

NAYTIKA XRONIKA



1η Ιουλίου 1976

Αρ. Φύλλου 986/745

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΕΣΤ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 986) 745

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1976

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΟΙΚΑΔΕ

Ναι. Έπέστη δι χρόνος έπανθδου του έλληνικου έφοπλισμού εις τήν κοίτην του. Αι έδω συνθήκαι και αι καλύτεραι, αι δυνάμεναι: γάλ θεσμοθετηθούν, έπιτρέπουν τήν άνετον έγτευθεν διαχείρισιν τῶν πογ-τοπόρων πλοίων μας. "Έχομεν, ἄλλως τε, παραδείγματα ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων σοδερών, έδω δλοκληρωτικῶν ἐγκατεστη-μένων, αι διοῖαι ἀποδοτικῶτατα ἔργαζονται, χωρὶς καλὴ τήν παρεμβολὴν και τοῦ Λογδίνου εις ὁρισμένα διατακτικά τῶν ζητή-ματων.

Αι τηλεπικοινωνίαι: μας εἶναι πλήρεις. "Ο τραπεζικὸς παράγων παρέχει ἀπροσ-κόπτως τῆς ὑπηρεσίας του και ή κειμένη νομοθεσία διὰ τήν ἀσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐξαιρετικῶν εἶναι εὐ-γενή. Τὸ κρατοῦν πνεῦμα παρὰ τῇ Κυ-βερνήσει, μετά τινας ἀμφιταλαγτεύσεις εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν, ἀρχίζει: γάλ κατανοοῦ τήν παραγωγικὴν ἀξίαν τοῦ ναυ-τιλιακοῦ παράγοντος. "Ο.τι δὲν εὐνοεῖ τήν καλὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ κρατικοῦ φορέως, ἔχομεν κά-θε λόγον νὰ πιστεύωμεν διτ: θὰ τύχῃ τῆς ίδιαιτέρας τῆς Κυβερνήσεως προσοχῆς. Λέν πρέπει, ἐπίσης, γάλ παραβλέψιμεν και τὸ γεγογὸς τοῦ πυκνοῦ δερπορικοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου και, τέλος, τοῦ δλιγάντερον έδω διαπανηροῦ κόστους δια-χειρίσεως ἀπὸ ξηρᾶς τοῦ πλοίου. "Ο.τι ἄλλως τε εἰς τήν συγκρότησιν τῆς έδω ἐγκαταστάσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μᾶς λείπει: —ἀσφάλειαι, νυκλό-σεις, ποικίλαι διποι: οἰκονομικῆς φύσεως διαπραγματεύσεις— ἐπιτυγχάνεται εὐχε-ρῶς. Οι ξένοι: ἐγδιαφερόμενοι: έδω θὰ προσέρχωνται και έδω πολλοί θὰ ἐγκα-ταστηθούν. "Απτὸν παραδείγμα οι Ίαπω-νες ἐκπρόσωποι: τῶν ναυπηγείων και αι πολλαι: ξέναι Τράπεζαι.

"Άλλ' ἐπὶ τέλους, αι ἐλλειφεις θὰ ἀντ-

μετωπισθοῦν διὰ τῶν συλλογικῶν πρὸς τήν Κυβερνήσιν διαθημάτων. Θὰ συγκατή-σουν, ἀσφαλῶς, πρόθυμον τήν πρὸς τοῦτο διάθεσιν. Μέγα τὸ κέρδος τῆς Οἰκονομίας μας ἀπὸ τήν έδω μόνιμον παρουσίαν τῶν ναυτιλιακῶν μας παραγόντων. "Ο Πειραι-εύς, καθ' δικαιοῦται: ἀπὸ τήν μεγάλην Ναυτιλίαν μας και τήν γεωγραφικήν του θέσιν, θὰ καταστῇ, πράγματι, κέντρον διε-θνοῦς ἀκτινοβολίας. Τίποτε δὲν μᾶς λεί-πει: γάλ τὸ ἐπιτύχωμαν. "Απὸ τοὺς έφοπλι-στὰς και τὸ Κράτος ἐξαρτᾶται: Τὸ υπο-σημειοῦμεν ίδιαιτέρως. "Έχομεν ἄλλως τε πρὸ δημίου τὸ παραδείγμα τῶν Νορβηγῶν. Εἰς τὸν τόπον τῶν διευθύνουν οἱ έφοπλι-σταὶ και ἔκειθεν διευθύνουν τὰς ὑποδει-γματικάς τῶν ἐπιχειρήσεως, ἀριστα ωργα-γομένοι.

"Αλλὰ γάλ ἔχηγούμεθα. Μή, πρὸς Θεοῦ, πιστεύσῃ δ κρατικὸς παράγων και τὸ δρ-γανὸν του, διτ: οἱ έδω ἐγκαταστάμενοι έφο-πλισταὶ εἶναι πρόσφυγες ἀπὸ τὸ Λογδί-νον, μηδὲ ἔχοντες ποδ ἀλλοῦ γάλ στήσουν τὰ γραφεῖα των. Καλοδεχούμενοι: θὰ εἴγου-εις τὸ Μοντεκάλο, εἰς τήν Ελβετίαν και εἰς τήν Νέαν Υόρκην. Έδω, ἄλλως τε, τὸ μέγιστον μέρος τοῦ έφοπλισμοῦ μας εἶναι: ηδη ἐγκατεστημένον. Τὰ μέγαρα τῆς Ἀκτῆς Μικούλη τὸ ἐπιμαρτυροῦν. Όρισμέναι: θηγερεῖσαι: έδω λειτουργοῦν. Ποδόκειται τῷρα και τὸ κέντρον αὐτῶν έδω γάλ ἐγκατασταθῆ. "Απὸ τὸ Κράτος — ἀπὸ αὐτὸν και μόνον — ἐξαρτᾶται γάλ ίδιω-μεν γεπορευόμενον ἀπὸ τὸν Πειραιά, τὸν σφριγγόδον παλιούν μᾶς ἀξιοζηλεύτου — τῆς πρώτης — δραστηριότητος τῆς Φιλήσης μας.

"Η ἐπικαταστάση, δεδιάλις, προϋποτίθε-ται: "Αγ οἱ έφοπλισταὶ πιστεύσουν γάλ θὰ ἐπιτύχουν έδω τήν ἀνεργοπόδιστον ἀγάπτειν: τῆς ἐπιχειρηματικῆς τῶν πρω-τοδουλίας, πολλὰ τὰ καλὰ θὰ προέλθουν

ἀπὸ τήν έδω ἐγκατάστασιν τῶν ἐπιχειρή-σαν των. Πρὸ παγτός, δμως, πρόεχουν ή ἐμπιστοσύνη και ή συγέπεια εἰς τὰ ἐκά-στοτε λαρκόνιμα μέτρα, πέραν τοῦ κλοιοῦ τῆς γραφειοκρατίας και μὲ προσ-πικήν πάντοτε τὸ καλὸν συμφέρον τῆς Ναυτιλίας και τῶν εἰς αὐτὴν και ὑπὲρ αὐτῆς μοχθόντων.

"Η Ἐνωμένης τῶν Ελλήνων έφοπλι-στῶν, πιστεύομεν διτ: θὰ ἔχῃ ηδη ὅπ' ὅψιν της νὰ μελετήσῃ και γάλ υποδει-ζεῖση εἰς τήν Κυβερνήσιν τὰ δέοντα.

Τὸ δλον θέμα ἀξιζει, πράγματι, γάλ προκαλέση ἡμεσον τὸ κυβεργητικὸν ἐγ-διαφέρον, ἵνα δ έφοπλισμὸς δλοκληρωτι-κὸς πλέον ἐπανέλθῃ οἰκαδε.

* * *

"Ανήσυχος ή Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ κοινό-της τοῦ Λονδίνου. "Η ἐπιδημείσαν υπὸ τῆς βρετανικῆς Κυβερνήσεως φορολογίας εἰς τὰς ξένας ναυτιλιακὰς ἔταιρας και διὰ τὰ κτη-θέντα εἰς τήν ἀλλοδαπήν ἔσοδα καθιστᾶ προβληματικὴν τὴν παραμονὴν τῶν Ἑλληνι-κῶν ναυτιλιακῶν γραφείων εἰς τὸ Σίτι. "Η ὁδοδικὴ ἔξοδος προεξοφλεῖται, ἐκτὸς ἐὰν ἐπιδειχθῇ κατανόησις ἐκ μέρους τῆς Εφο-ρίας και τὸ μέτρον ἀρθῇ.

"Ομιλῶν ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἰς ἐκπρο-σώπους τοῦ βρετανικοῦ Τύπου, δ πρόεδρος τῆς Ἐνωμένης Ελλήνων έφοπλιστῶν, κ. Αντ. Χανδρής, εἰπεν: «'Εδω εἶναι ή χώρα σας και ἔσεις πρέπει νὰ δοφασίστετε ἐὰν ἐπιθυμήτε νὰ φύγουν ή νὰ παραμείνουν οἱ Ελληνες πλοιοκτήται». "

"Ἐπίσης, δ πρόεδρος τῆς Ελληνικῆς έ-πιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου, κ. Ιωάννης Κουλουκούντης, δστις ἐπὶ 50ετίαν πρόπτου διαπούσσει τὴν δρα-στηριότητά του εἰς τὸ Σίτι, ἔδηλωσεν εἰς τὴν έφημερίδα τοῦ Λούδηδ: «'Αντιλαμβάνο-μαι διτ: εξεμαθαίσηται έδω και δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ σχολιάσωμεν τὰς ἐνεργείας ή τὰς κατεύθυνσεις τῶν κρατικῶν Αρχῶν, ἀλλὰ ἐὰν τὰ φορολογικὰ αὐτὰ μέτρα υιο-θετηθοῦν, θὰ ζημιώσουν ἀνεπανοθώτως τὰ ναυλωμεσιτικὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου. »

"Άλλη πρότασης θὰ εἶναι καταστρεπτικαί διτ: τὸ Σίτι και τὸ Μπάλτικ 'Εξτσείντζ. Και συνέχισεν: «'Εδω τοῦτο συμβῆ θὰ λυ-πηθῶ ίδιαιτέρως, διότι αἰσθάνομαι στενῶς συνδεδεμένος μὲ τὸ Σίτι και τὴν χώραν αὐτῆν». "

Εἰς παρομοίας δηλώσεις προέδρη και δ πατριάρχης τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας κ.

Μανώλης Κουλουκούντης, διάσημος πιστεύει ότι τὰ πρόσφατα φορολογικά μέτρα ἀναμφίδολος θὰ ἔξωθήσουν τοὺς "Ἐλλήνας νὰ ἐγκαταλείψουν τὸ Λονδίνον. Δὲν δύναται δὲ νὰ ἀντιληφθῇ διὰ ποιους λόγους μεταβάλλεται τὸ status quo. Προσθέτει, ἐπίσης, διά τὴν Ἑλληνικὴ Κυβερνησίς προσπαθεῖ μὲ γενναίας παραχωρήσεις φορολογικῆς ύφῆς νὰ προσελκύσῃ εἰς τὰς Ἀθήνας καὶ τὸν Πειραιά τὰς ἐκαποντάδας τῶν ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐγκατεστημένων εἰς τὰ διάφορα σημεῖα τῆς Υδρογείου.

"Τὶ ὥθησε τοὺς Βρετανούς νὰ κινθοῦν ἐναντίον μας, ιδιαιτέρως αὐτὴν τὴν ἐποχήν;" ἔρωτά ὁ κ. Κουλουκούντης. "Ισως, τὴν καλυτέραν ἀπάντησιν εἰς τὸ ἐρώτημα αὐτὸ δίδει κάποιος ἄλλος διακεριμένος "Ἐλλην ἐφοπλιστής, διάσημος μὲ πικρίαν ἀνεφέρθη εἰς ὡρισμένους "Ἐλλήνας ἐπιχειρηματίας «οἱ διάσημοι κυριολεκτικῶς σκορπούν τὰ χρήματά των εἰς τὴν Ἀγγλίαν».

"Ἡ ὅλη ὑπόθεσις ἐθύμιζε τὴν πρὸ διετίας κατάστασιν, στὸ ἐπιβολὴ ταρομοίας φορολογίας ἀπετράπη κατόπιν ἐντὸν διαβητῶν ισχυρῶν τινῶν βρετανικῶν ὀργανισμῶν καὶ τραπεζικῶν συγκροτημάτων πρὸς τὸν ἀρμόδιον ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν ὑπουργόν.

Καὶ ἐνῷ τὸ θέμα ἐθεωρεῖτο λῆξαν, αἰφνίδιως, πρὸ τετραμήνου, ὡρισμένα ἑλληνικὰ ναυτιλιακά γραφεῖα ἤρχισαν νὰ λαμβάνουν προσκλήσεις τῆς Ἐφορίας διὰ τὴν καταδολήν φόρων ἐπὶ εἰσοδημάτων κτηθέντων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Ὡς δόσις τῆς φορολογίας ἐλαμβάνετο τὸ μέγεθος τοῦ στόλου τὸν ὅποιον ἔκαστον γραφεῖον ἀντεπροσώπευεν. Ἐν τούτοις, ἐκλήθη νὰ πληρώσῃ φόρους καὶ ἐν γραφείον τὸ ὅποιον οὐδὲν σκάφος ἀντιπροσωπεύει σήμερον. Καὶ, ὡς λέγεται, αἱ πατητήσεις τῆς Ἐφορίας εἰναι ἔξαιρετικῆς ὑψηλαί. Εἴς τινας περιπτώσεις ἐγγίζουν τὸ ἐκατομμύριον τῶν λιρῶν Ἀγγλίας.

"Ἡ Ἐφορία προβάλλει τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι τὰ ἐν λόγῳ γραφεῖα δὲν πρακτορεύουν ἀπλῶς τὰ πλοῖα ἐνίων ἐφοπλιστῶν οὔτε εἶναι ναυλομεστικά γραφεῖα, ὡς ισχυρίζονται, ἀλλὰ μέσω σύντομον ἀσκεῖται οὐσιαστικὴ διασείρισις καὶ διεύθυνσις τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ συνεπῶς ὑπόκεινται εἰς φορολογίαν.

"Ὕπὸ τῶν ἀγγλικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων ἐκφράζεται ἡ ἀποφίσις, διά τὴν ὅλη ὑπόθεσις προεκλήθη ἀπὸ παρεμημένας τῆς σχετικῆς νομοθεσίας καὶ αὐτόδουλον ἐνέργειαν ἐνὸς καὶ μόνον ἀνωτάτου κρατικοῦ στελέχους καὶ

δὲν ἀντανακλᾶ τὴν πραγματικὴν θέσιν τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ τῶν ἐφοριακῶν Ἀρχῶν.

"Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐάν δὲν ἐπικρατήσῃ ὁ κοινὸς νοῦς, οἱ ἐφοπλισταί μας τοῦ Λονδίνου ἔχουν ἔτοιμον τὴν λύσιν τοῦ προβλήματός των. Ὁ Πειραιεὺς προετοιμάζεται νὰ τοὺς δεχθῇ καὶ τοὺς περιμένει.

ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ:

Τὸ ἑλληνικὸν τοννᾶς δαίνει διογκούμενον. Ἐκατὸν δέκα πέντε σκάφη, τὸν γκρὸς 1.419. 185, προστέθησαν εἰς τὴν δύναμιν του ἐντὸς ἔξαιρην. Καὶ αἱ ἀγοραὶ, ὅπως καὶ αἱ παραγγελίαι, ἀπὸ ημέρας εἰς ημέραν ἐπαυξάνονται.

Κανεὶς ὅμως ἀπὸ τοὺς ἀγοράζοντας καὶ παραγγέλλοντας δὲν ἔσκεψθη πῶς τὰ περισσότερα αὐτὰ πλοῖα θὰ ἐπανδρωθοῦν. Κανεῖς, ἀλλως τε, δὲν γνωρίζει ἀνὰ τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας εἰναι ἐπαρκές. Ἐξ ὅσων στοιχείων διαθέτομεν — ὅπως δῆποτε ἐλλιπῶν — ἡ ἀνεπάρκεια θὰ ἐκδηλωθῇ καὶ πάλι τὸν ὅποιον δύστερα της μορφήν, ἀν αὐρίων τὰ παραπλεύμενα ὑπερδιακόσια δεξαιμενόπλοια ἐπανέλθουν εἰς τὴν ὑπρεσίαν, ἀν ἡ Οἰκονομία μας, ἀναθερμανομένη, ζητήσῃ τὰς περισσότερας ἐργατικὰς χειρας, ἐνώ καὶ οἱ ἀλλοδαποί, πιεζόμενοι ἐντεῦθεν, θὰ ἀποσύρωνται, σπῶς ἤρχισαν ἀποσυρόμενοι.

Πρόνοιαν καμμίαν διὰ τὸ κεφαλαιῶδες αὐτὸ πρόβλημα δὲν ἐλάθομεν. Ἀνύπαρκτος ἡ ἀπογραφὴ καὶ ἡ συστηματικὴ προπαγάνδα διὰ τὴν ὑπαίθριον, ἡτις πρὸ ἐπών ἐμελέτη, ἀλλὰ δὲν ἔλαθε ποτὲ χώραν. Οἱ πάντες ἀγνοοῦν τὴν δύναμιν τοῦ ἔμψυχου μας ὑλικού, τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τοὺς ἀριθμούς τῶν ἀλλοδαπῶν ποὺ ἐπιβαίνουν τώρα τῶν πλοίων μας. Εἰναι πολλοὶ καὶ δὲν ἀποκλείεται νὰ γίνουν περισσότεροι. Πλήρης ἡ ἄγνοια μεταξὺ ὅλων τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας.

Καὶ εἶναι τὸ γεγονός αὐτὸ πρωτοφανὲς διὰ Ναυτιλίαν, φερομένην ὡς τὴν πρώτην τοῦ Κόσμου. Παντοὶ αἱ σχετικαὶ μὲ τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικὸν στατιστικαὶ εἶναι πλήρεις καὶ πάντοτε ἐνημερωμέναι. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν φέρειπεν καὶ τὴν Νορβηγίαν, ὅπου οἱ ἀλλοδαποί εἰς σεδαστὸν ἀριθμὸν ἐπιβαίνουν τῶν πλοίων, δὲν ἔλειψαν ποτὲ αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ. Ἔδω καὶ εἰς τὸ ξή-

τημα αὐτὸ εἶμεθα καθούσας εργμένοι. Διερωτώμεθα πῶς θὰ σταθῇ ἡ Ναυτιλία μας εἰς τὰς ἀκραίας ἐπάλξεις τοῦ παγκοσμίου Ἐμπορικού Ναυτικού, χωρὶς τοὺς ἀριθμούς τῆς πληρώματα συγκροτήσεως τῆς καὶ χροιᾶς τῆς θήρης τὴν ἐπάρκειαν τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

* * *

"Υπὸ νέαν διάστασιν θεωρεῖται τὸ πρόβλημα τῶν πληρωμάτων εἰς τὸν νέων ἐφοπλιστῶν μας, διακρινόμενος διὰ τὴν πολυμάθειάν του καὶ διὰ τὴν συστηματικὴν παρακολούθησιν τῶν παγκοσμίων οἰκονομικῶν ἔξειλξεων. Οἱ ἀλόγοι ἐφοπλιστῆς, ὁ ὅποιος σημειωτείν έχει εἰς τὸ ἐνεργατικὸν του λαμπτάρας οἰκονομικάς σπουδάσεις, παραποτεῖ διὰ τὸ πρόβλημα τῶν πληρωμάτων πρέπει πλέον νὰ τὸ θῶμεν ἐν σχέσει μὲ τὴν ψήσαμενην πραγματικότητα εἰς τὸν χώρον τοῦ ἑλληνικοῦ ἐργατικοῦ δυναμικού καὶ ἐν συναρτήσει μὲ τὰς λύσεις τὰς ὁποίας ὁδεσσαὶ αἱ προγνώματα οἰκονομικῶς χωραὶ, σταντεμέτωποισαν ἐλλειψιν ἐργατικῶν χειρῶν. Συνεπῶς, λέγει, θὰ ἐπρεπε νὰ ἔχεται στηθή, δι' εἰδίκης ἐρευνῆς εἰς δύσθατος, ἔσσαν η Ναυτιλίας δύναται νὰ ἀντλήσῃ ἀπὸ τὴν δεξαιμενήν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐργατικοῦ δυναμικού πρόσωποι τὸ ὅποιον χρειάζεται διὰ τὴν καλύψιν τῶν ἀμέσων καὶ τῶν μελλοντικῶν ἀναγκῶν της. Καὶ ἐμέ, ὑποστήριξει, ἡ δυνατότης ἀντλήσεως ἐργατικοῦ δυναμικού υπέρ τῆς Ναυτιλίας ἔχει ηδη δύσθατη στοὺς ἀφορᾷ τὰ κατώτερα πληρώματα, ἐν συντιθέσει πρὸς τὰς θέσεις ἀξιωματικῶν, διὰ τὰς ὁποίας, λόγω τῶν υψηλῶν ἀπόδοσῶν καὶ τῆς τοχείας ἔξειλξεως πασαφαίδους, ὑπάρχει πάντοτε ζωὴρόν ἐνδιαφέρον, τὸ ὅποιον ἀναμένεται ὅτι θὰ ἐντοθῇ μετὰ τὰ προβλήματα, ἐν συντιθέσει πρὸς τὰς θέσεις ἀξιωματικῶν, διὰ τὰς ὁποίας, λόγω τῶν υψηλῶν ἀπόδοσῶν καὶ τῆς τοχείας ἔξειλξεως πασαφαίδους.

"Τὸ οὖλον πρόβλημα, τιθέμενον ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω δεδουλέα, δόηγει, κατά τὸν ἐν λόγῳ πρόπολιστην, εἰς τὴν σκέψιν ὅτι θὰ ἐπρεπε νὰ υιοθετήσωμεν καὶ ἡμεῖς εἰς τὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας τὴν μεθοδολογίαν τὴν ὅποιαν ἐφήρμοσαν αἱ προγνώματα οἰκονομικῶς χωραὶ διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῆς ἐλλείψεως ἐργατικῶν χειρῶν. Δηλαδή, νὰ στραφώμεν εἰς τὴν λύσιν τῆς ἐπανδρώσεως μὲν τῆς Ναυτιλίας μας δι' Ἐλλήνων ἀξιωματικῶν ὅλων τῶν εἰδικοτήτων, ἀλλὰ καὶ δι' ἀλλοδαπῶν κατωτέρων πληρωμάτων.

"Ἡ ἀποφίση χρίζει ἔχεται στηθή εἰς δύσθατος. Κυρίως δέοντας νὰ ἔχεται στηθή τὸ τιθέμενον ἐργατικόν διότι τοῦ προβλήματος περαιτέρω, εἰς τὴν σκέψιν ὅτι θὰ ἐπρεπε τὰς λύσεις πασαφαίδους ναυτεργατικοῦ προσωπικοῦ δυναμικοῦ. Οπωδόποτε, ἡ σημερινὴ κατάστασις, καθ' ἡ ἔχεται στηθή κατωτέρων πληρωμάτων ἀποτελεῖ δύλον, δὲν πρέπει νὰ συνεχισθῇ την Ναυτιλίαν μας, ἐάν θέλωμεν νὰ μὴ ἰδωμενεῖν τὴν Ναυτιλίαν μας, ἐάν μόνον τοῦ λόγου τῆς ἐλλειψεως πληρωμάτων.

ΘΑ ΜΑΣ ΕΛΘΟΥΝ ΠΟΛΛΟΙ

Δὲν εἰναι δεβαίνως ἴδικόν μας θέμα τὸ πρόβλημα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσακτέων τῶν τάξης Ἀνωτέρας καὶ Ἀνωτάτας Σχολάς. Ἐφόσον πάντως ὁ ἀριθμὸς καθορισθεῖ ἐφέτος μικρότερος τοῦ περιστινοῦ, τὸ πλέονασμα μεταξὺ τῶν υποψηφίων καὶ εἰσακτέων θὰ εἴναι ιδιαιτέρως διωγκωμένον, δεδομένης τῆς παγίας ἐπησίας αὐξήσεως τοῦ συνόλου τῶν υποψηφίων.

Τούτο, ἀπὸ μιᾶς ἀπόψεως, σημαίνει ὅτι τὰ περιθώρια τῆς προσελεύσεως ὑποψηφίων διὰ τὰς Ναυτικάς Σχολάς, θὰ είναι πολὺ εὐρύτερα. Ἐν ὅψει, λοιπόν, τῆς διαφοριμένης διδομιαίσσος ἔξόδου ἐπὶ τῆς κρίσεως, ἡτις πιέζει τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἐν ὅψει τῆς μετὰ διετίαν ἡ τριτείαν ἀποδόσεως τῶν Σχολῶν, πιστεύομεν ὅτι πρέπει καὶ πάλιν νὰ ἐπιδιώξωμεν τὴν εἰς τὸ ἀνάτερον δυνατόν σημείον καλύψιν τῶν ἐκπαιδευτικῶν μας δυνατοτήτων.

Εἶναι ἀσφαλῶς μεγάλος ὁ ἀριθμὸς τοῦ συνόλου τῶν εἰς Δ.Σ.Ε.Ν. φοιτώντων μα-

The Hellenic Mutual War Risks Association

"Οργανισμός ίδρυθείς τὸ 1960 ὑπὸ σημαιινόντων Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

"Ασφαλισμένον κεφάλαιον ἄνω τῶν 10.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεθε:

Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA.

Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

θητών καὶ ἔχει φθάσει εἰς ὥρια, τὰ ὅποια πρὸ δικαιεῖται ἀκόμη θὰ μᾶς ἐφαίνοντο ἀπίθανα. Δὲν πρέπει ὡς αὐτοῖς νὰ λησμονῆται ὅτι ἀκόμη ὑψηλότερος ὑπῆρχεν ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς Ἑλληνοκτήτου Ναυτιλίας, ἣτις ἐφθασεις νὰ κατέχῃ τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν κόσμον. Καὶ δὲν πρέπει ἀκόμη νὰ λησμονῆται ὅτι τὸ κύριον ὅπλον αὐτῆς τῆς τερακοτίας Ναυτιλίας ἀποτελοῦν οἱ "Ἑλληνες ναυτικοὶ οἱ ὅποιοι τὴν ἐπανδρώνουσιν.

ΤΟ ΘΜΗΝΟΝ

Τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας νομοσχέδιον διὰ τὴν καθιέρωσιν τοῦ 9ημένου, φέρει τὸν τίτλον ἐπερὶ ἀντικαταστάσεως τῶν ἄρθρων 73 καὶ 83 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου¹ καὶ προβλέπει τὰ ἔξης:

"Ἄρθρον 1 : Τὸ ἄρθρον 73 τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ N. 4716)58 Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Δικαίου ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

"Ἄρθρον 73

Σύμβασις ναυτολογήσεως ἀορίστου χρόνου, παρελθόντων ἐννέα μηνῶν ἀπὸ τῆς συνομολογήσεως αὐτῆς, δύναται νὰ λυθῇ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ διὰ καταγγελίας. Ἔαν ὁ λιμὴν προορισμὸν τοῦ πλοίου κεῖται ἐντὸς τῆς Μεσογείου, τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς Εύρωπης, ή σύμβασις δύναται νὰ λυθῇ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, διὰ καταγγελίας, μετὰ πάροδον ἔνδεκα μηνῶν.

Ἡ λύσις ἐπέρχεται ἀμα τῷ παρόδῳ τῆς προθεσμίας καταγγελίας, ἢτις δὲν δύναται νὰ είναι μικρότερα τῶν ἐπτὰ ἡμερῶν, παρατεινόμενή μέχρι τοῦ κατάπλου εἰς λιμένα.

Ο ναυτικὸς καὶ πρὸ τῆς παρόδου ἐνέκα μηνῶν δικαιουόταν νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν ἐφ' ὅσου χρόνον τὸ πλόιον εὑρίσκεται εἰς ἐλληνικὸν λιμένα.

Σύμβασις ναυτολογήσεως ἀορίστου χρόνου, καταγγελθεῖσα κατὰ τὸ πρώτον ἔδαφον τοῦ παρόδου τῆς ἄρθρου, παρατείνεται, ἐὰν ὁ λιμὴν προορισμὸν τοῦ πλοίου κεῖται ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς Εύρωπης κατ' ἀνώτατον ὅριον μέχρις ἐνὸς μηνός, πρὸς τὸν σκοπὸν ἔξευρέσεως ἀντικαταστάτου τοῦ καταγγείλαντος τὴν σύμβασιν ναυτικοῦ.

"Ἄρθρον 2 : Τὸ ἄρθρον 83 τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ N. 3816)58 Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

"Ἄρθρον 83

Αἱ περὶ πληρώματος διατάξεις τοῦ παρότος ὡς καὶ αἱ Ἑλληνικαὶ συλλογικαὶ συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας, ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Τὸ πρὸς παλινόστησην δικαίωμα τοῦ ἀλλοδαποῦ νοεῖται ὡς δικαίωμα αὐτοῦ ὅπως ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν πολιτείαν τῆς θεσπεγείας του ἢ εἰς λιμένα ἐνάρξεως τοῦ πλού ἢ εἰς τὸν τόπον ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

ΔΕΝ ΕΠΑΡΚΟΥΝ

Πληροφορούμεθα ὅτι ὁρίζονται τὸ οἰκονομικὸν πρόβλημα τῆς Δημοσίας Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. Ἡ ἐπέκτασις τοῦ δικτύου τῶν σχολῶν καὶ ἡ αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μαθητῶν των, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν γενικευσιν τῆς ἀρχῆς τῆς δωρεάν πατιδείας, ἔχει δημιουργήσει κατάστασιν ἐντελῶς νέαν καὶ διάφορην.

Οὔτε τὰ κονδύλια τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμοῦ, ἀλλ' οὔτε καὶ ἡ πλουσιωτάτη πηγὴ τοῦ Κεραδαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως φαίνεται ὅτι ἐπαρκοῦν διὰ νὰ καλύψουν τὰς ὑπερμέτρως διογκωθείσας ὑποχρέωσεις τῶν σχολῶν.

Δὲν ἔχομεν, δυστυχώς, ὑπ' ὅψιν συγκεκριμένα ποσά καὶ θὰ ἦτο εὐχῆς ἐργον ἐαν τὸ YEN ἔγνωστοποίει τὰ στοιχεῖα τοῦ οἰκονο-

μικοῦ ἀπολογισμοῦ τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. 'Αφ' ἐνὸς μὲν τὰ ποσά τὰ ὅποια διαθέτει ἑτησίος τὸ Κράτος καὶ τὰ ὅποια εἰσπράττει τὸ KNE καὶ ἀφ' ἐτέρους τὰς ἐπησίας δαπάνας λειτουργίας τῶν σχολῶν (διοίκησις, ἐκπαίδευσις, τροφοδοσία, Ἰματισμὸς κλπ.). Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ὁ ἐφοπλισμὸς θὰ είχεν ἐναργῆ εἰκόνα τῶν οἰκονομικῶν βάσεων τοῦ ναυτεκπαιδευτικοῦ οἰκοδομήματος ὑπὲρ τοῦ ὅποιου τόσα πολλὰ ἔχει προσφέρει.

"Ἡδη, ἐνώπιον τῶν δυσχερειῶν, ἡ προσφυγὴ εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν θεωρεῖται καὶ πάλιν ὡς ἡ μόνη διέδοση. Καὶ δὲν ὑπάρχει μὲν ἀμφιβολία οὕτε διὰ τὸ ἔμεσον ἐνδιαφέροντος οὐτε διὰ τὰς ὑποχρεώσεις του ἔναντι τοῦ ἔργου. Προϋπόθεσιν, ὅμως, ἀποτελεῖ ἡ πλήρης ἐνημέρωσίς του καὶ ἡ ἐμπέδωσίς τῆς πίστεως, ὅτι τὸ ὅλον ἔργον ἐκτελεῖται ἐπὶ τῇ βάσει προγραμματισμοῦ, τοῦ ὅποιου ἔχουν μελετηθῆ ὅλαις αἱ πλευραί. 'Η οἰκονομικὴ δὲν είναι, ἀσφαλῶς, ἡ ἀσθενεστέρα.

ΥΨΗΛΗ ΜΟΡΦΩΣΙΣ

"Ἡ ἐποχὴ καθ' ἥν η πειρα τῇσις εἶχε περισσότερον τῆς ἐκπαιδεύσεως ἔχει παρέλθει ἀνεπιστρεπτο. Σήμερον ἀμφότεροι πρέπει νὰ συμβαδίζουν, διότι ἀμφότεροι είναι ζωτικοὶ καὶ ἡ μία είναι ἀνωφελής ἀνεῦ τῆς ἐτέρας.

Αὐτὰ είναι τὰ συμπεράσματα τοῦ Προέδρου τῶν Βρετανῶν ἔξεταστων διὰ τὸ διπλώματα πλοιάρχων πάσσας τάξεων. Λαμβάνων ἀφορμὴν ἀπὸ τὴν αὐξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιτυχόντων ὑποψηφίων, ἀποδίδει τὴν βελτίωσιν εἰς τὴν ἀπὸ τοῦ 1972 πραγματοποιηθεῖσαν ἀναπροσαρμογὴν καὶ ἀνύψωσιν τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος, τὸ ὅποιον ἐνῷ παρέχει εἰς τὸν σπουδαστὴν τὰς εὐρείας καὶ ὑγείες βάσεις διὰ τὴν περιτέρω ὀκαδημαϊκὴν πατιδείαν, καθιστᾶται παρασλήλως, αὐτὸν ικανὸν ν' ἀνταποκριθῇ πλήρως εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ εἰδικοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ.

Προσθέτει, τέλος, ὅτι ἡ βελτίωσις αὐτὴ ὑπῆρχεν ὅχι μόνον ἀπαραίτητος, ἀλλὰ καὶ ἐπίκαιρος, δεδομένου ὅτι ἡ σημερινὴ Ναυτιλία είχε ἀπόλυτον ἀνάγκην στελεχῶν ὑψηλῆς μορφώσεως, γενικῆς καὶ ἐπαγγελματικῆς, διὰ νὰ ἀνταπεξέλθῃ εἰς τὰς συνχρόνους μορφὰς ὄργανώσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως της.

Δίδομεν ιδιαίτεραν σημασίαν εἰς τὰς ἀνωτέρω διαπιστώσεις, διότι τὸ πρόβλημα τῆς ποιοτικῆς ἐπανδρώσεως τῆς Ναυτιλίας δὲν είναι μόνον βρετανικόν, ἀλλ' ἀφορᾷ εἰς ὅλας τὰς ναυτικά χώρας, μεταξὺ τῶν ὅποιων ἡ Ἑλλὰς κατέχει τὴν σήμερον πρωτεύουσαν θέσιν.

ΕΞ ΟΙΚΕΙΩΝ ΤΑ ΒΕΛΗ

Εἰς τὴν Σοδιετικὴν Ρωσίαν ὑπάρχει Κεντρικὸν Ινστιτούτον Ἐρευνῶν διὰ τὸν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ τὸ ινστιτούτον τοῦτο διαθέτει τμῆμα «Ψυχολογίας καὶ κοινωνικῆς οἰκονομίας». Τὸ τμῆμα λοιπὸ τοῦτο ἔκαμε μίαν μελέτην ἐπὶ τῶν συνθηκῶν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου διαβίσεως τῶν σοδιετικῶν ναυτικῶν, ἐκ τῆς ὅποιας προέκυψεν ὅτι ἡ κατόστασις τοῦ δὲν είναι οὐδὲν τούτων τοῦ οἰκονομικού παραδίδομένων.

Οφείλομεν νὰ μείστας τοῦ Λονδίνου οἱ «Ἑλληνες ὑπερασιοδοξοῦντες» «πηγαίνουν μὲ τὰ ἐπόνων». Ανενδοιάστως παραγγέλλουν καὶ ἀγοράζουν. Πιστεύουν εἰς τὴν κατ' αὐτοὺς ἐπερχομένην καλὴν αὔριον. Θέλουν, τότε, νὰ εύρεθούν μὲ τὸ περισσότερον τοννάζ.

«Οφείλομεν νὰ ὀμοιογησωμεν, ὅτι ἡ ἐπιχειρηματικὴ τόλμη τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἐδικαιώθη τοῦ περισσότερον τῶν τελευταίων ἐπταστίων, διὰ τὸ μηνῶν είχον ἀναστείλει. Ή προσφορὰ δανείων πρὸς ἀγοράν πλοίων δὲν ἔμφανεις τῷ περιστατικῷ τοῦ προσφέρει. Αἱ τελευταίων σημειώσουμεναι ἀθροίσαι ἀγοραὶ τούς νὰ ἔχουν ὡς κίνητρον καὶ τὰς τραπεζικὰς αὐτὰς διευκολύνσεις. Οἱ GREEKS ᔹχουν, πράγματι, σχεδόν μονοπωλήσει τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων.

Κατὰ τοὺς μείστας τοῦ Λονδίνου οἱ «Ἑλληνες ὑπερασιοδοξοῦντες» «πηγαίνουν μὲ τὰ ἐπόνων». Ανενδοιάστως παραγγέλλουν καὶ ἀγοράζουν. Πιστεύουν εἰς τὴν κατ' αὐτοὺς ἐπερχομένην καλὴν αὔριον. Θέλουν, τότε, νὰ εύρεθούν μὲ τὸ περισσότερον τοννάζ.

«Οφείλομεν νὰ ὀμοιογησωμεν, ὅτι ἡ ἐπιχειρηματικὴ τόλμη τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἐδικαιώθη τοῦ περισσότερον τῶν τελευταίων ἐπταστίων, διὰ τὸ μηνῶν είχον ἀναστείλει. Ή προσφορὰ δανείων πρὸς ἀγοράν πλοίων δὲν ἔμφανεις τῷ περιστατικῷ τοῦ προσφέρει. Αἱ τελευταίων σημειώσουμεναι ἀθροίσαι ἀγοραὶ τούς νὰ ἔχουν ὡς κίνητρον καὶ τὰς τραπεζικὰς αὐτὰς διευκολύνσεις. Οἱ GREEKS ᔹχουν, πράγματι, σχεδόν μονοπωλήσει τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων.

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

μπάλκ κάρφιερς.

Γενικότερον αἱ συνθῆκαι εἰς τὴν ξηροῦ φορτίου χωρητικότητα ἔχουν τελευταῖς καὶ μετὰ τὴν κρίσιν τῶν πετρελαιοφόρων αἰσθητῶς ἀλλάξει. Καποιαὶ ἐπιφύλαξις ἵσως νὰ δικαιολογήται.

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Εἰδικώς ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν τραπεζικῶν ναυτιλιακῶν πιστώσεων, σχολιάζεται εὐρύτερον ἡ ἀπρονοσία τῶν Τραπέζων, ἥτις δημιουργεῖ ἐν προκειμένῳ τὸν κερδοσκοπικὸν ἐφοπλισμὸν εἰς τὸν τομέα τῶν ἀλογίστων παραγγελιῶν.

Κύριον θέμα τῶν σχολίων εἶναι ἡ ἐνώπιον δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης κατατεθίσας ἀγωγὴ ἐκ μέρους 4 'Αμερικανικῶν Τραπέζων ἐναντίον τῆς European - American - Bank (EBA), ἥτις ὡς ἐπικεφαλῆς τοῦ τραπεζικοῦ συνδικάτου παρέσχεν ἀπατηλάς πληροφορίας διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν

Τραπέζων τούτων εἰς τὴν δανειοδότησιν τοῦ συγκροτήματος Κολοκοτρώνη.

'Υπομιμήσκεται ὅτι αἱ δανειακαὶ ὑποχρέωσεις τοῦ συγκροτήματος ἀνέρχονται εἰς 310 ἑκατ. δολλάρια καὶ ὅτι αἱ πεντηκοντα περίπου Εύρωπαικαὶ καὶ 'Αμερικανικαὶ Τράπεζαι, αἵτινες τοῦ εἰχον ἀνοίξει πιστώσεις συνεφώνησαν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους διὰ τὴν παραχώρησιν χρεωστασίου εἰς τὸ συγκρότημα. 'Απὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ή EBA, ἥτις θεωρεῖται ὡς ἡ ισχυρότερά εἰς H.P.A. Τράπεζαι ξένων συμφερόντων καὶ ἡ ὁποία περιλαμβάνει εἰς τοὺς μετόχους τῆς πολλὰς ἐκ τῶν μεγαλυτέρων Τραπέζων ὅλης τῆς Εύρωπης, εἰχεν ὄργανώσει ὡς ἐπὶ κεφαλῆς τῶν οἰκείων τραπεζιτικῶν συνδικάτων, τὴν δανειοδότησιν τοῦ συγκροτήματος Κολοκοτρώνη διὰ ποσοῦ τῆς τάξεως τῶν 100 ἑκατ. δολλαρίων, εἰς τὸ ὅποιον μετέσχον καὶ τριάκοντα περίπου 'Αμερικανικαὶ Τράπεζαι, μεταξὺ τῶν ὅποιων εἶναι καὶ αἱ ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσαι τέσσαρες ἐνάγουσαι

ἡδη Τράπεζαι, διὰ ποσὸν 9 ἑκατ. δολλαρίων.

"Οπως εἴναι φυσικὸν ἡ δῆλη ὑπόθεσις ἔχει προκαλέσει τὸ πολύπλευρον ἔνδιαφέρον καὶ τὴν διεθνῆ κριτικήν, ἥτις λαμβάνουσα ἀφορμὴν ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ὅμοιον προηγούμενον δὲν ἀναφέρεται εἰς τὸ χρονικά τῆς Βρεταννικῆς ἀγορᾶς, θεωρεῖ ὑπεύθυνον τῆς καταστάσεως τὴν ἀγνοιαν τῶν 'Αμερικανικῶν Τραπέζων, αἵτινες στερούνται πείρας καὶ ἐπαρκῶν γνώσεων εἰς τὸ τομέα τῆς ναυτιλιακῆς χρηματοδοτήσεως.

ΣΠΑΝΙΑΙ ΑΙ ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

Παρὰ τὸ ἀπρόσποτον καὶ παρὰ τὴν ἔξαιρετικὴν βαρύτητα τῆς σημερινῆς κρίσεως εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν πετρελαιοφόρων, οἱ ζένοι σχολιασταὶ διαπιστώγουν ὅτι αἱ ἐφοπλιστικαὶ πτωχεύσεις ὑπῆρξαν σπάνιαι μέχρι τῆς στιγμῆς. 'Η πτώχευσις τῆς Βιλαίν - Φάσιο εἰς Ἰταλίαν δὲν φαίνεται νὰ ὀφείλεται εἰς τὴν κατάστασιν, ἐνῷ εἰς τὴν Νορδιγίαν ἡ κατάρρευσις τοῦ Χίλμαρ Ρέκστεν ἀπεφεύχθη χάρις εἰς τοὺς ἄλλους τομεῖς τῆς ἐπιχειρηματικῆς του δραστηριότητος. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν αἱ δυσκολίαι τῆς Μπούρμα - 'Οιδὲ ἐρρυθμίσθησαν μέν συμφωνίας ἐπαναγορᾶς μέρους τῶν μετοχῶν ὑπὸ τῆς B. P. ἐνῷ εἰς τὰ περιπτώσεις τῆς 'Ισραηλινῆς Μαριτάμ Φρούν καὶ τῆς 'Ελληνικῆς τοῦ συγκροτήματος Κολοκοτρώνη, χάρις εἰς μίαν εὐεργετικὴν ἀναβολὴν ἀπεφεύχθη ἡ ὄριστική διακοπή τῶν ἐργασιῶν των.

'Η τοιαύτη μακρόδυμος ἐπιείκια τῶν πιστωτῶν εἶναι προφανῆς δεβαίως, ἀλλὰ δὲν εἶναι δυσεξήγητος. Παλαιότερον ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως τοῦ ὀφειλέτου ἐφοπλιστοῦ, ὁ δανειστὴς ἡρκεῖτο νὰ ἐκποιήσῃ τὸ ἐνυπόθηκον πλοίον, ἐκ τῆς ἀξίας τοῦ ὅποιού ὑπερεκάλυπτε πάντοτε τὴν ἀποίτησίν του. Σήμερον ὅμως τὰ πράγματα δὲν εἶναι τόσον ἀπλά, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν τόσον ἡ χαμηλὴ τιμὴ τῶν μετασχειρισμένων δεξαμενοπλοίων ὅσον καὶ ἡ ἔλλειψις ἀγοραστῶν διὰ μεγάλα πετρελαιοφόρα. Αὐτός εἶναι ὁ λόγος διὰ τὸν ὅποιον αἱ Τράπεζαι εἶναι τόσον προσεκτικαὶ εἰς τὴν ἀναζήτησιν λύσεως τοῦ προβλήματος τῆς ὑπερπροσφορᾶς πετρελαιοφόρου τοννά, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς ἑταῖριας πετρελαιίου, τοὺς ἀνεξαρτήτους ἐφοπλιστὰς καὶ τὰ ναυτιγεία. Κατὰ πάσαν δὲ πιθανότητα ἐὰν ἡ ἀνάκαμψις τῆς ἀγορᾶς ἐμφανισθῇ ἐν καρίτερον τῆς προβλέψεις, δὲν θὰ ὑπάρξῃ πλέον ὁ κίνδυνος νὰ ἐπαναληφθῇ τὸ φαινόμενον τῶν κερδοσκοπικῶν ναυπηγικῶν παραγγελιῶν, αἱ ὅποιαι τὴν παραμονὴν ἀκριβῶς τῆς καθέτου πτώσεως τῆς ἀγορᾶς εἰχον φέρει τὸ ὑψος τῶν παραγγελιῶν εἰς ἄνευ προηγουμένου ἐπίπεδον, διὰ τὸν λόγον ὅτι αἱ Τράπεζαι δὲν θὰ εἶναι ἀσφαλῶς πρόθυμοι νὰ ὑποπέσουν διὰ δευτέραν φοράν εἰς τὸ αὐτὸν σφάλμα.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑ

Μετὰ πρόσφατον ἐπίσκεψίν του εἰς τὸν δῆμον τῆς Ελευσίνος, ὁ πρόεδρος τοῦ Σάλβατορος 'Ασσοσιείσον, κ. Τζ. Ντ. Ράσσελ - Ταϊλόρ, πρόεδρη εἰς ὥρισμένας παρατηρήσεις ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας καὶ τὴν συντήρησιν τῶν ἐκεὶ παρωπλισμένων σκαφῶν.

"Δὲν ὀφεῖται, εἶπε, «δὸ παροπλισμὸς ἐνὸς σκάφους εἰς μίαν ἐγκεκριμένην ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν θαλασσίαν περιοχήν, ἐὰν δὲν ληφθοῦν τὰ δέοντα μέτρα διὰ τὴν προστασίαν τοῦ σκάφους κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἀργίας του. » Αλλως θὰ δημιουργηθοῦν προβλήματα διὰ τὸν πλοιοκτήτην —καὶ κατ' ἐπέκτασιν τοὺς ἀσφαλιστὰς— ὅταν πρόκειται νὰ ἐπανατεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ».

"Ἐπεισήμανεν, ἐπὶ παραδείγματι, εἰς τινὰ σημεῖα τοῦ δῆμου τῆς Ελευσίνος, θαλασσίαν χλωρίδα υψους μέχρι δύο ποδῶν πέριξ τῶν ἀργούντων πλοίων. Προφανῶς, τὰ φύκη αὐτὰ πρέπει νὰ καθαρισθοῦν πρὸ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῶν μηχανῶν, έπειτα

WILCO & Co.

SHIP CHANDLERS - SHIP REPAIRERS
AND OWNERS AGENTS

Serving 24 hours at all following Indian ports



ALSO: KANDLA — BEDI — NAVLAKHI — PARADIP

Contact Always For Above Ports

Head Office: WILCO & CO.

24, NORTH BEACH ROAD, MADRAS - 1. Cables: SHIPSUPPLY. Phone: 28516

Piraeus Office: John A. Parissis

Tel.: 411.2570, 417.4495, 420.341, A.O.H. 821.7103

Tlx: 21-3557 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

ναυροφθούν είς τὰ μηχανήματα καὶ θὰ προκαλέσουν ζημίας.

"Επερον πρόβλημα είναι ό κίνδυνος καταστροφής εἰς περίπτωσιν όπου πολλά πλοια είναι προσδεδεμένα τὸ ἐν εἰς τὸ ἄλλον. Εἶδε, ἐπὶ παρασείγματι, «δέσμην» ἔξ 27 πλοίων, ἐνῷ οἱ ναυτασφαλισταὶ συνιστούν νὰ μὴ υπερβαίνῃ ἑκάστη «δέσμη» τὰ ἔξ πλοῖα. 'Εὰν ἐκραγῇ πυρκαϊ εἰς ἔν σκάφος αὐτῆ συντόμως θὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τὰ ὑπόλοιπα τῆς «δέσμης». 'Ἐπίσης παρετήρησον ὅτι, μέρος τοῦ ὄρμου τῆς 'Ελευσίνος είναι τελείων ἑκτεθειμένον καὶ δὲν ὑπάρχουν αἱ ἐπιθυμηταὶ εὐκολίαι ρυμουλκήσεως καὶ μονίμων δεξαμενῶν εἰς τὴν περιοχήν.

Γενικῶς, ἔχαρκτήρισε τὴν κατάστασιν τῶν μεγάλων πλοίων καλήν, ἀλλὰ ἔξερφασεν ὀμφιδολίας διὰ τὰ μικρότερα, ἀλλὰ μεγαλύτερας ἡλικίας, σκάφη.

Τάς ἀπόφεις τοῦ κ. Ράσσελ - Ταΐλορ ὑπεστήριξε καὶ ὁ πρόεδρος τοῦ 'Ινστιτούτου Ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου, κ. Α. Ε. Μάνν, ἐπισκεφθεὶς τὸν ὄρμον τῆς 'Ελευσίνος κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν «Ποσειδώνιων». 'Ο κ. Μάνν προέτεινεν ὅπως ἔκαστον σκάφος, πρὶν τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ μετὰ μακροχρόνιον παροπλισμόν, ἐπιθεωρήσαι τὸν οἰκείον Νησιγνώμονος, ἀσχέτως ἔν τοι ἥζει ἢ ὅχι ἡ ισχὺς τοῦ προγνούμενου πρωτοκόλλου ἐπιθεωρήσεως.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἡ Κοινὴ 'Επιτροπή 'Ασφαλίσεως Σκαφῶν τοῦ Λονδίνου ἔξεστης κατευθυντήριους γραμμάς ἀφορῶσας εἰς προδήματα τῶν ἀργούντων σκαφῶν — προφυλάξεις ἀπό τα κακοκαριά, πρόσθεσις, προστασία κατὰ προσκρούσεων, ἐρμάτωσις, καθαρισμός δεξαμενῶν φορτίου ἀπό εὑφελεταίς αἱρεία, πυρσοθετικά μέσα καὶ μέσα ναυαγιατρεσίας. Εἰς παρομοίας συστάσεις προέβησαν καὶ οἱ Νησιγνώμονες.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΤΡΙΝΚΟΜΑΛΙ

Καὶ ἐφ' ὅσον ὁμιλούμενον περὶ ἀργούντων σκαφῶν, πληροφορούμενος ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ Τρινκομαλί, εἰς τὴν βορειοανατολικὴν πλευρὰν τῆς νήσου Σητ Λάνκα (Κεϋλάνη) προσφέρεται ὡς ίδεωδης βάσις παροπλισμού τάκερες, λόγω τῆς ἔγγυτάτης ἀποστάσεως του ἀπό τὸν Περσικὸν Κόλπον.

'Υπερεξήκοντα σκάφη διαφόρων μεγεθῶν — μέχρι 280.000 τόν. d.w.— δύνανται νὰ παροπλισθούν εἰς τὸν ἑσωτερικὸν καὶ ἔξωτικὸν λιμένα.

Εἰς τὴν περιοχὴν ἐπικρατοῦν ἄνεμοι 7-8 κόμβων μὲ κατεύθυνσιν βορειοανατολικὴν 'Οκτώβριον ἔως Μάιον καὶ νοτιοδυτικὴν ἀπό Μάιον ἔως 'Οκτώβριον. Μέση ἐποίσια ὑγρασία 76%. Μέση ἀνωτάτη ἡμερησία θερμοκρασία 31° καὶ μέση κατωτάτη ἡμερησία θερμοκρασία 25° Κελσίου.

Διατίθεται πόσιμον ὕδωρ διὰ φορτηγίδος. Προμήθεια καυσίμων ἀπό προδίλητα δυναμένην νὰ δεχθῇ σκάφη ὀλικοῦ μήκους μέχρι 680 ποδῶν καὶ μεγίστου βυθίσματος 36 ποδῶν. Προμήθεια ὥλικῶν καὶ τροφίμων διὰ παραγγελίας ἀπό τὸ Κολόμπο.

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Πρόβλημα ἄμεσον, ὃσον καὶ σοδαρόν, τὸ τῆς ἐπενδύσεως πρὸς πληρεστέραν ἀπόδοσιν τῶν κεφαλαίων τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομακικοῦ Ταμείου. 'Ανέρχονται εἰς τὸ σεβαστὸν ποσὸν τῶν ὑπερεκάτων ἑκατομ. δολλαρίων. Τὰ ἀλάχιστα ἀποδίδονταν, ἵσως διότι δὲν ἐπεμπλήθη τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ 'Ιδρυματος, ὃσον θὰ ἐπρεπε, μὲ τὴν ἀντιμετώπισην τοῦ προβλήματος.

Πληροφορούμεθα, σχετικῶς, ὅτι σοδαροί, εἰδοίκοι δι' ἐπενδύσεις ἔνοιοι οἵκοι, προσφέρθησαν νὰ ὑποδείξουν εἰς τὸ Ταμείον τὰς προσφορωτέρας ἐπενδύσεις τῶν ἀποθεματικῶν του. Παραδόξως, ὅμως, — παραδόξως πράγματι — αἱ προσφοραὶ αὐταὶ ἡγονοθήσαν καὶ τὸ πρόβλημα τῆς τοποθετήσεως τῶν εἰς συνάλλαγμα ἀποθεματικῶν παραμένει ἀνεπίλυτον. Προφανεῖς αἱ ζημίαι εἰς μίαν ἐποχὴν ποὺ τὸ Ταμείον ἔχει ἀναλάβει σοδα-

ράς ὑποχρεώσεις ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν συντάξεων.

Ἐκπληττόμεθα ὅμως καὶ ἐκ τῆς ἐπιδεικνυμένης ἀδιαφορίας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, ὁ ὄποιος καὶ καλεῖται νὰ αὐξήσῃ τὰς εἰσφοράς του. 'Ἐπιβάλλεται οἱ ἐφοπλισταὶ ἀκριβῶς, τελοῦντες ἐν γνώσει τῶν περὶ ἐπενδύσεων κεφαλαίων ὑφισταμένων πληροφοριῶν, νὰ δοθῆσουν τὸ Ταμείον εἰς τὴν ἔξερεσιν τῶν καταλλήλων συμβούλων — ἐμπειρογνοώνων.

Ἡ περισσότερα προσοχὴ διὰ τὰ πράγματα τοῦ Ταμείου ὑπαγορεύεται καὶ διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῶν περισσοτέρων ἐπιβαρύνσεων τῆς Ναυτιλίας, ἵνα τὸ Ταμείον ἐκπληρώσῃ τὴν ἀποστολὴν του.

ΠΟΛΥ ΑΜΦΙΒΑΛΟΜΕΝ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ατλας Μάρινερ» 53.335 τόν. γκρός τοῦ 1967 ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταίριαν 'Ηγκλ Μαριτάιμ ('Ατλας Μαριτάιμ) καὶ ἐνεγράφη εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νησιόγιον.

Παρακαλεῖται ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας νὰ ἐρευνήσῃ ἂν πράγματι ἡ προβλομένη πλοιοκτήτρια ἐταίρια εἴναι ἐλληνικῶν συμφερόντων. Αἱ πληροφορίες μας θέτουν τοῦτο ἀκριβῶς.

Ο ΕΥΕΡΓΕΤΗΣ Κ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Μακαρίζομεν τὸν κ. I. Διαμ. Πατέραν. Ηὕτωχησεν ἐν ζωῇ νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὸ κοινωνικὸν σύνολον ὅτι ἡ ἐπαγγελματικὴ τοῦ ικανότης καὶ ἡ καλή Μοίρα τοῦ ἐπέτρεψαν νὰ ἀποκομίσῃ ἀπὸ τὸ δύσκολον, ὃσον καὶ παλίντροπον ἐπάγγελμά του.

Αἱ ἐκδηλώσεις τῆς εὐγνωμοσύνης ποὺ δικαιῶσανται τώρα εἰς τὸν κ. Πατέραν περίπατον είναι καὶ ἡ μόνη, ἡ ἀνεκλάλοτης, πράγματι, χαρά διὰ τὸν ποιούντον καλήν χρήσιν τοῦ είναι του. Δέν ἐκράτησεν ὑπὸ τὸν μόδιον τὸν πλούτον του. Εἰς χειράς του ἀκτινοβολεῖ καὶ θερμαίνει.

'Αξιομίμητον τὸ παράδειγμά του.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Νέα παρέμβασις τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς ἐλληνικὸν πλοίον. Πρόκειται περὶ τοῦ φορτηγοῦ «Δημήτρης Α.». Εἰς τὸν ισπανικὸν λιμένα 'Αβιλίες ἐπεζητήθη νὰ κρατηθῇ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, διότι ὁ πλοίαρχος δὲν ἐφήρμοσε τὰς διαλαμβανομένας ὑποχρεώσεις του εἰς συμβόλαιον ἐκβιαστικῶν ὑπογραφέν μεταξύ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῆς Δ.Ο.Μ., ὅπαν τὸ σκάφος ἐτέλει ὑπὸ μπούκοτάξ εἰς τὸ Ταῖν.

'Αξιώσις τῆς Δ.Ο.Μ.: Νὰ πληρωθῇ καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλήρωμα τοῦ σκάφους μὲ τὸ μισθολόγιον τῆς Δ.Ο.Μ.

Ἡ Δ.Ο.Μ. διὰ πληρεξουσίου δικηγόρου προσέφυγε εἰς τὰ ισπανικὰ δικαστήρια ἀξιούσα τὴν κατακράτησιν τοῦ πλοίου, διότι δὲν ἔχετεστος τὰς κατόπιν μπούκοτάξ ἀναληγείσας ὑποχρέωσεις.

Ἡ Δ.Ο.Μ., ἐν δλίγοις, ἀποθραυνται. 'Αρχίζεις νὰ μπούκοτάρῃ καὶ τὰ ἐλληνικὰ πλοία. 'Ο κίνδυνος κατέστη ἀμεσώτερος. 'Η προσφυγὴ εἰς τὰ δικαστήρια ἐπιτακτική. 'Ίσωμεν τί ἐν προκειμένῳ θὰ πρᾶξῃ ἡ ΠΝΟ. 'Η συνεργασία της μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, προσφεύγοντας εἰς τὰ δικαστήρια, προϋποτίθεται.

Ο γενικὸς γραμματεὺς τῆς 'Εθνικῆς 'Ενωσεώς Ναυτικῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας, κ. Τζίμ Σλέιτερ, ἐπετέθη προσφάτως κατά τῶν συμπατριωτῶν του πλοιοκτητῶν, οἱ ὄποιοι ἔξακολουθοῦν νὰ ἐφαρμόσουν τὴν παλαιὰν τακτικὴν προσλήψεως 'Ασιατῶν ὡς κατωτέρων πληρωμάτων, μὲ μισθοὺς σηματικῶν χαμηλοτέρους τῶν "Αγγλων συναδέλφων των.

Διερθρώμεθα τί ἐπραξεν ἡ Δ.Ο.Μ. ἐν προκειμένῳ; Ποία μέτρα ἐλαβε, κατὰ τῶν υιοθετούντων τὴν τακτικὴν αὐτὴν Βρετανῶν πλοιοκτητῶν; 'Έξ ὅσων δυνάμεθα νὰ γνωρίζωμεν, οὐδέν. 'Ηρέσθη ἀπλῶς εἰς τὴν υπόσχεσιν τοῦ ἀρμοδίου ὑφιστουργοῦ, ὅτι συντόμως τὸ θέμα θὰ ρυθμισθῇ, καλῶς γνωρίζουσα, ἐν τούτοις, ὅτι θὰ παραπεμφθῇ εἰς τὰς καλένδας.

Tourists, Diplomats and Merchant Marine Sales

TRANS CO TAX FREE CARS

TRANS CO is a service organization specializing in the "Tax Free" automobile trade.

This means: We are offering a collection of 738 models of all European and Japanese makes at the Belgian official transit prices

— THE LOWEST TRANSIT PRICES IN EUROPE —

Our experience in the international automobile trade and car shipping organization gives us the right to say:

"YOU MAY CONTACT US FROM EVERYWHERE AND WE CAN SEND YOUR NEW CAR SAFETY TO ANY PLACE IN THE WORLD!"

Take advantage of it.

Please ask for free documentation and prices.
You may write in English, German, French and Greek.

TRANS CO S.A.

4, Kerkstraat
2000 ANTWERP
Tel. 031 - 35.31.44 - 35.31.59
Cable : Transcars - Antwerp



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αι ένδειξεις ότι η παγκόσμιος οικονομία έχερχεται της όποτελματώσεως, ήτις διήρκεσε δύο και ήμισυ ετή, πληθύνονται. Βραδεία μεν άλλα υγιής ή άνακαψμάς. Αι μεταφοραι, των γενικών φορτίων ίδιατέρως, ηγήμεναι προβλέπονται. Η κατανάλωσις πετρελαίου —θετικός δείκτης της βιομηχανίκης δραστηριότητος— χωρεί άνοδικην πορείαν. Αι πωλήσεις αύτοκινητών έμφανίζουν κατακόρυφον αύξησην παγκοσμίως. Ο έπιδεικνυόμενος ύπο των πετρελαιοπαραγωγικών χωρών ρεαλισμός εις την σταθεροποίησιν των τιμών του πετρελαίου όποτελει σημαντικήν συμβολήν εις την περαιτέρω άνπτυξην της παγκοσμίου οικονομίας.

Πάντως, είναι χαρακτηριστική ή άνεσις με την όποιαν οι περισσότεροι πλοιοκτήται, έκτος όλιγων έξαιρέσεων, άντεμετώπισαν —και άντιμετωπίζουν— την κρίσιν. Βεβαίως, προβλήματα ρευστότητος άντεμετώπισαν πολλοί. Εις έλαχίστας, όμως, περιπτώσεις άπτηθη ή έπεμβασις Κυβερνήσεως ή Τραπεζών (Ρέκστεν, Μαριτάιμ Φρούτ και τινες άλλοι).

Εις τὸν τομέα των δεξαμενοπλοίων ή κατάστασις παραμένει νεφελώδης. Η άνισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζητησεως χωρητικότητος άναμένεται ότι θα συνεχισθή έπι μακρόν. Έκτος έδν υπάρχουν άπρόβλεπτοι καταστάσεις, ώς πολλάκις συνέδη είς τὸ παρελθόν.

Παρήγορον τὸ γεγονός ότι αἱ κυβερνήσεις τελούν ἐν γνώσει τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας και προσπαθοῦν νὰ τὰ μετριάσουν. Εις τὴν Νορδηγίαν ή Κυβερνήσεις δο-

θεὶ τοὺς πλοιοκτήτας μεγάλων τάνκερς νὰ καλύψουν τὰς διαπάνας παροπλισμού και τοὺς τόκους τῶν καθυστερουμένων δανείων. Η ισπανική Κυβέρνησις έξετάζει τὸ ένδεχόμενον χρησιμοποίησεως δεξαμενοπλοίων, συνολικής χωρητικότητος ἄνω τῶν 10 έκατ. τὸν. d.w., ώς όποιων τὰ 30% άναφέρονται εἰς σκάφη ήλικιας είκοσιετοῦ διά τὸ 1980.

Η "Ενωσις Ισπανών Εφοπλιστῶν" άντιτίθεται εἰς τὴν έφαρμογὴν τοῦ συστήματος χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος, λόγῳ τῶν συνεπαγμένων δαπανῶν. Οὕτω, ἀπομακρύνεται ή πιθανότης έπιτεύξεως μιᾶς διεθνούς συμφωνίας, ήτις θὰ συνενδαλεῖ εἰς τὸν μετριασμὸν τῆς πλεοναζόυσης χωρητικότητος τάνκερς.

Αὔξησιν κατὰ 5% έπεισίως τοῦ ὑπερβαλλοσίου μεταφορικού ἐμπορίου προβλέπεται ό.Ο.Σ.Α. τῶν Παρισίων. Απὸ 3.918 έκατ. τὸν. τοῦ 1980 εἰς 6.255 έκατομ. τὸν. τὸ 1990. Τὸ πετρελαίου τὴν έπεισίαν αὔξησιν κατὰ 6,5%. Τῶν ξηρῶν μεταφορῶν εἰς χύμα κατὰ 5% και τῶν γενικῶν φορτίων κατὰ 4,3 έπι τοῖς έκατον.

Άξιοσημείωτος ή αὔξησις τῶν πετρελαίων. Ωφείλετο εἰς τὴν αὔξησιν τῆς καταναλώσεως και τὴν ἀπό μακρυνάς ἀποστάσεις μεταφορῶν (Περσικός - Β. Αμερικῆ). Η ζητησις τούνας ἀπὸ 190 έκατ. τὸν. τοῦ 1975 εἰς 267 έκατομ. τὸν. τὸ 1980 και 505 έκατομ. τὸν. τὸ 1990.

Τὸ ύφιστάμενον τούνας πετρελαιοφόρων ύπολογίζεται εἰς 287 έκατομ. τὸν., μὲ 81

έκατομ. τὸν. ύπο παραγγελίαν και κατασκευήν. Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν διαλύσεως τῶν είκοσιετοῦ ήλικίας σκαφῶν, τὸ παραμένον τούνας μετὰ τῶν ύπο παραγγελίαν, σύν τῷ χρόνῳ θὰ ἐπαρκῇ διὰ τὰ μικροτέρων μεγεθῶν σκαφῆ.

Συγκεκριμένως τὸ έλληνικὸν τούνας τῶν τάνκερς —οχι ὀλιγώτερον τῶν 12 έκατομ. τὸν.— ἀπαρτίζεται κυρίως ἀπὸ μέτρια σκάφη, ἐκ τῶν όποιων τὰ 30% άναφέρονται εἰς σκάφη ήλικιας είκοσιετοῦ διά τὸ 1980.

Ρεκόρδ συγκομιδῆς εἰς τὴν Ινδίαν διὰ τὸ έτος 1975 - 76. Εφθασε τὰ 116 έκατομ. τὸν., κατὰ 2 έκατομ. τὸν. περισσότερον τῶν προγούμενών ἐκτιμήσεων. Τὰ ἀποθέματα ἀνήρχοντο εἰς 15 έκατομ. τὸν. Καὶ κατόπιν τῶν ἀνωτέρων διαπιστώσεων αἱ εἰσαγωγαὶ τῆς Ινδίας θὰ περιορισθοῦν εἰς τὸ έλάχιστον. (Προηγούμενον ρεκόρδ παραγωγῆς τοῦ 1971, μὲ 105 έκατομ. τὸν.).

Πληροφορίαί ἀπὸ τὰς ἄλλας χώρας: Εἰς τὴν Αγγλίαν ἔχοχος ή παραγωγὴ τοῦ "χειμερινοῦ σίτου" και καλὴ διὰ τὴν κριθήν. Εἰς τὴν Ισπανίαν ή ξηρασία περιώρισε τὴν ἐσοδείαν κατὰ 2 έκατομ. τὸν. Προβλέψεις: 4,7 έκατομ. τὸν. διὰ τὴν κριθήν και 4,15 έκατομ. τὸν. διὰ τὸν σίτον. Εἰς τὴν Ρωσίαν: "Ελλειψις μηχανημάτων θερισμοῦ. Πλείστα ἐν ὄχρηστίᾳ.

Άνησυχίαι και εἰς τὴν Αύστραλιαν. Εἰς τὰς δυτικὰς περιοχὰς ξηρασία. Εἰς τὸν Καναδάν, τούναντιον, καλὴ ἀναμένεται ή ἐσοδεία σίτου (26,9 έκατομ. τὸν., ἐναντὶ 22,8 έκατομ. τὸν. τοῦ παρελθόντος έτους), βρώμη 5,5 έκατομ. τὸν. και κριθή 10,4 έκατομ. τὸν., ἐλαφρός κατωτέρα τοῦ παρελθόντος έτους.



Managing Director: APOSTOLOS EVANGELIDIS
SHIP AGENTS - CHARTERING - BROKERS - FORWARDING - CONTRACTORS
MANAGERS FOR TURKISH COASTERS

*Special and Fast Services During Day and Night — This to Include Public Holidays for Vessels Passing the Straits of Dardanelles and Bosphorus.
S bags in All Turkish Ports.*

Bunkering, Shipchandlers and Crew Suppliers for Vessels in Port and in Transit Thru the Straits of the Bosphorus Arrangeable with Great Efficiency and No Delays Under Competitive Prices.

Assuring First Class Assistance and Service Under the Most Economical Turnround with Competitive Agency Fee Conditions.

SERVICE IS OUR BUSINESS

ALL CORRESPONDENCE INCLUDING CREW MAIL SHOULD BE ADDRESSED TO HEAD OFFICE:

DELTA SHIPPING AND TRADING INC. CO.

RIHTIM CADDESI, VELI ALEMDAR HAN KAT 9

KARAKOY, ISTANBUL/TURKEY

TEL: 456894 - 446910 - TELEX 23426 (3 LINES) TDA TR - CABLE: DELTAMARIT - POB 1257, KARAKOY, ISTANBUL

'Εμειώθη τὸ παρωπλισμένον τοννάς, τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὴν Ἰηνίου 513 τάνκερς 48.636.062 τόν. d.w., περιλαμβανομένων καὶ 42 μικτῶν 4.887.469 τόν. d.w. ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ. Πρὸ μνός, τὴν Ἰηνίου, 529 τάνκερς, 50.763.763 τόν. d.w. ἡσαν παρωπλισμένα.

Τὰ ἔνδον φορτίου ἀργούντα 193 σκάφη, 1.760.336 τόν. γκρός, ἔναντι 206 σκαφῶν 2.080.834 τόν. γκρός τὴν Ἰηνίου Μαΐου.

Ἐν συνόλῳ τὴν Ἰηνίου τὰ ἀργούντα ἀνήρχοντο εἰς 706 σκάφη 27.047.880 τόν. γκρός καὶ τὴν Ἰηνίου 735 σκάφη 28. 405.588 τόν. γκρός.

Τὸ ἀργοῦν τοννάς δεξαμενοπλοίων ὑπελογίζετο εἰς τὸ τέλος Μαΐου εἰς 585 σκάφη, 56 ἑκατομ., τόν. d.w. Μείωσιν τοῦ παρωπλισμένου τοννάς κατὰ ἕν ἑκατομ., τόν. ἐμφανίζουν οἱ ἀριθμοί. Μείωσις, ἐπίσης, διαπιστούται εἰς τὰ πλέοντα μὲν ἐπιβραδύνομενον ρυθμὸν σκάφη (50 ἑκατομ., τόν. d.w.). Κατὰ τὴν Ἰντερτάνκο ἡ μείωσις αὐτὴ ὑπολογίζεται εἰς 10 ἑκατομ. τόν.

Ἡ ἀρμοδία Ἐπιτροπῆς τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἀνεκοίνωσεν ὅτι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος περισσότερα φορτία κριθῆς θὰ εἰσαγάγῃ, ἀντὶ νὰ ἔξαγαγῃ. Περισσότερος ἐπίσης ἀραδόσιτος θὰ εἰσαχθῇ, ἔναντι τῶν περυσινῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἡ ἐσοδεία τῶν δημητριακῶν διὰ τὰς χώρας τῆς Κοινότηος θὰ είναι κατώτερα τὸν πρὸ μνός ἐκτιμήσεων κατὰ 10 ἑκατομ. τόν. (108 ἑκατομ. τόν.). Αἱ ἔξαγωγαι ἐπίσης τοῦ σίτου θὰ ἀνέλθουν εἰς 4-5 ἑκατομ. τόν. διλγότεραι, ἔναντι τῶν 9 ἑκατομ. τόν. περυσινῶν.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Πληρεστέραν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἔσωτερικῶν θαλασσών συγκοινωνιῶν μας δὲν θὰ ἥδυνάμεθα νὰ ἀξιώσωμεν. Πανθομολογούμενον τούτο. Πυκνὸν καὶ μὲ σκάφη ἀριστῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τὸ δίκτυον τῶν ἀκτοπλοίκων μας γραμμῶν, γονίμων τε καὶ ἀγόνων. Ἡμπορεῖ τὶς νὰ εἴπῃ, ὅτι δὲν θὰ ἥδυνατο νὰ είναι καλύτερον οὔτε καὶ ἔξυπηρετικότερον ἀπό πάσης πλευρᾶς, τῆς τουριστικῆς συμπεριλαμβανομένης.

Σκάφη μεγάλα, ταχέα, ἀσφαλῆ, μικρᾶς ἡλικίας, ἀκόμη καὶ νεότερα, αὐλακώνουν τὰ χωρικά μας ὅδατα, παρέχοντα ἐν ὑπεραφθονίᾳ τὸ συγκοινωνιακὸν ἄγαθὸν εἰς τὴν θαύματον, τὴν νησοδριθή χώραν μας.

'Ἄλλ' αἱ διαπιστώσεις μας αύται ἀποσκοποῦν εἰς τὸ νὰ ὑποδείξουν πρὸ τοὺς κρατικοὺς ἀρμοδίους τὴν ἀνάγκην τῆς ὄριστικῆς πλέον ρυθμίσεως τοῦ ἀκτοπλοίκου προβλήματος, ὅπερ τόσον μᾶς ἀπησχόλησεν — κράτος καὶ ἐφοπλιστᾶς — εἰς τὸ παρελθόν. Βάσει τῶν δεδομένων τῆς σημερινῆς κινησίας καὶ τῶν μέσων ποὺ τὴν ἔξυπηρετούν, διατί νὰ μὴ θεσμοθετήσωμεν μίαν κατάστασιν, κατοχυρώνουσαν καὶ τὴν καλὴν αὔριον διὰ τὸ κοινωνικὸν σύνολον καὶ τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχείρησιν. Θὰ ἐπιδίωξωμεν τὴν σταθεράν τῶν ἀκτοπλοίκων μας συγκοινωνιῶν πρὸ τὴν ἄνοδον ἔξελιξιν καὶ τὴν ἀνάλογον τοῦ μεταφορέως ἀνταμοιδήν δι' ὅσας πολυτίμους, πράγματι, ὑπηρεσίας προσφέρει. Ἡ σημερινὴ θέσις τῶν ἀκτοπλοίκων μας πραγμάτων μᾶς ἐπιτρέπει τὴν ἐπιδίωξιν αὐτῆς. Είναι μία καλὴ εὐκαιρία, τώρα ποὺ νὴ ἔξισορρόπησις μέσων καὶ κινήσεως ἐπετεύχθη. Καὶ δὲν πρέπει νὰ λησμονῶμεν, ὅτι τὴν ἔξισορρόπησις τῆς ἀκτοπλοίκης Ναυτιλίας αὐτὸῦ τὸ τόπο τὸ Κράτος τὴν ὀπειργάσθη δι' ὅσων μέτρων ἔκτος τῆς πραγματικότητος ἐλλάμβανε καὶ δι' ὅσων οἱ ἔκαστοτε διαχειρίσθεντες τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ἀκτοπλοίας ἡνείχοντο, προκαλούντες οὕτω τὸν φθοροποιὸν συναγωνισμόν.

ΠΡΟΣΟΧΗ

Κάποια ἀνάσχεσις παρατηρεῖται τελευταίως εἰς τὴν κίνησιν τῶν ξένων ἐπιβατῶν διὰ τὰ κρουσιέρπλοια καὶ σποδίδεται αὐτὴ εἰς τὴν προπαγάνδαν ὥρισμένων τουριστικῶν γραφείων τοῦ ἔσωτεροικού. Ὁμιλούν περὶ κορεσμοῦ τῆς πρὸ τὴν Ἑλλάδα στροφῆς τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος, περὶ ἐλλείψεως θέσεων καὶ τὰ τοιάστα.

Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπισημάνουν, δεδαίως, τὴν προέλευσιν τῆς προπαγάνδας αὐτῆς καὶ θὰ τὴν ἀντιμετωπίσουν καταλλήλως. Θὰ λάθη, πιστεύομεν, γνώσιν καὶ ὁ Ὁργανισμὸς Τουρισμοῦ, ἵνα προδῷ εἰς τὰ σχετικὰ διαδήματα.

Πρόκειται, πάντως, περὶ ἐσκεμμένου σχεδίου. Πρέπει νὰ λάβωμεν τὰ μέτρα μας, πρὶν ἢ ἡ κακοήθης αὐτὴ προπαγάνδα ἐπεκταθῇ καὶ μᾶς δημιουργήσῃ προβλήματα.

ΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Εἶναι ἐπιγραμματικαὶ σχέδον αἱ δηλώσεις τοῦ γνωστοῦ μας ἡδη Νορβηγοῦ καθηγητοῦ τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας κ. Σβέντσεν, εἰς δι' τι ἀφορᾷ τὴν ἀνατομίαν τῆς ἐφοπλιστικῆς

τακτικῆς εἰς τὴν χώραν του. Ἡ κρίσις τῆς ἀγορᾶς τῶν πετρελαιοφόρων, μόλις τώρα ὀφύνεται τὸν νορβηγικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὸν ὑπερχέρωσεν ν' ἀναθεωρήσῃ τὰς ιδέας του πρὸς ἀναζήτησιν νέων λύσεων εἰς πλείστους ὅσους τομεῖς. Ἡ αὐταρέσκεια, ήτις τὸν ἔκαμε νὰ πιστεύῃ ὅτι ούδεις είναι ἀνώτερος τῷ Νορβηγῶν, τὸν εἶχε ὀδηγήσει εἰς τὴν ὀπομόνωσιν. Σήμερον, ἐν τὸύτοις, ἔχει ν' ἀντιμετωπίσῃ ἰσχυρούς ἀνταγωνιστᾶς καὶ μίαν ἀγορὰν εἰς τὴν ὥποιαν είναι δύσκολον νὰ κυριαρχήσῃ. Καὶ ηρχισε ν' ἀντιλαμβάνεται ὅτι ἔχει πολλὰ ἀκόμη νὰ διδαχθῇ καὶ πολλὰ προβλήματα νὰ ἐπιλύσει.

Ἀνερέθη, ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἡ ὥποια μολονότι ἀπέχει ἐλάχιστα εἰς σύγκον τῆς νορβηγικῆς, ὑπέστη πολὺ ἐλαφρότερον τὰ πλήγματα τῆς κρίσεως καὶ κατέδωσε τὸν κύριον λόγον εἰς τὸ γεγονός ὅτι η νορβηγικὴ χωρητικότης εὐρέθη περισσότερον ἀπό κάθε ὅλην φοράν χωρὶς χρονοναυλώσεις.

Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰς μελλοντικὰς προπτικὰς ἡ γνῶμη του είναι ὅτι διὰ στόλος τῶν πετρελαιοφόρων πρέπει νὰ κρατηθῇ μέχρις ὅστου δελτιώθῃ ἡ κατάστασις. Ἐκείνος ὁ ὥποιος ἀποφασίζει εἰς τὴν ἀρχὴν νὰ περιμένῃ καὶ κατόπιν, χάνων τὴν ψυχραίμαν του, ἀρχίζει νὰ πωλήει οἰανδήποτε τιμὴν, ὀκρινῶς εἰς τὸ κατώφλιον ἀναστηλώσεως τῆς ἀγορᾶς, διαπράττει τὴν χειροτέραν ἀπρονοησίαν. Κατὰ πάσαν πιθανότητα τὸ φινινόπωρον θὰ δείξῃ τὰ στοιχεῖα τῆς ἀναμονένης δελτιώσεως. Ἡ ἀναθέρμανσις, πάντως, τῶν οἰκονομιῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ἰαπωνίας, ἐλπίζεται νὰ ἐπιφέρῃ ἀνάπτυξιν τῶν μεταφορῶν πετρελαίου ἀνάλογον πρὸ τὴν κίνησιν τῶν καλῶν ἐτῶν τῆς δεκαετίας τοῦ 1960.

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΡΟΣΟΧΗ

Αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις τοῦ ναυαγίου τοῦ φορτηγοῦ «Ἐλάσσια» μὲ τὰς ἀλληλοσυγκρουομένας πληροφορίας περὶ τῆς τύχης τοῦ πληρώματος του πρέπει πλέον νὰ ἐμβάλῃ εἰς σκέψεις τοὺς ὑπευθύνους τῶν ἡμερησίων ἐφημερίδων διὰ τὸ τρόπον δημοσιογραφικῆς καλύψεως τῶν ναυαγίων πλοίων. "Οχι δι' ἄλλον λόγον, ἀλλὰ μόνον διὰ τὴν προστασίαν τῆς ἡρεμίας τῶν οἰκείων τῶν ναυτικῶν μας. Διὰ τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν μᾶς ἀνεφέρθη τὸν ὅτι οἱ οἰκεῖοι μέλους τοῦ πληρώματος τοῦ ἐν λόγω σκάφους, μόλις ἀντικρυσταν εἰς τὴν θύραν τῶν δημοσιογράφον ὁ ὥποιος ἀνεζήτει φωτογραφίαν του, ηρχισαν



CONTRACTING SALE & PURCHASE DEMOLITION CHARTERING

marbrokers s.a. PANAMA

117, Notara str. PIRAEUS Tel.4113 217/8 Telex 213406/7 MARB GR Cables MARBROKERS

νά δύδρωντα, διότι έθεωρασαν πλέον ότι διαγγενής των είχεν απολεσθή. «Σόκ», σύμως, υπέστη, κατά τάς ίδιας πληροφορίας, και διαδικτύοφράφος, όποιος δέδηλωσεν ότι ούδετοτε είς τό μέλλον θα έπισκεψθεί οικίαν ναυτικού εἰς παρομοίαν περίπτωσιν. Αλλιώς, ποίαν δημοσιογραφικήν σκοπιμότητα έξινη πρέπει να άναζητησες καὶ δημοσίευσις φωτογραφιών άγνοουμένων ναυτικών εἰς περιπτώσεις ναυαγίων; Εάν έπρόκειτο περὶ φωτογραφιών ναυαγίου ἡ προσπαθειῶν διασώσεως ναυαγών όμοιογύμνων διότι πράγματι παρουσιάζουν είδησεογραφικὸν καὶ γενικότερον ἔνδιαφέρον. Ή άναζητησι, σύμως, φωτογραφιῶν άγνοουμένων ναυτικών εἰς τάς οικίας των, τὸ μόνον ἀποτέλεσμα ποὺ ἐπιφέρει είναι ἡ δημιουργία τραγικῶν καταστάσεων εἰς τοὺς ἀναμένοντας μὲ άγνωνιάν συγγενῆς των. Έγ καταλείπει, ἐπαναλαμβάνομεν, διότι ἡ περίπτωσις τοῦ ναυαγίου τοῦ «Ελάσιο» ἐλπίζομεν διότι θὰ ἀποτελέσῃ ἀφορμὴν διὰ τὴν καλυτέραν ἀντιμετώπισιν τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων ἀπὸ τάς ήμερσίας ἐφημερίδας, μὲ γνώμονα τὴν προστασίαν τῆς ήμερμίας τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτιλούμενων μας.

ΑΙ ΔΥΟ ΛΥΣΕΙΣ

Μέγας θόρυβος ἡγέρθη εἰς τὴν Σουηδίαν κατόπιν τῆς εἰδήσεως, τὴν ὅποιαν ἐδημοσίευσαν ὑπὸ πχανίας τὸ ίτιλος αἱ ἐφεμερίδες, καὶ συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν τὸ συγκρότημα Μπρόστρομ ἐπρόκειτο νά πωλήσῃ τὸ ήμισυ περίπου τοῦ στόλου του. Ύπὸ τῶν ἀρμοδίων τοῦ συγκροτήματος ἡ εἰδησης ἔχαρακτηρίσθη ὡς ἔξαιρετικῶν ὑπερβολικῶν, δεδομένου διό τὸ 1975 ἐπώλησαν 15 μόνων σκάφη καὶ δὴ ἐκ τῶν πλέον πολαῖδων, πρᾶγμα τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ ἐντελῶς φυσιολογικὴν πρᾶξιν διαχειρίσεως. Ἐδηλώθη ἔξι ἄλλους διότι τὸ συγκρότημα ἔζητησεν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τὴν ἀδειαν μεταφορᾶς τριῶν πλοίων του ὑπὸ Βρετανικὴν σημαίαν.

