

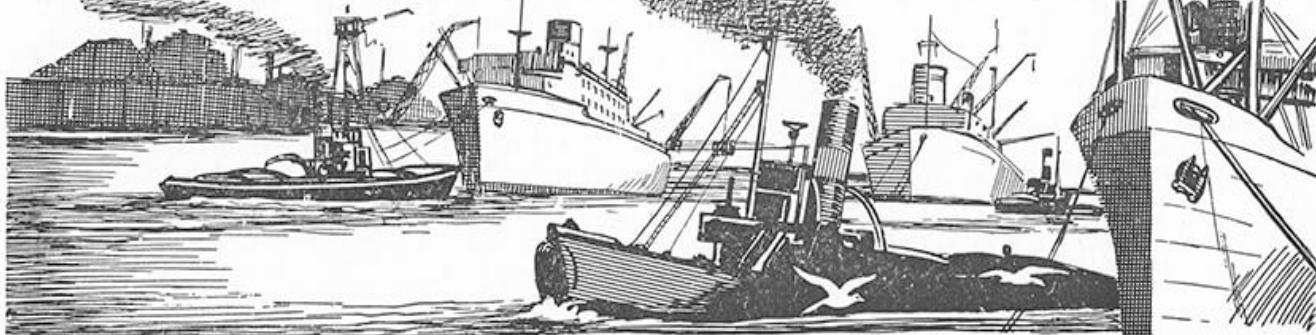
NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1974

Αρ. Φύλλου 940/699

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 940) 699

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1974

ΠΡΟΣ ΝΕΑΣ ΕΞΟΡΜΗΣΕΙΣ

Και πάλιν ο κυδερνήτης της δικτασίας είς τὸ πυγδάλιον τοῦ "Εθνους".

"Ηλθεν εἰς καιρούς χαλεπούς, μὲ στρατευμένην τὴν ἐλληνικὴν νεότητα, ήντις ἀποκρούσῃ μίαν ἀπρόκλητον ἐχθρικὴν εἰσβολὴν ἀπὸ τοὺς αἰωνίους ἔχθρους τοῦ Γένους, μέσῳ μιᾶς τρικυμιώδους ἐσωτερικῆς ἀναταρκχῆς, ἀλλ' ἡλθε κατὰ πανελλήγιον αἴτημα, ως ὑπερκομμικικὸς ἥργετης, ως ἡγέτης τοῦ "Εθνους".

"Ἐκλήθη καὶ ἤλθε ἀργά.

"Η ἰσχυρά του προσωπικότης, τὸ τεράστιον διεθνὲς κῦρός του, ἡ ἔκδηλος πανελλήγιος ἔκτιμησις, δημιουργοῦν βαθεῖαν τὴν πίστιν, ὅτι ὁ Κωνσταντίνος Καραϊσκάλης, μὲ τὴν βούθειαν τοῦ Θεοῦ καὶ τὴν συμπαράστασιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Λαοῦ, ὅχι μόνον θὰ διηγήσῃ τὸ ἔθνον σκάφος εἰς εὖ-

διον λιμένα, ἀλλὰ θὰ ἐκκινήσῃ διὰ νέας ἔξορμήσεις τῆς ἔθνους ἀναγεννήσεως. Λίσιοδοξοῦμεν διὰ τὴν αὔριον.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», μὴ ὑπηρετοῦντα πολιτικὰς παρατάξεις, ἀλλὰ διαχονοῦντα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἑνὸς μεγίστου κλάδου τῆς Ἑθνικῆς μας Οἰκονομίας, εῦχονται εἰς τὸν δοκιμασμένον ἔθνος ἀναγέννησην πλήρη εὐόδωσιν εἰς τὸ ἀνολγοφθὲν δυσχερὲς ἔργον του.

Μαζί μὲ τὰς εὐχὰς ὅλου τοῦ Ἑλληνικοῦ Λαοῦ, ἡ γαυτιλλομένη Ἑλλάς, διαπνεομένη ἀπὸ σταθερὰν πίστιν πρὸς τὸν Κωνσταντίνον Καραϊσκάλην, εἰναι πάρα τὸ πλευρόν του.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Μετὰ ἑπτὰ καὶ πλέον ἔτη, ἡ χώρα ἡρχισε νὰ ἐπανευρίσκῃ τὸν ρυθμὸν τοῦ ὄμαλοῦ πολιτικοῦ της δίου. Δέν εἰναι τῆς ἀρμοδιότητος τῶν στηλῶν αὐτῶν ἡ συζήτησις τῶν πολιτικῶν πραγμάτων. Ἀλλὰ τὸ μέλλαν νέφος, σπέρε ἐκάλυπτε τὸ ούρανὸν τοῦ τόπου εἰ-



χειν ιδιαιτέρως έπισκιάσει τὸν Τύπον, διὰ νὰ περικόπη τὸν λόγον του, νὰ ποδηγετῇ τὴν γραφίδα του καὶ νὰ στρεβλώνῃ τὰς σκέψεις του. Εἰναι δὲ τοῖς πάσι γνωστόν, ὅτι ἄνευ ἐλευθερίας, ὁ Τύπος ἀποδάλει τὸν σοδαρώτερον λόγον τῆς ὑπάρξεως του.

Ως πρὸς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, εἶναι ἀνάγκη νὰ τονισθῇ, ὅτι η Ναυτιλία φοβεῖται τὴν καταπίεσιν. "Οσον καὶ ἂν φίνεται ὅτι ἐπίζητει τὸς παραχωρήσεις, ὁ κίνδυνος τῆς ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἀνατροπῆς τῶν δεδομένων καὶ ἡ ἀπειλὴ τῆς ἀνεξέλεγκτος αὐθαιρεσίας, ἀποτελεῖ, δι' αὐτήν, τὸ δυσμενέστερον κλίμα. Διότι, ὡς ἔκ τῆς φύσεως της, προσδένει καὶ ἀναπτύσσεται μόνον εἰς τοὺς ἐλευθέρους ὥριζοντας. Δι' αὐτὸν χαίρει ἀνεπιφύλακτος διὰ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ποθητὴν ἐλευθερίαν καὶ ὀμαλότητα. Χαίρει δὲ ἀκόμη περισσότερον, διότι τὰς τύχας τῆς Ἐλλάδος, εἰς τὸν κρισίμους στιγμάς, ἀνέλαβε κυβερνήσις ὑπὸ τὸν κ. Κωνσταντίνον Καραμανῆν, ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τοῦ ὅποιου ἐτέθησαν αἱ βάσεις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τῆς ὅποιας τὰς γραμμάς, ἀπαραστεύτως ἡ οἰκολογίας πάντες οἱ μετέπειτα. Ήσταν αἱ βάσεις τῆς προσελκύσεως εἰς τὸ ἔθνικὸν νηολόγιον, ιδιαιτέρως τῆς ηγικέλευθοι διὰ τὴν ἐποχὴν των, αἱ ὅποιαι ἐπέτρεψαν νὰ τήξωμεν τοὺς πάγους τῆς δυσπιστίας, νὰ σπάσωμεν τὸ φράγμα τῆς στασιμότητος καὶ νὰ ἀρχίσωμεν τὴν ἀνοδικὴν πορείαν, εἰς τὴν ὅποιαν καὶ μόνον ὅφειλεται πᾶσα ἡ μεταγενετέρα πρόοδος.

"Αγάλλει, λοιπόν, η Ναυτιλία, διὰ τὴν γενικὴν ἐλευθερίαν καὶ εὔχεται ἔκ βάθους ψυχῆς πᾶσαν ἐπιτυχίαν εἰς τὴν πρώτην πολιτικὴν μας κυβέρνησιν, διὰ τὸ ἀγαθὸν τοῦ τόπου καὶ τὸ ιδικόν της.

AΙ ΕΥΧΑΙ ΜΑΣ

Ζῆ καὶ πάλιν ἡ Ἐλλάς πολεμικάς ἡμέρας καὶ τὸ Ἑλληνικὸν "Εθνος ὀλόκληρον" ζῆ τὰς στιγμὰς μάς νέας ἔξαρσεως. "Οπως πάντοτε, πρὸ τοῦ κοινοῦ κινδύνου, ὁ ἔλληνικὸς λαὸς εὑρέθη ἡνωμένος, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς ἔχθρικῆς ἐπιβούλης, ἡ ὅποια ἀπειλεῖ τὴν μαρτυρικὸν μεγαλόνησον.

Καὶ ἡ ἔλληνικὴ νεολαία — αὐτὴν τὴν ὅποιαν θέλουν ἔνιστε νὰ ὑποτιμήσουν — ὑπερήφανος ἔνεδυθη τὴν ἔθνικὴν στολὴν, ἔλαβε τὸ ὅπλον καὶ ἐστάθη μὲ τὸν δάκτυλον εἰς τὴν σκανδάλην. Εἰς τὴν ξηράν, τὴν θάλασσαν καὶ τὸν ἄέρα. Τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν, τὸ ἔνδιον τούτῳ ὅπλον, πρὸς τὸ ὅποιον ἀμέριστος στρέφεται ἀνέκαθεν ἡ ἐμπιστοσύνη καὶ ἡ ἀγάπη τοῦ λαοῦ, ὑπῆρξε διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, τὸ σύμβολον τῆς θαλασσινῆς πατρίδος.

Καὶ παραλλήλως, τὸ τέταρτον πολεμικὸν ὅπλον, τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικόν, μὲ τὸ ἀνεξάντλητον ἔμψυχον καὶ ὄψυχον ὄλικὸν του, ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τῆς πατρίδος, διὰ νὰ προσφέρῃ τὰς ἀνεκτήμητους ὑπηρεσίας του. Τὰ ἐπίτακτα πλοῖα, τὰ ἐπιβατηγά, τὰ φορτηγά, τὰ ὀχηματαγωγά καὶ τὰ παντοία ἄλλα σκάφη, μὲ τοὺς ἐμπέιρους κυβερνήτας καὶ ἄνδρας των, εὐρέθησαν παντοίμα, διὰ νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν ἐπιστράτευσιν, τὴν διακίνησιν, τὸν ἀνεφοδιασμόν. Πρὸς δόλους αὐτούς, τοὺς ἀφανεῖς ἥρωας, οἱ ὅποιοι, εἰς ὅλα τὰ προσκλητήρια τῆς πατρίδος ἔδωσαν τὸ παρόν εἰς τοὺς θαλασσίους ἀγώνας καὶ οἱ ὅποιοι ἐσφράγισαν τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ὑ-

περτάτου χρέους διὰ τὸν ἀπεράντων θυσιῶν των, ἀπευθύνονται, σήμερον, ἡ συμπάθεια, ὁ θυμασμὸς καὶ αἱ εὐχαὶ τοῦ κόσμου τῆς Ναυτιλίας.

•

"Η Ἔνωσις τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀπέστειλε πρὸς τὸν κ. Κ. Καραμανῆν τὸ κάτωθι τηλεγράφημα:

«Εξοχώτατον

Κύριον Κωνσταντίνον Καραμανῆν,

Πρόεδρον Κυβερνήσεως

'Αρχηγὸς τοῦ Λ.Σ. κ. Ἀμαραντίδης, εἶπε τὰ ἔξης:

«Ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων σας ὡς ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιτρέψατε μου νὰ σᾶς ὑποβάλω τὰ συγχαρητήρια ὀλοκλήρου τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ἐμοῦ προσωπικῶν.

» Ἀναλαμβάνετε, κ. 'Υπουργέ, τὴν διακυβέρνησιν ἐνὸς ἐκ τῶν σηματικῶν, τῶν πλέον πλουτοπαραγγειών, ἀλλὰ καὶ τῶν πλέον εὐαίσθητών κλάδων τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας.

» Οἱ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, σᾶς παρέχω τὴν διαθεσιάν, ἐκ μέρους τοῦ στρατιωτικοῦ καὶ τοῦ πολιτικοῦ προσωπικοῦ τοῦ ὑπουργείου, ὅτι θὰ καταβάλλωμεν πάσας τὰς δυνάμεις μας διὰ νὰ σᾶς βοηθήσωμεν νὰ φέρετε εἰς αἴσιον πέρας τὴν ἀνοληφθεῖσαν, παρ' ὑμῶν προσπάθειαν».

Ο νέος ὑπουργὸς ἐσπούδασεν εἰς τὴν Σχολὴν Ναυτικῶν Δοκίμων, τὴν Ναυτικὴν Σχολὴν Πολέμου, τὴν Σχολὴν Ἐθνικῆς Αμύνης καὶ τὴν Σχολὴν Ὀργανώσεως καὶ Διοικήσεως τῶν Η.Π.Α.

Ο κ. Μηναίος, ὁ ὅποιος ἀπεστρατεύθη μὲ τὸν βαθὺμὸν τοῦ ὑπουργαρχοῦ, θεωρεῖται εἰς ἑκάτων ἀρίστων ἀξιωματικῶν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

Η Ἔνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν ἀπέστειλε πρὸς τὸν κ. Μηναίον, τὸ κάτωθι συγχαρητήριον τηλεγράφημα:

«Ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων ὑμῶν ὡς ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον καὶ τὰ Μέλη τῆς Ἔνωσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ ἐγὼ προσωπικῶς, συγχαίρομεν ὑμᾶς ἐγκαρδίως καὶ εὐχόμεθα πᾶσαν ἐπιτυχίαν καὶ πλήρη εὐδωδίαν τοῦ ἔργου σας εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα καὶ τὴν γενικωτέραν κυβερνητικὴν προσπάθειαν.

Καθηγητής, ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Πρόεδρος Ἔνωσεως Ἐλλήνων
Ἐφοπλιστῶν

●

Δ.Ο.Μ. ΚΑΙ Π.Ν.Ο.

Η Π.Ν.Ο. ἐπανέρχεται εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. Διὰ τοῦ κάτωθι τηλεγραφήματός του, ὁ κ. Κατσαρός ἔξαιτει τὴν ἐπανεγγραφὴν τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας εἰς τὴν δύναμιν τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν.

Τὸ τηλεγράφημα λέγει:

«Αἱ προσδοκίαι μας νὰ ἴδωμεν τὸ καθεστώς τῆς στρατιωτικῆς δικτατορίας νὰ πίπτῃ, τὴν Δημοκρατίαν καὶ τὴν Ἐλευθερίαν ἀποκαθισταμένας εἰς τὴν Ἐλλάδα, ἔξεπληρώθησαν. Ο ἔλληνικὸς λαὸς καὶ οἱ "Ἑλληνες ναυτικοί πανηγυρίζουν διὰ τὰς σημειουμένας δημοκρατικές ἔξειδίεις καὶ τὴν εἰρηνικὴν κατάστασιν εἰς τὴν Μεσόγειον. Μία νέα ἐποχὴ δημιουργικῆς δραστηριότητος διανοίγεται διὰ τὰς ἔλληνικὰς συνδικάτας καὶ ιδιαιτέρως ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο., εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μὲ τὴν Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν, διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ὅρων ἐργασίας καὶ ἀσφαλίσεως τοῦ μοχθούντος ναυτικοῦ.

» Υποδεικνύομεν τὴν παρουσίαν τῆς ἡμέτερας Ομοσπονδίας κατὰ τὸ προσεχὲς συνέδριον τοῦ Δ.Ο.Μ., ἵνα ἀνανεωθοῦν οἱ δε-



τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Ἀμαραντίδης, προσύσπασε τὰ στελέχη τοῦ ὑπουργείου, πρὸς τὰς ὅποιας ὡμιλήσειν ὁ κ. Μηναίος, τονίσας μεταξὺ ἄλλων τὴν συμβολὴν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

«Πιστεύω, ὑπεγράμμισεν ὁ κ. 'Υπουργός, ὅτι διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν ἐνὸς ὑπουργείου, ἐπιβάλλεται ἡ πολιτισμένη συνεργασία τῶν στελεχῶν αὐτοῦ.

Προσφανῶν τὸν ὑπουργὸν κ. Μηναίον, ὁ

MERCANAVES (CYPRUS) LIMITED

SHIPPING AGENTS AND BROKERS

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

10 KOUMANDARIAS STR.

P.O. BOX 1124

LIMASSOL - CYPRUS

TEL: 5025 AOH 73413 TELEX: 2664

Cables: MERCANAVES - LIMASSOL



σμοὶ τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ μὲ τοὺς συναδέλφους του ὅλου τοῦ κόσμου καὶ ἵνα θέσωμεν τάς βάσεις διὰ τὴν μελλοντικὴν συνεργασίαν μας. Ἀπευθύναμεν εἰς τὸν Πρωθυπουργὸν κ. Κωνσταντίνον Καραμανλῆν τὸ κάτωθι τηλεγράφημα: ""Ολοὶ οἱ ναυτικοί, ἐκπροσωπούμενοι ἀπὸ τὴν ιστορικὴν Πανελλήνιον Ναυτικὴν Ὀμοσπονδίαν, ἔκ παραδόσεως δημοκρατικῶν ἀρχῶν, μὲ ἀπεριόριστον σεβασμόν, ἐμπιστοσύνην καὶ ἑκτίμησιν πρὸς Ὑμᾶς, τίθενται παρὰ τὸ πλευρὸν σας,

εἰς τὸ δύσκολον ἔργον τῆς διασώσεως καὶ ἀναγεννήσεως τῆς ἀγαπητῆς μας Πατρίδος. Εὐτυχεῖς εἶναι, τώρα, οἱ "Ελληνες ναυτικοί, διὰ τὴν ἐπάνδον τῆς Δημοκρατίας, τῆς νομιμότητος καὶ τῆς ἐνώσεως εἰς τὴν χώραν μας. Θὰ ἀποδεῖξωμεν, ἐμπράκτως, τὰ αἰσθηματά μας αὐτά, φέροντες ὑπερηφάνως τὴν Κυανόλευκον ἀνὰ τὰς θαλάσσας".

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ

Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ

"Οχι πλοίοιν μὲ ἐλληνικὴν σημαίαν οὔτε μὲ ἐλληνικὸν πλήρωμα". Αὐτὴ ἡ πρωτοφανῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπάντησις ἐδόθη πρὸ τίνων ἡμερῶν ἀπὸ σημαίνοντας Ιάπωνα ναυλωτῶν, συχνότατα συναλλαγέντα μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς μας, εἰς πρότασιν παρατάσεως τῆς χρονοναυλώσεως ἀγγλικοῦ πλοίου, μέλλοντος νὰ ἀγορασθῇ ἀπὸ γνωστὸν "Ελληνα ἐφοπλιστήν".

'Απερίγραπτοι, πράγματι, εἶναι αἱ δοκιμασίαι: —τώρα ημπορούμενον νὰ τὸ εἴπωμεν, μέχρι πρὸ ἡμερῶν τοῦτο ἀπρογρεύετο— τὰς ὁποίας ὑφίστατο ἡ Ναυτιλία μας ἀπὸ τοὺς ἔκδιασμοὺς τῶν κατὰ τόπους «γιούνιον» λόγω τῆς ἐδόντης διαμαρτυρίας τῆς φαρείον τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, διεμηνύθη δι' ἀνωνύμου τηλεγράφηματος νὰ σιωπήσῃ «Ἀρκετὰ εἴπατε κ...».

Εύτυχῶς καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ὥσπερ διὰ τὴν Ἑλλάδα, τὰ πολιτικὰ πράγματα ἀποκατεστάθησαν. Ἡ Ναυτιλία θὰ συνεχίσῃ τὸν δρόμον τῆς ἀνενόλητος, ἀποφασιστικῶν προστατευόμενη.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ

Εἰς δέκα ἔτη χιλιάδας θὰ ἀνέλθουν, ἐφέτος οἱ εἰσαχθησόμενοι εἰς τὰς ἀνωτάτας καὶ ἀνωτέρας σχολάς σπουδασταί. 'Αλλ' οἱ ὑποψήφιοι θὰ ὑπερβουν τὰς 60 χιλιάδας. Πρέγμα ὅπερ σημαίνει, ὅτι διαφορά, συνεχῶς αὔξουσα, θὰ φθάσῃ τὰς 45 - 50 χιλιάδας νέων, οἵτινες, μὴ εἰσερχόμενοι εἰς τὰς ἐν λόγῳ σχολάς, θὰ πρέπει νὰ στραφούν πρὸς ἄλλας ἐπαγγελματικάς ἀπασχολήσεις. Εξ αὐτῶν, βέβαιως, εἰς ἀριθμὸς σημαντικὸς θὰ ἀπέλθῃ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, εἰς ἀναζήτησιν ἀνοικτῶν θυρῶν ἀνωτέρας σπουδῆς, ἔτερον ποσοστὸν θὰ ἐπιμείνῃ εἰς τὴν φροντιστηριακὴν προπαρασκευὴν, ἵνα ἐπαναλάβῃ τὸ πείραμα, τὸ ἐπόμενον

τος καὶ ἐν τρίτον ποσοστὸν θὰ ἐγκαταλείψῃ τὴν προσπάθειαν, ἐξερισκόν ἄλλην τινὰ ἐργασίαν.

Παρ' ὅλα αὐτά, τὸ ποσοστὸν ἐκ τῆς μεγάλης αὐτῆς ὄμάδος τῶν γυμνασιακῶν ἀποφοίτων, τὸ ὅποιον θὰ ἡδύνατο νὰ στραφῇ πρὸς τὴν θάλασσαν, ἀπομένει λίαν ὄγκωδες. 'Ιδια ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς περιωρισμένας μᾶλλον δυνατότητας τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν, αἱ ὄποιαι δὲν δύνανται νὰ δεχθοῦν περισσοτέρους τῶν χιλίων σπουδαστῶν. Διὰ τοὺς χιλίους αὐτοὺς ὑποψήφιους πρέπει νὰ ἐνδιαφερθῇ, ιδιαιτέρως, ἡ ἀρμόδια 'Υπηρεσία. 'Ενώπιον τοῦ διλήμματος τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀποκαταστάσεως, ἡ προσφορὰ τῶν ἀναμφισβήτητων προσόντων τῆς ναυτικῆς σταδιοδρομίας, θὰ είναι δελαστική. 'Ανωτέρας βαθμίδος ἐκπαίδευσιν παρέχουν αἱ Δημόσιαι Σχολαὶ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. "Οχι μόνον κατ' ούσιαν, ἀλλὰ καὶ τυπικῶς, ἀφοῦ ἐπισήμως, διὰ Νόμου κατατάσσονται μεταξὺ τῶν σχολῶν ἀνωτέρας παιδείας. 'Εξ ἄλλου, καὶ τὰ λοιπὰ πλεονεκτήματα είναι σημαντικώτατα καὶ ἐλκυστικά. Δωρεὰν ἐνδιαίτησις καὶ ἐκπαίδευσις, διετής ἡ τριετής ἐπαγγελματικὴ σπουδὴ ὑψηλῆς στάθμης, ἔργασία ἐξησφαλισμένη καὶ πλουσίως ἀμειβομένη, ὑπηρεσιακὴ ἐξέλιξις ταχεία καὶ σταθερά. Καὶ ὑπεράνω ὅλων, οἱ ὀπεριόριστοι ὅριζοντες τῆς πρώτης Ναυτιλίας τοῦ κόσμου.

"Εχει, λοιπόν, πολλὰ νὰ προβάλῃ εὐθαρσῶς ἡ ἐνημερωτικὴ ἐκστρατεία πρὸς τοὺς νέους τῆς μετεξεταστικῆς περιόδου, οἱ ὄποιοι θὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ πρόβλημα τοῦ ἐπαγγελματικοῦ προσανατολισμοῦ. Διὰ νὰ τοὺς καταποτίσῃ καὶ νὰ τοὺς διευκολύνῃ εἰς τὴν ἐπιλογὴν μιᾶς ἐπιτυχοῦς καὶ ἀποδοτικῆς σταδιοδρομίας. "Ἄς ἀναληφθῇ, λοιπόν, τὸ ταχύτερον, μὲ τὴν συνεργασίαν ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, διὰ νὰ είναι ἐπίκαιρος, σωστή, πλήρης καὶ ἀποδοτική.

ΜΕ ΕΝΘΟΥΣΙΑΣΜΟΝ

Μὲ πραγματικὴν χαρὰν ὑπογραμμίζομεν τὴν ἐνθουσιώδην καὶ πολλὰ ὑποσχομένην ἀνταπόκρισιν τοῦ κ. Κώστα Μ. Λεμού, εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτικῆς 'Ακαδημίας. 'Ἐκ τῶν φωτεινῶν ἔξαιρέσεων εἰς τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ὁ κ. Κώστας Λεμός, ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ὁ βαθὺς γνώστης τοῦ

SHIPCHANDLERS

NEPTUNO

P.O.Box 2635 — TELEGRAPHIC ADDRESS : "NEPTUNO"
TELEPHONE 731948

Out of office hours Telephones: 722679 and 25476

I.OURENCO MARQUES - MOZAMBIQUE

OWNERS: Agências Apollon, Lda.

AEROMAR

N. Kassimatis, Lda.

Vitória, Lda.

THE MOST MODERN AND LARGEST PRIVATE COLD STORAGE, AT MOÇAMBIQUE

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μισούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Ίσογειον M2 300 μὲ ἡμιόροφον M2 200.

προβλήματος, ό χορηγός τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν, ο ἐμπευστῆς τῆς ναυτεκπαιδευτικῆς προσπάθειας.

Μὲ τὸν ᾽ιδιον ἐνθουσιασμὸν βλέπει σήμερον τὴν ὄντα γηγένη δημιουργίας τοῦ νέου μεγάλου ἑκταιδευτικού κέντρου τῆς Ναυτιλίας. "Οχι μόνον ὡς φυτώριον διὰ τὴν βασικὴν κατάρτισιν τῶν νέων ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀλλὰ καὶ ὡς ἐπιτελικοῦ κέντρου, διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῶν ὑψηλῆς μορφῶσεως ἀνωτάτων στελεχῶν, τὰ ὅποια θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ παίσουν τὸν ἀναγκαῖον ἡγετικὸν ρόλον ἐντὸς τῆς συγχρόνου δομῆς τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρήσεων. "Οχι, δηλαδὴ, μίαν ἐπὶ πλέον ἀπλῆ σχολῆν, ἀλλὰ τὴν ἀληθῆ ἀ καδημαϊκὴν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Μίαν ἄλλην συμβολὴν τοῦ κ. Κώστα Λεμού εἰς τὸν ναυτεκπαιδευτικὸν τομέα σημειούμενὸν ἐν τῇ ἐκδόσει ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος τῶν «Κανονισμῶν κατασκευῆς καὶ κατατάξεως χαλυβδίνων πλοίων» εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γλῶσσαν. Περὶ τοῦ ἔργου τούτου γράφουμεν λεπτομερῶς εἰς τὴν σελίδην τῶν ἐκδόσεων. Ἐπιθυμούμεν, ὅμως, νὰ ἔχειρωμεν, ἐνταῦθα, τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Λεμού, εἰς τὴν ὅποιαν ὀφείλομεν τὸν τὴν εἰς τὴν γλῶσσαν μας κυκλοφορίαν τῶν Κανονισμῶν, δύσον καὶ τὴν παραχώρησιν ἐνὸς μεγάλου ἀριθμοῦ ἀντιτύπων ἐκ τοῦ τόμου αὐτοῦ εἰς τὰς ναυτικάς μας σχολάς, πρὸς χρήσιν τῶν καθηγητῶν καὶ τῶν σπουδαστῶν.

Η Δ.Ο.Μ. ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ

Ως προανήγγειλεν ἡ Π.Ν.Ο. εἰς μπούκοτάς θὰ ὑπόκεινται, ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου, ἀπαντὰ τὰ προσεγγίζοντα εἰς σκανδιναύικοὺς λιμένας πλοῖα ὑπὸ σημαίας ευκολίας, ἀτίνα δὲν θὰ συνεμφορθοῦντο πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Δ.Ο.Μ. ἐπὶ τοῦ μισθολογίου, τῶν συνθηκῶν ἐργασίας καὶ διαβιώσεως τῶν πληρωμάτων.

Ἡ ἀπόφασις ἐλήφθη κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου συνεδρίου τῆς Σκανδιναύικῆς Ὀμοσπονδίας Μεταφορῶν, τῆς ὅποιας μέλη εἶναι οἱ ἀντίστοιχοι ἐνόστεις τῆς Σουηδίας, τῆς Νορβηγίας, τῆς Φινλανδίας, τῆς Ἰσλανδίας καὶ τῆς Δανίας.

Λόγω τῆς δυνάμις τῆς Σκανδιναύικης Ὀμοσπονδίας, μέγα τμῆμα τῆς Εὐρώπης θὰ καταστῇ ἀπροσπέλαστον διὰ τοὺς ἔχοντας πλοῖα ὑπὸ σημαίας ευκολίας ἐφοπλιστάς.

«Οἱ πλοιοκτῆται αὐτοὶ θὰ ἀντιμετωπίσουν δυσχερείας εἰς ἀπαντὰς τοὺς λιμένας τῶν Σκανδιναύικῶν χωρῶν», ἀνέφερεν ὁ δοθός γενικὸς γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ.

Οἱ λιμενεργάται: τῶν σκανδιναύικῶν λιμένων ἔχονται νὰ φορτώνουν ἢ νὰ ἐκφορτώνουν οἰονδήποτε σκάφος δὲν καταβάλλεται εἰς τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ τὸν ὑπαγορεύμενον ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. — ἡ ἐπέρας ναυτεργατικῆς ὁμοσπονδίας συμβεβλημένης μετὰ τῆς Δ.Ο.Μ.— μισθόν.

«Μολονότι ἡ ἐνέργεια αὐτὴ ἀποτελεῖ συνέχισιν τῆς ὅποια μαρκοῦ ἀκολουθουμένης τακτικῆς τῆς Δ.Ο.Μ., πιστεύεται ὅτι θὰ ἀσκήσῃ σημαντικὴν πίεσιν ἐπὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἑκείνων οἱ ὅποιοι διατηροῦν πλοῖα μὲ μειωμένην σύνθεσιν, χαμηλὸν μισθολογίον καὶ ἀνεπαρκὴ ἀπὸ ἀπόφεως ἀσφαλείας», ἐτοίμασεν ὁ ἐκπρόσωπος τῆς Δ.Ο.Μ., συνέχισεν.

«Προφανῶς ὑπάρχουν ἀρκετοὶ πλοιοκτῆται ἔχοντες πλοῖα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις μας καὶ οἱ ὅποιοι προσεφέρθησαν ἐθελοντικῶς νὰ ὑπογράψουν συμβάσεις μετὰ τῆς Δ.Ο.Μ.», συνέχισεν.

«Πάντως, ὀκόμη καὶ ἡ Διεθνὴ Ναυτικὴ Ὁμοσπονδία πρέπει νὰ παραδεχθῇ ὅτι ὑπάρχουν «παρείσακτοι» ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς. Ἰδιαιτέρως ἀναφέρομαι εἰς τὸν ταχέων ἀναπτυσσόμενον κυπριακὸν στόλον πολλὰ πλοῖα τοῦ ὅποιου οὐδὲ τοὺς στοιχειώδεις κανονισμούς τηροῦν». Ηδη ὁρίζεται τὸν ταχέων ἀναφέρομαι εἰς τὸν ταχέων ἀναπτυσσόμενον κυπριακὸν στόλον πολλὰ πλοῖα τοῦ ὅποιου οὐδὲ τοὺς στοιχειώδεις κανονισμούς τηροῦν».

«Ἡδη ὁρίζεται τὸν ταχέων ἀναφέρομαι εἰς τὸν ταχέων ἀναπτυσσόμενον καὶ φινλανδικῆς Ὁμοσπονδίας ἔχοργησαν αὐξήσεις εἰς τὰ πληρωμάτα των, ἐλπίζεται δὲ ὅτι ἡ ἡνωμένη ἐνέργεια τῶν Σκανδιναύων θὰ ἀναγκάσῃ καὶ ὄλλους ἐφοπλιστάς νὰ πράξουν τὸ αὐτό.

Καὶ ἔχομεν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω νὰ παρατηρήσωμεν: «Ἡ νορβηγικὴ δικαιούσην ἀπεφάνη ὥηδη πρὸ ἐτῶν ἐπὶ λιμενεργατικοῦ μπούκοτάς κηρυχθέντος κατὰ ἐλληνοκτήτου πλοίου. Ἀπηγορεύθη εἰς τὸν λιμενεργάτας νὰ μπούκοτάρουν τὸ σκάφος ἐπὶ ποινὴ βαρυτάτων ἀποζημιώσεων. Ὁ Οἶκος Πατέρεα ἔφερε τότε τὴν ὑπόθεσιν ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων.

Ἐλάχιστα, δεδαίως, εἶναι τὰ προσεγγίζοντα εἰς σκανδιναύικοὺς λιμένας ἐλληνοκτήτη πρότοις ἔνας σημαίας σκάφος. Θὰ ἔπειπε, πάντως, νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς ἡ προσφυγὴ εἰς τὰ Δικαστήρια τῆς χώρας, ὅπου τὸ μπούκοτάς θὰ ἐπεβάλ-

NAYTIKA XRONIKA

λετο. Τὸ δεδικασμένον ὑπὲρ τοῦ πλοίου, ἃν τοῦτο ἐπετυχάνετο, θὰ προεκάλει τὴν ἀναστολὴν τῶν περαιτέρω ἐκβιασμῶν.

Τὴν ἐπίμονον αὐτὴν ὑπόδειξιν τῶν στηλῶν μας δὲν ἔλαβον ὑπὸ σημαίας τῶν οἴκων πελατών μας τοῦ περαιτέρω περιορισμού.

H NAYLA GORA

Ἐνῷ αἱ τιμαὶ ὅλων σχεδὸν τῶν ἀγαθῶν συνεχίζουν, λόγῳ τοῦ πληθωρισμοῦ, τὴν ἀνοδικὴν τῶν πορειῶν, ἡ διεθνὴς ναυλαγορά ἀκολουθεῖ ἀντίθετον ροπήν, πρὸς μεγίστην ἀνησυχίαν τῶν πλοιοκτητῶν.

Ἡ σταθερὰ πτῶσις τῶν ναυλῶν εἰς τὴν ἀγορὰν σιτοφορτίων ἀπὸ Ἀμερικανικὸν Κόλπον εἰς Ολλανδίαν —ητὶς θεωρεῖται τὸ βαρόμετρον τῆς ναυλαγορᾶς— ἐνεδέρρυνε τοὺς ναυλωτὰς νὰ ἀσκήσουν ἀξιόλογον πίεσιν καὶ εἰς ὄλλους τομεῖς.

Πρὸ τριμήνου, ὅταν οἱ πλοιοκτῆται ὑπηγόρευον τοὺς ὅρους τῶν καὶ τὰ σιτοφορτίσια μεταξὺ Κόλπου — Ολλανδίας ἐπετύχανον ναῦλον 20 δολαρίων καὶ ἄνω, ἐπιστεύετο ὅτι οἰαδῆποτε καθέμις θὰ περιωρίζεται εἰς ὄλιγα δολάρια καὶ, ὅπωσδήποτε, ἡ κάμψις αὕτη δὲν προεβλέπεται πρὸ τῶν μέσων τοῦ έρους. Ως γεγονός, ὥρισμένοι ναυλωταὶ οὐδὲ καν διενοῦντο τὴν περίπτωσιν ταύτην. Καὶ ὅμως συνέθη.

Ἀπὸ τοῦ τελευταίου 10ημέρου τοῦ Ιουνίου, σκάφη τῆς τάξεως ἀνω τῶν 30.000 τόνων ἐπληρώνοντα 10 δολλάρια καὶ αἱ ὑποτιμητικαὶ τάσεις συνεχίζοντο.

Εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, αἱ ναυλώσεις ἐλάχιστοι, ἐνῷ διογκούται ἡ συστρώμενης ἀναυλώτου τοννάς εἰς τὸν Περσικόν.

Καὶ ἐνῷ ἐπιστεύετο ὅτι ἡ ἀγορὰ θὰ ἐσταθεροποιήτη εἰς τὰ 50 τοῦ Γουορλντσκείδι διὰ τὰ μεγάλα σκάφη, δύο τοισῦτα — ἐν τῶν 250.000 καὶ ἔν τῶν 145.000 τόν. d.w.— ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 45 τοῦ Γουορλντσκείδι, ἀργότερον δὲ ἡ ἀγορὰ κατῆλθεν εἰς τὰ 40.

Ἡ ἀναυλώτος χωρητικότης δεξαμενοπλοίων ὑπολογίζεται εἰς 12 ἑκατ. τόννους. Ἡ διαθεσιμότης σούπερ - τάκερς ἀτίνα προσφέρονται πρὸς ὑποναύωσιν καὶ αἱ ναυλώσεις σκαφῶν διὰ μεταφορὰν μέρους φορτίου συνιστοῦν σκοτεινὰ σημεῖα διὰ τὸ μέλον τῶν δεξαμενοπλοίων.

Οἱ περὶ τὴν ναυλαγοράν ἀσχολούμενοι παρατηροῦν ὅτι ὀκόμη καὶ κατὰ τὴν περίοδον τοῦ ἀραβικοῦ μπούκοτάς ἡ πτῶσις τῶν ναυλῶν δὲν ἥτο τόσον κατακόρυφος. Ναυλωμεσιτικὸν γραφείον ἀναφέρει τρεῖς πιθανάς περιπτώσεις αἵτινες θὰ ὀδήγουν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς καταστάσεως:

α) μείωσιν τῆς τιμῆς τοῦ ἀργού πετρελαϊκοῦ ητίς θὰ προεκάλει αἰφνίδιον αὐξήσιν τῆς ζητήσεως.

β) οἱ διομηνανικαὶ χώραι αἵτινες περιώρισαν τὰς ισαγωγὰς πετρελαϊων νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1973 καὶ γ) παροπλισμὸν σημαντικοῦ ἀριθμοῦ σκαφῶν.

Ἴσως ἡ τελευταία περίπτωσις εἶναι ἡ πιθανωτέρα. Ἀρκετὰ ἐκ τῶν ἀναυλώτων μικρῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον καὶ ὄλλας περιοχὰς εἶναι παρωχημένης ἡλικίας. Ἡ ἀποχώρησις τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ ἐπιφέρει δελτίωσιν τινα.

Οσον ἀφορᾶ εἰς τὸν τομέα τῶν ξηρῶν φορτίων, διόπου οἱ ναύλοι διὰ τὸ περιστότερο φορτία κατῆλθον εἰς ἀπρόδεπτα ἐπίπεδα, προβάλλεται τὸ ἐρώτημα ἐάν ἡ ὑφεσις εἶναι ἐποικικὴ ἢ ὀφείλεται οὐσιαστικῶς εἰς τὴν παγκόσμιον καμφών τῶν μεταφορῶν. Οἱ πλοιοκτῆται, ἀσφαλός, θὰ ἐπεβάλλουν νὰ γνωρίζουν τὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ ἐρώτημα αὐτό.

Ἡ ισχνότης τῆς ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων ἐξηνάγκασε τοὺς ἐφοπλιστάς τῶν μικτῶν σκαφῶν νὰ τὰ ἀποσύρουν ἀπὸ τὰς

Πληρεστέρα ἐξυπηρέτησις μὲ μικροτέραν δαπάνην

ADDALY SHIPPING & TRADING AGENCY



SHIPPING & CLEARING AGENTS
COMMERCIAL REPRESENTATIVES
LIBYA INSURANCE CO. BROKERS

HEAD OFFICE:

BENGHAZI - P.O.Box 2310
Tel.: 93964 - 92111
Cables: ADDALY

BRANCHES:

TOBRUK - P.O.Box 34
Tel.: 2417
Cables: ADDALY

BETTER SERVICES WITH LESS EXPENSES

μεταφοράς πετρελαίων και νά ανάζητησουν φορτία σιτηρών, ανθρακος και σιδηρομεταλλευμάτων.

Αι έπιπτωσεις έκ της εισβολής των μικτών εις τα ξηρά φορτία, όπου οι ναυλοι ένεφόνιζον ήδη σημεια ύφεσεως, ήσαν συντριπτικές.

Εις τα άπλα ταξίδια, η Κίνα έξακολουθεί νά έμφανιζεται ως σταθερός ναυλωτής διά την μεταφοράν σιτοφορτίων από την Βρετανικήν Κολομβίαν, τὸν Αμερικανικὸν Κόλπον και τὰς Μεγάλας Λίμνας, ένω παραλλήλων, χρονοναύλων ίκανον άριθμον άντιλμπερτς, συνήθως διά μίαν διετίαν.

Ωρισμένοι έκ των γνωστῶν ιαπωνικῶν οίκων έκλεισαν άριθμὸν μπάλκ κάρριερς τῶν 25-70.000 τόν. d.w., διά ποικιλα χρονικὰ διαστήματα, με μισθώματα θεωρούμενα ως ίκανοντοιητικά ύπό τάς σημερινάς συνθήκας.

Ἐν κατακλειδί, δύναται τις νά είπη οτι δυσοίωνος προβάλλει ή αύριον διά την ναυλαγοράν. Είναι, ομως, τόσοι οι άσταθμητοι παράγοντες οι οποίοι δυνατόν νά άνταρψουν τὴν κρατούσαν κατάστασιν ἀπό ήμερας εις ήμεραν.

Ὦς άποτέλεσμα τοῦ χαμηλοῦ τόνου τῆς παγκοσμίου οικονομικοῦ δραστηριότητος, τῶν υψηλῶν τιμῶν τῶν καυσίμων και τῆς κυβερνητικῆς, κατὰ χώρας, περὶ οίκονομιας πολιτικῆς, η κατανάλωσις τοῦ πετρελαίου κατέπεσεν εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα, ένω και η δημιουργία ἀποθεμάτων περιορίζεται. Τὰ φορτία, κατὰ συνέπειαν, ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ὀλιγότερα. Τὰ σκάφη περιστεύουν.

Ἡ ἐπίπτωσις τοῦ πληθωρισμοῦ εις τοὺς ναύλους τῶν μεγάλων πετρελαιοφόρων δύναται νά ἀπεικονισθῇ μὲ τὸ κάτωθι παράδειγμα:

Κατὰ τὸ 1970, εἰς ἐφοπλιστής, παραγγέλλων σκάφος 250.000 τόν., μὲ παράδοσιν τὸ 1973, θὰ ήδηντα νά ἀξιώσῃ ναύλον 2.31 δολ. κατὰ τόν. d.w. μηνιάτινος, διά νά καλύψῃ τάς δαπάνας κινήσεως και τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ κεφαλαίου.

Κατὰ τὰ τρία ἔπομενα ἔτη, αἱ δαπάναι κινήσεως ηγέθησαν κατὰ 30% και ἄνω και αἱ τιμαὶ τῶν ναυπηγήσεων κατὰ 55%, μὲ ἀποτέλεσμα ο ναύλος τοῦ τάιμ τσάρτερ νά πρέπει νά αὐξηθῇ κατὰ 40%, δολ. 3.23 τὸν τόνουν μηνιάτινος. Καὶ αὐτὸ τὸ μίσθωμα θὰ ἐπέτρεπεν εἰς τὸν ἐφοπλιστὰς νὰ διαθέσουν περισσότερα μετρητὰ ἐξ ίδιων, ἐφ' οὓσον ἐπιθυμοῦν νά ἐπεκτείνουν τοὺς στόλους των.

Ἡ ἀποσυμφόρησις ἀπό τὸ παρήλιον τονιάς τῶν δεξαμενοπλοίων διά τῆς διαδύσεως του, προβλέπεται ἐντὸς τῆς προσεχούς τριετίας. Ὑπολογίζεται οτι σκάφη 13 έκατ. τόνων d.w. (τὸ 7% τοῦ δολού στόλου τῶν πετρελαιοφόρων) είναι ναυπηγήσεως τοῦ 1955 και πρὸ αὐτοῦ. Ἀλλα τριάκοντα ἔκατομμάρια τόν. d.w. κατεσκευασθησαν ἀπό τοῦ 1955 μέχρι και τοῦ 1960.

Αὐτῶν τῶν σκαφῶν τὴν διάλυσιν, ἐκ παραλλήλου δὲ και τάς ἀπωλείας ἐξ ἀτυχημάτων, προδιαγράφουν οι περὶ τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων ἀσχολούμενοι, ως τὴν μόνην δυνατήν ἀποσυμφόρησιν τοῦ τεραστίου τονιάς τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐφ' οσον, θεοῖς, οι ναύλοι συνεχίσουν τὴν κρατούσαν ήδη ἐπττωσιν.

Ἡ Κίνα έξαγει πετρέλαια. Ἐπώλησεν ἡδη τέσσαρα ἔκατομμύρια τόν. εἰς τὸν Ιαπωνίαν. Ἡ παραγωγή της προβλέπεται νά αύξηθῃ εἰς 60 έκατ. τόν. τὸ 1974 και νά φθασῃ τὰ 100 έκατ. τόν. τὸ 1980.

Ἡ πλέον σημαντικὴ πρᾶξις ἀγοραπωλησίας ἔλαβε χώραν πρὸ τίνος χρόνου διά τῆς

πωλήσεως τριῶν πετρελαιοφόρων τῶν 285.000 τόν. κατασκευῆς τῶν ναυπηγείων Λίντο, τοῦ 1971 και 1973 ἀπό τὸν δανικὸν ἐφοπλιστικὸν Οἰκὸν Μύλλερ εἰς τὴν «Τεξάκο». Τιμῆμα 1,2 δισεκατομ., δανικῶν κορωνῶν. Παράδοσις 1975 και 1976. Κόστος ναυπηγήσεως 150—250 έκατομ. κορωνῶν ἔκαστον.

Ἄς σημειωθῇ οτι η χαμηλὴ ναυλαγορὰ προεκάλεσε τὴν πτώσιν και τὸν τιμῶν τῶν πετρελαιοφόρων, τῶν μεγάλων ιδιαιτέρων. «Υπελογίζεται, κατὰ τὴν δανικὴν ἐφοπλιστικὴν, ὅτι η τιμὴ ἐνός σκάφους τῶν 300 χιλ. τόνων, ητοι τὸ παρελθόν ἔτος ἀνήρχετο εἰς 468 έκατομ. κορωνῶν, δυνατὸν νά έξεπεσε μέχρι και τῶν 180 έκατομμυρίων.

Καλὴ η κινεζικὴ συγκομιδὴ τοῦ θέρους, παρὰ τὰς ἀντιδόους καιρικάς συνθήκας. Ρεκόρ ἐσημειώθη εἰς ἔξι περιοχάς. Λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

Δυσκόλους, διά τοὺς ἐφοπλιστὰς ὄρους ἐπιβάλλει ο Ο.Ο.Σ.Α. εἰς τὰς πιστώσεις διὰ ναυπηγήσεις.

Αι 14 χώραι - μέλη τοῦ Ὀργανισμοῦ συνεφώνησαν ὅπως αὔξησουν τὸ ἐλάχιστον τοῦ ἐπιτοκίου διά ναυπηγικὰς πιστώσεις ἀπό 7½ έως 8%, νά μειώσουν τὸν χρόνον ἐξοφλήσεως ἀπό 8 εἰς 7 ἔτη ἀπό τῆς ἡμερομηνίας παραδόσεως τοῦ σκάφους και νὰ αὔξησουν τὴν προκαταβολὴν ἀπό 20 εἰς 30% κατ' ἐλάχιστον ὥριον.

Ἡ συμφωνία τίθεται ἐν ισχύι ἀπό τοῦ λήγαντος μηνὸς και ἀφορᾶ εἰς τὴν Αύστραλιαν, τὸ Βέλγιον, τὴν Βρετανίαν, τὴν Γαλλίαν, τὴν Δανίαν, τὴν Δυτ. Γερμανίαν, τὴν Ιαπωνίαν, τὴν Ισπανίαν, τὴν Ιταλίαν, τὸν Καναδάν, τὴν Νορβηγίαν, τὸν 'Ολλανδίαν, τὴν Σουηδίαν και τὴν Φινλανδίαν.

Ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν υφιστάμενον, σήμερον, περιορισμόν, τῶν δανειοδοτήσεων ἐμέρους τῶν Τραπεζῶν και τῶν πιστοδοτικῶν ὄργανισμῶν, η ἀπόφασις αὕτη — ητοις ἀπό καιροῦ ἀνέμενοτο — θὰ ἔχαναγκάση τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ διαθέσουν περισσότερα μετρητὰ ἐξ ίδιων, ἐφ' οὓσον ἐπιθυμοῦν νὰ ἐπεκτείνουν τοὺς στόλους των.

Τὰ φορτία σιτηρῶν καλύπτουν περίπου τὸ 10% τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων

ἡρώων φορτίων. Ἡ Ιαπωνία — ο μεγαλύτερος εἰσαγωγεὺς εἰς τὸν τομέα αὐτὸν — εἰσάγει περὶ τὰ 8 έκατ. τόνων σίτου και 17 έκατ. τόνων ζωοτροφῶν ἐτησίως. Αι χώραι τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, ὁμοῦ, εἰσάγουν, κατ' ἔτος, ἄνω τῶν 9 έκατομ. τόνων σίτου και 18 έκατ. τόν. ζωοτροφῶν. Τελευταίως, ομως, αἱ εἰσαγωγαὶ ζωοτροφῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Εύρωπην ἐμφανίζουν σημαντικήν κάμψιν και δὲν ἀποκλείεται νὰ περιορισθοῦν εἰς τὸ ημισύ τῆς προαναφερείσης ποσότητος κατά τὸ 1975.

Ἡ Τουρκία ήγόρασε πεντακοσίας χιλιάδας τόνων σίτου. Ἀπὸ τὴν Αμερικὴν 205.000 τόν. και ἀπὸ τὴν Εύρωπην 250.000 τόν. (150.000 τόν. ἀπὸ τὴν Γαλλίαν).

Αἱ φορτώσεις: 125.000 τόν. Ιούλιον. 120.000 τόν. Αὔγουστον. 100.000 τόν. Σεπτέμβριον. 90.000 τόν. Οκτώβριον και 65.000 τόν. Νοέμβριον.

Περιορίζει η Ιαπωνία τὰς εἰσαγωγὰς σίτου, λόγῳ μειώσεως, κατά 10%, τῆς ἐγχωρίου καταναλώσεως.

Τὸ παρελθόν ἔτος, η Ιαπωνία εἰσήγαγε 5.3 έκατ. τόν. σίτου.

Σχετικῶς μὲ τὰς προβλεπομένας ἔξελίξεις εἰς τὴν δύναμιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, ἀξιοσημείωτοι είναι, βάσει τῶν υφισταμένων εἰς τὰ ναυπηγεία παραγγελιῶν, οι ὑπολογισμοὶ τῶν Fearnley & Egers τοῦ "Οσλοῦ.

Πετρελαιοφόρα: 212,4 έκατομ. τόν. d.w. τὸ 1974, 251 έκατομ. τὸ 1975, 296 έκατομ. τὸ 1976 και 346 έκατομ. τόν. τὸ 1977. Μικτὰ σκάφη: 36,6, 41,1, 43,1, και 45,2 ἀντιστοίχως.

Μπάλκ κάρριερ: 87,6, 85,9, 101,6 και 105,6 έκατομ. τόν. ἀντιστοίχως. Λοιποὶ τύποι φορτηγῶν πλοίων: 103,3, 104,8 106 και 107 έκατομ. τόν. Και σύνολον: 439,9, 492,8, 546,7 και 603,8 έκατομ. τόν. τὸ 1977.

Ἄς σημειωθῇ οτι τὸ 1973 ἀπερρόησαν αἱ μεταφοραὶ σκάφη 56 έκατομ. τόν. d.w. Ἐκ τῶν ὅποιων 52 έκατομ. τόν. νεότευκτα, 2 έκατομ. τόν. μετασκευασθέντα και 2 έκατομ. τόν. ἔξελθοντα τῆς όργιας τοῦ 1972.

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED

Εὐπροσύμποστος και πλήρης κάλυψις 'Απεργιῶν και Λόκ-Αουτ.
Οι όροι και η διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατά τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρως ἀπαιτήσεις τῶν

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: Mutualty London.

Μεταξύ των έτων 1963 και 1972, ή μεταφορική ικανότης του παγκοσμίου στόλου άγηλων από 165,2 έκατομ. τόν. d.w. τού 1963, εις 439,9 έκατομ. τόν. το 1972.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Διέξοδον άμεσωτέρας έπικοινωνίας με τό έξωτερικόν παρέχει εις τάς άραβικάς χώρας τό άνοιγμα τής διώρυγος του Σουεζ. Τάς μικρά και μεσαίου μεγέθους φορτηγά πρόκειται νά έξυπηρτήσουν κίνησιν μεταφορικήν, άξιόλογον, θόσημέρα αύξανομένην.

Μεγάλη ή άγοραστική ικανότης των χωρών τής Μέσης Ανατολής. Υπεράφθονα τό οικονομικά των μέσα. Τάς πάντα άγοράζουν, έμπλουτίζουσαι και άνασυγκρούουσαι τήν οικονομίαν και τό βιοτικόν έπιπεδον τών λαών των. Ή Δυτική Εύρωπη πρός τό πετρελαιοδόλαρίουν στρέφεται. Τήν άνακυκλήσιν έπιδιώκει. Αί μεταφοράι κατειργασμένων προϊόντων και πρώτων ύλων θά διογκωθούν.

Προνομιακή ή θέσις τού έλληνικού πλοίου μεταξύ τού άραβικού κόσμου. Τό περιβάλλουν με τήν έμπιστοσύνη και τήν προτίμησην. Τώρα διαθέτομεν και τό κατάλληλον τοννά, διά νά καλύψουμεν τάς άναγκας του. Μεγάλαι διαγράφονται αί έκ της Μεσογείου μεταφοραί. Διά τής έπαναλειτουργίας τής διώρυγος, αί άποστάσεις συντέμονται και τάς μικρά πλοία πλεονεκτικήν θά έχουν θεσιν, από άπόφεως κόστους μεταφορικού.

Εις έκατοντάδας, κατά πρόχειρον ύπολογισμόν, άνέρχονται τά έλληνικά πλοία, πού θά προσφερθούν διά τάς άραβικάς μεταφοράς. Όρθιτας, έφοπλιστής, διαδέπτω πολλά μικρά φορτηγά, μελετά ήδη τήν σύστασιν γραφείων εις ώρισμένα κέντρα τών άραβικών χωρών. Τάς ύπηρεσίας του, άκριβώς, πρόκειται άμεσωτερον εις αύτάς ούτω νά προσφέρη. Ή Αϊγύπτος, ή Σαουδαραβία, τό Κουβεΐτ, τό Μπαχρέιν, τά έμιράτα τού Κόλπου, μέχρι και τού Ιράκ και Ιράν, άποτελουν ευρύτατον πεδίον δραστηριότητος έπωφελούς, τής όποιας πρόσφορον είναι νά έπωφελούν οι έφοπλισται μας, έκ τού Πειραιών έξορμούντες.

Πρόκειται περί θετικών προβλέψεων, εις τάς όποιας προβαίνουν σοσι έφοπλισται έγγνωσιαν τών άραβικών κόσμου και είναι προπαρασκευασμένοι νά τών έξυπηρτήσουν.

Η ΚΡΙΣΙΣ

Εις «άπελπιστικόν» στάδιον έφθασεν ή θέσις τών έφοπλιστών, μεγάλων, ιδία, δεξιμενοπλοίων. Διέξοδος ό παροπλισμός. Ο ναύλος από Μένα "Άλ Αχμαντί διά Ρόττερνταμ, διά σκάφος 70.000 τόνων, έφθασε, πρό 150θημέρου, τά 45 τού Γουόρλντσκείλ (δολ. 4.66) και W. 42.5 (4.41 δολ.) διά σκάφος 150.000 τόν. Διά τά VLCC οι

ναυλομεσήπιται προέβλεπον και ναύλον W. 35 (δολ. 3.62). Και δεν φαίνεται νά έφθασαμεν εις τάς κατώτατα δριά.

Τό κόστος τού ταξιδίου Περσικόν Κόλπου - Ρόττερνταμ, διά σκάφος VLCC, υπολογίζεται εις ναύλον W. 45 και διά σκάφος 100.000 τόν. W. 65 (δολ. 6.74). Διά τό 30.000 τόν. δεξιμενόπλοιον W. 130 (δολ. 13.48). Εις τους άνωτέρω άριθμούς δεν περιλαμβάνεται ή έξοδοι ησις τών πιθανών τοκχερωλυσίων.

Και πρέπει νά ληφθη ύπ' όψιν, ότι έπι έδδομαδας ή μηνας άκομη, τά πλοία άναμενουν ήδη άναυλωτα εις τόν Περσικόν Κόλπου, μέχρις όπου έπιτύχουν τόν χαμηλόν, έστω έπιζημιον, ναύλον έπιστροφής.

Και ή προοπτική μιᾶς βελτιώσεως τής καταστάσεως διαγράφεται είσετι άπομεραρυσμένη. Τό ύπο προσφοράν τοννάς πρέπει, έντος διμήνου, νά άπορροφηθή. Υπολογίζεται, ότι εις σκάφη 100.000 τόν. και άνω, τά προσφέροντα φόρτωσιν 'Ιουλίου, άνηρχοντο εις 3.6 έκατ. τόν. Διά τό α' ήμισυ του Αύγουστου θά προσετίθεντο σκάφη 2.4 έκατ. τόν. και 4 έκατ. τόν. κατά τό β' ήμισυ του Αύγουστου. Έπι προσθέτως, πολλά είναι τά κάτω τών 100.000 τόν. διαθέσιμα, ένω πρέπει νά συνυπολογισθούν και τά προσφερόμενα πρός ύπομισθωσιν (relets).

Τήν χειροτέραν κατάστασιν άντιμετωπίζουν ήδη οι έφοπλισταί. Άκομη και ζηταν τό 1971 οι ναύλοι κατέπεσαν εις τά 17.5 τού Γουόρλντσκείλ, αί ζημίαι ήσαν άλιγτεραι άπό τάς σημερινάς. Πρό τριετίας, τό κόστος ταξιδίου Κόλπου - Ρόττερνταμ ύπελογίζεται εις W. 25 διά σκάφος VLCC, λόγω τής χαμηλής τιμής τών μπτώνκερς. Τότε αί ζημίαι, μέν ναύλον W. 17.5, ύπολογίζονται εις 175.000 δολ. διά τό κυκλικόν ταξιδίου Κόλπου - Ρόττερνταμ, διά σκάφος 250.000 τόνων. Τώρα, τό κάτα δέκα μονάδας ύψηλότερον κόστος (W. 35), έπιφερε ζημίαν 250.000 δολ. και οι ναύλοι συνεχώς έκπιπτουν.

Έξηγησιν τού φαινομένου αύτου τής άζητησίας τοννάς δεν έχουν άλλην, άπό τήν έποχή τού θέρους, πού διερχόμεθα, άλλα και τήν οικονομίαν τών πετρελαίων άπό όλα τά κράτη, λόγω τού υψηλού των κόστους. Μέ τήν έλευσιν τού χειμώνος, έπιζεται ή βελτίωσις τής ναυλαγοράς. Περισσότερα προβλέπονται τά φορτία, χωρίς νά λησμονήται τό γεγονός τής ύπερπροσφοράς τοννάς, ύπερ τάς πιθανάς άναγκας τών μεταφορών.

ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΟΣ ΜΕΘΟΔΟΣ

"Όταν, έν έτει 1966, έναυπηγήθη τό δεξιμενόπλοιον 'Τόκιο - Μαρού', 157.293 τόν. d.w., έθεωρείτο τό μεγαλύτερον σκάφος τού κόσμου. Σήμεραν, μετά άκτω μόλις έτη, περιορίζεται εις τόν ταπεινόν ρόλον τής διεξαγωγής άκτο πλοϊκών μεταφορών διά

NAYTIKA XRONIKA

νά συμπληρώνη τά φορτία τών γιγαντιαίων πετρελαιοφόρων τά όποια τό διεδέχθησαν εις τήν ύπερήφανον τίτλον. Πράγματι, έχρησιμη ήδη έπιτυχως διά τήν συμπλήρωσην τού φορτίου τού «Γκλόπτικ - Λόντον». Τό ύπερδεξαμενόπλοιον τούτο, 476.025 τ. d.w., ήδη έφόρτωσεν εις Ράς Τανούρα τούς 300 χιλιάδας τόνων, τούς όποιους έπέτρεπε τό ίκει βάθος τών 20 μέτρων, συνήντησεν έπιστρεφόν, 60 μίλια νοτιώτερον, τό «Τόκιο - Μαρού» όπερ και τόν συνεπλήρωσε τό φορτίον διά μεταγγίσεως 150 χιλιάδων έπι πλέον τόνων. Τάς ίδιας τέρα προφυλακτικά μέτρα τά όποια έληφθησαν διά τήν άκινην πλεύρισιν τών πλοίων κατά τό διαστήμα τής μεταγγίσεως άπεδωσαν λίαν έπιτυχώς και ούτω ή μέθοδος πρόκειται νά έφαρμοσθή ήδη συστηματικώς.

Υπόρχουν, δεβαίως, και άλλα σημεία έντος τού Περσικού εις τά όποια τά συνέπερτάνκερς δύνανται νά προσεγγίζουν πρός φόρτωσιν, όπως η νήσος Χάργκ με 30 μ. βάθος και ή άποδάρα Ζουλούφ όπου μονίμως ήγκυροσβόλημένον πετρελαιοφόρον 200.000 τ. έκτελει χρέη άποβηκς με βάθος 50 μ. 'Αμφότερα, όμως, τά σημεία ταῦτα, άπεχουν 120-150 μίλια πέραν τής Ράς - Τανούρα εις τό έξωτερικόν τού κόλπου και ή έκει φόρτωσις προϋπόθετη μίαν έπι πλέον ήμέραν καθυστερήσεως και έφ' ίσον δεβαίως διατίθεται κενή θέσις.

Ός γιωστόν, μέχρι σήμερον ήτο εύρεως έν χρήσει ή διαδικασία τής έκφορτωσεως τού πετρελαίου έκ τών μεγάλων δεξαμενόπλοιών εις τά μικρότερα, τά δυνάμενα νά πλησιάσουν εις μικρά βάθη. Ίδον τώρα ότι αί περιστάσεις και αί έξελίξεις άδηγησαν εις τήν χρήσιν τής άκριβων άντιθέτου μεθόδου, έστω και άν εις τήν ύπηρεσίαν αύτής τίθεται οι άλλοτε κολοσσοί τών θαλασσών.

ΑΠΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑ VLCC

Έξαιρετικώς περιωρισμέναι αί παραγγελίαι εις τά ιαπωνικά ναυπηγεία κατά τόν μήνα 'Ιούνιον. Απραξία εις τόν τομέα τόν συνέπερτάνκερς.

Τό μέσον μεγέθως τών παραγγελθέντων τελευταίως δεξαμενόπλοιών ύπολογίζεται εις 17.000 τόν. γκρός, έναντι 50.000 τόν. γκρός μέσου μεγέθους τής άντιστοίχου περιστήν περιόδου.

Η κλιμάκωσις τών τιμών συνεχίζεται λόγω, κυρίως, τής ούξησεως τής τιμής τού χόλιυδος.

Η μοναδική άξιόλογος παραγγελία έκ τής άλλοδαπής άναφέρεται εις έν δεξαμενόπλοιον τόν 144.000 τόν. d.w., παραγγελθέν ύπο τού γιουγκοσλαύων. Τό ναυπηγικόν συμβόλαιον, πάντως, τής παραγγελίας αύτης περιείχε ρήτρα κλιμακώσεως τής τιμής, ώς και εις τήν περίπτωσιν προγουμένης παραγγελίας τών γιουγκοσλαύων διά δύο τάνκερς τού ίδιου μεγέθους.

Ωρισμένα ύπο ναυπηγήσιν τάνκερς

COULOUTHROS LTD.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON

TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

COULOUTHROS SHIPPING Co. Ltd.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

προσφέρονται πρός πώλησιν, ο άριθμός των όμως είναι περιωρισμένος έν σχέσει πρός τός κρατούσας συνθήκας της ναυλαγοράς. Οι παραγγείλαντες τα πλοία αύτά άντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα, άλλα έχοντες καταβάλλεις ήδη την πρώτην δόσιν, προτιμούν νά άκολουθούν την τακτικήν του «wait and see» έως ότου έλθῃ ο χρόνος της διεύρεας δόσεως, έπλιζοντες ότι, έν τῷ μεταξύ, η άγορά θα έχη βελτιωθῇ και έτσι δινηθεύν νά τὰ ναυλώσουν μὲ ίκανοποιητικά μισθώματα.

ΕΙΣ ΤΗΝ KINAN

Έπεισκέφη, πρό τινος, τὸ Πεκίνον ὁ κ. Γ. Π. Λιβανός. «Αρισται αἱ ἀποκομισθεῖσαι ἐντυπώσεις του ἀπὸ τὰς ἑκεῖ, ἐπὶ ύψηλοῦ ἐπιπέδου, ἐπαφάς του. Εὔμενόταν τὸ ἐπικρατοῦν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας κλίμα μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων κινεζικῶν κύκλων. Έκτιμάται, πλήρως, ή ἀπὸ ἑῶν ἀποδοτικὴ συνεργασία τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον καὶ οἱ ναυτικοὶ μας τυχάνουν ιδιαιτέρως φιλικῆς μεταχειρίσεως.

Εἰς ἔκατοντάδας, πράγματι, μετρῶνται — κατὰ τίνας ὑπολογισμούς εἰς ὑπερτετρακοσία — τὰ ἀπασχολούμενα μὲ τάς κινεζικάς μεταφοράς Ἑλληνικά πλοία. Ήλθεν ἐποχὴ — τὰς ἡμέρας τῆς τελευταίας κρίσεως τοῦ 1971 - 1972 — ποὺ ἡ Ναυτιλία μας, χάρις καὶ μόνον εἰς τὰς κινεζικάς μεταφοράς, δὲν ἀντεμετώπισε τὸν παροπλισμὸν περισσοτέρων πλοίων. Καὶ χάρις εἰς τὴν συναθείσαν, ἔγκαιρως, Ἑλληνο - κινεζικὴν συμφωνίαν — ταξίδιον τοῦ κ. Μακαρέζου — τὸ ὑπὸ τὴν κυανοδευκοῦ πλοίον ἀπαλλάσσεται τῆς ἐπιβληθείσης, μεταγενεστέρως, ειδικῆς φορολογίας ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων.

Κατὰ τὸν κ. Γ. Π. Λιβανὸν — τὸν μόνον «Ἑλληνα ἐφοπλιστὴν ποὺ ἐπεσκέφθη, μέχρι τούδε, τὴν Κίναν — ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία κατέχει, ἥδη, προέχουσαν, μεταξὺ ὅλων τῶν ξένων ναυτιλιών, θέσιν εἰς τὴν Κίναν. Περὶ αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν θέσιν, ὁ ἀνταγωνισμὸς δύντατος διεξάγεται, ἀπὸ τοὺς «Ἀγγελούς καὶ τοὺς Νορβηγούς, ιδίᾳ.

Καὶ συνιστᾶ ὁ κ. Λιβανός προσοχὴν ἰδιαίτεραν κατὰ τὴν ἔξυπηρτήσιν τῶν κινεζικῶν μεταφορῶν. «Η προθυμία, ἀπὸ μέρους μας, εἰς τὸ ἀπόλυτον ἐπιβάλλεται διὰ κάθε, περὶ τὰς μεταφοράς, πρόδημα τῶν κινεζικῶν Ἀρχῶν. Αἱ ἀντιδικίαι πρέπει νά ἀποφεύγωνται, πάση θυσία καὶ οἱ πλοίωροι τῶν πλοίων μας, ὅπως καὶ τὰ πληρώματα, δέον νά προθυμοποιοῦνται εἰς πάσαν διευκόλυνσιν.

Ο κ. Λιβανός ιδιαιτέρως τονίζει τὸ εὐρύτατον μέλλον ὅπερ διανοίγεται διὰ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν μας, ἀπὸ τὴν συμμετοχὴν της εἰς τὰς σταθερῶς διευρυνομένας κινεζικάς μεταφοράς. Μεγάλο καὶ μικρὰ σκάφη, ἀπὸ τὰ πολλὰ ποὺ κατέχει ἡ Ναυτιλία μας, ἔχουν τὴν θέσιν τῶν εἰς τὸ κινεζικὸν ἔξωτερικόν, ἀκόμη καὶ τὸ ἔσωτερικόν — τὴν ἀκτοπλοΐαν — ἐμπόριον. Οι στατιστικοί, ἀκριβῶς, ἀριθμοὶ τῆς κινεζικῆς μεταφορικῆς κινήσεως, καταδεικνύουν τὴν ἐπερχόμενην ραγδαίαν αὔξησιν τῶν εἰσαγωγῶν ιδίᾳ καὶ τῷ έχαγωγῶν.

Καὶ κλείει τὰς ἐντυπώσεις του ὁ κ. Λιβανός, μὲ τὴν πρόσθεψιν, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον μέλλει νά κυριαρχήσῃ εἰς τὰς κινεζικάς θαλάσσας, ἄν ἀπὸ μέρους μας ἐπιδειχθῇ ἡ πλήρης κατανόησις τῆς ἀνάγκης ὅπως ἡ μεγάλη Ναυτιλία μας ἀποκτήσῃ ἐδραίας βάσεις εἰς τὴν προτίμησιν τοῦ κινεζικοῦ παράγοντος, τοῦ περικλείοντος τεραστίας δυνατότητας ἀναπτύξεως.

ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΘΑ

Έπεισκέφθημεν τὰ γραφεῖα τῶν ναυτιλιῶν ἐπιχειρήσεων Σουτού. Κατεπλάγημεν ἀ-

πὸ τὴν ἀρτιότητα τῆς ὅλης ἐγκαταστάσεως. Πάν ό,τι ἀφορᾷ εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ποντοπόρων πλοίων (ναυλώσεις, ἐπάνδρωσις, τεχνικά ζητήματα), ἀπὸ τὰ ἔδω γραφεῖα τοῦ κ. Σουτού ρυθμίζεται. Οὐδεμία εἰδικευμένα μεταφορικά πλοία τοῦ κ. Σουτού τυγχανούν τῆς ἐντεῦθεν ὀλοκληρωτικῆς διαχειρίσεως. Καὶ διεπιστώσαμεν ἐκ τῆς ἐπισκέψεως μας αὐτῆς, τὸ ἀναμφισβήτητον πλέον γεγονός, ὅτι ἀπὸ τὸν Πειραιά ἡ διαχείρισις τῶν ποντοπόρων πλοίων εἶναι, πλέον, ἐφικτή. Τὸ εὔρυτατον σύντημα τηλεπικονιωνιῶν ἐπιτρέπει τὴν πλήρη ἐνημέρωσιν καὶ τὴν σύναψιν οἰσασδήποτε σχετικῆς μὲ τὰ πλοία συμφωνίας μὲ τὸ ἔξωτερικόν. Τὸ Λονδίνον, σὺν τῷ χρόνῳ, χάνει καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας τὸν προέχουσαν θέσιν ποὺ κατείχει, δικαιολογημένη ἀπὸ τὴν ἔδω ἐλλειψιν ὀρτίων μέσων ἐπικοινωνίας.

«Ολοὶ οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ — Νορβηγοί, Ολλανδοί, Γερμανοί καὶ Ἰταλοί — ἀπὸ τὰς ἔντικας τῶν ἔδρας διασχίζονται τοὺς στόλους των. Οἱ «Ἐλληνες, τώρα, τοὺς ἀκολουθοῦν. Τὸ συμφέρον τῶν τὸ ὑπαγορεύει. Πρόκειται, βεβαίως, περὶ προσπαθείας μακράς πνοῆς. Θὰ χρειασθῇ χρόνος πολὺς διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς. Εἶναι, πάντως, γεγονός: Βραδέως, ἀλλ' ἀσφαλῶς ἐπαναπατριζόμεθα.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Κατὰ μίαν μελέτην τῶν Λάμπερτ Μπρόδερς ἐπὶ τὸν πιθανὸν ἐπιπτώσεων εἰς τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὸ προσεχές ἀνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ, παραλαμβάνοντες τὸν ὑπολογισμόν, ὅτι μόλις φορτία 30 ἑκατ. τὸν ἀκαθάρτου πετρελαῖον θὰ διακομίζωνται μέσω τῆς διώρυγος, ἐτησίως. Καὶ τοῦτο, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ βύθισμα τῆς διώρυγος θὰ εἴναι τὸ αὐτὸ μὲ τὸ τοῦ 1967.

Προβλέπεται, ὅμως, ὅτι περὶ τὸ τέλος τοῦ 1976, βάσει τῶν προβλεπομένων ἐργασιῶν, θὰ δύνανται ἔμφορτα νὰ διαπλέουν τὴν διώρυγος σκάφη 100.000 τόν. καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1979 σκάφη 300.000 τόνων.

Καὶ υπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῶν ἐκτελέσεων μεγαλύτερων ἐκβαθύνσεων δύναται νὰ προβλεφθῇ μία μείωσις τῆς ζητήσεως τῶν ἀναγκαιούντων δεξαμενοπλοίων κατὰ 14%, ἐὰν αἱ μεταφοραὶ πετρελαίων ἀπὸ τὴν Μ. Ανατολήν διὰ τὴν Εύρωπην καὶ τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας ηθελούνται εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ ἔτους 1972 - 1973.

Όπωσδήποτε, ὅμως, ὅ διάπλους τῆς διώρυγος ἀπὸ τὰ πολλὰ ἡ οἰλιγάτερα δεξαμενόπλοια θὰ ἔχαρτην ἀπό τὸ υψό τῶν διοδίων. Λέγεται, ὅτι η κυβέρνηση τοῦ Καΐρου θὰ ὄρισῃ διόδια, δικαιολογούντα τὴν προ-

τίμησιν τῆς διώρυγος ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια. «Υπολογίζεται, ὅτι βάσει τῶν ἀπαιτούμενων διαπανών δι」 ἔνα σκάφος ὅπως ἐκτελέσῃ τὸ μέρος τοῦ Ἀκρωτηρίου ταξιδίου τὸ διόδιον 1.8 δολ. κατὰ τὸν d.w. διὰ σκάφος ἔμφορτον μὲ 50.000 τόν. πετρελαῖου, θὰ ισούται μὲ τὸ 0.6 δολ. τοῦ 1967. Μὲ τὰ διόδια τοῦ 1.8 δολ. προβλέπεται ὅτι τὸ σκάφη μέχρι τῆς χωρητικότητος τῶν 50.000 τόν., θὰ προτιμήσουν τὴν διώρυγα. Τὰ σκάφη τῶν διαστάσεων αὐτῶν δὲν μετείχον κατά τὸ 1972 πέραν τῶν 15% τῶν ἐκ τῆς M. Ανατολῆς πρὸς τὴν Δύσιν μεταφορῶν.

Τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος θὰ ἔχῃ μικρότερας ἐκτάσεως ἐπιπτώσεις, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰ ξηρὰ φορτία. Ή έξοικονόμησις τονάζεται, λόγω τῶν μικρότερων ἀποστάσεων τῶν ταξιδίων τῆς Ανατολῆς πρὸς τὴν Δύσιν δὲν υπολογίζεται μεγαλύτερα τῶν δύο ἑκατομ. τόνων η τοῦ 1% τοῦ παγκοσμίου τοννάζεται εἰς σκάφη ξηρού φορτίου. Διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ ἡ περιήρεση — πέραν τῶν 38 - 40 ποδῶν τοῦ βυθίσματος ἐκβαθύνσις τῆς διώρυγος δὲν θὰ ἔχῃ ἀποφασιστικήν πως σημασίαν, τόσην, τούλαχιστον, σημαντικήν ποὺ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

«Ἐπισύρεται ἡ προσοχὴ μας ἐφ' ὠρισμένων παραπτηρίσεων, αἵτινες ἀναφέρονται εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων κατὰ τὸ 1973 τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας Ἀσφαλίσεως Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν, ἐν σχέσει μὲ τὴν θέσιν τῆς διεθνούς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Εἰς τὸ κεφαλόδιον τῆς ἐκθέσεως «Λογαριασμῶν Τεχνικῶν Ἀποτελεσμάτων» τονίζονται τὰ ἔχη:

«Ἐν τούτοις, εἰδικώτερον εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς ἔργασιας σκαφῶν, παραμένει ἀναμφισβήτητον γεγονός, ὅτι ἡ κατάστασις ἀπὸ ἀπέφεως τεχνικῶν ἀποτελεσμάτων, λόγω τῆς σημειουμένης, διεθνοῦς, νομιματικῆς ἀσταθείας καὶ τῆς ἀντιμήσεως τοῦ κόστους ἐπισκευῶν, βαίνει συνεχῶς ἐπιδεινουμένη, κυρίως διότι ὁ ἀλόγιστος συναγωνισμὸς ἐπιφέρει, ὡς προανεφέδη, μείωσιν τῶν ἀσφαλιστρών, χωρίς, ἀντιστοίχως, νὰ μειούνται, κατ' ἀνάλογίαν, καὶ σί ζημίαι, μὲ μόνον θετικὸν ἀποτέλεσμα τὰς ὑπάρχοντα μικρὰ περιθώρια ἀσφαλιστρών νὰ βαίνουν συνεχῶς ἔχανεμιζόμενα».

Αὐτή ἡ μόνη παράγραφος τῆς ἐκθέσεως ἀποδίδει τὴν κρατούσαν κατάστασιν εἰς τὰς ἀσφαλίσεων τῶν ἐπὶ σκαφῶν κινδύνων.

Η «Ἑλληνικὴ Ἐταιρία Ἀσφαλίσεως Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν», μετέχουσα, ὡς γνωστόν, ιδιαιτέρως εἰς τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων ἐπὶ ἐλληνοκτήτων πλοίων, παρέχει

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ

WILLIAMS & CIA. LTDA.

ΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

RUA BOM JESUS, 220

- P. O. BOX 245
- 50.000 RECIFE/BRAZIL
- 1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ
- 3. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ 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 ΗΡΩΝ

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

τὴν εἰκόνα τῶν δυσμενῶν συνθηκῶν, ὑπὸ τὰς ὁποίας τελεῖ ἡ ἀσφαλιστικὴ ἄγορά. Καὶ λεγόμενον τούτο ἀπὸ τὴν ἀρμοδιωτέραν καὶ πλέον ἔγκυρον πηγήν, μᾶς κατατοπίζει ὑπεύθυνως ἐπὶ ἑνὸς τῶν σοδαρωτέρων προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς ἀσφαλιστικῆς τῆς θέσεως.

Αὐτό, ἀλλως τε καὶ ἐπεδιώχθη, ἀρχικῶς, διὰ τῆς συστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας Ἀσφαλισεως Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν. Νὰ ὑπάρξῃ καὶ ὁ ἰδικός μας παρατρητής εἰς τὸ παγκόσμιον ἀσφαλιστικὸν κύκλωμα, δότις νὰ μᾶς κατατοπίζῃ, ἑκάστοτε, ἐπὶ τῆς θέσεως καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ κινδύνου, ἰδιαιτέρως.

ΠΡΟΣΟΧΗ

Μακρὸν δημοσίευμα τῆς ἀγγλοφώνου ἐφημερίδος τῆς Σιγκαπούρης «Σάνται Τάϊμς», διεκτραγωδεὶ τὴν οἰκτράν κατάστασιν ἀπὸ ἀπόφεως πειθαρχίας τῶν ἐκεὶ αὐτοχθόνων πληρωμάτων. Κυριολεκτικῶς, πρόκειται περὶ ἔγκληματῶν, τελούντων ὑπὸ συνεχῆ παράβασιν τοῦ Ποινικοῦ Νόμου. Ἀναφέρονται καὶ διαπληκτισμοὶ ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων.

Οἱ τοπικοὶ παράγοντες τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐπιμόνως ἀποφεύγουν τὴν ναυτολόγησίν των, προασπίζοντες αὐτὴν τὴν ζωὴν τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιοματικῶν τῶν πλοίων. Ἡ προσοχὴ καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἐπισύρεται ἐπὶ τῆς ἀποφυγῆς προσλήψεως πληρωμάτων ἐκ Σιγκαπούρης. Οἱ πλοιάρχοι, ἰδιαιτέρως, ὀφείλουν νὰ ἀρρενώντων τὴν ναυτολόγησιν, ἔστω καὶ ἂν ὁ ἐφοπλιστὴς τὴν ζητήσῃ.

ΤΑ ΝΕΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Σοθεραὶ μεταβολαὶ εἰς τὰ ἔξεταστικὰ προγράμματα τῶν διπλωμάτων. Διὰ τῶν προσφάτων δημοσιεύσηντων δύο Διαταγμάτων, ὑπ' ἀριθ. 440 καὶ 469 τοῦ 1974, ἐ-

τροποποιήθησαν τὰ ἔξεταστέα μαθήματα καὶ ἡ ἔξεταστέα ὑλὴ αὐτῶν κατὰ τὰς ἔξετασεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων καὶ πτυχίων καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Εἰδικωτέρον τὸ πρώτον Διαταγμα ἀφορᾷ εἰς τὰ διπλώματα Β', Γ' καὶ Πρακτικοῦ πλοιάρχου καὶ εἰς τὰ πτυχία ναυκλήρου, κυβερνήτου Α' καὶ Β' καὶ κυβερνήτου ρυμουλκῶν. Τὸ δεύτερον εἰς τὰ διπλώματα Β', Γ' καὶ Πρακτικοῦ μηχανικοῦ καὶ εἰς τὸ πτυχίον Μηχανοδηγοῦ Α'.

Ἡ τομὴ ὑπῆρχε βαθείᾳ, διότι ὅχι μόνον ἀφρέθησαν μαθήματα καὶ προστέθησαν ἔτερα, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ ἀναλυτικὴ ὑλὴ ἐκάστου ἔχει αὐτῶν ὑπέστη ριζικὴ ἀναμόρφωσιν, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἔξελιξεων καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς συγχρόνου Ναυτιλίας.

Ἡ ισχὺς ἀμφοτέρων τῶν Διαταγμάτων ἥρχεται μετὰ δημηνοῦ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως των, δεδομένου δὲ ὅτι ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὴν 24ην καὶ 26ην Ἰουνίου (ΦΕΚ 171 καὶ 183, τεύχος Α'). Ἑπειτα ὅτι θ' ἀρχίσουν ἐφαρμόζομενα ἀπὸ τῆς 24ης καὶ 26ης Δεκεμβρίου τοῦ τρέχοντος ἔτους. Τούτο σημαίνει ὅτι οἱ ὑποψήφιοι διὰ τὰ ἀνωτέρω διπλώματα καὶ πτυχία, οἱ ὄποιοι θὰ ὑποβληθοῦν εἰς ἔξετάσεις ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου τοῦ 1975, θὰ ἔξετασθοῦν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν νέων προγράμματων. Δὲν γίνεται φυσικά λόγος διὰ τοὺς ὑποψήφιους πλοιάρχους καὶ μηχανικούς Α' τάξεως, διότι οὔτοι, ὡς γνωστόν, ἥδη ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους, λαμβάνουν τὸ δίπλωμα τῶν δι' ὑποχρεωτικῆς φοιτήσεως εἰς τὸ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

Ἡτο ἀναγκαῖο ἡ ἀναμόρφωσις τῶν ἔξεταστικῶν προγραμμάτων. Πολλὰ ἥσαν εἰς τὸ παλαιὸν πρόγραμμα τὰ ἀπτηρχαιωμένα βέματα, αἱ ὄχρηστοι μεθόδοι, αἱ κατηργμέναις διατάξεις, αἱ ἐπικαλύψεις καὶ τὰ κενά. Εἶναι ἐνωρίς διὰ νὰ κρίνῃ τις τὴν ἀπτιότητα τῶν ἐπελθυσῶν τροποποιήσεων. Ἡ πρώτης ὄψεως, δημος, εἶναι φανερὰ ἡ προσπάθεια καλύψεως τῆς εἰκοσαετοῦς ἀποστάσεως, ἡ ὅποια χωρίζει τὸ παλαιὸν ἀπὸ τοῦ νέου προγράμματος. Ἡ ἐφαρμο-

γή καὶ ἡ ἔκ ταύτης πείρα θ' ἀποδείξῃ κατὰ πόσον τοῦτο ἐπετεύχθη.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

Ἐκ τῶν ἐπελθουσῶν μεταβολῶν εἰς τὰ ἔξεταστικὰ προγράμματα δυνάμεθα νὰ ἐπισημάνωμεν τὰς κυριωτέρας ἐξ αὐτῶν διὰ μίαν πρώτην γενικὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων.

Ειδικῶς εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν πλοιάρχων Β' τάξεως παρατηρεῖται ὅτι τὰ μαθήματα περιωρίσθησαν ἀπὸ 12 εἰς 9, καταργήθηνταν τῶν: Ἐλληνικῶν, Μαθηματικῶν, Οἰκονομικῆς Γεωγραφίας καὶ Ἐκμεταλλεύσεως πλοιού, Υγιεινῆς καὶ Σημάτων. Κατηργήθη ἐπίσης τὸ μάθημα τῶν Τεχνικῶν Γνώσεων, τὸ κύριον ὅμως περιεχόμενον αὐτοῦ ἀνεπτύχθη εἰς δύο νέα κεχωρισμένα μαθήματα, ἢτοι τῆς «Φορτώσεως - Εύσταθείας» καὶ τῶν «Ναυτικῶν μηχανῶν». Όμοιως κατηργήθη ὡς ἀνεξάρτητον μάθημα ἡ Μετεωρολογία τῆς ὅποιας τὸ κύριον μέρος περιελήφθη εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον ἀνεπτύχθη εἰς τρία μαθήματα ὑπὸ τοὺς τίτλους: Ναυτικὸν δίκαιον, Ναυτεργασιακοὶ κανονισμοί, Κανονισμοὶ ἀσφαλείας. Ἐκ τοῦ πρώτου ἀφρέθησαν αἱ εἰσαγωγικαὶ περὶ Δικαίου γνώσεις καὶ προστέθη πληρεστέρα ἀνάπτυξις τοῦ ΠΠΚΕΝ. Εἰς τὸ δεύτερον περιελήφθη ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως καὶ ὁ κανονισμὸς ἐσωτερικῆς ὑπρεσίας. Καὶ εἰς τὸ τρίτον σὶ κύριαι διεθνεῖς συμβάσεις ἀσφαλείας (SOLAS, Γραμμῆς Φορτώσεως, Τηλεπικοινωνῶν). Τέλος, εἰς τὸ μάθημα τῶν ὀγγιλίκων ὀφηρέδη ἡ ὑπὸ τοῦ παλαιοῦ προγράμματος προβλεπομένη σύνταξις ἐκέτειρε εἰς τὴν ἀγγλικήν.

Ομοίως περίπου ἡ μεταβολὴ καὶ εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν πλοιάρχων Γ' τάξεως. Τὰ μαθήματα περιωρίσθησαν εἰς 10, παραλειπομένων τῆς Υγιεινῆς καὶ τῆς Μετεωρολογίας καὶ προστιθεμένου, ὡς ἀνεξαρτή-



Philadelphia Ship Maintenance Co., Inc.

- * Personalized Ship Repair Services available every day of the year — Day or Night — at Pierside or Anchorage.
- * Skilled marine craftsmen and modern equipment to perform repairs for fast and efficient turn around — or to travel with ship anywhere U.S.A. East Coast and Gulf Ports.
- * Main Engine Repairs (Diesel or Steam) — Boiler Repairs and Cleaning — Pump Repairs (any type) — Refrigeration Repairs — Electric Motor Repairs (any make or size) — Pipe Renewals and/or Repairs (any metal — shape or size) — Steel Plate Fabrication and Installation (any shape or size) — Winch Repairs (electric — hydraulic — steam).
- * Painting and Sandblasting.
- * Tank and Hold Cleaning.
- * Ceiling — Refitting — Securing of Cargo.
- * Major Languages spoken.
- * Distributor for Cordobond Strong - Back Products.

FOR FURTHER INFORMATION PLEASE CONTACT OUR GREECE REPRESENTATIVES

"SEVENTEEN" MARITIME S. A.

3, AKTI MIAOULI, PIRAEUS — TELEPHONE 421.235, 425.862 — TELEX: 2118, 2178

του μαθήματος τοῦ Κανονισμοῦ πρὸς ἀποφύγην συγκρούσεων. 'Αντὶ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν Ν. 'Υπολογισμῶν, προβλέπεται: «'Ακτοπλοῖα καὶ ἐφαρμογαῖ» καὶ «'Αστρονομική ναυτιλία καὶ ἐφαρμογαῖ». 'Η ςτὸν λοιπῶν μαθημάτων φαίνεται μᾶλλον συμπτυχθεῖσα. Εἰς τὰ 'Ελληνικὰ δὲν προβλέπεται σύνταξις ἡμερολογίου, ἀλλὰ μόνον ἐκδέσεως. 'Εκ τῶν Μαθηματικῶν ἀφηρέθη ἡ πρακτικὴ ἀριθμητική. 'Εκ τῶν 'Αγγλικῶν ἀφηρέθη ἡ σύνταξις ἐκδέσεως εἰς τὴν ἀγγλικήν. 'Η οἰκονομικὴ γεωγραφία καὶ ἐκμετάλλευσις πλοίου συνεπύθη εἰς Ναυτικήν Γεωγραφίαν. 'Η ςτὸν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου περιώρισθη εἰς τὰ κυριώτερα θέματα τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου. Τέλος, αἱ Τεχνικαὶ Γνώσεις καὶ ἡ Ναυτικὴ Τέχνη ἀντικατεστάθησαν διὰ τοῦ κοινοῦ μαθήματος «Ναυπηγία — Ν. Τέχνη» ἐξ οὐ ἀφηρέθησαν τὰ περὶ μηχανῶν καὶ ἡλεκτρισμοῦ.

ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

Εἰς τὰ προγράμματα τῶν Β' καὶ Γ' Μηχανικῶν παρατείνεται αὐξῆσις τῶν ἐπὶ μέρους μαθημάτων, ἥτις ἐπεδήλητη λόγω τῆς ἁνοποιησέως τῶν εἰδικοτήτων Ατμομηχανῶν καὶ ΜΕΚ καὶ ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ςτὸν πλείονα ἀνεξάρτητα μαθήματα.

Ούτως διὰ τοὺς Μηχανικούς Β' τάξεως προβλέπονται 16 ἐν ὅλῳ μαθήματα, προστέντων ὡς ἰδιαίτερων μαθημάτων τῶν: Παλινδρομικῶν Μηχανῶν, Στροβίλων, Μηχανῶν 'Εσωτερικῆς Καύσεως καὶ Λεβήτων. Προβλέπεται ἐπίσης χωριστὸν μάθημα διὰ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα πλοίου καὶ διὰ τὸν 'Ηλεκτρισμὸν. Προστίθεται μάθημα Μεταλλουργίας. Αἱ Τεχνικαὶ Γνώσεις μετονομάζονται εἰς Ναυπηγίαν μὲν ἀνάλογον περιεχόμενον. 'Η Ἐκμετάλλευσις καὶ 'Εσωτερικὴ 'Υπηρεσία πλοίου μετονομάζονται εἰς «'Επαγγελματικὰς Γνώσεις» αἱ ὅποιαι, παρὰ τὸν τίτλον τῶν, περιέχουν στοιχεῖον δικαίου κυρίως ἐκ τοῦ Κανονισμοῦ 'Εργασίας καὶ τοῦ ΠΠΚΕΝ. Εἰς τὰ Μαθηματικά ζητείται μόνον Γεωμετρία, εἰς δὲ τὰ 'Αγγλικά, ἔκτὸς τοῦ ἀγγλικοῦ κειμένου πρὸς μετάφρασιν διδούνται 20 ὥραι ἐξ ἑνὸς πίνακος 523 ἀγγλικῶν τεχνικῶν ναυτικῶν ὅρων τὸν ὅποιον περιέχει τὸ πρόγραμμα.

Τὰ αὐτά περίπου χαρακτηριστικὰ παρουσιάζονται καὶ εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν Μηχανικῶν Γ' τάξεως. Τὰ μαθήματα εἶναι 17, αὐξηθένται διὰ τῆς ἀναπτύξεως ὡς ιδίων μαθημάτων τῶν: Παλινδρομικῶν, Στροβίλων, ΜΕΚ, Λεβήτων, Βοηθητικῶν Μηχανημάτων καὶ 'Ηλεκτρισμοῦ. Προστίθενται ἐπίσης Μεταλλουργία καὶ Ναυτιλία. 'Έκτος τῶν Μαθηματικῶν τὰ ὅποια περιλαμβάνουν "Αλγεβραὶ καὶ Ἀριθμητικὴν προσετέθη ἡ Γεωμετρία ὡς ἰδιαίτερον μάθημα. Ήλεος προσετέθη μάθημα «'Επαγγελματικῶν Γνώσεων» τὸ ὅποιον, παρὰ τὸν τίτλον του, περιέχει στοιχεῖα ναυτικοῦ δικαίου, ἐνῷ εἰς τὰ 'Αγγλικὰ ισχύει ὁ περὶ οὐ ἀνωτέρω πίνακας τῶν 523 τεχνικῶν ὅρων.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Πρὸς ἐνημέρωσιν: Εἰς ὀκτὼ ἑκατομμύρια λιρῶν ἀνέρχεται ἡ ἐποικία δαπάνη τῆς βρετανικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν ναυτικῶν. 'Απὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς δὲν ὑστερεῖ καὶ ἡ ιδικὴ μας Ναυτιλία εἰς εἰσφοράν, μετὸ τὸ τελευταῖον Νομοθετικὸν Διάταγμα. Χάρις εἰς αὐτὴν τὴν εἰσφοράν καθιερώθη παρ' ἡμῖν ἡ «δωρεάν πατιδείωσις».

'Αντιμετωπίζει ὅμως καὶ ἡ βρετανικὴ Ναυτιλία τὸ ὀξύτατον πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκούς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων της. Διαπιστώσαται ὅτι κατὰ μέσον ὅρων, ὡς χρόνος παραμονῆς τῶν 'Αγγλων ναυτικῶν εἰς τὸ ἐπάγγελμα εἴναι ἐλάχιστος. Τὸ ἔν τρίτον τῶν νεοεισερχομένων ἐγκαταλείπουν τὰ πλοῖα πρὶν ἡ συμπληρώσουν 12 μηνον ὑπε-

ρεσίαν. Τὰ τρία τέταρτα ἀποχωροῦν πρὸ τῆς συμπληρώσεως 5ετίας καὶ μόλις τὸ ἔν δεκατον συνεχίζει τὴν σταδιοδρομίαν εἰς τὸ ἐπάγγελμα πέραν τῆς 10ετίας.

Δέν κατέχομεν ὑπευθύνους τινὰς στατιστικὰς ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν πληρωμάτων μας, ὡστε νὰ συγκρίνωμεν τὴν ιδικὴν μας θέσιν μὲ τὴν βρετανικήν. Δὲν πιστεύομεν, πάντως, νὰ εἴναι χειροτέρα.

Ἐκείνο ὅμως τὸ γεγονός, ὅπερ προσελκύει ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν μας, εἶναι ἡ ἀμεσοσήστιστη παρακολούθησις τῶν πραγμάτων τοῦ ἐμψυχοῦ ςτοιχείου, ἡ πηρωμένη ἀπὸ τὴν 'Αγγλίαν, ὅσον καὶ ἀπὸ ὅλας τὰς ναυτικὰς ςχώρας. Καθιστηρημένη, κατ' ἀπόλυτον λόγον, ἡ στατιστικὴ διασκέψιμως τῶν παρ' ἡμῖν σημειουμένων περὶ τὰ πληρώματα ἐξελίξεων. "Αγνοοῦται εἴναι τὰ ἀπλούστερα στοιχεῖα περὶ τὸ ἐμψυχον ςτοιχείου. Πρόκειται περὶ δεβαίων, περὶ ἔργου τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Ποτὲ οἱ διοικούντες αὐτὸν καὶ οἱ προστάμενοι τῶν ὑπηρεσιῶν του δὲν τὸ ἐσκεφθησαν.

Καὶ ὅμως μία στατιστικὴ ἐπηρημένη ἐπὶ τῆς δυνάμεως τοῦ ἐμψυχοῦ μας ςτοιχείου, τῆς ἡλικίας αὐτού, τοῦ χρόνου τῆς ὑπηρεσίας τοῦ κ.λπ., κ.λπ. Θὰ μᾶς ἡτο χρήσιμος, καταποτιστική, ὅπως ἀκριβῶς εἴναι διὰ τὴν βρετανικήν Ναυτιλίαν καὶ τὰς λοιπὰς ξένας.

Η ΑΝΑΚΡΙΣΙΣ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ

Τὸ ὑπὸ κώδικα ἀποσταλέν, μὲ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ προέδρου τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν κ. Σαΐτη, μήνυμα πρὸς τοὺς ἀσύρματος ὄλων τῶν ποντοπόρων ἑλληνικῶν πλοίων, ἀποτελεῖ αὐτὸν καθ' ἐστὸν ἐγκληματικὸν ἔγγραφον, πρωτοφανές εἰς τὴν ίστορίαν τοῦ ἀσύρματου τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

"Εχομεν κάθε λόγον νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ὁ κ. Σαΐτης εἴναι παντελῶς ἔνος πρὸς τὴν ὅλην αὐτὴν κακοθεστάτην ὑπόθεσιν." Άλλοι, ἔχθροι τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, εἴναι οἱ συντάκται καὶ ἀποστολεῖς τοῦ ραδιοτηλεγραφήματος. Καὶ ἐπιβάλλεται ἡ ἐπισταμένη ἐρευνα ἀπὸ μέρους τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἡ παρέμβασις τῆς Εἰσαγγελικῆς 'Αρχης, ἵνα διακριθωδῇ διὰ ποίου πομποῦ ἀπεστάλῃ ἐντεῦθεν τὸ μήνυμα καὶ ποίος ὁ ἀποστολεύς του.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸν κ. Σαΐτην, ἀναγκαία καθίσταται καὶ κατηγορηματικὴ διάψευσις, κοινοποιουμένη ἀνὰ τὴν 'Υδρογείον, εἰς ὅλα τὰ πλοῖα. Τῆς ἐπιβεβλημένης αὐτῆς δια-

ψεύσεως πρέπει νὰ λάβουν γνῶσιν ὅλοι οἱ ἐν ὑπηρεσίᾳ "Ελληνες ἀσύρματοι, ἵνα μὴ τυχὸν ἔχαπατηθοῦν καὶ διαπράξουν ὅ,τι εἰς τὸ μήνυμα τὸ ἐγκληματικὸν ὑποδεικνύεται. Οὐαὶ ἐπανέλθωμεν μετὰ τὰς ἀνακρίσεις.

ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ Ε.Ε.

Εἰς τὴν κοινὴν γνῶμην ἔχει ἐπικρατήσει ἡ ἐντύπωσις, ὅτι τὸ αὐτοκίνητα ιδιωτικῆς χρήσεως, τὰ ὄποια πρὸ τοῦ ἀριθμοῦ κυκλοφορίας φέρουν τὰς ἐνδείξεις Ε.Ε., ἀνήκουν εἰς "Ελληνας ἐφοπλιστάς. Πρόκειται περὶ πεπλανημένης ἐντύπωσεως, διότι τὰ στοιχεῖα Ε.Ε. σημαίνουν «ἐπιχειρημένης ἐξωτερικοῦ», τὰ ἐν λόγῳ δὲ αὐτοκίνητα ἀνήκουν εἰς ἀλλοδαπούς ςτοιχείους τῶν ἀνωτέρω ἐπιχειρεών.

Ός εἰναι γνωστόν, τὸ μέτρον τῆς κυκλοφορίας αὐτοκίνητων ὑπὸ εύνοϊκούς ςτοιχείου (ἀπαλλαγὴ ἐκ δασμῶν καὶ τελών κυκλοφορίας), καθιερώθη ὡς κίνητρον διὰ τὴν προσέλκυσιν εἰς τὴν 'Ελλάδα ἀλλοδαπῶν, οἱ ὄποιοι θεωρήθησαν ἀπαραίτητοι διὰ τὴν λειτουργίαν ὡρισμένων ἐπιχειρημένων τοῦ ἐξωτερικοῦ, αἵτινες ἐγκατεστάθησαν εἰς τὴν ςχώραν.

Προβαίνομεν εἰς τὰς ἀνωτέρω διευκρινήσεις, πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀλλοίεσσις καὶ πρὸς ἀποφυγὴν δυσμενῶν κρίσεων εἰς βάρος τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Η ΦΥΓΗ

Δύο νεότευκτα μεταλλοφόρα) πετρελαιοιφόρα τῶν 220.000 τόν. d.w. ἔκαστον, ἀνήκοντα εἰς τὸν γνωστὸν Νορβηγὸν ἐφοπλιστὴν Μπέργκεσεν ἐνεγράφησαν εἰς τὰ νηολόγια τῆς Λιβερίας.

Αὐτὴ ἡ πρὸς τὴν ζένην σημαίαν στροφή, ἀποτελεῖ ἀντίδρασιν κατὰ τὴς ἀκολουθουμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ὑπὸ τῆς σοσιαλιστικῆς κυβερνήσεως τοῦ "Οσλο, τῆς ηκίστα εύνοούσης τὴν νορβηγικὴν πλοιοκτησίαν.

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἔξαετίσιν ὅλα τὰ νεότευκτα μεγάλα πετρελαιοφόρα καὶ μικτά σκάφη τοῦ Νορβηγοῦ μεγιστάνος — ὑπερβαίνοντα τὰ 4 ἑκατ. τὸν d.w. — ἐνεγράφησαν εἰς τὰ ἑνικά νηολόγια.

"Ηδη καὶ ἄλλοι ἐφοπλισταὶ ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς φυγῆς — τῆς γνωστῆς εἰς ἡμᾶς. Τὸ παράδειγμα τοῦ κ. Μπέργκε-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) LTD

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

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

σεν θὰ τὸ ἀκολουθήσουν. Εἶναι ή μόνη δι' αὐτοὺς διέξοδος.

ΕΠΟΧΗ ΠΟΥ ΠΑΡΕΡΧΕΤΑΙ

Εἶναι ἀναμφιβόλως κορεσμένον τὸ θέμα τῆς μοιραίας ἑξαφανίσεως τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων, τὰ ὅποια πρὸ δύλιγων μόλις δεκαετίων διέθρυπτον τὸ ἔθνικὸν γόντρον καὶ ἀπέτελουν τὸ καύχημα τῆς πλοϊκοτήσιας, τὴν κορωνίδα τῆς ναυπηγικῆς καὶ τὸ στόλισμα τῶν ὥκεανῶν. Καὶ ὅμως δὲν δύναται τις νὰ μὴ συγκινηθῇ βλέπων τὰς σελίδας τοῦ διεθνοῦς τύπου πλήρεις ἐκ τῶν ἀλιθερῶν εἰδήσεων τῆς ὄριστικῆς καταδίκης τοῦ ἔνος κατόπιν τοῦ ἄλλου.

Ἄπο τοῦ προσεχοῦς φθινοπώρου παροπλίζεται ὄριστικῶς τὸ ερυλικὸν «Φράνξ», ἡ γαλλικὴ ναυαρχίς, τῆς ὅποιας τὴν τεραστίαν δαπάνην ἐπιχορηγήσεως εἶναι ἀδύνατον νὰ βαστάσῃ πλέον ἡ κρατικὸς προϋπολογισμός. Μὲ θύψιν καὶ συγκινησίν, λέγει ἡ πλοϊκότητρια ἔταιρία, καὶ ἐν γώσει τῶν βαρειῶν κοινωνικῶν καὶ οἰκονομικῶν συνεπειῶν, ἀναγκάζεται νὰ διακόψῃ μίαν ἐκμετάλλευσιν, ἥτις κατέστη παντελῶς ἀσύμφορος, διατηρούσα πάντως τὴν ὑπερφέασιν ὅτι τὸ τελευταῖον ἐκ τῶν ὑπερωκεανίων τῆς ἀνύψωσεν εἰς τὸ ἀνύπτον δυνατὸν σημείον τὴν παγκόσμιον φήμην της, τῆς ὅποιας ἡ ἀντανάκλασις ἐπὶ τοῦ ἔθνικοῦ γοντροῦ ὑπῆρξεν ἀναμφισθῆτως μεγάλη.

● Τὸ γερμανικὸν «Εὔρωπη», μὲ πληρότητα 70% κατὰ τὸ 1973, δὲν ἡδονήθη νὰ καλύψῃ τὰ ἔξοδα τῆς ἐκμεταλλεύσεως του, παρ' ὅλον ὅτι, ὡς ναυπηγεύθη τὸ 1953, ἔχει ὅδη ἀποσθεσῆ. Μὲ ἐλάχιστον πλέον ποσοστὸν Ἀμερικανῶν ἐπιβατῶν, ἀναζητοῦν τὴν πελατείαν του εἰς τοὺς κυκλους τῆς Μεσευρώπης, ἐὰν περιορίσῃ διὰ πρώτης φορᾶν τὰς περιηγήσεις του μεταξὺ εὐρωπαϊκῶν λιμένων καὶ θὰ ἐφαρμόσῃ μεθόδους εἰδικῶν ἐκπτώσεων καὶ ἀλλών διευκολύνσεων διὰ νὰ συνεχίσῃ τοὺς προγραμματισθέντας πλάστους μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1975, ὅποτε καὶ θὰ ληφθοῦν ἀποφάσεις περὶ τῆς περαιτέρω τύχης του.

● Τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν δανικὸν κρουαζιερόπλοιον «Μπέδα Ντισκόβερερ», σχεδὸν ἔτοιμον πρὸς καβέλκυσιν, δὲν θὰ παραληφθῇ, λόγῳ οἰκονομικῶν δυσχερειῶν ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν, ποὺ τὸ παρήγγειλαν καὶ θὰ πωληθῇ ὑπὸ τοῦ ναυπηγείου.

● Τέλος ἡ Προυντένσιαλ τῆς Ἀμερικῆς ἀνήγγειλεν ὅτι θὰ ἐγκαταλείψῃ εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὸ ὑπερωκεανόν «Σάντα Ρόζα», τὸ ὅποιον παροπλισθὲν εἰς τὸ Νόρφολκ ἀπὸ τοῦ 1971, ματαίως προσφέρεται ἔκτοτε πρὸς πώλησιν ἡ ἐκμετάλλευσιν, ἐπιβαρύνον ἐν τῷ μεταξύ, μὲ τεραστίας δαπάνας συντηρήσεως τοὺς πλοϊκτήτας του.

Καὶ ὁ θλιβερὸς κατάλογος συνεχίζεται.

Κατὰ τὸ Ἰνστιτοῦ τῆς Βρέμης, 61 ἐπιβατηγὰ σκάφη, 481.000 τόν. γκρός, τε-

λοῦν ὅδη ἐν κατασκευῇ ἡ παραγγελία καθ' ὅλον τὸν κόσμον. Εξ αὐτῶν 24 τόν. γκρός 176.000 διὰ λογαριασμὸν τῶν Σοβίτ.

Ἡ Ἰσπανία ἔρχεται δευτέρα εἰς κατασκευὰς μὲ 5 πλοία 65.500 τόν. γκρός. Ἡ Βρετανία μὲ 3 σκάφη 47.500 τόν. γκρός καὶ ἡ Φιλανδία μὲ 3 ὄχηματαγωγά, 40.000 τόν. γκρός. Τὰ ρωσικὰ ἐπιβατηγὰ δύνανται ταῦτοχρόνως νὰ μετοφέρουν 22.404 ἐπιβάτας. Κατέχουν ὅδη τὴν τετάρτην θέσην παγκοσμίως, μὲ πρώτην τὴν Βρετανίαν (42.178 ἐπιβάτας), δευτέραν τὴν Ἰταλίαν μὲ 40.221 ἐπιβάτας καὶ τρίτην τὴν Ἐλλάδα μὲ 33.583 ἐπιβάτας.

Ἀξιοσημείωτος εἶναι ἡ ρωσικὴ ἐπίδοσις. Ἡ δύναμις τοῦ ἐπιβατηγοῦ τῆς στόλου σταθερῶς αὔξανε εἰς ὀλούς τοὺς τομεῖς (γραμμῶν καὶ κρουαζιερῶν).

ΠΡΟ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Ἐνθαρρυντικὰ ἐμφανίζονται τὰ πρώτα ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ἀναλογείσης, ἐν Νορβηγίᾳ, ἐκστρατείας, διὰ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν θάλασσαν τῶν διὰ διαφόρους λόγους ἀπεχόντων τοῦ ἐπαγγέλματος ναυτικῶν, περὶ ης ἐγράφομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος. «Ηδη, μία πεντηκοντάς πλατιών ναυτικῶν, ἐκ διαφόρων ἐπαρχιακῶν περιοχῶν, συνεφώνησεν ὅπως ἐπανέλθῃ ἐπὶ τῶν πλοίων.» Οχι, ὅμως, διὰ μόνιμον ὑπηρεσίαν, ἀλλὰ διὰ προσωρινὴν ἡ διακεκομένη τοιαύτη ὀλίγων ἐδδομάδων ἡ ὀλίγων μηνῶν. Προτίμησις ἔδειχθη ἴδιαιτέρως διὰ τοὺς 3 φινιπωρινοὺς μήνας καὶ, ἐνώπιον τοῦ ἀδειεδόου, ἡ προσφορὰ ἐγένετο ἀσμένως δεκτῇ ύπό τῶν ἐνδιαφερομένων πλοϊκοτήτων καὶ τοῦ Γραφείου Ἐργασίας. Τὸ μόνον πρόβλημα, τὸ ὅποιον χρειάζεται ἀκόμη νὰ ἐπιλυθῇ, εἶναι τὸ θέμα τῆς παλινονοστήσεως. Διότι παλινονόστησις, μετά τρίμηνον, μόνον, θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, εἶναι βέβαιον ὅτι θὰ ἐγείρῃ παρομοίαν ἀξίωσιν ἐκ μέρους τῶν μονίμων ναυτικῶν, διὰ τοὺς ὅποιους ἡ ὑφισταμένη νομοθεσία προβλέπει παλινονόστησιν μετὰ δημηνον.

Ἡ γενίκευσις, ὅμως, τοῦ ἀνά τρίμηνον ὑποχρεωτικοῦ ἐπαναπατρισμοῦ, θὰ δημιουργήσῃ μίαν μόνιμον, σχεδόν, παλινδρομικὴν διακίνησιν τοῦ ἡμίσεος, περίπου, τῶν Νορβηγῶν ναυτικῶν, μεθ' ὅλων τῶν ἐντεύθεν οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων. Τοιαύται δὲ ἐπιβαρύνσεις, διὰ μίαν Ναυτίλιαν, ὡς ἡ νορβηγικὴ, ἐπιτελούσαν ρόλον διεθνοῦς θαλασσίου μεταφορέως, μὲ σπανίας ἡ ἀραιάς τὰς προσεγγίσεις εἰς τοὺς ἔθνικους λιμένας, εἶναι φυσικὸν νὰ προκαλέσῃ δεδικιολογημένην ἀντίδρασιν.

ΠΕΡΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

Οἱ ὀνέμενε τις, ὅτι περὶ τῆς νορβηγικῆς μεθοδικότητος, μόνον παράπονα δὲν θὰ ἡκούντο. Διότι εἶναι παγκοσμίως διαδεδομένη ἡ ἀποφοιεῖσθαι περὶ τῆς συστηματικότητος καὶ τῆς ὄργανωτικῆς τῶν Νορβηγῶν, γενικῶς, καὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ των, εἰδικότερον.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15 ΘΗΜΕΡΟΥ

Ἐπηρεασμένος ἐκ τῶν τεκταινομένων εἰς τὸ Καράκας καὶ λαμβάνων ἀφορμὴν ἐκ τοῦ σχολίου μας, φίλος τῆς στήλης αὐτῆς, μᾶς γράφει ὅτι παλαιά τινὰ συγγράμματα πλουτολογίας, εἰς μίαν ἔξαρσιν ἰδιαίκης παγκοσμιότητος, κατηρώντο τὸν πρώτον ἑκείνον ἄνθρωπον στοῖς ἔπιξε τοὺς πασσάλους εἰς τὴν γῆν διὰ ν' ἀποχωρίσῃ τὸ πρώτον τεμάχιον τοῦ ἀτομικοῦ ἐδάφους. «Υπαινίσσοντο δι」 αὐτοῦ τὰ μειονεκτήματα τῆς κατανομῆς τῆς γῆς, διὰ τὴν κατάκτησιν τῆς ὅποιας ἐχύθησαν ἔκτοτε ποταμοὶ αἵματος. «Ἀλλ」 ἐπρόκειτο, συνεχίσει, περὶ ἀπόλης συγγραφικῆς ἔξαρσεως. Διότι ὁ θεομός τῆς ἀτομικῆς ιδ·οκτησίας ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ἔχαντει εἰς τὰ βάθη τῶν αἰώνων καὶ ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς του ἐστηρίχθη ἡ οἰκονομικὴ ὄργανων ὀλοκλήρου τοῦ κόσμου, ἀκόμη καὶ ἐκεὶ ὅπου ματαίως ἀντίθετο δοκιμαῖ ἐπειρασμόθεσαν.

Αὐτὰ εἰς τὴν ξηράν. Η θάλασσα, ὅμως, εἶχε μείνει κοινὴ τοῖς πάσιν, Res ommium communis. «Ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας, ἐν τούτοις, οἱ νομομαθεῖς τοῦ κάσμου συσκέπονται περὶ τοῦ τρόπου τῆς κατανομῆς τῆς γῆς, διὰ τὴν κατάκτησιν τῆς ὅποιας ἐχύθησαν ἔκτοτε ποταμοὶ αἵματος. Αλλ」 ἐπρόκειτο, συνεχίσει, περὶ ἀπόλης συγγραφικῆς ἔξαρσεως. Διότι ὁ θεομός τῆς ἀτομικῆς ιδ·οκτησίας ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ἔχαντει εἰς τὰ βάθη τῶν αἰώνων καὶ ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς του ἐστηρίχθη ἡ οἰκονομικὴ ὄργανων ὀλοκλήρου τοῦ κόσμου, ἀκόμη καὶ ἐκεὶ ὅπου ματαίως ἀντίθετο δοκιμαῖ ἐπειρασμόθεσαν.

Πρὸ τριακούσιων πεντηκοντάς ἐτῶν, ὁ σοφός Οὐγκό Γκρότιους ἡγωνίζετο κατὰ τοῦ dominiū mari, ἵνα διατηρήσῃ ἐλευθέρους τοὺς ὥκεανους. Ποίος ἀραγε νεώτερος Γκρότιους θὰ εὑρέθῃ εἰς τὸ Καράκας τῆς Βενεζουέλας διὰ νὰ διατηρήσῃ ἐξ ίσου ἐλεύθερα τὰ ὑπὸ τὰ ὕδατα των πρανή καὶ ἐδάφη, τὰ πλούσια εἰς κοιτάσματα πρώτων τοῦ λόγου;

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

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

D. GOUNARI 2
PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΠΙ ΙΔΙΚΟΥ ΜΑΣ ΣΧΟΛΙΟΥ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Εις άπαντησιν σχολίου ύπό τὸν τίτλον «περὶ τηλεοράσεως κ.λπ.», καταχωρισθέντος εἰς τὸ τεύχος τῆς 15.7.74 τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ «Ναυτικά Χρονικά», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν διτὶ ἐδόθη ἐντολὴ πρὸς τὸ N.A.T., ὅπως προκειμένου περὶ νεοαγοραζομένων πλοίων, ὡς πλοιοκτήτης βεβαιοῖ ἐν τῇ οἰκείᾳ ὑπευθύνων δηλώσει τοῦ στὶ τὸ πρὸς ἀσφαλίσιν πλοίον δέλει ἐφοδιασθῆ ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας οὐχὶ ἀνωτέρας τοῦ ἔξαμηνου διὰ κλειστού κυκλώματος τηλεοράσεως, ραδιοφώνου κ.λπ.

Μετὰ τιμῆς

‘Ο ‘Υπουργὸς

ΚΩΝΣΤ. Α. ΣΚΙΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιές, 23.7.74

ΜΙΑ ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικὰ μὲ τὸ δημοσίευμά σας τῆς Ιης 'Ιουλίου ἔ.ε., σχετικὸν μὲ τὴν συμμαχικὴν ἀπόδοσιν εἰς τὴν Νορμανδίαν, σᾶς πληροφορῶ ὅτι ἔκει ἔλαθον μέρος αἱ κορδέταις «Κριεζῆς» καὶ «Τομπάζης», ἀντὶ τοῦ γραφέντος «Σαχτούρης».

Τῆς κορδέτας «Κριεζῆς» ἥτο κυβερνήτης ὁ τότε ἀντιπλοίαρχος Κιοσές καὶ ἀνήκεν εἰς τὴν μοῖραν τῶν πέντε πολεμικῶν προστασίας τῆς νηοπομπῆς, ἡ ὄποια, ὡς ἔνθυμομοῦμα, ἀπετελεῖ ἀπὸ 32 μεγάλα ἀπόβατηγά σκάφη. Σᾶς πληροφορῶ, συμπλρωματικῶς, ὅτι τὸ πλήρωμα τῆς κορδέτας «Κριεζῆς» ἀπετελεῖτο ἀπὸ στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, μεταξὺ τῶν ὅποιων εἶχε τὴν τιμὴν νὰ εἶμαι καὶ ἔγω. 'Ιδιας συνθέσεως πλήρωμα εἶχε καὶ ἡ κορδέτας «Τομπάζης».

Ἡ ἀφίξις μας εἰς τὴν ἀκτὴν τῆς Νορμανδίας, εἰς τὸν βρετανικὸν τομέα καὶ πλησίον τῆς πόλεως Καέν, ἔγένετο τὴν 7ην πρωινὴν τῆς δης 'Ιουλίου 1944, ὅποτε, τερματισθέντος αὐτὴν τὴν στιγμὴν τοῦ βομβαρδισμοῦ, ὑπὸ τῶν θωρηκτῶν, ἤρχισεν ἡ ἀπόδοσις τῶν στρατευμάτων, μὲ τὴν γνωστὴν ἐπίτυχίαν καὶ τὰ θριαμβευτικὰ ἀποτελέσματα.

Μὲ ἔκτιμησιν

ΕΥΑΓ. ΛΙΒΑΝΙΟΥ

Πλοιάρχος Ε.Ν.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΧΙΟΥ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ φύλλον σας τῆς 15ης 'Ιουλίου 1974 καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ ἐπιβατήγον τῆς Αδωνίς προτιμᾶται εἰς ἑκάστην, ὑπὸ τοῦ Νόμου, προβλεπομένην δρομολόγουσιν», ἐδημοσιεύθη εἴδησις, τὴν ὄποιαν, προφανῶς, οἱ ἐνδιαφέρομενοι σᾶς μετέδωσαν, ἀκολουθήσαντες τὴν γνωστὴν μέθοδον τῆς... «ἐπιλεκτικῆς χαρτοκοπικῆς».

Ἐπειδή, ὡς παρουσιάζεται ἡ ἐν λόγῳ εἶδησις καὶ τοὺς ἀναγνώστας σας παραπλανεῖ καὶ ἔξαπατᾷ, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἡμετέραν ἐταιρίαν συνιστά συκοφαντικὴν δισφήμησιν, παρακαλοῦμεν ὅπως, πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας, ἀλλὰ καὶ πρὸς ὄρθρη ἐνημέρωσιν τῶν ἀναγνωτῶν σας, δημοσιεύσητε τὰ κατωτέρω:

Τὸ Διαιτητικὸν δικαστήριον ἀνεγνώρισεν, ὅτως, τὴν ὑπαρξίαν τοῦ ὑπὸ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου θεσπιούθεντος κατὰ τὴν δρομολόγησιν τοῦ πλοίου τῆς Αδωνίς, ὑπὲρ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου προκειμένου περὶ τηλεοράσεως κ.λπ., καταχωρισθέντος εἰς τὸ τεύχος τῆς 15.7.74 τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ «Ναυτικά Χρονικά», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν διτὶ ἐδόθη ἐντολὴ πρὸς τὸ N.A.T., ὅπως προκειμένου περὶ νεοαγοραζομένων πλοίων, ὡς πλοιοκτήτης βεβαιοῖ ἐν τῇ οἰκείᾳ ὑπευθύνων δηλώσει τοῦ στὶ τὸ πρὸς ἀσφαλίσιν πλοίον δέλει ἐφοδιασθῆ ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας οὐχὶ ἀνωτέρας τοῦ ἔξαμηνου διὰ κλειστού κυκλώματος τηλεοράσεως, ραδιοφώνου κ.λπ.

λόγῳ πλοίου προνομίου, ἔχοντος ὡς ἀκολούθως: «Τὸ πλοίον («Αδωνίς») θὰ προτιμᾶται κατὰ τὴν δρομολόγησιν τοῦ παντὸς ἀλλού πλοίου, μὴ διαθέσοντος τὰ αὐτά, τούλαχιστον, προσόπως, ἀπό ἀπόφεως ἡλικίας καὶ καταλληλότητος ισχυουσῶν πάντοτε τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Ν. 6059.

Τὸ Διαιτητικὸν δικαστήριον, συγκρίνον μεταξὺ τοῦ ἡμετέρου πλοίου «Σαπφώ» καὶ τοῦ πλοίου «Αδωνίς», ἀποφαίνεται περαιτέρω: «...Τὸ πλοίον «Σαπφώ» ἔχει τὰ αὐτά, τούλαχιστον, μὲ τὸ «Αδωνίς» προσόπως, ἀπό ἀπόφεως ἡλικίας (ναυπηγηθὲν τὸ 1966) καὶ καταλληλότητος καὶ, συνεπώς, ἔναντι αὐτοῦ δὲν ισχύει τὸ ἐκ τοῦ σροῦ Α 1 § 2 τῆς ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως τῶν τεσσάρων ὑπουργῶν προνόμιον...».

Ἡ «ἐπιλεκτικῶς» μεταδοθεῖσα εἰς ὑμᾶς καὶ ἀναγραφεῖσα εἰς τὸ ὑμέτερον φύλλον τῆς 15ης 'Ιουλίου 1974 παράγραφος τῆς ἀποφάσεως τοῦ Διαιτητικοῦ Δικαστηρίου περὶ μὴ συναναχωρήσεως τοῦ ἡμετέρου πλοίου «Σαπφώ» μετὰ τὸ πλοίον τῆς Αδωνίς, δὲν ἔβασισθη, ἐπομένως, ὡς ὑπονοεῖ ἡ εἰδῆσις, εἰς τὸ μὴ ισχύον καθ' ἡμῶν προνόμιον (τὸ τοιούτον θὰ ἔτοι, ὡς ἀντιλαμβάνεται πᾶς τις, τούλαχιστον ἀστεῖον), ἀλλὰ εἰς ἐκτίμησιν ὑπὸ τοῦ Διαιτητικοῦ Δικαστηρίου τῶν γενικῶν περὶ μὴ συναναχωρήσεως πλοίων διατάξεων τῆς νομοθεσίας μας καὶ, κυρίως, εἰς συνθήκας (ὧς ἡ κατὰ τὸν χρόνον δημιουργίας τοῦ θέματος παραμονὴ τοῦ ἡμετέρου πλοίου ἐπὶ 30 δώρας εἰς Μυτιλήνην), μὴ ισχουσάς, πλέον, ἐφ' ὅσον, ὡς γνωστόν, κατὰ τὸν χρόνον τῶν 30 αὐτῶν ὠρῶν, τὸ ἡμέτερον πλοίον «Σαπφώ» συνδέει τὰς ἀκριτικὰς νήσους Χίου καὶ Λέσβου, μὲ τὸν συμπρωτεύουσαν Θεοσαλονίκην, ἡ ὄποια, βεβαίως, σύνδεσις, ἀναμφιδώλως ἀποτελεῖ «αἰτιολογημένην συγκονιακήν ἀνάγκην».

Ἐν τῷ περιπτώσει, καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὄποιαν αἱ συγκονιακαὶ ἀνάγκαι δὲν θὰ ἔδικαιοις διότι πλοίων, τυχὸν ἀπόφασις περὶ μὴ συναναχωρήσεως δὲν θὰ ηδύνατο νὰ βασισθῇ εἰς προνόμιον οὐδένος ἐκ τῶν δύο πλοίων, ἀλλὰ εἰς κοινὴν συμφωνίαν καὶ ἀμοιβαίς ὑποχωρήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα ἔξειταινον ἡ παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. λειτουργοῦσα Γνωμοδοτικὴ Ἐπιτροπὴ Ἀκτοπλοϊκῶν Συγκονιωνῶν εἰς τὴν συνεδρίασιν τῆς δης τρέχοντος μηνός, καθ'

ἥν ἔξητάσθησαν τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως τοῦ Διαιτητικοῦ Δικαστηρίου καὶ ὡς διαφαίνεται καὶ ἐκ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 08 1306)7.74 σήματος τοῦ Υ.Ε.Ν., δεχθεῖσα τὴν κρυσταλλίνην σαφήνειαν των, ἐκώφευσεν εἰς τὰς ὅλας ἀδικαιολογήσους διὰ τὸ ἡμέτερον, τούλαχιστον, πλοίον, αἰτιάσεις τῶν κ.κ. πλοιοκτήτων τοῦ «Αδωνίς», διαιτηρήσασα τὰ δρομολόγια τοῦ «Σαπφώ» ὡς εἰχον.

Μυτιλήνη 16 'Ιουλίου 1974

Μετὰ τιμῆς

καὶ ἔξαρτετον ὑπολήψεως

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Συνημένως θὰ προσέξετε, διτὶ οἱ πίνακες μου Nautilus Position Line Tables ἐνεκριθησαν διὰ τὰς ἔξειτάσεις, πρὸς ἀπόκτησιν λιβεριανοῦ διπλώματος. Νομίζω, διτὶ τούτο τιμῆς τὴν ἐλληνικὴν βιβλιογραφίαν, διὰ τὴν ὅποιαν, ὅπως γνωρίζετε, ήγωνεισθη ἐκ τῶν πρώτων.

Πειραιές, 6 'Ιουλίου 1974

Μετὰ τιμῆς

N. X. KΡΟΝΤΗΡΗΣ

Καὶ τὸ ἔγγραφον τῆς Λιβεριανῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας, ἐκ N. Υόρκης, μὲ ἡμερομηνίαν 1ην 'Ιουλίου 1974, ἔχει ὡς ἀκολούθως, κατὰ πιστὴν μετάφρασιν:

«Ἀγαπητὲ κ. Κροντήρη,

Εὐχαρίστως σᾶς πληροφοροῦμεν, διτὶ ἐλάβομεν τὸ ἀντίτυπον τοῦ Nautilus Position Line Tables. Μετὰ λεπτομερῆ κριτικὴν ἔξειταισιν τῆς ἐκδόσεως, ἀπεφασίσθη ὅπως ἡ ἀρμοδια «Υπρεσσία μας οὐδεμίαν ἔχῃ ἀντίρρησιν διὰ τὴν χρησιμοποίησιν της ὑπὸ τῶν υποψηφίων διὰ τὰς ἔξειτάσεις, πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ λιβεριανοῦ διπλώματος ἀξιωματικοῦ καταστροφώματος. Ἐφ' ὅσον ἐρωτηθῆτε ἀπ' εὐθείας ὡς πρὸς τὴν χρήσιν τῶν ἐν λόγῳ πινάκων, θὰ σᾶς εἰμεθα ὑπόχρεοι, ἐὰν κατεποπίζετε τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐπί τῶν ἀνωτέρων.

Υμέτερος

Ρόδη Μελίτα

Βοηθός Αναπληρωτοῦ Διευθυντοῦ

Συγχαίρομεν τὸν κ. N. X. Kροντήρην, διὰ μίαν, ἐπὶ πλέον, ἀναγνώρισιν τῶν ἀσκόνων, πράγματι, προσποθεῖσαν του, διὰ τὴν συνεχῆ βελτίωσιν τοῦ ἐπιπέδου μορφώσεως τῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας μας.

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

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

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935

GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς 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



NAYSI A.E.
Γενικαὶ Ἐποκευαὶ Πλοῖων

Εἴμαστε σὲ θέον
νὰ λύσωμε γιὰ σᾶς
τὰ ποδ δύσκολα
προβλήματα ἐποκευῶν,
σεβόμενοι ἀπόλυτα
τὸν χρόνο σας.



Ἐποκευοστικὴ Βόσις Περάματος:
Ἐλευθέρᾳ Τελωνειακῇ Ζώνῃ Ο.Δ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖα: Μεδώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλέγρ. Δ/οις: NAYSI - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Telex. 21-2708 NFI GR

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΠΡΟΩΘΕΙΤΑΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΠΥΛΟΥ

- ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΝΑ ΕΠΩΦΕΛΗΘΗ Η ΝΕΑ ΜΟΝΑΣ ΤΗΣ ΗΥΞΗΜΕΝΗΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΔΙ' ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ.
- ΘΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΝΤΑΙ ΠΛΟΙΑ ΜΕΧΡΙ 500.000 ΤΟΝ d.w. ΚΑΙ ΘΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΘΗ Η ΜΕΣΣΗΝΙΑ.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΙΣ ΥΨΟΥΣ 135.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ

Συστηματική και έντονος προσπάθεια καταδάλλεται υπό τού Οίκου Καραγεώργη διά την σον το δυνατόν ταχυτέρων έναρξιν της λειτουργίας τών ναυπηγείων Πύλου, ώστε ή νέα μονάς να έπωφεληθῇ τῆς ηγέτημένης ζητήσεως δι' έπισκευάς, ητις άναμενεται διτι θὰ προκύψῃ μετά τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Εἰς τὴν ἀνώτερων δήλωσιν προέβη ὁ κ. Αριστομένης Μ. Καραγεώργης μετά τὴν δημοσίευσιν εἰς τὴν 'Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τῆς ὑπουργικῆς ἀποφάσεως, διὸ τῆς ὅποιας ἔγκρινεται ή εἰσαγωγὴ ἐκ τοῦ ἔξωτηκοῦ, βάσει τοῦ Ν.Δ. 2687/53, ποσοῦ 135.000.000 δολλαρίων διὰ τὴν ἴδρυσιν τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς μονάδος τῆς Πύλου.

Ο κ. Καραγεώργης ἔτονισεν διτι ή δημιουργία τῶν ναυπηγείων τῆς Πύλου ἀποδέπει εἰς τὴν πολύπλευρον ἀνάπτυξιν τῆς ἰδιαιτέρας του πατρίδος, τῆς Μεσσηνίας καὶ διηγρίνεται:

● Παραλλήλως πρὸς τὰ ἔργα ὑποδομῆς διεξάγονται δῆδη διαπραγματεύσεις διὰ τὴν παραγγελίαν ἡ τὴν πρόσκτησιν ἔτοιμοπαραδότων πλωτῶν δεξαμενῶν, αἱ ὅποιαι θὰ διευκολύνουν τὴν ταχυτέρων έναρξιν τῆς λειτουργίας τῆς ἐπισκευαστικῆς μονάδος. Ταυτοχρόνως θὰ ἐπιδιωχθῇ ὅπως καὶ ή κατασκευαστική μονάς λειτουργήσῃ τὸ ταχύτερον δυνατόν.

● "Ηδη λαμβάνεται πρόνοια διὰ τὴν πρετοιμασίαν τοῦ ἐργαστοτεχνικοῦ προσωπικοῦ τὸ ὄποιον θὰ ἐπανδρώσῃ τὸ ναυπηγεῖον. Προβλέπεται ή χρησιμοποίησις ἐργαστοτεχνικοῦ προσωπικοῦ ἐπὶ τῆς περιοχῆς, θὰ καταδηθῇ δὲ καὶ ἐπίμονος προσπάθεια διὰ τὴν προέλευσιν Μεσσηνίων μεταναστῶν εἰς εὐρωπαϊκάς χώρας.

● Έτέρα ἐπιδίωξις είναι ή δημιουργία εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ναυπηγείου σειρᾶς παραναυπηγικῶν διοικητικῶν. "Ηδη ἀπεφασίσθη ή ἐγκατάστασις ἐργοστάσιον χρωμάτων διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ ναυπηγείου καὶ γενικώτερον τῆς Ἑλληνικῆς ἀγορᾶς.

● Ίδιαιτέρα μέριμνα λαμβάνεται διὰ τὴν προστασίαν τοῦ περιβάλλοντος καὶ τὴν ἀποφυγὴν τῆς ρυπάνσεως. Χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ είναι διτι εἰς τὴν περιοχὴν θὰ ἐγκατασταθῇ καὶ μεγάλη τουριστική μονάς, ἴδρυμένη υπὸ τοῦ Οίκου Καραγεώργη, τὰ λαμβανόμενα δὲ μέτρα προστασίας τοῦ περιβάλλοντος εἰς οὐδεμίαν ἄλλην διοικητικὴν μονάδα ἀπαντώνται.

Κατατάγονταν ὁ κ. Αρ. Καραγεώργης ὑπεγράμμισεν διτι τὸ ἔργον, πραγματοποιούμενον ἀποκλειστικῶς δι' εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ ἄνευ οὐδεμίας χρηματοδοτήσεως ἐκ μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ἀποτελεῖ μίαν εἰσέτι ἀπόδειξιν τῆς ούσιαστικῆς συνδέσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου μὲ τὴν έθνικήν οἰκονομίαν.

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ

"Η δημοσιεύθεσα εἰς τὴν 'Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ἀπόφασις ἀναφέρει διτι ἐγκρί-

μενοπλοίων μέχρι 500.000 τόν. d.w.

● Πλωτὴν δεξαμενὴν διαστάσεων 1.300 X 240 ποδῶν δι' ἐπισκευάς μεγάλων τάνκερς.

● Τρεῖς ἐσχάρας διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων μέχρις 60.000 τόν. d.w., ὅμοια μετά συναφών ἐγκαταστάσεων κατασκευῆς, συναρμολογήσεως καὶ ἐξυπηρετήσεως.

"Η νέα μονάς θὰ ἐγκατασταθῇ εἰς τὴν ἀνατολικὴν πλευρὰν τοῦ ὄρμου τῆς Πύλου, δορείων τῆς πόλεως Πύλου καὶ νοτίων τοῦ χειμάρρου Γιάλοβα, πρέπει δὲ ἐπίσης νὰ περιλαμβάνῃ:

● Πλωτὸν φράγμα ἐγκεκριμένου τύπου υπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, δυνάμενον νὰ περιβάλῃ ταχέως πλοίον τοῦ μεγαλυτέρου τύπου τὸ ὄποιον θὰ δύναται νὰ ἐπισκευάζεται εἰς τὴν μονάδα τῆς Πύλου.

● Κατάλληλα μηχανικά μέσα ἀναρροφήσεως περιουσλογίης καὶ διασκορπισμού πετρελαιοειδῶν ἐκ τῆς θαλάσσης.

● Χημικάς διασκορπιστικάς ούσίας ἐγκεκριμένου τύπου καὶ συσκευάς ἐκτοξεύσεως τῶν υπὸ πίεσιν εἰς τὴν θάλασσαν.

Διὰ τῆς ἀποφάσεως ὅριζεται διτι ὁ κ. Αριστοτέρα Καραγεώργης ὑποχρεούνται ὅπως ἐντὸς ἔξι μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς εἰς τὴν 'Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως συστήση 'Ανωνύμου Ελληνικής Εταιρίας, εἰς τὴν ὄποιαν, ἀπὸ τῆς συστάσεως της, μεταβιβάζονται αὐτοδικαίως ἀπαντά τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως ἀπορρέοντα δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις.

Τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς 'Ανωνύμου Εταιρίας θὰ ἀνέρχεται εἰς 14.000.000 δολλάρια, τὰ ὅποια θὰ εἰσαχθοῦν ἐξ ὀλοκλήρου ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ. "Η καταδολὴ τοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω μετοχικοῦ κεφαλαίου θὰ πρα-

SHIPHANDLERS
VENEZIA
PUERTO CABELLO S. R. L.
(VEPUCA)

LARGEST SHIPCHANDLER IN
PUERTO CABELLO - VENEZUELA

FRESH
AND
DRY
PROVISION



DECK
AND
ENGINE
STORES

PUERTO CABELLO

Calle 2 (Antes El Aguila) No. 3
Teléfonos No 5314-5315
Código de Área 042
Plaza El Aguila

DISTRIBUTORS - DISTRIBUIDOR



PINTURAS INTERNATIONAL S.A.

P. O. Box 174 — Telex : 42479
Cables : "VEPUCA"
Call By Marine VHF — Channel 16
International Frec. 2182

γιατοποιηθή ώς έχησε:

• Ποσόν 1.000.000 δολλαρίων αμά τη συστάσει της 'Ανωνύμου Ελληνικής Εταιρίας και πάντως, εύχι βραδύτερον τών έξι μηνών από της δημοσιεύσεως της άποφάσεως.

• Ποσόν 3.000.000 δολλαρίων είστει έντος δύο έτων από της δημοσιεύσεως της άποφάσεως.

• Ποσόν 10.000.000 δολλαρίων είστει έντος πέντε έτων από της δημοσιεύσεως της άποφάσεως.

Τό υπόλοιπον ποσόν της προβλεπομένης έπενδυσης έξι 121.000.000 δολλαρίων θα άποτελέση δάνειον παρασχεθσόμενον πρός την έταιριαν.

Τὰ άνωτέρα κεφάλαια θὰ είσαχθουν ώς άκολουθων:

• Εις αύτούσιον συνάλλαγμα ποσόν 65.000.000 δολλαρίων, έκ τῶν όποίων 2.000.000 δολλάρια δι' ἀγοράν γηπέδου, 50.000.000 δολλάρια δι' ἀνέγερσιν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων, 10.000.000 δολλάρια διὰ τὴν ἀγόραν καινουργίων μηχανημάτων, ἔξαρτημάτων, ἀνταλλακτικῶν ἐργαλείων καὶ λοιποῦ καινουργοῦ μηχανικοῦ ἑξοπλισμοῦ καὶ 3.000.000 δολλάρια διὰ κεφαλαίον κινήσεως της ἐπιχείρησεως.

• Εις καινουργὴ μηχανήματα, ἔξαρτημάτα, ἀνταλλακτικά, ἐργαλεία καὶ μηχανικὸν ἑξοπλισμὸν 70.000.000 δολλάρια.

Η εἰσαγωγὴ κεφαλαίων είναι δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθῇ καὶ τηματικῶς, ήτοι 30.000.000—35.000.000 δολλάρια ἐντὸς δύο έτων διὰ τὴν διμιουργίαν μονάδος μὲ δυνατότητα δεξαμενισμοῦ καὶ ἐπισκευῆς πλοίων μέχρι 250.000 τόν. d.w. καὶ 100.000.000—105.000.000 δολλάρια ἐντὸς πέντε έτων διὰ τὴν ὄλοκλήρωσιν τοῦ ἔργου.

Τέλος, διὰ τῆς ἀποφάσεως ἐγκρίνεται ή ἐπιστροφὴ τῶν μέχρι τοῦ ὄριου εἰσαχθσομένων κεφαλαίων ἑξωτερικοῦ δι' ἐπησίων δόσεων, αἱ ὅποιαι δὲν θὰ ὑπέρβανον τὸ 10% τῶν εἰσαχθσομένων κεφαλαίων ἑξωτερικοῦ, ώς καὶ η πληρωμὴ τόκων πρὸς 9,5% ἐπησίως διὰ τὰ ὑπὸ μορφὴν δανείου εἰσαχθσομένα κεφαλαία.

Τὰ ναυπηγεῖα θὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦν εἴκοσι ἀλλοδαποὺς μηχανολόγους καὶ πέντε διοικητικοὺς ὑπαλλήλους ἐπὶ μίαν πενταετίαν απὸ τῆς προσλήψεως τῶν μὲ ἐτησίαν ἀμοιδῆν ἑκάστου μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 25.000 δολλαρίων.

ΝΑ ΠΑΤΑΧΩΗ Η ΦΑΛΚΙΔΕΥΣΙΣ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΤΩΝ NAYTIΚΩΝ

ΚΡΟΥΣΜΑΤΑ ΑΡΝΗΣΕΩΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Μὲ λύπην διαπιστώνομεν ὅτι ὑπὸ ὡρισμένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων συνεχίζεται ἡ τακτικὴ τῆς φαλκιδεύσεως, μὲ διάφορα τεχνάσματα, τοῦ προϊόντος τοῦ μόχου τῶν ναυτικῶν μας. Περισσότερον δύμας ἔξοργιστικαὶ εἰναι αἱ περιπτώσεις ἀρνήσεως ἐκτελέσεως τελεσιδίκων δικαστικῶν ἀποφάσεων ἐπὶ ἀπαιτήσεων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων. Ή τακτικὴ αὕτη προκαλεῖ τὸ δημόσιον αἰσθημα καὶ δημιουργεῖ πλείστα καθ' ἣν στιγμὴν ή Πολιτεία καὶ ὁ Ἑλληνικὸς ἑφοπλισμὸς καταδάλλουν ἔντονον προσπάθειαν διὰ τὴν προσέλκυσιν ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερων Ἐλλήνων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Εἰς ἔκαντοπάδας ἀγέρχονται, κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας, αἱ ἐν λόγῳ ἀποφάσεις. Ὁρισμένοι μάλιστα, τὰς ἀναβιδάζουν, κατὰ τὴν παρούσαν στιγμήν, εἰς 1.500 περίπου. Ἀκριβῆ στοιχεῖα, πάντως, δὲν υπίστανται. Εἰναι πραγματικότης, δύμας, ὅτι ἡ ἐκτελέσις τῶν καθίσταται ἀνέφικτος, διότι οἱ καθ' ἔξιν δυστροφούντες εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν πρὸς τοὺς ναυτικοὺς ἐπωφελούνται τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ πλοία τῶν δὲν προσεγγίζουν εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ ὡς ἐπὶ τούτου δὲν κινδυνεύουν μὲ κατάσθεσιν, τὴν ὥποιαν θὰ ἡδύγαντο νὰ ἐπιδιώξουν οἱ ἑνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ικανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεών των.

Ἐν τούτοις, η Πολιτεία ὧπλισε τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας μὲ ἔνα ἀποτελεσματικὸν ὅπλον διὰ τὸν ἑξαναγκασμὸν τῶν δυστροφούντων εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν. Συγκεκριμένως, διὰ τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ A.N. 373) 68 προβλέπεται ὅτι ἀπαγορεύεται η χορήγησις ἀδείας ὑπὸ τοῦ ΓΕΝΕ πρὸς ναυτολόγησιν Ἐλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆν η ἔνας σημαίας, τῶν ὅποίων οἱ πλοιοκτήται δὲν ἔξωφελον τὰς διὰ τελεσιδίκου δικαστικῆς ἀποφάσεως ἐπιδικασθείσας ἀπαιτήσεις μέλους τοῦ πληρώματος προελθούσας ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. Διὰ τῆς παραγράφου 2 τοῦ

αὐτοῦ ἄρθρου προβλέπεται ὅτι η προαναφερθείσα ἀπαγόρευσις αἱρεται ἐπὶ τῇ ἐξιφόλησει τῆς ἐπιδικασθείσης ἀπαιτήσεως καὶ τῶν τυχὸν καταλογισθέντων δικαστικῶν ἔξιδων.

Ἐπιβάλλεται συνεπῶς η ἀμεσος καὶ αὐτηρῷ ἐφαρμογὴ τῆς προαναφερθείσης διατάξεως ὧστε καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι ναυτικοὶ νὰ δικαιωθοῦν ἀλλὰ καὶ τὸ σύνολον τοῦ ἑφοπλισμοῦ νὰ προστατευθῇ ἐκ τοῦ διασυρμοῦ τὸν ὥποιον ὑφίσταται ἐκ παρομίων περιστατικῶν. Παραλλήλως, νομίζομεν ὅτι ἐπιβάλλεται καὶ η παρέμβασις τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν, η ὥποια, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις νὰ καταρτίσῃ πίνακα τῶν δυστροπούντων εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τελεσιδίκων δικαστικῶν ἀποφάσεων, ὅστις νὰ κοινοποιηθῇ εὑρέως, ὧστε καὶ οἱ ναυτικοὶ νὰ ἀποφέυγουν τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ τῶν πλοίων των.

ΚΑΚΟΠΙΣΤΙΑ NAYTIΚΩΝ

Κρούσματα κακοπιστίας δύμας ἐκδηλούνται καὶ εἰς βάρος τῶν ἑφοπλιστῶν ἐκ μέρους ὡρισμένων ναυτικῶν. Οὔτοι παρουσιάζονται εἰς τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα μὲ τὴν πρόθεσιν δῆμεν νὰ ναυτολογηθοῦν. Αφοῦ λάβουν τὴν σχετικὴν προκαταβολὴν ἔναντι τῶν ἀποδοχῶν τῶν, ἀρνοῦνται τελικῶς, μὲ διαφόρους προφάσεις, νὰ ταξιδεύσουν καὶ καταφεύγουν εἰς τὸ λιμεναρχεῖον διὰ νὰ ἔξαναγκάσουν τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα νὰ τοὺς ἐπιστρέψουν τὸ ναυτικὸν φυλάδιον, χωρὶς, δύμας, νὰ ἔχοφήσουν καὶ τὴν προκαταβολὴν τὴν ὥποιαν ἔχουν ηδη εἰσπράξει. Εν συνεχείᾳ, ἀπευθύνονται εἰς ἔτερον γραφεῖον καὶ οὕτω καθ' ἔχηση.

Ἀνάλογα μέτρα, συνεπῶς, πρέπει νὰ ληφθοῦν καὶ διὰ τοὺς κακοπιστούς ναυτικοὺς, ὧστε νὰ παύσῃ η «κομπίνα», η ὥποια προκαλεῖ σοβαρώτατα προβλήματα εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS : "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece :

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111 Telex 212557

212558

AI EPIKOINONIAI PLOIOQN MESSO DORYFORON

Τὸ Ὑπουργεῖον Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνίῶν ἐκυκλοφόρησεν ἑνῆμερωτικὸν φυλλάδιον διὰ τὰς ἐπικοινωνίας τῶν πλοίων μέσω δορυφόρων. Σχετικὴν ἔγκυκλιον τοῦ δημοσιεύμενον κατωτέρω :

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ἡ ἐπιτυχὴς χρησιμοποίησις τηλεπικοινωνιακῶν δορυφόρων εἰς τὰς σταθεράς ἐπικοινωνίας δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ μῇ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν εἰς τὴν προσπάθειαν ἐπιλύσεως τῶν ἐπικοινωνιακῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας. Σήμερον προωθεῖται διεθνῶς ἡ ίδεα τῆς δημιουργίας δορυφορικοῦ συστήματος, ἡ ἐπιτυχία τοῦ ὅποιου θὰ ἔξαρτηθῇ, κατὰ βάσιν, ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ τὸν ρυθμὸν συμμετοχῆς τούτων εἰς τὸ σύστημα.

Τὸ ἑνῆμερωτικὸν φυλλάδιον σκοπὸν ἔχει τὴν ἑνῆμέρωσιν τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτικοῦ κόσμου ἐπὶ τῆς νέας ὑπηρεσίας καὶ τὴν παροχὴν πληροφοριακῶν στοιχείων, ἀναγκαίων διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ συνημμένου ἐρωτηματολογίου.

ΑΝΑΓΚΗ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ἡ καταβαλλομένη διεθνῶς προσπάθεια, διὰ τὴν δημιουργίαν συστήματος διὰ τὰς ναυτικάς ἐπικοινωνίας, ὑπηρεύει ὑπὸ τῆς ἀνάγκης:

- α) Παροχῆς καλυτέρας ποιότητος καὶ ἀξιοποίησίας, καθ' ὅλον τὸ 24ώρων (ἰσοδυνάμων πρὸς τὰς σταθεράς ἐπικοινωνίας).
- β) Ἀντιμετωπίσεως τοῦ κορεσμοῦ τοῦ ραδιοηλεκτρικοῦ φάσματος εἰς τὰς ζώνας συχνοτήτων μεσαίων (MF) καὶ δραχέων (HF), λόγω τῆς συνεχῶς αὐξάνομένης τηλεφωνικῆς καὶ τηλεγραφικῆς κινήσεως τῆς παρακτίου ἀνταποκρίσεως.
- γ) Καλυτέρας παγκοσμίου γεωγραφικῆς καλύψεως.
- δ) Βελτίωσεως τῶν ὑπηρεσιῶν ἀσφαλείας, κινδύνου καὶ πλοηγήσεως.

Ὑπάρχουν βάσιμοι λόγοι, διὰ τοὺς ὅποιους πιστεύεται, ὅτι διὰ τῶν δορυφόρων θὰ ἐπιλυθοῦν, κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον, τὰ ἀνωτέρω προβλήματα.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Τὸ δορυφορικὸν σύστημα θὰ συνίσταται ἀπὸ γεωστατικούς δορυφόρους, πλοῦτα ἔξωπλι-

σμένα μὲ ἀσυρματικοὺς σταθμοὺς καὶ σταθμοὺς ἐπὶ ἔδαφους. Οἱ σταθμοὶ ἔδαφους θὰ ἐπικοινωνοῦν μέσω τῶν δορυφόρων μὲ τοὺς κινητοὺς σταθμοὺς καὶ ἀντιστρόφως, ἐνῷ ἐπικοινωνίαι μεταξὺ τῶν κινητῶν θὰ πραγματοποιούνται μόνον μέσω ξηρᾶς, ἐνεργούντος τοῦ δορυφόρου εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις, ὡς ἔνισχυτικοῦ ἀναμεταδιαστικοῦ σταθμοῦ.

Οἱ σταθμοὶ ἔδαφους θὰ συνδέωνται μετὰ τῶν ἔθνικῶν καὶ διεθνῶν τηλεφονικῶν καὶ τηλευτικῶν δικτύων, μέσω τῶν ὧποιών θὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ σύνδεσις μὲ τοὺς σταθερούς συνδρομητάς.

Ἡ ἔναρξις λειτουργίας τῆς δορυφορικῆς ὑπηρεσίας προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ 1980, διὰ δὲ τοῦ δορυφορικοῦ συστήματος θὰ καλύπτωνται, εἰς πρώτην φάσιν, ὅλαις αἱ θαλάσσιαι περιοχαὶ, μέχρι γεωγραφικοῦ πλάτους σὺν πλήγῃ 70°. Προβλέπεται, ὅτι ἀρχικῶς θὰ συμφέρῃ νὰ γίνεται χρήσις τῆς νέας ὑπηρεσίας ὑπὸ ποντοπόρων πλοίων, χωρητικότητος ἄνω τῶν 10.000 κ. ό.χ.

Ἡ νέα ὑπηρεσία θὰ χρησιμοποιηθῇ, ἀρχικῶς, διὰ τὴν διεκπεραίσιν τῆς τηλεφωνικῆς, τηλεγραφικῆς καὶ τηλευτικῆς ἀνταποκρίσεως πρὸς καὶ ἀπὸ τὰ πλοῖα, καθὼς καὶ διὰ τὴν μεταβίβασιν τηλεφωτογραφιῶν καὶ δοτῶν (Data), εἰς δὲ τὴν δευτέραν φάσιν διὰ τὴν παροχὴν πληροφοριῶν, σχετικῶν μὲ τὴν παραπολογίαν, καθὼς καὶ τὴν ἔξυπρέτησιν, κατὰ προτεραιότητα, τῶν σημάτων ἀσφαλείας καὶ κινδύνου.

Τεχνικαὶ δυσκολίαι δὲν ὑφίστανται, καταβάλλεται δὲ προσπάθεια, ἐκ μέρους ὅλων τῶν χωρῶν, διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τεχνικῶν παραμέτρων, αἱ ὧποιαι θὰ καθιστοῦν τόσον τὸ κόστος τῶν κινητῶν σταθμῶν, ὅσον καὶ τῆς ἐπικοινωνίας, τὸ μικρότερον, δυνατόν, διὰ δεδομένην ποιότητα καὶ ἀξιοποίησην.

ΠΛΕΩΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΣΩΝ

Ἐκ τῆς δημιουργίας δορυφορικοῦ συστήματος, θὰ προέλθουν τὰ κατωτέρω πλεονεκτήματα, ἔναντι τῶν ὑφίσταμένων μέσων:

- α) Σχεδὸν ἄμεσος ἔξυπρέτησις τῆς κινήσεως καὶ κατὰ τὰς δύο κατευθύνσεις (ξηρᾶ - πλοῖον, πλοῖον - ξηρᾶ).
- β) Δυνατότης αὐτόματοποίησεως τῶν ἐπικοινωνιῶν.
- γ) Εύχερής λῆψις τῶν σημάτων ἀσφαλείας καὶ κινδύνου ἀπὸ οἰονδήποτε σημείου τῆς ζώνης καλύψεως τῶν δορυφόρων.
- δ) Παροχὴ πληροφοριῶν, σχετικῶν μὲ τὴν

- πλοήγησιν, ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν.
ε) Δυνατότης εἰσαγωγῆς καὶ νέων ὑπηρεσιῶν, ὡς μεταβίβασις τηλεφωτογραφίων, δυτῶν, ψυχαγωγικῶν προγραμμάτων, εἰδήσεων κ.λπ.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω, δὲν θὰ ὑφίσταται, τελικῶς, ἀνάγκη συνεχοῦς ἀκροάσεως, ὡς τοῦτο συμβαίνει σήμερον. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ παρέχηται ἡ εὐχέρεια εἰς τὸν ἔξειδικευμένον ἀξιωματικὸν νάρκετελῷ καὶ ἔτερα καθήκοντα, ὡς συντήρησιν ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν διαφόρων τῶν τηλεπικοινωνιῶν.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ

Ἐπίσημα στοιχεῖα κόστους δὲν ὑφίστανται σήμερον, τὰ δὲ ἀναφερόμενα, κατωτέρω, δύνανται νὰ ληφθοῦν ὡς ἔνδεικτικά, μόνον, τιμαί.

Α.—Κόστος κινητῶν σταθμῶν

Ἐκτιμάται, ὅτι ἡ προμήθεια καὶ ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔγκατάστασις τοῦ υλικοῦ (κεραία, σύστημα παρακολουθήσεως δορυφόρου, πομπός, δέκτης κ.λπ.), διὰ τηλεφωνίαν καὶ τηλεγραφίαν, θὰ ἀνέρχηται εἰς 40.000 δολ. Η.Π.Α. περίπου. Ἐνδέχεται τὸ κόστος νὰ είναι μικρότερον, διὰ τὴν περίπτωσιν, μόνον, τῆς τηλεγραφίας.

6.—Κόστος ἐπικοινωνίας

Τὸ κόστος ἐπικοινωνίας θὰ ἔξαρτηθῇ:

1. Ἀπὸ τὸ κόστος τοῦ διαστημικοῦ τμήματος (δορυφόροι, πύραυλοι ἐκτοξεύσεως, σταθμοὶ παρακολουθήσεως δορυφόρων κ.λπ.).
2. Ἀπὸ τὸν δύκον τῆς τηλεπικοινωνικῆς κινήσεως, ἡ ὧποια θὰ διεκπεραιώται μέσω τοῦ συστήματος καὶ ἡ ὧποια, ὡς είναι φυσικόν, θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν κινητῶν σταθμῶν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τιμὴ μεταξὺ 4 - 6 δολ. Η.Π.Α. ἀνὰ λεπτὸν χρήσεως τοῦ συστήματος, τόσον διὰ τὴν τηλεφωνίαν, δονού καὶ διὰ τὴν τηλεγραφίαν, δύναται νὰ ληφθῇ ὡς ἔνδεικτική.

