

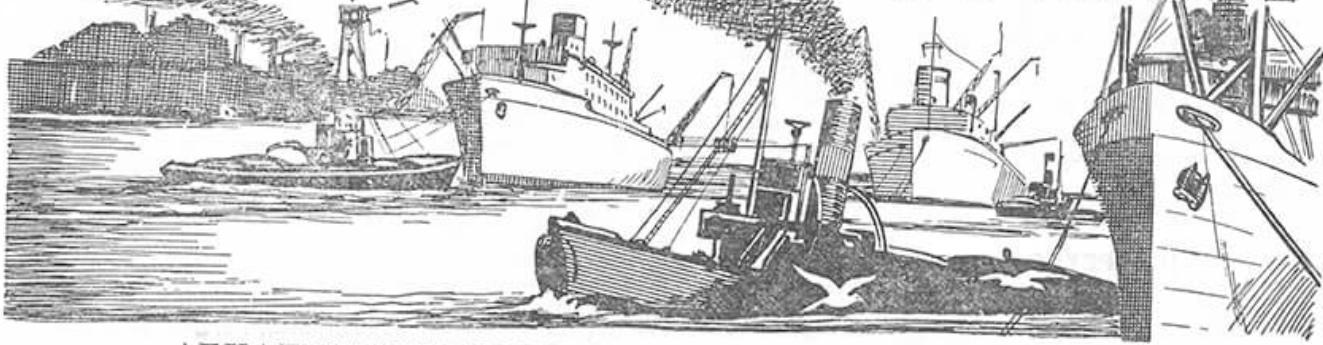
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1974

Αρ. Φύλλου 936/695

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 936/695

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
ΕΣΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1974

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΦΕΥΔΗΣ ΜΑΡΤΥΡΙΑ

Εις τὰς Ἀθήνας διεζήγαγον πρὸ δόλιγου καιροῦ τὸ συνέδριόν των οἱ ναυτικοὶ διαιτηταὶ ὅλου τοῦ κόσμου. Εἰς Ἀθήνας ἐπραγματοποίησε πρὸ ἡμερῶν τὰς συνεδριάσεις καὶ τὸ πρόγραμμά της ἡ Ἰντερνάσιοναλ Σύπιπλη Φεντερέσιον (ἡ Διεθνῆς "Ενωσίς Ἐφοπλιστῶν") καὶ εἰς τὰς Ἀθήνας λαμβάνουν χώραν αἱ παγκοσμίου πρωθιλῆς ἐκδηλώσεις τῶν Ποσειδώνιών.

Δὲν εἶναι συμπτωματικὸν βεβαίως τὸ γεγονός. Οὔτε τὰ δομολογουμένως, πολύτιμα ἀγαθὰ τοῦ ἡλίου καὶ τῆς θαλάσσης μας, τὰ ὅποια ὑπῆρχον πάντοτε, ἀποτελοῦν τὴν ἔξηγησιν. Διότι ἡ ἔξηγησις εὑρίσκεται ἀπὸλῶς εἰς τὴν λογικὴν ἐκτίμησιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ισχύος καὶ ἀποδεικνύει περιτράνως τὴν θέσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸν παγκόσμιον στίβον. 'Ο σύγκος, τὸ κύρος καὶ ἡ δύναμις τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου, ἔχουν φέρει τὸ Ἑλληνικὸν ὄνομα εἰς τὴν κορυφὴν τῆς ναυτιλιακῆς πυραιμίδος. Οὐδεὶς πλέον εἰς τὰ καθιερωμένα ναυτιλιακὰ κέντρα τῆς ὑφῆλιον δύναται ἡ δικαιοῦται νὰ ἀγνοῇ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον. Οὔτε νὰ μᾶς ὅλεπτῃ ἀφ' ὑψηλοῦ. 'Επιδιώκουν, ἀντίθετα, τὴν ἐπαφὴν καὶ τὴν συνεργασίαν. Δ' αὐτὸς ὑπολογίζεται καὶ τιμάται ἡ Ναυτιλία μας. "Οχι μόνον ὡς μερικὰ θρυλικὰ σχεδὸν ὀνόματα, ἀλλ' ὡς σύνολον, ὡς Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ὡς Ἑλλάς!"

τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνοκτήτων πλοίων. Εἰς τὰ πλαίσια τῆς προσπαθείας αὐτῆς ἀπεφασίσθη ἐπίσης ὅπως, κατὰ τὴν ὑποδολήν αἰτίσεως διὰ τὴν σύναψιν συμβάσεως ἀσφαλίσεως προσκομίζεται ἀπάραιτητως καὶ πιστοποιητικὸν τοῦ παρακολουθοῦντος τὸ πλοίον Νησογώμονος, διὰ τοῦ ὃποιού θὰ δεσμοῦται ὅπτι τὸ σκάφος διατηρεῖ τὴν κλάσιν του καὶ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς SOLAS πιστοποιητικῶν ἀσφαλίσεως, ἐκδοθέντων τὸ δραδύτερον πρὸ μηνὸς, μετὰ στοιχείων δι' ἔκστον πιστοποιητικόν, ἥτοι λιμνή καὶ ἡμερομηνία ἐκδόσεως ὡς καὶ ἡμερομηνία λήψεως αὐτοῦ.

Τὸ μέτρον τῆς μειώσεως τῆς ἡλικίας δὲν ἔχει ἐφαρμογήν, πρὸ τὸ παρὸν τοὐλάχιστον, διὰ τὰ ἡδη ἡσφαλίσμενα εἰς τὸ NAT πλοία. Μέχρι στιγμῆς, πάντως, δὲν ἔχει διευκρινισθῇ ποία τακτικὴ θὰ ἀκολουθηθῇ ἐναντὶ αὐτῶν κατὰ τὴν λῆξιν τοῦ χρόνου τὸν ὃποιον καλύπτει η σύμβασις ἀσφαλίσεως, στέ, συμφώνως πρὸ σχετικὴν ἀπόφασιν, θὰ διενεργήται ἐνδελεχῆς ἔλεγχος τῆς πλοιοκτησίας προκειμένου νὰ διαπιστωτάται ἐάν πράγματι καλύπτουν Ἑλληνικά συμφέροντα. 'Ετος τῶν ὑπαρχουσῶν ἐνδιξεων προκύπτει, ὅτι τὸ θεραπεύτερον εἶναι, ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξῃ γενικὸν μέτρον σχετικῶς μὲ τὸ ὅριον ἡλικίας καὶ ὅτι ἐκάστη περίπτωσις θὰ ἐξετάζεται κεχωρισμένως.

ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΘΗ Η ΕΥΕΛΙΞΙΑ

'Εκ τῶν προαναφερθέντων μέτρων (μείωσις τοῦ ὄριου ἡλικίας καὶ ἐπανέλεγχος τῆς πλοιοκτησίας) ἀναμένεται ὅτι θὰ περιορισθῇ ὁ ἀριθμός τῶν ἡσφαλίσμενων εἰς τὸ NAT πλοίων, ὑπὸ ωρισμένης δὲ πλευρᾶς ὑποστηρίζεται, ὅτι ὁ θεσμός τῆς ἀσφαλίσεως θὰ ἐπρεπεῖ ἡδη νὰ καταργηθῇ. 'Αναφέρεται σχετικῶς, ὅτι ἡ ἀσφαλίσις εἰς τὸ NAT τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνικῶν πλοίων καθιερώθη εἰς τὸ παρελθόν διὰ νὰ καλυφθοῦν ἀσφαλιστικῶς οἱ ἐπί αὐτῶν ὑπηρετοῦντες "Ἑλλήνες ναυτικοί". "Ηδη, παρατηρεῖται, ἔξελιπον οἱ λόγοι οἵτινες ὑπεχρέωντον τοὺς "Ἑλληνας Ἐφοπλιστάς νὰ διατηροῦν τὰ σκάφη των ὑπὸ ξένας σημαίας καὶ ἐπομένως, ἀντὶ τῶν διαφόρων ξένων σημαιῶν, θὰ πρέπει νὰ προτιμούν τὴν κυνόλευκον.

'Επι τῶν ἀνωτέρω ἀπόφεων προβάλλονται σοβαραὶ ἀντιρρήσεις. Κατ' ἀρχὴν — λέγοντας — δὲν ἔξελιπον η δὲν φαίνεται ὅτι θὰ ἐκλείφουν εἰς τὸ μέλλον οἱ λόγοι οἵτινες

ξέναναγκάζουν τοὺς "Ἑλληνας Ἐφοπλιστάς νὰ διατηροῦν ἐπὶ τῶν πλοίων των ξένας σημαίας.

Σκληρός ὁ ἀνταγωνισμός, συνεχῶς ἀναπτύσσεται, ὅστις καὶ ὑποχρεώνει εἰς τὴν μεγαλύτεραν δυνατήν εὐλείξιαν. 'Επιχειρηματικοὶ συνδυασμοί, οἵτινες πολλάκις ἀποτελοῦν καὶ τὸ μυστικὸν τῆς ἐπιτυχίας των καὶ ὡς ἐπὶ τούτου μὴ δυνάμενοι νὰ κοινοποιηθοῦν, δεσμεύεις ἐκ δανεισκῶν ὑποχρεώσεων κλπ., δόδηγον εἰς πλείστας περιπτώσεις εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ξένης σημαίας. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἀνάγκης. "Οταν δὲν υφίσταται, προτιμάται ἀναμφισβήτως ἡ κυανόλευκος. Τὰ γεγονότα ἐπιβεδουίνη τὴν πρὸς τὸ 'Ἑλληνικὸν Νηπόλιγον στροφήν.

Ἡ εὐελιξία αὐτῆς τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως πρέπει νὰ διατηρηθῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον, διὰ νὰ δύναται τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον νὰ ἐπωφελήται τῶν ἐκάστοτε παρουσιασθόμενών εὐκαιριών, ως ἐγένετο εἰς τὸ παρελθόν. Βεβαίως, τὰ μέτρα διὰ τὴν δελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἀσφαλίσεων καὶ διὰ τὴν διαπίστωσιν τῆς ἐλληνικότητος τῶν ἀσφαλιζομένων εἰς τὸ NAT σκαφῶν, ὥστε νὰ ἀποφευχθῇ ἡ γνωστή «κομπίνα», πρέπει νὰ συνεισθοῦν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ἐπαναλαμβάνομεν, ὅτι δὲν θὰ περιορισθῇ ἡ εὐελιξία τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

ΠΡΟΣ ΤΙ ΠΑΡΑΠΟΝΟΥΝΤΑΙ:

Τὴν «εἰσοδοῦ» τῶν ξένων συμφερόντων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν χώρον ἡρχίσαν ὅπτο τινος ἐλέγχουσαι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. 'Επιτροπὴ μὲ τὴν συμμετοχὴν Ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργάτων καταρτίζεται. Δύσκολος, πάντως, ἡ προσπάθεια, ἐφ' ὅσον αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμενοι —οἱ Ἐφοπλισταί— δὲν συμπαρίστανται εἰς τὴν σχετικὴν ἔρευναν. Αὐτοὶ γνωρίζουν περισσότερον παντὸς ἄλλου πρόσωπα καὶ πράγματα. Θὰ δύναντο καὶ νὰ κατονομάσουν πολλούς τῶν «Ἐφοπλιστῶν» τῆς περιστάσεως, τοὺς ἀναδεχθέντας νὰ διαχειρισθοῦν τὰ ξένα συμφέροντα. 'Αρκούνται οἱ Ἐφοπλισταί μας εἰς τὰς κατ' ιδίαν συνομιλίας των, νὰ παραπονοῦνται διὰ τοὺς εἰσδολεῖς, χωρὶς οἵμως καὶ νὰ στέργουν νὰ τοὺς καταγγείλουν.

Καὶ ὡς παράδειγμα ἀναφέρομεν τὴν γνωστὴν τοῖς πάσι παρουσίαν τῶν ξένων κεφαλοικών εἰς τὸ χώρον τῶν κρουσσιεροπλοίων. 'Επωφελοῦνται οὗτοι τῶν ζώνων παρεχωρήθησαν προνομίων εἰς τὰ Ἑλληνικά σκάφη —τοῦ χαμηλοῦ ιδίᾳ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων— διὰ νὰ συναγωνίζωνται εἰς

ΤΑ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ NAT

"Ἡ μείωσις τοῦ ὄριου ἡλικίας τῶν ἀσφαλιζομένων εἰς τὸ NAT πλοίων ἀπὸ 25 εἰς 20 ἐπὶ ἀπεφασίσθη, ὡς γνωστόν, διὰ τὴν ξέσαφάλισιν ὑψηλοῦ ἐπιπέδου ἀσφαλείας

αύτά τα χωρικά μας υδατα τα κρίσιμον διερχόμενα περίοδον ιδικά μας κρουαζιέρο πλοια.

"Ερευνα τού ύπουργείου πρὸς τὴν πλευρὰν αὐτὴν τῶν κρουαζιέρο πλοιών θὰ ἀπεκάλυψτεν εὑχερῶς τὸ «καμουφλάζ» τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας. Οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν κρουαζιέρο πλοιών καλοῦνται νὰ κατευθύνουν τὴν ἔρευναν αὐτήν. Τὰ ἀποδεικτικὰ στοιχεῖα ὑπεραφθονοῦν. 'Αρκεῖ ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τού ύπουργείου νὰ κινηθῇ πρὸς τὴν ὁρῆν κατεύθυνσιν.

Η ΕΡΕΥΝΑ

Διακεκριμένος "Ελλην τεχνικὸς καὶ ἐφοπλιστής, διαμένων εἰς Νέαν 'Υόρκην, γνωρίζων καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας, προφρόνως ἀπεδέχθη τὴν παράκλησιν τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Νέας 'Υόρκης κ. Κοντογεώργη, ὅπως τὸν ὑποβοηθη ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς του εἰς τὴν διενεργούμενην ἔρευναν ἐπὶ τῆς «εἰσβολῆς» τῶν ξένων συμφερόντων εἰς τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν.

Καὶ δὲν παρέλειψεν ὁ περὶ οὐ δὲ λόγος ἐφοπλιστῆς νὰ κατονομάσῃ τοὺς παρεισάκτους εἰς τὸν ἐλληνικὸν χῶρον, σύσους ἐγνώριζε, πρὸς δὲ νὰ δηλώσῃ εἰς τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην ὅτι θὰ ἐδέχετο νὰ συνεργασθῇ μὲ τὰς ἐλληνικὰς Ἀρχὰς καὶ νὰ ὑποδείξῃ κατὰ τὴν γνώμην του, τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὄποιον ἡ πραγματικὴ ἔθνικότης ἐκάστου πλοιοκτήτου δύναται νὰ ἔχακριθω ὅτι διὰ τὸν ἀμερικανικόν, τούλαχιστον, ναυτιλιακὸν χῶρον.

Καὶ ὑπογραμμίζομεν τὸ γεγονός τῆς προθύμου αὐτῆς συμπαραστάσεως εἰς τὸ ἔργον τῶν ἐλληνικῶν Ἀρχῶν — τῆς μοναδικῆς, σημειωτέον — διὰ νὰ σχολιάσωμεν τὴν στάσιν τῶν συναδέλφων του, οἵτινες ἐνῷ διαμαρτυροῦνται διὰ τὴν «κομπίναν» καὶ ἀξιοῦν τὴν λὴψιν μέτρων αὐστηρῶν διὰ τὴν πρόδηψή της, ἀρνοῦνται καλούμενοι νὰ συνεργασθοῦν μὲ τοὺς ἔρευνῶντας τὴν ὅλην ὑπόθεσιν ἀρμοδίους, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ ἐπισημάνουν τοὺς εἰσβολεῖς, αὐτοὺς ποὺ ἀσφαλῶς γνωρίζουν.

Πρὸς τι, λοιπόν, αἱ διαμαρτυρίαι καὶ τὰ σύλλογικὰ διαδήματα;

ΓΝΩΡΙΣΩΜΕΝ ΤΑΣ ΑΝΑΓΚΑΣ ΤΩΝ

"Ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλεται τὸ πρὸς τὰς ιδιωτικὰς ναυτιλιακὰς σχολαῖς ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον τοῦ ἐφοπλισμοῦ. 'Αποτελοῦν αὐταὶ τὴν πηγὴν ἀπὸ τὴν ὁποῖαν ἀντλεῖ ἡ Ναυτιλία σημαντικὴ μερίδα τοῦ ἐμφύχου ὄλικοῦ της, ἐπιτυγχάνει, ἐν τινὶ μέτρῳ, τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τὰ ὄποια ἀντικρύζει καὶ θὰ ἀντικρύζῃ τὸ ἐλληνικὸν πλόιον διὰ τὴν συγκρότησιν τῶν ἐπιτελικῶν του στελεχῶν.

Αἱ δημόσιαι ναυτικαὶ σχολαῖς δὲν ἐπαρκοῦν διὰ νὰ καλύψουν πλήρως τὰ κενά. Διά πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους η ιδιωτικὴ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις — τὰ νυκτερινὰ σχολεῖα — ἔρχεται συνεπίκουρος εἰς τὴν ὁλὴν προσπάθειαν ἔξευρέσεως στελεχῶν. Κατορθώνουν νὰ φέρουν πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα τοὺς νέους ἀπὸ τὰ λαϊκώρεα στρώματα, οἵτινες ἔργαζονται τὴν ἡμέραν διοριστικῶς καὶ φοιτοῦν εἰς τὰς νυκτερινὰς σχολαῖς διὰ τὴν ἐκμάθησιν τῶν στοιχειώδῶν περὶ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα γνώσεων.

Αὐτάς τὰς σχολαῖς, διφειλομένας εἰς τὴν ιδιωτικὴν καὶ μόνον πρωτοβουλίαν, δὲ ἐφοπλισμός, ὅπως καὶ τὸ Κράτος, ἡγήσαν παντελῶς. Κανεὶς δὲν ἐνδιεφέρθη διὰ τὸ ἔργον των καὶ κανεὶς δὲν συμπαρεστάθη εἰς τὰς ὀνάγκας των. "Ελείφε καὶ η ἀναγνώρισις, ἀφοῦ καὶ η ἐποπτεία τοῦ Κράτους — διὰ τὸν ύπουργείου Παιδείας — ὑποτυπόδης ὑπῆρξε.

Τάρα, ὅμως, η ἀνάγκη τῶν πραγμάτων μᾶς ὑποχρεώνει νὰ γνωρίσωμεν τὴν ιδιωτικὴν περὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν προσπάθειαν, νὰ ἐνημερωθῶμεν ἐπὶ τῶν ἐπιτευγμάτων αὐτῆς καὶ νὰ ἔχωμενος ἐπὶ τῶν ὀναγκῶν τῶν διαφόρων σχολῶν — ἔδω καὶ εἰς τὴν ἐπαρχίαν — εἰς ὑποτροφίας, ὅργανα, ἐργαλεῖα καὶ γενικὸν ἔξοπλισμόν των.

"Ἐργον τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν πρέπει νὰ εἶναι τὸ ιδιαίτερον διὰ τὰς ιδιωτικὰς σχολαῖς ἐνδιαφέρον. Προϋπόθεσις ἡ ἐνημέρωσις διὰ μιᾶς συνιστωμένης ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς ὅλης προσπαθείας. "Η διαπίστωσις τῶν ὀναγκῶν ἔπειται καὶ η κάλυψις αὐτῶν ἐκ τῶν διαθεσίμων τῆς 'Ενώσεως κεφαλαίων δέοντα νὰ ἔπακολουθήσῃ. "Η ἐπιδότησις ὑπόδεικνύεται. "Έκ παραλλήλου, πρέπει, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας, νὰ ἐπιδιωχθῇ η διὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας του καὶ οχι τοῦ ύπουργείου

Παιδείας ἐποπτεία τοῦ ὅλου ἔργου τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν, ἵνα η διδακτέα ὥλη καὶ τὸ ὅλον ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα κατὰ τὸ δινοτὸν ἐνοποιηθῇ μεταξὺ δημοσίων καὶ ιδιωτικῶν σχολῶν.

'Επικαλούμεθα τὸ ἄμεσον ἐνδιαφέρον τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω, σοθαρωτάτου καθ' ήματς προβλήματος τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. "Αν τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον ἐκλείψῃ καὶ τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας δὲν ἐπιδείη τὴν ἐπιβαλλομένη μέριμναν διὰ τὴν ιδιωτικὴν προσπάθειαν, αἱ ιδιωτικαὶ σχολαῖς, εἰς τὰς ὄποιας ὀφείλεται τὸ μέγα ἔργον τῆς καθόδου πρὸς τὴν θάλασσαν χιλιάδων νέων, θὰ παύσουν, σὺν τῷ χρόνῳ, λειτουργούσασι. 'Επισημάνεται ηδη ἡ ἀπογοήτευσις, ητίς διακατέχει τοὺς ιδρυτὰς τῶν πλέον ἀξιολόγων ἐκπαιδευτικῶν ιδρυμάτων. Καὶ ὅταν αὐτὰ θὰ παύσουν ἐνδιαφέρομενα διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, τότε θὰ ἀντιληφθούν, πρώτοι οἱ ἐφοπλισταί, ποία ὑπῆρξεν η ἀπώλεια διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀπὸ τὸ κλείσμον τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν, αἵτινες πολλὰ μᾶς ἔδωσαν καὶ περισσότερα ἡμιποροῦν νὰ μᾶς δώσουν, ἃν διαφερθῶμεν δι' αὐτάς.

ΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Προσδοκοῦν οἱ ἀρμόδιοι ὅτι διὰ τῆς καταργήσεως τῆς υποχρεωτικῆς ἔργοστασιακῆς ὑπεροχίας τῶν δοκίμων μηχανικῶν, κατόπιν τοῦ τελευταίου Διατάγματος, θὰ ὑπάρξῃ η δυνατότης ιδρύσεως περισσότερων σχολῶν μηχανικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Περιοχαὶ στερούμεναι μεγάλων ἔργοστασιακῶν μονάδων δυναμένων ν' ἀπασχολήσουσι τοὺς μαθητάς, προσφέρομένων ὅμως ἐξ ἄλλων λόγων διὰ τὴν δημιουργίαν σχολῶν, ἐλπίζεται ὅτι, συνεργούσης τῆς ἀνησύχου ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, θὰ ἰδουν ἀναπτυσσόμενα ναυτικὰ φυτώρια διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν νέων των.

"Η ἐλπίς δὲν εἶναι ἀδικαιολόγητος καὶ εὐχόμεθα νὰ μὴ διαφευσθῇ. 'Αλλὰ τὸ πρόβλημα τῶν σχολῶν αὐτῶν δὲν φαίνεται νὰ εἶναι μόνον τὸ ἔργοστάσιον τῆς περιοχῆς των. Αἱ σχολαῖς μηχανικῶν, ως καθαρῶς τεχνικαί, ἀπαιτοῦν διόδιον ἔξοπλισμόν, μηχανουργικὸν καὶ ἐργαστηριακόν, οὐχὶ τὸν συνήθη. 'Απαιτοῦν ἐπίσης ἐκπαιδευτικὸν ἐπιτελεῖον ἐκ πολλῶν καὶ εἰδικῶν ἐπιστημόνων. "Ολοὶ αὐτὰ κοστίζουν πολὺ καὶ προϋποθέτουν τὰς αἰθούσας των πλήρεις μαθητῶν δυναμένων νὰ βαστάσουν τὰ ἔξοδα. 'Ενν ἐλλείψει τοῦ ἀριθμοῦ αὐτοῦ, η σχολὴ ηθὰ κλείσῃ τὰς πύλας της ηθὰ ἀναγκασθῇ νὰ ὑπολειτουργῇ μὲ ἀσημάντους μηχανικάς ἔγκαταστάσεις καὶ προχείρως στρατολογούμενον προσωπικόν. Τὰ παραδείγματα ἀμφοτέρων τῶν περιπτώσεων δὲν λείπουν. "Η κατάστασις, ὅμως, αὐτὴ ἀποδίνει εἰς βάρος τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν μελλόντων μηχανικῶν τοῦ πλοίου καὶ θὰ ἀποδῇ ἐπὶ πλέον εἰς βάρος των τάρων ὀπότε η ἔργοστασιακὴ ὑπερεσία κατηργήθη.

"Εάν, λοιπόν, θέλωμεν νὰ εύθωμηθῇ ἡ υπόθεσις τῶν σχολῶν μηχανικῶν, πρέπει ὁ ἐφοπλισμός νὰ σκεφθῇ σοθαρώτατη η πρόσθια στασιακή συμπαραστάσης εἰς τὸ ἔργον των. Τὰ χρήματα ἐκ τῶν ἐκπαιδευτικῶν εἰσφορῶν τῶν πλοίων ἀφονοῦν. 'Επὶ τῇ βάσει ηλεγμένων στοιχείων, μὲ μεθοδικότητα καὶ σύνεσιν, ἀς προχωρήσῃ εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῶν σχολῶν αὐτῶν, μὲ ὑποτροφίας, μὲ δργανα, μὲ μηχανικάς, μὲ οἰκονομικὴν δοήθεισαν.

ΚΟΙΝΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

"Οπως ἐγράψαμεν ηδη, τὸ ἔτερον σκέλος τῶν καινοτομιῶν τοῦ Διατάγματος 269 /1974 ἀναφέρεται εἰς τὰ διπλώματα τῶν μηχανικῶν. Πρόκειται εἰς τὴν ούσιαν περὶ καταργήσεως τοῦ παλαιοῦ διαχωρισμοῦ τῆς

The UK P&I Club (Bermuda)

Συμμετέχοντα πλοῖα ἄνω τῶν 65 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός ύπο 67 σημαίας.



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

Άντιπρόσωποι 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.

μηχανικής ειδικεύσεως είς τοὺς δύο βασικοὺς τύπους πρωστηρίων μηχανών, ἀτμοῦ καὶ ἐσωτερικῆς καύσεως. Τοῦ λοιποῦ δηλαδὴ θὰ ὑπάρχῃ ἔνιαίν δίπλωμα Μηχανικοῦ (Α,Β,Γ), παρέχον εἰς τοὺς κατόχους του τὸ δικαιώματα ἐργασίας ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ τοῦ ἐνός ἢ τοῦ ἑτέρου τύπου τῶν μηχανῶν. Τυπικῶς, δύμας, τὰ κεχωρισμένα διπλώματα θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ ὑπάρχουν διὰ καθαρῶν νομικῶν λόγων, δεδομένου ὅτι ταῦτα προβλέπονται ρητῶς ὑπὸ τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, χωρὶς νὰ παρέχεται ἔξουσιοδότησις καταργήσεως τῶν.

Διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ἔνιαίου κατὰ τάξιν διπλώματος, ἡ βασικὴ διαφορὰ ἔγκειται εἰς τὴν τὸ ὅτι κατὰ τὰς ἔξετάσεις θὰ ἔχετάζωνται τὰ μαθήματα ἀμφοτέρων τῶν παλαιῶν διπλώματων. Δηλαδὴ καὶ ἀτμολέητες καὶ ἀτμομηχαναὶ καὶ μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως. Τούτο οὐσιαστικῶς ἀφορᾷ εἰς τὰ διπλώματα Γ' καὶ Β' τάξεως τῶν ἐκ τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν προερχομένων. Διότι διὰ τοὺς προερχομένους ἐκ τῶν δημοσίων σχολῶν, ἡ ψισταμένη μέχρι τοῦδε ἀπαλλαγὴ ἐκ τῶν ἔξετάσεων τοῦ Γ' διπλώματος ἐπεκτείνεται τώρα καὶ εἰς τὸ Β' διπλώματα, ἐνῷ ἐξ ἄλλου, ἡ ἀπόκτησις τοῦ Α' διπλώματος προϋποθέτει δι' ὅλους φοίτητιν εἰς τὸ ΚΕΣΕΝ. Τέλος, διὰ τοὺς ἡδη διπλωματούχους ἀτμοῦ ἢ ΜΕΚ διατηρεῖται καὶ ἀπλοποιεῖται ἡ δυνατότης ἀποκτήσεως καὶ τοῦ ὁμοιοβάθμου διπλώματος τοῦ ἑτέρου τύπου.

Ἡ καινοτομία εἶναι σοδαφὰ καὶ ἡ διευκόλυνσις ὁμολογουμένως μεγάλῃ. Εἶναι ἀληθές ὅτι ἡ διὰ τῆς μακρᾶς ὑπρεσίσις ἔξειδίκευσις, τῶν παλαιοτέρων ίδια, εἰς ἔνα μόνον τύπον μηχανῶν, καθίστα δυσχερῆ τὴν προσαρμογὴν εἰς τὸν ἑτέρον καὶ ἐνέκλειε κινδύνους σφαλμάτων καὶ ζημιῶν. Ἀπόκει-

ται, δύμας, εἰς μὲν τοὺς ιδίους τοὺς μηχανικοὺς ἢ στάθμιστας τῶν ίκανοτήτων καὶ ἡ ἀνάληψις τῶν εὐθυνῶν των, εἰς δὲ τοὺς πλοιοκτήτας ἡ ἐπιλογὴ καὶ ἡ παροχὴ τῶν μέσων προσαρμογῆς κατὰ τὰς ἀνάγκας καὶ τὰς περιστάσεις.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

"Ἐν δεύτερον διάταγμα ἐκδοθὲν εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ νέου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, είναι τὸ περὶ εἰδικῶν προσόντων τῶν ὑποψήφιων πλοιάρχων, τὸ ὅποιον ὑπὸ τὸν ἀρ. 333 ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Δι' αὐτοῦ ἡ θαλασσία ὑπερεσία τῶν Α' καὶ Β' πλοιάρχων, τῶν μὴ προερχομένων ἐκ Δημοσίων Σχολῶν, περιορίζεται κατὰ 8 καὶ 12 μῆνας ἀντιστοίχως. Δηλαδὴ ὁ διπλωματούχος πλοιάρχος Γ' τάξεως, χρείζεται τοῦ λοιποῦ 24 μῆνας θαλασσίαν ὑπερεσίαν διὰ νὰ προσέλθῃ εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Β' τάξεως, ὁ δε διπλωματούχος Β' χρείζεται 36 μῆνας διὰ νὰ φοιτήσῃ εἰς τὸ ΚΕΣΕΝ διὰ τὸ διπλωματοῦ Α' τάξεως. Ἐξ ἀλλου, ἡ 20μηνος ὑπερεσία τῶν ἀπόφοιτών τῶν Δημοσίων Σχολῶν πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ Γ' διπλώματος περιορίζεται εἰς 18μηνον, ἐνῷ τῶν ἀπόφοιτών τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν κοινῶν γυμνασίων παραμένει ἡ αὐτή, ἡτοι 36μηνος 42μηνος ἀντιστοίχως.

Ἐπὶ τῇ ἐκδόσει τοῦ Διατάγματος τούτου καὶ δὴ ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὸ ἀντιστοίχον τῶν μηχανικῶν, πολλοὶ ὑποψήφιοι πλοιάρχοι Β' τάξεως, ἀπόφοιτοι τῶν ΔΣΕΝ μᾶς παρεπονέθησαν διὰ τὴν διαφορετικὴν μεταχείρισιν. Διατί, λέγουν, ἀπηλλάγησαν τῶν ἔξετάσεων οἱ ἐκ τῶν Σχολῶν Β' Μηχανικοὶ καὶ δὲν ἀπαλλάσσονται οἱ ἐκ τῶν Σχολῶν Β' πλοιάρχοι;

'Ομολογούμεν ὅτι δὲν εῖμεθα εἰς θέσιν

ν' ἀποκριθῶμεν. Θέτομεν πάντως τὸ ἔρωτημα —καὶ τὸ παράπονον— ὑπ' ὅψιν τῶν ἀρμοδίων, μὲ τὴν ἐλπίδα διὰ τὰ τύχη τῆς δεούσης προσοχῆς καὶ ἀπαντήσεως.

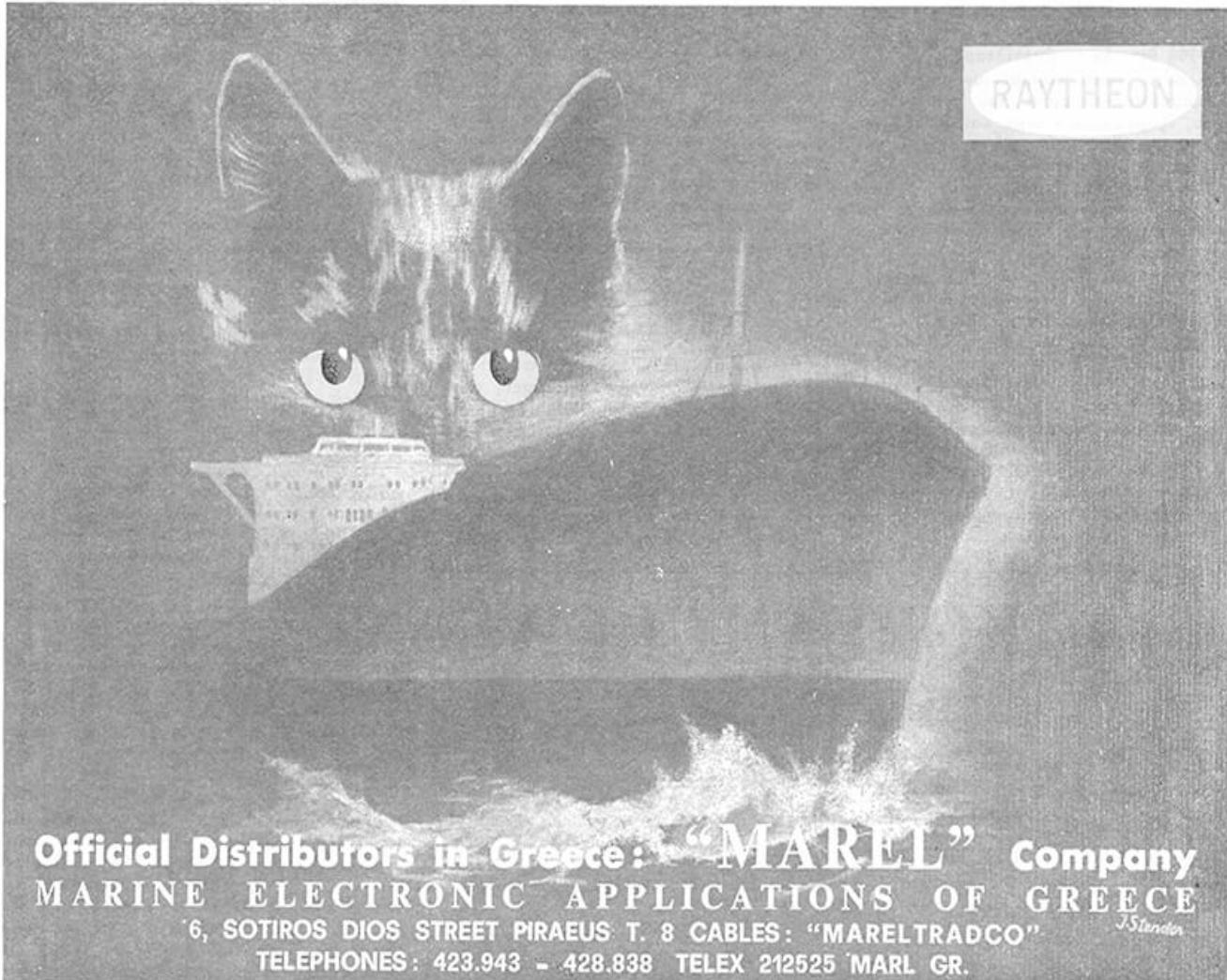
ΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

"Ἔστα καὶ ὅργά, μετὰ μίαν δῆλη δικτείαν, ἀφότου ἐρρίφθη ἡ ιδέα τῶν προπαρασκευαστικῶν ναυτικῶν σχολῶν καὶ ἐπέλεγχη ἡ Πρέβεζας ὡς ἔδρα τῆς μιᾶς ἐξ αὐτῶν, οἱ πρῶτοι ἀπόφοιτοι τῆς σχολῆς —225 ἐν ὅλῳ— κάτοχοι ναυτικοῦ φυλλαδίου καὶ πτυχίου, προσφέρονται ἡδη πρὸς ναυτολόγησιν εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα, ὡς ναυταὶ καὶ θερμασταί.

Εἶναι, βεβαίως, περιζήτητοι καὶ πιστεύομεν νὰ ἀποτελέσουν τὸ πρότυπον καλῶν ναυτικῶν, ποὺ κατέρχονται εἰς τὴν θάλασσαν προπαρασκευασμένοι νὰ ἀσκήσουν τὸ δύσκολον ἐπάγγελμα, δῆπερ ἐπέλεχαν.

Θὰ ἔπακλολυθῆσῃ ἡ νέα σειρὰ τῶν μαθητῶν, ἡτις καὶ, καθ' ἄπλοτον, πληροφορούμεθα, θὰ εἴναι πολυάριθμος. 'Εξάμηνος καὶ αὐτῶν ἡ προπαρασκευή. Δὲν γεννᾶται ἀμφιβολία διὰ τὰ εἴναι πλήρης.

"Ἡ ἀρχικὴ πρὸ ἐῶν ἀπόφασις προέδειπτε σύστασιν τριῶν σχολῶν εἰς νευραλγικά σημεῖα τῆς ὑπαίθρου, μετὰ τὴν Πρέβεζαν εἰς τὴν Βορειοδυτικήν 'Ελλάδαν ἡ δευτέρα καὶ τὰ Δωδεκάνησα ἡ τρίτη. "Εδρα τῆς δευτέρας ὡρίσθη ἡ Θεσσαλονίκη. 'Απὸ τοὺς σχόντας τὴν ίδεαν τῶν προπαρασκευαστικῶν σχολῶν, προεβλέποντο κτίσματα ἀπλῶ, δχι τόσον δαπανηρά. Προπόθεσις νὰ ησαν ἄνετα καὶ νὰ παρείχον ὅλας τὰς στοιχειώδεις διευκολύνσεις διὰ τὴν ἐνδισκότησιν ὑπερτετρακοσίων μαθητῶν. 'Η ἀρχὴ αὐτῆς δὲν ἐτηρήθη ἀτυχῶς, προκειμένου περὶ τῆς σχολῆς Πρεβέζης. Δε-



κάρες έκαπομπήριων πολλαὶ ἀδαπτάνηθσαν διὰ πολυτελῆ κτίσματα, μὴ ἔξυπηρετούντα τὴν βασικὴν ἐπίδιψιν τῆς καταρτίσεως νέων εἰς τὰ ἔργα τοῦ ναύτου ἢ τοῦ θερμαστοῦ. Ἐκεῖθεν καὶ ἡ μεγάλη καθυστέρησις.

Δὲν εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν ἂν ἡ προσπάθεια ἀποκτήσεως τῶν τριῶν σχολῶν θὰ συνεχισθῇ. Προϋποτίθενται αἱ κρατικαὶ πιστώσεις. Ὁπωσδήποτε, ὅμως, εἴναι τόσον χρήσιμοι καὶ τόσον ἀναγκαῖαι αἱ σχολαὶ αὐτά, διὰ τὴν στερουμένην πληρωμάτων Ναυτιλίαν μας, ὥστε νὰ πιστεύωμεν ὅτι δικαιολογεῖται κάθε ἐνέργεια διὰ τὴν ἑξένεργην τῶν κεφαλαίων. Δὲν χρειάζονται, ἀλλωστε, ὅπως ἀντέρω ἔτονται, τὰ πολυτελῆ κτίσματα καὶ αἱ ὑπέρμετροι δαπάναι ἐγκαταστάσεως τῶν σχολῶν.

ΤΑ ΕΚΚΡΕΜΟΥΝΤΑ

"Ἔχει ἡ Ναυτιλία ὡρισμένα ζωτικὰ θέματα πρὸς ἐπίλυσιν. Κατάλογον αὐτῶν μακροσκελῆ, πλήρως ἐπεξηγηματικόν, ἐν καιρῷ —ἀπὸ ἑτοῦ— δὲν ἐπαυσε νὰ ὑποβάλῃ εἰς τοὺς ἀρμοδίους κρατικοὺς παράγοντας. Ἡ διχοτόμησις ὅμως τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ παραπομπὴ τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων εἰς τὸ ὑπουργείον Ἀπασχολήσεως προεκάλεσαν τὴν καθυστέρησιν τῆς σχετικῆς συζητήσεως ἢ μᾶλλον τὴν πλήρη τῶν ζητημάτων αὐτῶν παραμέρισιν.

Εἶχεν, ἐν τῷ μεταξύ, ἐπιδιωχθῆ ἡ διὰ τῆς συνεργασίας τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν μὲ τὸν ναυτεργατικὸν παράγοντα —τὴν Π.Ν.Ο.— προκαταρκτικὴ συμφωνία ἐπὶ ὡρισμένων ζητημάτων κοινοῦ ἐνδιαφέροντος, ἵνα ἀκριβῶς διευκολυνθῇ καὶ ἡ παρὰ τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργείου —τοῦ ἀποκαταστάτην τῆς Ναυτιλίας— θεσμοποιησις τῶν ὄσων θὰ ἔχουτερούν τὰ γενικότερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας. Καὶ ἡ προσπάθεια αὐτῆς, ἀτυχῶς, ἤτοι ησε. Δύο ἡ τρεῖς συσκέψεις ἔλαθον χώραν, χωρὶς καὶ νὰ ἐπιτευχθῇ θετικὸν τι ἀποτέλεσμα.

Καὶ οὕτω ἀλλάτα παραμένουν, ἐκκρεμοῦντα ὡρισμένα ζητήματα τοῦ ποντοπόρου πλοίου, ἔξαρτώμενα κυρίως καὶ ἐκ τῆς ἐπ' αὐτῶν συμφωνίας τοῦ ναυτεργατικοῦ παράγοντος. Νὰ τὰ ἀποκαθιμήσωμεν παρέλει. Ποσάκις τούτῳ ἐπράξαμεν, χωρὶς νὰ προκαλέσωμεν τὴν προσοχὴν αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν.

Καθῆκον ἀπλῶς ἐπιτελούμεν, ἀναφερόμενοι εἰς ζητήματα τοῦ ποντοπόρου πλοίου, λησμονθέντα, ὡς φαίνεται, μέσα εἰς τὴν εὐφορίαν ἡτοὶ κρατεῖ εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἀπὸ διετίας σχεδόν. "Οταν ὅμως ἡ περίοδος τῶν ισχνῶν ἀγελάδων ἐπανέλθῃ καὶ κρίσιμοι ἡμέραι ἐπικρατήσουν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, τότε καὶ πάλιν θὰ ἴδωμεν τοὺς ἐφοπλιστὰς μεριμνούντας, διότι ἡγονήθησαν αἰτήματα τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ μακρού ὑποβληθέντα, τὰ ὅποια πρώτοι αὐτοὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι πασεμέρισαν πρὸ τῆς εὐωχίας τῶν καλῶν ναύλων.

NAYTERGRATIKA

'Απαλλάσσεται ἡ ποντοπόρος Ναυτιλία ἀπὸ τὸ ἄγος τῶν ἐγχρώμων. 'Η προσφορὰ περισσοτέρων ιδικῶν μας ναυτικῶν, ἐπανελθόντων ἀπὸ τὰς οικοδομάς εἰς τὸ κύριον τῶν των ἐπάγγελμα, ἐπιτρέπει εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ μὴ καταφεύγουν πάντοτε εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν πάσης προεδεύσεως 'Αστατῶν. Μὲ σχετικὴν τίνα ἀνεσιν, συγκροτούνται τὰ πληρώματα, ἀκόμη καὶ κατόπιν ἐπιλογῆς. Αἱ πράσοι καὶ τὰ καφενεῖα τῆς Ἀκτῆς Μιαούλη, ἐπαναποκτούν τὸ παλαιόν των χρώματα. 'Η παρούσια τῶν ξένων ναυτικῶν ἐπαυσε νὰ εἶναι πληθωρική.

Δὲν ἀποκλείεται, δεδομένης της θετικής της ποντοπόρου πλοίου, ἀναγκαῖας αἱ σχολαὶ αὐτά, διὰ τὴν στερουμένην πληρωμάτων Ναυτιλίαν μας, ὥστε νὰ πιστεύωμεν ὅτι δικαιολογεῖται κάθε ἐνέργεια διὰ τὴν ἑξένεργην τῶν κεφαλαίων. Δὲν χρειάζονται, ἀλλωστε, ὅπως ἀντέρω ἔτονται, τὰ πολυτελῆ κτίσματα καὶ αἱ ὑπέρμετροι δαπάναι ἐγκαταστάσεως τῶν σχολῶν.

Κενὰ εἰς ἀξιωματικοὺς δὲν καλύπτονται εἰσέτι. 'Ἐλλειψις σημειούται δευτέρων μηχανικῶν καὶ ἀνθυποπλοιάρχων, κατωτέρα δὲ τῶν ἀναγκῶν συνεχίζεται ἡ προσφορὰ δοκίμων. 'Αναμένονται αἱ ἐξετάσεις τῶν σχολῶν διὰ νὰ μετριάσουν πως τὴν ζήτησιν.

Προσφορά, τούναντίον, προσωπικοῦ δοθητικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ οἰκονομικῶν ἀξιωματικῶν, παρὰ τὴν ἐποχήν, διαπιστώνται. Δὲν ἔκινηθσαν ὅλα τὰ κρουσιούερπολοισ, ἐνῷ δύο δύο περιοκανία, τὸ «Πατρίς» καὶ τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» πρόκειται νὰ παροπλισθοῦν. Διὰ τὸν χειμῶνα ἡ ἐκτεταμένη ἀνεργία θὰ καλύψῃ τὸν κλάδον τοῦ πρωτοφοριῶν, ἀφού μένουν ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε διενεργουμένας δειγματοληψίας ἐπὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος. Λείπουν αἱ ὑπεύθυνοι στατιστικαὶ διαπιστώσεις. Αὔται, ποὺ ἔτοι μᾶς κατεδείκνυον τὴν πορείαν τοῦ προβλήματος καὶ θὰ μᾶς ὑπεδείκνυον τὰ ληπτέα μέτρα.

'Ἐν τῷ μεταξύ, αὐτὴ ἡ τόσον διατυπωνισθεῖσα προσπάθεια προσελκύσεως τῶν νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα φαίνεται νὰ ἡτονησεν...

H N A Y L A G O R A

Ρεκόρ μισθωμάτων ἐπηρώθησαν καὶ κατὰ τὸν μῆνα Μάϊον εἰς χρονοναύλωσεις τουητέκερς σκαφῶν καὶ μετρίων μπάλκ κάρριεος διὰ τὴν μεταφοράν διαφόδων διομήνων διομήνων προσιόντων καὶ δημητριακῶν. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸῦ εἶναι τὸ ἐνθαρρυντικόν στοιχεῖον, ὅπερ προκαθορίζει, ἡμποσεὶ τις ναύτης, τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς.

Οι κρίσιμοι μῆνες τοῦ ἔτους —Μάϊος

καὶ Ἰούνιος— παρέχονται μὲ τὴν ἀγορὰν σταθεράν εἰς τὰ ὑψηλὰ ἐπίπεδά της καὶ μὲ ἔτι ἐλπιδοφόρον τὴν αὔριον, ἀφοῦ οἱ ναύλοι τῶν πετρελαιοφόρων βελτιούνται καὶ αἱ διαταγαὶ πρὸς χρονοναύλωσιν ἐκτείνονται ἡδη μακρὰ χρονικὰ διαστήματα μέχρι καὶ τριῶν ἑταῖρων. Οἱ φορτωταὶ φαίνεται νὰ ἐπεισθησαν ἡδη περὶ τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς καὶ στέργονται νὰ κλεισθοῦν διὰ τὰς ἀπλοντικάς ἀνάγκας τῶν.

Παρὰ τὰ προβλέψεις τῶν παρατηρητῶν τῆς ναυλαγορᾶς, ἀδιάπτωτον καὶ ζωηρότατον διατηρεῖται τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ζήτησιν χωρητικότητος.

* * *

'Η διεθνὴς οἰκονομικὴ καὶ νομισματικὴ κρίσις θὰ ἡδυνάτω λίγαν εὐχερῶς νὰ φθάσῃ μέχρι μιᾶς κρίσεως τοῦ τύπου ἐκείνης τοῦ 1929, κατὸ τὰς ἐκτιμήσεις εἰς ἄς προηλθον οἱ διοικηταὶ τῶν κυριωτέρων κεντρικῶν τραπεζικῶν ιδρυμάτων τῆς Δύσεως, κατὰ τὴν τακτικὴν μηνιαίαν σύνοδον τῶν.

Αἱ πολιτικαὶ ἀνωμαλίαι, αἵτινες συσσωρεύονται εἰς τὰς κυβερνήσεις τῶν μεγάλων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ εἰς τὸν Πρόεδρον τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν, καθιστούν δύσκολον τὸν συντονισμὸν τῶν προσπαθειῶν καὶ προκαλοῦν τὴν λῆψιν μέτρων στενῶν κατὰ χώρας, εἰς ἀντιμετώπισιν τῶν ηδύμενων ἐλειμμάτων τῶν ισοζυγίων τῶν πληρωμῶν τῶν. Οἱ ἐμπειρογνώμονες τῆς Βασιλείας διαπιστώνουν τὴν ἀποτυχίαν τοῦ μέτρου τῶν «κυματινέων νομισμάτων». 'Ολίγος κατ' ὀλίγον φερόμεθα πρὸς τὸν ἐθνικὸν προστατευτισμὸν τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν. Χαρακτηριστικὸν τὸ παραδείγμα τῆς Δανίας καὶ τῆς Ἰταλίας, ὅπερ δόλλει κατ' αὐτῆς τῆς υποστάσεως τῆς Κοινῆς Αγορᾶς.

'Η εὐχὴ διαπιστούται, ὅπως εὐθὺς ὡς αἱ Κυβερνήσεις ἀποκατασταθοῦν εἰς τὰς διαφόρους χώρας, ἐπαναρχίσουν αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν διεθνὴ συνεργασίαν, τόσον εἰς τὰς Βρυξέλλας, ὅσον καὶ ἀλλαχοῦ.

* * *

Εὐεξήγητος ἡ ζήτησις τοννάζ διὰ τὴν μεταφορὰν δημητριακῶν, ἀπὸ τὸ γεγονός τῆς παγκοσμίου εἰς τὰς εἰσαγωγικὰς χώρας ἐλλείψεως στηρῶν καὶ τῆς σημαντικῆς ἐκπτώσεως τῶν ἀποθεμάτων εἰς τὰς παραγωγούς χώρας.

'Η παγκόσμιος ἐσοδεία εύτυχώς διὰ τὸ 1974 - 75 διαγράφεται ηδύμενη (375,2 ἑκατομ., μετρ. τόνων). Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ἀναμένεται νὰ εἰσφέρουν 56,4 ἑκατ. τόνων.

Καὶ οὖν ἡ κατανάλωσις δὲν ὑπερβῇ τὰ 365,5 ἑκατομ. τὸν προβλέπεται μία αἰσθητὴ αὔξησης τῶν παγκοσμίων ἀποθεμάτων εἰς τὸ τέλος τῆς συγκομιδῆς τοῦ 1974 - 75.

* * *

Προνομιούχα ἀπὸ τὰς περιστάσεις τὰς «σέλτερντέκερς» σκάφη. Τὸ οίονδηποτε ναυλώνεται ἀπὸ τὰς ἑταῖρις τακτικῶν γραμμῶν. Τεράστιος ὁ σύγκος τῶν ὑπὸ φόρτωσιν ἐμπορευμάτων εἰς δόλους τοὺς λιμένας τῶν διοικητικῶν χωρῶν.

Καὶ οἱ ἀγορασταὶ τῶν «σέλτερντέκερς» πρόθυμοι συνωθούνται ὑπερθεματιζόντες. Χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός ὅτι διὰ τοῦ μόνον, προσφερόμενον πρὸς πώλησιν, σκάφος, τὸ ἀγγλικὸν «Tenbury» τοῦ 1965, τὸν d.w. 12.036, μηχανὴ Σοῦλτζερ 9.600 πόπων, δέκα ἔξι ἀγορασταὶ παρουσιάσθησαν πρὸς ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους. Τιμὴ λιρ. 1.700.000.

Αἰσθησιν προεκάλεσεν ἡ πώλησις τεσσάρων τύπου SD14 σκαφῶν εἰς ἀνώνυμον ἀγοραστήν —λέγεται τὴν Κούδαν— ἀντὶ 3,3 ἑκατομ., λιρῶν ἑκαστον. 'Εὰν ἡ εἰδῆσης εἴναι ἀληθής, ἡ τιμὴ τῶν σκαφῶν τοῦ ἐν λόγῳ τύπου ηδύμηθη ἐντὸς ἔτους κατὰ ἔντονον. λιρῶν. Τὸ «Cluden» εἶχε τότε πωληθῆ ἀντὶ 2.125.000 λιρῶν.

Λέγεται ὅτι ἡ παραγγελία μὲ καθωρι-

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

Cable: "KIMACO" Busan
Telex: KIMACO 3539P

Phones: 43-5132

43-6353

42-0616

σημένη τιμήν ένός SD14 έφθασεν αισίως τά 4 έκατομ. λίρας !

Τό πόσον τά άκριδά «μπώνκερς» έπιβαρύνουν τάς δαπάνας τών ταξιδίων, ή «Ιντερτάνκο» άνεφερε τό παραδειγμα ένός σκάφους 100 χιλ. τόν., κατά ταξιδίου μεταξύ Περσικού Κόλπου και Ρόττερνταμ, μέ ναύλον 60 τού Γουόρλντσκεϊλ, ητοι 600.000 δολ. περίπου.

Διά τό ταξίδιον αύτό ή δαπάνη διά τά καύσιμα φθάνει τάς 400.000 δολ. —ταξιδίου κυκλικόν 60-65 ήμερών. Απομένουν 200.000 δολ. διά νά πληρωθούν τά λιμενικά δικαιώματα, αι προμήθεια τών μεσιτών, οι μισθοί τού πληρώματος, τά άσφαλτοι, αι δαπάναι συντήρησεως, χωρίς νά ληφθή υπ' οψιν ο τόκος τού δανείου και ή άποσθεσίς.

Καταλήγει ή «Ιντερτάνκο» εις τήν ύποδειξην οπως εις τών βασικών ύπολογισμών τού Γουόρλντσκεϊλ συμπεριληφθή και ή δαπάνη τών μπώνκερς, ή πολλαπλασιασθείσα.

Κατά σχετικήν μελέτην τού 'Ινστιτούτου τής Ναυτιλιακής Οίκονομίας τής Βρέμης, το σκάφος τού όποιου τό κόστος κατασκευής περισσότερων ηγήθη είναι τό μεταφορικών παραγώγων πετρελαίου τών 30 χιλ. τόνων d.w. Περί τό 1968 έστοιχης ξε έκατομμύρια δολ., διά νά άνέλθη τό κόστος αυτού εις τό τέλος τού 1971 εις 11,4 έκατ. δολ. και εις τά 17,5 έκατομ. εις τό τέλος τού 1973. Τριπλασιασμός τής τιμής έντος πενταετίας.

Έξ αλλου, έντος έτους, τό κόστος κατασκευής ένος πετρελαιοφόρου 400.000 τόν. d.w. ηγήθη κατά 53%, από 51 έκατομ. δολ. τό 1972, εις 78 έκατομ. δολ. τό 1973. Τούναντίον τού ΟΒΟ ή τιμή ηγήθη διλγώτερον. Σκάφος τού έν λόγω τύπου 96.000

τόν. d.w., οπερ έστοιχης τό 1972 21 έκατ. δολ., ηγήθη τό 1973 μόνον 29 έκατομ. δολ., αισησίς κατά 38%. Αποδοτέον τούτο εις τό περιωρισμένον ένδιαφέρον τών έφοτλιστών διά τά σκάφη αυτά.

'Επι τή προσδοκία μιᾶς ρεκόρ συγκομιδῆς σίτου εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας ή τιμή του έξεπεσεν άπο τά 6,36 δολ. τό μπουσέλ εις τά 3,40 δολ. Απίθανον, δεβαίως, είναι νά έπανέλθη εις τά 1,40 δολ. τού 1972. 'Ελπίζεται, πάντως, οτι ή πρός τά άνω πορεία τών τιμών τάν δημητριακών συνεκρατήθη πρός τό παρόν, γεγονός όπερ διευκολύνει τήν πλέον άνετον κάλυψιν τών άναγκών. Τούτο καταφαίνεται και εις τήν ναυλαγοράρ.

Τά άποθέματα, πάντως, είναι χαμηλά και αι άναγκαι τών υπαναπτύκτων χωρών τόσον μεγάλαι, ώστε θά χρειασθή δύο έτών καλή έσοδεία, ίνα τά κενά πληρωθούν.

Περιωρισμένη εις τά 150 έκατομ. τόν. προβλέπεται ή παραγωγή χάλυβος εις τήν 'Ιαπωνίαν κατά τό τρέχον οίκονομικόν έτος. Τούτο, κατά τούς 'Ιαπωνας έφοπλιστάς πρόκειται νά συνεπιφέρη μείωσιν τών είσταγομένων πρώτων υλών —γαιάνθρακος και σιδηρομεταλλεύματος— κατά 30 έκατ. τόν. Και ως άμεσος τής μειώσεως αύτής συνέπεια πιστεύεται νά είναι ή έλλειψις άπασχολήσεως 60 σκαφών τών 50.000 τόν.

'Η άξια ένός 230.000 τόνων d.w. τάνκερ έμειώθη έντος έξαμηνου εις τήν άγοράν τών μεταχειρισμένων πλοίων κατά 25 σόλα έκατομ. δολ. Τούτο συνάγεται άπο τήν πρόσφατον πώλησιν τού 229.051 τόν. δεξαμενοπλοίου «Japan Itochū» οπερ ήγοράσθη άπο "Ελληνας άντι 40,5 έκατ. δολ.

'Η πώλησις έκλείσθη μέ ένα ναυλοσύμφων 12 μηνών τάιμ τσάρτερ. Οι άγορασται κατά τούς μεσιτικούς κύκλους θά έπρεπε νά πληρώσουν 65 έκατομ. δολ., έναν ήγορασθο τό σκάφος αύτό κατά Δεκέμβριον.

Κατά Φεβρουάριον ή Μάρτιον ένα μεγαλύτερον νεότευκτον βρεταννικόν VLCC, τό «Troilus», έκλεισθη πρός πώλησι εις τήν τιμήν τών 70 έκατομ. δολ., χωρίς ζώμας νά πραγματοποιηθή ή άγοράδα αύτή.

'Από τού 'Οκτωβρίου, ή τιμή τών τάνκερ δέν έπεσε τόσον ταχέως, όσον οι ναύλοι τών δεξαμενοπλοίων. 'Η άγορά, ζώμας, τού «Itoship» άποδεικνύει οτι αι υψηλαί τιμαι δέν δικαιολογούνται άπο τήν ναυλαγοράν. 'Ολίγοι, πάντως, οι άγορασται τάνκερ κατ' αύτάς. Και τό περιωρισμένον ένδιαφέρον θέλει συνεχισθή, έφ' οσον οι ναύλοι τελούν έν έκπτωσει. Αι Τράπεζαι άπροθύμως χρηματοδοτούν τοιαύτας άγοραπλησίας.

Τό 19.900 τόν. μέ φορτωτήρας μπάλκ κάρριερ «Κική Γιέμελου» έχρονοναυλώθη έν συνεχεία προηγουμένης χρονοναυλώσεως, δι' έν έτος πρός 10 δολ. τόν τόννον μηνιαίως.

ΤΑ «ΤΟΥΝΤΕΚΕΡΣ»

Παγκόσμιοι άποθασίνει πρόβλημα ή έλλειψις έπαρκων καταλλήλων φορτηγών πλοίων —τουντέκερς— διά τήν έξυπηρέτην τών έκτακτων μεταφορικών άναγκών είς τάς διαφόρους τακτικάς γραμμάς. Τό μέν επισημαίνεται τεραστία αισησίς ζητήσεως παντών ιδιομηχανικών προϊόντων άπο όλας τάς χώρας τού Κόσμου —άνεπτυγμένας και υπαναπτύκτους— τό δέ διαπιστούται ή άνεπάρκεια φορτηγών πλοίων γραμμής. Εις τήν άπότομον πρός τά πλοιάκοντένερς στροφήν όλων τών έταιριών τακτικών γραμμών και εις τήν ταχυτέραν άχρηστευσιν ή

SEASAFE products at POSIDONIA '74

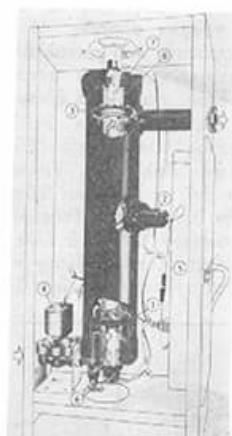
LASHINGS FOR CONTAINERS



LASHINGS FOR TRAILERS and



UV WATER STERILIZERS



Agent in Greece :

TECHNOMAR Co. LTD.
2 EFPLIAS & AGIOU NIKOLAOU
PIRAEUS

Seasafe Transport

BELGIUM: SEASAFE TRANSPORT NV, Oosterweelsesteenweg 200, B-2030 Antwerp - Tel. 03/41 71 45 Telex 33535
SWEDEN: SEASAFE TRANSPORT AB, Torstenssonsgatan 3, 114 56 Stockholm - Tel. 08/67 92 55 Telex 10139
NORWAY: SEASAFE TRANSPORT A/S, Sporveisgaten 31, Oslo 3 - Tel. 02/60 19 91 Telex 19447
Agents in: England, Greece, Italy, USA, Canada, Australia, New Zealand.



Posidonia 74
Athens 3-9 June 1974

έκποίσιν τών συμβατικών φορτηγών γραμμής, έτι δὲ την μή ναυτήγησιν ὅλων ἀπόδιδεται ή σημειρινή ἀνεπάρκεια εἰς φορτηγά λάινερς.

Καὶ αἱ διαμαρτυρίαι διὰ τὴν καθυστέρησιν τῶν μεταφορῶν πανταχόθεν ἐγείρονται. Ἀγωνιώδεις αἱ ἑκκλήσεις τῶν ἔξαγωγέων, αἵτινες ἔφθασαν, προκειμένου διὰ τὰς σημειουμένας εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μ. Βρετανίας καθυστέρησις, μέχρι τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων.

'Απὸ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τράμπ μεταφορᾶς «τουηντέκερς» σκάφη ἀναζητοῦνται τὰ κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν γενικῶν ἐμπορευμάτων. 'Υψηλά — πρωτοφανῆ — μισθώματα πληρώνονται εἰς τὰ προσφέροντα τὴν ταχύτητα, τὸν καλὸν κυβισμὸν καὶ τὰ προσφορώτερα μέσα φορτοεκφορτώσεως. Διὰ τὰ 15 χιλ. τόν. «τουηντέκερς» ἐπληρώθησαν τελευταῖς τὰ ἡμερόσια μισθώματα τῶν 11.500 δολ. διὰ ταξίδια ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον, τὴν Ν. Ἀφρικήν ἢ τὴν Ν. Ἀμερικὴν καὶ Ν. Ζηλανδίαν.

'Υπὸ περίοδον, πάντως, «μπούμ» ἀρίστου διαρκείας καὶ ἑκτάσεως κινεῖται τῷρα ἰδιαίτερως η Ναυτιλία τῶν «τουηντέκερς» σκαφῶν. Τὸ οιονδόπτες φορτηγόν, τῆς οἰσαθήποτε ἡλικίας, καλοπληρωνεται. Κατὰ τοὺς ἔξαγωγεις, η ζήτησις διομηχανικῶν προϊόντων ἐμφανίζει ἔκτασιν ἄνευ προηγουμένου. Αἱ ἀναπτυσσόμεναι χώραι πρωτοστατοῦν εἰς ἀγορὰν διομηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ καὶ διομηχανικῶν προϊόντων. Καὶ τὰ μέσα τῆς μεταφορᾶς δὲν ἀποτύπωνται ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ὅλην.

'Απὸ τὴν ἔξαρσιν αὐτὴν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εἶναι η πλέον ὀφελημένη. Κατέχει τὸ μέγιστον μέρος τῆς εἰς «τουηντέκερς», καταλήπου, διὰ μεταφορᾶς γενικῶν ἐμπορευμάτων, χωρητικότητος. Τὰ τύπου λάινερ εἶναι περιζήτητα. Πρέμια δι' αὐτὰ πληρώνονται κατὰ τὰς ναυλώσεις των αἱ ἀξίαις των ἀνετιμήθησαν. 'Αναφέρεται σχετικῶς, ὅτι δι' 17 ἐν σκάφος 12.000 τόν. τοῦ 1965, ταχύτητος 21 μιλίων, τελοῦν ὑπὸ φόρτωσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λίβερπουλ διὰ τὴν Αὐστραλίαν, παρουσιάσθησαν δέ κα ἐξ πρόθυμοι ἀγορασταί!

ΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Οι «Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἀγοράζουν περισσότερα ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. Κατέχομεν, πράγματι, τὸ σημαντικότερον τοννάς τράμπ της σκαφῶν. Η ἔξεύρεσις ἀπὸ τὸν ἀγοραστὴν τοῦ κατασταλτοῦ πλοίου εἴναι τῷρα εὐχερεστέρα μεταξὺ τῶν ἴδιοκοῦ μας στόλου, παρὸ τοῦ ἔνου.

Καὶ ὑπογραμμίζεται ὡς ἱκανοποιητικὸν τὸ γεγονός τῶν μεταξὺ Ἑλλήνων ἀγοραπωλησιῶν. Πολλὰ τὰ γενικώτερα ὀφέλη: Πρῶτον διότι αἱ ἀγοραὶ αἱτώνται δὲν ἀπειποῦν τὴν ζήτησιν τῶν δυσευρέτων πληρωμάτων. Δεύτερον, διότι τὰ ἑλληνικὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια δὲν διαρρέουν πρὸς ξένας χειραρχίας. Καὶ τέλος, διότι δὲν διογκούται ἐπι-

κινδύνων πλέον τὸ ἐλληνικότητον τοννάς μὲ δῆλας τὰς δυσκόλους συνεπείας ἐκ τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως τοῦ μετώπου τῆς τράμπ Ναυτιλίας μας εἰς τὸν χώρον τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς.

'Ἐπανειλημμένως ἐτονίσθη ἀπὸ τὰς στήλας αὐτάς η πρὸς τὸ ἐλληνικότητον τοννάς στροφὴ τῶν 'Ἑλλήνων ἀγοραστῶν — τῶν δραστηριωτέρων τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων. Χαίρομεν διότι η ἀνάγκη, ἔστω, τῶν πραγμάτων — ἀνυπαρξία ἐπαρκούς προσφορᾶς ξένων πλοίων — φέρει ἐγγύτερον τῆς ἐλληνικῆς ἀγορᾶς τοὺς προτιθεμένους νὰ ἐπαυξήσουν τὴν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν χωρητικότητα.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Πυκνὸν τὸ δίκτυον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν διὰ τὴν θερινὴν περίοδον, ως τοῦτο καθωρίσθη ἀπὸ τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Παρὰ τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν καυσίμων αἱ γραμμαὶ συνεπτηρώθησαν διὰ τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν ἐνέργειαν ὅλων τῶν σκαφῶν τῶν παροπλισθέντων κατὰ τὸν χειμῶνα λόγω τῶν ἐκτάκτων μέτρων οἰκονομίας τῶν καυσίμων.

Περὶ κερδῶν, βεβαίως, τῶν ἐπιχειρήσεων οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται. 'Η ἐκμετάλλευσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγών, ὅπως καὶ τῶν κρουαζιεροπλοίων, θὰ κλείσῃ τὸ τρέχον ἔπος τοῦ με ζημίας καὶ δὴ σοδαράς. Αἱ δοπάναι ηγήθησαν κατὰ πολὺ — τῶν καυσίμων κατὰ πρώτον λόγον — ἐνῷ τὰ ἔσοδα δὲν ἡκολούθησαν τὴν αὐτὴν πορείαν. Τοῦ ναυλολογίου η αὔξησις δὲν θεωρεῖται πρὸς τὸ παρὸν σκόπιμος, οὔτε καὶ ἀποδοτική. Θὰ προεκάλει τῆς κινήσεως τὴν ἀνάσχεσιν.

* * *

Κάποια κίνησις προοινώνουσα καλυτέρας ίσως ἡμέρας ηρχίσει σημειουμένη εἰς τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν τῶν κρουαζιεροπλοίων. Περισσότεραι αἱ κλειόμεναι θέσεις. Τὰ προσφερόμενα, πάντως, σκάφη εἰναι πολλά, μὲ ἀποτέλεσμα ὁ συναγωνισμὸς δύντερος νὰ ἀναπτύσσεται. 'Αναπότρεπτοι, κατὰ συνέπειαν καὶ αἱ ζημιαὶ, δεδομένης τῆς ἀκριβείας τῶν καυσίμων.

Δὲν φάνεται, πάντως, νὰ κινθοῦν ἐφέτος μὲ πληρότητα τῶν προσφερόμενων θέσεων τὰ ὑπερείκοσιν ἐνέργεια κρουαζιερόπλοια, τὰ ἐκτελούντας τὰς γνωστὰς ἀνὰ τὸ Ἑλληνικὸν Ἀρχιτέλαιος κρουαζιέρας. Πρὸς τὸ παρὸν οὐδὲ τὸ 50% τῶν θέσεων δὲν καλύπτονται. 'Απὸ τὴν Αὐστρικὴν ἀνάμενονται οἱ περισσότεροι ἐπιβάται. Γάλλοι καὶ Ἰταλοί, μετὰ τὰς ἐκλογάς, περισσότεροι θὰ μῆς ἔλθουν. 'Ισως μετὰ τὴν ἐκεχειρίαν καὶ εἰς τὰ ὑψίπεδα τοῦ Γκολὸν περισσότεροι Αὐστριακοί νὰ ἐπιχειρήσουν κρουαζιέρας εἰς τὴν Ανατολή. Μεσόγειον.

Διὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον ηρχίσει διαγραφομένη κίνησις τουριστικὴ πρὸς τὴν Αἴγυπτον. Τέσσαρα ἑλληνικὰ κρουαζιερόπλοια — τὰ μεγαλύτερα — προγραμματί-

ζουν ηδη κρουαζιέρας πρὸς τὴν χώραν τοῦ Νείλου.

ΤΟ Δ.Σ. ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς συζητήσεως τοῦ νέου νόμου περὶ Ν.Α.Τ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ καὶ τὸ πρόβλημα τῶν ὄρμοδιστήτων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου, ὃστε νὰ πάυση νὰ κατατρίβεται, ως συμβαίνει σήμερον, μὲ σκεψιά της πρόσφατης τρέχουτης προτεριστικά δέματα καὶ νὰ καταστῇ ἐπιτελικὸν ὄργανον, ἀσχολούμενον ἀποκλειστικῶς μὲ τὰ γενικώτερα προβλήματα καὶ τὴν χάραξιν τῆς μακροπρόθεσμού πολιτικῆς του.

Σήμερον, εἰς ἔκαστην συνεδρίασίν του, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ ἀσχολεῖται μὲ 40—45 περίπου θέματα καὶ καλεῖται νὰ ἀποφανθῇ ἐπὶ ζητημάτων, τὰ ὅποια δύνανται εὑχερῶς νὰ διεκπεραιωθοῦν ὑπὸ τὴν ὑπερεσίας ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Διευθυντοῦ καὶ τοῦ Προέδρου τοῦ 'Ιδρυματος. Καλεῖται, συγκεκριμένως, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον νὰ ἐγκρίνῃ αἱτήσεις ὑπαλλήλων διὲ τὴν χορήγησιν ἀδείας καὶ διαφόρους μικροδαπάνας, αἱ ὄποιαι, καὶ ἀν ἀκόμη ἀποφανθῇ ἀρνητικῶς, πρέπει νὰ εξοφληθοῦν (λογαριασμοὶ ΟΤΕ, ΔΕΗ, 'Εταιρίας 'Υδάτων) η νὰ ἀποφασίσῃ ἐπὶ ζητημάτων διὲ τὰ ὄποια προνοεῖ η υφισταμένη νομοθεσία καὶ δὲν δύναται νὰ νοηθῇ παρέκκλισις ἐξ αὐτῆς.

Τὸ πρόβλημα θὰ πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τόσον τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας, δοσον καὶ τὰς οἰκείας ἐφοπλιστικάς καὶ ναυτεργατικάς ὄργανωσεις διὰ τὸν ὑποδειχθοῦν ἐγκαίρως καὶ νὰ ἐπενεχθοῦν αἱ ἐνδεικυνόμεναι τροποποιήσεις, ὃστε τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ 'Ιδρυματος νὰ καταστῇ ἐπιτελικὸν ὄργανον.

ΕΝΩΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΒΙΟΜΗΧΑΝΩΝ

'Υποδεικνύεται εἰς ἄλλας στήλας η ἀνάγκη δημιουργίας ἐνὸς θεσμικοῦ πλαισίου διὰ τὴν ναυπηγοπισκευαστικὴν διομηχανίαν, ως συνέδη μὲ τὴν Ναυτιλίαν, προκειμένου αὕτη νὰ δυνηθῇ νὰ ἀναπτύξῃ ἀπερισπαστος τὴν δραστηριότητά της καὶ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν ἀναμενούμενην μεγάλην ζητησιν ἐπισκευαστικῶν εὔκολιών, μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ. Εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ θεσμικοῦ αὐτοῦ πλαισίου, ἀποφασιστική δέον νὰ είναι η συμβολὴ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων. Ζούνται αὐταὶ τὰ καθημερινὰ προβλήματα καὶ, ὡς ἀκό τούτου, είναι εἰς θέσιν νὰ ὑποδείξουν, καλύτερον παντὸς ἄλλου, τὸ προσφορώτερα μέτρα. 'Ἐπιβάλλεται, συνεπῶς, νὰ συνενωθοῦν, ἀνεξαρτήτως μεγέθους, διότι τὰ προβλήματα είναι κοινὰ καὶ παράλληλα, ὑπὸ ἓνα ειδικὸν φορέα, εἰς τὸν οποῖον θὰ εὑνηγερνύνονται αἱ διατυπώμεναι ἀπόψεις καὶ θὰ ὑποδεικνύνονται εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὰ ληπτέα νομοθετικὰ καὶ διοικητικὰ μέτρα μὲ στόχον τὴν δημιουργίαν τοῦ ἐπιζητούμενου θεσμικοῦ πλαισίου τῆς ναυπηγομηχανίας.

'Υπενθυμίζεται, σχετικῶς, ὅτι τὸ θεσμικὸν πλαισίον τῆς Ναυτιλίας ἔδημιουργήθη κατόπιν σχετικῶς εἰσηγήσεων τῶν συλλογικῶν ὄργανων τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Παρόμοιον συλλογικὸν ὄργανον, σύνδεσμον η ἔνωσιν, πρέπει νὰ ἀποκτήσῃ, τὸ παχύτερον διανυτόν, καὶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυπηγομηχανία διὰ τὸν ὑπεύθυνον χειρισμὸν τῶν θεμάτων τῆς.

ΚΕΡΔΟΣ ΔΙΑΦΕΥΓΕΙ

'Η ἀρχαίμενη ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά κατασκευὴ πηδαλίων καὶ ὄλων ἔξαρτημάτων, τὰ ὄποια προορίζονται διὰ τὸν ὑπότιτον ναυπηγούμενα σκάφη, θὰ αὐξήσῃ, ἔτι περαιτέρω, τὸ ποσοστὸν τῆς προστιθεμένης ἀξίας ἐπὶ τῶν κατασκευαζόμενων εἰς τὴν 'Ἑλλάδα πλοίων, διότι καὶ

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

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

'Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν καὶ οἰκονομικήν ἀποστολήν.

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

ΚΑΙ Η ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΑ

αἱ λοιπαὶ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις καταβάλλουν ιδιαίτεραν προσπάθειαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν. Χαρακτηριστικόν, ἐν τροκειμένω, εἶναι τὸ ἀναφερόμενον εἰς ἄλλην στήλην, ὅτι τὸ ποσοστὸν τῆς προστιθεμένης ἀξίας ἔκ τῆς χρησιμοποίησεως ὑλικῶν ἔγχωρίου προελεύσεως ἐπὶ τοῦ νεοτέυκτου ἐπιβατηγοῦ - ὄχηματαγωγού «Χρυσῆς Ἀμμοῦ», ἀνήλθεν εἰς 21%.

Ἐν τούτοις, ἡ τοιαύτη εὐνοϊκὴ διὰ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν ἔξελιξις, δὲν ὑποθοθεῖται, ὡς θὰ ἔσει, ὑπὸ τοῦ Κράτους. Σχετικῶς, ἀναφέρεται ὅτι, αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀναγκάζονται νὰ εἰσάγουν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν ὑλικό τὰ ὅποια κατασκεύαζονται καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα, διότι τὰ προερχόμενα ἔκ τῆς ἀλλοδαπῆς, καίτοι ἐπιβαρύνονται μὲν μεταφορικὰ καὶ ἔξοδα ἀσφαλίσεως, εἶναι εὐθηνότερα τῶν ἀντιστοίχων Ἑλληνικῶν, ἐπειδὴ αἱ χρησιμοποιούμεναι ὑπὸ τῶν ἔγχωριων διοικητῶν πρὸτεινοῦνται ὑλαις ὑπόκεινται εἰς εἰσαγωγικὸν δασμούν. Δηλαδή, ἀφήνομεν εἰς τοὺς ἔνοντας τὸ κέρδος ἐκ τῶν μεταποιήσεως, τὸ ὅποιον θὰ ἥδυνατο νὰ ἀποκομίσῃ ἡ χώρα, διότι δὲν ἔχομεν λάθει τὰ κατάλληλα μέτρα.

Ἐπιστραμμένον τὸ πρόβλημα μὲ τὴν Ἐλλίδια ὅτι θὰ ἐλκύσῃ τὴν προσοχὴν τῶν ὄρμοδιων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, τὰς νὰ δοθῇ ἡ δέουσα λύσις ἢ τις ἔξυπητησή καὶ τὴν Ἑλληνικὴν διοικητῶν καὶ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν. Καθ' ἡμᾶς, πάντως, ἡ λύσις εἶναι ἀπλὴ καὶ συνιστάται εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν ἐκ τῶν δασμῶν τῶν πρώτων ὑλῶν αἱ ὅποιαι χρησιμοποιούνται διὰ τὴν κατασκευὴν ὑλικῶν προοριζομένων διὰ τὴν ναυπηγικὴν διοικητῶν.

ΤΑ «ΧΟΜΠΥ»

Ἄνεγγνώσαμεν εἰς τὸ περιοδικὸν τῆς 'Ολύμπικ Μαριτάμη, τὰς ὁδηγίας διὰ τὴν ὄργανωσιν ἀτομικῶν φωτογραφικῶν ἐργαστηρίων ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐκαμπαρώσαμεν τὴν πρατοδούλιαν καὶ τὸ ἀποτέλεσμα. Οἱ φωτογραφικοὶ διαγωνισμοὶ τοὺς ὅποιους προκρύψασι τὸ περιοδικὸν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν τοῦ στόλου τῆς Ἐταιρίας (διατί ὅχι καὶ γενικῶτερον;) καὶ ἡ διὰ τῶν στήλων του παροχῆς τῶν ἀναγκαίων ὁδηγιῶν διὰ τὴν δελτίωσιν καὶ τελειοποίησιν τῶν ἐρασιτεχνῶν φωτογράφων, ἔχουν πολλὰ νὰ μᾶς διδάσκουν ὡς παράδειγμα πρὸς μίμησιν καὶ ἐπέκτασιν.

Ἔχει καταντῆσει κοινοτοπία ἡ διαπίστωσις ὅτι εἰς τὸ σύγχρονον πλοίον μόνον ἡ μακρὰ ἀπομόνωσις ἀποτελεῖ μειονέκτημα δυσυπέρβλητον. Δὲν ἔχει ὅμως γίνει πεποίθησης ὅτι μία ἐπιτυχής καταπολέμησις τοῦ μειονεκτήματος αὐτοῦ εἶναι ἡ ἀνάπτυξις τῶν οἰωνῶν πολλούς καλλιτεχνικῶν τάσεων ἡ δεξιοτεχνίων, τὰς ὅποιας ἀσφαλῶς διαθέτει ὁ ναυτικὸς κόσμος. Ἡ λογοτεχνία, ἡ ψυχολογία, ἡ φωτογραφία, ἡ σχεδιογραφία, ἡ μοντελοποίησις, ἀποτελοῦν μερικάς μόνον ἐκ τῶν καλλιτεχνικῶν ἐκδηλώσεων, αἱ ὅποιαι θὰ ἥδυνατο νὰ καλλιεργηθῶν συστηματικῶς πολλούς τῶν ναυτικῶν μας. Παραλλήλων αἱ διασκεδαστικαὶ ἀπασχολήσεις, αἱ γνωσταὶ ὑπὸ τὸν παραδεδεγμένον διεθνῆ δρον τοῦ «χόμπυ», ἀποτελοῦν μίαν ἄλλην ἀπέραντον κλίμακα ἀσχολιδιῶν, ίκανῶν νὰ κατανικήσουν τὴν μονοτονίαν καὶ τὴν πλήξιν τοῦ ἀτέρμονος ταξιδίου.

Σήμερον, ἡ γενικὴ ἄνδος τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου, ἡ διαπλάσιωσις τῶν γνώσεων καὶ τῶν ἐνδιαφερόντων καὶ ἡ ἀφειδῆς σχέδιον παροχῆς τῶν μέσων, ἐπιτρέπουν ὅστε ὁ κύκλος τῶν ὑποψηφίων νὰ εἴναι εὑρύτατος. Πρέπει ὅμως νὰ ὑπάρξῃ ἡ πρώτη παρόρμησις, ἡ ἀνακίνησις τοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ ἡ ἀφύπνισις τοῦ λανθάνοντος ἕως καλλιτεχνικοῦ αἰσθητηρίου. Τὰ πολλὰ λοιπὸν καὶ λαμπρὰ περιοδικὰ ὅλων τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἔταιριών μας δύνανται θυμάσια ν' ἀναλάδουν τὸν ρόλον τοῦ ὑποκινητοῦ, τοῦ συμβούλου καὶ τοῦ πάτρονος.

Εἰς παγκόσμιος στόλος καὶ μία σημαία: 'Η σημαία τῶν Ἕνωμένων 'Εθνῶν. "Ονομα ἐπίλεγόμενον διὰ κληρώσεως, κατάργησις παντὸς μέτρου διακρίσεως καὶ ἀπαγόρευσις τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τῶν ἄλλων διευκολυτικῶν μεθόδων. Συγχρόνως, ἐνοποίησης τῆς συνθέσεως, τῶν ἀποδοχῶν, τῶν κοινωνικῶν ἐπιβαρύνσεων, ὡς καὶ τῶν κανόνων ναυπηγήσεως καὶ ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων. Καὶ τέλος, ἐνοποίησης τῶν οἰκονομικῶν ὑποχρεώσεων, φορολογίας καὶ ἀποσβέσεων.

Φυσικά, ὅλα αὐτὰ θὰ χρειασθοῦν μίαν διεθνῆ νομοθεσίαν γενικῆς ἐφαρμογῆς. Αὕτη θὰ προβλέψῃ ἐπίσης ὅτι οἱ ναῦλοι θὰ καταβάλλωνται εἰς τὸ νόμισμα τῆς εἰσαγωγικῆς ἢ τῆς ἔξαγωγικῆς χώρας καὶ τὸ νόμισμα τούτο θὰ μετατρέπεται ἐλευθέρως εἰς οἰνόδηποτε συνάλλαγμα ἔχει ἀνάγκην ὁ ἐφοπλιστὴς διὰ νὰ ἔχοφληστη τὰς ὑποχρεώσεις του.

Τοιουτορόπως, ἐπιλέγει ὁ Νορβηγὸς ὄραματιστής, θὰ ίκανοποιηθοῦν οἱ λόγοι γοήτρου, οἵτινες κρύπτονται εἰς τὴν ναυτιλιακῶν διεκδικήσεων τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν κροτῶν, ὃ δὲ ὑπὸ τὸ νέον σύστημα παντελῶς ἐλεύθερος ἀνταγωνισμὸς θὰ ἀποβῇ πρὸς ὄφελος καὶ αὐτῶν καὶ τοῦ συνόλου.

Διότι εἰς τὰς χώρας μὲν αὐτάς θὰ ἔχασφαλίσῃ τὴν καλυτέραν δυνατήν διοχέτευσιν τῶν πρώτων ὑλῶν των, ἐνῷ εἰς παγκόσμιον κλίμακα θὰ ἀποτέλεσῃ τὴν λογικὴν συνέπειαν τῆς διεθνοῦς κατανομῆς τῆς ἐργασίας, ἢ τις ἐπιτευχθεῖσα ηδη εἰς τὰ ὑλικὰ ἀγαθὰ θὰ ἐπεκταθῇ οὕτω καὶ εἰς τὴν παροχὴν ὑπηρεσιῶν.

Η ΕΝΩΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Εἰς τὸ ἐν 'Αμβούργῳ συνελθόν εἰς τὰς ἀρχὰς 'Απριλίου συνέδριον τοῦ Κομιτέ Μαριτίμ 'Ιντερνασιονάλ, ἡ 'Ελλὰς ἔξεπρωποθήτη κατά τὸν πλέον ίκανοποιητικὸν τρόπον. Χάρις εἰτ̄ τὴν Ἑλληνικὴν "Ενωσιν Ναυτικοῦ Δικαίου, ἡ ὅποια ἀποτελεῖ μέλος τοῦ Κομιτέ ἡ ἀντιπροσωπεία μας ὑπέρξει καὶ πλήρης εἰς ἀριθμὸν καὶ ἐπίλεκτος εἰς συγκρότησιν. 'Υπὸ τὴν ἡγεσίαν τοῦ προέδρου καθηγητοῦ κ. Κ. Σπηλιοπούλου, μετέσχον ὁ ἀντιπρόεδρος αὐτῆς ἀφαλιστής κ. Στ. Μακρυμίχαλος, οἱ καθηγηταί κ.κ. 'Α. 'Αργυριάδης καὶ Δ. Μαρκιανός καὶ οἱ διακεκριμένοι ἐν τῷ ναυτικῷ νομικῷ κόσμῳ δικηγόροι κ.κ. Θ. Καρατζᾶς, Γ. Ρεδιάδης, Σ. Στρατήγης καὶ Π. Σωτηρόπουλος. 'Η σύνθεσις αὐτή ἐπέτρεψεν ὅστε νὰ μὴ λείψῃ ἡ ἐλληνικὴ ἀποφύγωμεν, ἡ μόνη γενναία λύσις, ὑποστήριζε εἰς τῶν μεγαλυτέρων Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν —ό Κνούτ Κλόστερ— θὰ είναι ἡ διεθνοποίησις τοῦ παγκοσμίου στόλου.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ

WILLIAMS & CIA. LTD.

MIA EΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

RUA BOM JESUS, 220

P. O. BOX 245

50.000 RECIFE/BRAZIL

CABLES: WILLIAMS

TELEX: 036-809 "WILLIAMS RCE"

1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

3. ANTIPROΣΩΠΟΙ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ P. & I. CLUBS

4. ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ RECIFE ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ TELEX

5. ΕΙΔΙΚΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΠΡΑΚΤΩΡ

6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΗΝ ΤΙΜΗΝ & ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ ΟΛΙΓΩΤΕΡΟΝ ΤΩΝ 12 ΉΡΩΝ

δρίου, ήτοι : Κανόνες 'Υόρκης - 'Αμβέρσης, Κανόνες Χάγης, Περιορισμός εύθυνης πλοιοκτήτου, Συνδεδυασμένη μεταφορά, Ναυτήγησης και Διαιτησία, περὶ ὃν λεπτομερώς ἔγραψαμεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας.

Ίδού, λοιπόν, ὅτι ἐπιτυχῶς, ἀθορύβως και ἀδαπάνως διὰ τὸ Δημόσιον, ἡ "Ενώσις Ναυτικοῦ Δικαίου ἑξεπροσώπησε τὴν χώραν καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας εἰς διεθνές συνέδριον, τοῦ ὁποίου αἱ ἀποφάσεις ἀποτελοῦν τὴν βάσιν τῶν συμφωνιῶν διεθνοῦς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Τὸ τοινότερον αὐτὸν διότι τοιαύτη ἑκπροσώπησις δὲν ἀποτελεῖ τὸν κανόνα εἰς τὰς διεθνεῖς ἐμφανίσεις μας, τούλαχιστον τὰς ναυτικὰς.

"Εξ ἄλλου, τὸ εἰς τὸ συνέδριον τοῦ 'Αμβούργου συντελεσθέν ἔργον, ὑπῆρξε τὸ ἀντικείμενον τῆς συνεστίσεως τῶν μελῶν τῆς 'Ενώσεως, ἡτὶς ἔλαβε χώραν τὸν 1ον Μαΐου εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Βασιλέων Μέλαθρον». Κατ' αὐτὴν οἱ μετασχόντες τοῦ Συνέδριον ἐνημέρωσαν τὰ μέλη τῆς 'Ενώσεως ἐπὶ τῶν γενομένων συζητήσεων ἐφ' ἐνὸς ἑκάστου τῶν ἀνωτέρω θεμάτων, ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς θέσεως και τῶν ληφθεισῶν ἀποφάσεων.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15 ΘΗΜΕΡΟΥ

"Υποπολίαρχος ἐλληνικοῦ πλοίου μᾶς διεκτραγωδεῖ τὴν ἐν Λονδίνῳ περιπέτειάν του μέχρις ὅτου ἀνακαλύψῃ τὸ εἰς τὴν Πρεσβείαν μας στεγαζόμενον Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον.

Τί νὰ τοῦ κάμωμεν ; 'Υπῆρξε τούλαχιστον ἀφελῆς πιστεύων ὅτι θὰ ἡδύνατο ν' ἀνεύρη ἀμέσως τὴν ὁδὸν και τὸν ἀριθμὸν ἐν μέσω τῆς ἀπέραντου ἕκεινης ποικιλίας τῶν streets, roads ways, lanes, drives, places, squares, circus, gates, parks, gardens, terraces, crescents, hills, mews, vales, views κ.λπ. κ.λπ. δι' ὃν ἡ βρετανικὴ ρυμοτομικὴ παραδοξότης διακοσμεῖ τὴν μονοτονίαν τοῦ σχεδίου τῆς πόλεως. 'Εὰν εἶχε διαβάσει τὸν περίφημον ἐκ πολιτογραφήσεως Βρετανῶν εὐθυμογράφων Τζώρτζ Μάικς θὰ ἐμάνθανε μερικά ἐκ τῶν μυστικῶν τῆς ὄνοματολογίας και τῆς ἀριθμήσεως τοῦ ὁδικοῦ δικτύου εἰς τὸν Λονδίνοντος λαδύρινθον και θὰ ἐγνώριζεν ἐπὶ παραδείγματι, ὅτι «κέκατέρα πλευρά τοῦ ίδιου δρόμου δύναται νὰ ἔχῃ ίδιον ὄνομα, ὅτι ἡ ἀριθμητικὴ δύναται νὰ συνεχίζῃ εἰς τὴν ἀντίθετον πλευράν ἢ εἰς παρακείμενον δρόμον η ἀκόμη ὅτι δύνανται νὰ ἔχουν τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν δύο ἢ περισσότεραι οἰκίαι».

"Αγνοῶν ὅμως ὅλα αὐτὰ ὁ 'Ελλην ναυτικὸς και γνωρίζων ἀπλῶς ὅτι ἡ διεύθυνσις τῆς Πρεσβείας εἶναι εἰς τὸ 1A Holland Park, ἐπίστευσεν, κατὰ τὴν ἡ πειρωτικὴν ἀντίληψιν, ὅτι τὸ 1A θὰ εύρισκετο παραπλέυρως ἢ τὸ πολὺ ἀπέναντι τοῦ ἀριθμοῦ 1. "Οτε ὅμως, φέρων ὑπὸ μάλλης τὸ ναυτολόγιον ἔδρασεν ἐκεῖ, εἰς τὴν ἔξωθυραν τῆς οἰκίας, ἡτὶς ἔφερε τὸν ἀριθμὸν 1, εἰδὲ μετ' ἐκπλήξεως πινακίδον γράφουσαν τὸ ἀμίμητον «This is NOT the Greek Embassy» μὲν ψηφεία καλλιτεχνικά μὲν, ὀλλὰ προδίδοντα ἐμφανῶς τὴν ἀγανάκτησιν τοῦ ἰδιοκτήτου, τοῦ ὅποιου ὁ κώδων τις οἰδεῖ πόσας φοράς θὰ ἥχησεν ἐκ πλάνης ἢ σφάλματος.

Καταλαβαίνετε, καταλήγει ὁ ταλαιπωρηθεὶς ἐπιστολογράφος μας, τὴν ἀπογοητεύσιν μου, ὀλλὰ κυρίως τὴν κατάπληξιν μου ὅταν, ἐπὶ τέλους, ἀνεκάλυψα ὅτι τὸ 1A εύρισκετο εἰς μίαν ἄλλην πάροδον, καλούμενην ἐπίσης Holland Park και ἀπέχουσαν ἐπτά (ἀριθ. 7) δρόμους ἀνατολικῶτερον τοῦ ἀριθμοῦ 1.

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΝΕΑ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

ΠΛΗΡΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΕΙΤΑΙ ΟΡΙΣΤΙΚΩΣ Η "ΚΟΜΠΙΝΑ"

"Ἐντείνονται τὰ μέτρα διὰ τὴν προστασίαν τοῦ ἀμιγῶς ἐλληνικοῦ πλοίου και τὸ ὄριστικον κλείσιμον τῆς θύρας τῶν ἐλληνικῶν νηολόγων διὰ τοὺς ἔνοντες ἐφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι, διὰ τῆς γνωστῆς «κομπίνας», ἐπιδιώκουν νὰ ἐπωφεληθοῦν τῶν προνομίων τὰ ὅποια παρέχονται εἰς τὸ ἔθνικὸν πλοίον κοινωνίας τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν.

"Ηδη, δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Σκιαδοπούλου συνεστήθη «Ειδικὴ Ἐξεταστικὴ Ναυτιλιακὴ 'Επιτροπή» ὡς ὅποια :

ΠΡΩΤΟΝ, θὰ ἔξετάξῃ ἐνδελεχῶς τὰς ὑποβαλλομένας αἰτήσεις νηολόγησεως ὑπὸ τὴν κυανόλευκον, προκειμένου νὰ διαπιστούται εἴναι τὰ πλοία τῶν ὅποιον ζητεῖται ἡ ἐγγραφὴ εἰς τὸ ἔθνικὸν νηολόγιον καλύπτουν κατὰ πλειοψηφίαν ἐλληνικὰ συμφέροντα.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ, θὰ ἔξετάξῃ τὰς ὑποβαλλομένας αἰτήσεις διὰ τὴν σύναψιν συμβάσεων ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.ΑΤ. τῶν πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας.

ΤΡΙΤΟΝ, θὰ ἔξετάξῃ τὰς συμβάσεις συμ-

βεδλημένων ηδη πλοίων, τῶν ὅποιων ὁ χρόνος ἀσφαλίσεως λήγει και ζητεῖται ἡ ἀνανέωσις τῶν συμβάσεων.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ, θὰ διερευνᾷ διαφόρους περιπτώσεις ἔγγεγραμμένων ηδη εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια πλοίων, διὰ τὰ ὅποια ὑφίστανται ἐνδείξεις ὅτι δὲν καλύπτουν πλήρως ἐλληνικὰ συμφέροντα.

Τέλος, η ἐπιτροπὴ θὰ εἰσηγηθῇ τὴν λῆψιν και ὅλων μέτρων, νομοθετικῶν και διοικητικῶν, διὰ τῶν ὅποιων θὰ προστατευθῇ ἀποτελεσματικῶτερον τὸ ἀμιγῶς ἐλληνικὸν πλοίον. Μεταξὺ τῶν μέτρων αὐτῶν θὰ περιλαμβάνωνται αὐτότητας διοικητικὰ και ποινικὰ κυρώσεις διὰ τὰς ἀποδεικνυομένας περιπτώσεις περιγραφῆς τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας, αἱ ὅποιαι θὰ ἀφοροῦν τόσον εἰς τὸ μέλλον ὅσον και εἰς τὸ παρελθόν.

"Η «Ειδικὴ Ἐξεταστικὴ Ναυτιλιακὴ 'Επιτροπή», η ὅποια θὰ τελῇ ὑπὸ τὴν πρεδρίαν τοῦ 'Αρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, θὰ ἀποτελήται ἀπὸ λιμενικούς ἀξιωματικούς και ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτικῶν, πρακτόρων κλπ.

ΔΙΑΠΙΣΤΟΥΤΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΤΥΦΙΛΙΑ

ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΔΙΑΜΕΝΟΥΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗΝ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τὸ ἥμισυ σχεδὸν τῶν συνταξιούχων τοῦ Ν.Α.Τ. (10.986 ἐπὶ συνόλου 22.000 περίπου) κατοικοῦν εἰς τὴν 'Αττικοβιωτίαν και κυρίως εἰς τὴν μείζονα περιοχὴν τῆς πρωτευούσης, τοῦτο δέ, κατ' ἐπέκτασιν, δίδει και τὸ μέτρον τῆς κατοικίας τοῦ ἐνεργοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. "Έχομεν, δηλαδή, μίαν ναυτικὴν ἀστυφιλίαν και τὰ νησιά μας, αἱ παλαιοὶ ναυτότοποι, ἀδειάζουν συνεχῶς. 'Ελάχιστοι εἶναι ἔκεινοι ποὺ

παραμένουν, ἀλλὰ και αὐτῶν τὰ διέμματα είναι ἐστραμμένα πρὸς τὴν 'Αττικήν, η ὅποια, ἐντὸς ολίγων ἑτῶν, ἀναμένεται ὅτι θὰ καταστῇ τὸ κέντρον τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας.

Εὐγλωττοί, ἐπροκειμένω, εἶναι οἱ ἀριθμοί, οἱ ὅποιοι δὲν ἐπιδέχονται ἀμφισβήτησιν. Συγκεκριμένως, ἐξ ὑπαρχόντων στατιστικῶν στοιχείων, οὐχ ἐπισήμων πάντως, προκύπτει ἡ ἔχηση γεωγραφικῆς κατανομῆς, ἀπὸ ἀπόψεως κατοικίας, τῶν συνταξιούχων τοῦ Ν.Α.Τ.:

Α' ΝΗΣΟΙ

- 'Αργοσαρωνικοῦ 1.488 συνταξιούχοι.
- 'Αρχιπέλαγος (Χίος - Μυτιλήνη) 1.805.
- Δωδεκανήσου 606.
- Ιονίου 866.
- Κυκλαδῶν 1.140.
- Λοιποὶ νῆσοι (Κρήτη, Εύβοια, Σποράδες, Λήμνος κ.λπ.), 1.175.

Β' ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ

- Πελοπόννησος 1.050.
- Θεσσαλία 423.
- Μακεδονία 255.
- Θράκη 32.
- Στερεά 'Ελλάς (συμπεριλαμβανομένης και τῆς περιοχῆς 'Αττικῆς) 11.176, ἐκ τῶν ὅποιων 10.986 κατοικοῦν εἰς τὴν 'Αττικοβιωτίαν και κυρίως εἰς τὴν μείζονα περιοχὴν τῆς πρωτευούσης.
- Μεμονωμένοι (ἀπανταχοῦ τῆς 'Ελλάδος) 840.
- Διαμένοντες εἰς τὴν ἀλλοδαπήν 281.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

RESIDENCE "Η ΖΕΑ"

ΠΩΛΕΙΤΑΙ "Η ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ"

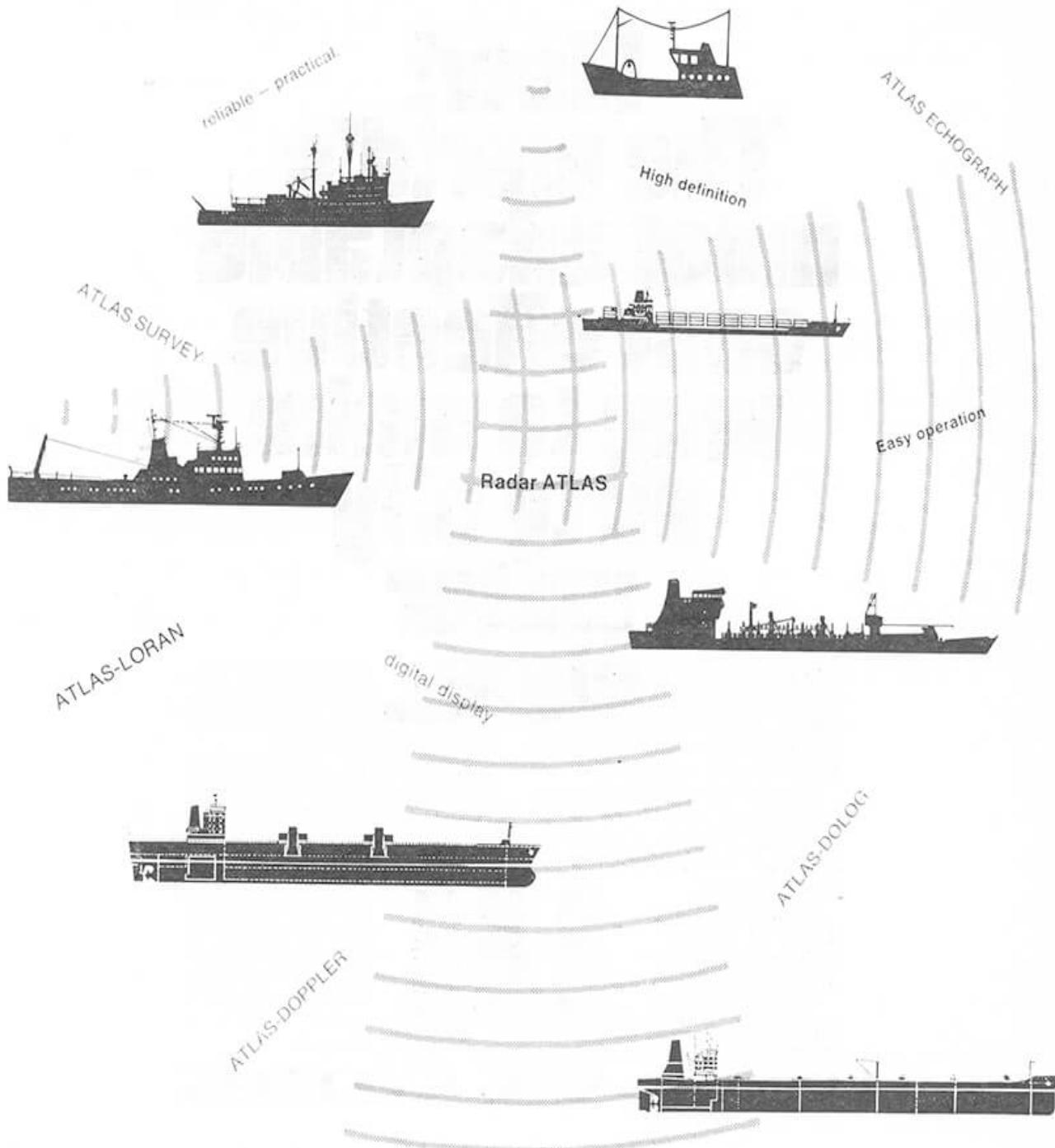
τὸ ὡραίοτερον διαμέρισμα περιοχῆς 'Αθηνῶν - Πειραιῶς. (Κατάλληλον και δι' ἔγκωτάστασιν ναυτιλιακῆς η ἄλλης ἐπιχειρήσεως ύψηλῆς στάθμης συναντλαγῆς).

