

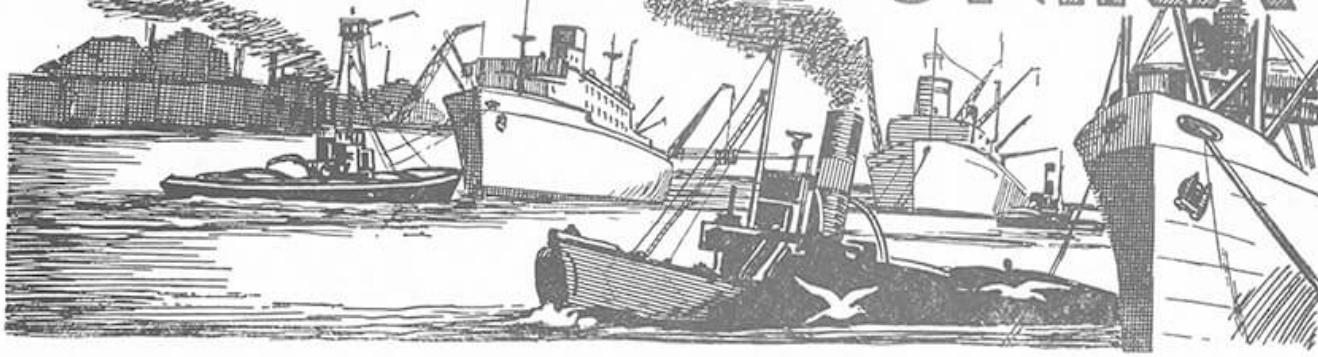
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1976

Αρ. Φύλλου 987/746

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΣΤ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 987) 746

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1976

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

ΕΙΑΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

"Έχοντες ύπ' ὅψιν τὸν ἔντονον ἀφ' ἐνὸς ρυθμὸν τῶν συνεχιζόμενων ἀγορῶν παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τὰς ἀθρόας ἔξι ἄλλους παραγγελίας εἰς τὰ ναυπηγεῖα, μὲ παραδόσεις τὸ τρέχον καὶ τὸ ἐπόμενον ἔτος, ἔτι δὲ τὴν ὥχι ἀπίθανον ἐπάνοδον εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν μερικῶν ἐκ τῶν ἀργούντων δεξαμενοπλοίων, καταλήγουμεν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι θὰ χρειασθῇ μία αὐξησης τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ κατὰ δέκα πέντε τούλαχιστον χιλιάδων ναυτικῶν πεπειραμένων, ἵνα ἐπανδρώσουν τὸν ηγεμόνεν ἀριθμὸν πλοίων που ἡδη ἀποκτᾶ καὶ θὰ ἀποκτήσῃ ἡ Ἑλληνόκτητος Ναυτιλία.

Δὲν πρέπει ἀκόμη νὰ παροράται ἡ ἀνακαμψις τῆς Οἰκονομίας μας, ητις ἡδη ἡρχίσει διαγραφομένη. Ἐργατικαὶ χεῖρες θὰ ἀναζητηθοῦν.

Τὸ πρόβλημα, δηλαδή, τῆς ἀνέπαρκείας τῶν πληρωμάτων —κατωτέρων καὶ ἀξιωματικῶν— ὅξιτον ὅπο τὸν ἀρχῶν τοῦ 1977 ἦ καὶ ἐνώριτερον, θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ. Ἀναποδράστων θὰ κληθοῦν καὶ πάλιν οἱ ἔγχρωμοι νὰ πληρώσουν τὰ κενά, οἱ ὅποιοι καὶ τώρα εἰς ἀνεξακρίβων ἀριθμὸν ὑπηρετοῦν ἐπὶ τῶν Ἑλληνοκτήτων σκαφῶν. Καὶ θὰ είναι τοῦτο ἡ πρόχειρος λύσις ἐπὶ τῆς ὅποιας, βενθίσις, δὲν είναι δυνατὸν νὰ στηριχθῇ ἡ ὁμαλὴ διαχείρισις τοῦ ποντοπόρου πλοίου.

Κρατικοὶ ἀρμόδιοι καὶ ἐνδιαφερόμενοι δὲν δέλπομεν νὰ ἀνησυχοῦν. Η συστηματικὴ προπαγάδα διὰ τὴν πύκνων τῶν ναυτεργατικῶν μας τάξεων ἐμελετήθη εἰς τὸ παρελθόν, ἡ προσπάθεια ὅμως ἐγκατελείφθη, χωρὶς καν νὰ ἐπιχειρηθῇ καὶ τὰ πράγματα μοιρολογικῶς ἀφέθησαν νὰ ἀκολουθήσουν τὸν δρόμον των, ὅστις θὰ μᾶς φέρῃ εἰς τὸ ἀδιέξοδον. Περὶ στατιστικῆς διακριβῶσεως τῆς υφισταμένης ἡ καὶ τῆς μελλούσης ἀνέπαρκείας τῶν πληρωμάτων οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται. Λειπεῖ ἡ συγκρότησις τῶν κρατικῶν δι' ἓνα τοιούτον ἔργον.

Καὶ ὅταν θὰ φθάσωμεν εἰς τὸ ἀδιέξοδον —ἀσφαλῶς ἔκει θὰ φθάσωμεν— θὰ αἰτιώνται οἱ μὲν τοὺς δέ, ἐνῷ ή Ναυτιλία μας θὰ ὑφίσταται τὰς ὥχι μικρὰς δημίας ἀπὸ τὴν ἀθρόαν ἐπὶ τῶν πλοίων ἀνοδον τῶν ἀναύτων καὶ τῶν πάσης προελεύσεως καὶ φυλῆς ἀκτοπλοίων ἐγχρώμων. Τὸ κατάντημα αὐτὸ δὲν τὸ ἀποκλείσομεν· ὡς ἀσφαλές τὸ πρόβλημα.

Καλούνται οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι —πρὸ παντὸς ὅμως οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ

— νὰ ἀντιμετωπίσουν ἀπὸ τοῦδε ἀποφασιστικῶς τὴν ἐπερχόμενην κρίσιν. Τὸ τί δέον γενέσθαι ἔχει μελετηθῆ εἰς τὸ παρελθόν. "Ἄς ἐπανέλθῃ ἐπὶ τάπητος τὸ ὅλον θέμα. Αὔριον πιθανὸν νὰ είναι ἀργά.

Νεωτερισμὸς ἐκ τῶν πραγμάτων δικαιολογούμενος. Δελτίον ζήτησεως πληρωμάτων κυκλοφορεῖ εἰς τὴν Ἀκτή Μιαούλη. Ἐκδότης αὐτοῦ ὁ κ. Δημ. Κουκούλης. Ἐνημερούνται δι' αὐτού οἱ ναυτικοὶ ἐπὶ τῶν ἀκάστοτε ἀναγκῶν τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων εἰς πληρώματα —εἰς ἀξιωματικούς καὶ ὑποδεστέρας κατηγορίας. Παρέχεται η διεύθυνσις καὶ τὰ τηλέφωνα ἑκάστου γραφείου· οἱ ἀνεργοί ναυτικοί καθοδηγούνται.

Καὶ ἀπὸ τὸ τελευταῖον κυκλοφορῆσαν Δελτίον διαπιστούται οὕτι ἡ ζήτησις μηχανικῶν είναι ἡ ἐπικρατεστέρα. Ὑπερτριάκοντα παντός θαδμοῦ οἱ ζητούμενοι. Πολὺν ὀλιγώτεροι είναι οἱ πλοιαρχοὶ καὶ ναυτίλοι ἀξιωματικοί, ὑπερτριάκοντα οὐ ναυτίλοι.

Καὶ τὸ Δελτίον ἀναφέρεται εἰς τὰς ἀνάγκας 14 μόνον ἐφοπλιστικῶν γραφείων, ἔναντι τῶν ὑπερεκατόν, ποὺ ἐδρεύουν εἰς τὸν Πειραιά. Πολλαπλασία θὰ είναι ἡ ζήτησις διὰ τὴν ἀπὸ τὰ λοιπὰ γραφεία πληρωσιν τοῦ συνόλου τῶν υφισταμένων ἀναγκῶν.

Καὶ ἔρχεται τὸ Δελτίον αὐτὸν νὰ ἐπιβεβαιώσῃ τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν πληρωμάτων. Αὔριον αἱ ἀνάγκαι, ὡς ἀναφέρομεν εἰς τὸ προγόμενον σημειώματα μας, πολλαπλασίας θὰ είναι περισσότεραι. Ὁ ὄχυτης τοῦ προβλήματος πλήρως τότε θὰ καταδειχθῇ. Κρατικοὶ ἀρμόδιοι, ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ καλούνται ἀπὸ τοῦδε νὰ τὸ ἀντιμετωπίσουν.

ΤΙ ΕΠΡΟΤΑΘΗ ΆΛΛΟΤΕ

Καὶ διότι ὅμιλούμεν περὶ προσπαθείας καταβληθείσης εἰς τὸ παρελθόν διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων τῆς ὑπάιθρου εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, σκόπιμον θεωρούμεν τὴν σύντομον ἀναγραφὴν τοῦ τότε καταρτισθέντος προγράμματος προπαγάνδας, ητις ὅμως, τελικῶς δὲν διενηργήθη, λόγω τῆς ἐγκαθιδρύσεως τῆς δικτατορίας. Εἶχε τότε συσταθῆ μία ἐπιτροπὴ παρὰ τῷ ὑπουργείῳ Ναυτιλίας, ητις καὶ κατέστρωσε πλήρες πρόγραμμα ἐνέργειας. Καλλιτεχνικά φυλλάδια ἔξτηπλωθησαν εἰς χιλιάδας ἀντιτύπων· ὅμιλται οἱ καταλληλότεροι εἰχον ἐπιλεγεῖ διὰ νὰ περιέλθουν τὰ ἐπαρχιακά κέντρα καὶ ἐνημερώσουν ἐπὶ τῶν πολλῶν πλεονεκτημά-

τῶν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος· μέτρα διοικητικά είχον προταθῆ διὰ τοὺς κατερχομένους εἰς τὴν θάλασσαν νέους· ἡ προπαρασκευαστική Σχολὴ τῆς Πρεβέζης θὰ ἀπετέλει τὸ ὑπόδειγμα συστάσεως καὶ ὅλων, παρομοίας ἀποστολῆς, Σχολῶν. Βελτίωσιν τῶν μισθολογίων διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ αὐξησιν τῶν συντάξεων εἶχεν ἐπίσης προτείνει ἡ ἐπιτροπή.

Τὰ ἀνώτερων προγραμμάτων καὶ ἀλλα λεπτομερειακά μέτρα δὲν ἐφημόδοσθοσαν. Ἐλημονήθη ἡ ἐπιτροπή, ητις ἀπὸ ἐτῶν ἡδη ἔχει νὰ συνέλθῃ.

Καλὸν θὰ ἔηται νὰ ἐπανέλθῃ ἐπὶ τάπητος τὸ ζήτημα τῆς προσελκύσεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Νὰ ἐπαναμελετηθοῦν τὰ ληπτέα μέτρα καὶ νὰ τύχουν ἀμέσου εφαρμογῆς. Ἄξιζει τὸν κόπον ἡ προσπάθεια αὐτῆς. "Ἄν τοι Ναυτιλία μας στερηθῇ, σύν τῷ χρόνῳ, τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμφύχου υλικοῦ, τὸ μέλλον της διαγράφεται δύσκολον. Ή σημερινή της δύναμις τίθεται ἐν ἀμφιδόλῳ.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΕΛΛΕΙΨΙΣ

Λέγεται εἰς τὴν Νορβηγίαν, ὅτι διὰ νὰ ἔξευρης διαθέσιμον ναύτην πρέπει νὰ ἔχῃ μαγικάς ίκανότητας. Διότι ἡ ἐλλειψις ναυτικῶν ἔχει φάσει κυριολεκτικῶς εἰς τὸ ἀπροχώρητον. Προκαλεῖ δὲ ἐντύπωσιν τὸ γεγονός ὅτι ἡ σπάνιας αὐτῆς ἐδηλούται εἰς μίαν ἐποχὴν καθ' ἣν κρατεῖ ἀκόμη ἡ διεθνῆς ναυτιλιακή κρίσις καὶ καθ' ἣν μέγα τμῆμα τοῦ πετρελαιοφόρου τοννάζ τελεῖ ἐν παροπλισμῷ. Ή τοιούτοις τούτων φαινομένου δέχονται οἱ ἀρμόδιοι, πρῶτον μὲν τὰς περὶ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως ἐκφοβιστικάς δημοσιεύσεις τοῦ Τύπου καὶ δεύτερον τὰς περὶ τῆς ἐπερχόμενης μεγάλης ναυτικῆς ἀνεργίας δηλώσεις τοῦ προέδρου τῆς Ναυτικῆς Ομοσπονδίας, συνεπείᾳ τῶν ὅποιων μέγας ἀριθμὸς ναυτικῶν ἔσπευσε νὰ ἔξασφαλισῃ ἐργασίαν εἰς τὴν ἡρηράν.

Καὶ αὐτὰ μὲν συμβαίνουν σήμερον. Διερωτῶνται οἱ ὅμως οἱ ἐφοπλιστικοί κύκλοι τί θὰ γίνη αὐτοῖς ἔναν, ύποχωρούσης τῆς κρίσεως, ἀρχίουν νὰ ἔξερχωνται τοῦ ὄγκυροβολούσας τῆς ἀργίας τὰ μεγάλα δεξαιμενόπλοια; Καὶ ἀμέσως μὲν ὀπάντησιν δὲν λαμβάνουν. "Ἐλαδον ὅμως μίστιον ἐμμεσονόνηράν της προκρισιν ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ναυλωθεὶς προσθέτως πετρελαιοφόρον ἡναγκάσθη νὰ καθυστερήσῃ τοῦ ἀπότολου του ἐπὶ μερικάς ἔδρασης ἐκ τοῦ μοναδικοῦ λόγου, δὲν εύρισκε πληρώματα.

Ημεῖς, μὴ ἀχθέντες εἰς παροπλισμούς παρομοίου ἐπιπέδου, δὲν ἀντιμετωπίζομεν πρὸς τὸ παρόν μὲ τὴν ίδιαν ὄξηντητα τὸ ζήτημα. "Ἄς μη ἐπαναπαύσεθες ὅμως. Διότι αἱ ἀγωνιώδεις ἐκκλήσεις τῶν ναυτικῶν

γραφείων του Πειραιώς, με τάς πινακίδας «ζητεῖται ναύτης» είναι ζωηραί άκομη είς τὴν μνήμην μας.

Δ.Ο.Μ. — Π.Ν.Ο.

Κρούσματα παρεμβάσεως τῶν ἀνθρώπων τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὰ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων — σχὶς τῶν ὑπὸ ξένας σημασίας ἑλληνοκτήτων — ἐπισημαίνονται. Ή θέσις τῆς Π.Ν.Ο. ἀποδινεῖ σῦτον ἔξως δυνατῶν. Αὐτή πλέον δύειλειν νὰ ἐκκαθαρίσῃ τὴν θέσιν τῆς. 'Απὸ τὸν Πρόδρομον τῆς 'Ενδόσεως Πλοιάρχων κ. Καπνίσην, τὸν ἀναλαβόντα, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Π.Ν.Ο., τὴν διαχείρισιν τῶν θεμάτων, ἄτινα ἀνακύπτουν εἰς τὰς σχέσεις Δ.Ο.Μ. καὶ Π.Ν.Ο., περιμένονταν πλέον τὰς θετικὰς ἐν προκειμένῳ ἐνεργείας του.

'Απαράδεκτος, διπλωμάτης, ή ἀνάμιξης τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὰ πράγματα τῶν ἑλληνικού πλοίου. Οἱ ἐκδιασμοὶ δὲν ἔχουν τὴν θέσιν τῶν.

ΦΕΥΓΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Προετοιμάζονται, ἀν μὴ προτοιμάσθησαν, διὰ τὴν ἔξοδον ἀπὸ τὸ Λονδίνον, τὰ ἑλληνικὰ ναυτικά γραφεία. Τὸ προσωπικὸν τῶν μειούτων εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰ λογιστήρια πρώτα θὰ ἀποχωρήσουν καὶ αἱ καταθέσεις ἀπούσορνται ἀπὸ τὰς Τραπέζας.

'Ο Πειραιεὺς πρόκειται νὰ δεῦῃ τοὺς μετακινούμενους. Δυσχέρειαι, δεδοίαίς, διὰ ἕδω ἐγκαταστασίν τῶν θετικῶν. Πρόβλημα ἐπαρκείας χώρων διὰ τὰ γραφεία πιθανὸν νὰ παρουσιασθῇ περὶ τὴν Ἀκτὴν Μιαούλη, Κονδύλη καὶ τὰς παρόδους. Οἱ ἑκάτη Βηρυτοῦ πρόσφυγες ἐπιχειρηματίαι ἐνοικίασαν ἥδη τὰ δίλιγα ἐκ τῶν προσφερομένων κενῶν χώρων γραφείου. 'Ενοικία ὑψηλότερα ἐπληρώθησαν.

'Ἐν τῷ μεταξύ, διὰ νομοσχεδίου τροποποιούντος τὰς φορολογικὰς συνθήκας, ὑφάσματα διὰ τὴν ἔξοδον νὰ ἐγκατασταθοῦν ξέναι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, διευκολύνται λυσιτέλως καὶ ἡ ἐγκαταστασίς τῶν ἐκ Λονδίνου γραφείων.

Ἐν παρόδῳ ἀναφέρομεν, ὅτι πολλαὶ ἀλλαστάται τοῦ ἑξωτερικοῦ προσφέρονται διὰ τὰς ἔδρας τῶν μετακινούμενων ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων. 'Ἄς τὸ ἔχωμεν ὑπ' ὄψιν καὶ ἄς πράξωμεν ἀναλόγως.

Μοναδικὴ ἡ ἐύκαιρία ἐκ τῆς δημοσιογραφείσης εἰς τὸ Λονδίνον καταστάσεως διὰ νὰ ἴδωμεν, τέλος, τὸν ἑλληνικὸν ἐφοπλιστὸν εἰς τὴν κοίτην του. 'Η προσοχὴ εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ ὄλου σοδαροῦ τούτου ζητήματος ἐπιβάλλεται.

ΝΕΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Πληροφορούμεθα ὅτι πρωθούνται αἱ ἀποφάσεις διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν τριῶν νέων ναυτεκπαιδευτικῶν φυτωρίων. Πρόκειται διὰ τὰς δημοσίας ναυτιλιακὰς σχολὰς Χανίων, Χίου καὶ Βόλου.

Ἡ ἴδρυσις ἐκπαιδευτικοῦ κέντρου εἰς Κρήτην, περιλαμβάνοντος σχολὰς καὶ τῶν τριῶν

κλάδων, θὰ ἔξυπηρετήσῃ, ἀναμφισβητήτως, τὴν Μεγαλόνησον, ἀλλὰ θὰ ἐπιτρέψῃ, συγχρόνως, καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν νὰ προσελκύσῃ ἐκεῖθεν τὸν μεγαλύτερον δυνατὸν ἀριθμὸν ἀξιών καὶ ικανῶν στελεχών. Ή ἐπιτυχής μέχρι σήμερον λειτουργία τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν εἰς Σούδαν παρέχει τὰς πλέον βασιμούς ἐπιτίδιας.

Εἰς τὴν Χίον ἡ ἐνότης εἶχεν ἀρχῆθεν διασπασθῆ, ἐφ' ὅσον ἡ μὲν σχολὴ Πλοιάρχων ὑπολειτουργεῖ εἰς Οίνουσας, ἡ δὲ σχολὴ Ἀσυρματιστῶν δὲν ἐλειτούργησεν. Ή ἐνότος τοῦ αὐτοῦ κέντρου ἐπὶ τῆς Χίου ὑπαγωγὴ τῶν τριῶν ειδικοτήτων θὰ ἔχῃ ὅλα τὰ ἀγαθά της καλυτέρας ὄργανώσεως καὶ τῆς ἀριτιατέρας ἀλλ' εὐθηνοτέρας λειτουργίας.

Τέλος ἡ σχολὴ τοῦ Βόλου ὀνταίνεται νὰ καλύψῃ τὸ τμῆμα κεντρικῆς Ἑλλάδος, συμπληρούσα τὸ δίκτυον τῶν πέντε μεγάλων ναυτεκπαιδευτικῶν κέντρων ('Αττικῆς, Β. Ἐλλάδος, Κρήτης, Χίου, Δωδεκανήσου).

Εἴναι δέδαιον, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην τῶν δημοσίων σχολῶν Ε.Ν. 'Αλλ' εἴναι ἐξ ἵσου δέδαιον, ὅτι ἡ ἐπέκτασις δημιουργεῖ τεραστίας ὑποχρεώσεις, οἰκονομικὰς καὶ ἐκπαιδευτικάς. Περὶ τῶν πρώτων ἐγράψαμεν εἰς προηγούμενον σημείωμά μας. Περὶ τοῦ δευτέρου θὰ ἐπανέλθωμεν.

Η ΕΝΤΑΞΙΣ ΤΩΝ Δ.Σ.Ε.Ν.

Μετὰ τὰς νέας ὄργανικὰς μεταβολὰς εἰς τὴν γενικὴν παιδείαν καὶ τὴν ἐπαναφορὰν τοῦ αὐτοτροποῦ διαχωρισμού Γυμνασίου καὶ Λυκείου, θὰ ἐμφανισθῇ ἀμείλικτον τὸ πρόβλημα τῆς βαθμολογικῆς ἐντάξεως τῶν δημοσίων σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 'Η ύψισταμένη κατάστασις μὲν εἰσαγωγικὸν πρόσον τὸν ἐνδεικτικὸν τῆς Ε' τάξεως Γυμνασίου καὶ τὴν κατάταξιν τῶν σχολῶν εἰς τὴν ἀνωτέραν παιδείαν, δὲν θὰ είναι δυνατὸν νὰ διατηρηθῇ.

Θὰ πρέπει, λοιπόν, ἡ νὰ υψωθοῦν τὰ εἰσαγωγικὰ προσόντα εἰς τὸ ἀπολυτήριον Λυκείου διὰ νὰ μείνουν αἱ σχολαὶ εἰς τὴν «ἀνωτέραν» θαθιδά η νὰ υποδιβασθοῦν τὰ προσόντα εἰς τὸ ἀπολυτήριον Γυμνασίου καὶ νὰ καταταγοῦν αἱ σχολαὶ εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς «μέσης». 'Υπέρ τοῦ πρώτου συνηγορεὶ ἀπόλυτως ἡ ἐξασφάλισις υψηλῆς ἐπαγγελματικῆς στάθμης τῶν κυρίων στελεχών τοῦ πλοίου. 'Υπέρ τοῦ δευτέρου συνηγορεῖ μόνον ἡ ἐξασφάλισις μεγάλου ἀριθμοῦ υποψηφίων. Μεταξύ τῶν δασικῶν αὐτῶν ἐπιχειρημάτων μία σειρά μικροτέρων ζητημάτων ἔρχεται νὰ προσθέσῃ τὸ βάρος των ὑπέρ τοῦ ἐνὸς ἡ τοῦ ἄλλου.

ΤΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑ

'Ἐφ' ὅσον ὁ μεταξύ Γυμνασίου - Λυκείου διαχωρισμὸς ἀποσκοπεῖ νὰ πειριούσται εἰς τοὺς ἀποφοίτους τοῦ Λυκείου τὴν πρὸς ἀκαδημαϊκὴν σταδιοδρομίαν προώθησιν καὶ νὰ τρέψῃ τοὺς ἀποφοίτους τοῦ Γυμνασίου πρὸς μίαν ἐπαγγελματικὴν τεχνικὴν σταδιοδρομίαν, ἡ ἐπί πρώτης ὄψεως ἐντάξις τῶν στελεχών τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὴν δευτέραν αὐτὴν μορφὴν ἐπαγγελματικῆς ἐξελίξεως φαίνεται φυσική.

'Οφείλομεν ὅμως νὰ διερωτηθῶμεν : 'Αρκοῦν σήμερον αἱ τρεῖς γυμνασιακαὶ τάξεις ὡς γενικὴ μορφωτικὴ δάσις διὰ τὸν σύγχρονον πλοίαρχον ἡ μηχανικόν; Οἱ φρονούντες ὅτι ἀρκεῖ, αἰσθάνονται τὴν ἀνάγκην νὰ συμπληρώσουν ταύτην διὰ τετραστούς εἰς τὰς ναυτικὰς σχολὰς φοιτήσεως, ικανῆς νὰ καλύψῃ τὸσον τὴν συμπλήρωσιν τῶν γενικῶν γνώσεων, δόσον καὶ τὴν ναυτικὴν ἔξειδικευσιν. Τὸ σύστημα μολονότι ἔχει ὑπὲρ αὐτοῦ τὰ μεγάλα περιθώρια ἐπιλογῆς ἐκ τῶν πλεονασμάτων τοῦ πρώτου κύκλου τῆς Μέσης παιδείας, δημιουργεῖ πλείστα δόσα ζητήματα, δυνάμενα νὰ ἔχουν ἀνυπολογίστους συνεπείας ἐπὶ τῆς ποιοτικῆς συγκροτήσεως τοῦ σώματος τῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν.

Μεταξὺ τούτων τὰ κυριώτερα είναι : Πρῶτον, ὁ ἀναγκαστικὸς ὑποβιβασμὸς τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς «μέσης» παιδείας, μὲν ἐπίπτωσιν τὸσον ἐπὶ τῆς μορφωτικῆς στάθμης, δόσον καὶ ἐπὶ τοῦ κοινωνικοῦ γοήτηρος τοῦ ἐπαγγέλματος. Δεύτερον, ἡ πελωρία καὶ δυσυπολογίστος αὔξησης τῶν ναυτεκπαιδευτικῶν δασπανῶν πρὸς καλύψιν τῆς τετραστούς φοιτήσεως.

Εἰς τὴν ἀντίθετον περίπτωσιν, καθ' ὃν αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ ἀντλοῦν τοὺς μαθητὰς τῶν ἐκ τῶν ἀποφοίτων τοῦ Λυκείου, τὸν μέγα κίνδυνον ἀποτελεῖ ἡ ἐνδεχομένη ἀσύμφορος μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν υποψηφίων. Μολονότι οὐδεὶς δύναται ν' ἀποκλείσῃ τὸ ἐνδεχόμενον τούτο, ἡ προέξοφλησίς του δὲν εἶναι ἐπιτρεπτή ἐφ' ὅσον δὲν είναι ὅκομό γνωστὸν ποιαὶ θὰ είναι ὑπὸ τὸ νέον καθεστῶς αἱ ἀνακατατάξεις εἰς τὸν προσανατολισμὸν τῆς σπουδαζούσης νεολαίας. 'Εξ ἄλλου, ἔναντι τοῦ θεωρητικοῦ αὐτοῦ κινδύνου υφίσταται ἡ δεσμαίοτης τῆς ἀνυψώσεως καὶ ἐδραιώσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς καὶ κοινωνικῆς στάθμης τῆς ναυτικῆς σταδιοδρομίας, εἰς μίαν ἐποχὴν καθ' ὃν ἡ σύγχρονος Ναυτιλία ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην αὐτῆς.

ΤΟ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ

'Ἐπανερχόμεθα εἰς τὸ θέμα τῆς ἐπισκευαστικῆς μας διομήχανίας. Θέλομεν νὰ υποδείξωμεν τὴν ἀδήριτον ἀνάγκην τῆς ἐπεκτάσεως τῆς καὶ τῆς ἀποκτήσεως πειριστῶν δεξαμενῶν. Δαπανῶνται ἐκαποντάδες ἐκατομμύρια δολλαρίων ἐπηρίωσις εἰς τὴν ἀλλοδαπήν διὰ τὰς ἐπισκευαζόμενας τῶν πλοίων μας, ὅταν ἡ χώρα ἔχῃ τὸσον ἀνάγκην τοῦ πολυτίμου αὐτοῦ συναλλάγματος. Μέρος, ἔστω, τῶν ποσῶν πὼν διαρρέουν ἀν κερδίσωμεν, ύγιειστέραν θὰ καταστήσωμεν τὴν Οίκονομίαν μας. 'Ἄς μὴ παραγνωρίζηται δὲ καὶ ἡ ἀπασχόλησις χιλιάδων ἀτόμων τὰ ὅποια θὰ ἀπορριφθοῦν καθ' ὃν διομήχανία νὰ καλύψῃ τὰς ηγέημένας ἀνάγκας τῆς εἰς ἐργατοχειρικούν προσωπικόν.

'Ἄς παραδειγματισθῶμεν ἀπὸ τὴν 'Ιταλίαν. 'Ἐννέα ἐπισκευαστικὰ κέντρα λειτουργοῦν κατὰ μηκὸς τῶν ἀκτῶν της, μὲ 26 μονίμους δεξαμενάς διὰ πλοίων μέχρι 350.000 τόνων. 'Ετεραι τρεῖς μόνιμοι δεξαμεναί, δυνάμεναι νὰ δεχθῶν πλοίων μέχρι 400.000 τόν. d.w., τελούν ὑπὸ κατασκευήν. Δέκα πλωταὶ δεξαμεναὶ διὰ πλοίων μέχρι 160.000 τόν. d.w. υπάρχουν ἐν λειτουργίᾳ, ἐνῶ κατασκευάζεται καὶ ἐνδεκάτη τῶν 500.000 τόν. Εἰς πολλὰ χιλιόμετρα συμποσύντων αἱ ἐπισκευαστικαὶ προβλήτες. Σύγχρονος ὁ ἔξοπλισμός των. 'Αφονον τὸ ἔξειδικευμένον προσωπικόν. Κυριαρχοῖ, ἀπὸ ἐπισκευαστικῆς πλευρᾶς οἱ 'Ιταλοί εἰς τὴν Μεσόγειον. Προπαρασκευάσθησαν νὰ ἀναλάβουν παντός εἶδους ἐπισκευαστικὰς ἐργασίας εὐθὺς ὡς ἡ ἀγορὰ δεσμιτιωθῆ.

'Ημεῖς, ἡ πρώτη ναυτικὴ χώρα τοῦ κόσμου, τὶ ἐπράξαμεν; Εἰς ποίας προετοιμασίας προέδημεν διὰ νὰ υποδεχθῶμεν τὴν ηγέημένην κίνησιν πλοίων εἰς τὴν Μεσόγειον μετά τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ; Τί ἐπραξει τὸ Κράτος διὰ νὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν; Καὶ, τέλος, τί ἐπραξει ὁ Ο.Λ.Π.; Είναι γνωστόν, ὅτι αἱ δεξαμεναὶ εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν τοῦ Πει-



Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephones : 987 4670
telex : 897 833

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TRANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δῆλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἀνευ δασμοῦ (transit).

telegrams : "PHENICO" LONDON

TO NOΣOKOMEION

Μάς έρωτούν ταξιδεύοντες ναυτικοί και έρωτώμεν : Εἰς ποίον σημείον προαγωγῆς τελεῖ ἡ ύπόθεσις τῆς συστάσεως τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου ; Πρόκειται, πράγματι, νὰ ἴωμεν ύλοποιούμενην τὴν πρότασιν τοῦ κ. Μιχ. Καραγέωργη ;

Δικαιολογημένον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ναυτικῶν μας . 'Η Ιατροφαρμακευτική τῶν περιθαλψίς —διὰ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου καὶ τῶν κλινικῶν τοῦ Πειραιῶς— εὐρίσκεται εἰς ἐπίπεδον ἥκιστα ικανοποιητικόν . 'Η σύστασις τοῦ Νοσοκομείου ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην, ἀλλὰ καὶ μίαν ρήτην ὑποχρέωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τοὺς συνεργάτας τῶν καὶ τὰς οἰκογενείας τῶν .

'Η "Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν ἀπεράσισεν ἥδη κατ' ἄρχην, τὴν σύστασιν τοῦ Νοσοκομείου . 'Απομένουν δῆμος πολλὲ νὰ γίνονται, μέχρις ὅτου ἡ ἀπόφασις αὐτὴ φθάσῃ εἰς τὸ σημεῖον τῆς ὄριστικῆς πρὸς τὴν ἔναρξιν πραγματοποίησέως της . 'Ο κ. Μιχ. Καραγέωργης διὰ μακρᾶς πρὸς τὴν "Ενωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν ἐπιστολῆς τοῦ ὑπόδεικνύει τὰ ἀρχικὰ στάδια τῶν σχετικῶν ἐνέργειων . Συνοψίζονται ταῦτα εἰς τὴν σύστασιν ἐπιτροπῶν μελέτης ποὺ τὸ Νοσοκομεῖον θὰ συσταθῇ, εἰς τὸν Πειραιᾶ ἢ τὰ περίχωρα τῶν Ἀθηνῶν . 'Ετέρας ἐπιτροπῆς διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν στοιχείων ἐπὶ τοῦ βασικοῦ, κατὰ προσέγγισιν, κόστους καὶ κατὰ τόντονον εἰσφορᾶς . Καὶ ἀκόμη, ποία προβλέπεται ἡ δυναμικότης τῆς συσταθθομένης νοσοκομειακῆς μονάδος .

Εἰς τὴν "Ενωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν, κατ' ἀκολουθίαν, ἐνστάσιει τὴν πρωθητική τοῦ διοίκησης καὶ δεδομένου ὅτι αἱ προκαταρκτικαὶ μελέται θὰ ἀπαιτήσουν χρόνον μακρόν, συνιστάται ἡ ὑπομονή . 'Η πρώτη ἀπόφασις τῆς συστάσεως τοῦ Νοσοκομείου ἐλήφθη . Αἱ μετ' αὐτήν ἐνέργειαι πρέπει νὰ καταβληθοῦν τὸ ταχύτερον δυνατόν, ἵνα φθάσωμεν εἰς συγκεκριμένα περὶ τὴν σύστασιν τοῦ Νοσοκομείου συμπεράσματα . 'Η ἐπ' αὐτῶν ἐνημέρωσις δὲν θὰ λείψῃ .



ΓΡΑΜΜΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ

Ζητοῦν οἱ ἔξαγωγεῖς ἐλληνικῶν προϊόντων πρὸς τὰς χώρας τῆς Ἀφρικῆς τὴν σύστασιν τακτικῶν γραμμῶν —περὶ γραμμῶν πρόκειται καὶ ὅχι μᾶς καὶ μόνης γραμμῆς— ἐκ τῶν ἐλληνικῶν λιμένων διὰ τὰς χώρας Βορείου, Δυτικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς .

Λογικὸν τὸ αἴτημα, πλὴν ὅχι καὶ ἀμέσου πραγματοποιήσεως . Τὰ πλοῖα ὑπάρχουν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν —ώρισμένοι ἐξ αὐτῶν— εἶναι πρόθυμοι νὰ θοηθήσουν . Αἱ οἰκονομικαὶ, ὅμως, δυνατότητες διὰ τὴν σύστασιν τοῦ δικτύου τῶν γραμμῶν δὲν ὑφίστανται . Πρόχειρος μελέτη τοῦ διόλου αἰτήματος τῶν ἔξαγωγέων καταδεικνύει τὰς δυνατότητας . 'Η κρατικὴ ἐπιχορήγησις προδάλλει ὡς βασικὴ προϋπόθεσις . 'Ανευ αὐτῆς γραμμαὶ τακτικαὶ, μέλλουσσαι νὰ ἔχουπρεπήσουν τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς Ἐλλάδος πρὸς τὰς χώρας τῆς Ἀφρικῆς δὲν δύνανται νὰ συσταθοῦν καὶ νὰ ἀποδώσουν . Πρὸς ὧδησμένας γραμμὰς τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον ὑφίσταται ἡδη καὶ αὐταὶ ἔξυπηρετοῦται . Διὰ τὸ σύνολον τῶν ἀπαιτουμένων γραμμῶν ἡ κρατικὴ παρέμβασις, διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως, θὰ χρειασθῇ . "Αν τὸ Κράτος εἶναι διατεθεῖμενον νὰ ἔχειν ἡ ικανοποίηση τὸ δίκιον αἰτήμα τῶν ἔξαγωγέων, δὲν ἔχει παρὰ νὰ μελετήσῃ διὰ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ τί πρόκειται νὰ ζητήσῃ καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ ἀπευθυνθῇ, δύσκολον νὰ συγκεκριμένων προτάσεων, ἵνα ζητήσῃ τὴν συμπαράστασιν εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν ἐφοπλιστῶν . Εἴμεθα δέδοιοι, ὅτι θὰ συναντήσῃ τὴν κατανόησιν .

ΔΡΥΟΣ ΠΕΣΟΥΣΗΣ

Φαίνεται ὅτι ὁ κατήφορος τῆς διαλύσεως εἰς τὸν ὅποιον ἔχει εἰσέλθει ἡ ιστραπλο-ἀμερικανική Μαριτάιμ Φρούτ . Κάρριερς είναι πολὺ δύσκολον νὰ ἀνακοπῆ .

Ο σουηδικός οίκος Σαλέν ἡκύρωσε τὰς χρονοναυλώσεις καὶ τῶν 37 σκαφῶν τῆς ἐταιρίας . 'Επτά ἐν τῶν πλοίοιν τούτων κατεσχέθησαν εἰς διαφόρους λιμένες ὑπὸ Τραπεζῶν καὶ λοιπῶν πιστωτῶν . Δύο πλοίασφυγεῖα ἐπωλήθησαν εἰς βραζιλιανήν ναυτιλίακην ἐταιρίαν ἀντὶ 15,2 ἑκατ. δολλαρίων, ἡ δὲ πώλησις αὐτῆς ἀναδιβάζει ἡδη εἰς πέντε τὰ ἐκποιηθέντα πλοῖα της ἐντὸς τῶν πλοίων της τελείων ἀπό τῆς 13 "Ιουνίου ὑπὸ ἐκφόρωσιν εἰς Ιαπωνίαν μὲν κίνδυνον ὀλίκης ἀπωλείας τοῦ ἐμπανανῶν φορτίου του ἀξίας ἐνὸς ἑκατ. δολλαρίων, τὸ ὅποιον τὸ πλήρωμά του ἀρνεῖται νὰ ἐκφορτώσῃ . 'Εν τῆς ιδίαις αἵτίας κινδύνευε νὰ καταστραφῇ καὶ τὸ ἀξίας 300 χιλ. δολλαρίων φορτίου μπανανῶν ἐτέρου πλοίου, ἐνῷ ἀπὸ τῆς αὐτῆς ἡμερομηνίας παραμένει ἀνεκφόρτωτον φορτίον ιαπωνικῶν αὐτοκινήτων ἐπὶ τρίτου πλοίου της εἰς λιμένα τοῦ Σαλβαντόρ .

Διὰ τὴν τοιαύτην συμπεριφοράν των τὰ

ἰστραπλινὰ πληρώματα προβάλλουν τὴν ἀξιώσιν τῆς ὀλίκης ἔξοφλήσεως τῶν ὄφειλομενών αὐτού τῆς ἀποδοχῶν, πράγμα τὸ ὅποιον δὲν καθίσταται, ὡς φαίνεται, δυνατόν, λόγῳ τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειών τῆς ἐταιρίας .

Αἱ ἀξιώσεις σύνται ἀναφερόμεναι κυρίως εἰς ἀποδημητικής λόγῳ λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀνέρχονται εἰς μεγάλα ποσά, τὰ ὅποια τὰ ναυτεργατικά σωματεῖα τοῦ Ισραὴλ ἀναδιβάζουν εἰς 3,25 ἑκατοτόμ. δολλαρίων, ἔναντι τῶν ὅποιών αἱ ἀνδιαφερόμεναι Τράπεζαι προσέφερον 2,5 ἑκατοτόμ. δολλαρίων .

• • •

Κατὰ πληρεστέρας πληροφορίας :

"Υπὸ τοῦ σουηδικοῦ 'Ομίλου Σαλέν ἡκύρωσθαι ἀπαντά τὰ συμβόλαια χρονοναυλώσεως 37 πλοίων-ψυγείων τῆς Μαριτάιμ Φρούτ . 'Η ἀκύρωσις τῶν ναυλοσυμφώνων, ἀπινά ἀντίπροσωπούς εἶναι τὸ Κράτος εἶναι διατεθεῖμενον νὰ ἔχειν ἡ ικανοποίηση τὸ δίκιον αἰτήμα τῶν ἔξαγωγέων, δὲν ἔχει παρὰ νὰ μελετήσῃ διὰ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ τί πρόκειται νὰ ζητήσῃ καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ ἀπευθυνθῇ δύσκολον νὰ συγκεκριμένων προτάσεων, ἵνα ζητήσῃ τὴν συμπαράστασιν εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν ἐφοπλιστῶν . Εἴμεθα δέδοιοι, ὅτι θὰ συναντήσῃ τὴν κατανόησιν .

Ἐκπρόσωποι τοῦ σουηδικοῦ 'Ομίλου ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ ἐταιρία του ἡ ιαναγκάσθη νὰ προθῇ εἰς τὴν ἀκύρωσιν λόγῳ διαφόρων ἀνώμαλιῶν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων ἐξ ἀπεργιῶν τῶν πληρωμάτων καὶ κατασχέσεων παρὰ τῶν πιστωτῶν . 'Ανέφερε δὲ τὴν περίπτωσιν ἀλλαγῆς πορείας τοῦ σκάφους 'Περσιμούκρερ' ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ εἰς Χάιφα τὴν ὁποίαν ἔχαρακτήρισες πειρατικὴν ἐνέργειαν, ἥτις θέσειν ἔνι κινδύνῳ φορτίον κίτρων ἀξίας ἐνὸς ἀκτομημούριον δολλαρίων .

"Ἐν φει τῶν ἐντεινομένων δυσχερειών τῆς Μαριτάιμ Φρούτ νό καλύψῃ τὰς ὑποχρεώσεις της ἔναντι τῶν ιστραπλινῶν πληρωμάτων καὶ τῶν πιστωτῶν της, ὅτι θὰ ἡκύρωνε τὰ ναυλοσυμφώνα —τὰ ὅποια ἔληγον τὸ 1985— ἐὰν δὲν ἡ κατάστασις δὲν ἐβελτιοῦτο .

Ἡ σουηδική ἐταιρία θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας τῆς εἰς τοὺς φορτωτάς χρησιμοποιούσα τὰ 20 περίπου φορτηγά-ψυγεία ιδιοκτησίας τοῦ 'Ομίλου Σαλέν καὶ προειδοποιήσει διὰ τὸν πιστωτῶν της, ὅτι θὰ ἡκύρωνε τὰ ναυλοσυμφώνα —τὰς ὁποῖας έληγον τὸ 1985— ἐὰν δὲν ἡ κατάστασις δὲν ἐβελτιοῦτο .

Ἡ σουηδική ἐταιρία θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας τῆς εἰς τοὺς φορτωτάς χρησιμοποιούσα τὰ 20 περίπου φορτηγά-ψυγεία ιδιοκτησίας τοῦ 'Ομίλου Σαλέν καὶ ἀλλα σκάφη τὰς ὁποῖας θὰ ἡκύρωνε τὰ ναυλοσυμφώνα —τὰς ὁποῖας θὰ διασφαλίσει διάκριμον πλοιοκτήτας . Μικραὶ μόνον καὶ δραχυπρόθετοι ἀνωμαλίαι εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων τοῦ σουηδικοῦ 'Ομίλου ἀναμένονται, ὡς ἐτονίσθη ἀρμοδίως .

ZHTHNIKAI PAPADOSSEWS

Πάντως, ἡ πλέον ἐντυπωσιακὴ ἐξ ὅλων φαίνεται διὰ εἰναι ἡ περίπτωσις ἐνὸς ὀλόλου πλοίου-ψυγείου τῆς Μαριτάιμ Φρούτ, τοῦ 'Περσιμούκρερ', τὸ ὅποιον ἐνῷ ὑφειλε νὰ πλεύσῃ εἰς Ρόττερνταμ πρὸς παραδοσιανού φορτίου ἐπεπιδοσιῶν, ἥλλαξε πορείαν καὶ κατέπλευσεν εἰς Χάιφαν . 'Η πρᾶξις αὐτῆς τοῦ πλοιάρχου, θεωρηθεῖσας ὡς ἀνίκουστος καὶ ποινικῶς κολάστιμος, ὑφειλεται εἰς ἐκδηλωθεῖσαν στάσιν τοῦ πληρώματος, ἀρνούμενου νὰ προσεγγίσῃ εἰς Ρόττερνταμ, ἐκ τοῦ φορτοῦ ὅπει τὰς ὑφίστατο ἐκεῖ τῆς οἰκονομικῆς τύχης της ἐταιρίας, τὰ ὅποια ἔχουν κατασχεθῆ εἰς 'Ιαπωνίαν, Γερμανίαν καὶ Ἀγγλίαν .

"Οπως ήτο φυσικόν, ἡ σχεδὸν πρωτοφάνης ἐνέργειας τοῦ πλοιάρχου, διὰ τοῦ πλοιού-ψυγείου τῆς Μαριτάιμ Φρούτ, καὶ ἔξτελεται τὴν τεραστίαν παρέκκλισιν τοῦ πλού προεκλέσεων ἐντονωτάτας διαμαρτυρίας τῆς ἐταιρίας, ἥτις ἔφθασε μέχρι τοῦ Πρωθυπουργοῦ τῆς χώρας, παρὰ τοῦ ὅποιου ἔξητηθῇ ἡ παρέμβασις πρὸς τέρματισμὸν τῆς ἐγκληματικῆς πράξεως τοῦ πλοιάρχου . 'Ἐπρόκειτο περὶ πειρατείας .

Δέν είναι παράδοξον, διὰ τοῦ τῆς σπανίας αὐτῆς περιπτώσεως τὰ διεθνῆ σχόλια ὑπῆρχαν ποικίλα . Προεξέχει, πάντως, μεταξὺ τούτων ἡ διαπίστωσις, διὰ τοῦ ἐνώπιον τῶν οἰκονομικῶν προβλημάτων τῆς πλοιοκτητηρίας ἐταιρίας στασιαστική συμπεριφορά τῶν πληρωμάτων καὶ ίδιασιτέρως τοῦ πλοιάρχου, μαρτυρούν, ὅπωσδήποτε, τὴν Ἐλλειψιν ναυτικῆς παραδόσεως .

IN LIMASSOL

MARINE REPAIRS AND SHIP STORES SUPPLIES

"COZMAR"

MANAGER - OWNER: KOKOS ZAVROS



With facilities to carry out in-Harbour repair work to:

MAIN ENGINES, SUPERSTRUCTURES, AUXILIARIES, GENERATORS, DECK MACHINERY, STEERGEAR, PLUMBING, ETC.

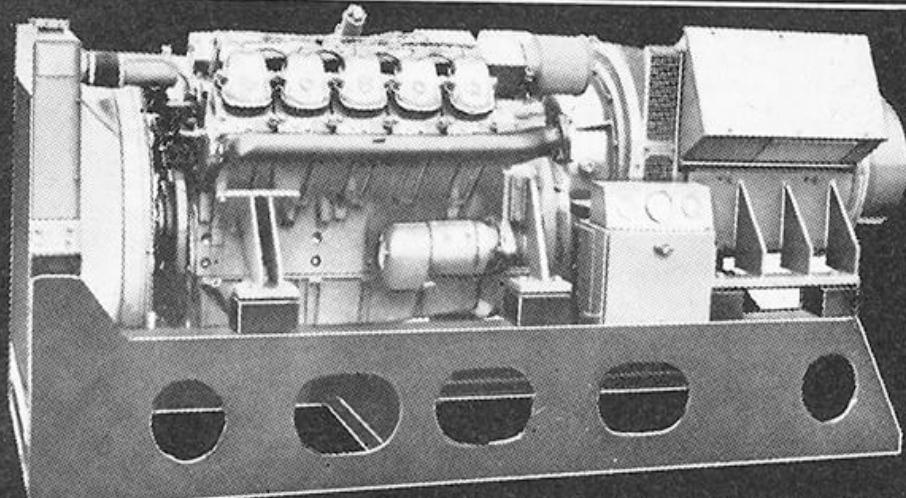
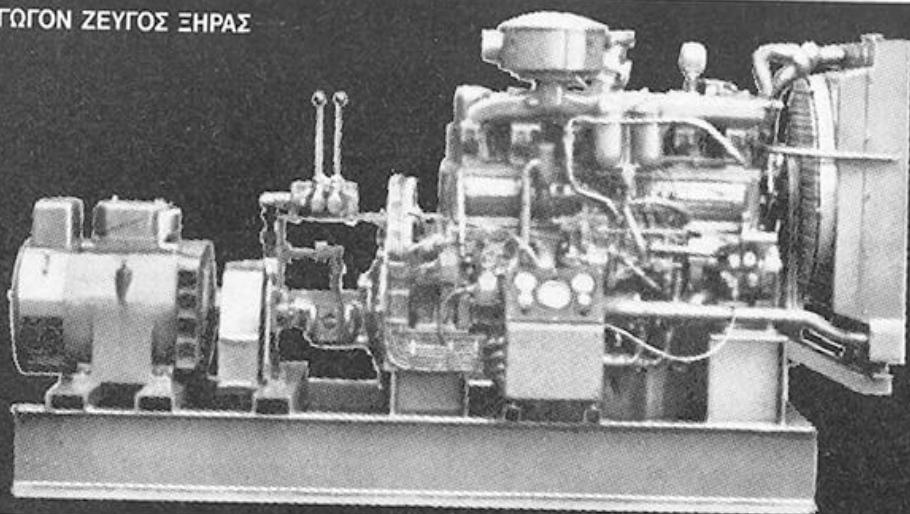
WE ALSO SUPPLY:
DECK AND ENGINE STORES

Address :
14, Hermes Street & 80, Roosevelt Street
Limassol - Cyprus

Cables : "COZMAR" Limassol
Telephones : 051-64770
A.O.H. : 051-54770

WE GUARANTEE QUICK & EFFICIENT SERVICE

ΗΛΕΚΤΡΟΠΑΡΑΓΩΓΟΝ ΖΕΥΓΟΣ ΞΗΡΑΣ



ΗΛΕΚΤΡΟΠΑΡΑΓΩΓΟΝ ΖΕΥΓΟΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Γιά παραγωγή ρεύματος βασισθήτε στή Μερσεντές.

Τά ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη τῆς Mercedes-Benz είναι ένα δαῦμα τελειότητος.

Συγκεντρώνουν, ύψηλή και σταθερή άπόδοση, ισχυρή κατασκευή, μικρές διαστάσεις, μικρό βάρος και μεγάλη, πολύ μεγάλη διάρκεια ζωής.

Κι' άκομα χαρηλή τιμή, οικονομική κατανάλωση, άπολυτη σιγουρία στήν λειτουργία, μηδαμινή συντήρηση.

Σάν κύρια ή βοηθητικά, τά ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη Mercedes-Benz χρησιμοποιούνται εύρυτατα

σ' όλο τόν κόσμο σε σκάφη άλιευτικά, έπαγγελματικά ή ψυχαγωγίας, έργοστάσια, έργοτάξια, νοσοκομεία, ιδρύματα, αέροδρόμια κ. λ. π.

Στήν ξηρά ή τήν θάλασσα, παντού όπου χρειάζεται ένα πραγματικά άξιόπιστο μηχάνημα γιά τήν παραγωγή ρεύματος, τά ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη Mercedes-Benz προσφέρουν τήν ίδιανική λύσι.

*Αν δέλετε περισσότερες πληροφορίες γιά τά ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη τῆς MERCEDES - BENZ, συμπληρώστε τό άποκομα και στείλτε το στόν 'Αντιπρόσωπο τῆς DAIMLER - BENZ, τμῆμα μηχανῶν, τῆς περιφέρειας σας.

Κέντρα έξυπηρετήσεως σ' όλη τήν Έλλάδα.



Μ.Κ. ΦΩΣΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΗΛ. 5711901
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΔΙΑΒΑΤΑ - ΤΗΛ. 763.721



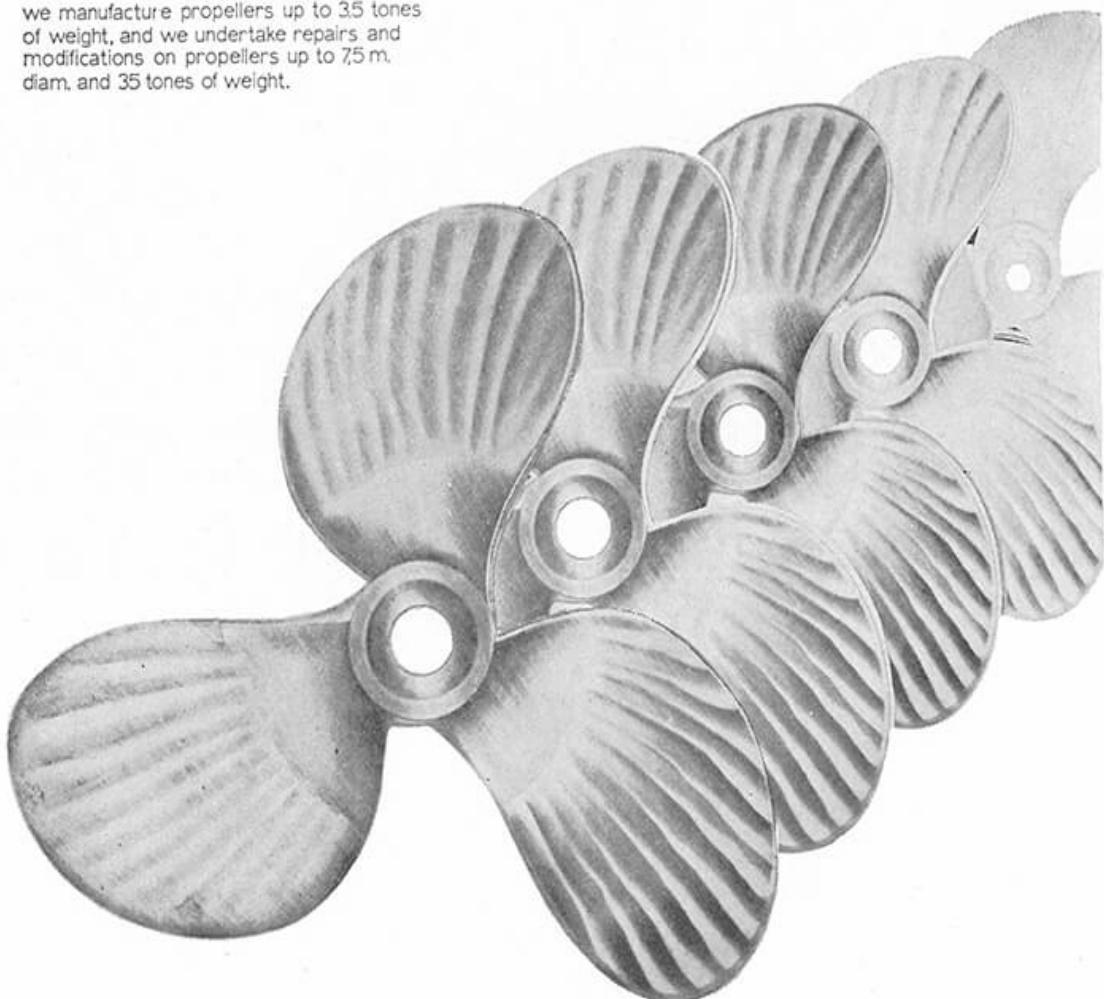
Παρακαλώ νά μοῦ στείλετε πληροφοριακό ύλικό γιά:

Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη ξηρᾶς και θαλάσσης, πετρελαιομηχανές θαλάσσης, πετρελαιομηχανές βιομηχανικού τύπου.

'Ονοματεπώνυμον
'Οδός
Πόλις

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

we manufacture propellers up to 35 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 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Η θέσις της ναυλαγοράς, λόγω και ἐποχής, δεν ήμπορει τις νὰ είπῃ ότι είναι ίκανο ποιητική, λαμβανομένων υπ' όψιν και τών ηύξημένων δαπανών των πλοίων. 'Η αύριον, όμως, ἀπό τού φθινοπώρου, διαγράφεται αἰσιωτέρα. Τὰ πάντα υπέρ της προβλέψεως αὐτής συνηγοροῦν.

Αἱ ἑσοδεῖαι δημητριακῶν τῶν χωρῶν καταναλώσεως —μηδὲ τῆς Ρωσίας ἔξαιρουμένης— ἐπιστημονίαντον αἰσθητῶς χαμηλότεραι. 'Η παγκόσμιος Οικονομία, δάσεις θετικῶν ἐνδείξεων, ἔξερχεται τῆς κρίσεως καὶ αἱ καταναλώσεις πετρελαιοειδῶν βαίνουν αὐξανόμεναι.

Δέν λείπουν, δεδομένως, καὶ οἱ ἀστάθμητοι παράγοντες, οἵτινες δυνατὸν νὰ διαφεύσουν τὰς καλὰς προβλέψεις. Πάντως, όμως, οἱ οίνοι διαγράφονται ἄριστοι. 'Εκτὸς ἀπρόπτου.

'Η ξηρασία εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην κυριολεκτικῶς κατέστρεψε τὴν συγκομιδὴν δημητριακῶν. Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν κατωτέρᾳ αἰσθητῶς θὰ είναι ἔναντι τῆς περυσινῆς (21,3 ἑκατομ. τὸν.). Εἰς τὴν Γαλλίαν ἐπίσης, ἡ ἑσοδεῖα τοῦ μαλακοῦ σίτου προβλέπεται νὰ φθάσῃ τὰ 12 ἑκατομ. τὸν., ἔναντι τῶν 17 περυσινῶν. Τοῦ ἀραβοσίτου κάτω τῶν 5 ἑκατομ. τὸν. ἔναντι προβλέψεων διὰ 6,6 ἑκατομ. τὸν. καὶ 10 ἑκατομ. τὸν. τοῦ 1971-72. Εἰς τὴν Ἰταλίαν προβλέπονται ἔκτακτοι εἰσαγωγαὶ ἀραβοσίτου, ὥρυζης καὶ ζωτροφῶν.

'Η Ρωσία πρόκειται νὰ ἀγοράσῃ δύο ἑκατομ. τὸν. σόγιας ἀπό τὴν Ἀμερικὴν. 'Η

ἑσοδεῖα τῆς γενικῶς προβλέπεται κατὰ 15 ἑκατομ. τὸν. κάτω τῶν ἀναγκῶν. Σημαντικάς ποσότητας θὰ είσαγαγῃ.

'Η Ρωσία ἡγόρασε ἀπό τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ ἄλλας χώρας —Βραζιλίαν— δύο ἑκατομ. τὸν. σόγιας.

'Η συγκομιδὴ εἰς τὴν Ρωσίαν διὰ τὸ 1976 πρὸ δλίγον ἥρχισεν. Ἰδιωτικαὶ, πάντως, ἐκτιμήσεις ἀναφέρουν, ὅτι δὲν ὑπάρχει περίπτωσις πραγματοποιήσεως τοῦ στόχου τῆς Μόσχας διὰ παραγωγὴν 205 ἑκατ. τὸν. δημητριακῶν. Πολλαὶ οἱ ἐλλείψεις, λαμβανομένων υπ' όψιν καὶ τῶν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν —ψυχραὶ κακοκαιρίαι καὶ ύγρασία κατὰ τὴν 'Ανοιξιν. Τὰ θεριστικὰ μηχανήματα ἀνεπαρκῇ καὶ ἡ συγκομιδὴ καθυστερεῖ.

Κοινή, πλέον, ἡ διαπίστωσις, ὅτι αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι ἔξερχονται τῆς οἰκονομικῆς ὑφέσεως καὶ δαδίζουν πρὸς τὴν πλήρη ἀποκατάστασιν καὶ τῆς βιομηχανικῆς τῶν παραγωγῆς. Οἱ πρόσφατοι δεῖκται τὸ ἐπιβεβαίων.

Οἱ ἀρμοδιώτεροι ἐν προκειμένῳ, οἱ τραπεζίται τῶν διαφόρων ἔνενων χωρῶν, ὡμιλοῦν περὶ τῆς καλυτέρας αὔριον, τῆς Ἀμερικῆς πρώτης. Καθυστερημένην δέλπουν ἀκόμη τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οικονομίαν.

Λίαν ἐνθαρρυντικαὶ προβάλλονται καὶ αἱ διαπιστώσεις ἀπό τὰς ἐννέα χώρας τῆς

Κοινῆς Ἀγορᾶς. 'Η βιομηχανικὴ παραγωγὴ φέρεται αὐξανομένη μὲ ἐτήσιον ρυθμὸν 12%, τὸν ὑψηλότερον ἀπὸ τοῦ 1972. Εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν τὸ ἀκαδέριστον ἔθνικὸν προϊὸν ηὔξηθη μὲ ἐτήσιον ρυθμὸν 9.9% καὶ διὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1976 κατὰ 7.5%. Τῆς Γαλλίας εἶναι κατώτερον, 6.8% καὶ 7% ἀντιστοίχων.

'Η κίνησις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ἐνῷ ἐμειώθη κατὰ 6% τὸ 1975, ἀναμένεται, κατὰ τὸν 'Οργανισμὸν Οικονομικῆς 'Αναπτύξεως τῶν Παρισίων, νὰ αὐξηθῇ ἐφέτος κατὰ 10%. Καὶ διὰ τὰς ἄλλας χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. τὰ αὐτὰ περίπου ποσοστά αὐξήσεως προβλέπονται.

Ο φόδος, πάντως, τοῦ πληθωρισμοῦ συνέχει ἀκόμη τοὺς διαχειρίζομένους τὰ οἰκονομικὰ πράγματα. Συγκρατημένη ἐπιδιώκεται νὰ εἶναι ἡ αὐξησις τῆς παραγωγῆς. Τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεργίας ἀπασχολεῖ τὰς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. (5 ἑκατομ. οἱ ἀνεργοί).

'Ως ἀποτέλεσμα τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς χάλυβος καὶ ἀλουμίνιο αἱ μεταφοραὶ πρώτων υἱῶν ἀνεζωγονήθησαν. Τούτο καὶ προεκάλεσε τὴν σταθερότητα τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰ Ἑρά τορτία. Πάντως πληθωρικὴ διαγράφεται ἡ χωρητικότης τῶν μπάλκ κάρριερς, λόγω τῶν ἀθρόων παραγγελιῶν.

Πρὸς τὴν ἀνιοῦσαν, μὲ κατάπληξιν αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων, ἐκινήθη πρὸ τίνος ἡ ναυλαγορᾶ τῶν μεγάλων (VLCC) δεξαιοντοπλοίων. Τὰ W 28 —ἴσοι πρὸς δολ. 4.35 τὸν τόνον— ἐπληρώθησαν δι' 'Ιούλιον δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ ἀπὸ τὸν Περσικόν. 'Επίσης τὰ W 25.5 διὰ τὰ μέσα 'I-



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.
 Subagents 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, VELİ ALEMDAR HAN KAT 9

KARAKOY, ISTANBUL/TURKEY

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

ουλίου έπιληρώνοντο, τσον 3.90 - 3.95 δολ. τὸν τόννον ἀπὸ τὸν Κόλπον.

Ώρισμένα σκάφη ἐγκατέλειψαν τὸ ἀγκυροδόλιον τῆς ἀργίας των. Ἐπίζεται μὲ τὴν ἔλευσιν τοῦ χειμῶνος καλύτεροι νάυλοι νὰ πληρωθοῦν.

Προβλέψεις διατυπώνονται περὶ βαθμιαίας ἐλαττώσεως τῶν εἰσαγωγῶν πρώτων ὑλῶν ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν, κυρίως, κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη. Ἀνάλογος θὰ είναι καὶ ἡ ζήτησις σκαφῶν ξηροῦ φορτίου - μπάλκ κάρριερ.

Μόνη ἡ Ἰαπωνία συνεκέντρων τὰ 73% τῆς αὐξήσεως τῶν μεταφορῶν πρώτων διομηχανικῶν ὑλῶν ἀπὸ τὸ 1965 - 72. Τώρα εἰσάγει τὸ ήμισυ τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν πρώτων ὑλῶν. Ἀς σημειωθῇ ὅτι τὰ 60% τῶν ξηρῶν πρώτων ὑλῶν μεταφέρονται ἀπὸ θαλάσσης.

Τώρα αἱ ἀνάγκαι τῆς ιαπωνικῆς διομηχανίας ἐλέγχουν μικρότεραι. Κατὰ 5% προβλέπεται νὰ καταπέσουν μεταξὺ τῶν ἔτων 1972 - 80 καὶ ἀπὸ τοῦ 1980 - 85 ἡ αὐξήσις θὰ είναι μόλις κατὰ ποσοστὸν 2,5% ἐτησίως.

Γενικῶς ἡ αὐξήσις τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφερομένων πρώτων ὑλῶν θὰ καταπέσῃ ἀπὸ 8% ἐτησίως, κατὰ τὴν δεκαετίαν τοῦ 1960, εἰς 4% ἐτησίως μέχρι τὸ 1985.

Καὶ ἐπὶ τούτοις, παραγγέλλονται μπάλκ κάρριερ πολλὰ — 11,7 ἑκατομ. τόνων τὸ 1975 καὶ 5 ἑκατομ. τόν. τὸ α' ἔξαμνον τοῦ 1976. Περίσσευμα κατὰ 25 ἑκατομ. τόνων εἰς μπάλκ κάρριερ προβλέπεται νὰ σημειωθῇ περὶ τὸ 1980, ἔστω καὶ ἄν σταματήσουν αἱ νέαι παραγγελίαι.

Η ΑΥΡΙΟΝ

Ἐνῷ διαπιστοῦται πλέον ἀπὸ τοὺς δείκτας τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τοῦ πλείστου τῶν μεγάλων διομηχανικῶν χωρῶν, ὅτι ἡ παγκόσμιος Οἰκονομία σταθερῶς ἔξερχεται τῆς κρίσεως, ἀξιοσημείωτον εἶναι — ὅχι ὅμως καὶ ἐπληκτικόν — ὅτι καὶ τοῦ πετρελαίου ἡ παραγωγὴ παραλλήλως δαίνει αὐξανομένη. Ἡδη ἐπανήλθεν αὕτη εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1973 καὶ αἱ ύποτιμήσεις — ὥχι πλέον ἀνατιμήσεις — ἐπισημαίνονται. Καὶ ἀκόμη: Τὰ τάνκερς ἐπανεξοπλίζονται.

Ἀφιστάμεθα, δεδαίως, πολὺ τῶν καταστάσεων, αἵτινες ἐπέκρατον τὸ 1973. Τῶν δεξαμενοπλίων συγκεκριμένων ἡ ὑπέρμετρος διαθέσιμος χωρητικότης. Ὁπωδήποτε, ὅμως, δικαιολογοῦνται αἱ προβλέψεις περὶ τῆς ισορρόπου καταστάσεως περὶ τὸ 1978 ή καὶ τὸ 1980 ἔστω. Καὶ τὰ τάνκερς - μαρμούθ — τὸ νεότευκτον «Μπατίλους» τῶν ὑπερπεντακούρων χιλιάδων τόνων — δὲν ἀνήκουν εἰς τὸ παρελθόν, ἀλλὰ εἰς τὸ μέλλον.

ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ

Τὸ παρελθόν ἔτος, ἡ χωρητικότητος τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ηύξθη κατὰ 30 ἑκατομ. τόν. γκρός καὶ ἔφθασε τὸ σύνολον τῶν 342 ἑκατομ. τόν. γκρός, ἐνῷ ἡ διεθνής οἰκονομική ὑφεσις ἐπηρέασε δυσμενῶς τὸ με-

τακομιστικὸν ἐμπόριον. Ἐκθεσις τῆς «Ντούτες Σίφαρτσμπαν» ἀναφέρει, ὅτι ἡ παγκόσμιος χωρητικότης ηύξθη κατὰ 9,6%, ἐνῷ αἱ θαλάσσης μεταφοραὶ ἐμειώθησαν κατὰ 8%.

Περίπου 90% τῆς αὐξήσεως ἀνεφέρετο εἰς τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερ, λέγει ἡ γερμανικὴ Τράπεζα, ἡ ὁποία εἰδικεύεται εἰς ναυτιλιακάς χρηματοδοτήσεις. Τώρα τὰ τάνκερς καὶ τὰ μπάλκ κάρριερ, ἀντιπροσωπεύουν τὰ δύο τρίτα τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

Τὴν ταχυτέρων ἀνάπτυξιν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐσημείωσεν ἡ σημαία τῆς Λιβερίας (αὔξησης 10% ἑκατομ. τόν. γκρός). Ἐπίσης, οἱ στόλοι τῶν χωρῶν τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης ἐνεφάνισαν αὔξησην χωρητικότηος ἀνωτέρων τοῦ μέσου ὅρου — περὶ τὰ μέσα τοῦ 1975 αἱ χώραι αὐτὰ διεκείρισαν, συνολικῶς, σκάφη ἀνώ τῶν 25 ἑκατομ. τόν. γκρός, μὲ ίδιαιτέρων ἔμφασιν εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν.

Οἱ νάυλοι, ἀναφέρει περαιτέρω ἡ Ἐκθεσις, συνέχισαν τὴν κατιούσαν τὸ 1975, μολονότι αἱ ἔξελίσεις εἰς τὸν διαφόρους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς διέφερον συστάσεων. Γενικῶς, τὰ μικρότερα σκάφη ἐπετύχανον καλυτέρους ναύλους ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα.

Πάντως, ἡ πραγματικὴ κρίσις ἥτο εἰς τοὺς τομεῖς τῶν δεξαμενοπλίων καὶ τῶν μεγαλυτέρων μπάλκ κάρριερ. Ἰδιαιτέρως διὰ τὰ τάνκερς προβλέπεται ὅτι ἡ κρίσις θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ μακρόν. Τὸ 1975 αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ πετρελαίου ἡλαττώσαν κατὰ 11%, ἐνῷ ἐντὸς τοῦ ἔτους ἡ χωρητικότηος τῶν δεξαμενοπλίων ηύξθη κατὰ 15%.

Οἱ πλοιοκτήται συνέχισαν τὰς ἀκυρώσεις τάνκερς, αἱ ὅποιαι λήγοντος τοῦ 1975 ἔλιξαν φθάσει τὰ 50 ἑκατομ. τόν. d.w. Ἐν τούτοις, αἱ ἀκυρώσεις αὐταὶ δὲν ἡλιούσαν αἰσθητῶς τὸ ρυθμὸν παραδόσεως νεοτεύκτων τάνκερς πρὸς τὸ παρόν, δεδομένου ὅτι ἀνέφερον εἰς παραγγελίας μὲ παράδοσιν, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, μετά τὸ β' ἔξαμνον τοῦ 1977.

Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν τοῦ παγκοσμίου τονάκι δεξαμενοπλίων θὰ παραμείνῃ ἐν ἀργίᾳ. Τὸ 1975 διελύθησαν, συνολικῶς, τάνκερς 8 περίπου ἑκατ. τόν. d.w. καὶ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος καὶ προσεχοῦς ἔτους ἀναμένεται νὰ διαλυθοῦν ἔτερα 35 ἑκατομ. τόν. d.w.

Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΩΝ

Τὸ 1980, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν μπάλκ κάρριερ θὰ ἐμφανίζῃ τηλεόνασμα 25 ἑκατομ. τόν. d.w., ἔστω καὶ ἐνῷ δὲν παραγγελθοῦν ἀλλὰ σκάφη μέχρι τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1979. Εἰς τὸ συμπέρασμα αὐτοῦ καταλήγει ὁ τρίτος τόμος τῆς ἔκδοσεως «Ζήτησις Σκαφῶν Ξηροῦ Φορτίου τὸ 1985 — Πρώται Υλαι» τοῦ Βρετανικοῦ Οργανισμοῦ Ερευνών Θαλασσών Μεταφορῶν. Κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους παρηγγελθήσαν 4,7 ἑκατομ. τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ, πέραν τῶν 11,7 ἑκατομ. τόν. παραγγελθεῖσαν τὸ 1975.

Ἡ προηγουμένη 10ετία ὑπῆρξε περίοδος ταχείας ἀναπτύξεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μπάλκ κάρριερ, ἀλλ᾽ ὁ ρυθμὸς αὐτὸς διεύθειται νὰ

μειωθῇ εἰς τὸ ημίσυ τὸ 1980, ἀπὸ 8% ἐτησίως εἰς 4%.

Τεραστία ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἰαπωνίας εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφορὰς πρώτων ὑλῶν. Ἡ σημειωθείσα αὔξησις εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτὰς μεταξὺ τῶν ἔτων 1965 καὶ 1972 ὥφει λετοῦ κατὰ 73% εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ἡ οἵ τοποφορᾶ τὸ ημίσυ περίπου τῶν παγκοσμίων μεταφερομένων διὰ θαλάσσης πρώτων ὑλῶν. Κατὰ συνέπειαν, ὁ ιαπωνικὸς παράγων ἐπηρεάζει σοβαράτα τὴν ναυλαγορᾶ τῶν σκαφῶν χύδην φορτίων. Αἱ εἰσαγωγαὶ πρώτων ὑλῶν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν προβλέπεται νὰ αὔξησθων μὲ καμπλότερον ρυθμὸν τοῦ 15%, ὡς συνέδη μεταξὺ τῶν ἔτων 1965 - 72. Κατὰ τοὺς συγγραφεῖς τοῦ βιβλίου, αἱ εἰσαγωγαὶ αὐτὰς θὰ σημειώσουν μέσην αὔξησην 5% μεταξὺ τῶν ἔτων 1972 - 1980 καὶ 2,5% μεταξὺ 1980 - 1985. Καὶ ἐφ' ὅσον δὲν δένται ὑπάρχουν ἀλλαὶ χώραι νὰ καλύψουν τὴν διαφορὰν τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῶν ιαπωνικῶν εἰσαγωγῶν, ἀναποφεύκτως θὰ μειωθῇ καὶ ἡ αὔξησις τοῦ ρυθμοῦ ζητήσεως μπάλκ κάρριερ.

Οἱ ἔκδοται ισχυρίζονται, ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἔρευνα είναι ἡ πρώτη καὶ μοναδικὴ λεπτομέρης ἀνάλυσης τῆς παρελθόντος καὶ μελλοντικῆς ζητήσεως πρώτων ὑλῶν καὶ τῶν αἵτιον τὰ ὄποια προκαλοῦν τὴν ζήτησιν. Περιλαμβάνει, ἐπίσης, ἀνάλυσην κατὰ χώραν καὶ ζηγεῖ διατί ἡ διοικητικὴ τῆς ἀνάπτυξης ἀκολουθεῖ ἀνοδικὴν καθοδικὴν πορείαν, ἡ παραμένει στατική. Ἐντοπίζει τοὺς λόγους τῆς καθέτου μειώσεως τῶν ιαπωνικῶν μεταφορῶν, παρέχει δὲ λεπτομερεῖας περὶ τῆς προελεύσεως, τοῦ προορισμοῦ καὶ τῆς χρήσεως ἑκάστης τῶν πρώτων ὑλῶν, ἀναφέρουσα καὶ τὰ πιθανά ὑποκατάστατά των.

ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Λήγοντος τοῦ α' ἔξαμνου, τὰ παγκοσμίων ἀργούντων τάνκερς καὶ μικτὰ σκάφη ἀνήρχοντο εἰς 514, συνολικῆς χωρητικότηος 50 περίπου ἑκατομ. τόν. d.w., ἀναφέρει τὸ γραφεῖον Χάσουαρντ Χόουλντερ (Τσάρτεριγκ) Λτδ. εἰς πρόσφατον εἰδικήν ἔκδοσιν του. Προσθέτει, ἐπίσης, ὅτι ἐντὸς τοῦ ἔτους ηύξθην ἀπολύθησαν πρὸς διάλυσιν 187 πλοῖα, 6.461.282 τόν. d.w.

Πρώτη εἰς τὸν κατάλογον τῶν ἀργούντων ἡ σημαία τῆς Λιβερίας, μὲ 171 πλοῖα, 14.337.017 τόνων. Ἀκολουθοῦν ἡ Νορβηγία, μὲ 92 σκάφη 13.430.633 τόν., ἡ Μεγάλη Βρετανία, μὲ 47 σκάφη 5.065.159 τόνων καὶ ἡ Σουηδία, μὲ 25 σκάφη ἐλαφρῶν ἀνωτῶν 4 ἑκατομ. τόνων. Τὰ ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀργούντων τάνκερς καὶ μικτὰ ἀνήρ-

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

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

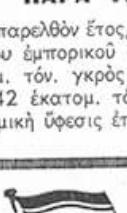
General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403

BELGIUM

Tel.: 0032-31-410.420

Telex : 31219 MERCAN. B



General Representative in Greece :

N. A. CATSIKADAKOS

59, Vas. Constantinou Ave.

Tel: 4519.629

Telex : 21-3306 NIKA

Cables : Hansadok Piraeus

χοντο είς 66 σκάφη, 3.578.330 τόν. d.w. Αι διαλύσεις τάνκερς και μικτών προβλέπεται νὰ σημειωθούν νέον ρεκόρ κατά τὸ τρέχον έτος. Ως προανεφέρθη, έντος τοῦ έξαμηνού μόνον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν 187 σκάφη τῶν κατηγοριῶν αὐτῶν, συνολικοῦ τονιάς 6.461.242 τόν. d.w., ἐν συγκρίσει μὲ 298 σκάφη, 8.876.848 τόν. d.w. καὶ 70 σκάφη, 1.473.858 τόν. d.w., διλοκήρων τῶν ἔτων 1975 καὶ 1974 ἀντιστοίχως.

ΠΑΡΗΓΟΡΙΑ

Ἐνδιαφερούσας καὶ παρηγόρους ἀπόφεις ἔξερφασεν ὁ Αὐστριακός ἐφοπλιστής Ζόμερ, γαμβρὸς ἐπὶ θυατηρίᾳ τοῦ μεγιστάνος τοῦ Χόγκ Κόγκ κ. Τούνγκ εἰς τὴν ἐν Σάντερφιορδ γενικὴν συνέλευσιν τῆς Ἰντερτάνκο.

«Εἰς τὰς ἄρχας τῆς τρεχούσης δεκαετίας, εἶπεν, εἴχομεν στρέψει ὅλοκληρον τὴν προσοχὴν μας εἰς τὴν κατανάλωσιν τοῦ πετρελαίου, χωρὶς νὰ λαμβάνωμεν ὑπ' ὄψιν τὴν ταχύτητα μεθ' ἡς ἔξειλίσσοντο τὰ γιγαντιαῖς δεξαμενοπλοῖα. Σήμερον ἔιμεθεν ἔτοιμοι νὰ διαπράξωμεν ἐν παρόμοιον σφάλμα. Εἰμεθα, δηλαδὴ, τόσον πολὺ ἀπόσχολημένοι μὲ τὴν πλεονάζουσαν χωρητικότητα, ὥστε ἔχομεν παύσει νὰ βλέπωμεν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς καταναλώσεως καὶ τῆς τρέχουσαν καταναλώσεως εἰς τὰ ὥρια τοῦ 3,6 - 3,9% μέχρι τοῦ 1990, ἐνῷ πρὸ τῆς κρίσεως ὁ ρυθμὸς τῆς αὐξήσεως προεβλέπετο εἰς 5,5% ἐπτσίως. Δεν πρέπει νὰ λησμονῶμεν ποτὲ, ὅτι ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ὅλο τὰ προγνωστικὰ καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου ὑπῆρχαν κατότερα τῆς πραγματικότητος. Έξ ἄλλου εἶναι δέδαιον, ὅτι ἡ μείωσις τῆς ἐνέργειακῆς καταναλώσεως θὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν τὴν μείωσιν τοῦ ἀκαθαρίστου ἐθνικοῦ προϊόντος, πρόγυμα τὸ ὅποιον δὲν εἶναι πολιτικῶς ὀνεκτόν. Τὸ συμπέρασμα εἶναι, ὅτι ἡ πρόβλεψις μιᾶς γενικωτέρας αὐξήσεως τῆς ἐνέργειακῆς οικονομίας πρέπει νὰ θεωρήσαι λογικὴ παρὰ τὴν ηγήμενην τιμὴν τῆς ἐνέργειας.