Βεβαίως, αἱ τιμαὶ αὗται είναι ἀρκετά ὑψηλότεραι, ἐν σχέσει πρὸς τὰς ὑφίσταμένας, διὰ τὰ ὑπάρχοντα, σήμερον, μέσα. Ἐν τούτοις, τὰ πλεονεκτήματα, τὰ ὧποια παρουσιάζει ἡ δορυφορικὴ ὑπηρεσία διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τόσον ἀπὸ ἀπόψεως ποιότητος, δοσού καὶ ἀπὸ ὀιονδήποτε σημείου τῆς ζώνης καλύψεως τῶν δορυφόρων.

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

SERES

SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS



ONE WORLD TRADE CENTER, SUITE 5057.
NEW YORK, N.Y. 10048 — TELEPHONE 432-1600
CABLE: SERSHIPINC — TELEX: 222231
TWX: 710-581-4915

General Agents for
CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.
Cables: Shipceres Piraeus — Telex: 212-257

CERES SHIPPING COMPANY LTD.
Cable: Ceres London — Telex: 886-437

CERES JAPAN SHIPPING K. K.
Cable: Cereeast Tokyo — Telex: Q222-4067

ΤΟ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΝ ΦΥΣΙΚΟΝ ΑΕΡΙΟΝ (L.N.G.)

Η ιστορία του και τὸ μέλλον του

Κατά τὴν πρό τινος συνελθούσαν ἐν Πειραιεὶ ἑτησίαι συνέλευσιν τῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Γαλλικοῦ Νηογνωμονος «Βέριτας», ἀνεγνώσθη καὶ ἡ κάτωθι μελέτη ἐπὶ τῶν υγροποιημένων φυσικῶν ἀερίων (LNG) καὶ τῆς διαπιστουμένης ἀναπτύξεως τῆς χρήσεως των ὡς πηγὴν ἐνεργείας.

Τὴν δημοσιεύμενην κατωτέρω, λόγῳ τοῦ ζωηροῦ ἡδη ἐνδιαφέροντος διὰ τὰ φυσικὰ ἀερία καὶ τὰ μεταφορικά των μέσα.

Τὸ φυσικὸν ἀερίον δὲν εἶναι νέα πηγὴ ἐνεργείας. Ὁ Ἀριστοτέλης ἀναφέρει ὅτι εἰς τὴν ὄρχαίαν Περσίαν πολλάκις ἔχρησιμοποιούσιν διὰ τὸ μαγείρευμα πυρῶν ἔξερχομενήν ἐκ τῆς γῆς, οἱ δὲ Κινέζοι —οἱ ὁποῖοι εἶναι καὶ οἱ πρωτοπόροι εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πετρελαίου— λέγεται ὅτι ἀπὸ τοῦ 1000 μ.Χ. αἰώνος ἔχρησιμοποιούσιν συστηματικῶς τὸ φυσικὸν ἀερίον, μεταφέροντάς το δι' ἄγωγάν κατεσκευασμένα ἐκ μπαμπού. Πάντως, ἡ βιομηχανοποίησις τοῦ φυσικοῦ ἀερίου ἀρχίζει περὶ τὸ 1930 εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ὅπου ἡ πρόσδος εἰς τὴν κατασκευὴν χαλυβδίνων σωλήνων καὶ εἰς τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησιν κατέστησεν δυνατήν τὴν δημιουργίαν τοῦ πρώτου μεγάλου ἄγωγού μεταφορᾶς φυσικοῦ ἀερίου. Εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, ἡ ιστορία τοῦ φυσικοῦ ἀερίου συνέδεται μὲ τὴν ἀνακάλυψιν μεγάλων κοιτασμάτων ἀερίου μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, πρῶτων εἰς τὴν Ἰταλίαν καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν Γαλλίαν.

Τὰ γνωστά ἀπόθεματα φυσικοῦ ἀερίου ἀνὰ τὸν κόσμον ὑπολογίζονται εἰς 46.000 δισεκατομ., κυβικά μέτρα. Ἀπὸ ἀπόφεως παραγωγῆς ἐνεργείας τὰ ἀπόθεματα αὐτὰ ἀντιστοιχοῦν πρὸς τὸ ἡμίσυο περίπου τῶν γνωστῶν ἀπόθεμάτων πετρελαίου καὶ, μὲ τὸν σημερινὸν ρυθμὸν παραγωγῆς, τὰ ἀπόθεματα αὐτά —τόσον τοῦ πετρελαίου δύον καὶ τοῦ φυσικοῦ ἀερίου— ἀρκούν διὰ μίαν 3δετιαν.

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ πετρέλαιον, αἱ πηγαὶ φυσικοῦ ἀερίου εὐρίσκονται συχνὰ εἰς ἀνεπτυγμένα χώρας. Συνεπόν, ὑπάρχει ἡ τάσις εἰς τὰς χώρας αὐτάς νὰ χρησιμοποιοῦν φυσικὸν ἀερίον ἀντὶ τοῦ ἐξ ἀνθρακος παραγομένου φωταερίου, ὅπερ χρησιμοποιεῖται ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1900 αἰώνος. Τὰ πλεον-

κτήματα τοῦ φυσικοῦ ἀερίου εἶναι πολλά, ἀλλὰ τελευταίων, δίδεται ἴδιατέρα ἔμφασις εἰς τὴν ἰδιότητά του ὡς καθαροῦ καυσίμου. Τούτο δέ, ἀνεξαρτήτως τιμῆς, κατέστησε τὸ φυσικὸν ἀερίον σοδαρὸν ἀνταγωνιστὴν τοῦ πετρελαίου καὶ τοῦ ἀνθρακος.

Ἄναμφιδόλως, εἰς τὸ μέλλον, τὸ κίνητρον τῆς προστασίας τοῦ πετρελαίου θὰ ὀδηγήσῃ εἰς νέας ἔφαρμογάς τῆς χρήσεως τοῦ φυσικοῦ ἀερίου καὶ δὴ εἰς τὸν τομέα πρώσων αὐτοκινήτων καὶ ἀεροπλάνων.

Ἐξ ὅλου, ἡ πρόσφατος ἐνέργειακή κρίσις καὶ ἰδιαιτερῶς ἡ σηματικὴ αὔσησις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου, ἥτις πρὸς τὸ παρόν δὲν ἐπηρέασε σοδαρῶς τὴν τιμὴν τοῦ φυσικοῦ ἀερίου, ἔβελτίως τὴν συναγωνιστὴν θέσιν τοῦ φυσικοῦ ἀερίου. Τὸ πλεονέκτημα, δῆμως, τούτο τοῦ ἀερίου ἐνδέχεται νὰ ἔχῃ καταστρεπτικὰ συνεπέιας ἐπὶ τῆς ἐνέργειακῆς ἴσορροπίας καὶ πολλά κχωρι σκοπεύονταν νὰ προδούν εἰς θεαματική αὔσησιν τῆς τιμῆς τοῦ "Ηδη, παραγωγικαὶ χῶραι ἔκμεταλλεύονται πάσαν εύκαιριαν νὰ ἀκυρώσουν ἔκκρεμούντα συμβόλαια διὰ νὰ ἐπανέλθουν εἰς διαπραγματεύσεις ἀπαίτουνται τιμάς τρις καὶ τετράκις ὑψηλοτέρας τῶν ἀρχικῶν.

Ἡ υγροποιησίς, ὡς μέσον ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος ἀπόθηκεύσεως καὶ μεταφορᾶς τοῦ φυσικοῦ ἀερίου, συνελήφθη ὡς ίδεα ἀπὸ τοῦ 1920, ἀλλὰ πρώτη διομηνική ἔφαρμογή ἐγένετο τὸ 1941 μὲ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἐνέργειακοῦ σταθμοῦ εἰς Κλήβελαν, ὁ ὁποῖος δῆμως ἐστημένως τρομακτικὴν ἀποτυχίαν μετά τινα ἔτη. Πλέον τῶν 10 ἔτῶν ἀργότερον κατεβλήθησαν προσπάθειαι μεταφορᾶς ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου διὰ φορτηγίδων μέσω ποταμῶν, μολονότι δὲ ἡ προσπάθεια ἀπέτυχε, ἀπετέλεσε τὸ πρῶτον δῆμα διακινήσεως τοῦ υγροποιημένου ἀερίου διὰ πλοίων, διὰ νὰ καταστῇ πραγματικότης μὲ τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ «Μεθάν Πάιόνη» — ὅπερ μετεκουσθή εἰς ὑγραιροφόρον ἀπό φορτηγὸν τὸ 1959 — τὰ πειράματα τοῦ γαλλικοῦ σκάφους «Μπωβά» τὸ 1962 καὶ τὴν ἔναρξιν τῶν μεταφορῶν υγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου μεταξὺ Ἀλγερίας καὶ Εὐρώπης τὸ 1964—65.

Σήμερον, αἱ ἐμπορικαὶ μεταφοραὶ υγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου ἀντιστοιχοῦν πρὸς 18 περίπου δισεκ. κυβικά μέτρα ἐπησίως.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὑπογράφονται νέαι συμβάσεις διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων υγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου τῆς τάξεως τῶν 30 δισεκατομ., κυβ. μέτρων ἐπησίως. Παρὰ ταῦτα, αἱ μεταφοραὶ παραμένουν εἰς χαμηλά ἐπίπεδα, δεδομένου ὅτι ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ ἐπερβαίνει ἡδη τὰ 1.000 δισεκ. κυβικῶν μέτρων ἐπησίως.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ μέλλον τῶν μεταφο-

ρῶν τοῦ εἶδους αὐτοῦ, θὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὰς ἀνάγκας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἰαπωνίας, αἵτινες ἐμφανίζονται ὡς μεγαλύτεροι εἰσαγωγεῖς ύγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ἡ οἰκονομικὴ καὶ διοικητικὴ ἐπιτυχία τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν συνδέεται, κατὰ μέγιστον λόγον, μὲ τὸ γεγονός ὅτι ἡ χώρα αὐτὴ διαθέτει ἐν ἀφονίᾳ πρώτας ὅλας παραγωγῆς ἐνέργειας χαμηλοῦ κόστους (ἀνθρακα, πετρέλαιον καὶ φυσικὸν ἀερίον). Πάντως, εἶναι γνωστόν, ὅτι ἀπὸ ἀρκετῶν ἔτῶν, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἀντιμετωπίζουν ἐν σοδαρούν ἐνέργειακὸν πρόβλημα καὶ προβλέπεται ὅτι ἡ κατάστασις θὰ ὀξυνθῇ σοδαρῶν ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἔτῶν. Τούτο δὲν σημαίνει ὅτι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι δὲν διαθέτουν πλέον πηγὰς ἐνέργειας ὡς γεγονός, αὐταὶ εἶναι σχέδιον ἀνεξάντητοι. Ἡ ἐκστρατεία, δῆμως, ὑπὲρ τῆς προστασίας τοῦ πετρελαίου τῶν συνετείνων εἰς τὴν ταχείαν αὔσησιν τῆς ζητήσεως καθαρωτέρων υλῶν παραγωγῆς ἐνέργειας, ἔξω τὸ φυσικὸν ἀερίον εἶναι ἡ σοδαρωτέρα.

Συνεπῶς, τὰ γνωστά ἀποθέματα φυσικοῦ ἀερίου ἐμειώθησαν εἰς ἀνησυχητικὸν δαῦμὸν καὶ ἡ παραγωγὴ δὲν εἶναι πλέον εἰς θέσιν νὰ καλύψῃ τὴν διογκουμένην ζήτησιν. Τέ 1971, ἡ ζήτησις ἡτο κατά 28 περίπου δισεκ. κυβικὰ μέτρα ἀνωτέρα τῆς ἐξ 615 δισεκ. κυβικῶν μέτρων παραγωγῆς. Συμφώνως πρὸς ἐπιστήμους προβλέψεις ἡ ζήτησις αὐτὴ ἐνδέχεται νὰ αὐξηθῇ εἰς 970 δισεκ. κυβικῶν μέτρων τὸ 1980 καὶ 1.300 δισεκ. τὸ 1990, ἐνῷ ἡ ἔγχωριος παραγωγὴ θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ μειούται —575 δισεκ. τὸ 1980 καὶ 500 δισεκ. τὸ 1990— ὅπερ τὸ ἔλλειμμα θὰ υπερβαίνει τὸ ἡμίσυο τῆς ζητήσεως.

Πολλοὶ πιστεύουν ὅτι ὁ κυριώτερος λόγος τοῦ ἐλλείμματος φυσικοῦ ἀερίου εἰς τὰς Η. Π.Α. εἶναι ἡ ἀκόλουθημένη πολιτικὴ τῆς Κυβερνήσεως ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς τιμάς τοῦ ἀερίου. Ως γεγονός, τὰ πιθανὰ ἀποθέματα φυσικοῦ ἀερίου εἰς τὰς Η.Π.Α. εἶναι τεράστια, τετραπλάσια ἐνώς ἐπιπλάσια τῶν γνωστῶν ἀποθεμάτων. Τὰ πειριστέρα, δῆμως, ἐξ αὐτῶν κείναται μακράν τῶν περιοχῶν καταναλώσεως, ὡς π.χ. τὰ ἀποθέματα τῆς Ἀλάσκας ἢ ἡ ἔκμεταλλεύσεις τῶν εἶναι ἀσύμφορος ὑπὸ τὰς παρούσας τιμάς τοῦ ἀερίου.

Διὰ νὰ καλύψουν τὸ ἔλλειμμα, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ πρέπει νὰ εἰσάγουν υγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου, ἀλλὰ ἀπὸ ἐπιστήμους ἀνακοινώσεις διαφαίνεται ὅτι ἡ Κυβερνήσεις ἐπιθυμεῖ νὰ περιορίσῃ τὰς εἰσαγωγαὶς αὐτάς διὰ λόγους ασφαλείας (εἰς περίπτωσιν μπούκοτάζ) καθὼς καὶ διὰ νὰ περιορί-

SHIPBROKERAGE-SHIPPING

HELLASMAR S.R.L.

CONSTANTINO VALAOURIS

G. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES
BONDED STORES- IMPORT EXPORT

TELEGRAMS: DANBE 121094
TELEPHONES: 311384
TELEPH. NIGHT: 321616
P. O. BOX: 3233

BUENOS AIRES - ARGENTINA

Gas Free and Petroleum Inspectors

CHEMIONAFTIKI O.E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS

MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECE

TEL. 4116.727 - 4513.846
A.O.H. 917.847 - 4513.846

ση τὸ ἔλλειμμα τοῦ ἴσοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας.

Προφανῶς, ὑπολογίζουν τὰς εἰσαγωγάς ὑγροποιημένου φυσικού ἀερίου ὡς ἐν προσωρινού μέτρον, ἔως ὅτου κατορθώσουν, τὴ δοθεῖσα τῆς τεχνολογίας, νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν αὐτονομίαν των, ἐπιλύοντες ταύτοχρόνων τὰ προβλήματα τὰ συνδέδενα μὲ τὴν προστασίαν τοῦ περιβάλλοντος.

Μεταξὺ τῶν πιθανῶν ἔξελίξεων περιλαμβάνονται:

- Παραγωγὴ ὑποκαταστάτου τοῦ φυσικοῦ ἀερίου ἐκ σχιστολίθων καὶ ἀνθρακού, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι διαθέτουν τεράστια ἀποθέματα.
- Χρησιμοποίησις τῆς πυρηνικῆς διασπάσεως διὰ τὴν παραγωγὴν φυσικοῦ ἀερίου ἐκ συμπαγῶν πετρωμάτων.
- Ἐκμετάλλευσις τῶν ἀερίων τῆς Ἀλάσκας μέσφραγών.

Ἐξ ἄλλου, ἀναμένονται ἔξελίξεις εἰς τοὺς τομεῖς τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας, γεωθερμικῆς ἐνέργειας, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς τὴν χρήσιν τοῦ ἀνθρακοῦ καὶ τὸν πετρελαῖον κατὰ τρόπον ὃστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ μόλυνσις τοῦ περιβάλλοντος. Μελετάται, ἐπίσης, ἡ λῆψις μέτρων διὰ τὴν μείωσιν τῆς ἀπώλειας ἐνέργειας.

Ἀναμφίβολως, αἱ ἔξελίξεις αὗται δὲν προκείται νὰ τεθοῦν εἰς ἔφαρμογινή πρὸ τῆς παρελεύσεως 10ετίας ή καὶ 20ετίας. 'Ἐν τῷ μεταξύ, ἐκπρόσωπος τῆς 'Ομοσπονδιακῆς 'Επιτροπῆς 'Ἐνέργειας ἀνέφερε προσφάτως δῖτι αἱ εἰσαγωγαὶ ἐνδέχεται νὰ φθάσουν εἰς 56 καὶ 112 δισεκ. κυβικῶν μέτρων τὸ 1980 καὶ 1990 ἀντιστοίχως. Μεγαλύτεροι ἀριθμοὶ δίδονται ὑπὸ ἄλλων παρατηρητῶν.

Πρὸς τὸ παρόν, ἔχουν ἡδη ὑπογραφῇ συμβόλαιοι διὰ τὴν εἰσαγωγὴν 30 περίπου δισεκ. κυβικῶν μέτρων ἐτησίως ἀπὸ τὴν Ἀλγερίαν. Μετὰ μακράς διαπραγματεύσεις, ἡ πρώτη σημαντική συμβάσις (τῆς 'Ἐλ Πάσο') ἀφορῶσα εἰς τὴν μεταφορὰν 10 δισεκ. κυβικῶν μέτρων ἐτησίως ἐνέκριθη ὑπὸ τῆς 'Επιτροπῆς 'Ἐνέργειας. Δυσχέρεια δυνατὸν νὰ ἀνακύψουν εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν ἄλλων συμβάσεων, λόγῳ τῆς προαναφερθείσης ἀναθεωρήσεως τῶν τιμῶν.

Ἐνιαὶ ἐπίσης γνωστὸν δῖτι ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις προωθεῖ τὴν ναυπήγησιν σκάφων μεταφορᾶς μεθανίου εἰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, ἡδη δὲ παρηγγέλθησαν ἐννέα σκάφη χωρικούτων 125.000 κυβικῶν μέτρων ὑπὸ τῆς 'Ἐλ Πάσο καὶ τούλαχιστον ἔτερα τρία ὑπὸ ἄλλων ἑταῖρων. Κατὰ διαφόρους ἀνακοινώσεις εἰς τὸν Τύπον, σημαντικὸς ἀριθμὸς παραγγελιῶν διὰ πλοία τῆς κατηγορίας αὐτῆς τελοῦν ὑπὸ ἐκκρεμότητα.

Αἱ εἰσαγωγαὶ ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου εἰς τὰς 'Ἡνωμένας Πολιτείας, δυνατὸν νὰ ἀπασχολήσουν 25 πλόων τὸ 1980 καὶ 70 τὸ 1990. Εἶναι ἀμφίβολον ἔτσι ἀπαντά τὰ πλοία αὐτὰ θὰ ναυπηγηθοῦν εἰς Ἀμερικήν.

Ως πιοτεύεται, ἀρκετά θὰ κατασκευασθοῦν

εἰς τὴν Εύρωπην καὶ τὴν Ἱαπωνίαν.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, πάντως, δῖτι τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα — δῖσον ἀφορᾶ εἰς τὸ ἀριθμὸν τῶν πλοίων — εἶναι μᾶλλον αἰσιόδοξα ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας. Αἱ δυσχέρειαι αἱ ἀνακύπτουσαι εἰς τὰς χώρας παραγωγῆς, ἐνδέχεται νὰ ἐνδυναμώσουν τὴν θέσιν τῶν 'Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς τὴν ἐνέργειακὴν αὐτονομίαν.

ΔΥΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ

'Ἡ Ἄγγλια καὶ ἡ Γαλλία ἡγήθησαν εἰς τὰς εἰσαγωγάς ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου, δῖσον τὸ 1964) 65 ἐνεκανίασαν τὰς πρώτας ἐμπορικὰς μεταφορὰς ἀπὸ τὸ 'Ἀρχοῦ τῆς Ἀλγερίας. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἀνέμενετο τεραστία ἐπέκτασις τῶν μεταφορῶν εἰς τὸν τομέα αὐτόν. 'Αργότερον, ὥμως, ἡ ἀνακύψις κοιτασμάτων εἰς τὴν 'Ολλανδίαν καὶ τὴν Βόρειον Θάλασσαν μετέβαλε τὴν ροήν τῶν πραγμάτων. 'Ἐπιπροσθέτως, δέον νὰ ἀναφερθῇ καὶ ἡ πιθανότης εἰσαγωγῆς ἀερίου εἰς Ρωσίαν δι' ἄγωγῶν.

Λόγῳ τῶν ἀνωτέρων, διάφορα προγράμματα εἰσαγωγῆς ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου εἰς τὴν Ἡγγλίαν παραμένουν ἐν ἐκκρεμότητι, πρὸς τὸ παρόν.

'Ἡ Γαλλία, πάντως, αὐξάνει τὰς ἐξ Ἀλγερίας εἰσαγωγάς της καὶ προσφέτως συνήψει νέαν σύμβασιν ἀπὸ κοινού μετὰ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, τοῦ Βελγίου, τῆς 'Ελβετίας καὶ τῆς Αὐστρίας. Αἱ χώραι αὗται ἀσχολοῦνται διὰ πρώτην φοράν μὲ εἰσαγωγῆς ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου.

Πρόσδον σημειών, ἐπίσης, αἱ εἰσαγωγαὶ τῆς Ἱσπανίας, ἐνῷ ἡ Ἰταλία, πραγματοποιούσσης ἡδη σημαντικάς εἰσαγωγῆς ἐκ Λιβύου, ἀναζητά τώρα νέα κοιτάσματα εἰς τὰς παρακτικούς περιοχάς της.

Βεβαίως, παρὰ τὰ τεράστια κοιτάσματα εἰς τὴν Βόρειον Εύρωπην καὶ τὴν Ρωσίαν, ἡ ὁσημέραι αὐξουμένη ζήτησις φυσικοῦ ἀερίου θὰ δόηγήσῃ, μελλοντικῶς, εἰς διεύρυνσιν τῶν εἰσαγωγῶν ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου.

'Ἡ ἑκατοστής τῶν εἰσαγωγῶν τούτων θὰ ἔξαρτηται πολλοῖς ἀπὸ τὴν ἔξελίξην τῶν ἄλλων πιθανῶν πηγῶν καθαρᾶς ἐνέργειας (πυρηνικῆς ἐνέργειας, ὑποκαταστάτα τοῦ φυσικοῦ ἀερίου κ.λπ.). Κατὰ τὰς προβλέψεις, αἱ εὐρωπαϊκαὶ εἰσαγωγαὶ ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου τὸ 1985 θὰ κυμαθεύνουν μεταξὺ 30 καὶ 60 δισεκ. κυβικῶν μέτρων, ἀπαιτούσαι 10—20 σκάφη 125.000 κυβικῶν μέτρων. Πιθανός, ὅμως, θὰ χρησιμοποιηθῇ μεγαλύτερος ἀριθμός μικροτέρων σκαφῶν, στίνα κρίνονται ὡς καταλλήλοτερα διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν ὠρισμένων περιοχῶν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

'Ἐν ἀντίθεσι πρὸς τὰς 'Ἡνωμένας Πολιτείας, αἱ γηγενεῖς πηγαὶ παραγωγῆς ἐνέργειας εἰς τὴν Ἱαπωνίαν, εἶναι σχεδόν ἀνύπαρκτοι. 'Ἡ Ἱαπωνία ἐπιδεικνύει δῖσημέραι μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον — καὶ ἀπὸ αὐτὴν τὴν Ἀμερικήν — διὰ καθαράν ἐνέργειαν. 'Ἡ εἰκὼν, ὅμως, ἐδῶ εἶναι τελείως διάφορος, ἐκ τοῦ γε-

γονότος δῖτι ἡ Ἱαπωνία δὲν διαθέτει δίκτυον μεταφορᾶς φυσικοῦ ἀερίου. Παραλλήλως, εἰσάγει σημαντικάς πεσόστητας ὑγροποιημένου ἀερίου πετρελαῖον καὶ ἐλαφρῶν καυσίμων.

'Ἡδη πραγματοποιούνται εἰσαγωγαὶ τῆς τάξεως τῶν 1,4 δισεκ. κυβικῶν μέτρων ἀπὸ τὴν Ἀλάσκαν καὶ 7 δισεκ. κυβικῶν μέτρων ἀπὸ τὸ Μπρουνεΐ έτησίως. Τὸ εἰσαγόμενον ἀερίον περιλαμβάνει διά τὴν παραγωγὴν ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας καὶ ὡς ὑπόκαταστατὸν τοῦ φωταρίου.

'Ἡ ἔξελίξης τῶν εἰσαγωγῶν θὰ ἔξαρτη, κυρίως, ἐκ τῆς πιθανότητος ἀναπτύξεως τοῦ δίκτυου μεταφορᾶς φυσικοῦ ἀερίου καὶ ἐκ τῆς συναγωνιστικότητος τῆς τιμῆς του συγκρίσει πρὸς ἄλλα καύσιμα, καθὼς ἐπίσης καὶ ἐκ τῆς μελλοντικῆς ἔξελίξεως τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας, τῶν ὑποκαταστάτων φυσικοῦ ἀερίου καὶ τῆς χρήσεως ἄλλων καυσίμων ὑπὸ καταλλήλους συνθήκας τοῦ περιβάλλοντος.

'Βάσει τῶν ίσχυουσῶν συμβάσεων καὶ τῶν προγράμματων, αἱ εἰσαγωγαὶ τοῦ 1985 θὰ ἀνέλθουν εἰς 30 περίπου δισεκ. κυβ. μέτρων. Δέοντος ἀποκλείεται, πάντως, νὰ διπλασιασθούν τελικῶς. Αἱ εἰσαγωγαὶ αὗται θὰ ἀπασχολήσουν 25—50 ύγραιεριοφόρα μεταφορικῆς Ικανότητος 125.000 κυβικῶν μέτρων ἔκαστον.

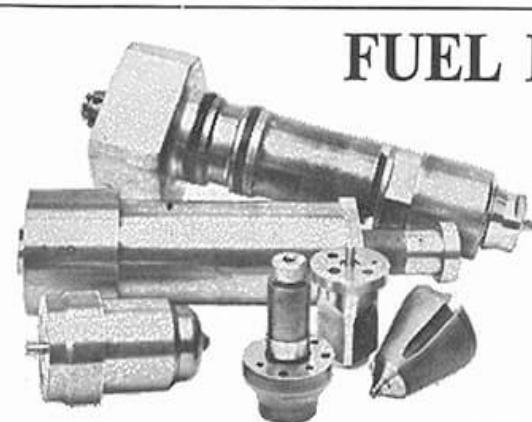
'Υπάρχουν ὠρισμέναι πηγαὶ προμηθείας ἐνέργειας διὰ τὴν Ἱαπωνίαν εἰς τὴν Μέσην καὶ 'Απο 'Ανατολήν, ἡ δὲ πρόσφατος ἀνακύψις κοιτασμάτων εἰς τὴν Αὔστραλιαν ἐνδέχεται νὰ ἀλλάξῃ τὴν εἰκόνα. Διαφοροποίησην θὰ προκαλέσῃ καὶ ἡ περίπτωσις ἀνακαλύψεων κοιτασμάτων παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς χώρας, συνεπέιται τῶν ηδη πραγματοποιουμένων ἔξερευνήσεων. Τέλος, ὑπάρχει καὶ ἡ πιθανότης εἰσαγωγῆς ἀερίου ἀπὸ τὴν Ρωσίαν δι' ἄγωγού ὑπὸ τὴν θάλασσαν.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Μετὰ τὴν ἀνασκόπησιν ταύτην δὲν είναι δυνατόν νὰ ἀγνοηθῇ ἡ δυνατότης χρησιμοποίησεως τῶν ἀγόρων τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Βραζιλίας. Δέοντος νὰ σημειωθῇ δῖτι ὡς Καναδᾶς θὰ είναι ταυτοχρόνως εἰσαγωγεύς καὶ ἔξαγωγεύς, λόγω τοῦ γεγονότος δῖτι τὰ κοιτάσματά του κείνται εἰς τὴν δυτικὴν περιοχὴν τῆς χώρας ηῆτις ἀπέχει μακράν τῶν διοικητικῶν τῆς κέντρων.

'Ἐν συμπεράσματι, δύναται νὰ λεχθῇ δῖτι αἱ ὑπερπόντιοι μεταφοραὶ ύγραιεριοφόρου φυσικοῦ ἀερίου θὰ αὐξηθοῦν σημαντικῶς ἐντὸς τῆς προσεχούς 10ετίας η 20ετίας. Πάντως, ἡ αὐξήσης δὲν θὰ είναι ἐνδεχομένως τόσον θεαματική δῖσον ἡλπίζετο πρὸ ἔτου.

'Αρκετά μεγάλα ύγραιεριοφόρα σκάφη παραγγέλθησαν τελευταῖς μὲ τὴν ἐλπίδα ναυλώσεων τῶν μεταφορῶν καθαρᾶς ἐνέργειας που μέτρων 125.000 κυβικῶν μέτρων. Πιθανός, ὅμως, θὰ χρησιμοποιηθῇ μεγαλύτερος ἀριθμός μικροτέρων σκαφῶν, στίνα κρίνονται ὡς καταλλήλοτερα διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν ὠρισμένων περιοχῶν.



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

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

Telegrams : Marinindustri, Telex : 21449 MARIN S

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΠΡΩΤΟΝ ΜΕΛΗΜΑ

Πρώτον μέλημα τού νέου υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας, κ. Ιωάννη Μηνάδη, πρέπει νὰ είναι ὁ λιμῆν τοῦ Πειραιώς, διτὶς σῆμερον ἐμφανίζεται ἐν πλήρῃ ἀναπτύξει. Υφίσταται, ἐν τούτοις, ἐκκρεμότης εἰς ὡρισμένα βασικά θέματα, τὰ ὄποια, κυριολεκτικῶς «γονατίζουν» τὴν διοίκησην τοῦ Ὀργανισμοῦ. Τὸ πρώτον θέμα παρουσιάσθη ἐσχάτως, ἔξ αιτίας μιᾶς ἀποφάσεως τοῦ τέως υπουργοῦ Οἰκονομικῶν καὶ διὰ τῆς ὁποίας ἀπαιτεῖται ἡ ἕκδοσις Προεδρικοῦ Διατάγματος, διὰ τὴν ἀνάθεσιν ἐκτελέσεως ἐργασῶν, πάσης φύσεως. Οὔτως, ἀνεστάλη καὶ διαγωνισμὸς διὰ τὸ μέγα κρηπίδωμα μεταξὺ τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ἑταῖρων Σὲλλ καὶ ΕΛΒΥΝ, ὅπου καὶ θὰ κατασκευασθοῦν καὶ τὰ περιλάλητα ψυγεία τοῦ λιμένος Κερατσίνιου.

Ἐτερον, ἐκκρεμούν θέμα, είναι τὸ τῆς πληρωσεώς εὐάριθμων κενῶν θέσεων, μηχανικῶν καὶ μηχανολόγων. Πράγματι, πολλαὶ μελέται τεχνικῆς φύσεως καθυστεροῦνται, λόγω ἀνεπαρκείας προσωπικοῦ. Εἶναι τοιάτη ἡ ἀνεπάρκεια, ὡστε νὰ ἀπαιτήται ὁ διπλασιασμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μηχανικῶν καὶ ὁ τριπλασιασμὸς τῶν μηχανολόγων.

Διὰ δύο τρόπων δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀπόκτησις τῶν μηχανικῶν καὶ μηχανολόγων: Διὰ νομοθετικῶν διαταγμάτων ἡ δι' ἀναδιαρθρώσεως τῶν Υπηρεσιῶν τοῦ Ο.Α.Π., προκειμένου νὰ δημιουργηθοῦν κεναὶ θέσεις, αἵτινες νὰ προκαλοῦν τὴν πρόσληψιν νέου τεχνικοῦ προσωπικοῦ.

Ο Τὸ δέμα τῆς διοικήσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τὸν κ. Μηνάδην, διὰ νὰ διασφανισθῇ πρώτον: «Ἐάν θὰ διατηρηθῇ ἡ σημερινὴ μορφὴ διοικήσεως προέδρου καὶ γενικοῦ διευθυντοῦ ἡ θὰ διορισθῇ διοικήτης μετὰ βοηθῶν γενικῶν διευθυντῶν. Δευτέρον: «Ἐάν ἡ χρεούσυσα, ἀπὸ μακροῦ χρόνου, θέσις τοῦ προέδρου θὰ πληρωθῇ καὶ μάλιστα ὑπὸ ίκανῆς καὶ δεδοκιμασμένης προσωπικότητος.

Ἐμπίπτουν εἰς τὸν ὄμοδιότητα τοῦ κ. Υπουργοῦ Ναυτιλίας, πάντα τὰ ἀνωτέρω θέματα, τὰ ὄποια πρώτην θέσιν εἰς τὴν σχετικὴν ἱεράρχησιν πρέπει νὰ λάβουν.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ

Ἡ ἐν γένει κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἐφανίζεται, βεβαίως, ἐλαφρῶς μειομένη, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἔναντι τοῦ 1973, ἀλλὰ αἱ διαμορφωθεῖσαι, εἰδικαὶ συνθῆκαι — ἔξωστοικαὶ — καθιστοῦν τὰς συνθῆκας φορτεκφόρτωσεως δυσχερεῖς. Παρὰ τὸ γεγονός τούτο, οὐδὲμία καθυστέρησις σημειούται εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ πλοίου καὶ ἡ φορτεκφόρτωσις συνεχίζεται κανονικῶς. Αὐτὸ ὄφειλεται εἰς τὴν φιλότιμων προσπαθειῶν τῶν ὑπαλλήλων καὶ τῶν λιμενεργατῶν, οἱ ὄποιοι ἀξίζουν ἐπάνου, διὰ τὴν αὐξησιν τῆς ἀποδοτικότητός των καὶ τὴν ἀντιμετώπισιν μιᾶς καταστάσεως, ἡ ὄποια, βεβαίως, δὲν είναι μόνιμος.

ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Ὦρισμένα συμβαίνοντα εἰς τὸ Πέραμα, προκαλοῦν, ἐσχάτως, τὸ ὄνταφέρον τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π. καὶ εἰδικώτερον: «Ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ Ο.Α.Π. ὑπὸ ἐνίνων μικρο-διοικητῶν χώρων.

«Ο γενικός διευθυντής κ. Θ. Πετρόπουλος

ἀνέφερε πρὸ ἡμέρων, ὅτι ὥρισμένοι, οἱ ὄποιοι ἔχουν χώρους ἑκτάσεως ἀπὸ 50 τ.μ. μέχρις ἐνὸς στρέμματος, τοὺς ἐκμισθῶντας εἰς ἄλλους, λόγω τοῦ χειμερίου κύματος, εἰσπράττοντες ὑψηλότατα ἐνοίκια. Εἰς τὴν οὔσιαν, τὸ μίσθιον καταβάλλεται διὰ τὸ χειμερίου κύμα, τὸ ὄποιον κρημονεύεται ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. Εἰς ὡρισμένας, μάλιστα, περιπτώσεις, λέγεται ὅτι ὁ χώρος ἐκμισθούεται καὶ εἰς τρίτον ἐνδιαφερόμενον, ὑπὸ τοῦ ἐνοίκιαστοῦ.

Οὔτως, ὁ Ο.Α.Π., ἐκτὸς μιᾶς ἀποδοτικώτεράς ἐκμεταλλεύσεως τῶν χώρων αὐτῶν, ἀποσκοπεῖ καὶ εἰς τὸ νὰ ἔξακριβωθῇ πόσοι εἰναι οἱ πραγματικοὶ ιδιωτικῆται των, ὡστε ὅταν ἔλθῃ ἡ στιγμὴ νὰ τοὺς μεταφέρῃ εἰς τὴν Κυνουσούραν, νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσῃ τὸ υφός τῶν σχετικῶν ἀποζημιώσεων.

«Ἐτερον, ζήτημα: Ὁ ιδιοκτήτης ἐνὸς τοιούτου χώρου καὶ ὁ ἐνοίκιαστης η οἱ ἐνοίκιασται θὰ διεκπιδούνται θέσιν εἰς τὴν Κυνουσούραν, μὲ ἀποτέλεσμα τοῦ Ο.Α.Π. νὰ μὴ δύναται νὰ ίκανοποιηθῇ ἀμφοτέρους, διότι αἱ διατιθέμεναι ἑκτάσεις εἰς τὴν μικρὰν χερσόνησον, είναι λίαν περιωρισμέναι. Τὸ ποίος θὰ προτιμηθῇ είναι ἔτερον ζήτημα.

Σήμερον, προέχει τὸ ζήτημα τῆς στερήσεως τοῦ δικαιώματος παραχωρήσεως τῶν ἐπιμάχων χώρων. Καὶ, ἐν συνεχείᾳ, αἱ ἔξωσεις. «Ἀλλὰ κατὰ ποιόν θὰ στρέψωνται; Κατὰ τοῦ ιδιοκτήτου η ἐναντίον τοῦ ἐνοίκιαστοῦ, ὁ ὄποιος δυνατὸν νὰ ἔχῃ καὶ πλοίον ὑπὸ κατασκευὴν ἡ ἐπισκευὴ;

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ Πέραμα προκαλεῖ τὸ ὄνταφέρον τοῦ Ο.Α.Π. καὶ ἀπὸ πλευρᾶς δημιουργίας προσβάσεων εἰς τὴν θάλασσαν. «Υπὸ τὸ πνεῦμα τοῦτο ἔξετάζεται καὶ ἡ περιοχὴ πρὸ τῆς Γερμανικῆς Σκάλας, ὅπου λειτουργοῦν συνυγεία, φανοποιεία κ.ἄ.

Ο.Α.Π. ΚΑΙ ΖΕΑ

«Ὕγικεν, ἵσως, ἡ στιγμὴ, ἡ διοίκησις τοῦ Ὀργανισμοῦ νὰ θέσῃ ἐπὶ τάπτηος, τὸ θέμα τῆς «Μαρίνας» Ζέας. Διὰ τῆς Η΄ Συντακτικῆς Πράξεως, παρεχωρήθη ἡ ζωτικὴ περιοχὴ ἀπὸ τὴν Ζέας μέχρι τοῦ Μώλου Θεμιστοκλέους, εἰς τὸν Ε.Ο.Τ. Πρόκειται περὶ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 414 τοῦ 1968 ἀπόρσεως, διὰ τῆς ὄποιας ὁ Ε.Ο.Τ. καταβάλλει ἔνα ποσοστὸν τῶν προσόδων του εἰς τὸν Ο.Α.Π.

«Ἡ Ζέα, ὡς λίμνη τουριστικῶν σκαφῶν, ἀνεπτύχθη ἔξαιρετικῶς καὶ ἀπητήθη, μάλιστα, ἡ ἐπέκτασις κατὰ 140 μέτρα τοῦ λιμενοβραχίονος. Δύναται, πλέον, νὰ θεωρήται ὡς «παράρτημα» τοῦ κυρίως λιμένος, ὡς τὸ Κερατσίνιον καὶ τὸ Πέραμα.

Α΄ Μηχανικός Μ.Ε.Κ. (Ντήζελ), μὲ ἔξαετὴ πείραν εἰς τὸν βαθμὸν (ἀπόφοιτος Γυμνασίου, Δ.Σ.Ε.Ν./Ασπροπύργου), κάτοχος τῆς ἀγγλικῆς, μὲ ὑπηρεσίαν 11½ ἔτους ὡς SUPERVISOR - ENGINEER εἰς I.H.I. SHIPYARD - AIOI - JAPAN εἰς FUK AUTOMATIK SHIPS, ζητεῖ ἀνάλογον θέσιν εἰς σοδαράν ναυτιλιακὴν ἑταῖριαν, δυνάμενος νὰ ἐργασθῇ ἐν Ἑλλάδι ἡ καὶ εἰς ἀλλοδαπήν.

Τηλέφ.: 80.23.307 ή 32.17.748.

Δὲν δύναται, ὅμως, ὁ Ο.Α.Π. νὰ εύρισκεται ἐκτὸς τοῦ λιμένος τῆς Ζέας, ἐφ' ὅσον λειτουργεῖ ἐν συναρτήσει πρὸς τὸν κυρίων λιμένα.

Παρῆλθον ἀρκετά ἔτη, ἀφ' ὅτου ἡ Ζέα διοικεῖται ὑπὸ τοῦ Ε.Ο.Τ. Καὶ ἀπεδείχθη, ὅτι τὰ πάντα δὲν βαίνουν καλῶς καὶ ὅτι ἀπαιτεῖται πληρεστέρα κηδεμονία διὰ τὸν μικρόν, ἀλλὰ ζωτικὸν λιμένα.

ΛΙΜΗΝ — ΑΓΟΡΑ

Κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς κρίσεως, ὁ λιμῆν τοῦ Πειραιῶς ἀπεδείχθη πανέτοιμος, διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἑκτάκτους περιστάσεις. Ὡς ἡτού φυσικὸν, ἡ κίνησις ἐμειώθη κατὰ τὸ ημέρα, μὲ ἀριθμόν καταπλεόντων σκαφῶν 11 ἡμεροτίσιων. Τὸ κομιστικόν, βεβαίως, ἐσημείωσε τεραστίαν κάμψιν, ἀλλὰ, παρὰ ταῦτα, αἱ ἀποθῆκαι κατεκλύσθησαν ἀπὸ φορτία ἔξ αλλῶν αἰτίων. Καί, συγκεκριμένως, ἐν τῷ κομιστικῷ μέτρων τῆς προηγουμένης κυβερνήσεως καὶ ἐκ τῆς στενότητος τῶν συναλλαγῶν. Ἀπὸ τοῦ παρελθόντος δὲ Σαββάτου, ἐπεβλήθησαν καὶ τὸ κλείσιμον τῶν Τραπεζῶν, ἡ ἐπίταξης τῶν ὀχημάτων καὶ ἡ ἐπιστράτευσις, συνεπείᾳ τῶν ὀποίων, πᾶσα ἀνάληψις ἐμπορεύματος κατέστη σχεδὸν ἀδύνατος.

Κατόπιν αὐτῶν, οἱ ἀποθηκευτικοὶ χώροι τοῦ λιμένος «ἔπιεσθησαν», ἀλλὰ ἀπὸ τῆς προχθεσινῆς Δευτέρας ἥρχισαν καὶ πάλιν νὰ προγευματίσουν παραλαβαῖ.

Ἄυτα πρέπει νὰ ἐπισπευσθοῦν ὑπὸ τῶν εἰσαγωγέων, ἐφ' ὅσον, κατὰ τὰ φαινόμενα, τούλαχιστον ἀπέλληπτον οἱ λόγοι, οἱ ὄποιοι ἐδημιούργησαν τὴν ἀπροσδόκητην κρίσιν.

Πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἀγορᾶς, τοῦ λιμένος, τοῦ πλοίου καὶ τοῦ τιμαρίθμου, τὰ φορτία πρέπει ταχύτατα νὰ «πέσουν» εἰς τὴν ἀγοράν. «Ἐπῆλθε διατάραξις εἰς τὴν Ισορροπίαν διαθέσεως καὶ ζητήσεως, ἡ ὄποια θὰ ἔχουν διευθετηθεί μόνον διὰ τῆς ἐνεργοποίησεως τῶν ὀμποτοϊδών χώρων.

«ΖΩΤΙΚΟΙ» ΧΩΡΟΙ

«Υφίστανται χώροι, οἱ ὄποιοι θὰ ἡδύναντο νὰ χαρακτηρισθῶν ὡς «ζωτικοί» διὰ τὸν λιμένα, οἱ ὄποιοι, ὅμως, παραμένουν εἰς κατάστασιν φυσικήν, χρήζουντες διαμορφώσεως. Κυρίως εἰς τὸν λιμένον «Ηρακλέους» καὶ συγκεκριμένων μεταξὺ τῶν Μύλων Γεωργίου καὶ τοῦ χώρου Σταυριανοῦ, διατίθεται ἑκτασὶς ίκανη πρὸς ἔκμετάλλευσιν. Παλαιότερον εἶχεν ἐκπονηθῆ μία μελέτη διαμορφώσεως τῆς περιοχῆς αὐτῆς, ἀλλὰ οὐδέν υλοποίηθη.

Τὴν αὐτὴν τύχην εἶχε καὶ ἔτερος χώρος, παρὰ τὸ 5ον Διαμερίσμα, ὡς καὶ δόξα, ὁ ὄποιος θὰ ἡδύναντο νὰ συνδέση, ἀνέτως, Δραπετάνων καὶ Κερατσίνη.

«Υφίστανται καὶ ἔτεροι χώροι, οἱ ὄποιοι ἐπιβάλλεται νὰ ἐπισημανθοῦν καὶ νὰ ἐκπονηθῆ περὶ ὅλων ἐνιαία μελέτη ἀξιοποίησεως των.

Νομίζομεν, ὅτι πρὸ ἐτῶν ὁμοιοτρόπων ἥρχισεν ἡ ἀξιοποίησης τῆς νοτίας πλευρᾶς τοῦ λιμένος, μὲ ἀποτέλεσμα, σήμερον, νὰ ἔχωμεν τὴν σπουδαιοτάτην ἑκτασὶν καὶ τὰς ἐγκαταστάσεις τῆς περιοχῆς Ξαθερίου, μὲ ἐπέκεινα προοπτικὰς ἀναπτύξεως τῆς.

Ἐν τῷ μεταξὺ, ἐνεκρίθη ἀπὸ τὸ ὄνταφέρον Δημοσίων «Ἐργον ἡ ὁριστικὴ μελέτη τοῦ τεχνικοῦ γραφείου I. Φραντζεσκάκη, ὁδοῦ παρακάμψεως τῶν νέων ἐγκαταστάσεων τοῦ Ο.Α.Π., εἰς τὸ Κερατσίνι. Πρόκειται περὶ τῆς δόξου ἡ ὄποια παρακάμψη τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Οργανισμοῦ εἰς τὴν περιοχὴν Ο.Δ.Ι.Σ.Υ.

Ἐδῶ μελετῶνται μακρόπονα ἔργα ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π., διὰ τῶν ὄποιών θὰ διαμορφωθῇ ἄρδην ἡ δόλη περιοχῆς τοῦ λιμένος Κερατσίνιον καὶ θὰ ἀποκατασταθῇ ἡ ἀνέτως σύνδεσίς του μετὰ τοῦ λιμένος Περάματος.



Δ ΕΝ χρειάσθηκε ή πλωτή 'Ελλάδα νὰ φορέσῃ κάπουα διαφορετική στολὴ — τὴν πολεμικὴ σὰν νὰ πούμε — σταν ξανακούσαμε, υστερα ἀπὸ τριαντατέσσερα χρόνια τὴν τόσο γνωστή μας κραυγή: «'Ιτε παιδες 'Ελλήνων!...».

Δὲν χρειάσθηκε νὰ σπεύσουν στὸ χακὶ οἱ νέοι τῆς πλωτῆς πατρίδας μας, ὅπως τόσο πρόθυμα καὶ μὲ τόσουν ἐνθουσιασμὸ ἔσπευσαν οἱ νέοι τῶν πόλεων καὶ τῆς ὑπαίθρου. Γιατὶ αὐτοὶ ποτὲ τους δὲν ἔγγαλαν τὴν δικῆ τους πολεμικὴ φορεσιά.

Μιὰς ἀπλῆ στροφῇ τοῦ τιμονιοῦ τὰ εἶπε ὅλα καὶ ἀπάντησε σ' ὅλα. Τὸ δικὸ τους «Παρών» καὶ τὸ δικὸ τους «'Ετοιμοι» δὲν χρειάζεται καὶ ποτὲ δὲν χρειάσθηκε εἰδικὴ διαδικασία γιὰ νὰ φθάσῃ στὸ βράχο μας ἀπὸ τὰ πέρατα τῆς Οἰκουμένης.

Αὐτὸ τὸ τόσο μεγόλο καὶ τόσο σοβαρό σήμερα συμπλήρωμα τῆς πατρίδας μας, ή πλωτή μας 'Ελλάδα, γυρνώντας τὴν πλώρη τῆς κατὰ τὴν ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ κατὰ τὸ Αἴγαϊο, πολὺ εὐδιάκριτο μᾶς ἔστειλε καὶ τούτη τῇ φορᾷ τὸ δικό της ἄγγελμα: «'Ετοιμοι!» Ετοιμοι γιὰ τὶς πολλές μεταφορές στὰ νησιά μας. «'Ετοιμοι γιὰ τὶς μεταφορές στρατοῦ καὶ πολεμικοῦ ὑλικοῦ. «'Ετοιμοι γιὰ τὴν ἀπόλυτη ἐπάρκεια ἐφοδιασμοῦ τῶν ἀμά-

χων σὲ ὅλες τους τὶς ἀνάγκες. «'Ετοιμοι νὰ προσφέρουμε στοὺς τραυματίες μας ὥλοκληρωμένη προστασία καὶ ἔξασφάλιση. «'Ετοιμοι νὰ προστατεύσουμε γυναικόποιο ἀπὸ τὴ μανία τοῦ Ἀνατολίτη ἐπιδρομέα. «'Ετοιμοι νὰ πλαισιώσουμε τοὺς ἀγωνιστές μας καὶ νὰ τους ἀπαλλάξουμε ὅστο τὸ δυνατὸν ἀπὸ τὶς στρεψίες καὶ τὶς κακούχιες τοῦ πολέμου.

Δὲν νομίζω ὅτι χρειάζεται ἐδῶ ή ἐύρυτερη ἀνάπτυξη στὸ τί χρειάζεται καὶ στὸ τί προσφέρει η πλωτή 'Ελλάδα σὲ κάθε τέτοιο ἀνάγκη. Δίπλα στὸ πολεμικὸ καράβι τὸ ἐμπορικὸ ἀδέρφι του ἀποτελεῖ πολυτιμότατο συμπλήρωμα. Γνωστὴ ή ιστορία. Πασίγνωστες ὅλες οἱ πολεμικές μας σελίδες. 1821, 1912, 1918, 1922, 1940. Παντοῦ η πλωτή μας δύναμις δίνει τὸ χέρι της μὲ προσφορές ἀνεκτίμητες.

Ἐλέγχομε κάποτε, ὅτι ὁ φτωχὸς βράχος μας δὲν ἔχει ἔδαφος καὶ ὑπέδαφος γόνιμα. Φτωχὴ ή γεωγραφικὴ μας παραγωγὴ, λίγες οἱ πρώτες μας ὄλες. 'Αλλ' οὔτε σὲ «παπαρούνες» τοῦ θανάτου, οὔτε σὲ χασίσι, οὔτε καὶ σὲ μερούλες ἀναζητήσαμε ἐμεῖς τὴ διέξοδο καὶ τὴν ἐπάρκεια. Πρὸς τὴν ναυτιλία μας στραφήκαμε γιὰ νὰ τὴν ἀνεβάσουμε ὅπως τὴν ἀνεβάσαμε. Καὶ τώρα σὲ που ξακούμε καὶ πάλιν τὴν γνωστὴ κραυγὴ, ή παρουσία τῆς πλωτῆς μας πατρίδος, μᾶς ἐνισχύει τὸ θάρρος, τὴν ὑπερφάνειαν καὶ τὴν πεποίθηση γιὰ μιὰ νέα νίκη. Αὐτὸ δέ, δὲν ἀποτελεῖ μόνο δικό μας συμπέρασμα. Καὶ στοῦ ἔχθρου —κάθε ἔχθρου— τὶς ἀνήσυχίες, φοβερὸ καρφὶ προβάλλεται αὐτὸ τὸ ὑπέρλαμπρο φαινόμενο. Ή μεγάλη μας ναυτιλία, ή πρώτη καὶ καλύτερη στὸν κόσμο.

Δὲν χρειάσθηκε η πλωτή 'Ελλάδα νὰ σπεύσῃ καὶ τώρα νὰ ντυθῇ σὲ ιδιαίτερη πολεμικὴ στολὴ, γιατὶ ποτὲ της δὲν τὴν ἀπέβαλε. «'Η δὲ κραυγὴ «'Ιτε παιδες 'Ελλήνων» γιὰ τοὺς ὑδροβίους «'Ελλήνες, ἔχει κάποιο ἄλλη σημασία καὶ κάποιος ἄλλη κατεύθυνση. Δὲν ἔννοει τοὺς εὐρισκομένους σὲ ώρισμένα δριὰ ἡλικίας. Δὲν ἔννοει ὀρισμένες εἰδικότητες. Δὲν ἀφορά τοὺς κατόχους λευκῶν ἢ ἐγχρώμων ἀπολυτηρίων. Απευθύνεται πρὸς τὸν λοστρόμο παππού, στὸν μεστομένο καὶ μᾶλλον ὑπερήλικα πλοίαρχο, τὸν μηχανικὸ καὶ τοὺς ἀξιωματικούς, στοὺς πάσης ἡλικίας ναύτες, στὰ ἀμύνστακα παιδιά τῆς κουζίνας, τῆς Δεσπάντζας, στοὺς δόκιμους καὶ τοὺς ναυτόπαιδες. Τριών γενεῶν ἀνθρώποι σὲ κάθε καράβι, καλούνται νὰ ἀπαντήσουν σ' αὐτὴ τὴν πολεμικὴ κραυγὴ. Καὶ ἀπαντοῦν ὅπως ἀπαντοῦν καὶ μὲ τὸν τρόπο ποὶ ἔξερουν.

Σκληρό, τραχύ, ἐπικίνδυνο καὶ τὸ δικό τους μέτωπο. Ο ἔχθρὸς πανταχοῦ παρὼν χωρὶ σύνορα καὶ περιοχὲς τοὺς ἀναμένει. Καρμιὰ σημασία αὐτό. Ο μέγας σκοπός, δόλα τὰ ἐπιβάλλει, δόλα τὰ δικαιολογεῖ. Καὶ δόλα τὰ τερματίζει πάντοτε μὲ τὶς ἴδιες, τὶς αἰώνιες ἐπιτυχίες.

Τέσσαρες χιλιάδες, ἀπόλυτα συγχρονισμένα καράβια, ἀπαντοῦν γιὰ μιὰ ἀκόμα φορὰ στὴν πολεμικὴ κραυγὴ τῆς πατρίδος, ὅπως πάντοτε ἀπάντησαν. Ο πόλεμος πιθανὸν νὰ ἀξιώσῃ θυσίες καὶ δράματα. Θὰ προσφέρουν καὶ μὲ πλωτὰ σώματα καὶ μὲ τὸ ἀνθρώπινο περιεχόμενό τους. Τὸ δηλώνει ή ιστορία μὲ τὰ διδάγματά της. Συμπληρωματικές, τώρα, ὑποσχέσεις δὲν χρειάζονται.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

H.E.Moss & Co.Ltd

Ship Brokers

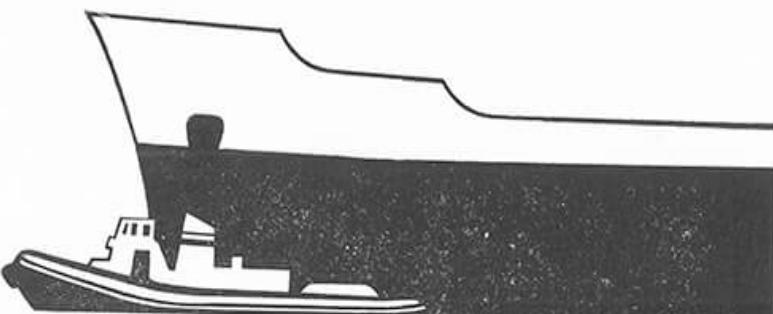
Sale, Purchase, Construction and
Chartering of Tonnage of every
description. Ship Agency,
Shipping Valuers,

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 Mossoids London EC3

CUNARD BUILDING
LIVERPOOL L3 1DY

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





TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



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

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

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

NOMIKA OEMATA

Η ΡΗΤΡΑ “ΒΑΡΟΣ Κ.Λ.Π. ΑΓΝΩΣΤΑ” ΚΑΤΑ ΤΟΝ Κ.Ι.Ν.Δ.

Συμφώνως πρός την διάταξιν τοῦ ἄρθρου 125, δεύτερον ἐδάφιον τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ὃ ἐκανωλητῆς δὲν ὑποχρέονται νὰ περιλάβῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν διακριτικὰ σημεῖα δηλώσεις περὶ ἀριθμοῦ ἢ βάρους τῶν φορτωθέντων, ἐφ' ὅσον ἔχει εὐλογον αἰτιάν νὰ θεωρῇ τὰ στοιχεῖα ταῦτα ως μὴ ἀντιστοιχοῦντα ἀκριβῶς πρὸς τὰ φορτωθέντα πράγματα ἢ δὲν ἔχει, κατ εὐλογον κρίσιν, δυνατότητα ἐλέγχου τῆς ἀκριβείας αὐτῶν.

Η διάταξις αυτή ηγαγεν ἐν τῇ πράξει εἰς τὴν ἐν τῇ φορτωτικῇ μνείαν περὶ τοῦ ἀγνώστου εἰς τὸν πλοϊαρχὸν ἀριθμοῦ ἡ ποστότητος τοῦ φορτίου καὶ παρομοίᾳ περιπτωτικοῖς ἥχθι ἐνόπιον τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς (1940)73 Ἐπιθεωρήσεως Ναυτικοῦ Δικαίου, Ιουνίου 1974, σελ. 329 ἐπ.). Η ἀπόφασις, ἀσχολουμένη μὲ τὴν ἔρμηνειαν τοῦ ἄρθρου 125 ἐδάφ. 2 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., κρίνει ὅτι ἐν ἀντιμετωπίσει τρίτου κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς, ἣτοι προσώπῳ μὲ μετασχόντος τῆς καταρτίσεως τῆς συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς, δέον νὰ ἀναφέρεται ἐν αὐτῇ τῇ φορτωτικῇ τὸ ἀνωτέρω περιεχόμενον τοῦ ἄρθρου 125, ἐδάφ. 2.

Ἡ αὐτὴ ἀπόφασις, κρίνουσα τὴν εἰς τὴν φορτωτικὴν ρήτραν «Ἀριθμός, βάρος κ.λπ. ἄγγωστον», ήτις ἐτέθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, διότι, κατὸ τὸν σχετικὸν ἰσχυρισμὸν αὐτοῦ, εἶχεν εὐλογὸν ἀδύναμιν νὰ ἐλέγξῃ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ὡς ἄνω στοιχείων, λόγω τοῦ ταχέος ρυθμοῦ μὲ τὸν ὅπιον διενηργήθη ἡ φόρτωσις, λέγει ὅτι ὁ ἐπικαλούμενος ταχὺς ρυθμὸς τῆς φορτώσεως οὐδέποτε θεμελιοὶ αὐτοῦ ἔτερου τινὸς εὐλογὸν ἀδύναμιν τοῦ πλοιάρχου, πρὸς ἐλέγχον τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ ὄγκου τοῦ ἐπιδίκου φορτίου, ιδίᾳ, ἐν προκειμένῳ ἔνθα τὸ φορτίον ἀπέτελείτο ἐκ μεγάλων τεμαχίων ἔξειάς, ἀνευ συσκευασίας τινος καὶ ἐντεύθεν εὐχερώς δυναμένων νὰ καταμετρηθώσι.

Τὸ ἄρθρον 125, ἐδάφ. 2 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., προέρχεται ἐκ τοῦ ἄρθρου 3 § 3 τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924 περὶ φορτωτικῶν. Δὲν μητίχθη, δόμως, παρήμιν αὐτολεξεῖ, διότι ίδια εἰς τὴν δευτέραν περίοδον τοῦ δευτέρου ἑδαφίου τοῦ ἄρθρου 125 Κ.Ι.Ν.Δ., γίνεται λόγος περὶ τοῦ ἐκ ναυλωτοῦ μὴ ἔχοντος, κατ' εὐλογὸν κρίσιν, δυνατότητας ἐλέγχου τῆς ἀκριβείας τῶν δηλώσεων περὶ ἀριθμοῦ ἢ βάρους τῶν φορτωθέντων, ἐνῷ εἰς τὴν Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν γίνεται λόγος περὶ τοῦ ὅτι ὁ μεταφορεὺς ἢ ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχουν «εὐλόγον μέσον ἐλέγχους τῆς ἀκριβείας τῶν ἐν λόγῳ στοιχείων (reasonable means of checking), τὸ ὅπεριν σημαίνει, ὅτι εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν, δὲν πρόκειται περὶ εὐλόγου κρίσεως, ὡς πρὸς τὴν δυνατότητα ἐλέγχου τῆς ἀκριβείας τῶν ἐν λόγῳ στοιχείων, ὡς ὁ ἐλληνικὸς νόμος ἀπαιτεῖ, ἀλλὰ περὶ ἀνυπαρξίας εὐλόγου μέσου ἐλέγχου τῆς ἀκριβείας τῶν στοιχείων τοῦ φορτίου.

Ειναι βέβαιοι, ότι άνεξαρτήτως του τί όριζει, έν προκειμένω ή σύμβασις τών Βρυξελλών, απόφασιστικήν σημασίαν έχει η διατύπωσης τού Ἑλληνικού νόμου, συμφώνων ἀλλώς τε, πρὸς τού όποιαν ἐσχηματίσθη τὸ δικαιοτικὴ κρίσις εἰς τὴν ἀπόφασιν ἡτις ἀναφέρεται ἀνωτέρῳ. Ἐκεῖνο, δύος, τὸ όποιον δημιουργεῖ ἀμφιβολίας τινὰς δὲν εἶναι, βεβαίως τὸ δικαιώμα τοῦ δικαστηρίου νὰ κρίνῃ τὸ ὑπόγονο τῆς κρίσεως τοῦ πλοιάρχου, διότι, ἐν ἀμφισθήται, τὸ δικαστηρίου ἔχει τὴν ἀμροδιότητα ταύτην, ἀλλὰ η ἀντίληψης τοῦ δικαστηρίου, ὅτι ὁ πλοίαρ-

χος ήδηνατο νά καταμετρήσῃ τό φορτίον. Βεβοιώς, όως προκύπτει έκ της αποφάσεως, δεν φαίνεται ότι αυτή ζητεῖ ἀπό τὸν πλοίαρχον τὴν καταμέτρησιν, ἀλλὰ κρίνει, ότι εὐχερώς ήδηνατο τό φορτίον νά καταμετρηθῇ καὶ ή ἀντίληψις αὐτή εἶναι ἀντίθετος πρός τὴν σύγχρονον πραγματικότητα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐνθα η καταμετρησίς του φορτίου γίνεται παρὰ προσώπων ἐπὶ τῶν ὅπιοίν ούδεντα ἔλεγχον ἀσκεῖ ὁ πλοίαρχος καὶ προς τούτο η ῥήτρα «βάρος κ.λπ. ἄγγωνστα» προνιστᾶ τὴν μόνην προστασίαν του πλοίαρχου, ἔναντι τῆς ἀμέλους η καὶ

δολίας ἐκτελέσεως τῶν καθηκόντων αὐτῶν ἐκ μέρους τῶν ἐν λόγῳ προσώπων. Εἰς τὴν περίπτωσιν, ἡ ὁποία ἀπησχόλησε τὴν ἀνάτερον ἀπόφασιν, ὡς πλοιάρχος ισχυρισθεὶς ταχὺν ρυθμὸν φορτώσεως, οὐ ἔγειρε περιπλήθεις εἰς ἀδυναμίαν ἐλέγουν τῆς ἀκριβείας τῶν στοιχείων τοῦ φορτίου καὶ τὸν ισχυρισμὸν τούτο κρίνουσα ἡ ἀπόφασις ἀπάντα ὅτι «ἄνευ ἔτερου τινός», ὃ ταχὺς ρυθμὸς τῆς φορτώσεως δὲν θεμελίως εὐλογὸν ἀδυνατεῖ τούτῳ πλοιάρχου πρὸς ἐλέγονταν στοιχείων. Εἶναι, ὅμως, ἄγνωστον, τί θὰ ἦτο ἀναγκαῖον νὰ ισχυρισθῇ προσθέτως ὁ πλοιάρχος, ὥστε, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ταχύτητα τῆς φορτώσεως νὰ θεωρήται ὅτι συνέτρεχεν εὐλογὸς ἀδυναμία τῆς ἀκριβείας τῶν στοιχείων. Δύνανται νὰ προστεθεῖ ἀκόμη, ὅτι τὸ εὐλογὸν η μὴ τῆς κρίσεως τοῦ πλοιάρχου, δέον νὰ κρίνεται ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὰς πραγματικὰς συνθήκας, ὑπὸ τάς ὁποίας ἐπραγματοποιήθη ἡ φόρτωσις. «Ἀλλως, ἐν ἀγνοήσῃ τῶν συνθηκῶν τούτων, οὐδὲν εὐκολώτερον νὰ θεωρηθῇ μὴ εὐλογὸς ἡ κρίσις καὶ δῆτε τῶν υστέρων.

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΑΣ
ΥΟΡΚΗΣ - ΑΜΒΕΡΣΗΣ 1950
ΕΠΙ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Πρόκειται περὶ τῶν τροποποιήσεων τὰς ὁποίας νιοδέτησε τὸ Comité Maritime International ἐπὶ τῶν Κανόνων 'Υδρκῆς—'Αμβέρσης 1950, κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν ἡτις συνεκτῆσθεν ἐν 'Αινδύργῳ κατ' Ἀπρίλιον ἔ.ξ. Ἡ Βρετανικὴ 'Ενωσις Ναυτικοῦ Δικαίου ἔπειτα συγκεντρωτικὴν περιλήψιν τῶν τροποποιήσεων, ὃν αἱ κυριώτεραι ἔχουν ὡς ἔργο:

KANSUN D.

Διατηρεῖ δὲ Κανώ ούτος τὸ δικαίωμα εἰς συνεισφοράν ἐν γενικῇ ἀδαρίᾳ, καν εἰσέτι τὸ γεγονός ὅπερ ἡγαγεν εἰς τὴν θυσίαν ἢ τὴν δαπάνην ὄφελεται εἰς πταίσμα ἔνδος τῶν ἐν τῇ θαλασσίᾳ περιπετειῶν ἐνδιαφερομένων μερών. Τοῦτο δὲν παραβλάπτει ἔνδικα μέσα δυνάμενα ν' ἀσκήθωσι κατὰ τοῦ ἐνδιαφερομένου τούτου μέρους ἐν σχέσει πρὸς τὴν πταίσμα. Ἐνταῦθα προσετέθη μετὰ τὴν φράσιν «ἔνδικα μέσα» ή λέξις «ἐντάσσεις» καὶ τούτῳ λόγῳ κενοῦ ἐν τῷ ἄγγελῷ δικαίῳ. Προσετέθη εἰσέτι ὅτι τὰ ἐν λόγῳ ἔνδικα μέσα η ἐντάσσεις δύνανται ν' ἀσκῆσιν ὑπὸ καὶ κατὰ τοῦ ἐνδιαφερομένου (βλ. σχετικῶς ἄρρενον 222 Κ. ΙΝΑ).

KANON III.

Προσετέθη ὅτι δὲν ἀποζημιούται ζημία εἰς τὸ φορτίον ἐκ καπνοῦ ή θερμότητος.

KANΩΝ V.

"Η έκουσία προσόραξις τού πλοίου κατά τούς Κανόνας τού 1950 δεν συνίστα Γενικήν 'Αβαρίαν ἐὰν τὸ πλοίον ἐπρόκειτο ὄπωσδήποτε νὰ προσαράξῃ." Ήδη ἡ ἐπιφύ-

λαξις αὕτη διεγράφη ἥδη δὲ πᾶσα ἔκουσια προσάραξις συνιστᾶ Γενικὴν Ἀθαρίαν.

KANSON VI.

Διεγράφη όλος σχερχός ὁ Κανών ούτος τοῦ 1950 ὡς ἀπηρχαιωμένος καὶ ἵνα μὴ διαταραχῇ ἡ ἀριθμησίς, εἰς τὴν θέσιν τοῦ διαγραφέντος Κανόνου, ἐτέθη ἔτερος Κανὼν σχετικὸς πρὸς τὰ σῶστρα.

KANON X α-

Ἐπειδὴ ὑπῆρχον διχογνωμίαι κατὰ τὸν Κανονισμὸν τῆς Γενικῆς Ἀβαρίας ὡς πρὸς τὴν συμπερίληψιν εἰς τὴν Γ) Α τῶν δαπανῶν μετακινήσεως τοῦ πλοίου εἰς ἔτερον λιμένα, ἐκτός του λιμένος καταφυγῆς, πρὸς ἐνέργειαν ἐπισκευήν, ἐκρίθη ὅτι δὲ ρητῆς διατάξεως ἔδει ν' ἀναγνωρισθοῦν αἱ ἐν λόγῳ δαπαναί εἰς τὴν Γενικὴν Ἀβαρίαν.

KANSON X 6.

Προστέθη είς τὸ τέλος τῆς πρώτης παραγράφου πρὸς ἀποκλεισμὸν τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀνακαλύπτεται ζημία εἰς τὸ πλοιόν εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως ἡ εἰς λιμένα προσερχόμενα, ὅπερι ὅμως θαλασσούτινος συμβεβήκότας, χωρὶς να συνδέεται ἡ ζημία πρὸς τὸν πλεύν. Ἐξηρέθη ἐπίσης ἡ δαπάνη ἀναστοιδεσίας τοῦ φορτίου, ἐκτὸς ἀν αὐτῇ ἡτο ἀναγκαῖς διὰ τὴν κοινὴν σωτροῦ.

KANON XIII.

Λόγω του σχετικώς περιπλόκου της διατάξεως του Κανόνος είς τό κείμενον του 1950, προετάθη ή τροποποίησις, ώστε να μη γίνεται έκπτωσις «νέου ἀντί παλαιού»

PAVLEDIS SONS & Co.
(Mr. Manna)

Head Office : 4 Wood str. CALCUTTA - 16

Branches : Madras, Visag, Haldia, Paradeep (India)

Shipchandlers, Repairers, Bonders, Deck and Enginespares suppliers

GREECE : Capt. Th. Zachariou.

Tel.: 451-0895 — Home: 783-9321

εις τὰς δαπάνας ἐπισκευῶν. Αἱ ἔκπτωσεις τοῦ παλαιοῦ κειμένου (αἱ ὑπὸ τὰ στοιχεῖα Α, Β, κ.λπ.) κατηγράθησαν, ἐπιτρεπομένης ἐκπτώσεως ἐνὸς τρίτου ἀντὶ τοῦ πλοίου εἰναι σὰν τὸν 15 ἑτῶν.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΧVI ΚΑΙ XVII.

Αἱ συνεισφέρουσαι ἀξίαι ἐστηρίζοντο εἰς τὴν ἄγοραίαν ἀξίαν ἐνῷ ἡ πρακτικὴ ἐλάμβανεν ὑπὲρ ὅψιν τὴν τιμολογιακὴν ἀξίαν διότι ἡ ἐργασία πρὸς ἔξευρεσιν τῆς ἄγοραίας ἀξίας ἦτο δυσαναλόγως πολλὴ καὶ περιπλοκος. Ἐκρίθη ὅτι ἀντὶ τῆς ἄγοραίας ἀξίας τεθῇ ἡ τιμολογιακὴ τοιαύτη, καὶ ἐργασία καὶ ἔξοδος θὰ ἔξοικον μηδηδὲν, κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ Κανονισμοῦ Γ)Α. Ὁσαύτως, ἡ ἀξία τοῦ πλοίου (Κανὼν XVII) λαμβάνεται ἡδη ἀνευ τοῦ ναυλουσμφώνου, ὡς γίνεται εἰς τὰς περισσοτέρας νομοθεσίας, οὐχὶ ὅμως εἰς τὴν Ἀγγλικήν.

ΚΑΝΩΝ XXI.

Οἱ τόκοις τῶν δαπανημάτων ἐν γένει τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας ηδη ἀπὸ 5% εἰς 7% ἐτησίως.

Τὰ ἑκτεῖντα ἀποτελοῦν περίληψιν τῶν ἐπελθουσῶν οὐσιαστικῶν μεταβολῶν εἰς τοὺς Κανόνας Ὅρκης Ἀμβέρσης 1950. Ἐπενέχθησαν πλείσται φραστικαὶ μεταβολαὶ ἀνευ ὅμως οὐσιαστικῆς σημασίας.

Οἱον ἀφορᾷ τὴν ἐναρξιν ἐφαρμογῆς τῶν νέων Κανόνων, οἵτινες θὰ εἰναι γνωστοὶ ως «Κανόνες Ὅρκης Ἀμβέρσης 1974» ἐξεφράσην ἡ εὐχὴ ὅπως ἀρχισουν οὗτοι ισχύοντες ἀπὸ 1.7.74. Εἶναι οὕμως γνωστὸν ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν Κανόνων είναι συμβατική.

Οἱον συνεπόντες οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔχουν

συμφωνήσει «Κανόνες Ὅρκης Ἀμβέρσης 1950» δι' ὑπερχομένην Γενικὴν Ἀθαρίαν τοῦ πλοίου, δὲν ἔται εἰναι δυνατή ἀνευ νεωτέρας συμφωνίας, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν Κανόνων Ὅρκης — Ἀμβέρσης 1974.

ΑΙ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΠΡΑΞΕΙΣ

• Ἀκυρότης συμβάσεων συναπτομένων ἐν Ἑλλάδι εἰς ξένον νόμισμα ἡ εἰς ξένον συνάλλαγμα.

Ἐφιστάται ἡ προσοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐπὶ τοῦ ὅτι ὑπὸ τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων ἔχει νομολογήθη, καθ' ἡμηνίειν τῶν νόμων περὶ προστασίας τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος (Νομ. 5422) 1932, ἀρθ. 11, 5665) 1932, 800) 1937 καὶ 944) 1946) ὅτι, πάσα σύμβασις καταρτιζομένη ἐν Ἑλλάδι, μεταξὺ Ἑλλήνων εἰς ξένον νόμισμα ἡ συνάλλαγμα, εἶναι ἀκυρος καὶ οὐδεμία ἐξ αὐτῆς γεννάται ἀγώη.

Εἰς τὴν ἀκυρότητα ταύτην ὑπῆχθησαν διὰ προσφάτων ἀποφάσεων τῶν δικαστηρίων ('Εφ. 'Αθ. 1684) 1969 Νομ. Βῆμα 18, σελ. 55, Α.Π. 847) 1972 Νομ. Βῆμα 21, σελ. 210) καὶ αἱ συμβάσεις ταῦλωσεως πλοίων, αἱ ὅποιαι κατηρτισθησαν ἐν Ἑλλάδι, μεταξὺ Ἑλλήνων εἰς συνάλλαγμα ἡ εἰς ξένον νόμισμα.

Ἡ νομολογία αὐτη, ἐφαρμόζουσα παλαιούς, ἀλλὰ ισχύοντας νόμους περὶ προστασίας τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος εἴναι γενικὴ διὰ πᾶσαν σύμβασιν χρησιμοποιήσεως τῶν πλοίων, ὡς καὶ διὰ τὰς ἐντεύθεν παρεπομένας ἀπαιτήσεις (σταλίαι - κόντρα σταλίαι - Despatch Demurrage κ.λπ.).

Αμερικανικὴ Νομολογία

• Φορτηγίς τύπου Lash.— Βύθισις αὐτῆς κατὰ τὸν πλοῦν πρὸς ουνάντησιν τοῦ φορτηγιδισθόρου πλοίου.— Ζημίαι τοῦ ἐν τῇ φορτηγίδι φορτίου.— Εὔθυνη τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ φορτηγιδισθόρου.— Ἡ φορτηγίς Lash δὲν ἀποτελεῖ πλοίον — Δὲν ισχύει συνεπῶς ἡ ἐκ τῆς εὐθύνης ἀπαλλαγὴ λόγω πταίσματος περὶ τὴν ναυσιπλοίαν.

Ἡ πρώτη ἀπόφασις ἐπὶ τῶν φορτηγίδων τύπου Lash ἔξεδδοθή προσφάτως. Ἐπρόκειτο περὶ φορτίου 113 δεμάτων σιδηρῶν ἐλασμάτων διότι παρεδόθη εἰς Βρέμην ἐν καλῇ καταστάσει. Ἐκεὶ τὸ φορτίον ἐφορτώθη ἐπὶ φορτηγίδος Lash μεθ' ὅ ἔξεδδοθή ἡ φορτωτική. Τὸ φορτηγιδισθόρον πλοίον «ΑΚΕΔΙΑ ΦΟΡΕΣΤ» εύρισκετο εἰς Μπρεμερχάβεν πρὸς αὐτὸ δὲ κατημθύνθη στολίσκος ἀπὸ ἔξ φορτηγίδας, αἱ ὅποιαι ἐπρόκειτο νά ρυμουλκη-

θοῦν πρὸς αὐτὸ διὰ τοῦ ποταμοῦ, διὰ νὰ φορτωθοῦν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Διὰ νὰ φάσσουν εἰς τὸ «ΑΚΕΔΙΑ ΦΟΡΕΣΤ» ἐπρεπε νὰ διαπλέουσσι φράγμα ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Βέζερ. Τοῦτο ἀπήτει διυσχερή χειρισμὸν διάπλου διὰ τοῦ φράγματος λόγῳ ἀμπτώδος, εύρισκομένης εἰς τὸ ισχυρότερον αὐτῆς σημείον κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ διάπλου. «Οταν τὸ ημισυ περίπου τοῦ στολίσκου φορτηγίδων είχεν εἰσπλεύσει εἰς τὸ ἐμπρόσθιον τμῆμα τοῦ φράγματος, ἡ ἀμπτωτὶς ἐστρέψει τὸ πρόσθιον μέρος τοῦ στολίσκου πρὸς τὰ δεξιὰ καὶ τὸ ὄπισθιον τμῆμα πρὸς τὰ ἀριστερά.