Ἀμφότεραι αἱ ἐνέργειαι αὐταὶ συμφωνοῦν ἀπολύτως πρὸς τάς δηλώσεις τοῦ πρόεδρου τῆς Ἐνώσεως τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν, διότις ἐτούσε προσφάτως διότι ὑπὸ τάς σημερινάς συνθήκας δὲν ἀπομένουν εἰς τὸ ἐφοπλισμὸν τῆς χώρας εἰμὴ μόνον δύο λύσεις: πάλησης ἡ μεταφορὰ ὑπὸ ἔνεας σημαίας. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν δὲ ἡδύναντο νά τεθοῦν ὥρισμενοι περιορισμοὶ ὥπως π.χ. ἡ διατήρησις τῶν βασικῶν θέσεων τοῦ πληρωμάτος ὑπὲρ τῶν Σουηδῶν ναυτικῶν, ἡ διέκαστην ἀδειαν μεταφορᾶς διατήρησις δύο πλοίων ὑπὸ ἔθνικὴν σημαίαν κ.λ.π.

Ἐννοεῖται διότι ὅλαι αὐταὶ αἱ πληροφορίαι ἔθορύβησαν ιδιαιτέρως τὰ ναυτεργά-

τικὰ σωματεῖα, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ὁποίων ἐδήλωσαν διότι δὲν είναι δυνατὸν ν' ἀποδεχθοῦν τὴν ὑπὸ ἔνεας σημείας μεταφορὰν τῶν σουηδικῶν πλοίων. Εάν η κατάστασις τοῦ ἐφοπλισμοῦ, προσθέτουν, είναι τόσον σοβαρά, ἃς συσταθῆ μία εἰδικὴ ἐπιτροπὴ νὰ μελετήσῃ ἐν τῇ χώρᾳ ἔχῃ ἀνάγκην διατήρησεως ἔθνικου ἐμπορικοῦ στόλου. Εάν ἀποδειχθῇ διότι ἔχει ἀνάγκην, τότε πρέπει νὰ πληρωθῇ διότι χρειάζεται διὰ τὴν διατήρησιν καὶ νὰ μὴ ἐπιζητήσῃ τὸν διαρρήγησον οἱ ναυτικοὶ τὸν ἐφοπλισμόν.

Τὸ ἀδίεξον εἶναι προφανές. Καὶ δοφείλεται εἰς τὸ γεγονός διότι ἡ Ναυτιλία εἶναι ἐπιχείρησις καὶ ὅχι φιλανθρωπία. Εἰς τὴν Ἑλλάδα λέγομεν διότι δὲν είναι δυνατὸν νὰ κρατήσωμεν «καὶ τὴν πίπτα ὄδοιληρη καὶ τὸν σκύλο χορτάτο». Τὸ ἴδιον νομίζομεν διότι ισχύει ὅπωσδήποτε καὶ εἰς τὴν Σουηδίαν.

ΝΑ ΜΗ ΕΠΑΝΑΛΗΦΘΕΙ

Τί «φιάσκο» ἡτο πάλιν αὐτὸν μὲ τὴν δῆθεν θαλαψηγὸν «Νίκη»; Εἰς ἀλλοδαπὸς ἀπατεῶν κατόρθωσε μὲ μίαν ἀπλῆν δηλωσίν του νὰ συνεγείρῃ τὰς ἀρμοδίας Ἀρχάς, αἱ δοποῖαι ἐκινητοποίησαν ἀεροσκάφη, πλοία καὶ ταχύπλοα σκάφη διὰ τὴν ἀνεύρεσιν ἐνὸς ἀνυπάρκτου εἰς τὴν πραγματικότητα σκάφους. Χρειάζεται περισσότερα προσοχῆ, ὡστε νὰ μὴ γελοιοτυπίαν μεθα, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ἀποφευγωνται ἀσκοποὶ δοπανοί. «Υπολογίζεται διότι ἡ κινητοποίησις μόνον τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων διὰ τὴν ἀνεύρεσιν τοῦ ἀνυπάρκτου σκάφους ἐστοίχισε περὶ τὰ πέντε ἑκατόμβη τριῶν διὰ τὰ διασταγάς διὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἔρευνῶν, ἐνῷ διὸ μερικῶν μόνον τηλεφωνημάτων θὰ δητο δυνατὸν νὰ ἔξακρινη ἔχῃ ἀρχῆς ἐκεῖνο τὸ ὅποιον διεπιστώθη μετὰ τὴν ἀσκοπον κινητοποίησιν.

ΟΡΘΗ Η ΕΠΙΛΟΓΗ

Ἐπικροτοῦμεν τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν νὰ ἀνατεθῇ εἰς ἔκ τῶν ἐκτελεστικῶν τῆς ΠΝΟ ἡ εὐθύνη τῶν διεθνῶν σχέσεων τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας. «Οχι διότι ὑπεδείχαμεν τὴν ἀνάγκην ταύτην, ἀλλὰ διότι πιστεύομεν διότι διὰ τὸν τρόπου αὐτοῦ θὰ προστευθῇ καὶ ἡ Ναυτικὴ Ὀμοσπονδία καὶ ἡ Ναυτιλία μας ἀπὸ τὰς ποικιλομόρφους ἐπιδιώξεις τῶν ἔχθρων τοῦ σημερινοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ «θαύματος». Ή ἐπιλογὴ δὲ τοῦ προέδρου τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων κ. Ἐλευθ. Καπνίστη διὰ τὴν ἀνθεσιν τοῦ νευραλγικοῦ αὐτοῦ τομέων ὑπῆρξεν ἀπολύτως ἐπιτυχῆς. Πεπειραμένος πλοίαρχος, μὲ γνῶσιν τῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ μὲ θέλησιν νὰ προσπατίη τὰ καλῶς ἐννοούμενα

συμφέροντά της, ὡς καὶ τὰ συμφέροντα τῶν ναυτικῶν μας, εἴμεθα δέναιοι διότι ὁ κ. Καπνίστης θὰ ἐπιτύχῃ τελικῶς νὰ σταματήσουν αἱ ποικίλαι παρεμβάσεις τῆς ΔΟΜ καὶ τῶν κατὰ χώρας ὄργανων της εἰς δάρος τοῦ Ἑλληνοκτήτου πλοίου. Εἰς τὴν προσπάθειαν, δημος, ταύτην ὀφείλουν νὰ δοθῆσουν καὶ οἱ «Ελληνες ἐφοπλισταί, οἱ ὅποιοι πρέπει νὰ παύσουν νὰ δίδουν προσοχήματα εἰς τὴν Διεθνή τῶν Μεταφορῶν διὰ παρεμβάσεις εἰς τὰ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοία.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΤΟΣ

«Η διώρυξ τοῦ Σουεζ, ἔτος μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν της (5 Ιουνίου 1975), ἀνέκτησε τὴν προτέραν της εἰς κίνησιν θέσιν. Περισσότερα ἀπὸ 12.450 πλοία, φέροντα φορτίον 130 ἑκατομ., τὸν διέπλευσαν τὴν Διώρυγαν κατὰ τὸ πρώτον ἔτος. Τὸ καταβληθέντα διόδια ἀνήλθον εἰς 450 ἑκατομ. δολλαρίων. Η ἐμπιστοσύνη τῶν ἐφοπλιστῶν ἀνεκτήθη. Ο μέσος δρος τῶν διοπλεόντων τὴν Διώρυγαν καθ' ἡμέραν σκαφῶν 550.000 τόννων ἡμεροσίων, 48, μὲ φορτίον 550.000 τόννων ἡμεροσίων.

Τὸ ἔργον τῆς ἐκβαθύνσεως καὶ διαπλατύνσεως τῆς Διώρυγος ἥρχισεν ἡδη, διὰ νὰ φθάσῃ τοὺς 53 πόδας εἰς δάρος. Αἰγύπτιοι, Ἰάπωνες καὶ Ἰταλοὶ ἐργοληπται ἀσχολούνται μὲ αὐτό. Προβλέπεται διότι τὸ 1979 ἡ Διώρυξ θὰ ἔχῃ δύθισμα διὰ σκάφη 150.000 τόννων καὶ τὸ 1982 ἡ Διώρυξ θὰ είναι ίκανη νὰ δέχεται τὰ τάνκερς τῶν 250 χιλ. τόν.

Οι Αἰγύπτιοι μετὰ πεποιθήσεως προβλέπουν τριπλασιασμὸν τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος περὶ τὸ 2000 ἔτος.

Τὸ σχόλιον

τοῦ 15 θημέρου

«Ο ὑψηλὸς ἐφετεινὸς πυρετὸς τῶν «Ποσειδωνίων» ἐκδηλώσεων ὁφείλεται ἵσως καὶ εἰς τὴν σύμπτωσιν πρὸς τὴν διασφανίωμένην ἀνάκαμψιν τῆς ναυλαγράφων. «Οπαὶς γραφικῶς ἀπεικόνισε τὴν κατάστασιν κορυφαίος ναυτιλιακὸς παράγων τοῦ τόπου «δὲν εὑρισκόμεθα ὀκόμη εἰς τὸ τέλος τῆς σῆραγγος, ἀλλ' ὅσοι δυνηθοῦν ν' ἀναδυθοῦν ἐκ τοῦ σκότους θ' ἀντικρύσουν πασδήποτε καὶ πάλιν τὸ φῶς τοῦ ἥλιου».

Τώρα πάντως, ὁπότε ἐτελείωσεν ἡ «Ἐκθεσις, αἱ συναλλακτικαὶ διαπραγματεύσεις καὶ αἱ ἐπιχειρηματικαὶ ἀπαφαὶ εἰς τὰ ἀπειράθριμα κοκτέιλ - πάρτυς τῶν μεγάλων ξενοδοχείων τῆς πρωτευούσης, μᾶς ἀπομένει ὡς ἐπὶ τόπειον ὄφελος, ἡ πλούσια καὶ ἐπιβλητικὴ φιλολογία τὴν ἔκαλυψε δημοσιογραφικῶς τὴν ἔκθεσιν.

«Η Ελληνικὴ Ναυτιλία μεθ' ὅλων αὐτῆς τῶν κλάδων ὑποδομῆς, ἀπέτελεσεν ἀντικείμενον ἐμπεριστατωμένων ἐκθεσεων κατὰ τὸ πλεῖστον εὐνοϊκῶν καὶ αἰσιών.

«Αντιγράφουμεν εἰς τὴν τύχην: «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἀντέστησαν ἐπιτυχέστερον παντὸς ἀλλού εἰς τὴν θύελλαν τῆς κρίσεως. Αἱ Ἑλληνικαὶ κρουαζίέραι θὰ κυριαρχήσουν τοῦ κόσμου ἐντὸς τῆς προσεχούσας δεκαετίας. Η ναυτική διομηχανία μας ἐπέδειξε τὴν ἐπιβαλλομένην εὐλειξίαν ἐνώπιον τῆς οἰκονομικῆς κάμψεως. Η ἀεροπορία μας μεταφέρει παντοῦ τὸ μήνυμα τῆς θερμῆς Ἑλληνικῆς φιλοξενίας. Η ναυτική μας ἐκπτείδευσις είναι ἐφαμίλλος τῶν ναυτικωτέρων χωρῶν τοῦ κόσμου. Καὶ τόσα ἄλλα ὅντα οὐκ ἔστιν ὀρθιμένα.

«Τῶν εὔτυχοντων πάντες συγγενεῖς» ἔλεγον οἱ ἀρχαῖοι. Τῆς μεγάλης, ἐπομένων, Ναυτιλίας μας, πάντες φίλοι καὶ θωμασταί.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

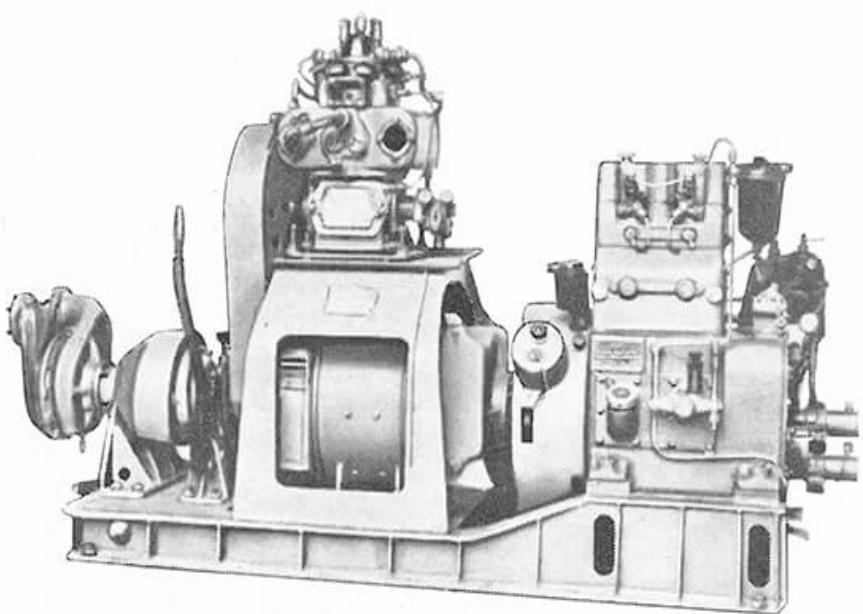
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- Γεννήτρια συνεχούς ρεύματος
- Συμπιεστής ύψηλής πιέσεως
- Κεντρόφυγος άντλία

-όλα σε μία μονάδα



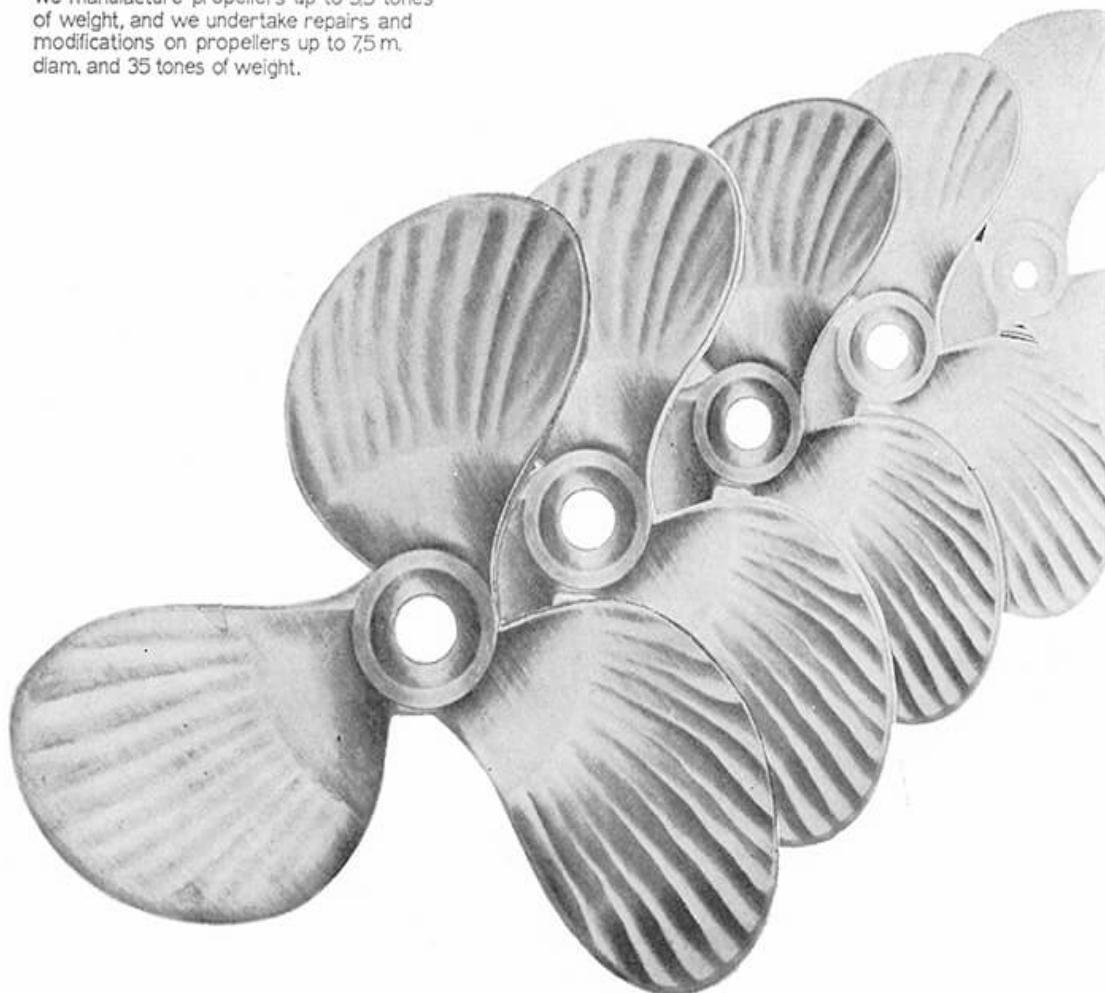
Εξαγωγεύς:

V/O SUDOIMPORT

5, Kalyaevskaya, Moskva K-6,
ΕΣΣΔ Τηλ. 251-05-05, Telex: 7587,7272

unhappy engines?... ...give them a kiss with our LIPS*

we manufacture propellers up to 3,5 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7,5 m. diam. and 35 tones of weight.



LIPS^{*}NAFSIS
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) • TEL. 4914282-409836-TELEX 212708 NFI GR

'Η άλλη λογραφία μας

ΤΟ ΒΑΣΙΚΟΝ ΜΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

'Αξιότιμε κ. Κωντάκη,

'Αναφέρομαι εἰς τὸ σχόλιόν σας «ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ» ἐν σελίδῃ 3-4 τοῦ τεύχους σας τῆς 15ης Μαΐου, ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρῳ θέματος.

'Απὸ ὅτι εἰμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, τὸ μισθολόγιον τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἔλαβε τὴν πρὸς τὰ ὑψή ἄγονυσαν ἐπαραλλήλου πρὸς τὴν ἐπειγόντως αὔξουσαν δῆτησιν πληρωμάτων συνεπειὰ τῆς καταπληκτικῆς αὔξησεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἑλληνικῶν καὶ ἑλληνοκτήτων πλοίων ἐντὸν δραχεῖσαν σχετικῶν χρονικού διαστήματος, ὑπερβαίνοντες πᾶσαν δυνατότητα ἔγκαιρου ἀντιστοίχου αὔξησεως τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ καὶ τούτο λόγω τῆς ἔξαιρετικῆς εὐφορίας εἰς τὸν διεθνῆ τομέα τῶν θαλασσών μεταφορῶν. 'Η δυσαναλογία ζητήσεως καὶ προσφορᾶς πληρωμάτων ἔδωσε τὴν εὐκαιρίαν καὶ δυνατότητα εἰς τοὺς "Ελληνας ναυτικούς νὰ δελτιώσουν τὴν οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν ὑπόστασιν τῶν καὶ νὰ συμμετάσχουν τῆς οὐρανιοπεπτοῦ πανδαισίας κερδῶν τῶν ἐπιχειρηματιῶν θαλασσών μεταφορῶν. Τὰ ἀπίστευτα ταῦτα κέρδη ἐκμεταλλεύσεως ἐνεθάρρυναν τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ἀποδέχωνται ἀγοργύστως πᾶσαν σχέδιον ἀπαίτησιν ὑπὲρ τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον, ἐξ οὐ καὶ ὁ καινοφανῆς θεσμὸς τοῦ «μπονόνου» ἐφοπλιστοῦ, εἰδικῶν συμφοινῶν ὡς πρὸς τὴν βάσιν ὑπολογισμοῦ τοῦ 13ου μισθοῦ, τοῦ ἐπιδόματος ἀδείας καὶ τῆς ἀποζημιώσεως, καθὼς καὶ ἡ παραχώρησις εἰς τοὺς ἕγγαμους ἀξιωματικούς καὶ μαγειροκαμπάρους τὸν εὐκαιρίαν καὶ μέλι τῆς οἰκογενείας των δι' ὧρισμένον χρονικὸν διάστημα ἐκ περιτροπῆς καὶ μὲν δωρεὰν σίτισίν των.

"Όλα αὐτὰ τὰ πλεονεκτήματα τῶν ναυτικῶν μας ἐπετεύχθησαν δι' ἐλευθέρων ιδιωτικῶν διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων, ὃντες συνδικαλιστικῶν ἑλιγυμῶν ἢ ἀπεργιακῶν πίεσεων. 'Απλούστατα, ἐλειτούργησεν ὁμαλῶς καὶ ἐλεύθερως ὁ νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως, δάσιο τοῦ ὅποιου, ἐφ' ὃσον ἀποτίσταται Ἐλλειψις ἐπαρκῶν πληρωμάτων, οἱ ναυτικοί μας θὰ δύνανται νὰ διαπραγματεύωνται τὰς ἀποδοχάς των κατὰ τὸν ἐπωφελέστερον δι' αὐτοὺς τρόπον, ἐνῷ ἐὰν δὲν ἐπέλθῃ κορεσμὸς ἢ ὑπερκροτεύεται, τότε ἡ πλάστιγή δὲ ἀρχίσῃ νὰ κλίνῃ εἰς ὄφελος τῶν πλοιοκτητῶν, μὲ ἀνάλογον περικοπὴν τῶν κτηθέντων ὠφελημάτων καὶ προνομίων τῶν ναυτικῶν. Πρὸς τὸ παρόν δὲν διαφένονται εἰς τὸν δρίζοντα σημεῖα κάψησεως εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν ἥπρων φορτίων καὶ ή Ε.Ε.Ε. αἰσιοδοξῶσα ἔξαπλέυσε τελευταίως ἐκστρατείαν προσελκύσεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, διὰ νὰ πληρώσῃ τὰ κενά, φέρη ιστορροπίαν εἰς τὴν προσφοράν καὶ ζητήσιν πληρωμάτων μετὰ τῶν συνεπακολούθων εὐμενῶν ὑπὲρ αὐτῆς ἐπιπτώσεων.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν συναγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, αὕτη συμφόνως πρὸς τὰ ἔκστοτε ἄρθρα καὶ σχόλιά σας βασίζεται εἰς τρεῖς κυρίως παράγοντας: (α) τὴν ἡλικίαν καὶ τὰ σύγχρονα μέσα τοῦ πλοίου· (β) τὴν καλήν καὶ εύσυνείδητον συντήρησίν του καὶ (γ) τὴν δέουσαν ἐπαγγελματικὴν κατάτισιν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν πληρωμάτων. Οἱ δύο πρῶτοι παράγοντες εἶναι μέλημα καὶ εὐθύνη τῶν πλοιοκτητῶν. 'Ο τρίτος παράγων εἶναι μέλημα καὶ εὐθύνη τοῦ Κράτους, τὸ ὅποιον κατέστησεν ἔσωτὸν ὑπεύθυνον διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ τὴν διδαχὴν τῶν συγχρόνων διειδῶν κανόνων, οἱ ὅποιοι διέπουν τὴν ναυσιπλοΐαν, τὴν ἀσφαλῆ μεταφορὰν τῶν φορτίων, τὴν ἀσφάλειαν ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ τὴν καθηρίστητα τῶν θαλασσών χώρων καὶ τούτο μὲ ἀναγ-

κατικάς εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπερ δὲν δικαιολογεῖ ἀνεπάρκειαν κεφαλαίων καὶ μέσων ἐν γένει.

'Ως πρὸς τὸ ἐπιχείρημα τῆς ἀνάγκης χαμηλού κόστους (ἡμερησίων ἑξόδων κινησεώς καὶ διαχειρίσεως πλοίου) νομίζω ὅτι τὸ παρὸν ὑφος τοῦ μισθολογίου δὲν ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς συναγωνιστικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, διότι ἡ ἐκμετάλλευσίς του ἀποφέρει σοφαρά κέρδη, ὡστὲ νὰ ἐνθαρρύνῃ καὶ δοθῇ εἰς τὴν ἀριθμητικὴν αὔξησην τῶν ἑταιρικῶν στόλων ἀντὶ νὰ ὀδηγῇ εἰς τὴν στασιμότητα ἡ καὶ τὸν ἀπευκτέον παροπλισμόν. 'Αφ' ἐτέρου η προϊόντα αὔξησης τοῦ μισθολογίου καὶ τῶν ἡμερησίων ἑξόδων πλοίου εἰναι κοινὴ καὶ ταυτόχρονος δι' ὅλας τὰς σημαίας, δοθούσης εἰς τούτο καὶ τῆς Δ.Ο.Μ., καὶ οὐχί φαινόμενον καθαρῶς ἑλληνικόν, ως θὰ ἥθελε τυχὸν νὰ τὸ χαρακτηρίζῃ ή Ε.Ε.Ε. ἐν τῷ ἀσκήσει τῆς οἰκονομικῆς της πολιτικῆς.

ΦΙΛΑΛΗΘΗΣ

'Αθηνai, 11 Ιουνίου 1976

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ο ἀνώνυμος ἐπιστολογράφος μας δὲν φάνεται νὰ παραδέχεται τὸ ἐπικινδυνὸν τῆς μειώσεως τῆς συναγωνιστικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ τράπου. 'Ομιλεῖ περὶ κερδῶν καὶ δὴ μεγάλων, παρὰ τὴν υφισταμένην κρίσιν. Τὰ πράγματα τὸν διαφεύδουν. 'Υπὸ τὴν κρατούσαν ναυλαγόρων τὰ κέρδη εἰναι ἐλάχιστα —τὸ ἔχομεν διαπιστώσεις ἀπό προσφάτους λογαριασμούς ταξιδίων— καὶ εἰναι ζητημα ἀν καλύπτουν τὰς δανειστικὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰς ἀποσθέσεις.

'Άλλα τὰ παραδείγματα κείνται πρὸ ἡμῶν. Εἰς καμίαν ναυτιλίαν τῶν θορειοδυτικῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, λόγῳ ἀκριβῶς τοῦ ψηφηλοῦ κόστους διαχειρίσεως τὸ φορτηγὸν πλοίου εἰναι πλέον ἐκμεταλλεύσιμον. Σκανδιναύσι, Γερμανοί, 'Ολλανδοί καὶ ἔν τιν μέτρῳ οἱ 'Ἄγγελοι φεύγοντες τὰ πλοία των εἰς ξένους. Εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν εὐρίσκεται καὶ ὁ 'Ιάπτων ἐφοπλιστής, θὰ εύρεθῇ δ' ἀσφαλῶς καὶ ὁ "Ἐλλην, ἀν αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου τοῦ καταστοῦν ψηφλότεραι. Καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις πρὸς τὰ ἑκεῖ δαίνομεν. 'Η ιδική μας θέσις εἰναι τῷρα πότωσης καλυτέρα, ἔναντι τῶν ξένων, διότι ἡ ὅλη διαχειρίσεις τοῦ ἑλληνικοῦ τράπου εἰναι χαμηλή καὶ τὸ μισθολόγιον δὲν ἐφθασεν ἀκόμη τὰ κέρδη τῶν διατικευματικῶν πλοίων. Δεδομένων δημως τῶν ψηφηλοτέρων ἀσφαλίστρων, τοῦ παρηλίκου τῶν περισσότερων ἀπὸ τὰ σκάφη μας καὶ τῶν ἄλλων γνωστῶν μειονεκτημάτων τοῦ ἑλληνικοῦ τράπου, δὲν ἀπέχομεν πολὺ διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ ὑφος τῶν διαπονῶν τῶν ἄλλων. Καὶ τότε διερωτώμεθα, θὰ δυνηθῇ καὶ ὁ "Ἐλλην ἐφοπλιστής

νὰ κρατήσῃ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸν τεράστιον ὅγκο τῆς τράπου Ναυτιλίας μας;

Πρέπει νὰ παραδεχθώμεν, ὅτι ἡ προσοχὴ ἐπιβάλλεται εἰς τὸ καίριον ζήτημα τοῦ κόστους διαχειρίσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. 'Η θέσις μας εἶναι ἔξαιρετικῶς εὐπαθής καὶ ἡ αὔριον ἀκαθόριστος. Τώρα καὶ πάλι αἰσιοδοξούντες «πηγαίνομεν μὲ τὰ ἐπάνω». Συσσωρεύμενον παντὸς τύπου καὶ ποιότητος πλοίου, μὲ τὴν ἐλπίδα τῆς καλῆς αὔριον. 'Υπὸ οἰανδήποτε κατάστασιν τὸ πρόδηλημα τῆς συναγωνιστικῆς ίκανότητος εἶναι τὸ κεφαλαιωδῶς.

ΕΙΣ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος (983)742) 15.5.76 τοῦ περιοδικοῦ σας ἐδημοσιεύθη ἄρθρον τοῦ συνεργάτου σας κ. Ξ. 'Αντωνιάδου περὶ τῶν Ναυτικῶν ἑκταίδευτικῶν διδιλίων.

Μεταξὺ τῶν θεμάτων, τὰ ὅποια θίγονται ὑπὸ τοῦ συντάκτου τοῦ ὡς ἄνω ἄρθρου περιλαμβάνεται καὶ ὁ τρόπος ἐκδόσεως τῶν ἑκταίδευτικῶν διδιλίων διὰ τὰς Δ.Σ.Ε.Ν. ὑπὸ τοῦ 'Ιδρύματος Εὐγενίδου. 'Αναφέρεται λοιπόν, ὑπὸ μορφὴν ἀπόψεων τῶν ἐνδιαφερομένων, ὅτι:

«... Πρῶτον, διότι οὐδέποτε ἐκλήθησαν νὰ προσφέρουν τὰς συγγραφικάς των ὑπηρεσίας. Δεύτερον, διότι καὶ καλούμενοι θὰ ἐπρεπε ν' ἀποποιηθοῦν τὴν πρότασιν λόγω τῶν ἀπαραδέκτων ὅρων τῆς συνεργασίας. Κατά τὰς ιδίας πληροφορίας, ἡ χαμηλή κατά δεκαεξαελίδων αμοιβὴ τοῦ συγγραφέως, ἡ ἐφ' ὅρου ζωῆς ἀποξένωσις ἀπὸ τῶν συγγραφικῶν του δικαιωμάτων, ἡ πέραν τοῦ δέοντος ἡ τοῦ ἀναγκαίου αὐστηρή ποδηγήστησις τῆς συγγραφῆς, ἡ ἐλλειψις εἰδικῶν διιδίων διὰ τὸν κριτικὸν ἔλεγχον τοῦ ἔργου καὶ ἄλλα τινὰ διετερεύοντα μειονεκτήματα, ἀπότελον τοὺς λόγους τῆς ἀπροθυμίας ητοις καλύπτει τὸν ὄριζυτα τῆς εὐκταίας συνεργασίας...».

'Επιτρέψατε μου, κ. Διευθυντά, ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω ἀπόψεων (τὰς ὅποιας υίοθετε καὶ ὁ κ. Ξ. 'Αντωνιάδης, ἀφοῦ προτείνει καὶ λύσεις) νὰ παρατηρήσω τὰ ζήσης:

(α) 'Η Ἐπιτροπὴ ἐκδόσεων τοῦ 'Ιδρύματος οὐχί μόνον καλεῖ πάντα ἐνδιαφερόμενον νὰ συγγράψῃ διδακτικὸν ἔγχειριδιον ὅπως ἀπευθυνθῆεις εἰς τὸ 'Ιδρυμα, ἀλλὰ καταβάλλει ὅλως ιδιαιτέρας προσπαθείας, διὰ νὰ ἀνεύρῃ καὶ ἄλλους, πλήν τῶν γνωστῶν συγγραφέων, μεταξὺ τοῦ κύκλου τῶν διδασκόντων, ιδίᾳ εἰς τὰς Σχολάς. Τοῦτο ἀλλωστε μαρτυρούν καὶ τὰ δύναματα τῶν μέχρι σήμερον συγγραφέων μας.

(β) 'Η παρεχόμενη ἀμοιβὴ ἀναπτροσαρμόζεται ἐκάστοτε, ὡστε κατά τὸ δυνατόν νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς τρεχουσας ἀνάγκας. 'Η ἀμοιβὴ ἡ παρεχομένη εἰς τοὺς συγγραφεῖς ναυτικῶν διὰ τὸν διατηθεμένων ἀντιτύπων, δηλαδή δὲν εἶναι μικρότερα ἀπὸ τὴν ἀμοιβὴν



- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL.: 421.289 - 427.328
CABLES: "RIGACHART"
PIRAEUS

τών συγγραφέων βιβλίων διά τὰς λοιπάς τεχνικάς σχολάς.

Σημειωθήτω ὅτι δέ έκάστοτε συγγραφεὺς ἀσχολεῖται μόνον μὲ τὴν ἀρχικὴν συγγραφὴν τοῦ κειμένου, τὰς διορθώσεις τὰς ὑποδεικνυμένας ὑπὸ τῶν εἰδικῶν καὶ τὴν ἔξεύρεσιν καὶ ὑπόδειξιν τῶν πρὸς σχεδίασιν σχημάτων. Πάντα τὰ λοιπά (ἐπανειλημένας δακτυλογραφήσεις, σχεδίασιν, γλωσσικὴν ἐπεξεργασίαν, διαιρόφωσιν σελίδων, τυπογραφικὰς διορθώσεις κλπ.) ἀναλαμβάνει τὸ ἔκδοτικὸν τμῆμα τοῦ 'Ιδρυματος.

γ) "Αν οἱ συγγραφεῖς μεταβιδάζουν τὰ συγγραφικά τῶν δικαιώματα εἰς τὸ 'Ιδρυμα, οὐχὶ ἐφ' ὅρους ζωῆς ὅμως, τοῦτο γίνεται διὰ λόγους σταθαρούς· πρέπει νὰ γνωρίζῃ ὁ κ. 'Αντωνιάδης ὅτι τὰ τεχνικὰ διδακτικὰ βιβλία χρήζουν συνεχῶν διορθώσεων καὶ προσθηκῶν, ώστε νὰ είναι πάντοτε σύγχρονα· τὰ διορθώσεις ἡ πρωσθήκας ἡ τὴν ἐπεξεργασίαν τῆς ὑλῆς διὰ δευτέραν ἔκδοσιν καλεῖται νὰ πραγματοποιήσῃ ὁ αὐτὸς συγγραφεὺς, ἀμειβόμενος φυσικά. Δὲν νομίζομεν ὅτι δέ ἐκδίδων ἰδιωτικῶν βιβλίων σχολικὸν ἢ μέσω ἐκδοτικοῦ οἴκου, ἐπιχειρεῖ συχνὴν ἀναμόλευσιν τῆς ὑλῆς ἥ καὶ δέ ἐκδόσιν διὰ λόγους μόνον ἐπιστημονικῆς δεοντολογίας. 'Εξ ὅλου οἱ συγγραφεῖς δύνανται νὰ συγγράψουν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἀντικειμένου καὶ ἄλλο ἐκτενὲς σύγγραμα μὴ προοριζόμενον ὅμως δι' ἐκπαιδευτικὴν χρήσιν.

δ) 'Η αὐστηρὰ καὶ πέραν τοῦ δέοντος ποδηγήσης τῆς συγγραφῆς ἔπειτε νὰ ἐπιτρέπηται ὑπὸ τῶν συγγραφέων καὶ δχι νὰ θεωρήται μειονέκτημα. 'Αν αἱ ἐκδόσεις τοῦ I. Εὐγενίδου, παρὰ τὴν αὐστηρὰν κριτικὴν τὴν διοικήσανταν, είναι κατὰ γενικὴν δομολογίαν ἀρισταῖ, τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸν μόχθον τῶν συγγραφέων καὶ τὰς δόηγίας τῶν εἰδικῶν τῆς 'Επιτροπῆς. Παρέχεται δὲ ἡ δοθεῖσα αὐτῇ εἰς τοὺς συγγραφεῖς ἀνιδιοτελῶς, μὲ πνεῦμα συνεργασίας καὶ συμμετοχῆς εἰς κοινὴν προσπάθειαν. Οὐδέτανον ἀναφέρεται τὸ δέ τὰ δύναματα ἀκείνων, οἱ δποῖοι ἔκριναν καὶ ἐδοιθήσαν τὸν συγγραφέα, δὲ δποῖος ἐλευθερῶς τοὺς συζητεῖ τὰς γενομένας ἔκάστοτε παρατηρήσεις καὶ τελικῶς δέχεται ἀκείνως, αἱ δποῖαι ἀποδεικνύονται ἀπαραίτητοι, ώστε τὸ βιβλίον νὰ είναι πραγματικῶς διδακτικὸν καὶ σύμφωνον πρὸς τὸ πρόγραμμα καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν μαθητῶν.

ε) 'Απὸ τὴν 'Επιτροπὴν 'Εκδόσεων τοῦ 'Ιδρυματος δὲν λείπουν οἱ εἰδικοί. Πέραν τούτου ὅμως διὰ κάθε συγγραφὴν βιβλίου δ-

ρίζεται ὡς ἐλεγκτῆς καὶ ἔνας ἀκόμη εἰδικὸς ἐπιστήμων, ὥστε ἡ κρίσις καὶ ὁ ἐλεγχος νὰ είναι κατὰ τὸ δυνατόν ἀρτιώτερος.

Μέντος λόγους ἡ ἐπιτροπὴ ἐκδόσεων λειτουργεῖ ἀκριβῶς δπως καὶ κατὰ τὴν περίοδον, ποὺ μετεῖχεν εἰς αὐτὴν καὶ ὁ κ. 'Αντωνιάδης.

Δὲν γνωρίζομεν ποια είναι τὰ ἄλλα δευτερύνοντα μειονεκτήματα τῆς λειτουργίας τῆς 'Επιτροπῆς 'Εκδόσεων τοῦ 'Ιδρυματος τὰ δποῖα ὑπανίστεται διὰ συντάκτης τοῦ ἀρθρου, ώστε νὰ ἀπαντήσωμεν καὶ εἰς αὐτά. 'Εμεῖς παράπονον διὰ τὴν ἀνταπόκρισιν τῶν εἰδικῶν εἰς τὴν συγγραφὴν τῶν βιβλίων μας δὲν ἔχομεν· καὶ ὑποψήφιοι συγγραφεῖς ὑπάρχουν καὶ μάλιστα ἀριστοὶ καὶ τὸ ἔργον τῆς 'Επιτροπῆς προχωρεῖ κανονικῶς· δηλους αὐτοὺς ποὺ τόσον πρόθυμα συνεργάζονται μαζί μας τοὺς εὐχαριστοῦμεν. Μήπως ὅμως ὁ κ. 'Αντωνιάδης πρέπει νὰ ἀναζητήσῃ τὰς λόγους ἀπροθυμίας πρὸς συνεργασίαν ἐνίων συγγραφέων εἰς ἄλλα αἴτια καὶ δχι εἰς αὐτά τὰ δποῖα περιγράφει;

Μετὰ τιμῆς

'Ο Πρόεδρος

τῆς 'Επιτροπῆς 'Εκδόσεων τοῦ

'Ιδρυματος Εὐγενίδου

Α. I. ΠΑΠΠΑΣ

'Ομορτίμος Καθηγητής Ε.Μ.Π.

'Αθῆναι 16 Μαΐου 1976

Σ. μ.: «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». Εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ Ποσεόδου τῆς 'Εκδοτικῆς 'Επιτροπῆς τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου μὲ τὴν ἐπίδιδα πρωσθήσεως τοῦ δλον θέματος τῶν ναυτικῶν ἐκπαιδευτικῶν βιβλίων. "Έχομεν διως νὰ παραποτήσωμεν δτι αἱ ὑπὸ τοῦ κ. Ξ. 'Αντωνιάδου σημειούμενοι ἐνδοισμοὶ δὲν ἀποτελοῦν ἐπιχειρήματα ἀναφέρομενα «ὑπὸ μοσφῆν» ἀπόφεων τῶν ἐνδιαφερομένων ἀλλα εἶναι π. ρ αγ ματι ἀπόφεις ἐνδιαφερομένων, διατυπωθεῖσαν «κατ» ἐπανάληψιν πρὸς τὸν συνεργάτην μας ἐπὶ τῶν πιεστικῶν ὑποδείξεων τοῦ πρὸς συνεργασίαν μετὰ τοῦ 'Ιδρυματος, τοῦ ὑπὸσιου τὸ σύστημα λειτουργίας καὶ τὴν ἀπόδοσιν, δχι μόνον γνωρίσεις, ἀφ' ἣς ἐποχῆς μετεῖχεν εἰς τὴν 'Επιτροπῆν, ἀλλὰ καὶ δὲν ἡμέλησε νὰ τονίσῃ ιδιαιτέρως εἰς πολλά σημεῖα τοῦ ἀρθρου τοῦ ἔστω δὲν τοῦτο ἀγνοεῖται ἐν τῇ ἐπιστολῇ τῆς 'Επιτροπῆς.

Πάντως ἡ ἀπροθυμία «κένιων συγγραφέων» είναι τόσον βεβαία ὥστε νὰ προκαλέσῃ καὶ σχετικὴν ἐγκύλων τοῦ 'Υπουργείου. Αύτης τῆς ἀπροθυμίας ἐπιζητοῦντες τὴν ἐξήγησιν ἀλλάζουν τὰς ἀνωτέρω γνώμας τῶν συγγραφέων. Πρός ἐννημέρωσιν τῶν τοὺς παραπέμπομεν δηδεῖ εἰς τὰς ἐν τῇ ἐπιστολῇ τοῦ 'Ιδρυματος περιεχομένας ἀπαντήσεις. 'Εδν σμῶς, δὲν τοὺς ίκανοποιούν, διότι ὑπάρχουν ἄλλα γνωστά αἵτια ὡς ὑπαινίσθεται ἡ 'Επιτροπὴ, σκοπιμώτερον θά δηδεῖ νὰ τὰ μάθωμεν καθαρὰ ἀντὶ νὰ ἐπιχειρούμεν τὴν μάντευσίν των.

ΛΙ ΑΔΕΙΑΙ Κ.Λ.Π.

Κε Διευθυντά,

Πρὸ μηνῶν, δταν τὸ πλοίον μας εύρισκετο εἰς τὴν Λιδύην, ήκουσα ἀπὸ τὴν E.P.T., εἰς τὰς εἰδήσεις, ὅτι ὁ ὑπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπέγραψε σχέδιον νόμου περὶ εὐεργετικῶν μέτρων ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, μεταξὺ δὲ τῶν ἄλλων, ως ἔτοντεν διὰ τὸν προσταθείας μας τίποτε ἄλλο δὲν μπορέσαμε νὰ μάθωμεν. 'Η μόνη πηγὴ ἐνημέρωσεν μας εἰς τὸ πλοίον, ἐπὶ τῶν ναυτικῶν θεμάτων, είναι τὸ δελτίον τοῦ Y.E.N.

Μετὰ ἀπὸ ἔνα χρονικὸν διάστημα διεβάσαμε εἰς τὰς 'Ναυτικὰ Χρονικά', ὅτι ἀντιδροῦν οἱ ἐφοπλισταί, εἰς ὅλο δὲ περιοδικὸν ὠρισμένας παραγράφους τοῦ περιφήμου σύτου σχέδιον. Παρ' δλας τὰς προσπαθείας μας τίποτε ἄλλο δὲν μπορέσαμε νὰ μάθωμεν. 'Η μόνη πηγὴ ἐνημέρωσεν μας εἰς τὸ πλοίον, ἐπὶ τῶν ναυτικῶν θεμάτων, είναι τὸ δελτίον τοῦ Y.E.N.

Δυστυχώς, δμως, οἱ κύριοι ποὺ τὸ συντάσσουν ἔθεωρησαν περιττὸν νὰ μᾶς ἐνημερώσουν σχετικῶς. Διατί τόση σηγή ἐμέρους τοῦ δελτίου; Μήπως είναι ἐσκεμμένη αὐτὴ ἡ σηγή; ή μήπως εἰπώθηκε ἀπὸ τὴν E.P.T. διὰ προσλίκων νέων εἰς τὴν Θάλασσαν;

Κύριε Διευθυντά, ἔχομεν δλην τὴν καλὴν διάθεσιν νὰ πιστεύσωμεν ὅτι δηδεῖ μία παράλειψι, ἡ δποῖα δὲν θὰ ἐπαναληφθῇ εἰς τὸ μέλλον. 'Ἄς, ἐλπίσωμεν !!

Εύχαριστῶ
Α. ΤΡΟΥΠΟΣ
"Olympic Gate"

Νέα Όρλεάνη, 2 Ιουνίου 1976

Σ. μ.: «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Παρέχομεν τὴν πληροφορίαν σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῶν ἀδειῶν, ὅτι τὸ 'Υπουργείον δὲν ἔπαισεν ἀντιμετωπίζον τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀδείας κατὰ τρόπον εύνοούντα τὰς ναυτεργατικὰς ἀπόφεις.

* * *

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Σᾶς ζητῶ συγγνώμην διότι ἔρχομαι νὰ παρασχολήσω καὶ πάλι τὰς στήλας τοῦ ἔγκριτον νόμων περιοδικοῦ, ἀφορμὴν λαμβάνων ἐδημοσίευματος «περὶ ἀδείας ναυτικῶν» καὶ τὰ λοιπά.

Είθεται εἰς ἡλικίαν μεγαλύτερος μου καὶ ἀσφαλῶς ἔθυμεισθε κάλλιον ἐμοὶ τὰς προτρόπων ὑμῶν καὶ σωματείων, δπως μὴ είμεθα ἀπατητικοί διὰ νὰ δημιουργήσωμεν μίαν ισχυρὰν Ναυτιλίαν ἐπ' ἀγαθῶν καὶ ἡμῶν τῶν ναυτικῶν καὶ τοῦ "Εθνους".

"Υπηκοόναμεν, ἔστω καὶ δὲν ἡ ἐποχὴ ἔκεινη δηδεῖ τῶν «παταχειῶν ἀγελάδων» καὶ δηδεῖ ναυτοτῆς δηδεῖ τοῦ δημοτικῆς ημᾶν.

Μὲ καὶ μόνον δηλιγόνην πατερίσιον καράβη. Τὰ εὐλογημένα 1.000, 2.000, 3.000 καὶ στήμερον 5.000... πλωτοὶ κολοσσοί.

Αἱ ψηφισθεῖσαι, δμως, έμειναν καὶ μένουν τὰς συμπάτριας, καὶ δχι μόνον αὐτὸν, ἀλλὰ καὶ παλαιὰ κεκτημένα δικαιώματα ζητεῖται νὰ καταπατηθοῦν...

Σὰν «εύχαριστῶ» ἀποκτείνονται ἀντλεῶς οἱ "Ελληνες καὶ στὸ στρωμένο τραπέζι" αὐτῶν καὶ τὰ πλωτὰ μας εθνικὰ χρώματα καταπούνται ἀπὸ ἔγχρωμους.

Τὴν εὐλογίαν αὐτὴν εἰσηγήθησαν, δυστυχῶς, εἰς τοὺς κ.κ. ἐφοπλιστὰς ἀρκετοὶ πλοίαρχοι, μὲ ἄκρως ἀλλαστικὴν συνειδήσιν, ἔχοντες τὴν ἐντύπωσιν δηδεῖ εύρουν νέους Μανωλιούς

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)

TΗΛΕΦΩΝΑ {
312210
321225
328543}

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

πού θὰ προτιμήσουν τις πεννάρες από τὰ σελινάκια.

Οἱ κ.κ. αὐτοὶ ἔγχρωμοι ἐκτὸς τῶν «ἄλλων» προτερημάτων τους εἶναι πανέξυπνοι, γνωρίζουν ἄριστα τὴν ἑλληνικὴν καὶ ἔνην νομοθεσίαν, καθὼν καὶ ποῦ πρέπει νὰ ἀποταθοῦν ὅταν ἀδικοῦνται...

Διὰ τὸ θέμα τῆς ἀδειας, λησμονοῦν, οἱ προτείνοντες, ὅτι αὐτὴ δύναται νὰ χορηγήται εἰς τὴν ἔνην, ὅτι οἱ «Ἐλληνες ἔργαζόμενοι ναυτικοί, ὅπως καὶ οἱ χερσαῖοι συναδελφοί των διέρχονται τὴν ἀδειαν αὐτῶν μετὰ τὸν οἰκογενειῶν των EN ΕΛΛΑΔΙ.

Εἰς τὴν ἔνην, ὁ τιμάριθμος εἶναι γενικῶς τόσον ὑψηλότερος, ὥστε νὰ κατατά ἀδιανόητον εἰς τὸν ναυτικὸν νὰ κάμῃ χρήσιν τοῦ δικαιώματος αὐτοῦ.

«Ἄς μὴ λησμονῶμεν, ἐπίσης, ὅτι ἡ ἀδεια αὐτὴ ὑπολογίζεται «εἴτι τοῦ βασικοῦ», ὡς καὶ ἡ τροφοδοσία...». Έὰν «πειθαναγκασθῆ», ὅπως ἔμμεσως προτείνεται παρὰ τοῦ πλοιάρχου, θὰ πρέπει νὰ «πειθαναγκασθῆ» καὶ ὁ πλοιάρχος νὰ ἀνεχθῇ τὴν μὴ ἐπιβίσσων τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ πλοῖον, ἔστι δὲν δὲν ἔλλειν ἡ ἀδειά του. Τότε τί γίνεται;

«Ἄς μὴ μακρυγοροῦμε. Νὰ πάμη ἀμέσως ὁ διωγμὸς τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν. Πανταχόθεν δάλλονται, ἀπὸ τὴν ἀκρίδειαν τῆς ἔνητείας, τοὺς κινδύνους, δῆι μόνον τώρα, τῆς θαλάσσης, ἀλλὰ καὶ τῆς ἔηρᾶς, μὲ τοὺς πολέμους, τὰ κινήματα, τοὺς γκάγκοτερς, τὰ... ἀφροδίσια (εὐτυχῶς ὅχι πλέον διὰ τὴν ἡλικίαν μου), θυσίες διὰ παντούς ἔρανους κλπ.

Καιρὸς καὶ ἡ Πατρίς νὰ δειξῃ εὐγνωμοσύνην καὶ ἀγάπην...

Μετὰ τιμῆς
Δ. ΣΤΕΛΛΑΚΗΣ
Ραδιοτηλ/της Α'

Ντάρμπαν, 4 Ιουνίου 1976

ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

Ἄξιοτιμε κύριε Διευθυντά,

Λαμβάνων ἀφορμὴν ἀπὸ τὸ ἀναδημοσιευόμενον εἰς τὸ τεύχος τοῦ 'Ιουνίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» σχόλιον τοῦ ἀρθρογράφου Βάν ντε Μπός, νομίζω ὅτι πρέπει διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν νὰ τονίσεται εἰς τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους καὶ περισσότερον εἰς τὸν κρατικὸν παράγοντα, διὰ μέσου τοῦ ἔγκριτον περιοδικοῦ σας, τὸ τί ἀναμένει τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν —τακτικῶν γραμμῶν ἢ μὴ— μὲ τὴν εἰσόδου τῆς χώρας μας εἰς τὴν Ε.Ο.Κ., ἡ οποία, δεβαίως, εἰσόδος εἶναι σκόπιμος διὰ λόγους ἔθνικούς.

Ἐνῷοι οἱ Γάλλοι καὶ οἱ Γερμανοί ἔχουν μελετήσει ἐνδελεχῶς τὸ δόλον θέμα τῶν ἐπιπτώσεων εἰς τὰς ναυτιλίας των ἐκ τῆς εἰσόδου τῆς χώρας μας εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. καὶ εἶναι πανέτοιποι —ὡς διαφαίνεται ἀπὸ τὴν ἐν λόγῳ ἀναδημοσίευσιν— νὰ μᾶς ἀντιμετωπίσουν στὸ τραπέζι τῶν διαπραγματεύσεων, ἐμεῖς περιμένομε ὡς ἐνθαύματος τὴν ἔφαρμογήν τοῦ 40 - 40 - 20 εἰς τὰς ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν Ε.Ο.Κ. μεταφοράς, εὐελπιστοῦντες διὰ τὸ καταστατικὸς χάρτης θὰ ἔφαρμοσθῇ αὐτούσιος καὶ ἀνευ μεροληψίας, ἐνῷοι μέχρι τούθει ἴστορία τῆς Ε.Ο.Κ. ἔχει κατ' ἐπανάληψην ἀποδεῖξει, ὅτι οἱ ισχυρότεροι ἑταῖροι ἐπιβάλλουν τὰς ἀπόψεις τῶν προστατεύοντες τὴν ὀκειρήνην εἰς κόστος βιομηχανικήν ἢ ἀγροτικήν κατὰ χώρας τῶν παραγωγῶν.

Αἱ πολιτικῶς πιεστικαὶ συνθῆκαι, πού δι' ἔθνικοὺς λόγους ἐπιβάλλουν τὴν προσπάθειαν ἀμέσως εἰς τὸν εἰσόδου τῆς χώρας μας εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. εἶναι δέσμιοι, διὰ τὰς ἀκούμενες ἐπιπτώσεις εἰς τοὺς τομεῖς ποὺ δὲν ἔχουν προετοιμασθῆ μὲ μελέτας, ἀναλυτικάς καὶ λεπτομερειακάς. Καὶ εἶναι δυστυχῶς δέσμιοι, ὅτι καὶ ἀπὸ ναυτιλιακῆς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς, πλέον ἀνέτοιμος κλάδος ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν μας δὲν ὑπάρχει. Καὶ ὁ χρόνος ποὺ ἀπομένει εἶναι ἐλάχιστος...

Μὲ δεῖμησιν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟΣ

Λονδίνον, 7 Ιουνίου 1976

‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ Ο.Λ.Π.

Κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν σχέδιον νόμου «περὶ ρυθμίσεως θεμάτων, ἀφορώντων εἰς τὸ προσωπικὸν τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων», τὸ οποίον προβλέπει:

- α. Τὴν μονιμοποίησιν τοῦ ἐπὶ σχέσει ἔργασίας ιδιωτικοῦ δικαίου προσωπικοῦ τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ οἵ τις διοικητικοῦ, τεχνικοῦ καὶ δομητικοῦ, ἀνερχόμενον συνολικῶν εἰς 1.157 ὑπαλλήλους. Ἐκ τῆς μονιμοποίησεως προκαλεῖται νόμων δαπάνη ἐπὶ τοῦ Ο.Λ.Π. τῆς τάξεως τῶν 138 ἑκατ. δραχ. ἐτησίως. Σήμερον εἰς τοὺς ἀνωτέρους ἔργαζομένους καταβάλλονται ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ 154 ἑκατ. δρχ. ἐτησίως. Καθορίζονται αἱ προϋποθέσεις μονιμοποίησεως.
- β. Τὴν ἀναπροσαρμογὴν καὶ ἐπέκτασιν τῶν πόρων τοῦ Ταμείου Προνοίας 'Υπαλλήλων τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ τοῦ παρὸν ἀυτὸν κλάδου 'Αρωγῆς. Εἰδικῶς ἡ εἰσφορὰ τῶν ἡσφαλισμένων δὲν δύναται νὰ αὐξηθῇ πέραν τοῦ ἡμίσεος τοῦ κατὰ τὴν ἔναρξην ισχύος τοῦ νόμου καταβαλλομένου ποσοῦ.
- γ. Τὴν προικοδότησιν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐκάτης θυγατρὸς τῶν μονίμων ἡ συνταξιούχων ὑπαλλήλων καὶ ἐργατῶν καὶ δοκίμων τεχνιτῶν, ἀμφὶ τῆς τελέσεως γάμου, διὰ τοῦ ποσοῦ τῶν 30.000 δρχ.
- δ. Εἰς τὸ ἐκτὸς γραφείων ἀποσχολούμενον μόνιμον προσωπικόν, ἀπάντων τῶν κλάδων χορηγεῖται μηνιαίον ἐπίδομα εἰδικῆς καὶ ἐπιπόνου ἔργασίας, καθαριζόμενον, κατὰ δαθμούς, ὡς ἀκολούθως: Διὰ τοὺς ἐπὶ 5ω - 3ω δαθμοῖς δρχ. 500, διὰ τοὺς ἐπὶ 8ω - 6ω δαθμοῖς δρχ. 750 καὶ διὰ τοὺς ἐπὶ 12ω - 9ω δαθμοῖς δρχ. 1.000.
- ε. Αἱ θέσεις τῶν μονίμων λιμενεργατῶν αὐξάνονται κατὰ 340, ἐνῷ τῶν δοκίμων μειούνται κατὰ 560.
- στ. Τὴν σύστασιν παρὰ τῷ 'Οργανισμῷ 30 θέσεων δοκίμων φυλάκων φορτηγίδων.
- ζ. Τὴν αὐξήσην εἰς 4.000.000 δρχ. ἐπιστίως τοῦ ποσοῦ διὰ τὰς παιδικάς κατασκηνώσεις τῶν τέκνων τῶν ὑπαλλήλων καὶ ἐργατῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Τέλος ὄριζεται ὅτι ἡ ἔναρξις καὶ ἡ λήξις τοῦ κανονικοῦ ὥραρίου ἔργασίας τοῦ ὑπηρετοῦντος πάσης φύσεως προσωπικοῦ

καθορίζονται ἐκάστοτε δι' ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ 'Οργανισμοῦ, ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΕΠΙΝΑΥΔΟΥ

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ τῆς συμφωνίας Ζυρίχης ('Αγγλία - Κόντινεν - Ελλάδα - Μεσόγειον) ἀπεφάσισαν, κατόπιν τῶν ὄσων διαβεβαιώσεων ἐδόθησαν παρὰ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς διὰ τὴν δελτίωσιν τῶν φορτεκφόρτωσεων, νὰ ἀναστείλονται ἀπὸ 18ης 'Ιουνίου τὴν ἐπιοδήν τοῦ ἐπινάυλου διὰ τὰ φορτία μὲ προορισμὸν τὸν λιμένα Πειραιῶς δι' ἔνα μῆνα. Μετ' αὐτὸν θέλουν ἐπανεκτιμήσει τὴν κατάστασιν τοῦ λιμένος.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Ηὔξημενή ἦτορ ἡ ναυτιλιακὴ καὶ ἐπιβατικὴ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατά τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον, συγκρινομένη πρὸς τὴν τοιαύτην τοῦ ίδιου μηνὸς 1975, ἐνῷ ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις ἦταν ἐλαφρώς μειωμένη. Εἰδικῶτερον οἱ κατάπλοιοι ἐστημένωσαν αὔξησην 18,25% καὶ ἡ καθαρὰ χωρητικότης κατά 15,19%, ἡ δὲ ἐπιβατικὴ κίνησις ηὔξηθη κατά 37,50%, ἐνῷ ἡ ἐμπορευματικὴ ἐμειώθη κατά 3,55%.

Οὕτω καὶ συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τὸν 'Απρίλιον ἐξειδεῖ κατὰ τομέα δραστηριότητος ἐνεφάνισε τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα:

— Κατέπλευσαν 2.060 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 2.859.977 κόρων, ἐναντὶ 1.742 πλοῖων καὶ 2.482.682 κόρων ἀντιστοίχων τοῦ 'Απρίλιου 1975.

— Εχοργήθη ὕδωρ εἰς πλοία καὶ λοιπά πλωτά μείσα 88.852 κυβ. μέτρ., ἐναντὶ 81.751 κυβ. μέτρ. τοῦ 'Απρίλιου παρελθόντος ἔτους.

— Ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὴν Βάσιν Περάματος καὶ εἰς λοιπάς περιοχάς τοῦ λιμένος 101 πλοία, ὀλικῆς χωρητικότητος 532.225 κόρων, ἐναντὶ 129 πλοίων χωρητικότητος 682.112 κόρων τοῦ ίδιου μηνὸς 1975.

— Ἐδεξαμενίσθησαν εἰς τὰς 4 δεξαμενὰς τοῦ Ο.Λ.Π. 69 πλοία, ὀλικῆς χωρητικότητος 273.612 κόρων, ἐναντὶ 61 πλοίων καὶ χωρητικότητος 220.498 κόρων τοῦ μηνὸς 'Απρίλιου παρελθόντος ἔτους.

— Φορτεξεφορτώθησαν 811.096 τόννοι ἐμπορευμάτων, ἐναντὶ 842.202 τόννων τοῦ

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

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

Telex "SIPC" No. 02 162345 Cables to all offices : "KYKLADES"

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 66,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 23,	Teleph: 4 54 13/4	
2880 Brake,	Am Pferd,	P.O.Box 2187,	Teleph: 33 50,	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804	
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327	

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

μηνός 'Απριλίου 1975. Πλέον τούτων έξει-
φορτώθησαν εις τα διώλιστήρια 297.890 τόν-
νοι άργον πετρελαιού και λοιπών έπεξειργα-
σιμένων πετρελαιοειδών, έναντι 349.995 τόν-
νων τού μηνός 'Απριλίου παρελθόντος έτους.

— Διεκινήθησαν έν συνόλῳ 377.802 έ-
πιδάται (έσωτερικού 328.105 και έξωτερι-
κού 49.697), έναντι 274.869 έπιδατών (έ-
σωτερικού 240.087 και έξωτερικού 34.682)
τού ίδιου μηνός παρελθόντος έτους.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΤΕΤΡΑΜΗΝΟΝ

Ούτω ή κίνησις τού λιμένος Πειραιώς κα-
τά τό τετράμηνον 'Ιανουαρίου - 'Απρίλιου
τρέχοντος έτους έν σχέσει με τό άντιστοιχον
χρονικόν διάστημα τού 1975 είχεν ώς άκο-
λουθως:

— Κατέπλευσαν 6.347 πλοία, καθαράς
χωρητικότητος 10.419.327 κόρων, έναντι 5.
834 πλοίων και 9.765.842 κόρων. (Αὔξησις
κατάπλων κατά 8,79% και χωρητικότητος
κατά 6,69%).

— Φορτεζεφορτώθησαν 4.422.648 τόν.
έμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένων και
1.292.771 τόνων πετρελαιοειδών), έναντι 4.
211.479 τόνων (συμπεριλαμβανομένων και
1.215.803 τόνων πετρελαιοειδών). (Αὔξη-
σις κατά 5,01%).

— Διεκινήθησαν συνολικώς 810.433 έ-
πιδάται (έξωτερικού 78.018 και έσωτερικού
732.415), έναντι 763.907 έπιδατών (έξω-
τερικού 84.032 και έσωτερικού 679.875)
τού άντιστοιχου τετραμήνου παρελθόντος έ-
τους. (Αὔξησις 6,09%).

ΤΑ ΚΟΝΤΕ·ΙΝΕΡΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Δεκαπέντε τακτικά γραμματί πλοίων κον-
τέινερς έκτελούνται μεταξύ τού λιμένος Πει-
ραιώς και λιμένων τής Εύρωπης και τής 'Α-
μερικής.

Συγκεκριμένως κατά τό παρελθόντα 'Α-
πρίλιον έπραγματοποιήθησαν 51 δρομολό-
για πρός και από Πειραιά διά πλοίων con-
tainers (motherships, roll on/roll off, sea-
derships και lash). Διεκινήθησαν, κατά τόν

μήνα αυτόν, συνολικώς 5.196 έμφορτα και
κενά έμπορευματοκιβώτια, έναντι 4.782 τού
μηνός 'Απριλίου παρελθόντος έτους.

Ειδικώρερον έχεφορτώθησαν εις τόν λιμέ-
να τόν 'Απρίλιον έ.ε. 2.310 έμπορευματοκι-
βώτια με 30.059 τόνους φορτίου, έναντι 1.
726 έμπορευματοκιβώτιων με 21.083 τόν-
ους έμπορευμάτων τού ίδιου μηνός τού
1975. 'Εφορτώθησαν διά τό έξωτερικόν 1.
882 έμπορευματοκιβώτια με 23.960 τόνους
φορτίου, έναντι 967 και 12.357 άντιστοιχών
τού μηνός 'Απριλίου παρελθόντος έτους.

'Εξ άλλου τά έκφορτωθέντα έκ τού έξω-
τερικού κενά έμπορευματοκιβώτιας ανήλθον,
τόν 'Απρίλιον, είς 184, ένώ τόν ίδιον μήνα
τού 1975 ανήλθον είς 309. Τά φορτώθησαν
διά τό έξωτερικόν κενά έμπορευματοκιβώτια
ησαν 820 τόν 'Απρίλιον έ.ε. και 1.780 τόν
ιδιον μήνα παρελθόντος έτους.

ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΤΑΣ ΑΡΓΙΑΣ

Φορτηγά πλοία έξωτερικού, παραβεβλημένα
εις τά έμπορικά κρητιδώματα τού λιμένος υ-
ποχρεούνται εις κανονικής έργασίαν και κα-
τά τάς Κυριακάς και έξαιρετέας ήμέρας, έφ'
όσον αι άνάγκαι λειτουργίας τού λιμένος,
κατά τήν κρίσιν τής ύπηρεσίας, έπιβάλλουν
τούτο. 'Ο άριθμός τών διατίθεμένων κατά
τάς ήμέρας ταύτας έργατικών όμάδων καθο-
ρίζεται ύπό τής ύπηρεσίας κατά τάς έκά-
στοτε λειτουργικάς ανάγκας τού λιμένος.

'Εν περιπτώσει μή συμφορφώσεως τών έν-
διαφερομένων πρός τήν ώς άνωτέρω υποχρέ-
ωσιν, τά πλοία υποχρεούνται εις άμεσον ά-
πομόκυρνσιν έκτός λιμένος, άλλων διατάσ-
σεται ή άναγκαστική αύτών μεθόρμισις, μή
άπαιτουμένης οίσασδήποτε προθεσμίας διά
τήν έκτέλεσιν τής σχετικής άποφάσεως.

Συντρέχουσών τών άνωτέρω άναγκών οι
έκπρόσωποι τών καταπλεόντων εις τόν λι-
μένα φορτηγών πλοίων έξωτερικού υποχρε-
ούνται εις έγγραφον δήλωσιν περί διεξαγω-
γής φορτεζεφορτωτικής έργασίας κατά τάς
ώς άνωτέρω άργιας ύποβαλλομένην 48 του-
λάχιστον ώρας πρό τής Κυριακής ή έξαιρε-
τέας ή άμα τώ κατάπλω, έφ' οσον ούτος
πραγματοποιείται έντάς τού ώς άνω 48ώρου, άλλως
δέν θά έχουν έπ' αύτών έφαρμογήν
αι σχετικαί περί σειράς προτεραιότητος

διατάξεις τού οίκειον Κανονισμού.

Τά άνωτέρω άπεφάσισεν ή διοίκησις τού
Ο.Λ.Π. προκειμένου νά έπιτυχανέται ή έ-
πίστευσις τών άποπλων τών σκαφών και ή
άποσυμφόρησις τών κρητιδωμάτων τού λι-
μένος εις περιόδους ηγήημένης κινήσεως.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ

Προτεραιότητα πλευρίσεως και διαθέσεως
προσωπικού και μέσων παρεχώρησεν ό Ο.
Λ.Π. εις τά πλοία πού άνηκουν εις τήν "Ε-
νωσιν Φορτηγών Πλοίων τής συμφωνίας τής
Ζυρίχης, κομίζονται φορτία μέχρι 250 τόν-
ων.

Τη παραχώρησης έγένετο κατόπιν ύποβο-
λής ύπό τής άνωτέρω Κόνφερανς σχετικού
αιτήματος.

Σημειωτέον διτή ή 'Ενωσις είχεν έπιβάλη
εις τόν λιμένα Πειραιώς έπινσαλον, διά πα-
ρατηρηθείσαν άρρυθμίαν εις τήν λειτουργίαν
του, τόν όποιον και ήρεν.

ΝΕΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Κατόπιν άποφάσεως τού διοικητικού συμ-
βουλίου τού Ο.Λ.Π. συνεστήθη Τμήμα έκπαι-
δεύσεως και έπιμορφώσεως προσωπικού τό
όποιον είναι άρμόδιον έπι παντός θέματος,
άφορώντας εις τήν έκπαιδευσιν και έπιμορ-
φωσιν του πάσης φύσεως ήπαλληκούν και
έργατοτεχνικού προσωπικού τού 'Οργανι-
σμού εις τήν ήμεδαπήν και άλλοδαπή.

Ούτω ή νέα ύπηρεσία έρχεται νά καλύψη
ενα σημαντικόν κενόν και νά ίκανοποιήσῃ
μίαν άναγκην, ή όποια ύπό τάς σημερινάς
συνθήκας, καθίσταται έπιτακτική.

ΧΩΡΟΙ ΔΙΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ

Ο 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς θά έ-
παναλάβη τόν δημόσιον πλειοδοτικόν δια-
γωνισμόν διά τήν παραχώρησην τής χρήσεως
δύο χώρων του πρός εγκατάστασιν κινητών
συνεργείων έπισκευής έμπορευματοκιβώτων.

Ο πρώτος διαγωνισμός έγινε τήν 7ην πα-
ρελθόντος Μαΐου, πλήν ζημιάς άπεβη άκαρπος.

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

Καταργεῖται τὸ μέτρον τῆς ἐγγραφῆς

τῆς ἀσθενείας εἰς τὸ φυλλάδιον

Κατηρτίσθη, ἀπὸ τὸ Y.E.N., σχέδιον Προεδρικοῦ Διατάγματος, διὰ τοῦ δόποιου τὸ ὅλον θέμα τῆς παρακολούθησεως τῆς ἀσθενείας, ἀποχημάτων τῶν ναυτικῶν τίθεται ἐπὶ νέας δόσεως, τούτοις τῆς παρακολούθησεώς των μόνον ἀπὸ στατιστικῆς ἀπόψεως, καταργούμενης τῆς καταχωρίσεως τοῦ ἔξι ιατρικῆς γνωματεύσεως πιστοποιουμένου εἴδους τῆς ἀσθενείας, διαρκείας νοσηλείας κ.λπ., εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον τοῦ ναυτικοῦ, ὡς μὴ ἀνταποκρινομένης εἰς τὰς σημερινὰς ἀντιλήψεις περὶ προστασίας τῆς προσωπικότητος τοῦ ἐργαζομένου.

Εἰδίκοτερον, διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ἐν σχεδίῳ Π.Δ. «περὶ παρακολούθησεως τῆς νοσηρότητος τῶν ναυτικῶν ἀπὸ στατιστικῆς ἀπόψεως», ἐπιβάλλεται εἰς τοὺς ἀπολούμενους «Ἐλληνας ναυτικοὺς ἐκ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆν σημασίαν ἢ ἔνην τοιαύτην, ἀλλὰ ἀσφαλιστικῶν συμβεβλημένους μετά τοῦ N.A.T., μὲ αἰτιολογικόν, λόγῳ ἀσθενείας ἢ ἀτυχήματος, ὡς καὶ εἰς τοὺς ἀπολούμενους μὲ οἰονήποτε ἔτερον αἰτιολογικόν, πλήν, δύως, προβάλλοντας μετὰ τὴν ἀπόλυτην των καὶ ἐντὸς τῆς ὑπὸ τοῦ Νόμου παρεχομένης προθεσμίας ἀξίων προστασίας λόγῳ ἀσθενείας ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἢ ἐγέροντος ἐπὶ τοῦ προκειμένου σχετικήν ἀγωγήν, ἢ ὑποχρέωσις δπως καταθέτουν τὰ ναυτικὰ φυλλάδια αὐτῶν εἰς τὴν διενεργούσαν τὴν ἀπόλυτην Λιμενικὴν ἥ

Προξενικὴν Ἀρχήν. Εἰς ἀς περιπτώσεις οἱ ἀπολούμενοι κατὰ τὰ ἀνωτέρω ναυτικοὶ πρόκειται νὰ νοσηλευθοῦν εἰς τόπον διάφορον τῆς ἀπόλυτεώς των, τὰ ναυτικὰ φυλλάδια αὐτῶν δύνανται νὰ κατατίθενται εἰς τὴν ἐγγυτέραν τοῦ τόπου νοσηλείας των Λιμενικῶν ἥ Προξενικὴν Ἀρχήν.

Ἐξ ὅλου, ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ ὧς ἀνω Π.Δ) τος καθορίζεται, ὅτι πρὸς παραλαβὴν τῶν κατά τὰ ἀνωτέρω κατατεθέντων ναυτικῶν φυλλαδίων, μετὰ τὴν ἀποθεραπείαν τῶν κατόχων αὐτῶν, δέον νὰ προσκομίζεται εἰς τὴν οἰκείαν Λιμενικὴν ἥ Προξενικὴν Ἀρχήν, Ιατρική γνωμάτευσις ἐμφάνισα τὸ εἶδος τῆς ἀσθενείας, τὴν διάρκειαν τῆς θεραπείας, ὡς καὶ τὴν πληρωθεῖσαν ἀποζημίωσιν. Ἐκ τοῦ περιεχομένου τῆς ιατρικῆς γνωματεύσεως, ἥ λαμβάνουσα Ἀρχὴ οὐδεμίαν μηδείαν ποιεῖ ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλλάδιου, πλὴν τῆς ἐνδείξεως, ὅτι ἔτυχε προστασίας κατ' ἀσθενείας ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου. Ο ἐνδιαφέρομενος ναυτικός δύναται δι' αἰτήσεως του, ἐφ' ὅσον ἐπιθυμεῖ τοῦτο, νὰ αἰτήσῃ τὴν ἐν περιλήψει καταχωρίστην τοῦ περιεχομένου τῆς σχετικῆς ιατρικῆς γνωματεύσεως εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον αὐτοῦ ὑπὸ τῆς οἰκείας Λιμενικῆς ἥ Προξενικῆς Ἀρχῆς.

Αἱ ὑποβαλλόμεναι ιατρικαὶ γνωματεύσεις διαβιδάζονται εἰς τὴν Υπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων, πρὸς τήρησιν ὑπ' αὐτῆς εἰδικοῦ

μητρώου ἐπὶ τῷ σκοπῷ παρακολουθήσεως τῆς ἀσθενείας γενικῶς, τῶν ἐπὶ μέρους ἀσθενειῶν κ.λπ. τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἀπὸ στατιστικῆς ἀπόψεως.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ

Τὸ καταρτισθὲν καὶ πρωθηθὲν πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ σχεδίον Π. Δ) τος «περὶ παρακολουθήσεως τῆς νοσηρότητος τῶν ναυτικῶν ἀπὸ στατιστικῆς ἀπόψεως, ἔχει ὡς ἀκολούθως :

«Ἄρθρον 1. Ναυτικός, ὅστις ἀπολύεται πλοίου, ὑπὸ ἐλληνικὴν σημασίαν ἥ ὑπὸ ἔνην σημασίαν, ἡσφαλισμένου εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, λόγῳ ἀσθενείας ἥ ἀτυχήματος ἥ, ἀνεξαρτήτως αἰτίας, προβάλλοντας, δύως, μετὰ τὴν ἀπόλυτην του καὶ ἐντὸς τῆς ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπομένης προθεσμίας, ἀξίωσιν προστασίας, λόγῳ ἀσθενείας ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἥ ἐγείρει σχετικήν, περὶ τούτου, ἀγωγήν, ὑποχρεούται νὰ καταθέτῃ τὸ ναυτικὸν του φυλλάδιον εἰς τὴν διενεργούσαν τὴν ἀπόλυτην Λιμενικὴν ἥ Προξενικὴν Ἀρχήν. Ἐν ἥ περιπτώσει, οὐτος πρόκειται νὰ νοσηλευθῇ εἰς τόπον διάφορον τῆς ἀπόλυτεως, τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον δύναται νὰ κατατίθεται, εἰς τὴν ἐγγυτέραν τοιαύτην τοῦ τόπου τῆς νοσηλείας του.

Ἄρθρον 2. 1. Μετὰ τὴν ἀποθεραπείαν του, ὁ ναυτικός, πρὸς παραλαβὴν τοῦ ναυτικοῦ του φυλλάδιου, δέον ὅπως προσκομίζῃ εἰς τὴν οἰκείαν Λιμενικὴν ἥ Προξενικὴν Ἀρχήν, Ιατρικὴ γνωμάτευσιν, ἔξης ἥ νὰ πιστοποιήθηται τὸ εἰδος τῆς ἀσθενείας ἥ Προξενικῆς Ἀρχῆς.

2. Ἐκ τοῦ περιεχομένου τῆς προσκομίζομένης ιατρικῆς γνωματεύσεως, οὐδεμίᾳ ἐγγραφῇ καταχωρίζεται εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον, πλὴν τῆς ἐνδείξεως «ΕΤΥΧΕ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΤ' ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ».

3. Αἰτήσει τοῦ ναυτικοῦ δύναται νὰ καταχωρῆται εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον αὐτοῦ, ὑπὸ τῶν ἐν παραγ. 1 Ἀρχῶν, ἐν περιλήψει τὸ περιεχόμενον τῆς προσκομιζομένης ιατρικῆς γνωματεύσεως.

4. Η λαμβάνουσα τὴν ιατρικὴν γνωμάτευσιν Λιμενικὴ ἥ Προξενικὴ Ἀρχὴ ὑποχρεούται νὰ διασιδάζῃ ταύτην εἰς τὴν Υπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων τοῦ Y.E.N., πρὸς τήρησιν παρ' αὐτῆς εἰδικοῦ μητρώου, διὰ τὴν στατιστικὴν παρακολούθησιν τῆς νοσηρότητος τῶν ναυτικῶν.



Representing: Marine Suppliers - Shipyards - Manufacturers exclusively in U.S.A. ports

A. SUPPLIERS

1. NAUTILUS SHIP SUPPLY CORP.
2. THE WILLIAMS AND WELLS CO.
3. R. S. STERN, INC.
4. PELTZ BROTHERS, INC.
5. SOUTHEASTERN SUPPLY CO. INC.
6. SHIPS SUPPLY INC.
7. NEPTUNE SUPPLIES, INC.
8. TEXAS MARINE & INDUSTRIAL SUPPLY CO.
9. UNITED MARITIME SHIP SUPPLIERS
10. AMERICAN PACIFIC CORP.
11. MAJESTIC SHIP SUPPLIES LTD.

- BOSTON, MASS.
- NEW YORK, Md.
- NORFOLK, Va.
- CHARLESTON, S.C.
- JACKSONVILLE, TAMPA.
- NEW ORLEANS, La.
- HOUSTON, TEXAS
- SAN FRANCISCO, Calif.
- PORTLAND, Oregon
- MONTREAL

B. MANUFACTURERS

1. DIPLOMATIC MARINE, INC.

MANUFACTURERS OF RAM-NEK
MARINE TAPE.

C. SHIPYARDS

1. NORTHWEST MARINE IRON WORKS

PORTLAND, Oregon.

All suppliers are members of:

1. U.S. NATIONAL ASSOCIATION OF MARINE SERVICES
2. INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS ASSOCIATION

Our Aim is:
A. Efficiency of service
B. Competitive prices
C. Quality of stores

PIRAEUS OFFICE

ATPAC MARITIME AGENCIES INC.
61, Vass. Constantiou
P.O. Box 24
PHONES : 4531102 - 4531104
CABLES : ATPAC HELLAS
TELEX : 21.2859/ATPA GR

A. Boussiakos - E. Georgoulis
A.O.H. : 9417736 4117340

HELLAS-MAR S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS
INSUR. (P+I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES
ATTEND. ALL ARGENTINIAN AND
SOUTH AMERICAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX 121094 DANBEAR

TELEGR. HELLASMAR BALES

TELEPHONE 311384

TELEPH. AOH 321616

P. O. BOX 3233

ΔΥΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Ο ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΗΣ Λ.Α. ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΩΝ ΕΠΙ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Δύο σημαντικαί αποφάσεις έλληφθησαν υπό τού Δ.Σ. τού Ν.Α.Τ. κατά τόν διαφρένσαντα μήνα. Διά τής πρώτης, ρυθμίζεται κατά τόν καλύτερον δυνατόν τρόπον τό πρόδολημα τής άσφαλίσεως τών 'Ελλήνων ναυτικών, τών υπηρετούντων έπι συμβεβλημένων πλοίων διά τά όποια καθερούται και ειδικός τύπος ναυτολογίου, ένώ διά τής δευτέρας υιοθετείται και διά τάς πρός τό Ν.Α.Τ. εισφοράς τό μέτρον τού υπολογισμού τής τιμής τής άγγλικής λίρας, όπερ έχει ληφθή διά τών συλλογικών συμβάσεων έργασίας.

Συγκεκριμένως :

Η ΤΙΜΗ ΤΗΣ Λ. Α.

Διέγκριθεισης ύπό τού Δ.Σ. τού Ν.Α.Τ. διατάξεως έν' οψεις τών έπανασθαμανόμενων υποτιμήσεων τής άγγλικής λίρας, υιοθετείται και διά τάς πρός τό Ναυτικόν 'Απομαχικόν Ταμείον εισφοράς ή έπι τών συλλογικών συμβάσεων ναυτικής έργασίας προβλεπομένη προστασία τού μισθού τού ναυτικού.

Τό θέμα ήγερθη μετά τήν διαπίστωσιν διά αλλεπάλληλοι υποτιμήσεις τού άγγλικού νομίσματος έπεφερον και μείωσιν τών έσόδων τού Ν.Α.Τ. Συγκεκριμένως, βάσει τού προϋπολογισμού τού έτους 1976, τά έσοδα τού Ν.Α.Τ. έκ τών άσφαλιστικών εισφορών πλοιοκτήτου και ναυτικού προβλέπονται είς 1.145.141.000 και 809.058.000 δρχ. άντιστοιχίως, ήτοι συνολικώς είς 1.954.199.000 δρχ. Είς τό άνωτέρω ποσόν συμπεριλαμβάνεται και ποσόν 132.624.000 δρχ. διά τήν προβλεφθείσαν αυξήσην τής εισφοράς πλοιοκτήτου άπό 9% είς 11%, ήτις καθερούται διά τού ψηφισθέντος ήδη ύπό τής Βουλής σχετικού νομοσχεδίου. 'Επειδή, όμως, έχει παρέλθει ήδη τό πρώτον έξαμνον τού 1976, ή αυξήσις αυτή θα ισχύει από τού Β' έξαμνον τού τρέχοντος έτους και κατά συνέπειαν τό προβλεφθέν ποσόν τών 132.624.000 δρχ. μειούται κατά τό ήμισυ, ήτοι έκ τού ποσού 1.954.199.000 δρχ. πρέπει νά αφαίρεθη ποσόν 66.312.000 δρχ., διά τήν έσοδα μειούνται είς τό ποσόν τού 1.887.887.000 δρχ.

'Επειδή, όμως, τό άνωτέρω ποσόν προκύπτει με τημή Λ.Α. 69 δρχ. περίπου, ή όποια έχει μειωθή ήδη είς 64 δρχ. περίπου, τό ποσόν τού 1.887.887.000 δρχ. μειούται είς 1.780.400.000 δρχ., ένώ τό προβλεπόμενον ύπό τού προϋπολογισμού ποσόν διά τήν πληρωμήν τών συντάξεων διατηρείται είς 1.800.000.000 δρχ.

Κατόπιν τών άνωτέρω προέκυψεν ή άναγκη προσθήκης ειδικού έδαφου είς τήν παραγραφών 10 τού άρθρου 18 τού Ν. 3170)55 διά τού όποιον δρίζεται διά αι εισφοράι πρός τό Ν.Α.Τ. καταβάλλονται είς τό προβλεπόμενον ύπό τών συλλογικών συμβάσεων νομίσματα. 'Η έγκριθεισα διάταξις έχει ως έξης :

"Αρ θρ ο ν

Είς τήν παρ. 10 τού άρθρου 18 τού Ν. 3170)1955 προστίθεται έδαφον ως άκολούθων :

«Η είς δραχμάς τιμή τού νομίσματος είς τό όποιον καταβάλλονται αι τακτικαί εισφοραί ύπό τών κατά τάς κειμένας διατάξεις υποχρέων διά τήν καταβολήν αύτών υπολογίζεται είς τήν έπιστημον τήμη άγροράς τήν καθοριζόμενην ύπό τής Τραπέζης τής 'Ελλάδος κατά τήν ήμέραν τής καταβολής τών εισφορών. Πάντως, ή τιμή αυτή δεν δύναται νά είναι κατωτέρα τής τιμής τής διρίζομένης διά τών ύπό τού 'Υπουργού Ε.Ν. έγκρινομένων Συλλογικών Συμβάσεων διά τήν καταβολήν

τά συμβεβλημένα καταβάλλουν εισφοράς μόνον διά τούς έπι αύτών υπηρετούντας "Ελληνικά ναυτικά".

«Η έγκριθεισα διάταξις έχει ως έξης :

"Αρ θρ ο ν

«Ασφάλισις 'Ελλήνων ναυτικών έπι πλοίων ύπό ξένην σημαίαν.

«1. Διά τού Π.Δ. έκδιομένου προτάσει τού 'Υπουργού μετά σύμφωνο γνώμην τού Δ.Σ. δύναται νά έπιτρέπεται ή ασφάλισις είς τό Ν.Α.Τ. 'Ελλήνων ναυτικών έργαζομένων έπι πλοίων ύπό ξένην σημαίαν έπι τή καταβολή τών δριζομένων διά αύτών έκάστοτε εισφορών και νά καθορίζωνται αι προϋποθέσεις τάς όποιας δέσον νά πληρούν πρός τούτο τά ύπό ξένην σημαίαν πλοία.

