

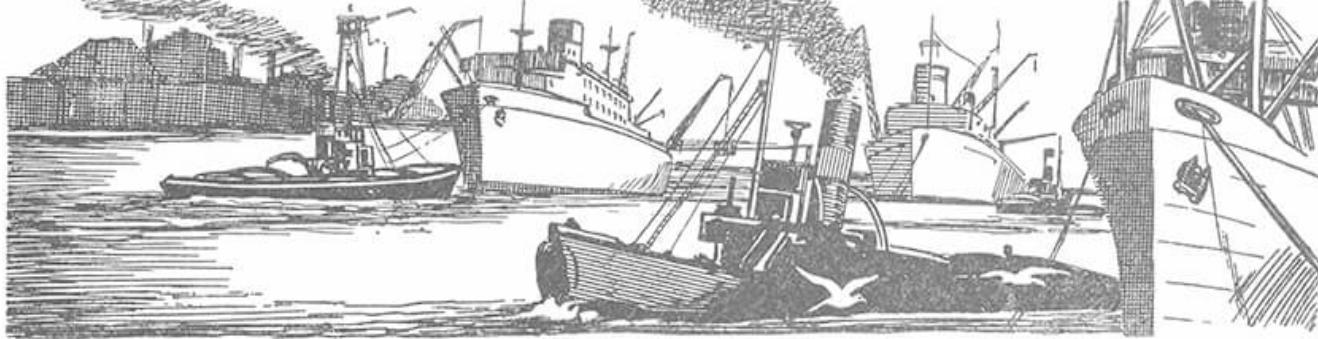
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1976

Αρ. Φύλλου 989/748

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΣΤ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 989) 748

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1976

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Πρὸ ἡμῶν τὰ προβλήματα

Πολλὰ τὰ συζητητέα προσδίληματα του Ἑλληνικοῦ πλοίου. Χρειάζεται καὶ ἀρχὴν μία ἀπογραφὴ αὐτῶν. Πρὶν ἡ ταῦτα μελετηθοῦν καὶ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον διαδημάτων πρὸς τὴν Κυβέρνησην, δέον γὰ τύχουν τῆς προσπατιουμένης συλλογικῆς ἐγκρίσεως. Εἰναι ἀνάγκη τὰ ὑψιστάμενα προσδίληματα τὸ πρῶτον γὰ ἐπισημανθοῦν· νὰ μελετηθοῦν ἀπὸ τοὺς ἔπαιστοντας καὶ γὰ ταξινομηθοῦν ἀναλόγως τῆς τοσαράτητος ἐνδέξεως.

Οἱ ἀφοπλισταὶ πρῶτοι, μὲ τὴν συμπράστασιν —ὅπου χρειάζεται— καὶ τῷ νυκτικῷ, δέον γὰ ἀναλάδουν τὴν πρωτοδουλίαν. Λιτούς, κυρίως, ἐνδιαφέρει ἡ καλὴ αὔριον του πλοίου, ἀπηλλαγμένου τῶν δυσχερεῶν, αἵτινες θὰ παρημπόδιζον τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὴν ἀγάπτησί του.

Νὰ ἀπαριθμήσωμεν τὰ προσδαλλόμενα προσδίληματα τοιωτὰς γὰ εἶγα: περιττόν. Γνωστὰ εἶγα: εἰς ὅλους τοὺς κινουμένους ἐπαγγελματικῶς εἰς τὸν γαυτιλιακὸν χώρον.

Κατὰ μίαν ἄλλην πρὸ πολλῶν δεκατριῶν περίσσουν ἡ Ἐπιτροπὴ Μιχαλακοπούλου ὥρισμένα προσδίληματα τῆς μηκρᾶς τότε Ναυτιλίας μας ἐμελέτησε καὶ διεπίστωσε τὰς ἀσθενεῖς τῆς πλευρᾶς. Τὴν ἐπανάληψιν τῆς πρωτοδουλίας ἐκείνης τοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου δὲν ζητοῦμεν, θεοχάιως. Τὴν μελέτην, δημοσία, τῷν σημερινῷ προσδημάτων τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας θεωροῦμεν σκόπιμον καὶ ἔξυπηρτικήν. Πολλὰ καὶ χρήσιμα τὰ ἔξ αὐτῆς πορίσματα, ἀτινα καὶ θὰ κινήσουν τὸ ἀνδικαρέρον τοῦ τε Κράτους, δοσον καὶ τῷν ἀποζώγωτων ἀπὸ τὸ πλοίον, ἀφοπλιστῶν καὶ γαυτιλιακῶν.

Θὰ ἡδύνατο ἡ μελέτη αὐτὴ γὰ ἐπεκτεῖθη καὶ εἰς τὰς σχέσεις τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μὲ τὴν Ναυτιλίαν, εἰς τὴν συμβολὴν τοῦ πλοίου διὰ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ Τόπου μας ἀγάπτησίν.

Ἄπο τὴν ἀναγγύρισιν τοῦ γαυτιλιακοῦ

παράγοντος, ὡς θετικῶς πολλὰ εἰσφέροντος, δυνατὸν γὰ προέλθῃ τὸ ἐπιτακτικὸν καθῆκον καὶ τοῦ Κράτους, ἵνα, ὅπου χρειασθῇ, εἰσφέρῃ καὶ τοῦτο τὴν συμπαράστασίν του διὰ τὴν ἐπιλύσιν τῶν δυων προσδημάτων ἀνάγονται εἰς τὴν πρωτοδουλίαν του.

Τὸ ζήτημα ἔγκειται εἰς τὴν καὶ ἀρχὴν διεπίστωσιν τῆς ἀνάγκης ἀντιμετωπίσεως τῷν προσδημάτων ἐκείνων ποὺ προσδάλλονται διὰ τὴν ἀκύρωτον καλὴν

τῆς Ναυτιλίας μας ἔξελιξιν. Εἰς τοὺς ἀφοπλιστὰς ἐνυπόκειται ἡ διαπίστωσις αὐτῆς, ἵτις καὶ θέλει προέλθει ἀπὸ τὴν ἐπιστημένην μελέτην τῆς δληγῆ θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Τὰ πράγματα αὐτῆς, παρὰ τὴν οἰκονομικὴν εὑρωστίαν τοῦ ἀφοπλιστικοῦ παράγοντος, ἐπιτρέπουν τὴν ἐπιφύλαξιν. Λείπουν πολλὰ ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν μας διὰ γὰ δικαιολογῆται ἡ πλήρης διὰ τὴν αὔριον αἰσιόδοξος πρόσδελεψίς. Οἱ ἀφοπλισταὶ, καλύτερον παντὸς ἄλλου εἰναι εἰς θέσιν τὰς ἀσθενεῖς πλευρᾶς τῆς ὀργανώσεως τῆς γὰ ἀποκαλύψουν καὶ αὐτῶν τὴν θεραπείαν γὰ ἐπιζητήσουν.

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ

Ἐφοπλιστής μακρᾶς πείρας, ἔγγυτάτα παρακολούθων τὰς ἑκάστοτε ἔξελίξεις τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας, καὶ ἀκολούθιαν δὲ καὶ τῶν μεταφορῶν, μάς ἀπευθύνει ἐνύερωτικὸν σημείωμα τῶν ἀπόμενων του διὰ τὴν παρούσαν κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τῶν ἐπιφυλάξεων του, ἀπὸ τὰς ὀποίας διακατέχεται διὰ τὴν προσεχῆ καλὴν αὔριον τῆς Ναυτιλίας.

«Δύο γεγονότα —μᾶς γράφει— ἀποτελοῦν τὰ διυστήρα τὰς ἀντιμετωπίσμενα προσδημάτων διὰ τὴν ἀνάκαμψιν τῆς ναυλαγορᾶς. Τὸ μὲν ἡ περιοριζόμενη ἀγοραστικὴ ἴκανότης πλείστων ὄσων χωρῶν, ἵνα διευρύνουν τὰς εἰσαγωγάς των, τὸ δὲ ἡ υπερπροσφορὰ χωρητικότηος, ἵτις θασίνει ὁ σημέραι αὐξανομένη.»

«Δὲ περιμένω, ὅπως πολλοὶ ἐκ τῶν συναδέλφων μου, θεαματικὴν ἄνοδον τῶν ναυλῶν. Βελτίωσιν, βεβαίως, κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον δυνατὸν νὰ ἐπιτύχωμεν, βελτίωσιν καλύπτουσαν τὰ ἔξοδα κινήσεως καὶ κάποιαν ἀπόσβεσιν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων μας. Κέρδη δημως ἱκανά εἰς τὴν αὐτὴν κλίμακα τῶν πρὸ τῆς κρίσεως ἐτῶν, ἀποκλείεται νὰ μᾶς ἀποκομίσουν τὰ πλοία. Οἱ παραγγέλλοντες καὶ ἀγοράζοντες τὰ πολλὰ σκάφη πρέπει νὰ τὸ ἔχουν ὑπὲρ φίγων των. Παίζουν, ὅπως ὅρθως γράφετε, «μὲ τὰ ἐπάνω».»

«Φοβοῦμαι ὅτι διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον αἱ ὑπεραισιόδοξοι προβλέψεις δὲν θὰ πραγματοποιηθοῦν. Καὶ ἀκόμη: 'Ο στασιμοπληθωρισμὸς δὲν ἔξελιπτεν. 'Υπὸ τὴν στενότητα τῆς κρατούσης εἰσέτι ὑφέσεως θὰ

ζήσωμεν ἐπ' ἀρκετόν. Καποτε η Οἰκονομία θὰ ὀπαλλαγῇ τῶν διστηρειῶν τῆς καὶ θὰ χωρήσῃ τὴν ἀνίστασαν, ἀλλά, ἐνῷ τοῦτο ἐκ τῶν μέχρι τούτου ἐνδείξεων είναι λίαν πιθανόν, δὲν δικαιολογεῖ τὴν αἰσιόδοξιαν διὰ τὰς ἀμέσως προσεχεῖς ήμέρας. Τὸ «σπεύδε δραδεως» ἔχει καὶ τώρα τὴν θέσιν του». Βάσιμοι αἱ ἐπιφυλάξεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας —τοῦ τηρούντος τὴν ἀνωνυμίαν— διότι δὲν ἀνέλαβεν, ὡς γράφει, τὸν ρόλον τοῦ διασακάλου. 'Ο ἔχων διὰ δικούειν ἀκούέτω.

ΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΑΣ ΓΡΑΜΜΑΙ

Εἰς τὴν ὄργανωσιν CENSA, ἐκπροσωπούσαν κυρίως τὰ συμφέροντα τῶν εὐρωπαϊκῶν —τῆς Δυτ. Εὐρώπης— καὶ τῶν ισπωνικῶν τακτικῶν γραμμῶν, μετέχει, ὡς γνωστόν, καὶ ἡ ἀπαγγελματικὴ ὄργανωσις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Καταβάλει αὐτῇ τὴν σημαντικὴν εἰσφοράν της ἐπὶ τοῦ συνδόλου τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν τράπητοντάς, χωρὶς ποτὲ μέχρι σήμερον νὰ ἰκανοποιηθῇ τὸ αἴτημα, τὸ ἐπιμόνως κατὰ καιρούς προβαλλόμενον, τῆς εἰσδοχῆς καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου γραμμῆς εἰς τινας ὑπερποντίους τακτικάς γραμμάς. Κατηγορηματικὴ ἡ ἀρνησίς.

Εἰναι, νομίζομεν, καιρὸς νὰ ἐκκαθαρισθῇ αὐτὴ ἡ σκανδαλώδης, ἡ σαφῶς ἔχθρικὴ στάσις τῶν διοικούντων τῆς CENSA κατὰ τῶν συμφερόντων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ δὲ τῆς τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Δὲν κατώρθωσε μέχρι τούτῳ νὰ διευρύνῃ αὐτῇ τὸ δί-

κτυόν της καὶ ἀποστιάζει ἀπὸ γραμμάς, ζωτικῆς καὶ διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας μας σημασίας, διότι ἀκριβῶς οἱ περὶ τὴν CENSA ἐφοπλισταὶ δὲν ἀνεγνώρισαν ποτὲ τὸ δικαιώμα εἰς τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν μας νὰ στρέψῃ μέρος, μικρὸν ἔστω, τῆς δραστηριότητός της καὶ εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς. Τὸ δικαιώμα αὐτὸν ἀσμένως παρεχωρήθη εἰς τὴν ιστρατινὴν Zim, προσφάτως δὲ οἱ ἐκπρόσωποι τῆς CENSA προσέφεραν πάνω προθύμως τὴν εἰσδοχὴν τοῦ ρωσικοῦ πλοίου γραμμῆς εἰς τὰς κατὰ περιοχὰς Διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν.

Καποιοις, δεόντως ἔξουσιοδοτημένος ἀπὸ μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, πρέπει νὰ φέρῃ πρὸς συζήτησιν τὸ θέμα αὐτὸν πρὸ τῆς CENSA. Νὰ προκληθοῦν οἱ διοικούντες τὴν ὄργανων αὐτὴν νὰ δηλώσουν ἀνεπιφύλακτως καὶ κατηγορηματικῶς διατὶ ἀρνοῦνται εἰς μίαν κατ' ἔσοχὴν ναυσίδιον χώραν, ὅπως η Ἑλλάς, μὲ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν της, τὸ δικαιώμα τῆς συστάσεως δικτύου τακτικῶν γραμμῶν πρὸς ωρισμένας περιοχὰς τῆς "Υδρογείου" ("Ἀπὸ Ἀνατολή, Αὐστραλία, Νότιος Ἀφρική").

Ζήτημα ἔθνικῆς, ἐπὶ τέλους, φιλοτιμίας ἐγείρεται. Οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ" ἀς ἀναλάσσουν τὴν ὄλην ὑπόθεσιν.

ΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

"Ἄπὸ τὰς ἔκάστοτε ἐπὶ ἀτυχημάτων ἀνακοινουμένας πληροφορίας διαπιστούταν τὸ σημαντικὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν ἀλλοδαπῶν —τῶν λεγομένων ἔγχρωμων— κατωτέρων πληρωμάτων εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τοῦ κάθε Ἑλληνοκτήτου πλοίου. Τὸ ποσοστὸν αὐτὸν κυμαίνεται μεταξὺ 30—45%, εἴς τινας δὲ περιπτώσεις ὑπερβαίνει καὶ τὸ 50%.

Μᾶς είναι ἀδύνατον νὰ διακριθῶμεν ἡνὶ Ἑλλειψις προσφορᾶς Ἐλλήνων ναυτικῶν ὑποχρέωνται τὸν ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν πρόσληψιν τῶν ξένων. Ἀνύπαρκτοι αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ. Εἶναι, πάντως, γεγονός ὅτι ἡ συμμετοχὴ τοῦ ξένου στοιχείου είναι μεγάλη. Ὑπερβαίνει τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰ νορθιγικὰ καὶ τὰ γερμανικὰ λ.χ. σκαφῇ. Εἰς τὰ βρετανικὰ ἐπίσης ἀρκετά χιλιάδες Ἰνδῶν καὶ ὄλων ἔγχρωμων συμπληρώνουν τὰ κενά εἰς τὸ κατώτερον πλήρωμα.

Καὶ ἔχομεν ὑπὸ διότι μας σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τῆς Ἐνώσεως τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, ἡτὶς καὶ τονίζει ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῶν ἀλλοδαπῶν εἰς τὸ κατώτερον πλήρωμα τῶν γερμανικῶν πλοίων φθάνει τὰ 34% καὶ ὅτι χωρὶς αὐτοὺς θὰ ἦτο ἀδύνατον πλέον νὰ συγκροτηθῇ τὸ πλήρωμα ἐνὸς γερμανικοῦ πλοίου. Τὸ μισθολόγιον τῶν ἀλλοδαπῶν εἶναι κατώτερον τῶν Γερμανῶν ναυτικῶν, ἀλ-

λὰ καὶ ἡ κατάρτισί των ἐλλιπής.

Καὶ προβάλλουν τὰ ἔρωτήματα: "Ἐφθάσαμεν καὶ ἡμεῖς εἰς τὸ σημεῖον, νὰ προσφεύγωμεν εἰς τοὺς ἔγχρωμους διὰ τὴν συγκρότησιν ἐνὸς πληρωμάτος; Πράγματι, ἡ προσφορά Ἐλλήνων ναυτικῶν ὑπολείπεται τῆς ζητήσεως; "Η ἀνάγκη τῶν πραγμάτων ὑποχρέωνται τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν ναυτολόγησιν τῶν ἀλλοδαπῶν; Συμβαίνει καὶ διὰ τὸς Ἐμπορικούς μας Ναυτικούς διὰ καὶ εἰς τὰς ὄλλας Ναυτιλίας τῶν χωρῶν τῆς Βορείου - Δυτικῆς Εύρωπης;

Πολὺ ἀμφιβάλλουμεν ἀν εἰς τὰ ἔρωτήματα αὐτὰ είναι εἰς θέσιν ἀρμόδιος τις ἡ ἐνδιαφερόμενος ὑπευθυνως νὰ μᾶς δῶσῃ τὴν ἀπάντησιν. Κατὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς ὅχι μόνον διὰ τὰ κατωτέρα πληρωμάτα σημειούται ἡ Ἑλλειψις, ὄλλα καὶ διὰ τοὺς ἀξιωματικούς. Ἀρχίζουν καὶ διὰ τὰ ἐπιτελεῖα τῶν πλοίων νὰ ἐπισημαίνωνται δυσχέρειαι εἰς τὴν ἐπιλογῆν, ἀν μὴ καὶ διὰ τὴν προσφοράν.

Τὸ ὅλον αὐτὸν πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας —ἄν πρόγματι ὑπάρχη— πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τοὺς περὶ τὸν Ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν χώρον κινουμένους. Ἀλλοίμονον ἄν στερηθῇ η Ναυτιλία μας τῶν χειρῶν ποὺ τὴν ἐδημούρηγσαν καὶ τὴν προήγαγον. Αἱ ἀμφιβολίαι δικιασούνται δι' αὐτὴν τὴν ὑπόστασιν τῆς Χωρὶς τὸν "Ἐλλήνην ναύτην Ἑλληνικὸν πλοίον δὲν πρόκειται νὰ σταθῇ. Αὐτὸς ὑπῆρξε τὸ μυστικὸν τῆς ἐπιτυχίας μας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

ΠΡΟΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΑΝΤΙΣΤΑΣΙΣ

Τὸ κατωτέρω ἀναφερόμενον πάθημα τῆς Δ.Ο.Μ. ἔρχεται νὰ καταδείξῃ τὸ μὲν τὸ ἀνεύθυνον τῆς δραστηριότητος τῆς ἐν λόγῳ ὄργανωσεως, τὸ δὲ τὴν ἀδυναμίαν της νὰ ἐπιβάλῃ τὸ μπούκοτάς εἰς σᾶς πλοία προβάλλεται, ἀπὸ τὸ πλήρωμα, ἡ ἀντίδρασις. Τὸ πάθημα, σημειωτέον, ἔλαβε χώραν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, ὅπου ἡ Δ.Ο.Μ. συνεργάζεται μὲ δόλας τὰς παραδιμενίους συνδικαλιστικάς ὄργανωσεως.

Καὶ ιδού τὸ πάθημα: "Η Δ.Ο.Μ. ἥθελησε νὰ ἐπιβάλῃ τὸ μπούκοτάς εἰς τὸ ἐπισκευαζόμενον εἰς τὸ Τάιν φορτηγὸν 'Ομάρ' ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Μάλτας. "Οταν ἐπρόσωπος αὐτῆς ἐπέβη τὸν σκάφους καὶ ἀπήγησεν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτους νὰ καταβάλουν ἀναδρομικῶς τὸ ποσὸν τῶν 53.000 λιρῶν Ἀγγλίας, ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν ὅτι θά

ἀπαγορευθῇ ὁ ἀπόπλους, τὸ πλήρωμα σύσσωμον ἀντέδρασεν. Ἰδιαιτέρως, 18 ναυτικοὶ ἀπὸ τὸ Μπαγκλαντές, ὁ μισθός τῶν ὅποιων ἀπετέλει τὸν κύριον στόχον τῆς Δ.Ο.Μ., ἐτονίσαν ὅτι ησαν «πλήρως ἱκανοποιητικοί».

Ο ναύκληρος τοῦ σκάφους, μὲ προϋπορεσίαν 30 ἔτῶν, εἶπεν: «Ἐχω ταξιδεύσει μὲ πολλάς βρετανικάς ἑταίριας —τὴν Μπάνκ Λάιν, τὴν Κλαν Λάιν καὶ τὴν B.P.— καὶ πληρώνομαι καλύτερα εἰς τὸ πλοίον αὐτό. Μέχρις ὅτου η Δ.Ο.Μ. μᾶς ἔξασφαλίσῃ καλύτερον ὀμειδομένην ἐργασίαν, θὰ παραμείνωνται εἰς αὐτὸν τὸ πλοίον».

Ο Βρετανὸς πρώτος μηχανικὸς τοῦ σκάφους, τοῦ ὅποιου ὁ μισθός δὲν ἐτέθη ὑπὸ ἀμφισβήτησιν, ἐρώτησεν: «Διατί ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν παραπονεῖται διὰ τὰ ἀστικά πληρώματα τῶν βρετανικῶν πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ μισθολόγια δὲν είναι διαφορετικά ἀπὸ ἐδῶ; Οὔτε τὴν βλέπομεν νὰ ἐπεμβαίνῃ εἰς ρωσικὰ η κινεζικὰ πλοῖα διὰ νὰ παραπονεθῇ ὅτι δὲν πληρώνουν τὸ μισθολόγιον τῆς Δ.Ο.Μ.».

Ο ἐπίσης Βρετανὸς ὑποπολίαρχος εἶπεν: «Οἱ οἵοι εἰς τὸ πλοίον αὐτὸν είναι ικανοποιημένοι ἀπὸ τὸν μισθόν των —καὶ ἐγώ, ἐπίσης. Είναι ἔνα ἀπὸ τὰ καλύτερα θεοία εἰς τὰ ὅποια ὑπέρτησα. Καὶ προσέθεσεν ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. ὑποχρέωση τὸν πλοιοκτήτας νὰ πληρώσουν ἀναδρομικῶς τὸ ποσὸν τῶν 53.000 λιρῶν Αγγλίας, ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν ὅτι θά

προσεκτούνται ἀπόφεύγουν τὰς περιοχὰς ὃπου σημειούνται ἀνωμαλίαι». Τὸ ζῆτημα τελικῶς θὰ φθάσῃ μέχρι τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων, μὲ τὴν συμπαρασταθούνταν τοὺς πληρωμάτος ὑπὲρ τῆς πλοιοκτήσιας. «Ιδωμεν.

ΡΩΣΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ

Δὲν είναι, δεδαίως, σπάνιον τὸ φαινόμενον τῆς παραβάσεως τῶν συμβατικῶν ὑπο-

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

'Εξετάσατε τὰ στοιχεῖα τοῦ Club: τὰς παρελθούσας προεκτιμήσεις συμπληρωματικῶν εἰσφορῶν καὶ τὶ τελικῶς ἔξτηθη δι' αὐτάς.

Εἰς τὸ U.K. P&I Club, ἡ προσεκτική, ἀκριβῆς ἐκτίμησις τοῦ κόστους —ενισχύουμεναι καὶ ἀπὸ μελετημένης ἐπενόσεις— είναι χαρακτηριστικά τῆς πειμαλούς ἐξυπηρετήσεως τῶν μελών του.

Ποῖαν ἀκριβῶς ἡσαν αἱ προεκτιμήσεις; Εὐχαριστώς νὰ ἔξετάσητε καὶ νὰ συζητήσωμε τὰς ίδικας μας.

'Ετος 1973: Προεκτιμηθεῖσα 20%. Τελικῶς ζητηθεῖσα 20%.

Οἱ ἐν Λονδίνῳ πράκτορες τῶν Διευθυντῶν μας είναι οἱ Thos. R. Miller & Son, οἱ ὅποιοι προθύμως θά οὖς 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)

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

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

INDIA
Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ
ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ
BOMBAY-KANADA
NEGRIS OVERSEAS SUPPLIERS
P.O.Box 87, BOMBAY (INDIA)
CABLES: NEGRICLEO (BOMBAY)
TELEPHONE: 26 86 56.

NEGRIS & Co. (KANDLA)
ALANKAR BUILDING, MAIN ROAD,
GANDHIDHAM (KUTCH) INDIA.
CABLES: NEGRISCO (GANDHIDHAM)
TEL.: 2213.

χρεώσεων εις τὰς ιδιωτικάς συναλλαγές. Ιδιαιτέρων όμως έντυπωσιν προξενεί τὸ γεγονός όταν κράτη μεγάλα, πλούσια καὶ ισχυρά, καταγγέλλονται ὡς παραβαίνοντας τὰς υποχρεώσεις τῶν πρὸς ἄλλους συμβεβλημένας κράτη. Μίαν τοιάυτην κατάφωρον παραβαίνοντας ἀπεκάλυψε πρὸς ἡμέρων ὁ κ. Μπλάγκουελ, ὑφυπουργὸς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας.

Ο 'Αμερικανὸς ἀρμόδιος, ἐπιστρέφων ἐκ Μόσχας, κατήγειλε τὴν Ρωσίαν, ὡς παραβαίνουσαν, διὰ ποικίλων ἀθεμίτων μέσων, τὴν συμφωνίαν ἐπὶ τῶν μεταφορῶν, τὴν συναρθεῖσαν μὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Διὰ τῆς γνωστῆς αὐτῆς συμφωνίας αἱ μεταφοραὶ τῶν δημητριακῶν ἔξι 'Αμερικῆς θὰ διενηργοῦντο κατὰ τὰ δύο τρίτα ἀπὸ ρωσικὰ καὶ ἀμερικανικὰ σκάφη καὶ διὰ τὸ λοιπὸν ἐν τρίον ἀπὸ ξένα. Ναύλος διὰ τὰ ἀμερικανικὰ δρίζεται 16 δολάρια τὸν τόνον ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας πρὸς τοὺς ρωσικοὺς τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Οι Ρώσοι θέλοντες νὰ ἐπωφεληθοῦν τοῦ κατὰ 5-7 δολάρια χαμηλοτέρου ναύλου τῶν ξένων πλοίων ἀπεστέρησαν τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη τῶν θάσεις τῆς συμφωνίας προοριζομένων διὰ τοὺς φορτίους 500.000 τόνων καὶ τοῦτο διὰ νὰ ἔχοικονομήσουν τὴν διαφορὰν τοῦ ναύλου.

Ο κ. Μπλάγκουελ κατηγγειλε τὸ γεγονός καὶ ιδιαιτέρως ἐτόνισεν, ὅτι δὲν πρόκειται νέα συμφωνία ἐπὶ τῶν ναύλων νὰ ὑπογραφῇ κατ' Ὁκτώβριον, ἐάν δὲν διακανονισθῇ ἡ ἀποκαλυφθεῖσα παραβασίς. Ἐξήτησε διὰ τῆς νέας συμφωνίας νὰ διαφύλαχῃ ποσοστὸν φορτώσεων ἀνώτερον ὑπὲρ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου κατὰ τὰς πεντακοσίας αὐτὰς χιλιάδας τόνων, τῶν ὅποιων τοῦτο ἐστερῆθη, ἐπὶ τῆς προηγουμένης συμφωνίας.

Ἡ Μόσχα θὰ ύποχωρήσῃ, ἀσφαλῶς, εἰς τὴν δικαίαν αὐτὴν ἀξίωσιν τῆς Οὐσιογκτώνος. Ἡ ἐντύπωσις, δημοσ., ἐκ τῆς ἀπάτης παραμένει.

ΑΝΑΚΡΙΒΕΙΣ ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ

Ὦς μυστηριώδεις χαρακτηρίζονται αἱ σοβιετικαὶ ναυτιλιακαὶ στατιστικαὶ. Διότι μᾶς πληροφοροῦν ὅτι ὁ ρωσικὸς ἐμπορικὸς στόλος ηὔηθη κατὰ 1.900.000 τόν. γκρός τὴν περίοδον 1970 - 1975 καὶ κατὰ 1.800.000 τόν. γκρός τὴν περίοδον 1971 - 74. Τοῦτο σημαίνει ὅτι ἡ αὐξήσης τοῦ 1975 περιώσθη εἰς 100.000 τόνους, πράγμα ὑπὲρ ἐλάχιστα συμβιβάζεται πρὸς τὰς κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο πραγματοποιηθείσας καὶ δεσμωθείσας παραδόσεις πλοίων.

Διεργάτωνται, λοιπόν, οἱ ναυτιλιακοὶ κύκλοι μῆπως ἡ Σοβιετικὴ "Ενωσις" ἔχει ἡδη προέλθει εἰς ἀκυρώσεις παραγγελιῶν καὶ ἐὰν τοῦτο ἀληθεύῃ, συμπεραίνουν ὅτι ἡ Ρωσία ὑπέκυψεν εἰς τὰς πιέσεις τῶν δυτικῶν κρατῶν.

Κατὰ τὴν σοβιετικήν, πάντως, στατιστικήν, ὁ ἐμπορικός τῆς στόλος ἀνήρχετο τὴν 11/1976 εἰς 15.107.300 τόν. d.w. καὶ περιελάμβανε φορτηγά ξηροῦ φορτίου 8,6 ἑκ. τόν. καὶ δεξαιονόπλοια 5,5 ἑκατ. τόν. d.w. Κατὰ τὸ ὑφιστάμενον πρόγραμμα ἀναπτύξεως προβλέπεται ὅτι ὁ στόλος οὗτος θὰ φέρσῃ τὰ 18,4 ἑκατ. τόν. d.w. εἰς τὸ τέλος τοῦ 1980.

Πολὺ φοδούμεθα, ὅτι αἱ στατιστικαὶ δὲν εἶναι ἀπλῶς μυστηριώδεις, ἀλλ' εἶναι παραπλανητικαί. Εἰς τοῦτο, ἀλλωστε, ἔγκειται ὁ κίνδυνος τῶν ἀνατολικῶν κρατικῶν στόλων. Διότι μὲ τὴν ἀνορθόδοξον πολιτικήν των, ἥτις ἀρχίζει ἀπὸ τὴν πληροφόρησιν διὰ νὰ φέρσῃ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν, ἀποτελοῦν τὴν σοδαρωτέραν ἀνταγωνιστικὴν ἀπειλὴν τῶν ναυτιλιών τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου.

ΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

Διασάβαζομεν εἰς τὸ δημοσιευθὲν νομοσχέδιον περὶ τεχνικῆς παίδειας τὰ τοῦ τρόπου ίδρυσεως, ὄργανωσεως καὶ λειτουργίας τῶν

Κέντρων 'Ανωτέρας Τεχνικῆς καὶ 'Επαγγελματικῆς 'Εκπαίδευσεως (KATEE), ἔκαστον τῶν ὅποιων συγκροτεῖται ἐκ πλειόνων Σχολῶν ὁμοίας ἡ διαφορετικῆς εἰδικότητος. Μεταξὺ δὲ τῶν εἰδικοτήτων αὐτῶν διέπομεν καὶ σχολὰς «στελεχῶν ἐμπορικῆς ναυτιλίας».

Δὲν γνωρίζομεν ἀκόμη τί σημαίνουν ἀκριβῶς αἱ τοιαῦται διατάξεις. Προβλέπεται, δηλαδή, ἡ ίδρυσις KATEE ναυτικῶν σχολῶν ἡ ἡ ἀναφορά γίνεται πρὸς τὰς λειτουργούσας ἡδη Δημοσίας Σχολὰς 'Εμπορ. Ναυτικοῦ; Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἐντὸς τοῦ πλέγματος τῆς ἀναδιοργανωμένης τεχνικῆς παίδειας ἔχει ληφθῆ ὑπὸ ὅψιν τὸ καθεστῶς τῆς δημοσίας ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως καὶ ἔχει προβλεφθῆ ἡ διατήρησις τῆς ύφισταμένης συγκροτήσεως καὶ διοικητικῆς ύπαγωγῆς τῶν.

'Επὶ τοῦ τελευταίου τούτου ἡ Ναυτιλία ἔχει ἡδη σφάως ἀκρεφρασμένην γνώμην καὶ θὰ ἐπιμείνῃ ἐπ' αὐτῆς. Τοῦτο δὲν σημαίνει, βεβαίως, ὅτι ὁ θεσμὸς τῶν ΔΣΕΝ δὲν πρέπει νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχὰς αἱ ὅποιαι θὰ διέπουν τὴν τεχνικὴν παίδειαν τῆς χώρας. Ἀντιθέτως, μάλιστα, ἡ κατὰ 'Εκπαίδευτικὰ Κέντρα ὀργάνωσις τῶν ναυτικῶν σχολῶν ἀποτελεῖ ἀπὸ μακρού ἡδη ἐπίμονον ἐπιδιώξιν μας καὶ ἔχει καταστῆ ἀντικείμενον ιδιαιτέρων μελετῶν δημοσιευθείσων εἰς τὰς σελίδας μας.

'Αλλὰ τὸ θέμα δὲν ἔχαντείται, βεβαίως, μὲ ἐν σημείωμα. Θὰ παρακολουθήσωμεν τὴν πορείαν τοῦ νομοσχέδιου καὶ θὰ ἐπανέλθωμεν.

ΖΩΗΡΑ ΑΠΗΧΗΣΙΣ

Ζωὴρὰ ἡ ἀπήχησις τοῦ ἄρθρου μας ἐπὶ τῶν ἀκταινευτικῶν βιδίλιων τῶν ναυτικῶν σχολῶν. Πράγμα ὅπερ ἀποδεικνύει, ὅτι τὸ θέμα εἶναι ἐπίκαιρον καὶ τὸ ἐνδιαφέρον ὑπάρχει ἐξ ὅλων τῶν πλευρῶν. 'Ελπίζομεν, ἐπομένως, ὅτι μὲ τὴν καλόπιστον ἔξετασιν τῶν ὑφισταμένων ἐπὶ μέρους προβλημάτων, θὰ ἔξευρθομεν λύσεις αἱ ὅποιαι θὰ δόγματαν εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ καλῶς ἐννοούμενου συμφερόντος τῆς ναυτικῆς παίδειας.

Διὸ νὰ εἶναι δημοσ. καλόπιστος καὶ ἀποδοτική ἡ ἔρευνα, πρέπει νὰ εἶναι πολύπλευρος καὶ ἀντικειμενική. 'Η ἐμμονή εἰς παραδεδεγμένας θέσεις δημοιουργεῖ δυσκαμψίαν, ἡ ὅποιαι δὲν διευκολύνει εἰς τὴν ὄρθην ἀντιμετώπισιν. Εἴδομεν, ἐπὶ παραδείγματι, εἰς τὰς ἐπισήμους ἀπαντήσεις, ὅτι εἰς τὸ θέμα

τῆς συνεργασίας τῶν ναυτικῶν συγγραφέων ἀγνοεῖται ἡ παρακάμπτεται ἡ πραγματικότης. Διότι παρὰ τὰς συστάσεις καὶ τὰς ἐγκυλίους, ἡ ὅπεραθμία καὶ ἡ ἔλλειψις προσφορᾶς εἶναι γεγονός μὴ δυνάμενον νὰ ἀμφισβητηθῇ. 'Εάν παρὰ ταῦτα ὑπάρξῃ δεδικαιολογημένη ἀμφισθίλια εἰμεθα πρόθυμοι νὰ παρατάξωμεν στοιχεῖα καὶ ἀριθμοὺς ἀδιαφορικήτους.

'Ἐπιμένομεν ὅτι θ' ἀπετέλει ιδανικὴν λύσιν ἡ σύμπτωσις προσφορᾶς καὶ ζητάσεως εἰς τὴν συγγραφὴν τῶν ναυτικῶν ἀκταινευτικῶν κειμένων. 'Η μεδόδευσις τῆς τοιάτης συμπτώσεως δὲν εἶναι ὀδύνατος. Χρειάζεται, δημοσ., ὑπομονὴν καὶ ἐπιμονὴν. Καὶ κυρίως χρειάζεται κατανόησιν.

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

'Ακτοπλοϊκὸν «πρόβλημα» δὲν ύφισταται πλέον. "Ολαὶ αἱ διλίγαι ἀπομείνασαι γραψμαὶ τῆς 'Ακτοπλοίας ἐκ ορέσθησαν διὰ σκαφῶν, κατὰ μέγιστον ποσοστὸν νεαρᾶς ποσοστούς, ἀσφαλῶν, ταχέων, συγχρονισμένων. Τὰ πλεῖστα εἶναι ἐπιβατηγά - ὀχηματαγωγά ἔξυπηρετοῦντα ἀριστα τὰς μεταφοράς. Εἰς τὴν πραγματικότητα δὲν ἔχει τις τί τὸ περισσότερον νὰ ἀξιωθῇ ἀπὸ τὴν ἀκτοπλοϊσμάν της Ναυτιλίαν. "Ολαὶ αἱ γραμμαὶ ἔξυπηρετοῦνται πλήρως.

Καὶ δημοσ., αὐτὴ ἡ ἐπιτευχεῖσα, χάρις εἰς τὴν ιδιαιτερωτὴν προτοθουλίαν, ὀμαλότης εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ὑπόθεσιν, δυνατὸν νὰ ἀντιτραπῇ καὶ νὰ ἀντιμετωπίσωμεν ἐκ νέου τὸ ἀκτοπλοϊκὸν «πρόβλημα», ἀν φροντὶς ιδιαιτέρως δὲν ἀναληφθῇ ἵνα κατοχυρωθῇ ἡ τοιάτη τῶν πραγμάτων τῆς 'Ακτοπλοίας κατάστασις.

'Οφείλομεν, πράγματι, νὰ τονίσωμεν ὅτι ὑπεύθυνον τὸ Κράτος — αὐτὸν καὶ μόνον — ὑπῆρξεν εἰς τὸ παρελθὸν διὰ τὴν ἀποθλίσιν τῆς ἀκτοπλοϊκῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν δημιουργίαν τοῦ «πρόβληματος». 'Ἐπέτρεψε τὸν πληθωρισμὸν τῶν σκαφῶν, ὑπὲρ πάσαν ἀνάγκην συγκοινωνιακήν, μὲ ἀποτέλεσμα τὸν συναγωνισμὸν καὶ τὴν καταστροφὴν ὅ λων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων. Τὸ τονίζομεν διῶν.

Παρεγγάρισε τὸ Κράτος τὸν ρόλον του. Παρὸ πάσαν λογικὴν ἐπεδίωξε τὸν συναγωνισμὸν καὶ τὴν ἔκπτωσιν τοῦ ναυλολογίου προεκάλεσεν. 'Ηδιαφόρησε διὰ τὴν ἔξαντλησιν κεφαλαίων πολυτίμων καὶ τὴν σπατάλην διὰ τὴν κίνησιν πλοίων περισσοτέρων ἀπὸ

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

N. K. TOMAZOS
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

οσσα έχειριζοντο αι μεταφοραί.

Τώρα δο κορεσ μός των γραμμάν έπετεύχθη. Η προσθήκη και άλλων πλοίων θά άναστρέψη την τείνουσαν νά παγιαθή κατάστασιν, την έξυπηρετούσαν πλήρως τό τε κοινωνικόν συμφέρον και τών έπιχειρήσεων την λογικήν των κεφαλαίων των έξυπηρέτησιν.

Αύτήν, άκριδως, την κατάστασιν της όμηλότητος καλείται τό Κράτος νά άναγνωρίση και νά κατοχυρώσῃ. Θά ήδυνατο νά καλέση τούς έφοπλιστάς νά άναλαύουν συ μβατικάς οι ίδιοι σεριέσιν διά την έκτελεσιν των διαφόρων γραμμάν, γονίμων και άγνων. Νά κατοχυρώσῃ την καλήν, την άνελληπτή έκτελεσιν των δρομολογίων, καθ' όλους τό έτος και νά θεωρήσῃ τάς γραμμάς κεκορεσ μένας, έφ' όσον πυκνά, άνετα δρομολόγια δι' αυτάς θά καθωρίζοντο διά σκαφών άναλόγων προς την κάθε γραμμήν μεταφορικής δυναμικότητος, ταχέων, άσφαλτων και άνετων. Τό όριον της ύπηρσιας δραστηριότητος έκάστου πλοίου συμβατικών θά καθωρίζετο και ή έν καιρῷ άντικαστάσις τού θά προεδρέπετο.

Τό όμηλον υπουργείον ύποχρεούται τών νά έκμεταλευθή την εύκαιριαν της καποιας έξισσροπήσεων τού διατεθειμένου είς την έξυπηρέτησιν των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών τονάς καταστάλλων σκαφών. Νά μελετήσῃ, έπιβάλλεται, τάς πράγματα της Ακτοπλοΐας, πρίν ή και πάλιν διά του πληθωρισμού των σκαφών, άνακυψή το «πρόβλημα», όπερ τόσον έταλάνισεν είς τό παρελθόν τάς τε κρατικάς ύπηρεσίας και τό ταξιδεύον κοινόν, όσον και τούς έφοπλιστάς και προεκάλεσε τόσας και τόσας ζημιάς είς αύτην την Οίκονομίαν τού Τόπου μας και τό ιδιώτην έπιχειρηματίαν, χωρίς καν νά έξυπηρέτηση τό ταξιδεύον κοινόν ούτε, βεβαίως, τόν τουριστικήν ύπόθεσιν, λόγω της κακής έκ τού συναγωνισμού ποιότητος τών παρεχομένων ύπηρεσιών.

Αί σκέψεις μας αύται απορρέουν από τήν μακράν ήμων πείραν τών άκτοπλοϊκών μας πραγμάτων. Έν συντομία τάς άποδίδομεν. "Άλλοις δέδοται νά τάς μελετήσουν και τό προσφορώτερον νά άκολουθησουν.

Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Είς μίαν έκτενή και λεπτομερή έκθεσιν, άπευθυνομένην πρός την "Ενωσιν Ελλήνων Έφοπλιστών, ο. κ. Σ.Π. Ράνης, διευθυντής τού γνωστού συγκροτήματος τών ιδιωτικών ναυτικών σχολών Πειραιώς, άναλυει τό όλον θέμα της ιδιωτικής ναυτικής έκπαιδευσεων.

Είναι πολλά και λίαν άνδιαφέροντα τά έκ της έκθεσεως προκύπτοντα στοιχεία, έξ όν δρυμόθεα τά κυριότερα: "Έπι συνόλον 51 λειτουργουσών ναυτικών σχολών είς άλοκληρον τήν χώραν αι 35 είναι ιδιωτικά. Έξ αύτων 19 είναι σχολαί μηχανικών, 14 άσυρματιστών και 2 πλοιαρχών. Κατά τήν πεντετεύον 1960 - 74 τό σύνολον τών σχολών άπέδωσεν είς την Ναυτιλίαν 5.890 άποφοίτους, έκ τούτων δέ τό 63% προήρχετο έκ τών ιδιωτικών σχολών.

"Εν συνεχεία ή έκθεσις άναφέρεται είς τήν μεροληπτικών άδικον μεταχείρισιν τής ιδιωτικής ναυτικής έκπαιδευσεως και άπαριθμει τά έπιχειρήματα τά ίδιοις έπιβάλλουν τήν άλλαγήν τοκτικής και τήν άρδην άνακατανομήν τής κρατικής και έφοπλιστικής προστασίας, ίδιοις έν δύει τής μελετωμένης γενικής έκπαιδευτικής μεταρρυθμίσεως.