"Ἐπὶ τῆς παραπλέυρως ἡ λεωφόρου, ἀκριβῶς ἄνωθεν «Μαρίνας - Ζέας», μεσημβρινόν, 170 τ.μ., εἰς 2 ἐπίπεδα, αὐτόνομος κεντρικὸς κλιματισμὸς (θέρμανσις - ψύξις), τζάκι, 3 κοιτώνες, 3 χώροι ὑγιεινῆς. Μεγάλης πολυτελείας. 'Επίδειξις, κατόπιν προσυνεννοήσεως, μόνον εἰς σοβαροὺς ἀγοραστὰς η μισθωτάς. Τηλέφ. 910-858 και 423-551.

safety and economy ...

WITH

SOPHISTICATED EQUIPMENT



KRUPP ATLAS-ELEKTRONIK

General Commercial and
Technical Representatives in Greece:

NAUTEX LTD. MARINE ELECTRICS & ELECTRONICS
13, AGHIOU CONSTANTINOU STREET, PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 426733 - 4117635 - TELEX: 212291

Now! The world's most adaptable cost effective way to make dirty oily water **clean.**

Oily waste water is a problem, as you know. And new dumping rules and regulations aren't helping matters either.

But it's not as serious as you thought, because CERES/SRS has a simple answer: a complete 3-phase, fully- or semi-automatic filtering system.

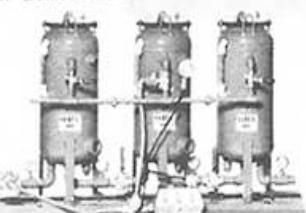
It effectively reduces oil contamination well within the required legal limits.

The heart of this revolutionary system is our unique re-

placeable filter element offering practically maintenance free, low cost operation.

What's more, we can supply you with a standard system, or a custom design to meet your exact requirements.

For more information about this superb system, visit us at booth C-5. Or write CERES/SRS Systems at Marine Building, AKTI Miaouli & Skouze 1, Piraeus, Greece.



CERES-SRS SYSTEMS

Tò Συνέδριον τῆς "Φεντερέσιον"

ΘΕΡΜΗ Η ΦΙΛΟΕΕΝΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΕΔΡΩΝ

ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΤΩΝ k.k. ΑΝΔΡΕΑΔΗ ΚΑΙ ΜΠΟΛΤΟΝ

Μεταξὺ 23 και 25 Μαΐου, διεξήχθησαν αι έργασίαι τῆς ἐν 'Ελλάδι συνελθουσῆς γενικῆς συνελεύσεως τῆς Διεθνούς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν (International Shipping Federation). Τὸ πρόγραμμα, δργανωθὲν ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν, περιέλαβε τὴν συνέλευσιν, ήτις ἔλαβε χώραν εἰς τὴν αἰθουσαν "Εσπερίδες" τοῦ ξενοδοχείου Χίλτον εἰς δύο συνεδριάσεις τὴν πρωΐαν και τὸ ἀπόγευμα τῆς Πέμπτης 23 Μαΐου και δύο ἔκδρομάς εἰς Σούνιον και "Υδραν, πραγματοποιηθεῖσας τὴν Παρασκευὴν και τὸ Σάββατον 24 και 25 Μαΐου.

'Εν τῶν θεμάτων τῆς γενικῆς συνελεύσεως, μνημονεύουμεν τὰς συζητήσεις διὰ τὴν εἰσδοχὴν νέων μελῶν εἰς τὴν "Ενωσιν, ὡς και τὰς ὑποβληθεῖσας ἐκθέσεις και ἀναφοράς ἐπὶ τῶν συνθηκῶν τῶν κρατουσῶν εἰς διαφόρους χώρας ἐν σχέσει πρὸ τὸ μισθολόγιον, τὴν σύνθετον και τὴν ἐλειψιν ἐπερκοῦς προσφορᾶς ναυτικῶν. 'Ιδιαιτέρως ἐθίγησαν τὰ θέματα τῶν 'Ασιατῶν ναυτικῶν, τῶν πληρωμάτων τῶν κρουαζιεροπλοίων, τῶν ὑπὸ τοῦ IMCO ἀποφασισθέντων μέτρων περὶ ἐκπαιδεύσεως και ὑγειεινῆς ναυτικῶν, ὡς και τῆς πολιτικῆς τῆς 'Ενώσεως ἐπὶ τοῦ προβλήματος τῶν σημαιῶν εὐκολίας, ἐφ' οὐ ή οἰκεία αὐτῆς ὑποεπιτροπὴ παρεσκευασθεῖσα σχετικῶν ὑπόμνημα. Τέλος ἀνακοινώσεις ἐγένοντο ἐπὶ τῆς ἐπικράσεως τῶν διεθνῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἔργασίας και ἐπὶ τοῦ προγράμματος τῆς νέας συνόδου, ητις προβλέπεται γὰρ πραγματοποιηθῆναι τὸ προσεχὲς ἔτος εἰς 'Ισπανίαν.

Τῆς γενικῆς συνελεύσεως μετέσχον ὑπερπεντίκοντας ἀντιπρόσωποι ἐπειδὴν 18 χωρῶν, οἵτινες ἔξεφρασαν τὴν ἀπόλυτον ἰκανοποίησίν των διὰ τὴν ὑπὸ τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἄφογον διοργάνωσιν τοῦ ὅλου προγράμματος και τὰς θερμὰς εὐχαριστίας τῶν πρὸς τοὺς συμβαλόντας εἰς τὴν ἐπιτυχῆ διεξαγωγὴν τῶν ἔργασιών.

Δὲν ἀποτελοῦν τυπικὴν ἐκδήλωσιν εὐγενίας φιλοξενούμενον πρὸς φιλοξενούντα, σσα ὁ Πρόεδρος τῆς International Shipping Federation κ. Μπόλτον, ἀντιφωνῶν τὸν Πρόεδρο τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, τόσον κατὰ τὴν ἔναρξιν τῶν ἔργασιών, ὥσον και κατὰ τὸ βραδύνον γεῦμα ἀνέφερε περὶ τῆς φιλοξενίας, η ὅποια ἐπεφυλάχθη εἰς τὰ μέλη τῆς I.S.F.

"Ολοι οἱ συμμετασχόντες ἀντιπρόσωποι, οἱ ἕδιοι προσωπικῶς και αἱ συνοδεύουσαι αὐτοὺς σύζυγοι τους, δὲν παρέλειπον εὐκαιρίαν νὰ μὴ ἐκφέρασσον τὸν ἀσυγκράτητον ἔνθουσιασμὸν και τὸν αὐθόρμητον θαυμασμὸν τους, διὰ τὴν ἄφογον ὀργάνωσιν τῶν ἔργασιών τοῦ «μητίγκ», τὴν ὑποδοχὴν, τὴν ξενάγησιν, τὴν περιποίησιν. Τὰ πάντα ἥσκαν ἀφόγως τέλεια. Καὶ η ἐλαχίστη λεπτομέρεια εἶχε προβλεφθῆ και ἡ ἀλαχίστη κίνησις εἶχε μὲ ἀκρίβειαν ρυθμισθῆ.

'Ενενήντα φιλοξενούμενοι, πλαισιωμένοι ἀπὸ ὑπερτριπλασίους "Ελληνας συναδέλφους τους ἀπῆλαυσαν ἔνα ἔξαρτον τριήμερον, με ποικιλίαν ἐκλεκτῶν ἐκδηλώσεων και ἀκαμάτων περιποίησεων.

Καὶ ἥξιζε τὸν κόπον ἡ ὅλη προσπάθεια. Διότι οἱ φιλοξενούμενοι ξένοι ἐφοπλισταὶ εἴναι πρόσωπα ὑψηλοῦ και παγκοσμίου κύρους. Δοκιμάζοντες τὴν φιλόξενον διάθεσίν μας και τὴν θερμὴν συναδελφικότητα τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἀγαπῶν τοὺς "Ελληνας, συσφίγγουν τοὺς δεσμούς τους μετά

λο— «παράφωνοι». 'Υπῆρχαν ἔκεινοι —πάντοτε εὔτυχως ἐλάχιστοι— οἱ ὅποιοι ἔζητησαν νὰ τοποθετηθοῦν εἰς δρισμένα τραπέζια μὲ τὴν «παρέαν» των. Καὶ ἐτοποθετήθησαν, ὅπου ἦτο δυνατή η ἀλλαγή, ἀλλ' αἱ θέσεις τινῶν ἔξι αὐτῶν ... παρέμειναν κεναῖ.

— 'Υπῆρχαν καὶ οἱ ἄλλοι —κι' αὐτοὶ ἐλάχιστοι— οἱ ὅποιοι δὲν εἶχον δηλώσει συμμετοχήν, ἀλλὰ προσῆλθον. Είναι οἱ αἰώνιοι «ἀλεξιπτωτισταὶ» πού, ὅμως, ἔχουν τὸ πρόσων νὰ αἰσθάνωνται παραπονούμενοι.

— Τέλος, δὲν ἀπουσίασαν καὶ οἱ καθυστερημένοι. Εἶχεν ἥδη ἀρχίσει τὸ σερβίρισμα, δταν ἔκαμαν τὴν ἐμφάνισιν τους. Βραδύτης πλέον τῆς μιᾶς και ἡμισείας δρας. Εἶναι, δέπετε, τὸ «εχέιν τράφικ» πού τοὺς καθυστέρησε.

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ Κ. ΣΚΙΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Κύριε Πρόεδρε,
Κυρίαι και Κύριοι,

'Επιθυμῶ νὰ ἐκφράσω τὰς εὐχαριστίας μου πρὸς τὴν "Ενωσιν τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν διὰ τὴν πρόσκλησιν εἰς τὸ παρὸν Συνέδριον διότι μοῦ δίδεται οὕτω η εὐκαρίσια και η εὐχαριστίσις νὰ ἀπευθυνθῶ πρὸς ἐν τόσον διακεκριμένον ἀκροστήριον. "Ενα ἀκροστήριον ἀποτελούμενον ἀπὸ ἀνθρώπους οἱ ὅποιοι ἔχουν ὡς σκοπόν των τὴν ἀνάπτυξιν και δελτίωσιν τῶν θαλασσίων ἐπικοινωνιῶν και τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου ἀνά τὸν κόσμον. Εἰς τὸ συνέδριον τοῦτο θὰ συζητήσητε και θὰ ανταλάξητε ἀπόψεις ἐπὶ τῶν προβλημάτων τὰς ὅποιας ἀντιμετωπίζει σήμερον ὁ πλοιοκτήτης, η ἐφοπλιστικὴ ἑταῖρία και τὸ πλοῖον γενικῶς. Προβλήματα τὰ ὅποια δημιουργοῦνται ἀπὸ τὴν ραγδαίαν και πολλάκις καλπάζουσαν τεχνολογικὴν ἔξελιξιν, ἀπὸ τὰς μεταβολὰς μιᾶς διακυμανομένης και μάλιστα ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος οἰκονομίας, ἀπὸ τὸν συνεχῶς μεταβαλλόμενον ρυθμὸν τῶν ἔκαστοτε ἀναγκῶν και ἀπαιτήσεων τῶν ἀνθρώπων, ἀπὸ τὴν μεταβολὴν εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν ἔθνων, ἀπὸ τὴν μεταβολὴν τῆς νοστροπίας και ψυχολογίας τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντος, ὡς πρὸς τὴν τάσιν του πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα και ὑπὸ ποικίλων ἀλλών ἀσταθμήτων παραγόντων και συνηθικῶν.

— Ο πλοιοκτήτης ὄφειλε νὰ παρακολουθῇ συνεχῶς ὅλους αὐτοὺς τοὺς παράγοντας και

CHIOS SUPPLIERS (PTY) LTD. CAPE TOWN

WHOLESALE SHIPCHANDLERS
ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

BONDED WAREHOUSE

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE
SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ
ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΚΥΡΙΑΚΑΣ ΚΑΙ ΕΟΡΤΑΣ

Γενικός Διευθυντής: Παντελῆς Ρούχος

Διευθυντής: 'Αναστάσιος Σταής

Αντιπρόσωποι: Νίκη Ρούχου, Σ. Λεμῆς

ADDRESS:

INDUSTRY STREET,
P.O.Box 285 PAARDEN EILAND
CABLES: PANTELIS
TELEX: 57 - 0268

PHONES:

518061, 514846, 523475
NIGHT SERVICE:
447024, 495045, 523475

U.K. AGENT: ARTHUR NICHOLSON LTD, 206/210 BISHOPSGATE
LONDON EC2M. PHONES: (01) 2831897, (01) 6233215

τάς καταστάσεις ταύτας και νὰ προσπαθή τάς καταστάσεις ταχέων και εύφων ἀνάλογων τῶν μεταβολῶν και τῶν διαμορφουμένων ἐκάστοτε καταστάσεων. 'Η προσπάθεια τῶν πλοιοκτητῶν δύναται νὰ εἰναι ἐπιτυχῆ μόνον ἐφ' ὅσον ὑπάρχει συνεργασία μεταξύ των, ἀνεξαρτήτως ἔθνικότητος.

Τὸ γεγονός δῆτι μία τοιαύτη συγκέντρωσις πράγματοποιεῖται ἐνταῦθα στήμερον ἀποδεκύνει δῆτι οἱ ἐφοπλισταὶ συνεργάζονται μεταξὺ των και ἀναγνωρίζουν τὴν ἀνάγκην στενωτέρων ἐπαφῶν, περισσότερον ἵσως και ἀσφαλῶν καλύτερον ἀπὸ οἰօνδηποτε ἄλλον ἐπιχειρηματίαν εἰς τὸν κόσμον.

'Η θάλασσα ἀποτελεῖ, και πάντοτε ὑπῆρχεν ὁ καλύτερος συνδετικός κρίκος μεταξὺ τῶν ἀνθρώπων και τὸ ἀρχαιότερον και καλύτερον μέσον ἐπικοινωνίας, προσεγγίσεως, ἐπαφῆς και γνωριμίας μεταξὺ τῶν ἀνθρώπων. Καὶ πιστεύω δῆτι ἵσως διὰ τὸν λόγον τοῦτον δῆλοι ἡμεῖς οἱ ὄποιοι σχέσιν ἔχομεν μὲ τὴν θάλασσαν αἰσθανόμεθα κατά κάποιον τρόπον μίαν ιδιαιτέραν ὑπερηφάνειαν.

Κύριοι, δὲν ἐπιθυμῶ νὰ μακρηγορήσω. Μὲ τὴν θεοαιότητα δῆτι αἱ ἐργασίαι σας θὰ εἶναι λίαν ἐποικοδομητικοί, δῆτι θὰ καταλήξετε εἰς συμπεράσματα η και ἀποφάσεις ἐπωφελεῖς διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν και τὴν Ναυτιλίαν γενικώτερον, κρύσσος τὴν ἔναρξην τοῦ παρόντος Συνεδρίου και σᾶς εὔχομαι καλὴν ἐπιτυχίαν εἰς τὸ έργον σας και καλὴν και εὐχάριστον παραμονὴν εἰς τὴν χώραν μας.

ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΙΣ

ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Προέδρου 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ ἑταῖρου Συνεδρίου τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας τὴν 23ην Μαΐου 1974

Τὸ πρώτον τὸ 1962, και ἐν συνεχείᾳ σήμερον, η 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν και ὁ Πρόεδρός της προσωπικῶν εἶχον τὴν μεγάλην εὐχάριστην νὰ φιλοξενήσουν εἰς τὴν χώραν μας τὸ ἑταῖρον Συνεδρίου τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας.

Εἶναι ἀληθῆς εὐχάριστης και ἔξαιρετικὸν προνόμιον διὰ τοὺς συναδέλφους μου και ἐμὲ νὰ ἔχωμεν ὡς ἐπισκέπτας τοὺς διαπρεπεῖς ἡγέτας τῆς διεθνούς Ναυτιλίας, οἱ ὄποιοι συνέρχονται εἰς τὴν χώραν μας.

'Αντιλαμβάνομαι δῆτι τὸ πρόγραμμά σας εἶναι πλήρες ἐνδιαφερόντων θεμάτων πρὸς συζήτησιν. Δὲν θὰ σπαταλήσω τὸν πολύτι-

μον χρόνον σας.

Προσεπαθήσαμεν νὰ συνδύσσωμεν τὴν ἐργασίαν σας μὲ μίαν εὐχάριστον παραμονὴν εἰς τὴν χώραν μας. Και θὰ εἰμεθα εύτυχεῖς ἐὰν εἴχομεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ σᾶς φιλοξενοῦμεν συχνότερον.

Παρακαλῶ, δεχθεῖτε τοὺς θερμοὺς χαιρετισμοὺς τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν και ἔμου προσωπικῶς. Σᾶς εὐχόμεθα δῆλοι τὴν ἐπιτυχίαν εἰς τὰς ἐργασίας σας.

Καλῶς ηλθατε, κ. Πρόεδρε, Κυρία και Κύριοι.

ΟΜΙΛΙΑ

ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Προέδρου 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπισήμου δείπνου διεντος τὴν 23ην Μαΐου 1974 πρὸς τιμὴν τῶν Μελῶν - 'Αντιπροσώπων τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας

Κύριε Πρόεδρε,
Κυρία και Κύριοι,

Εἶμεθα δῆλοι πολὺ εὐτυχεῖς διότι εὐρίσκεσθε εἰς τὴν χώραν μας.

Οι 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ εἰμεθα ιδιαιτέρως εὐτυχεῖς διότι μᾶς ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ σᾶς ἔχομεν ὡς ἐπισκέπτας εἰς τὴν 'Ελλάδα, ζεσταὶ καὶ δι' ὅλιγας μόνον ημέρας.

Κατά τινα συμβολικὸν τρόπον, τὸ ἀποψινὸν δεῖπνον ἀποτελεῖ ἐν σημαντικὸν γεγονός, διότι παρευρίσκονται ἀρκετοὶ ἐκ τῶν πλέον ἔξεχόντων ἀντιπροσώπων μιᾶς ἐκτῆντηκῆς συλλογικῆς δραστηριότητος, η ὄποιας ἔχει πλούτης εἰς ἀπάσας τὰς θαλάσσας και τοὺς κώσεανούς.

Πιστεύω δῆτι αἱ προσφερόμεναι ὑπηρεσίαι ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας και τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἐν γένει ὑπῆρχαν πάντοτε ἐκ τῶν θεμελιωδεστέρων παραγόντων τῆς ἀνθρωπίνης εὐημερίας και προσδόου.

Τὸ έργον ἔκαπον και δῆλων μας παραμένει πάντοτε ζωτικῆς σπουδαιότητος διὰ τοὺς λαοὺς αὐτῆς τῆς γῆς· εἶναι τὸ ἐπιστέγασμα μιᾶς ἔξιδισμένης προσπαθείας. 'Η Διεθνῆς Ναυτική 'Ομοσπονδία ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν 62,20% τοῦ παγκοσμίου τοννάζ και ἐπεκτείνει τὴν δραστηριότητά της εἰς ἀπαντας τοὺς τομεῖς τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν.

Προρχεσθε ἀπὸ χώρας ἔξοχας πολιτισμένας, μὲ θαυμαστὴν ιστορίαν. 'Αντιπροσωπεύετε τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα χωρῶν μὲ οὐγιῆ ναυτικὴν παράδοσιν. Εἰσθε οἱ

ἀπόγονοι τῶν πρωτοπόρων, συνεχισταὶ τοῦ ἔργου των και δημιουργοὶ τοῦ ἐντυπωσιακοῦ οικοδόμηματος τὸ ὅποιον συνέθετον οἱ σύγχρονοι ἐμπορικοὶ σας στόλοι. 'Αφωσιαμένοι εἰς τὴν ἐξυπέρετην δῆλων λαῶν τοῦ κόσμου, ὑπηρετεῖτε τὴν παγκόσμιον φιλίαν και εἰρήνην.

Πρόγματα, τὸ ἔργον τῆς ἐλευθέρας Ναυτιλίας εἶναι παγκόσμιον, διότι κινεῖται πέραν τῶν στενῶν προσωπικῶν, ἀκόμη και ἔθνικῶν συμφερόντων, καλύπτουσα τὰ εὐρύτερα παγκόσμια ἐνδιαφέροντα και ιδιαίτερα.

Πιστεύω δῆτι τὰ ἔθνικά και παγκόσμια συμφέροντα κινοῦνται εἰς παραλήλους δρόμους και ἐπίσης νομίζω δῆτι δὲν ὑπάρχει ἀσφαλέστερος και οἰκονομικώτερος τρόπος διὰ τὸν πληρεστέραν ἐξυπέρετην τῶν ἀνθρωπίνων ὄντας, παρὰ μέσω τῶν ὑπηρεσιῶν μᾶς ἐλευθέρας μὴ κατευθυνομένης Ναυτιλίας, σταθερῶς βελτιουμένης ὑπὸ τῆς δημιουργικῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας.

Εἰμεθα συνεχῶς ἔτοιμοι νὰ ἀνταποκριθῶμεν εἰς τὰς ἐκάστοτε ἀπαιτήσεις τῆς τεχνολογίας και τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν.

Διὰ τὸν ύγιονδις ἀνταγωνισμού ἐπιτυχάνομεν τὴν βελτιώσιν τοῦ ύλικοῦ μας και κατορθώνομεν νὰ αὐξάνωμεν σταθερῶς τὰς ἐργασίας μας και νὰ περιορίζωμεν τὸ κόστος, τὸ δῆποιον ἐν τελικῇ ἀναλογεῖ εἶναι ὑπέρ δῆλων τῶν ἀνθρώπων, οἱ ὄποιοι ἔξηπτρευοῦνται ὑπὸ τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας.

'Ομιλῶν εἰς τὸ συνέδριον τοῦ 1962, εἶχα ὑπογραμμίσει δῆτι θεωρῷ τὴν Διεθνῆ Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίαν ἵνα ανεκτίμητον παράγοντα διεθνούς συνεργασίας μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν. 'Η ἐκτίμησις τῶν ἐργασιῶν τῆς 'Ομοσπονδίας κατά τὴν τελευταίαν δωδεκαετίαν καταδεικνύει τὴν ὄρθοτητα τῆς γνώμης αὐτῆς.

'Εκαστον πλοίον ἔχει τὰ προβλήματα του. 'Εκάστη ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἔχει τὰ ιδικά της. 'Εκάστη χώρα ἀντιμετωπίζει μὲ τὸν ιδικὸν της τρόπου τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας της. 'Άλλα ὑπάρχουν προβλήματα, μεγάλα και σοβαρά, κοινά και ἀμοιβαία δι' απαντας τοὺς ναυτικοὺς ὄργανοις μάζαντας εἰς τὴν Διεθνῆ Ναυτική 'Ομοσπονδίαν.

Μόνον διὰ τῆς στενῆς και ἐνθουσιώδους συνεργασίας δῆλων ημῶν τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας εἶναι δυνατή ἡ ἐπιτυχής ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων αὐτῶν.

Διαρκῶς περισσότεροι μεγάλοι διεθνεῖς και ἔθνικοι ὄργανοι άσχολούνται μὲ θέματα τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν εἰς μίαν συνεχή προσπάθειαν νὰ ἐπιλυθοῦν τὰ προβλήματά μας. 'Η τεραστία ἐμπειρία τοῦ ναυτικοῦ κόσμου και ἡ αύξουμενή ἔξειδικευσίς του, ἔκφραζομεναι μέσω τῆς συστηματικῆς δράσεως ἐπαγγελματικῶν ὄργανων των, ὡς η Διεθνῆς Ναυτική 'Ομοσπονδία, ἐνδέχεται νὰ δημιουργήσουν εἰς τὰς ὄρθδας λύσεις τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων, πρὸς δῆλοκλήρου τοῦ ἀνθρωπινού γένους.

Δὲν σκοπεύω νὰ παρατείνω τὴν ὄμιλίαν μου, καθ' ὅσον δῆλοι γνωρίζομεν τὰ κοινά προβλήματα τῶν μελῶν τοῦ ὄργανοι μας.

Κύριες μου,

'Επιθυμῶ νὰ ἐκφράσω τὴν μεγάλην εὐχαρίστησιν και τὸν δῆποιαν αἰσθανόμεθα ἐκ τῆς ἐνταῦθα παρουσίας σας. 'Ελπίζω δῆτι ἡ πρωινή σας περιήγησης και αἱ ἐπισκέψεις ήσαν πράγματα εὐχάριστα.

Κύριες Πρόεδρε,

'Επιτρέψατε μου νὰ παρατηρήσω, δῆτι η 'Ενωσις τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν προσέκαλεσε τὰ τέκνα τῶν πλοιοκτητῶν, τοὺς μέλλοντας κληρονόμους μας, νὰ συμμετάσχουν εἰς τὰς ἐκδηλώσεις αἱ ὄποιαι ἐπρογραμματίσθησαν διὰ τὴν περίοδον τῆς παραμονῆς σας εἰς τὴν 'Ελλάδα. Πολλὰ ἐκ τῶν τέκνων αὐτῶν εἶναι παρόντα εὖδως ἀπόφει.

'Επιθυμούμεν νὰ γνωρίσουν τὰ τέκνα μας τῶν μεγαλυτέρους συναδέλφους των και νὰ ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμά των, ἀρχικῶς

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙAN ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMAZOS
Σ. Γ. 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)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ { 312210
321225
328543

ΤΕΛΕΞ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

διά τής γνωριμίας των με την μεγάλην ναυτικήν παράδοσιν. Πρέπει νά προετοιμασθούν νά συνεχίσουν την συνεργασίαν και την θερμήν φιλίαν των γονέων των με προσκεκλημένους και συναδέλφους.

Κυρία και Κύριοι,

"Η "Ενωσις 'Ελλήνων Εφοπλιστών και έγω πρωσωπικώς σάς εύχομεθα εύχαριστον διαμονήν εις την χώραν μας.

'Ελπίζουμε νά έπισκεψήτε και πάλι την 'Ελλάδα συντόμως. Θά είναι τιμή και εύχαριστσίς μας νά σάς έπανδύωμεν εις τό προσεχές Συνέδριον της Ομοσπονδίας μας, νά άπολαύσωμεν την συντροφιάν σας και νά συζητήσωμεν άπό κοινού έκ νέου τά μεγάλα έπιτεύγματα τής παγκοσμίου Ναυτιλίας.

Σάς εύχαριστώ πάρα πολύ.

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ Κ. ΜΠΟΛΤΟΝ

Εις άπαντησιν ό Πρόεδρος τής «Φεντερέσιον» κ. Μπόλτον έξεφώνησε τὸν κάτωθι λόγον :

Εύχαριστούμε πάρα πολύ διά την εύγενη πρόσον σας. Σάς είμεθα απαντες εύγνωμονες δι' αύτην και την γενναιόδωρην φιλοξενίαν την όποιαν ή 'Ενωσις τῶν 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν μᾶς ἐπεφύαξεν.

'Ημεῖς τῆς Διεθνούς Ναυτικής Ομοσπονδίας έχομεν τὴν τύχην νά ζῶμεν ἀλησμονήτους στιγμάς ως προσκεκλημένοι τὸν διαφόρων χωρών-μελῶν. Είμαι δένδασιος, πάντως, οτι απαντεις οι παρόντες θὰ συμφωνήσουν οτι αἱ ἐπισκέψεις μας εἰς τὴν 'Ελλάδα είναι αἱ πλέον ἀξέχαστοι. 'Η τελευταία φορά ὅπου εἶχομεν τὸ προνόμιον νά είμεθα φιλοξενούμενοι σας δη τὸ 1962 ἐπὶ τοῦ κρουαζιεροπλοίου «Δῆλος». Οι τυχηροὶ οἱ ὄποιοι εἶχον τὴν εύκαιριαν νά συμμετέχουν εἰς τὴν ἑκδήλωσιν ἑκείνην ἀνέφεροντο εἰς τὴν περίπτωσιν τόσον κολακευτικῶς, ὡστε οι περισσότεροι εξ ἡμῶν, οἱ ὄποιοι δὲν ησαν τότε παρόντες, ησθάνοντο ἔντονον τὸ συναίσθημα τῆς ζηλοτυπίας. 'Αλλὰ προφανῶς δὲν ὑπάρχει πλέον λόγος νά αἰσθανόμεθα κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐφ' ὅσον και ήμεις συμμετέχομεν ἡδη εἰς ἓντα πρόγραμμα πλέον η εύχαριστον.

Κύριοι, εἰς τοιαύτας περιστάσεις είναι πάντοι προνόμιον τὸ νά δύναται της νά ἑκφράσῃ τὰς εύχαριστίας τῆς Δ.Ν.Ο. πρὸς τοὺς οἰκοδεσπότας μας, ἀλλὰ είναι πολλάκις ἀμφίβολον προνόμιον διότι η ἀγγλικὴ γλώσσα δὲν διαθέτει τὰς καταλλήλους λέξεις διά νά ἑκφράσωμεν τὴν εὔρεσκειάν μας. Τούτη είναι μία ἀπὸ τὰς περισσώσιες αὐτάς. Μὲ ἀσταθῇ δήματα ἐπιστρέφω εἰς τὴν σχολικήν μου ἡλικίαν διά νά εἴπω : «Σάς εύχαριστούμε πάρα πολύ» (διά νά μεταφρασθῇ τοῦτο εἰς τὴν Ἑλληνικήν —ἀρχαίαν η σύγχρονον). Εἰς τὴν ἀγγλικήν θὰ μετέφρασα τοῦτο λέγω οτι, ή ἐνταθα διαμονή μας είναι λίαν εύχαριστος και οτι είμεθα ἀληθῶς ὑπόχρεοι διά τὴν ἀπέραντον ἔγκαρδιότητα και φιλοξενίαν, ητις ἐπιδεικνύεται πρὸς ἡμάς ἀπὸ τοὺς "Ελλήνες ἀμφιτρύονάς μας.

'Ιδιαιτέρως δὲν ἐπέβούμεν νά προσθέσω τὰς εύχαριστίας δλων τῶν παρευρισκομένων κυρίων διά τὸ θαυμάσιον πρόγραμμα τὸ ὄποιον καταρτίσατε σήμερον χάριν τῶν κυρίων.

'Η 'Ελλάς είναι διά τὴν συζητήσιν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων. Δὲν γνωρίζουμε μόνον οτι σήμερον διαθέτει ἔνα ἐκ τῶν πλέον δραστηρίων και ἀνερχομένων ἐμπορικῶν στόλων, ἀλλὰ γνωρίζουμεν ἐπίσης, οτι οι "Ελλήνες ὑπῆρχαν πλοιοκτῆται ἀπὸ παλαιοτάτων χρόνων. Οι περισσότεροι εξ ἡμῶν ἔδω ἀρεσκόμεθα εἰς τὴν ιδέαν οτι διαθέτομεν μίαν γνωστήν ναυτιλιακήν παράδοσιν ἀλλὰ 1.000 περίπου ἔτη πρὸ τοῦ Ιουλίου Καίσαρος οι "Ελλήνες ἐπεκράτουν πλήρως εἰς τὴν θάλασσαν. 'Εσείς και οι συμπατριώτας σας, Κύριοι, ἐκρατούσατε εἰς τὰς χεῖρας σας τὸν μέγιστον σύγκον τῶν θαλασσών μεταφορῶν τοῦ πολιτισμένου κόσμου εἰς μίαν ἐποχὴν ὅπου η ναυτική τέχνη

περιωρίζετο εἰς πολλάς χώρας —περιλαμβανομένης τῆς ιδικῆς μου— εἰς τὴν πλοϊγησιν μιᾶς κωπηλάτου λέμβου ἀπὸ τὴν μίαν εἰς τὴν ἀντίπεραν ὅχθην ἐνὸς ποταμοῦ. Οι ἀρχαιολόγοι ἀπέδειχαν οτι πρὸ 2.500 ἔτῶν οι "Ελλήνες ἐφοπλισταὶ ησχολούντο εἰς τὴν μεταφοράν χύδην φορτίων. 'Η μοναδικὴ διαφορά είναι οτι τότε μετέφερον οίνον ἀντὶ πετρελαίου. Καὶ ὥπας πάντα, είχατε τὰ πρωτεῖα.

Κυρία και Κύριοι, δὲν πρέπει νά διατρέχων τὸν τόσον ὑπέροχα ἡμέρων και εὐθυμούν ἀτμόφαιραν τὴν ὅποιαν ἔχετε διμοιρύγησει. Θά ἐπεθύμουν, δῶμας, νά ἔκμεταλλεύθη τὴν μοναδικήν ταύτην εύκαιριαν διὰ νὰ τονίσω πρὸς ύμας τὴν πολύτιμον προσφοράν τῆς Δ.Ν.Ο.

Τὰ προβλήματα τὰ ὅποια αντιμετωπίζομεν είναι πολλά και ποικίλα. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν λέγεται οτι κάθε φοράν ποὺ πιστεύομεν οτι ἔξευρεθη ἡ λύσις εἰς ἔν σοδαρὸν ζητημα —τὸ ἰρλανδικὸν πρόδηλημα— τὸ πρόθλημα λαμβάνει μίαν νέαν μορφήν. Πιστεύω δὲ οτι τὸ αὐτὸν συμβαίνει εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίβον.

Αἱ τελευταίαι εξελίξεις ἐνώπιον μας είναι συνχαὶ προσπάθειαι τῆς Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορῶν νά διατραγματευθῇ διαφόρους ὑποθέσεις μετὰ τῆς Δ.Ν.Ο. Τούτῳ ἀποτελεῖ μίαν διεθνῆ ἑκδήλωσιν συνδικαλισμοῦ, ητις είναι ἐμφανής εἰς ἑκάστην τῶν χώρων μας ἐπὶ σειράν ἐτῶν, εἰς δι, οι ἀφορά τὰς ἔνθικας ἐνώσεις.

Τρόπον τινά η τάσις αὕτη χαρακτηρίζεται κατακριτής. 'Αναμφιδόλως, οι διαπραγματεύσεις δύνανται νά διεσχαθοῦν ρεαλιστικῶρεν και ἀποτελεσματικῶρεν ὑπὸ τῶν ἔνθικῶν ὄργανισμῶν, οι ὄποιοι και καταστάσεις γνωρίουσιν και διαπραγματεύονται μὲ δένδασι τὸ ἔθνικὸν συμφέρον. 'Υπάρχει, ἐπίσης, μία τάσις εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. νά κινητοποιήσῃ τάχιον πολιτικῶν στόχων —ύποκινημένη υπὸ ἀνατρεπτικῶν στοιχείων— μᾶλλον παρὰ χάριν τοῦ πραγματικοῦ ἐνδιαφέροντος ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν.

'Αναμφιδόλως, πολλὰ ὄφελη δύνανται νά προκύψουν ἐκ τῆς συλλογικῆς συνεργασίας ἐφοπλιστικῶν και ναυτεργαστικῶν ἐνώσεων ἐπὶ ὥρισμένων θεμάτων. 'Ἐπι τέλους, η Ναυτιλία ἀσχολεῖται διασικῶς εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Τὰ πλοῖα μας ἐπισκέπτονται δῆλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου : δύνανται νά τύχουν ἀρωγῆς η νά παρεμποδισθοῦν εἰς τὸ ἔργον των εἰονδήποτε λιμένων προσεγγίζουν, ύπὸ μιᾶς η ὅλης ἐνώσεως. 'Η συνεργασία μεταξύ τῶν γιούνων καθιστάται δῆμερα στενωτέρα. 'Ημεῖς, προτείνω, πρέπει νά διπλασιάσωμεν τὰς προσπαθείας μας και νὰ διευρύνωμεν τὸν πόλεμον περιοχήν την Πύργον τοῦ Λονδίνου....

Σοδαρῶν, πάντως, πιστεύω, οτι ἡμέις τῆς Δ.Ν.Ο. έχομεν δυσχερῆ προβλήματα πρὸ ἡμῶν. 'Άλλ' ἀφ' οτι ἀνέλαβα ως πρόδερμος μὲ ἐνεθάρρυνε σημαντικῶς η διατίστωσις οτι τὰ μέλη μας ἀφιερώνουν και χρόνον και σκέψιν διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν συλλογικῶν μας στόχων. Αἰσθανόμαται οτι υπάρχει πραγματικὴ συνεργασία μεταξύ μας. Είναι διαιτέρως εύχαριστον διότι ἐφέτος η συνεργασία αὕτη διημέρηθη διὰ νά περιλάβῃ τὰς ἐνώσεις ἐφοπλιστῶν τοῦ Χόγκ Κόγκ και τοῦ Πακιστάν την διευρύνωμεν τὸν πόλεμον περιοχής διότι καλωσορίζω ἀπόψε τὸν κ. και τὴν κ. Τσάο και τὸν κ. Γουάλτον. Δυστυχώς, οι Πακιστανοί φίλοι μας δὲν ἡδυνήθησαν νά παρευρεθοῦν αὐτοπροώπως.

Τὰ 'Ἐπτήσια αὕτη Γενικά Συνέδρια και η ἀνάλογος φιλοξενία, δὲν αποτελοῦν μόνον εύκαιριας πρὸς διασκέδασιν (μολονότι είναι και αὐτὸ). Δίδουν τὸν χρόνον και τὴν δυνατότητα ἐδραιώσεως και ἐνδυναμώσεως τῆς συνεργασίας περι τῆς ὥμησα. Αύτος είναι εἰς τὸν καταλληλότερον περιοχήν την θάλασσαν, καθηγήτα 'Ανδρεάδη, διὰ τοὺς ὄποιους είμεθα υπόχρεοι πρὸς ύμας και τοὺς συνεργάτας σας σήμερον.

Τὰ 'Ἐπτήσια αὕτη Γενικά Συνέδρια και η ἀνάλογος φιλοξενία, δὲν αποτελοῦν μόνον εύκαιριας πρὸς διασκέδασιν (μολονότι είναι και αὐτὸ). Δίδουν τὸν χρόνον και τὴν δυνατότητα ἐδραιώσεως και ἐνδυναμώσεως τῆς συνεργασίας περι τῆς ὥμησα. Αύτος είναι εἰς τὸν καταλληλότερον περιοχήν την θάλασσαν, καθηγήτα 'Ανδρεάδη, διὰ τοὺς ὄποιους είμεθα υπόχρεοι πρὸς ύμας και τοὺς συνεργάτας σας σήμερον.

ANAKOINΩΣΙΣ

'Η ἑταίρια CLANCEY SONS & COMPANY LONDON, AVERAGE ADJUSTERS, ἐπιθυμεῖ νά γνωστοποιήσῃ εἰς διότι τῶν φίλων της τὴν ἐναρξιν τῶν ἔργων της έναντι της Πειραιεί τοῦ ονόματος CLANCEY SONS, & STACEY, 'Ιάσονος 3, Πλατεία Μιαούλη, Τηλέφωνον 451-6119.

Προϊστάμενοι Γραφείου:

Κα. E. ΣΤΕΦΑΝΑΚΗ ('Ελληνις) & κ. M.R. SMITH (BRITISH) θὰ εύρισκωνται εἰς τὴν εύχαριστον θέσιν νά σᾶς ἐξυπηρετήσουν.



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

ΠΛΟΥΤΟΣ ΠΟΥ ΔΙΑΡΡΕΕΙ

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΧΑΡΑΞΙΣ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΥ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗ ΘΕΣΜΙΚΟΝ ΠΛΑΙΣΙΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ

- ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΗΥΞΗΜΕΝΗΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΔΙ' ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΝ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ.
- ΔΥΣΧΕΡΕΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ ΕΚ ΤΗΣ ΕΛΛΕΙΨΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΑΡΚΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ.

'Ενω αἱ τρεῖς μεγάλαι ναυπηγικαὶ καὶ ἐπισκευαστικαὶ μονάδες τῆς χώρας (Σκαραμαγκά, 'Ελευσίνος καὶ Σύρου) προετοιμάζονται διὰ νὰ δεχθοῦν τὴν ηύξημένην κίνησιν ἐπισκευῶν, τὴν ὅποιαν ἀναμένεται διὰ θὰ προκαλέσῃ ἡ προσεχῆς ἐπαναλειτουργία τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ, στασιμότης της παρατητήσαι εἰς τὰ ἐπισκευαστήρια τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τοῦ Πειραιῶς, τὰ ὅποια ἔχουν διατηρητοῦν ἀποκλειστικῶν τὰς ἀνάγκας μεγίστου μέρους τῆς ναυτιλίας μας, στασιμότης ὄφειλομένη εἰς τοὺς ἑκτεθέντας ἐπανειλημμένα λόγους, κυριώτερος τὸν ὅποιον εἶναι ἡ ἐλλειψη τῶν έπισκευαστικῶν χώρων, ἔξοπλισμοῦ αὐτῶν καὶ δεξαμενῶν. "Ηδη, ἐπού λόγου αὐτοῦ αἱ ἐπισκευαστικαὶ ἐπιχειρήσεις τοῦ Περάματος ἐνέχεται νὰ ἀποτέλουν μίαν καλὴν εὐκαιρίαν ἀποσχολήσεως τὴν ὅποιαν ἐδημούργει ἡ προπτική ρυμουλκήσεως εἰς τὴν 'Ελλάδα πρὸς ἐπισκευὴν τῶν 16 πλοίων τὰ ὅποια παραμένουν παγιδευμένα εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουεζ ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ πολέμου τῶν ἔξη μηρῶν.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

'Ἄλλὰ τὰ προβλήματα δὲν περιορίζονται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἐπισκευαστικήν βιομηχανίαν, ἡ ὅποια ἀσκεῖ τὴν δραστηριότητα τῆς εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν. Προβλήματα, ἀμεσαὶ καὶ κοινὰ δι' ὅλας τὰς ὄμοιδεις ἐπιχειρήσεις ἀνεξαρτήτως μεγέθους, ἀντιμετωπίζουν καὶ αἱ μεγάλαι ναυπηγικαὶ καὶ ἐπισκευαστικαὶ μονάδες.

'Η κατάργησις τοῦ τέλους χαρτοσήμου ἐπὶ τῶν τιμολογίων δι' ἐπισκευάς, ὡς καὶ ἡ ἔξασφάλισις κεφαλαίων κινήσεως, εἶναι ἔκ τῶν ἀμεσωτέρων καὶ πρέπει νὰ ἐπιλυθοῦν χωρὶς χρονοτριβήν. Τὸ τέλος χαρτοσήμου ὑφίσταται μόνον παρ' ἡμῖν. Πουθενὰ ἀλλού δὲν εἰσπράττεται καὶ, ὡς εἶναι εὐνόητον, τελικῶς καταβάλλεται ὑπὸ τῶν ἐπισκευαστικῶν ἐπιχειρήσεων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μειώνεται ἡ ἀνταγωνιστικότης των. Εἰναι, ἔξ ἄλλου, λανθασμένη ἡ ἀντίληψη, ὅτι αἱ ἐπισκευαστικαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν ἔχουν ἀνάγκην κεφαλαίων κινήσεως, διότι θεωρεῖται ὅτι ἡ πληρωμὴ τῶν παρεχομένων ὑπὸ αὐτῶν ὑπηρεσιῶν γίνεται τοῖς μετρητοῖς. Θεωρητικῶς τούτῳ εἶναι ὅρθον. Εἰς τὴν πρᾶξιν δῆμος μεσολαβεῖ σημαντικὸν χρονικὸν διάστημα, ἔξικνούμενον καὶ μέχρι τοῦ ἔξαμηνοῦ ἡ καὶ περισσότερον, διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν εἰσπράξεων.

'Ἐπὶ τῶν προβλημάτων αὐτῶν θὰ πρέπει νὰ ἔγκψουν μὲ κατανόησιν αἱ ἀρμόδιαι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι διὰ νὰ εἰσηγηθοῦν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὰς ἐνδεικυνόμενας λύσεις. 'Η κατάργησις τοῦ τέλους χαρτοσήμου ἐπὶ τῶν τιμολογίων ἐπιβάλλεται διὰ νὰ ἀντισταθμίσῃ τὴν ἐπιδάρυνσιν τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν, ἡ ὅποια προεκλήθη ἐκ τῆς σημειωθείσης ἀνόδου τῶν τιμῶν τῶν χρηστιμοποιουμένων ψιλῶν καὶ τῆς ἐπελθούσης ἐν τῷ μεταξὺ αὐξήσεως τῶν ἡμερομισθίων. 'Επιθεβλημένη εἶναι, ἐπίσης, καὶ ἡ ἔξαρτεσις τῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας ἐκ τῶν λη-

φθέντων μέτρων περιστολῆς τῆς ρευστότητος, ὥστε νὰ καταστῇ εὐχερῆς ἡ ἐξασφάλισις κεφαλαίων κινήσεως.

ΘΕΣΜΙΚΟΝ ΠΛΑΙΣΙΟΝ

Πέραν ὅμως τῆς ρυθμίσεως τῶν ἀνωτέρω ἀμέσων προβλημάτων, ἀπαιτεῖται ἡ χάραξις μακροπρόθεσμου κρατικῆς πολιτικῆς καὶ ἡ δημιουργία ἐνὸς θεσμικοῦ πλαισίου, ὃς συνέβη μὲ τὴν Ναυτιλίαν, ἐντὸς τοῦ ὅποιου ἡ Ἑπική ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία θὰ δυνηθῇ νὰ ἀναπτύξῃ εἰς τὸ ἐπακρον τὴν δραστηριότητα τῆς καὶ νὰ διατηρήσῃ τὴν συναγωνιστικότητα τῆς ἔναντι τῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου.

Η ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

'Ως προανεφέρθη αἱ τρεῖς μεγάλαι ναυπηγικαὶ καὶ ἐπισκευαστικαὶ μονάδες προετοιμάζονται ἡδη νὰ δεχθοῦν τὴν ηύξημένην κίνησιν ἐπισκευῶν, τὴν ὅποιαν θὰ προκαλέσῃ ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς Διώρυγος. Στόχος των ἡ προσέλκυσις τῶν ἐπισκευῶν πλοίων μεγάλης χωρητικότητος, τὰ ὅποια θὰ κατευθύνωνται σφόρτα πρὸς τὸ Σουεζ. Σχετικῶν παρεσχέθησαν αἱ κατωτέρω πληροφορίαι :

● ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ :

Tὰ 'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα μὲ τὰς τεραστίας ἐγκαταστάσεις καὶ τὸν ύπερευχρονον τεχνικὸν ἔξοπλισμόν, ποὺ διαθέτουν, ἀ-

ποθλέπουν εἰς τὴν προσέλκυσιν τῶν ἐπισκευῶν τῶν μεγάλου τοννάς πλοίων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν θὰ διατεθῇ ἀποκλειστικῶν δι' ἐπισκευάς καὶ ἡ μόνιμος δεξαμενὴ τῶν 250.000 τόννων. Οὕτω ύπολογίζεται ὅτι ἡ ἐπησία ἐπισκευαστικὴ ἴκανότητα τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶ, ἡ ὅποια ἀνέρχεται σήμερον εἰς 210 - 220 σκάφη χωρητικότητος 6.500.000 τόν. d.w., θὰ αὐξηθῇ περαιτέρω κατὰ 60 - 65 σκάφη μεγάλης χωρητικότητος, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ διπλασιασθῇ σχεδόν ὁ δύκος τῆς ἐπισκευαζομένης χωρητικότητος. Τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ τὴν σημειωθεῖσαν ἀνοδὸν τῶν τιμῶν τῶν ὄλικων καὶ τὴν αὐξησιν τῶν ἡμερομισθίων ἔξακολουθεῖ νὰ εἶναι συναγωνιστικόν, καταβάλλεται δὲ ιδιαιτέρα προσπάθεια διὰ τὴν δελτίωσιν τῆς παραγωγικότητος τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ, ώστε τὸ κόστος νὰ διατηρηθῇ χαμηλόν.

● ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ :

"Ἀμεσος στόχος τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος είναι ἡ διεύρυνσις τῶν παρεχομένων ἐπισκευαστικῶν εὐκολιῶν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν :

— Καταβάλλεται προσπάθεια αὐξήσεως τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ ἀπὸ 3.200 εἰς 5.000 ἄτομα. Τὸ προσλαμβανόμενον νέον προσωπικὸν ἐκπαιδεύεται εἰς δύο σχολὰς μαθητείας ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ θὰ ἀποσχοληθῇ ἀποκλειστικῶς εἰς τὸ το-

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ 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, Steinodamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at :

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 23, Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbohnhoff 11,	P.O.Box 2187, Teleph: 4 34 13 / 4	
2880 Brake,	Am Platz,	P.O.Box 66, Teleph: 33 50	
2970 Emden,	Neptunstrasse 18,	Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327

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

μέσα τῶν ἐπισκευῶν.

— "Ηρχισεν ἡ προμήθεια νέων φορητῶν ἔργαλειων διὰ τὸν ἑξοπλισμὸν τοῦ προσλαμβανομένου προσωπικοῦ καὶ ἄλλων γερανῶν διὰ τὴν ἐπισκευαστικὰ κρηπιδώματα, τὸ μῆκος τῶν ὅποιών ηὔξηθη κατὰ 250 μέτρα καὶ ἥδη ἐπιτρέπεται ἡ ταυτόχρονος ἐπισκευαστικὴ ἔξυπηρέτησις τεσσάρων ἀκόμη πλοίων.

— Κατηρτίσθησαν τὰ σχέδια διὰ τὴν δημιουργίαν νέου ἐπισκευαστικοῦ κρηπιδώματος μῆκους 250 μέτρων, τὸ ὅποιον προβλέπεται ὅτι θὰ παραδοθῇ πρὸς χρήσιν, πλήρως ἔξωπλισμένον, πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ἐνῷ εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν Ναυπηγείων περιλαμβάνεται καὶ ἡ κατασκευὴ μιᾶς μονίμου δεξαμενῆς.

— Ηὔξηθη ἡ δυναμικότης τῶν Ναυπηγείων εἰς ἡλεκτρικὸν ρεύμα, παροχὴν ὕδατος, ὁξυγονοκόλλησις καὶ ἡλεκτροσυγκολλήσις.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω ἐπεκτάσεων ἀναμένεται σημαντικὴ αὔξησις τῆς ἐπισκευαστικῆς ἱκανότητος τῶν Ναυπηγείων Ἐλευσίνος, ἡ ὅποια ἀπὸ 500.000 τόν. γκρός τὸ 1970 ἔφθασεν εἰς 980.000 τόν. γκρός τὸ 1971, 1.700.000 τὸ 1972 καὶ 2.150.000 τόν. γκρός τὸ 1973.

Τὰ Ναυπηγεία Ἐλευσίνος διατηροῦν τὴν συναγωνιστικότητά των, χαρακτηριστικὸν δὲ ἐν προκειμένῳ εἶναι ὅτι πλωτὴ ἀπόβητη πετρελαιοειδῶν ἔρρυμουλκήθη ἀπὸ τὴν Νιγηρίαν εἰς τὴν Ἐλευσίνα δι' ἐπισκευάς.

◎ ΝΕΩΡΙΟΝ ΣΥΡΟΥ :

— "Ετοιμον νὰ δεχθῇ τὴν ηὔξημένην κίνησιν ἐπισκευῶν εἶναι καὶ τὸ Νεώριον Σύρου μετὰ τὴν ἐπέκτασιν καὶ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ τεχνικοῦ ἑξοπλισμοῦ του. Συγκεκριμένων, συνεπληρώθη προσφάτως ὁ τεχνικὸς ἑξοπλισμὸς τοῦ βαρέος μηχανουργείου, τὸ ὅποιον ἔξωπλίσθη μὲ τελειότατα γερμανικά, βρετανικὰ καὶ ιαπωνικὰ μηχανήματα. Ἐπίσης ἐδημιουργήθησαν ἐλαφρὸν μηχανουργείον, ἐφαρμοστήριον, ἐλασματουργεῖον, σωληνουργείον καὶ μονὰς παραγωγῆς ὁξυγόνου καὶ ἀστελύνης. Παραλλήλως, ὀλοκληρώθη ἡ νέα προβολής μῆκους 240 μέτρων καὶ συνεχίζονται αἱ ἐκβαθύνσεις καὶ ἄλλα λιμενικὰ ἔργα, τὰ ὅποια θὰ ἐπιτρέπουν τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἔγκαταστάσεων ἐπὶ μῆκους πλέον τοῦ ἐνὸς χιλιομέτρου. Ἐξ ὅλου, ἐτοποθετήθη καὶ ἥριξεν νὰ λειτουργῇ ἔνας γερανὸς ἀνύψωτικῆς ἱκανότητος 40 τόνων κινούμενος δι' ἡλεκτρισμοῦ ἐπὶ γερανογεφύρας, εἶναι δὲ ἔτοιμος καὶ ὁ ὑπο-

σταθμὸς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος. Τὸ Νεώριον διαθέτει δύο πλωτὰς δεξαμενάς, μελετάται δὲ ἡ δημιουργία μιᾶς μονίμου δεξαμενῆς διὰ πλοίου 150.000 τόν. ἡ ἡ πρόσκτησις καὶ τρίτης πλωτῆς. Οὕτω ἀναμένεται νὰ αὐξηθῇ αἰσθητῶς ἡ ἐπισκευαστικὴ ἱκανότης τοῦ Νεώριου Σύρου, εἰς τὸ ὅποιον ἐπισκευάζονται σήμερον 200 - 250 σκάφη ἑτησίως.

— Η ἐπισκευαστικὴ ἱκανότης τῆς χώρας ἀναμένεται ὅτι θὰ αὐξηθῇ ἔτι περαιτέρω, ὅταν θὰ τεθοῦν εἰς λειτουργίαν αἱ νέαι μονάδες, αἱ ὅποιαι δημιουργούνται ἡ πρόκειται νὰ δημιουργηθοῦν εἰς τὴν Ἰτέαν (ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Ναυπηγείων Περάματος - Ἰτέας), τὴν Πύλον (ὑπὸ τοῦ Οίκου Καραγεώργη) καὶ εἰς τὸ Λαύριον (ὑπὸ τῆς ΝΑΥΣ τῶν Ἀδελφῶν Φιλίππου καὶ ἄλλων).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ :

— Ἐντελώς διαφορετικὴ παρουσιάζεται ἡ κατάστασις εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς. Ἡ Ἑλλειψις χώρων, ἑξοπλισμοῦ καὶ ἐπαρκῶν δεξαμενῶν, δὲν ἐπιτρέπει εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας ἐπισκευαστικὰς ἐπιχειρήσεις νὰ σχεδιάσουν ἐπέκτασιν τῆς δραστηριότητος τῶν διὰ νὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς ηὔξημένης κινήσεως, ἡ ὅποια θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος, ἀφοῦ δὲν ἡμιποροῦν, ὅχι βεβαίως ἐξ ὑπαιτοποίησης τῶν νὰ ἔχουν πρετήσουν οὐτε τὴν σημερινήν ζήτησον δι' ἐπισκευάς.

Τὸ πρόβλημα είναι ὀξύτατον, δεδομένου δὲ ὅτι ἡ ἐπισκευαστικὴ διοικησία τῆς λιμενικῆς περιοχῆς ἔχει προταθῆ διὰ τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἡ ἡρησιμοποίησις τῆς νοτίου πλευρᾶς τῆς Κυνόσουρας καὶ ἡ διάθεσις τῆς περιοχῆς, ἡ ὅποια ἐκτείνεται ἀπὸ τὸ Πέραμα μέχρι τῶν ἔγκαταστάσεων τῶν Ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά.

— Η λύσις τῆς Κυνόσουρας θὰ προσφέρῃ ἐκτεταμένον χώρον διὰ τὴν ἔγκαταστασίν τῶν ἐπισκευαστηρίων, ἀλλὰ καὶ τῶν μικρομεσαίων ναυπηγικῶν μονάδων τοῦ Περάματος, τῶν ὅποιων προβλέπεται ἡ ἀπομάκρυνσις τῆς μεταχειρίσιας πού κατέχουν σημερον. Ἐπίσης θὰ προσφέρῃ μεγάλην θαλασσίαν ἐκτασιν προστατευόμενην ἐν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν διὰ τὴν χρησιμοποίησίν της ὡς ἀγκυροβολίου τῶν ἀργούντων πλοίων εἰς περίπτωσιν ναυτιλιακῆς κρίσεως. Ἔναντι τῶν πλεονεκτημάτων αὐτῶν προβάλλεται ἡ υψηλὴ δαπάνη, ἥπτης θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ τὰ ἔργα ὑποδομῆς. Πέραν τῶν ἐκδραστηρῶν καὶ τῆς διαμορφώσεως χώρων, θὰ ἀπαιτηθῇ νὰ κατασκευασθῇ κυματοθραύστης ἀπὸ τὰ Σελήνια μέχρι τῆς νησίδος Ἀταλάντης ἀρχικῶς καὶ μέχρι τῆς Ψυτταλείας δὲ δύετερον στάδιον. Ἐπίσης ή λύσις αὐτή θὰ πρέπει ἀπαραίτητως νὰ συνδυασθῇ μὲ ζεῦξιν τοῦ στενοῦ τῆς Σαλαμίνος διὰ γεφύρας διὰ τὴν ταχείαν μετακίνησιν τοῦ ἔργατος τεχνικού προσωπικοῦ τῆς δημιουργηθσαντος βάσεως καὶ τὴν διακίνησιν τῶν ὑλικῶν.

— Η ἑταῖρος λύσις, ἡ χρησιμοποίησίς δηλαδὴ τῆς περιοχῆς ἡ ὅποια ἐκτείνεται ἀπὸ τὸ Πέραμα μέχρι τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά προσφέρεται ἐπίσης διὰ τὴν ἔγκαταστασίν τῶν ἐπισκευαστικῶν καὶ τῶν μικρομεσαίων ναυπηγικῶν μονάδων, ὡς καὶ τῶν παραναυπηγικῶν διοικησίαν καὶ συνδέεται ἀμεσα καὶ εύχερως μὲ τὴν ἀγοράν τοῦ Πειραιῶς καὶ μὲ τὴν διοικησίαν περιοχῆς τοῦ Θριασίου πεδίου. Λόγω δὲ τῆς ἐδαφολογικῆς μορφῆς τῆς περιοχῆς ταύτης δὲν ἀπαιτεῖται υψηλὴ δαπάνη δι' ἔργα ὑποδομῆς, ἡ γειτνίασις της ὅμως μὲ τὰς ἔγκαταστασίες τοῦ Ναυστάθμου τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ἀποτελεῖ τεράστιον ἐμπόδιον διὰ τὴν χρησιμοποίησίν της ὡς ἐπισκευαστικῆς καὶ ναυπηγικῆς βάσεως.

— Εν κατακλειδίοι πρέπει νὰ δημιουργηθοῦν διὰ τὴν ἑπτακόλυνσιν τῶν ἐπισκευῶν. Μία λύσις τῆς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν θὰ ἡδη ἡ χρησιμοποίησίς παλαιών πλοίων, διατίθεμένων ὡς «σκράπτ», τὰ ὅποια διὰ καταλλήλων διαρρυθμίσεων θὰ ἀδύνατο νὰ μεταβληθοῦν εὐχερῶς εἰς εἰδός ἐπισκευαστικῶν κρηπιδωμάτων καὶ νὰ ἔχουν πρετερούν ταυτοχρόνως διότι ἐπισκευαζόμενα σκάφη, ἀνὰ ἔνα εἰς ἑκάστην πλευράν.

Η ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΛΥΣΙΣ :

— Η μακροπρόθεσμος λύσις τοῦ προβλήματος τῆς ἐπισκευαστικῆς διοικησίας τῆς λιμενικῆς περιοχῆς, θὰ πρέπει νὰ ἀνατεθῇ εἰς τὴν προαναφερθείσαν ἐπιτροπήν, ἡ ὅποια, μετὰ τὴν ὑποδολήν τῶν προτάσεών της διὰ τὴν ἄμεσον ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος τοῦ Περάματος, νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὴν διερεύνησιν τῶν γενομένων κατὰ καιρούς προτάσεων καὶ νὰ ὑποδειξῇ τὴν συμφερώτεραν λύσιν, ὃστε νὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τοῦ διούδειον τὴν σημερινήν ζητήσην δι' ἐπισκευάς.

— Η λύσις τῆς Κυνόσουρας θὰ προσφέρῃ ἐκτεταμένον χώρον διὰ τὴν ἔγκαταστασίν τῶν ἐπισκευαστηρίων, ἀλλὰ καὶ τῶν μικρομεσαίων ναυπηγικῶν μονάδων τοῦ Περάματος, τῶν ὅποιων προβλέπεται ἡ ἀπομάκρυνσις τῆς μεταχειρίσιας πού κατέχουν σημερον. Ἐπίσης θὰ προσφέρῃ μεγάλην θαλασσίαν ἐκτασιν προστατευόμενην ἐν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν διὰ τὴν χρησιμοποίησίν της ὡς ἀγκυροβολίου τῶν ἀργούντων πλοίων εἰς περίπτωσιν ναυτιλιακῆς κρίσεως. Ἔναντι τῶν πλεονεκτημάτων αὐτῶν προβάλλεται ἡ υψηλὴ δαπάνη, ἥπτης θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ τὰ ἔργα ὑποδομῆς. Πέραν τῶν ἐκδραστηρῶν καὶ τῆς διαμορφώσεως χώρων, θὰ ἀπαιτηθῇ νὰ κατασκευασθῇ κυματοθραύστης ἀπὸ τὰ Σελήνια μέχρι τῆς νησίδος Ἀταλάντης ἀρχικῶς καὶ μέχρι τῆς Ψυτταλείας δὲ δύετερον στάδιον. Ἐπίσης ή λύσις αὐτή θὰ πρέπει ἀπαραίτητως νὰ συνδυασθῇ μὲ ζεῦξιν τοῦ στενοῦ τῆς Σαλαμίνος διὰ γεφύρας διὰ τὴν ταχείαν μετακίνησιν τοῦ ἔργατος τεχνικού προσωπικοῦ τῆς δημιουργηθσαντος βάσεως καὶ τὴν διακίνησιν τῶν ὑλικῶν.

— Η ἑταῖρος λύσις, ἡ χρησιμοποίησίς δηλαδὴ τῆς περιοχῆς ἡ ὅποια ἐκτείνεται ἀπὸ τὸ Πέραμα μέχρι τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά προσφέρεται ἐπίσης διὰ τὴν ἔγκαταστασίν τῶν ἐπισκευαστικῶν καὶ τῶν μικρομεσαίων ναυπηγικῶν μονάδων, ὡς καὶ τῶν παραναυπηγικῶν διοικησίαν καὶ συνδέεται ἀμεσα καὶ εύχερως μὲ τὴν ἀγοράν τοῦ Πειραιῶς καὶ μὲ τὴν διοικησίαν περιοχῆς τοῦ Θριασίου πεδίου. Λόγω δὲ τῆς ἐδαφολογικῆς μορφῆς τῆς περιοχῆς ταύτης δὲν ἀπαιτεῖται υψηλὴ δαπάνη δι' ἔργα ὑποδομῆς, ἡ γειτνίασις της ὅμως μὲ τὰς ἔγκαταστασίες τοῦ Ναυστάθμου τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ἀποτελεῖ τεράστιον ἐμπόδιον διὰ τὴν χρησιμοποίησίν της ὡς ἐπισκευαστικῆς καὶ ναυπηγικῆς βάσεως.

— Εν κατακλειδίοι πρέπει νὰ δημιουργηθοῦν διὰ τὴν ἑπτακόλυνσιν τῶν ἐπισκευῶν. Μία λύσις τῆς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν θὰ πρέπει νὰ δημιουργηθοῦν διὰ τὴν ἑπτακόλυνσιν τῶν ἐπισκευῶν. Μία λύσις τῆς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν θὰ πρέπει νὰ δημιουργηθοῦν διὰ τὴν ἑπτακόλυνσιν τῶν ἐπισκευῶν.

16-20, TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN
TELEX: 370131

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

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935

GENERAL SHIP CHANDLERS

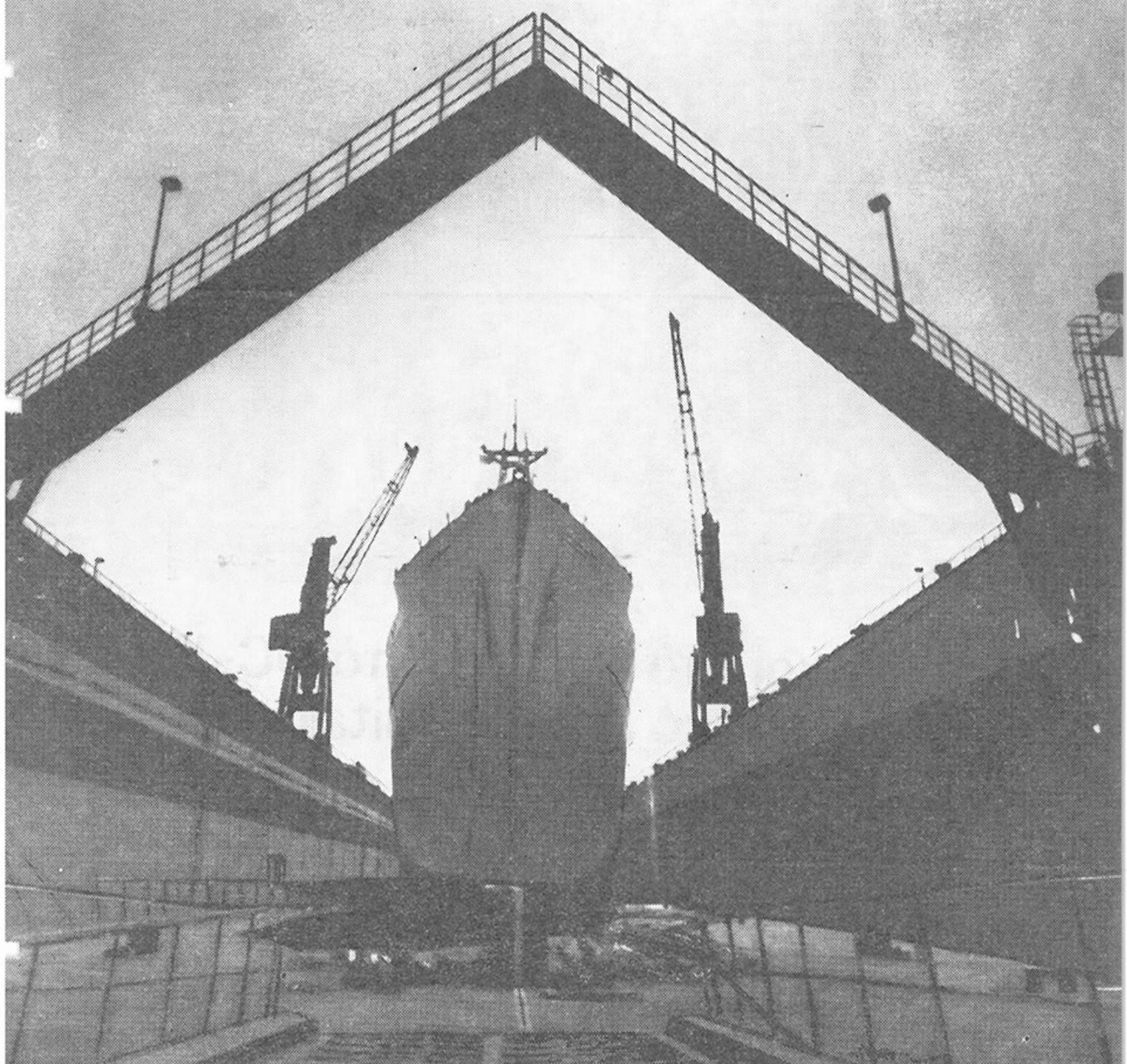
Γενικός Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης
Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος
'Αντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480
A. NYXAS » 446.983

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:
ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

Δ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 74

Αθήναι 3-9 Ιουνίου 1974

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε



1/74

Τώρα και στὸ Τόκυο μὲ τὸ DC-10, τὸ ἀρχοντικὸ Jet τῆς Alitalia.

(ἀπὸ 1ης Μαΐου)

"Αν οἱ δουλείες σας ὁδηγοῦν στὸν "Απω 'Ανατολή, εἶναι
τώρα εύκαιρία νά ταξιδέψετε μὲ τὸ DC-10 τῆς Alitalia:
τὸ νέο ἀεριωδούμενο μὲ τὴν ἀρχοντικὴ ἄνεσην.

Περισσότερη εύρυχωρία. Πρωτοποριακές πολυθρόνες
χωρισμένες ἀνὰ δύο. Μεγαλύτερα παράδυρα. Τελειοποιημένο
σύστημα ἀερισμοῦ. Ἀδόρυθοι κινητήρες.

Θὰ ἀπολαύσετε τὶς κινηματογραφικές προβολὲς ποὺ σᾶς
προσφέρονται. Τὴν στερεοφωνικὴ μουσική, ποὺ μπορεῖτε νὰ
διαλέξετε ἀπὸ ὅκτὼ κανάλια.* Τὴν πρόδυμη ιταλικὴ
περιποίησην. Καὶ δὰ ἐπωφεληθῆτε φδηνὲς ἀγορὲς ἀπὸ τὸ
πλούσιο Duty - free shop τοῦ ἀεροσκάφους.

Τακτικές ἀναχωρήσεις ἀπὸ τὴν Ἀδήνα γιὰ τὴν
"Απω 'Ανατολή, μὲ ἑνα δίκτυο ποὺ καλύπτει:
Νέο Δελχί, Μπανγκόκ, Χόνγκ Κόνγκ, Τόκυο.*
Βομβάν, Σιγκαπούρη, Σύδνεϋ, Μελβούρνη.

Οι "Ελληνὲς πλοιοκτῆτες καὶ οἱ ταξιδιωτικοὶ πράκτορες,
γνωρίζουν καὶ ἐμπιστεύονται τὴν Alitalia.

*Οἱ κανονισμοὶ τῆς IATA ἐπιβάλλουν μικρὴ χρέωση
γιὰ τὴν χρηση τῶν στερεοφωνικῶν ὄκουστικῶν.

*Συνεργασία: Alitalia, Air France, Japan Airlines, Lufthansa.

Alitalia
ITALY'S WORLD AIRLINE

ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Κατ' ἀρχὴν δέχονται τὸν συνταξιοδοτικὸν μισθὸν

Ἡ "Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν" ὑπέβαλε μὲ τὴν σειράν της μάκρων ὑπόμνημα εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, περικλείον τὰς ἀπόψεις ἐπὶ τοῦ ὑπὸ κρίσιν Νομοσχέδιου, τοῦ καθιερούντος τὸν συνταξιοδοτικὸν μισθὸν. Τὸ δημοσιεύμενον κατωτέρω, ἵνα λάδουν γνῶσιν καὶ οἱ ναυτικοὶ ὅσον καὶ οἱ ἀπόμαχοι συνταξιοδοτοῦσι.

Πολλὰ τὰ ἀξιόλογα ὑποδεικνύει διὰ τοῦ ὑπομνήματός της ἡ "Ἐνωσις", μὲ μίαν ὅμως ἀπό μέρους μας οὐσιώδη παρατήρησιν, ὅτι πᾶσα ἐπιφύλαξις διὰ τὴν ἄμεσον τῶν συντάξεων αὐξῆσιν δὲν θὰ ἔπειπε νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν.

Ὑπέρ πάντα νομοθετικὸν ἡ ἄλλον περιορισμὸν ἡ αὐξῆσις τῶν συντάξεων καὶ ἡ κοινωνίας ἐνὸς παγίου συστήματος προσαρμογῆς αὐτῶν, ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην ἐπιτακτικήν, μίαν ἀνάγκην κοινωνικήν. Τὸ αἴτημα αὐτὸν τῆς ναυτεργατικῆς μας τάξεως καιρὸς εἶναι πλέον νὰ ίκανοποιηθῇ. Καὶ ὁ κ. Σκιαδόπουλος θὰ ἐπιτελέσῃ μέγα ἔργον —εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῆς ὑπουργικῆς του δράσεως ἐγγραφόμενον— ἃν φέρῃ εἰς πέρας τὴν ἀναληφθεῖσαν προσπάτειαν.

Κατὰ τὰ ἄλλα, διὰ τὸ ὑπόμνημα τῆς "Ἐνώσεως" ὑποδεικνύει διὰ τὴν ἔδραισιν τῆς καλῆς διοικήσεως τοῦ "Ιδρύματος" καὶ τῆς ὀμάδοποιήσεως τῆς ὑπηρεσιακῆς του ζωῆς δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν καὶ νὰ συζητῇ ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους παράγοντας.

Πρὸ δὲ
"Υπουργείον" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας
Διεύθυνσιν Ναυτικῆς Προνοίας
ΠΕΙΡΑΙΑ

Περίληψις: "Ἀπόψεις Ε.Ε. ἐπὶ Σχεδίου Νομοθετικοῦ Διατάγματος «Περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ Ν.Α.Τ. νομοθεσίας».

"Αναφέρομενοι εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 30021)3) 1974 ἀπὸ 19ης Μαρτίου 1974 ὑμέτερον ἔγγραφον, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ παρακαλέσωμεν ὅπως σημειώσητε τὰ ἐπόμενα:

Τὸ ἑκτονήν Σχέδιον Ν.Δ. «περὶ τροποποίσεως καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ Ν.Α.Τ. νομοθεσίας» γίνεται κατ' ἀρχὴν, εὔμενὼς ἐκ μέρους τῆς ἡμετέρας Ἐνώσεως ἀποδεκτόν. Ἐν τῇ πεποιθήσει, ὅτι τὸ νομοσχέδιον πρέπει νὰ λάβῃ τὴν πλέον ὄρθην, πρόσφορον καὶ ὡφελιμοτικὴν διατύπωσιν καὶ ἐπὶ τῇ ἐλπίδι ὅτι δυνάμεθα νὰ συντελέσωμεν εἰς τοῦτο, θέτομεν ὑπ' ὄψιν ὑμῶν τὰς ἀπόψεις μας:

Α.—ΒΑΣΙΚΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ

1) ΑΥΓΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ: α) Ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς πιστεύει εἰς τὴν ἀνάγκην, ὅπως οἱ "Ἑλληνες ναυτικοὶ ἀπολαμβάνουν, ὅταν ἀπολέσουν (αὐτοὶ ἢ αἱ οἰκογένειαι των), τὸ ἐκ τῆς ἐργασίας εἰσόδημα αὐτῶν, τῆς κοινωνίκης ἑκείνης προστασίας, ἢ ὅποια ίκανοποιεῖ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἀπόμαχου διου των. Κατ' ἀκολουθίαν, φρονοῦμεν ὅτι ἐπιβάλλεται ἡ βελτίωσις τῶν συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ εἰς τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον ἐπίπεδον.

2) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΥΨΟΥΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ: Δεδομένου ὅτι ὑπὸ διάφορα κριτήρια μορφολογούνται οἱ μισθοὶ καὶ αἱ ἀποδοχαὶ τῶν

ἐργαζομένων ναυτικῶν καὶ ὑπὸ διάφορα τὸ ψῆφος τῶν συντάξεων, ἀμεσος ἐξάρτησις τῶν τελευταίων ἐπὶ τοῦ ψήφου τῶν ἀποδοχῶν ἐνεργειας θὰ ἀπέτελει μίαν δέσμευσιν, διότι ἀφ' ἐνὸς μὲν δὲν γνωρίζομεν τὰς ἐν τῷ ἔξελίδει τῆς ναυτιλίας μελλούσας νὰ ἐπέλθουν διαφοροποιήσεις εἰς τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικό καὶ, συνεπόν, τὰς δυνατότητας τοῦ Ν.Α.Τ., ὅπως ἀνταποκριθῇ εἰς τὸ ὑψηλὸν σκέλος διαπανών διὰ παροχάς, ἀφ' ἐπέριου δὲ προσδοκάται ἀθρόας ἔξοδος εἰς τὴν σύνταξιν μεγίστου ἀριθμοῦ ναυτικῶν, αὐτῶν οἱ ὅποιοι ἀπεγράφησαν κατὰ τὰ ἔτη 1947 καὶ ἐντεῦθεν μετὰ τὴν ἀπό ἔξαστιαν διακοπὴν τῆς ἀπογραφῆς ναυτικῶν, τούθι ὅπερ ἀποτελεῖ δεδομένον παράγοντα σοβαράς ἐπιβαρύνσεως, τοῦ αὐτοῦ ὡς ἀνασκέλους.

3) ΒΑΣΙΚΗ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΙΣ: Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνώτερων, φρονοῦμεν ὅτι τοῦ μέτρου αὐξῆσεως καὶ ὑπολογισμού τῶν συντάξεων τρέπε νὰ προηγηθῇ ἡ μελέτη τῶν μέτρων ἑκείνων, τὰ ὅποια εἶναι ἀπαραίτητα νὰ ἔξασφαλίσουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὴν οἰκονομικὴν ίκανότηταν ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἡγεμόνεις αὐτοῦ ὑποχρεώσεις.

4) ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΥΨΟΥΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ: "Ἐὰν τοῦτο δὲν εἴναι, δι' οὓς ὑμεῖς κρίνετε λόγους, ἐφικτόν, θὰ ἡτο δυνατόν δι' εἰδικῆς ἐν τῷ νόμῳ διατάξεως νὰ προβλεφθῇ ἡ καθ' ἔκαστον ἔτος ἀναθεώρησις τοῦ ψῆφου τῶν συντάξεων μὲ κριτήρια ἑκεῖνα, τὰ ὅποια προσδοιοῦσιν τὸ ἐπίπεδον ζωῆς ἐν 'Ελλάδι καὶ ἐν ὅψει τῶν δυνατοτήτων τοῦ Ταμείου, ὡς πράττεται καὶ εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀσκούμενην πολιτικὴν τῶν μισθῶν.

Β.—ΚΥΡΟΣ ΕΓΚΡΙΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ

"Ο Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἀποδίδει ὑψηστην σημασίαν εἰς τὸ κύρος καὶ τὰς κατασφαλίσεις τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως καὶ τῶν ὅρων αὐτῶν, εἴθισται δε τὸ καθεστώς τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων νὰ ἀπο-

καλῆται παλλάδιον τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Χάρις εἰς τὸ καθεστώς τοῦτο, εἶδομεν τὴν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημασίαν χωρητικότητα ν' ἀνέρχεται κατακορύφως, διότι τὸ περιεχόμενον τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων ἀποτελεῖ κοινὸν κτῆμα καὶ τοῦ Ἐφοπλισμοῦ καὶ αὐτῶν τῶν ξένων πιστωτικῶν καὶ ναυπηγικῶν Οἰκουν.

Συνεπῶς, ἡ διὰ νόμου μεταβολὴ τοῦ ποσοστοῦ τῆς ἐργοδοτικῆς εἰσφορᾶς διὰ τοῦ ὑπολογιστοῦ ταύτης ἐπὶ ἄλλης, πλὴν τοῦ μισθοῦ, βάσεως δύναται νὰ ἀποτελέσῃ καὶ ἀντικείμενον δικαστικῆς διαφορᾶς καὶ σημαντικὸν ῥῆγμα θὰ προκαλέσῃ εἰς τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις τῶν ηπομονεύσαν τοῦ (ὅλας τατωτέρω παρατηρήσεις εἰς ὅρον 15).

5) ΧΡΟΝΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ: Θεωροῦμεν ἀναγκαῖον νὰ προτάσωμεν, ὅτι ἐν τῷ ὑπὸ ψήφισμαν Νομοθετικῷ Διατάγματι δέον νὰ προβλεφθῇ σημαντικὴ πίστωσις χρόνου διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων ἑκείνων, αἱ ὅποιαι θὰ ὑποχρεώσουν τὰ Ναυτιλιακὰ Γραφεῖα νὰ ἀφομοιώσουν τὰ περιεχόμενα αὐτῶν καὶ νὰ ἀποφευγθῶσι πολλὰ ζητήματα, ὡς η ἀναδρομικὴ εἰσπραξὶς εἰσφορῶν διὰ ναυτικούς ἀπολυθέντας ηδη κ.λπ.

Γ.—ΑΠΟΨΕΙΣ ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ

1) ΑΡΘΡΟΝ 1: Κατ' ἀρχὴν φρονοῦμεν ὅτι δὲν εἴναι ἀπαραίτητος ἡ μεταβολὴ τοῦ σημερινοῦ διοικητικοῦ καθεστώτος τοῦ Ταμείου, διότι, ἐξ ὅσων ἔχομεν ὑπ' ὄψιν, τοῦτο ἀποδοτικῶς ἐλείτουργησεν. "Αλλ' ἐὰν ὑμεῖς κρίνετε, διότι παρίσταται ἀνάγκη τροπολογίῶν καὶ ἐπείγει ἡ νομοθετησίς τούτων, παρακαλοῦμεν ὅπως σημειωθοῦν τὰ ἐπόμενα:

α) "Ἡ σύμπτωσις εἰς τὸ αὐτὸν πρόσωπον Διεύθυντον καὶ Προέδρου τοῦ Ταμείου δὲν εἴναι ἐξ ἀντικείμενου, ἀλλὰ καὶ ἐξ ἀπόψεως εὐθυνῶν, οὔτε ἐνδειγμένη, οὔ-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836382

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

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

τε έπωφελής διά τὸ Ταμείον. 'Εξ ἑτέρου, ὁ Πρόεδρος ἐνὸς 'Ιδρυμάτος δέον νὰ συγκεντρώνῃ εἰς χείρας του τὴν καθολικὴν ἐποτείαν τούτου καὶ νὰ συνεργαστίφ μετὰ τῆς Διευθύνσεως νὰ συλλαμβάνῃ καὶ διοχετεύῃ εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τὰς ἔξι ιδίας ἀντιλήψεως ἀπόφεις του ἐπὶ τῆς ἀκολουθητέας πολιτικῆς τοῦ 'Ιδρυμάτος. Σημειούμεν ἀπλῶς διὰ πρὸ δεκαετίων ἔχει καταργηθῆ ἡ διάταξις, διὰ τῆς ὀποίας Πρόεδρος καὶ Διευθυντής τοῦ Ταμείου ἦτο τὸ αὐτὸ πρόσωπον. 'Εκτοτε τὸ NAT κατέστη κολοσσιαῖος οἰκονομικοασφαλιστικὸς ὄργανος.

β) 'Ο ἀριθμὸς τῶν Μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον εἶναι ἐλάχιστος, δὲν θὰ δὲ οὔτε σκόπιμον, οὔτε ἐπωφελές νὰ ἀποφασίσουν περὶ σημαντικῶν καὶ ὑψηστῆς σπουδαιότητος θεμάτων δύο πρόσωπα, ὡς τούτο δύναται νὰ συμβῇ μὲ τὴν ἀπορτίαν τεσσάρων καὶ τριῶν Μελῶν.

γ) Φρονοῦμεν διὰ παρίσταται εὐκαιρία μιᾶς τελέον ὑπευθύνου συμμετοχῆς εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ NAT, τὸν τῆς ἐργοτακῆς πλευρᾶς. Τούτο, νομίζομεν διὰ ἐπιτυχῆντας ἔαν εἰς τὸ Δ.Σ. μετέχουν οἱ αἱρέτοι ἡγεταὶ τόσον τῶν ἐφοπλιστῶν, δόσον καὶ τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων, οἵτινες, ὡς ἔκ τοῦ λειτουργήματος τῶν εὑρίσκονται εἰς ἄμεσον ἐπαφὴν μετὰ τῶν συναδέλφων τῶν, ἐνώπιον τῶν ὅποιων καὶ εὐθύνονται καὶ λογοδοτοῦν.

Οὕτω, φρονοῦμεν διὰ εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT θὰ πρέπει νὰ μετέχουν ὡς ἑκάστοτε πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν, ὡς ἑκάστοτε Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο., ἀναπληρούμενοι κατὰ τὰ καταστατικὰ τῶν Σωματείων τῶν καὶ ὡς ἑκάστοτε πρόεδρος τῆς 'Ομοσπονδίας τῶν Συνταξιούχων N.A.T.

'Εξ ἄλλου, δεύτερον ἐφοπλιστικὸν μέλος θὰ ἡτο προτιμότερον νὰ ὄριζεται ὡς ἑκάστοτε πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος, ὡς δεύτερος δὲ ἐκπρόσωπος τῶν ναυτικῶν, ναυτικός ἐκ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων (ἔφ' ὅσον ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς εἶναι τῆς τάξεως τῶν 'Ἄξιωματικῶν καὶ ἀντιστρόφων).

δ) Διὰ τὴν ἐπιστημονικῶν παρακληθῆσην τῆς πορείας τοῦ 'Ιδρυμάτος καὶ τὴν ὄρθρεταν καὶ ἐπωφελεστέραν χάραξιν τῆς πολιτικῆς τοῦ 'Ιδρυμάτος, πιστεύομεν διὰ εἰναι χρήσιμον νὰ παρίστανται εἰς τὰς συνεδριάσεις αὐτοῦ, ἀνευ δικαιώματος φύσου, δύο (2) εἰδικὰ περὶ τὰ ναυτιλιασκὰ καὶ τὴν ναυτικὴν κοινωνίκην ἀσφάλισιν πρόσωπα, ὑπόδεικνούμενα τὸ ἐν ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Ε., τὸ ἔτερον δὲ ὑπὸ τῆς Π.Ν.Ο. Τοιουτορόπως, θὰ συνεκροτείτο μὲ τὴν συνεργασίαν τούτων καὶ τοῦ εἰδικοῦ περὶ τὰ ἀσφαλιστικὰ μέλους τοῦ Δ.Σ. καὶ τοῦ 'Αναλογιστοῦ - Μαθηματικοῦ τοῦ 'Ιδρυμάτος εἰδικευμένον ἐπιστημονικῶς Γνωμοδοτικὸν "Οργανον.

2) ΑΡΘΡΟΝ 7.: Δὲν ἀντιτίθεμεθα εἰς τὸν προβλεπόμενον τρόπον ὑπόλογισμοῦ τῶν συντάξεων, ἡτοι δάσει συνταξιοδοτικῶν μισθῶν. Δυνάμεθα, ὅμως, νὰ παρατηρήσωμεν, διὰ ὃ συντελεστής σταθμίσεως ὑπηρεσιῶν τοῦ Πίνακος I τῆς κατηγορίας Γ' είναι πλεονεκτικότερος τοῦ συντελεστοῦ τῆς κατηγορίας Β' τοῦ αὐτοῦ πίνακος, ἔχοντες ὑπὸ ὄψιν καὶ τὸ μέγεθος τῶν εἰσφορῶν καὶ τὰς εἰδικὰς συνθήκας ἔργασίας τῶν ποντοπόρων ναυτικῶν.

3) ΑΡΘΡΟΝ 11: Φρονοῦμεν διὰ ἐπέστη δὸ χρόνος τῆς καταργήσεως τοῦ Κεφαλαίου Προστασίας Φυματικῶν καὶ τῆς συντάξεως τοῦ κλάδου τούτου τῶν συνταξιούχων εἰς τὸ σύνολον τῶν συνταξιούχων τοῦ Ν.Α.Τ., διαφυλασσομένης δεδαίως τῆς εἰδικῆς προστασίας. 'Απαλλάσσεται τὸ "Ιδρυμα φόρτου

έργασίας, ὡς ἡ Λογιστικὴ 'Υπηρεσία, ἡ συντάξις Προϋπολογισμῶν - 'Ισολογισμῶν κ.λπ.

4) ΑΡΘΡΟΝ 13: Περὶ τῆς αὐτοματικῆς συναρτήσεως τοῦ ὑψους τῶν συντάξεων πρὸς τὸ ὑψος ἀποδοχῶν ἐνεργείας τοῦ ναυτικοῦ, ἀναφερόμεθα εἰς διὰ ἔξεθέσαμεν ἀνωτέρω (ΑΙ). 'Επι πλέον, ὃς σημειωθοῦν καὶ τὰ ἐπόμενα:

α) Τὰ μισθώλογια τῶν φορτηγῶν πλοίων 15.000 d.w. δὲν ἀποτελούν σταθερὸν παράγοντα, τοσούτον μᾶλλον καθ' ὅσον ἀντιτοπίζομεν ηδη περίπτωσιν διαφοροπιθεσεως ἐπὶ τὸ ἔλαττον τῶν μισθώλογίων τῶν πλοίων μέχρι 10.000 κ. o.x., ἡτοι διαφραστοίσις ἐν μέρει ἔχει ηδη ἀναγνωρισθῇ διὰ τοὺς μισθῶν τῶν πλοιάρχων, ὑποδιβασθέντας κατὰ 10%. Συνεπόν, ηδη, ὑφίσταται διὰ τοὺς πλοιάρχους Α' μειονεκτικὸν καθεστώς.

β) 'Η διάρκεια τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων συμφωνεῖται, συνήθως, διὰ διαστήματα διετίας καὶ πλέον. Κατὰ τὴν διάρκειαν τούτων εἶναι ἐνδεχόμενον αἱ συνθῆκαι ζωῆς ἐν 'Ελλάδι νὰ μεταβληθοῦν, ἐνῷ αἱ συντάξεις θὰ παραμένουν ἡρημέναι ἐκ τῆς δισρείας καὶ τοῦ ὑψους τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων.

'Η συνάρτησις τοῦ ὑψους τῶν συντάξεων ἐκ τῶν περὶ οὐ ὅ λόγος μισθῶν, πλὴν τῆς προσθέτου διαδικασίας καὶ ἐπιφρτώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν διὰ τῶν συνεχῶν καὶ καθαλικῶν ἀναθεωρήσεων καὶ ἀναπροσαρμογῶν, εἶναι ἐνδεχόμενον, πρὸς ἀποφύγησην ἐπιθαρύσεων πλοίου καὶ ναυτικοῦ, νὰ δηγήσῃ πρὸς ἄλλα σχήματα αὐξήσεως τῶν ἀποδοχῶν (TAKΕ POME PAY) τῶν ναυτικῶν.

γ) Τὸ προβλεπόμενον μέγιστον ὅριον τῆς συντάξεως ἔξισούμενον πρὸς τὴν ἑκάστοτε σύνταξιν τοῦ ἀρχιπλοιάρχου Π.

POLAR

combustion efficiency products

Turbines

Polar Panorin

Formulated to maintain the combustion efficiency of marine boilers, Polar Panorin is a free-running powder consisting mainly of alkali nitrates. When injected into the flame zone of the combustion chamber at scheduled intervals it is carried to all parts of the boiler, impinging on heating surfaces throughout the system. Carbon deposits are reduced to a dry, friable state, hard scale is broken up and further deposits are prevented from forming.

Polar Panorin defeats the three enemies of boiler efficiency; unburned carbon, sulphuric acid corrosion and vanadium corrosion. An additional benefit is that air pollution, usually in the form of acidic smutting, is considerably reduced.

Direct results from the use of Polar Panorin are increased boiler efficiency and a reduction in soot-blowing, fuel costs and maintenance time.

PLEASE VISIT US AT STAND WI5 IN THE BRITISH PAVILION

Diesels

Combustron

Despite advances in recent years it has not been possible to achieve the perfect combustion process by mechanical means. It follows that further advances can only be made by structurally improving the combustion properties of fuel oil itself. Combustron does this by applying the Horner-Schwenk Mechanism to prevent the formation of petroleum hydroperoxide in the flame zone, achieving a reduction of incomplete combustion strokes from an average of 35% to less than 10%.

Apart from increasing diesel efficiency, this results in considerably reduced maintenance in such areas as fuel nozzles, exhaust valves and turbocharger systems, also a reduction in the necessity for over-lubrication due to the prevention of carbon deposits forming behind piston ring grooves and the elimination of microwave peroxide explosions.

POLAR CHEMICALS LTD, 34 Ebury Street, London SW1, England. Tel.: 730 7158 Telex: 916957

OR OUR CONTACT JOHN BOTHWELL At 2 Alkimon Square, Piraeus. Tel.: 452 87 66 Telex: 212184

N. ούδένα σκοπὸν ἔξυπρετεῖ, δεδομένου ὅτι καὶ οἱ συντάξεις τοῦ βαθμοῦ τούτου παικίλουν καὶ δύνατὸν νὰ δοθῇ ἢ ἐντύπωσις, ὅτι ἡ πολιτικὴ τοῦ Ἰδρύματος σκοπεύει πρὸς τὸν στόχον τούτον.

δ) Ἡ ἀκροτελεύτης διάταξης τῆς παραγράφου I τοῦ ἄρθρου 13 ούδένα σκοπὸν ὑπῆρετεῖ, ἀποτελούσα δὲ συνέχειαν τοῦ πρώτου ἔδαφου τῆς αὐτῆς παραγράφου καὶ ἄρθρου εἶναι, φρονούμεν, διαγραπτέα.

5) ΑΡΘΡΟΝ 15: 'Αναφερόμεθα εἰς τὴν παραγράφου B τοῦ παρόντος (Κύρος Ἐγκριτικῶν Πράξεων) καὶ δι' οὓς λόγους ἔξεβοσμεν αὐτῷ, πιστεύομεν ὅτι ἀντενδείκνυται ἡ φήμιστις τοῦ ἄρθρου τούτου, διότι ἀφίσταται τῆς δάσεως ὑπολογισμοῦ τῶν εἰσφορῶν, καθ' ὃν κατὰ τὰς Ἐγκριτικὰς Πράξεις παραμένει ἀμετακίνητος ὁ μισθός. Ἐπὶ πλέον, πιστεύομεν ὅτι ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἄρθρου τούτου θὰ προκληθῶνται ἀνυπέρβλητοι δυσχέρειαι κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν ἐκ μέρους τῶν πλοιάρχων τῶν νέων κρατήσεων καὶ, ἐν συνεχείᾳ, ἀμφισθήτησεις καὶ ἐνδεχομένως σημαντικαὶ διενέξεις περὶ τὸ τελικῶς καταλογιστέον ποσὸν τῶν εἰσφορῶν. Διότι, δεδομένου ὅτι:

α) Ἡ ἀδεια δὲν καταβάλλεται PRO RATA διὰ διοίσης τοὺς ναυτικούς, παρὰ μόνον διὰ τοὺς συμπληροῦντας δύνην χρόνον ναυτολογίας, θὰ ἀνακύψῃ θέμα ἔξακριθωέως τοῦ χρόνου διαφρείσις τῆς ναυτολογίας.

β) Τὸ ἐπίδομα τῆς ὑπερενιασίου ὑπηρεσίας θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ κατὰ περίπτωσιν (πρόκειται περὶ χιλιάδων ναυτικῶν) καὶ νὰ ἔξακριθωθῇ ἐάν ὁ κάθε ναυτικὸς ἐπραγματοποίησεν ὑπὲρ 12μηνῶν ὑπηρεσίαν εἰς τὸ αὐτὸν πλοῖον ἢ εἰς πλοῖα τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου. Μετὰ τὸ διωδέκαμην τὸ ἐπίδομα καταβάλλεται PRO RATA. Συνεπὸς, τόσον ὁ πλοιάρχος, ὃσον καὶ τὸ NAT θὰ πρέπει νὰ ἔπακριθῶσυν τοὺς χρόνους καὶ τὴν συνέχειαν τῆς πλοιοκτησίας.

γ) Ἀμφότερα τὰ ἐπιδόματα ἀδείας καὶ ὑπερενιασίου ὑπηρεσίας συνομολογοῦνται διὰ τῶν ἐκάστου Συλλογικῶν Συμβάσεων, ἡ μνεία τούτων εἰς νομοθέτημα κατοχυρώνει νομικῶς ἀμφότερα τὰ ἐπιδόματα καὶ δεσμεύει οὕτω τὴν ἐλευθέραν δουληπον τῶν συμβαλούμενων νὰ καθορίζουν τοὺς δρόους ἐργασίας (π.χ. κατάργησιν τῶν ἐπιδομάτων) συμφῶνων πρὸς τὴν κυριωτείαν Διεθνῆ Σύμβασιν 'Ἐργασίας ὑπ' ἀριθ. 87. Ἡ ρητὴ κατονομασία, ἐξ ἄλλου τῶν ἐπιδομάτων τούτων ὡς δάσεως ὑπολογισμοῦ τῶν εἰσφορῶν, δύνατὸν μελλοντικῶς ν' ἀγάγῃ εἰς καθήλωσιν τούτων καὶ εἰς τὴν ἐπένθυσιν ἄλλων ἐπιδομάτων.

δ) Διὰ τὸ ἐπίδομα δεξαμενοπλοίων, ἔχομεν νὰ διατυπώσωμεν τὴν γνώμην ὅτι ἡ διὰ τοῦ ἄρθρου 15 ἐπιχειρουμένη ἀναδρομικὴ ἐφαρμογὴ, ἀνεξαρτήτως τοῦ γενονότος διὰ ὁ ἐφοπλισμὸς δὲν ἀντιτίθεται εἰς τὴν εἰσπραξιν τῶν δεσμώτων, φοδούμεθα ὅτι θὰ προκαλέσῃ γενικὴν ἀνθεώρησιν τῶν συντάξεων μὲν ἀγνώστους οἰκονομικὰς ἐπιπτώσεις.

Κατ' ἀκολούθιαν τῶν ἀνωτέρω, φρονοῦμεν τὸσον πρὸς διαφύλαξιν τοῦ κύρους τῶν Ἐγκριτικῶν Πράξεων καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀπλουστεύσεως τῶν ὑπολογισμῶν, διαδικασίων, ἐκκαθαρίσεων κ.λπ. τῶν εἰσφορῶν, ὅτι ὡς μόνη ὁρῇ καὶ σύμφωνος πρὸς τοὺς δρόους τῶν Ἐγκριτικῶν Πράξεων λύσις παραμένει ἡ συμπεριλήψις εἰς τὸ ὑπὸ φήμιστιν Νομοθετικὸν Διάταγμα τῆς ἀκόλουθου διατάξεως: 'Διά Συλλογικῶν Συμβάσεων ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ, ὑπογραφομένων καὶ ἐγκρινομένων κατὰ τὰς οἰκείας περὶ Συλλογικῶν Συμβάσεων διατάξεις, καθορίζεται εἰδικὴ κλίμαξ μισθοῦ, ἀποκλειστι-

κῶς καὶ μόνον πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν πρὸς τὸ NAT τακτικῶν εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικῶν.

6) ΑΡΘΡΟΝ 16: 'Ἐὰν ἐν τῇ ὅλῃ δομῇ τοῦ ἄρθρου τούτου θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ προσδοκῶμεν μείζονα πούκωσιν τοῦ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἀσφαλῆς οὐδὲντος θὰ εἶχομεν ἀντίρρησιν. Εἶναι, ὅμως, πολὺ ἀμφίβολον, ὅτι θὰ συμβῇ τοῦτο ἐκ μόνου τοῦ λόγου τῶν ηὔξημένων εἰσφορῶν πρὸς NAT τῶν συμβεβλημένων πλοίων.

'Ἐὰν τυχὸν ἥθελε νομοθετῆμα — ὡς ἡ Π.Ν.Ο. προτείνει — ὡς προϋπόθεσις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T. ἡ ἐπὶ τοῦ ξένου πλοίου παρουσία ἐνός, κατ' ἀλάχιστον στοιχίον, ὧρισμένου ἀριθμοῦ Ἐλλήνων ναυτικῶν, ἡ προϋπόθεσις αὐτῆς εἶναι σφόδρα πιθανόν, ὅτι θὰ προκαλέσῃ μείωσιν τῶν πρὸς τὸ N.A.T. εἰσδόμων ἔξι εἰσφορῶν τῶν πλοίων τούτων, διότι ὑφίσταται ἡ ἐύχερεια ἔξαγορᾶς τῆς ἐπὶ ξένων πλοίων ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν.

Φρονοῦμεν διότι καλῶς ἔχει τὸ νῦν ὑφιστάμενον καθεστώς, ἐνῷ αἱ καινοτομίαι ἔκθετουν τὸν θεσμὸν εἰς ἀπροβλέπτους ἐπιπτώσεις.

7) ΑΡΘΡΟΝ 20: 'Ἐκ μέρους μερίδος τοῦ ἐφοπλισμοῦ, διατυπούνται βασικαὶ ἀντιρρήσεις ἐπὶ τῆς σκοπιμότητος τῆς διατάξεως ταύτης. Ὡς εἶναι διατυπωμένη αὐτῆς παραχωρεῖ ἀποκλειστικὸν προνόμιον εἰς τὸ NAT εἰς δάρος τῆς Ιδιωτικῆς ἀσφαλίσεως καὶ εἶναι ἀμφίβολος ἡ συνταγματικότης τοῦ ἄρθρου τούτου. Εἴναι, ὅμως, φρονήτε διότι ἡ ἀσφαλίσις τῶν ἐπιβατῶν δύναται νὰ ἀποβῇ ἐπιφελῆς διὰ τὸ Ταμείον, θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ κεθοδευθῇ ἄλλη λύσις, ὡς π.χ. ἡ ὑποχρεωτικὴ διὰ τοῦ NAT ἀσφαλίσις, εἰς τρόπον δύστε τοῦτο ν' ἀπολαμβάνῃ τῆς προμηθείας.

Δ.—ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ NAT

1) ΕΝΕΣΤΩΤΑ ΕΣΟΔΑ N.A.T.: 'Ως, καλλίους ήμων, ὑμεῖς γνωρίζετε, τὸ μεγιστον ποσοστὸν τῶν ἐσδόμων τοῦ Ἰδρύματος προέρχεται ἐκ τακτικῶν εἰσφορῶν ἡσαφαλισμένων καὶ ἐργοδιότων. Τοῦτο σημαίνει διότι ἡ οἰκονομικὴ ὑπόστασις τοῦ Ταμείου ταυτίζεται πρὸς τὰς διακυμάνσεις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, γεγονός τὸ ὅποιον δὲν ἀποτελεῖ ὑψηλὸν δαῦμὸν τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ἰδρύματος.

Τὰ λοιπὰ ἔσοδα τοῦ Ταμείου, τὰ ἀνεπη-

ρέαστα ἐκ ναυτιλιακῶν κρίσεων καὶ ἀνακατατάξεων δὲν ἀντισταθμίζουν ἐπαρκῶς τὸ μειονέκτημα τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν. Εἶναι γνωστὸν ὑμῖν, διότι οἱ κοινωνικοί πόροι τοῦ Ἰδρύματος μόλις καλύπτουν ἐλάχιστον ποσοστόν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς ἐτέρους ἀσφαλιστικοὺς φορεῖς, οἱ ὅποιοι, καίτοι οὐδὲν προσφέρουν εἰς τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν, ἀπολαμβάνουν ὑψηλού ποσοστού ἐσδῶν ἐκ κοινωνικῶν πόρων.

'Αλλὰ εἰς τὸ N.A.T., κατ' ἔξοχὴν κοινωφελές "Ιδρυμα, συμβαίνει καὶ τὸ ἀλάχιστον ποσοστὸν τῶν κοινωνικῶν πόρων ἀν μὴ νὰ μηδενίζεται, νὰ ἐλαχιστοποιήται εἰς ἀσήμαντον ποσοστόν, λόγῳ τῆς ὑπ' αὐτοῦ καταβαλλομένης φορολογίας.'

2) ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΕΚ ΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ: Αύτομάτως, κατ' ἀκολούθιαν, προκύπτει τὸ πλήρως ἡτοιολογημένον καὶ λίαν βάσιμον αἵτημα τῆς ἀπαλλαγῆς ἐκ τῆς φορολογίας τοῦ NAT ἐπὶ τῶν εἰσοδημάτων αὐτοῦ. Τοιαύτη φορολογία ἐπιβάλλεται — ἔξιστα ἔχομεν ὑπ' ὅψιν — ἐπὶ τῶν τόκων τῶν καταθέσεων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐπὶ τῶν ἐσδῶν ἔξι ἑνοικίων, ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος ἐκ κινητῶν ἀξιῶν, τοκοσήμου, ὑδρεύσεως, ἀποχετεύσεως, οἰκοδομῶν καὶ χαρτοσήμου. 'Ἐκτιμῶμεν τὴν ἐκ τῆς φορολογίας ταῦτης ἀπώλειαν ἐσδῶν τοῦ Ἰδρύματος εἰς τάξιν τῶν 50.000.000 δραχμῶν ἐπησίως.'

'Ως πρόσθετος ἀντιλογία διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν θὰ ἡδύνατο νὰ χρησιμοποιήθῃ ἡ εὐμενῆς μεταχείρισις τῶν ἔξαγωγέων καὶ λοιπῶν εἰσαγόντων συνάλλαγμα ἐκ τοῦ ἔξωτερού, οἱ ὅποιοι πολλῶν ἀπολαμβάνουν διευκολύνσεων.