Ὑπῆρχεν ἔν ρυμουλκὸν ἐπὶ κεφαλῆς στολίσκου καὶ ἐν ρυμουλκὸν ἐπὶ οὐράν, ὅπερ ἐν τῇ προσπαθείᾳ ν' ἀντισταθμίσῃ τὴν ἐκ τῆς ἀμπτώδος κίνησιν, ἐστρέψει πρὸς τὰ ἀριστερά καὶ ἀνέποδις, πάσῃ δυνάμει, καὶ κατὰ τὸν χειρισμὸν τούτου, τὸ ρυμουλκὸν ἐθραύσθη καὶ κατὰ τὰς προσπαθείας ν' ἀντιμετωπισθῇ ἡ καταστάσις, ἡ φέρουσα τὸ ἀντέρω φορτίον φορτηγίς προσέκρουσει εἰς τὸ τοίχωμα τοῦ φράγματος καὶ ἐβυθίσθη προξεν-

θεισῶν οὕτω ζημιῶν εἰς τὸ φορτίον αὐτῆς. Πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν τούτων ἐνηχθησαν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «ΑΚΕΔΙΑ ΦΟΡΕΣΤ».

Ἡ φορτωτικὴ ἐνεσωμάτου τὰς διατάξεις τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης, ὁ δὲ σχετικὸς ὄρος τῆς φορτωτικῆς προέβλεπεν ὅτι ὁ νόμος οὗτος ἡ οἱ κανόνες τῆς Χάγης θὰ καταλαμβάνουν καὶ θὰ ρυθμίζουν τὴν σχέσιν, ἐφ' ὅσου χρόνου τὸ φορτίον εὑρηται εἰς τὴν φύλαξιν τοῦ μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων τῶν χρονικῶν περιόδων φύλαξεως ἐκ μέρους τοῦ μεταφορέως πρὶν ἡ τὸ φορτίον φορτωθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Εἰς τὸν κανόνας τῆς Χάγης ὁ ὄρος «μεταφορὰ τῶν πραγμάτων» καλύπτει τὴν περιόδον καθ' ἡν ταύτα ἐφορτώθησαν μέχρι τοῦ χρόνου καθ' ὅ ἔξεφορτώθησαν ἐκ τοῦ πλοίου. «Ο ὄρος «πλοίον» ὥριζεται ὡς σημαίνων πάν σκάφος χρησιμοποιεύμενον διὰ τὴν μεταφορὰν πραγμάτων διὰ θαλάσσης καὶ ἐπ' ἡ ἀμερικανικῷ νόμῳ ὥριζεται ὡς σημαίνων διὰ τὴν μεταφοράν πραγμάτων μεταξὺ λιμένων τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἀλλοδαπῶν λιμένων.

Οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «ΑΚΕΔΙΑ ΦΟΡΕΣΤ» ἐπεζήτησαν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς εὐθύνης τῶν ισχυριζόμενοι ὅτι δὲν ευθύνονται κατὰ τοὺς κανόνας τῆς Χάγης διὰ πταίσμα περὶ τὴν ναυσιπλοίαν. «Ἡ ἀπαλλαγὴ αὐτῆ ἀπὸ τῆς εὐθύνης κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν νόμον, τυχάνει ἐφαρμογῆς ἐπὶ πλοίων ἀσχολουμένων μὲ τὸ ἀλλοδαπὸν ἐμπόριον, πράγμα ὅπερ ἤγαγεν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τὸ ζῆτημα ἐάν ἡ ἐν λόγῳ φορτηγίς εἴναι πλοίον ἐν τῇ ἐνοιά τοῦ νόμου ἡ ἀπλῶς φορτηγίς.

«Ἡ ἐκδοθείσα φορτωτικὴ περιεχει εἰδικὸν δρον συμφώνων πρὸς τὸν ὅποιον μετὰ τὴν φόρτωσιν τῶν πραγμάτων ἐντὸς ἡ ἐπὶ τῆς φορτηγίδος, αὐτῇ θὰ ρυμουλκηθῇ εἰς τὸ σημεῖον συναπτήσεως, ὅπου ἡ φορτηγίς καὶ τὸ περιεχόμενόν της θὰ φορτωθούν ἐπὶ τοῦ πλοίου πλοίου.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου «ἀκεντόπορου πλοίου» ἐσήμανε πάν πλοίον χρησιμοποιούμενον πρὸς μεταφορὰν πραγμάτων διὰ θαλάσσης, ἡτοί ἐν ἀλλαις λέξειν, πλοίον ἐν τῇ ἐνοιά τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου.

Τοῦτο δὲν σημαίνει ὅτι τὰ μέρη δὲν δύνανται διὰ συμβάσεως ἡτοί διὰ τῆς φορτωτικῆς, νὰ ὥρισουν ως «πλοίο» τὰς φορτηγίδας Lash τὰς ἀσχολουμένας μὲ τὴν μεταφορὰν πραγμάτων δι᾽ ἐσωτερικῶν υδάτων.

Ἐν ἀποικίᾳ τοιαύτης συμφώνιας εἰς τὴν φορτωτική, τὸ Δικαστηρίον ἔκρινεν ὅτι ἡ φορτηγίς ἡς τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος ἐφερε τὸν χαρακτηρισμὸν «φορτηγίς διὰ ὑπηρεσίαν ἐν ποταμῷ ἡ κλειστῷ κόπτῳ» δὲν ἡτο πλοίον ἐν τῇ ἐνοιά τοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ συνεπῶς ἡδύνατο ν' ἀπαλλαγῇ ἀπὸ τῆς εὐθύνης ἀποδεικνύων ὅτι δὲν ἐτέλει ἐν πταίσματι.

«Ο πλοιοκτῆτης κατὰ τὸ κοινοδίκαιον ἐγγυάται τὴν ἀξιοπλοΐσαν τοῦ πλοίου τοῦ ὅπερ παραδίδει εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ πλοίου τοῦ συμφωνηθέντος πλού. «Ἡ αὐτὴ ἐγγύησης ισχύει ὀσάκις φορτηγίς μεταφέρει φορτίον, ὅπερ σημαίνει ὅτι τὸ σκάφος καὶ τὰ εξαρτήματα αὐτοῦ εἰναι κατ' εὐλογον κρίσιν κατάλληλον πρὸς μεταφορὰν τοῦ φορτίου.

Τὸ Δικαστηρίον ἔκρινεν ὅτι ἡ μόνη βεβαίωσις περὶ τοῦ πλούσιον ὅπερ ἔλεγχον τῶν πλούτων, καταστήσασα κρίσιμον τὴν ρυμουλκησιν τοῦ στολίσκου ἐν πλήρει ἀποδεικνύεισαν τοῦ πλούτου τοῦ ὅπερ παραδίδεις καὶ τὸν πάσῃ περιπτώσει θεμελιώνει κατ' ἀρχήν ἀμέλειαν, ἢν δὲν ἡδυνήθη ν' ἀποσείσῃ ὁ πλοιοκτῆτης. Τὸ Δικαστηρίον ἔκρινεν ὅτι ἡ μόνη βεβαίωσις περὶ τοῦ πλούτου τοῦ ρυμουλκὸν ὅπερ ἔλεγχον τῶν πλούτων, καταστήσασα κρίσιμον τὴν ρυμουλκησιν τοῦ στολίσκου ἐν πλήρει ἀποδεικνύεισαν τοῦ πλούτου τοῦ ὅπερ παραδίδεις καὶ τὸν πάσῃ περιπτώσει θεμελιώνει κατ' ἀρχήν ἀμέλειαν, ἢν δὲν ἡδυνήθη ν' ἀποσείσῃ ὁ πλοιοκτῆτης. Τὸ Δικαστηρίον ἔκρινεν ὅτι ἡ μόνη βεβαίωσις περὶ τοῦ πλούτου τοῦ ρυμουλκὸν ὅπερ ἔλεγχον τῶν πλούτων, καταστήσασα κρίσιμον τὴν ρυμουλκησιν τοῦ στολίσκου ἐν πλήρει ἀποδεικνύεισαν τοῦ πλούτου τοῦ ὅπερ παραδίδεις καὶ τὸν πάσῃ περιπτώσει θεμελιώνει κατ' ἀρχήν ἀμέλειαν, ἢν δὲν ἡδυνήθη ν' ἀποσείσῃ ὁ πλοιοκτῆτης.



“CATALINA” LTD
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
‘Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν
καὶ οἰκονομικὴν ἀγοστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε

ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Έπισκευαι και δεξαμενισμοί πλοίων
μέχρι 75.000 Τ.Δ.Β.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281 - 22001. Τελεχ.
0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης
Neorion Syros.

ΠΕΙΡΑΙΕΣ: Άκτη Μιαούλη 65. Τηλ.
45.20.778. Telex. 212563. Τηλεγραφική
Διεύθυνσης. Neorion Piraeus.

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

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:
United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N. Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ • ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

**Η ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ
ΕΠΙ ΑΛΛΑΓΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

'Η αποδολή της έλληνικής σημαίας έκ πλοίου τινός κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς έπιφέρει τὴν αύτοδικαίαν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ ἀν ἀκόμη τὸ πλοῖον ἡτο ἐφωδιασμένον διὰ προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων.

'Ἐγένετο, ὅμως, δεκτὸν ὅτι ἡ ἀλλαγὴ τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἀπὸ ξένην εἰς ξένην ἡ καὶ ἀπὸ ξένην σημαίαν εἰς τὴν ἔλληνικήν, χωρὶς νὰ λαμβάνῃ χώραν ταύτοχρονος ἀλλαγῆ καὶ τοῦ προσώπου τοῦ πλοιοκτήτου, δὲν δημιουργεῖ δικαίωμα ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ πρὸς ἀποζημιώσιν συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 68 ἐδάφιον β' τοῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τὸ ὅποιον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἀποδολήν τῆς ἔλληνικής σημαίας καὶ μόνον.

Οὕκως νοεῖται, ὅτι ἡ ἀποζημιώσις τοῦ ἄρθρου 68 καταβάλλεται εἰς τὰς ἀνώτερα περιπτώσεις ἀλλαγῆς τῆς σημαίας ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ρητή συμφωνία ἀναγραφούμενη εἰς τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως.

'Ανεξάρτητον είναι τὸ γεγονός τῆς μεταβολῆς τοῦ προσώπου τοῦ πλοιοκτήτου μετά ἡ ἀνευ ἀλλαγῆς τῆς σημαίας τοῦ πλοίου κατὰ τὰ ἀνωτέρα καὶ οὐδεμίαν ἐπίδρασιν ἀσκεῖ ἐπὶ τοῦ κύρους τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ, ἐφ' ὅσον ὁ νέος πλοιοκτήτης ἀποδέχεται τὰς πρὸς τὸ πλήρωμα ὑποχρέωσεις τοῦ παλαιού πλοιοκτήτου καὶ τὰ ἔναντι αὐτοῦ δικαιώματα τοῦ πληρώματος ὅσον ἀφορᾷ τὴν προσμέτρησιν τοῦ προγενεστέρου χρόνου ὑπηρεσίας των ἐπὶ τοῦ πλοίου, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ χρόνου διαρκείας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὡς καὶ τὸν ὑπολογισμὸν

τῆς δικαιουμένης παρὰ τοῦ πληρώματος ἀδείας. Οὕτως ἔχοντων τῶν πραγμάτων, ὁ ναυτικός δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα καταγγελίας τῆς συμβάσεως του.

'Ἐν προκειμένῳ ἵδην δὲν διατηρεῖται τὸ πλήρωμα παρὰ τοῦ νέου πλοιοκτήτου ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω προϋπόθεσιν ἡ τὸ πλήρωμα δὲν δέχεται νὰ συνάψῃ νέαν σύμβασιν ναυτολογήσεως μετά τοῦ νέου πλοιοκτήτου ὁ ὅποιος δὲν προσφέρει τοὺς αὐτοὺς ὄρους τῆς ἀρχικῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως των, τότε θεωρεῖται ὅτι καταγέλλεται ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ πλοιορχοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 72 τοῦ ΚΙΝΔ καὶ τὸ πλήρωμα δικαιούται εἰς ἀποζημίωσιν.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΟΣ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΥ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟ ΕΤΟΥΣ. ΣΥΜΨΗΦΙΣΜΟΣ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΩΝ

'Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, ἡ πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, ἐπὶ τῇ ἀδασίμῳ αἰτιολογίᾳ τῆς μεταφορᾶς ὑπὸ τοῦ πλοίου πυρομαχικῶν, συνιστᾶται πειθαρχικὸν παραπτώμα καὶ συνεπάγεται στέρησιν τοῦ δικαιώματος παλιννοστήσεως.

Περαιτέρω, κατὰ συμπληρωματικῶν ἐφαρμοζομένας διατάξεις ἐν προκειμένῳ τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, συνεπάγεται καὶ ἐπιθάρυνσιν τοῦ καταγγείλαντος τὴν σύμβασιν ναυτικοῦ μὲ τὰ ἔξοδα ἀποστολῆς τῆς ἀντικαταστάστου τοῦ εἰς τὸν λιμένα ναυλοχίας τοῦ πλοίου.

Τοιουτοπόρως, ὁ συμψηφισμὸς τῶν ἔξδων παλιννοστήσεως καὶ ἀντικαταστάσεως πρὸς δεδουλευμένους μισθών τοῦ ναυτικοῦ εἶναι νόμιμος ὑπὸ τοὺς ὄρους τοῦ ἄρθρου 664 τοῦ Α.Κ.

Εἰδικώτερον, ἡ τοιούτη ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ πρόωρος λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀνευ νομίμου αἰτίας ἀπεδείχθη ἀπὸ προσαχέντεν ἀντιγραφοῦ τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου καὶ ἐκ μαρτυρικῶν καταδέσεων ἀλλὰ καὶ ἐκ τῶν προσαχθεισῶν ἐκκαθαρίσεων τοῦ λογαριασμοῦ μισθοδίσιας του, εἰς τὸν ὅποιον περιελαμβάνετο εἰδικὴ μνεία καθ' ἡν ἡ ἀπόλυτης ἔγενετο τῇ αἰτήσει του, τοῦ πλοιάρχου ἐναντιουμένου. Κατὰ ταῦτα καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ὁ τοιούτος τρόπος λύσεως τῆς συμβάσεως ἀνευ νομίμου αἰτίας, πρὸ τῆς λήξεως τῆς ὑπὸ αὐτοῦ ἀνειλημμένης νομίμου ὑποχρεωσίας του, ἐν ὅψει τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 73 τοῦ ΚΙΝΔ καὶ 78, ἐν συνδυασμῷ τοῦ ἄρθρου I Ν.Δ. 2652)1953 ὥχι μόνον θεμελιοῖ πειθαρχικὸν παραπτώμα ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῶν διατάξεων τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. καὶ ἀποστερεῖ εἰς τὸν ναυτικὸν τὸ δικαίωμα παλιννοστήσεως, ἀλλὰ ὑφίσταται δι' αὐτὸν καὶ ὑποχρέωσις τούτου διὰ τὴν ἀποκατάστασιν πάσης ζημίας γενομένης εἰς τὸ πλοίον λόγω τῆς προώρου λύσεως τῆς συμβάσεως ὅπως ἡ διπάνη ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου, ἡτὶς ὑποχρέωσις θεμελιούται ἐπὶ τῶν ἔχουσῶν συμπληρωματικὴν ισχὺν διατάξεων τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

Περαιτέρω, τὸ δικαστήριον ἔδεχθη ὅτι νομίμως ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρια ἀντέταξε συμψηφισμὸν διὰ τὴν ὡς ἀνω ἀπαίτησήν της, τὴν προερχομένην ἀπὸ τὰ ἔξοδα παλιννοστήσεως καὶ ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου ἐναντι τῶν δεδουλευμένων μισθῶν τοῦ ἐν λόγῳ ναυτικοῦ.

'Οσαύτως, τὸ τοιούτον συμψηφισμὸν ἔθεωρησε νόμιμον δυνάμει τοῦ ἄρθρου 664 τοῦ Α.Κ. ἐφ' ὅσον τὰ συμψηφισθὲν ποσὸν δὲν ἦτο ἀπολύτως ἀναγκαῖον πρὸς διατροφὴν τοῦ ναυτικοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του, ἀφοῦ οὔτε τυγχανεὶ ἀξιωματικὸς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μὲ υψηλὰς ἀποδοχάς.

ΜΙΣΘΟΣ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ ΕΠΙ ΣΥΜΠΕΦΩΝΗΜΕΝΟΥ ΜΙΣΘΟΥ

Συμφώνως πρὸς ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου, ὁ μισθὸς ἐγκύρως συμφωνεῖται δι' ἀναφορᾶς εἰς τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως καὶ εἰς τὸ ναυτολόγιον. Κατὰ ταῦτα, διὰ νὰ ληφθῇ ὑπὸ δώμινον ὁ εἰδικὸς συμπεφωνημένος μισθός, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν διαφόρων ἀποζημιώσεων τῶν καταβαλλόμενών εἰς τοὺς ναυτικούς, ἀπαιτεῖται ὥχι μόνον εἰδικὴ ἔγγραφος συμφωνία περὶ τοῦ μισθοῦ τούτου, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀναγράφεται ρητῶς εἰς ταῦτη, ὅτι αἱ πάσης φύσεως προβλεπόμεναι ἐκ τοῦ νόμου ἀπόζημιωσεις θὰ ὑπολογισθοῦν ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συμπεφωνημένου μισθοῦ.

'Ἐν προκειμένῳ ἀπαιτεῖται, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 54 τοῦ ΚΙΝΔ προσάρτησις τῆς συμφωνίας εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου ἡ ἢ ἐν τῇ πράξει ἀκολουθουμένη ἀναγραφή εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τοῦ ναυτολόγιου τῆς ἐνδείξεως «Εἰδικὴ Συμφωνία ἡ Ἰδιαίτερον Μισθολόγιον».

ΑΣΘΕΝΕΙΑ

ΑΠΟΡΡΙΨΙΣ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΑΠΟΛΥΣΙΝ ΛΟΓΩ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

'Ενδιαφέρουσα ὑπόθεσις ἔξεδικάσθη εἰς τὸ Ἐφετείον Ἀθηνῶν ἀφορῶσα εἰς ἀπόλυτην ναυτικοῦ, τοῦ πλοιάρχου ἐναντιουμένου, μὲ αἰτιολογικὸν παραιτησίον ὅτι «κήθεατο», ὁ ναυτικός, τάς δυνάμεις του καταβεθλήμενας». 'Ἡ ἐν συνεχείᾳ διαπίστωσις ἀσθενείας στομάχου, συγχρόνως μετά τὴν παλιννόστησιν του καὶ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἀφίξεως του ἐν Πειραιεῖ χωρὶς νὰ ἔχει γίνει ἐπιτίκλησις ταῦτης πρότερον ἡ μετά τὴν διαπίστωσιν της εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν, προκειμένου νὰ ἔξετασθῇ καὶ παρὰ τῶν ιατρῶν της, δὲν θε-

On KEPPEL COURSE ... full steam ahead for full service

- * Established 1859.
- * 6 drydocks to take on vessels up to 40,000 dwt.
a 150,000 dwt. drydock will be ready in 1976.
- * Undertakes engine, hull and electrical repairs.
- * Complete modern facilities manned by skilled personnel.
- * 3,000 workforce working 7 days a week.
- * All types of repair including major damage on tankers, cargo ships, dredgers, etc. Caters also for the offshore industry and anchorage work.



Keppel Shipyard (Private) Limited.

P.O. Box 2169, Singapore. Tel: 631711. Cable: Keppekdok. Telex: RS 21367.

SUBSIDIARY/ASSOCIATE COMPANIES:
Singapore Slipway & Engineering Co. (Pte) Ltd.
Far East-Levingston Shipbuilding Limited
Western Eagle (Private) Limited.

μελιοί ἀπόλυτιν, λόγω ἀσθενείας.

Τὸ δικαστήριον ἔχαρακτήρισεν ὡς ἀδασίμους τοὺς ισχυρισμοὺς τοῦ ναυτικοῦ ὡς ἀσθενοῦς καὶ ἀπέρριψε τὰς ἐκ τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ πηγαζούσας ἀξιώσεις του.

Περαιτέρω ἔκρινεν, ὅτι δὲν ὑφίσταται δικαιώματος τοῦ σύντος ἀπολυθέντος ναυτικοῦ εἰς ἀναζήτησιν τοῦ παρακρατηθέντος μισθοῦ δι' ἔξοδα παλιννοστήσεως καὶ ὄρθως συνεψφήσθησαν ταῦτα ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας, πρός τὰς δικαιουμένας ἀποδύσεις του.

Συγκεκριμένως, ὁ ἀνωτέρω ναυτικός, καθ' ὃν χρόνον ἦτο ναυτολογημένος, παρεπονέθη δι' ἔνοχλησεις εἰς τὴν ὥραν του καὶ ἀδυναμίαν, ἔξετασθείς δὲ παρὰ ιατροῦ, εὐρέθη καθ' ὅλα ὑγιῆς καὶ ἴκανος πρὸς ἔργασίαν. Παρὸ ταῦτα, μετὰ πάροδον 3 ἡμέρων, ὑπέβαλλεν σύντος ὑπεύθυνον δῆλωσιν παραιτήσεώς του, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι «ἡ σθάνετο τὰς δυνάμεις του καταβεβλημένας. Εἰς τὴν τοιαύτην αἴτησιν ὁ πλοίαρχος ἡ ναυτιλίη, ὡς ἡ θυσικόν, καί, τελικῶς, λόγω τῆς ἐμμοῆς του, τὸν ἀπέλυσεν, ἐνῷ, συγχρόνως, εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ λογαριασμοῦ, τοῦ ἐλόγω ναυτικοῦ διετυπώθη παρὰ τοῦ ιδίου ἡ δῆλωσις, ὅτι «ἔχω λάβει ἀπάσας τὰς ἀποδοχάς μου καὶ ὅλα ποστά ὄφειλόμενα εἰς ἔμε».

Κατόπιν τούτου, παλιννοστήθησε, ὑπεβλήθη εἰς ἔξετασθείς παρὰ ιδιώτου ιατροῦ, ἐν Πειραιεῖ καὶ εὐρέθη πάσχων ἐξ ἔλκους τοῦ στομάχου (βολθοῦ διαδεκαδιτύλου), χωρὶς καὶ πάλιν νὰ ἔξετασθῇ παρὰ ιατρῶν τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας.

Συνεπείᾳ τῆς τοιαύτης στάσεως τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ, τὸ δικαστήριον ἀπέρριψεν, ἐν τέλει, πάσας τὰς ἐνδίκους ἀξιώσεις τούτου.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΚΑΘΩΡΙΣΜΟΣ ΠΟΣΟΣΤΟΥ

ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ

Τὸ Ἐφετείον Ἀθηνῶν καθώρισε, διὰ προσφάτου ἀποφάσεώς του τὸ ποσοστὸν ἀνικανότητος ναυτικοῦ εἰς ἀτύχημα (ἐγκαύματα χειρός), προκληθὲν ἐξ ἀναφλέξεως λέβητος.

Οὔτω, κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὄφειλομένης ἀποζημιώσεως, ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν του τὰς πάστης φύσεως ἀποδοχάς αὐτοῦ καὶ εἰδικώτερον τὸν μισθόν, τὸ ἐπίδομα Κυριακῶν, τὴν ἀμοιβὴν τῶν ὑπερωριῶν καὶ τῆς ἀναπληρώσεως τοῦ ἐλλείποντος, τὴν τροφοδοσίαν καὶ τὸ δῶρον τοῦ πλοιοκτήτου.

Ἐπίσης, ἔκοινεν ὅτι κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ ἐπὶ ἀσθενείας ἐξ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, ὑφίσταται δικαιώματος τοῦ παθόντος εἰς νοσήλεια οἶκοι.

Οὐ ποτέ τὰς ἀτύχημα ναυτικοῦ ἐναυτολογίηθη ἐπὶ ποντοπόρου πλοίου τῆς ἀντιδίκου ἔταιριας ὡς λιπαντής καὶ κατὰ τὴν ἡμέραν τοῦ ἀτυχήματος ἔξετέλει τὴν ἐργασίαν ἐλλείποντος θερμαστοῦ, ὅτε ἐνῷ προσετάθει νὰ θέσῃ ἐν λειτουργίᾳ ἔνα δέθητα τοῦ μηχαναστού, ἐπραγματοποιήθη ἀνάφλεξις καὶ εὐρέθη σύντος ἐντὸς τῶν φλογῶν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ὑποστῆ σοβαρὰ ἐγκαύματα εἰς τὰς χειράς, τὸ πρόσωπον καὶ τὸν λαιμόν.

Πάραντα τοῦ παρεσχέθησαν εἰς τὸ πλοίον αἱ πρῶται βοήθειαι καὶ, μετὰ ταῦτα, δαπάναις τῆς ἔταιρίας εἰσήχθη εἰς νοσοκομεῖον τοῦ πλησιεστέρου λιμένος.

Μετὰ τοῦτα, ἀπολυθεὶς λόγω ἀσθενείας καὶ παλιννοστήθης, ἔχηκολούθησε τὴν νοσηλείαν του κατ' οἶκον.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ δικαστήριον ἐδέχθη, ὅτι συνεπείᾳ τῆς ἀνωτέρω παθήσεώς του, ὁ ναυτικὸς κατέστη διαρκῶς καὶ μερικῶς ἀνίκανος, τόσον πρὸς ἀσκησιν τοῦ ἐπαγγελμάτος τοῦ ναυτικοῦ, ὅσον καὶ παντὸς ἔτερου κοινωνικῶς καὶ οἰκονομικῶς ἰσοδυνάμου πρὸς αὐτὸν κατόπιν ποσοστὸν 10%, ἐφαρμοζόμενων, ἐν προκειμένω τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ Ν. 3816)1958.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΙΔΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΕΛΙΓΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

'Επ' εὐκαιρίᾳ τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς Ναυτικῆς Εβδομάδος 1974, ἐδόθη εἰς τὸ Εύγενίδειον "Ιδρυμα σειρά διαλέξεων ναυτικοῦ περιεχομένου, ὑπὸ τὴν αιγίδα τοῦ Ινστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας. Κατόπιν, δημοσιεύμενην διάλεξιν τοῦ προέδρου τοῦ I.N.T., κ. Ἀποστόλου Δόμησου, μὲ θέμα «Εἰδικοὶ Μηχανισμοὶ ανισμοὶ Ελιγμῶν Πλοίων».

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

'Αφ' ὅτου ὁ ἄνθρωπος κατεσκεύασε τὸ πρῶτον μονόξυλον, γεγονός τὸ ὅποιον χρονολογικῶν ἀνάγεται εἰς τὰ βάθη τῆς προϊστορίας, ἐτέθη ἀντιμέτωπος τοῦ τρόπου διακυβερνήσεως αὐτοῦ, μὲ πρώτην λύσιν ἔνα κλάδον δένδρου, ὡς ὅποιος, ὡς προπάππος τῆς σημερινῆς κώπης, ἀπετέλεσε καὶ τὸν πρῶτον μηχανισμὸν ἐλιγμοῦ καὶ διακυβερνήσεως τοῦ πρώτου πλωτοῦ μέσου.

"Εκτὸτε, ἐπειδὴ τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον ἀπετέλει τὴν εὐκολωτέραν ὁδὸν ἐπικοινωνίας καὶ μεταφορᾶς, τὸ μονόξυλον ἀντικεστοῦθη ὑπὸ μεγαλυτέρων λέμβων, αὗται ὑπὸ πλοίων καὶ τὸν κλάδον διεδέχθη ἡ κώπη, τὰ ἵστια καὶ διάφοροι συνδυασμοὶ τούτων, διὰ νὰ καταλήξωμεν εἰς τὸ πρυμακίον πηδάλιον, τὸ ὅποιον ἀντικατέστησε τὴν πρυμακίαν κώπης.

Συνυφίζοντες τοὺς μηχανισμοὺς ἐλιγμῶν πλοίων ἀπὸ τῶν προϊστορικῶν χρόνων μέχρι τῆς ἐμφανίσεως τοῦ ἀτμοῦ καὶ δὴ ἀπὸ πλευρᾶς ἔξελίξεως, δυνάμεθα νὰ καταλήξωμεν εἰς τὴν ἀκόλουθον κατάταξιν:

Κλάδος δένδρου.

Κώπη.

Συστήματα κωπῶν πλευρικῶν καὶ πρυμακίων.

Ιστία.

Συστήματα κωπῶν καὶ ἵστιων.

LARGE STOCKS

ANCHORS

Winches	(150)	Windlasses	(40)
Deckcranes	(12)	Capstans	(10)
Generators	(50)	Pumps	(250)
Lifeboats	(25)	Accommodation	
Gongways	(10)	Ladders	(20)

Etc.

New and reconditioned available for prompt supply with certificates

ASK FOR OUR STOCKLIST

WILLEM POT B.V.

Rotterdam - 45 Stationsplein

Telex 22496

Phone : 11 98 70 (14 lines)

Grens : "Windlass"

Συστήματα ἱστίων καὶ πρυμακίων πηδαλίου.

Διὰ τῆς εἰσόδου τοῦ ἀτμοῦ εἰς τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου, ἐμφανίζονται οἱ πλευρικοὶ τροχοὶ καὶ, ἐν συνεχείᾳ, ἡ Ελιξ. Καὶ ἐνῷ οἱ πλευρικοὶ τροχοὶ, μόνον εἰς ὅλης ρομαντικά, πλέον, ποταμόπλοια ἡ λιμνόπλοια, ἀπαντώνται καὶ χρησιμεύουσα ὁμοῦ μετά τοῦ πρυματίου πηδαλίου, ὡς μηχανισμοὶ ἐλιγμῶν καὶ διακυβερνήσεως τῶν σκαφῶν τούτων, ἡ Ελιξ ἐπέξεις καταλλήλας, ἔξελιχθείσα, παραμενούσα, καὶ σήμερον, ὡς μηχανισμὸς ἐλιγμῶν τοῦ σκάφους ὁμοῦ μετά τοῦ μηχανισμού τοῦ πρυματίου πηδαλίου.

ΣΗΜΕΡΙΝΟΙ ΚΟΙΝΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΕΛΙΓΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ πτερύγιον τοῦ πηδαλίου, τὸ ὅποιον ἡλθεν ὡς ἔξελιξ τῆς πρυμακίας κώπης, ἀποτελεῖ, σήμερον, τὸ κύριον σύστημα διακυβερνήσεως καὶ ἐλιγμῶν τῶν συνήθων σκαφῶν.

Τὸ πτερύγιον τοῦ πηδαλίου, ἀναλόγως τῆς προτότου κινήσεώς των, χωρίζονται εἰς κατηγορίας, ἀναλόγως τοῦ σχήματός των, τοῦ τρόπου στρίξεώς των καὶ τῆς θέσεως τοῦ ὅξονος περιστροφῆς των ἐπὶ τοῦ σχήματος τῆς επιφανείας των.

Τὰ συστήματα πηδαλιούχησεως, ἀναλόγως τοῦ τρόπου κινήσεώς των, χωρίζονται εἰς χειροκίνητα μηχανικά, εἰς χειροκίνητα ὑδραυλικά, εἰς ἡλεκτροκίνητα, ἡλεκτρούδραυλικά, τέλος ἔχομεν καὶ τὰ αὐτόματα πηδάλια (Autopilots), τὰ ὅποια αὐτομάτως κρατοῦν τὸ πλοίον εἰς διατεταγμένη πορείαν.

Βασικὸν μειονέκτημα τοῦ ἐλιγμοῦ ἐνὸς σκάφους διὰ τούτου πηδαλίου καὶ μόνον, είναι ὅτι ἐλαττωμένης τῆς ταχύτητος, ἐλαττούται καὶ ἡ παραγομένη, ὑπ' αὐτοῦ, ροπή στρέψεως καὶ, ὡς ἐκ τούτου, ἡ ικανότης ἐλιγμῶν, διὰ νὰ μηδενίσθῃ κατὰ τὴν στάσιν τοῦ πλοίου, ὅποτε καὶ ἡ παραγομένη ροπή στρέψεως μηδενίζεται.

Ἀναλόγως τῶν ἀπατήσεων, ἐν σκάφος δύναται νὰ φέρῃ ἐν ἡ περισσότερα πτερύγια πηδαλίων εἰς τὴν πρύμνην, ὡς ἐπίσης, σπανίως ἐν ἐπιπρόσθετον πτερύγιον εἰς τὴν πρώτων.

ΣΥΜΒΑΤΙΚΑΙ ΕΛΙΚΕΣ

Ἡ Ελιξ, ὡς σύστημα προώσεως, χρησιμοποιεῖται, συγχρόνως καὶ ὡς σύστημα ἐλιγμοῦ τοῦ σκάφους. Εἰς μὲν τὸ μονέλικον πλοίον ἡ Ελιξ περιορίζεται εἰς τὸ νὰ διαμήκη αὖτοῦ, εἰς τὰ διπλέλικα, δημος, σκάφη (τὸ αὐτὸν ίσχυει καὶ διὰ τὰ σκάφη μὲ περισσότεράς τῶν δύο Ελικας), δι' ἀναστροφῆς τῆς φορᾶς περιστροφῆς τῆς μᾶς ἡ τῆς ἀλλῆς Ελικος, δημιουργεῖται σημαντική ροπή στρέψεως, ἡ ὅποια καὶ συμβάλλει τὰ μέγιστα εἰς τοὺς ἐλιγμούς τοῦ σκάφους.

ΕΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΑΛΤΟΥ ΒΗΜΑΤΟΣ

Σημαντικήν ἔξελιξιν τῆς Ελικος σταθερού βήματος ἀποτελεῖ ἡ Ελιξ μεταβλητοῦ βήματος, ὅπου διὰ τῆς τηλεχειρίζομένης, ἀπὸ γεφύρας, ἀλλαγῆς τοῦ βήματος είναι δυνατόν, παραμενούσης, πάντοτε, σταθερᾶς τῆς φορᾶς περιστροφῆς τῆς μᾶς ἡ τῆς ἀλλῆς Ελικος, δημιουργεῖται σημαντική ροπή στρέψεως, ἡ ὅποια καὶ δευτερολέπτων ἡ Ελιξ, διατηρούσα καὶ

αύτή την φοράν περιστροφής της, νά έπιτυγχάνη μεγίστην πρόσωσιν πρόσως ένως όπισθεν.

Έπειδη δέ είς τὸν πραγματοποιούμενον έλιγμόν, όσον μικρότερα είναι τά απαιτούμενα χρονικά διαστήματα διά τὴν ἐπίτευξιν τῶν διαφόρων ἀλλαγῶν, τόσον ἐπιτυχέστερος είναι τοῦτος, είναι εὐκόλως ἀντιληπτὸν, πόσον σημαντικάς ὑπηρεσίας προσφέρει εἰς τὴν πραγματοποίησιν ἔλιγμῶν τὸ σύστημα Ἑλικος ἢ ἔλικων μεταβλητοῦ βήματος.

ΕΙΔΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΕΛΙΓΜΩΝ ΠΛΩΙΩΝ

Τὸ μέρος αύτό, τὸ όποιον ἀποτελεῖ καὶ τὸ κυρίως θέμα τῆς παρούσης πραγματείας, πρέπει νά προσεχθῇ ιδιαιτέρως ἀπὸ τοὺς ἀσχολουμένους μὲ εἰδικὰ ἐπιβατηγά πλοῖα καὶ ὁχηματαγωγά. Τὰ σκάφη αύτά, ἄτινα κινοῦνται εἰς τὴν χώραν μας ἐντὸς μικρῶν σχετικῶν λιμένων, ἔχουν μεγάλο, συνήθως μέγεθος καὶ ἐκτελοῦν, κατὰ κανόνα, βραχεῖς πλόας. "Οθεν ὁ παράγων ἔλιγμὸς ἀποτελεῖ βασικὸν κεφάλαιον ἐκμεταλλεύσεως, ἀλλὰ καὶ ἀσφαλείας τοῦ σκάφους. Τοῦτο ἀφορᾶ ιδιαιτέρως τὰ ρυμουλκά σκάφη, τὰ όποια ἔξαρτῶνται, κυριολεκτικῶς, ἀπὸ τοὺς ἔλιγμούς των, καθὼς καὶ τὰ σκάφη τροφοδοσίας νησιών γεωτρήσεων.

ΕΙΔΙΚΑ ΠΗΔΑΛΙΑ

Χωρίζονται εἰς δύο κατηγορίας:

- α) Εἰς ἑκεῖνα, διά τῶν όποιών, τῇ βοηθείᾳ κυρίως, ὑδραυλικῶν μηχανισμῶν, τὸ πρυμνάδιον τμῆμα τοῦ πτερυγίου περιστρέφεται περὶ ίδιον κατακόρυφον ἄξονα, ἀνεξαρτήτως τοῦ κυρίου ἄξονος περιστροφῆς καὶ, ὡς ἐν τούτῳ, ἡ παραγομένη ροπὴ στρέψεως δύναται νά αὔξηθη μέχρι 50% τοῦ κοινοῦ πηδαλίου. Χαρακτηριστικὸς τύπος τοιούτου μηχανισμού είναι τὸ πηδάλιον Becker (Becker - Rudder).

- β) Εἰς τὰ ἐνεργά πηδάλια, τὰ όποια φέρουν ἐπὶ τοῦ πτερυγίου τῶν εἰδικὴν ἔλικα προώσεως, ἡ όποια καὶ παράγει ὕσιν ἐπὶ τῆς ἐκάστοτε γωνίας τοῦ πτερυγίου τοῦ πηδαλίου (διάφορον ἀπὸ πλευρᾶς κατευθύνσεως τοῦ διαμήκους ἄξονος τοῦ σκάφους) καὶ ὡς τούτου ἡ παραγομένη ροπὴ στρέψεως μεγεθύνεται, μὲ ἀποτέλεσμα τὸ σκάφος νά ἐλίσσεται εὐκολάτερον.

'Ο γνωστότερος τύπος ἐνεργοῦ πηδαλίου είναι ὁ Aktin Rudder Pleuger, εἰς τὸ όποιον ἡ εἰδικὴ ἔλιξ ἐπὶ τοῦ πτερυγίου τοῦ πηδαλίου κινεῖται ὑπὸ εἰδικοῦ ὑποθρυχίου ἡλεκτροκινητήρος.

ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΙΚΩΝ

Πρὸς αὐξῆσιν τῆς ίκανότητος ἐλιγμού τῶν σκαφῶν ἐγκαθίστανται ἔλικες ἐντὸς εἰδικῶν σωλήνων (τούνελ) ἐγκαρπίως τοποθετημένων, ὡς πρὸς τὸ σκάφος καὶ ὑπὸ τῆς ἴσσαλον. Τὰ «τούνελ» αὐτὰ διαπερνοῦν τὸ σκάφος ἀπὸ τῆς μιάς πλευρᾶς εἰς τὴν ἄλλην. 'Η ἔλιξ, τῆς όποιας ἡ διάμετρος συμπίπτει μὲ τὴν διάμετρον τοῦ «τούνελ», ἀναρροφᾷ, τιθεμένη εἰς λειτουργίαν, ὕσωρ ἀπὸ τὴν μίαν πλευρᾶν τοῦ σκάφους καὶ τὸ ὅθει πρὸς τὴν ἄλλην, παράγουσαν, οὕτως, ἀντίστροφον ὠστικήν δύναμιν, ἡ όποια καὶ ὅθει τὸ σκάφος ἀντιστοιμως, ἐφαρμόζουσα εἰς τὸ σημεῖον ὃπου εὑρίσκεται τὸ «τούνελ». Δι' ἀντίστροφῆς τῆς φορᾶς περιστροφῆς τῆς Ἑλικος ἔχομεν πλευρικὴν ὁσιόδοσιν ἀντιστρόφου κατευθύνσεως.

Πλεονέκτημα τοῦ συστήματος τούτου, εἶναι ὅτι τὸ σκάφος δύναται καὶ ἐν στάσει νά ἐλιχθῇ.

Συνίθως, τὰ ἐγκάρσια αὐτὰ «τούνελ» ποπθεοῦνται εἰς τὴν περιοχὴν τῆς πρώρας τοῦ σκάφους (Bow Thruster), ὅπότε ὅμοι μετὰ τοῦ ζεύγους στρέψεως τῆς πρύμνης (πηδάλια καὶ ἔλικες), δυνάμεθα νά πραγματοποιήσωμεν λίαν ικανοποιητικούς ἔλιγμούς.

Τὰ πλευρικά συστήματα ἔλικων τηλεχει-

ρίζονται ἐκ τῆς γεφύρας καὶ ἀναλόγως τοῦ τρόπου κινήσεως των, χαρακτηρίζονται ὡς δηζελοκίνητα, ἡλεκτροκίνητα ἢ ύδραυλικά.

ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ KORT

'Ο δακτύλιος Kort (Kort Nozzle), κατασκευαζόμενος ἐκ χάλυβος, ἔχει εἰδικὴν ύδροδυναμικὴν μορφὴν καὶ ἐγκαθίσταται εἰς τὴν πρύμνην τοῦ σκάφους περὶ τὴν Ἐλικα. Δημιουργεῖ τοιαύτην ροήν τοῦ ὕδατος, ὡς πρὸς τὴν Ἐλικα, ὥστε ἔχομεν καὶ βελτίωσιν τῆς ταχύτητος, ἀλλὰ κυρίως τῆς ἐλεκτρικῆς ίκανότητος τοῦ σκάφους.

Χρησιμοποιείται, κυρίως, εἰς σκάφη τῶν όποιών ἡ ἔλιξ φορτίζεται ιδιαιτέρως, ὡς εἰς ρυμουλκά, ἀλιευτικά. 'Υπάρχουν, πλήρη τῶν σταθερῶν δακτυλίων Kort καὶ οἱ περιστρεφόμενοι (Steering Kort Nozzle), ὅπότε, λόγω τῆς μετακινούμενης δέσμης τῶν ἀπονέρων αὐξάνεται ἡ εὐελιξία τοῦ σκάφους. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ὁ περιστρεφόμενος δακτύλιος (δύο δακτύλιοι διὰ διπλέλικον σκάφους), ἀντικαθίστα τὸ πτερύγιον τοῦ πηδαλίου.

Διὰ τῆς χρήσεως δακτυλίου Kort, δυνάμεθα νά λάβωμεν ὑπὸ καταλλήλους συνθήκας ἔλιξ ἔνως 40% μεγαλυτέραν ἀπὸ τὴν λαμβανομένην ἄνευ δακτυλίου Kort, διὰ τὴν αὐτήν φόρτησιν τῆς Ἐλικος.

Ο περιστρεφόμενος δακτύλιος Kort ἔχει μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν ἀπὸ τὸν σταθερὸν τοιούτον (περίπου 3%).

Δακτύλιος Kort ἡρχισαν νά χρησιμοποιοῦνται καὶ εἰς ἑτέρους τύπους σκαφῶν. Π.χ. εἰς τὸ καναδικὸν μπάλικ κάρριερ «Ralph Miserer», ισχύος 9.600 HP, ἡ ἔλιξ εἶχε διάμετρον 5,24 μέτρων, ὁ δακτύλιος Kort 6,16 μέτρων καὶ βάρος 35 τόννων. 'Η ἀπόδοσις, συγκρινούμενη μὲ συμβατικήν Ἐλικα, είναι ἀνωτέρη κατὰ 13%.

Ο δακτύλιος Kort είναι δυνατὸν νά χρησιμοποιηθῇ καὶ εἰς σούπερ - τάνκερς. Γενόμεναι ἔρευναι διὰ πετρελαιοφόρων 232.000 τ. d.w., μετά Kort Nozzle Rudder καὶ μὲ κοινὴν Ἐλικα (Open Screw), ἔδειξαν ὅτι διὰ τῆς χρήσεως Kort ἔχοικονομεῖται ισχύς 13% ἢ διὰ τὴν αὐτὴν ἵπποδύναμιν εἰς τὴν περίπτωσιν Kort ἔχομεν μεγαλυτέραν ταχύτητα κατὰ 0,64 κόμβους.

Εἰς τὸ ώς ἄνω σκάφος (232.000 τ. d.w.), ἡ πρωτότηρος μηχανή εἶχεν ισχὺν 30.000 HP εἰς τὰς 90 στροφάς ἀνά λεπτόν, ἡ κοινὴ ἔλιξ διάμετρον 8,70 μέτρων, ἡ δὲ ἔλιξ Kort διάμετρον 8.00 μέτρων.

ΕΙΔΙΚΑΙ ΕΛΙΚΕΣ ΕΛΙΕ VOITH - SCHNEIDER

'Ο πλέον τέλειος μηχανισμός ἔλιγμον πλοίου είναι, ἀναμφισβήτητως, ἡ ἔλιξ Voith - Schneider. Διὰ τῆς Ἐλικος ταύτης, τῆς όποιας τὰ πτερύγια κρέμονται κατακορύφως κάτωθεν τοῦ πλοίου, ὁ δὲ ἄξων περιστροφῆς τῶν δὲν είναι ὁ διαμήκης ἄξων τοῦ πλοίου, ὡς εἰς τὰς συμβατικὰς Ἐλικας, ἀλλὰ ὁ κατακόρυφος, δυνάμεθα νά ρυθμίσωμεν τὴν ὑπὸ τῆς πρωστήριος μηχανῆς παραγουμένην ὁσιόδοσιν ἀπὸ μηδὲν ἔνως μέγιστον, ἀνευ βαθμίδων καὶ δὴ κατὰ 360 μοίρας.

Τὰ πτερύγια περιστρέφονται περὶ τὸν κύριον ἄξωνα περιστροφῆς τῆς Ἐλικος, ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀφ' ἑτέρου τηματικῶς περὶ τὸν ίδιον διαμήκη ἄξωνα. Τὰ πτερύγια εἶναι ἐνεργούν ὡς ἡ κώπη τῆς «γύνδολας», ἀλλὰ διαγράφονται πλήρεις κύκλους.

'Αναλόγως τῆς θέσεως τῶν πτερυγίων κατὰ τὴν περιστροφήν των, παράγεται ἡ ὁσιόδοση καὶ ὄριζεται ἡ γωνία ἐπενεργείας ταύτης.

'Η θέσης τῶν πτερυγίων ρυθμίζεται διὰ τηλεχειρισμῶν ἐκ τῆς γεφύρας, μέσω ἀπλῶν συστημάτων μεταδόσεως κινήσεως.

'Η ικανότητας ἔλιγμον τοῦ σκάφους είναι, ὡς εἶναι εύνότων, ἀνεξάρτητος τῆς ταχύτητος του. Τὸ σκάφος δύναται νά ἐκτελέσῃ ἔλιγμον καὶ ἐν στάσει. Αἱ Ἐλικες Voith - Schneider χρησιμοποιοῦνται εἰς σκάφη ὅπου οἱ ἔλιγμοι διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλον, δηποτε εἰς τὰ ρυμουλκά, τοὺς πλωτούς γερανούς καὶ τὰ ἐπιβατηγά - ὁχηματαγω-

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ.— 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
ΤΗΑ. ΔΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

γά, τὰ κινούμενα εἰς μικρούς λιμένας μεταξύ των όλιγον ἀπέχοντας. Γενικώς, εἰς σκάφη, ὅπου ὁ χρόνος ἐλιγμῶν ἀποτελεῖ σημαντικὸν μέρος τοῦ δικοῖ χρόνου ἀπασχολήσεώς των.

Όταν ἐν σκάφος φέρει δύο ἔλικας V - S, εἰδικῶς εἰς τὰ ρυμουλκά, λόγω τοῦ ὅτι ἐγκαθίσταται εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους, ὁ δὲ «γάντζος» ἐλέξεως εἰς τὴν πρύμνην, ἀπομακρύνει τὸν κίνδυνον ἀνατροπῆς τούτων κατὰ τὴν ρυμουλκήσιν σκάφους. Ἀντιθέτως, εἰς τὰ ρυμουλκά, μὲν υψηλατικὸν σύστημα πρώσεως, ἡ ἐλιξίσεως κατά τὴν ἐλέξην δημιουργεῖται ζεῦγος δυνάμεων, τείνον νὰ ἀνατρέψῃ τὸ ρυμουλκόν (συχνά ἀφορμὴ ἀτυχημάτων εἰς συμβατικά ρυμουλκά).

ΕΛΙΚΕΣ ΕΞΩΛΕΜΒΙΟΥ ΤΥΠΟΥ

Αἱ Ἐλικες αὐται, δύοιαζουσαι μὲ τὸ σύστημα ἑξαλεμβίων ἐλίκων, ἔχουν τὸ πλεονέκτημα ὅτι δύνανται νὰ περιστρέψωνται περὶ τοῦ ζεύγοντος ἄξονος των, ἀλλὰ καὶ περὶ ἓνα κατακόρυφον καὶ οὕτως ἡ παραγομένη ὠσις ἀλλάσσει γωνίαν ὡς πρὸς τὸ διαμήκη ἄξονα τοῦ σκάφους, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐλίσσεται τὸ σκάφος εὐκολώτερον.

Τὰ συστήματα αὐτά, γνωστότερα τῶν διποίων εἶναι τῶν οίκων Schottel καὶ Pleuger, χρησιμοποιούνται, κυρίως εἰς αὐτοπρωθήτους φορτγίδας, πλωτούς γερανούς κ.λπ. καὶ συνήθως παραδίδονται ὡς πλήρεις μονάδες μετὰ τοῦ σχετικοῦ δημεροκινητήρος.

Μειονεκτοῦν ἔναντι τῆς Ἐλικοῦ Voith-Schneider εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ γωνία περιστροφῆς τῆς παραγομένης ὠσεως δὲν εἶναι 360° καὶ ἐπίσης ἡ παραγομένη ὠσις δὲν δύνανται νὰ ρυθμισθῇ ἀνεῦ βαθμίδων ὡς πρὸς τὸ μέγεθός της.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΙΓΜΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Εἰδικοὶ τύποι σκαφῶν, ὅπως π.χ. τὰ ὑπόβρυχα καὶ τὰ ἀερόστρωμα σκάφη (χόρερκραφτ), ἔχουν, λόγω τῆς φύσεώς των, ἔτερας δυνατότατας ἐλιγμῶν, ὅπως π.χ. τὰ ὑπόβρυχα διαθέτουν πηδάλια βάθους - ὑψους κ.λπ., τὰ δὲ χόρερκραφτ ἐλικας ἀέρος.

Εἰδικὸν ἔξοπλισμὸν δι' ἐλιγμούς ἀκριδείας φέρουν καὶ τὰ σκάφη ὑποστρυχίων γεωτρήσεων, πρὸς ἀνάγητησιν πετρελαίου κ.λπ.

Τὰ συστήματα αὐτὰ ἀποτελούν συνδυασμὸν τῶν περιγραφέντων, ηδη, συστημάτων.

Τὸ αὐτὸ ισχύει καὶ διά φέρου - μπώτ, τὰ οποῖα μεταφέρουν σιδηροδρομικούς συρμούς.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Συγκρίνοντες τὰς ίκανότητας ἐλιγμῶν τῶν σκαφῶν πρὸ 50 ἔτῶν, μὲ τὰ σημερινὰ σκάφη, διαπιστούμεν μίαν σημαντικήν πρόσδοσην. Πολλοὶ τομεῖς ήδη ἔχουν ἐξαντληθῆ καὶ δὲν ἀναμένονται εἰς αὐτοὺς ἀξιόλογοι ἔξελιξεις. Ἡ περιοχή, ἡ ὅποια σήμερον συγκεντρώνει τὴν προσοχὴν καὶ προσπάθειαν τῶν ειδικῶν, εἶναι, ἀσφαλῶς, ἡ αὔξησις τῆς ίκανότητος ἐλιγμῶν τῶν σκαφῶν εμαμούθ καὶ ἐπίσης κάτι, τὸ ὅποιον, ισως, ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας νὰ θεωρίται οὐτοπία, εἶναι ὁ τηλεχειρισμὸς τῶν πλοίων ἀπὸ τὴν ξηράν. Ἡ συνεχῶς αὔξανομένη ἔλλειψις πληρωμάτων, ἡ πρόσδοση τῆς ἡλεκτρονικῆς καὶ ἡ χρήσις τῶν ἡλεκτρονικῶν ἔγκεφάλων, ἀσφαλῶς θὰ λύσουν, κάποτε τὸ πρόβλημα αὐτό.

ΤΑ ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΑ

Οι Βρετανοί θιασῶται τῆς πυρηνικῆς πρώσεως θὰ πρέπει νὰ ἀναθεωρήσουν τοὺς ὑπόλογιούς των κατόπιν τῆς κυβερνητικῆς ἀποφάσεως ὥπως ἀντὶ τοῦ γνωστοῦ πυρηνικοῦ ἀντιδραστήρος πεπιεσμένου ὕδατος (ὅστις ὑπὸ διαφόρους μορφάς ἔχρησιμοποιήθη διὰ τὴν πρώσων τῶν τεσσάρων πειραματικῶν ἐμπορικῶν πλοίων: «Λένιν», «Σαβάννα», «Οττο Χάν» καὶ «Μουτσούν»), εἰς τὰ μελλοντικῶν ναυπηγηθέντα βρετανικά

πυρηνοκίνητα πλοῖα χρησιμοποιηθῆ ὁ βρετανικῆς ἐπινοίσεως ἀτμοπαραγωγός ἀντιδραστήρος βαρέος ὕδατος.

Ο ἀντιδραστήρ πεπιεσμένου ὕδατος εἶναι συμπαγής, ἔχει ύψηλήν πυκνότητα ἰσχύος καὶ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς μεταβολὰς ἰσχύος. Εἶναι κατεσκευασμένος ἐξ ἀπλῶν σχετικῶν ὑλικῶν καὶ τὸ κόστος εἶναι συγκριτικῶς χαμηλόν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἀπαιτεῖται ἐμπλουτισμένον καύσιμον. Ο ἀντιδραστήρ οὗτος, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ καναδικὸν σύστημα «Καντού» ήτο δοσιαρώτερος μελλοντικὸς ἀνταγωνιστής τοῦ τελικῶς ἐπιλεγέντος βρετανικοῦ ἀντιδραστήρος, δῆτις εἶναι ἀπλούστερος καὶ παρουσιάζει όλιγότερα προβλήματα διὰ τοὺς κατασκευαστές.

Ἡ χρησιμοποίησις πυρηνικῆς πρώσεως κρίνεται συμφέρουσα εἰς περιπτώσεις ὅπου ἀπαιτεῖται ἰσχὺς ἄνω τῶν 50.000 πίπων ἄξονος, ἀλλὰ θεωρεῖται ἀπαραίτητος ἡ κυβερνητικὴ πολιτικὴ, καὶ οἰκονομικὴ συμπαράστασης, τούλαχιστον κατὰ τὰ πρώτα 2—3 ἔτη ἀπασχολήσεως τῶν πυρηνικῶν πλοίων. Ἀργότερον, τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ ἀποφέρουν κέρδος καὶ, ἐν τῷ μεταξύ, θὰ ἔχουν διευθητή τὰ προβλήματα ἀσφαλείας ἀτινα καθιστούν δυσχερῆ τὴν προσέγγισιν τῶν εἰς διαφόρους λιμένας.

«PROBO» ΤΑ ΟΒΟ ΤΩΝ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκοταβέρκεν ἥρχισαν προσφέροντα ἔνα νέον τύπον σκάφους μικτοῦ (OBO), ὀνομασθέντος «Πρόμπο» (ἐκ τοῦ Πρόντακτ, ἀκαθάρτου πετρελαίου, μπάλκι καὶ ὅρ (σιδηρομετάλλευμα). Πρόκειται, δηλαδή, περὶ σκάφους ίκανον νὰ μεταφέρῃ διὺλισμένα προϊόντα, ἀκάθαρτον πετρέλαιον, χύδην φορτία καὶ σιδηρομετάλλευμα.

Τὸ σκάφος αὐτὸ έσχεδιάσθη, διὰ τὴν με-

ταφέραν πετρελαιοειδῶν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Ἡνωμένας Πολιτείας. Θὰ ἔχῃ βύθισμα λίαν περιωρισμένον, ίκανὸν νὰ καταπλέῃ εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, πρὸς ἐκφόρτωσιν καὶ μὲ ἀκτίνα δράσεως μεγαλύτεραν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ αὐτὸν τύπου (OBO) σκάφη, μὲ χωρητικότητα d.w. ἐπίσης μεγαλυτέραν.

Διὰ τὴν ἔξιονονδημησιν καυσίμων, τὸ πρωστήριον σύστημα ἐφοδιάζεται μὲ μίαν γεννήτριαν, ἀναλίσκουσαν τὰ καυσάερια. Τοῦτο ἐπιφέρει οἰκονομίαν 500.000 κορωνῶν, ἐπιτσιών.

Ίδιαιτέρα ἡ μέριμνα διὰ τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος. Οἱ κοιτῶνες θὰ ἔχουν ἐπιφάνειαν 15, τούλαχιστον, τετραγ. μέτρων. «Ολα θὰ εἶναι τετράγωνα, διὰ νὰ ἔπιπευχθῇ ἡ καυτέρα ἐπίπλωσί των. Ἡ κάθε καμπίνα θὰ ἔχῃ καὶ δευτέραν κλίνην, ψυγεῖον καὶ τηλεόρασιν, υπὸν καὶ λοιπάς εὐκολίας. Πολλοί, ἄνετοι καὶ διάφοροι οἱ κοινόρροτοι χώραι.

Ίδιαιτέρα ἡ φροντὶς διὰ τὸν θόρυβον. Αἱ ὑπερκατασκευαὶ εἶναι ἀνεξάρτητοι τοῦ μηχανοστασίου, μὲ ἐπενδύσεις ἀντιχητικάς.

Τέλος, ίδιον τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ θεωρουμένου ὡς τοῦ τελειοτέρου δημιουργήματος τῆς ναυπηγικῆς τεχνολογίας καὶ τῶν ἀνέσεων, διὰ τὰ πληρώματα, ἀπόφενον:

*Ολικὸν μῆκος	261.80	μέτρα
Μεταξὺ καθέτων	249.80	»
Πλάτος	44.20	»
“Υψος	21.60	»
Βόθισμα	12.80	»
Χωρητικότητα d.w.	96.000	τόν.
Ταχύτης	17.4	μίλ.
Ούγκος δεξαμενῶν:		
·Ακάθαρτον πετρέλαιον	135,20	κυβ. μ.
Δημητριακά	135.300	»
Μετάλλευμα	73.700	»
Πρωστήριον σύστημα: Μηχανή B & W δικτύοντος 27.300 πίπων, εἰς τὰς 110 στροφές. Αύτονομία ταξιδίου 19.600 μίλ.		

**ἘΠΙ ΤΕΛΟΥΣ
ΤΩΡΑ ΉΠΑΡΧΕΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΑΦΕΣ
TPANZITO
ἀπό τὴν Ελλάδα**
**γιά τα έλληνικά πλοϊα
πού μένει πάντα φρέσκος
μπράβο!**

Mέ τὸν μοναδικὸν του συσκευασία σε κενὸ δευγόδον, ὁ καφές BRAVO διατρέπει τὸ ὄρωμα καὶ τὴ γεύση τοῦ φρεσκοκαθαρισμένου καφέ.

δόσον καιρός καὶ ἀν περσόν.

Και τώρα, γιά πρώτη φορά, προσφέρεται στὰ έλληνικά πλοϊα σε τιμές τράνζιτο.

Γιά νὰ ὀπολεμήσουν οι ναυτικοί μας μυρωδότο,

απιτικό καφεδάκι «της ωρας», καὶ νὰ δυσμούνται τὸν πατρίδον καὶ ἀ δριοκωντοι.

Καφές Μπράδο.

Φέρνει τὸ έλληνικό καφεκοπτείο Μπράδο

σε καδες έλληνικό καράδι.

·Από τὸν Πειραιό ως τὸν δικρ τοῦ καρούσου!

Μπράδο... αὐτὸς εἶναι καφές!



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΑΜΟΥΡΚΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΦΕΔΩΝ Α.Ε.

ΕΡΓΟΤΑΛΙΟΝ - ΓΡΑΦΕΙΟ: ΛΕΦΟΣ ΚΗΦΙΣΙΟΥ 100 ΑΙΓΑΛΕΟΥ, ΑΘΗΝΑΙ II

ΤΗΛ.: 561.2027 - 561.2028 - ΤΗΛΕΦΩΝΑΤΑ: «ΣΑΜΟΥΡΚΑ» ΑΘΗΝΑΣ - ΤΕΛΕΣ: 214091 ΑΒΟΥ ΓΚ



ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΙ ΤΗΣ «ΚΟΜΕΚΟΝ»

Έντος των προσεχών έτων, ή Βουλγαρία θά κατασκευάζη ναυτικάς μηχανάς έσωτερικής καύσεως, έν συνεργασία με την Πολωνία.

Ταύτα άνέφερε τὸ Βουλγαρικὸν Πρακτορεῖον Ειδήσεων, εἰς σχόλιον του ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν τῆς «Κομεκόν», τούτου διὰ αἱ ἔργασίαι εύρισκονται ηδη εἰς τὰ προκαταρκτικὰ στάδια, χωρίς, δῆμος, νά ἐπεκταθῇ εἰς περισσοτέρας λεπτομερείας.

Ωσάντως, τὸ πρακτορεῖον ἀνέφερεν, διὰ εἰς τὸ μέλλον αἱ δύο χώραι θὰ καταβάλλουν «κοινὰς καὶ συντόνους προσπαθείας» εἰς τὸ τομέα τῶν ὑδροδυναμικῶν ἐρευνῶν καὶ τὴν ἔφαρμαγην τῆς ἡλεκτρονικῆς καὶ τῶν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν εἰς τὴν ναυπηγικήν.

Ἡ μέχρι σήμερον συνεργασία περιωρίζεται εἰς τὴν ἀνταλλαγὴν ἐπιστημονικῶν καὶ τεχνικῶν γνώσεων, αἵτινες ἀνέφερον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς. Ἀποτέλεσμα τῆς συνεργασίας ήτο τὸ σχέδιον ἐνός δεξαμενοπλοίου τῶν 100.000 τόν. d.w., ὅπερ κατασκευάζεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γδύνιας.

Ως ἀνέφερε τὸ πρακτορεῖον, ὁ τύπος αὐτὸς τοῦ δεξαμενοπλοίου θὰ ναυπηγῇ ἐν σειρᾷ καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Γκέρογκι Δημητρώφ» τῆς Βάρνας, διὰ λογαριασμὸν τῆς Βουλγαρίας, τῆς Πολωνίας, καθὼς καὶ τρίτων χωρῶν.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, τὰ ναυπηγεῖα ἐφωδιάσθησαν διὰ γερανογεφύρας ἀνύψωτικῆς ίκανότητος 800 τόνων — ἐκ τῶν με-

γαλυτέρων εἰς τὴν Βουλγαρίαν. Ὁ κινητὸς καὶ ἡλεκτρικὸς ἔξοπλισμός της εἰσῆχθη ἐξ ἄλλων χωρῶν τῆς «Κομεκόν», ἐνῷ τὰ μεταλλικὰ μέρη κατεσκευάσθησαν εἰς χαλιβουργεῖα τῆς Βάρνας.

Ως ἔγνωσθη, ἡ καθέλκυσις τοῦ πρώτου τάνκερ θὰ λάθη χώραν ἐντός τοῦ προσεχούς έτους.

Ἄπο τοῦ 1970 καὶ ἐντεῦθεν, ἡ Βουλγαρία ἔχει ναυπηγήσει, διὰ λογαριασμὸν τῆς Πολωνίας, τρία μπάλκ κάρριερς, τῶν 23.500 τόν. d.w. ἕκαστον, ἔπειτα δὲ πέντε, τῶν 38.000 τόν. d.w. ἕκαστον θὰ ναυπηγηθοῦν εἰς Βάρναν, μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1975.

ΚΑΙ ΝΕΟΣ ΛΙΜΝΗ

Ο νέος βουλγαρικὸς λιμὴν εἰς τὴν περιοχὴν Ρουσσέ, διὰ της προορίζεται διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν φορτίων χυλείας, ἀνθρακος, κώκ, καθὼς καὶ ἐμπορευματοκιβωτίων, πρόκειται νὰ τεθῇ ἐλειτουργίᾳ περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος έτους.

Ο λιμὴν θὰ ἔξοπλισθῇ διὰ γερανῶν ἀνύψωτικῆς ίκανότητος 5 καὶ 10 τόνων, ἥδη κατασκευαζόμενους εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ιθάν Δημητρώφ». Παραλλήλως, θὰ διάβετη δύο ρωσικούς γερανούς, τῶν 16 τόνων, τύπου «Κιροβέτ» καὶ ἔνα γερανόν διὰ βαρέα φορτία, κατασκευῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας.

Ως ἀνέφερε τὸ πρακτορεῖον, ὁ τύπος αὐτὸς τοῦ δεξαμενοπλοίου θὰ ναυπηγῇ ἐν σειρᾷ καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Γκέρογκι Δημητρώφ» τῆς Βάρνας, διὰ λογαριασμὸν τῆς Βουλγαρίας, τῆς Πολωνίας, καθὼς καὶ τρίτων χωρῶν.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, τὰ ναυπηγεῖα ἐφωδιάσθησαν διὰ γερανογεφύρας ἀνύψωτικῆς ίκανότητος 800 τόνων — ἐκ τῶν με-

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΕΚΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ «ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ»

Πρόκειται, κατὰ τὸ ἐν τρίτον, νὰ μειωθῇ τὸ τονιάκ τοῦ ἐφεδρικοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου διὰ τῆς πωλήσεως, πρὸς διάλυσιν, διακοσίων ὄγδοηκοντα σκαφῶν, λίμπερτς, κυρίως. Ἡ διατήρησίς των ἐκρίθη ἀντιοκονομικῇ. Τὸ πλείστον τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἶναι ὑπερτριακονταετοῦς ἡλικίας.

Καὶ ὁ ἀπομένων ἐφεδρικὸς στόλος θὰ ἀπαρτίζεται ἀπὸ 536 σκάφη.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΚΡΙΒΟΤΕΡΟΣ Ο ΧΑΛΥΨ

Ἡ Ναυτικὴ Διεύθυνσις τοῦ Ιαπωνικοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, ὑπολογίζει διὰ ἡ ἐξ 25% αὔξησις τοῦ ἐγχώριου χαλιβοῦ θὰ κοστίσῃ εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς χώρας περὶ τὰς 80.000 ἑκατ. γιέν.

Ἐφ' ὅσον, εἴπε τὸ ὑπουργεῖον, ὁ χάλυψ στοιχηματοποιεῖται διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς πλοίου, καλύπτει τὸ 25 - 30% τῆς συνολικῆς του ἀξίας, ἡ ἐξ 11.000 γιενῶν ἀνά τόνων αὔξησις θὰ ὀθήσῃ πρὸς τὰ ἄνω τὰς τιμᾶς κατὰ περίπου 7%.

Ἡ ἀμεσος ἀντιδρασις τῶν Ιαπώνων ναυπηγῶν ἡτο ἀπροκάλυπτος ἀπογοήτευσις, δεδομένου διὰ αἱ πλεισται τῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, αἵτινες ἀνέρχονται εἰς 50 ἑκατ. τόν. χαλιβοῦ ἐποίων, πιστεύει διὰ ὁ ἐγχώριος χάλυψ παραμένει εἰσέτι εἰς συνα-

γωνιστικά ἐπίπεδα.

Ἡ πλήρης ἔκτασις τῆς ἐπιδράσεως ἐκ τῆς αὔξησεως τῆς τιμῆς τοῦ χαλιβοῦ, εἶναι ἐμφανεστέρα εἰς τὰ μεγάλα σκάφη. Διὰ τὴν ναυπηγήσιν, π.χ. ἐνὸς σούπερ τάνκερ, τῶν 400.000 τόν. d.w., ἀπαιτούνται περὶ τὰς 50.000 τόν. χαλιβοῦ. Μὲ τὴν νέαν τιμὴν τοῦ χαλιβοῦ, τὸ κόστος τοῦ σκάφους αὐτοῦ αὔξανε κατὰ 500 ἑκατ. γιέν.

«Ο ἀριθμὸς οὗτος καταδεικνύει τὸν ἀντίκτυπον τὸν ὅποιον αἰσχάνεται ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἐτὶ τῆς αὔξησεως τῆς τιμῆς τοῦ χαλιβοῦ», παρετήρησεν ὁ διευθυντής τοῦ τεχνολογικοῦ τμήματος τῶν ναυπηγείων Μιτσούμπιτσ.

«Καὶ δὲν εἶναι μόνον αὐτὸς — συνέχισεν — ὁ πραγματικὸς ἀντίκτυπος θὰ εἶναι ἐπὶ σοφαρότερος, καθὼς προβλέπεται βεβαία ἡ αὔξησις καὶ ἄλλων εἰδῶν».

«Επεροι ναυπηγοὶ ἐτόνισαν, διὰ ἡ αὔξησις τῆς τιμῆς τοῦ χαλιβοῦ θὰ δυσχεράνη ἐτι πλέον τὴν σχεδὸν ἀνύπαρκτον πλέον συναγωνιστικὴν θέσιν τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Ὁ ἐκτρόσωπος τῆς Μιτσούμπιτσ αἵφερεν: «Η συναγωνιστικότης μας δὲν συζητεῖται μετὰ τὸ 1977. Ἀκόμη καὶ σήμερον εὑρισκόμεθα εἰς μειονεκτικὴν θέσιν, ἔναντι τῶν Εὐρωπαίων».

Καὶ ἐνῷ αἱ τοιαῦται δηλώσεις θεωροῦνται ὡς ὑπεράλλουσαν τὴν πραγματικότητα, οὐδεὶς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν ζημίαν τὴν ὅποιαν θὰ προκαλέσῃ ἡ αὔξησις τῆς τιμῆς τοῦ χαλιβοῦ εἰς τὴν ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν — ἐκτός ἐάν ἡ παραγωγικότης βελτιωθῇ σημαντικῶς.

Ο ιαπωνικὸς χάλυψ παραμένει εἰσέτι εὐθηγότερος τοῦ εὐρώπαικοῦ, ἀλλὰ οἱ ναυπηγοὶ ἀρνοῦνται νὰ παραδεχθοῦν τὴν αὔξησιν ὡς δικαιολογημένην.

«Εκπρόσωπος τῶν ναυπηγείων Χιτάτοι παρετήρησεν, διὰ μία τοιαύτη σύγκρισις εἶναι «ἄπλη» καὶ «ἐπικίνδυνος». «Εἶναι γεγονός, διὰ οἱ Ιαπώνες ναυπηγοὶ δύνανται εἰσέτι νὰ χρησιμοποιοῦν εὐθηγότερον χάλυβα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Εὐρώπην καὶ ἡ αὔξησις τῆς τιμῆς τοῦ χαλιβοῦ ἐνδέχεται νὰ ἐπιφέρῃ τὸ τελεωτικὸν πλήγμα εἰς τὴν συναγωνιστικότητα τῆς Ιαπωνίας.

Ἡ ἀνωτέρω παραπήρησις ἐγένετο εἰς μίαν ἐποχὴν ὅπου τὸ ναυπηγικὸν κόστος εἰς τὴν Ιαπωνίαν ἀνέρχεται ταχύτερον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ ἡ αὔξησις τῆς τιμῆς τοῦ χαλιβοῦ ἐνδέχεται νὰ ἐπιφέρῃ τὸ τελεωτικὸν πλήγμα εἰς τὴν συναγωνιστικότητα τῆς Ιαπωνίας.

Πάντα ταῦτα, ἀπαντες συμφωνοῦν, διὰ ἡ βιομηχανία ἀντιμετωπίζει ἐπιστάρον πρόβλημα. Εἶναι ἐμφανές πλέον, διὰ ἡ ἐποχὴ τῆς εὐημερίας τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, λόγω προσφορᾶς χαμηλοῦ κόστους, παράξιμως παραγόντων κόστους.

Παρὰ ταῦτα, ἀπαντες συμφωνοῦν, διὰ ἡ βιομηχανία ἀντιμετωπίζει ἐπιστάρον πρόβλημα. Εἶναι ἐμφανές πλέον, διὰ ἡ ἐποχὴ τῆς εὐημερίας τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, λόγω προσφορᾶς χαμηλοῦ κόστους, παράξιμως παραγόντων κόστους.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως, πολλοὶ ναυπηγοὶ χρησιμοποιοῦν ἑνα νέον «σλόγκαν»: «Νὰ κατασκευάσωμεν ὑψηλῆς ποιότητος πλοία, τὰ ὅποια θὰ δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς υψηλοτέρας τιμάς».

«Επερος ὁμιλητῆς ἀνέφερεν: «Εύθυνς ὡς ἡ αὔξησις τῆς τιμῆς τοῦ χαλιβοῦ λάθη χώ-



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευῆς τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ

Άντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΠΡΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΣΣΑ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

I A T R O S

Appointed and Approved by: P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina
Vicente Lopez 2602—2° A
Buenos Aires Tel.: 85 - 3943
Cables : Salivaras - B. Aires : 30 - 0590

ραν, οι πλοιοκτήται θά στραφούν πρός πλοία χρησιμοποιούντα υλικά ύψηλής ποιότητος, προϋποθέτοντα έλαχιστην συντήρησιν. Θά άγοράζουν τά πλοιά αύτά, έστω καὶ εἰς ύψηλοτέρας τιμάς. Οι σχεδιασταί πλοίων θά πρέπει νά στρέψουν τήν προσοχήν των εἰς πλοΐα, μη ἀπαίτουνα συντήρησην, ή, τούλαχιστον, πλοία εύχερους συντήρησεως.

Μίας ἄλλης κατάστασις, ήτης θά δημιουργηθή ἐπί τῆς αὐξήσεως τής τιμῆς τοῦ χάλυβος, θά είναι ἡ προσπάθεια τῶν ναυπηγείων, ὅπως ἀνανεώσουν τοὺς δρους τῶν ἀνά χείρας τῶν ναυπηγικῶν συμβολαίων. Τὰ περισσότερα τῶν νέων συμβολαίων θά περιλαμβάνουν σχετικὸν ὄρον περὶ κλιμακώσεως τῆς τιμῆς.

Τὸ σημαντικότερον κώλυμα εἰς τήν περίπτωσιν κλιμακώσεως τιμῆς, είναι ὅτι δὲν ὑπάρχει εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἐπίσημος δείκτης τιμῶν. Ἔναν τὸ ὑπουργεῖον Μεταφορῶν ἐνδιαφερθῆ ἀναλόγως, θά πιεστὴ τὴν κυβέρνησιν ὅπως καθιερώσῃ τοιοῦτον δείκτην.

Δὲν ἀντιμετωπίζει, ὅμως, ἡ Ἰαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία τήν ἀκρίβειαν, μόνον τοῦ χάλυβος, ἀλλὰ καὶ τὴν κατὰ 30.5% αὐξήσιν τῶν ἐργατικῶν. Ὁ περιορισμός, ἐπίσης, τῆς ἐνέργειας (ἡλεκτρικοῦ ρεύματος), προεκάλεσε τὴν καθυστέρησιν τῆς παραγωγῆς.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Η ΚΑΘΩΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Μία ἀραβικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἐν πλήρει ἀναπτύξει. Πρόκειται περὶ τῆς «Κουβεΐτ Σίππικ Κόμπαν», ἥτης συνεστήθη τὸ 1965, παραλαβούσα τὰ πρώτα δέκα τρία, ρωσικῆς κατασκευῆς, φορτηγά πλοιά. Ἐντὸς τοῦ 1977, ἡ ἀραβικὴ ἔταιρία, μετά τὴν παράδοσιν τῶν ὑπὸ κατασκευὴν σκαφῶν, θά ἀριθμῇ δύναμιν 565.000 τόνων.

Γραμμάτις τακτικάς, ἔξυπητούσας τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, συνέστησε καὶ ὁσημέραι ἀναπτύσσει ἡ ἔταιρία τοῦ Κουβεΐτ. Νέοτευκτα πλοία παραλαμβάνει. Καὶ τὰ κεφάλαια τῆς ἔταιρίας βαίνουν αὐξάνομενα. Εἰς 12 ἑκατομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας ἀνήρχοντο, τελευταίως διπλασιασθέντα.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΤΩΝ ΔΛΟΔΑΠΩΝ

Ἐκστρατείαν ὑπὲρ τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἀνέλαβεν ἡ Ἑθνικὴ «Ἐνωσιαὶ Ναυτικῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας» ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. Στόχος: ἡ ἔξιστως μισθῶν τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ βρετανικῶν πλοίων, ἀσχέτως ἔθνικότητος.

Σχετικάς ἐπάφας είχεν ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Βρετανικῆς «Ἐνωσεως» μετὰ τῶν ἡγετῶν τῶν ναυτεργατικῶν ἔνώσεων τῆς Αὐστραλίας, τῆς Νέας Ζηλανδίας, τοῦ Χόγκ Κόγκ καὶ τῆς Ἰνδίας.