"Έχομεν νά παρατηρήσωμεν, οτι σημεία τινά τής έκθεσεως δύνανται νά συζητηθούν και είς άλλα δύναται νά υπάρξη σοβαρός άντιλογος. Άσχέτως θμως αύτού, είναι άναμφισθολον, οτι ή δάσις αύτής είναι άρδη και ή άναλυσις τού ζητήματος έμπεριστατωμένη. Είναι ήλιον φαινότερον, οτι ή ιδιωτική ναυτική έκπαιδευσις προσέφερεν άνεκτιμήτους ήπηρεσίας πρός την Ναυτιλίαν και έξικολουθει νά προσφέρη τήν σπουδαίαν δοήθειάν της.

Ούδεις άμφισθητεί οτι τό έκπαιδευτικόν

έργον είναι ίερόν και ή ασκησίς του άπαιτει αύστηρον έλεγχον και στενωτάτην παρακολούθησιν. 'Αντ' αύτού, θμως, είς τήν πράξην δέλεπομεν νά έφαρμόζεται ή άνταγωνισμός και ή καχυποφία. Είναι δέδαιον, λοιπόν, οτι ή άντιμετώπισις τού προβλήματος δέν είναι ή ένδεδειγμένη. Ή "Ενωσις Έφοπλιστών, άλλα και τά άρμοδια υπουργεία άφεισουν νά έπιδειξουν όλον τό ένδιαφέρον των και δέλη την προσοχήν των είς τήν έπιλυσίν του. Διότι τό θέμα τών στελεχών τού πλοίου είναι τό κυριώτερον — τό μόνον ίσως — πρόβλημα τής σημερινής και ίδιως τής αύριανής Ναυτιλίας μας.

●

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

"Ελλειμμα σημαντικών θά παρουσιάσῃ ή διαχείρισις τών δαπανών τών δημοσίων ναυτικών σχολών κατά τό άρχομενον μετά δίμηνον σχολικήν έτος. Αι σχολαί προβλέπεται νά ύπερπληρωθούν μαθητών. Αι δαπάναι, λόγω και τού νομισματικού πληθωρισμού, προδέπονται μεγαλύτερα. "Η Ναυτιλία καλείται νά έπαμισθη τό δέραος. Ή έφοπλιστική είσφορά θά είναι μεγαλύτερα. Τό μόνον, όπερ έπέτυχον οι έφοπλισταί είναι ή συστηματικής έλεγχος τών δαπανών. Από τό Δημόσιον προϋπολογισμόν δέν άναμενεται ή αύξησις τού σχετικού κονδυλίου.

Τό όλον πάντως θέμα τής ναυτικής έκπαιδευσεως, ύπό τό πρίσμα τών σημειουμένων άναγκών είς τό έμφυχον ύλικον τής Ναυτιλίας και τών γενικωτέρων τής τεχνολογίας έξελίξεων, πρέπει νά τύχη πλήρους άναμοχλεύσεως. Τό ήδη κατεστημένον χρείαζεται ίσως νά άναμεωρηθῇ. Αι άνάγκαι τής Ναυτιλίας είς άξιωματικούς διαπιστούνται περισσότεραι και τό έκπαιδευτικόν ύλικον

ίσως νά άπαιτη τήν συμπλήρωσιν, αν μή και τήν άναθεώρησιν.

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Γνωστός έφοπλιστής, ό όποιος μέχρι τούδε έδω διενήργει τάς έπισκευάς τών πλοίων του, μάς έλεγε, πλήρης άγανακτήσεως, οτι είς τό μέλλον δέν θέ έπιχειρήση πλέον ούτε καν νά σκεφθῇ περι έπισκευής πλοίου του είς τήν Έλλαδα. Αιτία τής άγανακτήσεως του τά πολυάριθμα προβλήματα τά όποια άνεκυφαν, έκ τού μη δύνος, οταν προσφάτως έπεχείρησε νά πραγματοποίηση προγραμματισμένην έπισκευήν πλοίου του είς τήν λιμενικήν περιοχήν τού Πειραιώς, ή δαπάνη τής όποιας άνηλθεν είς 300.000 δολάρια περίπου.

Ό όλογ ύφοπλιστής, έξ άφορμής τής περιπτώσεως αύτής, έδήλωσεν οτι θά φέρη τό θέμα είς τήν "Ενωσιν Ελλήνων Έφοπλιστών. Μακάρι νά τό πράξη, διά νά άντιμετωπισθῇ, έπι τέλους, τό πρόβλημα τών έπισκευών είς τήν λιμενικήν περιοχήν συλλογικώς. Διότι μέχρι τούδε οι πάντες άντεμετώπιζον τά έκάστοτε άναφούμενα προβλήματα έπι τού θέματος αύτού άτομικώς, προσποθούμεντες νά εύρουν λύσεις έν τών ένδοντων «δία νά φύγη τό πλοίου, ούτε δέ έν τέλει έδημοιουργήθῃ ή γνωστή κατάστασις ή όποια προκαλεῖ τήν γενικήν άγανάκτησιν.

Η δήλωσις θμως τού έν λόγω έφοπλιστού, οτι είς τό μέλλον δέν πρόκειται νά ένεργηση έπισκευήν πλοίου του είς τήν Έλλαδα πρέπει νά προσελκύσῃ και τήν προσοχήν τών έν προκειμένω άρμοδιών, οι όποιοι φαίνεται οτι μέχρι τούδε δέν έχουν άντιληφθῇ τήν τεροστίαν σημασίαν τών έπισκευών πλοίων διά τήν έθνικήν Οίκονομίαν.



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. SHIPYARDS

1. NORTHWEST MARINE IRON WORKS

PORTLAND, Oregon.

All suppliers are members of:

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

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

PIRAEUS OFFICE

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

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

H NAYLA GORA

Ο νευραλγικός τομέας του Β. Ατλαντικού και Κόλπου ένεφάνισε τήν γνωστήν από τίνος ύποτονικήν κατάστασιν. Έλαχιστοι αἱ διαταγαὶ διὰ δημητριακά, ἐνῷ καὶ ἡ ἀπεργία τῶν γαιανθρακωρύχων ἀνέστειλε κάθε ναύλωσιν διὰ γαιανθρακας.

Σκάφη 60 - 70.000 τόννων προσεφέρθησαν μὲν ναύλων κάτω τῶν 5 δολαρίων από Κόλπον δι' Ολλανδίαν.

Παροδική, δεδαίως, ἡ τοιαύτη ἀπρᾶξια. Μὲ τὴν εἰσόδουν τοῦ φθινοπώρου ἡ ναυλαγορά σταθερώτερά θὰ εἶναι, χωρὶς καὶ νὰ προβλέπεται ἀνάκαμψις σημαντική. Χαρακτηριστικόν, πάντως, τῆς καλῆς προβλέψεως εἴναι αἱ πολλαὶ χρονοναυλώσεις ἀπὸ καὶ πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν, κυρίως εἰς τὸν τομέα τῆς "Απω Ανατολῆς. Οἱ Ἰάπωνες ἐπὶ σκηνῆς.

Ἐξαιρετικός ἐνδιαφέρουσας ἡ ζήτησις τῶν δεξαιμενοπλοίων παντὸς μεγέθους, ἀκόμη καὶ διὰ χρονοναυλώσεις. Ναύλοι ταξιδίων βελτιωμένοι. Σκάφη VLCC ἐναυλώθησαν εἰς τὰ W 30 - 35 - ἵστον πρὸς δολ. 4.60 - 5.40 διὰ ταξίδιον Περσικού Κόλπου - Αγγλίας - Κόντινεντ. Ἀρκετά σκάφη ἔκ τῶν παραπλησμένων ἐπανήλθον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν.

Μετὰ τὴν πτώσιν κατὰ 5% τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου κατὰ τὸ 1975, εἰς νέον ρεκόρ αύξησεως προβλέπεται ὅτι θὰ φθάσῃ αὐτή τὸ τρέχον ἵστος. Ὑπολογίζεται ὅτι κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον 1976 ἐφθασε τὰ 10.075 ἑκατομ. δορέλια (αὔξησις 6,8% ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1975) καὶ ἡ αὔξησις συνεχίζεται. Τοῦ μὴ κομμουνιστικοῦ κόσμου ἡ αύ-

ξησις τῆς παραγωγῆς ἐφθασε τὰ 6,7% (7.812 ἑκατ. δορέλια).

* * *

Οι ναύλοι τῶν δεξαιμενοπλοίων ἐνεφάνισαν θετικήν βελτίωσιν. Τὰ W 30 - 35 ἐπηρώθησαν διὰ ταξίδιον πρὸς τὴν Δύσιν σκαφῶν VLCC. Καὶ ἀποδίδεται ἡ βελτίωσις αὐτὴ τὸ μὲν εἰς τὴν αὐξησιν τῆς καταναλώσεως καὶ τὴν πιθανήν ἀνατίμησιν τοῦ πετρελαίου, τὸ δὲ καὶ εἰς τὴν λόγω τῆς ξηρασίας τῶν χωρῶν τῆς Βορειοδυτικῆς Εὐρώπης μὴ λειτουργίαν τῶν ὑδροηλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων.

* * *

Ἡ ἀπεργία τῶν γαιανθρακωρύχων τῆς Ἀμερικῆς συνυπέλεσεν εἰς τὴν χαλαράν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς. "Αγωστον πότε ἡ ἀπεργία θὰ λήξῃ. Ἐν τῷ μεταξὺ ναυλώσεις δὲν συνάπτονται καὶ ὑπερπροσφορά τοννάς ἐπισημαίνεται.

* * *

Συνεχίζουσα τὴν ἀπό τίνος ἐφαρμοζομένην τακτικήν ἐκποιήσεως τῶν παλαιστέρων σύπτερ τάνκερς τοῦ στόλου τῆς, ἡ Σὲλλ ἐπώλησεν εἰς τὸν Οίκον τῶν κ.κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ τὸ VLCC «Μανγκέλια», 209.838 τόν. d.w. (105.138 τόν. γκρός) ναυπηγήθηνε εἰς Ἰαπωνίαν τὸ 1968, ἀντὶ 10,7 ἑκατομ. δολαρίων περίπου, ἐν συνδυασμῷ μὲν χρονοναυλων δι' ὅκτὼ ἑταίρου τὸ VLCC τοῦ ὄμιλου Γουλανδρῆ, νεωτέρας ἡλικίας, μὲν μίσθωμα ἐλαφρώς ἀνώτερον τῶν 2 δολλαρίων κατὰ τὸν. d.w. Φημολογεῖται ὅτι τὸ «Μανγκέλια» ἐπανεπωλήθη, ἐλεύθερον ναυλώσεως, εἰς τὴν Μόμπιλ, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς,

ὑπολογιζομένης, πάντως, γύρω εἰς τὰ 7 ἑκατ. δολλαρίων.

* * *

Συμφώνως πρὸς τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον Γεωργίας, ἡ ἐφετεινὴ συγκομιδὴ δημητριακῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Εύρώπην θὰ ἀνέλθῃ — λόγῳ τῆς ξηρασίας — εἰς 125 ἑκατομ. τόν., κατὰ 5 ἑκατ. μετρικοὺς τόνους κατωτέρα τῆς περιστινῆς καὶ 17 ἑκατ. τόν. κατωτέρα τῆς ἀρχικῶς προβλεφθείσης.

Ἐν τούτοις, αἱ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ζητήσεως δημητριακῶν θὰ εἰναι ἀμελητέαι, δεδομένου ὅτι προβλέπεται βελτίωσις τῆς παραγωγῆς εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Ρωσίαν, τὴν Βραζιλίαν καὶ τὴν Ἰνδίαν.

Συγκεκριμένως, ἡ ἀμερικανικὴ ἐσδομεία ἀναμένεται νὰ φθάσῃ τὰ 200 ἑκατ. τόνους καὶ ἡ ρωσικὴ τὰ 195 ἑκατ. τόν., ἔναντι 140 ἑκατ. τόν. τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εἰς τὴν Βραζιλίαν καὶ τὴν Ἰνδίαν, ἡ ἐφετεινὴ συγκομιδὴ σίτου ἀναμένεται τῆς τάξεως τῶν 4,3 καὶ 26 ἑκατ. τόν. ἀντιστοίχως.

Ἐν ὅλῳ, προβλέπουν οἱ Ἀμερικανοί, ἡ σιτοδεια εἰς τὴν Δυτικὴν Εύρώπην θὰ προκαλέσῃ μίαν αὐξησιν 6 μόλις ἑκατ. τόνους εἰς τὰς παγκοσμίους εἰσαγωγὰς δημητριακῶν.

Αἱ ἀμερικανικαὶ προβλέψεις συμπίπτουν μὲ ἑκείνας τοῦ Ὀργανισμοῦ Τροφῶν καὶ Γεωργίας τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, κατὰ τὰς δύο ποίας ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ δημητριακῶν θὰ αὔξηθῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος μεταξὺ 7 καὶ 8% ἔναντι τῆς περυσινῆς καὶ θὰ φθάσῃ τὸ 1,1 δισεκ. τόν. περίπου.

* * *

Λόγω τῆς ηγεμόνης ζητήσεως τοννάς δεξαιμενοπλοίων, 105 σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς — τὰ 52 ἄνω τῶν 100.000 τόν. d.w. — ἐγκατέλειψαν τὰ ἀγκυροβόλια παροπλισμοῦ



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, VELI ALEMDAR HAN KAT 9

KARAKOY, ISTANBUL/TURKEY

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

των κατά το τρίμηνον όπερ ἐλήξε την 31η Ιουλίου. Έξ αύτών, μόνον τα 18 κατέληξαν εις χειρας διαδυτών, τα δὲ υπόλοιπα ἐτέθησαν έκ νέοι ἐν πρεσίᾳ.

Από της ἐνάρξεως της κρίσεως, αἱ ἀκύρωσεις δεξαμενοπλοίων ἀνέρχονται εἰς 261 σκάφη, υπέρ τα 56 ἔκατ. τόν. d.w. Εἰς αὐτὰ της περιλαμβάνονται καὶ 11 πλοῖα, τῶν ὅποιων ή ἀκύρωσις τελεῖ εἰσέτι ὑπὸ διαπραγμάτευσιν, ἀλλὰ θεωρεῖται βεβαία.

Ἐντός τοῦ Ιουλίου, 17 τάνκερς, 412.245 τόν. d.w. ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν, ἐν συγκρίσει με 177 τάνκερς, 6.243.872 τόν. d.w. ἐντός τοῦ πρώτου ἔξαμηνος τοῦ ἔτους.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Δὲν εἶναι διόλου ρόδινος ἡ κατάστασις εἰς τὴν παγκόσμιον ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν. Εἰς τὰς Η.Π.Α., τὸ Συνδικάτον τῶν ἀσφαλιστῶν ἐδήλωσεν ὅτι τὸ 1975 ὑπῆρχε τὸ χειρότερον ἔτος τῆς ιστορίας των. Εἰς δὲ τὴν Ἀγγλίαν ἢ Joint Hull Committee διεσπάσθη εἰς δύο μερίδας, καθὼς εἰς ἀριθμὸς ἀσφαλιστῶν ἐπροτίμησε νὰ μῇ μετάσχῃ εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις παρὰ νὰ δεχθῇ ἀσύμφορα ἀσφαλίστρα. Φαίνεται, πάντως, ὅτι ἀμφότεραι αἱ ἐλόγω ἀγοραὶ θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἐπανέλθουν εἰς αὐτοτροπέραν πολιτικὴν καὶ διατηροῦν τὴν ἐλπίδα, ὅτι αἱ ξέναι ἔταιρις θὰ πάουσιν νὰ δέχονται χαμηλότερα ἀσφαλίστρα, ἔξαναγκάζουσαι οὕτω τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς παραδοσιακὰς ἀγοράς των.

Ικανοποιητικώτερα ἐμφανίζονται τ' ἀποτελέσματα τῆς νορβηγικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, τῆς ὥποιας οἱ συνολικοὶ ζημίαι ἡσαν αἰσθητῶς ὀλιγότεραι — κάτω τοῦ ἡμίσεος — τῶν ζημιῶν τοῦ 1974. Η ζημία τοῦ «Μπέργκε - Ιστρα» θὰ ὑπολογισθῇ τὸ 1976. Διεπιστώθη, πάντως, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους, ὅτι ἡ ἀντασφαλιστικὴ ἀγορά δὲν ήτοι εἰς θεσινὸν ὑπορροφήσῃ τὰς ὑπερβολικὰς ἀσφαλιστικὰς ἀξίας τῆς σήμερον καὶ ἔγενετο εὔμενός δεκτὴ ὑπὸ τῶν μεγάλων ιαπωνικῶν ἔταιριῶν συμπλήρωσις τῆς παραδοσιακῆς ἀντασφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Ἡδη ὅμως οἱ ιαπωνες, μῇ ικανοποιούμενοι ἐκ τοῦ ἀντασφαλιστικοῦ ρόλου, ἔκαμπαν προτάσεις πρὸς τοὺς Νορβηγούς, ὅπως μετάσχουν εἰς ἄπ' εὐθείας ἀσφαλίσεις μεγάλων στόλων μὲ σχετικῶς χαμηλὰ ἀσφαλίστρα.

Ἐννοεῖται ὅτι, ἡ οὕτω δημιουργηθεῖσα κατάστασις ἔχρησιμοποιήθη ἐπωφελῶς ὑπὸ πολλῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ ὥποιοι ἐπέτυχον εἴτε μείωσιν τῶν ἀσφαλίστρων τῶν εἶτε ἀνανέωσιν ἀσφαλιστηρίων μὲ ὄρους εὐνοϊκωτέρους τῶν ὄσων τοὺς ἐπέτρεψε τὸ μητρώον τῶν ζημιῶν των.

Ο. Κ. Ι. Δ. ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗΣ

Ἡλπίσαμεν ὅτι ὁ Κ. Ι. Δ. Καλλιμασιώτης, ἐπίλεκτον στέλεχος τῆς Ἐθνικῆς Τρα-

πέζης τῆς Ἐλλάδος, θὰ ἐπανήρχετο εἰς τὴν προτέραν του θέσιν, τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος τῆς Τραπέζης, τὸ ὅποιον τόσον ἐπιτυχῶς ἔξειλιχθη ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν του καὶ τόσας προσέφερεν ὑπηρεσίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

“Ἀλλως ὅμως ἔδοξεν εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Τραπέζης. ‘Ο κ. Καλλιμασιώτης ἐκλεγθη νὰ ἀναλόδῃ περίσσον, δεβαίως, θέσιν, τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐν Ἀθήναις Κεντρικοῦ Καταστήματος, τοῦ πρώτου τῆς Τραπέζης, μακράν ὅμως τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέως, πρὸς τὸν ὅποιον εἰς οἰκογενειακὴ παράδοσις καὶ ἡ ἔξειδικευμένη γνῶσις θὰ ἐπέτρεπτον εἰς τὸν κ. Καλλιμασιώτην τὴν ἀνάπτυξιν πρωτοβουλίας, ικανῆς νὰ συγκεντρώσῃ περὶ τὸ πρώτον πιστωτικὸν μας ἴδρυμα τὴν σφύζουσαν δραστηριότητα τῆς Ναυτιλίας μας ζωῆς. ‘Η παρουσία εἰς τὸν χώρον τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας τόσων καὶ τόσων ξενῶν Τραπέζων ὑποδεικνύει καὶ τὰς ὑφισταμένας δυνατότητας εύρυτερα συμμετοχῆς τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης εἰς τὸ δόλον κύκλωμα τῶν περὶ τὸ πλοῖον τραπεζικῶν ἔργων. Αὐτάς ἀκριβῶς τὰς δυνατότητας εἶχεν ἀντιμετωπίσει ὁ κ. Ι. Καλλιμασιώτης, ὅταν πρὸ ἐτῶν, τόσον ἐπιτυχῶς καὶ ἀποδοτικῶς, διὰ τε τὴν Τραπέζαν καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, διηύθυνε τὸ εἰδίκον τῆμα τῶν ἔργων της.

Συγχαίρομεν τὸν κ. Καλλιμασιώτην διὰ τὴν προσγωγήν. Λυπούμεθα, διότι αἱ ὑπηρεσίαι του δὲν θὰ προσφέρωνται εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΜΑΣ

‘Υπόμνημα τοῦ Συνδέσμου Ἐλλήνων Βιομηχάνων Οίνων & Ποτῶν, ἀπευθυνόμενον πρὸς τὸ ‘Υπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ τὴν ‘Ενωσιν τῶν ‘Εφοπλιστῶν, μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ ὑποστηρίξωμεν τὸ ὑποβαλλόμενον αἰτήμα τῆς προτιμήσεως τῶν ἐλληνικῶν προϊόντων ἀπὸ τὰ ἐλληνικὰ πλοία, ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγά.

Καὶ γενικεύοντες τὸ μέγα αὐτὸ διὰ τὴν Οικονομίαν μᾶς θέμα τῆς ἀναλόσεως τῶν ἐλληνικῶν προϊόντων ἀπὸ τὰ πληρώματα τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ἔχομεν νὰ συστήσωμεν τὴν μελέτην τῶν μέσων διὰ τῶν ὥποιων θὰ δημιουλύνετο ἡ ἀγορὰ τῶν προϊόντων μᾶς ἀπὸ τὰ ποντοπόρα ἐλληνόκτητα σκάφη.

Προσφίλες τῶν στήλων αὐτῶν θέματα ἀνέκαθεν ἡ ἐπιδίωξις αὐτή. Πολλά, πράγματι, ἐπετελέσθησαν μέχρι τούδε, χάρις εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν. Συστηματική, ὅμως, προσπάθεια δέν κατεβλήθη. Τὸ παράδειγμα τῶν Νορβηγῶν ἔχομεν πρὸ ἡμῶν. ‘Εθθασαν νὰ διατηροῦν ἀποθήκας ‘κτράνχιτο’ εἰς κεντρικούς τινας λιμένας τῆς ‘Υδρογείου, μὲ νορβηγικὰ προϊόντα. Αὐτά ἀγοράζονται ἀπὸ τὰ καταπλέοντα ποντοπόρα νορβηγικὰ σκάφη.

Καὶ διερωτώμεθα: Διατί τὸ σύστημα αὐτὸ νὰ μῇ τύχη ἐφαρμογῆς καὶ εἰς τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν μᾶς; Διατί μὲ ἐλλη-

νικὰ προϊόντα, ὅχι μόνον μὲ τοὺς οῖνους καὶ τὰ ποτά, νὰ μῇ ἐφοδιάζωνται τὰ ἐλληνικὰ πλοία; Οἱ εἰς διαφόρους λιμένας, τοὺς κεντρικοὺς τοιούτους, ἔγκατεστημένοι προμηθεύεται τῶν ἐλληνικῶν πλοίων — τῶν πεντακισιχλίων περίπου τὸν ὄριθμὸν — πολλὰ θὰ ἡδύνανται νὰ εἰσφέρουν εἰς τὴν προσπάθειαν. ‘Απὸ αὐτοὺς κυρίως ἔξαρτάται, ὅπως καὶ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς πλοιάρχους ἡ ἐπιτυχία της. Πρόκειται περὶ σοδαράς ὑπόθεσεως διὰ τὴν Οικονομίαν μας. Τὸ ‘Υπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ η ‘Ενωσις τῶν ‘Εφοπλιστῶν δυνατόν νὰ πρωθητήσουν τὴν προσπάθειαν. ‘Ας τὴν μελετήσουν.

‘Ιδού καὶ τὸ σχετικὸν ὑπόμνημα τοῦ Συνδέσμου Οίνων & Ποτῶν:

α) Πρὸς τὸ Σὸν ‘Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς Πειραιά καὶ

β) Πρὸς τὴν ‘Ενωσιν Ἐλλήνων ‘Εφοπλιστῶν ‘Ενταύθα.

‘Αφορήν λαμβάνοντες ἐκ τοῦ συνημμένου ἀποκόμματος τοῦ περιοδικοῦ ‘ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ’ τῆς 15ης Ιουνίου 1976, καὶ συμφωνούντες ἀπολύτως πρὸς τὰ ἐν αὐτῷ γραφόμενα, ἀγόμεθα εἰς τὸ νὰ σᾶς παρακαλέσωμεν ὅπως, διὰ τρόπου, διὸ μείς ηθέλατε ἐπιλέξει, συστήσητε εἰς ἀποντά τὰ ἐλληνικὰ ἐφοπλιστικά Γραφεῖα, ίια ἐφοδιάζωσι πάντοτε τὰ ἑαυτῶν πλοῖα, ίδια τὰ ἐπιβατηγά τοιαῦτα, μὲ ἐκλεκτοὺς ἐλληνικούς ἐμφιαλωμένους οῖνους καὶ ποτά, τῆς ἐκλογῆς των καὶ τούτο ἵνα δύνανται νὰ τὰ προσφέρωσιν εἰς τὴν πλεαστίαν των, ἀλλὰ νὰ προσφέρωσι ξενικῆς προελέυσεως οῖνους καὶ ποτά, γινόμενοι ἀθελήτως ἀνταγωνισταὶ τῆς ‘Ελληνικῆς Οίνοποιίας καὶ Ποτοποιίας, αἵτινες ἔχουσι φθάσει εἰς ἀγαστὸν σημείον ἀναπτύξεως, ἐφάμιλλον τῶν καλυτέρων ξένων τοιούτων.

Σημειώσατε, παρακαλούμεν, ὅτι εἰς τὴν ἐλληνικὴν προσφέρωσι ξενικῆς προελέυσεως οῖνους καὶ ποτά, δύνατερος Σύνδεσμος εἶναι πρόθυμος ὅπως συμβάλῃ τὸ καθ’ ἑαυτόν, ἐρχόμενος εἰς ἐπαφήν μετὰ τῆς ‘Ενωσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστῶν.

Εὔπειθέστατοι

‘Ο ‘Αντιπρόδρομος
(Δημ. Κουρτάκης)

‘Ο Γεν. Γραμματεὺς
(Κων. ‘Αντωνόπουλος)

‘Αθῆναι, 5 Ιουλίου 1976

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Πρωτοφανές διὰ τὰ παγκόσμια ναυτικά χρονικὰ τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ Ο.Ι.Κ. Καραγεώργη. Ο σύγκος τῆς παραγγελθείσης χωρητικότητος καὶ τῆς ποικιλίας τῶν τύπων τῶν σκαφῶν δὲν ἔχει σημειωθῆ ἐκεῖσεις εἰς καμμίαν ξένην Ναυτιλίαν ἀπὸ ἔναν καὶ μόνον διώτινος ἐφοπλιστήν. Πρόκειται περὶ φαινούμενου, προκαλούντος τὴν ἐκπληξην μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων δοῦλο τοῦ Κόσμου.

‘Εχει ἡδη παραγγείλει ὁ Οίκος Καραγεώργη: Τρία δεξαμενόπλοια τῶν 156.000 τόν. ἔκαστον εἰς τὰ σουηδικὰ ναυτηγεία. Πέντε παραγώγων πετρελαΐσου τῶν 31.000 τόν. εἰς Φινλανδίαν. Πέντε τοῦ αὐτοῦ τύπου εἰς τὴν Σουηδίαν. ‘Εξ βελτιωμένου τύπου φορτηγὰ L 36 εἰς τὰ ναυτηγεία Βέζερ καὶ ἐπτὰ τύπου Κόνκορντ φορτηγὰ εἰς τὰ ναυτηγεία Μίτσου.

Καὶ ἐπωλήθησαν ἐν τῷ μεταξὺ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος: Δύο παραγώγων πετρελαΐσου. Δύο φορτηγὰ L 36 καὶ ἔξι Κόνκορντ φορτηγὰ πολλαπλῆς χρήσεως. Τὰ λοιπὰ ἀπομένουν πρὸς παραλαβὴν ἐντὸς τῶν ἔτων 1977 καὶ 1978.

Η «ΠΕΡΤΑΜΙΝΑ»

Εἰς δέκα δισεκατομ. δολαρίων ἀνέρχονται αἱ δανεισιακαὶ ὑποχρεώσεις τῆς ινδον-

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - TELEPH. 24 28 75 / 76 - 640 41 41
Head office: 2000 Hamburg 1, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345 Cables to all offices: "KYKLADES"

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 66,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 23,	Teleph: 4 54 13/4	
2860 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

σιοκής έταιρίας «Περταμίνα». Τό χρέος τούτου έδημιουργήθη διότι κατά τὴν περίοδον τῆς ἀκμῆς ἡ ἔταιρία ἤγόρασε σημαντικὸν ἀριθμὸν δεξαμενοπλοίων εἰς ὑψηλὰς τιμὰς, ἐνώ συγχρόνως ἐναύλωνε σκάφη εἰς τιμὰς ἀνωτέρας τῶν κανονικῶν τιμῶν τῆς ἀγορᾶς.

Σήμερον τὸ πλεῖστον τῶν ὑπερτριάκοντα πετρελαιοφόρων τὰ ὅποια ἤγόρασε μεταξὺ 1972 - 73 είναι παρωπλισμένα, ἡ δὲ ἀπόδοσίς των ὑπῆρχε πολὺ κατωτέρα τῆς ἀναμενομένης.

Κατόπιν τούτου ἥρχισαν αἱ διαπραγματεύσεις μὲ τοὺς πιστωτὰς πρὸς ρύθμισιν τοῦ προβλήματος. Εἰς τὰς διαπραγματεύσεις ὅμως αὐτὰς ἡ «Περταμίνα» ἔχει ἔν ἀκαταμάχητον ὅπλον. Ἰσχυρίζεται, ἀπλούστατα, ὅτι τὰ συμβόλαια ὑπεγράφοσαν ὑπὸ τοῦ στρατηγοῦ Σουτόδο, γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς ἔταιρίας, ὅστις ἀπελύθη πρὸ τριμῆνου καὶ ὅστις δὲν εἶχε κυβερνητικὴν ἔξουσιοδότησιν ὑπογραφῆς. Ἐπομένως, τὰ συμβόλαια είναι ἄκυρα.

Ἐκ τῆς βάσεως ταύτης ἐκκινοῦσα ἡ ἔταιρία δέχεται νὰ συζητήῃ τοὺς ὄρους τῶν συμβολαίων, οἱ δὲ διεισταὶ εἴναι ἡναγκασμένοι νὰ ὑποκύπτουν εἰς τὰς προσφοράς της, δεδομένου ὅτι τὰ εἰς χείρας τῶν συμφωνητικὰ θὰ θεωρηθοῦν, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, ὡς ἄνευ ἀξίας!

Ἐλληνικοὶ τίνες οἰκοι κατέχουν τοιαῦτα συμφωνητικά.

ΘΛΙΒΕΡΟΝ ΤΟ ΓΕΓΟΝΟΣ

Εἰς ἀνακοίνωσιν ἐπὶ τοῦ εἰσκομισθέντος συναλλάγματος κατὰ τὸ διαφέροντα πρῶτον ἔξαμπνον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀναφέρονται λεπτομερῶς ὅπαι αἱ πηγαὶ (ἔξαγωγαι, τουρισμὸς κλπ.) ἐξ ὧν προήλθε τὸ συναλλαγματικόν, πλὴν τῆς Ναυτιλίας. Τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγματικόν περιλαμβάνεται εἰς τοὺς ἀδήλους μῇ κατονομαζομένους πόρους.

Εἰς ἔτεραν ἀνακοίνωσιν ἡ ἔτης Ναυτιλίας συναλλαγματικὴ πρόσθιδος χαρακτηρίζεται ὡς «ἐμβόσματα τῶν ναυτικῶν». Αἱ ἔδη εἰς συναλλαγματικὸν πρόσθιδον δαπάναντα τῶν πλοίων — ἐπισκευαί, ἀνεφοδιασμοί, λιμενικὰ δικαιώματα, ἐμβόσματα τῶν ἐφοπλιστῶν — πλὴν τῶν ἐμβοσμάτων, ἀγνοοῦνται παντελῶς.

Χαρακτηριστικαὶ αἱ περὶ συναλλαγματος ἀνακοίνωσεις. Πηγὴν ἔχουν τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος. Ἐπιμόνως ἀγνοεῖται ὁ ναυτιλιακὸς παράγων, ὁ τόσα εἰσφέρων εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας. Θλιβερὸν τὸ γεγονός.

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ

Μᾶς ἐπισημαίνεται ὅτι οἱ ναυτικοὶ ἡ αἱ οἰκογένειαι τῶν, κατὰ τὰς δοσοληφίαις τῶν μὲ τὸ NAT, ὑφίστανται ἀγρίαν ἐκμετάλλευσιν ἀισφόρων ἐπιτηδείων, μὴ σχετιζομένων μὲ τὸ "Ιδρυμα, οἱ ὅποιοι, ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς διεκπεραιώσεως τῶν ὑποθέσεων τῶν, τοὺς ἀποσπούν σημαντικὰ ποσά. Εἰδικώτερον, ἡ ἐκμετάλλευσις αὕτη ἀσκεῖται εἰς τὰς ὑποθέσεις συνταξιοδότησεως, μᾶς ἀνεφέρθη δὲ ἡ περίπτωσις καθ' ἥν εἰς τῶν προαναφερόντων ἐπιτηδείων ἀπέσπασε ἀπὸ τὴν οἰκογένειον ναυτικοῦ τὸ ἡμισυ σχεδὸν τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῆς συντάξεως, τὴν ὅποιαν ἔλαβεν ἀνάδρομικῶς ἀπὸ τῆς ἡμέρας ὑποβολῆς τῶν δικαιολογητικῶν μέχρι τῆς ἔγκρισεως τῆς συντάξεως.

Κατὰ τὰς πληροφορίας μας τὸ πρόδηλημα ἔχει ἐπισημανθῆ καὶ ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ NAT, αἱ ὅποιαι προέδρους ἦδον εἰς τὴν προεργασίαν διὰ τὴν ἀπλούστευσιν τοῦ κειμένου καὶ τὴν ἐκτύπωσιν ὅλων τῶν ἀπαιτούμενων δικαιολογητικῶν, ὥστε οἱ ναυτικοὶ μας νὰ τὰ προμηθεύωνται ἀπὸ τὸ NAT καὶ νὰ τὰ συμπληρώσουν μόνοι τῶν, ἀνευ τῆς θοηθείας ἡ τῆς συνδρομῆς οὐδενός.

Ορθὴ ἡ ἐνέργεια καὶ τὴν ἐπικροτούμεν, ἀλλὰ δὲν νομίζομεν ὅτι ἀρκεῖ διὰ τὴν ὄριστικὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος. Ἀπαιτεῖται καὶ ἡ κατάλληλος ἐνημέρωσις τῶν ναυτικῶν, ἡ ὅποια σημερον εἶναι τελείως ἀνύπαρκτος, τόσον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ NAT καὶ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, τοῦ ὅποιου, σημειωτέον, αἱ πληροφοριακαὶ καὶ ἐνημερωτικαὶ ἐκδόσεις χρηματοδοτούνται ἀπὸ τὸ NAT, σόσον καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ναυτικῶν ὄργανων καὶ δῆ τῆς ΠΝΟ. Ἔν προκειμένῳ ἔχομεν ὅπ' ὅφει μίαν θαυμασίαν ἔκδοσιν τοῦ IKA, τούτεστιν ἔνα κατατοπικὸν φυλλάδιον, διὰ τοῦ ὅποιου οἱ ἡσφαλισμένοι τοῦ "Ιδρύματος ἐνημερώνονται πλήρως ἐπὶ ὅλων τῶν θεμάτων, ἀτίνα ἀφ-

ροῦν εἰς τὰς σχέσεις καὶ τὰς δοσοληφίαις τῶν μὲ τὸν ἀσφαλιστικὸν τῶν ὄργανισμόν. Νομίζομεν δὲ ὅτι κάτι παρόμοιον θὰ ἡδύνατο νὰ γίνη καὶ ὑπὸ τοῦ NAT, ὥστε νὰ ἐνημερώθουν ὑπευθύνως καὶ οἱ ναυτικοὶ μας καὶ νὰ μὴ ἀναγκάζωνται πλέον νὰ καταφέγγουν εἰς τοὺς διαφόρους ἐπιτηδείους, οἱ ὅποιοι κυριολεκτικῶς τοὺς ἀπομυζοῦν.

ΠΡΟΕΧΕΙ Η ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ

Ἄλλα διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ὄριστικὴ ἀπαλλαγὴ τῶν ναυτικῶν μας ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν διαφόρων ἐπιτηδείων είναι ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη νὰ καθιερωθῇ καὶ τὸ σύστημα τῆς προκαταβολῆς μέρους τῆς συντάξεως εἰς τοὺς αἰτούντας τὴν συνταξιοδότησίν των. Θεωροῦμεν λανθασμένην τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ NAT, ἐπὶ τῆς ὅποιας ἐστηρίχθη ἡ ἀπόφασις τοῦ Δ.Σ., διὰ τῆς ὅποιας ἀπερρίφθη ἡ καθιέρωσις τῆς χορηγήσεως προκαταβολῆς ἔναντι τῆς συντάξεως. Συγκεκριμένος, ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ NAT ὑπεστήριξεν ὅτι μετὰ τὰ ληφθέντα μέτρα ἐπεταχθῆ ἡ διαδικασία χορηγήσεως τῶν συντάξεων καὶ ὅτι, συνεπώς, δὲν ὑφίσταται θέμα καθιερώσεως τοῦ συστήματος τῆς προκαταβολῆς, τὸ ὅποιον, κατὰ τὴν ἀποφύσην τῆς, θὰ ἐδημιουργεῖ πρόσθετον ἀπασχόλωνται εἰς τὰς ὑπηρεσίας. Ἡ ἐπιτευχθείσα ὅμως ἐπιτάχυνσις είναι σχετικὴ καὶ οὐχ ἀπόλυτος. Διότι ἀπρόβλεπτοι καταστάσεις ἡ ὑπηρεσίακαὶ ἀνάγκαι ημποροῦν νὰ ἀνταρέψουν τὸν ἐπιτευχθέντα σήμερον ρυθμόν, ὅτε θὰ ἐπανέλθωνται πάλιν εἰς τὴν πρότεραν καταστάσιν πραγμάτων, μὲ ἀμεσον ἐπακόλουθον τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἡσαφαλισμένων καὶ τὰ δικαιολογημένα παράπονά των. Ἔνα μὲ τὸ προτεινόμενον μέτρον καὶ ἀνατροπὴ τοῦ σημερινοῦ ρυθμοῦ ἀπονομῆς τῶν συντάξεων ἀν ὑπάρχη, δὲν θὰ προκύψουν παράπονα, διότι καὶ οἱ οἰκονομικῶς ἀσθενέστεροι ναυτικοὶ μας θὰ δύνανται νὰ ἀντιμετωπίζουν τὰς διοικητικὰς ἀνάγκας τῶν μέχρι τῆς χορηγήσεως τῆς ὄριστικῆς συντάξεως.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι, οἱ υπάλληλοι τοῦ NAT δέοντα νὰ ἀντιληφθοῦν ἀπαξίδια παντός ὅτι ἔργον των εἰναι ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν ἡσαφαλισμένων καὶ ὅχι ἡ προβολὴ ἐμποδίων. Διότι τὰ ιδικά των θέματα (προαγωγαί, αὔξησεις ἀποδοχῶν, ὑπολογισμός τριετιών κλπ.) ἀντιμετωπίζονται αὐτομάτως ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας καὶ οὐδέμιαν καθοστέρησις παρατηρεῖται εἰς τὴν διεκπεραίωσί των. Διατί, λοιπόν, ἐργαζόμενοι καὶ αὐτοί, δημιουργοῦν προσκόμιατα εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν προβλημάτων μιᾶς ὅλης τάξεως ἐργαζομένων, τὴν ὅποιαν, ἀλλως τε, ἔχουν ταχθῇ νὰ ὑπηρετοῦν;

Καὶ διὰ νὰ τελειώσων : Θέλομεν νὰ ἐπίζωμεν, ὅτι θὰ ἀναδεωρηθοῦν αἱ σχετικαὶ ἀπόφεις τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ NAT, ὥστε διὰ καταλλήλου εἰσηγήσεως εἰς τὸ Δ.Σ. νὰ δοθῇ εἰς τὸ συγκεκριμένον πρόβλημα λύσις ἐξυπηρετούσα ἀπολύτως τοὺς ἡσφαλισμένους.



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

Πρώτη ἡ Κυανόλευκος εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Σουεζ. Ἡ Αἴγυπτος ἐκτίμησε τὸ γεγονός καὶ τὸ προβάλλει. Ἀποδίδει τὴν πρέπεισαν σημασίαν εἰς τὸν ἀναδρομικὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα. Ποικιλοτρόπως τούτο διαδηλούται. Ἐπιζητεῖται ἡ στενωτέρα συνεργασία μὲ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν κοινότητα, ἀπὸ τὴν ὅποιαν πολλὰ πρόκειται ἡ Αἴγυπτος νὰ ἀποκομίσῃ εἰς τὴν ἐπιδίωξιν τῆς, ὥστε καταστῆ ἔχοντα μὲ ναυτικὴν ἐπίδοσιν, ἀνάλογον πρὸς τὴν νευραλγικὴν γεωγραφικὴν τῆς θέσην εἰς τὸν χώρον τῆς διευθυνοῦ ναυσιπλοΐας.

Δεῦν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἡ παρουσία τοῦ ἀρσενικοῦ παράγοντος εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον θὰ καθίσταται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν πλέον αἰσθητῇ. Ἡ Αἴγυπτος φιλοδοξεῖ νὰ καταστῆ ἡ πρωτοπόρος εἰς τὴν τοιαύτην προβολὴν καὶ ἀναζητεῖ τὰ μέσα τῆς συγκρατήσεως μιᾶς ἀναλόγου ἐκτάσεως ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Εἰς τὴν ἐπιδίωξιν αὐτῆν τὴν ἀποδέπτει καὶ ἡ ἐπιζητουμένη μὲ τὴν Ἑλλάδα συνεργασία εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα.

ΜΙΑ ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΩΝ

Γενική και έντυπωσιακήν είκόνα τής παγκοσμίου ναυτιλιακής θέσεως, παρέχουν πά πρόσφατα στατιστικά στοιχεία τού γνωστού Οίκου Φέρνλεϋ - 'Εγκερς, άναφερόμενα εἰς τὰς άρχας τού τρέχοντος έτους.

'Η παγκόσμιος Ναυτιλία περιλαμβάνει 7.034 πλοίων εἰς σκάφη ξηρού και υγρού φορτίου ἄνω τῶν 10.000 τόνων, συνολικῆς μεταφορικῆς ίκανότητος 440.800.000 τόν. d.w., ἔναντι 394 έκατ. τόν. τοῦ 1975. 'Ο στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήλθεν εἰς 290.900.000 τόν., τῶν πλοίων ξηρού εἰς χύμα φορτίου εἰς 105.700.000 τόν. καὶ τῶν μικτῶν εἰς 44.200.000 τόν. d.w.

