διότι έτσι τά σκάφη έδηγηθουν εις τὸν παροπλισμόν, θά διαθέσωμεν πολύτιμον συνάλλαγμα διά την είσαγωγήν κατεψυγμένων άλιευμάτων, ούτιστικώς, δηλαδή, θά έπιδοτσώμεν τους ζένους άλιεις εις βάρος τῶν ήμετέρων. Τὰ πράγματα είναι τόσον ἀπλά ὡςτε νομίζουμεν ότι δὲν ύφιστανται περιβώρια διά λανθασμένας ἐκτιμήσεις.

Η ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΙΣ

Φαίνεται ότι δὲν ξεχωρίζει άντιληφθῆ τὴν ἔκτασιν τῆς σημασίας τὴν ὅποιαν έχει διά τὴν χώραν ή ἐπισκευαστική διομήχανία, ητίς άσκει τὴν δραστηριότητά της εἰς τὴν λιμενικήν περιοχήν. Δὲν δυνάμεθα νά έχηγησώμεν ἄλλως τὸ γεγονός ότι οὐδέν ούτιστικον μέτρον ἀλισθεῖν διά νά δυνηθῇ αὐτή νά ἀναπτύξῃ πλήρως τὸ ἀξιόλογον ἔργον της. 'Αποτέλεσμα τῆς ὀλιγωρίας αὐτῆς είναι, ως ἀναφέρεται εἰς ἔρευναν δημοσιευθείσαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ότι ή ἐπισκευαστική διομήχανία έξηπηρετει μόνον τὸ 15% τῆς ζητήσεως δι' ἐπισκευάς πλοίων. Τὰ ὑπόλοιπα πλοία, ἀτίνα ἀναζητούν ἐπισκευαστικάς εύκολιας εἰς τὸ Πειραιᾶ, καταφεύγουν εἰς ζένους λιμένας διά τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν των. Σημαντική, ως ἐτούτου, ή ζημία τῆς 'Εθνικῆς Οίκονομίας.

Τὸ πρόδηλημα συνίσταται, ως γνωστόν, εἰς τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκούς χώρου διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητος τῆς ἐπισκευαστικής διομήχανίας. 'Η Βάσις τοῦ Περάματος δὲν ἐπαρκεῖ καὶ ἥδη, ἐν ὅψει μάλιστα τῆς ἀναμενόμενης ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ, ότε θά ἐπιταθῇ ή ζητήσις δι' ἐπισκευάς, ἐπιτακτική προβάλλει ή ἀνάγκη διά τὴν δημιουργίαν νέας ἐπισκευαστικής βάσεως. Οἱ ἀμέσως ἐνδιαφέρομενοι, ἀποκρύοντες τὴν λύσιν τῆς Κυνόσουρας ως μη πραγματοποιήσιμον, προτείνουν τὴν διάθεσιν τῆς περιοχῆς τῆς ἐκτεινομένης ἀπό τὸ Πέραμα μέχρι τοῦ Σκαραμαγκά.

Τὸ αίτημά των πρέπει νά ξέτασθη μετὰ τῆς δεούσης προσοχῆς. 'Ἐπιβάλλεται ή νέα δάσσις νά δημιουργηθῇ τὸ ταχύτερον, διά νά ἐπωφεληθῶμεν τῆς αύξανομένης ζητήσεως δι' ἐπισκευάς πλοίων. 'Η ώφελεια θά είναι πολλαπλή, τόσον ἀπό συναλλαγματικής ἀπόφεως ὅσσον καὶ ἀπό πλευρᾶς ἀπασχολήσεως ἐργατικού δυναμικού.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

'Ο παγκοσμίως γνωστὸς ναυτασφαλιστικὸς Οίκος τῆς Νέας 'Υόρκης Frank B Hall & Co, Inc., ὁ τόσον στενῶς συνεργαζόμενος

μὲ τὴν ἐλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν κοινότητα, ἔρχεται πλησιέστερον πρὸς τὸ κέντρον τῆς δραστηριότητός της, τὸ Λονδίνον. Πληρέστερον ἔδειξηπερτερώνται αἱ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας μας.

'Απὸ τῆς 18ης Φεβρουαρίου εἰδικὸν γραφείον συνεστήθη εἰς τὴν Βρετανικὴν Μητρόπολιν, τοῦ ὅποιου κυρία ἀποστολὴ θά είναι ή περὶ τὴν ἀμερικανικὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγόραν δραστηριότης. Προστάμενος τοῦ γραφείου ὠρίσθη ὁ κ. Παύλος Μπράτραμ, μέχρι τούδε ἀντιπρόσερος τοῦ γραφείου Νέας 'Υόρκης. Διεύθυνσις: Trend House, St. Mary Axe, London EC3A 8A.A. Τηλέφ.: 01.283.4788 καὶ 01.283.5425. Τελέξ: 887.520.

ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΧΡ. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗ

Οἱ δικηγόροι κ.κ. Πάνος Δ. Μαυρογιάννης καὶ Βασ. Ν. Νομικός, ἐπὶ μίαν ὅλην 25ετίαν συνεργασθέντες μὲ τὸν ἀείμνηστον Χριστόφορον Μαργαρώνην εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν ὑποθέσεων τοῦ δικηγορικοῦ του γραφείου, έλεουν συνεχίσει τὰς ἔργασίας ὃς συνδιευθυνταὶ αὐτοὺς.

Αἱ ναυτικαὶ ὑπόθεσεις προέχουν εἰς τὰς ἀσχολίας τοῦ Γραφείου, δύος καὶ πρότερον. 'Η ἐπιτυχῆς ἀντιμετώπισίς των θά ἐξακολουθήσῃ νά είναι ή κυρία προσπάθεια καὶ τῶν δύο διαδόχων τοῦ Γραφείου Μαργαρώνην νομομαθών.

ΚΩΔΙΕ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

"Οσον πλησιάζει ή 4η 'Απριλίου, καθ' ἔχει προσδιορισθῆ ή ἔναρξις τῆς ισχύος τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ἐπὶ τοσούτον ὅγκουνται αἱ ἀνύψωσια περὶ τοῦ νομοθετικοῦ μέλλοντος τῆς Ναυτιλίας. Διότι δὲν φάνεται διόλου πιθανὴ ή ταυτόχρονος ἔναρξις τῆς ισχύος τῶν ἀπέιρων καὶ ἀναγκαίων ἐκτελεστικῶν διαταγμάτων. 'Αρα ἐν μέγᾳ μέρος τῶν διατάξεων τοῦ κώδικος (ὅλων ἑκείνων διά τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅποιων προβλέπεται ἔκδοσις διατάγματος, ἀποφάσεως ἢ κανονισμοῦ) δέν θά τεθῇ ἐν ἐφαρμογῇ ἀπό τῆς 4ης 'Απριλίου. Θά ἐφαρμόζωνται ἐπομένως ἐπὶ τῶν θεμάτων αὐτῶν οἱ προσχύνοντες τοῦ κώδικος νόμοι καὶ τὰ ἐκτελεστικὰ τῶν διειστάγματα. Δυαδικόν, δηλαδή, καθεστώς, ἐγκλειον κατ' ἀνάγκην τὸν κίνδυνον πολλῶν συγχύσεων καὶ δυσαρέστων συνεπειῶν.

"Η ἐπίστευσις ἐκδόσεως τῶν ὑπὸ τοῦ κώδικος προβλεπομένων διαταγμάτων είναι ή μόνι μρθδόδος δύσις. Μολονότι φάνονται πάρα πολλά, εἰς τὸν ούσιαν θά πρόκειται περὶ ἐπανολήψεως τῶν ισχύοντων, συνεργαμμένων καὶ προσηρμοσμένων πρὸς τὴν δομὴν τοῦ κώδικος. 'Η έργασία, ἐπομένως, είναι ὀλιγώτερων νομοθετικῆς καὶ περισσότερον τεχνικῆς. 'Η ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας ἄμεσος ἀνάληψις καὶ ταχυτέρα δυνατὴ διεκ-

περαίωσις αὐτῆς, ἀποτελεῖ ἔργον ἀπαραίτητον, τοῦ ὅποιου ή συμβολὴ εἰς τὴν ὄλοκληρωσιν τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς χώρας θά είναι ιδιαιτέρως σημαντική.

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Εἰς τὸ νεκροταφείον Σογκαχάρα τοῦ Χιούγκο τῆς περιοχῆς Κόμπε, είχον ἐνταφιασθή ὑπὲρ τοὺς εἰκοσι "Ελλήνας ναυτικοί, οἱ ὅποιοι ἀπεβίωσαν κατὰ τὸ μεταπολεμικά ἔτη εἰς Ιαπωνίαν. Οἱ τάφοι τῶν ναυτικῶν τούτων είχον τελείως ἐγκαταλειφθῆ, ὥστε νά κινδυνεύουν ἀπὸ πλήρη ἁξαφάνισιν.

Τὸ θέαμα ὑπέπεσεν εἰς τὴν ἀντίληψιν τοῦ εἰς Τόκιο πρέσβεως τῆς 'Ελλάδος κ. Χρυσανθόπουλου, ὁ ὅποιος καὶ ἀνέλαβε τὴν πρωτοβουλίαν τῆς κατασκευῆς καὶ τοῦ εὐτρεπτισμοῦ τῶν τάφων τούτων. Διὰ μαρμάρων, τὰ ὅποια διέθεσεν ἡ πρεσβεία καὶ διὰ δαπανῶν, τὰς ὅποιας εἰσέφερον ἐν μέρει μὲν ὥρισμένοι ἐφοτλίσταί, εἰς τὰ πλη-



ρώματα τῶν ὅποιων ἀνήκον τινὲς ἐκ τῶν θανόντων εἰς Ιαπωνίαν ναυτικῶν, τὸ ὑπόλοιπον δὲ ή "Ενωσις 'Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν, κατεσκευάσθησαν καὶ εὐπρεπίσθησαν οἱ τάφοι τῶν ναυτικῶν μας.

Τὸ γεγονός ἐνεποίησεν ἔξαιρετικὴν ἐντύπωσιν καὶ ἐσχολιάσθη εὑμενέστατα εἰς τὴν διεθνή κοινότητα τοῦ Χιούγκο. Δημοσιεύομεν σχετικὴν φωτογραφίαν καὶ ὄμολογούμεν ὅτι ἡ ὅλη ἔργασία ὑπῆρξε, πραγματικῶς, ἐπιμελής, λίαν καλαίσθητος καὶ, πρὸ πάντων, πιστή εἰς τὰς ἐλληνικὰς παραδόσεις. Τὸ τμῆμα τῶν ἐλληνικῶν τούτων τάφων ἐνθυμίζει πολὺ τὴν τελευταίαν κατοικίαν τῶν 'Ελλήνων τῆς πατρίδος.

'Ο πρέσβυς μας κ. Χρυσανθόπουλος ἀξίζει παντὸς ἐπαίνου.

Ο ΧΕΡΣΑΙΟΣ ΑΝΤΙΠΑΛΟΣ

Συμφώνως πρὸς δημοσιευθέντα εἰς τὸν ναυτιλιακὸν Τύπον στοιχεῖα, ή διὰ ἔνταξης δόδος εἰς τὰς μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ Δ. Γερμανίας ἀνταλλαγάς ἥρχισεν ν' ἀποτελῇ ἐπικίνδυνον ὄντιπαλον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Εἰδικώτερον ἐπὶ συνόλου μεταφορῶν 700 χιλ. τόννων ἐμπορευμάτων ἀνταλλαγέντων μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, κατὰ τὸ 1972, ἔξι ὡν 399 χιλ. Εἰς Γερμανίας πρὸς 'Ελλάδα καὶ 301 ἔξι 'Ελλάδος πρὸς Γερμανίαν, αἱ δικαὶ μεταφοραὶ ηγένησθαν κατὰ ποσοστὸν ἀπὸ 4% τὸ 1971 εἰς 10,5% τὸ 1972, ἀνελθοῦσαι εἰς 74 χιλ. τόννους.

Χαρακτηριστικὸν είναι οὐτὶς τῆς συμμετοχῆς αὐτῆς τῆς χερσαίας μεταφορᾶς, ἐπωφελήθησαν κυρίως οἱ "Ελλήνες μεταφορεῖς, τῶν ὅποιων τὰ καμιόνια, ἐκ τῶν 74 χιλ. τόννων μετέφερον τὰς 59 χιλιάδας. Εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς κατὰ τὴν πρὸς Γερμανίαν πορείαν περιλαμβάνονται φρούτα, χυμοὶ φρούτων καὶ ὄλλα ἐδώδιμα, κατὰ δὲ τὴν πρὸς 'Ελλάδα διαδρομὴν περιλαμβάνονται κυρίως χημικά προϊόντα, μηχανήματα, ἡλεκτρικά εἰδη κλπ.

Χωρίς νά παύσωμεν χαίρογετες διὰ τὴν θάντως ἀξιόλογον ἐλληνικὴν μερίδα, δὲν δυ-

WILLIAMS & CIA. LTDA.

RUA BOM JESUS, 220

P. O. BOX 245
50.000 RECIFE/BRAZIL

CABLES: WILLIAMS
TELEX: 036-809 "WILLIAMS RCE"

1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΟΙΩΝ
2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ
3. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ P. & I. CLUBS
4. ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ RECIFE ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ TELEX
5. ΕΙΔΙΚΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩΝ ΤΟ ΠΑΟΙΟΝ ΠΡΑΚΤΩΡ
6. ΠΑΕΟΝΕΚΤΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΗΝ ΤΙΜΗΝ & ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ ΟΛΙΓΩΤΕΡΟΝ ΤΩΝ 12 ΗΡΩΝ

νάμεθα είμή νά σημειώσωμεν την άπειλήν τῶν ὄδικῶν μεταφορῶν. Ἀφοῦ τὸ ἀεροπλάνον ἐμηδένισε σχεδόν τὴν θαλασσίαν ἐπιβατηγὸν συγκοινωνίαν, ιδού τώρα τὸ φορτηγὸν αὐτοκίνητον διεκδίκει ἐκ τοῦ πλοίου σούβαρὰ ποσοστὴ τῆς ἐμπορευματικῆς διακίνησεως. "Ἄν ποτε καταστῶν οἱ ποταμοὶ μᾶς πλεύσιμοι, κατὰ τὸ σχέδιον τοῦ ΟΗΕ, δὲν γεννᾶται ἀμφιβολία, ὅτι ἡ θαλασσία ὁδὸς θὰ ἀγνοηθῇ ἐν πολλοῖς.

Ἐύτυχῶς ὅτι πρὸς τὸ παρόν τὰ τροχοφόρα σταματοῦν πρὸ τοῦ κύματος καὶ μένουν οὕτω διὰ τὴν Ναυτιλίαν αἱ διὰ τὸ Κόντινεντ μεταφοραὶ. Μέχρις ὅτου τὸ ἀεροπλάνον καταστῇ —έάν ποτε καταστῇ— ἀντίπαλος τοῦ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῆς, θὰ παρέλθῃ, ἀσφαλῶς, μέγα, πολὺ μέγα, χρονικὸν διάστημα.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΝ

Εύρυτάτην ἐνημερωτικὴν προσπάθειαν ἔξιστολει εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὁ κρατικὸς καὶ ὁ ἑφοπλιστικὸς παράγων διὰ τὴν προσέλκυσιν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Αὐτὴν τὴν πρὸπονήστοχος εἶναι τὰ στελέχη τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὰ ὅποια δι' οἰονδηπτὲ λόγον ἐγκατέλειψαν τὸ ἐπάγγελμα καὶ εὔρον ἀπασχόλησιν εἰς τὴν ξηράν.

Ἡ προπαγάνδα περιλαμβάνει πλουσιώτατον τὴν τηλεοπτικὸν πρόγραμμα, συνεχεῖς δημοσιεύσεις εἰς τὸν Τύπον καὶ τοιχοκόλλησιν διαφημιστικῶν ἐντύπων. Εἰς δῆλα αὐτὰ τὰ μέσα, τονίζεται ἡ σημερινὴ βελτιώσις τῶν ὅρων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ἡ αὔξησις τῶν ἀποδοχῶν, αἱ ὅδειαι, αἱ ἀνέσεις τοῦ συγχρόνου πλοίου κατ.

Ἡ ἀπόφασις τῆς διαφημιστικῆς ἐκστρατείας ἔβασισθη ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τοῦ πρὸ παιροῦ ἀναλαβόντος τὴν σχετικὴν ἔρευναν 'Ινστιτούτου Τάβιστοκ (περὶ τοῦ ὅποιού ἔχομεν γράψει πολλὰ εἰς τὸ παρελθόν) καὶ τοῦ εἰδικωτέρου πορίσματος αὐτοῦ καθ' ὃ ὑπάρχει ἰκανὸς ἀριθμὸς νέων ἀξιωματικῶν οἱ ὅποιοι ἀπεχώρησαν ἀπροθύμως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἐνῷ θὰ ἡδύναντο καὶ θὰ ἐπεθύμουν νάξασκήσουν τούτο ἐπὶ πολὺ μακρότερον χρονικὸν διάστημα, ἐφ' ὅσον ἡμβλύνοντο ὥρισμέναι δυσχέρειαι ἀφορῶσαι

κυρίως εἰς τὸν γάμον καὶ τὰς οἰκογενειακὰς ὑποχρεώσεις.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΟΡΒΗΓΙΑΝ

'Ἐνώπιον παρομοίων δυσχερειῶν ὁ νορβηγικὸς ἑφοπλισμός, θεωρεῖ τὸ πρόβλημα τῆς προσελκύσεως πληρωμάτων ὡς τὸ δύντερον ἐκ τῶν σημερινῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων. Τοῦτο, κατὰ τοὺς ἀρμόδιους, δὲν συνίσταται μόνον εἰς τὴν ἐξέρεσιν νέων ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν διατήρησιν τῶν ὑφισταμένων.

'Ἐξ δῆλων τῶν σχετικῶν ἐρευνῶν, διεπιστώθη ὅτι σήμερον, σχεδόν μόνον ἡ μακρὰ ἀπομόνωσις τοῦ ναυτικοῦ, ἀποτελεῖ τὴν βασικὴν αἰτίαν τῆς ἐκδηλουμένης ὀπροθυμίας ἀναλήφεως μονίμου ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὸ ἀντίδοτον συνιστάται εἰς τὴν ἄρσιν ἢ τὸν περιορισμὸν τῶν μειονεκτημάτων τῆς τοιαύτης καταστάσεως. 'Ἡ παροχὴ τῆς ἀνὰ ἔξαμηνον ἀδείας δὲν ἐπέφερεν οὐσιαστικά ἀποτελέσματα. Πρέπει, λέγουν, νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ μεγαλυτέρα δυνατὴ ἐπαφὴ τοῦ ναυτικοῦ μετὰ τῆς οἰκογενείας του. Καὶ μάλιστα μία ἐπαφὴ ἀμφίπλευρος, παρέχουσα τὴν δυνατότητα εἰς τὴν οἰκογένειαν νὰ ἔλθῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸν ναυτικὸν νὰ ἐπικοινωνῇ συχνότερον μετ' αὐτῆς. 'Ἐξ ἄλλου, ἡ παράλληλος ἔξασφαλισίας δῆλων τῶν δυνατῶν εὐκολιῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου θεωρεῖται ὅτι ἀποτελεῖ τὸ δύντερον σκέλος τῶν σχετικῶν ἐπιδιώξεων.

'Ἀλλ' εἰς τὴν Νορβηγίαν, ὡς γνωστόν, δὲν ἀρκοῦνται μόνον εἰς λόγους. 'Απόδειξις εἶναι αἱ συνεχεῖς βελτιώσεις αἱ ἑφαρμοζόμεναι εἰς τὰ ναυπηγούμενα σκάφη. 'Ανανέφερεται ἐπὶ παραδείγματι, ὅτι ἐπὶ τῶν 18 νέων αὐτοματοποιημένων εἰς τὸ μηχανοστάσιον πετρελαιοφόρων τοῦ Οἴκου Μπέργκεσεν τὰ μὲν μέτρα ἀσφαλείας (ἀποσόδησις ἐκρήξεων, πρόδηψης πυρκαϊῶν κλπ.) εἶναι τὰ τελευταῖα τῆς συγχρόνου τεχνολογίας, ἐνῷ αἱ ἀνέσεις εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως εἶναι κυριολεκτικῶς ἄνευ προηγουμένου.

'Ἐκαστον μέλος τοῦ πληρώματος διαθέτει ἴδιον κοιτῶνα, λίαν εύρυχωρον, περιλαμβάνοντα πλὴν τῆς κλίνης, ἀνάκλιντρον, λοιπά ἐπιπλα καὶ ψυγεῖον. 'Ο κοιτῶν συνδέεται ἀπ' εύθειας μετὰ τοῦ ἴδιαιτέρου λου-

τροῦ, διαθέτοντος λουτῆρα, καταιονιστῆρα κλπ.

Ἐίναι δέδαιον, ὅτι ἡ ἀνεσις ἡ καὶ ἡ πολυτέλεια δὲν ἀποδιώκουν τὴν πλῆξιν. 'Αλλὰ τούλαχιστον τὴν ἀμβλύνουν.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Κατὰ τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα, οἱ ναυτικοὶ ἀφ' ἐνὸς μὲν παρουσιάζουν μικρὸν σχετικῶς ποσοστὸν ἐγκληματικότητος ἐν σχέσει πρὸς ὅλας κατηγορίας ἐπαγγελμάτων, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἔξαντλουν τὴν παράνομον δρᾶσιν τῶν εἰς ὁδικήματα συμφυτοῦ πρὸς τὴν ἐργασίαν τῶν ὡς εἶναι κυρίως τὸ λαθρεμπόριον.

Αὐτὰ λέγουν αἱ στατιστικαί. 'Αλλ' ίδου ὅτι ἐπὶ ἑσχάτων, τὸ ἐγκληματικὸν μητρῶν τῆς πρωτευούσης ἐκάλυψεν δύο νεαροὶ «τέ εις ναυτικοί, ἀποφασισμένοι νὰ διαφεύσουν δλοσχερῶς τοὺς στατιστικοὺς κανόνας. Πρώτον, διότι διέπραξαν ἐνόπλους ληστείας παντελῶς ἀσχέτους πρὸς τὴν θαλασσίαν ἀπασχόλησίν των. Καὶ δεύτερον, διότι ἐνῷ τὰ συγγράμματα τῆς ἐγκληματολογίας διδάσκουν ὅτι ὁ ἐγκληματῶν χρησιμοποιεῖ μεθόδους ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος καὶ ὅτι ὁ ναυτικὸς χρησιμοποιεῖ συνήθως τὸν διὰ τοῦ σχοινίου δρόχον, οἱ τέως ναυτικοὶ πρωταγωνιστοῦν ἐκράτουν περίστροφα καὶ τυφέκια.

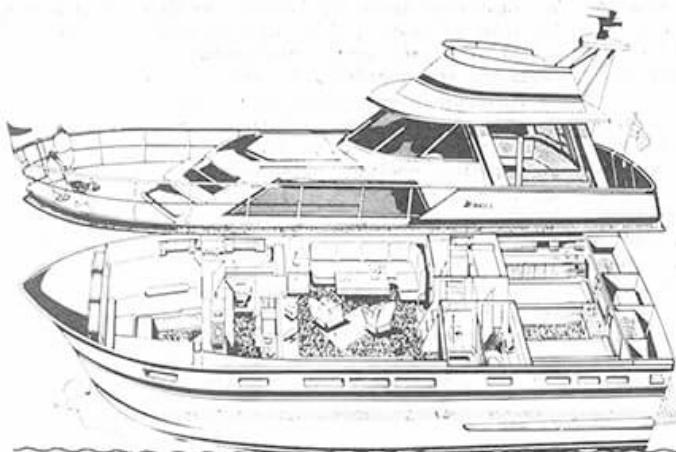
'Ος μόνην ἔξηγησιν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ περὶ ἀτυχῶν ἐρώτων γραφόμενα, εύρισκουμεν ὅτι διετήρησαν τὸν δρόχον διὰ τὸν ἑαυτὸν τῶν. Πράγματι, ἡ ἀρχαία παροιμία λέγει σαφῶς ὅτι «ἔρωτα παύει λιμός, εἰδὲ μῆ, χρόνος· ἐνῷ δὲ τούτοις μὴ δύνῃ χρῆσθαι, δρόχος». Μέ τη ἀρχαιοπρεπὴ αὐτὴν λύσιν τὸ μὲν θ' ἀπαλλάξουν τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν τῆς ἐντόνου παρουσίας των, τὸ δὲ θὰ ἔχουν τὴν ὑψηλῆς ποιότητος ἰκανοποίησιν ὅτι ἐπεδεδίσθων διὰ τῆς μεθόδου των τὴν ἀκρίβειαν τῶν πανεπιστημιακῶν διδαγμάτων.

**ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT**

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ.: 4172.984 - 4173.538 - 4171.582
TELEX : 212 371 - 212 152 - 212 387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A.,
ANTWERP, BELGIUM.
INTRAHAG M.B.H., RUHRORT, GERMANY.
TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.
C. STEINWEG, ROTTERDAM, HOLLAND.
AMINE GAZAWOU & SONS, BEIRUT.
SARK EXPRESS, TURKEY.
GOTH & CO. LTD., ZURICH, SWITZERLAND.



Ancora 44..

'Επί τέλους...! ένα σκάφος ειδικώς σχεδιασμένο και μελετημένο σε κάθε του λεπτομέρεια διά νά άντιμετωπίση μὲ άριστα άποτελέσματα τάς ειδικάς καιρικάς συνδήκας τῶν Έλληνικῶν θαλασσῶν και γενικῶς τῆς Μεσογείου.

**"Ένας έξαιρετος συνδυασμός σκάφους άσφαλούς, πολυτελούς και ταχυπλόου,
κατασκευασμένο έξ όλοκλήρου στήν Γερμανία**

Ρωτήστε τήν τιμή του και δά έκπλογήτε.

Διὰ οιδηρούς άγοραστάς άναλαμβάνομεν δινευ ούδεμισς ύποχρεώσεως, έκ μέρους τῶν άγοραστῶν, διὰ
τὰ έξοδα μεταβάσεως εἰς τὰ έν Γερμανία Ναυπηγεία και δοκιμήν τοῦ σκάφους εἰς τὴν Βαλτικήν.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ TECHNOMAR Ε.Π.Ε.
ΤΟΜΠΑΖΗ 12 - ΤΗΛ.: 45.10.813 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - TELEX 212467 (SOUTOS GROUP OF COMPANY)

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Άξιότιμε κ. Διευθυντά,

Κατόπιν προσφάτου απόφασεως του ύπουργείου Ναυτιλίας, έγένετο μείσωσις της θαλασσίας υπηρεσίας διά την άποκτησιν διπλώματος Τρίτου Πλοιάρχου Ε.Ν., η οποία διά τους άποφοίτους των Δημοσίων Σχολών Ε.Ν. από 24 μήνες εις 20, σημειώνεται σε πάντα την άποφοίτωση των κλασσικών Γυμνασίων (Δημοσίων και Ιδιωτικών) από 48 μήνες εις 42 μήνες, κατόπιν έξετάσεων.

Περιέργως, δύμας, διά τους άποφοίτους των Ναυτικών Γυμνασίων, ούδεμία μείσωσις της θαλασσίας υπηρεσίας των έγένετο. Όσα πάντα, διά της άνω απόφασεως, οι άποφοίτοι των Ιδιωτικών Σχολών Πλοιάρχων Ε.Ν. κατατάσσονται από άποφασης θαλασσίας υπηρεσίας εις την κατηγορίαν των άποφοίτων των κλασσικών Γυμνασίων, ένων είναι γνωστόν, ότι οι σπουδαστοί των Σχολών αυτών εισάγονται με τα αυτά πρόσοντα, ώς και των Δημοσίων, κατόπιν εισαγωγικών έξετάσεων και έκπαιδεύονται έπι τού ιδίου προγράμματος.

Είς μίαν έποχην κατά την οποίαν καταβάλλεται τεραστία προσπάθεια διά την προσέλκυσιν νέων πρός τα έπαγγέλματα της θαλάσσης τὸ ύπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας, διά της άνωτέρω απόφασέως του, άδικει τά έλληνόπουλοι έκεινα τά όποια άπεφοίτησαν έκ των Ναυτικών Γυμνασίων της χώρας μας και έργαζονται σήμερον εις τά έλληνικά πλοία.

Δημιουργεί δέ αίσθημα πικρίας τόσον εις αυτούς δύσον και εις τους ήδη φοιτώντας σπουδαστάς των Ναυτικών Γυμνασίων και των Ιδιωτικών Σχολών Πλοιάρχων Ε.Ν.

Η άνισος αυτή μεταχείρισης, πρός την κατηγορίαν αυτήν των Έλληνοπατέρων τὴν στιγμήν κατά τη διάσημην άλλοδαποί ναυτικοί κατακλύζουν τά έμπορικά μας πλοία, άποτελει έμποδιον εις την όμαλην έξελιξιν και άναπτυξιν της ιδιωτικής ναυτικής έκπαιδευσεως, ή όπαία, ως γνωστόν, ξει προσφέρει εις την 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν μέχρι σήμερον, τὸ μεγαλύτερον ξέμψυχον ίιλικόν.

Παραγωρίζεται, δηλαδή, δρόλος και ή σημασία της ιδιωτικής ναυτικής έκπαιδευσεως και δημιουργείται φραγμός εις την προσέλκυσιν νέων πρός το ναυτικόν έπαγγελμα, οίτινες έπιθυμουν νά μη φοιτήσουν εις τάς Δημοσίες Σχολάς 'Εμπορικού Ναυτικού.

Εύχαριστών διά την φιλοξενίαν,

Μετά τιμῆς
ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ

Υ.Γ. Σημ. «Ναυτικών Χρονικών»: 'Η σχολή θημεύει μὲ τὸ άνωτέρω θέμα και ὑπερέιξαμε τὴν έπανόρθωσιν τοῦ μέτρου.

ΑΠΟΡΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῦχος τῶν «N.X.» τῆς 1ης Οκτωβρίου 1973 και εἰς τὴν στήλην ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ οὐδὲ διδεῖται τὴν γνωμοδότησιν τῆς Ολομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, σχετικῶν μὲ τὴν 'Εφαρμογὴ τῆς Σ.Σ. ἐπὶ άλλοδαπών ύπηρετούντων ἐπὶ έλληνικῶν πλοίων». (Γνωμ. Νομ. Συμβ. Κράτ. 915) 1972).

Εἰς τὸ τεῦχος δύμας τῶν «N.X.» τῆς 1.6.73 και εἰς τὴν στήλην ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ, δημοσιεύσατε τὴν ύπ' αριθμ. 446) 1973 ἀπόφασιν τοῦ Μον. Πρωτοδικείου Πειραιώς, σχετικῶν μὲ τὴν μη αύτοδικαία έφαρμογὴ τῆς ΕΛΛ. ΣΥΛΛ. ΣΥΜΒ. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ἐπὶ άλ-

λοδαπού ναυτικοῦ ύπηρετούντος ἐπὶ έλληνικοῦ πλοίου και μὴ ἀνήκοντος εἰς τὰς τῶν Ναυτεργατικῶν 'Οργανώσεων αἱ ὅποιαι ὑπέγραφαν τὴν Σύλλ. Σύμβασιν.

Παρακαλείται ὁ ἔκλεκτός συνεργάτης σας κ. ΑΘΗΝΑΙΟΣ σηματίσας συσχετίζων τὰς ὡς ἄνω ἀναφερθέντα διευκρινίσῃ τὸ ἐπίμαχον σημεῖον: ΕΙΝΑΙ ΝΟΜΟΤΥΠΟΣ Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥ ΕΠΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΑΝ ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΗΣ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΑΥΤΗ ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΣ ΛΟΙΠΑΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΛΛ. ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΕΡΙ ΜΙΣΘΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΕΝΩΑ ΣΥΝΟΜΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΤΟΜΙΚΗΝ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΣΙΝ;

Μεθ' ὑπόληψεως
Ν. Σ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

Καλλιθέα, 10 Ιανουαρ. 1974

ΚΑΙ Η ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Πράγματι ύπάρχει διάστασις μεταξύ τῆς ύπ' αριθ. 915) 1972 Γνωμοδότησεως τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1.10.73 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰς στήλην «Ναυτική 'Εργασίας και τῆς ύπ' αριθ. 466) 1973 'Αποφάσεως τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, ως πρός τὸ θέμα τῆς αύτοδικαίας έφαρμογῆς τῶν 'Ελληνικῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων 'Εργασίας ἐπὶ τῶν συμβάσεων ναυτολογήσεως τῶν άλλοδαπών ναυτικῶν τῶν ύπηρετούντων εἰς τὰ έλληνικά πλοία.

Ἡ παγία δικαστηριακὴ νομολογία (βλέπε και «N.X.» 1.2.74 στήλη «Ναυτική 'Εργασίας» σελ. 32) δέχεται (ἀπόφασις Μονομ. Πρωτο. Πειραιώς ύπ' αριθ. 688) 1973) διτέν είναι δυνατή ἡ έφαρμογὴ τῶν 'Ελληνικῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων ἐπὶ τῶν άλλοδαπών ναυτικῶν, ἐφ' ὅσον εἰς τὴν άτομικὴν σύμβασιν αὐτῶν δὲν ἔχει γίνει σχετικὴ μνεία.

'Αντιθέτως, δύμας, ἡ ὡς ἄνωτέρω Γνωμοδότησις δέχεται, ὅτι αἱ δεσμεύσουσι, κατὰ τοὺς ὄρους τοῦ νόμου, τοὺς 'Ελλήνας πλοιοκτήτας και τὰ πληρώματα τῶν πλοίων συλλογικαὶ συμβάσεις ναυτικῆς ἔργασίας ισχύουσιν καὶ ἐπὶ τῶν ἐν τοῦ πληρώματος αὐτῶν ἀλλοδαπῶν, ἀνευ ὄρου τινός.

Οὕκως νοεῖται ὅτι ἡ παγία δικαστηριακὴ νομολογία ὑπερισχύει τῆς Γνωμοδότησεως τοῦ Ν.Σ.Κ., ἡτοι, ἐφ' ὅσον ἔχει γίνει ἀποδεκτή παρὰ τοῦ ἀρμόδιου ύπουργοῦ, δυνατὸν τὸ δεσμεύση τὸ Διοικητικὴν 'Αρχὴν πρὸς καθορισμὸν ἀναλόγου πολιτικῆς, οὐχὶ δύμας και τὴν Δικαστηκὴν 'Αρχὴν.

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Διά τῆς παρούσης, ἐπιθυμούμενον νὰ ἔκφρασωμεν τὰς εὐχαριστίας μας, ποδὸς τὸν ἐν Κωνσταντινουπόλει ναυτικοῦ πρακτορείου «Sark Express Shipping Co.». Διά τῆς ἔξαιρετικὰ μεγάλης συνδρομῆς του, εἰς τὴν ἀμεσον ἀποστολὴν ναυαγοσωστικοῦ, ὡς καὶ τὴν μεθόδευσιν και ἐπίτευξην ταχυτάτης ἔκφορτώσεως μέρους τοῦ φορτίου, τοῦ προσαράξαντος τὴν 27ην Ιανουαρίου 1974, εἰς τὰς τουρκικὰς ἀκτὰς πλοίου μας «'Αλεξανδρεια», οὐτινος τυγχάνομενοι διασειρισται ἐν 'Ελλάδι, συνέτεινεν εἰς τὴν ἀποτελεσματικὴν ἐπανάπλευσιν και διάσωσιν τούτου, ἀνευ ζημιῶν.

Αισθανόμεθα τὴν ἀνάγκην, νὰ ύπογραμμίσωμεν τὴν συνδρομή τοῦ κ. Νικολάου Παλαβίδη, διότι αὐτὴ διέφερε κατὰ πολὺ τῆς ἀπλῆς ἐπαγγελματικῆς ύποχρεώσεως. 'Ο κ. Παλαβίδης ἀκόνως ἐργαζόμενος και ὑποστηρίζων τὰς συμφέροντας τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν, τιμᾷ τὴν έλληνικὴν παρουσίαν ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρατρεύσεων έλληνικῶν πλοίων.

Εύχαριστούμεν διά τὴν φιλοξενίαν.

Μετὰ τιμῆς

Διὰ τὴν

Flandermar Shipping Co S.A.
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ

Πειραιεύς, 16.2.74

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

For your Agency in Northern Germany, for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "Greek Shipping Company".

Cables to all offices: "KYKLADES"

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

Head office: 2000 Hamburg 1, Steinadamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at:

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger
Teleg. Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex: 02 92832



ΝΕΟΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



Στιγμιότυπον όπό τον δεξαμενισμὸν τοῦ πετρελαιοφόρου σκάφους, "ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ",
73000 τον. D.W, τῆς Εταιρείας Νικολού Λύρα ἐπὶ τοῦ δημού ἔγένοντο: καθαρισμὸς ὄφδων,
χρωματισμὸς δλοκήρου τοῦ πλοίου, ἐπισκευὴ πηδαλίου, γενικὴ ἐπισκευὴ ἐπὶ τῆς κυρίας
μηχανῆς καὶ λοιπῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἐγκατάστασις νέας γεννητρίας, αντικατάστασις
καὶ ἐπισκευὴ δικτύων, μετατροπαὶ καὶ ἐπισκευὴ χώρων ἐνδιαιτήσεως πληρώματος κ.λ.π.



Ναυπηγήσεις, Μετασκευαί, Επισκευαί, Βιομηχανικαί κατασκευαί

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281 - 22001, Telex.
0293123, Τηλεγραφική Διεύθυνσις
Neorion Syros.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη 65, Τηλ.
45.20.778, Telex. 212563, Τηλεγραφική
Διεύθυνσις, Neorion Piraeus.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB - Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall
- London.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:
United Operators Shipping Agencies
Corp, 660 Madison Avenue, New York
- N. Y. 10021 - Tel. 838-6900 Telex.
7105912187 Cables, Okeanis New York.

ΙΔΡΥΣΙΣ “ΤΑΜΕΙΟΥ ΑΡΩΓΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ” ΔΙ' ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ κ. ΣΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΟΥΛΗ
ΑΝΑΛΟΓΙΣΤΟΥ - ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΟΥ

Διά την έπίλυσιν τού ναυτεργατικού προβλήματος, έκτός τών άλλων μέτρων, τά δόποια ως στόχον έχουν τή προσέλκυσιν νέων εις τό ναυτικόν έπαγγελμα, μελετάται υπό της Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστών ή ίδρυσις, δι' εἰσφορῶν ἀποκλειστικῶν τῶν έφοπλιστῶν ἐνὸς φορέως ἐπικουρικῆς Αρωγῆς.

Οὕτος δυνατὸν νὰ είναι Ταμείον, Κεφαλαιον ή Λογαριασμὸς Αρωγῆς Ναυτικῶν, σκοπον δὲ θὰ ἔχῃ την χορήγησιν ἐνὸς ἐφ' ἄπαξ οὐ σού εἰς τούς ναυτικούς τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας ή τὰς οἰκογενείας τῶν θανόντων, ὅπας ἀπονεμηθῇ υπὸ τοῦ Ν. Α.Τ. ή σχετικὴ σύνταξις.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ή “Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστῶν ἀνέθεσεν εἰς τὸν μαθηματικὸν - ἀναλογιστὴν κ. Σ. Τ. Διαμαντούλην ἡ τὴν ἐπόνησην ἀναλογιστικῆς μελέτης. Τὸ κείμενον ταύτης δημοσιεύμενον κατωτέρω, διότι παρουσιάζει ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον, λόγω τῆς πληρότητος αὐτῆς. Έπισημαίνομεν ἐκ τῆς μελέτης ταύτης, χάριν τῶν ἀναγνωστῶν μας, ὥρισμένα ἐνδιαφέροντα σημεῖα αὐτῆς.

Κατ' ἄρχην, οἱ ἀναγνῶσται τῆς μελέτης δὲ διαφωτίσθιον πλήρως ἐπὶ τοῦ θεσμοῦ, γενικῶς, τῶν Κοινωνικῶν Ασφαλίσεων καὶ τῶν οἰκονομικῶν συστημάτων, τὰ δόπια ἔχουν γίνει παροσεκτὰ εἰς τὸν χρόνον τοῦτον. Έπειτα θὰ πληροφορθησούν θασικὰ στοιχεῖα ἐπὶ τῆς διαφρόντωσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Οὕτω, ὁ κ. Διαμαντούλης ὑπολογίζει ως μέσον ὄρον ἡλικίας τῶν μὲν εἰσερχομένων εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα νέων τὸ 20ὸν ἔτος, συμψηφιζομένου τοῦ χρόνου τῆς στρατιωτικῆς θητείας, τῶν δὲ ἐξερχομένων τῆς ἐνέργου ὑπηρεσίας τὸ 63ον ἔτος τῆς ἡλικίας τῶν.

Ἡ μέση ἐτησία διάρκεια ναυτολογίας τῶν Ελλήνων ναυτικῶν εἴτε ἐπὶ Ἑλληνικῆς σημαίας πλοίων, εἴτε ἐπὶ συμβεδλημένων μετὸ τοῦ NAT, ἀνέρχεται γενικῶς μόνον εἰς 7 μῆνας καὶ 6 ἡμέρας. Ειδικότερον, ὁ μέσος ὄρος τῆς ἐτησίας ναυτικῆς ὑπηρεσίας (ἐργασίας) τῶν ἀξιωματικῶν είναι 8 μῆνες ἐνī τῶν κατωτέρων πληρωμάτων 6 μῆνες καὶ 21 ἡμέρες. Συνεπῶς, τὰ πληρωμάτα ἐργάζονται 39 ἡμέρας τὸν χρόνον ὀλιγώτερον ἀπὸ τοὺς ἀξιωματικούς.

Συμπληρωματικῶς πρὸς τὰ ἀνωτέρω, παρατηρεῖται ὅτι ή συσχέτισις —ἀναλογία— μεταξὺ ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων διαταράσσεται παρερχομένων τῶν ἐτῶν. Οὕτω, ἐνī τὸ 1964 ἐπὶ 1.000 ἐργάζομένων ἀξιωματικῶν καὶ δοκίμων ἀντιστοιχοῦσαν 2.350 ἐργάζόμενοι κατωτέρων πληρωμάτων, τὸ 1973 ὁ ἀριθμὸς οὗτος —τῶν 2.350— ὑπειδιάσθη εἰς 1973. Ειδικῶς δέ, προκειμένου περὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων ἡ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων είναι μείζων, διότι ἐπὶ 1.000 ἐργάζομένων ἀξιωματικῶν καὶ δοκίμων, ἀντιστοιχοῦσαν τὸ 1964 περὶ τοὺς 1.932 κατωτέρων πληρωμάτων, ἥδη τὸ 1973 οὗτοι ὑπειδιάσθησαν εἰς 1.280 μόνον.

Ἐπὶ τῶν ποντοπόρων (τῶν 3.000 κ.ο.χ.) πλοίων ἐργάζεται τὸ 78% τοῦ συνόλου τῶν ναυτικῶν ή τὸ 87% τοῦ συνόλου τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τὸ 72% τοῦ συνόλου τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Προσθέτει δὲ ὁ κ. Διαμαντούλης, ὅτι, καίτοι ὁ ἀριθμὸς τῶν Ελλήνων ναυτικῶν ὑπολογίζεται σήμερον

εἰς 124.000, ἡ δὲ ἐτησία αὐξησης αὐτοῦ εἰς 3.000, ἐν τούτοις, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας ὁ συνοδικὸς ἀριθμὸς ναυτικῶν θὰ σταθεροποιηθῇ τελικῶς μεταξύ 125—130.000 ναυτικῶν —προφανῶς, λόγω πύξημένης ἐξόδου εἰς σύνταξιν κατὰ τὴ προσεχῆ ἔτη—. Συνεπῶς, —παρατηροῦμεν ἡμεῖς— διὰ νὰ ὑπερβωμεν τὸ μέγεθος τοῦτο ἀπαίτεται η καθιέρωσις ἴσχυρῶν κινήτρων προσελκύσεως νέων καὶ αὐξησεως τοῦ μέσου χρόνου ναυτολογίας ἀπὸ 7,2 μῆνας εἰς τούλαχιστον 9 μῆνας ἐπησίως.

Ειδικῶς διὰ τὴν σύστασιν τοῦ “Ταμείου Αρωγῆς”— ἡ ἄλλως πως ηθελε χαρακτηρισθῇ ὡς ὑπὸ μελέτη φορεύες— ἐδόθησαν εἰς τὸν μελετητὴν ὡς δεδομένα: α) Αἱ εἰσφοραὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ νὰ συνίστανται εἰς 4 λίρας μηνιάσιας διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ εἰς 2 λίρας μηνιάσιας διὰ τὰ κατωτέρω πληρωμάτα. β) Η ἐφαρμογὴ τοῦ θεσμοῦ νὰ ὀρχίσῃ ἔτης μετὰ τὴν ἕδρυσιν τοῦ φορέως. γ) Νὰ δικαιούνται ἐφ' ἄπαξ ποσοῦ οἱ πραγματοποιούμενοι εἰς τὴν Ποντοπόρων Ναυτιλίαν χρόνον ναυτολογίσεως. δ) Προπούλεσις πληρωμῆς τοῦ ἐφ' ἄπαξ ποσοῦ νὰ εἶναι η δι' οἰνδήποτε λόγον συνταξιοδότησις αὐτοῦ υπὸ τοῦ NAT. ε) Νὰ δικαιούνται αἱ οἰκογένειαι, δσαι θὰ δικαιώνωνται συντάξεως ἐπὶ τοῦ ποσοστοῦ ἐκ τοῦ ἐφ' ἄπαξ ἵσου μέρους τοῦ ποσοστοῦ τῆς συντάξεως αὐτῶν κ.λπ.

Τὴν μελέτην τοῦ κ. Στ. Διαμαντούλη συνοδεύουν δύο πίνακες. Ο εἰς παριστὰ τὰ «ἐφ' ἄπαξ» χορηγητέα ποσά, ἀναλόγως τοῦ χρόνου τῆς πραγματοποιηθσομένης μετὸ τὴν ἕδρυσιν τοῦ φορέως, κεχωρισμένως δι' ἀξιωματικούς καὶ πληρωμάτα. Ο ἔτερος δίδει τὰς ὁμάδας ἡλικιών τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ὑπολογιζομένων συνοδικῶν εἰς 82.000 ναυτικούς (προστιθεμένων καὶ 32.000 ἀξιωματικῶν, σύνολον ναυτικῶν 124.000).

Παρατηρεῖται, ὅμως, ὅτι ἡ κάμψις προσελύσεως νέων ἀξιωματικῶν δὲν εἶναι σημαντική, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ κατωτέρω πληρωμάτα. Συνεπῶς, εἰς τὴν τελευταίαν αὐτὴν κατηγορίαν, πρέπει νὰ ἀποβλέπουν τὰ διὰ τοῦ φορέως ἐπίσικλωμα κίνητρα. Υποστηρίζεται δηλαδὴ ὅτι ἐάν ιδρύσῃ ὁ φορεὺς Αρωγῆς, θὰ πρέπει καὶ ἡ εἰσφορὰ καὶ τὸ ἐφ' ἄπαξ νὸν εἶναι ἐν αἰσια δι' ἀξιωματικούς καὶ πληρωμάτα, τοσοῦτον μᾶλλον καθ' ὅσο τὰ ἀποταμειυτικὰ περιθώρια τῶν κατωτέρων πληρωμάτων εἶναι πολὺ περιωρισμένα.

‘Οπωσδήποτε, η μελέτη τοῦ κ. Στ. Δια-

μαντούλη πρέπει νὰ τύχῃ προσοχῆς ἀπὸ ὅλους τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ νὰ σχηματίσουν μίαν ὄρθην ἀποψιν τοῦ προβλήματος καὶ διὰ νὰ σκεφθοῦν πῶς θὰ ἔξασφαλίσουν τὴν ἐπιβίωσιν τῶν ἐπιχειρήσεων αὐτῶν μὲ τὴν συνεργασίαν τοῦ “Ελληνος ναυτικοῦ”.

ΜΕΡΟΣ Α'

ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΤΩΝ

Αἱ ἀσφαλίσεις διακρίνονται, ως γνωστόν, εἰς ἀσφαλίσεις πραγμάτων, αἱ ὅποιαι καλύπτουν ζημίας τῶν περιουσιακῶν στοιχείων τοῦ ἀτόμου, προκαλουμένας ἐκ τυχαίων γεγονότων καὶ εἰς ἀσφαλίσεις προσώπων. Αἱ ἀσφαλίσεις προσώπων καλύπτουν ζημίας, αἱ ὅποιαι προκαλούνται εἰς αὐτὸ τοῦτο τὸ ἀτόμον εἴτε ἐκ τυχαίων γεγονότων (π.χ. ἀσθενεία, ἀναπηρία), εἴτε ἐκ δεβαίων γεγονότων, τῶν διποίων δημώς ὁ χρόνος ἐπελέυσεως είναι ἀγνωστός (π.χ. γῆρας, θάνατος), εἴτε τέλος ἐκ τῆς δημιουργίας νέων καὶ ἀναγομένων εἰς τὸ μέλλον ἀναγκῶν (π.χ. σύστασις προικός, σπουδαίων τέκνων). Αἱ ἀσφαλίσεις, συνεπώς, είναι οἰκονομικαὶ πράξεις, καὶ ὅποιαι ἀφορούν εἰς τὴν ἐπέλευσιν πιθανῶν γεγονότων. ‘Ως ἐκ τούτου είναι ιδιότυποι καὶ η μελέτη αὐτῶν ιδιάζουσα. Αἱ ἀσφαλίσεις προσώπων, αἱ ὅποιαι καὶ ἐν προκειμένῳ ἐνδιαφέρουν, ἀσκούνται βασικῶς :

ΥΠΟ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ: Αἱ ἀσφαλίσεις αὗται είναι προσιτετικαὶ, ἐπιδιώκουν τὴν ἔξασφαλίσιν κερδῶν καὶ ὄνομάζονται γενικῶς «ἔλευθεραι ἀσφαλίσεις».

ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ, ΑΜΕΣΩΣ: Αὕται είναι ὑποχρεωτικαὶ καὶ δὲν ἐπιδιώκουν τὴν ἔξασφαλίσιν κερδῶν, ἀλλὰ τὴν οἰκονομικὴν κάλυψιν τοῦ ἀτόμου καὶ τῆς οἰκογένειας του ἔναντι συγκεκριμένων κινδύνων, ὃντας ἀσκούνται δὲ γενικῶς «εκοινωνικαὶ ἀσφαλίσεις».

Εἰς τὸν ἐνδιάμεσον, μεταξὺ τοῦ πρότου καθ' ὃ ἀσκούνται, ἐπιδρούν οὐσιωδῶς εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλείας, τὴν ὅποιαν καὶ χαρακτηρίζουν εἰς δεδομένην ἐποχήν. ‘Ως ἐκ τούτου η ἐπέμβασις τῆς πολιτείας ἔχει κριθῆ ἐπιβεβλημένη, ἀσκεῖται δὲ αὐτή, ἀναλόγως τῆς μορφῆς της ἀσφαλίσεως, ὡς ἀκολούθως :

ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ.

Τὸ δι' ἔκαστον ἀσφαλίζόμενον κίνδυνον καταβαλλόμενον ύπὸ τοῦ ἡσαφαλισμένου ἀσφαλιστρον δὲν καθορίζεται ἐλευθέρως ύπὸ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρων, ὅπως καθ' ἔκαστον ἔτος ὑποβάλλουν ἀναλογιστικὸν ισοζύγιον, τὸ ὅποιον είναι εἰδικῆς μορφῆς ισοζύγιον, καταρτιζόμενον δάσει τῶν ἀρχῶν τῶν

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Ίσογειον M2 300 μὲ ἡμιόροφον M2 200.

άναλογιστικών (άσφαλιστικών) μαθηματικών. Έκ τού ανάλογιστικού (τεχνικού ώς συνήθως όνομάζεται) ίσοζυγίου θά πρέπει νά προκύπτει και νά έπιβεβαιούται, ότι ή ασφαλιστική έταιρια διαθέτει τά άπαιτουμενα άποθεματικά, διά νά άνταποκριθή εις τάς ένναντι τών ήσφαλισμένων εις αύτήν ύποχρεώσεις της.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ Η Πολιτεία δέν υποχρέωνται τά ασφαλιστικά ίδρυματα εις τήν κατάρτισιν αναλογιστικού ίσοζυγίου. Έν τούτοις, παρεμβαίνει έμμεσως εις τήν λειτουργίαν των και έλεγχει τήν οικονομικήν των κατάστασιν, δεδομένου ότι θέτει ύπό τήν προγενεστέραν έγκρισιν της πάσσων τροποποίησιν τών δρών τής άσφαλισεως (θέσπισις και έτέρου κλάδου άσφαλισεως, αύξησης παροχών κλπ.).

ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥΣ ΜΟΡΦΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ λόγω προφανώς τής ήσσονος κοινωνικής σημασίας των ή Πολιτεία όμολογουμένων δέν παρεμβαίνει, έπαφισσα τήν εύθυνην τής καλής λειτουργίας των έξ διοικήρους εις τού διοικούντας.

'Αναμφισθήτως, άνεχαρτήτως τής νομικής μορφής λειτουργίας τής άσφαλισεως, ή κατάρτισις αναλογιστικού ίσοζυγίου, τό όποιον άφορά εις τήν εις δεδομένην στιγμήν έξισσωσιν τών άμωμάτων ύποχρεώσεων τών ήσφαλισμένων άφ' ένός και τού φορέως άσφαλισεώς των άφ' έτέρου, άποδαίνει εις δρέλος τής άσφαλισεως, τόσον εις τήν περίπτωσιν καθ' ή αυτή τελεί ύπό θέσπισιν, δύον και εις τήν περίπτωσιν καθ' ήν εύρισκεται έν λειτουργία, καθ' ήσον ούτω μόνον καθίστασται δυνατὸν νά έμφανισθή η πραγματική οικονομική κατάστασις τής άσφαλισεως και κατ' άκολουθίν νά ληφθούν έγκαιρως τά άναγκαία διά τήν δηλαδή λειτουργίαν της μέτρα. 'Η κατάρτισις άμως άναλογιστικού ίσοζυγίου προϋποθέτει τήν έπιλογήν και τήν έν συνεχεία έπακριθή καθορισμὸν τής μεθόδου άντιμετωπίσεως τών δαπανών τής άσφαλισεως, ήτοι τού οικονομικού συστήματος δάσσει τού όποιου θά λειτουργήσῃ αυτή. Τούτο διότι κατά τήν κατάρτισιν τών αναλογιστικών ίσοζυγίων έφαρμόζονται διάφοροι τεχνικαί, έχαρτωμεναί εκ τού οικονομικού συστήματος λειτουργίας τής άσφαλισεως. 'Επ' αυτών άμως ειδικώτερον τά έχης:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ. 'Έκ των δυναμένων νά έφαρμοσθούν εις τάς άσφαλισεις οικονομικών συστημάτων τά άκραις είναι τό Κεφαλαιοποιητικόν και τό Διανεμητικόν. Διά τού Κεφαλαιοποιητικού συστήματος έπιδιώκεται ή σταθερότης τού έξ ύπαρχης ήσφαλισμένος άσφαλιστρον εις τό δημητές.

'Έπακρολουθον τούτου είναι ή συσσώρευσις

κεφαλαίων, τά όποια διά τών προσόδων των συμβάλλουν άποτελεσματικώς εις τούτο. 'Αντιθέτως, διά τού Διανεμητικού συστήματος δέν συγκεντρώνται κεφάλαια. 'Έκ αιτίας τούτου τό έξ ύπαρχης ήσφαλιστρον δάσσει αιδενόμενον μέχρι σταθεροποίησεως εις πολὺ ύψηλότερον τού κατά τό προηγούμενον σύστημα έπιπεδον. Κατά τά άνωτέρω και έαν ως κοινὸν μέτρον συγκρίσεως τών δύο άκραιών συστημάτων λειτουργίας τών άσφαλιστρων θεωρηθή ή συσσώρευσις ή μή των κεφαλαίων και ή σταθερότης ή μή τού άσφαλιστρου, γίνη δέ δεκτόν ότι ή συσσώρευσις κεφαλαίων συνιστά μειονέκτημα, λόγω κυρίων τών κινδύνων τούς όποιους ένεχει ή διαχείρισίς των, τότε προκύπτει διά τού Κεφαλαιοποιητικόν σύστημα πλεονεκτεῖ κατά τήν σταθερότητα τού άσφαλιστρου, μειονεκτεῖ άμως ως συσσωρεύον κεφάλαια. 'Αντιθέτως τό Διανεμητικόν σύστημα μειονεκτεῖ κατά τήν σταθερότητα τού άσφαλιστρου, πλεονεκτεῖ άμως ως μή συσσωρεύον κεφάλαια.

ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΗ ΤΕΧΝΙΚΗ. 'Η έφαρμοζομένη κατά τήν κατάρτισιν τών αναλογιστικών ίσοζυγίων τεχνική έχαρτωμενη, ώς προαιρέθηται, τό τού οικονομικού συστήματος λειτουργίας τής άσφαλισεως. Ούτω, διά τού άσφαλιστρους λειτουργής δάσσει τού Κεφαλαιοποιητικού συστήματος, είναι πολύπλοκος. 'Αντιθέτως, διά τού λειτουργή δάσσει τού Διανεμητικού συστήματος, είναι άπλουστάτη.

'Ηδη, εις τήν ύπό θέσπισιν άσφαλιστρων, διά τήν διαμόρφωσιν σαφεστέρας γνώμης εις διά τού άφορά τήν έπιλογήν τής άκολουθητέας μεθόδου άντιμετωπίσεως τών δαπανών της, διά τού προσδιορισθή τό άπαιτούμενον άσφαλιστρον εις περίπτωσιν λειτουργίας της ούχι μόνον δάσσει τών δύο άκραιών οικονομικών συστημάτων, άλλα και ένός τρίτου, τοποθετημένου εις τήν ένδιαμέσον αυτών χώρων. Προγονημένως άμως θά πρέπει νά καθορισθῶν οι δαστικοί όροι λειτουργίας τής άσφαλισεως, περί ών τό έν συνεχεία μέρος.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΠΟΡΟΙ — ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ — ΠΑΡΟΧΑΙ

Κατά τήν μελέτην τών άσφαλισεων, αί όποιαι πρόκειται νά τεθούν έν λειτουργία, θίβεται, νά γνωστόν, ύπ' όψει της άναλογιστού αί έπιλεγείσαι προϋποθέσεις διά την χορήγησιν παροχών, ώς και τά κατά περίπτωσιν ποσά αύτών, ίντι δάσσει τών στοιχείων τούτων προσδιορισθή τό άσφαλιστρον. Είναι άμως δυνατὸν νά τεθῇ ύπ' όψει τού άναλογιστού και τό διατιθέμενον πρός τούτοις άσφαλιστρον, έπι τώ σκοπῷ όπως έπακρολουθήσῃ ή άπαιτουμένη διαφοροποίηση.

16 - 20, TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN
TELEX: 570131

P. O. Box: 4797
PHONES: 431339 - 28829 - 26057
96508 - 976480
447718

CAPE TOWN FAROS & Co. (PTY.) LTD.

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935

GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης
Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος

Άντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480
A. NYXAS » 446.983

ΓΕΝΙΚΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:

ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

σις τών στοιχείων τούτων διά τήν έπιτευξιν τής κατά τό δυνατόν μεγαλυτέρας προσεγγίσεως πρός τό έπιδιωκόμενον άποτέλεσμα, ώς έν προκειμένω έγενετο.

« Κατ' άρχην, δασικήν πρόδεσιν τής 'Ενώσεως Ελλήνων 'Εφοπλιστών άποτελεί ή ιδρυσις φορέως άσφαλισεως, ό όποιος, χρηματοδοτούμενος ύπό τών πλοιοκτήτων, νά χρηγηγή εις τούς ναυτικούς άμα τη συνταξιοδοτήσει των έφ' άπαξ χρηματικήν παροχήν, έφ' οσον έχουν πραγματοποίησει ώριμενην ύπηρεσίαν. Τήν κατά τά άνωτέρω ύπηρεσίαν, ητις χάριν συντομίας θά άναφεται τού λοιπού ύπό τόν δρόν 'πνοντόπορος ύπηρεσία», άποτελεί ή άναγνωριζομένη ύπό τού NAT ύπηρεσία, ή πραγματοποιουμένη έπι έλληνικών ή συμβεδλημένων μετά τού NAT ποντόπορων φορτηγών πλοίων άνω τών 3.000 κοχ ώς και τό 75% τής πραγματοποιουμένης ή άναγνωριζομένης ύπό τού NAT ύπηρεσίας προέδρου ή γραμματέως ή ταμίου ναυτικής όργανώσεως ή άναπληρωτού αύτών ή έκπροσώπου τής έν 'Ελλάδι έδρευσής άνωτέρων έργανώσεως τών 'Ελλήνων ναυτικών ή άρχιπλοιάρχου ή άρχιμηχανικού ή άρχιχραδιοτηλεγραφητού ναυτιλιακής έπιχειρήσεως.

Αι έπι μέρους προθέσεις τής 'Ενώσεως Ελλήνων 'Εφοπλιστών, οσον άφορά τούς πόρους τού φορέως, τήν θεμελίωσιν δικαιώματος και τόν ύπολογισμόν τών παροχών, είναι δυνατόν νά διατυπωθούν έν συνόψει ως άκολοισθωσι:

ΠΟΡΟΙ :

Πόρον τού Ταμείου θά άποτελεί ή εισφορά τών πλοιοκτήτων δι' έκαστον ναυτικόν πραγματοποιούντα ποντόπορον ύπηρεσίαν έπι τών πλοίων των, άνερχομένη εις 4/30 έ ήμερησίων, έφ' οσον πρόκειται περί άξιωματικού ή δοκίμου άξιωματικού και είς 2/30 έ ήμερησίων, έφ' οσον πρόκειται περί ναυτικού κατωτέρου πληρώματος. Τήν αύτή είσφορά θά καταβάλλον αι ναυτικοί άργανώσεις διά τάς πραγματοποιουμένας ύπηρεσίας προέδρων, γραμματέων, ταμίων και έκπροσώπων, άνω και οι έξαγοράζοντες ύπηρεσίαν άρχιπλοιάρχου, άρχιμηχανικού και άρχιχραδιοτηλεγραφητού.

ΘΕΜΕΛΙΩΣΙΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ :

'Εφ' άπαξ χρηματικής παροχής θά δικαιούνται ο ναυτικός, ή άποιος θά τύχη όριστηκής συντάξεως ύπό τού NAT ή τού ΚΠΦΝ, έφ' οσον έχει πραγματοποίησει ποντόπορον ύπηρεσίαν ένδος τούλαχιστον έτους άπό τής έναρξεως λειτουργίας τής άσφαλισεως.

Εις περίπτωσιν άπονομής όριστηκής συντάξεως ύπό τού NAT ή τού ΚΠΦΝ είς οικογένειαν ναυτικού λόγω θανάτου αύτού, τό έν προκειμένω δικαίωμα τού θανόντος θά μεταβιθάζεται εις αί μέλη τής οικογενείας μεταβιθάζεται τό συνταξιοδοτικόν του δικαίωμα.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΦ' ΑΠΑΞ ΠΑΡΟΧΗΣ: Συμβολιζομένου διά τού χ τού άριθμου τών συμπεπληρωμένων έτων τής πραγματοποιουμένης ύπό τού ναυτικού άπό τής ένάρξεως λειτουργίας τής άσφαλισεως ποντόπορου ύπηρεσίας, ή εις αύτόν άναλογουμένα έφ' άπαξ χρηματική παροχή, συμβολιζομένη διά τού Ε, θά προσδιορίζεται διά τών τύπων :

$$\text{a) } E = \frac{X(X+15)^2}{14} + 80 \text{ £, } \text{έφ' οσον πρό}$$

κείται περί ναυτικού κατωτέρων πληρωμάτων, τού ούτω προκύπτοντος ποσού περιοριζομένου εις τό ποσόν τών 2.937 έφ' οσον ύπερβαίνη τούτο,

$$\text{b) } E = \frac{X(X+15)^2}{7} + 120 \text{ £, } \text{έφ' οσον}$$

πρόκειται περί διπλωματούχου άξιωματικού Ε.Ν., τού ούτω προκύπτοντος ποσού περιοριζομένου εις τό ποσόν τών 5.834 έφ' οσον ύπερβαίνη τούτο.

Κατά την προσδιορισμόν της παροχής βάσεις επί των άνωτέρω τύπων ποντοπόρος ύπηρεσία κτηθείσα έκτος πλοίου (ύπηρεσία προέδρου ή ταμίου κλπ.) θά λαμβάνεται ύπ' οψι μόνον κατά τά 75% αύτης.

Εἰς περίπτωσιν ἀπονομῆς ὑπὸ τοῦ NAT ή τοῦ ΚΠΦΝ συντάξεως εἰς μὲλη οἰκογενείας ναυτικού λόγω θανάτου αὐτοῦ, ή ὡς ἀνώτερω προκύπτουσα ἐφ' ἄπαις χρηματική παροχὴ θὰ μεταβιβάζεται καθ' ὃ ποσαστὸν μεταβιβάζεται καὶ τὸ συντάξιοδοτικὸν δικαίωμα.

Αι κατ' ἔφαρμογήν τῶν παραθέμεντων ἀ-
ικατέρω τύπων προκύπτουσαι κατὰ περίπτω-
σιν παροχαὶ ἐμφανίζονται εἰς τὸν κατωτέρω
πίνακα Νο. 1.

"Επι ποντοπόρου ύπηρεσίας	'Εφ' απαξ παραχαί πρός πατλωματούχους άξιωματικούς Ε.Ν.: X(X+15) ^b	"Εφ' απαξ παραχαί πρός ναυτικούς κατωτέρων πληρωμάτων X(X+15) ^b
	$+ 120$	$+ 80$
7		14
	Εις £	Εις £
1	156	98
2	203	121
3	259	149
4	326	183
5	406	223
6	498	269
7	604	322
8	725	382
9	861	450
10	1.013	526
11	1.182	611
12	1.370	705
13	1.576	808
14	1.802	921
15	2.049	1.044
16	2.317	1.178
17	2.607	1.323
18	2.920	1.480
19	3.258	1.649
20	3.620	1.830
21	4.008	2.024
22	4.423	2.231
23	4.865	2.452
24	5.335	2.687
25 και ἄνω	5.834	2.937

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ

Ἡ μελέτη τῆς δουῆς οἰασδήποτε ἀσφαλίσεως, λειτουργούσης ὑπὸ σύστημα διάφορον τοῦ διανεμητικοῦ, καλουμένη ἀναλογιστικὴ μελέτη, ἐδραιούται ἐπὶ τοῦ ἀναλογιστικοῦ ισόδυνγίου αὐτῆς καὶ ἔχει ὡς σκοπὸν τὴν παροχὴν τῶν ἀναγκαίων ὑποδείξεων διὰ τὴν δειτιώσιν τῶν ὄρων λειτουργίας τῆς ἀσφαλίσεως, ἐφ' ὅσον αὐτὴ τελεῖ ἐν λειτουργίᾳ ἢ τὸν προσδιορισμὸν τῶν πλέον εὔνοϊκῶν διὰ τὴν λειτουργίαν της ὄρων, ἐφ' ὅσον πρόκειται νὰ θεσπισθῇ τὸ πρώτον, ὡς ἡ ἐν προκειμένῳ.

Κατά τὰς ἀρχὰς τῶν ἀναλογιστικῶν μαθηματικῶν διὰ τὴν κατάρτισιν τοῦ ἀναλογιστικοῦ Ισοζυγίου λαμβάνεται πρωταρχικῶς ὑπὸ δῆμῳ :

- Τὸ οἰκονομικὸν σύστημα λειτουργίας τῆς ἀσφαλίσεως.
 - Τὸ ἐπιτάκτιον τοῦ φορέως τῆς ἀσφαλίσεως (καθαρὰ ἀπόδοσις τῆς περιουσίας).
 - Ἡ πιθανότης ἐπελεύσεως τοῦ ἀσφαλιστικοῦ κινδύνου.

Πέραν των ἀνωτέρω και προκειμένου περὶ ὑποχρεωτικῶν (κοινωνικῶν) ἀσφαλίσεων λαμβάνεται ὑπὲρ ὅψιν ἐπίσης ἡ ἀργαστικὴ ἔξελιξις τῶν ἡσθαλισμένων καὶ ἡ ἀριθμητικὴ ἔξελιξις τοῦ ἡσθαλισμένου πληθυσμοῦ.

Δεδομένου ότι τὸ παρὸν μέρος ἀφορά εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς ἀσφαλίσεως ὑπὸ τὸ Κεφαλαιοποιτικὸν σύστημα, ἐνάπομενει διὰ τὴν κατάρτισιν τοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀναλογιστικοῦ ιδεύγματος ὅπως ληφθοῦν ὕψη φέρει τὸ ἐπιτόκιον τοῦ φορέως τῆς ἀσφαλίσεως, πιθανότητα ἐπελεύσεως τοῦ ἀσφαλιστικοῦ κινδύνου, ὡς καὶ ἡ ἐργασιακὴ καὶ ἡ ἀριθμητικὴ ἔξειλιξ τοῦ ἀσφαλισθησμένου πληθυσμοῦ, ἐν προκειμένῳ δὲ τὸν ναυτεργατικὸν δυναμικοῦ, κατ' ἀρχὴν ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας καὶ ἀκόλουθως ὑπὸ τὰς συνθήκας, αἱ ὅποιαι βάθημιουργηθοῦν διὰ τῆς θεσπίσεως τῆς ὑπὸ μελέτην ἀσφαλίσεως.

**ΕΠΙΤΟΚΙΟΝ ΑΠΟΔΟΣΕΩΣ ΠΕΡΙΟΥ-
ΣΙΑΣ :** 'Η ἀδύναμια προσδιορισμοῦ τοῦ ἐ-
πιτοκίου ἀπόδοσεως τῆς περιουσίας τοῦ ὅρ-
γανισμοῦ, τὸ ὄποιον θὰ ἔχεσθαι ἐπὶ μακρῷ
κατά κανόνα χρονικῶν διάστημα, ἐπιβάλλει
τὸν καθορισμὸν ἐνὸς μέσου ἐπιτοκίου τοιού-
του, ὃστε αἱ αὐτοῦ ἀποκλίσεις εἰς τὸ
μέλλον νὰ συμφηγίζωνται ἐν καιρῷ. 'Ἐν προ-
κειμένῳ ὡς πιθανὸν ἐπιτόκιον, βάσει τοῦ
ὄποιον ἐγένοντο οἱ ὑπόλογισμοί, ἀληθῆ φθι
τὸ 5%. 'Ισχυραὶ ἐνδείξεις ὅτι τούτο θὰ εἶναι
μεγαλύτερον δὲν ὑφίστανται, παρὰ τὴν ἔξ
αντικειμένου ἀποφασιστική ἀρμοδιότητα τοῦ
ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος. 'Ἐάν δημιώς ἐπι-
τελεσθῇ, θὰ ἀποδῃ ἐντόνως εἰς σφέλος τῆς
ἰσοφαλίσεως.

ΠΙΘΑΝΟΤΗΣ ΕΠΕΛΕΥΣΕΩΣ ΤΟΥ Α-
ΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ: 'Η άδυνα-
μία καταρτίσεως ιδίων δι' έκστασον φορέα
άσφαλτίσεως διομητρικών πινάκων, δι' ων νά
προκύπτη ή πιθανότης έπελεύσεως του ά-
σφαλιστικού κινδύνου, έπιβάλλει την έπιλο-
γήν έκ τών υπαρχόντων τοιούτων τών καταλ-
ληλοτέρων. Έν προκειμένῳ έχρησιμοποιήθη-
σαν οι πλέον προσδιάζοντες εις τήν περί-
πτωσιν, ώς τοιούτοι δὲ κρίθησαν οι ύπο τά
στοιχεία ΕΥΚ 1960 φερόμενοι, σημειουμέ-
νου ότι διά τής καθόλου έφαρμογής τούτων
εις την έν προκειμένου άσφαλτιν αντιστα-
θήζονται αἱ υφιστάμεναι ἐπὶ μέρους μικραὶ
ἀποκλίσεις ἐκ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς πρα-
γματικότητος.