2. Διά τήν κατά τήν παρ. 1 ασφάλισιν υπογράφεται σύμβασις μεταξύ Ν.Α.Τ και τού νομιμοποιουμένου κατά τήν παρ. 3 τού παρόντος άρθρου διά τήν υπογραφήν αύτής ύπό τόν άπαραίτητον δρον καταβέσεως είς τό Ν.Α.Τ σύν τή υπογραφή τής συμβάσεως έγγυητηκής έπιστολής Τραπέζης διά καθοριζόμενον έκάστοτε ύπό τού Δ.Σ. ποσόν τό όποιον δικαιοδήποτε δέσον νά καλύπτῃ τών λάχιστον τό υψος τών πρός τό Ν.Α.Τ, τά Ταμεία Προνοίας Ε.Ν. και τά παρά τό Ν.Α.Τ λειτουργούντα Κεφάλαια και ειδικούς λογαριασμούς έισφορών τών άσφαλιζομένων ναυτικών ένώς έξαμινου.

3. Διά Κανονισμού έγκρινομένου ύπό τού Δ.Σ)Ν.Α.Τ και τιθεμένου είς έφαρμογήν διά Π.Δ. προκαλουμένου ύπό τού 'Υπουργού μετά σύμφωνο γνώμην τού Δ.Σ)Ν.Α.Τ καθορίζονται οι δροι και αι προϋποθέσεις διά τήν υπογραφήν συμβάσεως άσφαλισεως και ίδια οι ειδικώτεροι δροι και αι προϋποθέσεις, τάς όποιας δέσον νά πληρούν τά ύπό ξένην σημαίαν πλοίοι, οι νομιμοποιουμένοι νά αιτήσουν τήν άσφαλισιν, αι άναλαμβάνομενα νά διά τήν άσφαλισιν υποχρέωσεις και αι διά αύτήν κατατίθεμεναι έγγυητης, ή έφοδιασμός τών πλοίων διά ναυτολογίου ειδικού τύπου ή δροιού πρός τό ναυτολόγιον τών Ελληνικών πλοίων έν τώ διόπι έγγραφονται οι επί τού ύπό ξένην σημαίαν έργαζόμενοι ναυτικοί, διά τήν προήσεως, θεωρήσεως και άνανεώσεως τού ναυτολογίου και τής καταβολής και εισπράξεως τών εισφορών πρός τό Ν.Α.Τ. διά τούς άσφαλιζομένους ναυτικούς, αι διοικητικαί και πειθαρχικαί κυρώσεις και τάν ναυτικών τών άρνουμένων ή διαστροπούντων νά καταβάλλουν τάς διαρκούσαν εισπράξεις.

—Παρέχεται ή εύχερεια είς τό Δ.Σ. τού Ν.Α.Τ νά ρυθμίζη διά έκδιομησούμενον Κανονισμού τά άνακυπτόντα έκάστοτε σχετικά θέματα.

—Παρέχεται ή εύχερεια είς τό Δ.Σ. τού Ν.Α.Τ νά ρυθμίζη διά έπιφορτιζομένων διά τού Κανονισμού τήν έπιμελειαν και τήν εύθυνην τής εισπράξεως αύτών, ως και πάσα λεπτομέρεια άναγκαία διά τήν διλοκήρωσιν και διασφάλισην τής άσφαλισεως τών ναυτικών και τήν προστασίαν τών συμφερόντων αύτών, ως και τού Ν.Α.Τ. διά τήν εισπράξειν τών πρός αύτό τού Κανονισμού έπιστολής την έπιστρεψεις.

4. Χρόνος έργασίας έπι πλοίων ύπό ξένην σημαίαν 'Ελλήνων ναυτικών άσφαλισμένων κατά τάς διατάξεις τού παρόντος άρθρου 'Ελλήνων ναυτικών είς Ν.Α.Τ. έφαρμαζονται αι διά τάς έλληνικά πλοία ισχύουσαι έκάστοτε διατάξεις διά τήν άνανεώσιν τού ναυτολογίου και τήν εισπράξειν τών εισφορών έπιβαρυνομένων έν περιπτώσιν τών καθυστέρησης αύτών, ως και τών ιδίων και τών οίκογενειών των κατά τής δισταύθειας.

5. Διά τήν καθυστέρησην τής καταβολής τών εισφορών τών άσφαλιζομένων κατά τάς διατάξεις τού παρόντος άρθρου 'Ελλήνων ναυτικών είς Ν.Α.Τ. έφαρμαζονται αι διά τάς έλληνικά πλοία ισχύουσαι έκάστοτε διατάξεις διά τήν άνανεώσιν τού ναυτολογίου και τήν εισπράξειν τών εισφορών έπιβαρυνομένων έν περιπτώσιν τών καθυστέρησης αύτών, ως και τών ιδίων και τών οίκογενειών των κατά τής δισταύθειας.

6. Πάσα λεπτομέρεια διά τήν έφαρμογήν τού παρόντος άρθρου και τού έκδιομενού κατά τήν παρ. 3 Κανονισμού ρυθμίζεται διά προφάσεων τού Δ.Σ.

7. 'Από τής ισχύος τού παρόντος άρθρου καταργούνται αι παρ. 1 και 2 τού άρθρου 46 τού Ν. 3170)1955 ως έπιρροποιήθη διά τού Ν. 4502)1966».

ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

V.W. - FORD - FIAT - OPEL

ΑΤΤΙΚΗ

'Αδμήτου 36 - Πλατεία 'Αττικής
Τηλ. 8834521 - 8834159

'Ημερησίως - 'Εβδομαδιαίως - Μηνιαίως
Τιμαι Λογικαι

Η ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΟ N.A.T.

Τοῦ Δικηγόρου κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ν.Α.Τ.

Εἰς μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεων τῆς Βουλῆς ἐψηφίσθη ὁ νόμος «περὶ ἀντικαταστάσεως ἐνίων διατάξεων καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου (N.A.T.) καὶ Οίκου Ναύτου νομοθεσίας».

Εἰς τὸ ἄρθρον 4 τοῦ νόμου τούτου ἀναφέρονται τὰ ἀκόλουθα:

«Αἱ περὶ ἐλαχιστῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας διατάξεις τῆς νομοθεσίας τοῦ I.K.A., δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν εἰς τοὺς ἡσαλισμένους τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, δι' οὓς ἐφαρμόζονται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον αἱ ἐκάστοται ισχύουσαι διατάξεις τῆς περὶ N.A.T. Νομοθεσίας. Ἡ παρούσα διάταξις ισχύει καὶ ἐπὶ ἐκκενών περιπτώσεων, δι' αἵς δὲν ἔχει ἐκδοθῇ ἀμετάλητος δικαστική ἀπόφασις, μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.»

Ἄλλα ποῖα εἶναι αὐτὴ ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλαχιστῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας καὶ ποῖος εἶναι ὁ λόγος ὁ ὅποιος ἡνάκιστες τὸν νομοθέτην νὰ παρέμβῃ καὶ νὰ θεοπίσῃ τὴν ἀνωτέρων διάταξιν.

Τὰ περὶ ἐλαχιστῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας, εἰς τοὺς ἡσαλισμένους κυρίας ἀσφαλίσεως διαφόρων εἰδικῶν Ταμείων ἀρμοδιότητος Ὑπουργείου Ἐργασίας (νῦν Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν) προβλέπει καὶ ρυθμίζει τὸ ἄρθρον 5 τοῦ A.N. 1846) 1951 «περὶ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ» τὸ ὅποιον μεταξὺ ἀλλων ὄριζει τὰ ἔξις:

«Τὰ κατὰ τὰ ἀνωτέρω διατηρούμενα καὶ συνεχίζοντα τὴν λειτουργίαν τῶν εἰδικὰ Ταμεία κυρίας ἀσφαλίσεως ἔχαν ὑπάγωνται εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Ὑπουργείου Ἐργασίας, ὑποχρεούνται πάντως, ἀνεξαρτήτως πρός τὰ ἐν παρ. 2 τοῦ παρόντος ὄριζοντα:

Τὰ μὲν ἀσκοῦντα ἀσφάλισιν ἀσθενείας, ὅπως χορηγοῦν ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1952 τὰς αὐτάς τουλάχιστον καθ' ὑμές, κατηγορίας καὶ ἔκτασιν παροχάς, πρὸς ἐκείνας τὰς ὅποιας θά χορηγή ἐκάστοτε τὸ I.K.A. διὰ τῶν κλιδῶν του ἀσθενείας καὶ μητρότητος εἰς χρῆμα καὶ εἰς εἰδῶς. Τὰ δὲ ἀσκοῦντα ἀσφάλισιν συντάξεων, ὅπως χορηγοῦν ἀπὸ τῆς αὐτῆς ὡς ἄνω ἡμερομηνίας ὡς κατώτατα ποσά συντάξεων τὰ ὑπὸ τοῦ παρόντος προβλεπόμενα κατώτατα ὅρια συντάξεων δι' ἐκάστοτε κατηγορίαν δικαιουμένων (συντάξιούχοι λόγῳ γήρατος, ἀτυχήματος, ἀναπηρίας καὶ θανάτου), ὑπολογιζόμενα βάσει τοῦ τεκμαρτοῦ ἡμερομισθίου τῆς 1ης ἀσφαλιστικῆς κλάσεως καὶ τοῦ ἐλαχιστοῦ ὅριου ἡμερών ἐργασίας τῆς συντάξεως, προσαυξανόμενα δὲ κατὰ τὰς τυχόν προσαυξήσεις λόγῳ οἰκογενειακῶν δαρῶν, τὰς καθοριζόμενας ὑπὸ τοῦ παρόντος.

Αἱ διατάξεις τοῦ προηγουμένου ἔδαφου δὲν ἐφαρμόζονται διὰ τοὺς ὑπὸ τῶν εἰδικῶν ὡς ἄνω Ταμείων συντάξιοδοτουμένους αὐτοτελῶς ἐργαζομένους, οὐδὲ διὰ τοὺς μισθωτοὺς τοὺς συντάξιοδοτουμένους ὑπὸ τούτων ἔχαν οἱ τελευταῖοι οὕτοι: εα)

Δὲν εἶχον κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀπονομῆς τῆς συντάξεως συμπληρώσει προκειμένου περὶ ἀρρένων τὸ 60δν καὶ προκειμένου περὶ θηλέων τὸ 55δν ἔτος τῆς ἡλικίας των ἥ

6) Δὲν πληροῦν τὰς προϋποθέσεις συντάξιοδοτήσεως λόγῳ ἀναπηρίας τοῦ ἄρθρου 28 παρ. 1 ἐδ. πρῶτον ἥ

γ) Δὲν πληροῦν προκειμένου περὶ συν-

ταξιούχων λόγῳ θανάτου τὰς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 28 παρ. 6 ὁρίζομένας προϋποθέσεις χαρακτηρισμού των ὡς μελών οἰκογενείας δικαιουμένων συντάξεως καὶ τὰς τοιαύτας τῆς παρ. 6 τοῦ ἄρθρου 29,

«Ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1952 πάντα τὰ κατὰ τὰ ἀνωτέρω πρόσωπα (ἡσαλισμένοι καὶ συντάξιούχοι) διατηρούμενα εἰδικῶν Ταμείων, κυρίας ἀσφαλίσεως ἀρμοδιότητος τοῦ Ὑπουργείου Ἐργασίας) δικαιούνται ὅπως ἀξιούν παρὰ τῶν εἰδικῶν Ταμείων των, ἐφ' ὅσον πληροῦν τὰς ἀνωτέρω ὁρίζομένας προϋποθέσεις, τὰς ὡς ἄνω παροχάς, αἵτινες θεωροῦνται ὡς τὸ ἔλαχιστον διορίου τῆς ἡ χώρα ἐξασφαλιστέας προστασίας παρὰ τῶν ἐκ τοῦ Ὑπουργείου Ἐργασίας ἔξαρτωμένων Ὁργανισμῶν κυρίας ἀσφαλίσεως (συντάξεων καὶ ἀσθενείας). Αἱ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀξιώσεις θεμελιούνται ἐπὶ τῶν οἰκείων διατάξεων τοῦ παρόντος καὶ τῶν Κανονισμῶν τοῦ I.K.A., θεωρουμένων αὐτοδικίας καὶ ὡς διατάξεων τῆς διεπόντης τὰ οἰκεία εἰδικά Ταμεία νομοθεσίας:

«Ἀρητὸς χορηγήσεως τῶν ἀνωτέρω παροχῶν ἀποτελεῖ λόγον ὑποχρεωτικῆς παραπομπῆς τοῦ οἰκείου εἰδικοῦ Ταμείου εἰς τὴν ὑπὸ τῆς παρ. 6 τοῦ παρόντος προβλεπόμενην Ἐπιτροπήν. Ἀπαγορεύεται ἡ δημιουργία ἐπαρκείας τῶν Εἰδικῶν Ταμείων διὰ τὴν χορηγήσην τῶν ὡς ἄνω παροχῶν δι' ἀναπροσαρμογῆς ἢ αὐξήσεως τῶν ὑπέρ αὐτῶν νενομοθετημένων κοινωνικῶν πόρων ἢ αὐξήσεως τῶν εἰσφορῶν τῶν ἡσαλισμένων καὶ ἐργοδοτῶν πέραν τῶν ὑπὸ τοῦ παρόντος νόμου ὁρίζομένων.

«Χρονικά περιόδοις ἀπασχολήσεως πρόσωπων ὑπαγόμενών εἰς τὴν ἀσφαλίσιν ἔτερου (πλὴν τοῦ I.K.A.) φορέως κυρίας ὀρφαλίσεως, δι' αἵς κατεβλήθησαν εἰς τὸ I.K.A., αἱ ὑπὸ τῆς διεπόντης τοῦτο νομοθεσίας προβλεπόμεναι εἰσφοράς λογίζονται ὡς χρόνος ὑποχρεωτικῆς ἀσφαλίσεως παρὰ τῷ I.K.A., ἔχαν παρῆλθε διάστημα δύο τουλάχιστον ἐτῶν ἀπὸ τοῦ τέλους ἐκάστης χρονικῆς περιόδου χωρὶς νὰ ἔχουν ἐπισταφή αἱ ἀχρεωστήτως καταβληθῆσαι εἰσφορά.

2. «Ἐκ τῶν κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον διατηρούμενων Ταμείων κυρίας ἀσφαλίσεως ἀρμοδιότητος τοῦ Ὑπουργείου Ἐργασίας, συγχωνεύονται εἰς τὸ I.K.A. κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ παρόντος ὅρθου, τὰ Ταμεῖα ἐκεῖνα τὰ ὅποια λαμβανομένων ὑπὸ διατάξεων καὶ ἐργοδοτῶν, τῶν ἡσαλισμένων καὶ ἐργοδοτῶν, τοῦ

χρόνου λειτουργίας, τῶν προϋποθέσεων ὀπονομῆς παροχῶν, τοῦ ὑψους καὶ τῆς ἐκτάσεως τούτων καὶ τῶν ἐξόδων διοικήσεως τοῦ ὑπὸ κρίσιν Ταμείου ἀφ' ἐνός καὶ τοῦ I.K.A., ἀφ' ἐτέρου, δὲν δύνανται νὰ παράσχουν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς περὶ η παρ. 6 τοῦ παρόντος Ἐπιτροπῆς, ισοδύναμον τουλάχιστον πρὸς τὴν ὑπὸ τοῦ I.K.A. παρεχομένην ἀσφαλιστικήν προστασίαν».

Βάσει τῆς ἀνωτέρω διατάξεως ἐζητήθη διόποτε μή συμπληρώνεται τὰς προϋποθέσεις τῆς περὶ N.A.T. κειμένης νομοθεσίας, συντάξιοδοτηθεῖν κατ' ἐφαρμογὴν ταῦτης.

Καὶ εἶναι μὲν ἀληθές ὅτι διὰ τῆς προσανφερθείσας διατάξεως ἐθεσπίσθη τὸ ἐλάχιστον διορίου τῆς ἡ χώρα ἐξασφαλιστέας προστασίας, πλὴν ὅμως MONON ἀπὸ τοὺς Ἀσφαλιστικούς Ὁργανισμούς τοὺς ἀσκούντας KYPRIAN ASφΑΛΙΣΙΝ καὶ δὴ τοὺς ΕΞΑΡΤΩΜΕΝΟΥΣ ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (νῦν Ὑπουργείον Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν) καὶ ΟΧΙ ἀπὸ τοὺς ἔξαρτωμένους ἀπὸ ἄλλα Ὑπουργεία, ὅπως τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, τὸ ὅποιον κατὰ τὸ ἄρθρον 2 τοῦ Νόμου 3170) 55 εἶναι Νομικὸν Πρόσωπον Δημοσίου Δικαίου, ἐδρεύει ἐν Πειραιᾷ καὶ τελεῖ ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Κράτους, ἀσκούμενην διὰ τοῦ Ὑπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Εἶναι ἀξιον προσοχῆς τὸ γεγονός ὅτι δὲ νομοθέτης τοῦ 1846) 1951 νόμου διμεῖται κατ' ἐπανάληψιν περὶ ΤΑΜΕΙΩΝ KYPRIAS ASφΑΛΙΣΕΩΣ ἀρμοδιότητος ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ. ΛΟΓΙΚΩΣ εἶναι ἀδύνατον δημοθέτης νὰ ἡγείνεται ὅτι ἐν τῇ χώρᾳ καὶ τότε ὑπῆρχον ΤΑΜΕΙΑ KYPRIΩΣ ASφΑΛΙΣΕΩΣ μὴ υπαγόμενα εἰς τὸ Ὑπουργείον Ἐργασίας. Παρὰ ταῦτα ὅμως ἀναφέρεται MONON εἰς τὰ ἔξαρτηματα ὑπὸ τοῦ Ὑπ. Ἐργασίας. Εἴαν θέλει δῆλοι οἱ Ὁργανισμοί κυρίας ἀσφαλίσεως (Ταμεῖα) νὰ παρέχουν τὴν ἐλαχίστην ἀσφαλιστικήν προστασίαν τοῦ I.K.A. θά εὑρίσκοις ἀλλην διατύπωσιν καὶ ἡ ρητῶς, σαφῶς καὶ κατηγορηματικῶς θὰ τὸ ἔλεγε ἂθα διαρέλειπε τὴν φράσιν «ἄρ μισθος ἀσφαλίσεως». Καὶ ἐνῷ λοιπὸν ὁ νομοθέτης ἔχει ἐκφρασθῆ σαφῶς καὶ τὸ γράμμα τοῦ νόμου δὲν ἀφήνει ἀμφιβολίας τὰ Δικαστήρια τῆς Χώρας ἔδωσαν διαφορούς ἐρμηνείας μὲν ἀποτέλεσμα ν' ἀναγκασθῆ ὁ νομοθέτης νὰ θεοπίσῃ τὴν ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσαν διατάξιν (αὐθεντική ἐρμηνεία).

Συγκεκριμένως τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας, μὲ τὰς ὑπ' ἀριθ. 2147) 70 καὶ 3629)



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TPANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται ὅλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμᾶς ἐργοστασίου καὶ ἄνευ δασμού (transit).

Γράψατε διὰ νὰ σαλοῦν κατάλογος καὶ τιμῶν ἀντελῶς διωρέαν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

1972 ἀποφάσεις του ἑδέχθη ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ A.N. 1846) 1951 ἐφαρμόζουσαν καὶ ἐπί τοῦ N.A.T., ἐνῷ τὸ Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν μὲ τὰς ὑπ' ἀριθ. 3011(1976 καὶ 3609) 1976 ἀποφάσεις του ἑδέχθη τὸ ἀντιθέτον, καίτοι εἶχε ὑπ' ὅψει τὰς σκέψεις τῶν ἀνωτέρω ἀποφάσεων τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας.

Θά ἡτο δεκαίων δυνατῶν νὰ μεταβληθῇ ἡ νομολογία τῶν Δικαστηρίων ὅπως π.χ. συνέδῃ ἕχαστας μὲ τὴν ὑπ' ἀριθ. 2002) 1975 ἀποφάσιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, ἡ ὁποία ἔκρινεν ἀντιθέτως μὲ τὴν ὑπ' ἀριθ. 1851) 1971 ἀποφάσιν τοῦ αὐτοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου.

Τὸ θέμα ἐπὶ τοῦ ὅποιον ἔκρινον ἀμφότεροι αἱ ἀποφάσεις ἀναφέρεται εἰς τὰ δικαιούμενα συντάξεως ἐκ τοῦ N.A.T. πρόσωπα κατὰ τὸ ἄρθρον 17 τοῦ N. 4502) 66. Κατὰ τὸ ἄρθρον 17 λοιπόν, ἐπὴν οἰκογένειαν ἡ σφαλισμένην ἡ συνταξιούχου ἀποτελοῦν τὰ κάτιοι. Ἐλληνικής ὑπηκότητος πρόσωπα κατὰ τὴν ἀκόλουθων τάξιν καὶ σειράν:

α) Ἡ ἐν χρείᾳ παραμένουσα σύζυγος ἢ ὁ ἐν χρείᾳ παραμένων ἀπόρος καὶ ἀπολύτως ἀνίκανος σύζυγος.

6) Τὰ ἄγαμα τέκνα ἐκ νομίμου γάμου γεννηθέντα, νομιμοποιθέντα ἡ δικαιοτικῶς ἀναγνωρισθέντα, τὰ μὲν ἀρρεναὶ μέχρι τῆς συμπληρώσεως τοῦ δεκάτου ὄγδου (18ου) ἔτους τῆς ἡλικίας των, τὰ δὲ θήλεοι μέχρι καὶ τοῦ εἰκοστοῦ πέμπτου (25ου) ἔτους τῆς ἡλικίας των, ἐπανερχομένου διὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα τοῦ δικαιούματος συνταξιοδοτήσεως μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ τεσσαρακοστοῦ πέμπτου (45ου) ἔτους τῆς ἡλικίας των καὶ ἐφ' ὅσον ἔξακολουθῶσι νὰ ὠσιν ἄγαμα, ἀπανταὶ δὲ ισοδίως, ἐφ' ὅσον εἶναι ἀπολύτως ἀνίκανα καὶ ἄγαμα.

Πρὸς τὰ ἄγαμα θήλεοι τέκνα, ἔξομοιούνται καὶ τὰ διαζευχέντα τοιάυτα, ἐφ' ὅσον δὲν λαμβάνουν διατροφὴν καὶ τυγχάνουν ἀπορία.

Πρὸς τὰ δικαιοτικῶς ἀναγνωρισθέντα τέκνα, ἔξομοιούνται καὶ τὰ ἔκουσίων ἀναγνωρισθέντα, ὑπὸ τὰς ἔχης προϋποθέσεις:

αα) Ἔάν ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ συνήθη γάμος, τὸ δὲ τέκνον ἐγεννήθη πρὸ τῆς συνάψεως τούτου.

66) Ἔάν ἡ ἔκουσία ἀναγνωρίστηκε, λαδούσα χώραν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 1533 τοῦ A.K. ὡς ἔκαστοτε τούτῳ ισχύει, ἐπραγματοποιήθη ἐν (1) ἔτος τουλάχιστον πρὸ τοῦ θανάτου τοῦ ναυτικοῦ ἡ ἀπὸ τῆς ἀναγνωρίσεως ταύτης ἔχει συμπληρώσει ὁ ναυτικός πραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν ἡ δὲ θάνατος τοῦ ναυτικοῦ ἐπῆλθεν ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς παρ. 3 ἑδάφιον B' ἢ Γ' τοῦ ἄρθρου 12 τοῦ παρόντος νόμου.

γ) Ὁ ἀπολύτως δικαίων ἡ συμπληρώσας τὸ 60ὸν ἔτος τῆς ἡλικίας τοῦ πατέρος, τούτου δὲ μὴ ζῶντος, ἡ χήρα μῆτρα, μὴ ἀποκλειομένων τῶν θετῶν γονέων.

δ) Οἱ διαγμοὶ ἀδελφοί, ἐφ' ὅσον ἀποδειγμένως συνετηροῦντο ὑπὸ τοῦ θανάτου,

οἱ μὲν ἄρρενες μέχρι τῆς συμπληρώσεως τοῦ δεκάτου ὄγδου (18ου) ἔτους τῆς ἡλικίας των, αἱ δὲ θήλεοι μέχρι καὶ τοῦ εἰκοστοῦ πέμπτου (25ου) ἔτους τῆς ἡλικίας των, ἐπανερχομένου διὰ τὰς δικαιώματος συντάξιοδοτήσεως μετά τὴν συμπλήρωσιν τοῦ τεσσαρακοστοῦ πέμπτου (45ου) ἔτους τῆς ἡλικίας των ἄγαμοι, ἀπανταὶ δὲ ισοδίως, ἐφ' ὅσον εἶναι ἀπολύτως ἀνίκανοι καὶ ἄγαμοι.

Πρὸς τὰς ἀγάμους ἀδελφάς, ἔξομοιούνται καὶ αἱ διαζευχέθεισα τοιάυται, ἐφ' ὅσον δὲν λαμβάνουν διατροφὴν καὶ τυγχάνουν ἀπορία.

Ἐκάστη τῶν ἀνωτέρω τάξεων τῆς οἰκογενείας τοῦ ἡσφαλισμένου ἡ συντάξιοδοτήσεως ναυτικοῦ ἀποκλείει τὰς ἐπομένας, πλὴν τῶν δύο πρώτων, αἵτινες συντρέχουσι πρὸς ἀλλήλας, κατὰ τὰ ειδικώτερον ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 18 τοῦ παρόντος νόμου ὅριζομενα.

Τὸ συντάξιοδοτικὸν δικαιώματα τῆς οἰκογενείας τοῦ θανάτου ἡσφαλισμένου ἡ συντάξιοδοτήσεως ναυτικοῦ, ἔξαντλησθεὶς ἐν τῇ ἐναστήσει αὐτοῦ, ὑπὸ τῶν προσώπων τῆς τάξεως, ἥτις, κατὰ τὴν ὡς ἄνω σειράν, τὸ πρώτων καλεῖται, οὐδέποτε δὲ μεταβιβάζεται εἰς πρόσωπα τῆς ἐπομένης τάξεως.

Καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις ἐπρόκειτο περὶ αἵτιον διάστημας ἀπό τοῦ οὐ καὶ ἀπόροις ἡθανάτου ναυτικοῦ.

Τὸ συντάξιοδοτικὸν δικαιώματα τῶν μελῶν τῆς οἰκογενείας τους καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις ἐχεν ἔξαντλησθεὶς διὰ τῆς συντάξιοδοτήσεως τῆς θανάτους μητρός αὐτοῦ. Τὸ γράμμα τοῦ νόμου εἶναι σαφές. Εἰς μίαν περίπτωσιν ἡ 1851) 1971 ἀπόφασις τοῦ Σ.Τ.Ε. ἔκρινεν ὅτι δικαιούνται συντάξεως ἡ ἄγαμος καὶ ἀπόρος ἀδελφὴ μὲ τὴν αἵτιολογίαν ὅτι:

«Ἐάν δι' οἰονδήποτε λόγου ἐκλείψουν οἱ δικαιούχοι τῆς προηγουμένης τάξεων ἀνακύπτει τὸ ἰδιον καὶ αὐτοτελές δικαιώματα τῶν προστατευμένων προσώπων τῆς ἐπομένης τάξεως ὡς τούτῳ ἀλλωστε ἀρχῆθεν θετούνται ἔαν δὲν ὑπῆρχον προστατευόμενοι τῶν προηγουμένων τάξεων. "Οθεν ἡ προσβαλλομένη πρᾶξις, ἀπορρίφασσα τὸ περὶ συντάξιοδοτήσεως αἵτιμα τῆς αἵτιούς, ἀγάμου ἀδελφῆς θανάτους συντάξιοδοτήσεως ναυτικοῦ, ἔχουσαν ὑπέρβη τὸ 45ον ἔτος τῆς ἡλικίας καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀνηκούσης εἰς τὴν διάταξιν. Ἀλλὰ τὸ θέμα τῆς ἐλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας Ἰσως καὶ πρέπει νὰ ἔχῃ συνέχειαν. Δὲν γεννάται πλέον ζήτημα ὅτι αἱ σκέψεις τῶν Ἐφετεικῶν ἀποφάσεων ἔκριθησαν ὑπὸ τοῦ νομοθέτου ὅριοι. Διότι ὁ νόμος τοῦ I.K.A. ὁ 1846) 1951, ὡς καὶ οἱ νόμοι 3170) 1955 καὶ 4502) 1966 τοῦ N.A.T. είναι ἵσης ισχύος καὶ συνεπῶς οἱ μεταγενέστεροι νόμοι τοῦ N.A.T. οἱ ειδικῶς, σαφῶς καὶ ἔξαντλητικῶς ρυθμίσαντες τὰς προϋποθέσεις παροχῆς συντάξεως ἐκ τοῦ N.A.T. κατισχύονται τοῦ I.K.A.

Διότι είναι ἀδιανότον ὁ νομοθέτης τῶν νόμων τοῦ N.A.T. νὰ ἡγεμόνει τὸν νόμον τοῦ I.K.A. Τὸ λογικὸν είναι ὅτι τὸν ἔγγωριζε, ἀλλὰ δὲν ηθελε νὰ ισχύσῃ ἡ ἐλαχίστη ἀσφαλιστική προστασία στὸ N.A.T. Καὶ διὰ τοῦτο ἔθεσεν ειδικάς προϋποθέσεις συντάξιοδοτήσεως τῶν ναυτικῶν λόγω τῆς ίδιομορφίας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ ὡς πρὸ τῆς ἡλικίας κλπ. Καὶ διὰ τούτου ὅταν διεπιστώσει τὴν ἐκ τῶν ἀντιφατικῶν ἀποφάσεων τῶν Δικαστηρίων ἔρμηνειν ἐσπευσε νὰ ἔρμηνετη τὸ θέμα καὶ νὰ διευκρινήσῃ τὸ τί θέλει.

Αὐτὰ ἀπὸ ἀπόφεως κειμένων διατάξεων (de lege lata). Τὶ δῆμας πρέπει νὰ γίνη διὰ τὸ μέλλον; (de lege ferenda).

Ὦς φρονούμεν τὸ ζήτημα πρέπει νὰ μελετηθῇ. Διότι οὐδέποτε πρέπει νὰ μένῃ ἄνευ κοινωνικῆς προστασίας, ὅταν πληρούνται ὀρισμέναι προϋποθέσεις. Καὶ τὰς προϋποθέσεις αἵτιας πρέπει καὶ ἐπιβάλλεται νὰ τὰς δρίζῃ ὁ νομοθέτης. Διότι δὲν εἶναι οὔτε λογικὸν οὔτε ἐπιτρεπτὸν ἡ ἐλαχίστη ἀσφαλιστική προστασία νὰ μὴν ισχύῃ εἰς τοὺς ναυτικούς.

Ἄλλα είναι φανερὸν ὅτι δὲν μπορεῖ νὰ ισχύῃ μὲ τὰς αἵτιας προϋποθέσεις ποὺ ισχύει εἰς τὸ I.K.A. Πρέπει νὰ προσαρμοσθῇ μὲ τὴν νομοθεσίαν τοῦ N.A.T., ἵνα μὴ η διάφορος μεταχείριστος τοῦ ναυτικοῦ θεωρηθῇ ANIOS Σ.Ο.Σ. ἔναντι τῶν συναδέλφων του τῆς Ἑράκλειας.

Βάσει τῶν προεκτεθντῶν ἡ ἐλαχίστη ἀσφαλιστική προστασία δὲν ἐφαρμόζεται διὰ τοὺς ὡς τῶν ειδικῶν Ταμείων συντάξιοδοτούμενους αὐτοτελῶς ἐργαζόμενους οὐδέ διὰ τοὺς μισθωτούς τοὺς συντάξιοδοτούμενους ὅπερ τούτων ἔαν οἱ τελευταῖοι ούτοι;

α) Δὲν εἶχον κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀπονομῆς τῆς συντάξεως συμπληρώσει προκειμένου περὶ ἀρρένων τὸ 60ὸν καὶ τρεισθήσεις τῆς συντάξεως τοῦ θηλευτοῦ τῆς ἡλικίας των ἥ

β) Δὲν πληρούν τὰς προϋποθέσεις συντά-

**For your Provisions in Tarragona, Valencia,
and Barcelona (Spain), contact us:**

OLYMPIC SHIPCHANDLERS

DIRECTOR: ATHANASSIOS MAMZERIDIS

Deck and Engine Stores, Laundry Bonded Stores

TARAGONA : P.O.Box 425

Telephones : 211492, 211446

After Office Hours 213097, SHOP. 214457

CABLES: BONSHIP

TELEX N. 56414

Piraeus Office : John A. Parissis
Tel.: 411.2570, 417.4495, 420.341 A.O.H. 821.7103
Tlx: 21-3557 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

ξιοδοτήσεως λόγω άναπτηρίας του ἄρθρου 28 παρ. I ἐδ. πρώτον ἡ

γ) Δέν πληρούν προκειμένου περὶ συνταξιούχων λόγω θανάτου τὰς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 28 παρ. 6 ὅριζομένας προϋποθέσεις χαρακτηρισμοῦ των ὧν μελῶν οἰκογενείας δικαιουμένων συντάξεως καὶ τὰς τοιαύτας τῆς παρ. 6 τοῦ ἄρθρου 29.

Τὸ ἄρθρον 28 παρ. 1 ὅριζει τὰ ἀκόλουθα:

ει). Ὁ ἡσφαλισμένος παρὰ τῷ Ἰδρύματι δικαιοῦται συντάξεων λόγω γήρατος ἔαν κατὰ τὴν ὑποβολὴν τῆς αἰτήσεως ἔχῃ συμπληρώσει τὸ 65ον τῆς ἡλικίας του ἢ ἡ ἡσφαλισμένη τὸ 60ον καὶ ἐπραγματοποίησε δύο χιλιάδας πεντακοίσιας (2.500) τουλάχιστον ἡμέρας ἐργασίας. Τὸ ὡς ἄνω κατάστατο ὅριον ἡμέρων ἐργασίας αὐξάνεται προσδευτικῶς εἰς 4.050 ἐν συνόλῳ προστιθεμένων εἰς τὰς 2.500 ἡμέρας ἐργασίας ἀνὰ 175 τοιούτων κατὰ μέσον ὅρου καθ' ἕκαστον ἐπόμενον ἡμερολογιακὸν ἔτος, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ Ἰη. Ἰανουαρίου 1962.

Υπὸ τὰς αὐτὰς ὡς ἄνω χρονικάς προϋποθέσεις, δικαιοῦνται συντάξεως λόγω γήρατος, ἀνεξαρτήτως ὅρου ἡλικίας καὶ οἱ παρὰ τῷ Ἰδρύματι ἡσφαλισμένοι, ἀποδειγμένως τυφοὶ ἔξ αμφοτέρων τῶν ὀφθαλμῶν.

Ια). Ὁ συμπληρώσας τὸ 62ον ἔτος τῆς ἡλικίας του ἡσφαλισμένος ἢ τὸ 57ον ἡ ἡσφαλισμένη δικαιοῦται συντάξεως λόγω γήρατος ἔαν ἐπραγματοποίησεν ἔξ χιλιάδας (6.000) τουλάχιστον ἡμέρας ἐργασίας κατὰ τὴν ὑποβολὴν αἰτίσεως.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμὸς αὐξάνεται προσδευτικῶς εἰς 10.000 ἐν συνόλῳ προστιθεμένων εἰς τὰς 6.000 ἡμέρας ἀνὰ 225 τοιούτων κατὰ μέσον ὅρου καθ' ἕκαστον ἐπόμενον ἡμερολογιακὸν ἔτος, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ Ἰη. Ἰανουαρίου 1962.

16. Ὁ ἡσφαλισμένος δικαιοῦται συντάξεως λόγω ἀναπτηρίας ἔαν κατέστη ἀνάπτηρος κατὰ τὴν Ἕνωσιν τῆς ἐπομένης παραγράφου καὶ ἐπραγματοποίησε χιλιάδας πεντακοίσιας τουλάχιστον ἡμέρας ἐργασίας, ἔξ ὀν 300 τουλάχιστον ἐντὸς τῶν πέντε ἑῶν τῶν ἀμέσως προπογεμένων ἔκεινου καθ' ὁ κατέστη ἀνάπτηρος ἢ ἐπραγματοποίησε τὸν ὑπὸ τῶν παρ. I καὶ Ια τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀπαιτούμενον ἀριθμὸν ἡμερῶν ἐργασίας δικαιοῦνται συντάξεως κατὰ τὰς ἐπομένας παραγράφους.

Καὶ τὸ ἄρθρον 28 παρ. 6 ὅριζει τὰ ἔξης:

«6. Ἐν περιπτώσει θανάτου συνταξιούχου λόγω ἀναπτηρίας ἢ γήρατος ἢ ἐπιδόματούχου λόγω ἀναπροσαρμογῆς ἢ ἡσφαλισμένου ἔχοντος πραγματοποίησε τουλάχιστον 1.500 ἡμέρας ἐργασίας, ἔξ ὀν 300 τουλάχιστον ἐντὸς τῶν 5 ἑῶν τῶν ἀμέσως προπογεμένων ἔκεινου καθ' ὁ ἐπῆλθεν ὁ θάνατος ἢ ἡσφαλισμένου ἔχοντος πραγματοποίησε τὸν ὑπὸ τῆς παρ. I τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀπαιτούμενον ἀριθμὸν ἡμερῶν ἐργασίας δικαιοῦνται συντάξεως κατὰ τὰς ἐπομένας παραγράφους».

Καὶ τὸ ἄρθρον 29 παρ. 6 ὅριζει τὰ ἔξης:

«6. Τὸ δικαιώμα εἰς σύνταξιν ἡ εἰς ἐπίδομα ἀναπροσαρμογῆς λήγει εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνός, καθ' ὃν χρόνον Ἐλασθεῖται ἡ θάνατος τοῦ συνταξιούχου ἢ τοῦ ἐπιδόματού-

χου λόγω ἀναπροσαρμογῆς ἢ ὁ ἀνάπτηρος ἔπαινον νὰ πληροῖ τὰς προϋποθέσεις τοῦ ἄρθρου 28, παρ. 2, ἢ ἐπὶ τῆς ἡμέρας εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνός καθ' ὃν συνήψει νέον γάμον καὶ ἐπὶ τέκνων, ἔγγονων καὶ προγόνων, εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνός, καθ' ὃν συμεπλήρωσαν τὸ 18ον ἔτος τῆς ἡλικίας των ἢ πρὸ τούτου συνήψαν γάμον.

Τὸ ἀνωτέρω ὅριον ἡλικίας δὲν ισχύει προκειμένου περὶ τέκνου, ἔγγονου ἢ προγόνου ἀνικάνου πρὸς πάσαν βιοποριστικὴν ἐργασίαν, «έφ» ὅσον ἡ ἀνικάνων ὑφίστατο κατὰ τὸν χρόνο τῆς συμπλήρωσεως τοῦ 18ου ἔτους τῆς ἡλικίας του.

Τὰς προϋποθέσεις συνταξιοδοτήσεως ἔκ του N.A.T. ὅριζει τὸ ἄρθρον 12 τοῦ N. 4502) 1966 ὥστε ὅριζει τὰ ἀκόλουθα:

1. Χορηγεῖται σύνταξις γήρατος εἰς ναυτικόν, ἀποσυρόμενον ὅριστικῶς τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ὑπὸ τὰς κάτεσθι προϋποθέσεις:

Α) Ἐάν συμεπλήρωσεν ἡλικίαν πεντήκοντα πέντε (55) ἔτῶν καὶ «πραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν» τουλάχιστον διακοσίων τεσσαράκοντα (240) μηνῶν.

Β) Ἐάν συμεπλήρωσε «πραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν» μείζονα τῶν διακοσίων τεσσαράκοντα (240) μηνῶν, ὅτι κατὰ τὸ ἐδάφιον Α' τῆς παρούσης παρ. ἡλικία μειούται, κατὰ τόσα ἑπτή, ὅσα δωδεκάμηνα, πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας, συμεπλήρωσεν ὁ ναυτικός πλέον τῶν διακοσίων τεσσαράκοντα (240) μηνῶν, οὐχὶ δικαιούτων τοῦ πεντηκοστοῦ ἔτους τῆς ἡλικίας του.

Γ) Ἐάν ἔχῃ ἡλικίαν ἀνωτέρων τῶν πεντήκοντα πέντε (55) ἔτῶν, δῆτα ὁ κατὰ τὸ ἐδάφιον Α' τῆς παρούσης παρ. χρόνος «πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας» μειούται, κατὰ τόσα δωδεκάμηνα, δῆτα ἡ ἡλικία αὐτοῦ ὑπερβαίνει τὰ πεντήκοντα (55) ἑπτη, πάντας οὐχὶ κάτω τῶν ἑκατὸν ὅγδοηκοντα (180) μηνῶν.

2. Χορηγεῖται σύνταξις ἀνικάνωτος εἰς τὸν καθιστάμενον ἔξ οἰσσδήποτε αἰτίας ἀπολύτως ἢ σχετικῶς ἀνίκανον, συνεπείᾳ ἀτυχήματος ἐπελθόντος ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ ἢ προκληθέντος ἔξ ἀφορμῆς ταύτης, ὑπὸ τὰς ἀκόλουθους προϋποθέσεις:

α) Ἐάν οὗτος ἀνήκει εἰς συγκεκροτημένον πλήρωμα πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας ἢ είργάζετο ὡς πλήρωμα ἐπὶ ἀσφαλιστικῶς μετά τοῦ N.A.T. συμβεβλημένου πλοίου. κλπ.ε

Καὶ τίθεται ἡδη τὸ ἔρωτημα:

Υπὸ ποίας προϋποθέσεις θάτη γήρατος συνταξιούχου λόγω ἀναπτηρίας λήγει εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνός, καθ' ὃν χρόνον θάνατος τοῦ συνταξιούχου ἢ τοῦ ἐπιδόματού-

χου λόγω ἀναπροσαρμογῆς λήγει εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνός, καθ' ὃν συμεπλήρωσεν τὸν χρόνο τῆς ἡλικίας του.

Διότι οἱ ναυτικοὶ, α) λόγω γήρατος εἰς σύνταξιοδοτούνται κατὰ κανόνα ἀμά τη συμ-

πληρώσει τοῦ 55ου ἔτους τῆς ἡλικίας των, συντρεχουσών καὶ τῶν λοιπῶν προϋποθέσεων τοῦ νόμου, εἰς ὠρισμένας δὲ περιπτώσεις καὶ τοῦ 50ου,

6) λόγω ἀτυχήματος ἐπελθόντος ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ ἢ προκληθέντος ἔξ ἀφορμῆς ταύτης συνταξιοδοτούνται ἔστω καὶ ὅντες μᾶς ἡμέρας ὑπηρεσίαν καὶ ἀνεξαρτήτως ἡλικίας, ἀρκεῖ νὰ κατέστησαν ἀπολύτως καὶ σχετικῶς ἀνίκανοι διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ

γ) λόγω ἀνικάνωτης συνταξιοδοτούνται ἔφ' ὅσον κατέστησαν ἀνίκανοι (ἀπολύτως ἢ σχετικῶς) ἔξ οἰσσδήποτε αἰτίας, ἔφ' ὅσον δημάς ἔχουν συμπληρώσει! θαλασσίαν ὑπηρεσίαν τουλάχιστον 15 ἔτῶν καὶ ἀνεξαρτήτως ἡλικίας.

Ἡ συνταξιοδότησις λόγω γήρατος δὲν ἔχει ἀνάγκη ἀναλύσεως.

Ἡ συνταξιοδότησις λόγω ἀτυχήματος εἶναι τόσον εὐρεῖα ὥστε ὁ ναυτικὸς ὁ ὅποιος είναι ναυτολογημένος, ὅπουδήποτε καὶ ὁποιοδήποτε καὶ ὅν πάθη ἀτυχήματα είναι δέδιο ὅτι θά συνταξιοδοτηθῇ. Ἐκρίθη ἀπὸ τὴν Νομολογίαν τοῦ Συμβουλίου Ἔπικρατείας ὅτι ναυτικοὶ οἱ ὅποιοι είναι ναυτολογημένοι καὶ δισκεδάζουν καὶ ψυχαγωγοῦνται μετὰ γυναικῶν καὶ κατὰ τὴν ὥραν τῆς διασκεδάσεως ἀποθηκήσουν, θεωροῦνται ὡς ὑποστάντες ἀτυχήματα ἔξ ἀφορμῆς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ οἱ οἰκογένειαί των συντάξεως.

Ἐπίσης ναυτικός κλέπτων καὶ καταπλακωθεὶς κατὰ τὴν ὥραν ἔκεινην θεωρεῖται ἀτυχήσας ἔξ ἀφορμῆς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ δικαιοῦται συντάξεως ἢ οἰκογένεια.

Ἐπίσης ναυτικός μαχαιρώσας συνάδελφον του ἐν τῷ πλοίῳ, ἢ ἐκτὸς αὐτοῦ, καθ' ὃν ὥραν είναι ναυτολογημένος καὶ ἀτυχήσας εἰς τὰ μαχαιρώματά του, θεωρεῖται ἀτυχήσας ἔξ ἀφορμῆς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ οἱ οἰκογένεια του θά δικαιωθῆ συντάξεως.

Ἐπίσης ναυτικός ναυτολογημένος καὶ ὑφιστάμενος αὐτοκινητοποιὸν ἀτυχήματα ἔξ οἰσσδήποτε αἰτίας καὶ ὅν τὸ ὑπέστη καὶ ἀνεξαρτήτως ὑπαιτιότητος θά δικαιωθῇ ἢ αὐτὸς ὅν ζήσῃ καὶ μείνῃ ἀνίκανος ἢ η οἰκογένεια του συντάξεως.

Ἡ συνταξιοδότησις διμως λόγω ἀνικάνωτης ἔξ οἰσσδήποτε αἰτίας ἔχει προϋπόθεσιν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἔτους 15. Ἡ ἀνικάνωτης είναι ἐν προκειμένῳ ἀσχετος μὲ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν. Διότι ὅν ἔκ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας προήλθε, ήτοι ἔξ ἀτυχήματος τότε ισχύουν ὅτι ἀνωτέρω διὰ τὸ ἀτυχήματα ἀνεφέρθησαν καὶ ὁ ναυτικός ἢ η οἰκογένεια του θά συνταξιοδοτηθοῦν.

Καὶ ἐπειδὴ πολλοὶ οἱ ναυτικοὶ καθίστανται ἀνίκανοι διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ δέν ἔχουν συμπληρώσει 15ετῆ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, δὲν δύνανται δὲ νὰ ἐργασθοῦν εἰς τὴν θάλασσαν ἔδημοιοργήθη τὸ θέμα ἀφαρμογῆς τῆς ἐλαχιστῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας τοῦ I.K.A., οὐχὶ ὁρθῶς βεβαίως, ἐνώ θά δεῖ δημόσιες νὰ δῶση τὴν λύσιν εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς μέ βάσιν τὴν κειμένην περὶ N.A.T. Νομοθεσίαν καὶ μὲ ὠρισμένας προϋποθέσεις. Καὶ ίσοις αὐταὶ κα-

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

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

65/68, Leadenhall Street,

London, EC3A 2AP

Telephone: 01-480 6666

Telex: 888639

Telegrams: Colocotron London E.C. 3

τὰ τὴν γνώμην μας.

1) Κατ' ἄρχην δὲν θὰ πρέπει νὰ περιληφθοῦν οἱ ναυτικοὶ οἱ ὅποιοι ἐκρίθησαν ἀνίκανοι διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα σχετικῶν καὶ διαρκῶν. Αὐτοὶ ἐνῷ εἶναι ἀνίκανοι διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἶναι ίκανοι δῆμως δι' ὑπηρεσίαν ἢ ἔργασίαν εἰς τὴν ἥραν. Δεδομένου δὲ ὅτι ισχύει σήμερον ἡ διαδοχικὴ ἀσφάλισις ὑπὸ ωριμένων προϋποθέσεις καὶ εἰς τοὺς ναυτικούς, αἱ ὅποιαι προϋποθέσεις ΠΡΕΠΕΙ προσδοτικῶν νὰ ἐκλείψουν διὰ νὰ ισχύσῃ ἡ διαδοχικὴ ἀσφάλισις ἀνευ περιορισμῶν ἐν καιρῷ, θὰ δύνανται οἱ ἀνωτέρω ἀνίκανοι ναυτικοὶ διὰ τὴν θάλασσαν, νὰ ἔργασθούν εἰς τὴν ἥραν καὶ νὰ συμπληρώσουν προϋποθέσεις τοῦ τελευταίου Ἀσφαλιστικοῦ Φορέως ὡστε συνυπολογίζοντες καὶ τὴν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν των νὰ συνταξιοδοτηθοῦν.

2) Πρέπει ὁ ναυτικός νὰ ἔχῃ συμπληρώσει τὸ οὐλάχιστον 5 ετῶν θα λασσο σι-αν ὑπηρεσίαν εἰς πλοΐα ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν ἡ συμβεβλημένα μὲ τὸ Ν.Α.Τ.

Ἡ προϋπόθεσις αὕτη κρίνεται ἀπαραίτητος διὰ νὰ ὑπάρξῃ τουλάχιστον ἔνας δεσμὸς ἐργάζομένου, πλοίου καὶ Ν.Α.Τ., ὡστε νὰ δικαιολογεῖται ὅτι ἴσως καὶ ἡ ναυτικὴ ἔργασία σίστων καὶ διλογοχρόνιος ἔχει τὸ μεριδίον της εἰς τὴν ἀστυχίαν τοῦ συνανθρώπου μας.

3) Ἡ 5ετής θαλασσία ὑπηρεσία νὰ πραγματοποιηθῇ κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τῆς ἀνίκανότητος 10 ετῶν.

Ἡ λύσις αὕτη ἀποσκοπεῖ νὰ προστατεύσῃ τὸν ναυτικὸν. Διότι τὸ σύνθητο συμβαίνον εἶναι ἡ 9μηνος ἔργασία καὶ ἡ 3μηνος ἡ δημητριος ἀνάπτασί του, ὑπὸ κανονικάς συνθήκας ἀγορᾶς τῆς ἔργασίας του.

4) Νὰ ἔχῃ ὁ ναυτικός πρὸ τῆς ἀνίκανότητός του ἔξανην τουλάχιστον διαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἐντὸς τῆς τελευταίας διετίας.

5) Νὰ είναι ἀπολύτως καὶ διαρκῶς ἀνίκανος διοίσοντος ἐπάγγελμα.

6) Ἡ ἀνίκανότης νὰ μὴ προῆλθε συνεπεία πλημμελήματος ἡ κακουργήματος ὑπὸ αὐτοῦ διαπραχθέντος δι' ὅτι κατεδικάσθη διὰ τελεσιδίους ἀπόστασεως.

7) Νὰ μὴν είναι συνταξιούχος τοῦ Δημοσίου, Νομικοῦ Προσώπου Δημοσίου Δικαίου ἡ ἔτερος Ὀργανισμού κυρίας ἀσφαλίσεως.

Ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις, κατὰ τὴν γνώμην μου πάντοτε, θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ θεσπισθῇ καὶ ἡ ἐλαχιστὴ ἀσφαλιστικὴ προστασία εἰς τοὺς ναυτικούς, τοὺς ἀνικάνους διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Καὶ ἀλλοι μικρότεροι ἡ μεγαλύτεροι περιορισμοὶ θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ τεθοῦν. Ἰδία νὰ λαμβάνεται ὑπὸψις τὸ μηνιαῖον ἐκ πάσης πηγῆς εἰσόδημα τοῦ ναυτικοῦ.

Ἄλλα τὸ θέμα είναι καὶ σοδαρὸν καὶ ἔχει ἀνάγκην καὶ περαιτέρω μελέτης.

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος

Η ΕΟΡΤΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΤΗΣ ΥΔΡΑΣ

Τὸ πρωὶ τῆς Κυριακῆς 13 Ἰουνίου, διακόσιοι καὶ πλέον ἀπόφοιτοι τῆς Σχολῆς "Υδρας, συγκεντρωμένοι ἀπὸ τὴν Λέσχη τους, πήγαν στὴν "Υδρα νὰ προσκυνήσουν στὸν παλιὸν ὅμορφο ναὸ τῆς ναυτικῆς τους παιδείας. Ἐναύλωσαν τὸ τουριστικὸ σκάφος «ΜΕΛΑΤΕΜΙ». Ήσαν καὶ ἔφθασαν στὸ νησὶ γεμάτοι νοσταλγία καὶ ἀναμνήσεις. Ἡ Σχολὴ τοὺς ὑποδέχθηκε μὲ δλεῖς τὶς τιμές. Κανονισμοὶ, σημαιοστολισμός, λεμβοδρομίες καὶ ιστιοδρομίες, ἡταν τὸ πρώτο μέρος τῆς ἔορτῆς. Ἀκολούθησε παράταξη τῶν μαθητῶν καὶ ἡ ἐν μέρους τῶν ἀποφοίτων κατάθεσις στεφάνων στὸ Ήρω. Ἐκεῖ ὁ πρόεδρος τῆς Λέσχης, ἔφοπλιστής καὶ παλαιός μαθητής τῆς Σχολῆς κ. Σπ. Ράνης, προσεφώνησε τοὺς μαθητάς καὶ ἐνέχειρισεν εἰς τὸν ἀρχηγὸν αὐτῶν ὡραία ἀναμνηστικὴ πλάκα. Στὴν προσφώνησή του μεταξὺ ἄλλων εἶπε :

«Νέοι: σπουδαστές, φύγαμε νέοι σὰν κι' ἔρας. Φέραμε τὴν ἐλληνικὴ σημαία σ' ὅλες τὶς θάλασσες καὶ τοὺς ὀκεανούς τῆς Γῆς. Καὶ στοὺς πιὸ μακρινοὺς δρόμους τοῦ πλανήτη μας φέραμε τὴ γλώσσα καὶ τὰ τραγούδια μας. "Οπως κάνανε καὶ οἱ πιὸ παλιοὶ ἀπὸ μᾶς. "Οπως βάλ κάνεται σεῖς σύριο. Σὰν θὰ βγήτε καὶ σεῖς μὲ τὴ σειρά σας στὸν πηγαίμῳ γιὰ τὴν Ἰθάκη, τοὺς Λαιοστρυόνες καὶ τοὺς Κύκλωπες νὰ μὴ τοὺς λογαριάσετε. Τὸν ἄγριο Ποσειδώνα ἐμπιστευθῆτε τὸν γιατὶ εἶναι "Ἐλληνας θεός. "Ετοι κάναμε καὶ μεῖς. "Ετσι νὰ κάνετε καὶ σεῖς αὔριο, νέοι σπουδαστές, κι' ἡ Ἰθάκη θάναι δικῆ σας.

»Σήμερα γυρίζουμε στὴ Σχολὴ μας, στὶς ρίζες μας. Γυρίζουμε ἀπὸ πιὸ καὶ πιὸ ἀφρόδιτος παιζόντας χαρούμενα στὶς πρώτες τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, δ' ἀγέρας σφυρίζοντας στὰ ἔστρια, τὸ κῦμα τρέχοντας διαστικά στὶς πάντες τραγουδάνε τὸ τραγούδι τοῦ μόχου, τῆς λεβεντίας, τῆς ναυτούνης, τῆς προκοπῆς. Τραγουδάνε τὸ ἐλληνικὸ ναυτικὸ τραγούδι.

»Ἐτοι πέρασαν τὰ χρόνια. Σὰν τὸν ἀφρό ποὺ σθήνει στὶς πρόδρες, σὰν τὸν ἀγέρα ποὺ σφυρίζει στὰ ἔστρια, σὰν τὸ κῦμα ποὺ τρέχει στὶς πάντες.

»Κι' δύμως, σὰν φύγαμε νέοι καὶ ρωμαλίοι ἡμάστε σὰν καὶ σᾶς, νέοι σπουδαστές. "Ἀλκιμοὶ νεανίες ἡμάστε. «"Ἄμμες ποκ' ἡμεῖς ἀλκιμοὶ νεανίας.»

Σ' αὐτὸν ὁ ἀρχηγὸς τῶν μαθητῶν ἀπέντησε :

«Ἐμεῖς, οἱ νέοι σπουδασταὶ τῆς ἀρχαιοτέρας ἐν Ἑλλάδι ναυτικῆς Σχολῆς, ἀπὸ τὴν ὁποίαν καὶ ἐσεῖς κατὰ τὸ παρελθὸν ἐλάβατε τὰς πρώτας γνώσεις τῆς ναυτιλίας μας, αἰσθανόμεθα εὐτυχεῖς διὰ τὴν σημειώνην ἐκ τοῦ σύνεγγυς πρώτην ἐπαφὴν μας.

»Αναλογιζόμενοι τὸ μέγεθος τῶν ὑπηρεσιῶν, τὰς ὅποιας προσεφέρετε καὶ συνεχίζετε προσφέροντες εἰς τὴν Ἑλληνική Ναυτιλία, ἐκφράζομεν τὸν πλήρη θαυμασμόν μας καὶ ὑποσχόμεθα ὅπως συνεχίσωμεν τὸ δύσκολον τούτο ἔργον σας, προσπαθούντες νὰ ἐπιτύχωμεν τὸ :

«Ἄμμες δὲ γ' ἐσόμεθα πολλῷ κάρονες.»

Τέλος, ὁ Διοικητὴς τῆς Σχολῆς, πλωτάρχης Λ.Σ. κ. Β. Παπαγιάννης προσεφώνησε τοὺς παλαιοὺς ἀποφοίτους εἰπὼν μεταξὺ τῶν ἄλλων :

«Εἶμαι ιδιάστερα εύτυχής, διότι ἔτυχε εἰς ἐμὲ δ' κλῆρος νὰ διοικῶ τὴν Σχολήν σας, οἵμερα ποὺ πραγματοποιεῖται ἡ πρώτη ἐπίσκεψις τῶν μελῶν τῆς Λέσχης εἰς τὴν μητέρα τῆς Σχολῆς δικῆ σας.»

»Θεωρῶ τὴν ἐπίσκεψίν σας αὐτὴν Ιστορικῆς σημασίας διὰ τὴν Σχολήν. Ἀποτελεῖται ἀπαρχῆν ἐνὸς δεσμοῦ τῶν παλαιῶν μεταξύ τοῦ νεαρούς δοκίμους.

»Ἐν συνεχείᾳ ἀκολούθησε δεξίωσις στὴν Σχολὴ ἡ ὅποια περιποιήθηκε ἔξαρτητα τοὺς παλαιοὺς μαθητάς της. Τὴν τελετὴ τίμησαν μὲ τὴν παρουσία τους δ. Μητροπολίτης "Υδρας, δ. Δήμαρχος "Υδρας, δ. Ἀρχηγὸς Λ.Σ. ὑποναύαρχος κ. Α. Σκιαδᾶς, δ. ὑποναύαρχος κ. Ξ. Ἀντωνιάδης, χρόνιος Διευθυντῆς καὶ θεμελιωτῆς τῆς συγχρόνου δημοσίας ναυτικῆς παιδείας, οἱ παλαιοὶ Διοικηταὶ τῆς Σχολῆς "Ἀρχιπλοίαρχοι κ. Ε. Φραγκίσκος καὶ Π. Φουστέρης, δ. Δ) τῆς Ν. Ἐκπαιδεύσεως τοῦ YEN πλοίαρχος κ. Σωτηρόπουλος, δ. προσωπάρχης YEN πλωτάρχης κ. Ντούνης κ.α.

»Οταν οἱ ἐκδηλώσεις τελείωσαν καὶ οἱ ἀπόφοιτοι ξαναγύριζαν στὸν Πειραιά, ἡταν κοινὴ ὀλων ἀναγγώριστις, ὅτι ἡ γιορτὴ διχι μόνον εἶχε πετύχει πλήρως, ἀλλὰ καὶ ὅτι ἀποτελούσε τὴν ἀπαρχῆ μιᾶς συγκινητικῆς τελετῆς ποὺ πρέπει νὰ ἐπαναλαμβάνεται. Καὶ διεβίβασαν πρόθυμα τὰ συγχαρητήρια τους στοὺς ὄργανωντας καὶ τὶς θερμές εὐχαριστίες στὴν Διοικητὴ τῆς Σχολῆς γιὰ τὴν πλούσια καὶ αὐθόρμητη περιποίηση.

FENTIS SUPPLY CORP. SERVING THE PORTS OF CALIFORNIA U.S.A.

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. MARKET 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, 831-8703

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS - MIKE S. KTISTAKIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠ. ΣΤΟΛΟΥ

ΜΙΑ ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΣ

Τέσσαρες χώραι κατέχουν τὸ 61% τῶν σκαφών φορτίου εἰς χύμα. Τὴν πέμπτην θέσιν κατέχει ἡ Ἐλλάς, ηῆτις τὸ 1975 ἐσημείωσε εἰς τὸν τομέα τούτον αὐξήσις 2,7 ἑκατομ. τόνων. 'Η μέση ἡλικία τοῦ παγκοσμίου στόλου σκαφών τοιούτου φορτίου εἶναι 6,5 ἑτῶν. Καὶ ὄντιστοιχούν : 'Ηλικία 5 ἑτῶν διὰ τὰ «πολλαπλά», 6,5 διὰ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ 6,6 διὰ τὰ παραδοσιακά. 'Η νεωτέρα εἰς ἡλικίαν ναυτιλία είναι ἡ νορβηγική, ἀκολουθουμένη ἀπὸ τὴν Ἱαπωνικήν, μὲ 4,9 διὰ τὴν πρώτην καὶ 5,3 διὰ τὴν δευτέραν.

Εἰς διάστημα μᾶς δεκατίας — ἀπὸ τὸν 'Ιανουαρίου 1966 μέχρι καὶ τοῦ παρελθόντος 'Ιανουαρίου — ὁ παγκόσμιος στόλος πλοίων διὰ φορτία εἰς χύμα — ἔηρά καὶ ὑγρά — (μονάδες τούλαχιστον 10 χιλιάδων τόνων ἑκάστη) ἐσημείωσε μέσον ἐπήσιου ποσοστὸν αὐξήσεως 14,5% ἀνέλθον ἐκ τῶν 114 ἑκατομ. τόνων εἰς 441 ἑκατομ. τόν. Τὸ ποσοστὸν τούτο κατανέμεται εἰς 13% διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, 29% διὰ τὰ σύνθετα καὶ 16% διὰ τὰ ὑπόλοιπα.

Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια περιλαμβάνονται καὶ ἑκεῖνα τὰ ἀπασχολούμενα διὰ μεταφορᾶς καθαρῶν προϊόντων (δὲν περιλαμβάνονται τὰ ὑγραεριοφόρα καὶ ἑκεῖνα μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων). Μεταξὺ τῶν «πολλαπλῶν» τὰ Ο/Ο καὶ Β/Ο εἰς τὴν δόμαδα τῶν παραδοσιακῶν τὰ μεταλλοφόρα, τὰ ὄχηματα γωγά καὶ τὰ μικτά διὰ φορτία εἰς χύμα καὶ ἐμπορευματοκιβώτια.

Διὰ τὰς τρεῖς μεγάλας κατηγορίας αἱ κάτωθι λεπτομέρειαι είναι γνωσταὶ :

Δεξαμενόπλοια : 'Η συμμετοχὴ τῶν εἰς τὴν συνολικὴν χωρητικότητα τὸ 1966

ἡτο 68%, ἥδη κατῆλθεν εἰς 66%. Εἰς ἀπολύτους ἀριθμοὺς ἀνῆλθον ἀπὸ 86 ἑκατ. τόνους εἰς 291 ἑκατ. τόν.

Πολλὰ πλῆρης χρήσεως : 'Η συμμετοχὴ τῶν ἀνῆλθεν ἀπὸ 3 εἰς 10% καὶ εἰς ἀπολύτους ἀριθμοὺς ἀπὸ 3,4 ἑκατ. τόν. εἰς 44,2 ἑκατ. τόν. (37,4 τὸ 1974, 42,1 τὸ 1975).

Παραδοσιακά : 'Η συμμετοχὴ τῶν ἀνῆλθεν ἀπὸ 19% εἰς 24% καὶ εἰς ἀπολύτους ἀριθμοὺς ἀπὸ 24,6 ἑκατ. τόν. εἰς 105,7 ἑκατ. τόν.

Κατὰ τὴν δεκατίαν αἱ παραδόσεις εἶχον τακτικὸν ρυθμὸν μεταξὺ τῶν αἰχμῶν 17,5 ἑκατ. τόν. τὸ 1966 καὶ 56,2 τόν. τὸ 1975, μὲ ἔξαιρέσεις εἰς τὰ πολλαπλῆς χρήσεως τῶν ὅποιων ἡ πορεία ὑπῆρχεν ἡ κάτωθι : 994 χιλ. τόν. τὸ 1966, 3,1 ἑκατ. τόν. τὸ 1967, 2,8 ἑκατ. τὸ 1968, 2,1 τὸ 1969, 8,4 τὸ 1973, 4,7 τὸ 1974 καὶ 2,6 ἑκατ. τόν. τὸ 1975.

Ἡ μέση αὐξήσις ἀνὰ μονάδα χωρητικότητος ἀνῆλθεν ἀπὸ 28.900 τόν. εἰς 62.700. Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ἡ αὐξήσις ἀπὸ 30.900 ἀνῆλθεν εἰς 84.600 (εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ

1976 τὸ 59% τῶν δεξαμενοπλοίων ἡσαν χωρητικότητος, κάτω τῶν 60.000 τόν.), τὰ «πολλαπλῆς» ἀπὸ 35.900 τόν. εἰς 110.100 (τὸ ἴμισυ τῶν τοιούτων σκαφῶν τὸν παρελθόντα 'Ιανουαρίου ἡσαν κάτω τῶν 100 χιλ. τόν.).

Εἰς τὴν παγκόσμιον κλίμακα διὰ σημαίας αἱ πρώται θέσεις κατέχονται σταθερῶς ἀπὸ τὴν Λιβερίαν 'Ιαπωνίαν, Μεγ. Βρετανίαν, Νορβηγίαν καὶ Ἐλλάδα.

'Η συνολικὴ συμμετοχὴ ὅλων αὐτῶν τῶν σηματιῶν παρουσίασε μίαν πτῶσιν ἀπὸ τοῦ 1974 κατελθόντα ἀπὸ τὸ 70 εἰς τὸ 68%.

'Η ἔξειδιξ τῶν παραγγελιῶν ἡτο ἐμφανῶς θετικὴ μέχρι τοῦ 1973, ὅταν ἀπὸ τὰ 37,6 ἑκατ. τόν. τοῦ 1966 ἀνῆλθεν εἰς 231 ἑκατ. τόν. Τὸ 1974 ἐσημειώθη ἡ πτῶσις μὲ μείωσιν εἰς 197, ἑκατ. τόν. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1976 ἡτο μόνον 110 ἑκατ. τόν. 'Η μέση κατὰ μονάδα χωρητικότητος αὐξήσις τῶν ύπο παραγγελίαν κατὰ τὴν δεκαετίαν, ἀνῆλθεν ἀπὸ 54.200 τόν. εἰς 90.400 τόν. Διὰ τὰ πετρελαιοφόρα ἀπὸ 76.200 εἰς 150.000 τόν., διὰ τὰ «πολλαπλῆς» ἀπὸ 72.900 τόν. εἰς 118.100 τόν., διὰ τὰ παραδοσιακά ἀπὸ 36.400 εἰς 40.500 τόν. Αἱ ἐτήσιαι παραγγελίαι ἀπὸ 25,3 ἑκατ. τόν. τοῦ 1966 ἀνῆλθον εἰς 124,1 ἑκατ. τόν. τὸ 1973, 36,6 τὸ 1974 καὶ 18,2 τὸ 1975.

Πάντα τὰ προεκτεθέντα στοιχεῖα καὶ λεπτομέρειαι ἀνάφερονται εἰς ἑκθεσιν τῶν Φέρντε & 'Εγκερ.

Παραθέτομεν, ἐπίσης, καὶ τὸν κατωτέρῳ ἀναλυτικὸν πίνακα, μὲ χωρητικότητα ἐκπεφρασμένην εἰς χιλιάδας τόνων :

Χώρα	Δεξαμ. πλοια	Πολλαπλῆς	Παραδοσιακά	Σύνολο
Λιβερία	89.957	12.539	25.354	127.850
'Ιαπωνία	32.123	5.682	15.308	53.113
Μεγ. Βρετανία	32.153	5.389	9.768	47.310
Νορβηγία	25.545	7.023	8.962	41.530

"Ολαι δομοῦ αἱ ἀνωτέρω χώραι κατέχουν τὸ 61% τοῦ παγκοσμίου συνόλου. (29% ἡ Λιβερία, 12% ἡ 'Ιαπωνία, 11% Μεγ. Βρετανία καὶ 9% ἡ Νορβηγία). Παρουσιάζουν τὰς μεγαλυτέρας αὐξήσεις κατὰ τὸ 1975 ἀντιστοίχως : Νορβηγία 2,6, 'Ιαπωνία καὶ Μεγ. Βρετανία 2,4. 'Ακολουθεῖ ἡ Ἐλλὰς κατέχουσα τὴν πέμπτην θέσιν, σημειώσασα δῦμας κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον αὐξήσιν 2,7 ἑκατ. τόνων.

'Η μέση ἡλικία τοῦ ὑπὸ ἔξεισιν στόλου ἀνῆλθεν εἰς 6,6 ἑτη, ἐκ τῶν ὅποιων ἀντιστοίχως 5 ἑτη διὰ τὰ «πολλαπλῆς», 6,5 διὰ τὰ πετρελαιοφόρα καὶ 6,6 διὰ τὰ παραδοσιακά.

'Η νεαρωτέρα Ναυτιλία είναι ἡ νορβηγική, μὲ μέσην ἡλικίαν 4,9 ἑτῶν, ἀκολουθουμένη ἀπὸ τὴν Ἱαπωνικήν μὲ 5,3 ἑτη.

'Η μέση κατὰ μονάδα χωρητικότης είναι 62.700 τόνων διὰ τὸ σύνολον. Διὰ τὰ πετρελαιοφόρα 84.600 τόν. Διὰ τὰ «πολλαπλῆς» 110.100 καὶ 41.400 διὰ τὰ παραδοσιακά.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ταχύτητα αὐτῆς ἀνῆλθεν εἰς 15,3 κόμβους διὰ τὸ σύνολον, 15,5 διὰ τὰ πολλαπλῆς, 15,4 διὰ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ 14,9 διὰ τὰ συμβατικά.

ITALY
AT YOUR SERVICE IN ALL ITALIAN PORTS
"MEDOV"

The Mediterranean &
Overseas Shipping Agency S.p.A.

GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS
Shipbrokers — Oil & Bunker Contractors
Research and Development

Via XX Settembre 29/7
16121 Genoa

Phones: 54.13.61 (Five lines)
Telex: 27046 (Medov)
Cables: Medov Genoa

ΑΓΓΛΙΚΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ

ΓΙΑ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ
ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΤΑΧΥΡΥΘΜΑ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ
ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

ΟΜΟΝΟΙΑ — Πατησίων 21
Τηλ. 537-229 3ος "Οροφος

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: Cereseast Tokyo — Telex: Q222-4067

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Συνεχίζεται ή άγοραστική δραστηριότης.- Διογκούνται ή "Τράμπ" Ναυτιλία

ΣΚΑΦΗ 4445, ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ 49.717.621

'Επιλαμβανόμεθα της καθιερωμένης στατιστικής άνασκοπήσεως της δυνάμεως της Ναυτιλίας μας κατά τό α' έξαμηνον του 1976. Είς 115 σκάφη, 1.419.185 τόν. γκρός άνέρχεται η σημειώσισα αύξησης. Προήλθεν αύτη έκ ναυπηγήσεων, ιδίᾳ όμως από άγοράς μεταχειρισμένων σκαφών.

'Άξιοσημείωτον τό γεγονός οτι ή κάτω των 10 έτών ήλικία του στόλου μας (25.836.768 τόν. γκρός) άποτελεί τό 51,97% του συνόλου. Πλοία ποιοτικώς άνωτερα άγοράζονται. Η ποιοτική δελτίωσις καταφανώς πλέον διά των άριθμών διαπιστώνται.

'Η στροφή, έπίσης, πρός τό Έλληνικόν Νηολόγιον δαίνει σταθερώς αύξανομένη. Αί ξένα σημαίαι έγκαταλείπονται όλιγον κατ' άλιγον (α' έξαμηνον 1976 ή Κυανόλευκος κυματίζει έπι σκαφών 26.625.711 τόν. γκρός. Αύξησης κατά 116 σκάφη, 1.517.270 τόν. γκρός). Η Λιβεριανή, άντιθέτως, υποχωρεί κατά 109.073 τόν. γκρός.

Κατέχομεν σταθερώς τάς άκραις έπαλξεις είς τόν χώρον τού Παγκοσμίου Έμπορικού Ναυτικού (σκάφη 4.445, τόν. γκρός 49.717.621). Αφαιρούντες από τήν Λιβεριανήν (τήν δάνειον σημαίαν) την έλληνοκτήτην χωρητικότητα, καταλαμβάνομεν τήν πρώτην θέσιν μεταξύ όλων τών ναυτικών χωρών του Κόσμου.

Τό σύγχρονον έλληνικόν «θαύμα» συνετελέσθη χάρις είς τήν ναυσίδιον δραστηριότητα τού 'Έλληνος. Πάγκοινος ή άναγνωρίσις. Οι GREEKS άποσχολούν τήν διεθνή ναυτιλιακήν άγοράν, ούσον κανείς άλλος λαός.

'Ανάλογος πρός τήν σταθερώς είσεται άναπτυσσομένην δύναμιν της Ναυτιλίας μας είναι καὶ τού ναυτεργατικού μας δυναμικού ή ραγδαία αύξησης. Στατιστικαὶ άτυχών άλλειπουν. Πάντως, όμως, τάς έλληνικά πληρώματα, τάς έπιβαίνοντα τών πλοίων μας, υπερβαίνουν τάς 120 χιλιάδας.

'Ιδού έν συνεχεία ή λεπτομερεστέρα άνάλυσις τών άριθμών :

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝΤΑ

Τάς καθελκυσθέντα κατά τό α' έξαμηνον του 1976 σκάφη άνηλθον είς 40, συνολικής χωρητικότητος 1.385.384 τόν. γκρός, έναντι 40 σκαφών, 1.543.036 τόν. γκρός τού άντιστοιχου έξαμηνον του 1975 καὶ 36 σκαφών 1.361.118 τόν. γκρός τού 1974. Έκ τών καθελκυσθέντων τά 20 σκάφη, χωρητικότητος 394.783 τόν. γκρός ήσαν μπάλκ κάρριερς, 6 σκάφη, χωρητικότητος 44.976 τόν. γκρός, συνήθη φορτηγά, 2 μικτά 107.000 τόν. γκρός καὶ 12 δεξαμενόπλοια 838.625 τόν. γκρός. Έξ αύτων, 31 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 782.430 τόν. γκρός ένεγράφονται είς τό Έλληνικόν Νηολόγιον, ήτοι ποσοστὸν 56,48%, ένω τά 9, συνολικής χωρητικότητος 602.954 τόν. γκρός ένεγράφονται είς τό Λιβεριανόν, ήτοι ποσοστὸν 43,52%. Οι άντιστοιχοι άριθμοι διά τό 1975 ήσαν 35% καὶ 65%.

'Η κατανομή τών καθελκύσεων έμφασίνηται είς τήν κατωτέρω πίνακα :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς	Φορτηγά	Μικτά	Δεξ.) πλοια
	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός
Έλληνική	15 254.729	6 44.976	2 107.000	8 375.725
Λιβεριανή	5 140.054	—	—	4 462.900
Σύνολον	20 394.783	6 44.976	2 107.000	12 838.625

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τάς άγορασθέντα έκ τής άλλοδαπής μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά, ξηρού φορτίου, μικτά καὶ δεξαμενόπλοια άνηλθον είς 142, συνολικής χωρητικότητος 1.821.892 τόν. γκρός, έναντι 68 σκαφών, 884.177 τόν. γκρός τού άντιστοιχου έξαμηνον τού 1975 καὶ 92 σκαφών, 1.105.231 τόν. γκρός τού 1974.

'Έκ τών άγορασθέντων αύτων σκαφών τό 67,66% ένεγράφη είς τό Έλληνικόν Νηολόγιον (85 σκάφη, 1.232.741 τόν. γκρός), τό 22,08% είς τό Λιβεριανόν, τό 3,75% είς τό Παναμαϊκόν, τό 5,80% είς τό Κυπριακόν καὶ τό 0,71% είς τό νηολόγιον τής Σιγκαπούρης.

'Η κατανομή των κατ' είδος καὶ σημαίας, ύπο τάς όποιας ένησηογήθησαν, έχει ώς κάτωθι :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς	Φορτηγά	Μικτά	Δεξ.) πλοια
	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός
Έλληνική	15 244.107	52 250.790	2 99.552	16 638.292
Λιβεριανή	4 105.023	4 21.439	—	7 275.761
Παναμαϊκή	1 13.726	9 25.151	—	1 29.534
Κυπριακή	—	29 105.599	—	—
Σιγκαπούρης	—	2 12.918	—	—
Σύνολον	20 362.856	96 415.897	2 99.552	24 943.587

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα είς άλλοδαπούς, έλληνικής πλοιοκτησίας σκάφη, άνηλθον είς 25, 445.700 τόν. γκρός, κατά τό α' έξαμηνον τού 1976. Οι άντιστοιχοι άριθμοι διά τό 1975 καὶ 1974 ήσαν 39 σκάφη 401.869 τόν. γκρός καὶ 67 σκάφη, 693.608 τόν. γκρός. 'Η κατανομή των κατ' είδος καὶ σημαίας έχει ώς κάτωθι :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ Κάρριερς	Φορτηγά	Δεξ.) πλοια
	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός
Έλληνική	2 25.213	9 64.433	1 11.713
Λιβεριανή	2 58.757	1 7.643	7 263.505
Κυπριακή	—	3 14.436	—
Σύνολον	4 83.970	13 86.512	8 275.218

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Τά διαλυθέντα, έξ αλλο, παρήλια σκάφη άνηλθον, κατά τό ύπο άνασκοπησιν έξαμηνον είς 53, 969.866 τόν. γκρός καὶ άναφέρονται είς μπάλκ κάρριερς, φορτηγά, ξηρού φορτίου, μικτά καὶ δεξαμενόπλοια. Οι άντιστοιχοι άριθμοι διά τό 1975 καὶ 1974 ήσαν 60 σκάφη, 851.181 τόν. γκρός καὶ 65 σκάφη, 485.843 τόν. γκρός.