Τὸ μέσον μέγεθος τῶν πλοίων τού στόλου είναι 62.700 τόν. d.w. καὶ κατανεμημέναι εἰς 84.600 τόν. διὰ τὰ πετρελαιοφόρα, 110.000 τόν. διὰ τὰ μικτὰ καὶ 33.100 τόν. διὰ τὰ ξηρού φορτίου. 'Η μέση ήλικια είναι 6,6 ἑτῶν ἀναλογική εἰς 6,5 διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, 5 διὰ τὰ μικτὰ καὶ 7,3 διὰ τὰ ξηρού φορτίου. 'Η μέση οικονομική ταχύτης τῶν τεσσάρων πέμπτων τού στόλου ἀνήλθεν ἀπό 15,5 ἔως 17 κόμβους.

'Απὸ ἀπόφεως σημαιῶν, αἱ πέντε πρώται ναυτιλιακαὶ χώραι κατέχουν 300.000.000 t.d.w., ητοι τὸ 61% τοῦ ἐν ἐνεργείᾳ στόλου. Αἱ χώραι αὗται κατὰ σειρὰν είναι : Λιβερία (128 έκατ.), Ιαπωνία (53 έκατ.), Μ. Βρετανία (47 έκατ.), Νορβηγία (42 έκατ.) καὶ 'Ελλάς (30 έκατ.).

ΕΙΣ ΠΤΩΣΙΝ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Αἱ κατὰ τὸ διάστημα τοῦ έτους πραγματοποιηθεῖσαι παραδόσεις νέων σκαφῶν ἀνήλθον εἰς 56 έκατ. τόν. d.w., ἔξ ὡν 45 έκατ. δεξαμενοπλοίων, 8 έκατ. ξηρού φορτίου καὶ 2,6 έκατ. μικτῶν. 'Εξ ἄλλου, τὸ ἀπολεσθὲν ἥ πωληθὲν πρὸς διάλυσιν τοννᾶς ἔφθασε τὰ 10 περίπου έκατ. τόν. d.w. ἔναντι 1,7 έκατ. τόν. τοῦ 1974 εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, ἐνῷ τῶν φορτηγῶν ἄλλων κατηγοριῶν ἔπεσεν εἰς τὸ 1 έκατ. τόν. d.w. ἔναντι 1,2 τοῦ 1974.

'Ως πρὸς τὰς παραγγελίας τώρα : Τὸ σύνολον τῶν τοποθετήσεων τοῦ 1975 ἀνήλθε μόλις εἰς 18,2 έκατ. τόν. d.w. ἔναντι 36,6 έκατ. τόν. τοῦ 1974 καὶ 124 έκατ. τόν. τοῦ 1973. Εἶναι χαρακτηριστικὸν τῆς νέας καταστάσεως, ὅτι αἱ παραγγελίαι τάκερς δὲν ἀντιπροσωπεύουν εἴμην 2,7 έκατ. τόν. d.w. ἔναντι 105 έκατ. τοῦ 1973. Διὰ τὰ πλοία ξηρού φορτίου αἱ παραγγελίαι τοῦ έτους ἥσαν 13,7 έκατ. τόν. d.w. καὶ διὰ τὰ μικτὰ 1,8 έκατ. Αἱ ἀκυρώσεις παραγγελιῶν ἔφθα-

σαν τὰ 46,6 έκατ. τόν. d.w. συμβαλοῦσαι ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν μείωσιν τοῦ καρνέτων ὑφισταμένων παραγγελιῶν. Τὸ καρνέτω τοῦ παρουσίας εἰς τὰς άρχας τοῦ έτους, 1.217 σκάφη συνολικοῦ τοννᾶς 110 έκατ. τόν. d.w. ἔναντι 194 έκατ. τόν. τοῦ 1974. 'Εκ τοῦ ὑπό παραγγελιῶν τοννᾶς τὰ ιστωνικὰ ναυτηγεία κατείχον τὸ 43%, τὰ σουηδικά τὸ 11% καὶ τὰ ισπανικά τὸ 6%. 'Απὸ πλευρᾶς νηολογήσεως τοῦ τονώ τούτου τὸ 32% πρωράζετο διὰ Λιβερίαν - Παναμᾶ, τὸ 10% διὰ Νορβηγίαν, τὸ 8% διὰ Μ. Βρετανίαν καὶ τὸ 7% διὰ Ιαπωνίαν.

Σημειούται, τέλος, ὅτι αἱ διὰ τὸ 1976 προβλεπόμεναι παραδόσεις ὑπολογίζονται εἰς 55 έκατ. τόν. d.w. ἔξ ὡν 39 έκατ. τόν. τάκερς, 12,5 έκατ. τόν. ξηρού φορτίου καὶ 3,5 έκατ. τόν. μικτά.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΚΥΠΡΙΩΝ

Τὸ θέμα τῆς ὑπαγωγῆς τῶν Κυπρίων ναυτικῶν εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ NAT συνεζητήθη κατὰ τὴν πρόσφατον μετάβασιν εἰς Κύπρον ὑπηρεσιακοῦ κλιμακίου ἐκ τοῦ ἀντιπλοίαρχου κ. Σουρδίνου, τῆς Διευθύνσεως Πορνοίας Ναυτικῶν καὶ τοῦ προϊσταμένου τοῦ Νομικοῦ Τμήματος τοῦ NAT κ. Nik. Χαλκίδη.

Κατὰ τὰς σχετικὰς συζητήσεις ἐτέθησαν τρεῖς λύσεις, ὅτι τῆς ἀσφαλίσεως τῶν Κυπρίων ναυτικῶν εἰς τοὺς iδρυθεσμούν φορέα (NAT Κύπρου), εἰς τὸ ὑπάρχον σύστημα ἀσφαλίσεως τῆς Κύπρου μὲν ηγεμονεύας παροχάς καὶ εἰς τὸ NAT. Διεπιστώθη ὅτι ἡ σύντασις τούς iδίους ἀσφαλιστικού φορέων είναι δυσχερής, ἡ ὑπαγωγὴ δὲ τῶν Κυπρίων ναυτικῶν εἰς τὸ ὑπάρχον ἐν τῇ μεγαλουήσω σύστημα ἐκρίθη δυνατή, ἀλλὰ ὑπὸ τῶν Κυπρίων ὑπηρεσιακῶν παραγόντων ἔξεδηλῶθη σαφῆς προτίμησις πρὸς τὴν ἀσφαλίσιν εἰς τὸ NAT. 'Οριστικαὶ ἀποφάσεις δὲν ἐλήφθησαν καὶ τὸ θέμα ἀφέθη πρὸς περαιτέρω μελέτην, ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς δὲ ὑπεγραμμίσθη ὅτι, ἐφ' ὅσον τελικῶς ύλοποιέτο ἡ ὑπαγωγὴ τῶν Κυπρίων ναυτικῶν εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ NAT αὐτὴ θὰ ἥτο δυνατὴ μόδιν ὑπὸ τούς δρους ὑπὸ τούς ὅποιους ισχύει διὰ τοὺς 'Ἑλλήνας ναυτικούς.

Οἱ ἐργατικοὶ παράγοντες τῆς Κύπρου, οἱ ὅποιοι μετέχουν τῶν συζητήσεων, ἐζήτησαν ὅπως ἀσφαλισθῶν εἰς τὸ NAT καὶ οἱ ὑπερτεύοντες ἐπὶ τῶν 900 κυπριακῶν πλοίων 22.000 ἀλλοδαποί, ἡ ἀποψις ὅμως ἀπερρίφθη, διότι, ὡς ἐτονίσθη, οἱ ἀλλοδαποί δὲν ἀσφα-

NAYTIKA XRONIKA

λίζονται εἰς τὴν 'Ελλάδα. 'Επισης ἐτέθη θέμα ἀσφαλίσεως εἰς τὸ NAT τῶν πληρωμάτων κυπριακῶν πλοίων ηλικίας, μέχρι τριάκοντα ἑτών ἀντὶ μέχρι τῶν 25 ὡς ισχύει σήμερον δι' ἀπαντα τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοια. 'Επισης διετυπώθη πρότασις ἑκτροσώπων τῶν πλοιοκτητῶν κυπριακῶν πλοίων, ὅπως ὑπὸ τῆς 'Ελλάδος προτιμᾶται ἡ Ἕγγραφή εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ηηλόδιον πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀνηκόντων εἰς την κυπριακάς ναυτιλιακάς ἑταίριας. Τέλος, διετυπώθη ἡ ἀποψις διὰ τούς ιαπωνίαν καθ' ἧν τελικῶς προκριθῆ ὑπαγωγὴ τῶν Κυπρίων ναυτικῶν εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ NAT δέον νὰ ἀσφαλίζωνται ἀπαντεῖς οἱ κατὰ τὴν ἐνοιαν τοῦ Κυπριακοῦ Συντάγματος πολίται τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας, ητοι 'Ἑλληνοκύπριοι, Μαρωνίται, 'Αρμενίοι, Τουρκοκύπριοι κλπ.

ΟΡΘΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ

'Η στάσις τῆς ἑταίριας Λελάκης Σίππιγκ, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀγνοούμενου μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἧν γράφονται αἱ γραμμαὶ αὐταὶ δεξαμενοπλοίου της «Κρέταν Στάρ», νομίζομεν ὅτι πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ παραδίεγμα πρὸς μίμησιν. 'Απὸ τῆς πρώτης πτιγμῆς, ἀφ' ἧς ἐχάθη ἡ ἐπαφὴ μὲ τὸ ἀγνοούμενον πλοίον, ἡ πλοιοκτητρια ἑταίρια ἐσπεύσεις νὰ ἐνημερώσῃ τὸ πουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ νὰ συντονισθούν αἱ ἔρευναι καὶ νὰ παράσχῃ πᾶσαν δυνατὴν πληροφορίαν εἰς τὸν Τύπον διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῆς Κοινῆς Γνώμης. Ταυτοχρόνως, ἡ πλοιοκτητρια ἑταίρια ἐνηργησε, διὰ ναυλωμένου ὑπὸ αὐτῆς ἀεροσκάφους, ἔρευναν εἰς τὴν περιοχὴν, ὅπου ἐφέρετο ἀγνοούμενον τὸ σκάφος τῆς, γενικώτερον δὲ ἐπέδειξεν ἐνδιαφέρον διὰ τοὺς ὄνθρωπους τῆς.

Τὰ ναυτικὰ ἀτυχῆματα, ὅπως ὅλα τὰ ἄλλα ἀτυχῆματα (οδικά, ἀεροπορικά, σιδηροδρομικά κλπ.), προκαλοῦνται ἰδιαίτερα συγκίνησιν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐπιβάλλεται ἡ συνεχῆς καὶ ὑπεύθυνος ἐνημέρωσις τῆς Κοινῆς Γνώμης, διὰ μὴ μὴ ὑπάρχῃ εἰκόνη, ἡ ὑπαγωγὴ τῶν Κυπρίων ναυτικῶν εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ NAT αὐτὴ θὰ ἥτο δυνατὴ μόδιν ὑπὸ τούς δρους ὑπὸ τούς ὅποιους ισχύει διὰ τοὺς 'Ἑλλήνας ναυτικούς.



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

**ACHAIKI
NAFTILIAKI
S.A.**

167, ALKIVIADOU STREET
PIRAEUS

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

ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ

Τί συμβαίνει μὲ τὸ φορτηγὸν «Σωκράτης», τὸ ὄποιον εὐρίσκεται εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρείας; Ὁ ἀπότιλος τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ἔχει ἀπαγορευθῆ δι' ὁφειλάς ἐκ ναυτολογίου πρὸς τὸ NAT καὶ τὸ πλήρωμά του παραπονεῖται δι' ἔλλειψιν κανονικῆς τροφῆς καὶ καθυστέρησιν μισθοδοσίας. Αληθεύουν τὰ καταγγελλόμενα; Καὶ ποιὰ μέτρα ἔλαβεν ἐν προκειμένῳ τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας;

Η ΠΡΟΝΟΙΑ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τὸ πρόβλημα τῆς πρόνοιας ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας ἔθεσεν ἐπὶ τάπτητος ὁ δουλευτής, τέως ὑπουργός καὶ πρόεδρος τῆς Κοινοβουλευτικῆς Ἐπιπροτήτης Ναυτιλίας κ. Λεωνίδας Μπουριάς. Δι' ἐμπεριστατωμένου ἄρθρου του, δημοσιεύθητος εἰς τὴν «Καθημερινήν», δ. κ. Μπουριάς ὑπεγράμμισε κυρίως τὰς ἔλειψεις εἰς τοὺς τομεῖς τῆς νοσοκομειακῆς καὶ ιατροφαρμακευτικῆς περιθώλψεων καὶ τῆς στέγης τῶν ναυτικῶν μας καὶ ἀνέφερεν ὅτι τὸ Κράτος δὲν δίδει τίποτε εἰς τὸ NAT, ἐνῷ, ἀντιθέτως, τὸ ἐπιβαρύνει.

Πρὸς ἐπίρρωσιν τῶν διαπιστώσεών του δ. κ. Μπουριάς ἀνεφέρθη εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς πολεμικῆς ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν μας, διὰ τὴν ὄποιαν, παρὰ τὰς ρητὰς διαδεδομένεις τοῦ Κράτους, ἐπεδαρύνθη τελικῶς τὸ NAT. Ἐπίσης ἀνεφέρθη εἰς τὴν εἰσπραξιν διὰ τοῦ NAT τοῦ φόρου εἰσοδήματος τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ Ν. 29)75 ἀνευ οὐδεμάτης κρατικῆς ἐπιβαρύνσεως καὶ εἰς τὴν δέσμευσιν τοῦ ἀκίνητου τοῦ NAT εἰς τὴν πλατείαν Κλαυθμῶνος ἀπὸ τὸ Κράτος, τὸ ὄποιον εἰς τὴν περίπτωσιν ὄλλων ἀσφαλιστικῶν Ταμείων δίδει ἀφειδῶς. Ἀνεφέρθη, τέλος, δ. κ. Μπουριάς, εἰς τὸ πρόβλημα τῆς στέγης καὶ ὑπεγράμμισεν ὅτι ἀπὸ τὸν χορὸν τῶν 11 δισεκατομμυρίων δρχ. τὸ ὄποια διατίθενται διὰ τὴν στέγην τῶν ἔργατοϋπαλλήλων, οὐδὲν διατίθεται διὰ τὴν στέγην τῶν ναυτικῶν μας. Ἐτόπιος δέ, ὅτι παραλλήλως μὲ τὴν ἐπιχειρουμένην βελτίων τῆς νοσοκομειακῆς καὶ ιατροφαρμακευτικῆς περιθώλψεως, πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ καὶ τὸ στεγαστικὸν πρόβλημα τῶν ναυτικῶν μας, διότι ἡ οἰκογένεια καὶ τὸ σπίτι δένουν τοὺς θαλασσινοὺς μας μὲ τὴν Πατρίδα.

Ἀπολύτως ὁρθαὶ αἱ διαπιστώσεις τοῦ δ. κ. Μπουριά. Προερχόμενος ἀπὸ τὴν ναυτικῶτάτην Χίον γνωρίζει βαθύτατα τὰ προβλήματα καὶ τοὺς καπημοὺς τῶν ναυτικῶν μας. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν αἱ ὑποδείξεις του δένον νὰ ληφθοῦν ὑπὸ διοίνων κατὰ τὴν σχεδίασιν τῆς κρατικῆς πολιτικῆς ἔναντι τοῦ ἀνθρωπίνου δυναμικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας.

ΑΙ ΕΓΓΥΗΤΙΚΑΙ ΕΠΙΣΤΟΛΑΙ

Ἡ πρόσφατος ἀνακοίνωσις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ὅτι θὰ ἀνακηρύξουν αἱ ἀδειαὶ τῶν

ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριων τοῦ N. 89, αἱ ὄποιαι δὲν κατέθεσαν τὴν προβλεπομένην ἔγγυητικὴν ἐπιστολὴν Τραπέζης, θέτει ἐπὶ τὸ πάπτητος ἔνα γενικώτερον πρόβλημα, τούτεστιν τῆς δαπάνης εἰς τὴν ὄποιαν ὑποδάλληται ἡ Ναυτιλία διὰ νὰ ἀντιποκριθῇ εἰς τὰς ἀξιώσεις τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ NAT. Ἀπαιτεῖται ἡ προσκόμισις ἔγγυητικῶν ἐπιστολῶν πρὸς κάλυψιν τῶν ἐπιβαλλομένων ὑποχρεώσεων. Διὰ τὰς προαναφερθεῖσας ἔταιριας ἵσχει παλαιότερον ἡ προσωπικὴ ἔγγυητις τοῦ ἐκπροσώπου των, μὲ μεταγενεστέραν ὄμως ἀπόφασιν ἡ ίδια ἡ προσκόμισις ἔγγυητικῆς ἐπιστολῆς Τραπέζης. Ἐπίσης, τὸ NAT ἐμμένει ὅπως διὰ τὴν καλὴν ἐπελέσιν τῶν δρῶν τῶν συμβάσεων ἀσφαλίσεων πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ δέσμους σημαίας προσκομίζεται ἔγγυητικὴ ἐπιστολὴ Τραπέζης, ὑποδείξεις δὲ περὶ ἀλλαγῆς τοῦ συντήματος αὐτοῦ δὲν ἐγένοντο δεκταὶ μὲ τὸ ἐπιχείρημα τῆς διασφαλίσεως τῶν συμφερόντων τοῦ Ταμείου. Ἀμεσον ἀποτέλεσμα τῆς καταστάσεως αὐτῆς εἶναι νὰ πλουτίζουν αἱ ίδιαι Τραπέζη, κυρίως, ἐνῷ θὰ ἡδύνατο νὰ εὑρεθῇ τρόπος, ώστε καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ NAT νὰ ἔξασφαλίζωνται καὶ ἡ Ναυτιλία νὰ ἀπαλλαγῇ ἀπὸ τὴν σχετικὴν δαπάνην, ἡ ὄποια, ἡ μέρος τῆς ὄποιας, θὰ ἡμπορούσε λ.χ. νὰ διστεθῇ διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ ναυτικού νοσοκομείου, διπερ ἐπιμούνον οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ προσφέρουν εἰς τοὺς ναυτικούς μας καὶ τὰς οἰκογενείας των.

Ἡμεῖς εἴχομεν ὑποδείξεις ὅπως αἱ ἔγγυητικαὶ ἐπιστολαὶ τῶν Τραπέζων ἀντικατασταθοῦν διὰ τῆς πρωτοπικῆς ἔγγυητας τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Διότι εἶναι τὸ δόλιον τέρερον δύναμιον νὰ γίνεται δεκτὴ ἡ ὑπογραφὴ τοῦ «Ἐλληνικὸς ἐφοπλιστῶν ἀπὸ διεθνοῦς κύρους καὶ ἐπιφανείας ἐπιχειρήσεις καὶ διὰ τεράστια ποσά, καὶ νὰ μὴ ἀναγνωρίζεται ὑπὸ τοῦ Δημοσίου η τοῦ NAT. » Αν ὑπάρχῃ ἄλλη πρότασις ἐποικοδομητικὴ θὰ ἐγένεται ἀπόδεκτή, ἀρκεῖ νὰ δόδηγῃ εἰς λύσιν τοῦ προβλήματος. Ἡ ἐπιβάρυνσις, ἡ ἀσκοπος αὐτὴ ἐπιβάρυνσις τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ ἐμμονή εἰς γραφειοκρατικούς τύπους, ποὺ ἔξασφαλίζουν τὴν ἀποφυγὴν εύθυνων, δὲν πρέπει, πάντως, νὰ συνεχιοῦθαι.

ΑΠΟ ΤΟ ΥΣΤΕΡΗΜΑ ΤΩΝ

Πάντοτε εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν ἔθνικῶν ἐκδηλώσεων οἱ ναυτικοί μας, οἱ ἐν ἐνέργειᾳ καὶ οἱ ἀπόμαχοι. Ὁς ἀνεκοινώθη, οἱ συνταξιούχοι ναυτικοί μας προσέφεραν ἀπὸ τὸ ὑστέρημα τῆς συντάξεως τῶν ὑπὲρ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ποστοῦ 1.036.246 δρχ. Τὸ ἐλόγω ποσὸν παρεκρατήθη ἀπὸ τὴν σύνταξιν τοῦ μηνὸς Ιουλίου κατόπιν σχετικῆς δηλώσεως ἐκάστου συνταξιούχου διὰ τὸ υψὸς τῆς εἰσφορᾶς του ὑπὲρ τοῦ ἐνδόξου Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ. Ἐπ' εὐκαιρίᾳ πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ, ὅτι διὰ τὴν ὑλοποίησιν τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως τῆς Πανελλήνιου Όμοσπονδίας Συνταξιούχων

Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰργάσθησαν μὲ φανατισμὸν καὶ ἀδκνῶς ἐπὶ τρεῖς καὶ πλέον μῆνας οἱ συνταξιούχοι κ.κ. Θεόδ. Ἀναστασιάδης, Παν. Βαλασάνης, Δημ. Καραντίνος, Δημ. Μπουρίτης, Νικ. Ποδότας, Γεώργ. Σινηνης καὶ Δημ. Ψαρόπουλος, ὡς καὶ οἱ κ.κ. Βασ. Γουλανδρής καὶ Ἀθαν. Παπαναστασόπουλος, πρόεδρος καὶ εἰδικὸς γραμματεὺς τῆς Όμοσπονδίας, πρὸς τὸν ὄποιον νομίζομεν ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἐκφρασθῇ τὸ ὄλιγότερον ἡ εὐαρέσκεια τοῦ κ. «Ψηφιργοῦ.

ΤΕΧΝΑΣ ΚΑΤΕΡΓΑΖΕΤΑΙ

Κατὰ τὰς προσφάτους δηλώσεις τοῦ διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων B & W, ὑπάρχει σαφῆς πρόθεσις ὅπως τημῆμα τῆς δραστηριότητός των στραφῆ πρὸς τὰς οἰκοδομικάς κατασκευάς. Τὸ ναυπηγεῖον, προσέθεσε, εἰναι καὶ σήμερον ἐν εἶδος κατασκευαστοῦ οἰκιών καὶ ἐπίπλων, δεδομένου ὅτι τὸ σωτερικὸν ἐνός πλοίου δὲν εἶναι παρά τὸν έξαρτην καὶ οἰκιών καί... ἔχει ὁ Θεός.

Διὰ τοῦ συντήματος τούτου, κατέληξεν ὁ ὅμιλητής, τὸ ὄποιον ἔχει τεθῆ ἐν ἐφαρμογῇ ἀπὸ πενταμήνου ἡδη, θὰ ἔξασφαλίσωμεν τὴν ἀπασχόλησην τοῦ πρωτοπικοῦ μας καὶ θὰ ἔχωμεν καὶ ἀρκετὰ ἄλλα πλεονεκτήματα. Σημειώτεον, ὅτι καὶ ἔτερον δανικὸν ναυπηγεῖον εἴσειν ἀσχοληθῆ ἐπὶ τὸ παρελθόν μὲ τὸ κτίσιμον προκατασκευασμένων οἰκιῶν καὶ δὴ ἀτομικῶν «πατοιγιον», τὰ ὄποια εἶχον διατεθῆ εὐχερῶς εἰς τὴν γαλλικὴν ἀγοράν.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Δὲν ὑπάρχει περισσότερον παράλογον ἐπιχείρημα ἀπὸ τὴν ἄρνησιν τῆς αἰγιαλίτιδος καὶ τῆς ὑφαλοκρηπτίδος τῶν νησῶν, τὴν ὄποιαν προβάλλουν οἱ Τούρκοι διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὰς ἐπὶ τοῦ Αιγαίου ὄρεις των.

Ὀπουδήποτε τοῦ κόσμου ὑπάρχουν συστάδες νήσων, ὄρχιπελάγη καὶ ἄλλας νησιωτικά συμπλέγματα, τὸ διεθνὲς ἐθιμικὸν δίκαιον οὐ μόνον τοὺς ἀναγνωρίζει. Ἡδια χωρικὰ ὑδατα καὶ ὑφαλοπρατῆ, ἀλλὰ θεωρεῖ ὅτι σχηματίζουν αὐτὴν ταῦτην τὴν παραφύητην τῆς ὀκτογραμμῆς τῆς παραπτίου χώρας.

Καὶ ὅρθως. Διότι ὡς γεωλογικαὶ ἔξαρσεις αἱ νῆσοι, εἶναι φυσικὸν νὰ στηρίζωνται ἐπὶ ὑποθαλασσίσιον ὁροπεδίον δι' οὐ συνδέοντα μετὰ τῆς ξηρᾶς καὶ τοῦ ὀκεανού βυθοῦ. Νῆσοι στηρίζομεναι ἐπὶ στηλῶν ὑπὸ μορφὴν ἀμανίτου δὲν εἶναι γνωσταί. Πολὺ περισσότερον δὲν γνωρίζομεν νήσους ὅπεραν οὐδεμίας ὑποθαλασσίας βάσεως.

Ἐκτὸς δὲν οἱ Τούρκοι ἔμαθον ὅτι εἰς τὴν ἐλληνικὴν μυθολογίαν διαφέρεται η νῆσος Ἀστερία (μετέπειτα Δῆλος), ήτις ὑπελαμβάνετο ἐπιπλέουσα καὶ πλανωμένη ἐπὶ τῆς θαλάσσης, μέχρις ὅτου ὁ Ποσειδών πηλωσε δι' αὐτὴν ρίζας ἵνα στερεωθῇ καὶ χρησιμεύσῃ ὡς τόπος γενέθλιος τοῦ Απόλλωνος. Ἡ ἔξηγησις δὲν φαίνεται ἀπίθανος, ἐν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ὅτι τὴν θεωρίαν περὶ περιπλανωμένων νήσων εἰς τὴν Μεσόγειον γνωρίζουν καλῶς οἱ Τούρκοι ἐκ τῆς γνωστῆς περιπτετίας των εἰς τὴν Μάλταν.

Gas Free and Petroleum
Inspectors

CHEMIONAFTIKI O. E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS
MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET TEL. 4116.727, 4117.600 - A.O.H. 4513.846
PIRAEUS - GREECE CABLES: "CHEMIONAFT" PIRAEUS

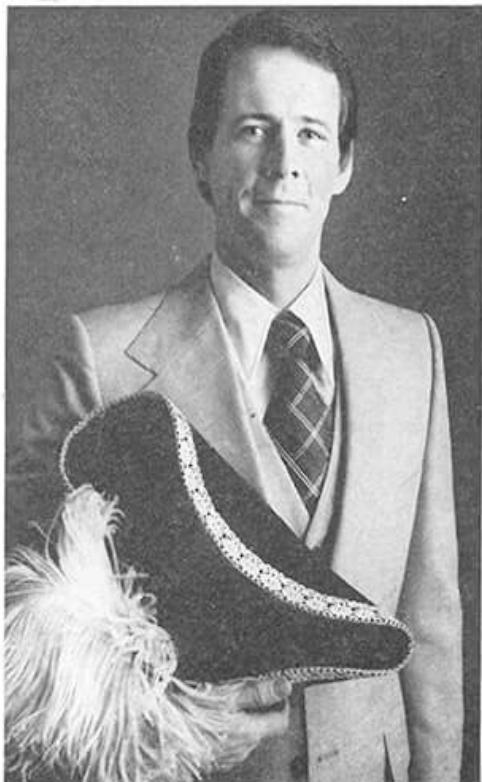
Frank B. Hall salutes his mates.

We doff our tricorn to 200 years of American marine insurance.

The growth and prosperity reflected in America's Bicentennial year are due in large part to the ability and imagination of marine underwriters in providing coverage under increasingly complex risk conditions.

Hall, working closely with these underwriters, places and services marine insurance for over 190 fleets—everything from tugs, barges and container ships to drilling rigs, bulk and LNG carriers, and mammoth tankers.

We established our leadership as marine insurance brokers by bringing fresh, imaginative thinking to the designing and servicing of marine coverage for over 100 years.



Offices in 60 cities here and abroad.

Frank B. Hall & Co., Inc.,
88 Pine Street, New York, N.Y.
10005. (212) 952-1200.



When you need a better solution.

Η άλλη λογραφία μας

ΕΠΙ ΗΜΕΤΕΡΟΥ ΣΧΟΛΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

'Αναφερόμενοι εἰς σχόλιον τοῦ ἑγκρίτου ὑμῶν περιοδικοῦ (τεύχους 15.6.76) υπὸ τὸν τίτλον «ΑΜΕΣΟΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΙΣ», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν ὑμῶν ὅτι ἐπὶ τῶν περὶ ὡς τὸ δημοσίευμά σας καταγγελιῶν ὑπαλλήλου περὶ ὑπάρξεως εὐθυνῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν σημειουμένην καταστάσην τῆς κατασκευῆς κτιρίου τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπὶ τῶν ὁδῶν Πατησίων καὶ Καποδιστρίου διεζήγεται ἡδη ἔνορχος Διοικητικὴ ἔξτασις ἀρέσμενη πρὸ τῶν καταγγελιῶν τοῦ περὶ οὐ τὸ σχόλιον σας ὑπαλλήλου.

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀνακρίσεως ἀναμένονται συντόμως.

Μετὰ τιμῆς

‘Ο Υπουργός

Α. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Πειραιεὺς 3 Αύγουστου 1976

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Τὴν 7ην Αύγουστου εἶδαμε καὶ ἀκούσαμε στὴν τηλεόραση καὶ συγκεκριμένως στὶς ἐσπερινές εἰδήσεις τῆς YENEΔ, ὅτι τὸ ‘Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προσεκάλεσε 25 Κυπριώτουλα γιὰ νὰ περάσουν τὶς διακοπὲς τους στὶς κατασκηνώσεις τοῦ «Οἴκου Ναύτου».

Εἶδαμε καὶ ἀκούσαμε τὸν τμηματάρχη τῆς διευθύνσεως Πρωνίας τοῦ Υ.Ε.Ν. ‘Αντιπλοίαρχον Λ.Σ. νὰ ὑποδέχεται καὶ τὸν ἀκούσαμε νὰ καλωσορίζῃ τὰ 25 αὐτά Κυπριώτουλα καὶ ὃ πολὺς κόσμος κατάλαβε φυσικὰ αὐτὸν τὸ ὄπιον εἶδε καὶ ἀκούσε.

Ἐκείνῳ ὅμως ποὺ δὲν ἀκούσε καὶ δὲν ἐπληροφορήθη εἶναι, ὅτι οἱ κατασκηνώσεις τοῦ «Οἴκου Ναύτου» δὲν εἶναι ιδιοκτησία τοῦ Υ.Ε.Ν. οὔτε συντηροῦνται ἀπὸ αὐτό καὶ τὰ Κυπριώτουλα δὲν ἥσαν προσκεκλημένα τοῦ ‘Υπουργείου, ἀλλὰ ἔκεινα εἰς τοὺς ὄπιούς ἀνήκουν οἱ κατασκηνώσεις καὶ πληρώνουν τὰ χρήματα γιὰ τὴν συντήρηση τους, δηλαδὴ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Φυσικά, εἶδε μὲν στολές καὶ γαλόνια νὰ ὑποδέχονται αὐτὰ τὰ βασανισμένα παιδιά τῆς πρωτῆς μεγαλονήσου, δὲν εἶδε ὅμως κανένα ἔκπρωστο τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν στὴν ὑπόδοχη, ἀφοῦ κανεὶς δὲν ἐφρόντισε οὔτε καν νὰ μᾶς ἔνημερωσῃ.

Εἶναι, δέδασι παλαιὰ συνήθεια ὡρισμένων νὰ μηνιούνεων μὲν ἔνεια κόλυθα, καὶ ρόδος ὅμως εἶναι νὰ σταματήσουν αὐτὴ τὴν τακτική, γιατὶ ἀγανάκτηση μόνο προκαλεῖ ὁ συνεχῆς αὐτὸς καὶ συστηματικὸς παραγκωνισμὸς τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν ἔκπρωστῶν των.

Μετὰ τιμῆς

‘Ο Πρόεδρος τῆς Π.Ε.Π.Ε.Ν.

ΕΛΕΥΘ. ΚΑΠΝΙΣΗΣ

Πειραιεὺς 9 Αύγουστου 1976

ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.

‘Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Συχνὰ διαβάζουμε εἰς τὰς Ναυτεργατικὰς ἑρμερίδας, ὅτι η Π.Ν.Ο. ἔκαμε αὐτό, ἔκαμε ἑκεῖνο, θὰ κάνη ἑκεῖνο καὶ ἔκεινο ποὺ πρέπει νὰ κάνη δὲν τὸ ἔχει σκεφθῆ ἀκόμη.

1) Νὰ σταματήσῃ τὰς κρατήσεις ποὺ γίνονται εἰς βάρος τῶν ναυτικῶν διὰ τοὺς ὄργανισμούς καὶ ταμεῖα τρίτων δηλ. ὑπὲρ τῶν Τ.Ε.Β.Ε., Τ.Α.Ε. καὶ Ο.Γ.Α.

2) Μοῦ γίνονται κρατήσεις ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ἄσθεια καὶ ὑπερωρία. Θὰ πρέπει νὰ φροντίσῃ η Π.Ν.Ο. νὰ παίρων καὶ 2½ μῆνες τὸ χρόνο ἐπὶ πλέον ὑπηρεσία, ἀφοῦ ἔχω κρατήσεις 14½ μῆνες τὸ χρόνο.

3) Οἶκος Ναύτου, γράφουν πιὰ ὅτι ἔχουμε, μᾶς παρέχουν καὶ πολλὰ ἄλλα. Ἡλθεστὴν ΧΙΟ νὰ δῆ ὅτι ἔχουμε 3 παθολόγους, 1 καρδιολόγο, 1 ὄφθαλμιατρο καὶ 1 παιδίατρο. Διὰ τὰ ὑπόλοιπα πληρώνουμε ἐμεῖς καὶ μετὰ μεγάλης ταλαιπωρίας μᾶς ἐπιστρέψουμε 50 - 60 δρα.

‘Υπάρχουν καὶ πολλὰ ἄλλα θέματα παρόμοια, μὲ τὰ ὄποια θὰ ἐπρεπε νὰ ἀπασχολήσω πολλὰς σελίδας τοῦ ἑγκρίτου περιοδικοῦ σας.

‘Ας φροντίσουν, λοιπόν, νὰ διορθώσουν οὐτὰ καὶ αἱ μῆραφον σάσκοπα λόγια. Εύχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενία σας.

Μετὰ τιμῆς

ΕΥΑΓ. Α. ΠΑΝΟΣ

Πλοιάρχος

Δ)Π «ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ»

Λάγος 18 Ίουλίου 1976

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα τὴν ἐπιστολὴ τοῦ κ. Προέδρου τῆς ‘Επιτροπῆς ‘Εκδόσεων τοῦ ‘Ιδρυματος Εὐγενίδου καθηγητοῦ κ. Παππά, ποὺ δημοσιεύεται στὸ τεύχος τῶν Ν.Χ. τῆς 1.7.76 καὶ μοῦ δημιουργήθηκαν ὡρισμένες ἀπορίες.

Ἐνῶ ἐπὶ δέκα περίπου χρόνια ἀσχολούμασι μὲ τὴν ναυτικὴ ἐπιστήμην, δημόσια καὶ ιδιωτική, δὲν εἶδα ποτὲ καμμιὰ ἐγκύλιο ή ἀνακοίνωση σχετικὴ μὲ τὴν ἀναζήτηση συγγραφέων. Ἀπὸ ὅτι δὲ εἶμασι σὲ θέση νὰ γνωρίζω οὐδέποτε τέτοια ἔρευνα ἔφθασε στοὺς πλοιαρχικούς κύκλους τοῦ Ε.Ν. μέσω τῆς ‘Ενώσεως τους η μὲ ὀποιοδήποτε ἄλλο τρόπο.

Γνωρίζω ἐξ ἀλλοῦ ὅτι ὑπάρχουν συνάδελφοι μὲ συγγραφικὴ δραστηριότητα, διδακτικὴ πείρα, πτυχία Πανεπιστημίου, Πολυτεχνείου κλπ. Καὶ διερωτώμαι. Γιατὶ ἀραγε ἀγνοοῦνται ἔκεινοι ποὺ καὶ πείρα τεράστια διαθέτουν καὶ ἀκαδημαϊκὰ προσόντα ὥχι εὐκαταφρόνητα;

‘Αναφέρεται στὴν ἐπιστολὴ σὰν προτέρημα ὅτι ὁ συγγραφέας δὲν ἀσχολεῖται μὲ τὴν διακτυλογράφηση, τὴν σχεδίαση, ἡ τὸ διαμόρφωση τῶν σελίδων. ‘Αλλὰ πρός Θεού ποιὸς συγγραφέας ἀσχολεῖται μὲ αὐτά;

‘Απὸ τὸ κείμενο τῆς ἐπιστολῆς δὲν μπροστάσαι νὰ συμπεράνω πῶς η μεταβίβαση τῶν συγγραφικῶν δικαιωμάτων στὸ ‘Ιδρυμα δυνθάει τὶς συνεχείς διορθώσεις καὶ δὲν μπορεῖσθαι νὰ κατασλῶν τὸ ἔνοχλευ ἀνὴ δεύτερη ἔκδοση, μαζὶ μὲ τὴν ἐπιστημονικὴ δευτολογία ἔχει καὶ τοὺς ἄλλους λόγους ποὺ κινοῦν σὲ ἐπανεκδόσεις τοὺς ἑκτὸς τοῦ ‘Ιδρυματος συγγραφέων.

Στὸ σημεῖο αὐτὸν θὰ ηθελα νὰ ωρτήσω πόσα ἀπὸ τὰ βιβλία τῆς ‘Βιβλιοθήκης τοῦ Ναυτικοῦ’ τοῦ Ε.Ι. ἐπανεκδόθηκαν γιὰ λόγους ἐπιστημονικῶν ἔχεινο ποὺ παρακολουθεῖ ὀλόκληρο —τὸ εύντατο— φάσμα τῶν ἐπιστημονικῶν καὶ τεχνολογικῶν ἔξελίζεων ποὺ συμβαίνουν στὸν ναυτιλιακὸ τομέα καὶ ἔνημερώνει σχετικὰ τὸ Ε.Ι. προκειμένου νὰ προβῇ στὶς ἐπιβαλλόμενες ἐπανεκδόσεις ἔνος βιβλίου;

‘Εκείνῳ ποὺ μπόρεσα νὰ συμπεράνω ἀπὸ τὴν ἐπιστολὴ εἶναι, ὅτι κανένας συγγραφέας τοῦ Ε.Ι. δὲν ἔταν σὲ θέση νὰ γράψῃ κάτι α-

ριστο χωρὶς ἐτάς ὁδηγίας τῶν εἰδικῶν τῆς ‘Επιπροτῆς’. Καὶ μοῦ γεννήθηκε τὸ ἔρωτημα: Ποιοὶ νὰ εἶναι ἄραγε αὐτοὶ οἱ «εἰδικοί» γιὰ τὰ ναυτιλιακὰ θέματα καὶ μὲ ποιὰ διαδικασία ἐκλέγονται; ‘Αραγε ὑπάρχει ὄντας τοὺς Ε.Ν.; ‘Υπάρχει κανένας σύνθρωπος ποὺ νῆχει δρεῖται πρόσωπο μὲ αὐτὸ τὸ θαύμα ποὺ λέγεται ‘Ελληνικὴ ‘Ἐμπορικὴ Ναυτιλία; ‘Υπάρχουν συνάδελφοι ποὺ διαθέτουν ἔναν ἐπιτυχέστατο συνδυασμὸ ἐμπειρίας καὶ ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως ποὺ τὸν ἀπέκτησαν ταξιδεύοντας δεκάδες χιλιάδες μίλια, μελετώντας συνεχῶς καὶ ύφισταμενοὶ ἀλεπάλληλες μετεκπαιδεύσεις. Είναι οἱ ἀνθρώποι ποὺ ζούν τὴν καυτὴ πραγματικότητα, ποὺ ζέρουν νὰ δινούν λύσεις, ποὺ ξέρουν τὶ πρέπει νὰ γνωρίζῃ ὁ ναυτικός. Νὰ πιστέψω ὅτι αὐτῶν τῶν ἀνθρώπων δὲν ἔχει καμμία ἀξία; Καὶ ὅτι γι’ αὐτὸ ὄντας στὶς ἀνθρώπων τοῦ Ε.Ν. δὲν ὑπάρχει οὔτε ἔνα βιβλίο γραμμένο ἀπὸ ἀξιωματικὸ τοῦ Ε.Ν.;

Τελειώνοντας τὰ θήλεα νὰ ὑποδείξω στὴν ‘Επιπροτῆς τοῦ Ε.Ι. ὅτι δύσκολος θὰ έρθῃ ‘Αγγλικὸ ναυτικὸ βιβλίο ποὺ νὰ μὴν εἶναι γραμμένο ἀπὸ πλοιάρχο. ‘Οχι μόνο τὰ καθαρῶς τεχνικού ναυτικού περιεχομένου βιβλία, ἀλλὰ καὶ τὰ γενικοτέρους θεωρητικού ὑδατοφέροντος, ὅπως εἶναι τὸ Ναυτικό Δίκαιο, ή Οἰκονομία, οἱ ἀνθρώπινες σχέσεις κλπ.

Εύχαριστῶ πολὺ γιὰ τὴν φιλοξενία

Μὲ ἐκτίμηση

ΑΝΔΡ. Λ. ΛΕΟΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιεὺς 5 Αύγουστου 1976

ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

Είναι πλέον γνωστή η ἀποφις τοῦ Ναυτικοῦ ‘Απομαχικοῦ Ταμείου, ἀλλὰ καὶ τοῦ ‘Υπουργείου Ναυτιλίας, ὅπως καὶ τῶν ναυτικῶν αἱ συντάξεις καταβάλλονται τοῦ λοιποῦ μὲ τραπεζικά ἐπιταγάς, ὅπως ηδη γίνεται ἀπὸ τὰ ἀσφαλιστικὰ ίδρυματα, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸ Δημόσιον, πρὸς τοὺς συνταξιούχους των.

‘Η καθυστέρησης τοῦ συστήματος τῶν ἐπιταγῶν, ὁφείλεται εἰς τὸ ὅτι, ἀπὸ πολλῶν ἔτων τὸ ‘Εμπορικὴ Τράπεζα, ἀτελῶς, ἔχειν ἀναλάβει τὸν διαχειρισμὸν τῶν ναυτικῶν συντάξεων, Κέντρου καὶ ἐπαρχιῶν. ‘Οφειλομεν δὲ νὰ ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι τούτο διεξήκθη μὲ τρόπον ἔξαιρετικῶν ἐπιτυχῆ καὶ ἀπηλαγμένων ἀπὸ κανέν—ἀπολύτως κανέν— παράπονον, προερχόμενον εἶτε ἀπὸ συνταξιούχων ταμείων. Παραιτηθεῖσης ὅμως τῆς Τραπέζης ἐκ τῆς συνεχίσεως ἀτελῶς τοῦ ἀναφερομένου ἔργου, τὸ Ταμείον καὶ τὸ ‘Υπουργείον, καταλήγουν εἰς τὴν λύσιν τῶν ἐπιταγῶν.