* * *

Θέτομεν τὰ ἀνωτέρω ὑπ' ὅψιν ὑμῶν καὶ παρακαλούμενον ὅπως εὐαρεστηθῆτε καὶ ἀποδεχθῆτε ἐν τῷ συνόλῳ τὰς διατυπωθεῖσας ἀπόφεις μας, πεπειθότες διότι ἡ "Ἐνωσίς Εφοπλιστῶν ἐπιθυμεῖ καὶ ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνάμεων αὐτῆς θὰ συμβάλῃ, ἵνα τὸ NAT ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ὑπάρχεως του, καταστῇ πόλος ἔλξεως τῶν νέων Ἐλλήνων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Metά τιμῆς
'Ο Αντιπρόδεδρος
ΑΛΚΙΜΟΣ Γ. ΓΡΑΤΕΟΣ

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

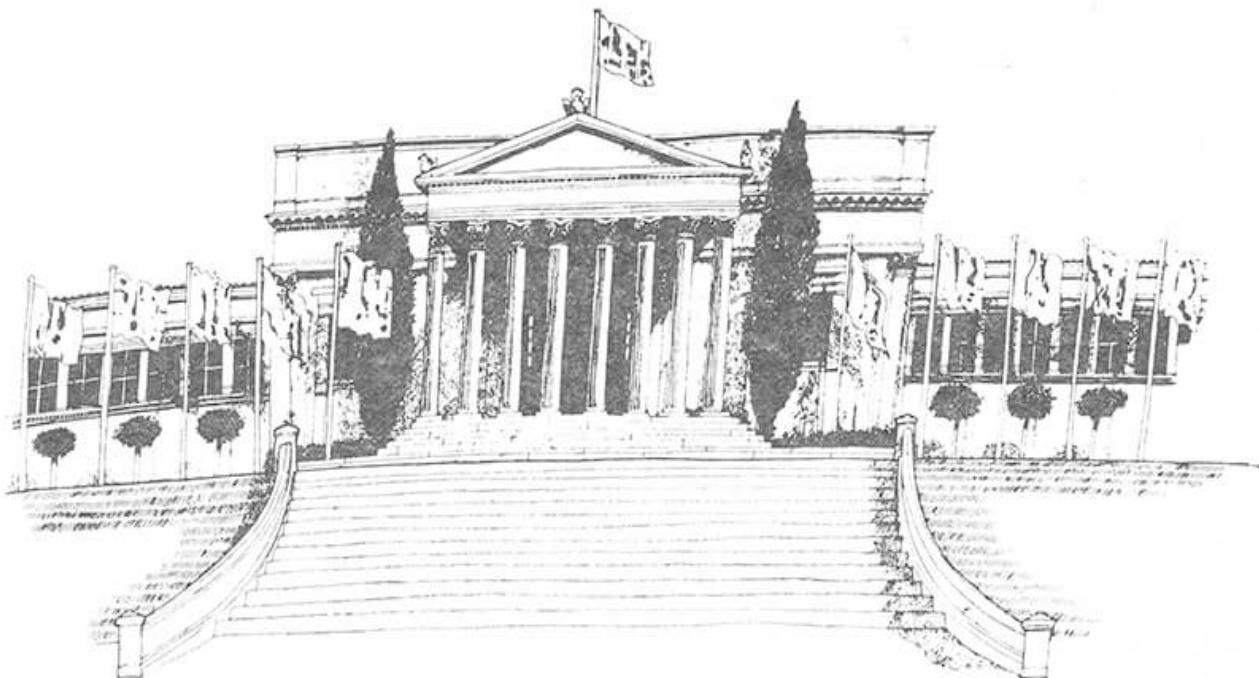
INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED



Ἐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις Ἀπεργιῶν καὶ Λόκ-ᾶουτ.
Οἱ ὄροι καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων.

Διευθυνταί: 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.



POSIDONIA 74

International Shipping Exhibition

Athens 3-9 June 1974

Market-place of
the world's largest
Merchant Marine



Sponsored by:
Association of Shipowners of
Greek Passenger Ships.
Greek Chamber of Shipping.
Greek Ministry of Mercantile Marine.
Greek Shipping Co-operation Committee.
Union of Greek Shipowners.
And the 30 leading Greek Shipowners.

Organised by:
Maritime Presentations Limited
Fairfax House,
Colchester CO1 1RJ
England
Telephone 0206 45121
Telex 98517 Disop Colchest

ΤΑ "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ" 3-9 ΙΟΥΝΙΟΥ

'Επ' εύκαιριά της Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσεως «Ποσειδώνια '74», η πανγηγυρική έναρξης της όποιας θα γίνη την 3ην Ιουνίου εις τὸ Ζάππειον, θά διεξαχθῇ τὸ καθημερινὸν Συνέδριον εἰς τὸ «Εὔγενιδειον» Ιδρυματα, μὲ ὄμιλητάς «Ελληνας καὶ ξένους ἑφοπλιστάς καὶ ἐκπροσώπους μεγάλων ναυπηγικῶν συγκροτημάτων. Τὰ θέματα τοῦ Συνέδριου θὰ εἶναι καὶ ἀνάπτυξης τῆς 'Ελλάδος ὡς διεθνούς ναυτιλιακοῦ Κέντρου.

Ἐν τῷ μεταξύ, εἰς τὸ Ζάππειον, ὅπου θὰ στεγασθοῦν τὰ «Ποσειδώνια '74», συνεχίζονται αἱ προετοιμασίαι διὰ τὴν διαιρόφωσιν τῶν χώρων, ἐντὸς τῶν ὁποίων θὰ ἐκτεθοῦν τὰ ἐπιτεύγματα τῶν ἑλληνικῶν καὶ ξένων ναυπηγικῶν διοικητικῶν. Ταυτοχρόνως, εἰς τὰ προπόλαις τοῦ Ζαππείου συν-ορμολογεῖται καὶ τὸ Περίπτερον τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ ὄποιον, μὲ πίνακας, χάρτας, εἰκόνας καὶ στατιστικὰ στοιχεῖα, θὰ παρουσιάσῃ τὰς ἔξελίξεις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσαετίαν.

Ἡ «Ἐκθεσις» θὰ παραμείνῃ ἀνοικτὴ μέχρι τῆς 9ης Ιουνίου, δάσει δὲ τῶν μέχρι τούδε δεδομένων, ἡ συναλλακτικὴ κίνησις προβλέπεται λίαν ζωηρά, καθ' ὅσον αἱ συμμετέχουσαι χώραι ἀνήλθον εἰς 22 μὲ 1.900 ἐκθέτας ποὺ ἐκπροσωποῦν τὰ μεγαλύτερα ναυτιλιακὰ καὶ ναυπηγικὰ συγκροτήματα τοῦ κόσμου.

Παραλλήλως πρὸς τὰ «Ποσειδώνια», διενεργεῖται συγκέντρωσις εἰς τὸ Εὔγενιδειον Ἱδρυματα τὴν 4ην καὶ τὴν 5ην Ιουνίου, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούνη. Θέμα: «Ο Πειραιεὺς κέντρον διεθνούς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος».

Η ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

Ὑπὸ τὴν αιγιδᾶ τῆς Βρεταννικῆς 'Εθνικῆς Ένωσεως Ναυπηγῶν καὶ 'Επισκευαστῶν καὶ τῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακοῦ 'Εξοπλισμοῦ, τὰ δρετανικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα πραγματοποιοῦν μίαν δυναμικήν παρουσίαν εἰς τὰ «Ποσειδώνια 1974».

Κατωτέρω, ἀναφερόμεθα εἰς τοὺς κυριω-

τέρους ἐκθέτας, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιλαμβάνονται:

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΜΜΕΛ ΛΑΙΡΝΤ

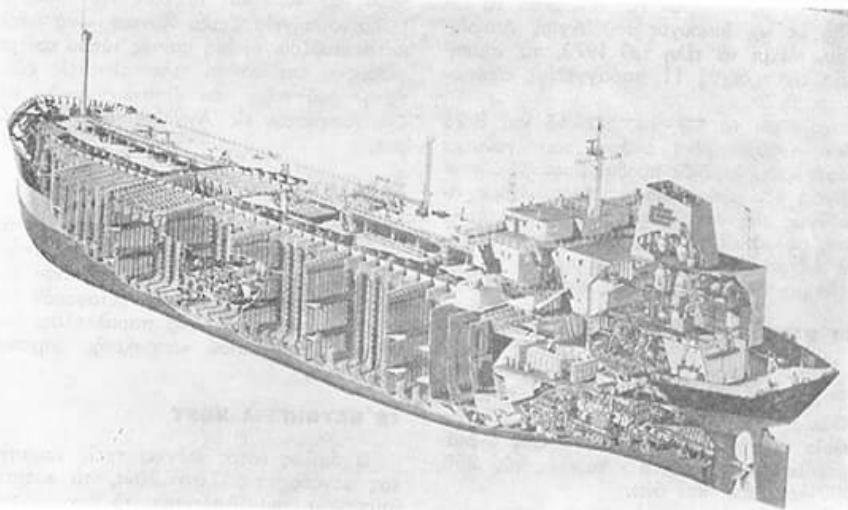
Πρὸς τὰ σκάφη εἰδικῶν μεταφορῶν ἐστράφησαν τὰ ναυπηγεῖα αὐτά, καὶ δὴ τῆς μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου.

Ἀρχικῶς προσέφεραν ἐν σκάφος τῶν 20.400 τόνων d.w., τὸ ὄποιον ἐσημείωσεν ἀξιόλογον ἐπιτυχίαν. Τοῦτο τοὺς ἐνεθάρρυνε

φέρη παντὸς τύπου (black & clean) παράγωγα πετρελαίου, καθὼς καὶ ὁμογενὲς φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου. Δύναται νὰ διαπλεύσῃ τὴν διώρυγα τοῦ Παναράμ μὲ d.w. 52.300 τόνων καὶ νὰ ἔχηπεται τὴν περισσοτέρους ἀκραίους σταθμοὺς τῆς ὑφῆς λίου μὲ πλῆρες ἥ ἐλάχιστα μειωμένου φορτίου. Αἱ θερμοκρασίαι τῶν δεξαμενῶν φορτίου δύνανται νὰ ὑψωθοῦν ταχέως εἰς περίπτωσιν μεταφορᾶς ἀκαθάρτων παραγώγων ἥ ἀργοῦ πετρελαίου.

Τὸ «StaT 55» δύναται, ἐπίσης, νὰ ναυπηγηθῇ, δάσει τῶν σχεδίων, κατὰ 12,5 μέτρα μακρύτερον, ὅποτε θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ίκανότητα 63.000 τόν. d.w.

Τὰ ναυπηγεῖα «Κάμμελ Λαίρντ» ἀπεδύ-



Τὸ πλοῖον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου τύπου «StaT 55».

νὰ σχεδιάσουν ἐν μεγαλύτερον σκάφος, τὸ «StaT 32» τῶν 32.000 τόνων d.w. κατάλληλον διὰ τὴν μεταφορὰν καθαρῶν (clean) ἀλλὰ καὶ ἀκαθάρτων (dirty) παραγώγων πετρελαίου. Τέσσαρα σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ τελοῦν ἥδη ὑπὸ παραγγελίαν.

Ἐν συνεχείᾳ, οἱ ναυπηγοί, ἐνατείνοντες εἰς τὸ ἀπάντερον μέλλον, ἐδημούργησαν μίαν γενεάν πλοίων μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου τὸν τύπον «StaT 55», τῶν 5880 τόνων d.w., δοτὶς διαθέτει εἰδικὰ χαρακτηριστικὰ καθιστῶντα τὰ πλοῖα αὐτὰ λίαν εὐέλικτα.

Τὸ σκάφος «StaT 55» δύναται νὰ μετα-

θησαν προσφάτως εἰς εύρυτατον πρόγραμμα ἀναδιοργανώσεως μὲ στόχον τὸν πλήρη ἐκσυγχρονισμὸν τῶν. Αἱ σχετικαὶ ἐργασίαι τελοῦν ἥδη ἐν ἔξελίξει.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΩΣΤΙΝ & ΠΙΚΕΡΣΓΚΙΛ

Στενωτάτους δεσμοὺς μὲ τὴν 'Ελλάδα διατηροῦν σήμερον τὰ ναυπηγεῖα «Ωστιν & Πικερσγκίλ», ἀτινα προσφάτως ἀπερρόφησαν τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων Μιτράτραμ ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Γουέαρ.

Μέγα μέρος τῆς φήμης τῶν ὄφειλεται εἰς τὴν ἐπιτυχὴ παραγωγὴν τῶν γνωστῶν «σέλ-



ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

SHIPBROKERS

CHARTERING

- DRY CARGO
- TIMECHARTER
- TANKER CHARTERING

SALE & PURCHASE

- SECOND HAND TONNAGE
- DEMOLITION
- ALL FLOATING MATERIAL

CONTRACTING

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

TELEPHONES: 41.17611-14

(FOUR LINES)

TELEA. 3101-06 ACIA GR

(SIX LINES)

CABLES:

A CHAIKA SHIP

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

τερντέκερς» SD - 14 τὰ ὅποια κατασκευάζονται ἐπίσης εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Βραζιλίαν. Τὰ πρώτα SD - 14 παρεδόθησαν τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1968 καὶ σήμερον δὲ συνολικός ἀριθμός τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν τοῦ τύπου αὐτοῦ ὑπερβαίνει τὰ 140.

Τὰ ναυπηγεῖα ἔσχεδιασαν ἐπίσης τὸ ταχύτερον SD - 15 τὸ ὅποιον κατασκευάζεται εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Βραζιλίαν.

Μολονότι ἡ δημοτικότης τῶν SD - 14 συνεχίζεται, ἡ ζήτησις διὰ μπάλκ κάρριερ μετρίου μεγέθους ἑνεργάρυνε τοὺς ναυπηγοὺς νὰ προδοῦν εἰς τὸν σχεδιασμὸν ἐνὸς τυποποιημένου σκάφους τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Οὕτω, ἐδημιουργήθη τὸ B 26 τὸ ὅποιον εἶναι ἕνα μπάλκ κάρριερ τῶν 26.000 τόνων d.w., ταχύτητος 15 μιλίων, ἔξωπλισμένον δι' ιδίων φορτωτήρων καὶ δυνάμενον νὰ διέλθῃ ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου. Μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1973, τὰ ναυπηγεῖα εἶχον δεχθῆ 11 παραγγελίας σκαφῶν τύπου B 26.

Μολονότι τὰ SD - 14, SD - 15 καὶ B 26 εἶναι τυποποιημένα σκάφη, ναυπηγούμενα δάσαι καθωρισμένων προδιαγραφῶν, τὰ ναυπηγεῖα προσφέρουν ειδικάς παραγγελίας, ἀναλόγως τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ πλοιοκτήτου, δύσον ἀφορᾶ εἰς τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως, τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος, τὴν εἰς καύσιμα χωρητικότητα καὶ τὸν ἔξοπλισμόν.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΟΤΤ ΛΙΘΓΚΟΟΥ

Τὰ ναυπηγεῖα Σκόττ Λίθγκου διαθέτουν ἔξι ναυπηγικάς μονάδας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Κλάυντ, εἰς τὰς ὁποίας κατασκευάζονται πλοῖα παντὸς σχεδὸν τύπου — ἀπὸ ὑγραιριοφόρας μέχρι συμπέρ - τάνκερς τῶν 250.000 τόν. d.w. καὶ ἄνω.

"Ηδη ἐκτελοῦνται ἔργασίαι ἐπεκτάσεώς των μετά τὸ πέρας τῶν ὁποίων θὰ εἶναι δυνατή ἡ ναυπηγησίς σκαφῶν τῶν 500.000

τόνων. Κατὰ τὴν τελευταίαν 10ετίαν αἱ ἐπενδύσεις εἰς τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεῖα ἥσαν τῆς τάξεως τῶν 20 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας.

Τὰ ναυπηγεῖα ἀκολουθοῦν τὴν τακτικὴν τῆς προπαρασκευῆς καὶ καθελκύσεως τῶν πλοίων εἰς τμήματα, γεγονὸς ὅπερ ἐπιτρέπει μεγίστην ἐκμετάλλευσιν τῶν ὑφισταμένων ἔγκαταστάσεων.

Διατίθεται ἐπίσης μόνιμος ἐπισκευαστικὴ κλίνη διὰ σκάφη μέχρι καὶ 150.000 τόνων.

ΣΟΥΑΝ ΧΑΝΤΕΡ

Μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων ναυπηγικῶν οἰκῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας καταλέγονται τὰ ναυπηγεῖα Σουάν Χάντερ μὲ ἔγκαταστάσεις εἰς τοὺς ποταμοὺς Τάιν καὶ Τής, τὸ Φέρθ τοῦ Φόρθ καὶ τὸ Φέρθ τοῦ Κλάυντ.

Τὰ ναυπηγεῖα Σουάν Χάντερ —τὰ ὅποια κατασκευάζουν σκάφη παντὸς τύπου καὶ μεγέθους— ἐπιδίονται τελευταίως εἰς εύρυτάτην ἀνάπτυξιν τῶν ἐπισκευαστικῶν των ἔγκαταστάσεων εἰς Ἀγγλίαν καὶ ἄλλας χώρας.

ΧΑΡΛΑΝΤ & ΓΟΥΛΦ

Τὰ ναυπηγεῖα αὐτὰ εἰδικεύονται εἰς τὴν κατασκευὴν γιγαντιαίων τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερ. Κατασκευάζουν ἐπίσης μίαν σειρὰν τυποποιημένων σκαφῶν μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου ἐνῷ παραλλήλως, διαθέτουν ἔργοστάσιον κατασκευῆς μηχανῶν διὰ πλοίων.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΟΡΤ

'Ο σμιλος ούτος ἐλέγχει τρεῖς ναυπηγικάς μονάδας εἰς Σάντερλαντ, τὰ κλειστά ναυπηγεῖα τοῦ "Απλεντορ, τὸ ἔργοστάσιον κατασκευῆς μηχανῶν Ντόξφορτ, τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν δορειοανατολικῆς ἀκτῆς,

τὴν ἐταιρίαν «Σάντερλαντ Φόρτζ καὶ Ἐντζινεριγκ», τὴν ἐταιρίαν «Γουόλστικαμ Στήλη» καὶ τὴν ἐταιρίαν κατασκευῆς ναυτικῶν συσκευῶν «Κ. & Λ.».

Εἰς τὴν ἑκδεσίν μετέχουν ἐπίσης καὶ διάφοροι ἄλλοι συναφεῖς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν δρετανικοί οίκοι, ώς: ἡ ἐταιρία «Τζάρτζ Κλάρκ & N.E.M.», ἡ ἐταιρία «Πόλαρ Κεμικάλς» αἱ Τράπεζαι «Γουίλιαμς & Γκλάνς» καὶ «Ἀντονού Γκίμπε», ὁ γνωστὸς ναυλομεσιτικὸς οίκος «Γουίγκαμ - Ρίτσαρντσον», καθὼς καὶ τὸ Λόδούδ' Ρέτζεστερ καὶ τὸ Λόδούδ' τοῦ Λονδίνου ὡς ἀσφαλιστικὸς ὄργανος καλύπτων κινδύνους παντὸς εἶδους.

ΠΟΛΑΡ ΓΚΡΟΥΠ

Νέον σύστημα ἀποστραγγίσεως δεξαμενῶν φορτίου, τὸ ὅποιον καταργεῖ τελείως τὴν ἔγκαταστασιν τοῦ γνωστοῦ ἔξτρα συστήματος ἀποστραγγίσεως εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, ἐπενόσην ἡ ἐταιρία «Πόλαρ Ιντερνάσιοναλ».

Τὸ πλήρως αὐτόματον καὶ αὐτόνομον νέον σύστημα — ὅπερ ὀνομάσθη «Πριμαθάκ» ἐνσωματοῦται εἰς τὰς γραμμάς ἑκοφτώσεως τῶν ἀντλιῶν φορτίου καὶ καθιστᾷ δυνατή τὴν πλήρη ἀποστράγγισιν τῶν δεξαμενῶν ἀνευ χρησιμοποιήσεως τῶν ἀντλιῶν ἀποστραγγίσεως.

Ἡ τοποθέτησίς του εἶναι δυνατὴ τόσον εἰς νεότευκτα σκάφη δύσον καὶ εἰς πλοῖα ἡδονή ἐνέργεια.

Τὸ κόστος ἔγκαταστάσεως τοῦ συστήματος «Πριμαθάκ» εἶναι ἐν δεξαμενόπλοιον τῶν 250.000 τόν. d.w. εἶναι κατὰ 75% εὐθηνότερον τοῦ συμβατικοῦ μηχανισμοῦ ἀποστραγγίσεως.

Τὸ σύστημα «Πριμαθάκ» θὰ ἐκτίθεται εἰς τὸ περίπτερον τῆς «Πόλαρ Ιντερνάσιοναλ» κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν «Ποσειδώνιων».

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

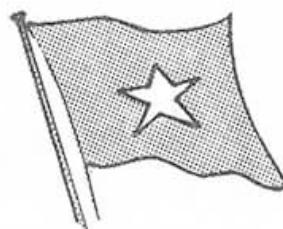
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

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

“Άνοιξε στόν Πειραιά τό νέο ύποκατάστημα τής National Westminster Bank

Τὸ νέο ύποκατάστημα τῆς National Westminster Bank, ἀπὸ τίς 6 Μαΐου, φέρνει τὸν Πειραιᾶ εἰς τὸ διεθνὲς δίκτυο τῶν ύποκαταστημάτων μας ποὺ περιλαμβάνει τὶς μεγαλύτερες ἐπιχειρήσεις, τὰ πιὸ σπουδαῖα οἰκονομικὰ κέντρα καὶ φυσικὰ τὸ City τοῦ Λονδίνου.

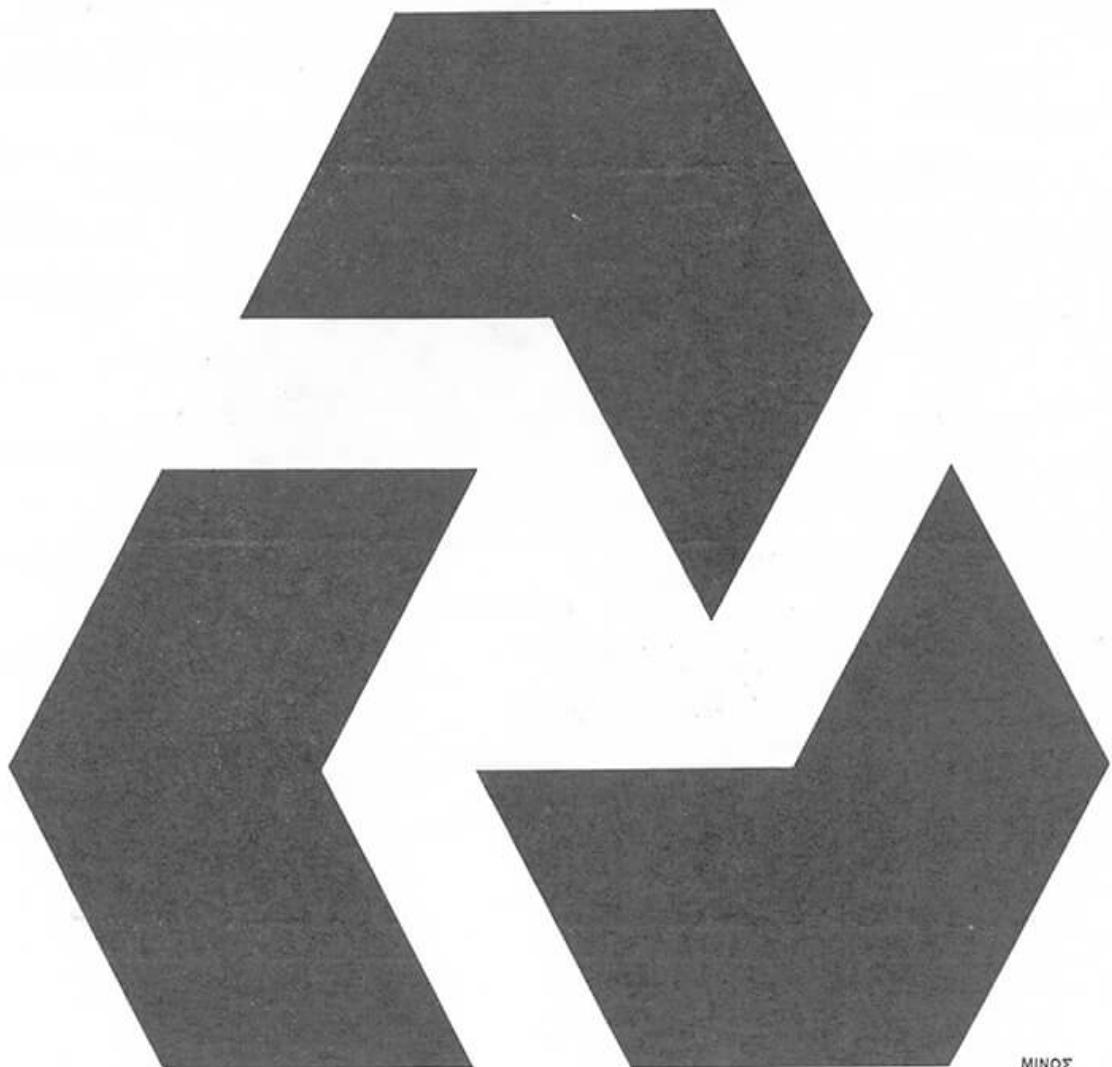
Έχουμε τὴν γνῶσι καὶ τὴν πεῖρα τῶν Διεθνῶν Τραπεζῶν

συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἔξειδικεύσεώς μας ἐπὶ Ναυτιλιακῶν ύποθέσεων.

Ἐλāτε σὲ μᾶς, ἐπικοινωνήστε μὲ τὸν Διευθυντή μας κ. C. L. G. Goldsmith, National Westminster Bank Limited, Φιλελλήνων καὶ Φίλωνος 137 - 139, Πειραιεύς.

Τηλ. : 452 9215/9217 Telex: 212.766 NWBP GR.

 **National Westminster Bank**



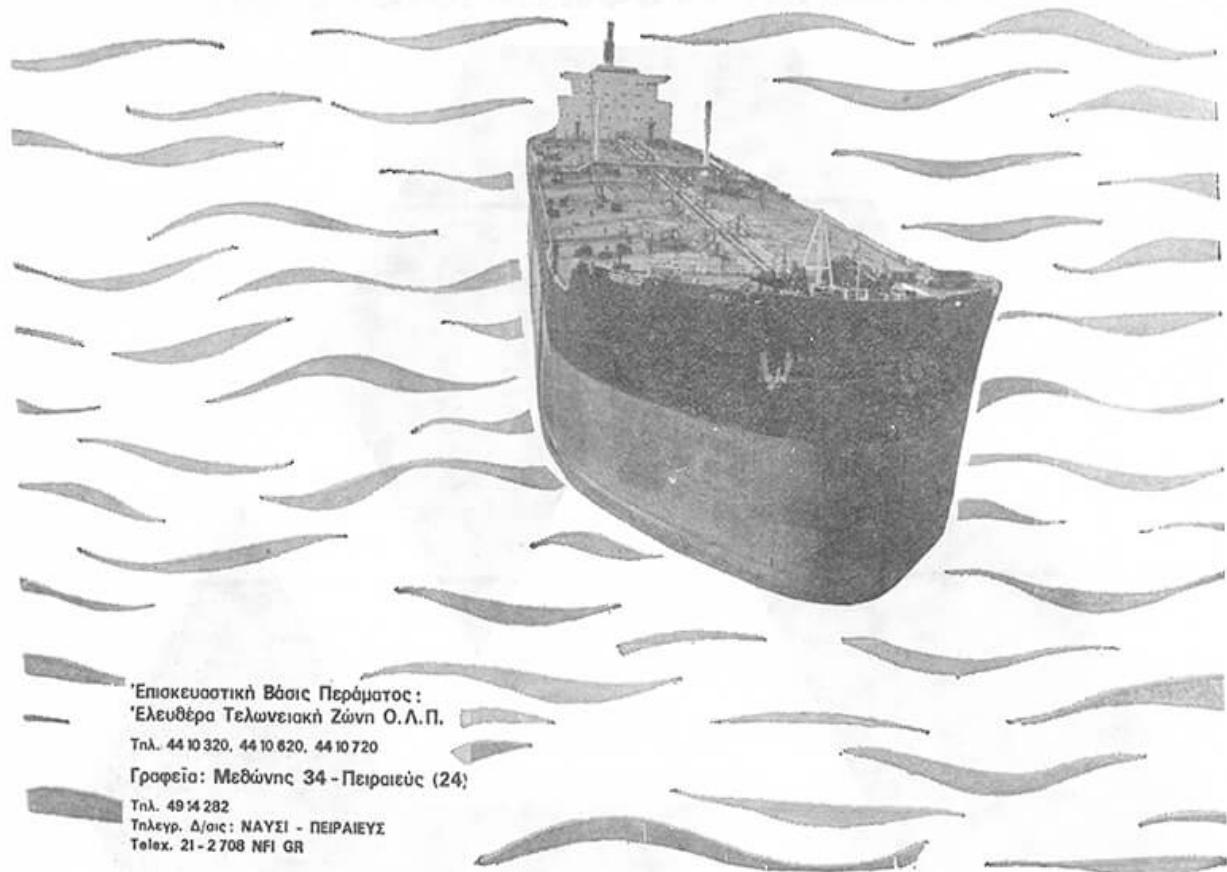
MINOS



ΝΑΥΣΙ Α.Ε.

Γενικαὶ Ἐπιοκευαὶ Πλοίων

Εἴραστε σὲ θέση
νὰ λύσωμε γιὰ σᾶς
τὰ πιὸ δύσκολα
προβλήματα ἐπιοκευῶν,
σεβόμενοι ἀπόλυτα
τὸν χρόνο σας.



Ἐπιοκευαστικὴ Βάσις Περάματος:
Ἐλευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Δ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖα: Μεδώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλεγρ. Δ/σις: ΝΑΥΣΙ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Telex. 21-2708 NFI GR

ΤΟ ΔΥΣΚΟΛΟΝ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΝΗΚΕΙ ΕΙΣ ΤΑ ULCCs;

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Μελανά νέφη καλύπτουν τὸν ήλιον ύπό τὸν όποιον ἄπαντες σχέδον οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπεκόμισαν πλουσίους καρποὺς ἐπὶ ἔν ἔτος καὶ πλέον. Τεράπον πλέονασμα τονάζ δεξαμενοπλοίων προβλέπουν οἱ εἰδικοὶ πλοῖα δεξίας τούλαχιστον ἐνὸς δισεκατομμύριου λιρῶν Ἀγγλίας θὰ παροπλισθοῦν ἐντὸς τῆς προσεχοῦ διετίας. Τὸ πλεονάζον τονάζ υπολογίζεται ἀπὸ 20 ἔως 85 ἑκατ. τόν. d.w. κατὰ διαφόρους προβλέψεις, ἄπαντες δῆμος συμφωνοῦν, διτὶ τὸ σοβαρώτερον πλήγμα θὰ δεχθοῦν τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 250.000 τόνων, τὰ ὅποια εἶναι πολὺ μικρὰ διὰ νὰ συναγωνισθοῦν τὰ πραγματικὰ μεγαθήρια εἰς κόστος διαχειρίσεως, ἀλλὰ καὶ πολὺ μεγάλα διὰ νὰ προσεγγίσουν εἰς τοὺς περισσοτέρους ἀμερικανικοὺς λιμένας η νὰ διαπλεύσουν τὴν διώρυγα τοῦ Σουεζ. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους 200 σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἐτέλουν ύπὸ παραγγελίαν.

Τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ μεγέθους αὐτοῦ κοστίζουν 20 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας. Αἱ τραπέζαι αἱ ὅποιαι τὰ χρηματοδοτοῦν ἀναμένουν ἀπόδοσιν τῶν χρημάτων τὸν μὲ ρυθμὸν 8.000 λιρῶν ἡμερησίων, ἀσχέτως ἐὰν τὸ πλοϊόν κινήται η διχῇ. Δέν ἀποκλείεται δέ, ἐὰν οἱ φόβοι ἐπαληθεύσουν, οἱ τραπεζῖται νὰ γίνουν ἀκούσιως πλοιοκτῆται, κατέχοντες στόλον τεραστίων ἀναυλῶν πλοίων.

Ἡ ἀλλαγὴ σκηνικοῦ τῆς ἀγορᾶς ἐντὸς ἔτους εἶναι καταπληκτική. Τὸ παρελθὸν ἔτος οἱ πλοιοκτῆται ἔκερδιζαν ἀρκετά διὰ νὰ ἐξοφλήσουν τὴν ἀξίαν διλοκήρου τοῦ σκάφους καὶ νὰ ἔχουν πλέονασμα. Αὐτοὶ εἶναι οἱ εὐνοούμενοι τῆς τύχης, οἱ ὅποιοι δὲν ἔχουν πλέον ὑποχρεώσεις καὶ δύνανται νὰ ἀντιμετωπίσουν εὐχερῶς τὰ προσεχῆ ἔτη τῶν ισχυνῶν ἀγελάδων. Θὰ ἥτο δῆμος ἐνδιαφέρον νὰ ἔξετάσωμεν διατὶ η ναυτικὴ διομηχανία εἰς τὸ σύνολόν της κατέληξεν εἰς τόσον ἐσφαλμένα συμπεράσματα, δόσον ἀφορᾷ εἰς τὴν πορείαν τῆς ἀγορᾶς.

Τὰ ύπὸ παραγγελίαν τάνκερς ἐκλείσθησαν πρὸ τῆς ἀνατιμῆσεως τοῦ πετρελαίου καὶ ἡγοράσθησαν μὲ τὴν πεποιθήσιν διτὶ αἱ τιμαὶ τοῦ πετρελαίου ἥτο πιθανώτερον νὰ ὑποτιμηθοῦν. Οἱ πλοιοκτῆται οὐδὲ πρὸς στιγμὴν ἐσκέφθησαν διτὶ οἱ Ἀραβεῖς ἥτο πιθανὸν νὰ περιορίσουν τὴν παραγωγὴν, η νὰ μήν ἐπιθυμοῦν νὰ αὐξήσουν τὴν παραγωγὴν τῶν ἀναυλῶν τῆς ζητήσεως. Καὶ δῆμος, οἱ ἴδιοι οἱ Ἀραβεῖς εἶχον προειδοποιήσει σχετι-

κῶς τὴν Οὐάσιγκτων.

Αἱ πλέον ἐνδιαφέρουσαι ἐκθέσεις εἶναι ἔκειναι αἱ ὅποιαι προτείνουν τρόπους ἀπορροφήσεως δῆλης τῆς μελλούσης νὰ προστεθῇ χωρητικότητος. Οἱ Λάμπερτ Μπρόδερς ἔκινοῦν μὲ τὴν ὑπόθεσιν διτὶ ἐντὸς τῆς προσεχοῦς διετίας θὰ ναυπηγηθοῦν τάνκερς χωρητικότητος 100 ἑκατ. τόνων. Τινὲς ἔτη τῶν παραγγελιῶν αὐτῶν θὰ ἀκυρωθοῦν, ὑποτιθέσθω 10 ἑκατομ., τόνων. "Ισως ἀλλὰ 10 ἑκατ. τόνων θὰ στραφοῦν πρὸς τὰ ξηρὰ φορτία. Η μικρὰ ταχύτης ἀπαιτεῖ ολιγώτερο καύσιμα καὶ η μέθοδος αὐτῆς ἐφαρμόζεται αἱ περισσοτέρους ἐφοπλιστὰς σημεραι. Διὰ τοῦ τρόπου δῆμως αὐτοῦ ἀναβιδάζεται η ζήτησις χωρητικότητος, ἀς ὑποθέσθω μεν κατὰ 15 ἑκατ. τόνους. Καὶ, ἀσφαλῶς, θὰ υπάρξῃ αὐξήσης τῆς παραγωγῆς πετρελαίου, ίσως ἀρκετή διὰ νὰ ἀπορροφήσῃ 30 ἐπὶ πλέον ἑκατ. τόνων. Οὕτω, κατὰ τοὺς υπολογισμοὺς τῶν Λάμπερτ Μπρόδερς, ἡ ἀναλογία τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια θὰ παραμείνουν ἐν ἀργίᾳ κυμαίνεται μεταξὺ τοῦ ἐνὸς τετάρτου καὶ ἐνὸς πέμπτου τοῦ παραδοθησούμενού ἐντὸς τῆς διετίας τονάζ, ἀναλόγως τοῦ χρόνου ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ.

"Ἀλλαὶ προβλέψεις ἀσχολοῦνται μὲ τὸ μέγεθος τῶν πλοίων ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ καταλήγουν εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ ἐφ' ὅσον τὰ μεγαλύτερα εἶναι καὶ τὰ εὐθηνότερα, ἀπαντά τὰ ἀνά τῶν 300.000 τόνων δεξαμενόπλοια θὰ ἔχουν ἔξησφαλισμένην τὴν ἀπασχόλησιν, ἐνῷ τὴν χειροτέραν κρίσιν θὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ ἀμέσως μικρότερα τοῦ μεγέθους αὐτοῦ. Παραστήλως προβλέπεται τεραστία ζήτησις πλοίων τῆς τάξεως τῶν 50.000 τόν. d.w., διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων. Μέγας ἀριθμὸς δεξαμενοπλοίων τοῦ μεγέθους αὐτοῦ διελύθη, τὰ δύλγα δὲ ἐναπομένοντα θὰ εἶναι περιζήτητα τὴν στιγμὴν κατὰ τὴν ὅποιαν τὰ σούπερ-τάνκερ θὰ εἶναι παρωπλισμένα.

'Ποισμένοι παραπτηραὶ θεωροῦν ἀδέβαιον τὸ μέλλον τῶν πολὺ μεγάλων τάνκερς (ULCCs) μὲ μικρὸν βύθισμα. Η Σέλλ, ἡ ὅποια ὑπῆρξε πάντοτε πρωτοπόρος — «ὅτι κάνει η Σέλλ σήμερον οἱ ἄλλοι θὰ ἀκολουθήσουν αὔριον», εἶναι μία γνωστὴ φράσις— παρηγγείλει δύο σκάφη τῶν 550.000 τόνων, τὰ ὅποια εἶναι δραχύτερα καὶ στενώτερα αἱ ἄλλων μικροτέρας χωρητικότητος. Τὰ

σκάφη, δῆμος, αὐτὰ ἔχουν βύθισμα 28,5 μέτρων. Η ιδία ἔταιρία ἐξήτησεν ἀπὸ τὰ τάξεως τῶν 650 χιλ. τόνων καὶ διάφορα ναυπηγεῖα προητοίμαζον τὰ σχέδια τυποποιημένων σκαφῶν τοῦ μεγέθους αὐτοῦ. Η τελευταία, δῆμος, ἀραβο-ισραηλινὴ σύρραξις, ἡ ὅποια εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν περικοπὴν τῶν ἔξαγωγῶν πετρελαίου υπὸ τῶν Ἀράβων, ἀνέστειλε τὴν πραγματοποίησιν τῶν σχεδίων αὐτῶν. Ούδεις εἶναι δέδαιος πλέον ἐὰν αἱ μεταφοραὶ πετρελαίου θὰ ἐπανεύρουν τὴν πρότεραν τῶν ζωηρότητα, καθὼς ἐπίσης καὶ οὐδεῖς εἶναι δέδαιος πότιος τύπος πλοίων θὰ χρειάζεται τότε. Πολλοὶ πιστεύουν ὅτι τὰ ULCCs μὲ περιωρισμένον βύθισμα θὰ εἶναι τὰ πλέον περιζήτητα, ἐνῷ θὰ υπάρχουν, δεβαίως, καὶ τὰ μεγάλου βύθισματος. Η ἐπιθυμία τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν νὰ ἀποκτήσουν ίδικα τῶν διυλιστρίων, ἐνδέχεται, ἐπίσης, νὰ δηγήσῃ εἰς τὰ σούπερ-πρότετακ-κάρριερ. Η ἐπαναλειτουργία τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ δὲν προβλέπεται νὰ ἔχῃ σοβαρὸν ἀντίκτυπον, ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ἀργού πετρελαίου, δεδομένου διτὶ διάφοροι αἱ λλοι παράγοντες, καὶ ιδιαίτερως η ἐλειψις πληρωμάτων, καθιστοῦν ἀσύμφορον τὴν ἐπιστροφὴν τῶν μεγάλων ἔταιρών εἰς τὰ μικρὰ δεξαμενόπλοια.

Η χαλαρότης τῆς ναυλαγορᾶς ἀποτελεῖ ἔτερον ἀποθερρυτικὸν παράγοντα διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, οἱ ὅποιοι ἀποφεύγουν τὰς νέας παραγγελίας.

Τὸν διαστικώτερον ρόλον εἰς τὴν δῆλην ἔξελιξιν τῆς καταστάσεως θὰ διαδραματίσουν οἱ Ἀραβεῖς καὶ οἱ Ἀμερικανοί. Οἱ Ἀραβεῖς ἐπιθυμοῦν νὰ ἀποκτήσουν ίδικούς τῶν στόλους καὶ κατὰ τὰς ἐνδείξεις τούτῳ πραγματοποιεῖται διὰ νέων παραγγελιῶν, αἱ ὅποιαι θὰ αὐξήσουν τὸ πλεόνασμα τοῦ τονάζ καὶ οὐχὶ διὰ τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων, ητίς θὰ συνέβαλεν εἰς τὴν μείωσιν τοῦ πλεονάσματος. Απὸ τὴν ἀλλην πλευράν, οἱ Ἀμερικανοί εἶναι ἀποφασισμένοι νὰ μεταφέρουν δέσμου τὸ δυνατόν περισσότερα φορτία ἐπὶ ιδικῶν τῶν πλοίων. Πρόσφατον νομοσχέδιον, ὑποβλήθηκεν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Ἀντιπροσώπων, προβλέπεται τὴν μεταφορὰν τοῦ ἐνὸς πέμπτου τούτων τῶν πλοίων τῆς ζητήσεως τῶν 50.000 τόν. d.w., διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων. Μέγας ἀριθμὸς δεξαμενοπλοίων τοῦ μεγέθους αὐτοῦ διελύθη, τὰ δύλγα δὲ ἐναπομένοντα θὰ εἶναι περιζήτητα τὴν στιγμὴν κατὰ τὴν ὅποιαν τὰ σούπερ-τάνκερ θὰ εἶναι παρωπλισμένα.

Ποισμένοι παραπτηραὶ θεωροῦν ἀδέβαιον τὸ μέλλον τῶν πολὺ μεγάλων τάνκερς (ULCCs) μὲ μικρὸν βύθισμα. Η Σέλλ, ἡ ὅποια ὑπῆρξε πάντοτε πρωτοπόρος — «ὅτι κάνει η Σέλλ σήμερον οἱ ἄλλοι θὰ ἀκολουθήσουν αὔριον», εἶναι μία γνωστὴ φράσις— παρηγγείλει δύο σκάφη τῶν 550.000 τόνων, τὰ ὅποια εἶναι δραχύτερα καὶ στενώτερα αἱ ἄλλων μικροτέρας χωρητικότητος. Τὰ

FENTIS SUPPLY CORP.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82
DECK - ENGINE - PROVISIONS - MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL SPARES - PARTS IN STOCK

REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS - MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS Co. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS - B & L BLOCKS

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ ABS - LIFEBOATS AND LIFESAVING EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO
503 N. HARKER STREET P.O. BOX 1740
SAN PEDRO, CALIF. 90731

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935
NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

'StaT' SHIPS

- ARE SHIPS THAT MAKE SENSE



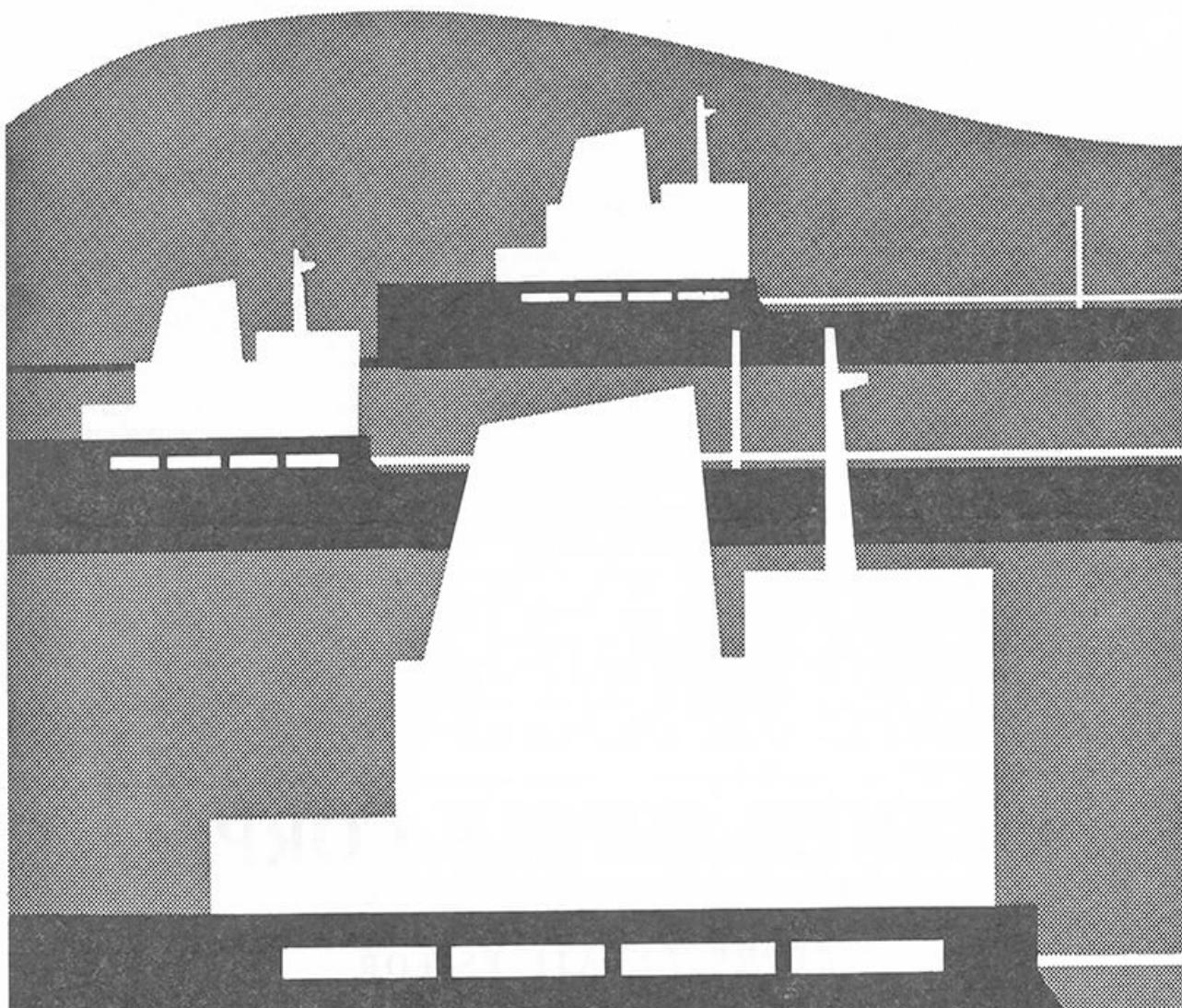
'StaT' designs combine the benefits of a standard ship with the flexibility possible through a planned range of optional extras

'StaT 32' - a 'handy size'
(32,000 dwt) petroleum products
carrier for the 'clean' trades
adaptable for 'black' cargoes.

'StaT 55' - a new generation of larger
(55,000 dwt) petroleum products carrier
for 'clean' and 'black' trading also
suitable for the carriage of crude oil.

CAMMELL LAIRD SHIPBUILDERS LIMITED

Birkenhead L41 9BP Telephone 051-647 7080 Telex 62463



WELCOME TO OUR STAND W2
POSIDONIA '74 INTERNATIONAL
SHIPPING EXHIBITION

ΗΥΞΗΜΕΝΑΙ ΑΙ ΕΙΣ ΤΑΝΚΕΡΣ ΑΝΑΓΚΑΙ

ΕΝΝΕΑΠΛΑΣΙΟΝ ΤΟ ΤΟΝΝΑΖ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

1980: 350 έκατομμυρίων τόννων τάνκερς παγκοσμίως

Αι εις πετρέλαιον μεταφορικαί ανάγκαι τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔχειάζοντο τὸ 1970 στόλον δεξαμενοπλοίων μεταφορικῆς ικανότητος 5 περίπου ἑκατ. τόννων d.w. Τὸ 1980 θὰ ἀπαιτήσαι στόλος ἐννεαπλασίας χωρητικότητος, ἡτοι 44 περίπου ἑκατ. τόν. d.w. Ταῦτα ἀναφέρονται εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ προέδρου τῆς 'Ομοσπονδίας τῆς ὑπὸ 'Αμερικανῶν Ἐλεγχομένης Ναυτιλίας (ξέναι σηματίαι) (Federation of American Controlled Shipping), κ.Φ.Τ.ζ. Λορῆ, ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ συμποσίου ἀφιερωμένου εἰς τὰς ἔξελίζεις τῶν μεταφορῶν κατὰ τὴν τρέχουσαν δεκαετίαν, διπερ ἔλαβε χώραν εἰς Τούλμαν ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ 'Αμερικανικοῦ 'Ινστιτούτου Χημικῶν Μηχανικῶν. Ή πλήρης ἔκθεσις τοῦ κ. Λορῆ ἔχει ὡς ἀκολούθως:

Καθώς ὅλοι γνωρίζομεν καλῶς, ἡ παγκόσμιας εἰκὼν τοῦ ἐνεργειακοῦ ἥλλαξε παντελῶς ὅψιν ἐντὸς δόλιγων μηνῶν. Τὸ μπούκοτά τῶν 'Αράβων καὶ ἡ ἐλάττωσις τῆς παραγωγῆς ὥρισμένων ἄλλων πετρέλαιοπαραγγάλων χωρῶν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν τριπλασιασμὸν ἡ τετραπλασιασμὸν τῆς τιμῆς τοῦ ἄργου πετρελαίου, προσέδωσαν ἐναὶ ζωηρὸν τόνον ἀδεβαίητος εἰς τὴν πρότερον σταθερὰν σχετικῶς εἰκόνα προσφόρας καὶ ζητήσεως πετρελαίου. 'Εξ τοῦ δυσχερεῖς εἶναι καὶ αἱ προβλέψεις, ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ἐνεργειακὴν αὐτάρκειαν καὶ τὰς πιθανότητας περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὡς ἀποτέλεσμα τῶν μέτρων λιτότητος καὶ τῶν ὑψηλοτέρων τιμῶν τοῦ πετρελαίου.

'Ασφαλῶς, αἱ ἀπότεραι αὐται ἔξελίζεις θὰ ἐπιδράσουν ἐπὶ τῶν μελλοντικῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου τῶν Η.Π.Α., ἀλλὰ ποὺς θὰ εἶναι ὡς ἀντίκτυπος οὗτος εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐκτιμῆῃ πρὸς τὸ παρόν. 'Έκεινο τὸ ὅποιον εἴμεθος εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, εἶναι ὅτι αἱ μελλοντικαὶ ἀνάγκαι τῶν Η.Π.Α εἰς τονάκις δεξαμενοπλοίων θὰ ἔχειται καθ' ὅλοκληρον ἀπὸ τὰς ἔξελίζεις ταύτας. 'Ἐπ' αὐτοῦ δὲ θὰ δασισθοῦν ἀπαντεῖς οἱ ὑπολογισμοὶ διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀπαιτουμένου τονάκις πρὸς κάλυψιν τῶν εἰς πετρέλαιον εἰσαγωγικῶν ἀναγκῶν τῶν Η.Π.Α κατὰ τὸ 1980.

ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι οἱ ὑπολογισμοὶ μας, ἀναφέρει δ.κ. Λορῆ, δασιζόνται ἐπὶ προγνούμενής μελέτης τοῦ ὄργανισμού μας, περιττωθείσαν τὸν παρελθόντα 'Ιούλιον. Πιστεύω δὲ ὅτι αἱ προβλέψεις τῆς ἀνωτέρω μελέτης δὲν ἔπαισαν νὰ ισχύουν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεδομένης, ὅτι ἡ ἀρσις τοῦ ἀραβικοῦ μπούκοτά εἶναι ὥριστη. Εὐτυχῶς, ἡ μελέτη τοῦ 1973 εἶχε συντηρητικὸν χαρακτήρα, ἡ συντηρητικότης δὲ αὕτη ἐδικαιώθη κατόπιν τῶν προσφάτων ἔξελίζεων. Ταυτοχρόνως, ἡ μελέτη τοῦ 1973 περιωρίζετο εἰς προβλέψεις μέχρι τοῦ 1980 καὶ δὲν ἐπειράθημεν νὰ προβλέψουμεν τὰς εἰσαγωγικάς μας ἀνάγκας κατὰ τὸ 1985 ἢ καὶ πέραν αὐτοῦ. 'Ο περιορισμὸς οὗτος ἀνταποκρίνεται πληρέστερον πρὸς τὴν σημειωτὴν πραγματικότητα, ιδιαιτέρως ἐν ὅψει τῆς ἐπιτακτικῆς νᾶς καταστῶμεν, ἐπὶ τέλους, ἀνέχαρτητοι τῶν ἔνων πηγῶν ἐνεργείας.

Εἶναι προφανές, ὅτι αἱ ἔρευναι τῶν Η.Π.Α. δι' ἔξεύρεσιν γηγενῶν πηγῶν ἐνεργείας, ὑπὸ τὸ Πρόγραμμα 'Ανεξαρτησίας, δὲν εἶναι

δυνατὸν νὰ ἔξεσφαλίσουμεν τὴν ἐπάρκειαν πρὸ τοῦ 1980. Τοιουτορόπως, μία σημαντικὴ μερὶς τῶν εἰς πετρέλαιον ἀναγκῶν τῆς χώρας θὰ μεταφέρεται κατ' ἀνάγκην διὰ θαλάσσης, τούλαχιστον καθ' ὅλη τὴν διάρκειαν τῆς τρεχούσης 10ετίας. 'Εξ ἄλλου, πιοτεύεται ὅτι μέχρι τὸ 1985 θὰ ιγνουν αἰσθητὰ τὰ ἀποτελέσματα εἰκὸν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Προγράμματος 'Ανεξαρτησίας, τὸ ὅποιον θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τῶν διάθαλασσῆς εἰσαγωγῶν πετρελαίου.

Πρὶν ἡ χωρήσωμεν περιστέρω ἐπὶ τοῦ θέματος, θὰ ἡτοι χρήσιμων νὰ σκιαγραφήσωμεν ἐν συντομίᾳ τὴν φύσιν καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν ἐνεργειακῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας. 'Ως γνωρίζομεν, αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, αἱ ὅποιαι ἀντιπροσωπεύουσαν τὸ ἔκτον τοῦ παγκοσμίου πληθυσμοῦ, καταναλίσκουν περίπου τὸ ἔντιτον τῆς συνολικῆς παγκοσμίου ἐνεργείας.

'Ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν, ἡ σημαντικωτέρα πηγὴ ἐνεργείας τῆς χώρας ύπηρξε τὸ πετρέλαιον, τὸ ὅποιον σήμερον καλύπτει τὰ 43% τοῦ συνόλου τῆς ἀναλισκομένης εἰς τὴν 'Αμερικήν ἐνεργείας. "Ετεραι ἀξιόλογοι πηγαὶ εἶναι τὸ φυσικὸν ἀέριον καὶ ὁ ἀνθρακός ἀντιπροσωπεύουσαν ποσοστὰ 33% καὶ 20% ἀντιστοίχως.

'Ος γιαστόν, ἡ Ιλιγγιώδης αὔξησις τοῦ ρυθμοῦ καταναλώσεως ἐνεργείας εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτεῖας ἡτοι σαφῶς ταχυτέρα τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ύφισταμενῶν πηγῶν ἐνεργείας εἰς τὴν χώραν (πετρέλαιον, φυσικὸν ἀέριον, ἄνθραξ καὶ ὁδροηλεκτρικὴ ἐνέργεια) καὶ, κατὰ συνέπειαν, ἐπῆλθεν ἡ ἀνεπάρκεια καὶ ἡ ἔχαρτησις τῆς χώρας ἀπὸ ἔνας πηγὰς ἐνεργείας.

'Η παραγωγὴ ἀργοῦ πετρελαίου εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτεῖας εἶναι ὑψηλότερα παρά ποτε, μολονότι ἡ ἐπίδρασις τοῦ Σχεδίου 'Ανεξαρτησίας προσθέτει ἔναν τόνον ἀδεβαίοττος. 'Οπωδήποτε, ἡ συνεχῆς αὔξησις ζητήσεως πετρελαίου αύξανει καὶ τὴν ἔχαρτησιν μας ἀπὸ ὅλας περιοχὰς τοῦ κόσμου. Καὶ ἐνὸς τὰ μελλοντικὰ σχέδιον ποικίλλουν — καὶ ἀσφαλῶς ἔχαρτωνται ἀπὸ τὴν ἔκτασιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πετρελαίου τῆς 'Αλάσκας καὶ ὅλων ἐγχωρίων πηγῶν κατὰ τὰ τέλη τῆς τρεχούσης 10ετίας — συντηρητικοὶ ύπολογισμοὶ αναβιθάζουν τὸ εἰσαγόμενον διὰ δεξαμενοπλοίων πετρελαίου τὸ 1980 εἰς 9 τούλαχιστον ἑκατ. βαρελίων ἡμερησίων. 'Εάν οἱ ὑπολογισμοὶ οὗτοι ἐπαληθεύσουν, εἰς τὰ τέλη τῆς παρούσης 10ετίας

περὶ τὰ 40% τῶν συνολικῶν ἀναγκῶν τῶν Η.Π.Α. εἰς πετρέλαιον θὰ εἰσάγωνται εἰς τὴν χώραν διὰ δεξαμενοπλοίων. 'Η ἀναλογία αὐτῆς εἶναι ὑπερδιπλασία τῆς τοῦ 1970.

Καὶ ἐνῷ ὑπολογίζεται ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίου εἰς τὴν 'Αμερικήν θὰ ὑπερτριπλασισθοῦν ἐντὸς 10ετίας τῆς ἀρχομένης τὸ 1970, εἶναι πλέον σημαντικὸν τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὸ 1980 αἱ πηγαὶ προμηθείας θὰ κεντοῦν εἰς ἀπωτέρας περιοχάς.

Τὸ 1970, ὁ μέγιστος δύγκος τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου εἰς τὴν 'Αμερικήν προήρχετο ἀπὸ τὴν Βενεζουέλαν, ἥτις ἀπέχει μόλις 1.800 μίλια ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς. Περὶ τὰ τέλη τῆς δεκαετίας, ὅμως, ὑπολογίζεται ὅτι τὰ 60% δῶλων τῶν εἰσαγωγῶν ἀργοῦ πετρελαίου τῶν Η.Π.Α. θὰ προέρχωνται ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολήν, ἡ ὅποια ἀπέχει 11.500 μίλια ἀπὸ τοὺς ίδιους λιμένας. 'Υπολογίζεται, ἐπίσης, ὅτι ἔτερα 15% τῶν εἰσαγωγῶν θὰ εἰναι ἀφρικανικῆς προελεύσεως (βόρειος καὶ δυτικὴ ἀκτῆ), τὸ δὲ ὑπόλοιπον 25% θὰ προέρχεται ἀπὸ τὴν Νότιον 'Αμερικήν, κυρίως τὴν Βενεζουέλαν. Ταυτοχρόνως, διάφορα παράγωγα πετρελαίου θὰ εἰσάγωνται δι' εἰδικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὴν Εύρωπη, τὸν Καναδᾶ καὶ τὰ διυλιστήρια τῆς Καραϊβικῆς.

"Εχούντες ύψιν τὰ ἀνωτέρω, δις προσπαθήσαμεν νὰ ἐκτιμήσωμεν τὸ ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ ἀπαιτουμένου τονάκις δεξαμενοπλοίων. Τὸ ἀναγκαιούν τονάκις δεξαμενοπλοίων ἔχαρται, βασικῶς, ἀπὸ δύο παράγοντας — τὸν δύκον τοῦ μεταφερθησμένου πετρελαίου καὶ τὰς ἀποστάσεις εἰκὸν τῶν πηγῶν παραγωγῆς τοῦ πετρελαίου αὐτοῦ.

'Ἄπὸ ἀπόψεως δύκου, κατὰ τὰς πλέον συντηρητικὰς προοπτικὰς αἱ διὰ θαλάσσης εἰσαγωγαὶ πετρελαίου εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτεῖας εἶναι ὑψηλότερα παρά ποτε, μολονότι ἡ ἐπίδρασις τοῦ Σχεδίου 'Ανεξαρτησίας προσθέτει ἔναν τόνον ἀδεβαίοττος. 'Οπωδήποτε, ἡ συνεχῆς αὔξησις ζητήσεως πετρελαίου αύξανει καὶ τὴν ἔχαρτησιν μας ἀπὸ ὅλας περιοχὰς τοῦ κόσμου. Καὶ ἐνὸς τὰ μελλοντικὰ σχέδιον ποικίλλουν — καὶ ἀσφαλῶς ἔχαρτωνται ἀπὸ τὴν ἔκτασιν τῶν πετρελαίου τῆς 'Αλάσκας καὶ ὅλων ἐγχωρίων πηγῶν κατὰ τὰ τέλη τῆς τρεχούσης 10ετίας — συντηρητικοὶ ύπολογισμοὶ αναβιθάζουν τὸ εἰσαγόμενον διὰ δεξαμενοπλοίων τῶν 70.000 τόν. d.w. δύνανται ὑπὸ δύαστας συνθήκας νὰ παραδίδη εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς 39.000 διαρέλια ημερησίων, κατὰ μέσον δρού,

Gas Free and Petroleum

Inspectors

CHEMIONAFTIKI O.E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS

MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECETEL. 4116.727 - 4513.846
A.O.H. 917.847 - 4513.846

πετρελαίου έκ Βενεζουέλας. 'Αντιθέτως, το ίδιον τάνκερ, μεταφέρον πετρέλαιον άπό τὸν Περσικὸν Κόλπον, δύναται νὰ παραδίη κατά μέσον δρον μόλις 7.200 βαρέλια ήμερησίως. "Ητοι, τὰ ταξίδια τοῦ Περσικοῦ Κόλπου προϋπόθετουν πενταπλασίαν χωρητικότητας ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ταξίδια τῆς Βενεζουέλας, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ μεταφορά τοσης ποσότητος πετρελαίου.

Τὸ 1970 αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίου τῶν Η.Π.Α. ἀπήτουν περὶ τὰ 5 ἑκατ. τόν. d.w. πετρελαιοφόρων. Κατὰ τὴν μελέτην τοῦ 1973 τὸ ἀπαιτούμενον τοννᾶς θὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν 44 ἑκατ. τόνων d.w., ητοι ἐνεπλάσιον τοῦ 1970.

ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΩΝ

'Η μελέτη μας, συνέχισεν ὁ κ. Λορῆ, διαχωρίζει τὰ δεξαμενόπλοια εἰς τρεῖς κατηγορίας: Τὰ «μικρὰ» τῶν 45.000 τόν. d.w., τὰ «μέτρια» τῶν 70.000 τόν. d.w. καὶ τὰ «μεγάλα» τῶν 250.000 τόν. d.w. ἔκαστον. Δὲν θὰ ὑπεισθέλω εἰς λεπτομερείς δύον ἀφορᾶ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων, εἴηται μόνον θὰ τονίσω τὶ πλοῖα, ὑπόθετομεν, θὰ ἀπαιτηθοῦν διὰ νὰ καλύψουν τὰς εἰσαγωγάς τοῦ 1980. Θεωροῦντες διὰ τὸ παραμερίζονται αἱ ἀντιδράσεις διὰ τὴν ἐκβάθυνσιν τῶν λιμένων, προβλέπομεν διὰ τὸ 1980 θὰ ἔχων ἀνάγκην 135 μικρῶν τάνκερ, 285 μετρίων καὶ 72 σούπερ τάνκερ. Συγκρίνατε τοὺς ἀριθμοὺς αὐτούς μὲ τοὺς ἀντιστοίχους τοῦ 1970 οὗτοι ἀνάγκαιοι τῶν Η.Π.Α. εἰς δεξαμενόπλοια ἔχονταν πρὸς 89 μικρὰ καὶ 14 μετρίου μεγέθους τάνκερ.

Σημειώτεον διὰ τὸ προαναφερθὲν τοννᾶς ἀπαιτεῖται μόνον διὰ τὰς εἰσαγωγάς τῆς χώρας καὶ δὲν ὑπολογίζονται αἱ παράκτιοι μεταφοραὶ μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς χώρας, οὔτε αἱ μελλοντικαὶ μεταφοραὶ ἀπὸ τὴν 'Αλλάσκαν εἰς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν. 'Εξ τούτου ἀξιοσημείωτον εἶναι διὰ τὸν περιλαμβάνονται καὶ τὰ δεξαμενόπλοια τὰ ὄποια ἀπαιτοῦνται διὰ νὰ μεταφέρουν τὸ πετρέλαιον ἀπὸ τὰς παραγωγοὺς χώρας εἰς τὰ διυλιστήρια τῆς Εὐρώπης, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Καραϊβικῆς.

Πρὸς πληρεστέραν ἀντίληψιν τῆς καταστάσεως, δέον νὰ σημειωθῇ διὰ τὴν ζήτησις τοννᾶς δεξαμενοπλοίων θὰ συνεχίσῃ τὴν ἀνιούσαν καὶ ἐκτὸς 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἀλλά, πάντως, οὐχὶ μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμόν. Συμφώνως πρὸς τὰς προσδέλεψεις, αἱ μεταφοραὶ πετρελαίου ἀνὰ τὴν ὑφόλιον, εἰς τὰ τέλη τῆς τρεχούσης 10ετίας, θὰ ἀπαιτοῦν ὑπερδιπλάσιον τοννᾶς δεξαμενοπλοίων ἔναντι τοῦ 1970.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς 10ετίας, τὸ σύνολον τῆς χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων ἀνήρχετο εἰς 157 περίπου ἑκατ. τόν. d.w. Τὸ 1980, ἐνδέχεται νὰ φθάσῃ τὰ 350 ἑκατ. τόνων, αἱ δὲ μεταφοραὶ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν θὰ ἀπορροφοῦν κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην τὸ 13% περίπου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων.

Μολονότι δὲ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ προκαλοῦν τὸ δέος, παραμένει γεγονός διὰ τὸν πρόκειται περὶ ἀνεφίκτων στόχων. Μόλις πρὸ εικοσαετίας ἡ περίοδος τῶν σούπερ - τάνκερ τῆς πρήστης μὲ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς σκάφους τῶν 47.000 τόν. d.w., τὸ ὅποιον ἔθεωρήθη ὑπὸ πολλῶν ὡς πολὺ μεγάλον διὰ νὰ εἶναι εὔχρηστον εἰς τὴν διαχείρισιν. Δέκα ἔτη ἀργότερον, τὸ μεγαλύτερον τάνκερ ὑπερέβαινε τὰς 100.000 τόν. d.w. "Ἐκτοτε τὸ μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων αὐξάνει συνεχῶς, εἰς τρόπον ὃστε τὰ μεγαθήρια τῶν 250 χιλ. τόνων (VLCC) θεωροῦνται κοινὰ σκάφη. Τὰ γιγαντιαῖς πλοῖα αὐτὰ ἀντικαθιστοῦν ἄλλα μικρότερα, παλαιότερα καὶ διαταπήροτερα σκάφη εἰς τὰς μακρινὰς ἀποστάσεις.

Καὶ εἰσήλθομεν πλέον εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν ὑπέρ - μεγάλων δεξαμενοπλοίων (ULCC) τῶν 300 χιλ. τόν. d.w. καὶ ἄνω. "Ηδη δύο σκάφη τῶν 483.000 τόνων ἔκαστον τελούν ἐν ὑπηρεσίᾳ. Τὸ δεξαμενόπλοιον τῶν 483.000 τόνων ἔχει μεταφορικὴν ἱκανότητα περίπου τριακοπλάσιαν ἑκείνης τοῦ T - 2 τὸ ὅποιον ἔνεφαν ισθήτη κατὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον. Ταυτοχρόνως, τὰ πλοῖα αὐτὰ εἶναι ταχύτερα τῶν T - 2 καὶ χρειάζονται ὀλιγομελέστερα πληρώματα. Σήμερον ὑπάρχουν παραγγελίαι διὰ τάνκερ τῶν 500 καὶ 540 χιλ. τόνων d.w., ἐνῷ προγραμματίζεται ἡ κατασκευὴ καὶ τάνκερ - μαρμούθ τῶν 700.000 ἢ ἀκόμη καὶ ἐνὸς 600 ἑκατ. τόνων.

ΤΟ ΒΥΘΙΣΜΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Περιττὸν νὰ εἴπωμεν διὰ τὸν περιφερωτέρα λύσις διὰ τὴν μεταφορὰν μεγάλων ποσοτήτων πετρέλαιου εἰς τὰς ἀκτὰς μας εἶναι ἡ χρησιμοποίησις σούπερ τάνκερς (VLCC καὶ ULCC). Τὸ περιωρισμένον, δῆμος, δάθος τῶν περισσότερων λιμένων τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς δὲν ἐπιτρέπει τὴν προσπέλασιν δεξαμενοπλοίων μεγαλυτέρων τῶν 50 — 70.000 τ. d.w., ἐνῷ ἡ δυτικὴ ἀκτὴ δὲν δύναται νὰ δεχθῇ σκάφη μεγαλύτερα τῶν 100 — 120 000 τόν. d.w. "Ἐκτὸς τῆς ἀνάγκης περιορισμοῦ τοῦ κόστους μεταφορᾶς πετρέλαιου τοῦ έξωτερικοῦ, ἐν διφερετήσεις τῆς συνεχοῦς αὐ-

ξήσεως τοῦ εἰσαγομένου δύκου πετρέλαιου, δέον νὰ σημειωθῇ διὰ τὴν συνεχῆς χρήσης μικρῶν σκοφῶν θὰ δδηγήσῃ εἰς συμφόρησιν τῶν λιμένων, πολλαπλασιασμὸν τῶν πιθανοτήτων ρυπάνσεως ἐπὶ τῆς μεταφορτώσεως καὶ αὔξησην τοῦ κινδύνου συγκρούσεως, προσαράξεως καὶ καταστροφῆς. 'Η ἀπάντησις, φυσικά, εἶναι δημιουργία ἀκραίων σταθμῶν ἐκφορτώσεως εἰς βαθέα θαλαττα, ἐκτὸς τῶν λιμένων, ὅπου τὸ πετρέλαιον θὰ μεταφέρεται εἰς τὴν ξηράν δι' ἀγωγῶν.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν ἀπὸ ἀπόμενως τοννᾶς δεξαμενοπλοίων, δέον νὰ παρατηρήσωμεν διὰ τὸ σούπερ - τάνκερ ἐπέτρεψαν εἰς τὰς ἀνά τὸν κόσμον ναυπηγεῖαι νὰ αὔξησουν τὴν παραγωγὴν τῶν μὲ καταπληκτικὸν ρυθμόν. 'Η αὔξησης τοῦ ρυθμοῦ παραγωγῆς εἶναι τῆς τάξεως τῶν 20% ἐπηρίσιων, ἐνῷ ἡ ζήτησις τοννᾶς δεξαμενοπλοίων δὲν ὑπερβαίνει τὸ 13% ἐπηρίσιων. 'Υπολογίζεται διὰ τὸν παροῦσα ναυπηγικὴ παραγωγικότης, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς τρεχούσσας παραγγελίας, θὰ ἔχουν κατασκεύάσει περὶ τὰ τέλη τοῦ 1977 ἐναντίον τοῦ 1980, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν μεταφορῶν τῆς 'Αμερικῆς.

Καὶ καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα διὰ τὸν εἰδέλιξεις τῶν τελευταίων μηνῶν θὰ ἐπηρέασουν εἰς τὸ ἀπότερον μέλλον τὰς μεταφορὰς πετρέλαιου. Μολονότι θὰ είναι ἀδύνατον νὰ καθορίσωμεν πρὸς τὸ παρόν τὴν ἔκτασιν τῆς ἀντιδράσεως, δύο γενικά συμπεράσματα δύνανται νὰ ἔξαχθον ἐν σχέσει πρὸς τὰς εἰσαγωγάς πετρέλαιου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν:

Πρῶτον, αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ ἀναγκασθοῦν νὰ εἰσάγουν ἀργὸν πετρέλαιου καὶ παράγωγα πετρέλαιου, ἐφ' ὅσον θὰ προσφέρωνται, τούλαχιστον διὰ μίαν εἰσέτι ἔξαστίαν τῶν δέ καὶ διὰ περισσότερον χρόνον. 'Ως ἀποτέλεσμα, η ζήτησις τοννᾶς δεξαμενοπλοίων θὰ ἔξακολουθήσῃ αὐξανομένη καθ' ὅλην τὴν περιόδον αὐτῆν. Δεύτερον, εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς προσεχοῦς δεκαετίας, ἡ στροφὴ πρὸς τὰς ἔγχωριοις πηγάς, θάσει τοῦ Προγράμματος 'Ανεξαρτησίας, θὰ ἐπιφέρει τὴν ἔξιστων μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννᾶς ἀπαιτουμένου διὰ τὰς εἰσαγωγάς πετρέλαιου. Πιστεύων διὰ τὰς γενικά αὐτὰ συμπεράσματα ἐκφράζουν κατὰ τὸ δυνατόν, τὸ τί μᾶς ἐπιφυλάσσουν τὸ μέλλον εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν εἰσαγωγῶν πετρέλαιου.

"ΙΝΔΙΑ"

EIS TO MADRAS KAI OLOUS TOUS ALLOUS LIMENAS TΗΣ INDIAS

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

PROMOHTHEIAI YLIKΩN KAI TROFIMΩN PANTOS EIDOUΣ ME AMESEN PARADOSEN

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Timai loyikai - 'Eξupηρētēsīs kaθ' òlon tò 24ωron

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

DIATIΘENTAI BENZINAKATOI ΔΙΑ THN DIARKH EΞUPΗΡΕΤΗΣIN TΩN PAOIARΧΩN

CABLE ADDRESS :

"SHIPDAWOOD" MADRAS

Η ΠΡΟΣΕΥΧΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΟΔ. ΔΑΝΑΛΗ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ε.Ν. - ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

Κατά τὸν ἀπόπλουν καὶ ἀφοῦ μεταδώσῃ διὰ τοῦ τηλεγράφου ἑκ τῆς γεφύρας εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὴν ὁριστικὴν παραγελίαν ἐπρόσω δλοταχῶς, ἡ ὅποια σημαίνει τὴν ἔνορξιν τοῦ ταξιδίου, ἀκούεται ὁ Πλοίαρχος ἔξωτερικένων τὴν μυχίαν εὐχήν καὶ προσευχήν του ἐπάντα κατεύδιον, ὁ Θεός μαζί μας». «Ολοὶ οἱ ναυτικοὶ προσεύχονται ὑπὲρ εὐδόσεως τοῦ ταξιδίου. Ὁ Πλοίαρχος, ὡς ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἐν θαλάσσῃ ἀποστολῆς, δηλαδὴ τῶν ἀνθρώπων, τοῦ πλοίου καὶ τῶν μεταφερομένων πραγμάτων, θὰ κατεύθυνται τὸ πλοῦν ὅπως ὑπαγορεύουν ὅλαις αἱ συναφεῖς συνθήκαις καὶ ιδίως ἡ κατάτασις τοῦ καιροῦ, καὶ ἔχει τὴν ἀπαστούμενην πείραν καὶ γνώσεις πρὸς ἐκπλήρωσιν τοῦ καθήκοντός του. Ἐπικαλεῖται ὅμως καὶ τὴν συμπαράστασιν τοῦ Θεοῦ. Ὁ ἄνθρωπος ἀπὸ καταθολῆς κόσμου εἰς δυσχερεῖς στιγμάς, ἔαν δὲν εὑρίσκειε βοήθειαν ἀπὸ συνανθρώπους του, ἡτενίζειν εἰς τὸ ἄγνωστον καὶ ἀνέζητει ὑπερφυσικὴν συνδρομὴν καὶ πολλάκις ἐγίνετο θύμα ἐκμεταλλευτῶν ἀλλ' ὁ Πλοίαρχος ζητεῖ δοϊθειαν ἀπὸ Πηγῆς τὴν ὅποιαν κατανοεῖ καὶ αἰσθάνεται. Ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς σταδιοδρομίας του καὶ βαθμιαίως ἔχει σχηματίσει τὴν πεποιθησιν, ὅτι ὁ κόσμος τὸν ὅποιον βλέπει ἐν καιρῷ ἡμέρας καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτός, πλέων ἐν ἥψει ἡράδας ἢ ἐπὶ πολλὰς ἡμέρας εἰς ἀτελείωτον ὁ καταπληκτικὸς πολυλέος ὁ καταταγάζων τὸν οὐράνιον θόλον, ὅλον αὐτὸ τὸ ὅποιον καλούμενον Σύμπαν δὲν δύναται νὰ εἰναι προὶὸν τύχης, θὰ ἔχῃ τὸν Ἀρχιτέκτονά του, τὸν Δημιουργόν του, τὸν ὅποιον ὄνομάζομεν Θ εὸν.

Ὁ Δημιουργὸς προσδιώρισε τὴν συμπεριφορὰν τοῦ Σύμπαντος, βάσει κανόνων τοὺς ὅποιους καλούμενον νόμους τῆς φύσεως καὶ αὐτοὺς μελετοῦν καὶ προσπαθοῦν νὰ κατανοήσουν οἱ ἑκ τῶν ἀνθρώπων διανοητικῶς ἴκανοι, οἱ ἐπιστήμονες, διὰ νὰ προσαρμόζωμεν τὴν διαγωγὴν μας καὶ ἀποφεύγωμεν πιθανὰς ἐπιθλαδεῖς συνεπείας ἔαν ἀντιστρατεύμεθα αὐτούς.

Γνωρίζει ὁ Πλοίαρχος ὅτι δλα τὰ δημιουργήματα τοῦ Θεοῦ ἔχουν ιδιότητας χρησίμους εἰς τὴν ζωὴν των καὶ μεταξὺ αὐτῶν ὁ ἄνθρωπος ἔχει προνομιακῶς προκιοθῇ μὲ τὴν πολύτιμον ιδιότητα, ἡ ὅποια τοῦ ἐπιτρέπει νὰ σκέπτεται, νὰ σχηματίζῃ ίδεας, νὰ καταλήγῃ εἰς συμπεράσματα, νὰ ἀποφασίζῃ καὶ νὰ ἐνεργῇ ὅπως πρέπει. Ἡ ιδιότης αὐτὴ εἶναι ὁ Νοῦς, τὸ ἀντιρεβλητὸν Θεῖον δῶρον.

Τὴν Θείαν ἀντίληψην ἐπεκαλούντο καὶ οἱ πρόγονοι μας, περιέργως, ὅμως, ἀντὶ νὸς ἐλπίζουν εἰς τὴν δοήθειαν τοῦ Ποσειδῶνος ἐνεπιτεύνοντο τὴν τύχην των ἐωρακοκαρίας εἰς τὴν καλοκάγαθον θέαν τῆς σ. φ. ιας, τὴν Ἀθηνᾶ, ἀλλ' οἱ σοφοὶ πρόγονοι μας συνεδούλευον «εὖν Ἀθηνᾶ καὶ χείρα κίνει».

Μεταφυσικοὶ φιλόσοφοι καὶ ἐπιστήμονες

διηρωτήθησαν τί εἶναι ὁ Θεός. Ὁ Σωκράτης ἔλεγεν δὴ χρείαζεται ὑπεράνθρωπος διὰ νὰ κατανοήσῃ τὶ εἶναι ὁ Θεός, ἐνῷ κατὰ τὸν Πλάτωνα Θεός εἶναι τὸ Αὐθύπαρκτον ὑπέρτατον «Ον καὶ κατὰ τὸν Ἀριστοτέλην ὁ Θεός εἶναι ἡ Πρώτη καὶ Ἀρχικὴ κινητήριος Δύναμις. Ὁ Μέγας Ἀθανάσιος ὁ ἐμπνευσμένος γίγας τοῦ πνεύματος ἔλεγεν «ὅσων περιστότερον σκέπτομαι γιὰ νὰ κατανοήσω τὴν ὑπόστασιν τοῦ Θεοῦ, τόσον ὀλιγάτερον τὴν ἀντιλαμβάνομαι. Ἡ κατανόησις τῆς προσωπικότητος τοῦ Θεοῦ ὑπερβαίνει τὰ δριαὶ τῆς ἀνθρωπίνης διανοίας». Ὁ Πλάτων ἔλεγεν: «Ο πραγματικὸς ζηλωτὴς γνώσεως προσπαθεῖ πάντοτε νὰ κατανοήσῃ τὸ ὑπέρτατον «Ον καὶ δὲν ἀρκεῖται εἰς τὰ ποικίλα φαινόμενα τῶν ὅποιών ἡ ὑπαρξία εἶναι ἐπιφανειακὴ μόνον».

Ο 'Αινοστάτιν ἔλεγεν «ἡ βαθεῖα συγκινητικὴ πεποιθησις τῆς παρουσίας μιᾶς ὑπερτάτης λογικῆς δυνάμεως, ἡ ὅποια ἀποκαλύπτεται εἰς τὸ ἀκατανόητον Σύμπαν, εἰκονίζει τὴν ίδεαν μου περὶ τοῦ Θεοῦ».

Ο 'Πλοίαρχος ἡμέραν καὶ νύκτα βλέπει καὶ παρακολουθεῖ τὴν μεγαλοπρέπειαν τῆς δημιουργίας εἰς δλας αὐτῆς τὰς ἐκδηλώσεις, δηλαδὴ ἡ φαντασία του τὸν βοῆθειαν νὰ θαυμάζῃ τὸν Θεόν δηποὺ καὶ ἀν στραφῆ. «Ἐαν ἐπικρατεῖ γαλήνη ἐν δψει ἡράδας θαυμάζει τὸν Θεόν εἰς τὴν ἀπάραμπλην εἰκόνα τῆς σχέδουν ἐπιπέδου ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἡρεμόνη ἀκρογιαλιά. Ἐὰν πλέη ἐν μέσῳ ὥκειν ἐν γαλήνῃ, θαυμάζει τὴν μαγικήν εἰκόνα ποὺ ἐνέπνευσε τὸν ποιητὴν τοῦ πλοῦ τοῦ Διονύσου εἰς τὸ ἀχανές Αίγαιον «ποὺ ἔβλεπες δύο οὐρανούς, ὅ εἰς ἦν ἄνω κυανούς, γλαυκός, ὁ ἄλλος κάτω». Ἐὰν ἀντιμετωπίσῃ κακοκαρίαν βλέπει καὶ θαυμάζει τὸ Θεῖον μεγαλεῖον τῆς φύσεως καὶ συμβούλευται τὸ δῶρον τοῦ Θεοῦ, τὸ νοῦν του νὰ ἀντιταρέλθῃ χωρὶς ἐπιζημίους συνεπείας, ἔχων ὑπ' ὅψιν δὲ τὸ Ἡράκλειτος εἶπεν δὴ «ὅλα τὰ ἀντικείμενα εἶναι εἰς ἀέναον κίνησιν καίτοι ἐκφεύγουν τὸ κύκλῳ τῆς παρατηρητικότητός μας».

Ολα τὰ ἐπίγεια καὶ τὰ οὐράνια σώματα καὶ κατανοῦνται καὶ δὴ μὲ ιιγγάδη ταχύτητα καὶ εἰς αὐτὸ ὄφειλεται ἡ ἀρμονικὴ τάξις τοῦ Σύμπαντος, ἡ ἐπικρατοῦσα ἀπὸ τῆς δημιουργίας. Εἰς στιγμὰς καταιγίδος ὁ Πλοίαρχος δλεπει μὲ τὸν νοῦν του τὸν Θεόν καὶ θαυμάζει. «Ἐπίστημα ταῦτα τὴν καταρρακτώδη βροχὴν καὶ δὲν εἶναι ἀπίθανον, ὅταν σταματήσῃ ἡ βροχὴ νὰ σχηματισθῇ οὐράνιον τόξον ἐμπρὸς εἰς τὴν πορείαν τοῦ πλοίου, τὸ ὅποιον νὰ πλεύσῃ ὑπὸ τὸ τόξον ὃς ὑπὸ μαγικήν ἀφίδη.

Εἰς δλας τὰς περιπτώσεις ὁ Πλοίαρχος ἔχει κατὰ νοῦν τὴν προσευχήν του καὶ ἐνθαρρύνεται εἰς τὰς ἐνεργειάς του καὶ τὴν ἐλπίδα ἀσφαλοῦς προόδου, οὐδέποτε καταλαμβανομένος ὑπὸ φόδου. Εἰς δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας θὰ ἐνεργήσῃ ψυχράμις καὶ μετὰ σωφροσύνης, ὅπως ὑπαγορεύουν ἡ πεῖρα καὶ γνώσις, βάσει τῶν ὅποιών ἔχει ἀπο-

κτήσει τὴν ιδιότητα τοῦ Πλοιάρχου, μὲ κύριον μελημά του τὴν ἀσφαλή διεκπεραίωσιν τοῦ πλοῦ καὶ μὲ ησυχον τὴν συνείδησιν του ὅτι ἐκτελεῖ τὸ καθῆκον του ἔναντι Θεοῦ καὶ ἀνθρώπων, χωρὶς νὰ ἀνησυχῇ πῶς θὰ σχολιασθῇ κάθε του ἐνέργεια, διότι κανεὶς δὲν πρέπει νὰ διστάσῃ ὁ Πλοίαρχος νὰ μεταβάλῃ πορείαν ἐγκαίρως πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνου καὶ φρονίμως ἐνεργῶν θὰ ἔχῃ ἀσφαλῶς καὶ τὴν βοῆθειαν τοῦ Θεοῦ. Ὁ προκαλῶν τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως ἀντιστρατεύεται καὶ περιφρονεῖ τοὺς νόμους τῆς φύσεως, οἵτινες εἶναι οἱ Νόμοι τοῦ Θεοῦ, που δὲν ἐπιδέχονται συμβιβασμούς. Γνωρίζει ὁ Πλοίαρχος δὴ βάσει νόμων τῆς φύσεως τοὺς δρούσιους ἡρμήνευσεν ὁ Ἀρχιμήδης, ἐπιπλέει τὸ πλοῖον, καὶ ταξιδεύει ἐν ἀσφαλείᾳ, ἐν διατηρήσῃ τὴν θετικὴν εὐστάθειαν του. Αἱ καταπληκτικαὶ ἐκδηλώσεις τῶν νόμων τῆς φύσεως προκαλοῦν τὸν θαυμασμὸν ἐν τῷ μεγαλοπρεπεῖ των, ὡς αἱ καταιγίδες, οἱ σεισμοί, αἱ χιονοσκεπεῖς κορυφαὶ τῶν ὑψηλῶν ὄρέων, οἱ καταρράκται καὶ τὰ ρεύματα τῶν ποταμῶν, αἱ παλίρροιαι, τὰ παγόδουνα, αἱ ὄμιχλαι, τὰ ηφαίστεια, αἱ καταρρακτώδεις βροχαί, καὶ ἐν τῇ δράσει των προξενοῦν ἔνιοτε ζημίας εἶναι τὰ συμφέροντα τῶν ἐπὶ τῆς γῆς ἀνθρώπων, ἀλλὰ δὲν ἀποτελοῦν σχεδιασμένης ἔχθρική ἐνέργειαν καὶ δὲν πρέπει νὰ μᾶς τρομάζουν, διότι εἶναι μέρος τῆς φυσικῆς πορείας τοῦ Σύμπαντος, ἀπαραίτητον διὰ τὸν δρόμον του, τὸν ὅποιον ἔρρυθμισεν ὁ Δημιουργὸς πρὸς τὸ ἀπειρον καὶ δὲν ὅποιος εἶναι «ἀνεπίστρεπτος», δηλαδὴ μᾶς ἔχειγει ὁ ἀδήριτος δεύτερος νόμος τῆς θερμοδυναμικῆς, μέχρις δου ἡ θερμοκρασία εἰς ὀλόκληρον τὸ Σύμπαν εἶναι ἡ αὐτὴ ὅτε ἡ κατάληξις θὰ εἶναι αἰώνια ἔκστασις. Ὁ ἄνθρωπος προσπαθεῖ νὰ κατανοῇ καὶ ἐρμηνεύῃ τοὺς νόμους τοῦ Θεοῦ, οἵτινες εἶναι ἀμερόληπτοι δι' ὀλόκληρον τὸ Σύμπαν. «Ἐνας νόμος τῆς φύσεως μᾶς εἰδοποεῖ δηλαδὴ τὸν θετικὸν καὶ εἰσαγίρεις, καὶ ὄφειλομεν νὰ προφυλαχθῶμεν. Ἀπὸ τὸν τυφῶνα νὰ ἀπομαρκυρίσουμεν ἐγκαίρως κ.ο.κ. Είναι γνωστὸν τὸ πάθημα τοῦ βασιλέως τῆς Ἀγγλίας Κανούτ, ὁ ὅποιος ἐπήγειν εἰς τὴν παραλίαν τοῦ Κόριγουση μὲ τὴν ἀκολουθίαν του, ἐνῷ ἡ θάλασσα ἡτοι κυματώδης καὶ εἴπεν «εἰς ἐμὲ ὑπακούει ὀλος ὁ πληθυσμὸς τῆς χώρας μου, θὰ διατάξω καὶ τὸ κύμα τῆς παραλίας μου νὰ αναστραφῇ, καὶ ἐπροχώρησε πρὸς τὴν θάλασσαν, ἀλλὰ ὡς ἡτο εύνόητον ἐσπεύσαν οἱ αὐλίκοι νὰ τὸν ἀπομαρκύρουν καὶ νὰ ἀλλάξουν τὰ ἐνδύματά του, διότι τὸ κύμα δὲν ἐπειδάρχησε εἰς τοῦ ἀνοίτου βασιλέως τὰ κελεύσματα. Τὸ κύμα ὑπακούει εἰς τοὺς νόμους τῆς φύσεως, εἰς τοὺς νόμους τοῦ Θεοῦ.

Ἐν τούτοις, ἀς μὴ προσπαθοῦμε νὰ προσδιορίσωμεν τὴν φυσικὴν ὑπόστασιν τοῦ Θεοῦ, διότι εἶναι σᾶν νὰ ἐπιδιώκωμεν «νὰ στήσουμε μία σκάλα στὸν ἀέρα». Καὶ ὁ «Ἄγιος Αὔγουστινος» ἔλεγε (γνωρίζουμε τί δὲν εἶναι ὁ Θεός, ἀλλὰ τί εἶναι δὲν γνωρίζουμε».

ΚΩΣΤΑΣ ΟΔ. ΔΑΝΑΛΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

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.

17 Crosswall London EC3N ZAT.

Telephone : 481.9401 (10 Lines)
Telex : 886394

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ...

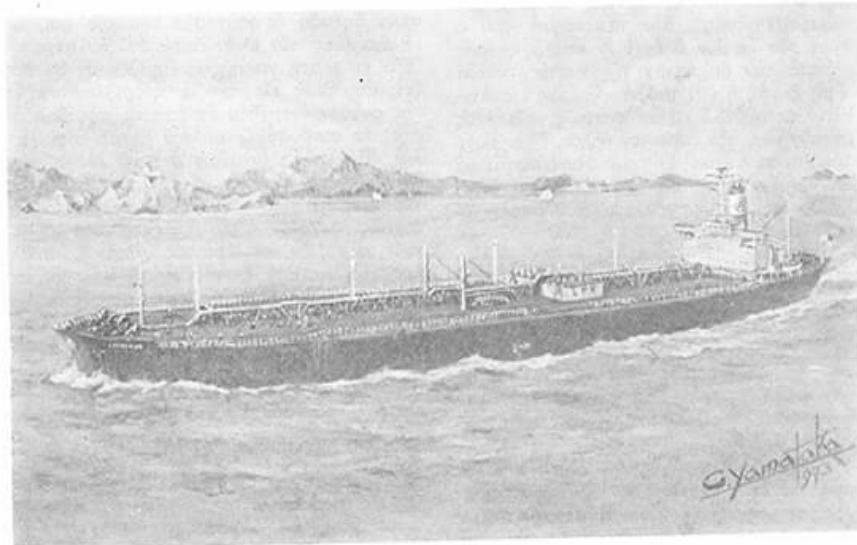


Τὸ 281.010 τὸν. d.w. ὑπερδεξαμενόπλοιον «Ἐλευθερούπολις», τὸ ὅποιον τὴν Ἰην Ἀπριλίου παρεδόθη εἰς τοὺς ναυλωτάς του ἀπὸ τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Σασέμπο.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ σκάφους ἔχουν ὡς ἔξῆς : μῆκος ὁλικὸν 340 μ., μῆκος μεταξὺ καθέτων 324 μ., πλάτος 53,50 μ., ὕψος 28 μ. καὶ δύθισμα 21,70 μ. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι 36.000 ἵππων ἄξονος. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,35 μίλια.

Τὸ πρῶτον ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας νεότευκτον σκάφος μεταφορᾶς ὑγροποιημένων ἀερίων πετρελαίου (LPG) «Ἀμβρόσιος» τοῦ Οἴκου Παπαχρηστίδη, τὸ ὅποιον παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμιτίσι τὴν 28ην Φεβρουαρίου ὑπὸ τῆς χρονοναυλωτρίας ἑταιρίας «Σάνκο».

Ἐχει μῆκος ὁλικὸν 223,96 μ., μῆκος μεταξὺ καθέτων 213 μ., πλάτος 34,60 μ., ὕψος 21,40 μ. καὶ δύθισμα 11,20 μ. Εἶναι χωρητικότητος 36.911 τόν. γκρὸς ἢ 49.000 τόν. d.w. Ἡ περιεκτικότης τῶν δεξαμενῶν του ἀνέρχεται εἰς 70 περίπου χιλ. κυβικὰ μέτρα. Μηχανὴ Σοῦλτζερ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν ισχύος 17.400 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,65 μίλια.



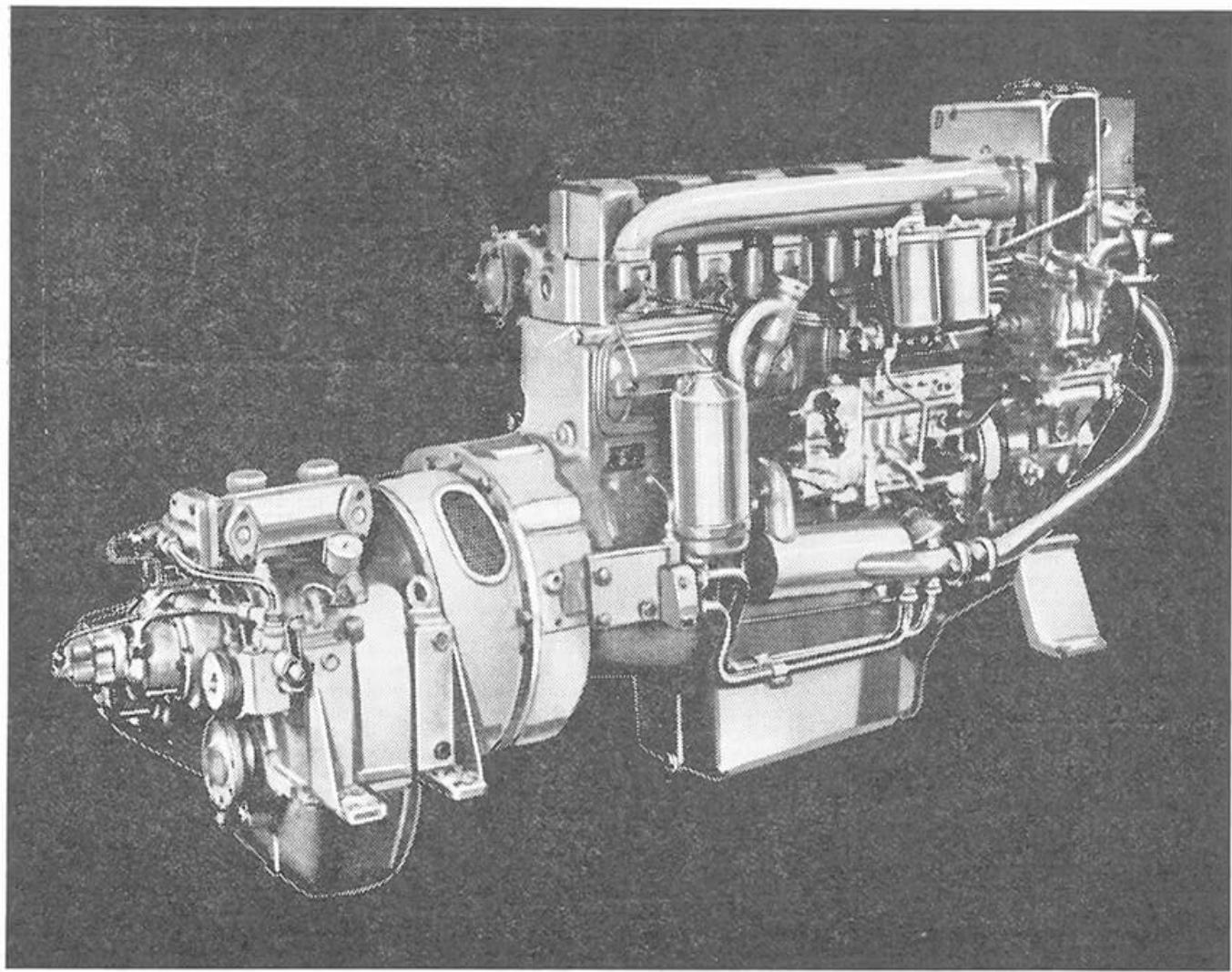
...ΚΑΙ ΝΕΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΤΣΑΚΟΥ



Ὑπὸ τῆς ἑταιρίας Τσάκου παρελήφθη τὴν 22ην Μαΐου εἰς Χερδούργον τὸ ἀνωτέρω εἰκονιζόμενον δεξαμενόπλοιον «Free Lancer» 25.514 τόν. d.w. τὸ ὅποιον ὀνομάσθη «Irene's Sincerity».

Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον, καίτοι ἐναυπηγήθη τὸ 1959 ὡς μπάλι κάρριερ, μετεσκευάσθη εἰς δεξαμενόπλοιον τὸν Μάιον τοῦ 1971. Κατὰ τὴν μετασκευὴν του ἐφηρμόσθησαν ὅλαιι αἱ νεώτεραι τεχνολογικαὶ τελειοποιήσεις, μὲ ἀποτέλεσμα νῦν θεωρῆται τοῦτο ἐν ὑπερσύγχρονον δεξαμενόπλοιον.

Ὕγοράσθη τὸν παρελθόντα 'Οκτώβριον ἀντὶ 3,7 ἑκατ. δολλαρίων καὶ ἐχρονοναυλώθη διὰ 2 ἑτη πρὸς 7,5 δολλάρια τὸν τόννον μηνιαίων.

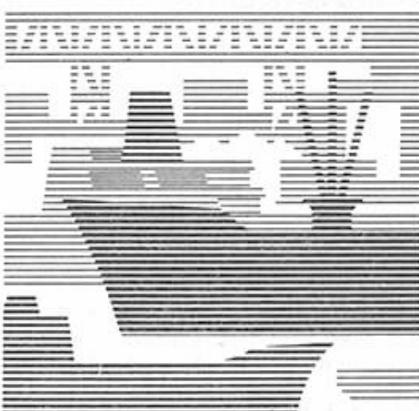


Μετά άπο 20.000 ώρες λειτουργίας είναι καινούργια!

Κάτι πολὺ φυσικό γιά τήν πετρελαιομηχανή δαλάσσος MERCEDES-BENZ.

Είναι ή "ΑΚΟΥΡΑΣΤΗ,, πού έργάζεται σάν κύρια ή βοηθητική μηχανή σε μότορσιπ ή δεξαμενόπλοια, σε ρυμουλκά ή άλιευτικά, σε έπιβατηγά ή πορθμεία, σε ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη ή σε άλλες βιομηχανικές έφαρμογές. "Όπου έργαζεται, τής ζητάνε τά πάντα. Κι' αύτή δέν άπογοητεύει ποτέ!

Μεγάλη διάρκεια ζωής, γερή κατασκευή, ύψηλή άποδοσίας, μικρό δύρος και μικρές διαστάσεις, είναι τά μυστικά τής έπιτυχίας της.



"Αν θέλετε περισσότερες πληροφορίες γιά τις πετρελαιομηχανές δαλάσσος τής MERCEDES - BENZ, συμπληρώστε τό απόκομμα καὶ στείλτε το στόν 'Αντιπρόσωπο τής DAIMLER - BENZ τής περιφέρειας σας.

ΚΩ

Παρακαλώ νά μοῦ στείλετε πληροφοριακό ύλικό γιά:

πετρελαιομηχανές δαλάσσος,
πετρελαιομηχανές βιομηχανικού τύπου,
ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη

Κι' άκομα, χαμηλή τιμή, οίκονομία στήν κατανάλωση, άπόλυτη σιγουρία στήν λειτουργία—20.000 ώρες δουλειάς, χωρίς τήν παραμικρή κόπωσι—είναι ένα άκλόνητο έπιχειρημα!

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

Σταθμοί έξυπηρετήσεως σ' όλη τήν Ελλάδα



M. K. ΦΩΣΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΗΛ. 57.11.901
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΔΙΑΒΑΤΑ - ΤΗΛ. 521.721



'Όνοματεπώνυμον
'Οδός
Πόλις

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΕΩΣ
ΤΟΥ Ε.Ν.

Κύριε Διευθυντά,

Πολλές φορές άναλογιζόμενος τις ύποχρεώσεις μου σαν όξιωματικός της Ε.Ν. και μέλλων πλαίσιος της μεγαλυτέρας έμπορικής ναυτιλίας του κόσμου, σταματούσα μὲ φόδο καὶ πολλές άμφιβολίες εἰς ὅ,τι ἀφορούσε τὴν δυνατότητα ἀποκτήσεως τοῦ πλήθους τῶν ἀπαιτούμενών γνώσεων καὶ ἐμπειρίας διὰ τὴν ἐπιτυχή ἀντιμετώπισιν τῶν ύποχρεώσεων μου εἰς βαθμὸν ἀνάλογον τῆς θέσεώς μου καὶ τῶν πανταχόθεν ἀπαιτήσεων.

Λέγοντας δυνατότητα δὲν ἔννοω τὴν πνευματικήν, τὴν ὁποίαν ἀναμφίβολα ἔχει κάθε κοινὸς νοῦς, ἀλλὰ τὴν δυνατότητα κτήσεως τῶν ειδίκων αὐτῶν γνώσεων δι᾽ ἀπευθείας μεταδόσεως ἀπὸ τοὺς πραγματικούς καὶ βαθεῖς γνώστες.

Τὸ προϋπάρχον πρόγραμμα τῶν ἔξετάσεων καὶ οἱ ἀπαιτούμενες ὑπὲρ αὐτοῦ γνώσεις πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ σχετικοῦ διπλώματος ἡτον κάτι ἐντελῶς ἀσχετο μὲ τὶς ἀνάγκες τῆς πραγματικότητος, γνώσεις ἐντελῶς ἀσφείς, θεωρητικές καὶ ἀναχρονιστικές.

Ἐτοι ἔνα κενὸ ποὺ προήρχετο ἀπὸ ἄγνοια η ἡμιμάθεια γίνονταν ὅλο καὶ μεγαλύτερο, μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου, λόγῳ τῶν τεχνολογικῶν ἔξεισεων καὶ τῶν ἀπαιτήσεων τῶν νέων μεγάλων καὶ πολυπλόκων πλοίων.