'Η κατανομή των κατά σημαίας καὶ κατηγορίας πλοίων έχει ώς άκολούθως :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς	Φορτηγά	Μικτά	Δεξ.) πλοια
	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός	Πλοία T. γκρός
Έλληνική	1 11.558	1 10.323	—	25 398.934
Λιβεριανή	1 14.269	—	1 17.180	21 462.322
Παναμαϊκή	—	—	—	2 48.269
Κυπριακή	—	1 7.011	—	—
Σύνολον	2 25.827	2 17.334	1 17.180	48 909.525

'Η πορεία τών διαλύσεων άπο τού 1964 μέχρι καὶ τού α' έξαμηνον τού 1976 έμφασίνηται είς τήν κάτωθι πίνακα :

"Έτος 1964	Διελύθησαν	28 σκάφη	199.213 τόν. γκρός
> 1965	>	47	267.622 >
> 1966	>	57	434.087 >
> 1967	>	160	1.108.322 >
> 1968	>	156	1.068.431 >
> 1969	>	153	1.100.814 >
> 1970	>	78	543.499 >
> 1971	>	105	688.406 >
> 1972	>	125	923.768 >
> 1973	>	112	734.820 >
> 1974	>	112	845.532 >
> 1975	>	107	1.515.169 >
> 1976 α' έξαμηνον	>	53	969.866 >

ΙΒ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Άλμοντ Β.	12.628	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
"Άνδρος Τέμπο	104.561	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
'Ατλαντικ Πρόγκρες	100.282	ήγοράσθη έξι 'Ισπανίας
'Άτλας Μάρινερ	53.335	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Κάρο Λόγγος	51.696	ήγοράσθη έκ Λιθερίας
Κάρο Μαλέας	53.908	ήγοράσθη έκ Λιθερίας
Κηφεύς	16.562	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Κύκνος	16.562	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Μαριμπλάνκα	67.512	ήγοράσθη έξι 'Ισπανίας
Νίτσα	16.562	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Σ κάφη 10	493.608	

ΙΓ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγαίον	12.317	ήγοράσθη έκ Γιουγκοσλαβίας
'Αλκυών Μέντ	37.888	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
'Αποικία	13.022	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Βασίλης	12.368	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Θεόδωρος Κ.	22.365	ήγοράσθη έκ Σουηδίας
Θιάκι	13.023	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Κίγκ Κάδμος	29.797	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Κίγκ Πηλεύς	20.487	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Ναυσικά	11.750	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Πανοσεάνικ Φέιμ	34.179	ήγοράσθη έξι Λιθερίας
Ρόλλινγκ Γουστίνη	8.590	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Σάουθερν Κρός	31.214	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας
Σπέτσαι	11.962	ήγοράσθη έκ Λιθερίας
Σ κάφη 13	258.962	

ΙΔ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Άβεντζερ	19.673	ήγοράσθη έκ Λιθερίας
Σινσέριτο	15.463	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Στόλτ 'Ιντούν	11.583	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Σ κάφη 3	46.719	

ΙΕ' ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βικτώρια	14.917	ήγοράσθη
Σ κάφος 1	14.917	

ΙΣΤ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγαίον	1.746	ήγοράσθη
Αικατερίνη Π.	450	
'Αταλάντη	12.712	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
'Ελλας	6.445	ήγοράσθη έξι 'Ισραήλ
Λητώ	2.572	
Μαστρογιώργης	1.960	
Σίτι όφ Ανδρος	1.021	
Φλασίγκ Ντόλφιν I	142	
Φλασίγκ Ντόλφιν II	142	
Χυσάνθεμον	1.331	
Όκεανος	10.902	ήγοράσθη έκ Παναμά
Σ κάφη 11	39.423	

ΙΖ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αθανάσιος II	497	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
"Αριστον	998	ήγοράσθη
Γιουροφίνα (δ.)	2.792	ήγοράσθη έκ Γαλλίας
Δημητράκης	620	ήγοράσθη έκ Πολωνίας
'Ελινα Γ.	499	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Εύδοξούλα	199	ήγοράσθη
Ζεύς	493	ήγοράσθη
Θαλασσομάχος	365	ύπεστειλε τὴν παναματίκην
'Ιωάννης Μ.	488	ήγοράσθη
Κωνσταντίνος Κ.	500	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Λάκυ	478	
Νικόλας	499	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
'Ολύμπιος 'Ερμῆς	954	ήγοράσθη έκ νοτ. 'Αφρικῆς
Πολύδωρος	299	
Σιλβί	500	ήγοράσθη
Σίνεντ I	499	
Στέλλα III	996	
Τορωνάτος	114	
Σ κάφη 18	11.740	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65**

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αλέκος	10.887	χαρακτηρισθὲν δόλικὴ ἀπώλεια
Σάντα Κλάους	11.445	ἐπωλήθη νοτιοαμερ. συμφέροντα

Σ κάφη 2 22.332

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγιος Νικόλαος IV	11.558	ἐπωλήθη διαλυτὰς "Απω Άνατολ.
Σ κάφος 1	11.558	

Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αννελί	13.768	ἐπωλήθη λιθεριανὰ συμφέροντα
Σ κάφος 1	13.768	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγίς "Αϊλαντ	9.078	παρέμεινεν ύπο τὴν κυπριακὴν
'Αριστείδης	11.700	ὑψώσει τὴν λιθεριανὴν
'Αριστομάχος	11.700	ὑψώσει τὴν λιθεριανὴν
Μίς Παπαλιού	9.241	δόλικὴ ἀπώλεια
Μόλδοβα	9.101	ἐπωλήθη ἵνδικά συμφέροντα
Σάντα Κλειδώ	8.849	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάντα Μάγια	9.038	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φάρερ Πάνος	9.382	ὑψώσει τὴν λιθεριανὴν
Σ κάφη 8	78.089	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αδάμαστος	1.095	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν
'Αρτεμίδη III	9.675	ἐπωλήθη σουηδικά συμφέροντα
Γκόλντεν Λήντερ	8.159	έβυθισθη
'Ερινιώ	10.323	ἐπωλήθη Δυτικογερμανούς διαλ.
'Ηλίας Κ.	4.039	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν
Θασίτης	8.046	ὑψώσει τὴν λιθεριανὴν
Κίγκ Μίνως	11.156	ἐπωλήθη νιγηριανά συμφέροντα
Κιρίν	9.403	δόλικὴ ἀπώλεια
'Ολυμπία II	1.197	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν
Σ κάφη 9	63.093	

ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγία Σοφία	2.375	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν
"Αγιος Νικόλας	8.254	ἐπωλήθη ξένα συμφέροντα
Αλκυών	1.886	ὑψώσει τὴν παναματίκην
"Αφρικαν Τρέιντερ	2.945	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν
Κάππταιν Στέλιος	3.832	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν
Κάρολος	2.408	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν
Κασσάνδρα	1.273	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν
Κατερίνα Κ.	1.126	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν
Κέρκης	2.131	δόλικὴ ἀπώλεια
Λιντεντσάνη	4.785	ἐπωλήθη ἀγοραστάς "Απω Άνατ.
Πρωτεύς 2	2.372	ἐπωλήθη αὐστριακά συμφέροντα
Ρεγγίνα	1.203	ἐπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σίακινα	3.767	έβυθισθη
Σ κάφη 13	38.357	

Ο όνομαστικός κατάλογος των άνωτέρω μεταβολών έχει ώς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αρχάγγελος	30.200	καθειλκύσθη Μαϊζούρου
"Ελλεσποντ Κάρεπτζ	22.893	καθειλκύσθη Ναμούρα
Μότσαρτ Φέστιβαλ	18.950	καθειλκύσθη Γιοκοσούκα
Νικήτας Ρούσσος	35.500	καθειλκύσθη Σάντερλαντ
Πέταλον	32.511	καθειλκύσθη Χακούτατές
Σ κάφη 5	140.054	

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλτη "Άχιλλετ ΙΙ	19.450	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Τραμουντάνα	22.759	ήγοράσθη ἐκ Νορδηγίας
Φανάρι	52.664	ήγοράσθη ἐκ Νορδηγίας
Σ κάφη 3	94.873	

Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρήγκαλ Σέιμπερ	15.719	ήγοράσθη ἐκ Νορδηγίας
Σαυρίθερ	13.881	ήγοράσθη ἐκ Νορδηγίας
Σ κάφη 2	29.600	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αριστεΐδης	11.700	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
'Αριστόμαχος	11.700	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Καλλιόπη	4.707	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Τάκι	3.921	ήγοράσθη ἐξ Ισπωνίας
Φάρερ Πάνιος	9.216	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 5	41.244	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Παρατηρήσεις	Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός
"Αρης	8.046	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Μπράδο Τρέιντερ	4.026	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Σηφάρερ	8.785	ήγοράσθη ἐξ Ολλανδίας
Σ κάφη 3	20.857	

ΣΤ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Παρατηρήσεις	Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός
Λορέντζο Χαλκούσης	39.617	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 1	39.617	

Ζ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βασιλικός	66.000	καθειλκύσθη 'Οσίμα
"Ομερίκ	198.000	καθειλκύσθη Κούρε
Πολυβένη Κ.	60.900	καθειλκύσθη Χιροσίμα
Στράν Σπειώ	138.000	καθειλκύσθη Σακάτη
Σ κάφη 4	462.900	

Η' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	119.811	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Παλμύρα	54.705	ήγοράσθη ἐκ Νορδηγίας
Σ κάφη 2	174.516	

Θ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ακτιούμ	35.824	ήγοράσθη ἐκ Νορδηγίας
'Ινταν	27.415	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Κάρντιφ ΙΙ	48.024	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Πόλαρ Λάτιον	40.893	ήγοράσθη ἐκ Νορδηγίας
Σάμος Στάρ	33.746	ήγοράσθη ἐκ Δανίας
Σολάνα	35.154	ήγοράσθη ἐκ Νορδηγίας
Σ κάφη 6	221.056	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ερμής	16.055	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
"Ηβη	28.774	έσυμετο θέμη
Κυνθία	11.801	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σίντυ	18.287	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Φίθη Αθηνίου	11.024	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Χρυσάνθη Γ. Λ.	16.275	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 6	102.216	

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μελτέμη ΙΙ	9.755	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Πουέρτο Μπιουτράγκο	14.269	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Σαΐντ Πρόδιντενς	22.248	έπωλήθη ἀγγλικά συμφέροντα
Σήβιου	13.083	έπωλήθη ιταλικά συμφέροντα
Σορόκος	29.632	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 5	88.987	

Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαίσφερ Πρέστιτζ	16.010	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 1	16.010	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Ιλκον Ντάλιο	7.643	έπωλήθη γαλλικά συμφέροντα
Νικόλ. Γ. Λιθανός	11.025	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	18.668	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Εμμαν. Μάρκου	8.539	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ζωή Γ.	3.829	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Θεομήτωρ ΙΙΙ	15.314	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Λεων. Βογιατζίδης	10.499	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Μπέρτη Μάικελς	4.636	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Πέλρ. 'Αϊλαντ	10.865	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Χώκ	11.912	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Σ κάφη 7	65.594	

ΣΤ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κεραυνός	17.180	έπωλήθη διαλυτάς Φορμόζης
Σ κάφη 1	17.180	

Ζ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βιντσέντια	67.000	έπωλήθη ἀραβικά συμφέροντα
Κηφεύς	16.563	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κύκνος	16.563	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Μίλητος	57.136	έπωλήθη ἀλγερινά συμφέροντα
Νίτσα	16.563	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Νόρθ Μόναρκ	67.000	έπωλήθη ἀραβικά συμφέροντα
'Ολύμπικ Μπρέιβερ	125.000	όλική ἀπώλεια
Σ κάφη 7	365.825	

Ζ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜ. ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπετάν Κομνηνός . . .	2.494	δλική άπωλεια
Νικόλας	3.466	δλική άπωλεια
Σ κάφη 2	5.960	

Η' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Λορέντζο Χαλκούσης . . .	39.617	ύψωσε τήν λιθερισμήν
Σ κάφη 1	39.617	

Θ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγαίς Ντίλιντζες . . .	8.951	δλική άπωλεια
Βιολάντω Ν. Γουλανδρή	119.811	ύψωσε τήν λιθερισμήν
Γουόρλντ Τζάιαντ . . .	170.000	μή παραληφθέν
Σ κάφη 3	298.762	

Ι' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ατλαντικ Κίγκ	25.172	έπωλήθη διαλυτάς Φορμόζης
"Αχιλλες	31.571	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
"Εβρος	20.687	έπωλήθη Βραζιλιανούς διαλυτάς
'Εμμ. Κολοκοτρώνης .	21.185	έπωλήθη διαλυτάς Φορμόζης
Εύανθια	12.754	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Κανάρης	12.630	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Μάστερ Σταθίδης . . .	12.927	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Σκορπίδη	26.032	έπωλήθη Αμερικανούς διαλυτάς
Χριστίνα	19.300	δλική άπωλεια
Σ κάφη 9	182.258	

ΙΑ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αλκαδίς	16.210	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
'Αντίλλες	11.792	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Γαύριον	13.649	έπωλήθη διαλυτάς Ισπανούς
Γεώργιος Κ.	20.417	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Γκρέγκορη	11.914	έπωλήθη διαλυτάς Ισπανούς
Ζανίλη	12.962	ύψωσε τήν παναματικήν
Θεόδωρος Β.	11.713	έπωλήθη ξένοι συμφέροντας
Λητώ	12.577	έπωλήθη διαλυτάς Γιουγκοσλάβ.
Λόγιαλ Κολοκοτρώνης .	25.317	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Μαρία Ε.	10.607	έπωλήθη διαλυτάς Πακιστανούς
Μαριλένα Μ.	15.789	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Νίκαια	11.356	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Ντηφέντερ Κολ) τρόνης .	8.821	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Πέτρολα Β	20.746	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Πολικός	10.970	έπωλήθη διαλυτάς Γιουγκοσλάβ.
Χάριετ	21.006	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Σ κάφη 16	235.846	

ΙΒ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛ. ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αριστέα	8.422	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Πέτρολα IV	10.735	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Σπύρος	5.648	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Σ κάφη 3	24.805	

ΙΓ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σήστηπην Μάστερ . . .	2.723	μετεφέρθη στά φορτηγά
Σήστηπην Τσάλλεντζερ .	7.671	μετεφέρθη στά φορτηγά
Στέλλα Πολάρις	11.353	έπωλήθη είς "Αραβας" άγοραστάς
Χρυσή Λαμος	2.000	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σ κάφη 4	23.747	

ΙΔ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αιόνιαν Σκάου	499	έπωλήθη άλλοδαπούς
'Αντιγόνη	497	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δέσποι. Γεωργαντή . .	249	έδυθισθη
Καπετάν Γιώργης . . .	427	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ντισκόδερυ I	392	έπωλήθη πρός διάλυσιν
'Οκτώ	291	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πέντε	139	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πρώτο	696	έδυθισθη
Σ κάφη 8	3.190	

'Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά προσθήκη 116 σκαφών και 1.517.270 τόν. γκρός, ητίς προστιθεμένη είς τήν ύπάρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1975 δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινήν τοιαύτην, ύπό την KYANOLEYKON, άπό :

3.087 σκάφη, 26.625.711 τόν. γκρός

'Η δύναμις αυτή, κατά κατηγορίας πλοίων, έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν :

Μπάλικ κάρριερς νεότευκτα	15 τ. γκρός	254.729
Μπάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75 ..	258	» 4.713.151
Μπάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 ..	158	» 2.360.984
Μπάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55 ..	9	» 115.300
Μπάλικ κάρριερς πολέμ. ναυπηγήσεως .	1	» 14.425
Φορτηγά νεότευκτα	6	» 44.976
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75 ..	293	» 2.001.090
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65 ..	474	» 3.266.636
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55 ..	342	» 1.465.076
Φορτηγά πολέμ. και προπολ. ναυπηγ. .	42	» 121.929
Μικτά νεότευκτα	2	» 107.000
Μικτά ναυπηγήσεως 1966—75 ..	21	» 1.256.648
Μικτά ναυπηγήσεως 1956—65 ..	2	» 62.128
Μικτά ναυπηγήσεως 1946—55 ..	1	» 22.878
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	8	» 375.725
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1966—75 ..	81	» 4.217.497
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956—65 ..	198	» 4.383.960
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946—55 ..	53	» 700.266
Δεξαμεν. πολέμ. και προπολ. ναυπηγ. .	5	» 11.591
'Υπερωκεάνια	8	» 157.399
'Επιβατηγά, όχηματαγωγά, τουριστικά .	288	» 601.583
Διάφορα	822	» 370.740

Σύνολον σκάφη 3.087 » 26.625.711

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

'Αι σημειωθείσαι αύξουσιώσεις κατά τό ύπό άνασκοπησιν έξαμηνον είς τήν ύπό την λιθερισμήν σημάσιαν, έλληνικής πλοιοκτησίας δύναμιν, έπεφερον τήν μείωσιν της είς άριθμον σκαφών και τονάκι. 'Η έγγραφή νεότευκτων μονάδων είς τό νηολογιον της, κυρίως δεξαμενόπλοιον, υπερεκαλύθη άπό τήν διαγραφήν σκαφών πωληθέντων είς άλλοδαπούς και κατά μέγιστον ποσοστὸν παρηλίκων δεξαμενόπλοιων πωληθέντων πρός διάλυσιν.

'Αναλυτικώτερον αι μεταβολαί αύτα είχουν ώς άκολούθως:

'Ενεγράφθησαν 31 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 1.224.717 τόν. γκρός με τήν κάτωθι, κατά κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν:

Μπάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75 ..	5 τ. γκρός	140.054
Μπάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 ..	3	» 94.873
Μπάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55 ..	2	» 29.600
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75 ..	5	» 41.244
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65 ..	3	» 20.857
Μικτά ναυπηγήσεως 1966—75 ..	1	» 39.617
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	4	» 462.900
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966—75 ..	2	» 174.516
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956—65 ..	6	» 221.056

Σύνολον σκάφη 31 » 1.224.717

'Διεγράφησαν, έξ αλλου, κατά τό αύτο χρονικὸν διάστημα, 62 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 1.333.790 τόν. γκρός έχοντα τήν κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Μπάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75 ..	6 τ. γκρός	102.216
Μπάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 ..	5	» 88.987
Μπάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55 ..	1	» 16.010
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75 ..	2	» 18.668
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65 ..	7	» 65.594
Μικτά ναυπηγήσεως 1956—65 ..	1	» 17.180
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966—75 ..	7	» 365.825
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956—65 ..	26	» 557.377
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946—55 ..	7	» 101.933

Σύνολον σκάφη 62 » 1.333.790

Η ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αλεξάνδρα I	20.926	έπωλήθη διαλυτάς Μεσογείου
"Άλλιμαρ	13.023	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
'Απολλώνις	29.141	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Γουόρλιν 'Ιντάστρου ..	25.490	έπωλήθη διαλυτάς "Άπω Ανατολ.
Θαλή	13.360	ύψωσε τὴν πανασματίκην
Καστέλλα	20.564	έπωλήθη διαλυτάς "Άπω Ανατολ.
Κίγκ Κάδμος	29.797	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κίγκ Πηλεύς	20.487	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κορώνια Κάνυον	12.317	όλική απώλεια
Κοσμάς	13.760	έπωλήθη Κορέατας διαλυτάς
Κόσταλ Τέξας	25.271	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Κυρά Χριστίνα	11.978	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Λεπαντώ	16.721	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Λόντον	59.534	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Λυκαίον	27.526	έπωλήθη άγοραστάς "Άπω Ανατ.
Μίραμαρ	8.590	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Μπήκον	22.779	έπωλήθη Κορέατας διαλυτάς
Μπούένα Σουέρτε	22.846	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Ναράντα	16.492	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Νάτα	23.785	έπωλήθη Γιουγκοσλαβίους διαλυτάς
Νέσο	12.907	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Ντέλφικ Ράνερ	21.340	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
"Οσσα	23.232	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Στόλτ Στίουαρτ	12.668	έπωλήθη χιλιανά συμφέροντα
Τζέμινι	21.831	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Τρέιντ Χόνορ	31.012	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Σ κάφη 26	557.377	

Θ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
"Άριστον	22.891	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Δημήτριος Δ. Μ.	13.173	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Μαίκηφαρ Λόγιαλτου ..	12.123	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Νεπτούνος	11.018	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Παλούς	15.683	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σινόεριτ	15.463	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Στόλτ Ιντούν	11.582	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 7	101.933	

"Από τὰς διωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά μείωσις 31 σκαφῶν καὶ 109.073 τόν. γκρός, ήτις αφαιρούμενή ἀπὸ τὴν ύπαρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1975 δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ύπο τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν ἀπό :

659 σκάφη, 19.771.741 τόν. γκρός

"Η δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	5 τ. γκρός	140.054
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75 ..	123	» 2.571.966
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 ..	67	» 1.044.938
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55 ..	3	» 39.470
Μπάλκ κάρριερς πολεμ. ναυπηγήσεως ..	8	» 112.183
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75 ..	29	» 264.433
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65 ..	65	» 557.576
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55 ..	13	» 73.965
Μικτά ναυπηγήσεως 1966—75	30	» 1.794.062
Μικτά ναυπηγήσεως 1956—65	12	» 358.221
Μικτά ναυπηγήσεως 1946—55	3	» 40.378
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	4	» 462.900
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1966—75	94	» 7.465.322
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956—65	166	» 4.317.046
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946—55	32	» 515.600
"Επιβατηγά, όχηματαγώγά, τουριστικά	1	» 6.644
Διάφορα	4	» 6.983
Σ υνολον σκάφη	659	» 19.771.741

Η ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗ

Μικρὰν αὔξησιν εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ τονᾶς ἐνεφάνισεν καὶ κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἡ Παναματικὴ σημαία, διεθειλούμενη εἰς τὴν ἕγγραφὴν πλοίων ἀγορασθέντων ἐξ ἀλλοδαπῆς εἰς τὸ νηολόγιον τῆς. "Αναλυτικώτερον : Αἱ ἕγγραφαι ἀνήλθον εἰς 18 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 109.463 τόν. γκρός, ἔχοντα τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 ..	1 τ. γκρός	13.726
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65 ..	7 »	21.917
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55 ..	5 »	15.422
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγ. ..	1 »	1.569
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1956—65 ..	2 »	42.894
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1946—55 ..	1 »	12.962
Διάφορα	1 »	973

Σ υνολον σκάφη

Αἱ διαγραφαὶ, ἔξ ἄλλου, ἀνήλθον εἰς 11 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 76.147 τόν. γκρός μὲ τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55 ..	1 τ. γκρός	9.907
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65 ..	1 »	2.265
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55 ..	4 »	9.515
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1956—65 ..	1 »	30.187
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1946—55 ..	1 »	18.082
"Επιβατηγά, όχηματαγώγά, τουριστικά	1 »	5.327
Διάφορα	2 »	864

Σ υνολον σκάφη

Σύνθεσιν :

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νιού Κόνκεστ	13.726	ήγοράσθη ἐκ Παναμᾶ
Σ κάφος 1	13.726	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

"Άγιος Ν.	2.265	ήγοράσθη ἐκ Νοτίου Αφρικῆς
'Άξιός	2.299	ήγοράσθη ἐκ Νοτίου Αφρικῆς
Γ. Παπᾶς	1.739	ὑπέστειλε τὴν κυπριακὴν
"Εβρος	2.299	ήγοράσθη ἐκ Νοτίου Αφρικῆς
Κύθονς	4.784	ήγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Σοφία Β.	2.012	παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν
Χόσ Μπένιν	6.519	ήγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Σ κάφη 7	21.917	

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
"Άγια Θαλασσινή ...	8.120	ὑπέστειλε τὴν κυπριακὴν
Αἴγκλ	3.239	ήγοράσθη ἐκ Πορτογαλίας
Γεράσιμος Μ.	1.116	ήγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Νικήτας Μ.	1.886	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Πάρνης	1.061	ήγοράσθη ἐκ Παναμᾶ
Σ κάφη 5	15.422	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜ. ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάππαιν 'Αντώνης ...	1.569	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Σ κάφος 1	1.569	

Ε' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γεώργιος Β. Σφίκας .	29.534	ήγοράσθη ἐκ Παναμᾶ
Εύτερπη	13.360	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν
Σ κάφη 2	42.894	

Ζ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ζανίλλ	12.962	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφος 1	12.962	

Η' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σόνια (δ.)	973	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Σ κάφος 1	973	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Σιρόκος 1	9.907	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σκάφος 1	9.907	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγιος Ν.	2.265	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σκάφος 1	2.265	

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αλτόνα	3.405	ύψωσε τήν κυανόλευκον
'Αρουάνα	1.960	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Καλή	1.923	όλική άπωλεια
'Οδυσσεύς	2.227	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σκάφη 4	9.515	

Δ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέσσεντζερ	30.187	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊθάν
Σκάφος 1	30.187	

Ε' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαλάγια	18.082	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Σκάφη 1	18.082	

ΣΤ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πρίνες Σίσου	5.327	όλική άπωλεια
Σκάφη 1	5.327	

Ζ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γεώργιος Β.	489	έδυσθη
Θαλασσομάχος	365	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σκάφη 2	864	

'Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά προσθήκη 7 σκαφών και: 33.316 τόν. γκρός, ηπιας προστιθεμένη εις τήν ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1975 δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην ύπο τήν ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ σημαίαν από:

119 σκάφη, 805.388 τόν. γκρός

'Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας πλοίων έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μιτάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1966-75 ..	1 τ. γκρός	18.328
Μιτάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1956-65 ..	6 »	85.779
Μιτάλικ κάρριερς πολεμικ. ναυπηγήσεως	1 »	14.540
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75 ..	1 »	1.567
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	16 »	69.943
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	26 »	87.940
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολεμ. ναυπηγ.	3 »	11.426
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	13 »	279.046
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	8 »	107.846
'Υπερωκενία	4 »	89.603
'Επιβατηγά, όχηματαγωγά, τουριστικά	2 »	19.085
Διάφορα	38 »	20.285
Σύνολον σκάφη	119 »	805.388

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

'Η από τού 1974 σημειωθείσα κάμψις εις τήν κυπριακήν σημαίαν έξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ λῆξαν έξάμηνον τοῦ 1976. Αἱ σημειώθεισαι προσθαφαίρεσις ἐπέφερον αὔξησην τοῦ ἀριθμού τῶν πλοί-

ων, μείωσιν δὲ τοῦ τονάξ τῆς ύπο τήν σημαίαν τῆς Μεγαλονήσου δυνάμεως. Αἱ διαγραφαὶ ύπερεβέησαν τάς ἐγγραφάς εἰς τονάξ μὲ ἀποτέλεσμα τήν περαιτέρω μείωσιν τῆς, ὡς κατωτέρω, ἐπιπομερεῖδις ἀπεικονίζεται:

Ἐνεγράφησαν 60 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 175.560 τ. γκρός μὲ τήν κάτωθι κατὰ κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75 ..	10 τ. γκρός	38.725
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	18 »	80.531
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	15 »	45.241
Διάφορα	17 »	11.063
Σύνολον σκάφη	60 »	175.560

Διεγράφησαν ἐπίσης, 38 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 205.527 τόν. γκρός, ἔχοντα τήν κάτωθι σύνθεσιν, κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Μιτάλικ κάρριερς ναυπηγ. 1956-65 ..	2 τ. γκρός	16.239
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75 ..	3 »	7.053
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	12 »	50.622
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	11 »	60.008
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65 ..	2 »	25.344
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55 ..	2 »	31.133
'Επιβατηγά, όχηματαγωγά, τουριστικά	1 »	12.712
Διάφορα	5 »	2.416
Σύνολον σκάφη	38 »	205.527

Ο δύναμαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν έχει ὡς κάτωθι :

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκομάσα	4.731	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Γκούντ 'Εξπλόρερ ..	2.997	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Γκούντ Τρέιντερ	6.415	ήγοράσθη
Γκούντ Χόουπ	2.993	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Κάτε Α.	2.993	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Μπάχζα	2.660	ήγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Ντεγκέντο	9.078	παρέμεινεν ύπο τήν κυπριακήν
Ράντιαν Κλαουντία ..	1.208	ήγοράσθη ἐξ Αγγλίας
Τίνι Π.	2.990	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Φάρχα	2.660	ήγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Σκάφη 10	38.725	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αδάμαστος	1.095	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
'Αθενς Σή	4.903	ήγοράσθη ἐξ Ολλανδ. Ινδιῶν
Ακακία	1.199	ήγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
'Άλκορ	1.839	ήγοράσθη ἐκ Γερμανίας
'Ανθούλα	1.225	ήγοράσθη ἐκ Γερμανίας
'Αρκάδιαν	11.912	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
'Ελλη Ζ.	1.587	ήγοράσθη ἐκ Γαλλίας
'Ηλιας 'Αγγελάκος ..	14.653	ήγοράσθη ἐκ Γερμανίας
'Ηλιας Κ.	4.039	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Μπέσου Γ.	1.565	ήγοράσθη ἐξ Αγγλίας
Μπριτζίνια I	6.753	ήγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Ντάμα	1.054	ήγοράσθη ἐκ Δανίας
'Ολύμπια II	1.197	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σεγκόλεν	1.683	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Σηλάτιφ	1.989	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Φαίη II	10.499	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Φώτης	1.574	διόρθωσις ἥλικιας
Χριστίνα I	11.765	ήγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Σκάφη 18	80.531	

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αγία Σοφία	2.379	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Γαρβιήλ I.	5.406	ήγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Γκρέιτς Σέϋλορ	1.313	ήγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Εύάγγελος	1.273	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Θεία Δέσποινα	11.276	ήγοράσθη ἐξ Αγγλίας
'Ιωάννης	1.575	ήγοράσθη ἐξ Αγγλίας
Κάππαιν Στέλιος	3.837	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Κάρολος	2.336	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Κατερίνα Κ.	1.126	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Κύμη	2.945	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Λάιον	5.608	παρέμεινεν εἰς τήν δύναμιν

Μάνια	1.597	ήγοράσθη έξι Αγγλίας
Νικόλαος Γ.	1.863	ήγοράσθη έξι Παναμά
Πύλος	1.581	ήγοράσθη έξι άλλοδαπτης
Στρυμών	1.126	ήγοράσθη έξι Καναδά
Σ κάφη 15	45.241	

Δ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
"Άγιος Δημήτριος Κ.	369	
'Αθανάσιος Σ.	800	
'Αννα Β.	424	
Γεώργιος Γκίλας	493	ήγοράσθη έξι Ολλανδίας
Δαρείος	949	
Δέσποινα Κ. (δ.)	1.871	
Εύα Β.	497	ήγοράσθη έξι Γερμανίας
Ζέμπρας Στάρ	500	ήγοράσθη έξι Γερμανίας
Κατερίνα 'Ελ.	498	
Μήλος 1.	776	ήγοράσθη έξι Γερμανίας
Πέταλον	499	ήγοράσθη έξι Γερμανίας
Πρόδρομος II	495	
Σή Βίγκορ	419	
Σή Θάντ IX	999	ήγοράσθη έξι Ιαπωνίας
Σουζάκο	441	ήγοράσθη έξι Ολλανδίας
Σπήνη Γκέιλ	600	ήγοράσθη
Τζέμινι	433	ήγοράσθη
Σ κάφη 17	11.063	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΛΑΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καλλιόπη 'Αντωνάτου	10.246	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Κουήν όφ "Αμπελος	5.993	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	16.239	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάτιε Α.	2.993	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Ρουγία	2.486	έπωλήθη σουηδικά συμφέροντα
Φότης	1.574	διόρθωσις ήλικιας
Σ κάφη 3	7.053	

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αλεφάνη	2.261	έπωλήθη άγοραστάς Βενεζουέλας
Γεώργιος Π. Α.	1.739	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Γκόλιντεν 'Αρρόου	8.523	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Κυραρήνη	4.210	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Λίτσα	2.569	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μαριτόνια	7.863	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μάτζικ	3.379	έθυμισθη
Μπρένσετ	3.377	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Νιγηρία	3.897	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σηφάρερ	8.267	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Τίτσα	2.299	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Τράνσγ. Ναβιγκέτορ	2.238	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 12	50.622	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αγιά Θαλασσινή	8.120	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
"Επτικ	1.779	ύψωσε τήν κυανόλευκον
"Ηδη	1.570	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Κατερίνα Κ.	7.011	έπωλήθη έλληνας διαλυτάς
Κυραβάθια	8.532	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μάριαν	7.933	έθυμισθη
Νίκε	9.689	έπωλήθη είς Σομαλούς



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

CABLES:

"FAROSCO"

CAPE TOWN FAROS & C. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 228829 - 226057

16 - 20, TENNANT STREET • CAPE TOWN • SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΓΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ

AFTER HRS TEL. 965108

446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΗΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- SERVICE 24 HRS A DAY 365 DAYS PER YEAR.
- GENERAL ENGINE DECK & CABIN STORES.

Our Moto: HIGHEST QUALITY • EXPERT SERVICE • LOWEST POSSIBLE PRICES

Ντόλφιν	2.472	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σέουτα	3.570	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σίλβερ Σκάϋ	6.974	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Φούλμαρ Τρέιντερ	2.358	έβιθισθη
Σ κάφη 11	60.008	

Ε' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βασίλης	12.369	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Συναρούσα	12.975	όλική ἀπώλεια
Σ κάφη 2	25.344	

ΣΤ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κατίνα Μ.	10.339	ἐπωλήθη Ἰσπανοὺς διαλυτὰς
Μαριμπρούνα	20.794	ἐπωλήθη διαλυτὰς Ταΐζαν
Σ κάφη 2	31.133	

Ζ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άταλάντη	12.712	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφος 1	12.712	

Η' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθανασίος II	497	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Γαλαξείδη	499	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Μαρία II	421	έβιθισθη
Ρίνα	500	ἐπωλήθη ξένους ἀγοραστὰς
Σένη	499	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 5	2.416	

Απὸ τὰς ἀνωτέρα μεταβολὰς προέκυψε καθαρὰ αὐξῆσις 22 σκαφῶν μείωσις δύως τοῦ τονών, κατὰ 29.967 τόν. γκρός. Αἱ αὔξομειώσεις αὗται ὑπολογιζόμεναι εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1975 δύναμιν, μᾶς δίδουν σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ΚΥΠΡΙΑΚΗΝ σημαίαν ἀπό:

569 σκάφη, 2.414.491 τόν. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθετιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956-65 ..	11 τ. γκρός	111.429
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946-55 ..	2 >	21.513
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75 ..	21 >	78.210
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	165 >	977.431
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	174 >	686.958
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολεμ. ναυπηγ.	27 >	103.114
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	13 >	201.139
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	10 >	113.863
Ἐπιβατηγά, ὄχηματαγωγά, τουριστικά	7 >	33.377
Διάφορα	139 >	87.457
Σ ύνολον σκάφη	569 >	2.414.491

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Ούδεμία μεταβολὴ ἐσημειώθη κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔξαμηνον εἰς τὸ Λιβανικὸν Νηολόγιον. Οὕτω ἡ ὑπὸ τὴν ΛΙΒΑΝΙΚΗΝ σημαίαν δύναμις παραμένει μὲν:

5 σκάφη, 14.852 τόν. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθετιν:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75 ..	1 τ. γκρός	2.274
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	2 >	3.423
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	1 >	6.259
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολεμ. ναυπηγ.	1 >	2.896
Σ ύνολον σκάφη	5 >	14.852

Η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Ἐνεγράφησαν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔξαμηνον εἰς τὴν ἐν λόγῳ σημαίαν 2 σκάφη, τὰ φορτηγά «Χρῆστος Κ.» 6.229 τόν. γκρός τοῦ 1957 καὶ «Εσσεν» 6.689 τόν. γκρός τοῦ 1953 ἀγορασθέντα ἐξ ἀλλοδαπῆς καὶ διεγράφη τὸ φορτηγόν «Νίσυρος «Ἐρα» 5.279 τόνοιν γκρός τοῦ 1958, τὸ ὅποιον ὑψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Κατόπιν τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν ἡ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Σιγκαπούρης ἐλληνικὴ πλοιοκτησία παραμένει μὲν:

6 σκάφη, 85.438 τόν. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθετιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966-75 ..	1 τ. γκρός	20.354
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75 ..	1 »	1.482
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	1 »	6.229
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	2 »	12.373
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75 ..	1 »	45.000
Σ ύνολον σκάφη	6 »	85.438

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΕΞ ΣΗΜΑΙΩΝ

Αὔξησιν 115 σκαφῶν καὶ 1.419.185 τόν. γκρός ἐσημείωσεν ἡ ὑπὸ τὰς ἔξ σημαίας δύναμις τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων Ναυτιλίας κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1976, ἀνελθούσα εἰς:

4.445 σκάφη, 49.717.621 τόν. γκρός

κατανέμεται δέ ὡς ἀκολούθως:

Σημαίαι	Πλοία	Τ. Γκρός
Ἐλληνική	3.087	26.625.711
Λιβεριανή	659	19.771.741
Παναμαϊκή	119	805.388
Κυπριακή	569	2.414.491
Λιθανική	5	14.852
Σιγκαπούρης	6	85.438
Σ ύνολον	4.445	49.717.621

Ἡ σύνθετιν τῆς χωρητικότητος ταύτης, κατὰ κατηγορίας πλοίων καὶ ήλικιαν, ἔχει ὡς κάτωθι:

ΠΛΟΙΑ	Τ. ΓΚΡΟΣ
Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	20 394.783
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75 ..	383 7.323.799
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65 ..	242 3.603.130
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1946-55 ..	14 176.283
Μπάλκ κάρριερς πολεμ. ναυπηγήσεως ..	10 141.148
Φορτηγά νεότευκτα	6 44.976
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75 ..	346 2.349.056
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	723 4.881.238
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	558 2.332.571
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγ.	73 239.365
Μικτά νεότευκτα	2 107.000
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75 ..	51 3.050.710
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	14 420.349
Μικτά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	4 63.256
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	12 838.625
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75 ..	176 11.727.819
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65 ..	390 9.181.191
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55 ..	103 1.437.575
Δεξαμενόπλοια πολ. καὶ προπολ. ναυπ.	5 11.591
Ὑπερωκεάνια	12 247.002
Ἐπιβατηγά, ὄχηματαγωγά, Τουριστικά	298 660.689
Διάφορα	1.003 485.465
Σ ύνολον σκάφη	4.445 49.717.621

M.A.N. Spare Parts Logistics EDP-Controlled

BESTANDS-BEZOFLIEBERSTÖRT
X 11.05003-0210 ZYLINDERBLÜCHSE 4011281 TL1/50

ZUGSTEIN 745

AUFBEST	ZUGANG	ENTNA	UNBUCH	BESTANDHEUT	WANDE	DRUCK	DRUCK
AUG	0	3		5.000			
HMR	1			1.000			
GES	1	3		6.000	66		

VERBREIT VERBREIT
REP VERB 14 REP VERB 64

UPL.

DZ	DA/DA	IP	PS	PE
LANG	PAT	9999	HJM	
ME1	BUCHER	735.00	HLSB	
MA	PE	0	EDSPN	
LOS	MBZ	76	EPSON	
TERGR	FGEW		PET-PA	

UE EINGABEPLZ

M.A.N.'s diesel engine service network looks after some 18000 propulsion systems throughout the world. Monitors retrieve information on the availability of spares in a matter of seconds. Stock control covers some 80000 component parts for all M.A.N. diesel engines. An EDP system controls stock

levels and despatch. With a single code word, eight different items of information can be retrieved for each part and displayed on a videoscanner.

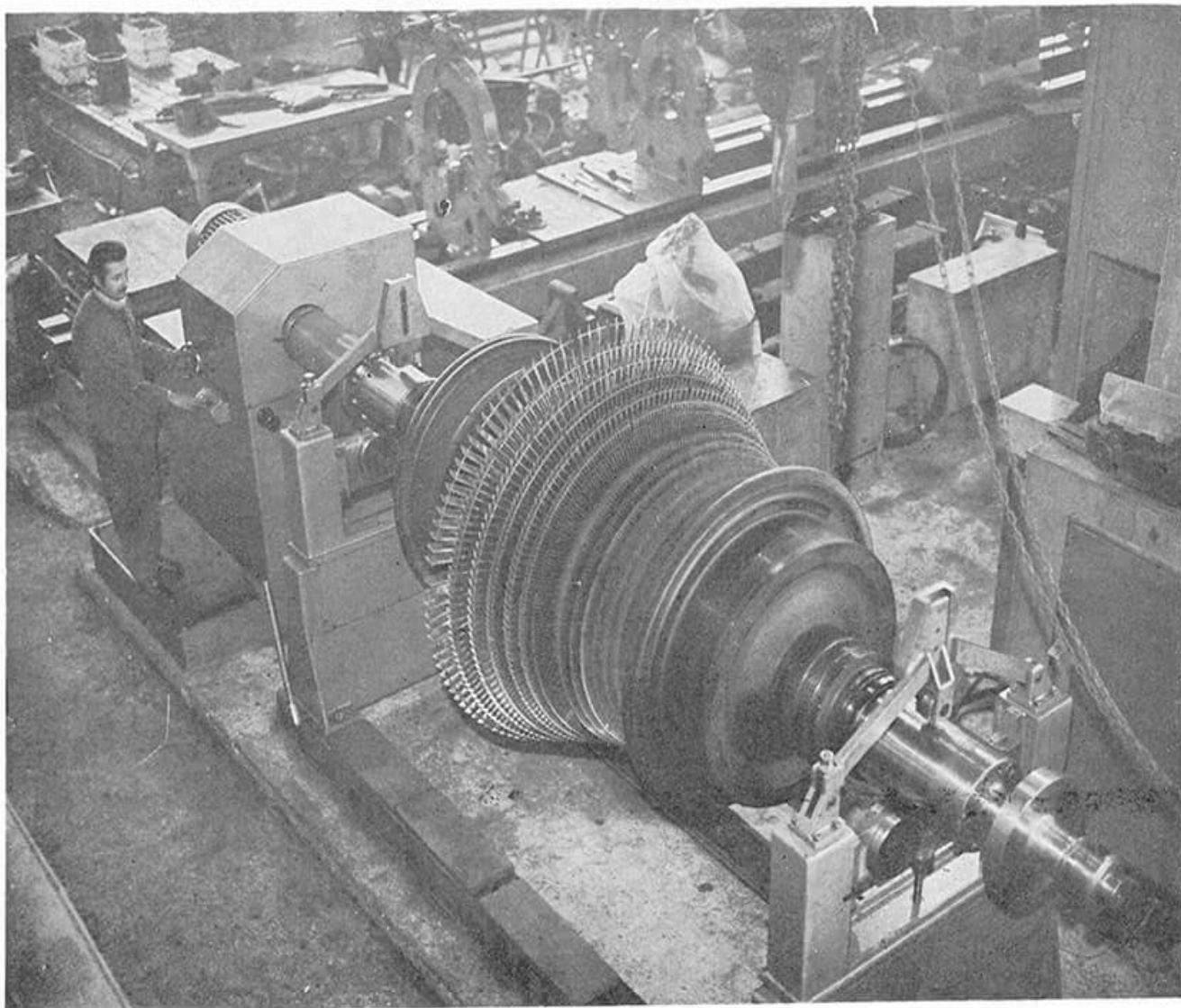
The service base depot nearest the ship supplies the spare parts required, shortening transport routes and delivery times.

TANTEE A.E.

ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ 61 ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡ.364.691
ΤΑΧ. ΟΥΡΙΣ 503 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ
TANTEE, ΤΕΛΕΣ (21) 4837

M·A·N
Diesel Engines

προβλήματα;



**μποροῦμε
νά σᾶς βοηθήσουμε
νά τά λύσετε!**

Μποροῦμε νά λύσουμε άκομη και τά πιό δύσκολα έπισκευαστικά σας προβλήματα σεβόμενοι τόν πολύτιμο χρόνο σας.



**ΝΑΥΣΙ Α.Ε.
ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ**

ΓΡΑΦΕΙΑ: Μεθώνης 34 - Πειραιές (24) Τηλ. 4914282 Τηλεγρ. Δ/σις: ΝΑΥΣΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ TELEX: 21-2708 NFI GR
Έπισκευαστική Βάσις Περάματος: Έλευθέρα Τελωνιακή Ζώνη Ο.Δ.Π. Τηλ. 4410620, 4410320, 4410720.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΟΜΠΙΝΕΣ



TΟ ΟΤΙ τα μέτρα της ασφαλιστικής προστασίας των έργαζομένων, στην εικονική και γεγονοτούμενή πλευρά, ποτέ δεν πρόκειται να ταραχτίσουν τα δρώματα, κανείς δεν χαμογελάει. Βεβαίως, ούτε έπειταντον: καὶ σὲ πολλά και διάφορα όλης της σχετιζόμενα με την άνθρωπην διαδίκτυο, δημοςίες οι συνθήκες της έργασίας, διάφοροι και τα φυγαδιγίας, τα γεράματα και τα λοιπά και τα λοιπά. "Οσο, δηλαδή, η έπιστημη και η τέχνη προσφέρουν μέσα έξελίξεως πολλοτερούσιν τὸν ἀνθρώπινο μόρο, τόσο και τα προστατευτικά μέτρα ούτε πολλαπλασιάζονται, γιατί νὰ προσφέρουν σ' άλλους και τὸ ἀνάλογο μερίδιο τῆς κοινωνίας προστασίας.

"Από τὸ 1861, έμεις οι ναυτικοὶ εἰσηγήσαμε νέα έργα στην ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΑΙΓΑΙΟΝΑΚΙΟ ΤΑΜΕΙΟ, οι δὲ προστατευόμενοι των είναι οι διάτεροι, μετά τὸς Δημοσίους θαλατήριους, ποτὲ ειλικρινήμαν μὲ ασφαλιστική προστασία. Τόσο, δην ἡ έκπτωτάρχην λειτουργία του τὸ ζήτεις νὰ φθάνῃ σε τελείωτης, δὲν πρόκειται νὰ τὸ ισχυρόν γιατὶ μᾶς τέτοια αυτήν την και θυσιότητα είναι, και ἀτερμάτιστη. Θὰ ποτὲ δημοςίες δὲν διατερεύεται από κανέναν ὅλο μεταγενέστερο θερμό τοῦ είδους του. "Έγουμε δὲ σήμερα περάλληλα ασφαλιστική θέματα γιὰ καὶς καλέσ, μὲ κυριωτέρο, τὸ Ιερούμα Κοινωνικῶν Ασφαλίσεων, ποτὲ ἀναλαμβάνην τὸ μέγα ποσοτέ τῶν έργαζομένων.

Πρέπει: δημοςίες νὰ ξέρουμε δὲ: ή λέξις «Ασφάλισις», ποτὲ συνοδεύει διάλεις τῆς δύναμεις αὐτῶν τῶν θερμάτων, δὲν περιλαμβάνει διοικητικούς και τὴν σημασίαν τῆς «Φιλοκαθηπίκες». Βεβαίως, φιλοκαθηπίκες σκοπός θυνούσιται: και οὐσίαι. Αὐτός δημοςίες δὲ σκοπός δρίσκεται: και πρέπει: νὰ δρίσκεται: μέσα στὸ πλαίσιο τῶν ασφαλιζομένων τους. Και τούτο, γιατὶ διότι: οι πόροι: τους, ἀπὸ ἄρχην ὡς τὸ τέλος, ἀπὸ τοὺς μεταρόπους τους, δηλαδή τοὺς ασφαλιζομένους ἔκει, πηγάζουν. Φυσικά, μεγάλη εικονομική ἐνίσχυση, προσφέρεται: και ἀπὸ τὴν έργοδοτική πλευρά, κάθε έργασίας.

"Ολος: μας γνωρίζουμε σήμερα, δὲ: αὐτὴν ἡ ασφαλιστική προστασία τῶν ταμείων μας, είναι: πάντοτε ἀνάλογη και μὲ τὴν προσφερθεῖσα

έργασία μας, η καλύτερα ἀνάλογη μὲ τὴν δική μας ἀσφαλιστικήν προσφερεῖ στὸ θερμό μας, ποτὲ γίνεται: μὲ τὴς καταδόλες μας, μὲ τὴν διάρκεια, μὲ τὸ ίδιο τους καλπ. Γι' αὐτὸν, δέν είναι, δέν είναι: διοικητικές και οι ἀπολαυσίες μας.

Μὲ δεκα είπα ως ἔδω, δὲν ἐπιχειρεῖ νὰ κατατέσσιον τὸν ναυτικούς συναδέλφους μου σὲ ασφαλιστική λεπτομέρειας. Δέδη τὸ Θεόν, σημερα κανεὶς δὲν μένει: ἀκαταπότιστος. Γιάδηλο θύμικας ξεκίνησε νὰ συμπλέσω και νὰ σχολιάσω.

Πρόκειται: γιὰ τὶς ασφαλιστικές κομπίνες, δημοςίες ἀναχέρω και τίτο τοῦ παρόντος. Πρόκειται: γιὰ τὶς λεγόμενες «έπιτυχίες» διαφόρων κομπιναδόρων, διαφόρων έξιπτνάκηδων, ποτὲ ξεκινήσεις χωρὶς οδικωτικά νόμιμα δικαιώματα, γιὰ νὰ καταφέρουν, είτε ἀνώτερη προστασία ἀπὸ δισταύλων, είτε γιὰ νὰ γίνουν προστατευόμενοι ασφαλιστικοὶ ταμείοι, χωρὶς νὰ συγκεντρώνουν κανένα δικαιώματα.

Δὲν είναι: δὲ λίγες οι περιπτώσεις ποτὲ τὸ ικανότερον. Στὸ καλπο τους, μεγάλο ρόλο προσφέρει: συνγένετατα η διάφεσις μερικῶν περιπτώσεων τῆς νομιμοτέρας τῶν ταμείων. Δυστυχώς, στὴν έπιτυχία τους μέγιστος δυνάμεις είναι: και η φευδομαρτυρία συναδέλφων τους ποτὲ ξεκινήσει μὲ τὴν διάθετα φαντασία διτὸ προσφέρουν μιὰ τίμη συναδέλφικη δογματική, χωρὶς νὰ διπλογίζουν διτὸ αὐτὴν η καλπική δογματική, ούτε διηγήσεις μὲν στὸ καλπο τοῦ κομπιναδόρου, δημοςίου, συναδέλφου, στὴν πραγματικότητα δημοςίου ἀποδεῖνει: σὲ ζημιὰ αὐτῷ τοῦ θεοῦ και τῶν ἄλλων προστατευόμενών τοῦ ταμείου. Δὲν παραλείπει νὰ συνυπολογίσω στὴν εδόμην και τὴν Πολιτική η πλέοντας διαφόρων παραγόντων, δημοςίου μὲ τὰ παραγόντα στὸν θέμα μας μέσα και ἐπειδήσεις, προσφέρουν τὸν καταπέλτη γιὰ τὴν έπιτυχία τῆς κομπίνας.

Οι ἀναφερόμενοι κατοικητικοί: ξεκινοῦν ἀπὸ τὶς ἔγκες περιπτώσεις:

1) Είναι αὐτοὶ ποτὲ ἄρχοντας τὴν ζωὴ τους νὰ διαρρέουν ἀπακτά και χωρὶς κανένα μόνιμο ρυθμὸ γιὰ νὰ φύσουν στὸ τέλος χωρὶς νὰ καταφέρουν τὴν καταχραγή τοῦ ὀντοτάτους τους σὲ κανένα ασφαλιστικὸ θερμό. "Ετοι, φθάνοντας στὰ γεράματα, προσπέδουν νὰ εἰσχωρίσουν σὲ κάποια προστασία, παρεισκοτο: "Απὸ τὴν πίσω πόρτα, κατὰ τὸ λεγόμενο.

2) Είναι: ἄλλοι, ποτὲ τὰ ασφαλιστικά τους δικαιώματα παρέμειναν σὲ γαμηλῆ στάθμη, γιὰ πολλοὺς και διαφόρους λόγους. "Εμπιστοτεί, λοιπόν, μὲ κάποια κομπίνα, γιὰ νὰ τὰ ένισχυσουν.

3) Είναι: περισσότερο: ἄλλοι, ποτὲ θέλουν τὸ ταχύτερο νὰ ἀπαλλαχθοῦν ἀπὸ τὸ μάχθο τῆς

έργασίας και δικαιούνται: νὰ έρθουν τρόπο ἀπαλλαγῆς, χωρὶς δημοςίες και νὰ στεργηθοῦν οικονομικῶν ἀπολαυσίων. Σχεδιάζουν, λοιπόν, τρόπο ἔγκυρης ασφαλιστικῆς προστασίας, ποτὲ πρὸ έγκυρης ασφαλιστικῆς προστασίας, ποτὲ πρὸ έγκυρης ασφαλιστικῶν τὰ νόμιμα δικαιώματα.

4) "Αλλοι, προστατευόμενοι: μὲ γαμηλῆ προστασία ἀπὸ τὸ ἄρχικο ασφαλιστικὸ Ταμείο, ξεκινοῦν γιὰ πρόσθετη προστασία ἀπὸ ἄλλο Ταμείο, ἔμπνευσμένοι: πολλά και μετατίτικα κόλπα γιὰ τὴν ἐπιτυχία. Βεβαίως, η ἀνιδρασία δὲν ἀπολείπεται. Δὲν ἀποκείπονται δημοςίες και τὴν τύχη τοῦ κομπιναδόρου, ἀπὸ τὰ διάφορα, δεκτάρφωτα πόρτες τῆς νομιμοτέρας, ἀλλὰ κυριώτερα ἀπὸ τὴν προσφέρα δογματικά ἀλλών.

Και: θλέπουμε, σὲ πολλὲς περιπτώσεις τοῦ δικοῦ μας Γερμανού, τοῦ N.A.T. δηλαδή:

«Ναυτικός ἡλικίας 65 ἔτην μὲ ναυτικὴν διπλαρίαν δύο ἔτην και τρίαν μηνῶν. Νίδικότης ναύτου. Κατὰ τὴν 15ην Μαΐου, θυπερτέον ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ A. και εὗρε:σκομένου εἰς τὸν λιμένα Θεσσαλονίκης, ἔτρωματισθη κατὰ τὴν παραλαβὴν τροφίμων και ἀλλων θύμων. Τὸ γεγονός, ἐπιδιδικτοῦ: και ἀπὸ μικρωτίκες τῶν συναδέλφων του, B. και Γ.».

Οὗτος παραπεμψίες εἰς Ιατρὸν Ιαχυρίζεται: διάσεισιν ἐγκεφάλου μὲ πολλὰ και διάφορα ἐπακόλουθα καὶ πλ. καὶ. Τόσον η πρωτοδημίος, δημοςίες και διεπαροδήμος ογκιστικὴ διπλαρία, δημοςίου, δημοςίου τελικὴ ἐστάλη ὁ ἀναφερόμενος, ἔπειτας ταχύτερα μὲν τὴν ἀσθέταιν, χωρὶς δημοςίες νὰ προσδιορίζεται: και η προέλευσις η και δρόνος της. Πάντως, η πιθανότης ἀτυχήματος διπλάζεται. Ο δὲ ἀσιδίκας αὐτὸς κομπιναδόρος, μὲ ήλικιν 65 ἔτην και μὲ ναυτολόγησι μάς διετίζεις ποτὲ έτυχε νὰ είναι: στὸ φυλλάδιο του, ἀπολαμβάνεις σύντετη ἀτυχήματος 25 χρόνων ναυτικῆς διπλαρίας.

Μή περίπτωση ἀναφέρω. "Υπάρχουν πολλὲς και διάφορες ἀλλες. Οι περισσότερες κατευθύνονται: φυσικά, στὸ γνωτὸ καλάθι. Δὲν είναι: δημοςίες και λίγες ποτὲ ἀπολαμβάνουν τὴν ἐπιτυχία.

Επανάλεω, πολλοὶ είναι: οι ἀναρτωλοὶ ποτὲ διηγήσεις τὶς ἀθλιότερες. Περισσότερο, φτάνεις και ἔμεις, διτὸ προσερχόμαστε, ἀκόμα και μὲ φεύγοντο δρόκο, γιὰ νὰ δογματίσουμε, τάχη, κάποιον συναδέλφο μας, ἐνδιαθέτομεν μὲν τὸν περιέρχεται: στὴν αὐτὴν ημέραν. Επειδήσεις, ποτὲ προστασία, παρεισκοτο: "Απὸ τὴν πίσω πόρτα, κατὰ τὸ λεγόμενο.

Τῶν φρονήμων δίλγα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

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.

67, Akti Miaouli, PIRAEUS

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

Νομικά θέματα

Έλληνική Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘΜ. 635/1976

Δικαστής: Ό Πρωτοδίκης κ. Ελ. Τσακόπουλος

Δικηγόροι: Οι κ.κ. Ι. Καρκούλιας, Ν. Δόμηρος

• Σύμβασις ναυτολογήσεως.— Λύσις αίτησης του ναυτικού έπικαλουμένου σύμβασης.— 'Ακτινογραφική βεβαίωσις άνυπαρξίας της έπικαλουμένης νόσου.— 'Αντίθετος βεβαίωσις ιατρού.— Ψευδής.— Ποινική εύθυνη του συντάξαντος ταύτην ιατρού και του χρησιμοποιήσαντος ένάγοντος.— Παραπομπή είς τὸν Εισαγγελέα.— Μερική άποδοχή τῆς ἀγωγῆς διὰ καθυτερουμένους δεδουλευμένους μισθούς.

'Επειδή, διὰ τῆς ἐνδίκου ἀγωγῆς, ὡς αὕτη τη παραδεκτῶν πειραιώσθη διὰ τῶν προτάσεων, ιστορεῖται διὰ τῆς ἐνάγων έναυτολογήσης ἐπὶ τοῦ εἰς τὴν πλοιοκτησίαν τῆς ἐναγομένης ἀνήκοντος καὶ ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν τελούντος πλοίου «Δ.Φ.» τόννων d.w. 9110, ἐφ' οὐ καὶ ὑπέρετησεν ἀπὸ 5.5.1975 ἥως τῆς 30.11.1975, ὅπε ἀπελύθη εἰς τὸν λιμένα Σίγκαν Κίνας. Ως λόγον ἀπολύσεως, ὁ ἐνάγων προβάλλει ἀσθένειαν αὐτοῦ, ηποτελούντος διαρκούσης τῆς ἀγωγῆς ἐπὶ τῷ πλοίῳ.

Συνεπεία τῆς ἐκ τοῦ ἄνω λόγου λυθείσης συμβάσεως ναυτολογήσεως, ὁ ἐνάγων ἔκτιθησι διὰ φύείλονται αὐτῷ:

- α) Δραχμαὶ 6.800 ὡς δαπάνη νοσηλείων, καταβληθεῖσα ὑπ' αὐτῷ.
- 6) Λ.Α. 253,52 ὡς μισθοὶ ἀσθενείας τεσσάρων μηνῶν.
- γ) Λ.Α. 305,92 ὡς ὑπόλοιπον δεδουλευμένων ἀπόδοχῶν, ἔναντι τοῦ ὅποιος ἐνεχειρίσθη αὐτῷ εἰσιτήριον παλινοστήσεως, καὶ
- δ) Λ.Α. 358,62 ὡς ὑπόλοιπον μισθῶν αὐτοῦ.

Τὸ σύνολον τῶν ὡς ἄνω ποσῶν αἴτεῖται διὰ τῆς ἐνάγων ἵνα τῷ ἐπιδικασθῇ νομιμοτόκως ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς, δι' ἀποφάσεως κηρυσσομένης προσωρινῆς ἐκτελεστῆς, μετὰ τῆς προστούσης δικαιοτῆς δαπάνης. Οὕτως ἔχουσα ἡ ἀγωγὴ αὐτῇ εἰναι νόμῳ διατάξιμος, ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 53, 60, 66, 78, 82, Κ.Ι.Ν.Δ., 291, 346, 648, 653 Α.Κ., 16 ἀριθμ. 2, 176, 663 ἐπ. καὶ 908) Ιε. Κ. Πολ. Δ., καὶ ἐρευνητέα κατ' οὐσίαν καθίσταται.

'Ἐπειδή, ἡ ἐναγομένη, συνομολογούσα τὴν κατάρτισιν καὶ λειτουργίαν τῆς ἐπιδίκου συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἀρνεῖται κατὰ τὰ λοιπὰ τὴν ἀγωγήν (πλὴν τοῦ συνομολογουμένου ὑπὸ στοιχείου δ' ὡς ἄνω κονδυλίου) ισχυριζομένη διὰ τῆς ἐνάγων δὲν ἡσθένησεν ἐκ τῆς ἐπικαλουμένης ὡς ἄνω νόσου καὶ διὰ οὗτος κατήγειλε μονομερῶς καὶ ἀνευ λόγου τινὸς τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως του. 'Ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν ἔξετασθεντῶν μαρτύρων (ἐνύπτιον τοῦ ἀκροστήριον καὶ ἐνύπτιον τοῦ Ειρηνοδίκου Πειραιῶς), καὶ εἰς τοῦ περιεχομένου τῶν, νομίμως προσαγομένων ἔγγρα-

φων, ὡς ταῦτα περαιτέρω μνημονεύονται, ἀποδεικνύονται, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τὰ ἀκόλουθα: 'Ο ἐνάγων ἔναυτολογήθη ὡς δόκιμος μηχανικός ἐπὶ τοῦ ἐνάγων πλοίου, τὴν 5.5.1975. Μετὰ εἰκοσάμερον περίπου ἥρξατο αἰτιώμενος διὰ στομαχικᾶς ἀλγῆς, ἀσαφοῦς προελεύσεως, Διαφρούσης τῆς ἐπαυτημένου ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του, ὃ πλοιάρχος ἀπέστειλε τούτον διεισδύεις ιατρούς διαφόρων λιμένων. 'Αμφτεροι οἱ ἔξετάσαντες αὐτὸν ιατροὶ εῦρον τούτον ικανὸν πρὸς ἔργασίαν, πλὴν ὅμως ἔχοργησαν εἰς τὸν ἐνάγωντα διάφορα φάρμακα. Δὲ κατέστειν νατάντον νά παρεδειχθῇ ἡ φύσις τῶν χορηγηθέντων ὡς ἄνω φαρμάκων καὶ διὰ ποιαν αἵτιαν ταῦτα ἔχοργησαν, τουτέστιν ἐὰν κατέτεινον εἰς καταστολὴν τῆς παρὰ τοῦ ἐνάγοντος ἐπικαλούμενης νόσου ἡ ἔχοργησαν πρὸς ἀνακούφισιν του ἐν συνήθειαν στομαχικῶν διαταραχῶν. Οὔτε ὥσαύτως ἀπεδειχθῇ ἡ φύσις καὶ ἡ σοδαρότης τῶν ἐνοχλημάτων, δι' ἡτιάτο διὰ τοῦ ἐνάγοντος. Τὴν 5.11.1975, ὁ τελευταῖος ὑπέβαλεν ἔγγραφως πρὸς τὸν πλοιαρχὸν τὴν παραπτοίην του, ἐπικαλούμενος λόγους ἀτομικούς, καθ' ἡ προκύπτει ἐκ τῆς προσαγομένης ιδιογράφου παραπτοίης του, φερούσης τὴν μὴ ἀμφισβητούμενην ὑπογραφήν του, Κατόπιν τῆς τοιαύτης καταγγελίας τῆς συμβάσεως, ἡ ναυτολογήσις τοῦ ἐνάγοντος ἐλύθη τὴν 29.11.1975 εἰς τὸν λιμένα Σίγκαν Κίνας. Μετὰ τὴν εἰς Πειραιὰ ἀφίξιν του, ὁ ἐνάγων ὑπεβλήθη εἰς λεπτομερεῖς ιατρικάς ἔξετάσεις, δαπάναις τῆς ἐναγομένης. 'Ο ἔξετάσας αὐτὸν παθολόγος ιατρός, μετὰ ἐνδελεχῆ ἀκτινογραφικῶν ἔλεγχων τοῦ στομάχου καὶ τοῦ 12δακτύλου, εὗρε τὸν ἐνάγωντα ικανὸν πρὸς ἔργασίαν καὶ μὴ παρουσιάζοντα ιδιαίτερόν τι χαρακτηριστικόν τῆς ἐπικαλούμενης ἀσθενείας. Κατ' ἀκολουθίαν, ἡ ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐκτιθεμένη νόσος τοῦ ἐνάγοντος ἀποδεικνύεται ὡς ἀνύπαρκτος. Περὶ τούτου εἶναι ἀπόλυτως σαφῆς, τόσον ἡ προσαγομένη ὑπὸ ἡμερομηνίαν 7.1.1976 πιστοποιήσις τοῦ ιατροῦ δύσον καὶ ἡ ἀπὸ 11.12.1975 πιστοποίησις τοῦ διενεργήσαντος τὰς ἀκτινογραφίας ιατροῦ, δεβαιούντος διὰ διολόδος καὶ αἱ λοιπαὶ μοῖραι τῆς ἀγκύλης τοῦ 12δακτύλου, (εὑρέθησαν) ἀνευ παθολογικῶν τοιχωματικῶν ἀλλοιώσεων. 'Εκ διαμέ-



ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 4553
year round luxury cruises

τρου ἀντίθετον πρός τὰ ὡς ἄνω πιστοποιητικά τυγχάνει τὸ παρὰ τού ἐνάγοντος προσαγόμενον υπὸ ἡμερομηνίαν 16.11.1975 πιστοποιητικὸν τοῦ χειρουργοῦ Ιατροῦ Γ. Κ.
Ἐν τούτῳ οὐ μόνον ρήτων θεωρούνται δῆτι ὁ ἐνάγων πάσχει ἔξ Ελλους βαλβοῦ 12δακτύλου μετὰ γαστροδακεδακτυλίτιδος, ἀλλὰ καὶ προσδιορίζεται ὁ πιθανός χρόνος νοσηλείας εἰς τέσσαρας μῆνας (όπος δηλούντι καὶ ἡ διάρκεια τῶν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 66 Κ.Ι.Ν.Δ. προβλεπομένων μισθών ἀσθενείας) καὶ ἡ διπάνη νοσηλείας εἰς 12.000 δραχμάς (ητοι 3.000 Χ 4), κατὰ πλήρη συμφωνίαν πρὸς τὰ κονδύλια, ἀτίνα αἰτεῖται ὁ ἐνάγων διὰ τὰς τέσσαρας ὥμερας ἐνωράτερον τῆς ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ συνταχθεῖσῆς ἀγωγῆς. Τὸ πιστοποιητικὸν δύμας τούτο κρίνεται ὡς ψευδὲς καὶ δὲν δύναται, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, νὰ παράσχῃ πίστιν, τὸ μὲν διότι φέρεται προστημοσμένον εἰς τὴν μεγίστην ὑπὸ τού νόμου παρεχομένην πρωτασίαν καὶ πρὸς τὰς ὑπὸ τοῦ ίδιου τοῦ ἐνάγοντος ἔκκαθαρισθεῖσας ἀπατήσεις (πρβλ. περιορισθέντα κονδύλια νοσηλείων, ἐκ δραχμῶν 12.000 καὶ μισθών ἀσθενείας 4 μηνῶν), κατὰ τρόπον δημιουργούντα ὑπονοίας, τὸ δὲ διότι ἀντίκειται εὐθέως εἰς τὸν συγχρόνων σχεδὸν διενεργηθέντα ἀκτινογραφικὸν ἔλεγχον, καταδείχαστο δῆτι ὁ ἐνάγων δὲν πάσχει ἐκ τῆς ἐ αὐτῷ πιστοποιουμένης νόσου. Κατ' ἀκλούθιαν, ύψισταμένων δύο συγχρόνων σχεδὸν ιατρικῶν πιστοποιητικῶν, θεωρούντων τὴν κατηγορηματικῶς, τὸ μὲν ἐν τὴν ὑπαρξιν, τὸ δ' ἔτερον τὴν ἀνυπαρξίαν τῆς αὐτῆς νόσου τοῦ ἐνάγοντος, ἀνακαύπτει ποινική εὐθύνη τοῦ τὸ ψευδὲς πιστοποιητικὸν συντάξαντος, ὃς καὶ τοῦ χρησιμοποιήσαντος αὐτό, συμφωνῶς τῷ ἄρθρῳ 221 Π.Κ., ητὶς δέοντος νὰ ἀναζητηθῇ μεσόφ τῆς ποινικῆς διαδικασίας, καθ' ὅσον τυγχάνει ἀναμφίβολον δῆτι τὸ ὡς ἄνω ψευδὲς πιστοποιητικὸν ἔξεδόθη ἐν γνώσει τοῦ συντάκτου αὐτούν πρὸς παραπλάνησιν τῆς δικαστικῆς κρίσεως καὶ νόθευσιν τῆς ἀπονομῆς τοῦ δικαίου, ἐπὶ διάληξ τῶν διαδικανών. Συνεπῶς, δέον ὅπως διενεργηθῶσι τὰ ἄρθρα 38 Κ.Π.Δ. ἐπιτασσόμενα, παραπεμπομένων τῶν ὡς ἄνω πιστοποιητικῶν εἰς τὸν Εισαγγελέα, διὰ τὰ κατ' αὐτὸν, μετ' ἀντίγραφον ἐκ τῆς παρούσης, ἐπεχουόντης θέσιν ἐκθέσεων, συνοδευμένης ὑπὸ τῶν λοιπῶν ἐν τῷ διατακτικῷ ἔγγραφων.

Ἐπειδίος, κατ' ἀκολουθίαν τῶν ὡς ἄνω, τὰ κοινότερά περὶ νοσηλείων καὶ μισθῶν ἀσθενείας τυγχάνουν ἀπόρριψις· ἐπίσης ὡς ἀβάσιμα κατ' οὐσίαν. Τὸ κοινότερον περὶ ἐπιδικάσεως ἔξοδῶν παλιννοστήσεως τυγχάνει ἐπίσης ἀπόρριψις, καθ' ὅσον ἀπέδειχθη ὅτι ὁ ἐνάγων κατήγειτε μονομερῶς καὶ ἀνευ λόγου τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως αύτοῦ. Τέλος, ἡ ἀγώνη δέον νά γίνη δεκτή ὡς πρός τὸ τέταρτον κοινού, ητοι τοῦ ὑπολοίπου δεδουλευμένων ἀποδοχῶν ἐκ Λ.Α. 358,62, ἡ φειλή τοῦ ὅποιου συμολογεῖται παρὰ τῆς ἐναγομένης. Ἐντεῦθεν, δέον ὅπως ὑποχρεώθῃ αὕτη καὶ καταβάλῃ τῷ ἐνάγοντι τὸ ριζήν ποσόν, κατὰ τὸ εἰς δραχμάς ἰσάξιον τούτου ἐν τῷ χρόνῳ τῆς ἔξοφλόσεως, νομιμοτόκων

άπό της ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς, κηρυχθῆ προσωρινής ἑκτελεστή ή ἀπόφασις και ἐπι-
δικασθή ὑπέρ τοῦ ἔναγοντος μέρος ἐκ τῆς
δικαστικῆς δοτάνης (Κ. Πολ. Δ. 178)1),
κατὰ τὰ ἐν τῷ διατάκτικῷ.

Παρατηρήσεις «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Συνήθως παραπονούνται οι ένδιαφερόμενοι διά τὴν ἀρδρόν ἐπιδικαστινῶν τῶν ἔξετασθεντῶν ἀποιτήσεων τῶν ναυτικῶν καὶ τὰ παράπονα ἐπεκτείνονται ἀնαστίμως εἰς τὴν ἀξιουμένην ἀτέλειαν τοῦ ἡμεδσπου δικαίου, ιδίᾳ ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν δικαστικήν πρακτικήν. Η αιτίασις δώμας τουλάχιστον δύσσει ἀφορό τὸ δίκαιον, δὲν είναι βάσιμος, διότι διατάξεις ἐντελεῖς ύψιστανται πορῷ ήπιν καὶ ὅπου η δικαστική κρίσις ἀναλαμβάνει τὴν θαρραλέαν ἐφαρμογὴν αὐτῶν, τότε ἀποδεικνύεται ὅτι οὐκ μόνον εἰς Δικαλέον, ὃς ἀπάντησης ὁ μιλῶνας εἰς τὸν ἀποπειραθέντα ν' ἀφαιρέσῃ τὸν μύλον του, Πρώσσων δικαιέα, ἀλλὰ καὶ ἀλλαχοῦ ὑπάρχουν δικασταί.

Η δημοσιευμένη άπόφασις εύρεθη πρὸ
άκτινογραφικοῦ ἐλέγχου βεβαιώσαντος ὅτι
δὲν ὑφίστατο ἡ ἀξιούμενή νόσος καὶ πρὸ^τ
ἀντιβέτου ιατρικοῦ πιστοποιητικοῦ βεβαι-

ούντος τὴν ὑπαρξίην τῆς νόσου μὲ συμπερίληψιν καὶ ἄλλων στοιχείων «κομμένων» εἰς τὰ μέτρα τῆς ἀσκήθεσίσης ἀγωγῆς. Τὴν ἔκρινεν ὡς ἡτο ἐπόμενον, φευδή καὶ διέταξεν τὴν πορωποπῆπν τῶν ὑπευθύνων εἰς τὸν Εἰσαγγελέα, ὡς προβλέπει ὁ Κώδιξ Πολιτικῆς Δικαιονομίας, ἐνῷ ἐδέχθη τὴν ἀγωγὴν διὰ τὸ συνομολογώμενον κονδύλιον.

Ούδεις θεσαίως εύχοριστεῖται διὰ τὴν ἐνώπιον τῶν ποινικῶν ὄρχων παραπομπὴν τοῦ ἐκδόσαντος τὴν θεσαίων ἐπιστήμονος, ἀφοῦ εἰναι σχεδὸν θέντιον ὅτι φθόρων τῆς ἐπιστήμης συνεπάγονται τὰ ἀκροστήρια τῶν ποινικῶν δικαιοστηρίων, καν εἰσέτι ἀπαλλαγὴ ὁ ὑπερυθρὸς ιατρός, ιδίᾳ εἰς ἔνα τόπον ὅπου ὅπως ἐτόνισεν προσφάτως ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας ὁ ὑπεροχή τοῦ ἐπαίσιοντος θεωρεῖται ἀντιδημοκρατική.

Ἐν τούτοις, ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις παρέχει μάθημα ἀναζωπυρώσεως τοῦ ὑψηλοῦ αἰσθῆματος εὐθύνης ὅπερ δέον νὰ κυριαρχῇ ὄσακις ἐπιζητεῖται ἡ παροχὴ ἐπιστημονικῶν ὑπηρεσιῶν εἰς ἃ δέον νὰ δύνανται νὰ προσδέπουν μετ' ἀπαρασταλέουν ἐμπιστοσύνης πάντες καὶ ιδίᾳ οἱ ἀσκοῦντες τὸ λειτουργήμα τῆς ἀπονομῆς τοῦ δικαίου.

Αγγλική Νομολογία

- Ναύλωσις γυμνοῦ σκάφους (μπέαρ μπότα).— 'Υποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν εἰς ἐπισκευὴν.— Οὐχὶ ὅταν ἡ ἀξία τῶν ἐπισκευῶν ὑπερβαίνει τὴν μετὰ τὰς ἐπισκευάς, ἀξίαν τοῦ πλοίου.— 'Επαναπαράδοσις τοῦ θεραπεύου πλοίου.— Οἱ πλοιοκτῆται ὑποχρεούνται νὰ δεχθοῦν ταύτην ἔχοντες δικαίωμα ἀποζημιώσεως.— Δὲν δικαιούνται νὰ ζητήσουν μίσθωμα μέχρις οὐ οἱ ναυλωταὶ προθοῦν εἰς τὰς ἐπισκευάς.

Ένώπιον τού Έφετείου ήκθη διένεξις μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών άπορρείσασ-σα έκ ναυλοσυμφώνου «μπέρ - μπότα». Έπρόκειτο περὶ πλοίου ξηρού φορτίου, 21.888 τόνων νεκρού δάρους, ναυπηγηθέντος τὸ 1959 ἐν Ιαπωνίᾳ καὶ κινουμένου μὲ άτμο-στροβίλους.

"Οταν τό πλοιόν παρεδόθη είς τούς χρονικούς λατράς τὸν Ἰανουάριον 1974 ἐτέλει κατά τα τεκμήριαν ον καλὴ καταστάσει. Μετά ἔξι μῆνας ἀδεβανίσθη εἰς Γυνάσιο τῆς Πολωνίας, καὶ ἔξτελέσθησαν αἱ ἀναγκαῖαι ἐπισκευαὶ. Τὸν Αὔγουστον 1974 ἐπειθωρήθη καὶ ἔτυχεν πιστοποιητικοῦ κλάσεως ἄνευ παρατηρήσεως ἡ ἐπιφυλάξεων. Εύθους μετά ταῦτα, ἐνεφανίσθησαν ἀνώμαλια εἰς τὰς μηχανὰς καὶ ἔγενοντο προσωριναὶ ἐπισκευαὶ. 'Ἐν τούτοις σοδαράτεραι ἀνώμαλια ἐνεφανίσθησαν κατὰ Μάρτιον 1975 ὅταν τὸ πλοιόν εύ-

ρίσκετο εἰς Río Γκράντε της Βραζιλίας. Τότε τὸ πλοίον εἶχεν παραλάβει φορτίον σόγιας προοριζόμενον δι' Εύρωπην δὲν ἦδυντο ὅμως νὰ ἀπότελεν σύνθη διότι ἐνεφανίσθησαν διαρροαὶ εἰς τοὺς αὐλοὺς τῶν λεθῆτων. Ἐγένοντα προσωρινοὶ ἐπισκευαὶ καὶ ὁ Ἐπιθεωρητὴς εἶπεν νὰ γίνουν δριστικαὶ ἐπισκευαὶ ὅταν θὰ ἔφθανεν εἰς Εύρωπην τὸ πλοίον. Ἀπέπλευσεν εἰς Río Γκράντε τὴν 22.3.75 ἀλλὰ μετὰ τινας ἡμέρας, ἐνεφανίσθησαν νέας ἀνωμαλίας εἰς τοὺς λέθητας καὶ τὸ πλοίον ἡναγκάσθη νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς Río 'Ιανέριον, ὅπου ἐπιθεωρήθη. Οἱ χρονοναυλωταὶ διετύπωσαν τὴν γνώμην διτὶ τὸ καλύτερον θὰ ἥτο νὰ πωληθῇ τὸ πλοίον ὡς παλαιός σῖδρος. Ἐχαναν 2.000 δολλάρια ἡμερησίως. Ἐν τούτοις δὲν ἐπῆλθεν συμφωνία καὶ οἱ ναυλωταὶ ἀπέπειραθήσαν νὰ ἐπισκευάσουν καὶ πάλιν τὸ πλοίον καὶ ἀπέπλευσεν ἀπὸ τὸ Río 'Ιανέριον τὴν 13 Μαΐου 1975. Μετὰ τινας ἡμέρας νέαι ζημίας ἐνεφανίσθησαν καὶ τὸ πλοίον ἐπανέπλευσεν εἰς Río. Οἱ ναυλωταὶ ἀπεφόισαν νὰ τὸ ρυμουλκήσουν εἰς Εύρωπην. Τὴν 18 'Ιουνίου 1975 τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν ἔμφορτον ρυμουλκούμενον καὶ μετὰ ἐξ δομάδας κατέπλευσεν τὴν 1 Αὐγούστου 1975 εἰς Γδυνιαν. Ἐξεφορτώθη ἐκεὶ τὸ φορτίον καὶ τὸ πλοίον ρυμουλκούμενον ἐπλευσεν εἰς Κίελον ὅπου ἀφίνθη τὴν 7.9.1975.

Εἰς Κίελον ἐπέτεωρήθη ὑπὸ πραγματογνωμόνων δρισθέντων ὑπὸ τῶν μερῶν καὶ οἱ πλοϊσκῆται ἐνεφάνισαν τιμολόγιον διὰ δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευάς. Ἐάν ἔγινοντο δλαὶ αἱ ἐπισκευαὶ ἡ δαπανὴ θ' ἀνήρχετο εἰς 2.000.000 δολλάρια περίπου ἐνῷ ἡ ἀξία τοῦ πλοίου, μετά τάξ ἐπισκευάς ἦτο 1.000.000 δολλάρια μόνον. Ἡ ἀξία τοῦ πλοίου ὡς παλαιὸς σύδηρος πρὸ τῶν ἐπισκευῶν ἦτο 500.000 δολλάρια. Οἱ χρονοναύλωται ἀνεγγνώσαν δotti ἐπισκευαὶ ἀξίας 400.000 δολλαρίων ἔδιέραν αὐτούς, ἥμερεσθήσαν ὅμως τὴν εὐθύνην των διὰ τάξ λοιπᾶς ἐπισκευᾶς. Ἐν δημιεῖ τῆς μεγάλης ἀπατήσεως τῶν πλοιοκτητῶν, οἱ χρονοναύλωται ἀπεφάσισαν νά ἐπαναπαραδῶσουν τὸ πλοῖον ἀνεπισκεύαστον, τερματίζοντες οὕτω τὴν χρονοναύλωσιν καὶ ἐνδεχομένως εὐθύνομενοι εἰς ἀποκημάσιν.

Την 22/9/1975 οι χρονοναυλωταί ειδοποίησαν διά τέλεις τούς πράκτορας τών πλοιοκτητών περὶ τής προθέσεως των νάριστα παραδόσους τό πλοιόν την 12.00 ώραν τής έπομπές της 23/9/1975. Οι πλοιοκτήται ήρνησαν την έπανωπαράδοσιν και την έπομπήν των περὶ τών 10.00 ώραν οι έναπομπώντες

At U.S.A. South Atlantic & Gulf Ports
STRACHAN SHIPPING COMPANY
SHIP AGENTS & STEVEDORES SINCE 1886

12 operating offices at major ports U.S.A. South Atlantic & Gulf Coasts. Sub-Agents at outports.

Represented by:
Karaicos Maritime Co. Ltd.
P. O. Box 118
Piraeus, Greece
Phones : 427022 - 424665

Caemi International, Ltd.
52/54 Gracechurch Street
London, EC3V 0EH, England

STRACHAN SHIPPING COMPANY 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004, U.S.A.
TWX: 710-581-5874 Phone: 212-269-6262

τού πληρώματος έγκατελέιφων τό πλοίον.

Κατ' άκολουθίαν τών γεγονότων τούτων, οι πλοιοκτήταις ήγειραν άγωγήν κατά τών ναυλωτών ζητούντες μίσθιμα πρός 46.000 δολλάρια μηνιαίως μέχρις έπισκευής του πλοίου και παραδόσεως του είς αύτούς έν καλή καταστάσει. Έπειδή η διένεξης είχε μέγια άντικείμενον και έπειγούσης φύσεως ήχη ένώπιον τού δικαστού Μοκάττα είς τό 'Εμποροδικείον και τά διάδικτα μέρη συνεφώνησαν νά κρίνη σύτος έπι τεσσάρων προκαταρκτικών νομικών σημείων. Την 16 'Οκτωβρίου 1975, θ δικαστής Μοκάττα απεφάνθη διτά οι ναυλωταί ύπερχρεούτο νά έπισκευάσουν τό πλοίον και διτά οι πλοιοκτήταις έδικαιούντο είς μέχρι τής έπισκευής του πλοίου.

Οι ναυλωταί ήσκησαν έφεσιν και ο έφετης λόρδος Ντένιγκ έκρινεν τά έξης:

Τό πρώτον σημείον έστρεφετο περί τήν όρθην έρμηνείαν τού ναυλοσυμφώνου και άν έκ της διστυπώσεως αύτού, οι ναυλωταί έδικαιούντο νά παραδώσουν τό πλοίον τώρα ή ν' άναμείνουν νά έπιθεωρηθῇ τούτο και νά έκτελεσθούν αι άναγκαιαί έπισκευαι (έξαιρουμένων τών έκ συνήθους φθοράς προερχομένων) διτά τό πλοίον ή άνακτηση τήν κλάσιν του, έλευθερον παραπτήρησεων. 'Εκαστον τών μερών στηρίζεται είς διαφόρους όρους τού ναυλοσυμφώνου. 'Εκ τών κυρίων όρων τού ναυλοσυμφώνου είναι σαφές διτά ο ναυλωτής ύπερχρεούται νά έχῃ τό πλοίον είς καλήν κατάστασιν κατά τήν έπαναπαράδοσιν. Τό θέμα επομένως είναι έαν ο δρός σύτος άποτελεί προύτόθετον προηγουμένην τής άσκησεως τού δικαιώματος έπαναπαράδοσεως (είς τρόπον θάτε οι χρονοναυλωταί νά μή δικαιούνται νά έπαναπαραδώσουν τό πλοίον μέχρις ού συμμορφωθούν πρός τήν ύποχρέωσιν των ταύτην) ή άν άποτελεί άπλούν όρον τής συμφωνίας διτις, έν άθετήσει, τίκτει δικαιώματα άποζημιώσεως.

Κατά τήν κρίσιν τού 'Εφέτου Ντένιγκ ή κατά τήν 23/9/1975 χωρήσασα έπαναπαράδοσις έγένετο άνευ έπιθεωρήσεως και έπισκευής τού πλοίου. 'Η ύποχρέωσις έπισκευών δέν άποτελεί προηγουμένην προϋπόθεσιν τού πρός έπαναπαράδοσιν δικαιώματος άλλ' άπλη συμφωνία παρέχουσα έν άθετήσει δικαιώματα άποζημιώσεως. 'Έπομένως, ή έπαναπαράδοσις τού πλοίου ήτα ύποχρεωτική καίτοι τό πλοίον δέν έτέλει έν καλή καταστάσει. Τό δεύτερον, τρίτον και τέταρτον σημείον άνακτησεων μόνον άν ή τοιαύτη έρμηνεία τού ναυλοσυμφώνου δέν είναι ορθή. Τά σημεία ταύτα άναχωρούν άπό τήν σκέψιν ίτι συνήθως οι ναυλωταί δέν δικαιούνται νά έπαναπαραδώσουν τό πλοίον μέχρις ού και διτά έκτελεσουν δλας τάς έπισκευάς. Ούχ ήττον τό έρωτημα είναι: ύποχρεούνται οι ναυλωταί νά προδούν είς τάς έπισκευάς ίταν τούτο είναι έστερημένον παντός νοήματος; Αι έπισκευαι θά έστοιχιζαν περισσότερα άπό τήν τιμήν τού πλοίου μέ τάς έπισκευάς.

Τό δεύτερον σημείον είναι κατά πόσον τό πλοίον είναι πλασματική άλικη άπώλεια κατά τήν έννοιαν τού ναυλοσυμφώνου. Αι λέξεις 'πλασματική άλικη άπώλεια' έν τῷ ναυλοσυμφώνῳ χρησιμοποιούνται ύφ' ήν έννοιαν έχουν έν τή θαλασσία άσφαλτει. Πρέπει νά συνέρχηται άτυχημα ή γεγονός τό άποιον νά προξένησεν τήν ζημίαν. 'Η μή έπισκευή καθ' έαυτήν δέν άρκει ούδε συνέτρεξεν έν προκειμένω άτυχημα ή γεγονός. 'Έπομένως αι σχετικοί ρήτραι αι άπολήγουσαι είς τερματισμούν τής συμβάσεως, δέν έχουν έν προκειμένω έφαρμογήν. Τό τρίτον σημείον ήτα κατά πόσον ύφιστατο έξυπακουόμενος όρος ίσον άφωρά τό μίσθιμα έν περιπτώσει καθ' ήν αι έπισκευαι θά ύπερεδαινον τήν άξιαν τού πλοίου, τοιαύτην ίμως πρόθεσιν δέν διαγγιγώσκεται ίτι είχον οι συμβαλλόμενοι.

Τό τέταρτον σημείον έστρεφετο περί τά

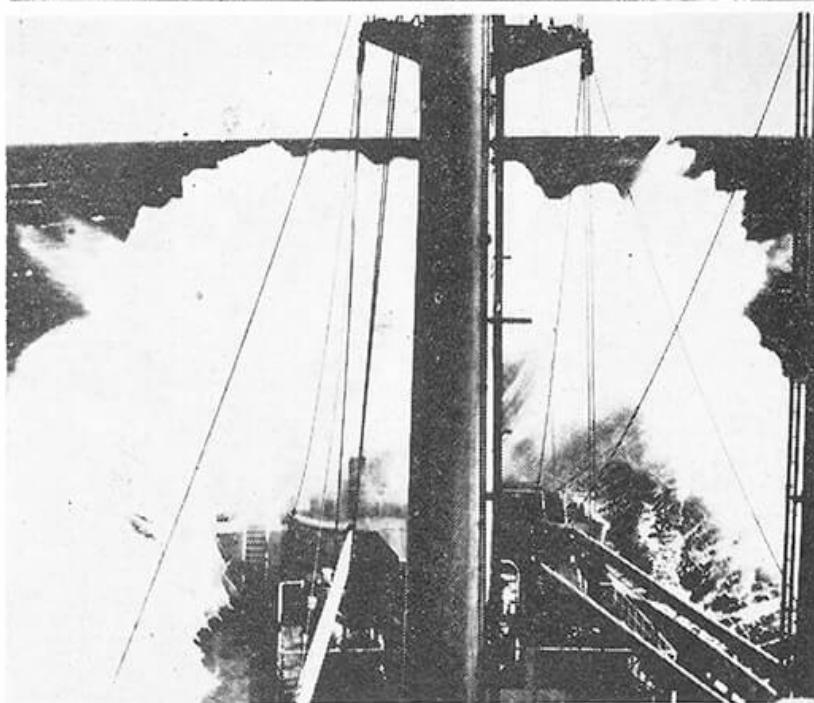
δικαιώματα τών πλοιοκτητηών. Δικαιούνται ούτοι νά ένάγουν κατά μήνα διά τό άφειλμενον ένοικιον και έρ' ίσον χρόνον οι ναυλωταί δέν έκτελούν τάς έπισκευάς άδιαφόρως τού χρόνου τούτου; 'Η έρωτησις προϋποθέτει ίτι οι ναυλωταί τελούν έν άθετήσει τής συμβάσεως διττώς. Πρώτον, διότι δέν έπισκευάζουν τό πλοίον και δεύτερον διότι προέβησαν είς έπαναπαράδοσιν πρό τής συντελέσεως τών έπισκευών. Δέν νομίζω, συνέχισεν ό 'Εφέτης Ντένιγκ ίτι κείμεθα πρό ματαιώσεως τής συμβάσεως, άν και θά ήτα οικονομικούς άνοητον νά έπισκευασθή τό πλοίον. 'Η άθετησις ίμως έβαλει κατά τών θεμελίων τής συμβάσεως και ούτω τό τέταρτον σημείον έρωτα άν οι πλοιοκτήταις ύποχρεούνται νά δεχθούν τήν άθετησιν και νά ένάγουν τούς ναυλωταίς μέχρι τής συντελέσεως τών έπισκευών άν ποτέ συντελεσθούν αύται;

'Έπομένως έδω ίπου οι ναυλωταί προσέφεραν έπαναπαράδοσιν είς τό τέλος τής χρονικής διαρκείας τής συμβάσεως έν άθετήσεις: τής πρός έπισκευήν ύποχρεώσεως, οι πλοιοκτήταις έδει νά δεχθούν ταύτην. Δέν ήδηναντο νά έναγάγουν ή έκ τής ύποσχέσεως καταβολής τού μισθώματος ή έκ τής ύποσχέσεως έκτελεσεως τών έπισκευών διότι ή άποζημιώσις είναι έπαρκης έπανόρθωσις τής άθετησεως. Ποίαν έναλλακτικήν διέξοδον προσφέρουν οι πλοιοκτήταις είς τούς ναυλωτάς; 'Η νά πληρώνουν οι ναυλωταί μίσθιμα διά τά έπόμενα έτη, ένθη τό πλοίον παραμένη άργουν και άχρηστον λόγω μή έκτελεσεως τών έπισκευών ή νά προδούν είς τάς έπισκευάς αι ίποιαί θά στοιχίσουν ποσόν διπλάσιον τής άξιας τού πλοίου ίνα μετά ταύτα οι πλοιοκτήταις πωλήσουν τό πλοίον ώς παλαιόν σίδηρον. Δέν νομίζω ίτι ού μόνος τοίς παρέχει ούδετερον τών μέσων τούτων. Οι πλοιοκτήταις έδει νά δεχθούν τήν έπαναπαράδοσιν και νά έναγάγουν τούς ναυλωτάς είς άποζημιώσιν.