Δὲν γνωρίζομεν, ἀλλὰ καὶ οὔτε ἐνδιαφερόμεθα νὰ μάθωμεν, ἀν ἄλλοι λόγοι παραμερίζουν τὰ τώρα τὴν ‘Εμπορικὴν Τράπεζαν τοῦ δικαιώματος τῆς συνεχείας τοῦ ἔργου μὲ ἐπιταγάς. Νομίζουμε, δημος, ὅτι η τόσον ἐπιτυχῆς καὶ πολυετῆς ἀπασχόλησίς της μὲ τοὺς συνταξιούχους ναυτικούς, προσφέρει λιδαιτέρων ἐπιπερίσσων διατήσην σὲ τὴν ὁμοίαν συνέχειαν. Γνωρίζει τώρα η ‘Εμπορικὴ Τράπεζα, πληρέστερα καθέ ὅλης Τραπέζης, τῶν συνταξιούχων τὰς διευθύνσεις, ὅπως καὶ οἱ συνταξιούχοι ναυτικοί γνωρίζονται καλῶς μὲ τὰ κατὰ τόπους τραπεζικά δργανά της.

‘Ωστε, τόσον πρὸς τὸ Ν.Α.Τ δύον καὶ πρὸς τὸ ‘Υπουργείον τῆς ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας οἱ ἀπόμαχοι συνταξιούχοι υποβάλλονται τὴν παράλογην τῶν, μὲ τὴν δεσμαίτητη ὅτι θὰ τύχη κάθε δυνατῆς προσοχῆς.

Μὲ πολλοὺς χαιρετισμούς
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ
(ἔπονται ὑπογραφαὶ)

Πειραιεὺς, 10 Αύγουστου 1976



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΑΖΗΜΟΣ

Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123, Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. **ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ:** 'Ακτή Μισούλη 67
Τηλ. 4520.778, 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. **ΗΝΩΜΕΝΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:** United Operators Shipping
Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΔΕΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΡΙΟΝ

Η ηγεμόνη κατανάλωσις τού πετρελαίου, ή σχετική βελτίωσις τών ναύλων, ή προπτική έντονωτέρας ζητήσεως δεξαμενοπλοίων κατά το φθινόπωρον καὶ τὸν χειμώνα, πιθανός δὲ καὶ ἡ ἀπειλή περαιτέρω ἀνατιμῆσεως τού ἄργου πετρελαίου ἀπό Ιησοῦντος, δόλοι αὐτοὶ οἱ παράγοντες προεκάλεσαν τὴν ἐλάττωσιν τῶν παρωπλισμένων τάνκερς.

Κατά τούς γνωστούς ναυλομεσίτας τοῦ Λοιδίνου Χ. Κλάρκον, ἐντὸς τοῦ Ἰουλίου τὸ ἄργον τονών δεξαμενοπλόιος (49.628, 856 τόν. d.w.) διὰ πρώτην φορὰν ἦτο κατώπιν τῶν 50 ἑκατ., τόν. ἀπό τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου καὶ ὑπελείπετο σοβαρῶς τοῦ ρεκόρ τῶν 54,5 ἑκατ. τόν. εἰς τὰ τέλη

Μαρτίου.
Οι ἀριθμοί, πάντως, αύτοὶ ἀντιπροσωπεύουν μᾶλλον μεγαλυτέρας πιθανότητας ἀπασχολήσεως παρά ἐπικερδεῖς ναύλους. Ἐπὶ πλέον, πολλοὶ πλοιοκτῆται ἐπαναφέρουν τὰ ἀργοῦντα σκάφη των ἐν ὑπηρεσίᾳ κρίνοντες ὅτι ὅσον μακρότερος ὁ παροπλισμὸς τόσον ὑψηλότερον τὸ κόστος τῆς ἐπανοδοῦ των ἐνεργείᾳ. Συνεπῶς, μεταξὺ τῶν ἔγκαταπει-
φάντων τελευταίως τὰ ἀγκυροδόλια ἀργίας συγκαταλέγονται ἀρκετὰ τάνκερς, τὰ διοιδά οἱ πλοιοκτῆται των προτιμοῦν νὰ κινοῦν μὲ ζημιάν εστοῦν, ἀντὶ νὰ παρατείνουν τὸν παρ-

Πλοίων των.
"Η ζήτησις χωρητικότητος έκ μέρους των έπαιρων πετρελαίου ήτο αρκετά ζωηρά, ώστε νά αύξησθον οι ναῦλοι τών VLCC από τά 20 εις τά 32,5 της κλίμακος Γουόρλντ-σκεϊ, έντος τριών έβδομάδων. Λέγεται δέ, ότι ένα VLCC δύναται νά καλύψῃ τάς δαπάνας τού ταξιδίου από Περσικὸν Κόλπου εις Δυτικὴν Εύρωπην μέ ναῦλον 25 έως 30 της κλίμακος.

Πάντως, ή "Εξον έναυλωσε προσφάτως
άριθμὸν VLCC καὶ ULCC δι' ἔξ μηνας, μὲ
μισθώματα ἀντιστοιχῶντα εἰς τὰ 25-26

τῆς κλίμακος κατά ταξιδίου (W 26.25 = Ἐλαφρώς ἄνω τῶν δολ. 4 κατά τόνων). Ἡ ἐνέργεια αὐτῆς τῆς "Ἐξον ἔξπληξη τούς κύκλους τῆς ἀγορᾶς, οἱ ὅποιοι ἀνέμενον μὲν αὐξησιτῶν ναῦλων ἐντὸς τοῦ φθινοπώρου καὶ τοῦ χειμῶνος, ἀλλὰ μὲ περιόδους ὑφέσεως, εἰς τρόπους ὥστε οἱ ναῦλοι δὲν θάντη πρέβειν τὸ 25 τῆς κλίμακος κατά μέσον όρον. Τὰ W 30 = δολ. 4.65 ἐπληρώθησαν ἐν συνεχείᾳ. Συνεπώς, ἐκρίνετο ἀσύμφορος διὰ τὰς ἑταῖρις πετρέλαιον ἡ ναύλωσις διὰ συνεχή ταξίδια.

Έπιστεύετο ότι, έân οι ναῦλοι έσταθεροποιούντο γύρω τῶν 30 τῆς κλίμακος, οἱ πλοιοκτήται θά ἐσπευδον νὰ θέσουν ἐν ἑνεργείᾳ ἀφετὸν τάκερς, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ συμπιεσθοῦν ἐκ νέου οἱ ναῦλοι εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα. Ής γεγονός, μερικοὶ πλοιοκτήται μὲ σκάφη παρωπλισμένα εἰς τὴν Μεσόγειον, ἡσαν εἰς θέσιν νὰ διαπραγματευθοῦν ἐνώκρις ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Περισκόν Κόλπον, εὐνούμενοι ἀπὸ τὴν δυνατότητα χρησιμοποίησεως τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ ὑπὸ ἔρμα σκέλους τοῦ ταξιδίου των. Προφανώς, ή τάσις αὐτὴ ἐπέδρασεν ἀναστατωτικός εἰς

την δειλίωσιν τῶν ναύλων.
Τὸ γεγονός, δῆμως, δῖ οἱ κυριώτεροι ναυ-
λωτῆς τάκερς — ἡ Ἐξου — ἐπέδειξεν ἀξιό-
λογον δραστηριότητα κατὰ τὸ τελευταῖον
5μηνον, ἐθαρρύνει τοὺς ναυλωμεστικοὺς κό-
κλους νὰ ἀναμένουν ἐντονωτέραν ζήτησιν χω-
ρητικότητος εἰς τὸ ὅμετον μέλλον.

Τά αιτία, πάντως, ἀπέναντι εξαθεούσιν τὴν "Εξον εἰς τὰς ναυαλώσεις αὐτάς εἶναι ἀσαφῆ. Οἱ ναυλομεστῖται ἐκφράζουν τὴν ἀποψιν, διτὶ δὲν πρόκειται περὶ ἀντικαταστάσεως σκαφῶν τῶν ὅποιων ἔληξεν ἡ χρονοναύλωσις, πιστεύοντες διτὶ τὰ πλοῖα αὐτά θὰ προσεφέροντο νὰ συνέχισον τὴν ἀπασχόλησιν των μὲ καμηλότερα μισθώματα.

'H πιθανωτέρα ἔξήγησις εἶναι ὅτι αἱ μεγάλαι ἐπαιρούσαι πετοελαίου δημιουργοῦν ἀπο-

θέματα ἐν δψει ἐνδός ψυχρού χειμώνος και τῆς ηγεμονίης παγκοσμίως διομηχανικής δραστηριότητος. Λέν αποκλείεται δέ, οτι "Εξον νά προσπάθη νά εξασφαλίση απλώς ἑπάρκη χωρητικότητα διάλ νά καλύψῃ τάς μεταφορικάς της ἀνάγκας κατά τους τελευταίους μήνας τού ἔτους, δτε ἐνδέχεται αι πετρελαιο-παραγωγοί χωραι νά ἀποφασίσουν την αὔξησιν τῶν τιμῶν τού πετρελαιού ἀπό Ιησούσαριον. Τούτο θα είχεν ως ἀποτέλεσμα τὴν ἀνάτιμησιν τῶν ναυάλων εις ἐπίπεδα ἀρκότας υψηλότερα τῶν μισθώματων τά δρόμα συνεφώνησεν ή "Εξον είς τάς προσφάτους ναυλώσεις της.

Τὰ ἀνωτέρω προέτρεψαν πολλούς πλοιοκτήτας τάνκερς — Ρέκστεν, "Ολίγεντορφ, Μπρόστρουμ, Καβασάκι και Λόντον & 'Ομερσίνης Φρέιτερς— νά επαναφέρουν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὰ παρωτλισμένα σκάφη των. 'Αναμφιδόλια, ή τάσις αὐτή θά ἐπηρεάσῃ δυσμενῶς τοὺς ναυλούς, ἀλλὰ οἱ ναυλομεοτῖαι ἔκφράζουν τὴν ἀποφιν, διτὶ αἱ ἐπιπτώσεις δὲν θὰ είναι σοδαραῖ.

Οι έχοντες παρωπλισμένα τάνκερς έπι μακρόν χρονικόν διάστημα ξέπευσαν έκ τῶν πρώτων νά έπαναφέρουν τὰ σκάφη των ἐν ὑπέρτεσίᾳ. Ή κατάστασις, δημοσ., τῶν σκαφῶν έκείνων, τὰ δόπια αργούν ἐπί μακρόν είναι ἔχαιρετικῶς δυσμενής. "Ενα σημαντικὸν ποσοστὸν προβλέπεται οἵτι θά ἐγκαταλείψῃ τὰ ἄγκυροδολία του μόνον διὰ νά πλεύση εἰς ἐργοστάσια διαλύσεων.

Είς τινας περιπτώσεις ύπολογίζεται ότι απάιτουνται έξοδα ένος έκατ. δολαρίων διά την έπανδον ένος μεγάλου σκάφους εἰς τὴν ἀγοράν. Ἀσύμφωνος δαπάνη, ιδιαιτέρως εἰς περίπτωση κατὰ τὴν ὅποιαν ἡ δαπάνης τῆς της παγκοσμίου βιομηχανικῆς δραστηριότητος θὰ δύνηθη εἰς αὔξησιν τῆς τιμῆς τοῦ παλαιοσιδήρου.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, οἱ ιδιοκτήται τῶν δεξαμενοπόλιών πιστεύουν διότι αἱ προοπτικὲς καὶ τῆς ἀγορᾶς ἔχουν σαφῶς δελτιοθῆ. Οὐδέποτε, δεβαίως, ἀναμένει σοθιαρά κέρδον, ἀλλὰ ὑπάρχει ἡ στίσιοδξία διτὶ ἡ ἀγορᾶ θά εἶναι τοιλάχιστον διώσιμος κατὰ τοὺς προσεχεῖς ἐξ μῆνας. Καὶ τούτῳ εἶναι σημαντικόν, διότι οὐδέποτε ὑπῆρξε τοιαύτη προοπτικὴ ἀπό τοῦ Ὁκτωβρίου τοῦ 1973.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ορόφος) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ S N E A L • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (19 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ – ΒΑΛΤΙΚΗΝ.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

NOTION KAI BOPEION ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

'Ενδιαφέροντα θέματα

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Μολονότι έχουν πολλά γραφεῖ κατά καιρούς περί τής ξελίξεως τῶν διεθνῶν κανονισμῶν ὡς πρὸς τὴν γραμμὴν φορτώσεως εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα, τὸ θέμα παροστίσεις πάντοτε ἐνδιαφέροντος, λόγω τῆς σημασίας του εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιλοιδίας. Εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος τοῦ «SURVEYOR» τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιογάνωνος δημοσιεύεται ἑκτενές ἄρθρον τοῦ κ. Richard Jimenez τοῦ ιστοσικοῦ τῆς καθηρώδεως τῆς «γραμμῆς Πλίμσολ» ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκαστοτῆς ἀρπετού ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς. 'Ἐκ τοῦ ἀρθροῦ τούτου μεταφέρομεν ἔνταῦθα τὰ πλέον ἐνδιαφέροντα σημεῖα, περιλαμβάνονταν ἐν πολλοῖς ἀγάνθουσι διὰ τὸ εὐρύτερον κοινὸν λεπτομερεῖα.

'Υπάρχουν στοιχεῖα ὅτι εἰς τὴν ἀρχαίαν ἐποχὴν ὑπὸ τὸν Ρέδιον ναυτικὸν νόμον, ἐτέβαλετο ὁ ἐλέγχος τῆς φορτώσεως καὶ συντηρήσεως τῶν σκαφῶν, ὅστις καὶ διετηρήθη κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἀναρχοκρατούσας τῆς Ρώμης, ἡ ὅποια καὶ περιέλαβε τοὺς νόμους τούτους εἰς τὸ Δίκαιον τῆς. Βραδύτερον διάφοροι Ἰταλικαὶ πόλεις ἀπὸ τὸ δέκατον αἰώνα καὶ ἐντεῦθεν ἔχρησιμοποίησαν τὰς διατάξεις αὐτάς διὰ τὸν ἐλέγχον τῶν πλοίων τῶν, ἀπαίτουσαν τὴν μέχρις ὠρισμένου σημείου φόρτωσίν των. Τὸ σημεῖον τούτο οἱ μὲν Βενετοί προσδιοίριζον διὰ σταυροῦ χαρασσούμενον εἰς τὴν πλευρὰ τοῦ σκάφους, οἱ Γενουάται διὰ τριῶν ὄριζοντίων σιδηρῶν πλακάνων, οἱ δὲ Σαρδηνοί διὰ τοῦ κέντρου ἔγχαρακτου κύκλου, ὡς περίτον καὶ στήμερον. Οἱ Βενετοί μάλιστα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν σχετικῶν κανονισμῶν διέθετον εἰδικὸν ὑπάλληλων καλούμενον «scríbanus» ἡ ἐκ μέρους τοῦ ὅποιού διαπίστωσις παρανομῶν ἐπέφερε, συμφώνως πρὸς διάταξιμα τοῦ συμβούλου τῶν δέκα, τὴν ἐπιβολὴν προστίμου εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ τὸν κατακράτησιν τοῦ πλοίου μέχρι ἀποπληρωμῆς του.

Κατὰ τὴν περίοδον τῆς Χανσεατικῆς 'Ενωσεως, αἱ Γερμανικαὶ ἐμπορικαὶ πόλεις μὲ στρατηγεῖσιν τὴν Λυδέην καὶ ἐμπορικὸν κέντρον τὴν πόλιν Βίσμπου ἐπὶ τῆς Σουηδικῆς νήσου Γκότλαντ, ἔσουσιαζον τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον ἀπὸ τὸν Ρήνον μέχρι τῆς βορείου Βαλτικῆς. Συμφώνως πρὸς τὸν ναυτικὸν νό-

μον τοῦ Βίσμπου, ὁ ὅποιος χρονολογεῖται τὸ 1288, ἐάν τὸ πλοῖον ἡτοῦ ὑπερφορτωμένον, ὁ πλοιοκτήτης ὑπερχερούτος εἴτε εἰς ἐκφόρτωσιν τοῦ ὑπερβάλλοντος εἴτε εἰς πληρωμὴν προστίμου. Τοιούτοι κανονισμοί φαίνεται ὅτι ἵσχυσαν διὰ τὰ Χανσεατικά κέντρα καθὼς καὶ διὰ τὰς ναυτικὰς πόλεις τῆς Ἰταλίας. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ὑπὸ τὸν Ριχάρδον τὸν I, συντάσσονται οἱ νόμοι τῆς Ὀλαρίας (νήσου εἰς τὸ Βισκαϊκόν) διαστόμενοι ἐπὶ τῶν παλαιοτέρων μεσογειακῶν ναυτικῶν κανόνων, τὸ δὲ 1561 ἐκπρόσωποι χωρῶν τῆς Βορ. Εὐρώπης συνέρχονται εἰς Κοπεγχάγην πρὸς ρύθμισιν τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν Βαλτικὴν καὶ προβλέπουσι χρηματικὴν ποινὴν διὰ τὸν πλοιάρχον, ὅστις ὑπερφορτώνει τὸ πλοῖον του.

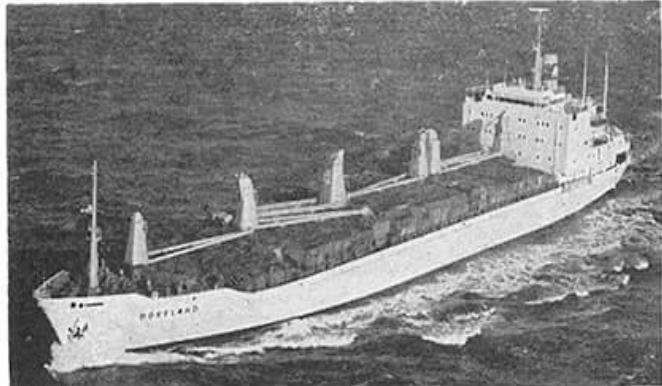
'Απὸ τὸν 17ου αἰώνος, ἡ σημασία τοῦ ἐμπορικοῦ ρόλου τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βαλτικῆς, μειούνται πρὸς ὄφελος τῶν ὀκεανίων θαλασσῶν ὅδων πρὸς Ἰνδίας, 'Ἄπω Ἀνατολὴν καὶ Ἀμερικὴν. Τὰ πλοῖα πρέπει νὰ εἶναι ισχυρότερά καὶ οἱ κανονισμοί αὐτοτρόπεροι πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀγρίων ὀκεανῶν. Τὸ 1681 ὁ Κολμπέρ ἐκδίδει εἰς τὴν Γαλλίαν τὸν Ordinance de la Marine, ἡ ὅποια περιέχει ειδικὰς διατάξεις διὰ τὴν καταμέτρησιν καὶ νηολόγησιν τῶν πλοίων. Κατὰ τὸν 18ου αἰώνα ἐκδίδονται πολλοὶ νεώτεροι κανονισμοί λόγω τῆς ἀλλαγῆς εἰς τὰς μεθόδους ναυπηγήσεως, πλὴν εἰδικαὶ διατάξεις φορτώσεως δὲν ἐφαρμόζονται πρὸ τῆς εισόδου τοῦ 19ου αἰώνος. Πράγματι εἰς τὴν M. Βρετανίαν τὸ θέμα τῆς ὑπερφορτώσεως ἥρχισε νὰ λαμβάνῃ διαστάσεις τὸ 1830, συνεπειὰ τῆς δραματικῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτυχημάτων. Τὸ Κοινοβούλιον τῆς Βρετανίας ζήτησε τὸν ὄρισμα μίαν ἔξεταστηκήν ἐπιπρόπην, ἡ ὅποια δύως μετὰ ἐργασίαν πολλῶν μηνῶν δὲν εὗρε στοιχεῖα συσχετίσεως τῆς ὑπερφορτώσεως μὲ τὰ νῦν έμενα ναυάγια. Τριάκοντα ἔτη βραδύτερον, ὁ ἐφοπλιστής Τζέιμς Χάλλ, θυρυβημένος ἀπὸ τὸν συνεχῶς αὔξοντα ἀριθμὸν τῶν ἀτυχημάτων καὶ τὴν κατ' ἀκόλουθιαν ἀνατίμησιν τῶν ἀσφαλίστων, ἥρχισε μίαν ἐκστρατείαν κατὰ τῆς ὑπερφορτώ-

σεως. 'Υποστηριζόμενος ὑπὸ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Νιούκαστλ, ἐξήτησε ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τὴν διεξαγωγὴν ἀνακρίσεων καὶ τὸ 1867 ἐδημοσίευε ἐπιστολὴν περὶ τῆς ἀνάγκης μιᾶς γραμμῆς ἀσφαλείας, ἀπαιτών συγχρόνως τὴν περιοδικὴν ἐπιθεώρησην τῶν ἔκτος νησιωνικῶν σκαφῶν. 'Αλλ' ἡ Κυβέρνησις παρέμενεν ἀσυγκίνητος. Τὸ ἐπόμενον ἔτος ἐδημοσίευεν εἰς τοὺς Τάιμς νέαν ἐπιστολὴν, συνεπειὰ τῆς δοτίας ἡ ἐφημερὶς πρό-έδη εἰς σχετικήν ἔρευναν, ἐξ ἡς ἡ περιοδικήν ἀπεδεικνύετο διὰ καθ' ὅλον τὸ 1867 συνέβασιν διὰ τὰ μέσαν ὅρου ἀτυχήματα ἡμερησίων.

Τὴν ίδιαν περίποτον ἐποχὴν, ἀναλαμβάνει τὴν σημαίαν τῆς σταυροφορίας ὁ φιλελεύθερος Βουλευτὴς Σαμουήλ Πλίμσολ, ὅστις ὡς γαιανθρακέμπορος τοῦ Λονδίνου εἶχε σαφῆ γνῶσιν τῶν μεθόδων ὑπερφορτώσεως εἰς τὰ πλοῖα. Συμπεσόντης περιόδου ἐκλογῶν ὑπερσχέθη εἰς τοὺς ψηφοφόρους του ὅτι ἐάν ἐπανεξέλεγετο θά ἀνέλαμβανε μίαν ἀδιάκοπην ἐκστρατείαν διὰ τὴν καθιέρωσιν κανονισμῶν φορτώσεως. 'Ἐπανεκλεγεὶς διέθεσε ὁλοκληρον τὴν τετραετὴ δουλευτικὴν του θητείαν εἰς τὸν ἄγνων ἀναμορφώσεως τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας, ἀλλ' ἡ κυβερνητικὴ πλειοψηφία ὑπὸ τὸν πρωθυπουργὸν Ντισραέλι ἡμπόδισε τὴν πρωθότησίν της. Τὸ 1870 δεκατέσσερα ἐμπορικά ἐπιμελητήρια τῆς χώρας συνεφώνησαν εἰς τὴν τροποποίησιν τῆς νομοθεσίας, ὃ δὲ Πλίμσολ τελῶν ἐν συνενοχῇ μετὰ τοῦ Χώλλ ἐπανήλθεν εἰς τοὺς Τάιμς μὲ συγκεκριμένην προτάσεις. Αὕτη περιελάμβανον τὴν συμπλήρωσιν τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος διὰ τριῶν διατάξεων: ἐπιθεώρησης τῶν ἔκτος νησιωνικῶν πλοίων, καθιέρωσις γραμμῆς φορτώσεως, ἀπαγγέρευσις ἀσφαλίσεως πλέον τῶν δύο τρίτων τοῦ πλοίου. Τὰς προτάσεις ὑπεστήριξεν καὶ ὁ Βουλευτὴς Τζών Πάκινγκτον, ἀλλ' ἡ ἐπίμονος ἀντίθεσις τοῦ Κοινοβουλίου, κινούμενην ὑπὸ μικρᾶς μειοψηφίας ἐφοπλιστῶν ἐμπατιώσεως πάσαν ἀναθεώρησιν.

Τὸ 1872 ὁ Πλίμσολ κυκλοφορεῖ τὸ βιβλίον του «Οἱ ναυτικοί μας. Μία ἐκκλήσις» εἰς τὸ ὅποιον διεξετραγωδούντο οἱ κινδύνοι τοὺς ὅποιους διέτρεχον οἱ Βρετανοὶ ναυτικοὶ ταξιδεύοντες ἐπὶ ὑπερφορτωμένων πλοίων, καθιέρωσις γραμμῆς φορτώσεως, ἀπαγγέρευσις ἀσφαλίσεως πλέον τῶν δύο τρίτων τοῦ πλοίου. Τὰς προτάσεις ὑπεστήριξεν καὶ ὁ Βουλευτὴς Τζών Πάκινγκτον, ἀλλ' ἡ ἐπίμονος ἀντίθεσις τοῦ Κοινοβουλίου, κινούμενην ὑπὸ μικρᾶς μειοψηφίας ἐφοπλιστῶν (ὑπερφορτωμένων, κακὴ στοιβασία, ἔξοπλισμός, ἐλλιπής σύνθεσις κλπ.) ἤτις κα-

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

Ἡ κρατουσά εἰς τὸν λιμένα κατάστασις διήγειρεν, ὡς ἄλλως τε ἦτο τούτῳ φυσικόν, τὸ ἐνδιαφέρον πολλῶν ἐκ τῶν ἀρμοδίων παραγόντων τοῦ Πειραιῶς.

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς, ὁ Σύνδεσμος Βιομηχάνων Ἀττικῆς καὶ Πειραιῶς, ἐκ τῶν κυριωτέρων ὅργανων σύνασμάν τῶν παραγωγικῶν τάξεων τοῦ Πειραιῶς, ἀπέστειλαν πρὸς τὴν «Διεθνῆ Ναυτικήν» Ἔκστιν ἐν Ἑλλάδι, ἔξ αὐτοῦ τῆς δημοσιεύεσθαι εἰς τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» σχετικῆς ἐκθέσεώς της, τὰ κάτωθι ἔγγραφα.

‘Ο Σύνδεσμος Βιομηχάνων ’Αττικῆς καὶ
Πειραιῶς ἀναφέρει εἰς τὸ ἔγγραφόν του :

Πρός τὴν
Διεθνή Ναυτικήν "Ενωσιν Ἑλλάδος
Κολοκοτρώνη 99
Πειραιᾶ

Kúp:oi,

Ἐλάδομεν ἀντίγραφον ἐκθέσεως ἐπὶ τῆς κρατουόντης εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς καταστάσεως καὶ τῶν ληπτέων μέτρων πρὸς ἀνάπτυξιν αὐτοῦ, συνταχθείσας ὑπὸ τοῦ ὑψῆς ὑμᾶς ἀξιοτίμοις κ. Θεοδ. Σαρλῆ, τὴν ὥποιαν καὶ διεξῆλθομεν μετὰ προσοχῆς.

Ηύραμεν ότι εἰς ταύτην ἐμπειρέχονται πλείστα θετικά στοιχεία, τὰ δόπια εἶναι απόρροια τῆς μακράς πείρας του συντάκτου αὐτῆς περὶ τὰ λιμενικά πράγματα του Πειραιώς καὶ τῆς θητείας τούτου ὡς συμβούλου τοῦ Ὀργανισμού Λιμένος Πειραιῶς.

Ο ήμετερος Σύνδεσμος επίδεικνει μεγάλην εύαισθασιαν εις τα θέματα του πρώτου λιμένος της χώρας και από πολλάν έταν, η έπαναληψιν, ξεχει δικηρούει διτι ή ύπόθεσις του λιμένος. Πειραιώς είναι υπόθεσις έθνικη και δὲν περιορίζεται εις τα στενά πειραικά πλαίσια. Ως θέμα έθνικης σημασίας θα πρέπει νὰ άντιμετωπίζεται από τους έκαστοτε ήπυεθύνους η πρόδος του λιμένος Πειραιώς.

Δέν θα ήθέλαμεν νά ύπεισέλθωμεν εις λεπτομερείς παραπήρησις ἐπὶ τῆς ἔκθεσεως καθ' οὓς αὐτὴ καλύπτει ἀπόλούτως τὸ οὐσιαστικὸν μέρος ἐνὸς καιρίου προβλήματος, ὃς είναι τὸ τοῦ πειραϊκοῦ λιμένος.

Αισθανόμεθα δώμας τὴν υπέροχεσσιν νὰ συγχρωμεν τὸν συντάξαντα τὴν ἔκθεσιν κ. Θεόδ. Σαρλήν διὰ τὸν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς πληρότατης τῆς, ἡ ὁποία δύναται νὰ ἀποτελέσῃ σημαντικὸν δοθῆμα δι' ἕκεινους που ἔχουν τὴν εὐθύνην διὰ τὴν τύχην τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας καὶ νᾶ δισδιλόωσαν δοτὶ συμπαριστάμεθα ἀπολύτως εἰς μίαν προσπάθειαν που ὡς τελικὸν σκοπὸν θά ἔχῃ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ πρόοδον τοῦ ἑθνικοῦ μας ἐπινείου.

Μετά τιμῆς
‘Ο Πρόεδρος
ΣΤΥΛ. ΚΟΡΑΗΣ
‘Ο Γεν. Γραμματεὺς

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ : 'Ο δος όροφος 362 ΤΜ νεοδημήτου πολυτελούς πολυκατοικίας είς κεντρικὸν σημεῖον, μὲ θέαν πρὸς τὴν Θάλασσαν, μὲ πλήρῃ κλιματισμὸν καὶ ἐπιπλωμένον. Διαθέτει πλήρως ἔγκατεστημένον τηλεφωνικὸν κέντρον ἀριστου τύπου, ἔγκατάστασιν Τέλεξ, στρεοφωνικὴν ἔγκατάστασιν, 2 ἀσανσέρ καὶ χῶρον διὰ παρκάρισμα εἰς ιδιωτικὸν πάρκιγκ. Τηλέφωνον 4113951/2.

Τό Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἀπήνθυνε τὸ κάτωθι ἔγγραφον πρὸς τὴν Διεθνὴν Ναυτικὴν "Ενωσιν :

ΘΕΜΑ : «Έκθεσις ἐπὶ τῆς κρατού-
σης εἰς τὸν λιμένα τοῦ
Πειραιῶς καταστάσεως -
Ληπτέα μέτρα διὰ τὴν
πρόοδον καὶ ἀνάπτυξιν
αὐτοῦ».

Έχομεν τὴν τιμὴν νὰ διαβιδάσωμεν συνημμένους ἀκρίβεις ἀπόσπασμα. Πρακτικῶν τῆς ὥρας ἡ ἀπόσπασμα περιέχει τὸν καθ' ἡμᾶς Διοικητικού Συμβουλίου καθ' ἦν συνεζητηθεὶς ἐπὶ μακρὸν ἡ ὑμετέρα Ἐκθεσις ἐπὶ τῆς κρατούσης εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καταστάσεως καὶ περὶ τῶν ληπτέων προσφόρων μέτρων, ὅχι μόνον πρὸς ἀντιμετώπισιν ταῦτης, ἀλλὰ διὰ τὴν πρόδοσον καὶ περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ Λιμένος Πειραιῶς, τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας.

Τὸ Δ.Σ. τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος ἐκφράζει τὰ συγχαρητήριά του τόσον πρὸς τὴν ὑμετέραν Ἔνωσιν ὅσον καὶ πρὸς τὸν συντάξαντα τὴν ἐνθέματι ἔκθεσιν κ. Θ. ΣΑΡΔΗΝ., συμφωνεῖ δὲ ἀπολύτως πρὸς ἄπαντα τὰ θιγόμενα ἐν αὐτῇ θέματα ἐπὶ προσθέτως δὲ διατυπώνει τὰς ἀπόψεις του ἐπὶ τῶν κατωτέρω εἰδικωτέρων θεμάτων :

α) Θά πρέπει νά δειτιωθή ή καθ' όμοχειρίαν απόδοσης τών ἔργατων τού 'Οργανισμού Λιμένων Πειραιών, διότι αὐτή είναι ή ίδια άπό πολλάν έτῶν, λαμβανομένης υπ' ὄψιν τῆς αὔξησεως τών διατιθέμενών μηχανικών μέσων και έξιπλισμού τού λιμένος.

β) Αναφορικώς μὲ τὸ τιμολόγιον τῶν προσφερομένων ὑπὸ τοῦ ΟΛΓΙ ὑπηρεσιῶν, τὸ ὥποιον διαμορφοῦται μὲ γνήμονα τὰς τα-
υειακάς ἀνάγκας αὐτῷ, δέον ἡ διαμόρφωσις
τού ἐν λόγῳ τιμολογίου να γίνεται μὲ βάσιν
τὰς πράγματι προσφερομένας ὑπηρεσίας ἐν
συναρτήσει μὲ τὰ διεθνῶς κρατοῦντα χωρὶς
να παροράται τὸ κόστος συναφῶν ἐργασιῶν
καθ' ὅλην τὴν 'Ελληνικὴν 'Ἐπικράτειαν.

γ) Νά αξιοπιθεύν τά έν Περάματι Ναυπηγεία (Καρπάγια), τά όποια τό γε νῦν ἔχον ἀπασχολούνται μὲ διάλυσιν πλοίων καὶ εἰς τό ἀπάλλοτρούμενον χώρον νά γίνουν μόνιμοι δεξαμενοί τάν όποιαν τόσην άναγκην ἔχομεν καὶ έκ τῆς ἐλλείψεως τῶν όποιων ἀπόπλλεται διὰ τὴν χώραν μας πολύτιμον συν-
άλλαγμα.

Διὰ τοῦ ἀνωτέρῳ τρόπου παρακάμπτεται καὶ τὸ γνωστὸν προνόμιον τῶν Ναυπηγείων.

Μετά τιμῆς
'Ο Πρόεδρος Ν.Ε.Ε.
ΑΛΚ. ΓΡΑΤΣΟΣ

Πειραιές, 19 Ιουλίου 1976

Διαπνεόμεθα ὑπὸ πολλῶν καὶ σοδαρωτάτων ἀνήσυχιῶν διὰ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ πειραικοῦ λιμένος.

Ἐνδείκνυται ή λῆψις ταχέων καὶ ἀποτελεσματικῶν μέτρων, ὅχι μόνον διὰ τὴν ἀνάσχεσιν τῆς πλημμελούς πορείας τῶν λιμενικῶν λειτουργιῶν, ἀλλὰ διὰ τὴν βελτίσσιν, ἀνάπτυξιν καὶ πρόσδοτον τοῦ πειραικοῦ λιμένος, ἐπιστηματίνοντες, ὅτι τὸ θέμα δὲν εἶναι μόνον πειραιών ἀλλὰ ἔχει καὶ

Συμφωνούντες άπολύτως πρὸς τὰς ἀπόφεις τὰς διατυπουμένας εἰς τὰ ὡς ἄνω ἔγγραφα, ἔχομεν τὴν γνώμην, ὅτι ἡ πράγματι ἐμπειριστατωμένη ἔκθεσις τῆς Δ.Ν.Ε., συνταχθείσα ὑπὸ τοῦ ἐμπειρίου περὶ τὰ λιμενικά θέματα διευθυντοῦ αὐτῆς κ. Θεοδ. Σαρλῆ, δύναται νὰ ἀποτελέσῃ τὴν βάσιν μελέτης καὶ ἀντιμετωπίσεως τῶν πολλαπλῶν προβλημάτων τοῦ πρώτου λιμένος τῆς ύστορας

ΤΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ ΚΑΙ Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥ Ο.Α.Π. κ. Δ. ARBANITH

«Τὰ κοντέινερς καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς» απέτελεσαν τὸ ἀντικείμενον μελέτης ὑπὸ τοῦ εἰσηγητοῦ τοῦ Ο.Α.Π. καὶ ἀντιπρόδρου τοῦ Συνδέουσιν 'Ἐπιστολονομικού Πρωσποτικοῦ τοῦ 'Οργανισμοῦ κ. Δημ. 'Αρβανίτη, τὴν ὁποίαν συνέταξε τὸ 1970, εἰς μίαν περίοδον δηλαδὴ ποὺ ἡ κίνησις κοντέινερς μέσω τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἦτο πολὺ μικρά, ἐνῷ ἡ συμμετοχὴ τῶν κινήσιων εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, δχι εἰς πολὺ μεγάλην ἔκτασιν διαθεδομένην. 'Αν καὶ παρῆλθεν ἔξαστια ἀπὸ τῆς συντάξεως τῆς μελέτης, ἐν τούτοις δὲν στερεῖται ἐπικαιρότητος καὶ εἰδικωτέρου ἐνδιαφέροντος διὰ τὸν πειραιών λιμένα. 'Ο συντάξεως τὴν μελέτην διεῖδε τὸν σημαντικὸν ρόλον, τὸν ὅποιον θὰ διεδραμάτιζε τὸ κοντέινερ εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς καὶ εἰδικώτερον εἰς τὰς μέσω τοῦ λιμένος Πειραιῶς διενεργουμένας τοιάυτας.

Ὦρισμέναι ἀπὸ τὰς διατυπουμένας εἰς τὴν μελέτην προτάσεις καὶ ὑπόδειξεις θὰ δύναντο καὶ σήμερον ὀκόμην νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον συζητήσεως.

«Ο Πειραιεὺς —τονίζει μεταξὺ ἄλλων ὁ συντάξτης τῆς μελέτης— εύρισκεται ἡδη ἐν καθυστερήσει εἰς τὸν τομέα τῶν διὰ κοντέινερς μεταφορῶν. Τοῦτο δημιουργεῖ εἰς αὐτὸν τὴν υποχρέωσιν δι' ἓνα πρόσφορον καὶ ἄμεσον προγραμματισμὸν, εἰς τρόπον ὃστε νὰ δημιουργηθοῦν κατάλληλοι συνθῆκαι ἀνταγωνισμοῦ καὶ πρωτοπορίας. 'Η λεπτομῆρης στάθμισις τῶν προσπτικῶν ἀναπτύξεως τῆς κινήσεως τοῦ τύπου φορτίων (κοντέινερ) διὰ τὴν χώρων μας καὶ γενικώτερον διὰ τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου, ὑποβοηθουμένη ἀπὸ τοὺς ρυθμοὺς τῆς κατὰ κλάδους ἀναπτύξεως ὀλοκλήρου τοῦ χώρου, θὰ δώσῃ τὰ μέτρα διὰ τὸν δραχυχρόνιον καὶ μακροχρόνιον προγραμματισμὸν ἔργων καὶ ἐγκαταστάσεων εἰς τὸν λιμένα.

«Μελλοντικὸς δὲ στόχος καὶ κύριος, τοῦ προγραμματισμοῦ (δραχυχρόνιον), ὀφείλει νὰ είναι ἀναντιρρήτως ἡ σύνδεσις τοῦ λιμένος μὲ τὴν βιομηχανίαν, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ τὸ ἀμετακίνητον βάθρον πάσης πολιτικῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως.

«Εἰδικὴ δύως πρόβλεψις (κατὰ τὸν δραχυχρόνιον προγραμματισμὸν), δέον νὰ γίνῃ ὡς πρὸς τὰς παγίας ἐπενδύσεις, ὃστε νὰ ἐπιτευχθοῦν αὐταὶ μὲ τὸ χαμηλότερον δυνατὸν κόστος, ἐπὶ τὴν προσπτικὴ ὅτι ὁ χώρος τοῦ μελλοντικοῦ κέντρου μεταφορῶν θὰ μετατεθῇ εἰς ἔτερον σημεῖον καὶ εἰδικῶς εἰς τὴν περιοχὴν 'Ελευσίνος - Μεγάρων, ὑπὲρ τῆς ὁποίας συνηγορούν ἀπασπαι αἱ ἀπαιτούμεναι προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἀντικειμενικῶν σκοπῶν.

«Ἐτεροὶ σοβαροὶ λόγοι, συνηγοροῦντες ὡς πρὸς τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ κέντρου μεταφορῶν εἰς τὴν ἀνωτέρω περιοχὴν εἴναι:

—'Η ἐγκατεστημένη ἐκεὶ μεγάλη ισχὺς τοῦ βιομηχανικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας, μὲ

τὸ ὅποιον δέον νὰ συνδεθῇ διὰ τὴν παροχὴν δυνατοτήτων ἀνταγωνισμοῦ καὶ ἐπεκτάσεως του. 'Η σύνδεσις καὶ ἡ παροχὴ ὑπηρεσιῶν τῶν λιμένων πρὸς τὰς βιομηχανίας ἀποτελεῖ, διεθνῶς, βασικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν αἰτιολόγησιν πάσης προγραμματισμένης λιμενικῆς ἐπενδύσεως.

—'Η περιοχὴ διαθέτει ἐκτεταμένους, φυσικῶς προστατευμένους, θαλασσίους χώρους, προσφέρεται δὲ ἀρισταὶ καὶ διὰ τὴν ἀπόκτησιν μεγάλων ἔκτασεων ἡράς εἰς χαμηλάς, σχετικῶς, τιμάς.

—Τεμνομένη ὑπὸ τῆς ἑθνικῆς ὁδοῦ καὶ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς δύναται νὰ καταστῇ βασικὸς συγκοινωνιακὸς κόμβος, ἐπὶ έθνικῆς καλίμακος.

—Εἰς τὸν αὐτὸν χώρον λειτουργεῖ ἀεροδρόμιον, συμπληρουμένου οὕτω τοῦ κύκλου τῶν μεταφορικῶν μέσων καὶ διὰ τοῦ ἀεροπλάνου.

—'Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς εἶναι ὑποχρεωμένος τὸσον δι' ἴδιουν συμφέρον, ὅσον καὶ διὰ τὸ συμφέρον τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας, νὰ διεκδικήσῃ τὰς δυνατότητας κυριαρχίας διὰ τῆς δημιουργίας ἐνὸς διηπειρωτικοῦ κέντρου μεταφορῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου. 'Ἐπι τοῦ σημείου τούτου, νὰ ἀνταγωνισταί μας ἐμφανίζονται οἱ ιταλικοὶ λιμένες τῆς Γένοβας καὶ τῆς Νεαπόλεως. 'Υπάρχουν

πρὸς τὴν πλευράν των τὰ πλεονεκτήματα τοῦ μεγάλου ὄγκου τῶν δι' αὐτοὺς προοριζομένων μεταφορῶν. 'Ο λιμὴν τῆς Γένοβας ὅμως, μειονεκτεῖ, λόγω θέσεως, ἔναντι τῶν τῆς Νεαπόλεως καὶ τοῦ Πειραιῶς, οἱ ὅποιοι συγκεντρώνουν τὰ αὐτά περίπου πλεονεκτήματα ὡς διαμετακομιστικά κέντρα διὰ τοὺς λιμένες τῆς Κεντρικῆς καὶ 'Ανατολικῆς Μεσογείου.

—'Ως πρὸς τὰς προσπτικὰς ἀναπτύξεως τῶν διηπειρωτικῶν, διὰ κοντέινερς, μεταφορῶν εἰς τὸν μεσογειακὸν χῶρον, αὗται στηρίζονται εἰς τὸ ἀναμενόμενον νὰ πραγματοποιηθῇ διοικητικοὶ ἄλματα ὑπὸ τῶν ἐναποτύξεις πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν τῆς περιοχῆς αὐτῆς.

—'Ο λιμὴν ἔκφεύγων οὕτω ἀπὸ τὴν στενότητα τῶν ὄρίων του, ἐντὸς τῶν ὅποιων μετὰ ἄγχους ἡδυνήθη νὰ ἔχυτηρετήσῃ μέχρι σήμερον, τὰς παραδοσιακὰς μορφὰς τῶν μεταφορῶν, θά ἐπιπληρώσῃ ταυτοχρόνως μίαν ἀπὸ τὰς βασικὰς ἀρμοδιότητάς του, προσφέροντας ἀνταγωνιστικόν, ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, κόστος διὰ τὰς μεταφορὰς τῆς βιομηχανίας.