Ίδιαιτέρα προσπάθεια καταβάλλεται διὰ τὴν δελτίων τῆς θέσεως τῶν Ἀστιῶν ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι ὑπηρετοῦν ἐπὶ πλοίων διαφόρων ἔθνικοτήτων ὑπὸ ἔξαιρετικῶς χαμηλᾶς ἀποδοχάς.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

Ριζικαὶ ἀνακατατάξεις προτείνονται εἰς τὴν Νορβηγίαν, διὰ τὴν ναυτικήν τῆς ἐκπαίδευσιν. Ἡ ἔκθεσις τῆς συσταθείσης ειδικῆς ἐπιτροπῆς Πήρουσ συνιστά:

Διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν ἀξιωματικῶν τὴν σύστασιν τριῶν, διαφόρου βαθμοῦ ἐκπαιδεύσεως, σχολῶν:

α) Σχολῆς φοιτήσεως μονοετοῦ, διὰ τὴν κατάρτισιν δευτέρων μηχανικῶν, ὑποπλοιάρχων καὶ ἡλεκτρολόγων.

β) Σχολῆς ἀνωτέρας, φοιτήσεως διετοῦ,

μὲ τρεῖς κλάδους: Πλοιάρχων, ἀρχιμηχανικῶν καὶ ἡλεκτρολόγων. Μετὰ τὴν ἀποφοίτησιν, ὁ πλοιάρχος θά είναι κατηποτισμένος καὶ ὡς μηχανικός καὶ ἡλεκτρομηχανικός.

γ) Σχολῆς διοικητικῆς καταρτίσεως, μονοετοῦ φοιτήσεως, προσιτῆς εἰς δῆλους, ἀλλὰ ὑποχρεωτικῆς διὰ τοὺς μέλλοντας νὰ ἀναλάβουν τὴν διακυβέρνησιν πλοίου.

Ἡ ἔκθεσις δὲν προτείνει μεταβολὴν τίνα τῶν κατεστημένων διὰ τοὺς ἀσυρματιστάς. Δύνανται, ὅμως, νὰ τύχουν, οὗτοι, συμπληρωματικῆς καταρτίσεως, ἵνα ἀποκτήσουν τὸ πτυχίον τοῦ ἡλεκτρομηχανικοῦ.

Ο χρόνος τῆς ὑποχρεωτικῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας, ὅστις θὰ δύναται νὰ διαυθῇ καὶ μετά τὴν ἔξοδον ἀπὸ τῆς σχολῆς, ὀρίζεται 18μηνος διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καταστρώματος καὶ 12μηνος διὰ τοὺς μηχανικούς. Προσμετράται ὁ χρόνος τῆς φοιτήσεως εἰς τὴν σχολήν.

Ἡ ἐπιτροπὴ Πήρουσ διττὴν εἶχεν ἀπόστολήν: Τὸ μὲν νὰ προσαρμόσῃ τὰ τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως εἰς τὰς προόδους τῆς συγχρόνου τεχνολογίας, τὸ δὲ νὰ διευκολύνῃ τὴν κάθισμον εἰς τὴν θαλασσαν τῶν νέων, παρεχομένης τῆς δυνατότητος νὰ ἀλλάξῃ ὁ ναυτικὸς τὸν κλάδον τῆς σταδιοδρομίας του, μεταξὺ ναυτίλου, μηχανικοῦ καὶ ἡλεκτρολόγου.

Τὸ σχέδιον Πήρουσ συζητεῖται, ηδη, μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων καὶ ἐνδιαφερομένων κύκλων.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Τέσσαρα ἔτη ἐντὸν περιόδεον τοῦ ἀρχικῶν προβλεφθέντος χρόνου, θὰ περατωθῇ τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τῶν ναυπηγείων τῆς Νοτίου Κορέας. Τούτῳ σημαίνει, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1976 ἡ ναυπηγικὴ παραγωγὴ τῆς χώρας θὰ ὑπερβῇ τὰ 6 ἑκατ. τόν. d.w., ἐν συγκρίσει πρὸς 250.000 τόνους τοῦ 1972. Ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ εἰσκομιζωνται 1.000 ἑκατομ. δολαρίων ἐτησίως ἀπὸ τοῦ 1976 καὶ 2.000 ἑκατ. δολαρίων πετά τὸ 1983, ἀπὸ ἔξαγωγάς νεοτεύκτων πλοίων.

Τὰ ἀνωτέρω ἀνέφερθσαν ὑπὸ τοῦ πρόδρου Πάρρη τῆς Νοτίου Κορέας, κατὰ τὴν τελετὴν τῆς ὀνομασίας δύο σούτερ τάνκερς, τῶν 258.000 τόν. d.w. ἔκαστον, ἀτινα ἐναυπηγήσθσαν εἰς Ούλσαν, διὰ λογαριασμὸν τοῦ οίκου Γ. Σ. Λιθανού.

Μετὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῶν ἐπεκτάσεων εἰς τὰ ναυπηγεία Χουντάτι τοῦ Ούλσαν, τὸ 1976, ἡ ἔτησις παραγωγὴ τῶν θὰ ἀνέλθῃ εἰς 12 σούτερ - τάνκερς, τῶν 300.000 τόν. d.w. ἔκαστον καὶ 21 πρόντακτα κάρριερς, τῶν 60.000 τόν. d.w. ἔκαστον. «Ἐν ἔτος ἀργότερον, θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ κατασκευάσουν πλοιά τοῦ ἐνὸς ἑκατ. τόνων.

Ἐν τῷ μεταξύ, λόγω τῆς προσδοκωμένης αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ Ἰαπωνικοῦ χάλυβος, σύστασις

μελετάται ἡ ἀνάπτυξις τῆς χαλυδουργίας εἰς τὴν χώραν, εἰς τρόπον ὥστε τὸ 1980, τὰ δύο τρίτα τοῦ ἀπαιτουμένου, διὰ τὰ ναυπηγεία, χάλυβος, νὰ είναι ἐγχωρίου παραγωγῆς.

Ἡδη, μὲ τὰς παραγγελίας εἰς τὰ ναυπηγεία Χουντάτι, ἡ Νότιος Κορέα κατατάσσεται μεταξὺ τῶν δέκα μεγαλύτερων ναυπηγείων χωρῶν τοῦ κόσμου, ἐνῷ τὸ ἔθνικὸν πρόγραμμα προβλέπει τὴν κατασκευὴν ἑτέρων ναυπηγείων τῆς αὐτῆς, περίπου, δυναμικότερος.

Σημαντικὸν πλεονέκτημα είναι, ὅτι ἡ ἐξένερσις ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, δὲν παρουσιάζει προβλήματα καὶ, ἐπὶ πλέον, οὐδέποτε ἐσημειώθησαν ἀπεργία.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Παραλλήλων μὲ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ναυπηγείων της, ἡ Νότιος Κορέα ἀποσκοπεῖ εἰς ταχείαν αὔξησην τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου.

Ἡ χώρα διθέτει σήμερον στόλον ἔξ 1.500.000 τόν. γκρός. Βάσει ύφισταμένου προγράμματος, θὰ ἔχῃ τριπλασιασθή ἔως τὸ 1980.

Χαρακτηριστικὸν είναι, ὅτι τὸ 20% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τοῦ στόλου ἀποτελείται ἀπὸ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, τὰ ὅποια θὰ ἔχουν ἀντικατασταθῆ ἀπὸ πλοία κοντινέρες μέχρι τὸ 1980.

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς γνωστὰς ναυτιλιακὰς χώρας, αἵτινες μαστίζονται ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν πληρωμάτων, ἡ Νότιος Κορέα διαθέτει ὑπεράφθιμα πληρωμάτα, τὰ ὅποια χαρακτηρίζονται διὰ τὴν προθυμίαν καὶ τὴν ἔργοντητά των.

Ἄξιζει νὰ σημειωθῇ ιδιαιτέρως, ὅτι κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, τὰ ἐσόδα τῆς κορεατικῆς Ναυτιλίας ἀνήλθον εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 83 ἑκατ. δολαρίων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η ΤΗΛΕΟΡΑΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τὸ σύστημα τῆς τηλεοράσεως κλειστού κυκλώματος, ὅπερ τώρα μόλις ηρχισεν εἰσαγόμενον καὶ εἰς τὰ πλοιά μας, ἔχει ηδη ἐφαρμοσθῆ εἰς 231 σουηδικά σκάφη, τὰ 90% δηλαδί της ποντοπόρου Ναυτιλίας. Εἰδικὴ υπηρεσία ἔχει ἀναλάβει τὴν ἀποστολὴν τῶν κασσετῶν εἰς τὰ πλοιά. Προβλέπεται κασσέτα διαρκείας μιᾶς ώρας ἀνά 150ήμερον διὰ τὰ νέα τῆς πατρίδος, παραδίδομενη εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ἵνα φροντίδι αὐτῶν ἀποσταλῇ εἰς τὰ πλοιά. Η αὐτὴ ὑπηρεσία θὰ διαίνει προγράμματα διασκεδαστικά, διαρκείας 20 ώρῶν κατὰ μῆνα. Τὰ προγράμματα αὐτὰ θὰ ἐναλάσσονται εἰς τὰ πλοιά.

Διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἡ ἐγκατάστασις τοῦ δικτύου αὐτοῦ τηλεοράσεως στοιχίζει 4.5 ἑκατ. κορωνῶν συσηδικῶν, ἥτοι 19.480 κορ. κατὰ πλοίον. Η συντήρησις τῆς ἐγκατάστασεως καὶ ἡ διανομὴ τῶν προγραμμάτων θὰ είναι εἰς βάρος τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ σουηδικὸν Δημόσιον ἐνέγραψεν εἰς τὸν προϋπολογισμὸν 1974/75 κορώνας 1.7 ἑκατομ., διὰ τὰς κασσέτας καὶ τὰ προγράμματα.

MERCANTILE MARINE ENGINEERING AND GRAVING DOCKS Co. N.V.

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403

BELGIUM

Tel : (03) 41.04.20

Telex : Shafting AN 03.219

General Representative in Greece :

N. A. CATSIKADAKOS

59, Vas. Constantinou Ave.

Tel : 4519.629

Telex : 21-3306 NIKA

Cables : Hansadok Piraeus

Ριζικαὶ ἀνακατατάξεις προτείνονται εἰς τὴν Νορβηγίαν, διὰ τὴν ναυτικήν τῆς ἐκπαίδευσιν. Η ἔκθεσις τῆς συσταθείσης ειδικῆς ἐπιτροπῆς Πήρουσ συνιστά:

Διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν ἀξιωματικῶν τὴν σύστασιν τριῶν, διαφόρου βαθμοῦ ἐκπαιδεύσεως, σχολῶν:

α) Σχολῆς φοιτήσεως μονοετοῦ, διὰ τὴν κατάρτισιν δευτέρων μηχανικῶν, ὑποπλοιάρχων καὶ ἡλεκτρολόγων.

β) Σχολῆς ἀνωτέρας, φοιτήσεως διετοῦ,

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ A.E.



Από τοῦ Ιανουαρίου 1975

Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ

τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά



Θά χρησιμοποιήθηται ἀποκλειστικά δι' ἐπισκευάς

Μῆκος 337 μ., πλάτος 53,6 μ., βάθος εἰς εῖσοδον 9,25 μ. Η δεξαμενή έχει πρετείται υπό δύο γερανών τῶν 100 τόννων και δύο τῶν 50. Μικρότεροι γερανοί θὰ τοποθετηθοῦν διά τὴν διακίνησιν μικρῶν βαρῶν.

Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά διαθέτουν τὰ

νεώτερα καὶ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καθὼς καὶ ἔξοπλισμόν διὰ παντὸς εἰδους ἐπισκευάς πλοίων. Οἱ κλιματολογικές συνθήκες, ὡς εἰδικός ἔξοπλισμός καὶ ἡ ὄργανωσις τοῦ σχετικοῦ Τμήματος καθιστοῦν τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία ιδεώδη δι' ἐργασίας ἀμμοβολῆς (GRIT BLASTING).

χον άναλάβει τὴν κατασκευὴν ἔνδεκα (11) σκαφῶν τοῦ αὐτοῦ τύπου, ἐξ ὧν τὰ ἑπτά (7) ηδη παρεδόθησαν εἰς τὰς πλοιοκτητρίας ἑταιρίας τῶν.

Κατὰ συνέπειαν, τὸ σύνολον τῶν μέχρι σήμερον ἀποπερατωθέντων καὶ ναυπηγουμένων ὑπὸ τῆς Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ φορτηγῶν, τύπου μπάλκ κάρριερ, ἀνέρχεται εἰς δέκα ἑπτά (17).

Τὰ τρία ἑπτά τῶν παραγγελθέντων ἐπ' ὄνοματι τῶν ὅντων ἑταιριῶν θὰ ἀνήκουν εἰς τὸν δημίλον Ξυλά τῆς Ν. Υόρκης καὶ τὸ τέταρτον διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ἀλεξάκη τῆς Νέας Υόρκης. Τιμὴ μεταξὺ 12 ἑως 12,75 ἑκατ. δολ. μὲν τὰ 60% σταθερά καὶ τὰ 40% ὑπὸ κλιμάκωσιν τῶν ἔργατικῶν μεταξὺ τοῦ χρόνου τῆς ύπογραφῆς τοῦ συμβολαίου καὶ τοῦ 1977, χρόνου παραδόσεως.

ΑΓΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ

Παρὰ τοῦ κ. Ἀντ. Γ. Γιαννουλάτου ἡγοράσθη τὸ ιταλικὸν σκάφος ρὸλ - ὄν)ρὸλ - ὁφρ «Βέντο ντι Λεδάντε» ἀντὶ 1.150.000 δολ. Είναι ναυπηγήσεως τοῦ 1967, 1.230 τόν. d.w. μὲ μηχανὴν MAN 1.730 ἵππων, ταχύτητος 13 μιλ. καὶ μεταφορικῆς ίκανότητος 50 κοντέινερς καὶ 40 μικρῶν αὐτοκινήτων. Θὰ διατεθῇ εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς.

ΠΛΗΣΙΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Τὰ ναυπηγικά συμβόλαια δεξαμενοπλοίου τῶν 154.000 τόν. d.w., ὅπερ είχε παραγγελθῆ ἐπὶ τὰ ναυπηγεῖα Γκοταβέρκεν εἰς τὰ τέλη τοῦ 1972 ὑπὸ τοῦ Οίκου Κουλουκούνητη, ἐπωλήθησαν εἰς Γάλλους διὰ ποσὸν ἀνώτερον κατὰ 12% ἑκατ. δολλαρίων τοῦ ἀρχικοῦ κόστους.

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον δανικὸν φορτηγὸν «Fri-dana», 2.676 τόν. γκρός, 3.160 τόν. d.w. τοῦ 1957, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ 780.000 δολλαρίων καὶ παρελήφθη.

Μετωνομάσθη «Ντίμεντ».

—Η πώλησις τοῦ μπάλκ κάρριερ «Ἀριστείδης», 28.029 τόν. γκρός τοῦ 1963 δὲν ἐπραγματοποιήθη.

—Ἐπωλήθη εἰς Πορτογάλους ἀντὶ 1.315.000 δολλαρίων τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀλμπρίσιας», 14.121 τόν. γκρός, 23.392 τόν. d.w. τοῦ 1955. Τὸ σκάφος θὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ἀπόθηκη.

—Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Wealth Venture», 16.182 τόν. γκρός, 26.500 τόν. d.w. τοῦ 1971 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ δολ. 6,5 ἑκατομμυρίων συμπεριλαμβανομένου τάιμ τσάρτερ.

—Ἐπωλήθη εἰς Ινδούς ἀγοραστὰς ἀντὶ δολ. 9,5 ἑκατομ. τὸ λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Maíris», 19.816 τόν. γκρός, 34.922 τόν. d.w. τοῦ 1965.

—Μεταξὺ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Ἄγιος Ἀστεριάδης», 7.989 τόν. γκρός, 11.540 τόν. d.w. τοῦ 1956. Τιμὴ πωλήσεως δολ. 1,7 ἑκατομ.

—Εἰς ἀνατολικογερμανικὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀττλάντικ Μαρτσιόνες», 40.962 τόν. γκρός τοῦ 1968.

—Τὸ ισπανικὸν υγραιεριοφόρον «Isla de Mouros», 1.071 τόν. γκρός τοῦ 1958 ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν παναμακήκην σημαίαν. Μετωνομάσθη «Κάπτ Μαλέας».

—Ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Desert Leader», 20.728 τόν. γκρός τοῦ 1957 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Κορώνα Ενερτζια». Ή λιθεριανὸν διεπρήθη.

—Τὸ γερμανικὸν μότορσιπ «Zeus II», 499 τόν. γκρός, 845 τόν. d.w. τοῦ 1951, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Δίδυμος».

—Ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ δηζελοκίνητον κυπριακὸν φορτηγὸν «Wakenitz», 1.545 τόν. γκρός καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γεώργιος Ρούσσος». Σημαία ἑλληνική.

—Ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς τὸ παναμαϊ-

κὸν φορτηγὸν «Τήγκλ III», 2.979 τόν. γκρός τοῦ 1951 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Sesun».

—Τὸ δηζελοκίνητον ισπανικὸν φορτηγὸν «Monte Saja», 8.199 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Κεφαλονιά Σπίριτ». Σημαία κυπριακή.

—Παρὰ τῆς ἑταιρίας Τσάκου ἡγοράσθη τὸ κυπριακὸν μπάλκ κάρριερ «Παμπέρο», 8.674 τόν. γκρός τοῦ 1956. Παραλαμβανόμενον θὰ μετωνομασθῇ «Αἴρηνς Τζόου». Θὰ παραμείνῃ ὑπὸ τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαπούς τὰ φορτηγὰ «Ασπα Μαρία», 2.577 τόν. γκρός τοῦ 1948, «Ελένη», 2.577 τόν. γκρός τοῦ 1947 καὶ «Ελλάς», 2.548 τόν. 1948.

—Τὸ χαρακτηρισθὲν ὡς ὀλικὴ ἀπώλεια φορτηγὸν «Τζός Π.», 6.553 τόν. γκρός τοῦ 1956 ἡγοράσθη παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν του καὶ μετωνομάσθη «Μπουσουπούλινα Γουσάίνη». Διετήρησε τὴν κυανόλευκον.

—Ἐπωλήθη εἰς ἀγγλικὰ συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Μαρτνίνα Τρέιντερ», 1.401 τόν. γκρός τοῦ 1967.

—Ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Yewmount», 1.031 τόν. γκρός τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Ηλίας Γ. ΙΙΙ».

—Ἐπίσης ἡγοράσθη τὸ μότορσιπ «Ventus», 427 τόν. γκρός τοῦ 1952 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Αγγελική». Κυπριακὴ σημαία.

—Ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Ἀριστοκράτης», 8.814 τόν. γκρός τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Bibo». Σημαία Σομαλίας.

—Τὸ λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Μαραθώνιαν», 15.028 τόν. γκρός τοῦ 1943, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2 ἑκατομ. δολλαρίων.

—Ἡγοράσθη παρὰ τοῦ Οίκου Πάπα τὸ δηζελοκίνητον ισπανικὸν δεξαμενόπλοιον «Arabia Maru», 34.099 τόν. γκρός τοῦ 1964 καὶ παραλαμβάνεται τὴν 30ην Αύγουστου.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

CABLE ADDRESS: GLOCHARS

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

ΠΑΡΑΔΙΑΒΑΙ ΝΕΟΔΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τό δόλανδικον μότορσπιτ «Colette», 480 τόν. γκρός, τού 1956 και μετωνομάσθη «Χαλκιδική II». Σημαία έλληνική.

— Τὴν 16ην Ιουλίου παρελήφθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Λισσαδώνος τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ οἴκου τοῦ κ. N. Δ. Παπατολού λιβεριανὸν «Darien», 13.127 τόν. γκρός, τού 1960. Μετωνομάσθη «Στόλος Χίππο». Σημαία έλληνική.

— Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν μπάλκι κάρριερ «Vera Venture», 13.246 τόν. γκρός, τού 1973 και μετωνομάσθη «Καρολίνα Π.». Ἡ λιβεριανὴ διετηρήθη.

— Τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν μπάλκι κάρριερ «Alida Gorthone», 18.826 τόν. γκρός, τού 1963, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Δημήτρης Λ. Φ.». Σημαία έλληνική.

— Παρεδόθη εἰς τὸν ἀγοραστά του τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Βέγκα», 2.914 τόν. γκρός, τού 1960. Μετωνομάσθη «Naashi».

— Τὸ πωληθὲν, μεταξὺ Ἐλλήνων, φορτηγὸν «Ελένη Η. Φ.», 9.804 τόν. γκρός, τού 1963, παρεδόθη και μετωνομάσθη «Λόρντ Χάστινγκς». Ἡ κυανόλευκος διετηρήθη.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Κέφ Χώκ» και ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν φιλανδικὸν δεξαμενόπλοιον «Aspro», 12.971 τόν. γκρός, τού 1960.

Τὸ ἀγορασθὲν ιταλικὸν φορτηγὸν «Cito di Firenze», 4.595 τόν. γκρός, τού 1958, παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυανόλευκον και μετωνομάσθη «Δαναός».

— Παρελήφθη ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του τὸ λιβεριανὸν μπάλκι κάρριερ «Στεφανία», 10.733 τόν. γκρός, τού 1960. Μετωνομάσθη «Αθλος».

— Τὰ πωληθέντα, μεταξὺ Ἐλλήνων λιβεριανὰ μότορσπιτ «Σπάρταν», 937 τόνων γκρός, τού 1959 και «Σπάρταν Σπίριτ», 919 τόν. γκρός, τού 1958, παρεδόθησαν και ὑψωσαν τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθησαν «Sky Faith» και «Skystewart», ἀντιστοίχως.

Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Sianishen», 21.346 τόν. γκρός, τού 1958 και ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Πέτρολα ΧΙΧ».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν ἐπωλήθη τὸ παναματικὸν δεξαμενόπλοιον «Περσεύς I», 15.852 τόν. γκρός, τού 1956.

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ 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)

312210

321225

328543

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

Μήνυμα τοῦ κ. 'Υπουργοῦ πρὸς τοὺς ναυτικοὺς

Ο ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ναύ-
αρχος κ. Ἰωάν. Μηνάριος, ἀπηγόρυνε πρὸς
τοὺς Ἐλληνας ναυτικοὺς τὸ κάτωθι μήνυμα:
«Ἐλληνες ναυτικοί,

Μὲ ίδιστέραν χαρὰν ἐπικοινωνῶ σήμερον
μαζὶ σας, διὰ νὰ σᾶς μεταφέρω τὸν ἔγκαρδον
χαιρετισμὸν τοῦ Πρωθυπουργοῦ τῆς
χώρας κ. Κωνσταντίνου Καραμανῆ και νὰ
σᾶς διαθιβάσω τὰ αἰσθήματα τῆς συμπα-
θείας μου και ὡρισμένας ἐπικαίρους σκέψεις.

Μετὰ πάροδον ἐπτὰ ἔτῶν ἀναστολῆς τῶν
πολιτικῶν ἔλευθεριῶν, ἡ χώρα μας, μὲ πρω-
τοβουλίας τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων, εἰσέρχε-
ται εἰς περίοδον ἱστορικήν, ἡ ὁποία ἔγυαται
τὴν βεβαίαν ἐπάνοδον εἰς τὴν Δημοκρα-
τίαν, οἱ θεσμοὶ τῆς ὅποιας ἐδιδάχθησαν εἰς
τὴν σημερινὴν Παγκόσμιον Κοινότητα, ὑπὸ^{τόν}
τῶν φιλοσόφων τῆς ἀρχαίας Ἐλλάδος.

Σήμερον, δόμως, προέχει, παντὸς ἄλλου,
ἡ ἀντιμετώπιστος τοῦ μεγάλου ἔθνους θέματος
τῆς μαρτυρικῆς μεγαλονῆσου και ἀπαιτεῖται,
πρὸς τοῦτο, ὡς και δι. Κ. Πρωθυπουργός
ἐπόντοις εἰς τὸ ιστορικὸν Διάγγελμά
του, ἡ ἀδιάσπαστος ψυχικὴ ἔνότης τοῦ λα-
οῦ και ἡ ἔξαρσίς του εἰς τὸ ὑφος τῶν κρισί-
μων ἔθνικῶν περιστάσεων.

Ἐσεῖς, ἡ μεγάλη τάξις τῶν ναυτικῶν,
ἐπεβεβαίωσατε, ήδη, διὰ τῶν ἀδρόων, ἡθικῶν
και ὑλικῶν προσφορῶν σας, ὅτι ἡνωμένοι εἰς

συμπαταγὴς σύνολον, ἐμπέεσθε ἀπὸ τὰς ἀκα-
ταύτους ἀξίας τῶν ἔθνικῶν και ναυτικῶν,
τῆς φυλῆς, ἀρετῶν, αἱ ὅποιαι, ὑφιστάμεναι
ἀπὸ αἰώνων, ἔθεμελίωσαν τὸ μεγαλεῖον τῆς
Ἐλλάδος.

Ὑπηρετήσας ἐπὶ μακράν σειράν ἐτῶν ἐπὶ^{τόν}
τῶν πολεμικῶν μας πλοίων, ἐντὸς και ἐκτὸς
τῆς Ἐλλάδος, κατὰ τὸν Β' Παγκόσμιο Πό-
λεμον, ἔχω προσωπικὴν ἀντίληψιν τῆς ἐπι-
δράσεως, τὴν ὅποιαν ἀσκοῦν ἐπὶ τῶν ναυ-
τιλούμενων και τῶν μακράν τῆς χώρας εὐ-
ρισκομένων, τὰ μεγάλα γεγονότα εἰς τὴν
πατρίδα και διὰ τὸν πρόσθετον αὐτὸν λό-
γον, σπεύσω νὰ σᾶς κοθησυχάσω και νὰ
σᾶς μεταφέρω τὸ ἐλπιδοφόρον μήνυμα μιᾶς
ἔθνικῆς ἀνατολῆς.

Συνεχίσατε τὰς ἐργασίας σας, ἀπηλλα-
γμένοι τοῦ ὄγκους, διὰ τὴν ἀνεδαύοτητα τῆς
αὔριον, μὲ ἡρεμον αἰσιοδοξίαν δι' ἐν εύτυ-
χεστερον μελῶν, τὸ ὅποιον ἀναφαίνεται εἰς
τὸν ἔθνικὸν ὄριζοντα και δεχθῆτε τὴν ἀπόλυτην
διαβεβαίωσίν μου, ὅτι τὸ Y.E.N., τὸ ὅποιον
ἀσκεῖ τὴν κυβερνητικὴν ἐπὶ τῆς Ναυ-
τιλίας πολιτικήν, συμπαρίσταται μὲ στορ-
γικὴν κατανόησιν εἰς τὰ προβλήματα τοῦ
καθημερινοῦ μόχου σας.

Εὐχόμαι ὁ Θεὸς τῆς Ἀγάπης, ὁ γλυκύ-
τατος Ἰησούς, νὰ ὀδηγῇ τὰς σκέψεις και
τὰ βῆματά σας και νὰ παραστέκῃ τὴν πο-
ρείαν τῶν πλοίων σας ἀνὰ τὰ πελάγη και
τοὺς μακρυνούς ὠκεανούς.

— Διαλύεται, εἰς Ἀλεξάνδρειαν, τὸ λι-
βεριανὸν φορτηγὸν «Ιωάννης Νομικός», 7.
020 τόν. γκρός, τού 1942, τὸ ὅποιον εἶχε
χαρακτηρισθεῖ ὡς ὀλικὴ ἀπώλεια, ἀπὸ τοῦ
1972.

— Επωλήθη εἰς διαλυτὰς Ισπανοὺς τὸ
δεξαμενόπλοιον «Ατρωτος», 13.675 τόνων
γκρός, τού 1953.

**ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ**

— Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ φο-
ρτηγὸν «Σκύτων», 10.067 τόν. γκρός τοῦ
1958.

— Τὸ φορτηγὸν «Φιλίππα», 9.662 τόν.
γκρός τοῦ 1962 ὑψωσε τὴν κυπριακὴν ση-
μαίαν. Μετωνομάσθη «Σκῦμνος».

— Υψωσε τὴν κυανόλευκον και μετωνο-

μάσθη «Σείριος» τὸ ποναματικὸν φορτηγὸν
«Μητέρα Εύδοξια», 2.339 τόν. γκρός τοῦ
1946.

— Τὸ φορτηγὸν «Ισαβέλα», 7.578 τόν.
γκρός τοῦ 1955 ὑψωσε τὴν κυπριακὴν ση-
μαίαν και μετωνομάσθη «Ιζαμπελίτα».

— Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψωσεν ἐπίσης
τὸ φορτηγὸν «Λευτέρης», 8.695 τόν. γκρός
τοῦ 1958.

**METONOMΑΣΙΑΙ**

Τὸ φορτηγὸν «Κάσελ», 5.603 τόν. γκρός
τοῦ 1956 μετωνομάσθη «Μανουέλα».

— Επίσης μετωνομάσθη εἰς «Κατερίνα»
τὸ φορτηγὸν «Καλασβρία», 7.310 τόν. γκρός
τοῦ 1955.

— Εἰς Ἀλεξάνδρα Κ. μετωνομάσθη τὸ
φορτηγὸν «Δυρός», 2.271 τόν. γκρός τοῦ
1946.

— Τὸ φορτηγὸν «Αριστείδης», 9.706 τόν.



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

Παραδίδονται τὰ νεότευκτα



Παρεδόθη άπό τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα εἰς τὸν οἶκον 'Αγγελικούση, τὴν 26ην 'Ιουνίου, τὸ ἄνω εἰκονιζόμενον τύπου «Φόρτσιουν», 22.312 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ, εἰς τὸ ὅποιον ἐδόθη τὸ ὄνομα «'Αναγκελ Γκλόρυ».

γκρός τοῦ 1962 μετωνομάσθη εἰς «Εὔελπίδης 'Ερα».

—Μετωνομάσθη εἰς «Παναγούλα Δ.», τὸ φορτηγὸν «Νήσος Σκύρος», 2.775 τόν. γκρός τοῦ 1947.

—Εἰς «Ντέμις» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Ἀννανασίσιον Νταίη», 8.047 τόν. γκρός τοῦ 1946.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Σαιντ 'Ανδρέας», 3.065 τόν. γκρός τοῦ 1958, μετωνομάσθη «Μαθιός».

—Τὸ φορτηγὸν «Παναγιώτης», 10.135 τ. γκρός τοῦ 1955 μετωνομάσθη «Μαρία Χριστίνα».

—Μετωνομάσθησαν εἰς «'Ασπα» καὶ

«Πέρσα» τὸ φορτηγὸν «Στίλλου Κάρριερ», 2.703 τόν. γκρός καὶ «Στίλλου Ράννερ», 2.456 τόν. γκρός τοῦ 1966.

—Μετωνομάσθη εἰς «Τηλέμαχος» τὸ φορτηγὸν «Ποσειδῶν», 1.325 τόν. γκρός τοῦ 1953.

ΕΛΕΥΘΕΡΑ Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Αρχηγείου 'Ενόπλων Δυνάμεων, ἀναστέλλεται ἡ διαταγὴ ἐπιστρατεύσεως διὰ τοὺς στρατευσίμους ὀπλίτας ἑφεδρείας, ἑφέδρους, ἑφέδρους ἐξ ἑφεδρείας καὶ μονίμους ἐξ ἑφεδρείας ἀξιωματικούς, μὴ κληθέντας πρὸς κατάταξιν. Οὐ-

τοι δύνανται νὰ ἀποδημήσουν, βάσει τῶν κειμένων διατάξεων.

ΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΘΕΣΙΝ

Ρεκόρ εἰσαχθέντος συναλλάγματος ἀπὸ τὸν Οἶκον Μιχ. Καραγεώργη. Εἰς 11.366.853 δολλάρια ἀνήλθε τὸ εἰσαχθὲν, κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, συνάλλαγμα.

"Αν, μὲ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν, συνεχισθῆ καὶ κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ οἴκου Μιχ. Καραγεώργη, θὰ καταλάβῃ, οὗτος, τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν μας οἰκών.

ΔΑΝΕΙΟΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ

Κατόπιν σχετικῆς ἐγκρίσεως τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα τῆς Ελλάδος θὰ χορηγήσῃ εἰς τὴν Α.Ε. Νεώριον—Ναυπηγεία Σύρου, συμπληρωματικὸν δάνειον μέχρι ποσοῦ 63.000.000 δρχ. —πέραν τῶν ἐγκριθέντων δανείων ἐκ δρχ. 448.800.000 συνολικῶς— πρὸς κάλυψιν τοῦ 70% τῆς ἐκ δρχ. 90.000.000 προσθέτου ἐπενδύσεως διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἐν Σύρῳ ναυπηγείου της, τοῦ ὑπολοίπου ἐκ δρχ. 27.000.000 τῆς ἐν λόγῳ προσθέτου ἐπενδύσεως καλυφθησμένου δι' εἰσαγωγῆς συναλλάγματος ἐξ ίδιων διαθεσίμων τῆς δανειοληπτρίας ἐταιρίας.

"Η χορήγησις τοῦ συμπληρωματικοῦ δανείου τελεῖ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ἔχῃ πραγματοποιηθῆ προηγουμένως, δι' εἰσαγωγῆς συναλλάγματος, δλοσχερῶς ἡ ἐξ 27.000.000 δρχ. εἰς συναλλαγματική συμμετοχὴ τῆς ἐνδιαφερομένης ἐταιρίας εἰς τὴν δαπάνην τῆς ἐν λόγῳ ἐπενδύσεως.

"Η ἔξοφλησις τοῦ συμπληρωματικοῦ δανείου δέον δόπιος ἐνεργηθῆ δι' εἰσαγωγῆς ἀντιστοίχου συναλλάγματος, ἐντὸς ἐπτὰ ἔτῶν δι' ἵσων ἔχαμηνιάων δόσεων, ἀρχομένων μετὰ ἔτος ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς σχετικῆς συμβάσεως. Οἱ λοιποὶ δροὶ χορηγήσεως τοῦ δανείου θὰ καθορισθοῦν ὑπὸ τῆς δανειοδοτούσης τραπέζης, κατὰ τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τῶν διατάξεων τῶν ἐν ισχῇ ἀποφάσεων τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς.

Σημειούνται δότι ἡ ἐγκρίσις τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς παρεσχέθη ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὰ ναυπηγεία Σύρου εἰς οὐδεμίαν περιπτώσιν θὰ ζητήσουν ἐκ τῶν ὑστέρων τὴν ὑπαγωγὴν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ N. Δ. 2687)53 τοῦ εἰσαχθησμένου εἰς ἔξοφλησιν τοῦ ἐν λόγῳ δανείου, συναλλάγματος συν-



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)

TELEX: 3101-06 ACIA GR

(SIX LINES)

CABLES:

A CHAIKASHIP

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

ολικού ποσού ισοτίμου δρχ. 63.000.000,
πλέον τόκων.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

Δύο, και ὅχι ώρα όρχικώς ανεγράφη τέσσαρα, φορτηγά έπιπλοις ούτε Οίκος Μιχ. Καραγεώργη είς ταύτην την Ινδονησίους. Είναι τὰ «Αριστον» και «Αριστοφάνης» τῶν 15.950 τόνων d.w. έκαστον, ναυπηγήσεως τοῦ 1957 καὶ 1959, μὲν μηχανάς MAN 6.300 ίππων, 14 μιλίων, ἀντὶ 7,5 περίπου έκατομ. δολ. καὶ τὰ δύο.

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΩΝ

Οι παραδοσιακοί έφοπλισται ἔξηρθεσαν τοῦ καθιερωθέντος σύστημον ἐλέγχου κατόπιν τῶν ἀνανέωσιν τῶν ληγουσῶν συμβάσεων ἀσφαλίσεως πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας μετά τοῦ Ν.Α.Τ.

Διὰ σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ὅριζεται ὅτι διὰ πλοία ἀνήκοντα εἰς παραδοσιακούς ἐφοπλιστὰς θὰ ὑποβάλλεται μόνον ὑπεύθυνος δήλωσης τοῦ πλοιοκτήτου περὶ ὑπάρχεως πλειοψηφίας ἐλληνικῶν συμφερόντων τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας.

Διὰ τῆς ιδίας ἀποφάσεως ὅριζεται, ὅτι διὰ τούς λοιποὺς πλοιοκτήτας σῖτινες ζητοῦν ἀνανέωσιν συμβάσεων ἀσφαλίσεως ὡς καὶ εἰς πάσαν περίπτωσιν ὑποβολῆς διὰ πρώτην φοράν αἵτισεως διὰ ἀσφαλίστιν πληρωμάτων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. θὰ ἐφαρμόζεται ἡ διαταχθεῖσα ἡδρ διαδικασία, ἡ ὁποία, ὡς γνωστόν, προβλέπει αὐτούργοταν ἐλεγχον πρὸς διαπίστωσιν τῆς ὑπάρχεως πλειοψηφίας ἐλληνικῶν συμφερόντων.

Ἐξ ἄλλου, διὰ νεωτέρας διαταγῆς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ὅριζεται ὅτι ἡ ὑπαρξίς κολυμβητικῆς δεξαμενῆς πρὸς χρήσιν τοῦ πληρώματος είναι ἀπαραίτητος προϋπόθεσις διὰ τὴν ἀπόδοχήν αἵτισεως ἀσφαλίσεως διὰ νεότευκτα πλοία ἄνω τῶν 20.000 τόν. d.w. Εἰς τὴν διαταγὴν ὅριζεται ὅτι ἡ κολυμβητική δεξαμενή δύναται νὰ είναι κατασκευασμένη καὶ ἐκ πλαστικῆς υλῆς.

Διὰ τὰ λοιπά πλοία ἄνω τῶν 20.000 τόν. d.w., εἰς τὰ ὅποια δέν ὑπάρχει κολυμβητική δεξαμενή, θὰ κατατίθεται ὑπεύθυνος δήλωσις ὅτι θὰ τοποθετηθῇ τοιάυτη κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου ἡ τῆς ἐτησίας ἐπιθεωρήσεως του.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

«Υπεγράφησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Κάπτ Μαλέας», παναμαϊκόν, 1.070 τόν. γκρός, ἀπὸ 27.5.74 μέχρι 26.5.75, ἐκπρόσωπος κ. Μεν. Ταφλαμπάς. «Λίζα», λιβεριανόν, 2.817 τόν. γκρός, ἀπὸ 19.1.74 μέχρι 18.1.75, ἐκπρόσωπος κ. Ιω. Στεφάνου. «Ντόναλντ», λιβεριανόν, 13.115 τόν. γκρός, ἀπὸ 24.5.74 μέχρι 23.8.74, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Γαβριέλόπουλος. «Πετρολίνα I», κυπριακόν, 11.920 τόν. γκρός, ἀπὸ 21.3.74 μέχρι 20.3.75, ἐκπρόσωπος κ. Ιω. Μαθιουδάκης. «Ακρον», παναμαϊκόν, 14.721 τόν. γκρός, ἀπὸ 28.10.73 μέχρι 10.1.75, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Καθρέπτης. «Γιώργος Κ.», παναμαϊκόν, 1.783 τόν. γκρός, ἀπὸ 8.3.74 μέχρι 7.3.75, ἐκπρόσωπος κ. Ζαχ. Κρίτας. «Κρέταν Μπήτς», κυπριακόν, 13.110 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.2.74 μέχρις 9.1.75, ἐκπρόσωπος κ. Α. Λελάκης. «Κρήταν Χίστορο», κυπριακόν, 8.547 τόν. γκρός, ἀπὸ 24.2.74 μέχρις 9.1.75, ἐκπρόσωπος κ. Α. Λελάκης. «Κρήταν Χάρμους», κυπριακόν, 23.913 τόν. γκρός, ἀπὸ 15.12.73 μέχρις 9.1.75, ἐκπρόσωπος κ. Αντ. Λελάκης.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. ἐνεκρίθη ἡ σύναψις συμβάσεων ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων 30 περίπου πλοίων ἀλλὰ αἱ σχετικαὶ συμβάσεις δὲν ὑπεγράφησαν εἰσέτι.

Έκδόσεις

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

«ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΤΑΞΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ»

Εἰς ὥρικό δόμον 775 σελίδων ὁ Ἀμερικανικὸς Νηγονώμων, ἔξεδωσεν εἰς ἐλληνικὴν μετάφρασιν τὸ πλήρες κείμενον τῶν Κανόνων διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ κατάταξιν χαλεπίδων πλοίων 1973 (Rules for building and classing steel vessels), ὡς οὗτοι ισχύουν σήμερον, μετὰ τὰς ἐν ἔτει 1972 ἐπενεχθείσας τροποποιήσεις. Πλὴν τῶν κανόνων, ὁ τομός περιέχει τοὺς ισχύοντας κανονισμοὺς τοῦ Νηγονώμονος διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ κατάταξιν μηχανάτων, διὰ τὰ συστήματα κατασβέσεως πυρκαϊᾶς, ὡς καὶ διὰ τὴν σήμανσιν τῶν γραμμῶν φορτώσεως καὶ χωρητικότητος. Πολύτιμοι πληροφορίαι παρέχονται ἐπαρτήματι περὶ τῆς διοικήσεως, τῶν τεχνικῶν ἐπιτροπῶν, τοῦ Νηγονώμονος ἀνὰ τὸν κόσμον, ἐνώ ἐν εικοσαετεῖδιον, ἀναλυτικόν, ἀλφαριθμητικὸν εὑρετηρίον ἐξυπηρετεῖ ἀπολύτως τὴν εύχερη ἀναζήτησιν τῶν θερμάτων.

Τὸ ὅλον ἔργον ἔχει τύχει ἔξαιρετικῆς ἐπιμελείας, ἡ δὲ μετάφρασις εἰς τὴν ἐλληνικήν, παρὰ τὰς ἀναμφισθῆτους δυσχερείας ἀποδόσεως τῶν τεχνικῶν ὅδηγιῶν καὶ τῆς ἐπιστήμου ναυτικῆς ὄρολογίας, πρέπει νὰ θεωρῇ ἐπιτυχῆς. Ή διὰ πρώτην φορὰν προσφορὰ εἰς τὴν γλώσσαν μας τοῦ συνόλου τῶν κανόνων ναυπηγήσεως καὶ κατατάξεως, εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ ἀποτελέσῃ πολύτιμον βοήθειαν, εἰς πάντα ἐνδιαφερόμενον, τόσον διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίου, σον καὶ διὰ τὴν διαδικασίαν ταξινόμησεως καὶ διαχειρίσεως αὐτοῦ. Όις ἐγνώσθη ἡμῖν, μέγας ἀριθμὸς ἀντιτύπων θὰ διατεθῇ δωρεάν εἰς τὰς ναυτικάς σχολάς. Ο Ἀμερικανικὸς Νηγονώμων ἐπετέλεσεν ἔργον χρήσιμον διὰ τὴν ναυτιλομένην Ἐλλάδα.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ἐκυκλοφόρησε τὸ τεῦχος Ιουνίου (ἔτος Β' ἀριθ. 6) τῆς μηνιαίας ἐπιθεωρήσεως

M. BHASKER-KINI & Co.

ESTD: 1947

111/40 (1) Bazaar Road, P. B. No.: 110
Cochin - 682002

Telephone : 25197

Telegram : TRUSTEE

Telex : CN - 256/KINSHIP

STEAM SHIP AGENTS - LINERS,
TRAMPS, AND TANKERS
LICENCED CUSTOMS HOUSE AGENTS

Agents for
Superintendance Company of India
(P.V.T.) Ltd.

CARGO AND MARINE SURVEYS

Broker - Members of the Baltic and
International Maritime Conference,

Copenhagen, Denmark

WORLD WIDE CONTACTS

Ναυτιλιακού Δικαίου τοῦ κ. Ιακ. Σέργη, μὲ έξαιρετικῶς πλουσίαν νομολογίαν, ἐφ' ὅλων τῶν θεμάτων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, Δημοσίου καὶ Ιδιωτικοῦ. Ή ναύλωσις, φορτωτική, ἀναγκαστική ἐκτέλεσις, ναυτικὰ προνόμια, μεταφορά ἐπιβατῶν, πώλησις πλοίου, ὀσφάλισις ναυτικῶν, ναυτικά ἀδικήματα, ναυτικὴ ἐργασία, θαλασσία σφάλισις, πειθαρχικαὶ ποιναὶ, ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι καὶ ἄλλα ἀκόμη θέματα, ἀποτελούν τὸ ἀντικείμενον ἐφετειακῶν καὶ πρωτοδικειακῶν ἀποφάσεων, γνωμοδοτήσεων τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους καὶ ἀποφάσεων τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας. Ἐν τέλει, παρατίθεται ἡ προσφάτως δημοσιευθεῖσα ναυτιλιακὴ νομοθεσία, περιλαμβάνουσα τὸ Ν. Δ. 384/1974, περὶ κυρώσεως τῶν τροποποιήσεων τῆς διεθνούς συμβάσεως περὶ προλήψεως ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης καὶ τὰ διοικητικὰ διατάγματα ὑπ' ἀριθ. 299 καὶ 348.

ΔΙΟΝΥΣΗ ΠΑΝΙΤΣΑ - ΔΑΝΙΛΗ

«ΓΡΑΜΜΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ»

Καθ' ἡ ἐγνωρίζαμεν καὶ καθ' ὃ ἐπιβεβαιοῦμεν εἰς τὸν βιβλίον του ὁ κ. Πανίτσας, ἡ ιστορία τοῦ Πειραιῶς δέν ἔχει γραφή. Καὶ πιστεύουν πολλοί, ὅτι ἡ ἀκτινοβολία τοῦ γειτονικοῦ θυριλού στεπος ἡμάρωνεν ἀνέκαθεν τὴν λάμψιν τοῦ «έπινείου». Ἀλλὰ ὁ συγγραφεὺς πιστεύει, ὅτι δέν είναι μόνον αὐτό. Μία «ένοχος σιωπή» καὶ μία ἀλόγιστος καταστροφή ἡ ἀχρήστευσις τῶν ἀρχαιολογικῶν θησαυρῶν, τοὺς ὅποιους περικλείει τὸ πειραικὸν χώμα, ἔχουν ὀδηγήσει ἀπὸ μακροῦ εἰς τὸν παραμερισμὸν καὶ τὴν ἄγνωστην.

Καί, ὅμως, μηνημεία πολλά, γραπτά καὶ γυλπά, μαρτυρούν σαφῶς περὶ τῆς παλαιᾶς αἰγλής τοῦ Πειραιῶς, τῶν κορυφαίων ἀνδρῶν τοὺς ὅποιους ἀνέδειξε (σημειούμεν ἐπ' εὐκαιρίᾳ, τὴν παράλειψιν τοῦ Μενάνδρου ζήσαντος εἰς τὴν Φρεαττύδα) τοῦ κτιριακοῦ πλούτου του καὶ τῆς κινήσεως τοῦ περιφήμου λιμένος του.

Περὶ ὅλων αὐτῶν, χωρὶς νὰ ἐπιχειρῇ νὰ γράψῃ ιστορίαν, ὅμιλει ὁ κ. Πανίτσας λεπτομερῶς εἰς τὸν ὑπὸ τὸν ἐπικεφαλίδιον τίτλον μικρὸν τόμον του. Πρὸς τούτο ἔχει συγκεντρώσει εἰς τὰς σελίδας του, μὲ ἐπιμονὴν καὶ ἀγάπην, πλήθος στοιχείων (ἀποστάσματα κείμενων, ἀρχαιολογικὰ εὑρήματα κ.λπ.), ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Τρωϊκοῦ Πολέμου μέχρι τῆς καταστροφικῆς μανίας τοῦ Ρωμαίου Σύλλα, ἵνα διερωτηθῇ, ἐν τέλει, μὲ πολλὴν πικρίαν, διὰ ποιὸν λόγου ἡ ιστορία τῆς παναρχαίας αὐτῆς πόλεως δέν ἔγραφε ποτέ.

(Σχ. 16ον., σελ. 175. «Ἐκδ. Πειραιεὺς 1974. Ἐξώφ. Μ. Νικολινάκου. Βιβλιοθ. 'Α' φῶν Παπαδημητρίου»).

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΣΟΣ

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 1973

Ἐκυκλοφόρησεν εἰς περίκομφον τεῦχος 100 σελίδων ὁ ἀπολογισμὸς τοῦ ἔτους 1973 τῆς Εθνικῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος. Περιλαμβάνει τὴν πλήρη ἐκθεσιν τοῦ Διοικητοῦ κ. Χρήστου Αχῆ, ἐνώπιον τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν μετόχων τῆς 30ῆς Μαΐου 1974. Εἰς τὸ τέλος ἐντάσσονται αἱ σελίδες τῶν ἔγχρωμων παραστατικῶν διαγραμμάτων ἐπὶ τῆς κινήσεως διαφόρων λογαριασμῶν καὶ ὁ τόμος κλείνει μὲ τὸ πιστοποιητικὸν ἐλέγχου τῶν ὄρκων τῶν λογιστῶν καὶ τὴν ἀπεικόνισιν τοῦ ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ: 'Αποπλεύσαν έκ Ρόττερνταμ την 24ην 'Ιουλίου δι' Αμβέρσαν, έπεστρεψε την ίδιαν ήμέραν συρόμενον ύπο ρυμουλκών, λόγω άνωμαλιών είς τὴν μηχανήν.

Α·Ι·ΡΗΝΣ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (κ.): 'Από Λισσαβώνα δι' Έλ Σαλδαδόρ. Τὴν δην 'Ιουλίου, ἐνῷ διέπλεε τὴν διώρυγα τοῦ Παναμά, προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῆς ἀνυψωτικῆς δεξαιμενῆς εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς λίμνης Μιραφλόρες καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ ἔλασματα τῆς πρώτας. 'Έγενοντο προσωριναὶ ἐπισκευαί.

ΑΚΓΙΣ (κ.): 'Αποπλεύσαν ἐξ Αμβέρσης τὴν 8ην 'Ιουλίου δι' Αθέναν, προσήγγισε τὴν μεθεπομένην εἰς Χάρδην λόγω θραύσεως χιτωνίου ἐνὸς τῶν κυλίνδρων τῆς πρωτηρίου μηχανῆς. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαί ὑπὸ τὴν ἐπίθεψιν τοῦ νηογάμωνος.

ΑΜΑΛΘΕΙΑ (λ.): Εἰς Ράγκον τὴν 20ην 'Ιουλίου μὲ κατεστραμμένας τὰς τρεῖς γεννητρίας καὶ, κατὰ συνέπειαν, ἀνεύ ηλεκτρικοῦ ρεύματος. 'Αδύνατος ἡ τέλεσις ἐπισκευῶν εἰς τὸν ὥν ἄνω λιμένα.

ΑΝΝΑ Μ. (κ.): Εὐρισκόμενον εἰς Κωνσταντζαν ὑπέστη ἀνώμαλίας εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἐρωμουλκήθη εἰς Πειραιά τὴν 12ην 'Ιουλίου δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευάς.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: 'Αποπλεύσαν ἐκ Ράς Τανούρα τὴν 24ην 'Ιουνίου, ἐπέτρεψεν εἰς Κουσέτη τὴν 1ην 'Ιουλίου ρυμουλκούμενον, λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν. Τὸ σκάφος ἡγκυροδόθησεν ἐν ἀναμονῇ ἐπιθεωρήσεως ὑπὸ τοῦ νηογάμωνος.

ΑΡΓΚΟ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λ.): 'Υποστάν θλάβην εἰς τὴν μηχανήν τὴν 29ην 'Ιουνίου ἀφίχθη εἰς Δουνκέρκην τὴν ἐπομένην πρὸς ἐπιθεώρησιν. 'Αντικατεστάθησαν τὸ χιτωνίον τοῦ κυλίνδρου Νο 4 καὶ τμῆμα τοῦ κωδακοφόρου ἀξονος.

ΑΣΙΑΤΙΚ (λ.): 'Από Βίλλεμσχάφεν διὰ Τουμπαρά ὑπὸ ἔρμα, ὑπέστη ἐκρήξιν καὶ ἐν συνεχείᾳ πυρκαϊάν εἰς πλάτος 47.55' βόρειον καὶ μῆκος 06.25' δυτικὸν τὴν 24ην 'Ιουλίου. 'Εκ τῆς ἐκρήξεως ἐφονεύθη ἐν παιδίον καὶ ἐτραυματίσθησαν ἀρκετὰ μέλη τοῦ πληρώματος. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Βρέστην τὰ μεσανχτα τῆς ίδιας ήμέρας. Οἱ τραυματίαι καὶ τρεῖς γυναικεῖς αἵτινες ἐπέβαινον τοῦ σκάφους παρελήφθησαν ὑπὸ ἐλικοπτέρων.

ΓΑΛΑΞΙΑΣ: 'Αφίχθη εἰς Γκότεμπουργκ τὴν ἐσπέραν τῆς 11ης 'Ιουλίου μὲ φορτίον κιρκόζινης ἀπό Τουάφ. 'Λινέφερε ζημίας εἰς τὸ στροβιλοφορτήρα καὶ ἐτέλεσθησαν ἐπισκευαί. 'Εξεφόρτωσε μέρος τοῦ φορτίου καὶ τὴν μεθεπομένην ἀπέτλευσε διὰ Ρόττερνταμ πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ ὑπολοίπου φορτίου.

ΓΑΛΑΤΑ: 'Ἐπειθεωρήθη ἐν δεξαιμενῇ εἰς Βρέμην πρὸς διακρίδωσιν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ητος ἐλασθε χώρων εἰς Ξέρον τὴν 29ην Μαΐου κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας.

ΓΚΡΕ·Ι·Τ ΛΑΚ (κ.): 'Ως ἀνεκοινώθη εἰς Αλγερίον τὴν 11ην 'Ιουλίου, τὸ σκάφος εὐρίσκετο εἰς 'Αννάμπα μὲ ζημίας εἰς τὸν κύλινδρον Νο 7.

ΔΙΑΝΑ: Προσήραξεν εἰς Λουδίνον τὴν 15ην 'Ιουλίου ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ίδιαν ήμέραν τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκοῦ, ἀνεύ ἐμφανῶν ζημιῶν.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β.: 'Από Σκίκντα διὰ Τέμα μὲ 20.000 τόνους ἀργοῦ πετρελαίου,

Θαλάσσια ἀτυχήματα

τὴν 21ην 'Ιουλίου. Τὸ ἐλληνικὸν σκάφος ὑπέστη ρήγμα εἰς τὴν No. 2 δεξαμενὴν φορτίου ἀριστερά.

ΜΙΜΗ ΕΛΕΝΗ (κ.): 'Απὸ Ρόττερνταμ, ἀφίχθη εἰς Βρέστην τὴν 15ην 'Ιουλίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Εκείθεν ἀπέπλευσε τὴν 18ην 'Ιουλίου διὰ Γκιζόν.

ΜΙΝΙ ΛΑ·Ι·ΝΕΡ: Συνεκρούσθη ἔξωθι τοῦ Κρίστομπαλ, τὴν 11ην 'Ιουλίου, μετὰ τοῦ μεταλλοφόρου «Κολούμπια» καὶ ὑπέστη διαρροήν. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ ἐλληνικὸν σκάφος, ὅπερ, πρὸς ἀποφυγὴν βυθίσεως τοῦ, προσηράχθη, ἐκουσίως, εἰς ἀβαθή. 'Η διαρροὴ ἦλεγχετο διὰ τῶν ἀντλιῶν τοῦ σκάφους. Τὸ «Μίνι Λάινερ» μετέφερε φορτίον σακχάρων.

ΜΙΝΙ ΛΑ·Ι·ΟΝ: 'Υπέστη ζημίας ἐκ προσκρούσεως ὑπὸ ἀκτοπλοϊκοῦ τάνκερ, εἰς Τσιταγκόκ τὴν 23ην 'Ιουλίου.

ΜΙΝΙ ΛΑ·Ι·Τ: Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «Τζελέπη», ἔξωθι τοῦ Τσιταγκόκ, τὴν 22αν 'Ιουλίου.

ΜΙΝΩΑ (κ.): 'Ερρυμουλκήθη εἰς Καλαμάταν, ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ - ναυαγοσωστικοῦ «Αστέρι», ἀλλὰ καθὼς τὸ πῦρ συνεχίζετο, προσηράχθη ἐκουσίως, πρὸς ἀποφυγὴν βυθίσεως τοῦ (ἰδε τεῦχος 15.7.1974). Τὴν 14ην 'Ιουλίου ἀνειλκύσθη ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Τολμῆρος» καὶ τὴν ἐπομένην ἀνεχώρησε διὰ Πειραιᾶ, ρυμουλκούμενον.

ΜΠΙΛΛΥ (κ.): 'Απὸ Χουέλδα διὰ Μπιλλυπάρι, προσήγγισεν εἰς Φερρόλ, τὴν 24ην 'Ιουλίου, μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν.

ΜΥΡΤΩ: Μὲ γενικὸν φορτίον, παρέμεινεν ἀκυβέρητον εἰς πλάτος 35.27' Βόρειον καὶ μῆκος 23.28' Ανατολικόν. 'Εκείθεν ἐρρυμουλκήθη εἰς Πειραιᾶ ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Αστέρι», τὴν 24ην 'Ιουλίου. Τὸ σκάφος, προερχόμενον ἐξ Ἀλεξανδρείας, κατημύνετο εἰς Κρήτην.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.): 'Απώλεσε τὴν μίαν σγκαράν, μετὰ τῆς ἀλύσου της, ἔξωθι τοῦ λιμένος Σαίν Ναζάρι, τὴν 18ην 'Ιουλίου. **ΚΑΚΥ:** 'Αφίχθη εἰς Γιβραλτάρ τὴν 18ην 'Ιουλίου, μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν γεννητρίαν. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαί, αἵτινες διήρκεσαν ἐπὶ τριήμερον.

ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ: 'Αφίχθη εἰς Ούνο, μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ελλειψει τῶν ἀπαιτούμενων πρὸς ἐπισκευὴν ἀνταλλακτικῶν εἰς τὴν περιοχήν, οἱ πλαισιοτήται ἔχηταισαν παράτασιν τοῦ πιστοποιητικοῦ ἀξιοπλοίας ἀπό τὸν ἐπιθεωρητὴν τοῦ νηογάμωνος.

ΜΕΣ ΣΗΝΙΑΚΗ ΠΝΟΗ: Μὲ φορτίον παραγώγων πετρελαίου, ἀπὸ Πούλο Σαμπούδι 'Ισπανίαν, ἀδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ μεταλλοφόρου - πετρελαιοφόρου «Ηστερ Τζάιαν» καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Περιμίαν 102». Τὸ συμβάν ἀλεθε χώρων εἰς τὸ στενόν τῆς Σιγκαπούρης,

ὑπέστη θλάβην εἰς τὴν μηχανήν εἰς ἀπόστασιν 400 μιλίων θορείων τοῦ Ντακάρ την 22αν 'Ιουλίου. Κατὰ τὴν ἀνάζητην τῶν αἰτίων τῆς θλάβης, ἐσημειώθη ἐκρήξις καὶ πυρκαϊά εἰς τὸ μηχανοστάσιον. 'Ηκολούθησαν συνεχεῖς ἐκρήξεις μὲ ἀποτέλεσμα νὰ φωνεύσουν ἀπαντά τὰ μέλη τοῦ μηχανοστάσιον καθὼς καὶ ὁ πλοίαρχος καὶ εἰς θερμαστής. Τὰ ὑπόλοιπα μέλη τοῦ πληρώματος περισυνέλλεγησαν ὑπὸ ρωσικῶν ἀλιευτικῶν. Τὸ «Θεόδωρος Β.» ἐνθισθήσατο ἀργότερον.

ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Υπέστη ζημίας εἰς τὸν δεξιὸν λέδητα τὴν 17ην 'Ιουλίου. 'Επειθεωρήθη εἰς Κοπεγχάγην. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Προσπάθεια ἀνελκύσεως τοῦ 12ην 'Ιουλίου ἀπέτυχε (ἰδε τεῦχος 15.7.74). 'Επετεύχθη ὅμως μετατόπιστος του εἰς εύνοικότερον σημεῖον. Μέρος τοῦ φορτίου μετεφορτώθη εἰς φορτηγίδας καὶ τελικῶς ἀνειλκύσθη τὴν 18ην 'Ιουλίου ἀνεύ σοβαρῶν ζημιῶν.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: Κατὰ τὴν διέλευσιν τοῦ ἐκ Παναμᾶ τὴν 7ην 'Ιουλίου προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῆς λιμνῆς Γκατούν καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: Συνεκρούσθη εἰς Ντώρμπατον τὴν 1ην 'Ιουλίου, μετὰ τοῦ παναμαϊκοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀντάρες ΙΙ». Δὲν ἔγνωσθη ἐάν ὑπέστη ζημίας.

ΚΙΜΩΝ (λ.): Τὴν 16ην 'Ιουλίου ἀνέφερεν εἰς Κορίνθον διαρροήν. Δεδομένου διὰ τὸ σκάφος ἥπτο ἐμφόρον, ἡ ἐντόπιστις τοῦ σημείου διαρροοής ἥπτο δυσχερῆς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.): 'Απώλεσε τὴν μίαν σγκαράν, μετὰ τῆς ἀλύσου της, ἔξωθι τοῦ λιμένος Σαίν Ναζάρι, τὴν 18ην 'Ιουλίου.

ΛΑΚΥ: 'Αφίχθη εἰς Γιβραλτάρ τὴν 18ην 'Ιουλίου, μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν γεννητρίαν. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαί, αἵτινες διήρκεσαν ἐπὶ τριήμερον.

ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ: 'Αφίχθη εἰς Ούνο, μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ελλειψει τῶν ἀπαιτούμενων πρὸς ἐπισκευὴν ἀνταλλακτικῶν εἰς τὴν περιοχήν, οἱ πλαισιοτήται ἔχηταισαν παράτασιν τοῦ πιστοποιητικοῦ ἀξιοπλοίας.

ΜΕΣ ΣΗΝΙΑΚΗ ΠΝΟΗ: Μὲ φορτίον παραγώγων πετρελαίου, ἀπὸ Πούλο Σαμπούδι 'Ισπανίαν, ἀδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ μεταλλοφόρου πετρελαιοφόρου «Ηστερ Τζάιαν» καὶ ἐν συνεχείᾳ κλίσιν 30°. Λόγω κινδύνου βυθίσεως τοῦ, τὸ πλήρωμα — ἐκτὸς τοῦ πλοιάρχου — ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ παρελίθη ὑπὸ τοῦ ιταλικοῦ πλοίου «Άμερικο Βεσπούτσι». 'Αργότερον, τὸ ἐλληνικὸν σκάφος προσήραξε καὶ τὴν 13ην 'Ιουλίου 10μελές πληρώματα ἐπέστρεψεν ἐπ' αὐτοῦ, διὰ νὰ καταβάλῃ προσπαθείας διασώσεως του. 'Ανειλκύσθη τὴν 19ην 'Ιουλίου ὑπὸ ρυμουλκοῦ εἰς Ντάρ ές Σαλάμ, τὴν 23ην 'Ιουλίου.

ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Εδεξαμένισθη εἰς Μασσαλίαν, τὴν 22αν 'Ιουλίου, δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευαὶ ἐπὶ ζημιῶν ἐπροσαράξεως, ἐπισυμβάσης τὴν 2αν 'Ιουλίου, εἰς τὸν ποταμὸν Ντελαγούσεαρ. Τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη τὴν ίδιαν ήμέραν, ἀνεύ βοηθείας.

Προσφέρονται συστάσεις.

Τηλέφωνον: 98.15.493.

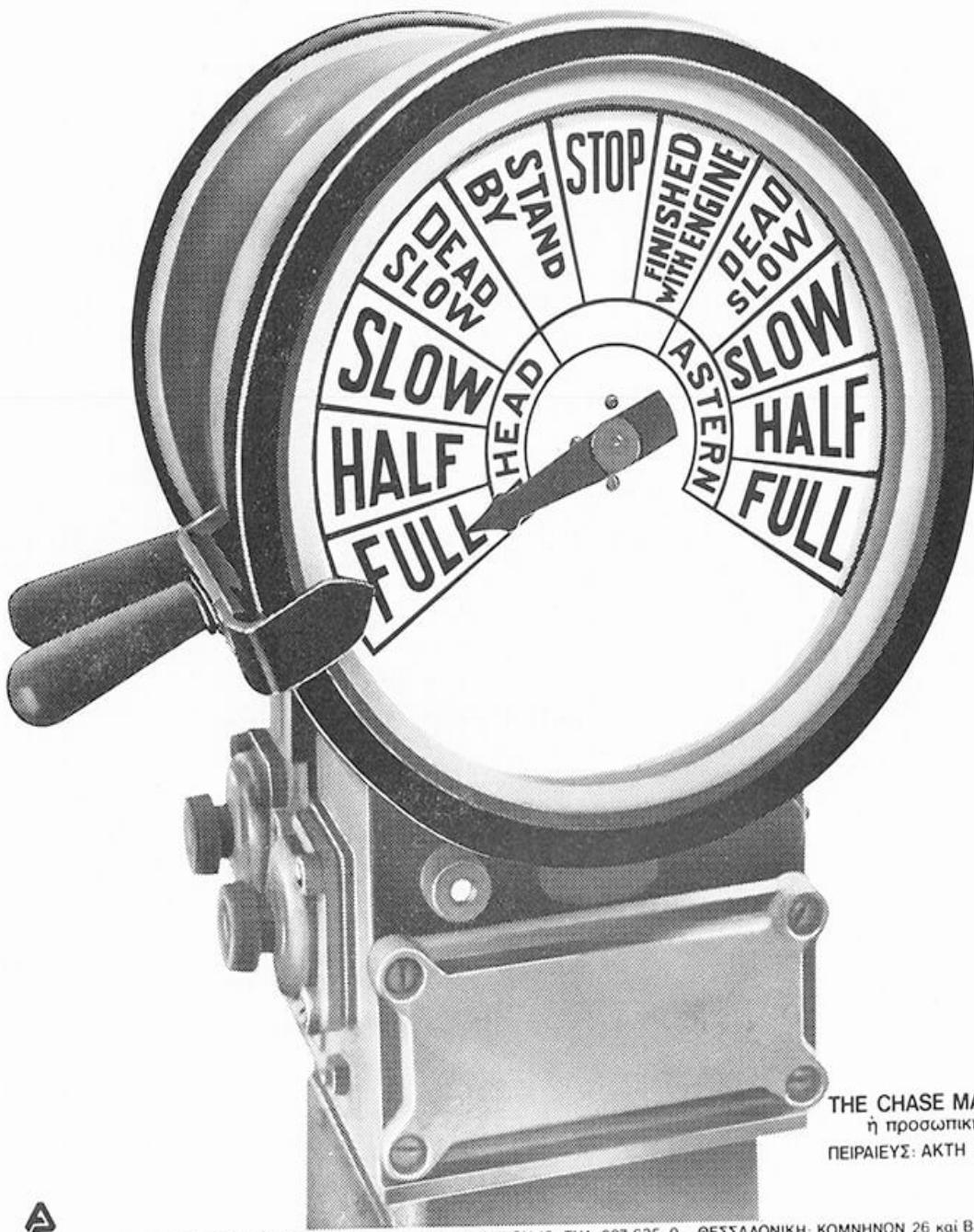
Έξυπηρετούμε μέ τή μεγαλύτερη ταχύτητα τά συμφέροντα τῶν πλοίων σας

Είναι ή ταχύτητα πού ταιριάζει στά πλοιοκτητικά συμφέροντα! Ή μεγαλύτερη. Μ' αύτή τήν ταχύτητα σάς έξυπηρετούμε στήν CHASE MANHATTAN BANK Πειραιώς.

Οι ειδικοί μας κ. D. MOLIN και κ. S. BOBOSHKO, έχοντας πείρα διεθνών συναλλαγών και έξειδίκευση στά ναυτιλιακά θέματα άποφασίζουν με τή μεγαλύτερη ταχύτητα όταν χρειαστήτε ένα δάνειο.

Και όταν πρόκειται γιά μεταφορά χρημάτων, οι ίδιοι αύτοι είδικοι, με πλήρη έπιγνωση τῶν εύθυνών τους κινητοποιούν άμεσα άπό τόν Πειραιά τό διεθνές δίκτυο τῶν ύποκαταστημάτων τής CHASE.

Τό δίκτυο πού άπλωνται στά κυριότερα λιμάνια τού κόσμου και έξυπηρετεί μέ τή μεγαλύτερη ταχύτητα τά συμφέροντά σας όπου κι ἄν «ταξιδεύουν».



THE CHASE MANHATTAN BANK
ή προσωπική σας τράπεζα
ΠΕΙΡΑΙΕΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23 - ΤΗΛ. 4113711 - 9



ΑΘΗΝΑ: ΛΕΩΦ. ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ 2 - ΤΗΛ. 735.311-9, ΠΑΤΗΣΙΩΝ 10 - ΤΗΛ. 637.635-9, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΟΜΝΗΝΩΝ 26 και ΒΑΣ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - ΤΗΛ. 236.221-9

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τά έπτα δολλάρια, τά προσφερόμενα από τοὺς φορτωτὰς Κόλπου - 'Ολλανδίας καὶ μὴ ἀποδεκτὰ ἄχρι τοῦδε ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς, χαρακτηρίζουν ἑπτάρκως τὴν δύσκολον θέσιν τοῦ νευραλγικοῦ τομέως τῆς Β. 'Αμερικῆς. 'Υπερπροσφόρα τοννάζ, μὲ ὅλιγας τὰς κυκλοφορούσας διαταγάς διὰ δημητριακά. Χαμηλοί, ἐπίσης, οἱ γαιάνθρακες δι' 'Ιαπωνίαν κάτω καὶ τῶν 15 δολ. ἐλ. ἐκφόρτ.

— 12 συνεχῆ ταξίδια δολ. 13.10 — καὶ διὰ σιτηρὰ δολ. 18 φίοι, 'Ιουλίουν. Οἱ ἄλλοι τομεῖς ἔξηκολούθησαν ἐπιδεικνύοντες σχετικήν σταθερότητα, διὰ διάφορα εἰδῆ φορτίων, τῶν ὅποιών ἀρκεταὶ διαταγαὶ ἐκυκλοφόρουν. 'Επειτυχάντος οὗτως ἡ ἀπασχόλησις τοῦ προσφερομένου τοννάζ, ἐν συνδυασμῷ, πάντως καὶ τῶν ταῦματος, τὰ ὅποια, μὲ ἐλαφρῶς περιωρισμένην ζήτησαν καὶ κατώτερά πως τὰ μισθώματα, ἔξηκολούθουν, πάντοτε, νὰ ἀποτελοῦν τὸ θεμέλιον τῆς ναυλαγορᾶς. 'Οπωσδήποτε, ἡ ὅλη χθαμαλὴ κατάστασις, ὑπὸ τὴν ὅποιαν τελεῖ ἡ ναυλαγορά, δὲν φαίνεται νὰ παρέλθῃ, ἐφ' ὅσον τὰ πετρελαιοφόρα συνεχίζουν τὴν παρουσίαν τῶν καὶ αἱ πρώται ὥλαι ἐμφανίζονται τελοῦσαι ἐν συστολῇ. Γενική, ὅμως, εἶναι ἡ διαπίστωσις, ὅτι τὸ θεμέλιον τῆς ναυλαγορᾶς είναι ισχυρὸν καὶ ὅτι ἐπερχομένου τοῦ χειμῶνος, δὲν είναι ἀπίθανον οἱ ναῦλοι νὰ καταστοῦν ζωηρότεροι πως καὶ καλύτεροι.

* * *

Παρὰ τὰς καλάς προσβλέψεις καὶ τὴν ίκνωποιτικήν θερινὴν συγκομιδὴν, ἡ Κίνα θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ εἰσαγάγῃ, ἐφέτος, δέκα ἑκατομ., τὸν δημητριακὸν, ἐκ τῶν ὅποιών ἐπτὰ ἑκατομ., τὸν σίτου.

Κατὰ τομεῖς, ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, διὰ τὸ β' 150θμερον τοῦ 'Ιουλίου, ὡς κάτωθι:

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ: Οὐσιαστικῶς ἀνύπαρκτος ἡ κίνησις διὰ ναυλῶσεις δημητριακῶν. Πλήρης ἡ διαφορὰ ἀντιλήφεων μεταξὺ ἐφτιλιστῶν καὶ φορτωτῶν. 'Απαράδεκτοι οἱ προσφερόμενοι χαμηλοί ναῦλοι τῶν 7 δολ., ἀπὸ Κόλπου δι' 'Ολλανδίαν. Σιτηρὰ ἀπὸ τὸν Κόλπου διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 10 φίοι (20.000 τὸν. 'Αγούστουν) καὶ 9.75 δολ. φίοι (40.000 τὸν. 'Ιουλίου - 'Αγούστουν). Διὰ τὸ Ρόττερνταμ 10.500 τὸν. κατ' ἀποκοπὴν 155.000 δολ. φίοι. 'Ιαπωνίαν δολ. 18 Αγούστουν φίοι, 31.500 τὸν.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντς διὰ Κίναν ἀ.φ. 27.000 τὸν., μὲ 2.000 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτ. δολ. 30.50. Διὰ Χάϊφαν δολ. 43.50 φίο. 9.957 τὸν. Αὔγ. καὶ Μπιλμπάρο (σόγια) δολ. 11.25 φίοι 23.000 τὸν. Σεπτέμβρ.

'Απὸ Μπαΐ Κομώ ἡ Πόρτ Καρτέ 52.000 τὸν. φίοι. δολ. 7.50 διὰ Τίλμπουρου 'Ιουλ. - Αὔγ. καὶ 'Αλγύριον 14.000 τὸν. 'Ιουλ. - Αὔγ. δολ. 19.75 φίοι. 'Απὸ Θάντερ Μπαΐ, μὲ συμπλήρωμαν Ρωσικὴν Βαλτικὴν 21.000 τὸν. φίο., 'Ιουλ. - 'Αγούστουν δολ. 32.25/16.25. 'Απὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Τουρκικὴν Μεσόγειον (τάνκερ) δολ. 9.50 φίο. 18.500 τὸν. 'Ιουλ. - Αὔγ. Διὰ Κίναν δολ. 30.75 φίοι, 21.000 τὸν. Αγούστουν.

Γαῖα σὲ μετακες: Χαμηλοί ναῦλοι, Κίνησις ζωηροτέρα. 'Απὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 15.50 - 15.75 ἐλεύθ. ἐκφόρτ. Αὔγ. - Σεπτέμβρ. καὶ σκάφος 55.000 τὸν. δολ. 14.80 ἐλ. ἐκφόρτ. Συμβόλαιον 12 φορτίον ἀνὰ τρίμηνον 55.000 τὸν. ἀπὸ Μαΐου - 'Ιουνίου 1975 δολ. 13.10 ἐλ. ἐκφόρτ. 5 ἡμέραι. 'Απὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ Δουνκέρκην 38.000 τὸν. δολ. 8.50 Αὔγ. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 8.15, ἐλ. ἐκφόρτ. Αὔγ.

Λιπάσματα: 'Απὸ Κόλπου διὰ τὸ Πλέιτ δολ. 27, φορτίον 6.500 τὸν. ἀ.φ. Δι' 'Ινδίαν δολ. 58 φίοι 11.500 τὸν. Σεπτέμβρ.

Θείουν ἀπὸ Γκάλβεστον δι' 'Αμερέσαν 50.

000 τὸν. δολ. 10.25 φίο, Σεπτέμβρ.

NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ: Δημητριακὰ ἀπὸ Βραζιλίαν δι' 'Ολλανδίαν δολ. 21.000, τὸν. 21.000 φίοτ. 'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ τὴν 'Ινδίαν (τάνκερ) 12.500 τὸν. δολ. 24, μὲ 1.500 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Κίναν 45.75 — 46.000, μὲ 2.000 γκρός φορτωσίν καὶ 2.000 ἐλ. ἐκφόρτ. Αὔγ. - Σεπτέμβρ. 'Ιαπωνίαν 15.000 τ. δολ. 43, μὲ 1.500 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτ.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - N. ΑΦΡΙΚΗ: Σιτηρὰ ἀπὸ Νότ. Αύστραλιαν 15.000 τὸν. διὰ Κολόμπο δολ. 30, μὲ 1.500 τὸν. γκρός φορτ. καὶ 1.500 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτ. Αὔγ. Σάκχαρις ἀπὸ Κουνήστανδ δι' 'Αγγλίαν λίρ. 16.62½, μὲ 5.000 τὸν. πρὸς δολ. 2.50 καὶ 750 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτ., 16.500 τὸν. Σεπτέμβρ. - 'Οκτ. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Δυτ. Αύστραλιαν δι' 'Ιαπωνίαν 100.000 τὸν. φίο, δολ. 15.25, Αὔγ. Δι' 'Ολλανδίαν 115.000 τὸν. ἀ.φ. δολ. 7.12½.

'Απὸ Ντάμπιπερ διὰ τὸ Κόντινεντ 100.000 φίο σιδηρομετάλλευμα δολ. 8 Αγούστουν. 'Απὸ Πόρτ Κέμπλα διὰ τὸ Κόντινεντ γαιάνθρακες 14.10 φίο.

'Απὸ N. Αφρικὴν ἀράβοσίτος. Δι' 'Αγγλίαν λίρ. 10.25, Αὔγ. - Σεπτέμβρ. 12.000 τὸν. μὲ 2.000 τὸν. γκρός φορτωσίν καὶ 3.000 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτωσίν. Διὰ τὸ Κόντινεντ λίρ. 12.50 'Ιουλ. - Αὔγ. - ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὄρους. Βενεζουέλαν δολ. 28 καὶ Φορμόζαν 30 δολ., 17.000 τὸν., ὑπὸ τοὺς ίδιους δορους φορτοεκφορτώσεως, Αγούσουτον. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Λαρέντζ Μαρκές διὰ Γλάσιγκ (χρώμιον) δολ. 19.50 φίο, 8.000 τὸν. Αὔγ. - Σεπτέμβρ. 'Απὸ Πόρτ 'Ελίζαμπεθ δι' 'Ιαπωνίαν 15.75 - 16 δολ. φίο 34 - 36.000 τὸν. Αὔγ. καὶ Σεπτέμβριον.

BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Δημητριακὰ διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 15.000 τὸν. δολ. 26.00, μὲ 1.500 τὸν. Αὔγ., ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ Μαντζανίλο 17.000 τὸν. δολ. 14.50 φίο. Κώκ πετρελαῖον ἀπὸ Δυτ. Ακτὴν Η.Π.Α. διὰ τὸ Κόντινεντ 50.000 τὸν. δολ. 13.25 φίο. Σεπτ. - 'Οκτ.

MAYRH ΘΑΛΑΣΣΑ: 'Υπολείμματα σόδας διὰ Μπουένος "Άύρες 7.700 τὸν. φίο δολ. 26.500 κατ' ἀποκοπὴν.

'Απὸ Πλότος (Γιουγκοσλ.) δι' 'Ιαπωνίαν 16.000 τὸν. χυτοσίδηρος δολ. 40 φίο Αὔγ., 2.500 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

KONTINENT: Λιπάσματα ἀπὸ Βρέμην διὰ Σατῆγκον δολ. 84.95, 'Ιουλ. 10.500 τὸν. φίο. Σήπος ἀπὸ Β. Γαλλίαν διὰ Νομπίτο,

Ίούλ. - Αὔγ., 12.500 τὸν., δολ. 34.

Διὰ Τουρκίαν (τάνκερ) δολ. 10 ἐλ. ἐκφ. φίο. 'Απὸ Ροστόκ δι' 'Ιαπωνίαν 24.000 τὸν. χυτοσίδηρον δολ. 30, φίο, Αγούσουτον.

ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Περιωρισμένη πως ἡ ζήτησις τουηντέκερος διὰ ταξίδια ἀπὸ τὴν Εύρωπην. Σκάφος 14.900 τὸν., δι' ἀμεσον ταξίδιον εἰς Βραζιλίαν ἀπὸ τὸ Κόντινεντ, μέων 'Ηνωμ. Πολιτειῶν ἀνατ. ἀκτὴ δολ. 6. 800 ἡμερ., δι' ἀμεσον ταξίδιον, "Άλλα τοιαῦτα σκάφη δολ. 6.000. Σκάφος 76.996 τὸν. μικτόν, δολ. 3.50, διὰ ταξίδιον κυκλικὸν Αύστραλιας, μὲ ἀμεσον παράδοσιν 'Ιαπωνίαν. Σκάφος 10.779 τὸν., πρὸς 5 δολ. ἡμερησίως, δι' ἀμεσον ταξίδιον ἀπὸ Βανκούμερ διὰ N. Κορέαν καὶ δολ. 10 εἰς σκάφος 26.700 τὸν. διὰ ταξίδιον 'Ιουλίου ἀπὸ Σάντος διὰ τὸ Κόντινεντ.

Οι 'Ιάπωνες μὲ ἐνδιαφέρον διὰ ναυλῶσεις μακρᾶς διαρκείας. Διὰ δύο ἔτη μισθώματα δολ. 4.15 διὰ σκάφη 52.000 τὸν. καὶ 7.90 δολ. διὰ σκάφη 21.000 τὸν. Διὰ τρία ἔτη σκάφος 41.830 τὸν. d.w., παράδοσις τέλος 1974, ἀρχὰς 1975, δολ. 5.25 καὶ δολ. 6.65 διὰ σκάφη 24.900 τὸν., μὲ παράδοσιν 'Απριλ. - 'Ιουλίου 1975.

•

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Αὔξησις τοῦ τοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ ναυλῶσεις ἐπιμειώθη ἀπὸ τὸν Πιερσικὸν Κόλπον κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον τοῦ 'Ιουλίου. 'Εντὸς μιὰς ἔβδομάδος, σκάφη τριῶν ἑκατ. τόνων ἐναυλώθησαν. 'Ελαφρά δημοσίης τῶν ναυλῶν δι' ἀκάθαρτα φορτία. Μεγάλα σκάφη — ὑπερδιακοσίων χιλιοίδων τόνων — ἐπληρώθησαν 42½ καὶ 43,5 τοῦ Γουορλντ-σκέιλ (Αγούσουτον). Μετρίας χωρητικότητος 70—80.000 τόν. διὰ τὴν Μεσόγειον W. 68 καὶ διὰ τὴν Δύσιν W. 70, ἐνώ ἐτελει ὑπὸ διαπραγμάτευσιν τοννάζ εἰς τὰ W. 72½—75.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ τὴν Βραζιλίαν 50.000 τόν. W. 110, 'Ιουλίου. 'Απὸ B. Αφρικὴν διὰ B. 'Αμερικὴν W. 115, σκάφη 32.000 τόν. Αγούσουτον. 'Απὸ Δυτ. Αφρικὴν διὰ B. 'Αμερικὴν 50.000 τόν. W. 110 Αγούσουτον.

'Απὸ τὴν Καραϊθικὴν δι' Ιταλίαν 30.000 τόν. Αγούσουτον W. 90. Διὰ τὴν 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 70, διὰ φορτίον 21.500 τόν.

Χρονοναύλωσεις: Σκάφος 34.618 τόν. διὰ 12 μῆνας πρὸς 4.60 δολ. καὶ σκάφος 75.669 τόν. διὰ 30 ἡμέρας, ἀρχὰς Αγούσουτον, πρὸς 9.000 δολ. ἡμερησίως.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Περιωρισμέναι κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15-ήμερον αἱ ναυλῶσεις μέσω τῶν ναυλομεσιτικῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶς, λόγω τῶν πολιτικῆς φύσεως ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν χώραν καὶ τῆς διακοπῆς τῶν τηλεποικινωνιῶν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ. Αἱ γνωσθεῖσαι ναυλῶσεις τοῦ 15ημέρου ἔχουν ως ἀκολούθως:

ΣΚΙΑΘΟΣ: (2.180 τὸν. d.w., ναυπηγήσεως 1953, 11.5 μιλ., 5.5 τόν. γκαζόι) τόνιν τσάρτερ 6) 3 μηνῶν δολ. 1.660 ἡμερησίων συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπερωριῶν. Πασάδοσις 'Αλγερίαν, 25 'Ιουλίου — 10 Αγούσουτον.

ΚΑΡΟΛΟΣ: (3.016 τὸν. d.w., ναυπηγήσεως 1954, 153.890 κ.π., 10 μίλ., 5 τόν. ντῆζελ ὅιλ), ταξίδια ἐνὸς ἔτους, δολ. 1.700 ἡμερησίων. Πασάδοσις Καρόντε 27 'Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις Πειραιᾶ.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ (κ.): (6.642 τ. d.w., ναυπηγήσεως 1960, 324.000 κ.π., 11.5 μιλ., 10 τόν. φιούλελ ὅιλ καὶ 1 τόν. ντῆζελ ὅιλ), δολ. 5.700 ἡμερησίων συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν. Παράδοσις

Βατιμίδον 15.25 'Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις Δουβλίνον.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.: Φιλαδέλφειαν / Γκάλβεστων, 3.000 τόν. ἀράβοσίτου χύμα καὶ 1.000 τόν. ἀσαβοσίτου εἰς σάκκους, Κόνακου, δολ. 87.50 φούλ λάγινερ τέρμης, 25 'Ιουλίου — 5 Αγούσουτον.

ΛΑΤΩ: Αιθέρσαν, 5.025 τόν. φωσφάτων, ἀνατ. ἀκτὴν Γουατεμέλας, δολ. 34 φίος, μὲ 1.000) 700 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, τέλη 'Ιουλίου.

ΝΤΑΦΡΑ ΠΩΛ: Σαβάνναν, 6.100 τόν. σόγια, Κόρη, δολ. 29 φίος, μὲ 2.500) 800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15.

ΗΣΤΑΡ: Βόρειον Κορέαν, 9.300 τόν. μαγκνεσίτου (μέρος φορτίου), δολ. 49.50 φίος, μὲ 800) 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, μὲ συμπλήρωσιν Πορονάϊσκ, 4.500 τόν. χαρτοπόλοτον, δολ. 99 φίος, μὲ 625) 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Πολωνίαν. Αγούσουτον 20—30.

ΡΟΖΕΛΕΝ: Τάμπα, 4.900 τόν. φωσφάτων, Ραβένναν, δολ. 42.50 φίος, μὲ 3.000) 800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, τέλη 'Ιουλίου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (λιθ.): Χάμπτον ρόδς, 52.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 16.50, έλ. έκφορτωτικόν, Ιουλίου 12 - 20.

ΔΛΙΜΑΝΟΣ (λιθ. δ.): Αμερικ. λιμένας "Ατλαντικόν" (Βορείος Χάρτερας) 19.500 τόν. γεννημάτων, Γενοβάν δολ. 12.75 φίο, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, Ιουλίου 27 - Αύγουστου 10.

Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ. δ.): Λιμένας Κόλπου, 40.000 τόν. γεννημάτων, Βόρ. Κίναν, δολ. 30, με 4.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Ιούλιον.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ. δ.): Χάμπτον ρόδς, 52.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 16.25, έλ. έκφορτωτικόν, Ιουλίου 20 - 27.

ΑΛΚΜΑΝ (λιθ. δ.): Χάμπτον ρόδς 50.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 16, έλ. έκφορτωτικόν, Αύγουστου 10 - 30.

ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ. δ.): Χάμπτον ρόδς, 55.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 16, έλ. έκφορτωτικόν, Αύγουστου 10 - 25.

ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ (λιθ. δ.): Λιμένας Κόλπου, 16.000 τόν. γεννημάτων, Σαΐντ Ναζαίρ, δολ. 14.50, φίοτ, Ιουλίου 10.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. "Ανδρος"): Λιμένας Κόλπου, 19.000 τόν. γεννημάτων, Βενεζουέλαν, δολ. 17, φίοτ, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, Αύγουστου 5 - 26.

ΝΤΑΦΡΑ ΠΩΛ: Σαδάνων, 6.000 τόν. χοινδραλέρων, Κόρκ και Δουβλίνον, δολ. 29, φίοτ, με 2.500)800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 15 - 25.

ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (λιθ. δ.): Χάμπτον ρόδς, 41.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 18, έλ. έκφορτωτικόν, Ιουλίου 13 - 20.

ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (είς τάιμ ποάρτερ): Λιμένας Κόλπου, 25.000 τόν. γεννημάτων, Ιαπωνίαν.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ (είς τάιμ ποάρτερ): Αμερικαν. λιμένας "Ατλαντικόν", Εξακουρσύμενον "Αλμπανον, 26.000 τόν. σίτου, Κίναν, δολ. 30.75, με 4.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Ιούλιον 22 - 31.

ΣΠΑΡΤΑ (λιθ. δ.): Λιμένας Κόλπου, 14.500 τόν. γεννημάτων, Βενεζουέλαν, δολ. 17, φίοτ, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, Αύγουστου 1 - 25.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ (λιθ. δ.): Λιμένας Κόλπου, 37.000 τόν. γεννημάτων, Ιαπωνίαν δολ. 18.25 φίοτ, Αύγουστου 5 - 20.

ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.): Δύο λιμένας Κόλπου 4.500 τόν. λιπανόματων, δύο λιμένες Βραζιλίας δολ. 40, φίοτ, Ιουλίου 22 - 30.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ: Θάντερ Μπαίη, με συμπλήρωσιν "Άγ. Λαυρέντιον, 21.000 τόν. γεννημάτων, Ταλλίν, δολ. 23.25, Λίμνας, δολ. 16.25, "Άγ. Λαυρέντιον, φίοτ, με 1.200 τόν. έκφορτωσιν, Ιουλίου 30 - Αύγουστου 10.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ (λιθ. δ.): Χάμπτον ρόδς, 27.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 20.50, έλ. έκφορτωτικόν, Ιουλίου 24 - Αύγουστου 1.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Χάμπτον ρόδς, 45.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 15.75, έλ. έκφορτωτικόν, Ιούλιον - Αύγουστον.

ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.): Λιμένας Κόλπου, 28.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 21.75, φίο, τέλος Ιούλιου.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ (λιθ. δ.): Λιμένας Κόλπου 31.500 τόν. γεννημάτων, Νότιον Ιαπωνίαν, δολ. 18, φίοτ, Αύγουστου 9 - 19.

ΑΛΕΚΟΣ: Μεγ. Λίμνας, με συμπλήρωσιν "Άγ. Λαυρέντιον, 12.600 τόν. γεννημάτων, Πορτογαλίαν, δολ. 21, Λίμνας, συμπλήρωσις μέχρι 16.500 τόν., δολ. 13, φίοτ, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, Ιουλίου 28 - Αύγουστου 10.

ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ. δ.): Πόρτ Καρτιέ ή Μπαί Κομ. 14.000 τόν. γεννημάτων, "Άλγεριαν δολ. 19.75, φίοτ, με 900 τόν. έκφορτωσιν, Ιουλίου 30 - Αύγουστου 5.

ΟΙΝΟΣΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Πόλιν Τάππερ, 16.000 τόν. γύψου, Μπράνσογκι, δολ. 4.50, φίο, Αύγουστου 1 - 15.

ΕΡΑΤ: Μισισιπήν, 14.000 τόν. γεννημάτων, Μπριούπαίην, Σιθεύν, Μελβούρνην, δολ. 32, ένα λιμένα έκφορτωσις, δολ. 32.50 δύο, φίοτ, με 1.250 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 1 - 15.

ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν λιθ. δ.): Γκάλθεστον, 53.000 τόν. θείου, "Άμερεραν, δολ. 10.25, με 15.000)12.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 11 - 23.

ΑΥΛΙΣ: (Νόρθερν ρέιντζ, 27.000 τόν. γεννημάτων, Κίναν, δολ. 30.50, με 2.000 τόν. έλευθ. έκφορτωσις, διμεσος φόρτωσις,

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ: Χάμπτον ρόδς, 21.000 τόν. γαιανθράκων Μούσελ, δολ. 12, έλ. έκφορτωτικόν, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, Ιουλίου 25 - Αύγουστου 2.

«ΑΝΔΡΟΣ ...»: Χάμπτον ρόδς, 38.000 τόν. γαιανθράκων Δουργέρκην, δολ. 8.50, έλ. έκφορτωτικόν, δράχας Αύγουστου.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ (λιθ. δ.): Χάμπτον ρόδς, 50.000 τόν.

γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 15.25, έλ. έκφορτωτικόν, Αύγουστου 1-15.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ: Ουχί θορείτερον Σάντα Φίλ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες, 13.500 τόν. γεννημάτων Ντακάρ (31 π.) δολ. 28, έλ. έκφορτωτικόν, με 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 22 - Αύγουστου 2.

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ: Παρανάγκουα ή Ρίο Γκράντε 1.500 τόν. άραβοσίτον Καρβαγέναν και Σεβίλην, δολ. 28, ένα λιμένα φορτώσεως, δολ. 28.25 δύο, φίοτ, με 2.000)3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Καρβαγέναν, 2.000 τόν. έκφορτωσιν Σεβίλην, Αύγουστου 1-17.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (λιθ. δ.): "Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 23.000 τόν. γεννημάτων, Κίναν δολ. 47.50, με 2.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Αύγουστου 1-10.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Ουχί θορείτερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 21.000 τόν. άραβοσίτον Αμέρεραν, Ρότερταμ, "Άμπερτρατ, δολ. 24.50 ένα λιμένα έκφορτωσις, δολ. 24.75 δύο, έλ. έκφορτωτικόν, με 2.000)3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 10-24.

ΦΩΤΕΙΝΗ: Ουχί θορείτερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 34.75 δύο, έλ. έκφορτωτικόν, με 2.000)700 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έκτρα άσφαλτοτρά είς θάρος ναυλώσιν, Αύγουστου 15 - 25.

ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.): Ουχί θορείτερον Σάντα Φίλ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 4.500 τόν. γεννημάτων, Δάρ ες Σαλάμ, δολ. 43, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Αύγουστου 1-15.

ΘΕΟΜΠΙΑ (λιθ. δ.): "Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 4.500 τόν. γεννημάτων, Δάρ ες Σαλάμ, δολ. 43, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Αύγουστου 1-30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Κολοκοτρώνη): "Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 20.000 τόν. γεννημάτων, Ινδιάν δολ. 27, με 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Αύγουστου 1-30.

ΝΕΝΗ (κ.): Χιλήν 4.343 τόν. ίχυναλεύρων, Αδριατικήν, δολ. 200.000, φίο, διμεσος φόρτωσις.

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: Ουχί θορείτερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 20.700 τόν. γεννημάτων Πολωνίαν, δολ. 26, έλ. έκφορτωτικόν, με 2.000)2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 29 - Αύγουστου 10.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Περό, 45.000 τόν. μεταλλεύματον, άμερικαν, λιμένας "Ατλαντικό (Βορειός Χάρτερας), δολ. 5.25, φίο, Ιουλίου 19 - 25.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ (λιθ. δ.): Γκούτε "Εθλαντ. 35.000 τόν. μεταλλεύματον, "Αυθέρραν, Αμερικήν γρέιτς δολ. 19.60 φίο, Αύγουστου 1 - 10.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ: Ντάρμπατ ή Σάν Λόντον, 13.750 - 14.250 τόν. άραβοσίτον, Πλασκόβιλ, Λιθ. Τίλμπουρο, λίρας 10.25, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Αύγουστου 1 - 15.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Βεντσπίλ, 14.000 τόν. θείου γύμα, Ινδιάν, δολ. 68, φίοτ, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, Αύγουστου 15 - 31.

ΓΙΑΝΝΗΣ: Νότιον Αφρικήν, 14.000 τόν. άραβοσίτον, Βενεζουέλαν, δολ. 28, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Ιούλιον - Αύγουστον.

ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δ.): Ντάρμπατ 25.000

πις 1-1, 25 σέντες έξτα έαν δεύτερον λιμένας φορτώσεως, φίοτ, με 2.000)4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 9-24.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ. δ.): Αμερικ. λιμένας θορείτερο Ειρηνικού 25.000 τόν. γεννημάτων, Μπαντάρ Σαπούρ δολ. 28, φίοτ, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, Αύγουστου 1-16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑ (λιθ. δ.): Αμερικ. λιμένας θορ. Ειρηνικού, 25.000 τόν. σίτου Μπαντάρ Σαπούρ, δολ. 28, φίοτ, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, Αύγουστου 1-15.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Κόλουμπιαν, άμερικαν, Σεβίλην, δολ. 26, φίοτ, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, Αύγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 6.

ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (είς τάιμ ποάρτερ): Καλιφόρνιαν 17.000 τόν. γεννημάτων, Μαντζινόλ, δολ. 14.50 δύο φόρτωσιν ναυλωτῶν έπεραν 5.000 τόν. έκφορτωσιν, Ιούλιον 29-Αύγουστου 5.

ΜΕΛΙΤΩΝ: Βρετ. Κολουμβιαν, άμερικ. λιμένας θορ. Ειρηνικού, 14.000 τόν. σίτου, Ιαπωνίαν, δολ. 26, διά λάθη πρόσθετον λιμένα έκφορτωσις πέραν των τριών 35 σέντες έξτρα, γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Αύγουστου 7-25.

ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΡΙΟΝ

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΧΙΑΝ ΣΑΝ: Αμερικ. λιμένας δικ. άκτης, 15.000 τόν. γεννημάτων, Τόκιο - Χακάτα ρέιντζ, δολ. 26, γκρός φόρτωσις, 1.500 τόν. έλ. έκφορτωσις, Ιουλίου 25 - Αύγουστου 10.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Περό, 45.000 τόν. μεταλλεύματον, άμερικαν, λιμένας "Ατλαντικό (Βορειός Χάρτερας), δολ. 5.25, φίο, Ιουλίου 19 - 25.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ (λιθ. δ.): Γκούτε "Εθλαντ. 35.000 τόν. μεταλλεύματον, "Αυθέρραν, Αμερικήν γρέιτς δολ. 19.60 φίο, Αύγουστου 1 - 10.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ: Ντάρμπατ ή Σάν Λόντον, 13.750 - 14.250 τόν. άραβοσίτον, Πλασκόβιλ, Λιθ. Τίλμπουρο, λίρας 10.25, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Αύγουστου 1 - 15.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Βεντσπίλ, 14.000 τόν. θείου γύμα, Ινδιάν, δολ. 68, φίοτ, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, Αύγουστου 15 - 31.

ΓΙΑΝΝΗΣ: Νότιον Αφρικήν, 14.000 τόν. άραβοσίτον, Βενεζουέλαν, δολ. 28, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, Ιούλιον - Αύγουστον.

ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δ.): Ντάρμπατ 25.000

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

τάς συγχρόνους άνεσεις κείμενον έν Πειραιεῖ έπι των δόδων Φιλελλήνων 12

και Νοταρά 135 είς περιοχήν Τελωνείου Πειραιών και ειδικώτερον πλησίον τῆς NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED, ώς και έτερων Τραπεζῶν

(BANK OF AMERICA, Κτηματικής Τραπεζῆς Έλλαδος, NATIONAL OF GREECE SHIPPING BRANCHE, Ιονικῆς και Αιακῆς Τραπεζῆς τῆς Έλλαδος, Εμπορικῆς Τραπεζῆς τῆς Έλλαδος Ναυτιλιακῶν NOVA SKOTIA, FIRST NATIONAL CITY BANK κ.π.), κατάλληλον ἀποκλειστικῶν διὰ ναυτιλιακᾶς ἐπιχειρήσεις.

Ειδικώτερον ένοικιάζονται: υπόγειος αιθουσα (145,38 Μτ) ισόγειος αιθουσα - κατάστημα (141 Μτ) μετά μεσοπατώματος αιθουσαί σηροφοι Α, Β, Γ, Δ και Ε άνα (232 Μτ) έκαστος ως και αιθουσα - σηροφοι Σ.Τ. (156,16 Μτ).

ΠΑΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Μιχαήλ Δημ. Παπαθανασίου, δικηγόρον, οδός Γαμβέττα 12, Αθήναι, τηλ. 618-640 και 623-977 ώρα 6-8 μ.μ.

τόν. άραβοσίτου, 'Αμδέρσαν - 'Αμδούργον ρέιντζ, δολ. 12,50, με 2.000 τόν. γκρος φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρωτων, 'Ιουλίου 25 - Αύγουστου 5.

ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ: Λορέντζο Μαρκές, 8.000 τόν., μέρος φορτίου, χρυμάτινο, Φλώσιγκ, δολ. 19,50, φιότ, με 850)850 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 25 - Αύγουστου 15.

ΑΝΔΡΙΑΝΑ I (κ.): Λορέντζο Μαρκές και Μπέιρα, 10.000 τόν. σακχάρεως, είς σάκκους, Λιασσών και Λειδές, δολ. 28, φιότ, με 1.000)750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 1 - 12.

ΠΑΙΑΝ: Κείπ Τάουν, Ντόριτουαν, 'Θετ Λόντον, 12.000 τόν. άραβοσίτου, Γλασκών, Αήθη, Τίλμπουρο, λίρας 10,25, όψιμον 'Αμδέρσαν - 'Αμδούργον ρέιντζ, λίρας 9,75, με 2.000 τόν. γκρος φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρωτωσιν, Αύγουστου 1 - 20.

ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: Μπορτντ 11.000 τόν. σίτου, λομπίτο ή Μοκαμέντες, δολ. 34, φιότ, με 2.000)500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - 26.

ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ (λιθ.): Πόρτ Σουδάν, 8.500 τόν. σισαμεπόρων είς σάκκους, Βομβάνη, δολ. 25, φιότ, με 200)800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 27 - Αύγουστου 15.

ΣΠΑΡΤΑ (λιθ.): Τρίνινταντ, 14.000 τόν. ζαχάρεως, Αμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 12, φιότ, με 700)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ετοιμος φόρτωσις.

«ΜΙΝΙ...»: Τζαμάικαν, 2.800 τόν. ζαχάρεως, Αμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 15,75, φιότ, με 700)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 1 - 10.

ΙΚΑΡΟΣ: Πλός, 16.000 τόν. σιδηρών ράθδων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 40, φιότ, με 2.500)2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 10 - 25.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΙΡΗΝΗ Μ.: 11.835 τόν. d.w. (572.375 κ.π. 14½ μιλ. 20 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1963) λίρας 2.900 ήμερησίως, πλέον λίρας 500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την άφιξην τού πιλότου είς 'Αμδέρσαν 'Ιουλίου 23 - 29, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου είς 'Ερυθράν θάλασσαν, όσχι διορεύτερον τού Π. Σουδάν.

ΠΥΘΙΑ (λιθ.): 17.365 τόν. d.w. (745.000 κ.π. πλέον 81.000 κ.π. πλέον 81.000 τόν. πλευρικών δεξαιωνών, 15 μιλ. 28 τόν. φιόδελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ, τού 1972), δολ. 8.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου είς Σάντος 'Ιουλίου 15 - 23, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας τά Δαρδανέλια με κατεύθυνσην τού δυτικά, μέσω Βραζιλίας και Μαύρης θαλάσσης.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.000 κ.π. 15,5 μιλ. 37 τόν. φιόδελ δίλ και 1,5 τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΚΟΝΙΣΤΡΑ: 15.591 τόν. d.w. (709.780 κ.π. 12½ μιλ. 22 τόν. φιόδελ δίλ τού 1958), δολ. 5.250 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Ρότερντοντ, 'Ιουλίου 6, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας τά Δαρδανέλια με κατεύθυνσην τού δυτικών, μέσω Βραζιλίας και Μαύρης θαλάσσης.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 5.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων τών υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου είς Τρίεστον, 'Ιουλίου 17 - 25, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου είς

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΚΟΝΙΣΤΡΑ: 15.591 τόν. d.w. (709.780 κ.π. 12½ μιλ. 22 τόν. φιόδελ δίλ τού 1958), δολ. 5.250 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Ρότερντοντ, 'Ιουλίου 6, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας τά Δαρδανέλια με κατεύθυνσην τού δυτικών, μέσω Βραζιλίας και Μαύρης θαλάσσης.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

ΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΕΡ (λιθ εις τάιμ τούρτερο): 21.014 τόν. d.w. (31 π. 37)8 ίντσα, 14 - 14½ μιλ. 34 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 7, ταξίδια τριών έτουν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

'Ολλανδίαν, Βέλγιον.

ΛΟΥΙΣ: 10.761 τόν. d.w. (521.000 κ.π. 13 μιλ. 13 - 13½ τόν. φιόδελ δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ, τού 1954), δολ. 4.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 24 ώρες μετά τον άποτλουν εκ Σιγκαπούρης 'Ιουλίου 12 - 19, έπαναπαράδοσις Περιοικού Κόλπου πέρα από την Μπαγκόκυρα.

ΡΙΟ ΜΑΡ (λιθ.): 25.435 τόν. d.w. (32 π. 4.38)8 ίντσα, (1.115.480 κ.π. 14 - 14½ μιλ. 36 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1965), δολ. 8,50, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας τά Δαρδανέλια με κατεύθυνσην τού δυτικών, μέσω Βραζιλίας και Μαύρης θαλάσσης.

ΣΥΜΑΝΑ: 10.089 τόν. d.w. (604.000 κ.π. 13 μιλ. 13 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1953), δολ. 3.930 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Σιγκαπούρης 'Ιουλίου 25 - Αύγουστου 10, έπαναπαράδοσις Μπορτρωτ - 'Αμδούργον ρέιντζ.

ΕΥΓΕΝΙΑ 1: 12.392 τόν. d.w. (559.000 κ.π. 12½ μιλ. 13 τόν. φιόδελ δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ τού 1959), δολ. 4.400 ήμερησίως, παράδοσις Βιζακαπατάνη, Ετοιμος έπαναπαράδοσις Ερυθρών ρέιντζ, ταξίδια 2 - 4 μηνών.

ΠΕΡΑ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ: 15.100 τόν. d.w. (717.500 κ.π. 13 μιλ. 13½ μιλ. 19 τόν. φιόδελ δίλ και 2½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1962) δολ. 7.700 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας τά Δαρδανέλια με κατεύθυνσην τού δυτικών, μέσω Βραζιλίας και Μαύρης θαλάσσης.

ΑΡΙΑΝΑ (λιθ.): 30.912 τόν. d.w. (1.400.000 κ.π. 13 μιλ. 29 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1973), δολ. 8.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας παράδοσις Πόρτ Ρούνταν 'Ιουλίου 18 - 22, έπαναπαράδοσις Μομπάσαν - Σαλάμινα ρέιντζ.

ΑΙΟΥΣΙΟΣ (λιθ.): 57.600 τόν. d.w. (2.400.000 κ.π. 15½ μιλ. 60 τόν. φιόδελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ, τού 1960), δολ. 5.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Βαλτιμόρη, 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις Ηγγλίαν ρέιντζ.

ΙΩΑΝΗΣ Σ.: 13.025 τόν. d.w. (703.332 κ.π. 13½ μιλ. 20 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1958), δολ. 5.900 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην είς Πόλιγκον σταθμόν Χέρσην, 'Ιουλίου 29 - 31, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Ανατολικήν Αφρικής, θόρ. άκτην τού Αμερικής.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (λιθ.): 26.705 τόν. d.w. (1.083.000 κ.π. 15½ μιλ. 40 τόν. φιόδελ δίλ και 2½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1965), δολ. 6.100 ήμερησίως, παράδοσις Σάντος 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν ρέιντζ.

ΙΩΑΝΗΣ Σ.: 15.025 τόν. d.w. (703.332 κ.π. 13½ μιλ. 20 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1969), δολ. 5.400 ήμερησίως, ταξίδια 2 - 3½ μηνών, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, 'Ιουλίου 22 - Αύγουστου 5, έπαναπαράδοσις Μόντρεαλ - Γκάλεστον ρέιντζ, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Αγγλίαν, θόρ. άκτην τού Αδεν, μέσω Βιρτζίνιαν και Λαστραλίαν ρέιντζ.

ΕΡΑΤΟ: 19.618 τόν. d.w. (853.000 κ.π. 15 μιλ., 31 τόν. φιόδελ δίλ, τού 1969), δολ. 6.550 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως, δι' υπερωρίας, παράδοσις Κόντινεντ, 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Αδστραλίαν, μέσω Αμερικανικών λιμένων Κόλπου.

ΚΑΡΙΝΑ (λιθ.): 15.042 τόν. d.w. (694.000 κ.π. 14 μιλ. 20 τόν. φιόδελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1969), δολ. 5.250 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Σιγκαπούρην, Αύγουστου 5 - 26, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Ερυθρών ρέιντζ.

ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ: 12.593 τόν. d.w. (589.000 κ.π. 13 μιλ. 17 - 18 τόν. φιόδελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ, τού 1957), δολ. 4.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Σιγκαπούρην, Αύγουστου 5 - 26, έπαναπαράδοσις Μπορτρωτ - 'Αμδούργον ρέιντζ.

ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ (λιθ.): 47.460 τόν. d.w. (15 μιλ. 47

σῖ, τοῦ 1968), δολ. 5, παράδοσις, Σαρδηνίαν, 'Ιουλίου 25-31, ἐπαναπαράδοσις Μποριτώ — "Αιτωρέται ρέιντζ.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 38.990 τόν. d.w. (1.661.000 κ. κ. 15 μίλ. 20-42 τόν. φισέλ διλ καὶ 2 τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1965), δολ. 5,30, ἐν κυκλικόν ταξίδιον ἀνατολ. ἀκτῆς νοτιού "Αιγαίκης, παράδοσις διαπλέοντας Γιέρατάρ Αύγουστου 1-10, ἐπαναπαράδοσις Μεσσίναν — "Άμβοργον ρέιντζ.

ΕΡΜΗΣ (λιθ.): 30.255 τόν. d.w. (10.305.000 κ.π. 15 μίλ. 38 τόν. φισέλ διλ καὶ 2½ τόν. ντήζελ διλ, τοῦ 1972), δολ. 8,25, παράδοσις μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς ἀμερικ. λιμένας "Αιτωνίκου (βορειώς Χάππερας), "Αύγουστον, ἐπαναπαράδοσις δμερικ. λιμένας "Αιτωνίκου δι Κόλπου, "Αγγλίαν. Κόπτινεν ἡ κυκλικόν ταξίδιον.

ΙΖΕΩΡΓΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ: 27.157 τόν. d.w. (1.122.000 κ.π. 13-13½ μίλ. 23-24 τόν. φισέλ διλ καὶ 2 τόν. ντήζελ διλ, τοῦ 1962) δολ. 7, παγκόδωσις μεταφορᾶς δύο ἑταν., παράδοσις διαπλέοντας ἐκ Γένοβας, ἀρχάς Αύγουστου.

ΑΙΓΩΛΙΑ: 21.963 τόν. d.w. (31 π. 11.1) 8 Ιντσ., (1.039.663 κ.π. 15 μίλ. 63 τόν. φισέλ διλ, τοῦ 1960), δολ. 7,75, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Νάπολ. Αύγουστον, ἐπαναπαράδοσις Τόκιο — Χακάτα ρέιντζ, μέσω διορ. Εἰρηνικού.

ΤΑ ΔΞΕΔΜΕΝΟΠΛΑΙΑ

ΣΤΟΛΤ ΜΕΡΡΙΚ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 18.000 τόν., καθαρά, "Αγγλίαν, Κόπτινεν κ.π., Γουόρλντσκελ 170, 'Ιουλίου 20.

ΠΑΛΑΙΜΩΝ (λιθ.): Καραϊθικήν 20.000 τόν., ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 160, 'Ιουλίου 14.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ: Καραϊθικήν, 29.000 τ. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 120, 'Ιουλίου 13.

ΠΙΣΚΕΣ (λιθ.): Μεσσίγειον 29.000 τόν. ἀμερικαν. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 125, 'Ιουλίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 23.000 τόν., μέρος φορτίου, Βραζίλιαν, Γουόρλντσκελ 47,5, ἔτουις φόρτωσις.

ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.): Μεσσίγειον 18.000 τόν., "Αγγλίαν, Κόπτινεν, Γουόρλντσκελ 135, 'Ιουλίου 11.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 210.000 τόν., Μεσσίγειον, Γουόρλντσκελ 41%, 'Ιουλίου 24.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.: Περισκόν Κόλπον, 30.000 τόν. Φλιππίνες, Γουόρλντσκελ 87½, 'Ιουλίου 13.

ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΣΙΝΤΕΝΤ: Περισκόν Κόλπον, 34.000 τόν., Σιγκαπούρην, Γουόρλντσκελ 80, 'Ιουλίου 13.

ΜΠΕΣΣΥ Κ.: Σάρροχ, 19.000 τόν., μέρος φορτίου, καθαρά, Διυτ. "Αφρικήν, Γουόρλντσκελ 190, 'Ιουλίου.

ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ: Κάλιαρι, 16.000 τόν. καθαρά, "Αιτι. Γουόρλντσκελ 180, 'Ιουλίου 16.

ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 63.000 τόν. "Αγγλίαν, Κόπτινεν, κ.π. Γουόρλντσκελ 42%, 'Ιουλίου 13.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.): "Εμβελ 33.000 τόν. Γκότεμποργκ, δολ. 80.000, κατ' ἀποκοπήν, 'Ιουλίου 18.

ΚΟΡΩΝΑ ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ.): Κούμ μπάτ Τάνης 18.000 τόν., καθαρά, ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 200, 'Ιουλίου 26.

ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.): Καραϊθικήν 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, ἀνατολικήν Ἀκτήνα, Γουόρλντσκελ 110, 'Ιουλίου 11.

ΕΒΕΛΥ: Καραϊθικήν, 17.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 160, 'Ιουλίου 28.

ΒΕΝΟΥ: Ενδοκαραϊθικόν ταξίδιον 20.000 τόν. Γουόρλντσκελ 160, 'Ιουλίου 15.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 38.000 τ. Μονρόδιαν, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουλίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ.): Μασάρην Θάλασσαν, 30.000 τόν., μέρος φορτίου, "Ιαπωνίαν, δολ. 16.00, 'Ιουλίου 18.

ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.): Κωνστάντζαν, 18.000 τ. καθαρά γαλλικούς λιμένας "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 160, μέσω 'Ιουλίου.

ΚΑΡΔΙΦ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 36.000 τ. Ταΐάν, Γουόρλντσκελ 87½, 'Ιουλίου 25.

ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.): "Αλγερίαν 40.000 τόν., μέρος φορτίου, Ταΐάν Κονγκ, δολ. 14, τέλος 'Ιουλίου.

ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (κ.): Μαλαζόν ("Ιαπωνίαν), 16.000 τόν. Κανακάρι (Κανάριοι Νήσοι), Γουόρλντσκελ 150, 'Ιουλίου 12.

ΑΡΟ (λιθ.): Καραϊθικήν, 36.000 τόν. ἀμερικανικούς λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουλίου 15.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 85.000 τόν. "Αγγλίαν, Κόπτινεν κ.π., Γουόρλντσκελ 40, 'Ιουλίου 13.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 210.000 τόν., Μεσσίγειον, Γουόρλντσκελ 41%, 'Ιουλίου 24.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.: Περισκόν Κόλπον, 30.000 τόν. Φλιππίνες, Γουόρλντσκελ 87½, 'Ιουλίου 13.

ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΣΙΝΤΕΝΤ: Περισκόν Κόλπον, 34.000 τόν., Σιγκαπούρην, Γουόρλντσκελ 80, 'Ιουλίου 13.

ΜΠΕΣΣΥ Κ.: Σάρροχ, 19.000 τόν., μέρος φορτίου, καθαρά, Διυτ. "Αφρικήν, Γουόρλντσκελ 190, 'Ιουλίου.

ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ: Κάλιαρι, 16.000 τόν. καθαρά, "Αιτι. Γουόρλντσκελ 180, 'Ιουλίου 16.

ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 63.000 τόν. "Αγγλίαν, Κόπτινεν, κ.π. Γουόρλντσκελ 42%, 'Ιουλίου 13.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.): "Εμβελ 33.000 τόν. Γκότεμποργκ, δολ. 80.000, κατ' ἀποκοπήν, 'Ιουλίου 18.

ΚΟΡΩΝΑ ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ.): Κούμ μπάτ Τάνης 18.000 τόν., καθαρά, ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 200, 'Ιουλίου 26.

ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.): Καραϊθικήν 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, ἀνατολικήν Ἀκτήνα, Γουόρλντσκελ 110, 'Ιουλίου 11.

ΕΒΕΛΥ: Καραϊθικήν, 17.000 τόν. μέρος φορτίου, Πορτογαλίαν, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΒΕΝΟΥ: Ενδοκαραϊθικόν ταξίδιον 20.000 τόν. Γουόρλντσκελ 160, 'Ιουλίου 15.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 38.000 τ. Μονρόδιαν, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουλίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ.): Μασάρην Θάλασσαν, 30.000 τόν., μέρος φορτίου, "Ιαπωνίαν, δολ. 16.00, 'Ιουλίου 18.

ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.): Κωνστάντζαν, 18.000 τ. καθαρά γαλλικούς λιμένας "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 160, μέσω 'Ιουλίου.

ΚΑΡΔΙΦ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 36.000 τ. Ταΐάν, Γουόρλντσκελ 87½, 'Ιουλίου 25.

ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.): "Αλγερίαν 40.000 τόν., μέρος φορτίου, Ταΐάν Κονγκ, δολ. 14, τέλος 'Ιουλίου.

ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.): Καραϊθικήν 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, ἀνατολικήν Ἀκτήνα, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΕΒΕΛΥ: Καραϊθικήν, 17.000 τόν. μέρος φορτίου, Πορτογαλίαν, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΒΕΝΟΥ: Ενδοκαραϊθικόν ταξίδιον 20.000 τόν. Γουόρλντσκελ 160, 'Ιουλίου 15.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 38.000 τ. Μονρόδιαν, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουλίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ.): Μασάρην Θάλασσαν, 30.000 τόν., μέρος φορτίου, "Ιαπωνίαν, δολ. 16.00, 'Ιουλίου 18.

ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.): Κωνστάντζαν, 18.000 τ. καθαρά γαλλικούς λιμένας "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 160, μέσω 'Ιουλίου.

ΚΑΡΔΙΦ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 36.000 τ. Ταΐάν, Γουόρλντσκελ 87½, 'Ιουλίου 25.

ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.): "Αλγερίαν 40.000 τόν., μέρος φορτίου, Ταΐάν Κονγκ, δολ. 14, τέλος 'Ιουλίου.

ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.): Καραϊθικήν 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, ἀνατολικήν Ἀκτήνα, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΕΒΕΛΥ: Καραϊθικήν, 17.000 τόν. μέρος φορτίου, Πορτογαλίαν, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΒΕΝΟΥ: Ενδοκαραϊθικόν ταξίδιον 20.000 τόν. Γουόρλντσκελ 160, 'Ιουλίου 15.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 38.000 τ. Μονρόδιαν, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουλίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ.): Μασάρην Θάλασσαν, 30.000 τόν., μέρος φορτίου, "Ιαπωνίαν, δολ. 16.00, 'Ιουλίου 18.

ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.): Κωνστάντζαν, 18.000 τ. καθαρά γαλλικούς λιμένας "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 160, μέσω 'Ιουλίου.

ΚΑΡΔΙΦ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 36.000 τ. Ταΐάν, Γουόρλντσκελ 87½, 'Ιουλίου 25.

ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.): "Αλγερίαν 40.000 τόν., μέρος φορτίου, Ταΐάν Κονγκ, δολ. 14, τέλος 'Ιουλίου.

ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.): Καραϊθικήν 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, ἀνατολικήν Ἀκτήνα, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΕΒΕΛΥ: Καραϊθικήν, 17.000 τόν. μέρος φορτίου, Πορτογαλίαν, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΒΕΝΟΥ: Ενδοκαραϊθικόν ταξίδιον 20.000 τόν. Γουόρλντσκελ 160, 'Ιουλίου 15.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 38.000 τ. Μονρόδιαν, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουλίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ.): Μασάρην Θάλασσαν, 30.000 τόν., μέρος φορτίου, "Ιαπωνίαν, δολ. 16.00, 'Ιουλίου 18.

ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.): Κωνστάντζαν, 18.000 τ. καθαρά γαλλικούς λιμένας "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 160, μέσω 'Ιουλίου.

ΚΑΡΔΙΦ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 36.000 τ. Ταΐάν, Γουόρλντσκελ 87½, 'Ιουλίου 25.

ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.): "Αλγερίαν 40.000 τόν., μέρος φορτίου, Ταΐάν Κονγκ, δολ. 14, τέλος 'Ιουλίου.

ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.): Καραϊθικήν 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, ἀνατολικήν Ἀκτήνα, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΕΒΕΛΥ: Καραϊθικήν, 17.000 τόν. μέρος φορτίου, Πορτογαλίαν, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΒΕΝΟΥ: Ενδοκαραϊθικόν ταξίδιον 20.000 τόν. Γουόρλντσκελ 160, 'Ιουλίου 15.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 38.000 τ. Μονρόδιαν, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουλίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ.): Μασάρην Θάλασσαν, 30.000 τόν., μέρος φορτίου, "Ιαπωνίαν, δολ. 16.00, 'Ιουλίου 18.

ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.): Κωνστάντζαν, 18.000 τ. καθαρά γαλλικούς λιμένας "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 160, μέσω 'Ιουλίου.

ΚΑΡΔΙΦ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 36.000 τ. Ταΐάν, Γουόρλντσκελ 87½, 'Ιουλίου 25.

ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.): "Αλγερίαν 40.000 τόν., μέρος φορτίου, Ταΐάν Κονγκ, δολ. 14, τέλος 'Ιουλίου.

ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.): Καραϊθικήν 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς "Αιτωνίκου, ἀνατολικήν Ἀκτήνα, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΕΒΕΛΥ: Καραϊθικήν, 17.000 τόν. μέρος φορτίου, Πορτογαλίαν, Γουόρλντσκελ 49, 'Ιουλίου 28.

ΒΕΝΟΥ: Ενδοκαραϊθικόν ταξίδιον 20.000 τόν. Γουόρλντσκελ 160, 'Ιουλίου 15.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 38.000 τ. Μονρόδιαν, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουλίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ.): Μασάρην Θάλασσαν, 30.000 τόν., μέρος φορτίου, "Ιαπωνίαν, δολ. 16.00, 'Ιουλίου 18.

ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.): Κωνστάντζαν, 18.000 τ. καθαρά γαλλικούς λιμένας "Αιτωνίκου, Γουόρλντσκελ 160, μέσω 'Ιουλίου.

ΚΑΡΔΙΦ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 36.000 τ. Ταΐάν, Γουόρλντσκελ 87½, 'Ιουλίου 25.

ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.

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



“ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

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

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

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

Η νικηφόρης τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

(Δ. = άνεχωρησε — δ. = δημήθε — ζ. = ξέθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6646	δ. Γιθαράταρ 16)7 διά Σμύρνη	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	δ. Μόντρεαλ 18)7 διά Ντητρόϊτ
ΑΒΑΣ	62	11048	δ. Γιθαράταρ 22)7 Καζαμπλάνκα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	46	2271	δ. Θεούτα 30)6 Καρβασέγην (Κολ.)
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	εις θέσιν 15.50 Β. - 41.00 Δ. 8)6	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ε. Κόπτε 23)7	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	δ. Λορέντζο Μάρκες 22)7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	δ. Ρόττερνταμ 6)7 δι' Ἀλγύεριον	ΑΛΕΞΗ, ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Τοκοπίλα 10)7	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	39	3375	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ε. Ν. Υόρκην 23)7	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	53	1533	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	δ. Ντακάρ 15)7 διά Κίναν	ΑΛΘΑΙΑΣ	74	22000	εἰς Ελευσίνα, όπό συμπλήρωσαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Καζαμπλάνκαν 8)7	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	δ. Σέτε 12)7 δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Χάρβρην 21)7	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΑΣ	55	3003	δ. Πειραιᾶ 16)7 διά Μπατίρια
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	ε. Κίονγκα 14)6 διά Τρίπολιν (Λιβ.)	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	δ. Καρβασέγην 23)7 διά Μανίλαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ.	58	2667	ε. "Αμέρσον 22)7 δι' Ἀρχάγγελον	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ'ΑΤΟ	57	8266	δ. Παναμᾶ 20)7 διά Νουμέα
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ε. Ρόττερνταμ 12)7	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	57	8192	δ. Παναμᾶ 7)7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	ε. Τσάλνα 10)7	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΥΕΡ	58	7949	δ. Κωνπολιν 3)7 διά Ρωσίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	57	11630	ε. Κέπτ Τάουν 20)7 Ἀργεντινήν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΡΚΕΣ	56	8192	δ. Τακόραντι 20)7 διά Κουτούκο
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ε. Μιλάτο 15)7 διά Σκάρεμπεκ	ΑΛΙΚΗ	53	8453	δ. Μουσώρη 21)7 διά Ντάριεν
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ε. Γκάλιθεστον 19)6	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	δ. Καρβασέγην 23)7 διά Λατάκια
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ε. Βανκούδερ 41)7 δι' Ἰαπωνίαν	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	9092	δ. Σαδόνες 11)7 διά Ν. Ορλεάνην
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ε. Ταμπικο 13)7	ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.)	54	16210	δ. Μπράκρον 20)7 διά Ταμπίκο
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ε. "Νότ Λόντον 18)7 Β. Κορέαν	ΑΛΚΗΣ	60	2269	δ. Ρόττερνταμ 9)7 διά Σφάζ
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	56	1749	ε. Νίκαια 16)7 διά Τζεζέλι	ΑΛΚΗΣΤΙΣ	45	3911	ἐπό παραλαβὴν
ΑΓΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	ε. Σάντος 22)7	ΑΛΚΜΑΝ	60	9559	δ. Σάντος 11)7 διά Ν. Ορλεάνην
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	68	20527	ε. Κέπτ Τάουν 20)7 διά Γερμανίαν	ΑΛΚΥΩΝ	73	13631	δ. Μπράνουμπουτελ 5)7 διά Ροστόκ
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ε. Μαρικίου 1)7	ΑΛΚΥΩΝ	53	1886	δ. Σαδόνες 23)7 διά Λατάκια
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8279	ε. Πειραιᾶ ἀπό 20.7.1973	ΑΛΚΥΩΝ	49	5043	δ. Αμπιτζάν 10)7 διά Ντουάλα
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ε. Κέπτ Τάουν 20)7 Κόλπον Η.Π.Α.	ΑΛΚΥΩΝ	48	2681	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Γιοκοχάμααν 22)7	ΑΛΜΑΡ	47	5441	δ. Λας Πάλμας 17)7
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ε. Σιγκαπούρη 15)1 Β. Κορέαν	ΑΛΜΠΡΕΟ	57	3817	δ. Ρόττερνταμ 20)7 δι' Αστόντον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ε. Νταμπιέρ 19)6 διά Ντάρεν	ΑΛΜΥΡΤΑ	51	2133	δ. Κιόνγκια 19)6 διά Τρίπολιν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΤΙΣ	70	9868	δ. Οζάκαν 17)7 διά Γουαμπά
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ε. Γόνια 23)7	ΑΛΑΖΩΝ	48	5021	δ. Γιθαράταρ 15)7 διά Πουσάν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Πούλι 20)7 διά Τάμπα	ΑΜΑΛΙΑ	49	3261	δ. Αμερικανικάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	53	11558	ε. Τάιν 16)7 διά Φιλιανίδιαν	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	δ. Κοσταζακάλκος 5)7 διά Λατάκια
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	δ. Γιθαράταρ 23)6 διά Σαγκάνη	ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	δ. Αμπέρσον 22)7
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	ε. Μπάρρο 24)6 διά Συμύρην	ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ	52	7267	δ. Ιμιμιχάμ 29)6 διά Μεροίνα
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	ε. Τής 16)7 διά Δυτ. Ἀφρικήν	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3.7.1973
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	56	7989	ε. Δαντούς 22)7 δι' Ινδίαν	ΑΜΕΔΙΟ (δ.)	54	26249	δ. Κεμπέκ 19)7 διά Γιθαράταρ
ΑΓΓΚΗ ΑΓΓΚΗ	54	6177	δ. Ρόττερνταμ 21)7 διά Τουρκίαν	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	71	1563	δ. Κόπτε 22)7 διά Πουσάν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ε. Τεργέστην 26)6 Σάντα Μάρτα	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (άλινερ)	52	16485	δ. Βερμιούδας 22)7
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ε. Μπ. Μπλάνκα 9)7 διά Λισσαβώνα	ΑΜΕΡΙΦΩΝ (δ.)	53	11466	δ. Τέμα 19)7 δι' Αμπιτζάν
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ε. Ντουλόθ 15)7	ΑΜΙΛΑΔΑΙΑ	72	13165	δ. Μπ. Αύρες 17)7 διά Ρόττερνταμ
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ε. Ήστ Λόντον 18)7 διά Ντωρμπαν	ΑΜΙΛΑΔΑΙΑ	47	2191	δ. Κωνπολιν 13)7 διά Γαλάται
ΑΕΤΟΣ	56	8799	ε. Στεπτίνον 3)7	ΑΜΠΙΤΖΑΝ	67	3020	δ. Αμπέρσον 24)7
ΑΘΑΛΛΑΝΟΣ	51	4664	ε. Κωνηπολιν 14)7 Νοσθορωσίσκην	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	δ. Πειραιᾶ 13)7 διά Χαλκίδαν
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Πόρο δρ Σπαίην 20)7 Βενεζουέλας	ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	δ. Ντωρμπαν 11)7 δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑ	59	8132	ε. Φιλόδελφειαν 18)6	ΑΜΥΝΑ	49	3831	δ. Αστόντον 15)7
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ε. Ρίο Ιανέριον 21)7	ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	δ. Πρίνος Ρούπερτ 18)7 διά Κίναν
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ε. Μόντι 23)7 διά Ν. Ορλεάνην	ΑΝΑΓΚΕΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13361	δ. Κόπτε 5)7 διά Παναμᾶ
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.)	58	16695	ε. Ροζάριο 19)7	ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΙ'ΙΣ	65	39035	δ. Σαλίνα Πάς 17)7 διά Κόρπ. Κρίστι
ΑΘ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	53	11457	ε. Πόρταρ 13)7	ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΥΟΥΝ	74	13200	δ. Μόντρεαλ 19)7 διά Ντητρόϊτ
ΑΘ. ΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)	58	13551	ε. Ροζάριον 20)7	ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	64	38996	δ. Βερμιούδας 22)7
ΑΘΛΟΝ	45	13570	ε. "Ειδεν 12)7 διά Βαλτιμόρην	ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΡΕΝΤΣ	64	13361	δ. Τέμα 19)7 διά Αστόντον
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Σάντος 2017 διά Μπ. Αύρες	ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	53	8952	δ. Αμπέρσον 15)7 διά Πειραιᾶ
ΑΙΓΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚΗ	74	12498	ε. Τής 14)7 διά Περισκόν	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	33003	δ. Σιγκαπούρη 13)7 διά Βανκούθερ
ΑΙΓΓΙΣ ΓΟΥΙΣ ΣΤΟΝΟΜ	72	11702	ε. Παναμᾶ 27)5 διά Σαγκάνη	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	δ. Νιώρμπαν 29)6 δι' Αγγλίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165	ε. Χόκαρ 17)7 Σιγκαπούρην	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	δ. Κόπτε 13)7 διά Βανκούθερ
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΟΙΚ	74	12498	ε. Καλάδο 8)7 διά Τοικύτα	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2706	δ. Τάιν 19)7
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΙΝΤΟΜ	71	15387	ε. Αμπούργον 20)7	ΑΝΔΡΕΑΣ Ε.	50	11969	δ. Ν. Ορλεάνην 18)7
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	ε. Μπράουνσμπουτελ 16)7	ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3345	δ. Κωνηπολιν 26)6 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΙΓΓΙΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ε. Ρόττερνταμ 1)6	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	21399	δ. Τέρρα 22)7
ΑΙΓΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	20000	ε. Καντζίς διόπτρασιν	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	δ. Πειραιᾶ 1)7 διά Βραζιλίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ε. Μπλαντάριο 15)7 διόπτρασιν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΝΕΡ	69	98983	δ. Γιθαράταρ 15)6 διά Περισκόν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ε. Μπλαντάριο 15)7 διόπτρασιν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ	70	32781	δ. Χάροπαν 1)7 Μπαντάρι Μαχαρά
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΛΑΟΥΝΤY	59	10373	ε. Χόκαρ 14)7 διόπτρασιν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	13753	δ. Ρόττερνταμ 23)7
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΛΑΙΣ	72	11702	ε. Φιλαδέλφειαν 22)7	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΣ (δ.)	70	10585	δ. Παναμᾶ 22)7
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕΙ-ΒΕΡΥ	71	15387	ε. Βανκούδερ 23)6 διά Κίναν	ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΡΟΥΕΡ	57	10006	δ. Ρόττερνταμ 30)6 διά Παναμᾶ
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	ε. Μασαλανίαν 22)7	ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	δ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 11)7
ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ε. Νιώρηπαν 22)7 διά Νομέα	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	δ. Κάρυκ "Αίλαντ 3)7 Ρόττερνταμ
ΑΙΓΓΙΤΟΣ	45	3805	ε. Γιθαράταρ 16)7 διά Πειραιᾶ	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (δ.)	72	79869	δ. Ρόττερνταμ 12)7
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ε. Τζεμέλη Ντανο 21)7 Ν. Υόρκην	ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	δ. Μ.Φ.Χ. Χάρεν 23)7 Μπρούνσμπουτελ
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ε. Κούρε 10)7 διά Νταμπιέρ	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	δ. Γιθαράταρ 6)7 διά Περισκόν
ΑΙΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ε. Μούρόραν 14)7 διά Φινλανδίαν	ΑΝΔΡΟΣ ΓΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	δ. Λάς Πάλμας 17)6 δι' Ασιόν
ΑΙΜΙΑΙΑ Γ.	54	2488	ε. Κωνηπολιν 8)7 διά Πειραιᾶ	ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	63	33375	δ. Φόδ 16)7 διά Ρίον Ιανέριον
ΑΙΜΙΑΙΑ ΛΟΒΕΡΑΙΟΝ	66	14449	ε. Σιγκαπούρη ρόδες 22)7 (ἔπωλ.)	ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	δ. Μπρούνσμπουτελ 7)7 διά Ροστόκ
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	ε. Ρουέν 17)7	ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	δ. Μπλέφαστ 15)7 διά Περισκόν
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Δουσλίνον 14)7	ΑΝΘΑΙΟΣ	71	16606	δ. Ματαρανί 21)7
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	ε. Κορίτο 30)6	ΑΝΤΑΜ Σ	56	5230	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΡΗΝΗ ΣΤΑΡ	53	1548	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	δ. Γιθαράταρ 12)7
ΑΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	εἰς θέσιν 15.50 Β. - 41.00 Δ. 8)6	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ε. Εμέδην 19)7
ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ε. Γάνδην 27)6 διά Μουρμάνσκ	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΟΥΙ-ΝΓΚΣ	58	9585	ε. Τσίπου 20)7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ε. Κέπτ Τάουν 21)7	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ε. Νιώρηπον 16)7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚ	54	7701	ε. Ρεσιφ 18)7	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΙΚΩΝ	63	20625	ε. Λορέντζο Μάρκες 18)7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	61	142					

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤ.	50	2167	εις Πειραιά από 4.4.1972	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ.	61	10952	ε. Ντόρμπαν 21)7	
ΑΟΥΡΟΡΑ II	68	15353	δ. Παναμά 22)7	
ΑΠΕΕ	73	16397	ε. Σάντον 19)7	
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ά. Νεάπολιν 22)7 διά Ραθέναν	
ΑΠΟΛΛΩΝ XI (δ.)	57	22479	ά. Ήράκλειον 6)6 διά Σαντορίνη	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Ναυγόδια 19)7 διά Παναμά	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. "Απαπα(Λάγκος 10)7 Ντουάλα	
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ά. Ράς Τανόύρα 24)6	
ΑΠΟΛ. ΓΚΛΟΥΡY (δ.)	58	12676	ε. Μπωμόν 21)7	
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	ά. Τόκιο 20)7 διά Κόμπε	
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ε. Κίγκονταν (Τζα.) 20)7	
ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ'	62	6929	ά. Γιοκοχάμαν 13)7 διά Ντασάο	
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ε. Πειραιά 15)7	
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ε. Λότελτον 24)7	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	δ. Παναμά 21)7 διά Κόλπον ΗΠΑ	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Ρότερνταν 5)7 διά Πόρτ Λαβίν	
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	δ. Γιφραλτάρ 3)7 διά Κίναν	
ΑΡΑΝ	70	9870	ε. Παναμά 21)7 διά Κίναν	
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ε. Ντουμπάτι 17)7	
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΟ	60	9938	ώπα παραλαβήν	
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ά. Ρότερνταν 18)7 διά Καλλάδο	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ε. Ρότερνταν 19)7	
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Γένοβαν 13)7 διά Δυρράχιον	
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	δ. Κων(πολιν 9)7	
ΑΡΓΩ	64	2763	ά. Ραθέναν 5)4 διά Μπιζέλα	
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ	58	10397	δ. Κορούνα 10)7 δι' Αγ. Λαρέντιον	
ΑΡΓΩ ΟΔΑΝΔΙΑ	57	10376	ε. Γιοκοχάμαν 19)7	
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	58	10371	ε. Μπέρα 23)7	
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Σιγκαπούρην 20)6 δι' Αμέρσον	
ΑΡΕΤΗ Σ.	45	4578	ε. Λουσάντα 10)7	
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ά. Βανκούδερ 5)4 διά Λάς Πάλμας	
ΑΡΗΣ	70	9868	δ. Βανκούδερ 25)6 διά Κίναν	
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ά. "Αμβούργον 21)7 διά Βρέμην	
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ. Λισαδάνην 10)7 διά Λείζες	
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Βανκούδερ 9)7 διά Κίναν	
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	56	8753	ά. "Ιντσάν 24)3 διά Μουσούρη	
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ε. Ν. Υόρκην 23)7	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	72	11722	ά. Γιοκοχάμαν 9)7 διά Λισασθώνα	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	δ. Γιοκοχάμαν 8)7 διά Μελδούρην	
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	27493	ε. Χάμπτον ρόδες 16)7	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Χόκη - Κόρη 3)7 διά Τόκιον	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	ε. Μπαντάρ 15)7 διά Απάτας 9)7	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	58	8677	ά. Κόμπε 8)6 διά Βανκούδερ	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Πόρτ Κελάσηκ 20)7	
ΑΡΙΣΤΙΜΛΟΣ	56	8995	ά. Μπέρα 4)7	
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	58	8920	ε. Μπέρα 15)7	
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	74	11514	ά. Τόμπα 16)7 διά Σακάντε	
ΑΡΙΣΤΟΚΑΙΔΗΣ	74	11513	ε. Βανκούδερ 10)7	
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	60	10631	ά. Μπελαδόν 1)7 διά Ρότερνταμ	
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	58	7661	ά. Τάμπα 29)6 διά Τσακάρταν	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	δ. Γιφραλτάρ 16)7 διά Βηρυττόν	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Λ. Μπουάναν 6)7 Κωνστάντζαν	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	74	12000	ε. Γιοκοχάμαν 22)7	
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ά. Κάρκυ "Αϊλ" 11)7	
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά. Νιούπορτ 23)7 διά Βρέμην	
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	δ. Γιφραλτάρ 2)7	
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9030	ά. Μπ. "Άρρες 20)7 διά Λισασθώνα	
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ε. Τουτικορίν 15)7	
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	δ. Γιφραλτάρ 8)7 δι' Αλγέριον	
ΑΡΜΑ	58	9364	ε. Παρανάγκουα 19)7	
ΑΡΜΑΤΑΝ	71	9212	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 22)7 'Αμβούργον	
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Λωντσεστον 25)6 "Ιγο. Μισίμα	
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	ε. Σίδην (Ν.Σ.) 3)7 Κιουρασάο	
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Κέιπ Τάουν 18)7	
ΑΡΟΣ	48	3783	ά. "Αγ. Βικέντιον 15)7 διά Κόπερ	
ΑΡΠΑ	55	3972	ε. Μπελεθάν 15)7	
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ε. Γιοκοχάμαν 19)7	
ΑΡΡΑΣ (δ.)	53	13459	ά. Πόρτ "Αρθουρ 9)7 δι' Ινδίαν	
ΑΡΤΑ	57	10067	δ. Παναμά 12)7	
ΑΡΤΑ	55	1875	ε. Λουάλα 11)7	
ΑΡΤΕΜΙΔΙ II	58	9603	ά. Κόρπους Κρίστι 6)6 Π. Καμπέλο	
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. "Ακαπά 19)7 διά Μαντράς	
ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ 8.	63	36139	ε. Ντουμπάτι 3)7	
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	α. Ρίο Γκράντε 19)7 διά Πειραιά	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ε. Ριγιέκαν 8)6	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Πειραιά 15)7 διά Γένοβαν	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22798	δ. Γιφραλτάρ 18)7 διά Βραζίλιαν	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ε. Τέηλ όφ Μπάν 24)7	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	59	9013	ά. Τομπάτα 12)7 διά Τουντζίν	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ε. Χάμπτον ρόδες 22)7	
ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ μ.	72	42253	ε. "Οίτα 15)7	
ΑΡΧΟΝΤ ΜΙΧΑΗΑ	51	7594	ε. Ρίο Γκράντε 13)7	
ΑΣΠΑ	66	2794	ά. "Αμέρσον 23)7	
ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	ε. Καράτα 26)7	
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	ά. "Αμβούργον 18)7 διά Τόκιο	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ε. Μάττρον 19)7	
ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9302	ά. Μόντρεαλ 28)5 δι' Αλγέριον	
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ε. Παναμά 13)7 διά Τόκιο	
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ε. Κίελον 20)7	
ΑΣΤΗΡ	74	13600	ά. Ρότερνταμ 20)7	
ΑΣΤΗΡ (δ.)	54	12338	ά. Μαζαλάνων 28)5 διά Γκουάμας	
ΑΣΤΡΕ	50	8827	ε. Μελβούρνην 29)6	
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. Μπ. "Άννες 20)7 διά Γένοβαν	
ΑΣΤΡΟ	56	16253	ά. Τζάνκονσιθ 19)7	
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. "Αλεξανδρείαν 19)7	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Πειραιά 19)7 δι' Αμέρσον	
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6156	ά. Ντόρμπαν 1)7 διά Τσακάρταν	
ΑΣΤΥΠΑΛΙΑ	55	1916	ά. Κοπεγχένην 19)7 διά Κέμι	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Λάς Πάλμας 20)7	
ΑΤΕΝΕΙΑ	66	11944	ε. Ν. Ορλεάνην 14)7 Ν. Αμερικήν	
ΑΤΖΙΑΙΝΑ	49	4641	ε. Ακασόύτα 3)6	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ά. Μπ. "Άννες 20)7 διά Γένοβαν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΦ	55	1941	ε. Σιγκαπούρην 21)7	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Φιλαδέλφειαν 21)7 δι' Αρούμπαν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Παναμά 1)7 δι' Ισπανίαν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Ρίο Γκράντε 11)7 Παρανάγκουα	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Ντακάρ 14)7 διά Κίναν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Ρότερνταμ 9)7 διά Μουρμάνοκ	
ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	ε. Ρότερνταμ 20)7	
ΑΤΡΕΥΣ	74	13600	εις Τόκιον, όποια συμπλήρωσιν	
ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	ε. Πειραιά 8)7	
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Ράς Τανόύρα 22)6	
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ά. Βηρυττόν 5)7 διά Βεγγάζην	
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. Λ. Πάλμας 17)7 "Απαπα(Λάγκος	
ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Γιφραλτάρ 22)7 διά Χάμπτον ρόδες	
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δημ.)	40	26314	ά. Σούθα 22)7 διά Σαουθάμπτον	
ΑΥΡΑ	62	10323	ε. Λίθερπούλ 18)6	
ΑΥΡΑ	54	1756	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΥΡΑ	45	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Κέιπ Κουθίε 22)7 Μιζουσίμα	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡY	41	4879	ά. Λ. Πάλμας 20)7 "Απαπα(Λάγκος	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ·ΟΝ	58	8331	ε. "Είδονταν 16)7	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	54	2945	ά. Ντακάρ 17)7	
ΑΧΙΛΛΕΤ	56	31571	ά. Φιλμπορτ (Μπαχ.) 1)7 διά Σάροχ	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ε. Φιλαδέλφειαν 15)7	
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΑΛΑ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	60	29967	ε. Ν. Ορλεάνην 16)7	
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ε. Πειραιά 9)7	
ΒΑΡΕΣ	56	4048	ά. Νορεσόύτιπο 16)7 διά Κορούρ	
ΒΑΣΙΑ	56	4029	ε. Πειραιά 8)6	
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ά. Κέιπ Τάουν 5)7 διά Ντώρμπαν	
ΒΑΣΙΛΗΣ	43	5331	ά. "Ησυχάκι 19)7 διά Ντώρμπαν	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Ρότερνταμ 16)7	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Βιφραλτάρ 17)7 διά Ν. Υόρκην	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	54	2006	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΑΣ. ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ	56	21716	ά. Τηόπιταν 27) διά Ν. Υόρκην	
ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	16435	ε. Φιλαδέλφειαν 23)7	
ΒΑΣΩ	65	4707	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	5630	ά. Ρότερνταμ 14)7 διά Καλλάδη	
ΒΕΝΘΙΟΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ε. Παναμά 22)7 διά Ν. Υόρκην	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	ε. Σεπτέντιον 17)7	
ΒΕΡΙΩ (μικτόν)	72	57527	ά. Βιφραλτάρ 14)7 διά Σφάξ	
ΒΕΤΑ	43	1845	ά. Βιφραλτάρ 14)7 διά Δουνκέρκην	
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΚΗ	48	3930	ά. Γκρέτα 5)6 διά Τρίπολιν (Λιθόβη)	
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ά. Λυκούρη 22)6 διά Αγιπιτζάν	
ΒΙΚΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	58	13186	ά. Κέιπ Τάουν 20)7 διά Περσικόν	
ΒΙΚΤΩΡ	60	1315	ε. Βιφραλτάρ 17)7 διά Ντώρμπαν	
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. Βιφραλτάρ 6)7 διά Θεσσαλίην	
ΒΙΟΛ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	72	11981	ε. Μιλάζο 17)7	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	58	8510	ε. Κιουρασάο 21)7	
ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Μουπάσα 22)7	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	ε. Γιφραλτάρ 15)7 διά Ντακάρ	
ΒΙΡΙ	57	7727	ά. "Αμβούργον 13)7 διά Κολόμπο	
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ε. Αμπενέρα 19)7	
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	ε. Γάνδην 13)7	
ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Μπ. "Αύρες 15)7 διά Ρότερνταμ	
ΒΡΑΧΟΣ (δ.)	51	18259	ά. Λισαδώνας 23)7	
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (μικτώ)	32	18294	ε. Μπάρι 10)7 διά Κωνστάντζαν	
ΒΡΟΥΔΙΑΔΑ	56	8414	ά. Μπάρι 10)7 διά Κωνστάντζαν	
ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Βανκούδερ 11)5 διά Κίναν	
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ε. Βανκούδερ 11)5 διά Κίναν	

ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	Ξ. Βανκούβερ 197
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	62	7888	Ξ. Μπάσφαν 21)7
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Ρόττερνταν 20)7 δι' 'Οράν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ά. Καλκούταν 197 διά Μπέρα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	63	15373	ά. Ίντιάνα Χάρμπορ 197
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΪΜ	62	15389	Ξ. Τάμπα 10)7
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	Ξ. Βανκούβερ 7)7
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	52	11914	ά. Μπάνιαν 16)7 διά Πειραιά
ΓΚΡΕΙΣ Σ.	71	16306	Ξ. Χαϊνάκης 11)7 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	ά. Γιοκοχάμαν 7)7 Πουέρτο Σούμόζα
ΓΟΡΤΩ	58	9474	δ. Γιβραλτάρ 20)7 Κοπεγχάγην
ΓΟΝΕΣΤΑΡ	52	9475	ά. Ντώρμπαταν 16)7 διά Μόντπι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΔ	72	19426	ά. Ντώρπαταν 18)7 διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19426	Ξ. Ν. 'Ορλέανην 17)7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19426	δ. Παναμά 20)7
Γ. ΑΧΙΛΛΕΣ	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 22)7 Χάμπτον ρόδς
Γ. ΜΑΡΙΝ	73	19426	Ξ. Χάμπτον ρόδς 21)7
Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	18627	ά. Πόιν Φόστιν 17)7 διά Γκάλθεστον
Γ. ΠΡΟΣΙΣΕΚΤ (δ.)	74	18627	εις Ξεκαρπάγκων, όποι συμπλήρωσαν
ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ	54	4389	ά. Αμέρεραν 23)7 διά Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	Ξ. Ν. 'Ορλέανην 23)7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΖΑ	62	9951	εις Αγ. Φραγκίσκον 19)7
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	Δ. Λατάκια 20)6
ΔΑΦΝΗ	73	19451	δ. Γιβραλτάρ 22)7 διά Βαλτιμόρην
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	ά. Ν. 'Ορλέανην 19)7 Κολομβίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	δ. Παναμά 9)3 διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Ουγγιούηκ Πανταγκ. 17)7 'Αμβέρσα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	δ. Γιβραλτάρ 6)7 διά Ανάμπα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	ά. Πειραιάδ 13)7 διά Καζαζτάλκαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	ά. Χάρμπορ ρόδς 9)7 διά Κ. Τάουν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	54	8712	εις Τζακάρτα 24)6 διά Σιγκαπούρην
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ δ.	63	16417	Βενετίαν 8)7
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	64	16417	Ξ. Τσαταγκόκ 2)6
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	Ξ. Σλόχαφεν 9)7
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	Ξ. Λασούτοκα 11)7 διά Βανκούβερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Σάντος 16)7 διά Ντακάρ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	Ξ. Πειραιάδ 16)7
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Βανκούβερ 10)7 διά 'Ισπανίαν
ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	δ. Γιβραλτάρ 19)7 διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ά. Τζακονθάλ 2)7 διά Χιούστον
ΔΗΜ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	49	3676	δ. Κωνγκόπολιν 9)7 διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	44	13488	ά. Κολούμπια ρίθερ 18)6 δι' 'Ιράν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Σιγκαπούρην 14)7 διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	ά. Παναμά 19)7 διά 'Ισπανίαν
ΔΗΜΟΣ	54	4486	εις Αλεξανδρείαν 16)7
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	71	10007	Ξ. Παναμά 6)7 διά Σαγκάνη
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	Ξ. Μασεΐο 12)7 διά Τυνησίαν
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙ-Σ	65	5255	Ξ. Σικάγο 20)7
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	Ξ. 'Αλεξανδρείας 26)5
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	Ξ. Ρόττερνταν 24)7
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	ά. Μπιλμπάο 18)7 διά Γκιζόν
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΟ	66	8132	Άνδονίδην 12)7
ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ.	72	42250	Ξ. Φότεν 10)7 διά Τενερίφην
ΔΙΑΝΑ	51	2758	δ. Γιβραλτάρ 24)7 διά 'Ισμαηλίαν
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Ν. 'Ορλέανην 21)7 'Αγ. Δομίνικο
ΔΙΑΣΔ	46	3851	δ. Μπρούζιντοπολ 12)7 Νόρκοπιγκ
ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801	Ξ. Τερνόβιζην 11)6 διά Τζακάρταν
ΔΙΩΝΗ	57	9722	*Ησ. Λόντον 19)7
ΔΟΡΥ	54	1832	ήποραλαθήν
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	54	4784	Ξ. Παναμά 12)7 Μπουεναβεντούρα
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	δ. Γιβραλτάρ 8)7 διά Κωνσταντζάν
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ά. Βιρτούδων 20)7 διά Πειραιά
ΔΡΥΣ	63	22211	εις Οξελούσιν 21)7
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	Ξ. Ρίο Γκράντε 12)7
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΑ	52	7675	δ. Παναμά 13)7
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	70	18662	Ξ. Σικάγο 26)6
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381	Ξ. Παναμά 17)7 διά Βραζιλίαν
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	Ξ. Χάρμπορ ρόδς 19)7 Ν. 'Ορλέανη
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532	Ξ. Αλεξανδρείας 21)7
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	Ξ. Βοστώνην 23)7
ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	Ξ. 'Αντεν 19)7 διά Ρίο 'Ιανέρο
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041	Ξ. Πειραιάδ 4)7 διά Τουρκίαν
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ά. Μόντρεαλ 21)7 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289	Ξ. Καράται 2)7
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	Ξ. Γλασκώθην 20)7
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	48	3269	ά. Αλεξανδρείας 15)7
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	Ξ. Πόλη Κελάγκ 13)6 Ρόττερνταν
ΕΙΚΤΩΡ	70	16258	ά. Μαρικόνιον 16)7 διά Κίναν
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	Ξ. Πειραιάδ 25)6
ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Βανκούβερ 15)6 διά Κίναν
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	Ξ. Πρίν Ρούπερτ 15)5 διά Κίναν
ΕΛΑΓΓΙΑΝΗ	70	12791	ά. Μίρι 8)7 διά Σαγκάνη
ΕΛΕΝΑ (δ.)	70	88866	Ξ. Χάρηρην 23)7
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	Ξ. Λίθερπουλ 10)7
ΕΛΕΝΗ	47	1891	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ B. (δ.)	58	12680	ά. Κάρδι β 23)7
ΕΛΕΝΗ H. Φ.	63	9804	μετων. ΑΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΓΚΣ
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	Ξ. Πουνταρέαν 18)7 διά Κορίντο
ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839	Ξ. Βιζακαπτάναμ 16)7 δι' 'Αμαγκασ.
ΕΛΕΝΗ T.	50	4294	ά. Πόλη Χάρκουρτ 11)7
ΕΛΕΝΟΥΣΑ	63	9916	Ξ. Ν. 'Ορλέανην 18)7 διά Τάμπα
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17034	Ξ. Σιγκαπούρην 19)7 Μπαγκλαντές
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	54	8886	ά. Ντόρμπαν 11)7 δι' 'Ελλάδα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	δ. Γιβραλτάρ 22)7 διά Ανησυχηκράν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Ντόρμπαν 6)7 διά Περσικόν
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	δ. Παναμά 22)7
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Βανκούβερ 10)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΛΙΝΑ	51	3917	ε. 'Αμβέρσαν 21)7
ΕΙΣΙΑΒΕΤ	48	1989	ά. Ρόττερνταν 13)7 διά Χαλκίδα
ΕΙΣΙΑΒΕΤ	49	4605	ά. Καζαμπλάνκα 22)5 δι' 'Ιπαγουούτε
ΕΙΑΤΑ	64	4701	ά. Παναμά 22)7 διά Γκουαγιακιλ
ΕΙΑΚΑΝΤΙΑ	72	1994	όπο παραλαθήν
ΕΙΑΚΑΙ	60	2123	δ. Γιβραλτάρ 19)7
ΕΙΑΛΑΣ (δ.)	66	43399	Ξ. Πειραιάδ 14)7
ΕΙΑΛΑΣ	56	4380	Ξ. Σιγκαπούρην ρ. 17)7
ΕΙΑΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 11)7
ΕΙΑΛΕΝΙΚ Α' ΙΝΤΗΑΛ.	72	8987	δ. Γιβραλτάρ 11)7 διά Μπέρια
ΕΙΕΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ-Σ	63	7298	ά. Τζέντα 18)7 διά Μομπάσα
ΕΙΛ. ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	δ. Γιβραλτάρ 10)7 διά Χιούστον
ΕΙΛ. ΓΟΥΑΙΒΗ	71	10328	ά. Τσάρλεστον 20)7 διά Ν. 'Ορλέανην
ΕΙΛ. ΚΑΡΠΙΕΡ	72	8987	ά. Ν. 'Ορλέανην 20)7 διά Β. Κορέαν
ΕΙΛ. ΑΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Ντάρμπαν 20)7 διά Β. Κορέαν
ΕΙΛ. ΑΩΡΕΑ	60	7293	Ξ. Ν. 'Ορλέανην 18)7
ΕΙΛ. ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Τριπόλιν (Λιθ.) 20)7 διά Πειραιάδ
ΕΙΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΙΤΟΡ	72	8987	ά. Π. 'Ελιζαπεθ 22)7 Ν. 'Υρκην
ΕΙΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Ντώρπαν 21)7 διά Μασάσουα
ΕΙΛ. ΠΑΓΩΝΗΡ	62	6659	δ. Λορέντζο Μάρκες 16)7
ΕΙΛ. ΠΡΑΓ-ΝΤ	71	10327	ε. Ντώρπαν 11)7
ΕΙΛ. ΣΑΝ	72	10327	Ξ. Νταμάν 15)7
ΕΙΕΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ	62	7259	ά. Μπάραν 21)7 διά Νταυμπάδι
ΕΙΛ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Τζιμπούτι 20)7 διά Ν. 'Υρκην
ΕΙΛ. ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	κουβέλιτ 16)7
ΕΙΛ. ΣΤΑΡ	71	10328	Ξ. Βενετία 21)7
ΕΙΛ. ΤΟΡΤΣ	56	7510	Ξ. Βενετία 21)7
ΕΙΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	Ξ. Φιλαδελφειαν 18)7
ΕΙΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	10327	ά. Ν. 'Υρκην 13)7 διά Κουβέλι
ΕΙΛ. ΦΑΙΘΟ	57	7068	Ξ. Ντώρπαν 21)7
ΕΙΛΕΡΟΣ	52	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΛΗ ΙΙ	47	2389	ά. Π. φίδης 18)7 διά ΗΠΑ
ΕΙΛΗΝΙΔΑ	66	9384	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΛΗΝΙΣ (λάτινε)	32	18564	Ξ. Ρόττερνταν 25)6
ΕΙΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Π. Κελαγκ 15)7 διά Δουνκέρκην
ΕΙΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Γιοκογάμα 4)7 διά Κίνουρα
ΕΙΛΑΝΙ	66	8937	ε. Αμδύρηρον 7)7
ΕΙΑΝΟΝΑ	62	12229	ά. Ντακάριον 24)5 διά Σιγκαπούρην
ΕΙΟΣΕΑΝ	65	20514	ά. Ρ. Γκράτε 13)7 διά Ριγύεκα
ΕΙΠΙΔΑ	46	3472	ά. Τσιμπούτ 17) διά Ποχάγκ
ΕΙΠΙΣ	71	9885	ά. Αλεξανδρείαν 17)7
ΕΙΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	48	3932	ά. Φιλαδελφειαν 10)7 διά Σάντος
ΕΙΜΜΑΝΟΥΗ Κ.	59	11840	Ξ. Σιγκαπούρην 23)7 διά Πειρούκον
ΕΙΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΛ. δ.	57	21185	ά. Τριπόλι (Λιθ.) 7)7
ΕΙΜΠΑ	55	2555	Ξ. Ρόττερνταν 23)7 διά Πειρούκον
ΕΙΠ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ μικ.	65	37469	δ. Γιβραλτάρ 23)7 διά Ρ. Ιανέρο
ΕΙΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	Ξ. Μπέρια 22)7
ΕΙΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	Ξ. Σάντος 15)7
ΕΙΠΑΝΗΣΟΣ	58	8931	Ξ. Βαλτιμόρην 18)7
ΕΙΡΑΤΩ	69	12754	ά. Ρόττερνταν 23)7 Ά. Ιανέρον
ΕΙΡΑΤΩ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΙΝΙΩ	57	10323	Ξ. Κολόμπο 15)7
ΕΙΡΙΟΝΗ	61	9068	ά. Ντώρπαν 23)7 διά Λ. Μάρκες
ΕΙΡΙΟΝΗ ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ (δ.)	55	57484	Ξ. Πειραιά 12)6 (πισκευα)
ΕΙΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Βικτώρια (Β.Κ.) 8)6 δ. Κορέαν
ΕΙΑΓΓΕΛΕΙΟΣ (δ.)	61	22119	Ξ. Σιγκαπούρην 18)7 διά Γιοκογάμαν
ΕΙΑΓΓΕΛΕΙΟΣ Μ.	54	10251	δ. Γιβραλτάρ 29)6 διά Χιούστον
ΕΙΑΝΘΙΑ (δ.)	49	4713	ά. Βρέμην 6)7 διά Ρ. Γκράτε
ΕΙΕΝΤΙΑ	67	9854	ά. Πουνταρέαν 12)7 Ά. Λιμπερτάν
ΕΙΕΝΤΙΑ I	59	8526	Ξ. Βιζακαπτάναμ 18)7 Κέιπ Τάουν
ΕΙΕΝΤΙΑ K	55	2977	ά. Ντώρπαν 20)7 διά Βάλδις Μπ.
ΕΙΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΑΝ (δ.)	58	12417	Ξ. Φιλαδελφειαν 23)7
ΕΙΕΝΤΙΑ M.	61	8999	Ξ. Γενοβάδων 19)7
ΕΙΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Γλασκώδην 19)7 διά Μπορντάν
ΕΙΕΝ, ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	ά. Τέμπη Μπ. 23)7 δι' 'Αγγλιαν
ΕΙΕΝΟΙΑ	48	3198	ε. Αλεξανδρείαν 16)7
ΕΙΕΛΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706	Ξ. Ρ. Γκράτε 22)7
ΕΙΕΥΠΙΣ	51	4177	Ξ. Γκάλφορτ 12)7
ΕΙΥΗ	70	10006	δ. Παναμά 17) διά Χαϊνάκη
ΕΙΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΑΝ	58	8122	δ. Παναμά 30) διά Σάιγκον
ΕΙΥΗ Λ.	67	14800	ά. Αντζελες 22)7 Ρόττερνταν
ΕΙΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	Ξ. Καζαμπλάνκα 16)7
ΕΙΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Σίνεν 27)6 διά Κίναν
ΕΙΥΓΚΩΣΤΑ Ι (δ.)	54	12423	άργει εις Πειραιά από 1)4 (πωλ.)
ΕΙΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ε. Αμδόριον 9)7
ΕΙΥΘΥΤΗΣ	73	10000	δ. Παναμά 13)7 διά Ειρηνικόν
ΕΙΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Βαλτιμόρην 21)7 διά 'Ιρλανδίαν
ΕΙΞΕΙΝΟΣ	50	4734	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΥΡΑΛΟΣ	73	10713	ά. Σ. Τζόν (Ν.Β.) 6)7 Μπάρα
ΕΙΥΡΥΒΑΤΗΣ	61	6373	ά. Γιοκογάμα 25)6 διά Σήρνες
ΕΙΥΡΥΛΟΧΟΣ	60	6288	δ. Παναμά 6)7 διά Γιοκογάμα
ΕΙΥΡΥΜΑΧΟΣ	60	6288	ε. Σήρνες 19)7
ΕΙΥΡΥΠΑΟΣ	59	8643	Ξ. Γιοκογάμα 16)7
ΕΙΥΡΥΣΘΕΝΗΣ	57	8596	εις Μανιλάν από 27)5
ΕΙΥΡΥΤΩΝ	60	8643	Ξ. Ν. 'Υρκην 20)7

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ '1932

ΑΤΛΑΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΚΟΝΑΥΛΗ 12 (ΖΕΑ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 4176.435 - 4176.628 • TELEX 212601 & 02 - ATMA-GR.

ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669	Ε. Βρέμην 30/6
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	Σ. Ρ. 'Ιανέριο 17/7
ΕΦΦΗ	55	5008	ά. 'Αστοντ 9/7
ΖΑΝΕΤ	58	4529	ε. Πειραιάς 18/7
ΖΑΝΕΤΤΑ ΙΙΙ (δ.)	53	10919	ε. 'Αμεδόργον 27/7
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	32700	ά. Μουτσούρε 13/7 διά' Αδστραλίαν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Ντάρμπιταν 23/7
ΖΗΝΩ	68	9582	ά. Μουτσούρε 17/7 διά' Αδστραλίαν
ΖΙΝΙ	37	5613	ά. 'Απατας/Δέγκος 24/6
ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Κιουρασάο 19/7 διά Μπαλιμπόρα
ΖΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	ε. 'Ειδομάρου 19/7
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	ε. 'Ωλυμπιαν (Δ.Α.) 14/6
ΖΩΗ	39	1266	ε. Πόρτ Καμπού 10/7
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	δ. Παναμά 16/5
ΖΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021	ά. Κέιπ Τάουν 10/7 διά Ντακάρ
ΗΒΗ	70	2867	ε. Δάντσιχ 22/7
ΗΒΗ	68	28744	δ. Παναμά 11/7
ΗΛΙΑΣ	47	3575	ε. 'Αλεξάνδρειαν 16/7
ΗΛΙΟΣ	57	4499	ε. Ντεμεράρα 20/7
ΗΡΑ	55	7782	ά. Χόγκ - Κόγκ 19/7 διά' Ηλιγκαν
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ε. Κων/πολί 14/7
ΗΡΩ	65	23535	δ. Παναμά 13/7
ΗΣΤΑΡ	57	9473	ά. Ντάρμπιταν 13/7 διά Κορέαν
ΗΤΟΝ (δ.)	53	13224	ε. Γιοκοχάμαν 28/5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ά. Τζακασονθίλ 7/7 διά Τάμπα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ε. Λουλέα 17/7
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ε. Σάντον 17/7
ΘΑΣΙΤΗΣ	56	8046	ε. Ρίον 'Ιανέριον 19/7
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. 'Απατα/Λάγκος 16/7 Πόρτ Τζεντί.
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	58	9603	ά. Ντάρμπιταν 10/7 διά Περσικόν
ΘΕΑΝΩ	74	13699	ε. 'Ιντσον 12/7
ΘΕΑΝΩ	57	8677	ά. Βρέμην 13/7
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ε. Ν. 'Υόρκην 8/7 διά' Αρούμπιαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	57	1325	ε. Ικίκ 12/7
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ά. Ντάρμπιταν 10/5
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	ά. Μομπασα 17/7 διά' Αϊλ όφ Γκραίην
ΘΕΟΔΟΧΟΣ	59	10801	ά. Μπιλμπάταν 20/7 διά Σαντάντερ
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ	56	3649	ά. Στυκαπούρην 5/5 διά' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	20962	ά. 'Αρούμπιαν 27/7 διά Μπαίηταουν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ε. Παρανάγκουα 21/7
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Κακούρα 12/7 διά Βανκούμπερ
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	53	8995	ά. Πούλα Μπούκον 21/7 διά Τζακάρτα
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Πούλα Μπούκον 28/6 Σουραμπάνια
ΘΕΩΡΙΟΣ	65	7068	ε. Σάντος 15/7
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	δ. Κων/πολί 14/7
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	ά. Πειραιάς 19/6 διά Βόλον
ΘΩΜΑΣ Α.	58	8078	ά. Κάλιαρι 17/7 διά Πόιντ Κόμφορτ
Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ (δ.)	58	18297	ά. Κίγκοτων (Τζαμ.) 13/7 'Αρούμπιαν
ΙΑ	71	9426	ά. Πρίνς Ρούπερτ 15/6 διά Β. Κορέαν
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ε. Τάραντα 22/6
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Γένοβα 20/7 διά Πόρτ Σουδάν
ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	ά. Ράς Τανούρα 18/6
ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9746	ε. Σάν Πέντρο ('Αργ.) 21/7
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ε. Ρότερνταν 18/7
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ε. Σαίν Τέρον (Ν.Β.) 18/7
ΙΘΑΚΗ ΚΑΣΤΑ	54	2731	ε. Διεπίπην 3/6 (ΕΠΩΔΗΘΗ)
ΙΘΑΚΗ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Ντάρμπιταν 22/7 διά Π. Σουδάν
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ε. Βενετίαν 23/7 διά' Ανκόνα
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Μπρέμεργκφεν 17/7 λός 'Αντζελες
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Κιοσαράζον 22/7 διά Σάντος
ΙΛΛ. ΚΟΛΟΚ(Η)ΗΣ (δ.)	65	42204	ε. Φιλαδέλφειαν 15/7
ΙΝΔΑΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ά. Σιγκαπούρην 22/7 διά Τζακάρταν
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	48	2947	ά. Ταιταγκόν 9/6 διά Τσάλια
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛ. μικτ.	56	12170	ε. Φιλαδέλφειαν 13/7
ΙΟΝΙΚ	57	9367	ά. Μπρέμεργκφεν 9/7 διά' Ινδίαν
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	ε. Λονδίνον 16/7
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Ντακάρ 6/7 διά' Αγγλίαν
ΙΣΑΒΕΔΑ	55	7578	μετον.: εΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ σημ. Κύπρου
ΙΣΑΒΕΔΑ (δ.)	57	13734	ε. Κόπει 21/7
ΙΣΤ. ΚΟΛΟΚ(Η)ΗΣ (δ.)	65	39011	ά. Γούντιν Αϊλ 24/7 διά Καλάφχαφεν
ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	ε. Πειραιάς 2/6
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	45	9918	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	ά. Τρίπολιν (Λιβανού) 21/7 Ροστόκ
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	ά. Τάιν 12/7 διά Βουλγαρίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	ε. Καλκούταν 6/7
ΙΩ. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ δ.	64	39051	ά. Στάβαργκερ 24/6 διά Περσικόν
ΙΩΑΝ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	67	20568	ε. Ρότερνταν 19/7
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	ε. Βιζακαπανάμ 18/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	69	9073	ά. Αμποτ Νταπιά 14/7
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	ά. Τάιμον 14/7 διά Ντάρεν
ΙΩΝ	71	11506	ά. Λιοσσαδάνα 13/7 διά Σάντος
ΙΩΝ	57	9176	ε. Λονδίνον 18/7
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	ε. Πειραιάς 17/7
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Ντόβερ 24/7
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ε. Βρέμην 20/7
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ε. Λιοσσαδάνα 12/7
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.)	60	22780	ε. Πειραιάς 8/7
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	57	13268	ά. Ντιαμάταν 16/7
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Λάς Πλάσας 12/7 διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ά. Χιούστον 6/7 διά Ντάρμπιταν
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	54	8559	ά. Μπαντάρ 'Αμπας 23/6
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ	55	8564	ά. Σιγκαπούρην 11/7 διά Π. Σουδάν
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	ε. Γόνιαν 10/7
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	ά. Αμπτζάν 2/6 διά Ντουάλα
ΚΑΒΟ ΣΙΔΑΕΡΟ	55	2730	ε. Βρέμην 23/7
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16306	ά. Παναμά 2/7 διά' Ιαπωνίαν
ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. Τσάρλεστον 24/7 διά Κριστομπαλ
ΚΑΙΤΗ	54	3817	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 20/7 διά Μπάρ
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	53	7179	ειδ.: «ΚΑΤΕΡΙΝΑ», ώς μετωνυμάσθη
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	ά. Ρότερνταν 24/7 διά Ματαντί
ΚΑΛΙΡΡΟΗ ΖΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ε. Σιγκαπούρην 23/7 διά Ντάρμπιταν
ΚΑΛΙΡΙΟΝ Ζ.	55	6216	ε. Βούδανη 19/6
ΚΑΛΤΕΕ Κ. ΤΑΟΥΝ δ.	58	13491	ά. Κουβέιτ 11/7 διά Ντάρμπιταν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	51	7154	ε. 'Αμπτζάν 18/7
ΚΑΛΥΨΩ	67	12949	ά. Ρίο 'Ιανέριο 13/7 διά Σάντος
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	57	12630	εις ποταμον 'Ορινόκο 21/7
ΚΑΝΤΩΝ	56	10271	ε. Γκουαγιάλι 13/7
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	68	1825	ά. Καρθαγένην 25/5 διά Μπεζάια
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	62	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ. Α. ΜΥΩΝΑΣ	57	2805	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ	67	16098	ε. Σασέμπο 22/7
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ά. Σκελεφέτα 5/7
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	58	4838	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	68	24801	ά. Φρηματήλ 7/6
ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. Παναμά 7/7 διά' Ιαπωνίαν
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Αγκαντί 16/7 διά Βαγκαρέ
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	δ. Μπρόνιμποτελ 6/7 διά Γόδνια
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	ά. Μαντράς ρ. 22/7
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	ά. Ν. 'Υόρκην 18/7 διά' Αρούμπια
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ε. Τάκοσιθιλ 20/7
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. δ.	62	39169	ά. Βίλελμοσχάφεν 9/7 διά Περσικόν
ΚΑΠ. ΣΥΛΑΣ	58	9724	ά. Παναμά 6/7 διά Μπουεναθεντώρα
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	16000	ά. Βανκούδερ 16/7 διά Κόντινεντ
ΚΑΠ. ΣΥΡΡΟΣ	66	16164	ά. Ρίο 'Ιανέριο 1/7 διά Κωνστάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	ά. Χονολούλου 1/5 διά Τοιγκάτο
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ά. Παναμά 23/6
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10883	ά. Γιεραλτάρ 14/7 διά Κρέμπε
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	ά. Σ. Ντιέγο 1/7 διά' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	55	12495	ά. Δουνκέρκην 12/7 διά' ΗΠΑ
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ά. Ρ. 'Ιανέριο 24/7
ΚΑΠΤ. ΛΕΟ	62	1948	ά. 'Αλεξάνδρειαν 13/7
ΚΑΠΤ. ΜΑΐ-ΚΑΛ	62	9229	ά. Α. Μάρκες 5/7
ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. ΣΥΡΑΣ	67	12452	ά. Τουθαγκτά 23/6
ΚΑΠΤ. ΣΤΕΛΙΟΣ	55	3837	ά. Λομπίτο 20/7 διά Ματαντί
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	13437	ά. Ντάρμπιταν 23/7 διά Βοστώνη
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ά. Λουάντα 15/7
ΚΑΡΑ ΙΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ά. Ν. 'Ορλεάνην 18/7
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	ά. Δ. Πάλμας 28/6 Π. Τζεντίλ
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Ρότερνταμ 29/6 διά Τρίπολιν
ΚΑΡΜΠΙΟ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	54	12551	ά. Λαζ Παλίς 1/7 διά' Αρούμπια
ΚΑΡΟΟΣ	54	2336	ά. Καρθαγένην 9/7 διά Ρ. 'Ιανέριο
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Παναμά 13/7 διά Κίναν
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Ρότερνταμ 13/7 διά Επιγείαν
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	ά. Λαζ Παλίν 4/7
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Π. Χέντλαν 13/7 διά Γερμανίαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Παρανάκουα 14/7 διά' Αμδούργον
ΚΑΣΑΝΑΡ	56	3401	ά. Λιοσάδωνα 20/7
ΚΑΣΣΑΣΕΛ	53	5603	εις μεσογειακάς μεταφοράς μετων.: «ΜΑΝΟΥΕΛΑ»
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	έ. Ρότερνταμ 23/7
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ά. Βανκούδερ 5/7 διά' Ινδίαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	65	18723	ά. Μόζι 17/7 διά Βανκούδερ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	ά. Κ. Τάουν 12/7 διά Κωνστάντζαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	ά. Ρότερνταμ 12/7 διά' Άλγεριον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Καράτοι 18/7
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ά. Αρμόδοργον 16/7 διά Κιουρασάο
ΚΑΤΙΝΑ. ΚΟΛΟΚ(Η)ΗΣ (δ.)	65	47434	ά. Νεάπολιν 4/7
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	έ. Πειραιά 22/7
ΚΑΤΡΙΝ	58	11969	ά. Μπ. "Αύρες 12/7 διά' Αμδούργον
ΚΕΑ	55	2683	ά. Σαλίνα Κρούς 26/6 διά Κίναν
ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	έ. Τασγκουάραμας 23/7
ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ	58	13700	ύπο παραλαβήν
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	έ. Πειραιάς 15/7
ΚΕΡΚΗΣ	47	2131	έ. Π. Αρές 23/7
ΚΕΡΚΥΡΑ	48	4030	ά. Φιουσιάνον 23/7 διά Γιεραλτάρ
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. Σάροχ 17/7
ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	55	10553	έ. Κέιπ Τάουν 13/7
ΚΕΦΡΕΑ	61	14982	έ. Ντάρμπιταν 18/6
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	έ. Ντάρμπιταν 25/7
ΚΙΓΚ ΘΩΣΕΥΣ	70	103012	ά. Χάθηρην 7/7 διά Περσικόν
ΚΙΓΚ ΕΩΣΝΙΔΑΣ	65	15740	ά. Ρότερνταμ 25/7 διά Βάλιθ Μπαίην Φορταλέζα 19/7 διά Βιτόρια
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	58	11156	έ. Μασσάρα 17/7
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63		

ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	53	5921	ά. Μόντρεαλ 286 δι' 'Αλγερίαν	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	ξ. Τσιγκάρα 13)6
ΚΩΣΤΗΣ	56	8474	ά. Μπαντάρ Μαχαόχρ 1)7 Ντώρμπαν	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	ξ. Τέμα 13)7
ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	έ. Ρεύνιον 14)7	ΜΑΡΙΤΟΥΛΑ	59	12149	δ. Γέραλτάρ 3)7 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	ά. Ν. 'Υρκη 12)7 Π. "Εθεργκλέιντς	ΜΑΡΙΤΣΑ	65	10596	ά. Βανκούβερ 24)6 διά Κίναν
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	62	11419	δ. Παναμά 22)7	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ξ. Χάμπτον ρ. 23)7
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	δ. Παναμά 19)7	ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Βανκούβερ 8)7 διά Κίναν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	ά. Πειραιά 22)7 δι' Αύγουστον	ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	ά. Κορούνα 23)6
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	έ. 'Αννάπα 6)7	ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Α. "Αντζελες 9)7 διά Π. Σαμπού
ΛΑΪΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	49	2273	ά. Θέσσαλα 6)7 διά Θεσσαλονίκην	ΜΑΡΠΗΣΣΑ	55	9125	ά. Π. Κελάγκ 25)7 δι' 'Αμβούργον
ΛΑΪΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ά. Πασάγιες 22)6 διά Μπεζάτα	ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	52	11593	έ. Πειραιάδ 0)6
ΛΑΚΥ	45	2430	ά. Γέραλτάρ 21)7 διά Γδυνία	ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ά. Χόγκ Κρήκ 16)7 διά Παναμά
ΛΑΜΠΡΟΣ	57	6132	ά. Λορ. Μάρκες 7)7 διά Λισσαβώνα	ΜΑΡΩ	73	32511	έ. Ρότερνταν 24)7
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ά. Ζαγκάρη 2)7 διά Μεγ. Λιμνας	ΜΑΡΩ	51	1871	έ. Μπάντγουλι 15)7
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	όποια παραλαβήν
ΛΑΤΩ	52	4207	έ. Γδύνια 14)7	ΜΑΣΣΑΛΙΟΝ (δ.)	59	20674	ά. Τέμπη Μη. 14)7 διά Φάσο
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	62	10514	έ. Σάντος 22)7	ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ξ. Τάγκα 2)7
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	έ. Μουστούρη 24)7	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Μομπάσα 21)7 διά Μαυρίκιον
ΛΕΝΑ (δ.)	51	11250	έ. Βούδανη 23)7	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Βανκούβερ 1)7
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ό. Κων/πολιν 15)7 διά Κωνστάντζαν	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ά. Λισσαβώνα 16)7 Χάμπτον ρόδς
ΛΕΣΒΟΣ	73	300C	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	έ. Ν. 'Ορλεάνη 23)7
ΛΕΣΣΕ (δ.)	61	22785	έ. Πειραιά 30)6	ΜΑΤΖ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	65	32168	έ. Μασσαλίαν 11)7
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	ό. Κων/πολιν 21)6	ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	Σιγκαπούρην ρ. 24)7
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	έ. Ν. 'Ορλεάνη 17)6	ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Κελάγκ 9)7 δι' 'Οσλο
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ.	72	8972	ά. Ντακάρ 21)7 διά Κίναν	ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Αμέρερον 16)7 διά Σάντος
Λ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ά. Κέπι Τάουν 18)7 διά Μπορτώ	ΜΕΓΑΛΑΠΟΠΟΙΣ	71	9426	έ. Βρέμην 19)7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	έ. Αιμέρεραν 20)7	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Χάμπτον ρ. 10)7 διά Πολωνίαν
ΛΗΤΩ (δ.)	53	12577	ά. Μπ. Μπλάνκα 10)7 δι' Ιταλίαν	ΜΕΛΙΔΑ	52	1699	ά. Θέσσαλα 30)6 διά Ριτόστο
ΛΗΝΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ	5.59	12773	έ. Τοιταγκόλη ρόδς 17)7	ΜΕΛΙΣΤΙΤΑ	56	13233	ά. Χόρ ά. Άμαγκα 21)7 Σιγκαπούρην
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Φρόπορτ (Μη.) 19)7 διά Ρουμανίαν	ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Μπέρια 18)7
ΛΙΑΗ	64	4701	έ. Αμέρεραν 23)7	ΜΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	47	1700	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΑΗ Μ.	57	7110	έ. 'Ειβονάμιουθ 22)7	ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	έ. Πειραιά 16)7
ΛΙΑΙΚΑ	60	8562	έ. Όζακαν 23)7	ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	60900	ά. Λ. "Αντζελες 13)7 διά Περισκόν
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. Ρότερνταν 13)7	ΜΕΣΣΗΝΗΑ	60	14269	έ. Σιγκαπούρην 16)7 διά Ντώρμπαν
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	έ. Κέλπη Τάουν 16)6	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17840	ά. Σαφέμπο 4)7
ΛΙΝΤΑ	60	14302	έ. Τοκουγάμα 6)6	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	έ. Πούπετα 17)7
ΛΙΝΤΑΚΙ	59	2120	έ. Κενόσα 20)7	ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Μπούκομ 20)7 διά Γιοκασί
ΛΙΝΤΕΝΣΑΙΤΑ'Ν	54	4785	ά. Λάς Πάλμας 21)7 διά Ρότερνταν	ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Μπούκομ 21)7 διά 'Αρούμπα
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ά. Πειραιά 22)7 διά Καζαμπλάνκαν	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Παναμά 22)7
ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	ά. Παναμά 16)6 διά Ακαζόπατα	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Κολόμπα 18)7 διά Σιγκαπούρην
ΛΟΓΙΑΛΑ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	ά. Γέραλτάρ 5)7 δι' Αργεντίνην	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Σούδα 14)7 διά Νουμέα
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	όποια παραλαβήν	ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Βαγκαρέλ 8)7 διά Περισκόν
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Μπλάχια Μπλάνκα 8)7 δι' Ιταπώνιαν	ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Μίρι 21)7 διά Ταμπαγκάδο
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ά. Πάτρας 16)7 διά Φελίστους	ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Ν. 'Υόρκη 18)7 δι' 'Αρούμπα
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	έ. Αλεξάνδρειαν 14)7	ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Π. Μπούκομ 22)7 διά Χονολουλού
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	ά. Λάς Πάλμας 13)7 διά Μανίλαν	ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	έ. Πουέρτο Κορτές 22)7
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	ά. Πόρογκρουν 17)7 διά Γαλάται	ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	έ. Σιγκαπούρην 22)7
Λ. ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	έ. Όζακαν 16)7	ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Π. Πιέρ 21)7 Ρότερνταμ
ΛΟΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ ή	68	39617	έ. Ράς Τανόρα 13)7	ΜΕΣ. ΤΟΛΗΜΗ	65	51412	ά. Τανόρα 14)7 διά Γιοσού
ΛΟΥΤΣ	54	6103	ά. Σιγκαπούρην 11)7 διά Μπαγκόκ	ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Γιοκασί 20)7 διά Μιζουνίμα
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	έ. Τάμα 5)7	ΜΗΤΕΡΑ	53	3004	ά. Ιρίπολιν (Λιθόνις) 21)6
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Κριστιανούν Σ. 8)7 διά Πειραιά	ΜΗΤ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	49	9004	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	52	18306	έ. Βενετίαν 6)7	ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	έ. Μόρτιλ 15)7
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	έ. Γκότεμπουργκ 17)7	ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	έ. Σουάμπια 14)7 διά Τζεμπέλ. Ντανά
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Χάρην 5)7 δι' 'Αλεξανδρειαν	ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	69	9200	ά. Ντακάρ 13)7 διά Σαγκάνη
ΜΑΙ'. ΕΡΑ (δ.)	58	21291	ά. Γέραλτάρ 23)7 διά Φιλοδέλφειαν	ΜΙΝΕΡΒΑ	49	16413	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)7 διά Γκάλθεστον
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Μουτσούρη 11)7 δι' Η.Π.Α.	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	έ. Ρότερνταν 22)7
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Τούμπα 15)7 δι' Π. Ελίζαμπεθ	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	δ. Παναμά 15)7 δι' 'Αντοφαγάκαστα
ΜΑΙΡΗ	57	10687	ά. Μπλαντόν 20)7	ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΝΕΡ	71	1598	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΑΙΡΗ ΣΥΑ	60	12091	έ. Απιστεύη 8)12 (Έπισκευα)	ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝΕΣ	70	1582	έ. Κρίστομπατα 12)7
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	ά. Φωλε 25)7	ΜΙΝΙ ΛΑΙ·Τ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΑΙΡΗ Χ.	56	8297	ά. Απιστεύη 28)4	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	έ. Φιλαδέλφεια 12)7 Λά. Γκουάρια
ΜΑΙΡΟΥΑ	63	14203	ά. Λονδίνον 22)6 διά Βηρυττόν	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	έ. Πειραιά 11)7
ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	ά. Λοισαΐαν 23)6	ΜΙΝΙ ΛΑΝΠ	70	1572	έ. Ταϊταγκόχ 26)6
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	ά. Σιγκαπούρη 13)7 διά Κωνστάντζα	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Ρίο Χάινα 14)7 διά Κριστομπαλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	εις μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Ν. 'Ορλεάνη 19)7 Π. Εσκουίδελ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	όποια παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	έ. Αντοφαγάκαστα 22)7 διά Κουίντερο
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ά. Μπλιμάρα 6)7 δι' Αλγερίου	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ά. Καλκούτταν 11)3 Ταϊταγκόκ
ΜΑΝΑ (δ.)	55	11430	ά. Σιγκαπούρη 11)6 διά Κίναν	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Πειραιά 11)7 διά Μαρόκο
ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Ντακάρ 26)5 διά Σαγκάπην	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	έ. Ταϊταγκόχ 14)7
ΜΑΝΟΣ Μ.	58	1591	ά. Μασαΐαν 23)7	ΜΙΝΙ ΛΕΙ·Κ	70	1591	ά. Αλίκαιντε 9)7 διά Τρίπολιν
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ά. Κούς Μπατη 13)7 δι' Ιταλίαν	ΜΙΝΙ ΛΕΙ·ΜΠΟΡ	71	1563	έ. Κόμπε 24)7
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	56	5603	ά. Αιμέρεραν 17)7 διά Ρεόφι	ΜΙΝΙ ΛΕΙ·Ν	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΑΝΟΥΕΛΑ ΠΡΑΓΙΝΤ	51	11022	έ. Πειραιά 21)7	ΜΙΝΙ ΛΕΙ·Π	70	1572	έ. Σιταγκόχ 19)7 Π. Εσκουίδελ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	1799	ά. Λονδίνον 22)7 διά Περισκόν	ΜΙΝΙ ΛΕΙΝ	69	1562	έ. Ταϊταγκόχ 22)7 διά Καλκούτταν
ΜΑΝΤΩΝ Β. (δ.)	72	17432	ά. Ντόρμπαν 23)7 διά Περισκόν	ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ά. Βηρυτόν 11)7 Παματακούλατο
ΜΑΡΙΑ	61	9455	ά. Ναγκόγια 19)7	ΜΙΝΙ ΛΕΩ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)7
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Ναγκόγια 19)7	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1592	ά. Μασασάλια 16)7 διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	8206	ά. Γιοκούμαν 9)7 διά Σιογκάμα	ΜΙΝΙ ΛΗΠ	71	1592	ά. Λέγκον 15)7 διά Βηρυτόν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛ.	67	9365	ά. Γιοκούμαν 9)7 διά Μανίλαν	ΜΙΝΙ ΛΟΥΓ	71	1598	ά. Ντεμεράρα 22)7 διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Τζένα 13)7 δι' Αδστραλίαν	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1590	ά. Σιμζόο 12)7 διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	ά. Χιούστον 28)6	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Κίγκεταν 22)7 διά Σ. Ντομίγκο
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ά. Δουνκέρκην 19)7	ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ά. Ντεμεράρα 22)7 διά Σ. ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ. (δ.)	59	12939	ά. Σέτε 17)7	ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Πειραιά 14)7 δι' 'Αμμόχωστον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Σιγκαπούρη 9)7 διά Μεικόν	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 19)7 διά Τζεμπάκα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. Ντόρμπαν 24)7 διά ριθέρ Πλέιτ	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Π. Εσκουίδελ 19)7 Γουατεμάλα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	11229	ά. Ντόρμπαν 16)7 διά Βενεζουέλαν	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	έ. Σιοκούμα 24)7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	50	16485	ά. Τζέριτσουν (Ν.Κ.) 22)7 Χόδ				

ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	ε. Σάρος 16)7	
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. 'Αιμέρρων 16)7	
ΜΠΟΝΥ (δ.)	57	27990	δ. Γιθαρλάταρ 16)7 δι' 'Αρξού	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ 56	56	10101	δ. Ν. 'Ορλέανην 21)7 διά Χιούστον	
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΥΡΕΣ 53	53	2756	ε. Σάντος 22)7	
ΜΠΟΥΜ ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	ά. Πειραιάτ 17)7 διά Μπάνιας	
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕΙΝΤ δ.	51	10203	ά. Καράτοι 21)7 διά Περσικόν	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Λάς Πάλμας 24)7 διά Ρίο 'Ιανέρο	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ'	51	6022	ά. Πειραιάτ 22)7	
ΜΥΧΝΗΑI 63	63	1196	Εις Πειραιάτ ἀπό 9)5 (ἐπισκευαί)	
ΜΥΧΝΗΑI II 55	55	5240	δ. Κων/πολιν 3)7 διά Κωνστάντζαν	
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	δ. Π. σ. Πίτρ 9)7 διά Χιούστον	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ε. Ντεώρηπατ 21)7	
ΜΥΡΤΩ	54	4427	ε. Νόρκοπικ 30)6	
ΜΥΣΩΝ	51	4029	ά. 'Αγ. Βικέντιου 12)7 Σιγκαπούρην	
ΜΩΡΗΑΣ	53	6811	εις Πειραιάτ ἀπό 17.4.1974	
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	58	13152	ά. Περσικόν 23)7 δι' 'Αγγλίαν	
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	59	11299	ε. Σιγκαπούρην ρόδος 21)7	
ΝΑΝΣΥ ΜΑΪΚΕΑΣ	57	4225	ε. Ρουέν 1917	
ΝΑΞΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	68	3960	ε. Μελβούρην 19)7	
ΝΑΤΑΛ	72	8849	ά. Χάρτεπουλος 5)7 διά Βρέμην	
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	ε. Ντόρμπατ 18)7	
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΙΟΥΡΥ	55	3329	ε. 'Οζάκαν 6)7	
ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΛΗΣ δ. 73	73	35340	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 20)7	
ΝΑΥΣΤΙΚΑ	60	3324	ά. Πόρτο Τόρες 31)7 διά Βιαρέτζιο	
ΝΑΥΣΤΙΚΑ	51	2372	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	4195	ά. Βενετίαν 11)7 διά Γκαέτα	
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	54	3596	ά. Κούμα Μπαΐη 19)7 διά Σορέλ	
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Κόμπε 12)7 διά Κασσιούγκ	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ά. Βαλτιμόρην 17)7 δι' 'Αρούπατν	
ΝΕΑΔ	57	8181	ε. Ρουέν 14)7	
ΝΕΑΙ (δ.)	58	20678	ά. Μένα 'Αχιμού 16)7 Ρίο 'Ιανέρο	
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	51	8684	ε. Ριγιέκαν 17)7	
ΝΕΜΑ	58	10794	ε. Σαντάντερ 21)6	
ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ά. Τάϊν 4)7 διά Κόλπον Η.Π.Α.	
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Ρουέν 22)6	
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Θέουτα 21)7 διά Βάρναν	
ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.)	54	10944	ά. Μίλφορτ Χάρεν 24)7	
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Πόρτ Κέμπταν 21)6 διά Πογάκη	
ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ά. Σέρον 10)7 δι' 'Αλεξανδρίειν	
ΝΕΦΟΣ	56	7911	ά. Αιμέρρων 10)7 διά Λά Γκουάρα	
ΝΕΦΟΣ II 71	71	9093	ε. Λά Γκουάρα 12)7	
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.) 60	60	25471	ά. Πόρτ 'Αρθρού 16)7	
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	ε. Παρανάγκονα 19)7	
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ. (δ.) 53	53	9803	ά. Λάς Πλάκας 22)7 διά Λά Πλάτα	
ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ά. Ιθακούνι 1)7 διά Κανοκάθα	
ΝΙΚΗ	71	9075	ε. Ναγκόγια 22)7	
ΝΙΚ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	74	27000	ά. Καντίς ύπο συμπλήρωσιν	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	69	9038	ά. Ήστ Λόντον 10)7 διά Ν. Αμερικήν	
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ 72	72	18660	ά. Κων/πολιν 12)7 διά Κωνστάντζαν	
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ 72	72	19162	ά. Βακαμαρόσο 19)7 διά Κασιμά	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	54	2496	ε. Πειραιάτ 19)7	
ΝΙΚΟΣ	51	6987	ά. Γδίνα 13)7 διά Δάντσιχ	
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	δ. Γιθαρλάταρ 25)7	
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΗΝΗΣ δ. 71	71	65347	ε. Σιγκαπούρην 19)7 διά Ντουμάι	
Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ μ. 55	55	10722	ά. Αιμέρρων 19)7 διά Η.Π.Α.	
ΝΙΚΥ	58	9087	ά. Μπάκη Μπλάκα 22)6 διά Κένυα	
ΝΙΝΗ	62	28651	ε. Ρότερνταν 28)6	
ΝΟΝΙ	53	4234	ε. Ρότερνταν 25)7	
ΝΟΠΑΔΑ ΛΑΚΙΜΟΣ	63	7280	ά. Ν. 'Ορλεάνην 24)7 διά Σάντος	
ΝΟΡΔ. ΦΡΟΣΤ	58	4106	ε. Μπάρο 22)7	
ΝΟΡΔΑΡΟΣ	48	2452	ά. Νίκαια 13)7 διά Μπεζάνια	
ΝΟΡΘ ΑΤΑ. ΒΑΛΟΡ	69	15808	ά. Όλμπαν (Δ.Α.) 17)6 διά Φράμαντλ	
ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤ. 60	60	10235	ά. Κίγκοντας 3)7 διά Σ. Ντούμιγκο	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Μπ. 'Άρες 21)7	
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ά. Παναμά 16)7	
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Ν. 'Ορλεάνην 7)7 διά Ρουμανίαν	
ΝΟΡΘ ΑΡΟΝΤ (δ.)	59	12390	ά. Μπ. 'Άρες 16)7 διά Γένοβαν	
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ά. Κιουρασά 18)7 διά Παραμαρίπο	
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	58	8639	ά. Αιμέρρων 19)7 διά Καρθαγένην	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Κόρπους Κρίστι 14)7	
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	62	15110	ε. Τάϊν 17)7	
ΝΟΡΤΡΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ 59	59	12256	ά. Θέουτα 14)7 διά Κωνστάντζαν	
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ά. Αλεξανδρίειν 23)7 διά Πειραιά	
ΝΤΑΡΙΝΓΕ (δ.)	68	80003	ε. Σιγκαπούρην 5)7 δι' Ούμπε	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΑ. 65	65	32060	ε. Γιθαρλάταρ 23)7	
ΝΤ. ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	57	11945	ε. Σιγκαπούρην ρόδος 8)7	
ΝΤΑΥΝ. ΣΕΥΛΑΡΟ (δ.) 58	58	11955	ά. Παναμά 18)7	
ΝΤΑΦΡΑ ΠΩΔ	57	5176	ά. Σαβάννων 21)7 διά Δουβλίνον	
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	ά. Κασσιούγκ 27)6	
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΥ'	63	1375'	ά. Ρότερνταν 17)7 δι' 'Αργεντινήν	
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΟΑ. δ. 64	64	31040	ά. Περσικόν 11)7 διά Σέλλ Χάφεν	
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΑ. δ. 55	55	8821	ά. Τέμπη Μπαΐ 25)6	
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Λιοσαθόνα 19)7	
ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	ά. 'Ασαλμποργκ 19)7 διά Ρουέν	
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	56	8159	ά. Δουκέρχεν 22)7	
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ 52	52	9210	ε. Ντουμπάτη 13)7	
ΝΤΟΛΛΥ	55	3266	ά. Σιμενίτα 17)7 διά Πειραιά	
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ά. Κίγκοντας (Τζαμ.) 22)7 Μόμπιλ	
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	7285	ε. Ντόρμπατ 23)7	
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	ά. Αιλερπούλ 10)5 διά Σαγκάνη	
ΝΤΩΝΤ. ΚΟΛΗΝΗΣ δ. 65	65	25476	ά. Ντάλ. 'Αιλ. 17)7 Ντάρ ες Σαλάμ	
ΣΕΗΝ	55	1965	ά. Σιμιζό 10)7 διά Σαγκάνη	
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	17500	ά. Παναμά 24)7 δι' άνατ. άκτην ΗΠΑ	
ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν)	73	73492	ε. Κιασφράζο 2017	
ΟΘΩΝ	57	9448	εις Ντόρμπατν ρόδος 18)4	
ΟΙΑΝΝΗΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	ά. Σιγκαπούρην 13)7 διά Φάσο	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ 62	62	11376	ά. Σαβάννων 12)7 διά Ρότερνταμ	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ά. Σαβάννων 19)7 διά Βαλτιμόρην	
ΟΙΓΑ	45	2095	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΙΛΑΝΔΑΙΑ	56	4380	ά. Ν. 'Αρκην 13)7 δι' Ελλάδα	
ΟΙΛΥΜΠΙΑ (ώπερωκ.)	53	17434	εις Πειραιάτ ρόδος 24)3	
ΟΙΛΥΜΠΙΑ	63	1196	ε. Πειραιάτ ἀπό 20)6	
ΟΙΛΥΜΠΙΑ II	58	5326	ε. Ρότερνταν 24)7	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.) 69	69	109579	ά. Τοιμπάτα 30)6 διά Περσικόν	
ΟΙΑΝΘΙΑ	72	12111	ά. Ναγκόγιας 19)6 διά Σακάντε	
ΟΙΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ά. Σπέτζα 5)7 δι' Αννάμπα	
ΟΙΤΕΣΤΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ά. Χάμπτον ρόδος 22)7 διά Κεμπέκ	
ΟΙΡΕΣΤΗΣ	58	1122	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΙΡΕΤΑ	72	12110	ά. Ιμπριγκαν 20)7 διά Καζαμπλάνκαν	
ΟΙΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ δ. 65	65	9942	ά. Τάϊν 25)7	
ΟΙΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	65	38710	ά. Ράς Τανόρα 18)7 διά Λ. ν. Αντζελες	
ΟΙΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	18451	ά. Κολούπιτατα ρίερ 22)7	
ΟΙΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	16622	ά. Τοιμπάτα 22)7 διά Λισσαδώνα	
ΟΙΥΠΕΝΑ	56	3941	ά. Κων/πολιν 12)7 διά Μ. Θάλασσαν	
ΟΙΥΠΕΝΑ	56	4966	ε. Ρότερνταν 24)7 δι' Αιμέρρυγον	
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	9317	ά. Κοραμάρ 12)7	
ΟΥΡΑΝΙΑ K.	58	23607	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 20)7	
ΟΥΡΑΝΙΑ ΣΕΡΤΕ	49	1202	ά. Δουβλίνον 9)7 διά Γιθαρλάταρ	
ΟΥΡΑΝΙΑΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Σιγκαπούρην 23)6 διά Κίναν	
ΟΥΡΑΝΙΑ	51	5170	ά. Παρανάγκουα 2)7 δι' Άλγεριον	
ΟΥΡΑΝΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Μπρούνσμπούτελ 20)7 διά Πειραιά	
ΟΥΡΑΝΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	57	10508	ά. Κόλμποτο 13)7 δι' 'Αργεντινήν	
ΟΥΡΑΝΙΑ Π.	47	2576	ά. Χάρτεπουλα 24)7	
ΟΥΡΑΝΙΑΠΤΗΣ	55	10135	ίδε: «ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ» ώς μετων.	
ΟΥΡΑΝΙΑΠΤΗΣ Λ.	56	10493	ά. Σασέμπτο 10)7 διά Ντάριεν	
ΟΥΡΑΝΙΑΠΤΗΣ Ξ.	58	9367	ά. Βανκούδερ 10)7 διά Βραζίλιαν	
ΟΥΡΑΝΙΑΠΤΗΣ Χ.	71	3646	ά. Κων/πολιν 24)6 διά Κωνστάντζαν	
ΟΥΡΑΝΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ 72	72	16452	ά. Γάνδην 19)7	
ΟΥΡΑΝΟΣ Α.	49	2641	ά. Τρίπολις (Λιβάνου) 15)7 Γκάμπες	
ΟΥΡΑΝΟΣ ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. Τσαρλεστον 14)7 διά Τάμπα	
ΟΥΡΑΝΟΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	ά. Μπιλμπάδο 23)7	
ΟΥΡΑΝΟΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α.	55	35545	ά. Βανκούδερ 16)7	
ΟΥΡΑΝΟΣ ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 9)7 διά Γαλλίαν	
ΟΥΡΑΝΟΣ ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	ά. Γιαβάτα 7)7 διά Γουαμπότα	
ΟΥΡΑΝΟΣ ΠΑΠΑΛΕΗΣ	57	8992	ά. Μπατάρα 'Αιμπάς 15)7 Κοραμάρ	
ΟΥΡΑΝΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΗΣ (δ.)	53	15882	ά. Κων/πολιν 14)7	
ΟΥΡΑΝΟΣ ΠΑΠΥΡΟΣ	74	12959	ά. Γιοκοχάμαν 10)7 διά Σιμιζού	
ΟΥΡΑΝΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Χ.	57	7751	ά. Σιγκαπούρην 10)7 διά Κέπι Τάουν	
ΟΥΡΑΝΟΣΣΟΣ	57	8184	ά. Τσάλιεν 22)7 διά Μπράουνσμπ	
ΟΥΡΑΝΗΣ (δ.)	59	23607	ά. Τρίνινταν 16)7 διά Κόρπους Κρίστι	
ΟΥΡΑΣ	61	13912	ά. Ντόρμπατν 17)7	
ΟΥΡΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)	71	7646	ά. Τενερίφην 9)7 διά Περσικόν	
ΟΥΡΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	ά. Ντουμπάτη 22)7 διά Μπαχρέν	
ΟΥΡΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. 66	66	44144	ά. Περσικόν 13)6 διά Πόρτλαντ (Με)	
ΟΥΡΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ. 6.	64	49997	ά. Γιοκοχάμαν 29)5 διά Σιγκαπούρην	
ΟΥΡΑΤΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.)	65	31768	ά. Μασσαλίαν 11)7	
ΟΥΡΓΙΣ (λατινερ)	50	16259	ά. Μελβούρην 20)7	
ΟΥΡΤΙΣ (λατινερ)	62	11076	ά. Κοατζακολάκος 14)7	
ΟΥΡΤΙΣΙΑ Α.	71	16306	ά. Ν. 'Υόρκην 23)7 διά Τόκιο	
ΟΥΛΑΙΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. Πειραιάτ 16)6 διά Κωνστάντζαν	
ΟΥΠΑΙΔΡΑ	62	151		

ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	Ε. Χάδρην 23)7	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	61	33526	ύπο παραλαβήν
ΡΕΖΟΛ. ΚΟΛ(Η)ΗΣ 8.	58	13093	ά. Τσάρλεστον 10)7	ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Ν. 'Υόρκην 23)7 δι' 'Αρούμπαν
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	Ε. Λουάντα 16)7	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ά. Βανκούβερ 12)6 διά Κίναν
ΡΕΝΑ	55	8902	ά. Σιγκαπούρην 18)7 δι' 'Ιαπωνίαν	ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Βερμούδας 14)4 δι' 'Αλγέριον
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ά. Λορέντζο Μάρκες 15)7	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	Ε. Ν. 'Υόρκην 23)7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΔΝ	56	13383	ά. Βενετίαν 12)7 διά Μπ. "Άυρες	ΣΤΑΜΟΛΕΩΝ	58	9998	ά. Βαλτιμόρην 22)7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Ν. 'Υόρκην 22)7 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	δ. Παναμά 18)7
ΡΗΓΚ.ΡΕΙΝΤΖΕΡ (δ.)	57	23693	Ε. Πειραιά 29)6	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Τσάρλεστον 19)7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ·	65	13283	ά. Έπιμπλ Μπ. 10)7 Μελβούρνην	ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Γκόθε 21)6 διά Τομακομάτι
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ·	63	16810	Ε. Ριο 'Ιανέριο 20)7	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Κολούμπια ρ. 23)7 διά Κούν Μπαίν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	Ε. Χάμπτον ρόδες 21)7	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Βανκούβερ 22)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	Ε. Νάπτην 18)7	ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ	73	14667	ά. 'Αντοφαγκάστα 17)7
ΡΙΒΑ	63	10399	Ε. Κόρπο 10)7	ΣΤ. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	64	44726	ά. Ν. 'Υόρκην 18)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4860	όπο παραλαβήν	ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	58	20709	ά. Ριγιέκαν 26)6 διά Βαλόνα
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ά. Ρότερνταμ 25)6 διά Τουρκίαν	ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ά. Ταραγκόνα 14)7
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	Ε. Ρότερνταμ 23)7	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Κων(πο)λιν 22)6 διά Γενοβαν
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ά. Άπλις 6)7 διά Πόρτ Λίμον	ΣΤΙΛΛΑΙ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	2794	μετων. «ΑΣΠΑ»
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9071	ά. Τρίπολιν (Λιθόνις) 29)7	ΣΤΙΛΛΑΙ ΡΑΝΝΕΡ	66	2432	μετων. «ΠΕΡΣΑ»
ΡΟΖΕΑΝ	54	2676	ά. Μαδέρα 24)6 διά Π. Καμπέλο	ΣΤΟΑΤ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	60	13197	Ε. Ν. 'Υόρκην 24)7
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	ά. Μπρεμέρχαφ 5)7	ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Ρότερνταμ 22)7
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά. Λονδίνον 10)7 διά Βηρυτόν	ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 14)7 διά Κόμπε
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ά. Λονδίνον 22)7 διά Πειραιώ	ΣΤΟΑΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ δ.	58	12459	ά. Ν. 'Ορλεάνην 23)7
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Σιγκαπούρην 3)7 δι' 'Ινδονησίαν	ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	12506	ά. Πόρτ Κελάγκ 22)7
ΣΑΒΙΔΙΚΟ	38	1770	ά. Ταραγκόνα 18)6 διά Σκίκτικα	ΣΤΟΑΤ ΠΑΙΓΝΗΡ (δ.)	60	13979	όπο παραλαβήν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	56	21081	Ε. Μπαχρέλιν 4)7	ΣΤΟΑΤ ΡΑΠΙΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Πόρτ Κελάγκ 22)7
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Μπέρια 19)7	ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά. 'Οζάκαν 20)7 διά Κουΐνάνα
ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛ	61	11317	ά. Τεργιστήσ 20)7	ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	δ. Παναμά 21)7 διά Μανιλαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. Β. Κονοτιτσόδον 20)7 Μπ. "Άυρες	ΣΤΟΥΓΚΑΡΑ	53	5616	ά. Ρότερνταμ 23)7 διά Γροιλανδίαν
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ά. Παναμά 5)7 διά Πουσάν	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Ρότερνταμ 13)7 διά Μπάσαραν
ΣΑΛΛΑΜΙΣ (δ.)	58	20750	ά. Λ. 'Αντεζές 4)7 διά Καλκούτταν	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. 'Οίτα 7)7 διά Σ. Νικολας	ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	όπο παραλαβήν
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. Τέριν 23)7	ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ά. 'Αλεξάνδρειαν 3)7
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ·	71	5764	ά. Ρότερνταμ 25)7	ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. 'Αλεξάνδρειαν 19)7
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ 6.	68	1591	ά. Γενόβαν 23)7 διά Λισσαθώνα	ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	ά. Μπάνιας 10)7 διά Ροστόκ
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ά. Ρότερνταμ 23)7	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	όπο παραλαβήν
ΣΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	56	11792	ά. Καράπι 11)7	ΣΥΡΑ	66	12172	δ. Παναμά 28)6 δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΔΑΡΙΝΑ	53	2873	ά. Λείρες 3)7 διά Λένινγκραντ	ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Ν. 'Υόρκην 17)7 διά Π. Λίμον
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Γιρβαλτάρ 23)7 διά Λατάκια	ΣΩΤΗΡ	62	23539	ά. Χάμπτον ρ. 24)7 δι' 'Αμβέρσαν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. 'Αμβούργον 21)6 δι' 'Ιαπωνίαν	ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	δ. Γιρβαλτάρ 29)6 διά Λιθύην
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΙΑ	73	8922	ά. Κέιτ Τάουν 21)6				
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	71	9038	ά. Σάντος 21)7				
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	71	9038	ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)7				
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	ά. Πλαναμά 4)6 διά Κίναν				
ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΩ	73	8849	ά. Π. Ελίζαπεθ 23)7				
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	ά. Μπάραν 12)7 διά Βάλβις Μπ.				
ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ	72	9038	ά. Σάντερλαντ 19)7				
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ά. 'Αδιλές 6)7 διά Καναδᾶ				
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ά. Αμέρεραν 23)7				
ΣΑΝΧΟΟΥΠ	72	9427	ά. Μόντρεαλ 17)7				
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ά. Αμέρεραν 12)7 διά Σαγκάνην				
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	ά. Μπαρμπάντος 13)7				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	ά. Κ. Κον(πο)λιν 21)6 διά Κωνστάντζαν				
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. Πειραιά 24)5				
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Βενετίαν 12)7 διά Ραθέναν				
ΣΑΣΑ	40	5360	ά. Πειραιά 19)7				
ΣΕΙΡΙΟΣ	46	2339	ά. Τρίπολιν (Λιθόνις) 12)6				
ΣΕΙΡΙΦΟΣ	63	3098	ά. Χάφια 24)7				
ΣΗ ΗΓΑΛ	72	9824	ά. Πλότος 22)7				
ΣΗ ΛΑΙ·ΟΝ	53	6504	ά. Ιθερπούλ 16)5 διά Σαγγάνην				
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ά. 'Ηστ Λόντον 22)7 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	11545	ά. Ν. 'Ορλεάνην 5)7 διά Μπ. "Άυρες				
ΣΗ ΤΑΙ·ΓΚΕΡ	73	13631	ά. Κ. Κων(πο)λιν 12)7 διά Κωνστάντζαν				
ΣΗ ΤΑΙ·ΗΤ	71	10010	ά. Ναγκόκιαν 12)7 διά Σακάντινε				
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ά. Σιγκαπούρην ρόδες 21)6				
ΣΗΜΕΙΩΝ ΠΡΩΤΟ	58	3829	ά. Γιρβαλτάρ 19)7 διά Βάρναν				
ΣΙΩΩΝΙΑ	68	10016	ά. Λάς Πάλμας 22)6 διά Πεναγκ				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	ά. Ριγιέκαν 24)6				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΙΓΑΛΛ	58	11452	ά. Κ. Κων(πο)λιν 5)7				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ά. Ντόρπιταν 30)6 διά Κωνστάντζαν				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Βρέμην 17)7 διά Ρίο Γκράντε				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Σιγκαπούρην ρόδες 24)7				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6686	ά. Ταμπικό 19)6 διά Γκαζασούνετ				
ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	ά. Σιγκαπούρην ρόδες 25)7				
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	49	4825	ά. Ντάρ ες Σάλαμ 19)7				
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	ά. Αλεξάνδρειαν 2)7				
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Χειλέβα 8)7				
ΣΙΣΣΥ	60	7563	ά. Ρότερνταμ 10)7				
ΣΙΦΟΝΟΣ	62	3097	ά. Χάριαν 17)7 διά Βαρκελώνην				
ΣΙΚΑΜΑΝΔΑΡΟΣ	63	21536	ά. Βούλων 5)7 διά Πουαντ Νουάρ				
ΣΚΑΠΟΥ ΙΝΤ	70	9077	ά. Άδελαΐδα 25)7				
ΣΚΑΠΛΕΙ·ΙΚ	53	3899	ά. Ίλσιλο 26)6				
ΣΚΑΠΛΑΙΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Κεμπέκ 23)6 διά Σύρου				
ΣΚΑΠΛΗΠΕ· (δ.)	60	12227	ά. Αμπούαν Μπαίη 17)7 Αμβούργον				
ΣΚΑΠΛΗΡΖ	71	9085	ά. Κέιτ Τάουν 14)7 διά Β. Κορέαν				
ΣΚΑΠΛΙΑ	61	12012	ά. Κίγκοταν 20)7 διά Μόρεχεν				
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Σάντος 21)7				
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	έις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΚΑΕΡΙΟΝ	69	9057	ά. Μπ. 'Άθρες 29)6 δι' 'Άλθανιαν				
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Ριο 'Ιανέριο 21)7				
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)7				
ΣΟΒΕΡΕΙΝ· ΡΟΥΜΠΙΝ	57	4403	ά. Πάναμα (Στο 16)7 διά Π. Λίμον				
ΣΟΛΙΑΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Ριγιέκαν 13)7				
ΣΟΝΖΑΝ	65	22341	ά. Παναμά 6)7 διά Δανίαν				
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Μπάτη 23)7				
ΣΟΥΓΙ·ΦΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά. Πειραιά 17)7				
ΣΟΥΑ Κ	58	10635	ά. Πάναμα 12)7 διά Γιοκοχάμαν				
ΣΟΥΑΙ (δ.)	55	16260	ά. Βοστώνη 24)7				
ΣΟΥΜΑΝΤΕ (δ.)	53	12962	ά. Ν. 'Υόρκην 10)7 (ΕΠΩΛΗΘ)				
ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	ά. Τρίπολιν (Λιθόνις) 14)6				
ΣΟΦΙΑ	65	14048	ά. Μόντιλ 10)7				
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά. 'Οζκαν 23)7 διά Κασιούνγκ				
ΣΟΦΙΑ Β	57	5455	ά. Κόρη 18)7				
ΣΟΦΙΑ Β	57	8248	ά. Σιγκαπούρην ρόδες 22)7				
ΣΟΦΙΑ Β	55	6595	ά. Ρεπάρ Σαΐδ 20)7				
ΣΟΦΙΑ Δ	73	3647	ά. Λάς Πάλμας 13)7 Σλαντάνα Μπαίν				
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ	62	14622	ά. Ντέρπιαν 7)7 διά Γένοβαν				
ΣΟΦ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ	55	13737	ά. Ν. 'Ορλεάνην 4)7 διά Ντώρμπαν				
ΣΠΑΛΜ. ΚΑΠΤΑΙΝ	56	5720	ΕΠΩΛΗΘ είς άλλοστοπούς				
ΣΠΑΛΜ. ΣΗΜΑΝ	50	9180	ά. Χοικούγκ 24)5				
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ά. Μόπτιλ 15)6 διά Δομίνικον				
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ά. Τορόπτο 21)7				
ΣΠΑΡΤΟ	57	10615	ά. 'Αιμέρεραν 18)7 διά Κρίστομπαλ				
ΣΠΕΚΤΡΑ Ι. (δ.)	65	33971	ά. Γιρβαλτάρ 22)7 Καλούδης Λιμένας				
ΣΠΙΡΙΟΤ ΟΦ ΦΟΙΝΙΞ μ.							

ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Πόρτ "Ελιζαμπεθ 13)7 δι' 'Ιαπωνία
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	έ. Πόρτ "Αρθούρ 21)7
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΤΚΣ	69	12748	ά. 'Αμερέρσαν 20)7 διά Τορόντο
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Σικάγο 24)7 δι' 'Αμερέρσαν
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛ)ΝΗΣ δ.	62	31050	έ. Βιλεμογάφεν 16)7
ΦΙΑΙΑ	58	10687	έ. Ρόττερνταμ 16)7
ΦΙΑΙΠΠΑ	62	9662	ιδέ: «ΣΚΥΜΝΟΣ» σημ. Κύπρου
ΦΙΑΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Πειραιά 18)7 διά Τουρκίαν
ΦΙΑΜΙΤΓΚΟ	51	2193	δ. Γιβραλτάρ 17)7 διά Ροστόκ
ΦΙΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Βιζακαπούνα 9)7 διά Τούμπα
ΦΙΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Χάμππον ρόδς 23)7 διά Παναμά
ΦΙΩΡΙΝΑ	56	10210	ά. Σιγκαπούρην 24)7 δι' 'Ινδίαν
ΦΙΛΩΡΙΤΑ	49	3625	έ. 'Αμπιτζάν 17)7
ΦΙΟΝΙΣ	69	11489	έ. Ρόττερνταμ 6)7
ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	δ. Μπρούνομπούτελ 21)7 διά Γκέφλε
ΦΟΥΑΜΑΡ ΓΟΥΙΣ	49	1849	ά. 'Αστόντον 24)7
ΦΟΥΑΜΕΝ	66	2982	έ. Ντακάρ 11)7
ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	έ. "Απατα"άδρυκος 8)7
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Μπ. "Άρες 12)7 δι' 'Ιταλίαν
ΦΡΕΙΤΣ ΚΟΥΗΝ	61	12618	ά. "Αγ. Φραγκίκον 22)7 Παναμά
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	έ. Σιγκαπούρην 20)7
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	έ. Λάρ. Πάλμας 15)7
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Γιοκοχάμαν 15)7
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	έ. Λορέντζο Μάρκες 7)7
ΦΡΟΣΩ	70	18633	έ. 'Ιντον 11)7
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 17)7 διά Γκρήν Μπαίη
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	έ. Λός "Αντζέλες 12)7
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ά. Σάν Νικολας 20)7 Μπ. "Άρες
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11283	δ. Μορμουγάκο 13)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Λός "Αντζέλες 6)7 διά Σαντάνα

ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	έ. Πειραιά 16)7
ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	έ. Σήρνες 24)7
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	έ. "Αγ. Φραγκίσκον 7)7
ΧΑΡΙΣ ΙΙ	55	4721	ά. Μπέργκεν 17)7
ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Γιβραλτάρ 12)6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	έ. Βαλιτιμόρην 11)7
ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ	69	10016	έ. Καλκούταν 25)6
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Σεβίλην 7)7 διά Μόντρεαλ
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	έ. Γιοκοχάμαν 24)7
ΧΙΑΝ ΖΕΨΥ	69	10016	έ. Ναγκόγια 22)7
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Πρίν. Ρούπερτ 7)7 διά Κορέαν
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Σηπτέλ 22)7 διά Μπουεαδεντούρα
ΧΙΑΝ ΣΣΕΥΛΟΡ	68	10121	ά. Βερακρούς 16)7 διά Χιούστον
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Βανκούμπερ 10)6 διά Κορέαν
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Σιμιζό 22)7 διά Σακάντε
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	ά. Λορ. Μάρκες 1)7 δι' 'Οζάκαν
ΧΙΟΥΜΑΝΤΥ	57	8487	δ. Γιβραλτάρ 3)7 διά Λατακία
ΧΟΠ	55	1681	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΟΥΑΝΙΤΑ Χ. (δ.)	54	11450	ά. "Αγ. Βικέντιον 18)7 διά Γένοβαν
ΧΡΗΣΤΟΣ	51	4669	δ. Γιβραλτάρ 21)7 διά Νιγηρίαν
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΡΑΝΣ. (δ.)	56	11977	ά. Γιουροπόρτ 19)7 διά Νιού Χάφεν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	60	19300	ά. Σιγκαπούρην 7)7 διά Π. Σαμπού
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΙΑΝ	56	8411	ά. Γένοβαν 1)7 διά Δυρράχιον
ΧΡΙΣΤΙΣΤΑ	69	28006	ά. Μόμπιλ 16)7 διά Π. 'Ορνταζ
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	ά. Τρίπολιν (Λιθώνς) 26)6
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Κόμπε 22)7 διά Χιροσίμα
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	έ. Μπρισμπάΐν 18)7

Tά υπό δενασ σπηλαιοί

(Πλοϊα σημειώμενα δι' διατερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)

(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά ύπόλοιπα φέρουν τὴν λιθεριανήν)

ΑΒΕΝΙΡ (κ.δ.)	62	11098	ά. Ν. 'Ορελάνην 19)7 διά Χιούστον
ΑΙΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΑΟΥ δ.	12231	ά. Λ. Πάλμας 5)7 διά Κέπλε	
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ά. Σουάμπα 23)7 διά Μπαχρέιν
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ά. Ελεύθεριεν 17)7
ΑΙΓΓΗΝΩΡ	71	9664	δ. Παναμά 9)7 δι' 'Ισανομάκι
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. "Αδεν" 17)7 διά Περσικόν
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	54	8120	έ. Ροζάριο 23)7
ΑΓ. ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	έ. Σαν Νασάρ 16)7
ΑΓ. ΒΑΛΣΙΟΣ Β (δ.)	56	20140	ά. Κόμπε 17)7 διά Πόρτλαντ
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	51	8377	έ. Λονδίνον 24)6
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	56	15881	ά. Καράπος 6)7 διά Περσικόν
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	έ. Ν. 'Ορλέανην 18)7
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	έ. Πειραιά 22)6 (έπισκεψια)
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 23)7
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	έ. Τάραντα 14)6
ΑΘΟ. ΚΟΜΗΝΟΥ (κ.)	56	13669	έ. Φιλαδέλφειαν 22)7
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. 'Αμερέρσαν 18)7 διά Θεσσαλονίκην
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	51	6338	ά. Ρουέν 17)7 διά Ντακάρ
ΑΘΕΝΣ	70	8825	έ. Λισσαδώνα 18)7
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	έ. Βαλτιμόρην 21)7
ΑΘΗΝΙΑΝ (μικτόν)	64	30682	έ. Φάλοπαν 21)7
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ά. 'Αμερύγον 27)6 διά Σαλαθάδρ
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Βαλτιμόρην 9)7 διά Βραζιλίαν
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	ά. Φιλαδέλφειαν 17)7 διά Περσικόν
ΑΘΕΝΣ ΣΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	ά. Τεμπάτ. Μπ. 11)7 διά Λίθερπου
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	έ. Τεργεόπτην 21)7
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	έ. Καλκούπαν 24)7
ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	ά. Φρήπορτ (Μπ.) 15)7 Ρουμανίαν
ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.)	56	20207	ά. Τρινιτάνην 19)7 Μ. Πτωκλάντεν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	ά. Κό Σιχάγκ 11)7 διά Ρόττερνταν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	56	10027	ά. Τενερίφην 20)7 διά Ρ. 'Ιανέριο
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (κδ.)	58	11879	ά. Λονδίνον 24)7 διά Δουνκέρκην
ΑΘΗΝΙΚΗ (μικτόν)	67	48747	ά. Γιβραλτάρ 15)7 διά Βιτόρια
ΑΘΗΝΟΥΑ (δ.)	59	28693	ά. Ντουπατά 2)7 διά Π. 'Αρθουρ
ΑΘΩΟΣ *	60	10733	έ. Ήστ Λόπτον 15)7
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	58	8571	ά. Κωνιπολίν 13)7 Μ. Θάλασσαν
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.)	57	8814	έ. Σιγκαπούρην 18)5 διά Σαγκάνη
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)*	67	22146	ά. Τόκιο 10)7 διά Κούδαν
ΑΙΓΙΣ ΜΑΪΤ (κ.)	57	8160	ά. Κωνιπολίν 27)6 διά Θάλασσαν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	69	9025	ά. Παναμά 14)6 διά Κούδαν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	57	8361	ά. Ντακάρ 17)6 διά Σαγκάνη
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΑΙΤΣ (κ.δ.)*	68	8294	ά. Κιούρασσα 23)7 Καθασκοάλκος
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.)*	66	22611	ά. Τόκιο 17)7 διά Βανκούμπερ
ΑΙΓΙΣ ΦΕΪΜ (κ.)	69	9241	ά. Σιούχαμα 21)7 διά Μπ. "Άρες
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.)	57	5943	ά. Μπρούνομπούτελ 19)7 διά Βίσμαρ
ΑΙΓΚΑ ΝΤ. ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Κομπέτ 21)7 δι' 'Αρούμπα
ΑΙΘΑΛΙΑ	52	7787	ά. Κιούρασσα 14)6 διά Τάμπα
ΑΙΘΩΡΑ	57	10044	ά. Γιβραλτάρ 10)7 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. 'Οζάκαν 15)7 διά Κασίμα
ΑΙΓΑΙΑΝ ΕΝΤΖ	58	10018	έ. Παραγάνουα 20)7
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΑΝ	71	15672	έ. Φουκουγάμα 20)7
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	58	10020	ά. Σεβίλλην 16)5 διά Κεμπέκ
ΑΙΓΑΙΑΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εις Πειραιά άπό 6)2
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ά. Αμπιτζάν 12)7 διά Σαντάντερ
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	ά. Φιλαδέλφειαν 17)7 διά Σ. Κρουά
ΑΙΓΑΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.)	56	7712	έ. Ικκί 13)7
ΑΙΓΑΙΑΝ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	56	7120	ά. Παναμά 6)7 δι' 'Ελ. Σαλαθάδρ
ΑΙΓΑΙΑΝ ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΑΝ ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	55	9278	ά. Αγ. Βικέντιον 16)6 διά Πραίν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΙΝΕΣΒΕR. (μικτόν)	59	17948	ά. Μπωρόντην 14)7
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	11897	ά. Ντακάρ 22)6 δι' 'Ινδιαν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΤΣΑΡΙΤΟΥ (κ.)	54	7835	ά. παραλαθήν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ.	53	12407	ά. Λουδίαν 23)6 δι' 'Αμερύργον
ΑΙΓΑΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Σαδάνιαν 24)7 διά Γένοβαν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝ (μικτόν)	52	57802	ά. Μένας 'Αμπιτσόλα 13)7
ΑΙΓΑΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΝ (κ.δ.)	71	57830	ά. Ντάς 'Αιλ' 3)7 διά Βιλεμπούραν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51625	ά. Σιγκαπούρην 2)7 διά Ντουμπά
ΑΙΓΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Χάμπτον ρόδς 14)7
ΑΙΓΑΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	έ. Χάμπτον 21)7
ΑΙΓΑΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	22362	ά. Ρόττερνταμ 20)7 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΓΑΙΑΝ ΝΥΜΦ	74	63000	ά. Χιροσίμα ώπο σωματήρων
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	57800	ά. Χονολουλού 9)7 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΗ (μικτόν)	73	57800	ά. Χονολουλού 9)7 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΑΪ'	66	22362	ά. Σαντάπερτ 17)7 διά Μπρούγον
ΑΙΓΑΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Σαντάπερτ 17)7 διά Μαρίν
ΑΚΙΑΝΑ (κ.)	55	7510	έ. Βενετίαν 15)7
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Μόντρεαλ 16)7 διά Κίναν

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.)	43	1589	Ε. Πειραιά 21)7				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	δ. Κωνσταντίνου 12)7 διά Κωνσταντίνου				
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	δ. Μπρούνου πούτελη 22)7 Κόλπον ΗΠΑ				
ΑΡΓΚΟ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ά. Βαλτιμόρη 18)7 διά Γαλλίαν				
ΑΡΓΚΟΛΗΝΤΕΡ	58	1120!	ε. Γένοβαν 5)6				
ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ε. Χακοντάτε 23)7				
ΑΡΓΚΟ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	53	18743	ά. Μπαλιπότα 20)7				
ΑΡΓΚΟ ΠΟΛΛΟΥΣ	66	25291	ά. Λός "Αντζελες 18)7 διά Πενάγκ				
ΑΡΓΚΟΙΡΕΙΝΤΕΡ	57	15406	δ. Γιθραλτάρ 17)7 διά Σάροχ				
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	ά. Πόρτ Αρθουρ 20)7 διά Μπόννυ				
ΑΡΤΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	Ε. Πόρτ "Αρθουρ 22)7				
ΑΡΕΤΗ (κ.)	57	8560	δ. Παναμά 27)6 διά Κούδαν				
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ε. Μπ. "Άροες 15)7				
ΑΡΗΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.*	56	8782	ε. Καράτος 15)7				
ΑΡΙΔΑΝΗ (κ.δ.)	62	25672	ε. Σακάν 19)7				
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	57	5237	ε. Ρότερνταν 23)7				
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	ε. Λός "Αντζελες 17)7				
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	ά. Μ. "Ορλέανη 5)7 διά Μπόννυ				
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ	72	129260	δ. Βερτον 20)7 διά Περσικόν				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ά. Αμέρεραν 14)7 διά "Άλγεριον				
ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	ε. Σαν Λορέντζο ("Αργ.) 20)7				
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.)	55	22891	ά. Γένοβαν 3)7 διά "Ασκελόν				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	ά. Πειραιά 10)5 διά Τριπόλιν				
ΑΡΙΩΝ	61	4460	ά. Τσαγκουράμαν 20)7 διά "Ισπανίαν				
ΑΡΚΑΙΑ (κ.)	58	6386	ά. Μπέλιξ 28)6 διά Σάντο Τόμας				
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ε. Σασόνια 22)7				
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ά. Νεάπολιν 18)7 διά Λιθανον				
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	ε. Μπέρα 21)7				
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	ά. Πόρτ δφ Σπαήν 16)7				
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	ε. Ρότερνταν 18)7				
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	54	1960	ά. Ντόρπαν 23)7 διά Ρεύνιον				
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	ε. Μαλάγα 12)7				
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	ά. Βακαλάμαν 20)7 διά Βιζακαπατάνιον				
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	ε. Ρότερνταν 18)7				
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Γιθραλτάρ 17)7 διά Βραζιλίαν				
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	71	70482	ε. Βρέστον 24)7				
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	53	13415	ε. Λισσαδώνα 23)7				
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	ε. Ρίο "Ιανέριο 19)7				
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	63	33375	ά. Βίλελογχάρεν 12)7 διά Φορκάντος				
ΑΣΤΡΟ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	56	3379	ε. Καζαμπάνα 18)7				
ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.)	50	13066	ε. Ρίο "Ιανέριον 23)7 Ρότερνταν				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Σιγκαπούρην 7)7 διά Βηρυττόν				
ΑΤΑ. ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	60	21138	ά. Περσικόν 15)7 διά Σιγκαπούρην				
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΕΜΠΕΡΟΡ	74	138000	ά. Χάρη "ΑΙλ. 3)7 Πόρτ ντε Μπόκ				
ΑΤΑ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	138000	ε. Ράς Τανόρε 19)7				
ΑΤΑ. ΉΓΚΑ	63	15977	ά. Τούρλεστον 10)7 διά Μαρακάλιμπο				
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ε. Ούμ Σατδ 9)7 διά Σαίν Κρουά				
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	ε. Μόντρεαλ 22)7				
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ	68	48936	ά. Ράς Τανόρα 19)6				
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΜΠΑΡΟΝ	74	120000	εις Ούλαντον, όποι συμπλήρωσιν				
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝΕΣ 5.*	74	120000	εις Ούλαντον, όποι συμπλήρωσιν				
ΑΤΑ. ΠΡΙΜ (δ.)	64	38538	ά. Χόθικ 20)6 διά Περσικόν				
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Χόθικ 26)6 διά Γκράμπα				
ΑΤΑ. ΦΑΛΑΚΟΝ	59	10389	ε. Πόρτο "Αλέγκρε 23)7				
ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	ά. Παρανάγουα 5)7 διά Μεσόγειον				
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ε. Χιούστον 22)6 διά Γδύνια				
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	δ. Γιθραλτάρ 18)7 διά Χάμπον ρ.				
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	δ. Παναμά 1)7 διά Κίναν				
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	ε. Ιντσόν 14)6				
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	ά. Υόρκην 23)7				
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Μπιλπάτο 19)7 διά Γουίντυ "Αϊ				
ΑΥΓΗ	56	10312	ε. Πόρτο Αλέγκρε 15)7				
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	ε. Αμβούρων 21)7				
ΒΑΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Π. δφ Σπαήν 29)6 διά Βορμάνη				
ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΓΚ (δ.)	54	18504	ε. Πειραιά 8)7				
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	ε. "Αλεξανδρειαν 14)6				
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)	51	2501	εις Νεάπολιν άπο 26)6 73				
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.)	58	12369	ά. "Απαστα Λάγκος 23)7 διά "Οκρίτα				
ΒΑΣ. ΜΕΓΕΝΙΤΗ (κ.)	51	8150	ε. Σιγκαπούρηρ ρόδς 23)7				
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	52	6576	ά. Π. "Αλιμπέρι 6)7 διά "Αθάναν				
ΒΕΑΝΤΑ	57	10311	ά. Γιοκοχάμα 7)7 διά Δ. "Ακτήν ΗΠΑ				
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	53	12897	ά. Τούρλεστον 7)7 διά Π. Καρντόν				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΗ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Λονδίνον 24)7				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	68	9070	δ. Παναμά 12)7				
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	ε. Ζαντάρ 23)6				
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	64	4281	ε. "Αμβούργον 22)7				
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	ά. Ν. "Ορλεάνη 21)7 Ρ. Ιανέριο				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	ε. Βουλεύην 23)7				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Φιλαδέλφειαν 22)7				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	ά. Μόντρεαλ 12;7 δι' "Ιταλίαν				
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	57	10499	ά. Γκάλιεστων 18)7				
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	ά. Αμέρεραν 29)6 διά Καράτοι				
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	56	4027	ά. Λονδίνον 19)7 διά Βηρυτόν				
ΒΡΙΣΗΣ (κ.)	57	4471	ε. Λεμεσός 11)7				
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Ντάρ ές Σαλαμ 10)7 διά Κοοΐν				
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	64	33245	ά. Περσικόν 10)7 διά Πόρτλαντ (Με)				
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	54	8720	ε. Καλκούπταν 5)7				
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Χάμπτον ρ. 22)7 διά Παναμά				
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Μ. "Αχιλντί 3)7 διά Μοντεβίδεο				
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Βαθένιαν 6)7				
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	ε. Ιεναγκ 11)7 διά Λόριεντ				
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30560	ε. Λαζαρίνας 24)7				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	55	1750	ά. Αμέρεραν 14) / διά Καζαμπλάνκα				
ΓΕΩΡ. Β. (κ.)	49	2755	ε. Λειρία 12)6				
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. "Αγ. ψραγκισκού 7)7 διά Περσικόν				
ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.)	58	9483	ά. Λ. ιαλμας 22)6 δι' A. "Ιννοιας				
ΓΕΩΡ. Μ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ.	68	9071	ε. Ιοχεία 21)7				
ΓΕΩΡ. Τ. (κ.)	54	9646	ά. Βανκούσερ 3)6				
ΓΕΩΡ. ΣΩΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Ρ. Γκραντε 2)7 διά Γδύνια				
ΓΙΟΒΑΝΑ (κ.)	53	10699	ε. Θεόστατα 24)7				
ΓΙΟΥΝΤΙ	54	8603	ά. "Αντζελες 23)7				
ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ	58	4509	ά. Φρίτσαυν 26)6 οιά Σαπέλε				
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΥ· (κ.)	55	1275	ε. Ιεραριά 15)7 διά Μεραίνα				
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘ	60	4246	ε. Τζακοσούθι 21)7				
ΓΙΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΙΔΗΣ	54	2666	ά. Κωνιόπολιν 4)7				
ΓΚΑΙΡΙΚΟΥ ΛΟΥΙΣΣΑΝ	56	27725	ά. Ιεμπότ Μπ. 21)7 διά Περσικόν				
ΓΚΑΛΑΙΞΕΥ (κ.)	59	2763	ά. Αμπιτάν 11)7 διά "Ελεομέρ Π.				
ΓΚΑΛΑΞΕΥ ΦΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	ά. Ιάμπα 25)6 διά Καρθαγενεία (Κ.)				
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	ε. Ιευταθέακια 19)7				
ΓΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Σιγκαπούρην ρ. 16)7				
ΓΚΑΙΡΙΚΟΥ (μικτόν)	67	48747	ά. Σεβέν "Αιλς 19)7 διά Γκιζόν				
ΓΚΑΙΡΙΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ Κ.	59	8523	ε. Σάντος 18)7				
ΓΚΑΙΡΙΝΤΕΝ Π.	56	23084	ά. Γιθραλτάρ 3)7 διά Περσικόν				
ΓΚΑΙΡΙΝΤΕΝ Ρ.	58	10707	ά. Γιθραλτάρ 13)7 διά Παραμαρίμπο				
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ Α'ΙΛΣ	57	8644	ά. Νιγκάτα 23)7 διά Ινδίαν				
ΓΚΡ. ΔΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ά. Κασιμα 15) / διά Γουέλτηα				
ΓΚΡ. ΕΠΙΣΠΡΙΤ	70	22992	ά. Βιτόρια 7)7 διά Κωνταντάν				
ΓΚΡ. ΕΜΠΙΔΙΟΥΡ	66	23570	ά. Χιροχάτα 24)7 διά Ναγκούδια				
ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	55	2999	ά. Μπωμόντ 12)7				
ΓΚΡΕΙΤ ΛΑΚ (κ.)	52	4423	ά. Αννάμπα 12)7				
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Γόνυια 18)7 διά Π. Τάππερ				
ΓΛΑΥΚΟΣ (κ.)	68	16320	ά. Χιούστον 2)7				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ	61	12593	ά. Νιού Σουλεπτινότερ 22)7				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ά. Κόμπε 24) / διά Περσικόν				
ΓΟΥΕΣΤΙΟΥΓΙΝΤ	70	11329	ά. Φρίτσ				