Macrymichalos Brothers S.A.

Established 1914

Insurance Brokers, Agents, Underwriters, Surveyors and Claims Settling Agents



We work on land
For those at sea

If you have insurance problems
If you need expert advice on insurance
matters
WE CAN HELP YOU and will
be delighted to do so
With our international connections
and thorough knowledge
of Marine Insurance we can
place your covers better
We can serve you better
Do get in touch with us before
the next renewal date
of your Marine, War and P & I covers

Affiliated Company THE PROODOS HELLENIC INSURANCE & REINSURANCE CO. S.A.
196 Syngrou Avenue Kallithea - Athens

Telephones: 959 30 01- 959 30 11 (20 lines) Telex: 215232 MAC GR and 214364 MAC GR

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

● **TIME**

JEDDAH

- = Immediate delivery
- = No Deviation
- = No Congestion

● **MONEY**

- = Low Prices
- = Fine Quality
- = Best Discounts

STEM NOW!!! and ...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→**CONTACT**

PETROSTAR CO. LTD
C/O G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY
1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRISON
PIRAEUS

TELEFAX: 212084 GREECE

TELEPHONES : 4523333 / 4510926
(AOH) : 8220320 / 9221240

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Η ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΔΙΑΒΕΒΑΙΩΣΙΣ ΠΕΡΙ ΔΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ. ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΟΓΟΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Η άναληθής διαβεβαίωσις περὶ ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸ ΝΑΤ ἀποτελεῖ βαρείαν παράδεισι τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου καὶ χωρεῖ καταγγελία τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, ἀδιαφόρως ἂν ἀναδρομικῶς ἡσφαλίσθη ἐκ τῶν ὑστέρων τὸ πλοῖον.

Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελοῦν ἀπόφοισιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἐπὶ ἀγωγῆς ναυτικοῦ ἐπιδιώκοντος ἔξοδα παλιννοστήσεως καὶ ἀποζημίωσιν ἔνεκεν τῆς τοιαύτης καταγγελίας τῆς συμβάσεως.

Εἰδικώτερον, ὁ ἐλάχιστος ναυτικός ἐναυτολογίθη ὡς ναυλητὸς ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν καὶ ὑπηρέτησεν ἐπὶ 5 μηνῶν περίπου, καταγγείλας τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως εἰς λιμένα τῶν Η.Π.Α. λόγω βαρείας παραδέσεως τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου καὶ δὴ ἔνεκεν τῆς ἀναληθοῦς ὑποσχέσεως τούτου κατὰ τὴν κατάρτισιν τῆς συμβάσεως, ὅτι τὸ πλοίον ἦτο ἡσφαλισμένον εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Ἡ τοιαύτη ὑπόσχεσις, ὅτι ἐδόθη, ἀπεδείχθη καὶ ἀπὸ τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ σχετικὴ σύμβασις ἀσφαλίσεως μετὰ τοῦ ΝΑΤ ὑπεγράφῃ μετὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ἐνάγοντος καὶ ἀπόμινα ἡ προσδοθεῖσα ἀναδρομικὴ ἵσχυς τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως ἔφθανεν εἰς ἡμερομηνίαν μεταγενεστέραν ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ.

Συνεπείᾳ τῶν ἀνωτέρω ὑπῆρχεν ἀναληθῆς διαβεβαίωσις τοῦ πλοιάρχου, ἡ ὁποία συνιστᾶ, πράγματι, βαρείαν παράδεισιν τούτου ἔνεκτι τοῦ ναυτικοῦ καὶ ὡς ἐκ τούτου ὁ ναυτικὸς δικαιούνται τῆς ἀποζημίωσεως τῆς τοιαύτης ἀπολύτεως, τῶν ἔξδων παλιννοστήσεως κλπ.

Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΝΑΨΥΚΤΙΚΩΝ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΟΓΟΝ ΔΙΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΝ ΕΝΕΚΕΝ ΒΑΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ὁ προσωρινὸς περιορισμὸς τῆς παροχῆς καφέδων εἰς τὸ πλήρωμα ἐπὶ τοῦ πλοίου

δὲν ὀποτελεῖ βαρείαν παράδεισιν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, καὶ ὁσαύτως δὲν ὀποτελεῖ λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως.

Συγκεκριμένως, ὁ ἐνάγων ναυτικὸς ἀπελύθη πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους, διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ αὐτοῦ τοῦ ἰδίου. Εἰς σχετικὴν ἔγγραφον δῆλωσίν του πρὸς τὸν πλοιάρχον ἐπικαλεῖται ἐλλιπὴ τροφοδοσίαν καὶ εἰδικῶς καφὲ καὶ ζάχαριν, χορίς κανένα ἄλλον εἰδικώτερον προσδιορισμὸν εἰς τὸν ὄποιον, ἄλλωστε σύτε διὰ τῆς ἀγωγῆς του προέβη.

Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ ἐν λόγῳ περιορισμὸς καὶ ἔταν ἀκόμη ἐλαβεῖ χώραν, δὲν ὀποτελεῖ παράδεισιν τοῦ πλοιάρχου καὶ μάλιστα τόσον βαρείαν, ὥστε νὰ δικαιολογήται ἐξ αὐτῆς καταγγελία τῆς συμβάσεως εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ μάλιστα ἐξ ἀφορμῆς προσωρινοῦ περιορισμοῦ ἐνός εἴδους, τὸ ὄποιον εἶναι, κυρίως, ἀναψυκτικὸν καὶ ὅχι τρόφιμον.

Οὕτω, ἡ τοιαύτη, παρὰ τὴν ἐναντίωσιν τοῦ πλοιάρχου, ἐμμονὴ τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως, συνιστᾶ βαρεὺ πειθαρχικὸν παράπτωμα αὐτοῦ, ὥστε δὲν ὀφίσταται δικαίωμα τούτου εἰς παλιννοστησιν καὶ εἰς ὀποζημίωσιν ἀποτολόσεως.

ΚΑΤΑΧΡΗΣΤΙΚΗ Η ΑΠΟΛΥΣΙΣ Η ΓΕΝΟΜΕΝΗ 5 ΗΜΕΡΑΣ ΠΡΟ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΩΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ὀποτελεῖ καταχρηστικὴν ἀπόλυσιν ἡ ἐσπευσμένη τοιαύτη ἕνεκεν πταίσματος τοῦ ναυτικοῦ, 5 ἡμέρας πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἐτησίας προϋπηρεσίας.

Εἰδικώτερον, ἡ ἀπόλυσις αὐτὴ ἐλαβεῖ χώραν κατόπιν ἐντολῆς τοῦ γραφείου καὶ συγχρόνως μὲ τὴν ὑποσβολὴν ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ αἵτησεως περὶ ἀντικαταστάσεως του, εὐθὺς ὡς συμπληρώσῃ ἐτησίαν ὑπηρεσίαν.

Τὸ δικαστήριον ἐδέχθη τὴν τοιαύτην ἀπόλυσιν ὡς καταχρηστικὴν καὶ ὡς γενομένην πρὸς ἀποφυγὴν πληρωμῆς τῶν μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς ἐτησίας ὑπηρεσίας, ἀπαιτήσεων τοῦ ναυτικοῦ προερχομένων ἐκ τοῦ 13ου μισθοῦ καὶ ἐπὶ πλέον τοῦ συμφωνηθέντος ἴδιατέρως 14ου μισθοῦ.

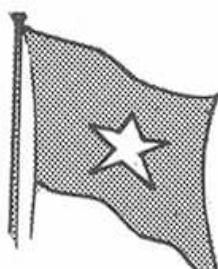
Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ ναυτικὸς δικαιούνται εἰς ἀπόδημίωσιν ἀπόλυτεως. Περαιτέρω τὸ δικαστήριον διηυκρίνεται ὅτι, ἡ τοιαύτη αἵτησις τοῦ ναυτικοῦ, ἡ ὑποβληθεῖσα εἰς τὸν πλοιάρχον ὀλίγον πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἐτησίας ὑπηρεσίας, περὶ ἀντικαταστάσεως του μετὰ τὴν συμπλήρωσιν ταῦτην, ὀποτελεῖ καταγγελίαν ὑπὸ αἱρεσιν καὶ εἶναι ἔγκυρος. Βεβαίως, ἡ ἐναχθεῖσα ἐταιρία προέβαλε κατὰ τὴν διαδικασίαν, ὅτι ἡ ἀπόλυσις τοῦ ναυτικοῦ, ἐγένετο ἔνεκεν πειθαρχικοῦ παραπτώματος τοῦ ἐνάγοντος, ἀλλὰ ὁ ἵσχυρος της αὐτοῦ, ἐξ οὐδενὸς ἀποδεικτικοῦ στοιχείου ἐθεμελιώθη, κατερρίφθη δὲ πλήρως ἐκ βεβαιώσεως τοῦ πλοιάρχου, ἡ ὁποία προσκομισθήσει καὶ ἀνέφερεν ὅτι ἡ ἀπόλυσις τοῦ ναυτικοῦ ἐλαβεῖ χώραν κατόπιν ἐντολῆς τοῦ γραφείου καὶ ἕνεκεν συμπληρώσεως ἔτους. Οὐδεμίαν δὲ μνείαν περὶ πειθαρχικοῦ τίνος παραπτώματος ἔκανε.

Κατὰ ταῦτα τὸ δικαστήριον τελικῶς ἔκρινεν ὅτι ὁ ἐνάγων δικαιούνται λαμβάνειν τὴν χορηγηθεῖσαν αὔξησιν ἐπὶ τοῦ βασικοῦ

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

μισθού καὶ τῶν ἐπιδομάτων, τὸν συμπεφωνημένον 14ον μισθὸν λόγῳ εὐδοκίμους ὑπέρειας, τὴν ἀποζημίωσίν του λόγῳ καταγγελίας τῆς συμβάσεως του, τὸ ἀντίτιμον τροφῆς κλπ. Ὁσαύτως, ὃ ἐν λόγῳ ναυτικὸς δικαιοῦται καὶ τῆς προσθέτου ἀμοιδῆς «μπόνους», διότι αὕτη ἀπετέλει χρηματικὸν βοήθημα χορηγούμενον εἰς τὸν ναυτικὸν ἔξι οἰκείας βουλήσεως τοῦ πλοιοκτήτου, διὰ τὴν μεγαλυτέραν προστήλωσιν εἰς τὸ καθήκον καὶ τὴν ἐργατικότητά του καὶ δὲν ἔδινε πρὸς κάλυψην μεταγενεστέρας τυχὸν αὐξήσεως τὸν ἀποδοχῶν του, καθ' ὅσον δὲν ἀπετέλει μισθόν.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ

ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΑΠΟΛΥΘΕΝΤΑ ΕΚ ΠΛΑΝΗΣ ΛΟΓΩ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιώς εἰς ἀπόλυσιν ναυτικοῦ λόγῳ ἀσθενείας μὴ ὑφισταμένης, ὑπάρχει δικαίωμα τοῦ ἀπολυθέντος ναυτικοῦ εἰς ἀποζημίωσιν.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς ναυτικόν, ὁ ὄποιος ἀπελύθη τοῦ πλοίου, ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, λόγῳ πλάνης αὐτοῦ περὶ τὴν ὑπαρξίαν ἀφροδισίου νοσήματος, τὸ ὄποιον ἐνδέχετο νὰ μεταδοθῇ καὶ εἰς τὰ λοιπὰ πρόσωπα τοῦ πληρώματος.

Εἰδικότερον, ὡς ἀπεδείχθη κατὰ τὴν διαδικασίαν, ὁ ἐνάγων ναυτικὸς ἐναυτολογίθη ἐπὶ φορτηγού πλοίου τῆς ἐναγουμένης ἐταιρίας ὡς ἡλεκτρολόγος καὶ παρέσχε τὰς ὑπηρεσίας του ὡς τοιοῦτος ἐπὶ τετράμηνον περίπου, ὅτε ἀπελύθη εἰς λιμένα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, κατόπιν κρίσεως τοῦ δικαστηρίου διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ ἀνευ πταίσματος τοῦ ναυτικοῦ.

Ἄφορμὴν διὰ τὴν τοιαύτην καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ἔδωσε τὸ ἔχει γεγονός : Ἀρχικῶς μέλος τοῦ πληρώματος προσεδλήθη ὑπὸ ἀφροδισίου νοσήματος. Βραδύτερον ἔξεφράσθησαν φόβοι ὅτι ἡ ἀσθένεια ταύτη εἶχε μεταδοθῇ καὶ εἰς ἔτερα μέλη τοῦ πληρώματος, ἀπὸ τὴν χρησιμοποίησιν κοινῶν σκευῶν. Πρός ἄρσιν τῶν ἀμφιβολιῶν ὅμας τοῦ πληρώματος ἀδηγήθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς ιατρόν, ὁ ὄποιος ἐθεώρησε τὸν ἐνάγοντα ὑποπτον ἀσθενείας.

Κατόπιν τούτου ὁ πλοιάρχος πρὸς περιστολὴν τῆς μεταδόσεως τῆς νόσου ἀτέλυσε τὸν ἐνάγοντα. "Οταν, σύμως, σύτος ἐπαλιννοστήθη καὶ ἐπηκολούθησαν εἰς τὸν Πειραιά λεπτομερεῖς ἐργαστηριακαὶ ἔξετάσεις ἀπεδείχθη ὅτι σύτος ἦτο ἐντελῶς ὑγιῆς.

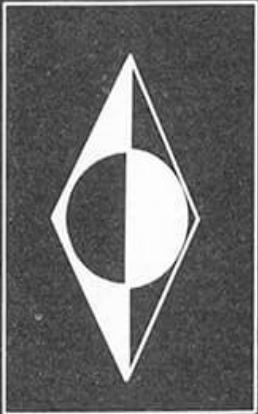
Μετὰ ταῦτα ὁ ἐνάγων ἡγείρειν ἀγωγὴν αἰτούμενος ἐπιδίκιαν διὰ τὴν τοιαύτην ἀνευ πταίσματος τοῦ ἀπόλυτου.

Τὸ δικαστήριον ἔκρινε ὅτι ὁ πλοιάρχος ἐνήργησε καλοπίστως καὶ λαμβανομένου ὑπὸ ὅφιν τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ πλοιάρχος δικαιοῦται νὰ ἀπολύσῃ ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν τὸν ναυτικὸν καταβόλλων συγχρόνως τὴν νόμιμον ἀποζημίωσιν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ὀφείλεται εἰς πταίσμα τοῦ ναυτικοῦ.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐν προκειμένῳ, ὁ πωσδήποτε, ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιοῦται μισθῶν ἀσθενείας καθ' ὅσον δὲν ἔχει σημασίαν τὴ πεπλανημένων ἐπίστευσεν ὁ πλοιάρχος κατὰ τὸν χρόνον ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλὰ ἐὰν πράγματι ὁ ἀπολυθεῖς ναυτικός ἔπασχεν ἐν νόσῳ τινός.

Οὕτω ταύτης μὴ ὑφισταμένης, ὁ πλοιοκτήτης ἀπολάσσει μὲν τῆς ὑποχρεώσεως πρὸς καταβολὴν τῶν νοσηλίων καὶ τῶν μισθῶν ἀσθενείας τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ ΚΙΝΔ, ὑποχρεούται σύμως εἰς τὴν καταβολὴν τῆς ἀποζημίωσεως ἀπολύσεως, χωρὶς νὰ ἐρευνᾶται ἐὰν διὰ τὴν ἀπόλυσιν βαρύνεται διὰ πταίσματος ἢ ὅχι ὁ ναυτικός.

ΕΙΔΙΚΕΣΙΩΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ



*Μέ τό ΛΙΕΘΝΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ
έκπαιδεύεων μέ απληλογραφία*

22 τόμοι καλύπτουν **14** ναυτιλιακά θέματα μέ τρόπο ἀπλό καὶ προσιτό καὶ ἀποτελοῦν μιά πρώτης τάξεως ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ.

Τό σύστημα ἐνδιαφέρει

- ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Ε.Ν.
- ΟΛΟΥΣ ΟΣΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ
ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Πηροφορίες - Έγγραφες

RDC HELLAS

ΒΑΣ. ΚΩΝ/ΝΟΥ 16 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 4

ΛΗΜΝΟΥ 17 ΑΘΗΝΑΙ 823

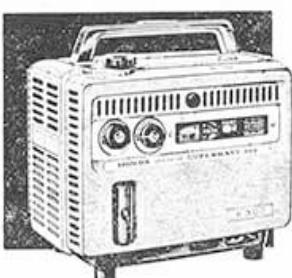
ΤΗΛ.: 4170917-4117100

ΗΛΕΚΤΡΟΓΕΝΝΗΤΡΙΑΙ

HONDA

300W 1200W 4000W

ΜΕ 4-ΧΡΟΝΟΝ BENZINOKINΗΤΗΡΑ
ΤΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΗΡΑ ΝΤΖΕΛ



- ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΤΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ
- ΓΙΑ ΤΟ ΕΞΟΧΙΚΟ ΣΑΣ ΣΠΙΤΙ
- ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΔΡΟΜΕΣ ΣΑΣ
- ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΙΝ ΣΑΣ
- ΓΙΑ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΣΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
- ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΥ
- ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΑΣ
- ΓΙΑ ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΣΑΣ

* Ελαφροί, μεταφέρονται εύκολα καὶ είναι πολὺ ἀπλοὶ ὁ χειρισμός των. *

* Έχουν μεγάλην ἀπόδοσιν. *

* Πολὺ οικονομικαὶ. *

* Αθόρυβοι καὶ δέν
θρόζουν κανούς.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.Β.Ε.



ΓΡΑΦΕΙΑ - ΕΚΘΕΣΙΣ: ΑΕΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 170 - ΘΑΛΕΩΝΟΝ 55-93 301
ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ (ΑΦΟΙ ΖΑΡΑΚΑΚΗ) ΛΕΦΘ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 34.58.111
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΗΛΑΣΤΙΚΩΝ 39 ΘΑ. 515-518
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΖΑΡΙΣΣΗΣ: (ΑΦΟΙ ΖΑΡΑΚΑΚΗ) ΦΑΡΣΑΛΩΝ 66 - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 225.501

Τεχνικά θέματα

ΕΠΕΤΕΙΟΣ ΜΙΑΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΠΡΟΟΔΟΥ

Είς τὰ πλέον σύγχρονα ναυπηγεία «Κόκκουμις» τοῦ Μάδλιο, προσφέρει άκομή τάς ύπηρεσίας του ἐν μικρὸν ρυμουλκόν, τὸ «ΚΜΒ 1». Τὸ ρυμουλκόν αὐτὸν ἔχει μίαν ἐνδιαφέρουσαν ιστορίαν. Πρόκειται περὶ τοῦ πρώτου σκάφους εἰς τὸν κόσμον, τὸ ὅποιον ἐναυπηγήθη πρὶν 55 χρόνια καὶ ἔχρησιμον ποιῆθη διὰ πρώτην φοράν διὰ τὴν κατασκευὴν του, ἡ τεχνικὴ τῆς συγκολλήσεως.

Πρός χάριν τοῦ συμπαθητικοῦ τούτου καὶ πλήρους ήμερῶν ρυμουλκοῦ, τὸ περιοδικὸν «100 ΑΙ» τῶν «Ἀλλούδ'ς» αἱρεύει πολλὰς στήλας καὶ ἄφονον φωτογραφικὸν ὄλικὸν ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ γέννησις τοῦ συγκολλημένου σκάφους».

Ἡ σύνταξις τοῦ περιοδικοῦ δίδει πλήρη εἰκόνα τῶν τεχνικῶν ἔξελίξεων τῆς μεθόδου συγκολλήσεως καὶ τῆς διομήχανικήν της ἐφαρμογήν καὶ τὴν ἀπὸ τὸν 1920 υιοθέτησιν τῆς εἰς τὴν ναυπηγικήν.

Αἱ συγκολλήσεις, αἵτινες ἡσαν ἀρίστης ἀποδόσεως ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς ἐφαρμογῆς τῶν, εὐρίσκουν τὴν ἔξιστόροιν τῶν εἰς τὰς περιπτείας ποὺ ὑπέστη τὸ πρώτων πλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης, διὸ ἐναυπηγήθη τὸ '19. Τὸ «Φουλαγκόρ», κατασκευασθὲν εἰς ναυπηγεία «Κάμμελ Λαίριτ» τοῦ Μπίρκενχεντ. Χωρητικότητος 398 τόννων καὶ ὑψηλῆς κλάσεως Λλούδ'ς. Τὸ 1922 τὸ πλοίον τοῦτο φέρον τὸ ὄνομα «Κάρια» προσήραξεν. «Ἐν ἔτος κατόπιν προσέκρουσεν εἰς τὴν προβλήτα τοῦ Γκάρατον. Τὸ 1924 νέα προσάραξεν κατὰ τὸν πλοῦν ἀπὸ τὸ Λίθερπουλ εἰς τὸ Μπέλφαστ. Ἀλλὰ παρὰ τὰς ζημιὰς τῶν ἐλασμάτων αἱ συγκολλήσεις ἐκράτησαν καὶ ἡδυνήθη νὰ πλεύσῃ δι' ἴδιων μέσων δι' ἐπισκευάς εἰς Ληφ.

Παρὰ τὸ γεγονός διὸ ἐναυπηγήθη μόνον δι' ἀκτοπλοίων, τὸ 1926 ἔλαβε τὴν ἄδειαν νὰ διασχίσῃ τὸν ὕκεινον καὶ πλεύσῃ εἰς Βανκούμερο, ναυλωθὲν ὑπὸ τῆς «Μπρίτις - Κολούμπια Σέμεντ». Ἐπιθεωρήθην τὸ 1928 εὐρέθη ἐν πρήμει τάξει.

Δὲν ἦτο δῆμως τυχερὸν σκάφος. Τὸ 1930 μετωνομάσθη «Σήνη» καὶ προσέκρουσεν εἰς

ὑφστόλιον ἔξωθι τῆς Βικτωρίας τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας, ἐνῷ ἔπλεε μὲ πλήρη ταχύτητα. Ἐκ τοῦ φορτίου του, ἀποτελούμενου ἐκ 10.000 σάκκων τσιμέντου, μόνον 400 ὑπέστησαν ζημιάς. Παρὰ τὴν πρόσκρουσιν τὸ σκάφος ἡδυνήθη καὶ πάλιν δι' ἴδιων μέσων νὰ πλεύσῃ ἀσφαλῶς δι' ἐπισκευάς εἰς πλησίον λιμένα.

Τὸ 1934 τὸ σκάφος τοῦτο ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν Χόμ - «Οἰλ. Ἡ παλαιὰ «Φουλαγκόρ», τὸ ὅποιον εἶχε σημειωθῆ ἐν τοῖς Λλούδ'ς ὡς ἐπειραματικόν, ἔπαυσε νὰ φέρῃ αὐτὴν τὴν τεχνικὴν παρατήρησιν, ὀφειλομένην εἰς τὸ γεγονός διὸ ἦτο πλοῖον ναυπηγηθὲν διὰ στολῆς σερβιτόρων καὶ πλοίου τοῦ οἰκονομίας.

Οἱ νέοι ίδιοκτήται τὸ ἔχρησιμοποίησαν ὡς δεξαμενόπλοιον. Νέον ὄνομα : «Κέδρος», τὸ ὅποιον φέρον Μεξικανικὴν σημαίαν ἐθυμίσθη κατόπιν συγκρούσεως ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Ενευρώπης.

Αὐτὸν ἦτο τὸ τέλος τοῦ πρώτου σκάφους ἀνοικτῆς θαλάσσης εἰς δι' ἔχρησιμοποίηθη τεχνικὴ τῆς συγκολλήσεως.



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

Εἰς τὸν κοινὸν ἄνθρωπον φαίνεται ἀπίστευτον τὸ γεγονός διὸ διὰ τῆς ἀναμίξεως ὑδατος καὶ ύγρου καυσίμου δύναται νὰ παραχθῇ ἐντὸς ισχυρότατον, καθαρότερον καὶ οἰκονομικὸν καύσιμον. Καὶ δῆμως, εἶναι ὀληθινόν. «Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεβαίως, διὸ θὰ τηρηθούν αἱ διαθέσεις τοῦ περιόδου.

Διὰ τὸν τρόπον αὐτοῦ είναι δυνατή ἡ μείωσις τῆς καταναλώσεως καυσίμων τῶν ναυτικῶν μηχανῶν προώσεως κατὰ 5-20%, ὑποστηρίζουν τινὲς 'Αμερικανοὶ εἰδικοί.

Τοιαῦτα περίεργα μίγματα ἔχρησιμοποιήθησαν διὰ πρώτην φοράν κατὰ τὸν πρώτον παγκόδμιον πόλεμον. Κατὰ τὸν δεύτερον παγκόδμιον πόλεμον ἡ μέθοδος αὐτὴ ἔχρησιμοποίηθη διὰ νὰ ἐπιτιμηκύνων τὸ πεδίον δράσεως τῶν δομαρδιστικῶν ἀρρεσκαφῶν.

Ἄλλα τὰ μίγματα ἔκεινα δὲν εἶχαν τὰς ἀκριδεῖς ἀναλογίας καὶ πολλάκις δὲν ἐπετυγχάνετο τὸ ἀναμενόμενον ἀποτέλεσμα. «Ἐλλειπεῖν ἡ κατάλληλος συσκευὴ ὑπολογισμοῦ τῶν

ἀπαιτουμένων ἀναλογιῶν.

Τώρα, δῆμως, ισχυρίζονται οἱ 'Αμερικανοὶ εἰδικοί, αἱ ἀναλογίαι καυσίμου καὶ ὑδατος δύνανται νὰ ὑπολογισθοῦν ἐπακριβῶς διὰ τῶν σύντερηχητικῶν συστημάτων ἀναφίλεξεως».

Μέχρι πρό τινος, ἡ μέθοδος αὐτὴ δὲν παρουσιάζει σοβαρὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ναυτιλίαν. «Ἀπὸ τῆς ἀνατιμῆσεως τῶν πετρελαίων, δῆμως, καὶ ἐντεύθησεν ἐρευνάται κάθε ἐνδεχόμενον μειώσεως τῆς καταναλώσεως καυσίμων καὶ πολλὰ πλοῖα, παρὰ τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν μισθολογίων, κινοῦνται μὲ μειωμένην ταχύτητα διὰ νὰ ἔσοικον μῆστουν καύσιμα.

Κρατικοὶ ὄργανοι, ιδιαιτέρως δὲ ἡ 'Ομοσπονδιακὴ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, συνιστοῦν τὴν μειώσιν τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων χάριν τῆς οἰκονομίας.

«Ἄλλα, δὲ κ. Ντένις Πάρρις, πρόεδρος τῆς «Φιούελ Γιουτιλαϊζῆσον» «Ἐντερπράτιξ Λτδ.» (FUEL) τοῦ Σαΐντ Πέτερσμπουργκ, Φλωρίδος, θεωρεῖ τὰ μέτρα αὐτὰ περιπτά. 'Ως γεγονός, πιστεύει διὸ διὰ τοῦ ὑπερηχητικοῦ ἀντιδραστήρος καυσίμων τὰ πλοῖα δύνανται νὰ κινοῦνται δόλαταχῶς καὶ μὲ σημαντικὴν οικονομίαν καύσιμων.

Τούτο ἀκριβῶς ἐτόνισεν εἰς τὴν Ναυτικὴν Διοίκησιν τῶν ΗΠΑ καὶ ἐξήτησε τὴν διάθεσιν κρατικῶν κονδυλίων διὰ τὴν περαιτέρω δειλίωσιν τοῦ συστήματος, χωρίς, πάντως, θετικὴν ἀνταπόκρισιν. Κατὰ τὴν ἀποψίν τοῦ κ. Πάρρις ἡ δαπάνη τοῦ ἀντιδραστήρος ἀποσύνεται ἐντὸς 280 ημερῶν, ἡ τὸ ἀργότερον ἐντὸς ἔτους.

Συνεχίζων δὲ κ. Πάρρις παρετήρησεν, διὸ ἐάν δὲ ἐμπορικὸς στόλος τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν κατηγόρωσεν 70 ἑκατομ. διαρέλια πετρελαίου κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, διὰ τοῦ προτεινόμενου συστήματος θά ἐπετυγχάνετο —μὲ ἐλαχιστην, ἔστω, μείωσιν τῆς καταναλώσεως 5%— οἰκονομία 3,5 ἑκατομ. διαρέλιων: ἥτοι περίπου 40 ἑκατομ. δολαρίων.

Μέχρι στιγμῆς, πάντως, δὲν κατέστη δυνατόν νὰ ἐλκύσουν τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ἡ τῶν 'Αμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, παρὰ τὰ Ικανοποιητικὰ ἀποτέλεσματα τῶν πραγματοποιηθεισῶν δοκιμῶν.

Τώρα δὲ ἔταιρία τοῦ κ. Πάρρις στρέφεται πρὸς τὸ ἔωτερικὸν καὶ προσφέρει ἐκλήθη ὑπὸ Καναδῶν ἐπισήμων νὰ συζητήσουν τὸ σύστημα ὑπερηχητικῆς ἀναφίλεξεως.

Σήμειωτόν διὸ ἡ ἔταιρία δέχεται νὰ διαθέσῃ τὸ σύστημα ἐπ' ἐνοικίῳ, συμμετέχουσα εἰς τὰ κέρδη, ἀτίνας θὰ ἐπιτευχθοῦν ἐκ τῆς ἔξοικον μῆστων καυσίμων ἐφ' ἔκάστου πλοίου.



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

ACHAΪKÍ NAFTİLİAKI S.A.

167, ALKIVIADOU STREET

PIRAEUS

TELEPHONE: 4117611/4 • TELEX: 213101/6 • CABLE: ACHAIAKASHIP



TELEX NO. 6-0129 SA

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

153-157 GALE STREET

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE
P. ROUSSOS - G. SIDERIS

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



RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 282920

ADDRESS: IONIAS 211/213, AGIOS ELEFTERIOS, ATHENS T.T. 917

CABLE ADDRESS: "HERMES"

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181

POSTAL ADDRESS: BOX 475

(53.978 - 69.392 - 370.491

DURBAN - R.S.A.

NIGHT TELEPHONES: (836.474 - 833.647 - 53.064

(54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΠΡΟΧΕΙΡΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Σκάνδαλον είς τούς κόλπους τῆς «Κομεκόν». Έπτά μπάλι κάρριερ ναυπηγήθεντα εἰς Βάρναν ύπό τῶν ναυπηγείων «Γκέργκι Δημητράφ» διά λογαριασμὸν τῆς «Πλόλις Στήμισπ Κο.» ύπεστησαν σοβαρὰς διαβρώσεις συντόμου χρονικοῦ διαστήματος ἀπό τῆς παραδόσεώς των. Τοτε τούς Πολωνούς πλοιοκτήτας τὰ σκάφη αὐτὰ κινδυνεύουν νά διαλυθούν εἰς ἔξ ὥν συνετέθησαν.

Τὸ ιστορικὸν τῆς υποθέσεως ἔχει ὡς ἔχης: Τὸν Οκτώβριον τοῦ 1974, τὸ πρὸ 10μῆνου παραδοθὲν ύπό τῶν ἀντοτέρων βουλγαρικῶν ναυπηγείων μάλικ κάρριερ «Τζένεραλ Σφιερτέφσκι», 37.844 τόν. d.w., ἐνεφάνισε λίαν ἀκτεταμένας διαβρώσεις εἰς τὸ κύτος. «Έκτοτε παρεδόθησαν ἑτερα πρία ἀδελφὰ σκάφη, τὰ ὅποια συντόμως ἐνεφάνισαν τὰ ἴδια συμπτώματα. Τὸ πέμπτον καὶ τελευταῖον σκάφος τῆς σειρᾶς πρόκειται νά παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους. Ἀλλά, ὡς ισχυρίζονται οἱ Πολωνοί, ή υπόθεσις δὲν σταματᾷ ἔδω. Τρία ἀκόμη μπάλι κάρριερ τῶν 23.700 τόνων d.w., παραδοθέντα ύπό τῶν ὡς ἄνω ναυπηγείων τὸ 1972, 73 καὶ 74, παρουσιάζουν σοβαράτας διαβρώσεις. Μέχρι στιγμῆς δὲ δὲν ἔχει ἐπιθεβαίωθι κατὰ πάσον παρουσιάζουν κατασκευαστικὰς ἀνωμαλίας καὶ ἐνέα φορτηγά τῶν 3.600 τόν. d.w., ναυπηγήθεντα εἰς Βουλγαρίαν περὶ τὰ τέλη τῆς προηγουμένης 10ετίας διὰ λογαριασμὸν τῆς πολωνικῆς ἔταιρίας. Τώρα, οἱ Πολωνοί ἐκφράζουν ἀνησυχίας δόσον ἀφορᾶς εἰς τὴν ποιότητα ἐνέα τάνκερς τῶν 100.000 τόν. d.w., τὰ ὅποια ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα, μὲ παραδόσεις ἐξικούμενας ἀπό τοῦ τοῦ τρέχοντος ἔτους μέχρι τὸ 1982.

«Εκθετις τεχνικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Ναυτιλιακοῦ Ινστιτούτου τοῦ Δάντσιχ, ἡτις ἐπεσκέψθη τὰ βουλγαρικὰ ναυπηγεῖα, ἵνα διαπιστώσῃ τὰ αἰτία τῆς διαβρώσεως τῶν ἐπτὰ μπάλι κάρριερ, ἀναφέρει ὅτι διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἔχονται ποιότητας κατεστραμμένα ἐλάσσατα, ὅτι τὰ ἐλάσσατα διέφερον εἰς τὴν ποιότητα λόγῳ μὴ κατασκευῆς, τῶν εἰς τὰ αὐτὰ χαλυβουργεῖα καὶ ἐπέκριναν δριμύτατα τὴν μέθοδον ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Ἡ διάδρωσις ἀπεδόθη, ἐπίσης, εἰς τὴν κακὴν ποιότητα τῶν βουλγαρικῶν χρωμάτων καὶ τὴν μέθοδον βαφῆς.

Περαίνουσα τὴν ἔκθεσιν, ἡ ἐπιτροπὴ συνέστησε τὴν μόνιμον ἐγκατάστασιν Πολωνῶν ἐπιθεωρητῶν εἰς τὴν Βουλγαρίαν καὶ τὴν χρησιμοποίησιν πολωνικῶν χρωμάτων, ἀτινα ἔχαρακτήριστας «έξαιρετικῶν ἀνωτέρας ποιότητος», εἰς ἀπαντὰ τὰ πολωνικὰ σκάφη ναυπηγούμενα εἰς Βουλγαρίαν. «Ἐπίσης, συνέστησεν ίδιαιτέρων προσοχὴν εἰς τὴν ποιότητα τῶν χρησιμοποιουμένων ωλικῶν.

Πάντως, διάφοροι πλοιοκτῆται δυτικῶν χωρῶν, διαχειρίζονται σκάφη βουλγαρικῆς κατασκευῆς, ἐρωτήθεντες σχετικῶς, οὐδεμίαν δισαρέσκειν ἐξέφρασαν διά τὴν ποιότητα τῶν πλοίων αὐτῶν. Ἀντιθέτως, πολλοὶ ἔξ αὐτῶν ἐδήλωσαν ὅτι πρόκειται περὶ πλοίων ἔξαιρετικῆς ποιότητος.

Μία πιθανὴ ἐξήγησις τῶν δισταμένων ἀ-

καὶ τὴν πολιτικὴν διακρίσεως σημαίας, ἡτις ἀσκεῖται ἀπό τὰς ύπο ἀνάπτυξιν χώρας τοῦ τρίτου κόσμου.

Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς Δανίας ἀντιπροσωπεύει ἐπενδύσεις τῆς τάξεως τῶν 8.800 ἑκατομ. κορωνῶν καὶ ἔκτείνεται μέχρι τὰ μέσα τοῦ 1979.

Παρὰ τὴν κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς, τὰ ἀκαθάριστα ἐσόδα τῆς Δανικῆς Ναυτιλίας ἀνήλθο τὸ 1975 εἰς 7.100 ἑκατομ. κορωνῶν, ἔναντι 6.530 ἑκατομ. κορωνῶν τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἀλλὰ μὲ τὴν αὔξησιν τῶν δαπανῶν — ίδιαιτέρως τῶν μισθολογικῶν — τὰ καθαρὰ ἐσόδα ἐμειώθησαν ἀπό 3.620 εἰς 3.400 ἑκατομ. κορωνῶν.

«Η «Ενωσις Δανῶν» Ἐφοπλιστῶν πιστεύει, ὅτι ἡ νομοθεσία περὶ ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων, χρονολογουμένη ἀπό τὸ 1964, χρήζει μεταρρυθμίσεως διά νὰ δυνηθῇ ἡ Ναυτιλία τῆς χώρας νὰ ἀνταπεξέλθῃ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ὄλλων σημαιῶν. Σήμερον, ἀπασχολοῦνται ἐπὶ τῶν Δανικῶν πλοίων περὶ τὰς 18.000 ναυτεργατῶν, τῶν ὅποιων οἱ μισθοί ἀνήλθον τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 1.250 ἑκατομ. κορωνῶν, κατὰ προσέγγισιν.

Ίδιαιτέρως ἐμφασίς δίδεται, ὡς προανεφόρθη, εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται, ὅτι τὸ 1976 ἡ μέση ἡλικία τοῦ εἶναι 6,2 ἑτη, ἔναντι 10,5 ἑτῶν πρὸ εἰκοσαετίας καὶ 9,5 ἑτῶν τῆς μέσης ἡλικίας τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1975.

Τὸ εἰσαχθὲν εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακὸν συναλλαγματικὸν κατὰ τὸ 1975 ἀνήλθεν εἰς 7 δισεκατομ. κορωνῶν, ἔναντι 5 δισ. τοῦ 1973, καλύπτον τὸ 10% τοῦ συνολικοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν ἔξωτερικοῦ.

ΔΑΝΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Εύρειας κλίμακος ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ τῆς ώλικοῦ ἐπραγματοποίησεν ἡ Δανικὴ Ναυτιλία κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ὡς ἐτονίσθη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐτήσιας γενικῆς συνελεύσεως τῆς «Ενωσεώς Δανῶν» Ἐφοπλιστῶν, εἰς Κοπεγχάγην.

Παρεδόθησαν εἰς Δανοὺς πλοιοκτήτας 65 νεότευκτα σκάφη, 901.000 τόν. d.w. καὶ ἡγοράσθησαν ἑπερα 16 πλοῖα μεταχειρισμένα, συνολικοῦ πλ. 47.000 τόν.

Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον, ἐξεποιήθησαν 93 σκάφη, 992.000 τόν. d.w. — περιλαμβανούμενων καὶ δύο τάνκερς τῶν 285.000 τόν. d.w. ἔκαστον. Ως ἀποτέλεσμα, ἐπῆλθε καθαρὰ μείωσις τῆς χωρητικότητος τοῦ Δανικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου εἰς 67.000 τόν. d.w.

Τὴν 1ην Ιανουαρίου τρέχοντος ἔτους ὁ ἐμπορικός στόλος τῆς Δανίας κατετάσσετο 15ος παγκοσμίως, μὲ 917 πλοῖα, 7.332.000 τόν. d.w.

Διαφορούντος τὸ 1975, σοβαρὰ παραγγελίαι ἐτέθησαν ἐκ μέρους τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν, κυρίως εἰς ἔγχωρια ναυπηγεία. Εἰς τὰς ἀρχὰς Μαΐου καὶ παραγγελίαι τῶν ἀνήρχοντο εἰς 146 πλοῖα, 2.460.000 τόν. d.w., ἔξ ὧν 15 σκάφη, 935.000 τόν. d.w. ἡσαν τάνκερς καὶ 131 σκάφη, 1.525.000 τόν. d.w. ἔχοντας φορτίον. Ως ἐτονίσθη εἰς τὸ συνέδριον, ἡ συνεχῆς ἀνανέωσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας είναι ἀναγκαῖα διά νὰ διατηρηθῇ ἡ συναγωνιστικότης του.

Οι Δανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐξέφρασαν ἀνησυχίας διά τὴν ἀχαλίωντον ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν καὶ τὴν ἐφαρμοζούμενην — ίδιαιτέρως ύπο τῆς Ρωσίας — τακτικὴν τοῦ ἀθεμίτου συναγωνισμοῦ, καθὼς

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΘΝΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

«Η Ναυτικὴ Διοίκησις τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν πρόκειται νὰ συνέλθῃ εἰς διάσκεψιν ἐντὸς τοῦ ἀρχομένου μηνὸς διά νὰ λάβῃ σοβαρὰς ἀποφάσεις ἀφορώσας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ύπο τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν πτόλου σκαφῶν χύδην φορτίων καὶ τὴν προσέκυντον νέων παραγγελιῶν εἰς τὰ ἔγχωρια ναυπηγεία.

«Η διάσκεψις συμβαδίζει μὲ τὴν προσπάθειαν ἐξασφαλίσεως, διά σχετικῶν νομοθετικῶν περιστοτέρων ἔθνικῶν φορτίων ύπερ τοῦ ύπο τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν πλοίου. Βασικὸς ὑποκινητὴς τῆς θέσεως αὐτῆς είναι ὁ πρόεδρος τοῦ Συμβούλου Ἀμερικανῶν Ναυτηγῶν. Εντούν Χούντ, διὰς ἐτονίσε προσφάτως, ὅτι διὰ νὰ ἐξυπηρετηθοῦν ἀποτελεσματικῶς τὰ ἔθνικά συμφέροντα τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν, τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον πρέπει νὰ μεταφέρῃ ἔνα σημαντικὸν καὶ διατκῶν μεγαλύτερον — σχι: μικρότερον — μέρος τῶν ἔθνικῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἐξαγωγῶν.

Τὸ 1947, παρετήρησεν ὁ κ. Χούντ, τὸ 58% τῶν ὑπερτοντίων μεταφορῶν τῆς «Ἀμερικῆς διεκπενεῖ ἐπὶ πλοίων ύπο τὴν ἀστροφέσσαν. «Έκτοτε ἡ συμμετοχὴ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς εἴναι σημαντικόν καὶ διατκῶν μεγαλύτερον — σχι: μικρότερον — μέρος τῶν ἔθνικῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἐξαγωγῶν.

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

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403

BELGIUM

Tel.: 0032-31-410.420

Telex: 31219 MERCAN. B



General Representative in Greece :

N. A. CATSIKADAKOS

59, Vass. Constantinou Ave.

Tel.: 4519.629

Telex: 21-3306 NIKA

Cables: Hansadok Piraeus

ούται σταθερώς, κατελθούσα τελευταίως εις 5% μόλις. Αντιθέτως, ή 'Ιαπωνία και ή Ρωσία μεταφέρουν σήμερον έπι ίδικών των πλοίων άνω του 50% των έθνικών των εισαγωγών και έξαγωγών.

Ός αποτέλεσμα, ή 'Αμερική έξαρτάται άπο τάς ξένας ναυτιλίας διά νά εισαγάγη δρισμένας όλας άπολύτως άπαραίτητους εις την χώραν, γεγονός διόπερ δέν αποκλείεται νά άποδη εις δάρος τών έθνικών συμφερόντων εις μίαν δεδομένην στιγμήν.

Καταλήγων ό κ. Χούντ έτονισεν, ότι είναι άπαραίτητος ή 'παραίς μιᾶς θετικής, σαφούς, συντονισμένης ναυτιλιακής πολιτικής, ητοι θά έχη ώς αποτέλεσμα τής δημιουργίαν ένος πολεμικού και έμπορικου στόλου, τὸν όποιον μία παράκτιος χώρα ώς ή 'Αμερική πρέπει νά διστέθη διά νά αυτοπροστατεύεται.

ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΙΔΟΦΟΡΑ

Τὴν ἀγοράν τῶν τεσσάρων άπομενόντων φορτηγιδοφόρων τῆς «Προυντένσιαλ Λάντς» διαπραγματεύεται ή 'εταίριας «Σζή - Λάντ». Εάν ή πώλησης υπόποιηθῇ, ή «Σζή - Λάντ» θά τὰ χρησιμοποιήσῃ εἰς μίαν νέαν γραμμήν τῆς Μέσης 'Ανατολής, μὲ μεταφόρτωσιν εἰς εφήμεροις εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόπτερνταμ.

Τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον συνεφάνθη ή πώλησις τοῦ σκάφους «Λάς 'Εσπάνων τῆς Προυντένσιαλ εἰς τὴν Φάρελ Λάντς καὶ η σχετικὴ ἔγκρισις πωλήσεως ὑπὸ τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως ἐξητήθη τὴν 11ην 'Ιουνίου. Ήδη ή τελευταία προετοιμάζει τὴν σχετικὴν ἔκθεσιν μεταβιβάσεως τὴν ὅποιαν θὰ υποβάλῃ εἰς τὴν 'Επιτροπὴν Ναυτιλιακῶν 'Επιχορηγήσεων, δεδομένου ότι ἀπαντά τὰ φορτηγιδοφόρα τῆς Προυντένσιαλ ἐναυτηγήθησαν διά κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων.

Η πώλησις τῶν άπομενόντων τεσσάρων φορτηγιδοφόρων τῆς σημάνων τὸ τέλος τῆς πρωτοπόρου προσπαθείας τῆς Προυντένσιαλ εἰς τὴν Μεσόγειον. Ως ἐδήλωσεν ὁ πρόεδρος τῆς ἑταῖρις κ. Σπύρος Σ. Σκούρας, ή πώλησίς των ἀντανακλά μᾶλλον τὴν ἀστάθειαν τῶν ναύλων εἰς τὴν Μεσόγειον, παρὰ τὴν ἀποτυχίαν τοῦ συστήματος.

Εἶναι, ἐπίσης, ότι ή 'Προυντένσιαλ προγραμματίζει μίαν νέαν γραμμήν εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολής εἰς τὴν ὅποιαν θὰ χρησιμοποιήσῃ τὰ τέσσαρα προαναφερθέντα σκάφη, ἐφ' ὅσον ή πώλησίς των εἰς τὴν Σζή - Λάντ δέν πραγματοποιηθῇ.

Εἰς τὴν Οὐάσιγκτον, ή Ναυτική Διοίκησις ἀνέφερεν ότι γνωρίζει περὶ τῶν διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῶν δύο ἑταῖρων, ἀλλὰ μέχρι στιγμῆς δὲν είχεν υποβληθῆ αἴτησις μεταβιβάσεως πρὸς ἔγκρισιν.

Κατὰ τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους τῆς Νέας 'Υόρκης, ή τιμὴ πωλήσεως τῶν τεσσάρων φορτηγιδοφόρων κυμαίνεται περὶ τὰ 80 ἑκατ. δολαρίων.

Πέραν τῶν συνήθων προβλημάτων τὰ δύοια συνεπάγεται ή πώλησις πλοίων ναυπηγηθέντων μὲ κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις, εἰς τὰς διαπραγματεύσεις θὰ πρέπει νά ἐπιλυ-

θῇ καὶ τὸ πρόβλημα προσλήψεως μὴ πτυχιούχων ναυτικῶν ἐπὶ τῶν φορτηγιδοφόρων. Τούτο παρουσιάζει δυσχερείας, δεδομένου ότι ή μὲν Σζή - Λάντ είναι συμβεδημένη μετὰ τῆς «Σηφάρερς 'Ιντερνάσιοναλ Γιούνιον», ή δὲ Προυντένσιαλ μετά τῆς «Νάσιοναλ Μαριτάιμ Γιούνιον».

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

Παρὰ τὸ γεγονός ότι τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα ἀπερρόφησαν τελευταίως τὸ μέγιστον ποστόν τῶν παγκοσμίων παραγελιῶν, αἱ παραγγελίαι τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1975 (1 Απριλίου 1975 - 31 Μαρτίου '76), ἀνερχόμεναι εἰς 565 πλοία, 8.503.000 τόν. γκρός, ήσαν κατὰ 935.000 τόν. γκρός κατώτεραι τοῦ προηγουμένου οἰκονομικοῦ ἔτους.

Αἱ παραγγελίαι τοῦ 1975 περιλαμβάνουν 115 σκάφη, 1.605.000 τόν. γκρός, ἀξίας 327,3 δισεκ. γιεν, διά λογαριασμὸν Ιαπωνίων πλοιοκτητῶν (μείωσις 56% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους) καὶ 450 σκάφη, 6.898.000 τόν. γκρός, ἀξίας 1.519,5 δισεκ. γιεν (αὔξησης 21,2%) διά λογαριασμὸν ἔναντι πλοιοκτητῶν. Τὰ δεξαμενόπλοια ἀντεπροσώπευον μόνον τὸ 7% τῶν παραγγελιῶν αὐτῶν, ἔναντι 82% τοῦ 1973 καὶ 56% τοῦ 1974.

Τὴν 31ην Μαρτίου, τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ 35 μεγαλύτερα ιαπωνικά ναυπηγεῖα ἀνήκει τοῖς 528 πλοίοι, 25.806.000 τόν. γκρός (κάμψης 7% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους - ρεκόρ). Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἐτέθη ή τρόπις 193 νέων σκαφῶν, 10.603.000 τόν. γκρός. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῖς ἐφράζον μείωσιν κατὰ 36% ἔτους, διόφελομένη εἰς τὰς ἀκυρώσεις ἀφ' ἔνος καὶ τὸν τύπον τῶν παραγγελμένων πλοίων ἀφ' ἔτερου.

Ἐν τῷ μεταξύ, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ οίκου, ἔτους 1975 καθειλκυθσαν ὑπὸ τῶν ἀνώτερων ναυπηγείων 212 πλοία, 13.997.000 τόν. γκρός (κάμψης 7% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους - ρεκόρ). Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἐτέθη ή τρόπις 193 νέων σκαφῶν, 10.603.000 τόν. γκρός. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῖς ἐφράζον μείωσιν κατὰ 40%, ἀποδιδομένην εἰς τὰς ἀκυρώσεις καὶ εἰς τὴν ἐπιβράδυνσιν τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος.

ΤΑ ΞΕΝΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Η 'Ενωσις Ιαπωνίων 'Εφοπλιστῶν σκοπεύει νά θέσῃ εἰς ἐφαρμογήν, τὸ προσεχὲς 10μηνον, σειρὰν μέτρων ἀποσκοπούντων εἰς τὴν τόνωσιν τῆς ἔξοδου τῆς διεθνῆς συναγωγιστικότητος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῆς Ιαπωνίας.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῆς 'Ενωσεως, οἵτινες ἡρήθησαν κάθε δημοσιότητα, ἔτονται ότι θὰ προδούν εἰς πιέσεις διά νά αὔξησην αἱ πωλησίεις τοῦ πλεονάζοντος τονιάς εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ θὰ προσπαθήσουν νά ἐπιτύχουν τὴν πρόσληψην περισσότερων ἀλλοδαπῶν διά τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ιαπωνικῶν πλοίων.

Οἱ ἐλέχθη, ή 'Ενωσις πιστεύει ότι θὰ ἀ-

ποδείξῃ τὸ νόμιμον, ὑπὸ κάθε ἔννοιαν, προσλήψεως μὴ ιαπωνικῶν πληρωμάτων ἐπὶ ιαπωνικῶν πλοίων ναυλωμένων εἰς ἀλλοδαπούς. Τὰ ιαπωνικά πληρώματα, ἀτίνα θὰ ἀντικατασταθούν, δέον νά τύχουν μερίμνης ἐν μέρους τοῦ γραφείου ἀνεργίας ναυτικῶν.

Μολονότι μία τοιαύτη κίνησις θὰ προκαλέσῃ τὰς ἐντόνους ἀντιδράσεις τῆς 'Ενωσεως Ιαπωνίων Ναυτικῶν, ἀναμένεται ότι οἱ πλοιοκτῆται θὰ ζητήσουν ἀπὸ τὸν πανίσχυρον ὑπουργὸν Μεταφορῶν νά υποστηρίξῃ τὰ σχέδια των πληρώματα.

Πάντως, ή 'Ενωσις Ναυτικῶν ἔτονισε πρὸ τὸ ύπουργειόν, ότι ή τάσις προσλήψεως ἀλλοδαπῶν ἔγκυμονει κινδύνους σοβαράς ἀνεργίας τῶν ιαπωνικῶν πληρωμάτων.

Οἱ ἀπεκαλύφθη, τὴν 1ην Απριλίου τρέχοντος ἔτους, 152 ιαπωνικά πλοία, συνολικοῦ d.w. 1.470.593 τόνων, ήσαν ἐπηνδρωμένα δι' ἀλλοδαπῶν, ἀναμένεται δὲ μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου 1977 νά ἔχουν προστεθῆ ἔτερα 38 νέα πλοία, 595.580 τόν. d.w. εἰς τὸν κατόλιγον αὐτὸν.

Κατὰ τὴν 'Ενωσιν Ναυτικῶν, ήδη 6.000 μέλη τῆς ἀδυνατοῦν νά ἔξειρουν ἀπασχόλησιν καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν αὔξανει σταθερῶς. «Ἐπέστη πλέον ὁ καιρὸς τὸ ύπουργειόν Μεταφορῶν νά διασφαγίσῃ τὴν θέσιν τοῦ καὶ νά λάρη μέτρα διά τὸν περιορισμὸν τῆς προσλήψεως ἀλλοδαπῶν ἐπὶ ιαπωνικῶν πλοίων», ἔτονισεν ἐκπρόσωπος τῆς 'Ενωσεως.

KINA ΞΑΓΩΓΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

'Ετέθη προσφάτως εἰς λειτουργίαν δὲ νέος ἀκραίος σταθμός φορτώσεως πετρελαίου εἰς Νταϊρέν, ἐνισχύων περαιτέρω τὴν θέσιν τῆς Κίνας ως πετρελαιοεξαγωγικῆς χώρας εἰς τὴν Απω 'Ανατολήν.

Η ἀποπεράτωσις τοῦ νέου λιμένος, δυναμένου νά δεχθῇ τάνκερς μέχρις 100.000 τόν. d.w., ἀνεκοινώθη πρὸ τίνος ὑπὸ κινεζικοῦ ραδιοφωνικοῦ σταθμοῦ, διστις εἰς ἐπέρημην ἀνέφερε ότι, τὸ πρόγραμμα ἔξερευνθεσεων διὰ τὸν ἐντοπισμὸν κοιτασμάτων πετρελαίου εἰς τὴν ἡπειρωτικήν υφαλοκρηπίδα τῆς Κιτρίνης Θαλάσσης συνεχίζεται ἐντακτικῶς.

Αἱ ἔξελίξεις αὐταὶ εἰναι ἀπόρροια τοῦ ὀξυτότου ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ Κίνας καὶ Σοβιετικῆς Ρωσίας διὰ τὴν ἐπικράτησιν εἰς τὴν ἀγορὰν πετρελαίων τῆς λεκάνης τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ συγκεκριμένως τῆς Ιαπωνίας.

Η γεωγραφικὴ θέσις εύνοει τὴν Κίναν, τῆς ὁποίας τὰ κυριότερα κοιτασμάτα πετρελαίου εἰς τὴν περιοριστήρα τῆς Απω 'Ανατολής περιοχάς ἔχεις μὲ τὰ κοιτασμάτα τῆς Ρωσίας, ἀτίνα εἰναι συγκεντρωμένα εἰς τὴν Δυτικὴν Σιδηρίαν.

Η παραγωγὴ πετρελαίου τῆς Κίνας (1,6 έκατ. βαρέλια ήμερστίων) ἀντιστοιχεῖ μόλις εἰς τὸ ἔντονο τῆς συνολικῆς παραγωγῆς τῆς Ρωσίας, ἀλλὰ κατακτά τὴν ἀγορὰν τῆς Ιαπωνίας μὲ ταχύτατον ρυθμὸν. Τὸ παρελθόν ἔτοις ἐξηγάγει, κατὰ μέσον δρον, 300.000 βαρέλια ήμερστίων, τὸ ήμισυ ἐκ τῶν ὁποίων εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

Οἱ λιμῆν τοῦ Νταϊρέν εἰναι δὲ δεύτερος ἀκραίος σταθμός διά μεγάλα τάνκερς, τεθεῖς ἐν λειτουργίᾳ ἐντὸς διαστήματος μικροτέρου τοῦ ἔτους. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτοις, τὴν ἀναγγείλει τὴν ἀποπεράτωσιν ἑταίρου ἀκραίου σταθμοῦ φορτώσεων πετρελαίων εἰς τὸν λιμένα Τσινθαγκτάο, βορειοδυτικῶς τοῦ Νταϊρέν.

* * *

Αἱ κινεζικαὶ ἔξαγωγαὶ πετρελαίου θὰ ἔσθενησαν τὴν καύματαν τῶν χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ, ἐντόνισαν δύο κινεζικῆς κοπαγωγῆς 'Άμερικανοι μόλις, δασχολούμενοι μὲ θέματα

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91
TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41
TELEGRAMS: J. KARAGIANNIDIS 34 35 66

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

τῆς ἡπειρωτικῆς Κίνας.

Τό μικρόν, ἀλλά ταχέως αὐξανόμενον ποσοτὸν τῶν ἔξαγωγῶν τῆς Κίνας, ἐδημιουργήσε τὸ σοιδαρὸν ἐνδιαφέρον τῆς Ἰαπωνίας καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἰδαιτέρως μετά τὴν ἀνατίμησην τῶν πετρελαίων ὑπὸ τῶν χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ τὸ 1973.

Καὶ ὑπάρχουν σαφεῖς ἐνδείξεις, ὅτι ἡ Κίνα θὰ συνεχίσῃ τὰς ἔξαγωγάς της μὲ σταθερῶς ἐντεινόμενον ρυθμόν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΟΙ ΚΩΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ

Αἱ προσπτικαὶ τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας διὰ τοὺς προσεχεῖς 12 μῆνας ἡ καὶ κάτι περισσότερον θὰ ἔχαρτοθούν ἐκ τοῦ μέτρου μὲ τὸ ὅποιον τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον καὶ τὸ νομισματικὸν σύστημα θὰ ἐπηρεασθούν ἐκ τῆς πορείας τῆς οἰκονομίας τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν.

Τὰ ἀνώτερά ἔδήλωσεν ὁ κ. Ἰντσέππ, ὁ νεοεκλεγεὶς πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου τῆς Βρετανίκης Ναυτιλίας, κατὰ τὴν ἐπηρίσιαν συνέλευσιν του.

Ὁ κ. Ἰντσέππ ἐτόνισεν, ὅτι αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν διατελούσαι χώραι, ιδαιτέρως θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσουν ἀλλειμά πιστούν πληρωμῶν τοσοῦ δύκανδες ὥστε νὰ καταστῆσῃ προβληματικὴν καὶ τὴν διατήρησιν τοῦ διοικοῦ τῶν ἐπιπέδου, θεωρεῖ δὲ δικαιούσις τοὺς πόθους τῶν χωρῶν τούτων νὰ συμμετάσχουν εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ἔξαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν τῶν καὶ προσέθεσον ὅτι τὸ Γενικὸν Συμβούλιον τῆς Βρετανίκης Ναυτιλίας δὲν θέτει ζήτημα εἰς τὴν ἀνάγκην ἀλλαγῆς ὀργανώσεως τῶν μεταφορῶν ἐμπορευμάτων διὰ τῶν πλοίων γραμμῶν, εἶναι δὲ δέδαιος περὶ τῆς ἀκαταλλήλοτης τοῦ θεσπισθέντος εἰς τὴν Γενεύην «Κώδικος Μεταφορῶν». Γνωστὸς εἶναι ὁ Κώδικς τῆς «Οὐնκταντ» ὁ θεσπισθεὶς τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1974 δι' οὐ ἀπαιτεῖται ὥστε τὸ διὰ θαλάσσης διακινούμενον ἐμπόριον διαμοιράζεται μὲ τὸν γνωστὸν 40 - 40 - 20.

Ἐξ ἄλλου, ὁ κ. Μπάλτον, ὁ ἔχερχομενος πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου τούτου, ἀπὸ ίδιας τοῦ πλευρᾶς ἔδήλωσεν, ὅτι τὸ Συμβούλιον προσποθεῖ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν προσθήκην εἰς τὸν Κώδικα τῶν συμφωνιῶν, ὅρῳ ὥστε οἱ καθωρισμένοι ναῦλοι νὰ αὐξάνωνται παραλλήλως μὲ τὰς αὐξήσεις τῶν ἔξδων. Συγχρόνως ἐπιζητεῖται ἡ ἀναθεώρησης τῆς ρήτρας δι' ἡς ἀπαιτεῖται προειδοποίησις 15 μηνῶν διὰ πιθανὰς διακυμάνσεις τοῦ ναυλολογίου διὰ τὰ πλοία τακτικῶν γραμμῶν.

Ο κ. Ἰντσέππ ἔδήλωσεν ὅτι τὸ Γενικὸν Συμβούλιον εἶναι ἔτοιμον νὰ παρουσιάσῃ σχέδια πρακτικῆς ἐφαρμογῆς, ὥστε ὁ Κώδικς μεταφορῶν νὰ μεταβληθῇ εἰς ἀνθεκτικὸν καὶ ἀποτελεσματικὸν ὅργανον καὶ ὡς βάσις νέου καὶ μεγάλης διαρκείας Κανόνος διὰ θαλασσίας μεταφορᾶς διὰ ὅλας τὰς χώρας καὶ αὐτῶν τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν διατελουσῶν.

Ἐν ἑναντίᾳ περιπτώσει, ἐτόνισεν, θὰ παραστῶμεν μάρτυρες τοῦ ἐπεκτατισμοῦ τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐθνικισμοῦ διὰ τῆς θεοκρατίας θάστις θὰ προεκάλει χάρος καὶ μίαν ἀνεπάρκειαν ὑποκειμένην εἰς ἀναχαίτισιν ἀντὶ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

Ἀπὸ βρεταννικῶν πλευρᾶς, ἡ Ναυτιλία μας δὲν ἀποδέπτει εἰς προστατευτικὰ μέτρα, κανονισμούς καὶ συστήματα ναῦλων, ἀτινὰ θὰ τὴν ἔθεταιν ἐκτὸς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ φρουρᾷ ὅτι δέοντας νὰ υιοθετήσεις πολιτικὴν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἀπὸ δόλας τὰς χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

Τρία εἶναι τὰ σημεῖα εἰς τὰ ὅποια θὰ προσανατολισθοῦν αἱ ἐργασίαι τοῦ Συμβουλίου :

1) Αἱ θαλάσσησι μεταφοραὶ δέοντας νὰ θεωροῦνται ὡς βιομηχανία παγκοσμίου ἐκτάσεως, λαμβανομένης ὑπὸ ὅψιν τῆς Διεθνοῦς Κοι-

νότητος καὶ οὐχὶ μόνον τῆς Μεγ. Βρεταννίας.

2) Παρίσταται ἀνάγκη νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν τὴν παγκόσμιον θαλασσούς μεταφορῶν διὰ τὴν παγκόσμιον Κοινότητα καὶ οὐχὶ μόνον διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἀποτελεῖ πρωτεύοντα παράγοντα εἰς τὰ ισοζύγια πληρωμῶν.

3) Δοθέντος ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ χώραι τῆς Ε.Ο.Κ. δέν ἔχουν ὀλιγότερα κοινά συμβέροντα ἀπὸ τὰς ἐκτὸς τῆς Κοινότητος χώρας, παρίσταται ἀνάγκη ὅπως ἔξειρτη τρόπους ἐπεμβάσεως δι' ὃν θὰ ἐπιτελθῆ ὁ συντομός εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν (π.χ. μὲ τὰς χώρας τοῦ ΟΟΣΑ), ἐνῷ ταυτοχρόνως θὰ ἔχῃ τὴν εὐχέρειαν συντονισμένων ἐπεμβάσεων διὰ μέσου τῶν ἀρμοδίων ὄργανοισμῶν της.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΚΑΙΡΟΙ

Ἐπὶ ἑναντίων περίπου, ἡ Νορβηγία κατέχει ἑναντίων τῶν τεσσάρων μεγαλυτέρων ἐμπορικῶν στόλων τοῦ κόσμου. Ἡ ἀνάγκη ἀσκίστρεντερ (πλοιοκτήτης) ἔχει καταστῆσαι συνυπομονὸς τοῦ επιλογίουτος. Τώρα, ὅμως, ἡ κατάστασις τείνει νὰ ἀλλάξῃ. Ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία ἀντιμετωπίζει δισκόλους ημέρας. Τὸ γεγονός αὐτὸν ἐπιβεδούν αἱ ἀτελεύτητοι σειραὶ τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν —κυρίως τάνκερ— εἰς τοὺς νορβηγικοὺς λιμένας καὶ τὰ φίρδες.

Μέχρι πρὸ τοῦ η Ναυτιλία ἡτοῦ ὁ κυριώτερος φορεὺς ἑνου συναλλάγματος εἰς τὴν Νορβηγίαν. Τὸ παρελθόν ἔτος, ὅμως, τὰ καθαρὰ ἔσθος ἔκ ναῦλων, μειωθέντα κατὰ 23%, ἥσαν 8,69 δισεκ. κορωνῶν (869 ἐκαπό. Λ.Α.), μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μειωθῇ τὸ ἀκαδημίστον ἐθνικὸν προϊόν τῆς χώρας κατὰ 1,6%, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ 20ετίας καὶ πλέον. Ἐπίσης, τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν ἔξωτερικοῦ ἐνεφάνισεν ἔλλειμα ἀπὸ 12,6 δισεκ. κορωνῶν, ἔναντι ἔλλειματος 6,6 δισεκ. τοῦ 1974. Τὰ καταβληθέντα ποσὰ διὰ τὴν ἀποπληρωμὴν νεοτεύκτων σκαφῶν παραγγελθέντων πρὸ ἑταῖρων εἰς τὸ ἐξωτερικόν, αὐξήθηντα κατὰ τὸ τρίτον, ἀνήλθον εἰς 6,6 δισεκατ. κορωνῶν, ἐνῷ αἱ ἔξαγωγαι πλοίων ἐστομείωσαν κάμψιν κατὰ 600 ἑκατ. κορωνῶν καὶ κατήλθον εἰς τὰ 5,46 δισεκ. κορωνῶν.

Οἱ πλοιοκτῆται ἀποδίδουν τὴν κρίσιν εἰς τὴν ἀνατίμησην τῶν πετρελαίων τοῦ 1973, ἀλλ' αὐτὸν εἶναι μόνον ἐν μέρει ἀλήθες. Τὰ πραγματικὰ αἴτια τῆς ὀξυτάτης κρίσεως εἰς τὴν Νορβηγικὴν Ναυτιλίαν δέοντας νὰ αναζητηθῶν εἰς τὸ γεγονός διὰ οἱ ἐφοπλισταί, ἐπωφελούμενοι τοῦ σχετικοῦ νόμου, δοτὶς ἐπέτρεπτεν ὑψηλάς ἀποσθέσεις διὰ τὰ νεότευκτα, ἐπενέδυσαν τὰ τεράστια κέρδη τὰ ὅποια εἰς τρίτον, ἀνήλθον εἰς 6,6 δισεκατ. κορωνῶν, ἐνῷ αἱ ἔξαγωγαι πλοίων ἐστομείωσαν κάμψιν κατὰ 600 ἑκατ. κορωνῶν καὶ κατήλθον εἰς τὰ 5,46 δισεκ. κορωνῶν.

Οἱ πλοιοκτῆται ἀποδίδουν τὴν κρίσιν εἰς τὸν κρίσιν, διότι τὸ 75% τοῦ ἔκ 44 ἐκαπό. τῶν. d.w. στόλου τῶν ἀπετελεῖτο ἀπὸ τάνκερς καὶ μικτά. Ἐπὶ πλέον, πολλοὶ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἀπέφευγον ἐκ συστήματος τὰς μακροχρονίους ναῦλωνσις, προτιμῶντες τὸ ἐπικίνδυνον παγινύδιον τῆς «σπότ» ἀγράρας. Ως ἀποτέλεσμα, σήμερον τὸ 47% τῶν τάνκερς καὶ τὸ 27% περίπου τῶν μικτῶν τοῦ νορβηγικοῦ στόλου ἀργεῖ.

Βεβαίως, ὑπῆρχαν καὶ ὡρισμένοι προνοητικοὶ πλοιοκτῆται οἱ ὅποιοι ἐσπεύσαν ἔγκαιρων καὶ ἀξιόποιον χρονοναύλωνσις διὰ τὰ πλοία των. Πάντως, καθὼς ἡ κρίσις συνεχεῖται, προτιμῶντες τὸ ἐπικίνδυνον παγινύδιον τῆς «σπότ» ἀγράρας. Ως ἀποτέλεσμα, σήμερον τὸ 47% τῶν τάνκερς καὶ τὸ 27% περίπου τῶν μικτῶν τοῦ νορβηγικοῦ στόλου ἀργεῖ.

Ἡ ιδρυσις τοῦ «Ινστιτούτου Εγγυήσεως Δανείων, τῆς πρωτοβουλίας τῆς κυβερνήσεως, ἀπέτελε σανίδια σωτηρίας διὰ τοὺς ἔχοντας παρωπλισμένα νεότευκτα σκάφη καὶ ἐξέδρας πετρελαίου. Διηγούλυντες τὴν ἔξειρεσιν

πόρων διὰ τὴν κάλυψιν τῶν δαπανῶν παροπλισμού καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν τόκων ἐπὶ τῶν ὄφειλομένων ποσῶν. Ἐπίσης, ἐνεθάρρυντε τοὺς πιστωτὰς νὰ δώσουν προσωρινὰ παρατάσεις διὰ τὴν ἔξοφλησιν ναυπηγικῶν δανείων.

* * *

Δυσχερείας ἀντιμετωπίζει, ἐπίσης, καὶ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς χώρας. «Ἐνας σηματικὸς ἀριθμὸς δεξαμενοπλοίων ἡκυρώθησαν τελευταίως καὶ αἱ ὑφιστάμεναι παραγγελίαι θα ἔχουν ἔξαντληθη ἐντὸς ἔτους.

Παρὰ τὸ γεγονός διὰ τὰ νορβηγικά ναυπηγεία κατασκευάζουν παντὸς εἰδούς ἔξειδικευμένα σκάφη καὶ πλωτὰς ἐξέδρας ἀνορύζεις πετρελαίου, ἐλάχισται παραγγελίαι εἰτε θέθησαν κατὰ τὸ παρελθόν καὶ τρέχον ἔτος λόγῳ τῶν αἰτουμένων ύψηρῶν τιμῶν. Τοῦτο ὀφείλεται ἀφ' ἑνὸς μὲ εἰς τὴν κατακόρυφουν αὐξήσιν τῶν μισθολογίων τοῦ ἐργαστεκτικοῦ δυναμικοῦ, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὴν ἀνατίμησιν τῆς νορβηγικῆς κορώνας, ἥτις τείνει νὰ καταστήσῃ τὰ ναυπηγεῖα τῆς χώρας μὴ συναγωνιστικά. «Ἡ μείωσις τῆς παραγωγῆς θεωρεῖται ἀναπόφευκτος.

Πάντως, ἡ κυβερνητικὴ φαίνεται πρὸς τὸ παρόν διατεθειμένη νὰ συνδράμῃ τὰ ναυπηγεία, τὸ κατὰ δύναμιν. Τελευταίως, ηγέρθη τὸ ἀνώτατον δρίον ἔγγυήσεων διὰ ναυπηγικά δάνεια ἀπὸ 2 εἰς 4 δισεκ. κορωνῶν, ἐνῷ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος παρέσχεν ἀμεσαὶ δάνειαι καὶ ἔγγυήσεις ἐπὶ δανείων διὰ ναυπηγεία ναυπηγεῖα τῆς περιπτώσης.

ΑΙ ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ

Νομοσχέδιον κατατεθέν εἰς τὴν Βουλήν, αὐξάνει εἰς 4 δισεκ. κορωνῶν τὸ ὄμοιον τῶν ἔγγυήσεων τοῦ «Ινστιτούτου Εγγυήσεων διὰ πλοίων καὶ πλωτὰς γεωτρύπανα» καὶ ἐπεκτείνει τὴν διάρκειαν τῶν ἔγγυήσεων μέχρι τῆς Ιητού Μαρτίου 1978.

Μέχρι σήμερον 72 πλοιοκτῆται καὶ 25 ιδιοκτῆται πλωτῶν γεωτρυπάνων ἔξητησαν τὴν κρατικὴν ἔγγυησιν μέσω τοῦ διανομήσαν προμήθειαν πλεύσην μέρους τῶν ὑποχρεώσεων των καὶ δὴ ηγέρχεται διὰ την ἀνατίμησην τοῦ Ινστιτούτου. «Ἐκ τούτων 19 ἔταιροι εἰλατούν ηδη ἔγγυησεις διὰ συνολικὸν ποσόν 2 περίπου δισεκ. κορωνῶν.

Ἐξ ἄλλου, ἡ Κυβερνητικὴ πιστεύει, ὅτι αἱ ἔταιροι θὰ πρέπει τοῦ λοιποῦ ν' ἀναλάβουν μεγαλύτερους μέρους τῶν ὑποχρεώσεων των καὶ δὴ ηγέρχεται διὰ την ἀνατίμησην τοῦ ιδιοκτήτην προμήθειαν διὰ τὸ ηγέρχομενος εἰς 5.400.000 τόν. d.w. εἰναι μέσης ἡλικίας 4 ἑταῖρων. Πλέον τοῦ ηγέρχοσεος τοῦ στόλου τούτου εἶναι χρονοναύλωμένοι τούλαχτιστοι διὰ τὰ ἐπτὰ προσεχῆ ἔτη. Δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 417.000 τόν. d.w. ναυλωμένα διὰ μίαν ἐπταστίαν παρωπλισθήσαν διὰ λογαριασμὸν τῶν ναυλωτῶν, ἐνῷ ἔν υγραεριοφόρον τὸ ὑποίον θὰ παραδοθῇ ὑπὸ φινιλανδικοῦ ναυπηγείου τὸν 'Ιούλιον τοῦ '78 ἔχει ναυλωθῆ διὰ δέκα ἔτη τῆς ημέρας της παραδόσεως τοῦ.

Μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν κανονικῶν ἀποσθέσεων 142 ἑκατ. κορωνῶν καὶ ἑκτάκτων ἀποσθέσεων 209 ἑκατ. κορωνῶν ἀπομένει καθαρὸν κέρδος 321 ἑκατ. Εἰς τὸ τέλος τῆς χρησεως τὰ εἰς ρευστὸν κεφάλαια ἀνηρχοτο εἰς 964 ἑκατ., αἱ ἀπὸ ὑποθήκη δανεισκαὶ ὑποχρεώσεις εἰς 964 ἑκατ. καὶ ἡ ἀξία ἀσφαλίσεως τοῦ στόλου εἰς 3.221 ἑκατ. κορωνῶν.

«Ἡ ἔκθεσις τοῦ διανομήσαν τὴν Εγγυήσεως Δανείων, τῆς πρωτοβουλίας τῆς κυβερνήσεως, ἀπέτελε σανίδια σωτηρίας διὰ τοὺς ἔχοντας παρωπλισμένα νεότευκτα σκάφη καὶ ἐξέδρας πετρελαίου. Πιστεύεται ὅτι τὸ ημισύνο τοῦ στόλου τῆς έταιρίας θὰ είσφερθῇ εἰς τὸ ἐν λόγῳ «Ιδρυμα.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ:

ΑΙ ΕΤΑΙΡΕΙΑΙ:

- 1) LESLIE & GODWIN INTERNATIONAL LTD. (LONDON, U.K.)**
- 2) FIDENTIA LTD. (GREECE)**

**ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΤΩΡΑ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

- A) Τὴν ἀσφάλισιν τῶν πλοίων σας εἰς τὰς διεθνεῖς ἀγορὰς ὑπὸ τοὺς καλυτέρους ὅρους καὶ ἀσφάλιστρα.
- B) Τεχνικὴν συμπαράστασιν εἰς τὸν διακανονισμὸν τῶν CLAIMS σας.

26^Α ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΜΑΛΙΑΣ - ΑΘΗΝΑΙ (118)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 3227932 - 3227935

ΤΕΛΕΞ: 216158 HORI

ΑΡΜΟΔΙΟΣ: k. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

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

1. «Θεοδόχος»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἱσπανικὸν «Tama Marus») νεοαγορασθέν, 39.106 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πάρνων» (Remi Maritime).

2. «Ιώ»: Φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Kungshamn») νεοαγορασθέν, 7.230 τόνων γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ιώ» (κ. N. 'Ανδριόπουλος).

3. «Θεώμαρ»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Marilore») νεοαγορασθέν, 2.405 τ. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Θεώμαρ» (κ. Ανδρ. Αὐγέρης).

4. «Σκάπτης»: Δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 18.385 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κύκλως» (Κίρκη Ε.Π.Ε.).

5. «Γεώργιος»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Tara Sea») νεοαγορασθέν, 8.105 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σεργεκαντ» (κ. Δ. Μπινίκος).

6. «Αντρια»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Oriental Torres») νεοαγορασθέν, 2.999 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βέρενικ» (κ. Διον. Βεντούρης).

7. «Γιάννης Ξύλας»: Φορτηγὸν (πρώην σύγχρονον «Collins») νεοαγορασθέν, 9.256 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πλοεστώς» (κ. Μ. Ξύλας).

8. «Τρίτων»: Φορτηγὸν (πρώην ινδικὸν «Jag Anand») νεοαγορασθέν, 11.070 τόνων γκρός τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αφαλίς» (κ. Α. Γράπτος).

9. «Κάρτα»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Jacara») νεοαγορασθέν, 13.313 τ. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αρμούλλες» (κ. Σ. Παληής).

10. «Κονκρονία Φιόρδ»: Φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν ύπό τὸ αὐτὸ δόνομα) νεοαγορασθέν, 5.818 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κολοσσός» (κ. Αν. Πολίτης).

11. «Πέλαγος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν «Néptoune») 15.996 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Παρθενών» (κ. Ν. Εύσταθίου).

12. «Δέσποινα Ρ.»: Φορτηγὸν (πρώην σομαλικὸν «Dawn Grandeur») νεοαγορασθέν, 5.913 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τανάγκας» (κ. Δέσπ. Ροδοπούλου).

13. «Σπύρος»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ύπό τὸ αὐτὸ δόνομα), 31.428 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σουαρέζ» (κ. Γ. Μητσάκος).

14. «Θεοσκέπαστρο»: Φ/γὸν (πρώην ἱσπανικὸν «Hokusho Marus») νεοαγορασθέν, 2.001 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόνδορ» (κ. Ζαν. Καμπάνης).

15. «Ειρήνη Πατέρα»: Φ/γὸν (πρώην λιθεριανὸν «Bordagain») νεοαγορασθέν, 8.138 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κανέρο» (κ. Ηλίας Πατέρας).

έταιρίαν «Βαλέρα» (κ. Δημ. Σύμπουρας).

19. «Πανγκρίτης»: Φορτηγὸν (πρώην ἱσπανικὸν «Eidai Maru N. 7») νεοαγορασθέν, 2.995 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σχόνερ» (κ. Δ. Λεκανίδης).

20. «Κάτια»: Φορτηγὸν (πρώην αγγλικὸν «Chesterbrook») νεοαγορασθέν, 1.594 τ. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τζάπτιλ» (κ. Γ. Παπαδάκης - Γ. Τζανετάτος).

21. «Λίμπεν φελζ»: Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν ύπό τὸ αὐτὸ δόνομα) νεοαγορασθέν, 6.662 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σίλβερ Μπέρντ» (κ. Στ. Νταϊφάς).

22. «Νιούεν φελζ»: Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν ύπό τὸ αὐτὸ δόνομα) νεοαγορασθέν, 6.617 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σίλβερ Πόρτ» (κ. Στ. Νταϊφάς).

23. «Δίφιος ο βούρας»: Μικτὸν (πρώην σουηδικὸν «Raunala») νεοαγορασθέν, 42.314 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Δίφιος» (κ. Α. Μπακολίτσας).

24. «Σούλα Κ.»: Δεξαμ/πλοιον (πρώην σουηδικὸν «Sea Song») νεοαγορασθέν, 25.811 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόστονκ» (κ. Α. Ράπτης).

25. «Κατερίνη»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 3.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Άλδε» (κ. Π. Καλής).

26. «Νέαν»: Φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Ile d'Artz») νεοαγορασθέν, 3.762 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μπρίτος» (κ. Ηλ. Παναγάκος).

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΟΥΝ

Μὲ ἐμπιστοσύνην ἀτενίζουν τὸ μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς ἔξηρον φορτίων οἱ «Ἐλλήνες πλοιοκτῆται». Αὐτό, τουλάχιστον, ἀποδεικνύει τὸ ἀμείωτον ἐνδιαφέρον των διὰ νέας ποραγγείλιας μπάλκ κάρριερ καὶ σκαφῶν γενικού φορτίου. «Υπερεκατόν σκάφη τῶν τύπων αὐτῶν παρηγγέλθησαν ἐντὸς 12μήνου —τὸ πλείστον ἔξ αὐτῶν εἰς Ἰαπωνίαν λόγω τῶν αἰτουμένων χαμηλοτέρων τιμῶν.

Κατὰ τὸ διαφρέναν 15θήμερον ἐγνώσθησαν αἱ κάτωθι νέαι ἐλληνικαὶ παραγγελίαι:

• Ο Οἰκος Αύγουστη Πολέμη παρήγγειλεν εἰς τὰ Ἰαπωνικά ναυπηγεία Χιτάστοι ἔξ μπάλκ κάρριερ τύπου «Πάναμαξ», χωρτικότητος 60.200 τόν. d.w. ἔκαστον. «Η συμφωνία ὑπεγράφη τὴν 25ην Ιουνίου εἰς τὸν Πειραιά μεταξὺ τοῦ κ. Αύγουστη Πολέμη καὶ ἑκπροσώπων τῶν ἀνωτέρω ναυπηγείων. «Απαντά θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ α' ἔξαμηνου τοῦ 1978. Ή ἀξία τῆς παραγγελίας δὲν ἐγνώσθη, ὑπολογίζεται δύμως δτὶ πρέπει

νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 90 ἑκατ. δολλαρίων.

• Δύο μπάλκ κάρριερ τῶν 26.100 τόν. d.w. ἔκαστον παρήγγειλεν ὁ Οἰκος Λεμού καὶ Πατέρα εἰς τὰ Ἰαπωνικά ναυπηγεία Κασάντο, μὲ ὄφιν τρίτον σκάφος. Τιμὴ 8,6 ἑκατ. δ. ἔκαστον, ύπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ μηχανῶν Σούλτζερ τῶν 12.000 πίπων καὶ φορτωτήρας. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ 1977.

• Τέσσαρα τύπου «φρήντομ» σκάφη γενικοῦ φορτίου, τῶν 14.800 τόν. d.w., παρήγγειλεν ὁ κ. Άχ. Χαλκούσης εἰς τὰ ναυπηγεία Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα. Τιμὴ περὶ τὰ 2,35 δισεκ. γιὲν ἔκαστον. Παράδοσις 1977-78.

• Οι κ.κ. Ιωάν. καὶ Μιχ. Γιέμελον παρήγγειλαν εἰς τὰ Ἰαπωνικά ναυπηγεία Σουμιτόμο φορτηγὸν σκάφος γενικοῦ φορτίου, τῶν 16.000 τόν. d.w. Παράδοσις τὸν προσχῆ Μάρτιον. Τιμὴ δὲν ἐγνώσθη.

• «Ἐν φορτηγὸν τύπου SD14 παρηγγέλθη ὑπὸ τῆς ἐταιρίας τῶν κ.κ. Φράγκου καὶ Υιοῦ εἰς τὰ Βρετανικά ναυπηγεία Λοστίν καὶ Πίκερσγκιλ. Τὸ 15.000 τόν. d.w. σκάφος θὰ παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ 1978.

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 10ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Τόκιο, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, τὸ τύπου «Φρήντομ» φορτηγὸν 14.800 τόν. d.w. «Θάσος Αίλαντ», διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας I. G. Γκούμα. Θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ μηχανῶν Πήλστικ κατασκευῆς τῶν ναυπηγείων, τύπου 12PC2V, Ισχύος 5.310 πίπων χαλινωτήρων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 13,6 κόμβοι. Παράδοσις Αύγουστον. Σημαία ἐλληνικὴ.

—Τὴν 12ην Μαΐου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς αὐτὰς ναυπηγείας εἰς Τσίτα τὸ δεξαμενόπλοιον «Τριποτίκι», 20.000 τόν. d.w., τοῦ Οἰκου Κ. Λεμού. Μηχανὴ διπλοστρόβιλος κατασκευῆς τῶν ναυπηγείων, Ισχύος 36.000 πίπων δύναμης, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτηταν 16 μιλίων. Παράδοσις Νοέμβριον.

—Διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἰκου Ν. Δ. Παπαλιού, καθειλκύσθη εἰς Μπιλμπάτο τὴν 11ην

ΙΝΔΙΑ

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ
ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ
ΒΟΜΒΑΗ-ΚΑΝΔΑΛΑ

NEGRIS OVERSEAS SUPPLIERS
P.O.Box 87, BOMBAY (INDIA)
CABLES : NEGRISCLEO (BOMBAY)
TELEPHONE : 26 86 56.

NEGRIS & CO. (KANDLA)
ALANKAR BUILDING, MAIN ROAD,
GANDHIDHAM (KUTCH) INDIA.
CABLES : NEGRISCO (GANDHIDHAM)
TEL : 22 1 3.

Η ΝΑΥΑΡΧΙΣ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»



Τὸ φορτηγὸν γραμμῆς «Ἐλληνικὸς Πατριώτης», ἡ ναυαρχίς τοῦ στόλου τῆς «Ἐλληνικῆς». Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς παρουσίας του εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ώρανωθῇ τὴν 24ην Ἰουνίου δεξίωτις τῶν Ἀρχῶν τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν φορτωτῶν. Τοῦ σκάφους ἐπίσης ἐπέδησαν τὴν 25ην Ἰουνίου καὶ οἱ δόκιμοι τοῦ Λιμ. Σώματος διὰ ταξίδιον ἐκπαιδευτικόν. Ή «Ἐλληνική» ἔχει καθιερώσει τὸ ἑτήσιον αὐτὸ ταξίδιον.

Ἰουνίου, ἀπὸ τὰ ἴστανικά ναυπηγεῖα Ἀστιλλέρος, τὸ τύπου «Σάντα Φὲ 77» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Αἴγις Ἰστάνικ», 21.000 τόν. d.w. Ὡς ἀνάδοχος παρέστη ἡ Κα Μισέλ Δ. Παπαλιού, σύζυγος τοῦ κ. Δημ. Ν. Παπαλιού. Κατὰ τὴν παραλαβὴν του θά ύψωστην ἐλληνικὴν σημαῖαν.

—Διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἶκου Μ.Α. Καραγεώργη καθειλκύσθη τὴν 7ην Μαΐου εἰς Τουρκού, ἀπὸ τὰ Φινλανδικά ναυπηγεῖα Βαρτσίλα, τὸ 32.100 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου «Μεσσηνιακὴ Ἀκτή». Μηχανὴ Σούλτζερ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχὺος 12.000 ἵππων χαλινωτρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16,3 μιλίων. Παράδοσις Ὁκτώβριον.

—Τὴν 14ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Λισανθώνα, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Λισανάδε» τὸ 154.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Μεσσηνιακὴ Φλόγα», διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἶκου Μ. Α. Καραγεώργη. Τὸ καθειλκύσθὲν σκάφος εἶναι τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς 4 ὀδειφῶν παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ κ. Καραγεώργη εἰς τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα Γκοταδέρκεν, ἀπίνα ἀνέθεσαν τὴν κατασκευὴν τοῦ κύτους μόνον εἰς τὴν «Λισανάδε» καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ ρυμουλκούνται εἰς Γκότεμπουργκ πρὸς συμπλήρωσιν.

—Τὴν 17ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Μπλέξεν πλωτὴ δεξαμενὴ 15.000 τόνων διὰ λολαγιασμὸν τῶν «Ναυπηγείων Χαλκίδος». Ὡνομάσθη «Ἄϋλις».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὸ «Αἴγις Μπριτάνικ» τύπου «Σάντα φὲ 77» 21.000 τόν. d.w. καὶ ταχύτητος ὑπηρεσιακῆς 16 μιλίων παρελήφθη τὴν 8ην Ἰου-

νίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπιλμπάο. Εἶναι τὸ 19ον σκάφος τοῦ αὐτοῦ τύπου ποὺ παραλαμβάνει ὁ κ. Ν. Παπαλιούς ἀπὸ τὰ ἴστανικά ναυπηγεῖα. Σημαία ἐλληνικῆ.

—Περὶ τὰ μέσα τοῦ λήξαντος μηνὸς παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σανογιάσου τὸ μπάλικό κάρριερ «Ἀντιγόνη» 40.000 τόν. d.w., τοῦ οίκου κ. Εύαγγ. Νομικοῦ. Μηχανὴ Σουμιτόμο - Σούλτζερ τύπου 7RND76, ισχὺος 14.000 ἵππων χαλινωτρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,5 μιλίων. Σημαία ἐλληνικῆ.

—Τὸ «Ἀντιγόνη» εἶναι τὸ τρίτον σκάφος τοῦ τύπου αὐτοῦ ναυπηγηθὲν εἰς Σανογιάσου διὰ λογαριασμὸν τοῦ οίκου κ. Εύαγγ. Νομικοῦ.

—Μετά τινας ἡμέρας, παρελήφθη, ἐπίσης, ὑπὸ τοῦ οίκου Ἀρ. Ἀλαφούζου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ιστικαβατζίμα - Χαρίμα» τὸ τύπου «Φρήνιτο» φορτηγὸν «Σῆ Χόρε» 14.800 τόν. d.w. καὶ ὑψώσει τὴν κιανόλευκην.

—Τὸ τύπου «Κόκκοριτ» πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν σκάφος «Ἀριστόνοφος», 18.460 τόν. d.w., παρεδόθη τὴν 20ην Μαΐου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας του (Οἶκος Μ. Α. Καραγεώργη). Μηχανὴ Μιτσούν - B & W, τύπου 7K62EF, ισχὺος 9.400 ἵππων χαλινωτρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακῆς 16,9 μιλίων.

—Παρεδόθη τὴν 30ην Μαΐου καὶ ὑψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Φιλικὸν Λ.», 82.400 τόν. d.w., πλοιοκτήσιας κ. Γ. Π. Λιθανοῦ. Μηχανὴ Σούλτζερ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, τύπου 7RND90, ισχὺος 20.300 ἵππων χαλινωτρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,5 μιλίων.

—Παρὰ τῆς ἐταιρίας «Κίρκη» (κ.κ. Λαναράς - Παράσχης) παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν τὸ δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πε-

τοελαίου «Σκαπτάρινερ», 31.300 τόν. d.w. Μηχανὴ B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν («Ερικστρεγκς, Σουηδίας), τύπου 6K74EF, ισχὺος 14.600 ἵππων χαλινωτρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,5 μιλίων. Σημαία ἐλληνικῆ.

ΑΓΟΡΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

Τὸ γνωστὸν νορβηγικὸν ὑπερωκεάνιον «Σάγκαφιορδ», 24.002 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1965, ἐπωλήθη εἰς «Ἐλλήνας» ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν 10,5 ἑκατ. δολλαρίων. Κατὰ τινας πληροφορίας τὸ πολυτελές ἐπιβατηγὸν ἡγοράσθη ὑπὸ τοῦ Οἶκου Ποταμίανον. Πάντως, μέχρι στιγμῆς, δὲν ἔχουν δοθῆ εἰς τὴν δημοσιότητα συγκεκριμένα στοιχεῖα περὶ τῆς ἐν λόγῳ ἀγοραπωλησίας.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Grantsleyhall» 9.139 τόν. γκρός, 14.622 τόνοι d.w. τοῦ 1962 ἡγοράσθη παρ' «Ἐλλήνων» ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 3.3 ἑκατ. δολλαρίων.

—«Ἐλλήνες» τῆς Νέας Υόρκης ἡγόρασαν τὸ κίνητον ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Kithio Maru» 100.282 τόν. γκρός, 182.889 τόν. d.w. τοῦ 1968. Τιμὴ γύρω τῶν 5,7 ἑκατ. δολλαρίων.

—Ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 4,8 ἑκατ. δολλαρίων ἡγόρασαν «Ἐλλήνες» τοῦ Λουδίνου τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν μπάλικό κάρριερ «Kyoshiro Maru» 10.238 τόν. γκρός, 16.976 τόν. d.w. τοῦ 1972.

—Ἐπωλήθη εἰς παναμαϊκὰ συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Ρόμαν Εμπερορ» 8.856 τόν. γκρός 12.759 τόν. d.w. τοῦ 1956. Τιμὴ γύρω τῶν 1,6 ἑκατ. δολλαρίων.

—Παρ' «Ἐλλήνων» ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκό φορτηγὸν «Tara Sea» 8.105 τόν. γκρός 11.015 τόν. d.w. τοῦ 1958.

—Τὸ δηζελοκίνητον δανικόν φορτηγὸν «Nelly Maersk» 2.999 τόν. γκρός, 4.660 τ. d.w. τοῦ 1961 ἡγοράσθη παρ' «Ἐλλήνων» ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1,25 ἑκατομ. δολλαρίων.

—«Ὑγράσθη παρ' «Ἐλλήνων» τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «London Harmony» 13.022 τόν. γκρός, 20.480 τόν. d.w. τοῦ 1959 μὲ μηχανᾶς Σούλτζερ 7.200

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

118, ALKIVIADOU STR.
PIRAEUS, 39

TEL. 4110328
TELEX 21-2420 TTCO
CABLES "GREGOSLAW"

πιπτων και τιμή γύρω των 750.000 δολαρίων βάσις ως έστι παροπλισμένον εἰς Έλλασα.

—Αντί ποσού γύρω τών 3 έκατ. δολαρίων ήγόρασαν "Ελληνες τού Λουδίνου, βάσις ως έστι, τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Berry» 40.284 τόν. γκρός, 76.909 τόν. d.w. τού 1965.

—Τὸ γαλλικὸν δηζελοκίνητον φυγεῖον «Chicago» 5.009 τόν. γκρός, 7.780 τόν. d.w. τού 1959 ήγεράσθη παρ' Έλληνων. Παραλαμβανόμενον θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

—Ηγόρασαν "Ελληνες τὸ δηζελοκίνητον ἔλετικὸν φορτηγὸν «Celerina» 8.840 τόν. γκρός, 13.606 τόν. d.w. τού 1959 μὲ μηχανᾶς Σούλτζερ 7.200 τόν. γκρός ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2.5 έκατ. δολλαρίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Jarmona» 34.056 τόν. γκρός, 59.998 τόν. d.w. τού 1964 μὲ σερβέυ Μαρτίου 1974 και μηχανᾶς B & W 18.400 πιπτων ήγεράσθη παρ' Έλληνων τού Λουδίνου ἀντὶ \$ 1.700.000

—Ελληνες τῆς Νέας Υόρκης ήγόρασαν ἐπίστριτος τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Kinokawa Mary» 72.394 τ. γκρός, 124.850 τόν. d.w. τού 1967. Τιμὴ γύρω τῶν 3.250.000 δολλαρίων.

—Αντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 3 έκατ. δολαρίων ήγεράσθη παρ' Έλληνων τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Kow On» 9.856 τόν. γκρός, 15.689 τόν. d.w. τού 1966.

—Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Ritsuei Maru» 45.966 τόν. γκρός, 74.414 τόν. d.w. τού 1965 ήγεράσθη παρ' Έλληνων τού Λουδίνου ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2.4 έκατ. δολλαρίων.

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Έλλήνων τὸ δεξαμενόπλοιον «Yutperiána» 23.678 τόν. γκρός τού 1959 και μετωνομάσθη «Θεόδωρος Β.».

—Ηγόρασθη παρ' Έλληνων τὸ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Eidai Maru No. 7» 2.995 τ. γκρός τού 1970 και παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Παναγκρί ΙΙ». Σημαία Ελληνική.

—Ἐπωλήθη και παρεδόθη σὲ ξένα συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Reyggínas» 1.203 τόν. γκρός τού 1954. Μετωνομάσθη «Felices».

—Μεταξὺ Έλλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Παναγκρίς» 2.641 τόν. γκρός τού 1949 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Άγνη».

—Τὸ ἀτμοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Sankolake» 101.831 τ. γκρός, 226.300 τόν. d.w., ναυπηγήθην εἰς Οζάκαν τὸ 1971, ήγορασθη παρ' Έλληνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 7 έκατομ. δολλαρίων.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Εἰς διαλυτὰς τού Ταΐδαν ἐπωλήθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Νέπτο Φρέντσιπ» 23.930 τόν. γκρός τού 1955. Τιμὴ \$ 108 κατὰ τόν. Ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Στόλτ Φούτζι» 13.409 τόν. γκρός τού 1958 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς "Απω Ανατολής ἀντὶ \$ 106 κατὰ τόν. Ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς "Απω Ανατολής τὸ μπάλκ κάρριερ «Αγ. Νικόλαος IV» 11.558 τόν. γκρός τού 1953.



Τὸ πρώτον Ειδικὸν Ἀργυροῦν Μετάλλιον, τὸ ὅπειον καθίερωσεν ἡ Πανελλήνιος "Ενωσις Πλοίαρχων" Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀπενεμήθη εἰς τὸν πλοίαρχον κ. Παν. Οἰκονομάκην, ὁ ὅποιος ως πλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ «Σιλβέρ Σκάου», πλοιοκτησίας Στ. Νταϊφά, διέσωσεν ἀπὸ δεσμαίν σφαγὴν 2.600 ἄτομα εἰς τὴν Ἀγκόλα, τὰ ὅποια παρέλθεν ἐπὶ τοῦ πλοίου του. Ἐπίσης ἀπενεμήθησαν τὰ πρώτα διπλώματα ἐπιτίμου μέλους, τὰ ὅποια ὠσάυτως καθίερωσεν ἡ Π.Ε.Π.Ε.Ν. εἰς τοὺς πλοι-

άρχους κ.κ. Θεόδ. Ἀποστόλου καὶ Κων. Παλαιολόγου.

Ἡ ἀπονομὴ τῶν ἀνωτέρω τιμητικῶν διακρίσεων ἐγένετο κατὰ τὴν διάρκειαν εἰδικῆς τελετῆς τὴν 11ην Ἰουνίου εἰς τὴν "Ενωσιν Πλοίαρχων" ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ "Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας" κ. Ἀλεξ. Παπαδόγγονα. Εἰς τὴν φωτογραφίαν ὁ κ. "Υπουργός ἐπιδίδει τὸ Ἀργυροῦν Μετάλλιον εἰς τὸν πλοίαρχον κ. Οἰκονομάκην.

—Ισπανοὶ διαλυτὰς ήγόρασαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Ντηφέντερ Κολοκοτρώνης» 8.821 τόν. γκρός τού 1955.

—Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Οκεανὶς 29.086 τόν. γκρός τού 1960, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τού Ταΐδαν ἀντὶ \$ 104.50 κατὰ τόν. Ἐλ. ἐκτοπίσματος.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Σίσου» 7.563 τόν. γκρός τού 1960 μετωνομάσθη «Αικατερίνη Α.»

—Εἰς «Γιούφρο Λίνκ» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Γιουρόπιαν Λίνκ» 4.481 τ. γκρός τού 1953.

—Μετωνομάσθη εἰς «Χρήστος» τὸ φορτηγὸν «Αἴρην Στάρ» 1.548 τόν. γκρός τού 1953.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Γιουροσέϋλορ»

4.234 τόν. γκρός τού 1958 μετωνομάσθη «Ελμάρε». Ἡ κυπριακὴ διετηρήθη.

—Εἰς «Καλλίδρομος» μετωνομάσθη τὸ «Σπαρτιατ. Κόλπος» 4.295 τόν. γκρός τού 1971 και εἰς «Καλλίγραμμος» τὸ «Σπαρτιατ. Αγγελος» 4.361 τόν. γκρός τού 1970.

—Μετωνομάσθη «Mercia» και ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μιμή Μ.» 6.398 τόν. γκρός τού 1951.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μητέρα Ασημίνα» 7.731 τόν. γκρός τού 1952 μετωνομάσθη «Κάρδο Φρίγελος» και ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Μετωνομάσθη «Σπυράκης» τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Προμηθεύς» 5.916 τόν. γκρός τού 1964.

—Εἰς «Σούιντ Πρότιντ» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Δεκέσσαν» 10.483 τόν. γκρός τού 1956.

ESTABLISHED 1896

EVANGELOS CASTRIOTIS HALKIS AGENCIES LTD.

VOUDOURI AVE 30

HALKIS - GREECE

A THENS OFFICE

EL. VENIZELOU AVE. 42

TEL. 618.679 - 632.567

TELEX 9388 EK GR

TELEGRAMS : EVIANAVE ATHENS

TELEX 27149 EK GR
TELEGRAMS EVIANAVE HALKIS
TEL. (0221) 22231 - 22126 - 22325
A.O.H. (0221) 22867 - 24282

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατά τὸ διαρρεύσαντον 150θήμερον ύπεγρά-
φησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως
τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἐλλη-
νικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας:

—«Σάμος Στάρ», λιβεριανόν, 33.746 τ.
γκρός, ἀπὸ 1.3.76, ἐκπρόσωπος κ. Εύστ.
Ἀμφοργιανός.

—«Ἐλένη Τς.», παναμαϊκόν, 423 τόνοι
γκρός, ἀπὸ 5.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Τηλ.
Τσούνης.

—«Κατερίνα Κ.», κυπριακόν, 1.126 τόν.
γκρός, ἀπὸ 16.11.75, ἐκπρόσωπος κ. Ἐμμ.
Πιτσιλαδῆς.

—«Ἡπειρος», κυπριακόν, 2.165 τ. γκρός,
ἀπὸ 1.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Ἀλεξ. Κωττά-
κης.

—«Πλαναγῆς», κυπριακόν, 498 τ. γκρός,
ἀπὸ 1.4.76, ἐκπρόσωπος κ. Γερ. Χριστο-
δουλάτος.

—«Σκάρχοοπη», κυπριακόν, 908 τ. γκρός,
ἀπὸ 19.9.75, ἐκπρόσωπος κ. Ἀντ. Μπεχά-
κης.

—«Σκάμιαστερ», κυπριακόν, 962 τόν.
γκρός, ἀπὸ 1.1.76, ἐκπρόσωπος κ. Ἀντ.
Μπεχάκης.

—«Κύμη», κυπριακόν, 2.952 τ. γκρός, ἀ-
πὸ 1.4.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Μπουρ-
νῆς.

—«Νήσος Κέρκυρα», παναμαϊκόν, 2.827
τόν. γκρός, ἀπὸ 1.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Φώτ.
Γεωργόπουλος.

—«Κάπταιν Κομνηός», κυπριακόν, 500
τόνοι γκρός, ἀπὸ 6.5.76, ἐκπρόσωπος κ.
Γεώργ. Σβόλακης.

—«Ἄγημαρ», λιβεριανόν, 8.782 τ. γκρός,
ἀπὸ 18.2.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Μπέ-
ζης.

—«Νόρδερν Τζόου», λιβεριανόν, 38.649 τ.
γκρός, ἀπὸ 19.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Παντ.
Δράκαρης.

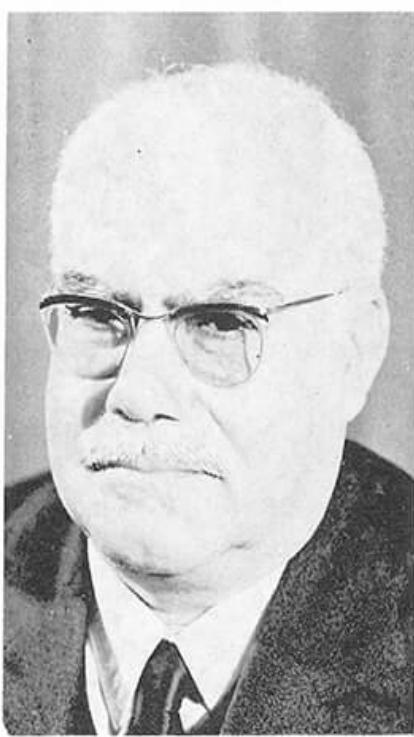
—«Γουόρλντ Κάιντνες», λιβεριανόν, 41.
477 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.5.76, ἐκπρόσωπος κ.
Παντ. Δράκαρης.

—«Βασίκης», κυπριακόν, 2.494 τ. γκρός,
ἀπὸ 12.11.75, ἐκπρόσωπος κ. Αικατερίνη
- Βικτωρία Κουκουδίνη.

Η ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗ ΑΤΕΛΕΙΑ

Ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ 'Ομοσπονδία δὶ'
ὑπομνήματος τῆς πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Οἰκο-
νομικῶν ζητεῖ νὰ αὐξῇθῇ ἡ παρεχομένη εἰς
τοὺς ναυτικοὺς δασμολογικὴ ἀτελεία. Εἰς τὸ
ὑπόμνημα ὑπογραμμίζεται: «Πρὸς τοὺς ἐπι-
σκεπτομένους τὰ προσεγγίζοντα εἰς τὴν μεί-
ζονα περιοχὴν τοῦ λιμένος Πειραιῶν ἀντιπρο-
σώπους τῆς ἡμετέρας 'Ομοσπονδίας διετυ-
πώθησαν παράπονα τῶν ναυτικῶν διὰ τὸ
ῦψος τῆς Ισχυούσης σήμερον δασμολογικῆς

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΜΑΛΤΑΝ



'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν «Ποσειδωνίων» ἐπεσκέψθη
προσφάτως τὸν Πειραιᾶ ὁ ἀνάτερω εἰκονι-
ζόμενος κ. S. C. Mifsud, ιδρυτής καὶ πρόε-
δρος τῆς γνωστῆς ἑταίριας «S. Mifsud &
Sons Ltd.», ἡτις ἀντιπροσωπεύει εἰς τὴν
Μάλταν πλήθος ἐλληνικῶν καὶ ξένων ναυτι-
λιακῶν ἐπιχειρήσεων, παρέχουσα ἀρίστας
ὑπηρεσίας. Πέραν τῆς ιδιότητός του ὡς προ-
έδρου τῆς ἑταίριας —εἰς τὴν ὅποιαν συμ-
μετέχουν ἐνεργάς καὶ οἱ τρεῖς υἱοί του—
οἱ Mifsud τυγχάνει καὶ γενικὸς πρόσενος
τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Ια-
πωνίας εἰς τὴν Μάλταν.

δὲν ἄρκει διὰ νὰ καλύψῃ σήμερον παρὰ μό-
νον εὐτελὴ μικροαντικείμενα. Ἐπομένως, φρο-
νοῦμεν δτι, εἰναι ἐπιβεβλημένη ἡ ἀναπροσαρ-
μογὴ τοῦ ποσοῦ τῆς δασμολογικῆς ἀτελείας
εἰς τρόπον ὃστε νὰ καλύψῃ τὴν ἐν τῷ μεταξὺ
συντελεσθεῖσαν αὔξησιν τῶν τιμῶν καὶ νὰ
ἀνταποκριθῇ εἰς τοὺς λόγους ἔκεινους οἱ ὄ-
ποιοι ὑπηρόρευσαν τὴν παροχὴν εἰς τοὺς
"Ελληνας ναυτικοὺς τῆς ἀτελείας αὐτῆς".

ΟΜΙΑΙΑ ΤΟΥ κ. ΧΑΝΙΔΗ

Τὸ "Ιδρυμα Εύγενίδου, συμμετέχον εἰς
τὸ ἔορτασμὸν τῆς Ναυτικῆς Εβδομάδος ὥρ-
γάνωσε σειρὰν ἐκδηλώσεων (δημιλίας, προδ-
λάς τοῦ Πλανηταρίου καὶ κινηματογραφικᾶς
προσοδολάς) μὲ ναυτικὰ θέματα. Μεταξὺ τῶν
ὅμιλητῶν περιλαμβάνεται καὶ ὁ πρόεδρος τοῦ
ΝΑΤ ὑπονάρχος Λ.Σ. κ. Βασ. Χανίδης,
ὁ ὄποιος θὰ ὀμιλήσῃ τὸ προσεχὲς Σάββατον
3ην Ιουλίου καὶ ὥραν 8ην μ.μ. εἰς τὸ "Ιδρυ-
μα Εύγενίδου μὲ θέμα: 'Η συμβολὴ τοῦ 'Εμ-
πορικού Ναυτικού εἰς τὴν ἄμμων καὶ τὴν οι-
κονομίαν τῆς χώρας'.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν Ιαπωνικὸν φορ-
τηγὸν «Eidai Maru N. 2» 2.993 τόν. γκρός
τοῦ 1969 καὶ μετωνομάσθη «Γκούντ Χόουπη».
Κυπριακὴ σημαία.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Παναγία
Σπηλιανὴ» καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον, τὸ
ἀγορασθὲν φορτηγὸν «Maldive Navigator»,
4.125 τόν. γκρός τοῦ 1959.

—Παρελήφθησαν, ἐπίσης, τὰ γερμανικὰ
μπάλια κάρριερ «Mathilde» καὶ «Susanne
Schulte» 42.984 καὶ 44.916 τόν. γκρός καὶ
ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθησαν
«Θεόληπτος» καὶ «Θεομάνας ἀντιστοίχος».

—Τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν φορτηγὸν
«Sunrise» 3.959 τόν. γκρός τοῦ 1967, παρε-
λήφθη. Μετωνομάσθη «Πάνθεο». "Υψώσε τὴν
κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Παλμὶς» καὶ ὑψώσε τὴν
κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν φορτη-
γὸν «Artiba» 7.708 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Τὴν κυανόλευκον ὑψώσεν, ἐπίσης, τὸ πα-
ραληφθὲν νορβηγικὸν μπάλικ κάρριερ «Απα-
τίνα» 10.586 τόν. γκρός τοῦ 1963. Μετωνο-
μάσθη «Μερίτα».

—Εἰς «Εγκούντ Τρέιντερ» μετωνομάσθη τὸ
παραληφθὲν φορτηγὸν «Ibn Khaldoon» 6.415
τόν. γκρός τοῦ 1973. "Υψώσε τὴν κυπριακὴν
σημαίαν.

—Παρεδόθη τὸ πωληθὲν μεταξὺ «Ελλήνων
λιβεριανὸν μπάλικ κάρριερ «Θεομήτωρ III»
15.314 τόν. γκρός τοῦ 1959. Μετωνομάσθη
«Κασπιάνα». Σημαία ἐλληνική.

—Παρελήφθη τὸ γαλλικὸν μπάλικ κάρριερ

COULOUTHROS SHIPPING Co. Ltd.
AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli & II Merarchias 2
CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS
TELEX: 212-496 COUL. GR.
TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4hr
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911-2, ANDROSHIP LONDON
TELEPHONE: 01-930 7561

«Ivan Delmas» 11.765 τόν. γκρός του 1958 και υψηλής την κυπριακή σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Χριστίνα I».

—Τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν φορτηγὸν «Birgit Range» 5.408 τόν. γκρός του 1961 παρελήφθη καὶ υψηλής την κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Ἀκρα Σίγκρια».

NEOS ELLHN ARMPITREI'TOR

Ο. κ. Ν. Σ. Σεβαστόπουλος, κάτοικος Λονδίνου, μετὰ διετὴ φοίτησιν εἰς ειδικὸν Τμῆμα Διαιτήσιας του Πανεπιστημίου Πολυτέκνικ Κεντρικού Λονδίνου καὶ ἐξετασθεὶς παρὰ ἑπτηροπῆς του Institute of Arbitrators London ἔξελέγη μέλος —'Αρμπιτρέιτορ— τοῦ ὡς ἄνω ὀργανισμού. Συγχαρητήρια.

TO PROSΩΠΙΚΟΝ TOΥ NAT.

Τὸ νομοσχέδιον περὶ τοῦ προσωπικοῦ του NAT ἔχει καθυστερήσει ὑπερμέτρως καὶ ἡ καθυστέρησις αὐτῆς προκαλεῖ τὰ δικαιολογημένα παράπονα τῶν ὑπαλλήλων, οἱ ὅποιοι ἀναμένουν ἀπὸ μακροῦ τὴν ρύθμισιν διαφόρων δικαιών αἴτημάτων των, ὡς εἰναι ἡ βαθμολογικὴ προώθησις κλπ. Ὑπάρχουν συγκεκριμένως, ὑπάλληλοι οἱ ὅποιοι, ἐλλείψει ὄργανικῶν θέσεων παραμένουν ἐπὶ σειράν ἐτῶν εἰς τὸν αὐτὸν διαβόλον, καίτοι διαθέτουν τὰ τυπικὰ καὶ οὐσιαστικὰ προσόντα διὰ προσγωγῆν καὶ ήθικήν δικαιώσαντα τὰ ἐπικυρώθων προσπαθεῖων των διὰ τὴν προσγωγὴν τῶν συμφερόντων τοῦ Ταμείου. Δὲν γνωρίζομεν τοὺς λόγους οἱ ὅποιοι ἐπέφεραν τὴν καθυστέρησιν εἰς τὴν προώθησιν τοῦ νομοσχέδιου, εἰς τοὺς διαδρόμους δόμους τοῦ NAT κυλοφοροῦν διάφοροι φῆμαι καὶ κυρίως ὅτι ἡ σημειουμένη δυστοκία φέρεται εἰς τὴν προσπάθειαν νὰ ἐπιλυθοῦν διὰ τοῦ ίδιου νομοσχέδιου καὶ διάφορα προσβλήματα καὶ θέματα τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Ἐάν εἶναι ἀληθῆ τὰ ἀνωτέρω, δὲν δυνάμεθα νὰ κατανοήσωμεν τὴν σύζευξιν τοῦ θέματος. Τὰ προβλήματα τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος δύνανται νὰ ἐπιλυθοῦν διὰ τοῦ νομοσχέδιου. Τὸ σχέδιον νόμου περὶ προσωπικοῦ τοῦ NAT πρέπει νὰ πρωθυβῇ ἀμέσως διὰ νὰ φημισθῇ μὲ τὴν ταχείαν διαδικασίαν τοῦ θερινοῦ τμήματος τῆς Βουλῆς. Οιαδήποτε περαιτέρω καθυστέρησις θὰ εἶναι ἐπὶ ζημιά τοῦ NAT καὶ θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, οἵτινες εἴδεις ἔκ των ἐποιηθέντων.

TRIETHES SYMVASIS

Ἡ "Ἐνωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἔξῆτησεν ὅπως αἱ ὑπογραφόμεναι μετὰ τοῦ NAT

συμβάσεις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων ἐλληνοκτήτων πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας εἰναι τριετοῦς διαρκείας, ὥστε νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ παγιοποίησις τοῦ ισχύοντος φορολογικού καθεστῶτος τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπροτάθη ἡ προσθήτη διατάξεως εἰς τὸν Νόμον 29(75), ἡ δοποία θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν σύναψιν συμβάσεως μεταξὺ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς ἀλλοδαπῆς πλοιοκτητηρίας ἐταιρίας, τῆς δοποίας τὸ πλοίον ἔχει συμβληθῆ μετὰ τοῦ NAT. Διὰ τῆς συμβάσεως ταύτης θὰ ἐπέρχεται παγιοποίησις τῶν ἐν τῷ νόμῳ διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 1 ἕως καὶ 8 καθὸ δολον τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ισχύος τῆς μετὰ τοῦ NAT συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πληρωμάτος, ἡ διάρκεια τῆς δοποίας δέοντα νὰ ἐπιμηκυθῇ εἰς τρία ἔτη.

Σχετικῶς ὑπογραμμίζεται, ὅτι ἡ μιοθέτησις χρονικοῦ ὀρίου τῶν καταρτιζούμενων συμβάσεων εἰς τρία ἔτη, θὰ ἀνακουφίσῃ καὶ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ NAT ἐ τῆς κατ' ἔτος διαδικασίας ἀνανεώσεως τῆς συμβάσεως δι' ἐκάστον πλοίον.

AΘΩΩΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ἡθωμόθη ὑπὸ τοῦ Τριμελοῦς Πλημμελεοδικείου Χίου ὁ πλοιαρχὸς κ. Χριστ. Τσακουμάκης, ὁ ὅποιος είχε κατηγορηθῆ ὅτι, ὡς πλοιαρχὸς τοῦ φορτηγοῦ «Ἀρμονία», μετέφερε τὸν Αὔγουστον τοῦ 1971, φορτίον ἀραβοσίτου προερχόμενον δῆθεν ἐκ Νοτίου Ροδεσίας.

Εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τοῦ Τριμελοῦς Πλημμελεοδικείου Χίου ἀναφέρονται συγκεκριμένως τὰ ἔξης: «Τὸ δικαστήριον κρύσσει αὐτὸν ἀδύον τοῦ διὰ ἐν τῷ λιμένι Μπέρια τῆς Πορτογαλικῆς Μοζαρβίκης κατὰ τὸ πρώτον 10ήμερον τοῦ μηνὸς Αὔγουστου τοῦ 1971, πλοιαρχὸς τυγχάνων τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίου «Ἀρμονία», νηολογίου Χίου 203, προεθεῖ εἰς τὴν φόρτωσιν 13.200.000 κιλιογράμμων λευκού ἀράβοσίτου, τὸν ὅποιον μετέφερε εἰς λιμένα Πόρτο Καρέλλο τῆς Βενεζούελας, ἐν γνώσει τελῶν διὰ τὸ ὑπὸ αὐτοῦ μεταφερθὲν εἰς Βενεζουέλαν φορτίον προήρχετο ἐκ Νοτίου Ροδεσίας, μετὰ τῆς δοποίας ἀπηγορεύετο πᾶσα συναλλαγή».

H STEPHSIS TOY EPLGEAMATOS

Κατόπιν ἀπόφασεως τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορίης κ. Παπαδόγγονα, ἔγινεν ἀποδεκτὴ γνωμοδοτησις τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους, συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν ἡ διοικητὴ στέρησις ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελμάτος που ἐπεβλήθη εἰς ναυτεργάτας λόγῳ καταδίκης των διὰ παράδοσιν

τοῦ Γ' Ψηφίσματος, ἔξακολουθεῖ νὰ ισχύῃ καὶ μετὰ τὴν κατάργησιν τοῦ Ψηφίσματος.

TO NAYTIAKON SYNALLAGMA

Τὸ εἰστρεῦσαν εἰς τὴν χώραν μας ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον 1976 ἀνήλθεν εἰς 66,1 ἑκατομ. δολαρία ἔναντι 60,8 ἑκατ. δολαρίων τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ ἔτους 1975, σημειωθείσης οὕτω σύγχρονης κατὰ 8,7%.

Τὸ συνολικῶς εἰσαχθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ 3 μηνὸν ἀπὸ 1.176 ἔως 31. 3.1976 ἀνήλθεν εἰς 189,3 ἑκατομ. δολαρίων ἔναντι 182,6 ἑκατ. δολ. τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1975, σημειωθείσης καὶ ἐν προκειμένῳ αὐξήσεως κατὰ 3,6%.

PENΩ

IΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ

Μετὰ μακρὸν πολυώδων ἀσθένειαν ἔξεμέτρησε τὸ ζῆν καὶ ἐκήθευθη ἐν Ἀθήναις τὴν 25ην Ἰουνίου ὁ Ἰωάννης Παράσχος, πασίγνωστος ναυτικός πράκτωρ τοῦ Πειραιῶς.

Ο μεταστὰς ἐπὶ μίαν ὀλην ἐξηκοντατίαν ἐξυπηρέτησε τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Ἐξησε τὰς χαλεπάς ἡμέρας τοῦ πλοίου, τὰς ἀνατάσεις καὶ τὴν εὐημερίαν. Ἡ πρωσαπικότης του ἐπεβάλλετο εἰς τὸν εὐρύτατον χώρον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Συνεκέντρων τὴν συμπάθειαν τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλούμενων καὶ τὴν πάγκοινον ἐκτίμησην διὰ τὴν βαθείαν γνώσιν τῶν πολυπλεύρων ζητημάτων τοῦ πλοίου.

Καλὸς πολίτης, εὐγενής, πρόθυμος πρὸς πάσαν ἐξυπηρέτησιν, ἀφιλοκερδής, ὁ Ἰωάννης Παράσχος ἐπέτευχε καθ' ὀλην τὴν μακρὰν του σταδιοδρόμουν νὰ κερδίσῃ τὴν ἀγάπην δῶν τὸν ἐγνώρισαν. Ὅποδειγματικός, ἀμεμπτος, ὁ ἐπαγγελματικός του δίος.

Ηὐτύχησε νὰ ίδῃ τὸν μοναδικὸν του υἱὸν Βασίλειον, μετὰ μακρὰς σπουδὰς εἰς τὸ Λονδίνον, διαδεχόμενον τὸν πατέρα του εἰς τὰ ἐπαγγελματικὰ του ἔργα.

Ο Ἰωάννης Παράσχος θὰ παραμείνῃ ἀλησμόντος. Ἐκέρδισεν εἰς τὴν ζωὴν ὅτι θὰ ηδύνατο νὰ ἐπιδιώξῃ τὸ κάθε μέλος μιᾶς κοινωνίας καλῶν ἀνθρώπων.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀπὸ δεκαετιῶν στενώτατα συνδέομενα μὲ τὸν πολύκλαυστον Παράσχον, ἀπευθύνουν τὰ θερμά των συλλυπητήρια πρὸς τὴν βαρυπενθοῦσαν οἰκογένειάν του.

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes

LONDON ELPIDON (OVERSEAS) LTD.
TRIDENT HOUSE 55
ALDGATE HIGH STR. LONDON EC3N 1AS
TELEPH. 4818066 (5 lines)
TELEX 888728

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

**ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΨΗΦΙΣΜΑ**

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν πληροφορθέν τὸν θάνατον τοῦ παλαιοῦ μέλους τῆς 'Ενώσεως, ἐπὶ σιεράν ἑταῖνα διατεθέσαντος ἐκπροσώπου ἐν αὐτῷ καὶ σημαντικάς ἐν γένει ὑπηρεσίας προσενεγκόντος εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

ΙΩΑΝΝΟΥ ΠΑΡΑΣΧΟΥ

ἀποφασίζει ὥστε:

- Κατατεθῇ στέφανος ἐπὶ τῆς σφροῦ του.
- Διατεθῇ ὑπὲρ ἀγαθωργῶν σκοπῶν ποσὸν δρχ. 5.000.
- Ἐκφροσθῶσι πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος τὰ συλλυπητήρια τῆς 'Ενώσεως.
- Δημοσιευθῇ τὸ παρόν διὰ τοῦ Τύπου.
'Ἐν 'Αθηναῖς τῇ 25ῃ 'Ιουνίου 1976

O ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

τῆς E. E. E.

ΑΝΤΩΝ. I. ΧΑΝΔΡΗΣ



**ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ
ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Δ.Σ. τῆς E.E.M.Φ.Π. συνελθὸν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θίλιερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ

ΙΩΑΝΝΟΥ ΠΑΡΑΣΧΟΥ

ἐπιλέκτου συναδέλφου καὶ διατεθέσαντος ἐπὶ πολλὰ ἔτη ὡς 'Αντιπροέδρου τῆς 'Ενώσεως ἀποφασίζει ὥστε :

- 1) Ἐκφρασθῶσιν εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος τὰ συλλυπητήρια τῆς 'Ενώσεως.
- 2) Παρακολουθήσῃ τὴν κηδείαν τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον.
- 3) Διατεθῇ ὑπὲρ ἀγαθωργῶν σκοπῶν τὸ ποσὸν δρχ. 5.000.
- 4) Δημοσιευθῇ τὸ παρόν διὰ τοῦ Τύπου.

'Ἐν Πειραιεῖ τῇ 24ῃ 'Ιουνίου 1976

Ο Πρόεδρος

S. ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗΣ

Ο Γεν. Γραμματεὺς

G. ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ



T. P. ΜΙΛΛΕΡ

Τὴν 8ην τρέχοντος ἀπεδίωσεν ὑσπάχως εἰς τὸ ἐν Λονδίνῳ νοσηλευτικὸν ἰδρυμα «Σαίν Τζώρτζ Νόρσιγκ Χόμ» ὁ Κύριος T. P. Μίλλερ C.B.E., ἵππότης τῆς Λεγεωνὸς τῆς Τιμῆς, τελευταῖς μέτοχος τῶν κ.κ. THOS R. MILLER & SON, διαχειριστῶν τῆς «Γιουνάιτεντ Κίνγκτον Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως 'Ασσοσιεῖσιον», ἐπίσης δὲ ἐπὶ τινα χρόνον κύριος μέτοχος τῶν κ.κ. Καρόλου Ταΐλορ & Σια διαχειριστῶν τῆς Στάνταρτ P. & I. 'Ασσοσιεῖσιον. Ἡ ἐπιμημόσυνος δέησις θὰ λάθῃ χώραν ἐν Λονδίνῳ περὶ τὰ μέσα 'Ιουλίου.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

'Ανοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

1) Ιος ὅροφος M2 300.

2) Ισόγειον M2 300, μὲ ἡμιόροφον M2 200.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

**ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ**

Εἰς τὸ κυκλοφορῆσαν 4ον τεῦχος τοῦ 1976 μηνὸς 'Απριλίου, τῆς 'Επιθεωρήσεως Ναυτιλιακοῦ Δικαίου, τοῦ δικηγόρου κ. Ἰακ. Σέργη, περιέχεται ἐν ἀρχῇ λίαν ἐνδιαφέρουσα μελέτη τοῦ δικηγόρου κ. Γ. Λαζαράτου μὲ θέμα «Πώλησις πλοίου : μεταδίδασις ὄμβαδος περιουσίας ἐπιχειρήσεως».

'Ακολουθεῖ πλουσία διδιλογραφία τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων ἀναφερομένη εἰς τὰ ἀκόλουθα θέματα : 'Ασφαλιστικά μέτρα ἐπὶ φορτίου : 6 ἀποφάσεις τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶς. Ναυτιλιακή φορολογία : 2 ἀποφάσεις τοῦ Φορολογικοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς καὶ 5 σχετικαὶ ἀποφάσεις τοῦ 'Υπουργείου Οικονομικῶν. Ναυπήγησις - Πρακτορία - Σύγκρουσις : 3 ἀποφάσεις Πολυμ. Πρωτοδ. Πειραιῶς. Ναυτική 'Εργασία : 23 ἀποφάσεις τοῦ Μονομ. Πρωτ. Πειραιῶς ἐπὶ ζητημάτων συμβάσεως ναυτολογίσεως, ἀπολύσεως, ἀποδοχῶν, καταγγελίας συμβάσεως, λιποτάξιας καὶ ναυτικοῦ ἀτυχήματος.

Δημοσιεύεται ἐπίσης τὸ Π.Δ. ὑπ' ἀριθ. 167/1976 «περὶ τηρήσεως ποινολογίου ὑπὸ τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν» καὶ ἡ διδιλογραφική ἐνημέρωσις περιλαμβάνουσα παρουσίασιν ἐργασιῶν τῶν κ.κ. I. Ρόκα, Ξ. 'Αντωνιάδου, Φ. Ποταμιάνου, Α. Δασκαρόλη, Χ. Ντούνη.

ΦΩΚΙΩΝΟΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

**«ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.
ΝΕΩΤΕΡΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ»**

Εἰς ἀνάτυπον, ἐπίστησ, ἐκ τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω τούμου τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικοῦ Δικαίου ἐκυκλοφόρησεν ἡ μελέτη τοῦ κ. Φωκ. Ποταμιάνου ὑπὸ τῷ ἐν ἐπικεφαλίδι τίτλον.

Μετὰ σύντομον ἀναφορᾶν εἰς τὴν ἐπικαιρότητα τοῦ θέματος, ὃ συγγραφένες εἰσέρχεται εἰς μίαν ιστορικὴν ἀνασκόπησιν τῆς ἐξελίξεως τῶν νομικῶν κανόνων, οἱ ὅποιοι διέπουν τὴν χρησιμοποίησιν τῶν θαλασσίων ἐκτάσεων ἀπὸ τῆς ἀρχαίοτητος μέχρι τῶν ἡμερῶν μας, διὰ νὰ δώσῃ εἰς τὰ τελευταῖα κεφάλαια τὴν εἰκόνα τῆς σημερινῆς καταστάσεως. 'Εκτίθενται οὖτε εἰδικῶτερον αἱ ὑπὸ τῶν διεθνῶν διασκέψεων καταβαλλόμεναι προσπάθειαι πρὸς ἐπίτευξιν συμφωνίας ἐπὶ τῶν θεμάτων τοῦ δικαιου τῆς θαλάσσης καὶ ιδιαίτερως περὶ τῆς αιγαίνων διάσημης, τῆς ἡπειρωτικῆς ἀπολογκρήποδος καὶ τῆς οἰκονομικῆς θαλασσίας ζώνης, ἥτις καὶ ἀποτελεῖ τὴν νεωτέραν τῶν ἀντιλήψεων ὡς πρὸς τὴν διεθνή κατοχύρωσιν τοῦ δικαιώματος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐναλίου πλούτου.



ΙΩΑΝΝΟΥ ΡΟΚΑ

**«ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΚ ΤΟΥ
ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΝΗΟΛΟΓΗΘΕΝΤΟΣ ΚΑΤΑ
ΤΟ ΑΡΘΡΟΝ 13»**

Εἰς ἀνάτυπον τεῦχος ἔκ τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικοῦ Δικαίου, ἐκυκλοφόρησεν ὁ εὐρύτατος σχολιασμὸς ὑπὸ τοῦ δικηγόρου κ. Ἰωάννου Κ. Ρόκα τῆς ὑπ' ἀριθ. 67/1976 ἀποφάσεως τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶς. 'Η ἀπόφασις αὕτη ἀναφερομένη εἰς τὴν διαγραφήν ἐκ τῶν νηολογίων πλοίου τηρογραμμένου κατὰ τὸ ἡρθον 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953 τῇ αἰτίᾳ τοῦ τελευταίου ὑπερθεματιστοῦ εἰς δημόσιον πλειστηριασμὸν τοῦ πλοίου, ἀπέτακε βασικῶν θεμάτων τοῦ διέπουντος τὰ ὡς ἄνω νηολογημένα πλοῖα καθεστῶτος καὶ προεκάλεσε δεδικαιολογημένον ἐνδιαφέρον.

'Ἐν τῷ σχολιασμῷ τῆς ἀποφάσεως ὁ κ.

I. Ρόκας ἔρευνά λεπτομερῶς ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τοῦ ἡρθον 13 τὰς προύποθεσεις διαγραφῆς τῶν ἐκ τῶν νηολογίων, τὴν τύχην τῶν ἐπὶ αὐτῶν προνομίων, τὴν διαγραφὴν αἰτήσης ἀλλοδαποῦ ὑπερθεματιστοῦ καὶ τὴν θέσην τοῦ N.A.T. μεταξὺ τῶν προνομιούχων δανειστῶν.



ΑΝΔΡΕΑ ΛΕΟΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

**«ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ
ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ»**

Τὰ προβλήματα τὰ σχετιζόμενα πρὸς τὴν εύσταθειαν τοῦ ἐμφόρτου ίδια πλοίου, μολονότι ἀναφέρονται εἰς τὸν κεφαλαιοδέστερον παράγοντα ἀσφαλείας τοῦ σκάφους, είχον παραμείνει ἐπὶ μακρὸν ἐκτὸς τῆς ἔξτασικῆς ὥλης τῶν πλοιάρχων καὶ ἐπομένως ἐκτὸς διδισκαλίας. 'Η καθιέρωσις ίδιου μαθήματος ὑπὸ τὸν τίτλον «Εύσταθεια - Φόρτωσις» ἡνοικεῖ τὴν δόδον διὰ τὴν συστηματικήν κατάρτιον τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος ἐπὶ τοῦ σπουδαιοτάτου τούτου θέματος.

Τὴν κατάρτιον αὐτὴν ἔρχεται νὰ διευκολύνῃ ἡ πρόσδοτης ἐκδοσις ὑπὸ τοῦ κ. 'Ανδρέα Λεοντοπούλου ἐνός εἰδικοῦ ἐκπαιδευτικοῦ διδιλίου ὑπὸ τὸν ἐπικεφαλίδι τίτλον, εἰς τὸ ὅποιον ὁ συγγραφεὺς ἔρευνά τὰ καθημερινὰ προβλήματα εύσταθειας, τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζει ὁ πλοιάρχος τοῦ συγχρόνου πλοίου.

Πλοίαρχος μὲ μακρὸν εύδοκιμον ὑπηρεσίαν ὁ κ. 'Ανδρέας Λεοντοπούλος, κατέχων, ἐξ ἄλλου, μακροτάτην διδακτικὴν πείραν ὡς καθηγητὴς ἀλλὰ καὶ ὡς διευθυντής σπουδῶν εἰς τὸ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. ήτοι ίσως ὁ καταλληλότερος διὰ νὰ φέρῃ εἰς πέρας τὸ δύσκολον τούτον ἔργον. Διότι χωρὶς νὰ παραλείπῃ τὴν παροχὴν τῶν θεωρητικῶν ἔξηγήσεων, ὅπου χρειάζεται, ἐπιμένει εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ διαπέδου τήρησιν τῆς πρακτικής δομῆς τοῦ έργου, ἐν πλήρει γνώσει τῶν δυνατοτήτων τῶν συναδέλφων του καὶ τῶν ἐν τῇ πράξῃ δυσχερεών τοῦ θέματος. 'Η ἀφθονία τῶν παραδειγμάτων, ἡ διάθεσις εἰδικῶν κεφαλαίων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν κανονισμῶν φορτώσεως σιτηρῶν καὶ χυλείας, ἡ ἐν παραρτήματι παράθεσις χρησίμων συμπληρωματικῶν γνώσεων καὶ ἡ κατ' ἐπαινετή την πρωτοβουλίαν χρησιμοποίησης ἀπλῆς γλώσσης, προδίδουν καὶ ἐκ τῆς πρώτης ἀκόμη ὅφεως τὴν σπουδαιότητα καὶ τὴν χρησιμότητα τοῦ έργου.

Ο κ. Λεοντοπούλος ἔχει τὴν ἐμφυτον μεταδοτικότητα καὶ διδακτικὴν μέθοδον, ἡ διαδικτική τῶν καλὸν καθηγητὴν καὶ διδάσκαλον. 'Η ἐπὶ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ διδιλίου μεταφορὰ τῶν προσόντων τούτων, εἰμεθα δέσμωιοι ὅτι θὰ τὸ καταστήσῃ ἀληθῆ σύμβουλον τοῦ ἐνέργεια πλοιαρχικοῦ κόσμου.

EVANG. A. PARISSIS

SHIP AGENT

SYRA - GREECE

THE OLDEST MARINE FIRM IN SYRA
ESTABLISHED 1912

Cables : PARISSIS - SYRA GREECE

Tel. : 0281 - 22.232 — 0281 - 28.922

Night : 0281 - 22.930

Telex : 293-140 - PARIS - GR



Θαλάσσια ἀτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙΓΑΙΟΝ : Μέσον φορτίου 2.052 τόν. άργού πετρελαίου ύπεστη ζημίας είς τὴν μηχανήν έξωθι τοῦ Κάδο Ντόρο τὴν 16ην Ιουνίου. Τὸ ρυμουλκόν «'Αστέρι» ἐπλευσεν ἐπὶ τόπον καὶ ἔορμούλκησε τὸ ἀκυδέρνητον σκάφος εἰς Πειραιὰ τὴν ἐπομένην, βάσει συμφωνητικοῦ λόγου.

ΑΛΜΠΙΡΕΟ : Κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ «'Αμδέρσης διὰ Λαστάκια, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Σέλνη τὴν ἐσπέραν τῆς 11ης Ιουνίου, ἀλλ᾽ ἀνειλκύσθη μετὰ τίνας ὥρας ἄνευ βοηθείας καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΑΠΕΞ : Ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Κάρλσχαμην, προσέκρουσεν εἰς τὰ τοιχώματα τῆς λεκάνης τοῦ Μπρόνιμπορτ τὴν 16ην Ιουνίου, ἀλλὰ συνέχισε τὸν πλοῦν του, προφανῶς ἄνευ ζημιῶν.

ΑΡΓΩ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ : Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ πολωνικοῦ δηζελοπλοίου «'Ινα» εἰς Στεττίνον τὴν 16ην Ιουνίου. Ζημίας ύπεστη μόνον τὸ πολωνικὸν σκάφος.

ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ : Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους εἰς Βρέμην τὴν 19ην Ιουνίου, ἦτις προεκάλεσε ζημίας εἰς 4.000 σάκκους ἐκ πλαστικοῦ. Τὸ πῦρ κατεστάλη μετὰ 10ωρων. Τὸ βλαβέν φορτίον ἔξεφορτώθη.

ΑΡΙΣΤΟΝΟΦΟΣ : Προσήραξεν εἰς Μαγιαπούρη τὴν 19ην Ιουνίου, ἀλλ᾽ ἀνειλκύσθη μετὰ διλεπτον ἄνευ βοηθείας. Ἐξητήθη ἐπιθεώρησις, μετὰ τὸ πέρας τῆς ὅποιας ἀπέπλευσε τὴν 22αν Ιουνίου διὰ Τσάλνα.

ΑΡΟΖΑ (κ.) : Ἐν πλῷ ἀπὸ Νιγηρίαν διὰ Κέιπ Τάουν, ὑπὸ ἔμρα, προσήραξεν εἰς ἀπόστασιν 22 μιλίων βορείων τοῦ Χόντεκλιπ Μπαΐν, εἰς πλάτος 17° νότιον καὶ μῆκος 17° ἀνατολικόν, τὴν 16ην Ιουνίου, λόγῳ ὀμίχλης. Προσπάθειαὶ ἀνειλκύσεως τοῦ ὑπὸ σκάφους ἀνεφοδιασμοῦ ἀπέτυχον. Λόγω ἐπιδεινώσεως τῆς καταστάσεως, τὸ 24μελὲς πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ «'Αρόζα». Ἀμφίδολος διάσωσις τοῦ σκάφους.

ΒΑΣΙΛΗΣ (κ.) : Προσήραξεν εἰς τὴν θαλασσίαν περιοχὴν τοῦ Φόρτ Μίφολιν, πλησίον τῆς Νέας Υόρκης, τὴν 17ην Ιουνίου. Ρυμουλκὰ ἀπεστάλησαν πρὸς παροχὴν βοηθείας. Ἀργότερον ἀνειλκύσθη ὅτι τὸ σκάφος δεν προσήραξεν, ἀλλὰ λόγῳ τοῦ περιωρισμένου βυθισματος εἰς τὴν προδόλητα ἐκφορτώσεως διενηργήθη μερικὸς κουφισμὸς διὰ μεταφορτώσεως εἰς φορτηγίδας, ἐνῷ τὸ σκάφος ἦτο ἡγκυροδολμένον εἰς Φόρτ Μίφολιν, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἡ ἐκφόρτωσις ἐπερατώθη κανονικῶς εἰς τὴν προδόλητα.

ΒΙΤΑΣΗ : Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ οιακιστήριον τοῦ σκάφους τὴν 15ην Ιουνίου εἰς

Νταμάρη, ὅπου εὑρίσκετο παραβεδλημένον. Τὸ πῦρ κατεστάλη μετὰ 4ωρων τῆς δοηθείας ρυμουλκοῦ. Προεκλήθησαν σοδαραι ζημιῶι. Τὸ σκάφος ἐπλευσε δι' ιδίων τοῦ μέστων εἰς Μπαχρέιν, ὅπου θὰ ἐτελούντο ἐπισκευαῖ.

ΓΙΑΝΝΗΣ : Εἰς Μάλτα τὴν 15ην Ιουνίου ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν ἐπὶ ζημιῶι εἰς τὴν ξηλιά.

ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.) : Ἡγκυροδολημένον έξωθι τοῦ Μπάναγκαρ τὴν 8ην Ιουνίου, μὲ πλήρες φορτίον 10.600 τόνων φωσφάτων, ἀπώλεσεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας, λόγῳ ισχυρῶν ρευμάτων καὶ ἐπλευσεν εἰς τὸ λιμένα τῆς Βομβᾶς ὡς καταφύγιον. Τὴν 16ην ἀπέπλευσεν ἐκ τοῦ ὡς ἀνα λιμένος διὰ Μπαχρέιν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.) : Ἀφιχθὲν εἰς Μπουνένος «'Αὔρες τὴν 8ην Ιουνίου, ἀπὸ Κέιπ Τάουν, ἀνέφερεν ὅτι τὴν 29ην Μαΐου ἀπώλεσεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας τοῦ λόγω κακοκαιρίας. Διὸ μεταχειρισμέναι ἀγκυραι ἐτοθετήθησαν προσωρινῶς, μέχρις ἀφίξεως νέων ἀγκυρῶν καὶ ἀλύσεως εἰς τὸ σκάφος.

ΕΛΑΣΙΑ : Ἀποπλεύσαν ἐπὶ Παραντί τὴν 17ην Ιουνίου μὲ 10.000 τόν. παλαιοσιδήρων διὰ Ιαπωνίαν, ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου τὴν 19ην Ιουνίου εἰς πλάτος 12.42° δύσρεον καὶ μῆκος 91.42° ἀνατολικὸν τὴν 19ην Ιουνίου. Ἀμέσως, ἀνελήφθη ἔρευνα ἔξευρέσεως τοῦ σκάφους ὑπὸ τῶν παραπλέοντων πλοίων καὶ τῆς Ινδικῆς Ἀκτοφυλακῆς. Τελικῶς, τὴν 25 Ιουνίου, ἀφοῦ πρὸς στιγμὴν ἐπιστεύθη ὅτι τὸ «'Ελάσια» ἀπώλεσθη αὐτανδρού, τὸ ίδικὸν δηζελόπλοιον «'Βίσανα 'Ανάντη» ἐνεπόπτησε δύο σωσιδίους λέμβους εἰς τὴν περιοχὴν ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐπέβαινον σῶα ἀπαντά τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους, τὸ ὄποιον εἶχε βυθισθῆ πρὸ δημέρου, λόγῳ διαρροῆς.

ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ : Τὴν 16ην Ιουνίου, συνεκρύσθη εἰς Κοραμσάρ μετὰ τοῦ δηζελοκινήτου μπάλκ κάρρερ «'Εμεριλν Σίτι». Δὲν ἀνέφερθη ἡ ἔκτασις τῶν ζημιῶν, ἐὰν υπάρχουν.

ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ : Ἀπὸ Βόρειον Εὐρώπην διὰ Ντουμπάι, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ κύτος No. 2 τὴν 25ην Μαΐου. Τὴν μεθεπομένην ἀφίχθη εἰς τὸν προορισμὸν του. Τὴν 19ην Ιουνίου ἐπλεύρισε πρὸς ἐκφόρτωσιν καὶ ἀνελήφθη ἐπιθεώρησις εἰς τὸ κύτος No. 2. Τὴν ἐσπέραν τῆς ιδίας ημέρας ἀνέφερθη ὅτι ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ κύτος No. 4, ἥτις κατεστάλη ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

ΚΑΡΛΟΒΑ : Ἐδεξαμενίσθη εἰς Τουλῶνα τὴν 9ην Ιουνίου λόγῳ ζημιῶι εἰς τὸν πυ-

θμένα ἐπισυμβασῶν εἰς ἄγνωστον τόπον καὶ χρόνον. Ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαῖ.

ΚΑΤΙΝΑ : Ἐπειθεωρήθη εἰς Νιούπαρι (Νέα Υερσέ) πρὸς διακρίβωσιν ζημιῶιν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης ἔξωθι τοῦ Σαίν Κρουά τὴν 28ην Μαΐου. Συνεστήθη μερικὴ ἀναέωσις τεσσάρων ἀλασμάτων τοῦ πυθμένος, ἐξάρμοσις καὶ ἐλεγχος τῆς Ἑλικοῦ, Ἐλεγχος τοῦ τελικοῦ ἀξίου καὶ πηδαλίου. Ἐπισκευαὶ ἀνεδλήθησαν, δεδομένου ὅτι τὸ σκάφος δὲν παρουσίαζε διαρροὴν ἢ κραδασμούς. Τὴν 7ην Ιουνίου ἀπέπλευσε δι' Ἀρούματα.

ΛΕΑΝΔΡΟΣ Σ. Λ. (κ.): Συνεκρύσθη ἔξωθι τοῦ Πειραιῶν τὴν 11ην Ιουνίου μετὰ τοῦ δηζελοκινήτου πλοίου-κοντέινερ «Νάχοστ Κούριερ». Δὲν ἀνεφέρθη ἡ ἔκτασις τῶν ζημιῶν. Τὸ κυπριακὸν σκάφος ἀπέπλευσε δι' Ἰσπανίαν τὴν ἐπομένην.

ΜΙΛΛΥ (κ.): Ἀπὸ Φλώσιγκ διὰ Λειξοες μὲ πλήρες φορτίον δυτιανίου, εὑρίσκετο ἔξωθι τοῦ Ηστμπορην τὴν 11ην Ιουνίου μὲ δίκτυον ἀλιευτικοῦ περιεπλεγμένον εἰς τὴν Ἑλικά του. Ή ἔλιξ ἀπήλευθερώθη ὑπὸ δυτῶν καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΝΑΥΑΡΙΝΟ : Απώλεσε τὴν μίαν ὅγκυραν μετὰ τῆς ἀλύσεως της εἰς Μύκονον τὴν 9ην Ιουνίου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.: Ἐδυθισθῆ εἰς ἀπόστασιν 500 μιλίων έξωθι τοῦ Τέλ Αδίβ τὴν ἐσπέραν τῆς 22ας Ιουνίου. Τὸ 8μελές πληρώματα διεσώθη. Τὸ πλοίον εὑρίσκετο ἐν πλῷ ἀπὸ Λεμεσόσ τοῦ διαρροὴν ἥτις προεκάλεσε τὴν βύθισίν του. Τὸ πλήρωμα ἐπανεπατρίθη.

ΝΙΜΒΡΟΣ : Ὑποστάν πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἔγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος εἰς πλάτος 27.15' νότιον καὶ μῆκος 41.40' ἀνατολικὸν καὶ ἐδυθισθῆ τὴν 22 Ιουνίου. «'Αμέσως, ἀνελήφθη ἔρευνα ἔξευρέσεως τοῦ σκάφους ὑπὸ τῶν παραπλέοντων πλοίων καὶ τῆς Ινδικῆς Ἀκτοφυλακῆς. Τελικῶς, τὴν 25 Ιουνίου, ἀφοῦ πρὸς στιγμὴν ἐπιστεύθη ὅτι τὸ «'Ελάσια» ἀπώλεσθη αὐτανδρού, τὸ ίδικὸν δηζελόπλοιον «'Βίσανα 'Ανάντη» ἐνεπόπτησε δύο σωσιδίους λέμβους εἰς τὴν περιοχὴν ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐπέβαινον σῶα ἀπαντά τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους, τὸ ὄποιον εἶχε βυθισθῆ πρὸ δημέρου, λόγῳ διαρροῆς.

ΠΕΛΟΨ : Αποπλεύσαν ἐπὶ Λεμεσοῦ τὴν 16ην Ιουνίου διὰ Λαστάκια, ἐπέστρεψε τὴν ἐπομένην λόγῳ ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.): Προσήραξεν ἐντὸς τοῦ λιμένος Μασσάρου τὴν ἐσπέραν τῆς 8ης Ιουνίου, ἀλλ᾽ ἀνειλκύσθη μετὰ τρίωρον, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πλήμμης, ἀνευ βοηθείας. Ἐπιθεώρησης ὑπὸ δύο δύτων ἀπεκάλυψεν διὰ δύο πλήρωματα.

ΣΠΙΡΙΤ (κ.): Περὶ προσαράξεως τοῦ διπούον ἀναφέρομεν εἰς τὸ τεύχος μας τῆς 1ης Ιουνίου, ἀνειλκύσθη τὴν 18ην Ιουνίου καὶ ἀφίχθη εἰς Τζέντα τὴν ιδίαν ἡμέραν.

ΤΙΤΙΚΙ : Ἀποπλεύσαν ἐκ Λουάντας, ἐπέστρεψε τὴν 6ην Ιουνίου λόγῳ διάρδησης εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν καὶ μίαν γεννητριαν. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἀνελήφθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

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 2AT.

Telephone : 481.9401 (10 Lines)

Telex : 886394

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δύο βασικαί προϋποθέσεις ύφιστανται διά τὴν πλήρη τῆς ναυλαγορᾶς ἀνάκαμψιν. Καὶ εἰναι : 'Η ἀναδέρμασις τῆς Οικονομίας καὶ ἡ αὔξησις τῆς διοικητικῆς παραγωγῆς — ἀμέσως συνέπεια ἡ ζήτησις πρώτων υλῶν — καὶ δεύτερον ἡ σταθεροποίησις τῶν ναυλῶν διὰ τὰ δεξαμενόπλοια τῆς ἐπίπεδου ὑπωδότης δικαιολογούντος τὴν ἐπάνοδον εἰς τὰ φορτία τῶν πετρελαίων τῶν μικτῶν μεγάλων σκαφῶν, τῶν προσφερομένων ἥδη διὰ τὴν μεταφορὰν ἔχρων φορτίων. Χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός ὅτι τὰ φορτία δημητριακῶν εἰναι τὰ μόνα ἐν ἀφονίᾳ προσφερόμενα εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τὰ ἄλλα ἔχρων φορτία εἰναι ἀνεπαρκῆ διὰ νὰ κρατήσουν ἐν ἀπασχολήσει τὸ τοννάς τῶν μεγάλων μπάλων κάρριερς, τῶν ΟΒΟ καὶ τῶν μικρῶν.

'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς ἐκινήθη μὲ σταθερότητα ναυλῶν ἡ ναυλαγορά διὰ τὰ δημητριακά. Κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ 'Ιουνίου ὁ ιαπωνικός, κυρίως, παράγων ἔκρατησε τὸ ἔνδιαιφέρον. Καλοὶ ναυλοὶ δι' 'Ιουνίου, λόγω ἐλλείφεως ἰστίου τοννάς, ἐπληρώθησαν (\$ 14.25 φίο, διὰ 22-28 'Ιουνίου, σκάφος 25.000 τόν.). Δι' 'Ιουλίου οἱ ναυλοὶ ἐν σχετικῇ ὑποχωρήσει.

Διὰ τὰ ἄλλα εἶδη ἔχρων φορτίων μικρὸν τὸ ἔνδιαιφέρον.

Λίαν ἐνθαρρυντικαὶ αἱ εἰδῆσις περὶ τῆς ἔσοδειας εἰς τὰς διαιφόρους περιοχάς καταναλώσεων τῶν δημητριακῶν. Περιωρισμέναι διαιγράφονται. Γεγονός, τὸ ὃποιον ἐπιτρέπει τὴν πρόβλεψιν τῆς καλῆς ναυλαγορᾶς διὰ τοὺς μῆνας τοῦ φθινοπώρου καὶ τοῦ χειμῶνος.

'Οπωδήποτε, ἡ αἰσιοδοξία διὰ τὴν αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς δικαιολογεῖται ἐκ τῶν πραγμάτων. Βραδεία, θεριά, ἄλλα σταθερά ἡ ἀνάκαμψις.

'Η κατὰ τομεῖς πορεία τῶν ναυλῶν εἶχεν ὡς κάτωθι :

BOP. AMERIKH : 'Ο ιαπωνικός παράγων ἔκρατησεν ὑψηλὰ τὴν ἔγοράν δι' 'Ιουνίου. 'Απὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν ὁ καλύτερος ναυλὸς τῆς δειτίας \$ 14.25 φίο σκάφος 25.000 τόν. Δι' 'Ιουλίου \$ 10.60 (φίο). 'Ανεμένετο ὑπερπροσφορὰ τοννάς. Αἱ εἰσαγωγαὶ πάντως δημητριακῶν διὰ τὴν Εὐρώπην προεβλέποντο σημαντικά.

Διὰ τὴν 'Ινδίαν ('Ιούλιον) ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ στίτον σκάφος 14.000 τόν. \$ 26.50 (μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ.) καὶ \$ 23 εἰς σκάφος 30.000 τόν., μὲ 1.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν.

Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον 51.000 τόν. \$ 7.50 φίοτ 'Ιούν. - 'Ιούλ. 'Αλγέριον 13.500 τόν. \$ 18.000 φίοτ. Μπαντάρι Σαπούρη 'Ιούλιον 34.000 τόν. \$ 18.75 φίοτ. Βενεζουέλαν ἄφ. 16.500 τόν. \$ 10.50 φίοτ. Χιλῆν 20.000 τόν. 'Ιούλιον \$ 13.00 φίοτ.

'Ορυζά ἀπὸ Κόλπον διὰ δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας 'Ιούν. 19.500 τόν. \$ 42.46 μὲ 1.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. 'Ινδονησίαν 9.500 τ. \$ 43.77 εμπέρθ τέρμεως.

Γαῖαν θρακες : 'Απὸ Χάμπητον Ρόδος διὰ τὴν 'Ολλανδίαν 'Ιούλ. 80.000 τόν. \$ 3.50 ἔλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 55.000 τόν. 'Ιούλ. - Αὔγ. \$ 7.50 ἐλευθ. ἐκφόρτ.

Παλαιοσίδηρα : 'Απὸ Ν. 'Υόρκην ἥ Βοστώνην διὰ Β. 'Ισπανίαν 14.700 τόν. \$ 14.00 φίο.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ σιτηρά διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον ρέιντζ 'Ιούλιον 29.000 τ. \$ 7.10 φίοτ. Κόντινεντ 'Ιούλ. 35.000 τόν. \$ 7.00 φίοτ. 'Ιαπωνίαν 'Ιούλιον 25.000 τόν. \$ 11.00 φίοτ.

'Απὸ Τολέδον μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον δι' 'Αγγλίαν 'Ιούλιον, \$ 15.75 καὶ 9.25 ἀντιστοίχως φίοτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ 'Ιούλ. 20.000 τόν. \$ 13.35 καὶ 6.35 ἀντιστοίχως φίοτ καὶ \$ 13.50 καὶ \$ 6.50 ἀντιστοίχως σκάφος 24.000 τόν. 'Ιούλιον. Διὰ Σοδειτικήν Βαλτικήν 'Ιούλ. 25.000 τόν. \$ 17.50 καὶ 10.50 ἀντιστοίχως φίοτ. 'Απὸ "Αγ. Λαυρέντιον δι' 'Ιταλίαν 20.000 τόν. 'Ιουνίου - 'Ιούλιον \$ 11.50 φίοτ. 'Απὸ Μπαί Κομώ δι' 'Αμστερνταμ 53.400 τόν. \$ 5.60 φίοτ 'Ιούν. - 'Ιούλ. 'Απὸ Τσάρτσιλ διὰ Λίβερπουλ - Ρόττερνταμ 'Ιούλ. - Αὔγ. 12.000 τόν. \$ 19.00 φίοτ.

NOT. AMERIKH : Δημητριακά ἀπὸ Βραζιλίαν (2 λιμένας) διὰ Κόντινεντ καὶ Τίλμπουρου 'Ιούλιον 24.000 τόν. \$ 33.000 φίοτ. 'Απὸ τὸ Τουμπαράο σιδηρομετάλλευμα διὰ Δουκέρην ἄφ. 86.000 τόν. \$ 4.17½ φίο καὶ 'Ιαπωνίαν Αὔγ. 145.000 \$ 3.75 φίο. 'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ Ντακάρ 'Ιούλ. 14.300 τόν. \$ 18.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἔλ. ἐκφόρτωσιν.

BOP. EIRHNICOΣ : 'Ελαιοδιποροι ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν διὰ 'Ιαπωνίαν 15.000 τόν. \$ 16.00 φίοτ (1.500 τόν. ἐκφόρτ.). 'Ορυζά ἀπὸ δυτ. ἀκτὴν 'Ηνωμ. Πολιτείων δι' 'Ινδονησίας 'Ιούλ. - Αὔγ. \$ 46.50 εμπέρθ τέρμεως.

AΥΣΤΡΑΛΙΑ, NOT. AFRIKH : 'Απὸ Ν. 'Αφρικήν ἀράδσιτος διὰ τρεῖς λιμένας 'Ιαπωνίας 22.000 τόν. 'Ιούλ. \$ 14.15 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 2.500 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν Φορμόζαν 'Ιούλ. 15.000 τόν. \$ 13.75 ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς δρους, μὲ 1.500 τόν. ἔλ. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ Φίτζι 'Αιλαντς δι' 'Αγγλίαν ζάχαρις 7.600 τόν. 'Ιούλ. - Αὔγ. \$ 37.50 μὲ 1.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 750 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ.

'Απὸ Μπαγκόκ δι' 'Ιαπωνίαν ζάχαρις 'Ιούλιον \$ 10.50 μικρὰ φορτία φίοτ μὲ 1.000 - 1.000 τόν. φορτοεκβόρτωσιν.

'Απὸ Μονρόβια 88.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα δι' 'Ολλανδίαν 'Ιούλιον \$ 2.90 (φίο).

KONTINENT : Ζάχαρις ἀπὸ Δουκέρην διὰ Συρίαν 'Ιουν. 9.100 τόν. \$ 19.50 φίο. Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 'Ιούλ. 45.000 τόν. \$ 3.50 φίο.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Μετρία ἡ ζήτησις. Μισθώματα καλά. Σκάφος 72.850 τόν. διὰ δύο ἔτη, παράδοσις Δε-

κέμβριον \$ 3 τὸν τόν. Σκάφος 43.508 τόν. τοῦ 1965, παράδοσις Κόντινεντ 'Ιούν. - 'Ιούλιον \$ 3.50 τὸν τόνον. Σκάφος 59.189 τόν. τοῦ 1972, \$ 3.10, παράδοσις Κόντινεντ 'Ιούλιον. Σκάφος 12.050 τόν. τοῦ 1957 \$ 2.975 ἡμερησίως, περιλαμβανομένων ὅρετατιμ.

Διὰ 3 - 5 μῆνας σκάφος 56.521 τόν. τοῦ 1976, παράδοσις 'Ιούν. - 'Ιούλ. Κόντινεντ \$ 3.12½ τὸν τόνον. Διὰ 3 - 5 μῆνας μετὰ 'Ιούλιον παράδοσις Νόρδερν Ρέιντζ, ἐπαναπαράδοσις Καναδάν - Κόλπον 38.290 τόν. τοῦ 1965 \$ 5.000 ἡμερησίως.

Διὰ 120 - 150 ἡμέρας, παράδοσις 'Ιούνιον 'Ελλάδα 82.500 τόν. (μικτὸν) τοῦ 1967. Σκάφος 27.477 τόν. τοῦ 1968 διὰ 2½ - 4 μῆνας, παράδοσις Γιοκοχάμα, ἐπαναπαράδοσις Λίμνας \$ 5.25 τὸν τόνον.

Παράδοσις Β. 'Αμερικήν καὶ Νότιον : Ταξίδιον Νόρδερν Ρέιντζ, ἀμέσως παράδοσις, ἐπαναπαράδοσις Ν. 'Αμερικήν \$ 4.100 ἡμερησίως σκάφος 14.940 τόν. τοῦ 1970. Ταξίδιον Β. 'Αμερικής, ἀμέσως παράδοσις Σάν Χουάν \$ 3.500 ἡμερησίως. Φρήντομ τοῦ 1972.

Μὲ παράδοσιν 'Αγγλίαν - Κόντινεντ : Σκάφος 26.844 τόν. τοῦ 1970. Μέσων 'Αγ. Λαυρέντιον ή Κόλπου καὶ Περικού Κόλπου, παράδοσις 'Ιούνιον \$ 4.450, πλέον 1.500 μηνιαίων ὅρετατιμ. Κυκλικὸν Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις Κόντινεντ, \$ 4.150 ἡμερησίως 25.230 τόν. τοῦ 1972. Σκάφος 47.400 τόν. τοῦ 1968, μέσω Κόλπου 'Ιούνιον, παράδοσις Ρόττερνταμ, ἐπαναπαράδοσις 'Αλεξανδρείαν, \$ 3.25 μέχρι 75 ἡμερῶν, \$ 3.50 μετά, πλέον \$ 35.000 μπάλλαστ μπόνους. Ταξίδιον Περσικού 'Ιούνιον, παράδοσις 'Αμβούργον, ἐπαναπαράδ. Μουσκάτ \$ 3.700 ἡμερησίως, πλέον \$ 1.000 μηνιαίων ὅρετατιμ. Φρήντομ τοῦ 1973.

Παράδοσις Ιαπωνίαν : Κυκλικὸν Αύστραλίας 'Ιούν. - 'Ιούλ. \$ 3.35 (51.073 τόν. τοῦ 1973). Ταξίδιον 'Αγγλίας - Κόντινεντ - Μεσογείου μετὰ 'Ιούνιον, παράδοσις Νότ. 'Ιαπωνίαν 24.600 τόν. τοῦ 1963 \$ 5.40 τὸν τόνον. Ταξίδιον Κόλπου ή 'Ατλαντικὸν μέσω Κόλπου Βεγγάλης 'Ιούνιον, παράδοσις Σρί Λάνκα \$ 3.200 ἡμερησίως., περιλαμβανομένων ὅρετατιμ (12.900 τόν. τοῦ 1960). Ταξίδιον Χάρην - 'Αμβούργον 'Ιούλιον, παράδοσις Σιγκαπούρη - Πενάγκ ρέιντζ, \$ 4.250 ἡμερησίως, ὁφίον ναυλωτῶν παράδοσις Χόγκ Κόγκ 'Ιούλιον. Σκάφος 16.800 τόνων τοῦ 1969 \$ 4.500 ἡμερησίως.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Ασταθής ἡ ναυλαγορά διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Τὰ ἔνδιαιφέρον τῶν φορτωτῶν ἐνετοπίσθη, κυρίως, εἰς τὴν Καραϊβικὴν, ὅπου ναύλοι βελτιωμένοι ἐπληρώθησαν. 'Οπωδήποτε, ἡ ὅλη θέσις τῆς ναυλαγορᾶς ἐμφανίζεται βελτιωμένη. 'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον τὰ W 25 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος VLCC διὰ τὴν Δύσιν. Διὰ τὰ μικρότερα σκάφη ἡ προσπτικὴ καλυτέρα. Σκάφος 190.000 τόν. ἐπληρώθη W 32 διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν καὶ σκάφος 80.000 τόν. διὰ τὸ Μαρόκον ἐπληρώθη W 45.

Ζωρὰ ἡ κίνησης ναυλωσεων ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν. Σκάφος 190.000 τόν. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἐκλεισθή εἰς τὰ W 90 καὶ ἔπειρον διὰ ὀλιγώτερον φορτίον W 80.

'Ο μεσογειακὸς τομεὺς μὲ ίκανοποιητικὴν κίνησην. Σκάφος 50 καὶ 63.000 τόν. δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ W 102,5 'Ιούνιον.

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν σκάφος 24.000 τόν. ἐπληρώθη δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ W 102,5 'Ιούνιον.



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

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: Μεγ. λιμένας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον" 16.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην — "Αμβούργον" ρέντς \$ 13.75. Ιλιμας, συμπλήρωσις μέχρι 23.500 τόν. \$ 6.75, δύοντας Βαλτικήν \$ 17.5 και 10.25, φιοτ, με 2.000 τ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20-30.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 39-40.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν' \$ 10.25, φιοτ, 'Ιουνίου 15.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 33.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν' \$ 10, φιοτ, 'Ιουνίου 28 — 'Ιουλίου 10.

ΧΛΟΗ: "Αγ. Λαυρέντιον 25.000 τόν. σίτου, Μασσαλίαν — Μπαρέτταν ρέντς \$ 10.20, φιοτ, με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 19-30.

ΣΑΙΝΙΓΑΛ ΜΑΙ'ΚΕΑ: Πόρτ "Αρθουρ" 12.500 τ. κών πετρελαίου Βλάσιγκεν \$ 14.50, φιοτ, με 2.500-4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 24 — 'Ιουλίου 3.

ΚΡΙΟΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 26.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 11.50, φιοτ, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, έποιμος φόρτωσις.

ΔΩΤΩ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 54.000 γεννημάτων Ρότερνταμ \$ 7.25, φιοτ, 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 5.

ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 36.500 τόν. γεννημάτων Πολωνίαν \$ 12, φιοτ, με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 12-18.

ΥΔΡΟΧΟΟΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 12.50, φιοτ, 'Ιουνίου 15-25.

ΑΙΓΑΙΟΝΤ ΣΑΝ (λιθ. εις τάξιν τοάρτερ): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. 'Ιαπωνίαν \$ 10.50, φιοτ, 'Ιουλίου 10-24.

ΦΟΡΤΗΓΩΝ (εις τρίτων): "Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. κών πετρελαίου Βαρκελώνων \$ 11.50, φιοτ, με 8.000-2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 7.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ (εις τάξιν τοάρτερ): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 18.500 τόν. δρύζης εις σάκκους δυτ. δάκτην 'Ινδιας \$ 40, δψιόν διατολικήν δάκτην \$ 40.35, με 1.000 τόν. γκρος φορτούσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 1-15.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ (εις τάξιν τοάρτερ): "Αμερικ. λιμένας Κόλπου 47.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 9.90, φιοτ, 'Ιουλίου 5-20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙΖΟΝ: Χότγουελ και Νόρφολκ 21.000 τόν. λιπαρισμάτων χύμα, Σάντος \$ 15, φιοτ, 'Ιουνίου 15-20.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 55.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν \$ 7.50, φιοτ, 'Ιουλίου 5-14.

ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. γεννημάτων Τίλαπουρ \$ 8.50, φιοτ, 'Ιουνίου 24 — 'Ιουλίου 2.

ΚΑΘΡΙΝ Α.: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων θυρ. 'Ιστανιάς \$ 12.50, φιοτ, με 4.000 τόν. έκφρτωσιν 'Ιουνίου 23-30.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. d.w. (1.183.000 κ.π.) φορτίου γεννημάτων Πορτογαλίαν \$ 319.400, φιοτ, 'Ιουνίου 24-30.

ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. (32 π. θυσία) γεννημάτων Πειραιά \$ 12.75, φιοτ, με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 24 — 'Ιουλίου 6.

ΣΠΑΡΤΑ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 13.500 τόν. σίτου Άλγερίαν \$ 18, φιοτ, με 700 τ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 1-10.

ΡΕΑ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 16.500 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 10.50, φιοτ, με 1.000 τ. έκφρτωσιν άμεσος φόρτωσης.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 14.25, φιοτ, 'Ιουνίου 22-28.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 34.000 τόν. σίτου Μπαντάρ Σαπούρ \$ 18.75, φιοτ, με 2.000 τόν. έκφρτωσιν 'Ιουλίου 2-11.

ΕΛΛΑΣΙΑΝΙΑ: "Αμερικ. λιμένας Κόλπου 10.500 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 10.75, φιοτ, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 26.

ΕΥΝΟΙΑ (εις τάξιν τοάρτερ): "Αμερ. λιμένας Κόλπου ή 'Ατλαντικού 14.000 τόν. σίτου δυτ. δάκτην 'Ινδιας \$ 26.50, δψιόν άνατολ. δάκτην \$ 26.85, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 15-30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων Μπαντάρ Σαπούρ \$ 19, φιοτ, με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 12-24.

ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙΜΠΥ: Χάμπτον ρόδις 55.000 τόν. γαναράνταν 'Ιαπωνίαν \$ 7.50, φιοτ, έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 30 — Αδριανότων 7.

ΜΑΡΙΩ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Νόρδερν ρέντς 30.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 10.30 φιοτ, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 1-10.

ΥΑΡΑ: "Αμερ. λιμένας Νόρδερν ρέντς 15.000 τόν. γεννημάτων Λειζέρες \$ 12, φιοτ, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 1-10.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ: "Ανα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπούενος "Άρες και Μπάχια Μπλάνκαν, ή Μπάχια Μπλάνκαν μόνον 35.000 τόν. (35 π. θυσία) γεννημάτων θασική τιμή \$ 17.2.000 τόν. φορτωσιν, 4.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20-30.

ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ (λιθ.): "Βραζιλίαν 26.500 τ. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.668.000 γ.π.) Λισσαδών — "Αμβούργον ρέντς \$ 365.000, φιοτ, δψιόν δυτ. Μεσόγειον \$ 385.000, "Άδριατική \$ 405.000, 'Ιουλίου 10-30.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ (λιθ.): "Ενα ή δύο διν

λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν, ή ένα λιμένα Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπούενος "Άρες και Μπάχια Μπλάνκαν ή Μπάχια Μπλάνκαν μόνον 35.000 τόν. (35 π. θυσία) γεννημάτων θασική τιμή \$ 17.2.000 τόν. φορτωσιν, 4.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20-30.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΟΥΡΙΩΝ: Ρίβερ Πλέιτ 13.000-14.300 τόν. γεννημάτων Ντακάρ \$ 18.50 φιοτ, έκφρτωσιν, με 2.000-1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 5-20.

ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ (κ.): Βιτόριαν 3.000 τόν. ράβων οιδήρου, Γενόβαν \$ 20, φιοτ, με 2.500-1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 20-30.

ΕΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Βιτόριαν 11.000 τόν. 5% δλιγύωτερον δψιόν ναυλωτών, γαλυθδίνων γραμμών \$ 38, φοδόλ λάνερ τέρμη, 'Ιουλίου 5-15.

ΠΗΤΕΡ Λ.: Φιλιππίνας 20.000 τόν. ζαχάρεως χύμα, άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου \$ 23, φιοτ, με 1.000-1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 20-30.