»Ἄς λάδωμεν, συνέχισεν ὁ κ. Ζόμερ, ὡς παράδειγμα τὴν Ἀμερικήν. Τὸ 1982 ἡ Ἀλάσκα θὰ προμηθευθῇ 100 ἑκατομ., τόννων πετρελαίου ἐπτσίως. Τὴν αὐτὴν ὥμας ἐποχὴν ἡ ἀμερικανικὴ παραγωγὴ πετρελαίου δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 550 ἑκατ. τόννων ἐπτσίως, ἐνῷ ἡ κατανάλωσίς της θὰ εἶναι σχεδὸν διπλασία. «Οπερ σημαίνει, ὅτι ἡ Ἀμερική θὰ εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ εἰσαγάγῃ ποσότητα πετρελαίου ἵσην σχεδόν μὲ τὴν παραγωγὴν της, δημιουργοῦσα, ἐπομέως, λίσια σημαντικὴν ζητησίαν πετρελαιοφόρου τονιά.

»Βεβαίως, κατέληξεν ὁ κ. Ζόμερ, δὲν πρέπει νὰ ὑποτιμῶμεν τὴν πλεονάζουσαν πετρελαιοφόρου χωρητικότητα καὶ πρέπει νὰ δεχώμεθα πάν μέτρον ὀδηγοῦντο εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς.

Ἐκηρύχθη, συνεπῶς, ὑπὲρ τῆς συνεχίσεως τῶν ἀκυρώσεων παραγγελιῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ὑπὲρ τῆς χρηματοποίησεως τῶν γιγαντιαίων τάνκερς, ὡς ἀποθηκῶν πετρελαίου. Ἀντιθέτως, ἔδειξε πολὺν σκεπτικισμὸν διὰ τὴν λύσιν τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος, τὴν ὑπὲρ τῆς ὀποίας πολιτικὴν θεωρεῖ ἀντιδιάνυσσαν εἰς τὰ οίκονομικὰ συμφέροντα τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΠΑΡΑ ΤΑΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Κάμψις ἐμφανίζεται εἰς τὴν κίνησιν τῶν κρουαζιεροπλοίων. Περιωρισμένη πως ἡ πληρότητα τῶν θέσεων. Ἀποδίδεται τούτο εἰς τὴν μὴ ἔναρξιν μὲ πάσαν ἔντασιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως καὶ εἰς τὰ γεγονότα τοῦ Λιβάνου, ὅπως καὶ εἰς τὰς τεταμένας σχέσεις Ἐλλάδος καὶ Τουρκίας.

Εἶναι, ὀκτώμην, γεγονός, ὅπερ ὑπεγραμμίσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ὅτι ἡ προταγόνιτη τῆς ἀποφυγῆς τῶν πρὸς τὴν Ἑλλάδα ταξιδίων, ἐνετάθη τελευταίως ὅπο-

μέρους ὡρισμένων ταξιδιωτικῶν γραφείων τοῦ ἔξωτερικοῦ. Ὁμιλούν περὶ συμφορησεως εἰς τὴν κίνησιν πρὸς τὴν Ἑλλάδα —ἐκατομμύρια πολλὰ ἀτόμων— περὶ ἀνυπαρξίας θέσεων εἰς τὰ ἔνοδοις κλπ. κλπ. Πολλοὺς ἀπὸ τὴν Κεντρικὴν καὶ Βόρ. Εύρωπην τοὺς κατευθύνουν πρὸς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, τὴν Βουλγαρίαν καὶ τὴν Ρουμανίαν.

Εἶναι πιθανόν, κατά τινας παρακολουθοῦντας τὰ πράγματα, ἡ κίνησις νῦν ἀρχίσῃ διστούντων νὰ καθίσταται ζωηροτέρα. Πάντως, ὅμως, αἱ προβλέψεις ἔν τινι μέτρῳ διαφέυδονται. Κίνησιν θὰ ἔχωμεν καλυτέραν τῆς περυσινῆς, τὸ προβλεφθὲν ὅμως «μπούμ» εἶναι ἀπίθανον.

ΔΟΥΡΕΙΟΣ ΙΠΠΟΣ :

«Ἡ μετεγκατάστασις εἰς τὸν Πειραιά, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς Ἀθήνας μεγάλου ἀριθμοῦ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Βηρυτοῦ — ὑπολογίζεται ὅτι ἡδη προσεγγίζουν τὰς ἐκατὸν — πρίστε νὰ δημιουργήσῃ προβλήματα. Πρώτη συνέπεια ὑπῆρξεν ἡ ἀνοδος εἰς τὰ ψύφ τῶν ἐνοικίων εἰς τὸν Πειραιά. «Οροφοί ὑλοκληροὶ ἐνοικιάζονται μὲ μισθώματα κατὰ 30 - 40% ἀνώτερα τῶν όψιτανων εἰς τὴν ἀγοράν. Αἱ ἐλύγων ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις θὰ στραφοῦν ἀσφαλῶς —ἄν δὲν ἐστράφησαν ἡδη— καὶ πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν ναυτεργατικὸν δυναμικόν.

Κατεβλήθη μία τεραστία προσπάθεια διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς γνωστῆς «κομπίνας». «Ηδη, ὅμως, ἡ προσπάθεια αὐτὴ κινδυνεύει νὰ ἀποτύχῃ πλήρως. Εἰς τὰ στενὰ ὥρια τοῦ διασθέσιμου ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ θὰ κινηθῇ καὶ ἡ ἐδη τῆς πληρωμάτων ἀξιωματικῶν κυρίων — ἀπὸ τοὺς νεοεγκαθισταμένους Λιβανέζους. «Ἡ ζωηρότης κινήσεως εἰς τὴν Ἀκτὴν Μισσούλη καὶ τὰς παρόδους ὑπόδηλωνει τὴν παρουσίαν τοῦ νέου αὐτοῦ παράγοντος. Πιστεύουμεν ὅτι ἡ Οικονομία κάτι τὰ κερδίσῃ. Μήπως, ὅμως, η Ναυτιλία θὰ ὑποστῇ τὰς συνεπειάς;

ΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΟΣΧΑΣ

Φαίνεται ὅτι ἡ Μόσχα δὲν παραμένει ἀδιάφορος εἰς τὰς κατ' αὐτῆς κατηγορίας, τὰς ἐκτοξευμένας ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς τῆς Δύσεως, περὶ ντάμπιηγ εἰς τοὺς ναύλους διὰ τῶν κρατικῆς ιδιοκτησίας ἐμπορικῶν τῆς πλοίων. Συζητεῖται ἀσκόμη μὲ Ἀμερικανούς ἀρμοδίους ἡ εἰσόδος τῶν ρωσικῶν πλοίων

γραμμῆς εἰς τὰς διαφόρους κατὰ περιοχὰς «Κόνφεραν».

«Ἡ Μόσχα ἀντιλαμβάνεται ὅτι ὁ τόσον ηγημένος, σταθερῶς δὲ αὐξανόμενος, καὶ συγχρονιζόμενος ἐμπορικός τῆς στόλος δὲν ἡμπορεῖ γὰρ δαστάση τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν, οὔτε καὶ νὰ μὴ προσαρμοσθῇ εἰς ὡρισμένα πρότυπα τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς συκροτήσεως τῆς Δύσεως. Ἐπιζητεῖ, δηλαδή, κακοποιῶν διεθνοτοίσιν εἰς τὴν κίνησιν καὶ ἐκμεταλλευσιν τοῦ ρωσικοῦ πλοίου μέσα εἰς τὸν στίβον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, κατὰ τὰ ἡδη παραδεγμένα εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν δυτικῶν χωρῶν. Ἡ εἰσόδος, πράγματι, τοῦ ρωσικοῦ πλοίου γραμμῆς εἰς τὰς κατὰ γραμμὰς διασκέψεις, θὰ σημάνῃ ἀκριδῶς αὐτὴν τὴν προσχώρησιν τῆς Μόσχας εἰς τὰ κρατούντα διὰ τὰ πλοῖα τῶν δυτικῶν χωρῶν.

Χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός —τὸ καταδεικνύον τὰς τάσεις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Μόσχας— τοῦ ἀνοίγματος πρὸς τὴν διεθνῆ ναυτασφαλιστικὴν ἀγοράν, δέσσει διστραγμένεσσεων διεξαγομένων ἡδη μὲ ἐκπροσώπους τῶν Ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν, οἵτινες ἡδη εὑρίσκονται εἰς τὴν Μόσχαν.

Καὶ τὰ γεγονότα αὐτά, ὅπως καὶ αἱ συναπόμεναι συμβάσεις στενωτέρας συνεργασίας μὲ τὰς ναυτιλίας δυτικῶν χωρῶν, μᾶς ὑποδεικνύουν, ὅτι ὀσονούπω καὶ τὸ ρωσικὸν πλοίον, τοῦ ὅποιου ἡ δρᾶσις διευρύνεται ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸ κύκλωμα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, δέσσει τῶν ἀρχῶν, αἵτινες ἐπικρατοῦν εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν δυτικῶν χωρῶν. Οὐκ ἦν ἄλλως γενέσθαι.

ΣΚΑΝΔΑΛΟΘΗΡΙΑΙ

«Ἐθνικάς διαστάσεις λαμβάνει εἰς τὴν Νορβηγίαν ἡ ὑπόθεσις τοῦ μεγαλοεφοπλιστοῦ Ρέκστεν. Ὁς νὰ μὴ ἔφθανεν ἡ ὑπὸ τοῦ Τύπου δοθεῖσα εὑρτάτη δημοσιότης καὶ ὁ τρόπος τῆς ὑπὸ τῶν μελῶν τῆς Κυβερνήσεως ἐμφανίσεως τῆς ὑπόθεσεως ἐνώπιον τῆς Κοινῆς Γνωμῆς, ἥλθεν ἐπ' ἐσχάτων νὰ προστεθῇ ἡ ἐντολὴ τοῦ Γενικοῦ Εἰσαγγελέως περὶ ἐπισχέσεως τῶν τραπεζικῶν λογαριασμῶν τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ ἀπαγορεύσεως τῆς ἡδη τῆς χώρας ἔξδου του. Εἰς τὰς τρεῖς ἀρχικὰς κατηγορίας (ἥτοι τὴν παράστασιν τῆς συναλλαγματικῆς νομοθεσίας, τὴν ἀπόκρυψιν χρηματικῶν ποσῶν τῆς τάξεως τῶν 450 - 550 ἑκατ. κορωνῶν καὶ τὴν μεταβίβασιν πρὸς σουηδικός Τραπέζας ποσοῦ 100 ἑκατ. κορωνῶν) προσετέθησαν τώρα καὶ δύο

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

N. K. TOMASOS

S. G. LERIOTΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες

'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ

• ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

312210

321225

328543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

TΗΛΕΦΩΝΑ

νέαι κατηγορίαι : Κατάρχησις ἐπὶ ζημίδα τοῦ Δημοσίου ποσοῦ 21,2 ἑκατ. κορωνῶν καὶ ἄνευ ὀδείας μεταβίσθασις πρὸς ξένα συγκροτήματα στόλου τριῶν ἑκατ. τόννων.

Αὐτὴ εἶναι ἡ μία πλευρά. 'Υπάρχουν, δὲ, καὶ πάρα πολλοὶ ἀφρόδιοι, οἱ ὅποιοι διέπουν μὲ πολὺν σκεπτικισμὸν τὰς ὑπερβολὰς αὐτάς. Παρατηροῦν, λοιπόν, ὅτι αἱ νέαι κατηγορίαι κατὰ τοῦ Ρέκτορεν εἰναι τούλαχιστον ἀφελεῖς, δεδομένοι ὅτι ὀλόκληρος ὁ στόλος του δὲν ὑπερβαίνει τὰ 2 ἑκατομ. τόννων, τὰ δὲ ἔκατον μύρια τῆς καταχρήσεως ἔφθασαν εἰς 21,2 διὰ μεταθέσεως τῆς ὑποδιαστολῆς, ἐνῷ δὲν ἐπρόκειτο εἰμὴ περὶ 2,1 ἑκατ. κορωνῶν, ὅφειλομένων ἐκ φόρου ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος τῶν πληρωμάτων διὰ τὸν ὅποιον ὁ Ρέκτορεν είχε ζητήσει νόμιμον ἀναστολήν. Παρατηροῦν, ἐπίσης, ὅτι ἡ ίδια ἡ Κυθέρησις είχεν ἔξαγγειλει διὰ τὸ ὅπερεν τὴν ὑπὸ ξένας σημαίας — ἔστω καὶ εὔκαιριας — ἐφοπλιστικὴ δραστηριότητα ὑπὸ τὸν ὄπρον ἔξασθανεις ἰκανοποιητικῶν κοινωνικῶν συνθηκῶν καὶ εἰσαγωγῆς τῶν κερδῶν εἰς τὴν χώραν, πρὸς κανονικούς φορολόγησιν. Καὶ προσθέτουν, τέλος, ὅτι ὁ νορθηγικὸς ἐφοπλισμὸς θὰ ἔβλεπεν εὐχαρίστως τὴν καθιέρωσιν οὐσιαστικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν συναλλαγματικῶν συναλλαγῶν, διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ὅποιου εἶναι πρόδυμος εἰς πᾶσαν συνεργασίαν.

Καὶ τὸ συμπέρασμα διὰ τὰ καθ' ἥμᾶς : Παντοῦ τὰ ίδια. "Έχομεν πρὸ ἡμῶν τὴν ὑπόθεσιν τῶν Τροπεζῶν 'Ανδρεάδη. Πόσαι ὑπερβολαὶ δὲν ἐλέχθησαν καὶ πόση σκανδαλοθηρία δὲν ἐνεφιλοχόρησε !

Η ΑΣΘΕΝΕΙΑ

'Αφιεροῦται εἰς δύος πρωθωρούν τὴν κατάργησιν τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀναγραφῆς τῆς ἀσθενείας εἰς τὸ φυλλάδιον τοῦ ἀπολυμένου λόγω ἀσθενείας ναυτικοῦ. "Ισως ἀντι-

ληφθοῦν, τὴν τελευταίαν στιγμήν, τὸν κατῆφορον εἰς τὸν ὅποιον ὁδηγοῦν μὲ τὴν κατάργησιν μετέρων τὰ ὅποια ἀπέδωσαν θετικῶς.

Συμφώνως πρὸς ἐπίσημα στοιχεῖα, εἰς λιμένα τοῦ Περσικοῦ ἔφθασε μετ' ἄλλων ναυτικῶν καὶ εἰς ἐκ τῶν λεγομένων λευκοφυλλαδίτῶν διὰ τὴν ἀνάληψιν ἐργασίας ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου.

«Ἀπὸ τῆς ἀφίξεως του», ἀναφέρεται εἰς ἐπίσημον ἔκθεσιν, «ῆρχοισεν οὗτος νὰ δεικνύῃ σημεῖα φούσιας, νὰ ἀρνήται τροφὴν καὶ νὰ ἐκφράσῃ φόδους διὰ τὴν ζωὴν του. Τὴν ἐπομένην, ὅτε μετένθησε εἰς τὸ πλοίον, οὗτος ἡρνήθη νὰ ἀνέλθῃ τὴν κλίμακα καὶ τελικῶς ἀνήλθε τῇ δομῇεσιν συναδέλφου του. 'Ο πλοίαρχος ὑπέβαλεν εἰς αὐτὸν διαφόρους ἐρωτήσεις, πλὴν ὅμως ὃ ἐν λόγῳ ναυτικὸς παρέμεινε σιωπηλός, ἀτενίζον αὐτὸν δι' ἀπλανούς διέμματος. Κατόπιν τούτου ὁ πλοίαρχος ἀπεφάσισεν ὅπως μὴ τοῦ ἐπιτραπῇ ἡ ἀνάληψις ἐργασίας ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἀπέλυθη τὴν ἐπομένην, παλιννοστήθεις δὲ ἐνοσηλεύθη εἰς νοσοκομείον ψυχικῶν παθήσεων πάσχοντας «ὲκ παρανοϊκῆς συνδρομῆς τοῦ κύκλου τῶν σχιζοφρενικῶν ψυχώσεων ὑποχονδρικῆς μορφῆς».

Σημειούται ὅτι, ὁ ἀνωτέρω ναυτικὸς προστάληφθη ἐπειδὴ οὐδεμία ἀναγραφὴ ὑπῆρχεν ἐπὶ τοῦ φυλλαδίου του περὶ τῆς ἀσθενείας του. "Ἄς ἀναλογισθοῦν, συνεπῶς, οἱ ἐν προκειμένῳ ἀφρόδιοι τί πρόκειται νὰ συμβῇ μετ' ὅλιγον μὲ τὴν ἐπιχειρουμένην κατάργησιν τῆς ἀναγραφῆς τῆς ἀσθενείας ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου, ὅταν ἀπομακρύνονται ἐκ διαφόρων ἀσθενειῶν, μὴ ἔξαιρουμένων τῶν μεταδοτικῶν καὶ τῶν ψυχικῶν παθήσεων, θὰ ἀποστέλλωνται ἀθρώας εἰς τὰ πλοῖα, ἀφοῦ δὲν θὰ ὑπάρχῃ εὐχέρεια ἐλέγχου τῆς ὑγείενῆς των καταστάσεως. Δὲν ἀναφέρομεθα εἰς τὰ προβλήματα εἰς δάρος τοῦ πλοίου καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τὰ ὅποια καὶ αὐτὰ ἐπρεπε νὰ ληφθοῦν

ὑπὸ ὄψιν. 'Αναλογιζόμεθα κυρίως τοὺς νέους κινδύνους, τοὺς ὅποιους προσθέτομεν εἰς τὸ ἡδη ἐπίπονον καὶ ἐπίμοχθον ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Καὶ διερωτώμεθα ποῖος θὰ κληθῇ νὰ ἀναλάβῃ τὴν ζημίαν τὴν ὅποιαν θὰ ὑποστοῦν ἐνδεχομένων ναυτικοί μας ἐκ τῆς ὑποχρεωτικῆς συμβιώσεως των μὲ ἄτομα πάσχοντα ἐκ μεταδοτικῶν ἢ καὶ ψυχικῶν ἀσθενειῶν.

'Εν τέλει σημειούμεν, ὅτι τὰ πρακτικὰ προβλήματα τὰ ὅποια θὰ ἀνακύψουν ἐκ τῆς ἐπιχειρουμένης καταργήσεως τῆς ἀναγραφῆς τῆς ἀσθενείας ἐπὶ τοῦ φυλλαδίου, ἔχουν πολὺ μεγαλυτέραν σημασίαν ἀπό τὰ φλημαφήματα περὶ προσαρμογῆς εἰς τὰς σημερινὰς ἀντιλήψεις περὶ προστασίας τῆς προσωπικότητος τοῦ ἐργαζομένου κλπ. Καὶ αὐτὰ πρέπει νὰ προσέξωμεν. 'Ἐπ' ὀφελείᾳ καὶ τοῦ πλοίου καὶ τῶν καλῶν νοομένων συμφέροντων τῶν ναυτικῶν μας.

ΤΟ Δ.Σ. ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Εύχαριστος ἡ διαπίστωσις. Τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT κρίνει τὰς εἰσαγομένας ἔκστατοτε πρὸς συζήτησιν ὑποθέσεις μὲ εύρυτη πνεύματος, ἡ ὅποια ἀποδεικνύει τὴν κατανόησιν τῶν ἴδιομόρφων προβλημάτων, τόσον τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ὃσον καὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. 'Ιδιαιτέρω ευσύνκινητην είναι τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT εἰς τὰ αἰτήματα τῶν ναυτικῶν μας, τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζονται μὲ ἀνθρωπιάν. Πρόσφατον παράδειγμα ἀποτελεῖ ὁ χαρακτηρισμὸς ὡς ναυτικοῦ ἀτυχήματος τοῦ τραυματισμού ναυτικοῦ ἐκτὸς τοῦ πλοίου. 'Ο ἐν λόγῳ ναυτικός, ἐνῷ εὐρίσκετο εἰς τὴν Κρατικὴν Λέσχην Ναυτικῶν τῆς Σαγκάλης πρὸς ψυχαγωγίαν, ἐδέχθη ἀπρόκλητον ἐπιθεσιν Φιλιππινέζου ναυτικοῦ ὃ ὅποιος τὸν ἔπιληξεν ἐπανειλημμένως διὰ μαχαίρας, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ τὸν καταστήσῃ πλέον ἀνίκανον δι' ἐργασίαν. 'Η ὑπόθεσις του είσηχη

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ Ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν / ρυμουρόν τοῦ ΑΣΤΕΡΙ τοῦ ΑΣΤΕΡΙ σταθμεύοντα εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ θύατα.

ΑΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιατρέσεις — Ρυμουλκήσεις
35/39 'Ακτή Μιαούλη — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΕΛΑΔ : "LIMINSHIP" — ΠΙΡΑΕΟΣ
ΤΕΛΕΞ : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατὰ τὰς μὴ ἐργασίμους ἡμέρας:
8946.107, 8028.592, 9916.866,
& 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C.3

ΤΕΛΕΞ : 884723

ΤΕΛΑΔ : "LUMATSHIP" — LONDON

ΤΕΛΕΡΗ : 283 - 2799 & 283 - 1755

εις τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT τὸ ὄποιον ἔκρινεν δῖ
ὅ ἐν λόγῳ ναυτικὸς δικαιοῦται τῆς προστα-
σίας τοῦ NAT, συμφώνως καὶ πρὸς παγίαν
νομολογίαν τοῦ Συμβουλίου 'Ἐπικρατείας,
δεχθέντος δῖ δὲν πλῷ καὶ ἑκτὸς τοῦ πλοίου
θάνατος ναυτολογημένου ναυτικοῦ ἐξ οἰσσό-
ποτε αἰτίας, ἀποτελεῖ ναυτεργαστικὸν ἀτύχη-
μα, ἔστω καὶ ἀνὸν ναυτικὸς ἡτούχησεν ψυχο-
γαγούμενος. Κατὰ συνέπειαν, ἔκρινε τὸ Δ.Σ.
τοῦ NAT, δῖ δητὸν ἀντίθετον πρὸς τὰς ἀρχὰς
τῆς χρηστῆς διοικήσεως καὶ τὸ πνεύμα τοῦ
νόμου νὰ λαμβάνῃ ἡ οικογένεια τὴν παροχὴν
ἐκ τοῦ θανάτου τοῦ ναυτικοῦ καὶ νὰ μὴν τὴν
λαμβάνῃ ὁ ίδιος, διότι ἡτούχησε νὰ ἐπικήσῃ,
ἔστω καὶ ἀνίκανος πρὸς ἔργα σιαν.

'Ἐν κατακλεῖδι, δύναται νὰ είπωθῇ ἀπερι-
φράστως, δῖ τὸ παρὸν Δ.Σ. τοῦ NAT, ὑπὸ¹
τὴν προεδρίαν τοῦ ναυάρχου κ. Βασ. Χανιδή,
ἐπέτυχεν ἀπολύτως εἰς τὴν ἀποστολήν του
καὶ ἡδη ἔθεσε τὰ θεμέλια διὰ τὴν ἀποδοτι-
κῆν λειτουργίαν τοῦ 'Ιδρυματος, εἰς τρόπον
ῶστε δητὸν πρόνοια ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας νὰ
έξασφαλίζεται εἰς τὸ διηνεκές.

•

ΑΝΤΙΓΡΑΦΑ ΤΩΝ ΑΡΧΕΙΩΝ

Πέραν ἀπὸ τὰ ἀποφασισθέντα προληπτικά
καὶ κατασταλτικά μέτρα ἔναντιν πυρκαϊᾶς
εἰς τὸ κτίριον τῆς 'Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μη-
τρῶν, ἐπὶ τῆς ὁδοῦ 11 Μεραρχίας, πρέπει
νὰ ληφθῇ ἀμέσως μέριμνα διὰ τὴν ἀναπαρα-
γωγῆν ἀντιγράφων τῶν φυλασσομένων ἐκεῖ
ἀρχείων. 'Απορούμεν πᾶς τοῦτον ἐγένετο
ἐναρπίτερον. Τὸ κτίριον, δηπως προκύπτει ἀπὸ
ἔκθεσιν εἰδικοῦ, παρουσιάζει ἡτούχησον κιν-
δύνους ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς, ιδιαιτέρως εἰς
τοὺς χώρους τῶν ἀρχείων, λόγῳ τῆς ἀπικρα-
τούσης ἑκεῖ ξηρότητος καὶ τῆς δισφύλαξεως
εἰς αὐτοὺς μεγάλους πλήθους ἔγγραφων ἐν-
τός κοινῶν φακέλλων ἐκ λεπτοῦ χάρτου. 'Αλ-
λὰ καὶ μετὰ τὴν ληψῖν τῶν ὑποδεικνυμένων
μέτρων ἀνίχνευσεως καὶ καταστολῆς πυρκαϊ-
ᾶς, δικίνδυνος ἔξακολουθεῖ νὰ είναι μεγάλος.
Καὶ ἡ καταστροφὴ τῶν ἐν λόγῳ ἀρχείων, τὰ
ὅποια θεωροῦνται πολύτιμα, θὰ ἐπέφερε τε-
ραστίαν ζημίαν —καταστροφὴ θὰ ἐλέγομεν
ἡμεῖς— καὶ θὰ ἐδημιούργει ἀθρόα προβλή-
ματα μὲν ζημιογόνους προεκτάσεις εἰς δάρος
κυρίων τῶν ναυτικῶν μας.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καὶ παραλλήλως
πρὸς τὰ προληπτικὰ καὶ κατασταλτικά ἔναν-
τιν τῆς πυρκαϊᾶς μέτρα, δέον νὰ δημιουργη-

θοῦν πάραυτα ἀντίγραφα τῶν ἀρχείων μὲν μι-
κροφύλμες, τὰ ὄποια νὰ φυλάσσονται εἰς ἔ-
τερον κτίριον μὲν ἀνάλογα μέτρα ἔναντιν τῆς
πυρκαϊᾶς.

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΡΟΣΟΧΗ

Είχομεν σημειώσει προσφάτως τὰς δυσ-
μενεῖς συνεπείας τὰς ὄποιας προκαλεῖ ἡ
εφαρμογὴ τοῦ καθιερωθέντος συστήματος τῆς
παραμονῆς τῶν προξεινῶν λιμεναρχῶν εἰς
τὰς θέσεις των μόνον ἐπὶ διετίαν. Φαίνεται,
ὅμως, δῖ τὸ πρόβλημα εἶναι γενικώτερον
καὶ ἀφορᾷ εἰς τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ὑπη-
ρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. 'Ιδού ἡ
ἀπόδειξις: 'Ο διευθυντής τοῦ NAT πλοιαρ-
χος κ. Θ. Πλακοκέφαλος, μετὰ ὑπηρεσίαν
ἐνὸς μόνου ἔτους εἰς τὴν θέσιν ταύτην, μετα-
τίθεται ἡδη εἰς τὸ Προξεινὸν Λιμεναρχεῖον
τῆς Νέας Υόρκης. Δηλαδή, ἀφοῦ διήνυσε
τὴν περίοδον τῆς ἐνημερώσεως καὶ τῆς κα-
τανοήσεως τῶν ίδιατέρων προβλημάτων τὰ
ὅποια παρουσιάζεται εἰς 'Ιδρυμα, ὡς τὸ NAT,
μὲ ποικίλα ἀντικείμενα δραστηριότητος, με-
τατίθεται χωρὶς νὰ δυσηθῇ νὰ ἀποδώσῃ τὸ
ἔργον τὸ ὄποιον ἐπιβάλλει ἡ θέσις αὐτῆς. 'Ηδη
διαμένεται ἡ τοποθέτησις νέου διευθυντοῦ,
ὅποιος θὰ χρειασθῇ ἔνος εὐλογονός χρόνου
διὰ νὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῶν δημιουργιῶν τοῦ
NAT. Θέλομεν δὲ νὰ πιστεύωμεν, δῖ δὲν τὸν
ἐπαναληφθῆ τὸ σφάλμα τῆς μεταθέσεως καὶ
αὐτοῦ πρὸ τῆς παραμονῆς του ἐπὶ σημαντι-
κὸν χρόνον εἰς τὸ NAT, διότι ἐνδεχομένως
θὰ ἔχῃ σειράν διὰ τοποθέτησην εἰς Προξει-
νὸν Λιμεναρχεῖον, ὡς συνέδη μὲ τὴν περί-
πτωσιν τοῦ κ. Πλακοκέφαλου, ἢ εἰς ἄλλην
ὑπηρεσίαν.

Θὰ πρέπει κάποτε νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ ἐν
προκειμένῳ ἀρμόδιοι, δῖ τὸ NAT κατέστη
ἡδη ἔνας τεράστιος ὄργανος, ἐκ τῆς δυ-
λῆς λειτουργίας τοῦ ὄποιου ἔξαρτωνται τε-
ράστια πυράφερα καὶ τῶν ναυτικῶν μας
καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ὡς ἐκ
τούτου χρειάζεται μεγαλυτέρα προσοχὴ εἰς
τὸ θέμα τῆς καλύψεως καιρίων θέσεων, ὡς
ἡ τοῦ διευθυντοῦ τοῦ 'Ιδρυματος.

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΣΥΣΤΑΣΕΩΣ

Ἡ σύντασίς μας νὰ ἐπιδεικνύεται μεγα-
λύτερα προσοχὴ διὰ τὸν ἀποφεύγωνται
ἄσκοποι κινητοποιήσεις, ὡς ἐγένετο μὲ τὴν

περίπτωσιν μιᾶς δινυπάρκτου θαλαμηγού, πα-
ρορημενθή. Τὰ 'Ναυτικὰ Χρονικά γιαρί-
ζουν τὴν εὐαισθησίαν ἡ ὄποια ἐπικρατεῖ διε-
θνῶς περὶ τὰ θέματα τῆς προστασίας τῆς
ἀνθρωπινῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Καὶ εἶναι κα-
θημερινοὶ αἱ ἀποδείξεις αὐτῆς τῆς εὐαισθη-
σίας. Πλοιοί ἀνακόπτουν τὸν πλοῦν των, ἀλ-
λάζουν κατεύθυνσιν καὶ σπεύδουν διὰ τὴν
παροχὴν δοθείσας εἰς ἔτερα κινδυνεύοντα
σκάφη, χωρὶς οὐδεὶς νὰ λογαριάζῃ τὰς στι-
γμὰς ἔκεινας τὰς δαπάνας ποὺ ἐπιφέρει μία
τοιστὴ ἀλλαγὴ δρομολογίου καὶ ἡ καθυστέ-
ρησις. Πρόκειται, ὅμως, περὶ πραγματικῶν
κινδύνων καὶ διχά περιπτώσεων τοῦ πρώτου
τυχόντος τοῦ θαλάσσης παραπλέοντος
τοῦ πρώτου περιπτώσεων τοῦ δεύτερου.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀνυπάρκτου θα-
λαμηγού τὸ πρόβλημα ἐλύθη μόλις παρε-
νέθη ἡ Λιμενικὴ Αστυνομία. Πρέπει, συνε-
πώς, εὐθὺς ὡς ὁ δύλαμος ἐπιχειρήσεων λαμ-
βάνῃ οἰοδήποτε σχετικὸν σῆμα, ἀναφερόμε-
νον εἰδικώτερον εἰς σκάφη τῆς κατηγορίας
αὐτῆς, τὰ ὄποια κινοῦνται κατά τὰ κέφια
τῶν ιδιοκτητῶν των ἢ τῶν ἐπιβατῶν, νὰ ἐνη-
μερώνῃ πάραυτα καὶ τὴν Λιμενικὴν Αστυ-
νομίαν, ἡ ὄποια καὶ πείραν, ἀλλὰ καὶ Ικα-
νά στελέχη διαθέτει, διὰ τὴν ἔξακριδων
καὶ τὸν έλλειγχον πάσης πληροφορίας. Οὕτω
θὰ ἀποφεύγωνται καὶ αἱ ἀσκοποί, ἐνδεχομέ-
νως, κινητοποιήσεις, ἀλλὰ καὶ ἡ γελοιο-
ποιήσις.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

'Εγράψαμεν ἡδη διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ διε-
θνῆς ναυτιλιακοῦ Τύπου ἐνθουσιώδη δη-
μοσιογραφικὴν κάλυψιν τῆς 'Ελληνικῆς
Ναυτιλίας ἐξ ἀφορμῆς τῶν Ποσειδωνίων.
Δὲν θὰ είναι ὅμως ἀκριβῆς ἡ εἰκὼν ἐδεν
δὲν σημειώσωμεν ιδιαιτέρως, ὅτι ὑπερά-
νω δῶλων τῶν περιγραφῶν καὶ τῶν ἐπαί-
νων, ἐκυριαρχηστεν ἡ μίσα καὶ μεγάλη
δημορία: Πώς τὰ καταφέρουν οἱ 'Ελληνες
ἐφοπλισταὶ «χωρὶς ἐπιχορηγήσεις,
χωρὶς κρατικάς παροχάς, χωρὶς φορολο-
γικὴν ἀπαλλαγὴν»;

Καὶ ἀπεδύθησαν μετὰ ζῆλου οἱ ἔνοι
ἀρθρογράφοι εἰς τὴν ἀναζήτησιν τῆς αἰ-
τίας ἢ τῶν αἰτιῶν: 'Η τρισχιλιετής ναυ-
τική μας παράδοσις, ἡ οικογενειακὴ σύν-
θεσις τῆς Ναυτιλίας, τὸ τάλαντον τῆς
μεγαλυτέρας δυνατῆς ἀποδοσεως μὲ μι-
κρότερον δυνατονός κόστος, ὁ ἀπαρσύμιλος
συνδυασμὸς τῆς ναυτικῆς Ικανότητος μὲ
τὸ ἐμπορικὸν πνεῦμα καὶ ἀλλασσαὶ παρό-
μοισι συνταγαῖς, μεμονωμένως ἢ ἐν συ-
νδυασμῷ, προσφέρονται ἀφειδῶς διὰ τὴν
ἔξηγησην τοῦ μυστικοῦ τῆς ἐπιτυχίας.

Καὶ δῆλα αὐτὰ μὲν είναι ὁρδὲ καὶ πρα-
γματικά. Μὲ μίαν, ὅμως, παρατήρησιν,
εἰλημμένην ἐν τοῦ ίδικοῦ μας ἔθνικοῦ
βίου. 'Οτι ἐνῷ τὸ μαγειρικὸν συνταγο-
λόγιον τοῦ σειμῆστον Τσελεμεντὲ ἔγα-
λούχησε γενεός 'Ελληνίδων οικοκυρῶν, ἐ-
λάχισται ἀσφαλῶς ἐξ αὐτῶν δύνανται νὰ
καυχηθοῦν δι' ἀλληθῆ τελειότητα τῶν πα-
ρασκευασμάτων των.

Τὸ ίδιον συμβαίνει καὶ εἰς τὴν Ναυ-
τιλίαν. Δι' αὐτὸν πρέπει νὰ φροντίσῃ ὁ
ἔλληνικὸς ἐφοπλισμὸς νὰ παραμείνῃ ἀ-
ριστος πάντοτε εἰς τὴν ἔκτελεσιν τῶν
συνταγῶν, ἐνθυμούμενος δῖ τοιστοὶ τρα-
πεζῶν, οὐ φίλων, εἰσίν φίλοι.

Προκειμένου νὰ ἐπιλέξετε τὸν 'Αλληλασφαλιστικόν Οργανισμόν σας Προστασίας καὶ Αποζημιώσεως (P&I Club) συγκρίνατε τὰς δαπάνας.

'Εξετάστε τὰ στοιχεῖα τοῦ Club:
τὰς πυρελούσιας προεκτιμήσεις
συμπληρωματικῶν εἰσφορῶν καὶ τὶ² τελικῶς ἐξητήσθη δι' αὐτάς.

Εἰς τὸ U.K. P&I Club, ἡ προεκτική,
ἀκριβῆς ἐκτίμησης τοῦ κόστους –
ἐνισχυόμεναι καὶ ἀπὸ μελετημέναις
ἐνενόδευσεις – είναι χαρακτηριστικὴ τῆς
ἐπιμελούσης ἐξυπηρετήσεως τῶν μελών του.

Ποιαὶ ἀκριβῶς ἡσαν αἱ προεκτιμήσεις;
Εὐχαρίστως νὰ ἐξετάσητε καὶ νὰ
συζητήσωμε τὰς ίδιας μας.

'Ετος 1971: Προεκτιμήσθησαν 20%.
Τελικῶς ζητηθείσαν 20%.

'Ετος 1972: Προεκτιμήσθησαν 20%.
Τελικῶς ζητηθείσαν 10%.

'Ετος 1973: Προεκτιμήσθησαν 20%.
Τελικῶς ζητηθείσαν 20%.

Οἱ ἐν Λονδίνῳ πράκτορες τῶν
Διευθυντῶν μας είναι οἱ Thos. R. Miller
& Son, οἱ ὄποιοι προθύμως θύ οὓς
παράσχουν λεπτομερῶς κάθε σχετικὴν
πληροφορίαν.

Διεύθυνσις: 14/20, St. Mary Axe
London, E.C.3

Τηλέτυπον: 885271

Τηλέφωνον: 283 4646

Τηλεγραφήματα: Mutuality London

U.K. P&I Club (Bermuda)

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

'Ο μεγαλύτερος 'Αλληλασφαλιστικός
Οργανισμός Προστασίας καὶ
Αποζημιώσεως εἰς τὸν κόσμον.



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 Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563. Τηλεγραφική Διεύθυνσης, Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

Η ἀλληλογραφία μας

ΤΑ ΔΙΔΑΚΤΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Είς ἄκτενές ἄρθρον τοῦ εἰδικοῦ συνεργάτου σας κ. Ξ. Ἀντωνιάδη, ὑπόναυάρχου Λ.Σ. ἐ.ά., ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὰ ναυτικά ἀκταινευτικά βιβλία», δημοσιεύεν εἰς τὸ ὑπὲρ ἀριθμ. 983)76 τεύχος τοῦ ὑμέτερου περιοδικοῦ, μεταξὺ πολλῶν ὄρθων διαπιστώσεων καὶ σκέψεων, ἔκτιθενται καὶ ὡρισμέναι ἀπόψεις, ἀποδιδόμεναι ὑπὸ τοῦ ἀρθρογράφου εἰς συγγραφεῖς τινάς, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀκολουθουμένην ἐπροκειμένῳ ὑπὸ τοῦ YEN γραμμήν καὶ τοὺς ὅρους ἑκδόσεως τῶν βιβλίων τούτων μέσω τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος.

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων καὶ ἄλλων τινῶν θεμάτων θιγομένων εἰς αὐτό, ἔχομεν τὴν τιμῆνα νὰ ἐπισημάνωμεν τὰ κάτωθι:

1.— Δέν εἶναι ἀκριβές ὅτι οἱ συγγραφεῖς, οἱ ὁποίοι κυκλοφοροῦν ἰδιοτικῶς ἔργασίας των, εἴτε οὗτοι ἀνήκουν εἰς τὰ στελέχη τῆς Διοίκησεως, εἴτε εἰς τὸ ἀκταινευτικὸν προσωπικὸν τῶν Σχολῶν, δὲν ἔχουν κληθῆ νὰ συνεργασθοῦν μετά τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος. Καὶ προσφάτως καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔχουν ἀπευθυνθῆ πρὸς ὅλους σχετικαὶ ἔγκυλοι τοῦ YEN καὶ ἔχουν γίνει ἀμοδίως εἰς πολλοὺς ἐξ αὐτῶν προφορικαὶ συστάσεις.

Μὲ τὸ θέμα, ἄλλωστε, τοῦτο ἔχει ἀσχοληθῆ καὶ ὁ Ἰδιος ὁ κ. Ἀντωνιάδης, ὁ ὄποιος εἰς παλαιοτέραν ἐποχήν, ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ περιοδικοῦ σας ἔγραψε χαρακτηριστικῶς, ὅτι «εἰς τὸν τόπον μας, εἶναι τοσούτον συνδεμένη, ἡ καθηγεσία μὲ τὴν συγγραφικὴν ἐκμετάλλευσιν, ὥστε ἡ δευτέρα νὰ εἶναι συνήθως ὁ κύριος σκοπὸς ἐπιδιώξεως τῆς πρώτης. Πᾶσα διατάραξις τῆς παραδεγμένης αὐτῆς πρακτικής προκαλεῖ τεράστιον σάλον τοῦ ὄποιον τὰ κύματα ἀπειλοῦν νὰ πνίξουν τοὺς ταραξίας. Ἀποτελεῖ μέγια εύτυχημα διὰ τὴν ναυτικὴν ἀκταινευσιν ἡ πρόσφατος προσφορά τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος διὰ τὴν ἀνάληψιν ἑκδόσεως τῶν ναυτικῶν ἀκταινευτικῶν βιβλίων».

2.— Ἀναφέρεται εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον ὅτι οἱ ὄροι συνεργασίας εἶναι ἀπαράδεκτοι, ὅτι ἡ ἀμοδίη τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος εἶναι χαμηλὴ κ.λπ. Δοθέντος δῆμαρ, ὅτι ὑπάρχει μεγάλη σειρά ἑκδόσεων τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος διὰ τὰς Δημοσίας Σχολάς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐρωτάται εὐλόγως πῶς ὑπὸ τῶν λοιπῶν συγγραφάντων τὴν σειράν ταύτην βιβλίων δὲν ἔθωρήθησαν αἱ συνήθαι συνεργασίας ἀπαράδεκτοι κ.λπ.

3.— Σημειωτέον ὅτι, κατόπιν συνηγορίας καὶ τοῦ YEN, ἡ παρεχουμένη ὑπὸ τοῦ Εὐγε-

νιδίους Ἰδρύματος ἀμοδίῃ ἔχει ἥδη αὐξηθῆ εἰς 6.000 δρχ. κατὰ 16σέλιδον. Ἐπίσης τὸ YEN διὰ ἔγκυκλου του ἔχει γνωστοποιήσει εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ὅτι τὸ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἑκπαιδεύσεως, θὰ ἐπιδοτήσῃ τοὺς συγγραφεῖς πέραν τῆς ὑπὸ τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος χρηγούμενης ἀμοδίης, ἢτοι εἰχεν ἥδη προέλθει εἰς τὸ μέτρον, τοῦ ὅποιον ὑποδεικνύει ὁ κ. Ἀντωνιάδης.

4.— Ἐξ ἄλλου, ἡ Διοίκησις ἐνθαρρύνει τὴν συγγραφικὴν τῶν στελεχών τῆς δράστιν, διὰ διεύθυνσης πάσαν περίπτωσιν ἀπορροφᾷ Ικανὸν ἀριθμὸν ἀντιτύπων πάστης φυσεως ἑκδοσεών των, ἀκταινευτικῶν καὶ μη.

5.— Ἡ Διοίκησις ὅμως, ὡς εἰκός, δὲν δύναται νὰ ἐγκρίνῃ, ὡς ἀκταινευτικά κείμενα, βιβλία γραφέντα ἐπὶ σκοπῷ πωλήσεώς των εἰς εύρυν κύκλουν ἐνδιαφερομένων καὶ οὐχὶ δύσσει τοῦ ἀναλητικοῦ προγράμματος δισκτέας εἰς τοὺς σπουδαστάς ὑλῆς ἡ εἰς ἔκτασιν ὑπέρμετρον κλπ., διατίθεντα δὲ εἰς πολὺ ὑψηλᾶς τιμᾶς καὶ ἐνίοτε ἀντὶ 400 - 500 δρχ., καθ' ὃν χρόνον ἡ πλέον ὄγκωδής ἑκδοσίας τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος, δὲν ὑπερβαίνει τὰς 80 δρχ. Ἀκριβῶς λόγω τοῦ ὑψηλού κόστους τῶν ιδιωτικῶν ἑκδόσεων καὶ ἐλλείψει ἐπαρκῶν πιστώσεων, ὑπερχρέωθη αὐτῇ τὰ τελευταῖα ἡπτὰ ἡ νηρησμοποιηση μικρὸν ἀριθμὸν ἀντιτύπων, ἐκ τῶν προαιρετικῶν ἔγκοταλεπομένων ὑπὸ τῶν ἀποφοιτῶν σπουδαστῶν, πράγμα ὅπερ εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν παρέστη ἀνάγκη νὰ γίνη προκειμένου περὶ τῶν ἑκδόσεων τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος.

6.— Εἶναι φανέρων ἐπομένως, ὅτι ἡ Διοίκησις ἀποδέπτει ἐν προκειμένῳ εἰς δύο σκοπούς: Πρώτον ἐπιδιώκει τὴν ἐξ ὀλοκλήρου κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν εἰς ἀκταινευτικά κείμενα διὰ τοιούτων καθαρῶν διδακτικοῦ προσρισμοῦ ἀνταποκρινομένων πλήρως εἰς τὴν μορφωτικὴν ὑποδομὴν τῶν σπουδαστῶν, καὶ τάς ἀπαίτησεις τοῦ προγράμματος. Τούτο πιστεύει ὅτι ἐπιτυγχάνεται, ἐάν τὰ κείμενα ταῦτα ὑποδάλλωνται πρὸ τῆς ἑκδόσεώς των, εἰς τὸν ἐλεγχον καὶ συντονισμὸν ἐνισιάς ἐπιτροπῆς καταλήλου συνέσεως, ὡς ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος εἰς ἦν μετέχουν καὶ ἐκπρόσωποι τοῦ YEN καὶ μεταφέρονται ἐπίσης ἐκάστοτε ἀπόψεις καὶ σχόλια ἐπιπελῶν αὐτοῦ ἡ ἐμπείρων στελεχῶν τῆς ναυτικῆς ἀκταινευσεως. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἔχασφαλίζεται ἡ τεχνικὴ δρολογία καὶ ἀκρίβεια, ἡ προσαρμογὴ πρὸς τὰς παιδαγωγικὰς ἀπαίτησεις, ἔτι δὲ ἡ ἐνότης εἰς τὴν γλωσσικὴν μορφὴν τοῦ κειμένου, τὴν διάταξην τῆς ὑλῆς καὶ τὴν ἀνάπτυξην τοῦ περιεχομένου, καὶ ἀποφέυγονται σφάλματα, ὡς ἀλλωστε εἰς τοῦτο συμφωνεῖ καὶ ὁ φίλος ἀρ-

θρογράφος σας. Καὶ δεύτερον, ἀποσκοπεῖ εἰς τὸν ὑποδιβασμὸν τοῦ κόστους τῶν βιβλίων, διότι κρίνει ἀπαράδεκτον καὶ μάλιστα ὑπὸ τὰς παρούσας συνήθης, τὴν συνέχισιν ἐπιβαρύνσεως τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ διὰ σημαντικῶν κονδυλίων, τὰ ὅποια ἀπαγοτούνται καθ' ἔκαστον ἔτος διὰ τὸν ἔφοδος 2.000 καὶ πλέον σπουδαστῶν διὰ βιβλίων διατιθεμένων μέσω τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου.

7.— Ἐν δψει τῶν ἀνωτέρω δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἐπιτρέψῃ ἡ Διοίκησις ὅπως ὑπρεσιακῶν ἐξηρτημένα πρόσωπα, ἀσχολούμενα εἰς συγγραφὰς διδακτικῶν βιβλίων, ἀντὶ νὰ κυκλοφοροῦν ταῦτα μέσω τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος, αἱ ἐκδόσεις τοῦ ὅποιου ἔχουν καλύψει λίαν ικανοποιητικῶς τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἀναγκῶν, ἀκολουθοῦν ἄλλην ὅδον εἰσαγωγῆς τῶν βιβλίων τῶν εἰς τὰς Σχολὰς ὡς ἀκταινευτικῶν κειμένων, κυρίος λόγω τῆς παρεχομένης δινατότητος ἐπικερδεστέρας διαθέσεως αὐτῶν.

Τούτο δὲν θὰ προσέδιδε, φρονοῦμεν, ἡθικὸν κύρος εἰς τὴν Διοίκησιν καὶ δὲν θὰ συνετέλει εἰς τὴν ἐμπέδωσιν τοῦ σεδασμοῦ τῶν διοικουμένων πρὸς αὐτήν.

Μετὰ τιμῆς

Ο Γενικός Γραμματεὺς

ΦΩΤΙΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιεύς, 7 Ιουλίου 1976

ΕΞ ΟΙΚΕΙΩΝ ...

‘Αγαπητὲ κ. Κωττάκη,

‘Αναφέρομαι εἰς τὸ Ἀγγλικὸν Παράρτημα τοῦ περιοδικοῦ σας τῆς Ιης Ιουλίου καὶ ιδιαιτέρως εἰς τὸ σχόλιον ὑπὸ τὸν τίτλον «Προειδοποίησις» (A Warning), ὅπου ἀναφέρεται :

«Δὲν ἀμφιβάλλομεν, ὅτι τὰ ψεύδη αὐτὰ ἀποτελοῦν μέρος προδιαγεγραμμένου σχεδίου καὶ εἰναι ἀνάγκη ἡ γίνη προκειμένου περὶ τῶν ἑκδόσεων τοῦ Εὐγενιδείου Ἰδρύματος.

‘Αναγινώσκων τὰ ὡς ἄνω σχόλια διερωτώματος ἔανθε ίσθε ἐνήμερος τοῦ γεγονότος ὅτι Ε.Ο.Τ. ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Μαΐου προσειδούσης τοῦ σημερινοῦ δηλητηρίου τοῦ Τύπου ὅλην τὴν Εὐρώπην ὅτι διὰ τὴν περιόδον Ιουλίου - Σεπτεμβρίου, ἡ Κρήτη, ἡ Ρόδος καὶ ἡ Κέρκυρα είναι ὑπερπλήρεις.

‘Εσωκλείων ἀπόκομμα ἰταλικῆς ἐφημερίδος εἰς τὴν ὅποιαν σαφῶς ἀναφέρεται :

“*Tutto Esaurito A Creta Rodi E Corfu*”

‘Ασφαλῶς ἡ προειδοποίησις τοῦ Ε.Ο.Τ. ἀπέβλεπεν εἰς τὸ νὰ γνωρίσουν οἱ Εύρωπαι οι τουρίσται, ὅτι κατὰ τὴν ἄφιξιν τῶν εἰς τὰς ἀλληληκάς νήσους Κρήτην, Ρόδον καὶ Κέρκυραν τὸ ἐφετεινὸν θέρος, ἐνδέχετο νὰ εὔρουν τὰ ξενοδοχεῖα πλήρως κατειλημένα

**ΟΙ ΜΟΝΑΔΙΚΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ABU DHABI ΚΑΙ DUBAI
HELLENIC KUNAIBY Co.
(ΛΙΑΝ ΠΡΟΣΕΧΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ MUSCAT)**

Διευθυνταί: Captain M. Valantasis καὶ D. Georgatos

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

CLEARANCE — FORWARDING — CHARTERING — CREW CHANGES

ABU DHABI — U.A.E. Διεύθυνσις: P.O. Box 4143 — Τηλεγρ.: «KUNAIBI» — Τηλέφ.: 43676 — Τέλεξ: 2533 «KUNAIBI AH»

‘Αντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι: 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

καὶ νὰ διανυκτερεύσουν νὰ διανυκτερεύσουν εἰς τὴν ὑπαιθρὸν.

Δυστυχῶς, ἡ προειδοποίησις αὐτὴ περηφρημένηθη πλήρως υπὸ πολλῶν Εύρωπαίν τουριστῶν, οἱ ὥποιοι ἐθεώρησαν ὡς δεδομένον ὅτι ὁλόκληρος ἡ Ἑλλὰς εἶναι ὑπερπλήρης τουριστῶν.

Πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἡ προειδοποίησις τοῦ Ε.Ο.Τ. ἦτο ἀψυχολόγητος καὶ ἀπέφερεν ἀντίθετα ἀποτελέσματα.

Οὐδέποτε εἰς τὸ παρελθόν ἔνας κρατικὸς Ὀργανισμός Τουρισμοῦ προέβη εἰς παρομοίας περιέργους ἐνέργειας. Ἀναμένεται ὅτι οἱ ξενοί τουρισταὶ λαμβάνουν τὰ μέτρα τῶν πριν ἡ ἔξικνήσουν διὰ τὰς διακοπάς των, ὅστε νὰ ἔξασφαλίσουν ἐνδιαίτησιν. Ἐάν δὲν πράξουν αὐτὸν ἡ δὲν συμβούλευδοῦν ἐν ὄρμοδίον γραφείον, τότε τὸ σφάλμα εἶναι ἰδικὸν των. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ὁ Ε.Ο.Τ. δὲν ἔπρεπε νὰ σπεύσῃ εἰς τὴν δημοσίευσιν μιᾶς γενικῆς προειδοποίησεως.

Διατελώ ὑμέτερος
ΦΩΤΗΣ Κ. ΠΟΥΛΙΔΗΣ

Γένοβα, 8 Ιουλίου 1976

ΟΥ·Ι·ΣΚΥ ΑΝΤΙ ΤΟΥ ΟΥΖΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Σᾶς παρακαλῶ ὅπως δεχθῆτε τὰς θερμάς εὐχαριστίας τόσον ἔμου προσωπικῶς ὃσον καὶ τοῦ κλάδου ποτοποίας τὸν ὅποιον ἐπὶ σειράν ἔτῶν εἶχα τὴν τιμὴν νὰ ἐκπροσωπῷ εἰς Ἐπιμελήτηρια, Ὁμοσπονδίας κλπ. διὰ τὰς λίαν εὐτόχους ὑποδείξεις καὶ τὴν ὑγενῆ συνηγορίαν σας ὑπὲρ τῆς προσφορᾶς Ἑλληνικῶν ποτῶν ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων πλοιάρχων, πρὸς τὰς διαφόρους Ἀρχάς τῶν λιμένων Ἐξωτερικοῦ ἔνθα καθ' ἔκαστην ἀδρόως καταπλέουν τὰ ἐλληνόκτητα πλοῖα, τὰς διαλαμβανομένας εἰς τὸ δημοσίευμά σας ὑπὸ τὸν τίτλον «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΟΤΑ».

Ἄτυχῶς ἡ τοιαύτη προσπάθεια προσκρούει (ώς συνήθως) εἰς τὰς ἀπαγορευτικὰς γραφειοκρατικὰς διατυπώσεις αἵτινες ἀπότρεπον τὰς Ἐλληνικάς τροφοδοτικάς ἐπιχειρήσεις ἀπὸ τῆς ὑπὸ τοῖς αὐτοῖς προμηθείας Ἐλληνικῶν ποτῶν πρὸς τροφοδοσίαν τῶν πλοίων μὲ τὰ ὡς ἀνω ἔθνικά μας προϊόντα, τὰ δὲ σχετικὰ διαθῆματά των παρὰ ταῖς ὄρμοδίαις Ἀρχαῖς προσέκρουσαν εἰς τὴν ἄκαμπτον

στάσιν τῶν γραφειοκρατῶν.

Ούντω ἐνῷ οἱ πάντες ἐν Ἑλλάδι ὄμιλοιν καθημερινῶς περὶ τῆς ἀνάγκης ἐπαυξήσεως τῶν ἔξαγωγῶν, διαδιδομέν τὸ οὔσκο ἀντὶ τοῦ οὔζου ὑπὸ τὰς εὐλογίας τῶν θαυμασίων Ἐλλήνων γραφειοκρατῶν.

“Υμέτερος

ΧΡΗΣΤΟΣ Π. ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιεὺς 'Ιούλιος 1976

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

‘Αγαπητέ κ. Διευθυντά,

Ἐν σχέσει πρὸς τὸ σχόλιον σας τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὸ τεύχος τοῦ ἔγκριτον περιοδικοῦ σας τῆς Ιης 'Ιουλίου ἔ.ξ., διὰ τοῦ ὅποιον γίνεται γνωστὴ ἡ ἔναρξις δικαστικοῦ ἀγώνος ἐν Ἀμερικῇ ἐν μέρους τινῶν τῶν Τραπέζων, αἱ ὥποια συμμετέσχον εἰς τὴν ὀμαδικὴν χρηματοδότησιν τοῦ ὄμιλου Κολοκοτρώνη μὲ ἡγετίδα Τραπέζα τὴν European American Bank, ἐπίθυμω νὰ σᾶς γνωρίσω τὰ κάτωθι:

Καθὼς πάντοτε συμβαίνει εἰς παρομοίου εἴδους οικονομικούς συνδυασμούς διανειδοτήσεων αἱ μικρότεραι τράπεζαι, εἰς περίπτωσιν κακῆς οικονομικῆς ἔξελίξεως τῆς ἐπιχειρήσεως, πάντοτε δυσανασχετοῦνται καὶ ἐπίζητούν διασφαλίσιν καὶ εἰς τὸν διανατὸν τὴν ἐσπαρταῖν τὸν δι' αὐτῶν συνεισφερθείσων πιστώσεων. Οἱ τρόποι εἶναι πολλοί, οἱ πλέον συνήθεις δὲ, εἴτε διὰ τῆς ἀναμονῆς πρὸς καλυτέρευσιν τῶν ἐπιχειρησιακῶν προστικῶν τῆς διανειδοτησίας ἐπιχειρήσεως, εἴτε διὰ τῆς σκληρᾶς λεγομένης δόσου, ητοι διὰ κατασχέσεων (ἐάν εἶναι αὐτοὶ ἐφικταὶ), δικαστικῶν ἔξασφαλιστικῶν μέτρων, οὐχὶ δὲ σπανίων δι' ἐκθέσεως τῶν μικρῶν συνεταίρων Τραπέζων ἐναντίον τῆς ἡγετίδας Τραπέζης μὲ τὴν συνήθη δικαιολογίαν καὶ ἐπωδὸν τῆς ἔξαπατήσεως αὐτῶν ὅτε πρὸ ἔτον ἐγένοντο αἱ διανειδοτήσεις.

Εἶναι γνωστὸν ἐν προκειμένῳ εἰς τὰς προηγμένας οικονομικῶς χώρας ὁ τρόπος την τραπέζικων διασυνδέσεων καὶ οικονομικῶν συνδυασμῶν οἵτινες δίδουν τὴν δυνατότητα χρηματοδότησεων γιγαντιαίων ἐπιχειρήσεων ἐπὶ διεθνῶς δάσεως καὶ ἐπιτεύχεις οικονομικῶν ἀπότελεσμάτων εἰς χώρους δυσπροστούς εἰς οικονομικάς φυνάδας ἀκόμη καὶ με-

γάλου μεγέθους ἄνευ εὑρείας τραπεζικῆς ὑποστηρίξεως.

Ἐν ἑκ τῶν τοιούτων πολλῶν φαινομένων εἰς τὸν διεθνῆ τραπεζικὸν καὶ ἐπιχειρηματικὸν χώρων εἶναι καὶ ἡ διανειδοτησίς τοῦ 'Ομιλοῦ Κολοκοτρώνη, διστις πληγεῖς ἐκ τῆς τελευταίας διεθνούς οἰκονομικῆς ὑφέσεως, μὲ ίδιαιτέρων ὡς εἶναι γνωστὸν ἐπίπτωσιν εἰς τὸν τομέα τῶν ναυλώσεων πετρελαιοφόρων, κατέλαβε τὰς στήλας τῆς επικαιρότητος μὲ τὰς δυσχερείας τὰς ὥποιας ἀντεμετώπισεν ἐξ αὐτοῦ καὶ μόνον τοῦ λόγου.

Ἡ Ἐταιρία καὶ ὁ 'Ομιλος Κολοκοτρώνη ύφισταται καὶ λειτουργεῖ ὡς καὶ πρότερον ὡς ὄργανομός καὶ ἐπιχειρησίς ἐφοπλιστική, δυνάμεθα δὲ νὰ εἴπωμεν ὅτι διαθέτει τὰς προϋποθέσεις ἔξοδου ἐκ τῆς σημερινῆς κρίσεως, διθέντος ὅτι πρὸς τὸν 'Ομιλον συμπαριστανται ἀπασσι αἱ χρηματοδοτούσαι Τράπεζαι συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἐν τῷ δημοσίευμα σας European American Bank, ἐπίθυμω νὰ σᾶς γνωρίσω τὰ κάτωθι:

Δίχως τὴν παραμικρὰν πρόθεσιν περιστολῆς τοῦ δικαιώματός σας, ἐνημερώσεως τῆς κοινῆς γνώμης, τὸ ὅποιον ὅλωστε ἀποτελεῖ καὶ τὴν κυριωτέραν ἔκφρασιν τῆς ἐλευθερουποτίας, ὡς καὶ ἡμεῖς πιστεύομεν, παρακαλούμεν ὑμᾶς, ὅπως εἰς τὸ μέλλον εἰς περίπτωσιν ὑπάρξεως παρομοίων πληροφοριῶν μὴ σπεύρετε εἰς τὴν δημοσίευσιν τῶν, τουλάχιστον πρὸ τῆς μεθ' ἡμῶν ἐπικοινωνίας τοῦ ἀρμόδιου συντάκτου σας ἵνα μὲ δημιουργούνται ἔσφαλμέναι ἐντυπώσεις εἰς πάντα συναλλασσόμενον μετά τῆς Ἐταιρίας Κολοκοτρώνη (πράκτορες, ναυπηγεῖα κλπ.) Ιδίως δημοσίευσις εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ τοὺς οἰκείους ἡ υπὲρ τῶν ὥποιων μέριμνα τῆς ἐπιχειρήσεως ἔξασκολουσθεῖ νὰ διατηρήται εἰς υψηλὰ ἐπίπεδα.

Ἐλπίζοντες εἰς τὴν ὑμετέραν κατανόησιν τῶν ἐν ὀλίγοις ἐκτεθέντων προβλημάτων τῆς παρούσης στιγμῆς, διατελούμεν.

Μετά τιμῆς

Διὰ τὴν ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ
(ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
Σ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Πειραιεὺς 8 Ιουλίου 1976

OVERSEAS WHERE YOU CALL

STAY WITH RELIABLE
RED SEA AND
ARABIAN GULF AGENTS

ARABIAN GULF

DAMMAM
RAS TANURAH
JUBEIL

HEAD OFFICE

DAMMAM

ALRASHID BUILDING 2nd FLOOR
STREET No. 4
P. O. BOX : 1060
CABLE : OVERSEAS
TELEX : 60057 ARAB SJ
TELEPHONE : 22943

RED SEA

JEDDAH
YENBO
GIZAN

HEAD OFFICE

JEDDAH

SULEIMAN ALHAMAD BUILDING 1st FLOOR
KING ABDULAZIZ STREET
P.O.BOX : 160
CABLE : OVERSEAS
TELEX : 40203 BOKHARI SJ
TELEPHONE : 23900 - 24489

SUB AGENTS ALI OVER THE WORLD



**2.000 ώρες συνεχοῦς
λειτουργίας έξασφαλίζει
ό μηχανισμός αύτοματου
πηδαλιουχήσεως «AIST»**

Κύρια χαρακτηριστικά :

Αύτόματη λειτουργία σε όποιαδήποτε θέσι του πηδαλίου χωρίς να χρειάζεται πρόσθετος καθορισμός ή διόρθωσι πορείας.

Αύτόματη πηδαλιούχησης σε νέα, προεκλεγείσα πορεία.

Δύο άνεξάρτητα κυκλώματα έλεγχου πηδαλίου γιά πλήρη άξιοπιστία.

Οι αύτόματοι μηχανισμοί πηδαλιουχήσεως «AIST» είναι κατάλληλοι γιά πλοϊα μεγάλου και μέσου τοννάζ μὲ απεριόριστη άκτινα πλεύσεως. Διάρκεια πλήρους σέρβις 40.000 ώρες λειτουργίας.



Έξαγωγεύει:



V/O SUDOIMPORT

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

Ο λιμήν του Πειραιώς

Ο ΛΙΜΗΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1975

Στατιστικούς τινας άριθμους έπει της κινήσεως του λιμένος Πειραιώς διά τό 1975 δημοσιεύει το κυκλοφορήσαν πρό τινων ήμερών δελτίον του Ο.Λ.Π. Παραλαμβάνομεν από αύτό τους άμεσως άναφερομένους εις την διακρίβωσιν του σύγκου των φορτοεκφορτώσεων εις τον πειραιϊκόν λιμένα. Ούτω αί εισαγωγαί εντός του κυρίου λιμένος έμφανιζονται, λόγω άσφαλτης της κρατουσής οικονομικής υφέσεως, έλαφρώς κατώτεραι διά τό 1975, έναντι τού 1974. Σύνολον έκ του έξωτερικού τόν. 3.364.626 διά τάς έκφορτώσεις (3.398.286 τόν. διά τό 1974) και έκ του έσωτερικού 1.592.597 τόν., έναντι διά τό 1974 τόν. 1.626.987. Γενικὸν σύνολον διά τάς έντος του κυρίου λιμένος φορτοεκφορτώσεις 4.957.223 τόν. διά τό 1975 έναντι 5.025.273 τόν. διά τό 1974.

Εις τάς φορτοεκφορτώσεις διά τών παραρτημάτων έχομεν: 'Έκφορτωσέντα έκ του έξωτερικού 2.199.268 τόν. έναντι 1.833.821 τόν. του 1974. Μὲ πρόλευσιν δέ τό έσωτερικόν 1.998.899 τόν. διά τό 1975 και 1.775.169 του 1974. Σύνολον εις τά παραρτήματα: 4.198.167 τόν. διά τό 1975 και 3.603.990 τόν. διά τό 1974.

Εις την άνωτέρα κίνησιν προστίθενται και τά έκ του έξωτερικού προσκομισθέντα πετρέλαια διά τό διυλιστήριον 'Ασπροπύργου. Διά τό 1975 4.088.469 τόν. έναντι 4.488.72 3τόν. του 1974. Διά νά φθάσωμεν εις το γενικὸν σύνολον έμπορικής κινήσεως του λιμένος τόν. 13.243.859 διά τό 1975, έναντι τόν. 13.082.986 διά τό 1974.

Και έχομεν νά παρατηρήσωμεν έπει τών άνωτέρω άριθμῶν: Παντελῶς άσχετοι μὲ την κίνησιν του λιμένος είναι αἱ φορτοεκφορτώσεις τών πετρελαιοειδῶν. Ούδεν απόδιδουν εις τόν λιμένα, έκτος της άκτινος του πειραιϊκού λιμενικού συγκροτήματος διενεργούμεναι. Πρόκειται περὶ αύθαιρέτου συνυπολογισμοῦ εις την κίνησί του. Τόσον εις τάς έκφορτώσεις, ζσον και εις τάς φορτώσεις, τά πετρελαιοειδή είναι παντελῶς ξένα με την κίνησιν του λιμένος και μὲ τόν Ο.Λ.Π. Και ἄν τά υγρά καύσιμα άφαιρεθούν (τόν. 5.316.297) από τό πλασματικὸν σύνολον τών φορτοεκφορτώσεων τών 13.243.859 τόν. διά τό 1975, έναντι 13.082.986 τόν. διά τό 1974 καταληγομεν εις τό θετικὸν συμπέρασμα, οτι ή κίνησις του λιμένος ύπτεχνησεν αἰσθητῶς κατά τό άπελθόν έτος, άντι της κατά 5% συνήθους έποισις αὐξήσεως.

Η οικονομική κρίσις είχεν άμεσον τόν άντικτυπον. Δὲν υπάρχουν άμφιοι διαί οτι και εις τά οικονομικά πράγματα του 'Οργανισμού λιμένος ή μείωσις της κινήσεως του θὰ συνεπέφερε και μείωσιν τών έσόδων του. Τό πρόγραμμα τών νέων έπενδυσεων άναλο-

γως θά προσηρμόσθη εις τά άλιγώτερα έσοδα.

Ο.Κ. ΠΙΠΠΑΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΗΝΑ

'Ο άντιπρόεδρος του Ο.Λ.Π. κ. Δημ. Πίππας, ομότιμος καθηγητής του Ε. Μ. Πολυτεχνείου, άπεκάλυψεν εις άμιλίαν του, τήν ποίους έδωσεν εις τό Εύγενιδειον 'Ιδρυμα, ἐπ' εύκαιρια της Ναυτικῆς 'Εθδομάδος οτι παραλλαγή του προγραμματικού σχεδίου «περὶ μειζονος λιμένος», η οποία έγένετο δεκτή από τό 'Αρχηγειον Ναυτικού, προβλέπει εις τήν περιοχήν Περάματος τήν δημιουργίαν τραπεζοειδούς προβλήτος, άντι του άρχικῶς προταθέντος παραλληλογράμμου, διά του οποίου θά προστατεύεται καλύτερον ό λιμήν 'Ηρακλέους και θά καταστή δυνατή ή δλοχηρωτική διαρρύθμισις του θόλου θαλασσίου χώρου μέχρι του μώλου Δραπετώνας.

Θά πρέπει νά σημειωθή οτι εις τήν περιοχήν Περάματος κατέληξεν ο Ο.Λ.Π. νά δημιουργήση, ένα πλήρως συγχρονισμένον σταδιον έμπορευματοκιβωτίων.

'Ο κ. άντιπρόεδρος του Ο.Λ.Π. ύπεστηριζε κατά τήν άμιλίαν του οτι τά θέμαστα τεχνικῆς άναμορφώσεως και συμπληρώσεως του λιμένος δύνανται νά περιληφθούν εις τό πλαίσιον δραστηριότητος, δυνασμένης νά άναπτυχθεί ήσ πολιτική, έκδηλουμενη εις τό διοικητικόν ήσ πολιτική, έκδηλουμενη εις τό συμβούλιον του 'Οργανισμού. 'Αρκει ή έκάστοτε κρατική συμπαράστασις. 'Αποραιτήτος ομως, έτονισεν ο κ. Πίππας, η δημιουργία πόρων και έν γένει οικονομικῶν προϋποθέσεων διά τήν πραγματοποίησί της.

Χαροκτηριστικῶς άνέφερεν οτι κατά τήν περίοδον 1953 - 1975 διετέθησαν έξι ιδίων πόρων του Ο.Λ.Π.:

- α) Διά έκτελεσιν βαλασσίων ἔργων (μώλων, κρηπιδωτοίχων, ἔκβραχισμῶν κλπ.) 1.060 έκατ. δρχ.
- β) Δι' ἔργα άνωδομῆς (ύπόστεγα, οδούς, άποδημάτων κλπ.) 710 έκατ. δρχ.
- γ) Δι' άπαλλοτριώσεις έν γένει 590 έκατ. δρχ.
- δ) Διά πάσης φύσεως μηχανήματα και έν γένει μηχανικὸν έξοπλισμὸν 750 έκατ. δρχ.

'Η έφαρμογή ένος προγράμματος εύρειας οικονομικῆς άνασυγκρότησεως, εἶπεν ο κ. Πίππας, δέν έξαρτάται μόνον έκ της καλής θελήσεως και τών θρησκογιῶν άπόφεων αν οποίαι κατά καιρούς άνεπτυχθείσαν από τά διάφορα ειδικά μέλη τών διοικητικῶν συμβούλιων του 'Οργανισμού κατά τάς συνεδριάσεις των. 'Απεδείχθη οτι τούτο είναι κυρίως θέμα κυβερνητικῆς πολιτικῆς, η οποία και μόνον έκδηλουμενη άναλόγως θά ή-

δύνατο νά άποδη πράγματι έπωφελής εις τήν οικονομικήν άνασυγκρότησιν τού λιμένος.

Τοιαύτη ομως πολιτική θά προσέκρουεν εις μίαν δημιουργηθείσαν κατάστασιν, η οποία φαίνεται ότι δὲν είναι τόσον εύκολον νά μεταβληθῇ έκτος έλαν άποφασισθή νά έπιχειρθούν δασκαία μεταβολαί εις τόν καταστατικόν χάρτην τού 'Οργανισμού και ίδιασιέρως εις τό σύστημα έκμεταλλεύσεων τού λιμένος.

'Η ύψισταμένη νόσος εις τά τού 'Οργανισμού είναι άργανική, κληροδοτηθείσα εις αύτόν άμα τή γενέσει του. 'Οφείλεται δέ πλην τών άλλων κυρίως εις τό έξ ύπαρχης ιδρυθείσεν και μέχρι σήμερον ύψισταμενον έν τώ λιμένι σύστημα τής έκμεταλλεύσεως, άλλω και εις τό είδος και τήν έκτασιν τής ιδρυθείσης έν τώ λιμένι 'Ελευθέρας Ζώνης, άρχικώς μέν λειτουργησάστης αυτοτελώς, έν συνεχεία δέ ένσωματωθείσης εις τόν Ο.Λ.Π.

Και ο κ. Πίππας κατέληξεν οτι τό αιτημα τής έλαχίστης οικονομικῆς έπιβαρυνσών τών διά τού λιμένος Πειραιώς έξυπερτούμενων μεταφορών είναι έν τούτοις έπιτακτική άνάγκη, έν οφει τής έπισπευδομένης ένταξέως μας εις τήν Ε.Ο.Κ.

'Η άμιλία τού κ. Πίππα είχεν ως θέμα: Κατεπείγουσαι άνάγκαι τού λιμένος Πειραιώς.

Η ΒΗΡΥΤΟΣ

Τά πολεμικά γεγονότα τού Λιδάνου έχουν έπιππωσιν και εις τήν εύρυθμον λειτουργίαν τού λιμένος Πειραιώς, άφού έμπορεύματα 2.500 τόνων, προορισμού Βηρυτού παραμένουν εις τάς άποθήκας του έπι 11 σχεδίων μήνας, καταλαμβάνοντα άποθηκευτικών χώρων 6.000 τετρ. μέτρ. περίπου εις μίαν περίοδον, καθ' ήν δό Ο.Λ.Π. άντιμετωπίζει ζύγιστον πρόβλημα άποθηκευτικών χώρων. 'Άλλωστε μία έν τώ άφορμῶν πού ήνάγκασαν τήν Κόνφεραν Ζυρίχης νά έπιβάλλῃ περί τα τέλη παρελθόντος Μαΐου έπιναυλον εις τόν λιμένα Πειραιώς ήτο και ή άδυναμια τού 'Οργανισμού νά έκφορτωθεί πλούτης της μὲ τόν έπιβαλλόμενον ρυθμόν, έλλειψει άκριβώς άποθηκευτικών χώρων.

Τά έν λόγω έμπορεύματα έξεφορτώθησαν εις τόν λιμένα Πειραιώς ως τράνκιτ και ή προβλεπόμενή προθεσμία κηρύζεται τώπου τών άζητήτων έλληξ, δοθείσης παρατάσεως, ή οποίοι έλληξε και αύτή την 15ην Μαΐου.

'Η διοίκησις τού Ο.Λ.Π. προσανατολιζόμενη και πρός τό πνεύμα τού ήπουργείου 'Έμπορικης Ναυτιλίας, τό οποίον είσηγεται οπως έξετασθη μὲ εύμενειαν τό αίτημα τού Βιομητρικού και Βιομηνικού 'Έπιμελητηρίου Βηρυτού περί νέας παρατάσεως τής προθεσμίας κηρύζεως ως άζητήτων τών έμπορευμάτων αύτών, άπεφασίσει τήν έκ νέου, κατά παρέκκλισιν τών κειμένων διατάξεων παράτασιν τών προθεσμίας μέχρι τής 31ης τρέχοντος μηνός.

'Εν τώ μεταξύ δό Ο.Λ.Π. μειώνει κατά 50% τά άποθηκευτικά του δικαιώματα έπι τών

ESTABLISHED 1896

EVANGELOS CASTRIOTIS HALKIS AGENCIES LTD.

VOUDOURI AVE 30

HALKIS - GREECE

ATHENS 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

εις τὰς ἀπόθηκας αὐτοῦ εύρισκομένων ἐμπορευμάτων, ἔκφορτωθέντων ἀπὸ Ιης Σεπτεμβρίου ἵως 31ης Δεκεμβρίου 1975, ἐφ' ὅστοις ταῦτα ἐπανεξαχθοῦν ὑπωσδήποτε εἰς τὸ ἔχωτερικόν.

Ἡ μείσως θὰ ισχύσῃ καὶ αὐτὴ μέχρι τέλους τρέχοντος μηνός.

ΤΟ ΥΠΟΣΤΕΓΟΝ ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Ο Ο.Λ.Π. ἐνέκρινε τὴν κατασκευὴν, διαπάναις τῶν ἐνδιαφερομένων, ἐνὸς μεταλλικοῦ ὑποστέγου εἰς τὴν Ἐπισκευαστικὴν Βάσιν Περάματος.

Ο διενεργηθησόμενος πλειοδοτικὸς διαγωνισμὸς θὰ περιορισθῇ μεταξὺ τῶν εἰς τὴν Βάσιν ἐγκατεστημένων σιδηροδρομικῶν καὶ ναυπηγεοπισκευαστικῶν ἐπιχειρήσεων.

Πιστεύεται οὕτω ὅτι θὰ διευκολυνθῇ τὸ ἔργον τῶν ἐκεῖ ἐγκατεστημένων καὶ λειτουργούσων ναυπηγεοπισκευαστικῶν μονάδων, ἡ δὲ ὀφέλεια ποὺ θὰ προκύψῃ διὰ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν γενικώτερον θὰ εἴναι ἴκανη ποιητική.

Ἐκεῖνο τὸ ὄποιον θὰ πρέπει νὰ προσεχθῇ εἶναι ὅτι οἱ ὄροι τοὺς ὄποιους θὰ θέσῃ ὁ Ο.Λ.Π. νὰ ἀντέχουν εἰς μακροπνόους προγραμματισμούς ἐκ μέρους τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, νὰ μὴ εἴναι ἀνασχετικοὶ τῆς προσπαθείας αὐτῆς, τῆς ἀναπτύξεως δηλονότι τῶν ναυπηγεοπισκευαστικῶν ἔργων εἰς τὴν περιοχὴν.

ΔΥΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Παρεχωρήθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν «Ἐλλήνικ 'Εξπρές Μαριτάιμ Λτδ» ἡ ἀδειαὶ διὰ τὴν τοποθέτησιν λυσαμένων γραφείων (τροχοσπιτοῦ), καλυπτόντων τὸν προσάνθετον 20 τετρ. εἰς τὴν περιοχὴν Ἀγίου Γεωργίου Κερατσινίου διὰ τὴν στέγασιν ὑπαλλήλων τῆς ἐταιρίας καὶ πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἔργοσιών της ἐπὶ τῷ προσεγγιζόντων πλοίον τῆς ρὸ - ρὸ. Τὰ γραφεῖα θὰ πρέπει νὰ εἴναι μεταλλικῆς κατασκευῆς τοποθετημένα ἐπὶ κινητῆς βάσεως, ὡστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ ἀμέσως μετακίνησί των.

Πρὶν ἡ τοποθετηθοῦν τὰ λυσόμενα γραφεῖα ἡ ἐταιρία ὀφείλει νὰ ὑπόδαλη εἰς τὴν ἀρμοδιοῦν ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π. (Δ/νσιν Προμηθειῶν καὶ Διαχειρίσεως) ὑπεύθυνον δῆλωσιν, διὰ τῆς ὅποιας θὰ ἀναλαμβάνεται ἡ ὑποχρέωσις ὅπως τὰ γραφεῖα ἀποσυρθοῦν εὐθὺς ὡς ἦθελεν εἰδοποιηθῆ ἡ ἐταιρία ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π.

Τὸ δικαίωμα χρήσεως τοῦ χώρου ὀρίσθη εἰς 2.000 δρχ. μηνιαίως.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Ἀνετέθη εἰς τὸν κ. Ἀντωνάτον ἡ διαμόρφωσις τῆς ὑφισταμένης παρὰ τὴν δορείαν ἀκτὴν τοῦ ὄρμου Δραπετσώνων ὅδου, προϋπολογισμοῦ δαπάνην 2.000.000 δρχ.

• Εἰς 8.500 δρχ. ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον καθωρίσθη, μὲ ἀπόφασιν τῶν μονομέλους Πρωτοδικείου Πειραιώς, ἡ ἀπόλεμησις ὑπὲρ τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ προσκυραμέσιαν εἰς τὸν Βασ. Μωραΐτόπουλον καὶ λοιποὺς ἀδαφικὴν ἔκτασιν 38,20 τετρ. μέτρ. κειμένην εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἀκτῆς Ξαρείου. Ἡ ἐλύγω ἔκτασις ἀπέμεινεν ἐκ τῆς εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἀνηκούσης μεζίονος τοιάτης, μετὰ τὴν εἰς τὴν περιοχὴν ταῦτην γενομένη ρυμοτιμῶν.

• Ἐνεκρίθη συμπληρωματικὴ πίστωσις 2.450.000 δρχ. διὰ τὴν κατασκευὴν δύο μεταλλικῶν ὑποστέγων εἰς Κερατόπυργον καὶ Δραπετσώνα. Ἡδη μέχρι τούδε ἐνεκρίθη διὰ τὸν ὡς ἀνώ σκοπὸν κονδύλιον 33.550.000 δραχμῶν.

• Πίστωσιν 1.100.000 δρχ. ἐνέκρινεν ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν καταβολὴν τῶν διὰ τὸ τρέχον ἔτος ἀσφαλίστρων τῶν ἀσφαλισθέντων πειραστικῶν στοιχείων αὐτοῦ.