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ : Κατά κοινήν παραδοχήν τό ναυτικούν ἐπάγγελμα είναι δῆλως ιδιόμορφον. Μή ύπαρχουσῶν οὐσιωδῶν δεσμευτικῶν διατάξεων ἀ

ήλικια εισόδου και ἔξοδου ἔξ αὐτοῦ, η διάρκεια τῆς κατ' ἔτος ὑπηρεσίας και ειδικώτερον η διάρκεια τῆς κατ' ἔτος ὑπηρεσίας ἐπὶ ποντοπόρων ἡ μὴ πλοίων ἔξαρτωνται κυρίως ἐκ τῶν ἔκαστοτε οἰκογενειακῶν και οικονομικῶν ὑποχρεώσεων του ναυτικοῦ ἐν συνδιασμῷ και πρὸς τὸ μέγεθος τῆς τάσεώς του πρὸς ἔξεύρεσιν ἐργασίας και παραμονῆν εἰς τὴν Ἑράπ. Ὑπὸ τὰς παρούσας συθήκες τὰ χαρακτηρίζοντα τὴν μέσην ἐργασιακὴν ἔξελιξιν τῶν ναυτικῶν ἀριθμητικὰ μεγεθή, προσδιορίζομενα συμφώνως πρὸς τὰ υφιστάμενα στατιστικὰ στοιχεῖα, ἔχουν ως ἀκολούθως :

— Μέση ήλικια εισόδου είς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα τὸ 20ὸν ἔτος, διὰ νὰ ἀντισταθμισθῇ ἡ ἐπερχομένη διακοπὴ τῆς ἐργασίας των κατὰ 2,5 περίπου ἔτη, λόγῳ στρατεύσεως.

— "Οριον έξόδου τὸ 63ον ἔτος.

— Μέση κατ' έτος ναυτική ύπηρεσία είς τό
έμπορικὸν ναυτικὸν 7,2 μῆνες (8 μῆνες
προκειμένου περὶ ἀξιωματικῶν καὶ δοκί-
μων ἀξιωματικῶν καὶ 6,7 μῆνες προκει-
μένου περὶ ναυτικῶν κατωτέρων πληρω-
μάτων).

—Ποσοστών έργαζομένων έπι Φ.)¹ πλοίων
άνω των 3.000 κ.ο.χ. έναντι του συνόλου
των έργαζομένων ναυτικών 78% (87%
προκειμένου περί ἀξιωματικών και δοκ.
ἀξιωματικών και 72% προκειμένου περί²
ναυτικών κατωτέρων πληρομάτων).

ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ: Ἡ διατύπωσις τῆς

της Ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητος, ήτις μάλιστα, κατά τα αντίστοιχα περί αύτῆς στοιχεία, δαινεί συνεχώς αύξανομένη, δεόν νὰ ληφθῇ ὡς δεδομένην καὶ ἐκτὸς ἀμφορεῖται. Τούτῳ συνεπῶς ἀποκλείει τὸν χαρακτηρίσμον τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ ὡς «κλειστῆς ὁμάδος», ἢτοι ὡς ὁμάδος εἰς ἣν δὲν εἰσέρχονται νέοι ἡσφαλισμένοι. Ἐν τῷ καθιστᾷ ὡς οὐκὶ πιθανὴν καὶ τὴν περιπτωσιν τοῦ χαρακτηρίσμον του ὡς «ἀνοικτῆς ὁμάδος», ἢτοι ὡς ὁμάδος εἰς οὓς οἱ ἡσφαλισμένοι εἰσέρχονται κατ' ἄκαθορίστον τρόπον. Οὕτω δέον ὅπως γίνῃ δεκτὸν ὅτι τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικὸν ἀποτελεῖ «ἀνανεωμένην ὁμάδα», οἷος ὁμάδα εἰς ἣν εἰσέρχεται ἐπαρκῆς ἀριθμὸς ἡσφαλισμένων κατὰ τρόπον δυνάμενον νὰ καθορισθῇ. Τούτου δοθέντος, διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ἀριθμητικῆς ἔξελιξεως τοῦ ἡσφαλισμένου πληθυσμοῦ, ἐναπόμενεν πλέον ὅπτα καθορισθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι θὰ εἰσέλθουν τὸ πρῶτον ἔτος εἰς τὸ ναυτικὸν ἑπάγγελμα καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ ἔξελιξις αὐτοῦ. Ἡ κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτη παρατηρουμένη ἀνέπαρκεια τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας, ἐκδηλουμένη ἐντονώτερων σօσσον ἀφορᾶ εἰς τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικὸν διὰ τῆς ἀπροσγείας εἰσόδου νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἑπάγγελμα, δῆδηγει εἰς τὴν θεμελίωσιν τῆς ἀπόφεως περὶ τοῦ μη πετατέρω σημαντικῆς αὔξησεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας. Οὕτω θὰ πρέπει νὰ ἀναμένεται ὅτι, αύξανομένος ἔλαφρως, θὰ σταθεούσποιτο τε-

COLOCOTRONIS LTD

SHIPBROKERS

65/68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone: 01-480 6666
Telex: 88639
Telegrams: Colocotron L

olocotronis Building, Piraeus
2, Bouboulinas Street
Telephone : 4112535
Fax : (21) 3202-21(2892) COLC.
Telegrams : Colocotroni, Greece

λικώς είς 125.000 - 130.000, ότε θά πρέπει νά εισέρχωνται σταθερώς κατ' έτος εἰς τὴν ἀσφάλισην 3.000 νέοι ναυτικοί.

Άνωτέρω παρετέθησαν τὰ χαρακτηρίζοντα ὑπὸ τὰς σημερινάς συνθήκας τὴν ἔργασιακή καὶ ἀριθμητικὴν ἔξελιξιν τοῦ πληθυσμοῦ τῶν ναυτικῶν μεγύθη. Ταῦτα ἀναμένεται διὰ μετὰ τὴν λειτουργίαν τῆς μελετώμενῆς ἀσφαλίσεως θά διαφοροποιηθῶν δελτιούμενα. Καὶ δόσον μὲν ἀφορᾶ τὴν ἡλικίαν εἰσόδου καὶ ἔξδου ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἴναι ἀμφιβολὸν ἐὰν θὰ μεταβληθούν τὰ στοιχεῖα ταῦτα οὐσιώδως. Άναμφιβολὸν δῶμας εἶναι, διὰ τὰ αὐξηθῆστα καὶ ἐπὶ μικρὸν: α) ὁ ἀριθμὸς τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ ἐπάγγελμα, β) τὸ ποσοστόν τῶν ἔργαζομένων ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων ἔναντι τοῦ συνόλου τῶν ἔργαζομένων καὶ γ) ἡ διάρκεια ἔργασίας ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων. Λόγω τοῦ διὰ τὸ μέγεθος τῶν αὐξησεων τῶν ἀνωτέρων στοιχείων θὰ ἔχει τηθῆ τελικῶς ἐκ τῆς ισχυρότητος τοῦ κινήτρου, τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ δημιουργηθῇ, ἐκρίθη σκόπιμον δῆμαρος καταρτισθῆ κατ' ἄρχην τὸ ἀναλογιστικὸν ισοζύγιον τῆς ἀσφαλίσεως δάσει τῶν ισχυόντων στήμερον ἔργασιακῶν στοιχείων, διερευνθῶν δὲ ἀκόλουθως αἱ ἐπὶ τοῦ ισοζύγιον τούτου ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς πιθανῆς διαφοροποιήσεως τῶν στοιχείων τούτων.

Τὸ οὕτω καταρτισθὲν ἀναλογιστικὸν ισοζύγιον παρατίθεται ἀμέσως κατωτέρω, σημειούμενον διὰ ἔγενον δεκτὸν διὰ τὸ NAT θὰ μεσολαβᾷ εἰς τὴν εἰσπραξίην τῶν εἰσφορῶν καὶ ὡς ἐκ τούτου τὰ ἔξδοι διοικήσεως τοῦ φορέως τῆς ἀσφαλίσεως ἐλήφθησαν πολὺ μικρά, ἀνερχόμενα εἰς 1% ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἐκ τακτικῶν εἰσφορῶν ἔσδρων τῆς ἀσφαλίσεως.

ΑΝΑΛΟΓΙΣΤΙΚΟΝ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

	Εἰς £
Παρούσα ἀξία τακτικῶν εἰσφορῶν ἐν ἐνέργειᾳ ναυτικῶν (παρούσα γενεά):	
'Ἄξιωματικῶν Κατωτέρων πληρωμάτων	18.188.000 12.100.800
Παρούσα ἀξία τακτικῶν εἰσφορῶν καταστησμένων ναυτικῶν (μελλοντικά γενεαί):	
'Ἄξιωματικῶν Κατωτέρων πληρωμάτων	11.780.400 7.345.600
'Αναλογιστικὸν ἐλλειμμα	615.000
ΣΥΝΟΛΟΝ	50.029.800

ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ

Παρούσα ἀξία ἐφ' ἄπαξ παροχῶν πρὸς καταστησμένους ναυτικούς:	
'Ἄξιωματικούς: 'Αναπτηρίας Θανάτου Γήρατος	1.866.500 1.145.100 17.933.200
Κατωτ. πληρ.) των: 'Αναπτηρίας Θανάτου Γήρατος	1.237.400 684.900 9.027.100
Παρούσα ἀξία ἐφ' ἄπαξ παροχῶν πρὸς καταστησμένους ναυτικούς:	
'Ἄξιωματικούς: 'Αναπτηρίας Θανάτου Γήρατος	1.042.500 896.300 10.245.300
Κατ. πληρ.) των: 'Αναπτηρίας Θανάτου Γήρατος	546.200 421.800 4.489.300
Παρούσα ἀξία δαπανῶν δ)σεως	494.200
ΣΥΝΟΛΟΝ	30.029.800

'Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω ισοζύγιου διαπιστοῦνται τὰ ἀκόλουθα:

1. Τὰ ἔσοδα τῆς ἀσφαλίσεως ὑπολείπονται ἐλάχιστα τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν

καλύψιν τῶν δαπανῶν αὐτῆς, δεδομένου ὅτι διὰ τὴν ἀπαλοιφὴν τοῦ ἔξ 15.000 £ ἐμφανιζομένου ἐλλείμματος ἀπαιτεῖται αὐξησης τῶν εἰσφορῶν κατὰ 1,2% μόνον.

2. 'Η διαπιστεμένη μηνιαία εἰσφορὰ διὰ τοὺς συγκροτοῦντας τὰ κατώτερα πληρωματα τα ναυτικούς (2 £) ὑπερεπαρκεῖ διὰ τὴν καλύψιν τῶν πρὸς αὐτοὺς παροχῶν. Τὸ ἀντίθετον συμβαίνει προκειμένου περὶ ἀξιωματικῶν (4 £). Πρὸς ἔξηγησιν τούτου θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ διφύη διηγήσης τῆς ἀξιωματικού (4 £), περὶ τοῦ οποίου διπλαίσιον τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος είναι κατὰ πολὺ μικρότερα προκειμένου περὶ ἀξιωματικῶν ἢ περὶ ναυτικῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Οὕτω, ἔναν ἡ ἐν λόγῳ ἀσφαλίσιος καθιερώντος μόνον διὰ τὸ ἀξιωματικού, θὰ ἔσοδοι διὰ τὴν εἰς τὸ διηγήσης διμοίρην λειτουργίαν τῆς είτε νὰ την την διηγήσην διαπιστεμένη εἰσφορά κατὰ 11,5% (4.5 £ ἀντὶ 4 £) εἴτε νὰ ἐμειούνται τὰ προδειπόμενα εἰς τὸ B. μέρος τῆς παρούσης ποσὰ παροχῶν κατὰ 10%. Αντιθέτως, ἔναν ἡ ἀσφαλίσιος καθιερώντος μόνον διὰ τὰ κατώτερα πληρωμάτων, θὰ ὑπήρχον περιθώρια εἴτε διὰ τὴν μείωσιν τῆς εἰσφορᾶς κατὰ 14,5% εἴτε διὰ τὴν αὐξησην τῶν παροχῶν κατὰ 17%.

Τὰ ἀνωτέρω ἀντιστοιχῶν, ὡς ἀνέφερθη, εἰς τὰς παρούσας ἔργασιακάς συνθήκας. Εἰς τὴν περίπτωσιν διαφοροποίησεως αὐτῶν ἡ κατάστασις μεταβάλλεται. Οὕτω, ἔναν γίνη δεκτὸν διὰ ἡ λειτουργία τῆς ἐλάχιστης ἀσφαλίσεως θὰ ἔχῃ ὡς ἐπακόλουθον: α) τὴν αὐξησην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν νεοεισερχομένων κατ' ἔτος εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα κατὰ 0,75% προκειμένου περὶ κατωτέρων πληρωμάτων καὶ δικαίωματικῶν καὶ κατὰ 0,5% προκειμένου περὶ κατωτέρων πληρωμάτων, ὡς συγκεντρωτικὸν ἀποτέλεσμα ἀφ' ἐνὸς μὲν τῆς πρὸς τὰ πλοῖα ταῦτα στροφῆς τῶν ναυτικῶν ἀφ' ἐτέρου δὲ τῆς αὐξησης τῆς μέσης κατ' ἔτος της πραγματοποιουμένης ναυτικῆς ὑπηρεσίας, διὰ τὴν ἔξιστων τῆς ἀξίας τῶν 3.000 κ.ο.χ. κατὰ 5% προκειμένου περὶ ἀξιωματικῶν καὶ δοκίμων ἀξιωματικῶν καὶ κατὰ 7,5% προκειμένου περὶ κατωτέρων πληρωμάτων, ὡς συγκεντρωτικὸν ἀποτέλεσμα ἀφ' ἐνὸς μὲν τῆς πρὸς τὰ πλοῖα ταῦτα στροφῆς τῶν ναυτικῶν ἀφ' ἐτέρου δὲ τῆς αὐξησης τῆς μέσης κατ' ἔτος της πραγματοποιουμένης ναυτικῆς ὑπηρεσίας, διὰ τὴν ἔξιστων τῆς ἀξίας τῶν ἔξδων πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν ἔξδων ἀπαιτεῖται αὐξησης τῶν εἰσφορῶν κατὰ 3,5%, ητοι ἀπαιτεῖται δῆμαρος καθορισθῆ ἢ μηνιαία εἰσφορὰ τῶν ἀξιωματικῶν εἰς 4,2 £ καὶ τῶν συγκροτούντων τὰ κατώτερα πληρωμάτα ναυτικῶν εἰς 2,1 £. Αἱ εἰσφοραὶ αὗται κρίνεται διηγήσης τῆς ἀξιωματικῆς διαφοροποίησεως.

Χιωματικούς καὶ εἰς 0,5 £ διὰ τοὺς ναυτικούς κατωτέρων πληρωμάτων. Περαιτέρω, ὅμως, αὐξάνομενον ταχύτερον, ὑπολογίζεται προσεγγιστικῶς. ὅτι θὰ σταθεροποιηθῇ τὸ 50δν περίπου ἔτος ἀπὸ τῆς ἔναρξεως τῆς λειτουργίας τῆς ἀσφαλίσεως εἰς ἡ ἐπίπεδα τῶν 16 £ διὰ τοὺς ἀξιωματικούς κατωτέρων πληρωμάτων, ἐφ' δύον, δεκαίων, ἀποκλεισθῇ ἡ περιπτώσις μειώσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, καθ' δύον εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν θὰ ἀνέλθουν εἰς πολὺ μεγαλύτερα ποσά.

ΜΕΡΟΣ Ε'

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΥΠΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΝ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΑΝΕΜΗΤΙΚΟΥ

'Οσάκις ὡς μέθοδος ἀντιμετωπίσεως τῶν δαπανῶν τῆς ἀσφαλίσεως ἐπιλέγεται μία ἐκ τῶν κειμένων εἰς τὸν χώρον, τὸν ὅποιον καθίζουν αἱ μέθοδοι τῆς Κεφαλαιοποίησεως καὶ τῆς Διανομῆς, τὸ ἀσφαλίσιον, ὡς εἶναι εύνόητον, περιέχεται μεταξὺ τῶν ἀπαιτουμένων τοιούτων διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀσφαλίσεως ὑπὸ τὰ ἀκραία ταῦτα οἰκονομικά συστήματα. Εἰς τὰς αὐτὰς περιπτώσεις προκύπτουν πολεονόμων, τὰ πρώτα τούλαχιστον ἐπὶ λειτουργίας τῆς ἀσφαλίσεως, περισσότερα περιορίσεις προσόδων διὰ τὸν περιπτώσιον πλεονάσματα, τὰ πρώτα τούλαχιστον ἐπὶ λειτουργίας τῆς ἀσφαλίσεως, περισσότερα περιορίσεις προσόδων των τὸ ἀσφαλίσιον μέρων τοῦ παραστατικού.

Εἰδικώτερον, τοιούτην ἐνδιάμεσον μέθοδον ἀποτελεῖ ἡ κεφαλαιοποίησης ἐνὸς μέρους τῶν ἐπιτίσιων τῆς ἀσφαλίσεως, τοῦ ὑπολοίπου διανεμούμενου μέσω μιᾶς παγίας κλίμακος εἰς τοὺς δικαιοθησούμενους παροχῆς κατὰ τὸ ἀπόμενον ἔτος. Τὸ μέρος, τὸ ὅποιον καθίζεται εἴκοστον ἔτος, τὸ πρώτον καθαρίστηται, είναι δυνατόν νὰ ὄριζεται ἐξ ὑπαρχῆς. Συνίθως, δῆμος, νομοθετεῖται νὰ καθορίζεται εἰς τὴν ἀρχὴν ἐκάστου ἔτους.

Εἰς περίπτωσιν ἐφαρμογῆς τοῦ τελευταίου τούτου συστήματος εἰς τὴν ὑπὸ μελέτην ἀσφαλίσιον, δεδομένου ὅτι δὲν προβλέπεται ἀναγνώρισης προϋπηρεσιῶν καὶ, συνεπῶς, τὰ ποσά τὸ ὅποια τὰ καταβληθῶν τὰ πρώτα ἐπηρεσίας τῆς αὐξησης τῆς μέσης κατ' ἔτος της πραγματοποιησμένης ναυτικῆς ὑπηρεσίας, δὲν θὰ πρέπει νὰ καθωρίζεται παγίας τὸ κεφαλαιοποιούμενον μέρος ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε ἐπηρεσίων ἐσόδων τῆς ἀσφαλίσεως, καθ' δύον εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, οἱ κατὰ τὸ πρώτον ἔτος δικαιοθησούμενοι παροχῆς τὸ ἐλάμβανον ὑπέρογκα ποσά, τὰ ὅποια θὰ ἔβαινον μειούμενα διὰ τὸν ποσόδων τοῦτον διὰ τὸν καταβληθεῖται κατ' ἔτος. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ἡ διανομὴ τοῦ ὑπολοίπου ποσοῦ θὰ ἔπειρε νὰ γίνεται μέσω μιᾶς παγίας κατὰ ἡ την ποντοπόρου ὑπηρεσίας κλίμακος. π.χ. τῆς ἐν τῷ συνημμένῳ πίνακι Νο 1 ἐμφανίζομένης.

Εἰς περίπτωσιν ἐπιλογῆς τῆς μεθόδου ταύτης διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀσφαλίσεως, τὸ ἀπαιτηθησόμενον ἀσφαλίσιον είναι μικρότερον τοῦ προσδιορισθέντος διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῶν δαπανῶν τῆς ἀσφαλίσεως διὰ τῆς μεθόδου τῆς Κεφαλαιοποίησεως. Τὸ μέγεθος τούτου θὰ ἔχει τηθῆ ἐκ τοῦ δασμοῦ προσεγγίσεως τῆς λειτουργίας τῆς ἀσφαλίσεως πρὸς τὸ Διανεμητικὸν σύστημα, δῆμος, τελικῶς, ηθελεν ἀποφασισθῇ.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ — ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

'Ἐκ τῶν εἰς τὸ πρώτον μέρος τῆς παρούσης ἀναφερθέντων, εἰς γενικάς δεκαίων γραμμάς, περὶ τῶν μορφῶν λειτουργίας τῶν ἀ-

σφαλίσεων, άναγκαστικώς άγεται τις εις τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ ὑπὸ μελέτη ἀσφάλισις θὰ ἔδει ὅπως καταστὴ ὑποχρεωτική. "Ἄλλως τε, ἐάν αὐτὴ καθίστατο προαιρετική καὶ ἀνετίθετο εἰς ἀσφαλιστικήν τινα ἕταιρισιν ὑπὸ τὴν μορφὴν τῆς ὀμαδικῆς ἀσφαλίσεως, τοῦτο θὰ συνεπήγετο τὴν ὑπέρμετρον αὔξησιν τοῦ ληφθέντος ὑπὸ ὅψιν ἀσφαλίστρου λόγῳ τῆς ἐπιβαρύνσεως του διὰ τῶν ἔξοδων εἰσπράξεων καὶ πληρωμῶν. Περαιτέρω, φορεὺς τῆς οὕτω καθισταμένης ὑποχρεωτικῆς ἀσφαλίσεως, θὰ ἔδει ὅπως καταστὴ ἰδιον νομικὸν πρόσωπον, τοιαῦτης, ὅμως, μορφῆς καὶ λειτουργίας, ὥστε τόσον αἱ πρὸς αὐτὸν εἰσφοραὶ ὅσον καὶ αἱ παρ' αὐτοῦ καταβαλλόμεναι παροχαὶ νὰ πραγματοποιούνται μέσω τοῦ N.A.T. ἐν τῇ τελικῇ ἐπιδιώξει τῆς συμπιεσών εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα τῶν ἔξοδων λειτουργίας του.

Εἰς τὸ πρῶτον ἐπίσης μέρος ἀνεφέρθησαν, ἐν δίλογοις, τὰ ἀσφαρῶντα εἰς τὰ οἰκονομικὰ συστήματα λειτουργίας τῶν ἀσφαλίσεων, εἰς τοὺς τρόπους, δηλούντι, τῆς καλύψεως τῶν ἐν συνόλῳ δαπανῶν των, τὸ μέγιστον μέρος τῶν ὁποίων, ὡς εἶναι εὐόποτον, ἀνάγεται εἰς τὰς παρ' αὐτῶν καταβαλλομένας παροχάς, ἐνῷ εἰς τὴν συνέχειαν τῆς μελέτης προσδιορίσθη τὸ ἐπιβαλλόμενον κατὰ περίπτωσιν ἀσφαλίστρου, διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀσφαλίσεως ὑπὸ τὸ Κεφαλαιοποιητικὸν σύστημα, τὸ Διανεμητικὸν καὶ ἐν ἔτερον ἐνδιάμεσον σύστημα.

'Ἐν προκειμένῳ καὶ ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἐπιλογὴν τοῦ πλέον προσδιοίζοντος οἰκονομικού συστήματος λειτουργίας πρὸς τὴν ὑπὸ καθιέρωσιν ἀσφαλίστρου, θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπὸ ὅψιν τὰ ἀκόλουθα:

Κατὰ κοινὴν ἐν τῇ διεθνῇ πρακτικῇ παραδοχῆν, ἡ ἐπιλογὴ ἐνὸς συγκεκριμένου οἰκονομικού συστήματος καὶ ἡ καθιέρωσις αὐτοῦ ὡς συστήματος λειτουργίας τῶν κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων ἐν τῷ συνόλῳ των ἀποβασίνει ἐν τῇ οὔσιᾳ ἀνέφικτο, δι' ὃν λόγον, ἀλλωστε, καὶ τὸ θέμα τοῦτο δὲν ἔχει ἐπιλυθῆ μέχρι σήμερον, παρὰ τὰς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν καταβληθείσας προσπαθείας. "Ἀλλως, δῆμος, ἔχουν τὰ πράγματα προκειμένου περὶ τῆς ἐπιλογῆς καὶ καθιερώσεως τοῦ προσδιοίζοντος εἰς συγκεκριμένην κοινωνικὴν ἀσφαλίσιον οἰκονομικού συστήματος λειτουργίας της, ήτις, ἀντιδέτως, ἀποδαίνει ἐφικτή, δεδομένου ὅτι, ἐν ὅψει τοῦ ὑπὸ τῆς ἀσφαλίσεως ἐπιδιοκούμενου σκοποῦ, παρέχεται ἡ διανοτήτη σταθμίσεως τῶν πλεονεκτήμάτων καὶ μειονεκτήματων ἐνὸς ἐκάστου ἐξ αὐτῶν. Οὕτω, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ ἀνεργομένη ἀδυναμία διατηρήσεως τῆς ἀξίας τῆς δημιουργηθησούμενής περιουσίας η καὶ ἡ ἀδυναμία ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῆς, εἰς τρόπον ὕστε ν' ἀπόδιδην καθαρὸν ἐπιτόκιον τούλάχιστον ἴσον πρὸς 3%, ὁδηγεῖ ἀναγκαστικῶς εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι μία συγκεκριμένη ἀσφάλισις ὄρθιν εἶναι νὰ λειτουργῇ ὑπὸ σύστημα διάφορον τοῦ Κεφαλαιοποιητικοῦ. Πρὸς τὸ αὐτὸν συμπέρασμα, ήτοι τῆς λειτουργίας τῆς συγκεκριμένης αὐτῆς ἀσφαλίσεως ὑπὸ διάφορον τοῦ Κεφαλαιοποιητικοῦ σύστημα, δηληγεῖ ἐπίσης καὶ ἡ ὑπαρξία σημαντικῶν κοινωνικῶν πόρων, τῶν ὅποιων, ὅμως, ἡ ἀνοδικὴ ἐξέλιξις ἀποτελεῖ δέδιον γεγονός, εἰς τρόπον ὕστε τὸ σημαντικότερον μέρος τῆς ἐπιβαλλομένης ἐκάστοτε εἰς τὸ μέλλον αὔξησεως τῆς εἰσφορᾶς νὰ καλύπτεται ἐκ τῆς ἀναστροφής τῶν κοινωνικῶν πόρων ἐσόδων. Τὰ ἀνωτέρω, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, διαμορφώνουν τὰ δεδομένα, η στάδιοις τῶν ὅποιων θὰ ὁδηγήσῃ εἰς τὴν ἐπιλογὴν τοῦ πλέον προσδιοίζοντος οἰκονομικού συστήματος λειτουργίας πρὸς συγκεκριμένην ἀσφάλισιν.

"Οσον ἀφορᾶ νῦν εἰς τὴν ὑπὸ μελέτην ἀσφάλισιν, ήτις στερεῖται παντελῶς κοινωνικῶν πόρων, μετὰ δεδιάστητος δύναται νὰ προβλεφθῇ ὅτι αὐτὴ ἔξι ἀντικείμενον θὰ δυνηθῇ νὰ διατηρήσῃ τὴν ἀξίαν τῆς περιουσίας της, τὴν ὅποιαν καὶ θὰ ἐκμεταλλεύσῃ ἐπι-

τυχῶς. Περαιτέρω οὐδόλως ἀποκλείεται τὸ ἀνεργόμενον τῆς σταθεροποίησεως τοῦ συνεισφέροντος πληθυσμοῦ ἡ, εἰς τὴν δυσμενεστέραν περίπτωσιν, ἡ μείωσίς του, ὅτε ἀπτετείτο ὑπέρμετρος αὔξησις τοῦ ἀσφαλίστρου διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀσφαλίσεως ὑπὸ τὸ Διανεμητικὸν σύστημα. Οὕτω, καὶ διὰ τοὺς ἀνωτέρους λόγους, συνάγεται ὅτι ἀνεργόκεντα ὅπως αὐτὴ λειτουργήσῃ ὑπὸ τὸ Κεφαλαιοποιητικὸν σύστημα, δεδομένου ὅτι οἱ διατιθέμενοι πόροι αἱδανόνεμοι ἐλαφρῶς, ἐπαρκοῦν, ὡς εἰς τὸ οἰκείον μέρος τῆς παρούσας κατεδείχθη, διὰ τὴν χορήγησιν τῶν προβλεπομένων παροχῶν.

Ἐνταῦθα, δέον ὅπως τονισθῇ ὅτι ἡ διατύπωσις συγκεκριμένων προτάσεων, συνδεομένων πρὸς τὴν ἀπὸ κοινωνικούνομικῆς πλευρᾶς θεώρησιν τῆς ἀσφαλίσεως κεῖται ἐκτὸς τοῦ χώρου τῶν αὐτηρῶν νοούμενων ὑποχρέωσεων, ἀλλὰ καὶ ἀρμοδιοτήτων τοῦ ἀναλογιστοῦ. Ἀντιθέτως, εἰς τὸ χώρον τῶν ἀυτηρῶν τῆς ἀσφαλίσεως κεῖται ἐκτὸς τοῦ χώρου τῶν αὐτηρῶν τοῦ ἀναλογιστοῦ. Ἀντιθέτως, εἰς τὸ χώρον τῶν ὑποχρέωσεων αὐτοῦ κεῖται ἡ ὑποχρέωσις τῆς παραθέσεως στοιχείων, τὰ ὅποια προκύπτουν ἐκ τῆς διερεύσεως τοῦ θέματος τῆς ἀριθμητικῆς ἐξελίξεως τοῦ ἀσφαλίσομένου πληθυσμοῦ διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν ἀξιῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τοὺς μέλλοντας ν' ἀσφαλίστρον (μελλοντικαὶ γενεαί). 'Ἐν προκειμένῳ διεπιστώθησαν τὰ ἀκόλουθα:

Γένεις ήλικιν	Άξιωματικοὶ καὶ Ναυτικοὶ Κατώδοκοι, άξιωματικοὶ τέρων (Πληρὸ)τῶν
68 καὶ ἄνω	20
63–67	38
58–62	306
53–57	1.185
48–52	1.188
43–47	2.307
38–42	5.807
33–37	7.296
28–32	9.896
23–27	7.837
Μέχρι 22	6.120
Σύνολον	42.000
	82.000

α) 'Ἡ ἀριθμητικὴ ἐξέλιξις τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, ἐντονωτάτη κατὰ τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν 20ετίαν, ἥρχισε περιοριζόμενη προσδευτικῶς κατὰ τὴν ληξιν τῆς ὡς ἀνω περιόδου, περιορισθείσας ἡδη εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Ήτού ἐτούτου, καθιέτασται σφόδρα πιθανὴ καὶ ἄρχην μὲν ἡ σταθεροποίησις, ἐν συνεχείᾳ δὲ, η καθοδικὴ πλέον ἐξέλιξις τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, ἔτιν δὲν ληφθοῦν τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἀνακοπὴν τῆς ἐξελίξεως ταύτης μέτρα. Ταῦτα, ἐφ' ὅσον γίνουν δεκτά, ἐδροιούν ἀποψιν ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ἐλλείψεως ναυτικῶν, ίσως, θὰ ἥτο σκοπίουν νὰ δισχωρισθῇ εἰς δύο ἐπί τοῦ προβλήματα πληρώματα. Ταῦτα, ἐφ' ὅσον διάφορον ἐξελίξειν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν ναυτικῶν κατατέθησαν σφόδρα περιώδησαν, ἀποδείνειν μὲν μάλλον εύρεα διὰ τὸν ναυτικὸν κατατέθησαν σφόδρα περιώδησαν, ἀποδείνειν μὲν μάλλον περιώρισμένα προκειμένου περὶ ἀξιωματικοῦ. Τὰ ἀνωτέρω, ὁμοῦ λαμβανόμενον ὑπὸ ὅψει, δικαιολογοῦν, εἰ μή τι ἄλλο, τὴν διάφορον ἐξελίξειν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν ναυτικῶν τῶν συγκροτούτων τὰ κατώτερα πληρώματα. Ταῦτα, ἐφ' ὅσον γίνουν δεκτά, ἐδροιούν ἀποψιν ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ἐλλείψεως ναυτικῶν ἔτοιμον εἴναι δισχωρισμένον διὰ τὸν διάναυπτερο τόσον δυσεπίλυτον ἐν συνεχείᾳ, δεδομένου ὅτι, κατὰ γενικήν ὁμολογοῦν, αἱ συνθήκαι ἐργασίας τῶν ἀξιωματικῶν μὲν ἐλληνικά πληρώματα είναι καλύτερα τῶν συνθήκων ἐργασίας των ἀξιωματικῶν μὲν ἀλλοδαπά πληρώματα.

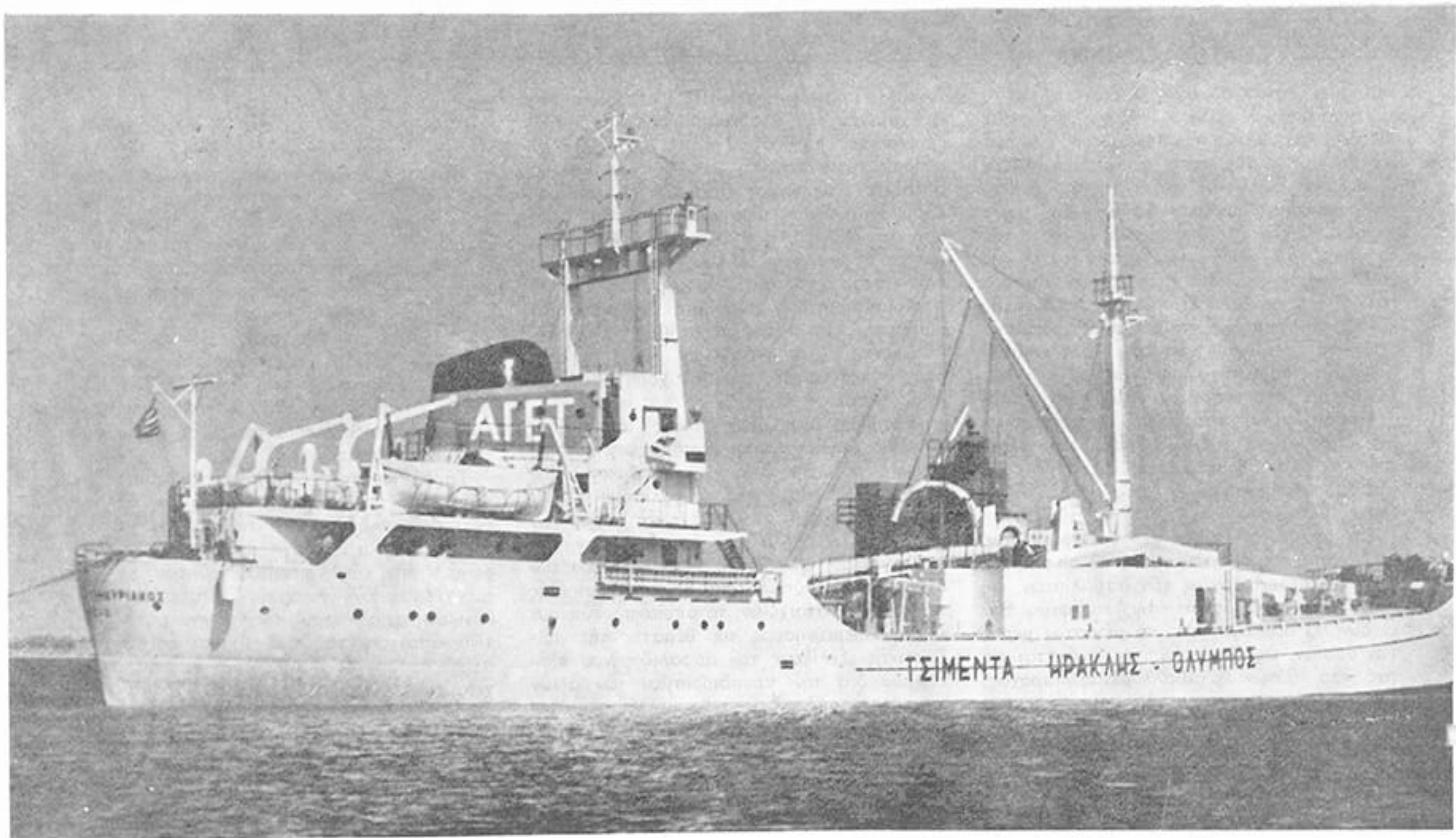
Ἐκ τῆς ἀξιολογήσεως ὡς πρὸς τὴν σειράν την ἐπιλύσεως ἑκάστου τῶν ἀνωτέρω προβλημάτων, διαπιστωτοῦ ὅτι ἡ προτεραιότητα δέον ὅπως δοθῇ εἰς τὸ πρόβλημα τῆς ἐλλείψεως τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ἔτιν δὲν ἀναπτύσσει την ἀριθμού τῶν ἀξιωματικῶν. Ἀλλως τε τὸ πρόβλημα τῆς ἐλλείψεως τῶν ἀξιωματικῶν διανακόπτει τόσον δυσεπίλυτον ἐν συνεχείᾳ, δεδομένου ὅτι, κατὰ γενικήν ὁμολογοῦν, αἱ συνθήκαι ἐργασίας τῶν ἀξιωματικῶν μὲν ἐλληνικά πληρώματα είναι καλύτερα τῶν συνθήκων ἐργασίας μὲν ἀλλοδαπά πληρώματα.

Δεδομένους ἡδη ὅτι ἡ ἀποτελεσματικότης τοῦ κινήτρου, τὸ ὄποιον θὰ δημιουργήσῃ διὰ τῆς λειτουργίας τῆς ὑπὸ μελέτην ἀσφαλίσεως, ἔξαρταται ἐκ τοῦ μεγέθους τῶν προσδοκούμενων παροχῶν, θὰ πρέπει, ίσως, νὰ ἔξετασθῇ ἡ περίπτωσις καταβολῆς τοῦ αὐτοῦ ποσοῦ ἐφ' ἀπαξ παροχῆς εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ εἰς τοὺς ναυτικούς κατωτέρων πληρωμάτων. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ ἀπτετείτο ὅπως καθορισθῇ ἐνιάσια εἰσφορά, ἀνερχομένη εἰς 4,03%, διὰ τὴν εἰς τὸ διηγεκές διαμήκη λειτουργίαν τῆς ἀσφαλίσεως, ὑπὸ τὸ Κεφαλαιοποιητικὸν σύστημα.

Ὀς ἀνωτέρω προκύπτει ἐνώπιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν τὸ πρόβλημα τῆς ἀσφαλίσεως τῆς ποντοπόρου ναυτικῆς ὑπηρεσίας, ὡς καὶ αἱ λύσεις, τὰς ὅποιας ἐπιδέχεται τούτο. 'Ἡ στάθμισις τῶν πλεονεκτήμάτων καὶ μειονεκτήμάτων τῶν λύσεων τούτων καὶ ἡ κατ' ἀκόλουθιαν ἐπιλογὴ τῆς καλυτέρας ἐναπόκειται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν ἀποφασιστικήν της ἀριθμητικήν.

'Ἐν Πειραιεῖ τῇ 13.2.1974

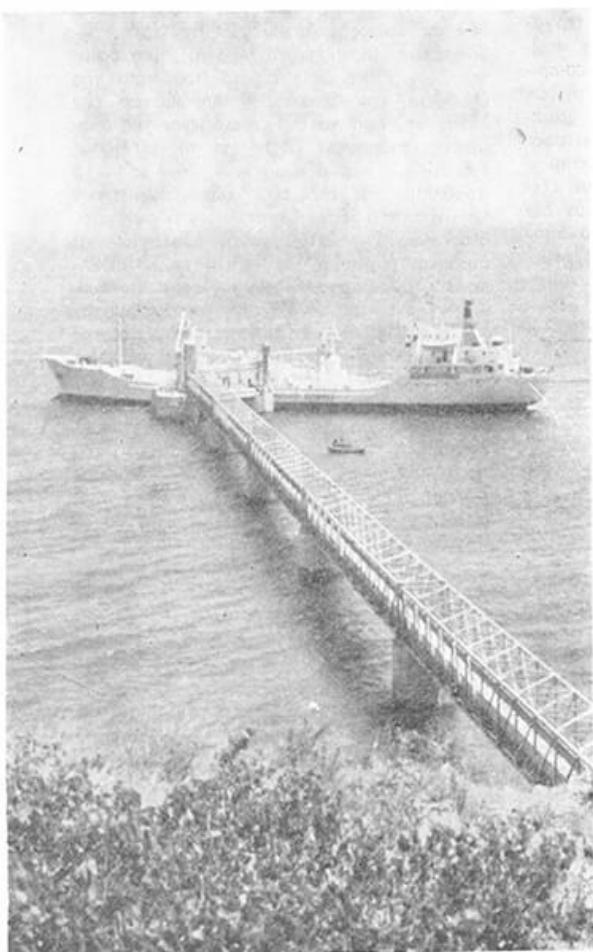
'Ο 'Αναλογιστής
ΣΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΟΥΛΗΣ



ΤΣΙΜΕΝΤΑ ΗΡΑΚΛΗΣ - ΟΛΥΜΠΟΣ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΓΕΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΔΡΑΓΑΤΣΑΝΙΟΥ 8 - ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΛΟΗΝΩΝ 32.33.381-80 ΠΕΙΡΑΙΩΣ: 46.13.851-58



ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ ΜΕ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ Α.Γ.Ε.Τ.



Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ

ΛΙΜΗΝ ΚΑΙ ΝΕΟΣ ΚΩΔΙΕ

Οι «λιμενικοί σταθμοί» κ.τ.λ.

Έξ αφορμής τού ψηφισθέντος νέου Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, διενηργήσαμεν ειδικήν έρευναν μεταξύ έφοπλιστών, μελών τού Ναυτικού Επιμελητηρίου και ειδικών έπιστημάνων, περὶ τὰ ναυτιλιακά και λιμενικά θέματα, καθώς και άρχιπλοιάρχων, μὲ απότελεσμα νὰ ἀποκομίσωμεν ἐνδιαφερούσας ἀπόψεις, κυρίως δσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ἔννοιαν τῶν «Σταθμῶν Λιμένων καὶ ὄλων, συναφῶν ζητημάτων, ὡς τῆς κινήσεως τῶν πλοίων ἐντὸς τοῦ λιμένος. Τὴν σύνοψιν τῶν ἐν λόγῳ ἀπόψεων, παραθέτομεν ἐν συνεχείᾳ:

Ἡ Ναυτική Ἑλλάς θὰ ἔχῃ ἀπὸ τῆς 3ης προσεχούς Ἀπριλίου, ἔνα νέον Κώδικα διὰ τὸ Δημόσιον Ναυτικὸν Δικαίον. Ἡ Χώρα μας ἔκαινοτμησεν καὶ μόνη παγκοσμίως ἔχει κεχωρισμένον Κώδικα διὰ τὸ Ἰδιωτικὸν καὶ ἔτερον διὰ τὸ Δημόσιον Ναυτικὸν Δικαίον. Ἡ Ἑλλάς ἀποδεικνύεται καὶ ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ πρωτοπόρος εἰς ναυτιλιακάς πρωτοβουλίας. Ἡ αὔξουσα δημοσιοποίησις τῶν κανόνων τοῦ Ναυτικού Δικαίου καὶ ἡ

ὅλως ιδιαιτέρα σημασία ἡτις ἀποδίδεται ὑπὸ τῶν Κρατών, κατ' ιδίαν καὶ διὰ διεθνῶν συμβάσεων, εἰς τὸν παράγοντα «ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας» καὶ τὰ ἀμέσως ἡ ἐμμέσως σχετιζόμενα πρὸς τοῦτο θέματα, μετέβολον ἀρδητὴ τὰ πράγματα. Ἡ ἐν ἀφανείᾳ παλαιότερον θέσις τοῦ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, προσώθησε τοῦτο εἰς προβολήν, ὥστε νὰ δαινῇ ἡδη κυριαρχούν εἰς τὸν χώρον τοῦ καθόλου Ναυτικού Δικαίου.

Ἡ σύνταξις Κώδικων δὲν εἶναι ἐν τυχαῖον γεγονός. Εἰς τὰ ἐπιστημονικά χρονικά ἐνὸς Κράτους, ἀπότελον σημαντικὸν σταθμόν. Ὁ «Ἀρειος Πάγος», τὸ Πανεπιστήμιον, τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας, τὸ Ναυτικὸν Επιμελητηρίον τῆς Ἐλλάδος, ἀντίπροσωπεύθησαν δι' ἔξεχουσῶν προσωπικοτήτων ὑψηλοῦ κύρους καὶ ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως εἰς τὴν σύνταξιν καὶ ἀναθεώρησιν τοῦ Σχεδίου τοῦ Κώδικος. Ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ Y.E.N., τὴν «Ἐνωσιν Ἑλλήνων Εφοπλιστῶν καὶ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανώσεις, παρουσίασαν ἐν ἀρτιον καὶ σύγχρονον νομοθέτημα.

Ο Κώδιξ, μεταξὺ ἑτέρων θεμάτων, ρυμίζει, κατά τρόπον σύγχρονον, ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὰς παρούσας καὶ μελλοντικάς ἀνάγκας, πλεῖστα θέματα λιμένων. Εἰς δόλους σχεδὸν τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου ἡ ρύμισις τῆς κινήσεως, σταθμεύσεως, ἀγκυροβολίας, μεθορμίσεων, μεταποτίσεων, διορθώσεων ἀγκυροβολίας, παρακολούθησεως συμμορφώσεως εἰς τοὺς κανονισμούς κινήσεως τῶν πλοίων καὶ τῆς ἀσφαλείας ναυσιπλοΐας τῶν πάσης φύσεως, χωρητικότητος, προορισμοῦ καὶ κατηγορίας πλοίων ἀνήκει εἰς τὴν Κρατικὴν Ἀρχήν. Αὐτὴ διαθέτει σύγχρονον ἔξπολισμόν, ἐπαγρύπνησιν καθ' ὅλον τὸ 24ωρον, —διότι ἔνα λιμάνι δὲν σταματᾷ ποτὲ— πλωτὰ μέσα, ραδιοτηλεφωνικὴν ἐπικοινωνίαν. Αὐτὰ εἰσάγονται καὶ παρ' ἡμῖν διὰ τοῦ νέου Κώδικος καὶ ἀποτελούν ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἀναγνώρισιν καὶ ἐπέκτασιν τῶν ὅσων ἡ ἀνάγκη ἐπέβαλεν ἡδη τὴν ἐφαρμογήν.

Τὰ «ειλιμάνια» εἶναι πρώτα νόμος, «ενοικοκυρίο», τάξις καὶ ἀσφάλεια, ἐπαγρύπνησις καὶ δυνατότητες ἑξυπηρετήσεως ἡμέραν καὶ νύκτα. Αὐτά εἶναι ἡ βάσις ὅστε νὰ γίνεται σωτὴ ἐν συνεχείᾳ ἡ οἰκονομικὴ ἐκμετάλλευσις. Εἰς τὰ Λιμεναρχεῖα καταφεύγουν ἀνὰ πάσαν ὠραν τοῦ 24ώρου διὰ πάντα θέματα ἀφορῶν εἰς τὰς θέσεις καὶ κινήσεις τῶν πλοίων. Ἡ ὑπόδοχη ἐνὸς πλοίου εἰς τὸν λιμένα δὲν εἶναι ἔνας ἀπλούς καθορισμός μιᾶς θέσεως μεταξὺ δύο δεστρῶν ὑπὸ ώρισμένους ἀριθμούς. Οὔτε ἀφορούν μίαν κατηγορίαν πλοίων εἰς ἡνὸν μόνον τομέα. «Ἐρχονται φ)γ πλοία διὰ φορτεκφόρτωσιν κατὰ ἔνα ποσοστόν. «Ἐρχονται δμως φ)γ δ' ἀνεφοδιασμόν, δι' ἐπισκευάς, παροπλισμόν, ἀναμονὴν διαταγῶν καὶ... παρανομίας. «Ἐρχονται ε)γ πλοΐα, πολλὰ παραμένουν ἐν ἀργίᾳ ἢ εἶναι κατεσχημένα καὶ δημιουργοῦνται χίλια δυὸς προβλήματα κακῆς ἀγκυροβολίας, ἐνοχλήσεων καὶ δημιῶν ἀπὸ παρακείμενα, μεταποτίσεις λόγω καιρού, διατήρησης ἐλευθέρων τῶν διαύλων κλπ. Τὰ θέματα αὐτά, πολλὰ τῶν

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

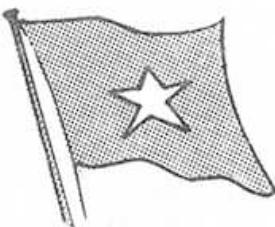
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» WU 62-725 »

» RCA 222654 »



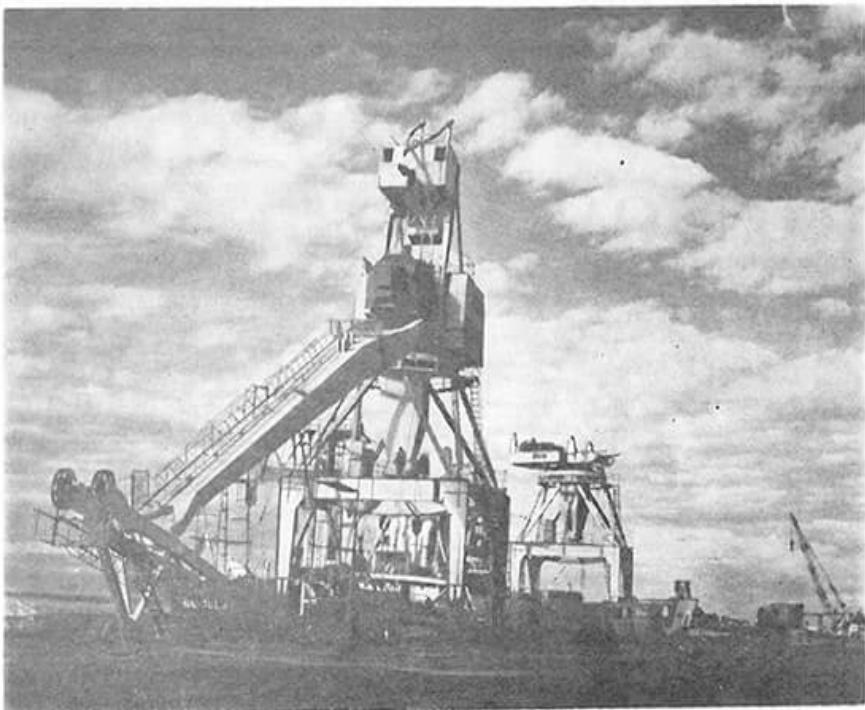
Orion & Global Chartering Co, Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

ΝΕΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Μὲ ταχύτατον ρυθμὸν συνεχίζεται ὁ ἔξοπλισμὸς καὶ ἡ ἀξιοπόίησις τῆς 5ῆς προβλῆτος τοῦ Λιμένος Θεσσαλονίκης, πρὸς ἔγκαιρον ἀντιμετώπισιν τῆς συνεχῶς αύξανομένης διακινήσεως ἀγάθων. Εἰς τὴν φωτογραφίαν, οἱ ὑπὸ συναρμολόγησιν δύο μεγάλοι ἡλεκτροκίνητοι γερανοί, ἀνυψωτικῆς ἴκανότητος 16 τόνων ἔκαστος, οἱ ὅποιοι θὰ εἰναι ἔτοιμοι πρὸς λειτουργίαν τὴν 20ῆν Μαρτίου. "Η-

δη ἔχουν ἐγκατασταθῆ καὶ λειτουργοῦν ἀπὸ τριμήνου ἐπὶ τῆς 5ῆς προβλῆτος ἔτεροι τέσσαρες ἡλεκτροκίνητοι γερανοὶ τῶν 3 καὶ 6 τόνων. Εἰς τὸ πρόγραμμα ἐπενδύσεων τοῦ 1974 τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Θεσσαλονίκης προβλέπεται κονδύλιον δρχ. 47.000.000 διὰ τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ Λιμένος διὰ νέων μηχανημάτων χειρισμοῦ φορτίων.

ὅποιων ἔχουν καὶ παρεπόμενα σοδαρώτερα προβλήματα, ἐπιβάλλουν χειρισμὸν ὑπὸ ὑπεύθυνου Κρατικῆς Ἀρχῆς, ὥστε νά ὑπάρχῃ ἄμεσος συμμόρφωσις εἰς τὰς διατάξεις τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν. Οἱ πλοίαρχοι τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων «εμιλοῦν» τὴν ίδιαν γλώσσαν μὲ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ Λιμεναρχείου. Γνωρίζουν ὅτι πάσας παράδεισις δύναται νὰ θέσῃ εἰς κίνδυνον καὶ αὐτὴν τὴν σταδιοδρομίαν τῶν. Οἱ ξένοι πλοίαρχοι ὑποκλίνονται πρὸ τῶν ἐκπροσώπων τῆς ἔξουσίας τοῦ Κράτους εἰς τὸν λιμένα τοῦ ὅποιού φιλοξενοῦνται.

"Ὕπάρχει καὶ ἔν εὐπαθεῖς θέμα εἰς τὸ ὅλον κύκλωμα «εκίνησις καὶ ἀγκυροβολία τῶν πλοίων»: 'Ο καθορισμὸς θέσεως διὰ τὰ φορτηγά, ἀττίνα καταπλέουν διὰ φορτοεκφόρτωσιν. Καὶ ἐνταῦθα ὁ Κῶδις δίδει τὴν ὄρθην λύσιν. Προβλέπει τὴν ἑκάτην τῶν ἔχοντος τὴν οἰκονομικήν ἐκμετάλλευσιν Ὀργανισμοῦ ὑπόδειξιν πρὸς τὴν Λιμενικὴν Ἀρχὴν τῶν θέσεων, ἡ ὅποια διὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τοὺς διαθέ-

σίμους χώρους, ἀποθήκας, εἶδος φορτίου κλπ. 'Η χρησιμοποίησις ὑπὸ τοῦ Κώδικος τοῦ ὄρου «εστάθμευσις» τῶν πλοίων ἔξενισέν τινας. 'Ἐκριθῇ «ἀδόκιμος» καὶ «ἄγνωστος». Οὐδὲν τούτου ἀνακριτόστερον. Τὰ ὄνοματα καὶ μόνον τῶν ἐπιστημόνων, οἵτινες εἰσήγαγον εἰς τὸν Κώδικα καὶ διετήρησαν τὸν ὄρον ἐπέβαλε, τούλαχιστον, μίαν ηὔημένην προσοχήν. 'Ο ὄρος εἶναι καὶ ναυτικός, καὶ ἐπιστημονικός καὶ χρησιμοποιεῖται εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὰς διεθνεῖς συμβάσεις.

Εἰς τὸ φυτώριον τῶν αὐριανῶν Κυβερνητῶν τοῦ Στόλου μας, τὴν Σχολὴν Ναυτικῶν Δοκίμων, τοὺς ὄρους «εστάθμευσις», «ἀγκυροβολία», «διέλευσις» πλοίων διδάσκονται καὶ ἐδιδάχθησαν οἱ Μάχιμοι Ἀξέσιοι, ὡς καὶ ὁ νῦν ὑπουργὸς Ναυτιλίας, ναύαρχος κ. Κ. Σκιαδόπουλος. Τὸ ἐκδοθέν ὑπὸ τοῦ Γεν. Ἐπιτ. Ναυτικοῦ (ἐκδ. 1949) «Ἐγχειρίδιον Δημοσίου Διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν Δικαίου καὶ Νησιωτῶν» εἰς σελ. 17 καὶ εἰς ἐννέα σειράς ἀναφέρει τετράκις τὸν ὄρον «εστάθμευσις». 'Η

διεθνῆς σύμβασις περὶ χωρικῆς θαλάσσης τοῦ 1958 (Βλ. Γ. Κατεβαίνη, Πρόεδρος Διαρκούς Ναυτοδικείου «Ἐγχειρίδιον Δημοσίου Διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν Δικαίου», ἐκδ. Τυπογραφείου Π.Ν., 1962 σελ. 79) εἰς ἄρ. 14 παρ. 3 ἀναγράφει «... Ἡ διέλευσις περιλαμβάνει τὴν στάθμευσιν καὶ τὴν ἀγκυροβολίαν...». 'Ο μακαρίτης καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν καὶ Νομικὸς Σύμβουλος τοῦ ὑπουργείου 'Εξωτερικῶν ἐπί σειράν ἔτῶν I. Συπρόπολος, εἰς τὸ σύγγραμμά του «Δημόσιον Διεθνές Δίκαιου» ἐκδ. 1954 σελ. 145 ἀφιερώνει δύο σελίδας περὶ τῆς νομικῆς θέσεως «τῶν σταθμεύοντων πλοίων» καὶ ἀναφέρεται περὶ τῆς «εστάθμευσεως» εἰς πλεῖστα ἔτερα σημεῖα. 'Ο νῦν καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν H. Krieger εἰς τὴν ἐμπειριστωμένην μονογραφίαν του «Νομικὸν καθεστώς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὴν χωρικὴν θάλασσαν ἐν καιρῷ εἰρήνης» ἐκδ. 1951, εἰς σελ. 84 καὶ 85 ἀναφέρεται εἰς τὴν «εστάθμευσιν» τῶν πλοίων. Καὶ μία λίαν ἐπίκαιρος παραπομπή. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος τῆς 15ῆς Φεβρουαρίου περιλαμβάνουν μίαν ἔξαρτην μελέτην τοῦ Γ. Λαζαράρου «περὶ τῆς ἐννοίας τῆς «ἀφίξεως τοῦ πλοίου εἰς λιμένα». Εἰς τὰς σελ. 26 καὶ 27 ἀναγράφεται «εστάθμευσις εἰς τὸν συνήθη χώρων ἀναμονῆς τῶν πλοίων», «εστάθμευσις εἰς τὸ πλησιέστερον σημεῖον ἀπὸ τῆς προκυμαίας φορτώσεως»... 'Από τους ξένους συγγραφεῖς ἀρκεῖ μία παραπομπή καὶ ἔν δυομα: G. Rijpert «Droit Maritime» (τόμ. I, 1950 σελ. 286) ... Τὸ Κράτος διὰ τῶν ὄργανων του ρυθμίζει την κυκλοφορίαν (circulation) καὶ στάθμευσιν (stationnement) τῶν πλοίων...

'Η λέξις «εστάθμός» ὑπὸ τὴν εὑρεῖαν ἐπιστημονικὴν ἔννοιαν, χρησιμοποιεῖται, τὰ αὐτά ἀποδίδων, καὶ εἰς τὴν ξηρὰν καὶ εἰς τὴν θάλασσαν. Οὕτω, ἔχουμεν Πλοηγικούς Σταθμούς, Ἐπιβατικούς Σταθμούς, Σταθμούς Κοντένερος, Σηματοφορικούς Σταθμούς, Πλωτούς Σταθμούς, Σταθμούς Ασυρμάτου ἐπὶ πλοίων, ἀλλὰ καὶ σιδηροδρομικούς σταθμούς, Σταθμούς Πρώτων Βοηθειῶν κλπ. Οἱ λιμένες είναι θαλάσσιοι σταθμοί καὶ οἱ θαλάσσιοι χώροι εἰς τοὺς ὅποιους γίνεται στάθμευσις τῶν πλοίων ἀποδίδονται μὲ μίαν ἀπὸ τὰς ὠραιοτέρας καὶ ἀρχαιοτέρας Ἑλληνικάς λέξεις: τὸν Ναύσταθμον.

'Ο ἐψηφισμένος, λοιπόν, καὶ ισχύων ἀπὸ 3ῆς 'Απριλίου ἐξ. Κῶδις ἀποτελεῖ λίαν σημαντικὸν γεγονός καὶ ἀξιόλογον ἐπιστημονικὸν ἀπίτευγμα. 'Ἐκσυγχρονίζει τὸ Δημόσιον Ναυτικὸν Δίκαιον διεπόμενον ἀκόμη ἀπὸ πανσπερμίαν νομοθετημάτων ἀρχομένων ἀπὸ τοῦ ἔτους 1834, ἐνῷ ἡ Ναυτιλία καλπάζει συνεχῶς. 'Αρκεῖ νά ἔνθυμητῇ τις ισχυόνας ἀκόμη διατάξεις τοῦ δ) τος τοῦ ἔτους 1834, τοῦ περιφήμου ΤΖῆβ περὶ ναυαγίων καὶ ναυαγιάρεσσων καὶ τοῦ δ) τος τοῦ 1836 ἔνθα ἐπί θανάτου ἐπιβαίνοντος ἡ συντασσομένη ἐκθεσίς ὑπογράφεται ἀπὸ τὸν κυβερνήτην, τὸν ναύληρον καὶ «κόλους τοὺς γνωρίζοντας νὰ γράφωσιν ἐκ τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν»...

FUEL INJECTION PROBLEMS ?

If you need spare parts or reconditioning for Fuel Valves/Fuel Pumps/Nozzles for all types of Main and Auxiliary Engines contact:

EVAN LTD

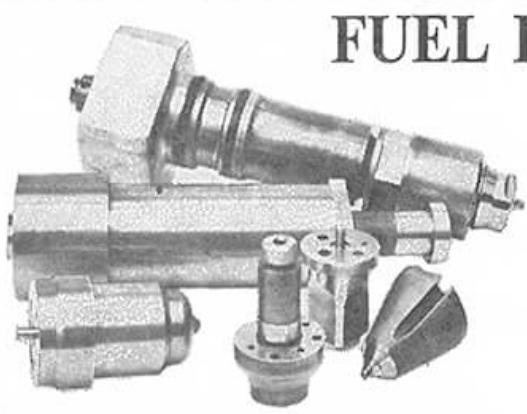
Loudovikou 1, Piraeus, Phone 479000, Telex 212914

Representatives in Greece for :

MARIN INDUSTRI AB

8anenagsgatan 1, S-414 51, Gothenburg, Sweden, Phone : 031/42 21 00

Telegrams : Marinindustri, Telex : 21449 MAR IN S



“ΓΗΡΑΣΚΩ ΔΙΔΑΣΚΟΜΕΝΟΣ”



ΕΝ ΓΙΑΡΧΕΙ ώραιότερο και διακεκλαστικότερο θέμα για κάθε άπόριχο θλού των λειτουργημάτων και κάθε έργασίας, όποιο τό να παρακολουθήσει και να καμαρώνῃ την πρόσοδο και την έξιλη έγκια της παραγωγής είναι· νυγκ, στην όποια, απότος διδος ο ίδιος ο άνδρας του, στην έπιδιωση τού διοικούμενο του. Αναγνωρισμένης, επίσης, δέν ωπαλεῖται καλάδος έργασίας έπαγγελματικός, πού να μηλ έπιδιχθείται χρόνο με το χρόνο την επιλογή της πρόσοδου και της μετατροπές έξιλησης. Άπο την πρωτόγνων γεμάρια και κτηνοτροφίας ως τα αγροτικά δεν γένονται πολλά και τις δραγκωμένες κτηνοτροφικές έπικαιρήσεις. Άπο τα πέτρινα έργαλεις της λιθινής έποχης, όποιας τού πυρηνικούς άντιδραστήρες και όποιας της υγραερικής της τα ποτινά μεγαλύτερων καιρούντων. Για ποτε να πρωτοευρηθείσουν και σε τι νά φιλοσοφήσουμε εύδοξα; Τα πάντα μεταβάλλονται, άλλα δραδυντά και άλλα με ρυθμό ταχύ.

Άλλα έκει πού τα άλιματα της έξιλησης και των ταχυτάτων μεταβολών δέν πειρύνουν φέρνει, είναι: το διαδίλειο του γήλακτριομού και της οικογενείας του. Και δέν έθει κατή ή πρόσοδος και ή έξιλησης, για τούς πολλούς παρέρχονται δίχως έκταταμένα σχόλια, για τούς άπομάχους του είδους, φέρνουν κυριολεκτικά την καταβότηση.

Θυμίζουμε έκεινα τα μηχανήματα και έκεινες τις έγκαταστάσεις του διουρμάτων των Πετραλώνων δημοσίου πρόσθιου κίνησης διεργάθηκαν την τέχνη του διυρμάτου με τούς συναδέλφους της έποχης μου. «Χαγιά κάτι, τα δάριτρα του Ησιόδου, παραβάλλονται με δύο τώρα προσφέρονται: και σκαρφώνται».

Δέν πρόκαται: δέσκια, νά δισκοληθεί με δύο δέν ξατκαλακίνω και άδυνατο νά έπιγγίζει, έκεινην νά παραθέσω σφίσιας ξεκάρφωτες. Δέν θά μιλήσω για τα θωμακάτα δργανα της τηλεπικοινωνίας διά δευρυφρόνων, σύντος πολλαγδρόμων με το πλήθος των έντοπιστων γήλακτρονικούν κατακευασμάτων. Δέν θά φλυκήσω με τον κατκαλυπτό τού καθοματισμού, πού στήν έποχη μους: με θράσος το κεφάλι του, στην προσθέτισα νά δικιάσω τού. Κύριο, πού ωρας στον θάνατο «άν κερδίζη το φωμί του με τον ίδρωτα του προσώπου του». Θά περιστέριστης της άντλες μου παρατηρήσαις σε έπιπεδη χαρηλότερα. Θά άρκεσθει στήν άπλη περιγραφή δργάνων εύτελεστέρων άλλα άποστολής και εύτελημάτων πολιτισμού.

Θά παρουσιάσω, λοιπόν, δύο ώραιότερα δργανα των γήλακτρονιών, της τελευταίας δεκαετίας. Τα δέν είναι: το φορητό ραδιοτηλέφωνο πολλά ωφέλιμον συγχονήσαν. Γνωστόστιο απότο το δργανο τώρα στην καυτιλία μας και εύρυτάτης ή κρησμοποίησίς του. Χρηματοποιείται, άκορια, σε έξωνυπακές υπηρεσίες, δημοσίες ή αστρατείας και ή διατυπωμάτων. Στήν Εδρώη και στήν Αιγαίνη με τέτοια τηλέφωνα είναι: έφωδιασμένα και τα άγορατα κάτοκηντα. Η εύκολια πού προσφέρουν στήν άνταποκρίσιμης είναι: έπικλητική, γιατί, πομπές και δέσκτης λειτουργούν με κρόταλλα. Ωστε, περίπτωση νά μην έξισταλλον σε κάθε στηγινή την έπαρχη, νά άποκλείσται. Δυστυχώς, δημοσί, δέν προσφέρουν άνταποκρίσιμης ήποτε μεγάλες άποστολής. Ογκι περισσότερο άπο είκοσι: μήλια στη στεργάτη ή ως σαράντα μήλια στη σάλασσα. Ο λόγος είναι: τό δη τα κύματά τους, σάν κύματα πολλά ωφέλης συγχονήσας, δ-

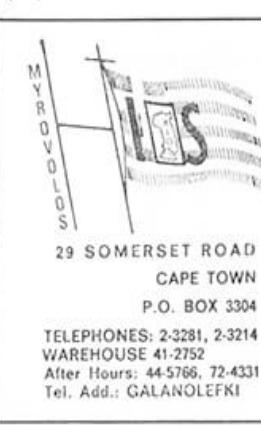
πούς είπικαν, άντιμετωπίζουν μεγάλη άπορρόφηση όποια παρεμπλακόμενα κάτιασιν, άλλη πρωτική, διά άπορρόφηση, σάν ηγετική. Στερώνται δέ τώρα ιδέαται των δραχέων κυριάτων, δημοσί, άντιμετωπίζουν κάτια, τη διαμεσοργώνισαν άλικατα μεταξύ Γης ωκεί ή Μεσοσφαίρες, γιατί κάτια τά τηλέφωνα τρυπούν τήν Ιονοσφαίρα και κατευθύνονται πρός τά άψη, δημοσί ή άποδειλίας τους είναι: άτερμάτιστη τού άποστολής. Τά περιορίζουμε συνεπώς για τις άναφερόμενες μηχανές κάτιας άποστολής. Είναι: δέ γρηματίσταντα στά πλοία. Ήσθια για την έσωτρεινή έπικαιριονία. Ή πλήρη τού συμμερινού πλοίου δέν είναι: τόσο πλησίον στή Γέραφρα, δημοσί γάρ ή ζύδων φυτών ή επί τέλους με τάν κλικατούν τηλεσέρβες. Ή πορητό τηλεφωνών: Μέ το φορητό τηλεφωνών: ή περιεργάζουν κυριάτων, ή Γέραφρας έξισταλλος: τάλισα τήν έπαρχη της με πλήρη και πρόμην. Μέ το μουράγιο: Μέ τά συμμοιχών και κάτια κοντινή έξυπηρέτηση. Τά φωτιανά σήματα, τά παντερόλικα και τά σήματα «δέν δραχέλλον», πέρασσον στά περιθώρια και στις άνωματας.

«Ένα δεύτερο δργανο των γήλακτρονίων, παραφερόμενα σήμαρα στή καυτιλία, είναι: δέ κατόπικτος πομπές και δέκτης κινδύνου των τηλεφωνών. Ήσθιαται: άλγηματα περί αποστοργήματος. Ήσθιαται: περί εύρεσιςεγκίνες πού άξεις: πολλούς επικίνους. «Έχει και δέ πορρίκτας τηλεφωνής περιλληλού τέτοιο δργανο, το γηνιστό «Ωτοσαλάρι» των διυρμάτων τηλεγράφων. «Έξιπνο και κάτιο το δργανο, άλλα με την τηλεμακτική έξιπλωση της τηλεπικοινωνίας των διυρμάτων, καταντά νά μην είναι: άνφαλές και άποδικον. Μπορει, άγλαδη, νά κινδυνεύσουν πάντα πλοία διπλά μες, και νά μη το πληροφοργοθυμούς, δέστο και νά γίνη χρήσις αδιό τού δργάνου ήποτε άλους. Άλλα νά κωμικιάτηρη τους πλευρά είναι: άλλη. Είναι: τό δέ, συγκάντατα, με συνδυασμό άλγησον πλοίον και άλλον σημάτων ή άδικη με παρένθεσιν άπομάχουν παραχωτών παραχωτών, σάν σηματίζεται: από τό δέ άπαιτηση σήμαρχη διπάνη. Ή άξια του δέν θά άπαιτηση σήμαρχη διπάνη. Ή άξια της τηγνικής τελειότητος αδιό τού δργαλάρι της τηλεφωνίας, νά κινητήρη του διπάλημον ή πλακτωμό άλλο θμού του της ραδιοτηλεγραφών, γενικευμένης της γοήσεως του και στις δύο περιπτώσεις, στις άνωματας, φυσικά, συγχόνητες.

Κάποτε έγραψα, πώς μοι είναι: άνεξηγήτο τό γιατί τό σύστημα κινδύνου του σημάτων δέν γίνεται: στήν ίδια συχνότητα, γιά δέλα τηλεφωνής των διυρμάτων τηλεγράφων. «Άλλα, προκειμένου για τό δέ άπαιτηση σήμαρχη διπάνης των διυρμάτων τηλεφωνών, τά πράγματα σηματίνουν πολλά διαφορετικά. Ή λειτουργία του έξικοριτών είναι: έπιπτονής και άποδητης άλληματος. Δέν προδίζεται: καθόδου ποτέ άλλες δημιουργίες στήν ίδια σηματίζεται: άπο θηλαστήρων, νά έννοη σημάτων κινητήρων σταθμών. Νά παραχωρηθή, άγλαδη, γιά τά σήματα του κινδύνου, μία έννατα συγχόνητης, δημοσί, ήτο: μόνο τό S.O.S. ή τό ΜΑΙΝΤΑΙΝ, άλλα και μία άπλη συνεχής γραμμή ή άπλη στήγικης έπιστημανόν, νά έννοη σημάτων κινητήρων σταθμών. Κανείς δέν μοι άπαιτησε. «Τώς, κανείς νά μη με καταλάξει ή τό πιθανότερο νά άποκλείσται σκέψεις.

«Ποποδήποτε, θμως, δέν είναι: άσήματος από τό περί την γήλακτρονήν έπιστημην και την τηλεπικοινωνικήν έφαρμογήν γηώσεις μου, νομίζω, δέτο δέν άμαρτάνω με τήν καθημερινότηταν τού θωμακάτου μου γιά τά συνεχής έπεργρόμενα νέα σχετικά δργανα, δημοσί είναι: τά άναφερόμενα BI-EITTS-EΦ ραδιοτηλέφωνα και τά δργαλάρι των ραδιοτηλεφωνών.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



Telex: 570076

G. N. VLAVAVAS
S. G. DIMITRIOU
D. G. TSIMITAKOPOULOS
DIRECTORS

CAPE TOWN
MYROVOLOS HIOS (PTY) LTD.
SHIP CHANDLERS & SUPPLIERS
FOR GOOD VALUE AND BEST SERVICE
ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ - ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ TRANSIT

‘Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΜΑΚΡΙΑ ἡ θαλασσινὴ πανδέσσεις στὴ γῆρα
μητερί, μακραῖς δὲν ἡ ἱστορία καὶ ἡ προϊστορία
τῆς μαζῆς. Ξέντεις στὸ ἀπότατο παρελθόν, ποὺ
πέρα κι' ἀπ' τὸν Ἡρόδοτο, τὸν Αἰστοφάνη,
τὸν Πλούταρχο, ἀφοῦ ἀπ' κατούς γυμνοτάκεις γιὰ
τὸν μονίκον Λίσιον τὸν λεγοτάκον, τὸν ὄπεδο
τὴν ἁνόπαρκο, δημος, αὐτὸν ποὺ ἀπεδέ-
δησκαν γίλιοις δύο μῆνοι καὶ θρόλοι, μεταξὺ τῶν
ὄπειον καὶ θαλασσινοὶ ἀκόμη.