ΖΙΤΑ (λιθ.): Γκρούτες Είλαντ 24.750 τόνων μαγανατζίδης Ρότερνταν και Ροστόκ, 15.400 τόν. Ρότερνταν \$ 18, 9.350 τόν. Ροστόκ \$ 21.25, φιοτ, με 8.000-10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Ρότερνταν, 3.000 τόν. Ροστόκ, 'Ιουνίου 15-28.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ: Φιλιππίνας 21.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου \$ 23, φιοτ,

με 1.000-1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 20-30.

ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ: Γουέπιτα 50.000 τόν. θωξίτων Πόρτο Βέσμε \$ 9.10, φιοτ, άρχιτες 'Ιουλίου.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΔΛΑΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Χάργκ "Αίλαντ 12.000 τόν. θείου, δυτ. δάκτην 'Ινδιας \$ 8.φιοτ, με 5.000-1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 17.

ΚΑΛΛΗ (λιθ.): Δομινικανή Δημοκρατίαν 12.200 τόν. ζαχάρεως χύμα αμερ. λιμένας Κόλπου \$ 7.75, δψιόν 'Ατλαντικού \$ 8.75, φιοτ, με 800 τόν. φορτωσιν με μηχανικά μέσα, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, δψιόν με μηχανικά μέσα και μη 50 σύντετας έξτρα, 'Ιουνίου 20-30.

ΣΩΦΙΑ Β. (π.): Ρίβερ Ζάρπια 2.500 τόν. άποφλοιμένων φυτικών χύμα, Λέγκορ \$ 19, φιοτ, με 700-700 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 15-25.

ΙΖΩΜΠΕΑ: Ντρόμπταν 14.000 τόν. ζαχάρεως χύμα αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου, \$ 16.50, φιοτ, με 2.000 τόν. φορτωσιν με μηχανικά μέσα, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20-30.

ΛΕΒΑΝΤΗΣ (λιθ.): Μαυρίκιον 12.000 τόν. ζαχάρεως χύμα, Αγγλίαν λίρας 12.70 φιοτ, με 900-750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, δμεσος φόρτωσης.

ΗΑΙΟΣ: Ραγκούν 5.000 τόν. δρύζης εις σάκους Μπανζούλ \$ 37, φιοτ, με 500-700 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 1-15.

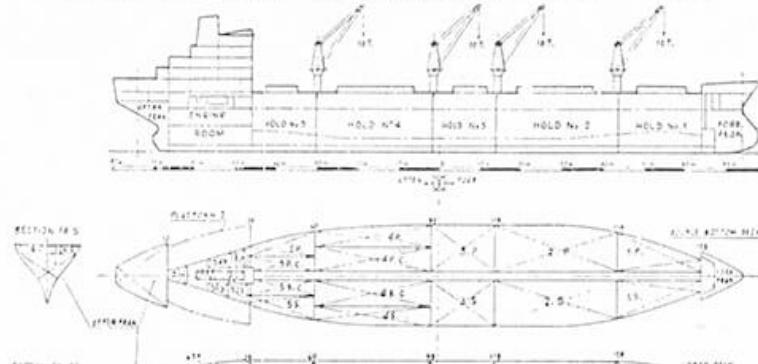
ΑΙΓΑΙΣ ΓΟΥΣΙ-ΣΤΙΟΜ: Νότιον 'Αφρικήν 16.000 τόν. δραβούσιον Ταϊθάν \$ 14, με 2.000 τ. γκρός φορτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 1-15.

ΖΑΡΑΠΟΥΣΤΡΑΣ: Νότιον 'Αφρικήν 15.000 τ. δραβούσιον Ταϊθάν \$ 13.75, με 2.000 τ. γκρός φορτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 15-23.

Η ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

AEGIS SHIPPING COMPANY LIMITED

ΤΩΡΑ ΤΑ «ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77»



ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ :

2, ARGIROUPOLEOS STR. KALITHEA,
ATHENS - GREECE
TELEX: 219113-4-5-6-7-8.
CABLES : "AEGIS KALITHEA ATHENS"
TELEPHONES : 95.85.060-074 (15 LINES)

ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

KNIGHTSBRIDGE HOUSE,
197, KNIGHTSBRIDGE, LONDON S.W.7
CABLES : "AEGISHIP LONDON SW7"
TELEPHONE: 01 - 584 - 1631/4 TELEX: 917951/2
(ANSWERBACK "AEGISHIP - LONDON")

ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 230.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντσειλ 25, έτοιμος φόρτωσης.

ΑΝΣΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 100, 'Ιουνίου 22.

ΠΑΛΜ Β. Καραϊβικήν 35.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού Γουόρλντσειλ 105, δύμον Φρήπορτ φορτών Γουόρλντσειλ 110, 'Ιουνίου 16.

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβικήν μέρος φορτίου βάσις 38 π. ύδωσμα fresh water Γουόρλντσειλ 85, 'Ιουνίου 12.

ΤΣΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Φρήπορτ 48.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 90, 'Ιουνίου 17.

ΓΙΑΝΕΥΑΛΑΣ: Περισκόν Κόλπον 48.000 τόνοι 'Ελλάδας, Γουόρλντσειλ 72,5, 'Ιουνίου 10.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Δυτ. 'Αφρικήν 60.000 τόν. φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 67,5, 'Ιουνίου 21.

Ο'ΙΑΜΠΕΡΝΤ: Περισκόν Κόλπον 18.000 τόν. χάλιδα, Γουόρλντσειλ 122,5 άμεσος φόρτωσης.

ΒΑΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Φρήπορτ 58.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 72,5, 'Ιουνίου 13.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Η. Γ.: Μεσόγειον 72,000 τόν. Φρήπορτ Γουόρλντσειλ 50, 'Ιουνίου 22.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Φρήπορτ 40.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 95, 'Ιουνίου 21.

ΣΑΒΒΑΣ: Καραϊβικήν 30.000 τόνοι μέρος φορτίου, 'Ισπανίαν, Γουόρλντσειλ 70, 'Ιουνίου 20.

ΙΩΑΝ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Περισκόν Κόλπον 38.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ., Γουόρλντσειλ 22, 'Ιουνίου.

ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 50, 'Ιουνίου 22.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ: 30.000 τόν. d.w. (14 μιλ. 45 τόν. φιοδελ διλ τού 1962), ταξίδια δύο έτον, \$ 3 το πρώτον έτος, \$ 3.45 το δεύτερον, άργας 'Ιουλίου.

ΑΤΤΙΚΑ: Φρήπορτ 40.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 87,5, 'Ιουνίου 18.

ΑΒΕΝΤΖΕΡ: Μεσόγειον 30.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντσειλ 92,5, δύμον άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 90, 'Ιουνίου 12.

ΝΤΩΝΤΑΣΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 50.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 100, 'Ιουνίου 20.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Καραϊβικήν 37.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 115, 'Ιουνίου 23.

ΠΕΝΤΕΑΙΚΟΝ (λιθ.): Καραϊβικήν, Φρήπορτ 42.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 100, 'Ιουνίου 25.

ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΚΑΡΡΑΣ: Καραϊβικήν 64.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 82,5, 'Ιουνίου 23.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. Ρίζερ Πλέιτ Γουόρλντσειλ 105, 'Ιουνίου 23.

ΑΡΧΩΝ (λιθ.): Ήτουμάρι 118.000 τόν. άμερ. λιμένας δυτικ. ακτής Γουόρλντσειλ 37,5, 'Ιουνίου 25.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 56.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας, Γουόρλντσειλ 58,5, 'Ιουνίου 20.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Καραϊβικήν 78.000 τόν. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 65, 'Ιουνίου 20.

ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 70.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 50, 'Ιουνίου 20.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Μεσόγειον 78.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσειλ 46, 'Ιουνίου 19.

ΠΟΖ Β.: Καραϊβικήν 19.000 τόν. καθαρό άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορειώς Χάττερς) Γουόρλντσειλ 115, δύμον Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσειλ 120, 'Ιουνίου 21.

ΠΑΛΜ Β.: Καραϊβικήν 32.000 τόν. μέρος φορτίου άνατολ. ακτήν Καναδά, Γουόρλντσειλ 125, 'Ιουνίου 25.

ΕΥΤΕΡΠΗ (π.): Περισκόν Κόλπον 20.000 τόν. Βουλένη Γουόρλντσειλ 110, 'Ιουνίου 18.

ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ: Καραϊβικήν 35.000 τόν. άνατολ. ακτήν Καναδά, Γουόρλντσειλ 120, 'Ιουνίου 20.

ΠΟΔΑΣΕΝΗ Κ. (λιθ.): 121.551 τόν. d.w. (14½-15½ μιλ. 62 τόν. φιοδελ διλ και 4 τόν. ντήξελ διλ τού 1976) \$ 1.126, ταξίδια 12 μηνών, 'Ιούλιος.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.): 63.408 τόν. d.w. (15 μιλ. 55 τόν. φιοδελ διλ και 2 τόν. ντήξελ διλ τού 1965) \$ 2, ταξίδια 12 μηνών 'Ιούνιον.

ΙΘΑΚΗ ΣΕΥΛΩΡ: 19.658 τόν. d.w. (14 μιλ. 30 τόν. φιοδελ διλ και 1½ τόν. ντήξελ διλ τού 1959) \$ 4.59, ταξίδια 12 μηνών, άμεσος παράδοσης.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α.: Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 99,9, 'Ιουνίου 20.

ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής Κόλπου, Γουόρλντσειλ 125, 'Ιουνίου 19.

ΠΗΛΙΟΝ (λιθ.): Καραϊβικήν 43.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσειλ 110, 'Ιουνίου 22.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): 'Εκουαντόρ 20.000 τόν. Περόδον, Γουόρλντσειλ 128, δύο - τρία συνεχή ταξίδια, έναρξης 'Ιουνίου 21.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 60.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Κόλπου, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 67,5, 'Ιουνίου 22.

ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ: 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσειλ 60, δύμον πλήρες φορτίου 77.000 τόνοι Γουόρλντσειλ 47,5, 'Ιουνίου 24.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.: Σαΐνη Κρουά 35.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού Γουόρλντσειλ 110, έξι θορείας γεράμας Τέλωρτς Οδάσιογκτον Γουόρλντσειλ 112,5, 'Ιουνίου 25.

ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (λιθ.): 'Ανατολ. ακτήν Μεξικού 38.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 120, 'Ιουλίου 3.

ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόν): 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 60.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Καραϊβικήν, Γουόρλντσειλ 55, 'Ιουλίου 2-5.

ΧΟΟΥΠ ΣΚΑΪ: Νεάπολη 18.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο Γουόρλντσειλ 116, 'Ιουνίου 25.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Φρήπορτ 64.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσειλ 85, 'Ιουνίου 28.

ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Μπαχάμας 47.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 98, 'Ιουνίου 25.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ: Περοικόν Κόλπον 130.000 τόν. άμερ. λιμένας δυτ. ακτής Γουόρλντσειλ 35, 'Ιουνίου 23.

ΑΜΕΛΙΟ: Περοικόν 44.000 τόν. Χόγκ Κόγκ, Γουόρλντσειλ 75, 'Ιουλίου 5.

ΚΑΛΛΙΠΟΙΟΣ: Καραϊβικήν 17.500 τόν. καβάρα Κεντρικήν 'Αμερικήν, Γουόρλντσειλ 142,5, 'Ιουνίου 26.

ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ: Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 135, 'Ιουνίου 26.

ΑΣΤΡΟ Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 120, 'Ιουνίου 24.

ΧΙΑΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 110, 'Ιουνίου 25.

ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Μπόννυ 60.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 75, 'Ιουλίου 5.

Α'ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 39.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 120, 'Ιουνίου 28.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ ΙΙ: Μεσόγειον 27.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 87,5, 'Ιουνίου 26.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 85.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 52,5, 'Ιουλίου 1.

ΒΑΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Φρήπορτ 57.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 87,5, άμεσος φόρτωσης.

ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτόν λιθ.): 37.719 τόν. d.w. 15 μιλ. 72 τόν. φιοδελ διλ τού 1961) \$ 4.075, ταξίδια 6-12 μηνών, 'Ιούνιος-Ιούλιος.

ΣΤΑΜΕΝΗΣ: Περισκόν Κόλπον 28.000 τόν. καθαρό 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν Γουόρλντσειλ 100, 'Ιουνίου 29.

ΣΚΑΠΙΜΑΟΥΝΤ: Καραϊβικήν 37.000 τόν. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 120, 'Ιουνίου 27.

ΣΟΥΑΝ ΛΕΞ- Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 125, 'Ιουνίου 28.

ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 127,5, 'Ιούνιον.

ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (λιθ.): 'Ανατολ. ακτήν Μεξικού 38.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 120, 'Ιουλίου 3.

ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόν): 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 60.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Καραϊβικήν, Γουόρλντσειλ 55, 'Ιουλίου 2-5.

ΧΟΟΥΠ ΣΚΑΪ: Νεάπολη 18.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο Γουόρλντσειλ 116, 'Ιουνίου 25.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Φρήπορτ 64.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσειλ 85, 'Ιουνίου 28.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ-ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. : 4111511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΤΕΛΞ : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCIE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A., ANTWERP, BELGIUM.

TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.

C. STEINWEG NV., ROTTERDAM-HOLLAND.

SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY.

MONTAN BRENNSTOFFHANDEL UND SCHIFFAHRT, FRANKFURT, W. GERMANY.

B. DETTMER & CO. BREMEN W. GERMANY

JAMES FISHER & SONS LTD., FELIXSTOWE ENGLAND

STEINFORT LTD., CLEVELAND ENGLAND



ΝΕΟΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΟΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνση Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη
Τηλ. 4520.778, Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνση, 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 νευρός τῶν Ελληνικῶν Πλοίων

(Δ. = διαχώρησε — Β. = διῆλθε — Ε. = έφθασε — Δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	Ε. Πειραιᾶ 19)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙ·ΩΝΗΡ	69	9355	ά. Χόγκ Κόγκ 14)6 Σιγκαπούρην
ΑΒΑΞ	62	11048	δ. 'Ελλανόρ 17)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΓΜΑΤ..	70	9200	δ. Παναμᾶ 29)5 διά Μιγιάκο
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	ά. Πασάγιες 3)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	εις Μιτιληνά υπό συμπλήρωσιν
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ά. Ν. 'Ορλέαν 30)5 Παραμαρίμπο	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΕΖΙΜΕΝΤ Δ.	63	21609	ά. Φιλαδέλφεια 3)6 δι' 'Αρούμπα
ΑΒΕΝΤΖΕΡ	54	19673	ώπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	δ. Βαλπαραΐο 9)6 Ταλκαρχουάνο
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ά. Ν. 'Ορλέαν 4)6 διά Πολωνίαν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	ά. Κόμπε 28)5 διά Σουέζ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	Ε. Χάμπτον ρόδς 7)6 (έπισκ.)	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	έ. Κισαραζού 15)6
ΑΓΑΠΗ	69	10006	έ. Μελθούρην 12)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	έ. Κόμπε 15)6
ΑΓΑΠΗ	55	8902	ά. Λ. Πάλμας 25)5 διά Μασέλο	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΡΜ	71	11525	έ. 'Αμθέρσαν 13)6
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15359	ά. Ν. 'Υρκη 11)6 διά Σ. Κρούς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	δ. Ρόπερνταμ 29)5 διά Σάντος
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	δ. Πρόβιτνες 18)6 δι' 'Ιταλίαν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΑΓΙΦΟΥΝ	68	16702	δ. Μόντρεαλ 15)6 δι' 'Οδησσόν
ΑΓΓΕΙΑΚΗ	61	11048	δ. Π. Σάδι 1)6 διά Μεσόγειον				
ΑΓΓΕΙΑΚΗ	65	8374	δ. Πειραιᾶ 20)6 διά Βόλον				
ΑΓΓΕΙΑΚΗ	54	1585	δ. Κωνιτόποι 6)6				
ΑΓΓΕΙΑΚΗ Η.	58	2667	δ. Κωνιτόποι 29)5 Μαύρην Θάλασσαν				
ΑΓΓΕΙΑΝΑ	63	10200	δ. Παναμά 5)6				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA	59	5728	δ. Λάγος 6)4				
ΑΓΓΗΝΩΡ	71	8721	δ. Παναμά 13)6				
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ά. Βαλτιμόρην 19)6 διά Βενεζουέλα				
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ά. 'Αμθέρσαν 4)6 Χάμπτον ρόδς				
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	ά. Κόπερ 12)6 διά Κουβέτη				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	δ. Μπρούσιμπούτελ 22)5 διά Ρίγα				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	έ. 'Ακασούντα 18)5				
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ά. Χόγκ Κόγκ 27)5 Β. Κορέαν				
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	56	1749	έ. Νίκαια 8)6				
ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	ά. Λειψες 14)6 διά Βαλτιμόρην				
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ά. Κάντλας 18)5				
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	έ. Ντουμπάτ 20)6				
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ά. Ρότερνταν 15)6				
ΑΓΙΟΣ Ν.	57	2144	έ. Δουνκέρκην 22)5				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	εις Λάγος από 25)9)75				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Ραβέννα 5)5 διά Κούδα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Νιούπορτ 2)6 διά Βραζιλίαν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	ά. Πειραιᾶ 27)5 διά Γενιόβα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά. Ραβέννα 28)5 διά Γκούλουκ				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.	50	2167	δ. Κωνιτόποι 10)5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	ά. Γκιλογκ 27)5 διά Καράτσι				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	68	44742	έ. Μπουμόντ 22)5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	ά. 'Αμθέρσαν 26)5 διά Τρίπολιν				
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ά. Σιγκαπούρην 3)6 διά Μπαγκόκ				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	εις Τζένταν από 4)4				
ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	δ. Σουέζ 17)4 διά Γκιζάν				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ V	52	1570	έ. μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	δ. Σουέζ 12)4 δι' 'Ερβιθρών Θάλασσαν				
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	ά. 'Αμπτζάν 11)6 διά Λάγος				
ΑΓΝΗ	46	2641	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	εις Λάγος από 30)9)75				
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Ναγκόχια 21)5 διά Τζένταν				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14873	δ. Παναμά 4)6				
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Βαλτιμόρων 10)6 διά Σουηδίαν				
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	έ. Ντηρόπατ 4)6				
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8575	εις Λάγος από 28)8)75				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Σουέζ 21)5 Μπαντάρ 'Αμπάς				
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	εις Φερρόδ. από 10)12 (έπισκ.)				
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ·	56	7719	ά. Λάγος 15)5				
ΑΘΕΝΣ ΓΚΛΟΡΥ	58	8677	έ. Λάρνακα 9)6				
ΑΘΗΝΑ	59	8132	Ε. Πειραιᾶ 18)5				
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	έ. Μοντεβίδεο 13)6				
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ά. Ν. 'Υρκη 16)6 διά Θεσ/νίκην				
ΑΘΗΝΑΙΣ	58	9414	δ. Μομπάσο 11)6 Μαύρην Θάλασσαν				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ. PY II (δ.)	58	16695	ά. 'Εμδεν 7)6 διά Γιεραλτάρ				
ΑΘΗΝ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	53	11457	ά. Πειραιᾶ 14)3 διά Δυρράχιον				
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΓΖΟΝ (δ.)	58	13551	δ. Σουέζ 13)6				
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. 'Εσκούμιν 7)6 διά Καρθαγένην				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ά. Ν. 'Ορλέαν 10)6 δι' 'Ιράν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	έ. 'Αμθέρσαν 12)6				
ΑΙΓΑΙΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	68	9070	ά. 'Αμθέρσαν 21)6 διά Βανκούμπερ				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	εις 'Ολαδέγκα υπό συμπλήρωσιν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ά. Ράς Τανύρα 28)5				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350	ώπο παραλαβήν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ	59	12256	ά. Σικούτα 21)5 διά Ντουλούθ				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΚΡΕ·ΙΣ	58	8693	έ. Σουάμπα 31)5				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΥΓ·ΙΣΝΤΟΜ	72	11702	ά. 'Αμπτζάν 27)3 διά Ντώρμπαν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165	ά. Ντώρμπατ 15)6 διά Βαλτιμόρην				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	δ. Ελσινόρ 17)6				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΡΟ·Ι·Κ	74	12498	δ. Παναμά 4)6 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΘΑΝΤΕΡ	67	21704	ά. Δάντοιχ 18)5 διά Ρόπερνταμ				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	εις Μιτιληνά υπό συμπλήρωσιν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟ	71	15387	ά. Μόντρεαλ 19)6				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ά. Κονιτέρο 26)5 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	έ. 'Αμθέρσαν 18)6				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ά. Πορτλαντ (Με) 4)2 διά Βομβάνην				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΙΝΚ	74	18963	ά. Παραμαρίπο 16)6				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	ά. Γιοκούάμ 15)6 διά Ναγκόγιας				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΥΓΡΙΚ	75	12498	ά. Ματανάζας (Βεν) 29)5				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑ·ΙΤ	57	8160	δ. Παναμά 16)3				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498	ά. Λάγος 14)6 διά Σάντος				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ά. Βανκούμπερ 9)6 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9025	ά. Κίγκοτον 25)2 δι' 'Αθάναν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΥΟΝΤΥ	59	10373	έ. 'Οζάκα 7)6				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΟΙΟΥΤΥ	58	8350	ά. Ντουλούθ 26)5				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑ·Ι·Ζ	72	11702	ά. Τζιμπούτι 14)4 διά Ντάρειν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕ·Ι·ΒΕΡΥ	71	15387	ά. Μόντρεαλ 7)6 δι' 'Οδησσόν				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	έ. Τάραντα 14)6				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	έ. Σετσουάτ 19)6				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑ·Υ·ΝΑΜΙΚ	75	12498	ά. Παναμά 10)6 διά Ρωσία				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝY	70	15387	ά. Π. Καρτίο 10)6 διά Ρωσία				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	έ. Βανκούμπερ 18)6				

ΑΝΑΓΤΕΑ ΓΚΛΟΥΡΥ ..	74	13633	ά. Τζιμπουτί 18)4 διά Κίνα	
ΑΝ. ΓΟΥΓΙΣΤΟΝΤ ..	74	13348	ά. Ωλημπαν 17)6 διά 'Αμερίσαν	
ΑΝΑΓ. ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ	71	9039	ά. Σιγκαπούρων 3)5 Μπαντάρ Σαπούρ	
ΑΝΑΓΤΕΑ ΠΙΓΙΣ ..	74	13631	ά. Τορόντο 12)6 διά Σικάγο	
ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	ά. 'Αμερίσαν 12)6 διά Βίσαρ	
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΜΣ (δ.)	65	38820	έ. Φρήρπορτ (Μπαχ.) 1)6	
ΑΝΑΓΚΕΑ ΤΡΑΓΙΟΜΦ	76	13631	ά. Μπ. Μασάρ 5)5 διά Μπ. Σαπούρ	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Σουέζ 21)2 διά Ταϊγκτά	
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	δ. Σουέζ 20)5 διά Περσικόν	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Φρημάντλ 16)5 διά Ρόττερνταμ	
ΑΝΑΓΤΕΑ ΧΟΟΥΠ ..	74	13633	έ. Χιροχάτα 14)6	
ΑΝΑΜΑΡΙΑ ..	58	8952	εις Λάγος από 6)2	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ..	74	33003	ά. Γλασκώθην 25)5 'Ιαπωνίαν	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ..	59	7965	ά. Σούσσα 28)5 διά Λά Γκουλέτ	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ..	66	23571	δ. Παναμά 21)5	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ..	50	2706	έ. Πειραιά 10)6	
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.) ..	62	12800	ά. Μπάρου 8)6	
ΑΝΑΤΟΛΗ ..	53	3004	ά. Ντέλφινα 16)4 διά Λάγος	
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ ..	68	2626	ά. Μασασάλιν 15)6 διά Τραϊπτζόν	
ΑΝΔΟΡΑ ..	54	5407	ά. Ρόττερνταμ 9)6 διά 'Άλγεριον	
ΑΝΔΡΙΑ ..	66	2999	ύπο παραλαβήν	
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ ..	56	8818	ά. Ντόρμπραν 13)6 διά Λισσαθώνα	
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ ..	70	11025	ά. Σιγκαπούρων 28)5 διά Κοραμάρ	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	69	99460	ά. Φός 18)6 διά Μένα άλ 'Αχμαντί	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Τζεμπέλ Ντανά 17)6 Χάδρην	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Ντάς 'Αϊλ 29)5 διά Φός	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Ντόρμπραν 6)6 Μπαντάρ Μασάρ	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ ..	73	32781	έ. Πόρτο Βέσμε 16)6	
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ δ.	70	105855	ά. Μπροφτζόρτεν 23)5 Ρ. Τανούρα	
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	έ. Ρόττερνταμ 28)5 Μπ. Μασάρ	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Κάρυκ διά 5)6 διά Μπαχέρεν	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Ντόντζες 13)6 διά Περσικόν	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΟ (δ.)	69	104561	ύπο παραλαβήν	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	99893	ά. Ράς Τανούρα 14)6	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	έ. Γιουροπότη 7)6 Ρ. Τανούρα	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	ά. Λ. 'Αντζελες 15)6 διά 'Ιράκ	
ΑΝΕΜΟΣ ..	76	8400	έ. Λίθερπουλ 21)6	
ΑΝΕΜΟΣ ..	70	2867	ά. Κίγκοτον (Τζα.) 16)6 Σ. Ντομίγκο	
ΑΝΕΜΟ Κ ..	67	2641	έ. Ρόττερνταμ 20)6	
ΑΝΖΙ (δ.) ..	61	22053	δ. Γιεραλτάρ 14)6 διά Βατούμ	
ΑΝΘΕΜΙΟΣ ..	70	10008	έ. Λοιδήνων 21)6	
ΑΝΘΗ Λ ..	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΙΤΑ ..	75	4999	ά. Μπρούνουμπούτελ 2)6 Μανφρεντόνια	
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	58	12676	ά. Ν. 'Ορλέατη 10)6 διά 'Άλεξανδρεια	
ΑΝΝΑ ..	76	16438	εις Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν	
ΑΝΝΑ ..	60	16826	ά. Βούβανην 19)6 διά Κολόμπο	
ΑΝΝΑ Β ..	54	3807	ά. Λ. Πάλαμας 6)4 διά Λάγος	
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Σήρνες 28)5 διά Παναμά	
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ ..	57	5728	εις Λάγος από 27)7)75	
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	έ. Λοινθονήν 10)6	
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ ..	65	19758	δ. Π. Σάδι 20)5	
ΑΝΝΟΥΛΑ ..	71	10006	δ. Σουέζ 15)5 διά Τζιμπουτί	
ΑΝΝΟΥΛΑ ΙΙ ..	60	8509	έ. Δουκέρην 8)6	
ΑΝΣΟΝ (δ.) ..	59	19801	ά. Σήπορτ 2)6 διά 'Αρούμπα	
ΑΝΤΑΙΟΣ ..	71	16606	ά. Η. Γκράντε 26)6 Βερακρούς	
ΑΝΤΑΜ Σ ..	56	5230	εις Λάδια από 16)10)75	
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.) ..	75	48100	εις Λά Σιοτάτ ύπο συμπλήρωσιν	
ΑΝΤΑΡΕΣ ..	69	3994	ά. Ντόχα 26)4 διά Μπ. Σαπούρ	
ΑΝΤΖΕΑ ..	69	2985	έ. Δάντσιχ 31)5	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ ..	67	24829	ά. Λουάλια 12)6 διά 'Αμερίσαν	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ .	71	30193	ά. Φουκουγιάμα 10)5 διά Σουέζηα	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΓΙ ΜΠΛΕ-	58	9585	ά. Ρόττερνταμ 20)6 διά Μασσάγουα	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΜΠΛΕ-				
ΣΙΝΓΚ (μ.) ..	76	59141	έ. Λισσαθώνα 6)6	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΟΥΕΡ ..	59	9584	ά. Μπαντάρ 14)6 διά Κολόμπο	
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	75	59141	ά. Κόνγκοπολην 4)6	
ΑΝΤΖ. ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	άργει εις Χόλιεστρατ από 14)1	
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ ..	70	3973	ά. Πενάγκ 3)6 διά Χόγκ Κόρυ	
ΑΝΤΖΙ ..	53	6718	ά. Γουώρου 28)4	
ΑΝΤΙΓΩΝΗ ..	76	23000	εις 'Οζάκαν ύπο συμπλήρωσιν	
ΑΝΤΙΓΩΝΗ Ε. (δ.) ..	55	10999	έ. Σουάμπιας 18)6	
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ ..	57	10741	εις Λάγος από 19)9	
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ ..	72	12110	ά. Λ. 'Αντζελες 13)6 διά Τσιμπά	
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) ..	59	24716	άργει εις Πειραιά από 5)4)75	
ΑΝΤΥ ..	56	7689	άργει εις Πειραιά από 7)7)75	
ΑΝΤΩΝΑΚΙ ..	49	6594	ά. Αμπτζάν 24)3 διά Λάγος	
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Μόζι 11)6 διά Βανκούδερ	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ ..	59	10199	ά. Ντόρμπραν 3)6 διά 'Ακαμπα	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΔΗ	61	10952	δ. Παναμά 29)5	
ΑΝΤΩΝΥ ..	64	18618	ά. Κόλποντο 4)6 διά Σιγκαπούρην	
ΑΠΕΣ ..	73	16397	ά. Μπρούνουμπούτελ 16)6	
ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.) ..	59	13022	ύπο παραλαβήν	
ΑΠΟΛΩΛΝ ..	70	18662	ά. Ντόρμπραν 9)6 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΑΠΟΛΩΛΝΙΑ ..	61	11127	εις Τζένταν από 11)2	
ΑΠΟΛΩΛΝΙΑ ΒΙ-	54	7321	ά. Πειραιά 15)6 διά Γαλάται	
ΚΤΟΡΥ (δ.) ..	59	21617	εις Πειραιά από 30)5)75	
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΤ ..	58	4684	έ. Λ. 'Αντζελες 14)6	
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	έ. Σόλεντ 'Αντ 29)5	
ΑΠΟΛ. ΛΑΪΤ ..	62	6929	ά. Φρημάντλ 16)6 διά Ντουμπάτ	
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ ..	61	6932	ά. Σουέζ 15)6	
ΑΠΟΛΩΛΝΙΟΣ ..	57	4714	εις Λάγος από 8)9)75	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ ..	67	16210	ά. Μπ. Μπλάνκα 29)5 Βενεζουέλα	
ΑΡΑΜΙΣ ..	61	6619	ά. Μπουσίρε 22)5	
ΑΡΑΝ ..	70	9868	ά. Σουέζ 15)6 διά 'Αμπαντάν	
ΑΡΑΕΟΣ ..	70	9870	ά. Τζιμπουτί 10)4 διά Κίνα	
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΛΟΦ ..	56	1965	ά. Λισσαθώνα 30)3 διά Σ. Τόμας	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ ..	61	13553	ά. Μ. άλ 'Αχμαντ 22)5 Μπ. Σαπούρ	
ΑΡΓΟΣ ..	69	9868	ά. Π. Νούάρ 5)6 διά Ντουσάλα	
ΑΡΓΥΡΩ ..	59	8775	ά. Βομβάνην 11)6 διά 'Αντεν	
ΑΡΓΩ ..				
ΑΡΓΩ ΠΑΙ·ΠΟΗ ..	76	1579	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ ..	76	1579	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΕΤΗ ..	73	13691	δ. Παναμά 16)6 διά Γάνδην	
ΑΡΕΤΟΥΣΑ ..	62	9139	ύπο παραλαβήν	
ΑΡΗΣ ..	58	1062	έ. Πειραιά 19)6	
ΑΡΙΑΔΗΗ	70	9868	ά. Σμύρνην 19)5 διά Βενετίαν	
ΑΡΙΑΝΑ ..	69	9038	έ. Γκλέμπορ 23)5	
ΑΡΙΕΑ ..	73	23134	δ. Μπρούνουμπούτελ 3)6	
ΑΡΙΕΣ ..	62	12038	ά. Ράς Τανούρα 15)6	
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ ..	72	3446	ά. 'Αμερίσαν 29)5 'Άλεξανδρεια	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ ..	69	9305	ά. 'Αμερίσαν 19)6 διά Βρέμην	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ..	63	12580	ά. Κομάτσουσιμα 13)6 Σακάτ	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΛ ..	57	10348	ά. Σαουθάμπτον 12)5 διά 'Αθάνα	
ΑΡΙΣΤΕΙΤΕΣ ..	62	6452	έ. Ντουμπάτ 23)5	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ ..	69	10009	έ. Ναγκόνα 14)6 διά Τόκιο	
ΑΡΙΣΤΟΝΟΦΟΣ ..	76	11700	έ. Καλκούτα 6)6	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ..	69	24599	ά. Κόμπη 12)6 διά Φρημάντλ	
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ ..	57	10609	ά. Κουνάντ 10)6 διά Ρόττερνταμ	
ΑΡΙΩΝ ..	73	13635	έ. Τελός 'Άλερ	
ΑΡΚΑΔΙΑ ..	54	8825	ά. Σουέζ 18)3 διά Βιετνάμ	
ΑΡΚΑΜΑΡΕ ..	59	9003	έ. Καλαμπάρ 5)6	
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ ..	60	6930	ά. Λόμη 29)2 διά Λάγος	
ΑΡΚΑΣΗ ..	69	3251	ά. Χαινάν 8)6 διά Μασσάλιαν	
ΑΡΜΑ ..	58	9364	ά. Πόρτ Σαΐδ 16)6	
ΑΡΜΟΝΙΑ ..	73	23144	έ. Νιούκαστλ 16)6	
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) ..	54	12986	άργει εις Πειραιά από 23)2	
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) ..	61	9443	ά. Γιεραλτάρ 12)6 διά Σαμφιδύντα	
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.) ..	63	36797	έ. Πειραιά από 30)8)75	
ΑΡΟΣ ..	48	3783	έ. Ριγιέκα 13)6	
ΑΡΟΥΑΝΑ ..	54	1960	ά. Σουέζ 12)5	
ΑΡΠΑ ..	55	3972	έ. Τενέλην 21)6	
ΑΡΤΑ ..	55	1875	ά. Γκαλιγουαί 10)6 διά Αλγέριον	
ΑΡΤΕΜΙΣ ..	62	15781	ά. Σαιδιά 21)6 διά Βενετίαν	
ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	άργει εις Πειραιά από 25)10)75	
ΑΡΤΕΜΩΝ ..	57	5452	έ. Κωνίπολιν 8)6	
ΑΡΥΑ ΣΑΜ ..	62	10514	ά. Κουθέτι 11)12 Μπαντάρ	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ..	63	15929	ά. Μασσάλιαν 14)4 διά Κουθέτι	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ..	53	1552	ά. Πειραιά 29)5 διά 'Άλγεριον	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ ..	60	10142	ά. Ντακάρ 25)5	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	59	9013	έ. Ειουάθι λουάντα από 26)11	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ ..	66	16142	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)6 διά Τάμπα	
ΑΡΧΟΝΤΑ Δ ΣΑΛ. (δ.) ..	76	75000	ά. Τέμπηλ Μπαίν 7)6	
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ Π. (μ.) ..	72	42253	ά. Χάμπτον ρόδος 10)6	
ΑΣΠΑ ..	66	2794	ά. Ρόττερνταμ 3)6 διά Σουάρ	
ΑΣΠΑΚΙ ..	56	4048	ά. Μπεντί 23)4 διά Κοραμάρ	
ΑΣΠΑΣΙΑ ..	64	4701	ά. Παναδ 13)5 διά 'Αμερίργον	
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ ..	53	4787	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει εις Πειραιά από 11)5)75	
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ ..	72	20352	ά. Παναδ 17)6 διά Βανκούδερ	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ ..	60	11128	ά. Γιεραλτάρ 20)6 διά Ραβέννα	
ΑΣΠΙΔΑΣ ..	59	9303	έ. Σαρι 17)6	
ΑΣΠΙΣ ..	58	9378	ά. Σουέζ 29)4 διά Μπαράρ	
ΑΣΣΙΟΣ ..	63	13461	ά. Πόρτ Κελάγκ 17)6	
ΑΣΤΕΡΙ ..	65	6200	έ. Πειραιά 16)5	
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) ..	74	13633	ά. Φρημάντλ 17)4 διά 'Αμπαντάν	
ΑΣΤΡΕΑ ..	58	12624	ά. Τζεπτέλ Ντανέ 16)5 Τσιταγκόύκ	
ΑΣΤΡΟ (δ.) ..	56	16253	ά. Π. λά Κρούτ 31)5 διά Ν. 'Υρκην	
ΑΣΤΡΩΝ ..	52	1939	έ. Ίψιούτε 19)6	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ ..	60	3890	ά. Γιεραλτάρ 18)6 διά Ρόττερνταμ	
ΑΣΤΥΑΝΑΣ ..	56	615		

ΒΕΝΟΥΣ	48	3551 Ε. Τζένταν 13)4	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΔΑΝΣ ...	69	11148	ά. Ρεσιφ 29)5 διά Μασέιο
ΒΕΝΙΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068 είς Λάγος από 18)1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ .	74	16439	Ε. Πόρτ Αρθουρ 3)6
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527 ἀργεῖ εἰς Πειραιά από 13)8)75	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	Ε. Νιού Γουεστμίνστερ 2)6
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ-			ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	εις Συμίου ώπο συμπλήρωσιν
ΚΕΙΤΙΟΡ	48	3930 ἀ. Ἀμβέρσαν 16)6 διά Καράτοι	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛΑ	60	8772	ά. Τουτικόριν 10)3
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773 είς Λάγος από 20)9)75	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΖΡΗΤ	72	12959	ά. Λιθερπούλ 31)5
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13186 Ἑ. Πειραιά 12)5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ .	72	12959	δ. Μπρούναμπουτελ 12)6 Σάντος
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951 δ. Μπρούναμπουτελ 5)6 δι' Ἀλγέριον	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ε. Σαλαντόρ 4)6
ΒΙΟΔΕΤΤΑ	53	2536 δ. Σουέζ 10)5 διά Γκιζάν	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Παρανάγουα 23)5 διά Μπάσραν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731 Ἑ. Ταχοράντι 19)6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Ραβέννα 24)5
ΒΙΡΑ	56	7841 είς Λάγος από 18)8)75	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΣ-1	74	13036	ά. Σελλήνη 2)6 διά Σάντος
ΒΙΡΙΠΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΤΙΗ	54	8251 δ. Π. Σαΐδ 23)5 διά Τρίπολιν	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ .	69	11148	δ. Σιγκαπούρην 8)5 διά Χιούστον
ΒΙΡΓΚΟ	54	2496 δ. Γιβραλτάρ 16)6 διά Λαττάκια	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ-ΖΩΝ	75	13036	ε. Χάμπτον ρόδες 17)6
ΒΙΤΑΚΑΛΜ	57	9722 Ἑ. Ντουμπάι 12)6	ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΝ	59	12149	δ. Κώνυπολιν 14)6 Μ. Θάλασσαν
ΒΙΙΑΜΑΡ	56	8995 δ. Σουέζ 15)6 διά Κουβέτι	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	ά. Ν. "Ορλεάνη 11)6
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920 Ἑ. Μπαχρέιν 19)6 (ἐπισκευαί)	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	δ. Μπ. "Άρδες 14)4 δι' Αθένα
ΒΟΡΙ	57	7727 Ἑ. Ντουμπάι 10)6	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ε. Μαδέρα 20)6
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266 ἀ. Πειραιά 10)6 διά Δουνκέρκην	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ .	57	9132	ά. Γιοσού 23)5 διά Περσικόν
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831 δ. Μπαράσιν 5)6	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑϊΤ .	63	15373	ε. Λένινγκραντ 29)5
ΒΟΥΛΑ	58	8334 Ἑ. Χάρδην 29)5 διά Κ. Τάουν	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ-ΙΜ	62	15389	ά. Ποχάγκ 13)6 διά Κόντινεντ
ΒΡΕΙΑΝΙΣ (ὑπερωκ.)	32	18254 ἀ. Λονδίνον 18)6 δι' Αμοτερνταμ	ΓΚΡΑΠΙΟΝ .	66	9805	ε. Νεάπολιν 20)6
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-			ΓΚΡΕ-ΙΣ Α. .	71	16306	ά. Σορίλ 5)6
ΜΑΡΧΗΣ	59	9374 είς Τζένταν από 19)5	ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ .	58	10139	εις Λάγος από 30)9
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276 ἀ. Λ. "Αντζελες 12)6 δι' Αλγέριον	ΓΟΡΓΟΣ .	58	7061	δ. Ντωρμπαν 21)6 δι' Ήστ Λόντον
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616 Ἑ. Σαλβαδόρ 1)6	ΓΟΥΕΣΓΑΡ	57	9475	ε. Βομβένη 12)6
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588 είς Ν. "Ορλεάνην από 7)12)74	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΙΤΖΑΣ .	75	19451	δ. Σουέζ 14)6 διά Κίνα
ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	58	16357 ἀ. Ν. "Υόρκη 21)6 Φρηπόρτ (Μπαχ.)	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ .	72	19426	ά. Βενετίαν 13)6 διά Καμάρα
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	10186 Ἑ. Γιούσον 1)10 διά Γενμπό	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΤΚΟΥΣ	73	19451	ά. Θέουτα 17)6
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082 δ. Η. Σαΐδ 16)6 Μαύρην Θάλασσαν	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ .	74	19261	διά Μαυρίτανια
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016 Ἑ. Ημεράτα 12)5 διά Κιναρίνα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ .	73	19451	ά. Δόξ. "Αντζελες 16)6 Ρόπτερνταμ
ΓΕΥΗΡΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421 ἀ. Ν. "Ορλέανη 7)6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	ά. Ν. "Υόρκην 11)6 διά Κιουρασάο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451 ἄ. Η. Πρέδιντεν 29)5	Γ. ΠΡΟΙΕΚΤΩΡ (δ.) ..	74	18204	ά. Χάμπτον p. 10)6 διά Κιουρασάο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105 υπό παραλαβήν	Γ. ΠΡΟΥΒΑ-ΙΝΤΕΡ	8. 75	18265	δ. Παναμά 14)6
ΓΕΥΡΙΤΟΣ Α.	62	13742 Ἑ. Σιγκαπούρην 9)6 διά Ντητρόπ	ΓΟΥΩΔΙΕΡ	54	4389	ά. "Αλεξάνδρειαν 5)6 διά Λαττάκια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796 δ. Κόπε 16)6 διά Ράς Τανούρα	ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Χονολουλού 27)4 Μ. άλ. Φαχάλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908 Ἑ. Υόρκη 16)6 δι' Ισπανίαν	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	9070	δ. Μπαχρέιν 24)5 διά Ράς Τανούρα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346 Ἑ. Κασούρη 23)5 Ν. "Ορλέανη	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ .	62	9951	ε. Ντωρμπαν 16)6 δι' ΗΠΑ
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	60	41982 ἀργεῖ είς Πειραιά από 19)11	ΔΑΝΑΟΣ .	58	4595	ά. Κ. Τάουν 20)6
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949 δ. Γιβραλτάρ 6)6	ΔΑΦΝΗ .	74	19451	ά. Σάντος 11)6 διά Ρόπτερνταμ
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875 ἀ. Πειραιά 20)6 διά Θεσγίνικην	ΔΕΜΑΡΙ	64	9107	ε. Πόρτ Σουδάν 8)6
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194 δ. Κό. Σιχάγκ 2)6 διά Τζιμπούτι	ΔΕΣΠΟΙΝΑ .	60	11489	ά. Ρόπτερνταμ 17)6 δι' Ιταλίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405 Ἑ. Μάλτα 13)6	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Βαλλαράζιο 13)6 διά Σ. "Αντόνιο
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374 Ἑ. Ροζάριο 11)6 διά Μπ. "Αύρες	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ά. Βαλτιμόρην 15)6 διά Τζένταν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	70	9256 υπό παραλαβήν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II .	52	7307	ε. Πειραιά 31)5
ΓΙΑΝΝΕΛΛΑΣ (δ.)	65	28648 Ἑ. Ράς Τανούρα 10)6	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	ά. Φιλαδέλφειαν 17)6
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10599 δ. Τζιμπούτι 9)4 Μπαντάρ Μασάρ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ .	66	9410	ε. Μαντούλουστο 16)6
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ-ΙΝΤ .	67	13091 δ. Σαΐδ 20)6 διά Μεσόγειον	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ. .	63	5913	ύπό παραλαβήν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494 δ. Πανασ 2)6	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ι. .	51	1575	δ. Πόρτ Σαΐδ 15)6
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ (δ.)	60	29120 ἀργεῖ είς Πειραιά από 17)2)75	ΔΗΑΙΑΝΔ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	63	16417	ά. "Εμπεν 26)3 διά Γιβραλτάρ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508 δ. Φρημάτην 9)6 διά Κουβέτι	ΔΗΑΙΑΝΔ ΑΗΤΩ (δ.) .	64	16417	ά. Ηγ. Βικέντιου 15)5 Π. Τζεντίλ
ΓΙΟΥΝΙΙY	54	8603 δ. Βομπάρην 5)3 δι' Ίράν	ΔΗΗΜΗΤΡΑ .	68	9583	ε. Οσέαν "Αίλ 17)6
ΓΙΟΥΝΙΠΕΡ	52	8129 δ. Πειραιά 18)6 διά Μόκονον	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ .	58	8636	ά. Καρτίε 17)1)75 διά Ρωσίαν
ΓΙΟΥΡΟΚΟ ΛΙΝΚ	53	4481 δ. "Αμβέρσαν 5)6 διά Μπ. "Αύρες	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ .	55	5397	ά. Πειραιά 20)6 διά Θεσσαλονίκην
ΓΙΟΥΡΥΚΟ ΦΑΙΗΘ	69	4037 ε. Σάντος 14)6	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Α. .	65	4711	ά. Αθήλες 14)6
ΓΙΟΥΡΟΓΚΡΕ-Ι·Σ	72	3944 υπό παραλαβήν	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ .	73	15345	ά. Π. Τάλμποτ 20)6 δι' Αμοτερνταμ
ΓΙΟΥΡΟΛΗΤΕΡ	72	18885 δ. Παναμά 15)6 Δ. άκτην Μεξικού	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	ά. Πειραιά 19)6 διά Μήλουν
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068 δ. Α. "Αμβέρσαν 2)7)75 διά Λάγος	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Ε. .	68	11362	δ. Π. Σαΐδ 17)6 διά Μεσόγειον
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165 είς Λάγος από 12)9)75	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Α. Φ. .	63	18826	ε. Πειραιά 12)6
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560 δ. Π. Σαΐδ 7)6 διά Φιλαδέλφεια	ΣΕΑΝΙΚ (δ.) .	57	13734	δ. Ντωρμπαν 26)5 διά Ν. "Αμερικήν
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999 δ. Παραμαρίπο 26)5	ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ .	63	10523	εις Γένοβα 2)6
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481 δ. Ζένταν 17)4	ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. .	61	9556	εις Λάγος από 12)10)75
ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΑΛ	54	4893 δ. Σπέτζια 30)5	ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΡΗΤΙ-	58	3441	ά. Μπ. "Αύρες 14)6 διά Κουβέτι
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ-			ΚΟΣ .	71	16226	δ. Παναμά 9)6 δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΝΤΕΝΣ	58	5175 ἄ. Αμπιτζάν 27)5 διά Ντακάρ	ΔΗΗΜΟΣ .	54	4486	δ. Σουέζ 24)3 δι' Ίράν
ΠΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	53	4481 μετών. "ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	ΔΗΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	10246	δ. Ντωρμπαν 19)4 διά Περσικόν
ΠΙΟΥΡΟΠΙΝΣΕΣ	72	15880 δ. Π. Καρτίε 28)5 διά Ρωσίαν	ΔΗΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	ά. Γένοβα 4)6 διά Πειραιά
ΠΙΟΥΡΟΣΚΑΥ·	74	20623 δ. Ντάμαρ 28)5	ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕ-Ι·Σ .	65	19166	ά. Ντεμεράρα 29)5 δι' Αλγέριου
ΠΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5009 υπό παραλαβήν	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ .	59	4161	ά. Πειραιά 11)6 διά Θεσγίνη
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103 υπό παραλαβήν	ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ .	62	5138	εις Λάγος από 7)1
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	57	8539 δ. Γκότεψουργκ 10)6 Χάιφονυκ	ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΟ .	66	8132	ε. Πειραιά 14)6
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	2792 υπό παραλαβήν	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-	72	42250	ε. Νταμπιέρ 16)6
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927 δ. Ικίτος 1)6 δι' Αμβούργον	ΔΙΑΝΑ .	51	2758	ά. Λεϊκ Τσάρλες 29)5
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784 δ. Α. Πλάμας 7)6 δι' Ααρχούς	ΔΙΑΣ .	71	16606	ε. Χακάτα 3)6
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	45161 δρεγεῖ Επειραιά από 24)2	ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	εις Τογιοχάσι υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΑΙ-ΥΦ ΦΙΝΕΛΙΤΥ	56	8841 δ. Μένον άλ. Αχμαντ 10)6	ΔΙΔΩ	46	3851	δ. Κων-πολίν 5)6 διά Πειραιάδ
ΓΚΑΛΑΞΕΥ	45	3312 δ. Χάιρα 18)6 δι' Ηράκλειον	ΔΙΗΦΟΡΟΣ (μ.) .	64	42314	υπό παραλαβήν
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	61	28917 δ. Σιγκαπούρη 3)5 δι' Ανακόρτες	ΔΙΡΦΥΣ II .	59	7801	εις Λάγος
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΞ. δ.	64	50758 δ. Α. "Αντζελες 14)6	ΔΙΩΝΗ .	54	1832	ε. Σπαλάτον 13)6
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ .	51	8076 δ. Πειραιά 31)5	ΔΟΡΥ .	54	4784	ε. Γδόνια 4)6
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	53	6000 δ. "Αμπιτζάν 18)5 δι' Ελλάδα	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ .	72	19162	ά. Α. "Αντζελες 12)6 Γκάλβεστον
ΓΚΑΜΠΟΛΑ ΠΙΟΥ-			ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ .	57	10032	ά. Κουβέτι 22)12 διά Μπαγκόκ
ΝΙΤΥ (δ.)	58	12168 ἀργεῖ είς Πειραιά από 21)1	ΔΡΥΜΑΚΟΣ .	55	6184	ά. Βομβάνη 25)3 διά Κουβέτι
ΓΚΑΜΠΟΛΑ ΤΡΕ-ΙΝΤ. δ.	60	8150 δ. Α. Πλάμας 17)10)75 διά Λάγος	ΔΡΥΣ .	63	22211	ά. Βιτρόιας 16)6 διά Βαλτιμόρην
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΧΟΟΥ. δ.	60	22944 δ. Πρόδινες 11)6	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ .	53	5755	εις Λάγος από 17)7)75
ΓΚΑΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΟΚ. δ.	66	45161 δ. Μένον άλ. Αχμαντ 18)6	ΔΩΔΩΝΗ (δ.) .	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΛΟΥΡY	52	2077 δ. Πειραιά 17)6	ΔΩΡΑ .	52	7675	εις Λάγος από 22)12
ΓΚΑΛΟΝΤ ΑΡΡΟΟΥ .	59	8523 δ. Κ. Τάουν 30)5 διά Λισσαθώνα	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ .	70	18662	ά. Κων-πολίν 15)6 Μαύρην Θάλασσαν
ΓΚΑΛΟΝΤ ΕΥΑΓΓΕ-			ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ .	59	13381	δ. Σουέζ 21)5 διά Μπ. Σαπούρ
ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493 δ. Νιούκαστλ 16)6 διά Κουβέτι	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ-Ι·Μ .	72	16398	δ. Παναμά 17)6 δι' Ιμπινχαμ
ΓΚΑΛΟΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049 ἀργεῖ είς Πειραιά από 12)12)74	ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ. .	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς</

ΙΩΣΗΦ Β. (5.)	58	13316	ἀργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 17)7)74	KATIA	52	3694	δ. Π. Σάπτ 19)6 διά Μεσόγειον
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	14400	ἀ. Χάμπτον ρόδις 10)6 Γιουγκοσλαβίαν	KATIGRAKI	64	4702	δ. Γιθραλτάρ 29)4
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ἀ. Π. "Ελλέσπονθ 29)5 "Άμυτορταν	KATIKO KOLAOKI	65	47434	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΒΑΚΟ	53	5599	ε. Λάργος 10)5	KATINA (5.)	55	15682	Ε. Τσάρλεστον 18)6
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	56	10101	εἰς Πειραιάδ ἀπό 17)3	KATRIN	58	11969	ἀργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 16)7)75
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ἀ. Α. Πόλιας 13)6 δι' Ειρηνικόν	KEA	55	2683	δ. Λιδέρπούλ 7)6
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	ἀργει εἰς Ιτέαν ἀπό 8)5)75	KEI·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	δ. Μπρούνουμπετ 30)5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	ὑπό παραλαβήν	KEI·Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Ροζάριο 9)6
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ δ.	57	13268	ἀργει εἰς Ιτέαν ἀπό 11)5)75	KEI·Π ΠΡΑΓΝΤ	73	8927	δ. Μακέδ 26)4 διά Κίναν
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ξ. Λισσαδώνα 7)6	KEI·Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	ε. Ρηγιέκα 11)6
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	δ. Παναμά 10)6	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	Ε. Τζένταν 10)3
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	δ. Γιθραλτάρ 19)6 διά Βαλένθια	ΚΕΦ ΤΖΡΤΖ (δ.)	54	8904	δ. Άμβρεσαν 22)6
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	51696	ὑπό παραλαβήν	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ'	60	13950	δ. Στεττίνον 15)6 διά Ρουέν
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ὑπό παραλαβήν	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	δ. Ράς Τανόρα 8)6
ΚΑΒΟ ΜΑΙΑΠΑΣ	57	11089	ξ. Κουθέτι 12)6	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	δ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 8)6 Γιουροπόδρ
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	23793	δ. Κωνιόπολις 12)6 διά Μ. Θάλασσα	ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	δ. Απιτζάν 30)5
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	δ. Λόμε 14)2 διά Λάγος	ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	δ. Απιτζάν 30)5
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ξ. Τενερέφην 16)6	ΔΕ ΓΚΡΕ-ΙΤ (δ.)	70	103012	δ. Γιθραλτάρ 26)5
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	ξ. Κουθέτι 26)5	ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	δ. Σκόλιτσικ 11)6 δι' Ιταλίαν
ΚΑΘΙΡΙΝ Α.	70	16306	δ. Παναμά 1)6 διά Βενεζουέλα	ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	57	9153	ξ.ωθι Λουάντα διπό 26)11
ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	ξ. Νιούρπορτ 20)6	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	δ. Γιθραλτάρ 19)6 διά Π. Ρίκο
ΚΑΙ·ΠΡΟ	53	4635	δ. Αμβρούργον 2)6 διά Τόνιδα	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Γιθραλτάρ 8)6 διά Κή Γουέστ
ΚΑΙΤΗ	65	23523	δ. Κωνιόπολις 13)6 διά Πότι	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Γλαυκώθην 28)5
ΚΑΙΤΗ	54	3817	δ. Κωνιόπολις 12)6 διά Κωνιστάντζαν	ΚΙΓΚ ΝΗΑΥΕΣ (δ.)	58	20487	ἀργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 23)5)75
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	δ. Κάρντιφ 12)6 διά Σαλέρνο	ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΟ	64	17050	δ. Σουέζ 17)6 διά Μεσόγειον
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	δ. Αμβρούργον 19)6 διά Μαντατί	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ξ. Κόμπε 14)3
ΚΑΛΛΙΤΡΑΜΜΟΣ	70	4361	ὑπό παραλαβήν	ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	δ. Σήρνες 4)6 διά Μη. "Άθρες
ΚΑΛΛΙΔΡΑΜΟΣ	71	4295	δ. Πειραιάδ 15)6 διά Νεάπολιν	ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	ἀργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 31)3)75
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8572	δ. Σουέζ 7)6 διά Ντ. ἐς Σαλάμ	ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	δ. Π. δρ Σπαΐην 11)6 δι' ΗΠΑ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16438	εἰς Κονιστάντζατέ υπό συμπλήρωσιν	ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	δ. Σιγκαπούρην 29)5 διά Περσικόν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	71	9074	ξ. Δουνκέρκην 11)6	ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	δ. Ρότερνταν 17)6 διά Σ. Τόμας
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ξ. "Αιστεράταν 3)6	ΚΛΑΥ·ΝΤΟΦΕΡΘ	64	5711	δ. Φθύνες 20)6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	55	6216	εἰς Λάγος ἀπό 25)9)75	ΚΛΕΙΩ	58	8791	δ. Γιθραλτάρ 5)6 διά Γδύνια
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12353	δ. Κωνιόπολιν 2)6	ΚΛΕΙΔΙΑ (δ.)	63	38964	δ. Γιθραλτάρ 14)6 δι' Αδύοσόταν
ΚΑΛΛΕΞ ΚΕ·ΙΤΤ				ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	δ. Λάδ Πλάτα 26)5 Κομοντόρο Ριάντν.
ΤΑΟΥΝ (δ.)	58	13491	ξ.ωθι Ντόμπριαν 21)6	ΚΛΗΜΕΝΤΙΝΗ	60	3324	δ. Πειραιάδ 19)6
ΚΑΛΥΨΟ	67	12949	ξ. Κόπτα 14)6	ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	δ. Πλανάτα 12)6
ΚΑΛΥΨΟ	69	6082	δ. Σουέζ 15)6	ΚΟΜΕΤ	72	9885	δ. Μπαγκρέτην 8)5
ΚΑΛΥΨΟ Ν.	54	8184	ξ. Ρότερνταν 17)5	ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΑ	66	78785	δ. Σετουπάτα 7)6 διά Περσικόν
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	13005	δ. Βανκούβερ 18)6 δι' Ινδίαν	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥ	71	20855	δ. Αντζέλες 10)6 διά Κόμπη
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. "Αλεξανδρείαν 15)5	ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΑ	66	20855	δ. Ράς Τανόρα 15)6
ΚΑΝΤΕΛΦΕΛΣ	54	7311	ξ. Βομβάρην 20)6	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	58	5402	δ. Χάμπτον ρόδε 20)6
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	ξ. Ντόρτρεχτ 18)6	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ.	64	6275	δ. Τενερέφην 22)6 διά Λ. Πάλμας
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	δ. "Αλεξανδρείαν 17)6	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΔ	55	5818	ὑπό παραλαβήν
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	68	1825	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	δ. Σουέζ 18)6 διά Περσικόν
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	62	1562	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Π. Καρτιέ 18)6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ				ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-			
ΜΥΛΩΝΑΣ	57	2805	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΑΜΠΑ	72	39453	δ. Νάρβικ 17)6 διά Δουνκέρκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Παναμά 6)6 διά Σάντος	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ·ΙΟΝΗΡ.	68	23258	δ. Γιθραλτάρ 2)6
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Κολόμπο 20)6 διά Νταμάρι	ΚΟΡΑΛ	60	3333	δ. Κολόμπο 8)6 δι' "Αμθέρσαν
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ξ. Κόμπα 31)5	ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΑ	66	44895	δ. Τεργιστόν 18)6 διά Σουετίνια
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (πικτ.)	71	42196	δ. Γιθραλτάρ 7)6 δι' "Αγ. Φραγκίκουν	ΚΟΡΑΙ	56	8474	δ. Μαρτσόπταλ 7)5
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	δ. Βαλτιμόρην 14)6 διά Βουλγαρίαν	ΚΟΡΙΝΘΙΟΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	δ. Π. Σατή 22)6 δι' "Ινδίαν
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	δ. Βανκούβερ 31)5 δι' Ιαπωνίαν	ΚΟΡΙΝΘΙΩΚ	59	10914	δ. Π. Σατή 22)6 δι' "Ινδίαν
ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	δ. Ταχοράντη 2)4	ΚΟΡΙΦΑΙΤΙΣΣΑ	52	1384	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	δ. Χιούστον 29)5 διά Κοστακοδάλκος	ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	δ. Κωνιόπολιν 8)6
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	δ. Ντρόμπιαν 16)6	ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	δ. Ν. "Ορλέανην 20)6
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ.	62	39165	δ. Νεστολίν 20)6 Μ. Έλ. Μπρέγκα	ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5993	ξ. "Αντόντ 9)6
ΚΑΠ. ΞΥΛΑΣ	58	9724	δ. Μπαράρων 8)6	ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΚΕΦΑΛΟΝ.	59	14403	εἰς Δουνκέρκην ἀπό 8)10
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	δ. Ναγκόρια 6)6 διά Τόκιο	ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΥ'	58	12459	δ. Θέουτα 17)6 διά Βάρνα
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	14976	δ. Κουθέτι 23)5 διά Μπαχρέτην	ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	δ. Σουάμπα 31)5 δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠ. ΥΑΡΡΟΣ	66	16164	ξ. Βιζακαπατάνη 6)6	ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤ	62	14047	δ. Γιοκοχάμα 1)6
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	δ. Ν. "Ορλέανη 14)6	ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕ·ΙΜΠΥ'	66	40129	δ. "Αινδέρσον 12)6 διά Λ. Μπουκάνιαν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16365	δ. "Ούλο 16)6 διά Χάρρην	ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛΛ.	56	5769	δ. Σουέζ 13)6 διά Περσικόν
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	δ. Θεούτα 2)3 διά Καλαυάτη	ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	δ. Τζένταν 11)4
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	δ. Μελεδόύρην 28)5 διά Σιγκαπούρην	ΚΡΗΤΗΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	74	42470	δ. Σιγκαπούρην 4)6 διά Λ. "Αντζέλες
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	δ. Πειραιάδ 16)6	ΚΡΗΤΗΝ ΛΑΠΤ.	73	42470	δ. Πόρτα "Αρθουρ 5)6
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΟΡ (δ.)	55	12495	δ. Ν. "Ορλέανη 19)6 διά Χιούστον	ΚΡΗΤΗΝ ΣΗ	74	61054	δ. Α. "Αντζέλες 15)6 διά Γιοκοχάμα
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	δ. Μπάρων 21)5	ΚΡΗΤΗΝ ΣΚΑΥ'	73	61054	δ. Ράς Τανόρα 13)6
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Νάρδικ 18)6 δι' "Αμθέρσαν	ΚΡΗΤΗΝ ΣΤΑΡ	73	42470	δ. Φύλαδελφεια 16)6 διά Κιουρασόδ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	75	38718	δ. Χάμπτον ρόδης 27)4	ΚΡΙΟΣ	59	16989	δ. Γιθραλτάρ 23)5 δι' ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	δ. Λάγος 8)6	ΚΡΟΥΣΕ·ΙΝΤΕΡ ΚΟ			
ΚΑΠΤ. ΛΕΟ	62	1948	ξ. Τζένταν 8)6	ΚΡΟΤΟΡΩΝΗΣ (δ.)	66	78785	δ. Τενερέφην 10)6 διά Περσικόν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9931	ξ. Δάντσικ 16)6	ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	δ. Βαρκελάνη 21)5
ΚΑΠΤ. ΜΗΤΣΟΣ	58	1935	ξ. "Αινδέρσον 10)6 διά Βηρυτόν	ΚΥΚΚΑΛΕΣ	57	5252	δ. Λιδέρπούλ 19)6 διά Γένοθα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣΗ	61	10503	δ. Νταρές 16)6 διά Μαρούσιον	ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	δ. Μπάρων 14)6
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Α.	61	13437	δ. Σουέζ 14)6 δι' "Εινδίναν	ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ξ. "Αλεξανδρείαν 17)6
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖΑ	66	19827	ξ. "Οντάτη 15)6	ΚΥΡΑ	63	10032	εἰς Βηρυτόδη ἀπό 15)2
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ξ. Τούλον 8)6 (ἔπισκ.)	ΚΥΡΑ ΕΑΣΗΝΗ	49	2032	δ. Σουέζ 30)4 διά Περσικόν
ΚΑΡΜΕΝ	37	2335	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ	54	8532	εἰς Λάγος ἀπό 4)9)75
ΚΑΡΜΕΝ ΒΗΤΑ	44	4856	ἀργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 21)1	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	δ. Π. Κέμπλα 19)5 δι' "Αμθέρσαν
ΚΑΡΜΕΝ ΦΑΟΥΣΤΑ	47	4301	ἀργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 18)10)75	ΚΥΡΑΡΗΝΗ	59	4209	δ. Σάντος 15)6 διά Βιτόρια
ΚΑΡΟΣ	47	4828	ξ. "Αλεξανδρείαν 18)6	ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	δ. Γουέπτα 11)6 δι' "Ειδεν
ΚΑΡΠΩ	56	5382	δ. "Οολ 16)6 Γκρέτην πουργικ	ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ξ. "Αγ. Φραγκίκον 20)6
ΚΑΡΡΑΣ	68	250584	δ. "Αινδέρσον 18)6 διά Κ. ΗΠΑ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	δ. Σουέζ 4)6
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	δ. Σεβίλην 10)5 διά Ντόρντρεχτ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	δ. Μπορτώδη 3)6 διά Δυτ. "Αφρικήν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Παναμά 15)6	ΓΙΩΝΗ	58	12492	δ. Φίλαδελφειαν 11)6 διά Ν. "Ορλέανη
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Κ. Τάσου 2)6 δι' "Ιμπινχαμ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	1299	δ. "Αινδέρσον 24)3
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ξ. Μπ. "Αθρές 3)6	ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΗ	56	3430	δ. Αυτιτέλ

ΛΑΜΠΡΟΣ Α.	49	8697	Ξεωθι Λάγος από 18)3		ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ ...	55	10135	ά. Ρόπτερνταυ 29)4
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ-					ΜΑΡΙΑΝΝΑ (5.)	73	17432	ά. Κοσταζακούλικος 7)6 διά Ταμπίκο
ΤΗΣ	62	9001	ά. 'Αμπιτζάν 27)5 διά Π. Χάρκουρτ		ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. Ντώρμπαν 2)6 διά' Ιαπωνίαν
ΛΑΡΓΚΩ	58	3963	ά. Σπέτζια 3)6 διά Λάγος		ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α.	62	11229	εις Τζένταν από 28)4
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	δ. Παναιάδ 12)5 διά Ναχόντκα		ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β. (5.)	55	13095	δ. Σουέζ 21)6 διά. Μεσόγειον
ΛΑΡΥΜΝΑ	56	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	ά. Πειραιά 18)6 Τρίπολιν Λιθώνης
ΛΑΣ ΠΑΛΛΑΣ	48	1553	ά. Τσιότζια 4)6 διά Τρέπολιν		ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	έ. Λάγος 14)6
ΛΑΤΩ	52	4207	ά. Καλκούττα 10)6 διά Ρόπτερνταυ		ΜΑΡΙΓΩ	47	6125	ά. Πειραιά 16)6 διά Θεσνίκη
ΛΕΖΙΝΑ (5.)	58	21986	ά. Ράε Τανόύρα 9)6		ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ ...	68	10016	έ. 'Αμπιτζάν 13)6
ΛΕΔΑ	59	5407	ά. Ν. 'Ορλέανην 13)5 Ρόπτερνταυ		ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Φιλαδέλφειαν 11)6 διά Πασαγιές
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	εις Λάγος από 26)8)75		ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	έ. Ντώρμπαν 16)6
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	δ. Γιθραλτάρ 16)6 διά Βαλένθια		ΜΑΡΙΕΤΑ Ε.	65	8362	έ. Σουέζ 17)6
ΛΕΣΤΕ (8.)	61	22785	άργει εις Πειραιά από 27)12)74		ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	έ. Τοκουγιάμα 31)5
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	άργει εις Χαλκίδα από 22)3		ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. 'Αλεξάνδρειαν 20)6 διά' 'Ελλάδα
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	εις Λάγος		ΜΑΡΙΖΙΝΑ (5.)	67	44219	ά. Λιθόρνιο 18)6 διά Ρ. Τανούρα
ΛΕΩΝ	75	15684	ά. Ριο Γκράντε 7)6 διά Βερακρούζ		ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14800	ά. Ρόπτερνταυ 12)6 διά Βραζιλίαν
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	8972	δ. Κουβέιτ 12)6		ΜΑΡΙΜΠΕΡ	54	3596	ά. Δρέπανον 5)10 διά Λάγος
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ.	52	5461	δ. Κωνούπολιν 22)4 διά Κωνστάντζαν		ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (5.)	68	67512	ύπο παραλασθήν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ.					ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Γιθραλτάρ 13)6 διά Χάμπτον ρόδας		ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	έ. Σιγκαπούρη 17)5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	εις Λάγος από 4)7)75		ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	ά. 'Αιγαίου Ντάμπι 30)5
ΛΗΜΝΟΣ	57	10376	άργει εις Πειραιά από 1)5		ΜΑΡΙΝΕΡ	67	3844	ά. Βάσας 15)6 διά' Ούλου
ΛΗΤΩ	51	4677	δ. Γιθραλτάρ 18)5		ΜΑΡΙΟΓΚΑ (5.)	58	12676	εις Πειραιά από 3)6)75
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (5.)	59	12773	ά. 'Αμβέρσαν 14)6 διά Γένοβα		ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ .	72	18274	ά. Π. Καρπείτη 17)6 διά Λένινγκραντ
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	δ. Πειραιά 21)6		ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	έ. Μελδούρην 11)6
ΛΙΖΑ	52	1430	ά. Πειραιά 1)6 διά Ρίον		ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	έ. Σουέζ 26)5 διά Κουδέτη
ΛΙΔΗ	64	4701	έ. Κουβέιτ 28)5		ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	έ. Σουέζ 26)5 διά Κουδέτη
ΛΙΛΗ Μ.	57	7110	έ. Π. Σάδι 5)6		ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	δ. Π. 'Ελιζαπεθ 1)6
ΛΙΛΙΚΑ	60	8562	έ. Φορτάουν 4)6		ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	ά. Πειραιά 19)6 διά Νεάπολιν
ΛΙΛΥ Β.	53	2962	ά. Λ. Πάλμας 22)5 διά Λάγος		ΜΑΡΑΕΝ (5.)	59	13595	έ. Πειραιά από 12)4
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	έ. Λεμεσόδων 20)6		ΜΑΡΑΙ (5.)	59	20827	ά. Μη. Μασάρ 13)6 διά' Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ	55	1594	ύπο παραλασθήν		ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	δ. Σουέζ 10)6 διά Ντουμπάτη
ΛΙΜΠΡΑ (5.)	75	18500	εις Στοκχόλμην ύπο συμπλήρωσιν		ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	έ. 'Αιγαίου Ντάμπι 16)5
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ά. Σιγκαπούρη 20)5 διά Τζένταν		ΜΑΡΥΔΙΖ	68	2999	ά. Μπιζώ 20)5 διά Τακοράντη
ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Βανκούμερ 21)5		ΜΑΡΥΔΙΖΑ	70	15806	ά. Κακογκάδα 31)6 διά' 'Αϊότ
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	δ. Μπρούσουποιτούλη 16)6 'Αλγερίου		ΜΑΡΩ	73	32511	έ. Κ. Κουβέιτ 14)6
ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	δ. Σουέζ 9)6 διά Περσικών		ΜΑΡΣΑΛΙΑ	64	2038	έ. Κωνσταντζαν 19)6 διά Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ά. Χώρα Κόκν 25)5 διά Μπουσάν		ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	έ. Ντάμπι 16)5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	έ. Σουάνταν 20)6		ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Κ. Τάουν 4)6 διά Τακοράντη
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ά. 'Αυθέρσαν 12)6 διά Λαττάκια		ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	έ. Βομβάνη 20)6
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μπέρυπερα από 10)10)74		ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	έ. Ρόπτερνταυ 28)5
ΛΟΡΔΟΣ ΗΛΕΣΩΝ	61	3142	ά. Λισσαύρων 18)5 διά Γαλάται		ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	έ. Τοιταγκόδηκ 15)6
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Ι. Σάδι 16)6 διά Καράται		ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	έ. Γκάλεστον 8)6
ΛΟΥΙΣ	54	6103	ά. Σουέζ 8)6		ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	έ. Λάγος από 20)9)75
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Κοραμάδ 8)6		ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	11398	έ. 'Εσπιτζεργκ 14)6
ΛΟΥΚΙΑ	60	8497	έ. Θάντερ Μπαϊ 21)6		ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	έ. Σινκαπούρην 4)6 διά' Ιαπωνίαν
ΛΟΥΣΥ	74	16000	έ. Γκοκούάμα 13)6		ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	έ. Ντάμπι 20)6
ΛΥΔΙΑ	57	4486	έ. Πειραιά 21)6		ΜΕΓΑΛΟΠΟΙΟΣ	71	9426	ά. Κωνσταντζαν 13)6 διά Κωνστάντζαν
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (5.)	58	16371	έ. Βίλμυκτον 21)6		ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙI	65	14264	έ. 'Αυθέρσαν 20)6
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Σιγκαπούρην 10)6 Π. Κελάγκ		ΜΕΛΙΛΛΑ	52	1699	έ. Λονδίνον 18)6
ΜΑΪ ΕΡΑ (5.)	58	21291	δονεῖ εις Πειραιά από 1)4)75		ΜΕΛΑΙΣΤΙΤΑ (5.)	56	13233	έ. Πειραιά 3)6
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Σουέζ 16)6		ΜΕΛΑΙΤΩΝ	68	10017	έ. Τενερίθην 22)6
ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2991	δ. Σουέζ 19)5 διά Μπ. Σαπούρη,		ΜΕΛΑΤΕΜΙ II	63	9755	έ. Ντητρόπιτ 16)6
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Καστίον 12)6 διά Μουσουγκάδο		ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	ά. Σαλέρνα 14)6
ΜΑΙΡΗ	57	10687	δογεῖ εις Πειραιά από 11)6)75		ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ·	57	3749	έ. Μπάρ 27)5
ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	έ. Κουβέιτ 28)4		ΜΕΡΑΚΑΗΝ	75	28082	έ. 'Ειδεν 15)6
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (5.)	60	13592	ά. Νάρα έσ Σαλάν 20)6		ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ά. Ν. 'Ολεάνην 8)6 διά Τάμπα
ΜΑΙΡΗ Π. (5.)	62	1734	ά. Γιουρούποτ 18)6		ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (5.)	58	21479	έ. Πειραιά από 25)1)75
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	δ. Παναμέ 2015		ΜΕΡΣΙΔΑΣ	51	6398	έ. Ρόπτερνταυ 4)6 διά' 'Αιμέρσαν
ΜΑΚΑΛΛΑ	55	9995	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (5.)	74	61172	ά. Ριγιέκο 5)6 διά Μασσαλίαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ά. Τάραντα 21)5 διά' 'Αρζού		ΜΕΣΣΗΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Πειραιά 15)6 διά Πρέβες
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	έ. Κωνούπολιν 11)2		ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (5.)	69	17840	έ. Αιστερόπιταν 15)6
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. 'Αιμέρσαν 17)6		ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (5.)	76	19200	έ. Σιγκαπούρην 19)6
ΜΑΚΡΩΝ	58	9996	έ. Τζένταν 5)6		ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (5.)	70	17840	έ. Τοιταγκόδηκ 15)6
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ά. Κωνούπολιν 14)6 διά Γαλάται		ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (5.)	76	19200	έ. Ν. Ολεάνην 8)6 διά Τάμπα
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	έ. Λίθεοπούλ. 21)6		ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (5.)	70	17718	έ. Φόρποτ (Μπαν.) 14)6 Π. δ Πρέβες
ΜΑΛΤΖΑ Σ.	55	5868	ά. Ριγιέκο 18)6 διά Μπαγκόδη		ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (5.)	66	21886	ά. Βοστώνη 5)6
ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Πόρτη Μπατάρ 20)3 Μπουσάρη		ΜΕΣ. ΓΗ (5.)	71	17718	ά. Σουέζ 17)6 διά Τακοράντη
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6915	ά. Μπάσραν 12)6		ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (5.)	76	18500	έ. Γκρέμπιπουσαν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΝΝΑ	71	16004	δ. Παναμέ 9)6 Ν. Γουεστινίντερ		ΜΕΣ. ΘΕΑ (5.)	73	17355	ά. Γκήλογκ 15)6 διά' Ωξλαντ
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Τρενόφιν 17)6 διά Σάντος		ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (5.)	72	17718	ά. Λάνος 19)6 διά Μπόνου
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (5.)	51	11022	δογεῖ εις Πειραιά από 21)7)74		ΜΕΣ. ΛΑΜΩΣ (5.)	72	17700	ά. 'Αδελαΐδαν 27)5
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (5.)	75	61172	ά. Ράε Τανόνας 16)5		ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (5.)	71	17718	ά. Πούλο Μπούκου 19)6 διά' Ινδονησία
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ά. Πειραιά 13)6 διά Θεσνίκη		ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (5.)	70	17840	ά. Γιαντερνταυ 12)6 διά Ντακάρη
ΜΑΝΤΟ V (5.)	72	17432	ά. Πανηήδη 6)6 διά Ελονικήν		ΜΗΔΟΣ II	48	1338	ά. Πειραιά 19)6 διά Χαλκίδαν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	έ. Σάριανθεν 19)6 διά Λονδίνον		ΜΗΔΟΣ III	49	2340	ύπο παραλασθήν
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	έ. Πειραιά 11)6		ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Ποδινένες 21)5 διά' 'Ελλάδα
ΜΑΡΕΛΛΑ	57	10172	έ. Βαλτιόρου 21)6		ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ά. Τάμπα 30)4 διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ά. Τένοβα 20)6		ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	έ. Λάνος δηλ. 19)75
ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11969	έ. Βοένη 11)5		ΜΙΛΙΜΑ	57	9200	ά. Χούλλα 21)6 διά' 'Αμπούργον
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ά. Βαλαρόδ 7)6 διά' 'Αντεν		ΜΙΝΕΡΒΑ II	49	6126	έ. 'Αμπιτζάν 12)6
ΜΑΡΘΑ (5.)	49	10123	ά. Πειραιά 22)10)75		ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1196	έ. Α. Όρλεαν 25)5 διά Κλιγκατόν
ΜΑΡΙ	74	8925	ά. Ντουμπάτη 14)6		ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	ά. Κολόμπο 2)4 διά Τζένταν
ΜΑΡΙ	58	4219	έ. Γκονάπολιν 21)6		ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΝΕΡ	71	1598	έ. Ν. 'Ορλεαν 18)6
ΜΑΡΙ ΧΑΝΑΡΗ	66	18569	ά. Μόλτα 20)5 διά Πειραιά		ΜΙΝΙ ΛΑΙΤΕΡΝ	70	1582	ά. Π. Σάδι 20)6 διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑ (5.)	55	19673	ά. Μόλτα 20)5 διά Πειραιά		ΜΙΝΙ ΛΑΠ	72	1580	έ. Λευσσόδων 20)6
ΜΑΡΙΑ	61	10333	ά. Μπιλιπάντο 11)6 διά Μπέλον		ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1582	

ΠΑΛΜΙΣ	58	5431	Ε. Λάδη Παλλίς 4)6			ΠΗΤΕΡ Α.	61	13437	ά. Ράξ Τανόύρα 10)6
ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	Ε. Σάντος 15)6			ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ά. Τζέτζια 30)5 διά Γιθραλτάρ
ΠΑΝΑΓΙΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Φρυμάντλ 11)6 δι' 'Ιαπωνίαν			ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10697	ύπό παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΑ	57	3373	ύπό παραλαβήν			ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Σιγκαπούρην 18)6 διάλ. Κόμπε
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	Ε. Ντουμπάτ 18)6			ΠΙΣΤΙΣ	55	3656	έ. Ρίο Γκράντε 4)6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ά. Τενερίφην 16)5 διά Χάδρην			ΠΙΤΡΙΑ	73	1317	ά. "Άντεν 4)6 διάλ. Χοντένταν
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	δ. Κων/πολιν 23)5 διάλ. Γαλάται			ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	ε. Ν. 'Υρκη 9)6
ΠΑΝΑΓΙΑ Α. (δ.)	60	13979	Ε. Τζένταν 18)6			ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ά. Ρότερνταμ 1)6 διάλ. Βεγγάζη
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	56	10523	Ε. Λείσεος 8)6			ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	δ. Γιθραλτάρ 19)6 Τρίπολιν Ιτιένη
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	δ. Σουέζ 8)6 διάλ. Τζένταν			ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	δ. Ρότερνταμ 17)6 διάλ. Μαλάγκας
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	ά. Τζένταν 20)4 διάλ. Π. Καμπούς			ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ	72	3551	ά. Ν. 'Υρκη 18)6 διάλ. Σαβάναν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	δ. Κων/πολιν 23)5 διάλ. Γαλάται			ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Μονρόβια 2)5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	δ. Κων/πολιν 31)5 διάλ. Κωνωτάνζαν			ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ά. *Ηστ Λόντον 2)6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	57	10493	ά. Χόγκ Κόρκ 1)6 διάλ. Μανύλα			ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	δ. Κων/πολιν 19)6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	9367	ά. Βενετία 15)6 διάλ. Ριγιέκα			ΠΑΕΙΑΣ	63	10736	ε. Αίθερπούλ 16)6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Μπιλμπάρ 10)6 (έπισκ.)			ΠΑΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	άργει είς Πειραιάδ. από 5)6)75
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ε. 'Αμερέρσαν 20)6			ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	δ. Γιθραλτάρ 3)6 διάλ. Γαλάταιν
ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	μετων. «ΑΓΝΗ»			ΠΟΛΑ	56	7989	ε. Λείσεος 8)5
ΠΑΝΓΚΡΙ II	70	2995	ύπό παραλαβήν			ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	άργει είς Χαλκίδα από 17)2)75
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	δ. Κων/πολιν 19)5 Μαύρην Θάλασσα			ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	50	7544	ε. Κάντλα 31)5
ΠΑΝΕΑ	66	4244	δ. Γιθραλτάρ 17)6 διάλ. Τρίπολιν			ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ε. Μονρόβια 31)5
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	δ. Κελάτη 12)6 διάλ. Ντάρμπιαν			ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	είς Λάγος από 14)8)75
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ						ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ 43	43	14425	άργει είς Πειραιάδ. από 15)4)75
ΦΕΙ'Μ (δ.)	64	34179	ύπό παραλαβήν			ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	ά. Άμαγκασάκι 10)6 διάλ. Βανκούμπερ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ά. Φρυμάντλ 16)5 διάλ. Ναούρου			ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	60	10163	έ. Βανκούμπερ 12)6 διάλ. Ιαπωνίαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	είς μεσογειακάς μεταφοράς			ΠΟΠΗ Α.	42	1587	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	ά. Κουβέιτ 11)6 διάλ. Μπαχρέτ"			ΠΟΠΗ Μ.	52	7209	ά. Χόγκ Κόρκ 10)6 διάλ. Χάριφοκ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Ναγκόνια 5)6 Γιαντηλ Σαουύτ			ΠΟΠΗ Η.	51	7154	δ. Κων/πολιν 11)6
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	δ. Γιθραλτάρ 2)6			ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	έ. Χάμπιτον ρόδος 13)6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Μόντρεαλ 15)6 Μιλγουώνη			ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	δ. Π. Σάδη 2)5
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	ε. Ντουμπάτ 30)4			ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	έ. Τοίματα 15)6
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	δ. Π. Σάδη 13)6			ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. Βενετία 21)6
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ά. 'Αμπιτζάν 13)6			ΤΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ 6. 64	40098	ά. Μπωμόντ 29)5	
ΠΑΠΑΛΕΗΣ	57	8992	ε. Πειραιάδ. 9)6			ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	έ. Τακοράντι 7)6
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	είς Λάγος 15)6			ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	έ. Τεργέστην 21)6
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ύπό παραλαβήν			ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	έ. 'Αμερέρσαν 20)6
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	δ. Σααέπτο 5)6 διάλ. Σκάγκυουαλη			ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	δ. Γιθραλτάρ 19)6 διάλ. Τάραντα
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	ε. Ντουμπάτ 21)5			ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Βρέμην 12)6 διάλ. Λάγος
ΠΑΡΓΑ	59	10442	ε. Ταλκαχουάνο 5)6			ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	έ. 'Αμερέρσαν 13)6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ε. "Εμδεν 10)6			ΠΡΟΩΔΟΣ	58	4225	ά. Ανκόνα 4)6 διάλ. Πειραιάδ.
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει είς Πειραιάδ. από 6)6)75			ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	δ. Σουέζ 20)3 διάλ. Κίνα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	ά. Τσάρλεστον 17)6 διάλ. Αλγέριον			ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Π. Χέντλαντ 22)5 διάλ. Γάνδην
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ. 66	44411	ά. 'Αμερέρσαν 13)6 διάλ. Γιθραλτάρ				ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Γιουροπόρτ 18)6 Χάμπιτον ρόδος
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ. 64	49997	ά. Σακάτ 9)6 διάλ. Περσικόν				ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9885	έ. Μπαντάρ Σαπούρ 21)5
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ε. 'Αλεξάνδρειαν 17)6			ΠΤΟΛΕΜΑΙΣ	62	10165	ά. Κολούμπια 4)6 διάλ. Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΩΔ. (δ.) 65	31768	ά. Παναμά 21)6				ΠΥΘΙΑ	72	10382	δ. Παναμά 14)5 διάλ. Μπακόκ
ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ)	50	16259	είς γραμμήν 'Ελλάδος 'Ιταλίας			ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	65	33971	ύπό παραλαβήν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	62	11076	ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)6 διάλ. Βομβένην			ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	15000	έ. Δουνκέρκην 17)6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	δ. Κόμα Μπαΐν 15)6 διάλ. Πολωνίαν			ΠΩΛΙΝΑ	51	8684	ά. Λάγος 6)5 διάλ. Γουώρου
ΠΑΥΛΟΣ ΜΠ. (δ.)	51	15861	ά. Ταρπός 8)6 διάλ. 'Ελλάδα			ΡΑΝΙΑ (δ.)	55	12476	δ. Κων/πολιν 9)6 διάλ. Μπουργκάς
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	είς μεσογειακάς μεταφοράς			ΡΑΤΑΧΙΛΛΑΣ	70	2678	έ. Πειραιά 1)5
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	ύπό παραλαβήν			ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	5431	ά. Σάδη 13)6 διάλ. Μεσόγειον
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Ν. 'Υρκη 22)6			ΡΕΑ	71	9025	δ. Παναμά 29)5
ΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	58	27372	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19)6			ΡΕΑ	62	4388	ά. Μπαχρέιν 16)6 διάλ. Ντουμπάτ
ΠΕΛΑΠΩΔΑΣ (δ.)	57	20687	ε. Αγ. Φραγκίσκον 6)2			ΡΕΑ	61	4152	ά. Πειραιάδ. 17)6
ΠΕΛΟΨ	55	7508	είς Τακοράντι 12)2			ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ. δ. 58	58	13093	ά. Βοστώνην 21)5
ΠΕΛΟΨ	59	1863	είς Λευεσσόν 17)6			ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΣΠΙΡΙΤ	53	5418	ά. Πειραιάδ. 22)4
ΠΕΜΑ	60	4865	ε. Ραβέννα 4)6			ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	έ. Τακοράντι 13)6
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	άργει είς Πειραιάδ. από 7)6)75			ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	έ. Χοντέντα 4)6
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ε. Βουδάνη 8)6			ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ	56	1990	είς Λάγος από 10)5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	55	17999	ά. Π. & Πιέρ 16)6 διάλ. Π. Κορτές			ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	έ. Φιλαδέλφεια 21)6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-ΣΗΣ (μ.)	76	45000	είς Σπαλδίτον ύπό συμπλήρωσιν			ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	έ. Σάρ Λουΐς 4)6
ΠΕΡΙΔΙΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει είς Πειραιάδ. από 22)4)75			ΡΗΓΚΑΛ ΡΕ·ΙΝΤΖΕΡ	57	23693	άργει είς Πειραιάδ. από 30)4)75
ΠΕΡΑ ΔΙΑ·ΛΔΝΤ	64	10865	έ. Λονδίνον 13)6			ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ά. Βανκούμπερ 11)6 διάλ. Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ά. Ν. 'Ολεάντην 14)6 διάλ. Πολωνίαν			ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ·	66	16810	έ. Ντάρμπιαν 14)6
ΠΕΡΑ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	62	9908	έ. Κ. Τάουν 29)5			ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	έ. Λισασθάνων 3)6
ΠΕΡΛΑ	53	8231	ά. Πειραιάδ. 8)6 διάλ. 'Αφρικήν			ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ά. Νεάπολιν 18)6 διάλ. Μπαρλέτα
ΠΕΡΣΑ	66	2432	ά. 'Αυδέρσαν 9)6 διάλ. 'Αμπιτζάν			ΡΙΒΑ	63	10399	έ. Τόκιο 29)4
ΠΕΡΣΕΝΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	ά. Φιλαδέλφειαν 8)6 διάλ. Γιθραλτάρ			ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙ·ΠΟ	57	4860	ά. Σάντος 15)6 διάλ. Ν. 'Υρκη
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	ά. Ρότερνταμ 20)6			ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	δ. Κων/πολιν 28)11)75
ΠΕΤΡΑ	76	23149	έ. Μπαχρέτ 19)6			ΡΙΤΑ	37	5613	έ. Π. Χάρκουρ 9)6
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙ (δ.)	52	16083	είς Τζένταν 21)4			ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	ά. Πειραιάδ. 21)6 διάλ. 'Αλεξάνδρειαν
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙΙ (δ.)	51	14538	είς Πειραιάδ. από 24)3			ΡΟΔΟΝΑΣ	52	1597	ύπό παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	είς Πειραιάδ. από 7)3			ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ά. Παναμά 18)6 διάλ. Ειρηνικόν
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	έ. Πειραιάδ. 16)6			ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	ά. Ν. 'Υρκη 21)6 διάλ. Π. λάδ. Κρούζ
ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	δ. Σάδη 20)6 διάλ. Μεσόγειον			ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ά. Μπ. Μπλάνκα 13)6 Ρότερνταμ
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	ά. 'Αμερέρσαν 12)6 διάλ. Γιουροπόρτ			ΡΟΖΕΛΕΝ	71	9077	ά. Μπαχρέτ 1)6
ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.)	57	12257	ά. Πειραιάδ. 21)6 διάλ. 'Ιταλίαν			ΡΟΖΑΙΝΙΚΗ	56	2676	δ. Π. Σάδη 2)6
ΠΕΤΡΟΛΑ xvii (δ.)	54	12107	ά. Πειραιάδ. 6)6			ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	56	8590	ύπό παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΛΑ XIX (δ.)	58	20207	ά. Πειραιάδ. 4)6 διάλ. Αλγούστων			ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΛΑ XXII (δ.)	55	16996	ά. Πειραιάδ. 21)5			ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	έ. Ν. 'Υρκην 17)6
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIII (δ.)	56	17259	ά. Ράς Τανόύρα 17)6			ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	έ. Σαβί. Λάγος από 5)2
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIV (δ.)	56	17579	ά. 'Αλεξάνδρειαν 20)6			ΣΑΙΝΤ ΜΑ·Ι·ΚΕΑ	61	11317	ά. Τζάσονθιλ 18)6 διάλ. Εθερυκείντς
ΠΕΤ									

ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Βανκούβερ 17)6 δι' Ιταπωνία
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	ά. Ντεμεράρα 6)6 δι' Εύρωπην
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	έ. Πασάγιες 6)6
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	δ. Μπρουνόμουτελ 28)5 Βραζιλίαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ά. Π. "Άλεγκρε 12)6 δι' Αμερικήν
ΣΑΛΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	έ. Μιλ "Ιανέρο 15)5
ΣΑΠΙΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ά. Μπ. Μπλάνκα 13)6 δι' Ιράν
ΣΑΡΑΛΟΤΑ	60	4083	δ. Π. Σάιδ 22)6 (έπωλ.)
ΣΑΡΜΠΙΟ	57	2396	ά. Φορ δρ. Φράν 8)6 II. & Πιέρ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	έ. Λάγος από 2)1
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. Θέσια 18)5 διά Λάγος
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Ηεραια 20)6 διά Λαύριον
ΣΑΣ	40	5360	εις λάγος από 2)1)75
ΣΑΙΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ά. Σάντος 11)6 διά Μπ. "Άρες
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	έ. Ιαναμα 19)6
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ε. Ιενόβα 20)6
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	ά. Βρεμην 22)6 (έπωλ.)
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9524	ά. Χιροσίμα 14)2
ΣΗ ΓΚΡΑΝΤΙΑ	69	12061	ά. Λονδίνον 10)6 Ν. Ζηλανδίαν
ΣΗ ΛΑΤ'ΟΝ	53	6504	α. ιερεύθην 20)5 διά Γομπρούκ
ΣΗ ΜΠΕΡΝΙ	72	9824	ά. Μαπούτο 16)6 δι' Ιταπωνίαν
ΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	56	8267	δ. Ηαναμα 29)2 διά Μεζικό
ΣΗ ΡΕΙΤ'ΙΖΕΡ	59	11545	ά. Ηαναμα 18)6
ΣΗ ΤΑΤ'ΓΚΕΡ	73	13631	δ. Ηαναμα 5)6 δι' Ιταπωνίαν
ΣΗ ΤΑΤ'ΙΝΙ	71	16010	ε. Μπιλμπάο 21)6
ΣΗ ΙΡΕΙΤ'ΙΖΕΡ	74	9100	ά. Ντωρμπατ 9)6 διά Περσικόν
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	9000	ε. Ιασθατα 14)6
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	εις Ηεραια από 25)2
ΣΗΜΕΙΩΝΤ ΗΙΡΩΙΩ	58	3829	ε. Κωνιτούλιν 9)3
ΣΗΠΕΡΑ	52	4755	εις λάγος από 18)3
ΣΗΣΗΙΝΗ ΜΑΣΤΕΡ	76	2723	ά. Αμερικών 20)6 δι' Οολο
ΣΗΣΗΠΗΝΤ ΝΤΑΝΑ	76	3500	δ. Η. Σάιδ 20)6 διά Τζένταν
ΣΗΣΗΠΗΝΤ ΝΤΟΡΑ	76	3500	εις Μπρέβικ υπό συμπλήρωσιν
ΣΗΣΗΠΗΝΤ ΤΣΑΛ-ΑΕΝΤΖΕΡ	76	2723	δ. Γιεραλτάρ 22)6 διά Φελιξίδουε
ΣΙΓΑΝΙΩ Α. Σ.	70	10175	ε. Νιούπορ 20)6
ΣΙΕΡΡΑ	47	5928	ά. ιαπωνικο 19)5 Ν. "Ορλεάνη
ΣΙΩΩΝΙΑ	68	10016	ά. Καζαμπλάνκα 12)6
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	ά. Θέσια 22)5 Μπ. "Άρες
ΣΙΑΒΕΡ ΑΓΓΛΙΑΝΤ	58	11452	εις Ηεραια από 4)3 (άργει)
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ά. λάγος 9)5 διά Γοσώρου
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Ρόττερνταμ 9)6
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΗΤΣ	51	6973	που παραληνή
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Ρόττερνταμ 14)6 δι' "Ααρχους
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Βομδάν 7)6 διά Ρόττερνταμ
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ά. Ντουμπαϊ 9)6 διά Σιγκαπούρην
ΣΙΝΖΕΡΙΙ (δ.)	54	15463	ά. Ν. "Ορλεάνη 11)6 Βεράκρους
ΣΙΝΤΥ	70	18287	έ. Ν. "Ορλεάνη 16)6
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	ά. Λεμεσόδων 28)3 διά Λαύριον
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	άργει εις Ηεραια από 20)6)75
ΣΙΣΙΣΥ	60	7563	μετων. «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.»
ΣΙΤΑΝΤΕΑ	70	2762	που παραληνή
ΣΙΦΟΝΟΣ	62	3097	ά. Κεμπτι 17)6 διά Ρ. "Ιανέρο
ΣΙΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	δ. Μπρουνόμουτελ 18)6 Στεττίνον
ΣΙΚΑΠΟΥΙΑΝ	76	19150	δ. Παναμ 14)6 διά Αιθερπούλ
ΣΙΚΑΠΟΥΙΝΤ	70	9077	έ. Γιουνι 7)6
ΣΙΚΑΠΕΙΚ	53	3899	έ. Ντουμπαϊ 18)6
ΣΙΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	δ. Γιεραλτάρ 10)6 διά Βαλτιμόρην
ΣΙΚΑΠΜΑΡΙΝΕΡ	76	18500	εις Γκοτεμπουργκ υπό συμπλήρωσιν
ΣΚΑΜΠΗΡΗΣ	71	9085	ε. "Άδελαΐδα 11)6
ΣΚΑΠΝΤΕΙΑ	76	19400	δ. Κωνιτούλιν 16)6
ΣΚΑΠΤΡΑΣΤ (δ.)	76	18500	ά. Ρόττερνταμ 19)6 δι' "Αζόρες
ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΙ (δ.)	60	21130	ά. Ν. "Υόρκη 20)6 διά Κιουράδο
ΣΚΑΠΧΙΑΔ	61	12012	ά. "Αμπτζας 7)6 διά Παρανάγουα
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	έ. Πειραια 13)6
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	ά. Πειραια 21)6 δι' Ιταλίαν
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ά. Καζαμπλάνκα 1)6
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	έ. Μοντρέαλ 20)6
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Ρόττερνταμ 29)5
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΗ	58	4403	έ. "Αμπο Νιάπι 13)6
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	έ. Μπεντι 23)5
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙ·ΙΚ (δ.)	61	20433	έ. Χάμπτον ρόδς 8)6
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	δ. Κωνιτούλιν 15)6 διά Πότι
ΣΟΥΖΥ	57	10687	έ. Μπρουνόμουτελ 15)6
ΣΟΥΙΝΤ ΠΡΑ·ΙΝΤ	56	10483	ά. Βρέμην 13)6 διά Φιλαδέλφεια
ΣΟΥΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑ·ΙΖ	56	10271	ά. Βαλτιμόρην 11)6 Μόρεχεντ Στο
ΣΟΥ·ΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	ύπο παραλαβήν
ΣΟΥ·ΙΦΙ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ά. Πειραια 19)6
ΣΟΥ·ΙΦΙ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	εις λάγος από 4)5
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	ύπο παραλαβήν
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	δ. Παναμά 15)6 διά Χιούστον
ΣΟΥΛΙ (δ.)	55	16260	ά. Ταματάθε 17)6 διά Περσικόν
ΣΟΦΙΑ	65	14048	έ. Ινσόν 7)6 (έπωλ.)
ΣΟΦΙΑ	60	8310	έ. Νταμάν 18)3
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά. Λά Παλίς 29)5 διά Τρίπολιν
ΣΟΦΙΑ Β.	57	9990	άργει εις Πειραια από 14)10)75
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8149	εις Σιγκαπούρην από 21)2
ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	εις λάγος από 13)12
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	έ. Τζένταν 8)6 διά Βουλγαρίαν
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	έ. Πειραια 19)6
ΣΟΦΙΑ Τ.	53	2756	ά. Πασάγιες 19)4 διά λάγος
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ά. Ριγιέκα 11)6 διά Τερνόβζεν
ΣΠΑΡΤΗ	52	1316	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	μετων. «ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ»
ΣΠΕΤΣΑΙ	58	11962	ά. Σουάμπα 23)5 διά Κοραμοσάρ
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	έ. Μασσαλίαν 19)6
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	ύπο παραλαβήν
ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	έ. Ντουμπάτη 19)5
ΣΠΥΡΟΣ ΙΙ	49	1999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ μ.	70	54810	ά. Χιροχάτα 10)6 διά Φιλιππίνες
ΣΤΑΒΑΝΙΑ (δ.)	70	17840	ά. Ρόττερνταμ 17)6 διά Άγυούσταν
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	εις Πειραια από 25)7)75
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Μίλορον Χάφεν 20)6 Ρόττερνταμ
ΣΤΑΛΛΩ 2	68	22118	έ. Τζένταν 22)4
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.			
ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	έ. Πειραια 2)4
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	δ. Σουέζ 18)6 διά Ντουμπάτη
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	έ. Καλκούτα 9)6
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Φώλευ 31)5 διά Μπαητάσουν
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Αμδέραν 9)6 διά Σικάγο
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	έ. Ν. "Ορλεάνη 18)6
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Γηρλογκ 11)6 διά Βαγκαρέ
ΣΤΑΡ ΔΙΑΥ	73	14667	ά. Λός "Αντζελες 8)6 διά Σίδνευ
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	έ. Φρημάντη 11)6
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΗΤΑ	56	4029	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 10)6
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	164691	άργει εις Πειραια από 9)3
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-			
ΝΟΣ (δ.)	64	44726	ά. Κάρυκ "Αιλ. 9)4 διά Σ. Κρουά
ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	έ. "Αλεξάνδρειαν 15)6
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	έ. λάγος από 23)4
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	ά. Χελινιποργκ 14)6 Π. Χάρκουρτ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Οζάκα 8)6 διά Μπάραν
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Καρστο 13)5 διά Φιλιππίνες
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Γιεραλτάρ 18)6 διά Περσικόν
ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	έ. "Ιμμινχαμ 22)6
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12506	έ. Ντόρμπαν 20)6
ΣΤΟΑΤ ΡΑ·ΙΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Χάθρην 4)6 διά Ν. "Υόρκην
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Αλ. δρ Γκρατίην 12)6 Γρηλανδίαν
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	δ. Σαΐδ 20)6 διά Μεσογείου
ΣΥΚΙΔΑ	57	1009	ά. Σάρπην 18)6
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	έ. Βρέμην 5)6
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει εις Πειραια από 14)4)75
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	δ. Γιεραλτάρ 18)6 διά Αμδούργον
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	έ. "Αλεξάνδρειαν 19)6
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	ά. Πειραια 31)5
ΣΥΝΑΥΤΙΔΑ	56	5081	ά. Λισσαβόνα 17)6 διά Πειραια
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	5081	ύπο παραλαβήν
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. Τσιταγκόκ 13)5 διά Σουέζ
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	δ. Κωνιτούλιν 14)6 διά Κωνσταντζαν
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	δ. Σουέζ 12)6
ΣΥΡΑ	66	12172	δ. Παναμ 30)5 (ΕΠΩΛ.)
ΣΥΡΟΣ	64	3902	έ. Πειραι 2)6
ΣΩΤΗΡ	62	23539	έ. Νάρβικ 20)6
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ά. λάγος 20)6 διά Καντιζ
TAKA	58	11425	ά. Ν. "Υόρκην 4)5 διά Πειραια
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Τούμπα 13)3 διά Περσικόν
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. Πειραι 14)6
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	έ. Ντουμπάτη 17)6
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	έ. Ρόττερνταμ 15)6
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. Λάρνακα 11)6

"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 ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΟΙΑΡΧΩΝ

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Π. 'Ελιζαπεθ 10)6	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Παναμά 28)5 δι' Ιαπωνίαν
ΤΑΡΑ	61	4010	έ. 'Αιμέροαν 21)6 (ΕΠΩΛ.)	ΦΕΙΔΙΣΣΙΥ	50	5317	ά. Σ. Μάλο 15)5 διά. Κορδά
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. Γιουροπόρτ 20)6 διά. Βιλεμοχάφεν	ΦΕΝΙΕΡΑΛ ΔΕΙΚ.	69	12748	ά. Μόντρεαλ 7)6 διά. Π. Καμπέλο
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΣ	71	9995	έ. Κόμπη 15)6	ΦΕΝΙΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Βελαμπούρ 14)6 Μιζούσιμα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Βακαγιάδα 6)6 δι' Λιό	ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛΥΝΗΣ δ.	62	31050	έ. Πειραιά 7)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Βαλιμώρην 2)6	ΦΙΛΙΑ	58	10687	έ. Λάγος από 24)9)75
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕΙΝ	73	19420	ά. Π. Κελάγκ 9)6 διά. Λονδίνον	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	έ. Πειραιά 30)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΦΙ	65	10979	έ. Πόρτ Κελάγκ 30)5	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	42000	έ. Τζεμπέλ Ντανά 11)6 Ταϊταγκόκ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	8465	δ. Π. Σαΐδ 21)6 διά. Μεσόγειον	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	έ. Ρόττερνταμ 12)6
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	11025	ά. Καρθαγένη 1)6	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	έ. Λιθβόριο 10)6
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Σουέζ 12)6 διά. Ταϊταγκόκ	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2569	όποιο παραλαβήν
ΤΕΑ	49	5632	έ. Βενετία 22)6	ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Β.στώνιν 28)5
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	έ. Μπαντόρ Σαπούρ 29)5	ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. 'Αιμέροαν 3)6 διά. Π. Καμπέλο
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. 'Αιμπιζάν 11)6 διά. Σ. Πέντρο	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Παναμά 12)6 δι' Ιαπωνία
ΤΕΟΜΠΕΡ	54	3462	έ. Λάζ Πάλμας 18)4	ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Σιμονοδέκι 12)6 διά. Μπουσάν
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	έ. μεσογειακός μεταφοράς	ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	έ. Μονφαλόνε 8)6
ΤΕΡΡΥ	55	7798	μετών. «ΕΥΤΕΡΗΝ»	ΦΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Πειραιά 21)6 διά. Δρέπανον
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	έ. Πειραιά 18)6	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	δ. Σουέζ 11)6 διά. Μη. Σαπούρ
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. Πενάγκ 13)6 δι' Ιαπωνίαν	ΦΟΝΙΕΛΕ	48	3265	ά. 'Αντεν 5)6 διά. Μογκαντίσιο
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	έ. Ρόττερνταμ 21)6	ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ	67	3971	ά. Λεμεσόν 20)6 διά. Ταρτούς
ΙΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	έ. Ούμπια 2)6	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Θέουτα 21)6 διά. Π. Σάδι
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	ά. Μόντρεαλ 19)6 διά. Νητρόποιτ	ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ά. Σιγκαπούρην 24)5 διά. Μπαγκόκ
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΡΥ	72	9246	ά. Οζάκα 16)4 διά. Μπάραν	ΦΡΑΙΕΡΝΙΤΥ	47	3591	όποιο παραλαβήν
ΤΖΕΝΗ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ά. Μταμάν 23)5	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	προσήρ. Ξενιθ Γάζας από 5)1
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	έ. Ρόττερνταμ 20)6	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Κοπεγχάγη 4)6 ριέρ. Σ. Λάρενς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	42109	έ. Πειραιάς από 7)3	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Μόντρεαλ 31)5 διά. Πασάγιες
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. 'Αγ. Φραγκίσκου 16)6 διά. Ρωσίαν	ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	έ. Μαγκόρια 15)6
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Π. Σαΐδ 17)6 διά. Γιουγκοσλαβίαν	ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	έ. Ιμμιάριο 13)6
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ά. Σουέζ 21)5 διά. Μη. Σαπούρ	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Ρ. 'Ιανέπιρο 14)6 Σ. Σεμπάστιαν
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14800	ά. Μόντρεαλ 18)6	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Πορτμπαντάρ 5)5 διά. Μη. Αμπάς
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Μαυρίκιον 16)6	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	έ. Λισσαδώνα 17)6
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ά. Κωνιπολίν 20)9	ΦΩΣ Ι	48	5289	ά. Ναγκόρια 4)6 διά. Μπουεναδεντόρας
ΤΖΩΡΤΖ Κ.	49	3676	έ. μεσογειακός μεταφοράς	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	έ. Σουέζ 2)6 διά. Σ. Αραδίαν
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	έ. Μαπούντο 2)6	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	57	10492	ά. Κωνιπολίν 14)6 διά. Μ. Θάλασσαν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	έ. Μπιλμπάν 17)6	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	70	11283	ά. Ναγκόρια 8)6 διά. Μπουσάν
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Μαπούντο 8)6 διά. Π. Κέμπλα	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	32511	έ. Βανκούβερ 17)6
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Σπέτζα 5)6 διά. Λάγος	ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	έ. Σιγκαπούρην 6)6
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	άργει εις Πειραιά από 20)1	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	έ. Ρουέν 3)6
ΤΙΝΑ	58	2303	έ. Ιψουσίρ 10)6	ΧΑΡΙΣ II	55	4721	έ. Ρουέν 3)6
ΤΙΤΙΚΑ	50	1771	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΙΤΙΚΙ	57	10178	όποιο παραλαβήν	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Παναμά 22)5 διά. Ρωσίαν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Παναμά 14)6	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Βοστώνη 29)5 δι' Αρούμπαν
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εις Πειραιά από 27)6)75	ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	69	10016	ά. Ήση Λόντον 7)6
ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Μπουσάρη 14)5	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Ήση Λόντον 27)5 διά. Βενεζουέλα
ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Γιεραλτάρ 14)6 δι' Ελλάδα	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	ά. Ν. Όρλεάνη 11)6 διά. Γαλλίαν
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Λ. 'Αντελές 22)5	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	έ. Ζεημπρούκε 19)6
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Μπάραν 19)6	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Ν. Όρλεάνη 16)6 διά. Πολωνίαν
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Τέμπλα Μπαϊ 25)5 δι' Ιαπωνίαν	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Γιεραλτάρ 14)6 διά. Τζαμάκια
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	έ. Πειραιά 8)6	ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	68	10121	ά. Λός "Αντελές 6)6
ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	ά. Σουέζ 21)6 δι' Ακαμπα	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Κομώ Μπαϊ 1)6 διά. Μπέλφαστ
ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7901	όποιο παραλαβήν	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Φρήπορτ 20)6 διά. Γάνδην
ΤΡΑΝΙΚΟΥΡΝΗΣ (δ.)	57	2361	ά. Π. 'Ελιζαπεθ 3)6 δι' Αιμέροαν	ΧΙΑΝ ΧΙΛ	69	10016	ά. Ήση Λόντον 21)6 διά. Βενεζουέλα
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	έ. Λαττάκια 23)5	ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Μ. άλ. Άχιμαντ 30)3 διά. Κουζείτ
ΤΡΕΙΝΤ ΣΚΡΗΣ	59	18586	ά. Πειραιά 20)6 δι' ΗΠΑ	ΧΙΟΣ	60	8462	έ. Λός Λάμας από 19)4
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ά. Μ. άλ. Άχιμαντ 30)5 Μη. Σαπούρ	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Μπάραν 22)5
ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	έ. μεσογειακός μεταφοράς	ΧΛΟΗ	75	16421	ά. Γένοβα 11)6 διά. Μόντρεαλ
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Αιμέροαν 1)5	ΧΟΟΥΠ	48	2947	όποιο παραλαβήν
ΤΡΙΤΩΝ	63	11070	όποιο παραλαβήν	ΧΟΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ά. Φός 22)5 διά. Τουάψ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				ΧΟΟΥΠ ΣΚΑΥ' (δ.)	59	12597	ά. Γιουροπόρτ 12)6 διά. Γιεραλτάρ
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31813	έ. Σ. Ράντιγκ Πόιντ 18)6	ΧΟΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.)	55	10553	άργει εις Πειραιά από 19)3)75
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44895	ά. Γιεραλτάρ 22)6 διά. Βιλεμοχάφεν	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Μορμουγκάδο 12)2
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Κολόμπο 30)4	ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	έ. Λάγος 13)6
ΤΣΗΟ ΚΟΛΟΚ)ΗΣ δ.	64	52868	ά. Σουέζ 15)6 διά. Μπαχρέν	ΧΡΗΣΤΟΣ	53	1548	ά. Λεμεσόδων 15)6 διά. Ταρτούς
ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	18460	έ. Ιένταν 10)6	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	ά. Πόρτ Σαΐδ 1)12
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	άργει εις Πειραιά από 16)10	ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Γιουροπόρτ 21)6
ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Αιμέροαν 19)6 διά. Κή Γουεστ	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΥΔΡΑ ΓΚΕΝΑ	58	10499	ά. Γιεραλτάρ 21)10 διά. Λάγος	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	ά. Χιούστον 26)5 δι' Αρούμπα
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει εις Πειραιά από 19)7)5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	έ. Κουβέλι 16)6
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	ά. Λάγος από 7)7)5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΑΝ	56	8411	έ. Λάγος από 19)9)75
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Ήση Λόντον 17)5 διά. Βενεζουέλα	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Βιτόρια 4)6 διά. Κωνστάντζαν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	59	23678	μετών. «ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β.»	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	ά. Βόλον 23)5
ΦΑΕΩΘΩΝ	71	11502	ά. Κουείτ 6)6 δάττα άλ. Αραμπ	ΧΡΥΣΑΝΘΩΝ	63	2803	όποιο παραλαβήν
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ά. Σάδι 19)6 διά. Νιούπορτ	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Ν. Όρλεάνη 17)6 Βερακρούδ
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Σεβίλην 16)6 Πασακαγκούλαν	ΧΡΥΣΩΝΗΓΡΗ II	51	3856	ά. Γιεραλτάρ 31)4 διά. Λάγος
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ά. Αιμερηντάμ 12)6 διά. Ρόστοκ	ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	έ. Πόρτ Σαΐδ 16)6
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ά. Σουέζ 7)5 διά. Γκιζάν	ΨΑΡΑ	56	8420	έ. Μπαχρέν 16)6
ΦΑΙΗ III	57	6674	ά. Σουέζ 17)5 διά. Μπάραν	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18500	έ. Οδούκι 16)6
ΦΑΙΜΟΥΘ	59	9830	ά. Κολούμπια ρ. 1)6 Ινδονησίαν	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	έ. "Αγ. Φραγκίσκου 3)6 Γιοκοχάμα
ΦΑΝΤΑΣ Α. (δ.)	74	23123	ά. Ρας Τανόύρα 17)6	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ά. Λάγος 7)6 διά. Σάντος
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ά. Μπρούνομπούτελ 16)6 Πειραιά				
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	53	4383	ά. Ρόττερνταμ 17)6 διά. Χεντέντντα				

N & F SHIP STORES LTD.

STORES AT ALL PORTS

24 Hours Service

Provisions - Bonded Stores - Deck - Engine
Cabin - Spare Parts - Tarpaulins - Ropes
Life Saving Equipment
Export & Import Shipping - Air Freight
Storage - Distribution

West Gate, Immingham Dock Tel 74931 Telex 527154
Sub Station Road, Felixstowe, Suffolk Tel 03942 3811 Telex 98188

Head Office & Stores:

22 - 23 & 24 BLACKFRIARGATE HULL

Tel. 0482 - 27446 & 20245 Telex: 527236

Piraeus Office: JOHN A. PARISSIS
Tel: 411.2570, 417.4495, 420.341, A.O.H. 821.7103
Tlx: 21-3557 PARI GR, 21-2794 F.Y. GR

Tα ύπο ζενας σημασιας

(Πλοϊα σημειώμενα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)
 (κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά διόδοι πατα φέρουν τήν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. 56	12231	άργει εις Πειραιά από 14)1	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ. 68	44646	άργει εις Πειραιά από 21)2)75		
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛA	64	10472	ά. Σιγκαπούρην 15)6 διά Κουζείτ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Μπάρ 17)6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-				ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ A. (κ.)	47	2097	ά. Πειραιά 15)6 διά Βενετίαν
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Σιμιζδ 25)5 διά Ταραγκόνα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-			
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	δ. Μπρούνωμποτελ 7)6 διά Νιγηρίαν	ΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Κουζείτ 16)6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ά. Βακαματοσ 29)5 δι' Ινδονησίαν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ I. (κ.)	57	3143	δ. Φιλαδέλφειαν 21)6
ΑΓΗΝΩΡ	59	3782	δ. Δρέπανον 3)6 δι' Αλγέριον	ΑΛΕΞΗΣ	51	2983	ά. Όρλεάνη 14)6 Βενεζουέλαν
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ε. Λα Πλάτα 10)6	ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ	67	14845	ά. Μπάσαρν 10)6 Ούμ Κάρο
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ. 54		8120	δ. Κων/πολιν 14)6 (έπωλ.)	ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	56	6020	δ. Έσκομινς 29)5 διά Κούβα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	ε. Πειραιά 10)6 διά Πάτραν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Νιούμπαι 29)5 Μπ. Αμπάς
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	ε. Νεοβορωσίσην 9)6	ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	ά. Αλεξανδρεια 30)3
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει εις Πειραιά από 19)5)75				
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κ.)	53	2379	δ. Κων/πολιν 2)5 Μαύρην Θάλασσαν				
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V δ.	56	20140	ά. Π. ίσεντιλ 10)6 διά Ρ. Πλέιτ				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ. 51		8377	ά. Ταρπικο 15)1 δι' Αδάνα				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. 44		1902	εις μεσογειακας μεταφοράς				
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	ά. ίμα 21)9 διά Λάγος				
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	δ. Θάντερ Μπαίη 19)6 Στεπτίνον				
ΑΕΛΛΑ (δ.)	57	20745	άργει εις Πειραιά από 14)6)74				
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Άκαζούτλαν 14)5 διά Κορίντο				
ΑΗΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	δ. Γιρθαλτάρ 14)6 διά Κάλιαρι				
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΟΥ κ. 56		13669	ά. Σιμπενίκ 21)5 διά Δυρράχιον				
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. Νικαρά 6)3 διά Λάγος				
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ε. Αντοφαγκάσταν 17)6				
ΑΘΕΝΣ ΝΙΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά. Χιούστον 9)6 διά Κ. Αμερικήν				
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)	54	5063	ά. Πάλας 22)6 διά Ανιάμπα				
ΑΘΕΝΣ ΣΗ (κ.)*	61	4903	δ. Μπρούνωμποτελ 9)6 Τριπ. Λιθόης				
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ· (κ.)	59	7115	ε. Αμπορτνάτ 15)6				
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Γιεράπατρ 21)6 δι' Αρξού				
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ε. Λισσαδάνα 2)6				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Χιούστον 13)6 διά Χιλήν				
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	ιργει εις Πειραιά από 15)2)75				
ΑΘΗΝΑΣ ΝΙΑΡΧΟΥ δ. 72		106623	ά. Ρ. Τανόρα 23)5 Μπούλεν Μπαίη				
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	δ. Ρόττερνταμ 31)5				
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ά. Σουέζ 20)6 διά Ρ. Σουκέρ				
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΩΡΑ κ.δ. 56		12447	άργει εις Πειραιά από 3)7)75				
ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ. 51		8675	άργει εις Πειραιά από 14)5)75				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ·	59	8724	ά. Ρ. Ιανέρο 14)6 δι' Αλρχους				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ. 55		10027	ε. Πειραιά 1)6				
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργει εις Πειραιά από 25)4)75				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.)	59	28693	ά. Ν. Όρλεάνη 28)5 διά Νιγηρίαν				
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ά. Ρ. Ιανέρο 6)6 διά Μασέιο				
ΑΙΓΚΛ (π.)	51	3239	δ. Σουέζ 6)6 διά Γένυπο				
ΑΙΓΚΛ ΝΙ' ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Κεμπέκ 9)6 δι' Αρρύμπα				
ΑΙΗΒΟΝ	66	16464	ά. Ναγκόγια 1)6 διά Ντόχα				
ΑΙΘΑΛΙΑ	52	7787	ε. Πασαρέγιες 7)6				
ΑΙΩΡΑ	57	10044	ά. Αγ. Φραγκισκον 2)6 διά Συρίαν				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.							
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ε. Γάννην 16)6				
ΑΙΓΚΟΝ*	71	27958	ά. Ν. Όρλεάνη 9)6 διά Βενετία				
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Κομώ Μπαίη 11)6 διά Γαλλίαν				
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	58	10018	ά. Ντόρμπατν 6)6 δι' Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Κομώ Μπαίη 11)6 διά Γαλλίαν				
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εις Πειραιά από 6)2)74				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ε. Ιζένταν 15)5				
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	55	35324	δ. Σουέζ 15)6				
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ. 56		7712	ά. Ρεσιφ 29)5 διά Μασέιο				
ΑΙΓΑΙΡ. ΓΚΡΕΙ·Σ (κ.)	56	7120	δ. Πλαναμά 15)6				
ΑΙΓΑΙΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	εις μεσογειακας μεταφοράς				
ΑΙΓΑΙΡ. ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	55	9278	ά. Αντεν 3)4 διά Μπ. Αμπάς				
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ δ.κ. 59		17948	ε. Αλεξανδρειαν 19)6				
ΑΙΓΑΙΡ. ΙΣΑΛΛΕΝΤ (κ.)	56	21090	δ. Κων/πολιν 14)6 Μαύρη Θάλασσα				
ΑΙΓΑΙΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Κων/πολιν 4)6 διά Γαλάτσι				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Τζεμπέλη Μπαίνα 2)6 δι' Αντζέλες				
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	ά. Ν. Όρλεάνη 19)6 Ρόττερνταμ				
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. 69		51627	ά. Αγ. Φραγκισκον 1)6				
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Φιλαδέλφειαν 30)5 Π. Ορντάν				
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	54	7701	δ. Γιεράπατρ 16)1 διά Σέτε				
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Ρόττερνταμ 25)5 διά Βιτόρια				
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΩΝ (δ.)	75	117340	ά. Ρ. Τανόρα 10)6 Π. Μπούκομ				
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΟ	66	22362	ά. Θεύτα 19)6 διά Παραμύσου				
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Σιγκαπούρη 6)6 διά Ντουμάι				
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	75	117300	δ. Ιμπινχάμ 21)6 διά Περσικόν				
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά. Λα Σκίρα 26)3				
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ·	66	22362	ε. Ντάρμπατν 7)6				
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Αμβέρσαν 13)6 διά Καράτσι				
ΑΙΤΖ. ΥΠΟΔΙΝ (δ.)	75	1199	ε. Μπρεμεράφεν 16)6				
ΑΚΑΚΙΑ							
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Ρόττερνταμ 10)6 διά Κ. ΗΠΑ				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	εις Νταμάμ 30)1				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙ·Σ	68	25433	ά. Αμβέρσαν 17)6 διά Γκάλβεστον				
ΑΚΟΥΑΜΠΑΛ	67	27168	ά. Ν. Όρλεάνη 15)6				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ·	68	25433	ά. Χάμπον ρόδς 18)6 διά Βέλγιον				
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	ά. Τζένταν 5)6				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	ά. Δάντοιχ 7)6				
ΑΚΟΥΙ·ΑΙΑ I (κ.)	63	3488	ά. Π. Νούάρ 4)6 δι' Οθέντο				
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	άργει εις Πειραιά από 19)8)75				
ΑΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Ρ. Γκράντε 10)6 διά Ραθέννα				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	δ. Παναμά 9)5 διά Μαντζανίδο				
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	άργει εις Πειραιά από 28)3)75				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	ά. Μπορώτα 5)6				
ΑΚΤΙΟΥΝ (δ.)	65	35824	ά. Ρεβένα 24)5 δι' Ασκελον				
ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	ά. Π. Σαΐδ 21)6				
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ά. Παναμά 12)3				
ΑΛΕΑ	73	8824	ά. Αμβούργον 18)6 δι' ΗΠΑ				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	53	1231	εις μεσογειακας μεταφοράς				

ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	άργει είς Καλκούπτα ἀπό 1)7)75	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	δ. Σουέζ 22)6 διά Μεσογείου	
ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	είς Κορίνθο ἀπό 20)8)75	
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	δ. Μπρούνομπούτελ 8)6 Λένινγκραντ	
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	57	11912	δ. Ρόττερνταμ 17)6 διά Περιοχής	
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	δ. Μπαχρέιν 17)6 διά Σιγκαπούρη	
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ά. Μπιλμπάρ 4)6 διά 'Αθάνα	
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)*	67	45376	άργει είς Πειραιά ἀπό 22)1)75	
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	δ. Πειραιά 11)3	
ΑΡΝΙΕΝΑΛ (κ.)	48	3675	ε. Λάζ Πάλμας 12)6	
ΑΡΝΙΣ (κ.)*	48	6710	δ. Σιγκαπούρην 26)5 διά Βομβάνη	
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει είς Μπλακουστέρ ἀπό 11)7)75	
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	προσ, θέσιν 30.00 Ν. — 17.10 A. 16)6	
ΑΡΙΑ (κ.)	56	1647	ε. Ρόττερνταμ 16)6	
ΑΡΙΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	ά. Βιζαγκαπατάνι 1)6 διά 'Ιαπωνίαν	
ΑΡΥΑ ΝΙΚΟΥ	63	10382	ε. Κουβέιτ 27)4	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ*	76	30200	είς Μαϊζόρου ὑπό συμπλήρωσιν	
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	δ. Μπελγκχάμ 3)6 διά 'Αμβούργον	
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	δ. Ρόττερνταμ 10)4 διά Ντακάρ	
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Νταμπάρ 15)6 διά Κακογάβα	
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	δ. Μιζουσίμια 10)6 διά Περιοχήν	
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	δ. Σιγκαπούρην 15)6 διά 'Ινδονησίαν	
ΑΣΣΟΣ (κ.)*	57	2106	ά. Λιμέρικ 23)6 διά Σουάνη	
ΑΣΙΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ά. Ν. 'Ορλέανη 4)6 διά Βραζιλίαν	
ΑΣΙΡΟΣ	75	14523	ε. Ρεοΐς 4)6	
ΑΣΥΓΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	δ. Θεούτα 11)6 διά 'Ακαζούτλαν	
ΑΙΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Κόμπε 12)6 διά Κρίστομπαλ	
ΑΙΖΙΔΙΛΙΥ	59	10389	δ. Μπρούνομπούτελ 31)5 Σ. Τζών	
ΑΙΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ 5	74	128398	ά. Τέλπιτ Μπαΐν 11)6	
ΑΙΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ 5	74	128399	ε. Λισσαδώνα 19)6 (έπισκ.)	
ΑΙΑΝΤΙΚ ΓΗΚΑ	63	15977	ά. Σιγκαπούρην 19)6 διά 'Αμβούργον	
ΑΙΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Τζεμπέλ Ντανό 22)4 Σ. Κρουά	
ΑΙΑ. ΜΕΡΜΑΙΤΝ	54	16006	ά. Κολομπο 15)6 διά Κωνστάντζαν	
ΑΙΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	άργει είς Πειραιά ἀπό 19)1)75	
ΑΙΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	ά. Μπ. Μπαΐν 5)6 Τζεμπέλ Ντανά	
ΑΙΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	άργει είς Τρίνινταν από 10)4)75	
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Γιεραλτάρ 10)6 διά Σ. Κρουά	
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ά. Καράτα 17)6	
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΑΙΤ	69	16291	ά. Τσιταγκόκ 27)5 Σιγκαπούρην	
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	ά. Αμέσεραν 29)5 διά Φλώιγκ	
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	ά. Μασσαλίαν 31)5 Ν. 'Υρκη	
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	ε. Βιζακαπατάνι 19)6	
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Φιλαδέλφειαν 20)5 Κάπ Λοπέζ	
ΑΥΡΑ (κ.)	45	1589	ά. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΥΣΤΡΑΙΣ (ύπερ. π.*)	40	26314	δ. Σαουθάμπτον 22)6 διά Σιδνεύ	
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	ε. Καράτα 20)6	
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)*	50	2494	ὑπό παραλαβήν	
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ·				
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	ά. Φρήπορτ 12)4	
ΒΑΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Κ. Τάουν 24)5 Μορμουγκάο	
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	ά. Ασφενερά 10)6 Λένινγκραντ	
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	είς Νεάπολιν ἀπό 26)6)73	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. 55	55	9242	ά. Κίγκοτον 8)6 διά Κούδα	
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	είς 'Οσμεν ὑπό συμπλήρωσιν	
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΕΑΝΤΑ*	57	10311	ε. Νταμάου 1)5	
ΒΕΔΟΣΙΤΥ	69	8506	ε. Χιούδαν 14)6	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ε. Βρέμην 10)6	
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	είς Γέζενταν ἀπό 8)2	
ΒΙΚΤΩΡ*	64	4281	δ. Γιεραλτάρ 7)6 διά Περιοχήν	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	δ. Μπρούνομπούτελ 12)6 Κόνακρου	
ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥ·				
ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	ά. Χάθρην 10)6 διά Μπ. Μασάρ	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	άργει είς Χαλκίδα ἀπό 19)3	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	άργει είς Σπέτζιαν ἀπό 10)12)74	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Χάθρην 10)6 διά Σάντος	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει είς Σπέτζιαν ἀπό 30)1)75	
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	έξωθι Λάγος ἀπό 10)2	
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει είς Χαλκίδα ἀπό 27)5)75	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Σαύδην 22)6 διά Λέδρον	
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Γιεραλτάρ 3)6 διά Νιγηρίαν	
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ε. 'Αμβούργον 18)6	
Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)*	57	1742	έξωθι 'Ακαμπα 12)5	
ΓΑΒΡΙΗΛ Ι. (κ.)*	50	5406	ε. Λάγος 17)6	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Πόρτλαντ (ΜΕ) 9)6 'Ακαμπα	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Σαγκάνη 12)6	
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	ε. Μπαχρέν 3)6	
ΓΑΡΜΗΣ (μ.)*	67	42439	είς Πειραιά ἀπό 21)4	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Η. 'Υρκη 1)6 διά 'Αρούμπα	
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)'	54	1890	δ. Γιεραλτάρ 17)6	
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1116	ε. Γιουροπόρος 1)6	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	ά. Λάγος 1)6 διά Κοτονού	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	έξωθι Γκόλτενχορν ἀπό 31)1)74	
ΓΕΩΡ. Β. ΣΦΙΚΑΣ π.δ.*	63	29534	δ. Παναμά 9)6 διά Περούκον	
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Π. "Αρθουρ 1)6	
Γ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ Σ.Υ.	68	9071	δ. Μπρούνομπούτελ 15)6 διά Ρίγα	
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Θεσσαλίην 9)10)75	
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ε. Π. Λίμον 1)6	
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ (κ.)	56	10774	ε. Βακαμασσού 14)6 διά Ναχότκα	
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΚΕΡ (κ.)	63	7311	δ. Σουέζ 8)6	
ΓΙΟΥΡΟΣΕΥ'ΑΠΟΡ (κ.)	58	4234	μεταν. «ΕΛΑΜΑΡΕ»	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ· κ.	55	1275	ε. Πειραιά 4)6	
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ.	60	4246	ά. Μόμπιλ 9)6 διά Σ. Ντομίγκο	
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	ε. Τζένταν 7)6	
ΓΚΑΛΑΞΙΑ ΦΑΙΘΘ (κ.)	57	5083	είς Πειραιά ἀπό 27)4	
ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΛΙΑ (κ.)*	60	2269	ε. Λάγος 7)6	
ΓΚΙΖΕΛΑ (κ.)*	52	6576	ε. Γκουαγκάλη 15)6	
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	ά. 'Αλεξανδρεία 6)6	
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Αίλ. δφ Γκραίνη 31)5 Μπόννυ	
ΓΚΛΑΡΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Πόρτλαντ (ΜΕ) 15)6 Σέθεν αλλ.	
ΓΚΟΑΝΤ ΜΠΗΤΣ (κ.)*	56	5485	δ. Σουέζ 30)3	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ δ.	59	23084	άργει είς Πειραιά ἀπό 7)4	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397	άργει είς Πειραιά ἀπό 23)5)75	
ΓΚ. ΜΑΝΤΟΝΑ (κ.)*	56	8257	ά. Κοραμάρ 8)6	
ΓΚΟΜΑΖ ΔΗΜΤΕΡ	73	59193	ά. Ν. 'Ορλέανη 11)6 Γιουροπόρ	
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750	ά. Βομβάνη 16)6 διά Μπαναγκάρ	
ΓΚΟΥΝΤ ΜΕΙΤ' (κ.)*	70	2997	ά. Κολόμπο 22)6 διά 'Αλεξανδρείαν	
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ·				
ΤΟΡ (κ.)	56	8750	ά. Σαουθάμπτον 24)3	
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ κ.	73	6415	ε. Πειραιά 29)5	
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	ά. Μπρούνομπούτελ 23)5 διά Ρίγα	
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	69	2993	ὑπό παραλαβήν	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΣΛ*	57	8644	ά. Κελάγκ 11)6 διά Κ. Τάουν	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ε. 'Ιννοσία 6)6 (έπισκ.)	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Σάντος 15)6 διά Ρόττερνταμ	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23570	δ. Παναμά 18)6	
ΓΚΡΕ·ΙΣ ΣΕ·ΥΛΟΡ κ.	53	1313	ε. Μπαντρ Σαπούρ 19)5	
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	έ. Ν. 'Ορλέανη 16)6	
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Νεάπολιν 11)6 διά Κ. ΗΠΑ	
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	έ. Ντουμπάι 20)6	
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	έ. Παράντη 20)6	
ΓΟΥΕΣΤΙΓΟΥΝΤ	70	11329	έ. Ν. 'Ορλέανη 19)6	
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝΗ ΓΚΑ	43	14131	άργει είς Πειραιά ἀπό 17)4	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	ά. Ν. 'Ορλέανη 12)6 διά 'Ελλάδα	
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑ·ΙΖ (δ.)	53	21284	άργει είς Πειραιά ἀπό 16)9)74	
Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΣ δ.	57	26032	έ. Ρίο 'Ιανέρο 13)6	
Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	58	25222	ά. Ρ. 'Ιανέρο 6)6 διά 'Αρακαζού	
Γ. ΚΑ·ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	δ. Σουέζ 11)6 διά Ρ. Τανόρα	
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Χόδικ 27)3 διά Φρήπορτ Τέξας	
Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	έ. Ν. 'Ορλέανη 19)6	
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	άργει είς Πειραιά ἀπό 16)1)75	
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕ·ΙΤΟΡ	67	22549	ά. Λιοσσάδην 1)6 διά Χιούδοντον	

"CALCUTTA"

AND ALL INDIAN PORTS

General Manager: MANNA

'Ο άρχαιοτερος και μοναδικός ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικός οίκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, έπισης, Συνεργείον Έπισκευών Πλοίων και άναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

HEAD OFFICE:

4, Wood Street, CALCUTTA 16
PHONES: 445649 - 446680
CABLES: "NAFTIKA"
TELEX: CA - 2382 A/B NAFTIKA

ANTIPROSOPOI EN ELLADI:

ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.
ΜΕΓΑΡΟΝ «ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ», Ακτή Μιαούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΣ : (21) 3566 LOU GR

Γ. ΝΑΥΤΙΑΣΟΣ	67	23064	Δ. Ρίτσαρντ Μπαή 1)6 διά ΗΠΑ
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ	68	22513	Ε. Τζένταν 25)5
Γ. ΝΕΙΤΜΠΟΡ	68	23064	Δ. Γιθραλτάρ 26)5 διά Καμάρα
Γ. ΝΕΙΤΣΕΑΡ	67	23064	Ε. Σαβόνα 21)6
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	Δ. Μπαμπέρ 16)6 διά Τάραντα
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	Ε. Σάντος 8)6 διά Βιτόρια
Γ. ΝΟΜΠΑΙΤΥ	67	22549	Ε. Αλλέγκρε 10)6
Γ. ΝΟΟΥΛΕΤΖ (δ.)	69	41477	Δ. Γιθραλτάρ 15)6 διά Ν. Όρλεάνην
Γ. ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ (μ.)	70	51878	Δ. Γιουροπόρτ 3)6 διά Π. Καρτέ
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	Δ. Χάμπτον ρόδες 30)5 διά Παναμά
Γ. ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	54	20864	Δ. Γιοκοχάμα 25)5 διά Ντάρεν
Γ. ΦΑΙΘ (δ.)	64	49437	Δ. Γιοκοχάμα 25)5 διά Ντάρεν
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 25)6)75
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Δ. Σ. Τζένα 25)5 διά Περσικόν
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	Ε. Μίλφορτ Χάρεν 22)6
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	Δ. Ράς Τανόρα 25)5
Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	Δ. Ράς Τανόρα 20)4
ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 12)3)75
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	Δ. Τάμπα 24)5 διά Ρειφ
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	Σ. Κουδέτη 15)6
ΔΑΦΝΗ (μ.)	53	31289	Δ. Γιθραλτάρ 22)4 διά Π. Ρίκο
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	Δ. Πειραιᾶ 12)4
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	59	8786	Ε. Τεργέστη 9)6
ΔΕΛΦΟΙ Ι (π.)*	68	8796	Ε. Χιούστον 15)6
ΔΕΣΠΟΙ Ι (π.)*	57	1579	Εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΛΑΟΣ	59	9493	Ε. Κόπερ 17)6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	Δ. Γιθραλτάρ 18)6 διά Τζένταν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	Δ. Κόρπους Κρίστι 18)5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	Εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	52	8202	Δ. Γιθραλτάρ 31)3
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2756	Δ. Πόρτ Σουδάν 26)4
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	Σ. Φιλαδέλφεια 21)6
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	Σ. Φιλαδέλφεια 16)6
ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 10)5)75
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	Ε. Μπ. "Άθρες 11)6
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	Δ. Ράς Τανόρα 13)6
ΔΩΤΩ	68	35191	Δ. Βαλτικόρη 18)6 Χάμπτον ρόδες
ΕΒΡΟΣ	63	15983	Ε. Γύννια 10)6
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	Δ. Βιτόρια Καμερόν 22)3 Πειραιᾶ
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	Δ. Κάρυκ "Αίλ 25)5 διά Βραζίλιαν
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	Ε. Βίγκο 10)5
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	Δ. Τόρ Μπαίν 28)5 διά Περσικόν
ΕΙΚΟΥΙΤΥ (δ.)*	52	15623	Ε. Ρειφ 3)6
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	Ε. Μπάρ 12)4
ΕΛ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	Δ. Ταινταβέκη 10)6 διά Πειραιᾶ
ΕΛΑΙ·ΣΤΡΙΑ ΙΙΙ (κ.)	52	2553	Εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΙ·ΣΤΡΙΑ ΙV (κ.)	52	2484	Εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΙ·ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	Ε. Πειραιᾶ 20)6
ΕΛΑΙ·ΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 11)1)75
ΕΛΑΚΤΡΑ (κ.)*	54	6801	Ε. "Αμπτζέν 12)6
ΕΛΑΚΤΡΑ Ε. (δ.κ.)	57	15729	Δ. Ράς Τανόρα 18)6
ΕΛΕΝ *	67	27989	Ε. Κολομπάτα ρίθερ 21)6
ΕΛΕΝΑ (κ.)*	52	2673	Ε. Πειραιᾶ 11)5
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 26)11)74
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	Σ. Κουδέτη 27)5
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	Σ. Σουέζ 4)5 διά Τζένταν
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	Δ. Σ. Τζών 11)4 διά "Αθένα
ΕΛΕΡΑΡΤΑ*	73	17830	Ε. Κόμπε 16)6
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	Δ. Φός Κόμπε 16)6 διά Μπαχάμας
ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	Ε. Νεάπολιν 11)5
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	Δ. "Αμπτζέν 8)6 διά Σάν Πέντρο
ΕΛΙΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	Δ. Μπ. "Άθρες 14)6 διά Κούθα
ΕΛΕΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΟΡΥ (δ. Σιγκ.)*	75	48000	Δ. Ν. "Υρκην 7)6 διά "Αρούμπα
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	Δ. Μένα διά "Αχμαντ 18)6 "Ιασπίλαν
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	Δ. "Αμπτζέν 3)6 διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΗΝΗ*	56	10312	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 31)3)75
ΕΛΛΥ Ζ. (κ.)*	59	1587	Δ. Πειραιᾶ 1916 διά Μπουργκάς
ΕΛΑΜΑΡΕ (κ.)*	58	4234	Ε. Μόπτη 7)6
ΕΛΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	Δ. Π. Σατήδ 18)5 διά "Οδούσσων
ΕΛΑΜΟΝΑ (π.)	62	12230	Δ. Μπ. "Άθρες 5)6 διά "Αθένα
ΕΛΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	54	6505	Δ. Μπρούνισμπουτελ 18)6 διά Κούθα
ΕΛΑΝΑ (κ.)	58	8374	Δ. Μαπούτελ 31)5 διά Φός
ΕΛΑΠΔΑ (κ.)	56	8382	Δ. Πόρτ Σατή 16)6
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	57	8960	Δ. Ρίο Γκράντε 16)5 διά Ταρτούς
ΕΞΟΤΙΚ (μ.)	70	70619	Δ. Βιτόρια 24)5 διά Τομπάτα
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 42)72
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	Δ. Καράτοι 14)6 διά "Αγγύλιαν
ΕΡΓΙΝΑ I. (κ.δ.)*	61	12891	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 22)7)75
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827	Δ. Γιθραλτάρ 1)6 διά Ραθέννα
ΕΡΟ·ΙΚ	64	29396	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 9)7)75
ΕΡΟ·ΙΚ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ Κ.	57	1368	Ε. Ρότερνταν 18)6
ΕΡΟ·ΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ Κ.	52	1599	Ε. Πάλαμα διά 24)4
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	Δ. Σουέζ 22)3
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 8)3)75
ΕΣΣΕΣ (Σιγκ.)	53	6689	Ε. Πόρτ Κελάνκ 17)6
ΕΣΣΕΣ	57	4023	Ε. Ντριμπάτα 17)6
ΕΤΕΟΚΛΗΣ ΙΙ. (κ.)*	44	7141	Διό παραλαβήν
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	Δ. Λάς Πάλμας 9)5 διά Γουάρου
ΕΥΑ	57	6046	Ε. Δάντσικ 18)6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (κ.)*	51	1273	Εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.*	60	14653	Ε. Μένα διά "Αχμαντ 12)6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	Δ. Πόρτ Σατή 20)6
ΕΥΑΝΘΩΙΑ (κ.)	66	38339	Δ. Γιθραλτάρ 11)6 διά Τζεμπέλ Ντανά
ΕΥΓΕΝΙΑ (κ.)	64	34827	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 24)1
ΕΥΓΕΝΙΑ (κ.)	54	11208	Δ. Μπαλίκπαταν 12)6
ΕΥΓΕΝΙΑ ΙΙ (π.δ.)*	62	25717	Δ. Φιλαδέλφεια 18)6 Κοατζακούλικος
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ	56	10053	Δ. Παναμάτ 20)6 διά "Αλγύριον
ΕΥΓ. ΙΑΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	Δργεί εἰς Π. Δούπιην από 5)10)75
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	Δ. Φιρπόρτ Μπαζ 12)6 διά Σουέζ
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	Ε. Σάρροξ 9)6
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	57	3826	Ε. Π. "Ελλίζαπεθ 18)6
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 19)8)74
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	Ε. Μπέρια 17)6 (ΕΠΩΛ.)
ΕΥΠΟΙΑ (κ.)*	55	19959	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 23)7)74
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	64	9727	Δ. Βίλιαγκτον 19)6
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ*	65	10290	Ε. Γιοκοχάμα 10)6
ΕΥΤΕΡΠΗ (δ.π.)	61	13360	Δ. Μπαντάρ Μασάρ 19)6 Βομβάρη
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	Ε. Ρειφ 28)5
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	Ε. Σιγκαπούρη 2)6
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 21)1)75
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	Δ. Σάρι 19)1 διά Πολωνίαν
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	53	12962	Δργεί εἰς Π. Κορτέζ από 16)2)75
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	2806	Δ. Πατίδ 20)6 διά "Ερ. Θάλασσαν
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	34099	Δ. Ν. "Ορλεάνη 17)6 Π. Α. Πιέρ
ΖΙΙΑ (κ.)	70	15665	Δ. Π. "Αλλέγκρε 12)6 διά "Αμθούργον
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	Δργεί εἰς Τρινκομαλί από 20)6)75
ΗΓΚΑ	72	9980	Ε. "Αμθούργον 5)5 (έπισκ.)
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.*	60	14653	Δ. Γιοκοχάμα 14)6 Χιρούμια
ΗΛΙΑΣ Ι. II. ΙΙ. (κ.)	56	1031	Εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ Κ. (κ.)	56	4039	Δ. Τακοράντη 14)6 "Αμπερνταμ
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	Δ. Σουάμπιτο 11)6 διά Καράτσι
ΗΣΤΓΟΥΙ·ΠΝΤ			
ΗΣΤΡΟΥΡΟΣ ΓΙΑ·			
ΗΘΙΔΡΩΣ ΓΙΑ·			
ΗΒΙΔΗΣ·			
ΗΕΜΙΣΤΟΚΑΛΗΣ (κ.)	57	2349	Διό Θέουτα από 19)1
ΗΕΡΡΟΣ*	57	10316	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 31)5)75
ΗΕΑΝΩ (κ.)	57	8677	Ε. Βαρκελώνη 5)6
ΗΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	Ε. Πειραιᾶ 1)6
ΗΕΜΟΣ (π.)*	64	1938	Δ. "Ελλεσεμπ Πόρτ 17)6 διά Λάγος
ΗΕΟΓΕΝΗΤΙΩΡ (δ.)	57	20414	Δ. Μίλφορντ Χάρεν 10)6 Φλάστιγκ
ΗΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	Δ. Μαλάγκα 8)6 διά "Αννάμπα
ΗΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ·			
ΗΕΡΙΔΗΣ·			
ΗΕΜΙΣΤΟΚΑΛΗΣ (κ.)	57	11656	Δ. Ν. "Ορλεάνη 15)6 Λά Γκουάτρα
ΗΕΩΝΥΜΟΣ (κ.)	57	1325	Εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΕΟΝΥΜΟΦ (π.δ.)	59	29141	Δ. Πειραιᾶ 8)5
ΗΕΟΣΚΕΠΑΣΗ (κ.)	61	10591	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 6)12)75
ΗΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	Δ. Γιοκοχάμα 13)6 Χιρούμια
ΗΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)	59	1219	Εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΕΤΙΣ	74	35561	Δ. Χάμπτον Ρ. 20)6 διά Παναμά
ΗΗΡΑ	62	14151	Δ. Σουέζ 17)5 διά "Ακαμπα
ΗΗΡΑ (παν.)	55	2740	Εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΑ (δ.)	59	21323	Δ. Πόρτλαντ Χάρεν 10)6 Φλάστιγκ
ΗΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	Δ. Κιούστον 13)6 Κιουρασσό
ΗΩΜΑΣ Κ.	61	14032	Δ. Ν. "Ορλεάνη 16)6 διά Χιούστον
ΗΙΑΖΩΝ (κ.)	54	1160	Δ. Άμπρεσαν 17)5
ΗΙΑΖΠΕΙΤΑ (κ.)	55	15869	Δ. Σουέζ 12)6 διά Γκιζάν
ΗΙΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	Δ. Σουέζ 25)5 διά Γκιζάν
ΗΙΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	Εἰς Λάγος από 18)7)75
ΗΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ			
ΗΙΑΝΝΗ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	68	16323	Δ. Σουέζ 31)5 διά Μπ. "Αμπάς
ΗΙΑΝΝΗ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	57	44646	Δ. Γκάλιεστον 20)5
ΗΙΑΝΝΗ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 10)10)75
ΗΙΑΒΑΛΑ*			
ΗΙΑΒΟ ΦΡΙΓΕΑΟΣ (π.)*	56	16015	Δ. Φιλαδέλφειαν 10)6 διά Σορέλ
ΗΙΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	7731	Δ. Π. Σάτιδ 13)6 διά Βόλον
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	6618	Ε. Πειραιᾶ 6)5
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙΑ ΚΩΝ (δ.)	68	34948	Δ. Κωνύπολιν 13)5 διά Κωνστάντζαν
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙΑ ΚΩΝΤΑΣ Χ.			
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙΑ ΚΩΝΤΑΣ Χ.	57	8774	Δ. Ταμπικο 4)6
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑ δ.			
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑ δ.	67	47408	Δ. Χάμπτον Ρ. 5)6 Δομινικ. Δημοκρ.
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑ·			
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑ·	54	11909	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 15)2)75
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑΙΔΗ			
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑΙΔΗ (κ.)	52	8111	Δ. Χαλκίδα από 29)2)75
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑΙΔΗ ΘΕΟ*			
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑΙΔΗ ΘΕΟ*	53	14983	Δ. Σαγκαΐδον 8)6
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑΙΔΗ ΠΑΥΛΟΥ			
ΗΙΑΛΗΔΟΝΙ ΚΑΡΡΑΙΔ			

ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ (κ.)	59	5515	ξ. Πειραιά 14)6	ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)7)75
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ξ. Βαλτιμόρην 18)6	ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)8)75
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΝΙΟΥΤ	70	25139	ξ. 'Ορλέαντ 17)6 διά Χιούστον	ΜΑΡΙΤΣΑΣ (π.δ.)	53	11310	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25)3)75
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΕΛΝ	57	8545	ξ. "Άμπου Ντάμπι 1)5	ΜΑΡΙΤΣΑΣ III (π.)	56	10596	δ. Παναμά 9)4 δι' 'Αθάνα
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ξ. Λευεσόδον 27)3	ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12795	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22)12
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ξ. Τεργέστην 16)6 δι' 'Αρζού	ΜΑΡΙΩΔ	65	17238	ξ. Ραβέννα 1)6
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ξ. Γένοβα 20)6	ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	εἰς Λουάντας ἀπό 2)12
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	ξ. Μπέρια 16)6	ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)*	59	3664	ξ. Γκουαγιακλ 5)6
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	δ. Γιεραλτάρ 12)6 δι' ΗΠΑ	ΜΑΤΙΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)2)75
ΚΟΡΣΑΙ'Ρ	62	15000	δ. Κων/πολίν 7)6 διά Πότι	ΜΑΧΗΙΝΗΣ	57	8855	δ. Σουφράπαγια 2)6 διά Σιγκαπούρην
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	εἰς Ρότερντα� ἀπό 30)9)75	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)*	66	39617	δ. Γιουρόπορτ 16)6 δι' 'Αρζού
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΙΖΥ*	57	20728	ξ. Ταμπικό 23)5 Κοατζακόλαχος	ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	δ. Παναμά 17)6
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12105	ξ. Π. Κορτέδ 14)6 δι' 'Αρούμπα	ΜΕΛΙΤΗ	75	35561	δ. 'Αμερίσαν 6)6 'Ελλαπεθορπ
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ξ. Κουέντ 9)2	ΜΕΛΙΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δρυγή εἰς Πειραιά ἀπό 1)7)75
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)	49	3378	δ. Σουέζ 17)5 διά Σομαΐλαν	ΜΕΛΕΤΗΜ (κ.)	50	3343	δ. Ράς Τανόρα 23)4
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ξ. 'Ισκεντερό 17)4	ΜΕΝΤΙΜΑΡΕ (κ.)	55	3883	εἰς Λάγος ἀπό 19)2
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1779	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)3	ΜΕΝΤΣΚΑΥ' (κ.)*	52	2775	δ. Π. Σάδι 14)6 δι' 'Ιταλίαν
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	ξ. Βιτόρα 4)6 διά Κωνστάντζαν	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	ξ. Λιθόρο 20)6
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	ξ. Πόρτ Χάρκουρτ 4)5	ΜΕΡΣΙΝΗΝ (κ.)*	43	1589	δ. Θέουτα 13)6
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)6)75	ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ Π.	61	9194	δ. Μη. "Αύρες 30)4 δι' 'Αθάνα
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙ*Φ (κ.)	56	9943	εἰς Άγος ἀπό 15)8)75	ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	δ. Α. Πάλμας 11)6 διά Π. Σάδι
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.	57	13110	ξ. Σιγκαπούρην 16)6 δι' 'Ινδονησίαν	ΜΕΣΣΗΝΗΑ (κ.)	48	1420	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	ξ. Π. Σαμούδ 12)6 Σουγκ. Πάγκυκ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-			
ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	εἰς Πειραιά ἀπό 8)1	ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ξ. Σιγκαπούρην 9)6
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ξ. Καράτα 13)6	ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75000	εἰς Γκότεμπουργκ ὑπό συμπλήρωσιν
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	ξ. Λάρνακα 6)6	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	μετων. «ΚΑΒΟ ΦΡΙΓΕΛΟΣ»
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	δ. Παναμά 16)6 διά Λ. "Αντζελες	ΜΙΜΗ Μ. ΠΑΠΑ-	51	6391	μετων. «ΜΕΡΣΙΑ» σημ. έλλην.
ΚΥΘΗΝΟΣ (π.)	62	4784	ξ. Πειραιά 18)6	ΛΙΟΣ (Σιγκ.)	68	9068	δ. Παναμά 24)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΥΜΑ (δ.)	59	13895	ξ. Μπάραρ 14)6	ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	δ. Λ. Πάλμας 3)6
ΚΥΜΗ (κ.)	54	24369	ξ. Πειραιά 26)5	ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	ξ. Ταρραγόνα 11)6
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)10)75	ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	ξ. Ντόχα 5)6
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ξ. Βαλπαραζ 15)6	ΜΙΝΩΔΑ (κ.)	53	1980	δ. Πειραιά 26)5 διά Λαττάκια
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	ξ. Νεάπολην 17)5 διά Χοντέντα	ΜΙΝΩΔΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	ξ. Σαλβαντόρ 7)6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	δ. Γιεραλτάρ 17)4	ΜΙΝΩΔΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	δ. Πειραιά 19)6 διά Γιεραλτάρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	δ. 'Αμερίσαν 19)6 δι' 'Ακαπτα	ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2)4)75
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	64	34827	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)2)75	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68631	δ. Γιοκοχάμα 14)6 διά Ρ. Τανόρα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	δ. 'Αμερίσαν 5)6	ΜΙΧΑΗΑ (δ.)*	59	26737	άργει εἰς Γκάλθεστον ἀπό 23)4)75
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-				ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΤΗΣ (κ.)	58	8847	δ. Κοκούρα 17)4 διά Σαγκάπην	ΔΡΗΣ (δ.)	65	28213	δ. Π. Κάρντον 12)6 Πόρτλαντ (Με)
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	εἰς Πειραιά 6)3	ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	δ. Ντομάλι 13)5 δι' 'Ελ. Σεγκούντο
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)3)74	ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)*	53	11289	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)6)75
ΛΑΙΙΟΝ (κ.)	53	5608	ὑπό παραλαβήν	ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	74	10607	δ. 'Ακίτα 6)6
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	δ. Γιεραλτάρ 6)6 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	ά. Τεργέστην 21)6 Ράς Λανούφ
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ξ. Παλέρμο 3)15 (έπισκ.)	ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3386	δ. Γιεραλτάρ 7)6
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)2	ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	ξ. Πειραιά 31)5
ΛΑΜΑΑ *	59	7919	δ. Μόντεραλ 18)6 διά Μάλτα	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	δ. Παναμά 31)5
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	δ. Σιγκαπούρην 16)6 διά Ντουμάτη	ΜΟΥΝΤΑΡ (κ.)*	66	2179	δ. Καζαμπλάκιο 16)6 Μασσαλίαν
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	ξ. Τζένταν (όπα 18)6)74	ΜΠΑΖΙΑ III (δ.)	67	18459	δ. Σουέζ 3)6 διά Κίνα
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	ξ. Πλαίσιο 10)6	ΜΠΑΖΑΤΙΚΗ ΣΗ (κ.)	61	1146	δ. Βενετία 22)6
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ξ. Βενετία 19)2	ΜΠΑΖΑΤΙΚΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	62	1087	δ. 'Αμερίσαν 19)6 δι' 'Αθέτρο
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ξ. Μαυρίκιον 17)6	ΜΠΑΖΑΤΙΚΑ (κ.)*	50	1253	ξ. Κάροιτς 21)6
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-ΝΙΚ (δ.)	61	12702	δ. Σαλβαντόρ 6)6	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	63	25340	δ. Χάμπτον ρόδε 13)6 δι' Αρούμπα
ΛΕΝΙΩ ΚΑΔ-ΚΟΥΣΗΣ (μ.)	56	4801	ξ. Ρόπτεραν 16)6	ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	δ. Σουέζ 14)6 διά Ζ. Αραδίαν
ΛΕΝΤΑΣ (κ.)	57	8854	ξ. 'Αμπιτζάν 17)1 διά Λάγος	ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)	73	2660	δ. Γιεραλτάρ 19)6 διά Ταρτούζ
ΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	ξ. Αειεσόδον 20)6 διά Κωνστάντζαν	ΜΠΕΛΑΡΤΡΙΞ I (κ.)*	60	3476	δ. 'Αμπιτζάν 2)6 διά Βρέμην
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ξ. Σιγκαπούρην 16)6 δι' 'Ιταλίαν	ΜΠΕΣΣΕΖ Σ. Γ. (κ.)	61	1595	ξ. Λοντόνερυ 15)6
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ξ. 'Αυτιτζάν 10)6	ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	ξ. Πειραιά 14)6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	δ. Μίλφ. Χάρεν 20)6 'Αργκούλ Τέρμη	ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	δ. Χιούστον 4)5 δι' 'Αρούμπατ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ξ. Νόρτενχαν 13)6	ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ &.π.*	57	12113	δ. Σιγκαπούρην 4)6 διά Βαγγαρέ
ΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	ξ. Βρέμην 16)6	ΜΠΟΛΑΚΑΝΤ (κ.)*	66	3013	ξ. Πειραιά 10)6
ΛΙΖΑ	64	2817	ξ. Πειραιά 11)6 διά Ρίον	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ.			
ΛΗΓΚ Λ. (π.)	61	8760	ξ. Μπ. "Αύρες 22)5 δι' 'Αθάναν	ΤΟΥΡΑ II (π.)	50	5304	δ. Πειραιά 20)6 διά Π. Καμπούς
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ξ. Λ. Πάλμας 3)3 διά Λάγος	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΛΙΠΟΣ	60	16968	ξ. Μπ. Αύρες 17)5 διά Ριοσέντο	ΡΑΝΤΖΑ (π.)*	64	34056	ξ. Φιλαδέλφειαν 7)6
ΛΟΙΠΩΝΤΑ (δ.)	57	20730	δ. Αιντσόπειραν 20)6 διά Πάρνασσού	ΡΑΝΤΖΑ (π.)*	50	6307	ξ. 'Αιπιτζάν 11)6
ΛΑΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-							
ΚΟΥΣΗΣ (μ.)	68	39617	δ. Πειραιά 31)5 δι' 'Ιταλίαν	ΜΠΟΥΜΙΟΥΛΑ ΦΑΙΩΗΣ	9604	δ. 'Αιπιτζάν 20)3 διά Λάγος	
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	δ. Παναμά 14)6				
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	δ. 'Αντεν 10)6 διά Ντάς "Αίλ.	ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 22)5)75
ΛΥΡΙΚ*	64	23936	ξ. Τεργέστην 27)5 διά Λάγος	ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	δ. 'Αιπιτζάν 20)5 διά Λάγος
ΛΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ξ. Χέντλαντ 16)6	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑ'Υ (κ.)	55	1308	δ. Πειραιά 9)6
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ξ. Ντάς Έλαντην 13)6	ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	ξ. Αυδούργον 21)6
ΜΑΓΓΑΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ξ. Μπατάρα 5)6 διά Τζιμπουσι	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)7)75
ΜΑΓΓΚΝΟΛΙΑ (κ.)	51	5010	ξ. Γουώρου 25)4	ΜΥΚΗΝΑΙ (κ.)	63	28395	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΓΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	7126	ξ. Πειραιά 9)4 διά Χαλκίδα	ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)*	52	2823	δ. Σουέζ 8)6
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	ξ. Βενερφόν 27)5 διά Λάγος	ΜΥΡΩΝ*	64	17487	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3)7)75
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	ξ. Βενετία 10)5 διά Λευεσδόν	ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (γ.)	62	9354	ξ. Βενετία 11)6
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)8)75	ΝΑΙ-ΑΝΤ	55	73561	δ. Ν. 'Ορλεάνη 18)6 δι' 'Ιταλίαν
ΜΑΙΡΗΣΤΟΣ	69	18923	ξ. Ιντσόπειραν 15)6 διά Περσίδον	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	δ. Ράς Τανόρα 6)6
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.)	56						

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 387

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JULY 1976

OUR TOTAL STRENGTH

4,445 Vessels -- 49,717,621 Gross Tons

Once more we have compiled our half-yearly statistics on the total strength of the Greek-owned fleet which has marked an increase of 115 vessels grossing 1,419,185 tons made up of newbuildings and the purchase of second-hand ships.

It is worth noting that 51,970 of our fleet (25,836,768 grt.) consists of vessels under ten years of age. Better quality ships are being bought.

Greek registries are also rising. Foreign flags are being abandoned little by little and at the end of the first half of 1976 the Greek flag flew over 26,625,711 grt. representing an increase of 116 ships grossing 1,517,270 tons whereas the Liberian flag Greek-owned tonnage was reduced by 109,073 grt. And if Greek-owned tonnage flying the Liberian flag were deducted from total Liberian tonnage, the Greek flag would rank first in the world.

It is now a fact recognised by all concerned that the fabulous Greeks have made their presence felt on the international shipping scene as nobody else ever has in the world.

Although there are no statistics to bear up this claim, it is estimated that 120,000 Greeks are employed at sea.

Here is the breakdown of our fleet:

THE GREEK FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT	
Newly built bulk carrier	15	254,729	
Bulk carrier built:			
1966 - 75	258	4,713,151	
1956 - 65	158	2,360,984	
1946 - 55	9	115,300	
Warbuilt bulk carrier	1	14,425	
Newly built cargo	6	44,976	
Cargo built	1966 - 75	293	2,001,090
» 1956 - 65	474	3,266,636	
» 1946 - 55	342	1,465,076	
Warblt. & prewar cargo	42	121,929	
Newly built comb. carrier	2	107,000	
Combined carrier built:			
1966 - 75	21	1,256,648	
1956 - 65	2	62,128	
1946 - 55	1	22,878	
Newly built tanker	8	375,725	
Tanker built	1966 - 75	81	4,217,497
» 1956 - 65	198	4,383,960	
» 1946 - 55	53	700,266	
Warblt. & prewar tanker	5	11,591	
Ocean liner	8	157,399	
Passenger, cruise, ferry	288	601,583	
Various	822	370,740	
Total	3,085	26,625,711	

THE LIBERIAN FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT	
Newly built bulk carrier	5	140,054	
Bulk carrier built:			
1966 - 75	123	2,571,966	
1956 - 65	67	1,044,938	
1946 - 55	3	39,470	
Warbuilt bulk carrier	8	112,183	
Cargo built	1966 - 75	29	264,433
» 1956 - 65	65	557,576	
» 1946 - 55	13	73,965	
Combined carrier built:			
1966 - 75	30	1,794,062	
1956 - 65	12	358,221	
1946 - 55	3	40,378	
Newly built tanker	4	462,900	
Tanker built	1966 - 75	94	7,465,322
» 1956 - 65	166	4,317,046	
» 1946 - 55	32	515,600	
Passenger, cruise, ferry	1	6,644	
Various	4	6,983	
Total	659	19,771,741	

THE PANAMANIAN FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT	
Bulk carrier built:			
1966 - 75	1	18,328	
1956 - 65	6	85,779	
Warbuilt bulk carrier	1	14,540	
Cargo built	1966 - 75	1	1,567
» 1956 - 65	16	69,943	
» 1946 - 55	26	87,940	
Warbuilt & prewar cargo	3	11,426	
Tanker built	1966 - 75	13	279,046
» 1946 - 55	8	107,846	
Ocean liner	4	89,603	
Passenger, cruise, ferry	2	19,085	
Various	38	20,285	
Total	119	805,388	

THE CYPRUS FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT	
Bulk carrier built:			
1956 - 65	11	11,429	
1946 - 55	2	21,513	
Cargo built	1966 - 75	21	78,210
» 1956 - 65	165	977,431	
» 1946 - 55	174	686,958	
Warbuilt & prewar cargo	27	103,114	
Tanker built	1956 - 65	13	201,139
» 1946 - 55	10	113,863	
Passenger, cruise, ferry	7	33,377	
Various	139	87,457	
Total	569	2,414,491	

The Lebanese flag covered 5 Greek-owned ships, all cargoes, ranging in age from war-built to 1966 - 75 grossing 14,852 tons.

The Singapore flag covered 6 Greek-owned vessels, one tanker, four cargo ships and one bulk carrier grossing 85,438 tons.

TOTAL STRENGTH UNDER THE SIX FLAGS

Flag	No. of Ships	GRT
Greek	3,087	26,625,711
Liberian	659	19,771,741
Panamanian	119	805,388
Cyprus	569	2,414,491
Lebanese	5	14,852
Singapore	6	85,438
Total	4,445	49,717,621

The breakdown under the six flags is as follows:

Type of Ship	No. of Ships	GRT	
Newly built bulk carrier	20	394,783	
Bulk carrier built:			
1966 - 75	383	7,323,799	
1956 - 65	242	3,603,130	
1946 - 55	14	176,283	
Warblt. & prewar b. c.	10	141,148	
Newly built cargo	6	44,976	
Cargo built	1966 - 75	346	2,349,056
» 1956 - 65	723	4,881,238	
» 1946 - 55	558	2,332,571	
Warbuilt & prewar cargo	73	239,365	
Newly built comb. carrier	2	107,000	
Combined carrier built:			
1966 - 75	51	3,050,710	
1956 - 65	14	420,349	
1946 - 55	4	63,256	
Newly built tanker	12	838,625	
Tanker built	1966 - 75	176	11,727,819
» 1956 - 65	390	9,181,191	
» 1946 - 55	103	1,437,575	
Warblt. & prewar tanker	5	11,591	
Ocean liner	12	247,002	
Passenger, cruise, ferry	298	660,689	
Various	1,003	485,465	
Total	4,445	49,717,621	

Come Home, Jimmy Boy!

Yes, it's high time our shipowners finally made a break with their expatriate lodgings and brought their shipping headquarters back to Greece.

Many of our better-known shipowners have already done so and their operations appear to be functioning so smoothly out of Greece that they no longer consult their London offices on certain major decisions.

Our telecommunications facilities are first class. Banking services are available and work smoothly and the legislative framework is a favourable one. The administration, after a shaky start, has finally come to recognize the valuable contribution shipping is making to the economy and has now become imbued with a spirit of cooperation. We also have reason to believe that the Government is prepared to intercede where officialdom becomes too trying in matters concerning ship-board administration.

We should not overlook the fact that Greece's air communications are among the best in the world and that shore overheads are lower than elsewhere.

And if anything is lacking in the way of insurance, charters and other aspects of shipping operations — these shortcomings are easily overcome. The interested parties will contact the shipowner here or establish an office in Greece, like the foreign banks in Piraeus and the representatives of Japanese yards.

And if there is anything the Government can do to overcome these shortcomings, it will certainly listen to constructive suggestions made to it collectively by those concerned.

Indeed, it is up to the shipowners and the Government to turn Piraeus into one of the major maritime centres of the world. The Norwegians conduct their business from Norway so why shouldn't the Greeks do the same from their own home country?

But the Government should never fall into the trap of believing our shipowners have come here as refugees from London. Monte Carlo and Switzerland are prepared to receive them with open arms, and so is New York. It is a question of confidence. If our shipowners can be convinced that they can operate out of Greece and conduct their business without obstacles or interference and that Government policy towards them will be consistent and unchanging, then there is no reason why they should not make the move.

We believe the Shipowners' Association will be studying the matter and making recommendations to the Government in this respect.

It is high time our shipowners made Greece their home.

All Stops Open

The Greeks have opened all the stops again and are once more snapping up almost every second-hand ship that comes up for sale.

The reason is probably that the banks are once more advancing loans for this purpose.

We must admit that the bold initiative shown by Greek owners in this respect during the past five years has been vindicated, particularly in dry cargo ships. The freight market held firm and it would seem that everybody is now looking forward to an up-

turn in the world economy. The signs are there.

However, our bold friends should bear in mind that there are far too many mixed carriers on the market and many newly-built bulk carriers will also make their presence felt soon.

Conditions for dry cargo carriers have changed in recent times and perhaps our owners should be more circumspect and less eager for a new boom.

Crew Shortage?

Greek tonnage continues to grow. 115 vessels grossing 1,419,185 tons were added to our total strength during the last six months. And new purchases and new orders are reported almost every day.

But none of the shipowners concerned has given a thought to how these ships are to be manned and nobody really seems to know if we have enough officers and men available. The crew shortage will be brought home to us again with a vengeance when those 200 tankers that are now laid up ever come into commission again, if our economy warms up again and more hands are needed in shore jobs and if the coloured crews, who are under pressure to leave Greece, finally pack up and go.

Nobody has bothered to do anything about this important matter. No census has been taken and the plans for a massive recruiting drive throughout the country have never materialised. Nobody knows exactly how many officers and men we have or how many we need or how many coloured crews are employed on Greek ships.

This is an appalling state of affairs in a fleet that claims to be the largest in the world. The British, the Norwegians and others keep close tabs on their officers and men and always know exactly how many there are and what they are doing.

How will we ever retain our top position in world shipping if we cannot cope with something as basic as our crew requirements?

The I.T.F. in Action

Once more the I.T.F. has interfered with a Greek ship, the "Dimitris A." by trying to prevent the ship from sailing from the port of Avila in Spain. The reason given was that the shipowner had failed to abide by the terms of a contract signed under duress by the owners with the I.T.F. at Tyne which the Greek crew was to receive the I.T.F. wage scale.

The I.T.F. sought an injunction from a Spanish court to prevent the ship from sailing.

The I.T.F. is obviously getting out of hand and threatening Greek-flag ships now. It is time the I.T.F. was taken to court to answer for its blackmailing tactics and our shipowners should expect full support from P.N.O. when they do so.

Few Bankruptcies

In spite of the sudden onset and extreme acuteness of the current tanker crisis, foreign observers have noted that there have been few bankruptcies in this field. The Vilain-Facio bankruptcy in Italy was not caused by the crisis and the Hilmar Reksten empire

in Norway was saved by its other enterprises. In Britain, Burmah Oil's difficulties were resolved when BP bought back some shares while Israel's Maritime Fruit and Greece's Kolokotronis Brothers were saved from the axe by a postponement of financial commitments.

The leniency shown by creditors is easy to understand. In the old days, a creditor foreclosed on his mortgage, sold the ship in question and always got his money back. Today, the situation is somewhat different. The prices of second-hand tankers are far too low and buyers are hard to find. This is why the banks are so carefully seeking a solution to the problem of the tanker surplus in cooperation with the oil companies and the shipyards. If the market should recover, one thing is certain: there will no longer be any speculative orders of newbuildings if the banks have any say in the matter.

N.A.T. Capital Funds

The profitable investment of N.A.T. capital funds has become an important and pressing problem. They have now reached the respectable size of more than a hundred million dollars and the return gained from them is minimal — perhaps because the governing board of N.A.T. has not tackled the problem as it should.

We are informed that respectable foreign investment consultants have offered their services to N.A.T. but, strange to say, they have been ignored and the problem of investing N.A.T.'s considerable funds has remained unsolved. The loss is an obvious one, particularly at a time when N.A.T. has undertaken to increase pensions.

We are surprised at the indifference of the shipowners in this respect when they have been called upon to increase their contributions to N.A.T.

N.A.T. should pull its socks up and do whatever is necessary to secure the greatest possible return on its capital funds instead of just asking the shipowners to cough up more money.

A Warning

There has been a drop in cruise ship bookings recently and it is attributed to a campaign conducted by some travel offices abroad to the effect that hotel and cruise accommodation in Greece is completely booked up.

Our cruise operators will naturally discover the sources of such propaganda and deal with them accordingly. We think the National Tourist Organization should also take steps in this respect.

We do not doubt that these lies are part of a premeditated plan and it is imperative that we should scotch them before they create problems.

Doubts

The tanker "Atlas Mariner" — 53,335 grt. built in 1967, was bought by the Eagle Maritime Company (Atlas Maritime) and registered in Greece.

We would suggest that the Ministry of Mercantile Marine investigate this registry and ascertain whether the ship's new owners actually represent Greek interests. We have information to the contrary.