ΤΑ ΠΡΟΤΩΝΤΑ ΤΗΣ «ΒΙΒΕΧΡΩΜ»

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΥΙΩΝ ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑ



Ἡ Οἰκογένεια Διαμαντῆ Πατέρα.

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Έκθέσεως «Πλοεσδώνια 76», ἡ παγκοσμίως γνωστὴ ἀγγλικὴ ἐταιρία ναυτιλιακῶν χρωμάτων Torpedo Marine Paints καὶ ἡ μεγαλύτερα ἐν Ἑλλάδι διομηχανία χρωμάτων καὶ βερνικίων «ΒΙΒΕΧΡΩΜ» Δρ Στέφανος Δ. Πατέρας ΑΕ, ὡργάνωσαν εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Μεγάλη Βρεταννία» τὴν 5ην Ἰουνίου 1976 ἐκδήλωσιν, μὲ σκοπὸν τὴν παρουσίαν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον τοῦ συγκροτήματος Torpedo ὑπὸ τὴν σημειώσην τοῦ μορφὴν καὶ τὴν γνωστοτοίσιν τῶν προσφάτων τεχνολογικῶν ἐπιτεύξεων του.

Ἐκ μέρους τῆς Torpedo τῆς Ἀγγλίας ὀμήλησαν οἱ κ.κ. Les Bridges, γενικὸς διευθυντής, Ken Baxter, τεχνικὸς διευθυντής, Neil Weatherston, ἐμπορικὸς διευθυντής καὶ Walter Hall, διευθυντής μάρκετιγκ.

Ἐκ μέρους τῆς ΒΙΒΕΧΡΩΜ οἱ κ.κ. Διαμαντῆς Σ. Πατέρας, διευθυντὴς σύμβουλος καὶ Γεώργιος Σιβρής, διευθυντής τμῆματος χρωμάτων Ναυτιλίας.

Κατὰ τὰς ὅμιλιας, αἱ ὅποιαι συνωδεύοντο ἀπὸ προβολὴν σλάιντς, ἐτοιόσθι ἡ μακροχρόνιος (12ετῆς καὶ πλέον) ἀρμονικὴ συνεργασία μεταξὺ τῆς Torpedo καὶ τῆς Βίβεχρωμ. Ἐγένετο λεπτομερῆς περιγραφὴ τοῦ μεγάλου ὀργανωτικοῦ δικτύου τῆς Torpedo

ἀνὰ τὸν κόσμον, ὡς ἐπίσης καὶ πλήρης ἐνημέρωσις ἐπὶ τῆς σειρᾶς τῶν ναυτιλιακῶν προϊόντων τὰ ὅποια διατίθενται σήμερον εἰς τὴν ἀγορὰν ὑπὸ τῆς Torpedo. Εἰς τοὺς παρευρεθέντας ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ σχηματίσουν ἀντίληψιν περὶ τῶν τεραστίων τεχνικῶν καὶ τεχνολογικῶν δυνατοτήτων τῆς Torpedo, αἱ ὅποιαι ἔνισχονται καὶ χρηματοδοτοῦνται ἀπὸ τὴν περία καὶ τὰ οἰκονομικὰ μέσα ποὺ διαθέτει ἡ ἐταιρία Berger, μία τῶν μεγαλύτερων διομηχανῶν χρωμάτων τοῦ κόσμου καὶ ἡ οποία ἀνήκει εἰς τὸ συγκρότημα τῆς Hoechst, μιᾶς τῶν μεγαλυτέρων διομηχανιῶν χημικῶν προϊόντων τοῦ κόσμου.

Εἰς τὰ προϊόντα ποιότητος τῆς Torpedo περιλαμβάνονται, ἐκτὸς τῶν χρωμάτων συνήθους χρήσεως (conventional paints) μία πλήρης σειρὰ χρωμάτων χλωριωμένου κασουτσών (chlorinated rubber) καὶ ἐποξικῆς βάσεως (epoxy paints).

Εἰς τὸν ἀνωτέρω χρώματα ἔρχεται νὰ προστεθῇ καὶ τὸ νέον υφαλόχρωμα μακρᾶς διαρκείας Torflex, τοῦ ὅποιου τὰς ιδιότητας καὶ τὰ πλεονεκτήματα ἀνέπτυξαν οἱ ὀμηλῆται τῆς Torpedo κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκδηλώσεως.

Τὸ ἐν λόγῳ υφαλόχρωμα, διάσεως ἐποξικῆς, ἔχει πραγματικὴν διάρκειαν ζωῆς δύο ἔτῶν. Παρέχεται εἰς τὰ υφαλά τοῦ πλοίου ὑψηλὴν προστασίαν καὶ ἔξασφαλίζει εἰς τὸν πλοιοκτήτην οὐσιαστικὴν περιστολὴν τῶν ἔξδων συντηρήσεως καὶ δεξαμενισμοῦ, ὡς ἐπίσης καὶ σημαντικὴν οἰκονομίαν εἰς τὰ καύσιμα. Ἡ ἐφαρμογὴ του εἶναι ἀπλή. Δὲν χρειάζεται ἀμυνοβόλην καὶ ἀπαιτούνται δύο μόνον ἐπιστρώσεις (ένα υπόστρωμα καὶ τὸ υφαλόχρωμα) διὰ τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς λείας καὶ στερεάς ἐπιφανείας.

Τὰ προϊόντα Torpedo διατίθενται εἰς δῶλον τὸν κόσμον ἀπὸ ἕνα ἀρτίως ὠργανωμένον δίκτυον ἐξυπηρετήσεως, τὴν δὲ ἐφαρμογὴν τῶν ἐπιβλέπουν καλῶς ἐκπαιδευμένοι καὶ πεπιστομένοι τεχνικοί.

Μετὰ τὴν παρουσίαν τὴν ὅποιαν παρούσα οὐσιαστική έχει προσέβασται, ἡ ἐκδήλωσις ἔκλεισε μὲ δεξιώσιν κατὰ τὴν ὅποιαν ἐπειδημάτων.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

· Ανοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

- 1) Ιος ὅροφος Μ2 300.
- 2) Ισόγειον Μ2 300, μὲ ήμιορφον Μ2 200.

'Ασφαλιστικά Θέματα

NEA RHTPA KAOYSTERHSEOS EN LIMENI EN XHSEI
YPO TΩN ASFALISTON FORTION

'Ως είναι γνωστὸν κατὰ τοὺς προτύπους ὄρους τοῦ 'Ινστιτούτου ἐπὶ φορτίῳ οἱ ἀσφαλισταὶ θαλασσῶν κινδύνων παρέχουν καλύψιν ἀπὸ τοῦ χρόνου καθ' ὃν τὰ ἐμπορεύματα ἔγκαταλείπουν τὴν ἀποθήκην ἢ τὸν τόπον φυλάξεως αὐτῶν ἐν ὡς τόποι ἀναφέρεται εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον, μέχρι τοῦ τόπου παραδόσεως εἰς τὴν ἀποθήκην τοῦ τελικοῦ προσορισμοῦ ἢ ἀπὸ τῆς συμπληρώσεως 60 ἡμερῶν μετά τὸ πέρας τῆς ἐκφορτώσεως ἀπὸ τὸ πλοῖον εἰς τὸν τελικὸν λιμένα προσρισμοῦ. 'Η ἀσφαλιστικὴ σύμβασις παραμένει ἐν ισχύι ἐν περιπτώσει καθυστερήσεως μὴ ὀφειλούμενης εἰς πτασίαν τοῦ ἡσαφαλισμένου μὲ ἀποτέλεσμα ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ παραμένουν ὑπέύθυνοι διὰ θαλασσίου κινδύνους καθ' ὃν χρόνον τὰ ἐμπορεύματα παραμένουν ἐπὶ τοῦ κομίζοντος ταῦτα πλοίου χωρὶς νὰ δυνανται νὰ εἰσπράξουν ἐπασφαλιστρούν διὰ τὰς παρατεινούμενας καθυστερήσεις εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν.

Αἱ καθυστερήσεις αὐταὶ, ἔκτεινόμεναι εἰς μακροὺς μῆνας, παρατηροῦνται εἰς λιμένας τῆς Ἀφρικῆς καὶ τοῦ Ἀραβικοῦ Κόλπου.

Τὸ θέμα ὑπῆρξεν ἀντικείμενον μελέτης διαφόρων Ἐπιτροπῶν ἐν τῇ θαλασσοἀσφαλιστικῇ ἀγρῷ τοῦ Λονδίνου καὶ ὡς ἀποτέλεσμα τῶν ἔργων τούτων προέκυψεν ὁ νέος ὄρος «Ορος καθυστερήσεως ἐν λιμένι» ὅστις ἔχει ὡς ἔξις:

Παρὰ τὸν ὄρον 1 τοῦ 'Ινστιτούτου, ἡ παρούσα ἀσφαλισις τερματίζεται ἐπὶ τῇ ἑκαπονῇ 60 ἡμερῶν ἀπὸ τοῦ μεσονυκτίου τῆς ἡμέρας τοῦ κατάπλου τοῦ κομίζοντος τὸ φορτίον πλοίου εἰς τὸν τελικὸν λιμένα ἐκφορτώσεως τῶν ὥδε ἡσαφαλισμένων ἐμπορευμάτων ἐάν δὲν συνεπληρώθῃ ἡ ἐκφόρτωσις. Μετὰ ταῦτα καὶ ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀμέσου προειδοποίησεως τὰ ἐμπορεύματα θὰ είναι ἡσαφαλισμένα διὰ περίοδον καὶ ἐπὶ ἀσφαλίστρῳ συμφωνηθόσαν. 'Η μέχρι τῶν 60 ἡμερῶν προειδοποίησης ἡ πᾶσα παρέκτασις ταῦτης τερματίζεται ἀμαρτιῇ μη τῇ ἐκφόρτωσις ἐκ τοῦ πλοίου καὶ ἡ συνέχισις τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως μετὰ ταῦτα, ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ ὄρου 1 τοῦ 'Ινστιτούτου ἡ ἐνδεχομένης τροποποίησεως αὐτοῦ.

Κατάπλους θεωρεῖται ὡς σημαίνων ὅτι τὸ πλοῖον ἡγκυροδόλησε, προσδεδήθη ἡ παρέβαλεν εἰς προκυμαίαν ἢ θέσιν ἐντὸς τῆς περιοχῆς δικαιοδοσίας τῶν Λιμενικῶν Ἀρχών. 'Εὰν τοιαύτη προκυμαία ἡ θέσις δὲν είναι διαθέσιμος, κατάπλους σημαίνει ὅτι συνέτρεψεν ὅταν

Κατάπλους θεωρεῖται ὡς σημαίνων ὅτι τὸ πλοῖον ἡγκυροδόλησε, προσδεδήθη ἡ παρέβαλεν εἰς προκυμαίαν ἢ θέσιν ἐντὸς τῆς περιοχῆς δικαιοδοσίας τῶν Λιμενικῶν Ἀρχών. 'Εὰν τοιαύτη προκυμαία ἡ θέσις δὲν είναι διαθέσιμος, ὁ κατάπλους θεωρεῖται συντρέχων ὅταν τὸ πλοῖον τὸ πρότον ἡγκυροδόλησεν ἢ προσδεδήθη ἐντὸς ἢ ἔκτος τοῦ λιμένου ἐκφορτώσεως ἐν ἀναμονῇ ἐλευθερώσεως προκυμοίς ἐκφορτώσεως.

Ἐπὶ τῇ δημοσιεύσει τοῦ ἀνωτέρῳ ὄρου, ἀπεδόθη προσοχὴ εἰς παρόμοιον πρόβλημα

σχετικῶς πρὸς τὸ ἀσφαλιστήριον κινδύνων πολέμου ὅπερ καλύπτει πολεμικοὺς κινδύνους. Εἰς τοῦτο, ἡ ἀσφαλιστικὴ καλύψις τερματίζεται μὲ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ κομίζοντος τὰ ἐμπορεύματα πλοίου εἰς τὸν τελικὸν λιμένα προορισμοῦ ἢ μετὰ τὴν ἐκπνοήν 15 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμέρας τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα, ισχύοντος τοῦ πρότερον ἐκ τῶν δύο ἐπισυμβαίνοντος.

Ἐξεδηλώθη ἡ ἐπιθυμία νὰ συμπειριληφθῇ εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον Πολεμικῶν Κινδύνων, ὅρος περὶ κατάπλου καὶ ἐπομένως τὸ ἐν λόγῳ ἀσφαλιστήριον περιέχει τὴν ἀκόλουθην διασφήνισιν τῆς ἐννοίας τοῦ ὄρου «κατάπλους».

Κατάπλους θὰ θεωρεῖται ὡς σημαίνων ὅτι τὸ πλοῖον ἡγκυροδόλησεν, προσδεδήθη ἡ ἄλλως παρέβαλεν εἰς προκυμαίαν ἢ θέσιν ἐντὸς τῆς περιοχῆς δικαιοδοσίας τῶν Λιμενικῶν Ἀρχών. 'Εὰν τοιαύτη προκυμαία ἡ θέσις δὲν είναι διαθέσιμος, κατάπλους σημαίνει ὅτι συνέτρεψεν ὅταν

τὸ πλοίον ἀγκυροδολήσῃ τὸ πρώτον προσδεθῆ ἢ παραβάλει εἰς τὸν τόπον ἐκφορτώσεως ἢ θέσιν ἐκφορτώσεως.

"Ινα πραγματοποιηθῇ ὁ ἀνωτέρω ὄρος αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιραι αἱ ἀνήκουσαι εἰς τὸ 'Ινστιτούτον Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου καὶ οἱ Ἀσφαλισταὶ τοῦ Λούδη ἔξεδωσαν εἰδοποίησιν ἀκυρώσεως ὅλων τῶν ἐν ισχύι ἀσφαλιστικῶν συμβάσεων, νῶστε ἡ τροποποίησις νὰ ισχύῃ ἀπὸ τῆς 1 Ιουλίου 1976. Κοινοποιούντες τὴν ἀνωτέρω εἰδοποίησιν ἀκυρώσεως, οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπελήφθησαν τῆς εύκαιριας νὰ περιλάβουν εἰς τὸν 'Ορον Πολεμικῶν Κινδύνων τὰς ἀκολούθους τροποποιήσεις:

(1) Εἰς τὸν ὄρισμὸν τοῦ «κομίζοντος πλοίου», προσετέθη ἐν τέλει ὁ ὄρος «κατάπλους».

(2) Εἰς τὸν ὄρον 2 παραγ. 2 α II προστέθη μετά τὴν λέξιν «λιμὴν» ἡ λέξις «ἡ θέσις».

(3) Εἰς τὸν ὄρον 2 καὶ παρὰ πόδας αὐτοῦ ἡ ἐκφραστικὴ ἔτυχεν ἀνασυντάξεως ἵνα καταστῇ σαφέστερον τὸ νόημα.

"Ἡ ἀνωτέρω ἐννοία τοῦ ὄρου «κατάπλους» εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον πολεμικῶν κινδύνων, καθιστᾶ προφανές ὅτι ἡ ἀσφαλιστικὴ καλύψις διὰ πολεμικοὺς κινδύνους λήγει μὲ τὴν ἐκπνοήν τῶν 15 ἡμερῶν.

Ο ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ

ΑΙ ΤΟΡΠΙΛΛΑΚΑΤΟΙ

Τὴν 23ην Ιουνίου ἔγινεν εἰς τὸΝαύσταθμον Σαλαμίνος συγκινητικὴ ἐορτὴ τῆς ἑταῖρεως εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν μας 6 νέων σκαφῶν καὶ 4 παλαιοτέρων, μετονομασθέντων μὲ ὄνοματα ἀξιωματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν πεσόντων κατὰ τὸν Β' παγκόσμιον πόλεμον. Ἐκ τῶν 6 νέων, τὰ δύο, «Ε. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ» καὶ «ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ I.» ἐδωρήθησαν ἀπὸ μέλη τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας μας, τῶν ὀποίων φέρουν καὶ τὰ ὄνόματα. Τὸ πρώτον ὁ κ. Παναγόπουλος ἐσχεδίασεν καὶ ἐπέθελεν τὴν ναυπήγησιν του.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν λόγῳ ἐορτῆς ὅμηλησεν ὁ κ. Αθέρωφ, επίπλω μεταξύ ἄλλων:

«Χαιρετίω ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας τὴν ἔνταξη τῶν νέων πλοίων στὸ Πολεμικό Ναυτικό. 'Η Κυβέρνησις εἶναι ἀποφασισμένη νὰ ἐνισχύσῃ περαιτέρω τὸ Πολεμικὸν Ναυτικό, μπορῶ δὲ νὰ σᾶς διαβεβαιώσω, ὅτι ἡ προσωπικὴ μέριμνα τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Καραμανλή, γιὰ τὴν ἐνίσχυση τῆς ἀσπίδος τῆς χώρας είναι μεγάλη. 'Άλλα θέμα, συνέχισε ὁ κ. Αθέρωφ, νὰ κάνω μία παρατήρηση, ἀπευθύνομενος πρὸ παντός, πρὸς σύσους ὑπάρχει τὸν Πολεμικὸν Ναυτικό. Πολλὰ ἀπό αὐτὰ τὰ πλοῖα είναι λαμπρά. Εἴτε είναι μικρά, ἀλλὰ μαχητικώτατα, ὅπως τὸ ωραίο σκάφος «Πλαναγόπουλος», εἴτε είναι μεγαλύτερα καὶ πιὸ περίπλοκα. Είναι, πάντως, δῆλα, πλοῖα τὰ ὄποια προσθέτουν

μεγάλη μαχητικότητα στὸ Ναυτικό μας. 'Άλλα, ἄνδρες τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, οἰουδήποτε βαθμού, αὐτά δύον καλὸν καὶ ὅν εἶναι, είναι σίδερα. 'Αν δὲν ὑπάρχῃ ἡ δική σας ψυχή, ἡ δική σας τέχνη, δὲν μποροῦν νὰ ἀποδώσουν. Γι' αὐτὸν πρέπει νὰ ἔχετε ὑπὸ σας τὴ μεγάλη σας ἀποστολή. 'Εσείς μετατρέπετε τὰ σίδερα σὲ αἷμα λόγχης, ποὺ κτυπούν γιὰ νὰ προστατεύσουν τὴν πατρίδα.

Τὴν 24ην Ιουνίου ὁ κ. Μουρίκης ἔκαμεν δηλώσεις εἰς τὸν Τύπον παρουσίᾳ καὶ τοῦ 'Αρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὑποναύαρχου κ. Σ. Μουρίκης. 'Ηκολούθησεν ἀπονομὴ ἀναμνηστικῶν μεταλλίων εἰς τοὺς συγγενεῖς τῶν πεσόντων καὶ εἰς τοὺς δύο δωρητάς.

Τὴν 24ην Ιουνίου ὁ κ. Μουρίκης ἔκαμεν δηλώσεις εἰς τὸν Τύπον παρουσίᾳ καὶ τοῦ 'Αρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὑποναύαρχου κ. Σ. Μουρίκης. 'Ηκολούθησεν ἀπονομὴ ἀναμνηστικῶν μεταλλίων εἰς τοὺς συγγενεῖς τῶν πεσόντων καὶ εἰς τοὺς δύο δωρητάς.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τονίζουν τὰς ἐκφραστικαὶς ἀπόφειρες τοῦ κ. Μουρίκη, ὅτι δῆλα τὰ νέα σκάφη ποὺ θὰ χρηματοδοτηθοῦν ἀπὸ τὰς δωρεάς αὐτάς θὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Χώραν μας ἐφ' δύον είναι καθ' δύον δυνατόν. Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον ὑπάρχεως οἰωνοδήποτες τέλεσσεως, ἐφ' δύον τὸ τεχνικὸν ἐπίπεδον ναυπηγήσεως μοντέρων πλοίων είναι ἔισον ύψηλὸν εἰς τὸν τόπον μας δύον καὶ εἰς οἰανδήποτε σληληνή χώραν. Δὲν δημιούνμεν διὰ τὰ πολύτλοκα ἡλεκτρονικὰ ὑπλικά συστήματα. Αὐτὰ καὶ παντοῦ ὄλλοῦ κατασκευάζονται ἀπὸ ἔξειδικευμένους κατασκευαστάς καὶ τοποθετοῦνται ἐπὶ τὸν πλοϊώνα εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Διατί νὰ μὴ γίνη καὶ μὲ ἔμμας τὸ ίδιον; 'Εφιστώμεν τὴν προσοχήν τῶν ἄρμοδιων ιδιαιτέρως ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ, τούλαχιστον δύον ἀφορᾶ τὰς ιδιωτικὰς δωρεάς.



JIM'S PUMP REPAIR
DEMETRIOS LAGONIKOS

Specialist Coffin & Pacific Pumps

We Service and Rebuild - FEED & TURBINE PUMPS
AVAILABLE NOW IN STOCK

COFFIN PUMP Model-CG,F,DE,IND,DEB All pumps in A-1 condition

Additional Information Call: 212-939-6261 • 212-291-1255
22-09 126th Street, College Point, New York 11356

ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ:

ΑΙ ΕΤΑΙΡΕΙΑΙ:

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

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

- A) Τὴν ἀσφάλισιν τῶν πλοίων σας εἰς τὰς διεθνεῖς ἀγορὰς ὑπὸ τοὺς καλυτέρους ὄρους 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

TERRA INCOGNITA AUSTRALIS

("Ενας μεγάλος θαλασσοπόρος διαλύει τήν ούτοπία)

ΤΟΥ Κ. Σ. Μ. ΡΑΗ

"Ανατέλλει: δι' 17ος αιώνας καὶ δρίσκει: τοὺς θαλασσοπόρους καὶ" ἔξερενητές νὰ δέρνονται στὰ πέλαγα μὲ τὰ ακτοκάραβά τους, σάπιοι καὶ" οἱ ίδιοι ἀπὸ τὸ σκορδοῦτο, τὰς ἀρρώστειες καὶ τὶς συνθήκες ζωῆς πάνω στὰ Ιστιοφόρα, ἀπάνθρωπες, ἄσθμοι καὶ γιὰ τὴν ἐποχὴ ἑκατῖνη.

"Οὐλα τὰ πλοῖα κάνανταν νερά, καθὼς τόσο δουλεύουνται ἀντίλεις. Στὶς κούτσους δημος πάντα λιμνάζουν παλιόνερα, καὶ" ἔκει σουρόνων καὶ" οἱ ἀποχετεύσεις. Ἐντομοκτόνα καὶ μωκτούλες φυσικά ήταν ἀγνούσια. "Ετοι τὰ ποντίκια, οἱ κατσικίδες καὶ" ἄλλα ἔντομα ἔδριαν. Γιὰ τὸ πλήρωμα συνήθως δὲν ὑπῆρχαν κάμπες, η εἰδικοὶ χρόνοι γιὰ μπανο. Εξάλογων δὲν δρίσκειν ένα χόρο μέσος τὸ ἀπαράπειρο γιαντανὸν σουδενίου.

"Παρόρχε δημος μιὰ ἄλλη ἀρρώστεια ποὺ τοὺς εἶχε προσδέλλει δίσους καὶ τοὺς ἔτρωγε τὴ φυγὴν πὺ σκληρὰ ἀπὸ αὐτές ποὺ τοὺς τρώγωνται τὸ κορμό. "Ηταν ἡ ἀρρώστεια τοῦ πλούτου ποὺ ένα καὶ μοναδικὸν ήταν τὸ γιατρικὸ της: τὸ χρυσόφυρο. Καὶ γιὰ νὰ δροῦνται αὐτὸς τὸ γιατρικὸ οἱ ἔξερενητές καὶ θαλασσοπόροι δὲν σταματοῦσαν μπροστά σὲ κανένα φραγμό.

Στὸ Μεξικὸ δι' Κορτές ἔφερε μαζί του 11 πλοια, 16 ἄλογα, 553 ἄνδρες. "Εσπειρε τὴ δολιότητα, τὶς ἐπιδημίες καὶ τὴ σφαγὴ, στὰ ξεκατομμύρια τῶν Λαζανῶν ποὺ δρόμοι ἔκει καὶ θέριοι μάθητοις θηρακούροις, καταστρέφοντας έναν ἀρχαιοῖς πολιτισμό.

Τὸν ... ἀπόλο τοῦ Κορτές ἐπεστίλασε λίγα χρόνια ἀργότερα δι' Πιζάρρο ποὺ μὲ 180 ἄνδρες καὶ 27 ἄλογα ἔξαρθρώνται: τὸν αὐτοκρατορία τῶν "Ινκαίς" στὸ Περού. Χωρὶς οὐκτὸν τοὺς πυλίγουν στὸ αἴμα μὲ τὸ δόλο, τὴ προδοσία, τὸ φυνικὸ δπλούτιον τους, καὶ τὴν ἐγκληματικὴ καρδιά τους.

Τίποτε δὲν μποροῦσε ν' ἀντισταθῇ στοὺς λιγούς καθαλλόρδες τῶν κονκισταδόνων. Τὸ ἄλογό τους ήταν τὰ πρώτα ποὺ πάτησαν τὴν "Αμερικανὴ" ήπειρο καὶ μπροστά τους οἱ νεαροὶ πολεμιστές αἰκόπιτῶν πανικόδηλοι. Τὰ κανόνια καὶ τὰ μονοκέτα ξερνούσουν τὴν ἀστραπὴν καὶ τὴ δροντή καὶ νόμιζαν οἱ θεραγενεῖς δὲι θερητές τὴν καλύπτουν τοὺς καπηλούς νὰ τοὺς ἀρχίσουν. Καὶ πιὸ πολὺ θερίζει: τοὺς νιδίποιους η βλογιά, η διστρακιά καὶ" ἄλλες ἐπιδημίες ποὺ φέρουν μαζί τους οἱ Εδρωταῖς.

Πίσω στὴ πατρίδα δημος, τὴ γηραικὴ Εδρόπη, δὲ δρῦλος τὸν ἔξερενητῶν καὶ θαλασσοπόρων γίνεται ὅλο καὶ πὺ λωριάρδος. "Η terra incognita australis, ἡ μυστηριώδης ἥπειρος τοῦ νότου, δρίσκεται: σὲ καθὲ χάρτη, νέο η παλιό. "Ασφαλῶς σὲ λίγο θ' ἀνακαλύψῃ καὶ θὰ φορτώσῃ δέξια καὶ πλούτη τὸ τυχερὸ θαλασσοπόρο ποὺ θὰ τὴ κατακτήσῃ.

"Προτίκες καρδιὲς πάντα θὰ ὑπάρχουν, πάντα έποιμες γιὰ τὸ δρῦλο ποὺ τὴ περιπέτεια, τὴ δέξια καὶ τὴ καταστροφή. "Ενα - δένο σκάφη δὲ δρεθοῦν, ένα ποδηματανὸν καὶ ἀπολιπούμενον θωμαδίνων τῶν καπηλιῶν τοῦ λιμανοῦ θὰ μαζευτῇ. Πάντα δρίσκονται: καὶ τίποτα ἔξωμοτες καὶ λιποτάχτες βαθμοφόροι γιὰ τὰ πόστα τῶν ἀξιωματικῶν. "Ο δραματιστὴς ἔξερενητής, τυχοδικίτης καὶ θαλασσοπόρος ποὺ μπαίνει ἐπικεφαλῆς ἔγει: συνήθως προγόνιμην πετρὰ ἔξερενητῶν.

Τὰ σκάφη εἶναι συνήθως δὲιοθήγητα, παλιά, μικρὰ Ιστιοφόρα. Οἱ δένο καραβέλλες μὲ τὶς διπλεῖς ἀνακάλυψε τὴν "Αμερικὴ" δι' Κολόμβος, ἡ Νίνα καὶ ἡ "Πίντα" δὲν είχαν παρὰ 15 μέτρα μήκος. "Ο Μάρτιν Φρέμπιτσερ πέρασε τὸν "Ατλαντικὸ" μὲ" ένα σκαρφάλο: 20 τόνων, τὸ "Γκάμπιτσελ". Τὸ ἔξης περιστατικὸ δείγνει: πόσο μικρὸ ήταν: "Ο Φρέμπιτσερ ἔζυγε ἀπὸ τὴν Αγγλία τὸν Ιούνιο τοῦ 1576. Παρέπλευσε τὶς

ἀποκειμένην ἀπὸ τὴν Αγγλία. "Ηταν οπαῖς καὶ τάξιδιοι. Γιὰ πολλά χρόνια ή Αδστραλία ήταν ὁ τόπος ἔξορτης τῶν ἀποθέλητων τῆς Αγγλίας; ποινινῶν;

"Τυπὸς ἄλλος: "Ολλανδὸς δι' Αμπελ Τάσιμον ἐπινόει τὸ 1642 ἀπὸ τὴν Μπατάνια (Τζακάρτα) καὶ ἐπιβεβαῖνει: μὲ τὶς ἀνακαλύψεις τοῦ δὲι ή Αδστραλίας εἶναι νῆσοι καὶ τὰς τὴν terra incognita australis πρέπει συνεπόδης νὰ δρίσκεται ἀκόμη νοτιότερα. Αλλὰ οἱ "Ολλανδοὶ εἶχαν ηδη πλούτους ἀποκειμένους καὶ πλούσιο ἐμπόριο στὴν "Ανατολή, καὶ" σύτος χρόνος σύτος διάθεσην ὑπορχεῖ νὰ φάγουν ἄλλο γιὰ τὴν "Αγγλοστὴν Γῆ. Τὸ 1688 ένας "Αγγλος πειρατὴς δι' Γουιλιέλμο Νάππιερ ἐμπιπορχεῖ: στὶς δέρεις ἀκτὲς τῆς Αδστραλίας. Γυρνώντας στὴν Αγγλία δημοσιεύει: τὰ ταξίδια του καὶ ἀνανεύνει τὸ ἔνδιαφέρον γιὰ τὶς νέες χρήσεις τοῦ νότου. Ο 17ος αιώνας κλείνει χωρὶς νᾶχη δροθεῖ ἡ terra incognita.

Τὰ χρόνια περιοδοῦ, δὲ μόθος φυίνεται νὰ ξεφύγεις καὶ" θοτερα στὰ μέσα τοῦ 18ου αιώνα φυντώνται: έκανά. "Αρχίζει πάλι: η φιλολογία καὶ" οἱ ιστορίες γύρω ἀπὸ τὸ πλούτο τῆς Αγγλοστὴν Γῆς. Πιὸ ζεστά πειρουντού τὸ πρᾶγμα οἱ "Αγγλοί ποὺ δέλπουν μὲ μεγάλο ἐνδικαρέρον τὴ πιθανότητα δημιουργίας μίας ρωμαϊκῆς ἀποκίνης ἔκει στὸ Νότο. Στέλνουν τὸ Νότιο Τζένον Μπάριουν, παππού τοῦ μεγάλου φιλέλλην ποιητή, νὰ δρῇ τὴν ἀγνωστὴ Νότια "Ηπειρο.

Ο Τζένον Μπάριουν ήταν σκληρὸς θαλασσονέος. Είχε ἐπιδέξει: μιᾶς τρομακτικῆς θύελλας στὸν "Ατλαντικὸ" καὶ" ἀπὸ τότε τὸν ἔλεγχον Καππάν - Φουρτούνων - Τζένον. "Οργωσε μὲ πειρατὴ τὸν Ειρηνικὸ δένο χρόνια ἀναζητήντως τὴ περίφρυνη terra incognita.

Τὸ 1766, τὸ "Αγγλικὸ Νότιορχείο στέλνει δένο ἄλλους ἀξιούς θαλασσοπόρους, τὸν Σάμουσε Γουδίλιονς καὶ τὸν Φίλιπ Κάρτερετ. Διέσχισαν τὸν "Ατλαντικό, φτάναν στὸ στενὸ τοῦ Μαγγελλάνου καὶ μόλις πέρασαν στὸν Εἰρηνικὸ μιὰ κάθε ἄλλο περὶ εἰρηνικὴ θύελλα, τοὺς χώρες. "Ο καθένας προχώρησε μόνος τοῦ ἔξερενητῶν τὴν ἀπέραντην θάλασσα ποὺ τόσο θυμωμένα τοὺς ὑποδέγκτηκε. "Ο Κάρτερετ μὲ τὸ "Swallow" τράβηξε πὸ νότια, ἀνακάλυψε τὰ νησιά Πίτκαρην καὶ μετὰ περιπέτειες πόδιας στὶς Φιλιππίνες, γιατὶ τὸ πλήρωμά τοῦ τὸ τυραννοῦσα καὶ ἀποδεκάτης τὸ σκορδοῦτο. "Ο Γουιλιέλμος μὲ τὸ "Delphin" ἀνακάλυψε τὴν Ταϊτή. Στὴν ἀρχὴν νόμισαν πόλεις δρῆκαν τὴ μαθικὴ "Αγγλοστὴν Γῆ. Στὸ σημεῖο αὐτὸς ἀπὸ οὐρανογείτηκην, καταγοτεύτηκαν δημος ἀπὸ τὶς ἀλλες χάρες τοῦ νησιοῦ. Γράψει στὸ ημερολόγιο τοῦ δι' Τζέρος Ρόμπερτσον, πλοιαρχὸς τοῦ "Delphin": «Η ἀνακάλυψε: μᾶς γέμισε θύλους χαρά. Καταλάβησε πώς τέλειωσαν τὰ θάσανα καὶ" εἰλικρινὰ σχεδὸν δέδικοι: πώς δέλεις οἱ χαρές μᾶς περιμένεις στὸ μεγάλο αὐτὸς κομμάτι: στερβεῖς. Επιτέλους δέλπουντας τὴ τόσο περιζήτητη terra incognita». Δὲν είχαν δρεῖ φυσικὰ τὴν Νότια "Ηπειρο. Δὲν είχαν δημος καὶ πολὺ σημασία, ἀφοῦ είχαν δρεῖ τὴ Ταϊτή, έναν ἐπίγειο παρά-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

R. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) L^{td}

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

δεισιδαίο πολύ δημιουργός για τις πλούσιες κυρίως χάρτες τῶν γυναικών του. Άλλα και οι έξιτοι τοιχίνιοι Ταΐτηνοι πολλά πράγματα έδιδεπαν για πρώτη φορά στή ζωή τους. Μεταξύ αυτῶν ήταν τὰ αιδερένια ἀντικείμενα πού τα δριγκανικά χρήσιμα και παράξενα. «Ετοι, όπως, γράφει πάντας ο Ρόμπερτσον, «Οι χαράς μιᾶς θρωτικῆς νύκτας στο ωκεανό εἶναι... καρφί». Φυσικά ήταν τὸ ιστιοφόρον τὸ ἀρχιον για τὰ εξαρφόντατα: ἐπικινδυνα κι' ὁ μαραχός μιᾶς μέρα διέρει στὸν πλοιαρχό, πολὺ ἀνήσυχος: «κρίκοι και κοτσάνηλα σχεδόν δὲν ὑπάρχουν πιά» τοῦ εἶπε. «Οἱ ναυτες ἔγινον τοὺς γαλλάδες ποὺ δέναν τὶς μπράντες τους και τῷρα κομισθήται κάτω». Δὲν γνότων παρὰ νὰ σκληράρουν δεις ήταν ἀκόμη καρφός. «Οσος ἐγλαζήδη μέναν ἀκρατά ἀκόμη καρφία νὰ κρατᾶνται στὴ θάση τους τὰ παθία και τὰ μαδέτα τοῦ Δελφίν.

Μετά λίγους μῆνες, στις 6 Απριλίου τοῦ 1768 ἔνας ἄλλος Θαλασσοπόρος, ὁ Γάλλος Μπουνγκενδίλ φυντάρεις στὴ Ταΐτη. Τὰ ίδια φυσικά γοητευτικά προβλήματα τὸ περίεμενα δημος γράψεις στὸ ημερολόγιο του: «Παρὰ τὶς προστιλλέσται μας μιᾶς νέας αικαρφάλιας στὴ πλάγη, στάθηκε σ' ἔνα κοινόδους κοντά στὴ μπράτη και μὲ ἀρέλεις ἀφήσει τὴ φυσιτίκα τῆς νὰ γλιτωτείσῃ. Στὰ ἔδαφα μάτια δὲν μας φάνηκε σὰ τὴ ἀναδυομένη 'Αφροδίτη, κι' εἰχε πράγματα τὴ θεῖα ἥψη τῆς ἀρχαίας θεᾶς. Καὶ σᾶς ωριτὸς τῷρα ποὺ νὰ μπορέσου νὰ κρατήσου στὴ θουλαία, μπροστά σὲ τέτοια θέση, τετρακοσίους Γάλλους, νέους, ναῦτες, ποὺ ἔπι πλέον γιὰ ἔξι μῆνες δὲν είχαν δει γυναίκα. Οι ωραίες μέρες διμος πήραν τέλος και γιὰ τὸν Μπουνγκενδίλ. Συλπάρισε μέσω στὴ γενική μελαγχολία, τὰ δάκρυα τοῦ ἀπογωρισμοῦ και τὸς συνηθεσμένους ἀτελείωτους ἡγκρούς δροκούς. Τράβηξε δυτικά ἀποφασισμένος νὰ δρῇ τὴ terra australis ποὺ στὸ γάρτη του φαίνοταν νοτίως τῆς Νέας Γουηνέας. Βιβλιομένοι στὴ θάλασσα και

στὶς τρυφερές ἀναγνωρίσεις, είχαν οἱ ναῦτες, μέρες τῷρα ἀργήσαν πίσω τὴ Ταΐτη, χωρὶς νὰ δέλπουν τὴ Νότια Ήπειρο. «Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ προμήθειες ἔξηγτλοντο μέχρι πού: «σὸδε δεῖπνο φάγαμε ποντίκια και τὰ δρήκους περιγγηματα». Ενας εὐτράπελος δημος τοὺς ἔκκανε γιὰ λίγο νὰ ξεχάσουν τὶς δισκολίες τους. «Οταν τὸ πλοῖο δρισκόταν στὴ Ταΐτη, ἡ αυμπερφορά ἐνδεικνύεται τὸ τέλοντον δὲ φωτίσταν τοις φυσικής. «Οταν και γέροντας ἀκόμη είχαν ρυγτεῖ μὲ τὰ μοδτρὰ στὶς ἀνοικτές χάρες τοῦ νησιοῦ «κάθιδος» ἔμενε φυγής και ἀσυγκίνητος. «Ωσπου ἔσχανικά ἀνεκάλυψαν πόλης ήταν γυναίκα. Ονομάζονταν Jeanne Bare. Μασκαρένης οἱ ναῦτες γιὰ νὰ ζήσῃ τὶς περιπέτειες τῆς Θαλασσονῆς Ζωῆς. «Ηταν ἡ πρώτη γυναίκα ποὺ ἔκκανε τὸ περίπτωτο τῆς γῆς σὲ μιὰν ἐποχὴ κι οἱ γυναίκες σπάνια μπροστάν καὶ κάνουν τὸ γῆρας τῆς γενετικῆς τους.

«Τοτεράς οἱ Αγγλοι: σίγκουν ἔνα γίγαντα θαλασσοπόρο στὸν ἄγνωτο γιὰ τὴν ἀνακάλυψη τῆς terra incognita. Τὸ Τζέιμς Κούκ. Τὸ Κολόμπο τοῦ Ειρηνικοῦ δημος τὸν λένε γιὰ νὰ τὸν κολακάδισκον. Κανένας δημος θαλασσοπόρος δὲν ἔφτασε τὸ λαμπτρὸ ἀνάστημα του. «Ηξερε πάντα ποὺ δρισκόταν και γιὰ ποὺ ταξίδευε. «Τύπωσε τὴ τέχνη τῆς ναυαπολοίας σ' ἐπιτάπειο ἐπιστήμην. Ησθότος ποὺ χρηγιμοποίησε γρανάριτρο και ὑπολόγιζε μὲ τὸ ἀκρίβεια τὸ μήνυο του.

«Ἄπ' τὸ 1768 ἔπειτα τρία ταξίδια στὸν Ειρηνικό και διέλυσε τὸ μήθη τῆς terra incognita, προτὸ δρῆ τὸ θάνατο κι' τὰ χέρια θωγγενῶν τῆς Χαδάνης στὶς 11 Φεβρουαρίου τοῦ 1779. Σὲ μιὰ ἐποχὴ ποὺ μόνο γαλαζοκάμποι γίνονταν ἀξιωματικοί τοῦ Βρετανικοῦ ναυτικοῦ, ὁ Κούκ ξεκίνησε ἀπὸ μπακαλόργυτος και μέσω σὲ δύο χρόνια καπετάνεψε. Τέτοιο ήταν τὸ ταλέντο κι' ἡ ἐμφύτη ναυτοσύνη του. «Εγγράψε τὶς ωραίτερες και ναυτικότερες αελιδες τῆς ιστορίας τῶν ἔξερευνήσεων. Χαρτογράφησε τὶς ἀκτὲς τῆς Λαστραίας και Νέας Ζη-

λανδίας και τραβήγεις νότια νὰ δρῇ τὴ terra incognita. Δέδημος δημος παρὰ τοὺς ἔργημος πάγους ποὺ περιβάλλουν τὴν Ανταρκτική. Αγαπούντος και πρόσεχε τοὺς ἄνδρες του. Πρώτος ποὺ κατέλαβε πόλης θὰ γλύτωνε ἀπ' τὴ φοβερὴ μάστιγα τοῦ σκορδούτου, δέδημος στὰ πληρώματα του μιὰ σούπη δικῆς του ἐπινοήσεως ἀπὸ ξερὰ χορταρικά. Φαίνεται: δημος πώς ἡ γεύση της δὲν ήταν διόλου ἐλκυστική και δὲν τὴν ἔτρωγεν.

Καλά, λέει: δι Κούκ, δις μή τὴν τρώνε. Αφήνει: νὰ περάσουν λίγες μέρες κι' ἀρχίσεις νὰ τὴ διηγήστεις αἴσιωματικούς τοῦ μόνο. Τοὺς είπε νὰ τὴν τρώνε μπροστά στὸ κόσμο και νὰ μεράζουν ίκανοτανάμενοι, διτι τάχα τρώνε τὸ πιὸ νόστιμο φαγητό. Τὸ πληρώματα θυριδιήμαναν. «Δηλαδὴ γιατὶ δηλαδὴ κι' ἔμεις; ἔδω γένονται διακρίσεις εἰς δάρος τοῦ πληρώματος. Ναῦτες κι: 'Αξιωματικοί ξέχουμε τὰ ίδια στοιχάκια. Στὸ φατ σλοι: Ίσοι, άλλοισι δὲν δρασίνουμε στὴ δουλειά. Αὐτὸς δηλεῖς κι' δι Κούκ. Φάγην τὴν σούπα γάληκα τὸ σκορδούτο. Δὲν τὸ πίστευν στὸ Ναυαρχείο διταν δι Κούκ γύριζε, μ' δλους τοὺς ἄνδρες του σώσους και ἀδιλαδεῖς ἀπ' τὰ μακρυνὰ του ταξίδια ποὺ κρατούσανε μῆνες και μῆνες.

«Ο Κούκ διέλυσε τὸ μόθο. Η terra incognita australis ή χώρα τῶν μακάρων μὲ τὸ ἀμύητη πλούτη, δέν ήταν παρὰ μιὰ οὐσιοποίηση. Αὐτὸς δηλεῖς κι' δι Κούκ. Φάγην τὴν σούπα γάληκα τὸ σκορδούτο. Δὲν τὸ πίστευν στὸ Ναυαρχείο διταν δι Κούκ γύριζε, μ' δλους τοὺς ἄνδρες του σώσους και ἀδιλαδεῖς ἀπ' τὰ μακρυνὰ του ταξίδια ποὺ κρατούσανε μῆνες και μῆνες.

Μονάχικοι κι' εὐτυχισμένοι, μέσα στὸ ἀνθραγκού κομικά τους φάρκα οἱ κάτοικοι τῶν πάγων, κιτούνων σοδιρού: τοὺς θαλασσοπόρους. Ζεύσκων μακάριοι, εὐχαριστημένοι, στὸ ηραμένο δρόμο τους. Τὸ διστίλειο τῶν πιγκουνινῶν.

S. M. PANHIS

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



CAPE TOWN FAROS & Co. 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 ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ 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

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ «ΚΟΜΕΚΟΝ»

ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΔΙΟΓΚΟΥΤΑΙ

Τὸ Γραφείον Συντονισμού Ναυλώσεων τῆς Μόσχας, ἔδωσεν εἰς τὴν δημοσιότητα, μὲ σημαντική καθυστέρησιν, πράγμα σύνηθες τῶν στατιστικῶν δραστηριοτήτων του, τὰς πληροφορίας διὰ τὸ ἔτος 1974, ἐπὶ τῆς συνθέσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου τῶν χωρῶν τῆς «Κομεκόν».

Εἰς τὸ τελευταῖον δελτίον πληροφοριῶν τοῦ Γραφείου τούτου ὁ κ. Γκότζι, ἀναλύει τὰς στατιστικὰς τὰς ὅποιας δημοσιεύει πολωνικὸν περιοδικὸν (Μάιος 1976). «Ἄξιον σημειώσεως εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι διὰ τρόπου τοῦ φοράρι αἱ στατιστικαὶ αὐταὶ ἀναφέρουν τὴν Κουβανικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν Κρατικὴν Ἑταιρίαν Ναυτιλίας (Μαμπίσσα).

Τὸ τέλος τοῦ 1974 ὁ στόλος τῶν χωρῶν τῆς «Κομεκόν» (ἔξαιρεσι τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ ἀλιευτικῶν), ἥριθμει 2.309 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 21,6 ἑκατομ. τόνων d.w. Τὸ ἴδιον ἔτος ὁ στόλος οὗτος ηὔξηθη κατὰ 77 σκάφη χωρητικότητος 1.115.000 τόνων γκρός ἡ 1.853.000 τόνων d.w., μὲ ἀντίστοιχον αὐξησην 8,2% καὶ 9,6% (ἀριθμοὶ ἀκριβεῖς οἵτινες δὲν λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τὴν προσθήκην τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Κούβας).

Ἡ ἀντίστοιχος αὐξησης τῶν διαφόρων στόλων, μὲ ἔξαιρεσιν τοῦ στόλου τῆς Οὐγγαρίας, δυστις δὲν ὑπέστη οὐδεμίαν αὐξομείωσιν κατὰ τὸ 1974, ἔχει ὡς ἔξης :

	Τ. γκρός	Αὔξ. %	Τ. d.w.	Αὔξ. %
	εἰς χιλ.	εἰς χιλ.		
ΕΣΣΔ	308	3,2	481	3,5
Πολωνία	371	23,2	608	25,5
Ἀν. Γερμανία	144	14,2	270	18,4
Βουλγαρία	54	7,9	77	7,3
Ρουμανία	217	51,1	384	62,8
Τσεχοσλοβακία	21	19,1	32	20,4

Ἐάν θεωρήσωμεν τὸν Ἐμπορικὸν στόλον τῶν χωρῶν τῆς «Κομεκόν» ὑπὸ τὸ πρίσμα τῶν διαφόρων τύπων πλοίων φθάνομεν εἰς τὸ ἔχης συμπέρασμα : Τὰ δεξαμενόλια ἀντιπροσωπεύουν τὸ 27% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος, δηλαδὴ ἀριθμός, δυστις τηρούμενων τῶν ἀναλογιῶν, εἶναι πολὺ καπώτερος ἀπὸ ἔκεινον τοῦ ὑπολοίπου κόσμου. Τὸ 1974, ὁ στόλος οὗτος ηὔξηθη κατὰ 363.000 τόνους γκρός, ἥτοι 9,9%. Περιελάμβανε, κυρίως, δεξαμενόπλοια, 2 ὑγραεριοφόρα τῶν 4.918 τόν. d.w. ἔκαστον (σοδιετικὴ σημαία) τρία δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων 29.564 τόν. d.w. (πολωνικὴ σημαία).

Ο ἀριθμὸς τῶν πολλαπλῆς χρήσεως σκαφῶν περιωρισμένος. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1974 ὑπῆρχον μόνον 4 σκάφη χωρητικότητος 150 χιλιάδων τόνων (ἥτοι 64.000 τόν. ὑπὸ σοδιετικὴ σημαίαν καὶ 86.000 τόν. ὑπὸ ἀνατολικογερμανικὴν).

Ὑπομιμνήσκομεν ὅτι, ἐν τῷ μεταξὺ τὰ πρῶτα ΟΒΟ συνόλου 105.000 τόνων d.w., ἐναυπηγήθησαν εἰς Πολωνίαν διὰ λογαριασμῶν τῆς Ρωσίας, ἥδη δὲ τελούν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Ο στόλος διὰ μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου, τόσον διὰ φορτία εἰς χῦμα καὶ γενικά Ἐμπορεύματα ἀντεπροσώπευε τὸ 73% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος. Κατὰ τὴν ἴδιαν χρονικὴν περίοδον ἐσημειώθη αὐξησης 1.532.000 τόνων d.w., ἥτοι 11,2%.

Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἀνωτέρω χωρητικότητος ἀποτελεῖται ἀπὸ πλοῖα γραμμῶν καὶ φορτηγά.

Ο στόλος τῶν φορτηγῶν τῆς «Κομεκόν» μεταφορᾶς φορτίου χῦδην κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1974 ἀπετελεῖτο ἀπὸ 206 σκάφη 3.430.000 τόνων d.w. ἥξεν 1.296.000 ὑπὸ σημαίαν Σοβ. Ἐνώσεως, 1.037.000 ὑπὸ σημαίαν Βουλγαρίας,

κίας κάτω τῶν 10 ἑταῖς ἀνέρχεται εἰς 63,6%. Διὰ τὴν Ρωσίαν ὑπολογίζεται εἰς 60,7%, διὰ τὴν Πολωνίαν 80% καὶ διὰ τὴν Ρουμανίαν 87,2%. Μόνον ὁ στόλος τῆς Ἀνατ. Γερμανίας παρουσιάζει μειονεκτικὴν δομήν, συνεπεία τοῦ βραδέως ρυθμοῦ ἐπενδύσεων εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ τῆς ἀγορᾶς παλαιῶν σκαφῶν.

Ἐκ τῶν στατιστικῶν συνάγεται ὅτι, κατὰ τὸ 1974 ἡ αὐξησης τοῦ Ἐμπορικοῦ Σοδιετικοῦ Στόλου ὑπῆρξε πολὺ μετρία, συγκρινόμενη μὲ τὴν ἀνοδὸν τοῦ πολωνικοῦ καὶ ρουμανικοῦ στόλου. Κατὰ τὴν ἴδιαν χρονικὴν περίοδον, ἐνῷ εἰς τὸ τομέα τῆς γενικῆς δομῆς τοῦ στόλου τῆς «Κομεκόν» ἀρχίζομεν νά διέπωμεν καθαρώτερα τὴν σταθερά τέλησην ναυπηγήσασις εἰδικῶν σκαφῶν, παρατηρούμεν, ἐπίσης, τὴν τάσιν νά κερδοθῇ ὁ ἀπολεσθεῖς χρόνος ὅσον ἀφορᾷ τὴν σύγχρονην τεχνολογίαν.

'Αλλ' ἐδῶ προσκρούομεν εἰς ἔτερον πρόβλημα. Πρέπει νά γνωρίζωμεν, ὅτι δὲν ἀρκεῖ ἡ ναυπηγήσασις σκαφῶν υψηλῆς τεχνολογίας καὶ εἰδικότητος ἐάν δὲν διαστέμεν τὰς ἀναγκαίας υποδομάς διὰ τὴν συντήρησιν τῶν σκαφῶν τούτων εἰς τοὺς λιμένας.

Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ «ΚΟΜΕΚΟΝ»

Χώρα	Άρ. Πλοίων	Σύνολ. d.w.	εἰς χιλιάδας
Σύνολον	1973	2.191	19.353
Σύνολον	1974	2.309	21.589
Ρωσία		1.567	14.096
Πολωνία(1)		291	2.995
Βουλγαρία		101	1.128
Ἀνατ. Γερμανία		194	1.734
Κούβα		41	382
Ρουμανία		86	995
Τσεχοσλοβακία		13	191
Ουγγαρία		16	68

(1) Μόνον αἱ δύο κρατικαὶ ἑταιρίαι



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

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

JEDDAH

● TIME

- = 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

TELEPHONES : 4523333 / 4510926
(AOH) : 8220320 / 9221240
TELEX: 212084 GREECE

«ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ»



ΤΟ ΒΡΑΔΥ του Σαββάτου, της τρίτης τρέχουσας Ιουλίου, ή 'Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, μάς χάρισε τόν γενικό και λεπτομερή της άπολογοιμό, από το Εύγενιδείο Ιδρυμα.

Εδώγησε, νά χρησιμοποιήσῃ γι' αυτό, το καπαλλήλοτερο μεγάφωνο, από όσα θα ήταν δυνατόν νά έρθουν. Ήταν ή φυγή ένδις Αιγαίνικοι ναυάρχους, από κείνους που δεν εμπέλεσσαν, σύτο παρηγοριδίθηκαν σύτο άκουσαν άπλα τά έξιστοργίθηκαν, άλλα έζησαν τά κυριώτερα περιστατικά της, πού περιέχονται: στόν αιδίνη μας.

Πασίγνωστη, δίδαια και ή μακριώνη άλλη προτοτύπης της, ιστορία συμβιδίζουσα δημια πρός δημια με την άνθρωπην ιστορία, τουλάχιστον από τότε που άρχισε η γραφή. Μέγας πάντοτε παράγοντας ή 'Ελληνικής ναυτικής και το Ελληνικό καράβι. Πόλεμοι, θαλάσσιες μεταφορές, θαλάσσιες έπικονινίες και άλλες δραστηριότητες. Ηεράτεσσες, άσκοι, άνθετοι. Πανταχού παρόν, ο πρόγονός μας ναυτικός. Το κατάρτι και το πανί, ή ζωή του.

'Ανοίγεται όποιο ιστορικό διδύλιο έρθεται. 'Αναζητήσοντας άποισθητά ιστορικά γεγονός. Μελετήσοντας κάθε περιπέτεια λαδού. 'Από καρπιά σελίδα, δὲν θα άπουσις ή πρόγονός μας ναυτικός. Μέγκυ παράγοντας στήν άρχιστατή μας πατρίδα. Στούς Μυδικών χρόνους. Στό Βυζάντιο. Στήν Τορκοκυρτία. Στό δεσμόνικο της παλιγγενεσίας, στά πρώτη μας χρόνια πού άκολούθησαν ώς τους Βαλκανικούς πολέμους. 'Ο πρώτος παργόδημος πόλεμος και η μεσοπολεμική περίοδος. 'Ο δεύτερος μεγάλος παγκόδημος πόλεμος και η μάχη της θάλασσας κατογής. Και τέλος, ή μεταπολεμική, 'Ελλάδα.

Μέγας ή ρόλος της ναυτιλίας μας και μέγας παράγοντας ή 'Ελληνικής ναυτικής σ' έλλας αυτά τά σταυροδρόμια άλλοτε πολεμίστηκαν στήθος πρός στήθος τόν έχηρό, άλλοτε μεταφέροντας πολεμικά έφδοτα και διατροφές, άλλοτε στάζοντας άποκλεισμούς. 'Άλλα άδιάκοπα, κουνδιάντως τό πολύ χρυσάφι: στόν τόπο μας.

'Από τίποτα δέν άναγκαιτίζεται και καρπιά έπιπλονή δέν καταφέρει: νά τούς κλείσει τούς

θρόμους. Βρίσκει πάντοτε και παντού, τόν τρόπο νά άντιθέση. Καταφέρει μάρτια και στήν πλαστούτη τής παρουσίας του, παραπομπής σηματά, καθές φορά όπου ή 'Εθνική του άποκλεισμού προσκαλεῖ τήν έχηρότητα και τόν διωγμού. 'Ομως ή φυγή του, είναι πάντοτε άποιηση, ή 'Ελληνική ή Φυγή του, είναι πάντοτε άποιηση. Ή πνεύμα του και σκοπός του, πάντοτε άποιησης δέ ίδιος. 'Η έξιπτηρότητη τής Ηπειρίδος. Η προσοπή τής φυλής.

Άστη, λοιπόν, ήταν ή άπολογία τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, όπως μάς προσεφέρθη τό δεύτερο του Σαββάτου, τρίτης Ιουλίου, από Εγγενίδειο Ιδρυμα, από τόν ναυάρχο και Χανιέη, μέν δικαιούθεια τά περιστατικά τούς αιώνας μας, από τήν ήμέρα, δηλαδή, δημο τήν σκυτάλη τό δεύτερο στήσιο, παραλαμβάνει: δέ άποιησης από τό πανί, δέ τήν τιμωρή έποικη μας, δημο δροντοφυνούμε τό «ΝΕΝΙΚΗΚΑΜΕΝ» από τό τρισένδορφο έδιπρο τής ΗΠΡΩΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΝΑΥΤΙΑΣ.

Τό ιστορικό αυτό δεσπόλωμα, γίνεται: διλογήρωμένο με περιστατικά σαρφή, χωρίς έντεγχης έξαρσες, χωρίς άποκρυψη άστοχισμού. Ήμερολόγιο κατατελεστέρο. Επιτυχίες και άστοχισμούς λεπτομερείς. 'Οσα έτυχε νά πετύχουμε και δέν έτυχε νά άποτύχουμε. Και δέλλα καταγραφούμενα μέν Νόμους, μέν διατάξιμα, μέν τήν Κρατικήν, κάθε φορά πολεική, μέν προδολή, άνελέγητα, έπογνων και πραγμάτων.

Έναλλαχγές, συγκότατες, από συγκλονιστικές άντιθέσεις και άποτωχίες, άλλα και έπισης συγκότατες έκθιμδιστικές άναλαμπες μέν άλλων έπιτυχισμού. Τό κάθε τί, μέν τήν έποική του. Μέν τήν ήμερομηνία του.

Όρεξης τά άπακαδόσιμα, δέν σι τρείς συντελεσταί τούς είδους διμοσούν και συνεργάζονται, δηλαδή: Κράτος, έργοδοσία, ναυτικοί. 'Ολέθρια διμος τά άλλα, δέν καθένας από αιτούς τραβά τό δρόμο του, έμπνεύμανος μόνο από τό θέμα του τό ιδιαίτερο συμφέρον. 'Οπωδήποτε, διμος, λογισμότατα και λίγα άφελμα προσδάλλουν τά συμπεράζιμα και από τής δυο αυτές περιπτώσεις.

'Ομη ή διμοίκια και διλογήρωμένη ή άλιθεια, χωρίς φέδο και χωρίς πάθος. Πολύ χρήσιμη ή αισιοδοξία, άλλα χρήσιμη και ή έκαστοτε άπαισιοδοξία. Γεγονός είναι τό άποτέλεσμα, τό ΝΕΝΙΚΗΚΑΜΕΝ. Γεγονός είναι και ή έπαλθθευση τό άποφθέγματος τού μεγάλου ναυτικού μας προγόνου, δι: ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ.

'Άλλα θα συνεχίσουμε: Πολλά και δύσκολα προδήματα έμφανιζονται τώρα, δημο δέν άπειρης νά συγκινείση μέν διπλασιούσια.

λά και θηρίος ήλος: μας τά γνωριζουμε. Και είναι:

1) Κάποια άδιαφορία πρός τό ναυτικό έπαγγελμα, πού άρχιζε νά έλεπουμε μάρτια και στά τιμήσατα έκεινα τού πότου μας τά πάντοτε ναυτική.

2) Η άναζητηση έργασιας τών ναυτικών μας σε καρδιά έργοδοτών τής Εύρωπας ή Κοινότητος, με τήν εύκαιρηρία τής εντάξεως μας έπειτα.

Και γιά μέν τήν πρώτη περίπτωση, υπάρχει: ή έξηγηση στό διπ: 'Οσο και άν ή σημειωνή ζωή τών ναυτικών μας δέν έχει τόν μόχθο και τά άνεκδηγητα χάλια παλαιών ήμερων, είναι πάντοτε ζωή κάπως άκαριες. Παλαιότερα, ή άναζητηση έπαγγέλματος στήν ήγρα δέν ήταν έφικην άλλα και άν δρισκόταν ήταν σέ πολλού μεγάλη οικονομική απόσταση από τήν ναυτική. Σήμερα, μπορεί και πάλι νά είναι οικονομικά καλύτερο τό ναυτικό έπαγγελμα. 'Άλλα και τό στεριανό έπαγγελμα έτσιψε νά είναι άπροστο και οικονομικά δισύμφορο. 'Ωστε: 'Ανάγκη νά γίνη τάξιστα ή διαμόρφωσις. Νά πλουτισθή τό ναυτικό έπαγγελμα με παράλληλα πολλά άλλα οικονομικά, πνευματικά, έργατικά, άναπτυσσικά προνόμια, γιά νά γίνη και πάλι προτιμότερο, δη: μόνο από τούς καληρονομικά ναυτικούς άλλα και από διλούς τούς άλλους.

Κακά τά φέματα. 'Η εύγημερία ή ή κακοτυχία στήν ναυτική έπιχειρηση, δέν έχει κακιά έξαρτηση από τό οικονομικό ιδιοτός τό προεργάμενο από τήν έργασία. 'Άλλοι παράγοντες, πολλοί και μιστήριοι: συμβάλλουν έκειν. 'Αντιθέτω διμος, μέγας κέρδος έχει ή ναυτική έπιχειρηση και πολλά ήρωες διεξάγεται; Σταν δέκατοις τούς κατάλληλους και τός διφορτιμένους ναυτικούς της.

"Οσο γιά τήν δευτέρα άνησυχία, τήν άπορροφηση δηλαδή τών ναυτικών μας σέ πλοια σημαντικών τής Εύρωπας ή Κοινότητος, δέν τήν νομιμό τόσο σοφάρα. Τότε, αυτή ή ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ θα είναι και η πατρίδα μας. Τί σημαίνει έκαη ή προσδέθης μας θα κατάγεται: από τήν Χίο ή από τήν Μακεδονία; δέν άποκλείται: μάλιστα στό κοντάρι τής πρόμνης νά καθηευθύνη και σημαία κοινή.

Θέμα ένα και κύριο είναι ή διατήρησης τής ναυτικότητάς μας. Τών ναυτικών μας. Σέν χάσουμε κάθισμα και σάν πάλισμα δέν έπαθε και τό Βυζάντιο, δέν έπαθε νά ξηρη ναυτιλία — καθώς έσημείσως δέ η Χανιέη — τότε δέν ήπαρχε: θέμα περιστέρων συζητήσεως και θέμα πεισοδοξίας ή διπλασιούσια.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

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

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

REPRESENTATIVES FOR

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

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

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

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935
NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 396-5100, 378-1818, 831-8703

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

SERVICE AROUND THE CLOCK

Θρῦλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ κ. Ε. 'Αθηναϊος

ΑΓΓΗ ΤΗΝ έποχή πού το Αλγαρί έχει γίνει αντικείμενο διαιμάζης με το πρωτόδινο έχθρο της φυλής, όφειρωσαμε μερικά σημειώματά μας στη συμβολή του έμπορικου μας ναυτικού στούς προηγούμενους άγδυντες τούς θύμους μας και ίδιαπέρα στις περιόδους 1912 - 13 και 1919 - 22.

Άφορημ διότι τα σημειώματα αυτά, έλαβε διάλειτος κ. Γεώργιος Κούτσης τούς έλληνηκούς Ναυτικούμονος και μόνον άπειστειλα μία επιστολή με στοιχεία σχετικά με την σημειώση του πετρελαιούφρου «Ιωάννης Κούτσης» πλοιοκτητή του πατέρας του την όποια και παραθέτω διότι: άκριδης πρόκειται για προσφορά σημαντική ή όποια δὲν πρέπει να άποιστηκε.

Μεταξύ άλλων, δ κ. Κούτσης μόνο γράψει:

«Εδιάδασι εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τελευταῖς δύο περὶ συμβολῆς τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας μας εἰς τούς πόλεμους 1912 - 13 και.

«Η σκέψη μου έστρεψεν αδικούμενος πρός το παρελθόν. Ο πατέρας μου με τούς άδειαφούς του είχεν έφοπλιστικό γράφει στὸν πολὺ παλαιό Πειραιά.

Μεταξύ τῶν πλοίων των, οπήρηκε και ἔν πετρελαιούφρο (τάναρ) τὸ πρώτο και μοναδικὸν έλληνικὸν τῆς έποχῆς έκανεν. Τὸ «Ιωάννης Κούτσης» κατασκευῆς 1888 ἀπὸ Armstrong & Co Ltd 2.800 τόν. d.w. (έάρκα για τὰ μεγαλύτερά της έποχῆς μας), καπνοδόχος πίσιο, τρεῖς ίστοι.

Τὸ 1912, ἐν δῖψαι τοῦ άπικειμένου πολέμου κατὰ Τουρκίας ή κωδένηρης μας ηγόρασεν έπαιγόντας ἀπὸ τὴν Αγγλία τέσσαρα μεγάλα άντιτορπιλλικά, τὰ έπιπονομαζόμενα «Θηρία». Τὰ «Άενα», «Πλάνηρ», «Αετός» καὶ «Ιέραρχος» 1.180 τόν. Έκκυτον, ταχύτητος 31 μ., πολὺ σημαντικά πετρελαιούφρα. Λαργακός προωρίζοντο διὰ τὸ Αργεντινὸν ναυτικό, ἀλλ᾽ ἀπὸ τὰ ἄγκαττείσις και ἔτοις έπειστημενούς θύμεις ποδὸθέλαιος νὰ ἐνισχύσωμεν τὸν στόλο μας με κάθε τρόπο, τὸ ταχύτερον.

Η Κυβερνήσις μας ἀπετάθη ἀρχικῶς σὲ Ιταλίας έφοπλιστικὰ διὰ τὴν ναυλώσιν πλοίου πετρελαιούφρου διὰ τὸν έφοπλισμὸν τῶν άντιτορπιλλικῶν μας. Ἀλλ' οι Ιταλοὶ ήσαν ἀπόδομοι, αἱ δὲ ἀξιώσεις τῶν οπερδολικῶν. Τὸ πρόθλημα διώρηθη «Τὸ Ιωάννης Κούτσης» διετέλει 13 χωρητικότητος τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ μείσων, ἔδαφη σταθερή, εἴσοδητική μὲν τὸν στόλο μας και ηγοκούνησ τὸν στόλο μας στὸν Μεσόρα πρὸς συνεχῆ έφοπλισμὸν μὲν πετρέλαιο τῶν «Θηρίων».

«Ενώ οὐλό πλοίον μας, τὸ φορτηγὸν «Σπέστο» μετέφερεν ἀπὸ τὴν Θεσσαλίαν στὸν Πειραιά τοῦ 1913 τὴν Βουλγαρικὴν φρουρὰ ποιείσθησεν πολεμόν τοῦ 1912 μαζὶ σχεδὸν μὲν τὸν στρατὸ μας στὴ Μακεδονίαν πρωτεύουσα και ἡγια-

λωτίσθη στὸν πόλεμο Ελλάδος) Σερδίας κατὰ Βουλγαρίας. ●

ΠΡΑΓΜΑΤΙ ἀπὸ τὰ στοιχεῖα ποὺ φρόντισαν δρῦ τὸ «Ιωάννης Κούτσης» ἔξυπηρτέστησε κατὰ τρόπον ἀποτελεσματικὸν τὸν πολεμικὸν μῆκον μετὸν μποροῦμε μὲν ὑπερηφάνεια νὰ υποστηρίζουμε διτὶ χάρις στὸ πλοίο ἀπὸ πρώτοι οἱ «Ελλήνες μεταχειρίστηκαν πετρελαιούφρο πλοίο για έφοπλισμὸν πολεμικῶν πλοίων μὲν πετρέλαιον ἀπὸ τὸν 13.000 περίπου ναυτικῶν μετίλων περιωρίσθησαν στὴν ἔξυπηρτέστηση: ἐνδέ στην πολεμική πόλεμος τῶν έλληνικῶν ἀπότομον ποὺ μόλις ἔφθινε τὰ 7.000 ναυτικά μῆλα.

Τὸ πλοίο ἀπὸ τὸ ὅποιον ἔφερε και ὅσο ιστικά, ἔνα φλόκο και ἔνα μεταξὺ τῶν δύο Εστῶν, ἀνέπιπτον ταχύτητα ή όποια ἀνταπεκρίθη τὴν ταχύτητα τῶν πολεμικῶν πλοίων ποὺ ἔφοπλισαν. Προσθέτω διτὶ ἔντολογήν τὰ νηρολόγια λημένος Πειραιῶς τὸ ἔτος 1899 σάκα χρονία μετὰ τὴν κατασκευὴν του. Ήτο δὲ: ἀλλαγῆς χωρητικότητος 1.866 κάρ. και καθαρής 1.022, 32.

Ἐνα διλό πλοίο τὸ ὅποιον ἔχρησμοποιήθη ὡς δοκητικῶν τοῦ στόλου και προσέρεφε πάρα πολλὰ τὴν ίδια περίοδο, ὑπῆρξε και τὸ φορτηγὸν ἀτύπολοιον «Δέσποινα Μιγχαλίον» χωρητικότητος 2.851 κάρων. Τὸ πλοίον ἀπὸ εἰχα διανείδει τὸ κύριο δάραος τοῦ ἔφοπλισμοῦ τοῦ μαχητικοῦ στρατοῦ μας και ἔβετέλεσσε ἀπειρα ταχύτεια πρὸς τὸν λημένο Θεσσαλονίκην, χωρὶς νὰ υποστηκεί κανένα ἀτύχημα, ἀλλὰ ἡ δράσις τοῦ έλληνικοῦ ἔμπορικου ναυτικοῦ στὶς περιόδους 1912 - 13 και 14 - 18 εἶναι: τόσο μεγάλη και συνεπῶς ἀνάτερη πάσης περιγραφῆς γιὰ μᾶς μηδεμια.

Ἐκείνο διώρητο τὸ ὅποιον πρέπει νὰ σημειωθῇ ίδιωτερα εἰναὶ ἡ ἀνιδιοτέλεια και ὁ πατριωτισμὸς τῆς «Ελληνικῆς Εφοριατικῆς Οἰκογενείας» ή ὁποιας προσέφερε μὲν ἀνθεύονταρισμὸν τὰ πλοία της, θυσία στὸ θύνος, χωρὶς ποτὲ νὰ πληρωθῇ ή νὰ ἀπογνωθῇ. «Ἀπὲ» τὴν ἄλλη πλευρὰ οἱ «Ελλήνες ναυτικοὶ» ή φυγὴ τῶν πλοίων, δὲν ἀδηματα τὴν εἰναρκία τῆς θυσίας τους νὰ γκρίζῃ, οἱ νάρκες και οἱ τοπτιλλοιοι, τὰ πυροβόλα τοῦ έχθρου, δὲν στάθηκαν ικανά νὰ τὴν ἀναγκαστίους, στὴν προσπάθεια τους διὰ τὴν τελικὴν νίκην. Τὸ 82ο τῆς πρὸ τῶν πολέμων 1912 - 13 χωρητικότητος τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἶχε ἀπολεσθεί και τὸ τέλος τῶν πολέμων. Σὲ 173 ἀνηλίκον τὰ ἀτύπολοια ποὺ ἀπολέθηκαν κατὰ τὴν περίοδο 1914 - 1918 και εἰς 236 τὰ Ιστορία.

ΚΑΙ Η Ελληνικὴ ναυτιλία ἀντὶ νὰ τόχη μῆδε κρατικῆς συμπαραστάσεως γιὰ τὸ διοικητήριον της, ἔγκαττείσθη στὴν τόχη της μετά τοὺς πολέμους. Οὐσία ἐπιχοργήσας, σύντομον ἀλλὰ σύρτις και ἀπὸ τὸ διεκάποιον τῆς Σκαλής, διὰ τὸν Αποτελεσματικόν της Επιτροπής της Εμπορικῆς Ναυτιλίας γιὰ νὰ εἰσηγήσῃ μέτρα πρὸς ἀντιμετώπισιν αὐτῆς.

Τὴν τελευταῖα στιγμὴν τὸ κράτος ἀπεφάσισε νὰ διατάξῃ τὴν κατάστασιν και συνέστησε τὴν μεγάλην ἐπιτροπὴ της Εμπορικῆς Ναυτιλίας γιὰ νὰ εἰσηγήσῃ μέτρα πρὸς ἀντιμετώπισιν αὐτῆς.

Στὴν Επιτροπὴν ἀπότομον μέρος δὲ Ανδρέας Μιγχαλακόπουλος ἀντιπρόσωπος τῆς Κυβερνήσεως διὰ πρόσδεσμον οἱ χρηματίσκοντες βουλευτοί Ναυτικῶν Μπότσαρης και Λαργυρόπουλος, διὰ ηγεμόνος Παπαμιχαλόπουλος, διὰ ευλευτήρης Σκαλής, διὰ Διευθ. Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Μπούκας, διὰ πρόσδεσμον τῆς Ενδιαφερούσας Επιτροπῆς και.

Η Επιτροπὴ εἰσηγήσῃ διὰ τὴν ληφθεὶσαν διαφόρων μέτρων πλήρη θυμός νὰ προσμενομένη συντρίξῃ δὲν ήλθε και τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόδηλημα παρέμεινε μέχρι τὸν Β' παγκόσμιο πόλεμο.

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

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

Νομικὰ θέματα

Έλληνική Νομολογία

ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

API 2339/1975

Πρόεδρος : Δ. Ματσιώτας.

Εισηγητής : Γ. Τρίχας.

Δικηγόροι : Π. Σουρῆς, Δ. Παπαθεοφάνγους.

- Σύγκρουσις πλοίων.— 'Εφαρμογή Διεθνούς Συμβάσεως Βρυξελλών 1910 προκειμένου περὶ συγκρούσεως πλοίων διαφόρου έθνικοτητος.— "Ενστασίς συνυπαιτιότητος.

Ἐπειδή ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 12 τῆς διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τῆς 23(9)1910 περὶ ἑνόποιησεως κανόνων τινῶν ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων κυρωθεῖσας καὶ καταστάσης ἐσωτερικῶν δίκαιον διὰ τοῦ ν. ΓΩΠΣΤ' /1911 ὅρίζοντος, τὸ μὲν δοῦτο αἱ διατάξεις τῆς συμβάσεως ταύτης ἔφαρμοσθήσονται ὡς πρὸς πάντας τοὺς ἐνδιαφερομένους, ὅταν πάντας τὰ περὶ ὧν πρόκειται πλοῖα είναι ιθαγενή τῶν συμβαλλομένων Πολιτειῶν καὶ κατά τὰς λοιπὰς περιπτώσεις, τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τῶν ἑθνικῶν νόμων, τὸ δὲ ὅτι, ὅταν πάντες οἱ ἐνδιαφερόμενοι είναι ιθαγενεῖς τῆς Πολιτείας τοῦ δικάζοντος δικαστηρίου, ἔφαρμοσθήσεται ὁ ἑθνικὸς νόμος καὶ οὐχὶ ἡ σύμβασις σαφῶς προκύπτει ὅτι, προκειμένου περὶ συγκρούσεως πλοίων διάφορου ιθαγενείας, πλὴν ὅμως συμβληθεισῶν ἡ βραδύτερον προσχωρησασῶν εἰς τὴν ὡς ἄνω διεθνῆ σύμβασιν Πολιτειῶν ἔφαρμογην κέκτηται ἡ σύμβασις αὕτη μὴ καταργηθείσα διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ Κ.Ι.Ν.Α. (6), συνταξεῖται

εισαγωγής του Κ.Ι.Ν.Δ. (δλ. σχετ. και Ε.Κ.Π.Ο. 19/10/1968 'Ε. 'Εμπορ. Δ. ιη' 455). 'Εξ έτερου ως σαφώς προκύπτει ότι τόν διατάξεων τών άρθρων 1, 2, § 2, 3 και 13 τῆς προμηθείσης διεθνούς συμβάσεως (δλ. και παρομοίας διατάξεις άρθρ. 236 έδ. α', 239, 241 και 245 τοῦ KINΔ) ἐπὶ συγκρούεων πλοίων ἐπελθόνθισσης ὑπαιτίοτης τοῦ ἐνὸς ἔξ αὐτῶν και ἂν ἔτι η τοιαύτη ὑπαιτίοτης ὀφείλεται εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ τὸ πλήρωμα ὁ πλοιοκτήτης τοῦ ὑπαιτίου πλοίου ὀφείλει νὰ ἀποκαταστήσῃ πᾶσαν θετικὴν και ἀποθετικὴν ζημίαν τοῦ πλοιοκτήτου του ἀνατίου τελοῦσαν εἰς αἰτιώδη σύνθεσμον πρὸς τὴν σύγκρουσιν τοῦθ' ὅπερ ἐφαρμόζεται και ἐν περιπτώσει συγκρούεως πλοίων ἡγκυροδολμένων. 'Εν προκειμένῳ ἐν τῇ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῇ κατὰ τὴν προστήκουσαν ταύτης ἐκτίμησιν ως αὐτή τη παραδεκτώς διηγουρίσθι και πειρωθῆ διὰ τῶν προτάσεων, ἐκθίσθαι ὅτι ὑπὸ τὰς ἐν αὐτῇ ἀναφερούμενος πειρατάσεις κατά

στησαν τάς αὐτόθι δύμοις παραπτιθεμένας θετικάς και ἀποθετικάς ζημίας. 'Ἐφ' ὁ διώκεται διά τῆς ἀγωγῆς μετὰ τὸν διά τῶν προτάσεων γένομένων πειροιστικὸν αὐτῆς τὸ μὲν ὑπόχρεωθήτι ἐναγομένη εἰς καταβολὴν πρὸς τοὺς ἐνάγοντας κατ' ἀναλογίαν τῶν ἀπό μέρους μεριδίων τῶν τελευταίων τοῦ πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν θετικῶν ζημιῶν διαπανθένος ὑπ' αὐτῶν ποσοῦ τῶν δραχμῶν.... μετα τῶν νομίμων τόκων ἀπό της ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς ἀχρίς ἔξοφθεσεως κηρυσσομένης ὅμια τῆς ἐκδόθησιμένης ἀποφάσεως προσωρινῶν ἐκτελεστῆς, τὸ δὲ ὅπως ἀναγνωρισθῇ ἢ ὑπόχρεωσις τῆς ἐναγομένης εἰς καταβολὴν πρὸς τοὺς ἐνάγοντας κατ' ἀναλογίαν τῶν μεριδίων των, τοῦ πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς φερομένης ὡς ἐπελθούσης ἀποθετικῆς ζημιᾶς ἀπαιτουμένου ποσοῦ τῶν δραχμῶν.... Οὕτως ἔχουσα ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγή, εἶναι νόμῳ βάσιμος, συμφώνως πρὸς τὰ ὡς ἄνεα ἀρχή ἐκτιθέμενα, στηρίζομένη εἰς τάς προμηθείσας διατάξεις τῆς ὡς προειρηταὶ διεθνούς συμβάσεως, ἐφ' ουσίᾳ ἡ ἐν τῇ ἀγωγῇ σύγκρουσις ἐπῆλθε μετεξὺ δύο διαφόρου ἐθνικότητος πλοίων Πολιτειῶν προσχωρησασῶν εἰς τὴν ρηβίσαν σύμβασιν ἐν συνδυασμῷ δὲ καὶ πρὸς διατάξεις τῶν ἀμφιμων 24 ἔδ. α', 84 ἔδ. β' τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., 914, 297, 298, 346 Α.Κ., 907, 908 καὶ 70 τοῦ Κ.Πολ.Δ.Μεθ' ὁ ἔρευντεό κατ' οὐσίαν ἀποδαίνει ἡ κρινομένη ἀγωγή μετὰ τὴν ὑπὸ τῶν ἐναγόντων καταβολὴν τοῦ προσήκοντος δικαστικοῦ ἐνσήμου μετά τῶν ἀναλογούντων τελῶν ὑπέρ τῶν ειδικῶν Ταμείων (βλ. ὑπ' ἀριθ. 32399 και 32400 ἔτους 1975 τριπλή, εἰσοπράξεως και ὑπ' ἀριθ. 19273 και 19274 ἔτους 1975 ἀπειθ. εἰσοπράξεως Τ.Π.Δ.Π.).