Γ. ΣΗ (δ.)	53	12843	εις Πειραιά δπό 26)12
Γ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	55	20165	δ. Παναμά 14)7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ δ.	58	25888	ά. Νίγκατά 16)7 διά Περσικόν
Γ. ΓΖΑΣΙΣ (δ.)	54	20864	ά. Μιζουσίμα 19)4 διά Περσικόν
Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.)	64	49437	ά. Τέμπτλ Μπ. 21)7 διά Γιοχοχάμα
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	ά. Φός 23)6 διά Ρ. ξς Σιδέρ
Γ. ΧΑΙΠΠΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Τέμπτλ Μπ. 21)7 διά Γιοχοχάμα
Γ. ΧΕΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Φός 22)7 διά Περσικόν
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Τέμπτλ Μπ. 9)7 διά Περσικόν
Γ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)	72	102300	ά. Ράς Τανόύρα 16)7
ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΜ κ.δ.	62	23497	έ. Χονολουλού 2)7
ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	δ. Γιθραλτάρ 21)7 διά Φλώσιγκ
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	54	11385	ά. Σ. Μίχαελς 20)7 διά Ν. 'Υόρκην
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	έ. Σιγκαπούρην ρ. 24)7
ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	63	31289	δ. Γιθραλτάρ 15)7 διά Π. 'Ορτάς
ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	ά. Πειραιά 17)7 διά Γιθραλτάρ
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	έ. Κόμπτε 24)7
ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	ά. Βαλτιμόρην 15)7 διά Τάμπα
ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319	έ. Κοραμάρ 12)6
ΔΗΛΑΟΣ *	59	9493	ά. Σ. Πέπρο 4)7 διά Ραθένναν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	71	38172	δ. Ντακάρ 18)7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	δ. Παναμά 18)7
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	ά. Μπρούνιμπούτελ 19)7 λένινγκρατ
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	52	8202	ά. Ρεϊφ 21)7 δι' 'Ατατούλανγκος
ΔΙΩΝΗ (δ.)	52	12523	ά. Μπορντά 8)7 διά Μπ. 'Αύρες
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.	68	54513	ά. Κόμπτε 3)7 διά Μπαχρέν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	ά. 'Αμερίδαν 22)7 διά Ρότερνταμ
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	έ. Σάντος 14)7
ΔΡΟΣΙΑ	55	2983	ά. Φιλαδέλφεια 7)7 διά Λά Γκουάιρα
ΔΡΥΜΟΣ (κ.)*	60	13471	ά. 'Αμερίδαν 16)7 διά Κλήβελαντ
ΔΩΔΩ Ι (π.)*	56	2709	έ. Ντόρμπριτ 19)5
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	έ. Κέντ Τάουν 2)7
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Πειραιών 17)6 διά Τεργέστην
ΔΩΤΩ	68	35191	ά. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 20)6 Χάρην
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431	έ. Παναμά 6)7 διά Κοθάν
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ά. Χάμπτον ρ. 13)7 διά Πολωνίαν
ΕΙΡΗΝΗ Γ*	51	3065	ά. Μόμπιλ 5)7 διά Γκουατεμάλαν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Περσικόν 3)7 διά Γιούροπορ
ΕΙΚΟΥ·ΤΥ (δ.)*	55	15623	δ. Γιθραλτάρ 7)7 διά Βραζιλίαν
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	έ. Ντεμεράρα 15)7
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	53	2007	ά. Μπρούνιμπούτελ 17)7 διά Πασαγιές
ΕΛΑΣΙΑ (κ.)	57	8206	έ. Γιαβάτα 22)7
ΕΑΓΚΡΕΚΑ (κ.)	58	4782	ίδε: Γιουροπίαν 'Ιντεπέντενς σ. Ελλ.
ΕΑΕΛ·Ι·ΣΤΡΙΑ III (κ.)	52	2553	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΑΕΛ·Ι·ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΑΕΛ·Ι·ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	ά. 'Αλεξάνδρειαν 4)7 διά Κόπρων
ΕΛΕΚΤΡΑ Ε (δ.κ.)	57	15729	έ. Σιγκαπούρην ρόδς 15)7
ΕΛΕΝ *	67	27989	δ. Παναμά 10)7
ΕΛΕΝΑ (κ.)	52	2673	ά. Τζιμπούτι 12)7 διά Π. Σουδάν
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	ά. Περσικόν 22)7 δι' 'Αντεν
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	ά. Σιμπενίκ 10)7 διά Κροτόνε
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	έ. Γδονία 14)6
ΕΛΕΝΙΑ (κ.)*	63	5206	ά. Σιμπούδ 2)6 διά Γκουαμπά
ΕΛΕΝΜΑ (κ.)	58	5759	ά. Τζιμπούτι 20)5 διά Γκουαμπά
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΙΔ. δ.	74	132034	ά. Ράς Τανόύρα 25)6
ΕΙΑΚΙΩΝ (κυπρ.)	58	8370	ά. Βρέμπον 3)7 διά Κ. Τάουν
ΕΙΛΙΝΕΛΑ (κ.)	50	4675	δ. Κων(ο)πολίν 12)7 δι' 'Ιταλίαν
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά. Λάς Πάλμας 16)6
ΕΙΑΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	δ. Γιθραλτάρ 15)7
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	ά. Ρ. Γκραντε 20)7 διά Βάρναν
ΕΛΛΗΝ	56	10312	ά. Παναμά 2)7 διά Γκουάμιμας
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	66	10013	ά. Σιγκαπούρην 12)7 διά Ντακάρ
ΕΛΛΕΑΔΑ (κ.)	51	4847	ά. Σάντος 8)6 δι' 'Αλγερίου
ΕΛΛΙΜΑ (κ.)	61	10080	ά. Νταμπίρε 5)7 διά Κίναν
ΕΛΜΙΠΕΛΑ (κ.)	54	6503	έ. Μασσαλίαν 5)7 (έπισκευαί)
ΕΛΑΝΑ (κ.)	58	8374	έ. Γιοκάσι 22)7
ΕΛΑΝΤΙΑ (κ.)*	65	8085	έ. Χόγκ Κόγκ 23)6
ΕΑΝΤΙΑ (κ.)	55	6515	ά. Σιγκαπούρην 14)7 διά Κίναν
ΕΑΝΤΙΝΑ (κ.)	59	5515	ά. Ντουμπάτι 22)7 διά Μπαχρέν
ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	ά. Παναμά δι' 'Αθάναν
ΕΑΖΟΥΜΠΟ (κ.)	65	7456	ά. 'Αμδόρρον 14)7 διά Τρίπολιν
ΕΑΤΙΝΑ (κ.)	56	10774	ά. Ναγκόδια 13)7 διά Ναχότκα
ΕΜΜΑ Μ. (κ.)	59	5224	ά. Κουβέτι 17)7
ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	έ. Μπ. 'Αύρες 5)7
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	ά. Παναμά 3)4
ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	48	26180	έ. Ν. 'Ορλεάνην 24)7
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·ΙΖ (κ.)*	57	9820	έ. Σικάγο 24)7
ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν)	70	70619	ά. Αγ. Βικέντιον 23)6 δι' 'Ιπωνίαν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	30380	έ. Ρίο 'Ιανέριο 23)7
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά. Ντιώρμπατ 24)6 διά Τοιταγκόκ
ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.)	55	2472	ά. Κων(ο)πολίν 16)7 διά Κωνστάντζαν
ΕΡΜΗΣ	72	16059	έ. Α'Μδεράσον 14)7
ΕΡΜΟΥΠΟΙΔΙΣ (μικτ.)	67	34827	έ. Τρίπολιν (Λιθανόν) 23)7
ΕΡΟ·Ι·Κ	64	29396	έ. Ρότερνταμ 19)7
ΕΡΟ·Ι·Κ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	έ. Κότκα 16)7
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	ά. Λιοσθενία 22)7 διά Πόρτ Καρτέ
ΕΣΣΕΣ	57	4023	ά. Μομάσσα 21)7 διά Κοραμάρ
ΕΥΑ	57	6046	έ. Ρότερνταμ 7)7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)*	60	8462	έ. Πειραιά δπό 23)5 (έπισκευαί)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	39	3971	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Περικόλτ 13)7 διά Βίλεμποχάφεν
ΕΥΕΝΤΙΑ (δ.)	64	34827	έ. Βίλεμποχάφεν 19)7
ΕΥΕΝΤΙΑ Γ*	54	11208	ά. Π. Μποκούλι 14)6 Παγκ. Σουσού
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ά. Π. δρ. Σπαίν 29)6 Ντάρ ες Σαλάμ
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	έ. Γιουροπόρη 25)7
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ά. Αντεν 28)6 διά Ράς Γκαρίμπ
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ά. Ρίο 'Ιανέριο 22)7 διά Σαλέβαδρ
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	ά. Ράς Τανόύρα 11)7 δι' 'Αθάναν
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	71	4412	ά. Τζιμπούτι 17)6 δι' 'Ειλάτ
ΕΥΠΟΙΑ (δ.)	55	19959	έ. Τερνόζεν 19)7
ΕΥΡΥΑΛΟΣ *	64	9727	έ. Πειραιά 23)7
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ *	65	10290	έ. Σιμπενίκ 20)7 διά Σακάντε
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	ά. Μπ. 'Αύρες 29)5 δι' 'Αθάναν
ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)*	51	10936	ά. Πειραιά 20)7 διά Μπ. 'Αύρες
ΕΥΦΡΑ (δ.)	65	35406	ά. Ράς Τανόύρα 21)6
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	έ. 'Αμπιτζάν 17)7
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΗΝΩΝ (δ.)	68	10775	ά. Χάρην 20)7 διά Τέσσα Σίτου
ΖΙΖΗ	59	3917	ά. Ν. 'Ορλεάνην 29)6 διά Π. Κορτές
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ά. Μόντρεαλ 1)7 δι' 'Αθάναν
ΖΙΠΟΥΝΑΣ	59	4226	ά. Τσαγκουαράμας 18)7 διά Π. Ρίκο
ZITA	70	15665	ά. Γιουροπόρη 23)7 Π. Ελιζαρπεθ
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	έ. Ν. 'Υόρκην 22)7
ΖΩΗ Γ.	57	3829	έ. Μπάραραν 24)7
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	ά. Μπάγια Μπλάνκα 17)7 διά Ρωσίαν
ΗΓΚΑ	57	9980	έ. 'Αμδούργον 24)7
ΗΛΙΑΣ Γ. II (κ.)*	56	1031	ά. Σαδόνα 13)7 διά Πειραιά
ΗΛΙΑΣ Κ. (κ.)	56	4040	ά. Πειραιά 6)7 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	έ. Κριστομπαλ 16)7
ΗΣΤΓΟΥ·Ι·ΝΤ	68	11364	ά. Τέμα 13)7 διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΗΣΤ. ΗΓΚΑ (π. μες. 63)	44	14549	έ. Μόκονον 16)7
ΘΑΛΕΙΑ	57	2349	ά. Ρουέν 16)7 δι' 'Αργάγγελον
ΘΑΛΑΣ (δ.)	61	13360	ά. Μπαντάρ Μασάρ 3)7 διά Νουμέα
ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	έ. Ν. 'Ορλεάνην 22)7
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	57	20414	ά. Ν. 'Υόρκην 21)6 δι' 'Αρούμπαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (5.)	63	31581	ά. Γιθραλτάρ 20)7 δι' 'Αργεντινή
ΘΕΟΔΩΡΟΣ *	65	27960	έ. Νταμπιέρ 11)7
ΘΕΟΜΗΤΩΡ ΙΙΙ	59	15314	ά. Κολόμπιο 19)7 διά Ν. 'Αφρικήν
ΘΕΟΜΠΙΛΑ	53	2920	ά. Λάς Πάλμας 15)7 διά Σάντος
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	59	29141	ά. Ζευπτρούγκε 18)7 δι' 'Εκοφίκ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	ά. Γιθραλτάρ 23)7 διά Σκικντά
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)*	59	1219	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΤΙΣ	74	39500	ά. 'Εμδεν 17)7 διά Βιτόρια
ΘΗΡΑ *	62	14151	ά. Δός 'Αντζελες 19)6 Ταλκαχουάνο
ΘΗΡΑ (παν.)	25	2740	έ. Κων(ο)πολίν 22)6
ΘΗΡΑΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21323	ά. Ράς άλα Χαρζί 21)7 διά Πόρτλαντ
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	66	40933	ά. Κακογκάδα 3)7 διά Χίλιην
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ά. Γιθραλτάρ 15)7 διά Φλώριδα
ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	ύπό παραλαβήν
ΙΑΣΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)*	55	7578	ά. 'Οζάκαν 7)7 διά Παναμά
ΙΙΑΙΑΣ (δ.)	59	13223	έ. Μπρούνιμπούτελ 21)7
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	έ. Πόρτ Άιμον 13)7
ΙΑΚΩΝ ΝΤΑΛΙΟ*	66	7643	ά. Ν. 'Ορλεάνην 6)7 διά Κεελάγκ
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΥ II*	66	7643	ά. Σιγκαπούρη 21)7 διά Μπελαδάν
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	έ. Πειραιός 20)7 δι' 'Αμβρεάσον
ΙΑΜ.	68	27989	έ. Βιτόρια 17)7
ΙΑΜΠΡΑΜΑΡ	63	34346	ά. Ν. 'Ορλεάνην 24)6 διά Χιούστον
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	ά. Θέουσα 6)6 διά Τρίπολιν (Λιθόνης)
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΤΕΡ δ.	65	30516	έ. Δάντσις 10)6
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	ά. Ν. 'Ορλεάνην 12)7
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Γιθραλτάρ 11)7 διά Βραζιλίαν
ΙΟΝ. ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	66	20959	ά. Βρέμην 20)7 διά Σαντάντε
ΙΟΝ. Σ. ΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ά. Τεργέστην 22)7 διά Σ. Νικολας
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ά. Δ. Τσάρλες 8)7 δι' 'Αρούμπα
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Λ. Πάλμας 20)7 διά Περσικόν
ΙΡΕΝΕ (π.)	56	1820	ά. Σ. Ντομιγκο 24)6 διά Λ. Μίνας
ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	έ. Λίθερπολη 15)7
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	44	7141	ά. Ρουέν 3)7 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	ά. Παναμά 7)7
ΙΩΑΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	ά. Κων(ο)πολίν 13)7 διά Πειραιά
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	ά. 'Αμστερταμ 13)7 διά Μπ. 'Αύρες
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Γιοκοχάμα 12)5
ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	ά. Περσικόν 9)7 διά Σέλλ Χάφεν
ΚΑΒΑΛΑ *	56	16015	ά. Χάλιφας 30)6 διά Φιρπόρτ (Μπ.)
ΚΑΙ·Υ. (κ.)*	43		

ΚΙΤΣΑ (κ.)	54	9519	Ξ. Κουζείτ 12)7	ΛΙΠΣ	60	16968	ά. Βανκούφερ 3)5 διά Κίναν
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	Ξ. Ντάρμπιταν 22)7	ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ά. Γδύνια 11)7 διά Βέντσπιλς
ΚΛΑΙΡΧΙΔΗ (δ.)	54	12782	Ξ. Ν. Ορλέανην 13)7	ΛΟΙ Ι ΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Βομβάνη 20)7 διά Περσικόν
ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16217	ά. Ντάρμπιταν 24)7 διά Βομβάνη	ΛΟΥΣΣΙΟΣ*	71	27958	Ξ. Γιουροπόρτ 23)7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ 71	38847	Ξ. Βαλτιμόρη 21)7	ΛΥΔΙΑ Π. (κ.δ.)	51	9810	Ξ. Ντιαμάντε 25)7	
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ 70	25139	ά. Ραθέναν 5)7 διά Μπ. "Άρρες	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Μπωμόνη 18)7 διά Μπόννη	
ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΑΕΝ	57	8545	Ξ. Ντουμπάι 21)7	ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	Ξ. Ν. Υόρκην 22)7
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ά. Λάς Πάλμας 20)7 διά Τόνιδα	ΛΥΡΙΚ	64	29396	ά. Φουκουγιάμα 17)7 "Αγ. Φραγκίσκο
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ά. Τεργέστην 25)7 διά Ράς Άς Σιδέρη	Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ράς Τανούρα 8)7
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.π.)* 55	1216	ά. Θέστα 21)7 διά Μπέλφαστ	ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ά. Αμερικώνταν 18)7 διά Βεγγάζην	
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	63	30705	ά. Γιουροπόρτ 11)7 διά Πειραιά	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	δ. Κωνίτοπλιν 14)7 διά Βάρωναν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ*	56	6370	ά. Τενερόπην 16)7 διά Πειραιά	ΜΑΘΙΟΣ (κ.)	58	3065	ά. Πόρτ φ Σπαήν 20)6 διά Στεττίνον
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	άργει εἰς Πειραιά	ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	Ξ. Λορέντζε Μάρκες 5)7
ΚΟΡΝΗΑΙΟΣ	72	16313	δ. Παναμά 21)7	ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΣΑΙΡ*	62	15000	δ. Νιούκαστλ (Άδστρ.) 16)6, Ιαπωνία	ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. Αντεν 15)7 διά Φορμαντή
ΚΟΡΩΝΑ ΑΝΤΑΡ. δ.* 53	12504	Ξ. Ν. Υόρκην 21)7	ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	ά. Π. & Πιέρ 30)6 διά Τοιταγκόκυ	
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΑΤΑ (δ.)	54	11250	Ξ. Τσιταγκόκ 9)7	ΜΑΙΤΣΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Ντακάρ 22)7 διά Κίναν
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡ. (δ.)	57	20728	ά. Ν. Ορλέανην 1)7 δι' Αρούμπαν	ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΙΤΖ	54	16010	δ. Γιεραλτάρ 14)7 διά Αγούσταν
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	12316	εἰς Τσαγκαρόμας 12)7	ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	53	15685	δ. Μπρούνισμπούτελ 1)7 Αργεντίνην
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ ά.	57	12106	δ. Παναμά 7)7 διά Τρίνινταν	ΜΑΙΥΦΑΛΟΥΕΡ Χ. (π.)	52	10856	ά. Ρίο Γκράντε 17)7 διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΩΝΙΑ	7L	11826	δ. Παναμά 8)7 διά Ν. Αφρικήν	ΜΑΛΑΓΓΙΑ (δ.π.)	49	18082	ά. Γιεραλτάρ 9)7 διά Λάς Παλίς
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)*	49	3378	Ξ. Παρανάγκουα 19)7	ΜΑΛΑΓΓΙΑ (δ.π.)	69	4994	Ξ. Ρόττερνταμ 24)7
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	57	13760	δ. Ντάρμπιταν 14)7 διά Κίναν	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Ούμ Σαΐδ 1)7 διά Φινάρπτ
ΚΟΣΜΑΣ (κιντόν)	57	6569	δ. Μπρούνισμπούτελ 17)7 διά Βίσαρη	ΜΑΝΤΟΥΔΑ (κ.)	52	2352	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΣΤΑΛ ΤΕΞΑΣ (δ.)	58	25271	ά. Καλλάς 22)7 διά Αρούμπαν	ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.δ.)	54	12948	ά. Πειραιά 8)6 δι' Αμερικούργον
Κ. ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ (κ.)* 60	5993	ά. Αμέρεραν 17)7 διά Σικάγο	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ*	45	14132	ά. Βαγκούφερ 23)7 διά Ταΐθαν	
ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	58	23102	ά. Πόρτλαντ (Με.) 23)7 διά Χάλιφας	ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.δ.)	54	19993	Ξ. Κεμπέκ 23)7
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ά. Χιούστον 16)7 δι' Αντίγκουα	ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	43	15028	Ξ. Σουανη 24)7
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943	Ξ. Βηρυτόν 21)7	ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	Ξ. Λέγκορη 12)7
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ ά.	57	13110	ά. Σιγκαπούρην 6)7 διά Μπαχρέιν	ΜΑΡΒΕΛΛΑ (κ.)*	57	10173	ά. Μασέο 22)7 διά Ρ. Γκράντε
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ ά.	55	19674	ά. Σιγκαπούρην 19)6 διά Ντουμάι	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	Ξ. Φουκουγιάμα 22)7
ΚΡΗΤ. ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	ά. Μπωμόνη 17)7 δι' Ίνδιαν	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ.	54	3709	δ. Κωνύπολιν 4)7
ΚΡΗΤ. ΧΑΡΜΟΝΙ (κ.)	56	8477	ά. Σάντος 17)7 διά Μπάραρον	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	εἰς 'Ακαπόδηλο από 22)12
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ ά.	58	8547	ά. Δός "Ανέλεσ 3)7 διά Μεξικόν	ΜΑΡΤΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)	56	8378	Ξ. Σαντάντερ 6)7 δι' Αννάμπα
ΚΡΙΟΣ Η (κ.)	48	1860	ά. Πειραιά 18)7 διά Σπετζία	ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣ. κ.*	56	3928	Ξ. Γιεραλτάρ 24)7 διά Σάντος
ΚΥΘΩΝΟΣ *	57	13895	ά. Λάς Πάλμας 15)6 διά Ιαπωνίαν	ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ά. Γιεραλτάρ 24)7 διά Σάντος
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	Ξ. Μπούλεν Μπάρι 22)7	ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ. (κ.)	63	11071	ά. Πειραιά 2017 διά Μασσαλίαν
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	Ξ. Γιεραλτάρ 18)6 διά Λά Σκίρα	ΜΑΡΘΑ (κ.)	52	2240	ά. Βεγγάζην 22)7 Τρίπ. Λιθώντς
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	ά. Κελλάγκ 12)6 διά Περσικόν	ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ά. Ν. Ορλέανην 16)7 διά Γιεραλτάρ
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	Ξ. Μαντράς 17)7	ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	ά. Ν. Υόρκην 28)6 δι' Έλ Παλίτο
ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*	57	8935	Ξ. Αθίλεις 15)7	ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	Ξ. Φημιαντ 17)6
ΚΥΡΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)*	57	11978	δ. Παναμά 17)7	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	Ξ. Ρ. Βανούρα 11)7
ΚΥΡΑΒΑΝΘΙΑ (κ.)	54	5532	ά. Κολόνια 14)7 διά Μπαγκούκ	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	Ξ. Σιγκαπούρην ρόδος 20)7
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	ά. Νιού Σουέστιμπερ 11)7 διά Κ. Αμερ.	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	ά. Νεάπολιν 22)7 δι' Όραν
ΚΟΝΣΑΝΤΗΝΗ Η (κ.)	47	3213	ά. Αλεξάνδρειαν 19)7	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.)	66	49231	ά. Φιουμισίνο 22)7 δι' Αρζοῦ
ΚΟΝΣΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Μπόννη 19)7 διά Γιουροπόρτ	ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	1916	ύπο παραλαβήν
ΚΟΝΣΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	Ξ. Σαΐν Ναζάρι 18)7	ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	54	7933	Ξ. Κάλιπρι 14)7
ΚΟΝΣΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. Π. Εθεργκλέιντς 17)7 Βαλτιμόρην	ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	1044	ά. Τρίπολιν Λιθόν 23)6 διά Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ.	58	8847	Ξ. Πειραιά 24)6 (έπισκευαί)	ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	Ξ. 'Αμερέραν 6)7	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Ν. Ορλέανην 22)7 διά Σελέρον
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	53	6836	Ξ. Μπανάρ 'Απτα 9)7	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	δ. Γιεραλτάρ 9)7 δι' Αλεξάνδρειαν
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	εἰς Πειραιά 1)6 διό 13) (έπισκευαί)	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	Ξ. Πειραιά 6)7 (έπισκευαί)
ΛΑΙΔΗΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝ (κ.)	50	2494	ά. Λά Παλίς 29)5 διά Νουακότ	ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	ά. Σουαρμπάγα 10)6 Ιμιγχαμ
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	ά. Γκάλεστον 18)7	ΜΑΡΙΛΑΔ (κ.)	54	6856	Ξ. Καζαμπλάνα 20)7
ΛΑΚΥ ΕΡΑ (κ.δ.)	56	12552	ά. Πόρτο Σαλαζάρ 23)7	ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ III (δ.)	55	12597	ά. Κουθέτ 4)7 διά Τσαμκόγκ
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	Ξ. Ράς Τανούρα 23)7	ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)	54	20794	εἰς μεταφοράς Ερυθρᾶς Θαλάσσης
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	Ξ. Χιμέζι 21)7 διά Περσικόν	ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΥ (δ.κ.)	55	11193	ά. Μιλάζο 16)7 διά Κόνακρου
ΛΑΜΑΝΤ (κ.)	66	11468	Ξ. Νταμπέρ 28)6 διά Κίναν	ΜΑΡΙΠΕΡΡΑ (δ.)	50	15747	εἰς μεταφοράς Ερυθρᾶς Θαλάσσης
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37358	ά. Μπαχρέιν 7)7 διά Μπατάγκας	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	51	10216	ά. Ραγκούν 14)7 διά Ντουμάτι
ΛΑΝΤ (κ.)	49	1395	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	ά. Σπαλάτον 11)7 δι' Αύγουσταν
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	ά. Τέλντα 18)6 διά Σαφάγκα	ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	ά. Βικέντιον 19)7 διά Ρεοίφ
ΛΑΡΓΚΟ (κ.)	58	3839	Ξ. Ταματάδε 14)7	ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.κ.)	53	21602	Ξ. Αλεξάνδρειαν 13)7
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	56	23884	Ξ. Αίτανέρο 13)7 διά Φάο	ΜΑΡΙΤΑΙΜ ΤΣΑΜΠ	73	3500	Ξ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς άλλοθιστός
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	Ξ. Αύρ 15)7	ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	53	11310	ά. Σαθανάν 20)7 διά Ρ. Αρβουρ
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	56	3506	Ξ. Μελεδύρην 12)6	ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπ.)	37	5272	Ξ. Καυθέτ 2)7
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	Ξ. Γένοβαν 21)7	ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά. Φάλμουθ 8)7 διά Ν. Ορλέανην
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ά. Μασσαλίαν 20)7 διά Ταραγκόνα	ΜΑΡΛΕΝΑ (κ.δ.)*	59	12011	ά. Μπωμόν 22)7 διά Σ. Ναζάρι
ΛΕΠΑΝΤΩ (δ.)*	59	16721	Ξ. Τάν 13)6 (έπισκευαί)	ΜΑΡΝΑ (δ.)	54	13596	Ξ. Παναμά 16)7
ΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	ά. 'Αμερέραν 12)7 δι' Αλγερίου	ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)	61	16573	Ξ. Πειραϊκόν 22)7 Μίλφ. Χάφεν
ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)*	58	8695	ά. Ρότερνταν 27)6 διά Κόνακρου	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	7863	Ξ. Πόραγκρουν 15)6 διά Καράτοι
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά. Παρανάγκουα 17)7 διά Βορκελώνη	ΜΑΧΗΤΗΣ	57	34185	Ξ. Λιοσαθώνα 18)7
ΛΕΩΝΗ (κ.)*	45	2068	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΓΑΛΑΣ (δ.)	67	8855	Ξ. Φωλέδ 15)7 διά Περσικόν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	Ξ. Μάλτα 11)7	ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	58	29139	Ξ. Φωλέδ 15)7 διά Ντουμάτι
ΛΕΩΝ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	57	10499	Ξ. Μπ. 'Αρρες 13)7 διά Γένοβαν	ΜΕΛΑΙΣ (δ.)	59	3372	Ξ. Παναμά 15)7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ *	66	28776	Ξ. Πόρτ Χέντλαν 15)7 Ιαπωνίαν	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	Ξ. Πειραιά 24)6 (έπισκευαί)
ΛΙΖΑ	64	2817	Ξ. Παναμά 18)6 διά Π. Κορτές	ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	66	39617	εἰς Κεμπέκ ώπο 26)4

ΤΑΞΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (ΤΑΜΠΑ - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διά κρέστα, φαρικά, τυριά, φρουτά)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ

Προσεχείς άνωχωρήσεις έκ Κόλπου Η.Π.Α.:

M.V. "MICHIGAN" 12—19/7
M.V. "MISSOURI" 9—16/8
M.V. "MANITOBA" 29/8—4/9

'Αναμένονται εἰς Πειραιά:

M.V. "INGER SKOU" 19/7/74
M.V. "MICHIGAN" 13/8/74
M.V. "MISSOURI" 11/9/74
M.V. "MANITOBA" 30/9/74

Αι άνωτέρω ήμερομηνίαι ύποκεινται εἰς άλλαγήν σκευαίσιας.

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡ

ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Φώλευ 12)7 διά Μπαχρέιν ά. Μπούμπουσου 15)7 διά' Ασταμπούλα	
ΜΕΛΙΣΜΗ	56	7986	όποια παραλίαν	
ΜΕΡΙΝΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	έ. Σπέτζιας 18)7	
ΜΕΣΙΣ (δ.)	59	22681	ά. Λασέν 'Αιλ 30)6 Καλιφρινιαν είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	ά. Αμερικαν 13)6 Μπάχο Γκράι	
ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (π.δ.)	59	30187	ά. Αμερικαν 13)6 Μπάχο Γκράι	
ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.)	48	1420	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΕΣΣ. ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. Ράς Τανιόρα 28)6	
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	61	31387	ά. Κόπης 22)7 διά Ντουμάι	
ΜΙΔΑΣ (κ.)	46	4119	δ. Κωνπολίν 9)6 διά Κωνστάντζαν	
ΜΗΛΟΣ (κ.)	50	3364	έ. Αλεξανδρειαν 9)7	
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	ά. Λ. Πάλιας 30)5 διά' Αθανάν μετων. «ΣΕΙΡΙΟΣ» σημ. έλλην.	
ΜΗΤΕΡΑ ΕΥΔΟΞΙΑ π.	49	3934	έ. Ντάρ έξι Σαλάν 13)7	
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	59	5224	έ. Καράτοι 16)7	
ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΩΝ. (κ.)	56	5485	ά. 'Αινδέρεν 13)6 διά' Αθανάν ά. Σούδαν 12)7 διά Πειραιᾶ	
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛ. κ.	68	9069	δ. Κωνπολίν 13)7 διά Κωνστάντζαν	
ΜΙΜΙΚΑ Μ. (δ.κ.)	50	25305	ά. 'Αινδέρεν 13)6 διά' Αθανάν ά. Σούδαν 12)7 διά Πειραιᾶ	
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	δ. Κωνπολίν 13)7 διά Κωνστάντζαν	
ΜΙΝΑ (δ.)	56	21090	έ. Μπαγρέιν 15)7	
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	39	3486	ά. 'Αστντότ 24)7	
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	ά. Κ. Τάσιου 15)7 διά Βομβάνη	
ΜΙΝΟΣ (κ.)	53	1980	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	έ. Λίβερπούλ 24)4	
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	έ. "Ηστ Άλτον 21)7	
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	ά. Χιοδότων 10)7 διά' Αρούπα ά. Σάντα Φ 17)7 διά Σάν Πέντρο	
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	ά. Παναμάς 29)5	
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	69	9241	έ. Αμεριτάνταν 13)7	
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	58	993	ά. Μπούνουνπούτελ 30)6 διά' Αλλέριον	
ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	4040	έ. Σάντος 17)7	
ΜΙΧ. ΑΓΓΕΛΟΣ (κ.)	60	8493	έ. Ν. 'Υόρκη 29)6	
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	ά. Κ. Τάσιου 5)7 διά Ζιούροπορτ	
Μ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	65	28313	ά. Τέζητα 11)7 διά Ρ. Τανιόρα	
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	53	11289	έ. Λουάντα 16),7	
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	51	3386		
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	δ. Γιθραλτάρ 22)7 διά Καζαμπλάνκα	
ΜΠΑΖΙΑ Η.	67	18459	ά. Σάντα Φ 24)7 διά Ροζέριο	
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΗΗ (κ.)	61	1146	δ. Κωνπολίν 12)7 διά Παριμάκα	
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΥ' (κ.)	62	1087	ά. Λεισόν 18)7 διά Σαδόνα	
ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	55	9242	ά. Ντάριεν 30)6 διά' Αθανάν	
ΜΠΑΡΑΠΕΓΚΑΙΝΤ	61	6751	έ. "Απαπα" Λάγκος 22)7	
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	ά. Πειραιά 19)7	
ΜΠΕΛΛ ΚΡΟΥΣ (κ.)	56	1333	ά. Βιρρότο 22)7 διά Βαρκελώνη	
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑ'ΙΚΕΛΣ	65	4636	έ. Τζάκονθαν 22)7	
ΜΠΗΝΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Μπάρας ρ. 23)6 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΜΠΗΝΚΟΝ (δ.)	59	22779	έ. Κολούμπια ρ. 17)7	
ΜΠΟΝΝΑΡΠΤ (κ.)	58	3399	έ. Νιούχαρερ ρόδς 25)7	
ΜΠΟΡΑ (κ.)	58	1226	δ. Γιθραλτάρ 13)7 διά Ουντεβάλσα	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ. (δ.)	64	34056	ά. Λαθάν 'Αιλ 23)6 διά Φιλαδέλφειαν	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ 5.	59	22844	δ. Κωνπολίν 12)7 διά Κωνστάντζαν	
ΜΠΟΥΡΜΑ ΔΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	έ. Γενόβαν 14)7	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ' (κ.)	55	1308	έ. Πειραιά 22)7	
ΜΠΡΑΚΕ (κ.)	58	3669	έ. Λοιδήνον 24)7	
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	51	2633	ά. Πασάγιες 9)7 διά Πόρσυκρουν	
ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	έ. Αρχορίς 23)7	
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	67	39617	ά. Ν. 'Ορλεάνην 16)7 "Αιστερνταν	
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	ά. Χιμέζι 3)7 διά Ντουμάι	
ΜΥΡΤΟ*	59	10400	ά. Ντώρμπαν 17)7 διά Καράτοι	
ΜΥΡΩΝ	64	17487	ά. Λορέντζο Μάρκες 19)7	
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11026	έ. Σουραιμάγια 17)6	
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354	ά. Μπ. 'Άλεσ 1)6 διά Μένοβαν	
ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	δ. Γιθραλτάρ 17)7 διά Βατούμ	
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	9990	έ. Ρ. Γκράτες 21)7	
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	ά. Πεισικόν 17)7 διά Λίθερπουλ	
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	69	9241	έ. Ρότερνταν 1)6 διά Κούθαν	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	ά. Π. Γκαλέστα 18)7 διά ΉΠΑ	
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ά. Καζαμπλάνκα 18)7 διά Νάντην	
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	έ. Πειραιά 27)5	
ΝΕΑΥ Π. (δ.)	57	12648	ά. Π. Καστόν 28)6 διά Καμπάνα	
ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407	ά. Καλλάδ 17)7 διά 'Αρικα	
ΝΕΙ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	58	29262	ά. Φιλαδέλφεια 19)7 διά Κιουρασάο	
ΝΕΠ ΓΚΑΛΑΛΤ (δ.)	72	54719	δ. Γιθραλτάρ 11)7 διά Σουετίνη	
ΝΕΠ ΕΝΕΡΤΤΥ (π.δ.)	58	29141	ά. Ν. 'Υόρκη 14)7 διά Κιουρασάο	
ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΣ (δ.)	56	19821	ά. Ν. 'Υόρκη 22)7 διά Φρήπορτ	
ΝΕΠ ΦΡΕΝΤΣΠ (δ.)	55	23936	έ. Καράκας Μπ. 23)7	
ΝΕΠΤΟΥΝ	67	15996	ά. Φουκουγιάμα 18)7 Α. 'Αντζελες	
ΝΕΠΤ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.	56	3990	ά. Αμπιτζάν 17)7 διά Λούμε	
ΝΕΣΤΟΣ	64	16073	έ. Ρ. 'Ιανέριο 15)7	
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018	έ. Μασσαλίαν 22)7	
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	δ. Παναμάς 24)7	
ΝΕΦΕΛΗ	64	10864	έ. Ρότερνταν 16)7	
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502	ά. Ντουμάι 2)7 διά Τρίνινταν	
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άρχεις είς Πειραιάς 23)12	
ΝΙΓΗΡΙΑ (κ.)	58	3897	ά. 'Αιντζέν 17)9 διά Βάρρι	
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	1943	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΕ (κ.)	55	9689	ά. Θεύταν 25) διά Παναμά	
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	ά. Π. Καρτί 23)7	
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	53	12396	έ. 'Αμεριτάνταν 26)6	
Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	68	86521	ά. "Αιλ όφ Γκραίν 12)7 Φορκάντος	
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	ά. Σιμπενίκ 26)6 διά 'Αννάμπα	
ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	50	3827	ά. Λ. Παύλες 2)7 διά 'Αλλέριον	
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*	52	12975	ά. Παναμάς 30)6 διά Γκόδε	
ΝΙΤΣΑ	71	16563	ά. Σιγκαπούρων ρ. 14)7 διά Τσαμπούγκ	
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4113	ά. Μπρούνιμπουτελ 20)7 διά Βρέστην	
ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.)	58	20451	ά. 'Αινδέρον 10)7 διά Πειρικόν	
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ μετ.	63	44	έ. Αλεξανδρειαν 21)5	
ΝΟΡΔ. ΚΟΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	ά. Τεργάστην 21)7 διά Μπάνιας	
ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180	ά. Μ. 'Αχιμαντ 19)7 διά 'Αντεν	
ΝΟΡΔ. ΝΑ'ΙΑΝΤ	67	22549	ά. Δουνικέρνησον 23)7 διά 'Αννάμπα	
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ' (δ.)	64	38649	ά. Τεργάστην 22)7 διά Ρ. ές Σιδέρ	
ΝΟΡΘ ΕΠΙΜΕΡΟΡ	67	25837	ά. Φιλαδέλφειαν 13)7 Π. 'Ορντάζ	
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	είς μεσογειακάς 27)5 (έπικευα)	
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	56	18210	ά. Τέμπτα Μπ. 23)7 διά Πλέι	
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)*	51	1435	ά. Σάρι 17)7 διά Γκράνθιλ	
ΝΟΡΘΟΓΥΙ'ΝΤ	70	11328	ά. Φρήτασον 23)7	
ΝΟΡΝΤΦΕΛ (κ.)*	54	4352	δ. Μπρούνιμπουτελ 22)7 διά Λύμπεν	
ΝΟΡΦΑΟΚ (δ.)	59	20915	ά. Μπαρμπάντος 17)7 διά Νιγηρίαν	
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	έ. Δάντονις 3)7	
ΝΟΤΟΣ	58	12339	ά. Δάντοιχ 16)6 διά 'Ινδιαν	
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	έ. 'Οσλο 21)7	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	έ. 'Ιανέριο 19)7	
ΝΤ. ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ δ.	54	11911	ά. Κιουρασάο 18)7 διά Ρ. Χάνια	
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)	68	9079	δ. Παναμά 20)7	
ΝΤΕΑΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ δ.	57	21340	ά. Βάλθις Μπ. 22)6 διά Εύρωπην	
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	ά. Τζάκαρτα 2)7 διά ΗΠΑ	
ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)	54	17672	έ. Ν. 'Υόρκην 22)7	
ΝΤΗΖΕΡΠ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	56	20352	ά. Μ. 'Αμπντούλα 22)7 Βομβάνη	
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ	60	19988	ά. Βανκούβερ 22)7	
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	ά. Σιγκαπούρη 8) διά Κίναν	
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	53	15826	ά. Βιζακαπανάμ 21)7 διά Φάσο	
ΝΙΟΛΦΙΝ (δ.)	56	11669	ά. Ν. 'Ορλεάνη 8) διά Τσάρλες	
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	ά. Σιγκαπούρη 18)6 διά Ντουμάι	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ά. Ρ. Τανιόρα 14)9 διά Ντάρμπραν	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ά. Κιουρασάο 12)7 διά 'Αρούμπα	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΠΟΥΤ (δ.)	55	9553	έ. Χανιάγκ 4)7	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	56	11209	ά. Ντάρμπραν 13)7 "Αγ. Βικέντιον	
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	50	28655	έ. Ταϊγκόκην 22)7	
ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (δ.)	55	13115	ά. Β. Βαλιμόρην 12)7 διά Αρόύμπα	
ΝΤΟΡΙΑΝ (δ.)	56	10486	ά. Χάμπιτον 24)7 διά Κύπρον	
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	έ. Τής 25)7	
ΝΕΕΙΑ (κ.)	47	2836	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	ά. Καρκυραϊκά 10)7	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	54	2227	ά. Πειραιά 19)7 διά Καντίζ	
ΟΛΑΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚ κ.*	50	1439	ά. "Αντεν 22)7 διά "Αγ. Βικέντιον	
ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	ά. Μπ. 'Άρες 23)7	
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ά. Τέμπτα Μπ. 6)7 διά Χάρρην	
ΟΛ. ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	52	106123	ά. Τέμπτα Μπ. 18)7 διά Χάρρην	
ΟΛ. ΑΘΕΛ (δ.)	69	97468	ά. Τέμπτα Μπ. 20)7 διά Χάρρην	
ΟΛ. ΑΙΣ' (δ.)	54	17999	ά. Τέμπτα Μπ. 23)7 διά Περισκόν	
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Τέμπτα Μπ. 4)7 διά Τρίνινταν	
ΟΛ.				

Π.Γ.ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ δ*	74	65000 εἰς Ταμάνιο, υπό συμπλήρωσιν	ΣΤ. ΕΜΜΑΝΟΥΕΑ (δ.)	59	16973 δ. Σαβάννην 12)7 δι' 'Αρούμπα
ΗΑΙ Η (θ.π.)	45	14351 ἀ. Κοσταζακοάλκος 10)7 διά Τούξην	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279 δ. Α. Πάλιμας 29)6 διά Περιστόν
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	57	12881 Ε. Ν. 'Ορλεάνην 20)	ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	53	8715 δ. Μπαχρέιν 18)7 δι' 'Αντεν
ΠΑΛΟΥΟΣ (δ.)	55	15683 ἀ. Ντάρμπιταν 13)7 διά Ν. 'Αμερικήν	ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	66	16334 δ. Γιβραλτάρ 15)7 διά Καστέλλον
ΠΑΜΠΕΡΟ (κ.)	56	8674 Ε. Νεκοτέα 23)7	ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.)	65	22248 δ. Μόντρεαλ 23)7 διά Κίναν
ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ κ.	50	5304 Ε. 'Αμβούργον 24)7	ΣΑΙΝΤ ΙΖΩΝ (μικτ.)	50	11631 δ. 'Αλεξανδρείαν 20)7 δι' 'Αγγλίαν
ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	50	8280 ἀ. 'Αγ. Βικέντιον 2)7 διά Τζιμπουτί	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.)	59	15772 δ. Παναμᾶ 10)7
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΗ	58	10659 ἀ. Πόρτ Έλιζαμπεθ 17)7	ΣΙ. ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	54	9755 δ. Μ. 'Αμπντούλα 23)7 διά Κάντλα
ΠΑΝ. ΟΔΗΓΗΡΙΑ (κ.)	49	5414 Ε. Ντουμπάι 6)6	ΣΑΙΝΤ ΓΟΜΑΣ (δ.)	59	29097 δ. Σιδόνια 14)7 διά Μερόνια
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52	4589 Ε. Καράτσι 20)	ΣΑΙΒΙΑ (κ.)	56	8671 δ. Γκοκούζια 11)7 διά Γκουαγιακίλ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	48	1977 δ. Μπρούνουμπούτελ 20)7 Λένινγκραντ	ΣΑΜΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (π.)	71	5055 δ. 'Αμβούργον 23)7
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΙ	60	7758 Ε. Σάντος 16)7	ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΡΟΥΡ	64	18123 δ. Ακαμπτόνικα 2)7
ΠΑΝΑΡΕΙΤΖ (κ.)	54	7017 δ. Γιβραλτάρ 19)7 διά Κόντ	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)*	56	1360 δ. Μπόστον (Λίνκες) 23)7
ΠΑΝΑΧΑΙΙΚΟΝ (δ.)	63	30408 Ε. Χάμπτον πόδις 24)7	ΣΑΜΙΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506 δ. Ν. 'Ορλεάνην 21)7
ΠΑΝΑΧΑΡΤΟΣ (κ.)	50	6307 Ε. Περαιά 22)	ΣΑΜΙΖΩΝ ΠΑΤΩΝΗΡ	72	11506 δ. Παρανάγκουα 18)6
ΠΑΝΓΚ. ΓΙΟΥΜΠΙΤ	64	1992 δ. Γιβραλτάρ 12)7 διά Πόιντ Σέντραλ	ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	50	1805 δ. 'Αιβέροιαν 24)7
ΠΑΝΓΚ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ	67	1959 εἰς μεταφοράς Καραβίκης	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952 δ. Α. Πάλιμας 23)7 διά Ρεσίφ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801 ἀ. Ντώρμπιταν 8)7 δι' 'Αγγλίαν	ΣΑΝ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838 δ. Κιουρασάο 19)7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10600 Ε. Βακούσερ 21)7	ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	53	2641 υπό παραλαβήν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙΑΣ κ.	54	9618 Ε. Λασούτικα 21)7	ΣΑΝ ΙΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	50	1439 δ. Μασσαλίαν 17)7
ΠΑΝΦΑΝ . (κ.)	55	3944 ἀ. Μεσσηνία 28)6 δι' Αύγουσταν	ΣΑΝΑ ΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.)	58	12975 δ. Σύγκαπούρη 13)7 διά Περισκόν
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727 δ. Κωνίουλιν 13)7	ΣΑΝΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	57	8805 δ. Νεκοτέα 20)7 Μπ. Μπλάνκα
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)*	59	5445 Ε. Λούπιτο 24)7	ΣΑΝΠΑΡΑΙΖ (κ.)	59	2958 δ. Λουπίτο 18)7 διά Κ. Τάουν
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)*	58	5445 δ. Γιβραλτάρ 30)6 διά Σμύρνην	ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π	53	2699 δ. Μπ. Αύρες 29)5 διά Γένοβαν
ΠΑΠΑΩΩΤΗΣ (κ.)	51	8919 Ε. Λούπιτο 20)7	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	56	9966 δ. Κουβέιτ 2)7
ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.)	54	20900 δ. Ν. 'Υόρκην 24)7 διά Σαίν Κρουά	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779 δ. Γιβραλτάρ 12)6 διά Π. Ρίκο
ΠΑΡΘΕΝΟΝ (κ.)	51	1000 δ. 'Αιμέρσον 16)7 διά Τρίπολιν	ΣΑΝΤΙΑΓΚΡΟ	57	9144 δ. 'Αιμέρσον 3)7 διά Κ. Τάουν
ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690 Ε. Μπ. 'Άιρες 15)7	ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329 δ. Ε. 'Αιμέρσον 24)6 (έπισκεψα)
ΠΑΣΙΟΙΚ (δ.)	65	38116 δ. Περικόν 19)7 διά Βαγκαρέ	ΣΑΟΥΘ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	58	21144 δ. Κόλομπο 22)7
ΠΑΤΙ . (κυπρ.)	50	5623 Ε. Καράτσι 22)7	ΣΑΟΥΘ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	64	32379 δ. 'Αγ. Βικέντιον 15)7 διά Φιλαδέλ.
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969 δ. Λός 'Αντζελες 15)7 διά Μανζανίλο	ΣΑΟΥΘ ΉΓΚΑ ΗΤ	61	14020 δ. Α.'Λεξάνδρειαν 5)7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	9000 δ. Μομπάσια 16)7 διά Μπάραν	ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790 δ. Τέμπο Μπ. 18)7
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671 Ε. Μπαντάρ Σαπούρ 13)6	ΣΑΟΥΘ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	15668 δ. 'Οσκάν 23)7 δι' Αδστραλίαν
ΠΑΥΑΙΝΑ	64	9996 ἀ. Λάς Πάλιμας 12)7 διά Μομπάσα	ΣΑΟΥΘ ΣΑΝΝΑΙΤ δ.	54	19462 δ. Γιβραλτάρ 10)7 διά Μπόννυν
ΠΑΥΑΙΟΣ (κ.)	53	7283 Ε. Μορμουγάκο 18)7	ΣΑΠΡΗΝ ΜΙΗΒΕΡ (π.)	72	1560 δ. Γκουαγιακίλ 6)7 δι' 'Ακαζούτλα
ΠΕΓΚΑΣΕ (π.)	52	8826 Ε. Τζένα 17)	ΣΑΡΑΟΓΤΑ (κ.)	60	3899 δ. Γκάλεστον 11)7
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	56	24521 Ε. Ν. 'Ορλεάνην 19)7	ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	54	5077 δ. Παναμᾶ 15)7 διά Μπουεναθεντούρα
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	19444 δ. Κεμπέκ 14)7 δι' 'Αρούμπαν	ΣΑΣΣΑ	73	9072 δ. Π. Καρτέ 7)7 δι' 'Αλγερίαν
ΠΕΝΝΥ ΜΑΙΚΕΛΣ *	59	7919 δ. Σάντος 23)7 διά Μπ. 'Άιρες	ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835 δ. Βηρυτόν 11)7
Π. ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ ι	54	3895 υπό παραλαβήν	ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	55	3570 δ. Γιβραλτάρ 9)7 δι' 'Οράν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	56	24502 δ. Ντώρμπαν 10)7 δι' 'Ιαπωνίαν	ΣΕΡΕΝΑ (δ.)	57	12907 δ. Π. Κουσιόλο 21)7 διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΡΑΜΑ (κ.)	56	2194 εἰς Ρίο 'Ιανέριον πάρι 19)5	ΣΕΡΕΝΑΝΤΑ (π.)	56	8777 εἰς Σ. 'Ελενο Μπαϊ 24)7
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	6464 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΕΡΙΦΟΣ *	58	13944 δ. Ν. 'Ορλεάνην 20)7 διά Δασινίκον
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349 δ. 'Αγ. Φραγκίσκον 23)7 'Ιαπωνίαν	ΣΗ ΓΚΑΡΠΑΝΤΙΑΝ	69	12061 δ. Γένοβαν 25)6 διά Κίναν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (π.δ.)	51	1077 δ. Τούμπα 22)7 διά Μιζουσίμα	ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165 δ. 'Αιμέρσον 19)7 'Απαπα(Λάγκος
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	64	10865 δ. Ντώρμπαν 13)7 δι' 'Ιαπωνίαν	ΣΗ ΠΑΙΩΝΗΡ	71	11055 δ. Λουπίτο 21)7
ΠΕΡΡΕΥΣ ! (π.δ.)	56	15852 Ε. Χόγκ - Κόργκ 23)7	ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522 δ. Σύρον 30)6
ΠΕΤΙΓΚΟ *	67	44795 δ. Τούμπα 22)7 διά Μιζουσίμα	ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061 δ. Παναμᾶ 29)6
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	57	7843 δ. Γιβραλτάρ 6)5 δι' 'Αθάναν	ΣΗΒΙΟΥ	61	13083 δ. Βακαγιάμα 17)7 Μορμουγκάο
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920 δ. Μπρούνουμπούτελ 19)7 διά Λάρνακα	ΣΗΠΕΡΑ	52	4699 δ. Μπλερ 21)7 διά Πάρα 'Αιλς
ΠΙΤΕΡ, Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ 65		41255 Ε. Χόργκ "Αίλαντ 10)7	ΣΗΤΡΕΙΤΡΕΙΝΓΕΡ (δ.κ.)	58	12617 δ. Τάξισονθλ 5)7 δι' 'Αρούμπα
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	50	17763 δ. Γιβραλτάρ 16)7 διά Ν. 'Υόρκην	ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267 δ. Γιοκοχάμα 7)7 διά Π. 'Αρένας
ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747 Ε. Λόουρε Μπούκαν 20)7	ΣΗΦΟΡΝΤ	53	3071 δ. 'Ακαζούτλα 22)6
ΠΙΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)*	55	7059 Ε. Χόγκ - Κόργκ 17)	ΣΙΕΡΑΒΕΡ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190 υπό παραλαβήν
ΠΙΑΥΟΤΟΝ (κυπρ.)	59	10918 δ. Λόουρε πόδις 17)6 διά Παναμᾶ	ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839 δ. Σιγκαπούρη 28)3 διά Σαγκάνη
ΠΙΑΩΤΩΝ	68	35191 Ε. 'Αιμέρσον 18)7	ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΚΑΥ· (κ.)	51	6974 δ. Βομέσην 28)6
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	66	33291 Ε. Γιουρούποτρ 24)7	ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827 δ. Χάρηην 22)7
ΠΟΙ·ΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)	72	57102 Ε. Ριγύκαν 23)7 δι' 'Αδγούσταν	ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287 δ. Χιούστον 14)7
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)*	54	5671 Ε. Μπέρια 15)7	ΣΙΝΤΥ	70	18287 δ. Γιοκοχάμα 10)7
ΠΟΛΑΔΩΡΑ	56	8325 δ. Μασσαλίαν 20)7 διά Δυτ. 'Ινδιας	ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ*	52	4386 δ. Μάλταν 29)6 διά Βηρυτόν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194 δ. Ντόθερ 9)7 διά Περσικόν	ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	54	4169 δ. Τεργέστην 17)7 διά Μπαντίρμα
ΠΟΝΤΟΣ (κ.)*	70	1662 δ. Μπρούνουμπούτελ 19)7 διά Γύννια	ΣΙΦΟΝΟΣ *	58	13906 δ. Παναμᾶ 24)7
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258 δ. Λέσταντα 17)7 διά Περισκόν	ΣΚΑΛΑΜΙΚ (κ.)*	56	3048 δ. Τάραντα 14)7
ΠΟΡΟΣ . ΑΙΓΑΛΑΝΤ (κ.)	62	5355 δ. Θέουτα 24)6 διά Σάντα Μάρτα	ΣΚΑΥ·ΛΑΡΚ	63	12273 δ. Ρότερνταμ 19)7 διά Βαλτιμόρην
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	49	1011 δ. Περιάρα 17)7 διά Θεονίκην	ΣΚΑΥ·ΡΟΚΕΤ (κ.)	58	926 δ. Θέουτα 14)7 διά Καπέλε
ΠΟΥΝΤΗΝΙΑ	49	21682 δ. 'Αινάρδον 15)7 διά Γιοκοχάμαν	ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	59	8786 δ. Τόκιο 21)6 διά Γιοκασί
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	59	43373 Ε. Φιλαδέλφειαν 29)7	ΣΚΙΡΟΝ	64	17487 δ. Κόμπε 27)6 διά Λ. Μάρκες
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	64	5916 δ. Θέουτα 16)7 διά Τάμπα	ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)	52	9662 δ. Χούλλ 16)7
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	59	9633 δ. Πέρτ Έλιζαμπεθ 12)7 (έπωλ.)	ΣΚΥΤΩΝ (κ.)	58	10067 δ. Λ. Πάλιμας 1)7 διά Β. Κορέαν
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	52	10188 δ. Βομβάνη 22)7 διά Καλκούταν	ΣΩΒΕΡ. ΓΚΡΕΙ·Σ (κ.)	57	7655 δ. Σιγκαπούρη 13)5 διά Κωνσταντζαν
ΠΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)*	48	2224 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΩΝΙΚ (μικτόν)	62	23837 δ. Χάμπτον πόδις 22)7
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	58	18369 δ. Πόρτ Αρθουρ 20)7 διά Ινδίαν	ΣΩΡΟΚΟΣ	62	29632 δ. Νιούκαστλ (Άδστρ.) 17)7
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.	56	8130 δ. Αιμέρσον 15)7 διά Βραζιλίαν	ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661 δ. Παναμᾶ 20)7
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218 δ. 'Αιμέρσον 23)7	ΣΟΥΤΑΤΑΝΑ (κ.)	57	1739 δ. Βηρυτόν 24)7 διά Λατάκια
ΠΡΙΓΓΑ	72	10382 δ. Πόρτο Αλέγκρε 21)7 Κωνστάντζα	ΣΟΥΝΙΟΝ	62	10708 δ. Σάντος 17)7
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039 δ. 'Αλεξάνδρειαν 19)6	ΣΩΦΙΑ (κ.)*	53	1843 δ. Λουπίτο 23)7
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	52	1346 δ. Ντάκαρ 15)7	ΣΩΦΙΑ Κ.	57	10739 δ. Τέμπα 21)7
ΡΑΦΑΝ ΦΟΝ ΜΠΑΡΓΚΕΝ	50	1516 δ. Γιβραλτάρ διά Βοστώνην	ΣΠΑΡΤΑ	69	8825 δ. Μπράουνονθι 16)6
ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	73	14205 δ. Κόρτον 10)7 διά Περισκόν	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743 δ. 'Αιμέρσον 6)7 διά Σ. Νίκολας
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)*	56	1384 δ. Π. ντε Μπονάρ 18)7 διά Γιοκοχάμαν	ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤ θ.	56	13322 δ. Ν. 'Υόρκην 24)7
ΡΕΑ	58	11859 δ. Ν. 'Ορλεάνην 8)6 διά Χιούστον	ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ θ.	58	13284 δ. Καλλάδο 21)7
ΡΕΓΓΙΝΑ (δ.)	54	11647 δ. Βενετίαν 6)7 δι' 'Αλγεθίερας	ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΟΡΝΤ (θ.)	53	12992 δ. Γιούροπορτ 25)7
ΡΕΓΓΙΝΤΖΕΡ (δ.)	57	20778 δ. Ρίο 'Ιανέριο 22)7 διά Σαλαδόρρο	ΣΠΗΝΗΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	57	20683 δ. Σιρ. 'Ιανέριο 1)5 (έπισκεψα)
ΡΕΙ·ΠΕΝΣ (κ.)	46	8070 δ. Ροζάριο 21)7	ΣΠΝΥΡΟΣ (κ.)	39	1454 δ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 22)7 Γκάμπις
ΡΕΝΑΙΣΑΝΔ</					

ΣΥΜΗ	53	5339	ά. Γκάλεστων 21)6
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ξ. Κακούχαδα 23)7
ΣΥΠΡ. ΠΡΟΝΙΟΥΣ. κ.	53	1764	ά. Μασαλίδιαν 10)7 διά Βηρυτόν
ΣΥΠΡ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	ξ. Βηρυτόν 24)7
ΣΥΡΙ	68	9024	ά. Μπάραν 16)7 διά Ντωρμπαν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	53	1092	ά. Γκουαγιακίλ 21)7 δι' 'Αρούμπα
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	8880	ά. Ρ. 'Ιανέρο 8)7 διά Μακατά
ΤΑΚ. ΑΛΕΞΑΚΟΣ (κ.)	57	9294	δ. Παναμά 20)7 διά Κούθαν
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ξ. Ταραγκόνα 16)7
ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)*	64	43921	ά. Τέμπλ. Μπ. 21)7 Ν. 'Υόρκην
ΤΑΣΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	ά. Φιλαδέλφειαν 16)7 δι' 'Αρούμπα
ΤΕΚΤΟΝ (δ.)	55	15807	ξ. Κάρυκ "Αίλ 21)7
ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)*	57	24008	ά. Μπαχάρεν 20)7
ΤΕΤΙΕΝ (κ.)	63	11081	ξ. Βανκούβερ 14)7
ΤΖΑΡΑ (κ.)	50	3343	ά. 'Αμερέσαν 12)7 διά Τρίπολιν
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ (κ.)	61	7558	ξ. Τζακάρτα 11)7 διά Σουραμπάγια
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	ξ. Πειραιά 25)5
ΤΖΕΝΝΥ (κ.)	52	2823	ά. Βηρυτόν 21)7 διά Πειραιά
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ξ. Κόμπε 24)7
ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	ξ. Ντουάλε 19)7
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.)	66	39556	ά. Χονολούλου 22)7 διά Περσικόν
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	ξ. Τζακάρτα 19)7
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ά. Σπέτζια 18)7 διά Λατάκια
ΤΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	ά. Στάθαγκερ 14)7 διά Χάδρην
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	53	28798	ξ. Μοντεβίδεο 24)7
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	έ. Χόρ άλ. 'Αρμάγια 22)7
ΤΟΛΜΗ	56	3146	ά. 'Αμερέσαν 2)7 διά Φιλαδέλφειαν
ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ά. Κορύτον 11)7 διά Περσικόν
ΤΟΡΡΕ ΝΤΕΛ ΟΡΟ	73	15382	ά. Μπιλμπάο 29)6 διά Π. Νουάρ
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ξ. Κόμπε 19)7
ΤΟΥΑΛΑ	53	8257	ά. Κέπι Τάουν 3)7 διά Ρόττερνταμ
ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.)	56	10541	ξ. Στεττίνον 19)7
ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	61	16591	ά. Μακατά 28)6 διά Ραγιέκαν
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	ά. Τέμπλ. Μπαή 8)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Ν. 'Ορλέανην 21)7
ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	ξ. Σιγκαπούρ ρόδς 20)7
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	3664	ά. Δάντσιχ 7)7 δι' 'Αννάμπα
ΤΡΙΝΤΕΝΙ (δ.)	67	34501	ά. Ναγκόδια 21)7 διά Ντάς "Αίλαντ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Φιλαδέλφειαν 22)7 διά Περσικόν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	54	11913	ά. Πουροπόρτ 23)7 δι' 'Ιμπιγχαμ
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Ρόττερνταν 11)7 δι' 'Ινδιαν
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. "Αγ. Φραγκίδαν 24)6 Περσικόν
ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	55	11991	ξ. Ντωρμπαν 11)7
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ά. Ράς Τανόρα 12)7 διά Μονρόβια
ΤΣΕΡΓΚΟΥ! (π.)*	57	117?	ξ. Σέτα 17)7 διά Μοσταγκάνεμ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	ά. Φιλαδέλφειαν 16)7 δι' 'Αλγούσταν
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	ά. Βηρυτόν 21)7 διά Θεσνίκην
ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)	....	49	ά. Γκάλεστων 21)6
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	....	48	ξ. Κακούχαδα 23)7
Φ. Α. ΜΙΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	εις Ράς Τανόρα (άποθηκη)
ΦΑΙΑΣ	....	45	13845
ΦΑΙΚΟΝ	....	74	8896
ΦΑΙΚΟΝΙΕΡΑ *	....	60	13998
ΦΑΝΝΥ *	....	48	2436
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	....	57	21910
ΦΕΩΙΣΙΑ (κ.)	....	60	8742
ΦΕΡΑΙΟΣ	....	56	10423
ΦΙΑ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	63	50872	ά. Κολόμπα 21)7 δι' 'Αδστραλίαν
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	....	67	46382
ΦΙΩΝΑ (κ.δ.)	....	57	12683
ΦΙΩΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ.)	....	59	15914
ΦΙΦΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	....	70	11024
ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (κ.)*	....	51	2193
ΦΛΕΡΤΖ (κ.δ.)*	....	55	12632
ΦΛΩΡΑ II	....	60	5044
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π.	....	43	6338
ΦΟΙΝΙΞ I (δ.)	....	54	13972
ΦΟΙΝΙΞ II (κ.δ.)	....	60	13997
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ *	....	60	10945
ΦΟΝΤΕΑΕ II (κ.)*	....	57	7863
ΦΟΡΤΣΟΥ-ΙΤΥ (δ.)*	....	53	10945
ΦΟΥΛΑΒΙΑ (κ.)	....	56	10360
ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	....	49	2356
ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	....	48	1845
ΦΟΥΛΑΣΚΑΙ-Σ (κ.)*	....	67	3971
ΦΡΑΝΚΡΙΚ Κ. (κ.)	....	56	3405
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	....	63	10382
ΦΡΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Κόμπε 23)7 διά Περσικόν
Χ. ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ κ.δ.*	53	12377	έις Φρητάουν άπό 3)2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)	....	50	10315
ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	....	59	21357
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ	....	44	14875
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ /	....	44	12646
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	έ. Όρλεάνην 13)7
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	....	58	8116
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	....	59	29141
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α.	....	71	16275
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Κιουρασάο 8)7 δι' 'Αργεντινήν
ΧΡ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ.	66	41066	ά. Βοστώνη 27)6 διά Ράς Τανόρα
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	έ. Ρεοίρ 24)7
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ά. Ντακάρ 15)7 διά Κίναν
ΧΡΥΣΩ (κ.)	....	58	1929
ΧΩΚ	....	57	11912
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	....	60	ά. Ν. 'Υόρκην διά Τρίνιταν
ΩΚΕΑΝΟΣ	....	67	28021
			ά. Βιτόρια 15)7 διά Βαλτιμόρην

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”		
ΔΕΚΑΠΕΝΟΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΙΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΟ:		
‘Εκδότης - Διαθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ‘Ορφέως 18 - Ν. Σμύρνη	Έπι. τῆς θλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 51β - Κορυδαλλός	Διαθυντής Τυπογραφείου ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ Κρήτης 77, 'Αγια Βαρβάρα
Τυπογραφική έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεὺς		

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 341

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1974

Our Good Wishes

Greece is on an enthusiastic war footing again and united against the common foe who is threatening the martyred island of Cyprus.

Greek youth has rushed to arms and stands with rifle at the ready and finger curled around the trigger on land, sea and in the air. The Navy once more symbolises the maritime nature of our country while the fourth arm, the Merchant Navy, has placed itself entirely at the disposal of the nation.

To all who have heard the call of duty and stand prepared to give their lives for their country, we extend our heartiest and most heartfelt wishes.

At Long Last

After more than seven years, political life has been restored to Greece. It is not in our nature to discuss politics in these columns, but the black cloud which covered our nation, had lain heavy on the Press, suppressing its voice and hobbling its pen. Its goes without saying that without freedom, the press has no serious reason for existing.

As for shipping, it is true to say that it does not live well with oppression. Because, in spite of all the concessions made on its behalf, it never knows when they can be arbitrarily withdrawn or replaced by other measures.

For this reason, shipping is glad that freedom and normalcy have been restored and more particularly glad that at such a time of crisis, the country's fortunes are in the able hands of Mr. Constantine Karamanlis. He will always be remembered for laying the foundations of a shipping policy that has been followed by all his successors in government. His was the policy which restored the confidence of our expatriate shipowners in Greece and the Greek flag.

Shipping therefore rejoices and wishes all success to our first political government for its own good and for the good of the country.

The ITF and PNO

P.N.O. is returning to the ITF fold. Its request for reacceptance is contained in the following telegram addressed by Mr. Katsaros to the ITF headquarters in London:

"Our expectations to see military dicta-

tory regime fallen and democracy and freedom restored in Greece have been fulfilled. Greek people and Greek seamen are joyful at democratic political developments and hopeful for better and peaceful situation in Mediterranean area. A new era of creative activities by Greek trade unions and especially by our Panhellenic Seamen's Federation in close cooperation with ITF in shipping industry aimed at improving pay working and social security conditions for toiling seamen is open. We submit our federation is accepted to attend next ITF congress in accordance with suspension decision in order to renew the bonds of Greek seafarers with their fellow seafarers the world over and lay down the bases for future cooperation. We addressed to prime minister Karamanlis following telegram: "All Greek seafarers represented by historic Panhellenic Seamen's Federation and traditionally and soundly democratic-minded with unlimited respect confidence and appreciation to yourself have lined themselves at your side in difficult task of rescuing and rebirth of our beloved fatherland. Greek seafarers feel today happy for return of democracy normality in our country and will prove by deed such feelings of theirs the world over while proudly carrying round Greek flag on masts of Greek ships."

SOTIRIOS KATSAROS

General Secretary
Panhellenic Seamen's Federation"

Political Boycott

We can now reveal the full extent of the blackmail exerted on Greek ships by the maritime and other unions because of the dictatorship in Greece. The boycotts and delays in Australia and in Vancouver had become a common occurrence in protest against the detention without charges or trial of Abatielos and Caloudis.

The Panhellenic Seamen's Federation (PNO) was chucked out of the ITF as a result of which we had no means of reacting against its blackmailing tactics.

The truculent attitude of the unions towards Greek ships made many charterers wary of using Greek vessels. Only recently a Japanese charterer refused to renew the charterparty of a British-flag vessel that had been purchased by Greek owners and was about to be transferred to Greek registry.

Just before the dictatorship collapsed and Mr. Karamanlis took over, the situation had

become very difficult indeed. The coup in Cyprus became the excuse for intensified attacks against our ships by the unions.

And all the time this was happening, with a marked deterioration since the take-over by the Androutsopoulos government, nobody was allowed to complain in public or protest against these manifestations. One shipowner who dared raise his voice in the office of the Minister of Mercantile Marine later received an anonymous phone call advising him to keep his mouth shut and concluding: "You have said enough, Mr. Papalios!"

Fortunately for shipping, and for the country, our political affairs have been re-stated. Shipping can march ahead undisturbed and fully protected.

New Market for Greek Ships

Greek owners of small and medium-sized ships will almost certainly find that there will be an increased demand for this type of tonnage when the Suez Canal is reopened. The concentration of new-found wealth in the oil producing countries of the Middle East is bound to arouse their appetites for more consumer goods and manufactured articles from the western world.

And the countries concerned, which include Egypt, Saudi Arabia, Kuwait, Bahrain, the Gulf Emirates and even Iraq and Iran, are more likely to show a preference for Greek ships rather those of any other nation, both because they would be more naturally inclined to do business with Greeks and because the Greeks could readily provide the tonnage required.

Indeed, it is estimated that hundreds of such vessels will be needed and one Greek shipowner is already making plans to open offices in some of the Arab countries mentioned above to take advantage of this new market for Greek shipping. Other Greek shipowners who have already dealt with the Arab countries will no doubt follow suit. . .

Greeks in China

Mr. G.P. Livanos has recently returned from a trip to China where he had contracts with high officials. He found them all very favourably disposed towards Greek shipping as a result of the long years of cooperation between Chinese charterers and Greek owners and crews. Indeed, hundreds of Greek ships

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

Cables : Bilbrough London E.C.3.

have been employed on the China trade and many of them would have been laid up during the crisis of 1971-72 if it had not been for this trade.

Also, the agreement signed between Greece and China following Mr. Makarezos' trip to Peking has absolved Greek ships from a special tax that was subsequently imposed on all foreign ships.

According to Mr. G.P. Livanos, who is the only Greek shipowner to have visited China so far, Greek shipping enjoys a privileged position in China which British and Norwegian competitors would dearly love to occupy.

He recommends, therefore, that we should be very careful in our dealings with the Chinese and avoid upsetting them in any way. Disputes must be avoided at all costs and the masters and crews of our ships must show a spirit of absolute cooperation.

Mr. Livanos believes there is a great future for Greek shipping in the ever-widening scope of the China trade which can provide employment for ships both large and small on China's foreign trade and on her coastal and river trade as well. One has only to glance at the statistical returns of this trade to see how rapidly it is developing.

The New Minister

On July 26, Mr. Karamanlis appointed a retired admiral to the post of Minister of Mercantile Marine. Admiral Ioannis Minoes is a distinguished navy officer. He was introduced to the officers and civilian staff of the Ministry by the Commander-in-Chief of the Coastguard, Admiral Amaranthides and assured of their full cooperation in his task.

The Pylos Shipyard

Mr. Aristomenis Karageorgis said his firm is doing its utmost to speed up the construction of the new shipyard at Pylos in order to make the most of the increased demand for repair facilities that will follow the opening of the Suez Canal.

The occasion for this statement was the publication in the Government Gazette of official approval for the importation of \$135,000,000 for the setting up of a shipbuilding and ship repair base in the province of Messinia. In addition to other facilities, the yard will have a graving dock capable of taking ships up to 500,000 dwt., a floating dock capable of accommodating large tankers, three building berths for ships up

to 60,000 dwt. and all the workshops and cranes required for these operations.

Within six months of publication of this approval in the Government Gazette, Mr. Karageorgis must set up a Greek limited company with a share capital of \$14,000,000 to be imported entirely from abroad in stages within five years. The remaining \$121,000,000 is also to be imported from abroad in the form of a loan to the Greek company also within five years.

Repatriation

We have visited the Soutos offices in Piraeus and were astounded to see the extent of its activities. Anything to do with Mr. Soutos's fleet is handled from here. There is no office abroad to refer to for anything to do with his nine specialised vessels. Telecommunications systems work perfectly and the Piraeus office can reach any point in the world within less than a minute.

All foreign shipping men run their businesses from their own countries. Now the Greeks can do the same. Slowly but surely, the repatriation of Greek shipping is becoming a foregone conclusion.

Our Students

There are sixteen thousand openings in our universities this year but the candidates are more than sixty thousand. This means that 45 to 50,000 youngsters will be at a loose end for a career. Of course, a large number will knock on university doors abroad while others will go back to their books to try again next year. Still more will abandon the idea of a university education and look for some kind of a job.

Nevertheless, there will be enough left over to provide a valuable source of recruitment for our merchant navy public training schools. The advantages of a sea career should be made known to these potential candidates and the attractions of the schools should also be widely publicized. Now is the time for all concerned to get together and make the most of this upcoming opportunity.

Enthusiastic Supporter

Mr. C.M. Lemos is an enthusiastic supporter of the idea of setting up a proper Maritime Academy for the training of deck, engineer and radio officers. Mr. Lemos has

always taken an active interest in the problems of merchant navy training. He is eager to see the formation of an Academy which will not only turn out new officers but will be a sort of staff college as well for top people in shipping. Not a mere training school but a true academy of the shipping profession.

Another of Mr. Lemos's contributions has been the translation in Greek of the American Bureau's "Rules for the Construction and Classification of Steel Ships". He has borne the cost of translation and publication of this valuable work for distribution to all our training schools for the use of staff and pupils.

Singapore Crews

The "Sunday Times" of Singapore have published a vivid exposé of the total lack of discipline of native crews, most of whom are described as outright criminals. The report also mentions quarrels on Greeks ships.

The agents of Greek ships in Singapore steadfastly refuse to sign on native crews, if only to protect the lives of the masters and officers and Greek members of the crew. Our shipowners should bear this in mind and avoid signing on crews in Singapore, while masters of Greek ships should refuse to sign on such crews even if their owners should make such a request.

Insurance Matters

Our attention has been drawn to certain remarks that were contained in the 1973 company report of the Hellenic Ship and Aircraft Insurance Co. with regard to the position of the international insurance market.

According to the report, the situation with regard to technical results is becoming steadily worse as a result of continuously increasing repair costs in a climate of international monetary instability compounded by cut-throat competition, which is reducing premiums with no corresponding reduction in claims for damages. The end result is that the small margin of profit offered by the premiums is fast disappearing.

Coming from the Hellenic Ship and Aircraft Company, this assessment is one we can believe to be a true one. As a matter of fact, one of the reasons this company was set up to participate in the coverage of Greek risks was to have our own observer on the world insurance circuit from whom we could receive reports on the situation and on Greek risks in particular.

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