Καὶ ὁ κ. 'Αρβανίτης καταλήγει :

«Προσωπικῶς πιστεύουμε, ὅτι ἐὰν δὲν καλύψουμε τὴν ἡδη σημειωθεῖσαν καθυστέρησιν ὡς πρὸς τὴν προσαρμογὴν μας εἰς τὰ σύγχρονα συστήματα μεταφορῶν καὶ δὲν διευρύνουμε ταχέως τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος πρὸς 'Ελευσίνα - Μέγαρα, ὁ λιμὴν θὰ καταστῇ παραδοσιακὸς σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου, ὑπηρετῶν περιωρισμένους τομεῖς τοῦ ἐμπορίου, ἡ δὲ ἐθνικὴ Οἰκονομία, ἐκ τῆς καθυστερήσεως αὐτῆς, θὰ ἔχῃ ὑποστῆσιν σοβαρώτατον πλήγμα».

ΑΝΑΔΙΑΤΑΞΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π. ἐνέκρινε τὴν τροποποίησιν τῆς διατάξεως τῶν ἔργων τοῦ γενικοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου τοῦ μείζονος λιμένος Πειραιῶς εἰς τὴν μεταξὺ Κερατσίνου καὶ Περάματος ἀκτὴν, συμφωνῶς πρὸς συνταχθὲν ὑπὸ τῆς ὑπερεσίας, τὴν συνεργασίαν καὶ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Ο.Α.Π. καθηγητοῦ κ. Δημ. Πίππα, σχέδιον.

Εἰς τὸ σχέδιον αὐτὸν ἀνέφερθε ὁ κ. Πίππας, εἰς ὅμιλίαν του, τὴν ὁποίαν ἔδωσεν εἰς τὸ Εύγενίδειον 'Ιδρυμα, εἰς τὰ πλαίσια τῆς Ναυτικῆς 'Εβδομάδος καὶ διὰ τὸ ὅποιον ἔγραψαν σχετικῶς τὰ «Ν. Χ.» εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Ιουλίου.

Τὸ νέον σχέδιον καθορίζει τὸ σχῆμα τοῦ προβλήτου τῆς βάσεως ἔξυπηρετήσεως τῶν κινητοφόρων πλοίων τραπεζοειδές. 'Ο ἀνατολικὸς κρηπιδότοιχος τοῦ προβλήτου θὰ ἔχῃ μῆκος 800 μέτρων, ἔχει δὲ χαραχθῆ παραλλήλως καὶ εἰς ἀπόστασιν 180 μέτρων ἐκ τοῦ δυτικοῦ κρηπιδότοιχου τοῦ προβλήτου Κερατούρυου. 'Ο μετωπικὸς κρηπιδότοιχος θὰ είναι παράλληλος πρὸς τὴν ἀκτὴν καὶ ἔχῃ μῆκος 400 μέτρων, ἐνῷ ὁ δυτικὸς κρηπιδότοιχος θὰ είναι πλάγιος καὶ θᾶ

εῖναι μῆκος 1.020 μέτρων περίπου.

Διὰ τῆς νέας διατάξεως τῶν ἔργων θὰ σηματίσθῃ, διὰ τὰς προσχώσεων τοῦ θαλασσίου χώρου, χερσαία ἐπιφάνεια ἐμβαδοῦ 650.000 τετρ. μέτρων καὶ συνολικὸν μῆκος κρηπιδοτίχων 2.200 μέτρων.

Τὰ σχέδια σαθεῖσα βάσις δύναται νὰ ἔχυτηρετήσῃ τὴν πλεύρισιν 6 - 7 κιβωτοφόρων πλοίων, ἡ δὲ ικανότης αὐτῆς εἰς διακίνησην ὀναμίκτων ἐμπορευμάτων τίων 20 καὶ 40 τόνων, δύναται νὰ ὑπερβῇ ἐπησίως τὰ 400.000 κιβώτια, διὰ τῶν διακινηθοῦν τούλαχιστον 5.500.000 τόνων οι οικονομικοὶ αὐτῆς της νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου, ἐκτὸς τοῦ ὅποιον διακίνησην τούλαχιστον 5.500.000 τόνων οι οικονομικοὶ αὐτῆς της νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου.

Τὸ νέον σχέδιον προβλήτου τῆς νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου, ἐκτὸς τοῦ ὅποιον διακίνησην τούλαχιστον 5.500.000 τόνων οι οικονομικοὶ αὐτῆς της νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου, προστίθεται διακίνηση τούλαχιστον 5.500.000 τόνων οι οικονομικοὶ αὐτῆς της νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου.

Τὸ νέον σχέδιον προβλήτου τῆς νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου, προστίθεται διακίνηση τούλαχιστον 5.500.000 τόνων οι οικονομικοὶ αὐτῆς της νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου.

Τὸ νέον σχέδιον προβλήτου τῆς νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου, προστίθεται διακίνηση τούλαχιστον 5.500.000 τόνων οι οικονομικοὶ αὐτῆς της νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου.

Τὸ νέον σχέδιον προβλήτου τῆς νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου, προστίθεται διακίνηση τούλαχιστον 5.500.000 τόνων οι οικονομικοὶ αὐτῆς της νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου.

Τὸ νέον σχέδιον προβλήτου τῆς νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου, προστίθεται διακίνηση τούλαχιστον 5.500.000 τόνων οι οικονομικοὶ αὐτῆς της νέας διατάξεως τοῦ προβλήτου.

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

ΕΚΜΙΣΘΩΣΙΣ ΧΩΡΩΝ

Ο Ο.Λ.Π. ένέκρινε την έκμισθωση χώρων του, διά τά έτη 1975 και 1976, εις:

α) Αφούς Καραγέωργη, χερσαίου 5.472 τετρ. μέτρων, μὲ μέτωπον θαλάσσης 54 μ., έναντι έπιπον μισθώματος 355.320 δρχ.

β) Ν. Παπαστεφάνου, χερσαίου 5.120 τετραγωνικών μέτρων, μὲ μέτωπον θαλάσσης 40 μέτρων, έναντι έπιπον μισθώματος 327.200 δρχ.

γ) Αφούς Σπηλιοπούλου, χερσαίου 597 τετρ. μέτρων, μὲ μέτωπον θαλάσσης 15 μέτρων, έναντι μισθώματος 43.320 δρχ. έτησίως.

Ο 'Οργανισμός δύναται νὰ λύῃ τὴν σύμβασιν παραχωρήσεως, διὰ μονομερούς ανακλήσεως τῆς παραχωρήσεως καὶ πρὸ τῆς λήξεως τοῦ καθορίζομένου χρόνου εἰς περίπτωσιν παραβάσεως ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων οἰσασθήποτε δρου τῆς συμβάσεως καὶ ἐφ' ὅσον προκύψῃ ἀνάγκη τοῦ χώρου δι'. Εαυτὸν ἡ διὰ τὸ δημόσιον, ὡς καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν ἐκτελέσεως οἰωνήποτε ιδίων αὐτοῦ ἔργων, ἀνευ οὐδενὸς δικαιώματος τῶν συμβαλλομένων πρὸς ἀποζημίωσίν των.

Εἰς τὰς ἐπομένας, πλὴν τῆς πρώτης, περίπτωσει, ἡ λύσις τῆς συμβάσεως γίνεται κατόπιν ἐγγράφου εἰδοποίησεως καὶ μετά πάροδον ἐνός μηνὸς ἀπὸ ταύτης.

Οι συμβαλλόμενοι ὑποχρεούνται νὰ κάνουν καλήν χρῆσιν τοῦ χώρου, μὴ δυνάμενοι νὰ μεταβάλουν τὴν φύσιν καὶ τὴν κατάστασιν τούτου, νὰ διατηροῦν δὲ τούτον εἰς καλὴν κατάστασιν, εὐθυνόμενοι διὰ πᾶσαν βλάσην ἡ φθοράν, πέραν ἔκεινης, ἡ οποία θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν συνήθη χρῆσιν.

Οι συμβαλλόμενοι ὑποχρεούνται νὰ ἐπιλαμβάνωνται ἔγκαίρως τοῦ ἐλέγχου τῆς συντηρήσεως καὶ ἀποκαταστάσεως, διπλάναις των, οἰσασθήποτε ζημίας, προκαλούμενής ἐξ οἰσασθήποτε αἵτιας, ἔνεκα τῆς οποίας παρακλωνεται ἡ χρῆσις τοῦ χώρου ἡ ἐπαπειλεῖται ἀτύχημα.

Ἡ ὑπεκμίσθωσις ὡς καὶ ἡ παραχώρησις μέρους ἡ διὰ τῆς χρῆσεως τοῦ χώρου μετὰ ἡ ἀνευ ἀνταλλάγματος, ἀπαγορεύεται.

ΤΟ Δ)Π «ΠΑΝΤΕΛΗΣ»

Ἡ ὑπόθεσις τοῦ δ)π «Παντελῆς» φαίνεται ὅτι πάρινε τέλος διὰ τὸν Ο.Λ.Π. μὲ ὄπωσθήποτε σημαντικὴν ζημίαν δι'. αὐτὸν, ἀφοῦ, ὅπως είναι γνωστόν, τὸ ἐκπλειστρίσασμα, ἐκ 3 ἑκατ. δραχμῶν ἐκλήθη, μετὰ ἀπὸ σφάλμα τῆς ὑπηρεσίας του, νὰ πληρώσῃ ὁ 'Οργανισμός.

Ἡδη ὁ Ο.Λ.Π., ἀφοῦ ἔξήτασε καὶ τὴν περίπτωσιν τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ἐν ἡμιβυθίσει εἰς Ἀμερικάνικο Σαλαμίνος σκάφους ὡς πλοίου, κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐκποίησεως του, κατόπιν πλειοδοτικοῦ διαγωνισμοῦ, εἰς οῖσαν κατάστασιν εὐρίσκεται σήμερον τούτῳ.

Ο ΑΙΓΑΙΑΛΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Ἐξ ἀφορμῆς διαμαρτυρίας τοῦ Συνδέσμου 'Ιδιοκτητῶν καὶ Εργοδότων Ναυτιγών Περάματος περὶ τοῦ τρόπου τῆς παραχώρησεως ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. αἴγιαλοῦ εἰς τρίτους ὁ 'Οργανισμός ὑποστηρίζει, ὅτι τὰ προ-

βαλλόμενα ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ Συνδέσμου εἶναι ἀνεδαφικά, ὡς ἀνακριβῆ.

Δεῦ δημιουργεῖται ἔθιμικὸν δίκαιον ἐκ τῆς ἐπὶ σειράν ἐτῶν χρήσεως ὑπὸ ιδιωτῶν τοῦ αἴγιαλοῦ, ὑποστηρίζει, καὶ ὅτι, ἐν προκειμένῳ δὲ 'Οργανισμὸς δὲν αὐθαιρεῖ, ἀλλὰ ἐπιδιώκει τὴν διὰ νομίμων μέσων ἀποτροπήν αὐθαιρέτου καταλήψεως ὑπὸ ιδιωτοῦ χώρου τοῦ αἴγιαλοῦ.

ΕΥΝΟ·Ι·ΚΟΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΝ

Ο Ο.Λ.Π. καθιέρωσεν ἑκπτωσιν ἐκ 15% ἐπὶ τοῦ ισχύοντος τιμολογίου διὰ μεταφορώσεις ἐμπορευματοκιβώτων διὰ προκυμαίας.

Τὸ μέτρον τοῦτο ἐντάσσεται εἰς τὴν ἐπιδιώξιν τῆς διοικήσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ νὰ προσελκύσῃ μεγαλυτέραν διαμετακομιστικὴν κίνησιν ἐμπορευματοκιβώτων.

'Εν τῷ μεταξὺ τὸ ναυτικὸν πρακτορεῖον «Ελλαστήρ», ἔγνωστοποίσεν εἰς τὸν 'Οργανισμὸν δι'. ἡ ἐταιρία ZIM τοῦ Ισραήλ μελετᾷ τὴν διακίνησιν, μέσω τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἐμπορευματοκιβώτων, προελεύσων καὶ προσφεύσοντες ἔξωτερικοῦ, εἰς ἀριθμόν, ὑπολογιζόμενον εἰς 120 - 150 κοντέινερς κατὰ μῆνα, μὲ προσπτικὴν περαιτέρω αὔξησεως τοῦ ἀριθμοῦ.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Συμπληρωματικὴν πίστωσιν 20 ἑκατομ. δρχ. ἐνέκρινεν ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν κατασκευὴν προβλήτος εἰς Πέραμα, μεταξὺ τῶν ἐγκαταστάσεων Σέλλα καὶ ΕΛΒΥΝ. 'Αρχικῶς ἐνέκριθη πίστωσις 80 ἑκατ. δρχ. διὰ τὴν δημοπράτησιν τοῦ ἔργου, πλὴν ὅμως, λόγῳ τοῦ

ὅτι αἱ τιμαὶ τοῦ τιμολογίου ἦσαν χαμηλαὶ, οὐδεὶς προσήλθεν εἰς τὸν προκηρυχθέντα διαγωνισμὸν διὰ νὰ καταθέσῃ προσφοράν.

● 'Εργασίας ἐπιστρώσεως τιμήματος χώρου, ὅπου διακινοῦνται ἐμπορευματοκιβώτια θὰ ἐκτελέσῃ ὁ Ο.Λ.Π., κατόπιν διαγωνισμοῦ.

● 'Ενεκρίθη ἡ μελέτη διὰ τὴν κατασκευὴν δάσεων κλπ. θεμελιώσεως τροχιών γερανῶν καὶ γερανογεφύρας, ὡς καὶ ἐγκαταστάσεων τροχιών γραμμῶν ρευματοληψίας εἰς διαφόρους περιοχάς.

● 'Απερρίθη ἑνστασὶς τοῦ ναυτικοῦ γραφείου Dileschip Co. Ltd κατ' ἀποφάσεως τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τῆς ὅποιας εἶχον καταλογισθῆ δικαιώματα μᾶς ἡμέρας προγραμματισθέντος καὶ μῇ πραγματοποιηθέντος δεξαμενισμοῦ, ἐνώ ἐγένετο δεκτὴ ἑνστασὶς τοῦ ίδιου γραφείου κατ' ἀποφάσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ δι'. ἡς ἔχει δικαιώματα δεξαμενισμοῦ, προσηγένεντα κατὰ 100%, λόγω παραμονῆς σκάφους του εἰς τὴν δεξαμενήν διὰ δευτέραν καὶ τρίτην ἡμέραν, πέραν τῆς δηλωθείσης καὶ ἐγκριθείσης μιᾶς ἡμέρας.

● Ο Ο.Λ.Π. θὰ κατεδαφίσῃ τὰ ἐτοιμόρροπα κτίσματα πρώτης πόλεως της Ρετσίνας καὶ κτίσματα παλαιού ζυγιστηρίου καὶ ἐλεγκτηρίου.

● Κεκλιμένον ἐπίπεδον, πλάτους 15 μέτρων, θὰ κατασκευάσῃ ὁ Ο.Λ.Π. πρὸς διευκόλυνσιν τῆς φορτοεκφορτώσεως ὀχηματαγωγῶν τῆς κατηγορίας ρό - ρό, κομιζόντων ἐμπορευματοκιβώτια.

● Κονδύλια ύψους 9.221.000 δρχ. ἐνέκρινε τελευτών τὸ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν πληρωμὴν ἐκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα ἔργων.

Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΙΣ Β.Α. ΑΚΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

P. O. Box 399 Boston, Mass. 02101

Phone (617) 426.3143 - Telex 940283 - Cable PARALIA

FOR YOUR ECONOMICAL AND EFFICIENT REPRESENTATION THROUGHOUT

THE SHADED (Paralia) COAST.

WE ALSO PROVIDE & ARRANGE

SHIP SUPPLIES

HULL & CARGO SURVEYS

STEVEDORING

DELIVERY/REDELIVERY

CREW CHANGES

REPAIRS

BUNKERING

(MASS)

(CONN)

NEW YORK

**ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

V.W. - FORD - FIAT - OPEL

«ΑΤΤΙΚΗ»

'Αδμήτου 36 - Πλατεία 'Αττικής
Τηλ. 8834521 - 8834159
'Ημερησίως - 'Εβδομαδιαίως - Μηνιαίως
Τιμαὶ Λογικαὶ

- tradition in repairs
- experience
- up to date technology

The NAFSI repairing yard at Perama which last year served 234 ships, 4.758.000 tons dwt, is the centre of a series of interconnected activities, all aiming at the complete coverage of the most complex and sophisticated needs of the ship.



NAFSI s.a.



Perama Repair Base / Piraeus
Phones: 4410.320, 4410.620, 4410.720
Telex : 21-3344 NFI GR



Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΞΗΓΗΣΗ

νίκας και σχετικά άλλα. Ήπης νά είναι ακατότοποι: οι διαν ρυχές με τις περί πλανήτου APH περιγραφές, δομικών διζόνων και στυγμή άπο πολλά περίεργα άλλα επιτεύγματα, ποιοι θελήσουν τον νοῦ του άνθρωπού. Καὶ ἐπιδή δὲ λέγος περὶ τοῦ Κυπριακοῦ Θεομυεντολοίου «ΚΡΕΤΑΝ ΣΤΑΡ», καλὸς θά είναι: νά ποδις τι προβλέπεται νά ἔχῃ σχετικά με τις τηλεπικοινωνίες του. Τι μηχανήματα δηλαδή προβλέπονται: νά ἔχῃ τις αὐτόν άκριδες το σκοπό;

- 1) Σταθερός άσυρμάτου χαρηλών συγχοντήτων, Ιεραρχός για την Επικοινωνία τη λιγότερο σε πεντακόσια μίλια.
- 2) Σταθερός άσυρμάτου θύφλων συγχοντήτων, Ιεραρχός για την ΗΠΑΤΡΟΣΜΙΟ Επικοινωνίας. Και οι δύο γύρις έγκριτασταις τροφοδοτούνται με σάνη γέλαστη συγχονίαν.

ρεμάτια γλεγκάριομάχουν.

3) Σταθμός ξενοδόχων δογμητικής συσκευής χαρημάτων συγνοτήσων, έκανδην γιὰ ἀνταπόκριση τουλάχιστον, διακοσίων μιλίων, τροφοδοτούμενογια μὲ γλεγκάριος συσκευαστές.

Οι άνωτέρω έγκαταστάσεις είναι: οποιχρετικές. "Ομος, ζλα τά σύγχρονα πλοία, πάσης κατηγορίας, έχουν έπι πλέον:

1) Ασύρικτο τηλέφωνο, χαμηλόν και υψηλόν συγνοήτων, ποι προσφέρει: έπικοινωνία σε πολλές γλώσσες μελίνων άποστάσεις. Τροφοδοτείται: με ήλεκτρομηχανές.

2) Τό δέξιοισθαικαστο, στὴν ἐποχῇ μας, τηλέφωνο, πολὺ νῦφηλον συγνοήτων, τὸ γυναῖκας ὡς ΒΙ - ΕΙΤΣ - ΕΦ (VHF) εὐδοκεστάτην χρήσεως καὶ τροφοδοτούμενο εἴτε μὲ φλεκτρομηχανῆ εἴτε μὲ συστορευτάς ήλεκτρικούς. Τοῦτο δημιο περιορίζεται, σὲ ἀκτινοδολίξ δχ: μεγαλυτέρᾳ τῶν ἑκατὸ μιλίον.

"Ανακεφαλαιώνουμε λέγοντας ότι σε δεξιευόμενο τύπο «ΚΡΕΤΑΝ ΣΤΑΡ», μὲ γωρητικότητα πάνω ἀπὸ εἶναι γιλιάδες τόνους, διποσθήποτε ιπάρχουν κάτιος οι πέντε περιγραφήσιες ἔγκυταστάσεις. Όστε, μιὰ ξεκρέμαση πληροφορία περὶ θλάψης ήλεκτρομηχανῶν καὶ ζωριάτων, ἃς μὴν γίνεται σεβαρὰ δευτή. Κάτι: ἄλλο πρέπει νὰ οπάρχῃ. Αὐτὸς δὲ τὸ ἄλλο, προσφέρεται, ζητεῖς ἀπὸ τὸ χαμένο πλοίο, ζητεῖς ἀπὸ τοὺς υψηλωτὰς τοῦ σίτου ἀπὸ τοὺς πλαισιοπήτες τοῦ. Μές γνωστοποιεῖται ἀπὸ άνακοινωση τοῦ δικοῦ μας «Ποντιγέσιου Ναυτιλίας, δικαίωνοθυντας: τὰ δύναμις τῶν χαμένων μας ναυτικῶν:

— Ουτός οι "Ελλήνες και θεοκρατίας οι άλλοι πάπαί...
Αναχέρονται και ειδικότητας μαζί μὲ τὸ δικαιούμενον. Καὶ μαθίνουμε γιὰ τέσσερα

ρες ξένωματικούς κακτερώματος, τρεῖς μηχανικούς; καὶ ἔνα τροφοδότη. Οὗτος δὲ φλεγτρολόγος, σύτε δὲ καινωματιστής των καχίνων νὰ είναι: 'Ελληνας. 'Αλλοδαποί είναι. Τόρος, τι αὐτοί λαθαρικοί είναι: αδτοί, δὲν είναι: δύσκολο νὰ καταλάβουμε. Είναι: ικετῶν: ποὺ δικατάλληλοι: καὶ ταῦτα κάτιτα τῆς πατρίδας τους, ειναιδα ἀναζητοῦνται καὶ ειδολάδιται προσλαμβάνονται: καὶ υποτολογούνται: στὰ 'Ελληνικά, τὰ Κυπριακά καὶ τὰ Διάφορα ἄλλα πλεῖστα διαφέροντα μὲν αγαπητούν ἀλλὰ 'Ελλήνης καὶ θεὸν μηφερόντων. 'Ωστε, ίσοδὲ προχριστική ἐξήγησις καὶ ἡ προχριστικὴ ἀποκάλυψις τοῦ μυστηρίου πεστοῖς τύγχανες τοῦ Κυπριακοῦ δειχμανοπλοῖου 'ΚΡΕΤΑΝΟΣ ΣΤΑΡΑ' καὶ αὖτε τίνος αὖτε δικαῖος 'Ελλή-

γενν μετά τῶν διακονητῶν ἀλλούσιαπέντ

Κακά τὰ φέματα. Δέν είναι μόνο τὸ χειριστήριο, τὸ τηλεφόνημα καὶ τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου, στὰ καλήκοντα καὶ στὴν προσοχὴν τοῦ Ρωποτηλεγραφητοῦ. Είναι, πρὸ πάντων, ἡ συντήρησις, ἡ διατήρησις καὶ ἡ εἰς πάναν στηγμῆν καλὴ κατάστασις τῶν μηχανημάτων του. "Οταν οἱ ἡλεκτρικές του ἐγκαταστάσεις μπουκάσουν ἀπὸ σκουριά καὶ μούχλα, διαν οἱ ἡλεκτρικοὶ συστηματές των παραλόστων καὶ ἀχρήστευθεν, διαν κάθε βοηθητικό του ὅργανο καὶ ἔργαλειο κατατάσσεται ἀγράπτο, τότε θλαστήσαται. Είναι ὁ στρατιώτης μὲ τὸ σκουριαζόμενό δύπλο καὶ τὰ νοτιομένα φυσιγγιά σαν ἔκφνιασθη μὲ τὴν ἔχθρικὴν ἐπίθεσην. Είναι: ὁ ἀγρότης μὲ τὸ δραπετεῖο δέδο του στὴν θρά της σπαρδεῖ. Είναι: τὸ τραματισμένο ἀλόγο στὸ ξεκίνημα τῆς Ἱπποδρομίας.

Πλούτος χωρίς άσυρματιστή και δίχως ηλεκτρολόγο έμφανεται το «**KRETAN STAP**». Και αυτό μες φθάνει. Αύτο το γάιδ ζέλα μας πληρωφορεί και γιαδί ζέλα μας δίνει την έκπρεψη. Δέν χρειάζονται άλλες πληρωφορίες.

Όπτε "Ελληνες νωτικοί" πληρώνουν γιά μιά άνδρα φορά τό δράμα τού Ειρηνικού Όχεανος. Αύτοι δε δεν θα είναι και οι τελευταίοι. Οι δράματα αύτων κατέστησαν τού "ΚΡΕΤΑΝ ΣΤΑΡΣ" θα είναι και τό τελευταίο. Θα συνεχίζονται δε συνεχίζεται και η αποδοχή μας σε δυο παράδεις και ξενήγηγτα και άδιόρθωτα άλλα συνεχίζονται: γύρω από τά 'Ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία, τού δευτέρου ήμισος, τού είναι στον αιώνα.

Ένακτο είναι: τὸ θέμα καὶ γιλιστιπομένο. Τὸ ἀνέγεται: δέδειξις ὁ ἐργοδοτηνὸς μας κόσμος, μᾶς καὶ γίνεται ἡ δουλειά του. Είτε μὲν ἡμεδαπός εἴτε μὲν ἀλλοδαπός γίνεται τὸ ταῦται, ὃ κυνός ἡ ποιεῖσθαι εἰπεῖται. Καὶ τὸν τυχόν προ-
κύψεις Ἐγγύα, καθιεστέρησην ἡ ἄλλη ἀνομαλία, ἡ ἀσφάλεια δὲν προσάλλει: θέματα. "Ολα δηλα-
λά, σλα καλά μαζί και μὲ σχετικὰ οἰκονομικὰ μισθολόγια. "Αν δὲ κάποια φορά και κάποια
καρδιά, ἀντὶ σέρματος πλει σερματίση σὲ κά-
ποιο δυνά, συμπαρασύροντας δικών ἡμεδαπός και δεκκοκτήν ἀλλοδαπός, αὐτὸς ἀποτελεῖ μᾶς
ἄλλην ιστορίαν για τὴν ὑποία κανεὶς δὲν εδύ-
νεται. Εδύνεται νὴ κακοκαρία, η τόχη και
ἡ... μερά τῶν θυμάτων. Εδύνεται: ἀκόμη
και οι νυκτοὶ τῆς πρώτης νωτικῆς χρόνης
τοῦ Κόσμου πού μὲν μεσουράνηται τῆς Νωτικῆς
τους, γυρίζουν τιμόνι δεκκοκτή μοίρας, ἀνα-
γνωστές τεριανά ἄλλα ἐπαγγελματα και βι-
οπορισμοί ἔχον ἀπὸ τὰ συγχρονικέντα τὰ καρά-
δια μας.

Συμπέρασμα: Χρόνων πολλών, αιώνων πολλών ή 'Ελληνική Ναυτιλία. Καράδια άλλοτε μὲ πανι καὶ ἄλλοτε μὲ τις πρωτόγονες ἀναιρετικές καὶ πρωτόγονα μέσα τηλεπικονιωνίας, έτοις περιστατικά σάν οὗ' ώθε τοῦ «ΚΡΕΤΑΝ ΣΤΑΡ», ἀνόπαριτα. 'Υπαρκτὸς δημος τόρο, ἐπου μαζὶ μὲ τὰ σύμφωνα τῶν συμμετερινῶν τηλεπικονιωνῶν συμπλέκονται καὶ ἔκεινος τοῦ δορυφόρου ΑΡΗΣ. Γιατὶ δραγε; 'Επωναλαμβάνον: Τῷρ εἴηγγον τὴν προσφέρει τὸ 'Ελληνικὸν 'Υπουργεῖο τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, μὲ τὰ ὄντακτα καὶ τὶς εἰδικότητες τῶν χαριένων Ελλήνων ἄλλα καὶ ξένους ναυτικῶν.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

118, ALKIVIADOU STR.
PIRAEUS. 39

TEL. 4110328

TELEX 21-2420 TTCO

CABLES "GREGOSLAW"

Θρῦλοι, ἱστορία καὶ θεσμοὶ τῆς Ναυτιλίας

γράφει ὁ κ. Ε. Ἀθηναῖος

EAN EINAI μίας τάξης ἐργαλειόν τον ή δύοή
ἕχει παράδοση: δηλ. μόνον στις συνήθειας της
ἐργασίας της ἀλλά και στις κοινωνικές και
θρησκευτικές ἀκόμη συνήθειας είναι: οι νυκτι-
κορητοί.

Πολλά θύμια όπ' την αρχαίαν ἐποχήν πέρασαν στην νεώτερη μὲ λίγες ή πολλές παραλλαγές. "Άλλες πάλι: Θρησκευτικές πεπονιθήσεις τῆς ἐποχῆς τῆς εἰδωλολατρείας προσφερόμενες στο γριπτικόνδιπλόν έναν ἄλλες δύο δράκους κοντά συγκειται καὶ εξαρτητακαν. "Ετοι ὁ προστάτης Θεὸς ἀστρογένεις Ποσειδῶνος ἔγινε "Άγιος Νικόλαος. Θυσίες στὸν Ποσειδῶνα οἱ παλαιοὶ ετὶς δύσκολες στιγμαῖς, τάμια τὸν "Άγιο Νικόλαον οἱ νεωτέροι στὴν τρικυμίαν. "Ομοίως φροτείνουν δύο βασιλικοὺς θρησκευτικοὺς αὐτὸν μέντοι θρησκευτικούς.

ειμική οντοτητική ερεύνα στην γενική του φρεγάτη.
Από το πολύ παλιό διάδικτο της περιηγήσεως τού
τοῦ "Αναχάρσιδος μεταφέρουμε ένα θέμα τῶν
ἀρχαίων Ἑλλήνων ναυτικῶν, ένα τόπο λατρεί-
ας πρὸς τὸν ἄλλο προστάτη Θεό Απόλλωνα,
τὸν ὅποιον φεύγοντες καὶ μάθον νὰ τὸν ἐξιλεωθ-
οῦν οἱ τρόπο μάτε νὰ τοὺς προσφέρῃ ἥπιγχ
ταξίδια.

Ἔτοι διγενεῖται ὁ Ἀνάγκηρος; Οὐδὲ ἀναγκωροῦνται ἀπὸ τὴν Ἀμφρακεία γιὰ τὴν Ναύπακτο, πολὺ ικισμένη στὸν Κριοτόπον Κόλπον ἐπέδηνος ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ ἀναγκωρήσαν γιὰ τὰ Λευκάδα ἀπὸ τὴν ἀποικία συνήθεος τὰ μικρότερα πλοῖα μετεφέροντα στὰ γέρια ἀπὸ τοὺς ναῦτας πάνω ἀπὸ τὸ στενὸ ισθμὸ της. Οὐμώς τὸ δικό τους πλοῖο μεγαλύτερο ἀπεράσπισαν νὰ παραπλεύσουν τὰ δυτικά παρθένα τῆς Λευκάδας ὅταν, σὲ ἔνα σκηνικό ὑψηλῷ τῆς ἀπόκρυφης ἀκτῆς ἡ τανάκισμένος ἔνως μεγαλύπτετος ναῦς τοῦ Ἀπόλλωνος. Τὴν ἐποχὴ αὐτὴν ἐκπονοῦσες πλοῖα ἀπὸ δῆλη τὴν Ἐλλάδαν κατέπλευσαν γιὰ νὰ τιμήσουν τὸ Θεό του Φωτὸς καὶ τοῦ Ἡλίου. Τὸ θεαματικὸν ἄξονο νὰ ἐμπιενθεῖ τὸ μαγαλύτερο τρόπῳ γράφει ὁ περιγγητής. Οἱ ναῦτες εἰς τὰ πλοῖα ποὺ συγχράτεικαν ἡμικύκλιο ἐπεστῶν στὰ γόνατά καὶ προσκυνοῦσαν ἀπὸ μικρού, ἐνώ πάνω στὴν κορυφὴ τῆς ἀπόκρυφης ακτῆς τοῦ ἑρώικου ὃ ναῦς, προστευμάτεο μιᾶς παισίσγυν ἀνθρωποθύεια.

Γι' αντί τὴν θυσία οἱ νεκτικοὶ τῆς περιοχῆς διάλεγαν κάποιο πρόσωπο καταδίκασμένο καὶ ἀφοῦ τοῦ ἔθενται στὸ σύμπλοκο του φιερᾶ καὶ πουλήσει για νὰ ἐπιβρεχθύνουν τὴν πτώση: τοι τὸν

πέτεγχαν ἀπὸ τὴν κορυφὴ τῆς ἀκτῆς στὴν θάλασσα. Ἐάν οὖσα ἡπί¹ αὐτὴ τὴν πτώσιν πράγματα σπάνια τὸ ἔμμριζεν για πάντα ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῆς Λευκάδος. Αὐτὴ η θύσια ἤταν γνωστή² ὡς πιθηκαὶ τῆς Λευκάδος καὶ θεωρεῖτο³ κατ’ ἔκοψην νωτικό δέμαιο ποὺ πραγματοποιεῖτο γιὰ τὸν ἐξιλεκτικὸν τοῦ Ἀπόλλωνος ἄλλα καὶ στοὺς μεταγενέστερους γράφους ἐπανερχόμενα καὶ ἄλλες δοξαίες οἱ δηοίες θυμισθόργανα σύγχυοι: ὡς πρὸς τὴν προσέλευσον καὶ σκοπιμότητα τοῦ ἔμμριζεν.

ΑΛΛΑ ΚΑΙ στά νεώτερα χρόνια, οι "Ελληνες" έχουν στις θρησκευτικές τους συγκλίσεις άναμπτες μὲ δαιδαλομόνιες παρ' έδο ήτι είχανταν από τις παλαιότερες, οι "Ελλήνες" νωρίτεροι είχαν δηρή πάντα ένα τρόπο νότι προσκριμέων στις αρχές της θρησκείας τους.

"Ο Ράλλος περιγγήνεται Κλόνως Σαβαρή περιγράφει: άποκάποιο ταξίδι: του ένα ταλεστικό τού πληρωμάτος τού πλοίου πού τόν μετέφερε στις ολλανδικές θάλασσες, που εποκού είχε κατέρρευτη να ξεσκίσουν τά μέρια που είχαν άγριεψει: τών θάλασσας. Στην τελετή ωστι άπαρκτη τη συμμετοχή είχε και ο πατέρας.

— "Η δειτεδικαιονία τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν,
— γράψεις ὁ Σαχαρός — είναι ἡση χαμηλή φορά
καὶ ἡ λιγνούσα τους. Στὸ ἀληθεῖα πιστεύουν ὅτι
ἡ λιότητος είναι μακριέστερη. Μὲ κοιτάζουν
μὲ στραβὸν μάτι καὶ φοβάρια μὴ μὲ νομίζουν
ὑπερθύνουν γιὰ τὰ μάγια. "Οποιος καὶ νὰ είναι
πάντων τοὺς πήγκου μὲ δάσκαλα νὰ φέρουν πεπλὸν γά-
διώσουν τὰ μάγια. Αὐτὸς τὴν στιγμὴν ἔπειτα
γνωμένος γιὰ τὴν λειτουργία.

Κρατάς: Στὸ ἔνα γέροι ἔνα λαθανιστήρα: καὶ
στὸ ἄλλο μὲν ἀγιαστούρα.

"Ενώ μακρῷ πετρωγείλι κρέμεται πάνω στὸ
ράσο του καὶ ἔνα παιδάκι μὲ μικρή λεκάνη πη-
γκίνει μπροστὰ γεμάτη μὲ χρυσοῦ. «Ο σοφ-
ῆς παπᾶς ἄρχος νὰ χατζῆ τὴν καυπίνα μας
γιορτὲ νὰ ξεγάγῃ κανέναν, ράντις τοὺς ἀνθρώ-
πους, τὸ κατάστασιμα, τὰ σχοινιά, τὰ κατάρ-
τια κι!» ἔκανε ἔνα σωρὸ εὐχές νὰ ξορκίσῃ τὸν

Μετά γύρισα σὲ δύο τὸ πλωτὸ μὲ τὸ λιθαντίνην στήριξ στὸ χέρι, καθίγοντας μυρωδικά. Μάζ λιθαντίνης είχανε κατά την έποιηση τὴν γύνη καὶ

φεύγοντας μήδε ὑποχρέθηκε καλὸς ταῦθι: καὶ οὐκ
λέξει ἐπιτουχεῖς. Οἱ νῦντες σίγουροι: θτὶ λόγηρρων
τὰ μάγια στήκωσαν πανιά χωρὶς κανὸν' ἀλλά-
ζει δὲ καιρός.

Βέβαια τα λόγια του Γάλλου περιηγητού ξηγών κάποια ήπειροδιή, τών έποχης στην οποία άνκυρφέρεται, στήν περίσσο της Τουρκοκρατίας οι "Ελλήνες" διποδήστησαν δέν είχαν την άναλογον μέρχων: νά χαρακηρίζονταν ωριστένα πράγματα, θώμας δὲν ήπαρχει: άμφισσια δι: κανεις νωκιδός στὸν οχεῖο δὲν έχει διακριθεί: τὴν θρησκευτικότητα ἀπὸ τὴν δεισιδικιμονία.

ΑΛΛΑ ΓΙΑ νά μήν γλωσσιμε τὴν ἐπικαρπότητα καὶ νά θυμίζεται τὰ δέος κύτοι οἱ δεισιδαιμονες ἀλλὰ καὶ διαθύνεται θρησκευόμενοι: "Ἐλλήνες ναυτικοὶ προσέφεραν στὸν ὄπαρ τῆς ἀνεγκαρπτοῦσας τῆς Ἐλλάδος ἀγόνια καὶ μὲ τὸ πιστὸ καὶ γενναῖοτά τους πολέμησαν τοὺς ἀχθόμενούς τους γένους παρακλήτους ἐνών κομιμάτι ἀπὸ τῆς ἐπιστήμεις εἰδήσεις ποὺ δημοσίευσε ή ἐφημερίς τῆς "ὔρας Φίλος τοῦ Νόμου".

«Χόρε το πρωι ἔξημεροσαμεν και ἀράδηπεν
ἔδοι εἰς τὰ Πάρα εἰς τὸ ἀκροτήτιον λεγόμε-
νου τοῦ Λιμενάριον οἵτινες θεοίν εἰς τὸν λιμένα
περὶ τὰ 35 ἔχθρικά πλοια ἔχοντα ὑφιστένοντα
τὴν ἀλλαγὴν ἐμυρθάν σημαῖα τοιν. Ἀμέσως πε-
ριτηρήσαμεν δὲ τὰ ὁγκούμετα τοῦ Λιμενάριου
και τῶν Λιθῶν ήσαν κανά ἐχθρῶν και ἀμέσως
μὲ τὸν Ἑλληνικὸν ἐκείνον χαρακτήρα, ἢ ποτεσ
συνήθεις: συγχρόνων γ' ἀποφεζεῖ και τὴν ἀπό-
ρροσιν εἰς πρᾶξην νά διάληξε, ἐκάλυψεν ἀπό-
θασιν ἀπὸ τὸ μέρος τοῦ Λιμενάριου, ἀλλά εἰς
μάτην, διότι τὰ κανονιά τῶν δύο ρρήμάτων ἐ-
γκρυπτάτων ήσαν ἀνεπιτήδεια πλέον εἰς χρή-
σιν. Γενόμενοι δημοις οἱ ίδιοι μας ὑπὲρ τοὺς
1,000 και ἕδοντες πλῆθος ἐχθρῶν εἰς τὴν λό-
φον δινούσεν τὴν λίμνην ισταμένον με τὰς ογ-
μακιές των, οἵτινες επιτίθενται κατ' αὐτῶν. Τούς ἔδοι-
ποιαν δινος και εἰς τὴν θάλασσαν.

Αρχίτε: Η μάχη και μάλις έκραγγεν θώσ-
εις τές 8 ώρας, έν έκανε άφ' ξωτού, δύο έδυ-
θεσματικά ήμερα κι' έδα τα λουπιά πεσαν εἰς τά
παρόπλια της Χίου κατά το μέρος της Βολισσού
και έκαναν σχάρα. Καθέν από τα έχηκαρα πλοία
είχαν υπέρ τούς 100 άνθρωπους, άλλα καν εί-
σαν ούτεν έξι κύτων οιδέε έκατηνδριον. Πολλοί
άπειπτζόμενοι έπιπτον άφ' ξωτού εἰς τήν Θά-
λασσαν και επινόγνον. Ω! ποια καταστροφή
τοῦ Τοπάλη Χερσάρη Μεγάλη Φρεγή Καποδιστ-
ραϊκή!

ΟΗΟΥ Ν' ΑΝΟΙΞΗΣ τὴν Ἑλληνικὴν Ιστορίαν
οὐ δρῆσις σελήνες δόξας γιὰ τοὺς "Ἑλλήνες ναυ-
τικούς". Ἀλλὰ ἐπειδὸν τὸ ὄποιο πρέπει θεωρεῖ-
ται νὰ τουτοῦ θὲν εἰναι μάνον τὸ τι προσδέσ-
μενο στὸν ἀγώνα αἱ "Ἑλλήνες ναυτιλλήσσονται",
ἄλλη ποὺ τὸ παρεπεμψαν καὶ αἱ τι ἔτεσσι.

Τά πλοιά, τά σπίτια και τά χρήματα τους έγιναν παρχωνάλωμα στήν οπαδούτική φωτιά πού πυρόβολης τὸν δυνάστη και δια ταύτη μόνη των τού θὲν ἔγαναν θέλουσι τὰ παιδά τους, τοὺς ἑκατόντα τους, θεοὺς στήν άνεκρηγία, στήν ἄνεκρασι τοῦ γένους.

Αλλὰ μιά προσφορά ζέν είναι: ἀπότελεσμα-
τική θέσην δὲν δίνεται μὲν φυγὴ καὶ μωαλὸς καὶ
ἡ γενναιότης μαζὶ μὲ τὴν εὐφύια, τὰ χαρακτη-
ριστικὰ τοῦ νησιώτικου λαοῦ μικρού συνόδευσουν
πάντα τοὺς νησιάρχους μας στὸν ἑναντίον τῶν
Ποτίνων ἄγρων. "Οταν ἡ στηριγμὴ τὸ ἐπίδιλλο
θὲν ἔδισταξεν, ἀφγραν τὰ πλοῖα τους γὰν νὰ πο-
λεμήσουν στὴν Ἑργά, κι" θέσην πάλι: ἔδεσπεν
ὅτι: καθὼς ἔπιπλα γιὰ τὴν νίκην ήταν χαριέντα,
πάντα εἰρήτων ἕνα τέγκασμα ἔστω καὶ τὴν
τελευταῖς στηγῆ μὲν ποὺ ξετρέψει ὑπὲρ αὐτῶν, τὴν
ἕκκητην τὰς μάγνης.

Θάλευσαν κανεὶς ὅτι οἱ νωπύκοι τῆς Ἑλλάδος εἶναι: οἱ ἔκλεκτοι τοῦ Θεοῦ, οἱ εὐλογημένοι, γιὰ τοὺς ὅποιους ἐπεφύλαξε ἡ γῆρας του νίκης στὸν πόλεμο καὶ πρόδοτο στὴν εἰρήνη.