"Επειδή ή έναγομένη ἀρέται τὴν ἀγωγὴν ἔξαιρεσι τῆς πλοιοκτησίας αὐτῆς καὶ τῶν ἐναγόντων ἐπὶ τῶν φερομένων ὡς συγκρουσθέντων τούς ἀντιστοίχως, ἥν αὐτὴ ρητῶς συνομολογεῖ ἐν ὅψει δὲ καὶ τοῦ γεγονότος ὃς ήταν ὑπαιτιότης συνιστά ἐν προκειμένω οὐσιώδες στοιχεῖον τῆς ἴστορικης βάσεως τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς, συφίωνας καὶ πρὸς τὰ ἐν τῇ προηγουμένῃ σκέψει ἐκτιθέμενα, δέουντα λεχθῆ διτὶ ἄρνησιν τῆς ἀγωγῆς συνιστᾶ καὶ ὁ Ισχυρισμός τῆς ἐναγομένης περὶ ἀποκλειστικῆς ὑπαιτιότητος τῶν ἐναγόντων καὶ τῶν ὑπὸ αὐτῶν προστηθέντων πλοιάρχους καὶ πτηρώματος ἐν τῇ ἐπελέυσει τῆς ὡς ἄνω συγκρύσεως κατὰ τὰ πρὸς τοῦτο ἐπικαλούμενα ὑπὸ τῆς ἐναγομένης περιστατικά, ἀτιναγόντων δύνανται νῦν ἀποδειχθῦνταν κατ' ἀνταπόδειξιν· Οὐθέν ὑπόχρεοι τυχάνονταν οἱ ἐναγόντες, ὅπως ἀποδείξουν τὰ οὖτα ἀμφισβήτουμενα τῶν θευελούμενων τὴν ἀγωγὴν περιστατικῶν

διὰ παντὸς νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ μαρτύρων, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῶν ἀποδεικτῶν, ἐνῷ ἔτερον διὰ τῶν αὐτῶν ἀποδεικτικῶν μέσων καὶ ἐπὶ τὴν αὐτῷ λόγῳ τυχάνει ἀποδεικτέον ἐπὶ τῇ ἀμφισβήτησει τῶν ἑναγόντων καὶ ἡ ὑπὸ τῆς ἑναγομένης προθαλλομένη νόμιμος κατ' ἄρρ. 300 Α.Κ. ἔνστασις συνταπιτότητος τῶν ἑναγόντων περὶ τὴν ἕκτασιν τῆς ἐκ τῆς συγκρύσεως ἐπενεχθήσεις εἰς αὐτοὺς ζημίας, κατὰ τὰ ἐν τῷ διατακτικῷ.

ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

API 483/ 1976

Πρόεδρος : Δ. Ματσιώτας.

Είσηγητής : Γ. Νικολόπουλος.

Δικηγόροι : Δ. Παπαθεοφάνους, Β. Βρυώνος, Σ.Π. Λαδάς.

- Διεθνής συναλλαγή.— Πώλησις ύλικων πλοίου υπό έταιρίας έδρευση σε έναν Αγγλικό εις έταιρον έδρευση σε έναν Έλληνα.— Υποχρέωσις καταβολής τιμήματος και ναύλου.

'Επειδή, διά της υπό κρίσιν φωγής κατ' έκτιμησην τοῦ συγόλου τῶν ἐν αὐτῇ έκτιθεμένων, ιστορεῖται διτὶ, δυνάμει συμβάσεων πωλήσεως καταρτισθέντος μεταξὺ τῶν διαδικτῶν ἐν Λοιδίνῳ καὶ Πειραιεῖ κατὰ μήνα Ιανουαρίου 1974, ἐπόλησεν ἡ ἐνάγουσα εἰς τὴν ἐναγομένην τάξ ἐν αὐτῇ ποσότητος ὑλικῶν μονώσεως διπέδων καὶ δρόφων πλοίων ἀντὶ τοῦ ἔναντι ἐκάστης τούτων συμφωνηθέντος τημήματος συνολικοῦ ποσοῦ 2,115,75 λιρῶν Ἀγγλίας καὶ διτὶ ἀπέστειλε τὰ πωληθέντα ταῦτα ὑλικά εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἔναντι πληρωθέντος ναύλου 421,41 λιρῶν Ἀγγλίας, καταβλητέου κατὰ τὴν συμφωνίαν ὑπὸ τῆς ἐναγομένης. Διώκεται δὲ κατ' ἀκόλουθίαν, ὅπως ὑποχρεωθῇ ἡ ἐναγομένη νὰ καταβάσῃ εἰς τὴν ἐνάγουσαν τὸ κατὰ τὰ ἄνω φειλόδημον τίμημα πωλήσεως καὶ τὸν ναύλον ἀποστολῆς, ἥτοι συνολικῶν 2,537,16 λ. Ἀγγλίας κατὰ τὸ Ισάξιον αὐτῶν εἰς δραχμάς κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς πληρωμῆς καὶ διτὶ νομιμοτόκων ἀπὸ τῆς ἐπικαλούμενῆς ὁχλήσεως καὶ δι' ἀποφάσεως κηρυσσομένης προσωρινῆς ἐκτελεσθῆς. 'Υπὸ τοιούτον περιεχόμενον καὶ αἵτημα ἡ κρινομένη ἀγωγή, δι' ἣν κατεβλήθη τὸ προσήκον τέλος δικαστικοῦ ἐνσήμου μετὰ τῶν ἀναλογούντων ἐπὶ αὐτοῦ ποσοστῶν ὑπὲρ τοῦ TN. TAXΔΙΚ καὶ Τ.Π.Δ.Π. (τριπλ. ὑπ' ἀριθ. 3032/76 ἀπόδ. Τ.Π.Δ.Π. ὑπ' ἀριθμ. 0780/76 καὶ γραμμ. Ἐθν. Τραπ. ὑπ' ἀριθ. 221003/1976) είναι νόμιμος προκειμένης καὶ διειθούς συναλλαγῆς (ΑΠ. 847/1972 EEN. 40.171), ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 361, 513, ἐπ. 291, 340, 345 Α.Κ. καὶ 907 ἐπ. Κ.Πο.Δ., δέον δὲ ὡς τοιαύτη γίνεται δεκτή τύποις καὶ νὰ ἐρευνηθῇ κατ' οὐσίαν παραδεκτώς καὶ ἀρμοδίως ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τούτου λόγου προσε-

Gas Free and Petroleum Inspectors

CHEMIONAFTIKI O.E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS

MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECE

TEL. 4116-7227 4117-6000 = A.O.H. 4513-846

CABLES: "CHEMIONAFT" PIRAEUS

Αμερικανική Νομολογία

- Φορτίον βλαβεί κατά τοὺς χειρισμοὺς τῆς φορτοεκφορτώσεως.— Ποῖος ἐκ τῶν, ἀσφαλιστικῆς ἑταῖρίας, μεταφορέως ἡ φορτωτῶν δικαιούται νὰ ἀποζημιωθῇ παρὰ τῶν ὑπευθύνων τῆς βλάβης φορτοεκφορτωτῶν.— Ἐρμηνεία τοῦ ὄρου «διὰ λογαριασμὸν εἰς ὄντινα ἀνήκει» ἐν τῷ θαλασσίῳ ἀσφαλιστηρίῳ ἀνοικτοῦ τύπου.

‘Η δίκη ἐφ’ ἡς ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου, αἵτινας εἶχεν χρονοναύλωσιν πλοίου καὶ τὴν βλάβην τοῦ φορτίου. Οἱ κυρίως διάδικοι ἦσαν ἡ Ἀγγλικὴ Ἀσφαλιστικὴ Ἑταίρια *«ΑΤΤΛΑΣ»*, ὁ φορτωτής καὶ ὁ χρονοναύλωτής τοῦ πλοίου καὶ μεταφορέως, ὅστις εἶχεν ὑποναύλωσιν τὸ πλοίον εἰς τὸν φορτωτήν ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ ὄρου «ἔλευθέρα φόρτωσις καὶ ἔκφορτωσις» (φ.ι.ο.).

‘Η ἑταίρια *«ΑΤΤΛΑΣ»*, εἶχεν ἀσφαλίσει τὸ φορτίον ὑπὲρ τοῦ ἀρχικοῦ χρονοναύλωτοῦ μὲν ἀνοικτὸν ἀσφαλιστηρίον θαλάσσης, περιέχον τὸν ὄρον «διὰ λογαριασμὸν εἰς ὄντινα ἀνήκει», τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως πληρωτέας εἰς τὸν ἡσφαλισμένον ἡ εἰς διαταγὴν αὐτοῦ.

‘Ο φορτωτής καὶ ὑποχρονούλωτής ἔφορτωσεν ἐπὶ τοῦ πλοίου τὸ φορτίον πρὸς παράδοσιν εἰς Ρόπτερνταμ καὶ Ἀμβούργον, ἡ δὲ διένεις προεκλήθη ἐκ τῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου βεδλαμάριον, εἰς ἀμφοτέρους τοὺς ἀνά λιμένας.

Οἱ παραλήπται διώρισαν πραγματογύμνωνας οἱ ὄποιοι απέφανθησαν ὅτι ἡ βλάβη τοῦ φορτίου αἵτινας εἶχεν ἀκατάλληλους χειρισμοὺς κατὰ τὴν φόρτωσιν ἡ τὴν ἔκφορτωσιν. “Οταν τὸ πλοίον ἐκπλεύσανταν εὐρίσκετο καθ’ ὅδον, ὁ φορτωτής καὶ ὑποχρονούλωτής διεπραγμάτευθε τὰς φορτωτικὰς καὶ τὰς πιστοποιητικὰς ἀσφαλίσεως ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ ὄρου *«επισιφ»* καὶ διὰ τῶν συνήθων ἐμπορικῶν μεθόδων, τῆς πληρωμῆς συμφωνηθεῖσῆς ἔναντι πιστωτικῆς ἐπιστολῆς *Τραπέζης*. ‘Η *Τράπεζα* (τῶν παραληπτῶν) ἔξεπλήρωσε τὰς ἐκ τῆς πιστωτικῆς ἐπιστολῆς ὑποχρεώσεις τῆς καὶ ἀκολούθως αἱ φορτωτικαὶ καὶ τὰς πιστοποιητικὰς ἀσφαλίσεως παρεδόθησαν εἰς τοὺς παραλήπτας.

‘Εξ αἵτινας τῆς βλάβης τοῦ φορτίου, οἱ παραλήπται ἀπημύνθησαν πρὸς τὴν ἑταίριαν *«ΑΤΤΛΑΣ»*, ἡ ὄποια τοὺς ἀπεξήμισεν λαδούσα τὴν συνήθη ὑποκατάστασιν τῶν δικαιωμάτων τῶν παραληπτῶν κατὰ τοῦ ὑπάτιου τῆς ζημίας, ἐλαβε δὲ κατόπιν καὶ τὰς φορτωτικὰς καὶ τὰς πιστοποιητικὰς ἀσφαλίσεως.

Μεθ’ ὃ ἡ ἀσφαλιστικὴ ἑταίρια ὡς ὑποκατάστατος τῶν δικαιωμάτων τῶν παραληπτῶν, ἥγειρεν ἀγώγην ἔναντιν τοῦ ἀρχικοῦ χρονοναύλωτοῦ καὶ τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν ὅσων αὕτη κατέβαλεν εἰς τοὺς παραλήπτας. Τὸ πρόδηλημα περιεπλάκη ἔτι περατιέρω διότι οἱ ἐναγόμενοι ἀρχικοὶ χρονοναύλωτής καὶ ὁ πλοιοκτήτης προσεπικάλεσαν εἰς παρέμβασιν τὴν ἐν τῷ τόπῳ τῆς

φορτώσεως ἑταῖρίαν φορτοεκφορτώσεων ὡς ὑπαίτιον τῆς ζημίας καὶ ὁ ἀρχικὸς χρονοναύλωτής προσεπικάλεσεν τὸν ὑποχρονούλωτην - φορτωτήν εἰς ἀποζημιώσιν δάσει τοῦ ὄρου «ἔλευθέρα φορτοεκφόρτωσις» (φ.ι.ο.). Δύο ἐνδιάφερόντας ζητήματα ἐτέθησαν πρὸ τοῦ Ἐφετείου.

(1) Κατὰ πόσον ὁ φορτωτής δστις ἡσφάλισεν τὸ φορτίον παραμένει «ἡσφαλισμένος» μετὰ τὴν ὑπ’ αὐτοῦ μεταβίσασιν τῶν φορτωτικῶν καὶ τῶν πιστοποιητικῶν ἀσφαλίσεως εἰς τοὺς παραλήπτας δυνάμει συμβάσεως πωλήσεως c.i.f. καὶ

(2) Κατὰ πόσον ὁ ἀσφαλιστής δύναται νὰ ὑποκαταστῇ εἰς τὰς ἀξιώσεις τῶν παραληπτῶν ἔναντιν τοῦ μεταφορέως, ὅταν ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ τῶν φορτοεκφορτωτῶν καὶ τὸ φορτίον ἔφορτώθη μὲ τὸν ὄρον «ἔλευθέρα φορτοεκφόρτωσις» (φ.ι.ο.) ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ δστις ἐν τοῖς πράγμασιν συνήψε τὸν σύμβασιν ἀσφαλίσεως.

Λιαν ἀμφισθητούμενα θέματα εἰχεν ν’ ἀντιμετωπισθη τὸ Ἐφετείον. Τὸ βασικὸν ὅμως θέμα ἡτο ποῖος δύναται νὰ ζητήσῃ ἀποδημίσιν ὄστιν ὃντος ἡσφαλισμένου ὃντος δὲν ἔχειται πιστοποιητικὸν ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου ὑπὲρ τοῦ ἀγοραστοῦ - παραλήπτου. Οὔτε τὸ γεγονός ὃντος δὲν ἔχειται πιστοποιητικὸν ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου - παραλήπτης) κατέβαλεν τὸ ἀσφαλιστρον δυνάμει τῆς συμβάσεως πωλήσεως c.i.f. ἀποδεικνύει ὅτι ὁ φορτωτής ἀπεμπόλιτης τὸν ίδιαν αὐτὸν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν.

Ἐπίσης τὸ Ἐφετείον ἔκρινεν ὅτι ὁ φορτωτής συνιμολογήσας τὸν ὄρον (φ.ι.ο.) δὲν μετέβαλεν οὐσιαστικῶς τὸν κίνδυνον ὃν φέρει ὁ ἀσφαλιστής ὑπὸ τὸν ὄρον «ἄπαντες εἰς ἀποθήκην.

Ἐπί τοῦ θέματος τοῦ ποῖος εἶναι ὁ ἡσφαλισμένος, τὸ Ἐφετείον ἔκρινεν ὅτι ὁ ὑποχρονούλωτής - φορτωτής ἐφ’ ὃντος μόνον αὐτὸς ἀνεφέρετο εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον. Ἐπομένως ἀπερρίφθη ὁ ισχυρισμὸς τῆς Ἀσφαλιστικῆς ἑταίριας ὃντος δὲν ἡτο ὁ ἡσφαλισμένος. Σχετικῶς τὸ Ἐφετείον ἔκρινεν ὅτι ἡ φράσις «εἰς ὄντινα ἀνήκει» δὲν ἡλιόυσι τὸ πρόσωπον τοῦ ἡσφαλισμένου.

‘Η Ἀσφαλιστικὴ ἑταίρια ισχυρίσθη ὅτι καὶ ἀνάκομη ὁ ὑποχρονούλωτής - φορτωτής ἡτο ὁ ἡσφαλισμένος, αὐτὴ ἐνήγαγεν τὸν ἀρχικὸν χρονοναύλωτην καὶ ὅχι τὸν ὑποχρονούλωτην. Τὸ Ἐφετείον ἔκρινεν ὅμως ὃντος δὲν ἡδύνατο νὰ παραγωρίσῃ τὸ γεγονός ὃντος ἀγωγὴν ἔναντιν τοῦ ἀρχικοῦ χρονοναύλωτοῦ ἡτο πράγματι ἀγωγὴ ἔναντιν τοῦ ὑποκαταστάσεως μετάγει εἰς τὸν ἀσφαλιστήριον τοῦ ἡσφαλισμένου τὰ δικαιώματα.

Τὸ Ἐφετείον ἔκρινεν ὅτι ὁ φορτωτής δστις ἡσφάλισεν δάσει ἀνοικτοῦ ἀσφαλιστηρίου ἐπ’ ὄντόματι τοῦ *«διὰ λογαριασμὸν εἰς ὄντινα ἀνήκει»* δέν πανει νὰ είναι ὁ ἡσφαλισμένος, διότι ἔξεδωσε πιστοποιητικὸν ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου ὑπὲρ τοῦ ἀγοραστοῦ - παραλήπτου. Οὔτε τὸ γεγονός ὃντος δὲν ἔχειται πιστοποιητικὸν ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου - παραλήπτης) κατέβαλεν τὸ ἀσφαλιστρον δυνάμει τῆς συμβάσεως πωλήσεως c.i.f. ἀποδεικνύει ὅτι ὁ φορτωτής ἀπεμπόλιτης τὸν ίδιαν αὐτὸν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν.

Ἐπίσης τὸ Ἐφετείον ἔκρινεν ὅτι ὁ φορτωτής συνιμολογήσας τὸν ὄρον (φ.ι.ο.) δὲν μετέβαλεν οὐσιαστικῶς τὸν κίνδυνον ὃν φέρει ὁ ἀσφαλιστής παρεπιδόμενον αὐτοῦ ἀποθήκης εἰς ἀποθήκην.

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

“Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ” A.B.E.E.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: **Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ**

ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

‘Αλεξιοπόλεως 29 — ‘Αργυρούπολις

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ : 99.16.759 - 99.17.469

ΤΕΛΕΣ : 6680 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : WALKAR

ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

GIN BURNETT'S WHITE SATIN — VODKA SMIRNOFF
PIMM'S No. I CUP — COGNACS (ΜΠΡΑΝΤΥ)

«ΟΙΝΟΗ» A. E.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: **Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ**

ΓΡΑΦΕΙΑ : ‘Αλεξ. Σούτου 6 - Τηλέφ. 616.811 ‘Αθηναί

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ : ‘Αλεξ. Σούτου 4 - Τηλέφ. 626.954 - 616.026 ‘Αθηναί

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

ΣΠΕΣΙΑΛ ΟΥ·Ι·ΣΚΥ, ΟΥ·Ι·ΣΚΥ ΣΚΩΤΙΑΣ, ΜΠΡΑΝΤΥ (KONIAC),
ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ
ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

‘Εξυπηρεύονται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια,
Πρεσβείες, πλοιαί έξωτερικού καὶ ἀποστέλλονται δῶρα έσορτων στὸ έσωτερικό καὶ τὸ έξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

V.W. - FORD - FIAT - OPEL

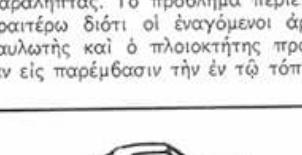
«ΑΤΤΙΚΗ»

‘Αδμήτου 36 - Πλατεία ‘Αττικῆς

Τηλ. 8834521 - 8834159

‘Ημερησίως - ‘Εβδομαδιαίως - Μηνιαίως

Τιμαὶ Λογικαὶ



ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΚΥΡΟΣ Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΕΞ ΕΛΛΕΙΨΕΩΣ ΑΝΑΛΟΓΟΥ ΠΤΥΧΙΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς δὲν θίγεται τὸ κύρος τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐξ ἐλλείψεως τοῦ προβλεπομένου διὰ τὴν θέσιν εἰς ἣν ἐναυτολογήθη ὁ ναυτικὸς πτυχίου ἡ διπλώματος, καθ' ὃ σον ἐν προκειμένῳ ἀναμφιβόλως ὑπάρχει σχέσις ἀπλῆς ναυτικῆς ἔργασίας.

Ἡ συγκεκριμένη περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς ναυτολογήσην Α' μηχανικοῦ διὰ τὸν ὅποιον ἡ ἐναχθεῖσα ἑταῖρική ὑπεοτήριξεν ὅτι ἐναυτολογήσης τὸν ἐνάγοντα ὡς Α' μηχανικόν, πλὴν ὅμως οὗτος ἐκέκτητο μόνον πτυχίον μηχανοδηγοῦ Β', χωρὶς συγχρόνως νὰ καθορίζῃ τὸ εἶδος τῆς μηχανῆς, ἐσωτερικῆς ἢ μὴ καύσεως, τὴν ισχὺν ταῦτης εἰς ἵπποδύναμιν κ.λπ.

Συνεπείᾳ τῶν ἀνωτέρω, ὁ ἰσχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης ἀνεξαρτήτως τῆς ἀσφορίσιας του, εἶναι ἀπορρίπτεος ὡς νόμῳ ἀδόσιμοι.

Ἄλλα καὶ εἰς παραδοχὴν τῆς ἀντιθέτου ἔκδοχῆς, τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, ὅτι ἡ σύμβασις ὑπῆρξεν ἄκυρος ἐκ τῆς ἐλλείψεως τοῦ οἰκείου διπλώματος, πάλιν καὶ τοῦτο δὲν εὐσταθεῖ καθ' ὅσον ὁ ἐνάγοντος δικαιούτας τὰς ἀποδοχὰς τὰς διοικούμενος διὸ τῆς ἀγωγῆς του καὶ ἐπὶ τῇ δέσμοις σχέσεως ναυτικῆς ἔργασίας.

Η ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΒΛΑΒΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΑΡΑΒΑΣΙΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιῶς αἱ βλάβαι εἰς τὸ σύστημα ἀσφαλίσεως κυτῶν, εἰς τοὺς ὑδροσυλλέκτας καὶ εἰς τὸ Ραντάρ τοῦ πλοίου ἐφ' ὅσον ἔλαβε χώραν παράλειψις ἐπισκευῆς, συνιστοῦν διερεῖαν παράβασιν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ καὶ ὡς ἐκ τούτου, λόγον καταγγείας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ὑποπλοιάρχου τοῦ πλοίου στοῖς καὶ εἶναι εἰδικῶτερον ὑπεύθυνος ἔναντι τοῦ πλοιάρχου, διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν τούτων. Συγκεκριμένως, ὁ ἐνάγοντος ἐναυτολογήθη ὡς ὑπο-

πλοιάρχος ἐπὶ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἐταιρίας καὶ ἐπέδη ἀυτοῦ πρὸς ὄντας ἀνάλογων ἐργασίας εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας. Μετὰ τὴν ναυτολογήσιν τοῦ ἐνάγοντος καὶ κατὰ τὴν ὑπὸ ἀυτοῦ γενομένη ἐπιβέρωσιν τοῦ πλοίου διεπιστώθη ὅτι δὲν ἐλειτούργουν λόγω βλάβης τὸ σύστημα ἀσφαλίσεως τῶν κυτῶν, (Μακ-Γκρέγορ), τὸ τοιοῦτον τῶν ὑδροσυλλεκτῶν (σεντινῶν) ὡς καὶ τὸ Ραντάρ τοῦ πλοίου.

Παρὰ ταῦτα, ὁ πλοιάρχος διέταξε τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου διὰ λιμένα τῆς Ἰταλίας ἀνευ προηγουμένης ἀποκαταστάσεως τῶν προεκτείσθιν τῶν βλαβῶν.

Κατόπιν τούτου, ὁ ἐνάγοντος κατηγγείλει τὴν σύμβασιν τῆς ναυτολογήσεως, ἡ ὅποια καὶ ἐλύθη εἰς τὸν ιταλικὸν λιμένα ἀνευ ἐνατίωσεως τοῦ πλοιάρχου.

Ἐκ τῶν ἀπόδειχθέντων πραγματικῶν περιστατικῶν ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ καταγγείλα τῆς συμβάσεως ὄφελίσται εἰς πταίσμα τοῦ πλοιάρχου, τὸ ὅποιον συνίσταται οὐχὶ εἰς αὐτὴν τοῦ τάπτην τὸν βλάβην, ἀλλὰ εἰς τὴν ἐναρξίν τοῦ πλού ἀνευ προηγουμένης ἐπισκευῆς τῶν βλαβῶν, ἡ ὅποια καὶ ἐφίκτη ἦτο καὶ εὔχερης ἦτο, ἐν ὅφει τοῦ γεγονότος, ὅτι τὸ πλοίον εὐρίσκετο εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας. Δοθέντος ὅτι τὰ ἀνωτέρω ἔξαρτηματα ησαν οὐσιώδη καὶ ἡ καλὴ λειτουργία αὐτῶν εἶχεν ἀμεσον ἐπίτωπτον ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου καὶ κατ' ἐπέκτασιν ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος, τὸ ἐν λόγῳ πταίσμα τοῦ πλοιάρχου δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς βαρεῖα παράβασις τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι τῶν ναυτικῶν.

ΜΙΣΘΟΣ

ΔΕΝ ΚΑΤΑΛΟΓΙΖΕΤΑΙ "Η ΣΥΜΦΗΣΕΤΑΙ ΠΡΟΣ ΑΥΞΗΣΙΝ ΝΟΜΙΜΟΥ ΜΙΣΘΟΥ" Η ΕΤΕΡΑΣ ΑΜΟΙΒΗΣ Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΤΟ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΟΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ BONUS

Κατ' ἀπόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιῶς τοῦ «μπόνου» ἀποτελεῖ πρόσθετον συμβατικήν ἀμοιβήν πέραν τοῦ μισθοῦ, διδούμενην ἀνεξαρτήτως μελλοντικῆς αὐξήσεως τούτου, διὰ τὴν ἐργαστικότητα καὶ καλὴν ἀπόδοσιν τοῦ ναυτικοῦ.

Τὸ «μπόνου» δὲν καταλογίζεται ἡ συμφιζέται πρὸς διαφορὰν πρερχομένην ὅπὸ αὐξήσην νομίμου μισθοῦ καὶ ἀμοιβῆς ὑπερωριακῆς ἔργασίας καὶ πρὸς ἀποζημίωσιν διὰ μὴ χορήγησην ἀδείας εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν δὲν ἐπεφυλάχθη ἐπὶ τοῦ τοιούτου δικαιούματος ὁ πλοιοκτήτης.

Διὰ τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ἡ διαφορὰ προέκυψε ὅπὸ τὴν χορηγηθεῖσαν αὐξήσην διαχύσεις ισχύος νέων συλλογικῶν συμβάσεων ἔργασίας, γεγονός διὰ τὸ ὅποιον ισχυρίσθη ἡ ἐναχθεῖσα πλοιοκτήτρια ἑταῖρία ὅτι ὁ ἐγείρας τὴν ἀγωγήν ναυτικὸς δὲν δικαιούται τῆς ἐν λόγῳ διαφορᾶς, διότι αὕτη ὑπερκολύπτεται ἐκ τῆς παρασχετεῖσης εἰς αὐτὸν συμπεφωνημένης προσθέτου ἀμοιβῆς καταβαλλομένης καθ' ἔκαστον μῆνα.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαιστηρίου, ὁ ἰσχυρισμὸς αὐτὸς εἶναι ἀδόσιμος καὶ ὡς τοιούτου ἀπορρίπτεται, διότι ἡ πράγματι συμφωνηθεῖσα καὶ χορηγηθεῖσα τοιαύτη ἀμοιβὴ παρείχετο πέραν τοῦ μισθοῦ καὶ μάλιστα ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅπερας οὗτος εἰς τὸν πρώτον λιμένα, ἀπετάλη οὗτος εἰς ιστρὸν καὶ ἐτέθη ἐκτὸς ὑπηρεσίας, μέχρι ὅτου ἐθεραπεύθη τελείως. Ἀργότερον ἐνεφάνισεν ἱλίγγους καὶ πονοκέφαλους. Ἐξητάσθη εἰς κλινικὴν καὶ ἀπελύθη λόγῳ ἀσθενείας ἐπαναπατρισθεῖς.

Κατὰ ταῦτα, ὁ καλὴν τοῦ ναυτικοῦ ὑπόδοσιν εἰς τὴν ἔργασίαν του.

Ἡ τοιούτη ἀυτοτέλεια τοῦ «μπόνου» ἔναντι μελλοντικῆς αὐξήσεως τοῦ μισθοῦ, καταδεικνύεται καὶ ἐκ τοῦ ὅπερας οὐδεμίαν σχετικὴν ἐπιφύλαξιν διετήρησεν ἡ ἐναγομένη εἰς τὴν ἔγγραφως καταρτισθεῖσαν σύμβασιν ναυτολογήσεως, λαμβανομένου ὑπὸ ὅψιν καὶ τοῦ μεγέθους τοῦ «μπόνου», τὸ ὅποιον ἥτο διὰ τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν διπλάσιον περίπου τοῦ συμφωνηθέντος διστικοῦ μισθοῦ, ἥτοι ὑπερέβανε πᾶσαν δυναμένην νὰ ἐπέλθῃ αὐξήσην κατὰ τὰ συνιδὼν συμβαίνοντα.

Κατὰ ταῦτα, ὁ Ισχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης ἔταιρίας, ὅτι εἶναι ἐπιτρεπτός ὁ συμφωνισμὸς τῆς διαφορᾶς ἡ ὅποια προέκυψεν ὅπὸ τὴν αὐξήσην τοῦ μισθοῦ πρὸς τὰ καταβληθέντα «μπόνου» ἀπορρίπτεται ὡς ἀβάσιμος, ἐφ' ὅσον τὸ «μπόνου» κατεβάλλετο διάσπειρει την συμβατικήν ὑποχρέωσεώς της εἰς τρόπον ὡστε δὲν ἀποτελεῖ ἀνταπαίτησιν αὐτῆς καὶ μάλιστα ληξιπρόθεσμον.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΨΥΧΑΣΘΕΝΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΚΔΗΛΩΘΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Ο ΟΠΟΙΟΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΣΧΕΣΙΝ ΜΕ ΑΥΤΗΝ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΑΤΥΧΗΜΑ

Ἡ ἐκδήλωσις ἡ ἐπιδείνωσις νόσου ἀποτελεῖ ἐργατικὸν ἀτύχημα, ἐάν ὄφελεται εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας ὑπὸ ἐκτάκτου δυσμενεῖς συνθήκας. Ἡ τοιούτη δὲ ἀνικανότης πρὸς ἔργασίαν τοῦ ναυτικοῦ ἡ προελθουσα ὅπὸ τὸ ἀτύχημα, τελεῖ εἰς αἰτιώδη συνάφειαν πρὸς τὴν κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐκδηλωθεῖσαν ἡ ἐπιδείνωσισαν νόσον.

Κατὰ ταῦτα, δὲν ἀποτελεῖ ἐργατικὸν ἀτύχημα ἡ φυασθενεία ναυτικοῦ ἡ ὅποια εἶναι ἀσχετος πρὸς παλαιότερον τραυματισμὸν αὐτοῦ ἡ τρόπη του καὶ ὁ ὅποιος τραυματισμὸς ἐθεραπεύθη.

Ἡ ἀνωτέρω κρίσις ἀποτελεῖ ἀπόφασιν τοῦ ἀνωτάτου δικαιοτηρίου τῆς χώρας —Ἀρείου Πάγου— καὶ στηρίζεται ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1, 2, 3 τοῦ νόμου 551) 1914 ὡς ισχύει σήμερον καὶ ἐκ τῶν ὅποιων σαφῶν προκύπτει, ὅτι ἡ ἐκδήλωσις ἡ καταστάσιν, δὲν ἀποτελεῖ ἀτύχημα ἡ λανθάνουσας καταστάσιν, δὲν συνιστᾶ ἀτύχημα ὅταν ἔξεδηλώθῃ ἡ ἐπεδείνωση ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας ἀνευ μεσοδοθήσεως ἐτέρου τίνος ἔξωτερού γεγονότος σένου πρὸς τὸν ὄργανον τοῦ πλαΐστος, ὅπως γίνεται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας του ὑπὸ ὄμαλὰς συνθήκας.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, ἀνευ τοιούτου γεγονότος, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαιοτηρίου δὲν γεννᾶται ὑποχρέωσις τοῦ κυρίου τῆς ἑπιχειρήσεως πρὸς καταβολὴν ἀποζημίωσεως εἰς τὸν ὑποστάντα κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας του ὑπὸ ὄμαλὰς συνθήκας ὅλην ἡ μερικὴν πρόσκαιρον ἡ διαφορὴν της ἀνικανότητας πρὸς ἔργασίαν.

Ο περὶ οὐ ἡ ἀπόφασις ναυτικὸς ἐναυτολογήθη ὡς λιπαντῆς ἐπὶ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ πλοίου καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἔργασίας του ἐν πλῷ ἐτραυματίσθη ἀπὸ ρίνισμα σιδήρου εἰς τὴν χείρα του, ὑπόστας αἰμορραγίαν. Ἀφοῦ παρεσχέθησαν ἐν πλῷ αἱ πρώται διοίθειαι συγχρόνως μὲ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς τὸν πρώτον λιμένα, ἀπετάλη οὗτος εἰς ιστρὸν καὶ ἐτέθη ἐκτὸς ὑπηρεσίας, μέχρι ὅτου ἐθεραπεύθη τελείως. Ἀργότερον ἐνεφάνισεν ἱλίγγους καὶ πονοκέφαλους. Ἐξητάσθη εἰς κλινικὴν καὶ ἀπελύθη λόγῳ ἀσθενείας ἐπαναπατρισθεῖς.

Ἐν συνεχείᾳ, ἐνοσηλεύθη, ὁ ἀνωτέρω, μετὰ τὴν παλινόστησιν, εἰς διαφόρους κλινικὰς ὡς πάσχων ἐν νευρικῶν κρίσεων, μετὰ ψυχικῶν ἀνωμαλιῶν ἐκ τῶν ὅποιων ἔπασχε καὶ παλαιότερους καὶ συνεπώς τὸ δικαιοτηρίον τῆς οὐσίας ὅρθως δὲν ἐδέχθη ὅτι ὑφίσταται αἰτιώδης συνάφεια μεταξὺ τοῦ τραυματισμοῦ εἰς τὴν χείρα του καὶ τῆς ψυχαθενείας ἡτις ἐνεφανίσθη ἐσχάτως καὶ ἡ ὅποια προϋπήρχε τῆς εἰς τὸ τελευταίον πλοίον ὑπηρεσία του.

INDIA

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. : 2213.



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 - 5.181

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΛΟΙΑ ROLL ON ROLL OFF ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Συνήλθε πρό τινος ἐν Πειραιεῖ ἡ ἑτησία διάσκεψις τῶν μελῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Γαλλικοῦ Νηογνώμονος (Bureau Veritas). Πρόεδρος αὐτῆς ὁ κ. B. Ρωσόλυμος, Ἐκπρόσωπος τοῦ Νηογνώμονος παρῆσαν οἱ κ.κ. J. Jegon καὶ M. Huiller τοῦ ἐν Παρισίοις γραφείου. Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ διάσκεψιν τὸ τόσον ἔχατως ἐνδιαφέρον θέμα τῶν πλοίων Ρό - Ρό συνεζητήθη, ἀνεκοινώθη δὲ καὶ σχετικὴ μελέτη. Περίληψη τῆς ἐν λόγῳ μελέτης, ἥτις ἀμέσως ἀναφέρεται καὶ εἰς τὰς ἑδῶ διὰ τὰ πλοῖα Ρό - Ρό ἔξελίξεις δημοσιεύμενον κατωτέρω :

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ἡ συνεχὴς αὔξησις τῶν ἀνταλλαγῶν μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν δόηγει εἰς τὴν μελέτην νέων τύπων πλοίων πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἔξοικον μήσεως χρόνου κατὰ τὰς ἐμπορικὰς ἀνταλλαγάς. Μία ἀπλῆ ἀνάλυσις τῶν ναυτικῶν μεταφορῶν ἀποδεικνύει ὅτι χάνεται πολύτιμος χρόνος εἰς τοὺς λιμένας κατὰ τὰς φορτοεκφόρτωσις.

Ὦς λύσις θὰ ἡτο ἡ μεταφορά αὐτῶν τούτων τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων, ἥτις θὰ προελάμβανεν οἰανδήποτε περαιτέρω φορτοεκφόρτωτικὴν ἔργασίαν μεταξὺ παραγωγοῦ καὶ καταναλωτοῦ. Τὸ διά τῆς ὡς ἄνω λύσεως δημιουργούμενον πρόβλημα ἀντεμετωπίσθη διὰ τῆς σχεδιάσεως τῶν πλοίων τῶν καλούμενων «roll on roll off».

Ἡ γενικὴ διάταξις τοῦ πλοίου εἶναι κάπως ιδιάζουσα λόγω τῶν ρυμουλκούμενῶν αὐτοκινήτων, τὰ ὅποια πρέπει νὰ κυκλοφοροῦν ἐλεύθερα ἀπό τὴν ἀποβάθραν εἰς τὸν χώρον φορτώσεως τοῦ πλοίου.

Διὰ τοὺς ἐπιβάτας, δόηγοι φορτηγῶν αὐτοκινήτων, ἔξυπακούεται ἡ ἔφαρμογή ὡρισμένων διεθνῶν συμβάσεων σχετικῶν μὲ τὴν εύσταθειαν μετὰ ἡ ἀνεύ ζημίας. Ἡ ἔχασις τῶν ρυμουλκούμενῶν αὐτοκινήτων (trailers) ἀπαιτεῖ καλὴν διαγωγὴν τοῦ πλοίου κατὰ τὸν πλοῦν.

Οἱ πλοιοκτῆται καὶ ναυπηγοὶ πρέπει νὰ λαμβάνουν ἐπίστης ὑπ' ὄψιν τὸ πρόβλημα τῆς διαγωγῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸ θαλασσοταραχῆν ἥτις ἐπηρεάζει τὶς ικανότητες τοῦ πλοίου.

2. ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ

2.1. Εύσταθεια εἰς ἄσκικτον κατάστασιν

Ἐὰν δὲν προβλέπεται ἄλλως παρὰ τῶν ἔθνικῶν κανονισμῶν, ἔφαρμόζονται οἱ κανόνες τῆς εύσταθειας εἰς ἄσκικτον κατάστασιν τῆς Ἀποφάσεως ὑπ' ἀριθμὸν A 167 τῆς Δ.Σ. IMCO. Ὡς πονοῦν τὸν ὑπολογισμὸν τῶν καμπυλῶν τοῦ μοχλοῦ ἐπαναφορᾶς ἐν γαλήνῃ διὰ τὰς ἐν λόγῳ συνθήκας φορτώσεως.

Ἡ Ἀποφάσις αὕτη τῆς IMCO, προβλεπομένη διὰ πλοίων μήκους κάτω τῶν 100 μέτρων, ἔφαρμόζεται εἰς πλοία οἰουδήποτε μήκους εἰς πολλὰ χώρας.

Τὸ κριτήριον τὸ πλέον παραδεδεγμένον, εἶναι ἡ τιμὴ τοῦ μετακεντρικοῦ ὑψους GM, τὸ ὅποιον δὲν πρέπει νὰ εἴναι μικρότερον τῶν 0,15 μ. Μία κοινὴ πρακτικὴ τῶν ναυπηγῶν εἶναι ἡ προστάθεια νὰ ἐπιτύχουν συνθήκας φορτώσεως τοιούτας ὥστε ἡ τιμὴ τοῦ GM νὰ εἴναι ἡ ὑψηλότερά δυνατή, ὥστε νὰ αὐξάνεται ἡ αὐστάθεια εἰς ἄσκικτον κατάστασιν. Ἐπὶ τοῦ θέματος δύο παρατηρήσεις δυ-

τέοσαρες στεγανάς φρακτάς.

Ἐν τούτοις λόγῳ τοῦ ιδιάζοντος τῶν roll on roll off πλοίων, τὰ ὅποια ἔχουν τελείων ἀνοικτὸν ὑπόφραγμα (tween deck), θὰ ἐθεωρεῖτο παρ' οἰουδήποτε ὅτι μία ἐπαρκῆς ὑποδιάρεσις εἶναι πρωταρχικοῦ ἐνδιαφέροντος. Λόγῳ τῆς μὴ ὑπάρχειν ἐγκαρπίας στεγανῆς φρακτῆς εἰς τὸ ὑπόφραγμα, τὸ πλοίον γενικῶς δὲν θὰ ἀνθέξῃ εἰς τὴν κατάκλυσην συνεπειῶν μᾶς ζημίας ἐκ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν Δ.Σ. solas 1960 (ζημία ἐκ τῆς τρόπιδος καὶ εἰς εἰς ἀπεριόριστον ὑψος), ἀκόμη καὶ εἴναι ἐφωδιασμένον μὲ ίκανὸν ἀριθμὸν στεγανῶν φρακτῶν κάτω τοῦ κυρίου καταστρώματος ὄχημάτων.

Συνεπώς συνιστάται θερμῶς ὁ ἐφοδιασμὸς τῶν roll on roll off μὲ ίκανὸν ἀριθμὸν στεγανῶν φρακτῶν μέχρι καὶ τοῦ ἀνοικτότου καταστρώματος, τὸ ὅποιον ἐπιτυγχάνεται διὰ μεγάλων θυρῶν, ὡς ἐπεξηγεῖται κατωτέρω.

Ἐιδικὴ μέριμνα δένον νὰ λαμβάνεται παρὰ τὸν πλοιοκτήνον, ὅπως παρέχουν εἰς τὸν πλοιοφράγμα ικανὸν ἀριθμὸν διαφόρων δυνατῶν σχεδίων συνθηκῶν φορτώσεως, ὡς ἐπίσης ικανάς πληροφορίας πρὸς ἐκτίμησην τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν συνθηκῶν φορτώσεως, ἵνα ρυθμίσῃ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἔρματος.

2.2. Κανονισμοὶ εύσταθειας κατόπιν ζημίας

Ἡ ἔρευνα τῆς εύσταθειας μετὰ τὴν ζημίαν ἔχεται πάπλωται ἀπό τὸ κατὰ πόσον ἔνα roll on roll off θεωρεῖται ἐπιβατητηγὸν πλοῖον η δῆλον. Κατὰ πρῶτον θὰ ἔξετάσωμεν τὰς συνθήκας ποσοδιοίριζουν τὸν τύπον τοῦ πλοίου.

Ὑπορραφμένεται ἐνταῦθα ὅτι οἱ δόηγοι φορτηγῶν αὐτοκινήτων σήμερον θεωρούνται παγκοσμίως ὡς ἐπιβάται. Τὸ σημεῖον τούτο εἶναι σπουδαίοτατον καὶ ἐπηρεάζει τὴν δῆλην μελέτην.

Οἱ δόηγοι φορτηγῶν αὐτοκινήτων εἶναι ἐπιθάταις καὶ ἔνα τὸ πλοίον προτίθεται νὰ φέρῃ περισσότερους τῶν δύοδεκα ἐπιβατῶν (συμπεριλαμβανομένων τῶν δόηγων φορτηγῶν αὐτοκινήτων) θεωρεῖται ὡς ἐπιβατητηγὸν πλοῖον καὶ θὰ πρέπει νὰ ἔφαρμόζῃ τοὺς ἀντιστοίχους κανονισμούς. Παρὰ ταῦτα, λόγω τοῦ «ειδικοῦ τύπου τῶν ἐπιβατῶν» ἀντιπροσωπευομένου ἀπό δόηγούς αὐτοκινήτων, μερικὴ ἐπιείκεια ἐπὶ τῶν κανονισμῶν γίνεται ἀποδεκτή, σχετικά μὲ μεγάλας θύρας εἰς τὰ κύτη π.χ., ὡς θὰ ἰδωμεν ἀργότερα.

Ἐὰν τὸ πλοίον δὲν πρόκειται νὰ μεταφέρῃ περισσότερους τῶν δύοδεκα ἐπιβατῶν θεωρεῖται ὡς κοινὸν φορτηγὸν πλοῖον. Ἐπομένων οἱ ἐν ισχύι κανονισμοὶ ἀπατούν μόνον

2.3. Εξέλιξις τῶν κανονισμῶν τῆς εύσταθειας μετὰ ζημίαν

Τὸ σημεῖον τούτο ἀφορά ἐπιβατητηγὸν roll on roll off πλοίο, τὰ ὅποια δένον νὰ συμμορφούνται μὲ τοὺς κανονισμοὺς τῆς εύσταθειας μετὰ ζημίαν. Μετά πολλὰ ἐπηρεάζεις νέα ἀπόφασις ἔχει υίοθετηθῆν παρὰ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως IMCO: ἡ Ἀπόφασις Α 265, ὡς ίσοδύναμος τῶν Κανονισμῶν τοῦ Κε-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΕΗΡΑ 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
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66
TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
P. O. BOX: 210266

φαλάσιου II της Δ.Σ. solas 1960 δι' ἐπιβατηγά πλοΐα.

Οι Κανονισμοί ἐπιτρέπουν νὰ λαμβάνωνται υπ' ὄψιν διαμήκεις στεγαναὶ φρακταὶ κατὰ τὸν ἔλεγχον τῶν κριτηρίων εὐσταθείας. 'Ενθυμούμεθα διτὶ ή Σύμβασις solas 1960 δὲν ἐπιτρέπει τοιαύτας ἔξετάσεις εἰς ὅ, τι ἀφορᾷ μόνον ἑγκαρδίας φρακτάς. Είναι σημαντικὴ βελτίστις διὰ τὰ ναυπηγεῖα καὶ τοὺς πλοιοκτήτας οἱ ὄποιοι ἡμποροῦν νὰ ναυπηγήσουν πλοῖα μὲ σχετικῶς μακροὺς διαμήκεις χώρους διὰ τροχοφόρων εἰς τὸ κεντρικὸν μέρος τοῦ πλοίου. 'Υπενθυμίζομεν διτὶ ή Σύμβατικὴ ζημία ὑποχρέωνε ἐλαχιστὴν ἀπόστασιν τοῦ κελύφους 1) 5 τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου.

Tὸ bureau veritas ηδη ἐδημιούργησε τὴν ἐφαρμογὴν νέων Κανονισμῶν καὶ εἰδίκων αὐτοῖς οἱ Κανονισμοὶ μποροῦν νὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς πλοῖα ταξινομημένα ὑπὸ τοῦ bureau veritas, ἐφ' ὅσον δὲν προβλέπεται ἀλλῶς παρὰ τὸν 'Εθνικὸν Ἀρχῶν τῆς Σημαίας.

3. ΑΝΤΟΧΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

3.1. Ἐλάσματα καταστρωμάτων καὶ ἔνισχύσεις

Διὰ διαστάσεις (scantling) τοῦ καταστρώματος χρείάζεται ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ πάχους τῶν ἐλασμάτων καὶ τὸ μέτρον τῶν δευτερευούσων ἔνισχύσεων. 'Ο καθορισμὸς τοῦ πάχους τῶν ἐλασμάτων ὑπὸ ὄμοιόμορφα φορτία ἔχει μελετηθῆ ἐπὶ μακρῷ καὶ ἔχει ἀποκτηθῆ μακρά πείρα διὰ τὰ ἐλάσματα τοῦ κελύφους τὰ ὑποκείμενα εἰς τὴν πίεσιν ὑδατος. 'Αλλὰ δι' ἐλάσματα ὑπὸ κατὰ τόπους φορτία τὸ πρόβλημα παραμένει δύσκολο. Tὸ φορτίον τὸ προερχόμενον ἀπὸ τὸν τροχὸν ἐνὸς φορτηγοῦ αὐτοκινήτου ἡ ρυμουλκούμενον, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς συγκεντρωμένο φορτίο, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ optimization τῆς κατασκευῆς.

Tὸ πρώτο δῆμα ἡδη νὰ προσδιορισθῇ τὸ μέγιστον δυνατὸν φορτίον ἐπὶ ἐνὸς τροχοῦ καὶ τὸ ἐμβαδὸν ἐπαφῆς μεταξὺ τῶν ἐλαστικῶν καὶ τῶν ἐλασμάτων. Tὸ ἐμβαδὸν ἐπαφῆς εἶναι ἀπὸλον νὰ ὑπολογισθῇ ἐφ' ὅσον πρόρεχεται ἀπὸ τὸ φορτίον καὶ τὴν πίεσιν τοῦ ἐλαστικοῦ. 'Αλλὰ δέον νὰ ἐνθυμούμεθα διτὶ γενικῶς ὁ ναυπηγὸς δὲν γνωρίζει ὅλους τοὺς τύπους τῶν φορτηγῶν ἡ τῶν ρυμουλκούμενά τὰ ὅποια θὰ μεταφέρῃ τὸ πλοίον καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ζωῆς του. Oύτως τὸ bureau veritas ἔκανε μίαν στατιστικὴν ἀνάλυσιν ἀπὸ δημοσιεύματα ἐπὶ τῶν μεγίστων φορτίων τοῦ δέσμονος τοῦ φορτηγοῦ, πιθανῶς ὑπερφορτώσεις, χαρακτηριστικὰ ἐλασμάτων.

Tὸ δεύτερον δῆμα ἔγινε διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως πολυπλόκων προγραμμάτων τελειοποιημένων στοιχείων, τὰ ὅποια ἔξετάζουν εὐρὺ ἐκτόπισμα καὶ πλαστικὴν καταπόνησιν. 'Εγένοντο ὑπολογισμοὶ ἐπὶ ὑφισταμένων ἐλασμάτων καταστρώματος μὲ διαφόρους, τιμᾶς φορτίου καὶ διαστάσεις ἐλασμάτων.

Δι' ἔνισχύσεις δὲν ἡδη δυνατὸν νὸ δοθοῦν κανόνες, ὡς τοῦτο εἶναι συνήθως ἀντιληπτόν. Δεδομένου διτὶ τὸ φορτίον ἐπὶ τῶν ἔνισχύσεων ἔχαρτάται ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑποστηριζόμενων τροχῶν, τὸ ὅποιον ἔχαρτάται ἀπὸ τὴν διάταξιν τῶν φορτηγῶν καὶ τῶν ρυμουλκούμενων ἐπὶ τοῦ πλοίου, καθὲ περίπτωσι δέον νὰ ἔξετασθῇ κεχωρισμένως.

3.2. Σκελετὸς

Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ εύρυχωρία, χρησιμοποιεῖται γενικῶς σύσταση ἑγκαρδίας νομέων. 'Η κατασκευὴ ἐμφανίζει σειρὰς ἀπὸ ἑγκαρδίους νομέων μεγάλου ὑψοῦς καὶ πλάτους. Oι νομεῖς αὐτοὶ, ἀντιθέτως πρὸς ἄλλα πλοῖα, δὲν ἔχουν ἑγκαρδίαν κατασκευήν, ὥστε νὰ τοὺς δυοθήσουν νὰ παρουσιάζουν ἑγκαρδίαν ἀκαμψίαν.

"Έχουν ἔξαχθη τύποι διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως μεθόδων ὑπολογισμοῦ ἀντοχῆς ὑλικοῦ μὲ μερικὰς ἀπλοποιήσεις, διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τῆς πείρας ἐκ στατιστικῶν τιμῶν διὰ διαφόρους παραμέτρους. Prὸς ὑπολογισμὸν τῶν τάξεων χρησιμοποιοῦνται φορτία ἐπίσης δὲ κίνησης τοῦ πλοίου, ἐπὶ παραδείγματι προνευστασμὸς μέσω κλίσεως, ἢτις ἐφαρμόζει ἑγκαρδίας δυνάμεις εἰς τὸν νόμεα.

"Ως ἐλέγθει, οἱ Κανονισμοὶ μποροῦν νὰ ἐφαρμοσθοῦν εἰς κλασικὰς καταστάσεις, ἀλλὰ εἰς εἰδικὰς περιπτώσεις εἶναι ἀπαραίτητοι ἀπὸ εὑθείας ὑπολογισμοὶ. 'Επίσης, λόγω μερικῶν ἀπλοποιήσεων τῶν τύπων, ἡ ἀντίστοιχος διάστασις (scantling) δὲν εἶναι ὀρθομένη καὶ διὰ τὴν εὑθείας ὑπολογισμὸς ἐπιτρέπει καλυτέραν κατανομὴν τοῦ χάλυβος.

3.3. Θύραι καὶ καταπέλται

Διὰ τὴν φόρτωσιν κυλιούμενων ὁχημάτων εἶναι ἀπαραίτητοι εὐρεῖαι θύραι καὶ καταπέλται μεταξὺ τῶν διαφόρων καταστρωμάτων.

Al θύραι ἀντιπροσωπεύουν διὰ τὸν ναυπηγὸν μίαν δυσκολίαν δεδομένου διτὶ εἶναι ἀνοιγμάτα εἰς τὸ κέλυφος. Eίναι ἀνάγκη νὰ ἔχαρτάται μία καλὴ ἔνισχυσις εἰς τὴν κατασκευήν καὶ βάθιστης στεγανότης.

"Η διάστασις (scantling) τῆς πρωραίας θύρας καὶ διαι τοι σχεδὸν αἱ ἀσφάλειαι παρουσιάζουν πάντοτε ἔνα δύσκολον στημένον. Lόγω τῆς θέσεως τῆς ή πρωραία θύρας ὑπόκειται εἰς τὰ δυσμενέστερα θαλάσσια φορτία, τὰ παραπορύμενα ἐπὶ τοῦ πλοίου, τὰ ὅποια φορτία δὲν εἶναι ἐπάρκως γνωστά.

Διὰ τὴν πρυμναίαν θύραν εἶναι εὐκολώτερον νὰ ἔκτιμησῃ τὶς τὰ θαλάσσια φορτία, δεδομένου διτὶ εἶναι σχεδὸν στατικὰ καὶ χαμηλού ὑψοῦς. Θά ἐπιστήσωμεν μόνον τὴν προσοχὴν τῶν πλοιοκτήτων εἰς τὸ γεγονός διτὶ μερικά ἐκ τῶν roll on roll off πλοίων διὰ τῆς κινήσεως ἀνάπτωσι. Eἰς παραρρομοίαν κατάστασιν ή πρυμναία θύρα γίνε-

ται πρωραία θύρα, ὅποτε ἀπαίτει ἔνισχυσιν. "Έχουν παρατηρηθῆ ζημίαι ἐπὶ πλοίων ἐπὶ τῶν ὅποιων ὡς πλούς ἀνάπτωσι δὲν ἔχει μελετηθῆ.

Tελευταίον εἰδίκὸν στοιχεῖον τῶν roll on roll off πλοίων εἶναι οἱ καταπέλται. Πολλάκις ἡ πρωμαία θύρα λειπουργεῖ ὡς καταπέλτης διὰ τὸν φορτοεκφόρτωσιν. Oι καταπέλται δέον νὰ ὑπολογίζωνται ὑπὸ στατικὰ φορτία τῶν ρυμουλκούμενων καὶ τῶν φορτηγῶν. Γενικῶς ἀπαρτίζονται ὑπὸ μεγάλες ἔνισχύσεις (slifiers) οἱ ὄποιαι σχηματίζουν ἔνα πλήρες δικτυωτόν. 'Ο τύπος οὗτος τῆς κατασκευῆς δέον νὰ ὑπολογίζεται μὲ προγράμματα ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν, ὡς καταπέλτης δύναται νὰ ἀντιπροσωπεύεται εἴτε δι' ἐνὸς δικτυωτοῦ ἐκ δοκῶν, ἢ ἐνὸς δικτύου ἐκ στοιχείων ὠρισμένων ὄριων. Tοιούτοις ὑπολογισμοὶ εἶναι κοινοὶ σήμερα καὶ γίνονται εύκολα.

4. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ

4.1. Εύθυνη

"Η πλασιά παραδοσιακὴ ναυτικὴ ἀποψίς εἶναι διτὶ ὡς πλοίστρος ἐνὸς πλοίου εἶναι υπεύθυνος διὰ τὸ πλοίον καὶ διὰ τὸ πλήρωμα. Παρ' ὅλον διτὶ μερικοὶ νομίζουν διτὶ τούτο δέον εἶναι ρεαλιστικόν, ὡς πλοίστρος, ἡ εὐθείας τοῦ πλοίου του κατά τὰς ἀπαίτησεις. 'Εξ ἄλλου οἱ νέοι τύποι πλοίων καὶ φορτίων δημιουργούν προβλήματα διὰ τὸν πλοίαρχον, κυριάτερον τῶν δόπιων εἶναι γενικῶς ἡλείψις πληροφοριῶν ἐπὶ τῶν συνθηκῶν λειτουργίας διτὶ ταχύτης εἶναι ὁ πρώτος παράγων καλῆς ἀποδόσεως.

4.2. Περιπτώσεις φορτώσεως καὶ λειτουργίας

Tὸ roll on roll off πρέπει νὰ φορτώνεται καὶ νὰ ἐκφορτώνεται ταχέως. Tὸ φορτίον εἶναι ποικιλά, ἐπιβάται, ὀχήματα (ἀυτοκίνητα, ρυμουλκούμενα καὶ φορτηγά κλπ.), ἐμπορευματοκινώτια, ἡ γενικὰ φορτία (ἐκτὸς φορτίου χύδην). Tὰ φορτία ἀλλάζουν εἰς ἔκαστον ταξιδίων καὶ ἐπαυξάνεται ἡ ἀνάγκη τοῦ θεωρητικοῦ σχεδίου φορτώσεως τὸ ὅποιον ἔχει ἑγκατιθριθῆ εἰς τὰς λιμενικὰς ἔγκαταστάσεις εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. 'Ο πλοίστρος θεωρεῖται υπεύθυνος μόνον ἐφ' ὅσον δύναται νὰ ἐλέγχῃ διτὶ οἱ σχέδιοι φορτώσεως εἶναι παραδεκτοί (εὐστάθεια κλπ.), καὶ διτὶ ἡ φόρτωσις ἔχει ἐκτελεσθῆ συμφώνως πρὸς αὐτὸν τὸ σχέδιον.

Ai συνήθηκαν αὐταὶ φαίνονται δυναταὶ ἀλλὰ πρακτικῶς δέον εἶναι. Tὸ δάρδος ἐκάστου τμήματος φορτίου μπορεῖ νὰ εἶναι γνωστόν, ἀλλὰ διὰ θέσις τοῦ κέντρου δαρύτητος γενικῶς εἶναι σύγνωστος, εἰδικώτερον εἰς τὰ φορτηγά αὐτοκίνητα καὶ τὰ ἐμπορευματοκινώτια.

Sυνεπῶς, συνιστάται ἐντόνως εἰς τὸ ζεῦγος ναυπηγὸς - πλοιοκτήτης νὰ δημιουργήσῃ ἔνα διδύλιον φορτώσεως δόσον τὸ δυνατόν πλήρες. 'Επισύρομεν τὴν προσοχὴν εἰς τὸ γεγονός διτὶ ὡς η Νηογνάμων Bureau Veritas δέον ἔχει εὐθύνην σχετικὴν μὲ τὰς ὑποβαλλομένας διατάξεις περιπτώσεων φορτώσεως, τὸ ὅποιον εἶναι θέμα μάνον τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ναυπηγοῦ.

4.3. Ἐχμασίς φορτίων

"Η Ἐχμασίς τοῦ φορτίου εἶναι ἔνα ἄλλο βασικὸν σημεῖον τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου ἐπὶ πλῷ.

Kάθε ὅχημα ἔχει τὰς διαστάσεις του καὶ τὸ σχήμα του, οὕτως ὡστε εἶναι δύσκολον νὰ καθορίσῃ τὶς πόσες ἀλυσίδες ἡ σύμφωνα χρειάζονται καὶ ποὺ δέον νὰ στερεωθοῦν. Kάθε φορτωσίς εἶναι εἰδικὴ περίπτωσις. Πέραν τούτου διτὶ Ἐχμασίς δέον γίνεται παρὰ τοῦ πληρώματος. Oύτως συνιστάται ὅπως εἰς τὰ roll on roll off προστατεύονται οἱ θύραι τοῦ σκάφους κατὰ τὸν πιθανὸν τυχαίων κρούσεων προεχομένων ἀπὸ κινούμενα ρυμουλκούμενα. 'Επομένως πολλὰ πλοία προστατεύονται τὰς θύρας τοῦ σκάφους διὰ δικτύου συμματοσχοίνων, λύσις την ὅποιαν ὑποστη-

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, Steinadamm 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 Pfer,	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

ρίζει καὶ τὸ bureau veritas.

4.4. Προστασία κατὰ πυρός

Ἡ προστασία κατὰ πυρός τῶν roll on roll off εἶναι ἡ σπουδαίον σημεῖον λόγω τῆς εἰδικῆς φύσεως τοῦ φορτίου: αὐτοκίνητα ἐπιβατηγά ἢ φορτηγά, τὰ ὅποια ἔχουν δενζιμενάς των καὶ περιέχουν ἄλλας εὐφλέκτους ὥλας.

Τὰ ἀντίστοιχα προβλήματα ἔξητάσθησαν μετὰ προσοχῆς κατὰ τὰ τελευταῖς ὅλῃς ἔτη ἀπὸ τὴν Δ.Σ. IMCO καὶ τοὺς Νησιώμονας. Οἱ πρώτοι Κανονισμοὶ εἰδικῶς ἐφαρμόσιμοι εἰς ἐπιβατηγά ὁχηματαγωγά πλοῖα ἐδόθησαν ἀπὸ τὴν IMCO εἰς τὰς Ἀποφάσεις A 122 τὸ 1967, ὡς τροποποίησις τῆς Συμβάσεως τοῦ 1960, ἢ ὅποια σήμερον ἀποτελεῖ μέρος τῆς Συμβάσεως τοῦ 1974.

Βασικῶς αὐτοὶ οἱ Κανονισμοὶ περιέχουν:

— Τὴν τοποθέτησιν φρακτῆς πυρκαϊᾶς τύπου Α καὶ καταστρωμάτων ὥστε νὰ διαχρίσουν τοὺς χώρους ὁχημάτων ἀπὸ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ πλοίου, οὐτως ὥστε αὐτοὶ οἱ χώροι ὁχημάτων γίνωνται ἵη κυρία ζώνη πυρκαϊᾶς.

— Τὴν ἐγκατάστασιν ἐνὸς μονίμου συτῆματος ραντίσεως διὰ τοὺς χώρους ὁχημάτων. Λεπτομερεῖς ἀπαίτησις περὶ τοῦ συτῆματος τούτου δίδονται εἰς τὴν Recommendation IMCO A 123.

— Τὴν παροχὴν συστήματος ἀερισμοῦ εἰς τοὺς χώρους τούτους καὶ ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει μόνιμος περιπολίας κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς εἰς τοὺς χώρους τούτους, συστήματος ἀνιχνεύσεως.

Ἐσχάτως ἡ Δ.Σ. IMCO υιοθέτησε τὴν Ἀπόφασιν A 327 μὲν σκοπὸν νὰ θεωρηθῇ τροποποίησις εἰς τὴν Δ.Σ. solas 1974 καὶ ἀσχολούμενή μὲν τὴν ἀσφαλείαν κατὰ τὸν πυρό τῶν φορτηγῶν πλοίων. Εἰς αὐτὸν τὸ ἔγγραφον χώροι ὁχημάτων τῶν roll on roll off ἔχουν ιδιαιτέρως ληφθῆ ὑπ' ὄψιν. "Οπως διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα, πρέπει νὰ χωρίζωνται ἀπὸ φρακτᾶς πυρκαϊᾶς τύπου Α καὶ καταστρώματα ἀπὸ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ πλοίου, παρ' ὅλον ὅτι ἀπαιτεῖται μόνιμος χαμηλότερος standard. Συστήματα ἔξειρισμοῦ καὶ ἀνιχνεύσεως ἀπαιτούνται ἐπίσης. Διὰ τὴν κατάσβεσιν τοῦ πυρός εἰς τοὺς χώρους ὁχημάτων ἡ Ἀπόφασις A 327 συνηγορεῖ ὑπὲρ τοῦ μονίμου συστήματος κατασθέσεως δι' ἀριόν ως τὸ σύστημα διοξειδίου τοῦ ἀνθρακοῦ (Co2) μὲν μᾶλλον ὑψηλὴν συμπύκνωσιν (45%) καὶ ταχείαν δράσιν. Ἐν τούτοις ως ἐναλλακτικὸν είναι ἐπίσης ἀποδεκτὸν τὸ σύστημα ραντίσμου δι' ὑδατος ως τοῦτο ἀπαιτεῖται διὰ τὰ ἐπιβατηγά ὁχηματαγωγά. Σοδαρῶς πιστεύομεν ὅτι τοιούτον σύστημα ραντίσμου δι' ὑδατος εἶναι περισσότερον κατάλληλον διὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην, συγκεκριμένως λόγῳ τοῦ ὅτι εἰς μίαν πυρκαϊὰν ἐμφανίζομένη κατὰ τὴν φόρτωσην ἡ ἐκφόρτωσιν εἰς τοὺς χώρους ὁχημάτων, ἡ χρήσις συστήματος Co2 προϋποθέτει προηγούμενον κλείσιμον ὅλων τῶν ἀνοιγμάτων καὶ τοῦτο δημιουργεῖ καθυστέρησιν εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος.

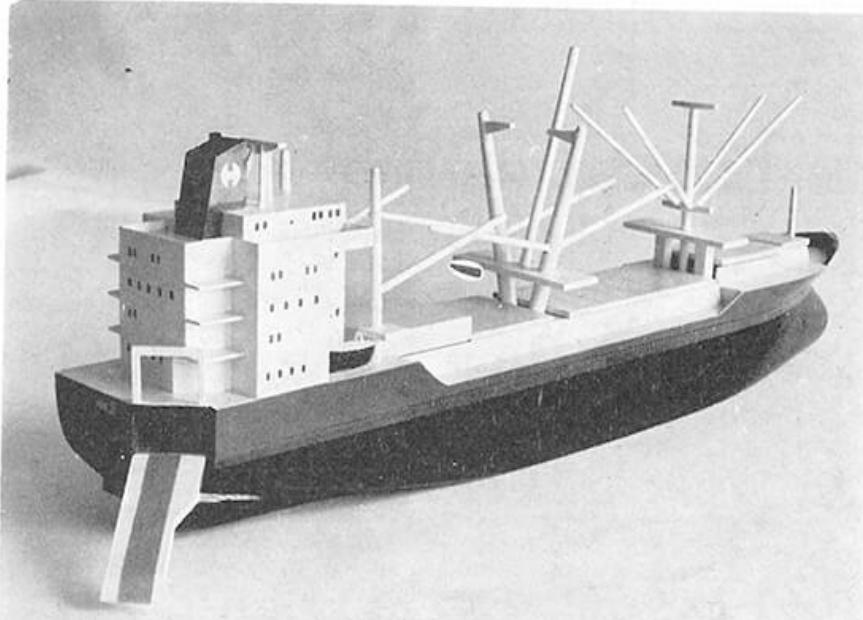
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Εἰδικὴ προσοχὴ δέοντα νὰ δίδεται εἰς τὴν γενικὴν διάταξην ὥστε νὰ ἔξασφαλίζωνται καλά χαρακτηριστικά εύσταθειας. Ἡ ἀνάγκη τοῦ καταστρώματος νὰ ὑποβαστάξῃ μεγάλα συγκεντρωμένα φορτία ἐν συνεφείᾳ μὲν τὴν ἀνάγκην μεγάλων ἀποστάσεως μεταξὺ πάνω κυρίων διαδοκίων (girders) ὑποχρέωνται πολλάκις τὴν ἐπαλήθευσιν τῶν διαστάσεων (scantlings) δι' απ' εὐθείας ὑπολογισμῶν μὲν χρησιμοποίησιν προγραμμάτων ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν.

Ἐν τούτοις, ἔναντι τῶν δισκολιῶν τούτων, ἡ εύκαμψιά τῶν πλοίων τούτων μᾶς ἐπιτρέπει νὰ προσδέπτωμεν εἰς τοχεῖν τεχνολογίαν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον. Τὸ bureau veritas θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ παίξῃ τὸν ρόλον του ως Νησιώμαν εἰς τὸν τομέα τούτου δι' ἐρευνῶν, νέων σχεδίων καὶ συμμετοχῶν εἰς διεθνῆ συνέδρια ὥστε νὰ καθορίζῃ καλύτερον προσαρμοζόμενα στοιχεῖα διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα.

«ΑΜΛΕΤ ΜΟΥΛΤΙ-ΦΛΕΞ»

NEON ΣΚΑΦΟΣ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ



Μακέττα τοῦ νέου, ύψηλῶν προδιαγραφῶν, φορτηγοῦ πολλαπλῆς χρήσεως «Αμλετ Μούλτι-Φλέξ», τὸ ὅποιον προσφέρεται εἰς τὴν ἀγορὰν ὑπὸ τῶν Δανικῶν ναυπηγείων B & W.

Τὰ ναυπηγεία B & W τῆς Κοπεγχάγης ἐσχεδίασαν, ως γνωστόν, καὶ προσφέρουν ἡδη εἰς τὴν ἀγορὰν νέαν γενεάν φορτηγῶν σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως, δυνάμενα νὰ καλύψουν τὰς σημειρινὰς καὶ μελλοντικὰς ἀπαιτήσεις εἰς τὸν τομέα τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν.

Προηγούμενως, οἱ ναυπηγοὶ πρόεδροι εἰς ἀνάλογον καὶ ἐκτίμησιν τῆς ἀγορᾶς διὰ νὰ δυνηθοῦν νὰ προσδιορίσουν τὰ χαρακτηριστικὰ τὰ ὅποια τὸ νέον σκάφος ἐπρεπε νέχη.

Συχνά, ἔνα φορτηγὸν σκάφος πραγματοποιεῖ τὸ δεύτερον σκέλος τοῦ ταξιδίου του ὑπὸ ἔρμα, ἐκτός ἐάν δύναται νὰ μεταφέρῃ διάφορον φορτίον κατὰ τὴν ἐπιπτροφήν. Ἡ ἐπιτυχία ἐνὸς σκάφους ἔγκειται εἰς τὴν δυνατότητα του νὰ περιορίζῃ εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν χρόνον ταξιδίου του ὑπὸ ἔρμα.

Ἐπὶ πλέον, οἱ πλοιοκτήται ἀντιμετωπίζουν συχνά προβλήματα, ἔλλειψης ἐπαρκῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως εἰς τινας λιμένας τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν.

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὰ ἀνωτέρω, οἱ ναυπηγοὶ ἐσχεδίασαν τὸν τύπον «Αμλετ Μούλτι-Φλέξ», ἐνὸς πλοίον τὸ ὅποιον δύναται νὰ μεταφέρῃ διάφορα εἴδη φορτίων εἰς ὑποαντιπτύκους ή μὴ καλῶς ἔξωπλισμένους λιμένας. Μολονότι δὲ τὸ πλοίον παρέχει ύψηλὸν βαθμὸν εὐελιξίας, ἡ τιμὴ του θεωρεῖται λογική.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ 13.000 τόν. d.w. νέου σκάφους ἔχουν ως ἔξις: Μῆκος ὀλικὸν 132,9 μ. Μέγιστον πλάτος 20,5 μ., βύθισμα 9,4 μ. Δύο μηχαναὶ μεσοστροφοὶ λειχύονται σειράς 3.180 πτῶπων χαλινωτηρίους ἐκάστη η, ὁπίσιν, δραδύστροφος, δίχρονος μηχανὴ τῶν ναυπηγῶν. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 μίλια,

μὲ κατανάλωσιν 23 τόν. «φρέντγουντ» τῶν 600' ἡμερησίως.

Τὸ «Αμλετ» θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ διπλάσια κοντέΐνερς ἀπὸ οιοδήποτε ἄλλο σκάφος πολλαπλῆς χρήσεως.

Ἐπερον σοδαρὸν πλεονέκτημα εἶναι ἡ δυνατότης χρησιμοποιήσεως του ως πλοίου ρό - ρὸ μὲ τὴν δοθεῖσαν γεφύρας προσαρμοζόμενης εἰς τὴν πρύμνην.

Φορτωτὴρ ἀνψωτικῆς ίκανότητος 100 τόν. νων φορτοεκφορτώνει βαρέα φορτία ἀπὸ δύο κύτη μὲ μεγάλα ἀνοίγματα.

Τὸ κάλυμμα τοῦ πρυμναίου κύτους δύναται, διὰ τῆς καταλλήλου ἐρματώσεως, νὰ μετατραπῇ εἰς φορτηγίδα μεταφορικῆς ίκανότητος 200 τόνων καὶ νὰ δοηγηθῇ εἰς περιωρισμένα ἡ αδαμήθι μόστα.

Τὸ σκάφος παρέχει ύψηλὸν κυβισμὸν (760.000) 694.000 κυβ. πόδας γκρέιν) μπέιλ) μὲ ἀντίστοιχον συντελεσθῆ στοιβασίας 62) 57.

Δύναται ἀνέτως νὰ χρησιμοποιήσῃ καὶ ως μπάλκο κάρριερ διότι τὰ ἐνδιάμεσα καλύμματα τῶν κυτῶν ἀνύψωνται πλευρικῶς καὶ καθιστάται εὐχερῆς ἡ φορτοεκφόρτωσις τῶν κατωτέρων κυτῶν.

Τὰ καλύμματα τοῦ ἐνδιαμέσου καταστρώματος εἰς ἔκστον τῶν κυτῶν 1,3 καὶ 4 δύνανται νὰ είναι ἀνοικτὰ ἡ κλειστὰ κεχωρισμένως. Ἐὰν είναι ἀνοικτὸν τὸ κύτος είναι κατάλληλον τόσον διὰ διάφορα συνήθη φορτία ὃσον καὶ διὰ κοντέΐνερς. Ἐὰν είναι κλειστό, εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῶν καλυμμάτων φορτώνονται κυλιόμενα ὁχημάτα καὶ τὰ κατωτέρω κύτη χρησιμοποιοῦνται διὰ κοντέΐνερς, χύδη ἡ γενικὴ φορτία, παρεχομένης οὕτω τεραστίας εὐελιξίας εἰς τὸ σκάφος, διότι μηχανὴ τῶν ναυπηγῶν. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 μίλια,

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

118, ALKIVIADOU STR.
PIRAEUS, 39

TEL. 4110328
TELEX 21-2420 TTCO
CABLES "GREGOSLAW"

«ΜΠΑΤΙΛΛΟΥΣ»: ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ TANKER ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Την 26ην Ιουνίου παρεδόθη από τα ναυπηγεία «Ατλαντίκο», τού Σαΐν Ναζαίρ, τό ύπερδεξαιμένο πλοίον «Μπατιλλούς», 550.000 τόν. d.w. — τό μεγαλύτερον είς τὸν κόσμον. Είναι τὸ πρώτον ἐδύ ἀδελφῶν σκαφῶν παραγγελθέντων εἰς τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεία ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας πετρελαίων «Σέλλα» τὸ 1971. Τὸ δεύτερον θά παραδοθῇ ἀρχὰς τοῦ 1978.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ κολοσσιαίου σκάφους ἔχουν ὡς ἔξης: Μήκος ὅλικὸν 414, 22 μ., μήκος μεταξὺ καθέτων 401,08 μ., πλάτος 63,90 μ., ὑψος μέχρι τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος 35,90 μ., θύελλισμα (μέγιστον) 28,60 μ. καὶ μέγιστον d.w. 553.662 τόννοι.

Ο γίγας αὐτὸς τῶν ὀκεανῶν εἶναι ἐφαδισμένος μὲν δύο ἀτμοστροβίλους πρωστηρίους μηχανᾶς Στάλ Λαβάλ, τύπου 35/85, ἐκάστη ισχύος 32.500 ίππων ἀξονος εἰς τὰς 86 στροφὰς κατὰ λεπτόν, προσδιδούσαι ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16,7 μιλίων. Ή κίνησις μεταδίδεται εἰς δύο πενταπετρύγους ἔλικας, αἱ οἵτοι ἐκρίθησαν ὡς αἱ πλέον κατάληπτοὶ διὰ τὸ σκάφος.

Η πρώτα εἶναι κυλινδρικὴ διότι, ὡς διεπιστώθη, ἀπαιτεῖ μικροτέραν πρωστήριον ισχὺν κατὰ 3-4%, μολονότι δὲ τὸ μονὸν πηδάλιον προσέφερε τὴν ἐλαχίστην ἀντίστασιν,

τελικῶς οὐθετήθη ἡ ίδεα νὰ τοποθετηθοῦν δύο πηδάλια — παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἀπαιτοῦν αὔξησιν τῆς ισχύος κατὰ 10-15% διὰ μεγαλυτέρων εὐελιξίαν.

Λόγῳ τῶν περιορισμῶν τοῦ IMKO, ὁ χῶρος φορτίου διηρέθη εἰς 39 δεξαμενάς ὑπὸ δύο διαμήκων διαφραγμάτων, δέκα ἔγκαρσίων διαφραγμάτων καθ' ὅλον τὸ πλάτος καὶ 12 μερικῶν πλευρικῶν διαφραγμάτων. Τοιουτόποτα ἐπιπυγχάνεται ὅλικὴ χωρητικότης 667.300 κυβ. μ. ἀργοῦ πετρελαίου, ἐνῷ εἰς τὰς πλευρικάς δεξαμενάς No. 9 παρέχεται χῶρος διὸ 58.000 κυβ. μ. ἔρματος ἐκ καθαροῦ ὑδατος. Ή μεγαλυτέρα κεντρικὴ δεξαμενὴ καὶ ἡ μεγαλυτέρα πλευρικὴ ἔχουν χωρητικότητα 34.971 καὶ 33.876 κυβ. μέτρων ἀντίστοιχως. Ἐκάστη τῶν τεσσάρων ἀντλιῶν φορτίου ἔχει ἀπόδοσιν 6.000 κυβ. μ. ὥρισίων.

Ως ἡτο εὐλογον, τὸ σκάφος ἔχει ἐξοπλισθῆ μὲ τὰ πλέον σύγχρονα βοηθητικά μηχανήματα καὶ ἡλεκτρονικά ὅργανα ναυσιπλοίας καὶ τὴν πλευτηριωνίας.

Καθὼς μέχρι στιγμῆς δὲν ὑπάρχει — καὶ οὔτε ἀναμένεται νότιες εἰς τὸ δυνάμενον νὰ προβλεφθῇ μέλλον — παραγγελία διὰ μεγαλυτέρα σκάφη, προφανῶς τὸ «Μπατιλλούς» καὶ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ θὰ παραμείνουν τὰ μεγαλυτέρα πλοῖα εἰς τὸν κόσμον τούλαχιστον ἐπὶ 10ετίαν.

ΝΕΕΣ ΕΠΙΤΥΧΙΕΣ ΤΗΣ MAN ΣΕ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΜΕΣΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΣΤΡΟΦΩΝ

Κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνες τὰ ἔργοστάσια MAN σὲ συνεργασίαν μετὰ τῶν ἔργοστασίων LICENCE ἔλαβαν παραγγελίες γιὰ 42 συνολικῶς κινητῆρες Ντήζελ τῶν τύπων L/V 52/55 καὶ L/V 40/54, (ἴτοι τετραχρόνων μέσου ἀριθμοῦ στροφῶν), ἄνω τῶν 370.000 BHP συνολικῆς ἴπποδυνάμεως.

Μὲ τὰς ὡς ἄνω ἔγκαταστάσεις αὐξήθηκε ὁ ἀριθμός, τῶν ὑπὸ τῆς MAN καὶ τῶν συνεργαζομένων ἔργοστασίων, παραδοθέντων καὶ ὑπὸ παραγγελίαν ἔυρισκομένων κινητήρων τῆς σειρᾶς αὐτῆς, σὲ 643 τεμάχια μὲ συνολικὴν ἴπποδυνάμην ἄνω τῶν 4,5 ἑκατ. ίππων.

Ίδιαιτέρας σημασίας εἶναι οἱ κάπωι παραγγελίες:

Σταθμὸς ἡλεκτροπαραγωγῆς ἔργοστασίων ταξιμένων YAMAMA εἰς RIYADH/Σαουδικῆς Ἀραβίας: 5 κινητῆρες 80δεκα κυλί-

δρων τύπου 12V 52/55A συνολικῆς ἴπποδυνάμεως 51.100 BHP πρὸς κίνηση γεννητριῶν SIEMENS.

Πρὸς ἡλεκτροδότηση τῆς περιοχῆς BUREIDEH/Σαουδικῆς Ἀραβίας: 3 κινητῆρες, ἐννέα κυλίνδρων τύπου 9L 52/55A συνολικῆς ἴπποδυνάμεως 24.000 BHP πρὸς κίνηση γεννητριῶν SIEMENS.

Γιὰ τὴν πρόσωση 4 πλοίων τύπου Rō - Rō Κοντένιερς τοῦ Οίκου HANSA: 8 κινητῆρες 9 κυλίνδρων τύπου 9L 52/55A, ἔκαστος 9495 BHP ἐκ τῶν ὅποιων 4 κατασκευάσθηκαν εἰς KAWASAKI/JAPAN.

Γιὰ τὴν πρόσωση 2 πλοίων Rō - Rō - Κοντένιερς τοῦ Οίκου SEASPEED FERRIES: 4 κινητῆρες 14 κυλίνδρων 14V 52/55, ἔκαστος 14.000 BHP, οἱ ὅποιοι κατασκευάσθηκαν εἰς Καβασάκι - Ιαπωνίας.