Βλέποντας αὐτὴν τὴν κατάστασιν ἔννοιαθα πικρίαν διότι κανεὶς δὲν εἶχε τὴν δυνατότητα —ὅπως τούλαχιστον ἐφαίνετο— νὰ κάνῃ κάτι διὰ τὴν ποιοτικὴν ἀνύψωσιν τῆς στά-

θμης τοῦ συνόλου.

Ἀνέκαθεν ὑπῆρχε ἔνα μικρὸ ποσοστὸν κορυφαίων, οἱ ὁποῖοι δαστίζομενοι εἰς τὶς τίδες πνευματικές καὶ οἰκονομικές δυνάμεις, φοιτώντας εἰς σχολεῖα τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ μελετώντας ἔνεα ἐντυπα, κατώρθωσαν νὰ ἀποκτήσουν ἀρίστην θεωρητικὴν κατάρτισιν καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ὑψηλὴν ἐμπειρίαν νὰ γίνουν ἀνεγνωρισμένες ἀξίες ἀπὸ τὴν ναυτικὴν κοινωνίαν τῆς χώρας μας καὶ τὴν διεθνῆ γενικώτερον.

Δυστυχῶς, ὅμως, οἱ ἀξίες αὐτὲς ἔμεναν ἀνεκμετάλλευτες λόγῳ μὴ ὑπάρχειν καταλήλων προϋποθέσεων διὰ τὴν μετάδοσιν τῶν τόσο δι᾽ ἡμᾶς ἀναγκαῖων γνώσεών των.

Ἡ ἀλματώδης ὅμως τεχνολογικὴ ἔξειλιξ τῆς Ναυτιλίας κατέστησεν ἀναγκαῖαν τὴν δημιουργίαν καταλήλων προϋποθέσεων διὰ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀπευθύναντο ἡ ἀπαραίτητος κατάρτισις εἰς ὑψηλὸν βαθμὸν ὅλων τῶν στελεχών τοῦ Ε.Ν.

Τοιουτορόπος ἐδημιουργήθη τὸ ΚΕΣΕΝ, τὸ ὁποῖον παρέχει τὴν δυνατότητα εἰς τὸν νέον πλαίσιον νὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν μὲ τοὺς προσανφερόμενας διόλυγους καὶ νὰ ἐνστερνισθῇ τὶς γνώσεις καὶ τὴν ἐμπειρίαν των.

Εἶχα τὴν τύχη νὰ είμαι εἰς τὴν πρώτη σειρὰ τῶν φοιτησάντων στὸ ΚΕΣΕΝ καὶ ἐτοι μοῦ ἔδόθη ἡ εύκαιρια νὰ δρεθῶ κοντά στοὺς φυσικοὺς δασκάλους μου ἐποὺς πλοίορχους τοὺς δόλιγους ἔκεινους διακεριμένους καὶ διαπρέφαντας μὲ τὴν ἀρίστην ὅπως προσανφέρετο θεωρητικὴ καὶ ἐμπειρικὴ κατάρτισιν, τοὺς γνώστας τῶν ἀναγκῶν μας καὶ τῶν ἀμφιβολιῶν μας, τῶν προβλημάτων μας καὶ τῶν δυνατότητών μας καὶ διδαχθεὶς ἀπὸ αὐτοὺς νὰ δώσω ἀπάντησιν εἰς τὰ ἐρωτήμα-

τα καὶ τὶς ἀμφιβολίες μου.

Τὸ ἐποπτικὸ οὐλικὸ τῆς σχολῆς σύγχρονο καὶ ἀνταξίο τῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἐν συνδυασμῷ μὲ τοὺς ὡς ὅνω δασκάλους παρέχει τὸ πλεονέκτημα εἰς τὸ νέον πλοίαρχον νὰ ἀποκτήσῃ τοιαύτην ἐμπειρίαν τὴν ὅποιαν ὑπὸ διαφορετικὰς συνθήκας θὰ ἀποκτούσῃ καταναλίσκοντας τὸ μεγαλύτερο καὶ ἀποδοτικότερο μέρος τῆς σταδιοδρόμων του, πληρώνοντάς την μὲ πολὺ χρήμα καὶ στοιχειώνοντάς την ἵσως μὲ ἀνθρώπινες ζάες.

Ἐπίσης τὸ ΚΕΣΕΝ καθιστᾶ τὸ νέον πλοίαρχον περισσότερον τολμηρὸν καὶ ἀποφασιστικὸν εἰς τὸ νὰ ἀναλάβῃ καὶ νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς καταστάσεις ποὺ ἔκ πρώτης ὄψεως φαίνονται δύσκολες καὶ πολύπλοκες καὶ τὶς ὅποιες ἂν καὶ θὰ μπορούσε λόγῳ πείρας νὰ ἀναλάβῃ ὁ μεγάλης ἥλικιας δέλον δὲν θὰ ἀπετόλμα γνωρίζονται διὰ τὸ μέλον δὲν τοῦ ἐπιφύλασσει νέες ἐκπλήξεις.

Τὰ διδασκόμενα μαθήματα, ἀνταποκρινόμενα εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς πραγματικότητος —ώρισμένα ἐν μέρει δυσπρόσιτα λόγῳ ἐλλειφέως καταλήλου υποδομῆς καὶ ἐμπιστοσύνης— ἀποτελούν κακιστομία διὰ τὴν ἐλληνικήν ναυτιλίαν ἐκπαίδευσιν.

Εἰναι πράγματι θαύμα διὰ τὴν χώραν μας ποὺ καταρθώθη καὶ ἔξεπεράσθη τὸ κατεστημένο καρκίνωμα δεκάδων ἐτῶν καὶ τοιουτόποτως ἔδόθη ἡ εύκαιρια εἰς τὸν σημερινὸν πλοίαρχον νὰ δρεθῇ εἰς ἴσην μοίραν μὲ τὸν Εὐρωπαϊκὸν συνάδελφὸν του.

Ἄς εύχομεθο ὅμως τὸ θαύμα αὐτὸν νὰ ἐπεκταθῇ εἰς βάθος καὶ νὰ ἀρχίσῃ ἡ μόρφωσις τῶν νέων στελεχών τοῦ Ε.Ν. ἐπὶ νέας ὑγιούς καὶ σωτῆς βάσεως, ἀπὸ τῆς προσελύσεως τῶν εἰς τὸν κλάδον, σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τῆς συγχρόνου ναυτιλίας διὰ μεταδόσεως τῶν γνώσεων ὑπὸ τῶν διεθνῶν ἀνεγνωρισμένων φύσει καὶ θέσει δασκάλων τους —πλοίαρχων Ε.Ν.— καὶ ἂς συνεχίζεται ἡ διαρκὴς ἐπιμόρφωσις ἐπὶ τῶν περιεπέραν ἀναγκῶν καὶ ἔξειλεσιν εἰς δόλου τοὺς βαθμούνσα σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τῆς εἰδικότητος καὶ ἂς σταθῇ τὸ ΚΕΣΕΝ γιὰ πάντα ἄξιο τῆς ἀποστολῆς του.

Εἰναι γνωστόν, ὅτι οἱ νέοι οἱ προσερχόμενοι στὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα ἔχουν δίφα γιὰ μάθηση, κατανούν δὲ καὶ ἀφομοιώνουν καλύτερο κάθε τὶ ποὺ ἀναγνωρίζουν τὴν πρακτικὴν ἀξίαν του, ἐφ' ὅσον πιστεύουν στὶς εἰδικές γνώσεις τοῦ διδάσκοντος.

Ο χρόνος καὶ ἡ ἔξειλιξ δὲν μπορούν νὰ μᾶς περιμένουν. Πρέπει νὰ διαστούμε νὰ τὰ φάδουσαν καὶ νὰ τὰ παρακολουθούμε ἀπὸ κοντά μέχρις ὅτου μπορέσουμε —καὶ εἶμαι σίγουρος ὅτι θὰ μπορέσουμε— νὰ τὰ εξεπεράσουμε.

Ἐλπίζω ὅτι οἱ ιθύνοντες θὰ δούν τὴν πρακτικὴν ἀνάγκη καὶ θὰ δώσουν τὶς καταλήλες λύσεις γιὰ νὰ μπορῶ νὰ νοιώθω ὑπερήφανος δχι μόνον σὰν ἄτομον, ἀλλὰ καὶ σὰν "Ἐλλήν πλοίαρχος Ε.Ν."

Εύχαριστω θερμῶς ὅλους ἔκεινους ποὺ συνέβαλον εἰς τὴν ίδρυσιν καὶ λειτουργίαν τοῦ ΚΕΣΕΝ, τοὺς δασκάλους μου ιδιαίτερα καὶ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» διὰ τὴν φιλοξενίαν των.

Μεθ' ὑπολήφεως
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΙΧΑΛΑΤΟΣ

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΠΑΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΛΗΡΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΕΤΟΙΜΟΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΝΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
— ΔΙΑΔΕΤΟΜΕΝ 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 ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.365, 4179.433, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΛ. ΔΙΝΗΣΙΣ «ΜΟΥΓΕΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (MOUGE) PIRAEUS)

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Ίσογειον M2 300 μὲ ἡμιόροφον M2 200.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

Συνέντευξις του κ. Θ. Πετροπούλου

Ο ΛΙΜΗΝ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΗΣ ΑΝ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ;

ΕΝ ΟΨΕΙ "ΑΝΟΙΓΜΑΤΟΣ" ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Είς έκ τών βασικών στόχων τής διοικήσεως τού Ο.Δ.Π., είναι σπώας ό λιμην τού Πειραιώς, έξελιχθή είς διεθνές διαμετακομιστικόν κέντρον, δεδομένου ότι ή θέσις του κρίνεται ως προνομιακή, έναντι όλων λιμένων τής Μεσογείου. Ιδιαιτέρως, τὸν τελευταίον καιρόν, έν σφει, μάλιστα, τού «άνοιγματος» τῆς διώρυγος τού Σουέζ, υπεγράμμισε τήν άνακην τῆς προετοιμασίας τού λιμένος καὶ ό Σύνδεσμος Βιομηχανίας Πειραιώς, έπιστημαίνων Έγγραφον τού ύπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, διὰ τού όποιου άπευθύνεται σχετική προειδοποίησις είς τούς παράγοντας τῶν μεταφορῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας.

Ίδιαιτέρων έμφασιν είς τὸ θέμα τῆς δημιουργίας διαμετακομιστικού κέντρου, προσδίδει ό γενικός διευθυντής τού Ο.Δ.Π., κ. Θ. Πετρόπουλος, ό όποιος, είς συνέντευξιν τὴν όποιαν μᾶς παρεχώρησεν, ἐτόνισεν:

«Η προνομιακή θέσις τού Πειραιώς είς τὸ δόλον δίκτυον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ώθησαν τήν διοίκησιν τού Ο.Δ.Π. ἀπὸ πολλοῦ χρόνου είς τὴν σκέψιν ότι ό λιμην τού Πειραιώς δύναται, ἐφ' ὅσον υπάρξουν ώρισμέναι εύοικαὶ συνθῆκαι, νά έξελιχθῇ είς διεθνές διαμετακομιστικόν κέντρον. Καὶ περιστέρω ώδήγησεν αὐτὴν είς τὴν λήψιν μέτρων τινῶν, τὰ όποια, ως προεβλέπετο, θὰ συνέβαλλον είς τὴν προσέλκυσιν διαμετακομιστικῆς κινήσεως έμπορευμάτων. Σπουδαιό-

τερον ἐκ τῶν μέτρων αὐτῶν ύπηρξεν ότι μεταβολὴν στοθερά έφαρμογή μειωμένων τιμολογίων φορτεκφορτώσεων φορτίων ύπὸ μεταφόρτων καὶ ἀποθήκευσεως έμπορευμάτων ύπὸ ἐπανεξαγωγῆν.

ΕΡ.: Καὶ τὰ ἀποτελέσματα ύπηρξαν ικανοποιητικά;

ΑΠ.: Η προσδοκία δημως τού 'Οργανισμού, ότι βαθμηδὸν ό λιμην τού Πειραιώς θὰ συνεκέντρων μεγάλην κίνησιν φορτίων τελικού προορισμού ἄλλων λιμένων, ἐπὶ μακρῷ χρόνον δὲν κατέστη δυνατόν νά μετουσιωθῇ ἀπόλυτῶς είς πραγματικότητα. Ἐπὶ πολλὰ ἔτη μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, ό ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως είς αὐτὸν ύπελείπετο ἐκείνον εἰς τὸν όποιον ἀπέβλεπεν ό 'Οργανισμός. Τὰ αἵτια τὰ όποια ἐπηρέασαν ἀρνητικῶς τὴν ἐπιδιώξιν αὐτὴν τού 'Οργανισμού ήσαν πολλὰ καὶ δὲν συνεδέοντο καθ' οἷον δήποτε τρόπον πρὸς ἀδυναμίας αὐτοῦ.

Σὺν τῇ παρδῷ τού χρόνου, δημως, ή τοιάυτη στασιμότης είς τὴν διαμετακόμισιν φορτίων μέσῳ τού λιμένος Πειραιώς, παρεχώρησε τὴν θέσιν της είς μίαν ἀξιόλογον διαμετακομιστικὴν δραστηριότητα. Συγκεκριμένως, είς τὸν λιμένα Πειραιώς ἀνεπτύχθη κατά τὰ τελευταῖα ἔτη σημαντική διαμετακομιστική κινησίς, ή όποια προσέλαθεν ἡδη

τοιαύτην ἔκτασιν, ώστε νά δύναται σήμερον νά ύποστηριχθῇ ότι ούτος κατέστη, πλέον, εἰς ἓνα βαθύμον, διαμετακομιστικὸς χώρος ἐν τῷ περιοχῇ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Τὰ ύπὸ διαμετακόμισιν δὲ φορτία τὰ όποια διακινοῦνται διά τού λιμένος Πειραιώς είτε ξεχων προέλευσιν καὶ προορισμὸν τὴν ἄλλοδαπήν, προσέρχονται μὲν ἀπὸ τὴν ἄλλοδαπήν, προορίζονται, δημως, δι' ὅλων εἰληγικούς λιμένας ή καὶ ἀντιστρόφως.

ΕΡ.: Καὶ σήμερον μελετάται ή θέσπισις νέων κινήτρων, διὰ τὴν προσέλευσιν διακινουμένων φορτίων;

ΑΠ.: Βεβαίως, ἔξετάζονται, τὴν στιγμὴν αὐτὴν, νέα μέτρα, πρὸς ἀνάπτυξιν αὐτοῦ τοῦ διαμετακομιστικοῦ ρεύματος. Ἐπὶ πλέον ἔχουν ἀρχίσει ήδη νά διαγράφωται σοδαραὶ μεταβολαὶ εἰς τούς ἔξωγενεῖς ἐκείνους παράγοντας οἱ όποιοι παλαιότερον ἐπέδρων ἀνασχετικῶς ἐπὶ τῆς προσπαθείας τού Ο.Δ.Π., διὰ τὴν προσέλκυσιν διαμετακομιστικῆς κινήσεως εἰς τὸν λιμένα Πειραιώς. Κυριωτέρα καὶ πλέον ἐπικειμένη ἐκ τῶν μεταβολῶν αὐτῶν είναι η ἐπαναλειτουργία τῆς διώρυγος τού Σουέζ, τῆς όποιας ή διάνοιξις κατὰ τὰς μεταδιδομένας ύπευθυνούς πληροφορίας, δὲν πρόκειται νά δραδύνῃ ἐπὶ πολὺ. "Οταν ἀποδοθῇ η διώρυξ τού Σουέζ ἐλευθέρα εἰς τὴν διεθνή ναυσιπλοίαν είναι πλέον η δέσμαιν οἱ συγχρόνως θὰ ἐνισχυθῇ ἀπόφασιστικῶς καὶ η διαμετακομιστική κίνησις εἰς τὸν λιμένα Πειραιώς.

ΕΡ.: Τί εἶδους ἐμπορεύματα είναι τὰ ύπὸ διαμετακόμισιν εἰς τὸν λιμένα Πειραιώς;

ΑΠ.: Τὰ ἔχυπερετούμενα εἰς τὸν λιμένα Πειραιώς ύπὸ διαμετακόμισιν φορτία είναι ἐμπορεύματα γενικοῦ ἐμπορίου, τὰ όποια κιακινοῦνται, ώς γνωστόν, είτε ύπὸ συνήμη συσκευασίαν εἴτε ύπὸ τὰς συγχρόνους μορφὰς αὐτῆς (κοντίνερς, παλλέται κ.λπ.). Αὐτονόμοι είναι ἐπομένως ότι ό χειρισμὸς τῶν φορτίων αὐτῶν δὲν είναι μόνον ζήτημα θελήσεως τού 'Οργανισμού. Προϋποθέτει καὶ ἀνάλογον προετοιμασίαν τού λιμένος, συνισταμένην εἰς τὴν διάθεσιν ἐπαρκῶν καὶ καταλλήλων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ μηχανικῶν μέσων φορτεκφορτώσεως, ώς καὶ εἰδικευμένου προσωπικοῦ.

ΕΡ.: Υφίστανται αἱ κατάλληλοι συ-

S O I

*Always at
your service*

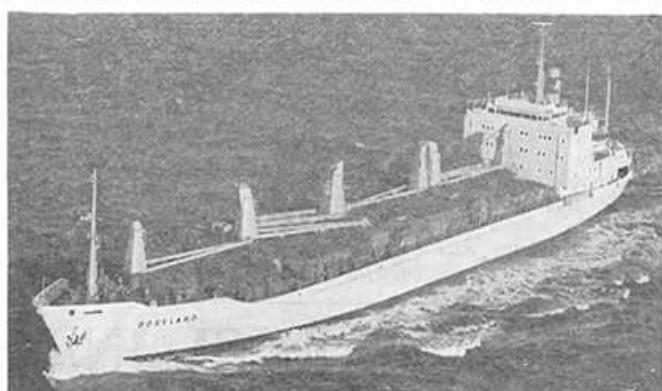
SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSTRÖMS



General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

Λιμήν Θεσσαλονίκης

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ

A. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ 5ΕΤΙΑΣ 1969—1973 (εις τόννους)

	1969	1970	1971	1972	1973
Ξηρόν φορτίον	2.434.000	2.583.000	3.329.000	3.836.000	4.141.000
'Υγρά καύσιμα	4.625.000	5.155.000	5.915.000	5.959.000	4.702.000
Σύνολα	7.059.000	7.738.000	9.244.000	9.795.000	8.843.000

B. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ 5ΕΤΙΑΣ 1969—1973

	1969	1970	1971	1972	1973
Κατάπλοι πλοίων	3.512	3.629	4.249	4.162	3.205
Κόροι καθαρ. χωρητικότητος 3.862.721	4.072.136	4.834.762	5.345.315	5.553.384	
'Εκφορτωθέν φορτίον (τόν.) 4.351.000	4.855.000	5.822.000	6.111.000	5.815.000	
Φορτωθέν φορτίον (τόν.) 2.708.000	2.883.000	3.422.000	3.684.000	3.028.000	

C. Διακινούμενον ξηρόν φορτίον Λιμένος (εις τόννους)

	1971	1972	1973
Εισαγωγαί (έξωτερ. - έσωτερ.)	1.888.000	2.088.000	2.406.000
'Εξαγωγαί (έξωτερ. - έσωτερ.)	1.441.000	1.748.000	1.735.000
Σύνολα	3.329.000	3.836.000	4.141.000

D. Έτησιος μέσος ρυθμός αύξησεως διακινήσεως ξηρού φορτίου Λιμένος 12%

E. Ανάλυσης έξαγωγών ξηρού φορτίου μέσω Λιμένος Θεσσαλονίκης (εις τόννους)

	1971	1972	1973
Φορτώσεις διά τό έξωτερικόν	587.000	839.000	723.000
Φορτώσεις διά τό έσωτερικόν	442.000	555.000	731.000
Διαμετακόμισης	412.000	354.000	281.000
Σύνολα	1.441.000	1.748.000	1.735.000

Σ.Τ. Αἱ εισαγωγαὶ πρώτων ὥλων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ ἔσωτερικοῦ πρὸς μεταποίησιν καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ τῶν προϊόντων τῶν ἐπιχειρήσεων δευτερογενούς παραγωγῆς (Βιομηχανίαι & Βιοτεχνίαι) ἀνῆλθον εἰς 1.963.000 τόνους καὶ καλύπτουν τὸ 48% τῆς συνολικῆς διακινήσεως ξηρού φορτίου τοῦ Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Θήκαι σήμερον, εἰς τὸν λιμένα, διὰ τὰ ὑπὸ διαμετακόμισιν φορτία;

Α.Π.: Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν ἔχει σημειωθῆ ἡδη εἰς τὸν λιμένα ἡ ἀναγκαῖα πρόσθιος. Τὰ βαθέα κρηπιδώματά τοῦ καὶ οἱ ἀποθηκευτικοὶ αὐτοῦ χώροι, ἐστεγασμένοι καὶ ὑπαίθριοι, ηὔξησθαν εἰς ἐπίπεδον ἀπολύτως ικανοποιητικόν. Παραλλήλως, ὁ μηχανικός του ἑξοπλισμὸς συνεπληρώθη καὶ ἀνενεώθη ἐπαρκῶς, ἐνῷ ἔξ αἰλου, ἀναμένεται πρόσθιος ἐντυπωτικής ἐνίσχυσις καὶ ἐκσυγχρονισμὸς αὐτοῦ διὰ τῆς παραλαβῆς τῶν ὑπὸ προμήθειαν νέων φορτοεκφορτωτικῶν μηχανημάτων. Γενικῶς, ἐπραγματοποιή-

θη ἐπέκτασις τῶν λιμενικῶν ἐν γένει ἔργων καὶ αὔξησις τοῦ μηχανικοῦ ἑξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος, τὰ ὅποια ἐπιτέρπουν εἰς τὸν Ὁργανισμὸν νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀπότελεσματικῶς τὰς ἀνάγκας τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τούλαχιστον ἐπὶ μίαν 5ετίαν.

Ἐπὶ πλέον ὁ Ὁργανισμὸς ἔχει ἐν ἐκτέλεσι τὸ δεύτερον πενταετὲς πρόγραμμα αὐτοῦ, τὸ ὅποιον περιλαμβάνει τὴν κατασκευὴν κρηπιδωμάτων μῆκους 9.500 μ., τὴν ἀνέγερσιν λιμενικῶν ὑποστέγων καὶ ἀποθηκῶν 80.000 μ2 καὶ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ὑπαίθριων λιμενικῶν χώρων κατὰ 400.000 μ2, περαιτέρω δὲ προβλέπει τὴν προμήθειαν 2 γερα-

νογεφυρῶν φορτοεκφορτώσεως κοντέινερς, 6 ὀχημάτων μεταφορᾶς καὶ στοιβασίας κοντέινερς, 40 γερανῶν καὶ 100 περονοφόρων, ὡς καὶ τὴν κατασκευὴν 4 ρυμουλκῶν, 1 ύδροφόρου καὶ ἰκανοῦ ἀριθμοῦ φορτηγίδων.

Διὰ τῆς ἐκτέλεσεως τοῦ ὡς ἄνω προγράμματος, θὰ ἐπεκταθοῦν οἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ λιμένος καὶ θὰ συμπληρωθοῦν καὶ θὰ ἀνανεωθοῦν τὰ μηχανικά του μέσα, εἰς τὸν Ὁργανισμὸν τὴν δυνατότητα ἀφ' ἐνός μὲν νὰ καλύπτη πλήρως τὴν κίνησιν τῶν φορτίων προορισμού ἢ προελεύσεως Πειραιῶς ἀφ' ἐτέρου δὲ νὰ διστέψῃ τὴν υποδομὴν ἔκεινην, ἡ οποία εἶναι ἀπαραίτητος διὰ νὰ ἔξελιχθῇ ὁ λιμήν τοῦ Πειραιῶς, ὅπως φιλοδοξεῖ, εἰς τὸ μεγαλύτερον διαμετακομιστικὸν κέντρον τῆς Μεσογείου.

Ε.Π.: Σήμερον ἡ γενικωτέρα κατάστασις εἰς τὸν λιμένα πῶς ἐμφανίζεται;

Α.Π.: Ό λιμὴν τοῦ Πειραιῶς διὰ συντονισμένων ἐνεργειῶν ἀντεμετώπισεν ἐπιτυχῶς τὰς δυσχερεῖς αἱ ὅποιαι ἀναποφέντως εἴτε χρηματογραφῆ εἰς τὸν χώρον αὐτοῦ ἐκ τῆς ἀπροβλέπτου αὐξήσεως τῆς ἐμπορευματικῆς του κινήσεως τὸ μὲν ἔτος 1972 ἔναντι τοῦ ἔτους 1971 κατὰ 20% τὸ δὲ ἔτος 1973 ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἔτος 1972 κατὰ 25%, ἡδη δὲ ἔχει ἀποκατασταθῆ ὁμαλὸς ρυθμός εἰς τὰς φορτοεκφωτικάς ἐργασίας τοῦ λιμένος καὶ οἱ ἐπιβληθέντες παλαιότερον ἀκριβῶς συνεπείᾳ τῶν ἐν λόγῳ δυσχερεῶν ἐπίναυλοι ἐπὶ ἐμπορευμάτων προελεύσεως ἢ προορισμού Πειραιῶς ἔχουν πλήρως ἀρθῆ.

Ε.Π.: Καὶ ἡ ἐπισκευαστικὴ δυναμικότης τοῦ λιμένος εἰς ποιὸν ἐπίπεδον εὐρίσκεται;

Α.Π.: Εἰς τὸν εύρυτερον χώρον τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἐκδηλοῦνται κατὰ τὰ τελευταῖς ἴδια, ἐτη, μία ἀξιόλογος δραστηριότητα ἐπισκευῆς πλοίων. Πλείστα σκάφη ἐκτελοῦν ἐπιπλήξεις εἰς αὐτὸν τὰς ἐπισκευάς των καὶ εύριτκους εύκολως πλήθος ἀλλων χρησίμων ἔξιπηρτήσεων ὑπὸ οἰκονομικούς δροὺς Ιδιαιτέρως εύνοιοκύς. Η τοιαύτη ἐπισκευαστικὴ δραστηριότης παρουσιάζει τάσεις συνεχούς ἀνόδου, αἱ ὅποιαι ἀναμφιβόλως θὰ καταστοῦν ἐντονώτεραι μετὰ τὴν ἔταναλειτουργίαν τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ. Ἐπομένως, θὰ προβάλῃ συντόμως, ὡς ἐπιτακτικὴ πλέον, ἡ ἀνάγκη τῆς συγκροτήσεως ισχυροτέρων διοικητικῶν μονάδων ἐπισκευῆς πλοίων ὡς καὶ τῆς μεταφορᾶς τούτων ἐκ τοῦ Πλαταίτος, διπού, ὡς γνωστόν, αἱ δυνατότητες περαιτέρω δραστηριοποίησεών των, εἶναι ἀνύπαρκτοι, εἰς τὴν Κυνοσούρων Σαλαμίνος, ἡ ὅποια ὑπὸ τὰ σημερινὰ δεδομένα συγκεντρώνει τὰ περισσότερα πλεονεκτήματα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν μέσους κατηγορίας διοικητικῶν ἀναλαμβανομένη πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν πρωτοβουλία, θὰ πρέπει νὰ τυγχάνῃ τῆς γενικῆς ὑποστρέψεως.

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

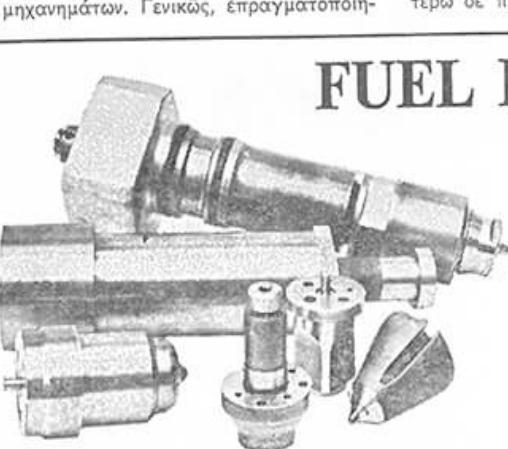
Loudovikou 1, Piraeus, Phone 479000, Telex 212914

Representatives in Greece for:

MARIN INDUSTRI AB

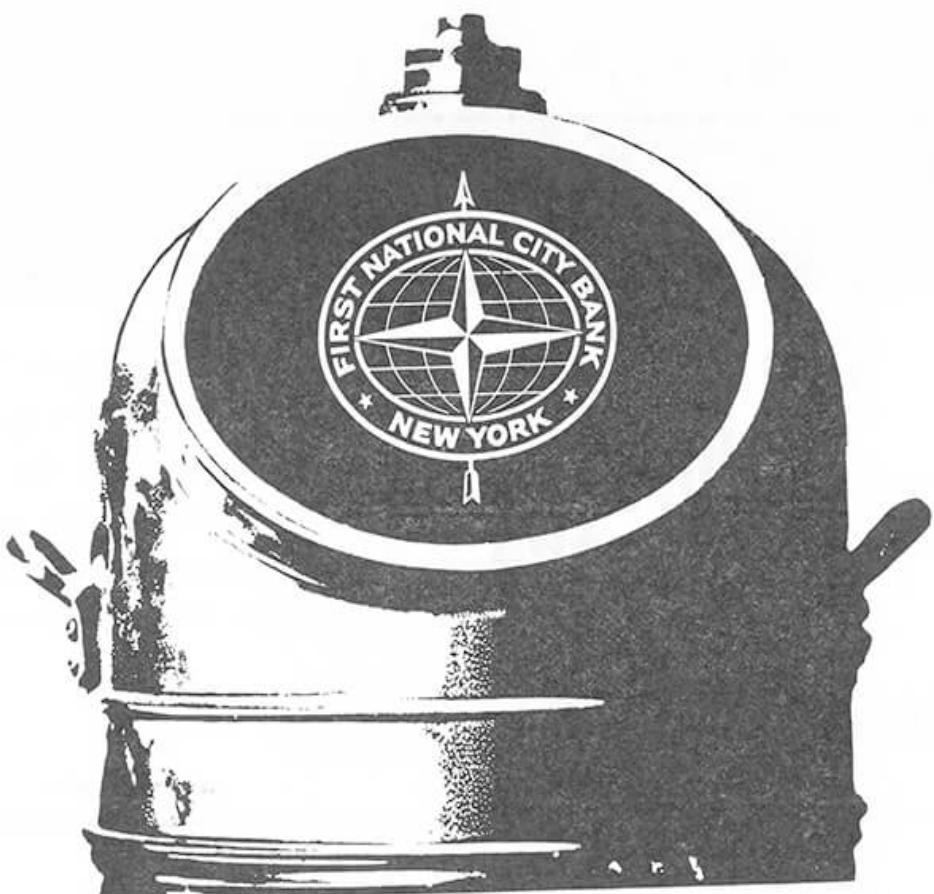
Sanchagsgatan 1, S-414 51, Gothenburg, Sweden, Phone : 031/42 21 00

Telegrams: Marinindustri, Telex : 21449 MAR IN S



Η Ελληνική Ναυτιλία και η CITIBANK μεγάλωσαν μαζί

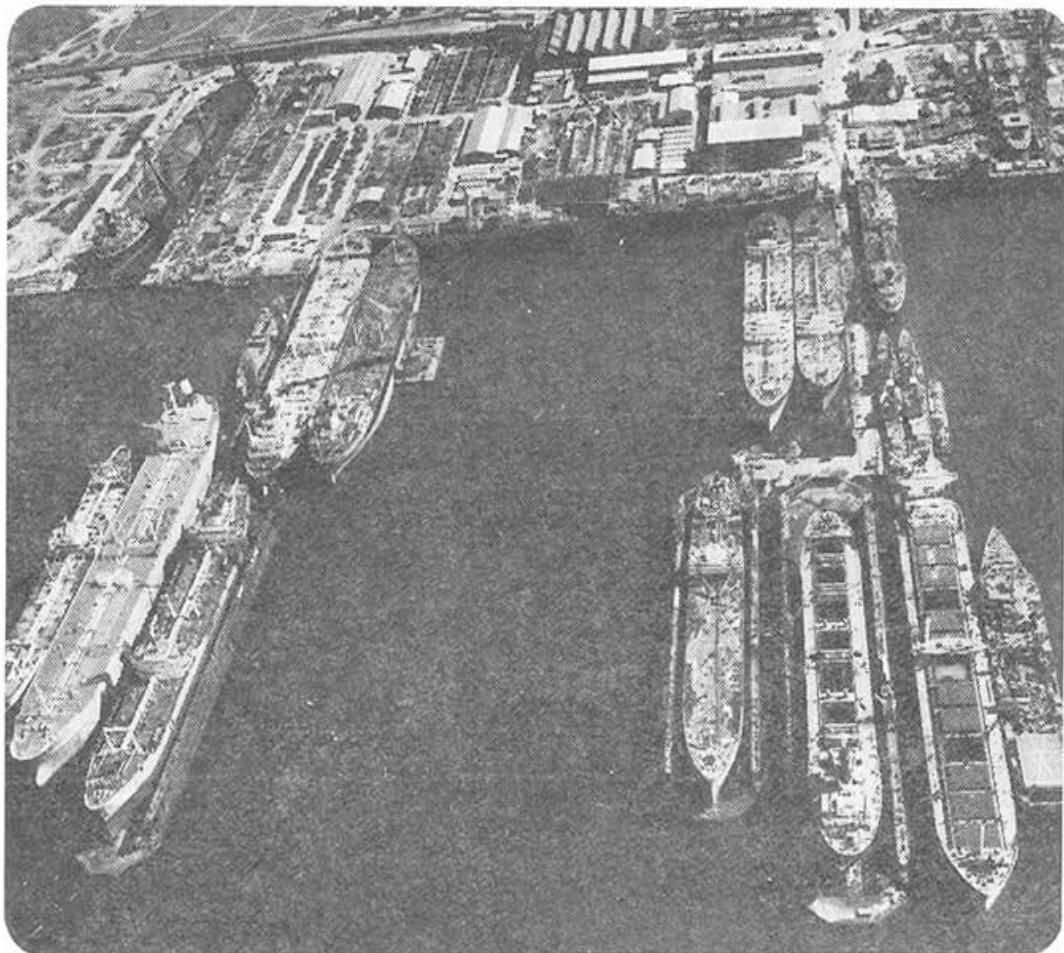
Εϊμεθα ύπερήφανοι διότι συνεργαζόμεθα έπι μακράν σειράν έτῶν
μὲ τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία καὶ προσβλέπομε
μὲ ἐμπιστοσύνη εἰς τὴν συνέχισιν
αὐτῆς τῆς παραδόσεως διὰ πολλὲς ἀκόμη γενεές.



FIRST NATIONAL CITY BANK
Ακτή Μιαούλη 47 - 49 Τηλ. 452.3511

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

ΣΕΛΙΔΕΣ ΧΑΡΜΟΣΥΝΕΣ



AΞΙΖΕΙ νά μιλήσουμε και πάλι γιά τά δώσεις περιοδικά τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ποὺ ἔκανανται στὴν ἐποχῇ μαζ. Τὸ περιεχόμενό τους, πολὺ ἀξέδιογο και πολὺ εὐχάριστο. "Αλλά" ἔκανει ποὺ συναρπάζει κάθε ναυτικόν ἀναγνώστην, είναι τὸ δὲ ἑκατόν μέρος με ἀποκριώτα, προσφέροντα: θέματα ἀναρρόμενα στὸ ἄνθρωπον ὅλικο τῶν πλειών ἀλλά και τῶν οἰκογενειῶν τους.

Πρέπει δὲ νά σημειωθῇ διτὶ τέτοια φαινόμενα εὲ παλῆρὲ ἐποχῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἡ-σχον ἀσυνήθεια. Τότε, δὲ τὰ περιαρέροντα τῶν καραβούρων, ἥσαν περιχαρακώμενα μέρη στὰ πλαίσια τῆς λαμπρανίας και τοῦ «μπεζάτη». Ο δὲ κόσμος τῶν καραβίων τους ἀποτελοῦσε θέματα ἀδιάφορο και ὑπόθεση δισήμαντη.

Τόρα, δημος, ἀπὸ τὰ ἀπολιτικὰ γραφεῖα ξενιστῶν καὶ τὰ τρισχαριτωμένα ἔντυπα Μὲ δικῇ τους φροντίδα παρουσιάζονται και κυκλοφοροῦν. Ἀπὸ τοὺς ίδιους ἀμπνόνται.

Ψυλλομετρῶντας κατές τὶς ἀναρρόμενες ἐκδόσεις, διαπιστώνουμε συνθήματα πολὺ καινούργια και πολὺ ἀγνωστα ὡς τώρα. Κυριαρχοῦν ἔκει μέσα θέματα, ποὺ κυριολεκτικὰ ἀγκαλιάζουν τὸν ναυτικόν τῆς ἐπιχειρήσεως. Καὶ δημός γι' αὐτούς. "Εκτείνονται και στὶς οἰκογένειες τῶν ναυτικῶν. Βλέπουμε φωτογραφίες πλοιάρχων, διαφόρων ἀξιωματικῶν ἀλλά και κατωτέρου πληρώματος. Καὶ μαζὶ μ' αὐτούς και φωτογραφίες οἰκογενειῶν. "Ακόμη και φωτογραφίες ἀπὸ γηστῶν και ναυτοτόπους. Διαδίκουμε ἀγγελίες διάφορας και πολλὰ περιστατικά τῆς ναυτικῆς ζωῆς, δημοστεῖσθαι, δημός σὲ ἔντυπο ἐπιχειρήσεως, δημός σὲ ἀροπλιστικὸν γραφεῖο ἀλλ' οὐτε και σὲ πεζοδρόμο εἴη ἀπὸ γραφεῖο ἀροπλιστικοῦ, δὲν ἐπετρέποντο νά συγκρίνονται. Τόρα γράφονται: και συζητοῦνται: σὲ περιοδικά, ἔδιδομένα ἀπὸ κάθε τὶς ίδιες τὶς ἐργοδοτικὲς ἐπιχειρήσεις τῆς θάλασσας.

Γάμοι, διπτήσεις, γεννήσεις, ἀρραβδόνες σὲ οἰκογένειες ναυτικῶν. Κοντά σ' αὐτά και ἡ ἀλληλογραφία. Σημειώματα ναυτικῶν ἀπὸ τοὺς ωκεανούς, προσφέροντα νά διαδοθοῦν ἀπὸ τοὺς δικούς τους. Γράμματα ἀπὸ ναυτικῶν οἰκογένειες, προσφέροντα νά για τοὺς ἀγαπημένους υδροβίους. Λύτρα, μάλιστα, τὰ τελευταῖα, τυπώνονται: μὲ κάτια, δημος εἶναι: γραμμένα ἀκριβῶς, δημος δὲ έσενται μὲ καρέκληνον νά χαρῇ αὐτὸς τὸ ίδιο τὸ γειτόγραφο τοῦ ἀγαπημένου ἀποστολέα ἀπὸ τὴν πατρίδα. Λύτρη ἡ ἀπλὴ ἀλληλογραφία, διφτάλως, εἶναι γωρὶς καρυπιδία ἀξία καὶ τὰ παρατηρητή, ἀπληροφόρους γιὰ τὴ ναυτική ζωή. "Αλλά γι' αὐτοὺς τοὺς ἀναρρόμενους περικλείει: δημοφυλικὸν πλεύραμπρο. Περικλείει: λυρισμὸν ποὺ συγκλονίζει: ἀφάντικτα:

Γράψε: ἡ Ἀφροδίτη Θυμέλη ἀπὸ τὸ χωρίο "Αντίσσα τῆς Ναυτιλίης:

«...Στέλλω χαριτωμούς στὸν διάτρα μου ποὺ ταξιδεύει μὲ τὸ ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ».

Γράψε: ἡ Λαζαρινή Λασπρογέρακα:

«...Διαθισάω εὐχές γιὰ τὸν διάτρα μου. Νά είναι γαλήνα τὰ ταξίδια του, τόσο γι' αὐτὸν δυο και γιὰ δύος τους ναυτικούς».

Γράψε: και δὲ γερο-Σάδδας Καλαϊτζῆς:

«...Στέλλω μὲ τὸ περιοδικό μας πολλούς και-

ρετισμούς και θερμές εὐχές στὸ γυιό μου. Νά είναι πάντα εύχριστα τὰ ταξίδια του και νά χαιρέται υγεία τόσο αύτός, δυο και οι όλοι ναυτικοί ποὺ συνταξιδεύουν μὲ τὸ καράβι τους».

Καὶ περνούμε στὶς φωτογραφίες:

"Η σόζυγος τοῦ ναυτικοῦ μας Φώτη Παράση, κυρία Ξανθίπη μὲ τὰ παιδιά τους Κατίνα, Τάσα, Σέλη και Αντώνη.

Αλληλ:

"Ο ναυτικός μας Γιώργος Βησσαρίης μὲ τὴν μητέρα του Αίκατερίνη, τὸν πατέρα του Νίκο και τὰ δέδερφα του Μηνᾶ και Θέμιδα, στὴν οὐλὴ τοῦ σπιτιοῦ τους στὴν Καρδαμίνα.

Φωτογραφίες πολλές. Κάθε μιά, λέσ και προβλέπει τὴν περίπτωσή της, τὴν ιστορία της, τὸν κανούς της. Στὴν φυχὴ κάθε ναυτικοῦ και κάθε μέλους ναυτικῆς οἰκογενείας, δὲν χρειάζεται καὶ ποὺ γιὰ νά διατείθειν οἱ περιπτώσεις, ή ιστορία και οι κανούς διῶν αὐτῶν τῶν φωτογραφῶν, γιατὶ συναρμολογοῦν τὸ γνωστό και διέπυτο ναυτικό μιθιστόρημα, μὲ κύριο πρόσωπο ἔκεινον ποὺ θαλασσοδέρεται: γιὰ τὸ φωμὶ του και γιὰ τὸ φωμὶ τῶν δικιῶν του και μὲ δευτερεύοντα πρόσωπα δύο ἔκεινα ποὺ παραστένουν στὶς φωτογραφίες. Ποὺ μοιράζονται: μιά μὲ τὸν έσηνταιμένο τὸ πικρὸ φυρμῆι τοῦ ιδιότου χωρισμοῦ μὲ δύο τὶς δικιολογημένας ἀνησυχίες τῆς ζωῆς του.

Τὸν ἐποχὴν μαζ., σοφαρδὸ θέμα είναι: ή ἀναπάρκεια καὶ δύο ναυτικῶν μὲ συνέπεια τὴν δυσκέρεια στὸν καταρτισμὸ πληρωμάτων. Τὸ δυσδέρετο τέτοιο φαινόμενο εἶχε, διποσθήποτε, και κάποια ὑφέλιμη πλευρά. Είναι τὸ δημός ἡ ἐργοδοσία κατάλαβε, δημός σὲ τέλους, δημός συμφέρον μεγάλο ἔχει: κάθε ναυτική ἐπιχειρήσης νά συγχειτώνῃ γύρω τῆς μόνιμο κόσμου. Τούτο τὸ πετόχιναν παλαιότερα πολλάς σοφαρές τέ-

τοιες ἐπιχειρήσεις. "Οχι: και τόσο ἀπὸ συστηματικὸ προγραμματισμό, ἀλλά, κυρίως, ἀπὸ τοπικές προτυπίες. Στὰ χιώτικα καράδια εὑρίσκουν εύρασις οι Χιώτες ναυτικοί. Στὰ αντιριθμία σι οι "Αντιριθμοί. Στὰ κεφαλονήσια και τὰ θειακά σι συντοπίτες τους κ.λπ. Ἀλλά, τώρα, σκόρπισαν οι τοπικοί ποιοι, παραμεριτικοί και συντοπίτες. Τις δὲ τοπικές προτυπίες διατέργχουν τὰ συγκροτήματα ἑταῖροι. Κάθε ἑταῖρος φροντίζει: ἀλλά και πρέπει νά φροντίζει γιὰ τὸ δικό της συγκρότημα ναυτικών. Δὲν φύλανε γιὰ νά γίνη τοῦτο, τὸ μισθολόγιο μόνο. Χρειάζεται κάποια στενότερη σχέσης. Κάποιο ξεχωριστό πληρισματικό. Κάποιο εύρυτατό εὐδαιμόνερον.

Λότος τὸ ἐπιδιώκουν και, δισκαλῶς, τὸ πετυχαίνουν τὰ ἀναρρόμενα ἔντυπα. Δένουν κάπως στενότερα τὸν κόσμο τῶν καραδίων τους και τοὺς κάπουν νά πιστεύουν διτὶ ἀποτελοῦν ἀναπόδειπτα μέλη τῆς οἰκογενείας τους. Τῆς ναυτικῆς οἰκογενειακῆς ἐπιχειρήσεως. Και δὲν ἀστοχοῦν. Άδειος οι φωτογραφίες, αὐτὸς οι ἀπεριμάτιστες ἀγγελίες, αὐτὴ ἡ ἀλληλογραφία, είναι: δεσμοὶ ἀκατάλληλοι. Κάνουν τὸν ἔργαζομενο νά πιστεύῃ διτὶ ή θέσεις του ἑκατίν ποὺ είναι δὲν ἔσχαρται: μόνο ἀπὸ τὴν στοιχειώδη προσφορὰ τῆς ἐργασίας του. Τὸν κάνει: νά πιστεύῃ διτὶ άνηκεις: εἰς ένα δριμύματο συγκρότημα δύος έχει εδρύτερα δικιώματα και σχέσεις στενότερες. Και πραγματικά αὐτὸς γίνεται.

"Ωστε, μαζὶ μὲ τὸν θαυμασμὸ μας γιὰ τὸδος σκοπούς και τὰ ἀπιταγμάτα τῶν δριμοτάτων αὐτῶν ναυτικῶν ἔντυπων, προσθίτειμε τὶς εὐχές μας, δημός ἡ ἐπιτυχία τους ἀποδοῦν καράδια μας, δημός τὴν έργασίαν της θαλασσοδέρεται: μορφὴ στὸν καράδικα μας. Νά ξαναφέρει τὴν οἰκογενειακὴ μορφὴ στὸν καράδικα μας, δημός τὴν είχαν μὲ φορὰ κι: ένα καράδιο. "Οπως τὴν γνωρίσουμε στὰ χρόνια τῶν ιστορικῶν, ἀλλά και στὴν ἀξέχαστη μεσοπολεμικὴ ἐποχὴ τῆς φτωγῆς μας ἀλλὰ τρισένδετης Ναυτιλίας μας, τῆς γνήσιας τότε 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

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. Kossimatis, 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 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

·Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, γίνεται παραδεκτό, άφοις ή ίδια η ιστορία τό όποιεςινθή, διτι συνέτλεσαν κατά τρόπο όπουλειστικό, είναι δυνατόν κανεὶς νά είπη, εἰς τὴν σημειωθεῖσαν, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, ἀλματική ἀνάπτυξη, δηκι μόνον τῶν οἰκονομικῶν σχέσεων μεταξύ τῶν ἀνθρώπων, άλλα καὶ εἰς τὴν οικολογική ἐξάπλωσις τῶν πολιτικῶν, τῶν θητικῶν καὶ πνευματικῶν ἀρχῶν.

"Ο θάνθρωπος χρειάζεται πολλά χρόνια νά περάσουν γιάκι νά έξουδεται πάρω την απόσταση ή δύοις ή πλέον πάντα έναν σειράρχη έμποδίο γιά την άποκοινωνίαν των ανθρώπων και τώρα ην πάντες το πολιτισμού της μάνθρωποτητής." Από τα πρώτα χρόνια, ο θάνθρωπος έχρησιμος σάν ματαρόπικη μέσω, τα ρεύματα των ποταμών και τούς άνθρωπους. Αργότερα, σταν έκανε χρήσι των έξημερωμάνων ζώων και ίδιος τον άλλογον, ζάντιμετώπιος κατά ένα τρόπο, στη έντρα της ζάνγκας της άποκοινωνίας, όχι θιάσιος και της μεταφοράς.

"Η Θάλασσα, ἀκόμη καὶ σύμπερα, είναι τὸ κύριο μέσον μεταφορᾶς τῶν ἀγαθῶν. Μέχρις, δημοσ., καὶ στὶς ἀρχές τοῦ αἰώνα μας, ήταν τὸ ἀποκατεστικό μέσον. Σήμερα Ἐλλάδα, οἱ κερατεῖς μεταφορές, μέχρι καὶ τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ήταν πολὺ καθούσταρημένες, λόγῳ τῆς ἀναπαρκείας τοῦ διδικοῦ δικτύου. "Ετοι, δλες οἱ μεταφορὲς καὶ οἱ συγκοινωνίες διεξήγαντο διὰ Θαλάσσης. Τὸ πλούτον ήταν τὸ μοναδικὸ μέσον συνδέσμου όχι μόνον τῶν νήσων μὲ τὸ κέντρον, ἀλλὰ καὶ τῶν περικλατῶν διὰ μέσου τῶν ὅποιων ἔξυπνωστέο καὶ η ἐνδογόρχω.

Τό φτωχό, δημος μικρό νεοσύντατο έλληνι-
κό δυσίειο, ιδιαιτέρα κατά τα τέλη του πε-
ριορισμένου αιώνα, άντιμετώπιζε προβλήματα
στις συγκοινωνίες του, διότι δὲν είχε πλοτά.
Υπά λόγος τοι μεταφορικού προβλήματος, προ-
έβηλε ο πεπιτακτική γ' αὐτὸς καὶ κατέψυγε στις
έννοιες ἀκτοπλοΐκης ἐπικρίσεως μὲταξύ της δι-
πέργυρης συμβάσεως για τὴν διεργάγωγή τῶν
συγκοινωνίων στις ἔλληνικας Οἰλακούς, ἀλλά
καὶ τὴν σύνδεσιν τῆς γύρως μὲ τὸ ἐξωτερικό.

ΤΑ ΣΙΓΜΒΑΤΙΚΑ ἀπρόπλουις τὴν ἔνων ἑταιρίδιν στὴν ἄρχη καὶ πολλῶν ἐλληνικῶν κατόπιν, ἐκτελέσουν τὴν ταυτικὴ συγκονιούντος κάρτους ἔνωντες διατημένους προομίων, τὰ ὅποια τοὺς εἰχον περιχωρῆθι ὡς πρὸς τὴν πληρωμὴν κυρίων μετωπίσαντα τελέν, φαριζῶν καὶ ἀγνοοῦσίας.

Τόσωντερον ἔτος 1874 ἦταν γόνιμο γιὰ τὴν σύναψιν ταχυδρομικῶν συμβέσεων, θώραξ ἐχαρκτηρίζοντο οι συμβάσεις μὲ τὶς ἀπομολο-
ικὲς ἑταῖρες, γιατὶ κυρίως τὰ πλοῖα τους ήταν
νελάμδημαν κατὰ κύριον λόγον, τὴν μεταφο-
ρὰ τοῦ ταχυδρομείου.

Στις 21 Νοεμβρίου τοῦ αὐτοῦ ἔτους, εἰχε
συγγένεια στὴν Βουλὴν τῶν Ἑλλήνων νομοσχέ-

διο μὲ τὸ δόπιο, ἐνεκρίθησαν καὶ ἐπεικρώθησαν
οἱ μεταξὺ τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως
τῶν Ταχυδρομείων καὶ τοῖς ἀπομολούκιν ἑτα-
ριῶν, μέχρι τότε, συναρφήσαντο συμβάσεας. Τέ-
τοις συμβάσεσις ἦταν τὴν γαλλικής Frassinet
Ἐδρα τῆς ὀποίας ἦσαν ἡ Μασσαλία καὶ ἐκπρό-
σωπος στὴν Ἑλλάδα ὁ Θεόφιλος Φεραλδῆς.
Ἡ ἑταρία κατὰ εἰλήν αναλάβει πλὴν πειστά-
σαν «ἀπατημαγέντος δυνάμεως», δύος ἔχαρ-
κτηρίους ὁ Ἐμπορικός Νόμος τὴν ἀνωτέρα δίαι-
τη διατηρεῖ τακτικὴ γραμμὴ μεταξὺ Μασσα-
λίας καὶ Κονσταντινουπόλεως μὲ προσεγγίσεις
στὴ Νεάπολι, τὸν Πειραιᾶ, τὴν Καλλιπολί,
τὴν Ραιδεστό καὶ κατὰ τὴν ἄνδος στὸ Νάτριο.
Στὴν ίδιαν επικράτησε ἀργότερα, ἐδόθη τὸ δικιάνω-
μο νὰ ἐκταλέσῃ πλαγία γραμμὴ τακτικῆς
ἢ ἀπάντως συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν λιμένων
Παιονίων καὶ Σάου.

"Άλλες έταιρες οι οποίες είχαν αναλάβει:
Συγκέντρωσαν την έκτελεσι συγκριτινής
πρός έξι πηγές της Ελληνικών λιμένων ήταν τα
αγγλικά Cunard, Jonkston Wen and Co.
Leylant P., Prince Line και η Ελληνοαγγλική
και Papayannis and Co.

Οι έταιρες κώδικες ήσαν υποχρεωμένες να δικτυρούν με τά άτυπλοιά των, έξαιρεσι «άνεκτημαχήτου» Συνάντεση πάντοτε, τακτικές γραμμές από το Λίθερπούλ — Γιρραλτάρ — Ηλλέρπο — Μεσσίνη — Πάτρα — Κέρκυρα — Αγκώνα — Τρεζέστη — Βενετία και Λιθέρποολ — Γιρραλτάρ — Μάλτα — Σύρο — Σμύρνη — Κωνσταντινούπολη — Θεσσαλονίκη — Πειραιά — Αιδηψού. Ακολούθων μετά μέρη και τις άρχες τούτων μαχ πολλή συμβίσεις με έξινες έταιριες, ζητώς μὲ τή σύγγραψη Adria τὴν θνητὴν Danoise Ferende Demps Kids τὴν γερμανικὴ Deutsche Levente Linie και τὴν γαλλικὴ Messageries Maritimes, η οποία μέρη τῶν ήμερων μαχ ἔργηντρέτως τὴν χώραν μας, χωρὶς να ἔχῃ ιδίᾳ κατά τὰ τελευταῖα χρόνια, σύμβασι.

Τέτοια πλοιά ήσαν τόν ἑπταριῶν Γουεζή, την Πανελλήνιου, τοῦ Τζένη Μάκ Ντούσχλ, τοῦ Δικά κάκη, τοῦ Γιαννουλάκου, τὰ πλοῖα Κελυδώνος Ἀστροπῆη, Ηλέκτρος, Γέρα, Κάρυστος, Ἀκρίποις καὶ τέσσερα δύο λίγα.

ΘΑ ΕΠΙΔΕΙΘΩΜΕΝ, θιμως, γιὰ λίγο στην προνόμια καὶ τις ἀτέλειες ποὺ ἀπελάμβαναν δυνάμεις: τὴν συμβάσεων οἱ ἀτιμοπλοῖς ἔταιροι, γιατὶ τόσην ἀσύρφεια ἐπικυρωθῆσε ἡ γιατίδην ἔθεμαρροντο οἱ παραχωρήσεις κατὰ καιρούς εκκυροποιητικές καὶ γι' αὐτό, κάθε τόσο, ἀπ-

σύροντα τὰ πλοῖα καὶ διεκδιπτούστο οἱ συγκο-
νινές.

"Ετοι, στά 1874, δήκαν δημητριαγήθηκε μιὰ τέτοια κατάστασις, ο πρωθυπουργός Δημ. Βούλγαρης, πρόδεις ἄραι ἀμφισβήτησεων ποιεί είχαν προκύψει, ἀν οι λιμενικές, ἐφόρευτικές ἐπιτροπές ἔλεγοντο τότε, είχαν δικαιώματα υπό τὸ καθεστώς τοῦ νόμου ΡΚΘ τοῦ 1865, νὰ ἐπαγγέλλουν τέλη πρόσδετα γιὰ τὴν κατασκευὴ λιμενικῶν ἔργων, εἰσήγκεις σχετικὸ νομοσχέδιο στὴ Βουλή.

Τό διπουργείον Ἐσωτερικῶν, ἀριθμὸι τότε,
εἶχε ἀποφανθῆ ὅτι: οἱ πρόσθετοι κώτοι φόροι
δὲν ήταν δυνατόν να παχύσιον στὴν κατηγο-
ρία τῶν γενικῶν ἀτελείων, τις δόποις ἀπε-
λάμβαναν οἱ ἀτελοπλοῖκοι ἀτελεῖοι. «Ἔτοι γὰρ
νὰ ἔκκαθιται θῆ δριστικὰ τὸ ἐπίμαχο θέμα, ἐ-
πειδὴ θή μὲ νόμο ὅπως καταρτισθοῦν νέες συμ-
βάσεις στὶς δόποις θὰ ὑπεργράφεται ἡ ρήτρα
θτι: ἀτελοπλοῖοι καταπλέοντα εἰς ἐλληνικούς
λιμένες, ἀπολαμβάνουν πλήρους ἀτελείων,
ἐκτὸς τῶν πρὸς κατακευὴν καὶ συντήρησιν
λιμένων, προκαμψῶν, ἀργυρῶν μάτων, φάρων
κ.λπ.». Στὴν προκαμψένη δὲ περίπτωσι, γε-
ρακτηριστικὸ εἶναι τὸ προνόμιο ποὺ ἔδθη στὴν
ἀτελοπλοϊκὴ ἀπειρία Δεσμῶν — Γιαννουλά-
του, μὲ τὴν πρόσθετο ἀρύθμοις τῆς 27ης Ια-
νουαρίου 1903.

"Ελεγε ή σχετική διάταξης της συμβίσσεως:

•Εἰς τὴν ἑταῖρίαν Δεσποινή — Γιαννουλά-
τον πυρέχεται ώς ἀντίλλαγμα διὰ τάς πρὸς
τὸ Δημόσιον παρ' εὐθῆς προσφορεύμασιν ὑπη-
ρεσίαις, ἐκτὸς τῶν δὲ λαλῶν πλεονεκτημάτων,
καὶ ἡ Διαιροιδῆ ἑταῖρος θωραξίν, ἔκατον πεν-
τάκουντα κατ' ἀτμόπλοιον τηλεγραφημάτων,
ῶν τὸ καίμανον δέον διποι μὴ ὑπερβαίνῃ τάξ
15 λέξισις, ἀφορώντων εἰς τὴν καθαρώς ὑπη-
ρεσίαν τῶν αὐτοτελῶν — τοῦ πατρίου

ΑΛΛΑ ΜΟΙΡΑΙΑ, γεννᾶται: τὸ ἐρώτημα ἔχει να γίνεται αὐτῶν τῶν προνομίων, ποιεῖς ήσαν οἱ παροχεῖς τῶν ἀποτελεῖκαν ἐπαγριῶν. Ἐκτός φυσικά, τῆς κυρίας παροχῆς ποὺ ήταν ἡ διεξήγαγωγή συγκοινωνιῶν μεταξύ τῶν ἑλληνικῶν λαμένων ποὺ πολλοὶ μάλιστα θέντι παρουσιάζουν, παρὰ ἐλάχιστη κίνησις, ὑπάρχουν καὶ μερικές δευτερεύουσες παροχές, οἱ δοποῖς γιάννεις αγίασσα ἔγουν κάποια γονικαριότητα;

πράξη, σημειώνεις, έργων λαϊκού πολιτισμού.
«Ετοι θέλαγκον οι σχετικές συμβάσεις;
Νά μετακυρθούν τά απαρόλοιπα δωρεάν
χρήματα και άντικείμενα άνθηκοντα εἰς τὴν
ελληνικήν Κυδέρνην και εἰς τὴν ἀπαρίαν τῶν
διαχειρίσεων τῶν διαγεγόνων προσδόδων, οἷον
χρητόσημων, γραμματόσημων, αγιαράχαρτων,
ταΐνιας καπνοῦ και λοιπάς αντικείμενα ἀξίας
ἐκτὸς ἐφελκέντων θλόδων, προερχόμενα ή διευ-
θυνόμενα εἰς ἑσωτερικούς ή ἔξωτερικούς λι-

μάνας.
Ἐπίσης νὰ παραχωρῇ διωρεῖν ἑταῖροις ἔκκ
ετον ἀτιμόπολισον δι;¹ ἐξωτερικούς λυμένας εἰ
κος; Θέσαις ἐπιδικτῶν πρώτης τάξεως καὶ εἰ
κος; διεντέρχεται ἀνδρός καὶ ἐπανδρός, μή συμ
περιλαμβανομένης τῆς διατροφῆς, γιας θέλε
εισθεῖς εἰς δάρος τῶν ἐπιδικτῶν καὶ τριάδοντα

πρίν ταξέων, επιογής ανδρού καὶ οὐκέτισσον.
Προσαὖ, ὑποχρεότικε: ἔκαστον συμβατικῶν
ἀπάτηπλοιον ὅπως ἐπιτρέψῃ νὰ ταχεῖσθαι: διο
ρεῖν καὶ ἐν πρώτῃ θέσῃ: οἱ Βουλευταὶ καὶ ἡ
ἄλλη θέση: οἱ δὲ ὑπηρεσίαν ἀποστελλόμενοι
ταχυδρομοὶ καὶ τὴ λεγαραφικὸν ὑπάλληλοι:
Ως πρὸς τοὺς λοιποὺς δημιούργους ὑπαλλήλους
καὶ ἀξιωματικούς, τοὺς κατὰ γῆν καὶ θάλα-
σσαν στρατοῦ, κινουμένους λόγῳ ὑπηρεσίας καὶ
τὰς σίνεγενείς αὐτῶν, ὑποχρεούσαι νὰ ἔκπλη-
θων εἰπεῖν τις ἕπιτρόπων 10 τοῖς ἔκαστον.

Ομολόγουμένων, σήμερα δέποντας τη συνθήκες πού ἐπικρατοῦσαν τότε στις συγκανονισμένες, δικαιολογοῦμεν ἀπόλυτα ἑκατὸν τὴν στασιμότητα καὶ τὴν θραύστητην τῆς οἰκονομίας καὶ κοινωνίας ἀναπτύξασεν. Ήστι, δοκεῖ μαζί με τὸν αὐτόν, αὐτοπλεύσικον εἶναι καὶ ἀληθινὴν ἡ ἐπικρατοῦσα σήμερα οἰκονομικὴ ἀρχή: Έλλας τὰ κρατικὰ ἀναπτυξιακά προγράμματα πρέπει νὰ ἀρχίσουν ἀπό τις μεταφορές.

CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.

Dry Cargo and Tanker Chartering, Sale and Purchase

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

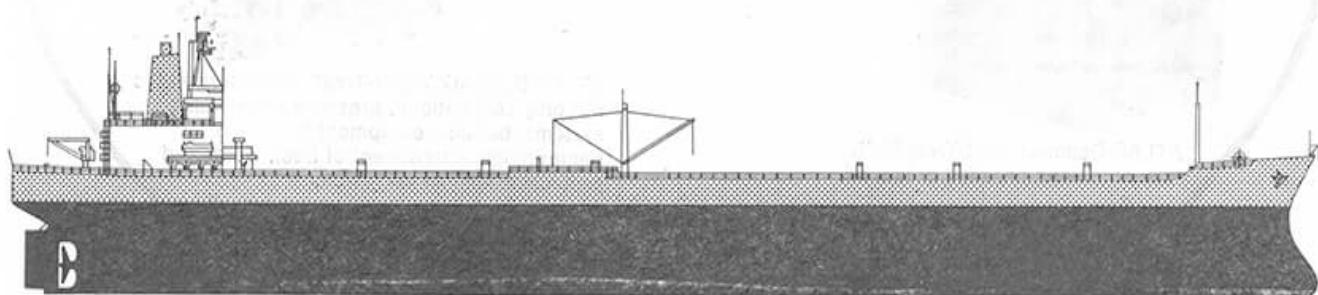
D. GOUNARI 2
PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

The VLCC Esso Osaka

It isn't just the largest ship we've ever made. It's probably the largest ship you'll ever want to buy.



The VLCC Esso Osaka is 283,115 DWT of oil tanker. She's 325 meters in length (b.p.), 55 meters in breadth, and 28.3 meters in depth.

She's also the first ship designed using Hitachi Zosen's "Mock-up System," an outfitting design of engine rooms using a construction model.

But there's more to her, still. Her modern safety features of inert gas generators, incombustible materials in all the living quarters and for lifeboat canopies, and her high-pressure sprinkler system make her one of a kind. Built at our second largest shipyard, Sakai Shipyard.



Sakai Shipyard is in Osaka, on an 822,000 square meter plot of land. Sakai was designed to manufacture large-scale vessels. So it can turn out six VLCCs every year.

The main dock at Sakai is equipped with two 200-ton cranes for constructing 300,000 DWT ships.

And the repair dock can handle 400,000 DWT ships.

At Sakai, we use the "Three Partition Building System." This results in complete rationalization of manufacture and true efficiency.



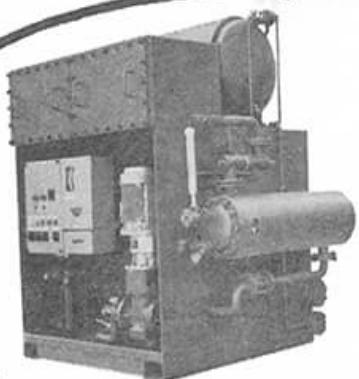
HITACHI ZOSEN

HITACHI SHIPBUILDING & ENGINEERING CO., LTD.

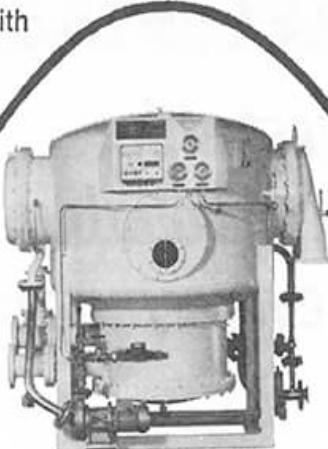
Head Office: Nishi-ku, Osaka, Japan Telex: J63376 Cable Address: SHIPYARD OSAKA
Tokyo Office: Chiyoda-ku, Tokyo, Japan Telex: J24490 Cable Address: SHIPYARD TOKYO
Overseas Offices: London, New York, Düsseldorf, Hong Kong, Oslo, Singapore, Greece

Five ATLAS-Denmark Units for a perfect ship

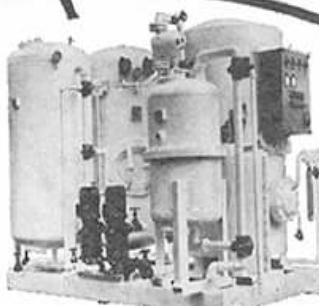
The treated fuel oil supplies the engine with power. The waste heat of the cooling water in the engine is utilized for production of fresh water. Fresh water is treated bacteriologically. Waste water is treated. Oil sludge, waste water sludge and solid waste are burnt in the incinerator.



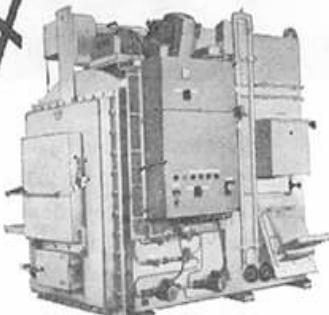
ATLAS-Denmark Fuel-Treat Unit,
fully automatic filtration of fuel oil.



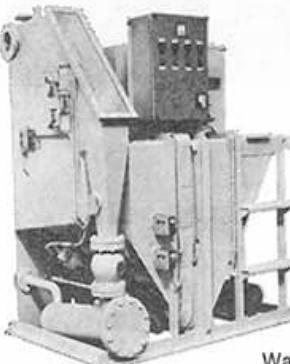
ATLAS-Denmark Freshwater
Generators for motor ships
and turbine ships.



ATLAS-Denmark Water-Treat Unit incorporates
not only conventional pressure and heating
systems, but also equipment for
bacteriological treatment of fresh water and
protection against corrosion.



ATLAS-Denmark Sludge and
Waste Incinerator for
combustion of oil sludge, waste
water sludge, and solid waste.
Incinerators for combustion
of oil sludge only also available.



ATLAS-Denmark
Waste Water
Unit, compact and effective,
for mechanical/chemical
treatment of waste water from
galley, baths, and toilets.

Representatives in
Greece:

GÖSTA ENBOM CO LTD.
Akti Kondili 12 - Piraeus 24
Tel.: 4171-889, 4176-573, 423-757



A/S ATLAS • 154, Baltorpvej
DK-2750 Ballerup • Copenhagen • Denmark
Telephone: (01) 97 48 64
Cables: ATLAS Copenhagen • Telex 15977

NOMIKA OEMATA

Καναδική Νομολογία

- Ατύχημα είς πλοίον λόγω κακής στοι-
βασίας τοῦ φορτίου.— Εύθυνή τοῦ
πλοιάρχου.— Αἴρεται αὕτη ἐὰν ὁ
πλοιοκτήτης δὲν ἔχῃ κατατοπίσει
τὸν πλοϊαρχὸν ἐπὶ τῶν στοιχείων εὐ-
σταθείας τοῦ πλοίου.— Μὴ καταβο-
λή, ἐν τοιάυτῃ περιπτώσει, τῆς δε-
ούσης ἐπιμελείας ἐκ μέρους τοῦ
πλοιοκτήτου ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖ-
ον ἀξιόπλουν.— Ἀπαλλαγὴ τῆς ἀ-
σφαλιστικῆς ἑταῖρίας.

Σοιδαρά ύπόθεσις άφορδωσα είς τὸ ὄλλανδικὸν πλοῖον «ΑΛΛΕΤΤΑ» καὶ σχέσιν ἔχουσαν πρὸς τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου ἐπὶ περιστατικοῦ συγκρούσεως ἐνεφανίσθη ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων. Τὸ θέμα ἔχεται πρὸς τὸ κατὰ πόσον οἱ πλοιοκτήται ἐδικαιοῦντο νὰ περιορίσουν τὴν εὐθύνην των μολονότι είχον παραλείψει νὰ ἐφοδιάσουν τὸν πλοίαρχον τοῦ πλοίου μὲ ἀντίτυπον τῶν κανονισμῶν πλεύσεως ἐντὸς τοῦ Ταμέσεως. Τὸ θέμα ὅμως δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὰ ἀγγλικά δικαστήρια, ἀλλὰ εἰναι, δύναται τις νὰ εἴπῃ, παγκόσμιον καὶ μετὰ τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀγγλικοῦ δικαστηρίου ἔτι τῆς ὑπόθεσεως τοῦ ἀτμοπλοίου «ΑΛΛΕΤΤΑ», ἐνεφανίσθη διοικοῦ θέμα ἐνώπιον τῶν καναδικῶν δικαστηρίων ἐν σχέσει μὲ τὸ πλοῖον «ΜΠΡΕΝΤΓΟΥΝΤ». Τούτῳ ἔχρησιμοποιείτο διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων μεταξὺ Βαϊκούμερ καὶ Λάμφτμπρορρ «Ινλετ. Εἰς τὸ περὶ ὃ λόγος ταξίδιον, τὸ πλοῖον ἐπλεεν ἐμπτώρων καὶ εἶχε FREE BOARD ἔνα πόδα καὶ δύο ίντσες. Κατὰ τὸν πλοὺν καὶ ἔκ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου ἐδημιουργήθη πρώραθεν κύμα τὸ ὄπιον ὑπερβάν τὴν πρώρων διῆλθε διὰ τοῦ καταστρώματος καὶ κατέληψεν εἰς τοὺς ἔξειστησας (στόμια τῶν ἀνεμιστήρων). 'Ἐν δῆψει τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, ὁρθῶς είχον ἀφεθῇ ἀνοικτὰ τὰ στόμια ταῦτα, ἀλλὰ διὰ μέσου αὐτῶν τὸ θαλάσσιον ὕδωρ εἰσέδυσεν ἐντὸς τῶν κυτῶν καὶ οὕτω ἐμειώθη τὸ FREE BOARD ἔτι περαιτέρω καὶ διηγούληνθή ἡ εἴσοδος τοῦ ὕδατος διὰ τῶν στομάτων.

Ο πλοίαρχος και τὸ πλήρωμα ήναγκάσθησαν νὰ ἔγκαταπείψουν τὸ πλοῖον. Τούτο ἐκλινεῖν πρὸς τὴν δεξιῶν πλευράν, θότε τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίον ἔχυθε εἰς τὴν θάλασσαν και τὸ πλοῖον ἐπανῆθεν εἰς τὴν ὄριζοντίαν θέσιν. Μετὰ ταῦτα, ὁ πλοίαρχος κατώρθωσε νὰ ἐπιδῇ τοῦ πλοίου ἐκ νεύον και νὰ τὸ προσαράξῃ εἰς μικρὸν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ σημείου εἰς ὃ εἶχε συμβῇ τὸ ἀτύχημα.

Ἐνάγοντες ἡσαν οἱ πλοιοκτήται καὶ ἐναγομένη ἡ καναδικὴ ἀσφαλιστικὴ ἑταῖρις, ἡ ὁποία εἶχεν ἀσφαλίσει τὸ πλοῖον. Τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον περιείχε τὸν συνῆθη ὅρουν, ὅτι ἔκαλυπτες ζημίας ἡ ἀπώλειαν ὄφελομένη εἰς ἀμέλειαν τοῦ πλοιάρχου. Ὑπῆρχεν δῆμως καὶ ἔτερος ὅρος, συμφώνιος πρὸς τὸν ὅποιον ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις δὲν ἵσχεν ἐὰν ἡ ζημία ἡ ἀπώλεια είχοι αιτίαν τῶν μη κατασδόλην ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου τῆς δεούσης ἐπιμελείας. Αἱ ζημίαι τοῦ πλοίου ὑπελογίζθησαν εἰς \$ 65,000.

Κατά πρώτον διαθέμων ἐκρίθη ὅτι αἰτία τοῦ ἀτυχήματος ἦτο ἡ κακὴ στοιβασία τοῦ φορτίου διὰ τὴν ὅποιαν τὴν εὐθύνην εἶχεν ὁ πλοίαρχος καὶ ὅχι οἱ πλοιοκτήται. Κατ' ἀκολουθίαν, τὸ δικαστήριον ἀπέφανθι ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν ἐφ' ὅσον τὸ ἀτύχημα ὠφείλετο εἰς ἀμέκεισον τοῦ πλοιάρχου κατά τὸν ὄρον τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου.

'Η άσφαλιστική έταιρια ησκήσεν έφεσιν κατά της άποφάσεως ταύτης και ή υπόθεσις ήχθη ένώπιον τοῦ Ἐφετείου τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας. Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινε ὅτι, καίτοι θεβαίως οἱ πλοιοκτήται ἀνέθεσαν τὴν εὐθύνην διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ στοιβασίαν τοῦ φορτίου εἰς τὸν πλοίαρχον, ἐλέγον παρὰ ταῦτα τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παράσχουν εἰς τὸν πλοίαρχον ἐπαρκῆ στοιχεῖα ἐπὶ τοῦ ἐλαχίστου FREE BOARD καὶ τῆς ζυγοσταθμίσεως τοῦ πλοίου, ἵνα ὁ πλοίαρχος βάσει τῆς πείρας καὶ τῆς ικανότητός του ἐκτιμήσῃ τὸν προστήκοντα τρόπον φορτώσεως καὶ στοιβασίας.

Ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου ἀπέδειχθῇ ὅτι ἐνέσα ἦτη πρὸ τοῦ ἀτυχῆματος οἱ πλοιοκτῆται θέλοντες νῦν ἔξαρκιδῶσσον τὰ ὑδροστατικά χαρακτηριστικά τοῦ πλοίου των, εἰχον ἀναθέσσει εἰς ναυπηγῶν νῦν ἐκτελέση πειράματα εὔσταθειάς τοῦ πλοίου, ἵνα οὕτω ἀποκτήσουν ἐνδιέξεις περὶ τοῦ δρίου τοῦ φορτίου, τῆς κατανομῆς αὐτοῦ καὶ τοῦ δάρους τὸ

όποιον ήδύνατο νὰ μεταφέρῃ τὸ πλοῖον.

Κατά τὴν ἔκθεσιν τοῦ ναυπηγοῦ, τὸ ἐλάχιστον ἀσφαλές FREE BOARD εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου ἀνήρχετο εἰς 1 πόδα καὶ 6 ἡντσες, ὅπερ σημαίνει ὅτι εἰς τὴν πρώσαν τὸ πλοίον θεὶς εἶχε FREE BOARD 2 πόδας. Οἱ πλοιοκτῆται ὠμολόγησαν ὅτι δὲν ἐπετρέπετο νὰ φορτωθῇ τὸ πλοίον πέραν τῶν δρίων διότι ἀνέκυπτον προβλήματα εἰσόδου θαλασσίου ὑδάτος. Ὕπερ τὴν πρώσαν, πηδαλίουχιας καὶ διαγύγης τοῦ πλοίου. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα δὲν ἐτέθησαν ὑπὸ ὅψιν τοῦ πλοιαρχοῦ τοῦ πλοίου. Ἡ ἔκθεσις τοῦ ναυπηγοῦ εὐρίσκετο ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς ἕνα ἀπὸ τὰ συρτάρια κάτωθι τῆς κλίνης τοῦ πλοιαρχοῦ. Οὐδεὶς ἀνεκοίνωσε τούτον εἰς τὸ πλοιαρχοῦ.

Τό Έφετείον ἔκρινεν διτή ή ἀπλή τοποθέτησις τῆς ἐκθέσεως τοῦ ναυπηγοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἀρκεῖ. Βεβαίως, ἔμπειρος τις πλοίαρχος ωφείλει νὰ προΐδῃ διτή ἡπικίνδυνον νάρ φορτωθῆ τὸ σκάφος μὲ τόσον μικρὸν FREE BOARD, ἄλλα καὶ τούτῳ ἀκριβῶς ὑπεδείκνει τὴν ἀνάγκην νὰ είναι κατατοπισμένος ὁ πλοίαρχος.

Κατ' ἀκόλουθιν τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν δὴ ἡ ἀσφαλιστικὴ ἑταιρία ἦδυνατο νὰ ἐπικα-
λεσθῇ τὸ ὄρον τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβο-
λαῖον, διότι ἡ παράλεψις τῶν πλοιοκτητῶν
νὰ κατατοπίσουν σχετικῶς τὸν πλοίαρχον
ἰσούστῳ πρός μη καταβολὴν τῆς δεινόσης ἐπι-
μελείας, οὐ καταστῆ τὸ πλοίον ἀξέρπλουν
καὶ διά τὸν λόγον τούτον ἀπέρριψε τὴν ἀγω-
γήν τῶν πλοιοκτητῶν.

Αγγλική Νομολογία

- Μεταφορά πραγμάτων διὰ θαλάσσης —Πυρκαϊαὶ καὶ ζημίαι ἐντεῦθεν εἰς τὸ φορτίον.— Ἐξαίρεσις ἀπό τῆς εὐθύνης τοῦ μεταφορέως διὰ πυροκαΐαν κατὰ τοὺς Κανόνας τῆς Χάρης.— Ἀργεῖ ἐν ἀναξιοπλοΐᾳ τοῦ πλοίου.

Οι ἐπὶ τοῦ φορτίου τοῦ γαλλικοῦ πλοίου «Μασκετέτη» ἐνδιαφεύγουνενοι προσθέμενοι εἰς τὰ δικαστήρια πρὸς ἀποζημώσιν διὰ τὸ συνεπεῖα πυρκαϊάς ἐπὶ τοῦ πλοίου βλαστῶν φορτίου. Τοῦτο ἔδωσεν ἀφομιὴν εἰς τὴν ἑμαρνίσιν διαφόρων ἐπὶ μέρους σοθιαρῶν προ-βληπατῶν.

Ἡ πυκαϊά ἔξεοδόντι εἰς τὸ μηχανοστάσιον λόγῳ ἀποσπασθέσις βίδας ἀντλίας πετοελαῖον. Ἐντεῦθεν διέρρευσεν πετοελπιού ὅπει ἀνεδλέγην. Τὸ πῦρ μετεδόθη βοσδέων εἰς δῆλο σχεδὸν τὰ κύτη. Ἀλλο πλοίον πλησίον εύοισκεν. ἐδουμούλκησε τὸ καιπούνιον πλοίον εἰς Βοέστην, ὃπου κατεργέσθη ἡ πυκαϊά καὶ ἔξεφορτώθη τὸ διασωθὲν μέρος τοῦ φορτίου.

Τὸ πλοίον εἶναι 10 ἀντλίας γενικῶν ὑπηρεσιῶν, μία τῶν δύοιών ήτο ἀντλία πυσκαΐας, μία ἀντλία διπιπλιέων καὶ μία ἀντλία ἑσα-
ματος· δῆλαι δὲ ἡ διδύμηντο νάνοςι πυσκαΐαν
ἡ ἀντλίαι πυσκαΐας. Ἀλλὰ διά νά τεθεῦν
εἰς κίνησιν ἐποεπε πάντας μέλη τοῦ
πληρωμάτος εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Ἐπίσης
εἰς τὸ μηχανοστάσιον εύδρασκον καὶ τὰ
λοιπὰ πυσκαΐαντα μέσα οἷον πυσκαΐαστή-
ρες δύοοιν καὶ διοικεῖδιον τοῦ δημοσίου. Ἀ-
μμος κλπ. Τὸ μηχανοστάσιον, διώας, ἔδεινε-
το, δὲν ὑπῆρχον δὲ ἔωτεοικά κειοιστήρια
τῶν ἀντλιῶν. Δὲν ὑπήρχεν ἐπίσης βοηθητικὴ
ἀντλία διάγκυς ἐκτὸς τοῦ μηχανοστάσιον.
Δηποτε εύδρασκοντε ἐπίσης τὰ κειοιστήρια τοῦ
συστήματος καππασθέσεως τοῦ πυαδὸς δι' ἀ-
τμοῦ. Αἱ βαλβίδες τοῦ συστήματος τούτου

έγοιειάλοντο 45 δευτεόδεπτα ἵν' ἀνοινῶν
ύπὸ ἐμπείρου ναυτικοῦ. ὅπότε θὰ κατεσθίν-
υτο ἡνὶ τῷ μηνυνοστασίῳ πυοκαΐα. Ση-
μειωτέον διὰ πασχῆλθον 10 λεπτὰ μετὰ τὴν
ἔκρησην τῆς πυοκαΐας, ποιὸν ἡ τὸ πλήρωμα
τῆς μηχανῆς ἀναγκασθῖν εὐάγκαταλείψῃ τὸ
μηνυνοστάσιον. Οἱ ποδῶν μηνυνικά προ-

επάθησε ματαίως. δικαίως, νά εισέλθη εἰς τὸ μηχανοστάσιον διὰ σῆραγγος διασφυνῆς καὶ ἀνέφερεν εἰς τὸν πλοίασφρον διτὶ δὲν ἥδινύνατο νά καταπολεμήσῃ τὸ πῦρ. Ἐτέρᾳ προσοπάθεια νά καλυψθῇ διὰ κηρυκού ὑφάσιαστος ἀεροαγγελός τοῦ μηχανοστασίου ἀπέτυχεν ἐπίσης.

Μὲ αύτὰ τὰ προσγειωτικά περισττηκά διεξῆχθη ἢ δίκη. Αἱ φορτωτικαὶ κατελαιψθάνουντο καὶ ἐρρυθμίζοντο ὑπὸ τοῦ ἀνειοκανικοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς προσγειών διὰ βαθάλασσης, δοτίς ἐνυπατάσσουν τοὺς Κανούνας τῆς Χάγης. Οἱ Κανούνες τῆς Χάγης προβλέπουν διὰ οὗτος τὸ πλοῖον οὔτε ὁ μεταφορεὺς εὐθύνονται διὰ ζημίαν ἢ ἀπώλειαν ἐκ πυρκαϊᾶς ἐκτὸς ἔδν ή ζημία διφειλεται εἰς ίδιον πταίσμα τοῦ μεταφορέως. (Οὕτω τὸ δισμόν 138 τελευταῖον ἐδάφιον τοῦ ὑμετέρου Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Ἐνθα διὰ τοῦ ὅρου εἴδιου πταίσμας ἀπέδοθη διαυτεράφορος ἀγγλικός ὄρος *fault or pruritus*).

Τὸ πρῶτον ζῆτημα ὅπερ ἔτεθι ἐνώπιον τοῦ Ἀγγελικοῦ δικαστηρίου ἦτο κατὰ πόσου τὸ πλοῖον ἢτο ἀναξιόπλουν. Διότι δὲν εἶνε σύστημα κατασθέσεως πυκνοῖς ἐν τῷ υπχανυστασίῳ, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι δὲ μετεργορεύς δὲν κατέβαλε τὴν δέουσπιν ἐπιμελεῖσαν ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖον ἀξιόπλουν. Ἐπὶ τούτου, τὸ Δικαστήριον ἔθεωντες τὸ πλοῖον ἀναξιόπλουν, διότι εἰς γάρον ὡς τὸ μηγαννοστάσιον, ὅπου πλεονάζει τὸ πετοέλαιον, δὲν εἶχε μέσα κατασθέσεως τοῦ πυωδὸς τὴν ἔκρηξιν τοῦ ὅποιού ἀφειλεν εὐλόγων νῦν προς δη, ἀφοῦ ἐγγνωσίεν ὅτι πυρκστὰ εἰς τὸ μηχανοστάσιον θὰ παρέλυνεν τοὺς κειρισμοὺς τῶν ἀντιλιθῶν.

“Ωφειλέν έπίσης ὁ πλοιοκτήτης νὰ ἔγῃ
βοηθητικὴν ἀντλίαν λειτουργοῦμσαν ἐκτὸς τοῦ
μηχανοστασίου καὶ ἐκτὸς αὐτοῦ χειριζομέ-
νην.

Ἡ μὴ καταβολὴ τῆς τοιαύτης ἐπιμελείας οὐ μόνον καθίστα τὸ πλοῖον ἀναιξίοπλουν. ἀλλὰ καὶ ἔστερει τὸν μεταφορέα τῆς ἐπὶ πυρκαϊάς ὑπὲρ αὐτοῦ ἔχαιρεσσων τῶν Κανόνων τῆς Χάγης. Θεωρουμένου διτὶ ἡ πυρκαϊά ὀφειλετο εἰς ίδιον αὐτοῦ πατήσιμα, ἐπιπροσθέτας λόγῳ μὴ λήψεως τῶν ἐλαχίστων μέτρων πρός προστασίαν τοῦ φορτίου.

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΠΡΟΫΡΟΣ ΑΥΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ
ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΩΡΙΣΜΕΝΟΥ
ΧΡΟΝΟΥ — ΣΥΝΕΠΕΙΑ

Κατά κρίσιν τού 'Εφετείου 'Αθηνῶν ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ὠρισμένου χρόνου, πάνει αὐτοδικαίως μὲ τὴν λῆξιν τοῦ χρόνου αὐτῆς.

Οὕτω, προηγουμένη καταγγελία αὐτῆς ἐπιτρέπεται, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 672 τοῦ Α.Κ. καὶ 74 τοῦ ΚΙΝΔ, πλὴν ὅμως, ὁ ναυτικὸς ὅστις καταγγέλλει τὴν τοιούτην σύμβασιν προώρως, ἀθετεῖ συμβατικὴν ὑποχρέωσιν καὶ ὑποχρεούται εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ πλοιοκτήτου ὃν συνεπείᾳ τῆς καταγγελίας ἐπῆλθεν εἰς τὸν πλοιοκτήτην ζημία. 'Ἐν προκειμένῳ, ἡ τοιούτη ἀξίωσις τοῦ πλοιοκτήτου δὲν ἀφορᾷ ζημίαν ἐπερχομένην εἰς αὐτὸν ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἀλλὰ μετὰ ἀπὸ αὐτῆς, δι' ὁ καὶ ὑπαρχούσης τῆς τοιούτης ἀξίωσεως τοῦ πλοιοκτήτου ὃ συμψηφισμὸς ὑπόκειται εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ ἄρθρου 664 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος, ἦτοι δὲν συμψηφίζεται μισθὸς ἀπολύτως ἀναγκαῖος διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ ναυτικοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΗ ΣΥΝΙΣΤΩΣΑΙ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κατά κρίσιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν, δὲν συνιστοῦν κατά τὸ ἄρθρον 75 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου παραπτώματο τοῦ ραδιοτηλεγραφητοῦ, αἱ διαχειριστικαὶ ἔξι ἀμελείας ἡ ἀγνοίας ἀνωμαλίαι ιδίᾳς κατὰ τὴν ἀποτίμησιν καὶ χρέωσιν τῶν ἐκ τοῦ πλοίου ραδιοτηλεφωνήματων-τηλεγραφημάτων καὶ ἡ πρὸς τὸ πλοιάρχον ὑπόδειξις ἀγορᾶς καινουργοῦς δέκτου βραχέων κυμάτων οὐχὶ ἀπολύτως ἀναγκαῖοι.

Εἰς τὴν τοιούτην κρίσιν τὸ δικαστήριον ὀδηγήθη, ἔξι ἀφορμῆς καταγγελίας τῆς σύμβασεως ναυτολογήσεως ραδιοτηλεγραφητοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου οὐχὶ λόγω παραπτώματος, ὡς προεδήθη, ἀλλὰ λόγω προταθείσης μειώσεως τῶν ἀποδοχῶν τούτου, ἢτις δὲν ἔγενετο δεκτὴ παρ' αὐτοῦ. Διότι, πράγματι, κατὰ τὸ δικαστήριον τὰ ἀνωτέρω προβλήθεντα δὲν δύνανται νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς παραπτώματα κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ ΚΙΝΔ, ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος ὅτι δὲν ἀνταποκρίνονται καὶ εἰς τὴν πραγματικότητα. Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, τὸ δικαστήριον τελικῶς ἔκρινεν ὅτι ὁ οὕτω ἀπολύθεις ναυτικός, ἀπελύθη ἀνευ παραπτώματός του, εἰς λιμένα τοῦ Εὔξεινου Πόντου καὶ δικαιούται ἀποζημίωσεως ἐκ μισθοῦ καὶ ἀντιτίμου τροφῆς ἐκ 30 ἡμέρων.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΕΙΣ ΑΠΟΥΣΙΑΝ ΑΟΓΩ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Καταγγελθείσης τῆς σύμβασεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, λόγω πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν, τῆς τοιούτης πωλήσεως πραγματοποιηθείσης εἰς τὴν Κίναν, ἡ πλοιοκτήτρια ἐταίριος τῶν ὄπως καταδόλη εἰς τὸν κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἀπολύθεντα ναυτικὸν τὴν ὑπὸ τῶν ἄρθρων 72, 75 καὶ 76 τοῦ ΚΙΝΔ ὄριζομέ-

νην ἀποζημίωσιν, ἢτις εἶναι ἵση πρὸς τὸν μισθὸν 45 ἡμερῶν.

Ὀσαύτως, ὡς ὁμοίως ἀναφέρεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, εἰς τὸν μισθὸν τοῦ ναυτικοῦ συνυπολογίζεται καὶ τὸ ἀντίτιμον τῆς εἰς εἰδος παρεχομένης τροφῆς.

ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ ΕΠΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΟΣ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΟΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ ΥΠΟ ΛΙΣΤΕΡΙΑΝΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ

'Ἐπὶ συμβάσεως ναυτολογήσεως "Ελληνος" ναυτικοῦ ὑπηρετούντος ἐπὶ πλοίου ὑπὸ λιθεριανὴν σημαῖαν, ἐφαρμοστέον δίκαιον δὲν εἶναι τὸ δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ἥτοι τὸ λιθεριανὸν, ἀλλὰ τὸ ἐλληνικόν, ὡς συμφωνήθεν καὶ ὡς ἀρμόδιον ἔξ οὖλων τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, ιδίᾳ τοῦ τόπου καταρτίσεως τῆς συμβάσεως, ἐν προκειμένῳ ὥτοι ὁ Πειραιεὺς, τῆς γλώσσης εἰς ἥν καταρτίσθη αὐτή, ἡ ἰθαγένεια τοῦ ναυτολογήσεως καὶ τὸν λοιπὸν μεῶν τοῦ πληρώματος, τοῦ ἐλληνικοῦ ὄνοματος τοῦ πλοίου καὶ τὸν συμφερόντων τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας, ἅτινα ησαν ἐλληνικά.

'Ος ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ 'Εφετείου 'Αθηνῶν ἐπὶ διαφορᾶς ἔξ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀποτελέσματος τῆς ὅποιας, ἡ ὡς ἀνωτέρω κρίσις τυχάνει γενικωτέρας ἐφαρμογῆς.

ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΙΣ

ΤΟ ΕΓΚΥΡΟΝ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΠΕΡΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΕΞΩΔΩΝ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΙΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΤΟΥ ΥΠΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν ἡ συμφωνία ἀναλήφεως ὑποχρεώσεως ὑπὸ τοῦ ἀποτολούμενου προώρων, ἀμοιβαίᾳ συναίνεσται, ναυτικοῦ, ὅπως καταδόλη τὸ ἔσοδα παλιννοστήσεως καὶ ἀποστολῆς τοῦ ἀντικαταστάτου του, εἶναι ἔγκυρος καὶ σύμφωνος πρὸς τὰς ἀρχὰς τῆς καλῆς πίστεως καὶ τῶν συναλλακτικῶν ἥθων, αἱ ὅποιαι διέπουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν συμβάσεων.

Κατὰ ταῦτα ἡ κράτησις ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταίριας κατὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ μισθοδοτικοῦ λογαριασμοῦ τοῦ ναυτικοῦ τῆς ἀξίας τῶν εἰσιτηρίων παλιννοστήσεως καὶ ἀντικαταστάτου, ἐφ' ὅσον ὁ λογαριασμὸς εἶχεν ὑπογραφὴν ἀνεπιφύλακτως ὑπὸ τοῦ ἀπολυθέντος, ἔχαρακτηρίσθη ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου ὡς καταδόλη εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὡς ἄνω συμφωνίας καὶ ὅχι μονομερῆς παρακράτησις γενομένη παρὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας πρὸς συμψηφισμόν.

ΑΔΕΙΑ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΑΔΕΙΑΣ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΥ

Μή προβλεπομένης τῆς εἰδικότητος ἡλεκτρολόγου ὑπὸ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας, οὐτος δικαιούται ὑπὸ τὰς αὐτὰς προϋποθέσεις καὶ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν ἡμέρων ἀδείας, ὡς καὶ οἱ ἔτεροι ναυτικοὶ τῆς αὐτῆς κατηγορίας πλοίων. Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελούντα κρίσιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν, καθ' ἥν ἐπίσης, εἰς περίπτωσιν μὴ χορηγήσεως

τῆς ἀδείας ἡ ἀποζημίωσις ὑπολογίζεται διάσει τοῦ συμφωνηθέντος μισθοῦ μετὰ τῶν ἐπιδομάτων Κυριακῆς ἐργασίας καὶ δεξαμενοπλοίου, ἐφ' ὅσον ὁ ναυτικὸς ὑπηρετεῖ εἰς δεξαμενόπλοιον, πλέον τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς, οὐδὲ τὸ προδόπεται διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα εἰς ὅ ἔχει ἐνταχθῆ ὁ ἡλεκτρολόγος.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΣΧΕΣΙΣ ΤΩΝ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΡΥΘΜΙΖΕΤΑΙ ΥΠΟ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΩΔΙΚΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς οἱ ἀρχιπλοίαρχοι τῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριν συνδέονται μετ' αὐτῶν διὰ συμβάσεως ἔξηρητημένης ἐργασίας καὶ οὐχὶ ναυτολογήσεως. Θεωροῦνται, ἀναμφισβήτητας, ὡς διευθύνοντες ιδιωτικοὶ ὑπάλληλοι αὐτῶν καὶ δέν ὑπάγονται εἰς τὰς συλλογικὰς συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας.

'Ο μισθὸς τῶν ἀνωτέρω, ὥριζεται διὰ συμφωνίας καὶ ἐλλείφει τοιαύτης συμφωνίας, ίσχυει ὁ καθοριζόμενος ἀπό τὰς συλλογικὰς συμβάσεις ἐργασίας ἡ ἀπό τὰς διαιτητικὰς ἀποφάσεις.

'Εξ ἄλλου, δὲν ὑπόκεινται, ὡς διευθύνοντες ὑπάλληλοι, εἰς τὰς διαιτάξεις περὶ χρονικῶν ὄριων ἐργασίας ἡ ἔβδομαδιάσιας ἀναπάντησεως καὶ δὲν δικαιούνται ὑπερωριακῆς ἀποζημίωσεως ἡ προσαυξήσεως διὰ τὴν κατὰ Κυριακὰς καὶ ἐν γένει ἔξαιρεσίμου ἐορτάς ἡ κατὰ νύκτας ἐργασίαν.

'Οσάκις, ὅμως, οἱ ἀρχιπλοίαρχοι τῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριν συνδέονται ἀποτελέσσονται δι' ἐργασίαν ἔκτος ἔδρας, δικαιούνται ὁδοιπορικῶν καὶ προσθέτου ἀποζημίωσεως δι' ἔκπατην ἔδραν τοῦ διαρκεῖν τού πλού.

Συγκεκριμένως, ὁ θάνατος τοῦ ναυτικοῦ ἐπέβλεψεν ἐκ μαζικῆς καρδιαγγειακῆς καταστροφῆς, καὶ ὡς ἀπεδείχθη, ὑπὸ ὄμαλὰς συνθῆκας ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ ὄμαλὰς καιρικὰς τοιαύτας.

'Αντιθέτως, ὅμως, ἡ σύζυγος τοῦ ναυτικοῦ ισχυρίσθη ὅτι ὁ θάνατος τούτου ὀφείλεται εἰς συνήθεις ἔξαιρετικὰς καὶ ἀνωμάλους συνθῆκας, συνεπείᾳ τῶν ὅποιων κατεπονήθη βαρύτατα ὁ ὄργανισμὸς αὐτοῦ. Σαφῶς ὅμως ὁ ισχυρισμὸς τῆς ἐναγούσης κατερρίθη, καθ' ὅσον ἐτῶν προσκομισθέντων στοιχείων καὶ ἐκ τῆς ὅλης ἀκροαματικῆς διαδικασίας ἀπεδείχθη ὅτι καὶ αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ησαν ἀριστοί καὶ ὁ θανὼν εἰργάζετο ὑπὸ σκιάν καὶ ἐντὸς τῶν καλύτερον ἀεριζομένων διαιρετισμάτων τοῦ πλοίου. Εἰδικότερον ἴσχυρισμὸς αὐτῆς ὅτι ὁ σύζυγος της κατεπονεῖτο βαρέως ἐπὶ τοῦ πλοίου, δεδομένου ὅτι δὲν εἶχε δοθεῖσαν ἐλέγχεται ὡς τελείως ἀδιάστιμος.

'Ὀσαύτως δὲν ἀπεδείχθη ὅτι ὁ θανὼν εἰργάζεται ὑπὸ περιθωριακῶν κατὰ τὸ τελευταῖον δεκαπεντήμερον πρὸ τοῦ θανάτου τοῦ καὶ ὅτι δὲν τοῦ παρεσχέθησαν αἱ πρῶται βοήθειαι, ἀλλὰ τούναντίον, ἀπεδείχθη ὅτι ὁ πλοιάρχος ἐπραξεῖ πᾶν ὅτι ἐπεβάλλετο διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ θανόντος εἰς τὸ νοσοκομεῖον.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΟΙ ΑΚΡΑΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΙ Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΟΥΝ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ

'Ενω είς διάλογον τὸν κόσμον σχεδιάζονται διυλιστήρια και πετρελαιοπηγαγωγοί μέσα ακραίους σταθμούς είς θαύμαστα, όλονταν και περιορίζεται ο άριθμός των λιμένων, τῶν δυναμένων νὰ δεχθοῦν υπερσκάφη τῶν 500.000 τόνων d.w. και μεγαλύτερα. Ακόμη και τὸ Ρόττερνταμ θέλει καταστῆ ἐπὶ τοῦ τομέως αὐτοῦ δευτερέων λιμήν, έταν αἱ Ἀρχαὶ τοῦ λιμένος αὐτοῦ δὲν ἀποφασίσουν νὰ ἔκβαθνον τὸν δισεύλον προσπελάσεων μέχρι τούλαχιστον βάθους 72 ποδῶν. Εἰς τὴν τελευταίαν ὥμως αὐτὴν περίπτωσιν τὰ διόδια θὰ καθίσταντο ἀπαγορευτικά.

'Η λιμενική ἀνάπτυξις τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ἀνεστάλη διαρκούντος τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ 1973, διότι ὅλη ἡ προβλεπόμενη ἔπειτασις εἰς Ιωαννηνή ἑστάματησε λόγω τῶν πολιτικῶν ἀντιθέσεων πρὸς τὸν Δυτικὸν Κόσμον. Πάντως, ὑφίσταται ἐπίς ἀκόμη ὅτι θέλει πραγματοποιηθῆ ἐντὸς τοῦ 1974 ἡ ἔγκατάστασις δύο ἀγκυροδολίων ἐπὶ ναυδένων τύπου SBM, καταλλήλων διὰ σκάφη μέχρι 450.000 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος.

'Ἐγκαθιστοῦν ἦδη ἔτερον ἀγκυροδολίον τοῦ αὐτοῦ τύπου εἰς Mabarrah πρὸς ἔξυπερέησιν σκαφῶν ἀτίνα φορτώνων εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῆν. 'Οταν θὰ ἀρχίσουν αἱ φορτώσεις κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1974 θὰ τεθῇ εἰς χρήσιν ἀποθηκευτική ικανότης μέχρις 80.000 τόνων, ήτις προφανῶς θὰ περιορίσῃ τὰς ἀρχικὰς φορτώσεις εἰς σκάφη διαστάσεων μικρότερων τῶν VLCC.

'Ἐσχεδιάσθη ἡ ἀνέγερσις νέου τεραστίου διυλιστήριου εἰς τὸ 'Iráan, ὅπερ θὰ ἔχῃ ἐπηρίσιαν παραγωγὴν 25 ἑκατομμυρίων τόνων πετρελαίου καὶ ὅπερ θὰ ἀρχίσῃ λειτουργοῦν κατὰ τὸ 1977. Προφανῶς τὸ διυλιστήριον τούτο θὰ συνδεθῇ μὲ τὸ Bushire καὶ αἱ δυναμικαὶ διαστάσεις τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀτίνα θέλουν ἀπασχοληθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων, ἀποτελεῖ θέμα συζητήσεων

βασιζομένων ἐπὶ τῶν πιθανοτήτων. Εἰς τὴν νῆσον Kharg βελτιώνουν τὸν ύψηστάμενον ἔξοπλισμόν, ὅστις ἡτο ἐπαρκῆς διὰ σκάφη 300.000 τόνων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύνανται νὰ προσεγγίσουν σκάφη 500.000 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος. Αἱ νέαι αὐτοὶ θέσεις ἀγκυροδολίας θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ λειτουργήσουν ἐντὸς τοῦ 1975. 'Ἐχει γίνει ἀντιληπτὸν ὅτι ἡ προβλῆμα θέλει σχεδιασθῆ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ δύνανται νὰ δέχεται δεξαμενόπλοια 700.000 τόνων εἰς τακτὸν χρόνον, έταν τούτο εἶναι ἀναγκαῖον.