Με αύτούς τούς ίδιους όντωρπους άναλλοιτους στὸν γρόνο, οἱ φυκὴ καὶ φρόνιμα οἱ μηλὶ λαὶ καὶ φρόνιοι, περιεμόνει πάντα τὸν ἀντίπλαστὸν τὴν μάχην ἢ στὴν εἰργυρικὴν ναυτικὴν ἐπιθέσειν γιὰ νὰ νικήσουμε.

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

CABLES: "NAFTIKA"
TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110
PHONE: 376545
A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

D U R B A N

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΑΙ
ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ



TELEX NO. 6-0129 SA

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

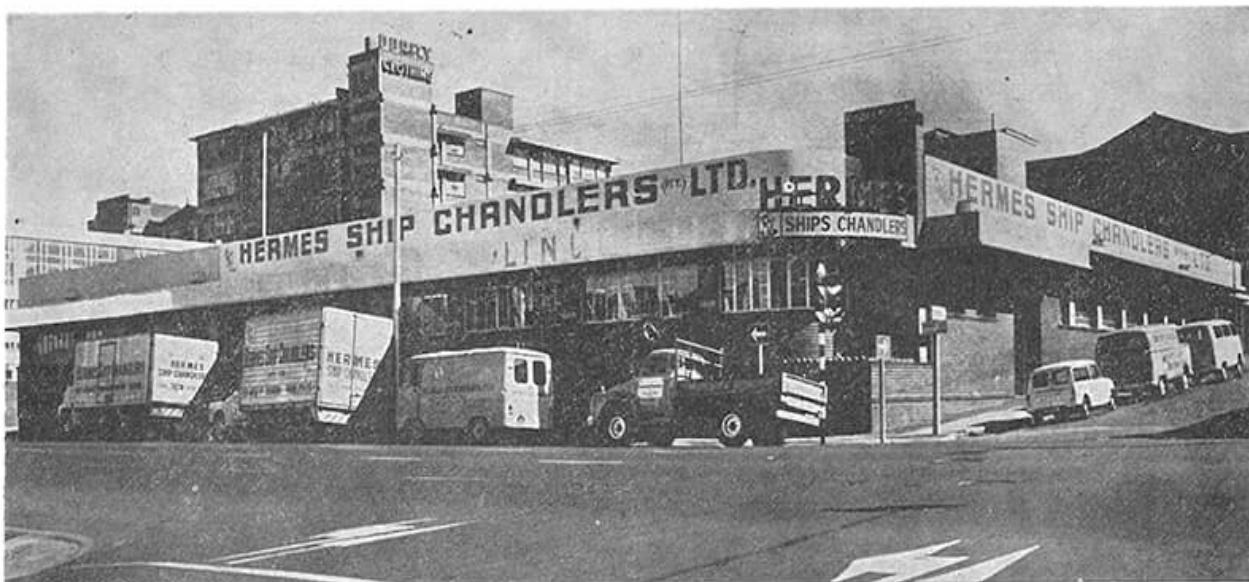
153-157 GALE STREET

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"

POSTAL ADDRESS: BOX 475

DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 25.181

(53.978 - 69.392 - 370.491

NIGHT TELEPHONES: (836.474 - 833.647 - 53.064

(54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

CABLE ADDRESS :

"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

"CALCUTTA"

AND ALL INDIAN PORTS

PAVLEDIS SONS & Co. - MANNA

(SHIPCHANDLERS - BONDED STORES)

General Manager: MANNA

Ο αρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΔΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον 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», Ακτή Μισούλη 71, 7ος δρόφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4511 831 - 4516 912

ΤΕΛΕΞ : (21) 3566 LOU GR

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Η ΕΥΘΥΝΗ ΑΓΟΡΑΣΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΔΙΑ ΤΑ ΧΡΕΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΟΠΑΡΟΧΩΝ ΤΟΥ

Τοῦ κ. ΚΩΝ. Γ. ΚΟΝΝΙΔΑ, δικηγόρου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

II. ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

1. Ο Γαλλικός Έμπορικός Νόμος
2. Ο Ν. ΓΨΙΖ)1910

III. Ο Κ.Ι.Ν.Δ.

IV. ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΙΣ ΟΜΑΔΟΣ ΠΕΡΙΟΥ-ΣΙΑΣ Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ

1. Καταγωγή τῆς διατάξεως
2. Δικαιολογίας λόγος αυτῆς
3. Προϋπόθεσις αναδοχῆς χρέους
4. "Εκτασις τῆς εὐθύνης τοῦ ἀποκτώντος

V. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡ. 479 Α.Κ. ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚ.

1. Σχέσεις Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ Α.Κ.
2. "Αρθρ. 479 Α.Κ. καὶ Ν. ΓΨΙΖ)1910
3. "Αρθρ. 479 Α.Κ. καὶ Κ.Ι.Ν.Δ.

γνώμην ὅτι δὲν είναι διὰ τῆς ἐρμηνείας ἐφίκτος ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης τοῦ ἀποκτώντος πλοίον μόνον δ' ὥρισμένα χρέη ἡ μόνον διὰ τὰ χρέη τὰ ὅποια δὲν προέβλεψε οὔτος ἐξ ἀμελείας του. Βεβαίως ὑποστηρίζεται ὅτι ἡ ἄνω διάταξις δέον νὰ ἐρμηνεύεται στενῶς (Π. Ζέπος 'Ἐνοχικόν Α' 1965 σ. 647. Δ. Μαρκιανός Νομοθετικαὶ καὶ Νομολογιακαὶ 'Ἐξελίξεις ΑΡΓΩ' Ιανουάριος 1974 σ. 167) πλὴν ὅμως καὶ ἡ στενὴ ἐρμηνεία διὰ τὰς ναυτιλιακὰς συναλλαγάς, αἱ ὅποιαι ὡς γνωστὸν ἀπαιτούν ταχύτητα διεκπαιριώσεως καὶ ἀσφάλειαν δικαίου, δὲν λύει τὸ ἀνακύψων πρόδηλημα, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον δὲν ἔχομεν μέχρι σήμερον σαφεῖς περιπτώσεις τῆς νομολογίας περὶ συσταλτικῆς ἐρμηνείας. ('Ἑξαίρεσις Εφ. 'Αθην. 583/72. Ε.Ε.Μ.Δ. 24. 79).

'Η ἀπόφασις 90)73 τοῦ Πολ. Πρ. Πειρ. (ΕΝΔ 2. 143) είναι χαρακτηριστικὴ τῶν δισμενῶν συνεπειῶν τὰς ὅποιας δύναται νὰ ἔχῃ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἀρθρ. 479 Α.Κ. Συγκεκριμένων ἡ ἀπόφασις ἔδειχθη νόμῳ δάσμιον ἀγωγὴν ἀσκήθεισαν παρὰ Ρουμανικῆς ἐταιρίας διὰ τὴν ἀπαίτησιν τῆς ἐκ παροχῆς ὑπηρεσιῶν εἰς Ρουμανίαν τὸ ἔτος 1967, κατόπιν ἐντολῆς τοῦ πλοιάρχου, εἰς πλοίον ὑπὸ Παναμακήν σημαίαν καὶ ἡ ὅποια στρέφεται κατὰ α) τῆς ἀλλοδαπῆς ἐταιρίας πλοιοκτητρίας κατὰ τὸν χρόνον τῆς παροχῆς τῶν ὑπηρεσιῶν, β) κατὰ τῆς ἀποκτησάσης, ἐξ αὐτῆς τὸ πλοίον ἀλλοδαπῆς ἐταιρίας, ὡς σύσυνολον ἐπιχειρήσεως (ἀρθρ. 479 Α.Κ.) καὶ γ) κατὰ τὰς ἡδη νέας (τρίτης) πλοιοκτητρίας, ἡ ὅποια είναι 'Ελληνικὴ ἐταιρία καὶ ἡδη τὸ πλοίον ἔχει 'Ελληνικὴν σημαίαν. ('Αντι κινήτρου ἔχομεν δυσμενή μεταχείριστον).

Δι' ἀλλων ἀποφάσεων τὰ 'Ελληνικὰ δικαστήρια διὰ νὰ θεμελιώσουν εὐθύνην τοῦ ἀγωραστού πλοίου διὰ χρέη τοῦ δικαιοπαρόχου του καὶ διὰ νὰ παρακάμψουν τὴν εἰδικὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρ. 9 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καθ' ἥν τὸ δικαιοίαν τῆς Πολιτείας τῆς ὅποιας φέρει τὴν σημαίαν τὸ πλοίον ρυθμίζει τὰ ἐπ' αὐτοῦ ἐμπράγματα δικαιώματα, (καὶ ἀρθρ. 6 ΚΙΝΔ) καὶ νὰ ἐφαρμόσουν τὸ ἀρθρ. 479

ΑΚ ἔδειχθεσαν ὅτι τὸ ρυθμίζον τὴν ἐμπράγματος δικαιοπαραχίαν δύναται νὰ είναι διάφορον τοῦ διέποντος τὴν ὑποσχετικὴν δικαιοπαραχίαν καὶ κατὰ τὸν συλλογισμὸν τούτου, η μὲν ἐμπράγματος σύμβασις πωλήσεως τοῦ πλοίου διέπεται ὑπὸ τοῦ δικαιού τῆς σημαίας τὴν ὅποιαν φέρει τούτο, ἡ ὑποκειμένη ὅμως εἰς ταύτην ὑποσχετικὴ δικαιοπαραχία διέπεται ὑπὸ τοῦ ἐξ ὅλων τῶν συνθηκῶν ἀρμόζοντος εἰς ταύτην δικαίου. Οὕτω ἐκρίθη διὰ ἐπί συναφθείσης, ἐν Πειραιεῖ, μεταξὺ ἀλλοδαπῶν ἐταιριῶν (Παναμᾶ) αἱ ὅποιαι είχον πραγματικὴν ἐγκατάστασιν ἐν Πειραιεῖ, συμβάσεως πωλήσεως πλοίου ὑπὸ Λιβεριανὴν σημαίαν, εύθυνεται ἡ ἀγοράστρια ἐταιρία, διὰ φειλήτη τῆς πωλητρίας, (Δ. Μαρκιανός, 'Αργώ' Ιαν. 1975 σ. 174 Μ.Π.Π. 2351)73 ΕΝΔ 2. 132 Μ.Π.Π. 302)76 ΕΝΔ 4. 68 Πολ. Πρ. Πειρ. 213)73 ΕΝΔ 1. 151, Πολ. Πρ. Πειρ. 290)73 ΕΝΔ 1. 154

'Η ἐφετείου 'Αθηνῶν 5041)75 (Χ. Σαρτζετάκης Επ.Εμ.Δ.ΚΖ 42) παρὰ τοῦ ὅτι υιοθετεῖ τὴν ὑποκειμενικὴν θεωρίαν, ὃσον ἀφορά τὴν γνώμων τοῦ ἀποκτώντος τὸ πλοίον τὸ ὅποιον θεῷρει ὡς σημαντικώτερον περιουσιακὸν στοιχεῖον τοῦ δικαιοπαρόχου του, δέχεται ὅτι τυχάνει κοινῶς γνωστὸν εἰς τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους ὅτι ἀπασσαὶ αἱ συνιστώμεναι ἔναιν ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι καὶ δὴ μὲ ἔδραν τὴν Δημοκρατίαν τοῦ Παναμᾶ ἔχουν ὡς ἀντικείμενον τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς μόνου πλοίου, διὰ λόγους περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης καὶ ὅτι τοῦτο ἐγνώριζον οἱ ἀγορασταὶ τοῦ πλοίου, οἱ ὅποιοι είχον ναυτιλιακὴν ἐμπειρίαν καὶ ἀνεύ ἐτέρας προϋποθέσεως ὑπερέως τὴν ἀγοράστριαν δικαιοπαρόχου των εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Πράγματι ὑποστηρίζεται ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς διάταξεως τοῦ ἀρθρ. 479 Α.Κ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς συναλλαγάς, δικαιολογεῖται ἐκ τῆς ἐπικαλούμενής ὑπὸ τῆς 'Εφετειακῆς ἀποφάσεως πρακτικῆς τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
M. STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

ASSOCIATED TO

S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP
TEL.: 98 07 49
A. O. H. 78 29 05
TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

6. Κατ' ἄρχην φαίνεται ὅτι ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρ. 479 Α.Κ ἐφαρμόσθει εἰς τὸ πεδίον τοῦ ναυτικού δικαίου ὑπὸ τῶν δικαιοπαρόχων, εἰς τὰς ναυτεργατικῶν διαφορῶν, (Πρ. Πειρ. 424)51, 'Επ. Εργ. Δικ. 10. 757 καὶ Γ. Λαζαράτον εἰς Ε.Ν.Δ. 1976. 167. Πώλησις πλοίου: Μεταβίθασις 'Ομάδος περιορισίας - ἐπιχειρήσεως) παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὁ νομοθέτης ἔχει διασφαλίσει τὰς ἐκ τῆς ἐργασίας ἀπαίτησεις τοῦ πληρώματος (ἀρθρ. 205, 106 ἐδ. 6' καὶ 105 ἐδ. 8' ΚΙΝΔ), θὰ ἡδυμάθει νὰ δεχθῶμεν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διάταξεως τοῦ 479 Α.Κ εἰς τὰς ναυτεργατικὰς διαφορὰς διὰ λόγους κοινωνικῆς πολιτικῆς, πρὸς πρόσθετον τῶν ναυτικῶν προστασίαν, ἀλλὰ ἡ διάταξις ὅμιλει γενικῶς περὶ τῶν ἀνηκόντων εἰς τὴν περιουσίαν ἡ τὴν ἐπιχειρήσειν χρεῶν καὶ ἔχομεν τὴν

πλοίων καὶ τῆς εύκολίας τῆς μεταβιδάσεως τούτων, (Γ. Λαζαράτον αὐτόθι). "Έχομεν ὅμως νὰ παρατηρήσωμεν, διὰ, οἱ τρίτοι, γνωρίζουν τὸ κρατοῦν εἰς τὰς ναυτιλιακὰς συναλλαγγὰς ὡς ἄνω σύντημα ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, (μονήρες) καὶ ὡς ἐκ τούτου, κατὰ τὰς συναλλαγὰς των, ὡς συνετοὶ ἐπιχειρηματίαι, πρέπει νὰ λαμβάνουν ἔγκαιρως τὰ ἀρμόδοντα ἀσφαλιστικὰ μέτρα πρὸς εἰσπράξιν ἢ ἀσφάλισιν τῶν ἀπαιτήσεών των, ἄλλως τε εἰς τούτους, τὸ δίκαιον παρέχει προστασίαν διὰ τῶν περὶ εἰκονικότητος διατάξεων τῆς καταδολιεύσεως τῶν δανειστῶν.

γ. 'Η παρὰ τῆς νομολογίας ἀκόλουθουμένη γραμμή, δημιουργεῖ σοθαρὸν πρόβλημα διὰ τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα ἢ διὰ τὰ πλοῖα τὰ ὅποια ἀγοράζονται ἀπὸ "Ἑλληνας καὶ πρόκειται νὰ νηολογηθοῦν ὡς Ἑλληνική, διότι, ὡς προεξετέθη οἱ ἀγοράσται τούτων, εύθυνονται διὰ τὰ χρέη τοῦ δικαιοπαρόχου των, δηλ., δυνάμεως νὰ εἴπωμεν ὅτι ἡ νομολογία ἔχει δημιουργήσει διὰ τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα Privilegium Odiosum. Αἱ δυσμενεῖς συνέπειαι καὶ αἱ προεκτάσεις του δὲν ἔχουν κατὰ τὴν γνώμη μας εἰσέτι ἐκτιμηθῆ.

Πράγματι δὲν είναι μόνον ἐπικινδύνουν εἰς τοὺς φορεῖς τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἵνα ἀγοράζουν πλοῖα ὑπὸ Ἑλληνικὴν Σημαίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς τοὺς πιστωτικούς 'Οργανισμούς νὰ χρηματοδοτοῦν τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα. Εἶναι γνωστό ὅτι οἱ πιστωτικοί 'Οργανισμοί, τῶν ὅποιων ἔχει ἀνάγκην ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, δὲν ἀποβλέπουν μόνον εἰς τὴν ἔγγραφην ἐπὶ τοῦ πλοίου προτιμωμένης ὑποθήκης διὰ τὰ ἀσφάλισιν τῆς ἀπαιτήσεως των, ἀλλὰ κυρίως καὶ εἰς τὴν εὑρυθμὸν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ ὄφειλέτου. ὡς καὶ εἰς τὴν οίκονομικὴν ἐπιφάνειαν αὐτοῦ. 'Η ἐνδέχομένη δέσμευσις τοῦ πλοίου διὰ χρέη τοῦ δικαιοπαρόχου του πλοιοκτήτου, αἱφνιδιαζόμενων τόσον τῶν καλοπίστων πλοιοκτητῶν δύσον καὶ τῶν πιστωτῶν αὐτῶν, ἀποτελεῖ ἀνασταλτικὸν παράγοντα χρηματοδοτήσεως ἐπιχειρήσεων δι' ἀγοράν

πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν.

'Εξ ἄλλου, δεῖν ἀποτελεῖ λόδιν τοῦ προβλήματος ἡ μέθοδος καθ' ἥν οἱ συμβαλλόμενοι, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ὡς ἄνω συνεπειῶν προσβαίνουν εἰς ἀλλαγὴν τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, εἰς καταγγελίαν τῆς συμβάσεως μετά τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ μετά ταῦτα εἰς σύναψιν τῆς συμβάσεως παλῆζες,

"Έχομεν τὴν γνώμην, ὅτι ἀδασανίστως μετεφυτεύθη καὶ ἐφαρμόζεται ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 479 ΑΚ εἰς τὸ παρ' ἡμῖν ισχὺν ναυτικὸν δίκαιον, τὸ ὅποιον ὡς ειδικὸν δίκαιον τῆς ναυτιλίας, ἔχον ὡς ἀντικείμενον αὐτοῦ τὸ πλοῖον, ἀνέπτυξε ιδίους θεσμοὺς εἰς τὰ πλατισταὶ τῆς διεύθυντος ἐννόμου τάξεως. Μεταξὺ τῶν ἄλλων ἀπὸ τῆς ἐμφανίσεως του ἀνέπτυξε ιδίους θεσμοὺς ναυτικῆς πίστεως. Διὰ τοὺς προεκτεθέντας λόγους προδιάνομεν εἰς τὴν παρούσαν ἔρευναν ίνα δωσαμεν τὴν εὐκαιρίαν διὰ τὴν ειδικωτέραν μελέτην τοῦ ἀνακύπαντος προβλήματος τὸ ὅποιον ἔχει σημαντικὴν πρακτικὴν ἀξίαν διὰ τὴν ἔξελιξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

II. ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

1. 'Ο Γαλλικὸς Ἐμπορικὸς Νόμος

'Ο Γαλλικὸς Ἐμπορικὸς Νόμος, ὁ ὅποιος ισχυεῖ ὡς γνωστὸν παρ' ἡμῖν αὐτούσιος κατ' ἀρχὴν διὰ τοῦ δευτέρου διβλίου επερι ναυτικῆς ἐμπορίας (ἄρθρ. 190 - 436) διὰ τοῦ ἄρθρ. 190 ὥριζε ἐπὶ λέξει: «Τὰ πλοῖα εἰναι ἐκ τῶν κινητῶν, ὑπόκεινται εἰς τὰ χρέη ὡμῶς τοῦ παλητοῦ καὶ ιδιαιτέρως εἰς ἑκείνα, ὅσα κατὰ νόμον ἔχουσι προνόμιον».

'Η ὡς ἄνω διάταξις ἀπέτελει σοθαρὸν ἔξαίρεσιν τοῦ κοινοῦ δικαίου, διότι ἐθέσπιζε τὸ λεγόμενον δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suive) (Γ. Μάυρος Τὰ ναυτικὰ προνόμια εἰς τὸ Ναυτικὸν Διεθ. Δικ. 1937. 35. Φ. Ποταμιάνος Στοιχ. Ναυτ. Δικ. 1963 σ. 113) υπὲρ παντὸς δανειστοῦ εἰς περίπτωσιν ἐκουσίας μεταβιδάσεως τοῦ πλοίου. Τὰ πωλούμενα πλοῖα μετέβαινον κατὰ νόμον εἰς τὸν

ἀγοραστὴν μὲν τὸ δάρος τῶν χρεῶν τοῦ πωλητοῦ ὡς νὰ σαν θερημένα δι' ὑποθήκης ἡ ναυτοδανείσιος. Δηλαδὴ ὁ ἐγχειρόγραφος πιστωτῆς δεῖν εἶχε δικαίωμα προτιμήσεως ἐπὶ τοῦ τιμημάτος, εἰλεῖ δημοσία παρακολουθήσεως ὡσάν νὰ ἐπρόκειτο περὶ ἐμπραγμάτου δάρους. 'Ενώ τότε κατὰ τὸ ισχὺν παρ' ἡμῖν ἀστικὸν δίκαιον διὰν ὁ ὄφειλέτης μετεβίβαζε τὴν περιουσίαν του εἰς τρίτον πρόσωπον τὸ μόνον δικαίωμα τὸ ὄποιον εἶχον οἱ δανεισταὶ αὐτοῦ ἡτο νὰ ἀποδείξουν δόλουν ἡ εἰκονικότητα η ὑποθήκην (Ε. Μακρυγιάνη Ναυτ. Δικ. 1909 σ. 850).

Τὸ δικαίωμα ἐπιδιώξεως είναι θεσμὸς τοῦ Ἐμπορικοῦ Γαλλικοῦ Κώδικος (ἀπεκρούέτο γενικῶς ἀπὸ τὰς ἄλλας νομοθεσίας) καὶ κατὰ τοὺς Lyon Caen et Renault (Σύστημα Ἐμπορικοῦ Δικαίου 'Εκδ. 5η Μεταφρ. Κ Σούρλου, 1939. Τόμοι V VI, παρ. 1479 καὶ ἐπ. Γ. Μαύρος αὐτόθι σ. 29 ἔνθα καὶ ὀνάπτυξις τῶν ὁμάδων νομοθεσίων. Θ. Φλογασίτου, Π. Χρυσανθούπολη Ναυτ. 'Ἐμπ. Δ. 1892 σ. 98) μια τῶν ιδιοτήτων τῶν ἐμπραγμάτων δικαιωμάτων τὴν ὄποιον δύναμις παρέχει εἰς τοὺς ἐγχειρογράφους δανειστάς τοῦ πλοίου ὡς εύνοιαν καὶ πρόσθετον ἀσφάλειαν πέρα τοῦ παρὰ τοῦ κοινοῦ δικαίου παρεχομένου εἰς ἀπαντας τοὺς ἐγχειρογράφους πιστωτὰς, γενικού δικαιωμάτος ἀσφαλείας ἐπὶ τῶν κτημάτων τῶν ὄφειλετῶν των. Ο τρίτος, ὁ ἀγοραστής τοῦ πλοίου εἶχε εύθυνη διὰ τὰ χρέη τοῦ δικαιοπαρόχου του, πρὸς τοὺς ἐγχειρογράφους δανειστάς αὐτοῦ.

Οἱ ἐγχειρογράφοι δανεισταὶ ἡδύναντο χωρίς νὰ ἀποδείξουν τὸ ἀφερέγγυον ἡ τὸ δόλον τοῦ πωλητοῦ τοῦ πλοίου νὰ κατάσχουν τὸ πλοῖον εἰς χείρας τοῦ ἀγοραστοῦ καὶ πωλήσουν τούτο κατὰ τὴν διαδικασίαν τῶν ἄρθρ. 197 ἔως 215 τοῦ Ε.Κ. πρὸς ικανοποίησίν των. Οἱ ἐπικριταὶ τοῦ ὡς ἄνω δικαιωμάτος ὑπεστήριζον διὰ παρημπόδιζεν τὴν μεταβιδάσιν τῶν πλοίων καὶ πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἀδεβαίοτης προεβλέπετο διαδικασία ἀποσθέσεως τούτου διὰ τῆς θερημίσεως εἰδικῶν λόγων δραχμηρέσμου ἀποσθέσεως ἀφορῶντων



M E D L I N E

Κοντέΐνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικὸς Αερισμὸς κυτῶν.

‘Ελληνικὴ Εταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
MIDDLE EAST AGENTS
ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

μόνον τὸ δικαίωμα τοῦτο (Lyon κλπ. αὐτόθι § 1473, 1482 Μακρυγιάννης αὐτόθι σ. 869 ἐπ.).

Πράγματι ὁ νομοθέτης λόγῳ τοῦ ὅτι οἱ ἔχειροι γράφοι δανεισταί, πλὴν τῆς ὑποθήκης, δὲν ὑπόκειντο εἰς διατυπώσεις δημοσιότητος ὁ δὲ ἀγοραστής τοῦ πλοίου δὲν ἡδύνατο νὰ γνωρίζῃ τούτους διὰ νὰ τοὺς πληρώσῃ ἐκ τοῦ τιμήματος τοῦ πλοίου διὰ τοῦ ἄρθρ. 193 ἑδαφ. τελ. ὥργανων εἰδος συλλογικῆς προσκλήσεως καὶ ὠρίζε ὅτι τὸ δικαίωμα προτιμήσεως ἀποσβέννυται «... ἀν μετὰ πώλησιν ἔκουσιν τὸ πλοίον τελειώσθη ἐν διαπλούν ὑπὸ τὸ ὄνυμα καὶ μὲ κίνδυνον τοῦ ἀγοραστοῦ καὶ χωρὶς νὰ γίνη καμίας ἀντίστασις παρὰ τῶν δανειστῶν τοῦ πωλητοῦ ...». Ἐνταῦθα παραλείπομεν τὰς διχογνωμίας τὰς ὁποίας ἐδημοιύργησε ἡ ὡς ἄνω διάταξις καὶ σημειούμενος μόνον ὅτι ὁ διαπλούς ὑπὸ τὸ δόνυμα καὶ μὲ κίνδυνον τοῦ ἀγοραστοῦ ἐθεωρεῖτο ὅτι ἀπέτελει συλλογικῆν ὅχλησιν τῶν πιστωτῶν, οἱ ὁποῖοι ἐκαλοῦντο νὰ γνωστοποιήσουν τὴν ἀπαίτησίν των εἰς τὸν ἀγοραστὴν (Lyon Caen αὐτόθι § 1492).

Τὸ σύστημα τῆς τοισάντης εἰδοποιήσεως διὰ τοὺς πιστωτάς ἐν περιπτώσει πωλήσεως τοῦ πλοίου ἀντικατεστάθη διὰ τῆς θεοπίσεως ἀποκλειστικῆς προθεσμίας πρὸς ἔγερσιν ἀγωγῆς κατὰ τοῦ τρίτου διακατόχου, περὶ ἀναγωρίσεως τοῦ προνομίου των ἐντὸς ὠρισμένης προθεσμίας ἀφ' ἡς ἡ πρᾶξης ἀποικίσεως καταχωρισθῇ εἰς τὸ οἰκεῖον νηολόγιον (ἄρθρ. 241 Ε.Ν. καὶ ἀντέρει συγγραφεῖς Lyon Caen - R. παρ. 1493).

2. 'Ο νόμος ΓΨΙΖ)1910

Ο νόμος ΓΨΙΖ)1910 ἀντικατέστησε τὰς περὶ θαλασσίας ἐμπορίας διατάξεις τοῦ Ε.Ν. (άρ. 226 - 524).

Εἰδικώτερον ὡς πρὸς τὰ προνόμια ὡς χαρακτηριστικῶν ἀναφέρει ὁ 'Ηλίας Τσάγκαρης (ΚΙΝΔ 1958 σ. 364) πρὸ τοῦ νόμου ΓΨΙΖ)1910, ὁ Ε.Ν. ἐστέναξε ὑπὸ τὸ βάρος πολλῶν ἀφανῶν ναυτικῶν προνομίων, τὰ ὁποῖα εἶχον μοναδικὸν ἀπότελεσμα τὸν κλονισμὸν τῆς ναυτικῆς πτίστεως (καὶ Σούρδον). 'Η ἐμπράγματος ἀσφάλεια ἐν τῷ Ναυτικῷ Δικαίῳ τοῦ αὐτοῦ 1939 προσθήκαι εἰς τὴν μετάφρασιν, τοῦ ἔργου τῶν Lyon Caen et Renaud ιταρ. 1511 δ. Εἰδικώτερον σημειώνοται ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς συμβατικῆς μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου ἐγένεντο δολεύεσσις ἐκ μέρους τῶν δανειστῶν (Καραβᾶς Ναυτικὸν παρ. 293 Τσάγκαρης αὐτόθι 'Αναστασιάδης, Εμπ. Δικ. ἑδ. 4 Β. παρ. 316). 'Ο νόμος ΓΨΙΖ)1910 βάσει πορισμάτων τοῦ Συνεδρίου τῆς Βενετίας τοῦ 1907 ἡκοιούθησε τὸν Βελγικὸν Ε.Ν. τοῦ 1908 καὶ περιώρισε τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυλοῦ προνόμια, μόνον εἰς τέσσαρα (Η. Τσάγκαρης αὐτόθι σ. 364 ἐπ.). 'Η δικαιολογητικὴ ἔκθεσις τοῦ νόμου ΓΨΙΖ)1910. (Βλ. εἰς Γενικ. Κωδικ. Γ' 536) ἀναφερούμενή εἰς τὸν θεσμὸν τοῦ δικαιώματος ἐπιδιώξεως εἶναι νομίζομεν ἀποκαλυπτικὴ τῶν προθέσεων τοῦ νομοθέτου. Κατ' ἀρχὴν ἀναφέρεται ἐν αὐτῇ ὅτι «Ως λόγος τῆς διατάξεως ταύτης (ἄρθρ. 190 ΕΝ) φέρεται ἡ προστασία τῶν δανειστῶν τοῦ πλοιοκτήτου, οἱ ὁποῖοι δανείζοντες ἡ πιστούντες αὐτὸν ἀποβλέπουν εἰς τὸ πλοίον, ὑπὲρ συνήθως ἀποτελεῖ τὸ δῶλον τῆς περιουσίας τού». Δηλαδὴ τὸ θέμα τῆς ἔξασθασεως τῶν δανειστῶν τοῦ πλοιοκτήτου, ὁ ὁποῖος εἶχε τότε καὶ σήμερον ὡς μοναδικὸν περιουσιακὸν στοιχεῖον τὸ πλοίον ὑπῆρχε καὶ παρὰ ταῦτα ἐκράτησε ἡ ἀποψίς τῆς ἔνορμούσεως τῆς διατάξεως ταύτης πρὸς τὰς νεωτέρας νομοθεσίας, (Βελγ. 20, 38 καὶ 'Ιταλ. 678), ὡς τοῦτο διαδηλώνεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν δικαιολογητικὴν ἔκθεσιν εἰς ἣν ἀναφέρεται «Αἱ νεωτεροὶ νομοθεσίαι διεπήρησαν τὴν διάταξιν μόνον, διὰ τὰς προνομίους ἀπαίτησεις, τὸν περιορισμὸν τούτων ἐδέχθη ἡ ἐπιτροπή».

Πράγματι ἐπὶ συμβατικῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου ἐλήφθη μέριμνα μόνον διὰ τὰς ἔξτρασταις διαδηλώνεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν δικαιολογητικὴν ἔκθεσιν εἰς ἣν ἀναφέρεται «Αἱ νεωτεροὶ νομοθεσίαι διεπήρησαν τὴν διάταξιν μόνον, διὰ τὰς προνομίους ἀπαίτησεις, τὸν περιορισμὸν τούτων ἐδέχθη ἡ ἐπιτροπή».

16 τοῦ ΓΨΙΖ)10) ὠρίσθη ὅτι ταῦτα ἀποσθέννυνται «Ἐπὶ ἔκουσίας ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου ἐάν ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀφ' ἡς ἡ πρᾶξης τῆς ἐκποιήσεως καταχωρισθῇ εἰς τὸ οἰκεῖον νηολόγιον δὲν ζητήσει ὁ πιστωτής δι' ἀγωγῆς κατὰ τὸν τρίτου διακατόχου τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ προνομίου του. Διὰ τῆς δικαιοτικῆς ἀναγνώρισεως τοῦ προνομίου ὁ τρίτος διακατόχος καθίσταται καὶ προσωπικῶς ὁφειλέτης τῆς ἀπαίτησεως μέχρι τῆς κατά τὸν χρόνον τῆς ἀγωγῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, διὰ τοῦ ἀποτελεῖται καὶ ἔδιε ἀφορμὴ εἰς καταδοιλεύσεις».

Οὕτω τὸ δικαίωμα ἐπιδιώξεως περιωρίσθη μόνον ὑπὲρ τῶν προνομίουχῶν δανειστῶν τοῦ πλοίου (Γ. Μαύρος αὐτόθι σ. 49 Σούρλος. 'Η ἐμπράγματος 'Ασφ. σ. 118) διότι ἐκρίθη ὅτι παρημπόδιζε τὴν μεταβιβάσιν τῶν πλοίων, ἐπειδράμνει τὴν καταβολὴν τοῦ τιμήματος καὶ ἔδιε ἀφορμὴ εἰς καταδοιλεύσεις. (Καραβᾶς, Ναυτικὸν παρ. 293).

Πρὸς ἀποφύγην τῆς μακροχρόνιον ἀδεβαιότητος τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἀγοραστοῦ πλοίου καὶ ἐκκαθαρίσεως τῶν λογαριασμῶν αὐτοῦ μετὰ τοῦ δικαιοπαρόχου του ἐθεοπίσθη τρίμηνος ἀποσθεστικῆς προθεσμίας, ἀρχομένη ἀφ' ἡς ἡ πρᾶξης ἐκποιήσεως καταχωρισθῇ εἰς τὸ οἰκεῖον νηολόγιον, ἐντὸς τῆς ὁποίας ὁ πιστωτής, ὁ ἔχων προνομίουχον ἀπαίτησιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὥσπειλε ἐάν μὲν εἶχε ἐκτελεστὸν τίτλον νὰ ἐκτελέσῃ τοῦτον ἢ νὰ ζητήσῃ δι' ἔγερσεως ἀγωγῆς κατὰ τὸν τρίτον διακατόχον, τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀπαίτησεως του καὶ τοῦ προνομίου του, ὅλως ἀποσθέννυτο ἡ ἀπαίτησις αὐτοῦ καὶ τὸ προνομίον του (Σούρλος. 'Η ἐμπράγματος 'Ασφ. σ. 149 τοῦ αὐτοῦ παρ. 1511 δ. σελ. 653 εἰς Lyon Caen). 'Η θεοπισθεῖσα τριμῆνος ἀποσθεστικῆς προθεσμία ἡ ὁποία ἀρχεται ἀπὸ τῆς καταχωρισθῆσας τῆς πράξεως μεταβιβάσεως εἰς τὸ οἰκεῖον νηολόγιον ἀποτελεῖ μορφὴν συλλογικῆς προσκλήσεως τοῦ ἀγοραστοῦ πρὸς τοὺς δανειστὰς τοῦ πλοίου.

Διὰ τῆς § 2 τοῦ ἄρθρ. 241 Ε.Ν. θεοπισθεῖται περιωρισμένη εὐθύνη τοῦ τρίτου διακατόχου μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἐκτὸς ἂν προτιμᾶ νὰ παραχωρήσῃ τοῦτο εἰς τοὺς προνομίουχους δανειστὰς. 'Ο νέος κύριος τοῦ πλοίου καθίστατο προσωπικὸς ὁφειλέτης τοῦ προνομίουχου δανειστοῦ, εὐθυνόμενος εἰς ὀλόκληρον μετὰ τοῦ πωλητοῦ καὶ μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἔγερσεως τῆς ἀγωγῆς, ἡ ὁποία εἶπετε νὰ ἐγερθῇ ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς καταχωρισθῆσας τῆς συμβάσεως εἰς τὸ νηολόγιον (Πρ. Πρ. Πειρ. 4278) 30 ΔΙΚ. Γ' 220 Γ. Μαύρος σ. 50). "Ἀλλως ἀποσθέννυτο τὸ προνόμιον καὶ ἡ ἐνοχὴ τοῦ τρίτου κατὰ τὸν ἀγοραστοῦ καὶ οὕτω ἐπαύει ἡ ἐκρεμότης. 'Ο ἀγοραστής τοῦ πλοίου ἡδύνατο πρὸς ἀσφάλειάν του νὰ παρακρήσῃ, ἀναλόγως, μέρος τοῦ τιμήματος ἐπὶ τρίμηνον διὰ νὰ ἐξοφλήσῃ τυχὸν ἐμφανίζομένους προνομίουχους δανειστὰς τοῦ πλοίου.

'Ο Κ. Καραβᾶς (Ναυτικὸν 1956 παρ. 293, 295) δέχεται ὅτι ὁ περιορισμὸς τοῦ

δικαιώματος ἐπιδιώξεως μόνον ἐπὶ τῶν ἔχοντων προνόμιου δανειστῶν ὑπὸ τοῦ ΓΨΙΖ (ἄρ. 241) ἡτο ἐπιβεβλημένος πρὸς μετριασμὸν τῶν ἐπαπειλούντων τοὺς ἄγοραστάς καὶ τοὺς συναλλασσομένους κινδύνους, διὰ τῆς θεοπίσεως λόγων ἀποσθέσεως καὶ ἀνευ περαιτέρου αἰτίοις (παρ. 295 σημ. 32) φαίνεται νὰ δέχεται καὶ τὴν ἀνάλογον ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 479 ΑΚ καὶ εἰς τὸ θέμα τοῦ ἄρθρ. 241 ΕΝ δηλαδὴ μόνον διὰ τὰς προνομιούχους ἀπαίτησεις.

III. ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ (ΚΙΝΔ)

Κατ' ἀρχὴν πρέπει νὰ σημειώσωμεν ὅτι μετὰ τὸν νόμον ΓΨΙΖ)1910 ἐγένετο διεθνῆς κίνησις καὶ ἀνεγνωρίσθησαν καὶ νέα προνομία πέραν τῶν δόσων ἀναφέρει τὸ ἀνωτέρω νομοθέτημα. Διπλωματικὴ συνδιάσκεψις τῶν Βρυξελλῶν τὰς ἀποφάσεις τῆς ὁποίας υιοθέτησε τὸ συνέδριον τῆς 'Αμβέρσης τοῦ 1921 ὡς καὶ ἡ διεθνῆς συνδιάσκεψις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 κατέληξαν εἰς τὴν σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 'Περὶ ἐνοποιήσεως καπόνων τινῶν, ἀφορώντων τὰ ναυτικὰ πρόνομια καὶ τὰς ναυτικὰς ὑποθήκας (Γ. Μαύρος αὐτόθι).

Ἐνδιαφέρει ἐνταῦθα νὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὴν ὑπογραφεῖσαν ως ἄνω Διεθνῆ Σύμβασιν, καίτοι δὲν ἔχει ὑπογραφή παρὰ τῆς 'Ελλάδος, τῆς Μ. Βρετανίας καὶ τῶν ἄλλων ἀγγλοφώνων χωρῶν, διότι ἐλήφθη αὐτὴν ὑπὸ τὸν συντάκτων τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. (Βλ. Εἰσ. 'Εκθ. ΚΙΝΔ τίτλος 9ος). 'Η σύμβασις διὰ τοῦ ἄρθρ. 9 ὄριζε, (Βλ. ἐμεταφράσει ταύτην εἰς Στοιχεία 'Αγγλ. Ναυτ. Δικ. I. Κρεμέζη 1973 σ. 20) ὅτι, μόνον αἱ προνομιούχοι ἀπαίτησις δανεύουν τὸ πλοίον εἰς χεῖρας οἰουδήποτε τρίτου καὶ ἀν μεταβιβάσθη τοῦτο καὶ διὰ τοῦ ἄρθρ. 10, ὄριζει γενικῶς, ὅτι, ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων διὰ τὰς ὁποίας προβλέπουν οἱ ἔθνοι νόμοι, τὰ προνόμια ἀποσθέννυται μετὰ τὴν πάροδον ἐνὸς ἔτους καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν προμηθεῶν μετὰ τὴν πάροδον ἔξ (6) μηνῶν καὶ περαιτέρω δι' ἔκσταστον προνόμιον ἀφετηρίαν τῶν ὡς ἄνω προθεσμιῶν.

Ο Κ.Ι.Ν.Δ. ἐνέμενε εἰς τὸ πνεῦμα τῆς περιορισμῶν τῶν προνομίων τοῦ προσδιόχουσαντος δικαίου καὶ προέδρη μόνον εἰς ἐλαφράς δελτιώσεις (Εἰσ. 'Εκθ. Τίτλος 9ος καὶ ἄρθρ. 205 - 209)'

Διὰ τοῦ ἄρθρου 207 ὁ Κ.Ι.Ν.Δ. ἐνέμενε εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ δικαιώματος ἐπιδιώξεως μόνον τῶν διάκονων προσδιόχων ἔνοχην προσθετικῆς προθεσμίας τῶν τριῶν μηνῶν της συμβάσεως εἰς τὸ νηολόγιον (Πρ. Πρ. Πειρ. 4278) 30 ΔΙΚ. Γ' 220 Γ. Μαύρος σ. 50). "Ἀλλως ἀποσθέννυτο τὸ προνόμιον καὶ ἡ ἐνοχὴ τοῦ τρίτου κατὰ τὸν ἀγοραστοῦ καὶ οὕτω ἐπαύει ἡ ἐκρεμότης. 'Ο ἀγοραστής τοῦ πλοίου ἡδύνατο πρὸς ἀσφάλειάν του νὰ παρακρήσῃ, ἀναλόγως, μέρος τοῦ τιμήματος ἐπὶ τρίμηνον διὰ νὰ ἐξοφλήσῃ τυχὸν ἐμφανίζομένους προνομίουχους δανειστὰς τοῦ πλοίου.

'Ο Κ. Καραβᾶς (Ναυτικὸν 1956 παρ. 293, 295) δέχεται ὅτι ὁ περιορισμὸς τοῦ

(Συνεχίζεται)

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91
TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

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

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

Αμερικανική Νομολογία

• Περιορισμός της εύθυνης του μεταφορέως εις 500 δολλάρια.— Συμβατική έπεκτασις έπι άλλων προσώπων, ώς δέργολάδος φορτοεκφορτώσεως.— "Εγκυρος, έκαν ρητώς προβλέπεται έντη φορτωτική.— 'Ο αμερικανικός και δέργολαδος νόμος έπιτρέπουν την συμβατικήν έπεκτασιν του περιορισμού της εύθυνης έπι άλλων προσώπων, έκτος του μεταφορέως.

Τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς ὑποθέσεως ἐφ' ης ή κατωτέρω ἀπόφασις ἀμερικανικού δικαστηρίου, ἔχον ως ἔξῆς :

Δυνάμει διαφόρων φορτωτικών ή ἔταιρια Μιτσούι έφορτωσεν ἐπὶ τοῦ πλοίου της «Χάμπουργκ Μαρού» 300 ἀκάλυπτα δέματα χελωνῶν λευκοτισθρού. "Έκαστον δέμα περιείχεν 22 χελώνας. Ή φόρτωσις έγινεν εἰς λιμένα τῆς Ταιλάνδης, περιελαμβάνετο δὲ μία μερίς 25 δεμάτων δυνάμει τῆς φορτωτικῆς HUNY-0006 μὲ παραλήπτην εἰς Νέαν Υεράεν. "Εφθασαν τὰ δέματα καὶ δυνάμει ἐγγράφου συμφωνίας, ἔταιρία φορτοεκφορτώσεων ἔξεφόρτωσα τὰυτα καὶ τὰ ἀπέθεσεν εἰς ιδιόν της ὑπόστεγον.