Γιὰ τὴν πρόσωση 6 πλοίων τύπου «36 L»

τῆς Βέζερ Σήμπεκ, γιὰ τὸν Οίκον M. Καραγεώργη Πειραιῶς: 6 κινητῆρες τῶν 16 κυλίνδρων τύπου 16V 40/54A ἔκαστος ἵπποδυνάμεως 8.690 BHP.

Γιὰ τὴν πρόσωση ἔξη πλοίων νέου τύπου «Καρθάγκο» δι' ἐφοπλιστικούς Ισπανικούς Οίκους: 6 κινητῆρες 12 κυλίνδρων 12V 40/54A, ἔκαστος 7.500 BHP κατασκευάσθηκες εἰς τὰ ἔργοστάσια Μπαζάν Ισπανίας.

Η ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

‘Ως βάσις τῶν πρὸς Μέσην Ἀνατολὴν θαλασσίων μεταφορῶν θά ἔξακολουθήσῃ νὰ παραμένῃ τὸ συμβατικὸν φορτηγὸν πλοίον διὰ μακρὸν ἀκόμη χρονικὸν διάστημα. Εἰς τὴν διαπίστωσις αὐτῆς κατέληξεν ὁ Πρόεδρος τῆς Δυτικογερμανικῆς ἑταῖρίας «Χάνσα», ἀφοῦ προέβη εἰς μίαν καταποτικήν ἀνάλυσιν τῶν εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἔξειλιγμένων τύπων συγχρόνων σκαφῶν.

Τὰ φορτηγιδόφόρα εἶναι πλοῖα ὑψηλῆς τεχνολογίας καὶ λίαν δαπανηρά, μὴ δυνάμενα νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰμὶ ὑπὸ σμερικανῶν ἑταῖρων, διότι μόνον ὑπὸ τὴν σημαίαν αὐτῆς ἐπιχρηγεῖται ἡ ναυπήγησις καὶ ἐκμετάλλευσίς των. Ήλλοι, η ἐκμετάλλευσίς των εἰς Μέσην Ἀνατολὴν εἶναι ἔτι πλέον ἀσύμφορος λόγω τῆς μονῆς διαδρομῆς τῆς γραμμῆς, ἐνῷ, τέλος, ὑπάρχει πάντοτε ὁ ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν κίνδυνος συμφρόσεως τῶν λιμένων τῆς περιοχῆς.

Τὸ 1960 περίπου ισχύει καὶ διὰ τὰ πλοῖα-κοντένερς, μολονότι ἡ κατάλληλος ὄργανων εἰς τὸ τομέα τούτον θὰ ἐπέφερε μίαν πρόσοδον δικαιολογούσαν τὴν χρησιμοποίησιν μερικῶν τοιούτων σκαφῶν.

Τέλος, ὡς πρὸς τὰ ρόλ-ον/ρόλ-οφ ἡ κατάστασις εἶναι εὐνοϊκῶτέρα καὶ τὸ ἥδη ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας διατεθὲν τοιούτων σκάφους εἰργάσθη ἐπιτυχῶς. Τὸ πλεονέκτημά του εἶναι ἡ ταχεία ἐκφόρτωσις καὶ ἐπομένως ἡ σύντημσις τοῦ χρόνου ἀναμονῆς εἰς τὸν λιμένα. Χρειάζεται, ὅμως, ἀπαρατήτως, ἡ συνεργασία τῶν τοπικῶν λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἡ ὑπαρξία τῶν ἀναγκαίων ἔγκαταστάσεων εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὴν ἐνδοχώραν των.

ΤΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ

‘Ἐν όψει τῶν ἀνωτέρω ὄρθων παρατηρήσεων, εἶναι φανερὸν ὅτι τὸ συμβατικὸν φορτηγὸν θὰ κρατήσῃ ἐπὶ πολὺ ἀκόμη τὴν κυριαρχίαν δέσιν του εἰς τὸ θαλάσσιον μεταφορικὸν ἐμπόριον τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Τούτο, δεδομένας, δὲν σημαίνει ὅτι δὲν ὑπάρχουν δυσκολίαι καὶ διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα, τὰς ὅποιας ὁ περιορισμὸς τοῦ συναγωγισμοῦ δύναται νὰ μειώσῃ σημαντικῶς, ἐπιτυχάνων τὴν εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν ἐλάττωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν εἰς τὸν λιμέναν.

Ἐκείνον, ὅμως, καταλήγει ὁ Γερμανὸς ἐφοπλιστής, ἐπὶ τοῦ ὅποιού εἶναι ἀνάγκη νὰ δοθῇ ιδιαιτέρα ὄλως σημασία, εἶναι ἡ ἀλλαγὴ τῆς νοοτροπίας τῶν ἐντοπίων. Πρέπει κατά τινα τρόπον νό τοῖς ἐνσταλαχθοῦν ἡ ὅρεξις διὰ τὴν ἔργασίαν, αἱ στοιχειώδεις τεχνικαὶ γνώσεις καὶ ἡ ἀντίληψις τῶν λογιστικῶν μέτρων.

Τούτο, ὅμως, δεν εἶναι ζήτημα ἡμερών, ἀλλὰ θ' ἀπαιτήσῃ δεκαετίας ὀλοκλήρου. Πρός τὸ παρόν, ἡ ἐπίστευσις τῆς ἐκτελωνιστικῆς διαδικασίας καὶ ἡ ταχεία ἀπομάρκυρσις τῶν φορτίων ἀπό τὰς ἀποθήκας, θ' ἀπετέλουν σοβαρὰ δήματα πρὸς τὴν ἀποσυμφόρησιν, ἐνῷ ἡ προσπάθεια ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν ἐργατῶν τοῦ λιμένος καὶ τῶν ἐπιστατῶν τῶν θὰ συνέβαλον οὐσιωδῶς εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν καθυστερήσεων.

Δὲν νομίζομεν ὅτι ἔχουν ἀνάγκην σχολίων αἱ παρατηρήσεις τοῦ προέδρου τῆς «Χάνσα». ‘Ο μέγας ἀριθμὸς τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν καὶ πλοιαρχῶν κατέ γνωρίζουν ἀπὸ τὴν κατάστασιν.



c.riganatos (shipbrokers)

- 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"
P I R A E U S



Αραβικός Κόσμος
Ναυτιλιακή Συνεργασία

Αι κρατικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἔξι πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου (Κουβέιτ, Σαουδικὴ Ἀραβία, Ἡνωμένα Ἀραβικὰ Ἐμιράτα, Μπαχρέιν, Κατάρ καὶ Ὁμάν) συγχωνεύονται καὶ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ μηνὸς δημιουργεῖται ἡ «Γιουνάιτεντ Ἀραμπ Σίππιγκ Κο.,» ἡ ὥποια προγραμματίζεται νὰ διαχειρίζεται 100 πλοῖα τοῦ 1980 καὶ ἔτερα 50 μέχρι τὸ 1985.

Τὸν πυρήνα τῆς νέας ἑταῖρίας θὰ ἀποτελέσῃ ὁ στόλος τῶν λάινερς τῆς ταχύτατα ἀναπτυσσομένης ἑταῖριας «Κουβέιτ Σίππιγκ Κο.», τῆς ὥποιας ἡ διεύθυνσις θὰ ἀναλάβῃ τὴν διεύθυνσιν τῆς νέας ἑταῖριας.

Ἐπιθυμούντες νὰ περιορίσουν τὴν ἔχαρτησίν των ἀπὸ τοὺς φορτωτὰς τῆς Δύσεως καὶ ταυχοχρόνων νὰ αὐξήσουν τὴν συμμετοχήν τῶν εἰς τὰς μεταφορὰς ιδικῶν τῶν φορτίων, οἱ ίδρυται τῆς νέας ἑταῖριας ὑποστηρίζουν τὴν ἀρχὴν τοῦ 40 - 40 - 20 εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάτις. Τὸ ἔγκεκριμένον κεφάλαιον τῆς ἑταῖριας θὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν 900 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας, ἐνῷ τὸ καταβλήθεν 315 ἑκ. Λ.Α. Ἐκάστη χώρα, πλὴν τοῦ Μπαχρέιν, θὰ καταβάλῃ 61 ἑκατ. Λ.Α., ἐνῷ τὸ Μπαχρέιν 10 ἑκατ. Πρόεδρος τῆς ἑταῖριας ὁ ὑπουργὸς Μεταφορῶν τῶν Ἡνωμένων Ἀραβικῶν Ἐμιράτων.

Σήμερον ὁ στόλος τῆς «Κουβέιτ Σίππιγκ» ἀποτελεῖται ἀπὸ 26 σκάφη ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ἔτερα 21 ὑπὸ παραγγελίαν. Τελευταῖς δὲ παρήγειλε ἀλλὰ 12 διὰ λογαριασμὸν τῆς «Γιουνάιτεντ Ἀραμπ Σίππιγκ Κο.».

Αἱ παραγγελίαι αὗται ἀναφέρονται εἰς ὑπεραύγχρανα «λάίνερς» τῶν 23.000 τόνων d.w. ναυπηγούμενα μὲν βρετανικὰ σχέδια εἰς Ἀγγλίαν καὶ Νότιον Κορέαν.

Ἡ «Γιουνάιτεντ Ἀραμπ» θὰ διαδεχθῇ, ἐπίσης, τὴν «Κουβέιτ Σίππιγκ» εἰς τὴν ἔξυπηρτεστιν τῶν τριῶν κυριωτέρων τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον — ἀπὸ Ἀγγλίαν/Κόντινεντ, Ἰσπανίαν καὶ Βόρειον Ἀμερικῆν.

Προφανῶς, ἡ νέα ἑταῖρια θὰ ἀσκήσῃ πιέσεις πρὸς τὰς διαφόρους «Κόνφερανς» τῶν ὅποιών θὰ εἶναι μέλος, νὰ αὔξησῃ τὴν συχνότητα τῶν δρομολογίων. Τὸ μεγαλύτερον πλεονέκτημα τῆς «Γιουνάιτεντ Ἀραμπ» ἔναντι τῶν ἔνων ἀνταγωνιστῶν τῆς θὰ εἶναι ἡ δυνατότης νὰ δημιουργῇ ἀπασχόλησιν διὰ τὰ πλοῖα τῆς, ἀναλογάνουσα κυβερνητικάς μεταφορᾶς διὰ συμβάσεων. Πρὸς τὸ παρόν, τὰ ἀραβικὰ πλοῖα μεταφέρουν ὀλιγώτερον τοῦ 10% δῶλων τῶν εἰσαγωγῶν ξηρῶν φορτίων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1976 ὁ Βουλγαρικὸς Ἐμπορικὸς στόλος ῥίθμει 115 μονάδας συνοικικῆς χωρητικότητος 810.000 τόνων d.w. Ἀπετελεῖτο δὲ ἀπὸ 18 δεξαμενόπλοια 265.000 τόνων. Τὸ ἥμισυ τοῦ στόλου τούτου ἐναυπηγήθη εἰς Βουλγαρικά ναυπηγεῖα. Ἐδῶ δέποιτε μίαν ἀξιοσημείωτον πραγματοποίησιν μάτις μικρᾶς χώρας, τῆς ὥποιας ἡ ναυτιλία κατεστράφη κατὰ τὸν Β' Παγκόσμιον πόλεμον καὶ κατὰ συνέπειαν ἥρχισεν ἐκ τοῦ μηδενός. Μεταξὺ τοῦ 1946 - 47 ἡ Βουλγαρία γῆράστηκε τὰ τρία πρώτα ἐμπορικὰ τῆς πλοίου, τὸ δὲ 1948 προέδη εἰς τὴν ἔθνικοποιησιν μερικῶν ἐπιβατηγῶν, ἀπίνα εἰχον παραμείνει ἀνέπτυξη ἀπὸ τὴν πολεμικὴν θύελλαν.

Εἴκοσι ἔτη ἀργότερον, τὸ 1968, ὁ Βουλγαρικὸς Ἐμπορικὸς στόλος ῥίθμει 108 μονάδας ἐν τῶν ὥποιων 18 ἐπιβατηγά.

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ὥποιαν δέποιτε κατὰ τὰ τελευταῖς ὀκτὼ ἔτη δόψειλεται κυρίως εἰς τὴν αὔξησην τῶν δουλγαρικῶν ναυπηγήσεων ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀφ' ἐπέρευνα εἰς τὴν λιμενικὴν ὑποδομήν. Κύριοι λιμένες τοῦ Μπουργκάς, τῆς Βάρνας καὶ τοῦ Μπαλτόστι.

Ὑπογραμμίζομεν προσέπτι, σχετικῶς μὲ τὸν νέον λιμένα τοῦ δυτικοῦ Μπουργκάς, ὅτι οὕτως θὰ ἀνοίξῃ νέας προσπτικὰς διὰ τὴν δουλγαρικήν ναυτιλίαν.

Αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ εἶναι σημαντικαὶ

καὶ τὸ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον, περίπου 80% διεξάγεται διὰ τῶν θαλασσίων δόδων. Τὰ δουλγαρικὰ πλοῖα φθάνουν καὶ πλέον τῶν 300 λιμένων τοῦ κόσμου.

Αἱ Βουλγαρικαὶ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ἔχουν ἀναπτεθεῖ εἰς δύο ἑταῖρια. Εἰς τὴν Βουλγαρικήν θαλασσίαν ναυσιπλοίσιν καὶ τὸν Βουλγαρικὸν στόλον δεξαμενοπλοίοιν.

Ἄπο πλευρᾶς οἰκονομικῶν δεσμῶν, αἵτινες ὄφιστανται μεταξὺ Βουλγαρίας καὶ Ε.Σ.Σ.Δ., είναι φυσικὸν μέγα μέρος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν διεξάγεται μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν.

Ἄξιοσημείωτον ἐπίσης τὸ γεγονός ὅτι διὰ τὰς μεταφορὰς ταύτας χρησιμοποιούνται κυρίως φορτηγά σκάφη χύδην φορτίου ἀτινα φορτώνουν ἀνθρακαὶ χάλυβα ἀπὸ τὸν λιμένα Ζαντάνω καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Πότι καὶ Τουάφ. Ἐκ Μπέργκανος δὲ τῆς Ἀζοφίκης θαλάσσης λιπάσματα, καὶ ἐκ Μούρμανσκ ἀπατίτην. Συγχρόνως ἡ Βουλγαρία διατηρεῖ τακτικά γραμμάτα μεταξύ:

α) Μπουργκάς — Ἰσταμπούλ — Ἰζμίρ,
β) Θεσσαλονίκης — Πειραιώς, γ) Ἀμπέρσης — Ρότερνταμ — Ἀμβούργου καὶ λιμένων Μεγάλης Βρετανίας, δ) Αιγαίου, ε) Κούβας, στ) Ἀπω Ανατολῆς (Καράτσι, Βομβάρη, Σιγκαπούρη, Γιοκοχάμα, Βόρειον Κορέαν), ζ) Ἰταλικῶν λιμένων Ἀδριατικῆς, Γιουγκοσλαβίας καὶ Ἀλβανίας, η) Λιμένων Δυτικῆς Μεσογείου, θ) Μαρόκου — Ἀλγερίας — Λιδύης.

Ἐάν ἔξετάσωμεν τὴν δραστηριότητα τῆς Βουλγαρικῆς ναυτιλίας θὰ παρατηρήσωμεν ὅτι ἡ δόρειος λεκάνη ἔξυπηρετεῖται ἀπὸ φορτηγά, ἐνῷ ἡ Νότιος ἀπὸ πλοῖα γραμμῆς.

Μετὰ πάροδον μερικῶν ἔτων ἡ Βουλγαρικὴ ναυτιλία θὰ αὐξηθῇ κατὰ 2)3 τῆς σημερινῆς.

Αἱ παραγγελίαι ἀνέρχονται εἰς 15 σκάφη 500 χιλιάδων τόνων πράγματα ὅπερ αποδεκνύεται πότε σημαία ἀποδίδεται εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

Τέλος πρέπει νὰ σημειώσωμεν ὅτι ὁ Βουλγαρικὸς ἀλιευτικὸς στόλος ἀνοικτῆς θαλάσσης ἀριθμεῖ 30 σκάφη καὶ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουργκάς ὑπάρχουν ἔγκαταστάσεις διακινήσων διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ἀλιευμάτων, αἵτινες κατέχουν ἔκτασιν 30 ἑκταρίων, αἱ δὲ ψυκτικοὶ ἔγκαταστάσεις καὶ ψυκτικοὶ θάλασσαι θεωρούνται οἱ μεγαλύτεροι τῶν Βαλκανίων.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΕΙΣ ΤΑ ΕΓΧΩΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Ἐν ὅψει τῆς διεύθυνσις ναυπηγικῆς κρίσεως, οἱ Γιουγκοσλαβοί πλοιοκτήται συνεφόδησαν νὰ διακόψουν τὰς παραγγελίας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ νὰ υποστηρίξουν τὰ ἔγχρωτα ναυπηγεῖα. Ἡδη ἀνεκοινώθη ἡ πρώτη παραγγελία, ἀναφερομένη εἰς ἐν μπάλκι κάρ-

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

ριερ τών 30.000 τόν. d.w., τὸ δόπον θὰ κατασκευασθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς «Ξῆς Μαίου» διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταίριας «Ἀ-τλάντοκα Πλόδιντμπαι».

Ἡ συμφωνία καλύπτει τὴν περίοδον 1976 - 80, ἡτοὶ τὰ ἔτη κατὰ τὰ δόποια προβλέπεται νὰ κορυφωθῇ ἡ ναυπηγική κρίσις.

Κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, οἱ Γιουγκοσλαύοι πλοιοκτήταις, ἐν τῷ προσπαθεῖς τῶν νὰ ἐπιτύχουν καλυτέρας τιμᾶς καὶ πιστώσεις, ἔθετον σχεδὸν τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν τῶν εἰς ναυπηγεῖα τῆς ἀλλοδαπῆς, ἐνῷ τὰ ἔγχωρια ναυπηγεῖα προσετέθουν νὰ κερδίσουν παραγγελίας ἀπὸ τὴν διεθνῆ ἀγορά.

Μὲ τὴν νέαν παραγγελίαν, τὸ σύνολον τῶν πρὸς ναυπηγεῖαν σκοφῶν ἀπὸ τὰς ἐν Ριγιέκα ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων τῆς «Ξῆς Μαίου» ἀνέρχεται εἰς 17 καὶ ὑστερεῖ ἐλαφρῶς μόνον τοῦ μέσου ὕψου τῶν προηγουμένων ἑταῖρων.

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γιουγκοσλαύας κατέχουν σημαντικὴν θέσιν διεθνῶς. Τὸ παρελθόν ἔτος κατετάγησαν εἰς τὴν 12ην θέσιν ἀπὸ ἀπόφεως παραγωγῆς —μετὰ τὴν Πολωνίαν, ἀλλὰ πρὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Παρὰ ταῦτα, οἱ 638.001 τόν. γκρός παραδόθησαν ἐντὸς τοῦ 1975, ἥσαν διλιγνώτεροι κατὰ 82.000 τόν. τοῦ προηγουμένου ἔτους συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ Λαύδ' Ρέτζιστερ.

ΙΝΔΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΧΕΙΡΑΦΕΤΗΣΙΝ

Λίαν ἀμφίβολος θεωρεῖται ἡ πραγματοποίησις τῶν στόχων τοῦ Βετούς ναυτιλιακοῦ προγράμματος τῆς Ἰνδίας, βάσει τοῦ δόποιον ὁ ἐμπορικός στόλος τῆς χώρας θὰ φθάσῃ τὰ 9,5 ἑκατ. τόν. γκρός (συμπεριλαμβανομένων καὶ παραγγελιῶν) 1 ἑκατ. τόν. γκρός) μὲ τὴν λήσην τῆς Βετίας, τὸ 1979.

Εἰς τὰ τέλη τοῦ 1975, τὸ ἐν ὑπηρεσίᾳ τονιάδα ἀνήκειτο εἰς 4,46 ἑκατ. τόν., μὲ ἐν ἐπὶ πλέον ἑκατ. τόν. γκρός ὑπὸ παραγγελίαν. Συνεπῶς, διὰ νὰ ἐπιτευχθοῦν οἱ στόχοι θὰ πρέπει νὰ προστεθοῦν ἔτερα 4,1 ἑκατ. τόν. γκρός ἐντὸς τῆς προσεχοῦς τριετίας.

Ἡ καθαρὰ προσαύξησις τοῦ στόλου κατὰ τοὺς πρώτους 9 μῆνας τοῦ οἰκον. ἔτους 1975 ἦτο 634.000 τόν. γκρός, ἔναντι 770.000 τόν. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἡ Ἰνδία, ἀκολουθοῦσα τὰς διεθνεῖς τάσεις, ἡ ναυγκάσθιν νὰ διαμορφώσῃ τὸ πρόγραμμα τῆς ναυτιλίας τῆς ἀναπτύξεως διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς ἀνακατατάξεις αὐτίνες προήλθον ἀπὸ τὴν ἀνατίμησιν τῶν πετρελαίων.

Διὰ τὸ ἄμεσον μέλλον, τοῦτο σημαίνει τὴν πρόσκτησιν μικρῶν φορτηγῶν γραμμῆς μό-

νον καὶ μπάλκ κάρριερς μετρίου μεγέθους. Ἡ ἐπαναλειτουργία τοῦ Σουέζ καὶ αἱ περιορισθεῖσαι εἰσαγωγαὶ ἀργοῦ πετρελαίου ἀπαιτοῦν ἐπανέξτασιν τοῦ προκαθορισθέντος στόχου τῶν 9,5 ἑκατ. τόνων γκρός, διότι αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ τῆς χώρας θὰ ἔφθαναν τὰ 100 ἑκατ. τόνων τὸ 1978 - 79.

Εύτυχῶς διὰ τὴν Ἰνδίαν, οὐδὲν σκάφος ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ἔχει μέχρι στιγμῆς παροπλισθῆ ἀλλείψει ἀπασχολήσεως. Ἐλλ' ἡ πτωσίς τῶν ναύλων ἀναμένεται νὰ ἐπηρέασῃ σοβαρώς τὰ κέρδη τῆς Ἰνδικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Ἡ συμμετοχὴ τοῦ στόλου εἰς τὰς μεταφορὰς γενικῶν φορτίων τῆς χώρας ἀνέρχεται εἰς 45% περίπου. Ἀλλὰ ὁ μέγιστος δύκος τῶν μεταφορῶν τῆς Ἰνδίας συνίσταται εἰς χύδην προτίντια, ὡς σιδηρομετάλλευμα, ἀργόν πετρελαιον καὶ ὑποπροϊόντα πετρελαίου, γενήματα καὶ λιπάντα, τὸ σύνολον τῶν δόπιων διακινεῖται ὑπὸ πλοίων «τράμπτε». Ἡ συμμετοχὴ τοῦ ινδικού στόλου εἰς τὰς μεταφορὰς σύτας εἶναι μόνον 22%.

Πάντως, ἡ Ἰνδία ἀποτελεῖ χαρακτηριστικὸν παράδειγμα ὑπαναπτύκτου χώρας, ἥτις ἐδημιούργησε σημαντικώτατον ἐμπορικὸν στόλον καὶ κατώρθωσε νὰ ἀποστάσῃ ἀξιόλογον δύκον εἰσαγωγῶν τῆς, εἰς τὴν ἐλεύθεραν ἀγοράν, ἀπὸ τὰς παραδοσιακὰς ναυτιλίας. Τὸν

**You get
what you
need not
what's available**

Supply to all
continental ports



Just tell us what you
need — we deliver promptly.
Sänger supplies numerous ships from all over the
world at every European port. Our team is known
for their courtesy, accuracy and speed. Talk to our
customers — they can tell you about our service
better than we can.

Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant Import-Export

2 Hamburg Freeport
Alter Wandrahm 4
Phone 33 75 51
Telex 2161675

23 Kiel
Hauptgüterbahnhof
Tonberg 15
Phone 68 42 60
Telex 292787

Agent for Greece : EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens. Box 1116. TELEX : 4225.
Telegrams : ASEXSUPPLIES. TEL. : 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

**Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ ἐτ. ΑΣΕΕ. Ε.Ε. (Εὐαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd)
ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (οὐχὶ παλαιὸς ἢ ἐκ ναυαγίων)**

**TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ASEXSUPPLIES
TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206**

- | | |
|--|--|
| I. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ινώδης) σ/κ 23 κλ πρ 9,50 κλ
» BP τ Μαγν. ινώδ. σ/κ 25 κλ πρ 5,50 δρ κλ | Ποιότης C30 ινώδ. σ/κ 33 κλ. πρ. 3,50 δρ. κλ.
» F33 Φίλτρων ινώδ. σ/κ 22 κλ πρ 18 δρ κλ |
| II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 24 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 42 Η ΠΛ. | |
| III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ. | |
| Σ/Κ 30 ΚΛ. ΠΡ. ΔΡ. 7,50 (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ). | |

τελευταίον αύτὸν καιρὸν ὅλαι αἱ ἔξ Ἀμερικῆς μεταφορὰ δημητριακῶν διενεργοῦνται κατὰ κύριον λόγον μὲν ἴνδικά πλοῖα.

Τώρα, τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας μελετᾷ τὴν δυνατότητα περαιτέρω ἀναπτύξεως τῶν ναυπηγείων καὶ ἐπισκευαστικῶν βάσεων τῆς χώρας. Ἐπίσης, ἡ Κυβέρνησις, εἰς τὰ πλαίσια τοῦ Σεπτὸν προγράμματος ἔνεκρινε τὴν διάθεσιν ποσοῦ 342 ἑκατ. δολαρίων δι' ἐκσυγχρονισμὸν τῶν κυριωτέρων λιμένων τῆς Ἰνδίας.

ΙΤΑΛΙΑ

ΑΙ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

"Οταν ἔξακριθοῦται ἡ παρουσία ἵταλικῶν συμφέροντων εἰς τὴν ἔκμετάλλευσιν πλοίοις ὑπὸ σημαίαν εὐκολίας, αἵτησεις παροχῆς πιστώσεων δι' ἄλλα σκάφη τοῦ ίδιου ἐφοδίου τοῦ θάλασσας διάπορτήσις. Οὕτως ἡ ναυτικὴ πιστώσις θάλασσας εἶναι ἐν ἑκατὸν μέσων ἀπίνα θάλασσας σημαίας ἔξακριθοῦται ἀπὸ τὸ ἵταλικὸν ὑπουργεῖον Ναυτιλίας πρὸς καταπολέμησιν τοῦ ἵταλικοῦ ἐφοπλισμοῦ, διστις καταφεύγει ὑπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας.

"Ἐκτὸς τῶν ὅρων οἵτινες προβλέπονται διὰ πιστοδοτήσεις προωρισμένας διὰ ἀπόκτησιν πλοίων τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας θάλασσης σημαίας εὐκολίας αἵτησεις παροχῆς πιστώσεων δι' ἄλλα σκάφη τοῦ ίδιου πλοιοκτήτου δὲν θάλασσας σημαίας εὐκολίας.

Τὸ ίδιον θάλασσαίνη ἐπίστης — ὁδήλωσεν διὰ ἵταλος ὑπουργὸς Ναυτιλίας — διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς οἵτινες δὲν σέβονται τὴν ἀσφάλειαν τῶν ναυτικῶν.

Πρόγραμμα, εἰς περιπτώσεις πωλήσεως ἵταλικῶν σκαφῶν, ἄπινα δὲν ἔξεπληρουν τὰς προϋποθέσεις ἀπόκτησεως ἔγγραφων ἀσφαλείας, ἐπιβάλλεται ἡ ἀποδίδασις τοῦ πληρώματος, τὸ δόπιον θάλασσας διάθεσιμον διὰ τὴν ναυτολόγησιν του εἰς ἔπειρον σκάφος ὑπὸ ἔθνική σημαίαν καὶ τούτῳ ἵνα ἀποφευχθῇ ὅπως οἱ ἵταλοι ναυτικοὶ κρατοῦνται εἰς σκάφος ὑπὸ σημαίαν εὐκολίας, μὴ ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὰς ἀπιτήσεις διὰ τὴν ἀσφαλή ναυσιπλοίαν.

"Ἡ προσπάθεια ἀντιμετωπίσεως ἐνὸς τόσον λεπτοῦ θέματος, ὡς εἶναι αἱ σημαίαι εὐκολίας, μεταξὺ τῶν ὅποιων διακρίνονται αἱ σημαίαι Λιθερίας καὶ Παναμᾶ (ἡ τελευταία αὕτη προτιμᾶται ἀπὸ τοὺς ἵταλούς) δὲν ἀπέδωσεν ἀξια λόγου ἀποτελέσματα, τόσον ἐπειδὴ ἡ Κυβέρνησις δὲν διαθέτει τὰ κατάλληλα νομικὰ καὶ τεχνικὰ πλαίσια διὰ τὴν ἔξακριθων τῆς ίδιοκτησίας, δοσον ἐπειδὴ ἡ πολιτικὴ θέλησις διὰ τὴν συζήτησιν ἐνὸς φαινομένου, ὅπερ ἔχει προστάθει διεθνῆ χαρακτήρα, κατὰ τοῦ δόπιου αἱ κυβερνήσεις ἔχουν ἀνταγωνιστὰς τοὺς ἐφοπλιστὰς μεγάλης ἐπιχειρηματικῆς ἐπιφύλαξις. Λύτοι ἐπηρεάζουν τὰς κυβερνήσεις τῶν χωρῶν των.

"Ἡ ὑπὸ ὅρους παροχὴ τῶν ναυτικῶν πιστώσεων ἐάντα αὐξάνη τὰς δυνατότητας δράσεως τῶν κρατικῶν Ἀρχῶν, αἵτησης τὴν διαθέτουν καὶ τὴν ἔλεγχουν, δὲν δύναται ἡ νὰ εἶναι ἐν μέσον — ἵσως δῆμως τὸ δίλιγότερον ἀποτελεσματικὸν — διὰ τὴν καταπολέμησιν τῶν σημαιῶν εὐκολίας, αἵτησης συνεχῶς αὐξάνουν.

•

ΕΜΦΑΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ

Τὰ ἀποτελέσματα ἑκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ δέν ὑπῆρχαν τόσον εὔεργετικά διὰ τὴν ἐπισκευαστικήν διομηχανίαν τῆς Μεσογείου δόσον ἀνεμένετο. Ἡ κίνησις πλοίων ηγέηθη, ἵσως περισσότερον τῶν προσδοκιῶν ὥρισμένων παρατηρήσων, ἀλλ' αἱ ἐπισκευαστικαὶ ἔργασίαι ησαν περιωρισμέναι σχετικῶς.

Παρὰ τὸ θετές κλείσιμον τῆς διώρυγος, τὰ Ἱταλικά ἐπισκευαστικά κέντρα, ὅχι μόνον κατώρθωσαν νά ἐπιδιώσουν, ἀλλ' ἐπεράτωσαν ἡ πληιαδόν τὴν ἀποπεράτωσιν σημαντικῶν ἔργων δελτιώσεως τῶν υφισταμένων εὐκολιῶν ἢ νέων μονίμων δεξαμενῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν προβλήτων.

Τὸ πλείστον τῶν ἐπισκευαστικῶν μονάδων εἰς τὴν Ἱταλίαν ἔλεγχεται ὑπὸ τοῦ κρατικοῦ ὄργανοι μούσου «Φινκαντέρι», διστις, χωρὶς γραφειοκρατικάς καθυστέρησεις, ἐπρογράμματισεν ἔγκαιρως τὰ ἀπαραίτητα ἔργα ἀναπτύξεως διὰ νὰ δεχθῇ τὴν ηγέην την Μεσογείου.

"Ἡ ναυπηγεσπικευαστικὴ μονάς «Καντέρι Ναβάλι Ριουνίτι» εἰς Παλέρμο, ἐκ τῶν μεγαλυτέρων τῆς Μεσογείου, διαθέτει πλωτὴν δεξαμενήν διὰ πλοία μέχρι 160.000 τόν. d.w., ἐπέρας διὰ πλοία μερικά 30.000 τόν. d.w. καὶ δύο μονίμους δεξαμενέας: τῶν 20.000 καὶ τῶν 160.000 τόνων. Ἐπίσης κατασκευάζει μόνιμον δεξαμενήν διὰ πλοία μέχρι 400.000 τόν. d.w., ἡτοις θὰ ἔχῃ περατωθῆ μέχρι τὸ 1978. Ἐκτεταμέναι ἐπισκευαστικαὶ προβλήται καὶ σύγχρονος τεχνικὸς ἐξοπλισμός συμπληρώνουν τὴν ἐπισκευαστικὴν δάσκαλην τοῦ Παλέρμο.

"Ἡ ἐπισκευαστικὴ δάσκαλης Γένοβας, ἀνήκουσα εἰς τὸ αὐτὸ συγκρότημα, χρησιμοποιεῖ διάφορα σκάφη μονίμους δεξαμενής, ἡ μεγαλυτέρα τῶν ὅποιων ἔχει μεγίστον μήκος 260 μέτρων. Πλωτὴ δεξαμενή διὰ τάνκερς μέχρι 300.000 τόν. d.w. ἡ μεγάλα πλοία - κοντέινερς τελεῖ ὑπὸ κατασκευῆν. Ἐπεκτείνεται, ἐπίσης, ὁ κυματοθραύστης τοῦ λιμένος καὶ ἔκχερσονται ἔκτασης 110.000 μ.2 ἔγγυς τῆς νέας πλωτῆς δεξαμενῆς. Προσφάτως, ἐπερατωθῆ — καὶ ἐξοπλίζεται διὰ συγχρόνων μηχανημάτων — ἐπισκευαστικὴ προβλήτης διὰ πλοία μέχρι 350.000 τόν. d.w., πέραν τῶν ηδη ύφισταμένων προβλήτων συνολικού μήκους 500 μ.

"Εἰς τὸν λιμένα τῆς Νεαπόλεως διατίθενται τρεῖς μόνιμοι καὶ δύο πλωταὶ δεξαμενέα διυνάμενοι νὰ δεχθοῦν πλοία μέχρι 100.000 τόν. d.w., ἐνῷ αἱ παραπλεύρως προβλήται διαθέτουν πληρή τεχνικὸν ἐξοπλισμόν.

"Ἔτερον ἐπισκευαστικὸν κέντρον εἰς τὸν

κόλπον τῆς Γένοβας είναι ὁ λιμὴν Λά Σπέτσια. Διαθέτει πλωτὴν δεξαμενήν ἀνυψωτικῆς ικανότητος 40.000 τόνων, διὰ σκάφη μέχρις 100.000 τόν. d.w. Ὑπάρχει, ἐπίσης, ἐπισκευαστικὴ προδότης, μὲ πλήρη, σύγχρονον τεχνικὸν ἐξοπλισμόν, εἰς τὴν ὅποιαν δύνανται νὰ ἐπισκευάζονται ταυτοχρόνων 10 πλοῖα.

"Ἐπισκευαστικαὶ δάσκαλες, ἔλεγχομεναι ὑπὸ τῆς «Φινκαντέρι», ὑπάρχουν ἐπίσης εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βενετίας, τῆς Τεργέστης, τοῦ Λιβόρνου καὶ τοῦ Τάραντος.

KINA

ΑΦΘΟΝΟΝ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

"Ο νέος πετρελαιοιλμήν, διστις προστίθεται εἰς τὸν τελευταίον ἔγκαινιασθέντα εἰς Τσιουαγκτάο, δύναται νὰ φιλοξενήσῃ δεξαμενόπλοιο 100 χιλιάδων τόνων. Ἐν τῷ μεταξὺ συνεχίζονται αἱ ἔρευναι εἰς τὴν Κιτρίνην θάλασσαν, ὅπου ἔνδειξεις ἀνεκτικήτου ἀξίας είδον τὸ φῶς. Ἀσφαλῶς ή Κίνα θὰ μεταβληθῇ εἰς μίαν τῶν κυριωτέρων ἔξαγωγικῶν χωρῶν πετρελαίου τοῦ κόσμου.

"Ο Ραδιοφωνικὸς σταθμὸς τοῦ Πεκίνου ἀνήγγειλε ὅτι συνεπληρώθη ἡ κατασκευὴ τοῦ νέου πετρελαιοιλμήνος τῆς Μαντσουρίας, εἰς Νταϊρέν καὶ ὅτι ἀπεφασίσθη ἡ ἐπιτάχυνσης τοῦ προγράμματος ἔρευνῶν ἀνευρέσεως πετρελαίου εἰς τὴν Κιτρίνην Θάλασσαν, αἵτινες προχιστοῦν τὸ 1974.

"Ο λιμὴν θάλασσης ἔχῃ τὴν ικανότητα ὑποδοχῆς δεξαμενοπλοίων μέχρις 100 χιλιάδων τόνων, προστίθεμενος εἰς τὸν ηδη λειτουργοῦντα καὶ πρὸ δίλιγου ἔγκαινιασθέντα εἰς Τσιουαγκτάο, ἐπίσης εἰς Μαντσουρίαν. Εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν Κιτρίνην θάλασσαν ἀπεκαλύφθη ὅτι ἡ διάτρησης πειραματικού φρέστος, γινομένη τὸ παρελθόν ἔτος, ἀπέδωσεν ἀποτέλεσμα δυνάμενα νὰ κριθοῦν εἰς ἀνεκτικήτους ἀξίας.

"Ἐκ Νέας Ύόρκης ἀνέφερθη ὅτι αἱ Κίνας τοιάνται πληροφορίαι ἀποδεικνύουν ὅτι ἡ Κίνα ἀπεφασίσειν νὰ ἔντεινη τὰς προσπαθείας

Nautikoī

ΣΠΙΤΙ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ

ΜΕ ΕΝΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ

TOKO : 7,5 — 9,5% ἐτησίως γιὰ τὶς εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις σας.

ΔΑΝΕΙΟ : 15ετές 5ψών 1.000.000.— δρχ. γιὰ τὴν ἀπόκτηση ἀκινήτου.

ΧΑΜΗΛΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΑΝΕΙΟΥ : 8,5% ἐτησίως.

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ΑΘΗΝΑΙ : Πανεπιστημίου 40 — Τηλέφ. 621-243

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : Παλαιάς Τραπέζης 8 (εναγκι Κεντρικού Τελωνείου,
δημοσίευση Ναυτιλιακού Εθνικής Τραπέζης)
Τηλέφωνον 4522-673

της ίνα γίγινε μία έκ των πλέον σημαντικών χωρών έξαγωγής πετρελαίου είς τὸν κόσμον, άμιλλωμένη τὴν Σοβ. "Ενώσιν ιδιαιτέρων εἰς τὰς ἀγοράς τῆς 'Απωλησίας καὶ ιδιαιτέρως τῆς 'Ιαπωνίας, γενικώτερον δὲ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ειρηνικοῦ. Έγένετο ἐπίσης γνωστὸν ὅτι ἡ Κίνα, μὲ ἡμερησίαν παραγωγὴν 1.6 ἑκατομμυρίων δερελίων ἔγιζε τὸ 1) 6 τῆς Σοβιετικῆς παραγωγῆς, ἀλλὰ ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῶν κυριωτέρων πηγῶν τῆς, δηλαδὴ τοῦ Τατσίν, εἰς τὴν Μαντσουρίαν καὶ τοῦ Τακάν καὶ Σέγκι εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Κιτρίνης θαλάσσης, τὴν εὐνοεῖ διὰ τὰς ἀγοράς τῆς 'Απωλησίας ἐν συγκρίσει μὲ τὰς Σοβιετικάς.

'Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς μίαν 'Αμερικανικεζίκην διάσκεψιν, ἥτις ἔγένετο εἰς Φορμόζαν, δύο Κινέζοι οἰκονομολόγοι διαμένοντες εἰς Η.Π.Α., οἱ κ.κ. Γιέχ τῆς Ράντ Κορπορέϊσον καὶ Υ. Λ. Βού Πρόεδρος τῆς Σχολῆς Οικονομικῶν σπουδῶν τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Σάν Φρανσίσκο, ἐδήλωσαν ὅτι ἀπὸ τίνος χρόνου, κυρίως δὲ μετά τοὺς 'Αραβικούς περιορισμούς ἔξαγωγῶν πετρελαίου, ὁ Δυτικός κόσμος, κυρίως δὲ ἡ 'Ιαπωνία καὶ αἱ Η.Π.Α., ἐπέδειξαν μεγαλυτέραν προσοχὴν εἰς τὰς ἔξειδεις τῆς έξαγωγῆς ἵκανθητος πετρελαιοειδῶν τῆς 'Ηπειρωτικῆς Κίνας, εἰς δὲ τὸ ἀφορᾶ δὲ τὸν εἰσοδόν τῆς εἰς τὴν ἀγορὰν ὡς ἀνέχαρτον προμηθευτοῦ, θὰ ἡδύνων νὰ διαλύῃ τὴν σημερινὴν ισχὺν τῶν χωρῶν τῆς Ο.Π.Ε.Κ. 'Ιδιαιτέρως ἡ 'Ιαπωνία θὰ ἔβλεπε μειούμενον τὸ εἴτερων τῆς σημείου ἐκ τῆς έξαρτησέως τῆς ἐκ τῶν ἀραβικῶν χωρῶν, εἰς δὲ τὸ ἀφορᾶ τὸν ἐφόδιασμὸν τῆς δι' ὄργου πετρελαίου.

Οἱ δύο οἰκονομολόγοι προσέθεσαν ἐξ ἄλλου, ὅτι ἡ 'Ιαπωνία ἀτενίζει τὸ Κινεζικὸν πετρέλαιον ὡς ὅπλον εἰς τὸ πλαίσιον τῶν διστραγματεύσεων τῆς μετά τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐνεργειακῶν ἀποθεμάτων τῆς Σινηρίας.

Μία ἀνάπτυξις τῶν ιαπωνικῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου ἐκ Κίνας θὰ ὀδηγήῃ ἐπίσης εἰς τὴν ἐπέκτασιν τοῦ μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ἐμπορίου καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς.

Τὸ αὐτὸν ισχύει καὶ διὰ τίς Η.Π.Α., προσέθεσαν οἱ δύο οἰκονομολόγοι λαμβανομένου ὑπὸ ὅμει ὅτι αἱ Κινεζικαὶ έξαγωγαὶ πετρελαίου θὰ συνέτεινον εἰς τὴν ἀερίσην τῶν συναλλαγματικῶν τῆς ἀποθεμάτων, ὑποβοηθουμένης οὕτω τῆς εἰσαγωγῆς προϊόντων ἐξ Ήνωμένων Πολιτειῶν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΥΔΡΟΦΟΡΑ TANKERS

Οἱ Βρετανοὶ ἔξετάζουν τὴν δυνατότητα χρησιμοποίησης ἀργούντων δεξαμενοπλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν ὑδάτος ἀπό τὴν Νορβηγίαν εἰς ὡρισμένας λειψύδρους περιοχάς τῆς νοτιοδυτικῆς 'Αγγλίας. 'Ως ἐγνώσθη, ἡ ἀρμόδιος ὑπηρεσία ἐνδιαιφέρεται νὰ λάβῃ προσφορὰς ἀπό πλοιοκτητὰς τάνκερς τῶν 70.000 καὶ ἀνά.

Φαίνεται, ὅμως, ὅτι δὲν ἔλαβον ὑπὸ ὅψιν τῶν τὸ γεγονός ὅτι οἱ λιμένες τῶν ἐν λόγῳ

περιοχῶν δὲν δύνανται νὰ δεχθούν σκάφη πολὺ μεγαλύτερα τῶν 30.000 τόνων. Μία νέα προβλήση εἰς Μπρίστολ θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ δεχθῇ σκάφη τῶν 70.000 τόν. —ἀναλόγως δυθίσματος— ἀλλ' αὐτὴ ἀναμένεται νὰ είναι ἔτοιμος περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους.

Δὲν θὰ είναι ἡ πρώτη φορὰ ὅπου τὰ δεξαμενόπλοιοι ἔχρησιμοι θέσισαν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς λειψυδρίας. Πρὸ 10ετίας καὶ πλέον ἔστημενοι παραμοίᾳ δραστηρίοτης εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ μὲ ἀξιόλογον ἐπιτυχίαν.

Πάντως, πιστεύεται ὅτι ἡ ίδια αὐτὴ θὰ ὑλοποιηθῇ μόνον εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν αἱ πάσχουσαι περιοχαὶ δὲν δυνηθοῦν νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν δι' ἄγωγῶν καὶ δυτιοφόρων.

NOPBΗΓΙΑ

ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΣΗΣΙΣ ΜΙΣΘΩΝ

"Όλα τὰ ναυτικὰ σωματεῖα ἀπεδέχθησαν τὴν προταθεῖσαν γενικὴν ἀναπτροσαρμογήν τοῦ μισθολογίου πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς αὔξησης τοῦ κόστους ζωῆς. Οὖτοι οἱ μισθοί θ' αὔξηθον κατὰ 98 κορώνας μηνιαίων διὰ ὅλας τὰς ειδικότητας πλὴν τῶν ναυτοπαίδων καὶ τῶν ἀντιστοίχων τῶν διὰ τοὺς ὁποίους ἡ αὔξησις θὰ είναι 65 κορώνας μηνιαίων.

ΜΕ ΖΗΜΙΑΣ Η ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΑ

"Ἡ ἀξία τῶν κατὰ τὸ 1975 ἀπολεσθέντων νορβηγικῶν πλοίων ἀνῆλθεν εἰς 155 ἑκατομ. κορώνας. 'Εάν εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν προστεθῆ καὶ τὸ κόστος τῶν ἀνθρακῶν τοῦ ἔτους, αἵτινες ἡσαν σημαντικαί, πρέπει νὰ θεωρήται βέβαιοι, ὅτι ἡ νορβηγικὴ ναυτασφαλιστικὴ ἀγορὰ ειργάσθη μὲ ζημίαν κατὰ τὸ ἔτος 1975. Σημειούνται ἀκόμη, ὅτι τὸ κόστος τῶν ναυτικῶν ἐπισκευῶν ἐδιπλασιάσθη κατὰ τὸ διάστημα τῆς τελευταίας πενταετίας, πράγμα ὅπερ ἐπιβεδοῖ τὴν διαπίστωσιν ὅτι τὸ μέλλον τῶν ἀσφαλιστῶν σκαφῶν δὲν διαγράφεται λαμπρόν.

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ

"Ἡ Διεύθυνσις Ναυτικῆς 'Εργασίας ἀνεκούνων ὑπὸ ὅμει ὅτι αἱ καταβληθεῖσαι ἀπόδοσηι πρὸς τοὺς Νορβηγοὺς ναυτικοὺς κατὰ τὸ ἔτος 1975 ἀνῆλθον εἰς 3,4 δισεκατ. κορώνων ἔναντι 1,9 δισεκατ. τοῦ ἔτους 1970. 'Ο φόρος ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος ὁ καταβληθεὶς ὑπὸ τῶν ναυτικῶν ἀνῆλθεν εἰς 1.375 ἑκατ. κορώνων ἔναντι 614 ἑκατ. τοῦ 1970.

"Ἐξ ἄλλου τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορίου ἀπεφάσισεν ὅπως εὑρίσκεται ἐν συνεχῇ ἐπαφῇ μετὰ τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων καὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ τὴν «έκδημοκράτησιν» τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας. 'Αναγνωρίζων ὁ ἀρμόδιος 'Υπουργός ὅτι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτης δὲν ἔχουν γίνει σοδαρά δήμαστα εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, ἐδήλωσεν ὅτι αἱ παραστατικαὶ μορφαὶ διοικήσεως πρέπει νὰ τροποποιηθοῦν βασικῶς ὥστε ὁ ναυτικὸς νὰ δύναται ν' ἀποφασίσῃ περὶ τῆς ἐργασίας του ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ νὰ μετέχῃ ἐνέργωτερον εἰς τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ἀποφάσεων τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΤΗΣ ΣΤΟΛΟΣ

Τὴν Ιην 'Ιανουαρίου τρέχοντος ἔτους ἡ χωρητικότης τοῦ ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήρχετο εἰς 18.611.818 τόν. γκρός. Κατὰ τύπους σκαφῶν ἡ Ρωσικὴ Ναυτιλία κατενέμετο ὃς ἀκολούθως: 'Επιβατηγά καὶ μικτὰ φορτηγά/ἐπιβατηγά 195 σκάφη, 595.092 τόν. γκρός σκάφη ηηρού φορτίου 2.154, τόν. γκρός 8.910.237 τάνκερς 754, τόν. γκρός 3.529.139 καὶ ἀλιευτικά 2.933, τόν. γκρός 4.391.941.

'Η τεραστία αὐξησις τοῦ ὀλιευτικοῦ στόλου (πρὸ ἐνὸς ἔτους συνεκροτεῖτο ἀπὸ 2.869 πλοία, 3.806.746 τόν. γκρός) ὀφείλεται εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς Ρωσίας νὰ καλύψῃ ἀπὸ τὴν θάλασσαν τὰς εἰς πρωτείνας ἀνάγκας της, ἐλλείψει ἐπαρκούς γεωργικῆς παραγωγῆς.

Αἱ ρωσικαὶ παραγγελίαι διὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου ἀναφέρονται εἰς 70 συμβατικά πλοία, 330.000 τόν. d.w. καὶ 12 πλοία-κοντίνερς, 190.000 τόν. d.w. Εἶναι, δημο, ἀμφίβολον κατὰ πόσον αἱ παραγγελίαι αὐταὶ θὰ ἔκτελεσθοῦν εἰς τὸ σύνολόν των.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΓΡΑΜΜΗ ΡΟ - ΡΟ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ - ΤΟΥΡΚΙΑΣ

Νέαν τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Τεργέστης καὶ Μερσίνης ἡ 'Ισκεντερούν, ἐξυπηρετουμένην διὰ πλοίων ρόλλο) ὅφ - ρόλλ ὅν, προγραμματίζουν οἱ Τούρκοι. 'Ηδη ἡ κυβέρνησης ἔχει ἔξασφαλίσει δάνειον καὶ πιστωτικὰ διευκολύνσεις διὰ τὸ ποσὸν τῶν 88 ἑκατ. δολαρίων, ὅπερ θὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἀγορὰν δύο σκαφῶν τοῦ τύπου αὐτοῦ.

'Η νέα γραμμὴ πιστεύεται ὅτι θὰ ἀποδοῦ ἄκρως ἀπόδοτικὴ διότι προσφέρει σημαντικὸν οἰκονομίαν εἰς τὰ φορτηγά αὐτοκίνητα κατευθυνόμενα ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν, καθὼς καὶ μείωσιν τοῦ χρόνου τοῦ ταξιδίου.

Τελευταίως, ἡ φορολογία τῶν «τρέλζιτσ» ὀχημάτων εἰς ἑκάστην χώραν καθορίζεται βάσει τοῦ μήκους τοῦ ταξιδίου. Τούτο είχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ αὔξηθῃ ἡ διακίνηση τῶν κοντίνερς καὶ τρέλζερς μεσοφορίων εἰς τὴν Τουρκικήν, καθὼς καὶ μείωσιν τοῦ χρόνου τοῦ ταξιδίου.

Κατὰ τὰς ἐνδείξεις, ἡ Τουρκικὴ ἑταῖρα «Τούρκικ Κάργκο Λάΐν», ἥτις θὰ διαχειρίζεται τὰ πλοία ρό - ρό, ἐρευνᾷ τὴν δυνατότητα τοποθετήσεως παραγγελίας διὰ δύο νεότευκτα σκάφη, χωρητικότητος 65 «τμητρέλζερς» ἔκαστον. 'Εξετάζεται, ἐπίσης, ἡ πιθανότης ἔξαγορᾶς ναυτηγικῶν συμβολασίων δύο σκαφῶν ρό - ρό μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ πρώτου ἔξαμηνος 1977, ὅπερ προγραμματίζεται ἡ ἐναρξίς τῆς γραμμῆς.

'Ἐν ενωτίᾳ περιπτώσει, θὰ στραφοῦν εἰς μεταχειρισμένα σκάφη, μικράς ἡλικίας, περίπου 3.000 μέχρι 5.000 τόν. d.w., ὥστε νὰ μὴ καθυστερήσει τὸ πρόγραμμα.

Bonds
Stores

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗΣ Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ

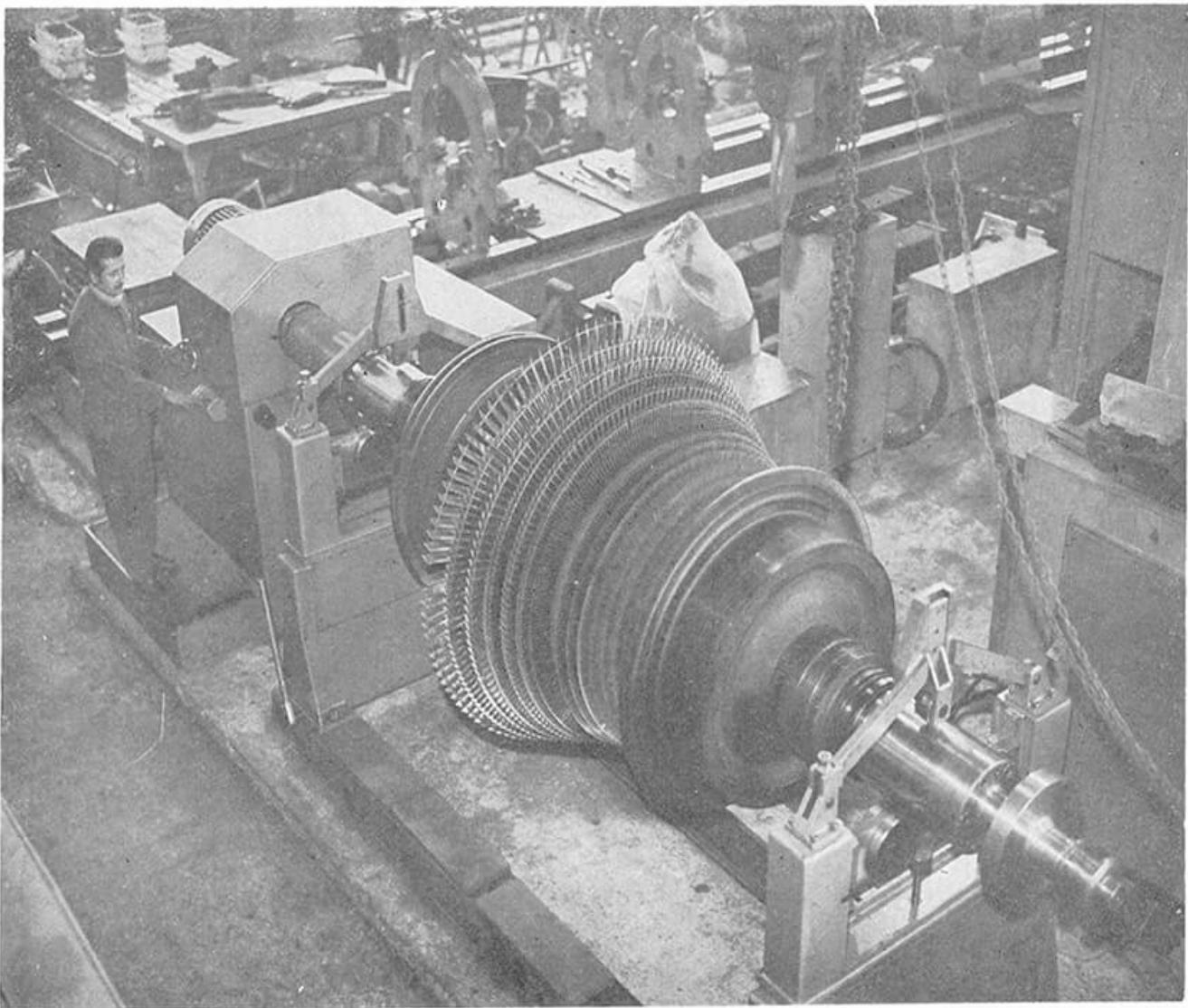
ΕΝΤΟΛΗΣ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: CALCONEX

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTE - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

ΤΕЛЕΞ HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - ΟΙΚΙΑΣ 265.748

προβλήματα;



**ΜΠΟΡΟΪΜΕ
νά σᾶς βοηθήσουμε
νά τά λύσετε!**

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



NAYSI A.E.
ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ



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

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes

LONDON ELPIDON (OVERSEAS) LTD.
TRIDENT HOUSE 55
ALDGATE HIGH STR. LONDON EC3N 1AS
TELEPH. 4818066 (5 lines)
TELEX 888728

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

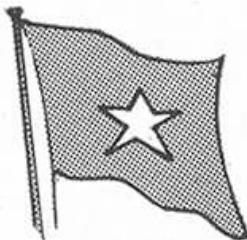
COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone: 01-480 6666
Telex: 888639
Telegrams: Colocotron London E.C. 3

Colocotronis Building, Piraeus
2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli
Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)
Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.
Telegrams: Colocotron, PIRAEUS

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

NAYTILIAKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις το διεθνή Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αιτήσεις διά την έγγραφήν εἰς το Ελληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφών :

1. «Τιτίκα»: Δεξιού πλοίου (πρώην νορδιγικὸν «Jarmona») νεοαγορασθέν, 34.056 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σκάβανη» (κ.κ. Α. Χαλκούνης & Σια).

2. «Θάνος Κ.»: Φορτηγόν (πρώην ιαπωνικὸν «Yacharu Maru») νεοαγορασθέν, 2.998 τόν. γκρός τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Χρικάνελ» (κ. Χρ. Κανελλάκης).

3. «Δημήτριος Π. Λαιμός»: Μπ. κάρριερ (πρώην ιαπωνικὸν «Tokusuci Maru») νεοαγορασθέν, 10.190 τόν. γκρός τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Άλπο Πούλη» (κ. Κ. Τσεδδος).

4. «Νόστος Βάσο Ατενέ»: Φορτηγόν (πρώην «Kamenari») ὑπὸ σημαίαν Σομαλίας) νεοαγορασθέν, 6.714 τόν. γκρός τοῦ 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μονακό» (κ.κ. Δ. Λαιμός Σίππινγκ).

5. «Απόστολος Ανδρέας»: Μπ. κάρριερ (πρώην ιαπωνικὸν «Hoyo Maru») νεοαγορασθέν, 19.830 τόν. γκρός τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Απόστολος Ανδρέας» (κ. Δημ. Λαιμός).

6. «Μπλούζων»: Φορτηγόν (πρώην ιαπωνικὸν «Yatsushima Maru») νεοαγορασθέν, 2.961 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μπέρκοντεϊλ» (κ. Κ. Θεοδοσίου).

7. «Λεωνίδας»: Δεξιού πλοίου (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ονομα) 33.221 τόν. γκρός, τοῦ 1966 ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σάμμερση» (κ. Γ. Μητσάκος).

8. «Ντάριο Αλέκος»: Φ/Γ (πρώην λιθεριανὸν «Bonnydale») νεοαγορασθέν, 7.063 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Αλέκος» (κ. Ε. Ποθητός).

9. «Δημήτριος»: Μπάλικ κάρριερ ναυπηγούμενον 35.715 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ιλόνα» (Πλειά ΕΠΕ).

10. «Αφροδίτη»: Μπάλικ κάρριερ ναυπηγούμενον 22.497 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ολυμπος» (κ. Ιάσων Αλεξάκης).

11. «Τίνα Λεντούδη»: Φ/Γ (πρώην γερμανικὸν «Wienertor») νεοαγορασθέν, 11.842 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τρίας» (κ. Γ. Λευτούδης).

12. «Αχιπέλα γιος»: Μπάλικ κάρριερ (πρώην σουηδικὸν «Nordland») νεοαγορασθέν, 27.229 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σίσυ» (κ. Α. Μαυρακάκης).

13. «Ειρήνη Σ. Λαιμού»: Μπάλικ κάρριερ (πρώην δανικὸν «Heering Milles») νεοαγορασθέν, 24.698 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σπαλματόρι» (Ανάνυμος Ναυτικὴ ἑταῖρια Μάνδαλιμος).

14. «Τιμή»: Φορτηγόν (πρώην δανικὸν «Rikke Bewa») νεοαγορασθέν, 5.063 τόνων γκρός τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κιλμόρε» (κ. Νικ. Αναγνωστάτος).

εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαριλί» (Μάκονος Σίππινγκ).

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Ἐν μπάλικ κάρριερ τῶν 26.600 τόν. d.w. παρήγγειλεν ὁ Οίκος Βάττη - Γρέγου εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα «Οσίμα, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1977. Ἐτερα τρία σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ είχον παραγγελθῆ πρὸ μηνῶν ὑπὸ τοῦ ὡς ὅνος Οίκου εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Οσίμα.

— Μπάλικ κάρριερ τῶν 16.000 τόν. d.w. παρηγγέλθη ὑπὸ τῆς ἑλληνικῶν συμφερόντων ἑταῖριας «Μπλού Λάιν Σίππιγκ Κο.» εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Όυσουκι. Θά ἔφοδισθῇ διὰ δηζελομηχανῆς ισχύος 7.000 ίππων, προσδιδούσης ταχύτητα ύπηρεσιακήν 14 μίλιαν. Παράδοσις ἀρχᾶς 1977.

— Μή γνωσθέντες Ἐλληνες ἔφοπλισται παρήγγειλαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι δύο φορτηγά πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 20.000 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν Ιανουάριον καὶ Μάρτιον 1978. Μηχανὴ Σούλτερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 9.900 ίππων χαλινωτρίου. Ταχύτης ύπηρεσιακή 16 μίλια. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

ΑΙ ΚΑΒΕΑΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 19ην Ιουλίου, καθελκύεται ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, εἰς Τόκιο, τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν τύπου «Φρίντομ», τῶν 14.800 τόν. d.w., παραγγελθέντων εἰς τὰ ὡς ὅνων ναυπηγεῖα ὑπὸ τῆς ἑταῖριας «Πηνειός I». Τὸ δόνομα αὐτοῦ «Μόιρα». Παράδοσις μέσα Οκτωβρίου.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὸ πλοιόν-κοντέινερ «Ανεμος», 12.500 τ. d.w., παρεδόθη ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα



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, PHILADELPHIA
BALTIMORE, 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. SHIP YARDS

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

ATRAC MARITIME AGENCIES INC.
61, Vas. Constantinou
P.O. Box 24
PHONES : 4531102 - 4531104
CABLES : ATRAC HELLAS
TELEX : 21.2859/ATRA GR

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

«Ορενστάιν & Κόππελ» τού Κιέλου είς τὴν ἑταῖριαν «Κυκλαμάρα» (Οίκος N. Βερνίκου - Εύγενιδη) τὴν 12ην 'Ιουλίου. Τὸ σκάφος εἶναι εφωδιασμένον διὰ μηχανῆς Πιλότικής, 9.630 ἵππων καὶ ἀναπτύσσει ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 18,3 μιλίων. Σημαία ἐλληνική.

EXPOΝΟΝΑΥΛΩΘΗΣΑΝ

Δύο κρουαζιερόπλοια τῆς 'Ηπειρωτικῆς (Ποταμίου), τὸ «'Ιάσων» καὶ τὸ «Γιούπιτερ» ἔχρονον αυλώθησαν ἀπὸ τὸν τουριστικὸν Οἰκὸν τοῦ Λονδίνου «Τόμσον» διὰ πέντε ἡτῆ.

Τὸ «'Ιάσων» ἔχει μεταφορικὴν δυναμικότητα 250 ἐπιβατῶν καὶ τὸ «Γιούπιτερ» 490. Λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον ιστοπνικὸν σέλτερντέκερ «Conte de Fontanara» 8.691 τόν. γκρός, 13.478 τόν. d.w. τοῦ 1960 ἡγόρασθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2,5 ἑκατομ. δολλαρίων.

—'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον ιστοπνικὸν μπάλκ κάρριερ «Tokusei Marus» 10.190 τόν. γκρός, 16.472 τόν. d.w. τοῦ 1971 καὶ θά παραληφθῇ περὶ τὰ μέσα τρέχοντος μηνός. Θά μετονομασθῇ «Δημήτρης Π. Λεμόρας» καὶ θά ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

—'Ελληνες τοῦ Λονδίνου ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Carl Julius» 6.202 τόν. γκρός, 9.793 τόν. d.w. τοῦ 1954. Τιμὴ γύρω τῶν 1.05 ἑκατομ. δολ.

—'Επωλήθη εἰς Πακιστανοὺς ἀγοραστὰς ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2,5 - 2,6 ἑκατομ. δολ. τὸ φορτηγὸν «'Αθηνᾶ» 10.606 τόν. γκρός, 15.580 τόν. d.w. τοῦ 1959.

—'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τῆς Νέας 'Υδρκῆς τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Proteus» (ιστοπνικὸν συμφερόντον), 43.146 τόν. γκρός, 75.000 τόν. d.w. τοῦ

1964, ἀντὶ δολ. 2,5 ἑκατομμυρίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Orion» 16.471 τόν. γκρός, 26.300 τόν. d.w. τοῦ 1963, ἡγόρασθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ δολ. 3.450.000. Ή παραλαβὴ ἀποδεκτὴ μετὰ τὴν ἐπιθέωρησιν.

—'Ελληνες ἡγόρασαν ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον ινδικὸν τουηγτέκερ «Jag Anand» 11.070 τόν. γκρός, 17.300 τόν. d.w. τοῦ 1963. Τιμὴ δολ. 3.150.000.

—Τὸ νιγηριανὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Oranyang» 6.009 τόν. γκρός, τοῦ 1953 ἡγόρασθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 700.000 δολλαρίων.

—Εἰς τὰς τελικὰς διαπραγματεύσεις εὐρίσκεται ἡ πώλησις μεταξὺ 'Ελλήνων τοῦ κυπριακοῦ φορτηγοῦ «'Αρης Τρέντερ» 8.707 τόν. γκρός, 12.800 τόν. d.w. τοῦ 1956. Τιμὴ γύρω τῶν 1,4 ἑκατομ. δολλαρίων.

—'Αντὶ ποσοῦ 3.150.000 δολλαρίων ἡγόρασθη παρ' 'Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν (συμφέροντα Χόγκ Κόγκ) 5.700 τόν. γκρός, 8.000 τόν. d.w. τοῦ 1955.

—Τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν μικτὸν σκάφος «Raunala» 42.314 τόν. γκρός, 69.000 τόν. d.w. τοῦ 1964, μὲ σερβεῦ 'Ιουνίου 1975, ἡγόρασθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ 5 ἑκατ. δολλαρίων.

—'Ηγοράσθη ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 5,2 ἑκατομ. δολλαρίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως, τὸ δηζελοκίνητον ινδικὸν δεξαμενόπλοιον «Lal Bahadur Shastri» 48.441 τόν. γκρός, 89.049 τόν. d.w. τοῦ 1970.

—'Ηγοράσθη ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 5,2 ἑκατομ. δολλαρίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως, τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν (συμφέροντα Χόγκ Κόγκ) 5.700 τόν. γκρός, 8.000 τόν. d.w. τοῦ 1965.

—'Ηγοράσθη ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 5,2 ἑκατομ. δολλαρίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως, τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν (συμφέροντα Χόγκ Κόγκ) 5.700 τόν. γκρός, 8.000 τόν. d.w. τοῦ 1965.

092 τόν. γκρός, 21.800 τόν. d.w. ναυπηγηθέντα εἰς Μποριώτῳ τὸ 1959 καὶ 1958. Τὸ πρότον παραληφθὲν ἥδη μετωνόμασθη «Dolphin Lucie» καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—'Επωλήθη εἰς ίνδικά συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Λεωνῆς Χαλκούσης» 8.978 τόν. γκρός, 14.915 τόν. d.w. ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 5.850.000 δολλαρίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον τουηγτέκερ «Leemnos» (συμφέροντα Χόγκ Κόγκ) 6.672 τόν. γκρός, 9.734 τόν. d.w. τοῦ 1966 ἡγόρασαν «Ελλήνες τοῦ Λονδίνου ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2.4 ἑκατομ. δολλαρίων.

—Κύπριοι ἡγόρασαν ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 800.000 δολλαρίων καὶ παρέλασαν τὸ δηζελοκίνητον ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Raphael» 7.852 τόν. γκρός, 10.725 τόν. d.w. τοῦ 1953. Μετωνόμασθη «Polis Rika».

—'Επωλήθη εἰς ἄλλοδαποὺς καὶ παρεδόθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «'Αιρῆν Πράιντ» 9.278 τόν. γκρός τοῦ 1955.

—'Επωλήθη ἐπίσης εἰς ἀμερικανικά συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «'Ελίτας» 4.701 τόν. γκρός τοῦ 1964 καὶ παρεδόθη. Μετωνόμασθη «Susie U.».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ιστοπνικὸν δεξαμενόπλοιον «Τογανία Μαρι» 67.511 τ. γκρός τοῦ 1968 καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον. Μετωνόμασθη «Μαριπτάλνκα».

—Εἰς «Κάρα» μετωνόμασθη καὶ ὑψώσει τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν τὸ παραληφθὲν νορθηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Jacara» 13.313 τ. γκρός τοῦ 1965.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς τοῦ, τὸ πωληθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων μπάλκ κάρριερ «Σοφία» 14.048 τόν. γκρός τοῦ 1965. Μετωνόμασθη «'Ανδρέας Λεμόρας».

—Τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Sea Architect» 7.209 τόν. γκρός τοῦ 1952

GREEK SHIOPWNERS!

When you order your new lifeboats, remember that not only are OLYMPIC LIFEBOATS the best, but they are also a GREEK PRODUCT built in Greece by Greek craftsmen.

LIFEBOATS: ROWING, MOTOR OR HAND PROPELLED, 14 VARIOUS SIZES.

NOW AVAILABLE A TOTALLY ENCLOSED LIFEBOAT FOR OFFSHORE OILRIGS AND TANKERS.

Also available:

- a. Pure pivot gravity davits.
- b. Overhead trackway gravity davits for all size lifeboats.
- c. Accommodation ladders - Pilot hoists - deck machinery. (Davits and deck equipment made by:

WELIN DAVIT
AND ENGINEERING CO.,
LTD. of ENGLAND).

OLYMPIC MARINE:
MAKERS OF G.R.P. CRAFT
UP TO 85 FT. (26 m).

olympic marine s.a.

ZEA MARINA, PIRAEUS. TEL. 4510,211/2/3.
Yard: LAVRION, ATTICA TEL. 0292,25782/3
TELEX: 212717 OLYA GR. Cables: OLYMPELCO PIRAEUS.

παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Πόπη Μ.» Σημαία Έλληνική.

—Μετωνομάσθη «Θεοδόχος» και υψωσε την κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν ισπανικὸν δεξαμενόπλοιον «Tama Maru» 39.106 τ. γκρός τοῦ 1965.

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ πολωνικὸν φορτηγὸν «Tczew» 2.555 τόν. γκρός τοῦ 1958 καὶ μετωνομάσθη «Εφη». "Υψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Αθεντζερ» καὶ υψωσε τὴν κυανόλευκον, τὸ ἀγορασθὲν λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Marija A.» 19.673 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Μετωνομάσθη «Αποικία» τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «London Harmony» 13.022 τόν. γκρός τοῦ 1959 καὶ υψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

—Τὸ ἀγορασθὲν γαλλικὸν φορτηγὸν «Chicago» 5.009 τόν. γκρός τοῦ 1959 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γιουροσπίριτ» καὶ υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖρίας Νιάρχου δεξαμενόπλοιον τῆς «Σέλλα» «Melo» 105.138 τόν. γκρός τοῦ 1969 μετεπωλήθη εἰς τὴν ἑταῖρίαν N. I. Γουλανδρῆ ἡ ὁποία καὶ τὸ παρέλασεν. Μετωνομάσθη «Σελεύκια». "Υψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

ΑΙ ΔΙΑΛΛΥΣΕΙΣ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Άμελιος» 25.900 τόν. γκρός τοῦ 1954 ἐπωλήθη διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν ἀντὶ \$ 107 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—'Αντὶ \$ 70 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανοὺς διαλυτάς τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Άρετούσα» 20.759 τ. γκρός τοῦ 1957.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μαρία» 25.190 τόν. γκρός τοῦ 1960. Τιμὴ \$ 106 κατὰ τόν. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος.

—Ισπανοὶ διαλυταὶ ἥγόρασαν, ἀντὶ \$ 75 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τὸ κυπριακὸν δεξαμενόπλοιον «Τηλενίκη» 12.627 τόν. γκρός τοῦ 1953.

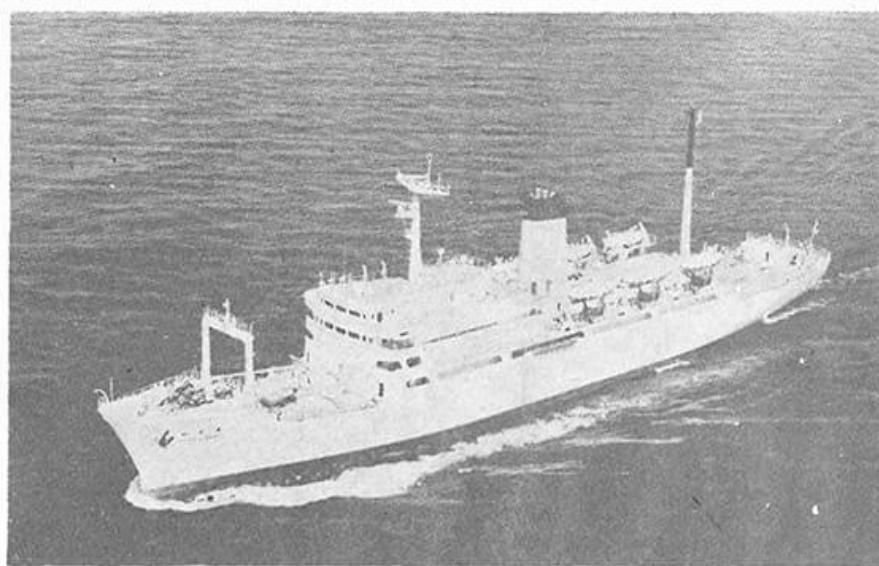
—Εἰς Πακιστανοὺς διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Βόσπορος» 7.633 τόν. γκρός τοῦ 1954. Τιμὴ γύρω τῶν \$ 105 τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Καρτεράντο» 2.401 τόνων γκρός τοῦ 1948 μετωνομάσθη «Βουνίτσο».

—Εἰς «Σουνίτ Μαρία» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Τζένη Γιώτα» 9.760 τόν. γκρός τοῦ 1957.

Διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν ναυτικῶν



Τὸ 5.600 τόν. γκρός ἐκπαίδευτικὸν πλοῖον τῆς Ἰαπωνίας «Χοκούτου Μαρού» παρεδόθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν, Διεύθυνσιν Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως. Οἱ ἐπιβαίνοντες αὐτοῦ μαθηταὶ τῶν ναυτικῶν σχολῶν συγκροτοῦν καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους. Τὸ «Χοκούτου Μαρού» εἶναι τὸ ἀπόδν παράδειγμα τῆς ἐπιμόνου φροντίδος τῆς καταβαλλομένης καὶ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρέουσαν 150ήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας:

—«Εψιλόν», παναμαϊκόν, 892 τόν. γκρός, ἀπὸ 10.576, ἐκπρόσωπος κ. Εύάγ. Λουκίδης.

—«Εὐάγγελος Λεμός», κυπριακόν, 14.605 τόν., ἀπὸ 20.12.75, ἐκπρόσωπος κ. Στέφ. I. Πατέρας.

—«Πλαρνασάσ», παναμαϊκόν, 13.062 τ. γκρός, ἀπὸ 1.6.76, ἐκπρόσωπος κ. Λεων. Κουτσούκος.

—«Ἀθανάσιος Σ.», κυπριακόν, 800 τόν. γκρός, ἀπὸ 29.4.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Συριανός.

—«Εὐάγγελος», κυπριακόν, 1.273 τόν. γκρός, ἀπὸ 10.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Τσαμπόπουλος.

—«Κέρκυρα», κυπριακόν, 1.156 τ. γκρός, ἀπὸ 15.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Ιορδ. Σαρρῆς.

—«Ἄριστειδης», λιθεριανόν, 11.512 τόν. γκρός, ἀπὸ 5.2.76, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Καραγεώργης.

—«Θέμος», παναμαϊκόν, 1.988 τ. γκρός, ἀπὸ 1.3.76, ἐκπρόσωπος κ. Μαρ. Σταφυλοπάπτης.

—«Καμίλλα Μ.», λιθεριανόν, 14.983 τ. γκρός, ἀπὸ 1.2.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Βουτσινᾶς.

—«Ἐδίπτα Θ.», κυπριακόν, 958 τ. γκρός, ἀπὸ 1.6.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Κουρέλας.

—«Χρυσούλα Η.», κυπριακόν, 998 τόνοι γκρός, ἀπὸ 1.6.76, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Ηλίας.

—«Μύρων», λιθεριανόν, 17.487 τ. γκρός, ἀπὸ 7.6.76, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Συρίγος.

—«Σκίρον», λιθεριανόν, 17.5.76, τ. γκρός, ἀπὸ 31.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Συρίγος.

—«Ἄρης», λιθεριανόν, 8.046 τόν. γκρός,

"CALCUTTA"
AND ALL INDIAN PORTS
PAVLEDIS SONS & Co. - MANNA
(SHIPCHANDLERS - BONDED STORES)
General Manager: MANNA

'Ο ἀρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργεῖον Ἐπισκευῶν Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμοὺς

HEAD OFFICE:

4, Wood Street, CALCUTTA 16
PHONES : 445649 - 446680
CABLES : " NAFTIKA "
TELEX : CA - 2382 A/B NAFTIKA

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.
ΜΕΓΑΡΟΝ «ΑΤΛΑΝΤΙΣ», Α' Ακτή Μισσούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΞ : (21) 3566 LOU GR

άπό 20.12.75, έκπρόσωπος κ. Ιωάν. Κωστής.

— «Κέττυ Τ.», παναμαϊκόν, 494 τ. γκρός, από 26.5.76, έκπρόσωπος κ. Δημ. Τζοάννης.

— «Σή Βίκτορος», κυπριακόν, 422 τ. γκρός, από 1.11.75, έκπρόσωπος κ. Νικ. Κυριάκης.

●

ΟΙ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ Ν.Α.Τ., ἐν μέσῳ ποικίλων ἐμποδίων, χωρεῖ εἰς τὴν εἰσπραξὶν τῶν καθυστερουμένων εἰσφορῶν. Εἴς καὶ μόνος ἐφοπλιστῆς τῆς ἐπιβατηγού Ναυτιλίας, κατόπιν τῶν ἐπιμόνων πιέσεων ἀπό τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ταμείου, ἥρχισεν, ἐπὶ τέλους, νὰ ἔξοφλῃ μέρος τῶν μεγάλων ὑποχρεώσεών του — πολλὰ ἔκατον μύρια δραχμῶν. Ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχών μηνῶν τὰ ἀνεξόφλητα ναυτοδόγια θὰ περιορισθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον. Τὸ αὐτὸ δὲ γίνη καὶ δι' ἄλλον ἐφοπλιστὴν τῆς Ἀκτοπλοΐας, ὅφείλοντα περὶ τὰ τέσσαρα ἔκατον μύρια δραχμῶν.

Τὸ Ν.Α.Τ. θὰ ζητήσῃ ἀπό τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν τὴν τροποποίησιν προγενεστέρας ἀποφάσεών του, ὡστε νὰ ἐπιτρέπεται ἡ προσωποκράτησης ὁφειλέτων ποσοῦ 100.000 δραχμῶν καὶ ἄνω. Ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, τῆς ὧδεις ζητεῖται ἡ τροποποίησις, προβλέπει τὴν ἔφαρμογήν τοῦ μέτρου τῆς προσωποκρατήσεως ὁφειλέτων τοῦ Ν.Α.Τ., διὰ ποσὰ 500.000 δραχμῶν καὶ ἄνω.

Ἡ τροποποίησις ζητεῖται, διότι ὑπάρχουν πολλοὶ ὁφειλέται τοῦ Ν.Α.Τ., οἱ ὅποιοι, ἐπειδὴ δὲν ἀπειλούνται μὲν προσωποκράτησιν δὲν ἔξοφλούν τὰς ὁφειλάς των.