Τὸ Ἰράκ ἔχει γειτεῖν ὅτι ἔχει σχέδια ἐπαυξήσεως τῆς σημερινῆς παραγωγῆς ὀργανοπετρελαίου ἀπὸ 100 ἑκατομμυρίων τόνων ἐπηρίσιων εἰς 2,5 φορᾶς ἐπὶ πλέον κατὰ τὸ 1978. Συγχρόνως ἔχει σχέδιασθῆ ἡ δημιουργία νέου ἀκραίου σταθμού μακράν τῆς ἀκτῆς, πλησίον τοῦ Faq, ὅπερ θὰ παρέχῃ 4 θέσεις δεξαμενοπλοίοιν πρὸς σύγχρονον φόρτωσιν. Διὰ τὸν ὑπάρχοντα πετρελαιογάγων, ὅστις καταλήγει εἰς τοὺς ἀκραίους σταθμούς τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, τῆς Μιτάνιας καὶ Τριπόλεως, ἐσχεδιάσθη κατὰ τὸ 1974 ἡ αὔξησις τῆς ικανότητος κατὰ 10 ἑκατομμύρια τόνων, ἡτις θὰ ἀναγάγῃ τὴν συνολικήν ικανότηταν εἰς 70 ἑκατομμύρια τόνων εἰς ἑτησίως. 'Ἐσχεδιάσθη συγχρόνως ἡ ἔγκατάστασις νέου ἀγωγοῦ ἐκ τοῦ Βορείου 'Ιράκ μέχρι τῆς τουρκικῆς πόλεως Nτορτιόλ, ἐπὶ τῆς Μεσογείου, μὲ ἐπηρίσιαν δυναμικότηταν 35 ἑκατομμυρίων τόνων, διεπιστρώθη δὲ ὅτι δ ἀγωγὸς αὐτὸς θὰ είναι δυνατὸν νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ κατὰ τὸ 1976. Παρόμοιος ἀγωγὸς ἀπὸ τοῦ 'Iráan εἰς 'Αλεξανδρέτταν είχεν ἀποτελέσει θέμα μελέτης πρὸ μερικῶν ἐτῶν. Τὸ σχέδιον κατασκευῆς τοῦ ἀγωγοῦ αὐτοῦ πιθανὸν νὰ πραγματοποιηθῇ. 'Ηδη μελετούν δύο ἀγωγούς, ἵνα κατευθεῖαν πρὸς τὴν Εύρωπην μέσω τῆς Ρωσίας, ὅστις θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν μεταφορὰν ἀερίων καὶ ἔτερος προσοριζόμενος διὰ τὴν μεταφορὰν ὀργανοπλοίου, ὅστις θὰ καταλή-

γῃ εἰς τουρκικὸν ἀκραίον σταθμὸν ἐπὶ τῆς Μεσογείου.

Σήμερον ἔχουν κατακυρωθῆ τὰ συμβόλαια διά τὴν κατασκευὴν τοῦ ἀγωγοῦ ἀπὸ τοῦ Σουεζ εἰς τὴν Μεσόγειον, ὅστις θὰ εύρισκεται δυτικῶς τῆς Διώρυγος. 'Ελπίζεται ὅτι αἱ ἔργασίαι θὰ ἀρχίσουν ἐντὸς τοῦ 1976 μὲ ἀρχικὴν δυναμικότητα μεταφορᾶς μέχρι 40.000.000 τόνων ἑτησίως, ἡτις θὰ δύνανται νὰ διπλασιασθῆ ἐντὸς δραχέος χρόνου. Αἱ προβλεπόμεναι ἔγκαταστάσεις εἰς τοὺς ἀκραίους σταθμούς θὰ είναι τοιαύταις ὥστε νὰ ἐπιτρέπουν τὴν ὑποδοχὴν ὑπερδεξαμενοπλοίων. Τὸ ἀρχικὸν ἐπίπεδον τῶν διοδίων, τοὺς πρὸς δολλάρια κατὰ τὸν πετρελαίου, ἀνεκοινώθη τελευταίων. Τὸ τοιούτον τέλος διελεύσεως, ἔταν διατηρηθῆ, θὰ ἡδύνατο νὰ δημιουργήσῃ, συμφώνως πρὸς τὴν γνώμην διαφόρων παραπρητῶν, κίνητρα διὰ σημαντικὴν χρησιμοποίησιν τοῦ Sumeđ (ἀγωγὸς Σουεζ - Μεσογείου). Δοθέντος διτι, ὡς καταφαίνεται, αἱ συνθῆκαι εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν διαλογοποιούνται, ὑπάρχουν διάφοροι προβλέψεις ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ καὶ ἀποδόσεως εἰς τὴν ναυσιπλοίαν ἐντὸς τοῦ ἔτους. Φαίνεται πιθανόν, διτι ἡ κατασκευὴ τοῦ ἀγωγοῦ Σουεζ - Μεσογείου διὰ προκαλέση ἐπιβράδυνσιν τῶν σχεδίων, ἄτινα προέβλεπον τὸ νὰ καταστῆσουν δυνατὴν τὴν διέλευσιν ὑπὸ πλήρη φόρτου τῶν ὑπερδεξαμενοπλοίων, διότι ἐφ' ὅσον τὸ ἐπίπεδον τῶν διοδίων τοῦ πετρελαίου θὰ είναι οικονομικόν, θὰ ἡδύναντο νὰ περιορισθῶν αἱ διελεύσεις διά τῆς Διώρυγος τῶν ὑπερδεξαμενοπλοίων εἰς τοιαύτην ἐν ἀφόρτῳ καταστάσει.

'Ἀκριβῶς πρὸ τοῦ κλεισμάτος τῆς Διώρυγος, τὸ 1967, αἱ Ἀρχαὶ αὐτῆς είχον σκεψήσει τὴν αὐξήσειν τοῦ ηεγίστου ἐπιτρεπτοῦ διυθίσματος διελεύσεως ἀπὸ 38 εἰς 39 πόδας, μὲ περιορισμὸν μηκούς 900 ποδῶν. 'Εκτοτε ἐναυπηγήθη μία νέα γενεὰ δεξαμενοπλοίων τελείων νέα καὶ ἔκτος ἔξαιρεσέων τινῶν ἀπαντά τὰ ἄνω τῶν 250.000 τόνων δεξαμενόπλοια εἴχουν διαστάσεις τοιαύτας, αἵτινες εἰς τὴν πραγματικότητα ἀποκλείουν τὴν χρησιμοποίησιν τῆς Διώρυγος ἔστω καὶ ἐν ἀρότρῳ καταστάσει, ἐφ' διόν αὐτὴ δὲν ἔκβαθνθῇ καὶ διαπλατυνθῇ. Τίθεται δημιαὶ τοῖς ἐρώτημα περὶ τοῦ κατὰ πόσον αἱ οικονομικαὶ προσποτικαὶ ἀναλήψεως τοιαύτης ἐργασίας θὰ δύνανται νὰ δικαιολογήσουν τὴν διάθεσιν τῶν ἔξδων, ἄτινα θὰ συνεπάγεται ἡ τοιαύτη ἐργασία.

* * *

Εἰς τὴν Βόρειον Εύρωπην, ἐφ' ὅσον τὸ Ρόττερνταμ δὲν θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ δεχθῇ σκάφη ὑπερδεσμίνοντα τοὺς σημερινοὺς φραγμοὺς διυθίσματος (65-68 πόδες), πολλὰ τῶν σήμερον ὑπὸ ναυπήγησιν σκαφῶν, διὸ τὸ διύθισμα ὑπερβαίνει τὰ ἄνωτέρω, θὰ ὑπο-

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes
LONDON ELPIDON (OVERSEAS) LTD.
TRIDENT HOUSE 55
ALDGATE HIGH STR. LONDON EC3N 1AS
TELEPH. 4818066 (5 lines)
TELEX 888728

PIRAEUS ALASSIA SHIPPING CO. LTD.
11, AKTI MIAOULI,
TELEPH. 429500 417227 4175066 4175067
TELEX 2519

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

χρεωθούν νά χρησιμοποιούν τὴν ἄκραν Antifer παρὰ τὴν Χάβρην καὶ τὰς νέας ἐγκαταστάσεις πολὺ ἀνοικτά ἀπὸ τὸ Anglesey. Πάντως, τὰ ὑφιστάμενα βυθίσματα τοῦ στενοῦ τῆς Μάγχης καὶ αἱ δυσκολίαι αἵτινες συνδέονται πρὸς τὰς πορείας τῶν σκαφῶν ἐν τῇ θαλάσσῃ τῆς Σκωτίας, φαίνεται ὅτι ἀποκλείουν εἰς τὰ σκάφη τῶν 500.000 τόνων καὶ πλέον τὴν χρησιμοποίησιν τῆς προσεγγίσεως τοῦ Ρόττερνταμ παρὰ μόνον ὡς δευτερεύοντος λιμένος. Ή κατάστασις τὴν ὁποίαν πρέπει νά ἀντιμετωπίσουν αἱ ἀρχαὶ τοῦ λιμένος αὐτοῦ εἶναι πράγματι δύσκολος. 'Εάν ἔκβαθμον διά νά ἐπιτρέψουν ἀσφαλές ἀνώτατον βύθισμα 72 ποδῶν, τὰ λιμενικά τέλη θά καταστοῦν ἀπαγορευτικά, ιδίως τὰ δεξαμενόπλοια αἴτια εὗχονται 72 ποδῶν βυθίσματος καὶ ἀτίνα θά πρέπει νά καταβάλουν τὰ πρόσθετα τέλη, ἐνῷ ἔταν αἱ Ἀρχαὶ τοῦ Ρόττερνταμ περιορίσουν τὸ βύθισμα εἰς τὰ σημερινά ὑφιστάμενα ὅρια θά πρέπει νά παραδίνει τὸ βρασεῖον τοῦ πρώτου λιμένος εἰς τὴν Χάβρην.

Φαίνεται ὅτι ὁ νέος ἐπί τῆς Μάγχης γαλλικός λιμήν δι' ὑπερδεξαμενόπλοια, τῆς ἀκρας Antifer, θά τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1975. Κατὰ τὴν ἐποχὴν αὐτὴν διληγὴν θὰ δύναται νά ὑποδεχθῇ σκάφη 350.000 τόνων, ἐνῷ δεξαμενόπλοια μεγαλύτερα τῆς κατηγορίας τῶν 500.000 τόνων θὰ γίνωνται δεκτά κατά τὸ ἐπόμενον ἔτος, ὅτε ὑπολογίζεται ὅτι θελουν παραδοθῆ εἰς τὴν Σέλλη, ὑπὸ γαλλικοῦ ναυπηγείου, αἱ δύο ὅνων τοῦ ἡμίσεος ἕκατομμυρίου τόνων μονάδες. Τὰ σκάφη αὐτά θὰ ἔχουν βύθισμα 93' 6'', ὑπὸ πλήρη φόρτου καὶ ὡς ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα δὲν θὰ δύναται νά εἰσέλθουν εἰς τὸ Ρόττερνταμ, τὸν μεγαλύτερον λιμένα τῆς Εὐρώπης, ὅπου διὰ νά γίνη δεκτὸν σκάφος μὲ τοιούτον βύθισμα, θὰ ἀπητούντο ἐργασίαι ἀστρονομικοῦ κόστους.

Mία ἵσως ἐναλλακτικὴ λύσις διὰ τὸν λι-

μένα τοῦ Ρόττερνταμ θὰ ἡδύνατο νά πηγάση ἐκ τῆς κατασκευῆς τεχνητῆς νήσου, ἥτις θὰ ἐποποθετεῖτο εἰς τὰ ἀνοικτά καὶ εἰς ἥν θὰ ἡδύναντο νά ὅρμιζωνται σκάφη μεγάλου βυθίσματος. Πάντως, ὑφίστανται ἀκόμη καὶ ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ πολλαὶ ἀμηχανίαι.

'Ο ἀγώγος τοῦ πεδίου Ekofisk, ἐπὶ τῆς νορβηγικῆς πλευρᾶς τῆς Βορείου Θαλάσσης, ἔχει σχεδόν συμπληρωθῆ καὶ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους, δην θὰ εἶναι ἔτοιμος ὡς ἀκραῖος σταθμὸς ἐπὶ τοῦ Teeside, θὰ ἀρχίσῃ ἡ ροή πετρελαίου πρὸς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Πάντοτε ἐν 'Αγγλίᾳ ἔχακολουθούν σκεπτόμενοι διὰ τὴν δημιουργίαν νέου ἀκραίου σταθμοῦ διὰ τὰ ὑπερδεξαμενόπλοια, εἰς Nigg παρὰ τὰς ἑκατόλας τοῦ Cromerty, ὅστις θὰ ἐξυπηρετήται ὑπὸ διυλιστηρίου ἐτήσιας παραγωγῆς 10 ἑκατομμυρίων τόνων. Τὸ διυλιστήριον τοῦτο θὰ χρησιμοποιῇ ἐν δέοντι χρόνῳ τὸ πετρέλαιον τῆς Βορείου Θαλάσσης.

'Ἐκ τῶν πολλῶν πληροφοριῶν αἵτινες φάνεταιν ἐξ 'Αγγλίας ἀποκαλύπτεται ὅτι ὁ σχεδιασθεὶς ἀκραῖος σταθμὸς εἰς Maplin πρὸς ἐξυπηρετήσιν τῶν ἐπὶ τοῦ Ταμέσεως διυλιστηρίων ἐσταμάτησεν ἐκ λόγων πολιτικῶν, αἱ δὲ ἐργασίαι θὰ ἐπιθραδύνθουν μέχρι τοῦ 1982.

Τὸ σχέδιον τὸ ὅποιον ἡδύνατο νά ἐπηρεάσῃ τὴν Ἰαπωνίαν ἀφορᾶ τὴν κατασκευὴν διυλιστηρίου ἐτήσιας παραγωγῆς 20 ἑκατομμυρίων τόνων εἰς Pilbara τῆς Δυτικῆς Αὐστραλίας. 'Υφιστανται ἡ σκέψις ἀκραίου σταθμοῦ ἱκανοῦ νά δεχθῇ ἀργὸν πετρέλαιον, προερχόμενον ἐκ Μέσης Ανατολῆς καὶ μεταφέρομενον ἐπὶ δεξαμενοπλοίων 500.000 τόνων, ἀκραίου σταθμοῦ, ἐξ οὐ θὰ ἔξαγωνται προϊόντα πετρελαίου, δι' ὃν θὰ ἐφοδιάζεται ἐντὸς τοῦ 1977 ἡ Ἰαπωνικὴ ἀγορά.

Εἰς τὴν ἀμερικανικὴν σφράγειαν ἔχαράχθη διστικῶς ὡς γραμμῇ ἡ κατασκευὴ τοῦ ἐλαϊσαγωγοῦ τῆς Ἀλάσκας. 'Η τελικὴ πρότασις περιλαμβάνει σχέδιον ἐλέγ-

χου κυκλοφορίας ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Βαλντέζ καὶ στάνταρ σχέδια ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων, ἅτινα θὰ διατεθοῦν εἰς τὸ ἐμπόριον μετὰ τῆς Ἀλάσκας. 'Η πρώτη ἡμερομηνία εἰς τὴν ὅποιαν ὑποτίθεται διὰ θὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἀποστολὴ ἀργοῦ πετρελαίου ἐκ Βαλντέζ εἶναι τὸ 1977, ἀλλ' ἡ πιθανωτέρα μετατίθεται εἰς τὸ 1978. Πράγματι, πρόκειται νά κατασκευασθοῦν 3 προβλήτες, δύο οὖτα καταστή δυνατή ἡ ὑπέρβασις τῶν προβλημάτων τῶν συνδεομένων μὲ τὰ βυθίσματα.

Διάφοροι θέσεις εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου θεωροῦνται ὑπὸ τῶν καναδικῶν 'Αρχῶν ὡς δυνατοῖ ἀκραῖοι σταθμοὶ δι' ὑπερδεξαμενόπλοια, ἅτινα δέοντα νά ἐκφορτώσουν ὑπὸ καλάς ἀτμοσφαιρικάς συνθήκας (ἄνευ πάγων) καθ' δλον τὸ ἔτος. 'Αδιαφόρως τῆς ἀμηχανίας τῆς δημιουργηθείσης ἐκ τῆς κρίσεως, συνεχίζεται ἡ ἔρευνα νέων ἐξ ακατάληπτας ἐφόδια δι' ἀκραῖον σταθμὸν ὑπερδεξαμενοπλοίων ἐπὶ τῆς ἀνατολικῆς πλευρᾶς τῶν Η.Π.Α. Πρὸς τοῦτο κρίνονται διάφοροι θέσεις ἀπὸ τὸ Μαίην μέχρι τῆς Λουιζιάνας.

'Ἐνδιαφέρουσα πρότασις, παρουσιαζομένη ὡς ἐναλλακτικὴ λύσις διὰ τὰ ἀγκυροδόλια, τύπου SBM, ἀναφέρεται εἰς ὑποδρύχιον ἀγωγὸν ἑκτεινόμενον μέχρις ἀποστάσεως 30 μιλίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς. 'Η ἐναλλαγὴ σύγκειται εἰς τὴν ἑκδάμνυσιν διαύλου μέχρι δάθους 100 ποδῶν, πρὸς δημιουργίαν ἀκραίου σταθμοῦ ἐπὶ τῆς Ἑράς δι' ὑπερδεξαμενόπλοια εἰς τὸ Γκάλθεστον. Τὸ κόστος τῆς τοιαύτης κατασκευῆς εἶναι πιθανὸν νά ὑπερβῇ τὰ πλεονεκτήματα. Δὲν εἶναι δυνατόν νά ἀναμένη κανεὶς ταχεῖαν λήψιν ἀποφάσεων ἐπὶ τῶν τοιούτων προτάσεων καὶ αἱ νομοθετικὲς διατυπώσεις τῆς Κυβερνήσεως τῆς Οὐάσιγκτον καὶ τῶν 'Ομοσπονδιακῶν 'Αρχῶν, εἶναι δυνατόν νά ὑπόκεινται εἰς ἀτέρμονας

H.E.Moss & Co.Ltd

Ship Brokers

Sale, Purchase, Construction and
Chartering of Tonnage of every
description. Ship Agency,
Shipping Valuers,

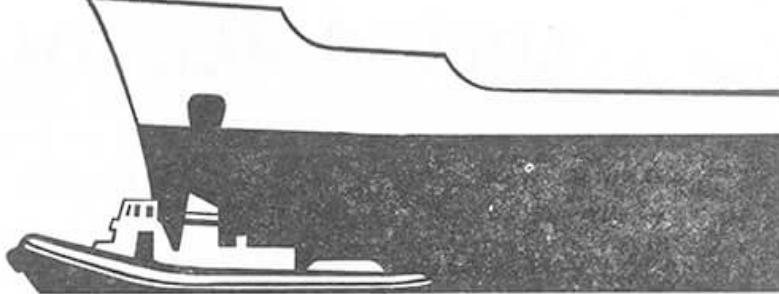
SARACENS HEAD HOUSE
92 FENCHURCH ST.
LONDON EC3M 4ET

Telephone: 01-709 0111 Telex: 887884

Telegrams:
Foreign Moss London EC3
Inland Moss London, Telex:
Sale & Purchase Mossale London EC3
Tanker Chartering Mossoils London EC3

CUNARD BUILDING
LIVERPOOL L3 1DY

Telephone: 051-227 3000 Telex: 6243/3
Telegrams: Hemoss Liverpool L3 1DY



έπιθραδύνσεις λόγω των οικολογικών αντιπολειτουργιών. Άλλα και ένα πάουσίρια οιασδήποτε άναστατικής ένεργειας είναι προφανές ότι τάχιστη διάταξης άκραιούς σταθμούς ύπερδεξαμενοπλοίων είναι τότε Νότον παρουσιάζουν έπιθράδυνσιν ένα σχέσις πρός την άλυσον των διυλιστηρίων και των έφο-

διών αύτών, απόντας εύρισκονται υπό κατασκευήν είς τάς Μπαχάμας και τήν Τρινιτάτ. Έδειν τούτο πραγματοποιηθή τά έκτακτα ξεσδα μεταφορώσεων έπι πικροτέρων δεξαμενοπλοίων, ή μεγάλη συμφόρησης τών λιμένων τών Η.Π.Α. και οι έπημενοι κίνδυνοι συγκρούσεων φαίνονται άναπτοφευκτοί.

ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗΡΙΑ ΔΙΑ ΣΚΑΦΗ "VLCC"

ΟΛΓΑ ΤΑ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗΡΙΑ ΔΙΑ ΣΚΑΦΗ "VLCC"

Έν Εύρωπη 5 μόνον ναυπηγεία προσφέρονται δι' ύπερδεξαμενόπλοια. Κατά τά προσεχή δύο έτη θα τεθούν ένα λειτουργίας αι νέας δεξαμεναντ του Μπαχρέιν και Ντουμπάι, όποτε η άδυναμια τής Εύρωπης είς δι, άφορά τάς έπισκευάς μεγάλων δεξαμενοπλοίων θά είναι σχεδόν πλήρης. Τούτο έπειτα για την εύρωπακή πρωτοβουλίαν διά νέας έπισκευαστικής έκαταστάσεις. Τό κόστος τών έπισκευών ηγήθη μεγάλως κατά τά τελευταία έτη.

Ό θριαμβείος στόλος μεγάλων δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών, μεγαλυτέρων τών 200.000 τόνων ολικής χωρητικότητος, ήτοι τών καλουμένων κοινώς λιαν μεγάλων δεξαμενοπλοίων (VLCC), κατά τάς άρχας του έτους, συμφώνως πρός αγγλικάς στατιστικάς ήριμει 383 σκάφη, ένω έχον παραγγελθή 493 άκμον τονάδες. Ής έκ τών άνω στοιχείων προέκυψεν άμφιβολία περί του κατά πόσον ό υφιστάμενος έπισκευαστικός ξέπολισμός, συνδυαζόμενος μετά τών ύπο σχεδίασιν δεξαμενών, θά έπαρκέσουν πρός άντιμετωπίσιν τών άναγκων.

Κατά τών Αμερικανικών Νηογνώμονα ή Εύρωπη σήμερον εύρισκεται υπό δυσμενείς συνθήκας, διαθέτουσα μόνον πέντε ναυπηγεία ίκανά νά έπισκευάσουν σκάφη άνω τών 300.000 τόνων d.w., ένω ή Ισπανία δύναται νά παρουσιάσῃ 11 τοιαύτα. Διθέντος δι, ή κυρία έμπορική άδοξ διά τά μεγάλα δεξαμενόπλοια διγει άπό της Μέσης Ανατολής είς Εύρωπην και πρός τάς Η.Π.Α, φαίνεται μάλλον άπιθανον δι, οι έφοπλισται δυνατόν νά ύποχρεωθούν νά δεχθούν φορτία διά τήν Ισπανίαν μόνον, ώς έκ τού λόγου δι, έκει θά είναι διαθέσιμος ξέπολισμός πρός άναληψιν τών άναγκαιουσών έπισκευών. Έναν ή καταστάσις αύτή θεραπευθή κατά ένα τρόπον διά τών νέων δεξαμενών, αύτινες θα κατασκευασθούν κατά τά προσεχή δύο έτη είς Μπαχρέιν και Ντουμπάι, ή άνεπάρκεια τής Εύρωπης, ήτις ύπερηφανεύεται διά τήν κατασκευαστικήν δραστηριότητα, τήν έκτεινομένην πρακτικώς έπι δεξαμενοπλοίων πάσης διαστάσεων, άποτελει έν άξιοσημένων μειονέκτημα. Προβλέπονται δεξαμενοί διά τό 1974 έν Γαλλία, Πορτογαλία και Ισπανία, ένω έχει προβλεφθή κατασκευή τριών δεξαμενών έν Ιταλία διά τό 1975 ή δραδύτερον. Κέντρον έπισκευών προκειται νά δημιουργηθή είς Η.Π.Α. Τά ναυπηγεία τού Γκάλεστον θά άπασχοληθούν μέρι ήπερδεξαμενόπλοιοι μέχρι 380.000 τόν.

Έπι τής έν άφορτω καταστάσει διαδρομής άπό Εύρωπη πρός Περσικόν Κόλπον έχουν προβλεφθή δύο δεξαμεναί, είς τάς Καναρίους, 3 είς Σενεγάλην, ένω τό Νοτιοαφρικανικών ναυπηγείων τής Σαλντάνχα Μτεύ πιθανόν νά δυνηθή νά άρχιση τάς έργασίας του κατά τό 1976.

Οι Σουηδοί ναυπηγοί εισήγαγον μίαν νέαν σύλληψιν έργασίας άφορώσης τάς έπισκευάς, προσφέροντες πεντετές συμβόλαιοι έπι πάντων τών νεοπαραδιδούμενων ύπο τών ναυπηγείων σκαφών άπό τού 1974 και έπειτα. Τό συμβόλαιον τούτο θά άφορά τήν δλην συντήρησην τού σκαφούς. Φυσικά, δεξαμενοπλοίος και άπισκευασία θά ένεργονται είς Γκόττεμπουργκ.

Σχεδόν παρομοία ύπηρεσία προσφέρεται

πρός τους έφοπλιστάς μέρι δικαίωμα έπιλογής έπισκευών είς τάς δεξαμενάς τής Ισπανίας, Πορτογαλίας και τού Μπαχρέιν, άναλόγως τών διακανονισμών τών σκαφών.

Οι έφοπλιστάι παραπομούνται δι, τό κόστος τών έπισκευών ηγήθη ταχέως κατά τά τελευταία έτη. Κατά τήν ένωσιν τών Ισπανών ναυπηγών, τό κόστος δεξαμενοπλοίου ηγήθη κατά 75% διαρκούντων τών πέντε τελευταία έτην και παρασβαλλομένων τών άριθμών, ούτοι άντικαπτοπτρίζουν παρομοίας αύξησης άναλ άλοκληρον τόν κόσμον. Πολλαί τών αύξησεων αύτών δύνανται νά άποδοθούν είς τόν πληθωρισμόν, άλλ' άναμφισθήτητως παραμένει τό γεγονός δι, τό έγγυς μέλλον είναι δυνατόν νά σημειωθή άκομή μεγαλυτέρα αύξησης έξι αιτίας τής άψωσεως τής τιμής τής ένεργειας, ήτις άντικαπτοπτρίζεται έπι τής οίκονομίας δλων τών διομηχικών έθνων.

Πάντως, αι προβλέψεις τής διομηχανίας τών ναυτιλιασκών έπισκευών παραμένουν βασικών συνδεδεμένοι πρός δύο παράγοντας: τής άναπτυξήν τών ήπερδεξαμενοπλοίων, άτινα άπατοιν έξειδικευμένας δεξαμενάς, έλα δι, ή άλλον λόγον άλλ' ώς έκ τών διαστάσεων τών σκαφών, άτινα πρόκειται νά ύποδεχθούν και τήν καταστάσεως τών ίδιων. Έπι τό πρώτον σημείον έλέγχη δι, άδιαφόρως τής ένεργειακής κρίσεως, ήτις κατ' άρχας άφησε νά διαφανή μεγάλος περιορισμός είς τάς μεταφοράς πετρελαίου, αι τελευταία άποψεις καθιστούν άληθονάνες, δι, θά σημειωθή πάρετο πλέον χαρακτηριστική τού παρελθόντος πρός τόν γιγαντισμόν τών σκαφών, άτινα πρόκειται νά δοθέντος δι, ούτοι άποτελει τήν κυρίαν λύσιν πρός τού κόστους τής μεταφοράς. Ής έκ τούτου καθί-

σταται άναγκαίας ή υπαρχής δεξαμενών ήπισκευών δι, ύπερδεξαμενόπλοια, άχι μόνον είς τήν Ισπανίαν, ήτις δύναται νά θεωρηθή ή μάλλον έφωδιασμένη περιοχή πρός ύποδοχήν τοιούτων σκαφών. Δι, τήν κατάστασιν τών τοιούτων δεξαμενών αι πρωτοβουλίαι είς Μπαχρέιν και Ντουμπάι δέν πρέπει νά είναι έντασικα, διθέντος δι, προσπάθεια έξειρέσεως ήπερδεξαμενών διά τά Σειχάτα αύτά δέν ύπηρξεν ό σκοπός, άλλ' άντιθέτως ή ίδει τής δημιουργίας τών δεξαμενών ύπηρξε συνέπεια ήπακριβών οίκονομικών σκέψεων. Ή περιοχή τού Περσικού Κόλπου, είς ήν συγκεντρώνται ή κίνησης τών ήπερδεξαμενοπλοίων, είναι άναμφισθήτητως μάλλον κατάλληλος πρός άναπτυξιν τοιούτων έργασιών. Καταλληλότερα ζωμα φαίνονται διάφορα σημεία προσεγγίσεως, άπειχοντα κατά άλιγας ήμέρας ναυσιπλοΐας ήπι πάντων κέντρων έκφορτώσεως ή είς τήν γεωγραφικήν περιοχήν είς ήν εύρισκεται τό σκάφος, ήταν συμπληρώνη τήν έξειρεισιν.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΗΣ M.A.N.

Νέαν έμπορικήν έπιτυχίαν έσημειώσαν είς διεθνή συναγωνισμόν τά έργοστάσια MAN, άναλαδόντα τήν προμήθειαν είς γερμανικόν ναυπηγίων 4 διχρόνων κινητήρων.

Συγκεκριμένως πρόκειται δι, τόν κινητήρα τύπου K6SZ 78)155A ισχύος 13.800 PS και 122 στρ)1', δι, τοις θέλει χρησιμοποιηθή ως πρωστήριος κινητήρη σκαφούς, χωρακτικότηρος 40.000 τόν. d.w.

Χαρακτηριστικόν τού κινητήρος τού τύπου αύτού είναι ή νέα μέθοδος ύπερπληρώσεως, δι, τής διοτίας καταργούνται αι μέχρι τούδε χρησιμοποιούμενοι είς τήν κάτω πλευράν τών κινητήρων MAN τύπου KZ και KSZ άντλια σαρδίσεως.

Τοιουτοπόρως, έκλειπει, ώς έλλειθη άνωτέρω, έξι άλοκληρον τό είς τό κάτω μέρος τού κινητήρος λειτουργούν σύστημα σαρδίσεως και άντ' αύτού, οι ύπερπληρωταί ύποδοχούνται κατά τήν έκκινσην και λειτουργίαν είς περιοχήν μικράς φορτίσεως μέσω άπλου συστήματος προτιθεμένων ήλεκτρικών φυσητήρων.

Εις τήν περιοχήν μεγίστης φορτίσεως ό κινητήρη λειτουργεί μέρι ήπερπληρώσεων δι, στροβιλοφυσητήρων, τιθεμένων τών προφυσητήρων είκοτός λειτουργίας.

FOR DRYDOCKING

BATAAN SHIPYARD CORPORATION

EXCLUSIVE AGENTS :

ADAMSON (PHIL.) INC.

PRESIDENT : ALEXANDER A. ADAMOPOULOS

ADDRESS : P. O. Box 1606, MANILA PHILIPPINES

TELEPHONES : 40-14-60, 47-71-54

TELEX : ITT 742-01-01 ADAMSON, EASTER PN 3257



ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Παρά τὸν Νόμον τοῦ 1970, διὰ τοῦ ὅποιου διηκολούντο οἱ Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ νέας φέρουν ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν τὰ ὑπὸ ξένας σημαῖας πλοῖα τῶν ἥντα ἔκποιησουν ἐντὸς μιᾶς 20ετίας, ὁ ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας στόλος ὑπὸ ξένας σημαῖας ἔθυσε νὰ ἀριθμῇ δύναμιν τὴν 31ης Δεκεμβρίου 1972, ἀπὸ τὰ 467 σκάφη τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1970, 26 ἑκατομμύρια τόνων, εἰς 552 σκάφη 34,6 ἑκατ. τόν. ἐκ τῶν ὅποιων 419 ἥσαν τάκερς, 30,2 ἑκατομ. τόνων. Εἶχον ἐπίσης παραγγελθῆ 114 σκάφη, 19 ἑκατομ. τόν. ἄτινα καὶ πρωρίζοντο νὰ φέρουν ξένας σημαῖας.

•

Η ΠΡΟΤΙΜΗΣΙΣ ΔΙΕΥΡΥΝΕΤΑΙ

Τὸ καθορίζον συμμετοχὴν κατὰ 30% τοῦ ἀμερικανικοῦ δεξαμενοπλοίου εἰς τὰς εἰσαγωγὰς πετρέλαιον εἰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας ἐφεύρισθη ἀπὸ τὴν Βουλήν τῶν Ἀντιπροσώπων μὲ μεγάλην πλειοψηφίαν.

Τώρα τὸ ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον μετέχει κατὰ ποσοστὸν 4% εἰς τὰς εἰσαγωγὰς. Τὰ 20% καθορίζονται ἡμεραί τῆς Ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου, τὰ 25% μετὰ τὸν Ιούνιον 1975 καὶ τὰ 30% τὸν Ιούνιον τοῦ 1977.

"Ηδη τὸ νομοσχέδιον φέρεται πρὸς τὴν Γερουσίαν, ὅπου ἀντίθετοι, ὡς φάνεται, κρατοῦν ἀπόφεις. Οἱ πλεῖστοι τῶν γερουσιαστῶν εἰναι διοικητικοὶ ἐπὶ τὸ πετρέλαιον θὰ καταστὴ ἀκριβότερον ἐκ τοῦ καθιερωμένου προστατευτισμοῦ.

"Ἀντίθετος πρὸς τὸ Νομοσχέδιον εἶναι καὶ ἡ Κυβέρνησις, ὅστε νὰ πιστεύεται ὅτι τελικῶς τοῦτο δὲν θὰ κυρωθῇ ἀπὸ τὰ νομοθετικὰ σώματα καὶ τὸν Πρόεδρον Νίξον.

•

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Ἡ ἀνανέωσις τῆς συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τοὺς ἐργάτας τῶν ναυπηγείων προεκάλεσεν αὔξησιν τῶν ἡμερομισθίων κατὰ 30%, μὲ ἐφαρμογῆ ἀπὸ τὴν Ιηνὸν Ἀπριλίου 1974. Οἱ ύπεργολάθοι ἐπίσης τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν ηὗησαν σημαντικῶς τὰς τιμὰς τῶν ἀπὸ τῶν ἡμερῶν τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου, κατ' ἀκολουθίαν δὲ αἱ τιμαὶ τῶν ναυπηγήσεων ὑπέστησαν μίαν αἰσθητὴν αὔξησιν, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἐπιβαρύνσεων, ὅπερ ἐδέχθη τὸ ναυπηγικὸν κόστος.

Κατὰ τὸν νορβηγικὸν ναυλομεσιτικὸν οἰκον Μπασσό, αἱ νέαι ηὗημέναι τιμαὶ τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγήσεων εἶχαν ὡς κάτωθι:

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Δολ. κατὰ τ. d.w.

400.000 τόν. d.w. . .	241,3
288.000 τόν. d.w. . .	221,4
135.000 τόν. d.w. . .	292,9

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

	Δολ. κατὰ τ. d.w.
120.000 τόν. d.w. . .	296,4
70.000 τ. d.w. (Πάνμαξ)	357,1
30.000 τόν. d.w. . .	482,1

Καὶ αἱ τιμαὶ αὐταὶ, εὐχερῶς ἐπιτρέπουν εἰς τοὺς Εὐρωπαίους ναυπηγούς νὰ τὰς συναγωνισθοῦν.

•

ΜΕ ΠΡΟΒΛΕΨΙΝ ΚΛΙΜΑΚΩΣΕΩΣ

Δύο δεξαμενόπλοια τῶν 59.800 τόνων d.w. παρήγγειλεν ἡ γιουγκοσλαβικὴ Γιουγκοτάνκερ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ἰστακαβατζίμα - Χαρίμα. Εἶναι τὸ πρῶτον συμβόλαιον, ὑπογραφέν μὲ τὴν πρόδηλεψιν τῆς κλιμακώσεως τῆς τιμῆς, διὰ τὰ ἐργατικὰ καὶ τὰ ὑλικά. Τὰ 60% τοῦ κόστους τῶν πλοίων ὑπόκεινται εἰς τὴν πρόδηλεψιν τῆς κλιμακώσεως. Τὰ 40% θὰ καταβληθοῦν τοῖς μετρητοῖς. Κόστος διὰ τὰ δύο σκάφη 12.100 ἑκατομμύρια γιαν. Ὁ ἑκάστοτε δείκτης τοῦ ὑψους τῶν ἐργατικῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐργασίας καὶ τῆς Τραπέζης Βιομηχανίας, θὰ είναι οἱ γνώμονες, βάσει τῶν ὑπολογίζεται τὸ κόστος.

Αἱ διαστάσεις τῶν σκαφῶν: 207 μέτρα μῆκος, 32,2 μ. πλάτος καὶ 13,6 μ. βούθισμα. Μηχανὴ Σούλτζερ 16.000 λίππων. Ταχύτης 15,5 μιλίων. Παράδοσις 1978.

•

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΠΟΔΟΧΩΝ

Ἡ κλεισθεῖσα συμφωνία μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως Βρεταννῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἑκπρωτείστων

σώπων τῶν ἀξιωματικῶν E.N., θὰ αὐξήσῃ τὸ κόστος ἐπανδρώσεως τῶν δρεπανικῶν πλοίων εἰς ἀξιωματικούς κατὰ 18% (10-11 ἔκατομ. λίρας). Ἡ σύμβασις τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς 1ης Ιουνίου.

Πέραν τῶν κατὰ περιπτώσεις αὐξήσεων τῶν ἀποδοχῶν, τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν καὶ ὁ θεσμὸς τῆς μιᾶς ημέρας ἀδείας ἐναντὶ δύο ἐργαστήματος.

ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΤΟΝΝΑΖ

Κατὰ τὰς στατιστικὰς ἐκτιμήσεις τοῦ Φαιρπλάιου τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τονάζ μέχρι τῆς 30ῆς Ἀπριλίου 1974 ἐνεφάνιζε τὴν κάτωθι κατάστασιν :

Τύπος Πλοίου	'Αριθμ.	Τόν. d.w.
Φορτηγὰ ξηροῦ φορτ.	1.054	8.152.961
Κοντέινερς	155	2.768.323
Τάνκερς 150 χιλ. τ. καὶ ἄ. 563	161.452.668	
"Άλλα τάνκερς	1.082	62.226.777
Μικτά	86	11.187.431
Μπάλκ κάρριερς	630	27.249.698
Σύνολον	3.570	273.037.858

Ἡ ἑλληνικὴ σημαία φέρεται πέμπτη εἰς τονάζ (12.464.765), ὅπερ πρόκειται νὰ καλύψῃ.

NORΒΗΓΙΑ

Ο «ΜΑΥΡΟΣ ΧΡΥΣΟΣ»

Ἡ Νορβηγίας ἀποθαίνει ἡ πρώτη ἔξαγωγικὴ χώρα πετρελαίου τῆς Δυτ. Εύρωπης. Προσφέρει ἡδη τὴν τεχνολογικήν της πρόσδον διὰ τὴν ἑκμετάλλευσιν τῶν πετρελαιοπηγῶν τῆς Βορ. Θαλάσσης. Τὰ ναυπηγεῖα της εἰδικεύθουσαν εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλωτῶν γιατρυπάνων (πλατφόρμες). Αἱ παραγγελίαι ἀπὸ ὅλα τὰ μέρη τοῦ Κόσμου πληθύνονται. Τὰ ναυπηγεῖα "Ακερς" προσδιόζουν.

Ἐντὸς τοῦ πρέχοντος ἔτους νορβηγικοὶ οἰκοι θὰ παραδώσουν πλατφόρμες καὶ ἔξοπλισμὸν αὐτῶν ἀξίας 260 ἑκατομ. δολ. Διὰ τὸ 1980 οἱ ἔξαγωγαι θὰ φθάσουν τὰ 500 ἑκατομ. δολαρίων.

Ἡ νορβηγικὴ διοικητικὴ ναυτικανία ναυτικοῦ ἑξοπλισμοῦ καταλαμβάνει δύσημέραι πρωτεύοντα ρόλον εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν, μὲ τοὺς παρ' αὐτῆς κατασκευαζομένους ἀεροστροβίλους, δηζελομηχανὰς καὶ παραγωγούς ἡλεκτρισμού γεννητρίας, σωσιδίους λέμβους καὶ λοιπά ἔξοπληματα πλοίων. Τὰ ναυπηγεῖα εἰδικεύθουσαν ἐπίσης εἰς τὴν κατασκευὴν σκαφῶν ἀνεφοδιασμοῦ τῶν γιατρυπάνων. Νορβηγοὶ ναυτικοὶ καταρτίζονται διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν γιατρυπάνων. Ἀποστέλλονται καὶ εἰς τὴν Ἀμερικὴν διὰ τὴν μετεπαίδευσιν τῶν.

Ἐν δόλιοις, ἡ Νορβηγία δργανοῦται διὰ νὰ ἑκμεταλλεύσῃ πληρέστερον τὰς πετρελαιοπηγάς της.

POYMANIA

Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΤΗΣ ΣΤΟΛΟΣ

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1974 ὁ ρουμανικὸς ἐμπορικὸς στόλος θὰ ἀριθμῇ δύναμιν ἐνὸς ἔκατομ. τόν. d.w. Τὸ πλείστον τῶν σκαφῶν κατεσκευάσθη εἰς τὰ ἔγχωρια ναυπηγεῖα. Δεκατέσσαρα φορτηγὰ τῶν 1920, 4.500 καὶ 7.500 τόνων ἐναυπηγήθησαν, ὡς καὶ ἔνα μπάλκ κάρριερ 12.500 τόνων.

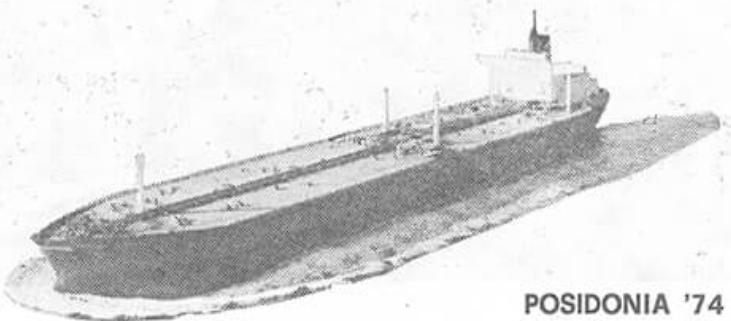
Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1975 ὁ ρουμανικὸς στόλος θὰ ἔχῃ δύναμιν 100 σκαφῶν, 1,4 ἑκατομμυρίων τόν. d.w.

BUENOS AIRES - ARGENTINA

Scott Lithgow are building tomorrow's ships today

Scott Lithgow can look back on 200 and more years of shipbuilding experience. But they don't.

They look forward. That's why their vast remodernisation programme is no once-and-for-all operation, but an open-ended continuous commitment, equipping them to meet the exacting and complex demands of the new generation shipowner. It also explains how, in an industry which in recent years has had more downs than ups, in a period when technological change has been nothing short of revolutionary, Scott Lithgow have placed themselves in the vanguard of progress and made their name synonymous with success.



POSIDONIA '74

You are invited to
STAND 1 HALL W

Scott Lithgow

GREENOCK & PORT GLASGOW

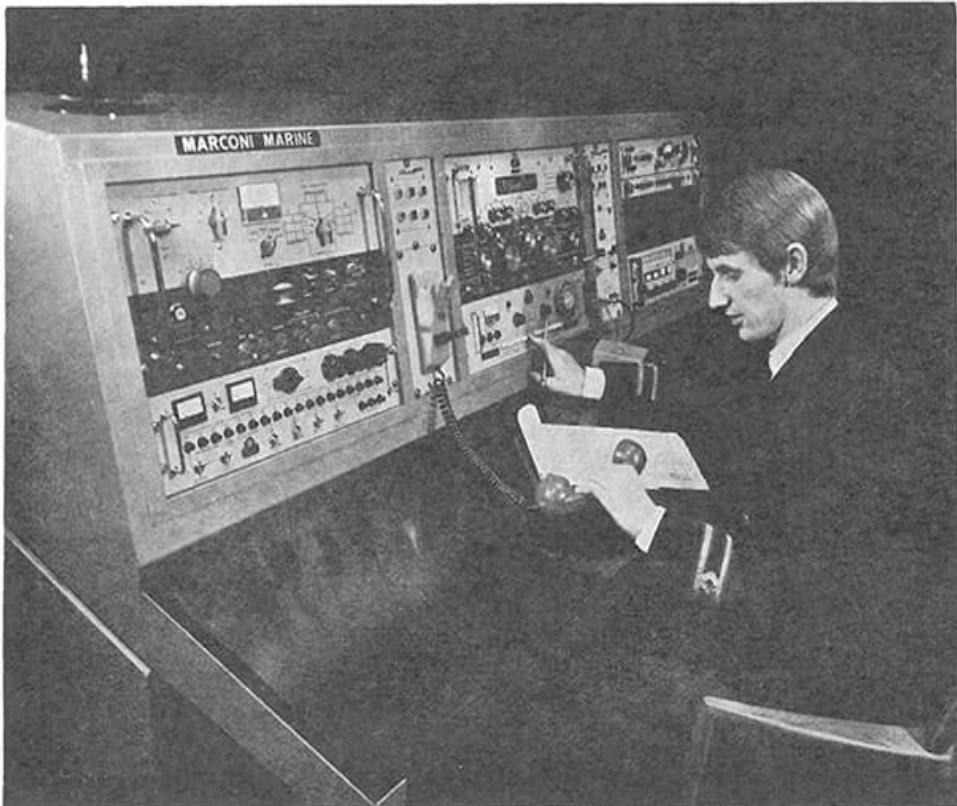


NAVIGATIONAL AIDS • SOUND-TV

AND COMMUNICATIONS

BY

MARCONI INTERNATIONAL MARINE CO. LTD. - ENGLAND



REPRESENTATIVES IN GREECE: "MAREL" COMPANY

MARINE ELECTRONIC APPLICATIONS OF GREECE

6, SOTIROS DIOS STREET, PIRAEUS T.8 - CABLES: MARELTRADCO

TELEPHONES: 423.943 - 428.838 - NIGHT: 59.06.156 - 86.26.139 - 903.755

TELEX: 212525 MARL GR

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

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

1. «Γκά μπον Τρέιντερ»: Φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Vishamn») νεοαγραφασθέν, 6.000 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ἡστ Ἀτλαντικ Σηγουραῖς» (κ. Γ. Μητσοτάκης).

2. «Ἐγενία Χανδρῆ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δυναμα) 103.194 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Χανδρῆ Σίππιγκ» (κ. Γ. Α. Χανδρῆς).

3. «Κάπο Νόρτ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ισπανικὸν «Isla de Horadada») νεοαγραφασθέν, 1.825 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Κάπο Νόρτ» (κ. Μεν. Ταφλαμπᾶς).

4. «Ναυπηγούμενον Ν. 615»: Μίνι μπάλκ κάρριερ, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ἐλμίνι Λεγκαντίν» (Σέρες Ναυτιλιακὴν Ἐπιχειρήσεις).

5. «Ναυπηγούμενον Ν. 613»: Μίνι μπάλκ κάρριερ 1.599 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ἐλμίνι Λόύμ» (Σέρες Ναυτιλιακὴν Ἐπιχειρήσεις).

6. «Γκόλντεν Ήγκλ»: Ναυπηγούμενον μπάλκ κάρριερ 12.959 τόνων γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Γκόλντεν Ήγκλ» («Apollo Hellenic Enterprises»).

7. «Γκόλντεν Όριζων»: Ναυπηγούμενον μπάλκ κάρριερ 12.959 τ. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Γκόλντεν Όριζων» («Apollo Hellenic Enterprises»).

8. «Γκόλντεν Στάρ»: Ναυπηγούμενον μπάλκ κάρριερ 12.959 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Γκόλντεν Στάρ» («Apollo Hellenic Enterprises»).

9. «Ναυπηγούμενον Ν. 419»: Μπάλκ κάρριερ, 17.500 τόν. γκρός, ἀνήκον

εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μεϊνμπρέις» (Χίος Ναυτικὴ Ἐταιρία).

10. «Συμμετρία»: Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Ernst Schröder») νεοαγραφασθέν, 2.213 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Συμμετρία» (κ. Α. Καλίτσης).

11. «Ελαρκάδια»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Αἴρην Φαΐθ»), 5.109 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Γεουεσθάμπτον Ναδιγκέσον» (κ. Ήρ. Παππάς).

12. «Δημήτριος Λ. Φ.»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην σουηδικὸν «Alida Gorthon»), νεοαγραφασθέν, 18.826 τόν. γκρός τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Βενετίκο» (κ. Κων. Φαφαλίος).

13. «Αναγκέλ Γκρέις»: Δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 73.729 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Αναγκέλ Γκρέις», («Anangel Shipping Enterprises»).

14. «Αναγκέλ Φέιμ»: Δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 73.729 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Αναγκέλ Φέιμ» («Anangel Shipping Enterprises»).

ΑΓΟΡΑ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΑΝΚΕΡ

Παρὰ τοῦ Οίκου Ν. Ι. Γουλανδρῆ ἡγοράσθη ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον 229.051 τόνων τοῦ 1972 ἀντὶ 40,5 ἑκατομ. δολαρίων. Εἶναι χρονοναυλωμένον πρὸς 3,25 δολ. μηνιαίως ἐπὶ ἓν καὶ ἥμισυ ζητοῦ.

Ἡ ἀγορά κρίνεται ὡς λίαν ἐπιτυχής. Τὸν παρελθόντα Μάρτιον σκάφος VLCC μὲ παράδοσιν τὸ 1975 ἐπωλήθη ἀντὶ 50,9 ἑκατομμύρια δολαρίων.

ΠΑΡΗΓΓΕΛΩΝ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΩΝ

Εύθὺς ἂμα τῇ παραδόσει τοῦ πρώτου, δεύτερου φορτηγὸν τύπου SD - 14 παρήγ-

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Εἴμεθα εἰς τὴν εὐάριστον θερινὰ ἀναγγείλωμεν εἰς τοὺς κ.κ. Μετόχους καὶ τὸ εὐρύτερον κοινὸν ὅτι ὑπεγράφη σήμερον 21.5.74 τὸ ὁριστικὸν Συμβόλαιον ἀγορᾶς τοῦ Ο/Γ «ΜΙΝΩΣ», περατωθεισῶν τῶν ἐργασιῶν τὰς ὅποιας εἶχεν ἀναλάβει νὰ ἔκτελέσῃ ὁ ἐφοπλιστής κ. Κ. Εὐθυμιάδης.

Συνεχιζομένων ἡδη ὑπὸ τῆς Ἐταιρίας τῶν ἐργασιῶν μεταφρυθίσεως, ἀνακαινίσεως καὶ καλωπισμοῦ τοῦ πλοίου, ἐλπίζουμεν ὅτι θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἔναρξις τῶν πλόων εἰς τὴν γραμμὴν Ἡρακλείου — Πειραιῶς ἐντὸς τοῦ Ιουνίου καὶ εἰς ἡμέραν προσεχῶν καθορισθεισμένην.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ ὑπενθυμίζομεν τὴν ἀπὸ 18.5.74 ἀνακοίνωσίν μας περὶ ἐγγραφῶν εἰς τὸ νέον Κεφάλαιον, αἵτινες λήγουν διὰ τοὺς παλαιοὺς μετόχους τὴν 10ην Ιουνίου, διὰ δὲ τοὺς νέους ἀρχονταὶ ἀπὸ 15ης Ιουνίου καὶ λήγουν τὴν 14ην Αύγουστου τρέχοντος ἔτους.

Ἐν Ἡρακλείῳ τῇ 21η Μαΐου 1974
Διὰ τὴν Α.Ε. ΜΙΝΩΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Ο Πρόεδρος
ΓΕΩΡΓ. Α. ΓΙΑΛΙΤΑΚΗΣ

Ο Διευθύνων Σύμβουλος
ΚΩΝ. ΓΑΛΥΦΙΑΝΑΚΗΣ

γειλεν ὁ κ. Γ. Δρακόπουλος εἰς τὰ ναυπηγεῖα Θασίν καὶ Πίσκεργκιλ. Παράδοσις 1975.

—Ἐπίσης, δεύτερον μπάλκ κάρριερ τῶν 28.500 τόν. d.w. παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε ὑπὸ τοῦ οίκου Μάρκου Ξυλᾶ. Παράδοσις 1976.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

—Ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσού Καθειλύσθη τὴν 26ην Ἀπριλίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Π. Δ. Χριστόπουλος» τῶν 136.570 τόν. d.w., τοῦ οίκου Γ. Σ. Ἐμπειρίκου. Μηχαναὶ B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 27.300 ιππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 16,5 κόμβοι. Παράδοσις Ιούλιον.

—Διὰ λογαριασμὸν τοῦ οίκου Α. Ἀγγελικούση καθειλύσθη τὴν 25ην Ἀπριλίου, ἀ-

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.

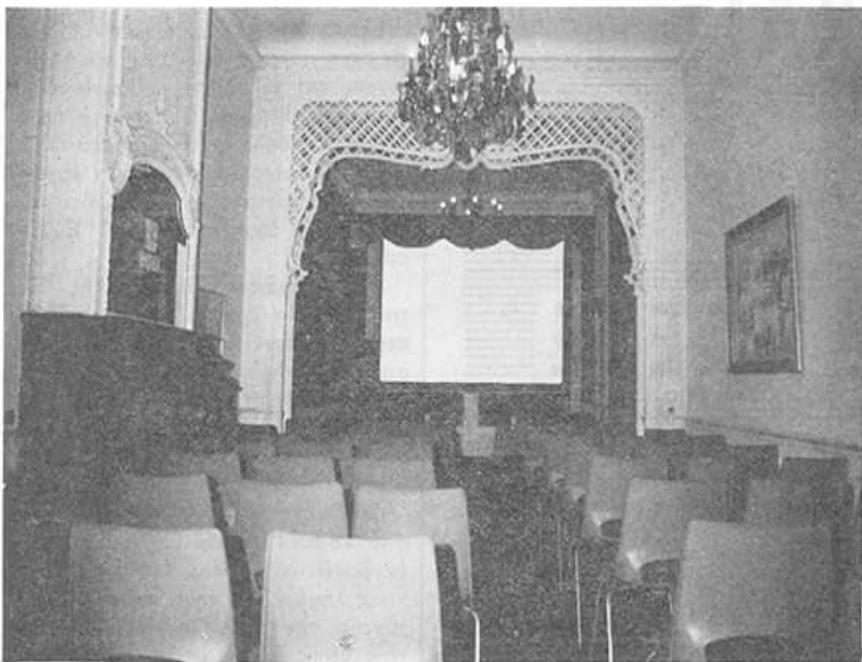
Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.20.611 (4 GRAMMES)

ΔΙΑ ΤΗΝ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ



Εις 'Αμβέρσαν λειτουργεῖ ἀπό τινων ἑτῶν μετ' ἔξαιρετικῆς ἐπιτυχίας ὁ ΟΙΚΟΣ ΕΛΛΗΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ. Ἐγκατεστημένος εἰς ἣνα λαμπρὸν κτίριον εἰς τὸ κέντρον τῆς πόλεως, ἔχει θαυμάσιος ὄργανων πολλάκις καὶ προσφέρει ἀληθῶς ἐλληνικὴν ἀτύμοσφαιραν εἰς τοὺς ναυτικούς μας. Εἰς τοὺς θαυμασίους χώρους τοῦ κτίριου λειτουργούν αἰθουσαὶ κινηματογράφου, αἴθουσα ἀναψυχῆς (μπιλιάρδο, τάβλι κλπ.), κυλικεῖον-μπάρ, βιβλιοθήκη μὲ ἐλληνικοῖς καὶ ὅλα διδύλια, μὲ περιοδικοῖς καὶ ἐφημερίδες ἐξ Ἑλλάδος. Ἡ διοικήσις τοῦ Οἰκου "Ελληνος Ναυτικοῦ τῆς 'Αμβέρσης καταβάλλει πολλὰς καὶ συνεχεῖς προσπαθείας, διὰ νὰ προσφέρῃ εἰς τοὺς "Ελληνας ναυτικούς ἔνα ἄνετον ἐντευκτήριον καὶ φιλόδενον περιποίησιν. Εἰς τὴν φωτογραφίαν ἡ αἴθουσα κινηματογράφου τοῦ Ο. Ναύτου 'Αμβέρσης.

πό τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τοῦ Τόκιο, ἵνα τύπῳ «φόρτσιου» μπάλκ κάρριερ τῶν 22.500 τόν. d.w., ὥπερ ὠνομάσθη «Ἀναγκελ Γκλόρι». Παραδίδεται περὶ τὰ τέλη 'Ιουνίου καὶ θά ύψωση τὴν κυανόλευκον.

—'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάσι εἰς Μαϊζούρου καθειλκύσθη τὴ 24ην 'Απριλίου τὸ 59.850 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ζαννῆς Μίχαλος» ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μουρδοῖς Κάρριερς Κο» (Οἰκος Ν. Γ. Λιβανοῦ). Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μηχανῶν Σοῦλτζερ 12.000 ἵππων. Ταχύτης ὑπερσιακὴ 17,5 μίλια. Παράδοσις 'Ιούλιον.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

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

ΕΚΤΕΛΕΙΤΑΙ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ — ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

"Ηρχισεν ἔκτελούμενον τὸ τεράστιον ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ Οἰκου Κούλουθρου-Ἐμπειρίκου.

Τὴν 9ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Χιροσίμα, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσουμπίσι τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς τριῶν, τάνκερ τῶν 120.023 τόν. d.w. καὶ ὠνομάσθη «Αἴτζιαν Σάν». Μηχαναὶ Σοῦλτζερ τύπου 9RN90 κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, προσδίδουσαι ταχύτητα δοκιμῶν 16,45 μίλιων. Παράδοσις Αὔγουστον.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ναυπηγεῖται εἰς Χακοντάτε τὸ πρώτον ἐκ τῶν τριῶν σούπερ-τάνκερ τῶν 255.000 τόν. d.w. Διὰ τὸν Αὔγουστον ἡ καθέλκυσις καὶ Δεκέμβριον ἡ παράδοσις ἔχουν προγραμματισθῆ.

'Εκτὸς τῶν ἀνωτέρω, ὁ Οἰκος Κούλουθρου-Ἐμπειρίκου ἔχει ὑπὸ παραγγελίαν ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 65.000 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Χακοντάτε. "Απαντα θά ἔχουν παραληφθῆ μέχρι τὸ τέλος τοῦ 1976.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Τὸ εἰσρεύσαν εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατά τὸν παρελθόντα Μάρτιον ἀνήλθεν, συμφώνως πρὸς στοιχεῖα τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς 58,5 ἑκατ. δολλάρια περίποτα, ἔναντι 45 ἑκατ. δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1973, σημειωθεῖσας οὕτω αὐξήσεως κατά 30%.

'Ἐὰν ληφθούν ύπ' ὅμιλα τὰ στοιχεῖα τοῦ Α' τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους (166 ἑκατομ. δολλάρια, ἦτοι αὐξήσεως 41% ἔναντι αὐξήσεως κατὰ 31% τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1973), ἀποδεικνύεται ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατέστη τὸ μεγαλύτερον ἔσοδον τῶν ἀδήλων πόρων τῆς χώρας καὶ ὑπερκέρασε τὰ μεταναστευτικά ἐμβάσματα κατά 45% καὶ τὸ τουριστικὸν συνάλλαγμα σχέδον κατά δύο φοράς. Οὕτω τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἐκάλυψε κατά τὸ Α' τριμήνον τοῦ τρέχοντος ἔτους τὰ 37% τῶν ἀδήλων πόρων, ἔναντι 32% τῆς ἀντιστοίχου χρονικῆς περιόδου τοῦ 1973 καὶ 31% τοῦ 1972.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

'Απὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Φουκουόκα παρελήφθη τὴν 4ην Μαΐου τὸ 6.500 τόν. d.w. εἰδικὸν τοιμέντοφόρον σκάφος «Θησεύς» τῆς Γενικῆς 'Εταιρίας Τοιμέντων καὶ ἀπέπλευσε δι' Ἑλλάδα. "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

'Υπὸ τοῦ οἰκου Μ.Α. Καραγεώργη παρελήφθη τὴν 26ην 'Απριλίου τὸ 18.460 τόν. d.w. φορτηγὸν «Άριστοκλείδης». Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μηχανῆς B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγείων, Ισχύος 9.400

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΤΗΣ Κ. ΠΟΥΡΝΑΡΑ : ΒΑΡΔΑΒΙΑ

'Υπὸ τῆς ἐταιρίας «Μπουμπουλίνα Σίπτηγκ» (κ. Τζένην Πουρνάρα - Βαρδαβίλια), παρηγγέλθη προσφάτως εἰς τὰ ὄλλανδικά ναυπηγεῖα Οὐήτον Φίζενορντ ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 50.900 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον 1975. 'Η διαπραγμάτευσις τῆς παραγγελίας ἐγένετο μέσω τοῦ γνωστοῦ μεσιτικοῦ οἴκου «Ἄχαική Ναυτιλιακή».

'Ἐπίσης, μέσω τοῦ ίδιου μεσιτικοῦ οἴκου ἡ ὡς ἄνω ἐταιρία προέβη εἰς τὴν ἀγορὰν τριῶν λιθεριανῶν σέλτερ - υτέκερς τῶν 15.500 τόν. d.w. «Bacolod», ναυπηγήσεως 1963, ὥπερ παρελήφθη εἰς τὰς ἀρχὰς Μαϊου καὶ ὠνομάσθη «Εύθυμη», «Araneta Maia» τοῦ 1964, τὸ όποιον παραληφθὲν ὠνομάσθη «Pauilin» καὶ «Talisay» τοῦ 1963, τὸ όποιον παραλαμβάνεται τὸν προσεχῆ μῆνα.

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
ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

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

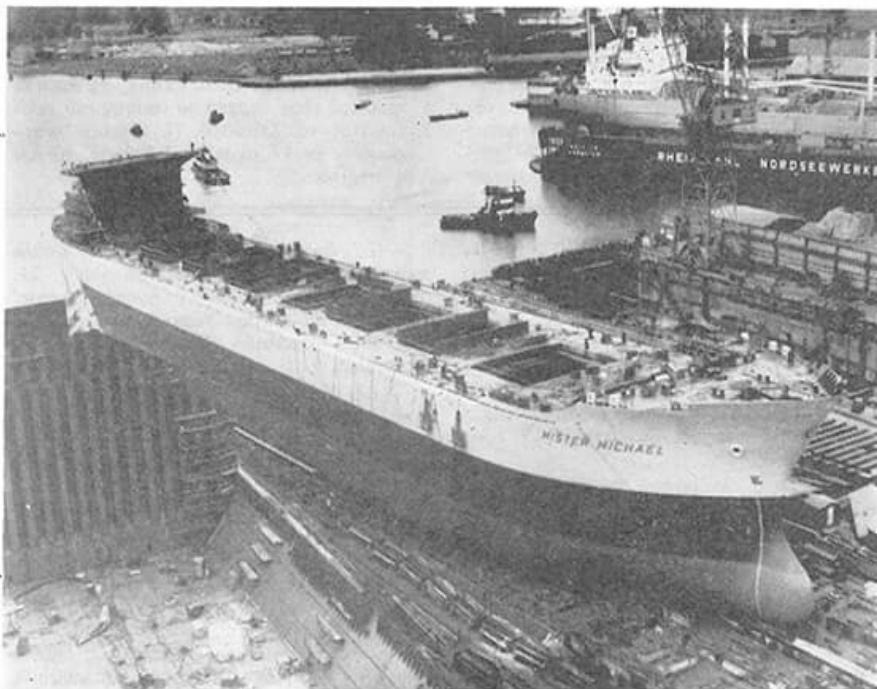
ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΝ ΤΟΥ «ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ»



Τὸ παρελθὸν Σάββατον, 25ην Μαΐου, καθειλκύσθη εἰς Βρέμην, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ράινσταλ, τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων μπάλκ κάρριερ τῶν 53.400 τόννων d.w., παραγγελθέντων εἰς τὰ ὄντα ναυπηγεία ὑπὸ τοῦ Οἴκου M. Εύσταθίου. Εἰς τὸ καθελκυσθὲν σκάφος ἔδόθη τὸ ὄνομα «Μιχαήλ», εἰς μνήμην τοῦ πρὸ ἑτανὸς ἀποβιώσαντος εἰς ἀεροπορικὸν δυστύχημα συζύγου τῆς κ. Ιωάννας Εύσταθίου, ἡ ὁποία ἦτο καὶ ἀνάδοχος.

Τὸ καθελκυσθὲν σκάφος, τὸ ὅποιον θὰ παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ Αὔγουστου, ἔχει μῆκος ὄλικὸν 227,07 μ., μῆκος μεταξὺ καθέτων 214,40 μ., πλάτος 28,50 μ., ὕψος 18 μ. καὶ βύθισμα 16,56 μέτρων. Μηχαναὶ ντῆζελ ισχύος 17.400 ἵππων, προσδίδουσαι ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,95 κόμβων. Χωρητικότης κυτῶν εἰς γεννήματα: περίπου 2.320.000 κυβ. πόδες.

Ανωτέρω εἰκονίζεται ἡ κ. Ιωάννα Εύσταθίου μετὰ τοῦ διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων. Δεξιά, τὸ σκάφος ἐνῷ καθελκύεται.



ἵππων καὶ ἀναπτύσσει ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16,9 μιλίων. Σημαία ἑλληνική.

—Τὴν 23ην 'Απριλίου παρελήφθη ἐν Χακοντάτε ὑπὸ τῆς ἑταίριας «'Απόλλων» (κ.κ. 'Αφοὶ Λυγνοῦ - Χ. Νοτιάς), τὸ 28.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Γέλοντεν Ναγός», τὸ ὅποιον ὑψώσει τὴν κυανόλευκον. Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ δηζελομηχανῆς Σούλτζερ 12.000 ἵππων, ἥτις προσδίδει ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 17,8 μιλίων.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Κρήτη Σάνη», τοῦ 'Ομίλου Βαρδινογιάννην παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσούμπισι τὴν 24ην 'Απριλίου. Τὸ 120.000 τόν. d.w. σκάφος ἔχει μηχανᾶς Σούλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 26.100 ἵππων καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα ὑπηρεσιακὴν 15,8 μιλίων. Σημαία ἑλληνική.

—Ἐκ τῶν ἰσπωνικῶν ναυπηγείων 'Ισικα-βατζίμα - Χαρίμα, παρελήφθη τὴν 30ην 'Απριλίου, ὑπὸ τοῦ Οἴκου κ. 'Αντ. 'Αγγελικούση τὸ τύπου «Φόρτσιουν» μπάλκ κάρριερ

«Ἀναγκελ Φόρτσιουν», 22.300 τόν. d.w. Πρόκειται περὶ τοῦ ἔδδομου ἐπαραγγελίας 10 ὁμοίων πλοίων ἔχοντα φορτίου. Τούτο παρεδόθη εἰς τοὺς Ιάπωνας χρονοναυλωτάς του διὰ μίσια Βετίαν. Τόσον τὸ παραληφθὲν δόσον καὶ τὰ ὑπόλοιπα πλοῖα θὰ φέρουν τὴν κυανόλευκον, τὴν ὅποιαν, ἄλλωστε, φέρουν τὰ περισσότερα σκάφη τοῦ οἴκου 'Αγγελικούση.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Επωλήθη εἰς 'Ιταλούς ἀφοραστὰς τὸ μπάλκ κάρριερ «'Αντωνάκι», 11.908 τόν. γκρός, 18.991 τόν. d.w. τοῦ 1959. Τιμὴ πωλήσεως γύρω τῶν 3 ἑκατ. δολλαρίων συμπειριλαμβανομένων τάιμ τσάρτερ ἐνὸς ἔτους.

—Τὸ δανικὸν μότορσπιτ «Mogens S.», 500 τόν. γκρός, 905 d.w. τοῦ 1953, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ 1.570.000 κορωνῶν.

—'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ δηζελο-

κίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Virgilia», 3.478 τόν. γκρός, 5.049 τόν. d.w. τοῦ 1957.

—'Επωλήθη εἰς λιβεριανὰ συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Θεοδόχος», 10.801 τόν. γκρός, 15.834 τόν. d.w. τοῦ 1959.

—Τὸ ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «County Clare», 16.452 τόν. γκρός, 26.184 τόν. d.w. τοῦ 1970, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τῆς N. 'Υόρκης, ὡς ἔστι καὶ εύρισκεται, ἀντὶ δολ. 7,8 ἑκατομ. συμπειριλαμβανομένων τάιμ τσάρτερ μέχρι 'Σεπτεμβρίου) 'Οκτωβρίου 1975 εἰς τὰ δολ. 3,35.

—Εἰς ἀγοραστὰς τῆς Σιέρα Λεόνε ἐπωλήθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κέπιπ 'Αραδός», 11.755 τόν. γκρός, 19.580 τόν. d.w. τοῦ 1958. Τιμὴ γύρω τῶν 3.400.000 δολλαρίων.

—Εἰς λιβανικὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Νίκος», 6.987 τόν. γκρός, 10.295 τόν. d.w. τοῦ 1951 ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 800.000 δολλαρίων.

ΕΙΣ ΣΑΣΕΜΠΟ ΤΗΝ 9ΗΝ ΜΑΪΟΥ

ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ ΤΟ "ΦΑΝΤΑΣΥ Λ."

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΤΑΝΚΕΡ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΥ

Μολονότι ή καθέλκυσις ένος δεξαμενόπλοιο των 40.300 τόν. d.w. δεν θεωρείται έπι τών ήμερών μας σημαντικόν γεγονός, ή καθέλκυσις του «Φάντασυ Λ.» είς Σασέμπο τήν 9ην Μαΐου συνδυάζεται με διάφορα γεγονότα σημαντικά, τόσον διά τούς ναυπηγούς όσον και διά τούς πλοιοκτήτας.

Τό «Φάντασυ Λ.», είναι τό πρώτον δεξαμενόπλοιο τού ταχέως άναπτυσσομένου Οίκου Γ. Π. Λιβανού. Είναι έπισης τό πρώτον πλοιόν τό όποιον ή έταιρια «Σέρες» ναυπηγεί είς Σασέμπο και τό πρώτον σκάφος τό όποιον τά ως ανω ναυπηγείται κατεσκεύασαν διά λογαριασμὸν «Ελλήνων πλοιοκτητῶν».

Όμιλων κατά τήν διάρκειαν τής τελετῆς δικαίου της Κ. Γ. Π. Λιβανού διέφερεν διτί τό νέον σκάφος άποτελεῖ τόν «έλλειποντα κρίκον» είς τήν ἄλυσον τού στόλου τής έταιριας «Σέρες».

«Είμαι ιδιαιτέρως εύτυχης», συνέχισεν δικαίου της Λιβανούς, «διότι ο κρίκος αύτος έχαλκεύθη είς έν έκ τών πλέον διακεκριμένων ναυπηγείων τού κόσμου». Έν συνεχεία έχηρε τήν άριστην έπιδοσιν και τό πνεύμα συνεργασίας του προσωπικού τών ναυπηγείων, τέλος δὲ άνεφέρθη είς τήν νεαράν σύζυγον του, Τίναν, ητις ύπεστηριξεν ένθερμως τήν ίδεαν δημιουργίας ένος στόλου δεξαμενόπλοιων.

Η καθέλκυσις έπραγματοποιήθη υπό τής δικαίου της Λιβανού, η όποια έχειρισθη ανέτως τών πέλεκυν άποκοπής τού κάλω συγκρατήσεως τού σκάφους, τό όποιον έν συνεχεία ώλισθησεν ύπερηφανον είς τό ύψρον στοιχείον του.

Η στιγμὴ ήτο συγκινητικὴ καὶ ή χάλκευσις τού «έλλειποντος κρίκου» έσφραγίσθη δι. ένος δοσπασμού τού ζεύγους τών πλοιοκτητῶν.

Έν συνεχεία ή πρόεδρος τών ναυπηγείων κ. Νακαμαύρου έλαβε τό λόγον και άφοι πύχαριστης τόν κ. Λιβανούν διά τήν προτίμησίν του είς τά ναυπηγεία του, έδήλωσεν: «Θόδο πράξωμεν πάντα τό δυνατόν νά κατασκευάσωμεν τό σκάφος αύτο δχι μόνον συμφώνως πρός τάς ιδικάς σας απαιτήσεις, άλλα καὶ τάς ιδικάς μας, διά τήν ίκανοποίησιν άμφοτέρων. Μολονότι αύτό είναι τό πρώτον τάνκερ τού κ. Λιβανού καὶ τό πρώτον έλληνικόν σκάφος, τό όποιον κατασκεύαζεται είς τά ναυπηγεία μας, έλπιζομεν διτί θά υπάρξουν πολλά περισσότερα είς τό μέλλον».

Ναυπηγηθὲν δάσει τών κανονισμῶν τού Αμερικανικού Νηογνώμονος, τό νεότευκτον δεξαμενόπλοιον έχει μήκος άλικον 194,10 μέτρων, μήκος μεταξύ καθέτων 183 μ., πλάτος 30 μ., ύψος μέχρι τού καταστρώματος 15,1 μ. καὶ βάθισμα 11,2 μέτρων.

Η άλικη χωρητικότης του είναι 23.100 τόνων και δύναται νά μεταφέρῃ 51.100 κυβ. μέτρα άργουν πετρελαίου. Διαθέτει μονίμους δεξαμενὰς έρματος. Ή παράδοσίς του έχει προγραμματισθη διά τά τέλη Αύγουστου η άρχας Σεπτεμβρίου.

Τό «Φάντασυ Λ.» είναι, έπισης, τό πρώτον σκάφος του νέου, τεραστίου ναυπηγικού προγράμματος τού Οίκου Γ. Π. Λιβανού, άποτελουμένου έκ 17 σκαφών, 1,5 έκατ. τόνων d.w. περίπου.

κινητον δελγικόν μπάλκ κάρριερ «Tielrode», 11.908 τόν. γκρός, 19.296 τόν. d.w. τού 1966. Τιμὴ άγοράς δολλάρια 3.500.000.

—Εμπατιάθη ή πωλησις τού φορτηγού «Ορφεύς», 9.942 τόν. γκρός τού 1956 εις Κινέζους άγοραστάς. Τό σκάφος παρέμεινεν ύπό τήν κυανόλευκον.

—«Επωλήθη είς άμερικανικά συμφέροντα τό λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Φάλκον», 13.548 τόν. γκρός τού 1943.

—Τό κυπριακόν φορτηγόν «Χρίς», 1.704 τόν. γκρός, 2.875 τόν. d.w. τού 1951, έπωληθη μεταξύ Ελλήνων καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Μάρω». Σημαία έλληνική.

—«Επίσης έπωληθη μεταξύ Ελλήνων τό λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Τρέιντ Κάρριερ», 12.570 τόν. γκρός 20.450 τόν. d.w. τού 1954 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Φαίδρα Ε.» καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον. Τιμὴ πωλήσεως γύρω τών 2,4 έκατ. δολλαρίων.

—«Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τό άγγιλικόν «Cargonat», 3.146 τόν. γκρός, 5.460 τόν. d.w. τού 1956 καὶ υψωσε τήν λιβεριανή σημαίαν. Μετωνομάσθη «Τόλμη».

—«Ψώσε τήν κυπριακήν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Τριάδα» τό άγορασθη παναμαϊκόν φορτηγόν «Edua», 3.664 τόν. γκρός τού 1952.

—Τό διλανικόν μότορσπιτ «Vlistborg», 500 τόν. γκρός τού 1955 ήγοράσθη παρ' Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ζωὴ 4».

—Ο κ. Ήλίας Παπαγεωργίου ήγόρασε τό λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Carbo Cougar» 12.239 τόν. γκρός, 20.500 τόν. d.w. τού 1958 καὶ τό παρελαβεν. Μετωνομάσθη «Ανκο Ήλίας» καὶ είναι χρονοναυλωμένον διά 5 έτη εις τήν άγγιλικήν έταιριαν μεταφορών χημικών ANCO. Πραγματοποιει ταξίδια μεταξύ δυτ. άκτων ΗΠΑ καὶ Ιαπωνίας. Ή λιβεριανή διετηρήθη.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

«Υπεγράφοσαν είς τό NAT συμβάσεις άσφαλίσεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας υπό ξένας σημαίας:

«Άριάδνη Ε.», κυπριακόν, 25.672 τόνων γκρός, άπο 11.4.74 μέχρι 10.4.75, έκπρόσωπος κ. Δημ. Βαλμάς. «Μαριβάνα Μαρία», λιβεριανόν, 9.852 τόν. γκρός, άπο 15.5.74 μέχρι 14.5.75, έκπρόσωπος κ. Π. Ιωάννογλου. «Παυλίνα», λιβεριανόν, 9.996 τόν. γκρός, άπο 17.5.74 μέχρι 16.5.75, έκπρόσωπος κ. Π. Ιωάννογλου. «Τόλμη», λιβεριανόν, 3.146 τόν. γκρός, άπο 4.1.74 μέχρι 3.1.75, έκπρόσωπος κ. Δ. Λυκούδης. «Άνδριάνα I.», κυπριακόν, 8.274 τόν. γκρός, άπο 29.10.73 μέχρι 28.10.74, έκπρόσωπος κ. Κ. Λυκούδης. «Σκίππερ», κυπριακόν, 8.786 τόν. γκρός, άπο 22.3.74 μέχρι 21.3.75, έκπρόσωπος κ. Χρ. Βλάχος. «Τριάδα», κυπριακόν, 3.664 τόν. γκρός, άπο 1.3.74 μέχρι 28.2.75, έκπρόσωπος κ. Μάρκ. Σκαρδέλης. «Σιέρα Μαρίτιμα», λιβεριανόν, 13.540 τόν. γκρός, άπο 1.5.74 μέχρι 30.4.75, έκπρόσωπος κ. Ε. Κοντός. «Άργω Κάστωρ», λιβεριανόν, 25.293 τόν. γκρός, άπο 5.4.74 μέχρι 4.10.74, έκπρόσωπος κ. Στ. Μαδιάς. «Απόστολος Α.», κυπριακόν, 8.837

—Τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Brisknes», 13.124 τόν. γκρός, 21.206 τόν. d.w. τού 1970 ήγοράσθη παρ' Ελλήνων τής Νέας Υόρκης άντι δολ. 7.100.000. Παραλαβή Αύγουστον είς «Απωλητανήν».

—Δέν έπραγματοποιήθη ή πωλησις τού μπάλκ κάρριερ «Ερατώ», 12.754 τόν. γκρός τού 1969.

—«Ηγοράσθη τό γερμανικόν μότορσπιτ «K. Ronnefeldt», 488 τόν. γκρός τού 1943

καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Χρόνης 3».

Σημαία έλληνική.

—Τό δηζελοκίνητον άγγιλικόν μπάλκ κάρριερ «Graigwerdd», 18.618 τόν. γκρός, 28.370 τόν. d.w. τού 1964 ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι δολ. 8,1 έκατον μυρίων.

—Τό υπό δημοποίησης δηζελοκίνητον φορτηγόν «Neptune Aquamarine», 5.630 τόν. γκρός, 10.800 τόν. d.w. τού 1969 ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι δολ. 5,3 έκατ. Μετωνομάσθη «Βελόσιτο». Σημαία έλληνική.

—«Άντι ποσού γύρω τών 3,8 έκατ. δολαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν «Darien», 13.127 τόν. γκρός, 20.243 τόν. d.w. τού 1960.

—«Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων τό δηζελο-

κίνητον λιβεριανόν φορτηγόν «Alster II», 410 τόν. γκρός, 760 τόν. d.w. τού 1958 καὶ «Estenfjord», 497 τόν. γκρός, 886 τόν. d.w. τού 1955. Μετωνομάσθησαν «Πάτρας» καὶ Μάκι 2» άντιστοίχως.

—Παρά Κυπρίων ήγοράσθησαν τά γερμανικά μότορσπιτ «Alster II», 410 τόν. γκρός, 760 τόν. d.w. τού 1958 καὶ «Estenfjord», 497 τόν. γκρός, 886 τόν. d.w. τού 1955. Μετωνομάσθησαν «Πάτρας» καὶ Μάκι 2» άντιστοίχως.

INTERNATIONAL RED HAND

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ — ΕΠΙΒΛΕΨΙΣ / ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΔΩΡΕΑΝ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ : ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ — ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ . ΤΗΛ. 4176435, 4176628. TELEX 21-2601



τόν. γκρός, από 12.11.73 μέχρι 31.12.74, έκπροσωπος κ. Δημ. Η. Λαζαρός.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τό αγορασθέν αγγλικόν έπιβατηγόν «Lesasow», 567 τόν. γκρός του 1951 και υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Ναϊάς II».

—Επίσης παρελήφθη τό δελγικόν μπάλκ κάρριερ «Loverval», 11.840 τόν. γκρός του 1959 και μετωνυμάσθη «Emmanouel K.».

—Μετωνυμάσθη «Κοσμοναύτης» και υψώσε τήν κυανόλευκον τό παραλήφθεν σουηδικόν δεξαμενόπλοιον «Emmanuel Hogberg», 34.872 τόν. γκρός του 1964.

—Τό δελγικόν μπάλκ κάρριερ «Ecklo», 29.940 τόν. γκρός του 1963 παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Γκούντ Κάρριερς». Σημαία Ελληνική.

—Τήν κυπριακήν σημαίαν υψώσε τό παραλήφθεν λιβεριανὸν φορτηγόν «Hinrich Oldendorff», 5.593 τόν. γκρός του 1958. Μετωνυμάσθη «Άλιαρτος».

—Παρεδόθη εις τοὺς αγοραστάς του τό δεξαμενόπλοιον «Σκαπτίθερ», 11.978 τόν. γκρός του 1917. Μετωνυμάσθη «Κυρά Χριστίνα». Σημαία Λιβερίας.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό κυπριακὸν δεξαμενόπλοιον «Έρασμία» 17.354 τόν. γκρός, του 1953 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς Ἰστανούς ἀντὶ λιρῶν 75 κατά τόν. ἐλ. χωρητικότητος.

—Διαλύεται εἰς Σπέτζιαν τό μότορσπι «Κάμειρος», 978 τόν. γκρός του 1954.

—Τά δεξαμενόπλοια «Μυρριέλα», 9.025 τόν. γκρός, του 1949 και «Μυρσίνη», 9.957 τόν. γκρός του 1947, ἐπωλήθησαν σὲ δημοπρασία εἰς Πειραιά και ἐπανεπωλήθησαν εἰς Ἰστανούς διαλυτὰς ἀντὶ λιρῶν 72 κατά τόννον ἐλ. χωρητικότητος.

—Εἰς διαλυτὰς τῆς Σαγκάνης ἐπωλήθη τό κυπριακὸν φορτηγόν «Πρωτόκλητος», 7.984 τόν. γκρός του 1944.

—Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τό λιβεριανὸν φορτηγόν «Άζαύρ Μέντ», 4.113 τόν. γκρός του 1949.

—Τό ἐπιβατηγόν ύπερωκεάνιον «Σίτυ όφ Αθενών» (πρώην «Μεγαλόνησος Κρήτη»), 9.226 κόρων ὀλίκης χωρητικότητος και ναυπηγήσεως τού 1952 ἐπωλήθη εἰς Τούρκους διαλυτὰς μετά τού διενοδοχειακοῦ ἔξοπλισμοῦ του και θά παραληφθῇ ἐντὸς μηνός. Τιμὴ ἐν ἑκατομμύριον δολλαρίων.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τό φορτηγόν «Ζούγκρο», 3.320 τόν. γκρός του 1966, μετωνυμάσθη «Άττική».

—Μετωνυμάσθη εἰς «Ελισάβετ» τό φορτηγόν «Μαγκάνα», 1.989 τόν. γκρός του 1948.

—Τό φορτηγόν «Άργω», 2.763 τόννων γκρός του 1964 μετωνυμάσθη «Εὐαγγελία».

—Τό δηξελοκίνητον παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Κάσσος», 16.260 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1955, μετωνυμάσθη εἰς «Σούλι» και διετήρησε τήν παναμαϊκήν.

—Εἰς «Μυρτώ» μετωνυμάσθη τό λιβεριανὸν φορτηγόν «Κλεάνθης», 10.400 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως τού 1959. Η λιβεριανὴ διετηρήθη.

Η «ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΣ»

Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν θά δρομολογηθῇ εἰς τήν γραμμήν Πόρτο Ράφτη - "Ανδρου - Σύρου - Τήνου - Μυκόνου τό νεότευκτον ἐπιβατηγόν-όχηματαγωγὸν κλειστοῦ τύπου «Χρυσή

"Αμμος», μεταφορικῆς ικανότητος 900 ἐπιβατῶν και 70 όχημάτων, τό ὅποιον ἀνήκει εἰς τήν Α.Ε. «Άνδρος, Έταιρία Θαλασσίων Συγκοινωνιῶν» και ἀπόπερατούται εἰς τά Ναυπηγεῖα «Άργω» τοῦ Περάματος. Τά ἀνωτέρω ναυπηγεῖα, ως καὶ ἡ προαναφερθεῖσα ἐταιρία ἀνήκουν εἰς τό συγκρότημα ἐταιριῶν τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Αύγουστη Πολέμη, ὁ δόποιος εἰσέρχεται εἰς τόν χώρον τῆς ἀκτοπλοΐας μὲς ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τήν ἀρτίαν συγκοινωνιακὴν ἔξυπηρέτησιν τής ίδιατέρας τοῦ πατρίδος, τῆς "Ανδρου, ως καὶ τῶν ἄλλων νήσων τῶν Κυκλαδῶν (Σύρου, Τήνου, Μυκόνου), εἰς τάς ὅποιας δρομολογεῖται τό «Χρυσή Αμμος».

«Υπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας διημορφίσθη ὅτι τό Πόρτο Ράφτη ἐπροτιμήθη ως λιμὴν ἀφετηρίας λόγω τῶν πλεονεκτημάτων τά ὅποια παρουσιάζει διὰ τήν καλυτέραν ἔξυπηρέτησιν τού ἐπιβατικοῦ κοινοῦ τῶν προαναφερθεισῶν νήσων. Οὕτω, τό πλοιον θά καλύπτῃ τήν διαδρομὴν Πόρτο Ράφτη - "Ανδρου ἐντὸς δύο ώρών περίπου, Πόρτο Ράφτη - Σύρου - Τήνου ἐντὸς τριών ώρών και Μυκόνου ἐντὸς τρισήμισι ώρών. "Ηδη εἰς τόν λιμένα τού Πόρτο Ράφτη ἐκτελούνται διάφορα ῥεγά δελτιώσεως, τά ὅποια περιλαμβάνουν

τήν δημιουργίαν αιθούσης ἀναμονῆς ἐπιβατῶν, ἐστιατορίου, κυλικείου κλπ., ως καὶ μονοδρόμων και χώρων σταθμεύσεως τῶν αὐτοκινήτων. Ἐπίσης ειδικὴ μέριμνα ἐλήφθη διὰ τήν ταχείαν μεταφοράν τῶν ἐπιβατῶν ἐξ 'Αθηνῶν και Πειραιῶς εἰς Πόρτο Ράφτη και τάνατοπλιν, η διαδρομὴ δὲ αὐτή θά καλύπτεται μὲ ειδικὰ πούλμαν ἐντὸς 45 λεπτῶν (ἄνευ ἐνδιαμέσων στάσεων) και ἐντὸς μιᾶς ὥρας περίπου (μὲ ἐνδιαμέσους στάσεις).

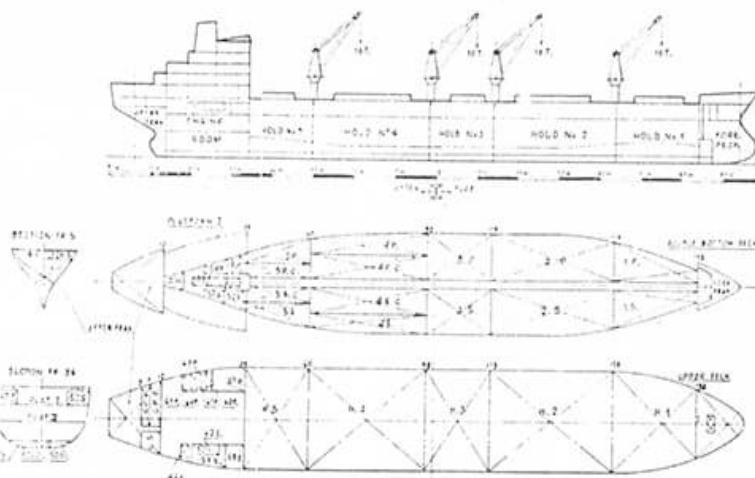
Τό «Χρυσή Αμμος», τό ὅποιον ἐναυπηγήθη ἐξ όλοκλήρου εἰς τήν 'Ελλάδα, θά ἐκτελῇ τρία δρομολόγια ήμερησίως.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

«Η ναυτιλιακὴ ἐταιρία τοῦ 'Ηρακλείου «Μίνωικαι Γραμμαὶ» ἀνεκοίνωσεν ὅτι τήν 21ην Μαΐου ὑπεγράφη τό ὄριστικὸν συμβόλαιον ἀγορᾶς τοῦ ὀχηματαγωγοῦ «Μίνωας» ἀντὶ 117 ἑκατομ. δραχμῶν, ηδη δὲ συνεχίζονται αἱ ἐργασίαι μεταρρυθμίσεως τοῦ πλοίου, τό ὅποιον ὑπολογίζεται ὅτι θά ἀρχίσῃ τά δρομολόγια τού εἰς τήν γραμμὴν 'Ηρακλείου - Πειραιῶς ἐντὸς τού 'Ιουνίου.



ΤΩΡΑ ΤΑ «ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77»



ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ : 167, ALKIVIADOU STR. PIRAEUS - GREECE
TELELEX : 212501-2-3 - CABLES : "AEGIS" -
TELEPHONE : 422381/385 - 4173001/005

ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : CORY BUILDING, 117, FENCHURCH STR.
LONDON E.C.3 ENGLAND
CABLES : "AEGISHIP LONDON" -
TELEPHONE : 01-488-3351 - TELEX : LONDON
886658. (ANSWERBACK: "AEGISHIP LONDON")

ΑΝΤΙΓΡΑΦΑ ΦΥΛΛΑΔΙΩΝ

Διημερινήσθη ύπό τού υπουργείου Ναυτιλίας, διτά είς περιπτώσεις φθοράς ή απωλείας τού ναυτικού φυλλαδίου έκδιεται ύπό της 'Υπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων άντιγραφον, τη οποία στέλνεται όπου έχει την αρχή της Πειραιεύς νά καταστή αυτόρρητης και είς τὸν τομέα τῆς παροχῆς νομικῶν ύπηρεσιών είς θέματα άλλοδαπού δικαιου.

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

'Υπό τῶν ἑταιριῶν Μάτσα, Βερίκου και Τσαβλίρη συνεστήθη νέα κοινοπράξια ρυμουλκών διὰ τὴν ἀποτελεσματικώτεραν ἔξυπηρέτησιν τῶν πλοίων τὰ ὅποια κινοῦνται εἰς τοὺς Ἑλληνικούς λιμένας.

ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Δι' ἔγκριθέντος νομοθετήματος παρέχεται ἡ δυνατότης ἀπαλλαγῆς τῶν Ἑλλήνων ναυτικών ἀπό τὸ ἔκτακτον τέλος ἐπὶ τῶν ἔκδομένων ἀδειῶν ἀνεγέρσεων οἰκοδομῶν δι' ἀνεγειρομένην οἰκοδομήν οὐχὶ μόνον ιδιοκτησίας αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν συζύγων των. Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ νομοθετήματος παρέχεται ἐφ' ἄποις ἀπαλλαγὴ ἐκ τοῦ τέλους μέχρις ὅγκου 250 κυβικῶν μέτρων τῆς οἰκοδομῆς.

ΟΡΘΟΝ ΤΟ ΜΕΤΡΟΝ

Γραφεῖα ἔξυπηρετήσεως τῶν ναυτικῶν καὶ παροχῆς πληροφοριῶν διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπαγγελματικὸν θέματαν εἰς ὅλας τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, κατόπιν σχετικῆς διαταγῆς τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος 'Ἀρχιπλοιαρχοῦ κ. Γ. Ἀμαραντίδη. Τὰ ἐν λόγῳ γραφεῖα θά ἀσχολοῦνται μὲ τὴν καλυτέραν ἔξυπηρέτησιν τῶν ναυτικῶν, οἵτινες ἀντιμετωπίζουν προβλήματα η̄ ζητοῦνται πληροφορίας ἐπὶ θεμάτων ναυτικῆς ἔργασίας (ναυτολόγησιν, ἀπόλυτιν, ἐπίλινον ναυτεργαστικὸν διαφορῶν κ.λπ.), ὡς καὶ τῶν προτιθέμενων νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, οἱ ὅποιοι ἐπιθυμοῦν νὰ τύχουν πλήρους καὶ υπευθύνου ἐνημερώσεως περὶ τῶν δυνατοτήτων καὶ τῶν προσποτικῶν τῆς ἐν αὐτῷ σταδιοδρομίας, τῶν ἀπόλυτῶν, δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων τῶν ναυτικῶν κ.λπ.

Ο 'Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἀποδίει ἰδιαίτεραν σημασίαν εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν ἐν λόγῳ γραφείων, ύποργαρμάτων ὅπει τὸ μέτρον ἐντάσσεται εἰς τὰ πλαίσια τῶν καταβαλλομένων προσπαθειῶν διὰ τὴν προσέλκυσιν περισσοτέρων 'Ἑλλήνων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Δι' ὁ καὶ ἐντέλλεται ὅπως τὰ γραφεῖα ἔξυπηρετήσεως ναυτικῶν πλασιωθοῦν ὑπὸ καταβλήσων ἀξιωματικῶν, οἱ ὅποιοι, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας των νὰ ἐπιτεικνύουν προθυμίαν, εὐγένειαν καὶ προσήνειαν εἰς τοὺς μεταχειρίζωνται ὡς ἄξια μέλη τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας. Επίσης συνιστά ὅπως τὸν ἐν λόγῳ γραφεῖα στεγασθῶν εἰς εὐπρεπεῖς χώρους τῶν λιμενικῶν καταστημάτων καὶ εύκόλως προσιτούς εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους.

ΔΙΚΗΓΟΡΟΙ ΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Πληροφορούμεθα ὅτι ὁ γνωστὸς νομικὸς οἰκος τῶν εἰδίκων περὶ τὰ ναυτιλιακὰ δικηγόρων τῆς Νέας 'Υόρκης, Poles, Tubblin, Patesides & Stratakis ἐγκατέστησε γραφεῖον ἐν Πειραιεί.

Εἰμεθούσιοι, ὅτι ἡ δούθεια τὴν ὅποιαν θὰ προσφέρουν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν οἰκογένειαν εἰς θέματα ἀμερικανικοῦ δι-

καίου καὶ δὴ ναυτικοῦ δικαίου θὰ είναι μεγίστη. Ἐπλίζομεν ὅτι τὸ παράδειγμά των θὰ ἀκολουθήσουν συντόμως καὶ ἄλλοι οίκοι, τόσον τῆς Νέας 'Υόρκης ὡς καὶ τοῦ Λονδίνου, ὥστε ὁ Πειραιεύς νά καταστῇ αὐτόρρητης καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς παροχῆς νομικῶν ὑπηρεσιῶν είς θέματα ἀλλοδαπού δικαιου.

ΟΙ ΕΙΣΑΚΤΕΟΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Τὸ Συμβούλιον Ναυτικῆς 'Ἐκπαίδευσεως ἐνέκρινεν ὑπὸ ωρισμένας τροποποίησεις τὸ Προεδρικὸν Διάταγμα 'Περὶ προσόντων εἰσαγωγῆς ὑποψηφίων εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ'.

Διὰ τοῦ νομοθετήματος τούτου τροποποι-

εῖται ἡ ἔξεταζομένη κατὰ τὰς ἔξετασίες ὑλὴ καὶ εἰσάγεται διὰ πρώτην φοράν ἡ προπούθεσις εἰσαγωγῆς εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν μὲ ἐνδεικτικὸν προαγωγῆς. Ε' τάξεως ἔξσταξιον ιδιωτικοῦ γυμνασίου ἐνῷ μέχρι τοῦδε ἴσχυε τὸ ἀπολυτήριον δημοσίου γυμνασίου.

Διὰ τὰς ΔΣΕΝ ἀσυρματιστῶν ὅμως παραμένει ὡς προϋπόθεσις ἡ τοῦ ἀπολυτηρίου τοῦ γυμνασίου.

Μετὰ σχετικὴν συζήτησιν ἀπεφασίσθη ἡ αὐστηρὰ ἔξετασις τῶν ὑποψηφίων εἰς τὴν ὄρθην γραφὴν καὶ σύνταξιν τῆς Ἑλληνικῆς γλώσσης, ἡ διαγραφὴ ἐκ τῆς ἔξεταστας ὑλῆς τῶν διτετραγώνων ἔξισώσεων μὲ ἐναντίγνωστον καὶ ἡ ἀναδιάταξις τῆς τριγωνομετρίας.

ΠΕΝΘ

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

Εἰς βαθὺ γῆρας ἀπεδήμησεν εἰς Κύριον ὁ γνωστὸς ψινούσιος, δετεράνος ἐφοπλιστῆς καὶ πλοιαρχὸς Αδαμαντίος Κ. Χατζηπατέρας, τῆς μεγαλῆς εφοπλιστικῆς οἰκογενείας λατζηπατέρα.

επὶ τὴν μακρὰ —μυναπάτας 10ετηρίδας — ο καπετών - διαμαντής εσητευσεν εἰς τὰ σαλαστία εργα. Λιξ εφυπλιστῆς οικειοτιοια εια την προσηλωσιν του προς το καλον ονομα της ιωαννιτιας μας, οια την προσπυνειαν, οπως ο οικος των 'Αδελφων λατζηπατέρα αλωροτον οιατηρηση την εκτιμησιν των ναυτιλιακων και εμπορικων κυκλων εων και εις το εσωτερικον.

Ηντυχησε να ιοη ο αειμηνιστος 'Άδαμ. Χατζηπατέρας ἀναπτυσσομενη μιαν λαμπραν πολυμελη οικογενειαν, στασιοδρομησασαν υπο το κλιμα της γενικης εκτιμησως και αγαπης. Ιιρός τα τεκνα ἀκριβων του καλου και αγασου ἀνδρωπου του 'Αδαμαντίου λατζηπατέρα, τα 'ιναυτικα χρονικα ἀπευνουν τα θερμά των συλλυπητηρια.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ἐνώσεως 'Ἑλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν συνελθόν ἔκτακτως σήμερον ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

διακεκριμένου μέλους τῆς 'Ἐνώσεως 'Ἑλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν, ἐπιλέκτου ἐφοπλιστοῦ μὲ μακράν καὶ παραδοσιακὴν θητείαν ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ, ἀγαπητοῦ καὶ σεβαστοῦ συναδέλφου,

ψηφίζει εἰς παραστήσια:

—Ἐκφρασθώσι τὰ συλλυπητήρια τῶν μελῶν τῆς 'Ἐνώσεως 'Ἑλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν οικογενειαν τοῦ μεταστάντος.

—Διατεθῇ ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν τὸ ποσὸν τῶν δρχ. 15.000.

—Δημοσιευθῇ τὸ παρὸν διὰ τοῦ Τύπου.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 21η Μαΐου 1974

Ο Πρόεδρος τοῦ Δ.Σ. τῆς 'Ἐνώσεως
'Ἑλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν
Καθηγητής ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΚΑΙΝΟΥΡΓΕΣ ΣΚΑΦΟΣ 10 μ.,
ἀγγλικῆς κατασκευῆς, ταχύτης 40
μίλια, πωλεῖται. Τηλέφ. 4516-439.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΡΑΪΣΗΣ

Πλήρης ἡμερῶν ἀπεδήμησεν εἰς Κύριον ὁ Λεωνίδας Ραΐσης. Βαθεῖα ἡ θλιψὶς δσων τὸν ἔγνωρισαν.

Ἐφύγεν ό υπόδειγματικὸς τύπος τοῦ παλαιοῦ ναυτικοῦ πράκτορος, μὲ τὴν μακράν παραδοσίν του εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Εἰς τὸ ἀκέραιον ἔξεπληρωσε τὸ καθήκον του ἐπὶ τῆς Γῆς. Βίος εύσεβους χριστιανοῦ, καλοῦ πολίτου, στοργικοῦ οικογενειάρχου καὶ ὑπὸ πάσον ἐποφίν παροιμώδους ἐντιμότητος ἐπιχειρηματίου.

Ο Λεωνίδας Ραΐσης, ἀποκατεστημένος εἰς Βηρυτόν, ἀπέριον πλήθος της τιμῆς καὶ τοῦ καθήκοντος.

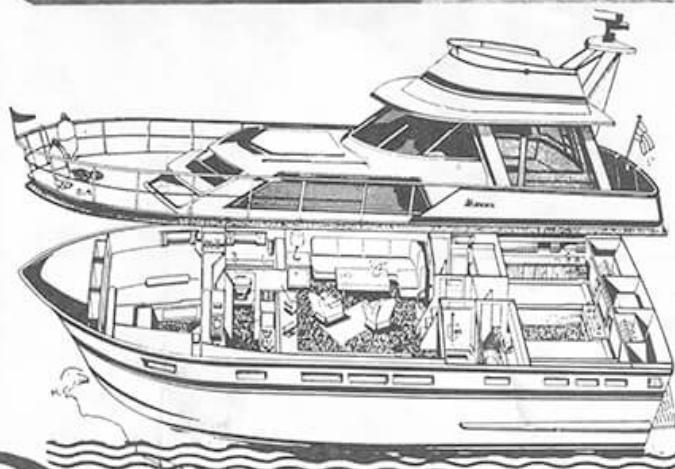
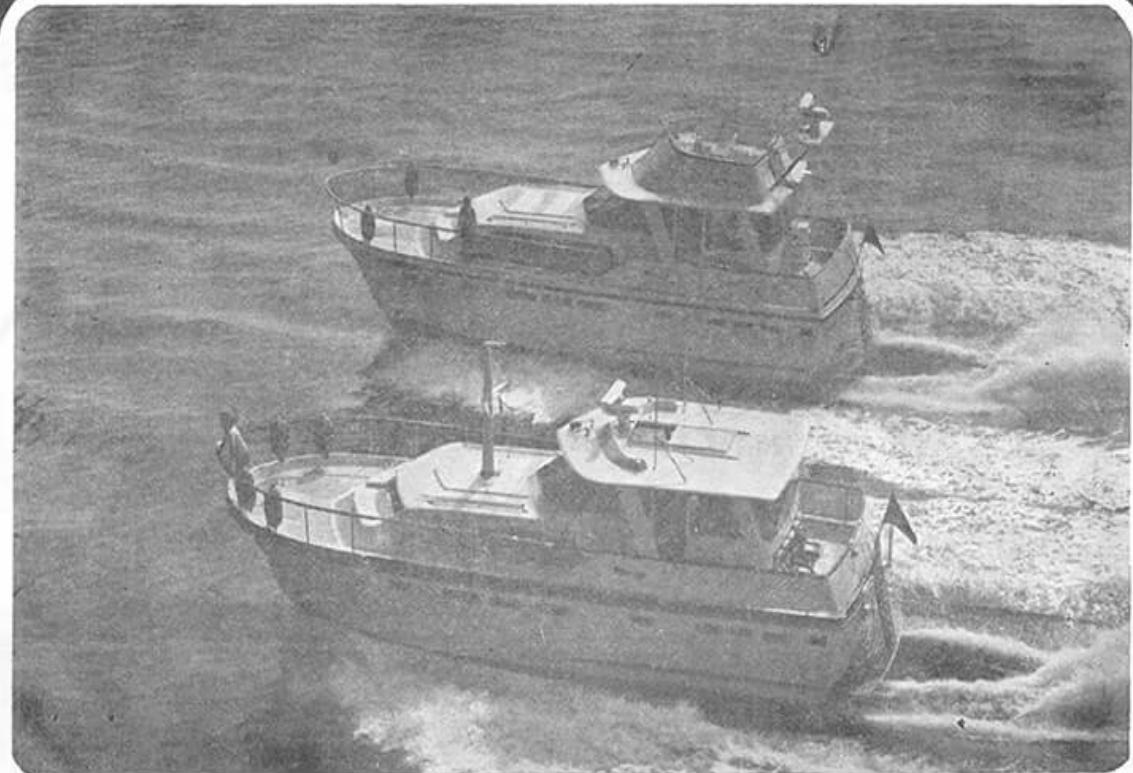
Τὸν νεκρὸν τοῦ ἀειμηνίστου μεταστάντος, συνάδευσαν εἰς τὴν τελευταίαν του κατοικίαν δόλκηρη ἡ Ἑλληνικὴ παροικία τῆς Βηρυτού, ἀπειρον πλήθος τῆς πόλεως καὶ πολλοὶ συγγενεῖς καὶ φίλοι ἐξ 'Ελλάδος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΣ

Προώρως, εἰς ἡλικίαν 60 ἑταν, ἐγκατέλειψε τὰ ἔγκοσμα δ Γεώργιος Σκολαρίκος, γνωστὸς εἰς τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους, ὡς ἐκδότης τοῦ 'Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ 'Οδηγοῦ.