Ἐπει, λοιπόν, ἔνας μῆνος τοῦ Λισιού εἶναι:
δυνατὸν νὰ μᾶς ὅδηγήσῃ καὶ στὴ τεκμηρίωσι:
ἀκόμη διώριμόν του θεωροῦμενον δημος εἶναι: ἡ ναυτικὴ
ἐπικρίνη καὶ τὸ θαλασσοδέσσειον. ‘Ανεξάρτητη,
δημος ἀπ' κατό, θυμητές κανεὶς τὴν μοτοπλα-
στικὴν ικανότηταν τοῦ ‘Ελλήνων ποὺ συνθέτει τὸ
πλέον ἐπερδεκτὰ γεγονότα η̄ πρόσωπα η̄ φύση
η̄ ποικιλία οἱ μικροὶ καὶ πολλαὶ ἱστορίες ποὺ ἔχουν
σχέσις μὲ τὴν ζωὴ του καὶ τὴν διαπλάνη του, μέ-
σα στὸ χρόνο.

Ἄρις δούμε, λοιπόν, ἔνας τίτοιος μῆνος γιὰ
μιὰ ναυτικὴ ἐπικρίνη, ποὺ ἀποδέσσει στὸν Αι-
σιόπο τί λέσται:

Νούτερις καὶ Βάτος καὶ Λίθια (γλάρος),
ἐπικρίνη ποιητάμενοι, ἑμιποικίλην διέγνωσαν
θίου ζῆν. Ή μὲν οὖν Νούτερις ἀργύριον δι-
νειοκαμένην καθηδεῖν εἰς τὸ μέσον, η̄ δὲ Βά-
τος ἐσθῆτας μεθ' ἀστεῖαν ἔλευσεν, η̄ δὲ Λίθια
τρίτην χαλκόν καὶ ἀπέλευσαν. Νειμόνιον δὲ
σφρόδρομον καὶ τῆς νεάδος περιτρα-
πέσαν, πάντα ἀπολέσαντες αὐτοῖς ἐπὶ τὴν
γῆν διεσπαθησαν.

Ἐκεὶ ἔκανεν, τοίνου, η̄ μὲν Λίθια τοῖς αι-
γυλοῖς ἀστερίσαντες, μὲν ποὺ τὸν γαλούν
ἔσβαλλει: η̄ θάλαττα, η̄ δὲ Νούτερις, τοῦ
δικαιοστάς φθειριμένη, τῆς μὲν ἡμέρας οὐ φαί-
νεται, νύκτοι δὲ ἀπὸ νομίμην ἔξαιστην η̄ δὲ Βά-
τος τὴν τῶν περιόντων ἐσθῆτας ἀπειλειδένε-
ται, εἰ ποὺ τὴν σίκασιν ἐπιγνοῦσῃ ζητοῦσα.

Κι' ἀπ' ἄδει κι' ἔπαιται ὑπάρχει: η̄ ἔπικος
ποὺ κάνει: η̄ λαζός ἐπόντων στὸν μῆνον κατὸ τοῦ
Λισιού. Διατοπώνται: τὴν προέλευσι, πλάθει:
μιὰν ἄλλην ἱστορία διείρυνται: τοῦ μῆνού, δίνει:
τὴν ἔξηγησι.

Ἐπει, τὸ ἀνώτατο πλέον; προσωποποιεῖ τὴν
Νούτεριδα, τὴν Βάτο καὶ τὸν Γλάρο, τὶς θάλα-
τσιτονοπόδιες ἔγειρος κατεστάσεις, χωρὶς σκέψεις, ὃς
τὴν ἡμέρα ποὺ η̄ Νούτεριδα ἔδικτη στὶς ἄλλες
θάλαττας, τὴν θάλατταν νὰ συνετάξειθεσσον. Αὐτὸς ὁ μῆ-
νος θάλαττας τὴν Βάτο καὶ τὸν Γλάρο μὲ γονητικά,
ἐνῷ τὴν Νούτεριδα χωρὶς κάπτει.

Ἐδούλος, μένος καὶ τὸ πρώτο ναυτοδέσσειο, ἀ-
φοῦ η̄ ἐποχὴ κατὰ τὴν ὥραν ἔξηγερδίας η̄
Νούτεριδα τὴν ἐπικρίνην περίδειπτη διὰ διανεισιοῦ,
ζεπαρνά τοὺς ἱστορικοὺς γρόνους καὶ νάντεται:
τὴν ἀπροσδέριστη μοικανή περίσσει.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ἐπικρίνη συνεστήμην μεταξὺ τῆς
Βάτου, τῆς Αἴθους καὶ τῆς Νούτεριδας καὶ
ἐπικυρήθη σύντομα καὶ τὸ πλούτο μὲ τὸ ὄποιο θάλ-
ματεψάρχει τὸ ἐμπόρευμα.

Ἐδούλος, μένος, κατὰ τὸν μῆνον, δίνει ὑπάρχει:
κατὰν κατακλυντὴν ἄλλα οἱ καθηδεῖς ἀγόρασε τὸ ἐμ-
πόρευμα γκριστά, ἔκτος τῆς Νούτεριδας ποὺ
κράτει τὸ χρόνια.

Ἐπει, η̄ Βάτος πῆρε μαζὶ της γῆν νὰ μετα-
ποιήσῃ ἐσθῆτας (ρουγιαρό) καὶ ὁ Γλάρος πῆ-
ρε γκλακώματα. ‘Ομως, η̄ πρώτη διάνεξης με-
ταξὺ τῶν συνετάξεων ἐπέπρωτο νὰ γίνη κατα-
κρισίς στὸ πλέοντος. Εκεὶ ἀκούστηκεν φοβερὸς
θροιστές, τάτιας ποὺ καὶ τὴν μῆνον τοῦ Ιοσε-
θέντα προεκάλεσαν. Γι' αὐτό, γιὰ νὰ τὶς τι-
μωρήσῃ, σήκωσε μιὰ μεγάλη τρικυμία μὲ τὴν
τρίχινα τοῦ δούλιακας τὸ πλούτο μὲ τὸ ἐμπό-
ρευμάτων τοῦ παρόντος ποὺ κατέβησε τὸ
θρόιστας τὸν πάρο κατὸ ζωὴν τους. ‘Ε-
ποι, η̄ Βάτος ἔγινε χαρούμενός καὶ ἔπικασε τὶς
στράτες καὶ τὰ μονοπάτια, γιὰ νὰ κόθη κάθε
φορά μὲ τὴν ἀγκαθερά τῆς κλωνικῆς καὶ ἔνα κομ-
μάτι ἀπ' τὰ ροδάχια τῶν περιπτειῶν, ποσεπ-
θεντάς, σιγά - σιγά, νὰ μαζέψῃ τὸν ρουγιαρό.

Η ‘Αθηνᾶ γιὰ νὰ γλυτώσῃ τοδιάλιγοτον τὴν
ζωὴν τους, τὶς μεταμόρφωσε, τὴν κάθε μιὰ ἀ-
νάλογη, μὲ τὰ ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της,
η̄ ἀνάλογη μὲ τὸν μορφὴν ποὺ θὰ διπλωτεύση-
σε περισσότερο τὴν πάρο κατὸ ζωὴν τους. ‘Ε-
ποι, η̄ Βάτος ἔγινε χαρούμενός καὶ ἔπικασε τὶς
στράτες καὶ τὰ μονοπάτια, γιὰ νὰ κόθη κάθε
φορά μὲ τὴν ἀγκαθερά τῆς κλωνικῆς καὶ ἔνα κομ-
μάτι ἀπ' τὰ ροδάχια τῶν περιπτειῶν, ποσεπ-
θεντάς, σιγά - σιγά, νὰ μαζέψῃ τὸν ρουγιαρό.

ποὺ ἔχεις στὸ ναυτικό.

‘Η Αἴθους η̄ ἄλλασσας ὁ Γλάρος, ξεκούτε τὴν
θάλασσα δὲν τὴν ἔφεγε. Περιθετικές τὶς ἀ-
κτές ἀπ' τὸ πρώτο ὡς τὸ δεύτερο καὶ κάθις τόσο
θυμότες: στὴν θάλασσα μὲ τὴν ἀλπιδικὴ ὅτι: τοῦ
ἔδυγκε τὸ κύριο τὸ γκλακώματά του.

‘Η θάλλην νούτεριδα μόλις ἔκανε φτερά, ἔξα-
φνιστήσκει ἀπ' τὸν κόσμο. Βγάλεις μόνο τὴν
νύχτα, μὴ τὴν ίδειμνη τὴν ἡμέρα οἱ διανεισιες
καὶ ζητήσουν τὰ διανεισικά τους.

Θουκυδίδης, πράγματι, η̄ πλοκὴ ποὺ ἐπιχει-
ρεῖ διὰ ἀνυπέρβλητος ἀλληγονικὸς νοῦς καὶ στὴ
περίπτωσι: κατό, ἀλλὰ καὶ κάθε φορά ποὺ θέ-
λει νὰ προσδιορίσῃ, η̄ νὰ ἐμμηρεύσῃ, θεομούς η̄
φυιούμενα τοῦ διού του, στὴν ἔγραφη η̄ τὴν θά-
λασσα.

ΑΛΛΑ οὐρίως η̄ θάλασσας στάθμης η̄ ἔνεξάν-
τηλητική καὶ η̄ παντοτεινή παγήν ἐμπανάσσως γιὰ
τὸ ‘Ελληνικόν. ‘Η Επίδρασις της ἡταν πάντοτε
ἐπάνω του, διότι δὲν ὑπάρχει τίποτα ποὺ νό-
μη μέτρησται: καὶ νὰ μή συνδέσται: μ' αὐτήν.

‘Όλα κάτιον ἀπ' κατό, τὸν γκλακόν οὐδενὸν
ἔχουν ςχῆμα ἀπ' τὴν θάλασσα. Τὸ δείγκει: η̄
παράδεσσι, τὸ δείγκουν τὸ παραμύθιον τῶν ναυ-
τικῶν μας, τὰ περιμέναν ἀπ' τὴν θυρφήν καὶ
τὸ μωστήριον της, τὸ δείγκει: η̄ ἀλληγονικὴ ποίη-
σι απ' τὴν ἐποχὴν τοῦ Ομήρου. ‘Αλλούν τὸ δεί-
γκουν οἱ θρόλοι: καὶ οἱ μῆνοι: ποὺ τόσο ἀπλά
καὶ γκριτούμενά συνθέτουν καὶ συνταξιράζουν
τὰ πλέον ἀπερδύλικα στοιχεῖα.

‘Επει, ένας δράτος θρόλος δάνκρισται: στην
διού: καὶ τὴν θάλασσα, τὶς συνταξιρίσεις: καὶ δέ-
ξει τὴν θάλατταν νὰ ἔργεται: απ' τὴν θάλασσα,
θεόμοσφη, κοπέλλης ἐπάνω σ' ένα τρικάρπετο
μπάρκο μὲ ἀναγνωμένα τὰ πανιά του.

‘Ο θρόλος τὴν παντάμιαρρη, τὴν θάλα: μὲ μιὰ
ἀντικακή πλογούμενης, ποὺ μιὰ νόχης πήδησε
σ' ένα μπάρκο γιὰ νὰ θρῆ ἔκεινον ποὺ ἔχεις.

Μέρας καὶ νόχης ἀρριστεῖσι. Η μιὰ στερίδ-
ιαδέχεται: τὴν ἀλλή. Κάθε τόσο θάλασσας κα-
νούργιες ἀνοίγονται μπροστά της, ἀλλὰ ἔκει-
νον ποὺ ἀναζητεῖ δὲν τὸν δρόσοις.

‘Απογγειωμένην κάθε φορά τραχείαται: σ' ένα
ἄπλοκι διαστρέψεις, ποὺ μιὰ νόχης πήδησε
σ' ένα μπάρκο γιὰ νὰ θρῆ ἔκεινον ποὺ ἔχεις.
Μέρας καὶ νόχης ἀρριστεῖσι. Η μιὰ στερίδ-
ιαδέχεται: τὴν ἀλλή. Κάθε τόσο θάλασσας κα-
νούργιες ἀνοίγονται μπροστά της, ἀλλὰ ἔκει-
νον ποὺ ἀναζητεῖ δὲν τὸν δρόσοις.

Οι μέρες παρνοῦν, οἱ κακοὶ ἀλλάσσουν, τὶς
καλοκαιρικές διαδέχονται: οἱ δρογής καὶ οἱ
ταχιγένες θύελλες καὶ κακοκαιρίες ἀντικαρά-
ζουν τὶς στερίδες καὶ τὶς θάλασσας. Μά κάποτε
ξεκουράστηκε καὶ ἔνοιξε πάλι: τὰ πανιά της νὰ
κυνηγήσῃ τὴν χίμαιρα.

Μά ἔπαιται ἀπὸ κάθε σκληπάρισμα καὶ μὲ τὸ
πέρασμα τοῦ πλοίου της ἀπ' τὸ διάφορα μέρη,
ὅλη γίνονται: θύεμα καὶ γκριόμενα, οἱ κακο-
καιρικές στρατιωτοῦ, η̄ θάλασσα γκληρεύει, τὰ
καρδιά της θύελλες καὶ θρίλλες, καὶ τὸ γυρίζει: τὸ
πλοίο της στὶς θάλασσας, ἀ δέρας ποὺ περνᾷ
ἀπ' τὴν θάτια τοῦ τὰ λουσουδίνια, γίνεται
θληφός καὶ μυρωμένος. Τότε η̄ στερίδα καὶ
η̄ θάλασσα γκρίζουνται τὴν θνοτή.

ΦΑΙΝΕΤΑΙ, δημος ὅτι: η̄ ἀλληγονικὴ παράδο-
σις ζηγ: μόνον τὸ δράτον διξιδανεῖσι, ἀλλὰ καὶ
τὸ δισχηματικόν.

Τὴν Λάμια, θέσιν τὸ θάλασσαν δικτύον της νερά-
δες ποὺ τὶς στέλνει νὰ κορεύσουν μὲτα καρδιά, γιὰ
τὸ πλανεύον τῶν ναυτικῶν.

Οι Κεφαλονίτες ἔχουν γι' αὐτὸν δια-
φορά, παλιά παράδοσις καὶ πηγαδίνουν στὸ δικτύο
της Λάμιας, καὶ διατολούν τὸν νησιού καὶ
γητεύουν τὴν θερινήν της Λάμιας, ρύγκωντας
παξιμάδια, μὲ τὸ έξης τραχούδι:

Γειτονίους καὶ παράδοσιμους
μὲ τὴν καποκικρατικὴν σου
καὶ μὲ τὸ καποκικρόπουλό σου.
Νὰ καποκικράτησιν,
νὰ καποκικρόπουλα,
ψάτε παξιμάδια
καὶ σείσ φύρια μελανούρια.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

SHIPCHANDLERS

NEPTUNO

P.O.Box 2635 — TELEGRAPHIC ADDRESS: "NEPTUNO"

TELEPHONE 731948

Out of office hours Telephones: 722679 and 25476

LOURENCO MARQUES - MOZAMBIQUE

OWNERS: Agências Apollon, Lda.

AEROMAR

N. Kassimatis, Lda.

Vitória, Lda.

THE MOST MODERN AND LARGEST PRIVATE COLD STORAGE,
AT MOÇAMBIQUE

SUPPLIERS OF: PROVISIONS, DECK AND ENGINE STORES, WITH THE
ASSISTANCE OF A GREEK SHIPPING ENGINEER

the only greek company of shipchandlers

STOCKISTS OF: Johnnie Walker, John Haig and White Horse Whisky, Marlboro, Kent, Winston and Rothmans Cigarettes.

A LARGE VARIETY OF GREEK PRODUCTS

SPECIAL TERMS ON CONTRACTS WITH OWNERS

"AMEROID" SERVICE

ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.

SEVEN SHIPREPAIRING
CENTERS STRATEGICALLY
LOCATED

11-DRYDOCKS
3-FLOATING DOCKS
4-SLIPWAYS

SHIPBUILDING
and SHIPREPAIR
MANUFACTURE
and REPAIR
of MARINE
EQUIPMENT

HEAD OFFICE
17, PADILLA
MADRID-6 (SPAIN)



AGENTS FOR:

GREEK COMMUNITY

FOR NORTHERN YARDS:
GOURDOMICHALIS & CO.

(Agency) Ltd.
Telex: 267704 LONDON

FOR SOUTHERN YARDS:
JOHN C. BAILEY

Telex: 25263 BAILEYSHIP LDN
LONDON

DIRECT INQUIRIES TO SPAIN: REPAIRING COMMERCIAL SERVICE
TELEX 76022

OFFICE AT BILBAO:
Pl. Sagrado Corazón, 4, P. O. Box 261
Telp. n.º 41 14 50 - Cables: ASTIREPA

OFFICE AT CADIZ:
Plaza Arguelles, 3, P.O. Box 135
Telep. 22 13 42 Cables ASTIREPA



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE

DURBAN

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



CABLE ADDRESS: "HERMES"
POSTAL ADDRESS: BOX 475
DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181
NIGHT TELEPHONES: { 882.321 - 21.841 - 25.391
{ 836.474 - 478.734 - 53.064

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Έλληνική Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘ. 1304/1973

Δικαστής: 'Ο Πρωτοδίκης κ. I. 'Ανδρεόπουλης

Δικηγόρος: Στ. Γουζουάση, Γ. Κολύμβας

● 'Αλλοδαπή διαιτητική απόφασις.— Προϋπόθεσις κηρύξεως έκτελεστής εν Έλλαδι.— "Ελλειφις αιτιολογιῶν ἐν τῇ διαιτητικῇ απόφασει." — 'Αντίθεσις πρὸς δημοσίαν τάξιν.

«Ἐπειδὴ νομίμως φέρεται πρὸς περαιτέρω συζήτησιν ἡ ὑπὸ κρίσιν αἴτησις, δώκουσα τὴν κήρυξιν ἔκτελεστῆς τῆς ἐν αὐτῇ ἀναφερούμενης ἀλλοδαπῆς διαιτητικῆς απόφασεως (τῆς διαιτησίας διεξαχθείσης καὶ τῆς απόφασεως ἐκδοθείσης ἐν Λοιδίῳ) μετὰ τὴν ὑπ' ἀριθμ. 950/1972 παρεμπίπουσαν απόφασιν τοῦ Δικαστηρίου τούτου, δι' ἡς διετάχθησαν τὰ ἐν αὐτῇ δισταμβανόμενα.

Ἐπειδή, κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 903, 906 Κ.Πολ.Δ., ἐπιφυλασσομένων τῶν ὑπὸ τῶν διεθνῶν συμβάσεων δρίζομένων, ἀλλοδαπή διαιτητική απόφασις ἀποτελεῖ δεδικασμένον καὶ δύναται νὰ κηρυχθῇ ἔκτελεστὴ κατὰ τὸ ἄρθρον 905 παρ. 1 τοῦ αὐτοῦ κώδικος, ἐὰν ἡ συμφωνία δέσει τῆς ὁποίας ἔξεδόθη εἶναι ἔγκυρος κατὰ τὸ διέπον αὐτὴν δικαιον, ἐὰν τὸ ἀντικείμενον τῆς διαιτητικῆς απόφασεως δύναται νὰ καταστῇ ἀντικείμενον συμφωνίας περὶ διαιτησίας κατὰ τὸ ἡμεδαπὸν δίκαιον, ἐὰν ἡ ἀπόφασις δύνεται εἰς ἔνδικα μέσα ἡ προσφυγὴν ἡ δὲν ἔκκρεμη διαδικασία ἀμφισθήτεως τοῦ κύρους αὐτῆς, ἐὰν ὁ ἡττηθεὶς διάδικος δὲν ἔστεριθ κατὰ τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν τοῦ δικαιώματος τῆς ὑπερασπίσεως, ἐὰν ἡ απόφασις δὲν ἀντικείται εἰς ἀπόφασις ἡμεδαπού δικαστηρίου ἐκδοθεῖσαν ἐπὶ τῆς αὐτῆς ὑποθέσεως καὶ ἀποτελοῦσαν δεδικασμένον ἔναντι τῶν διαδίκων μεταξὺ τῶν ὁποίων ἔξεδόθη ἡ ἀλλοδαπή διαιτητική απόφασις καὶ ἐὰν ἡ ἀπόφασις δὲν ἀντικείται εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν ἡ τὰ χρονική ἡμέρη.

'Ἐπειδὴ διαιτητικής προκειμένων ἡ αἰτησία προσκομίζει τὴν δημοσίευσαν μεταξὺ τῶν διαδίκων σύμβασιν ναυλώσεως δι' ἡς (διαιτητικῆς ῥήτρας) καθώρισαν διαφορά, ἡτις ἥθελε προκύψει ἐκ τῆς ὡς ἀνω συμβάσεως θελέτεο διὰ διαιτησίας εἰς τὸ Λοιδίον Ἀγγλίας, ἔκαστου μέρους διορίζοντος ἔνα διαιτητὴν διὰ λογαριασμούν, ἐὰν δὲ ὁ εἷς ἐτῶν συμβαλλομένων παρέλειπε νὰ διορίσῃ τοιούτον τότε ὁ ὑπὸ τοῦ ἔτερου ὑποδειχθεῖσις θὰ ἐπελαμβάνετο τῆς διαφορᾶς ὡς μόνος καὶ κοινὸς διαιτητῆς καὶ ὅτι λόγῳ μὴ ἔκτελέσεως τῆς συμβάσεως παρὰ τοῦ καθ' οὐ, αὐτὴ ἐπικαλούμενη ὀξύωσιν ἀποζημιώσεως προσφεγγεύεις τὴν διαιτησίαν διορίσασα τὸν ἀναφερόμενον Ἀγγλὸν διαιτητὴν διστις παρέμεινε κοινὸς ἀμφοτέρων τῶν διαδίκων ἀτε τῆς καθ' ἡς μὴ διορισάσης καίτοι κληθείσης πρὸς τοῦτο, διαιτητὴν. 'Υπὸ τὸ ἔκτιθεμενα ὡς ἀνω πραγματικά περιστατικά ἔξι ὡν τὴν σύμβασιν καὶ τὴν διαιτητικὴν ῥήτραν δὲν ἀμφισθητεῖ ὁ καθ' οὐ (βλ. τὴν ἐν τοῖς πρακτικοῖς δῆλωσιν τοῦ πληρεξουσίου δικηγόρου τοῦ δάλλοντος κατὰ τοῦ κύρους τῆς διαιτητικῆς απόφασεως δι' ἔλλειψιν αιτιολογίας), τὸ διέ-

πον τὴν διαιτησίαν δίκαιον εἶναι τὸ Ἀγγλικόν, ὡς μᾶλλον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὴν δούλησιν τῶν μερῶν, ἐφ' ὅσον οἱ διαιτηταὶ θὰ ἀνέπτυσσον τὴν δράσιν των εἰς Ἀγγλίαν (Μαριδάκης, 'Ἐκτέλεσις Ἀλλοδαπῶν διαιτητικῶν ἀποφ. σελ. 117). Κατὰ τὸ Ἀγγλικὸν δὲ δίκαιον (βλ. ἀρθρ. 7 τοῦ νόμου περὶ διαιτησίας τοῦ 1950) ἡ ὡς ἀνω ρήτρα παρισταται νόμιμος, μηδόλως προσκρούουσα εἰς τὴν διεθνῆ δημοσίαν τάξιν ἡ τὰ χρηστὰ ἡμέρη (πρβλ. Π. Θεο. 720) 1969 (Ἀρμ. 23, 455). Πλὴν, ὡς δείκνυται ἐκ τῆς ρηθείσης διαιτητικῆς ἀποφάσεως, αὕτη διαλαμβάνουσα διπλοκατήσης περὶ διαιτησίας περὶ διαιτητικῆς απόφασεως, αὕτη διαλαμβάνουσα εἰς τοῦ πλοιοκτήτη παρεβίσασαν τὸ Ν) Σύμφωνον καὶ ὅτι, αἱ ζημίαι αἱ ὄφειλόμεναι πρὸς τοὺς ναυλωτάς ἀνέρχονται εἰς δολάρια ΗΠΑ 49.569, ὅπερ ποσὸν καὶ ἐπιδικάζει εἰς τὴν αἰτησίαν, οὐδόλως διευκρινίζει κατὰ ποιὸν τρόπον καὶ ὑπὸ ποιὸς συνθῆκας ἐγένετο ἐκ μέρους τοῦ καθ' οὐ εἰς παραδίσασις τοῦ ναυλωμάτων», ἀλλ' οὐδὲ καθορίζει ἐκ ποιῶν στοιχείων ἡμέρη διαιτητῆς εἰς τὴν κρίσιν τοῦ περὶ τοῦ ὑψους τῆς ἡν ὑπέστη ἡ αἰτησία ζημίας ἡτοι στερείται ἀπὸ τοσούτῳ αιτιολογίων ὥστε νὰ καθιστᾶ ἀδύνατον τὸ δικαίωμα ὑπερεσπίσεως τοῦ καθ' οὐ ἀντικείμενη οὕτω εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν. (Βλ. σχ. Μαριδάκην Ἑνθ' ἀντ. παρ. 60 σελ. 133 Μον. Πρωτ. Πειρ. 29) 1971). "Οθεν, δέον δημοσίας ἀπορριφθῇ ἡ αἰτησία, καταδικαζόμενης τῆς αἰτούσης εἰς τὴν ἐν μέρει δικαστικὴν δαπάνην τοῦ καθ' οὐ (ἄρθρ. 179 Κ.Πολ.Δ.).»

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

ΜΑΧΗΤΟΝ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΤΕΚΜΗΡΙΟΝ, ΚΑΘ' Ο Ο ΚΥΡΙΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ ΤΟΥΤΟ ΚΑΙ ΕΠΟΜΕΝΩΣ ΕΜΠΟΡΟΣ

'Αντικείμενικῶν ἐμπορικαὶ πράξεις εἶναι ὅτι θαλάσσιαις αἱ ποιαὶ διαλαμβάνουνται ὅτι αἱ ἐπὶ κέρδει γινόμεναι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, δργανον ἔκτελέσεως τῶν ὅποιων εἶναι τὸ πλόιον, οἱ δὲν συμπλοιοκτήται ἐμπορικοῦ πλοίου (ἡτοι πρωρισμένου νά ἐνεργῇ ναυτιλιακάς ἐπὶ κέρδει ἔργασις) αἱ συνεκμεταλλεύμενοι τὸ εἰς τὴν κυριότητα αὐτῶν ἀνήκοντα ἐμπορικὸν πλοίου ιδίων ὄνματι καὶ δι' ιδίου λογαριασμὸν καὶ ὡς ἔνεκα τούτων μετερχόμενοι πράξεις ἐμπορικάς, κατὰ σύνθετες ἐπάγγελμα ἔχοντες τὴν ἐμπορίαν εἶναι ἐμποροι.

"Οταν ἐκ τοῦ πιστοποιητικοῦ προκύπτῃ, ὅτι τὸ πλοίον εἶναι ἐμπορικόν, ὁ καθ' οὐ ἡ

αἵτησις προσωπικῆς κρατήσεως δὲν εἶναι ἀπλούς κύριος τοῦ πλοίου, ἀλλὰ τεκμαίρεται, ὅτι εἶναι πιλοικοτήτης καὶ συνεπῶς ἐμπορος.

Τὸ τεκμήριον τούτο (κατὰ τὴν ὄρθτεραν γνώμην) εἶναι μαχητόν, ἐφαρμόζεται δὲ ὅταν ὁ φερόμενος ἐν τῷ νηολογίῳ ὡς κύριος ἰσχυρισθῇ, ὅτι δὲν ἐκμεταλλεύεται τὸ πλοίον του ὁ ίδιος.

Τὰ ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ 'Εφετείον 'Αθηνῶν διά τῆς ὑπ' ἀριθ. 3893/1973 ὅποφάσεως του.

ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ

'Η προαναφερομένη (ὑπ' ἀριθ. 3893/73) ἀπόφασις τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν διαλαμβάνει τὰ ἔχοντας:

«Ἐπειδὴ κατὰ τὰς συνδεδυασμένας διατάξεις τῶν ὑπθρων 3 ἐδ. ε' τοῦ Β.Δ. «περὶ ἀρμοδιότητος τῶν ἐμποδοθικείων» 1 'ἘμπΝ καὶ 10 ΚΙΝΔ ἀντικειμενικῶν ἐμπορικαὶ πράξεις εἶναι ὅτι αἱ θαλάσσιαις αἱ ποιοτολαμβάνουνται ὅτι αἱ ἐπὶ κέρδει γινόμεναι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, δργανον ἔκτελέσεως τῶν ὅποιων εἶναι τὸ πλόιον, οἱ δὲν συμπλοιοκτήται ἐμπορικάς καὶ σύνθετες αἱ πράξεις προσδιδούσεις εἰς τὴν κυριότητα αὐτῶν αὐτῷ πράξεις ἐμπορικάς κατὰ σύνθετες ἐπάγγελμα ἔχοντες τὴν ἐμπορίαν εἶναι ἐμποροι. 'Ετέρωθεν κατ' ἀρθ. 105 ΚΙΝΔ ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ὁ φερόμενος ἐν τῷ βιβλίῳ νηολογίου (καὶ τῷ πιστοποιητικῷ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς) ὡς ἐκμεταλλεύμενος τὸ πλοίον διαθέτει ἐργασίας, ἵνα συνεκμεταλλεύμενοι τὸ εἰς τὴν κυριότητα αὐτῶν αὐτοκριτικῶν ἐμπορικοί πλοίοιν ιδίῳ ὄνματι καὶ δι' ιδίου λογαριασμὸν καὶ ὡς ἔνεκα τούτων μετερχόμενοι πράξεις ἐμπορικάς καὶ 1 'ἘμπΝ. 'Η σύμπτωσις ἐν τῷ αὐτῷ προσώπῳ τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ προσδιδούσεις εἰς τὸ πρόσωπον τὴν ιδιότητα τοῦ πλοιοκτήτου. 'Ο μὴ ἐκμεταλλεύμενος τὸ ιδίον αὐτῷ πλοίον δὲν εἶναι πλοιοκτήτης, ἀλλ' ἀπλῶς κύριος τοῦ πλοίου. Δὲν ἀπαιτεῖ ὁ ΚΙΝΔ σημείωσιν ἐν τῷ βιβλίῳ νηολογίου καὶ ὅτι ὁ κύριος ἐμπορικοῦ πλοίου ἐκμεταλλεύεται τούτῳ δι' ἔκαπτον διά νά προσδώσῃ εἰς αὐτὸν τὴν ιδιότητα τοῦ πλοιοκτήτου, ἐπομένως καὶ τοῦ ἐμπόρου. Τοιαύτη δημοσιότητας ἀπαιτεῖται μόνον δταν ἡ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τρίτου μὴ κύριος τοῦ πλοίου. Κατ' ἀκολουθίαν τούτων, σταν ἐκ τοῦ πιστοποιητικοῦ προκύπτη, ὅτι τὸ πλοίον εἶναι ἐμπορικόν, ὁ καθ' οὐ ἡ αἰτησία πρωρισμένης δημοσίευσαν τὸν ιδίων ὄνματι καὶ δι' ιδίου λογαριασμὸν πράξεις ἐμπορικάς, κατὰ σύνθετες ἐπάγγελμα ἔχοντες τὴν ἐμπορίαν εἶναι ἐμποροι. Τὸ τεκμήριον τούτο κατὰ τὴν ὄρθτεραν γνώμην εἶναι μαχητόν, ἐφαρμόζεται δὲ δταν ὁ φερόμενος ἐν τῷ νηολογίῳ ὡς κύριος ἰσχυρισθῇ ὅτι δὲν ἐκμεταλλεύεται τὸ πλοίον του ὁ ίδιος (Ε.Α. 2945/1970 Ε 'ἘμπΔ KB'198).»

Hardworking KOREAN CREWS

Contracting, manning, administration and control — Shipping agents and brokers

Most reliable and speedy service

KOREA MARINE CORPORATION

President Yong Kuk Kim

P.O. Box 315, Busan, Korea

Phones: 43-5132

43-6353

42-0616

Cable: "KIMACO" Busan

Telex: KIMACO 3539P

'Αγγλική Νομολογία

● Ναύλωσις — 'Αξίωσις τών ναυλωτών διά ζημιάν του φορτίου.— Παραγράφεται κατά τεὺς Κανόνας τῆς Χάγης, ἀν μὴ ἐγερθῇ ἀγωγὴ ἐντὸς ἔτους.— 'Ο ναύλος ὁφείλεται, ἐν πάσῃ περιπτώσει, καὶ διὰ τὸ βλαβέν φορτίον, μὴ ἐπιτρεπομένης προτάσεως συμψηφισμοῦ τῆς σχετικῆς ἀξιώσεως, ἡτις δέον νὰ ἐπιδιωχθῇ κεχωρισμένως.— Αἰτιολογία τούτου ἡ ὄμαλὴ διεξαγωγὴ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς.

Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν (ἐνθα ἀπερίφθη αἴτημα περιτέρω προσφυγῆς εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων) εἶναι ὅτι δάκις ὁ ἐκναυλωτῆς ζητεῖ νὰ πληρωθῇ τὸ ναῦλον, οἱ ναυλωταὶ δὲν δύνανται νὰ προβάλουν τὴν ἔνστασιν ὅτι τὸ φορτίον ὑπέστη ζημία. Τὸ Ἀγγλικὸν δίκαιον ὅσον ἀφορᾷ τὸ ναῦλον, ἐξειλίχθη δάσει ἰδίων προϋποθέσεων καὶ ὁ ναύλος καταβάλλεται κατὰ τοὺς δρους τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, μὴ ἐπιτρεπομένης ἐνστάσεως συμψηφισμοῦ. Σαφῶς ἐπὶ τούτου ἔκρινε τὸ Ἐφετεῖον.

Τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ είχον ὡς ἔξι:

'Εναυλώθη πλοίον εἰς Πολωνούς ναυλωτάς διὰ ναυλοσυμφώνου τύπου Τζένκον πρὸς μεταφορὰν φορτίου ὄρύζης ἀπὸ Ραγκούν καὶ Μπούρμα εἰς Γδύνιαν. Τὸ ναυλοσυμφώνον ὅριζεν ὅτι ὁ ναύλος ἦτο πληρωτέος ἐν Λουδίνῳ εἰς μετατρεψίμους λίρας Ἀγγλίας, κατὰ τὰ 80% ἐντὸς ἐπτὰ ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῶν φορτωτικῶν, ἀπολεσθέντος ἡ μὴ τοῦ πλοίου ἡ τοῦ φορτίου καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐπόκτησε 17 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἀκρίβους παραδόσεως τοῦ φορτίου.

Προεδρέπετο διαίτησίᾳ ἐν Λουδίνῳ διὰ πᾶσαν διαφορὰν ἐκ τῆς συμβάσεως ἡ τῶν φορτωτικῶν. Οἱ Κανόνες τῆς Χάγης είχον ἐπίσης ἐνσωματωθῆ δυνάμει ὅρου, ὅστις προέβλεπεν ὅτι ἡ ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου εὐθύνη τῶν ἐκναυλωτῶν κατελαμβάνεται καὶ ἐρρυθμίζετο ὑπὸ τῶν Κανόνων τῆς Χάγης τῶν περιλαμβανομένων ἐν τῇ Διεθνῇ Συμβάσει τοῦ 1924. 'Ο ἐν προκειμένῳ ἐνδιαφέρον Κανὼν ἦτο τὸ 'Ἀρθρον III παράγρ. 6 ὅπερ προβλέπει ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει ὁ μεταφορεὺς καὶ τὸ πλοίον, ἀπαλλάσσονταν πάσης εὐθύνης ἐν σχέσει πρὸς ζημίαν ἡ ἀπώλειαν, ἄν μὴ ἐγερθῇ ἀγωγὴ ἐντὸς ἐνὸς ἔτους μετά τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου ἡ τῆς χρονολογίας καθ' ἥν ἔδει νὰ είχε παραδοθῆ τοῦτο.

Τὸ πλοίον ἐπλευσεν εἰς Ραγκούν ὅπου ἐφότωσεν 8.600 περίπου τόνους ὄρύζης, Ἐξεδόθησαν αἱ φορτωτικαὶ καὶ ὁ δίλικὸς ναῦλος ἀνήρχετο εἰς λίρας 43.677 ἔξ ὃν κατεβλήθη τὸ 80%. 'Οταν τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς Γδύνιαν, καὶ ἐξεφόρτωσεν, οἱ ναυλωταὶ παρεπονέθησαν ὅτι μέρος τοῦ φορτίου ἀπωλέθη κατὰ τὸν διάπλουν καὶ μέρος αὐτοῦ ὑπέστη βλάβην καὶ ἐκ τούτου παρεκράτησαν διὰ τὰς ἀνωτέρας αἰτίας ποσὸν λιρῶν Ἀγγλίας 3.000 περίπου. Οἱ πλοιο-

κτῆται ἔζητησαν νὰ πληρωθῇ ἀκέραιος ὁ ναῦλος καὶ ὑπεστήριξαν ὅτι ἂν οἱ ναυλωταὶ εἴλοντο ἀξίωσιν τινά, ἡδύναντο νὰ προβάλουν ταύτην κεχωρισμένως.

Οἱ ναυλωταὶ ἐπεθέωρησαν τὸ φορτίον καὶ τὸ πλοίον διὰ ναυπηγοῦ ἐδὲ τῶν ἐπιθεωρήσεως τούτων προέκυψεν διὰ 19 τόνοι ὄρυζης ἀπωλέσθησαν καὶ 30 τόνοι ἐβλάβησαν συνεπείᾳ διαβροχῆς, λόγω ὕδατος ὅπερ εἰσέθουσεν εἰς τὰ κύτη ἐξ ἀναξιοπλοίας τοῦ πλοίου. 'Ἐγένετο ἀκριβῆς ὑπολογισμὸς καὶ οἱ ναυλωταὶ ἐκράτησαν ποσὸν 2.529 λιρῶν, ἐμβάσαντες ποσὸν 830 λιρῶν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας.

Μετὰ πάροδον δύο ἔτῶν, οἱ πλοιοκτήται προέθασαν ἔνεον τὴν διὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ναύλου ἀξίωσιν τῶν καὶ προσέφυγον εἰς διαιτησίαν, ἐνώπιον τῆς ὄποιας οἱ ναυλωταὶ ἀντέτουσι τὴν ἀξίωσιν τῶν διὰ τὸ βλαβέν καὶ ἐλέποντο τὸ φορτίον. 'Ἀνταπαντώντες οἱ πλοιοκτήται ὅτι οὐδεμίαν εὐθύνην είχον, διότι ἡ ἀξίωσις δὲν προεβλῆθη ἐντὸς ἐνὸς ἔτους ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου. Διαφωνησάντων τῶν διαιτητῶν, ὁ ἐπιδικαιητής ἔκρινε δάσιμον τὴν ἀξίωσιν τῶν πλοιοκτητῶν ἐκ ναύλου, ἀλλὰ μόνον διὰ τὴν προσδότη τοῦ παραδοθέντος φορτίου. 'Ἐκρινεν, ἐπίσης, διτὶ ἡ ἀξίωσις τῶν ναυλωτῶν διὰ βλαβέν καὶ ἐλέποντο φορτίον εἰχε παραγραφῆ. 'Οταν ἡ ὑπόθεσης ἤρθη κατὰ πρῶτον βαθμὸν ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ Μοκάπτα, οὗτος ἔκρινεν ὅτι ἡ ὑπὸ τῶν Κανόνων τῆς Χάγης προβλεπομένη ἐνιαυσίᾳ παραγραφὴ ἐφημρόζετο καὶ ἐπὶ ἀνταπαιτήσεως προβαλλομένης εἰς συμψηφιστόμον καὶ δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ περιγραφῇ περὶ παραγραφῆς διάταξις ἐπὶ ἀνταπαιτήσεως. Τούτῳ ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι ἡ ἔνστασις τοῦ ναυλωτοῦ περὶ τοῦ διὰ τὸ φορτίον είχε βλαβῆ δὲν δύνανται ν' ἀντιταχθῇ κατὰ τοῦ πλοιοκτητοῦ, ἐπιδικαιωντος νὰ λάβῃ τὸν ναῦλον. 'Η σχετικὴ ἀξίωσις δύνανται νὰ ἐπιδιωχθῇ κεχωρισμένως ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν.

Ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου, ὅπερ ἀπέρριψε τὴν ἔφεσιν τῶν ναυλωτῶν, ἔκριθη ὅτι ἡ ὄμαλὴ διεξαγωγὴ τῶν ἐργασιῶν ἀπαιτεῖ νὰ πληρώνεται ὁ ναύλος συμψηφιστῶν πρὸς τοὺς δρους τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ δὲν ἐπιτρέπεται ὑπὸ τοῦ διαβλήθη ἡ πληρωμὴ ἐπὶ τῷ ἰσχυρισμῷ ὅτι κατὰ τὸ διάπλουν ὑπέστη ζημίας τὸ φορτίον. 'Ἐὰν τοῦτο ἐπετρέπετο —ἔκρινε τὸ Ἐφετεῖον— θὰ παρείχετο εἰς ἀσυνείδητα πρόσωπα νὰ προβάλλουν ἀστορίκους ἰσχυρισμούς, ἵνα ἀποφύγουν τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου. 'Ἄξιωσεις διὰ ζημίας δέον νὰ ρυθμίζωνται μετὰ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ φορτίου, οἱ ὄποιοι ἀποζημιώνονται τοὺς κυρίους τοῦ φορτίου, θ' ἀποφασίσουν ἐὰν ουσιτρέχη πταίσιμα τοῦ μεταφορέων, νὰ ἴσαγγάσουν τούτον καθ' ὑποκατάστασιν εἰς τὰ δικαιώματα τῶν ζημιώντων.

Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι εἰς τὴν προκειμένην περιπτώσιν οἱ πλοιοκτῆται ὄρθως ὑπέβαλον εἰς τοὺς ναυλωταὶς νὰ πληρώσουν τὸν ναῦλον εἰς τὸ ἀκέραιον καὶ νὰ δεχθοῦν ἐγγύησις ἐν μέρος τῆς μικρασφαλείας διὰ τὴν ἀξίωσιν ἐκ ζημιῶν. Οἱ ναυλωταὶ ἔδει νὰ δεχθοῦν τὴν πρότασιν ταύτην, τὴν ὄποιαν μῆ

δεχθέντες περιῆλθον εἰς τὴν σημερινὴν δυσχερῆ θέσιν αὐτῶν. Δὲν ἐπλήρωσαν τὸν ναῦλον καὶ δὲν προέδαλον ἐντὸς ἑτοι τὴν ἀξίωσιν αὐτῆς παρεγράφη. 'Ἐκρίθη ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ἐδίκαιοιντο εἰς τὸν ναῦλον διὰ τὸ παραδοθέν φορτίον.

● Ναύλωσις.— 'Επιστολὴ ἐτοιμότητος πρὸς φόρτωσιν.— Προϋποθέσεις ἐγκύρου ἐπιδόσεως τοιαύτης ἐπιστολῆς.— Παρουσία ἐντόμων εἰς τὰ κύτη καθιστᾶ ἄκυρον τὴν ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος.— Πλοιον ἀκατάλληλον πρὸς παραλαβὴν τοῦ ἐν τῇ συμβάσει φορτίου.

Τὸ Ἐφετεῖον ἀπησχολήθη μὲν ἐνδιαφέρον θέμα, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος. 'Ἄς ἀσχολήθωμεν δῆμος μὲ τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς ὑποθέσεως.

Δυνάμει τοῦ ἀπὸ 27 Ὁκτωβρίου 1970 ναυλοσυμφώνου, οἱ πλοιοκτήται τοῦ δημοπλοίου «ΤΡΕΣ ΦΛΟΡΕΣ» ἔξεναύλωσαν τοῦτο ἀπὸ Βάρναν ἢ Πύργον πρὸς μεταφοράν φορτίου ἀράδοσίτου.

Τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς Βάρναν τὴν 05.00 ὥραν τῆς Κυριακῆς 22.11.1970 καὶ ἐπειδὴ δὲν ὑπῆρχε διαθέσιμος προκυμαία, τὸ πλοίον ἡγυκροδόλησεν εἰς τὴν ράδαν. Τὴν 10.00 ὥραν τῆς αὐτῆς ἡμέρας ὁ πλοιορχὸς ἐπέδωσεν ἐπιστολὴν διὰ τῆς ὄποιας ἐδήλωσεν ὅτι τὸ πλοίον διὰ πάντα ἐτοιμάσθη πρὸς φορτώσιν. Τὴν ἐπομένην, οἱ ναυλωταὶ είχον τὸ ἔξ 6.500 τόνων ἀράδοσίτου φορτίον ἐπειδούσιον πρὸς φορτώσιν εἰς Βάρναν. 'Ἐν τούτοις, ἐπειδὴ τὸ πλοίον εὐρίσκετο εἰσόειται εἰς τὴν ράδαν, δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ἐπιθεωρηθῇ. 'Ο κατρός ἦτο κακός καὶ οἱ ἐπιθεωρηταὶ φορτωσεωὶ τῆς Βάρνας, δὲν ἡδύναντο νὰ ἔχλευσην τοῦ λιμένος πρὸς ἐπιθεώρησην τοῦ πλοίου. Τούτο ἐγένετο μόλις τὴν Παρασκευήν, 27 Νοεμβρίου 1970, ὅτε οὗτοι ἐπιθεωρησαν τὸ πλοίον καὶ ἔξεδωσαν πιστοποιητικόν, δι' οὐ ἐδεσμαίοντο ὅτι ὑπῆρχον ἔντομα εἰς τὰ κύτη καὶ διέτασσον νὰ γίνη ἐντοποκτονία πρὸ τῆς φορτωσεως. 'Η ἐντοποκτονία ἐγένετο διὰ τὴν Δευτέραν 30 Νοεμβρίου 1970 καὶ διήρκεσε 4.30 ὥρας περίπου καὶ μόνον μετὰ ταῦτα οἱ ναυλωταὶ ἐδέχθησαν τὴν ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος. 'Η ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος ἐγίνετο δεκτή τὴν Τρίτην, 1ης Δεκεμβρίου, ἀλλὰ καὶ πάλιν δὲν ὑπῆρχε διαθέσιμος προκυμαία καὶ τὸ πλοίον παρέδαλε τὴν 7η Δεκεμβρίου 1970, ἡ φόρτωσις ἤρξατο τὴν 11.00 ὥραν τῆς αὐτῆς ἡμέρας καὶ συνεπληρώθη τὴν 10.00 ὥραν τῆς 13ης Δεκεμβρίου 1970. Οἱ πλοιοκτήται ἐξῆτασαν ἀποζημιώσιν ὑπεραναμονῆς, ἰσχυριζόμενοι ὅτι ὁ χρόνος ἀναμονῆς (σταλίαι) ἤρχετο τὴν 14.00 ὥραν τῆς Δευτέρας 23ης Νοεμβρίου 1970, ἐνῷ οἱ ναυλωταὶ ἰσχυριζόμενοι ὅτι ἤρχετο εἰς τὰς 14.00 ὥρας τῆς Τρίτης, 1ης Δεκεμβρίου 1970. Οἱ πλοιοκτήται ἐξῆτασαν ἀποζημιώσιν διὰ κράτησην τοῦ πλοίου ὑπαιτούτητος τῶν ναυλωτῶν, οἱ ὄποιοι καθυστέρησαν νὰ ἐπιθεωρήσουν τὸ πλοίον. 'Η διένεξης παρεπέμφθη εἰς διαιτητάς, οἱ ὄποιοι ἀποφάσισαν καθ' ἀρχήν ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν, παραπέμψαντες τὰ νομικὰ θέματα εἰς τὸ Δικαστήριον.

Τὰ ζητήματα τὰ ὅποια ὠφειλε νὰ κρίνη τὸ Δικαστήριον ἦσαν κατὰ πόσον ὁ χρόνος ἀναμονῆς (σταλίαι) ἤρχετο τὴν 14.00 ὥραν τῆς Δευτέρας 23 Νοεμβρίου 1970, ἐνῷ οἱ ναυλωταὶ ἰσχυριζόμενοι ὅτι ὁ χρόνος ἀναμονῆς ἤρχετο τὴν 14.00 ὥραν τῆς Τρίτης 1ης Δεκεμβρίου 1970. 'Ἐὰν τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ χρόνος ἀναμονῆς ἤρχετο τὴν 14.00 ὥραν τῆς Τρίτης 1ης Δεκεμβρίου 1970, ὠφειλε μετὰ ταῦτα νὰ κρίνῃ κατὰ πόσον οἱ πλοιοκτήται ἐδίκαιοιντο εἰς ἀποζημιώσιν διὰ κράτησην τοῦ πλοίου, λόγω τῆς καθυστέρησεως τῶν ναυλωτῶν νὰ ἐπιθεωρήσουν τὸ πλοίον. Τὸ ναυλοσυμφώνον περιείχεν εἰδίκον δρόσον διόπτρα εἰς τὸν χρόνον ἀναμονῆς (σταλίαι), συμφώνως πρὸς τὸν ὄποιον τόσον εἰς

CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.
Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

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

D. GOUNARI 2
PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΣΥΜΨΗΦΙΣΜΟΥ ΕΞΟΔΩΝ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΤΟΥ ΠΡΟΩΡΩΣ ΑΠΟΛΥΘΕΝΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Πρόσφατος όπόφασις του Πρωτοδικείου Πειραιώς απέτελε τούθιμος της παρακρατήσεως των έξόδων παλιννοστήσεως του ναυτικού και του άντικαταστάτου αύτού είς απόλυτον μέχρι της 30ής Νοεμβρίου 1970 καὶ κατά συνέπειαν ἡ επιστολή ἐτοιμότητος δέν ήδυνατο νά δοθῇ ἔγκυρα πρὸ τῆς ἀνά ημερομηνίας.

Διὰ νά είναι ἔγκυρος ἡ ἐπιστολή ἐτοιμότητος πρέπει καθ' ὃν χρόνον δίδεται αὐτή, καὶ ὅχι εἰς μέλλοντα χρόνον, τό πλοίον νά είναι ἐτοιμόν. Τὸ Δικαστήριον ἡ περιγράμμισεν ὅτι ἡ ἐτοιμότης είναι προϋπόθεσις, ἡτις πρέπει νά συντρέχῃ πρὶν ἡ δοθῇ ἡ ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος. Τὸ ζήτημα, συνεπώς, ἐτίθετο πότε δύναται νά λεχθῇ ὅτι πλοίον τι είναι ἐτοιμόν ἡ ἀντιστρόφως ἐάν μένουν πρὸς τοῦτο νά γίνουν ὥρισμένα πράγματα, ποῖα πράγματα καθίστανται τὸ πλοίον ἀνέτοιμον νά δεχθῇ φορτίον; Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου διὰ νά είναι ἔγκυρος ἡ ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος, πρέπει ὁ πλοίαρχος νά είναι εἰς θέσιν νά είπῃ: «Είμαι ἐτοιμός καθ' ἣν στιγμὴν θὰ μὲ χρειασθήτε, ὅποτε δήποτε είναι ἡ στιγμὴ αὐτή καὶ ὅλα τὰ προκαταρκτικά ἐκ μέρους μου διὰ τὴν φορτωσίν δέν είναι τοιαύτα διότε νά σᾶς καθυστερήσουν». Κατ' ἔφαρμογήν τοῦ τέστ τούτου, ἀποδείνει προφανές ὅτι ἡ ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος δύναται νά δοθῇ καὶ ὅντας ἀκόμη ὑπάρχουν προκαταρκτικά τινὰ νά γίνουν ἡ διατυπώσεις νά συμπληρωθούν. «Ἐάν αὐτά είναι τοιαύτα διότε δέν παρέχουν ἀφορμὴν εἰς τὴν ὑπόθεσιν ὅτι διὰ προδεινόσουν καθυστέρησιν καὶ είναι προφανές ὅτι τὸ πλοίον θὰ είναι ἐτοιμόν ὅταν ἐπιστῆ ὁ χρόνος, τότε κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, δύναται νά δοθῇ ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος.

Εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν ὑπῆρχον ἔντομα εἰς τὰ κύτη καθιστῶντα τὸ πλοίον ἀνέτοιμον νά δεχθῇ φορτίον καὶ τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ ἔντομοκτονία δέν ἡτο ἀπλῶν προκαταρκτικὸν σύντομον προστατεύοντα τὸ πλοίον. «Ἡτο ούσιαστική ἔνεργεια ἡ ὅποια ἐπρεπε νά γίνῃ, πρὶν ἡ γίνη παραλαβὴν τοῦ φορτίου καὶ μέχρις οὐ συμπληρωθῇ ἡ ἔντομοκτονία, δέν ήδυνατο νά δοθῇ ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος.

«Οταν ἡ ὑπόθεσις εὐρίσκεται εἰς τὸν πρώτον δαμόν, ὁ δικάσας δικαστής Μοκάττα ἔκρινεν ὅτι τὸ πλοίον δέν ἡτο ἐτοιμόν πρὸς φορτωσίν τὴν Κυριακήν 22 Νοεμβρίου 1970 καὶ δέν ήδυνατο νά δώσῃ ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος διὰ τὴν ὑμέραν ταύτην, ἐπειδή τὰ κύτη ἔσταν ἔντομοθρήθη. «Ἐκρινεν ὅτι ὁ χρόνος ἀναμοής (σταλίσι) ἥρχισε τὴν 14.00 ὥραν τῆς Τρίτης Ιης Δεκεμβρίου 1970. «Ἐκρινεν ἐπίσης ὅτι οἱ ναυλωταὶ δέν ὑπεχρεούντο ἐκ τῆς συμβάσεως, νά ἐπιθεωρήσουν τὰ κύτη πρὸ τῆς φορτωσίας καὶ ἐδίκαιουντο νά στριψαν εἰς τὸ διότι οἱ πλοιοκτήται συνεμφρόνησαν πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις των νά παράσχουν πλοίον ἐτοιμόν πρὸς παραλαβὴν τοῦ ἐν τῇ συμβάσει ναυλώσεως φορτίου.

Πρὸς τὰς κρίσεις ταύτας συνεφώνησε καὶ τὸ Εφετεῖον. «Ο Εἰσηγητής Εφέτης προσέθεσεν ὅτι καὶ κατὰ τὸν εἰδικὸν ὄρον τῆς συμβάσεως ναυλώσεως καὶ κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον, ἡ παρουσία ἔντομων εἰς τὰ κύτη, καθίστα ἄκυρον τὴν ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος. Απερρίφθησαν, συνεπώς, οἱ ισχυρισμοὶ τῶν πλοιοκτητῶν.

Οὕτω, κατὰ τὴν ἐκ τοῦ πλοίου ἀπόλυσίν του, ὁ ναυτικὸς ἐστερείτο χρημάτων διὰ τὴν παλιννόστησίν του καὶ ὁ πλοίαρχος ὑπόχρεως ὅποιος μεριμνᾷ διὰ τὴν παλιννόστησίν τῶν ναυτικῶν δυνάμενος νὰ παρακρατήσῃ τὰ ἔξοδα ἐπαναπατρισμοῦ ἐκ τῶν ἀποδοχῶν αὐτῶν, συνεφώνησε μὲ τὸν ἀπολυθέντα ὡς ἀνωτέρω ναυτικόν, ὅπως καταβάλῃ οὗτος τὴν δαπάνην τοῦ εἰσιτηρίου αὐτοῦ καὶ τοῦ ἀντικαταστάτου του, παρακρατουμένων τῶν ἔξόδων ἐκ τῶν δεδουλευμένων μισθῶν κατὰ τὴν ἐν Πειραιῇ καὶ εἰς τὰ γραφεῖα τῆς ἑταρίας γενησομένην ἐκκαθάρισιν τοῦ λογαριασμού του. Μετὰ ταῦτα ὁ πλοίαρχος ἐνεχείρισε τὸ εἰσιτήριον παλιννοστήσεώς του.

Ἀποδειχθεῖσης τῆς τοιαύτης συμφωνίας ἐκ τῶν προσκομισθέντων στοιχείων, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ἐταρίας νομίμως καὶ παραδεκτῶς προβάλλει διὰ τὴν δαπάνην τῆς παλιννοστήσεως τοῦ προώρως ἀπολυθέντος ναυτικού καὶ τῶν ἔξόδων ἀποστολῆς τοῦ ἀντικαταστάτου, συμψφισμὸν ὁ ὅποιος πρέπει νά γίνῃ δεκτός ὡς νόμῳ καὶ οὐσίᾳ βάσιμος κατὰ τὰ ἄρθρα 440, 664, 297, 298 καὶ 350 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, δοθέντος ὅτι καὶ ὡς προέκυψεν ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων τὸ συμψφιζόμενον ποσὸν δέν είναι ἀπολύτως ἀναγκαῖον διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ ναυτικού καὶ τῆς οικογενείας του.

ΜΙΣΘΟΣ

ΕΙΔΙΚΩΤΕΡΑ ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΙΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΕΠΙΔΟΜΑΤΟΣ ΥΠΕΡΕΝΙΑΥΣΙΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Συμφώνως πρὸς ἀπόφασιν τοῦ Εφετείου Αθηνῶν δημοσιεύσιαν προσφάτως, προϋπόθεσις καταβολῆς τοῦ ἐπιδόματος ὑπερενίαυσιον ὑπηρεσίας κατὰ τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w., είναι ἡ συνεχὴς ὑπηρεσία τοῦ ναυτικού πέραν τοῦ ἔτους, ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου ἡ πλοίων τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου.

Τὸ καταβαλλόμενον ἐν προκειμένω χρηματικὸν ποσὸν είναι ἵσον πρὸς τὸν ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Σύμβασεως ὄριζόμενον μηνιαίον μισθόν.

Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν ὁ ναυ-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91
TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONES: B. FOTOU 21 38 93
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66

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

τικός συνεχίση έργαζόμενος υπό τάς αύτάς προϋποθέσεις και πέραν τών δώδεκα μηνών, ούτος δικαιούται έφ' σσον καθ' οίονδήποτε τρόπον ἀπολυθή, ἐν δωδέκατον 1)12 τοῦ ἐπίδοματος (μηνιαίου μισθοῦ) δι' ἔκαστον πλήρη μῆνα ύπηρεσίας υπέρ τὸ δωδεκάμηνον. Εἰς τὴν κριθείσαν ὥμως υπὸ τοῦ Δικαστηρίου συγκεκριμένη ύποθεσιν, τὰ πράγματα είχον ἄλλως.

'Ἐν προκειμένῳ, ὁ ἔγειρας τὴν ἀγωγὴν ναυτικός, ἐναυτολογήθη ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w. πλοιοκτησίας τῆς ἐναχθείσης ἑταῖρίας 3 μῆνας περίπου πρὸ τῆς 1.10.70 ὑμερομηνίας καθ' ἣν ἐθεσπίσθη διάταξις περιλόγθεισα εἰς τὴν Συλλογικήν Σύμβασιν καὶ δυνάμει τῆς ὁποίας καθιερούτο τὸ ἐπίδομα ύπερενιαστίου ύπηρεσίας.

Οὕτω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι, καίτοι ἡ σύμβασις τοῦ ναυτικοῦ ἐλύθη ἔνα χρόνον μετὰ τὴν θεσπίσιν τῆς διατάξεως, ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιούτατο τοῦ ὡς ἄνω ἐπίδοματος, ἀφοῦ δὲν ἐναυτολογήθη μετὰ τὴν 1.10.70, ἄλλα πρὸ τοῦ χρόνου τούτου.

'Ἐξ ἄλλου, μολονότι ἐτροποποιήθη ἡ ἀτομική του σύμβασις ναυτολογήσεως μετὰ τὴν 1.10.70 καὶ καθωρίσθη μισθός ἵσσος πρὸ τοῦ μισθὸν τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, ἐτροποποιήθη ἀναλόγως τὸ ἐπίδομα Κυριακῶν, ἡ υπερωριακή ἀμοιβή, τὸ δῶρον τῶν πλοιοκτητῶν κλπ. δὲν ἐλήφθη ὑπ' ὄψιν εἰς τὴν τροποποίησιν ταύτην τίποτε διὰ τὸ ἐπίδομα ύπερενιαστίου ύπηρεσίας.

Κατόπιν τούτου, καὶ ἐπειδὴ δὲν ὑπῆρξε συγκεκριμένη ἀναφορὰ διὰ τὸ ἐπίδομα ύπερενιαστίου ύπηρεσίας εἰς τὴν τροποποιητικὴν ἀτομικὴν σύμβασιν, τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν τοῦ ναυτικοῦ ὡς πρὸ τὴν καταδοήλην τοῦ ἐπίδοματος τούτου.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΔΙΑ ΘΑΝΑΤΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΑΣΥΝΗΘΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

'Ως ἐργατικὸν ναυτικὸν ἀτύχημα ἔχαρτηρισθη ὑπὸ τοῦ Ἑφετείου Ἀθηνῶν, θάνατος Β' μηχανικοῦ, ὅστις είργάζετο εἰς ἀναπλήρωσιν ἐλλείποντος Γ' μηχανικοῦ ἐπὶ 4ώρων ἡμερησίων πλέον τοῦ κανονικοῦ 8ώρου υπὸ θερμοκρασίαν 38 - 39 βαθμῶν Κελσίου.

Οὕτω ἐπῆλθε βαρυτάτη καταπόνησις τοῦ ὄργανου του καὶ υπερκόπωσις.

'Ο θάνατος ἐπῆλθε μετὰ κοπιώδη ἐπισκεψήνην βαρούλκου τοῦ πλοίου, ἡτις διήρκεσεν ἐπὶ 5 ώραν πλέον τοῦ κανονικοῦ ὠραρίου.

Ειδικώτερον, ὁ θανὼν ναυτικὸς μετὰ ἀπὸ ἓνα ἔτος ύπηρεσίας ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου τῆς ἐναχθείσης ύπηρεσίας ἔνθα εἶχε ναυτολογηθῆ ὡς Β' μηχανικός, ἀνεπλήρωσε μὴ ὑπάρχοντα τρίτον μηχανικόν, ἐργαζόμενος καὶ 4 ώρας ἡμερησίων ἐπὶ πλέον τοῦ κανονικοῦ ὀκτώωρου. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην τὸ πλοίον ἔχετέλει ταξίδια εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Πακιστάνου ἔνθα ἡ θερμοκρασία ἀνήρχετο εἰς 38 ἔως 39 βαθμῶν Κελσίου.

'Υπὸ τὰς ἀσυνήθεις συνθήκας καὶ μὲ ηὗ-ημένην ἐργασίαν ὅτο ἐπόμενον νὰ καταπονηθῇ βαρυτάτα ὁ ὄργανος του καὶ νὰ ὑποστῇ ὑπερκόπωσιν, ὡς διεπίστωσα καὶ ὅτις τὸ Καράτσι ιατρὸς εἰς ὃν προσέφυγεν δίλγας ἡμέρας πρὸ τοῦ θανάτου του.

Περαιτέρω, ἐνῷ ἡ κατάστασις τῆς ὑγείας του ἐπεδεινώθη, ἐκλήθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου νὰ ἐπισκευάσῃ τὸ 2ον βαρούλκον τοῦ πλοίου, ἐργασία ἡτις ἡτο ὁρκετά ἐντατική καὶ ἡτις ἐπραγματοποιήθη ἐπὶ 5 ώραν περίπου καὶ μὲ ἀφόρητον ζέστην, ἐπέφερε δὲ εἰς αὐτὸν τοιαύτην ἔξαντλησιν, ὥστε κατέπεσεν ἀναίσθητος.

Μετὰ ταύτα, ὁ ιατρὸς ὅστις ἐκλήθη διὰ νὰ παράσηῃ τὰς πρώτας βοηθείας, διεπίστωσα τὸ θάνατον. Οὕτω, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ ναυτικὸς ἐπαθεὶς ἐξ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, διότι εἰργάσθη καὶ συνέχιζεν ἐργαζόμενος υπὸ συνήθειας ἀσυνήθεις καὶ ἐξαιρετικάς, λόγω τῶν ὁποίων κατεπονήθη βαρύτατα ὁ ὄργανος του, μὲ ἀποτέλεσμα τὸν θανάτον του.

Τέλος, εἰς τὴν ὀπόφασιν ἀναφέρεται ὅτι, πρὸς ἔξεύρεσιν τῶν ἀποδοχῶν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως συνυπολογίζονται οἱ καταβληθέντες κατὰ τοὺς 12 μῆνας πρὸ τοῦ ἀτυχήματος μισθοί, αἱ υπερωρίαι καὶ τὸ ἀντίτιμον τροφῆς.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΝΤΑΙΩΡΟΥ

Κατ' ἐρμηνείαν τοῦ ἄρθρου 60 τοῦ Κανονισμοῦ Ἐργασίας ἐπὶ Φορτηγών Πλοίων, ὁ ἀντιλιωρὸς εἶναι ὑπαξιωματικὸς εἰς τὴν ιεραρχίαν τοῦ πλοίου καὶ τελεῖ υπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς. Κατὰ δὲ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, ὁ ἀντιλιωρὸς τίθεται υπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ Α' μηχανικοῦ καὶ ἐπιμελεῖται μεταξὺ τῶν ἄλλων καθηκόντων του καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων τοῦ ἀντιλιοστάσιου.

σεως, θερμάνσεως, ἔξαιρισμοῦ καὶ πιέσεως παρατείμεται αὐτὸν εἰς τὸν Β' μηχανικόν.

Εἰς τὰ εἰδικώτερα καθήκοντα τοῦ ἀντιλιωροῦ ἀνάγονται ὁ καθαρισμός, ὁ ἀερισμός καὶ ἡ τάξις τοῦ ἀντιλιοστάσιου, ἡ λίπανσις, συντηρήσις, λειτουργία τῶν μηχανῶν τούτου καὶ παντὸς ἀντιληπτικοῦ μηχανημάτος ἡ ἐξαρτήματος ἐξυπηρετούντος τὰς δεξαμενάς υγροῦ φορτίου ἡ ἐρματος. 'Ἐπίσης ὁ ἀντιλιωρὸς ὑποχρεούται νὰ συμμετεπιθυμεῖ τὰς ἐπισκευαστικὰς ἐργασίας ἀντιλιωρού, διαδίδωσις, παρεμβολή συντηρήσεων, συλληνώσεων κλπ., τοῦ ἀντιλιοστάσιου τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τοῦ συγκροτήματος ἐν γένει τοῦ πορτοεκφορτώσεων.

Ἐτερα καθήκοντα εἶναι ὁ χειρισμός τῶν ἀντιλιωρού κατὰ τὴν πλήρωσιν, ἐκκένωσιν ἡ καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν καὶ ὁ παρακολούθησις καὶ ὁ ἐλεγχός τῆς στάθμης αὐτῶν, τοῦ συστήματος θερμάνσεως καὶ πιέσεως αὐτῶν, ὡς καὶ ἡ ἀνάλογος ἐνημέρωσις τοῦ ὑποπλοιάρχου ἡ Β' μηχανικοῦ.

Ωσταύτως, ἡ λίπανσις τῶν βαρούλκων ἐν γένει ἀνήκει εἰς τὸν ἀντιλιωρόν, στοιχίας συμμετέχει καὶ εἰς τὰς ἐργασίας ἀνεφοδιασμού τοῦ πλοίου διὰ καυσίμων.

Ἐξ ἄλλου, συμφώνως πρὸς διάταξιν τοῦ Κεφαλαίου Β' τίτλος III τῆς ισχυούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως Ποντοπόρων Φορτηγών Πλοίων κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν φορτοεκφορτώσεων ὁ ἀντιλιωρὸς τελεῖ υπὸ τὰς ἀμέσους διαταγὰς τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς. Κατὰ δὲ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, ὁ ἀντιλιωρὸς τίθεται υπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ Α' μηχανικοῦ καὶ ἐπιμελεῖται μεταξὺ τῶν ἄλλων καθηκόντων του καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων τοῦ ἀντιλιοστάσιου.

Ἐξ ἄλλου, διεκρινίζεται ὅτι, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 95 τοῦ αὐτοῦ Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας ἐπὶ Φορτηγών Πλοίων, ὅτι ὁσάκις παρίσταται ἀνάγκη εἰς τὸν ἀξιωματικὸν Ραδιοτηλεπικοινωνῶν τοῦ πλοίου τεχνικῆς ἐργασίας ἐπισκευῆς μηχανημάτων τόσον ἐν πλῷ σοσον καὶ ἐν ὄρμω, ούτος δύναται νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ πλοιάρχου, ὅστις καὶ τοῦ διαθέτει τὸ ἀνάλογον καὶ κατάλληλον βοηθητικὸν προσωπικὸν ἐκ τοῦ πληρώματος.



ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

SHIPBROKERS

CHARTERING

- DRY CARGO
- TIMECHARTER
- TANKER CHARTERING

TELEPHONES: 41.17611-14

(FOUR LINES)

SALE & PURCHASE

- SECOND HAND TONNAGE
- DEMOLITION
- ALL FLOATING MATERIAL

TELEX: 3101-06 ACIA GR

(SIX LINES)

CONTRACTING

- PRACTICALLY, EVERY TYPE AND SIZE, DIRECTLY WITH ALL MAJOR BUILDERS IN THE WORLD

CABLES:

A CHAIKAS SHIP

8, IAK. DRAGATSI STREET, PIRAEUS (37), GREECE

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΡΟ ΤΗΣ ΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΠΡΟΩΣΕΩΣ

Είς τὰ τῆς χρονιμοποίησεως τῆς πυρηνικής ἐνέργειας διὰ τὴν πρώσιν τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν αἱ γερμανικαὶ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις τῶν ἀκτῶν τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῆς Βαλτικῆς ἔχουν ἀποκτήσει ἡδη τὸ προβάδισμα. 'Η ἐμπορικὴ ἐκμετάλλευσις τοῦ «Οττό Χάν» πρώτου φορτηγοῦ σκάφους πυρηνικῆς προώσεως τῆς 'Ομοσπονδιακῆς Δημοκρατίας, δὲν ἀπέδωσε, ἀναμφισθῆτας, τὰ προβλεφθέντα ἀποτελέσματα. 'Η παγκόσμιος ὁμως ἐνέργειακή κρίσις καὶ ἡ ἐλλειψις καυσίμων διὰ σκάφη κλασικῆς προώσεως δίδουν μίαν νέαν ἐπικαιρότητα εἰς τὰ σχέδια δημιουργίας ἐνὸς συγχρόνου στόλου πυρηνικῶν σκαφῶν.

Διαρκούντων τῶν πέντε πρώτων ἑταῖρων ἐκμετάλλευσεως τὸ «Οττό Χάν» (ὄνομασθὲν οὕτω πρὸς τιμὴν τοῦ Γερμανοῦ σοφοῦ, δῆτις ἀνεκάλυψε τὴν διάσπασιν τοῦ ἀτόμου) δὲν ἐγγώρισε παρὸς ἐλλείμματα. Αἱ ὑπὲρ αὐτοῦ διενεργηθεῖσαι μεταφοραὶ μεταλλευμάτων, φωσφάτων καὶ σιτηρῶν δὲν ἐπέτρεψαν εἰς αὐτὸν νᾶ καλύπτων πέραν τοῦ τρίτου τῶν δαπανῶν του. 'Ο ἀντιδραστήρ ἐλειτούργων ἔν τούτοις, κατ' ἄφογον τρόπον. Μὲ τὸ πρώτων ἀπόθεμα τῶν καυσίμων του τὸ πυρηνικὸν φορτηγὸν ἐπραγματοποίησε ταξιδίο 240.000 ναυτικῶν μιλίων. Καθ' ὅλην αὐτῆν τὴν διαδρομὴν, ἥτις ὄντιστοιχεῖ πρὸς τὸ ἐνδεκαπλάσιον τῆς περιφερίας τῆς γῆς, τὸ σκάφος δὲν ἡδυνήθη νὰ εἰσπλεύσῃ παρὰ μόνον εἰς 23 λιμένας. Κατὰ τοὺς τεχνικοὺς δὲ φόβος αὐτῆς τῆς «μυστηριώδους» πυρηνικῆς ἐνέργειας θὰ ἐπρεπε νὰ ἐκλείψῃ διὰ διεθνῶν συμβάσεων, αἵτινες θὰ ἐπιτρέπουν εἰς τὰ σκάφη αὐτοῦ τὸ εἶδος νὰ ἀγκυροβούλων εἰς ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ κόσμου.