Μετά τινα χρόνον, ἡ ἔταιρία φορτοεκφορτώσεων παρέδωσεν 100 δέματα, ἐν οἷς καὶ τὰ 25 δέματα τῆς ἄνω φορτωτικῆς εἰς τέσσαρα ἄτομα μὴ ἔξαριθμωθείσης ταυτότητος, τὰ όποια είχον ἐμφανισθῇ μὲ φορτηγά αὐτοκίνητα εἰς τὸ ὑπόστεγον. Μετά τινας ἡμέρας προέκυψεν ἡ παράδοσις εἰχει γίνει εἰς μὴ δικαιούμενα πρόσωπα καὶ η 'Αστυνομία ἀνεκάλυψε τὰ ἀλλεπίσποντα, ἔκτος 12 δεμάτων καὶ τινων μεμονωμένων χελωνῶν, ἀτίνα ἔγενοντο μετὰ ταῦτα γνωστά ώς 13 δέματα ἐν συνόλῳ καὶ ἀπετέλεσαν τὸ ἀντικείμενον τῆς παραύσης δίκης.

Κατὰ τὸν νόμον περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης, ἡ εύθυνη τῶν πλοιοκτητῶν ἡ πόσον 500 δολλάρια δι'. ἔκαστον τῶν 13 δεμάτων. Τόσον οἱ πλοιοκτήται ὅσον καὶ ἡ ἔταιρία φορτοεκφορτώσεων ἀνεγνώρισαν τὴν εύθυνην των διὰ τὴν ἀπώλειαν καὶ τὸ μόνον θέμα ὅπερ ἀπέμενε νὰ κριθῇ ήτο κατὰ πόσον ἡ ἔταιρία φορτοεκφορτώσεων ἡδύνατο καὶ αὐτὴ νὰ προβάλῃ τὸν περιορισμὸν τῶν 500 δολλαρίων. Ή ἔταιρία φορτοεκφορτώσεων ἡξίου καὶ δι' ἔστη τὸν περιορισμὸν τῆς εύθυνης οὐτίνος ἀπελάμβανον οἱ πλοιοκτήται κατὰ τὸν δρόμο τῆς φορτωτικῆς, καταλαμβανούμενος ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης.

Ο δρόμος 4 τῆς φορτωτικῆς προέβλεπεν διτούς οἱ ἔργολάδοι φορτοεκφορτώσεων οὓς χρησιμοποιούν οἱ πλοιοκτήται έντη φορτωτικῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, δικαιούνται παντὸς περιορισμού εύθυνης ἀπονεμομένου εἰς τὸν μεταφορέως δυνάμει τῆς φορτωτικῆς.

Κατὰ τὸν δρόμον τούτον προεβλέπετο διτούς συμφωνεῖται ρητῶς μεταξὺ τῶν μερῶν ἐν τῇ συμβάσει μεταφορᾶς (τῇ φορτωτικῇ) διτούς πλοιοκτήτων, οἱ ἀξιωματικοί, τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, οἱ ἔργολάδοι, οἱ φορτωτικῶται,

οἱ ἐργάται ξηρᾶς, οἱ πράκτορες, οἱ ἀντιπρόσωποι, οἱ ὑπάλληλοι ή ἄλλως προστηθέντες χρησιμοποιούμενοι ή προσοληφθέντες ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐν τῇ ἔκτελέσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, δικαιούνται εἰς τὰς αὐτὰς καὶ οὐχι μείζονας ἀπαλλαγὰς καὶ περιορισμὸν τῆς εύθυνης εἰς οὓς δικαιούνται καὶ δέργολαδος μεταφορέως δυνάμει τῆς φορτωτικῆς κατὰ τὸν ἐντύπους, ἐγγράφους ή διά σφραγίδος δρους αὐτῆς ή τοὺς διά παραπομπῆς ἐνσωματούμενούς ἐν αὐτῇ. Ο αὐτὸς δρόμος προέβλεπεν διτούς οἱ πλοιοκτήτος, οἱ ἀξιωματικοί, τὰ μέλη τοῦ πληρώματος καὶ τὰ λοιπά ως ἄνω ἀναφερθέντα πρόσωπα εἰς οἷαν ἔκτασιν προβλέπεται, ἔσονται ή θεωρούνται ως συμβαλλόμενα μέρη τῆς συμβάσεως, ητοις ἀποδεικνύεται διτούς τῆς φορτωτικῆς καὶ δέργολαδος μεταφορέως θά λεωφόρος τοῦ προσώπου τούτων. Σχετικοί πρὸς τὴν δίκην ήσαν οἱ δρόμοι 23 καὶ 24 τῆς φορτωτικῆς. Ο δρόμοι 23 τῆς φορτωτικῆς προέβλεπεν διτούς ή εύθυνη τοῦ μεταφορέως δι'. ἀπώλειαν πραγμάτων περιορίζεται εἰς τὴν τιμολογιακήν ἀξίαν ή 100.000 γιὲν Ιαπωνίας, ἀναλόγως τοῦ ποιον εἶναι τὸ μικρότερον ποσὸν κατὰ δέμα ή συνήθη μονάδα ναύλου. Ή διατύπωσις τοῦ δρου ἔχει ἔξῆς :

«Η εύθυνη τοῦ μεταφορέως δι' ἀπώλειαν ή ζημιάν τῶν πραγμάτων ή ἐν σχέσει πρὸς αὐτὰ θὰ ρυθμίζεται καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει δὲν θὰ υπερβαίνῃ τὴν καθαρὰν τιμολογιακὴν ἀξίαν τοῦ φορτωτοῦ, πλέον ναύλου καὶ ἀσφαλείας, ἐάν έχουν καταβλῆθη μείον δῶλων τῶν ἔξικον μηθεισῶν ἐπιβαρυνσέων ή 100.000 γιὲν νομίμου Ιαπωνικού χρήματος κατὰ δέμα ή συνήθη μονάδα ναύλου, ἀναλόγως τοῦ ποιον ποσὸν εἶναι τὸ μικρότερον.

Ο ἀμερικανικός νόμος περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης ένσωματών τοὺς

Κανόνας τῆς Χάγης, ἐφαρμόζεται ἐπὶ φορτωτικῶν ἐν σχέσει πρὸς μεταφορᾶς ἀπὸ καὶ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ προβλέπεται τὸν περιορισμὸν τῆς εύθυνης εἰς 500 δολλάρια κατὰ δέμα ή κατὰ συνήθη μονάδα ναύλου. Ο δρόμος 24 τῆς φορτωτικῆς προέβλεπεν: (α) Φορτίον έξι 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Εἰς ήν περίπτωσιν ή παρούσα φορτωτική καλύπτει φορτίον, κινούμενον πρὸς ή ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ ἂν κριθῇ διτούς δὲν ἐφαρμόζεται οἱ ιαπωνικὸς νόμος περὶ διεθνούς μεταφορᾶς πραγμάτων διά θαλάσσης τοῦ 1957, τότε αἱ λέξεις «100.000 γιὲν νομίμου Ιαπωνικού χρήματος» ἀντικαθίστανται διά τῶν λέξεων «δολαρία 500 νομίμου χρήματος τῶν Η.Π.Α.». Ο δρόμος 24 ἐπύγχανεν ἐφαρμογῆς εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν καὶ συνεπῶς διὰ περιορισμὸς ήτο 500 δολλάρια κατὰ δέμα.

Ἐπιστρέφον τώρα εἰς τὸν δρόμο 4 τῆς φορτωτικῆς, δύσον ἀφορά τὸ δικαίωμα νὰ ἐπικαλεσθῇ ὁ φορτοεκφορτωτής τὸν περιορισμὸν τῆς εύθυνης διτούς ἔχει ὁ μεταφορέυς, τὸ δικαστήριον ἔκρινε διτούς ήτο σαφές διτούς δέργολαδος φορτοεκφορτώσεων ἐχρησιμοποιεῖτο ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς ἔκτελεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, διὰ πεντεπάντες διτούς λογαριασμὸν καὶ πρὸς διφελος τῶν προσώπων τούτων.

Κατὰ κανόνα, ὁ περιορισμὸς τῆς εύθυνης εἰς 500 δολλάρια διτούς δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ δέργολαδος, δὲν ἀνήκει εἰς τὸν ἀναλάμβανοντα τὴν φορτοεκφορτώσεων. Έν τούτοις, τὸ δικαστήριον δέργολαδος μεταφορέυς διτούς δέργολαδος μεταφορέως εἰς ἔκτελεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, διὰ πεντεπάντες διτούς λογαριασμὸν καὶ πεντεπάντες διτούς λογαριασμὸν τῆς εύθυνης τοῦ μεταφορέως, ἐπομένως δὲ καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν 500 δολλαρίων.

Κατὰ κανόνα, ὁ περιορισμὸς τῆς εύθυνης εἰς 500 δολλάρια διτούς δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ δέργολαδος, δὲν ἀνήκει εἰς τὸν ἀναλάμβανοντα τὴν φορτοεκφορτώσεων. Έν τούτοις, τὸ δικαστήριον δέργολαδος μεταφορέυς διτούς δέργολαδος μεταφορέως εἰς ἔκτελεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, διὰ πεντεπάντες διτούς λογαριασμὸν καὶ πεντεπάντες διτούς λογαριασμὸν τῆς εύθυνης τοῦ μεταφορέως, ἐπομένως δὲ καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν 500 δολλαρίων.



ITALY
AT YOUR SERVICE IN ALL ITALIAN PORTS
"MEDOV"



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

GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS

Shipbrokers — Oil & Bunker Contractors

Research and Development

Via XX Settembre 29/7
16121 Genoa

Phones : 54.13.61 (Five lines)

Telex : 27046 (Medov)

Cables : Medov Genoa

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

'Ανοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

1) 1ος όροφος Μ2 300.

2) Ισόγειον Μ2 300, μὲ ήμιορφον Μ2 200.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΑΠΟΛΥΣΙΣ ΑΝΕΥ ΕΝΑΝΤΙΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΥΣΙΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΛΑΜΟΙΒΑΙΑ ΣΥΝΔΑΙΝΕΣΙ

Κατ' απόφασιν του Έφετείου Αθηνών, απόδοχη παραιτήσεως ναυτικού ή έν συνεχεία απόλυτης υπό του πλοιάρχου άνευ έναντιώσεώς του, αποτελεί λύσιν της συμβάσεως ναυτολογήσεως δι' αντιθέτου συμβάσεως, ήτοι «άμοιβαία συναινέσι» και ούχι μονομερής καταγγελίας και διά άκμην έλαβε χώραν έγγραφη είς τὸ φυλλάδιον του ναυτικού και είς τὸ ημερολόγιον «λύσις συμβάσεως τη αιτήσει του».

Ειδικότερον ή απόφασις άναφέρεται εἰς τὸ δικαίωμα παλιννοστήσεως του ναυτικού ἐν προκειμένῳ.

Ούτω, κατὰ τὴν διαδικασίαν απέδειχθη ὅτι ὁ ἔναγων ἐναυτολογήθη ως ὑποτολοίαρχος εἰς υπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν πλοίον και μετὰ διλιγότερον τοῦ δημήου περίπου ὑπερσίσιαν ἀπελύθη καὶ τὸ παρεκρατήθη ἐκ τῶν ἀπόδοχών του, τὸ ἀντίτιμον τοῦ εἰσιτηρίου παλιννοστήσεώς του.

Κατὰ τὴν εἰς τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου ἀναγραφομένην δῆλωσίν του, οὗτος ἐδήλωσε παραιτήσιν εἰς τὸ πλοιάρχον ἄμα τῇ ἀφίξει τοῦ πλοίου εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα δι' ὃ καὶ εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον σημειούνται ἐν Νέα Υόρκη «λύσις τῆς συμβάσεως τῇ αιτήσει του ἀνέυ ἀλλού τινός».

Προσέτει ἔξι ἄλλων ἐπιστολῶν τοῦ πλοιάρχου ἀπόδεικνύεται διτὶ ὁ ἔναγων δὲν ἀνεκάλεσε τὴν παραιτήσιν του.

Ἐκ πάντων τῶν ἀνωτέρω συνάγεται ὅτι τοῦ πλοιάρχου μη ἔναντιωθέντος εἰς τὴν δῆλωσιν παραιτήσεως καὶ δὴ συγχρόνως μὲ τὸν κατόπιν τοῦ πλοίου εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα συνήθη σιωπήρα προσβάσις ἀντίτητος, δηλαδὴ σύμβασις λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως «άμοιβαία συναινέσι» ἐξ οὐ γεγονότος καὶ ἡ ἔγγραφη εἰς τὸ φυλλάδιον «λύσις τῆς συμβάσεως τῇ αιτήσει του».

Ούτω, κατὰ τελικὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου ὁ ἔναγων δικαιούται τῶν ἔξδων παλιννοστήσεώς του καὶ τοῦτο ἐνισχύεται καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι, εἰς τὸν λογαριασμὸν ἐκκαθαρίσεως ἀπόδοχών εἰς δὲν καταχωρεῖται ἡ παρακράτησις τῶν ἔξδων παλιννοστήσεως, ἐσμειώθη παρὰ τοῦ ἔναγοντος «μὲ ἐπιφύλαξιν δικαιωμάτων».

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΕΤΑΙ Ή ΝΑΥΤΙΚΗ Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΥ ΕΠΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΔΙ' ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ

Δι' απόφασεως τοῦ Έφετείου Αθηνών ἡ ἐργασία ηλεκτρολόγου προσληφθέντος ἐπὶ παρωπλισμένου πλοίου δι' ἐπισκευάς, χαρακτηρίζεται ὡς ναυτική.

Ούτω, εἰς τὴν σχετικὴν απόφασιν τονίζεται ὅτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ἀφορᾷ εἰς ἐργασίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ υπὸ τὴν διδότητα τοῦ μέλους τοῦ πληρώματος, δηλαδὴ ὡς κατ' αὐτὸν τὸ τρόπον ἀπασχολούμενος δέοντας νὰ ἀνήκῃ εἰς τὴν ἐργαστικὴν ἐνότητα τοῦ πλοίου καὶ νὰ προρίζεται ἡ ἐργασία του ὀμέσως ἡ ἐμμέσως διὰ τὸν πλούν. «Φίσταται δὲ σύμβασις ναυτικῆς ἐργασίας ὥχι μόνον ὅταν ἡ ἐργασία παρέχεται κατὰ τὸν πλούν καὶ διὰ τὸν πλούν, ἀλλὰ καὶ ὅταν τὸ πλοίον εἶναι ἐν παροπλισμῷ, ἡτοι ἀργὸν εἰς λιμένα πρὸς ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν ἡ ἐλλείψει ναύλου, ἐφ' ὅσον δ

δημιουργίαν τῆς ὅποιας ἐπεδιώχθη ὅπως ὑποχρεωθῇ ὁ πλοίαρχος νὰ καταβάλῃ εἰς τὴν ἐνάγουσαν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν ἀποδημίωσιν, διὰ τὰς ζημίας τὰς ὅποιας ὑπέστη ἡ αὔτη ἐπὶ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου καὶ δὴ ἐξ ἀπωλείας ναύλου, λόγω παρανομού παρεμποδίσεως ὑπὸ αὐτοῦ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου τοῦ ὅποιου ἡτοι πλοίαρχος καὶ εἰδικότερον διὰ παροτρύνσεως τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος εἰς ἀποχήν ἐπὶ τῆς ἐργασίας των.

Κατὰ ταῦτα, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 16 παρ. 2 καὶ 663 παρ. 1 Κ. Πολ. Δικονομίας, ὅριζεται ὅτι αἱ διαφοραὶ ἐκ παροχῆς ἐξηρτημένης ἐργασίας ἡ καὶ ἐξ οἰασθῆποτε ἀλλῆς αἵτιας, ὑπάγονται εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου καὶ ἂν τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς ὑπερβαίνῃ τὰς ὄγδοην καὶ δικάζονται κατὰ τὴν εἰδικήν διαδικασίαν τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω σοφῶς συνάγεται, ὅτι εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀποκλειστικὴν διαδικασίαν ὑπάγονται πάσαι αἱ μεταξὺ τοῦ ἐργαζομένου καὶ τοῦ ἐργοδότου διαφοραὶ αἱ ἀνακύπτουσαι ἐκ τῆς παροχῆς ἐξηρτημένης ἐργασίας, ὡς καὶ ἐξ οἰασθῆποτε ἀλλῆς αἵτιας, συμπεριλαμβανομένους καὶ τῶν διαφορῶν ἐξ ἀδικίας τοῦ παρεκρατήσας μετά τὴν σύμβασιν ἐργασίας.

Οὕτως ἔχουσα η ὑπὸ κρίσιν ἀγωγή, διὰ τῆς ὅποιας εἰσήχθη διαφορὰ ἐξ ἀφορμῆς ἐργατικῆς σχέσεως, ὑπάγεται εἰς τὴν καθ' ὑλήν ἀρμοδιότητα τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου τοῦ δικάζοντος κατὰ τὴν ἀποκλειστικὴν διαδικασίαν τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν.

ΑΣΘΕΝΕΙΑ

ΕΙΣ ΑΠΟΛΥΣΙΝ ΛΟΓΩ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΣ ΑΦΡΟΔΙΣΙΟΥ ΝΟΣΗΜΑΤΟΣ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ ΟΥΤΟΣ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ

Κατ' απόφασιν τοῦ Έφετείου Αθηνών, ἐὰν ύφισταται ἀσθένεια ἐξ ἀφορδισίου νοσήματος εἰς ναυτικόν, δὲν πρόκειται περὶ δόλου, καθ' ὅσον ἐλλείπει ἡ πρόθεσις προκλήσεως τῆς ἀσθενείας.

Ἐπίσης, κατὰ τὴν αὐτὴν κρίσιν δὲν ύφισταται οὔτε καταλογιστὴ ἀμέλεια εἰς τὸν ναυτικόν, διότι ναὶ μὲν ύφισταται ἡ πρόβλεψις ἡ δὲ δυνατότης προβλέψεως τοῦ ἀποτελέσματος, πλὴν ὅμως, ἡ ἐκτροπὴ δὲν εἶναι ἰδιαιτέρως μεγάλη ἡ ἀσυνήθως σοθαρά, ἀλλὰ οὔτε καὶ ἐξέρχεται τῶν φυσιολογικῶν πρότιμων τοῦ πρόσθημάς του ὡς μέλους τοῦ πληρώματος ὑπὸ τὴν εἰδικότητα ταύτην.

ΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΚΑΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΔΙΑ ΠΡΟΚΛΗΘΕΙΣΑΝ ΖΗΜΙΑΝ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΝ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Ἡ σχετικὴ ἀγωγὴ πλοιοκτήτου κατὰ τὸν πλοιάρχον πλοίου του, διὰ ζημίαν ἡ ὅποια προεκλήθη ἐξ ἀπωλείας ναύλου ἡ ὑπεισότητος του, κατ' αἴροντας τὸν πλοιάρχον ἡ ὑπεισότητα την περιστήσεως, ἐσμειώθη παρὰ τοῦ πλοίου καὶ μετὰ τὸς ἐπισκευάς, γεγονὸς ἀποτελεύτην τὴν πρόσληψιν του ὡς μέλους τοῦ πληρώματος ὑπὸ τὴν εἰδικότητα ταύτην.

Ἡ περιπτώσις ἀφορᾷ εἰς διαφορὰν ἡτοι ἐδημιουργήθη μεταξὺ πλοιοκτήτριας ἐταιρίας καὶ τοῦ ἐναγομένου πλοιάρχου μετὰ τὴν

«ΕΠΙΣΤΗΣΙΣ ΑΓΩΓΗ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΣ ΑΦΡΟΔΙΣΙΟΥ ΝΟΣΗΜΑΤΟΣ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ ΟΥΤΟΣ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ»

Κατὰ ταῦτα, γνωστοῦ ὄντος, ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 78 τοῦ ΚΙΝΔ ὁ ναυτικὸς λυθεῖστος τῆς της συμβάσεως ναυτολογήσεως δικαιούονται εἰς παλιννόστησιν, ἀλλὰ καί τοι λύεται ἡ σύμβασις, δὲν γεννᾶται ἀξιώσις εἰς παλιννόστησιν, ἐὰν ἡ σύμβασις ἐλλύθη διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δικαιολογημένης ἡ πταίσματος τοῦ ναυτικοῦ ἡ ἐὰν ἡ ἀπόλυτης γίνεται δόγμα ἀσθενείας, ὀφειλομένης εἰς ἕδιον τοῦ ναυτικοῦ πταίσματος.

Ἐν προκειμένῳ, μὴ ύφισταμένου πταίσματος τοῦ ναυτικοῦ, κατὰ τὴν ἀσθένειάν του ἐξ ἀφορδισίου νοσήματος, δικαιούονται οὔτος παλιννόστησεως.



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

General Shiprepairers - 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

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

TELEFAX: 212084 GREECE

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



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΑΡΩΓΗ

Η 'Ομοσπονδιακή Κυβέρνησης της Βόρινης άνεκοινωσε νέον πρόγραμμα έπιχορηγήσεων διά νάνθαρρην τάς επενδύσεις έκ μέρους των Δυτικογερμανών πλοιοκτητών και τάς παραγγελίας εις τάς έγχωρια ναυπηγεία.

Μολονότι λεπτομέρεια του νέου προγράμματος δέν έγνωσθαν, καλών πληροφορημένοι κύκλοι πιστεύουν ότι τό σύνολον της έπιχορηγήσεως (τόσον πρός τους πλοιοκτήτας, όσον και πρός τάς ναυπηγεία) θα άντιπρωσηπεύτη τό 1% της άξιας παντός νεοτεύκτου σκάφους παραγγελμένου υπό Δυτικογερμανών πλοιοκτητών εις έγχωρια ναυπηγεία.

Τό προηγούμενον πρόγραμμα έπιχορηγήσεων είχε δύο όφεις. Είτε έδιδε παροχή εις τόν πλοιοκτήτην διά τό 12,5% της άξιας τού παραγγελμένου σκάφους, είτε παρείχετο εις τούς ναυπηγούς μέσω τών πλοιοκτητών έπιχορηγήσης 2% τού έπιπτοκίου. Ούδεποτε, δημος, αι δύο αύται παροχαί έδιδοντο ταυτοχρόνως.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΗΣΕΛ

Άκολουθούντες με σημαντικήν καθυστέρησιν τάς διεθνεῖς τάσεις, οι 'Αμερικανοί άπεφάσισαν νά στραφούν πρός τάς μηχανάς έσωτερικής καύσεως διά τήν πρόσων τών έμπορικων πλοίων των.

'Ος γνωστόν, ούδεν έργοστάσιον εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατασκευάζει ναυτικά δηζελομηχανάς και καθώς ο νόμος περί ναυπηγικών έπιχορηγήσεων άπαγορεύει τήν έγ-

κατάστασιν μηχανημάτων ξένης κατασκευής έπι πλοίων ναυπηγουμένων εις έγχωρια ναυπηγεία, τό πλειστον τών ύπό άμερικανικήν σημαίαν έμπορικών πλοίων κινεῖται δι' άτμομηχανών.

Μέχρι πρό τίνος, ή οίκονομία καυσίμων δέν έλαμβανε σοδαρών ύπτ' ζψιν. 'Άλλα ή κατακόρυφος αυξήσις τών τιμών τού πετρελαίου μετά τό άρσενικον μπούκοτάζ, κατέστησεν άσυμφόρους τάς άτμοστροβίλους μηχανάς, έν συγκρίσει πρός τάς έσωτερικής καύσεως, αι όποιαι άπό έτονέ ένυγχανον εύρυτάτης προτιμήσεως έκ μέρους τών πλοιοκτητών τών άλλων χωρών.

Τελικώς, ή Ναυτική Διοίκησις τών ΗΠΑ, διά νάνθαρρην τήν κατασκευήν δηζελομηχανών εις τήν χώραν, άπεφάσισε προσφέτως νά τροποποιήσῃ τόν σχετικόν νόμον και τώρα έπιτρέπεται τήν έγκατάστασιν δηζελομηχανών εις πλοία ναυπηγουμένα έκει, ύπό τήν προϋπόθεσιν διτούλαχιστον τό 40% τών έξαρτημάτων τών μηχανών αύτών θά είναι άμερικανικής κατασκευής.

Κατόπιν αύτού, ή έταιρια «Γουέστινχαους 'Ελεκτρικ Κορπ.» συνεβαλήθη μετά τής έλετηκής έταιρίας «Σουλτζερ» διά νάνθαρρη τήν κατασκευήν δηζελομηχανών εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Αρχικώς, οι στροφαλοφόροι άξονες και οι στροβιλοφορτωτήρες θά εισάγωνται άπό τήν 'Ελβετίαν, μέχρις διτούλαχιστον τή κατασκευή τών έγχωρων.

Ίδιαιτέρα έμφασις θά δοθῇ εις τήν κατασκευήν δηζελομηχανών μηχανών τού τύπου «RND M» αίτινες άποδιδουν ισχύν άπό 12. 200 μέχρι 40.000 ίππων χαλινωτήριον.

'Η «Γουέστινχαους» ισχυρίζεται ότι μία έρευνα τής Ναυτικής Διοίκησεως κατέδειξεν διτούλαχιστον τής ναυπηγείων νά προστάθησεν διτούλαχιστον πλοιοκτητών πλοίων μηχανάς.

"Έτερον σοδαρών πλεονέκτημα τών δηζελομηχανών είναι ή δυνατότης λειτουργίας των με καύσιμα διαφόρων τύπων, χωρίς νά έπιτρεψάνται σοδαρών άπό τήν καθαρότητα ή μή τού καυσίμου.

Τό κόστος συντηρήσεων διαφέρει, δασικώς, άπό μίας συγχρόνου άτμοστροβίλου μηχανής. 'Επι πλέον δέ, ύπτάρχει και σύστημα διαγνώσεως τών άνωμαλών τό άποιον θά περιορίσῃ περαιτέρω τό κόστος αύτο.

'Επίσης, έν αντιθέσει πρός τούς άτμοστροβίλους, αι δηζελομηχαναί έπιτυγχάνουν σταθεράν άποδοσιν τού καυσίμου, άκομη και διτούλης η μηχανή έργαζεται: μέ μειωμένας η ηύδημένας στροφας. Χωρίς δε πρόσθετον χρήσιν καυσίμου, τό διοπτητικά μηχανήματα θά κινούνται μέ τά καυσαέρια τής κυρίας μηχανής.

"Ενα βασικὸν μειονέκτημα εις τήν χρησιμοποίησιν μηχανών προώσεως έσωτερικής καύσεως έπι άμερικανικών πλοιών είναι, δεσμώτερα, η έλλειψις δηζελομηχανικών. 'Άλλα ή παράγων αύτος δέν θεωρείται πλέον τόσον σημαντικός έν σχέσει μέ τήν οίκονομίαν ηγής προκύπτει.

Βάσει τής συμφωνίας, ή «Σουλτζερ» θά θέση εις τήν διάθεσιν τής άμερικανικής έταιρίας τήν πολύτιμον πείραν της τόσον εις τήν τεχνική τομέα δισκού στον ή ποληρωμάτων και τήν διάθεσιν τών πωλήσεων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

'Η ιαπωνική Κυβέρνησης έτοιμάζεται νά πραγματοποιήσῃ τό πρώτον σοδαρόν δημά πρός τήν κατεύθυνσιν τής μεώσεως τής ναυπηγικής της παραγωγής, ήνα εύθυγραμμισθή αύτη μέ τήν συρρικυνούμενην παγκόσμιον ζήτησιν νεοτεύκτων σκαφών.

'Άφ' διου, πρό διμήνου, ή Κυβέρνησης άντηγγειλεν ότι η έγχωριος ναυπηγική παραγωγή θά έμειούντο κατά 62% μέχρι τό 1980, τά ναυπηγεία τής Δύσεως άνεμενον μέ ένδιαφέρον τάς έξελιξεις.

Τό 'Ιαπωνικόν 'Υπουργείον Μεταφορῶν άνεκοινωνεν εις τάς άρχας τού τρέχοντος μηνός, ότι θα συστήσῃ εις 40 ναυπηγικάς έταιρίας τής χώρας νά περιορίσουν τήν παραγωγήν των εις τό 65% περίπου τής παραγωγής τού 1974 άπό τού προσεχούς 'Οκτωβρίου. 'Η μείωσις αύτή προετάθη υπό συμβουλευτικής έκθεσεως πρός τήν Κυβέρνησιν, έκπονθθείσης άπό έκπροσώπους τών πλοιοκτητών και τών ναυπηγείων.

'Η μείωσις αύτή θά έχῃ ώς άποτόλεσμα τήν παράτασιν τής άπασχολήσεως τών περισσοτέρων ναυπηγείων μέχρι τό 1978. Δέν άποκλείται, πάντως, νά δημιουργηθούν προβλήματα άνεργίας, άλλα έκφραζεται ή έπτις διτούλαχιστον πλοιωτέρα ναυπηγεία θά άπασχολήσουν τό πλεονάζον έργατοτεχνικών δυναμικών εις άλλους τομείς τής δραστηριότητάς των.

Οι Εύρωπαιοι ναυπηγοί έλπιζουν διτούλαχιστον τής άπασχολήσεως τών περισσοτέρων ναυπηγείων μέχρι τό 1978. Δέν άποκλείται, πάντως, νά δημιουργηθούν προβλήματα άνεργίας, άλλα έκφραζεται ή έπτις διτούλαχιστον πλοιωτέρα ναυπηγεία θά άπασχολήσουν τό πλεονάζον έργατοτεχνικών δυναμικών εις άλλους τομείς τής δραστηριότητάς των.

Αι αίτούμενα τιμαί δι' ωρισμένους τύπους πλοίων είναι μέχρι 2 έκατ δολαρία κατώτερα έκεινων τάς όποιας έξήτουν τά ίδια ναυπηγεία τό παρελθόν φινόπωρον και 30% κατώτερα τών έργωπατικών ναυπηγείων.

Μέ 40% πλεόνασμα τής παγκόσμιου ναυ-



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τών φημισμένων Σουηδικών Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ

Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4178.573 - 4171.889



Γράψατε διά νά σᾶς σταλούν κατάλογος και τιμαί έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται όλαι αι μάρκες αυτοκινήτων εις την τιμάς έργοστασίου και άνευ δασμού (transit).

telegrams : "PHENICO" LONDON

πηγικής παραγωγής, ή συμβουλευτική έπι-
τροπή προβλέπει ζήτησιν νεοτεύκτων περί τά
12 έκατ. τόν. γκρός το 1980. Βάσει τῆς
σημερινής συμμετοχής τῆς Ιαπωνίας εἰς τὴν
παγκόσμιον ναυπηγικὸν παραγωγήν, τὸ ἔτος
αὐτὸ θὰ κατασκευασθοῦν εἰς Ιαπωνίαν σκά-
φη 6 έκατ. τόν. γκρός, ἔναντι 16,9 έκατομ.
τόν. γκρός τοῦ 1974.

Τὸ γεγονός, δῆμας, δῖτι ἡ πρότασις περικο-
πῆς τῶν ναυπηγήσεων δὲν περιλαμβάνει σύ-
στασις διαλύσεως οἰωνόθποτε ναυπηγικῶν ἐγ-
καταστάσεων ἐμβάλλει εἰς ἀνησυχίας τοὺς
ναυπηγούς εἰς τὴν Εὐρώπην, ὅπου ὑπάρχει
ὁ κίνδυνος νὰ κλείσουν πολλὰ ναυπηγεῖα,
συνεπείᾳ τῆς κρίσεως, μὲν ἀποτέλεσμα οἱ
Ιαπωνεῖς νὰ ἐλέγχουν τὸ 80% τῆς παγκό-
σμιού ναυπηγικῆς παραγωγῆς περὶ τὸ 1985.

INDIA

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Ο ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ινδίας, ἀνύπαρ-
κτος σχεδὸν κατὰ τὴν ἐτεῖ 1947 ἀνεξαρ-
τησίαν τῆς χώρας, ἀνήρχετο τὸ 1.7.75 εἰς
308 σκάφη συνολικοῦ τονᾶ 4 περίπου ἑκατ.
τόν. γκρός. Οὗτος περιλαμβάνει 232 ποντο-
πόρα πλοῖα, 60 ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη καὶ 240
ποντοπόρα μεταξὺ τῶν ὁποίων 135 πλοῖα
γραμμῆς καὶ 40 μπάλκ - κάρριερς.

Ο στόλος οὗτος θεωρεῖται ἐντελῶς ἀνε-
παρκῆς διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμ-
πορίου τῆς χώρας. Η συμμετοχὴ τοῦ μολίς
φθάνει εἰς τὸ 10% τῶν ἔγρων φορτίων καὶ τὸ
24% τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου. Διὰ τὴν
βελτίωσιν τῆς καταστάσεως ἡ Κυβερνήσις
ἔχει προγραμματίσει τὴν αὔξησιν τοῦ στό-
λου εἰς 8,6 ἑκατ. τόν. γκρός μεχρι τοῦ 1979.
Τὸν Ιούλιον τοῦ 1975 τὸ διὰ λογαρια-
σμὸν τῆς Ινδίας ὑπὸ παραγγελίαις τονᾶ
ἀνήρχετο εἰς 50 πλοῖα συνολικῆς χωρητικό-
τητος 1,6 ἑκατ. τόν. γκρός.

Η ναυτιλιακὴ δραστηριότης εἶναι κατα-
νεμένη μεταξὺ τοῦ Κράτους κατὰ τὸ ἥμι-
σο σχεδὸν καὶ τῶν ιδιωτῶν. Ο κρατικὸς ἐ-
φοπλισμὸς περιλαμβάνει μίαν μεγάλην καὶ
μίαν μικρὰν ἑταῖριαν, ἐνῷ ὁ ιδιωτικὸς ἐφο-
πλισμὸς περιλαμβάνει 35 ἑταῖρια διαφορε-
τικῆς δυναμικότητος, ἐξ ὧν μόνον 4 διαθέ-
τουν στόλον ἄνω τῶν 100.000 τόνων.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

Η Ινδία διαθέτει 24 ναυπηγικὰ μονά-
δας ἐξ ὧν 4 μεγάλας (Ιντουστάν, Βομβάη,
Καλκούτα, Κόχιν). Τὸ κυβερνητικὸν πεντασ-
τές πρόγραμμα προβλέπει δῖτι ἡ ναυπηγικὴ
διοικησία πρέπει μεχρι τὸ 1984 νὰ εἴναι
ἰκανὴν ἡ ἀντιμετωπίση τὰς ἀνάγκας τῆς χώ-
ρας. Πρός τοῦτο ὀφείλει μεχρι τὸ 1979 νὰ
ἔχῃ ἐπεκταθῆ καὶ ἐκσυγχρονισθῇ ἡ παρα-
γωγὴ τῶν 4 μεγάλων ναυπηγείων, ὥστε νὰ
φθάσῃ τοὺς 500 χιλ. τόνους γκρός. Παραλ-
λήγως προβλέπεται νὰ ίρθη νέα μεγάλη μο-
νάς κατάλληλος διὰ ναυπηγησιν σκαφῶν μέ-
χρι 360.000 τόνων d.w. καὶ ιδιαιτέρως δε-
ξαμενοπλοίων, μπάλκ - κάρριερς.

TO KATA ΣΗΜΑΙΑΣ TONNAZ

Κατὰ στατιστικὴν τοῦ Ινστιτούτου Ναυ-
τιλιακῆς Οἰκονομίας τῆς Βρέμης τὸ παγκό-
σμιον τονᾶ ἔφθασεν ἀπὸ τὰ 509.089.168
τόν. d.w. τῆς Ιην Μαΐου 1975 εἰς τὰ 560.
276.807 τόν. d.w. τὴν Ιην Μαΐου 1976.

Η λιβεριανὴ σημαία ἔρχεται πρώτη, μὲ
128.355.080 τόν. d.w. Μετ' αὐτὴν ἡ Ιαπωνί-
κη, μὲ 63.907.017 τόν. d.w. Ἐπότες ἔτους
(1 Μαΐου 1975 - 1 Μαΐου 1976) τὸ καλυ-
πτόμενον ἀπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν τονᾶ
ηὑδήθη ἀπὸ 101.950.601 τόν. d.w. εἰς
128.355.680 τόν. d.w. (αὔξησις 27%). Μι-
κρὰ σχετικῶς ἡ αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν
σκαφῶν ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν : 2.451
σκαφῶν ὑπὸ τὴν Ιαπωνικήν.

Κατὰ τὴν στατιστικὴν τῆς Βρέμης οἱ κα-
τὰ σημαίας ἀριθμοὶ (σκάφη 300 τόν. γκρός
καὶ ἄνω) διαφέρουν τῶν ἀριθμῶν τοῦ Λόδη'ς
Ρέτζιστερ.

Ίδου καὶ ὁ σχετικὸς πίναξ :

	'Αρ. σκαφῶν	Τόν. d.w.
Λιβερία	2.482	128.355.680
Ιαπωνία	4.521	63.907.017
Μ. Βρετανία	1.935	51.860.849
Νορβηγία	1.173	46.134.151
Ἐλλάς	2.288	38.934.947
Σοβ. "Ενωσις"	2.697	18.930.043
Παναμᾶς	1.894	23.199.582
Ήν. Πολιτεῖαι	1.100	20.336.296
Γαλλία	509	17.467.503
Ιταλία	997	16.260.486
Δυτ. Γερμανία	1.182	13.202.164
Σουηδία	461	13.588.579
Κάτω Χώραι	797	8.891.382
Ισπανία	697	9.732.994
Σιγκαπούρη	515	7.844.767
Ινδία	335	7.131.130
Δανία	705	7.934.561

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Η ἐλ-
ληνικὴ σημαία φέρεται πέμπτη εἰς τὴν σει-
ράν, διότι λαμβάνεται ὑπὸ ὄψιν μόνον τὸ
ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τονᾶ. Έάν προστε-
θῇ καὶ τὸ ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνόκτητον
τονᾶς καὶ ἀφαιρεθῇ ὅπτο τὰς σημαίας, αἴ-
τινες τώρα τὸ καλύπτουν, ἡ ἐλληνόκτητος
Ναυτιλία ἔρχεται πρώτη μεταξὺ τοῦ παγκό-
σμιού Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Παρὰ τὰς προβλέψεις αὐτάς, ὑπάρχουν
πολλαὶ ἀμφιδολίαι ὡς πρὸς τὴν ἐπίτευξιν τῶν
στόχων τοῦ σχεδίου, τόσον ὡς πρὸς τὴν αὔ-
ξησιν τῆς ναυτιλίας δύον καὶ ὡς πρὸς τὴν
ναυπηγικὴν ἀνάπτυξιν. Ο κύριος λόγος δέν
είναι μόνον οἰκονομικός, ἀλλὰ καὶ πολιτικός,
δεδομένου ὅτι αἱ τοπικαὶ Κυβερνήσεις τῶν
διαφόρων πολιτειῶν τῆς χώρας ἀσκοῦν ισχυ-

ράς πιέσεις διὰ τὴν χρηματοδότησιν καὶ προ-
τεραιότητα τῶν ιδικῶν τῶν τοπικῶν προγραμ-
μάτων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ο ΠΡΟΣΚΛΗΘΟΥΝ ΞΕΝΟΙ

Η Ισπανικὴ Κυβερνήσις είχεν προγραμ-
ματίσει τὴν ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώ-
ρας μὲ τὸν λίαν φιλόδοξον στόχον τῆς ἔξ-
ολοκλήρου καλύψεως τῶν εἰσαγωγικῶν καὶ
ἐξαγωγικῶν ἀναγκῶν τῆς ὑπὸ τῆς ιθνικῆς
σημαίας. Έντός δὲ τοῦ προγράμματος τούτου
προεβλέπετο η ἐνίσχυσις τοῦ ἔξοπλισμού,
ἐπὶ σκοπῷ παραγγελίας σκαφῶν τῆς τάξεως
τοῦ ἐνός εκατομμυρίου τόνων ἐπηρίσως. "Ο-
πως φαινεται ὅμως τὸ σχέδιον δὲν ἔγενετο
δεκτόν ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν μετὰ μεγάλου
ἐνθουσιασμοῦ καὶ σήμερον θεωρεῖται ἐκτὸς
συζητήσεως ή ἐπίτευξις τῶν ἀνωτέρω ἐπιδιώ-
ξεων.

Παρὰ ταῦτα οἱ ἀριθμοὶ κυβερνητικοὶ κύ-
κλοι τῆς Ισπανίας διέπονται μίαν λύσην τοῦ
προβλήματος, ἵστω ὀλιγώτερον μεγαλοπόν-
ον, εἰς τὴν συνεργασίαν τοῦ ἔγχωρου ἐφο-
πλισμοῦ μετά τοῦ ξένου ναυτιλιακοῦ κεφα-
λαίου. Ισιατέρως ἡ συνεργασία αὕτη προ-
σαντατολίζεται πρὸς τοὺς νορθγούς ἐφοπλι-
στάς, τοὺς ὄπιοὺς εὐχαρίστως θὰ ἔλεπτον
συμμετέχοντας εἴτε ὑπὸ μορφὴν καθαροῦ συ-
νεταιρισμοῦ εἴτε ὑπὸ μορφὴν χρονοναυλώσε-
ως τῶν σκαφῶν. Σημειούται διτοι διελαστικοὶ: πι-
στώσεις μέχρι 80% —καὶ περισσότερον ἀ-
κόμη— τῆς τιμῆς τοῦ σκάφους, ἐξόφλησις
εἰς 10 ἑπτ., ἐπιτόκιον 6,9%, τιμὴ ναυπηγή-
σεως κατωτέρω τῆς εὐρωπαϊκῆς. Επὶ πλέον
οἱ ἔγγυσεις θὰ δαρύνουν ἀποκλειστικῶς τὸ
ὑπὸ ναυπηγησιν πλοῖον καὶ σχιζὴ τὴν λοιπὴν
περιουσίαν τῆς παραγγελούσης ἑταίριας, πράγμα
ὅπερ θὰ ηδύνατο νὰ ὑποκινήσῃ πρὸς
κερδοσκοπικάς παραγγελίας.

Δὲν ἔχουν λοιπὸν ἀδικον οἱ νορθγοὶ ἐφο-
πλισταὶ ἐπιμένοντες εἰς τὴν ἐξαγωγὴν τοῦ
Κνο - ήτος η της ναυτιλιακῆς των δραστηρι-
ότητος. "Οτι χάνουν ἀπὸ τοὺς περιορισμοὺς
τῆς πατρίδος των δύνανται νὰ τὸ κερδίσουν
ἀπὸ τὴν συμμετοχήν των εἰς τὴν σύγχρονον
πολυεθνικήν ἀγοράν της ναυτιλίας.