Ἄξια τιμῆς ὑπῆρξεν ἡ προσφορά τοῦ ἐκλιπόντος διὰ τὴν ναυτιλίαν μας. Πρώτος οὕτος συνέλαβε τὴν ίδεαν τῆς συγκεντρωσεῶν τῶν ἀφορῶντων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν στοιχείων (πλοιά, ἐφοπλιστικά γραφεῖα, ἀντιτρόσωποι, πράκτορες κ.λπ.) καὶ ἔξεδωσεν ἐν ἔτει 1957 τὸν πρώτον Ναυτικὸν 'Οδηγόν, δστις ἔκτοτε δελτιούμενος κατ' ἔτος κατέστη σύν τῷ χρόνῳ, ἀπαραίτητον δοήθημα τῶν σχετιζομένων μὲ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν γραφείων τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Τὸ ἔργον δὲν ἔξελιπε μετὰ τοῦ ιδρυτοῦ. Ο υἱὸς αὐτοῦ, κ. Σάβδας Σκολαρίκος, μὲ τὴν πείραν τὴν ὄποιαν ἀπέκτησεν ἐργαζόμενος πλησίον τοῦ πατρός καὶ τὴν δοήθημα τῶν σπειραμένων συνεργατῶν, θὰ συνεχίσῃ τὴν έκδοσιν τοῦ Ναυτικοῦ 'Οδηγοῦ.



- Μήκος 13,50 μ.
- Πλάτος 4,55 μ.
- Μηχανικό DIESEL 2X275 BHP VOLVO PENTA
- Γεννήτρια DIESEL (ONAN) 6,5 KW
- Μεγίστη ταχύτης 23 κόμβων/ώρα
- Διαυπομένη άποδοσης δύνεις άνεφοδομένου 500 μλλία
- Δύο άνεξόρητα σαλόνια
- Ένδιαλτηριες 6-8 έπιθατών εις τρεις άνεξαρτήτους καμπίνας
- Δύο άνεξόρητη WC
- Δύο άνεξόρητη SHOWER



Ancora 44..

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

"Ένας έξαιρετος συνδυασμός σκάφους άσφαλοῦς, πολυτελοῦς και ταχυπλόου,
κατασκευασμένου έξ όλοκλήρου στήν Γερμανία
άπὸ FIBRE GLASS

Ρωτήστε τήν τιμή του και δά έκπλαγήτε

Διὰ σοδαρούς άγοραστάς, άναλαμβάνομεν δνευ σύδεμις ύποχρεώσεως, έκ μέρους τῶν άγοραστῶν, δλα τὰ έξοδα μεταθάσεως εις τὰ ἐν Γερμανίᾳ Ναυπηγετα και δοκιμήν τοῦ σκάφους εις τήν Βαλτικήν.

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

SCHAFFRAN PROPELLER HELLAS

GM
BH

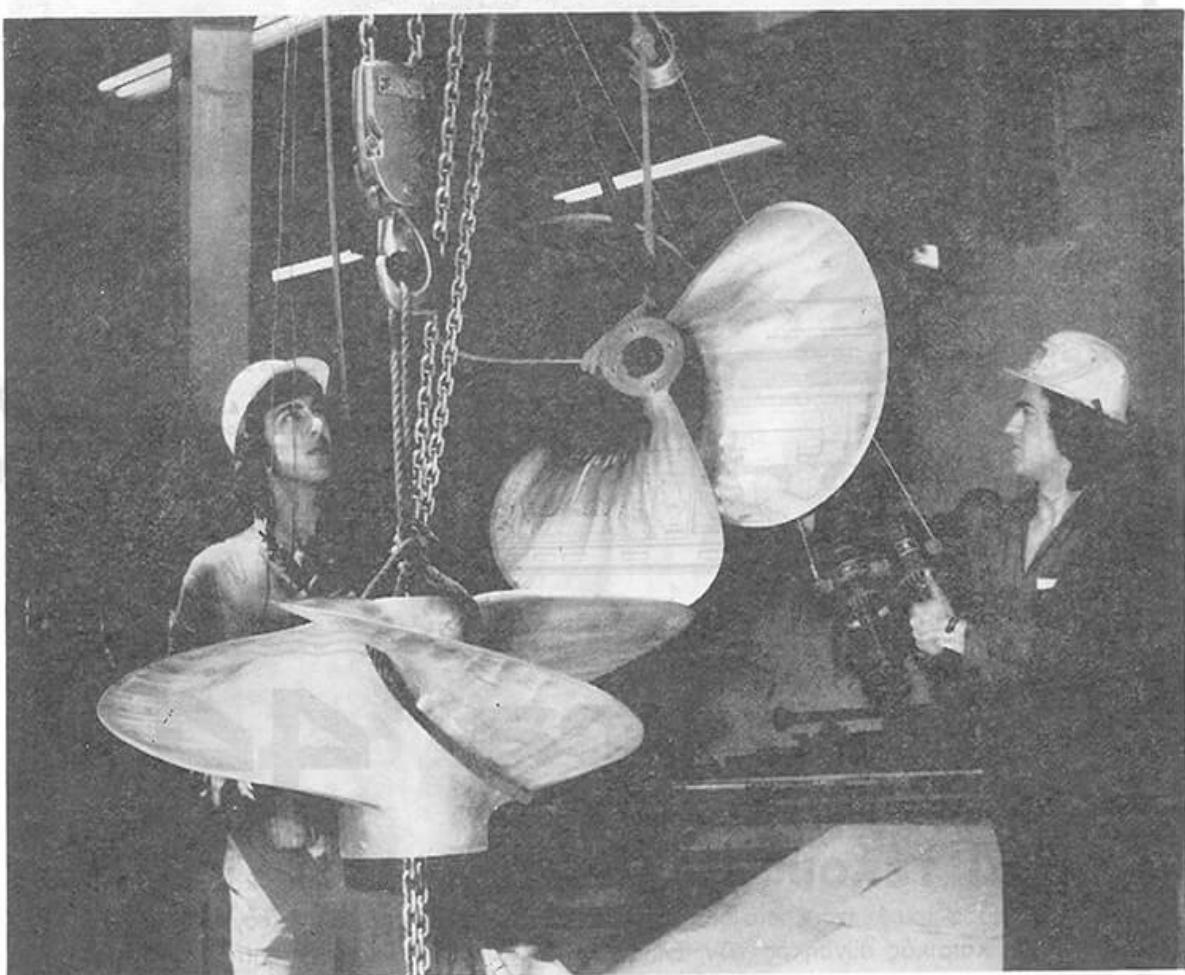
HERSTELLUNG VON SCHIFFSPROPELLERN UND WELLENANLAGEN

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ : ΑΙΓΑΛΙΚΟΥ 29 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 4626.504

ΓΡΑΦΕΙΩΝ : ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 100 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - P.O.B. 103

ΤΗΛ. 425.237 & 425.538 - TELEX: 212306

ΤΗΛΕΤΡΑΦΟΗΜΑΤΑ : TECHNOSHIP



ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ ΤΩΝ ΤΑΧΥΣΤΡΟΦΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΛΙΚΩΝ ΤΟΥ Μ/Υ «ΚΑΤΙΜΟΣ»
πλοιοκτησίας κ. Κουλουκουντή (πρώην Αύτοκράτορος Χαϊλέ Σελασιέ, πρώην Στρατάρχου Τίτο).

Είς τὰ τρία χρόνια λειτουργίας τοῦ ἐργοστασίου μας

1000 ΕΛΙΚΕΣ ΚΑΤΕΣΚΕΥΑΣΘΕΑΝ

500 ΕΛΙΚΕΣ ΕΠΕΣΚΕΥΑΣΘΕΑΝ - ΜΕΤΕΣΚΕΥΑΣΘΕΑΝ

500 ΕΛΙΚΟΦΟΡΑ ΑΞΟΝΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΤΕΣΚΕΥΑΣΘΕΑΝ



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ : 'Από Ντελφζύλ διά Μανίλαν, έπειθεωρήθη εἰς Πόρτο Έλιζαμπεθ την 14ην Μαΐου λόγω διαρροής εἰς τὰ διπύθμενα τῶν κυτῶν No. 2 καὶ 3. 'Εν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς "Ηστ Λόντον, ὅπου ἀφίχθη τὴν 22αν Μαΐου, πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ τέλεσιν μονίμων ἔπισκευῶν.

AITZIAN NABIGKE-I-TOP : 'Από Κοατζακοάλκος διά Μπουένος "Αὔρες, προσῆγγισεν εἰς Κιούρασάλο λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς. Οἱ πλοιοκτῖταις ἐδήλωσαν Γενικὴν Ἀδαρίαν. Αἱ ἔπισκευαι ὑπολογίζεται νὰ περατωθοῦν εἰς τὰς ἀρχὰς 'Ιουνίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΕΙ-ΝΤ (λ.) : 'Από Πόρτο Άλεγκρε διά Αμδύργον, μὲν φορτίον γεννημάτων, προσήραξεν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Ρίο Γκράντε, ἀλλ' ἀνειλκύσθη δι' ίδιων του μέσου τὴν 20ην Μαΐου καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του, ἀνεύ ἐμφανῶν ζημιῶν.

ΑΤΤΑΛΑΣ : 'Από Κόγκομεν διά Ρόττερνταμ μὲ φορτίον σιδηρομεταλλεύματος, προσήραξε λόγω ὄμιχλης τὴν 20ην Μαΐου ἔξωθι τῶν ὀλλανθικῶν ἀκτῶν. 'Ανειλκύσθη τὴν ίδιαν ἡμέραν τῇ δονθείᾳ ρυμουλκῶν. Δὲν ἀνεκοινώθησαν ζημιῶν.

ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ : Προσήραξεν εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον τὴν 9ην Απριλίου. Τὴν 4ην Μαΐου ἀφίχθη εἰς Κέπτ Τάουν καὶ ἐπειθεωρήθη. 'Επισκευαὶ θὰ λάθουν χάρων εἰς Σιγκαπούρην μετὰ δύμηνον.

ΒΑΣΙΑ : 'Ανειλκύσθη ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἀστέρι» τὴν 9ην Μαΐου καὶ ἐπλευσεν ἐν-

τὸς τοῦ λιμένος τῆς Βεγγάζης (ἰδὲ τεῦχος 15.5.74). Τὸ σκάφος ὑπέστη ρῆγμα εἰς τὸ κύτος No. 3 καὶ διαρροή εἰς τὴν δεξαμενὴν καυσίμων.

ΒΕΓΚΑ : 'Απὸ Αλεξάνδρειαν, ἀφίχθη εἰς Σαουθάμπτον τὴν 18ην Μαΐου μὲ ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν.

BIPA : 'Απὸ Πουάντ Νουάρ διὰ Σεττετίνον, τὴν 10ην Μαΐου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν πρωσωτήριον μηχανήν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. : 'Αφίχθη εἰς Κοατζακοάλκος τὴν 15ην Μαΐου μὲ ζημιάς εἰς τοὺς λέθητας. 'Ανελήφθησαν προσωριναὶ ἔπισκευαι. Τὸ σκάφος μετέφερε πλήρες φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κ.) : 'Ανειλκύσθη ὑπὸ ρυμουλκοῦ τῆς ἑταίριας Μάτσα τὴν 11ην Μαΐου, δάσαι συμφωνητικοῦ Λόιδ'ς «πο cure no pay» (ἰδὲ τεῦχος 15.5.74). 'Εν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς Βαλέττα, ὅπου ἀφίχθη τὴν ἐπομένην. Δὲν ὑπέστη ζημιάς ἐν τῆς προσαράξεως, ἀλλὰ ἐτέλεσθησαν ἔπισκευαι εἰς τὸν ἀσύρματον καὶ τὰ ψυγεῖα τῆς μηχανῆς καὶ τροφίμων. 'Εχοργήθη προσωρινὸν πιστοποιητικὸν ἀξιοποίιας ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δεξαμενισμοῦ τοῦ σκάφους ἐντὸς 12μήνου. 'Εν συνεχείᾳ ἀνελήφθησαν περατέρω ἔπισκευαι εἰς τοὺς λέθητας, τὰς ἀντίλιας φορτίου κ.α.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.) : 'Εν πλῷ διὰ Βανκούβερ, μὲ φορτίον σακχάρεως. Τὴν 19ην Μαΐου συνήντησε κακοκαιρίαν εἰς πλάτος

24.50' βόρειον καὶ μῆκος 113.30' δυτικόν. 'Υπέστη θραύσιν τοῦ στροφαλοφόρου ἀξιονος καὶ παρέμεινεν ἀκυβέρνητον. Ρυμουλκὸν ἀπέπλευσεν ἐκ Σάν Πέντρο διὰ γὰν ἀναλάβη τὴν ρυμουλκοπίαν του εἰς Βανκούβερ. Οἱ πλοιοκτῆταις ἐδήλωσαν Γενικὴν Ἀδαρίαν.

ΓΚΑΛΑΞΙ ΦΑΙΗΘ (κ.): 'Απὸ Μπέρνσαιν διὰ Κολομβίαν μὲ φορτίον λιπασμάτων, ὑπέστη ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν τὴν 20ην Απριλίου ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Μισσισιπποῦ. Τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς Νέαν Ορλεάνην δι' ἔπισκευάς, μετὰ τὸ πέρας τῶν ὅποιων ἀπέπλευσε τὴν 9ην Μαΐου διὰ Καρθαγένη (Κολομβία), ὅπου ἀφίχθη τὴν 20ην Μαΐου.

ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (κ.): 'Απὸ "Άγιον Φραγκίσκον διὰ Σορόγκ, προσήγγισεν εἰς Χονολούλου τὴν 15ην Μαΐου λόγῳ βλάβης τοῦ ηλεκτρικοῦ κυκλώματος καὶ ζημιῶν εἰς τοὺς λέθητας. 'Ανελήφθησαν μερικαὶ ἔπισκευαι.

ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ : 'Εθραύσθη τὸ πηδάλιον του εἰς πλάτος 44.09' βόρειον καὶ μῆκος 46.35' δυτικὸν τὴν 18ην Μαΐου καὶ παρέμεινεν ἀκυβέρνητον. Τὸ σκάφος εὐρίσκετο ἐν πλῷ ἀπὸ Νητρόϊτ δι' Ισπανίαν ἔμφορτον. Τὸ ρυμουλκὸν «Φασουντέσον Βάλλιαντ» ἐφθασεν ἐπὶ τόπου τὴν 21ην Μαΐου καὶ ἀνέλαβε τὴν ρυμουλκοπίαν του πρὸς ἀνατολὰς δάσεις συμφωνητικοῦ Λόιδ'ς ἀνοικτοῦ τύπου, ἔως ὅπου ἔτερων ρυμουλκόν, τὸ «Μπάλτικ», παραδέδη τὸ σκάφος καὶ τὸ ρυμουλκήσῃ εἰς Ισπανίαν.

ΔΙΩΝΗ : Συνεκρούσθη εἰς Λονδίνον τὴν 11ην Μαΐου μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Φλίντσαϊρ», ὅπερ ὑπέστη έλαφρὰς ζημιάς. Τὸ Ἐλληνικὸν σκάφος δὲν ὑπέστη ζημιάς.

ΔΟΡΥ : Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ Λισανθίδην τὴν 20ην Μαρτίου, βοηθούμενον ὑπὸ ρυμουλκῶν, προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος καὶ ὑπέστη βαρείας ὀδοντώσεις εἰς τὰ ἔωστερικά ἔλασματα τῆς πρύμνης. Συνεπήθησαν ἔπισκευαι.

ΔΩΔΩ Ι (π.): 'Απὸ Σύρον διὰ Ντωρμπαν, ἡγκυροβόλησεν ἔξωθι τοῦ λιμένος "Ηστ Λόντον καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐρρυμουλκήθη ἐντὸς τοῦ λιμένος τὴν 7ην Μαΐου δι' ἔπισκευάς

**THE
WEST OF ENGLAND
SHIP OWNERS MUTUAL
INSURANCE ASSOCIATION
(LONDON) LTD.**

**Freight
Demurrage & Defence
Crew Strikes
Port Area Strikes**

Joint Managers of the Through Transit Marine
Mutual Assurance Association

I, PEPYS STREET, LONDON EC3N 4AL

Telephone: 01-480 7272

Telex: WESTENG SOP LONDON 886029 & 886688

Cables: WESTENG LONDON E.C.3

**THE
WEST OF ENGLAND
SHIP OWNERS MUTUAL
PROTECTION & INDEMNITY
ASSOCIATION (LUXEMBOURG)**

**PROTECTION & INDEMNITY
OF
SHIP OWNERS**

Managers:

The West of England Ship Owners Mutual
Insurance Association (London) Limited

I, PEPYS STREET, LONDON EC3N 4AL

Telephone: 01-480 7272

Telex: WESTENG SOP LONDON 886029 and 886688

Cables: WESTENG LONDON E.C.3

εις τὴν μηχανήν. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ : Εἰς Σιγκαπούρην τὴν 20ὴν Μαΐου, συνεκρούθη μετὰ τοῦ δεξαμενοπλίου «Οσεάνιν Γκρήτιγκ» καὶ υπέστη ζημιάς εἰς τὸ πρόστεγον. Εξητήθη ἐπιθεώρησις. Εκεῖθεν ἀπέπλευσε τὴν 23ὴν Μαΐου διὰ Μπαντάρ Σαπούρ.

ΕΥΠΛΟΙΑ (λ.): 'Απὸ Πουέρτο λὰ Κρούζ δι' Ἀγιον Φραγκίσκον μὲ φορτίον ἄργον πετρελαίου, ἀφίχθη εἰς Παναμᾶ τὴν 1ην Μαΐου μὲ ζημιάς εἰς τὴν ἔλικα καὶ τὸν τελικὸν ἄξονα. Τὴν 13ὴν Μαΐου ἀνελήφθη ἔκφρωτος εἰς ἔτερον τάκερ διὰ νὰ καταστῇ δυνατὸς ὁ δεξαμενισμὸς του. Τὴν 17ὴν Μαΐου διέπλευσε τὴν διώρυγα καὶ ἀφίχθη εἰς Μπαλμπίσα, ὅπου ἐδεξαμενίσθη τὴν 20ὴν Μαΐου. 'Ανελκυσθεὶς τὴν ἑσπέραν τῆς 10ης ημέρας τῆς διοχείας ρυμουλκῶν, συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΜΑΝΟΥΣΟΣ Κ.: 'Απὸ Ελλάδα διὰ Λέγκορν, ἀφίχθη εἰς Μεσσήνη τὴν 30ὴν Απριλίου μὲ ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον, συνεπείᾳ κακοκαιρίας. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 9ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Λέγκορν ὅπου ἀφίχθη τὴν μεθεπομένην. 'Ο πλοίος ἔδηλωσε Γενικὴν Ἀβαρίαν.

ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ : 'Ανειλκύσθη ὑπὸ ρυμουλκῶν τὴν 21ην Μαΐου καὶ ἔρρυμουλκήθη εἰς Μανίλαν (ἰδὲ τεύχος 15.5.74).

ΗΦΑΙΣΤΟΣ : 'Απώλεσε τὴν δεξιὰν του σγύκων εἰς Ριγιέκαν τὴν 2αν Μαΐου. Προσπάθειαὶ ἀνελκύσεως τῆς ἀπέτυχον.

ΙΚΑΡΟΣ : Κατὰ τὴν προσόρμισιν του εἰς Ἀκαζούλτα τὴν 14ην Μαΐου, ἔθραυσθησαν τὰ πρυμήσια του λόγω θαλασσοπαραχῆς καὶ προσέκρουεν ἐπὶ τοῦ δηζελοπλοίου «Φελίσε ντ' Ἀμίκο». Ζημίαι περιωρισμέναι.

ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ : Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Ἀλγέριον τὴν 16ην Μαΐου. 'Επειθεωρήθη καὶ ἀνελήφθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ.

ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.): Τὴν 8ην Μαΐου, ἐνῷ τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Κέφ Πέτερ» ἔξήρχετο τοῦ Μπούνεος "Αὔρες μὲ πλῆρες φορτίον γεννημάτων, συνοδευόμενον ὑπὸ ρυμουλκῶν, προσέκρουεν εἰς τὸν βυθὸν καὶ ὑπέστη σοδαράς ζημιάς εἰς τὸ σύστημα πηδαλιούχησεως. 'Επιθεωρήσις ὑπὸ δύντον ἀπεκάλυψε ζημιάς διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν ὁπίων ἀπητοῦντο τούλαχιστον δύο ἔδηδομάδες.

ΚΙΣΜΕΤ ΙΙ : 'Επειθεωρήθη εἰς Ρόττερνταμ λόγω ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας ἀς ὑπέστη τὴν 3ην Μαΐου καὶ ζημιῶν εἰς τοὺς λέθητας. 'Επισκευαὶ ἀνελήφθησαν.

KITION (κ.): Μικρᾶς ἔκβασεως πυρκαϊᾶς ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους εἰς Δουνκέρκην. Τὸ πῦρ κατεστάλη συντόμως ὑπὸ τῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας. Ζημίαι προεκλήθησαν μόνον εἰς 20 δέματα δάμβακος. (Σημ. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Δουνκέρκην τὴν 19ην Απριλίου καὶ ἀπέπλευσε τὴν 23ην διὰ Χάρην).

ΚΥΡΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.): 'Ηγκυροδόλησεν εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν 9ην Μαΐου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν ίδιαν ημέραν ἀπέπλευσε δι' Ἀρούμπα.

ΛΙΝΤΕΣΤΑ·Ι·Ν : Λόγω προσκρούσεως τῆς ἔλικος ἐπὶ ἐπιπλέοντος κορμοῦ δένδρου εἰς Ἀμαζόνιον τὴν 22αν Μαρτίου, ἐπειθεωρήθη εἰς Ἀμβούργον μετὰ τὴν ἔκει ἀφίξιν του καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ, μετὰ τὸ πέρας τῶν ὁπίων ἀπέπλευσε τὴν δην Μαΐου διὰ Μανάους.

ΜΑΙΗΦΕΡ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λ.): 'Απὸ Μπάχια Μπλάνκα δι' Ιταλίαν, μὲ πλῆρες φορτίον γεννημάτων, προσήρχεν ἔξωθι τοῦ λιμένος ἀπόπλου του τὴν 10ην Μαΐου. 'Ανελκυσθεὶς τὴν ἑσπέραν τῆς 11ης ημέρας τῆς διοχείας ρυμουλκῶν, συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΜΑΝΟΥΣΟΣ Κ.: 'Απὸ Ελλάδα διὰ Λέγκορν, ἀφίχθη εἰς Μεσσήνη τὴν 30ὴν Απριλίου μὲ ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον, συνεπείᾳ κακοκαιρίας. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 9ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Λέγκορν ὅπου ἀφίχθη τὴν μεθεπομένην. 'Ο πλοίος ἔδηλωσε Γενικὴν Ἀβαρίαν.

ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ : Λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν, προσήγγισεν εἰς Χονδούρου τὴν 24ην Μαΐου.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β.: Προσήρχεν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βορείου Καρολίνας τὴν 22αν Μαΐου ἔμφορτον. Προσπάθειαὶ ἀνελκύσεως του τὴν ἐπομένην τῆς διοχείας ἔξι ρυμουλκῶν ἀπέτυχε. 'Απτητίτη μερικὴ ἔκφρωτος τὸ πάσης ἀλλῆς προσπαθείας ἀνελκύσεως του.

ΜΑΡΙΣΙΡΑ (κ.): 'Αποπλεύσαν ἔξι 'Αλεξανδρείας τὴν δην Μαΐου δι' Ἀλγέριον, ἡκινητοποιήθη ἔξωθι τοῦ λιμένος ἀπόπλου του ἐλλείψει τροφοδοτικοῦ ὑδατος. 'Ο δεξιὸς λέβης ὑπέστη ζημιάς καὶ ἐπειθεωρήθη. Τὴν 20ην Μαΐου ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΜΕΛΙΤΗ (λ.): 'Αφίχθη εἰς Φρήπορτ (Μπ.) τὴν 18ην Μαΐου μὲ ζημιάς εἰς τὸ πρόστεγον συνεπείᾳ κακοκαιρίας.

ΝΙΚΟΣ : 'Απὸ Ταΐνχας διὰ Λάς Πάλμας, τὴν 20ὴν Μαΐου ἀνέφερε ρῆγμα εἰς τὸ No. 3 τηπτὸν ἀριστερά. Περὶ τοὺς 500 τόνους ὑδατος διέρρευσαν ἐντὸς αὐτοῦ. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐτελέσθησαν εἰς Πόρτ Ελίζαμπεθ καὶ τὴν 24ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΝΟΡΘΓΟΥ·Ι·ΝΤ (λ.): 'Απὸ Νέαν 'Ορλεάνην διὰ Λουάντα, συνεκρούσθη τὴν 8ην Μαΐου ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Λουίζιάνας μετὰ πλωτῆς ἔξερρας ἀνορύζεως πετρελαίου καὶ ὑπέστη σοδαράς ζημιάς εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν. Τὴν ἐπομένην ἀφίχθη εἰς Γκάλβεστον ὅπου ἐπειθεωρήθη. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαὶ.

ΝΤΕΣΤΙΝΥ (λ.): 'Απὸ Καράκας Μπαπί μὲ φορτίον πετρελαίου, προσήρχεν ἔξωθι τῆς Νέας 'Υόρκης τὴν 22αν Μαΐου. 'Ανειλκύσθη μετὰ μίαν ὥραν τῆς διοχείας εἰς ρυμουλκῶν καὶ ἐπλευσεν εἰς ἀγκυροδόλιον δι' ἐπιθεώρησιν.

ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ : 'Επειθεωρήθη εἰς Ἀμβούργον λόγω ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας καὶ ἐτέρων εἰς τὴν μηχανήν τὴν 23ην Απριλίου. 'Ετελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 3ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Λιδύνην.

ΠΕΡΑΜΑ (κ.): Λόγω θραύσεως τοῦ ἀξονοῦ, ἀπώλεσε τὴν Ἐλικα εἰς πλάτος 28.42' νότιον καὶ μῆκος 52.36' δυτικόν. Ρυμουλκὸν τοῦ βραχίλιανού ναυτικοῦ ἀπέπλευσε τὴν 13ην Μαρτίου πρὸς τὴν περιοχὴν ὅπου εύρισκετο τὸ σκάφος.

ΠΗΤΕΡ Λ.: Εἰς Μπρισμπάιν τὴν 25ην Μαΐου ἀπέκόπησαν τὰ πρυμήσια του λόγω θυέλλης. 'Αγνωστον ἔαν ὑπέστη ζημιάς.

ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ : Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ λιθερίανού δεξαμενοπλοίου «Καλβάντος» εἰς Σιγκαπούρην τὴν 27ην Μαΐου. 'Εξητήθη ἐπιθεώρησις.

ΠΡΟΜΑΧΟΣ : 'Εξώκειλεν ἐπὶ λασπώδους θυέλλην εἰς Περσικὸν Κόλπον, ἔμφορτον, εἰς ἀπόστασιν 40 μιλίων τοῦ λιμένος Ράς Τανούρα, τὴν πρώιαν τῆς 11ης Μαΐου. Προσπάθειαὶ ἀνελκύσεως του τῆς διοχείας ἔξωθι τοῦ λιμένος την 1ην Μαΐου ἀπέτυχεν. Τελικῶς ἐτέρων δεξαμενόπλοιον ἐμισθώθη καὶ παρέλασε μέρος τοῦ φορτίου του. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀνειλκύσθη τὴν 20ην Μαΐου, ἐπανεφόρτωσε καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του διὰ Καράτσι, ὅπου ἦτο διὸ προορισμὸς του.

ΡΩΜΥΛΙΑ (λ.): Τὴν 9ην Μαΐου ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸν στρόβιλον χαμηλῆς πιέσεως. 'Επισκευαὶ ἀνελήφθησαν εἰς Κιουρασάο.

ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λ.): 'Αφίχθη εἰς Ρίο Ιανέριο τὴν 1ην Μαΐου μὲ σοβαρὰς ζημιάς εἰς τοὺς λέθητας καὶ ἐπειθεωρήθη τὴν δην Μαΐου. 'Ανελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαἱ.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.): 'Απὸ Μπόννυ, τὴν 7ην Μαΐου ἀφίχθη εἰς Ρίο Ιανέριο, ὅπου ἀνεκοίνωσεν ὅτι ὑπέστη ἔκρηξιν εἰς τὸν δεξιὸν λέθητα συνεπείᾳ ἀμελείας τοῦ πληρώματος. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν καὶ τὴν 10ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Μοντεβίδεο, ὅπου θὰ ἐπειθεωρήτο κατὰ τὴν ἀφίξιν του.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ : 'Απὸ Σάν Λορέντζο ('Αργεντινῆς) διὰ Μπ. 'Αύρες μὲ μέρος φορτίου, συνεκρούσθη τὴν 25ην Μαΐου μετὰ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Χαρδέλλα» εἰς τὸ 47ον κιλόμετρον τοῦ διαύλου Μαρτίν Γκαροία καὶ ἐν συνεχείᾳ προσήρχεν. Τὸ σκάφος ὑπέστη σοδαράς ζημιάς καὶ διαρροὴν εἰς τοὺς πρωραίους χώρους. Τὸ πληρώματος σῶν. Κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς συγκρούσεως ἡ δρατότης παρημποδίζετο ὑπὸ ραγδαίας βροχῆς.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ (π.): Τὴν 13ην Μαΐου ἀνεκοίνωθη εἰς Νέαν 'Υόρκην ὅτι τὸ σκάφος προσήρχεν εἰς πλάτος 38.41' δόρειον καὶ μῆκος 74.43' δυτικόν. 'Ανελκυσθεὶς, ἐπλευσεν εἰς Φιλαδέλφειαν, ὅπου ἀφίχθη τὴν 17ην Μαΐου.

DEDS NORDANA LINE

ΤΑΞΕΙΔΙΑ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΙΔΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΣΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διὰ κρέατα, φαρικά, τυριά, φρούτα) ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ

Προσεχεῖς ἀναχωρήσεις ἐπί Κόλπου Η.Π.Α.:

M.V. "MANITOBA" 30/5—8/6
M.V. "INGER SKOU" 18/6—26/6
M.V. "MICHIGAN" 9—16/7

Αγαμένονται εἰς Πειραιά:

M.V. "MISSOURI" 3/6/74 ?
M.V. "MANITOBA" 26/6/74
M.V. "INGER SKOU" 3/8/74
M.V. "MICHIGAN" 1/9/74

Αἱ ἀνωτέρω ἡμερομηνίαι ὑπόκεινται εἰς ἀλλα γγή ἀνευ προειδοποίησεως.

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 4179-265, 4176-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

Ταξιδεύοντας

ΜΙΑ "ΚΥΡΙΑ" ΑΠΟΧΩΡΕΙ...

Τήν είδηση την φάρεψα στά «φιλά» τῶν έφημερίδων. Ήιλά τῶν έφημερίδων, γιὰ κείνους ποὺ δὲν είναι: «μεμημένοι» στά δημοσιογραφικά, είναι μερικὲς εἰδήσεις κάτω ἀπὸ ἔνα λιτό τιτλάκι, οι όποιες τις περισσότερες φορές και κατά κανόνα, λένε πιὸ πολλὰ ἀπὸ δῆλας εἰδήσεις πλαισιωμένες ἀπὸ τεράστιους τίτλους. Νά, σὰν παράδειγμα αὐτούς ποὺ πλαισίωνται τῇ σύλληψῃ τοῦ ΝΑΥΤΙΚΟῦ Βενάρδου.

Και ἔμοιακε αὐτὴ ἡ εἰδηση μὲ τὰ φιλὰ σὰν ἄγγελτήριο κηδείας μιᾶς ἀσυνηματότητας ποὺ ἔλειπεν τὰ ὄντα τῶν τεθλημάνων συγγενῶν... ἡ ἀκόμη ἐκεῖνο τὸ «τραγικό» ΟΙ ΦΙΛΟΙ ΤΟΥ δὲν λάχη ὁ μεταστάτης νὰ φεύγῃ σὰν τέλεια μονάδα μηρὸντας πίσω του παρὰ τὸ ἀπόλυτο «μηρένο».

Και ἡ εἰδηση ἦταν ἀπὸ τὶς σοδαρώτερες τῆς παγκόσμιας ναυτικῆς οἰκογενείας:

«Τὸ γαλλικὸν υπερωκανίον «Φράνς», 66.000 τόννων, τὸ μεγαλύτερον τοῦ κόσμου, καμάρι καὶ καύχημα τῆς γαλλικῆς ναυπηγικῆς, ἀποσύρεται δύσονόπια τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας. Εστοίχισε 84.000.000 δολλαρίων τὸ 1960 καὶ κατέλιπε παθητικότερο κατά τὴν χρῆσιν 1973—74, ΕΙΚΟΣΙΟΚΤΩ ἐκατομμ. δολλαρίων, τά δοπιά καὶ θά καλόψη τὸ γαλλικὸν δημόσιον καθ' ὅτι κυριώτερος μέτοχος ἡ κατ' οὐσίαν μοναδικός».

Πάνω σ' αὐτὸν τὸ ναυπηγικὸν κομφοτέχνημα, τὸ γαλλικὸν «Εθνος» εἶχε ρίξει: δὲ, πιὸ καλέ, ἀριθμὸν καὶ ὥραιο. «Ενα πλωτὸν ἀνάκτορο ποὺ θύμιζε Βερσαλλίες, ὅπη ἡ γαλλικὴ Grandeur τῆς τελευταίας δεκαπενταετίας καὶ ἀκτινοσολία τῆς γκαλιοτικῆς νοστροπίας.

Τὸ ἀμερικανικὸν περιοδικὸν «Νιός Γουήκ», σχολιάζοντας τὴν εἰδηση, ἀποκαλεῖ τὸ «France», «Grand Dame» (Μεγάλη Κυρία...) καὶ προσθέτει: δι τιθονὸν τὸ σκάφος νὰ ἀγραφθῇ ἀπὸ τοῦ σεγκχεδεῖς καὶ διστάσεις τῶν Εμπράτων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου διὰ νὰ μεταφέρῃ προσκυνητὰς εἰς τὴν Μέσην.

* * *

Σὰν ναυτικής — καὶ μάλιστα παλιῆς — ἔννοιας μιὰ κάποια συγκίνηση διαβάζοντας τὰ περιπάτων. Τὸ «France» ἀποχωρεῖ. «Η Grande Dame φεύγει... τὴν εἰκόνα τῇ χρωμάτιον περίου ἔτοι, δημος λέει: τὸ λαϊκὸν τοσανόθι:...

«...μιὰ γυναίκα φεύγει, μιὰ σωστὴ κυρία...».

Φέρνω στὴν σκέψη μου πόσες καὶ πόσες φορὲς αὐτὸν τὸ κομφοτέχνημα λικνίστηκα πάνω στὰ γαλάζια νερά τῶν ὀκεανῶν, ἐννῦ πάνω του χιλιάδες λευκάρια λικνιζόταν κάτω ἀπὸ τὴν μαγευτικὴ μουσικὴ τῶν γκλάζων Δουνάδεων

οτις ἀπέραντες αἰθουσές του. Πόσα δινάρια, πόσες ὄποσγέσεις, πόσα χιλιόγελα, ΠΟΣΗ ΖΩΗ.

Και τώρα;

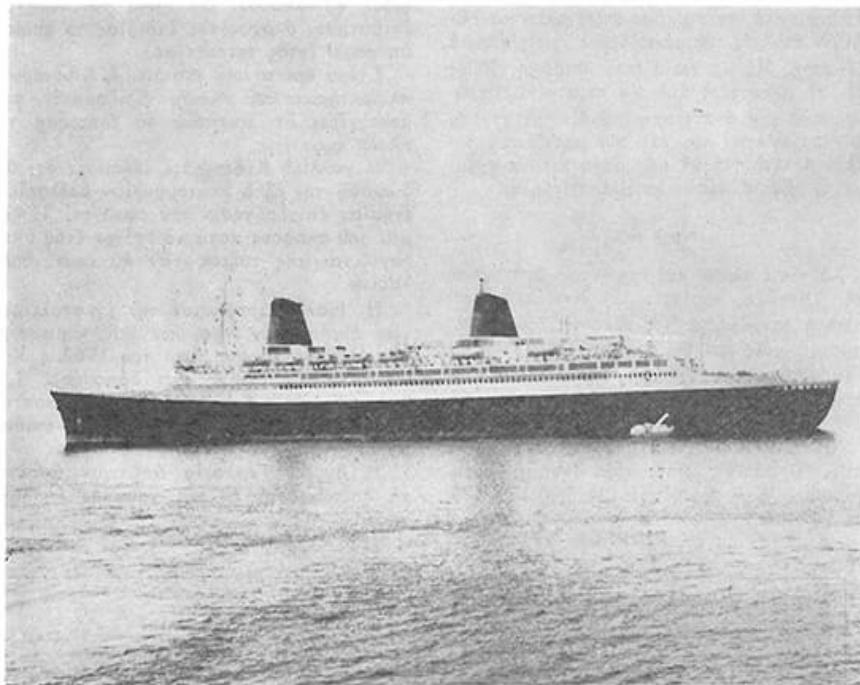
Θύμα ἀσέστου μίσους, θύμα ἀρραγούσθου μεγαλοσυμφερόντων, θύμα ἐνέργειακῆς ἀναταραχῆς, θύμα τοῦ Τζέτ καὶ τῆς καλπαζούσης τεχνολογίας, ἀποχωρεῖ. «Ἀποχωρεῖ» η νεαρά κυρία καὶ πάνω στὴν δύμαρφά καὶ τὰ νειάτα τῆς, ἀποχωρεῖ σὰν τὴ Γυρέτα Γκάρμπο πάνω στὸν καλοφόνια τῆς δόξες τῆς, ἀποχωρεῖ προτὸν καταδροχθεῖ τὸν γαλλικὸν Προύπολιγιομδ...

γιὰ τὸν πανανθρώπινο σκοπὸ τῆς Ἐλευθερίας.

Διηὸς «Queens», δυὸς «Πρόεδροι», ἵνα «Independence», ἵνα «United States» καὶ πολλὰ ἀκόμη ἀλλαχούποναν τὸν Ἀτλαντικὸ καὶ ἔναντιστάνευαν δὲ: ὁ πόλεμος εἶχε νεκρώσει.

Μαζὶ μὲ τὰ τόσα καὶ τὰ δυὸ δικά μας. Ηρότα μεταπολεμικὰ χρόνια. Κίνηση. Κατατρεμμένο: τῆς γερχομένης καὶ ματωμένης Εὐρώπης, ποὺ γέρευκαν κακιστήρια πατρέσι. Εκατομμύρια ἀνθρώποι: διέπλευσαν πάνω σ' αὐτὰ τὸν ἀχανῆ πόντον. Στίδος εὐγενοῦς ἀμιλλής. Τὸ γρηγορότερο ἔπιπλαν τὸν «κυανοῦν ἐπιστόντα». Χαιρετιστήρια σφυρίγματα «εσερήνων» στὰ λιμάνια τῆς Νέας Τρικηρίας, τῆς Χάδρης, τοῦ Σκουθάρπτου, τῆς Γένοβας, τοῦ Ρότερνταμ, τῆς Τεργέστης...

Συντροφιά νοιώθωμε οἱ φορτιγίσιοι: σὰν ξέραμε πώς κάθε πεντακόσια μίλια ένας τέτοιος μεγάλος ἀδελφὸς μας παράστεκε.



Τὸ «Φράνς» εἰς τὸν φαληρικὸν δρόμον

«Ἄγνωστο ποιά τόχη τὴν περιμέναι, δὲν μάλιστα πίσσει στὰ χέρια τῶν πετρελαιάδων τῆς Μίσης Ἀνατολής; Τὶ νὰ τὰ κάνῃ, τὰ τσουβάδια τὰ δεσλλάρια ἡ Μεγάλη Κυρία; Τὶ νὰ τὰ κάνῃ τὰ χρυσαφίκα καὶ τὰ διαμάντια καὶ τὰ μαργαριτάρια διτὸν ἡ... καρένα τῆς καὶ ἡ κομψή τῆς εἰλουέττα θὰ πλέη εἰς... δικανούς... πετρελαίων;

* * *

«Ἄμεσως μετά τὸν δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, τὰ «μεγάλα ποστάλια», ποδάρων μεταβληθῆσθαι μεταγωγικά, ξαναδρόμων τὸν ἀρχικὸν τους προσφορικό, ἀφοῦ καὶ» αὐτὰ εἴχαν προσφέρει τὶς θυηρεσίες τους καὶ ἔξετέλεσαν τὸ καθήκον τους

«Ἄτυχηματα, ἀρρώστεια ξαφνική, διὰ τηλεγράφημα Medico καὶ ὁ γιατρὸς τοῦ μεγάλου «ἀδελφοῦ» δύνεια τὶς δέηγγιες. «Ἄν ήταν μεγάλη ἀνάγκη καὶ θύμη θυηρωτος κινδύνους ὁ μεγάλος «ἀδελφός» παρεξέκλινε τῆς πορείας του γιὰ νὰ θοηθῇση, νὰ σώσῃ ἔστω καὶ μιὰ ἀνθρώπινη ζωὴν. Μιὰ ἀλυσίδα παρηγοριῶν καὶ θάρρους διτὸν τὸ φορτηγό ἀντιμετώπιζε θύελλες καὶ καταγίδες.

Τόρα;

Τι ἔμεινε ἡ αὐτὴ τὴν ἀριθμά; Σχεδὸν τίποτα ἡ μάλλον τίποτα. Ψυχορραγοῦντας οἱ ὑπόλοιποι μεγάλοι «ἀδελφοί». Μετρημένες οἱ μέρες τους. «Ενα «Que 2», ἵνας «Gallileo»,

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ**

AGEMAR
AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S. A. R. L.
34132 - TRIESTE
PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1/A
TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE
TELEPHONES: 69021 69022 - 69023 - 29784 - 38262
TELEX: INTERNATIONAL 46059 - 46241 AGEMAR

AGENTS AND STEAMSHIP BROKERS

ένας «Michaelangelo». Τίποτα. Οι νύδοι: τών ποσταλιδών της Νέας Γέρρης άδειοι, της Χερής τά ίδια, τού Ρόττερνταμ ψέποντας...

Έκαλπες ή τεχνολογία σαν το άργηνας μιένο άλογο, ή νέτρεψε καταστάσεις και πραδόσεις και το Τζέτ δικαίει ζλους τούς άνθρωπους της Ιακωνούς. Δεν διαπλέουμε πιά τις θάλασσες, διασχίζουμε τούς αιθέρες. Κάποτε ή πλωνήτης ήταν Γίγας. Τώρα μὲ την υπερηχητική ταχύτητα τών μικρών μας τόσο. Τρέχουμε, τρέχουμε, κάθε μέρα και πιο πολύ και πάμε. Αμφιβάλλουν άνταναρχηθήκαμε ποτέ: Πού πάμε; Μήποις μὲ τὴν ταχύτητα επιμηκνάμε τις μέρες της ζωῆς μας; «Αστείο θάτου. Οι μέρες τοῦ καθενάς μας είναι μετρημένες και ταυτές. Κι» δυο ξέξεις ένα ταξιδίον πάνω σ' να διορφωθεί με τὰ 25 ή 30 μιλάκια δὲν ξέξει πάνω σ' ἔνα ταχύτερο αποάλινο πουλί πού καταθρούθει τὶς ἀποστάσεις.

Είπαμε, ἃς δύσται: ή τεχνολογία πού σὲ μὴ ἐπιστημονικὸ δρόμοικανε επιτάχυνση τοῦ ΤΕΛΟΤΣ πού μᾶς περιμένει: διλούς χωρὶς κακιὰς ζέξιρεση. Μήποις χρεάζεται: ἀπδειξῆη; Ποιός δὲν πήρε χαμπάρι: ἀπὸ τὸν περασμένον Οκτώβρη πόλεις μιὰν ἀναταραχὴν τοῦ Μαύρου χρωστού, τῶν παραγγών του καὶ τῶν μεσαζόντων του ήταν ἀρκετὴ για νὰ μᾶς φέρῃ κορώνα γράμματα; «Εγείτε μήποις κακιὰ μαντρορροή;

* * *

Νὰ γιατὶ πλαίσιο καὶ θρηνῷ τὴν ἀποχώρηση τῆς «Μεγάλης Κυρίας». Δὲν είναι καῦτο καῦτο ἀπὸ ή ἀποχώρησις ἐνδὲ σκάφους, δέος ή ἀποχώρησις μιᾶς ἐποχῆς, ή ἀποχώρησις ἐνδὲ κόσμου. Κάτι: ἄλλο γεννιέται. «Αγνωστες οἱ προεκτάσεις του καὶ οἱ ἐπιπτώσεις του πάνω στὸ άνθρωπινο είδος.

Ο «Ἐλλην» Ήράκλειτος είπε: «Τὰ πάντα πεῖ». Ο Ακτινος είπε: «Sic Transit Gloria Mundi». Εγώ προσέθετω: «Δὲ διχρέεσι, δλος οὐ ζήσουμε...

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ΑΠΟΣΥΡΟΝΤΑΙ ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Δυσβάστακτος ἀπέβη πλέον ἡ διαχείριση τῶν υπερωκεανίων δλων σχεδὸν τῶν ἐθνικοτήτων. Ο πολλαπλασιασμὸς τοῦ κόστους τῶν καυσίμων ἐπέφερε τὸ τελικὸν πλήγμα εἰς τὰ γιγαντιαῖα ἐπιβατηγά. Τὰ «μηπόνκερ» κοστίζουν τώρα 75 δολάρια ὁ τόνος, ἀντὶ 15 πρὸ ἔτους — καὶ τὰ μεγάλα σκάφη καταναλίσκουν 600 τόνους ἡμερησίως. Τὰ μισθολόγια τῶν πάσης φύσεως πολυμελῶν πληρωμάτων ἀνέρχονται σταθερῶς. Αἱ Κυβερνήσεις ἐκουράρουσσαν νὰ ἐπιχορηγοῦν διὰ λόγους γονήτου τὰ ζημιογόνα σκάφη αὐτά, τὰ ὅποια χάνουν συνεχῶς ἔδαφος πρὸ τοῦ μεγάλου ἀνταγωνιστοῦ των, τοῦ ἀερoplάνου.

«Η γνωστὴ Π. & O. ὀνεκοίνωσε προσφάτως ὅτι σκοπεύει νὰ ἀποσύρῃ ἐκ τῆς ἐνεργού δράσεως τὸ «Ιμαλᾶ» ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ φθινοπώρου. Θὰ είναι τὸ πέμπτον ἐπιβατηγὸν σκάφος τῆς ἑταίριας τὸ ὅποιον ἀποχωρεῖ ἐντὸς τετραετίας.

Ἐτέρω βρετανικὴ ἑταίρια, ή Κιούναρντ, πλοιοκτήτρια τοῦ «Κουνήν 'Ελιζαμπεθ», φημολογεῖται ὅτι σκοπεύει νὰ ἐκποιήσῃ τὰ πλοῖα τῆς.

«Η γαλλικὴ Κυβέρνησις ἐδήλωσεν ὅτι θὰ διακόψῃ τὴν ἐξ 8 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐπησίαις ἐπιχορήγησιν τοῦ «Φράνξ». Η ζημία τοῦ σκάφους κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ὑπολογίζεται τῆς τάξεως τῶν 40 ἑκατ. δολλαρίων.

«Η Ιταλία ἀπεφάσισε τὴν ἐγκατάλειψιν τῶν ἐπιβατηγῶν γραμμῶν καὶ περικοπὴν τῶν ἐπιχορήγησεων. Απὸ τοῦ 1962 η Κυβέρνησις τῆς Ρώμης ἔχει δαπανήσει 1,3 δισεκατομμύρια δολλαρίων διὰ νὰ ὑποστηρίξῃ τὰ 30 κρατικῆς ιδιοκτησίας ἐπιβατηγά.

«Η Δυτικὴ Γερμανία ἀπέσυρεν ἀπαντά τὰ υπερωκεανία ἐκ τῆς γραμμῆς 'Ατλαντικοῦ.

Νέας ζημίας ἀνεκοίνωσε πρὸ διμήνου ἡ

Χόλλαντ - Ἀμέρικα Λαίν, ἢτις πρὸ ἔτους μόλις κατέβαλεν ἑκατομμύρια δολλαρίων διὰ τὴν ἀγορὰν δύο ἀμερικανικῶν υπερωκεανίων. Τὰ σκάφη αὐτὰ εύρισκονται σήμερον παραπλισμένα καὶ προσφέρονται πρὸς πώλησιν.

«Η κρίσις τῶν υπερωκεανίων ἥρχισε πρὸ εἰκοσαετίας περίπου, ὅταν αἱ ἀεροπορικαὶ ἑταιρίαι εἰσέβαλον ὄμαδικῶς εἰς τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν.

Τὸ 1957 10,6 ἑκατομμύρια ἐπιβατῶν διέσχισαν τὸν 'Ατλαντικὸν διὰ πλοίων — τὸ 1973 μόνον 639 χιλιάδες. Η Ἀγγλία τὸ 1946 διέδετε 100 περίπου ἐπιβατηγὰ πλοῖα σήμερον ἔχει μίαν εικοσάδα. Έκ τῶν 170 «ἐπιβατηγῶν» πλοίων τὰ ὅποια τελούν ὑπὸ ναυπήγησιν ἀνὰ τὸν κόσμον, τὰ περισσότερα εἶναι ὀχηματαγωγά. Τέσσερα μόνον χορακτηρίζονται ὡς υπερωκεανία.

Καὶ ἡ εὐχάριστος ὅψις: Νορβηγικὴ ἑταίρια διασέβεται στόλον συγχρόνων κρουαζιεροπλοίων, πραγματοποιεῖ ἀξιόλογα κέρδη εἰς τὴν Καραϊβικὴν. Πάντως, οἱ πλοιοκτήται καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν δημοφιλῶν κρουαζιεροπλοίων ἐμφανίζονται ἀνήσυχοι διὰ τὸ μέλλον. Αἱ προστιθέμεναι νέας μονάδες κρουαζιεροπλοίων θὰ προκαλέσουν τὸν κορεσμὸν εἰς τὸν χώρον τῶν κρουαζιερῶν καὶ ὡς ἀνταγωνισμός θὰ συμπλέσῃ τοὺς ναύλους πρὸς τὰ κάτω, ὅποτε αἱ ἑταιρίαι θὰ παύσουν πλέον νὰ ἀποκομίζουν κέρδη.

Καὶ μία ἔκπληξις: Η Ρωσία ἐπεκτείνει τὰς ἐπιβατηγάς της γραμμάς. Οἱ ναύλοι ἀποτελοῦν πηγὴν πολυτίμου σκληροῦ συναλλάγματος. Τὰ μισθολόγια τῶν Ρώσων ναυτικῶν εἶναι χαμηλά καὶ ἡ Μόσχα προσφέρει ναύλους χαμηλοτέρους τῶν δυτικῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς μη ἐπιζητούσα προσαυξήσεις τῶν ναύλων διὰ τὴν κάλυψιν τῆς διαφορᾶς καυσίμων, ὡς συμβαίνει μὲ τὰς δυτικάς ἑταιρίας.

Εκθεσις Ποσειδωνεια 74
Ζαππειον Μεγαρον
3-9 Ιουνιου
Περιπτερον E5

SAIT ELECTRONICS
KELVIN HUGHES
ANSCHUTZ
Ng VOSPER



62 Χρονια εις την Υπηρεσιαν της
Ελληνικης Εμπορικης Ναυτιλιας

CHERMA ELECTRONICS S.A.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4113141-10 423471-5 TELEX 212309 212471



τηλεπικοινωνιαι
ηλεκτρονικη
ναυσιπλοια
αυτοματισμος

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Όλα ύποσχονται τὴν ἀμέσως καλυτέραν αὔριον διὰ τὴν ναυλαγόραν. Νὰ ἀπαριθμήσωμεν τὰ πρόσφατα γεγονότα: Οἱ Κινέζοι εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀγοράν διὰ τὴν χρονοναύλωσιν σκαφῶν SD14 ἡ παρομοίου τύπου δι' ἓνα ἡ δύο ἔτη. Δύσκολος ἡ ἔξευρεσις τοιούτων σκαφῶν. Κατ' ἀνάγκην θὰ στραφοῦν πρὸς τὰ παλαιότερα. Τὰ μισθώματα ψηλαρά.

"Ἡ Ἰνδία, μία ἀκόμη δύναμις εἰς τὴν ἀγοράν συνεχίζει νὰ ναυλώῃ τάκερες διὰ φορτία ἀπὸ τὸν Κόλπον, τὴν Ἀργεντινὴν καὶ τὴν Ρωσίαν. Καλύπτονται περίοδοι μέχρι τοῦ Αύγουστου. Τὰ τάκερες ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπληρώθησαν δολ. 33,50, χαμηλότερος κατὰ 3 δολ. τοῦ προηγουμένου.

Γενικῶς ὁ τομεὺς τῆς "Απῶ Ανατολῆς" (ἰαπωνικὸς παράγων), δὲν κινεῖται ἀκόμη μὲ τὴν πλήρη αὐτοῦ ἐντασιν. Τὰ 9 πάντως δολ. ἐπληρώθησαν εἰς σκάφους 24.500 τόν., μὲ παράδοσιν ἰαπωνίων διὰ ταξίδιον πρὸς τὴν Χιλῆν μέσω Αύστραλιας (Μάϊον). Πρόκειται περὶ τοῦ σκάφους «Ἀλεξάνδρα Ν.».

Σταθερός, τείνων πρὸς τὴν ἀνατίμησιν ὁ τομεὺς τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Σήτησις ζωηρὰ χωρητικότητος ἀπὸ Βραζιλίαν, Πλεῖτ καὶ Νότιον Ἀφρικήν διὰ δημητριακά.

Μεγάλα μπάλκ κάρριερς μὲ μισθώματα ψηλαρά. Τὰ 5,25 δολ. ἐπληρώθησαν εἰς σκάφη 62.000 τόν. καὶ τὰ 6 δολ. εἰς σκάφη 52.000 τόν. δι' ἓν ἔτος.

Οἱ γαιαύθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς δι' ἰαπωνίαν ἔφθασαν αἰσίως τὰ 28,50 δολ. (μέτρια σκάφη), ἐλευθ. ἐκφορτώσεων, Ἰούν. Κῶκ πετρελαίου ἀπὸ Ν. Όρελεάνην διὰ Γάνδην - Φαλκούνερα δολ. 30 (5.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 6.000 τόν. ἐκφόρτωσιν ἄ.φ. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Ὀλλανδίαν δολ. 18 φίο.

Καὶ τέλος ἡ ναυλαγόρα τῶν δεξαμενοπλοίων ἥρχισε διαίνουσα τὴν ἀνίσουσαν. 'Ο φόδος τῆς παρουσίας τῶν ΟΒΟ καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν ἀγοράν τῶν ξηρῶν φορτίων ἀρχίζει νὰ διασκεδάζεται. Τὰ VLCC ἐπληρώθησαν ἥδη W 60 (δολ. 6,22) δι' Εὐρώπην, κατὰ 1,04 δολ. περισσότερον ἔναντι τῶν πρὸ δύο ἔβδομάδων ναύλων, μὲ πρόδεψιν ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τῶν 7,26 δολ. (W 70). Διὰ μικρότερα σκάφη (160.000 τόν.) W 85 δολ. 8,81, δι' ἰαπωνίαν, κατὰ δολ. 2,59 περισσότερον ἐντὸς δύο ἔβδομάδων.

'Ἐν δίλγοις ἀπεικονίσαμεν τὴν θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς. 'Υγιης ἡ ὑπόδομή της. Καὶ ἡ κρίσιμος περίοδος τοῦ Μαΐου - Ιουνίου παρέρχεται.

Κατὰ τομεῖς ἡ ναυλαγορὰ εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι τὸ β' 150ήμερον τοῦ Μαΐου :

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ: Καλὴ ἐργασία ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ σιτηρά διὰ τὴν Ἰνδίαν κυρίως. Τάκερες καὶ μικτὰ διὰ τὴν Ἰνδίαν (Καλκούτταν) ἐπληρώθησαν δολ. 54 - 55,20 μὲ τὰς φορτηγίδας εἰς δάρος τῶν πλοίων. Διὰ τὸ Σαίν Ναζαίρ δολ. 23 φίο (16.500 τόν.). Μικτὸν σκάφος 60.000 τόν. ἐπληρώθη

κατ' ἀποκοπὴν 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρεῖντζ δολ. 1.080.000 φίο, Ἰούνιον. Διὰ τὸ Πόρτ Σουδάν 19.930 τόν. δολ. 61,50, μὲ 1.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν (Μάϊος - Ἰούν.). 'Απὸ Μισισισιπή διὰ τὴν Ὁλλανδίαν 41 - 44.000 τόν. σιτηρά φίοτ 'Ιούν. δολ. 18. Νορβηγίαν δολ. 22 μὲ 5.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 6.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτ. Μπαγκλαντές (τάκερ) 19.000 τόν. δολ. 43,43 Ἐλ. ἐκφόρτ. μὲ φορτηγίδας εἰς δάρος πλοιοκτητῶν 'Ιούν. Βενεζουέλαν 'Ιούν. 14.500 τόν. δολ. 22,75 φίοτ.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν ἰαπωνίαν παλαιοσύδηρα ('Ιούν.) δολ. 41 φίο καὶ δολ. 30 φίο. Διὰ τὸ Κόντινεντ σιτηρά Μάϊον - 'Ιούνιον δολ. 16,25 φίοτ.

'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον, μὲ συμπλήρωσιν Μπαί Κομῷ ἡ Πόρτ Καρτίε διὰ τὸ Κόντινεντ 55.000 τόν. σιτηρά, κατ' ἀποκοπὴν 655.000 δολ. 'Οψιὸν φόρτωσιν Μπαί Κομῷ δολ. 625.000 φίο 'Ιούν. Διὰ Θεσσαλονίκη δολ. 19,85 φίο.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ Ρόττερνταμ 6.750 τόν. κατ' ἀποκοπὴν 283.000 δολ. 'Ιούν. Μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ ἐποχῆν 1975 4 συνεχὴ ταξίδια δολ. 15,50 καὶ 9,50 φίο.

Γαίανθρακες: 'Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς δι' ἰαπωνίαν 27.000 τόν. 'Ιούνιον δολ. 27 Ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Μάϊον 30.000 τόν. δολ. 26 Ἐλ. ἐκφόρτ. φορτίον 50.000 τόν. 'Ιούνιον δολ. 25,50 Ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ 23,90 δολ.

NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ: Ζωρότης ἀπὸ τὸ Πλεῖτ. 'Απὸ ἄνω ποταμόν, μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες δι' Ἰνδίαν 14.000 τόν. 'Ιούν. - 'Ιούλ. δολ. 57,25 μὲ 1.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Τάκερ 18.000 τόν. δολ. 32,75 δι' Ἰνδίαν ἀπὸ 'Ανω Ποταμόν, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν ἐλευθ. Διὰ τὸ Κόντινεντ Μάϊον - 'Ιούν. δολ. 32, μὲ 3.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν τάκερ δολ. 29,25 μὲ 2.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν. 'Αλγέριον ἄφ. 14.000 τόν. δολ. 38.

'Απὸ Βραζιλίαν διὰ Ρόττερνταμ δημητριακά 23.000 τόν. 'Ιούνιον δολ. 32 φίο, 2.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Σκάφος τοῦ 1945 δημητριακά ἀπὸ ἑνίκητα διάδημα Βραζιλίας δολ. 31,25 φίο διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ Βάρην ἡ Πύργον 10.000 τόν. ζωτοφοιτική 'Ιούν. δολ. 48 φίο. Ζάχαρις ἀπὸ Μπουένος 'Αὔρες δι' Ἀγγλίαν Μάϊον 9.600 τόν. δολ. 53,75 φίο.

BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Φορτώσεις δι' Ἰνδίαν σιτηρά. Τάκερς 15.000 καὶ 19.000 τόν. ζωτοφοιτική δολ. 40 Ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιούν. καὶ Αὔγουστον. 'Απὸ Βρεταν. Κολομβίαν σιτηρά διὰ Βόρ. Κορέαν 12.800 τόν. δολ. 41, μὲ 1.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ελαιόσποροι ἀπὸ Βανκούμερ δι' ἰαπωνίαν Μάϊος 15.000 τόν. δολ. 19,66 φίο. Ποτάσσα διὰ Νότιον Κορέαν δολ. 15,50 φίο (15.250 τόν.) Μάϊον - 'Ιούνιον.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - NOT. ΑΦΡΙΚΗ: 'Αραβόσιτος ἀπὸ Νότ. 'Αφρικήν δι' Ἀγγλίαν λίρ. 10,75 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 3.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιούν. - 'Ιούλ. 'Ιαπωνίαν (3 λιμένας) δολ. 30, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτ. Βενεζουέλαν δολ. 28,50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν 'Ιούν. - 'Ιούλιον.

Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Κουήνσλανδ διὰ Σαίν Τζών 'Ιούν. 12.000 τόν. δολ. 36,15 (5.000 τόν. φόρτ. πρὸς 2,50 δολ. καὶ 750 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

Βωβίτης ἀπὸ Γλάδστον διὰ Χόλυχεντ 'Ιούνιον, 25.000 τόν. δολ. 24,25 φίο. 'Απὸ Βεΐπα διὰ Κόντινεντ δολ. 17,50 φίο 47.000 τόν. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Πόρτ Χέντλαντ δι' ἰαπωνίαν 'Ιούν. 140.000 τόν. δολ. 6,15 φίο. 'Απὸ 'Αγ. Μαυρίκιον ζάχαρις δι' Ἀγγλίαν λίρ. 13,90 φίο 10.000 τόν. 'Ιούν. - 'Ιούλ. Διὰ Μόντρεαλ λίρ. 14,50 φίο. 'Απὸ 'Ακαμπτα διὰ δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας δολ. 19,25 φίοτ 'Ιούλ. 8.500 τόν.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ — M. ΘΑΛΑΣΣΑ: 'Απὸ Μῆλον διὰ Σέβεν "Αἰλαντς" μέρος φορτίου 18 - 20.000 τόν. μπετονίτην δολ. 12,50 φίο. 'Απὸ Λά Παλλίς διὰ Πουάντ Νουάρ 3.000 τόν. σιτηρὸν δολ. 40 φίο. 'Απὸ Φόδι διὰ Φλάστιγκ Μάϊος 21.000 τόν. ἀλουμίνια δολ. 183. 750 κατ' ἀποκοπὴν φίοτ. 'Απὸ Μαύρην Θάλασσαν δι' Ἰνδίαν σιτηρὰ Μάϊον 16.275 τόν. δολ. 43 φίοτ.

'Απὸ τὸ Κόντινεντ διὰ τὴν 'Ινδίαν λιπάσσματα 'Ιούν. 16.000 τόν. δολ. 61 φίο (1.500 - 1.000 τόν.).

ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡΣ : Σταθερὰ ἡ ζήτησις, μὲ μισθώματα ίκανοποιητικά διὰ τὰ παντός μεγέθους πλοίων. Οἱ 'Ιαπωνες ηρχίσαν ἐμφανιζόμενοι μὲ ζωηρότερον ἐνδιαφέρον. Σκάφος 28.732 τόν. τοῦ 1972 διὰ 34 - 37 μῆνας, μὲ φορτωτήρας, διαφόρους ὑψών παραδοσεὶς Μάρτιον - 'Ιούν. 1975 δολ. 6,40. Νεότευκτον 59.000 τόν. δολ. 4,60 διὰ τὰ δύο ἔτη καὶ 30 σέντς ἐπιπλέον διὰ τὸ τρίτον. Παράδοσις 'Απρίλιον 1975. Σκάφος 51.000 τόν. διὰ δύο ἔτη δολ. 5,15 μὲ παράδοσιν τέλος τοῦ ἔτους. Μὲ παράδοσιν ἐνωρίς ἐντὸς τοῦ ἔτους σκάφος 34.000 τόν. δολ. 6,80 διὰ δύο ἔτη.

Σκάφος 15.000 τόν. δολ. 9.450 διὰ ταξίδιον Περσικού Κόλπου. 'Ελέχθη ὅτι σκάφος 22.400 τόν. ἐπληρώθη δολ. 12,75. Σκάφος 13.400 τόν. τοῦ 1959 διὰ ταξίδιον ἀπὸ Ν. 'Αφρικήν ἡ Ν. 'Αμερικήν δολ. 5.300 ἡμερησίως. Σκάφος 15.136 τοῦ 1970 παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Ιούνιον, μὲ ἐπαναπαράδοσιν Μεγάλας Λίμνας δολ. 5.300 ἡμερησίως.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Κλήμα αἰσιοδοσίας ἐπεκράτησε κατὰ τὸ διαρρεύσαν 150ήμερον εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων. Οἱ ναύλοι ἀπειπάσθησαν ἀπὸ τὸ κατώτατον δριον εἰς ὃ εἶχον φθάσει καὶ ἡ σύριον διαφαίνεται καλυτέρα τῶν τελευταίων ἔξι μηνῶν. Τὸ τονάκι εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' 'Ιούνιον δὲν κρίνεται ὑπερ-



ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟΤΟ' 1932

ΤΛΑΣ Α.Ε.

AKTI KONDYLH 12 (ZEA) PIRAEUS • TEL. 4176.435 - 4176.628 • TELEX 212601 & 02 - ATMA-GR.

βολικὸν (5 ἑκατομ. τόν.). Τὰ VLCC σκάφη ἐπληρώθησαν διὰ ταξίδιον ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Εύρώπην δολ. 6,22 (W 60) καὶ σκάφος 115 χιλ. τόν. ἐκλεισθή εἰς τὰ W 122½, ἀπὸ τὸν Κόλπον διά Βόρ. Ἀμερικὴν (δυτικὴ ἀκτὴ). Τὰ W 75 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 230.000 τόν. ἀπὸ Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ W 100 εἰς VLCC σκάφος ἐπληρώθησαν. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν τὰ W 80 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 260.000 τόννων.

Οὐλίγα προσεφέροντο πρὸς ὑποναυάλωσιν δεξαιμενόπλοια εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ἀπὸ τὴν Μεσόγειον οἱ ναῦλοι ἐκρατήθησαν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ W 212,5. Τὰ W 140 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος ὑποναυάλωμένον 60.000 τόν. διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἐν συνεχείᾳ W 145 διὰ τὸν αὐτὸν προορισμὸν εἰς μικρὰ

σκάφη καὶ W 100 εἰς σκάφος 37.000 τόν.

Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ Β. Ἀμερικὴν W 140 εἰς μέτρια σκάφη.

Ἐλάχισται χρονοναυάλωσις. Σκάφος 26. 565 τόν. διὰ δύο ἔτη (καθαρά καὶ ἀκάθαρτα φορτία) δολ. 7,50. Σκάφος 87.000 τόν. δι' 9 - 12 μῆνας κάτω τῶν δολ. 4,75 τὸν τόννον, παράδοσις 'Ιούν. - 'Ιούλιον.

* * *

Ἡ παραγωγὴ πετρελαίων κατὰ μῆνα 'Απρίλιον εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν ἀνήλθεν εἰς 22,4 ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως, ἔναντι τῶν 22,6 ἑκατομ. τοῦ Σεπτεμβρίου πρὸ τοῦ μπούκοτάζ. Ἡ μεγαλύτερα ποσότης προήρχετο ἀπὸ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν (8,4 ἑκ. διαρ. ἡμερησίως). Αὔξησις ἐσημειώθησαν, ἔναντι τοῦ Μαρτίου εἰς δόλας τὰς παραγωγὰς χώρας.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΜΠΑΖΙΑ III (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 28.000 τόν. γεννημάτων, Ταρραγκών, δολ. 21, φίο, Μαΐου 25-31.

ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ (δ.κ.): Λιμένας Κόλπου 32-37.000 τόν. γεννημάτων, 'Ινδιαν., δολ. 36,50 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 20-'Ιουλίου 20.

ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: "Αγ. Λαυρέντιον, 27.000 τόν. γεννημάτων 'Αμερίκην — 'Αιθουργὸν ρέιντς, δολ. 464.695, φίο, Μαΐου 20-27.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΕΣ: Λιμένας Κόλπου, 20.000 τόν. γεννημάτων, Βενεζουέλαν, δολ. 24,70, φίο, μὲ 4.000)1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 15-25.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Νόρδερν ρέιντς 20.000 τόν. γεννημάτων, Σαίντ Ναζάρ, δολ. 21, φίοι, Μάτος.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΠΑΝΝΕΡ (δ. λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 31.000 τόν. γεννημάτων, Μπαγκλαντές, δολ. 27, μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 1-15.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Πόρτ Καρτέ ή Μπαί Κομά, 30.000 τόν. d.w. φορτίου κρήτης (1.610.600 κ.π.), Πολωνίαν, δολ. 675.000, φίο μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 22-30.

ΕΛΛΗΣ: Λιμένας Κόλπου 19.000-19.500 τόν. γεννημάτων Λε Γκουαρά, δολ. 19, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 30 - 'Ιουνίου 10.

ΦΑΛΑΚΝΕΡΑ: Νέαν 'Ορλέανην, 20.000 τόν. κώκων πετρελαίου, Γάνδην, δολ. 30, φίο, μὲ 5000)6000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, ἀμεσος φόρτωσις.

ΚΑΙΤΗ: "Αγ. Λαυρέντιον 34.554 τόν. d.w. (1.589.000 κ.π.) φορτίου γεννημάτων γερμανικούς λιμένας θερ. θαλάσσης, δολ. 532.000, φίο, 'Ιουνίου 5-10.

ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.): Βαλτιμόρην, 24.000 τόν. φρασσούτων 'Ολλανδίαν, Βέλγιον, δολ. 13,50 δψιδων γερμανικούς λιμένας θαρείου θαλάσσης, δολ. 14, φίο, 'Ιουνίου 4-15.

ΠΕΤΙΓΚΟ: Χάμπτον ρόδες ή Βαλτιμόρη 51.000 τόν. γαναμέρακων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 22 ἑνα λιμένα φορτώσων, δολ. 22,20 δύο, δύο λιμένας ἐκφόρτωσες 30 σύντες ἔξτρα, ἐλ. ἐκφρωτικῶν, 'Ιουνίου 5-20.

ΕΛΙΝΑ: Μπόστον 3.000 τόν. υπολειμμάτων χάρτου εἰς σάκους 'Ελλεσμερ Πάρτ, δολ. 180.000 κατ' ἀποκοπήν, φίο, 'Ιουνίου 10-26.

ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.): Κεμπέκ 16.000 τόν. λιπαρών, Ζελάν, δολ. 29, φίο, μὲ 4000)3500 τ. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1-30.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ (εἰς τάμι τόστερ): Χάμπτον ρόδες 21.000 τόν. γαναμέρακων μέρος φορτίου, Γκιζόν δολ. 21,75 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 28 - 'Ιουνίου 4.

ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ. λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 18.500 τόν. γεννημάτων, Βοιμάνην - Κάντλαν - Μαδρές, δολ. 33,25 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Αύγουστον 1-25.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείως Χάτερες), 28.000 τόν. d.w. (36 π.) φορτίου γεννημάτων (1.480.000 κ.π.) Ολλανδίαν, δολ. 455.000 φίο, Μαΐου 27 - 'Ιουνίου 8.

ΣΑΥΘΕΡΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.): Χάμπτον ρ. 27.000 τόν. γαναμέρακων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 27, δψιδων Πορτάνγκ, δολ. 28,50, ἐλ. ἐκφρωτικῶν, 'Ιουνίου 15-30.

ΚΟΥΡΙΕΡ (δ. λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 36.000 τόν. γεννημάτων, Καλκούτταν, δολ. 55,20, 'Ιουλίου 1-31.

ΠΛΟΥΤΩΝ (κ.): Πρόδιντες Νόρφολκ 15.300 τόν. d.w. φορτίου μηχανημάτων, νότιον Κορέαν, δολ. 840.000, δύο λιμένας φορτώσεως ἢ δύο ἐκφρωτώσεως, δολ. 14.000 ἔξτρα φίο, Μαΐου 25 - 'Ιουνίου 5.

ΣΗΝΟΥΘΕΡΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (μικτὸν λιθ.): "Αγ. Λαυρέντιον μὲ συμπλήρωσιν Μπαί Κομά ή Πόρτ Καρτέ, 55.000 τόν. d.w. (2.419.000 κ.π.) γεννημάτων 'Αμερίκην - 'Αιθουργὸν ρέιντς, δολ. 655.000 κατ' ἀποκοπήν, δψιδων, δψιδων φόρτωσις Μπαί Κομά, ή Πόρτ Καρτέ, μόνον δολ. 625.000 φίο, 'Ιουνίου 3-12.

ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (λιθ. δ.): Λιμένας Κόλπου, 32.000 τόν. σίτου 'Ινδιαν., δολ. 33,50, μὲ 1.500 τόν. ἐκφρωτώσιν. Αύγουστον 1-25.

ΣΟΝΙΚ (μικτὸν λιθ.): Μισσισιπήν, 41.000-44.000 τόν. γεννημάτων. 'Ολλανδίαν δολ. 18, φίο, 'Ιουνίου 15-21.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτὸν λιθ.): Τουμπάρδο 45.000 τόν. μεταλλευμάτων, 'Ιταλίαν, δολ. 10,32 δίσος φόρτωσις.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.): Βραζιλίαν, 30.000 τόν. γεννημάτων 'Αιθέροσαν - Ρότερνταν - Αμοτερνταν, δολ. 30, φίο, μὲ 2000)4000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1-10.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: Ρίθερ Πλέιτ, 10.500 τόν. γεννημάτων Μπορντά - 'Αιθουργὸν ρέιντς, δολ. 32, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, 'Ιουνίου 10.

ΤΟΡΡΕ ΝΤΕΛ ΟΡΟ (λιθ.): Ρίθερ Κράντε ντό, 23.000 τόν. γεννημάτων, Μπιλιπάρδο δολ. 31, φίο, μὲ 2000)4000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1-4.

ΙΩΝ: Δίθερ Πλέιτ, 15.000 τόν. γεννημάτων 'Αιθέροσαν - Ρότερνταν - 'Αμοτερνταν, δολ. 32, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, Μαΐου 27 - 'Ιουνίου 10.

ΚΙΡΚ ΝΕΣΤΟΡ: Ρίθερ Πλέιτ, 21.000 τόν. γεννημάτων 'Αιθέροσαν - 'Αιθουργὸν ρέιντς, δολ. 31, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, 'Ιουνίου 20 - 'Ιουνίου 21.

ΖΟΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ. λιθ.): Ρίθερ Πλέιτ γεννημάτων οικονούς λιμένας Μαύρης θαλάσσης, δολ. 29,25 μὲ 2000 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, 'Ιουνίου 12-27.

ΝΕΠΤΟΥΝ: Βραζιλίαν, 10.000 τόν. χονδραλέυμάτων, ρωσικούς λιμένας Μαύρης θαλάσσης, δολ. 46, φίο, 'Ιουνίου 5-20.

ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ: Ούχι θορειότερον τοῦ Σ. Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρρες 15.000 τόν. γεννημάτων 'Αιθέροσαν. Ρότερνταν, 'Αμοτερνταν δολ. 32, ἐλ. ἐκφρωτώσιν, μὲ 2000)3000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 22-31.

ΕΑΜΟΝΑ: Βραζιλίαν, 17.000 τόν. φράσσο-

τού, Κόντινεντ, δολ. 32,25 φίο, μὲ 1.500)4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1-20.

ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.): "Ανω λιμένας Ρίθερ Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρρες, 14.000 τόν. γεννημάτων Αλγερίαν, δολ. 38, μὲ 700 τόν. ἐκφρωτώσιν, ἀμεσος φόρτωσις.

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ: Ούχι θορειότερον τοῦ Σ. Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρρες, 15.000 τόν. γεννημάτων Λιοσιδίνα ή Λεζέδες, δολ. 40, ἐνα λιμένας ἐκφρωτώσεως, δολ. 40,50 δύο, φίο, μὲ 2.500)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1-15.

ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) Ούχι θορειότερον Σάντα Φέ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρρες, 15.000 τόν. σίτου, 'Ινδιαν., δολ. 57,25, 1.000 τόνοι ἐλ. ἐκφρωτώσιν, 'Ιουλίου 20 - 'Ιουλίου 20.

ΜΕΝΙ.....: Τζαρτζάσιον, 2.800 τόν. ζαχαρώσιας, Λιμένας Κόλπου, δολ. 27, φίο, μὲ 750)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου.

ΦΑΙΑΞ (λιθ.): Τζαρζίλιαν, 20.000 τόν. γεννημάτων Φαλάκον, δολ. 31,25 φίο μὲ 2.000)4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 27 - 'Ιουλίου 20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ: Μπουένος 'Αρρες 9.600 τόν. ζαχαρέων χῦμα, Λονδίνον ή Λιβερπούτ, δολ. 53,75, φίο, μὲ 750)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 25 - 'Ιουλίου 5.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ετ. 'Ανδρος): Βραζιλίαν, 23.000 τόν. γεννημάτων, Ρότερνταμ, δολ. 32 φίο, μὲ 2.000)4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 5-25.

ΕΛΛΗ 2 (κ.): Βραζιλίαν 10.000 τόν. χονδραλέυμάτων Βάριαν ή Μποιργκάς δολ. 48, φίο, μὲ 1.000 τόν. 15-30.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (λιθ.): "Ανω λιμένας Ρίθερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπιρένος 'Αρρες, 17.000 τόν. σίτου Βοιμάνη, Κάντλαν, Μαδράς, δολ. 33,75 μὲ 1.500 τόν. φόμπ φόρτωσιν 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, 'Ιουνίου 10-25.

ΕΝΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.): Ούχι θορειότερον τοῦ Σ. Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρρες, 18.000 τόν. σίτου Βοιμάνη, Κάντλαν, Μαδράς, δολ. 32,75 μὲ 1.500 τόν. φόμπ φόρτωσιν, 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, 'Ιουλίου 25-Αύγουστον 20.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λιθ.): Βίγκο, 40.000 τόν. μεταλλευμάτων 'Ολλανδίαν, δολ. 4.115 φίο, Μαΐου 19-31.

ΝΟΡΘ ΧΑΙ'ΝΕΣ: Νήσος Μήλος, 18.000-20.000 τόν. μετεντόντων Σέθεν 'Αιταντς, δολ. 50 φίο, Μαΐου 30.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΣΤΑΛΩ (κ.): Δύο λιμένας Κίνας, 10.300 τ. d.w. γεννημάτων φορτίου (515.000 κ.π.) 'Αιθοδύρη - Πολωνίαν ρέιντς, δολ. 500.000 φίος, Μαΐου 20-30.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ: Βαγκούθερ, 14.000 τόν. σίτου, δόρ. Κορέαν, δολ. 39,50 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, 'Ιουνίου 1-12.

ΧΙΑΝ ΣΗ: Βαγκούθερ, 14.000 τόν. σίτου, δόρ. Κορέαν, δολ. 41, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, Μαΐου 10 - 'Ιουνίου 10.

ΟΡΦΕΥΣ: Βρετανική Κολομβίαν, 12.800 τ. σίτου, δόρ. Κορέαν, δολ. 41, γκράς φόρτωσις, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, 'Ιουνίου 1-20.

ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ: Βαγκούθερ, 15.250 τόν. πατάσσος, Τσίνχας, δολ. 15,50, φίο, μὲ 15.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 24 - 'Ιουνίου 5.

MERCANAVES (CYPRUS) LIMITED

SHIPPING AGENTS AND BROKERS

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

10 KOUMANDARIAS STR.

P.O. BOX 1124

LIMASSOL - CYPRUS

TEL: 5025 AOH 73413 TELEX: 2664

Cables: MERCANAVES FAMAGUSTA



ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΙΟΝΙΚ: 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, 12.000 τόν. λιπασμάτων χύμα και είς σάκους, 'Ινδιαν, δολ. 61, έσσις χύμα, δολ. 64 είς σάκους, φίο, με 1.500' 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 5—30.

ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.): 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, 14.250 τόν. λιπασμάτων χύμα και είς σάκους, 'Ινδιαν, δολ. 61 έσσις χύμα, δολ. 64 είς σάκους, φίο, με 1.500' 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1—30.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΘΑΝΑΣΙΑΣ: Ντάρμπαταν, 'Ηστ Λόντον, Κ. Τάουν, 14.000 τόν. άραβσιτου, Βενεζουέλαν, δολ. 28.50 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τ. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 1—15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ.): 'Ανδρος: 'Ισπανικήν Σαχάραν, 21.000 τόν. φωσφάτων, 'Ισπανίαν, δολ. 39, φίο, 'Ιουνίου.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.): Νότ. Αφρικήν, 12.000 τ. άραβσιτου, Γλασκώθην, ή Αθή, λίρας 10.75 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20 — 'Ιουλίου 5.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.Δ.: Κ. Τάουν, Ντάρμπαταν, 'Ηστ Λόντον, 14.000 τόν. άραβσιτου, Βενεζουέλαν, δολ. 28.50 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 4—18.

ΟΔΥΡΕΣΣΕΥΣ (π.): Γουατεμάλαν, 4.000 τόν. ζαχάρες, λιμνίας Κόλπου, δολ. 23.75, φίο με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μάιον — 'Ιουνίου.

ΠΗΝΕΛΟΠΗ: Μαυρίκιον, 13.600 τόν. ζαχάρες, Μόντρεαλ, λίρας 14.50, φίοτ, με 900) 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 10—31.

ΘΑΣΙΤΗΣ: Κέπι Τάουν, Ντάρμπαταν, 'Ηστ Λόντον 10.000—11.000 τόν. άραβσιτου, Γλασκώθην ή Λήρη λίρας 10.75 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, δψώτικοις, διασέδηντα ή Λειδένες λίρας 11, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 4—20.

ΗΣΤΑΡ: 'Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβσιτου δρό, Κορέαν, δολ. 40, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 15—30.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.): 14.902 τόν. d.w.. δολ. 9.250 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μαντζανίλλο, Μαϊον 13—21, έπαναπαράδοσις Γάλλεστον — Μπότον ρέιντς.

ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ (λιθ.): 11.785 τόν. d.w. (28 π. 10% ήντα.) (542.800 κ.π. συμπεριλαμβανομένων και των πλευρικών δεξαμενών, 13—13½ μιλ. 15—16 τόν. φιούσελ διλ και 1.2 τόν. ντηζελ διλ), δολ. 6.700 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.250 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχρόπριν του πιλότου είς Βρέμην Μαϊον 20—30, έπαναπαράδοσις νότιον 'Ισπανίαν, μέσω Πόρτ Ξέντλαντ.

ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙΙ: 14.755 τόν. d.w. (690.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 7.500 ήμερησίως, ταξίδια 4—6 μηνών, παράδοσις 'Ισπανίαν.

ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ: 39.800 τόν. d.w. (1.648.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 5.60 ταξίδια 2—3 μηνών, παράδοσις 'Ισπανίαν Μαϊον 15—30, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΒΙΡΤΖΥ (κ.): 10.500 τόν. d.w. (579.000 κ.π. 11 μιλ. 14 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 3.500 ήμερησίως, παράδοσις Βούδην, Μαϊον 14, έπαναπαράδοσις 'Ισπανίαν ή νότιον Κορέαν μέσω Μορογκάκο.

ΘΕΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ: 28.000 τόν. d.w. (1.178.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούσελ διλ), δολ.

12.50, έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού, έποιμος παράδοσις Χούλι, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΑΒΕΜΑΡΙΑ: 17.265 τόν. d.w. (15 μιλ. 27 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ), δολ. 10.250, ήμερησίος παράδοσις Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ μέσω άμερικανικών λιμένων 'Ατλαντικού (θερινός Χάττερας).

ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: 15.100 τόν. d.w. (717.000 κ.π. 13½ μιλ. 19 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 7.250 ήμερησίως, ήμερησίος παράδοσις Μπορντά — 'Αμβούργον ρέιντς.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ (είς τάμι τοάρτερ): 11.770 τόν. d.w. (570.000 κ.π. 13 μιλ. 17—18 τόν. φιούσελ διλ και ½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 4.050 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις είς πλοηγικόν σταθμόν νοτιού 'Ισπανίας, Μαΐον 23 — 'Ιουνίου 10, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ μέσω διαφόρων Κορέαν.

ΣΟΥΕΡΤΕ (λιθ.): 15.850 τόν. d.w. (738.000 κ.π. 14 μιλ. 42 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 7.825 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, ταξίδια 3—5 μηνών, παράδοσις λισασθόντας έποιμος.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.): 19.400 τόν. d.w. (885.000 φίο 14 μιλ. 27 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 7.100 ήμερησίως, παράδοσις άμερικανικούς λιμένας Κόλπου, 'Ιουνίου 1, έπαναπαράδοσις Μεσογείου, δολάρια 6.400.

ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ (είς τάμι τοάρτερ): 30.470 τόν. d.w. (1.152.780 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ), δολ. 7.50, παράδοσις μετά την άναχρόπριν του πιλότου είς 'Ισπανίας, Μαΐον 20—30, έπαναπαράδοσις Μπότστον — Γκάλθεστον ρέιντς.

ΛΙΝΤΑ: 22.000 τόν. d.w. (1.030.000 κ.π. 15½—16 μιλ. 60—62 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 8.50, έν κυκλικόν ταξίδιον Αδόραλις, παράδοσις και έπαναπαράδοσις 'Ισπανίαν, Μαΐον 18—20.

ΟΥΡΑΝΟΣ (λιθ.): 31.300 τόν. d.w. (1.209.428 κ.π. 14 μιλ. 34 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ), δολ. 8.65, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μίαν ήμέραν μετά τον άποτον έκ Σαγκάης, Μαΐον 20—30, έπαναπαράδοσις νότιον 'Ισπανίαν, μέσω Πόρτ Ξέντλαντ.

ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.): 9.400 τόν. d.w. (11½—12 μιλ. 15 τόν. φιούσελ διλ και ½ τόν. γκάζ διλ), δολ. 5.900 ήμερησίως, παράδοσις Ρεσφί έποιμος έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ με κατεύθυνσιν πρός δυσμάς μέσω άνατολικής Μεσογείου.

ΕΛΙΚΩΝ (κ.): 12.657 τόν. d.w. (617.800 κ.π. 13—13½ μιλ. 15—16 τόν. φιούσελ διλ και 1.2 τόν. ντηζελ διλ), δολ. 8.150 ήμερησίως, παράδοσις 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, 'Ιουνίου 19—, έπαναπαράδοσις Κεπί Τάουν — Μπέιρα

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 25.295 τόν. d.w. (1.240.155 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ), δολ. 14.25, παράδοσις δυτάν και έποιμον Σάν Βίνεντ, 'Ιουνίου 5—20, έπαναπαράδοσις δυταν και δυτών είναι έποιμον είς 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: 16.160 τ. d.w. (174.560 κ.π. 14—14½ μιλ. 20—21 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 5.750 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρόπριν του πιλότου είς Μπουεναντούρο 'Ιουνίου 10—20, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσογείου, μέσω άμερικανικών λιμένων Κόλπου.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: 14.800 τόν. d.w. (670.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 5.300 ήμερησίως, παράδοσις 'Ισπανίαν, 'Ιουνίου 8—18, έπαναπαράδοσις Κεπί Τάουν — Μπέιρα ρέιντς.

ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: 19.902 τόν. d.w. (854.000 κ.π. 15 μιλ. 34 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 10, ταξίδια 11—13 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ ισούλιον.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ: 11.921 τόν. d.w. (568.000 κ.π. 13 μιλ. 17 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 4.100 ήμερησίως, παράδοσις νότιον 'Ισπανίαν έποιμος, έπαναπαράδοσις δυτ. 'Αφρικήν.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): 33.997 τόν. d.w. (1.644.114 κ.π. 14½—15 μιλ. 36 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 6.80 πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, ταξίδια δύο έτην, παράδοσις Ρότερνταυ, 'Ιουνίου 1—15, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, &

έποιμοι 12 μηνών, παράδοσις 'Ατλαντικόν όρχας Ιουνίου.

ΟΡΦΕΥΣ: 13.736 τόν. d.w. (660.000 κ.π. 14 μιλ. 24 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 4.000 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, έποιμος παράδοσις μετά την άναχρόπριν του πιλότου είς Γιοκοχάμαν, έπαναπαράδοσις 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, μέσω Μπαγκόκ.

ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λιθ.): 47.572 τόν. d.w. (1.942.662 κ.π. 15 μιλ. 46 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ), δολ. 9.25, έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού, παράδοσις Τάραντα Μαϊον 15, έπαναπαράδοσις 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, Πολονίαν.

ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.): 15.316 τόν. d.w. (31 π. ίντσ.) (775.356 κ.π. 14½ μιλ. 26 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 6.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις 'Αμπτικά, Μαϊον 26 — 'Ιουνίου 2, έπαναπαράδοσις γαλικίους λιμένας 'Ατλαντικής, μέσω Πίθερ.

ΚΟΡΙΝΘΙΚ: 15.636 τόν. d.w. (757.000 κ.π. 14½ μιλ. 23 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 10.500 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαϊον 31 — 'Ιουνίου 3, έπαναπαράδοσις λιμένας 'Ατλαντικής.

ΦΩΡΑΡΑ Ν.: 28.383 τόν. d.w. (15 μιλ. 37 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 13, παράδοσις Βαλπαραΐζο αρχάς 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — 'Αμβούργον ρέιντς.

ΚΟΡΙΝΘΙΚ: 15.636 τόν. d.w. (757.000 κ.π. 14½ μιλ. 23 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 10.500 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Ερυθράς θάλασσας Μαϊον 31 — 'Ιουνίου 3, έπαναπαράδοσις λιμένας 'Ατλαντικής.

ΦΡΟΣΩ Κ.: 17.350 τόν. d.w. (745.000 κ.π. 14½—15 μιλ. 28—29 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 11.150 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαϊον 31 — 'Ιουνίου 3, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντενέ μέσω Κόντινεντ και Έρυθρης θάλασσης. Οι πλιούστη τών καυσίμων είς 'Αμβούργον.

ΦΡΟΣΩ Κ. (είς τάμι τοάρτερ): 15.136 τόν. d.w. (692.000 κ.π. 13½ μιλ. 20 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 5.200 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ, τέλος Μαϊον — αρχάς 'Ιουνίου.

ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ: 11.338 τόν. d.w. (644.000 κ.π. 13 μιλ. 14 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 8.150 ήμερησίως, παράδοσις Κέπι Τάουν — Μπέιρα ρέιντς.

ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ: 11.338 τόν. d.w. (644.000 κ.π. 13 μιλ. 14 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 8.150 ήμερησίως, παράδοσις Κέπι Τάουν — Μπέιρα ρέιντς.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: 15.170 τόν. d.w. (691.000 κ.π. 12½ μιλ. 15½ τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 8.600 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρόπριν του πιλότου είς Μπουεναντούρο 'Ιουνίου 10—20, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν.

ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: 19.902 τόν. d.w. (854.000 κ.π. 15 μιλ. 34 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 10, ταξίδια 11—13 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ ισούλιον.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ: 11.921 τόν. d.w. (568.000 κ.π. 13 μιλ. 17 τόν. φιούσελ διλ), δολ. 4.100 ήμερησίως, παράδοσις νότιον 'Ισπανίαν έποιμος, έπαναπαράδοσις δυτ. 'Αφρικήν.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): 33.997 τόν. d.w. (1.644.114 κ.π. 14½—15 μιλ. 36 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 6.80 πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, ταξίδια δύο έτην, παράδοσις Ρότερνταυ, 'Ιουνίου 1—15, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, &

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

νατολ. άκτην. ΗΠΑ, νότ. Ιαπωνίαν.

ΑΡΚΑΜΑΡΕ: 13.460 τόν. d.w. (31 π.) (683.000 κ.π. μίλ. 22 τόν. φιούελ δίλ και 1 τόν. υπήξελ δίλ), δολ. 5.300 ήμερησιώς, παράδοσις Λαρέντζ Μαρχές, "Ηστ Λόντον, Πόρτ Ελίζαμπεθ" Ιουνίου 1-24, έπανωπαράδοσις "Αγγλίαν, Βρεστην — Αμβούργον ρέιντς, μέσω νοτιου Αφρικής.

ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ: 28.732 τόν. d.w. (1.150.769 κ.π. 15-15½ μίλ. 36 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. υπήξελ δίλ), δολ. 6.30, ταξίδια 34-37 μηνών, παράδοσις δψιών Μαρτίου 1 — Ιουνίου 15, 1975.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΡΟ (λιθ.): Καραϊβικήν, 33.000 τόν. ήμερησιώς λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 112%, Μαΐου 15.

ΦΩΤΕΙΝΗ: Περισκόν Κόλπον, 72.000 τόν. Φίλιππίνα, Γουορλντσέλι 85, Μαΐου 12.

ΣΑΒΒΑΣ: Περισκόν Κόλπον, 28.000 τόν., μέρος φορτίου, Κούνι, Γουορλντσέλι 190, Μαΐου 15.

ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ: Ινδονησίαν, 48.000 τόν., Ιαπωνίαν, Γουορλντσέλι 145, Μαΐου 28.

Α'ΙΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.): Περισκόν Κόλπον, 18.000 τόν. καθαρά, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 235, δψιών νότιου Αμερικήν, Γουορλντσέλι 215, όρχας Ιουνίου.

ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (λιθ.): Ινδονησίαν, 60.000 τόν., Ιαπωνίαν, Γουορλντσέλι 130, τέλος Μαΐου.

ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μικτόν): Περισκόν Κόλπον, 77.000 ήμερησιών λιμένας δυτικής άκτης, Γουορλντσέλι 67%, Μαΐου 14.

ΠΕΛΛΑ: Δυτ. Αφρική, 50.000 τόν. ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 145.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β.: Σάρρο, 20.000 τόν., Σκανδινανίαν, Γουορλντσέλι 200, Μαΐου 15.

ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 50.000 τόν. ήμερησιών λιμένας Κόλπου, Γουορλντσέλι 117%, Μαΐου 15.

ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟΣΣΕΑΝΙΚ: Μεσόγειον, 19.000 τόν. καθαρά, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 212%, δψιώς φόρτωσης.

ΜΑΡΙΟΓΚΑ: Καραϊβικήν, 19.000 τόν., Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 150, Μαΐου 15.

ΚΟΥΡΙΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν, 35.000 τόν., μέρος φορτίου ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπον, Γουορλντσέλι 115, Μαΐου 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 47.000 τόν. μέρος φορτίου, ήμερησιών λιμένας Κόλπου, Γουορλντσέλι 115, Μαΐου 15.

ΠΟΡΤΟ: Περισκόν Κόλπον, 32.000 τόν. ήμερησιών λιμένας Κόλπου, Γουορλντσέλι 120, Μαΐου 19.

ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (λιθ.): Αγγλίαν, Κόντινεντ, δολ. 15, μέσα Ιουνίου.

ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (λιθ.): Μεσόγειον, 44.000 τόν., μέρος φορτίου, Λά Καρούνα, Γουορλντσέλι 125, Μαΐου 21.

ΜΕΑΙΤΗ (λιθ.): Φρήπορ, 18.000 τόν. ήμερησιών Κόλπου, Γουορλντσέλι 167½, Μαΐου 16.

ΣΤΑΚΑΡΑ: Καραϊβικήν, 28.000 τόν. ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 130, Μαΐου 18.

ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (λιθ.): Καραϊβικήν, 20.000 τόν. ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 160, Μαΐου 21.

ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (λιθ.): Ένδοκαραϊβικόν ταξίδιον, 26.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουορλντσέλι 162½, Μαΐου 15.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτόν λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 150.000 τόν., Αγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουορλντσέλι 60, Μαΐου 16.

ΠΙΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 43.000 τόν., Μοντεβίδεο, Γουορλντσέλι 135, Μαΐου 22.

ΚΑΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (λιθ.): Μεσόγειον, 85.000 τόν., Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 197½, Μαΐου 17.

ΣΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (λιθ.): Μεσόγειον, 34.000 τόν. ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 135, Μαΐου 20.

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ: Περισκόν Κόλπον, 22.000 τόν., Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 62½, δψιώς φόρτωσης.

ΜΙΧΑΗΛ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 42.000 τόν. ήμερησιών λιμένας Κόλπου, Γουορλντσέλι 140, Μαΐου 22.

ΑΓΓΡΗΝΣ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (μικτόν κ.): 26.565 τόν. d.w. (14 μίλ. e9 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. υπήξελ δίλ), δολ. 7.50, ταξίδια 21-24 μηνών, καθαρά, άκαθαρτα, παράδοσις τέλος Μαΐου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 45.000 τόν. ήμερησιών λιμένας Κόλπου, Γουορλντσέλι 145, Μαΐου 24.

ΣΑΒΙΝΑ: Περισκόν Κόλπον, 33.000 τόν. Κόλποπο, Γουορλντσέλι 227½, έποιμος φόρτωσης.

ΜΙΝΩΣ (λιθ.): Μεσόγειον, 32.000 τόν. ήμερησιών λιμένας Κόλπου, Γουορλντσέλι 148½, Μαΐου 26.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (λιθ.): Μπάνιας, 87.000 τόν. Μογαμέντια, Γουορλντσέλι 117, Ιουνίου 1.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ: Περισκόν Κόλπον, 120.000 τόν. μέρος φορτίου 107.000 τόν., Μπουργκάς, Γουορλντσέλι 67½, Μαΐου 18.

ΚΙΜΩΛΙΑ: Καραϊβικήν, 25.000 τόν., δυτοπολιτικήν άκτην Καναδά, ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 190, Μαΐου 24.

ΝΕΠΚΟ ΦΡΕΝΤΣΠ (λιθ.): Καραϊβικήν, 40.000 τόν. ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 130, Μαΐου 22.

ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.): Πούντα Καρντόν, 18.500 τόν., Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσέλι 180, Μαΐου 22.

ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ: Περισκόν Κόλπον, 42.000 τόν. ήμερησιών λιμένας Κόλπου, Γουορλντσέλι 170, Μαΐου 22.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Μεσόγειον, 80.000 τόν., Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 110, δψιών ένδομεσησιακόν ταξίδιον, Γουορλντσέλι 115, Μαΐου 22.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (λιθ.): Μαύρην θάλασσαν, 33.000 τόν., Ιαπωνίαν, γύρω τών 18,40 δολλαρίων, Ιουνίου 18.

ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): Καραϊβικήν, 18.500 τόν. ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 170, Μαΐου 25.

ΠΟΛΥΒΟΣ: Ιαπωνίαν, 16.000 τόν. καθαρά, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 220, Μαΐου 24.

ΚΕΦ ΗΓΚΑ (κ.): Μαύρην θάλασσαν, 20.000 τόν. καθαρά, Ιαπωνίαν, Γουορλντσέλι 230, Ιουνίου 1.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ Ά. ΛΕΜΟΥ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 250.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, κ.λπ., Γουορλντσέλι 67½, Ιουνίου 18.

ΜΙΝΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 34.000 τόν. ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 250, Μαΐου 27.

ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 15.000 τόν. νάρβας, Ινδίαν, Γουορλντσέλι 315, Ιουνίου 1.

ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ: Περισκόν Κόλπον, 28.000 τόν., Ινδίαν, Γουορλντσέλι 200, τρία συνεχή ταξίδια, τέλος Μαΐου.

ΑΝΤΑΡΕΣ ΙΙ (π.): Ρόττερνταμ, 18.500 τόν. Γύδωναν, Γουορλντσέλι 280, Μαΐου 27.

ΜΑΝΦΕΡ ΛΟΓΙΑΤΥ (λιθ.): Νότιον Ιαπωνίαν, 18.000 τόν. Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 207½, Μαΐου 21, δψιώς φόρτωσης.

ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΣ: Αιθήνη, 32.000 τόν. Μπανάνα, Γουορλντσέλι 142½, έποιμος φόρτωσης.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.): Κωνοτάντζαν, 5.000 τόν., καθαρά, μέρος φορτίου Βραζιλίαν, δολ. 210.000, Μαΐου.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Ινδονησίαν, 34.000 τόν. ήμερησιών λιμένας δυτικής άκτης, Γουορλντσέλι 195, Ιουνίου 6.

ΘΕΟΕΝΤΗΤΩΡ: Μεσόγειον, 34.000 τόν. ήμερησιών λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 135, Μαΐου 20.

ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): Τρίνινταν 18.000 τόν. Σουρινάμ, τρία συνεχή ταξίδια, Γουορλντσέλι 242½, Μαΐου 28.

ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ: Περισκόν Κόλπον, 115.000 τόν. ήμερησιών λιμένας δυτικής άκτης, Γουορλντσέλι 122½, Μαΐου 26.

ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 18.000 τόν. Ινδίαν, Γουορλντσέλι 205, έποιμος φόρτωσης.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (λιθ.): Μεσόγειον, 32.000 τόν. ήμερησιών λιμένας άκτης Ατλαντικού, λιμένας Κόλπου, Γουορλντσέλι 145, Μαΐου 28.

Two Famous Landmarks of New York Harbor

A continuously expanding Moran fleet has kept pace with the soaring skyline of New York for more than a century. By providing the power, experience, and versatility to efficiently and economically meet the full range of the port's transportation needs, Moran has helped make the Port of New York a leader in world commerce.