Τὰ νομικά, ὅμως, προβλήματα δὲν εἶναι τὰ μόνα. Είναι καὶ τὰ κατασκευαστικά. Δέοντα νὰ σημειωθῇ, ὅτι μὲ μίαν δύναμιν ἐπὶ τοῦ ἀξίου 80.000 ἵππων καὶ μὲ τὴν ἐν σειρᾷ κατασκευὴν, κατ' ἐλάχιστον, 10 μονάδων, ἡ πυρηνικὴ ἐνέργεια δύναται πράγματι νὰ συναγωνισθῇ τὴν κλασικὴν τοιαύτην. Αὐτὰ ὑπελόγιζαν μέχρι σήμερον τούλαχιστον οἱ ἐμπειρογνόμονες. 'Ομως ἡ κρίσις τοῦ πετρελαίου ἥλλαξε τὰ πάντα. Καὶ τὸ ὑπερβάλλον κόστος ἀντιμετωπίζεται. Διὰ τὸ «Οττό Χάν» ἡ ἵπποδύναμις τῶν 10.000 ἵππων δὲν τοῦ ἐπιτρέπει τὴν συναγωνιστικότητα. Θὰ παραμείνῃ πρὸ παντὸς ὡς πλοίον πειραματικόν, ἔφ' οὐ θὰ βελτιωθῶν τεχνικὰ συστήματα, θὰ μελετηθῇ ἡ διαγνωγὴ τῶν νέων ράδων καυσίμων καὶ θὰ δημιουργηθῶν οἱ πεπιεραμένοι τεχνικοὶ τῆς ἀτομικῆς ἐπιστήμης μὲ ναυτικὴν ἐμπειρίαν.

'Η γυνώσις ὑφίσταται εἰς τὴν 'Ομοσπονδιακὴν Δημοκρατίαν διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνὸς ἀτομικοῦ στόλου ὑπερουγχρόνων φορτηγῶν. Τὸ τέταρτον ἀτομικὸν πρόγραμμα τῆς Βόνης, προβλέπει διὰ τὸ σκοπὸν τοῦτον πιστώσεις ἔρευνῶν, ὑψους 111 ἑκατομμυρίων μάρκων. Πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ἀπαντά τὰ σχέδια δέοντα νὰ ἔχουν συμπληρωθῆ διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς πρωτούπου ναυτικοῦ ἀντιδραστήρος 80.000 ἵππων.

Οὕτω τὰ Ναυπηγεῖα Βέζερ ἀναγγέλλουν τὸ σχέδιον ναυπηγήσεως ἐνὸς «Καταμαράν» πυρηνικῆς προώσεως, δυναμικότητος 2.200 ἐμπορευματοκιβωτίων καὶ ταχύτητος ἔξικουν-μένης μέχρι 45 κόμβων.

'Η μεγαλυτέρα εὐστάθεια τῶν πλοίων τύπου «Καταμαράν» θέλει μειώσει τὴν σημασίαν τοῦ λόγου τῆς ἱπποδύναμεως πρὸς τὸν διαθέσιμου χώρου τῶν κυτῶν. Διὰ τὰ σκάφη τοῦ ἐνὸς κελύφους ἡ αὐξήσις τῆς ἱπποδύναμεως αὐξάνει τὸν ὀρθιμόν τῶν ἐλίκων μειούσσα τὸν διαθέσιμου χώρου διὰ φορτίου. 'Αντιθέτως, μέχρις 8 στρόβιλοι θὰ ἥτο δυνατὸν

νὰ ἐγκατασταθοῦν ἐπὶ τοῦ «Καταμαράν». Τὸ σκάφος θὰ ἥδυντο νὰ διαθέτῃ κατάστρωμα διά την μεταφοράν τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων καὶ αἱ καλύτεραις ὑδροδυναμικαὶ γραμμαὶ θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ μειώσουν τὴν ἀντίστασιν ἐπὶ τῆς πλεύσεως καὶ ἡ φόρτωσις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θὰ ἀπλοτοιείτο.

Τὸ ναυπηγεῖον πραγματοποιεῖ ἡδη δοκιμάς ἐπὶ πρωτούπου καὶ θὰ εἰναι εἰς θέσιν νὰ συμπληρώσῃ ἐν πρωτότυπον μέχρι τοῦ 1976.

ΣΤΡΟΒΙΛΟΙ ΚΑΙ Μ.Ε.Κ.

Εἰς τὸν ἀγώνα ἐπικρατήσεως ὅστις σοβεῖ εἰς τὴν θάλασσαν μεταξὺ τῶν ἀτομοστροβίλων καὶ τῶν μηχανῶν ἐστερικῆς καύσεως, οἱ στρόβιλοι ἐδέχθησαν ἐν σοβαρὸν πλήγμα ἐκ τῆς προσφάτου κρίσεως τοῦ πετρελαίου.

Μολονότι αἱ δυσχέρειας ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων ἡμιδύνηθησαν πως ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς τρεῖς προηγουμένους μήνας, ἡ ὑπερβολικὴ αὔξησις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου, ἐδημιουργήσεις νέας προβλήματα, ἔξ αιτίας τῆς μεγάλης σημασίας την ὅποιαν ὁ παράγων καύσιμα ἀπέκτησεν ἡδη ὡς πρὸς τὸ κόστος ἐκμετάλλευσεως τοῦ πλοίου. Κατὰ τοὺς νορδιγικοὺς ὑπόλογισμοὺς αἱ οἰκονομικαὶ συνέπειαι τῆς αὐτιμήσεως εἶναι πολλαὶ καὶ ποικίλαι. Μεταξύ δὲ αὐτῶν ὑπογραμμίζεται, πρῶτον μὲν ἡ «οἰκονομικὴ ταχύτης» τῶν δεξαμενοπλοίων, μειωθεῖσα αἰσθητῶς, εὐρίσκεται πρὸς 1—2 κόμβους κάτω τοῦ πρὸ μηνῶν κανονικοῦ ἐπιπέδου. Δεύτερον δὲ ὅτι ἡ σχέσις ἀπόδοσεως στροβίλων καὶ ντῆζες διεταράχθη σοβαρῶς λόγῳ τῆς ὑψηλοτέρας

καταναλώσεως τῶν στροβίλων, ἔνεκα τῆς ὁποίας ὁ τύπος ούτος τῶν μηχανῶν εὐρίσκεται ἡδη εἰς μειονεκτικὴν θέσιν ἐναντὶ τοῦ ἀντιδράστου.

Θά ἐπετέπετο, τοσοῦ, νὰ παρατηρήσῃ τις ὅτι οἱ ὑπολογισμοὶ βασίζονται ἐπὶ τῶν σημερινῶν ἀπαραδέκτως ὑψηλῶν τιμῶν τῶν καυσίμων. 'Αλλ' ἡ ἐλπίς ὅτι αἱ τιμαὶ αὖται θὰ ἥδυναντο νὰ μειωθοῦν εἰς αἰσθητὸν τούλαχιστον.

ΤΑ ΜΕΓΑΘΗΡΙΑ V.L.C.C.

Οι ἐφοπλισταὶ δεξαμενοπλοίων, ἐν τῇ προσπαθείᾳ των νὰ ἀποκτήσουν ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον κερδοφόρα σκάφη, παραγγέλλουν τελευταίων σκάφη τῶν ὅποιων ἡ ἀναλογία μήκους/πλάτους εἶναι μικροτέρα παρὰ εἰς τὸ παρελθόν. 'Αλλα, κατὰ τὴν ἀποφιν ἐνὸς ναυπηγοῦ, ὑπάρχουν ἀκόμη περιθώρια διὰ ναυπηγήσεις σκαφῶν πολὺ εὐρυτέρων τῶν ἥπτον παραγγελλομένων.

Τὰ ἀνάτερα ὑπεστηρίχθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν συνεδρίου ὑπὸ τοῦ 'Αμερικανοῦ ναυπηγοῦ κ. Φράνκ Τζ. Νίκελς, ὅστις παρετήρησεν ὅτι ἡ ἀναλογία μήκους/πλάτους ἐνὸς μεγάλου δεξαμενοπλοίου ἥτο περίπου 7 πρὸς 1 πρὸ δεκαετίας. Εἰς ἓνα σύγχρονον σούπερ-τάνκερ ἡ ἀναλογία αὐτῆς εἶναι 6 πρὸς 1, ἐνῷ πρόσφατος παραγγελία διὰ σκάφους τῶν 500.000 τόν. d.w. δίδει τὴν ἀναλογίαν 5½ πρὸς 1.

Τὰ πλέον ἐπιθυμητὰ χαρακτηριστικά, εἰς ἓν σύγχρονο σκάφος, εἶναι ἡ μικρὰ ἀναλογία μήκους/πλάτους καὶ ἡ μεγάλη ἀναλογία πλάτους/βυθίσματος. 'Η τελευταία περίπτωσις ισχύει διὰ τὰ σκάφη μὲ μικρὰ βυθίσματα, ἀτινα δύνανται νὰ εἰσπλέουν εἰς λιμένας περιωρισμένου βάθους, παρετήρησεν ὁ κ. Νίκελς.

'Αναφερόμενος εἰς τὴν συγκεκριμένην πε-

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
- ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ 'Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
- ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6-150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4179.433, 4174.273, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.365, 4179.433, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟ ΛΙΜΕΝΑ

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371-5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΑ. ΔΝΣΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

Τὰ πλοῖα γραμμῆς τῆς αὔριον



Τὸ ἀνωτέρῳ καλλίγραμμον σκάφος εἶναι τὸ πλοῖον-κοντέινερ «Svendborg Maersk» 39.000 τ. γκρός, κατασκευῆς τῆς 'Ισικαβατζίμα-Χαρίμα. Παρεδόθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν δανικήν ἐταιρίαν τοῦ κ. Μόλλερ καὶ ἔδρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν Εὐρώπης - Αύστραλίας. Διαστάσεις : Μῆκος 261,20 μέτρα. Πλάτος 32,20 μέτρα. Βύθισμα 10,77 μ. Δύο μηχαναῖ Σουλτζέρ, 12κύλινδροι, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, δυνάμεως 34.800 ιππων X 2. Ταχύτης 27,5 μίλια. Πλήρης αὐτοματισμός. Μεταφορική ἰκανότης 1.808 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν.

ρίπτωσιν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ἀμερικῆς εἰς πετρέλαιον, δ. κ. Νίκελς εἴπεν διτὶ ἡ ἀπλουστέρᾳ λύσις διὰ νὰ μειωθῇ τὸ μεταφορικὸν κόστος εἶναι ἡ ἐκδάσθυσις τῶν λιμένων διὰ νὰ καταστῇ ἡ χρησιμοποίησις τῶν ὑπὸ συγχρόνων μεγάλων σκαφῶν. Τούτο, ὅμως, συνεπάγεται διπλάνη ἄνω τῶν 300 ἑκατομ. δολαρίων, ἡ δοπία διπλάνη δὲν θὰ ἔγενετο εὐχερῶς ἀποδεκτὴ ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους.

Τὰ λίαν δραχέα, εὐρέα καὶ μικροῦ βυθίσματος σκάφη ἐνδέχεται νὰ ἀντιμετωπίζουν προβλήματα χειρισμῶν, πρωστηρίου μέσου καὶ ἄλλα τινά, παρεδέχθη δ. κ. Νίκελ. Πάντως, ὁσονδήποτε σοδαροὶ καὶ ἔλαν εἶναι οἱ παράγοντες αὐτοί, θὰ ἔξευρεθούν ταχέως λύσεις, ἐφ' ὃσον γίνη παραδεκτὴ ἡ οἰκονομικότης τῶν εὐρέων καὶ «ρηχῶν» σούπερ-τάνκερς.

Κατὰ τὸν κ. Νίκελ, περαιτέρω μελέται ἐπὶ τοῦ θέματος ἐνδέχεται νὰ ἀποδείξουν διτὶ εἶναι πρακτικῶς ἐφαρμόσιμος ἡ ναυπηγῆσις σκαφῶν μὲν ἀναλογίαν μῆκους/πλάτους 9 πρὸς 4 καὶ πλάτους/βύθισματος 4½ πρὸς 1.

Τὸ πᾶν ἔχειται ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας. Οὗτοι μέχρι στιγμῆς δὲν ἔχουν ἐπιδείξει σοδαρὸν ἐνδιαφέρον διὰ ναυπηγῆσις εὐρέων σκαφῶν μὲν μικρὸν βύθισμα, ὥστε νὰ ἐνθρύπουν τὰ ναυπηγεῖα νὰ δημιουργῆσουν τὰς

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

I A T R O S

Appointed and Approved by: P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina
Vicente Lopez 2602—2° A

Buenos Aires Tel.: 85 - 3943
Cables : Salivaras - B. Aires : 30 - 0590

σεως καὶ διαχειρίσεως τῶν ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ σούπερ-τάνκερς, ἡ ναυπηγῆσις δεξαμενοπλοιῶν χωρητικότηος ἐνὸς ἑκατ. τόννων εύρισκεται ἐντὸς τῶν δυνατοτήτων εύρωπαϊκῶν καὶ ιαπωνικῶν ναυπηγείων.

Φυσικά, θὰ ὑπάρξουν προβλήματα τὰ δοπία θὰ χρήζουν ἐπιλύσεως. Τούτο, ὅμως, δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς στενῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν σχεδιαστῶν, τῶν ναυπηγείων, τῶν πλοιοκτητῶν καὶ διαχειριστῶν καὶ τῶν νησιγωμάρων.

Ως κριτήρια διὰ τὸν σχεδιασμὸν τῶν γιγαντιαίων σκαφῶν ἀνέφερεν ὁ κ. Σπύρου, κατὰ σειρὰν σπουδαιότητος, τὴν ἀσφάλειαν διαχειρίσεως καὶ τὴν καλὴν ἀπόδοσιν, τούτων ιδιαιτέρως διτὶ ἡ χρῆσις οἰωνήποτε αὐτομάτων ὄργάνων προϋποθέτει ύψηλὴν ποιότητα, ἀριστηνήν ἀπόδοσιν καὶ ἀντοχὴν τῶν ὄργάνων αὐτῶν.

Δέον ἐπίστης νὰ μελετηθῇ τὸ προσφορώτερον μέσον πρώσων — ἀτμοστρόβιλοι, ἀεριοστρόβιλοι, δηξελομηχαναὶ ἡ πυρηνικὴ ἐνέργεια — ὁ κατάλληλος ἀριθμὸς πηδαλίων διὰ τὰ τελώρια σκάφη αὐτά, καθὼς καὶ διάφοροι ἄλλοι παράγοντες, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ἔξοπλισμὸν των.

ΤΟ ΕΡΜΑ ΤΩΝ Ο.Β.Ο.

Τὰ ἀφορτα μικτὰ σκάφη (O.B.O. καὶ οτε/οι) ὑπόκεινται εἰς τὸν κίνδυνον ἐκρήξεως, ἐὰν αἱ δεξαμεναὶ ἔρματος δὲν ἔχουν πληρωθῆνται καλῶς, τούτεσται εἰς πρόσφατον ἔκθεσιν τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου.

'Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ ἀτυχῆματα τῶν σούπερ τάνκερς, τὰ δοπία ἐλασθόν χώραν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν, τὰ ἀτυχῆματα ἐπὶ τῶν Ο.Β.Ο. πιστεύεται ὅτι ὀφείλονται εἰς τὴν κίνησιν τοῦ θαλασσούρματος κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας ἢ θαλασσοσταραχῆς.

'Ἡ ἐλλιπῆς πλήρωσις τῶν δεξαμενῶν ἔρματος, ἦτις ἐπιτρέπει εἰς τὸ ὕδωρ νὰ κλυδωνίζεται ἐπὶ πλῷ, δημιουργεῖ δησμόδηπτον ἡλεκτροστατικὰς συνθήκας παρομαίσας τῶν δημιουργμένων εἰς τὰ σούπερ τάνκερς κατὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν, ἀναφέρει ἡ ἔκθεσις.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν 'Επιμελητηρίουν συνιστᾶ τὴν ἐπιμελή πλήρωσιν τῶν δεξαμενῶν ἔρματος εἰς τὰ μικτὰ σκάφη, πρὸς ἀποφυγὴν ἐνδεχομένης ἀναλέξεως ἐπὶ τῆς δημιουργίας στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ, καθὼς καὶ διὰ τὴν προστασίαν τοῦ σκαφοῦς ἀπὸ τὰς κοπώσεις, συνεπείᾳ τοῦ κλυδωνισμοῦ τοῦ ὑγροῦ ἔρματος.

'Ἡ ἔκθεσις αὐτὴ ἦτο ἀποτέλεσμα ἐρεύνης πραγματοποιηθείσης ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῶν κρατῶν - μελῶν τοῦ Διεθνοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου, Νορβηγίας, Ιαπωνίας, Σουηδίας καὶ Ἀγγλίας, αἰτινες κατέχουν μεγάλον ἀριθμὸν σκαφῶν τοῦ τύπου αὐτοῦ. Εἰς τὰς δαπάνας τῆς ἐρεύνης συνέβαλον, ἐπίσης, οἱ 'Αμερικανικοὶ καὶ Νορβηγικοὶ Νηογνώμονες καὶ τινες ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, διατηρούσαι στόλου μικτῶν σκαφῶν ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ιδίου συνεδρίου, ὁ τεχνικὸς, διευθυντής τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ 'Ομίλου 'Οντάση, κ. Α. Γ. Σπύρου, ἀνέφερεν εἰς σχετικὴν μελέτην του, διτὶ δὲν θὰ πρέπει νὰ δοθῇ μεγάλῃ ἐμφασις εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κόστους σχεδιασμοῦ καὶ ναυπηγῆσεως τάνκερς τῆς τάξεως τοῦ ἐνὸς ἑκατ., τόννων, ὡς συνέδαινεν εἰς τὸ παρελθόν, κατὰ τὴν ναυπηγῆσιν τῶν μικροτέρουν μεγέθους σκαφῶν.

Ο κ. Σπύρου ἔξεφρασε τὴν πεποίθησιν, διτὶ μὲ τὴν κτηθείσαν πείραν ἐκ τῆς ναυπηγῆ-

"CATALINA" LTD
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
'Η πείρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν
καὶ οἰκονομικήν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ
ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ





ΓΑΛΛΙΑ

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Είς τὴν προσφάτως δημοσιεύθεισαν ἑτησίαιν ἔκθεσιν τῆς 'Ενδιώσεως 'Εφοπλιστῶν περὶ τῶν στατιστικῶν δεδομένων τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ 1972, ἀναφέρεται ὅτι αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ τῆς χώρας μετά τὴν κάμψιν τοῦ 1971 ἐγγύωσαν σημαντικὴν ἀνάπτυξιν εἰς τὸ 1972 καὶ φαίνεται ὅτι κατέρριψαν δῆλα τὰ ρεκόρ εἰς τὸ 1973. Διὰ τὸ 1974, δῆμα, αἱ ψήσταμεναι ἀδεβαιότητες ὑπάρχει φόδος νὰ μεταφρασθοῦν εἰς πραγματικὰς ἀνησυχίας.

Ἡ ἑτης κρίσεως τοῦ πετρελαίου ἀδυναμία ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων, ἡ ὑψησις τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων καὶ οἱ ἐντεῦθεν προερχόμενοι παραπλησμοὶ ὑπῆρχαν φαινόμενα μὲ παγκοσμίαν ἀπήχησιν. Αἱ περαιτέρω, δῆμας, συνέπειαι θά είναι ἀκόμη χειρότεροι. Διότι ἡ ὑψησις καὶ ἡ στασιμότης θὰ πλήξουν κυρίως τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν. Καὶ, καθὼς τὸ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον ἐπιδρᾶ ἴδιαιτέρως ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ισορροπίας, αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ θὰ είναι, ίσως, εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῆς ἐπερχομένης κρίσεως.

Ἐντὸς τοῦ κλίματος αὐτοῦ, τονίζεται ὅτι ἡ γαλλικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ πρέπει νὰ σπεύσῃ. Ἡ συμβολὴ τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν καὶ ὁ ρόλος του εἰς τὸν τομέα τοῦ ἐφοδιασμοῦ^θ ἀποκτήσουν ἐντελῶς ἴδιαιτερον δάρος ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας. Ἡ πρόδειξις, λοιπόν, τῆς κρίσεως, καταλήγει ἡ ἔκθεσις, ἐπιβάλλει εἰς τὴν Γαλλίαν ὅπως θεωρήσῃ τὴν δημιουργίαν ἐμπορικοῦ στόλου 20 ἑκατ. τόννων μέχρι τοῦ 1980, ὡς ἀναγκαῖον καθῆκον καὶ ἔθνικὴν φιλοδοξίαν.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΤΗΣ ΣΤΟΛΟΣ

Ἡ ὑποχώρησις τοῦ τονίζοντος τῆς γερμανικῆς Ναυτιλίας ἐσταμάτησεν. Εἰς 7.305.437 τόν. γκρός (11.272.000 τόν. π.ν.) ἀνήρχετο τὴν 1ην Ιανουαρίου 1974. Κατὰ τὸ 1972 διεγράφησαν τοῦ γερμανικοῦ Νηολο-

γίου 263 σκάφη, 1,5 ἑκατ. τόν. γκρός, τὸ πλείστον εἰκονικῶς μεταφερθέντα ὑπὸ ἔνεας σημασίας, ἐαὶ καὶ τὴν Ἑλληνικήν. Τὸ 1973 διεγράφησαν 133 σκάφη, 636.000 τ. γκρός, ἀντικατασταθέντα ἀπὸ 39 νεότευκτα, 704. 630 τόν. γκρός.

Τὰ 28,6% τοῦ γερμανικοῦ τονίζοντος ἀναφέρονται εἰς σκάφη γενικοῦ φορτίου, τὰ 26,5% εἰς δεξαμενόπλοια, τὰ 24,9% εἰς ἐπιβατηγά καὶ μόνον τὰ 15,2% εἰς τράμπης ξηροῦ φορτίου.

Ἡ ἡλικία τοῦ γερμανικοῦ τονίζοντος εἶναι σχετικῶς μικρά. Ὁ μέσος ὅρος είναι 10,5 ἔτη, τὰ 84% εἶναι κάτω τῶν δέκα ἔτων καὶ τὰ 35% κάτω τῶν πέντε ἔτων.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

Βάσεις τοῦ κατατεθέντος προσφάτως εἰς τὸ Κογκρέσσον νέου προϋπολογισμοῦ, αἱ κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις διὰ ναυπηγήσεις εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας θὰ παραμείνουν κατὰ τὸ νέον οἰκονομικὸν ἔτος — ἀρχόμενον τὴν 1ην 'Ιουλίου — εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ προηγουμένου ἔτους, ἡτοι 275 ἑκατ. δολαρία.

Ἐάν εἰς τὸ ποσόν αὐτὸν προστεθῇ καὶ τὸ πλεόνασμα προηγουμένων χρήσεων, θὰ είναι δυνατὴ ἡ ἐπιχορηγήσης διαφορᾶς ναυπηγικοῦ κόστους τεσσάρων σοῦπερ - τάκερς, τεσσάρων τάκερων μετρίου μεγέθους καὶ τεσσάρων ύγραεριφόρων. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῦ ἀντιπροσωπεύουν ὀλιγάτερα σκάφη ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους, μεγαλυτέρας δῆμος χωρητικότητος.

Αἱ ἐπιχορηγήσεις ἔκμεταλλεύσεως, ἐπίσης, ἐμφανίζουν ἀλαζιστὴν διαφοράν ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους, αὐξηθείσαι ἀπὸ 218,7 εἰς 220 ἑκατ. δολαρίων.

'Ιδιαιτέρα ἔμφασις διδέται εἰς τὸν πρυτανολογισμὸν ἐρεύνης καὶ ἔξελίξεως τῶν πυρηνικῶν πλοίων, διότι προβλέπεται νὰ αύξηθῃ ἀπὸ 24,5 εἰς 27,9 ἑκατ. δολαρίων. Πάντως, παρὰ τὴν σημαντικὴν αὔξησιν τοῦ κόστους τῶν συμβατικῶν καυσίμων, παραμένει εἰσέτι ἄγνωστον πότε θὰ χορηγηθῇ ἐγκρισις ἐπιχορηγήσεων διὰ τὴν ναυπηγήσιν πυρηνικῶν σκαφῶν. Ἡ περίπτωσις αὕτη ἀποκλείεται διὰ τὸ προσοχές 18μηνον, πα-

ρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἔχει ὑποβληθῆ αἴτησις ἐπιχορηγήσεως διὰ τὴν ναυπηγήσιν 12 πυρηνοκινήτων τάκερς τῶν 415.000 τόν. π.ν. ἔκαστον.

'Αφ' ὅτου ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν τὸ σύστημα ἐπιχορηγήσεως διαφορᾶς ναυπηγικοῦ κόστους, τὸ 1970, ἀνελήφθη ἡ κατασκευὴ 90 νέων σκαφῶν ἀξίας 3 δισεκ. δολλαρίων καὶ χωρητικότητος 6 περίπου ἑκατ. τόννων π.ν. Τὸ τονίζοντος, αὐτὸν ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὸ 40% τοῦ ἐν προσθέτως στόλου ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημασίαν.

Ἐπιπροσθέτως, ἀνεζωγονήθησαν τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα, ἀτίνα ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ἐτέλουν ὑπὸ μαρασμόν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΑΠΕΡΓΙΑΝ :

Τὰ αἰτήματα τῶν 'Ιαπώνων ναυτικῶν ἀναβιάζουν τὸ κόστος ἐπανδρώσεως τοῦ Ιαπωνικοῦ πλοίου κατὰ 41%. Ἡ ἀπεργία, κατά τὰς ἑκατόντα τοῦ Τόκιο πληροφορίας, φαίνεται ἀναπόφευκτο. Αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις ἀριθμούσσαν δύναμιν 160.000 ναυτικῶν, δλων τὰς τάξειν ἀπὸ τοῦ πλοιάρχου μέχρι τοῦ δοκίμου, ἐμφανίζονται ἀδιάλλακτοι εἰς τὰς ἀξιώσεις των.

Δέχονται εἰς ἀντάλλαγμα τὸν ὄρθολογισμὸν τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας καὶ τὴν αὐξήσιν τῆς παραγωγικότητος. Προϋπόθεσις, δῆμας, ἡ αὐξήσις τῶν μισθῶν, ἵνα ἀντικρύσουν οἱ ναυτικοὶ τὸν αύξανόμενον πληθωρισμόν.

Μία ἀπεργία τῶν 'Ιαπώνων ναυτικῶν θὰ σημανῇ τὴν ἀκίνητοποίησιν πλείστων δσῶν ιαπωνικῶν σκαφῶν καὶ τὴν προσφυγὴν τῶν φορτωτῶν εἰς τὰ δένα πλοῖα. Ἡ ζήτησις των θὰ ὑπεραυξηθῆται.

ΙΣΡΑΗΛ

ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ - ΚΟΝΤΕ·ΙΝΕΡΞ

Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Ισραήλ ήρχισαν τὴν κατασκευὴ δύο τῶν 9.000 τόννων πλοίων - κοντεΐνερες. Μεταφορικὴ ικανότης 380 κοντένερος τῶν 20 ποδῶν. Ταχύτης 18 μίλια. Πλήρης ὁ αὐτοματισμὸς εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ πλήρεις αἱ ἀνέσεις διὰ τὸ πλήρωμα. Καμπίναι χωρισταὶ διὰ τοὺς 24 ἄνδρας τοῦ πληρώματος. Τὸ πρώτον τῶν δύο σκαφῶν θὰ παραδοθῇ μετὰ διετίαν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΙ ΜΙΣΘΟΔΟΤΙΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Σοβαράς ἀπαιτήσεις προβάλλει ἡ 'Εθνικὴ Ναυτεργατικὴ "Ενωσις τῆς Μεγάλης Βρετανίας — ἥτις ἐκπροσωπεῖ τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ ἀριθμεῖ 38.000 μέλη — πρὸς τὴν Βρετανικὴν Ναυτικὴν 'Ομοσπονδίαν, ἀντιπροσωπεύουσαν 192 πλοιοκτήτας.

Αἱ ἀπαιτήσεις αὗται ἀναφέρονται εἰς πέν-

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1932

ΤΛΑΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 (ΖΕΑ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 476.435 • 476 628 • TELEX 212465-ΑΤΜΑ-GR.

Η ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΙΝΗΣΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΤΟ 1972

ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΣΗΜΕΙΩΘΕΙΣ ΑΥΞΗΣΙΣ

‘Από τὴν καθιερωμένην ἔτησίαν ἀνασκόπησιν τῶν Νορβηγῶν ναυλομεσιτῶν Φέρνδεϋ & ‘Εγκερς ἐπὶ τῆς παγκόσμιου μεταφορικῆς κινήσεως τῶν εἰς χύμα φορτίων διὰ τὸ 1972, ἀποσπάδην ἐνδιαφέροντα τινὰ σημεία ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ὄντος ἐκάστου εἰδους φορτίου ιδιαιτέρως.

Οὕτω, ὁ δύκος τῶν μεταφορῶν τῶν πέντε κυρίων χύδην φορτίων ἐμφανίζεται ηγεμόνεος κατὰ 7,5% ἔτησίως μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1962 - 1972, ἐνῷ εἰς τὸννους-μίλια ηγεμόνης κατὰ 10,5% ἔτησίως. Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἡ αὐξησίς τῆς διακινήσεως τῶν πετρελαίων ὑπῆρξε πλέον σημαντική. Διαπιστοῦται, κατὰ 12,5% κατὰ μέσον ὅρου ἔτησίως ηγεμόνης καὶ κατὰ τὸννους-μίλια κατὰ 16,5%.

Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ κατ’ εἰδη φορτίων εἰχον ὡς κάτωθι :

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ : ‘Η παραγωγὴ πετρελαίου ἀκαθάρτου καθ’ ὅλον τὸν Κόσμον ἔφθασε τὸ 1972 εἰς 2.548 ἑκατομ. τὸν. (αὐξησὶς 5,5% ἔναντι τοῦ 1971). ‘Η κατ’ ἔτος κατὰ τὰ ὄκτω προηγούμενα ἔτη αὐξησίς ὑπολογίζεται εἰς 7 - 10%. ‘Η διακινηθεῖσα ποσότης πετρελαίου ἀπὸ θαλάσσης ἀνήλθε τὸ 1972 εἰς 1.179,1 ἑκατομ. τὸν. μετρικούς.

ΟΡΥΚΤΑ : ‘Η παραγωγὴ τοῦ σιδηρομεταλλεύματος ὑπολογίζεται διὰ τὸ 1972 εἰς 780 ἑκατομ. τὸν. ἔναντι 775 ἑκατομ. τοῦ 1971. Μέση ἔτησία αὐξησίς κατὰ 2% μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1970 καὶ 1972, ἔναντι 6% μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1969 καὶ 1970.

Πάντως, ἡ παραγωγὴ χάλυβος ἔσημείωσε νέον ρεκόρ μὲ 628 ἑκατομ. τὸν. ἔναντι 582 ἑκατομ. τοῦ 1971. Τὸ σιδηρομεταλλεύματα ἔρχεται εἰς τὴν πρώτην σειράν τῶν ἔπιρων φορτίων, τῶν μεταφερθέντων τὸ 1972 (20% τῆς δῆλης κινήσεως) ἡ 247 ἑκατομ. τὸν.

‘Εξ ἄλλου, ἡ ἀπὸ θαλάσσης μεταφερθεῖσα ποσότης ὑπολογίζεται εἰς τὰ 21% ἔκεινης τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου καὶ εἰς τὰ 15% εἰς τὸννους-μίλια.

τε βασικά σημεῖα: Βελτίωσιν τῶν ἀποδοχῶν, ἥγγυσμένον κατάτων ὅριον ἐδόμαδισίας ἀμοιβῆς, τὴν καθιέρωσιν καταβολῆς ἐδομαδίσιου μισθοῦ ἀντὶ τοῦ μέχρι τοῦδε μηνιαίου, πρόσθετον ἀμοιβῆν διὰ τὰς νυκτερινὰς ὕρας ἐργασίας καὶ αὐξησιν τῶν ημερῶν ἔτησίας ἀδείας.

Μέχρι στιγμῆς δὲν ἔχει διευκρινισθῇ τὸ ὄψος τῆς αἰτουμένως αὐξήσεως καὶ τοῦ κατωτάτου ὅριον ἐδόμαδισίων ἀποδοχῶν δι’ ἑκάστην εἰδικότητα, ἀλλὰ πιστεύεται ὅτι διὰ τὸν πτυχιούχον ναύτην τὸ ὅριον αὐτὸν τῶν ἀποδοχῶν θὰ είναι τῆς τάξεως τῶν 20—25 λιρῶν ‘Αγγλίας ἐδόμαδισίων. ‘Ο μηνιαίος βασικός μισθός διὰ τὸν ναυτόπατον είναι τώρα λίρ. 63,15 καὶ διὰ τὸν πτυχιούχον ναύ-

ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ : ‘Η παγκόσμιος παραγωγὴ τοῦ γαιανθρακος ὑπολογίζεται εἰς 2,3 δισεκατομμύριοι τόν. Αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ διὰ τὸ 1972 ἀνήλθον εἰς 96 ἑκατομ. τόν., τὰ 4% τῆς παγκόσμιου παραγωγῆς. Αἱ μεταφοραὶ τοῦ γαιανθρακος ἀντιπροστέουν τὰ 8% τοῦ συνόλου τῶν ἀπὸ θαλάσσης ύδην μεταφορῶν. Τὸ κώκ διὰ τὰ χαλυβουργεῖα εἴναι τὸ κυριότερον εἶδος τοῦ μεταφερθέντος γαιανθρακος.

ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ (σίτος, ἀραβόσιτος, σίκαλις, βρώμη κλπ.): Παγκόσμιος παραγωγὴ 882 ἑκατομ. τόν. κατὰ τὸ 1972, ἔναντι 900 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1971. Παραγωγὴ σίτου 348 ἑκατομ. τόν. τὸ 1971. ‘Η παραγωγὴ σίτου εἰς τὴν Ρωσίαν κατά 16 ἑκατομ. τόν. μικροτέρα. Τὰ διακινηθέντα σιτοφορτία ἀπὸ θαλάσσης ἀνήρχοντο εἰς 47,9 ἑκατομ. τόν. καὶ τὰ τοῦ ἀραβόσιτου εἰς 29,3 ἑκατ. τόν. ‘Η δρυζα μὴ περιλαμβανομένη εἰς τὰ ἀνωτέρω δημητριακά, ἐμφανίζεται μὲ κίνησιν ἀπὸ θαλάσσης ἔξι ἑκατομ. τόν.

ΒΩΣΙΤΗΣ - ΑΛΟΥΜΙΝΑ : ‘Επὶ παγκόσμιου παραγωγῆς τὸ 1972 ἔξηκοντα ὄκτω ἑκατομ. τόν. τὰ 34,6 ἑκατομ. μετεφέρθησαν ἀπὸ θαλάσσης. Κατὰ 800 χιλ. διλιγώτερον ἔναντι τοῦ 1971.

ΦΟΣΦΑΤΑ : Παραγωγὴ παγκόσμιος ηγεμόνης κατὰ 8% (92 ἑκατομ. τόν.). Τὰ διακινηθέντα ἀπὸ θαλάσσης φορτία ἀνήλθον τὸ 1972 εἰς 38 ἑκατομ. τόν. (τὰ 42% τῆς παγκόσμιου παραγωγῆς).

ΔΙΑΦΟΡΑ ΛΑΛΛΑ ΦΟΡΤΙΑ : Εἰς 67 ἑκ. τόν. ὑπολογίζονται. Δασικὰ προϊόντα καὶ χάλψυ τὰ κυριώτερα.

Συνοπτικῶς, τὸ σύνολον τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφερθέντων κατὰ τὸ 1972 ξηρῶν μὲν φορτίων —τῶν πέντε κυριωτέρων— ἀνήλθεν εἰς 505 ἑκατομ. τόν. καὶ τῶν πετρελαίων εἰς 1.179 ἑκατομ. τόνων.

ται πρὸς 30 ἐργασίμους ημέρας, οἱ ναυτολογμένοι ἐπὶ ἔν συνεχές ἔτος ναυτικοί, εχανουνά πέντε ημέρας ἐργασίας, ὥπερ θὰ πάυση νὰ συμβαίνῃ ἐὰν ἐφαρμοσθῇ τὸ σύντη με τὸ ἐδδομαδίσιον μισθοῦ.

Καὶ τέλος, ἡ περίπτωσις τῆς ἀδείας μετ’ ἀποδοχῶν μετὰ ἔν ἔτος ὑπηρεσίας. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ ναυτεργάται ἔξητησαν αὐξησην τῶν ημερῶν ἀδείας ἀπὸ 48 εἰς 72. Μετὰ μακράς διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς ‘Ενώσεως των καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, συνεφωνήθη ἡ παροχὴ 60 ημερῶν ἀδείας. ‘Η συμφωνία ὅμως αὐτὴ δὲν ἐγένετο δεκτὴ ὑπὸ τοῦ Συμβούλιου ‘Ελέγχου Μισθών, ὥπερ καὶ περιώρισε τὰς ημέρας ἀδείας εἰς 54. «Ἐάν, τελικώς, οἱ ναυτεργάται ἀπαιτήσουν ἔκπτωσην τῶν 72 ημέρας ἀδείας», ἐδήλωσεν ἐκπρόσωπος τῶν πλοιοκτητῶν, «δέν διέπεπτο κατά πόσον ἡ ἀπαίτησης αὐτῆς θὰ ἐγένετο ἀποδεκτή, καθ’ ἧν στιγμὴν πέρυσι ἀπερρίφθη ἡ συμφωνία τῶν 60 ημερῶν».

‘Η στάσις τόσον τῶν πλοιοκτητῶν δύσον καὶ τῶν ναυτεργατῶν κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις θὰ ἔχαρτη, ἔν τινι μέτρῳ, ἀπὸ τὰς ἀποτελέσματα τῶν Γενικῶν ‘Εκληγῶν. Δέον νά σημειωθῇ ὅτι τὸ ‘Εργατικὸν κόμμα ἐδήλωσεν ὅτι θὰ καταργήσῃ τὸν ἔλεγχον μισθών εἰς περίπτωσιν ἐκλογικῆς νίκης του.

Πάντως, ἀναμένεται μία δυναμικὴ ἀναμέτρηση ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, λαμβανομένου ὑπὲρ δψιν δτι αἱ διαπραγματεύσεις διὰ λογαριασμῶν τῶν τελευταίων θὰ διεσχιθῶν ὑπὸ τοῦ προσφάτως ἐκλεγέντος γενικοῦ γραμματέως τῆς ‘Ενώσεως των, κ. Τζιμ Σλέιτερ, δψτις εἰχε δηλώσει ὅτι ἡ σκληρά καὶ ἀνένδοτος στάσις είναι ἡ μόνη τὴν ὄποιαν ἀντιλαμβάνονται οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ ἡ ἀπεργία είναι τὸ μοναδικὸν ὅπλον εἰς τὸ ὀπλοστάσιον τῶν ἐνώσεων.

Οἱ πλοιοκτήται μελετοῦν, ἐπίσης, παρομοίων ἀπαίτησης τῶν 40.000 ἀξιωματικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, περὶ αὐξήσεως τῶν ημερῶν ἀδείας. Σχέδιον παραχωρήσεως πρός αὐτοὺς μίας ημέρας ἀδείας διὰ κάθε δύο ημέρας ἐργασίας ἀπερρίφθη ὑπὸ τοῦ Συμβούλιου ‘Ελέγχου Μισθών, ὡς ἀντικείμενον πρὸς τὸν Κάθικα Μισθοδοσίας.



ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΟΥ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΥ

«Σημαντικὴν» αὐξησην τῶν ἀπολαυῶν των ζητοῦν οἱ ἀξιωματικοί τοῦ Βρετανικοῦ ‘Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Αὔξησιν, ἐπίσης, τῶν ἀδείων ἐπιτώρων, ώστε οἱ ἐργαζόμενοι νὰ ἀπολαμβάνουν τῆς ἀργίας μιᾶς ημέρας διὰ κάθε δύο ημέρας ἐργασίας ἀπερρίφθη ὑπὸ τοῦ Συμβούλιου ‘Ελέγχου Μισθών, ὡς ἀντικείμενον πρὸς τὸν Κάθικα Μισθοδοσίας.

Οἱ κρατοῦντες μισθοὶ τῶν ἀξιωματικῶν κυμαίνονται μεταξὺ 2.100 ἔως 8.000 λιρῶν ‘Αγγλίας ἔτησίως. ‘Η μέση συνολική μισθοδοτική κατάστασις τοῦ ὑποπλοιάρχου κυμαίνεται γύρω τῶν 2.600 λιρῶν.

Σημειώτεον, ὅτι τὸ ἀρμόδιον κρατικὸν ὅργανον ἐπὶ τῶν μισθῶν ἀπέρριψε τὸ αἵτημα τῆς μιᾶς ημέρας ἀργίας ἔναντι δύο ἐν ὑπηρεσίᾳ.



International Red Hand Marine Coatings



ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΦΗΜΙΣΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ, 35 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ, 1000 ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΛΕΨΕΩΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ.
ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΡΕΥΝΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΝ ΝΕΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΕΧΝΙΚΑΣ ΜΕΛΕΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ.
ΓΕΝ. ΑΝΤ/ΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε. ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ ΠΕΙΡΑΙΑ.
ΤΗΛΕΦΟΝΑ: 4179911/12, 4176435, 4176628.
ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΕΝ ΤΗ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΟΣ

Τὸ ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ναυπήγησιν τοννάζ

ΟΡΓΑΣΜΟΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ

ΟΛΙΓΩΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΤΟΝΝΑΖ

Ως άνεγράψαμεν ἡδη, αἱ ἀνὰ τὸν κόσμον παραγγελίαι εἰμπορικῶν πλοίων ἀνήρχοντο τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1973, δάσει τῶν στατιστικῶν στοιχείων τοῦ Λόδύς Ρέτζιστερ, εἰς 128.899.862 τόν. γκρός, ἥτοι ἡσαν κατὰ 50% περίπου ἀνώτεροι τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν καὶ μὴ τοννάζ τῶν κυριωτέρων τύπων πλοίων ὑπὸ παραγγελίαν εἶχεν ὡς ἀκολούθως (ἐν παρενθέσει σημειούται ἡ ἀνθησις ἡ μείωσις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἀντίστοιχα στοιχεῖα τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1972):

	ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ Τόν. γκρός	ΜΗ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΑ Τόν. γκρός	ΣΥΝΟΛΟΝ Τόν. γκρός
Δεξαμενόπλοια	17.490.880 (+2.478.459)	80.064.663 (+11.061.945)	97.555.543 (+13.540.404)
Μπάλκ κάρριερς	6.457.465 (-671.990)	11.987.880 (+418.775)	18.445.345 (-253.215)
Γενικοῦ φορτίου	2.271.096 (-221.836)	3.482.060 (+342.951)	5.753.156 (+121.115)
Ἄλιευτικά παντός τύπου	410.709 (-5.284)	271.787 (+20.706)	682.496 (+15.422)

Τὰ δεξαμενόπλοια ἀντιπροσωπεύουν τὸ 75,7% τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν, τὰ μπάλκ κάρριερς τὸ 14,3% καὶ τὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου τὸ 4,5%.

Τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦ συνολικοῦ ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν ἀντιπροσωπεύεται ἀπὸ μεγάλα τάνκερς καὶ μικτὰ ἄνω τῶν 100 χιλ. τόν. γκρός, 492 σκάφη τοῦ μεγέθους αὐτοῦ, ἄνω τῶν 72 ἑκατ. τόν. γκρός τελούν ὑπὸ παραγγελίαν.

Διὰ τὴν ἔκτιμησιν τῶν ἔξελίξεων ἀναφερόμεθα εἰς τὰς τριμηνιαίς διακυμάνσεις τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν κατὰ τὰ τελευταῖα 5 ἔτη, αἵτινες ἔχουν ὡς κατωτέρω :

1969	Μάρτιος	53.332.563
	'Ιούνιος	54.754.353
	Σεπτέμβριος	55.927.078
	Δεκέμβριος	59.831.778
1970	Μάρτιος	59.913.976
	'Ιούνιος	64.458.777
	Σεπτέμβριος	69.713.841
	Δεκέμβριος	78.503.994
1971	Μάρτιος	82.398.839
	'Ιούνιος	83.686.675
	Σεπτέμβριος	84.072.090
	Δεκέμβριος	83.659.864
1972	Μάρτιος	82.171.036
	'Ιούνιος	80.639.552
	Σεπτέμβριος	78.892.106
	Δεκέμβριος	86.498.728
1973	Μάρτιος	99.182.826
	'Ιούνιος	105.316.423
	Σεπτέμβριος	114.334.037
	Δεκέμβριος	128.899.862

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω καταφίνεται ὅτι αἱ παραγγελίαι ἀκολουθοῦν τὰς ἐκάστοτε τάσεις τῆς ναυλαγορᾶς. Μετὰ τὴν ὑφεσιν τοῦ τέλους τοῦ 1970 μέχρι καὶ τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ 1972 αἱ παραγγελίαι ἡσαν περιωρισμέναι. Ἀντιθέτως, ἐσημειώθη ἔσαρσις παραγ-

γελιῶν ἀπὸ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1972 καὶ ἐντεῦθεν μέχρι καὶ ὀλοκλήρου τοῦ 1973, ὅτε ἡ ναυλαγορᾶ διετηρεῖτο εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα.

Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Διαφρούντος τοῦ 1973 παρεδόθησαν ἀπὸ τὰ ἀνὰ τὸν κόσμον ναυτιγεία — ἔξαιρεσει τῶν ρωσικῶν, διὰ τὰ ὅποια δὲν ὑφίστανται πλήρη στοιχεῖα — 929 σκάφη, ἄνω τῶν 2.000 τόν. d.w., συνολικῆς χωρητικότητος 46.391.510 τόν. d.w., ἔναντι 1.152 σκαφῶν, 43.872.240 τόν. d.w. τοῦ 1972.

Ἡ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, μὲ παράλληλον αὔξησην τῆς χωρητικότητος, καθιστᾷ ἐμφανῆ τὴν τάσιν πρὸς τὰ μεγαλύτερα. Τούτο ισχύει τόσον διὰ τὰ ἀτμοκίνητα σύστοι παραδοθέντων σκάφη, δεδομένου ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν παραδοθέντων ἀτμοκίνητων σκαφῶν (122) παρέμεινεν ὁ αὐτὸς ὡς τὸ 1972, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον τοννάζ ηὔπηθη κατὰ 2,6 ἑκατ. τόννους. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δηζελοπλοίων, ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν ἐμειώθη κατὰ 223, ἐνῷ ἡ μείωσις τῆς χωρητικότητος ἦτορ μόλις 75 χιλ. τόννων.

Ἡ Ἰαπωνία καὶ ἡ Σουηδία κατέχουν σταθερῶς τὴν πρώτην καὶ δευτέραν θέσιν. Ἀντιθέτως ἡ Δυτ. Γερμανία ἐπραγματοποίησεν ἀλμα καὶ ἀνήλθεν εἰς τὴν τρίτην θέσιν, ἐνῷ ἡ Γαλλία κατήλθεν εἰς τὴν τετάρτην θέσιν καὶ ἡ Ἀγγλία παρέμεινεν εἰς τὴν πέμπτην.

Ἡ παραγωγὴ τῶν 10 μεγαλυτέρων ναυπηγικῶν χωρῶν κατὰ τὸ 1973 ἔχει ὡς κατωτέρω (ἐντός παρενθέσεως ἀναφέρεται ἡ παραγωγὴ ἐκάστης χώρας κατὰ τὸ 1972) :

XΩΡΑ	ΠΛΟΙΑ	TON. D.W.
Ίαπωνία	374 (461)	25.145.410 (22.164.000)
Σουηδία	36 (37)	4.149.770 (3.802.450)
Γερμανία	76 (94)	2.480.670 (1.761.270)
Γαλλία	26 (27)	1.936.710 (1.593.520)
Ἀγγλία	61 (67)	1.607.570 (1.946.160)
Όλλανδία	40 (47)	1.577.840 (1.263.300)
Νορβηγία	37 (60)	1.574.740 (1.405.760)
Δανία	18 (22)	1.445.120 (1.970.790)
Ιταλία	24 (29)	1.248.220 (1.837.180)
Ισπανία	51 (66)	1.231.260 (2.023.750)

Ἀκολουθοῦν αἱ Ἦνωμέναι Πολιτεῖαι μὲ 18 (15) πλοῖοι, 917.110 (589.340) τόννων d.w., ἡ δὲ Ἐλλάς εὑρίσκεται εἰς τὴν 18ην θέσιν μὲ 10 (10) πλοῖοι, 177.700 (122.280) τόν. d.w.

Ἡ ἀλματώδης ἄνοδος τῆς παραγωγικότητος τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς διομηχανίας κατὰ τὴν τελευταίαν 10ετίαν, καταφίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος:

ΠΛΟΙΑ ΠΑΡΑΔΟΘΕΝΤΑ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1963 - 1973

Έτος	Δηζελοκίνητα Πλοΐα	Άτμοκίνητα Πλοΐα	Σύνολον Πλοΐα
1973	807	22.585.950	929
1972	1.030	22.647.720	1.152
1971	1.106	20.858.470	1.211
1970	1.043	17.634.600	1.145
1969	989	16.568.070	1.084
1968	964	18.906.130	1.025
1967	913	19.992.920	950
1966	789	15.647.970	851
1965	698	13.512.540	775
1964	582	9.438.570	657
1963	547	7.910.980	655

MERCANAVES
(CYPRUS) LIMITED

SHIPPING AGENTS AND BROKERS

6 EVRIPIDOU STR., FAMAGUSTA, TEL. 66418, Cables: MERCANAVES FAMAGUSTA

10 KOUMANDARIAS STR.
P.O. BOX 1124
LIMASSOL - CYPRUS
TEL: 5025 AOH 73413 TELEX: 2664
Cables: MERCANAVES - LIMASSOL

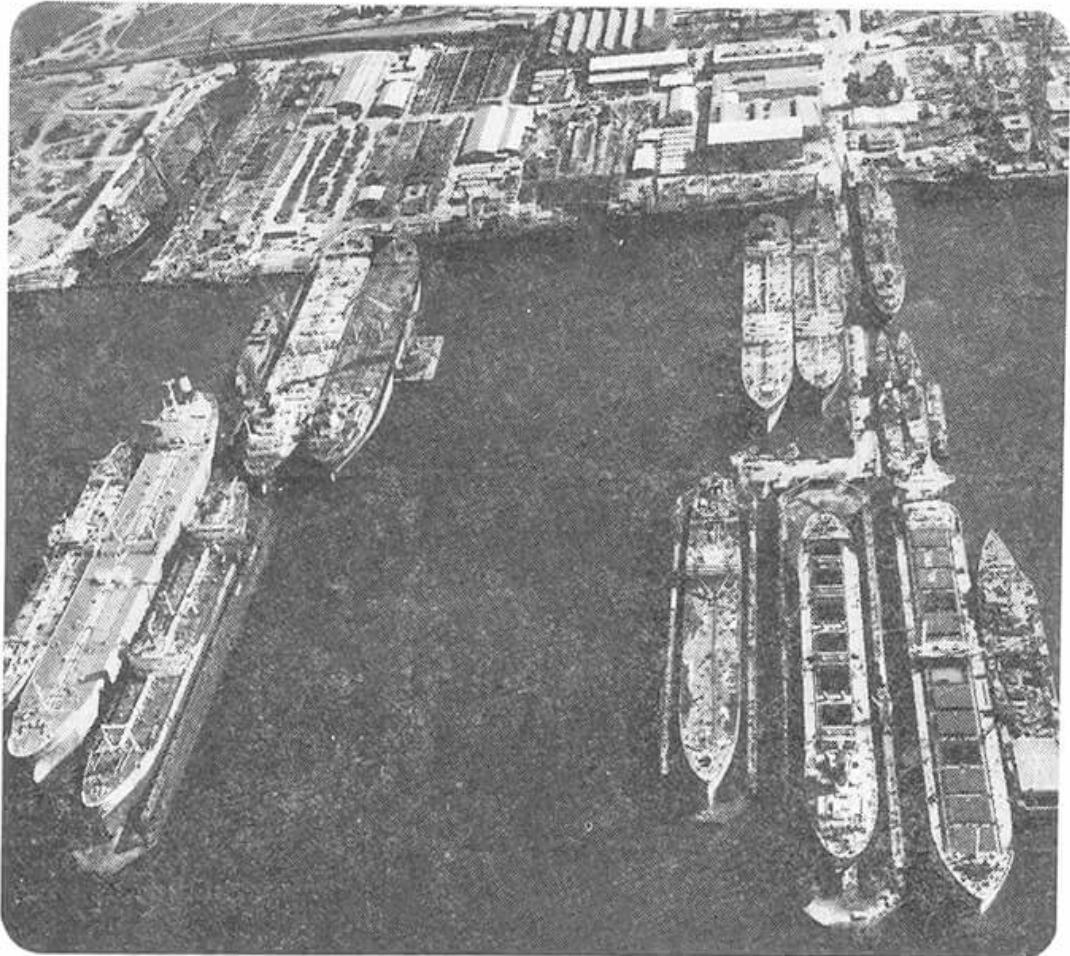


HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD



**The leading
shipyard
in the
Eastern
Mediterranean**

Hellenic Shipyards Co.'s Skaramanga Yard, near Piraeus, carries a full range of hull & engine repairs and drydocking facilities for ships up to 250,000 dwt. It is also filling orders for 37,000 dwt. bulk carriers and 30,400 dwt. product carriers. For full details write to:

P.O.B. 480, Athens,
or call 8.073.351

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

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

1. «Σ ἀ 6 6 ας» : Δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Kongsvanger») νεοαγορασθέν, 20.514 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Οπούλενς» (κ. Νικ. Χριστιανός).

2. «Μ ε ν τ ι τ ε ρ ἀ ν ε α ν Ν τ ὄ λ φ i n» : Ἐπιβατηγὸν-όχηματαγωγὸν (πρώην σουηδικὸν «Stena Germanica») νεοαγορασθέν, 5.195 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Γκούλα Μαρίτιμα» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

3. «Μ ε σ ο η ι α κ ḥ Α ρ μ ο ν ί α» : Δεξαμενόπλοιον (πρώην «Lalibella» ὑπὸ σημαίαν Αιθιοπίας) νεοαγορασθέν, 21.886 τόν. γκρός τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἀρμαντόρα Τρανσπασίφικα» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

4. «Ἐ ύ θ ύ μ ης» : Φορτηγὸν (πρώην λιμενιανὸν «Bacolod») νεοαγορασθέν, 9.991 τόν. γκρός τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Χώρε Μπαΐνη» (κ. Πέτρος Ιωαννόγλου).

5. «Α ν α σ τ α σ ι α» : Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 54.000 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πλάναμαξ» (κ.κ. Ἀντ. Κατσογεώργης, Θεόδ. Ευσταθίου).

6. «Π ό π η Α ς» : Φορτηγὸν (πρώην φιλανδικὸν «Eidic») νεοαγορασθέν, 1.587 τόν. γκρός τοῦ 1942, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἀλκμήνη» (κ. Γερ. Ἀγουδῆμος).

ΑΙ ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΕΙΣ

Τὸ 18.460 τόν. d.w. τύπου «κόνκορντ» φορτηγὸν «Ἀριστοκλείδης» καθειλκύσθη τὴν 23ην Ιανουαρίου εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούϊ (Φουτζινιγκάτα) διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου M. A. Καραγεώργη. Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ δηζελομηχανῆς B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ἰσχὺος 9.400 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα ὑπηρεσιακῆν 16,9 κόμβων. Παραδίδεται τέλη Μαρτίου καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 8ην Φεβρουαρίου παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ωστίν καὶ Πίκερσγκιλ τοῦ Σάντερλαντ, τὸ 15.000 τόν. d.w. φορτηγὸν «Μαρί» τύπου SD14, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν Μπαΐνη (Ἀφοὶ Μαυρολέοντος). Σημαία ἐλληνικῆ.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ἀστιλλέρος τοῦ Μπιλιμάτο» παρελήφθη τὴν 26ην Φεβρουαρίου τὸ δεύτερον σκάφος τύπου «Σάντα Φὲ 77» ἐκ τῶν 21 τὰ ὅποια ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεῖα ὑπὸ τοῦ Οίκου N. Δ. Παπαλιοῦ. Τὸ 21.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ πολλαπλῆς χρήσεως ὀνομάσθη «Αἴγις

μῆκος 95 μ., πλάτος 14,60 μ. καὶ εἶναι ὁλικῆς χωρητικότητος 4.000 κόρων. Είναι ἐφωδιασμένον μὲ δύο μηχανᾶς Ντάτος, ἰσχὺος ἑκάστης 4.000 ἵππων, αἱ ὁποῖαι θὰ τοῦ προσδιδούν ταχύτητα 22 κόμβων, θὰ δύναται δὲ νὰ μεταφέρῃ 1.000 ἑπιβάτας, κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον, 20 φορτηγὰ καὶ 80 ἴδιωτικά αὐτοκίνητα. Τὸ «Νάξος» θὰ δρυμολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν «Κυκλαδῶν».

Ἄμεσως μετὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Νάξος» ἐτέθη ἡ τρόπις τοῦ πρώτου ἐκ σειρᾶς δέκα ἀδελφῶν σκαφῶν τῶν 2.800 τόνων d.w., τὰ ὁποῖα θὰ ναυπηγηθῶν ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων Περάματος - Ἰτέας διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Ἐπωλήθη εἰς λιθεριανὰ συμφέροντα, ἀντὶ δολ. 1.2 ἑκατομ., τὸ φορτηγὸν «Ἀριστογείτων» 8.583 τόν. γκρός, 13.100 τόν. d.w. τοῦ 1960.

— Εἰς τὴν κυπριακὴν ἔταιριαν «Λελάκης Σήππιγκ» ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ἐλκα» 8.547 τόν. γκρός, 12.789 τόν. d.w. τοῦ 1958 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Κρήταν Χίστορα».

— Ἐπωλήθη ἀντὶ δολ. 4.070.000 τὸ μπάλκ κάρριερ «Σάντα Κλάσουζ» 11.446 τ. γκρός, 16.200 τόν. d.w. τοῦ 1963.

— Παρὰ κυπριακῆς ἔταιριας ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον πολωνικὸν φορτηγὸν «Slowachi» 5.262 τόν. γκρός, 7.939 τόν. d.w. τοῦ 1924 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ροδάνθη A».

— Παρὰ τῆς ἔταιριας «Σούτος Ελλάς» ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Wandrachno» 1.599 τ. γκρός, 2.622 τόν. d.w. τοῦ 1969. Μετωνομάσθη «Σάμος Πέρλη». Σημαία Ἐλληνικῆ.

— Τὸ μπάλκ κάρριερ «Μελίνα - Μαρία» 35.630 τόν. γκρός, 62.500 τόν. d.w. τοῦ 1963 ἐπωλήθη εἰς λιθεριανὰ συμφέροντα ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 10,2 ἑκατομ. δολαρίων.

— Ἡ ἔταιρια K. Εύθυμιαδή ἐπωλησε τὸ ἐπιβατηγὸν «Λίνδος» 9.931 τόν. γκρός τοῦ 1952 εἰς Ισπανῶν καὶ εὑρίσκεται εἰς τὴν τελικὴν φάσιν τῶν διαπραγματεύσεων ἡ πώλησης τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Νήσος Κύπρος» 12.712 τόν. γκρός τοῦ 1952 καὶ τοῦ φορτηγοῦ «Κνωσσός» 2.146 τόν. γκρός τοῦ 1949. Ἐπίσης ἐπώλησεν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἔταιριαν «Μίνως» τὸ ὄχηματαγωγὸν «Μίνως» 9.517 τόν. γκρός τοῦ 1952. Ἡ πώλησης τελεῖ εἰσέτι ὑπὸ τὴν αἵρεσιν τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῆς ἀγοραστρίας ἔταιριας.

— Παρὰ τῆς «Ἐλληνικῆς» ἡγοράσθησαν τὰ δηζελοκίνητα φορτηγά της «Χόλλαντ Αμερικά Λάιν» «Gorredyke» καὶ «Grebedyk» 7.300 τόν. γκρός, 10.100 τόν. d.w. ἑκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1963 καὶ 1962 ἀντιστοίχως. Ἀμφότερα παραλαμβάνονται ἐντὸς τοῦ Μαρτίου.

— Εἰς ἀγοραστὰς «Ἄπω Ανατολῆς» ἐπωλήθη καὶ παρεδόθη τὸ κυπριακὸν δεξαμενόπλοιον «Μιχάλη» 12.779 τόν. γκρός τοῦ 1960. Μετωνομάσθη «Γκρέιτ Τζάστις». Σημαία Παναμᾶ.

— «Ἐλλήνες τῆς Ἀμερικῆς» ἡγοράσσαν τὰ ἀγγλικὰ σέλτερντέκερς «Coventry City» καὶ «Toronto City» 7.643 τόν. γκρός, 10.720 τόν. d.w. ἑκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1966, ἀντὶ συνολικοῦ ποσοῦ 3 ἑκατομ. λιρῶν.

— Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Ganges Maru» 5.206 τόν. γκρός, 7.155 τ. d.w. τοῦ 1963 ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ἐλένια».

— Εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Μπαγκόκ γέπονται ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Νίκητας ΙΙ» 4.307 τόνων γκρός τοῦ 1951 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Siam Queen».

— Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Τάμα» 19.674 τόν. γκρός, 29.892 τόν. d.w. τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς κυπριακὰ συμφέροντα καὶ μετωνομάσθη «Κρήταν Στάρα».

— «Ἡγοράσθη παρ᾽ Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον ὄλλανδικὸν φορτηγὸν «Houtman» 1.122 τόν. γκρός τοῦ 1958. Παραλαμβανό-

ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ ΤΟ «ΝΑΞΟΣ»

Ἐκ τῶν Ναυπηγείων Περάματος - Ἰτέας

καθειλκύσθη τὴν 23ην Φεβρουαρίου τὸ ἐπιβατηγὸν - ὄχηματαγωγὸν «Νάξος», τῆς Ανωνύμου Ναυτιλιακῆς ἔταιριας Νάξου. Τὸ σκάφος τὸ ὅποιον θὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀπὸ τῆς ἐφετεινῆς θερινῆς περιόδου, ἔχει διλοκό

SHIPBROKERAGE-SHIPPING HELLASMAR S.R.L.

CONSTANTINO VALAOURIS

Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES BONDED STORES - IMPORT EXPORT

TELEX: DANBE 121094

TELEGRAMS: "HELLASMAR"

TELEPHONES: 311384

TELEPH. NIGHT: 321616

P. O. BOX: 3233

BUENOS AIRES - ARGENTINA

μενον θά μετωνομασθή «Όρεστης». Σημαία 'Ελληνική.

— Επιπλήθη εις άλλοδαπούς τό λιμενιανόν δεξαιμενόπλοιον «Μετέωρα» 25.275 τόν. γκρός τού 1958 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Περμίνα Σαμούντρα ΙΙΙ».

— Επίσης έπιπληθη εις άλλοδαπούς τό κυπριακόν φορτηγόν «Κέρυτα Σχέλλα» 2.635 τόν. γκρός τού 1956. Μετωνομάσθη «Libyan Trader».

— Μεταξύ Έλλήνων έπιπληθη τό φορτηγόν «Νικόλας» 1.362 τόν. γκρός τού 1953 και υψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Μπαρούμ».

— Τό δηζελοκίνητον λιμενιανόν δεξαιμενόπλοιον «Zenith» 13.110 τόν. γκρός τού 1957 ήγοράσθη, παρελήφθη και υψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Κρήταν Μπήτζ».

— Επερα δύο φορτηγά, έκτος τῶν τριῶν πωληθέντων εἰς ίνδικά συμφέροντα, έπωλησεν ή έταιρια Μιχαήλ Α. Καραγεώργη εις Γερμανούς άγοραστάς.

— Παρά τῆς «Νταϊφάς Σητρέιντερ», τοῦ κ. Ιάσονος Νταϊφά τῆς Νέας Υόρκης, ήγοράσθη και παρελήφθη τό άτμοκίνητον δεξαιμενόπλοιον «L. W. Ohemieis», 18.504 τόν. γκρός, 29.858 τόν. d.w. τού 1954, τό δρομού μετωνομάσθη «Βάλιαντ Κίνγκ». Ή σημαία τῆς Λιμενίας διετηρήθη.

ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΟΥ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ

Η άγορά τοῦ ναυπηγουμένου εἰς Πολωνίαν μπάλκ κάρριερ τῶν 54.000 τόν. d.w., περὶ τῆς δρομούς έγραψαμεν εἰς τό προηγού-

μενον τέμχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐγένετο ἐκ μέρους τῆς ἑταίριας «Πάναμας Σιππιγκ Κόμπαν» ἐλέγχομενης ὑπὸ τῶν κ.κ. Α. Κατσογεώργη και Θ. Εύσταθιου. Τό σκάφος παραλαμβάνεται τόν προσεχή μῆνα. Θά όνομασθη «Άναστασία» και θά ύψωση τήν ἑλληνικήν σημαίαν.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΜΑΥΡΑΚΑΚΗ

Τάς τελευταίας ήμέρας τοῦ Φεδρουαρίου ἐπρόκειτο νά παραληφθῇ ὑπὸ τοῦ Οίκου Μαυρακάκη τό νεοαγορασθέν, ὄντι 1.825.000 δολλαρίων, φορτηγόν «Εύθαλιά», 16.000 τόνων τοῦ 1957, τό δρομού τόν μετωνομάσθη «Έλευθερος» και θά διατηρήσῃ τήν κυανόλευκην, διπλας διά πλοία τοῦ προαναφερθέντος οίκου. Τό σκάφος φέρει τήν ὀντάτην κλάσιν τοῦ Βρετανικού Νηογνώμονος και έχει υποστῆ ἐπιθεώρησιν τόν Νοέμβριον 1972.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παραλαμβάνεται ἐντός τῶν ἡμερών τό ἀγορασθὲν ἀπό τήν «Τσάκος Σήππιγκ» μπάλκ κάρριερ «Πετίγκο» 22.118 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1965. Θά μετωνομάσθη «Άτην'ς Σαξές». Σημαία Ελληνική.

— Παρελήφθη τό ναυρηγικόν μπάλκ κάρριερ «Sandefjord» 19.667 τόν. γκρός τοῦ 1968 και υψωσε τήν κυανόλευκην. Μετωνομάσθη «Ελάφι».

— Τό ἀγορασθὲν παναματικόν φορτηγόν «Mai» 1.891 τόν. γκρός τοῦ 1947 παρελή-

φθη. Μετωνομάσθη «Έλενη». Σημαία 'Ελληνική.

— Επίσης παρελήφθη τό ναυρηγικόν φορτηγόν «Svolder» 8.858 τόν. γκρός τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Ρόμαν Εμπερο». Σημαία 'Ελληνική.

— Παρελήφθη τό ἀγορασθὲν ναυρηγικόν μπάλκ κάρριερ «Nortrans Enterprise» 13.825 τόν. γκρός τοῦ 1956 και μετωνομάσθη «Σίλβερ Σίτι». Υψωσε τήν κυανόλευκην.

— Τήν κυανόλευκην υψωσεν ἐπίσης τό ὑπὸ σημαίαν Σιγκαπούρης δεξαιμενόπλοιον «Neptune Taurus» 12.246 τόν. γκρός τοῦ 1958 και μετωνομάσθη «Οιλμπερν».

— Παρεδόθη εις τούς ἀγοραστάς του και υψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν τό φορτηγόν «Δημη. Π. Λαιμός» 8.782 τόν. γκρός τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Αρης Τρέιντερ».

— Παρελήφθη τό δανικόν φορτηγόν «Helsingør Dan» 4.040 τόν. γκρός τοῦ 1957 και υψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Μίτσα Κ.».

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τήν κυπριακήν σημαίαν υψωσε τό φορτηγόν «Σενεγκάλ», 1.835 τόν. γκρός τοῦ 1947.

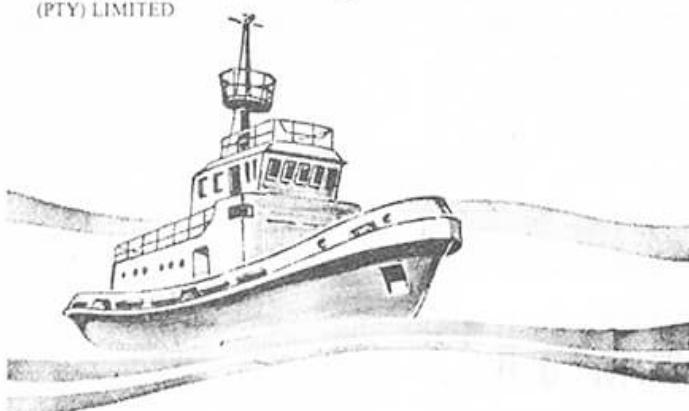
ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

«Υπεγράφησαν εις τό N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας:

«Σημέρλς, κυπριακόν, 2.922 τόν. γκρός, ἀπό 15.9.73, ἔκπρόσωπος κ. Μιχ. Γκιόκας,

*Dorman Long Vanderbijl Corporation Limited and Dorman Long Swan Hunter

(PTY) LIMITED



Repairs in South Africa

Represented also at Glasgow and Liverpool and in Denmark, Holland, Italy, Sweden and in Brazil.

*FORMERLY DORMAN LONG (AFRICA) LIMITED

... AT CAPE TOWN

Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd.
Telex 5-7981 CT. Tel: 55-9471
Cables: Dorlensa, Bellville, Cape

Representation in:

LONDON: Swan Hunter Group Ltd.
Tel 01-283-3811 Telex: 887543

NEW YORK: Midland Marine Brokerage Inc.
Tel: Whitehall 4-6720 Telex: 222081

PIRAEUS: P. Wigham-Richardson (Hellas) Co.
Ltd. Tel: 425-378 Telex: 21332 P.W.R., G.R.

FRANCE: Asmarine S.A. Telex: Paris 29542
Tel: 622-27-27 or 227-45-06

GERMANY: Dietrich D. Zoepfle

Telex: 215005 Zogo D Tel: 330436 37

NORWAY: All except Bergen and West Norway.
Halldan Tangen A/S Tel: 22929 Telex:
Kristiansand 16311

NORWAY: Bergen and West Norway:
Birger Gjestland A/S Telex: Bergen 2041
Tel: 14048

... AT DURBAN (also at East London) and Port Elizabeth)

*Dorman Long Vanderbijl Corporation Ltd.
Telex: 6-7328 DN Tel: 35-5921
Cables "Dorlensa" Durban

Representation in:

LONDON: Walter C. Jones & Co. Ltd.
Telex: 885924 Tel: 01-600 8147

NEW YORK: Midland Marine Brokerage Inc.
Tel: Whitehall 4-6720 Telex: 222081

PIRAEUS: P. Wigham-Richardson (Hellas) Co.
Ltd. Tel: 425-378 Telex: 21332 P.W.R., G.R.

FRANCE: Asmarine S.A.
Tel: 622-27-27 or 227-45-06 Telex: Paris 29542

GERMANY: Dietrich D. Zoepfle
Tel: 330436 37 Telex: 215005 Zogo D

NORWAY: Halldan Tangen A/S
Tel: 22929 Telex Kristiansand 16311

«Τουρμπινία», κυπριακόν, 10.413 τόν. γκρός, άπο 4.12.73, έκπρόσωπος κ. Γ. Λαζέρδος, «Σάντα Μαρία», κυπριακόν, 1.149 τόν. γκρός, άπο 15.1.74, έκπρόσωπος κ. Γρηγ. Μακρυγιάργος. «Άχαιός», κυπριακόν, 1.595 τόν. γκρός, άπο 15.1.74, έκπρόσωπος κ. Γρ. Μακρυγιάργος. «Βίλλου», κυπριακόν, 419 τόν. γκρός, άπο 5.1.74, έκπρόσωπος κ. Γ. Χατζηγιάννης. «Λαμάντα», κυπριακόν, 11.469 τόν. γκρός, άπο 23.11.73, έκπρόσωπος Διαμ. Ματθαίος. «Ελένια», κυπριακόν, 5.200 τόν. γκρός, άπο 11.10.73, έκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης. «Χώκε», λιβεριάνον, 11.911 τόν. γκρός, άπο 21.11.73, έκπρόσωπος κ. Πολ. Καρούσος. «Μάργκαρετ», κυπριακόν, 8.378 τόν. γκρός, άπο 30.9.73, έκπρόσωπος κ. Κ. Ποντικός.

ΑΙ ΔΙΔΑΥΣΕΙΣ

Τό κυπριακόν φορτηγόν «Άριων», 5.245 τόν. γκρός τού 1938 έπωλήθη εἰς διαλυτάς Κινέζους ἀντί δολ. 171 κατά τόνουν ἐλ. χωρητικότητος.

—Εἰς Κινέζους διαλυτάς ἐπωλήθη ἐπίσης ἀντί δολ. 171 κατά τόν. ἐλ. χωρητικότητος, τό κυπριακόν φορτηγόν «Άρσεναλ», 3.675 τόν. γκρός τού 1948.

—Ἐπωλήθη, ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται εἰς Χάλιφας, εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐθαν τὸ φορτηγόν «Εύρυγένη», 9.659 τόν. γκρός τού 1961.

—Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐθαν ἐπωλήθη, ἀντί δολ. 196 κατά τόν. ἐλ. χωρητικότητος τό μπάλκ κάρριερ «Σή Ράιντερ», 11.206 τόν. γκρός τού 1952.

—Τό φορτηγόν «Βίομα», 6.229 τόν. γκρός τού 1954 έπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐθαν ἀντί δολ. 100 κατά τόν. ἐλ. χωρητικότητος, ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται εἰς Μόντρεαλ.

—Διαλυταὶ Καστούγκη ἡγόρασαν τό φορτηγόν «Κάβο Κολώνεα», 7.320 τόν. γκρός τού 1951.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς «Άπω Ανατολῆς τό φορτηγόν «Νητόμινα», 8.063 τόν. γκρός τού 1954.

—Τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Τρέιντερ», 5.752 τόν. γκρός τού 1950 έπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

METONOMASIAI

Τό λιβεριάνον δεξαμενόπλοιον «Τρίπολη», 17.672 τόν. γκρός τού 1954 μετωνομάσθη «Ντέστιν».

—Εἰς «Δωδώ I» μετωνομάσθη τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Δωδώ», 2.709 τόν. γκρός τού 1956.

—Τό φορτηγόν «Πλάτων», 8.929 τόν. γκρός τού 1959, μετωνομάσθη εἰς «Άγιος Φανούριος».

—Ἐπίσης μετωνομάσθη εἰς «Άγιος Νικόλαος B.» τό φορτηγόν «Άντωνιος Βεντούρης», 2.167 τόν. γκρός τού 1950.

ΑΙ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ

Διὰ δημοσιευθέντος εἰς τήν Ἐφημερίδα τής Κυθερίσεως Προεδρικού Διατάγματος (120.4.2.74) ηγήθησαν αἱ ὑψιστάμεναι ἐξεταστικαὶ περιοδοὶ τῶν ὑποψήφιών πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος, ὡς ἀκολούθως:

1) Διὰ δίπλωμα πλοιάρχου Β' τάξεως κατά μήνα Σεπτέμβριον.

2) Διὰ πτυχίου Κυθερίτου Α', Β' τάξεως, Ναυκλήρου, Κυθερίτου Ρ)Κ κατά μήνα Ιούλιον.

3) Διὰ δίπλωμα πρακτικοῦ πλοιάρχου κατά μήνα Σεπτέμβριον.

4) Διὰ δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφητοῦ Α' τάξεως κατά μήνα Σεπτέμβριον.

5) Διὰ δίπλωμα Οικονομικοῦ Α' τάξεως κατά μήνα Ιούλιον.

6) Διὰ δίπλωμα Οικονομικοῦ Β' τάξεως κατά μήνα Ιούλιον.

7) Διὰ πτυχίου Φροντιστοῦ κατά μήνα Σεπτέμβριον.

8) Διὰ πτυχίου 'Αρχιθαλαμηπόλου Α', Β' τάξεως ἀδειαν Θαλαμηπόλου Α' τάξεως κατά μήνα Ιούλιον.

9) Διὰ πτυχίου 'Αρχιμαγείρου, ἀδειας Μαγείρου Α', Β' τάξεως κατά μήνα Ιούλιον.

Η ΦΟΙΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

—Ηρχισαν τήν παρελθόνσαν Τρίτην, 26ην Φεδρουαρίου, εἰς τό Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. τὰ μαθήματα τής πρώτης ἐκπαιδευτικῆς σειρᾶς ὑποψήφιών Α' Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν, τὰ δόποια, ὡς ὑπολογίζεται, θά περατωθοῦν περὶ τήν 25ην Μαΐου, διότι, ἐν τῷ μεταξύ, ἀπεφασίσθη ἡ σύντημσις τοῦ χρόνου τῆς φοιτήσεως.

Συγκεκριμένως, ὡς ἔγνωσθη, ἐκάστη ἐκπαιδευτικὴ περίοδος, ἢ ὅποια ἀρχικῶς εἶχε προσδιορισθῆ διτί θά ἡτο διαρκείας 20 ἐργασίμων ἔβδομάδων, περιορίζεται ἡδη εἰς 12 ἔβδομάδας, περιορίζομένης ἀντιστοίχως καὶ τῆς διαρκείας ἐκάστου αὐτοτελοῦς κύ-

κλου σπουδῶν ἀπό πέντε εἰς τρεῖς ἔβδομάδας. Οὕτω, κατόπιν τῆς συντημήσεως τοῦ χρόνου φοιτήσεως, θά διατίθεται δι' ἔξετάσεις ἐκάστου κύκλου σπουδῶν, μόνον ήμεσεία ἔβδομάς, ἐνώ δὲ ύπόλοιπος χρόνος θά ἀναλώνεται εἰς τήν παρακολούθησιν τῶν μαθημάτων.

Εἰς τήν πρώτην ἐκπαιδευτικήν σειράν μετέχουν 170 περίπου πλοιάρχοι καὶ 90 μηχανικοί.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἐκ τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας δημικρινίσθη διτί ὑποψήφιοι Α' Πλοιάρχοι καὶ Μηχανικοί, ἀποτυχόντες εἰς μίαν ἡ πλείστας ὥμαδας μαθημάτων κατά τὰ διενεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸ τῆς Ιανουαρίου 1974, ὑποχρεούνται ὅπως φοιτήσουν εἰς τό Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. μόνον διὰ τὸ συγκεκριμένον μάθημα ἢ μαθήματα εἰς τὰ ὅποια ἀπέτυχον.

ΝΕΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β'

Εἰς τὰς ἔξετάσεις τής περιόδου Δεκεμβρίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Β', ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικήν σειράν, οἱ κάτωθι :

Γεώργ. Αθανασόπουλος, Νικ. 'Αρμενατζόγλου, Παντ. 'Αγγελάρας, Νικ. 'Αντζουλάτος, 'Ελ. 'Αντάσουρας, Εύστρ. 'Αραπάκης, Κων. 'Αγγελίδης, Νικ. 'Αγαπητήδης, 'Αλ. 'Αγγελίδης, 'Αντ. 'Αρμολοχίτης, Στ. 'Αραμπατζής, Π. Βασιλείου, 'Ιωάν. 'Βενιζέλος, Στ. Βελιώτης, Λεων. Βαρίας, Δημ. Βαρβέτης, 'Ανδρ. 'Βενετόπουλος, Στ. Βασιλικάκης, 'Αδ. Βογιατζήδης, Σπ. Βεργής, Δημ. Βακοτούζης ἢ Μπακοτούζης, Παντ. Βαρθολομαίος, Βασ. Γαβρήλη, Γεώργ. Γουδῆς, Στ. Γαβρήλης, Κ. Γκίκας, 'Ιωάν. Γιαννίρης, Βασ. Γιαννόπουλος, Γεώργ. Γιάνναρης, Διον. Γαλάνης, 'Αθ. Γλυκός, Κων. Γεωργούλης, Λαυρ. Γιανόπουλος, Βασ. Γεντής, Γιαν. Γιαλούρης, Δημ. Δασδράδος, 'Ιωάν. Διατσίγκος, Κων. Δαληδίγκας, Συτλ. Δημάκης, Γεώργ. Διάκος, Ν. Χρ. Δημόπουλος, Στ. Δαμιανάκος, Στ. Δρακογιανόπουλος, Βελ. Δελημάρας, Δημ. Δούκας, Χρ. Διουνσόπουλος, Νικ. Ζυγομαλάς, 'Αθ. Ζιάκκας, 'Ελ. Ζήμερας, Εύάγγ. Ζευζεφύλλης, 'Ελ. Ζαφείρης, 'Ιωάν. Θεοφιλόπουλος, Βελ. Θεοδώρου, Παντ. Θεοχάρης, 'Αν. Θεοχάρης, Μ. Θεοδωρίδης, 'Ελ. 'Ιωαννίδης, Βασ. Καλούδης, Κων. Καγκελίδης, 'Αντ. Κωσταλάς, Διον. Καψούμιδης, 'Ηλ. Κατσάνης, Παν. Κοντός, Περ. Καράμπελας, 'Ανδρ. - 'Ελ. Καταχανάκης, 'Αντ. Κορκόδειλος, Παντ. Κουμαριανός, Σπ. Κουλουμπῆς, Μελ. Κυνηγός,

“INDIA”

EIS TO MADRAS KAI OLOUS TOYΣ ALLOΥΣ LIMENAS THS INDIAS

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

PROMTHEIAI YLIKΩN KAI TROFIMΩN PANTOS EIDOUΣ ME AMESEN PARADOSEN
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Timai loyikai - 'Ezunpηreteris kaθ' òlon tò 24ωron

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

DIATIBENTAI BENZINAKATOI DIA THN DIARKH EΞUPHRRETHSIN TWN PLIOARXON

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

Λεωνίδης, Καλλιδώνης, Ιωάννης, Καραγιώργης, Θ. Κούλουκας, Δημήτρης, Κασμάς, Νίκος, Κόμπηλης, Ελένη, Καθαδίας, Εμμανουήλ, Κολοκοτρώνης, Κων. Καλλιουτζής, Φίλιππος, Κονιδάρης, Νίκος, Κουνουριάδης, Παναγιώτης, Καβδαδάς, Λουκάς, Κουμιτζέλης, Μιχάλης, Καριαμής, Χρήστης, Ιωάννης, Λογοθέτης, Νίκος, Λιγνός, Παναγιώτης, Ιωάννης, Λάζαρος, Δημήτρης, Λύγκος, Παναγιώτης, Μπαλόδης, Ιωάννης, Μελίδης, Παναγιώτης, Γεώργιος, Μαρούλης, Νίκος, Μανωλέσσος, Αντώνης, Μουδάτης, Βασίλης, Μηλόπουλος, Κυριάκος, Μάτιος, Μάτης, Κων. Μάνος, Νίκος, Ελπίδης, Μπούμης, Βασίλης, Μονιώς, Ιωάννης, Μονιώς, Σπ. Μιραμπίταν, Ευστάθης, Μαρίνος-Σταματέλος, Ανδρέας, Νάζος, Παναγιώτης, Γεώργιος, Ντάσιος, Μιχάλης, Ντουσλαζής, Σάββας, Ξενοφόρος, Ευάγγελος, Ξεδούς, Ιάκωβος, Παπαδόπουλος, Ιάκωβος, Περαντίνος, Κων. Παπακωνσταντίνου, Σωτηρίου Πυρανίδης, Γεώργιος, Παπαζαφειρόπουλος, Γεώργιος, Προκόπης, Αντώνης, Πρελόρεντζος, Χρήστης, Παπαθεοφίλου, Άλκηστρης, Πανταζήδης, Ιωάννης, Πέτρης, Γεώργιος, Παπαγεωργίου, Ανδρέας, Παντελόγλου, Γεώργιος, Παπαδάκης, Παν. Ρούσσος, Αντώνης, Ραπτίτης, Εύστρατος, Σαλιαρέλης, Ιωάννης, Σκόνδρας, Αντώνης, Σταγονιάδης, Αθανάσιος, Σακελλαρίου, Απόστολος, Στάγιας, Γεώργιος, Στρατιώτης, Νίκος, Σκάργκος, Νίκος, Σπέρτος, Δημήτρης, Σταυρόπουλος, Απόστολος, Σωτηρίου, Δημήτρης, Τοξεύερης, Σεντ. Ταπτάς, Ιωάννης, Τσάκος, Κων. Τσέρτος, Δημήτρης, Ταλαρούγκας, Δημήτρης, Τσιγκάρης, Κων. Φιλίππης, Συμ. Φαντόπουλος, Μιχάλης, Φλάμος, Νίκος, Φρυδάς, Εμμανουήλ, Φράγκος, Βασίλης, Χρήστου, Κων. Χριστοφορίδης, Νίκος, Χατζηνικήτας, Εμμανουήλ, Ψυλάκης.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Τὸ ἐσπέρας τῆς 13ης Φεβρουαρίου ἔγένετο εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Βασιλέων Μέλαθρον» ἢ συνεστίσις τῶν μελῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ενώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου. Μετὰ τὸ δεῖπνον ἡ κολούθησεν ἐπιστημονικὴ συζήτησις ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Κ. Σπηλιοπούλου, μὲν θέμα τὴν σύμβασιν ναυπηγήσεως καὶ τὴν αἰτουμένην καθιέρωσιν ἐνιαίου τύπου ναυπηγικοῦ συμβολαιοῦ. Εἰς σχετικὴν εἰσήγησην προέβη ὁ δικηγόρος κ. Στράτης Στρατηγῆς, μεθ' ἧν ἡποκολούθησε λίαν ἐνδιαφέρουσα συζήτησις, ἥτις καὶ πρόκειται νὰ συνεχισθῇ εἰς προσεχῆ συγκέντρωσιν τῶν μελῶν τῆς Ἑνώσεως.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ

Ἐπιτυχίαν ἀναμένεται νὰ σημειώσῃ τὸ διεθνὲς Συνέδριον Ναυτιλιακῶν Διαιτητῶν τὸ διπόνιον θὰ συνέλθῃ ἀπὸ 6—10 προσεχούς Μαρτίου εἰς Ἀθήνας.

Μέχρι στιγμῆς ἐδήλωσαν συμμετοχήν ὅνως τῶν 200 συνέδρων ἀπὸ 15 χώρας, προβλέπεται δὲ ὅτι μέχρι τὰς 6 Μαρτίου, ημέρας

συγκλήσεως τοῦ συνεδρίου, αἱ συμμετοχαὶ τῶν συνέδρων θὰ ἀνέλθουν εἰς 300 καὶ πλέον ἀπὸ 20 περίπου χώρας.

Ἡδη ἔχει πάρει τὸ πρόγραμμα τῶν ἐργασιῶν τοῦ συνεδρίου τὸ ὁποίον ἐκυκλοφόρησεν εἰς 10.000 ἀντίτυπα εἰς τοὺς Ναυτιλιακούς Ὀργανισμούς δὲ λόγω συνέδριον ἐτέθη ὑπὸ τὴν αἵγιδα τῶν ὑπουργῶν Πολιτισμοῦ καὶ Ἐπιστημῶν καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διοργανοῦται δὲ ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κέντρου Παραγωγικοῦ τοποθετοῦς μὲ τὴν συμπαράστασιν τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, τοῦ Ἑλληνικοῦ Τουρισμοῦ, τοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ ὅλων Ὀργανισμῶν.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

Συμφώνων πρὸς τὰ παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος τηρούμενα στοιχεῖα ἔξωλογιστικῶν Λογαριασμῶν Εἰσαγωγῆς Ναυτιλιακοῦ Συναλλάγματος, ἡ Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΠΑΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», εἰσήγαγεν εἰς τὴν Ἑλλάδα κατὰ τὸ ἔτος 1973 συνάλλαγμα συμποσύμνεον εἰς δολλάρια ΗΠΑ 9.523.362,15 κατὰ δὲ τὴν περίοδον 1962—1973, εἰσήγαγεν εἰς τὴν χώραν μας Ναυτιλιακὸν Συνάλλαγμα ὑψους \$ 71.299.164,58, ὡς ἀκολούθως :

Y	\$
—1962	2.833.579,26
—1963	2.721.920,91
—1964	3.453.288,80
—1965	3.769.354,32
—1966	5.072.093,96
—1967	5.390.204,71
—1968	5.663.828,02
—1969	5.172.704,71
—1970	6.033.747,47
—1971	5.153.793,55
—1972	8.857.864,46
—1973	9.523.362,15
	63.645.742,32
—Πλέον	7.653.422,26

καταβληθέντα ἔως τὴν 31.12.73, ἐναντὶ ἀξίας διὰ τὴν παρὰ τῆς Α.Ε. «Ἑλληνικὴ Ναυπηγεία», Σκαραμαγκά, ναυπήγησιν 6 νεωτάτου καὶ δελτιωμένου τύπου Car-
go Lines πλοίων,
ἥτοι, ἐν συνόλῳ 71.299.164,58
=====

Εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσὸν δὲν περιλαμβάνε-

ται τὸ συνάλλαγμα τὸ ἐμβασθὲν εἰς τὴν χώραν μας ὑπὸ τῶν πληρωμάτων τῆς Ἑλληνικῆς, ἀπ' εὐθείας εἰς τὰς οικογενείας των.

Ἡ «Ἑλληνική», ἔχει πρετεῖ σήμερον Τακτικὰ Γραμμάτα μεταξὺ τῶν λιμένων Κόντινεντ καὶ Ἀγγλίας, — Μεσογείου, Η.Π.Α.—Μεσογείου καὶ Μάυρης Θαλάσσης, Η.Π.Α.—Περσικοῦ Κόλπου — Ινδιῶν — Πακιστάν — Κεϋλάνης καὶ Βιρμανίας, Η.Π.Α.—Νοτίου καὶ Ανατολικῆς Αφρικῆς καὶ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, Μεσογείου — Δυτικῆς, Νοτίου καὶ Ανατολικῆς Αφρικῆς, διὰ 41 πλοίων της, ἀπάντων ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν, ἐξ ὧν 12 νεωτάτου τύπου, ναυπηγήσεως 1972, ἀπασχολεῖ δὲ περὶ τοὺς 1.500 «Ἑλλήνας ναυτικούς.

ΗΥΞΗΜΕΝΑΙ ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ «ΠΡΟΟΔΟΣ» ΤΟ 1973

Ἡ έταιρία διατηρεῖ σταθερῶς τὴν ἡγετικήν της θέσιν μεταξὺ τῶν μὴ τραπεζικῶν ἐταιριῶν. — Αὔξησις τοῦ κεφαλαίου της εἰς δρχ. 30.000.000.

Ἡ έταιρία «Πρόοδος», κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτῆς, ἀπεφάσισεν διπά εἰς τὴν πρώτην γενικήν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων της προτείνη τὴν αὔξησην στοῦ κεφαλαίου της εἰς ποσὸν 30.000.000 δραχμῶν, πιθανώτατα δὲ καὶ πέραν αὐτοῦ.

Ἡ αὔξησις αὐτῆς τοῦ Κεφαλαίου της έταιρίας κατέστη ἀναγκαῖα κατόπιν τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐργασιῶν της.

Τὸ σύνολον τῶν πραγματοποιηθέντων ἀσφαλιστρων κατὰ τὸ λήξαν ἔτος 1973 ανήλθεν ἐδῶ εἰς δρχ. 195.000.000 περίπου. Τὸ ποσὸν τούτο κατανέμεται ὡς ἔξης:

Κλάδος, Πυρός	Δρχ. 17.800.000
» Μεταφορῶν	» 15.200.000
» Αύτοκινήτων	» 22.600.000
» Διαφ. Κινδύνων	» 21.600.000
» Σκαφών πλοίων	» 93.000.000
» Αεροσκαφῶν	» 23.500.000
» Πληρ. πλοίων	» 1.300.000

Σύνολον » 195.000.000

Ἐὰν εἰς τὰ ἀνωτέρω ἀσφαλιστρα προσθέσουν καὶ τὰ πραγματοποιηθέντα ὑπὸ τῆς έταιρίας «Ἀδελφοί Μακρυμίχαλοι Α.Ε. εἰς τὴν ὑπὸ αὐτῶν ἀντιπροσωπευμένην έταιριαν The London Assurance, καὶ εἰς τὸ LLOYD'S μέσω τῶν παρὰ αὐτῶν ἐν «Ἑλλάδι» ἐκπροσωπουμένων Μεσιτῶν Robt. Bradford Hobbs Salvage & Co., Ltd., τὸ σύνολον τῆς παραγωγῆς τοῦ οίκου «Ἀδελφοί Μακρυμίχαλοι Α.Ε. ἀνήλθεν εἰς Δρχ. 206.000.000 κατὰ τὸ 1973.

Σημειωτέον ὅτι εἰς τὸ ποσὸν τούτο δὲν

NDSM

ΣΤΟ AMSTERDAM

ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ, ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΣ & ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ. ΔΙ ΕΞΑΦΑΛΙΣΙΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΝ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΤΗΛ. 422.184, 4179 435, TELEX 2465 & 2601 ΕΙΤΕ ΚΑΤ. ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣ AMSTERDAM ΤΗΛ. 213.456 & ΤΕΛΕΧ 12623.

Τὸ Ναυπηγεῖο πού προσφέρει κάθε ἔξυπηρέτσι πού χρειάζεται ἔνα πλοίο. Ἐχει 4 δεξαμενές διὰ πλοία μέχρι 70.000 τόνους. Ἐχει μία σύγχρονη ἐγκατάστασι διὰ καθρισμούς τῶν τάνα μάλους μὲ πλήρη ἐγκατάστασι συνδέσεως μὲ ἄτμο, μὲ πεισμένο δέρα, μὲ πόσιμο νερό, μὲ νερό διὰ πυροσβεστικές ἀνάγκες καὶ μὲ ηλεκτρισμόν.

Ἐχει ἐλασματονυργείο δυναμικότητος 15 τόνων την ἡμέρας δι' ἐπισκευάς λαμαρινῶν. Πλήρες ιπηκανουργείον δι' ἐπισκευάς μηχανῶν καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως. Μεγιστή πετρά σὲ μηχανές DIESEL, σὲ τουρμπίνες καὶ σὲ κινητήρες παντός τύπου. Ἐπισκευαί λεβήτων παντός τύπου καὶ ἀντικατάστασις σωλήνων. Μιά ζεχωριστή ειδικότητας τοῦ Ναυπηγείου είναι δλαίαι αἱ ἐπισκευαί τοῦ πηδαλίου, τῶν ἐλίκων καὶ τῶν ἀξόνων.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙΓΑΝΟΥΣΙΩΤΗΣ : Εις Καθασάκι τὴν 19ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν πυθμένα.

ΑΛΚΥΟΝΙΑ (λ.) : Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτας εἰς 'Αστόρια τὴν 27ην Ιανουαρίου. Τὴν δὴν Φεβρουαρίου ἀπέπλευσεν ἐκ Κολούμπια ρίθερ δι' Ιαπωνίαν.

ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (λ.) : Κατὰ τὴν ἄφιξιν του εἰς Μοντεβίδεο τὴν 11ην Φεβρουαρίου, προερχόμενον ἐκ Μένα Ἀχμαντί, προσήραξεν εἰς τὸ Ζον χιλιόμετρον τοῦ διαύλου. 'Ανειλκύσθη ἀργότερον τὴν ιδίαν ἡμέραν, τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν καὶ εἰσέπλευσεν.

ΑΝΘΩΣ (κ.) : Περὶ προσαράξεως τοῦ ὅπιού ἀναφέρομεν εἰς τὸ τεῦχος μας τῆς 1ης Φεβρουαρίου, ἔγκατελεῖθη πᾶσα προσπάθεια ἀνέλκυσεώς του. Λόγω τῶν σοθαρῶν ζημιῶν, τὰς ὅποιας εἶχεν ὑποστῆ, ἡ ἀνέλκυστις ἐκρίθη σάμψυμφορος.

ΑΝΝΕΛΙΣ ΚΡΙΣΤΟΦΕΡΣΕΝ : 'Απὸ Γιουροπόρτ διὰ Γκιζόν ἐμφόρτον. Τὴν 19ην Φεβρουαρίου ὑπέστη σοθαράν κλίσιν καὶ ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου εἰς πλάτος 45.27' δόρειον καὶ μῆκος 06.04' δυτικόν. Τὸ πλήρωμα ἦταν ἔτοιμον νὰ ἔγκατελεῖψῃ τὸ σκάφος. Ἀργότερον, δῆμως, ἡκύρωσε τὸ σῆμα κινδύνου καὶ ἀνέφερεν ὅτι κατημύνετο εἰς Γκιζόν συνοδευόμενον ὑπὸ ἑτέρου σκάφους. Τελικῶς, ἀφίχθη εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του τὴν ἑπτέραν τῆς ιδίας ἡμέρας. 'Η κλίσις ὥφειλετο εἰς μετατόπιστον φορτίου. Παρετρήθη, ἐπίσης, διαρροῇ.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΛΑ·Ι·Τ : 'Αφίχθη εἰς Χόγκ Κόγκ τὴν 8ην Φεβρουαρίου. Τὴν 12ην Φεβρουαρίου ἀνεκοινώθη ὅτι κατεκλύσθη τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ κύτος Νο. 4, ἐξ ἀγώστου αἰτίας. Τὸ σκάφος ὑπέστη κλίσιν 17 μοιρῶν, ἣτις διωρθώθη μὲν ἀπάντησιν τῶν ύδατων, πραγματοποιηθεῖσαν τὴν ἐπομένην ὑπὸ εἰδικοῦ συνεργείου. 'Ἐν συνεχείᾳ ἐρρυμουλκήθη εἰς δεξαμενὴν δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευάζη.

ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ : 'Απώλεσε τὴν δεξιὰν ἄγκυραν μετὰ τμήματος ἀλύσου εἰς ἀγκυρόδιον τοῦ ποταμοῦ Μισσισιππῆ τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ὃπου εὑρίσκετο πρὸς ἀνεφοδιασμὸν καυσίμων. 'Ετοποθετήθη ἀμοιδός ἄγκυρα.

ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ : Εἰς Λά Ρομάνα τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ανελήθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί.

ΑΦΟΒΟΣ : 'Αφίχθη εἰς Γιοκοχάμα τὴν 22ην Φεβρουαρίου μὲν ζημίας εἰς τὴν μηχανήν.

ΒΙΚΤΩΡ : Περὶ προσαράξεως τοῦ ὅπιού ἀναφέρομεν εἰς προηγούμενα τεύχη μας, ἀνειλκύσθη τὴν πρώιαν τῆς 9ης Φεβρουαρίου τῇ δοθεῖσα δύο ρυμουλκῶν καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Τζέντα δι' ἐπιθεώρησιν. 'Ἐν συνεχείᾳ ἐλασθε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας καὶ τὴν 18ην Φεβρουαρίου ἀνέχρησε δι' 'Αντεν συρόμενον ὑπὸ ρυμουλκοῦ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.) : Τὴν 10.35 πρωινὴν τῆς 13ης Φεβρουαρίου ἔξερράγη πυρκαϊὰ ἐπὶ τὸ σκάφους, τὸ ὅποιον παρελάμβανε καύσιμα εἰς Σαντιάγο (Κούβα). Τὸ πῦρ κατεστάλη τὴν 12.15 ὥραν τῆς ιδίας ἡμέρας, ἀφοῦ προεκάλεσε σοθαρὰς ζημίας. 'Εξ μέλη τοῦ πληρώματος ὑπέστησαν ἔγκαύματα.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ : Προσαράξαν εἰς τὰς ἔκβλας τοῦ Μισσισιππῆ τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ἀνειλκύσθη τὴν 21ην μὲν τὴν βοηθείαν ρυμουλ-

κῶν, ἀλλὰ ἔξωκειλεν ἐκ νέου μετ' ὀλίγον. Καταβάλονται προσπάθειαι ἀνελκύσεώς του.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.) : Τὴν μεσημέριαν τῆς 9ης Φεβρουαρίου προσήραξεν εἰς τὸ ποταμὸν Σέλντε, ἐνῷ κατημύνετο εἰς Ἀμέρερσαν, ἀνειλκύσθη μετὰ διώρων, τῇ βοηθείᾳ πέντε ρυμουλκῶν, συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΕΛΑΜΑΝΙ : 'Ηγκυροδόλησεν εἰς Μόρετον Μπαΐν (Αὐστραλία) τὴν 16ην Φεβρουαρίου μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην δι' Ιαπωνίαν.

ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (λ.) : 'Απὸ Μένα Ἀχμαντί μὲ φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου δι' Ἀμέρερσαν. Τὴν 21ην Φεβρουαρίου προσήραξεν εἰς Φλωσιγκ, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην ἀνεδοθείας, ἀφοῦ ἔξερράγησε μέρος τοῦ φορτίου του εἰς φορτηγίδα.

ΛΕΝΙΟ (κ.) : 'Απὸ Σεπτέμβριον διὰ Μασσαλίαν, ὑπὸ ἔρμα, προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ διαύλου Μπρουνασμπούτελ κατὰ τὴν εἰσόδον του τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀλλὰ συνέχισε τὸν πλοῦν του ἀνεζημών.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ : Λόγω βλάβης τοῦ συστήματος πηδαλίου, εὐρίσκετο, τὴν 13ην Φεβρουαρίου, ἀκύρευτον εἰς ἀπόστασιν 100 περίποιον μιλίων βορείως τοῦ λιμένος Κορούνα. Τὴν ἑπτέραν τῆς ιδίας ἡμέρας τὸ ρυμουλκὸν «Γέλεντερλαντ» ἀνέλασε τὴν ρυμούλησην του εἰς Μπιλμπάτο δάσει συμφωντικοῦ Λόδύδ' «ενόδιο κιοῦρ νόου πατή». Ρυμουλκὸν καὶ ρυμουλκύμενον ἀφίχθησαν εἰς Μπιλμπάτο τὴν μεσημέριαν τῆς 15ης Φεβρουαρίου. Τὸ «Μαντινέια», προερχόμενον ἐκ Θεσσαλονίκης, κατημύνετο εἰς Ἀμδούργον μὲ 2.600 τόνους γενικοῦ φορτίου.

ΜΑΡΑΘΩΝ : Εἰς Βερμούδας τὴν 19ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερεν ἀνωμαλίας εἰς τοὺς λεθῆτας. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 21ην ἀπέπλευσε διὰ Βοστῶνην.

ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ : Κατὰ τὴν διάρκειαν σφραγίδων κακοκαρίας ἀνεμίχθησαν τὰ καύσιμα τοῦ σκάφους μεθ' ὑδατος καὶ τὸ σκάφος παρέμεινε ἀκύρευτον εἰς πλάτος 34.00' δόρειον καὶ μῆκος 50.00' δυτικόν την 13ην Φεβρουαρίου. 'Εζητήθη ἡ δοθεῖα τῶν παραπλέοντων σκαφῶν. 'Αργότερον ἀνεκοινώθη ὅτι τὸ σκάφος εἶχε διαρροὴν καὶ κατεκλύσαντο ἔξι ὑδάτων τὰ κύτη φορτίου Νο. 1 καὶ 2. Τελικῶς, μὴ δυνάμενον νὰ ἐλέγχῃ τὴν διαρροὴν διὰ τῶν ἀντλιῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου, τὸ πλήρωμα ἔγκατελεῖψε τὸ σκάφος καὶ παρελήφθη σῶν ὑπὸ ἑτέρων δύο σκαφῶν τὴν 19ην Φεβρουαρίου. Τὸ «Μαργκετίνα» ὑπέστη κλίσιν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐθύμισθη τὴν 20ην Φεβρουαρίου εἰς πλάτος 31.55' δόρειον καὶ μῆκος 50.55' δυτικόν.

ΜΑΡΙΤΣΑ (π.) : 'Αφίχθη εἰς Γκότεμπουργκ τὴν 9ην Φεβρουαρίου μὲ πλήρες φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου. Μεταξὺ 9ης καὶ 11ης Φεβρουαρίου ἐλασθε χώραν ἐπιθεώρησις ἐπὶ ζημιῶν ἀπὸ κακοκαρίας ἢ ὑπέστη μεταξὺ 5ης καὶ 8ης ιδίου μηνὸς. 'Έχοργηθή προσωρινὸν πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας.

NEMA : Εἰς Νουαντιμπού τὴν 30ην Ιανουαρίου, ἔξερράγη πυρκαϊὰ εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν εἰς τὸ πρυμναῖον τοῦ σκάφους. Τὸ πῦρ κατεστάλη ἐντὸς 15 λεπτῶν, ἀφοῦ προεκάλεσε ζημίας εἰς τὴν αἴθουσαν ἀναψυχῆς. 'Ἐπισκευαὶ θάλασσου χώρων εἰς εὐρωπαϊκὸν λιμένα.

ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.) : Τὴν 7ην Φεβρουαρίου ἀνεκοινώθη εἰς Μπαχρέιν ὅτι τὸ σκάφος ἔχει ζημίας εἰς τοὺς λεθῆτας. 'Ανελήθησαν ἐπισκευαὶ.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.) : Τὸ προσαράξαν εἰς Χούκ όφ Χόλλαντ, τὴν 14ην Δεκεμβρίου, δεξαμενόπλοιον «Ντόνα Ούρανια» ἀνειλκύσθη τὴν πρώιαν τῆς 14ης Φεβρουαρίου ὑπὸ τριῶν ρυμουλκῶν καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Ρότερνταμ δι' ἐπιθεώρησιν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΡΕ·Ι·Σ : Προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Λάς Πάλμας τὴν 21ην Φεβρουαρίου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν καὶ ἐπλευσεν ἐντὸς τοῦ λιμένος. Τὸ σκάφος ὑπέστη ρωγμάς.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ : Τὴν μεσημέριαν τῆς 14ης Φεβρουαρίου καὶ ἐνῷ εὐρίσκετο εἰς πλάτος 37.11' δόρειον καὶ μῆκος 07.40' ἀνατολικόν, ἔξεπτεμε σῆμα κινδύνου λόγω πυρκαϊᾶς εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Τὴν ἐπομένην ἡγκυρώθη τὸ σῆμα κινδύνου, καθὼς τὸ πῦρ εὐρίσκετο ὑπὸ ἐλεγχον. Τὴν 15ην Φεβρουαρίου τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Σκίκντα.

ΠΛΑΤΩΝ : 'Απὸ Βεραδάλ μὲ φορτίον φυσικῶν, ἀφίχθη εἰς Ρότερνταμ τὴν 12ην Φεβρουαρίου. Τὴν ίδιαν ἡμέραν ἔξερράγη πυρκαϊάς πρικαΐδας εἰς τὸ κύτος Νο. 2, λόγω ὑπερθερμάσεως τοῦ φορτίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη δι' ὑδατος. Τὸ φορτίον τοῦ κύτους ὑπέστη ζημίας.

ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.) : 'Απὸ Δρέπανον διὰ Βεγγάζην ὑπέστησεν εἰς φορτίον 2.900 τόνων τοιμέντου. 'Υποστάν ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν τὴν 19ην Φεβρουαρίου, ἐρρυμουλκήθη εἰς Πάτρας ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Ρεζίτα» τὴν ἐσπέραν τῆς 20ης Φεβρουαρίου. Διαρροή εἰς ἀπαντά τὰ κύτη.

ΣΟΥΝΙΟΝ : Εἰς Βεγγάζην τὴν 12ην Φεβρουαρίου ἔδηλωσε Γενικὴν Ἀθαρίαν. 'Ο πλοίαρχος ἐζήτησεν ἐπιθεώρησιν, ἡτις θά ἐπραγματοπεύτηε εἰς Μάλταν ἢ Πειραιᾶ.

ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ : Τὴν ἐσπέραν τῆς 21ης Φεβρουαρίου ἡγκυροδόλησεν εἰς Χούκ όφ Χόλλαντ λόγω πυκνῆς όμιχλης. Τὴν ίδιαν νύκτα τὸ ἐλληνικῶν συμφερόντων λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Κόνκαρ Ρεζολιούτ» προσέκρουσεν ἐπὶ αὐτοῦ προενήσαν σοθαράς ζημίας εἰς τὸ ἡγκυροδόλημένον σκάφος.

ΤΡΕΚΤΡΑ I.: Τὴν 1ην Φεβρουαρίου ἀνεκοινώθη ὅτι ἔξετελούντο εἰς Σύρον ἐπισκευαὶ ἐπὶ ζημιῶν εἰς τὴν Σλίκα.

ΤΑΓΚΑΝΙΚΑ : Εἰς Μπαγκόγκ τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ἐπιθεωρητής τοῦ Λόδύδ' ἀνέφερεν ὅτι ἐθραύσθη ἐν πτερύγων τῆς 20ης Φεβρουαρίου.

ΤΟΞΟΤΗΣ : 'Απὸ Λορέντζο Μάρκες, προσήραξεν εἰς Κάνον Στραίτη τὴν πρώιαν τῆς 12ης Φεβρουαρίου, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη τῇ βοηθείᾳ τριῶν ρυμουλκῶν μετὰ διώρων καὶ ἐπλευσεν εἰς Τοκουγιάμα. Δὲν ἀνέφερθησαν ζημιές.

ΦΑΙΗ II : 'Απὸ Πειραιᾶ διὰ Βεγγάζην μὲ 4.040 τόνους τοιμέντου, προσήραξεν ἔξωθι τοῦ λιμένος προορισμοῦ τοῦ τὴν 24ην Φεβρουαρίου κατὰ τὴν διάρκειαν σφοδρᾶς κακοκαρίας.

ΦΟΙΝΙΣ I (λ.) : 'Απὸ Σουηδίαν, ἀφίχθη εἰς Χάδρην τὴν ἐσπέραν τῆς 15ης Φεβρουαρίου μὲ έθραυσμένον τὸ χιτώνιον τοῦ κυλίνδρου Νο. 1. 'Εζητήθη ἐπιθεώρησις. Τὴν 19ην Φεβρουαρίου ἀπέπλευσε διὰ Νόρκοπιγκ.

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΔΥΟ (κ.) : 'Ανειλκύσθη ἄνεμφανῶν ζημιῶν τὴν πρώιαν τῆς 10ης Φεβρουαρίου (ιδέ τεῦχος 1.2.74), καὶ συνέχισε τὸ ταξίδιόν του διὰ Ρίο Γκράντε.

ΟΚΕΑΝΙΣ : Κατὰ τὴν διάρκειαν φορτώσεως εἰς Πόρτα Κελάγκ τὴν 18ην καὶ 19ην Φεβρουαρίου, κατέρρευσε φορτωτήριο τοῦ σκάφους μὲ ἀποτέλεσμα νὰ φονευθῇ ἐν ἀπομονώσει τοῦ λάσιου τευχούς.

◇ ΓΧΩΣΚΑ

Πάντα πρωτοπόρος ή



VOLVO PENTA

σᾶς παρουσιάζει τώρα
νέους τύπους:

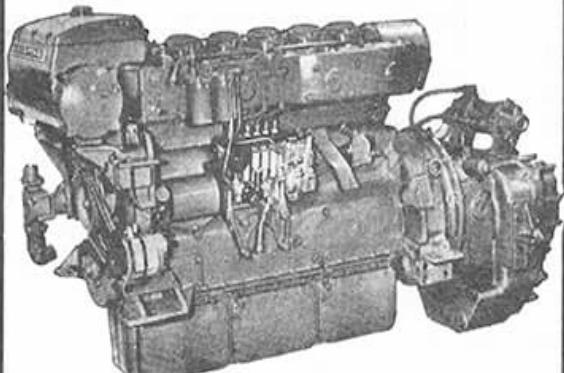
Τον MD 120A (μεγιστηριακής ισχύος 245 ίππ.)

Τον TMD 120A (μεγιστηριακής ισχύος 365 ίππ.)

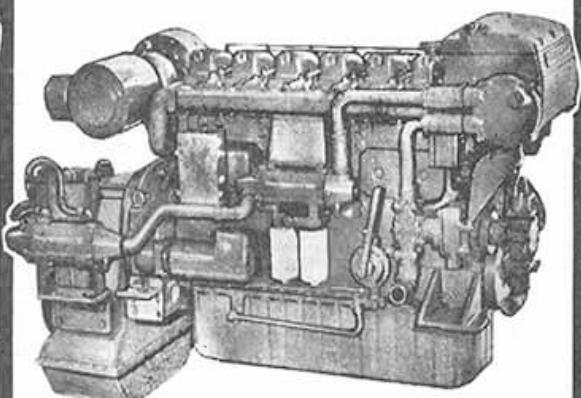
Τον TAMD 120A (μεγιστηριακής ισχύος 400 ίππ.)

Η έπιπλογή μιᾶς πετρελαιομηχανῆς VOLVO PENTA σημαίνει:

1. Τοποθέτηση τῶν χρημάτων σας σε μιά μηχανή ποιότητος.
2. Επιτυχή λύση τῶν τεχνικῶν σας προβλημάτων.
3. Άρτια έξυπηρέτηση από έπιτελείον άριστων και πεπειραμένων τεχνικῶν



MD 120A



TMD 120A

VOLVO PENTA

ΜΗΧΑΝΑΙ ΞΗΡΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
προσφέρονται σε πολλούς τύπους
ἀπό 5 - 400 Ή.Ρ.



ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε.

Λ. Αθηνών 71 - Τηλ. 365.321 - 29 ΑΘΗΝΑΙ

Π.Μεραρχίας 3 - Τηλ. 4171577 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μὲ τοὺς Ἰαπωνας ἐπιδεικνύοντας ἑνδιαφέρον διὰ ναυλώσεις γαιανθράκων, σιτηρῶν καὶ ταῖμ τοάρτερς καὶ μὲ τὰ περισσότερα σιτοφορτία ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν καὶ τὸ Πλέιτ, ἡ ἄγορά ἐπέδειξε σταθερότητα Ἐλπιδοφόρου, ἣν μὴ καὶ ἐλαφράν πως τῶν ναύλων βελτίωσιν εἶς τινας τομεῖς. Ἡ παρουσία, πάντας, τῶν μικτῶν πετρελαιοφόρων ὑποτιμητικῶν συνεχίζει νά ἀσκῇ πτίειν εἰς ὥρισμένα εἴδη φορτίων, ἀκόμη καὶ εἰς τὰ σιτηρά.

Τὸ τελευταῖον δεκαήμερον τοῦ Φεβρουαρίου ἡ ἄγορά ἐφαίνετο, λόγω τῆς διευρύνσεως τῆς ζητήσεως τονάς, ἔξερχομένη τῆς διμήνου σχεδόν χαλαρότητος της. Πολλαὶ αἱ καθημερινῶν ἀνακοινώμενοι ναυλώσεις, ἀρκεταὶ καὶ αἱ χρονοναυλώσεις. Παρὼν καὶ ὁ ιαπωνικὸς παράγων.

Πάντως, ἡ ἀμέσως αὐριον καὶ ἡ ἀπωτέρα τῆς ναυλαγορᾶς ἔχαρταται: α) Ἀπὸ τὴν ζητήσιν τῶν ναύλων, ἡ ὅποια καὶ διαγράφεται πράγματι ζωηρά. β) Ἀπὸ τὴν κρίσιν τῶν πετρελαίων, ἡ ἐλευθέρα τῶν ὅποιων διακινήσις, χωρὶς τὸ μιτούκοτάζ, θά σημάνῃ τὴν βελτίωσιν τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τὴν ἀποχρώσιν τῶν μικτῶν ἀπὸ τὰ Ἑρῷα φορτία καὶ τέλος ἀπὸ τὴν κήρυξιν ἡ μῆτρα τῆς ἀπεργίας τῶν Ἰαπωνῶν ναυτικῶν κατ' Απρίλιον.

Ἡ προσεχῆς ἔαρινή περίοδος, ἡτις συχνά μᾶς ἔφερε πρὸς τὴν χαλαρότητα τῆς ναυλαγορᾶς, θά προδιαγράψῃ καὶ τὴν θέσιν τοῦ τράμπ φορτηγοῦ κατὰ τὸ 1974. Ἰδομεν.

Ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχεν ἐν συντομίᾳ ὡς κάτωθι:

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ: Οἱ φορτωταὶ σιτηρῶν παρόντες, μὲ πολλὰς διαταγάς. Ὁλίγαι ἀναλόγως αἱ ναυλώσεις, λόγω τῆς ἐπιμονῆς τῶν ἐφοπλιστῶν νά ἐπιτύχουν καλυτέρους ναύλους. Τὰ μεγάλα σκάφη ἔξηστασιαν τὰ πρὸς τὸ Κόντινεντ φορτία. Τὰ 14,25 δολ. φίο καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 14,75 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ ('Αμβέρσαν - Ρόττερνταμ). Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν σκάφος 50.000 τόν. ἐπληρώθη δολ. 24,50 φίο, κατὰ 2,25 δολ. φίο προηγουμένων ναυλώσεων εἰς μικρότερα σκάφη. Τὸν Ἰανουάριον σκάφος 40.000 τόν. ἐπληρώθη δολ. 30 καὶ τὸν Δεκέμβριον δολ. 33,25. Διὰ τὴν Νορβηγίαν δολ. 17, σιτρά, γκρός φόρτωσιν καὶ ἐλευθ. ἐκφ. 18.500 τόν. (Μάρτιον). Σκάφος ἀμέσως φορτώσεως ἐπέτυχε τὸν ἔκτακτον ναύλον τῶν 28,50 φίο διὰ 18.500 τόν. διὰ Πολωνίαν. Διὰ Βενεζουέλαν μικρόν σκάφος 20 δολ. φίο (Μάρτιον). Διὰ Μεξικὸν (ἀνατ. ἀκτήν), 15.000 τόν. σίτου δολ. 17 φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτ. (Μάρτιον - Απρίλιον).

Ἀπὸ τὸ Νόρδερν τὸ Ρέιντζ ὅλιγαν αἱ ἀνακοινωθεῖσαι ναυλώσεις. Ναῦλοι χαμηλότεροι. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ('Ατλαντικοῦ) δολ. 18.50 φίο τοῦ 20.000 τόν. (Μάρτιον). Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν δολ. 14,25 φίο τοῦ 20.000 τόν. καὶ 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον δολ. 15. (Φεβρουάριον - Μάρτιον). Διὰ τὸ Τίμπουρον δολ. 15,15 φίο, 21.000 τόν., μὲ 8.000 τόν. ἐκφόρτωσιν (Μάρτιον). Σκάφος 17.000 τόν. δολ. 16 φίο, διὰ Τίμπουρον ἐπίσης. Διὰ Πολωνίαν δολ. 24 φίο, μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτ. (Μάρτιον).

Παλαιοὶ οἱ δῆραι: Διὰ τὴν Β. Ἰαπωνίαν δολ. 307.400 κατ' ἀποκοπὴν 10.600 τόν. (Μάρτιον) καὶ Ἰαπωνίαν 25.000 τόν. δολ. 23 φίο. Ἀπὸ Πόρτ Καρτέ δι' Ἰμιγχαμ μικτὸν σκάφος 65.000 τόν. δολ. 7,75 φίο, σιδηρομετάλλευμα. Σιτρά ἀπὸ Σαΐν Τζών ἡ Χάλιφας διὰ Τουρκικήν Μεσόγειον εἰς μικρὰ τάνκερς δολ. 19,00 φίο (Φεβρ. - Μάρτ.).

Γαιάνθρακες: Ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος. Ναῦλοι δι' Ἰαπωνίαν χαμηλότεροι πως. Τὰ 16,50 δολ. ἐπληρώθησαν εἰς 55.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ ἐν συνεχείᾳ 15,55 δολ. ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὄρους. Ἀπὸ τὸν Κόλπον ἡ Βαλτιμόρην 21.000 τόν. δολ. 21 ἐλ. ἐκφόρτ.

NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ: Ζωηρότης εἰς τὸ Πλέιτ. Ἀρκεταὶ ναυλώσεις διὰ σιτηρά ἐκλεισθησαν. Διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον ρεῖντζ, ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο δολ. 26,50 ἐλ. ἐκφόρτ. 10.500 τόν. (Φεβρ. - Μάρτ.). Δι' Ἰαπωνίαν 'Ατλαντικοῦ ἡ Μεσογείου δολ. 25,50 ἐλ. ἐκφ. 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσις (Φεβρ. - Μάρτ.). Διὰ Δυτ. Ἰατλίαν ἀπὸ Νεκοτσέα 10.000 τόν. δολ. 30 ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάρτ.). Διὰ Πειραιά ἀπὸ Νεκοτσέα 14.000 τόν. δολ. 30 ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάρτ.). Διὰ τὴν Νότ. Ἰαπωνίαν, ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο δολ. 33 ἐλ. ἐκφόρτ. 20.000 τόν. (Μάρτιον).

Ἀρκετὰ μικτὰ σκάφη ἐκλεισθησαν διὰ σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Παλούα διὰ Ρόττερνταμ (Φεβρ. - Μάρτ.) δολ. 12,25 φίο. Ἀπὸ Τουμπαρά διὰ Βέζερ δολ. 10,50 φίο (48.000 τόν.), διὰ Ρόττερνταμ 104.000 τόν. δολ. 5,75 φίο καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 7,35 καὶ 7,75, μικρότερα σκάφη. Δι' Ἰαπωνίαν 95.000 τόν. δολ. 9,40 φίο.

BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Μικρὰ ἡ ἐκείθεν ἐργασία. Σιτρά ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν ἀμερ. λιμένας δολ. 32, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάρτ. - Απρίλιον) καὶ 31,50 διὰ Φορμόζαν φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν (Φεβρ. - Μάρτιον). Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν παράγωγα σίτου (Φεβρ.) 23.000 τόν. δολ. 30.000 φίο. Ἀπὸ Βανκούμερ διὰ Δυτ. Ἰατλίαν 34 - 38.000 τόν. σιτηρά δολ. 27,50 φίο. Ἀπὸ Δυτ. Ἀκτὴν Ἡνωμ. Πολιτειῶν διὰ Καράτσα 20.000 τόν. (τάνκερ) δολ. 42,44 μπέρθ καὶ 30.000 τόν. δολ. 40 μπέρθ τέρμης (Φεβρ.). Ἀπὸ Λόγκ Μπήτης διὰ Κόντινεντ 50.000 τόν. κώκ πετρελαίου δολ. 14 φίο (Μάρτ.). Ἀπὸ Περού διὰ τὴν Ἰαπωνίαν σιδηρομετάλλευμα μικτὸν σκάφος 75.000 τόν. δολ. 10 φίο (Μάρτιον - Απρίλιον).

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ: Ζωηρότερα ἡ ἄγορά τῆς Αύστραλίας. Ναυλώσεις δι' Ἰαπωνίαν, δημητριακά, ἀπὸ Κουηνσλάντ διὰ Ν. Ἰαπωνίαν δολ. 20,75 σκάφη 21 - 24.000 τόν. ἀπὸ Απρίλιο, μέχρι Ιούνιον. Διὰ τὴν 'Αλεξανδρείαν λίρ. 16,50 ἀπὸ Δυτ. Αὔστραλιαν 24.000 τόν. (Απρίλιο - Μάρτιον). Διὰ τὴν Ἰνδίαν δολ. 31,75, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάρτ.) 14.000 τόν., καὶ ἐν συνεχείᾳ 31,50, πτῶσις κατὰ 3,50 δολ. τοῦ ναύλου ἐντὸς μηνὸς. Κριθὶ ἀπὸ Μπριστόπαίην δολ. 29,40, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Ντάμπιερ διὰ τὸ Κόντινεντ (μικτὸν σκάφος) 145.000 τόν. δολ. 8 φίο (Μάρτ.). Προηγουμένως σκάφος 60.000 τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 12 φίο. Όκτω ταξίδια 33 - 35.000 τόν. δολ. 18,25 φίο ἀπὸ Γκρούτες 'Εϋλαντ διὰ τὸ Κόντινεντ, ἔναρξης Μάρτιον - Απρίλιον. Βωβίτης ἀπὸ Βέιπτα διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 18 φίο 40.000 τόν. (Φεβρ. - Μάρτ.). Γαιάνθρακες ἀπὸ Πόρτ Κέμπλα δι' Ἰαπωνίαν 38.000 τόν. δολ. 15,25 φίο. Φωσφάτα ἀπὸ 'Ακαμπτα δι' Ἰνδίαν δολ. 19,25 φίο (11.000 τόν.) Μάρτιον.

Παρόντα τὰ μικτὰ σκάφη εἰς τὰς μεταφορὰς σιδηρομετάλλευμάς ἀπὸ Ν. Αφρικήν. Σκάφος 50.000 τόν. δολ. 13,25 φίο διὰ Ρεντκάρ (Αγγλίας) καὶ δολ. 10,70 φίο δι' Ἰαπωνίαν ἀπὸ τὸ Πόρτ 'Ελλίζαμπεθ. Σίτος ἀπὸ τὸ 'Ηστ Λόντον δι' Ελλάδα 14.700 τόν. δολ. 25,50, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Ἀπὸ Καζαμπλάνκαν δι' Ἰνδίαν δολ. 39,75, σκέιτ 55 σέντς, 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ.

ZΗΤΕΙΤΑΙ παρὰ ναυτιλιακῆς 'Εταιρείας, Συνταξιούχος Μηχανικὸς πεπειραμένος εἰς τὸν ἔλεγχον τιμολογίων ENGINE STORES, μισθὸς ἴκανος ιητικός. Ἀποστείλατε βιογραφικὸν σημείωμα εἰς THENAMARIS MARITIME INC. Ἀκτὴ Μιαούλη 25, Πειραιεύς. Τηλ. 4178-215.

14.000 τόν. Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν σιτηρά δι' Ἰνδίαν δολ. 47,00 εἰς μέτρα σκάφη καὶ 45,00 δολ. εἰς 24.000 τόν. φίο.

Ἀπὸ τὸ Κόντινεντ: 'Αλευρα ἀπὸ 'Αμβέρσαν διὰ Σρί Λάνκα (Μάρτ.) σκάφη 10.000 τόν. δολ. 56,94 καὶ 58 φίος. Λιπάσματα δι' Ἰνδίαν δολ. 52,75 φίο (Μάρτ.). Κώδι δι' Ἡνωμ. Πολιτείας (βρείως Χάππερας) (Φεβρ. - Μάρτ.) 16.000 τόν. δολ. 9 φίο. Ποτάσσα στὸ Ανατ. Γερμανίαν δι' Ἰνδίαν δολ. 56,50 (9.700 τόν.) φίο (Φεβρ.). Γδύνια διὰ Σρί Λάνκα λιπάσματα 9.600 τόν. δολ. 62 φίος ἀ.φ. Γαιάνθρακες ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Δυτ. Ἰατλίαν 52.000 τόν. δολ. 5,10 φίο.

TΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Ἀρκεταὶ χρονοναυλώσεις. Ἐνδιαφέρον τῶν Ἰαπωνῶν. Μισθώματα βελτιωμένα πως. Σκάφος 31.915 τόν. διὰ 12 μῆνας τοῦ 1970, δολ. 7, παράδοσις Ἀγγλίαν - Κόντινεντ. Σκάφος 16.581 τόν. τοῦ 1960, δολ. 8 διὰ 11 - 13 μῆνας, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, Μεγ. Λίμνας δι' Ἰαπωνίαν (Μάρτ.). Σκάφος 16.800 τόν. τοῦ 1970 δολ. 7.750, πλέον 1.200 δολ. ὅβερταὶ μηνιαίων, παράδοσις 'Αμβέρσαν, ἐπαναπαράδοσις Ν. Αφρικήν. Σκάφος 12.470 τόν. τοῦ 1960 δολ. 5.250 παράδοσις Ρόττερνταμ 6 - 8 μῆνας (Μάρτ.). Σκάφος 12.000 τόν. ταξίδιον πρὸς Εύρωπην ἀπὸ Σιγκαπούρην δολ. 3.600 ἡμερησίων.

ΟΙ ΝΑΥΔΟΙ ΤΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Δὲν ἐσημειώθη ἀλλαγὴ τις εἰς τὴν χαμηλὴν Ναυλαγορὰν διὰ τὰ τάνκερς. Ἡ ὑπερπροσφόρτα τοννᾶς συνεχίζεται, καὶ κατὰ τοὺς ἀμυδρίσους μεστίας, φαίνεται ὅτι θά ἔξαλουσθηση μέχρις ὅτου, τούλαχιστον τὸ μπούκατζαρό ταῦτα.

Οἱ ναῦλοι ἐκυμαίνοντο διὰ τὰ 60 - 70.000 τόν. σκάφη ἀπὸ Κόλπον δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ εἰς τὰ 75 - 80 τὸν Σουορλντσκέϊλ. Σκάφος 80.000 τόν. διὰ Τουρκίαν W 70, Κινέζοι οἱ φορτωταὶ, ἐπλήρωσαν σκάφος 100.000 τόν. διὰ Φορμόζαν ἔτοιμον W 70.

Ἀπὸ τὴν Μεσόγειον δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ W 150 (όνωμαστικῶς) διὰ μικρὰ σκάφη καὶ ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ Β. Αμερικὴν W 150 καὶ κάτω διὰ μικρὰ ἐπίσης σκάφη.

Ἐλάχιστον τὸ ἐνδιαφέρον διὰ χρονοναυλώσεις.

Εἰς 15% ὑπολογίζει ἡ 'Ενωσις τῶν Ἰαπωνῶν 'Εφοπλιστῶν τὸ περίσσευμα τοῦ τοννᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, μετὰ τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος. Ἡ πτώσις τῶν ναύλων πρέπει νὰ θεωρήται ἀσφαλῆς.

Τὸ 12 ὄριζεται ὡς βάσις ἐπιτυχίας σὲ ὅλα τὰ μαθήματα, στὰ ὅποια ἔξετάζονται οἱ ὑποψήφιοι διὰ τὴν ἀπόκτηση διπλωμάτων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν ναυτικῆς ίκανότητος 'Εμπορικού Ναυτικού.

Τούτο προβλέπεται ἀπὸ τὸ δημοσιευθέν υπ' ἀριθ. 128)74 Π.Δ.

Μέ τὸ ίδιο Διάταγμα καταργοῦνται οἱ συντελεστές κατὰ μάθημα, καθώς καὶ ἡ διαίρεσις τῶν μαθημάτων σὲ ὁμάδες.

'Εξ ὅλου, οἱ ὑποψήφιοι παύν πάντα υποτυγχάνουν σὲ ἓνα ἢ περισσότερα μαθήματα, δικαιούνται νὰ ἐπανέλθουν πρὸς ἐπανεξέστασιν ἐντὸς 36 μηνῶν, ἀντὶ 18 μηνῶν ποὺ ἵσχε μέχρι τώρα.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΠΑΤΡΑΙ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. ράβδοσίτου ιανζίνιαν, δολ. 42,25 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μάρτιον.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (λιθ.): Σέβεν "Αϊλαντς 60.000 τόν. οιδηρομεταλλεύματος Μπρεμεργάρφεν — Βέλερπορτ δολ. 8,60 φίο, Φεβρουαρίου 23 — 28.

ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ (εἰς τάιμ τοάρτερ): Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας) 28.000 τόν. γεννημάτων, Πλυντουρι, δολ. 16, φίο με 8.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 20—27.

ΙΚΤΙΝΟΣ: Βαλτιμόρην, 13.650 τόν. γεννημάτων, Καντί — Ιπάσιγες ρέιντς, δολ. 355.000, ένα λιμένα έκφρτωσεως, δολ. 360.000 δόσι, φίο με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 14 — 28.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (εἰς τάιμ τοάρτερ): Βαλτιμόρην ή άμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γανανδράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 21, έλ. έκφρτωσιν, δράχες Μαρτίου 5.

ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.): Λιμένας Κόλπου, 18.000 τ. γεννημάτων, Πολωνίαν δολ. 28,50, οίστ με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 13—21.

ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΓ'ΑΟΡ (δ.): Σάιντ Τζών ή Χάλιψαρ, 17.000 τόν. γεννημάτων δολ. 19, φίο, με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 21 — Μαρτίου 5.

ΒΑΛΛΑΙΑΝΤ ΚΙΝΓΚ (δ. λιθ.): Σάιντ Τζών ή Χάλιψαρ 21.000 τόν. γεννημάτων δολ. 19, φίο, με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 21 — Μαρτίου 5.

ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ: Λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Βεραρκού δολ. 17,25 φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Έναρξις Μαρτίου 8.

ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 13.000 τόν. γεννημάτων, Βεραρκού δολ. 16, φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 10.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Πόρτ "Αρθουρ 15.000 τόν. κάκι πετρελαίου, Νορθγουέν δολ. 26, φίο, με 5.000) 4.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Φεβρουαρίου — Μαρτίου.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): Αμερικ. λιμένας (Βορείως Χάττερας), 27.000 τόνους γεννημάτων, γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσου, δολ. 14, 55, ένα λιμένα έκφρτωσεως δολ. 14,85 δόσι, φίο με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 26 — Μαρτίου 11.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν): Δύο λιμένες Κόλπου, 58.000 τόν. γεννημάτων 'Εσυροπόρτ, δολ. 14,50 φίο, Μαρτίου 15—30.

ΑΓΑΙΣ (εἰς τάιμ τοάρτερ): Λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων, Ιαπωνίαν δολ. 25,25 φίο, Μαρτίου.

ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ (εἰς τάιμ τοάρτερ): Λιμένας Κόλπου, 26.000 τόν. γεννημάτων, δολ. 25, φίο, Μαρτίου 10—20.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ: Λιμένας Κόλπου, 20.000 τ. γεννημάτων, Βενεζουέλαν, δολ. 20,75 φίο με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 26 Μαρτίου.

ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν λιθ.): Λιμένας Κόλπου έξαιρουμενοι Μπράουνισθλ, 58.000 τόν. γεννημάτων Ολλανδίων δολ. 14,25, οίσιν Βέλγιον, δολ. 14, 40, γερμανικούς λιμένας, Βορ. Θαλάσσης, δολ. 14,50, δύο λιμένας φορτώσεως, 30 μέντς έξτρα, φίο, Μαρτίου 7—18.

ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.): Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας) 24.000 τόν. γεννημάτων, Ολλανδίων δολ. 14,25, φίο, Μαρτίου 5 — 16.

ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (λιθ.): Λιθένας Κόλπου, 21.000 τόν. δ. φορτίου χωντραλέων (925.000 κ.π.) Αδριατικήν, δ. 500.000 φίο με 2.500) 15.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 22 — 25.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΙΣ: Λιμένας Κόλπου, 16.000 τόν. γεννημάτων, Βενεζουέλαν, δολ. 21, φίο με 4.000) 1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Μαρτίου 1 — 20.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.): Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας), 20.000 τ. γεννημάτων, Ολλανδίων δολ. 14,50, οίσιν ΤΙλμπουρι δολ. 15, φίο, Μαρτίου 1—11.

ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.: Τοάρλεον ή αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας) έξαιρουμενον "Αιλμπαν", 14.400—15.000 τόν. γεννημάτων, Βηρυτού, δολ. 25,25 φίο με 4.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 12—25.

ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 15.000 τόν. γεννημάτων, δαντολ. άκτην Μεξικού δολ. 17, φίο με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου — Απρίλιου.

ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (λιθ. εἰς τάιμ τοάρτερ): Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας) 25.000 τόν. παλαισιθήρων, Ιαπωνίαν, δολ. 23, δράχες Μαρτίου.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν λιθ.): Γκάλεστον, 58.000 τ. γεννημάτων, Γιούροπορτ, δολ. 14,25, οίσιν Μιοσιστήη και Γκάλεστον, 30 μέντς έξτρα, φίο, Μαρτίου 15—30.

ΠΑΤΡΙΣ: Λιμένας Κόλπου, 15.000 τόν. γεννημάτων, δαντολικήν άκτην Μεξικού, δολ. 18, φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 28—Απρίλιου 15.

ΣΗΦΝΙΚ (μικτόν λιθ.): Λιμένας Κόλπου έξαιρουμενο Μπράουνισθλ 48.000 τόν. γεννημάτων Ολλανδίων, δολ. 14,60, οίσιν Βέλγιον δολ. 14, 75, γερμανικούς λιμένας Βορ. Θαλάσσης, δολ. 14, 85, δύο λιμένες φορτώσεως 30 μέντς έξτρα, φίο, Μαρτίου 18 — 28.

ΑΘΕΝΣ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν.

γεννημάτων δαντολ. άκτην Μεξικού, δολ. 18 φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου — Απρίλιον. ΗΒΗ: Λιμένας Κόλπου, 50.000 τόν. γεννημάτων, Ιαπωνίαν, δολ. 24,50 φίο, δολ. 15.000 δι. έπισταλσις, Έναρξις Μαρτίου 19.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (μικτόν): Πάλουα 20.000 τόν. οιδηρομεταλλεύματος, Αμερίσον δι. Ρόπτερνταμ δολ. 12,25 φίο με 20.000 τόν. φόρτωσιν, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 7.

ΑΘΗΝΑ (μικτόν λιθ.): Πάλουα, 36.000 τόν. οιδηρομεταλλεύματος, Ρόπτερνταμ δολ. 12,25 φίο, με 20.000 τόν. φόρτωσιν, Μαρτίου 1—15.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιθ.): Ρίον "Ιανίδριον, 32.000 τόν. (34 π.) μεταλλεύματος 'Ολλανδίων, δολ. 370.000 φίο, με 5.000 τόν. έκφρτωσιν, δολ. 9.000 δι. έπισταλσις, Μαρτίου 5—30.

ΣΠΑΤΑ: Ούχι βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο με συμπλήρωμαν Μπουένος "Άρες, 1:200 τόν. φορτίου Αμερίσον — 'Αμερίδογον ρέινς, δολ. 22, έλ. έκφρτωτικών με 2.000)3.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Μαρτίου 25—Απρίλιον 8.

ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ: Ούχι βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο με συμπλήρωμαν Μπουένος "Άρες, 10.500 τόν. γεννημάτων, Γάνδην — 'Αμερίδογον ρέινς, δολ. 25,50, έλ. έκφρτωτικών, με 2000)3.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Ουφίτο Πορτογαλίαν, δολ. 28, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Λιθέρπολ — Μπρεκενχεν δολ. 31, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μιντεστορε, δολ. 34, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 25—Μαρτίου 9.

ΣΙΩΦΝΙΑ: Νεκτόρειαν 14.000 τόν. οίσου Πειραιά, δολ. 30, έλ. έκφρτωτικών με 2000)2.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Μαρτίου 8 — 20.

ΔΩΡΑ: Νεκτόρειαν με συμπλήρωμαν Μάρτιου 8 ντελ Πλάτα, 10.000 τόν. οίσου, δυτ. Ιταλίαν, δολ. 29, οίσιν Αδριατικήν, δολ. 16, έλ. έκφρτωτικών, πλέον δολ. 25,50, έλ. έκφρτωτικών, με 2000)2.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, δολ. 1.500 έξτρα άσφαλτιστρα, Μαρτίου 1—15.

ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.): Ούχι βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο με συμπλήρωμαν Μπουένος "Άρες, 16.000 τόν. γεννημάτων ισπανικούς λιμένας Ατλαντικού ή Μεσογείου δολ. 25,50, έλ. έκφρτωτικών, με 2000)3.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 28 — Μαρτίου 15.

ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.): Ούχι βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο με συμπλήρωμαν Μπουένος "Άρες, 10.800 τόν. γεννημάτων, Γάνδην — 'Αμερίδογον δολ. 25,50, έλ. έκφρτωτικών, με 2000)3.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Μαρτίου 8 — Απρίλιον 10.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Ούχι βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο με συμπλήρωμαν Μπουένος "Άλος, 20.000 τόν. γεννημάτων, νότιον Ιαπωνίαν, δολ. 33, έλ. έκφρτωτικών με 2000)5.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, δολ. 1.500 έξτρα άσφαλτιστρα, Εαρί θάρρους 12 έως 15, ημέραν 12 μηνών, Φεβρουαρίου 14—30, έπαναπαράδοσις Μπορντά — 'Αμερίδογρυν πέιντς.

ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (εκ Πλάτων): 13.380 τ. δ.ώ. 617.110 κ.π. 14½ μιλ. 23 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 5.950 ήμερησίων, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίων δι. ύπερωριας, παράδοσις μετά την άναγρώσην τοῦ πιλότου εις Κάντλαν Φεβρουαρίου 11—20, έπαναπαράδοσις Μπορντά — Μπεργκορύκη.

ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (εκ Πλάτων): 13.380 τ. δ.ώ. 617.110 κ.π. 14½ μιλ. 23 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 5.950 ήμερησίων, πυρηνικών θαλασσούνων παράδοσης πιλότου εις Κάντλαν Φεβρουαρίου 26—28, έπαναπαράδοσις Κέππ - Τάσου — Μπέργκορύκη.

ΜΑΡΥΛΙΖΑ: 27.053 τ. δ.ώ. (3.600) 1.260.578 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 6.50, παράδοσις Μεσοδιέγον Μαρτίου 15, ταξίδιο 15, ταξίδιο 12 μηνών.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.: 15.035 τ. δ.ώ. (720.000 κ.π. 15 μιλ. 26—28 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 10.000 ήμερησίων, πλέον δολ. 1.200 μηνιαίων δι. ύπερωριας, παράδοσις Μπότνιος Φεβρουαρίου 19—24, έπαναπαράδοσις Μπορντά — 'Αμερίδογρυν πέιντς.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ (εκ Ταλάνη): 15.542 τόν. δ.ώ. (734.649 κ.π. 15½ μιλ. 25 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 6.000 ήμερησίων, έπιτομος παράδοσης, διαπλέοντας Ιαπωνίαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΛΕΒΑΝΤΗΣ (λιθ.): 13.045 τ. δ.ώ. (622.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 4.150 ήμερησίων παράδοσης αμερικανικούς λιμένας Κόλπου ή Ατλαντικού.

ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙ ΉΛΙΟ (εκ Ταλάνη): 15.000 τ. δ.ώ. (761.000 κ.π. 14½ μιλ. 23 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 6.000 ήμερησίων, έν κυκλικών ταξιδίων Ατλαντικού, παράδοσης απόπλεοντας έκ Μπελφαστ Φεβρουαρίου 15, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ — 'Αμερίδογρυν πέιντς.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: 27.469 τόν. δ.ώ. (1.179.000 κ.π. 14½—15 μιλ. 31—32 τόν. φιούσελ διλ και 1½—2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 8.75 πλέον δολ. 1.250 μηνιαίων δι. ύπερωριας, παράδοσης ταξίδια 4—6 μηνών, παράδοσης Θλωσιγκ, Φεβρουαρίου 27.

ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν εκ τάιμ τοάρτερ): 63.615 τ. δ.ώ. (1.002.000 κ.π. 16 μιλ. 60 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 5.39, 3—4 κυκλικών ταξιδίων Άδαρταλας, παράδοσης και έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, Μαρτίος.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΞΥΛΑΣ: 13.300 τόν. δ.ώ. (625.000 κ.π. 14½ μιλ. 24 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 4.000 ήμερησίων, πλέον δολ. 1.100 μηνιαίων δι. ύπερωριας και δολ. 20.000 δόρον, παράδοσης διαπλέοντας Σιγκαπούρην, Μαρτίου 15—25, έπαναπαράδοσης Ιταλίαν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (λιθ. εκ τάιμ τοάρτερ): 62.605 τόν. δ.ώ. (1.083.000 κ.π. 15—15½ μιλ. 40 τόν. φιούσελ διλ και 2—2½ τόν. ντηζέλ διλ), δολ. 7.25, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης Ατλαντικών Μάρτιον — Απρίλιον.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.): 11.480 τόν. δ.ώ. (540.000 κ.π. 10½ μιλ. 12½ τόν. φιούσελ διλ), δολ. 3.400 ήμερησίων, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίων δι. ύπερωριας, έπιτα ήμέρας μετά τόν δάπολίου έκ Τερέγητης, Φεβρουαρίου 20 — Μαρτίου 2, έπαναπαράδοσης Καράται — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΑΓΓΛΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ: 31.915 τόν. δ.ώ. (1.509.064 κ.π. 14½ μιλ. 40 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 7.

ταξίδια 12 μηνών, άμεσος παράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ (λιθ.): 16.581 τ. d.w. (822.502 κ.π. 13½ μιλ. 21 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 8, ταξίδια 11–13 μηνών, παράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσογειον, Μεγ. Λίμνας, 'Ιαπωνίαν, Μαρτίου 11–25.

ΚΑΛΥΨΩ: 23.017 τόν. d.w. (983.000 κ.π. 13 μιλ. 24 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 7 – 10, ταξίδια 11–14 μηνών, παράδοσης 'Απρίλιον.

ΕΞΕΚΟΥΤΙΒ ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ (κ.): 16.350 τόν. d.w. (702.000 κ.π. 13 μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι) υπερωρίας, παράδοσης μετά την αναχώρησην του πιλότου εις 'Αγγκρες Ρέις Μαρτίου 5–20, έπαναπαράδοσης δυτ. 'Ιταλίαν διαπλέοντας 'Ορτάντο ήσαν έκφρωτως 'Αστριατικήν διατολή. Μεσογειον όψιν έπαναπαράδοσης ναυλώτων 'Αγγλίαν, Κόντινεντ - 'Αμβούργον ρέιντς είς την ίδιαν τιμήν.

ΙΚΑΡΟΣ: 17.350 τόν. d.w. (826.000 κ.π. 15 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ) δολ. 13.50, παράδοσης δυτ. και δους είναι όπων Είσιον Ρίζερ Πλέιτ ή Παράνα, Μαρτίου 5–25, έπαναπαράδοσης δυτ. 'Ιταλίαν διαπλέοντας 'Ορτάντο ήσαν έκφρωτως 'Αστριατικήν διατολή. Μεσογειον όψιν έπαναπαράδοσης ναυλώτων 'Αγγλίαν, Κόντινεντ - 'Αμβούργον ρέιντς είς την ίδιαν τιμήν.

ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 26.074 τόν. l.w. (1.248.000 κ.π. 15 μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 9, παράδοσης μετά την αναχώρησην του πιλότου εις Καϊμανία. Χακάτα ρέιντς, Μαρτίου 4–16, έπαναπαράδοσης Τάμαν - Μποστον ρέιντς, έσων έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν Μπορντών - Μποστον ρέιντς, δολ. 9.50, μέσω Βρεταν. Κολονβίας.

ΣΗ ΠΑΓΙΩΝΗΡ (λιθ.): 19.344 τόν. d.w. (832.000 κ.π. 14½ μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ) δολ. 7.35, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης 'Ιαπωνίαν, 'Απρίλιον.

ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ: 15.630 τόν. d.w. (783.000 κ.π. 14 μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 4.350 ήμερησιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Καλκούπαταν Φεδρουαρίου 21–26, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν Μπορντών - Μποστον ρέιντς, δολ. 9.50, μέσω Βρεταν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (λιθ.): Καραϊβικήν 22.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας 'Ατλαντικός (βορειώς Χάττερας), Γουορλντακέλι 1975.

ΙΩΛΚΟΣ: 'Αμερική λιμένας δυτ. δικής 19.000 τόν. Αδστραλίαν, Γουορλντακέλι 250, έποιμος φόρτωσης.

ΠΡΙΓΚ. ΣΩΦΙΑ: 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 75.000 τόν., Γουορλντακέλι 147½, Φεδρουαρίου.

ΜΑΛΑΓΙΑ (π.): 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 25.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουορλντακέλι 225, Φεδρουαρίου 13.

ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.): Μεσογειον 16.500 τόν. καθαρά 'Αργεντίναν, Γουορλντακέλι 345, Φεδρουαρίου 20.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (λιθ.): Χάρηρην 18.000 τόν. νόφας, Ρότερνταμ, έν συνεχείᾳ ἀπό 'Ιμιγκχαμ διά Ρότερνταμ, Γουορλντακέλι 450, Φεδρουαρίος.

ΣΑΙΝΙ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (λιθ.): Μαύρην Θάλασσαν, 33.000 τόν., 'Ιαπωνίαν, Γουορλντακέλι 245, Φεδρουαρίου 17.

ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν, 19.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντακέλι 147½, Φεδρουαρίου 18.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Α.: Περισκόν Κόλπον, 65.000 τόν., 'Ιαπωνίαν, Γουορλντακέλι 115, Φεδρουαρίου 17.

ΤΖΩΝ Π.Γ. (π.): Περισκόν Κόλπον, 30.000 τ., Ταΐζαν, Γουορλντακέλι 200, Μαρτίου 1.

ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΔΑ (κ.): Περισκόν Κόλπον, 18.000 τόν. Καράται, Γουορλντακέλι 235, έποιμος φόρτωσης.

ΙΛΙΑΣ (λιθ.): Μεσογειον, 21.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας 'Ατλαντικός, Γουορλντακέλι 220, Φεδρουαρίου 19.

ΣΑΒΙΝΑ: Περισκόν Κόλπον, 50.000 τόν. Αδστραλίαν, Γουορλντακέλι 155, ήμεσος φόρτωσης.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Δυτ. 'Αφρικήν, 39.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας Κόλπου, Γουορλντακέλι 162½, Φεδρουαρίου 21.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (λιθ.): Έχλαδα 40.000 τόν. Τουρκίαν, Γουορλντακέλι 250, Φεδρουαρίου 23.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ (π.): Περισκόν Κόλπον, 50.000

τόν. ήμερησιώς, λιμένας δικής 'Ατλαντικού, Γουορλντακέλι 125, Φεδρουαρίου 21.

ΑΠΟΛΩΛΗΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 44.000 τόν. μέρος φορτίου, Μονροβίαν, Γουορλντακέλι 155, Φεδρουαρίου 19.

ΚΕΦ ΦΛΑΚΟΝ: Μαύρην θάλασσαν, 16.000 τ., 'Αργεντίναν, Γουορλντακέλι 345, Φεδρουαρίος.

ΜΕΣΣΗΣΕΝΤΖΕΡ (π.): 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον, 20.000 τόν., ώφις 2 ταξίδια, 'ουορλντακέλι 147½, ήμεσος φόρτωσης.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ.): 87.000 τ., 12 μηνών συνεχή ταξίδια, Γουορλντακέλι 130, πλέον διέκτην καύσιμων, παράδοσης μέσα 1974.

ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.): Καραϊβικήν, 19.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλντακέλι 195, ήμεσος φόρτωσης.

ΟΚΕΑΝΙΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 52.000 τόν. Αδστραλίαν, Γουορλντακέλι 155, ήμεσος φόρτωσης.

ΑΘΗΝΟΥΛΑ (λιθ.): Καραϊβικήν, 50.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας δυτ. δικής, Γουορλντακέλι 145, Φεδρουαρίου 20.

ΚΑΣΟΣ (π.): Κόντινεντ, Μεσογειον 25.000 τόν. καθαρά ήμερησιώς, λιμένας δικής 'Ατλαντικού, ήμερησιώς, λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλντακέλι 285, Απρίλιον.

ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ: 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, 18.000 τόν. καθαρά ήμερησιώς, λιμένας 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας), Γουορλντακέλι 270, Μαρτίου 5.

ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ.): Βαγκούδερ 32.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας), Γουορλντακέλι 180, Φεδρουαρίου 20.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.): Βαγκούδερ 30.700 τόν. μέρος φορτίου, Πόρτλαντ, Γουορλντακέλι 175, Μαρτίου 7.

ΜΙΧΑΗΑ (λιθ.): Μπαλίκπαταν, 42.000 τόν., 'Ιαπωνίαν, Γουορλντακέλι 200, Μαρτίου 2.

ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ (λιθ.): Μεσογειον 17.500 τόν. καθαρά ήμερησιώς, λιμένας δικής 'Ατλαντικού, Γουορλντακέλι 350, ώφις Κτισαδάν, Γουορλντακέλι 370, Φεδρουαρίου 24.

ΣΚΑΠ ΜΑΟΥΝΤ: Βαγκούδερ 37.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας δικής 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας), Γουορλντακέλι 180, Μαρτίου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (λιθ.): Κάμ μπάσ Τοάν, 22.000 τόν. νόφας, Ρότερνταμ, έν συνεχείᾳ ἀπό 'Ιμιγκχαμ διά Ρότερνταμ, Γουορλντακέλι 450, Φεδρουαρίος.

ΚΙΜΩΝ: Καραϊβικήν, 25.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας δικής 'Ατλαντικού, ήμερησιώς, λιμένας Κόλπου, Γουορλντακέλι 175, Φεδρουαρίου 21.

ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ: Μεσογειον, 19.000 τόν. νόφας, Πουέρτο Ρίκο, ήμερησιώς, λιμένας δικής 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας), Γουορλντακέλι 200, ήμεσος φόρτωσης.

ΚΟΣΜΑΣ (λιθ.): Φρήπορτ 21.000 τόν. Ντελαγούσαρη, Γουορλντακέλι 171, Φεδρουαρίου 28.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥ (λιθ.): Σιδηνία, 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Μαλάγκα, Γουορλντακέλι 119, Φεδρουαρίου 25.

ΦΙΛ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (λιθ.): Λιβύην 74.000 τόν. ήμερησιώς, φορτίου.

ΚΑΡΜΠΟ ΣΗΧΟΡΣ: Μεσογειον 20.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντακέλι 277½ ήμεσος φόρτωσης.

ΑΛΜΠΑΝΟ (λιθ.): Μεσογειον, 20.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας δικής 'Ατλαντικού, Γουορλντακέλι 270, τέλος Φεδρουαρίου.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (λιθ.): Λιβύην, 85.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας δυτ. 11.35, Μαρτίου 1.

ΔΗΛΙΑΣ ΑΠΟΛΛΩΝ: 'Αγγλίαν, 25.000 τόν. Νόρδερν ρέιντς, Γουορλντακέλι 185, Φεδρουαρίου 24.

ΣΙΡΟΚΟ: Δ. 'Αφρικήν, 25.000 τόν. Νόρδερν ρέιντς, Γουορλντακέλι 180, ήμεσος φόρτωσης.

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL."

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

GOTHENBURG

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

AB ATLANTTRAFIK

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

Ημερογραφία τῶν Ελληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	60	6646	Ε. Κων(πολιν 17)2	ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ά. Π. 'Ελλασμπεθ 21)1 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΒΑΞ	62	11048	δ. Κων(πολιν 10)2 διά Κωνστάντζαν	ΑΙΜΙΑΙΑ Γ.	54	2489	ε. 'Αλεξάνδρειαν 17)2
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	δ. Πλαναμά 31 διά Φορμόζαν	ΑΙΜΙΑΙΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ	66	14449	δ. Παναμά 15)12 διά Σαγκάνη
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ε. Σιδηρέου 20)2	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	όπο παραλαβήν
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ε. Ν. 'Ορλεάνην 12)2	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Γκουαγιακί 11)2
ΑΓΑΠΗΝΗ	69	10006	ε. Πόρτ Κεμπλά 15)2	ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Χονολούλου 14)1 διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Ν. 'Υόρκη 17)2 διά Π. Φόρτιν	Α'ΙΡΗΝΗ ΣΤΑΡ	53	1548	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	δ. Πλαναμά 13)11 διά Κίναν	Α'ΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	ε. 'Αμερέσαν 16)2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ε. 'Αλεξανδρείαν 9)2	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ε. Κάντλο 20)1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Ξάθηρον 18)2 διά Ρ. 'Ιανέρην	ΑΙΤΖΙΑΛΙΑ	61	14269	ά. Μη. 'Άθρες 11)2 διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	ε. Πειραιά 8)2 διά Θεσσαλονίκην	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ε. Νιού Γουεστμίνστερ 19)2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ.	58	2667	ά. Αμέρεσαν 30)1 διά Τρίπολιν	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ε. Σημάτη 14)2
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	δ. Ντακάρ 26)1 διά Κίναν	ΑΚΟΥΡ	53	17676	ε. Χιούστον 23)2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δ.)	57	5728	ε. Καράτη 15)2	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ά. Τρίπ. Λιθάνου 7)2 Τρίπ. Λιθάνης
ΑΓΓΙΑ ΒΑΒΒΑΡΑ (δ.)	56	20586	ά. Ράς Τανόύρα 14)2	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	δ. Γιβραλτάρ 5)2 διά Χιούστον
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ε. Λιοσαδίνιον 14)2	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Πειραιά 3)2 διά Τρίπολιν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	δ. Νιούκαστλ (Άστρ.) 6)2 διά Τόκιο	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Ταρρεστον 31)1 Θεσσαλονίκην
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ε. Κάτινη 6)2	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Παναμά 6)1
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	δ. Σιγκαπούρη 15)2 διά Δ. 'Αφρικήν	ΑΚΡΟΝ	52	6336	ε. Σιγκαπούρη 24)1
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	55	3021	δ. Γιβραλτάρ 24)1	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	14500	ά. Φουκουγιάμα 28)1 Ρίθερ Πλείτ
ΑΓΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	δ. Γιβραλτάρ 12)2 διά 'Ινδιαν	ΑΛΕΚΟΣ	58	10887	δ. Πόρσυκρουν 18)2 διά Μουρμάνσκ
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	68	20527	ε. Μορμουγκάδ 5)2	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ε. Φιλαδέλφεια 15)2
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ά. Σιγκαπούρην 7)1 διά Ρόττερνταμ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	59	9735	ά. Τέιμπλ Μπαίη 6)2 διά Μπάρων
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8279	εις Πειραιά από 20.7.73 (έπισκευαί)	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ά. Καζαππλάνκα 16)2 διά Μαντράς	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	ε. Πόρτ Κελαγά 19)2
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Σιγκαπούρην 12)2 Μαδαγασκάρην	ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Φραγκόπλιτ 18)1 διά Κίναν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	53	1533	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά. Αμέρερσαν 19)2 διά Λαττάκια	ΑΛΘΑΙΑ	74	22000	εις 'Ελευσίνα όποι συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Ν. 'Ορλεάνην 12)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά Κων(πολιν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	53	11558	ε. Σαγκούποντ 10)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΑΣ	55	3003	ε. Μπιλμπάρα 18)2
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	ε. Σιγκαπούρη 30)1	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ε. Βρέμην 10)2
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	57	9924	ά. Σιγκαπούρην 11)1 διά Μπακόκου	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΑΝΟΥΡΗ	57	8266	ά. Λουάντα 31)1 διά Σεμπού
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	53	2641	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΑΝΟΥΡΗ	57	8192	ε. Μποτάσαν 15)2
ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΔΗΣ	56	7989	ε. Τακοράντη 10)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	ά. Τάιμπα 19)12 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΚΙΚΗ	54	6177	ά. Αμέρερσαν 19)2 διά Κων(πολιν	ΑΛΙΑΚΜ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	ά. Ρίο Χαϊν 24)1 διά Μασαλίαν
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ε. Ν. 'Ορλεάνην 18)2 διά Τάμπα	ΑΛΙΚΗ	53	8453	ά. Τακοράντη 13)2 διά 'Αμδέρσαν
ΑΔΕΦΩΤΗΣ	56	8846	δ. Παναμά 15)2 διά Κίναν	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Σιγκαπούρη 31)12 διά Σαγκάνη
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Μπωμόντα 15)2 διά Λευκόρην	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	9092	δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά Βενετίαν
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ε. Ρόττερνταμ 19)2	ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.)	54	16210	ε. Ταμπίκο 16)2
ΑΕΤΟΣ	56	8799	ά. Γοκοχάμαν 14)2 διά Ησουάν	ΑΛΚΗΣ	60	2269	ά. Αμπέργωτον 12)2 διά Λαττάκια
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	51	7860	ε. Σάπτος 28)2	ΑΛΚΗΣΤΙΣ	45	3911	όπο παραλαβήν
ΑΘΑΛΑΝΑΣΟΣ	51	4664	δ. Παναμά 29)1 διά Πόρτο Ρίκο	ΑΛΚΜΑΝ	60	9959	ά. Ν. 'Ορλεάνην 8)1 διά Ρ. 'Ιανέρην
ΑΘΑΛΑΝΙΚΟΛΑΣ	52	4613	ε. Παναμά 24)12 διά Βόλον	ΑΛΚΥΩΝΙΣ	73	13631	ά. Βανκούδερ 13)2 διά 'Ινδιαν
ΑΘΑΛΑΝΙΑ	74	9000	εις Σάντερλαντ όποι συμπλήρωσιν	ΑΛΚΥΩΝ	53	1886	ά. Βιρτούτ 7)2 διά Θεσσαλονίκην
ΑΘΗΝΑ	59	8132	ά. Π. 'Αθησηρ 9)1 διά Κύπρου	ΑΛΚΥΩΝ	49	5048	ε. Πειραιά 21)12 (έπισκευαί)
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. Πλότες 16)2 διά Πειραιά	ΑΛΚΥΩΝ	48	2681	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)2 διά Πειραιά	ΑΛΑΡΑ	47	5441	δ. Μπρούναμπουτελ 16)2 διά Γδυνιάν
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.)	58	16695	ά. Μπαχρέιν 19)2 διά Κοπεγχάγην	ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ε. Χάφαν 28)1 διά Κων(πολιν
ΑΘ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	53	11457	δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά 'Ινδιαν	ΑΛΜΥΡΤΑ	51	2133	ά. Τρίπολιν (Λιθάνου) 25)1 Βεγγάζην
ΑΘ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	ά. Ν. 'Υόρκην 7)2 διά Ρ. Μιράντα	ΑΛΤΙΣ	70	9868	ε. Τασουτζίν 4)1
ΑΘΩΛΟΝ	45	13570	ά. Ρεοίφ 9)1 διά ΗΠΑ	ΑΜΑΖΩΝ	48	5021	ε. Μασσαλίαν 15)2
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Τζακάρτα 16)2	ΑΜΑΛΙΑ	49	3261	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12450	εις Μπιλμπάδ όποι συμπλήρωσιν	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	όπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΓΟΥΙΣΝΤΟΜ	72	11702	δ. Παναμά 28)12 διά Κίναν	ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	δ. Γιβραλτάρ 15)2
ΑΙΓΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165	δ. Παναμά 3)2 διά Νταΐνεν	ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ	52	7267	ε. 'Αμδέρσαν 18)2
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΟΪΚ	74	12498	ά. Σαντάντερ 11)2 διά Μπιλμπάδ	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	εις Πειραιά από 30.7.73
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΑΝΤΟΝ	71	15387	δ. Παναμά 18)2	ΑΜΕΙΔΙΟ (δ.)	54	26249	δ. Γιβραλτάρ 8)2 διά Ν. 'Υόρκην
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	δ. Παναμά 16)2 διά Κίναν	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	71	1563	ά. Κόμπε 18)1 διά Πουσάν
ΑΙΓΓΙΣ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ά. Βίγκο 15)2 διά Περσικόν	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάτινερ)	52	16485	ά. Κιουρασάδο 18)2
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤY	59	10373	ά. Γκόλντι Ρίθερ (B.K.) 1)2 Κίναν	ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	53	11466	ά. Λιθερπούλ 13)12
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΕΙΖ	72	11702	ε. Ναγκόδια 17)2	ΑΜΙΛΛΑ	72	13166	δ. Γιβραλτάρ 2)2 διά Θεσσαλονίκην
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕΙ-ΒΕΡΥ	71	15387	δ. Παναμά 15)2	ΑΜΟΡΓΟΣ	61	14073	ά. Ρίγιεκάν 18)2 διά Μασσαλίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	ε. 'Αμδέρσαν 17)2	ΑΜΠΙΔΕΛΟΣ	47	2191	ά. Σαθόνες 25)1 διά Βηρυτόν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΙΑΝΟΥΡΗ	69	9355	ά. Γοκοχάμαν 18)2 διά Μουσούρη	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. Αμδέρσαν 20)2 διά Χαλκίδαν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΙΑΝ	70	9200	ε. Ν. 'Ορλεάνην 12)1 διά Ρουμανίαν	ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	ά. Λ. Πάλμας 12)2 Γιουγκοσλαβίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ. 63	63	21609	όπο παραλαβήν	ΑΜΥΝΑ	49	3831	ά. Αμμόχωστον 20)2
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	δ. Παναμά 29)11 διά Σανκάνην	ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ε. Σαγκάνη 27)1
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΟΥΡ	71	11285	ά. Ναγκόδια 7)2 διά Πειραιά	ΑΜΦΙΩΝ	53	10699	ά. Ντώρμπαν 15)2 διά Πειραιά
ΑΙΓΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ά. Ντακάρ 30)1 διά Γουαμπάδ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ε. Β. Γιβραλτάρ 19)1 διά Λαττάκια
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙ	70	9200	ά. Ν. 'Ορλεάνην 12)1 διά Ρουμανίαν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ά. Μουροράν 10)1 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΟΙ Κ	71	11525	ά. Γοκοχάμαν 18)2	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2706	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΓΙΣ ΤΑΙΦΟΥΝ	68	16702	όπο παραλαβήν	ΑΝΔΡΕΑΣ Ε.	59	11969	ά. Ντόρμπαν 17)2
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	ά. 'Αδελαΐδαν 14)2 διά Κίναν	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Π. δφ Σπαίην 13)2 Ν. 'Αφρικήν
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΟΦΟ (δ.)	68	53944	όπο παραλαβήν	ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	67	21423	ά. Γοκοχάμαν 12)2 διά Φρήμαντη
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9355	ά. Μπέλφαστ 15)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ. 73	119505	ά. Χάρηρην 20)1 διά Περσικόν	
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΗ	61	13058	ά. Καζαππλάνκα 8)2 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ά. Ναούροδ 17)2				
ΑΙΓΓΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	63	12314	ά. Γοκοχάμαν 18)2				
ΑΙΓΓΙΠΤΟΣ	45	3805	ά. Βηρυτόν 17)2				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. 'Αμπντουάλ 19)2 Ρ. Τανόύρα				

COULOUTHROS LTD.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON

TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

COULOUTHROS SHIPPING Co. Ltd.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΛΝ δ.	63	99460	ά. Μ. 'Άχαντι 2) δι' 'Ιαπωνίαν	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Π. Φόρτιν 29) διά Περιοικόν	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΣ (μ.)	72	119505	ά. Ρ. Τανόρδα 12)2	
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ .	68	21399	ά. Παναμάδ 2) δι' 'Ιαπωνίαν	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ .	69	21399	ά. Κόμπιτ 15)2 διά Βανκούβερ	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Κάρυκ 'Αιλ 13)2 διά Μπούκ	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ .	73	32781	ά. Ξάμπον ρ. 13)2 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ .	73	13753	έ. Ταλκαχουάνο 6)2	
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ δ.	70	105855	δ. Γιβραλτάρ 1)2 διά Ρ. Τανόρδα	
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ε. Γιούροπορτ 30)1 διά Νερσικόν	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	δ. Κουζεύτη 20)1 διά Γιούροπορτ	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΓΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Χαρρίν 13)2 διά Περιοικόν	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Μίλφορντ Χάρφεν 18)2 Ζεεμπρούκε	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Γιούροπορτ 10)2	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	δ. Παναμάδ 17)1 δι' 'Ειρηνικόν	
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	63	33375	δ. Πόλιν Σέντραλ 3)2 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΑΝΕΜΟΣ .	70	2867	έ. Χερδώρην 13)1 διά Ιεραιάθ	
ΑΝΕΜΩΝΗ .	45	7072	ά. Μιζουσίμα 30)1 διά Σαγκάνη	
ΑΝΖΙ (δ.) .	61	22053	ά. Νταρμπάν 10)2 δι' Όυμ Σαΐδη	
ΑΝΘΕΜΙΟΣ .	70	10006	δ. Παναμάδ 11)2	
ΑΝΘΗ Α. .	54	3726	ά. Χάρφαν 5)1 δι' Αργούσταν	
ΑΝΚΑΡΑ .	53	4635	έ. Τόνιδα 9)2 διά Βεγγάζην	
ΑΝΝΑ .	60	16826	έ. Μπάμποντ 17)2	
ΑΝΝΑ Β. .	54	3807	έ. Σπέτζια 16)2	
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ. .	57	5728	ά. ριέρερ Πλέι 16)2 'Αγ. Βικέντιον	
ΑΝΗΜΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤ.	46	8047	ά. Πειραιά 26)1 διά Κωνσταντζαν	
ΑΝΝΕΛΑI .	44	13768	ά. Δ. Μάρκες 9)2 διά Βαλιμόρην	
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Γιοκογάματ 8)2 διά Μιζουσίμα	
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .	65	19758	ά. Νταρέν 18)1 διά Ταϊγκάτο	
ΑΝΝΟΥΛΑ .	71	10006	ά. Φουκουγάμα 17)1 δι' 'Ενοενάντα	
ΑΝΤΑΙΟΣ .	71	16606	έ. Κομάδ Μπαΐν 19)2	
ΑΝΤΑΜ Σ. .	56	5230	ά. Πειραιά 18)2 διά Βόλων	
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΛΟΡΥ .	67	24829	ά. Βιτόρια 15)2 διά Βαλιμόρην	
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΗΣ .	71	30193	ά. Πόρτ Λάττα 18)2 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΟΥΓΙΝΓΚΕΣ .	58	9585	έ. Πόρτ 'Αρθουρ 19)2	
ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΑΟΥΕΡ .	59	9584	ά. Μπάμποντ 15)1 δι' 'Αλγέριον	
ΑΝΤΖ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ .	63	20625	ά. 'Αμπορταντ 4)2 διά Δ. 'Αφρικήν	
ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ (δ.) .	57	12558	έ. Μόλφορτ Χάρφεν 20)2	
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ .	57	10741	ά. Τσέκκαν 15)2 διά Μεξικόν	
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ .	72	12110	ά. Γκήλογκ 6)2 διά Χιλήν.	
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .	63	14047	ά. Γιβραλτάρ 14)2	
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) .	59	24716	ά. Ν. 'Υόρκην 6)2 δι' 'Αρούπταν	
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.) .	57	22130	ά. Κάρυκ 'Αιλ 4)2 διά Χιούστον	
ΑΝΤΥ . .	56	10748	ά. Νιουπόρτ 7)2	
ΑΝΤΩΝΑΚΙ!	59	10265	ά. Χάρπον ρ. 18)2 διά Βραζίλιαν	
ΑΝΤΩΝΗΣ Π ΛΕΜΟΣ .	61	13515	ά. 'Αστόρια 24)12 διά Κορέαν	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β. .	51	1545	ά. Γουόρκιγκτον 16)2 διά Μπορντά	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤ .	50	2167	έ. Πειραιάς από 4)4)72	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ .	61	10952	ά. Παναμάδ 12)2 διά Καζαμπλάνκα	
ΑΝΤΩΝΥ .	59	6859	ά. 'Αλεξάνδρειαν 11)2	
ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ .	68	15353	ά. Παναμάδ 6)11 διά Κίναν	
ΑΠΕΣ . .	73	16397	έ. Χόλιουεν 14)2	
ΑΠΟΛΩΛΝ .	70	18662	ά. Τσαγκουαράμα 7)2 Γερμανίαν	
ΑΠΟΛΩΛΝ ΧΙ (δ.) .	57	22479	ά. Πειραιά 13)12	
ΑΠΟΛΩΛΝΙΑ .	61	11127	έ. Σπαλάτον 9)2	
ΑΠΟΛΩΛΝΙΑ .	54	7321	ά. 'Απαπατάλαγκος 16)2	
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ά. Γιβραλτάρ 19)2 διά Ν. 'Υόρκην	
ΑΠΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	έ. Ν. 'Ορλέανην 15)2	
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ .	58	4684	ά. Τενερίφην 20)1 διά Λάς Πάλμας	
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΒ (δ.) .	58	20958	ά. Ν. 'Υόρκην 19)2 δι' 'Αρούπταν	
ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ' .	62	6929	έ. Χόγκ Κόγκ 8)2	
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ .	61	6932	ά. Κρίστοποματ 16)2 διά Π. Λιμόν	
ΑΠΟΛ. ΣΤΑΜΠΟΝ .	57	4714	ά. 'Αυδέρσαν 7)2 δι' 'Αμβούργον	
ΑΠΟΛΔΟΝΙΟΣ .	67	16210	έ. Χοίνγκαγκ 23)1	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. .	61	6619	ά. Κων(πολίν) 12)2 διά Μπουργάς	
ΑΡΑΜΙΣ .	70	9868	έ. Συγκαπούρην 12)11	
ΑΡΑΝ .	70	9870	ά. Παναμάδ 18)2	
ΑΡΑΕΟΣ .	56	1965	έ. Τζιμπούτη 18)2	
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .	53	3376	ά. 'Αμδούργον 20)12	
ΑΡΓΟΝΙΣ .	56	8823	ά. Ακατσούταν 3)2 διά Μπολμπάνα	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .	61	13553	ά. Φιλαδέλφεια 9)2 διά Λισσαδώνα	
ΑΡΓΟΣ .	69	9868	ά. Φρήμαντλ 18)12 διά Κίναν	
ΑΡΓΥΡΩ .	59	8775	έ. Σ. Μάτικελ 12)2	
ΑΡΓΩ .	64	2763	ά. Γιβραλτάρ 10)2 διά Βεγγάζην	
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ .	58	10397	έ. Βουδάνη 14)2	
ΑΡΓΩ ΟΛΜΑΝΔΙΑ .	57	10376	ά. Νταρμπάν 12)2 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ .	58	10371	ά. Κούτιν 16)2	
ΑΡΕΤΗ .	73	13691	ά. Κόπτε 12)1 δι' 'Αθέαναν	
ΑΡΕΤΗ Σ. .	45	4578	ά. Γάνθην 2)2 διά Καζαμπλάνκα	
ΑΡΕΤΟΥΣΑ .	58	618	ά. Γιβραλτάρ 19)2	
ΑΡΗΣ .	70	9868	ά. Βανκούβερ 13)1 διά Κίναν	
ΑΡΙΑΔΗΝΗ .	69	9038	ά. Μόμπιλ 9)2 δι' 'Αλγερίον	
ΑΡΙΑΝΑ .	73	23134	ά. Νιούκαστα (Άστρο) 7)2	
ΑΡΙΑΝΑ .	53	6037	ά. Κων(πολίν) 8)12	
ΑΡΙΕΑ .	62	12038	ά. Φρήμαντλ 18)2	
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ .	56	8753	ά. Χονσούλουδη 12)9 δι' 'Ιντσόν	
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ .	69	9305	ά. Μπαχρέλιν 17)2	
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ .	72	11722	ά. 'Αμδούρον 14)2	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	72	11722	έ. 'Ιντσόν 8)2	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	68	10009	έ. Κελέάγυ 20)1	
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.) .	45	8422	έ. ιερογειακές μεταφοράς	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .	63	28029	ά. Νταμπέρη 4)2 διά Μόδιτ	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .	62	10421	ά. Βανκούβερ 8)2 διά Χιλήν.	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .	57	10348	ά. Θέουτα 14)2 διά Παναμάδ	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΙΛΑΣ .	57	6452	ά. Κόπτε 19)2	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	58	8677	έ. Γιβραλτάρ 19)1 διά Κουζεύτη	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	69	10009	έ. Ντάριέν 20)1	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	56	8995	έ. Κολούπια ριέρη 12)2	
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ .	73	11514	ά. Μπάχια Μπλάνκα 16)2 δι' 'Ιατλίαν	
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ .	58	8920	ά. Συγκαπούρη 3)2 δι' 'Αδριατικών	
ΑΡΙΣΤΟΕΙΔΗΣ .	74	11500	έ. Ιαπωνίαν ύπο συμπλήρωσιν	
ΑΡΙΣΤΟΚΑΛΕΙΔΗΣ .	74	11300	έ. Φουτζινιγκάτα ύπο συμπλήρωσιν	
ΑΡΙΣΤΟΚΑΛΗΣ .	60	10631	ά. Κούτιν 19)2 διά Κίναντα	
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ .	59	8814	ά. Παναμάδ 17)2 δι' 'Απω Ανατολήν	
ΑΡΙΣΤΟΝ .	59	10613	ά. Κολόμπο 11)2 διά Ραγκούν	
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ .	58	7661	ά. Σάντο Νομάγκο 16)2	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	44	4856	ά. Λισσαδώνα 18)2	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	69	2495	ά. Φρήμαντλ 14)2 δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ .	57	10609	ά. Σαλάδερο 13)2 διά Γδανσία	
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ .	57	10609	ά. 'Αμδούργον 9)2 διά Ταϊζάν	
ΑΡΙΩΝ .	73	13635	ά. 'Αυδούργον 19)2	
ΑΡΚΑΔΙΑ .	54	8825	ά. Τζιμπούτη 1)2 διά Κ. Τάουν	
ΑΡΚΑΜΑΡΕ .	59	9003	ά. Π. Λίνκον 8)2 δι' 'Αγγλίαν	
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ .	60	6930	ά. Μορπουγκάδη 5)2	
ΑΡΚΑΣΗ .	69	3251	ά. Γκρέιντζιανόθ 20)2 διά Βεστέρας	
ΑΡΜΑ .	58	9364	έ. Μπεντι 30)1	
ΑΡΜΑΤΑΝ .	71	9212	ά. Τζιμπούτη 18)2 δι' 'Αμδούργον	
ΑΡΜΟΝΙΑ .	73	23144	ά. Λάντοσετον 31)1 δι' 'Ιγιο Μιούν	
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) .	54	12986	ά. Κιουραράδο 15)2 διά Σ. Λορέντζο	
ΑΡΜΟΝΙΑ .	61	9443	ά. Γκούχαγκα 21)12 διά Λευκάπο	
ΑΡΟΣ .	48	3783	έ. Μεσογειακής μεταφοράς	
ΑΡΠΑ .	55	3972	ά. Μανάους 12)2	
ΑΡΡΑΣ (δ.) .	53	13459	έ. Βαλτιμόρην 10)1	
ΑΡΤΑ .	57	10067	ά. Γκουαγκάλι 17)2 διά Κρίστομπαλ	
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙΙ .	58	9603	ά. Γκράτσετον 18)2 διά Πάτρας	
ΑΡΤΕΜΙΣ .	62	15781	ά. Π. 'Εβεργκλέιντς 10)2 Τόνιδα	
ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	63	36139	ά. Ρ. Τανόρδα 28)1	
ΑΡΤΕΜΩΝ .	57	5452	ά. Ρ. 'Ιανέρο 17)2 Μπάλιφας	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΕΟΣ .	63	15929	ά. Μπρούναμπούτελ 15)2 Χάλιφας	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΕΟΣ .	55	1552	ά. Τροπαρίου 7)2	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΕΟΣ Γ. .	60	10142	έ. Βοστώνη 13)2	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΕΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Γιαδάτα 11)2 διά Ναγάτκα	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .	66	16142	ά. Παναμάδ 29)1 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ μ.	72	42253	ά. Τέμπλη Μπαΐν 19)2	
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ .	51	7594	ά. Γενόβαν 18)2 διά Γιβραλτάρ	
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	54	5605	έ. 'Αγ. Βικέντιον 11)2 Λιθέρπουλ	
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ .	48	2577	έ. Καράτοι 23)12	
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ. .	64	4701	ά. Μπρέμερχαφεν 10)2 διά Χιούστον	
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ. .	53	4787	ά. Πειραιά 31)1 διά Κωνσταντζαν	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ .	60	11128	ά. Γερβαλτάρ 6)2 δι' 'Ανκόνα	
ΑΣΠΙΛΟΣ .	59	9303	ά. Γερβαλτάρ 6)2 δι' 'Ανκόνα	
ΑΣΠΙΛΟΥΣ .	63	13461	έ. Ντάριεν 8)1	
ΑΣΤΕΡΙ .	65	6200	ά. Κιουραράδο 12)2 διά Ροστόκ	
ΑΣΤΗΡ .	74	13600	έ. Τόκιον όπο συμπλήρωσιν	
ΑΣΤΗΡ (δ.) .	54	12338	ά. Παναμάδ 23)12 διά Κιουραράδο	
ΑΣΤΡΕ .	50	8827	ά. Σευχέλες 16)2 διά Π. Σουδάν	
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .	58	12624	ά. Αμδούργον 19)2 δι' 'Ιταλίαν	
ΑΣΤΡΟ (δ.) .	56	16253	ά. Παναμάδ 8)2	
ΑΣΤΡΟΝ .	52	1939	έ. Ταύκα 2)1 διά Βεγγάζην	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ .	60	3890	έ. 'Αμδέρσαν 17)2	
ΑΣΤΥΑΝΑΣ .	56	6156	έ. Καράτοι 5)2	
ΑΣΤΥΓΑΛΙΑΔΑ .	55	1916	έ. 'Οσκαρδαμ 15)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .	66	6235	ά. Ρόπτερντα 12)1 διά Μαρακάιμπο	
ΑΤΕΝΕΔΙΑ .	66	11944	ά. Τακόμα 2)2 διά Πουσάν	
ΑΤΖΙΔΙΤΥ .	49	4641	έ. Κόπερ 20)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ά. Γκρότον 18)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΦ .	55	1941		

ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	Σ. Κόμπε 18)2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	71	10007	Σ. Πόρτ Πιρί 19)2
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει εἰς Πειραιά από 10.1.71	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ά. Ρόττερνταμ 25)1
ΓΙΑΓ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ	60	41982	Ε. Μασσαλίαν 21)12 (έπουσαί)	ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ	65	5255	ά. Τάραντα 5)2 διά Σάντος
ΓΙΑΛΑΤΟΝ (δ.)	61	15979	ά. Ντακάρ 15)2 διά Ρόττερνταμ	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ά. Βίγκο 13)2 διά Βόλον
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά 'Αιμέρσον	ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	ά. Σετουπτάλ 18)2 διά 'Αιμέρσον
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ά. Σημάτη 11)2 διά Γιοκοχάμαν	ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ.	72	42250	ά. Τενερίφην 31)2 διά Ρας Τανόρα
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	δ. Παναμά 28)11 διά Σαγκάην	ΔΙΑΣ	71	16606	ε. Νανάμ 13)1 διά Κίναν
ΓΙΑΝΕΥΑΣ (δ.)	65	28648	δ. Κόρυκ 'ΑΙΔ 12)2 διά Γκουσάμ	ΔΙΔΩ	46	3851	ε. Άλεξανδρειαν 17)2
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	44	7223	Σ. Ταμπίκο 7)2	ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	ε. Τζέντα 7)2
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΡΤ (δ.)	60	29120	ά. Βαλτιμόρην 10)2 διά 'Αρούμπαν	ΔΙΩΝΗ	57	9722	ε. Σιγκαπούρην 19)2
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΐΝΤ	67	13091	δ. Παναμά 16)2	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Τιρός 19)2 διά Κωνσταντζάν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	ε. Τακόμα 14)2	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Ντακάρ 6)1 διά Χονκάγκ
ΓΙΟΥΝΙΤ	71	9508	δ. Βανκούμπερ 12)1 διά 'Ιαπωνίαν	ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Γένοβα
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129	ά. Ντακάρ 14)2 διά Ρόττερνταμ	ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Κόπερβικ 18)2 διά Σαίντ Κρουά
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	53	4481	ε. 'Απαπα)Λάγκος 18)2	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. Ρεοΐφ 14)2 διά Τυνησίαν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ	63	11713	δ. Γιβραλτάρ 11)2 διά Πόρτο Ρίκο	ΔΥΡΟΣ	46	2271	ε. Χάιφ 4)1
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	ε. 'Ιλιόλι 6)2	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΙΥ· ΦΑΙΝΟ	55	5700	δ. Τένταν 21)2 διά Ρόττερνταμ	ΔΩΡΑ	52	7675	ε. Σάντος 18)2
ΓΚΑΙΥ· ΦΙΝΕΑΙΤΥ	56	8841	έπο μαραθώνη				
ΓΚΑΙΥ· ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	55	5394	ε. 'Αμπούργον 18)2	E. M. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532	ά. Λός "Αντζελες 23)1 διά 'Αρούμπα
ΓΚΑΛΑΞ	54	17357	ά. Σιγκαπούρην 14)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΕΒΕΑΥΝ (δ.)	59	12662	ε. Μπάρο 15)1
ΓΚΑΛΑΞ	45	3312	ε. Ριγιέκαν 2012	ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	ά. Μένα 'Αχμαντ 26)1
ΓΚΑΛ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	61	28917	ε. Κέρη διά 'Αιμέρια 18)2	ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041	ά. Πειραιά 17)2
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	ά. Ράς Τανόρα 6)2 διά Φιλαδέλφεια	ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ά. Ήστχαμ 7)2 διά Ντώρμπαν
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	ε. Θεσσαλία 16)1	ΕΙΡΗΝΗ Κ.	51	4472	ά. Θέστα 7)2 διά Γιαρίμκα
ΓΚΕΦ Ε. (δ.)	55	10999	ά. 'Αμπερνταμ 29)1 διά Μ. Θάλασσαν	ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	ά. Πούδαν 5)2 διά Βανκούβερ
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥΝ. (δ.)	58	12168	δ. Παναμά 15)2 διά Είρηνικόν	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ε. Λέγκορ 14)2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΐΝΤ.	60	6150	δ. Βοσπόρη 11)1 διά 'Εισιδιμασούθ	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	48	3269	ά. Αλεξανδρειαν 8)2 διά Λιθόνη
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ. (δ.)	60	22944	δ. Ν. 'Υόρκη 31)1 διά 'Αρούμπα	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ε. Μανίλα 10)2
ΓΚΛΑ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	66	45161	ε. Γένοβας 18)2	ΕΚΤΩΡ	70	16258	ά. Ντακάρ 18)1 διά Σαγκάην
ΓΚΛΟΥΡΥ	52	2077	ά. Λαύριον 11)1 διά Τρίπολην	ΕΛΑΦΙ	68	19667	ε. Γιοκοχάμαν 14)2 διά Βανκούβερ
ΓΚΟΑ. ΕΥΑΓΓΕΙΑΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Σλούσικηλ 12)2 διά ΗΠΑ	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ε. Γκριλόγκ 15)2
ΓΚΟΑΝΤ. ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	ε. Γιοκοχάμα 12)2 διά Περσικόν	ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ά. Σουγκέι Ρεζάγκ 10)1 διά Μίρι
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ .	73	16439	δ. Παναμά 7)1 διά Κίναν	ΕΛΕΑ (δ.)	70	88866	ά. Κόρων 16)2 διά Νιγηρίαν
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 22)1 διά Κίναν	ΕΛΕΑ Μ.	58	5729	ε. Π. Χάρκουρτ 11)2
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Παναμά 6)2 διά Νταΐρεν	ΕΛΕΑΗ (δ.)	52	12239	ε. Σιγκαπούρη 17)12
ΓΚΟΑΝΤ. ΔΑΝΣ .	69	11148	ε. Μελβούρνην 17)2	ΕΛΕΑΗ	47	2577	ά. Καράτσι 15)2 διά Περσικόν
ΓΚΟΑΝΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ .	66	11538	ε. Μιταράνι 1)1 διά Αν. άκτην ΗΠΑ	ΕΛΕΑΗ	47	1891	ά. Γιβραλτάρ 8)12 διά Πειραιά
ΓΚΟΑΝΤ. ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ά. Όζάκαν 14)2 διά 'Ακιτά	ΕΛΕΑΗ Β. (δ.)	58	12680	εις Ρόττερνταμ από 5)11 (έπισκευα)
ΓΚΟΑΝΤ. ΣΠΗΡ	72	12959	δ. Παναμά 9)1 διά 'Ιαπωνίαν	ΕΛΕΑΗ Η. Φ.	63	9804	δ. Παναμά 10)12 διά Κίνα
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ά. Πενάγκ 7)2 διά Μπαγκόγκ	ΕΛΕΑΗ Μ. (δ.)	49	11389	δ. Κων 10)12 διά Ειρήνης
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΛΙΣ .	68	10396	ά. Μομπάτα 17)2 διά Μιάρρα	ΕΛΕΑΗ Μ.	58	8523	ά. Αμδούργον 7)2
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12958	δ. Παναμά 7)12 διά Σαγκάην	ΕΛΕΑΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839	ά. Σίδην 9)2
ΓΚΟΑΝΤ. ΦΑΙΣ .	69	11148	ά. Γιοκοχάμαν 3)2 διά άν. άκτην ΗΠΑ	ΕΛΕΑΗ Τ.	50	4294	ά. Απαπα)Λάγκος 13)2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	61	7865	ε. έωθι Καράτσι 15)2	ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ά. Λ. 'Αντζελες 29)12 διά Περσικόν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9917	δ. Παναμά 12)11 διά Νταΐρεν	ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17034	ά. Πρίνς Ρούπερ Ρούπερ 3)2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	δ. Παναμά 11)2 διά Χονκάγκ	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	54	8886	ά. Μαντράς 12)2 διά Καλκούπαν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ.	62	7888	δ. Σιγκαπούρην 16)2 διά Μπαγκόγκ	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Μ. Αύρες 31)1
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Λός Πάλμας 19)2 διά 'Αμδούργον	ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Βανκούβερ 18)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ά. Βιταγκαπάνιν 7)2 Καλκόπαττα	ΕΛΙΝΑ	51	3917	ά. Αμέρσον 15)2 διά Λ. Γκουάριρα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ.	63	15373	ε. Ρεντί 26)1	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605	προσβάσεις εις Χάτσα Μπ. 17)12
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΑΕΐΜ	62	15389	ε. Αμέρσον 13)2	ΕΛΙΣΑΒΕΤ Κ.	53	4332	ά. Λάγκας 31)1 διά Όζακαν
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ά. Κόμπε 12)2 διά Θρή ρίθερς	ΕΛΙΤΑ	64	4701	ά. Κορούνα 20)2 διά Βαλτιμόρη
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	52	11914	ά. Πόρτ ντε Μπού 20)2	ΕΛΛΑΚΙ	60	2123	ά. Ν. 'Υόρκην 14)2 διά Τζέρτζιανού
ΓΚΡΕΐΣ Α. Λ.	71	16306	ά. Κέιτ Τάουν 10)2 διά Μόμπιλ	ΕΛΛΑΣ (δ.)	66	43399	ά. Τρίπολην (Λιθάνου) 18)2 Πειραιά
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	ά. Καλλάδη 15)2 διά Γιοκοχάμα	ΕΛΛΑΣ	56	4380	ά. Ν. 'Υόρκην 16)2
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ε. Ιπιγύρην 6)2	ΕΛΛΑΣ	48	2548	έωθι Καράτσι 19)12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.	72	19426	ά. Βανκούβερ 9)2 διά άν. άκτην ΗΠΑ	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Ιντσόν 16)2 διά Ντώρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19426	ε. Έζερετ (Οδάς) 19)2	ΕΛΛΕΝΙΚ Α' ΙΝΤΗΝΑ	72	8987	ά. Ντώρμπαν 7)2 διά 'Αμδούργον
Γ. ΑΧΙΛΛΕΥΣ .	73	19420	ε. Ξάροην 18)2	ΕΛΛΑΣ	56	7510	ε. Αλεξανδρειαν 13)2
Γ. ΜΑΡΙΝ	73	19426	ε. Φιλαδέλφειαν 16)2	ΕΛΛΑ. ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ά. Ν. 'Ορλεάνην 15)2 διά Π. Σουδάν
Γ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	74	17500	ά. Μίλφορτ Χάρφεν 19)2 διά Χάδρην	ΕΛΛΑ. ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ά. Κων(πολιν 17)2
Γ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	58	25888	ά. Γιβραλτάρ 5)2	ΕΛΛΑ. ΔΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Ν. 'Υόρκην 16)2
ΓΟΥΩΔΑΤΕΡ	54	4389	ά. Τρίπολιν (Λιθάνου) 15)2 Πειραιά	ΕΛΛΑ. ΛΩΡΕΑ .	60	7293	ά. Κολόμπο 7)2
ΓΟΥΩΡΡΕΝ	50	6554	ε. Σιγκαπούρην 27)12	ΕΛΛΑ. ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Κων(πολιν 9)1 διά Μ. Θάλασσαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Ν. 'Υόρκην 31)1 διά Ντουμπάτη	ΕΛΛΑ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	ά. Ν. 'Υόρκην 16)2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ά. Δ. Λόδης 20)1 Μπατέρ	ΕΛΛΑ. ΝΕΤΣΙΤΗΝ	60	7297	ά. Ν. 'Ορλεάνην 13)2 διά 'Ακαμπα
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	έπο μαραθώνη	ΕΛΛΑ. ΠΑΙ·ΟΝΗ	62	6659	ά. Ντώρμπαν 8)2
ΔΑΦΝΗ	73	19451	ά. Παναμά 15)2 διά Τομπάτα	ΕΛΛΑ. ΣΑΝ .	71	10327	ά. Ιντσόν 19)2 διά Καλκόπατταν 26)1
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	ε. Βιαγκαπάτην 8)2.	ΕΛΛΑ. ΣΗ .	72	10327	ά. Καλκόπατταν 26)1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Παναμά 14)2	ΕΛΛΑ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Κων(πολιν 2)2 διά Μομπάταν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Λουάντα 12)2 διά Π. Νούρ	ΕΛΛΑ. ΣΠΑΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Βαλδίς Μπαή 16)2.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ .	71	9085	ά. Ν. 'Ορλεάνην 18)2	ΕΛΛΑ. ΣΤΑΡ .	71	10328	ά. Ζένταν 14)2 διά Π. Σουδάν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.)	65	7307	ά. Ντακάρ 6)2 διά Θεσσαλίην	ΕΛΛΑ. ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Ζένθαν 16)2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ. .	54	35619	ά. Μπάρα 16)2	ΕΛΛΑ. ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Ασσάμπα 16)2
ΔΗΑΙΑΝ ΑΝΤΩ (δ.)	64	8712	ά. Κόρη Κέρη 13)2 διά Σαγκάην	ΕΛΛΑ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ .	71	8987	ά. Ντώρμπαν 11)2 διά Κουθέειτ
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ε. Ζάκονθιν 19)2	ΕΛΛΑ. ΦΑΙΗΘ .	72	10327	έωθι Ντώρμπαν 17)2
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Κάιρην 31)1 διά 'Αγγλιαν	ΕΛΛΑ. ΧΗΡΟ .	57	7068	ε. Βενετίαν 19)2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .	58	8636	ά. Μπωμάνι 15)2 διά Γένοβα	ΕΛΛΑΕΡΟΣ .	52	2776	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Δουνκέρκην 9)2 διά Πειραιά	ΕΛΛΑΗ .	62	12808	δ. Γιβραλτάρ 10)2 διά Χάλιφας
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ .	73	35545	ά. Πόρτ Κέμπλα 7)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΕΛΛΑΗ ΙΙ .	47	2389	ά. Στέξια 18)1 διά Βεγγάζην
ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ .	56	3333	ά. Αμέρσον 18)2	ΕΛΛΑΗΝΣ (λόνερ)	32	18564	ά. Ωλάντα 8)2
ΔΗΜ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ .	49	3676	ά. 'Αλεξανδρειαν 18)2	ΕΛΛΑΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Ρεντί 26)1
ΔΗΜ. Π. ΛΕΜΟΣ .	56	8782	μετων. «ΑΡΗΣ ΤΡΕΐΝΤΕΡ» σ. Κόπρ.	ΕΛΛΑΦΡΑ (μικτόν)	67	44222	ε. Ρ. Τανόύρα 10)2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .	44	13488	ά. Χιουάντον 2)2 διά Ρίο Γκράντε	ΕΛΜΑΝΙ .	66	8937	ά. Μελδόύρη 6)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .	63	10523	ά. Βανκούβερ 1)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΕΛΜΟΝΑ .	62	12229	ά. Βαλτιμόρη 12)2 διά Χιούστον
ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	ά. Μουρόρα 28)1 διά ΗΠΑ	ΕΛΟΣΕ			

ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ ..	43	3932	Σ. Κορκουμπίον 17)2
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΔ. 6.	55	21185	Σ. Νεστόπολιν 29)1
ΕΜΠΑ ..	55	2555	Δ. Ρότερνταμ 12)2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΠ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ μικ.	65	37469	Σ. Κόμπη 17)2
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ..	70	10006	Δ. Μπ. 'Άρες 31)1 διά Ραθέννα
ΕΠΙΜΟΝΟΣ ..	53	5755	Δ. Ν. 'Ορλέανην 12)2 διά Σαγκόν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ ..	58	8931	Δ. Γιουκόχαμα 8)2 διά Γκουαγιάνα
ΕΡΑΤΩ ..	69	12754	Δ. Παναμά 12)2 διά Ρότερνταμ
ΕΡΑΤΩ ..	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΙΝΙΩ ..	57	10323	Δ. Λομπίτο 15)2
ΕΡΜΙΟΝΗ ..	61	9068	Σ. 'Αμπιτζάν 13)2
ΕΡ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ (δ.) ..	52	15848	Σ. Βούρλαν 2)2
ΕΤΕΡΝΙΤΥ ..	55	9718	Δ. Μπ. 'Άρες 16)2 διά Β. Κορέαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.) ..	61	22119	Σ. Κοπεγχάγην 17)2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.) ..	54	10251	Σ. Νεκοτσά 12)2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. ..	49	4713	Σ. Πειραιά 25)1
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) ..	56	12754	Δ. Θεσσαλονίκην 2)2 διά Μπάνιας
ΕΥΕΓΝΙΑ ..	67	9854	Δ. Κιουρασάο 12)2 διά Σάντος
ΕΥΕΝΙΑ I ..	59	8526	Σ. Ντουμπάι 3)2 διά 'Αυτοράλια
ΕΥΕΝΙΑ Γ ..	56	10053	Δ. Λέγχουρ 12)2
ΕΥΕΝΙΑ Κ ..	55	2977	Δ. Μαρκές 15)2
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.) ..	58	12417	Δ. Κιουρασάο 13)2 διά Φιλαδέλφεια
ΕΥΕΝΙΑ Μ ..	61	8999	Δ. Τ. Μπαϊ 21)2 διά Κίναν
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ ..	57	9061	Δ. Παναμά 4)2
ΕΥΔΟΚΙΑ ..	48	3198	Δ. Μπιζέρτα 12)2 διά Κωνούπολιν
ΕΥΕΝΙΣ ..	51	4177	Δ. Διέμην 13)2 διά Καζαμπλάνκα
ΕΥΗ ..	70	10006	Δ. Μπ. 'Άρες 19)1 διά Ρότερνταμ
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ ..	58	8122	Δ. Σάντος 11)2 διά Καζαμπλάνκα
ΕΥΗ Α ..	67	14800	Δ. Σ. Γουέστ Πάρ 12)2 Ν. 'Ορλεάνην
ΕΥΗ Τ. (δ.) ..	54	11028	Σ. Νασίου 18)2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ ..	73	13166	Δ. 'Αδελάΐδα 21)1 διά Κίναν
ΕΥΘΑΛΙΑ ..	57	10371	Δ. Βιζακαπανάν 11)2 Καλκούπτα
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.) ..	54	12423	Δ. Σαβάναν 14)1 διά 'Αρουράπαν
ΕΥΘΥΜΗΣ ..	63	9991	ύπό παραλαβήν
ΕΥΘΥΤΗΣ ..	73	10000	Δ. Τοκοπίλα 27)12 διά Σαγκάην
ΕΥΝΟΙΑ ..	70	10006	Δ. Παναμά 5)2 διά Σαγκάην
ΕΥΞΕΙΝΟΣ ..	50	4734	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΡΥΑΛΟΣ ..	73	10713	Δ. Φριμάντ 8)2 διά 'Ισπανίαν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ ..	61	6373	Δ. Γιουκόδαμαν 5)2 διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ ..	60	6288	Δ. Μαυρίκιον 12)2 διά Γιουκόχαμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ ..	60	6288	Δ. Λονδίνον 19)2
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ ..	59	8643	Δ. Χόχη Κόγκ 6)2
ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ ..	57	8596	Δ. Βαλτιμόρην 16)2
ΕΥΡΥΤΩΝ ..	60	8643	Δ. Ρότερνταμ 5)2 διά Γιουκόχαμαν
ΕΥΤΥΧΙΑ ..	67	12669	Σ. Πουσαν 23)1
ΕΦΗ ..	55	5008	Δ. Χάφαν 20)1
ZANET ..	58	4529	Σ. 'Ισκεντερών 11)2
ZANETTA III (δ.) ..	53	10919	Δ. Ν. 'Ορλέανην 8)2 διά 'Ελλάδα
ZARATOΥΣΤΡΑΣ ..	61	10965	Δ. Ντάρμπαν 29)1 διά 'Αμβούργον
ZΗΝΩ ..	68	9582	Σ. Τζέναν 13)2
ZINI ..	37	5613	Δ. Τακοράντι 31)1
ZΟΓΙΑ (δ.) ..	58	12493	εις Παλέρμο από 6)9)73
ZΟΝΤΑ (δ.) ..	52	11516	Δ. Γιβραλτάρ 15)2 διά Τουάφ
ZΟΥΓΡΟ ..	66	3320	Σ. Πειραιά 27)1
ZΩΓΡΑΦΙΑ Υ ..	71	9885	Σ. 'Ωλιπαν 20)2
ZΩΗ ..	39	1266	Δ. Ρούνκορν 31)12 διά Φόδο
ZΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.) ..	33	15899	Δ. Κριότοπαλ 10)2 διά 'Ελ. Παλίτο
ZΩΡΖΕΤΤΑ ..	55	8021	Δ. Ρότερνταμ 19)1
H B H ..	70	2867	Δ. 'Αμβερσάον 15)2 διά Χαλκίδαν
HΒH ..	68	28744	Δ. Π. 'Ελιζαμπεθ 2)2 διά 'Ολλανδίαν
HΙΑΙΑΣ (δ.) ..	56	19178	Δ. Γιβραλτάρ 14)2 διά Ν. 'Υόρκην
HΙΑΙΑΣ ..	47	3575	Δ. 'Αλεξάνδρειαν 24)1
HΙΑΙΟΣ ..	57	4499	Δ. Ν. 'Ορλέανην 3)2 διά Γένοβαν
HΡΑ ..	55	7782	Δ. Πειραιά 11)2 (έπισκεψια)
HΡΑΚΑΛΕΙΟΝ ..	54	4723	Δ. Λαπτάκι 6)2
HΡΩ ..	65	23535	Δ. Ν. 'Ορλέανην 12)2
HΣΤΑΡ ..	57	9473	Δ. Σιγκαπούρην 18)1 διά Μπαγκόδυκ
HΤΟΝ (δ.) ..	53	13224	Δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά 'Αμβερσάον
HΦΑΙΣΤΟΣ ..	66	21374	Δ. Σάντος 16)2 διά Βιτόρια
HΘΑΝΑΣΗΣ Μ ..	57	4904	Δ. Οζελούσοντ 18)2
HΑΡΡΑΛΕΟΣ ..	53	5781	Δ. Παναμά 5)2
HΘΑΣΙΤΗΣ ..	56	8046	Δ. Κωνυπολίν 1)2
HΘΑΓΕΝΗΣ ..	45	5031	Δ. Πόρτ Χάρκουρτ 10)2
HΘΑΝΤΩ Α. Σ ..	58	9603	Δ. Ν. 'Ορλέανην 9)2 διά Κοπεγχάγην
HΘΑΝΩ ..	74	14300	εις Τόκιο ύπο συμπληρώσων
HΘΑΝΟ ..	57	8677	Δ. Αμβερσάον 20)2 διά 'Ιλαδίλο
HΘΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) ..	57	12629	Δ. Πειραιά 16)2 διά 'Ολλανδίαν
HΘΗΜΙΣΤΟΚΑΗΣ ..	57	1325	Δ. Κιουρασάο 18)2 διά Μπαρμπάντος
HΘΕΔΕΓΜΩΝ (δ.) ..	60	20450	Δ. Μένος 'Αχιντες 5)2 διά Νταμάμ
HΘΕΔΟΤΗ (δ.) ..	61	21894	Δ. Λάς Πάλμας 9)2 διά Περισκόν
HΘΕΟΔΟΧΟΣ ..	59	10801	Δ. Ν. 'Ορλέανην 3)2 διά Γιουγκοσ.
HΘΕΩΔΩΡΟΣ Β. (δ.) ..	54	13157	Δ. Γιβραλτάρ 5)2 διά ΗΠΑ
HΘΕΩΔΩΡΟΣ Λ ..	50	1507	εις Πειραιά από 29)6)71
HΘΟΚΑΗΤΟΣ ..	56	3649	Δ. Ντόρμπαν 19)2 διά Κόλομπο
HΘΟΠΑΙΑΣ (δ.) ..	60	20962	Δ. Βοστώνη 14)2
HΘΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ ..	63	15929	Δ. Κωνυπολίν 9)2 διά 'Οδησσούν.
HΘΟΦΟΡΟΣ ..	62	25157	Δ. 'Αμβερσάον 18)2
HΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.) ..	53	8995	Δ. Τζάκαρταν 24)1 διά Ντουμπάι
HΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.) ..	50	8065	Δ. Σιγκαπούρην 10)2
HΘΕΩΡΙΣ ..	65	7068	Δ. 'Αμβερσάον 17)2
HΘΡΑ ..	62	14151	Δ. Ν. 'Ορλέανην 16)2
HΘΡΑΙΟΣ ..	35	2680	Δ. 'Αλεξάνδρειαν 10)12
HΘΩΜΑΣ Α ..	68	8078	Δ. Γιβραλτάρ 16)2 διά Πειραιά
Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ (δ.) ..	58	18297	Δ. Βοστώνη 1)2 διά Ήμη. Μπαϊ
HΑΜΑΤΙΚΟΣ ..	63	15965	Δ. Ντάρμπαν 6)1 διά Κωνυτάνζαν
HΑΣΩΝ ..	70	11489	Δ. Αμβερσάον 19)2 διά 'Αμβερσάον
HΕΡΑΣ (μικτόν) ..	66	41207	Δ. Κάργκ 'Αιλ. 2)1 διά Ν. 'Ορλέανην
HΖΟΜΠΕΔΑ ..	57	9746	Δ. Πειραιά 10)2 (έπισκεψια)
HΘΑΚΗ ..	68	9066	Δ. Μογκαντίσιο 29)1 διά 'Αργεντινήν
HΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ ..	62	6933	Δ. Λός 'Αντζελες 10)2 διά Τόκιο
HΘΑΚΗ ΚΑΣΤΑ ..	54	2731	Δ. Καζαμπλάνκα 17)2
HΘΑΚΗ ΣΕ'ΥΑΡ (δ.) ..	59	12575	Δ. Μόντι 19)2
HΚΑΡΟΣ ..	70	10886	Δ. Γιβραλτάρ 17)2
HΚΑΡΟΣ ..	68	11670	Δ. Παναμά 11)2 διά Κάρντιφ
HΚΤΙΝΟΣ ..	69	11489	Δ. Βερακρούς 5)2 διά Ν. 'Ορλέανην
HΛ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ (δ.) ..	65	42204	Δ. Ντακάν 8)2 διά Π. 'Αρθουρ
HΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.) ..	52	8633	Δ. Σιγκαπούρην 14)2 διά Τζακάρτα
HΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛ. μικτ.	56	12170	Δ. Τσάρλεσον 6)2
HΟΝΤΙΚ ..	57	9367	Δ. Ράς Τανόρην 15)2
HΟΥΛΙΕΤΤΑ ..	65	8364	Δ. Λισσαβώνας 7)2 διά Μπ. 'Άρες
HΡΙΣ ..	54	6042	Δ. Μπιλαπάτο 2)2 διά Σάντος
HΣΑΒΕΑ ..	55	7578	Δ. Σίδνεϋ 17)2
HΣΑΒΕΛΛΑ (δ.) ..	57	13734	Δ. Ρότερνταμ 2)2
HΣΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ (δ.) ..	65	39011	Δ. Γιουρούπορτ 19)2
HΤΑΙΑΙΑ ..	46	6727	Δ. Ν. 'Ορλέανην 18)2
HΩΑΝΝΑ (δ.) ..	45	9918	Δ. Λορ. Μάρκες 5)2 διά Ντουμπάι
HΩΑΝΝΑ B. (δ.) ..	56	12230	Δ. Πειραιά 14)2 διά Καζαμπλάνκα
IΩΑΝΝΗΣ ..	59	3162	Δ. Βενετίαν 13)2 διά Δυρράχιον
IΩΑΝΝΗΣ Α. ..	59	8564	Δ. Μομπάσα 3)2 διά Βουλγαρίαν
IΩΑΝ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ ..	67	20568	Δ. Μορμουγκάρο 13)2
IΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ ..	55	8799	Δ. Μεντρός 15)2
IΩΑΝΝΗΣ Σ. ..	69	9073	Δ. Φιλαδέλφειαν 12)2 διά Λ. Πόλμας
IΩΛΚΟΣ (δ.) ..	57	12614	Δ. 'Αγ. Φραγκίσκον 13)2
IΩΝ ..	71	11506	Δ. Λονδίνου 17)2 διά Μεξικόν
IΩΝ ..	57	9176	Δ. 'Αμερέρσαν 15)2
IΩΝΙΚΟΝ ..	58	10077	Δ. Λός Παλί 13)2
IΩΣΗΦ B. (δ.) ..	58	13316	Δ. Γιβραλτάρ 12)2 διά ΗΠΑ
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ ..	69	30695	Δ. Βιτόρια 17)2 διά Μπρεμερχάφεν
KΑΒΑΚΟ ..	53	5589	Δ. Αλεξάνδρειαν 10)2
KΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ ..	61	10934	Δ. Μπ. 'Άρες 6)2
KΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.) ..	60	22780	Δ. Χιούστον 18)1 διά Τοιταγκόκ
KΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.) ..	57	13268	Δ. Κορούνα 8)2 διά Σαντάντερ
KΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ ..	60	10934	Δ. Ν. 'Ορλέανην 14)2 διά Μπωμόντ
KΑΒΟ ΛΟΓΤΟΣ ..	54	8559	Δ. Ράς Τανόρηα 6)2
KΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ ..	55	8564	Δ. Μομπάσα 5)1 διά Περισκόν
KΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ ..	57	11089	Δ. Λοιδίνον 14)2 διά Πειραιά
KΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ ..	55	8564	Δ. Μπάσιρα 11)2
KΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ ..	55	2730	Δ. 'Εσσασούρια 13)2 διά Ρότερνταμ
KΑΘΩΡΙΝ Λ. ..	70	16306	Δ. Ρότερνταμ 5)2 διά Φιλαδέλφεια
KΑΙΤΗ ..	65	23523	Δ. Ν. 'Ορλέανην 14)2 διά Αμερίγκιαν
KΑΙΤΗ ..	54	3817	Δ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 8)2
KΑΛΑΒΡΙΑ ..	53	7179	είς μεσογειακάς μεταφοράς
KΑΛΑΧΑΡΙ ..	59	6406	Δ. Ρότερνταμ 20)2 διά 'Αλεξάνδρειαν
KΑΛΙΡΡΟΗ ..	59	8860	Δ. Καλκούτα 28)1
KΑΛΛΙΟΠΗ Γ.Λ. ..	71	9074	Δ. Βανκούμπερ 23)1 διά Ιαπωνίαν
KΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ..	55	6216	Δ. 'Αμβούργον 29)1 διά Μπαρανκίλα
KΑΛΤΕΕ Κ. ΤΑΟΥΝ δ.	58	13491	Δ. Ντόρμπαν 8)2
KΑΛΥΜΝΟΣ ..	51	7154	Δ. 'Απατα(Αλγκος 10)2
KΑΛΥΨΩ ..	67	12949	Δ. Κείτ Τάουν 16)2 διά Αλεξάνδρειαν
KΑΛΥΨΩ Ν. ..	54	8184	Δ. Λόμπε 6)2 διά Κοτόνου
KΑΜΠΑΝΟΥΛΑ ..	53	6553	Δ. Πειραιά 15)2 διά Ντακάρ
KΑΝΑΡΗΣ (δ.) ..	57	12630	Δ. Ήπιτζαμ 18)2
KΑΝΤΩΝ ..	56	10271	Δ. Βιτόριαν 18)2 διά Ιταλίαν
KΑΝΤΩΝ ΑΡΩΝ ..	57	1550	Δ. Νεάπολιν 26)12
KΑΝΤΩΝ ΣΩΝΑΡ ..	62	1562	Δ. Σάντος 13)2
KΑΝΤΕΠΑΝ ..	50	4876	Δ. 'Απατα(Αλγκος 19)1
KΑΠ. Α. ΜΥΛΩΝΑΣ ..	57	2805	είς μεσογειακάς μεταφοράς
KΑΠ. ΓΕΜΕΑΟΣ ..	67	16098	Δ. Μίλνερ Μπαϊ 9)2 διά Φουσίκι
KΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ ..	68	9031	Δ. Μακέν 5)2 διά Γλασκώδην
KΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ ..	58	4838	ύπό παραλαβήν
KΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ ..	68	24801	Δ. Ντακάρ 16)2 διά Σγηκαπούρη
KΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ ..	72	16366	Δ. Μπρούνιμπούτελ 9)2 διά Φρήπορτ
KΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ ..	58	10885	Δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Κπέμε
KΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ..	60	8717	Δ. 'Αγ. Φραγκίσκον 14)2
KΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.) ..	67	12495	Δ. Λ. 'Αντζελες 6)2 Μαντζενίλο (Μεξ.)
KΑΠΤ. ΚΩΣΤΗΣ I ..	68	24668	Δ. Πειραιά 25)1
KΑΠΤ. ΚΩΣΤΗΣ II ..	68	15355	Δ. Κακογκάδα 27)2
KΑΠΤ. ΛΕΜΟΣ ..	67	24734	Δ. Ντόρμπαν 12)1 διά Κωνυτάνζαν
KΑΠΤ. ΜΑΪ'ΚΑΛ ..	62	18411	Δ. Μόχα 6)2 διά Χοντένταν
KΑΠΤ. ΠΑΝΤ. ΣΛΥΡΑΣ ..	67	12451	Δ. Χιούστον 13)2
KΑΠΤ. ΤΣΩΝ (δ.) ..	47	9956	Δ. Ν. 'Υόρκην διά Σαντάντε

ΚΛΑΣΙΚΗ (μικτόν)	73	73492	δ. Γιρβαλτάρ 6)2 δι' Όθασε	ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Παναμᾶ 4)2
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	δ. Μακεδ. 9)2	ΜΑΙΡΗ	57	10687	δ. Τής 13)2
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	δ. Κων(πολιν) 31)1	ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ	60	12091	ε. Χόγκ Κόγκ 8)2 (έπισκευαι)
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	42	2269	δ. Παδάσ 15)2 διά Βεγγάζη	ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	δ. Φόλεϋ 17)2 διά Στένουγκοσουντ
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	δ. Γιαύροπορτ 12)2	ΜΑΙΡΗ Χ.	56	8297	ε. 'Αμδέρσαν 18)2
ΚΟΜΕΤ	72	9885	δ. Παναμᾶ 7)2	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	δ. Π. Κελάγκ 14)1 δι' 'Αμδέρσαν
ΚΟΜ, ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	66	78785	ε. Μίνα ἀλ Φαχάλ 11)2	ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	δ. Σαύσιντ 16)2 διά Μάλτα
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	ε. Σιγκαπούρην 1)2 διά Β. Κορέα	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	εις. Σιγκαπούρην 20)2
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Μονρόβια 12)2 δι' 'Ολλανδιαν	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	δ. Μπάρι 24)1 διά Μερσίνα
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤ	72	39453	ε. Ρόττερνταμ 19)2	ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	δ. Κων(πολιν) 6)2 διά Βάριναν
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	68	23258	ε. Βακαμάτσου 13)2 διά Γλασκώθην	ΜΑΝΑ (δ.)	55	11430	ε. Καράτο 5)2
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΩΑ. (δ.)	56	20855	ε. 'Αντεν 18)2	ΜΑΝΕΣ	55	8526	ε. Πενέγκ 30)1 διά Λοιδήνον
ΚΟΝΚΟΡΝΤ, ΓΚΑΗΜ	58	5402	ε. Νταμάρι 12)2 διά Μπάραρν	ΜΑΝΘΩΣ Μ.	58	1591	ε. Πειραιά 14)2
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ	64	6275	ε. Λεμεσόσην 18)2 διά Λατάκια	ΜΑΝΝΑ	71	16004	δ. Βανκούβερ 7)2 'Αν. ακτή ΗΠΑ
ΚΟΝΦΙΝΤΕΣ (δ.)	56	16341	ε. Σακάλ 16)2	ΜΑΝΟΥΕΛΑ ΠΡΑΓΝ	51	11022	ε. Ν. 'Υόρκην 28)11
ΚΟΡ, ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	66	44895	ε. Τέμπλι Μπαίη 8)2 διά Φινιάρτ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	55	1799	δ. Βιρτζόν 17)2 διά Τεργέστην
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ε. Ντάρμπιαν 5)2 διά Μπάραρν	ΜΑΝΤΩ Ζ. (δ.)	72	17432	ε. Πλαναρά 2)2
ΚΟΡΙΦΑΤΙΣΣΑ	52	1384	ε. Κιρύκων 6)2 διά Βηρυτόν	ΜΑΡΑΠΟΥΟ	57	1962	δ. Ρόττερνταμ 21)1 δι' 'Οράν
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ε. Κων(πολιν) 12)2 διά Τουσφ	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	51	16440	δ. Γιρβαλτάρ 14)2 δι' 'Αμδέρσαν
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ε. Βούρμπη 18)2	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	δ. Τσάρλεστον 15)2 διά Σαβάναν
ΚΡΕΜΟΝ	65	1505	ε. Ελσίνικ 17)2	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ε. 'Αλεξάνδρεια 16)2
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Θέουτα 14)2 διά Νάντην	ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	49	4311	εις θεσιν 32.16B-51.12 Δ. 19)2
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	εις. Λαζόν (Κεμπέκ) υπό συμπλήρωσιν	ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ	60	8497	ε. Νανάμπο 14)1 διά Κούδα
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Φός 15)2 δι' 'Ελλάδα	ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	ε. Τσάρλεστον 14)2
ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ (δ.)	74	63000	εις. Γιοκάρουμα 6)2 διά Συμπλήρωσιν	ΜΑΡΠI	74	9400	ε. 'Αμδέρσαν 15)2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	63000	ε. Ράς Τανόρα 11)2	ΜΑΡΠI	58	4219	ε. Πειραιά 7)2 διά Λάρυμνα
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ε. Παναμᾶ 11)2	ΜΑΡΠI ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Πειραιά 18)2
ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ Κ. δ.	66	78785	ε. Γιοκάρουμα 5)2 διά Μπουμάι	ΜΑΡΠI	61	10333	ε. Ντακάρ 22)1
ΚΥΒΗΡΑ	52	5153	ε. Αμπιτζάν 31)1				
ΚΥΝΟΣ	57	13895	ε. Χιούστον 8)2 διά Καζαπλάνκα				
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ε. Μασσαλίαν 12)2 δι' 'Αφρικήν				
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. Γιρβαλτάρ 10)2 διά Φελιζόστου				
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	εις. μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	ε. Έμδεν 12)2 διά Φιλαδέλφειαν				
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ε. Χιροσάτα 6)2 διά Γουέπτα				
ΚΥΡΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Αμδέργρουν 28)2 διά Βιτόρια				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ε. Ν. Ορέλεανην 12)2 διά Ρωσίαν				
ΚΩΝ. Γ. ΤΣΙΜΠΑΗΣ δ.	58	12492	ε. Γιρβαλτάρ 7)2 δι' 'Ιταλίαν				
ΚΩΣ Ζ.	56	3430	ε. Λισσαδώνια 16)2				
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ Γ. ΓΕΜ	68	9084	ε. Αμβούργον 18)2				
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ε. Γιρβαλτάρ 13)2 διά Συρίαν				
ΚΩΣΤΑΦΑΛΩΡΑ	53	5921	ε. Βαλτιμόρην 7)2 διά Μάλταν				
ΚΩΣΤΗΣ	56	8474	ε. Μπατάρ Μαγάρη 4)1				
ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	ε. Γιοκάρουμα 21)12 διά Σαγκάνην				
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	ε. Παναμᾶ 31)1 διά Κασιούγκ				
ΚΩΣΤΟΣ Μ.	62	11419	ε. Παναμᾶ 1)2 διά Λοιδήνον				
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ε. Ναγκασάκι 1)2				
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	ε. Καλκούτα 5)2				
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	ε. Αγ. Βικέντιουν 8)2 διά Μπορντώ				
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	49	2273	ε. Θέουτα 11)2 δι' 'Αμπιτζάν				
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ε. Σύρου 9)2 δι' 'Ισπανίαν				
ΛΑΚΥ	45	2430	ε. Ανάργυρην 15)2 δι' 'Οναχάμα				
ΛΑΜΠΡΟΣ	57	6132	ε. Ναγκόγια 1)2 δι' 'Οναχάμα				
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Παναμᾶ 26)1 διά Κίναν				
ΛΑΣ ΠΑΛΑΜΑΣ	48	1553	εις. μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΑΤΩ	52	4207	ε. Λαρ. Μάρκες 5)2				
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	62	10514	ε. Κολόπο 28)12 διά Πούγκ				
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ε. Αλεξάνδρειαν 15)2 δι' 'Ιταλίαν				
ΛΕΝΑ (δ.)	51	11250	ε. Βούλειαν 17)2 διά Κάντελα				
ΛΕΝΑ	54	3895	εις. μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ε. Μαντράς 15)2 διά Καλκούττα				
ΛΕΣΒΟΣ	73	3000	εις. Πέραμεν υπό συμπλήρωσιν				
ΛΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	ε. Πόρτο Τόρες 10)2 διά Σκίκντα				
ΛΕΥΤΕΡΗΣ	58	8695	επό. παραπλαθήν				
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	ε. Κων(πολιν) 29)1				
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ	72	8972	ε. Γκλήγορ 16)2				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	28776	ε. Γουέπια 9)2 δι' 'Έμδεν				
Λ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ε. Γιουρούπορτ 19)2				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ε. Ρόττερνταν 6)2 διά Ρίο Χάινα				
ΛΗΤΩ (δ.)	53	12577	ε. Ντάρμπιαν 14)2 διά Βορδάνη				
ΛΗΤΗ, ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	5.59	12773	ε. Μίλφορτ Χάφεν 18)2				
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ε. Κων(πολιν) 11)2 διά Κωνοτάντζαν				
ΛΙΔΗ	64	4701	ε. Παναμᾶ 7)2 διά Πόρτ Λίμον				
ΛΙΔΑΗ Μ.	57	7110	ε. Μπαγκούκ 5)2				
ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	ε. Μπάραρ 13)2 διά Σιγκαπούρην				
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ε. Αλεξάνδρειαν 9)2				
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ε. Μπ. 'Αρδες 12)2 διά Ρόττερνταμ				
ΛΙΜΤA	60	14302	ε. Μπ. 'Αρδες 12)2 διά Ρόττερνταμ				
ΛΙΝΤΑΚΙ	59	2120	ε. Ν. 'Υόρκην 27)1				
ΛΙΝΤΕΝΤΣΑΤΙΝ	54	4785	ε. Αμδέργρουν 19)2 δι' 'Αμδέρσαν				
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ε. Βρέμην 16)2				
ΛΟΓΙΑΚΑ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	ε. Τέμπλι Μπαίη 18)2 διά Περσικόν				
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	εις. Σύνιαν 31.12 B. — 51.36 Δ. 18)2				
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Γιρβαλτάρ 18)2 διά Κων(πολιν				
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	ε. Σαγκάνη 23)1				
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	ε. Ρίον 'Ανερίουν 12)2				
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ	61	3142	ε. Γιρβαλτάρ 6)2 διά Κωνοτάντζαν				
ΛΟΡ, ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ε. Τέμπλι Μπαίη 15)2				
ΛΟΥ·Ι·Σ	54	6103	ε. Τόκιο 19)2				
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Τόκιο 17)2				
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ε. Αμδέρσαν 14)2 διά Πειραιά				
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	52	18306	ε. Πειραιά 1)2				
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ε. Κίγκοτον 3)2 δι' 'Αμουαίη Μπαίη				
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ν. 'Ορλεάνην 29)1 δι' 'Αμδέργρουν				
ΜΑΙ· ΕΡΑ (δ.)	58	21291	ε. Σιγκαπούρην 14)2 διά Περσικόν				
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ε. Ν. 'Υόρκην 15)2 διά Φορμόζα				

THE LONDON

STEAM-SHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Telephone : 481.9401 (10 Lines)

Telex : 886394

Cables : Bilbrough London E.C.3.