●

ΤΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ Ν.Α.Τ. θὰ προσῆῃ εἰς ἀνακοίνωσιν διὰ τὴν ἑκδήλωσιν ἐνδιαφέροντος πρὸς μίσθωσιν τοῦ ἀνεγερθησόμενού ξενοδοχείου εἰς τὴν «Μάνδραν Σκυλίτση». Τὸ ἀνεγερθησόμενον ξενοδοχεῖον θὰ είναι Α' κατηγορίας καὶ δυναμικότητος 535 κλινῶν (289 δωματίων).

●

Η ΠΛΗΡΩΜΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

Προχωρεῖ ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ἡ διαδικασία διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν συντάξεων εἰς τοὺς συνταξιούχους τοῦ 'Ιδρυματος, διὰ τὸν ὃποιούσιον αἱ ἐισφοραὶ πλοιοκτήτου. (Τὸ πλήρες κείμενον τοῦ νέου νόμου περὶ Ν.Α.Τ., ὡς ἐψήφισθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς, ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Ιουνίου).

●

ΑΙ ΝΕΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ

Ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» (ΦΕΚ 16Α/30.6.76) ὁ Νόμος 374/76 περὶ ἀντικαταστάσεων ἔνιων διατάξεων καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ Ν.Α.Τ. καὶ Οἰκου Νάυτου νομοθεσίας, διὰ τοῦ ὃποιού αὐξάνονται αἱ ἐισφοραὶ πλοιοκτήτου. (Τὸ πλήρες κείμενον τοῦ νέου νόμου περὶ Ν.Α.Τ., ὡς ἐψήφισθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς, ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Ιουνίου).

ΖΗΤΕΙΤΑΙ SHIPBROKER ΠΕΠΕΙΡΑ-ΜΕΝΟΣ διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὴν διεύθυνσιν τοῦ τμήματος **CHARTERING** ναυτιλιακῆς ἔταιρείας (Πλοιοκτήτριας 8 πλοίων). Οἱ ἐνδιαφερόμενοι δέοντας νὰ ἔχουν πείραν τῆς Ἑλληνικῆς καὶ διεθνοῦς ἀγορᾶς. Ἀποδοχαὶ λίαν ἴκανοποιητικαὶ, ἀναλόγως προσόντων.

Πληροφορίαι Κον Κώσταν τηλέφωνον 4176942, 10—1 καθ' ἑκάστην.

Συγκεκριμένως διὰ τοῦ νέου νόμου αἱ τακτικαὶ μηνιαῖαι εἰσφοραὶ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ναυτικοῦ καὶ πλοιοκτήτου ἐλληνικοῦ πλοίου δρίζουνται ἀπὸ τῆς 30ῆς Ιουνίου 1976 ὡς ἀκολούθως (εἰς ποσοστά ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτικῶν, ὡς καθορίζεται οὗτος ὑπὸ τῶν ἰσχύοις ἑκάστοτε συλλογικῶν συμβάσεων):

— Διὰ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι καὶ 25 κόρων 5% διὰ τοὺς ναυτικοὺς καὶ 6% διὰ τοὺς πλοιοκτήτας.

— Διὰ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 25-1.500 κόρων 8% διὰ τοὺς ναυτικούς καὶ 10% διὰ τοὺς πλοιοκτήτας.

— Διὰ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 1.500 κόρων 8% διὰ τοὺς ναυτικούς καὶ 11% διὰ τοὺς πλοιοκτήτας.

Ἐπὶ τοῦ ἰσχύοντος ἑκάστοτε μισθοῦ ὑπολογίζονται καὶ τὰ ἐπιδόματα δεξαμενοπλοίου, Κυριακῆς ἀργίας, ἀδείας καὶ ὑπερεναυσίου ὑπηρεσίας ἡ δώρου ἔορτῶν, τὰ ὅποια ἔχουν ἐκφρασθῆ εἰς ποσοστά. Ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπικυρωθεῖσα ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Ιουνίου. Ὁ ὑπολογισμὸς τῶν ἀνωτέρων ἐπιδόματων ἐπὶ τοῦ μισθοῦ ἰσχύοις ἀπὸ 13. 11.74, ητοι ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ Ν.Δ. 152) 1974.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρων διευκρινίζεται ὅτι οἱ πλοίορχοι τῶν ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαῖαι πλοίων δέοντος ὅπως κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ὑπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν λαμβάνουν ὑπὸ δψιν τὸν μισθὸν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐπηγέμενον κατὰ τὰ ποσοστά τῶν ἐπιδομάτων.

Ἐξ ἀλλού, διὰ τοῦ τεθέντος ἐν ἰσχύι νέου νόμου περὶ Ν.Α.Τ. καταργεῖται πάσα οἰκονο-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

μικὴ κύρωσις κατὰ τὸν πλοίον λόγῳ ἐλλιπούς συνθέσεως πληρώματος, ὑποχρεούμενον τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὴν καταβολὴν εἰσφορῶν διὰ τὸ σύνολον τῆς ὄργανηκῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου δι' ὅλον τὸν χρόνον τῆς ἰσχύος τοῦ ναυτολογίου.

ΜΗΝΥΜΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ «Ἐνωσις Εφοπλιστῶν Επιβατηγῶν Πλοίων μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς Ναυτικῆς Εδρούμαδος χαιρετίζει δόλους τοὺς «Ἐλληνας ναυτικούς καὶ εὐχεταί εἰς αὐτοὺς καὶ τὰς οἰκογενείας τῶν καλὴν ὑγείαν καὶ καλές θάλασσες εἰς δόσους ταξιδεύουν.

ΠΕΝΘ

CYRIL T. R. MILLER

Ὦς ἡδη ἀνηγγέλθη («Ναυτικά Χρονικά» 1.7.76), τὴν 8ην Ιουνίου 1976 ἀπεβίωσεν ἐν Λονδίνῳ ὁ Cyril T. R. Miller C.B.E., ἵπποτης τῆς Λεγεώνος τῆς Τιμῆς, τελευταίως μέτοχος τῶν κ.κ. Thos. R. Miller & Son, διαχειριστῶν τῆς «Γιουνάιτεντ Κίνγκντομ P. & I. Ασσοσιείσιον», ἐπίσης δὲ ἐπὶ τινὰ χρόνου κύριος μέτοχος τῶν κ.κ. Charles Taylor & Co, διαχειριστῶν τῆς «Στάνταρτ P. & I. Ασσοσιείσιον».

Ἡ ἐπιμνημόσυνος δέσησις θὰ λάβῃ χώραν εἰς Temple Church, Inner Temple, London E. C. 4, τὴν 22αν τρέχοντος, ημέραν Πέμπτην καὶ ὥραν 4.45 μ.μ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΓΓΕΛΑΤΟΥ

«ΘΕΜΑΤΑ ΑΛΓΕΒΡΑΣ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ»

Συνεχίζων τὴν προσφορὰν του πρὸς τὴν ναυτικὴν ἑκπαίδευσιν, ὁ «Ἐπιθεωρῆτης Μαθηματικῶν κ. Δημήτριος Ἀγγελάτος ἔξεδωσε ὑπὸ τὸν ἐπικεφαλίδι τίτλον τὸ πρῶτον τεῦχος τῆς σειρᾶς τῶν μαθηματικῶν βιβλίων πρὸς χρήσιν τῶν ὑποψηφίων πλοιάρχων Γ' τάξεως. Τὸ τεῦχος τούτο περιλαμβάνει τὰ θέματα τῆς 'Αλγεβρᾶς ἐκ τοῦ νέου ἑξεταστικοῦ προγράμματος καὶ ὑποδιαιρεῖται εἰς 8 κεφαλίσαις: Πράξεις πραγματικῶν ἀριθμῶν. 'Αλγεβρικὴ παράστασις. 'Εξισώσεις. Δεκαδικοὶ λογάριθμοι. Συναρτήσεις.

Συντεταγμένον κατὰ τρόπον ἀπλοῦν καὶ εὐλόγιον, μὲ σαφίσεις καὶ ἀκριβολογίαν, τὸ βιβλίον τοῦ κ. Δημήτριος 'Αγγελάτου, διὰ τοῦ οὐσιαστικῶν τοὺς ὑποψηφίους εἰς τὴν σπουδὴν τῶν μαθηματικῶν, δεδομένου ὅτι θὰ δύνανται νὰ προπαρασκευασθοῦν διὰ κατ' I-δίουν μελέτης ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Καθ' ἀμέσως πληροφορεῖ διὰ συγγραφεύς ἔπειτας ἡ ἕκδοσις καὶ τῶν λοιπῶν μαθηματικῶν (Γεωμετρία, Τριγωνομετρία) τόσον διὰ τοὺς πλοιάρχους δόσουν καὶ διὰ τοὺς μηχανικοὺς Γ' τάξεως.

(«Ἐκδοσίς Ε. ΣΤΑΥΡΙΔΑΚΗ. Σχῆμα 8ον, σελίδες 117). ■

ΓΙΩΡΓΗ Χ. ΛΑΙΜΟΥ «ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ ΜΟΥ»

Ὁ συγγραφεὺς αὐτοῦ τοῦ βιβλίου δὲν ζει πλέον. «Οπως εἶναι γνωστὸν, πρὸ ἐνὸς ἔτους καὶ πλέον ἐκλαύστησε δῖοι μας τὸν ἀλησμόντων Γιώργην Χρ. Λαιμόν, ἡ ἀπώλεια τοῦ ὅποιού ἀφῆσε δυσαναπλήσιον κενόν, ὅχι μόνον εἰς τὸν κόσμον τῆς Ναυτιλίας ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν κόσμον τῶν αἰσθη-

μάτων καὶ τοῦ πνεύματος. Εἶναι εὐτύχημα λοιπόν, ὅτι ἐκτὸς τῆς μνημῆς καὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ ὑπὸ τὴν ζωὴν ἔργου του, μᾶς ἀφησε τοὺς στοχασμούς καὶ τὰς σκέψεις του εἰς ἡμερολογιακά σημειώσεις, τὰς ὅποιας προσφάτως ἔξεδωσε ὁ κ. Ἡρακλῆς Παπαθασιλείου εἰς κομφόν τόμον 170 σελίδων.

Ἀπὸ τὸ 1946 μέχρι τοῦ 1971, εἰς συνεχεῖς ἐγγραφάς ἡμερολογίου ὁ ἐκλεκτός φίλος καὶ ἄνθρωπος ἐκφράζει τὰς αἰσθημάτα του μὲ τὰ ὅποια, δόσον ἔχει, ἐπλούτιζε τὸ περιβάλλον του καὶ ἀποτυπώνει τὰς σκέψεις του μὲ συντόμους χαρακτηριστικά παρατηρήσεις διὰ τῶν ὅποιων διαφαίνεται ἡ λάμψη τοῦ πνεύματος καὶ ὁ φιλοσοφικὸς στοχασμός του.

ΠΑΝΕΥΡΩΠΗ - ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ

Τὸ τελευταίον in memoriam τεῦχος τοῦ ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον γνωστοῦ περιοδικοῦ τὸ ὑπόποιον ἀπὸ τὸ 1972 ἔξεινδειν εἰς Γενεύην ὁ δείμνηστος Γιώργης Χρ. Λαιμός, ἀποτελεῖ μίαν πλούσιαν προσφορὰν εἰς τὴν μνήμην του καὶ μίαν ἀκόμη εὐκαιρίαν νὰ ἐκφράσουν τὰ πρός ἔκεινον αἰσθηματά των οι θαυμασταὶ καὶ οἱ φίλοι του.

Μετὰ τὸ προλογικὸν ἄρθρον τοῦ κ. Ἡρακλῆς Παπαθασιλείου, δύστις καὶ εἰχε τὴν ἐπιμέλειαν τῆς ἀνδρείας, ἀκολουθούν ἄρθρα, ἐπιστολαὶ καὶ ὅμιλαις τοῦ Πατριάρχου 'Αθηναγόρα, τοῦ 'Αρχιεπισκόπου 'Αμερικῆς κ. 'Ιακώβου καὶ πρ. 'Αθηνῶν κ. 'Ιερωνύμου καὶ τῶν κ.κ. Π. Παλαιολόγου, Γ. Καστιμάτη, Α. Λαιμοῦ, Λ. Μπουριά Ν. Ζορμπά καὶ Δ. Λαιμά, ἀναφερόμενα εἰς τὸ ἔργον καὶ τὴν προσωπικότητα τοῦ ἐκλιπόντος. Καὶ τέλος κλείει μὲ χαρακτηριστικὸς ἀποσπάσματα ἀπὸ τὸ ἡμερολόγιον του, διὰ τὸ ὅποιον γράφομεν εὐθὺς ἀνωτέρω.

Ἡ ἕκδοσις τοῦ βιβλίου αὐτοῦ ἀπετέλει τὴν ἐπιλήρωσιν ὑψηλοῦ χρέους πρὸς τὸ ἐξαίρετον τέκνον τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, τὸν μεγάλον ἀνθρωπιστὴν Γιώργην Χρ. Λαιμόν.



Θαλάσσια ἀτυχήματα

ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ «ΕΛΑΣΙΑ»

Η ΜΥΘΙΣΤΟΡΗΜΑΤΙΚΗ ΑΦΗΓΗΣΙΣ ΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΗΜΕΡΗΣΙΟΝ ΤΥΠΟΝ

Τὸ ναυάγιον τοῦ «Ἐλάσια» καὶ ιδιαιτέρως ἡ περιπετειώδης διάσωσις τοῦ πληρώματός του, ἔδωσε καὶ πάλιν ἀφορμήν εἰς πλουσίαν ἀρθρογραφίαν μυθιστορηματικῆς μορφῆς τοῦ ἡμερησίου Τύπου. Αἱ πρώται ἀσακεῖς εἰδῆσεις, ἡ ἀνέλπιστος ἀνεύρεσις τοῦ πληρώματος εἰς τὴν ἐρημονησίδα καὶ ἐν συνεχείᾳ πρόσχειροι συνεντεύξεις τῶν δισασθέντων, ἀπετέλεσαν ἐντυπωσιακὸν πληροφοριακὸν ὄλικὸν δι' ὠρισμένους συντάκτας, μὲν ἀνεπαρκῆ ναυτικὴν γνῶσιν, οἱ ὅποιοι ἐσπευσαν νὰ προβάλουν ἀστηρίκτους ὑποθέσεις καὶ νὰ ἔχαγουν συμπεράσματα.

Τὸ κακὸν εἶναι, ὅτι ἐνώπιον τοῦ κυκεδόνος αὐτοῦ τῶν ἀνευθύνων καὶ ἀντιφατικῶν δημοσιευμάτων χάνεται συνήθως ἡ συνετὴ παρακολούθησις τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν καὶ δυσχεραίνεται ἡ ἀναζήτησις τῆς ἀληθείας. Καὶ περὶ αὐτῆς μὲν θὰ ἀποφαθοῦν, ἐν καιρῷ, τὰ ἀρμόδια διοικητικὰ καὶ δικαστικὰ ὄργανα, τὰ ὅποια θὰ ἐπιληφθοῦν τῆς ὑποθέσεως. Παραμένει, δῆμος, τὸ γεγονός, ὅτι ἐκτὸς τοῦ δυσμενούς ἐντυπωσιασμοῦ τῆς Κοινῆς Γνώμης, ὁ διεθνῆς Τύπος εὑρε μίαν ἀκόμη εὐκαιρίαν νὰ ὀντλήσῃ πλουσιοπαρόχως ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς εἰδησογραφίας καὶ νὰ κάμη τοὺς δυσφημηστικοὺς ὑπαινιγμούς του κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν.

Ίδιαιτέρως ἐντυπωσίσασε τὸ Κοινὸν ἡ συνέντευξις τοῦ νεαροῦ ἀσυρματιστοῦ, ὁ δόποιος μεταξὺ τῶν ἄλλων ἐδήλωσε : «Τὸ πλοίο

δὲν εἶχε ὑποβληθῆ σὲ ἐνδελεχὴ ἔλεγχο, ὅπως γίνεται σ' ὅλα τὰ ἐμπορικά σκάφη σὲ τακτά διαστήματα».

«Ἄλλ' ὡς γνωρίζει πᾶς ὁ ἀσχολούμενος περὶ τὴν Ναυτιλίαν, ἐὰν δὲν ὑποβληθῆ εἰς ἔλεγχον ἔνα πλοίον ἐγκαίρως καὶ δὲν ἀνανεωθοῦν τὰ πιστοποιητικά του, δὲν παραχωρεῖται πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοΐας. Πῶς, λοιπόν, ἐταξίδευε τὸ «Ἐλάσιο»;

«Οἱ βάρκες εἶχαν κατανήσει σχεδὸν σουρωτήριων. Καὶ ὅμως, τὸ πλήρωμα διεσώθη μηδενὸς ἔξαιρουμενου !

«Οἱ μικρὸς φορητὸς ἀσύρματος ποὺ μεταφέρεται, σὲ περίπτωσι κινδύνου στὴν σωσίδια λέμ�ο, δὲν λειτουργοῦσε». Διερωτᾶται τις τί ἔκαμε ὁ ἀσυρματιστής εἰς τὸν προηγούμενον λιμένα, ὅπου τὸ πλοίον παρέμει-

νεν ἐπὶ μακρόν. Εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του ὑπάγεται ἡ ἐπισκευὴ τοῦ ἀσυρμάτου.

Πρέπει νὰ μὴν εἶναι κάποιος ναυτικὸς διὰ νὰ τοῦ δημιουργηθῇ, ἔστω καὶ πρὸς στιγμήν, ἡ ἀμφιβολία, ὅτι τὸ στίγμα $12^{\circ} 9'$ βόρειον καὶ $41^{\circ} 7'$ ἀνατολικὸν εἶναι ὅλο ἀπὸ τὸ $12^{\circ} 09'$ καὶ $41^{\circ} 07'$. «Ἀλλωστε, δὲν ὑπάρχουν οὔτε $90'$ οὔτε $70'$.

Κατά τινας, ὁ ρύπος εἰς τὰ ὑφαλα τοῦ πλοίου ήτο μία ἀπὸ τὰς αἰτίας αἱ ὄποιαι προεκάλεσαν τὸ ρῆγμα. «Ἐὰν τὸ πλοίον εἶχε δεξαμενισθῆ διὰ νὰ καθαρισθῇ τὸ «Ἐλάσιο» δὲν θὰ ἔθυτίζετο !!

«Οἱ περισσότεροι ἀπὸ μᾶς εἴχαμε ἀποφασίσει νὰ φύγουμε ἀπὸ τὸ πλοίο μόλις πιάνωμε σὲ λιμάνι». Διατί, λοιπόν, κανεὶς ἔξ αὐτῶν δὲν ἔφυγε εἰς τὸ προηγούμενον λιμένα, ὁ ὄποιος ήτο καὶ ἔγγυτερον τῆς Ἐλλάδος; Φαίνεται ὅτι προετίμων τὰ μακρὰ ἀεροπορικά ταξίδια!

Πρέπει καπτότερο νὰ σταματήσῃ ἡ προχειρολογία — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἀνευθυνολογία — μερίδος τοῦ Τύπου μας γύρω ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἀτύχημα. «Οπως εἶπε καὶ κάποιος γνωστὸς παράγων τῆς Ναυτιλίας μας : «Οταν δὲν ξέρουν τί γράφουν νὰ μὴ γράφουν καὶ ὅταν δὲν ξέρουν τί λένε νὰ μὴ λένε». Εἶναι προτιμότερον.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ.: Προσφέραν πλησίον τῆς Χαλκίδος τὴν 4ην Ιουλίου, ἀνειλκύσθη ὑπὸ τοῦ ρυμαύλου «Ἀστέρι» τὴν μεθεπομένην.

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ: «Ἀποπλέυσαν ἐξ Ἀκαμπτα τὴν νύκτα τῆς 27ης Ιουνίου, προσήραξεν εἰς τὸ Κόλπον τῆς Ακαμπτας, δορείως τοῦ στενοῦ τοῦ Τιράν, ὀλίγον μετά τὸν ἀπόπλου του, ἐπὶ βραχῶδους βυθοῦ. Τὸ πλήρωμα, ἔγκαταλείψαν τὸ σκάφος παρελήφθη σῶν ὑπὸ Ιστραηλινού πλοίου. Τὸ μηχανοστά-

σιον κατεκλύσθη δι」 ύδατων.

ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΛΑΚ: Τὴν 1ην Ιουλίου ἀνεκοινώθη ὅτι ἐκτελούντο ἐπισκευαὶ εἰς Γρύνια, ἐπὶ ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ήτις Ἐλαδε χώρων εἰς τὸν ποταμὸν Γκάμπια τὴν 15ην Απριλίου.

ΑΡΓΩ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (λ.): «Ἀφίχθη εἰς Παλέρμο τὴν 11ην Ιουνίου πρὸς τέλεσιν ἐπισκευῶν εἰς τὴν μηχανήν, μετά τὸ πέρας τῶν ὄποιων ἀπέπλευσε τὴν 16ην Ιουνίου.

SOL
Always at your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece :

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.: 'Από Νέαν 'Ορλεάνην, συνεκρούσθη εἰς Σαδάννα ρίθερ τὴν 27ην 'Ιουνίου μετά μικρού ἀλιευτικοῦ, διπέρ καὶ ἐδυσθίσθη. Τὸ ἔλληγικὸν σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Τσάρλεστον τὴν 29ην 'Ιουνίου καὶ ἀφιχθὲν ἔκει τὴν ἐπομένην ἐπεθεωρήθη. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε διὰ Νιούπορο Νιούς.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ (λ.): 'Υπέστη ζημίας ἐκ προσκρούσεως ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Τσαταγκράμ» εἰς Τσαταγκόγκ ρόδι. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Τσαταγκόγκ τὴν 4ην 'Ιουλίου.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: Τὴν 28ην 'Ιουνίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Ντακάρ διὰ Σέτε, παρετηρήθη ὕδωρ εἰς τὰ διπύθμενα τῶν κυτῶν No. 2, 3 καὶ 4. Τὴν 5ην 'Ιουλίου εἰς Σέτε ἐπεθεωρήθη ὑπὸ δύνου ὅστις ἀνεύρε ὅπην διαιμέρου 2 ἵνταν εἰς τὸν πυθμένα ἔξωτερικῶν τῶν διπύθμενῶν τοῦ No. 2. 'Ετελέσθησαν πρόχειροι ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 7ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε.

ΓΚΛΟΡΙΟΖΑ (κ.): Τὸ κυπριακὸν μότοροπιν «Γκλορίόζα», 498 τόν. γκρός, προσήραξεν εἰς πλάτος 52.54' δόρειον καὶ μῆκος 01.42' ἀνατολικὸν τὴν νύκτα τῆς 25ης πρὸς 26ης 'Ιουνίου. Μετὰ δίωρων περίπου ἀπεκολλήθη δι' ιδίων τοῦ μέσων καὶ συνέχιστο τὸν πλοῦν του, ἀφιχθὲν εἰς Μπέρδικ τὴν 27ην 'Ιουνίου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.: 'Από Βιτόρια δι' "Ιμμιγχαρ, ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας εἰς τὸ No. 2 τούπιταν καὶ τὰ ἔγκαρια διαφράγματα τῶν κυτῶν No. 1 καὶ 2. Τὸ σκάφος ἀνεμένετο εἰς "Ιμμιγχαρ τὴν 12ην 'Ιουλίου.

ΔΙΔΩ: 'Αφίχθη εἰς Πόρτα Λίμον ἀπὸ Κωνσταντζᾶν τὴν 24ην 'Ιουνίου. Τὴν 29ην 'Ιουνίου ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα. 'Ημιμόνιμοι ἐπισκευαὶ ἔγενοντο ὑπὸ τοῦ πληρώματος εἰς Πόρτα Λίμον καὶ ἔχορηγήθη πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας μέχρι τὸν λιμένα τοῦ Γκάλβεστον διπού θά ἐπεθεωρεῖτο. Τὴν 1ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ Πουέρτο Κορτές.

ΕΥΑΝΘΙΑ (λ.): 'Από Μεσόγειον διὰ Βί-

λεμσχαφεν, ἀνέφερε βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 1ην 'Ιουλίου, εἰς ἀπόστασιν 4 μιλίων νοτίως τοῦ Γκέρνσεϋ. 'Εκεὶ ἀφίχθη δι' ιδίων τοῦ μέσων καὶ ἡ βλάβη ἀποκατεστάθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Τὴν 3ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΚΑΛΛΗ (λ.): Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος εἰς Ριό Χάινα τὴν 7ην 'Ιουλίου. Τὸ φορτίον οὐδὲν ὑπέστη. 'Ανελήφθησαν προσωρινοὶ ἐπισκευαὶ ἵνα δυνηθῇ νὰ λάθῃ πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ: 'Απὸ Χιούστον διὰ Χεμπόκεν (Ν. Τζ.), μέσω Φρήπορτ (Μπαχ.) κενόν, προσήραξε τὴν 5ην 'Ιουλίου εἰς πλάτος 24.16' δόρειον καὶ μῆκος 79.10' δυτικόν, λόγῳ ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανὴν. 'Υπεγράφα συμφωνητικὸν Λόοδ'ς μὲ ταῖριαν ρυμουλκῶν.

ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ (λ.): Τὴν 5ην 'Ιουλίου ἀνεκοινώθη ὅτι τὸ σκάφος εύρισκετο εἰς Κοατζακόλκος μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν.

ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.): 'Επεθεωρήθη ἐν δεξιαμενή εἰς Πέραμα, τὴν 14ην 'Ιουνίου, πρὸς διακρίθωσιν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης τῆς 4ην Μαρτίου. 'Ετελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ. Τὴν 5ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ Χαλκίδα.

ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ: 'Επεθεωρήθη εἰς 'Αμβέρσαν, ἐν δεξιαμενή, πρὸς ἐντοπισμὸν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως λαβούσης χώρας εἰς ἄγνωστον χρόνον. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΝΙΜΒΡΟΣ: Τελικῶς τὸ σκάφος δὲν ἐδυθίσθη, ὡς ἀνερέρθη εἰς τὸ τεύχος τῆς 1.7.76, ἀλλ' ἐπεστράψθη ἐπίπλεον εἰς πλάτος 27. 15' νότιον καὶ μῆκος 40.53' ἀνατολικόν, τὴν 28ην 'Ιουνίου. Τὴν 4ην 'Ιουλίου τὸ πλοῖον ἀνεφοδιασμοῦ «Σκώσιαν Σόρη» ἀνέλασθε τὴν ρυμουλκησίαν του εἰς Ντάρμπαν, ἀλλὰ δὲν ἐπετράπη ἡ εἰσοδος του εἰς τὸν λιμένα.

ΟΛΥΜΠΙΑ ΙΙ (κ.): 'Επεθεωρήθη εἰς Πέραμα τὴν 16ην 'Ιουνίου ἐπὶ ζημιῶν εἰς τὸν πυθμένα αἵτινες προεκλήθησαν εἰς ἄγνωστον

τόπον καὶ χρόνον. 'Ετελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ εἰς τὴν Ἐλικα καὶ τὴν μηχανὴν, ἀλλ' ἀνεβλήθησαν ἐπισκευαὶ εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (λ.): Τὴν 9ην 'Ιουλίου συνεκρούσθη, λόγῳ ὁμίχλης, μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Μάλερν Πρίνς» ἔξωθι τῶν δρεπανικῶν ἀκτῶν, ὑποστὰν ὁδοντώσεις εἰς τὴν δεξιάν πλευράν. Τὸ λιθεριανόν, ἐλληνικής πλοιοκτησίας, τάνκερ μετέφερε περίπου 100.000 τόν. ἀργού πετρελαίου ἀπὸ Περσικὸν Κόπτον εἰς "Αἴλ ὁ Γκραίνη.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ-ΙΣ (λ.): Προσαράξαν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Γκάλβεστον, ἀνειλκύσθη τὴν μεσημβρίαν τῆς 1ης 'Ιουλίου τῆς 20ηθείσι 4 ρυμουλκῶν καὶ ἐπεθεωρήθη.

ΟΣΕΑΝ ΛΑ-Ι-ΟΝ (λ.): 'Απὸ Γιουροπόρτ διὰ Περσικὸν Κόλπου, ἡγκυροβόλησεν εἰς Λάιμ Μπαίν τὴν 30ην 'Ιουνίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανὴν. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΠΑΛΜΣΗ (κ.): 'Απὸ Γαλάτσιοι δι' "Αμπου Ντάμπι, μὲ φορτίον ξυλείας, τὴν 8ην 'Ιουλίου εύρισκετο εἰς Χίον μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν.

ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ (λ.): Μὲ φορτίον φωσφάτων χύδην καὶ γενικὸν φορτίον ἀπὸ Νέαν 'Ορλεάνην διὰ Χιλήν, συνεκρούσθη μετὰ ρυμουλκοῦ καὶ φορτηγίδων ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Μισσισιππῆ, ἐνῷ ἐτέλει ὑπὸ τὴν διακυβέρνησιν πλοηγοῦ. 'Υπέστη σοθαράς ζημίας εἰς τὴν πρώραίν δεξιαμενήν ζυγοστοθεμίσεως καὶ ηναγκάσθη νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Νέαν 'Ορλεάνην δι' ἐπισκευάς.

ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: 'Εδεξαμενήσθη εἰς Σκιντάμ τὴν 18ην 'Ιουνίου πρὸς ἐπιθεώρησιν τῆς Ἐλικας, λόγῳ προσκρούσεως ἐπὶ φορτηγίδος εἰς Λάγος τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον. 'Ανελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί.

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.: Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ δηζελοπλοίου «Φάριντκουρ» εἰς Τσαταγκόγκ προξενήσαν εἰς αὐτὸ ζημίας.



Μ E D L I N E

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - Ήλεκτρικὸς 'Αερισμὸς κυτῶν.

Έλληνική Έταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τανάπαλων

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
MIDDLE EAST AGENTS
ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Εις τὴν ἀπουσίαν ἀμέσων ἡ ἔγγυς ἡμερομηνῶν διαταγών διὰ φορτώσεις δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Βόρειον κυρίως Ἀμερικῆν ἀπόδεσα, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν ἑποχήν, εἰς τὴν χαλαράν θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Κενὸν πραγματικὸν δημιουργεῖται διὰ τὸ προσφέρομενον τονᾶς. Οἱ φορτωταὶ ἐπωφελοῦνται προσφέροντες ναύλους ἀποραδέκτους διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Ὀπωσδήποτε, ἡ ναυλαγορὰ θὰ δεχθῇ τὸν εὐεργετικὸν ἀντίκτυπον τῆς προσεχούς ζωηρᾶς ζητήσεως δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Δυτικὴν καὶ τὴν Ἀνατολικὴν Εὐρώπην. Βελτιωμένη προξεδολεῖται ἡ κίνησις τῶν σιτοφορίων κατὰ τὸ φθινόπωρον καὶ τὸν χειμῶνα. Αἱ ἀνάγκαι τῆς καταναλώσεως διαπιστοῦνται μεγάλαι. Ναύλοι καλύτεροι θὰ πληρωθοῦν. Προύποθεσις, πάντως, ὅτι τὰ μεγάλα μικτὰ θὰ στραφοῦν πρὸς τὰ πετρέλαια, μετὰ καποιῶν δελτίωσιν καὶ τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ἐφ' ὄσον ἡ Οἰκονομία τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν συνεχίσῃ τὴν δελτίωσιν τῆς παραγωγῆς τῶν, ὥστε αἱ μεταφοραὶ τῶν πρώτων ὑπὸ νῦν νὰ ζωρεύσουν. Αἱ τιμαὶ τῶν πράγματος —καὶ τοῦτο εὐόνων σημείον— ἀνέρχονται, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ζητήσεως.

Ἡ κίνησις, ἐν συντομίᾳ, τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς, εἶχεν ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Αἱ πολλαὶ ναύλωσεις δι' Ἰαπωνίαν δι' Ἰούλιον καὶ Αὔγουστον ἀπὸ τὸν Κόλπον συνεκράτησαν πῶς τὴν ἡκιστὰ ζωηρὰν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς. Σκάφη μικρὰ ἐπέτυχον δολ. 16.50 καὶ ἀνάλογως χωρητικότητος σκάφος 52.000 τόν. τὰ \$ 10 φίο. Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον σκάφος 45.000 τόν. Ἐπληρώθη \$ 6.40 καὶ ἔτερον 57.000 τόν. \$ 6.25 φίο. Διὰ τὴν Λισσαβόνην ἄμ. φόρτωσις 27.500 τόν. \$ 11.75 φίο, διὰ τὴν Ν. Κορέαν Ἰούλιον \$ 15.75 φίο.

Ἄπὸ τὸ Νόρδερον Ρέιντζ δι' Ἀγγλίαν 20.000 τόν. \$ 11.20 φίο, Ἰούλιον, Μπαντάρ Σαπούρ 26.500 τόν. Ἰούλιον \$ 470.000 κατ' ἀποκοπὴν φίοτ. Διυτ. Ἰταλίαν 37.000 Ἰούλιον \$ 380.000 φίοις κατ' ἀποκοπὴν καὶ Ἀλεξανδρείαν Ἰούλιον 10.000 τόν. πρὸς 14.50 δολ. γκρός φόρτωσιν — ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν Ἰνδίαν, μὲ τὴν ἄφθονον συγκομιδὴν 18.500 τόν. εἰς τὰ \$ 22 (1.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ.) ἀπὸ τὸν Κόλπον.

Περιωρισμένη ἡ κίνησης ναύλωσεων ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸν "Ἀγίου Λαυρέντιου". Ἀπὸ τὸ Τσώρτσιλ διὰ Βαλτικὴν (Σοδείετ) 25.000 τόν. κριθῆ Ἰούλ. - Αὔγουστον \$ 12.50 φίο.

Γαιαίανθρακες ἀπὸ Μόμπιλ δι' Ἀγγλίαν (Νιούπορτ) ἀ.φ. 25.000 τόν. \$ 8.50. Διὰ τὸ Ἀμβούργον προσφέροντο \$ 5 ἐλ. ἐκφόρτ. ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδης 40.000 τάν. Αὔγουστον.

Παλαιοσιδήρα απὸ Οὐδημιγκτον διὰ Διυτ. Ἰταλίαν Ἰούλ. - Αὔγ. 18.000 τόν. \$ 14

φίο καὶ ἀπὸ Νόρφολκ καὶ Σαδάννων διὰ Μπιλμπάο Ἰούλ. 19.800 τόν. \$ 275.000 φίο.

"Αλευρα: Ἀπὸ Κόλπον δι' Ἀλεξάνδρειαν 20.000 τόν. \$ 31 γκρός φόρτωσιν, ἐλευθ. ἐκφόρτ. Αὔγουστον - Σεπτέμβριον.

"Απὸ τὴν Νότιον Αμερικήν: Ἐλαχιστὴ ἡ κίνησις. Ἀπὸ Βραζιλίαν διὰ Λισσαβόνα - Ἀμβούργον ρείντζ Ἰούλιον 27.000 τόν. \$ 345.000 κατ' ἀποκοπὴν φίοτ καὶ 40.000 τόν. \$ 500.000 φίοτ Ἰούλ. δημητριακά.

"Απὸ δύο λιμένας Βραζιλίας διὰ τὸ Ρότερνταμ 30.000 τόν. \$ 420.000 φίοτ καὶ Καΐδη ἢ Πασάγιες 21.000 τόν. φίοτ \$ 13.35.

"Απὸ τὸ Πλέιτ: Διὰ τὸ Κόντινεντ Ἰούλιον 26.000 τόν. \$ 16.50, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Διυτ. Ἰταλίαν 13.200 τόν. Ἰούλιον \$ 17.75, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν.

"Απὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικόν: Σιτηρὰ ἀπὸ Μόκπο Αὔγ. 10.477 τόν. \$ 15.75 μὲ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Πουαάν 19.000 τόν. \$ 16.25, ἡμέρας 5 γκρός φόρτωσιν καὶ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Νότιον Κορέαν (τάνκερ) Αὔγ. - Σεπτ. 31.000 τόν. \$ 14.90 μὲ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Αὔγ. - Σεπτ. Ἰνδίαν μικτὸν 60.000 τόν. Ἰούλιον \$ 24.50 (φορτγίδες εἰς δάρος πλοιοκτήτου).

"Απὸ τὸν Κολούμπια Ρίβερ διὰ Φιλιππίνας σιτηρὰ Αὔγ. 25.000 τόν. \$ 16.90 φίοτ. Ελαιόσποροι ἀπὸ Βανκούμερ διὰ Νότιον Ιαπωνίαν 24.000 τόν. Αὔγ. - Σεπτ. \$ 14.00 φίοτ.

Ν. Τ. Ἀφρική - Αύστραλιας κυκλικὸν Ἰαπωνίαν: Αἴτηστη ἡ κίνησις ναύλωσεων. Ἀπὸ τὴν Ν. Αφρικήν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (3 λιμένας) ἀραδόσιτον, Ἰούλ. 14.000 τόν. \$ 13.35 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Ἰούλιον.

Ζάχαρις ἀπὸ "Αγ. Μαυρίκιον δι' Ἀγγλίαν 13.500 τόν. Αὔγουστον - Σεπτ. λίρ. 12.85 φίοτ.

"Απὸ Δυτ. Αφρικήν (Νουαντιμπού) δι' Ἰαπωνίαν σιδηρομετάλλευμα 100.000 τ. \$ 3.85 φίο Ἰούλ. - Αὔγ.

"Απὸ τὸ Μούρμανσκ δι' Ἀμδέρσαν 36.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα \$ 4.00 φίο Ἰούλ.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Μὲ τὴν συνήθη, ζωηράν πως κίνησιν ναύλωσεων. Αἱ μακρῶν περιόδων ναύλωσεις δὲν ἐκλεισθησαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ναύλοι χωμάδοι, οἱ γνωστοί. Περὶ τὰ W 25-26 ἐπληρώθησαν εἰς VLCC διὰ ταξίδια ἀπὸ Περσικὸν πρὸς τὴν Δύσιν. Σκάφος 410.000 τόν. ἐναυλάθη πρὸς W 25 Ἰούλιον δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ. Δι' ἀνατολικούς προορισμούς τὰ W 20 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 35.000 τόν. καὶ μέρος φορτίου 110.000 τόν. διὰ Φορμόζαν W 42.5 Ἰούλιον.

"Απὸ τὴν Ερυθρὰν Θάλασσαν δι' Ἰταλίαν 55.000 τόν. W 83.75 Αὔγουστον.

"Ἡ ζωηρότης συνεχίζεται εἰς τὴν Καραϊβικήν. Σταθεροί οἱ ναύλοι. Διὰ τὴν Αγγλίαν - Κόντινεντ 55.000 τόν. W 55.

"Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Κόλπον Βορ. Αμερικῆς μέρος φορτίου 113.000 τόν. W 35 Ἰούλιον. Ἀπὸ τὴν Διυτ. Αφρικήν 78.000 τόν. διὰ τὴν Καραϊβικήν W 52.5 Ἰούλιον.

Νέοτευκτον 126.000 τόν. διὰ πέντε ἔτη ἔχρονον αυλάθη ἀπὸ Ἰούλιον - Δεκέμβριον 1978 πρὸς \$ 3.80 (W 72.5). Προορίζεται διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὴν Βόρειον Θάλασσαν.

τοῦ 1963, ταξίδιον Ἀδριατικῆς, 3.850 δολ. ἡμερησίως, πλέον \$ 1.500 ὅρεταῖμη μηνιαίως καὶ \$ 15.000 «μπόνους», σκάφος 16.820 τόν. τοῦ 1963. Σκάφος 15.151 τόν. τοῦ 1968, παραδοτέον μέσα Ἰουλίου Σρί - Λάνκα \$ 2.000 ἡμερησίως.

Παράδοσις Βόρ. καὶ Νότ. Αμερικήν: Ταξίδιον Βραζιλίας, μέσω Κόλπου, παράδοσις Κή Ούεστ, σκάφος 29.994 τόν. τοῦ 1960, Ἰούλιον \$ 4.500 ἡμερησίως. Ταξίδιον Γιβραλτάρ - Ἀμδούργον ρείντζ Ἰούλ., παράδοσις Σάντος, \$ 2.35 τὸν τόνον πλέον \$ 97.500 «μπόνους» 57.650 τόν. τοῦ 1968. Ταξίδιον Ἀγγλίαν - Κόντινεντ, Ἰούλιον, παράδοσις Οντάριο, \$ 3.300 ἡμερησίως, περιλαμβανομένων ὅρεταῖμη, σκάφος 8.230 τόν. τοῦ 1971. Ταξίδιον Ἐρυθρᾶς Η Περσικού Ἰούλ., παράδοσις Κή Ούεστ, ἐπαναπαράδοσις "Αντε", \$ 5.000 ἡμερησίως, πλέον \$ 1.500 ὅρεταῖμη 27.030 τόν. τοῦ 1961. Ταξίδιον μέσω Περσικού, Ἰούλιον, παράδοσις Καραϊβαζ, ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ \$ 4.750 ἡμερησίως, πλέον \$ 1.500 ὅρεταῖμη 20.830 τόν. τοῦ 1965.

Παράδοσις Μαύρη Θάλασσας οστεον: Ταξίδιον Διυτ. Αύστραλιας κυκλικὸν Ἰούλιον, παράδοσις Κωνσταντζαν, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, \$ 2.62½, σκάφος 51.735, τοῦ 1967.

Παράδοσις Μεσόγειον: Ταξίδιον Ντώρμπαν - Ντάρ-ές - Σαλάμ ρείντζ, Ἰούλιον, παράδοσις Νότ. Γαλλίαν - Αδριατικήν \$ 3.225 ἡμερησίως, περιλαμβανομένων ὅρεταῖμη, σκάφος φρήντομο τοῦ 1970.

Διὰ 4-7 μῆνας, παράδοσις "Ατλαντικόν, \$ 3.12½ τὸν τόνον, 56.100 τόν. Διὰ ἔξι μῆνας, παράδοσις Ἰούλιον, Μπαγκόκ ἢ Σιγκαπούρην, ἐπαναπαράδοσις Ερυθρὰν - Ιαπωνίαν ρείντζ, περιλαμβανομένου Περσικού \$ 2.900 ἡμερησίως, μετὰ ὅρεταῖμη, σκάφος 9.063 τόν. τοῦ 1955.

ΟΙ ΝΑΥΑΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Καὶ λὴ όπωσδήποτε ἡ ναυλαγορὰ τῶν δεξαμενοπλοίων. Ναύλωσεις πολλαὶ μεγάλων σκαφῶν ἐκλεισθησαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ναύλοι χωμάδοι, οἱ γνωστοί. Περὶ τὰ W 25-26 ἐπληρώθησαν εἰς VLCC διὰ ταξίδια ἀπὸ Περσικὸν πρὸς τὴν Δύσιν. Σκάφος 410.000 τόν. ἐναυλάθη πρὸς W 25 Ἰούλιον δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ. Δι' ἀνατολικούς προορισμούς τὰ W 20 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 35.000 τόν. καὶ μέρος φορτίου 110.000 τόν. διὰ Φορμόζαν W 42.5 Ἰούλιον.

"Απὸ τὴν Ερυθρὰν Θάλασσαν δι' Ἰταλίαν 55.000 τόν. W 83.75 Αὔγουστον.

"Ἡ ζωηρότης συνεχίζεται εἰς τὴν Καραϊβικήν. Σταθεροί οἱ ναύλοι. Διὰ τὴν Αγγλίαν - Κόντινεντ 55.000 τόν. W 55.

"Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Κόλπον Βορ. Αμερικῆς μέρος φορτίου 113.000 τόν. W 35 Ἰούλιον. Ἀπὸ τὴν Διυτ. Αφρικήν 78.000 τόν. διὰ τὴν Καραϊβικήν W 52.5 Ἰούλιον.

Νέοτευκτον 126.000 τόν. διὰ πέντε ἔτη ἔχρονον αυλάθη ἀπὸ Ἰούλιον - Δεκέμβριον 1978 πρὸς \$ 3.80 (W 72.5). Προορίζεται διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὴν Βόρειον Θάλασσαν.

RHINE - SCHELDE - VEROLME

RSV

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ:
VEROLME, WILTON, RDM, NW, NDSM, SCHELDE
ΣΤΟ ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΡΩΠΗΣ

36 ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ, 3200 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΑΙ, ΕΜΠΕΙΡΟΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΝ ΠΡΟ-ΣΩΠΙΚΟΝ· ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΙ (ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΙΟ ΑΣΗΜΑΝΤΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΙΣ ΤΑΞΕΙΔΙΟΥ ΕΩΣ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ). ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΑ (ΦΟΡΤΗΓΑ, ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΠΟΛΕΜΙΚΑ, VLCC κ.λ.). ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ. ΤΕΛΕΙΑ ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: — ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ.

ΠΡΟΥΠΟΛΟΙΤΕΜΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΑΙ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΔΙΑ. ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
12, ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλέφωνα: 422.184, 4176.435, 4176.628 - Τελέξ: 2601-2602

πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ retrospective περίοδο 1.000 hrs June 14 έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — 'Αμερικής ρέιντ', σύχι ανατολ. τοῦ Πειραιώς, έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικό.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΘΩΝ (λιθ.): 26.690 τόν. d.w. (35 π. 1.830.000 κ.π. 15 μίλ. 40 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1965) \$ 3.850 ήμερησίων, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ με κατεύθυνσην πρὸς δυσμάς, 'Ιουλίου 6—10, έπαναπαράδοσις ταξίδιον ή νότιον Κορέαν, μέσω ανατολ. ακτῆς νοτίου 'Αμερικής.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ (εἰς τάξιμο τοάρτερ): 37.030 τόν. d.w. (1.645.282 κ.π. 15 μίλ. 38 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1974) \$ 3.600 ήμερησίων παράδοσις Πορτογαλίαν 'Ιουλίου 15—19, έπαναπαράδοσις 'Ισπανίαν, μέσω ανατολ. ακτῆς νοτίου 'Αμερικής.

ΚΑΡΟΒΑ: 54.250 τόν. d.w. (2.518.000 κ.π. 15 μίλ. 50 τόν. φιούσε διλ και 3 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1975) \$ 4.650 ήμερησίων, έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού, παράδοσις αποπλέοντας έκ Μασαλαΐας 'Ιουλίου 14.

ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ: 15.850 τόν. d.w. (31 π. 2 ίντο. 822.000 κ.π. 14 μίλ. 18—19 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1973) \$ 4.600 ήμερησίων, παράδοσις 'Ισπανίαν 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Περισικόν Κόλπον.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ (λιθ.): 26.714 τόν. d.w. (15 μίλ. 40 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1965) \$ 2.850 ήμερησίων, παράδοσις 'Ιταλίαν 'Ιουλίου 15—30, έπαναπαράδοσις Ματαζάς.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ (εἰς τάξιμο τοάρτερ): 37.535 τόν. d.w. (1.080.000 κ.π. 15 μίλ. 40 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1965) \$ 5.350 ήμερησίων, παράδοσις Κάμπεν 'Ιουλίου 1—15, έπαναπαράδοσις 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντ, μέσω δυτ. ακτῶν νοτίου 'Αμερικῆς.

ΕΥΗ.Δ: 26.872 τόν. d.w. (35 π.) 14—14½ μίλ. 30—32 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1967) \$ 5.72½, παράδοσις διαπλέοντας Μόζι 'Ιουλίου 10—27, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λιμνας \$ 5.47½, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, ταξίδιον 2—4 μηνῶν.

ΙΑΣΩΝ: 16.800 τόν. d.w. (780.000 κ.π. 17 μίλ. 33 τόν. φιούσε διλ και 1½—2 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1970) \$ 4.300 ήμερησίων πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την ἀφίξην εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Γκρέιντζαουρθ 'Ιουλίου 14—16, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περισικού Κόλπου.

ΜΑΡΙΓΩ (φρήντος τοῦ 1972 εἰς τάξιμο τοάρτερ): \$ 2.550 ήμερησίων οι πρώτες 22 ήμερες, \$ 3.550 οι υπόλοιπες μετα τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Λάγος 'Ιουλίου 4, έπαναπαράδοσις Μπορντών — 'Αμβούργον ρέιντ.

ΑΙΠΣ (λιθ.): 29.994 τόν. d.w. (13 μίλ. 29 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1960) \$ 4.500 ήμερησίων, παράδοσις διαπλέοντας Κέου Ούετ 'Ιουλίου 1—10, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν, μέσω αμερ. λιμένας Κόλπου.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΠΤ (λιθ.): 27.930 τ. d.w. (1.142.100 κ.π. 13 μίλ. 28—29 τόν. φιούσε διλ και 1½—2 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1961) \$ 5.000 ήμερησίων, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας παράδοσις διαπλέοντας Κέου Ούετ 'Ιουλίου 1—10, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν, μέσω Περισικού Κόλπου.

ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.: 16.820 τόν. d.w. (740.000 κ.π. 13—13½ μίλ. 10 τόν. φιούσε διλ και 1½ τ. γκάζ διλ τοῦ 1963) \$ 3.850 ήμερησίων, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας και \$ 15.000 δώρων, παράδοσις κατά την ἀφίξην εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Σιγκαπούρης 'Ιουλίου 15—28, έπαναπαράδοσις Αδριατικήν.

ΜΑΤΕΖΑ Ζ.: 9.063 τόν. d.w. (540.000 κ.π. 14 μίλ. 28 τόν. φιούσε διλ πλέον 1½—2 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1955) \$ 2.900 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις Μπαγκόγκεκ ή διαπλέοντας Σιγκαπούρης 'Ιουλίου 15—31, έπαναπαράδοσις 'Ερυθράν Θάλασσαν — 'Ισπανίαν ρέιντ ουδὲν συμπεριλαμβανομένου Περισικού Κόλπου.

ΣΙΘΩΝΙΑ: 14.912 τόν. d.w. (667.000 κ.π. 13½ μίλ. 18 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1968) \$ 3.000 ήμερησίων, παράδοσις κατά την ἀφίξην εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν δυτ. ακτῆς 'Ινδιας ή διαπλέοντας Κολόμπο δύονταν ναυλωτῶν 'Ιουλίου 15—30, έπαναπαράδοσις αμερ. λιμένας Κόλπου ή Ατλαντικού.

ΜΑΡΙΝΑ Δ. ΓΚΡΑΝΤΕ: 23.967 τόν. d.w. (32 π. 10% ίντα. 1.197.425 κ.π. 13½ μίλ. 29 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1963) \$ 5.100 ήμερησίων, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την ἀφίξην εἰς Μαγιστλάν 'Ιουλίου 8—18, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αδεν ή Μουσκάτ, μέσω 'Ερυθρᾶν Θαλάσσας ή Περισικού Κόλπου.

ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΝΤ: 20.910 τόν. d.w. (929.914 κ.π. 15 μίλ. 32 τόν. φιούσε διλ πλέον 2 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1967) \$ 4.000 ήμερησίων, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την ἀφίξην τοῦ πιλότου εἰς 'Αμβερσαν 'Ιουλίου 1—5, έπαναπαράδοσις δυτ. Αφρικήν.

ΚΑΡΑ: 20.830 τόν. d.w. (959.000 κ.π. 14½ μίλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1965) \$ 4.750 ήμερησίων, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά τὴν ἀφίξην τοῦ πιλότου εἰς Χάλιφας 'Ιουλίου 12—23, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περισικού Κόλπου.

ΣΟΥΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΓΝ: 15.920 τόν. d.w. (776.880 κ.π. 13—13½ μίλ. 18 τόν. φιούσε διλ, πλέον 1 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1957) \$ 3.375 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις Πολωνίαν, 'Ιουλίου έπαναπαράδοσις Περισικόν Κόλπου.

ΣΟΥΙΝΤ ΜΑΡΙΑ: 15.300 τόν. d.w. (780.

000 κ.π. 13½ μίλ. 20 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1957) \$ 3.160 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις Ντώρμαν Αύγουστου 1—10, έπαναπαράδοσις Βενεζουέλαν.

ΛΗΤΩ: 9.500 τόν. d.w. (463.000 κ.π. 15 μίλ. 24 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ, τοῦ 1951) \$ 2.475 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν 'Ελπίτη Νο. 1 'Ιουλίου 16, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ (π.): 3.800 τόνιν d.w. (169.096 κ.π. 16—16½ μίλ. τοῦ 1956) \$ 2.875 ήμερησίων, παράδοσις εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Κόρκ 'Ιουλίου 5—10, έπαναπαράδοσις διάρ. ές Σαλαμάν.

ΣΑΙΝΤ ΜΙΧΑΗΛ: 16.350 τόν. d.w. (718.000 κ.π. 14½ μίλ. 25 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ, τοῦ 1961) \$ 3.475 ήμερησίων, πλέον \$ 10.000 δώρων, παράδοσις με τὴν ἀφίξην τοῦ πιλότου εἰς Πολωνίαν 'Ιουλίου 30 — Αύγουστου 20, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περισικού Κόλπου.

ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ: 13.320 τόνιν d.w. (590.000 κ.π. 13 μίλ. 20 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ, τοῦ 1959) \$ 3.100 ήμερησίων, πλέον \$ 1.000 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά τὴν ἀφίξην τοῦ πιλότου εἰς Σιγκαπούρην 'Ιουλίου 13—19, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Νοτίου Κορέας και Περισικού Κόλπου.

Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ (εἰς τάξιμο τοάρτερ): 60.542 τόν. d.w. (40 π. 10 5/8 ίντα. 2.600.000 κ.π. 14½ μίλ. 44 τόν. φιούσε διλ και 3 τόν. ντηζελ διλ, τοῦ 1969) \$ 2.37, πλέον \$ 125.000 δώρων, παράδοσις Σάντος 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις Κέπιτ Πάσσαρον — 'Αμβούργον ρέιντ.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 53.836 τόν. d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μίλ. 42 τόν. φιούσε διλ, πλέον 3 τόν. ντηζελ διλ, τοῦ 1975) \$ 2.50, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, έν κυκλικόν ταξίδιον διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Νοτίου Κορέας και Περισικού Κόλπου.

ΣΑΝΤΑ ΤΖΩΡΤΖΙΔΗ (λιθ.): 28.742 τόνιν d.w. (1.210.000 κ.π. 15½ μίλ. 36 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ, τοῦ 1971) \$ 3.380 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις μετά τὴν ἀφίξην τοῦ πιλότου εἰς Κολόμπο 'Ιουλίου 14—23, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Χάρηπον — 'Αμβούργον ρέιντ.

ΚΑΛΠΑΛΗΧΟΣ: 12.376 τόν. d.w. (620.000 κ.π. 11 μίλ. 12 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. γκάζ διλ, τοῦ 1960) \$ 2.800 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις διαπλέοντας νότιον γκάζ διλ πλέον 20 μοιρών (έωθεν Μπείρας) 'Ιουλίου 5—16, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Βατικήν, Μαρόν Θάλασσαν, Μεσόγειον, 'Ερυθράν Θάλασσαν — Σρ. Λάνκα ρέιντ (διαπλέοντας Μουσκάτ έλαν Περισικού Κόλπου) ταξίδια 4—6 μηνῶν, παγκόσμιοι μεταφοραί.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΑ

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. αμερικαν. λιμένας, ακτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλιντσεκείλ.

ΣΑΛΛ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Μαύρην θάλασσαν 32.000 τ. αμερ. λιμένας ακτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλιντσεκείλ, 90, 'Ιουλίου 1.

ΤΑΙΓΑΝΗ ΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Ινδονησίαν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, αμερ. λιμένας διαπλέοντας Καρπάτης 'Ατλαντικού, Γουόρλιντσεκείλ, 22,5, 'Ιουλίου 2.

ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Περισικόν Κόλπον 145.000 τόν. Ταϊβάν, Γουόρλιντσεκείλ, 35, 'Ιουλίου 3.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, αμερ. λιμένας διαπλέοντας Βεργώτης, Γουόρλιντσεκείλ, 80, 'Ιουλίου 5.

ΚΙΓΚ ΘΡΑΣ: Μαύρην θάλασσαν 32.000 τ. αμερ. λιμένας ακτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλιντσεκείλ, 90, 'Ιουλίου 1.

ΣΑΛΛ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Μπαχάμας 48.000 τόν. μέρος φορτίου, αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλιντσεκείλ, 92,5, 'Ιουλίου 5.

ΑΣΤΡΟ: Πούντα Καρντόν 25.000 τόν. Κιουρασό, Γουόρλιντσεκείλ 125, 'Ιουλίου 1.

ΤΙΦΟΣΟ (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 130.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλιντσεκείλ 36,5, 'Ιουλίου 17.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (λιθ.): Μεσόγειον 50.000 τόν. μέρος φορτίου Γουόρλιντσεκείλ 70, Αγγλίαν, Κόντινεντ, 'Ιουλίου 10.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Φρήπορτ 65.000 τόν. αμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλιντσεκείλ 80, 'Ιουλίου 5.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν): 'Αλεξανδρείαν 63.000 τόν. μέρος φορτίου, αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλιντσεκείλ 62,5, 'Ιουλίου 3.

ΣΕΛΕΥΚΙΑ (ex Melo): Βορ. 'Αφρικήν 200.000 τόν. Καραϊβικήν Γουόρλιντσεκείλ 92,5, 'Ιουλίου 5.

ΑΙΓΑΙΕΝΟΠΡΕΣ: Καραϊβικήν καθεράρει δυτ. ακτήν Μεσίκου, Γουόρλιντσεκείλ 105, 'Ιουλίου 10.

ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ: Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλιντσεκείλ 92,5, 'Ιουλίου 15.

ΠΑΝΑΓΙΑ: Περισικόν Κόλπον 41.000 τόν. Βουδάνη Γουόρλιντσεκείλ 102,5, 'Ιουλίου 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (λιθ.): 'Ερυθράν Θάλασσαν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιταλίαν, Γουόρλιντσεκείλ 83,75, 'Ιουλίου 10.

ΠΑΣΙΦΑΣΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Δυτ. 'Αφρικήν 78.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλιντσεκείλ 52,5, 'Ιουλίου 14.

ΦΑΝΤΑΣΥ Α.: Περισικόν Κόλπον 40.000 τόν. Βουδάνη Γουόρλιντσεκείλ 102,5, 'Ιουλίου 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (λιθ.): 'Ερυθράν Θάλασσαν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιταλίαν, Γουόρλιντσεκείλ 83,75, 'Ιουλίου 10.

ΣΤΟΛΤ ΖΕΥΣ (λιθ.): Νεάπολιν 20.000 τόν. ναυφάρη Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλιντσεκείλ 95, μέσα 'Ιουλίου.

ΕΥΑΝΘΙΑ (λιθ.): Τις 63.000 τόν. μέρος φορτίου, αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλιντσεκείλ 50, 'Ιουλίου 15.

ΤΙΤΙΚΑ: Μεσόγειον 50.000 τόν. μέρος φορτίου, δυτ. ακτήν ΗΠΑ, Γουόρλιντσεκείλ 57,5, 'Ιουλ. 10.

123.75, 'Ιουλίου 26.

ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.): Καραϊβικήν 19.000 τ. 'Αργεντινή Γουόρλιντσεκείλ 135, 'Ιουλίου 1.

ΣΚΑΠΙΡΕΙΝΤΕΡ (κ.): Σαντ Κρουά 32.000 τόν. καθαρά, λιμένας ακτῆς 'Ατλαντικού Γουόρλιντσεκείλ 95, έναν θορείως γεφύρας Τζώρτζ Οδάσιγκτον 4.

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβικήν 50.000 τόνον μέρος φορτίου, αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλιντσεκείλ 87,5, 'Ιουλίου 29.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Ανατολ. ακτήν Μεξικού 35.000 τόν. αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλιντσεκείλ 130, 'Ιουλίου 28.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ: Δυτ. 'Αφρικήν 40.000 τ. αμερ. λιμένας ακτῆς 'Ατλαντικού, αμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλιντσεκεί

“ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαί - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS: 446873 & 666169

CABLE ADDRESS:

“SHIPDAWOOD” MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

MOMBASA SHIPCHANDLERS

SHIPSTORES & PROVISIONS

P.O. BOX : 81692 — Cables : "AMKENI" MOMBASA — Phones : 21.679, 471.488, A.O.H. 20.457 — Telex : 21213 "AMKENI"

SPECIAL SERVICE TO VESSELS ON SUNDAYS AND HOLIDAYS

Representative in Piraeus: John A. Perissis, Tel: 411.2570, 417.4495, 420.341, A.O.H. 821.7103 — Telex: 21-3357 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

Huiyngs တို့ ၏ အလုပ်နည်းပညာမှု

($\delta.$ = δινεχώρησε — $\delta.$ = διηγήθη — $\xi.$ = ξέφθασε — $\delta.$ = δεξαμενόπλοιον — $\mu.$ = μικτοί)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ά. Πειραιά 27)6 διά Χαλκίδα
ΑΒΑΣ	62	11048	έ. Ιδόνια 19)6
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	έ. Ρίο Γκράντε 24)6
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ά. Μ. 'Ορλέανη 1)7 Παραμαρίμπο
ΑΒΕΝΤΖΕΡ	54	19673	ύπο παραλαβήν
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	έ. Σεπτέμβιον 22)6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. Χάρμπον P. 1)7 διά Καναδά
ΑΓΑΠΗ	69	10006	όφρημάντο 30)6 διά Μπαχέριν
ΑΓΑΠΗ	55	8902	ά. Λ. Πάλμας 25)5 διά Μασέο
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Ν. 'Υρκη 24)6 διά Σ. Κρουά
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	έ. Βαρκελώνην 30)6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ά. Π. Σάδι 1)6 διά Μεσόγειον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8574	ό. Γιβραλτάρ 37) διά Μπ. 'Αυρες
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	54	1585	κωνόπολιν 6)6
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	58	2667	έ. Σπέτζια 28)6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	63	10200	ά. Π. Καμπέλο 21)6 δι' 'Αρούμπα
ΑΓΓΗΝΩΡ	59	5728	ά. Λάγος 6)4
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	71	8721	ά. Χάρμπον P. 30)6 δι' 'Ινδία
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	56	20686	ά. Ά. 'Εστακάντα 26)6 Χόλυρουντ
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	70	18628	έ. Μιτσούντ 23)6
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	ό. Π. Σάδι 19)6 διά Κουθέτ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ά. Δάντοι 2)7 διά Γίεννιτο
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ά. Πουνταρένας 17)6 'Ακαζούτλαν
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ά. Χόγκ Κόγκ 27)5 διά Β. Κορέα
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	56	1749	ά. Πειραιά 5)7 διά Μάλτα
ΑΓΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	ά. Βαλτιμόρην 30)6 δι' 'Ελλάδα
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ά. Κάντλα 12)6 δι' Αυστραλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	έ. Ντουμπάρ 20)6
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ό. Ρότερνταν 26)6
ΑΓΓΙΟΣ Ν.	57	2144	έ. Δουνκέρκην 22)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	εις Λάγος από 25)9)75
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Ροδένια 5)5 διά Κούθα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	έ. Σάντος 27)6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	ό. Σουέζ 22)5 διά Γκιζάν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά. Ραθένια 28)5
ΑΓΓΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΣ B.	50	2167	ό. Κωνγκούλιν 10)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ά. Καράτα 29)6 διά Φρημάντζ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	68	44742	εις Μπουόντ από 22)5 (έπιοι.)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	ά. Αυδούργρον 26)5 διά Τρίπολιν
ΑΓΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	έ. Τζένταν 3)7
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	έ. Τζένταν από 4)4
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	ό. Σουέζ 17)4 διά Γκιζάν
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ V	52	1570	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	ό. Σουέζ 12)4 δι' 'Ερυθρών Θάλασσαν
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	ά. Απτιζένια 11)6 διά Λάγος
ΑΓΝΗ	46	2641	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ό. Ιζένταν 26)6
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Μαγκόύα 30)6 διά Χερβούργον
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14873	ά. Τήτη 27)6 δι' ΉΠΑ
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Ντώρπαντον 15)6 διά Μεσόντζ
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	έ. Ντώρπαντον 4)6
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	εις Λάγος από 28)8)75
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ό. Σουέζ 21)5 Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	εις Θερό από 10)12 (έπιοι.)
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ'	56	7719	ά. Λάγος 15)5
ΑΘΕΝΣ ΓΚΑΡΟΥ	58	8677	έ. Λάρνακα 9)6
ΑΘΗΝΑ	59	8132	έ. Πειραιά 18)5
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	εις Σάντος από 30)6
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	έ. Μόντρεαλ 22)6
ΑΘΗΝΑΙ-ΙΣ	58	9414	ό. Π. Σάδι 24)6 Μαύρην Θάλασσαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ-	58	16695	ά. Θέουτα 11)7 διά Χιούστον
ΑΘΗΝΗ, ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	53	11457	ά. Πειραιά 14)3 διά Δυρράχιον
ΑΘΗΝΗ, ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	ό. Σουέζ 13)6 διά Κοραμάρ
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. 'Εσκουμιν 7)6 διά Καρθαγένη
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ά. Ν. 'Ορλέανη 10)6 διά Κοραμάρ
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	ά. Λ. Πάλμας 22)6 διά Λάγος
ΑΙΓΙΣ ΑΙ-ΛΑΝΤ	68	9070	ό. Φερρόλ 1)7 διά Κωνσταντζάν
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	εις 'Ολαδέγκα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ό. Φρημάντον 4)7 διά Μπάραν
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	έ. Σκελέφετα 23)6
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙ-Σ	58	8693	έ. Σιγκαπούρην 4)7
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟΜ	72	11702	έ. Κ. Τάουν 28)6
ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165	ά. Ντώρπαντον 15)6 διά Βαλτιμόρην
ΑΙΓΙΣ ΕΛΕΝΙΚ	76	12498	ά. Ελονόρ 17)6
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΙ-Κ	74	12498	έ. Γιοκοχάμα 28)6
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ	67	21704	έ. Σάντος 28)6
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	εις Μπιλυάν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΚΝΤΟΜ	71	15387	ό. Σουέζ 5)7
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ά. Κουντέρο 26)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	ά. Αμέρεροαν 18)6
ΑΙΓΙΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ά. Μπονού 20)6 Βιλελμούρφεν
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	76	18963	έ. Φιλαδέλφεια 2)7
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	έ. Ναγκόνια 2)7
ΑΙΓΙΣ ΜΑΙ-Τ	57	8160	ό. Παναμά 1)7
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ό. Παναμά 16)3 διά Μανίλα
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΙΚ	76	12498	ό. Λεϊτ Τσάρδας 29)6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9025	ό. Γιβραλτάρ 29)6 δι' 'Αντεν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤY	59	10373	ά. Οζάκα 29)6 δι' 'Αθέναν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ	58	8350	ό. Ντουμπάτ 26)5
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΑΕ-ΙΖ	72	11702	ά. Τζουπούτ 14)4 διά Ντάρευν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ-ΙΒΕΡΥ	71	15387	ά. Κωνσταντινούπολιν 23)6 δι' Όθησσον
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	ά. Τάραντα 2)7 Μπ. Σαπούρ
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά. Σετουμπάτ 16)6 Φιλαδέλφειαν
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ	75	12498	έ. Καρθαγένην 12)6
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	ά. Π. Καρτιέ 10)6 διά Ρωσία
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ά. Κολούμπια P. 24)6
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	69	9355	ά. Π. Κελάγκα 26)6 διά Π. Σουδάν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ-ΙΝΤ	70	9200	έ. Μιγκάτο 27)6
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	έ. Μπιλυάν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	ά. Κεμπέκ 23)6
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	έ. Αντόνιο 27)6
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΡ	71	11285	έ. Βαρκελώνην 5)7 διά Ριγιέκα
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ά. Ναγκόνια 29)6 δι' 'Αντεν
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	έ. Σιγκαπούρην 4)7
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ-ΙΚ	71	11525	ά. Αυδούργρον 30)6 διά Κίναν
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	ά. Π. Αλλεγκρε 21)6 δι' 'Αμδούργρον

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Ντόρμπιαν 13)6 διά Λισσαθώνα	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ε. Νταμάμ 30)6
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Ντουπιάτη 6)7	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ε. Μπάρι 21)6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	69	99460	ε. Πειραιά 24)6	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΗΙ	63	22798	ε. Μπ. "Άύρες 29)6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Τζεμπέλ Ντανά 17)6 Χάδρην	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ε. Φιλαδέλφεια 4)7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ε. Νός 6)7	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ 59	9013	Εξωτ. Λουσάντα ἀπό 26)11	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΙΣΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Κάρυκ άλ 24)6	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ε. "Ιμινχάμ 6)7
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ά. Λαμέριο 24)6 Ν. Υόρκη	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	ὑπό παραλαβήν
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ δ.	70	105855	ε. Ράς Τανόρδα 23)6	ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75000	ά. Τέμπη Μπαίη 2)7
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Ρόττερνταμ διά Περσικόν				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Μίνα άλ Μπάκρ 8)6 Μερινά	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ-ΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ά. Ρόττερνταμ 1)7 διά Γιεραλτάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Νότντες 13)6 διά Περσικόν	ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	1923	ὑπό παραλαβήν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΟ (δ.)	69	104561	ά. Ρ. Γανούρα 14)6 Βιλελουμχάφεν	ΑΣΤΙΑ	66	2794	ά. Ρόττερνταμ 3)6 διά Γουϊρ
ΑΝΔΡΟΣ ΙΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Γιουροπόρτ 7)6 διά Ρ. Γανούρα	ΑΣΠΑΚΙ	56	4048	ε. Μπεντι 23)4 διά Κοραμάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Λ. "Αντζέλες 15)6 δι. Ίρακ	ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	ε. Παναμά 13)5 δι. "Αμδύρογυν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	ά. Γκρήκον 23)6 "Αγ. Φραγκίσκον	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΕΜΟΣ	76	8400	ε. Σάντο Ντονικό 18)6	ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει εις Πειραιά ἀπό 11)5)75
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ε. Σάντο Ντονικό 18)6	ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ .	72	20392	ε. Λ. "Αντζέλες 29)6
ΑΝΕΜΟΣ Κ.	67	2641	ε. Σιμπενίκ 3)7	ΑΣΠΑΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ε. Μπαρλέτα 27)6
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	δ. Γιεραλτάρ 30)6 διά Ν. Υόρκη	ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	δ. Γιεραλτάρ 2)7 διά Σουάμπτα
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Δάντας 4)7	ΑΣΠΙΣ	58	9378	δ. Μπάρον 22)6
ΑΝΘΗ Λ.	54	3776	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ά. Κελάγκ 22)6 διά Λιθερπούλ
ΑΝΙΤΑ	76	4617	ά. Ρόττερνταμ 30)6	ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ε. Πειραιά 16)8
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	58	12676	ε. Ρόττερνταμ 2)7	ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Φρημάντλ 17)4
ΑΝΝΑ	76	16438	εις Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. Καράται 2)7 διά Περσικόν
ΑΝΝΑ	60	16826	ε. Βιζακαπανί 26)6	ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ά. Ρόκο Πόντ 24)6 δι. ΗΠΑ
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Λ. Πλάμας 6)4 διά Λάγος	ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	ά. Χούλι 1)7 δι. "Ακαμπα
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Άμαπλα 16)6 δι. "Ακαζούτλα	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. "Αμέρροαν 5)7 Κων.πολίν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	εις Λάγος ἀπό 24)7)75	ΑΣΤΥΝΑΔΑ	56	6156	ε. "Αυτιτζάν 19)6
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Ήγε 25)6 διά Ν. Όρλεάνη	ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	ά. Καντιζ 3)7
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	δ. Π. Σάιδ 20)5	ΑΣΧΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ε. Γιοκοχάμα 30)6
ΑΝΝΟΥΑ	71	10006	ε. Τζένταν 24)6	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ε. Σάντος 30)6
ΑΝΝΟΥΑ II	60	8509	δ. Σουές 4)7	ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	4641	ά. "Αυτιτζάν 5)6 δι. "Ελλάδα
ΑΝΣΩΝ (δ.)	59	19801	δ. Μπούκοπορτ 19)6 δι. "Αρούμπα	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Βαλτιμόρην 5)7 δι. "Αρούμπα
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Ρ. Γκράντε 2)6 διά Βερακρούς	ΑΤΑΛΑΝΤ Π.	68	100282	ὑπό παραλαβήν
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	εις Λάγος ἀπό 16)10)75	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	δ. Σουές 22)4
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	ά. Σιάτιστ υπό συμπλήρωσιν				
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Ντόγα 26)4 Μπ. Σαπούρη				
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	2985	δ. Μπρούνομπούτελ 2)7 "Ανναμπα				
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	67	24829	ε. "Αμδέρροαν 3)7				
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	58	9585	δ. Π. Σάιδ 6)7 διά Μεσσάουα				
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΜΠΑΕ-ΣΙΝΓΚ (μ.)	76	59141	ε. Λισσαθώνα 6)6				
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΛΟΥΣΕΡ	59	9584	δ. Κοιλόποι 1)7 διά Νταμάμ				
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	75	59141	δ. Κωνιπολίν 14)6				
ΑΝΤΖ. ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	άργει εις Λόχημεστρατ ἀπό 14)1				
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	ά. Π. Κελάγκ 5)7 Σόχη Κόγκ				
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ε. Βαλενθία 3)7				
ΑΝΤΙΓΩΝΗ Ε. (δ.)	57	10999	εις Όζακα υπό συμπλήρωσιν				
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	ά. Σουδάμπα 20)6 διά Π. Σουδάν				
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	εις Λάγος ἀπό 19)9				
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	ά. Αντζέλες 13)6 διά Τσίμπα				
ΑΝΤΥ	56	7689	άργει εις Πειραιάς ἀπό 5)4)75				
ΑΝΤΩΝΑΚΙ	49	6594	ά. Αμδέρροαν 24)6				
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Βανκούβερ 30)6 διά Κάρντιφ				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ε. Ακαπνί 17)6				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ	61	10952	ε. "Αλμπερνί 3)7				
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ά. Γκρίλογκ 6)7 δι. Αιγυπτον				
ΑΠΕΣ	73	16397	ε. Θέουτα 21)6 διά Ν. Υόρκη				
ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.)	59	13022	ε. Πειραιάς 28)6				
ΑΠΟΛΩΛΩΝ	70	18662	ε. Ντόρμπιαν 9)6 διά Ν. Όρλεάνη				
ΑΠΟΛΩΝΙΑ	61	11127	εις Τζένταν ἀπό 1)2				
ΑΠΟΛΩΝΙΑ ΒΙ-ΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	δ. Κωνιπολίν 16)6				
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	εις Πειραιάς ἀπό 30)5)75				
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ε. Σόλεντ, "Ανκορέπτης 29)5				
ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ	62	6929	ε. Ντουμπάτη 30)6				
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	εις Σουές 15)6 διά Σιγκαπούρην				
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	εις Λάγος ἀπό 8)9)75				
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16710	ε. Λά. Γκουνάρια 12)6				
ΑΠΟΣΤΟΛΑ. ΑΝΔΡΕΑΣ	72	19830	ὑπό παραλαβήν				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ε. Οχα 13)6				
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Τζιμπούτη 10)4 διά Κίναν				
ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Τζιμπούτη 10)4 διά Κίναν				
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Λισσαθώνα 30)3				
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ε. Κίγκοντα 12)4				
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Μ. άλ. Αχαντί 22)5 Μπ. Σαπούρη				
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Αμπιτζάν 19)6 διά Μονοροβία				
ΑΡΓΥΡΟ	59	7875	ά. Π. Σάιδ 23)6 δι. "Αντεν				
ΑΡΓΩ ΠΑΙΩΝΗΡ	76	1579	ε. Κοντζ 3)7				
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ε. Μπρούνομπούτελ 15)6 Ντουάλα				
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ε. Ρόττερνταμ 1)7				
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ὑπό παραλαβήν				
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	1062	ε. Σαντάτε 24)6 (πρός διάλυσιν)				
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Βιζακαπανί 27)6 "Αλεξάνδρειαν				
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Σιμούζ 30)6				
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ. Μπρούνομπούτελ 3)6				
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Σιγκαπούρην 29)6 δι. "Αδστραίλαν				
ΑΡΙΕΣ	72	3446	ά. Λιεζρόπουλ 3)7				
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ε. Λιεζρόπουλ 3)7				
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Κόμπη 30)6				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	δ. Γιεραλτάρ 2)7 διά Τύνιδα				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ε. Σαουθμπούτην 12)5 δι. "Αθάννα				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΥΛΛΑΣ	57	6452	ε. Ντουμπάτη 23)5				
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Μελδόύνη 6)7				
ΑΡΙΣΤΟΝΟΦΟΣ	76	11700	ε. Κολόμπα 3)7				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	δ. Σιάτιστ 23)6 διά Μεσσάουν				
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	δ. Σάιτ 30)6 διά Ρόττερνταμ				
ΑΡΙΣΩΝ	73	13635	ε. Σιγκαπούρην 18)6				
ΑΡΚΑΣΙΑ	54	8825	ε. Σιγκαπούρην 24)6				
ΑΡΚΑΜΑΡ	59	9003	ε. Καλαμπά 5)6				
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	εις Λάγος 2)3				
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ε. Μασσαλίαν 5)7				
ΑΡΜΑ	58	9364	ε. Ρόττερνταμ 28)6				
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Π. Κεμπάτη 19)6				
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	άργει εις Πειραιάς ἀπό 23)2				
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	δ. Γιεραλτάρ 2)7 διά Σ. Τζόν				
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	εις Πειραιάς ἀπό 30)8)75				
ΑΡΟΣ	48	3783	ε. Ριγύεα 30)6 διά Μπαρλέττα				
ΑΡΟΥΑΝΑ	54	1960	ε. Σουέζ 12)5				
ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Φορταλέζ 10)6 διά Μανάους				
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ε. Ντόρντρετ 27)6				
ΑΡΤΑ	55	1875	ά. Γκάλγουαντ 10)6 δι. "Αλγέριον				
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ε. Τζένταν 24)6				
ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	άργει εις Πειραιάς ἀπό 25)10)75				
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	δ. Γιεραλτάρ 22)6 Μπ. "Άρες				
ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ά. Κοραμάρ 21)6				

ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	ά. Μάλτα 26) διά Μασσαλίαν	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ ..	73	19451	δ. Γιαναμάδ 25) διά Ρότερνταμ
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Ρ. 'Ιανέριο 28) διά Γένοβα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	ε. Κιουρασάο 29) 6
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9256	ύπο παραλαβήν	Γ. ΠΡΟΓΕΚΤΩΡ (δ.) ..	74	18204	ά. Φιλαδέλφεια 17) διά Κιουρασάο
ΓΙΑΝΝΕΛΑΣ (δ.)	65	28648	δ. Π. Σάιδ 24) 6	Γ. ΠΡΟΥΒΑΓ'ΝΤΕΡ δ.	75	18265	ά. Κιουρασάο 30) διά Στάνλιου
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	ά. Καράτοι 1) 7	ΓΟΥΟΔΙΕΡ	54	4389	ε. Γατάκια 6) 6
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΜΑΤ.	67	13091	ά. 'Αιμέροπα 2) 7 διά Χάθρην	ΓΟΥΟΔΙΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.) ..	62	24749	ά. Χονούλους 26) διά Μ. ἀλ Φαχάλ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	65	22494	δ. Παναμά 2) 6	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV ..	72	9070	ά. Νταμάμ 1) 7 διά Κουβέιτ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΝΤ (δ.) ..	60	29120	άργει εις Πειραιά από 17) 2) 75	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ά. Ντόρμπιαν 16) διά ΗΠΑ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Ντουμπάι 30) 6	ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ε. Π. 'Ελιζαμπεθ 23) 6
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	54	8603	ά. Βούδηπο 5) 3	ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. Λιασσάθωνα 29) 6
ΓΙΟΥΡΠΙΤΕΡ	52	8129	ε. Τίτακούδη 30) 6	ΔΕΜΑΡΤ	64	9107	ε. Π. Σουδάν 8) 6
ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	53	4481	ε. Μπ. 'Άρες 28) 6	ΔΕΣΣΙΟΝΑ	60	11489	ε. Λιέρνο 25) 6
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΝΘ	69	4037	ά. Σάντος 26) διά Λάγος	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Ταλκαχούάνο 27) διά Τσάναραλ
ΓΙΟΥΡΟΓΚΡΕΙΣ	72	3944	ύπο παραλαβήν	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Σουέζ 4) 7 διά Τζένταν
ΓΙΟΥΡΟΑΗΝΤΕΡ	72	18885	δ. Παναμά 15) 6 διά Δ. Μεξικού	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. II ..	52	7307	ά. Πειραιά 29) 6 διά 'Αιμέροσαν
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	ά. Λάγος 18) 5	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.) ..	65	35619	ά. Γκαλέστα Ποίντ 25) διά ΗΠΑ
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	εις Λάγος από 12) 9) 75	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ά. Κότκα 1) 7 διά 'Αλεξανδρειαν
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	ε. Φιλαδέλφεια 1) 7	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	5913	ύπο παραλαβήν
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	ε. Ντεμεράρα 26) 6	ΔΕΣΣΙΟΝΑ I.	51	1575	δ. Σουέζ 15) διά Γκιάν
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481	ε. Τζένταν 17) 4	ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ δ.	63	16417	ά. 'Εμπειν 26) 3
ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΑΔ	54	4893	ά. Σπέτζα 1) 7 διά Βενετίαν	ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.) ..	64	16417	άργει εις Χαλκίδα από 23) 12
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ- ΠΕΝΤΕΝΣ	58	5175	ε. Τζένταν 3) 7	ΔΗΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ε. Ντουεντιν 6) 7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΝΣΕΣ	72	15886	δ. Μπρόνιμπουτελ 20) 6 'Υμουντεν	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Καρπέι 17) 11 διά Ρωσίαν
ΓΙΟΥΡΟΣΑΥ	74	20623	ε. Νταμά 28) 5	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 4) 7
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5009	έ. Ναγκόρια	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Α.	65	4711	ά. 'Αδίλες 21) διά Κλήθελαντ
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103	ύπο παραλαβήν	ΔΗΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ε. 'Αματεράτα 22) 6
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	57	8549	δ. Σουέζ 1) 7 διά Χάτφογκ	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ ..	56	3333	ε. Ρότερνταν 3) 7
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	2792	ύπο παραλαβήν	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ε. Πόραγκρουν 30) 6
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Μανός 8) 6 διά 'Αμβούργον	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Φ. Φ.	63	18826	ε. Πειραιά 12) 6 (έπισκ.)
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	ά. 'Αιμέροπα 1) 7 διά 'Ασρούς	ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ- ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	ε. Βαλτιμόρην 4) 7
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	άργει εις Πειραιά από 24) 2	ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	εις Γένοβα από 2) 6
ΓΚΑΙΓ. ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	ε. Νιού Τουτικούρι 25) 6	ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	εις Λάγος από 12) 10) 75
ΓΚΑΛΑΞ	45	3312	ά. Χάιφε 18) διά 'Ηράκλειον	ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	ά. Κ.Τάουν 26) διά Κουβέιτ
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	61	28917	ε. Σιγκαπούρη 3) 5	ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	71	10190	ύπο παραλαβήν
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΗΧΟΡΣ. δ.	64	50758	ά. Λ. 'Αντζελες 14) 6 Πασακαγκούδων	ΔΗΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ- ΚΟΣ	71	16226	δ. Παναμά 9) διά 'Ιαπωνίαν
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	ά. Πειραιά (1.Κ.) 25) 6	ΔΗΗΜΟΣ	54	4486	ά. Μ. ἀλ 'Αχμαντί 2) 7 διά Μπάρων
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	53	6000	ά. Λειόρες 3) 7 διά Λισσαθώνα	ΔΗΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	10246	ε. Βούλανη 29) 6
ΓΚΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥ- ΝΙΤΥ (δ.)	58	12168	άργει εις Πειραιά από 21) 1	ΔΗΗΜΟΣ ΖΩΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	δ. Κων/πολιν 27) 6 Μαύρην Θάλασσαν
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕΓ'ΝΤ.	60	8150	ά. Αέρας Πάλμας 17) 10	ΔΙΑΚΑΝ ΚΡΕΓΕΙΣ	65	5255	ά. Ντεμεράρα 29) 5
ΓΚΛΟΜΠΑ ΧΟΟΥΓ. δ.	60	22944	δ. Πρόβιτενς 27) 6 Φιλαδέλφειαν	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ά. Τούτιαδέκα 2) 8 διά Καστελμάρε
ΓΚΑΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	45161	ά. Κάρρυ από 24) 6 διά Τεργέστην	ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	εις Λάγος από 7) 1
ΓΚΛΟΡΟΥ	52	2077	δ. Σουέζ 25) 6	ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΝΟΥ	66	8132	ε. Πειραιά 14) 6
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ .	59	8523	ά. Λειόρες 3) 7 διά Λισσαθώνα	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ- ΡΑΣ (μ.)	72	42250	ε. Νταμπέρ 16) 6
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ- ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Νιούκαστλ 16) διά Κουβέιτ	ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Λ. Τσάρλες 29) 5
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.) ..	56	21049	άργει εις Πειραιά από 12) 12) 74	ΔΙΑΣ	71	16606	ε. Π. Λινκόλν 25) 6
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΣΗΚΑ	76	12959	εις Σιούκάμα ύπο συμπλήρωσιν	ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	εις Τογιοχάσι ύπο συμπλήρωσιν
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΣ ..	73	16439	ά. Σάντος 26) διά Μπ. 'Άρες	ΔΙΔΩ	46	3851	ε. Π. Κορτές 6) 7
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ ..	71	12959	ά. Βενετίαν 3) 7 διά Παλέρμου	ΔΙΗΦΟΡΟΣ (μ.)	64	42314	ύπο παραλαβήν
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ά. Λ. 'Αντζελες 24) διά Μπαλμπόδα	ΔΙΩΡΙ ΙΙ	59	7801	εις Λάγος
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΛΑΝΟΣ	69	11148	ά. Ρεσφ 29) 5 διά Μασέτο	ΔΙΩΝΗ	54	1832	ά. Σουέζ 26) διά Τόνιδα
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ά. Π. 'Άρθουρ 22) 6	ΔΟΡΥ	54	4784	δ. Γιβραλτάρ 23) διά Λιθώνη
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ά. Ν. Γουεστμίντερ 24) 6	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Γκάλεστον 26) 6
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	εις Σιγκίου ύπο συμπλήρωσιν	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ε. Μπ. Σαπάρ 29) 5
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	ά. Σιγκαπούρη 4) 7 διά Μπαχρέιν	ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ά. Κοραμπάρ 1) 7
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ά. Λιέρποντ 23) 6	ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Βαλτιμόρην 5) 7 διά Σιόνεν
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12959	ά. Μπρόνιμπουτελ 12) 6 διά Σάντος	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. Κοραμπάρ 1) 7
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Βιτόρια 22) 6	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ά. Μπάρων 30) 6 διά 'Αλγερίου	ΔΩΡΑ	52	7675	εις Λάγος από 22) 12
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Παναμά 28) 6 διά 'Αλγερίου	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	70	18662	δ. Κων/πολιν 15) διά 'Οδησσον
ΓΚΛΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	ε. Ρίο Γκράντε 29) 6 διά Χιούστον	ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381	δ. Σουέζ 21) 5 διά Μπ. Σαπάρ
ΓΚΟΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ά. Χάμπτον ρ. 27) 6 διά Βραζιλίαν	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'Μ	72	16398	ε. Ιμινχαρ 5) 7
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	ά. Κων/πολιν 14) 6 Μαύρην Θάλασσαν	ΔΩΡΟΦΘΕΟΣ Τ.	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28) 6	ΔΩΡΟΣ	56	9070	ά. Τενερίφη 29) 5 Π. Χάρκουρτ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	ά. Μπ. 'Άρες 14) 4 διά 'Αθάνα	Ε. Α. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	δ. Παναμά 13) 6 διά 'Αθάνα
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Αιμέροπα 5) διά Κόνακρυ	Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	ά. Φρήρπορτ 22) 6 Πασακαγούλα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ε. Νταμάρ 20) 6	ΕΒΕΔΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Τεργέστην 30) 6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ.	63	15373	δ. Μπρόνιμπουτελ 19) 6 'Αργεντινή	ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	ά. Βενετία 3) 7 διά Πειραιᾶ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'Μ	62	15389	ά. Π. Κελάγκ 4) 7 διά Σέτε	ΕΒΜΑΡ	76	16396	ά. Καζαμπλάνκα 1) 7
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ά. Πειραιά 30) 6 διά Συρίαν	ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ά. Τζιμπούτι 25) 6 διά 'Ασσάμπ
ΓΚΡΕΙ-Σ. A.	71	16306	ά. Σάντος 17) διά Παρανάγουα	ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289	ά. Μπαρόπαρ 7) 4 διά Κίναν
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	εις Λάγος από 30) 9	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ά. Λούδινον 6) 7 διά Ντόρμπαν
ΓΟΡΓΩ	58	7061	ά. Κ. Τάουν 29) 6 διά 'Οσλο	ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ	54	7835	ε. Μ. ἀλ 'Αχμαντί 14) 6
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ε. Βούδηπον 12) 6	ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	57	24698	ά. Πουνταρένας 13) 6 διά 'Ακαζούτλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑΣ	75	19451	δ. Σουέζ 14) 6 διά Κίνα	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Ριο Γκράντε 10) 6 διά Βόνια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΥ	72	19426	δ. Βενετία 13) 6 διά Κάμσαρ	ΕΚΑΒΗ	56	11528	ά. Καζαμπλάνκα 4) 7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Παναμά 29) 6	ΕΚΤΟΝ	62	11428	ε. Καζαμπλάνκα 4) 7

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.
 Lee House, London Wall, LONDON E.C.2Y 5AB
 CABLE ADDRESS: LANFALL LONDON - TEL.: (01) 600-1766 - TELEX: (51) 863157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.
 67, Akti Miaouli, PIRAEUS
 CABLE ADDRESS: ADRIAD PIRAEUS - TEL: 4521011 - TELEX: (21) 2236

ΕΚΤΩΡ	55	1585	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16004	Ε. Ρίγα 1)6
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ά. Θρή ρίθερς 23)6		ΕΥΡΟΣ	62	29632	ύπό παραλαβήν
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ε. Μπάρου 7)7		ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	εις Μένα ἀλλ. Αχιμαντί ἀπό 5)4
ΕΛΑΦΙ	68	19667	δ. Παναμάδ 27)6		ΕΥΤΕΡΠΗ	55	7798	δ. Π. Σάδι 29)6 διά Ντουμπάτι
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ε. Κοραμάδ 29)6		ΕΥΧΥΧΙΑ	67	12669	δ. Παναμάδ 29)6
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ε. Σουέζ 21)6 διά Δ. Αδστραλίαν		ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	δ. Π. Σάδι 24)6 διά Ρόστοκ
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VI	51	7264	εξώθι. Κέας ἀπό 3)12		ΕΦΗ	58	2555	ύπό παραλαβήν
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ε. Μόντρεαλ 31)5 διά 'Αθάνα		ΕΦΦΗ	55	5008	ε. Χάιφα 4)7
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ε. Λιθόρων 2)7		ΖΑΝΝΕΤ	58	4529	ε. Πόρτο Βέσομε 24)6
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	ε. Ριγιέκα 27)6 διά Σαμψούντα		ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ά. Κόπερθικ 18)6 διά' ΗΠΑ
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ε. Μίλφορτ Χάφεν 21)6 διά Βομβάνην		ΖΑΡΑΙΟΥΣΙΡΑΣ	61	10965	ε. Κ. Τάουν 2)7
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ε. Μπρισμπάτη 21)6		ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	ε. Νταμάδ 1)6
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	ε. Ριγιέκα 21)6 διά Θεσ(νίκην		ΖΕΑ ΣΚΑΪ·	58	4169	ά. Καντίς 15)4 διά Λάγος
ΕΛΕΝΗ Τ.	49	4294	ά. Δουκέρην 3)7		ΖΗΝΩ	68	9582	ά. Κόπερ 2)7 διά' Ζχλαντ
ΕΛΕΝΜΑ	58	5769	εις Λάγος ἀπό 6)9)75		ΖΙΡΙΑ	71	4771	ά. Αμεδόργον 26)6 Κούμι Μπαΐη
ΕΛΕΝΟΣ	50	7392	ά. Φρέτσαν 23)6 διά Μονρόβια		ΖΟΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Κιουρασός 30)6 Σέλλ. Χάφεν
ΕΛΕΥΣΑ	63	9916	ε. Χιούστον 17)6		ΖΟΝΙΑ (δ.)	52	11516	άργει εις Πειραιά ἀπό 16)2)75
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	ά. Άμεθέραν 1)4		ΖΥΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	ε. Σιγκαπούρων 19)6 Ντάρ ές Σαλάμ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	29	2581	ά. Πόρτ Σάδι 20)6		ΖΩΗ	39	1266	ε. Βούδανη 28)6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	ά. Λας Πάλμας 22)6 διά Ρουέν		ΖΩΗ Γ.	57	3828	ε. Αμβέρσαν 3)7
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Πόρτ Σάδι 20)6		ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	ε. Κων(πολ)ιν 5)6 διά Γαλάτοι
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ε. Βοστώνη 4)4		ΗΒΗ	70	2867	ά. Σάντος 26)6 διά Ρότερνταμ
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Κ. Τάουν 3)6 διά Λάγος		ΗΛΙΑΣ	47	3575	ά. Σάντος 27)7
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	ά. Μπουσαν 11)5 διά Μόλι		ΗΑΙΟΣ	57	4499	ά. Ντόρα 15)6
ΕΙΑΝΑ	51	3917	ά. Σάν Χοεδ 8)6 διά 'Αγ. Βικέντιον		ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Άμεθέραν 30)6 διά Λαττάκια
ΕΙΝΕΔΑ	50	4675	ά. Μπρούναμπουτελ 30)6 Στεττίνον		ΗΡΩ	65	23535	ά. Σάντος 26)6 διά Ρότερνταμ
ΕΙΣΙΑΒΕΤ	48	1989	ά. Χουέλθα 14)5 διά Τενές		ΗΣΙΑΡ	57	9473	ά. Λόριεν 2)7
ΕΙΤΙΣΑ	45	1764	ε. Κόπερ 4)7		ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ά. Ντόρερ 2)7
ΕΙΑΚΑΝΤΙΑ	72	1994	ά. Λάγος 1)5 διά 'Ορκίκα		ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Χάργκοσαν 14)6 διά Λύμπεκ
ΕΙΑΛΑΣ	56	4380	ά. Φριπορτ 23)6		ΘΑΝΟΣ Κ.	69	2998	ύπό παραλαβήν
ΕΙΑΛΑΣ ΙΝ ΕΙΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Ρίγα 27)6		ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ε. Μοντεβίδε 20)6
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΑΙ'ΝΤΗΑ	72	8987	ε. Τζιμπούτι 4)6		ΘΑΣΟΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ	76	9000	εις Τόκιο ύπό συμπλήρωσιν
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	7510	ά. Αλεξάνδρειαν 25)6 Λαττάκια		ΘΕΛΑΙΕΝΗΣ	45	5031	ε. Θεσ(νίκην 15)6
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	εις Τζένταν ἀπό 2)4					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝ	71	10328	ά. Χάμπτον ρόδις 29)6 διά Χιούστον					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ε. Βαλτιμόρην 2)7					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	ε. Κολόμπι 1)7					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΑΙΩΡΕΑ	60	7293	ε. Γιβράελον 27)6 διά Χοντέντα					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	ε. Σουέζ 4)4 διά Γένυπο					
ΕΙΑΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	ά. Νταμάδ 25)6 διά Κουβέιτ					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Σουέζ 4)7 διά Βομβάνην					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	62	6659	ε. Κων(πολ)ιν 30)6					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ά. Βενετίαν 6)7 διά Τεργέστην					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ	71	10327	ά. Καράτος 30)6 διά Νταμάδ					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Χάμπτον ρόδις 2)7					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ε. Πειραιά 26)6 διά Ν. 'Υόρκην					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ά. Κουβέιτ 27)6 διά Ντουμπάτι					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ·	62	7259	ε. Τζένταν 11)6					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Βαλένθια 12)6 διά Κ. Τάουν					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. 'Ακαμπα 19)6					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Κ. Τάουν 20)6 διά Ν. 'Υόρκην					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Βαλένθια 28)6 διά Ντώρημπαν					
ΕΙΑΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. 'Ακαμπα 25)5					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Χάλιφας 5)7 διά Καλκούττα					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘΟ	72	10327	ά. Μπαχρέντ 2)7 διά Νταμάδ					
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Μαπούτο 1)7					
ΕΙΕΡΕΩΣ	52	2778	ε. Σουέζ 13)6 διά Γκιζάν					
ΕΙΛΗ	62	12808	ά. Ντητρόβι 1)7					
ΕΙΛΗ	57	2555	ε. 'Ακαμπα 29)5					
ΕΙΛΗΝΙΔΑ	66	9384	ά. Πειραιά 31)7 διά Θεσσαλονίκην					
ΕΙΛΗΝΟΡΑ	66	10132	ε. Σ. Αντόνιο 26)6					
ΕΙΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Αντόνιο 26)6 διά Π. Σεντράλ					
ΕΙΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Αμεθέραν 23)6 διά Π. Σεντράλ					
ΕΙΑΝΑΙ	66	8937	ά. Βουλώνη 20)6 διά Ντουάλα					
ΕΙΑΜΕΑ	51	4847	ά. Μπρούναμπουτελ 2)6 διά 'Αννάμπα					
ΕΙΑΝΤΑΙΑ	65	8085	ά. Πόρταρ 4)6					
ΕΙΑΝΤΙΑ	55	6515	ά. Μπιλμπάρι 14)6 διά 'Αθάνα					
ΕΙΑΝΑ	69	6359	ε. Σαντρέλαν 18)6					
ΕΙΑΣΕΑΝ	65	20514	ε. 'Οζάκα 15)6					
ΕΙΑΠΙΔΑ	46	3472	εις Πειραιά ἀπό 6)3					
ΕΙΑΠΙΣ	71	9885	ά. Λισσαθώνα 9)6 διά Λά. Γκουάιρα					
ΕΙΑΠΙΣ	56	3656	ά. 'Αμεθέραν 20)5 διά Ιμινχάμ					
ΕΙΑΝΝΟΥΧΑ Κ.	59	11840	ά. Μαπούτο 5)7 διά Κ. Τάουν					
ΕΙΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ε. Νταμάδ 27)6					
ΕΙΜΠΙΑ	55	2555	ά. Μπρούναμπουτελ 11)6 διά 'Ορέν					
ΕΙΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡ. (μ.)	65	37469	ε. Βίλλεμασταν 19)6					
ΕΙΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Χιούστον 17)6					
ΕΙΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	εις Λάγος ἀπό 30)9)75					
ΕΙΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Παναμά 21)3					
ΕΙΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7271	ε. Γουάρρου 16)6					
ΕΙΡΗΜΣ	60	9959	ε. Μάλτα 7)6					
ΕΙΡΗΜΗΣ	72	16055	ε. Ντουλόθ 1)7					
ΕΙΡΗΜΟΝΗ	61	9068	ε. Τζέντα 28)6					
ΕΙΣΠΟΙΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ε. Μπιλμπάρι 9)6					
ΕΙΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ε. Τρινικούαλ 22)6					
ΕΙΑ	59	11894	ε. Γλασκώθην 5)7					
ΕΙΑΓΓΕΙΑ (δ.)	61	22119	άργει εις Πειραιά ἀπό 4)4)75					
ΕΙΑΓΓΕΙΑ	64	2763	ά. Λάγος 27)6 διά Κόπεμ					
ΕΙΑΓΓΕΙΛΣΙΣΤΡΙΑ	67	13195	ε. 'Αμεθέραν 23)6					
ΕΙΑΓΓΕΙΟΣ (δ.)	54	10251	εις Πειραιά ἀπό 5)2					
ΕΙΑΓΓΕΙΟΣ Μ.	49	4713	ά. Π. Σάδι 20)6 διά Πειραιά					
ΕΙΑΛΗ	59	7271	ε. Ακαμπα 19)6					
ΕΙΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ε. Πάρτιγκοντ 5)7					
ΕΙΕΝΓΕΙΑ	67	9854	ά. Νεδόπολιν 21)6 διά Πειραιά					
ΕΙΕΝΓΕΙΑ I	59	8526	εις Τζένταν ἀπό 11)2					
ΕΙΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977	ά. Πλάμας 29)6 διά 'Ολλανδίαν					
ΕΙΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΗΝ (δ.)	58	12417	δ. Ντισέρ 9)6 διά Γιβραλτάρ					
ΕΙΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Ντόχε 16)6					
ΕΙΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ 57	59	9061	ά. 'Αγ. Βικέντιον 31)5 Πειραιών					
ΕΙΓΕΝ. ΧΑΝΔΡ (δ.)	69	103194	άργει εις Πειραιά ἀπό 21)175					
ΕΙΔΟΚΙΑ	56	7209	ά. Σιγκαπούρων 20)5 'Ινδονησίαν					
ΕΙΔΟΚΙΑ	48	3198	ε. Παρίσιον 25)6					
ΕΙΕΝΑΠΗΣ ΕΡΑ	62	9706	ε. Σουέζ 17)6 διά Μπ. Σαπούδρ					
ΕΙΕΝΑΠΙΣ	51	4177	ε. Ρότερταν 2)7					
ΕΙΥΗ	70	10006	ε. Γιοκοχάμα 16)6 Χοντέντα					
ΕΙΥΗ Α.	62	5496	ε. Τζιμπούτι 30)6					
ΕΙΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	58	8122	ε. Σουέζ 7)4 διά Ντουμπάτι					
ΕΙΥΗ Α.	67	14800	ά. Σ. Αντόνιο 20)5 διά Κορίντο					
ΕΙΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ε. Ταυτικό 13)6					
ΕΙΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Γδύνα 2)7 διά Κόλπον ΗΠΑ					
ΕΙΥΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.)	54	12423	άργει εις Πειραιά ἀπό 14)75 (ἐπ.)					
ΕΙΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ε. Σουέζ 5)6					
ΕΙΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Χόγκ Κόγκ 15)5 Χοντέντα					
ΕΙΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Γκουαγιακή 20)6 Κοίτσομπαλ					
ΕΙΞΕΙΝΟΣ	50	4734	ά. Θέουτα 12)4 διά Λάγος	</td				

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ .	71	9074	δ. Δουνκέρκην 11)6					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ά. "Αμετορτας 16)6 διά Μόντρεαλ					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	ε. Σάφι 18)6					
ΚΑΛΛΙΠΟΔΙΣ (δ.)	59	12353	ε. Ν. "Ορλεάνη 24)6					
ΚΑΛΤΕΣ ΚΕ-111								
ΤΑΟΥΝ (δ.)	58	13491	ε. Κ. Τάουν 3)7					
ΚΑΛΥΨΩ	67	12949	ά. Κόπερ 27)6 διά Ρόττερνταμ					
ΚΑΛΥΨΩ	69	6082	ε. Νταμάμ 27)6					
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	ε. Ρόττερνταμ 17)5					
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	13005	ά. Βανκούβερ 18)6 διά "Ινδίαν					
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ε. Ραένα 29)6					
ΚΑΝΤΕΛΘΕΔΑΣ	54	7311	ά. Καράτσι 4)7 διά Ν. "Υόρκη					
ΚΑΠ. ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	ά. "Αμθόργον 2)7 διά "Αλεξανδρειαν					
ΚΑΠ. ΜΠΟΝ	69	7476	ά. "Αλεξανδρεια 17)6					
ΚΑΠ. ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	68	1825	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΠ. ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	62	1562	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ								
ΜΥΔΩΝΑΣ	57	2805	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ε. Σάντος 25)6					
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Τζένταν 3)7					
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ά. Κόμπε 18)6 διά 'Αθάνα					
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	δ. Παναμά 22)6 "Αγ. Φραγκίσκον					
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. Βαλτιμόρω 14)6 διά Βουλγαρία					
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ I.	68	15355	ε. Κολόμπι 29)6					
ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	ε. Τακοράτι 2)4					
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	είς Θεσσαλίαν 24.16 B - 79.10 Δ. 5)7					
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ά. Ντάρμπαν 5)7 διά "Ηστ Λόντον					
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ.	62	39169	ά. Νέαπολιν 20)6 Μάρος έλλ Μπρέγκα					
ΚΑΠ. ΕΥΑΛ.	58	9724	ε. Αλεξανδρεια 24)6					
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ε. Φοσική 28)6					
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	ά. Κουβεΐτ 23)5 διά Μπαχρέλιν					
ΚΑΠ. ΥΑΡΡΟΣ	66	16164	ά. Αμαγκάσακι 25)6 Δ. "Αφρικήν					
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	ά. Ν. "Ορλεάνη 14)6					
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16365	ά. Χάρδον 25)6 διά Κωνσταντζαν					
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	ε. Θεσσαλία 2)3 διά Καλαμάτα					
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	ε. Σιγκαπούρων 17)6 (έωλ.)					
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	ά. Πειραιά 27)6 διά θεσ/νίκη					
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	55	12495	ά. Ν. "Υόρκη 19)6 διά Χιούστον					
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΙΑΣ	59	8401	ά. Κουάνταν 27)6 διά Π. Κελάγκ					
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. "Αυθέρων 26)6					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	75	38718	ά. Τσιμάτα 22)6 διά Σακάντε					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	έ. Λάγος 8)6					
ΚΑΠΤ. ΛΕΟ	62	1948	ε. Τζένταν 8)6					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ	66	9931	ά. Δάντοις 30)6 διά Ντακάρ					
ΚΑΠΤ. ΜΗΙΣΟΣ	58	1935	ά. Μαρέρων 10)6 διά Βηρυτών					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	10503	ε. Μαπουόν 24)6					
ΚΑΠΤ. ΙΩΝ Λ.	61	13437	δ. Σουέζ 14)6 διά "Ινδίαν					
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΙ Α.	66	19827	ά. Μοστζές 23)6 διά ΗΠΑ					
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ά. Λονδίνου 29)6 διά Π. Σάιδ					
ΚΑΡΑ	65	13313	ά. Νιούπορτ 5)7 διά Χάλιφας					
ΚΑΡΑΙ-ΙΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ά. Ε. Κελάγη 30)6					
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΙΦ	64	3885	ε. Γκρέντζισμου 2)7					
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	δ. Σάιδ 6)7					
ΚΑΡΟΒΑ	75	29314	ε. Τουλούν 8)6 (έπισκ.)					
ΚΑΡΜΕΝ	37	2335	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΡΜΕΝ ΒΗΤΑ	44	4856	μετων. «ΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ»					
ΚΑΡΜΕΝ ΦΑΟΥΣΤΑ	47	4301	άργει είς Πειραιά από 18)10)75					
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Πειραιά 5)7 διά Αμερικήν					
ΚΑΡΠΩ	56	5382	ά. Γδύνια 4)7 διά Νάμος					
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. "Αμθόργον 18)6 Κόλπων ΗΠΑ					
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	επων. «ΒΟΥΝΙΤΣΑ»					
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Παναμά 15)6 διά 'Ιαπωνίαν					
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Γδύνια 4)7					
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ά. Μη. "Άρδες 16)6 διά Πειραιά					
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15314	δ. Σουέζ 26)6					
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. "Ιμιγκάμη 6)7 διά Γάνδην					
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ε. Σιγκαπούρων 28)6 διά Γουσέτ					
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ III	49	3422	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΤΕ Α.	66	2993	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΤΕ Ν. Α.	65	18723	ά. Γιβραλτάρ 28)6 διά 'Ιννάμπα					
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	ε. Αμπιτζάν 9)6					
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Π. Κέμπλα 22)5 διά Κίνα					
ΚΑΤΙΑ	63	1594	ύπο παραλαβήν					
ΚΑΤΙΑ	52	3694	δ. Σάιδ 25)6 διά Μεσόγειον					
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ε. Μάλτα 22)6					
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	δ. Γιβραλτάρ 29)4 διά Περσικόν					
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	ά. Ν. "Υόρκη 28)6 διά Σ. Κρουά					
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	άργει είς Πειραιά από 16)7)75					
ΚΑΤΡΙΝ	58	11969	ά. Λιβερπούρ 7)6					
ΚΕΑ	55	2683	δ. Μπρούνισμπούτελ 15)6 Ρ. Πλέιτ					
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ε. Μπ. "Άρδες 15)6					
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Σερπούδ 12)6 διά Νασσίμα					
ΚΕΙ'Π ΠΡΑ-ΙΝΤ	73	8927	ά. Π. Κελάγκ 20)6 διά 'Αυθέρων					
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΔΑΙ	58	13700	ά. Γιβραλτάρ 30)6 διά ΗΠΑ					
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	ε. Τζένταν 10)3					
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. "Αμθέρων 5)7					
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΪ	60	13950	ά. Δάντοις 29)6 διά Ρουνέν					
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ά. Ράς Τανόρα 8)6					
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	ά. Μασαλιάν 3)7					
ΚΙΓΚ ΑΙΓΡΕΥΣ	56	8352	ε. Ροζέριο 29)6					
ΚΙΓΚ ΛΕΑΞΑΝΤΕΡ								
ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	70	103012	ά. Πειραιά 27)6 διά Λισσαδέννα					
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	δ. Κωνυμπούλιν 30)6 Μαρώην Θάλασσαν					
ΚΙΓΚ ΘΗΜΕΥΣ	57	9153	ά. Πάλμας 27)6					
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	δ. Γιβραλτάρ 19)6 διά Π. Ρίκο					
ΚΙΓΚ ΑΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Σικάγο 28)6 διά Μόντρεαλ					
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Κωνυμπούλιν 26)6 Μαύρην Θάλασσα					
ΚΙΓΚ ΠΛΗΑΕΥΣ (δ.)	58	20487	άργει είς Πειραιά από 23)5)75					
ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΟΦ	64	17050	ά. Ρόττερντα 3)7					
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ε. Κόπη 14)3					
ΚΙΜΩΔΟΣ	64	7891	ά. Μη. "Άρδες 26)6 Ρ. Ιανέριο					
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	άργει είς Πειραιά από 3)3)75					
ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ά. Γκάλιεστον 20)6					
ΚΛΑΣΙΚ ΙΙΙ	73	7342	ά. Σιγκαπούρων 29)5 διά Περσικόν					
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ά. Φ. σταύλη 4)7					
ΚΛΑΥΝΤΦΕΡΘ	64	5711	ά. Αμθέρων 2)7					
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ε. Στεττίνην 16)6					
ΚΛΕΙΑ	63	38964	ε. Πειραιά 28)6					
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ά. Πλάτα 26)6 Κομοντόρο Ρίθαν					
ΚΛΗΜΕΝΤΙΝΗ	60	3324	ά. Πειραιά 19)6					
ΚΛΥΓΙΑ (δ.)	58	22129	ά. Κόρπους Κριστί 25)6					
ΚΟΜΕΤ	72	9885	ά. Καρατσί 25)6					
ΚΟΜΠΑΝΤΕΡ ΚΟΛ. δ.	66	78785	ά. Σετουμπάλ 7)6 διά Περσικόν					
ΚΟΜΠΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15588	ά. Οζάκα 30)6					
ΚΟΝΚΕΡΟΠ ΚΟΛ. δ.	56	20855	ά. Κοσιν 2)7 διά Περσικόν					

ΜΑΘΙΟΣ ΑΠΕΣΑΚΗΣ	53	6009	έπο παραλαβήν		ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ξ. Τοιταγκόγκ 3)7
ΜΑΪ' ΕΡΑ (δ.)	58	21291	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)4)75		ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	76	18500	εἰς Γκότεμπουργκ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	δ. Σουέζ 16)6 διά Μπ. "Αμπάς		ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. "Οχλαντ 20)6 διά Λίττελτον
ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2991	ά. Καράται 24)6 διά Ντώρμπαν		ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Λάγος 19)6 διά Μπόνι
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Καμαται 7)6 διά Μορμουγκάο		ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	έ. Σιγκαπούρη 5)7
ΜΑΙΡΗ	57	10687	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)6)75		ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Μπ. Μασάρ 1)7 διά Κάργκ "Αϊ.
ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	ξ. Πειραιᾶ 4)7		ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Γιεραλάτρ 12)6 διά Ντακάρ
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. Ντάρ εἰς Σαλάμ 23)6 Σιγκαπούρη		ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	έ. Κίγκοτον 5)7
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	ά. Γιουροπόρτ 30)6 διά Φάρο		ΜΕΣ. ΠΙΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Όναχάμα 27)6 διά Μίρι
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ξ. Τζακάρτα 29)6		ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Πούλο Μπούκομ 25)6 διά Περσικόν
ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	εἰς μεσογειακά μεταφοράς		ΜΕΣ. ΤΟΑΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Μπέλλιγκαμ 27)6 διά Ράξ Τανούρα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	δ. Γιεραλάτρ 5)7		ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Σάλ 23)6 διά Μπόνι
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	εἰς Λάγος 9)11		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	11702	δ. Πόρτ Σαΐδ 5)6 διά Κωνστάντζαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. Άμθερσαν 17)6		ΜΗΑΟΣ ΙΙΙ	48	1338	ά. Ρότερνταν 22)6 διά Ν. "Υδρην
ΜΑΚΡΩΝ	58	9998	ξ. Τζένταν 5)6		ΜΗΤΣΟΣ	49	2340	ύπο παραλαβὴν
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	δ. Κων(ο)πολή 27)6		ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	12825	έ. Θεσσαλονίκην 10)6
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ά. Λίθερπολ 28)6 διά Τρίνινταν		ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	18889	ξ. Βοστώνην 6)7
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5868	δ. Σουέζ 23)6 διά Μπαγκόκ		ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Λειόρες 21)7 διά Περσικόν
ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Μ. δι. Άχμαντ 29)6 Μπουσίρε		ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. "Αμπιτζάν 19)6
ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ	61	6915	ά. Μπάραρ 12)6		ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ξ. "Εθερετ 28)6					
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ξ. Τενερίφ 17)6 διά Σάντος					
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 21)7)74					
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	75	61172	δ. Φιλαδέλφειαν 1)7 διά Πειραιᾶ					
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ξ. Ρότερνταν 30)6					
ΜΑΝΤΩ Β (δ.)	72	17432	δ. Παναμᾶ 28)6					
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΑΟΣ	74	33147	ά. Λοιδήνον 2)7 διά Σουηδίαν					
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Πειραιᾶ 1)6					
ΜΑΡΒΕΛΑ	57	10172	ά. Βαλτιμόρη 23)6 διά "Ακαμπα					
ΜΑΡΤΚΑΡΕΤ	53	3334	ά. Λ. Πλάμας 1)7 διά Ντώρμπαν					
ΜΑΡΤΚΡΙΤ Β.	59	11969	ξ. Βρέμην 11)5					
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ά. Βαλεριόν 7)6 διά "Αντεν					
ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	εἰς Πειραιᾶ					
ΜΑΡΠΙ	74	8925	ξ. Ντώρμπαν 3)7					
ΜΑΡΠΙ	58	4219	ά. Βρέμην 3)7 διά Θεσ(ο)νήκη					
ΜΑΡΠΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Σεμπού 24)6 διά "Ιαπωνίαν					
ΜΑΡΠΙΑ	61	10333	ξ. Ντώρμπαν 2)7					
ΜΑΡΠΙΑ	62	9455	δ. Γιεραλάτρ 10)5 διά Σ. Χουάν					
ΜΑΡΠΙΑ	70	9101	εἰς Πειραιᾶ 1)4					
ΜΑΡΠΙΑ	59	5407	ξ. Σάντος 29)6					
ΜΑΡΠΙΑ	57	3478	δ. Μπρούντιμπούτελ 3)7					
ΜΑΡΠΙΑ III	53	825	εἰς μεσογειακά μεταφοράς					
ΜΑΡΠΙΑ Β.	55	3597	ξ. Μπ. "Άρες 7)6					
ΜΑΡΠΙΑ Γ. Λ.	74	15938	ά. Φρημάντλ 11)6 διά Σαγκάν					
ΜΑΡΠΙΑ Κ.	70	9069	δ. Γιεραλάτρ 4)7 διά "Αλεξάνδρειαν					
ΜΑΡΠΙΑ Λ.	58	5745	ξ. Κ. Τάουν 4)7					
ΜΑΡΠΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ά. "Ιμινχάν 1)7 διά Μόντρεαλ					
ΜΑΡΠΙΑ Ν.	73	13631	ά. "Αμβέρσαν 19)6 διά Ρότερνταν					
ΜΑΡΠΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ά. Κουβέιτ 5)4 Σάτ διλ. "Αραπ					
ΜΑΡΠΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Καράται 28)6 διά Ναγκόγια					
ΜΑΡΠΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	δ. Γιεραλάτρ 3)7 διά Χάτφα					
ΜΑΡΠΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ά. Ρότερνταν 29)4					
ΜΑΡΠΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Ταμικό 30)6 διά Κοατζακάλκος					
ΜΑΡΠΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. Ντώρμπαν 2)6 διλ. "Ιαπωνίαν					
ΜΑΡΠΙΑΝΝΑ Η. Λ.	62	11229	εἰς Τζένταν ἀπό 28)4					
ΜΑΡΠΙΑΝΝΑ V (δ.)	55	13095	ά. "Αλεξάνδρειαν 26)6					
ΜΑΡΠΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	ά. Πειραιᾶ 29)6 διά Μήλον					
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	εἰς Λάγος 14)6					
ΜΑΡΙΓΩ	47	6125	ά. Πειραιᾶ 25)6					
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. "Αμπιτζάν 14)6 διά Λάγος					
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Πασδίγες 25)6					
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	ά. Μπέρα 5)7					
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Λάς Πλάμας 6)7 διά Μπ. "Άρερς					
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ά. Σιγκαπούρην 30)6 διά Ντουμπάι					
ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. "Αλεξάνδρειαν 20)6 διλ. "Ελλάδα					
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ά. Λιβέρον 18)6 διά Ρ. Τανούρα					
ΜΑΡΙΝΑΥ Λ.	68	14800	ά. Μπωμόντ 28)6					
ΜΑΡΙΜΠΕΡ	54	3596	ά. Δρέπανον 5)10 διά Λάγος					
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (δ.)	68	67512	ά. Κόμπε 14)6 διά Ντουμπάι					
ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εἰς μεσογειακά μεταφοράς					
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ξ. Κουβέιτ 23)6					
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19805	ά. Κουβέιτ 26)6					
ΜΑΡΙΝΕΡ	67	3844	δ. Μπρούντιμπούτελ 4)7 διλ. "Αλεξάνδρ.					
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3)6)75					
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Καράται 17)6 διά Λεινίνγκραντ					
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	έ. Νιούκαστλ 5)7					
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ά. Ριο Κράτε 22)6 διά Ρωσίαν					
ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	δ. Σουέζ 25)6 διά Κουβέιτ					
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Σετουσπάλ 28)6 διά Γόννια					
ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	ά. Πειραιᾶ 19)6 διά Νεάπολιν					
ΜΑΡΑΕΝ (δ.)	59	13595	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)4					
ΜΑΡΑΙ	59	20827	ά. Μουτσούπη 3)7 διλ. "Αντστραλίαν					
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	ά. Σουέζ 10)6 διά Ντουμπάι					
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	ά. "Αμπου Ντάπι 28)6 διά Ντουμπάι					
ΜΑΡΥΓΙΑΣ	68	2999	ά. Δουνκόνηκην 3)7 διλ. "Άλγεριον					
ΜΑΡΥΓΙΑΖ	70	15806	ά. Βανκούκερ 30)6					
ΜΑΡΩ	73	32511	έ. Τσίμπα 30)6					
ΜΑΡΩ	51	1871	ξ. Ζάνταυ 5)6					
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	ά. Πειραιᾶ 4)6					
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Βοιμάνη 2)7 διά Σιγκαπούρη					
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	έ. Τέμα 23)6					
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	έ. Βοιμάνη 20)6					
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	89016	έ. "Άμθερσαν 27)6					
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	έ. Τοιταγκόγκ 15)6					
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	έ. Γκάλλεστον 8)6					
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	εἰς Λάγος ἀπό 20)9)75					
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	11398	έ. "Εσπιτζέργκ 14)6					
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Σιγκαπούρην 4)6 διλ. "Ιαπωνίαν					
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	έ. Ντώρμπαν 20)6					
ΜΕΓΑΛΟΠΟΔΑΙΣ	71	9426	έ. Κωνιτόπιον 20)6					
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. "Ειδέν 4)7 διά Σικάγο					
ΜΕΛΙΔΛΑ	52	1699	έ. Δουνκέρκην 4)7					
ΜΕΛΙΣΣΙΤΑ (δ.)	56	13233	έ. Πειραιᾶ 3)6					
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	έ. Σάφη 27)6					
ΜΕΛΕΤΕΜΙ II	63	9755	ά. Ντητούτα 22)6					
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	έ. Σπέτζια 3)7					
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ'	57	3749	έ. "Άμθερσαν 3)7					
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ά. "Ειδέν 1)7					
ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ά. "Άμθερσαν 4)7					
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	έ. Πειραιᾶ ἀπό 25)1)75					
ΜΕΡΣΙΑ	51	6398	ά. Ρότερνταν 4)6 διλ. "Άμθερσαν					
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	έ. Πειραιᾶ 25)6					
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	έ. Φιλαδέλφειαν 28)6					
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17840	ά. Κόρτουν 3)7 διά Βρέστην					
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	76	19200	έ. Τουρκούν υπὸ συμπλήρωσιν					
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Σιγκαπούρην 26)6 διά Περσικόν					
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	76	19200	έ. Τουρκούν υπὸ συμπλήρωσιν					
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	έ. Βερμιούδας 1)7					
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	έ. Βοστώνην 5)6					

Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ά. Φροντιδή 3)7 διά Σίδνευ		ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	70	10708	δ. Π. Σάδη 28)6 διά Τρίπολιν
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	έ. 'Ειλάτ 12)4		ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ά. Βαρκελώνην 5)7 Παραμαρίμπο
ΝΑΝΙΜΑ	54	5571	ά. Θεσσαλονίκην 7)3		ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΝΑΞΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	68	3960	ά. Σάντος 24)5 διά Λάγος		ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ	55	8021	ά. Λ. Πάλμας 25)11 διά Λάγος
ΝΑΣΟΣ	51	4684	έ. Μπάραν 30)6		ΟΥΑΓΓΙΣ ΣΑΡΚ	52	1592	όπο παραλαβήν
ΝΑΤΑΔΑ	72	8849	ά. Ρόπτερνταμ 17)6 διά Κάσποταν		ΟΥΜΠΙΕΝΑ	56	4966	ά. Ίεμα 16)6 διά Λουάντα
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	δργεί εἰς Πειραιᾶ από 23)7)75		ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. Ταματάδε 11)5 διά Λάγος
ΝΑΤΠΙΑΙΗ	56	7986	έ. Κοραμπάρ 1)7		ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	50	1439	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	δ. Σουέζ 1)6 διά Δυτ. 'Αφρικήν		ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	63	15377	έ. Ρόπτερνταμ 17)6
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΜΙΑΟΥ.					ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Π. Σάδη 4)7
ΛΗΣ (δ.)	73	35340	ά. Θεσσαλονίκην 5)6		ΠΑΙΑΝ	58	23607	ά. Χέρνσοναν 1)7 διά Χόλμσουν
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	μετωνυμάθη 'ΚΑΗΜΕΝΤΙΝΗ'		ΠΑΙ·ΡΗΟΥΣ ΣΗ (δ.)	75	18500	ά. Βοστόνην 5)7 Φιλαδέλφειαν
ΝΑΥΣΙΚΑ Δ.	56	3640	ά. Τάραντα 5)7 διά Βαλένθια		ΠΑΙ·ΡΙΟΥΣ ΣΚΑΥ' δ.	76	18500	εἰς Νασκώφ ύπο συμπλήρωσιν
ΝΑΥΤΙΔΑΣ	66	7001	ά. Πειραιᾶ 3)7 διά Μπάρι		ΠΑΛΜ. Β. (δ.)	58	21904	εἰς Νασκώφ ύπο συμπλήρωσιν
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16492	ά. Μπριουνόμπουτελ 21)6 διά Ρίγα		ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5431	έ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 24)6
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	69	9241	δ. Μπρουνόμπουτελ 21)6 διά Ρίγα		ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	ά. Π. Άλλεγκρε 28)6 Ρ. Γκράντε
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	άργει εἰς Πειραιᾶ από 31)1		ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	έ. Γιοκοχάμα 25)6
ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Ν. 'Ορλέανη 30)6		ΠΑΝΑΓΙΑ	57	3373	όπο παραλαβήν
ΝΕΔΙ (δ.)	58	20578	ά. Σάντος 20)6 διά Μπέλεμ		ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Θέουτα 2)7 Ζεεμπρούγκε
ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Π. Καρπιέ 3)7 διά Κάρντιφ		ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	έ. Μόντρεαλ 5)7
ΝΕΝΑ	51	7267	ά. Κορούνα 18)4 διά Λάγος		ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	έ. Τζένταν 18)6
ΝΕΝΗ	66	3762	ύπο παραλαβήν		ΠΑΝΑΓΙΑ Α. (δ.)	60	13979	έ. Μπάρι 23)6
ΝΕΟΗ	59	3396	έ. Πειραιά 20)6		ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Λ. Πάλμας 26)6 Μπ. 'Αύρες
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	έ. Βανκούμπερ 24)6		ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. Λέουτα 29)6 διά Καντίζ
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	έ. Πειραιά 17)5		ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	ά. Τζένταν 20)4 διά Π. Καμπούς
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	δ. Παναμά 21)6 διά Ρωσίαν		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2783	ά. Μπάρι 23)6
ΝΕΦΟΣ II	48	3286	ά. 'Αμπιτζάν 30)3 διά Λάγος		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ά. Τάραντα 2)7 διά Γαλάτσι
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	έ. Σιγκαπούρη 31)7		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	57	10493	ά. Χόγκ Κόγκ 1)6 διά Μανίλα
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	δ. Γεραλτάρ 28)5 διά 'Αλγερίαν		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑ	58	9367	ά. Π. Σάδη 6)7 Ντάρι ές Σαλάμ
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΩΡΙΖΟ	47	3247	ά. 'Αλεξανδρείαν 30)6 'Ελλάδα		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ά. Μπιλμπάτα 27)6
Ν. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	άργει εἰς Πειραιᾶ από 12)6)75		ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	έ. Τάου 28)6
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5827	ά. 'Αμπιτζάν 11)6 διά Κοτονού		ΠΑΝΤΚΡΙ ΙΙ	70	2995	ύπο παραλαβήν
ΝΙΚΗ	71	9075	έ. Μαδέρα 5)7		ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11942	δ. Κων.πολιν 30)6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	δ. Κων.πολιν 27)6 διό Μπουργκάς		ΠΑΝΕΔ	66	4244	Γεραλτάρ 17)6 διά Τρίπολιν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	έ. Γουαπάδας 6)6		ΠΑΝΟΣΕΩΣ	67	3995	ά. Κ. Τάου 4)7 διά Νιώρμπαν
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	ά. Ντώρμπαν 26)6 διά Μόντρεαλ		ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ·Μ (δ.)	64	34179	έ. Μίλφορντ Χάφεν 6)7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	55	3579	ά. 'Αμπον Ντάμπι 20)6 διά Καναδίν		ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ά. Φρηνάντη 16)5 διά Νασύρου
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ά. Σάντος 15)6 διά 'Οδησσόν		ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΣ	43	3339	άργει εἰς Πειραιᾶ από 23)12		ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	ά. Νταμάρι 4)7 Ντάρι ές Σαλάμ
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	60	12718	ά. Φερρόλα 2)7 διά Δουνκέρκην		ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Ναγκόρια 30)6 διά Π. Λάτα
ΝΙΚΟΣ	67	9633	εἰς Πειραιᾶ από 23)11 (έπισκ.)		ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	ά. Γεραλτάρ 2)6
ΝΙΚΟΣ	47	7654	άργει εἰς Πειραιᾶ από 28)7)75		ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Νητρόπολη 1)7
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	51	6987	έ. Ταύλα 20)6		ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	έ. Ντουμπάι 30)4
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-ΓΙΑΝΗΣ (δ.)	71	65347	ά. Τεργέστην 9)6 διά Πειραιᾶ		ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	δ. Π. Σάδη 6)7
ΝΙΚΟΤ	67	3387	έ. Ράς Τανούρα 29)6		ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	έ. Σ. Λορέντζο ('Αργ.) 28)6
ΝΙΚΥ	58	9087	ά. Σικάγον 18)6 διά Ρόπτερνταμ		ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ά. Πειραιᾶ 3)7 διά Μανφρεντόνια
ΝΙΜΒΡΟΣ	68	2994	άργει εἰς Πειραιᾶ από 8)10)75		ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	εἰς Λάγος από 15)6
ΝΙΝΗ	62	28651	όπο παραλαβήν		ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ύπο παραλαβήν
ΝΙΟΥΕΝΦΕΛΣ	56	6617	άργει εἰς Πειραιᾶ από 16)6)75		ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	έ. Χιμέλι 2)7
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	όπο παραλαβήν		ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	έ. Ντουμπάι 21)5
ΝΙΤΣΑ (δ.)	53	16562	ά. Ταμπίκο 22)6 διά Κιουρασάο		ΠΑΡΓΑ	59	10442	δ. Παναμά 2)7
ΝΟΠΛΑ ΝΕΒΑ	63	7280	ά. Κανόνιαν 29)6		ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	δ. Π. Σάδη 30)6
ΝΟΡΔΑΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	ά. Νιούχαφεν 6)7 διά 'Αμβούργον		ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει εἰς Πειραιᾶ από 6)6)75
ΝΟΡΔΑΛΟΡ	48	2462	ά. Πειραιᾶ 26)6		ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΚΛΙΦ	56	6155	έ. Τσάρλεσον 17)6 διά 'Αλγερίον
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Καλαμπάρ 28)5		ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ	56	44411	ά. Ιμπνιχάν 29)6 διά Μεσόγειον
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ά. Γεραλτάρ 17)6 διά Κόλπον		ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	έ. Σιγκαπούρην 28)6
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Μόντπιλ 28)6		ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ (δ.)	65	31768	δ. Σουέζ 1)7
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει εἰς Χαλκίδην από 11)2)75		ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Παναμά 28)6 διά Βομβάην
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ά. Κάρπαθος 25)6 διά Κάρπαθος		ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	έ. Δάντοις 28)6 διά Πατρίσια
ΝΟΡΘ ΝΙΤΑΣΕΣ	58	8639	ά. Ζόρον 3)4 διά Πειραιᾶ		ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. Παναμά 27)7
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	έ. Μάλτα 28)5		ΠΑΥΛΟΣ ΜΠ.	76	28150	έ. Ρότερνταμ 5)7
ΝΟΡΘ ΧΑΙΤΙΝΕΣ	62	15110	έ. Μάλτα 5)4		ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΜΠΕΓΚΑ	67	22426	ά. Σακάι 1)7 διά Γιοκοσούκα		ΠΕΛΑΓΟΣ	76	15996	όπο παραλαβήν
ΝΟΣΤΟΣ ΒΑΣΟ			ύπο παραλαβήν		ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	έ. Ρότερνταμ 5)7
ΑΤΕΝΕ	50	6714	ά. Ν. Ορλέανη 30)6 διά Γιοκοσούκα		ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	27372	ά. Γκαλεότα Πόιντ 30)6 διά ΗΠΑ
ΝΙΑΛΙΑ Α.	45	3487	ύπο παραλαβήν		ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	έ. Αγ. Φραγκίσκον 6)2
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΕΛΟΨ	55	7508	έ. Τακόραντ από 12)2
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	7063	ά. Λονδίνον 5)7		ΠΕΛΟΨ	59	1863	εἰς Λεμεσόσον από 4)6
ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	ύπο παραλαβήν		ΠΕΜΑ	60	4865	ά. Π. Σάδη 1)7
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛ. δ.	65	32060	εἰς Πειραιᾶ 30)6 Σιγκαπούρην		ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	άργει εἰς Πειραιᾶ από 7)6)75
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ά. Ν. Ορλέανη 30)6 Κιουρασάο		ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ά. Βομβάην 26)6 διά Σιγκαπούρην
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	ά. Μπροσινούποτε 4)7 διά Ρίγαν		ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μ.)	55	17999	ά. Π. Πέρ 29)6 διά Π. Πλάτα
ΝΤΩΡΙΣ (δ.)	75	65000	άργει εἰς Πειραιᾶ από 15)3		ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-ΣΗΣ (μ.)	76	45000	έ. Σπολάτον όπο συμπλήρωσιν
ΝΤΩΝΤΑΕΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	25476	ά. Γκαλεότα Πόιντ 22)6 διά ΗΠΑ		ΠΕΡΙΑΛΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει εἰς Πειραιᾶ από 22)4)75
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	ά. Κεμπάλη 16)6 διά Η. Αύρες		ΠΕΡΑ Α'ΙΔΑΝΤ	64	10865	ά. Λονδίνον 24)6 Ν. Πλόμουθ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	ά. Γεραλτάρ 4)7 διά Πειραιᾶ		ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	έ. Θόνια 30)6
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ά. Γεραλτάρ 6)7 διά Πειραιᾶ		ΠΕΡΑ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	62	9908	έ. Βρέμην 2)7
ΟΘΩΝ	57	9448	ά. Γεραλτάρ 27)6 διά Κ. Τάουν		ΠΕΡΑΛΑ	53	8231	ά. Πειραιᾶ 8)6 διά 'Αφρικήν
ΟΙΑΝΝΟΥΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	58	12246	ά. Χάλινιας 26)6 διά Ρ. Τανούρα		ΠΕΡΣΑ	66	2432	ά. Αμέρεραν 9)6 διά 'Αμπιτζάν
ΟΙΝΟΥΣ ΚΑΡΕ·ΙΤΖ	72	20625	ά. Γεραλτάρ 6)6 διά Π. Κόμφορτ		ΠΕΤΕΡΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	έ. Γενόβα 6)7
ΟΙΝΟΥΣ ΜΑΔΕΡ	66	22490	έ. Π. Καμπέλο 17)6		ΠΕΤΡΑ	76	23149	έ. Ρότερνταμ 28

ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Σιγκαπούρην 18)6 διά Κόμπε		9824	ά. Μαπούτο 16)6 δι' "Ιαπωνίαν
ΠΙΣΤΙΣ	55	3656	δ. Γιθεράλταρ 17)7 δι' "Αλεξάνδρειαν		8267	ά. Ρότερνταμ 31)3 διά Κούσθα
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	ά. Τζιμπούτι 25)6 δι' "Αντεν		11545	έ. Η. Κάμπους 21)6
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	έ. Κ. Τάουν 3)7		13631	ά. Δ. "Αντελέας 29)6 Κάρυκ διλ
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	έ. Ρόττερνταν 30)6		10010	ά. Μπιλμάτο 3)7 δι' "Αμερέσαν
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥ	72	3551	δ. Γιθεράλταρ 19)6 Τρίπολιν Λιθ.		9100	έ. Νταμάνι 24)6
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. Μαλάγκα 23)6 διά Τρίπολιν		9000	ά. Γιοκοχάμα 21)6 διά Σουέζ
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΪ	72	3551	δ. Παναμά 2)7		6518	εις Πειραιά πόλ 25)2
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	έ. Βρέμην 2)7		3829	δ. Κων/πολιν 9)3
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ά. "Ηστ Λόντον 2)6		4755	εις Λάγος πόλ 18)3
ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	ά. Κάρντιφ 4)7 Δουνκέρκην.		2723	ά. "Αμεδώργον 4)7 δι' "Οσλο
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	έ. Αμερέσαν 3)7		3500	έ. Φελιξτόους 6)7
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	άργει εις Πειραιά από 5)6)75		3500	εις Μπρέδεικ ύπο συμπλήρωσιν
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. Ρουέν 12)6 δι' "Ιταζάι			
ΠΟΛΑ	56	7989	έ. Λειζόες 8)5			
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	άργει εις Χαλκίδα από 17)2)75			
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	50	7544	έ. "Αλεξάνδρειαν 30)6			
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	έ. "Αιδούργον 1)7			
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	58	8348	εις Λάγος από 14)8)75			
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πειραιά από 15)4)75			
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	έ. Ν. Γουεστμίντερ 22)6 Βανκούβερ			
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ά. Βανκούβερ 12)6 δι' "Ισπανίαν			
ΠΟΠΗ Α	42	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΟΠΗ Μ	52	7209	ά. Χόγκιν Κόρχ 12)6 διά Κάρφογκ			
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	ά. Θεσγίνη 15)6 διά Βεγγάζην			
ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	ά. Χάμπτον ρ. 1)7 δι' "Αρούμπα			
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ά. Θεσγίνη 10)6			
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Μόσι 25)6 διά Μπουσάν			
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. Βενετία 24)6 διά Βάστο			
ΠΡΙΓΚ. ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑΣ	64	40908	ά. Λ. Τσαρλς 10)6			
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	ά. Μπιλμπάρο 4)7			
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Παναμά 1)2			
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ά. "Αϊλ φ. Γκραίν 3)7 Χάρηρν			
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	δ. Γιθεράλταρ 2)7 Π. "Ελίζαμπεθ			
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Βρέμην 12)6 διά Λάγος			
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	έ. Ρόττερνταν 16)6			
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	ά. Σαβδόνα 2)7 διά Γιθεράλταρ			
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ά. Σουέζ 20)3			
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Γάνδη 30)6			
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Χάμπτον ρόδος 1)7 διά Χάρηρν			
ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ	68	9858	ά. Μ. άλ. "Άγκαντί 28)6 Μπαχρέιν			
ΠΤΟΛΕΜΑΙ·Σ	62	10165	ά. Τούμπα 27)6 διά Χιροσίμα			
ΠΥΘΕΑΣ	67	4057	έπο παραλαθήν			
ΠΥΘΙΑ	72	10382	ά. Σιγκαπούρην 26)6 Αντστραλίαν			
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	65	33971	ύπο παραλαθήν			
ΠΥΡΙΝΑ	51	8684	ά. Δουνκέρκην 3)7 διά Τολέδο			
ΠΥΡΙΝΑ Κ	70	15000	ά. Λάγος 6)5 διά Γουώρου			
ΠΥΡΙΑΝ (δ.)	55	12476	ά. Γιθεράλταρ 26)6 διά Βάρνα			
ΠΥΡΑΧΙΑΛΣ	70	2678	ά. Πειραιά 1)5			
ΡΑΦΑΗΛ Μ	54	5431	ά. Κων/πολιν 16)6 διά Βάρνα			
ΡΕΑ	71	9025	ά. Παναμά 26)5			
ΡΕΑ	56	4388	ά. Πειραιά 1)7			
ΡΕΑ	61	4152	ά. Πειραιά 3)7			
ΡΕΖΟΛΙΟΥΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	58	13093	ά. Βασιώνη 21)5			
ΡΕΖΟΛΙΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	53	5418	ά. Πειραιά 22)4			
ΡΕΣΥΜΝΟΝ	66	1127	ά. Ισκαρπάντι 13)6			
ΡΕΝΑ Κ	57	8620	ά. Χοντέντα 4)6			
ΡΕΝΤ ΣΚΑΪ	56	1990	έις Λάγος από 10)5			
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ά. Φιλαδέλφεια 27)6 διά Θεσγίνη			
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Βιτόρια 27)6 διά Σ. Νίκολας			
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕ·ΙΝΤΖΕΡ δ.	57	23693	άργει εις Πειραιά από 30)4)75			
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ά. Τούμπα 29)6 διά Χακάτα			
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	63	16810	ά. "Ηστ Λόντον 30)6			
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ά. Σέδεν δίλ 5)7 Φιλαδέλφειαν			
ΡΗΝΟΥΑ	70	9069	ά. Κων/πολιν 28)6 Μαύρην Θάλασσα			
ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Τόκιο 29)4			
ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕ·Ι·ΡΟ	57	4860	ά. Φιλαδέλφεια 5)7			
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ά. Κων/πολιν 28)11			
ΡΙΤΑ	37	5613	ά. Χάρκουρτ 9)6			
ΡΟΔΑΝΘΗ Α	24	5262	έ. "Αιδενάρδειαν 24)6			
ΡΟΔΑΝΩΝΑΣ	52	1597	ύπο παραλαθήν			
ΡΟΔΟΣΤΟ	60	20416	ά. Πανιάδ 23)6			
ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	ά. Ν. "Υόρκη 21)6 Π. Λά Κρούζ			
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ά. Ρόττερνταν 3)7			
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Κόμις 3)7			
ΡΟΖΕΔΕΝ	54	2676	ά. "Αιδερέσαν 5)7			
ΡΟΛΙΝΙΚΗ						
ΡΟΥΑΙΗΒ (δ.)	56	8590	έπο παραλαθήν			
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	ά. Κοιλόμπι 24)5 (έπωλ.)			
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά. Ερεμην 4)7			
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ά. Πειραιά 25)6 Φελιξτόου			
ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Ν. "Υόρκη 23)6 διά Βενεζουέλα			
ΣΑΙΝΤ ΑΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Ζέων δίλ 5)2			
ΣΑΙΝΤ ΜΑΪ·ΚΕΑ	61	11317	ά. Ν. "Ορλέαντ 26)6 διά Χιούστον			
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. Σιγκαπούρην 3)7			
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	έπο παραλαθήν			
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ά. Ντόρμπαν 26)6			
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	10449	ά. Ντουλίνον 23)6 δι' ΗΠΑ			
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Σάντον 25)6 δι' Οδησσόν			
ΣΑΜΟΣ ΑΓ·ΑΝΤ	71	5047	ά. Λοιδίνον 5)7			
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. "Αιδερέσαν 3)7			
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	ά. Μπ. "Άρδες			
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	ά. Γιθεράτι 25)6			
ΣΑΜ ΚΡΟΥΑ	72	2991	ά. Μπρούνταμπούτελ 25)6 διά Λάγος			
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ δ.	57	12812	έπο παραλαθήν			
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	ά. Πάτρας 23)6 διά Βόλον			
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ά. Ντόρμπαν 20)5 διά Πειρούκ			
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	ά. Σουέζ 5)7			
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝ	62	5218	ά. Χάρηρν 23)6 διά Νουακότ			
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Βανκούβερ 17)6 δι' "Ιαπωνίαν			
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	ά. "Αιδενάρδειαν 5)7 διά Ντομινίκα			
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΟΥΣ	63	11445	ά. Ρόττερνταν 26)6 (ΕΠΩΛ.)			
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ά. Μπρούνταμπούτελ 29)6 δι' Οδησσόν			
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ά. Ρ. Γκράντα 23)6 δι' "Αιδενάρδειαν			
ΣΑΝΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	ά. Ράς Τανόρα 23)6			
ΣΑΠΑΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ά. Κ. Τάουν 26)6 δι' "Ιράν			
ΣΑΡΑΛΟΤΤΑ	60	4083	ά. Σουέζ 22)6 διά Ντομάρι			
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	ά. Φόρτ ντε Φράνς 8)6			
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	έις Λάγος από 2)1			
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. Πειραιά 2)7 διά Λαύριον			
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Πειραιά 26)6			
ΣΑ·Σ	40	5360	έις Λάγος από 5)11)75			
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ά. Μπ. "Άρδες 24)6 Φραίη Μπέντος			
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	ά. Ν. "Ορλέαντ 25)6			
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ά. Μασαλλάν 29)6 Μπ. "Άρδες			
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	ά. Βρέμην 1)7 διά Σκίκιντα			
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ά. Χιρούμα 14)2 διά Μπουσάν			
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ά. Παναμά 26)6 διά Ν. Ζηλανδίαν			
ΣΗ ΛΑ·Ι·ΟΝ	53	6504	έις Πειραιά από 14)12			

ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. Ασσάπι 24)6 διά Π. Σουδάν	ΦΑΙΑΞ	70	11489	ά. Ρόττερνταμ 4)7 διά Νιούπορτ
ΣΥΡΑ	66	12172	δ. Ελανιά 30)5	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Σεβίλην 16)6 διά Πασκαγκούλα
ΣΥΡΟΣ	64	3902	έ. Πειραιά 21)6	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ά. "Αμπερταμ 12)6 διά Ροστόκ
ΣΩΤΗΡ	62	23539	έ. Σεμεπρούκε 2)7	ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	δ. Σουέζ 7)5 διά Γκιζάν
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	έ. Καντίζ 2)7	ΦΑΙΗ III	57	6674	δ. Σουέζ 17)5 διά Μπάσαρν
ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Ηεραία 27)6 διά' ΗΠΑ	ΦΑΛΜΟΥΘ	59	9830	ά. Γιοκοχάμα 24)6 διά Τζακάρτα
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Τούμπα 1)3 διά Περούκόν	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	ά. Χόγκ Κόργ 4)7 διά Περούκόν
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. Λεμεσόν 27)6 διά Πάτραν	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	δ. Μπρούνσπουτελ 16)6 διά Πειραιά
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ά. Κουβέτι 20)6 διά Ντουμπάτ	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ II	53	4383	δ. Σουέζ 1)7 διά Χοντέιντα
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ά. Μπλαμπάς 5)7	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. "Αμαγκαδάς 27)6 διά Κουνούπιν
ΤΑΝΙΑ	57	3598	έ. Χάρβιτς 29)6	ΦΕΙΣΤΥ	50	5217	ά. Σ. Μαλό 15)5 διά Κούδα
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	71	9078	έ. Πόρτα ντε Μπούκ 3)7	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΤΣ	69	12748	έ. Πουέρτο Καμπέλλο 20)6
ΤΑΡΑ	61	4010	έ. Μάλτα 2)7 (ΕΠΩΛΗΤΗ)	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΡΗ	69	12748	έ. Τόκιο 28)6
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. 'Αμδέρσαν 1)7 διά Σ. Μάικελς	ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛ)ΝΗΣ δ.	62	31050	έ. Πειραιά 7)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	ά. Γιοκοχάμα 26)6	ΦΙΑΙΑ	58	10687	εις Λάγος από 24)9)75
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΛ	68	23121	ά. Βακαγιάμα 6)6 'Αιότι	ΦΙΑΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣ μ.	75	62498	εις Πειραιάς από 30)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	δ. Σουέζ 2)7 διά Μπαχρέν	ΦΙΑΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	42000	ά. Κάρυγ 'Αιλ 13)6 διά Ταϊγκούκ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕΙΝ	73	19420	έ. Λοινίνον 6)7	ΦΙΑΙΠΠΑΣ	53	3654	ά. Άλεξάνδρειαν 30)6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	65	10979	έ. Τάύν 3)7	ΦΙΘΩ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Παραμαρίπο 6)6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΦΙ	58	8485	έ. Π. Σαΐδ 21)6 διά Μεσόγειον	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	έ. Πουέρτο Καμπέλλο 22)6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	έ. Βαλτιμόρη 1)7	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Παναμά 12)6 διά 'Ιαπωνίαν
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	έ. Ταϊγκούκ 5)7	ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	έ. Κασιούγκ 16)6
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Ρίο Γκράντε 18)6 διά Μεξικό	ΦΙΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	έ. Κάρρο 3)7
ΤΕΑ	49	5632	ά. Τερριτόριο 1)7	ΦΙΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Πειραιά 21)1 διά Δρέπανον
ΤΕΑΔΑΜΩΝ	56	9238	ά. Μπαντάρ Σαπούρ 13)6	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	δ. Σουέζ 11)6 διά Μπ. Σαπούρ
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. Σάν Πέντρο 16)6 διά Π. Τζεντίλ	ΦΟΙΝΙΣ	48	3268	έ. Μογκαντίσιο 16)6
ΤΕΟΜΠΕΡ	54	3462	εις Λάς Πάλμας από 18)4	ΦΟΝΤΕΑΣ	50	1338	ά. Λεμεσόν 4)7 διά Ταρτούς
ΤΕΡΠΑΝΑΔΡΟΣ	53	2990	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΟΝΑΣΤΑΡ	67	3971	δ. Σουέζ 29)6
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	έ. Πειραιά 18)6	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Μογκαντίσιο 21)6 διά Μπέρμπερα
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	έ. Κόπτε 29)6	ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	έ. Βρέμην 2)7 διά Ρόττερνταμ
ΤΕΤΙΕΤ ΣΙ	63	10867	ά. Ρόττερνταμ 29)6 διά Κή Γουέστ	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	έ. Τολέδο 5)7
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	έ. Ούμπε 2)6	ΦΡΙΝΤΑΣ	49	6964	έ. Πασάγιες 22)6
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	ά. Μόντρεαλ 5)7	ΦΡΙΕΩΣ Δ.	68	11362	ά. Ιμινχάν 1)7 διά Γκρείτ Λέικς
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ·Υ	72	9246	ά. Όζεκα 16)4 διά Μπάσαρν	ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	ά. Ρίο 'Ιανέρο 14)6 Σ. Σεμπάσιαν
ΤΖΕΗΝ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ά. Νταμάρ 23)5	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Πορτμπαντάρ 5)5 Μπαντάρ 'Αμπρα
ΤΖΕΛΕΝΗ (δ.)	53	12367	ά. Ρόττερνταμ 1)7	ΦΡΟΣΩ	70	18633	έ. Λειξωρες 1)7
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	42109	εις Πειραιά από 7)3	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Ναγκούγια 4)6 Μπουεναθεντούρα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 16)6 διά Ρωσία	ΦΩΣ Ι	48	5289	ά. Λάς Πάλμας 28)6 διά Μπλιμπάο
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	έ. Πλότος 21)6	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει εις Πειραιάς από 4)3)75
ΤΖΟΑΝΑ	55	6632	ά. Ράς Τανόρα 23)6	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	δ. Σουέζ 1)7
ΤΖΟΥΔΙΑ Α.	68	14800	ά. Καρτέ 23)6 διά Ρωσία	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ζ.	76	32511	ά. Ναγκόχια 8)6 διά Σικάγο
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Μαυρίκιον 16)6	ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	έ. Βανκούμερ 17)6
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ά. Λάγος 27)6 διά Γουώρρου	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	έ. Στυκαπούρη 6)6
ΤΖΩΡΤΖ Κ.	49	3676	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΑΡΙΣ II	55	4721	ά. Ρουέν 10)6 διά Κοτονού
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	έ. Μαπούτο 2)6	ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΩΝΝΥ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ά. Μπιλμπάο 2)7 διά Σαθόννα	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Παναμά 22)5 διά Ρωσίαν
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Κέμπτλα 2)7 διά Ν. Ζηλανθίαν	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Βοστώνην 29)5 διά 'Αρούμπα
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	53	1325	έ. Λάγος 23)6	ΧΙΑΝ ΑΓΙΑΝΤ	69	10016	ά. *Νατ Λόντον 7)6
ΤΙΜΗ	71	5063	ύπο παραλαθήν	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	68	10016	έ. Πουέρτο Καμπέλλο 21)6
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164591	άργει εις Πειραιά από 20)1	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΗ	68	10121	ά. Λόριεντ 3)7 διά Νάντην
ΤΙΝΑ	58	2303	ά. Μπρούνομπουτελ 24)6 διά Ροστόκ	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Σουέζ 2)7 διά Φρομάντλ
ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ	61	11842	ύπο παραλαθήν	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Ν. Όρλεάνη 16)6 διά Πολωνίαν
ΤΙΤΙΚΑ	50	1771	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	έ. Πόρτ Μόραν 26)6
ΤΙΤΙΚΑ (δ.)	64	34056	ύπο παραλαθήν	ΧΙΑΝ ΣΕ'ΛΩΡ	68	10121	ά. Λός 'Αντζελες 25)6 διά Βαλπαραΐζο
ΤΙΤΙΚΙ	57	10178	ύπο παραλαθήν	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	δ. Σαΐδ 6)7 διά Φρομάντλ
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Φιλαδέλφειαν 3)7 διά Χάμπτον ρόδως	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	έ. Ρόττερνταμ 5)7
ΤΟΛΜΗ	71	5041	ύπο παραλαθήν	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 24)6 διά Βενεζουέλα
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εις Πειραιά από 27)6)75	ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Μένα άλ. 'Αχιμαντί 30)5 Κουθέτι
ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	έ. Βούρθαν 27)6	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Βούρθαν 27)6 διά Ντόχα
ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Γιθαρλάτρ 5)7 διά Σενεγάλην	ΧΙΟΝΗ	75	16421	ά. Κεμπέκ 23)6 διά 'Ιταλίαν
ΤΟΕΟΤΗΣ	74	19166	ά. Λός 'Αντζελες 22)5 διά Φιλιππίνες	ΧΟΟΥΠ	48	2947	ύπο παραλαθήν
ΤΟΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Μπάρων 19)6	ΧΟΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ά. Κορούνα 29)6 διά Ρόττερνταμ
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Κοκόρων 25)6 διά Κούρη	ΧΟΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.)	59	12597	ά. Νεπτόλιον 27)6 διά Πουέρτο Ρίκο
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Γιθαρλάτρ 25)6 διά Ν. Υόρκην	ΧΟΟΥΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Μορμουγκάο 12)2 Μπ. Σαπούρ
ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	έ. Ακαμάτα 22)6	ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	εις Λάγος από 13)6
ΤΟΦΑΔΟΣ Γ'	51	7901	ύπο παραλαθήν	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	53	1548	ά. Λεμεσόν 15)6 διά Ταρτούς
ΤΡΑΝΣΟΥΓΟΥΡΝΤ	57	2361	ά. 'Αμδέρσαν 1)7 διά 'Ελσίνκι	ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	1793	δ. Π. Σαΐδ 1)12)75 διά Μεσόγειον
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	57	11275	έ. Λαττάκια 23)5	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣ-	63	30408	ά. Αίλ άφ Γκραίην 6)7 Γιουροπόρτ
ΤΡΕΙΝΤΙΟΝ	66	18586	ά. Πειραιά 20)6 διά ΗΠΑ	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	ά. Μοντεβίδεο 28)6 διά Καμπάνα
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ά. Μένα άλ. 'Αχιμαντί 30)5 Μπ. Σαπούρ	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ά. 'Αιπου Ντάμπι 27)6 διά Κουθέτι
ΤΡΙΠΟΔΗ	48	4030	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	56	8411	εις Λάγος από 19)9)75
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Ρίο Γκράντε 17)6	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	28006	δ. Γιθαρλάτρ 5)7 διά 'Αργεντινή
ΤΡΙΤΩΝ	63	11070	ύπο παραλαθήν	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	12675	ά. Ν. Όρλεάνη 17)6 διά Βεραρούδ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	57	31831	ά. Σάσου Ρήντινγκ Π. 29)6 Χιούδον	ΧΡΥΣΑΝΘΗΓ. ΙΙ.	51	3856	ά. Θεούτα 27)6 διά Κουθέτι
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	44895	ά. 'Αμδέρσαν 3)7 διά Μπεζέδια	ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	έ. Πόρτ Σαΐδ 16)6
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	έ. Σιγκαπούρη 21)6	ΨΑΡΑ	56	8420	έ. Μπαχρέν 16)6
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	64	52868	δ. Σουέζ 15)6 διά Μπαχρέν	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18509	εις Οδόσουκι έπο συμπλήρωσιν
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	ά. Τζένταν 26)6 διά 'Ιαπωνίαν	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	έ. Χακάτα 3)7
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	άργει εις Πειραιά από 16)10	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ά. Σάντος 22)6 διά Λάγος
ΥΔΡΑ	69	10964	ά. 'Αυδέρσαν 19)6 διά Κή Γουέστ				
ΥΔΡΑ ΓΚΕΝΑ	58	10499	ά. Γιθαρλάτρ 21)10 διά Λάγος				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Λάγος από 19)75				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	εις Λάγος από 7)7)75				
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Π. Καμπέλλο 16)6 Μπράουνσβιλ				
ΦΑΕΩΝ	71	11502	ά. Κουβέτι 6)6 διά Σάτ άλ. 'Αραμπ				

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

AEGEAN OCEANIC S.A.
Akti Miaouli & II Merarchias 2
CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS
TELEX: 21-3845/6 CUL. GR.
TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

Tά υπό ζενας σημειώσεις

(Πλοϊα σημειωμένα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)
 (κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά ύπολοιπα φέρουν τήν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	δ. 56	12231	άργει εἰς Πειραιά από 14)
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	... 64	10472	Ε. Κουθέας 28)
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-			
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Σιμιζού 25) διά Ταραγκόνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	β. Μπρούνιμπουτελ 7) δε 11ηγριαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	β. Βακαλούσο 29) δι' Ινδονησίαν
ΑΓΗΝΩΡ	59	3782	ά. Χάμπτον ρόδος 30) δι' Ινδίαν
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ε. Γκαλερί "Ολίθια 30) δι'
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	β. Σουέζ 29) δι' ΕΠΩΛ.)
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	δ. Σουέζ 30) διά Γκιζάν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	δ. Κωνπόλιν 30) διά Γκιζάν
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει εἰς Πειραιά από 19) 5) 75
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	53	3379	δ. Κωνπόλιν 27) 5 Μαρύρην Θάλασσαν
ΑΓΙΟΣ ΒΕΛΑΣΙΟΥ Ζ.	δ. 56	20140	ά. Λ. Ηλίατα 26) Κορ. Ριθαντέια
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ.	51	8377	ε. Ταμπικο 15) δι' Αθάναν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	η. Μητύλιπο 7)
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Π. Καρτιέ 26) διά Στεττίνον
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει εἰς Πειραιά από 14) 6) 76
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Ιαναμά 27) 6
ΑΗΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	ε. Σαδόνια 27)
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ κ.	56	13669	ε. Ριγιέκα 25) 6
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. Μτακάρ 6) διά Λάγος
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ε. Αρίκα 24) 6
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	δ. Παναμά 22) 6 'Ακαρούτλαν
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)	54	5063	ά. Λ. Πάλμας 22) 6 δι' Αννάμπα
ΑΘΕΝΣ ΣΗ (κ.)	61	4903	δ. Μπρούνιμπουτελ 9) 6 Τρίπολ. Λιβ.
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ' (κ.)	59	7115	ε. ΆΜερσον 17)
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Γέραλτάρ 23) διά Π. Ρίκο
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ά. Μόντρεαλ 26) διά Πειραιά
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	δ. Παναμά 22) 6 διά Βαλπαραΐζο
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει εἰς Πειραιά από 15) 2) 75
ΑΘΗΝΑΣ ΝΙΑΡΧΟΥ	δ. 72	106623	ά. Μπούλεν Μπαΐν 27) 6 Μπόννυ
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ε. Ρότερντημα 31) 5
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	δ. Π. Σάιδ 2) 7
ΑΘΗΝΗ ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	άργει εἰς Πειραιά από 3) 7) 75
ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	άργει εἰς Πειραιά από 14) 5) 75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	59	8724	δ. Ντόθερ 1) 7 δι' Αρχαρούς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	55	10027	ά. Πειραιά 3) 7 δι' Αλεξανδρειαν
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργει εἰς Πειραιά από 25) 4) 75
ΑΘΗΝΟΥΔΑ (δ.)	59	28893	ε. Πέννυκον 13) 6
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ά. Ρ. Ιανέριο 6) διά Μασέλιο
ΑΙΓΚΑ (π.)	51	3239	δ. Σουέζ 6) διά Γένυπο
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Κεμπέκ 9) 6 δι' Αρούμπα
ΑΙΗΒΟΝ	66	16464	δ. Κουντέρι 25) διά Ντόχα
ΑΙΘΑΛΙΑ	52	7787	δ. Σουέζ 4) διά Περισκόν
ΑΙΘΡΑ	57	10044	δ. Παναμά 14) 6 διά Συρία
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.			
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ε. Βαλτιμόρη 30) 6
ΑΙ' ΚΟΝ*	71	27958	ε. Βενετίαν 30) 6
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ε. Σ. Νασάρι 20) 6
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	58	10018	ά. Ντώρμπαν 6) δι' Ιαπωνίαν
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	δ. Παναμά 2) 7
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εἰς Πειραιά από 6) 2) 74
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3345	ά. Χοντένταν 13) 6 Π. Σουδάν
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	55	35324	ε. Κάρηκ 24) 6
ΑΙ' ΗΡΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	7712	ε. Μοντεδίδο 26) 6
ΑΙ' Ρ. ΜΟΝΤΕΣΤΗ (κ.)	56	7120	δ. Πλανάνιον 15) 6
ΑΙ' Ρ. ΜΟΝΤΕΣΤΗ (κ.)	56	2500	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙ' Ρ ΣΙΝΖΕΡΙΤ δ.κ.	59	17948	ά. Λιεγάνδρειαν 23) δι' Έλλαδα
ΑΙ' Ρ ΣΙΛΑΛΕΝΤ (δ.)	56	21090	δ. Κωνπόλιν 19) 6
ΑΙ' Ρ. ΧΟΟΥΡ (κ.)	52	6196	η. Σ. Σάιδ 6) 7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ' ΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Σιμοτούνο 20) 6 διά Λ. "Αντζελες
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	δ. Ντέριερ 2) 7 διά Ρότερνταμ
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ε. Τιρόρα 6) 7
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	δ. Γκίζον 26) 6
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΤΚΕΙ·ΤΟΡ	54	7701	ε. Σέπτε 25) διά Βενετίαν
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ε. Φιλαδέλφειαν 28) 6 Π. Ορντάς
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	δ. Π. Μπούκον 22) 6 Μ. ἀλ Φαχάλ
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	ε. Θέστα 19) 6 διά Παρανάγουα
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Λ. "Αντζελες 28) 6
ΑΙΤΖ. ΣΕΥ'ΛΟΡ (δ.)	75	117300	ά. Ιμμαχγι 21) διά Περσικόν
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ε. Κέργης ἀλ 26) 6
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ'	66	22362	ε. Ντόρμπαν 7) 6
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ε. Βοσπόρην 3) 7
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	ε. Μπρεμερχέφων 16) 6
ΑΚΟΥΑΓΚΑΜ	68	25433	ε. Ν. Όρλεάν 24) 6
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	ε. Νταμάν 28) 6
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'·Σ	68	25433	ά. Αιμέρσον 17) 6 Γκάλεστον
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168	ά. Ν. Όρλεάν 22) 6 διά Γδύνια
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25433	ε. Γάνδην 17)
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ά. Ρίσαρντς Μπαΐν 24) 6 Ιταλίαν
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗ	68	25155	ά. Εμδέν 30) 6 διά Κωνσταντζαν
ΑΚΟΥ·ΙΔΑ I (κ.)	63	3488	ά. Οσέντο 21) 6 δι' Αμβούργον
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	άργει εἰς Πειραιά από 19) 8) 75
ΑΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Ρ. Γκράντε 10) 6 διά Ραθέννα
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	ε. Βαλτιμόρη 20) 6
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	άργει εἰς Πειραιά από 28) 3) 75
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	ε. Ρουέν 13) 6
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	35824	δ. Κωνπόλιν 26) 6
ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	ε. Μιλάζ 24) 6
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	δ. Γιανάνια 12) 5
ΑΛΕΑ	73	8824	ά. Αιμέρσον 30) 6 διά Ντουμπά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	άργει εἰς Πειραιά από 21) 2) 75
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ. 68	44646	ε. Μπάρι 17) 6	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ε. Ριγιέκα 24) 6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-			
ΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Ντουμπά 2) 7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	δ. Βαλτιμόρην 26) 6 Χάμπτον ρόδος
ΑΛΕΞΗΣ *	51	2983	ά. Ν. Όρλεάν 14) 6 Βενεζουέλα
ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ	67	14845	δ. Μπάρον 10) 6 Ούμι Κάρο
ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	56	6020	ε. Εσκούμινς 29) 5 διά Κούθα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Ντουμπάτη 29) 5
ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	ά. Αλεξανδρειαν 30) 3
ΑΛΚΑΜΑ	66	27985	δ. Ροζέριο 29) 6 Μ. "Αύρες
ΑΛΚΟΡ (κ.)*	57	1839	ά. Καρθαγένη 21) 6 δι' Όραν
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	56	1802	δ. Σαουεμπόντη 17) 6 δι' Αλγέριον
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Γιοκούμα 21) 5 διά Σακάντε
ΑΛΑΜΑ (κ.)	41	9097	ε. Τζέντα 18) 5

ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Αμθόργον 5) 7 Ρότερνταμ
ΑΛΜΠΙ ΠΡΟΓΚΡΕΣ *	56	3291	ε. Βοσπόρην 17) 6
ΑΛΠΑ (κ.)	43	9159	ά. Τέμα 9) 11
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λ.δ.	64	1715	δ. Π. Σαΐδ 26) 6 διά Μεσόγειον
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥΓΟΡ λ.	66	2274	ά. Τζέντα 11) 6 διά Σουέζ
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-			
ΙΕΡ (λ.δ.)	65	1708	ά. Πειραιά 3) 7 διά Τρίπολην
ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	ά. Αιμέριργον 22) 6 διά Σφάξ
ΑΜΑΡΙ (κ.)	68	1165	ε. Κίγκις Λον 29) 6 διά Βεγγάζην
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ά. Τανόρα 12) 6
ΑΜΟΡΓΟΣ	61	13901	ά. Ρότερνταμ 3) 7 δι' ΗΠΑ
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	ε. Κόμπε 29) 6
ΑΜΠΙΤΖΑΝ (κ.)*	67	3020	ά. Βρέμην 3) 7
ΑΝΑΓΕΣ ΛΑΚ	68	9291	ά. Τακαράτη 22) 6 δι' Αμπιτζάν
ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	69	15869	ά. Τοιμάτη 19) 6 διά Κασιούνγκ
ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)	70	1482	ε. Ντεγκράντ ντε Κανές 23) 6
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.)	50	3150	ά. Πειραιά 3) 7 διά Γιουκούσαλαδί
ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΣΤΑ	57	10287	ά. Κίγκοταν 19) 5 διά Μαντζίνιλο
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	ά. Σίδην 31) 5 διά Μπούπορτ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	ά. Σίδην 31) 5 διά Σιδηρόπερην
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ά. Σουέζ 17) 5 διά Μπάραρ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ.	67	20500	ά. Θός 2016 διά Μπαρέλιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21292	ά. Αιμέριραν 25) 6 διά Σεράνη
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	ά. Κάρηκ 21) 6 διά Βαλπρέλαρ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ά. Πιούροπτρο 4) 7
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	32984	ά. Ν. Όρλεάν 29) 6 διά Ριθανό
ΑΝΘΙΑ (κ.)	64	10864	ά. Μπ. Άρες 14) 5 διά Κούδα
ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	57	2299	ά. Πειραιά 23) 6 διά Βεγγάζην
ΑΟΥΡΕΙΑ ΔΗΛΑΣ (δ.)	58	5593	ά. Μόντρεαλ 4) 7
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ά. Τάραντα 12) 6 δι' Αδγούστα
ΑΠΟΛΟΔΩΡΟΣ	72	13120	ά. Σουέζ 26) 6 δι' Ινδίαν
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	ά. Πιατιέρη 9) 6 διά Νόρνεχαμ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	ά. Βενετία 6) διά Γιόραλτάρ
ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Α. (κ.)	59	8837	ά. Ν. Σουέζ 10) 4 διά Νιούπορτ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	ά. Τέλενταν 4) 5
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	άργει εἰς Πειραιά από 1) 5) 75
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Μούρδασ 30) 6 διά Πειραιόν
ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ά. Πλαρόν 5) 6 διά Νέαρη
ΑΡΓΩ ΛΗΤΕΡ	58	11201	ά. Κοκούρα 27) 6 διά Νταμά
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ά. Μόμπιλ 28) 6 Π. ά Νίρη
ΑΡΓΩ ΜΕΡΓΙΣΑΝΤ δ.	53	18743	ά. Νιούκαστλ 24) 6 διά Νιούπορτ
ΑΡΓΩ ΠΟΛΟΥΣΥ	66	25291	ά. Θέούτη 28) 6 διά Νέαρη
ΑΡΕΤΗ (κ.)	57	8560	ά. Πιούροπτρον 19) 3
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ά. Ν. Τουτκορίν 18) 3
ΑΡΗΣ*	56	8046	ά. Αρχαρούς 14) 6
ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	57	8620	ά. Κωνπόλιν 1) 7 διά Νοβωράσικην
ΑΡΗΣ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (κ.)*	57	8782	ά. Κωνπόλιν 1) 7 διά Κορίντο
ΑΡΙΑΔΗΝ Ε. (κ.δ.)	62	25672	ά. Παναμά 30) 5 διά Κορίντο
ΑΡΙΕΑΝΑ (κ.)	57	5237	προσήρ. Σαλίνα Κρούζ 15) 8) 75
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	ά. Π

ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΓΚΑ	63	15977	Ε. Μαντράς 29)6	Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.)	64	49437	άργει εἰς Πειραιά διπό 25)6)75
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	Δ. Τζεμέλ Ντανά 22)4	Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	άργει εἰς Πειραιά διπό 3)8)75
ΑΤΑ. ΜΕΡΠΑΙ-ΙΝΤ	54	16006	Δ. Σάιδ 17) διά Κωνσταντζαν	Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Ε. Ράς Τανούρα 27)6
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ*	68	48936	άργει εἰς Πειραιά διπό 19)1)75	Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	Δ. Μίλφορντ Χάφεν 24)6 Μπ. Μασάρ
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	Δ. Τεμπλ Μπαΐ 3)7	Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	Δ. Τούμπα 18)6 διά Περούκον
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	άργει εἰς Τρίνινταν διπό 10)4)75	Γ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)	72	102300	Δ. Ράς Τανούρα 20)4
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	Δ. Γιβραλτάρ 2)7 διά Τομπρούκ	ΓΡΑΜΑΔΑ	56	10180	άργει εἰς Πειραιά διπό 12)3)75
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	Δ. Παραντίν 3)7	ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	Ε. Σάντος 29)6
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤ	69	16291	Δ. Σιγκαπούρην 4)7 διά Π. Κελάγκ	ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	Ε. Σουάμπα 21)6
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16291	Δ. Καρπιέ 26)6 διά Λένινγκραντ	ΔΑΦΝΗ (μ.)	53	31289	Δ. Γιβραλτάρ 22)4 διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ	69	16291	Δ. Καρπιέ 28)6 διά Λένινγκραντ	ΔΕΛΦΙΑΜ (κ.)	62	12116	Δ. Πειραιά 4)7 διά Τζένταν
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	Δ. Τοιταγκόγκ 4)7	ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	59	8785	Δ. Τερέστον 26)6 διά Δυρράχιον
ΑΤΑΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)*	57	53335	Δ. Καράτον 2)7 διά Κολόμπο	ΔΕΛΦΟΙ (δ.)	68	8796	Δ. Παναμά 28)6
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	Δ. Φιλαδέλφειαν 26)6 διά Κ. Λοπέζ	ΔΞΣΠΟΙ Ι (π.)*	57	1579	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ (κ.)	45	1589	Δ. Καράτον 2)7 διά Κολόμπο	ΔΗΛΟΣ	59	9493	Ε. Μοναφάκον 24)6
ΑΥΤΑΔΕΦΟΣ (κ.)	56	8136	Δ. Καράτον 2)7 διά Κολόμπο	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	Δ. Σουέζ 28)6 διά Τζένταν
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)	50	2494	Δ. Καράτον 2)7 διά Κολόμπο	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	Ε. Ρόττερνταν 24)6
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ-			Δ. Παραλαβήν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	36	4967	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	Δ. Χάμπτον ρόδος 29)6 διά Μόντρεαλ	ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	52	8202	Δ. Γιβραλτάρ 31)3
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	Δ. Πουέρτο Καμπέλλο 17)6	ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2756	Ε. Πόρτ Σουδάν 26)4
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	Δ. Μπρούναμπουτελ 3)7 διά Γαλλίαν	ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	Δ. Φιλαδέλφειαν 24)6 διά Βιτόρια
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	Δ. Νεάπολιν όποιο 26)6)73	ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	Δ. Χάμπτον ρόδος 27)6 διά Λισσαθώνα
ΒΑΣΙΛΙΑΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ	55	9242	Δ. Κύκοτον 8)6 διά Κούβα	ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	άργει εἰς Πειραιά διπό 10)5)75
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	Δ. Οσίαν όποιο συμπλήρωσιν	ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	Ε. Μπούνενς 'Άρες 11)6
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	Δ. Σουέζ 5)7	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	Δ. Σιγκαπούρην 28)6 διά Μπαχρέιν
ΒΕΑΝΤΑ*	57	10311	Δ. Νταμάι 1)5	ΔΩΤΩ	68	35191	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 29)6
ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	8506	Δ. Χάμπτον ρόδος 2)7 διά Κουβέιτ	ΕΒΡΟΣ	63	15983	Ε. Γύνιατ 19)6 διά Κιέλο
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	Δ. Βρέμη 10)6	ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	δ. Σουέζ 24)6 'Ερυθράν Θάλασσαν
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	δ. Κάργκ "ΑΙ. 25)5 διά Βραζιλίαν
ΒΙΕΛΑ	53	8576	εἰς Τζένταν όποιο 8)2	ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	Ε. Βίγκο όποιο 30)5
ΒΙΚΤΩΡ*	64	4281	Δ. 'Αλεξανδρειαν 5)7	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δ. Τόρ Μπατη 28)5 διά Περσικόν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	Δ. Μπρούναμπουτελ 12)6 διά Κόνακρυ	ΕΚΟΥΙΤΥ (δ.)	52	15623	δ. Ριο 'Ιανέριο 29)6 διά Μπαχρέιν
ΒΙΟΛΑΝΤ Ν. ΓΟΥ-			Δ. Παραλαβήν	ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	4801	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 29)6
ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	Δ. Τέλμπο Μπατι 28)6 Μπ. Μασάρ	ΕΛΕΚΤΡΑ Ε. (δ.)	57	15983	Ε. Γύνιατ 19)6 διά Κιέλο
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	Δ. ρργει εἰς Χαλκίδα όποιο 19)3	ΕΛΕΙ-ΙΣΤΡΙΑ ΙΙΙ (κ.)	52	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	Δ. Σπέτζια όποιο 10)12)74	ΕΛΕΙ-ΙΣΤΡΙΑ ΙV (κ.)	52	2484	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΡΤΙΝΙΑ	68	31093	Δ. Σάντος 1)7	ΕΛΕΙ-ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	Ε. Πειραιά 20)6
ΒΙΡΤΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	Δ. Σπέτζια όποιο 30)1)75	ΕΛΕΙ-ΙΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	άργει εἰς Πειραιά διπό 11)1)75
ΒΑΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	Δ. ζεσθ Λάγος 10)2	ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	54	6801	Ε. Αυτιτζάν 12)6
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	Δ. ζεσθ Λάγος 16)2	ΕΛΕΚΤΡΑ Ε. (δ.)	57	15729	Ε. Καράτοι 6)7
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	Δ. ζεσθ Λάγος 27)5)75	ΕΛΕΝ *	67	27989	Ε. Κολομβία π ρίθερ 21)6
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	Δ. ζεσθ Λάγος 27)5)75	ΕΛΕΝΑ (κ.)	52	2673	εἰς Πειραιά όποιο 11)5
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	Δ. Γιβραλτάρ 3)6 διά Νιγηρίαν	ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	Δ. Τακαράντι 4)7
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	Δ. Α'μπριδρογ 23)6 διά Π. Όρντας	ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	Ε. Σαντ Τζάν 11)4 διά Αθάνα
Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)	57	1742	Δ. Πειραιά 6)7	ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	δ. Σουέζ 4)5 διά Τζένταν
ΓΑΒΡΙΗΛ Ι. (κ.)*	50	5406	Δ. Λάγος 17)6	ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	Δ. Σάντ Τζάν 11)4 διά Αθάνα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	Δ. Πόρτερνταν 26)6 διά Άλασκα	ΕΛΕΡΑΝΤΑ *	73	17830	δ. Κόμη 24)6 διά Βανκούβερ
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	Δ. Πόρτλαντ Με. 29)6 διά Λάσαλνα	ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	δ. Φός 15)5 διά Μπαχρέμας
ΓΑΛΑΝΗΝ	55	9415	Δ. Πούτσαν 3)7	ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	δ. Σουέζ 27)6 διά Π. Κελάγκ
ΓΑΡΜΗΝΗ (μ.)*	67	42439	Δ. Πιαράτοι 21)4	ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	δ. Σάν Πέντρο 15)6 διά Λάς Πάλμας
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	Δ. Πιαράτοι 21)4 διά Κούπερ	ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	δ. Μπ. 'Άρες 14)6 διά Κούβα
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1890	Δ. Γιβραλτάρ 17)6 διά Κούπερ	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ	75	48000	Δ. Αρόμυτα 16)6 διά Χιούστον
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1116	Δ. Ζεσθ Λάγος 16)6 διά Άλασκα	ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	Δ. Αρόμυτα 16)6 διά Χιούστον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	Δ. Ζεσθ Λάγος 16)6 διά Άλασκα	ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	Δ. Μένα δλ 'Αχμαντί 18)6 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡ. Β. ΣΦΙΚΑΣ π.δ.*	63	29534	Δ. Γιβραλτάρ 17)6 διά Άλασκα	ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	Δ. Πειραιά 28)6
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	Δ. Γιβραλτάρ 17)6 διά Άλασκα	ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	52	8194	Δ. Πειραιά 28)6
Γ. Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ ΣΥΧ.	68	9071	Δ. Πιαράτοι 16)6 διά Μπόννυ	ΕΛΛΗΝΗ*	56	10312	άργει εἰς Πειραιά διπό 31)3)75
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	Δ. Πιαράτοι 4)6 διά Ρίγα	ΕΛΛΥ Α	59	1587	Δ. Πειραιά 19)6 διά Μποργκάκ
ΓΙΑΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Εύρωπην	ΕΛΑΜΑΡΕ (κ.)	58	4234	δ. Παναμά 25)6 διά 'Ακαζούτλα
ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚΕΡ (κ.)*	56	10774	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Εύρωπην	ΕΛΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	Δ. Πόρ Σατή 6)7
ΓΙΟΥΡΟΠΑΛΑΚΕΡ (κ.)*	63	7311	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Ναχόντκα	ΕΛΑΜΟΝΑ (π.)	62	12230	Δ. Φός 15)6 διά 'Αθάνα
ΓΙΟΥΡΟΠΑΛΑΚΕΣ ΣΑΚΑΥ	55	1275	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Ναχόντκα	ΕΛΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	54	6503	δ. Μπρούναμπουτελ 18)6 διά Κούβα
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ	60	4246	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Ναχόντκα	ΕΛΑΝΑ (κ.)	58	8374	δ. Φός 25)6
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΕ-ΙΤ (κ.)	54	2666	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Ντανά	ΕΛΑΝΙΑ (κ.)	56	8382	Δ. Γόνια 2)7
ΓΙΩΡΓΗΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-Ι	70	2997	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Ντανά	ΕΛΑΝΙΚΟΣ (κ.)	57	8960	Δ. Ριο Γκράντε 16)5 διά Ταρτούς
ΓΙΩΡΓΗΣ ΤΕΡΠΕΙΤΗΝ ΤΕΜΠΑ	56	8750	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Μ. Θάλασσαν	ΕΠΙΩΝ (κ.)	70	70619	Δ. Βιτόριας 24)5 διά Τομπάτα
ΓΚΡΕΙ-ΙΣ ΣΕ-ΥΛΩΝ Κ.	53	1313	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Σέτε	ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	Δ. Βιτόριας 24)5 διά Τομπάτα
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Σαπούνα	ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	Δ. Ειδονασουθ 7)7 διά Μπέλφαστ
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16202	Δ. Ζαμπάγκα 3)7 διά Σαράνταν	ΕΡΓΙΝΑ I. (κ.δ.)*	61	12891	Δ. Πέρι Σατή 22)7)75
ΓΛΑΥΚΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	Δ. Ζαμπάγκα 20)6 διά Ντανά	ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827	Δ. Γιβραλτάρ 28)6 διά Κόρπους Κρίστι
ΓΛΑΥΚΑΔΑ ΣΠΑΡΙΤ (κ.)	62	12148	Δ. Ζαραντίαν 4)7 διά Ιαπωνίαν	ΕΡΟ-ΙΚ ΣΕΥΛΩΝ (κ.)	64	29396	Δ. Γιβραλτάρ 28)6 διά Τζένταν
ΓΟΥΕΣΤΟΡ-ΙΝΤ	70	11329	Δ. Ζαραντίαν 4)7 διά Ιαπωνίαν	ΕΡΟ-ΙΚ ΣΕΥΛΩΝ (κ.)	57	1599	Δ. Νίκαια 29)6
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	43	14313	Δ. Ζαραντίαν 22)6 διά Μονρόδια	ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	δ. Σουέζ 2)3)75
ΓΟΥΟΡΑΠ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19393	Δ. Ζαραντίαν 22)6 διά Μονρόδια	ΕΣΣΕΝ (Σγκ.)	53	6689	Δ. Π. Κελάγκ 22)6 διά 'Αμβούργον
Γ. ΕΝΤΕΠΡΑΙΤΖ	53	21284	Δ. Ζαραντίαν 22)6 διά Μονρόδια	ΕΣΣΕΣ	57	4023	Δ. Ντάρμπατ 17)6
Γ. ΙΝΤΕΠΡΕΝΤΕΝΣ	57	26032	Δ. Ζαραντίαν 22)6 διά Μονρόδια	ΕΤΕΟΚΑΛΗΣ II. (κ.)*	44	7141	ήποδασθήν 2)7
Γ. ΙΝΧΕΡΠΑΝΣ (δ.)	58	25222	Δ. Ζαραντίαν 22)6 διά Μονρόδια	ΕΤΤΟΡΕ Κ.	56	1375	Δ. Μπέλφαστ 2)7
Γ. ΚΑΙ-ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	Δ. Ζαραντίαν 22)6 διά Μονρόδια	ΕΥΑ	57	6046	Δ. Δάντσιχ 18)6
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	57	10546	Δ. Ζαραντίαν 22)6 διά Φρήπορτ	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (κ.)	51</td		

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ- ΒΡΙΔΗΣ*	68	11656	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)6 διάτ. Λ. Γκουάρα είς μεσογειακάς μεταφοράς	KΥΜΗ (χ.)	54	2952	δ. Γιβραλτάρ 28)6 διάτ. Σφέδες	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (χ.)	57	1325	ά. Πειραιά 6)5	KΥΜΩ (δ.)	56	24234	δρυγεί είς Πειραιά διάτ. 19)10)75	
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ (π.δ.)	59	29141	ά. Πειραιά 6)5	ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	δ. Βαλπαράσιο 26)6 'Αγ. Βικέντιον	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (π.)*	61	10591	άργει είς Πειραιά από 6)12)75	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΣ II (χ.)	51	2135	ά. Νεάπολιν 17)6 διάτ. Χοντέντα	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	άργει είς Πειραιά από 13)2)75	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (χ.)	57	3213	δ. Γιβραλτάρ 17)4	
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Δ. (χ.)*	59	1219	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	δρυγεί είς Πειραιά διάτ. 12)2)75	
ΘΕΤΙΣ	74	35561	δ. Παναμά 27)6	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. 'Αμερέροαν 5)6 διάτ. Σάν. Χουάν	
ΘΗΡΑ	62	14151	ε. Ντόρμπιαν 1)7	ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ- ΤΗΣ (χ.)	58	8847	ά. Κοκούρα 17)4 διάτ. Σαγκάνην	
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΒΕΝΤΕΡ (χ.)	55	8281	είς Πειραιά διάτ. 6)3	
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΑ.	59	21323	άργει είς Πειραιά διάτ. 1)2)75	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει είς Πειραιά διάτ. 1)3)74	
ΘΝΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ά. Π. 'Ορινάκ 29)6 διάτ. Γένοβα	ΑΙΔΗ ΙΩΝ (χ.)	53	5608	όπω παραλαβήν	
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	έ. Γένοβα 4)7	ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)6 Ράς ές Σιδέρη	
ΙΑΣΩΜ (χ.)	54	1160	ά. 'Αμερέροαν 17)5	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	έ. Παλέρμου 31)5 (έπισκεψι)	
ΙΑΖΑΜΠΕΙΤΑ (χ.)	55	7578	έ. 'Ακαπά 20)6	ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει είς Πειραιά διάτ. 23)2	
ΙΑΙΑΣ (δ.)	59	13223	άργει είς Φάληρον από 1)2	ΛΑΜΔΑ *	59	7919	έ. Μάλτα 3)7	
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Ρουέν 23)6 διάτ. Βεγγαλήν	ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Σιγκαπούρην 16)6 διάτ. Ντουμάτ	
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΥ II	66	7643	ά. Πενάγκ 1)7 διάτ. Σουέζ	ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	είς Τέλεναν διάτ. 18)6)74	
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	είς Πειραιά διάτ. 16)12	ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	ά. Σπέτζια 3)6 διάτ. Λάγος	
ΙΜΑ*	68	27989	δ. Σουέζ 21)6 δι' 'Ομάν	ΑΙΑΣ (χ.)	51	1544	είς Μπάρι από 19)2	
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	έ. Σπέτζια 6)7	ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ά. Μαυρίκιον 3)7 δι' 'Αγγλιαν	
ΙΟΚΑΣΤΗ (χ.)	38	5496	άργει είς Πειραιά από 31)7)75	ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ- ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ά. Ν. 'Ορλεάνη 29)6 διάτ. Χιοδόστον	
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑ-	TER (δ.)	65	30516	ά. Π. ντε Μπούκ 6)7	ΑΙΕΝΙΟ (χ.)	56	4801	ά. Πάλμας 2)7 διάτ. Π. Χάρκουρτ
ΙΟΝ. ΑΗΓΑΝΤΕΡ	67	20959	έ. Πιανάραγα 28)6	ΑΙΕΝΤΑΣ (χ.)	57	8854	ά. Αμπιτζάν 17)1 διάτ. Λάγος	
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Αιθεοπούλ 3)6 διάτ. Μόντρεαλ	ΑΕΣΛΑΙ (χ.)	65	2411	ά. Λεμεσόδη 1)7	
ΙΟΝ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	66	20959	έ. Σαντάρε 25)6	ΑΕΥΓΕΡΗΣ (χ.)	58	8695	έ. Κόμπε 24)6	
ΙΟΝ. ΣΚΑΥ*	51	2133	ά. Σ. Σάδι 26)6 διάτ. Περσικόν	ΑΕΩΝ (χ.)	50	7468	έ. Πειραιά 4)7	
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ά. Γλαστόβην 4)7 δι' 'ΗΠΑ	ΑΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ό. Ντόθερ 4)7 διάτ. Ρ. 'Ιανέριο	
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ά. Μπωνιούν 20)6	ΑΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	ά. Βρέμην 22)6 διάτ. Τρίπ. Λιθώνης	
ΙΟΝΙΚ (δ.)*	66	45280	άργει είς Πειραιά από 1)6)75	ΑΙΖΑ	64	2817	έ. Χάπτων ρόδες 13)6	
ΙΡΙΣ (χ.)	59	8479	ά. 'Αμερέροαν 5)7 διάτ. Ρότερνταμ	ΑΙΗΓΚ (π.)	61	8760	ά. Μπ. 'Αθρες 22)5 δι' 'Αθένα	
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	έ. Πεναμά 29)6	ΑΙΑΛ (π.)	50	2734	ά. Πάλμας 3)3 διάτ. Λάγος	
ΙΩΑΝΝΗΣ (χ.)	52	1575	δ. Σουέζ 25)5	ΑΙΠΣ	60	16968	ά. 'Ελσινορ 19)6	
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (χ.)	47	2280	είς Λάνος από 18)7)75	ΑΙΟ·ΙΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Μποναν Μπαΐλ 2)7 διάτ. Γιοκοχάμα,	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	δ. Σουέζ 31)5 Μπ. 'Αμπας	ΑΙΡΕΝΤΖΟ ΧΑ- ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	ά. Φιλαδέλφειαν 23)6	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ	67	44646	ά. Σ. Σάδι 4)7 διάτ. Μπωνιόντ	ΑΙΟΥΣΥΝ (π.)	54	2557	έ. Πιανάμα 14)6	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	άργει είς Πειραιά από 10)10)75	ΑΙΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. 'Αντεν 27)6 διάτ. Κάρρυκ 'ΑΙΔ.	
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά. Σερδάνια 28)6 διάτ. Π. Οργάζ	ΑΙΥΡΙΚ*	64	29396	άργει είς Πειραιά από 8)9)75	
ΚΑΒΟ ΦΡΙΓΕΛΟΣ (π.)*	52	7731	ά. Σ. Σάδι 13)6 διάτ. Κουεύτ	ΑΙΩΡΕΔΡ ΡΗΔ (μ.)*	57	70000	ά. Χέντλαν 28)6 διάτ. Μιζουάιμα	
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	έ. Πειραιά 6)5	Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Βούμπην 2)7 διάτ. Καράτσι	
ΚΑΛΑΙΩΝΙΑ	67	34498	ά. Γκάλεστον 24)6	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (χ.)	47	5010	ά. Λάδη Πάλμας 30)6	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	57	8774	ά. Ταυπίκο 18)6 Σάν. Ντουμύκο	ΜΑΓΚΝΩΙΔΙΑ (κ.)	51	7126	ά. Πειραιά 9)4 διάτ. Χαλκίδας	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	4707	ά. Ταυπίκαρμας 28)6 δι' 'ΗΠΑ	ΜΑΙΩΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	έ. Τενερίφην 3)7	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑΣ	57	44708	άργει είς Πειραιά από 15)2)75	ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	έ. Μερσίνα 29)5	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑΣ	72	124257	ά. Σερδάνια 23)6 διάτ. Π. Οργάζ	ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	άργει είς Πειραιά διάτ. 2)6)75	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΕ*	52	8111	ά. Σερδάνια 28)6 διάτ. Π. Οργάζ	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)	75	136991	ά. 'Αρούμπα 15)5 διάτ. Περοίκον	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑΣ	57	14983	ά. Ευδέν 24)6 διάτ. Νητρόβιτ	ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Μιζουάιμα 25)6 διάτ. Λός 'Αντζελες	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑΣ	52	8197	δ. Σουέζ 25)5 διάτ. Γένυπο	ΜΑΙΚΕΛΩΝΙΑΝ (δ.)	56	12724	όπω παραλαβήν	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑΣ	58	1071	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΝΙΑ (χ.)	52	1597	έ. Βαρκελώνην 23)6	
ΚΑΛΠΑΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.*	56	9817	ά. Ματ. Σποτόρ 12)6	ΜΑΝΟΣ Π. (κ.)*	69	2987	έ. Σπέτζια 5)7	
ΚΑΛΠΑΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ά. Άλεξάνδρειο 29)6	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 30)6 δι' 'Ασταρτ	
ΚΑΛΠΑΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ.	57	24854	άργει είς Πειραιά από 31)10)74	ΜΑΝΤΟΥΔΑ (κ.)	52	2352	ά. Λάδ. Πάλμας 1)4 διάτ. Λάγος	
ΚΑΛΠΑΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ά. Κολόπο 30)6	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	45	14132	άργει είς Πειραιά διάτ. 26)8)75	
ΚΑΛΠΑΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ά. Ντουπιάν 23)6 δι' 'ΗΠΑ	ΜΑΡΑΝΑΠ (κ.)	61	1266	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΠΠΑΤΑΝ ΤΣΑΜΠΟΝ	61	8505	ά. Σάντος 22)6 διάτ. Ρ. 'Ιανέριο	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ά. Κοραμπάρ 22)6	
ΚΑΠΠΑΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ- ΓΟΣ (χ.)	57	9060	έ. Μοντεβίδεο 13)6	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	έ. 'Αμπου Μπάμπι 9)6	
ΚΑΠΠΑΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ά. Συύνον 23)6	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	έ. Σέτε 18)6 διάτ. Γιεραλτάρ	
ΚΑΠΠΑΤΑΙΝ ΔΕΘ*	53	5789	έ. Ρότερντον 24)12	ΜΑΡΤΙΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)	56	8378	ά. Κλιγκοτον 20)4 διάτ. Ν. 'Ορλεάνη	
ΚΑΠΠΑΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.*	55	3837	δ. Σουέζ 30)5 είς Γκιζάν	ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	ά. Κονίοπολιν 6)6 διάτ. Μ. Θάλασσαν	
ΚΑΡΠΑΤΑΙΝ ΤΣΩΡΤΖ	52	7597	έ. 'Αινδούσοντ 24)5 (έπισκ.)	ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ά. Πενάγκ 24)6 διάτ. Π. Κελάγκ	
ΚΑΡΠΤΙΦ II (δ.)*	65	48024	έ. Καλνόποτο 27)6	ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	ά. Γιεραλτάρ 26)6 διάτ. Κή Γουέστ	
ΚΑΡΠΙΝΑ	69	9072	ά. Νηδώπουνταν 20)5 διάτ. Σ. Τζάν	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	άργει είς Πειραιά διάτ. 7)11)75	
ΚΑΡΜΕΝ ΦΩΝΤΑΝΑ κ.*	41	1598	ά. Ιεπενιάκας μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά. Γιεραλτάρ 4)7 δι' 'Αλεξανδρείαν	
ΚΑΡΟΑ (δ.)	57	13314	ά. Κούραταν 20)5 διάτ. 10)10)75 (έπισκ.)	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	έ. Λάγος διάτ. 25)1	
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246	ά. Κραντόπ 24)6	ΜΑΡΙΑ ΦΩΡΣΑΙΘ (δ.)	66	49231	ά. Τεργιάτην 1)7 διάτ. Ν. 'Ορλεάνη	
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	ά. Χρήσιδα 415 δι. 'Αλγέριον	ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	1044	ά. Κουεύτ 27)5	
ΚΑΡΟΥΑΘ	55	5879	ά. Νηδώπουνταν 22)6	ΜΑΡΙΑΝΙΑΝ (κ.)*	44	2783	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (χ.)	57	2467	ά. Σ. Σάδι 28)6 διάτ. Τζένταν	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Βούλην 6)5 διάτ. Λάγος	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	53	1126	ά. Νηδώπουλαν 22)6	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ά. Μόζι 17)6 διάτ. Ζαντίθρερην	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ.	56	1333	ά. Θιανόπουλ 22)6 διάτ. Κα"	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)*	55	21685	έ. Πειραιά διάτ. 23)3)75	
ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	ά. Γιαννιτσά 21)6 διάτ. Μπ. 'Απρες	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	11193	ά. Ράς Τανόδα 11)6 διάτ. Π. Α. Πιέρ	
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ά. Γκιζάν 21)5 διάτ. Μπάραν	ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	55	12597	άργει είς Πειραιά διάτ. 11)2	
ΚΕΑ	58	13996	έ. Σουέζ 29)5 διάτ. Μπάραραν	ΜΑΡΙΝΑ (χ.)	58	1226	ά. Θεούτον 15)6 διάτ. Χάπισταν	
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	έ. Γιουνιπότο 217)	ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903	ά. Δάντον 23)6 διάτ. Ροστόκ	
ΚΕΦ ΧΟΧ (κ.)	60	12971	ά. Μιλάνο 16)6 δι. 'Ανδρισταν	ΜΑΡΙΠΕΡΑ Ο. (δ.)	55	11193	ά. Πόρτ Σαδ 217)	
ΚΕΦΑΛΑΙΑΝΙΑ	59	24333	ά. Χλυτόπουλ 24)6 διάτ. Κιουρασάδο	ΜΑΡΙΠΕΡΑ II (δ.)*	66	67545	άργει είς Πειραιά διάτ. 14)11)75	
ΚΕΦΑΛΑΙΑΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤΟΥΣ	65	8198	ά. Ποράριο 1516	ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	άργει είς Πειραιά διάτ. 15)7)75	
ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ά. Γιαννιτσά 21)6 διάτ. Λάγος	ΜΑΡΙΣΑΡΩ (κ.δ.)	51	7977	άργει είς Πειραιά διάτ. 31)8)75	
ΚΙΜΠΕΡΑY (κ.)*	56	8477	ά. Γιαννιτσά 2614 διάτ. Λάγος	ΜΑΡΙΤΣΑ II (π.)	53	11310	άργει είς Πειραιά διάτ. 25)3)75	
ΚΙΜΩΝ Μ.	57	3714	ά. Γιαννιτσά 2012)75	ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	52	10596	ά. Κίγκοτον 24)6 διάτ. Ροσία	
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ά. Τανόνταν 27)6 δι' 'Αινητάν	ΜΑΡΙΩ	65	12738	ά. Ραθέννα 17)6 δι' 'Αγγούσταν	
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ά. Γιαννιτσά 21)6 διάτ. Μπ. 'Απρες	ΜΑΡΠΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	έ. Φάλιαροφ 27)	
ΚΑΡΠΑΤΑΙΝ Δ. Ι*	59	16217	ά. Νηδώπουλ 20)5	ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)*	59	3664	ά. Π. ω Πίνς 22)6 διάτ. Κινιοσόδο	
ΚΑΡΠΑΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	59	5515	έ. Αινδέσοντ 317)	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	60	34185	άργει είς Πειραιά διάτ. 4)2)75	
ΚΑΡΠΑΤΑΙΝ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ά. Χλυτόπουλ 28)6 διάτ. Αγ. Βικέντιου	ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ά. Ρότεποντ 16)6 διάτ. Αρέσου	

- | | | | |
|------------------------------|------|--------|---|
| ΜΙΧΑΗΑ (δ.) | 59 | 26737 | άργει εἰς Γκάλθεστον ἀπό 23)4)75 |
| ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝ- ΔΡΗΣ (δ.) | 65 | 28313 | ά. Πόρτλαντ (Με) 23)6 Κιουρασάο
ά. Σιγκαπούσων 11)7 διά ΗΠΑ |
| ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.) | 75 | 60900 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)6)75 |
| ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)* | 53 | 11289 | ά. Ναγκόβιος 1916 Μελέδουρη |
| ΜΙΧΑΛΗΣ | 74 | 10067 | ά. Σουέζ 417 διά Κουδίν διά |
| ΜΟΜΠΙΔΗΣ (μ.) | 67 | 54502 | ά. Σουέζ 417 διά Κουδίν διά
Γ. Γιβραλτάρ 716 |
| ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.) | 51 | 3386 | ά. Πειραιά 31)5 |
| ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.) | 56 | 8777 | ά. Τομπα 1)7 διά ΗΠΑ |
| ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ | 76 | 18950 | ά. Χαρόπαντα 28)6 διά 'Αρούμπα |
| ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)* | 66 | 2179 | ά. Καζαπιάνκα 5)7 |
| ΜΠΑΖΙΑ III | 67 | 18459 | ά. Σουέζ 3)6 διά Κίναν
ά. Τιούτζια 30)6 διά Βεγγάζην
ά. Θεούτα 30)6 διά Μπουργκάς |
| ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΧΑΥ· (κ.) | 61 | 1146 | ά. Γκρέντζιανοθ 2)7 Σαλέρνο |
| ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΧΑΥ· (κ.) | 62 | 1087 | ά. Βοστόνη 28)6 διά 'Αρούμπα |
| ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)* | 50 | 1253 | ά. Πειραιά 1)7 |
| ΜΠΑΡΟΥ (κ.) | 63 | 25340 | ά. Καζαπιάνκα 5)7 |
| ΜΠΑΡΡΥ | 53 | 1362 | ά. Σουέζ 3)6 διά Κίναν |
| ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)* | 73 | 2660 | ά. Γιβραλτάρ 2)7 διά Σουηδίαν
ά. Μπρεμερχάρεν 28)6 Δουνκέρκην |
| ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ I (κ.)* | 60 | 3476 | ά. Λάντουατς 2)7 διά Γάνδην |
| ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)* | 61 | 1595 | ά. Πειραιά 14)6 |
| ΜΠΕΤΤΥ (κ.) | 55 | 5668 | ά. Μελέδουρην 4)7 |
| ΜΠΗΝΒΕΡ (δ.) | 57 | 20464 | ά. Χιούστον 4)5 διά 'Αρούμπαν |
| ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.* | 57 | 12113 | ά. Νταμάρι 20)6 |
| ΜΠΛΟΚΑΝΤ (κ.)* | 66 | 3013 | ά. Πειραιά 10)6 |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ. | | | |
| ΤΟΥΡΑ II (π.)* | 50 | 5304 | δ. Π. Σάτιδ 24)6 Π. Καρπούς |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ- ΡΑΝΤΖΑ (δ.) | 64 | 34056 | ά. Φιλαδέλφειαν 7)6 |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ- | | | |
| ΡΑΝΤΖΑ (π.)* | 50 | 6307 | ά. "Άντεν 16)6 διά Λιθρίνο |
| ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΑΙΝΑ ΦΑΙΗΩΝ | 9604 | | ά. "Άμπιτζαν 20)3 διά Λάγος |
| ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.) | 53 | 21577 | άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 22)5)75 |
| ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕ··ΝΤΕΡ | 59 | 4026 | ά. Ρ. 'Ιανέριο 23)6 Βασκελώνην |
| ΜΠΡΑ··Τ ΣΧΑΥ· (κ.) | 55 | 1308 | ά. Αράπονας 11)6 διά Τρίπολιν |
| ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.) | 54 | 2510 | ά. Κοπεγγάνην 2)7 |
| ΜΥΩΦΙΚ (μ.) | 67 | 39617 | ά. Σιγκαπούρης 28)6 |
| ΜΥΚΑΛΗ (δ.) | 62 | 28395 | ά. Γιβραλτάρ 18)6 διά Μπόνυ |
| ΜΥΚΗΝΗΑI (κ.) | 63 | 1196 | ά. Νεσσενιακής μεταφοράς |
| ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)* | 52 | 2823 | ά. Νταμάρι 20)6 |
| ΜΥΡΩΝ* | 64 | 17487 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3)7)75 |
| ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (γ.) | 62 | 9354 | ά. Μπιτέλλα 4)7 διά Ραθέννα |
| ΝΑΓΙΑΝΤ | 75 | 35561 | ά. Σπέτζα 5)7 |
| ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.) | 75 | 115207 | ά. Ράς Τανώρα 6)6 διά Κάουτον |
| ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.) | 65 | 36066 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10)12)74 |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)* | 51 | 1348 | ά. Νεσσενιακής μεταφοράς |
| ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.) | 58 | 24068 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)1)75 |
| ΝΕΔΑ (κ.) | 61 | 1460 | ά. Πειραιά 26)6 διά Μήλον |
| ΝΕΔΩΝ (κ.) | 55 | 3709 | ά. Λάρος ἀπό 16)4 |
| ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)* | 47 | 1531 | ά. Πειραιά 2)7 |
| ΝΕΑΥ Π. (δ.) | 57 | 12648 | ά. Μπαλλούσιουμπόρτη 4)7 |
| ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ π.δ. | 58 | 29262 | ά. Νόθοπορτ 21)6 διά Κιουρασάο |
| ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΛΑΝΤ (δ.) | 72 | 54719 | ά. Φισπόπος 25)6 διά Βενεζουέλα |
| ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.) | 58 | 29141 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11)1 |
| ΝΕΠ. ΚΟΡΑΖΙΟΥΣ | 55 | 27155 | ά. Μέντοναλ 16)6 διά Ρ. 'Αλφρεντ |
| ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ. | 75 | 112000 | ά. Φοράντος 15)6 διά Κιουρασάο |
| ΝΕΠ ΝΤΟΝΤΑΕΣ (δ.) | 56 | 19281 | ά. Ρ. 'Υψηνος 2)7 διά 'Αρούμπα |
| ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ* | 65 | 27960 | ά. Μπ. Μπλάνκα 10)6 διά 'Ιταλίαν |
| ΝΕΣΤΟΣ* | 64 | 16073 | ά. Ν. Υάκην 2)7 διά 'Αρούμπα |
| ΝΕΣΤΩΡ II (κ.)* | 50 | 3364 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)5)75 |
| ΝΕΦΡΑΗ (δ.) | 58 | 24152 | ά. 'Αλεξάνδεων 26)6 |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) | 52 | 11234 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)12)75 |
| ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π. | 55 | 3979 | ά. Κόδος 5)7 |
| ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.) | 57 | 3190 | ά. Κυριάτις 28)6 |
| ΝΙΚΑΝΑ (κ.) | 29 | 2712 | ά. Κυριαπούν 28)6 Μαύρην Θάλασσαν |
| ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.) | 44 | 2289 | ά. Σούλις 8)4 διά Γκιζάν |
| ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)* | 53 | 1886 | ά. Ν. 'Οολέδων 13)6 διά Γκιζάν |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ* | 76 | 35500 | ά. Ν. Όολεδων 8)6 διά 'Αμοτερυτάν |
| ΝΙΚΟΛΑΙΑ | 68 | 9034 | ά. Τζιποτά 26)5 |
| ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.) | 57 | 1368 | ά. Ρ. Πλάντα 17)6 Νουσχίμπου |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. (κ.)* | 52 | 1863 | ά. Ρινίκης 28)5 διά Τούποιν |
| ΝΙΚ. ΜΑΕΔΑΦΚΗΣ κ. | 60 | 11632 | ά. Κωνιτούλην 27)6 διά Γαλάται |
| ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ | 58 | 7324 | ά. Πειραιά 26)6 |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ- ΔΡΗΣ (δ.) | 68 | 86521 | ά. Κάποι αὖ 1)7 διά Λάνς "Εντ |
| ΝΙΚΟΣ (κ.) | 57 | 1600 | ά. ιεσσονιακής μεταφοράς |
| ΝΙΚΟΣ III (κ.)* | 60 | 2914 | ά. Μπ. 'Αθηνες 18)2 |
| ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)* | 60 | 13726 | ά. Κιοαραδού 26)6 διά Φιλιππίνες |
| ΝΟΡΔΕΡΝ Α··Σ (κ.) | 60 | 4113 | ά. Αυδούλον 22)6 διά Βενικρόδος |
| ΝΟΡΑ ΠΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) | 58 | 20451 | ά. Πειραιά ἀπό 11)1)74 (ἐπισκ.) |
| ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ. μετ. | 63 | 44 | ά. Πειραιά ἀπό 7)4 |
| ΝΟΡΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΠ δ. | 58 | 18183 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22)3)75 |
| ΝΟΡΑ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) | 58 | 18180 | άργει εἰς Πειραιά |
| ΝΟΡΑ. ΝΑ··ΑΝΤ | 67 | 22549 | ά. Σάντος 29)6 διά Μπ. 'Άθρες |
| ΝΟΡΑ. ΤΖΟΥ· (δ.) | 64 | 38649 | ά. Πόρτ Σάδ 3)7 |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ | 67 | 25837 | ά. Γιβραλτάρ 11)7 διά Κάλπον ΗΠΑ |
| ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.) | 56 | 12402 | άργει εἰς Χαλκίδην ἀπό 21)2)75 |
| ΝΟΡΑ. ΣΤΡΗΝΗ (κ.) | 51 | 1435 | ά. Χονιούλων 11)7 διά Σαμφόντα |
| ΝΟΡΘΟΥΓΙ··ΝΤ | 70 | 11328 | ά. 'Αυπιτζάν 20)6 |
| ΝΟΡΦΟΔΚ (δ.) | 59 | 20915 | ά. Μπολένη Μπατά 10)6 |
| ΝΟΤΟΣ (κ.) | 50 | 2748 | ά. Ριγιόλις 21)6 |
| ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)* | 58 | 12339 | άργει εἰς Χαλκίδην ἀπό 28)5)75 |
| ΝΤΑ··Υ·ΝΑΜΙΚ (μικτ.) | 58 | 1863 | ά. Ρουέν 11)6 διά Λάγος |
| ΝΤΕΡΜΠΙ | 58 | 30235 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)5 |
| ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.) | 57 | 10396 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11)3 |
| ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.) | 47 | 1593 | ά. Σατήδ 27)6 διά Κουβέλη |
| ΝΤΗΖΕΡΤ ΓΟΥ··ΑΝΤ | 54 | 17672 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6)3)75 |
| ΝΤΗΦΑ··Ι·ΑΝΤ | 74 | 14523 | ά. Λάγος 19)6 |
| ΝΤΙΝΙΑ (κ.) | 60 | 19988 | ά. Μπορτών 25)6 |
| ΝΤΟΛΑΦΙΝ (δ.) | 54 | 5251 | ά. Σουέζ 4)6 διά Μπάσοραν |
| ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΑΟΥΚΙΑ κ.* | 56 | 11669 | ά. Παναμά 2)7 |
| ΝΤΟΜΙΟΝΙΟΝ ΓΙΟΥ- | 59 | 13223 | ά. Πειραιάδ 6)7 |
| ΝΙΤΥ (κ.)* | 54 | 1972 | ά. Λεμεσόν 1)7 διά Μασσαλίαν |
| ΝΤΟΜ. ΤΡΕ··ΝΤΕΡ κ.* | 58 | 1999 | ά. ιεσσονιακής μεταφοράς |
| ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΑ (δ.) | 53 | 12200 | ά. Ρ. Σαυπού 17)6 διά Μπαλίκπαταν |
| ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ | 57 | 9953 | ά. Πόρτ Αλνόνδ 5)7 |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ | 56 | 8716 | ά. Λάγος ἀπό 19)3 |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.) | 58 | 10686 | ά. Πειραιάς 25)5 |
| ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ | 57 | 9553 | ά. Σουέζ 25)6 διά 'Ακαμπα |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.) | 55 | 11209 | ά. Πειραιάς 26)6 |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ | 56 | 8716 | ά. Λάγος ἀπό 16)3 |
| ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) | 60 | 28655 | ά. ιεσσοφορίης Ρ. Σουκέτηρ — Σουέζ
ά. Τζάκοπονθ 26)11 διά Μπρούνισδι |
| ΝΤΟΝΑΝΤ (δ.) | 55 | 13116 | άργει εἰς Χαλκίδην ἀπό 10)6)75 |
| ΝΤΟΡΙΑΝ | 56 | 10486 | ά. Χάροντας 26)6 διά 'Αρκικήν |
| ΝΤΟΡΙΚ (δ.) | 66 | 45280 | ά. Καζαπιάνκας μεταφοράς |
| ΞΕΝΙΑ (κ.) | 47 | 2836 | ά. ιεσσονιακής μεταφοράς |
| ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) | 49 | 1953 | δ. Σουέζ 18)4 διά Γκιζάν |
| ΟΘΩΝ (κ.)* | 37 | 5272 | δ. Σουραμπάτα 2)7 |
| ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.) | 58 | 13093 | άργει εἰς Φάλλουσ άπό 17)3)75 |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) | 62 | 11270 | ά. Κελόν 4)6 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ- | | | |
| ΤΖΕΡ (δ.) | 72 | 106123 | ά. Κάρυκ 'Αιλ. 15)6 διά Λάνς "Εντ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.) | 69 | 97463 | ά. Τεμπά Μπατί 24)6 διά Χάρην |
| ΟΛ. Α··Σ (δ.) | 54 | 17999 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29)12 |
| ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) | 70 | 98726 | ά. Ντόντζες 15)6 διά Ράς Τανόρα |
| ΟΛ. ΑΛΛΑ··Ι·ΑΝΣ (δ.) | 70 | 97206 | ά. Τεμπά Μπατί 19)6 |
| ΟΛ. ΑΜΠΙΣΟΝ (δ.) | 70 | 98566 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)10 |
| ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.) | 70 | 97456 | ά. Τεμπά Μπατί 24)6 διά Λάνς "Εντ |
| ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥ· (δ.) | 70 | 97466 | ά. Ντόρπιταν 25)6 διά Περικόν |
| ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.) | 70 | 98566 | ά. Φορκάτων 22)6 διά Βιλεμπούσαν |
| ΟΛ. ΑΡΡΟΟ (δ.) | 70 | 96627 | ά. Μιλφόρτ Χάρεν 6)7 |
| ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.) | 70 | 96679 | ά. Ζεμπρόνικα 27)6 διά Περικόν |
| ΟΛ. ΑΣΠΡΙΕ··Ι·ΣΩΝ δ. | 72 | 106123 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)12 |
| ΟΛ. ΓΚΑΛΦ (δ.) | 54 | 20495 | ά. Φιλαδελφίας 6)7 |
| ΟΛ. ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.) | 65 | 38607 | ά. Φορκάτων 17)6 διά Μ. 'Ορλεάνη |
| ΟΛ. ΓΚΕ··Ι·ΜΣ (δ.) | 64 | 32380 | ά. Πόρτ Σατή 4)7 |
| ΟΛ. ΓΚΕ··ΙΤ (δ.) | 65 | 32478 | ά. Γιβραλτάρ 28)6 διά Φιλαδέλφειαν |
| ΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.) | 64 | 38598 | ά. 'Αρούμπα 21)6 διά Χιούστον |
| ΟΛ. ΓΚΡΕ··Ι·Σ (δ.) | 65 | 32407 | ά. Κάρυκ 'Αιλ. 17) διά Μερσίνα |
| ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.) | 65 | 38607 | ά. Πούντα Καρόντ 28)6 Πότρλαντ Με. |
| ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.) | 58 | 27602 | ά. Κόρτους Κρίστο 24)6 διά Θάλασσαν |
| ΟΛ. ΛΕ··ΙΚ (δ.) | 54 | 17999 | άργει εἰς Βίγκο ἀπό 10)5)75 |
| ΟΛ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.) | 65 | 128561 | ά. Τεμπά Μπατί 10)6 διά Μποναρά |
| ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.) | 72 | 126027 | ά. Ράς Τανόρα 25)6 διά Μιλάζο |
| ΟΛ. ΜΠΡΗΣ (δ.) | 75 | 130000 | ά. Τεμπά Μπατί 25)6 διά Μιλάζο |
| ΟΛ. ΜΠΡΙΔΑΙΑΝΣ (δ.) | 73 | 128561 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)12 |
| ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.) | 55 | 13709 | άργει εἰς Χόρκ Κόρκ ἀπό 15)1)75 |
| ΟΛ. ΝΤΕ··ΙΑ (δ.) | 54 | 18476 | άργει εἰς Χόρκ Κόρκ ἀπό 16)2)75 |
| ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.) | 64 | 32379 | ά. Σάνταν Τέρμανα 1)6 διά 'Ανακόρτες |
| ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.) | 59 | 19462 | ά. Ν. 'Υόρκην 27)6 διά 'Αρούμπα |
| ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ | 56 | 15668 | ά. Τσάρλεστον 29)6 διά Σένενδ |
| ΟΛ. ΝΤΡΗΜ (δ.) | 74 | 18204 | ά. Μποισατίλην 6)7 διά Σένενδ |
| ΟΛ. ΝΤΑΛΙΜ (δ.) | 66 | 15625 | ά. Σατίδ 29)6 διά Μ. Θάλασσαν |
| ΟΛ. ΝΤΑΛΙΜΟΥΡ (δ.) | 65 | 15577 | ά. Γάλλοφορτ 20)6 διά Κλήβελαντ 6)7 |
| ΟΛ. ΝΤΑΙ··Π (δ.) | 68 | 15809 | ά. Κλήβελαντ 6)7 |
| ΟΛ. ΝΕΡΓΑΣΟΥΣ | 65 | 15179 | ά. Κωνίτηλος πολίν 23)6 διά Βατόμυου |
| ΟΛ. ΝΕΡΑ (δ.) | 65 | 15171 | ά. Ρίο 'Ιανέριο 18)5 διά Ροστόκ |
| ΟΛ. ΝΙ··Π (δ.) | 65 | 15671 | ά. Ρίο 'Ιανέριο 18)5 διά Ροστόκ |
| ΟΛ. ΠΙ··Ι·Σ | 69 | 15688 | ά. Γκάλεστον 2)7 |
| ΟΛ. ΠΡΑ··Ι·ΝΤ | 67 | 15697 | ά. Σατίδ 29)6 διά Μ. Θάλασσαν |
| ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΣ | 69 | 15808 | ά. Νανάδι 1)7 διά Νητρόποτ |
| ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 65 | 15688 | ά. Ντουαλόθ 26)6 διά Νητρόποτ |
| ΟΛ. ΡΑ··Ι·ΝΤΕΡ (δ.) | 60 | 32008 | ά. Σιγκαπούρον 27)6 διά |
| ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.) | 59 | 32007 | άργει εἰς Βίγκο ἀπό 16)2)75 |
| ΟΛ. ΡΑΝ (δ.) | 55 | 18790 | ά. Φορταλέσα 13)6 διά Μπέλεμ |
| ΟΛ. ΣΚΑΥ· (δ.) | 55 | 15934 | άργει εἰς Χόρκ Κόρκ ἀπό 22)3)75 |
| ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.) | 54 | 13665 | άργει εἰς Βίγκον 6)7 διά Λίθρου |
| ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. | 59 | 37958 | ά. Πόρτα οπόρτη 28)6 διά Λίθρου |
| ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΝ (δ.) | 60 | 37744 | άργει εἰς Χόρκην 6)7 διά Λίθρου |
| ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΝ· (δ.) | 61 | 30574 | ά. Νανάδη 1)7 διά Νητρόποτ |
| ΟΛ. ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.) | 64 | 30581 | ά. Εσκραβός ριθέρ 21)6 διά Αρθουρ |
| ΟΛ. ΦΑΕΩΘΝ | 65 | 15179 | ά. Πειραιάς 24)6 διά |
| ΟΛ. ΦΑΙΛΚΟΝ (δ.) | 68 | 27602 | άργει εἰς Πειραιάς 2)7 |
| ΟΛ. ΦΕ··Ι·Μ (δ.) | 65 | 47493 | ά. Λουκίνη Τέρμανα 2)7 διά Φιλαδέλφειας |
| ΟΜΕΡΙΚ (δ.)* | 76 | 198000 | ά. Κούρης οπότε συμπλήρωσαν |
| ΟΡΕΑΝΤ ··· | 56 | 11267 | άργει εἰς Πειραιάς 28)5)75 |
| ΟΡΙΚΟ (δ.)* | 58 | 12668 | άργει εἰς Ρ. Μπλακούστερος ἀπό 12)3 |
| ΟΣΕΑΝ ΑΙ··Ι·ΟΝ (δ.) | 70 | 89001 | ά. Λάδι Μπατί 1)7 διά Περικόν |
| ΟΣΕΑΝ ΡΕ··Ι·ΝΤΖΕΡ | 72 | 14765 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 28)6 διά |
| ΟΣΕΑΝ ΣΩΒΕΡΕ··Ι·Ν | 66 | 12459 | ά. Σάτ δλ Αραμάτη 1)16 |
| ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ | 63 | 11963 | ά. Μπατόνιο 30)6 διά |
| ΟΣΕΑΝΙΚΑ*</ | | | |

ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	Ε. Τάυν 14)6	ΣΠΑΡΤΑΝ ΔΗΝΤΕΡ δ.	58	13284	δ. Παναμά 14)6
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	δ. Γιουχαρά 21)6 διά Ντουμάτ	ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει είς Πειραιά από 3)10
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)*	58	23607	δ. Πασακούλα 27)6 διά Π. α Πιέρ	ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	ξ. Ν. 'Ορλέανη 29)6
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	δ. Γιβραλτάρ 3)7 διά Σ. Τζαΐμης	ΣΙΓΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	άργει είς Πειραιά από 7)2)75
ΠΛΩΤΩ	68	35191	δ. Χάμπτον ρόδες 23)6 διά Βέλγιον	ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	56	30709	δ. Μοντεβίδεο 19)6 Σ. Σεμπάσιαν
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	άργει είς Πειραιά από 22)7)75	ΣΤΑΛΙΟΝ	75	19000	δ. Παναμά 18)5 διά Ναχόντκα
ΠΟΙΤΙΚΑΝΑΡ (μικτ.)	72	57102	ε. Μάλτα 5)7	ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)*	52	10407	είς Πειραιά από 12)4)75
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)	54	5671	δ. Αμερίσων 13)6 διά Κ. Τάουν	ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ξ. 'Αμπαντάν 25)6
ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)*	53	7852	Ε. Δουνκέρκην 4)7	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	δ. Π. Χάρκουρτ 27)6 διά Ντουάλα
ΠΟΛΑΡ ΛΑΙΤΩΝ (δ.)	64	40893	όπο παραλείην	ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60900	δ. Κάρυκ 'Αλι. 4)6 Δυτ. 'Αμερικήν	ΣΙΕΙΔΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	δ. Σουεζ 18)5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	άργει είς Πειραιά από 4)2)75	ΣΙΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	είς Τέμε από 18)11
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	δ. 'Ηοχαν 30)6 διά Π. Ορντάζ	ΣΓΟΙ'Κ (μικτόν)	71	71208	ά. Λ. Πάλμας 20)5 δι 'Αρεσιφ
ΠΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΤ (κ.)	62	5355	δ. 'Αλεξάνδρειαν 10)6 δι 'Αλγερίου	ΣΤΟΑ ΑΙΓΑΙΑΝ (δ.)	60	13481	ά. Χάμπτον ρόδες 26)6 διά Πάνκαν
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)	57	21682	δ. Σάντος 29)6 διά Σ. Σεμπάσιαν	ΣΤΟΑ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	ξ. Ν. 'Ορλέανη 26)6
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	είς Λάγος από 10)9	ΣΙΟΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕΙ· δ.	60	12497	ά. Ν. 'Ορλέανη 1)7 Λουζιάνα
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Παναμά 25)6	ΣΤΟΛ ΣΥΖ (δ.)*	61	16542	ά. Χάλιφας 2)7 διά Ρότερνταν
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	59	43373	άργει είς Πειραιά από 21)12)74	ΣΤΟΛΗ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Γενοβέα 25)6 διά Κωνσταντζαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΘΑ π.	48	8482	άργει είς Πειραιά από 21)11)75	ΣΤ. ΚΑΠΤΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	δ. Πανυρδ 10)6
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	64	5916	είς Ε. 'ΣΠΥΡΑΚΗΣ»	ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	ά. Καράται 25)6 διά Γιοκοχάμα
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	60	10389	δ. Πόρτ Σαΐδ 6)6	ΣΤΟΑΤ ΠΟΥΜΑ (δ.)	58	12391	είς Βομβάνη από 5)6)75
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.	56	8130	δ. 'Αμπιτζάν 21)2 διά Λάγος	ΣΤΡΑΝ ΣΠΕΙΩ (δ.)*	76	140000	ά. Χιούστον 12)6
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	δ. Κίγκοταν 22)6 διά Κούδα	ΣΤΡΥΜΩΝ	65	16320	είς Σακάτ οπό συμπλήρωσιν
ΠΥΛΟΣ (κ.)*	54	1581	δ. Κώνα)πολιν 31)5 διά Γαλάτσι	ΣΥΜΗ	53	5339	ξ. Μπάραν 2)7
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	δ. Μπ. 'Άθερες 25)5 δι 'Αθένα	ΣΥΜΩΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ξ. Τζένταν 30)6
ΡΑΝΙΑ ΧΑΛΔΗΡ (ξ.)	73	129665	άργει είς Πειραιά από 20)1)75	ΣΥΝΙΡΙΑΝ ΠΡΟΝ-			ά. Βακαματσού 13)6 διά Πειραικόν
PANTIANT KLAOUN-				ΤΙΟΥΣΕΡ (κ.)	53	1764	είς μεσογειακάς μεταφοράς
TIA				ΣΥΠΡ. ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	είς μεσογειακάς μεταφοράς
RASSEGIES (κ.)	56	1384	είς Πειραιά από 17)3	ΣΥΡΙ	68	9024	ά. Κόμπε 26)6 διά Καμπούς
REA	66	11859	ά. Χουέλθα 25)5 διά Γκαζανέτ	ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	ά. Πειραιά 6)7 δι 'Ιράν
ΡΕΙ·ΦΕΝΣ (κ.)	46	8070	ά. Βαρκελώνη 6)7	ΤΑΚΙ	69	3921	ά. Λαύριον 11)6
ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν)	51	12540	ά. Ντόρμπον 4)7	ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Ράς Τανόρα 27)6
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ·Ι·ΜΠΕΡ*	61	15719	ά. Μόζι. 18)6 δι 'Ιννοσίμα	ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)*	64	43921	ά. Α. Πλάτα 22)6 διά Γκαμπόν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΡΗ	61	16450	ά. Φιλαδέλφειαν 3)7	ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	ά. Ντουμπάτ 25)6
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	ά. Ράς Τανόρα 24)6	ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	ά. Καρβαγένην 11)6 Μπαρανκίλα
ΡΙΟ ΕΛ*	70	16147	ά. Χάμπτον ρόδες 28)6	ΤΕΙΝΑΣΙΤΥ	65	9385	ά. Ράς Τανόρα 3)4
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ά. Π. Κάσσερ 26)1 διά Χόλυχεντ	ΤΖΕΝΗ	59	9855	ά. Κουβέτι 27)6 διά Νταμάμ
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	ά. Σάντος 19)6 διά Ρότερνταμ	ΤΖΟΥΔΙΑ (κ.)	69	9072	ά. Σουέζ 27)6 διά Μπέραν
ΡΙΟΝΤΟΝ (κ.)*	56	3671	ά. Λάγος 24)5	ΤΖΟΥΔΙΑ ΡΟΣΗΝ (κ.)	55	6739	ά. Πειραιά 22)6 δι 'Αλγαν
ΡΟΖΑ Τ. (κ.)*	54	1931	ά. Άιπουν Ντάμπι 22)6 διά Νταμάρ	ΤΖΟΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔ. δ.	66	39556	ά. Ρ. ές Σιδέρ 2)7 δι 'Αμβούργον
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	ά. Μπ. 'Άθερες 2)6 δι 'Αθένα	ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	9680	ά. 'Αρούμπα 14)6 διά Βραζίλιαν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21018	ά. Ν. 'Υρκην 17)6 δι 'Αρούμπα	ΤΖΩΡΤΖ	54	8119	ά. Μ. δλ 'Αγμαντ 2)7 Μπ. Σαπούρ
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ά. Βιτόρια 20)6 διά Τομπάτα	ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9996	έ. 'Αμπου Ντάμπι 2)6
ΡΥΘΜΟΣ*	57	10316	είς Πειραιά από 27)2)75	ΤΙΠΙ Π. (κ.)*	70	2990	ά. Καζαζόντα 15)5
ΡΩΜΕΙΑ (δ.)	59	21275	είς Λάγος από 28)2)75	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ύπο παραλείην
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (π.)*	57	7751	ά. Αδγούστα 29)6 διά Ν. 'Υρκην	ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Γιβραλτάρ 4)7 διά Γαλλίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	59	29486	ά. Καζαμπλάνκα 30)6 διά Ρότερνταμ	ΤΟΜΑΗ	56	3146	ά. Ν. 'Υρκη 15)6 διά Τάν
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	65	23249	ά. Χάμπτον ρόδες 19)6 δι 'Αρούμπα	ΤΟΞΩΝ (δ.)	64	31331	ά. Βαλιτιμόδην 1)7 δι 'Αρούμπα
ΣΤ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	57	20686	ά. Γένοβα 3)7	ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)*	60	12645	ά. Ρ. Τανόρα 14)5
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	άργει είς Πειραιά από 10)5)75	ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ά. Μπεντι 16)6
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	53	12453	ά. Κοατζακούλκος 29)6 διά Ν. 'Ορλ.	ΤΟΥΑΑ (κ.)	53	8257	δ. Σουέζ 29)4 διά Τζένταν
ΣΑΙΝΤ ΤΣΩΝ ΙΙΙ (δ.)	50	11631	ά. Τέμα 28)6 διά Λάγος	ΤΟΥΡΜΠΙΝΙΑ (κ.)	56	10541	ά. Παναμά 6)5 διά Κίνα
ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.)	59	15772	ά. Μπ. Έπιδερ 20)6 δι 'Αντεν	ΤΡΑΙΝΕΝΤ (δ.)	67	37451	ά. Χιούστον 30)6 διά Γδώνια
ΣΑΛΑΒΙΑ (κ.)	56	29097	ά. Ασσάπιν 20)6 δι 'Αρούμπα	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Βαλιτιμόδην 1)7 δι 'Αρούμπα
ΣΑΛΟΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	64	18123	είς Υόρκην από 20)2	ΤΡΙΠΟΛΙΣ ΤΑΡ. (δ.)	64	29566	ά. Π. Νούρα 11)6
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	64	33746	ά. Θέουτα 22)6 διά Κόνακρου	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	ά. Ταρτούς 18)5
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘΗ (κ.)	56	1360	ά. Μοντρέαλ 17)6 δι 'Αλγερίαν	ΤΡΙΔΑ (κ.)	52	4664	είς Λάγος από 22)9)75
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ά. Νταμάπια 3)6	ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΛΑΤΙΝΑ δ.	68	14180	ά. Χιούστον 27)5 διά Κρίστομπαλ
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	30000	ά. Ασσάπιν 20)6 δι 'Αντεν	ΤΡΙΠΟΛΙΤ (δ.)	67	34501	είς Πειραιά από 22)3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	72	11506	ά. Αμπιτζάν 20)6 δι 'Αρούμπα	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Μασαλαίτα 22)5 (Έπισκ.)
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Ντουμπάτ 26)6 διά Μπαγρέιν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)*	66	45255	άργει είς Πειραιά από 18)8)75
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	ύπο παραλείην	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)*	57	23664	άργει είς Πειραιά από 17)3)75
ΣΑΝΟΥΘΟΓ·ΙΝΤ	70	11329	ά. Κακογάκα 2016 δι 'Αλγκεθίρας	ΥΑΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	ά. Αρίκα 17)6 δι 'Αγ. Φραγκίσκον
ΣΑΝΟΥ. ΗΓΚΑ μετ.	61	44	ά. Ντόρμπαν 24)6 διά Κούδαν	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΟΥ. ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	ά. Λάγος 18)6 διά Λάγος	Φ. Α. ΝΤΑΙΒΙΒΣ (δ.)*	71	107584	είς Χάρη Τανόρα (άποθ.)
ΣΑΝΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	2119	ά. Μαπούρα 4)6 διά Ρότερνταμ	ΦΑΙΑΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9216	ά. Ντουμπάτ 5)7
ΣΑΝΠΡΗ ΜΠΗΝΒΕΡ π.	72	1560	ά. Κουβέτι 16)6 διά Τάουνα	ΦΑΙΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	ά. Ρότερνταμ 31)7 δι 'Αλγερίου
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.)*	60	8797	ά. Κουβέτι 29)6 διά Κίνα	ΦΑΙΝΑΙ Ε.	45	13849	άργει είς Πειραιά από 21)6)75
ΣΑΣΣΑ	73	9072	ά. Κούτσα 29)6 διά Κίνα	ΦΑΙΝΗ ΙΙ (κ.)*	57	10499	ά. Σπέτζια 5)5 διά Πειραιόν
ΣΕ ΓΚΟΛΕΝ (κ.)*	59	1683	ά. Μπαρέντ 18)5 διά Βρέμην	ΦΑΙΚΕΝΜΠΕΡΓΚ (κ.)*	70	1599	ά. Γκότενπουργκ 29)6 'Αλμέρια
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	59	49	ά. Μόντρεαλ 4)7 διά Τορόντο	ΦΑΙΛΚΟΝ*	43	13548	άργει είς Πειραιά από 8)4)75
ΣΗΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ά. Ταρπόν 18)5 διά Τάουνα	ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Παναμά 27)6 διά Λ. Αντζέλες
ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	71	11055	ά. Ταρπόν 4)7 διά Τορόντο	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	είς Πέραμαχ (Έπισκ.)
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	ά. Ταρπόν 18)5 διά Τάουνα	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	είς Λάγος από 13)6
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝY	69	12061	ά. Ταρπόν 24)6 διά Τάουνα	ΦΑΝΝΥ*	48	2436	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΛΑΙ·Φ (κ.)	61	1989	ά. Τζαΐτσανούς 28)6 δι 'Αρούμπα	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)*	57	21910	ά. Πειραιά από 20)4)75
ΣΗΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	ά. Μπαρέντ 18)5 διά Βρέμην	ΦΑΡΧΑ (κ.)*	73	2660	ά. Πειραιά 3)7 διά Τζένταν
ΣΗΦΑΡΕ*	56	8785	ά. Μόντρεαλ 18)5 διά Τάουνα	ΦΕΙΟΣΙΑ Σ. (κ.)*	60	8742	ά. Παναμά 10)4 διά Κίνα
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)*	75	68631	άργει είς Πειραιά από 16)11	ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	άργει είς Πειραιά από 19)5)75
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	ά. Δάντιγι 4)6 διά Ταμπίκο	ΦΕΡΡΥΣΙΠ Λ. (π.)	54	6836	έ. Τσιτανγκόγκ από 16)1)75
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	ά. Αστιτζάν 19)6 διά Ταμπίκο	ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	ά. Γκόλντ ούδε 7)5 διά Κίναν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	ά. Λάγος από 13)6)75	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Τέιμπλ Μπαίν 28)6 Σ. Κρουά
ΣΙΝΙΚ (μ.)*	65	33287	άργει είς Πειραιά από 22)6)75	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	65	45248	ά. Μπαρμπερ Πόλιν 19)6 Σερία
ΣΙΝΤΑ (κ.)*	50	1516	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΙΟΝΑ ΤΖΕ·ΙΝ (δ.)	59	15914	άργει είς Πειραιά από 17)10)74
ΣΙΝΤΥ	70	18287	ά. Ν. 'Ορλεάνην 16)6 διά Λουάν	ΖΕΑΟΥ (δ.)	59	21357	ά. Καέν 4)7 δι 'Αμβούργον 21)6 Μπ. Αύρες
ΣΙΦΟΝΟΣ	58	13906					

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 388

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JULY 1976

A Trojan Horse?

The transfer of a large number — about a hundred according to some estimates — of shipping offices from Beirut has begun to create problems. The first of these is the steep rise in rents for office space in Piraeus. Whole floors have been rented at 300 to 400 more than the prevailing prices.

Moreover, if they have not done so already, these shipping firms will almost certainly seek to avail themselves of Greek crews.

Our manpower is already being depleted by ships under camouflaged Greek ownership — all attempts to suppress this racket having apparently failed — and if it is further drained by these newcomers from the Lebanon, there will hardly be any crews left — officers in particular, to man our own ships.

So this Trojan horse from the Lebanon may, on the face of it, benefit the Greek economy but may harbour infinitely more serious dangers for Greek shipping as a whole.

Lines to Africa

Greek exporters have stressed the urgent need for regular cargo lines from this country to ports in North, West and East Africa. And the need is for many lines to these ports, not one line only. The ships exist and some operators have expressed their willingness to help. But the economics of such an undertaking do not work out and the only way such lines could operate is with the help of a state subsidy.

Some lines which pay their way have already been established. But if the needs of our exporters are to be served, it will be necessary for the Ministry of Mercantile Marine to make a detailed study of the whole subject and come up with specific proposals which it can then discuss with the

operators concerned. We are sure it will meet with their full cooperation.

Unforgivable Neglect

The Hellenic Register has issued its annual report for 1975 with basically very little in the way of new developments.

Only 36 new registrations were announced and this in comparison to a Greek-owned fleet of more than four thousand vessels.

We are truly sorry that the Hellenic Register should be so thoroughly neglected by our shipowners. It is an organisation that could contribute a great deal towards solving the insurance problems that plague Greek shipping, if only it could attain the importance it deserves with the full support of our shipowners.

The British, American, Scandinavian, French, Italian and Japanese registers were all set up with the object of serving the national shipping interests of each and they grew in size and importance precisely because they enjoyed the immediate support of their shipowners. We, instead, both with regard to insurance and the Register, prefer to deal with foreigners.

The Hellenic Register has been in existence for many years and is fully staffed with efficient technical and administrative personnel, thanks to the unfailing efforts of its managing director, Mr. George Coutsis who hails from one of our oldest shipowning families.

We hope our shipowners will take heed of our remarks. One day, they will need the Hellenic Register.

The Shiprepair Industry

Once again we must stress the need for more shiprepair facilities in this country.

Hundreds of millions of dollars are spent every year on repairs to our ships in foreign ports. If even part of these millions could be spent in this country it would be a great help to the economy aside from the fact that more jobs would be created.

Italy, for example, has nine shiprepair bases strung along her coastline, with a total of 26 graving docks that can take ships up to 350,000 dwt. Three more docks with a capacity of 400,000 dwt. each are now abuilding. In addition, there are 10 floating docks with capacities up to 160,000 dwt. and an eleventh 500,000 dwt. floating dock is under construction. There are many kilometers of repair piers and the workshops are fitted out with the most modern equipment, all manned by skilled technicians. The Italians dominate the shiprepair scene in the Mediterranean and are fully prepared to undertake all kinds of repair jobs as soon as the market improves.

And what have we, who control the largest merchant fleet in the world, done in this respect? What has the state done to encourage the establishment of new repair bases? What has the Piraeus Port Authority done to cope with the shortage of drydocking and repair facilities in Piraeus which has given rise to so many complaints from shipowners?

Greece must one day acquire a repair infrastructure commensurate with the size of her merchant fleet. Our geographical position and every other factor favour such a development.

Stopovers at Corfu

A move by coastal ship operators to prevent passengers travelling to Greece from Italy to break their journey at Corfu and travel on to Patras on a later sailing of the same vessel or conversely stop at Corfu on



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

**marbrokers s.a.
PANAMA**

117, Notara str. PIRAEUS Tel. 4113217/8 Telex 213406/7 MARB GR Cables MARBROKERS

their way from Patras to Italy has provoked a sharp reply from the Hellenic Mediterranean Lines, one of the main operators on this route.

The coastal ship operators maintain that passengers disembarking at Corfu from Italy should not be allowed to continue the journey on a later sailing but should be forced to use coastal ships plying between Corfu and Patras. Conversely, they should use a coastal vessel to go from Patras to Corfu and then embark on the ship sailing to Italy.

HML, in a letter to the Ministry of Mercantile Marine, rightly claims that to ban stopover privileges in mid-season would not only deal a severe blow to the tourist traffic at the stopover points but seriously damage the reputation of Greek tourism abroad where the foreign traveller has planned his itinerary and made his arrangements and booking all in advance.

HML further asserts that it would be wrong to forsake a long-established tradition originally adopted for the convenience of visitors to this country for no other reason than the convenience of coastal ship operators.

The Marine Hospital

Seafarers have written to ask us if any progress has been made in setting up a Marine Hospital in Piraeus. And we ask in turn, has anything been done to act on the suggestion made by Mr. M. Karageorgis?

It is common knowledge that medical treatment, as provided by the Seamen's Home and the various clinics in Piraeus, is far from satisfactory.

The establishment of a Marine Hospital is a real need and, more so, an obligation by the shipowners towards Greek seamen and their families.

The Shipowners' Association has resolved, in principle, that a Marine Hospital should indeed be instituted. But there is much to be done beyond this. In two letters to the Association, Mr. Karageorgis has suggested the various stages the project will have to go through, the first of these being the setting up of two committees, one to find a site for the hospital and another to estimate the cost and assess the contribution per ton. Also, how many beds the hospital will have.

It is therefore up to the Association to move quickly through these stages and come up with concrete proposals.

Encouragement

The Austrian shipowner, Mr. Sohmer, made some encouraging statements for tanker owners at the recent general meeting of Intertanko at Sonderfjord.

"At the beginning of the present decade,"

he said, "we had turned our whole attention to oil consumption without taking into account the rapid development of giant tankers. Today we are on the point of making the same mistake by being entirely preoccupied with the surplus of tanker tonnage without bearing in mind the development of increased oil consumption and transport. We are limiting ourselves to a forecast of a 3.6 to 3.9% increase in the rate of oil consumption up to 1990 while, before the crisis, this rate was forecast at 5.5% per annum. We must not forget that from the end of World War II, all predictions of future oil consumption fell short of reality. It is also a fact that a decrease in energy consumption means a drop in the gross national product, a development which is not politically acceptable. It is therefore reasonable to assume that there will be a general increase in energy consumption in spite of higher prices.

"Let us take America as an example. In 1982, Alaska will be supplying 100 million tons of oil per annum. At the same time, however, American production will not exceed 550 million tons per annum whereas consumption will have almost doubled. This means that the United States will be obliged to import almost as much oil as it produces and will therefore create a significant demand for tanker tonnage.

"Of course, this does not mean we must underestimate the tanker tonnage surplus and we should accept any measure taken to reduce it."

Mr. Sohmer declared himself in favour of continuing to cancel tanker shipbuilding orders and using giant tankers as storage depots for oil. On the other hand, he was sceptical about plans for separate ballast tanks which he deemed uneconomical.

Who is to Blame ?

Dear Mr. Cottakis,

I refer to the English Supplement of 1st July and more particularly to the comments under the heading "A WARNING", where it is mentioned:

"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".

Reading the above comments I am wondering whether you are aware that the EOT as from last May has advertised a WARNING all over Europe that for the period of July/September, Crete, Rhodes and Corfu are sold out.

I enclose a cutting from an Italian Trade Journal where it is clearly mentioned:

TUTTO ESAURITO A CRETA RODI E CORFU'

Of course EOT's warning aimed to avoid

that European Tourists arriving on the Greek islands of Crete, Rhodes and Corfu this summer, could find the hotels already completely full and might have to sleep on the beaches.

Unfortunately this warning has been definitely misunderstood and misinterpreted by a great number of European tourists, who have taken for granted that Greece as a whole is "sold out".

It has to be admitted that EOT's warning lacked completely of marketing approach and undoubtedly succeeded in obtaining adverse results.

Never before a State Tourist Organization took such a curious action; it is expected that the foreign tourist takes steps before starting on his programme, to ensure accommodation; if he does not do such a thing or consults the appropriate offices, it is his own fault, but not for that the E.O.T. should have gone out of their way to issue a general warning.

With kindest regards,

Yours sincerely,
FOTIS G. POULIDES

Genoa, 8th July, 1976

Russian Trends

It would seem that the Russians are no longer turning a deaf ear to protests from the West against their undercutting of freight rates. They are now apparently discussing with American circles the possibility of joining liner conferences.

Moscow has finally realised that its growing merchant fleet cannot hold out indefinitely against world competition and that it will have to adopt certain practices which rule the West's shipping infrastructure.

Another development indicative of Russian trends in this respect is that a delegation of American underwriters is now in Moscow discussing ways and means by which Russian ships could be insured in the international insurance market.

Obituary

As already announced, on the 8th June passed away quietly in London Cyril Thomas Risch Miller C.B.E., Chevalier Legion d'Honneur, lately partner of Messrs. Thos. R. Miller & Son, managers of the United Kingdom P. & I. Association, also some time senior partner of Messrs. Charles Taylor & Co., managers of the Standard P. & I. Association.

The Memorial Service will be held at the Temple Church, Inner Temple, London, E.C. 4, at 4.45 p.m. on Thursday, 22nd July.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :

'Εκδότης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
'Ορφέως 18 - Ν. Σμύρνη

'Επι τῆς Θλῆς

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγάλεω 516 - Κορυδαλλός

'Υπερθυνος Τυπογραφείου

ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
ΒΟΣΠΟΡΟΥ 229 - ΝΙΚΑΙΑ

Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ
ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 800.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-
ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 600.—