Moran Towing & Transportation Co., Inc.
 "The Best
 in the
 Business"


One World Trade Center
 Suite 5335 New York, New York 10048

AGENT IN GREECE

National Hellenic American Line, 83 Kolokotroni Street, Piraeus

ΑΒΑΝΣ	60	6646	ε. Συμύρην 13)5	
ΑΒΑΞ	62	11048	δ. Κων.) πολιν 9)5 διά Κωνοτάνταν	
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	δ. Γιεράτερ 13)5 διά ΗΠΑ	
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	δ. Βαλπαραΐο 20)5 Καλντέρα	
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	δ. Σέβεν "Αϊλ 21)5 διά Χιούστον	
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Μπ. "Άρες 21)5	
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	δ. Βαλτιμάρη 30)5 διά Αρούμπα	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	ε. Νανταλ 12)5	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Γδύνα 13)5 διά Αλεξανδρέαν	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Βενετίαν 16)5 διά Μπ. "Άρες	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	δ. Τοιότζια 9)5 διά Τρίπολιν	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ.	58	2667	δ. Καρπίντα 7)5 διά Λας Πάλμας	
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	δ. Π. Κελάκη 20)5 Ρόττερνταμ	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	δ. Κολόποι 20)5 διά Τοιταγκόγκ	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	57	11630	δ. Γιοκοχάμα 20)5 διά "Ινδονησίαν	
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ε. "Οακχεί Νές 22)5	
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	δ. Παναμά 13)5	
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	δ. Όζακαν 22)5 διά Βανκούμπερ	
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	δ. Ταμίκιο 18)5 διά Χάμπτον ρ.	
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ε. Κοοίν 5)5	
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	56	1749	δ. Νίκαια 14)5 διά Τζιτζέλι	
ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	δ. Λ. Μαρκές 14)5 διά Βαλτιμόρην	
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	68	20527	δ. Ναγκούγια 2)5 διά Μορμουγκάο	
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ε. Π. Κελάκη 13)5	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8279	εις Πειραιά από 20)7)73	
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ε. Κάντλα 14)5	
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. "Ηστ Λόντον 22)5	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Ντακάρ 10)5 διά Β. Κορέαν	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	δ. Γκλίογκ 22)4 διά Κίναν	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	δ. Λονδίνον 3)5 διά Τρίπολιν	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Γιοκοχάμα 2)5 διά Π. "Ελίζαμπεθ	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	53	11558	δ. Παναμά 16)5	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	δ. Νεπόπολιν 19)4 διά Σαχάνην	
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	53	2641	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	ε. Νιώρημαν 5)5	
ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΔΗΣ	56	7989	δ. Ραγκούν 17)5 διά "Αμδούργον	
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	εις Πειραιά από 19)3 (έπισκευα)	
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	δ. Γδύνα 2)5 διά Σαγκούντο	
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ε. Βομβάνη 4)5	
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ε. Ντουλόθ 16)5	
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	δ. Λ. Μαρκές 4)5 Ρόττερνταμ	
ΑΕΤΟΣ	56	8799	ε. Ντουλά 21)5	
ΑΘΑΛΑΝΑΣΟΣ	51	4664	ε. Πειραιά 2)5 (έπισκ.)	
ΑΘΑΛΑΝΙΚΟΛΑΣ	52	4615	δ. Τρίπολιν (Λιθόνδ.) 28)1	
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	9000	εις Ήδωθ Νιώρημαν 15)5	
ΑΘΗΝΑ	59	8132	δ. Παναμά 12)5 διά Μαντζανίλο	
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	δ. Λάς Γκουλέτ 10)5 διά Πειραιά	
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	δ. Γκάλπορτ 13)5 διά Κωνοτάνταν	
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.)	58	16695	δ. Μιλάζο 11)5 διά Ν. "Υόρκην	
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	53	11457	ε. "Άντεν 21)5	
ΑΘ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	ε. Ρόττερνταμ 23)5	
ΑΘΛΟΝ	45	13570	ε. "Εμδεν 17)5	
ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Ν. "Ορλεάνην 18)5 διά Τανζανία	
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12450	δ. Μπιλμπάο 13)5 διά Μόντρεαλ	
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙΣΣΕΝΤΟΜ	72	11702	δ. Ν. "Ορλεάνην 17)5 Γκάλεστον	
ΑΙΓΙΣ ΕΕΑΝΤ	60	13165	δ. Νταμπάρι 25)4 διά Ντάριεν	
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΙΣ	74	12498	δ. Ιμινχάμ 25)3 διά Κίναν	
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΡΤΟΜ	71	15387	δ. Σιγκαπούρην 6)5 διά Ντάκρ	
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	δ. Σιγκαπούρην 10)5 διά Ντάκρ	
ΑΙΓΙΣ ΑΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ε. Βίλελμοχαρεν 14)5	
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ	59	10373	δ. Φρέντρικοταν 4)5	
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΕΙΖ	72	11702	ε. Ριγκεναν 14)5	
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙΖΒΕΡΥ	71	15387	ε. Γιοκοχάμαν 16)3	
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝY	70	15387	ε. Σιγκαπούρην 9)5 διά Τσιγκάτο	
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	εις Μπιλμπάο υπό συμπλήρωσιν	
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙΩΝΗΡ	69	9355	ε. Τούμπα 20)3	
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΙΝΤ	70	9200	δ. Τούμπα 2)5 διά Κασινά	
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝ	63	21609	δ. Ν. "Υόρκην 10)5 διά "Αρούμπα	
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	ε. "Ειδονμάουθ 23)5	
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	δ. Βιττόρια 14)5 διά Τομπάτες	
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	δ. Μπ. "Άρες 13)5 διά Κίναν	
ΑΙΓΙΣ ΣΠΡΙΤ	70	9200	ε. Βιζακαπατάνων 20)5	
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΙΚ	71	11525	δ. Παναμά 16)5	
ΑΙΓΙΣ ΤΑΙΦΟΥΝ	68	16702	δ. Κόμπε 18)5 διά "Αλάσκαν	
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	δ. Βανκούμπερ 7)5 διά Κίναν	
ΑΙΓΙΣ ΤΡΟΦΥ (δ.)	68	53944	υπό πανικούλεν	
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘΩ	69	9355	δ. Νεπόπολιν 19)5 διά Σαδόναν	
ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	δ. Μουρρορίν 18)5	
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	12855	ε. Ντέρπαντ 19)5	
ΑΙΓΙΨΥΤΟΣ	45	3805	δ. Αλεξανδρειαν 18)5	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	δ. Σλούφαν 24)5 διά Μπαχρέν	
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ειδ. Η. "Ελίζαμπεθ 18)5	
ΑΙΜΙΛΙΑ Γ.	54	2489	δ. Αμδούργον 10)5 διά Σαγκάνη	
ΑΙΜΙΛΙΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ	66	14449	δ. Μπιζέρταν 19)5 διά Κων.) πολιν	
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	δ. Γιεράλταρ 11)5 διά ΗΠΑ	
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	δ. "Αματερνταν 9)5	
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Χονιολούλο 3)5 διά "Ακαπούλκο	
ΑΙ'ΡΗΝΗ ΣΤΑΡ	53	1548	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	δ. "Αιλέρεσαν 26)5 διά Αλγύερον	
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΣΑΣΕΣ	65	22118	δ. Χάμπτον ρ. 8)5 διά "Ολλανδίαν	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	δ. "Αιλέρεσαν 19)5 διά Κ. Τάσουν	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚ.	54	7701	ε. Κιούρασαν 3)5 (έπισκευα)	
ΑΙΤΩΔΙΑ	61	14269	δ. Φουκουγιάμα 14)5 Λ. "Αντζελες	
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	δ. Μαγκόγια 21)5 διά Βανκούμπερ	
ΑΚΙΣ Σ	57	6205	υπό παραλαβήν	
ΑΚΜΩΝ	71	16050	δ. "Αιμέρεσαν 23)5	
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	δ. Βανκούμπερ 16)4	
ΑΚΟΥΡ	53	17676	ε. Ν. "Ορλεάνην 21)5	
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	δ. Λισσαδώνα 13)5	
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	δ. Τούρλεστον 21)5	
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	δ. Τρίτ. Αιθάνου 4)5 Βεγγάδην	
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	δ. Τούρλεστον 3)5 διά Σμύρνην	
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Γιοκούάμε 22)5	
ΑΚΡΟΝ	52	6336	δργει εις Πειραιά από 24)1	
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	14500	δ. Νιγκάτα 14)5 διά "Ακίτα	
ΑΛΕΚΟΣ	58	10887	δ. Ρόττερνταμ 18)5 διά Μουρμάνοκ	
ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ε. Γλασκώδην 21)5	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	59	9735	ε. Τοινάμπο 29)4	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	ε. Λ. Μαρκές 13)5	
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	53	1533	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΑΙΔΑ	74	22000	εις "Ελευσίνης ύπο συμπλήρωσιν	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	ε. Κων.) πολιν 2)5	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΤΙΣ	55	3003	δ. "Αιμέρεσαν 12)5 διά Ν. "Υόρκην	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗ	58	9878	δ. Βαρελάνην 12)5	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ'ΛΑΤ	57	8266	ε. Τρίπολιν Λιθάνου 20)5	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΩΝΗΡ	57	8192	δ. Ντώρηπαν 9)5 διά "Αμέρεσαν	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΥΕΡ	58	7949	δ. Κολόμπο 30)4 διά Μπαγκόκ	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	δ. Ρόττερνταμ 14)5	
ΑΛΙΚΗ	53	8453	δ. Τακρούατ 11)5 Λόσιο Μπουκάνον	
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Ντάρη ές Σαλάμ 18)5	
ΑΛΙΚΡΑΤΩ	62	9092	ε. Κων.) πολιν 20)3	
ΑΛΙΚΙΟΣ (δ.)	54	16210	δ. Κασταζακόλκος 7)5 διά Τούξπαν	
ΑΛΚΗΣ	60	2269	δ. Βρέμην 16)5 διά Πειραιά	
ΑΛΚΗΣΤΙΣ	45	3911	ύπο παραλαβήν	
ΑΛΚΜΑΝ	60	9959	ε. Ν. "Ορλεάνην 21)5 Ρίο Ιανέριαν	
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Ντώρηπαν 12)5 διά Κωνοτάνταν	
ΑΛΚΥΩΝ	53	1886	δ. Λά Γκολέτ 17)5 διά Σφάξ	
ΑΛΚΥΩΝ	49	5048	ε. Ντουάλα 11)5	
ΑΛΚΥΩΝ	48	2681	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΜΑΡ	47	5441	δ. Μπ. "Άρες 16)5 διά "Ισπανίαν	
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	δ. Ρόττερνταμ 22)5 διά Βρέμην	
ΑΛΜΥΡΤΑ	51	2133	ε. Πειραιά 22)3 διά "Ιταλίαν	
ΑΛΤΙΣ	70	9868	δ. Χιρούμα 11)5 διά Βανκούμπερ	
ΑΜΑΖΩΝ	48	5021	δ. Γιεράλταρ 13)5 διά "Αμπιτζάν	
ΑΜΑΛΙΑ	49	3261	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	δ. Γιοκογάμα 22)5	
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Τρίπολιν Λιθάνου 14)5	
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ	52	7267	ε. Κων.) πολιν 21)5	
ΑΜΒΡΑΙΚΟΣ	60	4492	εις Πειραιάν ύπο 30)7)73	
ΑΜΕΛΙΟ (δ.)	54	26249	δ. Κεμπέκ 18)5 διά "Αρόυμπα	
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	71	1563	δ. Κόμπε 13)5 διά Πουσάν	
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λατίνερ)	52	16485	δ. Βαλτιμόρην 18)5	
ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	53	11466	δ. Γιούροπορτ 21)5	
ΑΜΙΛΑ	72	13166	δ. Μουροράν διά "Εινεσέντα	
ΑΜΟΡΓΟΣ	61	14073	δ. Ν. "Ορλεάνην 13)5 διά Χιούστον	
ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	ε. Τεργέστην 21)5	
ΑΜΠΙΤΖΑΝ	67	3020	ύπο παραλαβήν	
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. Πειραιά 16)5	
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	ε. Λάς Πάλμας 3)4	
ΑΜΥΝΑ	49	3831	δ. Γιεράλταρ 1)5 διά Γάζαν	
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	δ. Πρίν. Ρούπερτ 9)5 Βό. Κορέαν	
ΑΝΑΓΚΕΑ ΓΚΛΟΥΡ	74	13200	εις Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΙΓ'Σ	74	14300		

ΑΝΝΕΙΔΙ	44	13768	ά. Γιοκοχάμα 17)5 διά Κασιούγκ	
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Ράς Τανόρα 16)5	
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	λ. Μπρεμερχάρεν 18)5	
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	10006	ά. Βρέμην 15)5 διά Νιουφάουντλαντ	
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Κιουρασάο 18)5 διά Καλκούταν	
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	δ. Γιεραλτάρ 18)5	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΑΟΡΥ	67	24829	ά. Φουκουγίαμα 30)4 Γκλάντστοουν	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Κιαραζού 16)5 διά Π. Λάτα	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	58	9585	ξ. Ν. 'Υόρκην 19)5	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΛΟΥΕΡ	59	9584	ά. Κ. Τάουν 20)5 διά Μπέιρα	
ΑΝΤΖ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	63	20252	δ. Παναμά 15)5 διά Σαγκάνη	
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	57	12558	ξ. Κίλιγκχολμ 22)5	
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	57	10741	ξ. Τοέκα 30)3	
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Π. Λινκόλν 7)5 διά Χιλήν	
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	14047	ξ. Κεμπτέκ 21)5	
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	ά. Μ. 'Υόρκην 27)4 διά 'Αρούμπα	
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	22130	ά. Κάρυκ "ΑΙΔ 21)4 διά Βοστώνη	
ΑΝΤΥ	56	10748	ά. Γλασκώνιαν 21)5 διά Σέβεν "Αϊλς	
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	61	13515	ά. 'Αστορία 24)12 διά Κορέαν	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β.	57	1545	ξ. Βαρκελάνην 22)4	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤ.	50	2167	εις Πειραιά πάρο 4.4.72	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛ.	61	10952	ξ. Μουροράν 17)5	
ΑΟΥΡΟΡΑ II	68	15353	ξ. Ταλκαχουνάν 28)4	
ΑΠΕΞ	73	16397	ά. Τσίμπαν 19)5 διά Κασίμα	
ΑΠΟΛΑΩΝ	70	18662	λ. Κων/πολιν 10)3 διά Κωνστάντζαν	
ΑΠΟΛΑΩΝ ΧΙ (δ.)	57	22479	ξ. Πειραιά 29)4	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Φρήμαντλ 15)5	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Πειραιά 21)5 διά Μάλταν	
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ά. Χονολουλού 28)4 διά 'Ιαπωνίαν	
ΑΠΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 20)5	
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	λ. Ρότερνταμ 8)5 διά Τάμπα	
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ά. Τσάρλεσον 10)5	
ΑΠΟΛ. ΑΛΙΤ	62	6929	ά. Λ. 'Αντζελες 18)5 διά Τόκιο	
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Λ. 'Αντζελες 2)5 Ρότερνταμ	
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ά. Νέλσον (N.Z.) 14)5 Χάλφας	
ΑΠΟΔΑΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Μελδόνινην 14)5 διά Γκήλογκ	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Σαθάναν 19)5	
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ξ. Γένοβα 9)5	
ΑΡΑΝ	70	9870	ξ. Όκλαντ 22)5	
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Μπάραν 20)5 διά Κοραμόσαρ	
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ά. Κορίντο 12)5	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ξ. 'Ασσάμπ 10)5	
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Κορίντο 20)2 διά Κίναν	
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ξ. Χιούστον 28)4	
ΑΡΓΩ	64	2763	ά. Ραβένα 5)4 διά Μπιζέλα	
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ	58	10397	ά. Μπέιρα 11)4	
ΑΡΓΩ ΟΛΛΑΝΔΙΑ	57	10376	ά. Σημάτι 23)4 διά Γιοκογύμαν	
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	58	10371	ά. Μόζι 10)5 διά Κ. Τάουν	
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Κόπει 12)1 διά 'Αθάναν	
ΑΡΕΤΗ Σ.	45	4578	ξ. Ντώρηπαν 17)5	
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ά. Ντακάρ 8)5 διά Πειραιά	
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Γκόλτν ρ. 27)4 διά Κίναν	
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)5 Κοσταζοάλκος	
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ. Γιεραλτάρ 15)5 διά Χιούστον	
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Ν. Γουεστμάντερ 4)5 διά Κίναν	
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	56	8753	ά. 'Ινταρι 24)3 διά Μουστόρε	
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. Ναγκόγια 14)5 διά Μαρακάιμπο	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	72	11722	ά. Ναγκόγια 16)5 διά Σίδνευ	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Κολούμπια ρ. 18)5	
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	28029	ξ. Χιροχάτα 22)5	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	62	10421	ά. Χάδρην 15)5 διά ΗΠΑ	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	δ. Παναμά 6)5 διά Σατήγκον	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	ά. Πουσάν 8)5	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	58	8677	ξ. Γιοκοχάμαν 19)5	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Νιού Γουεστμάντερ 18)5 Κίναν	
ΑΡΙΣΤΙΔΑΟΣ	56	8995	ά. Σιγκαπούρην 12)5 διά Μαυρίκιον	
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	58	8920	ά. Σαούμπον 12)5	
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	74	11500	ά. Κόπει 11)5	
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	74	11300	ά. Κοκούμπια ρ. 13)5	
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	60	10631	ά. Λ. 'Αντζελες 18)4 διά Σεμάραγκ	
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	59	8814	ξ. Χόγκ Κόγκ 6)4	
ΑΡΙΣΤΟΝ	59	10613	ά. Λ. Πάλμας 16)5 διά Μαυρίκιον	
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	58	7661	ά. Λειζέρδ 18)5 διά Χάμπτον ρ.	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ	44	4856	ά. Γιούροπορ 16)5	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ	69	24599	ά. 'Αλεξανδρειαν 13)5 Λ. Μπουκάνων	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ	74	12000	εις οζάκα ύπο συμπλήρωσιν	
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	57	10609	ά. Ντακάρ 10)5 διά Σιγκαπούρην	
ΑΡΙΣΤΟΦΙΑΣ	57	10609	ά. Σιγκαπούρην 20)5 διά Περσικόν	
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά. Μπαγκόκ 14)5	
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)5 διά Χιούστον	
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Κ. Τάουν 17)5	
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Λέγκορ 18)5 διά Γκέλα	
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ξ. Ρίγκαν 16)5	
ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Μόζι 11)5 διά 'Αμβούργον	
ΑΡΜΑΤΑΝ	71	9212	ά. Ρότερνταμ 3)5 διά Π. Σουδάν	
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Λώντοεστον 22)5 'Ιγιο Μισίμα	
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	ά. Φρήπορτ 18)5 διά Π. Κανάδεραλ	
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ξ. Ντώρηπαν 14)5	
ΑΡΩΣ	48	3783	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Μπέλεμ 17)5 διά Μασσαλίαν	
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ά. Ντακάρ 17)5 διά Καναδᾶ	
ΑΡΡΑΣ (δ.)	53	13459	ά. 'Αλεξανδρειαν 20)4	
ΑΡΤΑ	57	10067	ά. 'Αμβούργον 5)5 διά Ακατζούτλα	
ΑΡΤΑ	55	1875	ά. Μπρουνόμπούτελ 16)5 διά Ρόδον	
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙΙ	58	9603	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)5 διά Βερακρόζ	
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Τέλιπτα Μπ. 19)5 διά Μπ. Σαπούδη	
ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	63	36139	ά. Μομπάσα 17)5	
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ξ. Γένοβα 21)5	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	22798	ύπο παραπλεύ	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Πλότος 16)5 διά Κρήτωνα	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Πλότος 17)5 διά Ριγέκαν	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Ντώρηπαν 17)5 διά Λ. Μαρκές	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	59	9013	ά. Μουρόραν 15)5 διά Ναχόντκα	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ξ. Καλάρα 21)5	
ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ μ.	72	42253	ά. Ρότερνταμ 20)5	
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	51	7594	ξ. Κων/πολιν 29)4	
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	48	2577	εις Καράτσι από 23)12	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ά. Κων/πολιν 10)5 Κωνστάντζαν	
ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9302	δ. Γιεραλτάρ 12)5	
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ά. Κ. Τάουν 6)5 διά Γλασκώθην	
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ά. Παναμά 19)5	
ΑΣΤΗΡ	74	13600	ά. Φουκουγίαμα 18)5 διά 'Αμβερσαν	
ΑΣΤΗΡ (δ.)	54	12338	ά. Παναμά 3)5 διά Ειρηνικόν	
ΑΣΤΡΕ	50	8827	ξ. Αθελάτιδαν 22)5	
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. Μπ. 'Άθρες 4)5 διά Ισπανίαν	
ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ά. Τζάκονσινθ 11)5 διά Π. Καρντόν	
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Τσάρα 21)5	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. 'Αμβούργον 16)5 διά Πειραιά	
ΑΣΤΥΑΝΑΛΑ	56	6156	ξ. Κεμπέκ 15)5	
ΑΣΤΥΝΑΛΑΙΑ	55	1916	ξ. Γδύνια 24)4 διά Ούμεα	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Π. Μπόλιθαρ 20)5 διά Κόπερ	
ΑΤΕΝΕΙΑ	66	11944	ά. Φιλαδέλφειαν 7)5 διά Τάμα	
ΑΤΖΙΔΙΑ	49	4641	ά. Σεμπούδ 6)5 διά Βόρειο	
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ά. Ν. 'Υδοκην 2)5 διά 'Αρούμπα	
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΑΙΦ	55	1941	ξ. Ταβάρο 18)3	
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Ν. 'Υόρκην 20)5 διά Σ. Κρουα	
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)5 διά Χιούστον	
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΤΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Λά Γκουσάρια 8)5	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	δ. Γιεραλτάρ 16)5 διά Βηρυτόν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	ξ. "Εμβεν 17)5	
ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	ά. Ρότερνταμ 20)5	
ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	ά. Πειραιά 12)5 διά Πάτρας	
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	53	13675	ξ. Γκάλεστον 7)5 (έπωλ. άλαδ.)	
ΑΙΤΙΚΑ (δ.)	50	29741	ξ. Ρ. Τανούρα 17)5	
ΑΙΤΙΚΗ ΔΗΜΗΤΡΙΔΗΣ	66	3320	ά. Πειραιά 7)5 διά Γαλλίαν	
ΑΙΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. 'Αμβερσαν 16)5 διά 'Αλεξανδρειαν	
ΑΙΓΗΣ (δ.)	51	15784	ύπο παραπλεύ	
ΑΙΓΑΙΟΣ	72	16600	ά. Γιοκοχάμαν 22)5	
ΑΙΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερ.)	40	26314	ά. Σούδα 17)5 διά Σαουθάμπτον	
ΑΙΡΥΑ	62	10323	ά. 'Αμβερσαν 22)5 διά Λιθερπούλ	
ΑΙΡΥΑ	54	1756	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΦΟΒΟΣ	68	35477	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	ά. Λ. Πάλμας 6)5 διά Σ. Πέγκριο	
ΑΙΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΤΩΝ	58	8331	ξ. Μπένεραν 28)3	
ΑΙΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	54	2945	ξ. Ρουέν 19)5	
ΑΙΧΙΛΕΙΤ (δ.)	56	31571	ά. Σάροχ 15)5 διά Σουετίνα	
ΑΙΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Γιεραλτάρ 15)5 διά Μεξικόν	
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΑΛΛ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	60	29967	ξ. Κ. Τάουν 4)5	
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ά. Σιδάνω 20)5 διά 'Αλεξανδρειαν	
ΒΑΡΕΣ	56	4048	ά. Σαουθάμπτον 21)5 διά 'Αλεξανδρειαν	
ΒΑΣΙΑ	56	4029	ξ. Βεγγάζην 10)5	
ΒΑΣΙΑΙΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ά. Κ. Τάουν 6)5 διά 'Ινδονησίαν	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ά. Σιγκαπούρην 16)5 διά Ντουεντίν	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	56	40043	ά. Μπάρι 9)5 διά Αύγουσταν	
ΒΑΣ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	56	27116	ά. Φιλαδέλφειαν 21)5	
ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	27	16435	ά. Κάννες 30)3	
ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	ά. Ρότερνταμ 12)5	
ΒΑΣΩ	65	4707	ά. Βρέστην 17)5 διά Γκουαγιακίλ	
ΒΕΓΚΑ	60	2914	ά. Σαουθάμπτον 22)5 'Αλεξανδρειαν	
ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	5630	ά. Δάν	

ΓΙΑΓ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ. 60	41982	ά. Σιγκαπούρην 19)5 διά. Γκουάμ	ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Μουτσούρε 19)5 διά. Κίναν	
ΓΙΑΛΤΟΝ (δ.)	61	15979	ε. Λεϊκ Τσάρλς 14)5 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Βενετία 26)3 διά. Πειραιά
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	ε. Πειραιά 5)5	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Πειραιά 17)5 διά. Βηρυτόν
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Μομπάσαν 11)5	ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Βανκούβερ 21)5 διά. Ιαπωνίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Νταμπιέρ 3)5 διά. Ντάρεν	ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	ά. Αμερίσαν 4)5
ΓΙΑΝΝΕΥΑΣ (δ.)	65	28648	ά. Ρ. Τανόρα 8)5 διά. Μορόθιας	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	όποια παραλαβήν
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	44	7225	ά. Τζάκονσιθ 16)5 διά. Μεξικόν	ΔΗΜ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	49	3676	ά. Αμερίσαν 21)5 διά. Βηρυτόν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΝΤ (δ.)	60	29120	ά. Κόμπε 22)5 διά. Κουθέτι	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	44	13488	ε. Γιοκοχάμαν 22)5
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ	67	13091	ά. Παναμά 20)5	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Τζέντα 20)5 διά. Σιγκαπούρην
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	ά. Παναμά 10)5 διά. Οζάκαν.	ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	ά. Κουνάσαν 4)5 διά. Ιντσόν
ΓΙΟΥΝΤΥ	71	9508	ά. Βανκούβερ 28)4 διά. Μανύλα	ΔΗΜΟΣ	54	4486	ε. Πειραιά 11)5
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ά. Λά Παλίς 29)4 διά. Τζιμπούτι	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	71	10007	ε. Φιλαδέλφειαν 17)5
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	53	4481	ε. Απαπα(Α) Λάγκος 19)5	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ά. Μαδέρα 13)5 διά. Αλεξανδρειαν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ δ. 53	53	11713	ε. Αλεξανδρειαν 16)4	ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ	65	5255	ά. Αλεξανδρειαν 15)5
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	ά. Λ. Μαρκές 10)5	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΖΚΟΤ	59	4161	ά. Ντακάρα 14)5 διά. Σάντος
ΓΚΑΙ' ΦΑΙΝΘ	55	5700	ά. Γιεραλτάρ 18)5 διά. Άλγεριον	ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	ε. Αμερίσαν 22)5
ΓΚΑΙ' ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	ά. Μορουσγάδα 13)5 Κωνσταντζαν	ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	εις θέσιν 44.09 Β.—46.35 Δ. 21)5
ΓΚΑΙ' ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	55	5394	ά. Ασσάμπι 1)5 διά. Αμερίσηργον	ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΝΘ	66	8132	ά. Παναμά 13)1 διά. Κίναν
ΓΚΑΛΑΞΥ (δ.)	54	17357	ε. Σιγκαπούρην 20)5	ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μκτ. 72	42250	ά. Φατέχ Τερμινάλ 4)5 διά. Τενερίφην	
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312	ά. Αμερίσαν 14)4 διά. Χαλκίδαν	ΔΙΑΣ	71	16606	ε. Πουνταρένας 8)5
ΓΚΑΛ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ. 61	61	28917	ε. Αμερίσηργον 16)5	ΔΙΔΩ	46	3851	ά. Ακαμπά 16)5 διά. Ιταλίαν
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ. 64	64	50758	ε. Σιγκαπούρην 8)5 Παγκαλάν Σούσου	ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801	ά. Μπ. "Άθρες 4)5 Ρότερνταμ
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	ά. Γιεραλτάρ 23)5 διά. Σινόε	ΔΙΩΝΗ	57	9722	εις λοιδόνιον 11)5
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	53	6000	όποια παραλαβήν	ΔΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥΟΥ	70	18662	ε. Κευπεκ 7)5
ΓΚΕΦΟ Ε. (δ.)	55	10999	ά. Αμπτερνταμ 29)1 Μαρίνη Θάλ.	ΔΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381	ε. Ρ. Τανέτρα 15)5
ΓΚΛΟΜΠΑΙΑ ΓΙΟΥΝ. (δ.)	58	12168	ά. Ν. Υόρκην 17)5 διά. Αρούμπα	ΔΟΡΙΚ ΦΛΕΙΜ	72	16300	ά. Παναμά 20)3 διά. Κίναν
ΓΚΛΟΜΠΑΙΑ ΤΡΕΙΝΤ.	60	8150	ε. Σάντος 15)5	ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Λετέξες 17)5 διά. Καναδάν
ΓΚΛΟΜΠΑΙΑ ΧΟΟΥΠ (δ.)	60	22944	ά. Κίγκοτον 30)3 'Αμουσάη Μπ.	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Γιοκασία 12)5 διά. Κόμπε
ΓΚΑ, ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ. 66	66	45161	ά. Λ. Πάλμας 3014 Κάρυκ "ΑΙΓ.	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Σιγκαπούρην 20)4 διά. Μάσσαλιαν
ΓΚΑΛΟΥΡY	52	2077	ά. Ντουάλα 8)5 διά. Τεργέστην	ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ε. Ιμπέριο 17)5
ΓΚΑΛΟΥΡY ΓΙΟΥΝ. (δ.)	56	21049	ε. Νιγκάτα 11)5 διά. Σακάτα	ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Παναμά 23)4 διά. Βακαγιάμα
ΓΚΑΛΟΥΡY ΚΟΙΜΙΣΙΣ	73	16439	ε. Φιλαδέλφειαν 18)5	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. Γιεραλτάρ 19)5 διά. Πόρτλαντ
ΓΚΑΛΟΥΡY ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ά. Παναμά 14)5	ΔΥΡΟΣ	46	2271	ε. Χάτζαν 13)5
ΓΚΑΛΟΥΡY ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Σεπούδη 19)4	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΛΟΥΡY ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Σιγκαπούρην 12)5 διά. Τακόμια	ΔΩΡΑ	52	2675	ε. Αμερίσαν 17)5
ΓΚΑΛΟΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16700	ε. Ν. Όρλεάνην 21)5	Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532	ε. Ν. Υόρκην 21)5
ΓΚΑΛΟΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ε. Ν. Όρλεάνην 15)5	ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ε. Στάλονος 21)5
ΓΚΑΛΟΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ε. Σαθάνναν 22)5	ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	ά. Μ. Αμπιντούλα 4)5 διά. Κεελάγκ
ΓΚΑΛΟΝΤ ΣΠΗΡΗ	72	12959	ά. Παναμά 27)4 διά. Σιγκάνην	ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041	εις Πειραιά από 4)3
ΓΚΑΛΟΝΤ ΤΡΙΝΙΤY	54	6782	ά. Βιτόρια 15)5 διά. Σ. Νικολας	ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ά. Λ. Μαρκές 9)5 διά. Λισσαδώνα
ΓΚΑΛΟΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Μπ. "Άθρες 25)4	ΕΙΡΗΝΗ Κ.	51	4472	ε. Κων/πολί 24)4
ΓΚΑΛΟΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Παναμά 28)3 διά. Σιγκάνην	ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	ά. Καζαμπλάνκα 14)5 διά. Κοσίν
ΓΚΑΛΟΝΤ ΦΛΙΣ	69	11148	ά. Παναμά 2)5	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ά. Μοχαμέντες 16)5
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	61	7865	ά. Σιγκαπούρην 1)4 διά. Σιγκάνην	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	48	3269	ά. Αλεξανδρειαν 21)3 διά. Λισόνην
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	63	26940	όποια παραλαβήν	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Πόρτ. Κελάγκ 19)5
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9917	ά. Λοθίστα 17)5 διά. Κράμφορς	ΕΚΤΩΡ	70	16293	ε. Αμερίσαν 15)5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	ά. Παναμά 11)2 διά. Χοινικάγκ	ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	όποια παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	62	7888	ά. Λοχύ Κόρυ 2)3 διά. Χοινικάγκ	ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Βανκούβερ 21)3 διά. Κίναν
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Αμερίσηργον 22)5 Ρότερνταμ	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Πρίνς Ρούπερτ 15)5 διά. Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ε. Μαντράς 8)5	ΕΛΑΓΓΑΝΗ	70	12791	ε. Νταμπιέρ 16)3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ.	63	15373	ά. Μπάχια Μπλάνκα 16)5 Γδνία	ΕΛΕΑΝΑ (δ.)	70	88866	ά. Γιοκασία 8)5 διά. Ατσούμι
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	62	15389	ά. Ακίτα 4)5	ΕΛΕΑΝΑ Μ.	58	5729	ά. Πόρτ. Χάρκουρα 8)5
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ά. Φλάτερ Χάρμπ. 18)5 Γιοκοχάμα	ΕΛΕΑΝΗ	47	2577	ά. Καράτσι 19)5 διά. Περσικόν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	52	11914	ά. Λαττάκια 25)4 διά. Ελλάδα	ΕΛΕΑΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ά. Γιεραλτάρ 8)12 διά. Πειραιά
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ Σ.	71	16306	ε. Ν. Όρλεάνην 17)5	ΕΛΕΑΝΗ Η. Φ.	63	9804	ά. Μόζι 18)4 διά. Τσιγκάτα
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΙ	58	10139	ε. Σητάτη 19)5	ΕΛΕΑΝΗ Μ.	58	8523	ά. Ντάρμπαν 27)4 διά. Ιμινχάμ
ΓΟΡΓΟ	58	9474	ά. Λεμεσόσ 13)5 διά. Ααδμποργκ	ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839	ε. Βικτόρια 21)5
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ά. Αμερίσηργον 21)5 διά. Κ. Τάουν	ΕΛΕΝΗ Τ.	57	4294	ά. Κόπερ 18)5 διά. Αύγοδόσταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ά. Α'. Όρλεάνην 22)5	ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ά. Κολόμπο 16)5 διά. Μομπάσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19426	ά. Ν. Όρλεάνην 22)5	ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17034	ε. Γιοκοχάμαν 21)5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ (δ.)	74	17500	ά. Σκαραμαγκάν όποια συμπλήρωσιν	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	54	88866	ε. Βιζακαπαντάνη 18)5
Γ. ΑΧΙΛΑΕΥΣ	73	19426	ά. Ρότερνταμ 20)4	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	όποια παραλαβήν
Γ. ΜΑΡΙΝ	73	17500	ά. Σιγκαπούρην 8)5 διά. Κωνσταντζαν	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Μπ. Αμπάς 12)5 διά. Σαπούρω
Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	25888	ά. Κιουρασάδα 20)5	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Γιοκοσούκα 12)5 Λός "Αντζελες
Γ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	58	4389	ά. Γιεραλτάρ 17)5 διά. Ιαπωνίαν	ΕΛΑΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Μόζι 22)5
ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ	54	4389	ά. Ρότερνταμ ("Ορεγκ.) 8)5 (έπισκ.)	ΕΑΙΝΑ	51	3917	ά. Αμερίσαν 5)5 Λά Γκουάρια
ΓΟΥΟΡΡΕΝ	50	6554	άρχει εις Σιγκαπούρην από 27)12	ΕΑΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ά. Είσιονμάουθ 18)5 διά. Λά Παλίς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Καλκούτταν 8)5	ΕΑΙΣΑΒΕΤ	49	4605	ά. Κων/πολιν 23)4 Νοθοροσικήν
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ά. Μορμπάσαν 2)5 διά. Ιαπωνίαν	ΕΛΙΤΑ	64	4701	ά. Παναμά 17)5
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	όποια παραλαβήν	ΕΛΛΑΚΙ	60	2123	ά. Αλεξανδρειαν 17)5 διά. Ελλάδα
ΔΑΦΝΗ	73	19451	ε. "Εμδεν 17)5	ΕΛΛΑΣ (δ.)	66	43399	ά. Σιδόνια 20)5 διά. Ελευσίνα
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	ά. Πόρτλαντ ("Ορεγκ.) 8)5 (έπισκ.)	ΕΛΛΑΣ	56	4380	ά. Ν. Υόρκη 10)5 διά. Βηρυτόν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Παναμά 9)3 διά. Κίναν	ΕΛΛΑΣ	48	2548	ά. Κουβέιτ 21)5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Μπ. "Άθρες 18)4 Μοντεβίδεο	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Κεμπέκ 9)5 διά. Βαλτικήν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ά. Αμερίσαν 21)5 διά. Τολέντο	ΕΛΛΕΝΙΚ Α' ΙΝΤΗΑΛ.	72	8987	ά. Κων/πολιν 4)5 Κωνσταντζαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	ά. Μπάρ 20)5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	ά. Ν. Υόρκην 13)5 διά. Ντάρμπαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.)	65	35619	ά. Σιγκαπούρην 6)5 διά. Ινδοκίνων	ΕΛΛ. ΓΛΑΥΡΟ	56	7510	ά. Μομπάλ 11)5 διά. Ελλάδα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	54	8712	εις Σαχάρη από 21)4	ΕΛΛ. ΓΟΥΛΙΗΒ	71	10328	ά. Μομπάσαν 18)5
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΑΩΝ δ.	63	16417	ά. Βαρκελώνη 6)5 διά. Γένοβα	ΕΛΛ. ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ά. Ντάρμπαν 16)5
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	64	16417	ά. Γκάλεστον 15)4	ΕΛΛ. ΔΗΗΤΕΡ	62	6666	ά. Νταμάρ 20)5 διά. Κουθέτι
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ά. Ν. Όρλεάνην 11)5 διά. Ιαπωνίαν	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Βενετία 26)3 διά. Πειραιά

65/68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone: 01-480 6666
Telex: 888639
Telegrams: Colocotron London E. C. 3

Colocotronis Building, Piraeus
2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli
Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)
Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.
Telegrams: Colocotron, PIRAEUS

ΕΛΛ. ΛΩΡΕΑ	60	7293	ά. Βιλιγκοστον 17)5
ΕΛΛ. ΜΕΝΤ	54	8121	έ. Αμβούργον 19)5
ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	έ. Ντώρμπαν 20)5
ΕΛΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	έ. Ντώρμπαν 13)5
ΕΛΛ. ΠΑΓΙΟΝΗΡ	62	6659	έ. Τζένταν 22)5
ΕΛΛ. ΠΡΑΓΝ	71	10327	έ. Μπάραν 16)5
ΕΛΛ. ΣΑΝ	72	10327	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)5 Νταμάμ
ΕΛΛ. ΣΗ	72	10327	έ. Χάμπτον 21)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ	62	7259	έ. Μπουμπάι 22)5
ΕΛΛ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Κ. Τάουν 21)5 διά Μομπάσαν
ΕΛΛ. ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Ν. 'Υόρκην 14)5 διά Τζιμπούτι
ΕΛΛ. ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Ν. 'Υόρκην 10)5 διά Κουδέτ
ΕΛΛ. ΤΟΡΤΣ	56	7510	έ. Ντώρμπαν 14)5
ΕΛΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Χάμπτον ρ. 19)5 Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Ντώρμπαν 14)5 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΛ. ΦΑΙΘΗ	72	10327	ά. Βαλέλι Μπ. 13)5 διά Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛ. ΧΗΡΟ	57	7068	ά. Ντώρμπαν 14)5 διά Λ. Μαρκές
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΗ	62	12808	ά. Παραμάριμ 20)5 Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗ II	47	2389	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9597	ά. Καζαπλάνκα 11)5 διά Τοιταγκόγκ
ΕΛΛΗΝΙΣ (λίνερ)	32	18564	? Άκλαν 15)5 (κρουζ.)
ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Μπάχα Μαλάνκα 3)5 διά Ναυγκόγια
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Τέμπλ Μπαίν 13)5
ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8937	ά. Μελδόργυρ 12)5 διά Ιαπωνίαν
ΕΑΜΟΝΑ	62	12229	έ. Σάντος 18)5
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514	ά. Αμβούργον 15)5 διά Ντακάρ
ΕΑΠΙΑ	46	3472	ά. Παναμά 18)5
ΕΑΠΙΣ	71	9885	ά. Νίγκατά 14)5 διά Ούμπε
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	48	3932	ά. Ντακάρ 12)5
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	59	11840	έ. Αμβούργον 17)5
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΛ. δ.	57	21185	ά. Παναμά 10)5 διά Καϊνάν
ΕΜΠΙΑ	55	2555	έ. Βεγγάζην 14)5
ΕΠ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ μικ.	65	37469	ά. Σιγκαπούρην 10)5 Π. 'Ελιζαμπεθ
ΕΠΙΜΕΔΕΙΑ	70	10006	ά. Μόζι 11)5 διά Ήχογ Κόγκ
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Σεμαράγκ 15)5 διά Αμβούργον
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Σακάδι 28)4 διά Κεελάγκ
ΕΡΑΤΩ	69	12754	ά. Μπρούνομπούτελ 13)5 διά Καναδάν
ΕΡΑΤΩ	66	2999	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΙΝΙΩ	57	10323	ά. Ρότερνταν 15)5 διά Κολόμπο
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ά. Μασούσιλαν 18)5
ΕΡ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ (δ.)	52	15848	έ. Γιρθαλάρ 18)5
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Μπ. "Άυρες 16)2 διά Β. Κορέαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	έ. Σουάμπα 21)5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	έ. Βιλιντόν 22)5 διά Ιατάλιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ. Μ.	49	4713	ά. Λάς Πάλμα 17)4 διά Ρεύνιον
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	56	12754	έ. Πειραιά 20)5
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	έ. Φουκουγιάμα 18)5
ΕΥΓΕΝΙΑ I	59	8526	έ. Βανκούβερ 20)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)5 Π. Καμπέλλο
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977	ά. Ντώρμπαν 15)5 διά Κόνακρου
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΑΝ (δ.)	58	12417	ά. Καράκας Μπαίν 21)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ά. Τέμπλ Μπαίν 22)1 διά Κίναν
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Ντώρμπαν 21)5 Πόρτ. Ελίζαμπεθ
ΕΥΓΕΝ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	ά. Άλ. δρ. Γκριντ 12)5 Σαίν Ναζαΐρ
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Κων. πόλιν 24)3 διά Πειραιά
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	έ. Ρουέν 18)5
ΕΥΗ	70	10006	ά. Μόντρεαλ 14)5 διά Χοινκάγκ
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΑΝΗ	58	8122	έ. Λάικ Τόρλε 19)5
ΕΥΗ Λ.	67	14800	έ. Κασσιόγκ 14)4
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ά. Χάμπτον ρόδις 12)5 Δομιν. Δημοκρ.
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Πόρτ. Κελάγκ 25)5 Ρότερνταμ
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.)	54	12423	άργει είς Πειραιά από 1)4
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ά. Σαΐντ Μίκαελς 17)5 διά Αμβούργον
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Βανκούβερ 17)4 διά Κίναν
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Ήχογ Κόγκ 15)5 διά Ιλόιλο
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Γιοκοχάμα 9)5 διά Φιλαδέλφεια
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	61	6373	ά. Ντώρμπαν 15)5 διά Ν. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΑΛΟΧΟΣ	60	6288	ά. Χάλιφας 18)5 διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	60	6288	έ. Κασσιόγκ 9)5
ΕΥΡΥΝΙΛΟΣ	59	8643	ά. Τόρόλεστον 21)5 διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ	57	8596	έ. ξωθ. Κάλαντας Ρό 21)5
ΕΥΡΥΤΩΝ	60	8643	ά. Γιοκοχάμα 12)5 διά Ν. 'Υόρκην
ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669	έ. Τέλι δρ. Μπάνκα 23)5
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Μπ. "Άυρες 14)5 διά Αμβέρσαν
ΕΦΦΗ	55	5008	έ. Μπαγιόν 17)5
ΖΑΝΕΤ	58	4529	ά. Αμβέρσαν 21)5 διά Πειραιά
ΖΑΝΕΤΤΑ I II (δ.)	53	10919	ά. Θεούτα 15)5 διά Καλάσ
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	32700	είς Μαϊσόρου ώπο συμπλήρωσιν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	έ. Πόραγκρουν 20)5
ΖΗΗΝΩ	68	9582	έ. Σασέριον 9)5
ΖΙΝΙ	37	5613	έ. Δρέπανον 8)5
ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Δάντην 22)5
ΖΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	έ. ξωθ. Καράτοι 21)5
ΖΟΥΓΡΟ	66	3320	μετων. «ΑΤΤΙΚΗ»
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	ά. Φρημάντα 10)5 διά Κίναν
ΖΩΗ	39	1266	έ. Νταμάν 15)5
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	ά. Παναμά 16)5
ΖΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021	ά. Μουσούρη 8)5 διά Β. Κορέαν
ΖΑΝΕΤ	70	2867	έ. Ρότερνταν 17)5
ΗΒΗ	68	28744	ά. Κούρε 19)5 διά Βερακρού
ΗΛΙΑΣ	47	3575	ά. Σύρον 28)2 διά Βόλον
ΗΛΙΟΣ	57	4499	έ. Βαρκελώνην 18)5
ΗΡΑ	55	7782	ά. Παναμά 27)4 διά Βιενέναμ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Κων. πόλιν 10)5
ΗΡΩ	65	23535	έ. Κοπέρ 18)5
ΗΣΤΑΡ	57	9473	ά. Ντώρμπαν 7)5 διά Καράτοι
ΗΤΟΝ (δ.)	53	13224	ά. Σιγκαπούρην 18)5 Γιοκοχάμα
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	έ. Γιρθαλάρ 6)5 διά Βιττόρια
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Λόμπεκ 13)5 διά Σλάιτ
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	έ. Μπιλιάρδα 19)5
ΘΑΣΙΤΗΣ	56	8046	έ. Ντάρ έ. Σαλάμ 18)5
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. Λάς Πάλμας 19)5 διά Λευκάπολη

ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	58	9603	ά. Ντώρμπαν 20)5 διά Περσικόν
ΘΕΑΝΩ	74	14300	ά. Κούρε 15)4 διά Πόχσγκ
ΘΕΑΝΩ	57	8677	έ. 'Ιδιλιο 6)4
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ά. Παναμά 20)5
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	57	1325	ά. Ρ. 'Ιανέρον 10)5 διά Μπέλεμ
ΘΕΟΔΑΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	έ. Ντώρμπαν 10)5
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	ά. Λ. Πάλμας 15)5 διά Περσικόν
ΘΕΟΔΟΧΟΣ	59	10801	έ. 'Ακατζούλαν 15)4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	54	13157	ά. Σάρον 16)5
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ	56	3649	ά. Σιγκαπούρην 5)5 διά Ιαπωνίαν
ΘΕΟΠΑΙΣ	60	20962	ά. Παναμά 19)5
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Χούλι 16)5 διά Π. Καρτεί
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Νιγκάτα 1)5 διά Τασιμπάνα
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	53	8895	ά. Π. Μπούκον 12)5 διά Τζακάρταν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Π. Μπούκον 19)5 διά Τζακάρταν
ΘΕΩΡΙΣ	65	7068	ά. 'Ιμπιγχα 19)5 διά Σικάγο
ΘΗΡΑ	62	14151	ά. Βαλπαραΐζο 15)4 διά Βεντάνας
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	ά. Κων. πόλιν 25)3
ΘΗΣΕΙΣ	74	4200	ά. Σιγκαπούρην 12)5 διά Ντακάρ
ΘΩΜΑΣ Α.	58	8078	ά. Γιβραλτάρ 19)5 διά Ντακάρ
Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ (δ.)	58	18297	ά. Κίγκοτον (Τζαμ.) 19)5 Π.Λ.Κρούζ
ΙΑ	71	9426	έ. Ναγκόγια 21)5
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. Ντώρμπαν 20)5
ΙΑΣΩΝ	70	11489	έ. Λομπίτο 14)5
ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	ά. Ν. 'Ορλεάνην 12)5 διά Περσικόν
ΙΖΟΜΠΕΑ	57	9746	έ. Βιζακαπανάν 11)5
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ά. Σιγκαπούρην 6)4 διά Κίναν
ΙΘΑΚΗ — ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Βαλπαραΐζο 20)5 Μπαλμπό
ΙΘΑΚΗ ΚΑΣΤΑ	54	2731	ά. Διέπην 9)5 διά Ταγγέρην
ΙΘΑΚΗ ΣΕΥ'ΑΟΡ (δ.)	59	12575	ά. 'Αμέρερον 27)4 διά Φλωριγκ
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Π. δρ. Σπαίην 20)5
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	έ. 'Ακατζούλαν 15)5
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	έ. Ταγκετάρο 7)5
ΙΛΛ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ (δ.)	65	42204	ά. Καρυκά 10)5 διά Λαζαρέ
ΙΛΛ. ΤΟΛΟΚΗΣ (δ.)	52	8633	ά. Σιγκαπούρην 15)5 διά Τζακάρταν
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛ. μικτ.	56	12170	ά. Ν. 'Ορλεάνην 4)5 διά Αρούμπα
ΙΟΝΙΚΗ	57	9367	ά. Λιθερπούλ 20)5
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	έ. Ρότερνταν 21)5
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Ησηχα 18)5 διά Ντώρμπαν
ΙΣΑΒΕΛΑ	55	7578	ά. Μπριούπειν 11)5 διά Κολόμπο
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	57	13734	ά. Παναμά 14)5
ΙΣΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ (δ.)	65	39011	ά. Νεάπολιν 13)5
ΙΤΑΙΑ	46	6727	έ. Πειραιά 11)5
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	51	9918	ά. Κοκούρα 21)5 διά Σάντος
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	έ. Πειραιά 6)3
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	έ. Πειραιά 3)5
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	ά. Καζαπλάνκα 6)5 διά Ινδίαν
ΙΩ. ΑΓΓΕΙΚΟΥΣΗΣ δ.	64	39051	ά. Ρ. Τανούρα 20)5 Γκότενμπουργκ
ΙΩΑΝ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ .	67	20568	ά. Κιορασούδο 6)5 διά Ντώρμπαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	55	8799	ά. Μουσαρά 30)4 διά Β. Κορέαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	69	9073	ά. Αμβούργον 10)5 διά Περσικόν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	57	12614	ά. Γιοκοχάμα 20)5 διά Ντάρεν
ΙΩΝ	71	11506	ά. Μ. Μαρκές 15)5 διά Ρ. Πλέτης
ΙΩΝ	57	9176	ά. Μπ. Μπλάνκα 22)5 Αμβούργον
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	ά. Φρήπορτ (Μπ.) 14)5 Ρότερνταμ
ΚΑΒΟ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Παναμά 30)4
ΚΑΒΟ ΚΑΒΟ	53	5589	ά. Κων. πόλιν 19)5 διά Κωνστάντζαν
ΚΑΒΟ ΛΑΚΥΩΝ	61	10934	ά. Ντώρμπαν 10)5 διά Β. Κορέαν
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.)	60	22780	ά. Παναμά 7)5
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΡΙΑ	57	13268	έ. Ρότερνταμ 14)5
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Ντακάρ 16)5
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ά. Παναμά

ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	έ. Τσαλάνα 20)5	ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	έ. Γύδυνας 28)4
ΚΑΠΤ. ΔΕΟ	62	1948	ά. Πειραιά 11)5 διά Ρόττερνταμ	ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	ά. Μοντεβίδεο 21)5 διά Παρανάγουα
ΚΑΠΤ. ΜΑΪ'ΚΑΛ	62	9229	ά. Ρόττερνταμ 8)5 διά Ν. "Αφρικήν	ΑΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΑΟΣ	49	2273	ά. Λάν Πάλλις 18)5 διά Νουακότ
ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. Σ.ΛΥΡΑΣ	67	12455	ά. Κορίνθο 13)5	ΑΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ά. Σάφι 3)5 διά Ντακάρ
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ. Δ.	61	13437	ά. Ναύπριο 15)5 διά' Εσπεράνς	ΛΑΚΥ	45	2430	έ. Γουέστερβικ 17)5
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ. Δ.	66	19827	έ. Μαντράς 14)5	ΛΑΜΠΡΟΣ	57	6132	ά. Βομβάρην 6)5 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	53	6403	ά. Λορ. Μάρκες 15)5	ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	έ. Σαγκάπην 6)5
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ά. "Αινέροαν 22)5 διά Λ. "Αντζελες	ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	ά. Χάρφας 8)5 διά Σάν Πέντρο	ΛΑΤΩ	52	4207	ά. Πειραιά 30)4 διά Βρινθήσιον
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Κων(πολίν 4)5 διά Ρίζε	ΛΕΑΝΔΡΟΣ	62	10514	ά. Τσιταγκόχ 22)5 διά Ταύλα
ΚΑΡΜΠΟ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	54	12551	ά. Γένοβα 20)5 διά Ρόττερνταμ	ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ά. Κων(πολίν 25)3 διά Μαύρην Θάλ.
ΚΑΡΟΟΣ	54	2336	ά. Ρουέν 16)5 διά Λαττάκια	ΛΕΝΑ (δ.)	51	11250	έ. Βομβάρην 11)3
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Γένοβα 10)5 διά Πειραιά	ΛΕΝΑ	54	3895	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	έ. Βενετίαν 21)5	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ά. Σαούμπο 26)4 διά Νάμπο
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	ά. Λισσαδώνα 20)5 διά Κόμπε	ΛΕΣΒΟΣ	73	3000	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Παναμά 12)5	ΛΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	έ. Στοκχόλμην 14)5
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Ρίο Γκράντε 9)5 Σαίντ Ναζαΐρ	ΛΕΥΤΕΡΗΣ	58	8695	ά. Λάς Πάλμας 7)4
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ά. Λομπίτο 11)5 διά Λισσαδώνα	ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	έ. Τύνιδα 12)5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ.	72	8972	ά. Ντακάρ 13)5
ΚΑΣΣΕΔΑ	53	5603	ά. Βιττόρια 20)5 διά Λουκέρκην	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	28776	ά. Αμεδσύργον 15)5 Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Μίλφ. Χάρεν 21)5 διά Τής	ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	65	15738	ά. Βανκούβερ 29)4 Σιγκαπόρην
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	έ. Κόμπε 19)5	ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	έ. Σαλεσινόρ 14)5
ΚΑΤΕ. Ν. Λ.	65	18723	έ. Κόρπους Κρίστι 18)5	ΛΗΤΩ (δ.)	53	12577	έ. Τενερίφην 22)5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	ά. 'Αμεδσύργον 2)5	ΛΗΗΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ 8.59	59	12773	έ. Πίσκο 10)5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Κασσιούγκ 26)4 διά Κελλάγκ	ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Ν. "Ορλέανην 27)4 διά Πειραιά
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ά. Παναμά 20)5 διά' 'Αμεδσύργον	ΛΙΔΗ	64	4701	ά. Αμεδσύργον 22)5
ΚΑΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ (δ.)	65	47434	ά. Μπόννι 6)5 διά Βιλελμοχάφεν	ΛΙΔΗ Μ.	57	7110	ά. Βομβάρην 19)5 διά' Αγγλίαν
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	ά. Τούκα 14)5 διά Κρέμε	ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	έ. Λ. Μάρκες 5)5
ΚΑΤΙΡΝ	58	11969	ά. Βοστώνην 20)5 διά Σουηδίαν	ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. Βρέμην 29)3 διά Πειραιά
ΚΕΑ	58	13996	ά. Μπόνύπουροι 14)5 διά Γουέλμιγκτον	ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	έ. Τζένταν 14)5
ΚΕΑ	55	2683	ά. Μπάνια Μπλάνκα 2)5	ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Σαούμπο 11)5
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ά. Ν. 'Υρκην 15)5 διά Μομπάσαν	ΛΙΝΤΑΚΙ	59	2126	ά. Παναμά 13)5 διά Κουναγιακίλ
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Αντοφαγάστα 17)5	ΛΙΝΤΕΝΣΤΑΙ'Ν	54	4785	ά. 'Αινέροαν 13)5 διά Μανάους
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ	58	13700	ά. Σαντάντερ 15)5 διά Χάμπτον ρόδς	ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	έ. Αμετερνταμ 20)5
ΚΕΡΚΗΣ	47	2131	ά. Τεργέστην 16)5 διά Βεγγαζήν	ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	ά. Παναμά 21)5
ΚΕΡΚΥΡΑ	48	4030	έ. Μπάνια Μπλάνκα 20)5	ΛΟΓΙΑΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	ά. Φλωνιγκ 12)5 διά' Αμεδσύργον
ΚΕΟ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. 'Αινέροαν 20)5 διά Κοπενχάγην	ΛΟΓΙΑΠΤΥ	69	9045	ύπο παραλαβήν
ΚΕΟ ΦΑΛΑΚΩΝ (δ.)	55	10553	ά. Μπ. "Άιρες 7)5 διά Γενόβα	ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Μιζουούμα 30)4 διά' ΗΠΑ
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ά. Κων(πολίν 7)5 διά Κωνστάντζαν	ΛΟΔΙΔΙΝΟΝ	50	2696	ά. Λονδίνην 18)5 διά Λαττάκια
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ά. Μπαντάρ 18)5 διά' Αμπάς 18)5	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	ά. Χόγκ Κόγκ 7)5
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	70	103012	ά. Λισσαδώνα 23)4 διά Μπ. Μασάρ	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	έ. Πειραιά 14)5
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	ά. Ντόμπαν 15)5	ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ	61	3142	ά. Κων(πολίν 19)5 διά Βραΐλα
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Ρόττερνταμ 19)5	ΛΟΡΔ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ά. Παναμά 20)5
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	ά. 'Αινέροαν 18)5 διά Τζιμπούτι	ΛΟΥΙΣ Ι·	54	6103	ά. Κολούμπια ρίθερ 22)5
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Σακάτ 8)5 διά 'Ενσενάτα	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Σάντος 14)5 διά Ρόττερνταμ
ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΘ	64	17050	ά. 'Αινέροαν 30)4 διά Χιούστον	ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Πειραιά 14)5 διά' Ιτέαν
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ά. Ντρόπταν 20)5 διά ΗΠΑ	ΛΥΚΑΒΑΠΤΟΣ (δ.)	52	18306	έ. Ροζάριο 13)5
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ά. Λάς Πάλμας 18)5 διά Τάμπα	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Χιούστον 9)5
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	ά. Φιλαδέλφεια 22)5 διά' 'Αρούπιτα	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Βιτόρια 12)5 διά Βαλτιμόρην
ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ά. Μπριαπταίη 13)5 διά Ράς Τανόρα	ΜΑΙ' ΕΡΑ (δ.)	58	21291	ά. Λισσαδώνα 19)4 διά Κάρυκ 'Αιλ.
ΚΙΡΙΝ	56	9403	ά. Μπάνια Μπλάνκα 2)5	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Παναμά 22)5
ΚΙΣΜΕΤ ΙΙ (δ.)	65	36870	ά. Γουρούποτρ 16)5 διά Περσικόν	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Τσίμπα 7)5 διά Πόρτ 'Ελζαμπεθ
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ά. Ρ. 'Ιανέρο 15)5 Σεπετίμπιτα Τέρμ.	ΜΑΙΡΗ	57	10687	ά. Γλασκώθην 23)5 διά Νάρεβικ
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ά. Μπ. Μπλάνκα 8)5 Γιβραλτάρ	ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ	60	12091	έ. Χόγκ Κόγκ ρίπο 8)12 (έπισκ.)
ΚΛΑΥΝΤΟΦΕΡΟ	64	5711	ά. Μπλάν 2)3 (πισκευαί)	ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	ά. Ρόττερνταμ 26)5 διά Στένουγγοντ
ΚΛΕΙΩ	58	8791	έ. Σάντος 18)5	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	56	8297	ά. Αμπανταν 28)4
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ά. Βομβάρην 12)5 διά Καλκούτταν	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	έ. Σιγκαπούρην 17)5
ΚΛΕΟΠΑΓΡΑ	42	2269	ά. Περσικόν 19)5 διά Θεοσίνην	ΜΑΚΑΛΑΜ	55	1517	ά. Βηρυτόν 8)5
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	ά. Καλό 20)5	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38266	ά. Παναμά 24)5
ΚΟΜΕΤ	72	9885	ά. Γκλήογκ 7)3 διά Σαγκάνη	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. Θέουτα 22)5 διά Πρόδυντες
ΚΟΝΚΕΡΟΠ. ΚΩΛ. (δ.)	56	20855	ά. Πειραιά 10)5 διά Λαντς 'Εντ	ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ά. Γιβραλτάρ 26)4 διά Μπεζάγια
ΚΟΝΚΟΡΝΤ. ΓΚΛΑΝ	58	5402	ά. Ν. 'Υρκην 17)5 διά Κορμασάρ	ΜΑΝΑ (δ.)	55	11430	ά. Σουαίμπα 17)5
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ.	64	6275	ά. Ν. 'Υρκην 22)5 διά Χάμπτον ρ.	ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Ιμιγκάμη 16)5 διά Σαγκάνη
ΚΟΜ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	66	78785	ά. Κάρυκ 'Αιλ 19)5	ΜΑΝΘΟΣ Μ.	58	1591	ά. Πόρτ γιτέ Μπούκ 15)5 διά Κάλιαρι
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	ά. Σιγκαπούρην 17)5 διά Ντόμπαν	ΜΑΝΝΑ	71	16004	ά. Βανκούβερ 23)5 διά δυτ. άκτη ΗΠΑ
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39453	ά. 'Αινέροαν 15)5 διά Πέπελ	ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ ΠΡΑΓΙΝΤ	51	11022	ά. Πόρτ δι. Σπάτην 6)5 διά Βενεζουέλα
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤ.	72	39453	ά. 'Αινέροαν 15)5 διά Πέπελ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	1799	έ. Πειραιά 26)5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	68	23258	ά. Κιοσαράζου 25)4 διά Σ. Νίκολας	ΜΑΝΤΩ Ζ' (δ.)	72	3206	ά. Πειραιά 13)5 διά Θεο(νίκην
ΚΟΝΦΙΝΤΕΜ (δ.)	56	16341	ά. Βομβάρην 18)5	ΜΑΡΑΠΜΟΥ	57	17432	ά. Κιουρασάδο 16)5 διά Ν. 'Αμερικήν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	58	44895	ά. Κάρυκ 'Αιλ 11)5 διά Λάντς	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	51	16440	ά. Πειραιά 23)5
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ά. Θεσσαλονίκη 24)4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	ά. Πουσάν 8)5 διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΙΝΤΙΣΣΑ	52	1384	έ. Ριγέκαν 14)5	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ά. Γιβραλτάρ 26)5 διά Ταραγκούνα
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ά. Μπάνιας 10)5 διά Σπαλάττον	ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ	60	8497	ά. Χονούλου 24)5
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	έ. Γένοβα 19)5	ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	ά. Μπ. "Άιρες 11)5 διά Ρόττερνταμ
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ά. Γιβραλτάρ 22)5	ΜΑΡΙΑ	61	10333	ά. Σιγκαπούρην 23)5 διά Σαγκάνη
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ά. Χάμπτον ρόδς 22)5	ΜΑΡΙΑ	62	9455	ά. Ριο 'Ιανέρον 30)4 διά Κόδερχαρ
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ά. Εσκουνίς 24)4 διά Περσικόν	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Πειραιά 14)5 διά Κων(πολίν
ΚΡΗΤΗ ΔΑΝΤ (δ.)	73	42470	ά. Γιβραλτάρ 13)5 διά Πειραιά	ΜΑΡΙΑ III	53	825	έ. Βαρκελώνην 22)5
ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ (δ.)	74	63000	ά. Γιοκοχάμη 24)4	ΜΑΡΙΑ Β.	55	3597	έ. 'Αινέροαν ρίπο 16)2 (έπισκ.)
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	63000	ά. Ρ. Τανόρα 19)5	ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	52	10607	ά. Πειραιά 24)5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ά. Ρ. Τανόρα 13)5	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Λαζ. 'Αινέλεις 24)5 διά Μπαλμπόδικος
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ά. Σάντος 28)4 διά Γδόνια	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Σιγκαπούρη 22)5 διά' 'Αινέροαν
ΚΡΥΟΣΥΕΣ-ΙΝΤΕΡ Κ. δ.	66	78785	έ. Σιγκαπούρην 22)5	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ά. Κόπτε 11)5 διά Βανκούβερ
ΚΥΘΗΡΑ	52	5152	ά. Ντουάλα 16)5 διά Βαρκελώνη	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Βανκούβερ 3)5 διά Κίναν
ΚΥΘΗΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	έις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	ά. Κάμ-πιαδ-Τσάνς 7)5
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	ά. Βακαγιάμε 4)5 διά Χουάσκο	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Κ. (δ.)			

ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Κάλιαρι 73)5 διά 'Αλγέριον	ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Ν. 'Ορλέανην 11)5 διά Ντεμέράρα
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ά. Μπανιάς 10)5 διά Βενετίαν	ΜΙΝΙ ΛΟΤΣΙΚ	70	1592	ά. Ντεμέράρα 10)5 διά Μόμπιλ
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	53	15789	ά. Τρίπολιν Αιδάνου 23)5 διά Πλότος	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ά. Κόμπε 19)5 διά Τσιταγκόγκ
ΜΑΡΙΑΝΗ Δ.	68	14800	ά. Σαχάτ 24)5	ΜΙΝΙ ΛΟΥΚ	71	1564	ά. Χόγκ Κόγκ 22)5 διά Κασσιόπυκ
ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Χόγκ Κόγκ 16)5 διά Ζαμποάγκα
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. Καλλάρι 11)5	ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ά. Λ. "Αντζέλες 23)5 Γκουαγιακίλ
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	ά. Λείπ. Τσάρλες 15)5 διά Χιούστον	ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Ντεμέράρα 21)5
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	ά. Λείπ. Τσάρλες 15)5 διά Χιούστον	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Κίογκας 6)5 διά Αδγούσταν
ΜΑΡΙΤΟΥΛΑ	59	12149	ά. Λορ. Μάρκες 18)5	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Γκουαγιακίλ 21)5
ΜΑΡΙΤΣΑ	65	10596	ά. Ντακάρ 4)5 διά Χωινάκηγκ	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	2224:	δ. Σιγκαπούρην 6)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Κόμπε 25)5 διά Φουκουγιάμας	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	27000	εἰς 'Εμδεν υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Τομπάτα 27)5	ΜΙΧΑΗΛ Ε.	56	8905	εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 10)4
ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	ά. Πειραιᾶ 29)4 διά Δυρράχιον	ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ 8.	71	124009	ά. Λισσαθώνα 27)4 διά Περσικού
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Σιγκαπούρην 18)5	ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Φιλαδέλφειαν 17)4 Κάρυκ 'Αιλ
ΜΑΡΝΤ. ΕΞΠΟΡΤΕΡ	57	6079	ά. Κόμπε 23)4	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ά. Πόρτ. 'Αρθουρ 20)5
ΜΑΡΝΤ. ΙΜΠΟΡΤΕΡ	58	6079	ά. Γκράλφορτ 29)4	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. Κόπερβικ 22)5 διά Τουρκία
ΜΑΡΝΤ. ΠΑΚΕΡ	61	6095	ά. Τενερίφην 18)5 διά Νιουχάφεν	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	61	12662	ά. Ν. 'Ορλέανην 14)5 διά 'Βονδίαν
ΜΑΡΝΤ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ	67	1401	ά. Βαλπαράζα 28)4	ΜΟΛΝΤΟΒΑ	71	9101	ά. Π. Κελάγκ 24)5 διά Ριγέκαν
ΜΑΡΠΗΝΗΣΑ	55	9125	ά. Σιγκαπούρην 22)4 διά Κίναν	ΜΟΜΠΙΔΑ (δ.)	69	47958	ά. Σιγκαπούρην 25)5 διά Κάρυκ 'Αιλ
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	52	11593	ά. Πειραιᾶ 9)5	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ά. Γιεράλταρ 30)4
ΜΑΡΥΑΙΖΑ	70	15806	ά. Παναμά 12)4	ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ά. Σιγκαπούρην 16)5 διά Λαμπουάν
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Λ. Μαρκές 6)5 διά Χιροχάτα	ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Πειραιᾶ 25)5 διά 'Αμβούργον
ΜΑΡΩ	51	1871	ὑπό παραλαβήν	ΜΠΑΝΓΚ. ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	ά. Κολόπην 28)4 διά Νταντή
ΜΑΣΣΑΣΑΛΙΑ	64	2038	ὑπό παραλαβήν	ΜΠΑΡΙΝΓΚ ΠΟΛΥΞΕΝΗ	52	6982	ά. Πουνταρένας 13)5 'Ακατζούτλαν
ΜΑΣΣΙΑΙΟΝ (δ.)	59	20674	ά. Σαλαντόν 19)5 διά Φρήπορτ	ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Αμδούργον 19)5
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Χόγκ Κόγκ 4)4 διά Σαγκάνη	ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	ά. Αμβέρσαν 23)5
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Μπάρευ 20)5	ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Πειραιᾶ 23)5 διά Λαττάκια
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Παναμά 12)4 διά Σαγκάνη	ΜΠΟΝΥ (δ.)	57	27990	ά. Κόρινερ Μπρούκ 15)5
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ά. Ρότερνταμ 10)5 διά Σάντος	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	60	1010:	ά. Μόντρεαλ 24)5
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Τέμα 19)5	ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΥΡΕΣ	53	2756	ά. Μπαρμπάντος 11)5 διά Τενερίφην
ΜΑΤΖ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ 6.	65	32168	ά. Βιλελμασχέφεν 19)5	ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕΙΝΤ 8.	51	10203	ά. Καράτσι 25)5
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Σιγκαπούρην 18)4 διά 'Ιαπωνίαν	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Βαλτιμόρην 22)5
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Σαμπερίκο 10)4	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	6022	ά. Μάλτα 20)3 διά Τρίπ. Λιθύνης
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Ριο 'Ιανέριο 7)5	ΜΥΚΗΝΑΙ	63	1196	ά. Λισσαθώνα 22)2 διά Πειραιᾶ
ΜΕΓΑΛΑΠΟΙΣ	71	9426	ά. Παπέτε 10)5 διά Νουμέα	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ά. Γιεράλταρ 19)5 διά Πειραιᾶ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Κωνυπολίν 24)5 διά Βάρνας	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Π. Μπούκομ 22)5 διά Πειραικόν
ΜΕΛΙΔΑΛΛA	52	1699	ά. 'Αγαδίρ 26)4	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Ντώρμπαν 24)5 διά Μπ. 'Αμπάς
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Ντάς 'Αιλ 19)5	ΜΥΡΤΟ	54	4427	ά. Π. 'Αρθουρ 19)5 διά Π. ντε Μπούκ
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Βομβάνη 11)4	ΜΥΣΩΝ	51	4029	ά. Μιταρμάντος 13)5
ΜΕΝΤΑΤΑΛΛΙΚ	47	1700	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΩΡΗΑΣ	53	6811	ά. Πειραιᾶ 17)4
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ά. Μαδέρα 15)4 διά Βόλον	Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	58	13152	ά. Γιεράλταρ 19)5 διά Καλούς λιμένας
ΜΕΣΟΛΟΥΓΓΙ (δ.)	74	60900	εἰς Ινδίανα υπό συμπλήρωσιν	ΝΑΝΣ ΜΑΙ' ΚΕΛΣ	59	11299	ά. Ντώρμπαν 25)5
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Τοιταγκόγκ 22)5	ΝΑΝΣΟΣ ΑΙ' ΛΑΝΤ	57	4225	ά. Γλασκώθην 22)5 διά Θρή Ρίθερς
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17840	ά. Σιγκαπούρην 25)5 διά Κουΐν 'Αιλ	ΝΑΝΣΟΣ ΑΙ' ΛΑΝΤ	68	3960	ά. Μακέλ 18)5 διά 'Ιντασόν
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Μπ. Μασάρ 21)5 διά Χόγκ Κόγκ	ΝΑΤΑΔΑ	72	8849	ά. Ντώρμπαν 12)5
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Π. Μπούκοιν 19)5 διά Μιζουσίμα	ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	ά. Ντώρμπαν 30)4
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Ρότερνταμ 22)5	ΝΑΤΚΡΕΣΤ	56	6424	ά. Γιεράλταρ 15)5 διά Τουρκία
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Κεμπέτ 23)5 διά 'Αρούμπα	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	ά. Πέναγκ 27)5
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Π. Μπούκοιν 15)5 Χονδούλου	ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΛΗΣ 8.	73	35340	ά. Γιεράλταρ 16)5
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Μπαχρέιν 9)5 διά Χονδούλου	ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. 'Αιρέθροαν 20)5 διά 'Αλγέριον
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Σιγκαπούρην 9)5 διά Κουΐν	ΝΑΥΣΙΚΑ	51	2372	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Ταματάδε 16)5	ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	4195	ά. Βενετίαν 29)4 διά Γκελέτα
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Ν. Χάφεν 17)5 διά 'Αρούμπαν	ΝΑΥΤΙΔΟΣ	54	3596	ά. Κλήθελαντ 20)5 διά Μιλγουώκι
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Χονδούλουλ 17)5 διά Π. Μπούκοιμ	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Μόμπιλ 18)5 διά Τάμπα
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Γιούροπορτ 23)5 διά Μπορντώ	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ά. Σαβάννης 16)5 διά 'Αρούμπα
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Π. Μπούκοιν 22)5 διά Γοκαΐσι	ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Αλεξανδρείαν 19)4
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Βαλτιμόρην 23)5	ΝΕΔΙ (δ.)	58	20678	ά. Π. 'Ιανέριον 22)5
ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Ντουμά 8)5 διά Τρίνινταν	ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Δουνέκρην 21)5 διά Νουαντιμπού
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Π. Μπούκοιμ 26)5 διά Κασίμα	ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ά. Τής 27)5 διά Τάνυ
ΜΗΤΕΡΑ	53	3004	ά. Θεόστουταν 16)5 διά Τρίπολιν	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Γιεράλταρ 26)5 διά Τρίνινταν
ΜΗΤ. ΒΑΣΙΑΙΚΗ (δ.)	49	9004	ά. Τζεμπέτη 10)5 Μπαγκλαντές	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Μορπάσια 5)5
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Θεσσαλονίκη 29)4	ΝΕΡΕΙ-ΝΤΕ (δ.)	54	10944	ά. Ιμινχάν 23)5
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	ά. Τέακονθιν 12)5	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Μορμουνκάδο 10)5 διά Κορέαν
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. 'Αιρέθρογον 26)5 διά 'Εμδεν	ΝΕΦΟΣ	48	3286	ά. Ξέρον 26)5
ΜΙΝΑ Α. ΚΑΜΠΑΝΗ	69	16413	ά. Παναμά 4)4 διά 'Ιαπωνίαν	ΝΕΦΟΣ ΙΙ	56	7911	ά. Ντώρμπαν 7)5 διά Γιεράλταρ
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Μπιλμπάδο 12)5 διά Ρ. Ιανέριον	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	9093	ά. Κιαραράζο 24)5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Ντεμεράρα 11)5 διά Μόμπιλ	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	25471	ά. Ρ. Τανόρα 16)5
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤY	69	1572	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ. (δ.)	53	4968	ά. Μόμπιλ 17)5
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝ	71	1598	ά. Παραμάριπο 7)5 'Αγκρα ντός Ρέις	ΝΗΚΑΙΑ (δ.)	55	9803	ά. Παναμά 19)5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΔ	70	1582	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Χόγκ Κόγκ 21)5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΔΑΝ	69	1582	ά. Ο' ζάκαν 15)5 διά Κασιούταν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	ά. Ντάρι ές Σαλάμη
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Καλκούταν 21)5 διά Βαρελώνη	ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18600	ά. Βετόρια 11)5 διά Κωνστάντζαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Γκουαγιακίλ 22)5 διά Κρίστομπαλ	ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ά. Παναμά 23)5 διά Ν. 'Υρκην
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1591	ά. Ημιρώσταν 24)5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	54	2496	ά. Λαττάκια 5)5 διά Μεροίνα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	71	1592	ά. Αμπρόγκονταν 14)5	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ά. Πειραιᾶ 13)5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	71	1592	ά. Ν. 'Ορλέανην 16)5	ΝΙΚ. Ι. ΒΑΡΔΙΝΙ (δ.)	61	65347	ά. Τενερίφην 13)5 διά Ρ. Τανόρα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	71	1592	ά. 'Αμπρόγκονταν 25)5	ΝΙΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ μ.	55	10722	ά. 'Αιρέθρογον 15)3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	71	1592	ά. Παναμά 14)5 διά Βαρελώνη	ΝΙΚΥ	58	9087	ά. Τέμπη 21)5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	71	1592	ά. Σουσού 14)5 διά Κασιούταν	ΝΙΝΗ	62	28651	ά. Λ. "Αντζέλες 23)5 διά 'Εμδεν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Ο' ζάκα (22)4	ΝΟΠΑΛ ΆΛΚΙΜΟΣ	63	7280	ά. Σάντος 24)5 διά Μπ. 'Άλγερες
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	71	1563	ά. Κόρρο 15)5	ΝΟΡΔ. ΦΡΟΣΤ	58	4106	ά. Καζαμπλάνκα 20)5 διά Ρωσίαν
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλέανην 16)5	ΝΟΡΔΑΠΟΡ	48	2462	ά. Μεσήνα 18)5 διά 'Αλγέριον
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. 'Αμπρόγκονταν 25)5	ΝΟΡΔΑΜΡΑΚ	51	2758	ά. Κίγκατον (Τζαμ.) 13)5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Παναμά 14)5 διά Γκουαγιακίλ	ΝΟΡΘ ΑΤΑ. ΒΑΛΟΡ	69	15808	ά. Ναπιέρ 17)5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1592	ά. Καλκούταν 21)5 διά Βεντούρα	ΝΟΡΘ ΒΑΙ· ΚΑΟΥΝΤ	60	10235	ά. Ντεμεράρα 20)5 διά Βεντούρα</

ΝΤΕΛΙΚ ΣΚΑΥ·	63	13751	ά. Ν. Ὁρλεάνην 10)5 διά Χιούστον	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Χ.	71	3646	δ. Κων)πολιν 21)5
ΝΤΗΦΑΙ' ΑΝΤ ΚΟΛ. δ.	64	31040	έ. Πόρτλαντ 22)5	ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	έ. Μπαντάρ Σαπούρ 22)4
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛ. δ.	55	8821	έ. Βούρβαν 24)5	ΠΑΝΓΚΡΙ ······	49	2641	ά. Τρίπ. Λιθάνου 24)4 διά *'Αλγέριον
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ά. *'Αμπαντάν 7)5	ΠΑΝΔΩΡΑ ······	61	11925	έ. Πόρτο 'Αλέγκρε 23)5
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	56	8159	ά. Χονίάρα 22)4 διά *'Αγγλίαν	ΠΑΝΤΕΛΗΣ ······	54	7853	έ. Βάρρι 14)5
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	έ. Καράται 21)5	ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	έ. Βανκούμερ 22)5
ΝΤΟΛΥ	55	3266	ά. 'Αγαδίρ 20)5 διά *'Αμπιτζάν	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ······	61	16561	έ. Μπαναγκάρ 4)5
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	έ. Παναμά 14)5	ΠΑΝΩΡΑΙΑ ······	53	2731	ά. Ταύρο 20)2 διά Μπαγκόγκ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	7285	έ. Ρόττερνταμ 27)5	ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ ······	57	8992	ά. *'Αμβούργον 19)5 διά Κοραμάρ
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΔΙΟΥ	69	9072	ά. Λίθερπουλ 10)5 διά Σαγκάνην	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.)	53	15882	έ. Λίθερπουλ 20)5
ΝΤΩΝΤ. ΚΟΛΗΝΗΣ δ.	65	25476	έ. Μασαλίαν 4)5 (ἐπισκευαί)	ΠΑΡΑΛΟΣ ······	72	10716	έ. *'Απατα(Λάγκος 19)5
ΞΕΝΗ ······	55	1965	ά. Σιγκαπούρην 17)5	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Χ.	57	7751	έ. Σιγκαπούρην 19)5
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	17500	εις 'Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ ······	57	8184	ά. *'Αμπαντάν 1)5
ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν)	73	73492	έ. Σάν Σεμπάστιαν 18)4	ΠΑΡΝΗΣ (δ.) ······	59	23607	ά. Ν. Ὁρλεάνην 21)5 διά Χιούστον
ΟΘΩΝ	57	9448	έ. Ντάρμπταν 18)4	ΠΑΡΟΣ ······	61	13912	έ. Κασσιούγκ 27)4
ΟΙ' ΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12245	ά. Ντακάρα 12)5 διά Βλόγκ	ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)	71	80225	ά. Ρόττερνταμ 7)5 διά Περσικόν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΪΝ	62	11376	ά. Ρόττερνταμ 15)5 διά ΗΠΑ	ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	ά. Χόρκ Κόρκ 21)5 διά Μπαχρέν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ά. Γάνοην 19)5 διά Βρίστην	ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44411	έ. Γιοσού 15)5
ΟΑΓΑ	45	2095	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	έ. Γιοκούχα 23)5
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ά. Βίλμιγκτον 22)5 διά Ν. Υόρκην	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.)	65	31768	ά. Γιεραλτάρ 18)5 διά Λά Πλάτα
ΟΛΥΜΠΙΑ (ὑπερωκ.)	53	17434	έ. Πειραιά 24)3	ΠΑΓΡΙΣ (λάτινερ)	50	16259	ά. *'Ανδελάιδα 23)5
ΟΛΥΜΠΙΑ	63	1196	έ. Κάρντιφ 24)5	ΠΑΤΡΙΣ ······	62	11076	ά. Ν. Ὁρλεάνην 24)5 διά Μεξικόν
ΟΛΥΜΠΙΑΣ II	58	5326	έ. 'Αμβούργον 22)5	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ. ······	71	16306	έ. Κασσιούγκ 17)5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Σιγκαπούρην 25)5 Κου τιν "Αιά	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) ······	51	15861	έ. Τρίπολιν Λιθάνου 26)5
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	12111	έ. Φρίμαντ 22)5	ΠΕΙΡΑΙΑΣ ······	62	1510	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	55	1887	έ. Κων)πολιν 29)4	ΠΕΛΛΑ (δ.) ······	58	27372	έ. Τζάκονσιθ 18)4
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ά. Γιεραλτάρ 10)4 διά Π. Ρίκο	ΠΕΛΛΑ ······	47	5928	έ. Βηρυτόν 11)5
ΟΡΕΣΤΗΣ	58	1122	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	δ. Παναμά 16)5 διά *'Ιαπωνίαν
ΟΡΕΣΤΗΣ	72	12110	ά. Μορμόνγκο 9)5 διά Κορέαν	ΠΕΛΟΨ ······	55	7508	ά. Π. 'Αρθουρ 20)5
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	ά. Γιοκούχα 22)5 διά Μπαγκόγκ	ΠΕΛΟΥ ······	59	1863	ά. Πειραιά 25)5 διά Σμύρνην
ΟΣΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ δ.	65	38710	ά. Λ. Πάλμας 18)5 διά Περσικόν	ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.) ······	59	23607	ά. Γκάλεστον 6)5
ΟΣΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	65	18451	ά. Λ. Καρτέλ 23)5	ΠΕΡΓΑΜΟΣ ······	48	1594	έ. Βηρυτόν 7)5
ΟΣΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	έ. Σιγκαπούρην 13)5	ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. μικτ.	55	17999	ά. Κρίστομπαλ 18)5 Λά Εστακάντα
ΟΣΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ά. Βενετίαν 22)5	ΠΕΡΙ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ ..	72	8978	δ. Παναμά 13)4 διά *'Ειρηνικόν
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ά. Ρόττερνταμ 25)4 διά Ντακάρ	ΠΕΡΙΠΕΙΚΗ (δ.) ······	54	10916	έ. Ρεσιφ 25)5
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. Μομπάναν 30)4 διά *'Ειλατ	ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ ······	58	8466	δ. Παναμά 3)3 διά *'Αλγερίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Βαλτιμόρην 17)5 διά Σ. Ναζαίρ	ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ ······	63	10868	έ. Ντώρμπαν 21)5
ΟΥΤΕ	49	2102	ά. Πειραιά 29)4	ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ ······	62	9908	ά. Κολούμπια ρ. 11)4 διά *'Ιαπωνίαν
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ά. Τσάπμαν 21)5 διά Κοραμάρ	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) ······	63	33462	ά. *'Αμβούργον 25)5 διά *'Αρσού
ΠΑΙ' ΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Γιεραλτάρ 24)5 διά Σιδώνια	ΠΕΡΣΕΥΣ ······	73	2930	όπο παραλαβήν
ΠΑΙΑΜΥΡΑ	58	5720	ά. Ρ. 'Ιανέριο 17)5 διά Μπ. *'Αύρες	ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	52	16083	ά. Πειραιά 24)3 διά Μέγαρα
ΠΑΙΑΝΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Μπρεμεράχφεν 17)5 διά Κίναν	ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	51	14538	έ. Μπιζέρτα 19)5
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Αμέρλαν 21)5 διά Σάντος	ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	45	10375	έ. Πειραιά 6)5
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. Μπρούναμπουτέλ 12)5 διά Ρίγα	ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	54	20746	έ. Πειραιά 24)5
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Μόντρεαλ 22)5	ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	έ. Πειραιά 21)5
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.	44	2872	άργει εις Πύλων ἀπό 28)6)71	ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	ά. Πειραιά 22)5 διά Ταρτούς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	57	10508	ά. Γιοκούχαν 16)5 διά *'Ινδιαν	ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	ά. Πειραιά 23)5 διά Τρίπολιν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. Γιεραλτάρ 14)5 διά Σαδάννια	ΠΕΤΡΟΛΑ X (δ.)	54	12107	ά. *'Αλεξανδρειαν 16)5 διά Τής
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	55	10135	ά. Ντώρμπαν 18)5 διά Κωνσταντζαν	ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	ά. Τής 18)5 διά Μεσόγειον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	51	10493	ά. Τακόμα 23)5 διά Γιοκούχαν				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	9367	ά. Σιγκαπούρην 12)5 διά Β. Κορέαν				

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE-TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἔξι *'Ιαπωνίας καὶ τάναπαλιν διὰ 2 πλοίων μηνινίων: μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς ἑτέρους λιμένας "Απω *'Ανατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι' ὅλην τὴν Ἑλλάδα:

(ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙ·ΓΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.)

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.)	57	12257	Ε. Βηρυτόν 24)5	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	δ. Ντώρμπαν 23)5 διά Κωνσταντίναν
Π. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ δ.	58	20592	δ. Μπράς ρ. 23)4 διά Φρήπορτ	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ (δ.)	56	12355	ε. Πειραιά 24)5
ΠΗΛΑΕΑΣ	69	10016	δ. Παναμά 13)4	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	65	1129	ε. Σπέτζια 21)5 διά Καζαμπλάνκα
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	Ε. Γύναια 20)5	ΣΑ Σ	40	5360	δ. Ντώρμπαν 20)4 διά Ρόττερνταμ
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	58	23607	δ. Παναμά 23)5 διά Λ. Μίνας Μπαίν	ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	δ. Ν. Όρλεάνην 13)5 Κωνσταντίναν
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	61	10072	δ. Χούλ 7)5 διά Π. Σουδάν	ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	δ. Χαϊφα 15)5 διά Πειραιά
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	9045	ε. Μοντεβίδεο 24)5	ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ε. Βαρκελώνη 16)5
ΠΗΤΕΡ Α	61	13437	ε. Νιούκαστλ (Άστρο.) 23)5	ΣΗ ΛΑΙΓ'ΟΝ	53	6504	δ. Λίθερπουλ 16)5 διά Σαγκάνη
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Ντάρερ 1)5	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	δ. Στυκαπόύρην 27)5 διά Βομβάνη
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Νταμπιέρ 10)5	ΣΗ ΡΕΙΤΖΕΡ	59	11545	ε. Ολάκαν 27)5
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	ε. Πιουροπόρτ 27)5	ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	ε. Φιλαδέλφειαν 23)5
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	δ. Ναγκόχια 16)5 διά Σικάγο	ΣΗ ΤΑΙΓΝΤ	71	10010	δ. Πόρτ Τζάιλς 18)5
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΛΑΕΥ	71	3551	δ. Οζάκαν 25)5 διά Μιζουΐμα	ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	δ. Μπρεμερχάφεν 8)5 διά Κίναν
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	δ. Φουκουγιάμα 18)5 διά Χονκάγκ	ΣΗΜΕΙΟΝ ΠΡΩΤΟ	58	3829	δ. Αμβέρσαν 21)5 διά Πειραιά
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	ε. Τεργέστην 17)4 διά Χάρεν	ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ε. Πειραιά 17)4
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	δ. Σουγκάν Ρετζάκ 5)5 διά Τούγκτάο	ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	8800	δ. Αλεξανδρειαν 23)5 διά Βηρυτόν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ'	72	3551	ε. Τάραντα 22)5 διά Ριγέκαν	ΣΙΑΒΕΡ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	58	11452	δ. Κων(πολιν 18)5 διά Μ. Θαλασσαν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Όλτα 14)5 διά Σαγκάην	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ε. Κάντλα 7)4
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ε. Σουάμπια 24)5	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ε. Δάντσιχ 3)5
ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	δ. Μανόρεντνα 11)5 'Αλεξανδρειαν	ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	δ. Στυκαπόύρην 29)4 διά Ντάρεν
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Π. Σουδάν 14)5	ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΑ	55	6686	δ. Λισσαδώνα 21)5 διά Κίγκοτον
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	ε. Καράτο 24)5	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	49	4825	δ. Λάς Πάλμας 26)5 διά Μομπάσαν
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	δ. Ν. Όρλεάνην 21)5 διά Χιούστον	ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	δ. Σύρον 6)5 διά Τρίπολιν
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	54	10970	ε. Αγ. Βικέντιουν 25)5	ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	δ. Μένα 'Αχμαντί 22)5 Μίλφ. Χάρεν
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	δ. Αμέρσον 22)5 διά Γιεραλτάρ	ΣΙΣΣΥ	60	7563	δ. Κοκούρα 10)5 διά Σουηδίαν
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	δ. Σάντος 13)5 δι' 'Αλγερίαν	ΣΙΣΣΥ	54	1832	δ. Λάτοι 23)5 διά Μπαντιρίμα
ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ ΔΙΑΚΑΝ	61	4207	δ. Κούν Μπ. 5)5 διά Παπέτε	ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	δ. Ν. Όρλεάνην 18)5 διά Χιούστον
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ε. Σάντος 23)5	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	δ. Σάντος 24)5 διά Μπ. "Άθρες
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	δ. Γιοκοσάμα 17)5 Ν. Γουεστμίντερ	ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ε. Πουάντ Νουάρ 13)5
ΠΟΠΗ	38	2562	δ. Πειραιά 15)5 διά Κωνσταντίναν	ΣΚΑΠΓΟΥ ΙΝΤ	70	9077	δ. Ωκλαντ 21)5 δι' 'Αδελατίδαν
ΠΟΠΗ Α	42	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΚΑΠΛΕΙ'Κ	53	3899	δ. Λάς Πάλμας 15)5
ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	δ. Σουάμπια 20)5 διά Ρ. Τανόρα	ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	δ. Λ. "Αντζελες 23)5 Βανκούμερ
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	δ. Φάλμουθ 13)5 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΣΚΑΠΜΠΕΙ' (δ.)	60	12927	δ. Άμουσιν Μπ. 14)5 'Αμβούργον
ΠΡΙΑΜΟΣ	65	20529	ε. Μαντράς 23)5	ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	δ. Λισσαδώνα 23)5 δι' 'Αιστερτάμ
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	δ. Τρίπ. Λιβάνου 23)5 διά Βηρυτόν	ΣΚΑΠΧΙΑΛ	61	12012	δ. Στυκαπόύρην 11)5 δι. Ιαπωνίαν
ΠΡΙΓΚ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	ε. Στυκαπόύρην 28)5	ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	δ. Σάντος 22)5 διά Πειραιά
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	δ. Πειραιά 25)5 διά Σφάξ	ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	δ. Παναμά 16)4 διά Κίναν	ΣΚΛΕΡΙΟΝ	69	9057	δ. Μπ. "Άθρες 20)4 Ρόττερνταμ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	εξωθ. Καράτο 25)5	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	δ. Σάντος 23)5 διά Μπ. "Άθρες
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	δ. Παναμά 16)5 δι' 'Ιαπωνίαν	ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ε. Ν. Όρλεάνην 15)5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	δ. Σαλδάντορ 12)5 διά Χονκάγκ	ΣΚΥΤΩΝ	58	10067	ε. Ρουέν 5)5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	50	7464	δ. Αλεξανδρειαν 20)5	ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν ΡΟΥΜΠΥ	57	4403	ε. Ταυτίκο 12)5
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ε. Βανκούμερ 22)5	ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ε. Λάς Πάλμας 24)5
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	δ. Π. Καρτέλ 18)5 διά Ρόττερνταμ	ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ε. Τούγκτα 5)5
ΠΤΩΛΕΑΜΑΙΣ	62	2372	ε. Οδύσσα 23)4	ΣΟΥΖΥ	57	10687	δ. Βιτόρια 14)5 Σ. Νίκολας ('Αργ.)
ΠΩΛΙΝΑ	53	10165	ε. Γιοκούμα 17)5	ΣΟΥΓΙΦ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	δ. Πειραιά 25)5 διά Βόλον
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	51	2379	ε. Χάμπτον ρ. 23)5	ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	δ. Γιοκοχάμα 17)5 διά Παναμά
ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	5431	δ. Π. Καμπέλλο 15)5 Π. Μπάριος	ΣΟΥΜΑΝΤΕ (δ.)	53	12962	εις Βοστώνην ἀπό 9)11
ΡΕΑ	71	9025	δ. Ρόττερνταμ 25)5 διά Μ. Τζαχάρ.	ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	δ. Χαλκίδαν 12)4 διά Βεγγαζήν
ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	δ. Λά. Παλλής 20)5	ΣΟΦΙΑ	65	14048	δ. Μόρι 16)5 διά Βανκούμερ
ΡΕΖΟΑ, ΚΟΛ(ΝΗΣ δ.	58	13093	δ. Μόντρεαλ 17)5 διά Σάρνια	ΣΟΦΙΑ	60	8310	δ. Αντοφαγκάστα 1)5
ΡΕΩΥΜΝΟΝ	66	1127	δ. Λουάντατο 13)5	ΣΟΦΙΑ	50	5455	ε. Σάντος 23)5
ΡΕΝΑ	55	8902	εξωθ. Ντώρμπαν 25)5	ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	δ. Πόρογκρουν 22)3 διά Ταύλινδον
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ε. Λάς Πάλμας 25)5	ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	δ. Αλεξανδρειαν 24)3 διά Λιθόνη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΜ	56	13383	δ. Μπ. "Άθρες 21)5 δι' 'Οδησσόν	ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	δ. Ντακάρ 8)5 διά Σαλτάνα Μπατίν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	δ. Σάντος 20)5 διά Ρίο Ιανέριο	ΣΟΦΙΑ ΚΟΟΚ	62	14622	δ. Κολόμπο 9)5 διά Μπαγκλαντές
ΡΗΓΚΡΕΙΤΖΕΡ (δ.)	57	23693	ε. 'Αλεξανδρειαν 17)4	ΣΟΦΙΤΡΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ	55	13737	δ. Πειραιά 25)5 διά Βόλον
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	επό παραλαβήν	ΣΠΑΛΑΜ. ΚΑΠΤΑΙΝ	56	5720	ε. Καράτο 24)5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	16810	ε. Χιρόχατα 24)5 διά Τούμπα	ΣΠΑΛΑΜ. ΣΗΜΑΝ	50	9180	δ. Στυκαπόύρην 13)5 διά Χονκάγκ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. Λισσαδώνα 23)5 διά Σέδεν 'Αιλς	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ε. Μόρπιλ 24)3
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	δ. Πόρτ Κελάγυ 18)5 διά Ρόττερνταμ	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	δ. 'Απαπα(Λάγκος 15)5 Ντουάλα
ΡΙΒΑ	63	10399	δ. Στυκαπόύρην 25)5 διά Κορέαν	ΣΠΑΡΤΟ	57	10615	δ. Στυκαπόύρην 13)5 διά Ρόττερνταμ
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4860	ὑπό παραλαβήν	ΣΠΕΚΤΡΑ Ι. (δ.)	65	33971	δ. Φιλαδέλφειαν 3)5
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ε. Λισσαδώνα 23)5	ΣΠΙΡΙΤΡ ΟΦ ΦΟΙΝΙΞ μ.	74	65113	εις Φερράδη ύπο συμπλήρωσιν
ΡΟΔΟΣΤΟ	60	20410	δ. Κομπέ 14)5 διά Κασσιούν	ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ε. Μπ. "Άθρες 22)5
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	δ. Νιούπορτ 16)5 διά Πόρτ Λίμον	ΣΠΥΡΟ (δ.)	60	26467	δ. Πειραιά 21)5 διά Ταρτούς
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9071	δ. Μανύλι 4)5	ΣΤΑΒΑΝΤΑ (ρ.	70	17840	ε. Δουνικέρην 8)5
ΡΟΖΕΑΝ	54	2676	δ. Αυθέρσαν 14)4 διά Πειραιά	ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17840	ε. Πόλιντον 19)5 διά Ταρτούς
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	57	4885	δ. Ντώρμπαν 26)5 διά Χάρερην	ΣΤΑΚ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Κιτικάτ 22)5
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ε. Βηρυτόν 21)5	ΣΤΑΚ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Αδελαΐδαν 10)5
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	δ. Λονδίνον 18)5 διά Κοραμούρ	ΣΤΑΡ ΔΙΑΥ	73	14667	ε. Νιούκαστλ (Άστρο.) 21)5 Χιλήνη
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	δ. Σουάμπια 18)5 διά Κοσίν	ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ε. Α. Μαρκές 16)5
ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	ε. Μπαρέτα 11)3	ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ε. Στυκαπόύρην 25)5
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	56	21081	δ. Στυκαπόύρην 24)5 διά Περισκόν	ΣΤΑΤ ΑΓΓΕΛΑ Β. (δ.)	60	12281	ε. Αγ. Φραγκίσκον 24)5
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	δ. Κόλπου 18)5 διά Τσαλάνα	ΣΤΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ε. Ντεμεράρα 23)5 δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛ	61	11317	δ. Οζάκα 30)4 διά Βόρεον	ΣΤΑΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ δ.	58	12459	ε. Ρόττερνταμ 11)5
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	16334	δ. Κακούγκαθα 20)5 διά Κασίμα	ΣΤΑΤ ΡΑΪΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Ντώρμπαν 26)5
ΣΑΙΛΑΜΙΣ (δ.)	58	11117	δ. Γιακούγκαθα 10)5 διά Χιούστον	ΣΤΟΛ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ε. Μπάραν 30)4
ΣΑΙΜΟΣ	66	20750	δ. Τσιταγκόγκ 4)5	ΣΤΟΥΓΚΑΡΑ	53	5616	δ. Παναμά 14)5
ΣΑΙΜΟΣ ΠΕΡΑ	66	17208	δ. Βιτόρια 30)4	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ε. Λονδίνον 9)5 διά Δ. Αφρικήν
ΣΑΙΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	δ. Αιλεόρρογκ 25)5	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΙΜΟΣ ΣΚΑΥ'	71	5764	δ. Ρόττερνταμ 19)5 διά Φρήπασ				

ΤΑΚΑ	58	11425	Ε.	Χάμπτον ρόδας 24)5		ΦΑΛΑΜΟΥΘ	59	9830	ε.	Μορμουγκάδο 15)5
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	Ε.	Άμερεραν 24)5		ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	ά.	Σιγκαπούρην 27)4
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	Ε.	Σιγκαπούρην 22)5		ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23000	είς	Σασέμπο οπό συμπλήρωσιν
ΤΑΝΙΑ	57	3598	Ε.	Χάργουϊτς 17)5		ΦΑΣΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	47	3247	ά.	Θεούτα 10)4 δι*
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	Ε.	Τόκιο 18)5		ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	ά.	Πειραιά 20)4 Τρίπολιν Λιθύης
ΤΑΡΑ	61	4010	Ε.	Πειραιά 19)5		ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	53	2959	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	Ε.	Γιβραλτάρ 21)5		ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά.	Βανκούβερ 16)5 δι*
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	Ε.	Μαντράς 29)4		ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ά.	Τζακάρτα 5)5 διά Καναδά
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	56	8001	Ε.	"Οζάκα 18)5		ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΑΕ'ΙΚΣ	69	12748	ε.	Τορόντο 24)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΗ	57	7977	ά.	Σακάδι 24)5 διά Γιοκοχάμα		ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά.	Θρή ρ. 15)5 δι*
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	Ε.	Γένοβα 12)5		ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛ(ΝΗΣ δ.	62	31050	ά.	Βιλελμαργάρεν 19)5 διά Σκίκντα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙ·Ν	73	19420	Ε.	Κολούμπια ρίθερ 21)5		ΦΙΛΙΑ	58	10687	ά.	Γλασκώθην 17)5 διά Χάλιφας
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	Ε.	Μπ. "Άρες 22)5		ΦΙΛΙΠΠΑ	62	9662	ε.	Λ. Μαρκές 22)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ·Ι·ΦΤ	58	8465	δ.	Παναμά 30)3		ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά.	Κόπερ 12)5 διά Σάντα Μάρτα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	Ε.	Μαντράς 19)5		ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά.	Σιγκαπούρην 21)4 διά Κίναν		ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά.	Νιαμπέρ 23)5 δι*
ΤΕΑ	49	5632	Ε.	"Ιλλόδι 14)4		ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά.	Βαλπαραΐο 24)5 διά Μπ. "Άρες
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	Ε.	Ν. Όρλεάνην 23)5		ΦΑΩΡΙΝΑ	56	10210	ά.	Κολόμπο 11)5 διά Γιοκοχάμα
ΙΕΝΕΡΙΦ	53	8648	ά.	Λάς Πάλμας 21)5		ΦΑΩΡΙΤΑ	49	3625	ε.	Πειραιάδ 24)5
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	ά.	Καέν 11)5		ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ε.	Ντώρμπαν 14)5
ΤΕΡΡΥ	55	7798	ά.	Λάς Πάλμας 19)5 διά Μπ. "Άρες		ΦΟΔΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13997	ά.	Φιλαδέλφειαν 24)5 διά Νεάπολιν
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά.	Βιλελμαργάρεν 12)5 Γκότεμπουργκ		ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά.	Χόγκι 15)5 διά Χάγκιαν		ΦΟΥΑΜΑΡ ΓΟΥΙΣ	49	1849	ά.	Πειραιάδ 15)5 δι*
ΤΖΑΝΙ Α.	68	14800	Ε.	Βανκούβερ 19)5		ΦΟΥΑΜΕΝ	66	2982	ά.	Σάφι 20)5 δι*
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ·Υ	72	9246	Ε.	Μασσαλίαν 19)5		ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	ά.	Μπαγιόν 25)4 δι*
ΤΖΕΗΝ ΠΙΩΤΑ	57	9760	ά.	Φιλαδέλφειαν 10)5 δι*		ΦΩΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	προσήρ.	Μάρτιν Γκάρσια 25)5
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	Ε.	Λάς "Αντζέλες 21)5		ΦΡΕ'ΙΤΣ ΚΟΥΗΝ	61	12618	ά.	Νόρτενχαμ 15)5 διά Βενεζουέλαν
ΤΖΕΝ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. 65	42109	Ε.	Φιλαδέλφειαν 24)5		ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά.	Βανκούβερ 17)5 διά Κίναν	
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ά.	Ντακάρη 16)5 διά Γένοβα		ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά.	"Αγ. Βικέντιον 23)5 δι*
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά.	Ρουέν 21)5 διά Πολωνίαν		ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά.	Ναγκόγια 19)5 "Αγ. Φραγκίσκον
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά.	Σάροι 17)5 διά Ζουετίνια		ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ε.	Λορ. Μαρκές 10)5
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	Ε.	Βρέμην 17)5		ΦΡΟΣΩ	70	18633	ε.	Ν. Όρλεάνην 16)5
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14800	Ε.	Φιλαδέλφειαν 23)5 διά Ν. "Υόρκην		ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά.	Μορμουγκάδο 14)5 δι*
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	56	21185	Ε.	Μασσαλίαν 13)4 (έποκεναι)		ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ά.	Μ. "Άγιαντι 14)5 διά Μανίλα
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ά.	Χάμπτον 17)5 διά Γερμανίαν		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	57	10492	ά.	Βανκούβερ 10)5 διά Παναμά
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά.	Ναγκόγια 21)5 διά Παναμά		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11283	ά.	Γιοκοχάμα 5)5 διά Περσικόν
ΙΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ά.	Βίγκο 8)5 διά Μπαγκόκ		ΧΑΛΙΦΑΞ (δ.)	62	32878	ε.	Σιγκαπούρην 26)5
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά.	Μπριούπαλην 21)5 δι*		ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	ά.	Γιβραλτάρ 16)5 διά Ν. "Υόρκην
ΤΙΝΤΑΧΟΑΜ	43	4314	ε.	Μαντράς 21)5		ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ε.	"Ησ. Λόντον 20)5
ΤΙΤΙΚΑ ΤΙΤΙΚΑ	66	1971	ά.	Ν. "Όρλεάνην 12)5 διά Βενεζουέλα		ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά.	Σιγκαπούρην 21)5 δι*
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	71	8976	ά.	Μπούμπαλη 23)5 διά Χιούστον		ΧΑΡΙΣ II	55	4721	είς	Ντάθι Ντόρμπαν 25)5
ΤΟΓΚΟ	73	8927	ά.	Πόρτ "Ελίζαμπεθ 4)5 διά Νορβηγίαν		ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΚΙΟ ΟΔΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά.	Λ. "Αντζέλες 20)5 "Αγ. Βικέντιον		ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ε.	"Αλεξάνδρειαν 23)4
ΤΟΜΙΔΗΣ	59	6995	ά.	Χιούστον 6)5		ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ε.	Φιλαδέλφειαν 24)5
ΤΟΝΥ	55	8562	ά.	Πειραιάδ 11)5 διά Ντακάρ		ΧΙΑΝ Α'·ΛΑΝΤ	69	10016	ε.	Μαντράς 19)5
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19000	είς	Σιμίζου άπο συμπλήρωσιν		ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ε.	Σάντος 21)5
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε.	Σιγκαπούρην 16)5		ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά.	Κολούμπια ρίθερ
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	69	41687	ά.	Γιοκοχάμα 25)5 διά Περσικόν		ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	69	10016	ά.	Χιροσίμα 10)5 διά Σηστάτη
ΤΟΥΛΑ Ν.	53	3411	ε.	Σιγκαπούρην 13)2		ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά.	Ντόρμπαν 30)4 δι*
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά.	Γιβραλτάρ 17)5 διά Σαθάνων		ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά.	Μελβούρην 26)5 διά Φρήμαντλ
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά.	Λισσαθόνα 6)5		ΧΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	68	10121	ε.	Κοατζακοάλκος 7)5
ΤΡΙΓΚΟΝ	48	11172	ε.	Κασσιόδυκ 10)4		ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά.	Σηστάτη 24)5 διά Βανκούβερ
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	10492	ε.	Ρεσίφ 20)5		ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά.	Σιγκαπούρην 26)5 Δ. Λόστραλίαν
ΤΡΙΤΩΝ	57	9930	ε.	Ρουέν 2)5		ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ε.	Τάγκα 8)5
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά.	Λορ. Μάρκες 10)5		ΧΙΟΥΜΑΝΤΙΤΥ	57	8487	ε.	Γόνυια 9)5
ΤΣΑΑ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. 63	31831	ά.	Κιουράσσο 15)5 διά Φορκάντος		ΧΟΠ	55	1681	είς	μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. 66	44895	ά.	Κάραρ 9)5 διά Κάρυκ "Αίλ.		ΧΡΗΣΤΟΣ	51	4669	ε.	Ντουάλα 11)5	
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά.	Παναιτάδ 4)5		ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΣΗΦΟ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. 64	52868	ά.	Τέμπηλ Μπαίν 14)5 Π. ντε Μπούκ		ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΡΑΝΣ. (δ.)	56	11977	ά.	Χάλιφας 19)5 διά Ρότερνταμ	
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ε.	Σαΐντ Τζόν 20)5		ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	19300	ά.	Σιγκαπούρην 25)5 διά Λ. "Αντζέλες
ΥΔΡΑ	69	10964	ά.	Χονολούλου 13)5		ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά.	Κελδργκ 6)5 διά Δυρράχιον
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9382	ε.	Κάντιλα 13)5		ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά.	Ναγκόγια 24)5		ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ	54	7831	ά.	Κων/πολιν 20)3 διά Κωνσταντζαν
ΦΑΙΑΞ	70	11489	έ.	"Ησ. Λόντον 26)5		ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	ά.	Πειραιάδ 10)3 διά Βόλον
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ε.	"Αβελάθα 23)5		ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά.	Γιοκοχάμα 20)5 δι*
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ά.	Ρότερνταμ 18)5 διά Κόλπον ΗΠΑ		ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ε.	Σίδνεϋ 18)5
ΦΑΙΔΩΝ	58	6861	ά.	Πειραιάδ 19)5 διά Καζαμπλάνκα						
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ε.	Ν. "Όρλεάνην 21)5						