17 Crosswall London EC3N ZAT.

ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Ντώρμπατ 17)2 διά' ΗΠΑ	
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Γιοκάσι 21)2 διά' Τόκιο	
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ύπό παραλαθήν	
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Ν. Υόρκη 20)2 διά' Αρούμπα	
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17335	ά. "Ωλκάντ 17)2	
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	δ. Θέροντας Αίλ 1)2 διά' Νουμέα	
ΜΕΣ. ΛΑΜΥΣ (δ.)	72	17700	ά. Ωλκάντ 15)2 διά' Σιγκαπούρην	
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ξ. Πούλο Μπούκοι 21)2	
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΙΚΕΝ (δ.)	70	17840	δ. Παναμά 14)2	
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Π. Μπούκοι 14)2 διά' Χονολούλου	
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Κουρασάο 20)2 διά' Μαρακάζιμπο	
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Π. Μπούκοι 19)2 διά' Γοκαΐται	
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Π. Μπούκοι 19)2 διά' Γοκαΐται	
ΜΕΣ. ΤΟΛΗΙ (δ.)	65	51412	εις Μέλατη 13)11 (έποκευται)	
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Πούλο Μπούκοι 20)2 διά' Π. Κελάγκ	
ΜΗΤΕΡΑ	53	3004	ά. Μανφεντόνια 16)2 διά' Αλεξάνδρεια	
ΜΗΤ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	49	9004	ξ. Σιγκαπούρη 24)1	
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Θεράπινη 10)2	
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	54	11450	ά. Πειραιά 24)1 διά' Νοθωρασίκην	
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	ά. Ρίο 'Ιανέρο 21)1 διά' Περσικόν	
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	εις θέσην 22.00 — 119.12.Α. 29)12	
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	69	16413	ά. Ρόπτερνταν 8)2	
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Πουέρτο Κορτές 30)1 Μοντεβίδεο	
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Κλυκοτον (Τζαμ.) 20)2 Ντεμεράρα	
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΕΡ	71	1598	ά. Ντεμεράρο 18)2 διά' ΗΠΑ	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝΕΣ	72	1580	ά. Γιοκοχάμα 12)2 διά' Κελάγκ	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ά. Βαλτιμόρων 20)2	
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	ά. Ποτσουόλι 4)2 διά' Λιβόνην	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Μόρεχεντ Σίτον 9)2	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Μόρπιλ 17)2 διά' Ν. Όρλεανην	
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. Μόρπιλ 14)2 διά' Χιούστον	
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Πειραιά 22)2	
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ά. Μανύλιαν 15)2	
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1591	ά. Τρόπολιν (Λιθός) 1)2	
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Κόμπη 21)2 διά' Κελάγκ	
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1572	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ά. Κελάγκ 10)2	
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1591	ά. Λέγκορν 19)2 διά' Βαρκελώνην	
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ά. Κόμπη 14)2 διά' Κελάγκ	
ΜΙΝΙ ΛΗΤΚ	70	1592	εις μεταφοράς Φόρτ Πλρς	
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ά. Τρόπολιν (Λιθόνιον) 14)2 Βηρυτόν	
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ά. Τόκιο 20)2	
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΠΤ	72	1580	ά. Μανύλιαν 18)2	
ΜΙΝΙ ΛΙΑΑΚ	70	1591	ά. Φουκούνιάμα 13)2	
ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ	70	1590	ά. Σαμαρίντα 28)12	
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	71	1563	ά. Ντατάνας 8)2 διά' Γκουάμ	
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Σαδάνιν 14)2	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. Βηρυτός 17)2 διά' Λατάκια	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Μόρπιλ 15)2	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ά. Ποντία "Αρένας 28)1 διά' Γκουαρέλο	
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	εις Τσιταγκόύκ ώπο 24)10	
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ά. Μπαχκόγκ 2)2 διά' Γοκαΐται	
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	69	1565	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ά. Ν. Όρλεανην 13)2	
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Χιούστον 13)2	
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ά. Ματάντζες 12)2 διά' Ντεμεράρα	
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ά. Σασέμπιο 12)2	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΚ	71	1564	ά. Χόγκ Κόγκ 22)2 διά' Μανύλιαν	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Κόμπη 20)2 διά' Κελάγκ	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ά. Σακάι 20)2	
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Όρλεανην 11)2 διά' Ντεμεράρα	
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Κιούκια 31)1 διά' Βεγγάζην	
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Φουκουνιάμα 13)2 διά' Σασέμπιο	
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Πόρτ "Ελίξαμπεθ 20)2 διά' Ιαπωνίαν	
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	56	8905	ά. Μένα Σασδό 10)2 διά' Κόλπον "Ομάν	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Κουείτ 1612 δύο Πόρτ ντε Μπούκ Χιούστον 29)1 διά' Περικόν	
ΜΙΧΑΛΛΗΚΗΣ	68	22129	ά. Γιεραλτάρ 312 διά' Έρεγκλι Λεμεσόδον 16)2	
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	23067	ά. Παναμά 27)12 διά' Τσιγκτάρο	
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	61	12662	ά. Ντακάρ 15)2 διά' Χανιάγκ	
ΜΟΑΝΤΟΒΑ	71	9101	ά. Ντακάρ 15)2 διά' Χανιάγκ	
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Στέτε 13)2 διά' Κουδίνι "Αλαντ	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ά. Κάρυκ "Αίλ" 7)2 διά' Ιαπωνίαν	
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ά. Σιγκαπούρην 17)2 διά' Χόγκ Κόγκ	
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ	54	4784	ά. Λονδίνουn 23)1 διά' Βηρυτόν	
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Βηρυτόν 22)2 διά' Μπάρι	
ΜΠΑΝΓΚ. ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	ά. Μορπάσια 23)2	
ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	ά. Σάντος 17)2 διά' Λισσαδώνα	
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Κόλοδην 14)2	
ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	ά. Παναμά 10)2 διά' ΗΠΑ	
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Τόρ Μπαίν 12)2 διά' Πειραιά	
ΜΠΟΥΝY (δ.)	57	27990	ά. Βαλτιμόρων 18)2 διά' Μπάρι	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	56	10101	ά. Ν. "Ορλεανήν 20)2 Απαπα)Λάγκος	
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΥΡΕΣ	53	2756	ά. Μπαρμπάτον 19)2 Γκυκοτον Τζαμ.	
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕΙΝΤ δ.	51	10203	εις Σιγκαπούρην ώπο 26)19)73	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Ζόρον 27)1 διά' Τουρκίαν	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ'	51	6022	ά. Αμέρεσον 21)2	
ΜΥΚΗΝΑΙ	63	1195	ά. Ισσασθένα 22)2 διά' Πειραιά	
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ά. Αμμόδωστον 12)2 διά' Πειραιά	
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Κορκ 17)2 διά' ΗΠΑ	
ΜΥΡΡΙΝΕΛΑ (δ.)	49	9025	άργει εις Πειραιά ώπο 19)2)72	
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	47	9957	άργει εις Πειραιά ώπο 5)11)70	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Ακαπάτα 10)2 διά' Περσικόν	
ΜΥΡΤΟ	54	4427	ά. Γιεραλτάρ 2)2 διά' Κουσάρια	
ΜΥΣΩΝ	51	4029	ά. Παναμά 8)2 διά' Γουατεμάλα	
ΜΩΡΗΑΣ	53	6811	ά. Λομπτο 21)2	
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	58	13152	ά. Κέιπ Τάουν 10)2 διά' Περσικόν	
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	59	11299	ά. Γιεραλτάρ 7)2 διά' Ινδίαν	
ΝΑΝΣΥ ΜΑΙ'ΚΕΑΣ	57	4225	ά. Χάμπον ρόδο 13)2 διά' Αγγλίαν	
ΝΑΣΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	68	3960	ά. Χόγκ Κόγκ 21)2 διά' Σάν Ντιέγκο	
ΝΑΤΑΑ	72	8849	ά. Πόρτ "Ελίξαμπεθ 8)2 διά' Νορθηγίαν	
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	ά. Μορπάσια 15)2	
ΝΑΤΚΡΕΣΤ	56	6424	ά. Μπαχρέτην 21)2	
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	2627	προσ. εις 43.43 B. — 28.38 A. 16)12	
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	ά. Πόρτ Κελάγκ 10)2 διά' Καντώνα	
ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΗΣ δ.	73	35340	ά. Λισσαδώνα 30)1 διά' Περσικόν	
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. Αμέρεσον 6)2 διά' Αλεξίριον	
ΝΑΥΣΙΚΑ	51	2372	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	4195	ά. Χάιφα 17)2 διά' Τουρκίαν	
ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	54	3596	ά. Αμέρεσον 6)1 διά' Τρίπολιν	
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Παναμά 13)2 διά' Τόκιο	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ά. Π. όφ Σπαίν 17)2 διά' ΗΠΑ	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	54	3534	ά. Αμπιτζαν 14)2	
ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Ρουέν 19)2 διά' Τούνιδα	
ΝΕΔΑΙ	58	20678	ά. Αρακαζού 19)2 διά' Ρ. Ιανέριο	
ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Λανδίνιον 13)2 διά' Δ. Αφρικήν	
ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ά. Λιζερπούν 23)2 διά' Φώλευ	
ΝΕΟΤΗΣ	54	7902	ά. Κ. Γάουν 16)2 διά' Κολόμπο	
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Γιεραλτάρ 22)2 διά' Ντάρε	
ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.)	54	10944	ά. Λιζερπούλ 23)2	
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Μορμουγκάο 17)2 διά' Ιαπωνίαν	
ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	εις θέσην 40.1.35B—08'30A 712	
ΝΕΦΟΣ	56	7911	ά. Κέιπ Τάουν 20)1 διά' Ινδιονήσιαν	
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ά. Κόμπη 1612 διά' Αντεν	
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ά. Βομβάρην 20)2 διά' Περσικόν	
ΝΗΡΗΣ	71	9426	ά. Μαντράς 14)2	
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	ά. Κ. Τάουν 12)2 διά' Αιθέρεσαν	
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ. (δ.)	53	9803	ά. Νεκοτσέα 5)2 διά' Ιταλίαν	
ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ά. Κιουρασό 13)2 διά' Βομβάρην	
ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Μπρούναμπούτε 12)2 διά' Ροστόκ	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	ά. Σάν Χοσέ (Γουτ.) 16)2	
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	69	18660	ά. Βακαγιάμα 20)1 διά' Τσινθαγκάτο	
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ά. Μόρπιλ 19)2	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.	54	2496	ά. Κωνάποιν 2)2 διά' Γαλάτας	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	53	1362	ίδε: «ΜΠΑΡΟΥΣ σημ. Κόπρου	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	53	1362	ά. Σιγκαπούρην 5)2 διά' Τοινάμπο	
ΝΙΚΟΣ	51	6987	ά. Σιγκαπούρην 5)2 διά' Τοινάμπο	
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ά. Αλεξάνδρειαν 20)2	
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΗΝΗΣ δ.	71	65347	ά. Τέλμπατ 16)2 διά' Τενερίφην	
Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ μ.	55	10722	ά. Ρόπτερνταμ 13)2 διά' Πάλοσα	
ΝΙΚΥ	58	9087	ά. Μασάτη 17)2 διά' Αγγλίαν	
ΝΙΝΗ	62	28651	ά. Π. Αρθουρ 18)2 διά' Γάνδην	
ΝΟΠΑΛ ΑΛΚΙΜΟΣ	63	7280	ά. Ρ. Ιανέριο 16)2	
ΝΟΡΔ. ΦΡΟΣΤ	58	4106	ά. Δάντσιχ 23)2 διά' Καλέ	
ΝΟΡΔΑΡΟ	48	2462	ά. Πειραιά 6)2	
ΝΟΡΔΑΜΡ	51	2758	ά. Κύκοτων 21)2 διά' Χάμπτον	
ΝΟΡΟ ΑΤΑ. ΒΑΛΟΡ	69	15808	ά. Καράτσι 21)2 διά' Μορμουγκάο	
ΝΟΡΘ ΒΑΙ'ΚΑΟΥΝΤ	60	10235	ά. Γκράντε 22)2 διά' Σάντο Νταμίγκο	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Λά Γκουάρια	

ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	ά. Ταβάου 20)2 διά Μπαγκόγκ
ΠΑΠΑΛΕΕΗΣ	57	8992	ε. Ναυκαπατινάμ 25)1
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.)	53	15882	εις μεσογειακούς μεταφοράς
ΠΑΡΑΔΟΣ	72	10716	ά. Ντάρμπιταν 15)2 διά Κοραμάρ
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Χ.	57	7751	ά. Μπ. "Άρες 31)1 διά Β. Κορέαν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ	57	8184	ε. Μασείο 11)2
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	59	23607	ά. Τρίνινταν 19)2 διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΡΟΣ	61	13912	ά. "Αμοτέρνταμ 14)2 διά Ν. Ύρκην
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)	71	80225	ά. Τενερίφην 14)2 διά Περσικόν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	ά. Σιγκαπούρην 4)2 διά Κίναν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44411	ά. Μίλφορν χάρεν 22)2
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	ά. Γιοχοχάμα 16)2
ΠΑΤΑΓΩΝΙΑ	58	10153	εις Σάντερλαν (έπισκευαι)
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.)	65	31768	ά. Βικέντιον 23)2 διά Χιλήν
ΠΑΤΡΙΣ (λάνερ)	50	16259	ά. Φρήμαντλ 18)2 διά Σιγκαπούρην
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Κοσταζκούλος 17)2
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	ά. Παναμά 22)2 διά Ρωσίαν
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. Πλότος 11)2 διά Μπάνιας
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	εις Μεσογειακούς μεταφοράς
ΠΕΙΛΑ Δ.	58	27372	ά. Παναμά 16)2
ΠΕΙΛΑ	47	5928	ε. Νεκοτόσα 17)2
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	ά. Γιβραλτάρ 22)2
ΠΕΙΛΑΣ	55	7508	ε. Λέγκορ 12)2
ΠΕΙΛΑΣ	59	1863	ε. Ρότερνταν 22)2
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	ε. Ν. Ύρκην 6)2
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ά. Γιβραλτάρ 29)1 διά Χουέλα
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ Γ. Κ. μικτ.	55	17999	ά. Παναμά 9)2 διά Σ. Χοάε (Γουατ.)
ΠΕΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΣ.	72	8978	ά. Βαλπαράιζ 14)2 διά Τακακουόνα
ΠΕΡΙΑΛΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	εις Πειραιά πάθ 29)11 (έπισκευαι)
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	58	8466	ά. Κολούμπια π. 17)2 διά 'Αλγερίαν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ά. Φλώσικ 20)2
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	ά. Χούκ Κόγκ 7)2 διά Ντάρεν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΗΣ (δ.)	63	33462	ά. Ν. Ύρκην 17)2 διά 'Αρούμπια
ΠΕΡΣΕΥΣ	73	2930	υπό παραλαβήν
ΠΕΤΓΙΚΟ	65	22118	ά. Εμδεν 19)2 διά Φιλαδέλφεια (έπ.)
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	52	16083	ά. Ρότερνταν 15)2
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	51	14538	ε. 'Αλεξάνδρειαν 19)2
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	45	10375	ά. Πειραιά 2012
ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	54	20746	ά. Τής 20)2 διά Μεσούγειον
ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	ά. Πειραιά 13)2 διά Ταρτούς
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	ά. Πειραιά 20)2 διά Μέγαρα
ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	ά. Γιβραλτάρ 22)2 διά 'Αγγύλιαν
ΠΕΤΡΟΛΑ X (δ.)	54	12107	ά. Πειραιά 20)2 διά Τής
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	ά. Γιβραλτάρ 19)2 διά 'Ελλάδα
ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.)	57	12257	ά. Πειραιά 6)1
ΠΕΤΡΟΛΑ XVII (δ.)	60	26467	εις Πειραιά πάθ 8)11 (έπισκευαι)
Π. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ δ.	58	20592	ά. Ρ. 'Αντέρειν 18)2
ΠΗΙΑΕΔΑ	69	10016	ε. 'Αΐοι 31)1 (έπισκευαι)
ΠΗΙΑΕΥΣ	50	2282	ε. Ούμεα 16)2
ΠΙΑΙΟΝ (δ.)	58	23607	ε. Έσκραδος Ρίθερ 17)2
ΠΙΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	ά. Μπρέιρα 2)2 διά Π. 'Ελιζαμπεθ
ΠΙΗΝΕΛΟΠΗ II	56	9045	ε. Γενόβα 21)2
ΠΙΗΤΕΡ Α.	61	13437	ά. Γιβραλτάρ 11)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Χαϊναγκ 5)1
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Παναμά
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	ά. Ρότερνταν 19)2 διά Ποτίλακ
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	ά. Μομπάσια 23)2
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ά. Σιγκαπούρην 16)2 διά Κουάντουσο
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ά. Π. Κελάγκ 22)2 διά Κανώνα
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	ά. Πειραιά 17)2 διά Κωνσταντζαν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. Χούκ Κόγκ 18)2 διά Σουστούσο
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ	72	3551	ά. Βενετίαν 17)2 διά Χάρισον
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Χούκ Κόγκ 7)2 διά Φουτσόδο
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ά. Γιβραλτάρ 21)2 διά Γένοβαν
ΠΙΑΤΑΝΑ	54	1908	ά. 'Αλεξάνδρειαν 19)2
ΠΙΑΤΩΝ	59	8929	ά. Ρότερνταν 12)2
ΠΙΑΣΙΑΣ	63	10736	ά. Ρότερνταν 9)2
ΠΙΑΣΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	ά. Άγ. Φραγκίου 18)2
ΠΙΒΩΗΤΗ	53	8647	ά. Τάμπα 12)2 διά Σάντος
ΠΙΟΛΙΚΟΣ (δ.)	54	10970	ά. Αιμούργον 18)2
ΠΙΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	ά. Ρότερνταν 14)2 διά Γιβραλτάρ
ΠΙΟΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ά. Μπ. 'Άρες 16)1
ΠΙΟΥΝΕΖΙΑ ΔΙΑΚΑΝ	61	4207	ά. Κούς Μπαί 21)1 διά Πλάγκο-Πάγκο
ΠΙΟΥΝΤΙΚΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ά. Ρ. 'Ιανέρτον 20)2 διά Χιούστον
ΠΙΟΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ά. Πικούχαμαν 19)2
ΠΟΝΓΚΑΛ	64	3902	ά. Τενερίφην 12)1 διά Ντάρμπιταν
ΠΟΠΗ	38	2562	ά. Κων(η)πολιν 27)1 διά Κωνσταντζαν
ΠΟΠΗ Α.	42	1587	υπό παραλαβήν
ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	ά. Κολόμπια πίθερ 21)2
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Μόπιτα 12)1 διά Π. 'Ορτάς
ΠΡΙΑΜΟΣ	65	20529	ά. Βανκούμπερ 6)1 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. Σάντο Ντομινγκο 17)2 διά 'Αρούμπια
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	ά. Ρας Ταναρύα 28)1
ΠΡΙΓΚ. ΣΩΦΙΑ (δ.)	59	43373	ά. Πειραιά 13)2
ΠΡΟΒΙΜΗ ΣΤΑΡ	53	5690	ά. Γιβραλτάρ 20)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Παναμά 31)12 διά Ειρηνικόν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ά. Γλασκώσθην 9)2 διά Περικόν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Χάμπτον ρ. 30)1 διά Δουνκέρκην
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ά. Σανδόνα 21)2 διά Βριτούτων
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	50	7464	ά. Ντάρμπιταν 7)2 διά Πολωνίαν
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Χέν Πλίντ 25)1 διά 'Ολλανδίαν
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Αμερίσαν 20)2 διά Π. 'Ορτάς
ΠΤΟΛΕΑΜΑΤΙΣ	62	10165	ά. Ωλημπαν 15)2
ΠΩΛΙΝΑ	53	2379	ά. Χάρτα 12)2 διά 'Αστοντόν
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	51	6724	ά. Τζακάρτα 29)1 διά Μπαγκόγκ
ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	5431	ά. Πειραιά 9)1 (έπισκευαι)
ΡΕΑ	71	9025	ά. Κοοιν 29)1 διά Καλκούστα
ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	ά. Λείσεος 21)2 διά Μπορτώ
ΡΕΖΟΔ. ΚΟΛΙΝΗΣ δ.	58	13093	ά. Γιβραλτάρ 16)2 διά Αύγουστα
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	ά. Ξωθ Ντάρμπιταν 21)2
ΡΕΝΑ	55	8902	ά. Σιγκαπούρην 15)2 διά Ρότερνταν
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ά. Μπετην 17)2 διά Βεραδάλ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ά. Πόρτα 'Αρθουρ 5)2 διά Μπ. "Άρες
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	60	11616	ά. Πόρτ φ Σπαίην 20)2 διά Βραζιλίαν
ΡΗΓΚ.ΡΕΓ' ΙΝΤΖΕΡ (δ.)	57	23693	ά. Όρλεάνην 2)2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	16810	ά. Παναμά 15)2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ά. Σέβεν 'Αιλ. 11)2 διά Χιούστον
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ά. Λάς Πάλμας 18)2
ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Σιγκαπούρην 21)12 διά Κίναν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ά. Πειραιά 19)2 διά 'Αστοντόν
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ά. Οκνίδαν 8)2
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ά. Αιμέρροαν 18)2
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9071	ά. Χόγκ Κόγκ 12)2 διά Σιγκαπούρην
ΡΟΖΕΑΝ	54	2676	ά. Γιβραλτάρ 19)2 διά Τρίπολιν
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	ά. Αμδούργον 22)2
ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά. Πειραιά 16)2 διά Κων(η)πολίν
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ά. Λοινδίνον 18)2 διά Βηρυτούν
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	υπό παραλαβήν
ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	ά. Τρίπολιν (Λιθάνου) 25)1
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	56	21081	ά. Σουάμπα 23)2
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Κολόμπι 11)1 διά Μπαγκόγκ
ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛ	61	11317	ά. Ντάρμπιταν 15)2 διά Βομβησην
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. Κόμπη 18)12
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ά. Βανκούμπερ 21)2
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	58	20750	ά. Λόδς 'Αντέλεξ 21)2 διά Πότερνταν
ΣΑΛΜΟΣ	66	17208	ά. Γιβραλτάρ 22)2 διά 'Αματερίταμ
ΣΑΛΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. Αιμδούργον 22)2 διά Κότκα
ΣΑΛΜΟΣ ΣΚΑΥ'	71	5764	ά. Ρότερνταμ 23)2 διά 'Αμδούργον
ΣΑΛΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	68	1591	ά. Ρότερνταμ 23)2 διά Τής
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	58	9104	ά. Κολόμπο 20)12 διά 'Ινδονησίαν
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ά. Αστόρια 25)1 διά Κορέαν
ΣΑΝΤΑΡΙΝΑ	53	11792	ά. Σαβάνης 28)1 διά 'Αρούμπιαν
ΣΑΝΤΙΝΑ	53	2873	ά. Κέιτ Τάουν 10)2 διά Ρότερνταν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Πειραιά 12)2
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Καζαπιλάνκα 18)1 διά Μουρόπαν
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	ά. Τακόμη 23)1 διά Πουσάν
ΣΑΝΤΑ ΑΘΘΟΥΣΑ	53	3466	ά. Θεανίκη 7)12 διά Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	71	9038	ά. Λέγκυρον 19)2 διά Κάλιαρι
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	48	5957	ά. Αιμδούργον 30)471
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	71	9038	ά. Ρίθερ Πλέιτ 15)2 διά 'Ιταλίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΥΟΥΣ	63	11445	ά. Παναμά 10)1
ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΟ	73	8849	ά. Ντακάρ 25)1 διά Γουαμπά
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	ά. Λοπτήρα 23)1 διά Χιτάται
ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ	72	9038	ά. Ν. Όρλεάνην 15)2 'Απατα' Λάγκος
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ά. Κολόμπια πίθερ 18)2
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ά. Αιμέρροαν 8)2 Πόρτα 'Αλέγκρε
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ	72	16604	ά. Μπρεμερχάρεν 31)12 διά Κίναν
ΣΑΡΜΠΙΟ	57	2396	ά. Ντακάρ 21)2 διά Ρεύνιον
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	ά. Αγ. Βικέντιος 10)2 Κέπιτ Τάουν
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. Σπαλάτον 21)2
ΣΑΣ Α	40	6529	ά. Ρότερνταμ 23)2 διά 'Ιμμιγχαμ
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	ά. Πικοκάμα 19)1 διά Κεελάγκ
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ά. Χάφις 6)2
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	50	8201	ά. Ρεοίφ 30)1
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ά. Παναμά 18)1 διά Ντάρεν
ΣΗ ΛΑΙ' ΙΟΝ	53	6504	ά. Πικοκάμα 17)2 διά Πουσάν
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ά. Πικοκάμαν 22)2 διά Μελδούρην
ΣΗ ΡΕΙ' ΙΝΤΖΕΡ	59	11545	ά. Πότερνταν 4)2 διά Κορέαν
ΣΗ ΤΑΙ' ΓΚΕΡ	73	13631	ά. Χόγκ Κόγκ 25)1 διά Γουαμπά
ΣΗ ΤΑΙ' ΙΝΤ	71	10010	ά. Ναγκόγια 17)2 διά Μελδούρην
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ά. Πάρ 21)2
ΣΗΜΕΙ' ΙΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	3829	ά. Βρέμην 15)1
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ά. Φιλαδέλφεια 7)2 διά Σάντος
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	8800	ά. Βανκούμπερ 18)1 διά 'Ιαπωνίαν
ΣΙΛΒΕΡ Α' ΙΑΝΤ	58	11452	ά. Βρέμην 15)1 διά Τόνιδα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΒ	57	8476	ά. Βενετίαν

ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Κουβέτι 18)2	TΣΕΛΗΝ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ά. Σηάτλ 16)2 διά Γιοκοχάμαν
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Γιοκοχάμα 9)2 διά Χοινάκυπ	ΙΣΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	ά. Λ. "Αντζελες 12)2 διά Λογκιθιού
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6686	ά. "Αυστερίται 21)2 διά Κιουρασό	ΤΖΕΝ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ	65	42109	ά. "Εσκρέδος ρ. 19)2 Φιλοδέλφειαν
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	56	13825	ά. Γιβραλτάρ 13)2	ΙΖΕΝΗ	59	9855	ά. Λ. "Αντζελες 7)2 διά Πουσάν
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	ά. Βενετίαν 12)2 διά Μελίλα	ΤΣΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. Βερμούδα 8)2 διά "Ιταλίαν
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	49	4825	ά. Τζιμούτι 22)2	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Σπέτζια 21)2
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	ά. Αλεξανδρείαν 19)2	ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ε. Ντουμπά 20)2
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Κόρι αλ. 'Αμάγια 10)2 Σιγκαπούρην	ΙΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14800	ε. Παναμά 22)1 διά Κίνα
ΣΙΣΣΥ	60	7563	ά. Σιγκαπούρη 10)2 δι' Ιντσόν	ΙΖΩΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	56	21185	ε. Νεάπολιν 21)1 (έπισκευα)
ΣΙΣΣΥ	54	1832	ά. Γιβραλτάρ 15)1 διά Χάιφα	ΙΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ά. Σεττίνον 16)2 διά Χάδρην
ΣΙΦΟΝΟΣ	58	13906	ά. Μπανάρ Μασάρ 28)1	ΙΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Αμπου Ντάμπι 16)2 διά Κουβέτι
ΣΙΦΟΝΟΣ	62	3097	ά. Ρίο Χράντε 22)2	ΙΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ε. Φερρόδ. 24)2
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά. Δουνκέρκην 12)2 διά Πουάντ Νουάρ	ΤΗΘΥΣ	73	3717	ε. Μελβούρην 14)2
ΣΚΑΠΟΥΙ-ΝΤ	70	9077	ά. Λεμεσόν 4)2	ΤΗΣ ΟΡ	60	8210	ε. Λιθέρπουλ 18)2
ΣΚΑΠΑΕΙ-Κ	53	3899	ά. Βοδμάνη 2)2	ΓΙΝΤΑΧΟΑΜ	43	4314	ε. Μαντουλούστο 17)2
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Παναμά 17)2 διά Λός "Αντζελες	ΤΙΤΙΚΑ (δ.)	66	1971	ε. Βερακρούζ 18)2
ΣΚΑΠΜΠΕΙ- (δ.)	60	12927	ά. Ντουμπάτι 20)2 διά Μοντεθίδεο	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	71	8976	δ. Γιβραλτάρ 16)1 δι' 'Αλγέριον
ΣΚΑΠΜΠΡΗΣ	71	9085	ά. Κόμπι 13)2 διά Μπ. "Αύρες	ΤΟΓΚΟ	73	8927	ά. Τέμπηλ Μπαίη 7)2 διά Ρότερνταμ
ΣΚΑΠΡΙΒΕΡ (δ.)	57	11978	ά. Κιουρασάδ 17)2	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Ν. "Ορλεάνη 14)2 διά Π. "Αρθουρ
ΣΚΑΠΡΟΥΝΤ	50	11502	ά. Μπορντώ 2)2 (έπισκευα)	ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Θέουτα 5)2 διά Νακάλα
ΣΚΑΠΗΛΑ	61	12012	ά. Γιοκοχάμα 21)2	ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Καπάρ 11)2 διά Θεονίκην
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Ρεσφ 6)2 διά Λιβερπούλ	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Γιοκοχάμα 21)2 διά Βανκούμερ
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	69	41687	ά. Φός 22)2 διά Σουετίνια
ΣΚΑΛΕΡΙΟΝ	69	9057	ά. Ντακάρ 9)1 διά Δυρράχιον	ΙΟΥΛΑ Ν.	53	3411	ε. Σιγκαπούρην 13)2
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Γένοβα 21)2	ΙΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Πειραιά 11)2 διά Ν. 'Υρκην
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ά. Γιβραλτάρ 22)2 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΤΡΕΙ-ΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. Ρότερνταμ 10)2 διά Ρ. "Ιανέρον
ΣΚΥΤΩΝ	58	10067	ά. Νεάπολιν 18)2	ΤΡΑΙΑΝΑ	60	9486	μετωνυμάθη «ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ»
ΣΟΒΕΡΕΙ-Ν ΡΟΥΜΠΙ	57	4403	ά. Π. Καρπι 14)2 διά Τρίπολιν	ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	48	11172	ά. Κοδιν 19)2 διά Ταϊταγκούκ
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Μαρκίον 3)1 διά Β. Κορέαν	ΤΡΙΝΙΤΥ	57	10492	ε. Σάντος 18)2
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Όζακα 30)1 διά Γλασσώθην	ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	δ. Παναμά 13)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Υμαντίνεν 7)2 διά Κόλντιγκ	ΤΣΑΛ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ	63	31831	δ. Τέμπηλ Μπαίη 8)2 διά Περισκόν
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Ντώμπραν 13)2 διά Βομβάνη	ΙΣΑΜ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ	66	44895	ά. Ρότερνταμ 26)1 διά Περισκόν
ΣΟΥΜΑΝΤΕ (δ.)	53	12962	εις Βοστώνην άπω 9)11 (έπισκευα)	ΙΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Τούμπα 21)2 διά Τομπάτα
ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	εις Βεγγάζην 16)2	ΙΣΗΦ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ	64	52868	ά. Μασαλίαν 19)12 (έπισκευα)
ΣΟΦΙΑ	65	14048	ά. Π. ω Πρίνι 13)2 διά Σ. Τόμας	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Γιοκοχάμα 30)1 διά Περισκόν
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά. Μόρι 23)2	ΥΔΡΑ	69	10964	δ. Παναμά 25)11 διά Κελάγκ
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά. Ορλεάνην 16)2	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Χόγκ Κόγκ 22)2 διά Ντώρμπαν
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	ά. Ντώρμπαν 10)2 διά Ρότερνταμ	ΦΑΙΑΞ	70	11489	δ. Κων)πολιν 14)2 δι' "Οδησσόν
ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	ά. Κων)πολιν 12)2 διά Τραπεζούντα	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Ντόντζες 9)2 δι' ΗΠΑ
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Λ. Πάλμας 14)2 δι' 'Αμβούργον	ΦΑΙΔΩΝ	58	6861	ά. Γιβραλτάρ 13)2 διά Μπουργκάς
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ά. Θεούταν 21)2 δι' 'Ινδίαν	ΦΑΙΗ II	51	2428	ά. Πειραιά 9)2
ΣΟΦ ΤΡΑΝΣΟΣΣΕΑΝΙΚ	55	13737	ά. Ρότερνταμ 22)2	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 23)1 διά Ν.Υ.
ΣΠΑΑΛ. ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	50	6354	ά. Σαγκάπεν 25)1	ΦΑΛΜΟΥΟ	59	9830	ά. Ντακάρ 12)2
ΣΠΑΑΛ. ΚΑΠΤΑΙΝ	56	5720	ά. Σαζέπου 7)2 διά Βανκούμερ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	ε. Δουνκέρκην 3)2
ΣΠΑΑΛ. ΣΗΜΑΝ	50	9180	ά. Χόγκ Κόγκ 10)2 Ντάρ ες Σαλάμ	ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	47	3247	ά. Χάιφα 15)2
ΣΠΑΡΤΑ	51	8684	ά. Μπανόντ 11)2 διά Ζάντες	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	ά. 'Αμδέρσαν 30)1 διά Τρίπολιν
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	50	9959	ά. Τζακάρτα 29)12	ΦΑΣΤ ΝΤΟΑΦΙΝ	44	2742	ά. Κων)πολιν 12)1 διά Μ. Θάλασσαν
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ά. Σαβένανταν 13)2 διά Π. Καμπέλλο	ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	53	2959	ά. Ταρτούδ. 27)1 διά Σαΐν Λούις,
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ά. Σαδόνα 21)2	ΦΑΩΝ	59	3006	ε. Σιγκαπούρη 15)1
ΣΠΑΡΤΟ	57	10615	ά. Γάνδην 20)2	ΦΕΙΔΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Παναμά 13)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΠΕΚΤΡΑ Ι. (δ.)	65	33971	ά. Σύρου 1)2	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	δ. Ντώρμπαν 3)2 διά Πολωνίαν
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	54	6985	ά. Τούμπα 9)2	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΕΑΙΚ ΚΣ	69	12748	ά. Χιοδότων 29)1 διά Μπάραν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Σαλβαντόρ 22)2	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ δ	69	12748	ά. Χιοδότων 17)1 διά Μπάραν
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	68	26481	ά. Χέο Πόιντ 22)2	ΦΙΑΡΛΕΣ ΚΟΛΗ)ΝΗΣ δ	62	31050	ά. 'Αμδέρσαν 21)2
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά. Ντέ Μπούκ 22)2	ΦΙΛΙΑ	58	10687	έ. Γλασκώθην 22)2
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Ν. 'Υρκην 21)2 δι' 'Αρούμπαν	ΦΙΛΙΠΠΑ	62	9662	δ. Κων)πολιν 10)2 διά Νοβορωσίσκην
ΣΤΑΛΩ Ζ	68	22118	ά. 'Αμβούργον 6)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Γιβραλτάρ 15)2 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Καντζ 21)1 δι' 'Ακατζόυτλα	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Πειραιά 17)2 διά Θεσνίκην
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Ν. 'Υρκην 21)2	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Βιζαγκαπτανάμ 22)1 διά Τοίμπα
ΣΤΑΜΟΕΩΝ	58	9998	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)2	ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ύπο πλασθήν
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ά. Πέναγκ 17)1	ΦΙΩΡΙΝΑ	56	10210	ά. Τομπάτα 14)1 διά Κίναν
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Ν. 'Υρκην 17)2 δι' 'Αρούμπα	ΦΙΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Γιβραλτάρ 10)2 διά Βαλτιμόρην
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Μορμουρκάδο 2012 διά Ναυγόγια	ΦΙΟΝΙΣ	69	11489	ά. 'Αμβούργον 22)2
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Γλαντόντουσ 18)2 διά Κιτιμάτ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΑΡΟΣ	60	13997	ά. Είθομπασούθ 13)2
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Κούν Μπαί 18)2	ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ	73	14667	ά. Παναμά 13)2 δι' 'Ιαπωνίαν	ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΓΟΥΙ-Σ	49	1849	ά. Χερβούργον 17)2 διά ιαστέλλον
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Βανκούδερ 12)2	ΦΟΥΛΑΜΕΝ	66	2982	ά. Σάφι 9)2 δι' 'Απαπαλάγκος
ΣΤΑΤ. ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	44726	ά. Εσκράδος ρ. 25)1 διά Σ. Κρουά	ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	ά. Σάφι 18)2
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	58	20709	ά. Γιβραλτάρ 2012 διά Μπ. "Αύρες	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Πουέρτο Καμπέλλο 11)2
ΣΤΕΛΛΑ	55	8971	ά. Λισασθών 15)2	ΦΡΕΙ-ΤΣ ΚΟΥΗΝ	61	12618	ά. Κόπερδικ 6)2 διά Βίρτζιν 'Αιλς
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Χόγκ Κόγκ 20)2	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Βανκούμερ 14)2
ΣΤΙΛΛΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	2794	ά. 'Αμβούργον 12)2 διά Τόνιδα	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Ντώρμπαν 29)1 διά Λαμπτεκ
ΣΤΙΛΛΑΝ ΡΑΝΝΕΡ	66	2432	ά. Ήπειρος 8)2 διά Πειραιά	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10100	ά. Κολούμπια ρ. 10)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΤΟΛ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	60	13197	ά. Ν. 'Ορλεάνην 15)2	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Αμπαντάν 3)2
ΣΤΟΛ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Κολόποτ 6)2	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Τοιμάρια 30)1 διά Ναυγόγια
ΣΤΟΛ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Πειραιά 21)1	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Τοιμάρια 21)2 διά Σακάλι
ΣΤΟΛ ΔΗΜΗΤΡΗΣ δ. 58	54249	ά. Μασέον 23)2 διά Κόντ.	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ά. Γιβραλτάρ 20)2 διά Περισκόν	
ΣΤΟΛ ΡΑΙ-ΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Ντεμεράρα 18)2	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	10492	ά. Σπάτα 22)2 διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΟΛ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά. Ν. 'Ορλεάνην 18)2	ΦΑΙΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Μπάραν 22)2
ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΑ	53	5616	ά. Τσαμπερίκο 10)2	ΦΑΙΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	έ. Πόρτο Τόρες 10)2
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Γάνδην 2)2 διά Γκαμπόν	ΦΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ δ	60	9319	ά. Ρότερνταμ 14)2
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά. Ν. 'Ορλεάνην 21)2 διά Μπωμόντ
ΣΥΝΗΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ε. Ταρπός 18)12	ΦΑΡΙΣ ΙΙ	55	4721	ά. Λ. Μάρκες 11)2 δι' 'Ακαμπα
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΡΟΥΛΑ	55	1790	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	ά. Παναμά 27)12 δι' 'Ιαπωνίαν	ΦΑΤΣΑΖΑΝΑ	65	20484	ά. Γκηδόγκ 12)2
ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Παναμά 27)12 δι' 'Ιαπωνίαν	ΦΑΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Ντακάρ 27)1 διά Νιγηρίαν
ΣΥΤΟΗ	62	23539	ά. Ήπειρος ρ. 22)2	ΦΑΙΑΝΙΝΗΡ (δ.)	57	18815	έ. Πό

Τα ύπό ζενας σημαίας

(Πλοϊσσα σημειωμένα διάστερισκου (*) δύν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)

ΑΒΕΝΙΡ (κ.)	62	11098	ξ. 'Αμερέραν 21)2	ΑΚΡΟΠΟΙΣ	70	8825	ά. Π. Λικόν 10)2 διά Χιλήν
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	ξ. 'Ορκίκα 11)2 διά Ν. 'Υρκην	ΑΚΡΩΤΗΡΙ (κ.)*	52	7168	ξ. Λάς Πάλμας 22)2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ ...	64	10472	δ. Παναμά 12)1 διά 'Ιντσάν	ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	ά. Φιλαδέλφειαν 25)1 διά 'Αρούμπαν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	49	3718	ξ. Ργυέλαν 12)	ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	ά. Μομπάσαν 8)1 διά Τζένταν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΑ	64	15867	ά. Καζαμπλάνκα 18)2 διά 'Ολλανδίαν	ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	δ. Παναμά 24)1 διά Ειρηνικόν
ΑΓΓΗΝΩΡ	71	9884	ά. Μαρακάμπο 14)2 Πόρτ φ Σπαιν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	56	20926	δ. Χάρην 7)2 διά Περσικόν
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. 'Αντεν 21)2 διά Μπ. Μασάρ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	53	1231	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	54	8120	ά. Λάς Πάλμας 14)1 διά 'Αθανά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β. (δ.)	68	44646	ξ. Λείσες 21)2
ΑΓ. ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	ξ. Τρίπολιν (Αιδηψός) 31)	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Ρότερνταμ 13)2 διά ΗΠΑ
ΑΓΓΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)*	56	1749	ξ. Νίκαια 19)2 διά Τζετζέλι	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ξ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 15)2
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	56	20140	ά. Λός 'Αντζελες 12)2 διά Παναμά	ΑΛΑΣ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ξ. Ντόμπιπαν 17)2
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	51	8377	ά. Θέσταν 17)2 διά Στυλίδα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ά. 'Αγ. Φραγκίκον 21)2 Μπουεναδεντ-
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΕΞΗΣ *	51	2983	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 17)2
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	56	15881	ξ. Ταματάβε 21)2	ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	56	2299	δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά Λαττάκια
ΑΔΕΛΦΟΙ	50	11693	προ. 'Αγ. Λαυρέντιον 26)12	ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ	67	14845	ξ. Βιζαντοπάνιαν 19)2
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ξ. Μπαντάρ Σαπούρα 29)1	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Ρότερνταμ 15)2 διά Κέν Γουέστ
ΑΕΛΛΑΣ (δ.)	57	20745	προ. 'Αγ. Λαυρέντιον 26)12	ΑΛΙΚΗ (π.)	53	1320	ξ. Γκρίμπουτ 7)2 διά Μπρέσκενς
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ξ. Ραβέννα 9)2	ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	ά. Ρειός 15)2 διά 'Οδησσόν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιθαν.)	49	4113	ά. Πειραιά 21)2 διά Βηρυτόν	ΑΛΙΟΘ (κ.π.)	56	1803	δ. Γιβραλτάρ 25)1 διά 'Αμμόχωτον
ΑΗΤΕΩΡΓΗΣ (κ.π.)	53	2059	ά. Μπελάραν 16)2 διά Μπορτών	ΑΛΚΗΣΤΗΣ (κ.)*	60	3333	δ. Γιβραλτάρ 4)12
ΑΘ. ΚΟΜΗΝΟΥ (κ.)	56	13669	ξ. 'Αλεξάνδρειαν 26)1	ΑΛΚΜΑΝ *	66	27985	ξ. 'Αμερέραν 23)1
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ξ. Γιβραλτάρ 15)1 διά Τρίπολιν Λιθόνις	ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.)	56	1802	δ. Μάλταν 29)1 διά Τρίπολιν
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	51	6338	ξ. Ρουέν 13)2				
ΑΘΕΝΣ	70	8825	δ. Παναμά 12)2 διά Χιουστόν				
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ξ. Γιβραλτάρ 10)2 διά 'Αλεξάνδρειαν				
ΑΘΗΝΑ (μικτόν)	64	30682	ά. Ρότερνταμ 24)2 διά Παλόσα				
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	δ. Κωνιόπολιν 3)12 διά Βενετίαν				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Ν. 'Ορλέανη 12)1				
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	ά. Ράς Τανόρα 4)2				
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	ά. Ράς Τανόρα 2)2 διά Μίλφορν Χ.				
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ξ. Νέσσα 11)2 διά 'Αρεζο				
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Βομβάνη 13)2 διά Ντόμπιπαν				
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	ά. Λις Πάλμας 8)2 διά 'Αθάνα				
ΑΘ. ΠΑΝΕΡ (δ.)	56	20207	ξ. Βαλτιμόρη 11)2				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	59	8724	ξ. Στυκαπόρην 22)2				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	55	10027	δ. Κωνιόπολιν 18)2 διά Κωνσταντζαν				
ΑΙΘΗΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	ξ. Ριγιέκαν 18)2				
ΑΙΘΗΝΟΥΣ (δ.)	59	28693	ξ. 'Υρκην 13)2 διά Κάρυκ 'Αιλ.				
ΑΙΘΗΝΙΑΝ (κ.)	58	8571	δ. Κωνιόπολιν 21)2				
ΑΙΓΙΣ ΕΓΡΕΙΣ (κ.)	57	8814	ξ. Μπαντάρ Μασάρ 29)1				
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.)	57	8160	ξ. Γιοκοχάμα 14)2 διά 'Αθάναν				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΪΤ (κ.)	57	9025	δ. Παναμά 20)1 διά 'Αθάναν				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	69	8361	ξ. Μπάραν 26)12 διά Κίναν				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΟΥΟΤΥ (κ.)	57	8294	ξ. Σάντος 17)2 διά Τρίνινταν				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΑΙΤΣ (κ.δ.)*	68	8469	ξ. Στυκαπόρην 18)2 διά Σαργάνην				
ΑΙΓΙΣ ΣΑΓΚΑ (κ.)	49	7544	ξ. Στυκαπόρην 15)2 διά Τούγιανα				
ΑΙΓΙΣ ΤΡΑΣΤ (κ.)	53	9241	ξ. Μπ. 'Αρες 31)2 διά Ρότερνταμ				
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙ'Μ (κ.)	69						
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.)	57	5943	ά. Ρότερνταμ 18)1 διά 'Αθάναν				
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	δ. Παναμά 22)2				
ΑΙΔΩΛΙΑ	52	7787	ξ. 'Οζάκα 22)2 διά Γιοκοχάμα				
ΑΙΩΡΑ	57	10044	ξ. Καράτοι 3)1				
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Μόζι 8)2				
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖ.	58	10018	δ. Παναμά 12)2				
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΑΜ	71	15672	δ. Γιβραλτάρ 6)2 διά Τάμπα				
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΗ (κ.)	58	926	ξ. Θεσσαλίην 5)2				
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	58	10020	ά. Μπ. 'Αρες 18)2 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	ξ. Πειραιά 6)2				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ξ. Βάρι 17)2				
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	ά. Ν. 'Υρκην 3)2 διά 'Εσκραδός ριθ.				
ΑΙΓΑΡ ΑΜΠΙΣΟΝ (κ.)	56	7712	ά. Μοχαμέντες 31)1 Π. Καμπέλλο				
ΑΙΓΑΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	56	7120	ά. Πόρτ φ Αρδού 27)1 Μπουεναδεντόρη.				
ΑΙΓΑΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΙΓΑΡ. ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	55	9278	ά. 'Αγ. Βικέντιον 23)2 Π. Πράια				
ΑΙΓΑΡ. ΣΙΝΕΡ (μ.π.)	59	17948	έπο η παραλαβήν				
ΑΙΓΑΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	11897	ά. Σάντος 18)2 διά Γκεάτα				
ΑΙΓΑΡ. ΤΣΑΡΙΤΥ (κ.)	54	7835	έπο η παραλαβήν				
ΑΙΓΑΡ. ΦΑΙΘΗ (κ.)	58	5109	ά. Μπόραν 18)2				
ΑΙΓΑΡ. ΦΟΡΤΣΙΟΝ κ.δ.	53	12407	ά. Λούσαν 16)2 διά Βομβάνη				
ΑΙΓΑΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Ντάκαρ 18)2 διά Πορτογαλίαν				
ΑΙΤΖ. ΑΙΓΑΛΑΝΤ (μικτ.)	72	57802	ά. Ράς Τανόρα 16)2				
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΝ (μικτ.)	71	57830	ά. Θάλη Μπαί 11)2 διά Περσικόν				
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. 69	51627	ά. Τέμπλ Μπ. 1512 διά Φρόρποτ					
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΧ	67	32644	ά. Υμούντεν 14)2 διά Σέθεν 'Αιλ.				
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Γουέπια 912 διά Πόρτο Βέσση				
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	ά. Αμερέρταν 18)2 διά Βαλτιμόρην				
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μικτόν)	73	57800	ά. Χονάλουσα 21)2 διά Στυκαπόρην				
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ'	66	22362	ά. Σουνίουσκι 20)2 διά Βραζιλίαν				
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Σουνίουσκι 10)2				
ΑΚΜΠΑΡ	58	9005	ά. Βανκόδερ 25)1 διά Εύρωπην				
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Βανκόδερ 25)1 διά Εύρωπην				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	ά. Παναμά 20)2 διά Κίναν				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	ά. Αμεδέργον 22)2 διά Περσικόν				
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	67	27168	ά. Παναμά 12)1				
ΑΚΟΥΑΙΖΟΥ'	68	25433	ά. Παναμά 13)2 διά Ντατρέν				
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ά. Ντάρμπαν 13)2 διά Κωνσταντζαν				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	ά. Παναμά 24)1 διά Ειρηνικόν				
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	ά. Κευπέκ 20)2 διά Προδίνεν				



**ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΙΣ ΜΑΝΔΡΑΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ)
ΤΟ 28^ο ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ
ECONOMICS LAB INC. ΠΛΗΡΗΣ ΣΕΙΡΑ ΧΗΜΙΚΩΝ ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΩΝ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΝ. ΧΗΜΙΚΑ
ΔΙΑ ΔΙΓΛΙΣΤΗΡΙΑΝ, ΝΑΥΠΗΓΕΙΑΝ, ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΝ, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ,
AIR CONDITIONING ΚΑΙ ΑΛΛΑ. ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΑΙ
ΔΩΡΕΑΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ 477976 - 426798.
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 - TELEX 212465**

magnus HELLAS A.E.

ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.) ... 56	10242	ε. Πειραιᾶ 14)1 (ἐπισκεψις)	Γ. ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.) ... 55	27278	ά. Πειραιᾶ 16)2	
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.) ... 55	22891	δ. Γιεραλτάρ 16)2 δι' ΗΠΑ	Γ. ΓΚΑΙΤΝΑΣ (δ.) ... 55	27278	ά. 'Αντζέλες 7)2 Κόρυκ "Αϊλ.	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ... 52	4303	(πό παραλαβήν)	Γ. ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤ 8.*	54	ε. Πειραιᾶ 4)11	
ΑΡΙΩΝ ... 61	4460	ά. Ντεμεράρο 18)2 δι' 'Αγγίλιαν	Γ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.) ... 54	27277	ε. Πειραιᾶ 12)11	
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.) ... 58	6380	ά. Ντόρμπαν 21)2 διά Καλκούττα	Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.) ... 53	21284	ε. 'Αμερέσαν 22)1	
ΑΡΜΑΡ (κ.) ... 54	9559	έ. 'Αθάναν 9)2	Γ. ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) ... 57	25489	ε. Τέμπλ Μτ. 9)2 διά Χιούστον	
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.) ... 67	45376	δ. Σιγκαπούρην 9)2 διά Περσικὸν	Γ. ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.) ... 57	25490	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 20)2	
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.) ... 58	7906	δ. Γιεραλτάρ 18)2 διά Ρουέν	Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ 6.	57	25357	
ΑΡΟ (δ.) ... 56	22670	ά. Ν. 'Υόρκη 22)2 δι' 'Αρόμπιτα	Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.) ... 58	26032	ά. Αρακασόν 6)2 διά Ρ. 'Ιανέρπον	
ΑΡΟΖΑ (κ.) ... 56	10066	ά. Λουάντα 24)1 δι' 'Ινδίαν	Γ. ΚΑΙΤΝΕΣ (δ.) ... 69	41477	ά. Ρ. 'Ιανέρπον 20)2 διά Σαλαντόρδη	
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.) ... 54	1960	ά. Μαυρίκιον 11)2	Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.) ... 58	10546	ά. Νεάπολην 1912 Ίριπολιν (Λιθάνου)	
ΑΡΤΑ (κ.) ... 56	1647	ά. Ράθ 21)2 δι' 'Αμστερνταμ	Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) ... 57	20902	ά. Μπόννην 29)12 διά Τέξας	
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ ... 64	18000	ε. Ναγκασάκι 31)1 (ἐπισκεψι)	Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.) ... 57	20533	δ. Γιεραλτάρ 22)2 διά Χάρην	
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.) ... 52	2180	ε. Πειραιᾶ 21)2 διά Ραβέννα	Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	
ΑΣΗΜΙΝΑ ... 66	35001	ά. Λορ. Μάρκες 12)2 διά Ναγκούγια	Γ. ΝΑΥΤΙΑΣ	67	23064	
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	71	10482	ά. Ράς Τανόφρα 18)2	Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ	68	22513
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	ά. Ναγκόγια 20)2	Γ. ΝΕΙΤΙΠΟΡ	68	23064
ΑΣΠΥΡ (κ.) ... 50	5421	ά. Ρότερνταν 22)2 δι' 'Αμβούργον	Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23064	
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	63	33375	ά. Κάρηγκ "Αϊλ 12)2 διά Ντάρμπαν	Γ. ΝΙΟΥΣ*	68	22531
ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.) ... 50	13066	ά. Παλέρμο 30)1 διά Χιούστον	Γ. ΝΟΜΑΝΤ*	68	22531	
ΑΣΩΠΟΣ (π.δ.) ... 64	34073	δ. Γιεραλτάρ 20)2	Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ	67	22549	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Βανκούδερ 13)2	Γ. ΝΟΟΥΑΖΤΣ (δ.) ... 69	41477	
ΑΤΑ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) ... 60	21138	ά. Γκόδε 12)2 διά Περσικὸν	Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.)	71	51878	
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΕΜΠΕΡΟ δ.	74	138000	ά. Γιουροπόρτ 2)2	Γ. ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτ.)	70	51878
ΑΤΑ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)*	74	138000	εἰς Λίντο ὅπο συμπλήρωσιν	Γ. ΣΗ (δ.) ... 53	12843	
ΑΤΑ. ΉΓΚΑ δ.	63	15977	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12)2	Γ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) ... 55	20165	
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.) ... 68	40962	δ. Γιεραλτάρ 14)2 διά Ράς ἐς Σιδέρ	Γ. ΤΖΑΣΙΣ (δ.) ... 54	20864		
ΑΤΑ. ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ δ.	68	40962	ε. Γιεραλτάρ 29)1	Γ. ΦΑΙΘ (δ.) ... 64	49437	
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ ... 54	16006	ά. Ντόρμπαν 2)2 διά Κωνστάντζαν	Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) ... 65	49437		
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.) ... 68	48936	δ. Μίλφορντ Χάρεν 17)2 διά Γένοβα 1	Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.) ... 71	102326		
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.) ... 64	38538	ε. Πόντι Φόρτιν 18)2	Γ. ΧΕΡΟ (δ.) ... 70	100175		
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) ... 66	40884	δ. Γένοβα 14)2 διά Ράς ἐς Σιδέρ	Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.) ... 71	100175		
ΑΤΑ. ΦΑΛΚΟΝ	59	10389	ε. Μασέιο 19)2	Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.) ... 72	102300	
ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	ε. Τοκούλια 15)2	ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ κ.δ.*	62	23497
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ε. Καντάλια 27)1	ΓΡΑΝΔΑΔ	56	10180
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤΖ	69	16291	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6)7	ΓΡΑΝΙΚΟΣ (κ.) ... 48	7473	
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	ά. Οζάκα 10)2 δι' ΗΠΑ	ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.) ... 54	11385	
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	ά. Μορμουχόδο 15)2 δι' 'Ιαπωνίαν	ΔΑΝΑΟΣ (κ.) ... 39	4569	
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	ά. Μπουώντ 5)2 δι' 'Οδησσόν	ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	63	31289
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) ... 67	45321	ά. Αμδέσαν 20)2 διά Σουετίνα	ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.) ... 57	1977		
ΑΥΓΗ ... 56	10312	ά. Πειραιᾶ 3)2 διά Κόπερ	ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.) ... 62	12116		
ΑΥΓΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	ε. Γουελίνγκτον 23)1	ΔΕΛΦΟΙ	68	8796
ΑΥΓΡ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)*	54	2952	δ. 'Αμδέσαν 22)2	ΔΕΣΠΙ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.) ... 57	10319	
ΒΑΓΔΑΤΗ (κ.)*	56	3862	ὑπό παραλαβὴν	ΔΑΙΔΑΛΟΣ*	59	9493
ΒΑΛΙΑΝΤ	60	9088	ε. Κάντλια 5)2	ΔΑΙΑΝΟΣ (κ.) ... 54	11385	
ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΤΚ (δ.) ... 54	18504	ὑπό παραλαβὴν	ΔΑΝΑΟΣ (κ.) ... 39	4569		
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.) ... 48	4310	δ. Κωνστάντζαν 30)1 διά Κωνστάντζαν	ΔΑΦΝΗ (κ.) ... 63	31289		
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εἰς Νεάπολιν ὅπο 26)6)73	ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.) ... 57	1977	
ΒΑΣΙΔΗΣ (δ.κ.) ... 58	12369	ε. Σιγκαπούρην 22)2	ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.) ... 62	12116		
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) ... 55	10464	ά. Τεργέσθιν 21)2 διά Πύλον	ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	
ΒΑΣΙΛΙΟΝΗΤΗ (κ.) ... 51	8150	ά. Κόπερ 20)2 διά Τεργέσθιν	ΔΕΣΠΙ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.) ... 57	10319		
ΒΑΣΩ Μ. (κ.) ... 51	1019	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΑΙΩΝΟΣ*	59	9493	
ΒΕΦΟΝΙΑ (κ.) ... 52	6576	ε. Βαρκελόνην 30)1 διά Λαττάκια	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.) ... 55	1863		
ΒΕΛΑΝΤΑ*	57	10311	ά. Χόγκ Κόγκ 16)2 διά Κελλάγκ	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.) ... 47	1651	
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)* ... 53	12897	ά. Βοστώνη 21)1 διά Καραβίκην	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κυπτόν)	71	38172	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.) ... 68	9070	ά. Παναμά 21)12	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	ά. Φροτάουν 17)2 δι' Απαπα(Λάγκος	ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.) ... 36	4967	
ΒΙΒΗ (κ.) ... 34	2709	ε. Σπαλάτον 21)2	ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.) ... 52	8202		
ΒΙΒΙΑΝΑ (κ.)*	55	8623	ε. Καουσιούγκ 21)1	ΔΙΟΝΥΣΟΣ (κ.) ... 52	2842	
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	64	4281	ε. Ρουέν 19)12 διά Ντουάλα	ΔΙΩΝΗ (δ.) ... 52	12523	
ΒΙΚΤΩΡ	57	8622	ε. Λιβερπούλ 12)2	ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	ά. Μόμπιλ 14)2 διά Π. Ορντάς	ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.) ... 52	11675	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) ... 58	11625	ε. Σάροχ 11)2	ΔΡΟΜΩΝ ...	64	17487	
ΒΙΓΡΙΝΙΑ	68	31093	ά. Χιούστον 13)2 διά Ρότερνταμ	ΔΡΟΣΙΑ *	55	2983
ΒΙΓΡΙΝΙΑ Μ. (δ.) ... 57	11554	ά. Παναμά 9)1 διά Κιουρασάο	ΔΡΥΜΟΣ (κ.) ... 60	13471		
ΒΙΓΡΚΟ (δ.π.) ... 44	10499	ά. Κιουρασάο 17)2 διά Θιλαδέλφεια	ΔΡΩΔΩ Ι (π.) ... 56	2709		
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	53	7613	ε. Σιγκαπούρην 27)2	ΔΩΡΙΕΥΣ	58	4831
ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΙΙ (κ.) ... 55	1038	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΩΡΙΟΣ (δ.) ... 67	43231		
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	ά. Ν. 'Ορλεάνη 8)2 δι' Ιταλίαν	ΔΩΤΩ	68	35191
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.) ... 56	4027	ε. Λούδινον 19)2 διά Πειραιῶν	Ε. Δ. ΠΑΠΑΙΑΛΙΟΣ (κ.) ... 58	9431		
ΒΡΙΣΗΣ (κ.) ... 57	4471	δ. Γιεραλτάρ 29)2 διά Λαττάκια	ΕΒΡΟΣ ...	63	15983	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ε. Ντώρμπαν 16)2	ΕΙΡΗΝΗ Γ.	51	3065
ΒΡΟΝΤΗ	64	33245	ά. Τέμπι Μπαΐ 18)2 διά Λάντς 'Εντ	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.) ... 72	113780	
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) ... 54	8720	ε. Μαντράς 20)2	ΕΙΚΟΥΤΙ (δ.) ... 52	15623		
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ε. Κόμπε 4)2	ΕΙΚΤΩΡ (κ.) ... 72	4801	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) ... 64	32231	ά. Ράς Τανόφρα 22)1	ΕΙΛ ΙΝΚΑ (π.) ... 53	2007		
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Μπάρασ 18)	ΕΙΑΣΙΑ (κ.) ... 57	8206	
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	ά. Κάο Σιχάρκ 7)1 Ρότερνταμ	ΕΙΑΓΚΡΕΚΑ (κ.) ... 58	4782	
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.) ... 55	8343	ά. Κάο Τάουν 22)1 διά Σουραμπάγια	ΕΙΕΙΣΤΡΙΑ III (κ.) ... 52	2553		
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) ... 63	30650	ά. Τρίπολιν (Λιθ.) 17)2 δι' 'Αμβούργον	ΕΙΕΙΣΤΡΙΑ IV (κ.) ... 52	2484		
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) ... 55	1750	ά. Ρουέν 20)2 διά Λαττάκια	ΕΙΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.) ... 55	4037		
ΓΕΩΡ. Β. (κ.) ... 49	2755	ε. Καντί 20)2	ΕΙΕΚΤΡΑ Ε (δ.κ.) ... 57	15729		
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) ... 66	30647	ά. Ρότερνταμ 8)2 δι' Σαντορίνη	ΕΙΕΝ*	67	27989	
ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.)	58	9483	ε. Χάμπον ρόδος 25)1	ΕΙΕΝΑ (κ.) ... 52	2673	
ΓΕΩΡ. Κ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ.	68	9071	ε. Σαντάγκο 12)2	ΕΙΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830
ΓΕΩΡ. Τ. (κ.) ... 54	9646	ε. Τρίπολιν (Λιθ.) 19)2 διά Παλέρμο	ΕΙΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.) ... 57	3436		
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.) ... 54	7622	ά. Βρέμη 17)2 διά Σάντος	ΕΙΕΝΗ 2 (κ.) ... 57	8159		
ΓΙΟΥΝΤΙ (κ.) ... 54	8603	ά. Μπ. Αὔρες 17)1 διά Β. Κορέαν	ΕΙΕΝΗ ΙΙ (κ.) ... 53	5206		
ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ	58	4509	ά. Τάμπα 10)2 διά Μπαρακόντα	ΕΙΕΝΗΜΑ (κ.) ... 58	5759	
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΥ' (κ.) ... 55	1275	ε. Καζαμπλάνκα 15)2	ΕΙΛΙΚΩΝ (κυπρ.) ... 58	8370		
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘ. (κ.) ... 60	4246	ά. Παγαύδων 29)1 διά Σουζάκι	ΕΙΕΝΗΛΑ (κ.) ... 50	4675		
ΓΚΑΙ'Υ ΛΟΥΣΣΑΚ π.δ.	69	27725	ε. Σουεΐμπα 2)2 δι' 'Οσκαν	ΕΙΕΝΗΣ ΑΙΓΑΙΟΥ δ.	58	4782
ΓΚΑΛΑΞΕΥ (κ.) ... 59	2763	ά. 'Αμβούργον 16)2 διά Σουέλθεα	ΕΙΕΝΗΣ ΒΑΙΔΗΡΙΟΥ δ.	57	3496	
ΓΚΑΛΑΞΕΥ ΦΑΙΘ (κ.) ... 57	5083	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)2 Π. Καμπέλλο	ΕΙΑΚΑ (κ.) ... 58	8399		
ΓΚΙΚΑΣ (κ.) ... 48	2358	ά. Πειραιᾶ 9)2 διά Βεγγάζην	ΕΙΑΚΙΝΑ (κ.) ... 57	6309		
ΓΚΙΩΝΑ (δ.β.) ... 63	30650	ά. Μομπάνα 17)2 διά Μπάρσαν	ΕΙΛΛΗ 2 (κ.) ... 52	8194		
ΓΚΛΑΡΙΚΟΥ (μικτόν)	67	48747	ά. Κάρηγκ "Αϊλ 19)1 διά Πόρτλαντ	ΕΙΛΛΗΝΙΔΑ*	66	9597
ΓΚ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.) ... 59	23084	ε. Σηταλ 21)2	ΕΙΛΛΗΝΟΡΑ (κ.) ... 60	10013		
ΓΚ. ΉΓΚΑ (δ.) ... 59	15397	ά. Φορταλέσα 15)2 διά Σάροχ	ΕΙΑΜΕΛΑ (κ.) ... 51	4847		
ΓΚ. ΤΖΑΙΧΟΝ (δ.) ... 56	22762	ά. Ν. 'Ορλεάνη 7)2 δι' 'Αρόμπιτα	ΕΙΑΜΙΝΑ (κ.) ... 61	10080		
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ·Ι'Σ (κ.) ... 56	6778	δ. Γιεραλτάρ 29)1 διά Κινα	ΕΙΑΜΠΕΛΛΑ (κ.) ... 54	6503		
ΓΚ. ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.) ... 56	8750	δ. Βαλένθα 22)2 διά Σαγκάνη	ΕΙΑΝΑ (κ.) ... 58	8374		
ΓΚ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ κ.	58	10707	δ. Σαδάνην 23)2	ΕΙΑΝΤΑΝΙΑ (κ.) ... 65	8085	
ΓΚ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.) ... 58	10707	ά. Γιοκοχάμαν 14)2	ΕΙΑΝΤΙΑ (κ.) ... 55	6515		
ΓΚΡ. ΕΜΠΛΑΕΜ	57	9340	ε. Πειραιᾶ 7)2 διά Βηρυτόν	ΕΙΑΝΤΙΝΑ (κ.) ... 59	5515	
ΓΚΡ. ΑΗΤΣΕΝΤ	69	22998	ά. Γιοκοχάμαν 16)2 διά Βωγκούδερ	ΕΙΑΝΤΙΝΑ ΔΙΑΖΟΥΜΠΟ (κ.) ... 56	8382	
ΓΚΡ. ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Μουτσούδην 17)2 διά Νταΐρεν	ΕΙΑΝΤΙΝΑ ΔΙΑΖΟΥΜΠΟ (κ.) ... 65	7456	
ΓΚΡ. ΤΕΜΠΛΑ	66	23570	ά. Βερακρόδης 7)2 διά Μαϊάμι	ΕΙΑΝΤΙΝΑ Ε (κ.) ... 56	10774	
ΓΚΡΕ'ΙΣ Σ. (κ.) ... 55	2999	δ. Κωνιόπολιν 3)2 διά Κωνστάντζαν	ΕΙΑΝΤΙΝΑ Μ. (κ.) ... 59	5224		
ΓΚΡΕ'ΙΣ ΛΑΚ (κ.) ... 52	4423	ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)2	ΕΙΑΜΑΝ, ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ε. Ε			

ΕΥΑ	57	6046	ά. Παντζύγκ 17)2 διά' 'Αμβούργον	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτ.)	67	34498	ε. Χάμπητον ρόδος 19)2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)*	60	8462	ά. Σιγκαπούρην 27)1 διά' Εύρωπην	ΚΑΛΗ	57	8774	ά. "Αντεν 15)2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	39	3971	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΛ. ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	60	12246	ε. Λιμπρεβίθ 31)1
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ	67	44708	δ. Γιβραλτάρ 12)2
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Καράκας Μπ. 1)2	ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙΝΤ.	54	11909	δ. Παναμά 16)2
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	ά. Ράι Τανόύρα 9)2	ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	52	8111	δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά' 'Αδάναν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ά. Κ. Τάουν 20)2 διάλ. Βομβάην	ΚΑΜΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Βομβάην 14)2 διάλ. Κέλι Τάουν
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ά. Τέμπη Μπ. 14)2 διάλ. Περσικόν	ΚΑΠ. ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)*	55	2303	ά. Σαδόνες 29)12 διάλ. Τριπολίν
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	ά. Τέμπη Μπ. 19)2 διάλ. Περσικόν	ΚΑΠ. ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.)*	64	1763	ά. Σιγκαπούρην 10)2 διάλ. Μπαγκόγκ
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ά. Λαζάν 'Αιλάν 7)2 διάλ. Τάραντα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ά. Φρήπορτ (Μπ. 1)2 διά' 'Αμβέρσαν
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ά. Πουντά Καρντόν 26)1 διάλ. Περσικόν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΙΑΣ δ.π.	57	24854	ά. Μιλάζο 18)2 διάλ. Μάρσα έλ. Μπρέγκα
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	ά. Λορ. Μαρκες 21)1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ δ.	55	15683	ά. Σιγκαπούρην ρόδος 17)2
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	71	4412	ά. Γιβραλτάρ 21)2 διάλ. Τερνόζεν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ δ.	68	23666	έ. Ρότερνταμ 23)2
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	55	19959	ά. Μπαλάν Τέρμιναλ 18)2	ΚΑΠΠΑ ΓΙΟΥΝΤΥ ι. *	58	10978	ά. Γιβραλτάρ 17)2 διάλ. Τσέκα
ΕΥΡΥΑΛΟΣ*	64	9727	ά. Κόπερ 22)2 διάλ. Βενετίαν	ΚΑΠΠΑ ΕΝΤΕΡΠ. (κ.)	56	3379	έ. Χάιφα 20)2
ΕΥΡΥΜΔΩΝ*	65	10290	ά. Χάμπολ Μπαΐ 8)2	ΚΑΠΠΑ ΠΡΟΓΡΕΣ κ.	57	3373	ά. Τάραντα 1)2 διάλ. Χάιφα
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	ά. Μουκάλα 22)12	ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΜΠΙΟΝ κ.*	61	8505	ά. Μανύλα 21)1 διάλ. Κασιούγκ
ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)*	51	10936	ά. Μπ. 'Άλφες 12)2 διάλ. Γένιοβαν	ΚΑΠΤ. ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	56	20899	ά. Φρήπορτ (Μπαγ.) 22)2
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ά. Φιλαδέλφειαν 16)1 διάλ. Περσικόν	ΚΑΠ. Δ. ΓΚΡΕΓΟΣ κ.*	57	9060	ά. Λάς Πάλμας 21)2 διάλ. Γδόνια
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	ά. Τόρ Μπαΐ 3)2 διάλ. Βεγγάζην	ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ά. Μοριουγκάσ 9)2 διά' 'Ιαπωνίαν
ΖΑΝ ΖΑΝ (κ.δ.)	51	11373	ά. Σ. Τζόνες 2) διάλ. Χιούθον	ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	47	3340	ά. Τριπολίν (Λιθάνου) 20)2 Πειραιά
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.*	55	3837	έ. Καράτσι 14)2
ΖΗΝΩΝ (δ.)	68	10775	ά. Μασσαλίαν 3)1	ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ	52	7597	ά. 'Αντεν 9)2 διάλ. Λιθερπούλ
ZIZH	59	3917	ά. Ν. Όρλεανην 17)2	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΒΟΓ. δ.	56	14839	εις Σιγκαπούρην άπο 1)1
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ά. Τζακάρτα 14)2 διά' 'Ιαπωνίαν	ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ά. Σιγκαπούρην 22)2 διάλ. Μπάρι
ΖΙΝΟΥΝΑΣ	59	4226	ά. Φιλαδέλφειαν 19)2	ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	55	21075	ά. Σουάλιμπα 28)1 διάλ. Κελλάγκ
ΖΙΤΑ	70	15665	ά. Γδόνια 13)2	ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)*	54	2716	εις Λισσαδώνα άπο 27)8)71
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ά. Σιγκαπούρην 12)2 διάλ. Περσικόν	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Τόρ Μπαΐ 16)2 διάλ. Μπ. "Αύρες
ΖΩΗ Γ.	57	3829	ά. Μτώρπαν 21)2	ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	έ. Ρότερνταμ 23)2
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	ά. Κόρπους Κρίστι 6)2	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	58	14606	έ. Ράι Τανόρα 18)2
ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Πουάν Πίτρ 10)2	ΚΑΣΣΟΣ (π.δ.)	55	11498	έ. Σαίν Τζόν (N.B.) 16)2
ΗΓΚΑ III (π.)*	51	2979	εις Πειραιά 15)1 (έπισκεψι)	ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	53	7641	έ. Σουίνουσι 15)2
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ά. Παναμά 11)2	ΚΑΣΤΡΕΝΤΑ (κ.)	49	20564	ά. Τζακόνσιθ 24)1 διάλ. Νιγηρίαν
ΗΡΑ	48	4574	ά. Ν. Όρλεανην 19)2 διάλ. Μόρπιλ	ΚΑΡΠΟΥΝΑ (έ.)	47	2340	έ. Βάρι 16)2
ΗΣΤΟΥ-ΙΝΤ	68	11364	ά. Τέμα 21)2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)*	47	7011	εις Πειραιά άπο 24)1)72
ΗΣΤ. ΗΓΚΑ (π. μετ. 63)	44	14540	ά. Καζαμπλάνκα 19)2	ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	ά. Γιβραλτάρ 23)2 διάλ. Ντακάρ
ΘΑΛΕΙΑ	57	2349	ά. Στεππέντα 22)2	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ά. Ρας Σελάτη 1)2 διάλ. Λιθήνη
ΘΑΛΗΣ (δ.)	61	13360	ά. Απαπά Λάγκος 20)2	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	έ. Τζόρτζιανος 22)2
ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	ά. Σιγκαπούρην 11)2 διά' 'Ιαπωνίαν	ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.δ.)	53	10339	ά. Σικαϊν 5)2 διάλ. Ντάριεν
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	57	20414	ά. Ρότερνταμ 11)2	ΚΕΙ-ΠΑΡΑΞΟΣ (δ.)	58	11755	έ. Πουέρτο Μιράντα 13)2
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	63	31581	ά. Περσικόν 16)2 διάλ. Γαλλίαν	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	57	10173	ά. Λονδίνον 8)11 διάλ. Κούδαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ*	65	27960	ά. Πικοχάμα 22)2	ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.)	57	17180	ά. Ντουμπάτ 15)2 διάλ. Γιοκοχάμα
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	56	3799	ά. Μπιλμάτα 5)2 (έπισκεψι)	ΚΕΡΟ (δ.)	52	20667	ά. Φιλαδέλφειαν 21)2
ΘΕΟΜΗΤΩΡ ΙΙΙ	59	15314	ά. Π. Σούδεραν 20)2 διάλ. Τζιμπουσι	ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)	59	12597	ά. Γιβραλτάρ 18)2
ΘΕΟΜΠΙΛΑ	53	2920	ά. Κωνιγκόλιν 13)2 διάλ. Κωνσταντζαν	ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)	58	13533	ά. Γιβραλτάρ 19)2
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	59	29141	ά. Γιουροπόρτ 23)2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ά. Τέμπη Μπαΐ 12)2 διάλ. Λουζιάνα
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	ά. 'Αμβερσάν 12)2 διάλ. Φλώρισηγκ	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	57	11653	ά. Κίγκστον (Τζαμ.) 20)2 Κιουρασόδ
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)*	59	1219	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	44867	εις Λισσαδώνα άπο 28)1 (έπισκεψι)
ΘΕΤΙΣ*	74	39500	ά. Παναμά 21)2 διάλ. Καλτέρεα	ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	ά. Γιβραλτάρ 21)2 διάλ. Κή Γουέστ
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	ά. Κωνιγκόλιν 13)2	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	ά. 'Αμβούργον 17)2 διάλ. Περσικόν
ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΟΥ	59	21323	ά. Μένα 'Αχμαντ 17)2 διάλ. Νουμέα	ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	58	20487	ά. Γιβραλτάρ 21)2 διάλ. Πειραιά
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	66	40933	ά. Πικοχάμα 16)2	ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ά. Ρότερνταμ 1)2 διά' 'Αθάνιαν
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ά. Σάντε Μάρτα 7)2	ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	58	43858	ά. Τέμπη Μπαΐ 12)2 διάλ. Λουζιάνα
ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	άπο παραλιασήν	ΚΙΜΩΝ	52	3714	ά. Παναμά 8)2 διάλ. Κολούμπια
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙ-ΗΤΕΡ	53	12504	ά. 'Αμβούργον 17)2 διάλ. Γιβραλτάρ	ΚΙΝΑΡΟΣ	56	48328	ά. Μπ. "Αύρες 2012 διάλ. Πειραιά
ΙΙΑΣ (δ.)	59	13223	ά. Χάρρην 20)2 διάλ. Πόρτ ντε Μπούκ	ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	56	23232	ά. Ντόρπαν 19)2 διάλ. Περσικόν
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Παναμά Σίτι 15)2 διάλ. Πόρτ Λίμουν	ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	59	7030	ά. Ρεάλ 16)2 διάλ. Μπ. "Αύρες
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Παναμά 18)2 διάλ. Κουτούκο	ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	54	9519	ά. Καράτσι 6)2
ΙΜΑ*	68	27989	ά. Πικοχάμα 13)2 διάλ. Πόρτ Κέμπουλα	ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ά. Γιβραλτάρ 6)2 διάλ. Βηρυτόν
ΙΜΒΡΟΣ (κ.)	63	3436	ά. Πόρτ Ρόγιαλ 6)2 διά' 'Εμδεν	ΚΛΑΙΡΧΙΔΑ (δ.)	54	12782	έ. Κιουρασόδ 2)2
ΙΝΓΚΡΑΜΑΡ	54	5077	ά. Ρεοζ 9)2 διά' 'Ιλχεν	ΚΛΕΑΝΘΗΣ	59	10400	έ. Σουραμπάγια 21)1 διά' 'Αμβούργον
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ (κ.)	48	2854	ά. Παναμά 11)2	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	51	8079	ά. Σιγκαπούρην 22)2 διάλ. Κίναν
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	ά. Ραβέναν 9)2	ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16217	έ. Τάιτ 11)2
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	65	30516	ά. Εμπέρασαν 22)2	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ά. Βιτόρια 12)2 διάλ. Δουνκέρκην
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	ά. Ν. Όρλεανην 13)2 διάλ. Ρότερνταμ	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	ά. Γουροπόρτ 22)2
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Ν. Όρλεανην 3)2 Σαίν Ναζάρι	ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΛΕΝ	57	8545	ά. Μπαγρέιν 21)2 διάλ. Κοραμπόρ
ΙΟΝ. ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	66	20959	ά. Κωνιγκόλιν 21)2	ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ά. Μπωμόντ 8)2 διάλ. Βενεζουέλαν
ΙΟΝ. ΣΧΗΝΠΕΡ	63	13517	ά. Χιούθον 15)2	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.)*	67	43122	ά. Τεργέστην 15)2
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	53	22531	ά. Καρθαγένην 20)2	ΚΟΡΙΝΘΙΩΣ (δ.)	63	30705	ά. Χάμπητον ρόδος 21)2 διά' 'Αρούμπα
ΙΟΝΙΚ. (δ.)	66	45280	ά. Τεργέστην 21)2 διάλ. Τρίπολιν Λιθάν.	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Μπ. "Αύρες 21)2
ΙΟΥΛΙΑ Κ. (κ.)	49	1032	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΡΝΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	άργεις εις Πειραιά
ΙΡΕΝΕ I. (π.)	56	1820	ά. Πόρτ ντε Πρίν 13)2 διάλ. Π. Κορτές	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	ά. Λός 'Αντζελες 21)2 διάλ. Τοίνχας
ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	ά. Κιουρασόδ 21)1 διά' 'Αδάναν	ΚΟΡΣΑ-ΙΡ'	62	15000	ά. Τούμπα 21)2
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	44	7141	ά. Λισσαδώνα 13)2 διάλ. Λατάκια	ΚΟΡΦΟΥ ΑΙ-ΑΝΤ	69	9045	ά. Ντακάρ 19)2 διάλ. Γουαμπόρα
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	ά. Χιούθον 15)2	ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	ά. Κόλδμπο 22)2
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	12316	ά. Αυδρέσαν 15)2
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	ά. Ν. Όρλεανην 8)2 διά' 'Οδησσόν	ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ δ.	57	12106	ά. Τρίνυταν 15)2 διάλ. Πόρτ Χάρκουρτ
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Περσικόν 17)12 διά' 'Ινδιαν	ΚΟΡΩΝΙΑ	57	11826	ά. Παναμά 1)2 διάλ. Κορέαν
ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	ά. Περσικόν 14)2 διάλ. Π. Χάρκουπερ	ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)*	49	3378	ά. Αλεξανδρειαν 2)2
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά. Μόρπιλ 22)2 διάλ. Π. Ορτάκι	ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	57	13760	έ. Ν. Υόρκην 22)2
ΚΑΛΗ (π.)	51	1923	ά. Πειραιά 29)9 διάλ. Λιθήνη				

ΤΑΧΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ:

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (ΤΑΜΡΑ - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΣΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διάλ. κρέστα, φαρικά, τυριά, φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ

Προσεχείς άναχωρήσεις έκ Κόλπου Η.Π.Α.:

ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	54	6569	Σ. 'Αλεξάνδρειαν 17)2	ΜΑΡΛΕΝΑ (κ.δ.)*	59	13596	ά. Ν. 'Υόρκην 11)2 διά' Θρούπτα
ΚΟΣΤΑΣ ΤΕΕΣΑΣ (δ.)	57	30332	Δ. Ρότερνταμ 23)2 διά Σέβεν 'Αϊλς	ΜΑΡΝΑ (δ.)	54	16573	ά. Περισκότ 2)2 διά' 'Αϊλ φ Εκράιν
ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	58	25271	Δ. 'Αντζελες 20)2	ΜΑΡΥΓΙΩΝΙΑ (κ.)	61	7863	Κουβέιτ 10)2
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	58	23102	Δ. 'Εσκουμινς 8)2 διά' 'Αρούμπα	ΜΑΙΖΕΣΙΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Λά Πλάτα 3)2 διά Περισκόν
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑ'ΙΦ (κ.)	56	9943	Δ. Μίλφορτ Χάρεν 6)2 διά Περισκόν	ΜΑΧΗΗΣ	57	8855	ά. Γιβραλτάρ 8)1 διά Χανγκάκ
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.*	57	13110	Δ. Τάμπη 12)2	ΜΕΙΓΑΣ (δ.)	67	43251	ά. Ρ. Τανόρας 15)2 διά Θωλέυ
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.*	55	19674	Δ. Μπαχρέν 22)2	ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	58	29139	ά. Κούμπη 10)2 διά Ντουμάι
ΚΡΗΤ. ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.*	60	24484	Δ. Πόρτα ντε Μπούκ 17)2 διά Βεγγάζην	ΜΕΙΔΙΑΣ	59	3372	δ. Παναμά 18)2
ΚΡΗΤ. ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	56	8477	Δ. Παναμά 17)2	ΜΕΙΛΙΗ (δ.)	57	11652	δ. Γιβραλτάρ 14)2 διά Ν. 'Υόρκην
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.δ.*	58	8547	Δ. Σασέμπιο 11)2 διά Βρετ. Κολομβίαν	ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	66	39617	ά. Περισκότ 24)1 διά Δόρτλαν (Με.)
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	47	1860	Δ. Σασόνια 26)1 διά Βεγγάζην	ΜΕΛΩΠ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Σάσα Σεπτιστιάδα 12)2 διά Περισκόν
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	Δ. Σασόνια 26)1 διά Βεγγάζην	ΜΕΛΕΤΕΙ	56	7986	ά. Τέμπη Μη. 9)2 διά Καράτοι
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	Δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά Δυτ. 'Αφρικήν	ΜΕΝΙΤΙΑ	56	10360	μετ. 'ΦΟΥΑΒΙΑς, σημ. Κύπρου
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	Δ. Μπραίτον πόλη 20)2	Ε. Τάραντα 15)2			
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	Δ. Ρεάννιαν 20)1 Μάρσα έλ. Μπρέγκα	ΜΕΝΤΙΝΙ, ΚΛΙΦ Κ.	59	4258	ύπο παραλαβήν
ΚΥΝΗΓΙΑ	71	11801	Δ. Περισκότ 5)2 διά Μπρισμπάινην	ΜΕΡΙΝΙ (κ.)*	45	3948	Δ. Πειραιά 16)2 διά Βεγγάζην
ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*	57	8935	Δ. Όλμπιαν (Ν.Υ.) 15)2	ΜΕΡΙΝΤΙΑΜ ΣΙΑΡ κ.	52	1190	Δ. Βανκούφερ 31)1
ΚΥΡΑΒΑΝΘΙΑ (κ.)*	54	8532	Δ. Ρίο 'Ιανέρος 8)2	ΜΕΣΙΣΑΛΑ (κ.)	59	22681	εις μεσογειακώς μεταφοράς
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	Δ. Αγ. Φραγκίσκον 13)2	ΜΕΣΣΕΝΤΕΖ (π.δ.)	47	2740	ά. Άμερσον 5)2 διά Σουετίνια
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	Δ. Νιούπορτ 4)2 διά Φιλαδέλφειαν	ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.)	48	1420	εις μεσογειακώς μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	Δ. 'Αλεξάνδρειαν 29)1	ΜΕΣΣ. ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. Σιγκαπούρην 19)2 διά Ντουμάι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	Δ. Περισκότ 10)2 διά 'Αγ. Φραγκίσκον	ΜΕΤΙΣΟΒΟΜ (δ.)	61	31387	ά. Γιοκάσι 17)2 διά 'Ινδονησίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	Δ. Γιβραλτάρ 9)1	ΜΙΔΑΣ (κ.)	46	4119	ά. Ξέρον 16)2 διά Σαμπλάντα
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ. (κ.)	58	8847	Δ. Ντεμέράρια 13)2 διά Ταμπίκο	ΜΗΛΟΣ (κ.)	50	3364	Δ. Πειραιά 16)2
ΚΩΣΤΗΣ Χ. (κ.)	49	7526	Δ. Τακοράντι 13)2 διά 'Αμπιτζάν	ΜΗΙΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	Δ. Γιβραλτάρ 8)2 διά 'Αθάναν
ΚΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	Δ. Σαντος από 22)9	ΜΗΙΕΡΑ ΕΥΔΟΞΙΑ π.	49	3934	Δ. Ρότερνταμ 24)1 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΛΑΙΔΗΝ ΚΛΕΙΩ	53	6836	Δ. Βούδανην 4)2	ΜΙΜΗ (κ.)	59	5224	Δ. Ντάρ ές Σαλάμ 21)2
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	Δ. Τής 16)2	ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΝ. (κ.)	56	5485	Δ. Ντουμπάι 11)2 διά 'Ελλάδα
ΛΑΙΔΙΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝ. κ.	50	2494	Δ. *Ηοτχαν 18)2 διά Πειραιά	ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛ. κ.	68	9069	Δ. Παναμά 16)1
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	Δ. Ταραγκόνα 17)2	ΜΙΜΙΚΑ Μ. (δ.κ.)	50	25305	Δ. Πειραιά 16)2
ΛΑΚΥ ΕΡΑ (κ.δ.)	56	12553	Δ. Τερέγκον 17)2 διά Ράς ές Σιδέρ	ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	Δ. Πόρτ 'Αλμπερν 22)2
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	Δ. Πειραιά 18)2	ΜΙΝΑ (δ.)	56	21090	Δ. Ράς Τανόρα 15)1
ΛΑΡΓΚΟ (κ.)	58	3839	Δ. Βαλδίς Μπαίν 21)2	ΜΙΝΕΡΒΑ (χυπρ.)	39	3486	Δ. Χάιφα 27)12 διά 'Ασυντόν
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	23880	Δ. Ν. 'Υόρκην 15)2	ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	Δ. Κιουραδάν 16)2 διά Μη. 'Αύρες	
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	Δ. Σύμρην 10)2 διά 'Ασυντόν	ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	εις μεσογειακώς μεταφοράς
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝI (χυπρ.)	56	3506	Δ. Γκαλφόρτ 11)2	ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	Δ. Άμερσον 21)2
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	Δ. Νταλάνιαν 19)2	ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	Δ. Παναμά 17)2
ΛΕΝΙΩΝ (κ.)	56	4801	Δ. Βούδανην 312	ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	Δ. Πειραιά 5)2
ΛΕΝΤΑΝΤΟ (δ.)*	59	16721	Δ. 'Αλμέρια 16)2 διά 'Αμερέρων	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	Δ. Λας Πάλμας 21)2 διά Πουάντ Νουάρ
ΛΕΣΛΑΙ (κ.)	65	2411	Δ. Μπ. 'Άλερς 19)1 διά 'Ασυντόν	ΜΙΡΕΙ-'Γ	57	6205	Δ. Ραθέναν 9)2
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	Δ. Νταλάνιαν 11)2 διά Β. Κορέαν	ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	69	9241	Δ. Ρότερνταμ 5)1 διά Κούβαν
ΛΕΩΝΗ (κ.)*	45	2068	Δ. Νταλάνιαν 11)2 διά Βεγγάζην	ΜΙΣΤΕΡ ΝΟΡΜΑΝ	53	5493	Δ. Σιγκαπούρην 17)2 διά Κασιούγκ
ΛΕΩΝ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	57	10499	Δ. Πειραιάδ 6)2 διά Όμυς Σαΐδ	ΜΙΣΤΡΑΑ (κ.)	58	993	Δ. Θέουτα 2012 διά Σπέτζια
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)*	42	2881	Δργεύ εις Πειραιάδ άπό 8)2)71	ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	4040	Δ. Χέρνοσαν 17)2 διά Κόδερχαρ
ΛΙΔΑ (π.)	50	2734	Δις μεσογειακώς μεταφοράς	ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	Δ. Άμερσον 22)2
ΛΙΠΑ	60	16968	Δ. Ντάκαν 17)2 διά Σιγκαπούρην	Μ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	65	28313	Δ. Περισκόν 9)2 διά Ταΐθαν
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	Δ. Κωνπολίν 27)1 διά Βεράνων	ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	53	11289	Δ. Γιοκοχάμα 22)2
ΛΟΙΠΗΝΤΑ (δ.)	57	20730	Δ. Μπέλφαστ 20)1 διά Όμυς Σαΐδ	ΜΟΣΧΑΝΩΗ (χυπρ.)	51	3386	Δ. Τέντα 12)2 διά Ράς Τανόρα
ΛΟΥΣΙΟΣ *	71	27958	Δ. Μπέλφαστ 21)2 διά Πειραιά	ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	Δ. Πόρτ Βάντρης 16)2 διά Σέτε
ΛΥΔΙΑ Π. (κ.δ.)	51	9810	Δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Ρ. Τανόρα	ΜΠΑΖΙΑΙ ΙΙΙ	67	18459	Δ. Ν. 'Ορλέανην 14)2
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	58	27526	Δ. Κιουρασάδ 18)2 διά Μπόννυ	ΜΠΑΖΙΤΙΣ ΣΚΑΥ' (κ.)	62	1087	Δ. Πειραιά 9)2 διά Μήλον
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	Δ. Τερέγκον 17)2 διά Ρ. Ε. Σιδέρ	ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	59	9242	Δ. Αθάναν 12)2
ΛΥΡΙΚ	64	29396	Δ. Βανκούφερ 11)2 διά Ιαπωνίαν	ΜΠΑΡΑΜΠΕΓΚΑΙΗΤ	61	6751	Δ. 'Απαπα)Λάγκος 17)2 διά Ντουάλα
ΛΥΡΙΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ κ.*	54	7701	Δ. Παλέον 5)2	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)*	53	1362	Δ. Πειραιά 12)2 διά Βεγγάζην
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	Δ. Ν. 'Υόρκην 12)2 διά 'Αρούμπα	ΜΠΕΛ ΚΡΟΥΣ. (κ.)	56	1333	Δ. Θέουτα 2012 διά Γενόβαν
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16806	Δ. Απάντα 2) διά Κωνστάντζαν	ΜΠΕΛΔΟΡΙΑ Δ.	52	4303	Δ. Χέρνοσαν 17)2 διά Κόδερχαρ
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	Δ. Λατάκια 2) διά Κωνστάντζαν	ΜΠΕΡΤΗ ΜΑ'ΙΚΕΛΣ	65	4536	Δ. Περισκόν 9)2 διά Ταΐθαν
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (κ.)	51	7126	Δ. Σιγκαπούρην 22)1 διά Ρ. Κορέαν	ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	Δ. Μ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.
ΜΑΙΦΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	2730	Δ. Παραλαβήν 5)2	ΜΠΗΝΚΟΝ (δ.)	59	22779	Δ. Σιγκαπούρην 21)2 διά Περισκόν
ΜΑΙΤΑΣΤΡΟΣ	53	15685	Δ. Νταλάνιαν 11)2 διά Χιούστον	ΜΠΟΝΝΑΡΠΤ (κ.)	58	3399	Δ. Ξέρον 2112 διά Δουνκέρκην
ΜΑΙΥ'ΦΑΛΟΥΕΡ Χ. (π.)	47	2879	Δ. Νεσούνειαν 16)2 διά Χιούστον	ΜΠΟΡΑ (κ.)	58	1226	Δ. Μπρούνιμποτελ 20)2 διά 'Ολλανδίαν
ΜΑΙΛΑΓΙΑ (δ.π.)	60	13592	Δ. Επίσκεπτο 5)2 διά Περισκόν	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ. (δ.)	60	34056	Δ. Ή. 'Ορλέανη 21)1 διά Φρήτασον
ΜΑΙΜΗΣ Λ. (δ.π.)	54	24065	Δ. Πειραιάδ 10)2	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ. δ.	59	22844	Δ. Παναμά 17)2 διά ΗΠΑ
ΜΑΙΝΤΕΛΕΙ'Ν	69	18923	Δ. Βανκούφερ 1) διά Κίναν	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤ. (π.)	48	2086	Δ. Ν. 'Ορλέανη 30)1 διά Θεσ/νίκην
ΜΑΙΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	52	22352	Δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Λάντς 'Εντ	ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	59	39617	Δ. Ρότερνταμ 24)2
ΜΑΝΟΥΛΗΣ Μ. (κ.δ.)	54	12948	Δ. Ναγόπτα 4)2	ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	Δ. Χιμένεζ 21)2
ΜΑΛΟΥΝΤ ΑΘΩΣ*	45	14132	Δ. 'Αγ. Βικέντιουν 1)2 διά 'Ινδιαν	ΜΥΡΩΝ	64	17487	Δ. Πόρτ 'Ελλιζεπέ 14)2 διά Γαλλίαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.δ.)	54	19993	Δ. Βεωμούδα 19)2	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11026	Δ. Λας Πάλμας 19)2 διά Τόκιο
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	43	15028	Δ. Γιβραλτάρ 14)1 διά 'Αλγέριον	ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354	Δ. Λισσαδών 19)2 διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	Δ. Γενόβαν 15)2 διά Ρ. Τανόρα	ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	Δ. Μπανάρα Μαχάρι 19)2
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	66	15404	Δ. Καρασίδη 8)2	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	9990	προσ. 43.43 B. -- 28.38 A. 16)12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	Δ. Κωνπολίν 31)12 M. Θάλασσαν	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	Δ. Γιβραλτάρ 16)2 διά Βελημούχαφεν
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)	56	8378	Δ. Ακαπούλο άπτο 22)12	ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑ Ι (δ.)	52	20877	Δ. Κέπι Τάσουν 18)2 διά Περισκόν
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	Δ. Ρότερνταμ 22)2 διά Π. Σουδάν	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	69	9241	Δ. Στρατούν 9)2 διά Πόρτ Κελάγ
ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ. (κ.)	63	11071	Δ. Χιούστον 14)2	ΝΕΑΠΟΛΙΔΑΣ (δ.)	58	1348	εις μεσογειακώς μεταφοράς
ΜΑΡΘΑ Θ. (κ.)	52	2240	Δ. 'Αμερέρων 5)2 διά 'Αλγέριον	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	Δ. Πόλταντ (Με.) 19)2 διά 'Αμ. Μπ.
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	Δ. Βεζίλην 18)2	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	Καζαππλάνκα 15)2
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	Δ. Τανόρα 27)12	ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	Δ. Μπαρ 16)2
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	Δ. Ρότερνταμ 22)2	ΝΕΔΑΥ. (δ.)	57	12648	Δ. 'Ηοτχαν 23)2 διά 'Αμοτερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	Δ. Σιγκαπούρη 1)2	ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407	Δ. Λά Παλί 15)2
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	Δ. Σιγκαπούρη 2) διά Κοσίν	ΝΕΠ. ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	58	29262	Δ. Σάροχ 12)2 διά 'Αγγόσταν
ΜΑΡΙΑ ΦΩΡΣΥ (δ.)	66	49231	Δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά Μεσόγειον	ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	Δ. Πειρατά 11)2 διά 'Ιταλιαν
ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	1916	Δ. Νέφελων 9)2	ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	72	29141	Δ. Ν. 'Υόρκην 12)2 διά Κιουρασάδ
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	54	7933	Δ. Είθωνασον 9)2	ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΕΣ (δ.)	56	19821	Δ. Σάροχ 15)2
ΜΑΡΙΑΝΘ (κ.)	53	1044	Δ. Νεάπολιν 11)2	ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	56	23930	Δ. Πειραιά 21)1 (επισκευα)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	47283	Δ. εις μεσογειακώς μεταφοράς	ΝΕΠΤΟΥΝΟ	67	15996	Δ. Ρότερνταμ 13)2
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	Δ. Βενετίαν 2) διά Σκίκντα	ΝΕΠΤ. ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ κ.	56	3990	Δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	Δ. Μάρκεσ 2012 διά Περισκόν	ΝΕΤΣΟΣ	64	16073	Δ. Χάμπουρος ρόδδος 2) διά Ν. Ρωσίαν
ΜΑΡΙΔΑΙΚ (κ.)	54	6856	Δ. Καζαπτλάνκα 13)2	ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018	Δ. Βενετίαν 15)2 διά 'Εισονιμ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ ΙΙ (δ.)	55	12597	Δ. Καράτοι 1912 διά Φάσο	ΝΕΦΕΔΑΝ	58	24152	Δ. Ρότερνταμ 21)2
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)	54	20794	Δ. Σαφήγκο 18)2	ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502	Δ. Κιουρασάδ 19)2 διά Περισκόν
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟ (δ.κ.)	55	11193	Δ. Ρ. Σουκέρ άπτο 14)10	ΝΗΕΝ (δ.)	55	11234	Δ. Καρβάκας Μπαίν 17)2
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	50	15747	Δ. Σιγκαπούρη ο. 2)21	ΝΙΓΗΡΙΑ (κ.)*	58	3897	Δ. Γ

ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ' (δ.)	64	38649	Ξ. Πειραιά 14)2 (έπισκευα)	ΠΑΝ. ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	49	5414	δ. Κων(πολιν 16)2
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25831	δ. Σακάι 21)2 διά Γκλάντστοουν	ΠΑΝ. ΙΗΝΟΥ (κ.)	52	4589	Ξ. 'Άμποο Νταμπί 22)2
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	δ. Μπάκαρ 7)2 διά Νιγηρίαν	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	48	1977	δ. 'Αλεξάνδρειαν 23)2 διά Λιθόνη
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	56	18210	δ. Μένα 'Αμπιτσουλά 14)2 διά P. 'Ιαν.	ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΚΟΝ	60	7758	εἰς Στιγκαπούρην διά 17)12
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)*	51	1435	δ. 'Αιμέρσοαν 7)2 διά Ταγγέρην	ΠΑΝΑΡΕΤΙΖ (κ.)	54	7017	Ξ. 'Ιμπιγχαν 2012
ΝΟΡΘΟΥΓΙΝ*	70	11328	δ. Χιούστον 4)2 διά Τέμα	ΠΑΝΑΧΑΙΚΟΝ (δ.)	63	30408	ά. Ν. 'Υόρκην 16)2 διά 'Αρούμπα
ΝΟΡΝΤΦΕΛΣ (κ.)*	54	4352	δ. 'Αλεξάνδρειαν 21)2	ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.)	50	6307	Ξ. Βηρυτόν 18)2
ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)	59	20915	εἰς Βαλτικόρην διά 30)11 (έπισκευε)	ΠΑΝΓΚ. ΠΙΟΥΝΙΥ	64	1992	ε. Ητεμεράρα 7)2
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	εἰς Λορέντζο Μάρκες διά 23)10	ΠΑΝΓΚ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ	67	1959	εἰς μεταφοράς Καραβίκης
ΝΟΤΟΣ	58	12339	δ. Παναμά 25)1 διά Ντάριεν	ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801	ά. Ράς Ιανούρα 15)2
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	δ. Μπρέμερχεφαν 14)2 Δ. Πάλμας	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10600	Ξ. Σηάτλ 18)2
ΝΤ. ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ δ.	54	11911	Ξ. Κιουρασάδ 20)2	ΠΑΝΙΖΑΣΗΣ ΚΑΤ'ΑΣ κ.	54	9618	Ξ. Ρόττερνταμ 16)2
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)	68	9079	δ. Παναμά 2)1	ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	δ. Κων(πολιν 5)2
ΝΤΕΑΦΙΚ ΡΑΜΠΕΡ δ.	57	21340	δ. Περσίκον 20)2 διά 'Αντεν	ΠΑΠΑΕΩΡΓΗΣ (κ.)*	59	5445	ά. Πειραιά 13)2 διά 'Αιμέρσοαν
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	δ. Α. Πάλμας 25)1 διά Πόρον	ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)*	58	5445	ά. Σάντος 9)2 διά Ρόττερνταμ
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	54	17672	δ. Ολμπιαν (Ν.Υ.) διά 'Αρούμπα	ΠΑΠΑΦΑΤΗΣ (κ.)	51	8919	Ξ. Φορταλέσσα 10)2
ΝΤΗΖΕΡΙ ΑΗΝΤΕΡ δ.	57	20728	δ. Π. δρ Σπάιν 10)2 Βίρτζιν 'Αιλς	ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.)	54	20900	ά. Ν. 'Υόρκην 16)2 διά Σαίν Κρουά
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	56	20352	δ. Σιγκαπούρην 11)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΠΑΡΘΕΩΝ (κ.)	51	1000	Ξ. Βηρυτόν 17)2
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ	60	19983	δ. Μπρούμπαν 9)2	ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	δ. Ντακάρ 19)2 διά 'Ιλαϊλο
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	Ξ. Σιγκαπούρη 18)1	ΠΑΣΦΙΚ (δ.)	65	38116	ά. Χονολουλού 5)2 διά Σέρια
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	53	15826	δ. Μορμουγκάδ 21)2 διά Κάντλα	ΠΑΤΙ (κυπρ.)	50	5623	ά. Ντουκπάι 18)2 διά Ντώρμπαν
ΝΙΟΛΙΦΙΝ (δ.)	56	11669	δ. Ρεσιφ 19)2	ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ά. Ντακάρ 13)2 διά 'Αγ. Δομίνικον
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	δ. Μ. Μπόκεμ 21)1 Μπαλίκπαπαν	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	9000	ά. Σεμπού 21)2 διά Μανήλα
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	δ. Ντώρμπαν 10)2 διά Καράτσι	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	ά. Λάς Πάλμας 7)2 διά Σεμαράργκ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	δ. Βανκόδερη 15)2 διά 'Ινδιαν	ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	53	7283	ά. Λάς Πάλμας 22)2 διά Σάντος
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	δ. Σαγκάνη 4)2	ΠΕΓΚΑΣΕ (π.)	52	8826	Ξ. Σιδεύ 15)2
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	δ. Μπαντάρ Μαχάρ 4)2	ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	56	42521	ά. Ράς Τανούρα 6)2 διά Λισσαθώνα
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	Ξ. Ρόττερνταμ 14)2	ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	19444	Ξ. Βαλτικόρη 4)2
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δ. Βοστώνη 14)2 διά Τρινινταντ	ΠΕΝΝΥ ΜΑ'Ι·ΚΕΛΣ *	59	7919	ά. Τούπα 13)2 διά Μανήλα
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	Ξ. Λονδίνου 21)2	ΠΕΝΤΕΙΑΚΟΝ (δ.)	56	24502	ά. Βαλτικόρη 13)2 διά 'Αρούμπα
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	δ. Τής 10)2 διά Ζουείτινα	ΠΕΡΑΜΑ (κ.)	50	2194	ά. Θέσσα 3)2 διά Γκιρεσούν
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2838	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	εἰς μεσογειακάς μεταφορώς
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΡΙΓΑΜΟΣ	72	10349	Ξ. Τούμπα 20)2
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	54	2227	Ξ. Αιμέρρογον 15)2	ΠΕΡΙΚΑΗΣ (π.δ.)	51	1077	εἰς μεταφοράς Μεσογείου — Δ. 'Αφρικ.
ΟΛΑΝΤΕΝΠΟΥΡΓΚ (κ.)*	50	1439	ά. Χάρφα 19)2 διά Ρόττερνταμ	ΠΕΡΙΑ·ΙΔΔΙΑΝΤ	64	10865	Ξ. Σιγκαπούρη 9)1
ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	ά. Μπ. Μασάρ 15)2 διά Μαυρίκιον	ΠΕΡΣΕΥΣ I (π.δ.)	56	15852	δ. Παναμά 7)2 διά Καΐναν
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	δ. Σιγκαπούρη 1)2 διά Β. Κορέαν	ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)*	57	7843	Ξ. Πειραιά 18)1
ΟΛ. ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Κορύχ 'Αιλ 12)2 διά Σιγκαύμαν	ΠΕΤΡΙ. Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	55	41255	ά. Ράς Τανούρα 9)2
ΟΛ. ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97468	ά. Ρ. Τανόρα 11)2 διά Μίλο. Χάφεν	ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	50	17763	Ξ. Ν. 'Υόρκην 17)2
ΟΛ. Α'·Σ (δ.)	54	17999	ά. Σουάμπαν 25)1 διά Κελάργκ	ΠΛΑΤΟΝΙΚI (μικτόν)	67	48747	Ξ. Ρόττερνταμ 22)2
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Τέμπηλ Μπ. 21)2 διά Π. νέτ Μπούκ	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)*	55	7059	Ξ. Μπάνγκαχαρ 7)2
ΟΛ. ΛΛΑ·Ι·ΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Τέμπηλ Μπ. 14)2 διά Περσικόν	ΠΛΟΥΤΟΝ (κυπρ.)	59	10918	ά. Ν. 'Ορλεάνην 21)2 διά Μεξικόν
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	ά. Τέμπηλ Μπ. 17)2 διά Τανόρα	ΠΛΩΤΙΩ	68	35191	ά. Θέσσα 3)2 διά Γκόδε
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Τέμπηλ Μπ. 16)2 διά Χάρην	ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	66	33291	Ξ. Σιγκαπούρην 5)2
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70	97468	ά. Μενά 'Αγκατ 22)2	ΠΟΙ·ΝΤ ΚΛΑΗΡ (μικτ.)	72	57102	ά. 'Αγ. Βικέντιον 31)1 διά Βιτόρια
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	Ξ. Κουδέτη 21)1	ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)*	54	5671	ά. Ρόττερνταμ 13)2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	Ξ. Κουδέτη 12)2 διά Μίλο. Χάφεν	ΠΟΛΥΔΩΡΑ	56	8325	ά. Πίντ ή Πίτρ 20)2 Φόρτ νέ Φράνς
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	Ξ. Τέμπηλ Μπ. 10)2 διά Γιούροπορ	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	δ. Γιρφαλτάρ 24)1 διά Περσικόν
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕ·ΙΣΩΝ δ.	72	106123	Ξ. Βρέστη 27)1	ΠΟΝΤΟΣ (κ.)*	70	1662	Ξ. Χούντικασθαλ 19)2
ΟΛ. ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	54	13652	Ξ. Παναμά 14)2 διά Πόρτλαντ	ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	Ξ. Αιμέρρογον 22)2
ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.)	54	20453	ά. Λ. 'Αντελεέδες 22)2 διά Π. Σαμπού	ΠΟΡΟΣ Α'·ΛΑΝΤ (κ.)	62	5355	Ξ. Ταμπικο 20)2
ΟΛ. ΓΚΑΛΑΦ (δ.)	54	20495	Ξ. Μενά 'Αγκατ 19)2	ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)*	49	1011	Ξ. Λαττάκια 1)2
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	Ξ. Γιεράλταρ 23)2	ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)*	57	21682	Ξ. Τούμπα 11)2
ΟΛ. ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (δ.)	64	32380	Ξ. Φρητάουν 14)2 διά Περσικόν	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	Ξ. Σιγκαπούρη 25)2 διά Μπαγκόγκ
ΟΛ. ΓΚΕ·Τ (δ.)	65	32478	Ξ. Γιεράλταρ 17)2	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	64	5916	Ξ. Βενετίαν 22)2
ΟΛ. ΓΚΑΛΟΥΡ (δ.)	64	38598	Ξ. Ρ. Τανόρα 12)2 διά Ραθέννα	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	59	9633	Ξ. Μπ. 'Αύρες 15)2
ΟΛ. ΓΚΡΕΙ·ΙΣ (δ.)	65	32407	Ξ. Λάς Πάλμας 21)2	ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	52	10188	ά. Καράτοι 4)2 διά Λονδίνον
ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	Ξ. Κανάνη 18)2	ΠΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)	48	2224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛ. ΓΗΓΑ (δ.)	58	27602	Ξ. Βανκόδερη 18)2	ΠΡΟΦΕΤ ΗΑΙΑΣ	58	8369	Ξ. Αιμέρρογον 18)2
ΟΛ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	50	24741	Ξ. Ταραγκόνα 17)2	ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	56	8130	Ξ. Ταματάδε 27)1
ΟΛ. ΛΕ'·ΙΚ (δ.)	54	17999	Ξ. Πειραιά 16)1	ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ (κ.)	44	7984	Ξ. Σιγκαπούρη 9)2 διά Κορέαν
ΟΛ. ΜΑΝΝΕΡ (δ.)	72	126027	Ξ. Κόρη 12)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	Ξ. Παναμά 28)1
ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	Ξ. Κόρη 12)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΠΥΘΙΑ	72	10382	ά. Αιμέρρογον 10)2 διά Ντουμπάτι
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	Ξ. Τούμπα 20)2 διά Σιγκαπούρην	ΠΥΛΑΙΣΤΡΟΝ (π.)*	46	1921	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛ. ΝΤΕ·ΙΑ (δ.)	54	18476	Ξ. Αιμέρρογον 16)2	ΡΑΒΕΝΟΣ (κ.)	47	8039	Ξ. Ρόττερνταμ 14)2 διά Κούδα
ΟΛ. ΝΑ·Ι·ΟΝΗΡ	66	15625	Ξ. Α. Άρεβαν 16)2	ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	52	1346	Ξ. Αιμέρρογον 21)1
ΟΛ. ΝΑΛΛ	65	15577	Ξ. Μορμουγκάδ 9)2 διά Ριγέκαν	ΡΑΛΦ ΦΟΝ ΜΠΑΡΓΚΕΝ	50	1516	Ξ. Πειραιά 8)2 διά Σαρδηνίαν
ΟΛ. ΝΑΟΥΕΡ	68	15809	Ξ. Πλότες 20)2 διά Βι. Αύγουστον	ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΗΡΗ (δ.)	73	142055	Ξ. Τέμπηλ Μπ. 21)2 διά Περσικόν
ΟΛ. ΝΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	Ξ. Αιμέρρογον 30)1 διά Νταμά	ΡΑΣΣΑΙΓΙΑΣΙΕΣ (κ.)*	56	19384	Ξ. Νεάπολιν 31)1 διά Λέγκορον
ΟΛ. ΝΕΡΑ	65	15688	Ξ. Αιμέρρογον 29)1 διά Κόλπον	ΡΕΑ	66	11859	Ξ. Σιδηνέ 14)2
ΟΠΙΣΣΙΣ	69	15688	Ξ. Τούμπα 29)1 διά Κόλπον	ΡΕΓΓΙΝΑΔΑ (δ.)	54	11647	Ξ. Πόρταρ 17)2 διά Πειραιά
ΟΠΙΣΣΙΤΣ	69	15697	Ξ. Παναμά 2012 διά 'Οσπανίναν	ΡΕΙ·ΝΤΖΕΡ (δ.)	57	20778	Ξ. Σουάμπα 5)2 διά Ρίον 'Ιανείρον
ΟΠΙΣΣΙΤΣ	69	15698	Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 5)1 διά Σαίν Τζέν	ΡΕΙ·ΦΕΝΕΣ (κ.)	46	8070	Ξ. Σαιν Τζέν 26)1 διά 'Αθάναν
ΟΠΡΟΓΚΕΣ	69	15688	Ξ. Ταμάρη 29)1	ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	59	19047	Ξ. Γένοβα 15)2
ΟΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	Ξ. Παναμά 21)2 διά Κόκα 'Ιμποε	ΡΕΜΑΙΣΑΝΣ	55	2376	Ξ. Ρίον 'Ιανείρον 1912
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	17999	Ξ. Αρίκα 14)2 διά Ρ. 'Ιανέρο	ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ·	56	1990	Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 16)2 διά Χιούστον
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	54	18790	Ξ. Κωνάρη 21)2 διά Δ. Πόρες	ΡΗΓΝΟΒΑΛ	51	12540	Ξ. Καράτοι 13)2 διά Λίθερποουλ
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	55	13934	Ξ. Φιλαδέλφεια 22)2	ΡΗΤΟΡΙΚ (π.)	71	77049	Ξ. Γιεράλταρ 22)2 διά Ράς Τανούρα
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	54	13665	Ξ. Κίγκωνα 5)2 διά Κιουρασάο	ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	Ξ. Μπ. Μπλάνκα 2012 διά Ρωσίαν
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	54	37958	Ξ. Φιλαδέλφεια 7)2 διά Κόκα 'Ιμποε	ΡΙΟ ΔΑΝΩΝΗ Α. (κ.)	24	9026	Ξ. Σπαλάτον 19)2
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	54	17993	Ξ. Πούνταρένα 12)2 διά Σαλίνα Κρούδη	ΡΟΖΑ Τ. (κ.)	54	1970	Ξ. Αίδερποουλ 23)2
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	54	17993	Ξ. Πούνταρένα 12)2 διά Σαλίνα Κρούδη	ΡΟΒΕΝΣ (κ.)	46	8106	Ξ. Κίγκοτον 15)2
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	55	16741	Ξ. Πούνταρένα 3)2 διά Μπανό Γκράντε	ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21028	Ξ. Πόρτλαντ 13)2
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	55	1593	Ξ. Σαλίνα Κρούδη	ΡΟΛΛΕ (δ.)	55	19853	Ξ. Χέρμην 9)2 διά Πόρτ 'Ιντεν
ΟΡΑΝΝΕΡ (δ.)	55	13012	Ξ. Σιγκαπούρη 27)2	ΡΟ			

ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	54	2006	Ε. Πάτρας 20)2	ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	Ε. "Αλικάντε 20)2
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	Ε. "Αμέσωργον 19)1	ΤΑΡΣΕΙΟΣ 111 (δ.)*	64	43921	Ε. Τείμπλ. Μπ. 22)2 διά Πόρτλαντ
ΣΑΝΙΑ ΜΑΡΙΑ	56	9966	Α. Καράστα 2)1 διά Κολόμπο	ΤΑΣΟΣ V. (δ.)	57	21450	Ε. Γκρότον 12)2
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	Α. Κιουρασάο 5)2 διά Φορκάντος	ΙΕΚΤΟΝ (δ.)	55	15807	Δ. "Άντεν 2012 διά Κάρυκ "Αϊλ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	Α. Σπέτζια 20)2 διά 'Ανκόνα	ΙΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)*	57	24008	Δ. Γιβραλτάρ 14)2
ΣΑΝΟΥΓΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	Ε. Τέμα 14)2	ΙΕΤΙΕΜ (κ.)	63	11081	Δ. "Αστόριος 15)2 διά 'Ιαπωνίαν.
ΣΑΝΟΥΘ. ΓΙΟΥΝΙΟΝ 5.	58	21144	Α. Σουάμπτα 17)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΙΖΑΡΑ (κ.)	50	3343	Ε. Λύπτεκ 14)2
ΣΑΝΟΥΘ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	64	32379	Α. Κάρυκ "Αϊλ 21)1 διά Φιλαδέλφειαν	ΙΖΑΤΙΣΑΡΙ (κ.)	61	7558	Δ. Τζακάρτα 2)2 διά Σουραίμπαγια
ΣΑΝΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ. 61	44	14020	Δ. Γιβραλτάρ 16)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΙΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	Δ. Γιβραλτάρ 11)2 διά Χιούστον
ΣΑΝΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	Δ. Τίμπηλ. Μπαΐη 12)1 διά Τέραο	ΙΖΕΝΝΥ (κ.)	52	2823	Δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά Βεγγάζην
ΣΑΝΟΥΘ. ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	15668	Δ. "Οζάκο 15)2 διά Γκλαντούσουν	ΙΖΕΝΥ	69	9072	Ε. Κοοΐν 9)2
ΣΑΝΟΥΘ. ΣΑΛΑΑΤ' 5.	54	19462	Δ. Πουάντ Νούάρ 11)2 διά Λίμπρεθιλ	ΙΖΟΥΔΙΑ (κ.)	49	6739	Δ. 'Αμπιτζαν 11)2
ΣΑΝΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ (π.δ.)	72	1560	Δ. Τασγκονάρμας 17)2 διά ΗΠΑ	ΙΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	54	19129	Δ. Ντόμπιταν 17)2 διά Περσικόν
ΣΑΡΑΛΟΙΤΑ (κ.)	60	3899	Δ. Ρότερνταμ 18)1 διά Βεγγάζην	ΙΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.)	66	39556	Δ. Κιουρασάο 11)1 Κόρ διά 'Αμάγια
ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	54	5077	Δ. Χιούστον 10)2	ΙΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	Δ. Σιγκαπούρην 7)2
ΣΑΣΑΣ	73	9072	Δ. Γιβραλτάρ 16)2 διά 'Αλγερίαν				
ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835	Δ. Βρέστην 21)2 διά Λά Παλίς				
ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	55	3570	Ε. 'Αμέρισαν 24)2	ΤΖΑΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	Δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Ρουέν
ΣΕΡΕΝΑ (δ.)	57	12907	Ε. Ν. 'Υόρκην 13)1	ΤΖΑΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	Ε. Μασέτο 19)2
ΣΗ ΘΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	Δ. Μαρκίου 21)2 διά Βαρκελώνην	ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΑ (δ.)	53	28798	Ε. Ναγκαάκι 11)2
ΣΗ ΕΞΠΑΟΡΕΡ	59	9165	Δ. Λονδίνου 23)2	ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	Δ. Τεργέστην 21)2 Π. ντέ Μπούκ
ΣΗ ΠΑΙΩΝΗΡ	71	11055	Δ. "Οζάκο 11)2 διά 'Αγ. Φραγκίσκουν	ΤΟΞΟΝ (δ.)*	64	31331	Δ. Περσικόν 29)1 διά Βαγκαρέ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	Δ. Πασάγιαν 19)2	ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	Δ. Γιοκοχάμαν 30)1 διά Βανκούμπερ
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	Δ. Παναιτί 22)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΤΟΥΛΑΔΑ (κ.)	53	8257	Δ. Λισανδρίνα 21)2
ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	Δ. Μιλρούνγκο 16)2	ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.)	56	10541	Ε. 'Αστερτρας 5)2
ΣΗΓΚΑΛ *	47	6507	Δ. Καζαμπάνηκα 13)2 διά Αύγουσταν	ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	61	16591	Δ. Χιούστον 8)2 διά Κάρυκ "Αϊλ
ΣΗΠΕΡΑ (κ.)	52	4699	Δ. Ρεοί 4)2 διά Μπέλεν	ΤΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ (π.δ.)	54	12570	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 16)2
ΣΗΤΡΕΙΝΙΝΕΡ (δ.κ.)	58	12617	Δ. Μορούγκοδ 31)1 διά 'Ιαπωνίαν	ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	Δ. Τέμπηλ. Μπ. 3)2 διά Λάντς "Εντ
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	Δ. Παναιτί 9)2	ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	Δ. Τόρ. Μπαΐη 12)2
ΣΗΦΟΡΜΗ	53	3071	Δ. Ν. 'Υόρκην 2)2 διά Βενεζουέλα	ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	Δ. Σιγκαπούρην 16)2 Φιλαδέλφειαν
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	58	4840	Δ. Ντουμπάι 21)2 διά Μορούγκαστο	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	Δ. Ήγκη Κόκη 23)1 διά Γουαμπά				
ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑΥ (κ.)	51	6974	Δ. 'Αλεξανδρείαν 18)2				
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	Δ. Σιγκαπούρην 23)2 διά Κίναν				
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287	Δ. Παναιτί 15)2 διά 'Εμπεν				
ΣΙΝΤΥ	70	18287	Δ. Βανκούμπερ 8)2 διά Γιοκοχάμα	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	Δ. Κιουρασάο 29)2 διά Κολόν
ΣΙΣΤΕΡ ΆΝΑΛΙΑ *	52	4386	Δ. Γιβραλτάρ 11)2 διά Τρίπολιν Λιθόης	ΤΡΙΠΟΛΗ (δ.)	54	17672	ιδέ: «ΝΤΕΣΤΙΝΥ» ώς μετων.
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	54	4169	Δ. Πόρτ. Λίμων 8)2	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	Δ. Τονίδα 15)2 διά Θεσσαλονίκην
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	Δ. 'Αμέρισαν 18)2 διά ΗΠΑ	ΤΡΙΩΤΩΜ (δ.)	54	11913	Δ. Μονρόδια 25)1
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	59	8786	Δ. Μπιλμπάο 29)12 διά 'Αθάναν	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	Δ. Ναγκαάκι 11)2 διά Τσιναμπό
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	Δ. Γκιζόν 17)2	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	Δ. Ρ. Τανόρρος 16)2
ΣΩΒΕΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	57	7655	Δ. Μομπάσα 18)2 διά Καλκούττα	ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	55	11991	Δ. Ντόμπιταν 11)1 διά "Άντεν
ΣΩΝΙΚΟΣ (μικτόν)	62	29387	Δ. Λισανδρίνα 21)2	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	Δ. Κάρυκ "Αϊλ 25)1 διά Λεζέσες
ΣΩΡΟΚΟΣ	62	29632	Δ. Τσουκόμη 14)1 διά Π. Κέμπλα	ΤΣΕΡΓΚΟΥΐ' (π.)*	57	1177	Δ. Στέτε 13)2 διά Μαραθά
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	Δ. 'Αμέρισαν 1)1	ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	Δ. Γιβραλτάρ 17)2 διά Παναμά
ΣΟΥΑΤΑΝΑ (κ.)	57	1739	Δ. Πειραιάτ 8)2 διά Μήλον	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	Δ. Πειραιάτ 22)2
ΣΟΥΝΙΟΝ	62	10708	Δ. Κάρτηφ 7)2 διά Χαμπτόν ρόδς	ΥΜΗΤΤΙΟΣ (κ.δ.)	49	11771	Δ. Ρότερνταμ 13)2 διά Μεσόγειον
ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	Δ. Π. Πρίνης 13)2 διά Σάντο Τόμας	ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	εις Στοκχόλμην 6)2
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 12)2	Φ. Α. ΝΙΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	Δ. Ρ. Τανόρρος (άποθηκη)
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	Δ. Ρότερνταμ 17)2 διά Δάντσιχ	ΦΑΙΑΣΕ	45	13845	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 12)2
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	Δ. Γιβραλτάρ 8)2 διά Τρίπολιν	ΦΑΙΚΟΝ	43	13548	Δ. Φλώσιγκ 4)2 διά Ρίθερ Πλέιτ
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΗΝΤΥ 5.	56	13322	Δ. Πόρτλαντ 20)2 διά Πούντα Καριτόν	ΦΑΝΝΥ *	48	2436	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ 5.*	58	13284	Δ. Πορταλαθίνην	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	Δ. 'Αρούμπιταν 11)2
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΟΡΝΤ (δ.)	53	12992	Δ. Τζάκοσβιλ 18)2				
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	57	20683	Δ. Τάκονσβιλ 10)1 διά Κιουρασάο	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	Δ. Ρότερνταμ 20)1
ΣΠΥΡΟΣ (κ.)*	39	1454	Δ. Κωνιάν (29)1 διά Μούργκακας	ΦΕΡΑΙΟΣ (κ.)	56	10423	Δ. Κολόμπο 26)1 διά Καλκούττα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	Δ. Κάρυκ "Αίλαντ 1)2 διά Σχάτηλ	ΦΙΛ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	63	50872	Δ. Γιβραλτάρ 15)2 διά Σουετίνια
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	Δ. Σαδόνια 15)2	ΦΙΝΤΕΙΟ (δ.)	67	46382	Δ. Ράς Τανόρρα 2)2
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ 6.	56	30709	Δ. Ντόρμπαταν 12)2 διά Περσικόν	ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ.)	59	15914	Δ. Σιγκαπούρην 17)2 διά Φλώσιγκ
ΣΤΑΛΑΩ (κ.)	53	7353	Δ. Βομβάτη 15)2 διά Κάντλα	ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	Δ. Σάουθερν 25)1
ΣΤΑΛΑΩ ΕΛΕΝ	70	14766	Δ. Λέγκορν 18)2 διά Γκέλακ	ΦΛΑΜΙΚΟ (κ.δ.)	51	2193	Δ. Πειραιάτ 17)2 διά Θεσσαλονίκην
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	Δ. Γκρήνον 11)2 διά Πειραιάτ	ΦΛΕΡΤΖ (κ.δ.)*	55	12632	Δ. Γένοβα 21)2 διά Βενετίαν
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	Δ. Μόρπιλ 7)2 διά Γουατεμάλα	ΦΩΛΩΡΑ II	60	5044	Ε. Ρ. 'Ιανέριον 18)2
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	Δ. Εισ ομεσογειακάς μεταφοράς	ΦΩΛΠΙΝΤΑ ΣΤΕΙ'Τ π.	43	6338	Δ. Ταμπίκο 18)2 διά Τάμπα
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	Δ. Τούλκα 20)2 διά Βεγγάζην	ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	52	3955	Ε. Πειραιά 11)2
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	60	10733	Δ. Σιγκαπούρην 25)12	ΦΟΡΤΣΟΥΐΤΥ (δ.)*	54	13972	Δ. Χάρην 19)2 διά Νόρκορπικ
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	Δ. Ντακάρα 20)2 διά 'Απαταλάγκος	ΦΟΡΤΣΟΥΐΤΥ (δ.)*	53	10945	εις Κάρδιφ από 17)22 (έπισκεψια)
ΣΤΟΙ'Κ (μικτόν)	71	71208	Δ. Περσικόν 9)2 διά Μήλοφ Χάφεν	ΦΟΥΑΛΑΜΑΡ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ (δ.)	49	2358	Δ. Πειραιάς 12)1 διά Τρίπολιν
ΣΤΟΑΤ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	Δ. Π. Κελάγκ 4)1 διά Λίθερπουλ	ΦΟΥΑΛΑΜΑΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	48	1845	Δ. 'Απαταλάγκος 31)1 διά 'Ισπανίαν
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠ. (δ.)	60	12497	Δ. Μπάρα 17)2 διά Βομβάτην	ΦΟΥΑΛΑΚΑΙΣ (κ.δ.)*	67	3971	Δ. Φύσεν 18)2
ΣΤΟΑΤ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	53	8031	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 15)2 διά Τόνιδα	ΦΡΑΝΚΡΙΚ (κ.)	56	3405	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 21)2 διά Λουάντα
ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	Δ. Ρόκο Πόλην 18)2 διά Φρήπορτ	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	Δ. Βαρκελώνην 12)2 διά Κοραμάρ
ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	57	11113	Δ. Πόδι Μπούδομ 15)1	ΦΡΟΥΑΒΙΑΣ (κ.)	56	10360	Δ. Τόρ. Μπαΐη 12)2 διά 'Αθάναν
ΣΤ. ΠΑΣΣΑΝΤΕΝΑ (δ.)	57	12461	Δ. Πόρτ. Καϊσέρ 18)2	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	Δ. Ράς Τανόρρα 9)2
ΣΤΟΛ ΠΑΣΙΩΦΙΚ (δ.)	58	12436	Δ. Γιβραλτάρ 11)2 διά Βομβάτην	Χ. ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ κ.δ. *	53	12377	Δ. Φρητάουν 3)2
ΣΤΟΛΑΤΕΡΖΟ *	46	1831	Δ. Σιγκαπούρην 18)1 διά Πενάγκ	ΧΑΜΠΕΡΝΙΣ (κ.)	62	3200	Δ. 'Αμέρισαν 17)2
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	Δ. Παναιτί 4)2 διά Σαγκάπην	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)	50	10315	Δ. Πειραιάς 3)2 διά Βραζιλίαν
ΣΥΜΗ	53	5339	Δ. 'Αμεσούργον 26)1	ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21357	Δ. "Αντεν 9)1 διά Ούμ Σαΐδ
ΣΥΜΦΟΝΙΚ " (μικτόν)	52	77058	Δ. Τραμαντάν 14)2 διά Σάν Σεμπαστιάν	ΧΟΛΝΙΣ (κ.)	56	2986	Δ. Γένοβαν 10)2
ΣΥΠΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ κ.	53	1764	Δ. Μασσαλίαν 7)2 διά Τουρκίαν	ΧΟΛ. ΚΡΟΣ *	44	14875	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 4)2 διά Μπιλμπάτο
ΣΥΠΡ. ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	Δ. Βιρτόπον	ΧΟΛΑΤΡΙΝΥ*	44	12646	Δ. Μπάχι Μπλάνκα 31)1
ΣΥΡΙ	68	9024	Δ. "Αγ. Βικέντιον 22)2 διά Σ. Τζάν	ΧΡΙΣ ΙΣΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	51	1704	Δ. Μπάρι 31)1 διά Σέτε
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	53	1092	Δ. Παναιτί 18)2	ΧΡΥΣΑΝΘΟΝΗ (κ.)	58	10352	Δ. Μουρόπαρ 9)2 διά Ναχότκα
ΣΩΤΗΡΙΑ Π. (κ.)*	56	3839	Δ. 'Αμέρισαν 2)2 διά Τρίπολιν	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Γ. Λ.	59	16275	Δ. Γένοβην 23)1 διά Περσικόν
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	8880	Δ. Φιλαδέλφειαν 21)2	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	Δ. Μαρούγκα 9)2 διά 'Ισπανίαν
ΤΑΚ, ΑΛΕΞΑΚΟΣ (κ.)	57	9294	Δ. Παναιτί 17)2 διά 'Αθάναν	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 322

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MARCH 1974

Wages of Foreign Crews

The Ministry of Mercantile Marine has sent an urgent signal to all concerned to the effect that the Legal Council of State has handed down a decision by which foreign crews employed on Greek ships are to be paid the same wage as laid down by the collective agreement in force. Masters who do not comply with this order will be subject to disciplinary action.

This action by the Ministry was made in agreement with the shipowners in order to avoid dire consequences threatened by the I.T.F. among which were the branding of the Greek flag as a "flag of convenience".

The text of the Ministry's circular is published in full in the Greek section of this issue.

Hands Off!

The I.T.F. appears to be getting out of hand again. Somebody should point out to it its limitations. The latest incident took place in Vancouver. The coloured crew of a Greek ship demanded the dismissal of the vessel's captain from the local I.T.F. delegate on the grounds that he was ill-treating them. The I.T.F. delegate not only adopted the coloured men's claim but recommended to the captain that he should not sign off these men before their contract expired and give them a certificate of good conduct as well.

The I.T.F. General-Secretary should be informed of this incident and warned accordingly to keep the I.T.F.'s hands off Greek ships. PNO General-Secretary Katsaros will no doubt agree with us on this score.

The I.T.F. Again

When, under threat of a boycott, the Greek Shipping Cooperation Committee in London accepted to pay coloured crews on Greek ships the same wage as provided for by the collective agreement with the Greek unions, we warned of the dangers inherent in allowing the I.T.F. to interfere in the affairs of Greek shipping. We pointed out, also, that coloured crews on Greek ships would be getting more than the wage laid down by the I.L.O. in agreement with the International Federation of Shipowners which was £48 for an Asiatic seaman.

And now, lo and behold, the I.T.F. is sending its delegates on board our ships to check the wages paid to coloured crews and to support their claims, in spite of the fact that the efficiency of these crews is nowhere comparable to that of their white counterparts.

We have always believed and continue to believe that I.T.F. interference on Greek-flag and Greek-controlled ships under contract with P.N.O. and manned by Greek crews is illegal. As such, this interference could not stand up in court and we have the opinions of eminent legal experts to corroborate this assertion. Our shipowners, however, preferred to compromise with the I.T.F. rather than resort to legal proceedings. The result of this faint-heartedness is increasing truculence by the I.T.F. which is getting out of hand and which could lead to more serious consequences. It is up to P.N.O., which has been showing a sorry

tendency to flirt with the I.T.F. of late, to take the matter in hand.

Attracting More Greeks

The fact that coloured crews on Greek ships are getting the same wage as their white counterparts does not, of course, mean that their work output will show a corresponding improvement.

Indeed, we are told that two coloured men are needed to do the work of one Greek seaman in which case the employment of coloured men at the same wage becomes prohibitive. Something must therefore be done to attract more Greeks to our ships.

Shipping has so far been untouched by the currency fluctuations, inflation, the energy crisis and other ills that plague shore industries. It is therefore a sound labour market and proof of this is the fact that many former seamen who went to work ashore in the building trades are going back to sea. Emigrant workers who are returning home from Western Europe are also a likely source of manpower which should be channeled to our ships.

The Liner Conference Monopoly

We were not given an opportunity to publish the complete text of the speech made by the Greek delegate to the United Nations which has an important bearing on shipping, for the simple reason that neither the speaker nor anybody else has thought fit to provide us with it.

The speaker, Professor Delivanis, referred to liner conference tactics by which U.N. resolutions to the effect that national cargo lines should be allowed to join the conferences had been totally ignored.

He referred specifically to the attempts made by Hellenic Lines to join the South Africa and Far East conferences without success in spite of the fact that the company fulfilled all the necessary requirements and was Greece's national cargo line to boot.

In conclusion, Mr. Delivanis expressed the hope that the problem would be solved at the March meeting of UNCTAD during which the code of conduct of the liner conferences would be finally drafted.

Repair Base

It would seem that we have not even begun to appreciate the extent and importance of Greece's potential as a repair base for ships. Proof of this is that actual repairs carried out in this country represent only 15% of the demand.

Ships that cannot be serviced here are forced to resort to foreign ports as a result of which a great deal of money is lost to our national economy.

The problem is an old and very familiar one. It is simply and purely the lack of adequate space for the ship repair industry in Piraeus. The Perama base simply cannot cope with the volume of work and when the Suez Canal opens shortly, we shall be flooded with an even greater demand for repair facilities. A new base should be set up without delay. The experts believe the extension of facilities at Kynosoura is not indicated and suggest that the stretch of coast

between Perama and Skaramanga would be more suitable. Whatever it is, the matter should be studied immediately and no time should be lost in developing this lucrative source of income for the nation.

Todd Signs Tanker Contracts for \$136 million

Todd Shipyards Corporation announced today that it had signed contracts for the construction of four 89,700 deadweight ton tankers at approximately \$34 million per vessel. Two of the tankers will be built for subsidiaries of Overseas Shipholding Group, Inc., and the other two are to be constructed for affiliates of Seres Shipping, Inc. United States government commitments for guarantees under Title XI of the Merchant Marine Act of 1936, as amended, have been issued for each of the four vessels.

The vessels, to be built at Todd's Los Angeles Division, will be 894 ft. long, with a beam of 105 ft. 9 in. and a draft of 49 ft. They are of the San Clemente class powered by steam with a SHP of 24,500. Delivery of the first vessel will be in March 1977 with the balance at four month intervals thereafter.

With the award of these contracts, Todd will proceed with the last phase of its program to increase the capability of its Los Angeles Division. Shipbuilding ways are being lengthened and widened to accommodate vessels up to 100,000-dwt. Also included are increased heavy lift capabilities, outfitting and other related production improvements.

General representatives in Greece for Todd Shipyards Corporation are Messrs N. Cotzias (Shipping) Co. Ltd.

The Margaronis Office

Messrs. Panos Mavroyannis and Vas. Nomikos, attorneys, who have been associated for the past 25 years with the late Mr. Christopher Margaronis, will continue to handle legal matters connected with shipping from the same office and will, as always, strive to achieve the best possible results for their clients.

Arbitration

Arbitration between United Bulkers Corp. and Mitsui Shipbuilding Japan.

Results as follows: For Hull No. 916 (United Bulkers Corp.), Arbitrators unanimously found that builders (Mitsui) breached contract on December 6th, 1971.

In the opinion of the Arbitrators buyers (United Bulkers Corp.) are entitled to full damages.

Frank B. Hall in London

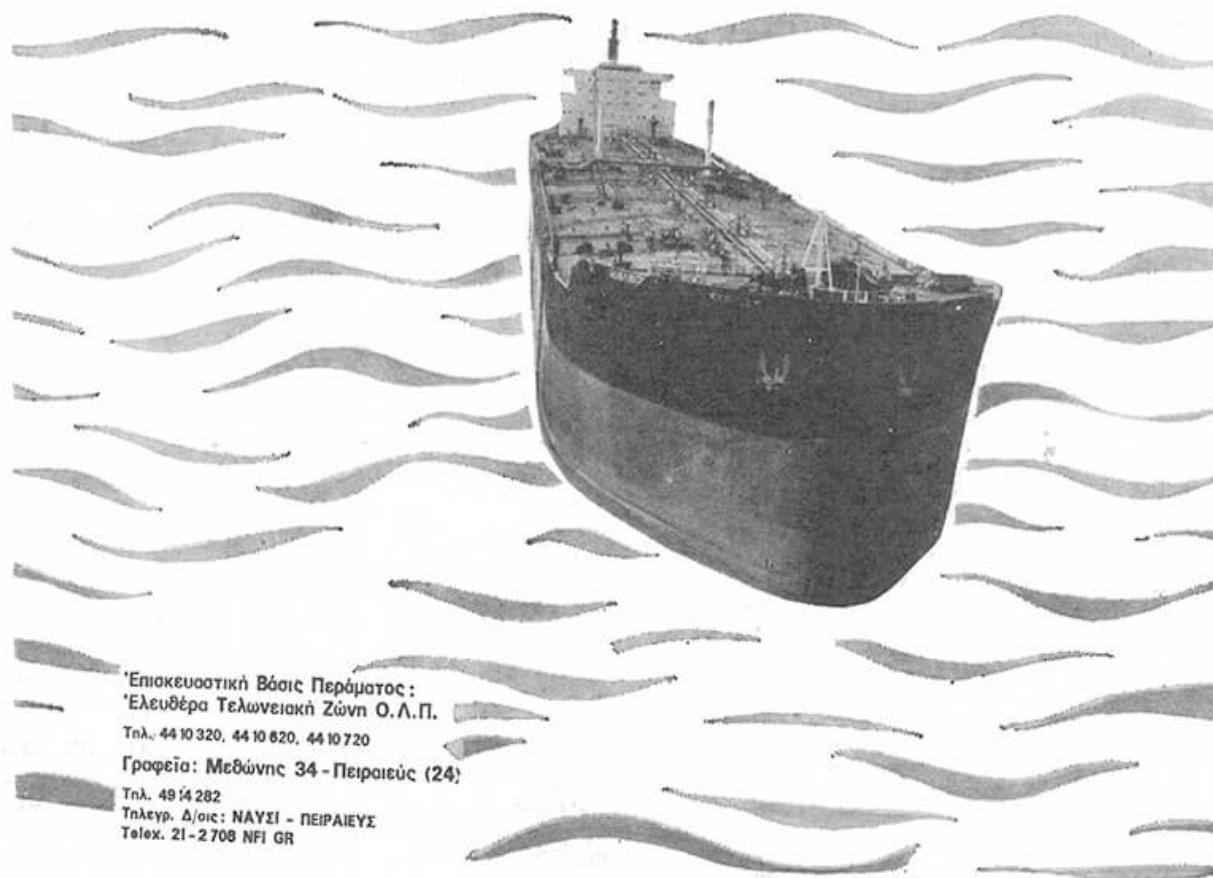
The well-known marine insurance company of New York, Messrs. Frank B. Hall & Co. Inc. which has worked so closely and so well with the Greek shipping community, is drawing closer to us by opening a new office in London. The address is Trend House, St. Mary Axe, London EC3A 8AA and the telephone numbers are 01 283 4788 and 01 283 5425. The Telex No. is 887 520. The London office is headed by Mr. Paul Brandram who was formerly a vice-president of Frank B. Hall in New York.



NAYSI A.E.

Γενικαὶ Ἐποκευαὶ Πλοῖων

Εἴμαστε σὲ θέση
νὰ λύσωμε γιὰ σᾶς
τὰ πιὸ δύσκολα
προβλήματα ἐποκευῶν,
σεβόμενοι ἀπόλυτα
τὸν χρόνο σας.



Ἐποκευοστικὴ Βάσις Περάματος:

Ἐλευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Λ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖο: Μεδώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλεγρ. Δ/σος: NAYSI - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Telex. 21-2708 NFI GR