Τα ύπό δένας σημειώσεις

(Πλοϊστικά σημειωθέντα διάστημα (*) δύνεται να συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)

ΑΒΕΝΙΡ (κ.)	62	11098	ά. Κλήθελαντ 24)5 διά Σικάγο	ΑΛΕΞ. ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Λ. "Λαζαλές 22)5 διά Γιοκοχάμα
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΔΟΥ δ. 56	12231	ά. Ν. 'Υδρην 23)5 διά 'Ελ. Παλίτο	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 23)5	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ ... 64	10472	ά. Νικίσια 1)5 διά Κορέαν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ά. Σιμπενίκ 2)5 διά Λαττάκια	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ .. 64	15867	έ. Πειραιά 3)5	ΑΛ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	έ. Αμβέρσαν 22)5	
ΑΓΓΗΜΩΡ 71	9884	ά. Χιρούρα 28)2 διά Τάμπα	ΑΛΕΞΗΣ *	57	3143	ά. Μόντρι 17)5 διά Λά Ρομάνα	
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) .. 56	20153	ά. Λάς Πάλμας 25)5 διά Μίλφ. Χάφεν	ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	56	2983	ά. Υουνίτεν 13)5 διά Σαλέρνο	
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.) .. 54	8120	ά. Λονδίνον 9)5 διά 'Αθάναν	ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	67	14845	έ. Ιλόλο 27)4	
ΑΓ. ΣΚΕΨΗ (κ.)	58	3837	ά. Θεούτα 15)5 διά Γένοντα	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	έ. Γκάλθεστον 12)5
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.) .. 56	20140	ά. Κωνοτάντζαν 28)5 διά Κούνταντζαν	ΑΛΙΑΡΤΟΣ *	58	5593	ά. Μπρεμερχάρεν 6)5 διά Κούθα	
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) .. 51	8377	ά. Καζαπλάνκα 28)2 διά Κούθα	ΑΛΙΑΤΑ (δ.)	58	13010	έ. Τάου 20)3	
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) .. 44	1902	έ. ιες μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΙΟΘ (κ.)	56	1803	ά. Ντόντρεχτ 26)5	
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) .. 56	15881	ά. Καρπάτοι 10)5 διά Περισκόν	ΑΛΚΗΣΤΙΣ (κ.) *	60	3333	άργει είς Πειραιά από 19)3	
ΑΔΑΡΙΑΓΙΚ. (π.) .. 73	18328	έ. Κόρπους Κρίστι 14)5	ΑΛΚΑΜΑΝ *	66	27985	έ. Ρίο 'Ιανέρο 20)5	
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	ά. Παναμά 16)5 διά Κερπέν	ΑΛΚΥΩΝ (κ.)	56	1802	δ. Γιεραλτάρ 25)5 διά Ρότερνταμ
ΑΞΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Κουρασάο 14)5 διά Πούερτο Μπάρ.	ΑΛΚΥΩΝΙΑ	57	13637	ά. Πόρτ "Αρδουρ 18)5 διά Κιουρασάο
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.) * .. 53	2059	ά. Σουάνση 24)5 διά Ρουέν	ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	11826	έ. Σμιονόσεκι 21)5 διά 'Οναχάμα	
ΑΘ. ΚΟΜΗΝΟΥ (κ.) .. 56	13669	ά. Ν. 'Υδρην 13)5 διά Ματάνζας	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ράς Τανούρα 26)4	
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. Αμέρερσαν 18)5 διά Λαττάκια				
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.) .. 51	6338	ά. Ρουέν 10)5 διά Ντακάρ					
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά. Παναμά 13)5 διά Μεξικό				
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.) .. 54	5130	ά. Παναμά 8)5					
ΑΘΗΝΑ (μικτόν) .. 64	30682	ά. Ρότερνταμ 16)5 διά Παλόουα					
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	έ. Ρότερνταμ 26)5				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΣΕΙΡΑΚΗ .. 68	16319	έ. Σπαλάτον 20)5					
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) .. 67	44708	έ. Τεργόστην 20)5					
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) .. 72	106623	έ. Γιοκοχάμα 26)5					
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ά. Τεργόστην 26)5 διά Ταρτούς				
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Πειραιά 26)5 διά 'Ινδιαν				
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ. 51	8675	ά. Πειραιά 25)5 διά Κωνοτάντζαν					
ΑΘ. ΠΑΝΕΡ (δ.)	56	20207	έ. Πειραιά 2)5				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ' .. 59	8724	ά. Αμέρερσαν 15)5 διά Ρότερνταμ					
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ. 55	10027	ά. Πειραιά 13)5 διά Σύριαν					
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν) .. 67	48747	ά. Ρότερνταμ 11)5 διά Μορόβια					
ΑΘΗΝΟΥΑ (δ.)	59	28693	ά. Ρίο 'Ιανέρο 19)5 διά Μπ. "Αύρες				
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.) .. 58	8571	ά. Ηπουριά 7)5					
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.) .. 57	8814	έ. Σιγκαπούρη 28)4 διά Σαγκάνην					
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ (κ.) * .. 67	22146	ά. Παναμά 11)5					
ΑΙΓΙΣ ΜΑΪΤ (κ.)	57	8160	ά. Παναμά 21)3 διά 'Αθάναν				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΝΝΕΡ (κ.) .. 69	9025	ά. Τόκιο 20)5 διά Κούθαν					
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.) .. 57	8361	ά. Κότκα 21)5					
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΑΙΤΣ. (κ.δ.) * 68	8294	ά. Φώλευ 15)4 διά Χιούστον					
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.) * .. 66	22611	ά. Ρότερνταμ 26)4 διά Κούθαν					
ΑΙΓΙΣ ΦΕΪΜ. (κ.) .. 69	9241	ά. Παναμά 13)5 διά Κούθαν					
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.) .. 57	5943	ά. Σασέμπο 13)5 διά Κούθα					
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.) .. 61	24871	ά. Παναμά 19)5					
ΑΙΔΩΛΙΑ	52	7787	ά. Λισσαδώνα 10)5				
ΑΙΩΡΑ	57	10044	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)5 διά 'Αγγλιαν				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Νταμάρι 23)5 διά Ράς Τανούρα				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖ	58	10018	ά. Γένοντα 22)5 διά ΉΠΑ				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ *	74	16000	έ. Οσάκαν υπό συμπλήρωσιν				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Μορμουγάκα 18)5				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ .. 58	10020	ά. Φιλαδέλφειαν 23)5 διά Ταραγκόνα					
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά από 6)2				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ά. Πειραιά 17)5 διά Μύκονον				
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	ά. Ν. 'Υδρην 25)5				
ΑΙ·Π. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.) .. 56	7712	ά. Καζαπλάνκα 15)5					
ΑΙ·Π. ΓΚΡΕΙΣ (κ.) .. 56	7120	έ. Πειραιά 10)4					
ΑΙ·Π. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.) .. 56	2500	έ. ιες μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΙ·Π. ΠΡΑΐΝΤΝΤ (κ.) .. 55	9278	ά. Μοχαμέντε 15)5					
ΑΙ·Π. ΣΙΝΣΕΡ. (μ.κ.) .. 59	17948	ύπο παραλαβήν					
ΑΙ·Π. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.) .. 57	11897	ά. Αμερύγον 15)5					
ΑΙ·Π. ΤΣΑΡΙΤΥ (κ.) * .. 54	7835	ύπο παραλαβήν					
ΑΙ·Π. ΦΑΙΘ (κ.)	58	5109	έ. Λιθέρπολ 4)4				
ΑΙ·Π. ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ. 53	12407	ά. Ντουμπάτι 17)5					
ΑΙ·Π. ΧΟΟΥΙ (κ.) .. 52	6196	έ. Πειραιά 25)3					
ΑΙΤΖ. ΑΙ·ΑΝΤ (μικτόν) .. 72	57802	ά. Ράς Τανούρα 20)4					
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΝ (μικτόν) .. 71	57830	ά. Ράς Τανούρα 28)4					
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. 69	51627	έ. Σιγκαπούρην 16)5					
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΧ	67	32644	ά. Χιούστον 9)5				
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Πόρτ Καρτίε 21)5 διά 'Αμερέρσαν				
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΟΗ	66	22362	ά. Ρότερνταμ 20)2 διά 'Αμερύγον				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) * .. 74	63000	έ. Σιρίσιμα υπό συμπλήρωσιν					
ΑΙΤΖ. ΖΗ (μικτόν) .. 73	57800	ά. Σιγκαπούρη 29)4 διά Ντουμάτι					
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ'	66	22362	έ. Βρέμην 22)5				
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Λισσαδώνα 18)5 διά Χάμπτον ρ.				
ΑΚΜΠΑΡ	58	9005	ά. Σαΐντ Ναζάρ 20)4				
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Τάραντα 16)5 διά Ν. 'Υδρην				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	ά. Παναμά 20)2 διά Κίναν				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΡΥ Κ.δ. 68	25433	ά. Κων/πολιν 13)5 διά Κωνοτάντζαν					
ΑΚΤΙΣ ΣΚΑΥ'	68	27168	έ. Σπέτζια 12)5				
ΑΚΥΑΤΖΟΥ'	68	25433	ά. Μορμουγάκα 21)4				
ΑΚΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ά. Αλεξανδρειαν 13)5				
ΑΚΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	ά. Βανκούβερ 11)5 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	έ. Βαλτιμόρην 25)4				
ΑΚΡΩΝ (μ.κ.)	59	14722	ά. Βίλλα Κοντιτούδην 21)5				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	έ. Πουέρτο Καμπέλλο 11)5				
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	έ. Τάουν 20)4				
ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	ά. Μπουένος "Άρες 22)4 διά 'Αμερούρ.				
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ά. Παναρδ 28)4				
ΑΛΕΑ (π.)	73	8824	ά. Ναγκόχια 24)5 διά Γκουαγιακίλ				
ΑΛΕΞ. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ .. 58	10499	ά. Ρότερνταμ 11)5 διά 'Ακαζούτλα					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.) .. 56	20926	ά. Μ'πρα Τέρμινα 14)5					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.) .. 53	1231	έ. ιες μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	44646	ά. Λ. "Λαζαλές 22)5 διά Γιεραλτάρ				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	55	12380	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 23)5				
ΑΛ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.)	55	2097	ά. Σιμπενίκ 2)5 διά Λαττάκια				
ΑΛΕΞΗΣ *	51	2983	ά. Υουνίτεν 13)5 διά Σαλέρνο				
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	56	2299	ά. Τσουτάζια 24)4 διά Μπαρλέττα				
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	67	14845	έ. Ιλόλο 27)4				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Γκάλθεστον 12)5				
ΑΛΙΑΡΤΟΣ *	58	5593	ά. Μπρεμερχάρεν 6)5 διά Κούθα				
ΑΛΙΑΤΑ (δ.)	58	13010	έ. Τάουν 20)3				
ΑΛΙΟΘ (κ.)	56	1803	ά. Ντόντρεχτ 26)5				
ΑΛΚΗΣΤΙΣ (κ.) *	60	3333	άργει είς Πειραιά από 19)3				
ΑΛΚΑΜΑΝ *	66	27985	έ. Ρίο 'Ιανέρο 20)5				
ΑΛΚΥΩΝ (κ.)	56	1802	δ. Γιεραλτάρ 25)5 διά Ρότερνταμ				
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	57	13637	ά. Πόρτ "Αρδουρ 18)5 διά Κιουρασάο				
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	11826	έ. Σμιονόσεκι 21)5 διά 'Οναχάμα				
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ράς Τανούρα 26)4				
ΑΛΑΜΑ (κυπρ.)	41	9097	έ. Μπ. "Αύρες 30)3				
ΑΛΑΜΠΑ (δ.)	61	22671	έ. Μπαντάρ Μασάρ 21)5				
ΑΛΑΜΠΑΚΑΡΑ (δ.)	53	12540	δ. Γιεραλτάρ 13)5				
ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	58	13023	δ. Παναμά 4)5 διά 'Αρούμπα				
ΑΛΑΜΠΑΡΟΖΑ (δ.)	55	12717	ά. Μένα 'Αχιμαντ 7)5 διά Νουμέα				
ΑΛΑΠΡΙΣΙΑΣ (δ.)	55	14121	ά. Μολέντο 5)4				
ΑΛΑΠΑ (κυπρ.)	43	9159	έ. Μπ. "Αύρες 17)5				
ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	έ. Βιρτούτεν 24)5				
ΑΛΜΑΘΕΙΑ (δ.)	51	11169	ά. Σουάμπιτο 24)5 διά 'Αντεν				
ΑΛΑΡΥΛΙΣ (κ.)	56	8959	έ. Βρέμην 9)5				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	39.000	ά. Ράς Τανούρα 2)5				
ΑΡΤΙΕΡ (κ.) *	62	10493	ά. Αμέρερσαν 17)4 διά Κίναν				
ΑΝΑΜΠΕΛΑ (κ.)	56	2198	έ. ιες μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.)	57	2238	έ. Ν. 'Ορλεάνην 11)5				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ	69	15869	έ. Κάντλα 13)4				
ΑΝΔΟΡΑ (κ.)	50	1784	ά. Σάρτηνες 20)5 διά Βουλώνην				
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.) * .. 50	3345	έ. Πειραιά 19)5					
ΑΝΔΡΙΑΝΑ I. (κ.)	56	8274	έ. Αμέρερσαν 25)5				
ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	ά. Αμέρερσαν 21)5 διά Ρίο 'Ιανέρο				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ·ΑΝΤ (κ.) .. 67	3891	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)5 διά Βενζουέλαν					
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ά. Μπαμπούτ 21)5 διά Ρίο 'Ιανέρον				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ά. Σάντος 19)5 διά Βιττόρια				
ΑΝΝΑ (κ.)	47	25013	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΝΑ (δ.)	57	25441	ά. Τέμπη 18)5 Νάτας "Αιλ.				
ΑΝΝΑ III (π.)	53	2236	έ. ιες μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ. μ.) * 61	18482	ά. Σιγκαπούρην 22)5 διά Σιγκαπούρην					
ΑΝΣΟΝ (κυπρ.)	59	20935	ά. Τζεμπούτ 6)5 διά Ρότερνταμ				
ΑΝΤΑΡΕΣ II (π.δ.) .. 57	12113	έ. Γιουροπόρτε 26)5					
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	έ. Φουκουγάμα 18)4				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.) .. 44	3174	ά. Αμέρερσαν 11)5 διά 'Αλεξανδρειαν					
ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθαν.) .. 48	6259	έ. Λελέντρο 20)5					
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.)	53	8202	ά. Λονδίνον 15)5				
ΑΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.)	50	3647	ά. Όπαλασθήν				
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ά. ΤΩλαντ 9)5 διά 'Αντοφαγάκαστα				
ΑΠΟΛΟΔΩΡΟΣ	72	13120	έ. Φρημάντε 15)5 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΠΟΛΩΝ *	68	27989	ά. Βιττόρια 20)5 διά 'Αμερέρσαν				
ΑΠΟΛΩΝ	72	13120	έ. Γιοκοχάμα 18)5 διά Τόκιο				
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	ά. Σιγκαπούρην 16)5 διά 'Ινδιαν				
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (δ.)	63	29141	ά. Τζεμπέλ Ν				

ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	Ξ. Ρόπτερνταμ 24)5		ΓΟΥΕΣ. ΗΓΚΑ μετ.	63	43	14313	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 21)4
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	Δ. Π. Κέμπλα 24)5 διά Πειραιά		ΓΟΥΙΑΣΑΙΡ ΜΠΟΥΑ.	70	11025	Ξ. Νιουκάστλ (Άνστρ.) 20)5	
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	71	70482	Δ. Χιμεζί 22)5 διά 'Οθασος		Γ. ΑΙΝΤΗΑ (β.) ...	57	26032	Ξ. Πειραιάδ 20)4	
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	Δ. Ν. 'Υδρη 14)5 διά Κιουρασάο		Γ. ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (β.) ...	55	27278	Δ. Πόρτ Βαλάδης 6)5 διά Ράς Τανούρα	
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	Δ. 'Αγ. Βικέντιον 20)5		Γ. ΓΚΑΙΝΤΑΝΣ (β.) ...	55	27278	Δ. Σιγκαπούρην 19)5 διά Κάρυκ 'Αιλ.	
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	63	33375	Δ. Ντόρμπταν 22)5 διά Περσικόν		Γ. ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ β.*	54	27278	Δ. Σιγκαπούρην 19)5 διά Λ. 'Ιαπωνίαν	
ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.)	50	13066	Δ. Σάντος 5)5 διά Μπ. 'Άδρες		Γ. ΓΚΡΕΙΣ (β.) ...	54	27277	Δ. Σιγκαπούρην 23)5 διά Λ. 'Αντζελες	
ΑΣΩΠΟΣ (π.δ.)	64	34073	Δ. Τέμπη Μπαλή 2)5		Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (β.)	53	21284	Δ. Παναμᾶ 17)5 διά 'Ιαπωνίαν	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	Ξ. Τσίμπο 11)5		Γ. ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (β.)	57	25489	Δ. Φιλαδέλφειαν 15)5 διά Κάρυκ 'Αιλ.	
ΑΤΑ. ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	60	21138	Δ. Ρ. Δλ. Χαφζί 29)4 διά Πόρτλαντ		Γ. ΙΝΤΑΣΓΡΥ (β.) ...	57	25490	Δ. Κάρυκ 'Αιλ. 5)5 διά Χιούστον	
ΑΤΑΝΤ. ΕΜΠΕΡΟ	64	138000	Δ. Α. Πλάμας 25)5 διά Περσικόν		Γ. ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (β.)	57	25357	Ξ. Πειραιά 16)5	
ΑΤΑ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	138000	Δ. Κάρυκ 'Αιλ. 11)5 διά Γιούροπορτ		Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ δ.	57	26032	Δ. Ουμ Σαΐδ 26)4 διά ΗΠΑ	
ΑΤΑ. ΗΤΚΑ	63	15977	Δ. Σάγαρ 9)5		Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	58	25222	Δ. Σαλβαντόρ 24)5 Σάν Σεμπάστιαν	
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	Δ. Ράς Τανούρα 26)4		Γ. ΚΑΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	Δ. Φιλαδέλφειαν 26)4 Κούβα 'Ιμπος	
ΑΤΑ. ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ δ.	68	40962	Ξ. Μπιλμπάσ 23)5		Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.) ...	58	10546	Δ. Φιλαδέλφειαν 28)4 διά Μπράς ρ.	
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	Δ. Ρ. Γκράντε 24)5 διά 'Αμβούργον		Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	Δ. Γιεραλτάρη 19)5	
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	Δ. Κάρυκ 'Αιλ. 29)3 διά Σ. Κρουά		Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	Δ. Παναμᾶ 17)5	
ΑΤΑΝΤ. ΜΠΑΡΟΝ δ.*	74	120000	εις Ούλσαν υπό συμπλήρωσιν		Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	Δ. Παναμᾶ 26)2 διά Ναχόντκα	
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	Δ. Ν. 'Υδρην 20)5 διά Κιουρασάο		Γ. ΝΑΥΤΙΑΣ	67	23064	Ξ. Νταμπιέρ 22)5	
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	Δ. Γιεραλτάρη 22)5 διά Μ. Ξέφεν		Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ	68	22513	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 3)5	
ΑΤΑ. ΦΑΛΚΟΝ	59	10389	Δ. Ρ. Γκράντε 16)5 διά Ριγέκαν		Γ. ΝΕΙΜΠΟΡ	68	23064	Δ. Πόρτ 'Ελλιζαμπεθ 28)4 διά 'Ιαπωνία	
ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	Δ. Ντόρμπταν 15)5		Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23064	Δ. Χαμπον ρόδς 24)5 διά Παναμᾶ	
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	Δ. Ρόπτερνταν 22)5		Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	Δ. Μουσούρη 15)5 διά Αστραπλίαν	
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤΖ	69	16291	Δ. Φιλαδέλφειαν 23)5 διά Χιούστον		Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	Δ. Χάμπτον ρόδς 19)5 διά Παναμᾶ	
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	Ξ. Παναμᾶ 4)4 διά Σαγκάνη		Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ	67	22549	Ξ. Βανκούθερ 13)5	
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	Ξ. Βανκούθερ 24)5		Γ. ΝΟΟΥΑΙΖ (δ.)	69	41477	Δ. Γιεραλτάρη 11)5 διά Μπράς ρίθερ	
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	Ξ. Μπάχια Μπλάκαν 19)5		Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.)	71	51878	Δ. Ν. 'Ορλέανην 7)3 διά Κίναν	
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	Ξ. Τής 15)5 διά Ζουείτινα		Γ. ΝΤΟΥΑΙΤΥ (μικτ.)	70	51878	Δ. Πόρτ Χέντλαντ 6)5 διά Ρόπτερνταμ	
ΑΥΓΗ	56	10312	Ξ. Ρίο Χάινα 18)5		Γ. ΣΗ (δ.)	53	12843	Ξ. Σεπάρτα σπό 26)12 (έπισκευα)	
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	Ξ. Παναμᾶ 22)5		Γ. ΣΙΝΖΕΡΙΤΥ (δ.)	55	20165	Ξ. Λισσαδών 23)5	
ΒΑΛΑΙΑΝΤ	60	9088	Δ. Ντόρμπταν 1)5 διά Λ. 'Αντζελες		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ δ.	58	25888	Δ. Γιεραλτάρη 17)5 διά 'Ιαπωνίαν	
ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΓΚ (δ.)	54	18504	Δ. Θέουταν 13)5 διά 'Αλεξάνδρειαν		Γ. ΙΖΑΣΙΤΣ (δ.)	54	20864	Δ. Μιζουσίμα 19)4 διά Περσικόν	
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	Δ. Πειραιά 21)5 διά Τουρκίαν		Γ. ΦΑΙΘΟ (δ.)	64	49437	Δ. Λιθρέπουλ 11)5 διά Φορκάντος	
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νέπολιν όποι 26)6)73		Γ. ΦΡΕΝΤΙΣΠ (δ.)	65	49437	Δ. Φός 25)5 διά Ράς ές Σιέρε	
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ (δ.κ.)	58	12369	Δ. Μομπάσα 245		Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Δ. Ράς Τανούρα 30)4	
ΒΑΣ. ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	51	8150	Δ. Ντόρμπταν 17)5 διά Κολόμπο		Γ. ΧΕΡΟ (δ.)	70	100175	Δ. 'ΑΙΓ. δφ Γκραίνη 21)5 διά Περσικόν	
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εις μεσογειακάς μεταφοράς		Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	Δ. Κάρυκ 'Αιλ. 12)5 διά Μπαχάμας	
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	52	6576	Δ. 'Οζάκι 25)5 διά 'Οίτα		Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	Δ. Κάρυκ 'Αιλ. 11)5 διά Ρόπτερνταμ	
ΒΕΛΑΝΤΑ *	57	10311	Δ. Φριμαντ 25)4 διά Φορμόζαν		ΓΟΥΟΥΤΕΡ ΠΡΙΝΣ κ.δ.	62	23497	Δ. Χονούσιολος 15)5	
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)*	53	12897	Δ. Θέουταν 3)5 διά Τέμα		ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	Ξ. Τένεβατ 7)5	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΗ ΣΗ (κ.)	54	2842	Ξ. Αμπόχωστον 23)5		ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	54	11385	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 2)5	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	68	9070	Δ. Νεάπολη 15)5		ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	Δ. Κέπ Τάουν 3)5 διά Τζακάρτα	
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	Δ. Σπαλάττον 3)3 Τρίπ. Λιθόνης		ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	63	31289	Δ. Ρόπτερνταν 23)5 διά Μονρόβια	
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	64	4281	Δ. Τέμα 20)5 διά Ντουάλα		ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	Δ. Αμπόχωστον 17)5 διά Βίσμαρ	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	Δ. Φέλμουθ 18)5		ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	Δ. Παναμᾶ 9)5 διά Κίναν	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	Δ. Ρόπτερνταν 23)5		ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	Δ. Παναμᾶ 5)4 διά Μανζανίλο Μεξ.	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	Δ. Φάλμουθ 4)5 διά Π. 'Ορντα'		ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319	Ξ. Εώσθι. Κουείτι 7)5	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	Ξ. Σούνταθ 17)5		ΔΗΛΩΣ*	59	9493	Δ. Γιεραλτάρη 17)5 διά Κοτόνου	
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	44	10499	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 27)4		ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	71	38172	Δ. Ουμ Σαΐδ 5)5 διά Μπατάναν	
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	Ξ. Σύρος 13)3		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	Δ. 'Αγ. Φραγκίδον 9)5	
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	56	4027	Ξ. Πειραιά 26)5		ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	Ξ. 'Απαπα)Λάγκος 9)5	
ΒΡΙΣΗΣ (κ.)	57	4471	Ξ. Νιούχαρν 23)5		ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	52	8202	Ξ. 'Απαπα)Λάγκος 17)5	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	Δ. Ρουέν 9)5 διά Μομπάσαν		ΔΙΩΝΗ (δ.)	52	12523	Ξ. 'Οχυρα Νές 25)5	
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	64	33245	Δ. Α. 'Αχμαντί 22)4 διά Βενετίαν		ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	Δ. Ντόρμπταν 17)5 διά Περσικόν	
ΒΥΡΩΝ	54	8720	Ξ. Καλκούτα 8)4		ΔΡΟΜΩΝ	64	17478	Δ. Πουαντ Νουάρ 12)5 διά Βουλάνην	
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	Δ. Σασέμπτο 2)5 διά Δ. άκτη ΗΠΑ		ΔΡΟΣΙΑ	55	2983	Ξ. Φιλαδέλφειαν 23)5	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	Ξ. Σιγκαπούρην 12)5		ΔΡΥΜΟΣ (κ.)*	60	13471	Δ. Πόρτ Καρτέ 23)5 διά 'Ιταλίαν	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	55	9537	Δ. Λίβερπουλ 8)5 διά Βαλτιμόρων		ΔΩΔΩ Ι. (π.)*	56	2709	Δ. Ντόρμπταν 10)5	
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	Δ. 'Αμερέσον 1)5 διά Σρι Λάνκα		ΔΩΡΙΕΣ	58	8431	Δ. Μπάραρ 24)5	
ΓΑΡΕΜΑΙΑ (δ.)	63	30650	Δ. Ναγκόνια 24)5		ΔΩΡΙΟΣ (δ.)*	67	43231	Δ. Σιμόπολη 24)5 διά Μπαχρέν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	55	1750	Δ. Ρόπτερνταν 9)4 διά Άλγεριον		ΔΩΤΩ	68	35191	Δ. Σακάντε 22)5 Νιούκαστλ (Άσ.)	
ΓΕΩΡ. Β.	49	2755	Δ. Μπρούνουποτελ 9)5 διά Ροστόκ		Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431	Δ. Νανάτιμο 22)5 διά Κοθάναν	
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.)	66	30647	Δ. Τέμπη Μπ. 16)5 διά ΉΠΑ		Ε. ΔΡΒΟΣ	63	15983	Δ. Ντουλόθ 8)5	
ΓΕΩΡ. Κ.	58	9483	Δ. Μάλταν 12)5		ΕΙΡΗΝΗ Γ.τ.*	51	3065	Δ. Χάμπτον ρ. 11)5 διά Μεζικό	
ΓΕΩΡ. Κ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ Κ.	68	9071	Δ. Γουκάχαμ 20)5 διά Κούβαν		ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	Ξ. Φόδ 21)5	
ΓΕΩΡ. Τ.	54	9645	Δ. εθνικό 24.50 B — 113.30 Δ 19)5		ΕΙΚΟΥΙΤΥ (δ.)*	52	15623	Ξ. Τεργεστην 23)4	
ΓΙΟΒΑΝΑ (κ.δ.)*	53	10699	Δ. Ν. 'Ορλέανην 9)5 διά Βενετίαν		ΕΙΚΩΝΗ ΛΕΜΟΥ	72	4801	Ξ. Ντεμεράρα 16)5	
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	54	8603	Δ. Σιγκαπούρην 28)2 διά Β. Κορέαν		ΕΙΚΩΝΗ ΣΠΑΚ (π.)	53	2007	Δ. Πειραιά 21)5 διά Βηρυτόν	
ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΙΣΤΕΝΣ	58	4509	Δ. Ν. 'Ορλέανην 18)5		ΕΙΑΣΙΑ ΣΠΑΚ (κ.)	57	8206	Δ. Γιαθάτα 24)5 διά Ναχότκα	
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΪ' (κ.)	55	1275	Δ. Σμύρνην 8)5 διά Κωνοπολιν		ΕΙΑΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	2673	Δ. Ρουέν 10)5 διά Καρδάτοι	
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘ. (κ.)	60	4246	Δ. Θέουτα 22)5 διά Νεάπολιν		ΕΙΑΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	Δ. 'Αγ. Βικέτιον 28)4 διά Περσικόν	
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	Δ. 'Αμπιτζάν 9)5		ΕΙΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	Δ. Θέουτα 2)5 διά Νουακότ	
ΓΚΑΙ' Υ ΛΟΥΣΣΑΚ π.δ.	69	27725	Δ. Σουάμπτα 16)5 διά Κορούνα		ΕΙΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	Δ. Ντόρμπταν 7)5 διά Πολλώνταν	
ΓΚΑΛΛΕΞ ΦΑΙΗΘ. (κ.)	59	2763	Δ. Πειραιά 13)5 διά Θεσσαλονίκη		ΕΙΕΝΙΑ (κ.)*	63	5205	Δ. Σαγκέι Ρεζάγκ 23)5 Σαγκάνην	
ΓΚΑΛΛΕΞ ΦΑΙΗΘ. (κ.)	59	5203	Δ. Καρθεγένην 20)5		ΕΙΕΝΙΑ (κ.)*	58	5759	Δ. Τζύμουτι 20)5 διά Γουαμπάδα	
ΓΚΑΚΙΑΣ (κ.)	48	2358	Δ. Ρόπτερνταν 22)5 διά Καρθαγένην		ΕΙΕΝΙΑ (κ.)*	63	132034	Δ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 20)5	
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	Δ. Σιγκαπούρην 26)5 διά Ντουμάτη		ΕΙΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	58	8370	Δ. Ουγιούγκ Παντάγκ 20)3 Τζακάρτα	
ΓΚΛΑΡΙΚ (μικτόν)	67	48747	Δ. Κάρυκ 'Αιλ. 7)5 Βιλεμόρχαφεν		ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	50	4675	Δ. 'Αμπιτζάν 14)5	
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ Κ.	59	8523	Δ. Σάντος 20)5 διά Ρόπτερνταμ		ΕΙΑΚΙΝΑ (κ.)	59	4996	Δ. Βιρυτόν 4)5 διά Πειραιάδ	
ΓΚ. ΗΓΚΑ (δ.)	59	23084	Δ. Βενετίαν 23)5						

ΕΑΝΤΙΑ (κ.)	55	6515	ε. Μασσαλίαν 18)5	IΡΕΝΕ I. (π.)	56	1820	ά. Πόρτ ω Πρίνης 4)5	Σάν Χουάν
ΕΑΝΤΙΝΑ (κ.)	59	5515	ά. Σιγκαπούρην 15)5 διά Γουαμπάι	IΡΙΣ (κ.)	59	8479	δ. Μπρούνισμπούτελ 19)5 διά Κούθαν	
ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	ε. Τομπάτα 23)5	IΣΜΗΝΗ (κ.)	44	7141	δ. Μπρούνισμπούτελ 12)5 διά Γούνικ	
ΕΛΖΟΥΜΠΟ (κ.)	65	7456	ά. Σιγκαπούρην 27)4 διά Βαδού	IΩΑΝΝΑ (κ.)	69	15869	ά. Ρότερνταμ 20)5 διά Μόντρεαλ	
ΕΑΤΙΝΑ (κ.)	56	10774	ά. Γιοκοχάμα 9)5 Φλάτερο Χάρμπορ	IΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	ά. Τρίπολιν (Λιβάνου) 14)3 διά Κέκα	
ΕΜΜΑ Μ. (κ.)	59	5224	ά. Σιγκαπούρην 25)5 διά Ντακάρ	IΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	δ. Γιραλτάρ 20)4	
ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ά. Ντάρμπιαν 21)5 διά P. Ιανέρο	IΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ε. Γιοκοχάμα 12)5	
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	δ. Πανεπάδ 3)4	IΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	ά. Περσικόν 29)4 διά Γιουροπόρτ	
ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	48	26180	ε. Ν. Ορλεάνη 24)5	KΑΒΑΛΑ *	56	16015	ε. Φρήπορτ (Μπαχ.) 9)5	
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (κ.)*	57	9820	ά. Πενάγκ 30)4 διά Γιοκοχάμα	KΑΙ'Υ (κ.)*	43	3466	ύπο παραλαβήν	
ΕΞΟΤΙΚ. (μικτόν)	70	70619	ά. Φετέχ Τέρμιναν 29)4	KΑΛΗ (π.)	51	1923	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	30380	ά. Μπρέμερχαφεν 9)5 διά P. Ιανέρο	KΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτ.)	67	34498	ε. Σιγκαπούρην 10)5 διά Περσικόν	
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά. Σάντος 20)5 διά Ρίζερ Πλέιτ	KΑΛΛΗ	57	8774	ε. Γέδωνια 7)5	
ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.)	55	2472	ά. Καστέλον 11)5 διά Πάλμας (Μαγ.)	KΑΛΑ. ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	60	12246	ά. Πειραιάδ 6)5 διά Γαλλίαν	
ΕΡΜΗΣ	72	16055	ά. Κούρε 22)5 διά Παναμάς	KΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	ά. Λειζερ 25)4 διά Περσικόν	
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτ.)	67	34827	ά. Εργάστην 18)5 διά Μπανίας	KΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙ·ΝΤ. δ.	54	11909	ά. Λάς Πάλμας 22)5 διά Ντάρμπιαν	
ΕΡΟ·ΙΚ	64	29396	ά. Άμερσον 26)5	KΑΛΜΕΙΑ (χωρ.)	52	8111	δ. Παναμάς 2)5	
ΕΡΟ·ΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	ά. Νίκαια 21)5 διά Μπεζέλια	KΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	ε. Ντάρμπιαν 24)5	
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	ά. Σ. Λορέντζο ('Αργ.) 19)5	KΑΠ. ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)*	55	2303	ε. Σπέτζια 5)5	
ΕΣΣΕΣ	57	4023	ά. Επίμηλ Μτ. 17)5 διά P. Ιανέρο	KΑΠ. ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.)	64	1763	ε. Σακάλ 16)5 διά Μπαγκόκ	
ΕΥΑ	57	6046	ε. Σάντος 22)5	KΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δ. Σαλβαδόρ 21)5 διά Βιτόρια	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)*	60	8462	ά. Πειραιάς 23)5	KΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ δ. π.	57	24854	ε. Μάρος έλ. Μπρέγκα 21)5	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	39	3971	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ά. Κολούμπια ρ. 16)5 δι' Ίραν	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΑΠΠΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ κ.*	58	10978	ά. Κέκα 6)5 διά Ντακάρ	
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ε. Κέπι Τάουν 14)5	KΑΠΠΑ ΕΝΤΕΡΠΡ. (κ.)	56	3379	ά. Στεττίνον 16)5 διά Γδυνία	
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	ά. Κ. Τάουν 23)5 διά Περσικόν	KΑΠΠΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ κ.	57	3373	ά. Χάιφα 15)5 δι' Ασυρόντ	
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ά. Σιγκαπούρην 14)5 διά Ντουμάτ	KΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.*	61	8505	ε. "Άντεν 19)5	
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ά. Γιούροπορτ 22)4 διά Περσικόν	KΑΠΤ. ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	56	20899	ε. Πειραιάδ 16)5	
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	ά. Αρακαζόν 17)5 διά Σ. Σεμπαστία	KΑΠ. Δ. ΓΚΡΕΓΟΣ κ.*	57	9060	δ. Μπρούνισμπούτελ 20)4 διά Πειραιάδ	
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	δ. Γιραλτάρ 26)5 διά Περσικόν	KΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ά. Δ.ο. "Αντζέλες 18)5 διά Γάνδην	
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ά. Ντουμπάτι 30)4 διά Π. ντε Μπούκ	KΑΠΤ. ΠΑΥΑΔΟΥ (κ.)	47	3340	ά. Λάς Πάλμας 29)4 διά Ντάρμπιαν	
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	ά. Ντάρμπιαν 8)5	KΑΠΤΑΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.*	55	3837	ά. Κουβέτ 24)5	
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	71	4412	δ. Γιραλτάρ 21)5 διά Τερνύζεν	KΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ	52	7597	ά. "Ειδομασούθ 15)5 διά Μπορντώ	
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	55	19959	ε. Μπαλμπάτα 17)5	KΑΡΙΜΠΙΑΝ ΒΟΓ. δ.*	56	14839	εις Σιγκαπούρην άπο 1)1	
ΕΥΡΥΛΛΟΣ *	64	9727	ά. Άμπιτζάν 17)5 διά Κόπερ	KΑΡΙΝΑ	69	9072	ε. Μαντράς 14)5	
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ *	65	10290	ά. Ντουνεντίν 24)4 διά Σακάντα	KΑΡΜΕΝ *	53	5789	ε. Κή Σουέτ άπο 1)4	
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	ε. Μπ. "Άύρες 15)5	KΑΡΝΤΙΦ (δ.)	55	21075	ε. Σουάμπτα 25)5	
ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)*	51	10936	ε. Ρουέν 21)5	KΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)*	54	2716	εις Λισσαθώνα άπο 27.8.71	
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ε. Κέπι Τάουν 28)4	KΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ε. Μπ. "Άύρες 23)5	
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	ά. Καζαμπιλάνκα 15)5 δι' Άμπιτζάν	KΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ά. Άμερσον 12)4 διά Π. Μπάριος	
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	58	14606	ά. Βιζαγκαπατνά 14)5 διά Περοικόν	
ΖΗΝΩΝ (δ.)	68	10775	εις Τουλάνα άπο 29)3	KΑΣΣΩΣ (π.δ.)	55	11498	μετανόμασθη «ΣΟΥΛΙ»	
ZΙΖΗ	59	3917	ε. Ν. Όρλεάνη 24)5	KΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	53	7641	ά. Κολόμπο 16)5 διά Βιζαγκαπατνά	
ZΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	δ. Παναμάς 20)4 διά Κούθαν	KΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	20564	ά. Μπράς Τέρμιναλ 20)4 διά Φρήτασυν	
ZΙΠΟΥΝΑΣ	59	4226	δ. Χάμπτον ρ. 20)5 Σάντο Ντομίνυκο	KΑΣΤΡΕΝΤΖΑ (κ.)	49	2340	ά. Βάρρι 19)5 διά Λουάντια	
ZΙΤΑ	70	15665	ε. Αμβούργον 14)5	KΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.δ.)	53	10339	ά. Μιζουσίμα 5)5 δι' Ινοσίμα	
ZΩΗ (δ.)	67	42321	ά. Φός 21)4 διά Καστέλον	KΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	57	10173	ε. Γιοκοχάμα 27)4	
ZΩΗ Γ.	57	3829	ά. Λ. Μαρκές 8)5 διά Φορταλέστα	KΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.)	57	17180	ά. Κανογκάδα 16)5 διά Περοικόν	
ZΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	ά. Μομάρια 20)5 διά Ντάρμπιαν	KΕΡΟ (δ.)	57	20667	ά. Βενετίαν 20)4 διά Πειραιάδ	
HΓΚΑ	72	9980	ά. Άμερσον 23)5 διά Βανκούμπερ	KΕΦ ΗΓΚΑ (κ.δ.)*	59	12597	ά. Νεάπολιν 24)5 διά Σέτε	
HΓΚΑ III (π.)*	51	2979	ά. Ντακάρ 12)5 διά Νάντην	KΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)	58	13533	ά. Μπ. "Άύρες 8)5	
HΑΙΑΣ Κ. (κ.δ.)	56	4040	ά. Ντόρε 11)5 διά Πολωνίαν	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 24)5	
HΡΑ	48	4574	ά. Σάντο Ντομίγκο 17)5	KΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16563	δ. Παναμάς 21)5 διά Γιοκοχάμα	
HΣΤΓΟΥ·ΙΝΤ	68	11364	ε. Ν. Όρλεάνη 19)5	KΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	44867	εις Λισσαθώνα άπο 28)1 (έπισκεψι)	
HΣΤ. HΓΚΑ (π. μετ. 63)	44	14540	ε. Ν. Όρλεάνη 19)5	KΙΓΚ ΘΩΡΑΣ (δ.)	56	21131	ε. Βόλον 4)4	
ΘΑΛΕΙΑ	57	2349	ά. Άμερσοργον 14)5 διά Σπέτζια	KΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	ε. Γιοκοχάμα 5)5	
ΘΑΛΗΣ (δ.)	61	13360	ά. Νουμέα 14)5 διά Περοικόν	KΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	58	20487	δ. Παναμάς 1)5	
ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	ά. Ρότερνταμ 11)5	KΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ά. Χαννάν 17)5 διά Παναμάς	
ΘΕΟΓΡΑΝΤΗΣ (κυπρ.)	56	20414	δ. Γιραλτάρ 24)5 διά Υόρκην	KΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	48	3858	ά. Πειραιάδ 5)3 διά Βόλον	
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	59	15314	ά. Κολούμπια ρ. 5)5 διά Μπαγκλαντές	KΙΜΩΝ	52	3714	δ. Παναμάς 24)5	
ΘΕΟΜΠΙΑ	53	2920	ά. Άμπιτζάν 18)5	KΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ε. Μοντεβίδεος 24)5	
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	59	29141	ά. Στάβαγκερ 15)5 δι' Έκοφίσκ	KΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	56	23232	ά. Χόγκ Κόρκ 20)5 διά Περοικόν	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	ά. Ζεερμπούργε 17)5 διά Μεσσογείου	KΙΤΙΩΝ (κ.)	59	7030	ε. Ρεόφι 22)5	
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Α. (κ.δ.)*	59	1219	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΙΤΣΑ Σ. (κ.)	54	9519	ά. Μόζι 23)5 διά Κουβέλιτ	
ΘΕΤΙΣ	74	39500	ε. Νάρθικ 23)5	KΙΤΣΑΣ Σ. (κ.)	58	5854	ε. Ρότερνταμ 20)5	
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	ά. Μάλταν 26)5 διά Τόνιδα	KΛΑΙΡΙΧΙΑ (δ.)	54	12782	ά. Χάμπτον ρ. 22)5 δι' Αρούμπα	
ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΑΟΥ δ.	59	21323	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 20)5 δι' ΑΙΓ. Φρ. Κρ.	KΛΕΑΝΘΗΣ	59	10400	μετανόμασθη «ΜΥΡΤΩ»	
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	66	40933	ά. Λονδίνον 15)5 διά Δυτ. Αφρικήν	KΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	51	8079	ε. ΕΠΩΛΗΘΗ εις άλοδαπούς	
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ά. Μπωμόντ 18)5	KΛΕΩΝ (δ.)	59	16217	ά. Αγ. Βικέντιον 16)5 διά Σάλεμ	
ΙΑΣΩΜ.	54	1160	όποιο παραλαβήν	KΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΤΙΝΓΚ	71	38847	ά. Ν. Όρλεάνη 13)5 "Αμπορταμ	
ΙΑΣΩΜ.	54	1160	όποιο παραλαβήν	KΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	ά. Ρότερνταμ 26)5	
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ δ.	53	12504	δ. Παναμάς 30)4 δι' Ελρηκόν	KΟΝΚΟΡ. ΓΚΛΕΝ	57	8545	ά. Ν. Ύρκην 21)5	
ΙΛΙΑΣ (δ.)	59	13223	ά. Ήστχαν 21)5 δι' Αρούμπα	KΟΡΑΗ	60	10530	ά. "Αγ. Βικέντιον 24)5 διά Σάντος	
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Πόρτ Λίμον 4)5 διά Γκάλεφορ	KΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ά. Ρ. Τανούρα 29)4	
ΙΑΚΩΝ ΝΤΑΛΙΟ*	66	7643	όποιο παραλαβήν	KΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.)*	55	1216	ά. Βηρυτόν 24)5	
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΥ II	66	7643	ά. Ν. Όρλεάνη 18)5 "Απω Ανατολ.	KΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	63	30705	ά. Χάμπτον ρ. 3)5 δι' Αρούμπα	
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Αλγερίου 16)5	KΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Λέγκορ 16)5 διά Βιτόρια	
ΙΜΑ	68	27989	ά. Μπάχια Μπλάνκα 21)5	KΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	άργει εις Πειραιάδ	
ΙΜΒΡΟΣ (κ.)	63	3436	ά. Παναμάς 3)5 διά Νικαράγουα	KΟΡΗΝΗΛΟΣ	72	16313	ά. Λέγκορ 23)5	
ΙΝΓΚΡΑΜΑΡ	54	5077	ά. Γκάλεφορτ 10)5	KΟΡΣΑΙ·Π	62	15000	ά. Τομπάτα 14)5 Νιούκαστλ. (Άστ.)	
ΙΝΤΕΓΡΚΡΙΤΙ (κ.)	48	2854	ά. Βανκούμπερ 13)5 δι' Ελ. Σαλεβάδορ	KΟΡΩΝΑ ΔΕΑΤΑ (δ.)	54	11250	ά. Σιγκαπούρην 12)5 διά Περοικόν	
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	ά. Μαδέρια 30)3 διά Κούδα	KΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	12316	ά. Ταλκαχουάνο 3)5	
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ.	65	30516	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 9)5 διά Τέξας	KΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ θ.	57	12106	ά. Ν. Ύρκην 18)5 διά Τρίνινταν	
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	ά. Φιλαδέλφειαν 18)5 διά Ρότερνταμ	KΟΡΩΝΙΑ	7L	11826	ά. Γιοκοχάμα 17)5	
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Βατιμόρην 20)5	KΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)*	49	337		

Κ. ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ (κ.)*	60	5993	ά.	Ν. "Υόρκην 3)5 διά Σαλβαδόρ				
ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	58	23102	ά.	Κεντρικός 19)5 διά Τρίνινταντ				
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ά.	Γκάλιστενον 10)5 διά Σκίκντα				
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΤΙΦ (κ.)	56	9943	δ.	Μπρούνιμπουτελ 11)5 Πασακούκολα				
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΗΣ κ.δ.	57	13110	ά.	Σιγκαπούρην 23)5 διά Τζακάρτα				
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.*	55	19674	έ.	Γιοκοχάμα 5)4				
ΚΡΗΤ. ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	δ.	Μπρούνιμπουτελ 16)5 διά Μεσόγειον				
ΚΡΗΤ. ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	56	8477	δ.	Παναμά 16)5 διά Βαλπαραΐο				
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ Ε. *	58	8547	έ.	Σαντορίνη 11)2 Βρετ. Κολομβίαν				
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	47	1860	έ.	Ριγιέκαν 9)5				
ΚΡΙΟΣ ΙΙ (κ.)	48	6800	ά.	Λάς Πάλμας 17)5				
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	έ.	Τούζουν 14)5				
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	ά.	Σάρος 2)3 Μάρας έλ. Μπρέγκα				
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	ά.	Μπαρχέριν 14)5 διά Κεελάγκ				
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ά.	"Οζάκαν 22)5 διά Βανκούφερ				
ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*	57	8935	ά.	Μπ. "Άυρες 21)5 διά "Αιμούργον				
ΚΥΡΑΒΑΝΘΙΑ (κ.)*	54	8532	ά.	Λ. Πάλμας 13)5 διά "Ινδίαν				
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	ά.	Θέουτα 14)5 διά Ρίο "Ιανέτρο				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΙΙ (κ.)	47	3213	ά.	Νεάπολην 3)5 διά Τρίπ. Λιθόης				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	54	34827	ά.	Σέριου 28)4 διά Κικούδα				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	ά.	Σιγκαπούρην 29)4 διά "Αιμέρσαν				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά.	Γκουαγιακίλ 5)5 διά Σάν Χοά				
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ. (κ.)	58	8847	δ.	Γιεραλτάρ 25)5 διά Κόπερ				
ΚΩΣΤΗΣ Χ. (κ.)	49	7526	εις.	Σάντος από 22)9				
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	έ.	Γδύνια 22)5				
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ	53	6836	έ.	Καντάλ 21)4				
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	έ.	Πειραιά 1)3 (έπισκευα)				
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝ. κ.	50	2494	ά.	Μάλτα 29)4 διά "Αιμόχωστον				
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	δ.	Γιεραλτάρ 15)5 διά Μπετζάια				
ΛΑΚΥ ΕΡΑ (κ.δ.)	56	12553	ά.	Φιλαδέλφειαν 19)5 Ν. "Ορλεάνην				
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά.	Φόδ 20)5 διά Φορκάτος				
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ά.	Τής 23)5 διά Σουετίνα				
ΛΑΜΑΝΤ (κ.)	66	11468	ά.	Νταμπέρα 14)2 διά Ντάρεν				
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά.	Γιοκοχάμα 11)5 διά Ράς Τανούρα				
ΛΑΝΤ (κ.)	49	1395	εις.	μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	έ.	Τζιμπούτι 5)5				
ΛΑΡΓΚΟ (κ.)	58	3839	ά.	Ντάρμπαν 20)5 διά Βάλδις Μπαίην				
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	56	23880	ά.	Μένα "Αχμαντί 3)5 διά Μ. Χάφεν				
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	έ.	"Αιμέρσαν 25)5				
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	56	3506	έ.	Σίδεν 17)5				
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	έ.	Ντάρμπαν 21)5				
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ά.	Ποπέτε 13)5 διά Μασσαλίαν				
ΛΕΠΑΝΤΩ (δ.)*	59	16721	ά.	Λισσαδόνα 24)5 διά "Αιμοτερνται				
ΛΕΣΣΑΙ (κ.)	65	2411	ά.	"Αιμέρσαν 17)5 διά "Αιγαίεριον				
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά.	Σιγκαπούρην 22)4 διά "Αιμπίτζεν				
ΛΕΩΝΗ (κ.)*	45	2068	εις.	μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΕΩΝ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	57	10499	ά.	Καράτσι 18)5				
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)*	42	2881	άργει εις Πειραιά από 8)2)71					
ΛΙΑΑ (π.)	50	2734	έ.	Βάρρι 11)5				
ΛΙΠΣ	60	16968	ά.	Βανκούφερ 3)5 διά Κίναν				
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	έ.	Μπάρι 21)5				
ΛΟΙ·ΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά.	Κόρ διά "Αιγαίον 22)5 διά Σιγκαπ.				
ΛΟΥΣΣΙΟΣ *	71	27958	έ.	Τάραντον 25)5				
ΛΥΑΙΑ Π. (κ.δ.)	51	9810	ά.	Μπ. "Άυρες 14)5 διά "Ιανέλιαν				
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά.	Βιλελμπούφεν 28)4 διά Φορκάντος				
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	ά.	Τεργύστον 21)5 διά "Αρρό				
ΛΥΡΙΚ	64	29396	ά.	Μπούδηργον 6)5 διά Βατλόμπορην				
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά.	Ράς Τανούρα 27)4 διά Μπατάναν				
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ά.	Ν. "Υόρκην 11)5 διά "Αρούμπα				
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	έ.	Σάντον 15)5				
ΜΑΓΚΝΟΙΔΑ (κ.)	51	7126	ά.	Παναμά 30)4 διά "Αδάνα				
ΜΑΘΙΩΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά.	Ν. "Ορλεάνην 21)5 διά Ντάρμπαν				
ΜΑΙΡ	65	19816	ά.	Τακόμα 10)5 διά Γιοκοχάμα				
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	ά.	Κων/πολίν 10)5 διά Ρίζε				
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά.	Αιμούργον 25)5 διά "Αιμπίτζαν				
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	ά.	Μάλτα 18)5 διά Κόλπον ΗΠΑ				
ΜΑΙ·ΙΣΤΡΟΣ	69	18923	έ.	Σαλεβαντόρ 5)5				
ΜΑΙΗΦΟ ΛΟΓΙΑΤΥ θ.	54	12123	ά.	Γιουροπόρτ 14)5 διά Γιεραλτάρ				
ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	ά.	Φιλαδέλφειαν 19)5 Ν. "Ορλεάνην				
ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	53	15685	ά.	Ειδιθ Μπάχια Μπλάνκαν 10)5				
ΜΑΙ·ΥΦΛΑΟΥΕΡ Χ. (π.)	52	10856	έ.	Βουμάνην 29)4 (έπισκευα)				
ΜΑΛΑΓΓΙΑ (δ.π.)	49	18082	ά.	Σάροχ 11)5 διά "Αιλεξάνδρειαν				
ΜΑΝΤΕΛΕ'Ν	69	4994	έ.	"Αιμέρσαν 26)5				
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά.	Λάς Πάλμας 26)5 "Αγ. Βικέντιον				
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	εις.	μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.δ.)	54	12948	έ.	Πειραιά 21)2				
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	45	14132	ά.	"Αγ. Φραγκίσκον 16)5 Κορέαν				
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.δ.)	54	19993	ά.	Γιεραλτάρ 13)5 διά Ν. "Υόρκην				
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	43	15028	ά.	Ταρτούσ 16)4				
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	ά.	Σεβλίην 19)5 διά Τενές				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ά.	Παναμά 19)5 διά Ν. "Αιμερικήν				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	ά.	Πειραιών 19)5				
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)*	56	8378	εις.	"Ακαπούλκα από 22)12				
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣ. κ.	56	3928	ά.	Μπιλμπάο 2)5 διά "Αιγαίεριον				
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ά.	Π. Σουδάν 11)4 διά Κολόμπο				
ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ. (κ.)	63	11071	ά.	Χιούστον 21)2 διά "Αιγαίεριον				
ΜΑΡΘΑ (κ.)	52	2240	ά.	Π. διφ. Σπαίην 22)5				
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ά.	Σιγκαπούρην 16)5 διά Περσικόν				
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	έ.	Φιλαδέλφειαν 20)5				
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	ά.	Τόκιο 13)5 διά Κοίστας "Αιλ				
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	δ.	Γιεραλτάρ 12)4 διά Περσικόν				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά.	Λ. "Αντζελές 24)5 Μπαλμπά				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	ά.	Σαβάνα 22)5				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.)	66	49231	έ.	Φόδ 25)5				
ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	1916	ά.	Μπιλμπάο 2)5 διά παραλαβήν				
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	58	23102	ά.	Κεντρικός 19)5 διά Τρίνινταντ				
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	57	24233	ά.	Γκάλιστενον 10)5 διά Σκίκντα				
ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783	εις.	μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά.	Π. "Αρδουώ 13)5 διά Λόδσεα				
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ά.	Σάφι 13)5 διά Μεξικόν				
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	ά.	Σκίκντα 15)5 διά "Αιλεξάνδρειαν				
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	έ.	Τζακάρτα 13)5				
ΜΑΡΙΛΑΚ (κ.)	54	6856	ά.	Κων/πολί 20)5 διά Καζαμπλάνκα				
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	55	12597	ά.	Σουέζ 5)5 διά Ρ. Γκαρίπιπ				
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)	54	20794	ά.	Π. Σουδάν 23)5 διά "Αιμπαντάν				
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟ (κ.δ.)	55	11193	ά.	Ρότερνταν 21)5				
ΜΑΡΙΠΕΡΑ Δ. (δ.)	50	15747	ά.	Σαντάντ 13)3				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	51	10216	ά.	Σιγκαπούρην 12)5 διά "Ινδονησίαν				
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	έ.	"Αιλεξάνδρειαν 20)5				
ΜΑΡΙΣΑΡΟ (κ.δ.)	51	7977	ά.	Νάντην 21)5				
ΜΑΡΙΣΑΡΑ (δ.)	53	21602	ά.	"Αιλεξάνδρειαν 25)5 διά "Αιγαίεριον				
ΜΑΡΙΣΟΥΕΡΤΕ (κ.)	55	6856	έ.	Χαινάκγκ 29)4				
ΜΑΡΙΤΑΙΜ ΤΣΑΜΠΙ	73	3500	ά.	Ν. "Υόρκην 19)5 διά "Ιταλίαν				
ΜΑΡΙΤΣΑ Δ. (δ.)	53	11310	έ.	Κ. Τάουν 28)4				
ΜΑΡΙΤΣΑΣ 2 (κυπρ.)	37	5272	ά.	"Αιμέρσαν 17)5 διά Ν. "Υόρκην				
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (κ.)	55	6859	έ.	Χοινάκγ 5)5				
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά.	Φρίπορτ (Ππ.) 13)5 Ρότερνταμ				
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	ά.	Παναμά 22)5				
ΜΑΡΛΕΜΑ (κ.δ.)	59	13596	ά.	Καράκας Μπ. 17)5				
ΜΑΡΝΑ (δ.)	54	16573	ά.	Σιγκαπούρην 19)5 διά Περσικόν				
ΜΑΡΥΤΟΝΑ (κ.)	61	7863	έ.	"Ειδομένιαυ 20)5				
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ά.	Κ. Τάουν 10)5 διά Περσικόν				
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ά.	Γιεραλτάρ 8)1 διά Χοινάκγ				
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ά.	Γιεραλτάρ 27)4				
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	58	29139	ά.	Σιγκαπούρην 13)5 διά Ντουμάλ				
ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	ά.	Κιουρασάδ 2				

Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11026	ε. Βανκούβερ 3)5	ΟΛ. ΒΑΛΛΕΙ· (δ.)	54	13652	δ. Τής 6)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354	ε. Ροζέριο 21)5	ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.)	54	20453	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 22)5
ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	δ. Ντάς "Αϊλ. 16)5 διά Λάντς "Εντ	ΟΛ. ΓΚΑΛΦ (δ.)	54	20495	δ. Προθίνενς 16)4 διά Ν. Μπέντφορν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	9990	δ. Μόμπιλ 20)5 διά Μεξικόν	ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	δ. Φλώσιγκ 16)5 διά Μπόνυ
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	δ. Τέιμπλ Μπαΐ 8)5	ΟΛ. ΓΚΕΙΜΣ (δ.)	64	32380	δ. Σιγκαπούρη 1)5 διά Λ. 'Αντζελες
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	69	9241	ε. Ρόττερνταμ 16)5	ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	δ. Κάρυκ "Αϊλ 11)5 διά Γενεύα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	δ. Ν. 'Υόρκην 9)5 διά Περσικόν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	δ. Ν. 'Υόρκην 14)5 δι' 'Αρούμπα	ΟΛ. ΓΚΡΕΙ·Σ (δ.)	65	32407	ε. Πειραιά 1)4
ΝΕΔΑ (κ.)*	61	1460	δ. Καζαμπλάνκα 18)5 διά Ρουέν	ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	ε. Φορκάντος 10)5
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	δ. Αράνκα 24)5 διά Πειραιά	ΟΛ. ΓΗΚΑ (δ.)	58	27602	δ. Φιλαδέλφειαν 20)5 δι' 'Αρούμπα
ΝΕΛΥ Π. (δ.)	57	12648	ε. "Ηοτζαμ 27)5	ΟΛ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	50	24741	δ. Ιοκοχάμα 19)5 διά Σιγκαπούρην
ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407	ε. Π. Καμπέλο 14)5	ΟΛ. ΛΕΙ·Κ (δ.)	54	17999	δ. Πίνευ Πόλην 21)5 δι' 'Ελ Παλίτο
ΝΕΣΙ ΑΝΤΒΑΣ (π.δ.)	58	29262	δ. Φιλαδέλφειαν 3)5 δι' 'Αρούμπα	ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Τέιμπλ Μπαΐ 15)5
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΛΤ (δ.)	72	54719	δ. Φρήπορτ (Μπαΐ.) 17)5 διά Λιθύην	ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δ. Ισσασβώνα 22)4
ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	58	29141	ε. Νόρθπορτ 22)5	ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Ράς Τανούρα 14)5
ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	55	23930	δ. Ν. 'Ορλεάνην 6)5 διά Κιουρασάο	ΟΛ. ΜΠΡΟΥΥ (δ.)	55	13709	δ. Λισσασβώνα 21)5 διά Τρίπολιν
ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΣ	56	19821	δ. Ν. 'Υόρκην 15)5 διά Βοστώνην	ΟΛ. ΝΤΕ·Γ (δ.)	54	18478	δ. 'Ολκλαντ 15)5 διά Σιγκαπούρην
ΝΕΠΙΟΥΝ	67	15990	δ. Βίζακαπατάνι 21)5 διά Τομπάτα	ΟΛ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ (δ.)	66	15625	δ. Ντώρπταν 22)5 διά Σάντος
ΝΕΠΤ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ κ.	56	3990	δ. Ντουάλα 20)5 διά Λόμη	ΟΛ. ΠΑΛΜ	65	15577	δ. 'Ισκεντερούν 15)5 δι' Αύγουστον
ΝΕΣΤΟΣ	64	16073	ε. Ρόττερνταμ 25)5	ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	68	15809	δ. Ναγκόγια 7)5 διά Βανκούβερ
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018	δ. Σάντος 18)5 διά ρίθερ Πλέιτ	ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	δ. Γιεραλτάρ 26)5 δι' 'Αλεξανδρείαν
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	δ. 'Αρούμπα 20)5 διά Ν. 'Υόρκην	ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	δ. Λ. "Αντζελες 23)5 Ν. 'Ορλεάνην
ΝΕΦΕΛΗ	64	10864	ε. Σιγκαπούρην 9)5	ΟΛ. ΠΙ·Ι·Σ	69	15688	δ. Φουκουγιάμα 11)5 διά Παναμά
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502	δ. Μίνα ήλ. Φαχάλ 10)5 διά Νιγκάτα	ΟΛ. ΠΡΑ·Ι·ΝΤ (δ.)	67	15697	δ. Σιγκαπούρην 8)5 διά Μπ. Σαπούρ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	δρυγές εις Πειραιάς από 23)12	ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ε. Τιάρλεστον 20)5
ΝΙΓΗΡΙΑ (κ.)*	58	3897	δ. Αμπτζάν 19)5	ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Μάλτα 9)5
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	1943	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΛ. ΡΑΙ·ΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	δ. Σιμότοσου 12)5 διά Ντουμάτι
ΝΙΚΕ (κ.)	55	9689	δ. Κονιόροπολιν 21)5 διά Πειραιά	ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	δ. Κάρυκ "Αϊλ 27)4 διά Χιούστον
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΛ. ΡΟΚ (δ.)	54	17999	δ. 'Αρακατζόν 20)5 Σ. Σεμπάσιαν
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	δ. Γιεραλτάρ 23)5 δι' 'Αλγερίαν	ΟΛ. ΣΑΜ (δ.)	55	18790	δ. Καράτσι 21)5 διά Περσικόν
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	53	12396	εξώφλιον 'Αρούμπας 15)5	ΟΛ. ΣΚΑ·Υ (δ.)	55	13934	δ. Μάλτα 27)4 (έπισκ.)
Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	68	86521	δ. Τέιμπλ Μπαΐ 15)5 διά Μπ. 'Αμπάς	ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)	54	13665	ε. Κιουρασάο 7)3 (έπισκ.)
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	δ. Σάντερλαντ 14)5 διά Κανοστάντζαν	ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	59	37958	δ. Γιεραλτάρ 8)5 διά Νιγηρίαν
ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	δ. Μ. Σαούδ 25)5 διά Φιλαδέλφειαν
ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	50	3827	ε. Νάντην 21)5	ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	δ. Π. Αρθουρ 17)5 Δ. 'Αφρικήν
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*	52	12975	δ. Μασέλιο 20)5 διά Βαλτιμόρην	ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΑΡΥ (δ.)	64	30581	δ. Λ. Πάλμας 22)5 διά Μπόνυ
ΝΙΣΣΑ (δ.)	71	16563	δ. Παναμά 15)5 διά Γιοκοχάμα	ΟΛ. ΦΑΕΩΘΝ (δ.)	65	15179	δ. Ρόττερνταμ 7)5 διά Π. 'Αλφρεντ
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'·Σ (κ.)	60	4113	δ. Νιουχάρεν 15)5 διά Κούδα	ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	58	27602	δ. Ρ. Τανούρα 23)4
ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΙΤΗ (δ.)	58	20451	δ. Σιμόπουσον 12)5 διά Μπαντάρ Μασάρ	ΟΛ. ΦΕ·Ι·Μ (δ.)	65	47493	ε. Μπόννυ 20)5
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ μετ. 63	44	14800	ε. 'Αλεξάνδρειαν 21)5	ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	δ. Φόδ 23)5 διά Τεργυλότην
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	δ. Τρίπολιν Λιθάνου 24)5 διά Μιλάζο	ΟΛ. ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	16741	δ. Ντόντζες 15)5 διά Μπάχο Γκράντε
ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180	ε. Πειραιάς 30)4	ΟΝΕΣΤΙ (κ.)	47	1593	ε. 'Ακαζούτσας 5)5
ΝΟΡΔ. ΝΑ·Ι·ΑΝΤ	67	22549	δ. Τάραντας 18)5 δι' 'Ανάμπα	ΟΜΙΑ (δ.)*	58	13012	δ. Ντώρμπαν 14)5 διά Βομβάνη
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ' (δ.)	64	38649	ε. Τεργέσθην 20)5	ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	56	21090	δ. Πουάντ Νουάρ 18)5 διά Βουλώνην
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	δ. Φάλμουθ 12)5 διά Ρ. 'Ορντάς	ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	δ. Καράτσι 20)5 διά Ράς Τανούρα
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	δ. Είδονμασθ 26)5	ΟΡΙΚΟ (δ.)	58	12668	ε. Μ. 'Υόρκην 4)5
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	56	18210	δ. Τέιμπλ Μπαΐ 21)5 διά Ρ. 'Ιανέρο	ΟΡΟΝΤΗΣ (λ.δ.)	42	2881	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)*	51	1435	ε. 'Αμερέρσαν 25)5	ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.)	57	22006	ε. Τζάκορονθι 6)5
ΝΟΡΘΟΥΓ·Ι·ΝΤ	70	11328	ε. Γκάλιεστον 9)5 (έπισκευα)	ΟΣΕΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ (δ.)	70	79001	δ. Τέιμπλ Μπαΐ 12)5
ΝΟΡΝΤΦΕΛΣ (κ.)*	54	4352	ε. 'Αμερέρσαν 26)5	ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	56	9829	δ. Βανκούβερ 22)5
ΝΟΡΦΟΛΑΚ (δ.)	59	20915	εις Βαλτιμόρην από 30)11 (έπισκ.)	ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	65	21833	δ. Χάμπιπον ρόδος 15)5 διά Ρουμανίαν
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	δ. Θέουτα 8)5 διά Λαττάκια	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ·Ι·Ν (δ.)	66	12459	δ. Πόλτραν ("Ορ.) 19)5
ΝΟΤΟΣ	58	12339	δ. Ίμπιγκα 18)5 διά Καζαμπλάνκα	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΩΝ	63	11963	δ. Πουάντ Νουάρ 18)5 διά Βούλωνην
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	δ. Σαίντ Έζων 15)5 διά Τρίπολιν	ΟΣΕΑΝΙΚ (π. υπερ.)*	65	27645	ε. Ν. 'Υόρκην 25)5
ΝΤΑΥ·ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	ε. Πόρτλαντ 21)5	ΟΣΕΑΝΙΚΑ	65	28101	δ. "Αμστερνταμ 10)5 διά Ν. Μπέντφορν
ΝΤ. ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ δ.	54	11911	δ. Κιουρασάο 15)5 διά Ρίο Χάινα	ΟΣΕΑΝΙΚΑ	56	23232	δ. Κάρυκ "Αϊλ 1)5 διά Μεξικόν
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)	68	9079	δ. Παναμά 10)5 διά Κούδα	ΟΣΤΡΙΑ	59	10542	δ. "Ειδονμασθ 24)5 δι' 'Αμβούργον
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ δ.	57	21340	δ. Κόρ. Άμαγια 20)5 δι' 'Αντεν	ΟΥΛΝΙΣ (κ.)	58	3598	δ. Γιεραλτάρ 4)5
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	δ. Βανκούβερ 16)5	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤ. ΛΙΝΤΕΝ*	71	11044	δ. Βακαγιάμα 16)5 διά Κινούρα
ΝΤΕΣΤΣΤΙΝY (δ.)	54	17672	ε. Ν. 'Υόρκην 22)5	ΟΥΡΑΝΙΑ	55	1839	δ. θεότα 18)5 διά Μιλάζο
ΝΤΗΖΕΡΗ ΛΗΝΤΕΡ δ.	57	20728	ε. Γκάλιεστον 17)5	ΟΥΡΑΝΙΑ Π. (κ.)	53	1299	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	56	20352	ε. Σιγκαπούρην 19)5	ΟΥΡΑΝΟΣ*	61	18484	δ. Χόγκ Κόρκ 22)5 διά Κίναν
ΝΤΗΦΑ·Ι·ΑΝΤ	60	19988	ε. Νιούκαστλ 20)5	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ. 38	2501	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	δ. Μπαγχρέιν 25)5	ΠΑΙ·ΙΝ (δ.π.)	45	14351	δ. Παναμά 16)5 δι' Ειρηνικόν
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	53	15826	ε. Κοσίν 21)5	ΠΑΙΔΑΙΜΩΝ (δ.)	57	12881	ε. Ν. 'Υόρκην 21)5
ΝΤΟΛΦΙΝ	56	11669	δ. Ρόκο Πόλη 19)5	ΠΑΜΠΕΡΟ (δ.)	56	8674	δ. Γιεραλτάρ 29)4 διά Μόντρεαλ
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	δ. Σιγκαπούρην 9)4 διά Πλατζού	ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣ Κ.	50	5304	δ. Αμέρερσαν 16)5 διά Βηρυτόν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ε. Μπαντάρ 15)5 διά Παλέονταν	ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	50	8280	δ. "Αγ. Βικέντιον 22)5 δι' 'Αμβούργον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	δ. Ντόρμπαν 23)5 δι' ΗΠΑ	ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ε. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 23)5
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Τσιγκάτο 9)4	ΠΑΝ. ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	49	5414	δ. Λορ. Μάρκες 13)5 διά Περσικόν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	55	11209	ε. Μοντεθίδε 24)5	ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52	4589	δ. Τζένταν 14)5 διά Βομβάνη
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8715	ε. Ν. 'Ορλεάνην 28)4 διά Τζακάρταν	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	48	1977	δ. Κωνιόπολιν 16)5 διά Μ. Θάλασσαν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δ. Παναμά 22)5 διά Τρίνιταν	ΠΑΝΑΙΤΩΝΙΚΟΙ (δ.)	60	7758	δ. Χάμπιτον 23)5
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	δ. Ντόρμπαν 9)5 διά Μ. 'Αμερικήν	ΠΑΝΑΡΕ·Ι·ΤΖ (κ.)	54	7017	δ. Ζευμπρούγκε 3)5
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	δ. Γιεραλτάρ 25)5 διά Ζουετίνια	ΠΑΝΑΧΑ·Ι·ΚΟΝ (δ.)	63	30408	δ. Χάρτρον 22)5 διά Βερντόν
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.)	50	6307	δ. Μπαλπάδο 8)5 δι' 'Αθάνα
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΓΚ. ΓΙΟΥΝΤΗ	64	1992	δ. Λ. Πάλμας 11)4 διά

ΠΕΓΚΑΣΕ (π.)	52	8826	ξ. Ντάρ ες Σαλάμ 19)5		ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π. 53	2699	ά. Σάν Νικόλας 21)5 διά Μη. "Άρες
ΠΕΛΗΝΗΙΟΝ (δ.)	56	24521	ά. Τερνόζεν 18)5 διά Ν. "Υόρκην		ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	9966	ξ. Ούλσαν 4)5
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	19444	ά. Ν' "Υάρην 11)4 δι' "Αρούμπα		ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΜΑ (δ.) 65	31779	ά. Ράς Τανόρα 30)4
ΠΕΝΝΥ ΜΑΙ·ΚΕΛΣ *	59	7919	ά. Μπορτώ 15)5 δι' "Ασταμπούλα		ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144 ξ. Λισσαθώνα 16)5
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	56	24502	ά. Κάρη 9)5 διά Περσικόν Κόλπου		ΣΑΙΟΥΘΓΟΥ·ΙΝΤ	70	11329 ξ. Τέμα 21)5
ΠΕΡΑΜΑ (κ.)	50	2194	ά. Λομπίτο 3)5 διά Σάντος		ΣΑΙΟΥ. ΓΙΟΥΝΙΩΝ 5.	58	21144 ά. Κολόπτο 23)5 διά Περσικόν
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΣΑΙΟΥΘ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.) 64	32379	ξ. Πειραιάδ 9)5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ξ. Βανκούβερ 22)5		ΣΑΙΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ. 61	44	14020 δ. Γιβραλτάρ 8)5 δι' ΗΠΑ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	51	1077	εις μεταφοράς Μεσογείου Δ. "Αφρικής		ΣΑΙΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.) 54	18790	ξ. Σαλβαντόρ 24)5
ΠΕΡΑ ΑΙ·ΓΑΛΑΝΤ	64	10865	ά. Ζεεπρούγκε 17)5 διά Καράτσι		ΣΑΙΟΥΘ. ΜΕΡΤΣΑΝΤ 66	15668	ξ. Πειραιάδ 23)5
ΠΕΡΣΕΥΣ Ι (π.δ.)	56	15852	ά. Μ. "Άμπιντούλα 26)5 διά Κολόμπο		ΣΑΙΟΥΘ. ΣΑΝΑΛΑ·ΙΤ 5.	54	19462 ά. "Αμέρεραν 25)5 διά Χάρην
ΠΕΤΙΓΚΟ *	67	44795	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 2)5 δι' "Ιταλίαν		ΣΑΡΑΟΤΤΑ (κ.)	72	1560 δ. Π. δφ Σπαίην 16)5 δι' ΉΠΑ
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	57	7843	δ. Γιβραλτάρ 6)5 δι' "Αθηναν		ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	54	3899 ξ. Μπαγκούντο 21)5
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ 65	41255	ά. Περσικόν 30)4 διά Ν. "Υόρκην		ΣΑΣΣΑ	73	5077 ά. Παρανάγκουα 16)5 διά Λισσαθώνα	
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	50	17763	ά. "Αμέρεραν 27)5 διά Γιβραλτάρ		ΣΕΝΕΓΚΑΛΑ (κ.) *	47	9072 δ. Γιβραλτάρ 19)5 δι' "Αλγερίαν
ΠΛΑΤΩΝΙΚΟΝ (μικτόν)	67	48747	ξ. Φόδε 27)5		ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	55	1835 δ. Δάντοιχ 10)5 δι' "Αλγερίαν
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.) *	55	7059	ξ. Κόμπα 11)5		ΣΕΡΕΝΑ (δ.)	57	3572 ξ. Ρόπτερνταμ 26)5
ΠΛΟΥΤΟΜ (χυρ.)	59	10918	ξ. Φιλαδέλφειαν 17)5		ΣΕΡΕΝΑΤΑ (π.)	56	12907 ξ. Μπιλμπάρ 21)5
ΠΛΩΩΔ	68	35191	ά. Αμέρεραν 15)5 Λόουερ Μπουκάναν		ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	8777 ξ. Κεμπέκ 23)5
ΠΟΕΤΙΚΟΝ (μικτόν)	66	33291	ά. Ρόπτερνταμ 21)5 διά Π. Καρτέι		ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	12061 ά. Βηρυτόν 25)5 διά Δυρράχιον
ΠΟΙ·ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτό)	72	57102	ά. Δουνκέρκη 9)5 Πάιντ Σέντραλ		ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	71	9165 δ. Στυκαπόύρην 18)5 διά Ρόπτερνταμ
ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) *	54	5671	ξ. Π. "Ελίζαμπεθ 22)5		ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	11055 δ. "Αγ. Φραγκίσκον 19)5 δι' "Ιαπωνία
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	56	8325	ά. Φόρτ ντε Φράνς 13)5 Μασσαλίαν		ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	1522 ξ. Συμπενίκ 17)5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτό)	71	80194	ά. Κάργκ "Αϊλ 19)5 Γουίντο "Αϊλ		ΣΗ ΧΙΒΙΟΥ	61	12061 ά. Παρανάγκουα 16)5 Π. δφ Σπαίην
ΠΟΝΤΟΣ (κ.) *	70	1662	ά. "Αμέρεραν 21)5 διά Βίεμπαρ		ΣΗ ΣΗΠΕΡΑ	52	13083 δ. Μορμουγκάρο 14)5 δι' "Ιαπωνίαν
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	ά. Ρόπτερνταμ 16)5 διά Λονδίνου		ΣΗΠΕΡΑ (ξ.)	52	4699 ξ. Μόπιλ 20)5
ΠΟΡΟΣ ΑΙ·ΓΛΑΝΤ (κ.)	62	5359	ά. Ρ. Γκράντε 17)5 Κωνστάντζαν		ΣΗΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617 ά. Χάμπτον ρόδος 24)5 δι' "Αρούμπα
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.) *	49	1011	ξ. Κόπερ 14)5		ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267 δ. Κολούμπιας ρίθερ 23)5 δι' "Ιαπωνίαν
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)	57	21682	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 8)4 ινδονησίαν		ΣΗΦΟΡΝΤ	53	3071 εις θεῖν 14.08 Β. — 81.09 Δ. 29)4
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	ξ. Πειραιάδ 26)5		ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839 ά. Σιγκαπούρην 26)3 διά Σαγκάνην
ΠΡΙΝΣΕΣΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	59	43373	ξ. Λ. "Αντζελές 6)5		ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑ·Υ· (κ.)	51	6974 δ. Μανφρεντόνια 30)4 διά Γκλέα
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	64	5916	ά. Λισσαθώνα 21)5 δι' "Αθηλες		ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827 δ. Πεναγκ 27)5 διά Ραγκούν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	59	9633	ά. Καζαπαλάνκο 21)4		ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287 ά. "Αμέρεραν 23)5
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	52	10188	δ. Κωνιπολίν 10)5 Κωνστάντζαν		ΣΙΝΤΥ	70	18287 ξ. "Ινταύδ 6)5
ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΣ (κ.) *	48	2224	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΣΙΣΤΕΡ ΆΜΑΛΙΑ*	52	4386 ά. "Αμέρεραν 15)4
ΠΡΟΦΕΤ ΗΑΙΑΣ	58	8369	ξ. Σάντος 23)5		ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	54	4169 ξ. Χάρην 22)5
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. 56	8130	ά. Ντάρμπατ 28)4 διά Βραζιλίαν		ΣΚΑ·Υ·ΑΡΚ	63	12273 ά. Σάντος 18)5 διά Βιτόρια	
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	ξ. Χάργαν 18)4		ΣΚΑ·Υ·ΡΟΚΕΤ (κ.)	58	926 δ. Ταϊτιανέκια 21)5 διά Σάν "Αντίοχη
ΠΥΘΙΑ	72	10382	ξ. Χάρην 24)5		ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	59	8786 ά. Σαίν Τζών (Μ.Β.) 1)4 δι' "Αδάναν
ΠΥΛΙΑΣΤΡΟΝ (π.) *	46	1921	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΣΚΙΡΟΝ	64	1748 ά. Ν. "Ορλέανην 18)5 Πασκαγκούλα
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	ά. Καντζ 15)5 διά Κωνστάντζαν		ΣΟΒΕΡ. ΓΚΡΕ·Ι·Σ (κ.)	57	7655 δ. Γιαβάτα 7)5 διά Τσουντζίν
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (χυρ.)	52	1346	ξ. Φελεξόνες 21)5		ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387 ά. Γιοκοχάμα 21)5 διά Βανκούβερ
ΡΑΦΦΟΝ ΠΩ ΜΠΑΡΓΚΕΝ 50	1516	ά. "Αμέρεραν 24)5		ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632 ξ. Νιούκαστλ (Άδατρ.) 25)5	
ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΑΡΗ (δ.) *	73	142055	ά. Κόροπον 22)4 διά Περσικόν		ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661 δ. Λισσαθώνα 19)5 διά Ν. "Ορλέανην
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1384	ξ. Νεαπολίν 31)1 διά Λέγκορν		ΣΟΥΝΙΟΝ	62	1739 δ. Κωνιπολίν 22)5
ΡΕΑ	66	11859	ά. Πουέρτο Καμπέλλο 11)5		ΣΟΦΙΑ (κ.) *	53	10708 ξ. Ταμπίκο 22)5
ΡΕΤΤΙΝΑ (δ.)	54	11647	ά. Ν. "Ορλέανην 23)5 δι' "Ιταλίαν		ΣΟΦΙΑ Κ.	57	1843 ξ. Ρόπτερνταμ 24)5
ΡΕΓΙ·ΙΝΤΖΕΡ (δ.)	57	20778	ξ. Μιζουσίμα 12)5		ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739 δ. Λουάντα 16)5 δι' "Αμπιτζάν
ΡΕΙ·ΦΕΝΣ (κ.)	46	8070	ά. Ν. "Υόρκην 14)5 διά Μ. Μπάριος		ΣΠΑΡΤΑ	69	8825 ά. Ν. "Ορλέανην 16)5 διά Ταμπίκο
ΡΕΝΑΙΣΑΝΣ	55	2376	ά. Λε Τκουλέπτε 21)5 διά Γάνθην		ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743 δ. Βρέμην 15)5 δι' "Ελλάδα
ΡΕΝΤ ΣΚΑ·Υ· (κ.)	56	1990	ξ. Σαντάντερ 1)4 (έπισκ.)		ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΗ 5.	56	13322 δ. Γιουροπόρτ 24)5 διά Βρέμην
ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν)	51	12540	ά. Ρόπτερνταμ 10)5 διά Σανθήνη		ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΟΡΝΤ (δ.)	58	13284 δ. Καλλάρο 17)5 διά Ταλάρα
ΡΗΝΟΥΛΑ (π.)	48	1515	ά. Πειραιάδ 23)5 διά Σύρον		ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	57	12992 δ. Μπαρμπάντος 30)4 διά Βενεζουέλα
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)	71	77049	ά. Βιτόριος 1)5 διά Μιζουσίμα		ΣΠΥΡΟΣ (κ.)	39	20683 ά. Ριο "Ιανέριο 1)5
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ά. Ντακάρ 6)5 δι' "Ινθίαν		ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	1454 δ. "Αλεξανδρειαν 24)5
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ Κ. 56	9026	ξ. Μπ. "Άρες 3)5		ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	34827 δ. Ταϊπέτα 11)5 δι' "Αρτζούνα	
ΡΟΔΑΝΘΗ Α. (κ.) *	24	5262	ά. Πειραιάδ 18)5		ΣΠΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	30709 ξ. Πειραιάδ 27)4
ΡΟΖΑ Τ. (κ.)	54	1970	δ. Γιβραλτάρ 22)5 διά Βεγγαζήν		ΣΤΑΛΑΩ (κ.)	53	7353 δ. Σιγκαπούρην 3)5 διά Τσίνχας
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	ά. Μόντρεαλ 10)5 δι' "Αθάνα		ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407 ά. "Αγ. Βικέντιον 11)5 δι' "Ιταλίαν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21028	ά. Μόντρεαλ 10)5 δι' "Αρούμπα		ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398 ά. Ν. "Ορλέανην 19)5
ΡΟΛΛΕ (δ.)	55	19853	ά. Π. ντε Μπούκ 7)5 διά Μπόνυ		ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν)	71	77049	ά. Βιτόριος 8)5 διά Μιζουσίμα		ΣΤΕΛΛΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039 δ. Κέιπ Τάουν 12)5 διά Χοντίντα
ΡΟΥΓΙΑ (κ.)	67	2486	ά. Μπερμεράχαφεν 8)5		ΣΤΕΦΑΝΙΑ	60	10733 δ. Πόρτ Κελάγκ 13)5
ΡΟΥΘΗ ΜΑΙ·ΚΕΛΣ Κ. 63	7311	ά. Ινταύδ 9)5 δι' "Ιταλίαν		ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224 δ. "Απαπα(Λάγκος 18)5	
ΡΥΘΜΟΣ	57	10316	ξ. Μόντρεαλ 8)5 (έπισκ.)		ΣΤΟΙ·ΙΚ (μικτόν)	71	71208 ά. Φιουμισίνο 21)5
ΡΩΜΥΔΙΑ (δ.)	59	21275	ξ. Κιουρασάδο 13)5 (έπισκ.)		ΣΤΟΛΑΙ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.) 60	13481	δ. Ν. "Ορλέανην 4)5 διά Καμπάνα
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.)	50	17791	ά. Βοστώνη 30)4 δι' "Αρούμπα		ΣΤΟΛΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945 δ. Πόρτ ντε Μπούκ 4)5 διά Ντόρμπαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.) *	58	3065	ά. Σταθάγκερ 20)5 διά Δάντοι		ΣΤΟΛΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠ. (δ.) 60	12497	δ. Σιγκαπούρην 17)5 διά Καράτσι
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (κ.)	59	29486	ξ. Τρίνινταντ 20)5		ΣΤΟΛΑΤ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.1) 53	8031	ά. Μπωμόντ 2)5 διά Ρίο "Ιανέριο
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	65	23249	ά. Υουσινέντ 15)5 διά Κέμη		ΣΤΟΛΑΤ ΙΝΤΟΝΩ (δ.) 54	11582	ά. Φρήμαντλ 21)5 διά Κολόμπο
ΣΤΙ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	57	20686	δ. Γιβραλτάρ 23)5		ΣΤΟΛΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.) 52	11113	έ. Μένα "Αχιμαντί 23)5
ΣΑΙΝΤ ΕΙΡΗΝΗ	56	8686	ξ. Σαουθάμπτον 27)5		ΣΤΟΛΑΤ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ 5. *	60	13979 δ. Γκάλεστον 11)5 διά Κοραμάρ
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	59	16973	ά. Βοστώνη 13)5 "Αμπουαίη Μπ.		ΣΤΟΛΑΤ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.) 58	12461	ά. Ντεμεράρα 11)5 δι' ΗΠΑ
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	ά. Λισσαθώνα 20)5 διά Μιλάζο		ΣΤΟΛΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.) 60	12436	ά. Γιουροπόρτ 25)5
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΙ Μ. *	53	8715	ξ. Μομπάσαν 14)5		ΣΤΟΛΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.) 60	12668	έ. Πόρτ Κάτζερ 10)5
ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ 65	22248	ά. Π. Άλιας 4)5 διά Ζαΐρ		ΣΤΟΛΑΤΕΡΖΟ * (κ.)	46	1831 έ. Σιγκαπούρην ρόδος 21)5	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτ.)	50	11631	ξ. Ρεσιφ 24)5		ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320 έ. Ν. "Ορλέανην 18)5
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙΙ (δ.)	59	15772	δ. Πλαναδί 14)5 διά Μαντζανίλο		ΣΥΜΗ	53	5339 έ. Γκουαγιακίλ 21)5
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤ ΙΙΙ (δ.)	54	9755	ά. Κολόμπο 20)5 διά Τοιταγκόκ		ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508 έ. Τραμαντά 22)5
ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.)	59	29097	ά. Ν. "Ορλέανην 27)4 δι' "Ελ. Παλίτο		ΣΥΝΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ. κ. 53	1764	έ. Μασσαλίαν 21)5
ΣΑΙΝΙΑ ΒΙΑΒΙΑ	56	8671	δ. Πλαναδί 20)5		ΣΥΝΡ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.) 50	1776	έ. Λαττάκιος 3)5
ΣΑΙΜΟΣ ΑΙ·ΓΛΑΝΤ (π.) 71	5055	ά. Ντόρμπρεχτ 23)5 δι' "Εμδεν		ΣΥΡΙ	68	9024 δ. Ντάρμπαν 13)5 διά Μπάραν	
ΣΑΙΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	64	18123	ά. Πειραιάδ 15)5		ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	53	1092 δ.

ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	Ε. Λά Παλίς 14)5
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.)	66	39556	ά. Ρόπτερνταμ 8)5 διά Περσικόν
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	Σ. Αμβούργον 12)5
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	Σ. Σπέτζια 20)5
ΤΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	ά. Π. α. Πιέρ 16)5 διά Μόντρεαλ
ΤΙΝΑ ΔΝΑΣΗ (δ.)	53	28798	Σ. Σιγκαπούρην 15)5
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	Σ. "Απατα" Λάγκος 2)5
ΤΟΛΜΗ	56	3146	ά. Ρεσίρ 5)5 διά Άλγεριον
ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ά. Βαγκαρέ 14)5 διά Περσικόν
ΤΟΡΡΕ ΝΤΕΛ ΟΡΟ	73	15382	Σ. Ριο Ιανέριο 19)5
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	Σ. Τσαγκουαράμας 28)4
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ά. Κολόμπο 19)5 διά Κακινάντα
ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.)	56	10541	ά. Ρόπτερνταμ 28)3 διά Κούδαν
ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	61	16591	ά. Ρ. Ιανέριο 18)5 Ρόπτερνταμ
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	δ. Γιεραλτάρ 25)5 διά Λιθόν
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Υόρκην 16)5 διά Άρθουρπα
ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	ά. Ράς Τανόύρα 15)5
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	ά. μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΔΑ (κ.)	52	3664	δ. Μπρουνσμπούτελ 20)5 διά Σφάξ
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Ράς Τανόύρα 16)5
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Χουέλβα 95 διά Περσικόν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	54	11913	Σ. Τακοράντι 29)4
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Αμπαντάν 10)5
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Ντάς "ΑΙΔΑ" 13)5
ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	55	11991	ά. Μοντεθίθεο 14)5 διά Ντώρμπαν
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	Σ. Μπαγκούλι 21)5
ΤΣΕΡΓΚΟΥΙ' (π.)*	57	1177	ά. Σέπτε 14)5 διά Μοσταγάνεμ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	Σ. Πόρτλαντ 10)4
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	Σ. Θεσσαλονίκην 30)4
ΥΜΗΤΤΟΣ (χ.δ.)	49	11771	Σ. Ρόπτερνταμ 26)5
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 17)5
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	εις Ρ. Τανόύρα (άποθήκη)
ΦΑΙΑΞ	45	13849	ά. Ρ. Γκράντε 19)5 διά Αμβούργον
CANNY*	48	2436	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	δ. Γιεραλτάρ 7)5 διά Μπ. "Αύρες
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	ά. Καζαμπλάνκα 11)5

ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	ά. Λίνκολν 13)5 διά Κολόμπο
ΦΙΛ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	63	50872	ά. Τέιμπλ Μπαιη 17)5
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	Σ. Σιμόπουλος 20)5
ΦΙΟΝΑ (κ.δ.)	57	12683	ά. Γιοκοχάμα 23)5
ΦΙΟΝΑ ΤΣΕΙ'Ν (δ.)	59	15914	ά. Π. Μιράντα 18)5 διά Ρόπτερνταμ
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Ντουλόθ 17)5
ΦΙΛΑΜΙΤΚΟ (κ.)*	51	2193	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΛΕΡΤΖ (χ.δ.)*	55	12632	ά. Γιεραλτάρ 23)5 διά Τουάρ
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ά. Λισσαβώνα 18)5 διά Λομπίτο
ΦΑΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙ'Τ π.	43	6338	ά. Ταμπίκο 19)5 διά Τάμπα
ΦΟΙΝΙΞ I (δ.)	54	13972	ά. "Αμστερνταμ 20)5
ΦΟΡΤΣΟΥΙΤΥ (δ.)*	53	10945	ά. Σάντος 14)5 διά Ν. Όρλεάνην
ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	49	2358	ά. Τεργιέτην 2)5 διά Βεγγάζην
ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	48	1845	δ. Πειραιά 10)5 διά Ιταλίαν
ΦΟΥΛΑΣΚΑΙ'Σ (κ.)*	67	3971	ά. Σάφι 19)5 διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΦΡΑΝΚΡΙΓΚ (κ.)*	56	3405	ά. Μόντρεαλ 14)5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Σιγκαπούρην 16)5 διά Ιμπριχάμι
ΦΟΥΛΒΙΑ (κ.)*	56	10360	δ. Παναμά 11)5
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	δ. Σιγκαπούρην 16)5
Χ. ΕΝΤΙΟΥΡΑΝ κ.δ.*	53	12377	εις Φρητάσουν άπό 3)2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)	50	10315	ά. Κόπερ 21)5 διά Λιγούσταν
ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	59	21357	ά. Γιεραλτάρ 6)5 διά Λα Πλάτα
ΧΟΛΑΝΙΣ (κ.)	58	2986	μετων. «ΣΚΑΛΜΑΙ'Κ»
ΧΟΛΑΥ ΚΡΟΣ'	44	14875	ά. Βενετία 22)5 διά Γιεραλτάρ
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ'	44	12646	ά. Φιλαδέλφεια 23)5
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	εις μεταφοράς Μουροράν — Ναχόντκα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ά. Ντόρμπαν 25)5 διά Τσιταγκόκ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	59	29141	ά. Φιλαδέλφειαν 22)5 διά Ρ. Τανόύρα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Αντζέλες 6)5 διά Γιοκοχάμα
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Χόθικ 9)5 διά Περικόν
ΧΡ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ.	66	41066	ά. Τρίνινταν 19)5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΟΥΤ 2 κ.	59	8050	ά. Κείπ Τάουν 13)5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΟΥΤ 3 κ.	63	9190	εις θέσιν 27 Β. — 15.40 Δ. 26)5
ΧΡΥΣΩ	58	1929	ά. Μαντουλόύτο 20)5 διά Πειραιά
ΧΩΚ	57	11912	ά. Ρόπτερνταμ 20)5
ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	ά. Γιοκοχάμα 20)5 διά Ανκορέλτζ
ΟΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. "Εμδεν 10)5 διά Φιλαδέλφεια

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ:

Επόπειρης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
"Ορφέως 18 - Ν. Σμύρνη

Επί της θάλασσας
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγάλεω 51β - Κορυδαλλός

Διαθητής Τυπογραφείου
ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ
Κρήτης 77, Αγία Βαρβάρα

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 337

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JUNE 1974

Drastic Measures are now in Force FULL PROTECTION OF THE GREEK SHIP

The 'Racket' is Definitely Fought off

Strict measures are being taken in order to protect the Greek ship against the well-known "racket" consisting in ships of foreign interests being placed under the Greek flag with a view of availing themselves of the privileges accorded to our shipping and their manning by Greek crews.

The door is now closed to these foreign owners, and in accordance with a decision taken by Mr. Skiadopoulos, the Minister of Merchant Marine, a special shipping investigating committee has been set up:

—First to examine thoroughly all applications for the Greek Registry and find out whether ships applying for the Greek flag belong to Greek interests.

—Second to examine all applications for the entry of foreign vessels with NAT,

and ensure that such ships are Greek-owned.

—Third to review the cases of all existing entries, and allow their renewal only if the committee is satisfied that the vessels concerned are Greek-owned.

—Fourth to investigate into cases of doubtful ownership in respect of vessels already under the Greek flag.

Lastly, the committee will recommend other legal and administrative measures in order to ensure the full protection of the Greek ships. Among these measures, heavy penalties and criminal proceedings are envisaged for cases of misinterpretation.

The committee will work under the direction of the head of the Port Corps, and its members will consist of Port Officers, representatives of shipowners, shipping agents etc.

Why Complain?

A special commission which includes representatives of Greek Shipowners and the Seamen's Union has been set up to investigate in conjunction with the Ministry of Merchant Marine into allegations of intrusion by foreign interests in Greek Shipping.

The task is not easy the more so as Greek Shipowners who are supposed to know much on the subject do not cooperate. They could certainly name a good many so-called "shipowners" who have agreed to serve and manage foreign interests. Instead, our professional shipowners indulge in much talk between themselves about the "invaders", but they will not make any straight accusations.

As an example we can mention the existence of camouflaged foreign interests in the sector of cruise ships. These interests take advantage of the many privileges accorded to Greek ships — especially the low rate of wages — and their competitive status in our own territorial waters is badly felt in these hard times.

A proper investigation by our Ministry would not fail to uncover those camouflaged. The assistance of owners of cruise ships would be most opportune. There is a mass of evidence to be obtained provided the competent services of the Ministry work in the right direction.

Should Flexibility be Maintained?

The measures bearing on the reduction of the age limit and the checking of nationality will have the effect of reducing the number of ships entered with NAT. Some quarters go as far as to advocate the abolition

of the safety requirements should be overlooked, nor should investigations into the true ownership of vessels be in any way relaxed.

Posidonia 74 for Shipping The Forum

Some 200 companies and organisations from 20 countries will be presenting their products and services at Posidonia 74, the international shipping exhibition to be held in Athens from 3-9 June.

Exhibiting at this maritime event which takes place in the Greek capital every two years will be the world's leading shipbuilders, repairers, marine equipment manufacturers, banks, marine insurers, engine builders, shipbrokers, ship suppliers and classification societies. They will be seeking to establish or expand their links with the prestigious Greek shipping community — the owners of the world's largest merchant fleet. Many exhibitors use Posidonia to unveil their latest technological inventions and developments.

This year's Posidonia exhibition is the fourth and largest. Like the previous three, it is being held at the Zappeion Exhibition Hall in the centre of Athens.

The prime purpose of the Posidonia Exhibitions is to give the worldwide maritime industry the opportunity of setting up a shop window for the Greek Shipowners who spend, according to one estimate, more than 7000 million US dollars a year on operating, maintaining and renewing their vast fleet.

The Greek owned merchant fleet today comprises more than 4,000 vessels of all types totalling some 42 million gross tons and crewed by about 125,000 seamen.

The countries whose exhibitors are participating in Posidonia 74 are: Belgium, Bermuda, Brazil, Britain, Canada, Denmark, Finland, France, Greece, Italy, Japan, Malta, Netherlands, Norway, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, the United States and West Germany.

National associations from Brazil, Britain, Italy, Japan and the United States will have displays incorporating many companies not individually represented at the exhibition.

THE FORUM

Subjects to be discussed at a two-day Forum to be held in parallel to Posidonia 74 on June 4 and 5 will include Piraeus as an international shipping centre; the international community in Piraeus; chartering out of Piraeus; shipbuilding and repairing prospects in Greece; financing needs of the Hellenic fleet — the role of the Greek banks; insuring the Hellenic fleet; Labour — the backbone of the fleet; and Greek shipping — looking ahead.

The Forum, to be held at the Eugenides Foundation, will be formally opened by Minister of Merchant Marine Constantine Skiadopoulos. The audience will be drawn from the principals of exhibiting companies and the Greek shipowning community. Speakers will include leading shipowners J. C. Carras and A. J. Chandris and Hellenic Shipyards

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

I A T P O Σ

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 : 30-0390

President, C. Dracopoulos. Much-respected Greek shipowner Manuel Kulukundis has agreed to chair the two day-event.

Undisputed Facts

Lately, Shipping Arbitrators from all over the world held their convention in Athens. It was in Athens too that the meeting of the International Shipping Federation took place. The International Shipping Fair known as **Poseidonia** is now firmly established in Athens.

This is no coincidence. Nor does sunshine or our beaches account for it. The explanation lies in the fact that the world strength of Greek Merchant Navy is rightly assessed. The number of vessels, their capacity and authority have taken the Greek name to the top, and this fact can no longer be ignored. We are no longer the object of contempt. International shipping bodies are seriously seeking contact and cooperation with us. It is no longer a few legendary names that make our Shipping strength, it is Greece as a whole.

What are the Protests for?

A well-known and experienced Greek shipowner residing in New York, and with a thorough knowledge of people in the shipping community has dutifully accepted a request from the Greek Port Officer in New York Mr. Kontogeorgis to assist in the enquiries aiming at tracing the names of "intruders" in our Merchant Navy. This shipowner did not fail to name the intruders he knew of, and offered to cooperate further with our consular authorities, and uncover those making a wrong use of the Greek flag.

We emphasize this example of willingness to cooperate as a unique case in its kind, and we add the comment that while other shipowning circles protest against the "racket" and demand strict measures against the "intruders", they as a rule refuse to cooperate with the authorities when called to name those responsible.

We may ask ourselves — what are their protests for?

Crew Matters

Our ocean-going fleet is being relieved of the problem of coloured crews. There is an offer of Greek seamen now that a slump in the house-building sector is registered. The result is that crews are going back to their normal duties, and owners do not

resort to Asian and other ratings. The situation is such that owners now have the option of choosing their crews. The back streets and cafés of Akti Mioouli are now deserted and not many coloured people are to be seen. Life is returning to normal.

It may happen that as a result of bulky purchases, crews become once more scarce. It would be impossible for our merchant seamen force to man all Greek ships if the trend in new purchases continues. However, things are getting better, and the problem of obtaining crews is not as acute as it used to be.

Officers are in short supply, especially second engineers and second mates. Apprentices are also not to be had. Owners are looking forward to the coming results of the current examinations to fill the gaps.

However, there is apparently a plentiful offer of catering staff and pursers, despite the high season. All cruise ships are not operating, and the "Patris" and "Queen Frederica" are to be laid up.

The above is only an indication of how the offer and demand for crews stand today. It is based on information gathered here and there, and is not the result of any official statistics which are not obtainable.

It is furthermore clear that the results of the official campaign to get people to go to sea have somewhat weakened.

The Sale and Purchase Market

Ships are changing hands between Greeks. We own the largest tramp fleet in the world, and buyers find it therefore easier to obtain the right ship from our own fleet than from abroad.

There are many advantages in this trend which we have been advocating for a long time, and the satisfactory results are coming through. First, new purchases by Greeks from Greeks do not worsen the demand for new crews where the situation remains somewhat acute, secondly, Greek shipping funds do not flow abroad, and lastly, the Greek owned tonnage does not increase out of proportion in the world tramp market.

In these columns, we have always held the view that prospective Greek buyers should turn their attention to Greek ships — our dream has come true.

Vessels Entered with NAT

The age limit of vessels entered with NAT (the Greek Seamen's Pension Fund)

has been reduced from 25 to 20 years. This was done in order to ensure a higher degree of safety for seamen working on Greek-owned vessels flying foreign flags.

When applying for the acceptance of a vessel by NAT, owners will have to produce a class certificate showing that vessel's class is maintained and that all certificates comply with SOLAS requirements. These certificates should be issued at the most one month before application is made.

The rule for the age limit has not yet been applied for vessels already entered with NAT, and there are no indications as to what policy will be followed when the entry of such vessels comes to expiration. It is however certain that renewal of entry will be subject to a thorough investigation to establish whether Greek interests lie behind the ownership, and it seems that each case will be judged on its own merits.

Better Days Ahead for Cruise Ships

There are signs of better days for the cruise ships. Bookings are apparently increasing. However, the number of ships is too large and the competition between owners is becoming acute. This in turn means losses, especially owing to the high costs of bunker prices.

The twenty or so cruise ships operating in the Greek Archipelago are not expected this year to work to full capacity. For the time being, only fifty per cent of the berths are booked. Most of the passengers come from the States. It might happen that after the signature of the disengagement agreement in the Golan Heights more Americans may be tempted to embark on a cruise in the Eastern Mediterranean.

For the winter season, there seems to be a fair demand for cruising to Egypt. Four Greek cruise ships — among the largest — have already advertised cruises to the Egyptian shores.

American Attorneys in Piraeus

We are pleased to announce the arrival on the Piraeus scene of the well-known New York firm of admiralty attorneys, Poles, Tublin, Potestides & Stratakis.

They will try to advise on matters concerning American law and more particularly shipping law. Their office is conveniently located near the corner of Akti Mioouli & Filellenon Street.