ITALIA

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

"Ετος μετά τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς Διώ-
ρυγος τοῦ Σουέζ, ὁ λιμὴν τῆς Τεργέστης δέν
ἐπανέρευε εἰσέτι τὴν προτέραν του ζωηράν
δραστηριότητα. "Ολαι αἱ πρὸ τοῦ κλειστίμα-
τος τακτικὰ γραμμαὶ ἀποκατεστάθησαν καὶ
νεαὶ πολλαὶ συνεστήθησαν διὰ τὰς ἀραβι-
κὰς κυρίων χώρας, ἀλλὰ καὶ τὴν Απα-
τολήν, μὲ σκάφη τύπου ρὸ - ρὸ καὶ κοντεῖνερς.

"Ο λιμὴν ἐν τῷ μεταξὺ ἀπέκτησε πλήρη^{της}
τὸν ἔξοπλισμόν του διὰ τῶν καταλλήλων μέ-
σων φοτοεκφορτώσεως τῶν νέου τύπου σκα-
φῶν. "Ο Μάλος VII ἀνέτως δύναται νὰ διευ-
κολύνῃ διὰ τῶν τεχνικῶν του μέσων καὶ τῆς

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

διαμορφώσεως των κρητιδωμάτων του τά σύγχρονα ἀπό θαλάσσια μέσα μεταφοράς. Είς 50 χιλιάδας κοντέινερς προβλέπεται κατά τό τρέχον ἔτος ή διά του Μάλου VII κίνησις τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων.

Πολλά, δεδαίως, ἀπομένουν νά γίνουν διά τὰς συγκοινωνίας τοῦ λιμένος μὲ τὸ χίντερλαντ αὐτοῦ, τὴν Κεντρικὴν Εύρωπην. 'Ανεπαρκείς αἱ προσφορέματα διέξοδοι εἰς τὰς ἑκ τοῦ λιμένος καὶ πρὸς τὸν λιμένα μεταφοράς. Τὰ σχέδια τῆς ἀποσυμφορήσεως καὶ τῆς ταχυτέρας διακινήσεως ὑφίστανται. 'Απὸ τὴν Ρώμην, πρὸς τὴν ὅποιαν στρέφονται οἱ παράγοντες τοῦ λιμένος, ἀναμένεται ἡ πραγματοποίησις τῶν ἀναγκαίων συμπληρώσεων τοῦ πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν ὁδικοῦ, κυρίως, δικτύου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ ΟΙ ΙΑΠΩΝΕΣ

Καθ' ἦν περίοδον τὰ ναυπηγεῖα ὅλων τῶν χωρῶν ἀγανίζονται νά κρατήσουν ὑπέρ αὐτῶν τὰς παραγγελίας τῆς ἔθνικῆς των τούλαχιστον Ναυτιλίας, ἔκπληξιν προεκάλεσε τὸ γεγονός τῆς ἀνάθεσεως εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Καγκοσίμα τῆς κατασκευῆς τεσσάρων εἰδικῶν πλοίων κοντένερος ἀπὸ τὴν βρετανικὴν ἀτειρίαν «Μπέλ Λάινες». Κατὰ δῆλωσιν τοῦ διευθυντοῦ τῆς ἀταιρίας αἱ ἀπέτευχθεῖσα τιμαὶ ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἥσον κατὰ 30% κατώτεραι τῆς καλυτέρας προσφορᾶς τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων. 'Η «Μπέλ Λάινες» πρόκειται νά παραγγεῖλῃ σειράν ὅλην ὁμοιοτύπων σκαφῶν εἰς τὰ αὐτὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, μὲ τιμᾶς προκαθωρισμένας καὶ ταχείας παραδόσεις.

'Η βρετανικὴ Κυβέρνησις παρέσχεν ὅλην τῆς τοῦ συμπαράστασιν διά νά κερδίσουν τὰ ἄγγλικά ναυπηγεῖα τὴν παραγγελίαν. Αἱ προσφοραὶ ὅμως τῶν Ιαπώνων ὑπερέβησαν κάθε προσπάθειαν μειώσεως τοῦ κόστους τῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα.

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Ως προκύπτει ἀπὸ τὴν σχετικὴν τριμηνιαίαν ἔκδοσιν τοῦ περιοδικοῦ «Μότορσπι», αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι σκαφῶν ἀνά τὸν 2.000 τόν. d.w. ἐμειώθησαν κατὰ 22 καὶ πλέον ἑκατ., τόν. d.w. (ἥτοι ἀνά τοῦ 15%) ἐντὸς τοῦ δευτέρου τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Συγκεκριμένως, αἱ παραγγελίαι τῆς Ιης

Ιουλίου ἀνεφέροντο εἰς 2.553 σκάφη παντὸς τύπου, 123.597.578 τόν. d.w., ἐναντὶ 2.677 σκαφῶν, 145.625.277 τόν. d.w. τῆς Ιης Ἀπριλίου. Αἱ ὑψηλότεραι παραγγελίαι εἶχον σημειωθῆ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1974, ὅτε ἀνεφέροντο εἰς 3.007 σκάφη, 235.444. 409 τόν. d.w.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω παραγγελιῶν τῆς Ιης Ιουλίου, τὰ 715 σκάφη, 81.208.949 τόν. d.w. ἦταν τάνκερς καὶ 1.838 σκάφη, 42.388. 629 τόν. d.w. ξηροῦ φορτίου.

Εἰς τὰς κατὰ χώρας παραγγελίας προγείται, δεδαίως, ἡ Ιαπωνία, μὲ 50.118.603 τόν. d.w. (μείσως 14.120.377 τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ τριμήνου). Ἀκολουθοῦν: ἡ Σουηδία μὲ 10.928.380 τόν. d.w. (μείσων 1.604.440 τόν.), σὺν Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, μὲ 7.500.009 τόν. d.w. (πλέον 33.188 τόν.), ἡ Ισπανία, μὲ 7.355.339 τόν. d.w. (μείσων 377.335 τ.), ἡ Μεγάλη Βρεταννία, μὲ 6.204.359 τόνους d.w. (μείσων 216.639 τόν.) καὶ ἡ Βραζιλία, μὲ 6.038.390 τόν. d.w. (μείσων 57.850 τόν.).

Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Εἰς τὴν ἐπτοῖσα ἔκθεσιν τοῦ Γενικοῦ Συμβούλου Βρετανικῆς Ναυτιλίας —τὴν πρώτην ἀφ' ὅπου ὁ ὄργανος οὗτος ὑποκατέστησε τὸν Βρετανικὸν Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον καὶ τὴν Βρετανικὴν Ναυτικὴν 'Ομοσπονδίαν, τὴν 1ην Μαρτίου 1975— τονίζεται ιδιαιτέρως ἡ προσπάθεια ἡ ὁποία κατεβλήθη καὶ καταβάλλεται διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς αἵξιας τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς συμβολῆς τῆς εἰς τὴν ἔθνικὴν Οικονομίαν.

Μεταξὺ ἄλλων, ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει ὅτι ἡ Βρετανικὴ Ναυτιλία ἀποτελεῖται ἀπὸ 2.000 περίπου πλοίων, 50 ἑκατ. τόν. d.w. Τὸ ἀσφαλισθὲν κόστος τοῦ στόλου αὐτοῦ ὑπολογίζεται εἰς 5 δισεκατ. λιρῶν 'Αγγλίας. Τὸ 1974 (τὸ τελευταῖον ἔτος διά τὸ ὅποιον ὑπάρχουν πλήρη στοιχεῖα), ἔκρεδιστος περίπου 2 δισεκ. λιρῶν ἀπὸ ναύλους καὶ ἡ συνεισφορά τῆς εἰς τὸ ισχύνγιον πληρωμῶν τῆς χώρας ἀνήλθεν εἰς 1 δισεκ. λιρῶν.

Τὰ στοιχεῖα, λέγει τὸ Γενικὸν Συμβούλιον, τὰ ὅποια δημοσιεύονται κατ' ἔτος ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, σχετικῶς μὲ τὴν συμβολὴν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἔθνικὴν Οικονομίαν, δὲν εἶναι ἀκριβῆ. Διότι λαμβάνει μὲν ὑπὸ τοὺς ναύλους οἱ ὅποιοι καταβάλλονται εἰς ἔνα πλοίο δι' εἰσαγωγῆς εἰς τὴν χώραν, ἀλλὰ δὲν ὑπολογίζεται τοὺς ναύλους οἱ ὅποιοι ἔξοικονομούνται ἀπὸ τὴν χρησιμοποίησιν βρετανικῶν πλοίων εἰς τὰς ίδιας μεταφοράς.

Καὶ καταλήγει ἡ ἔκθεσις μὲ τὸ συμπέρασμα, ὅτι οὐδεὶς ἄλλος κλάδος προσφέρει εἰς τὴν ἔθνικὴν Οικονομίαν τὰ ὅσα ἡ Ναυτιλία.

ΚΟΡΕΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΡΟ-ΡΟ:

Ἐὰν ἔλιπεν ἡ συμφόρησις εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, μαζικὴ ὑπερπροσφερὰ χωρητικότητας πλοίων ρόλλ (δύο ρόλλ) ὅφθατον ἀνέκυπτεν ὡς ἐπεσημάνθη προσφάτως κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς διασκέψεως «ρό - ρό 76», εἰς Λονδίνον.

Σήμερον, ἡ παγκόσμιος στόλος ρό - ρό ἀπαρτίζεται ἐκ 445 περίπου σκαφῶν διαφόρων μεγεθῶν, χωρητικότητας 2,3 ἑκατ. τόνων, ἐνῷ ἐντὸς 18 μῆνου θά προστεθοῦν ἔτερα 140 νεότευκτα σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς, 1,2 ἑκατ. τόνων. "Ητοι αὔξησις 50% τῆς χωρητικότητας.

Βραχυπρόθεμως ὑπάρχει ἡ προσπικὴ δύτι θά συνεισιθῇ ἡ συμφόρησις εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν καὶ τὴν Δυτικὴν Ἀφρικήν, ὅπου τὰ μὲν πλοία ρό - ρό ἐπιτυγχάνουν οἰκονομίαν 45%, ἐνῷ τὰ συμβατικά λάινερς ἐπιβαρύνονται μὲ ἐπίναυλον 117%. 'Εξεφράσθη, ὅμως, ἡ ἀπομικήση τῆς διάρκειας τῆς διασκέψεως τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων εἰς τὰς ἀνωτέρω περιοχας.

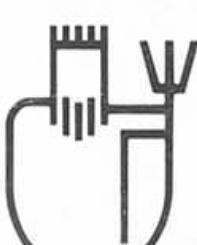
Βεδαίως, τὰ ρό - ρό δὲν κατεσκευάσθησαν διὰ νά ἀποτρέψουν τὴν συμφόρησιν, ἀλλὰ διὰ νά ἔχυπερτερούσιν ἀνετώτερον τὰς ἀπόθυρα εἰς θύραν μεταφοράς, ίδιαιτέρως μεταξὺ ἐγγύς ἀποστάσεων. 'Αλλὰ ἡ συμφόρησις εἰς ὠρισμένας περιοχὰς ὀδήγησε τοὺς πλοιοκτέλεσμας εἰς μαζικάς παραγγελίας, μὲ ἀποτέλεσμα νά ἔποδόσκη τῷρα δικύνος πληθωρισμού τονιάζει.

"Ηδη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν ἐπήλθε κορεσμὸς τῶν ὑπηρεσιῶν ρό - ρό, ἐνῷ οἱ Ρώσοι διευρύνουν τὸν ίδιον τῶν χαμηλού διαχειριστικού κόστους στόλον ρό - ρό, ὑπὸ τὰ ἀνήσυχα διέλεμματα τῶν Δυτικῶν ἀνταγωνιστῶν των.

ΠΕΡΣΙΑ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Τὴν παραγγελίαν ἔξ φορτηγῶν γραμμῆς τῶν 19.000 τόνων ἐπέτυχον τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Σουμιτόμο ἀπὸ τὴν Κρατικὴν Περσικὴν 'Εταιρίαν. Παράδοσις μέχρι τέλους 1977. Τιμὴ συνολικὴ 4.500 ἑκατόμ. γιενε.



CONTRACTING SALE & PURCHASE DEMOLITION CHARTERING

marbrokers s.a. PANAMA

117, Notara str. PIRAEUS Tel.4113217/8 Telex 213406/7 MARB GR Cables MARBROKERS

POYMANIA

ΘΕΑΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Την 1ην Ιανουαρίου 1976 ο ρουμανικός έμπορικός στόλος ήδη μειώθηκε δύναμης 99 μονάδων 768.000 τόν. d.w., έκ των οποίων έππει ήσαν δεξαμενόπλοια 235.000 τόν. d.w.

Κατά τὸ ἐκτέλεσει πενταετές σχέδιον προβλέπεται ὅ διπλασιασμός τῆς ἐν λόγῳ χωρητικότητος καὶ ἡ εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζας. Μικρὸν πάντως ποσοστὸν τοῦ στόλου ἀπασχολεῖται εἰς τακτικὰ γραμμάτα. Τὸ μεγαλύτερον εἰς τράπτη ταξίδια.

Κατὰ τὸν Ιανουάριον 1976 ή Ρουμανία παρήγγειλεν 29 σκάφη, 144.046 τόν. d.w., ἐκ τῶν οποίων 19 διά γενικά ἐμπορεύματα, 130.246 τόν. d.w. καὶ 10 μπάλκ κάρριερ 130.800 τόνων.

Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις τῆς Ρουμανίας ἐπιβάλλει τὴν ἐπέκτασιν τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζας, διτὶς καὶ ἀποτελεῖ τὸ κέντρον διαμετακομίσεως σημαντικῆς ἐμπορικῆς κινήσεως μεταξὺ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀνατολῆς. Κατὰ τὸν πενταετὸν 1970 - 1975 ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζας ἀποτελείσθη, διά νά φθάσῃ τὸ 1975 εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 14 ἑκατομ. τόνων φορτίων. Καὶ τοῦτο ἐνῷ σημαντικὸν μέρος κινήσεως διωχεύθη διὰ τοῦ Δουνάβεως εἰς τὴν Τούλτσεα, τὸ Γαλάτιον καὶ τὴν Βραΐλαν.

Διὰ τὸν λιμένα τῆς Κωνστάντζας προβλέπεται τὸ 1980 μία κίνησις 50 ἑκατομ. τόνων φορτίων. Εἰδικὸν τμῆμα διὰ τὰ κοντέινερς θὰ κατασκευασθῇ. Ό λιμὴν τῆς Κωνστάντζας θέλει ἀμέσως συνδεθῆ μὲ τὸν Δούναβιν, μέσω διώρυγος. Εἰς τὸ νότιον μέρος τοῦ λιμένος προβλέπεται νὰ λάθη χώραν ἡ ἐπέκτασις, ὥστε τάκερ 150.000 τόνων καὶ μπάλκ κάρριερ 90.000 τόν. νὰ δύνανται νὰ εἰσπλέουν. Ιδρύονται ηδη εἰς τὴν Κωνστάν-

τζαν, παρὰ τὸ Καλαράσι, χαλυβουργεῖον παραγωγικῆς δυναμικότητος 65 ἑκατ. τόνων, ἐν διυλιστήριον δυναμικότητος 4 ἑκατομ. τόν. ἑτησίων καὶ ἐν ἐργοστάσιον πετροχημικῶν. Ἡ προβλεπομένη διώρυξ θὰ καταστήσῃ δυνατὴν τὴν ἀμεσον διακίνησιν τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῶν προϊόντων τῶν ἐν λόγῳ ἐργοστασίων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΑΥΤΟΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ

Τὰ ναυπηγεῖα Γκοταβέρκεν ἀπεφάσισαν νὰ κατασκευάσουν διὰ λογαριασμὸν τῶν 8 σκάφη ἐπολλαπλῆς χρήσεως τῆς τάξεων τῶν 44.000 τόν. d.w. Τὰ χαρακτηριστικά των τηρούν μυστικά πρὸς τὸ παρὸν πρὸς ἀποφύγην συναγωνισμοῦ. Ἡ Διεύθυνσις τῶν ναυπηγείων ἐλπίζει ὅτι θὰ ἀρχίσῃ λαμβάνουσα παραγγελίας διὰ τὸν νέον τούτον τύπουν κατὰ τὸ πρώτον ἔχαμην τοῦ 1977. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡ ναυπηγήσις θὰ ἔχῃ προχωρήση μὲν ἀρκετά, ἀλλὰ εἰς σημείον ἐπιτρέπον τὰς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατασκευῆς βελτιώσεις καὶ τροποποιήσεις. Τὸ μόνον τὸ ὄποιον ἐγνώσθη εἶναι ὅτι τὰ πλοῖα θὰ εἶναι ἐξωπλισμένα διὰ τεσσάρων γερανῶν δυνάμεως μέχρι 50 τόνων. Μιὰ σειρὰ τοιούτων γερανῶν παρηγγέλθη ηδη εἰς Χάγκλουντ ἀντὶ 40 ἑκατ. κορωνῶν.

Η ΝΑΥΤΙΑ ΤΗΣ

Ὑπέρ τὰ τρία ἔτη διήρκεσαν αἱ ἐργασίαι τῆς Σουηδικῆς Ἐπιτροπῆς ἡ ὅποια ἀνέλαβε νὰ μελετήσῃ τὴν κατάστασιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῆς χώρας. Ἡ ἐκθεσίς τῆς ἐκ 200 σελίδων ὑπελήθη ηδη εἰς τὸ ἀρμόδιον Ὅπουργειόν καὶ ὃν αἱ προτάσεις τῆς υἱοθετήθουν, ἐλπίζεται ὅτι μέχρι τῆς προσεχοῦς ἀνοίξεως θὰ φάσουν ὡς νομοσχέδια ἐνώπιον

τοῦ Κοινοβουλίου.

Εἰς τὴν ἐκθεσίν της ἡ Ἐπιτροπὴ τονίζει ὅτι ἐν ὅμει τῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Σουηδικοῦ πλοίου καὶ τῆς παραλλήλου ἀναπτύξεως τοῦ ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ, εἰναι φυσικὸν ὅπως ὁ ἐφοπλισμὸς τῆς χώρας ζητήσῃ κατασφύγιον εἰς τὰς ἔνας σημαίας. Τούτο διμως δὲν συμφέρει εἰς τὸ κοινωνικὸν σύνολον, διότι ἡ ἔθνικὴ ναυτιλία ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰσφέρει σηματικῶν εἰς τὴν ἔξισφρόπησιν τοῦ συναλλαγματικοῦ ισοζυγίου καὶ ἀφ' ἐπέρου ἀπασχολεῖ πλέον τῶν 30 χιλιάδων ναυτικῶν. Προτείνεται ἐπομένως ἡ ἀπαγόρευσις πωλήσεως πλοίων εἰς ἔνους ἄνευ κρατικῆς ἀδείας. Συγχρόνως ὅμως ὑπογραμμίζεται τὸ γεγονός ὅτι ἡ ὑπὸ ἔνηνη σημαίαν μεταφορὰ ἐνὸς σκάφους δύναται ν' ἀποβῇ ὀφέλιμος εἰς τὴν χώραν, ἐάν καὶ ἐφ' ὅσον ἡ λύσις αὐτῆ εἴναι ὁ μόνος τρόπος ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους.

Ως πρὸς τὰς σημαίας εύκαιριας, ἡ Ἐπιτροπὴ μολονότι δὲν διάκειται συμπαθῶς πρὸς αὐτάς, δὲν θυμολίζεται νὰ πιστεύῃ ὅτι εἴναι δυνατὸς ὁ διὰ διεθνούς συμφωνίας περιορισμὸς των, καθ' ἣν στιγμὴν αἱ σημαίαι αὐταὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 25% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου. Προτείνει, λοιπόν, ὡς λύσιν τὴν βελτιώσιν τοῦ ἐπιπέδου ἀσφαλείας καὶ τῶν ὄρων διαβιώσεως τοῦ Σουηδικοῦ πλοίου, εἰς τρόπον διστούει τὸν οποιοῦν τοῦ IMCO καὶ τῶν ἄλλων διεθνῶν ὄργανισμον.

Είναι χαρακτηριστικὸν ὅτι εἰς τὴν ἐκθεσίν ὑπογράφουν ἐν ὁμοφωνίᾳ τόσον οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν δοσον καὶ οἱ ἐκπρόσωποι ὅλων τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων. Διὰ τοὺς πρώτους ὡς σοβαρὸν δέλεαρ ὑπῆρξεν ἡ πρότασις τῆς ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀναλήψεως τῶν δαπανῶν παλινοστήσεως τῶν ἀδειούχων ναυτικῶν. Διὰ δὲ τοὺς δευτέρους η πρότασις τῆς φορολογικῆς ἐλαφρύνσεως τῶν ναυτικῶν.

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).



NAYTILIAKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηὸλόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. KONKAP NTINOΣ: Μικτὸν (πρώην νορδηγικὸν «Falkefjell») νεοαγορασθὲν, 125.977 τόν. γκρός τοῦ 1973 ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γένηρο Ινκ» (Κόνκαρ Σίππιγκ "Ετζενούς").

2. ΛΥΓΑΡΙΑ: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Kalmantan Traders») νεοαγορασθὲν 4.016 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κονάρη» (κ. Κ. Παπαναστασίου).

4. ΝΕΛΗ Π.·: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 12.648 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νέλη» (κ. Νέστωρ Πιερράκος).

5. ΣΤΕΛΙΟΣ II: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ιαπωνικὸν «Ritsuci Maru») νεοαγορασθὲν 45.966 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Χάρκος» (κ. Κων. Χριστιανὸς).

6. ΑΣΤΕΡΑΣ: Δεξαμενόπλοιον (πρώην νορδηγικὸν «Condo») νεοαγορασθὲν 43.264 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αγία Φιλοθέη» (κ. Κων. Χριστιανὸς).

7. ΝΤΟΛΛΥ: Φορτηγὸν (πρώην ἐλβετικὸν «Celeritas») νεοαγορασθὲν 8.840 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐλξίς I» (Λευκάλι Κομπάνια Ναβιέρα).

8. MERINTIAN SKA-Y: Φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Caernarvonbrook») νεοαγορασθὲν 1.594 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκρήκ Κόσουστ» (κ. Σ. Μιτάρδης).

9. ΑΣΗΜΙΝΑ: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 35.001 τ. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σήγουντ» (κ. Γ. Μητσάκος).

10. ΣΙΤΥ ΟΦ ΑΝΔΡΟΣ: Ἐπιβατηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «San Giorgios») νεοαγορασθὲν, 4.754 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τοὺς (κ.κ. Ἀνδρέαν καὶ Γεώργιον Κυρτάτας).

11. NINA ΓΑ.: Φορτηγὸν (πρώην «Hung Wei») νεοαγορασθὲν, 1955 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κλεόπορτ» (κ. Ἀν. Καλάργυρος).

12. ΙΛΕΝΑ: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 16.267 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόμιτον» (Franco Compania Naviera).

13. ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ.: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Splendid Breeze») νεοαγορασθὲν 9.493 τόν. γκρός τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐφμάρ» (Μάλαιμος ANE).

14. TZΩΡΤΖ Φ.: Φορτηγὸν (πρώην καναδικὸν «Quebec») νεοαγορασθὲν 4.045 τ. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκρέγκαλ» («Εδιμαρ Κομπάνια Ναβιέρα»).

15. ZEYΣ: Φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Sugar Exporter») νεοαγορασθὲν 11.687 τ. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀστρο Πασιφίκο» (κ. Ν. Δανιόλος).

16. ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 16.310 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πακτωλός» (κ. Δ. Παπαδημητρίου).

17. ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ιαπωνικὸν «Seiko Maru») νεοαγορασθὲν 73.249 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρανσόριεντ Οίλ» (κ. Θ. Ἀλτίνογλου).

18. ΕΥΡΟΣ: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «Σαρόκος») 29.632 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εύρος» (κ. Ἀλ. Παλαιοκαρασάς).

19. ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ: Μπάλκ κάρριερ

(πρώην ιαπωνικὸν «Tokusho Maru») νεοαγορασθὲν 16.605 τόν. γκρός τοῦ 1973, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βιτέλλο» (κ. Δ. Μπαρμπούτης).

ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά ἐσχεδίασαν νέον τύπον φορτηγού πλοίου πολλαπλῆς χρήσεως 8.000 τόννων d.w., τὸ ὅποιον, ὡς ἀνεκοινώθη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς σημερινὰς συνθῆκας τῆς Ναυτιλίας. Σχετικῶς διευκρινίζεται, ὅτι ἡ σχεδίασης τοῦ νέου τύπου πλοίου ὁφείλεται εἰς τὰ δεδομένα, τὰ ὅποια προκύπτουν ἀπὸ τὴν κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ ὅποια ἐπλήξει τὰ μεγάλα πετρελαιοφόρα καὶ φορτηγὰ καὶ τὴν τάσιν τοῦ ἔφοπλισμοῦ νὰ ἀνατρέξῃ, πρὸς τὸ παρὸν τούλαχιστον, εἰς τὰ μικροτέρας χωρητικότητος πλοία.

Τὸ νέου τύπου φορτηγὸν τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων» ἔχει δύο καταστρώματα καὶ προσφέρεται μὲ τρία ἡ τέσσαρα κύτη. Κύρια χαρακτηριστικά: Συνολικὸν μῆκος 125 μ., μεταξὺ καθέτων 115 μ. Πλάτος 18, 75 μ. Πλευρικὸν ύψος μέχρι κυρίου καταστρώματος 10,6 μ. καὶ ύψος μέχρις ἐνδιαμέσου καταστρώματος 7 μ. Βύθισμα ὑπολογισμοῦ 7,5 μ. καὶ ὑπηρεσιακὸν 6 μ. Χωρητικότης κυτῶν (grain) 12.650 κ.μ. καὶ bale 11.300 κ.μ. Ἐμπορευματοκιβώτια τῶν 20 ποδῶν 174. Ταχυτῆς δοκιμῶν 16,5 μίλια. Ἐπιδόνυμαις δηζελομηχανῆς 6.500 BHP. Ήμερησία κατανάλωσις κυρίας μηχανῆς 22, 5 τόν. καὶ δηζελογεννητριῶν 1,9 τόν.

Τὸ σκάφος, τὸ ὅποιον φέρει πλήρωμα 29 ἀνδρῶν, ἔχει μεγάλων διαστάσεων ἀνοίγματα κυτῶν μὲ πτυσσόμενα καλύμματα στομίων κυτῶν καὶ διαθέτει δέκα φορτωτήρας τῶν 10 τόννων καὶ ἔνα τῶν 25 τόννων, ὑφίσταται ὅμως δυνατότης τοποθετήσεως καὶ ἀλλού τύπου γερανῶν, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοιοκτήτου. Τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ μεγάλα ἀνοίγματα κυτῶν, ἐπιτρέπουν τὴν ἀνέτον μεταφορᾶν ἐμπορευματοκιβώτιων, ἐνῷ τὰ καλύμματα τοῦ δευτέρου καταστρώματος ὡς καὶ ἡ ὁροφὴ διπυθμένου ἔχουν ὑπολογισθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν δρυκτῶν χύδην καὶ διὰ τὴν χρήσιν περονοφόρων όχημάτων.

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Ἄπο τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Αστιλέρος τοῦ Μπιλμπάτο, καθείλκυσθη τὴν 15ην Ιουλίου τὸ 21.000 τόν. d.w. πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν «Αἴγις Αθηναϊκό», τύπου «Σάντο Φέ 77», ἀνήκον εἰς ἐταιρίαν ἐλεγχομένην ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Δ. Παπαδημητρίου. Ως ἀνάδοχος παρέστη ἡ κ. Κίντε Χέμπελ, σύζυγος τοῦ κ. Χέμπελ, διευθυντοῦ τῆς ὁμούμου ἐταιρίας χρωμάτων.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

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

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, Akti Miaouli, PIRAEUS

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

Τὸ Ἀλιγίς Ἀθήνηκο εἶναι τὸ 34ον πλοῖον καθειλκύσθεν ἀπὸ τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεία διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου τοῦ κ. Ν. Δ. Παπαλιού.

—Τὴν 27ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Χακοντάτε, ἀπὸ τὰ ὁμώνυμα ναυπηγεία, τὸ δεξαμενόπλοιον «Κάπταιν Τζών Γ. Π. Λιδανός», 255.000 τόν. d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Σέρες» (κ. Γ. Π. Λιδανός). Μηχανὴ ἀποστρόβιλος 36.000 ἵππων ἀξονος. Ταχύτης ὑπηρεσιακῆς 16,2 μίλια. Θά παραδοθῇ τέλη Σεπτεμβρίου μὲ ἀρχᾶς Ὁκτωβρίου.

—Ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Γκοταθέρκεν καθειλκύσθη εἰς Στοκχόλμην τὴν 18ην Μαΐου ἐν δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου τῶν 31.000 τόν. d.w., ὅπερ εἶχε παραγγελθῆ ὑπὸ τῶν κ.κ. Ἀφῶν Κουλουκούντη. Μηχανὴ B & W τύπου 7K67GF, ισχύος 11.900 ἵππων χαλινωτηρίου. Υπηρεσιακή ταχύτης 14,9 μίλια. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

—Διὰ λογαριασμὸν τῶν ὡς ἄνω πλοιοκτητῶν καθειλκύσθη περὶ τὰ τέλη 'Ιουνίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσού, ἔνα μπάλκον κάρριερ τῶν 33.280 τόν. d.w. Μηχανὴ τοῦ αὐτοῦ τύπου, ισχύος 13.100 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 17 μίλιαν.

—Τὴν 18ην 'Ιουνίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ σουηδικὰ ναυπηγεία 'Οσκαρσμύν, ἔνα τόνκερ μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου τῶν 31.000 τόν. d.w., διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου M. A. Καραγεώργη. Μηχανὴ Σοῦλτζερ τύπου 6RND76, ισχύος 12.000 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 15,2 μίλιων. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

—Καθειλκύσθη εἰς Τσίμπη τὴν 26ην 'Ιουνίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσού, ἔνα μπ. κάρριερ τῶν 116.000 τόν. d.w. (59.000 τόν. γκρός) διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας «Ἀγιος Γεώργιος» (Οίκος Σαμωνᾶ). Μηχανὴ B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου 7K90GF, ισχύος 23.900 ἵππων χαλινωτηρίου. Υπηρεσιακή ταχύτης 17,5 μίλια. Πα-

ράδοσις περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους.

—Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας «Πλατωλός» (Οίκος Βογιατζίδη) καθειλκύσθη εἰς Χακοντάτε τὴν 7ην 'Ιουλίου τὸ 28.350 τόν. d.w. μπάλκον κάρριερ «Κλεάνθης». Μηχανὴ Σοῦλτζερ ισπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 12.000 ἵππων χαλινωτηρίου. Υπηρεσιακή ταχύτης 17,6 μίλια. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

•

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Derbyshire» 7.412 τόν. γκρός τοῦ 1966 καὶ μετωνομάσθη «Κάπταιν Λυγνός». Σημαία 'Ελληνική.

—Παρελήφθη ἐπίσης καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν σομαλικὸν φορτηγὸν «Dawn Grandeur» 5.913 τόν. γκρός τοῦ 1963. Μετωνομάσθη «Δέσποινα P.».

—Τὸ ἀγορασθὲν Ιαπωνικὸν μπάλκον κάρριερ «Hoyo Maru» 19.830 τόν. γκρός τοῦ 1972 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ἀπόστολος Ἀνδρέας». Σημαία 'Ελληνική.

—Παρεδόθη τὸ πωληθὲν εἰς ἔνα συμφέροντα μπάλκον κάρριερ «Σάντα Κλάρας» 11.445 τόν. γκρός τοῦ 1963 καὶ μετωνομάσθη «Karmala». Σημαία 'Αγγλική.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν φορτηγὸν «Burma» 6.989 τόν. γκρός τοῦ 1952 καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Ἀνδρομάχη».

—Μετωνομάσθη «Τιτίκα» καὶ ὑψωσε τὴν ἔλληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Jarmona» 34.056 τ. γκρός τοῦ 1964.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Τρίτων» καὶ ὑψωσε τὴν ἔλληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν ινδικὸν φορτηγὸν «Jag Amand» 11.070 τόν. γκρός τοῦ 1963.

—Ἐπίσης παρελήφθη τὸ μικτὸν σουηδικὸν σκάφος «Raunala» 42.314 τόν. γκρός τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Δήφιδος». Ση-

μαία 'Ελληνική.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ πωληθὲν εἰς παναμαϊκά συμφέροντα φορτηγὸν «Ρόμαν Ἐμπερορ» 8.856 τόν. γκρός, τοῦ 1956 καὶ μετωνομάσθη «Khadijran».

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν μπάλκον κάρριερ «Tokusci Maru» 10.190 τόν. γκρός τοῦ 1971. Μετωνομάσθη «Δημήτριος Π. Λαιμός» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Liebenfels» 6.662 τόν. γκρός τοῦ 1955 παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα.

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Ile d' Arz» 3.762 τόν. γκρός τοῦ 1966. Μετωνομάσθη «Νένα».

•

ΤΑ ΣΥΜΒΕΨΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρέουσαν 150θήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκαφῶν, ὑπὸ ἔνας σημαίας :

—«Ντόρα», κυπριακόν, 500 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.4.76, ἐκπρόσωπος κ. 'Αδ. Ελευθερόπουλος.

—«Ἀγγελική», κυπριακόν, 426 τ. γκρός, ἀπὸ 1.4.76, ἐκπρόσωπος κ. 'Αν. Μπαζεδάνογλου.

—«Ντίνος», κυπριακόν, 490 τόν. γκρός, ἀπὸ 15.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Μουζάκης.

—«Νικήτας Ρούσσος», λιδεριανόν, 35.567 τόν. γκρός, ἀπὸ 10.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Νικολάου.

—«Γ. Παπάς», παναμαϊκόν, 1.742 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.1.76, ἐκπρόσωπος κ. 'Εμμαν. Καλάργυρος.

—«Μπάχζα», κυπριακόν, 3.209 τ. γκρός, ἀπὸ 1.6.76, ἐκπρόσωπος κ. Γερ. Ιατροῦ.

—«Φάρχα», κυπριακόν, 3.206 τ. γκρός, ἀπὸ 1.6.76, ἐκπρόσωπος κ. Γερ. Ιατροῦ.

NIPPON YUSEN KAISHA (N.Y.K. LINE-TOKYO)

Τακτικὴ Γραμμὴ ἐξ Ἰαπωνίας καὶ τάναπαλιν διὰ 2 πλοίων μηνιαίως: μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς ἑτέρους λιμένας "Απω Ανατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι' ὅλην τὴν 'Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

— «Τοξότης», κυπριακόν, 12.645 τ. γκρός, από 1.1.76, έκπρόσωπος κ. Μην. Κυριακού.

— «Άθενς Σή», κυπριακόν, 4.903 τόνων γκρός, από 24.5.76, έκπρόσωπος κ. Ιωάνν. Παπαγιαννόπουλος.

— «Γασιάρχης», κυπριακόν, 1.068 τόνων γκρός, από 7.4.76, έκπρόσωπος κ. Δημ. Πίκουλας.

— «Αθήναικ», λιβεριανόν, 48.747 τ. γκρός, από 7.7.76, έκπρόσωπος κ. Ιωάνν. Συρίγος.

— «Πλατώνικ», λιβεριανόν, 48.747 τόνων γκρός, από 22.6.76, έκπρόσωπος κ. Ιωάνν. Συρίγος.

— «Λεμβόδικ», λιβεριανόν, 39.616 τ. γκρός, από 1.3.76, έκπρόσωπος κ. Ιωάνν. Συρίγος.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον αγγλικὸν μπάλκ κάροιρε «Gothland» 16.664 τόν. γκρός, 24.923 τόν. d.w. τοῦ 1961 ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ηγοράσθη ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1.250.000 δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Holstenbank» 5.514 τόνων γκρός, 7.300 τόν. d.w. τοῦ 1959.

— Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων τὸ τουητέκερ «Άρμας» 9.364 τόν. γκρός, 13.742 τόν. d.w. τοῦ 1958. Τιμὴ γύρω τῶν 1.65 ἑκατ. δολλαρίων.

— Τὸ γαλλικὸν δηζελοκίνητον σελτερντέκερ «Guyane» 7.062 τόν. γκρός, 8.607 τόν. d.w. τοῦ 1955, μὲ 2 καταστρώματα, μηχανὴ B & W 6.250 ἵππων καὶ 14 φορτωτήρας μεταξὺ τῶν ὄποιών ἔνα τῶν 50 τόν. ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου δολλαρίων.

— Ἐλληνες ἡγόρασαν ὑπὸ δρους ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 4.185.000 δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Izumigawa Maru» 71.576 τόν. γκρός, 116.946 τόν. d.w. τοῦ 1967 μὲ σέρεδον «Oktawabriou» 1974 καὶ μηχανὰς MAN 24.750 ἵππων.

— Τὸ αὐστραλιανὸν δηζελοκίνητον μικτὸν σκάφος «Mount Keira» 10.229 τόν. γκρός, 13.930 τόν. d.w. τοῦ 1960 ἡγόρασαν Ἐλλήνης ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 650.000 δολλαρίων.

— Ἐπωλήθη εἰς ἀμερικανικὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Κατιγάκι» 4.608 τόν. γκρός τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Vera V.».

— Παρ' Ἐλλήνων τοῦ Λονδίνου ἡγοράσθη ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1.8 ἑκατ. δολλαρίων τὸ ἀτμοκίνητον γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Franche Comte» 47.777 τόνων γκρός τοῦ 1965.

— Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Bordagain» 8.119 τόν. γκρός 11.675 τόν. d.w. τοῦ 1958. Μετωνομάσθη «Εἰρήνη Πατέρα» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ δηζελοκίνητον καναδικὸν φορτηγὸν «Quebeca» 4.045 τόν. γκρός, 5.537 τόν. d.w. τοῦ 1959 ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων.

— Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Shuhoram Maru» 4.999 τόν. γκρός, 8.526 τόν. d.w. τοῦ 1972 ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Iris». Σηματὶ Ἐλληνικὴ.

— Παρ' Ἐλλήνων ήγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον παναματικὸν φορτηγὸν «Gardenia» 4.279 τόν. γκρός, 6.737 τόν. d.w. τοῦ 1967. Τιμὴ γύρω τῶν 1.5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Iasoun» 1.160 τόν. γκρός τοῦ 1954 καὶ μετωνομάσθη «Minoas».

— Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1.8 ἑκατ. δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Maluku Maru» 3.654 τόν. γκρός 6.541 τόν. d.w. τοῦ 1972.

— Ἐπωλήθη σὲ ξένα συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ailant» Ετζίνερ 10.018 τόν. γκρός τοῦ 1958. Μετωνομάσθη «Scalane Trader».

— Εἰς Πακιστανὸύς ἀγοραστὰς ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Toumpevnia» 10.541 τόν. γκρός τοῦ 1956.

ΑΙ ΔΙΑΛΛΥΣΕΙΣ

Πακιστανὸί διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ φορτηγὸν «Sofia B.» 8.149 τόν. γκρός τοῦ 1957.

— Ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς Ισπανούς τὸ ἐπιβατηγὸν «Kunwasod» 10.886 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

— Ἐπωλήθη ἐπίσης εἰς Ισπανούς διαλυτὰς τὸ δεξαμενόπλοιον «Athénian Γκλόρου» 11.457 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

— Ἐπωλήθη ἐπίσης εἰς Ισπανούς διαλυτὰς τὸ δεξαμενόπλοιον «Eúthimikáta I» 12.423 τόν. γκρός τοῦ 1954. Τιμὴ γύρω τῶν 72 δολ. κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Margarita Tou» 3.307 τόν. γκρός, τοῦ 1941, ἐπωλήθη εἰς Πακιστανὸύς διαλυτὰς ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 108 δολ. κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΛΑΥΡΙΟΥ

— Η «Υπηρεσία Ιδιωτικῶν Επενδύσεων τοῦ ὑπουργείου Συντονισμού ἀνεκοινώσεων διτὶ ἐνεκριθῆ ἡ εἰσαγωγὴ, δάσσει τῶν διατάξεων τοῦ N. 2687, 53.954.000 δολλαρίων διὰ τὴν δημιουργίαν εἰς τὴν περιοχὴν Λαυρίου (θέσης Γαϊδουρόδραμα) ναυπηγείων διὰ τὴν ναυπήγησην πλοίων παντὸς τύπου. Τὰ κεφάλαια θὰ εἰσαχθοῦν ὑπὸ τοῦ κ. Ἀλεξάνδρου Οἰκονομοπούλου καὶ ξένου πιστοδοτικοῦ ΟΤ-

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΛΑΜΠ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

ΕΝΙΣΧΥΕΤΑΙ Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς 7ης ἐπησίας Συνέλευσεως τῆς Ἐλληνικῆς Λέσχης Πολεμικῶν Κινδύνων (BERMUDA) A.E. εἰς Ἀθήνας, τὴν 4ην Αύγουστου, διεπιστώθη καὶ νέα αὔξησις τῶν μελών της.

Εἰς τὴν Συνέλευσιν ἀνεκοινώθη ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους η ἀξία τῶν ἀσφαλισθέντων πλοίων ἐφθασε τὸ 1.000.000.000 δολλ. ἀνεβάζοντας οὕτω τὸ γενικὸν σύνολον εἰς 10.500.000.000 δολλ., ἀριθμὸν ποὺ ἀντιπροσωπεύει περισσότερα ἀπὸ 1.800 πλοία συνολικῶν τόνων ἄνω τῶν 31 ἑκατομ.

Τὸ 1975 κατεβλήθησαν συνολικῶς ἀποζημώσεις 2.500.000 δολλ. (ἐναντὶ τῶν 414.727 δολλ. τοῦ 1974). Ἐν τούτοις, τὸ ἀποθεματικὸν παραμένει εἰς 10.000.000 δολλ., περίποτος ὅτι τὰ μέλη ἔχαρακτηρίσαν ποὺ τὰ μέλη ικανοποιητικόν. Ἀνεκοινώθη ἀκόμη, ἀπὸ τοὺς διευθυντάς, ὅτι τὰ οἰκονομικὰ τῆς Λέσχης ἀπὸ τὸν Ιανουάριον καὶ μετὰ ἔχουν ἐνισχυθῆ σημαντικῶς καὶ ἐπεβεδαίσασαν τὴν γραμμὴν τῆς Ἐταιρίας νάξος φαλίζῃ εἰς τὰ μέλη τῆς τὴν μεγαλυτέραν κάλυψιν, μὲ τὸ μικρότερον κόστος.

Τὴν Ἐλληνικὴν Λέσχην Πολεμικῶν Κινδύνων, τῆς ὁποίας ἡ κυριωτέρα δραστηριότης είναι ποὺ ἀσφάλεια τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐλληνικῆς ίδιοκτησίας καὶ διαχειρίσεως ἀπὸ τοὺς κινδύνους τοῦ πολέμου, διαχειρίζεται ἡ Thos R. Miller & Son (Bermuda).

Εἰς συνεδρίασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ποὺ τὴν ηκολούθησε τὴν Γεν. Συνέλευσιν, ἔξηταση ἡ ἀσφάλεια τῶν ὅρων τῆς Ἐταιρίας. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀναθεωρήσεως θὰ ύποβληθοῦν εἰς τὰ μέλη εἰς μίαν Γεν. Συνέλευσιν πρὸς τὸ τέλος τοῦ ἔτους, ὥστε νά είναι διανατὴ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἀπὸ τὸν ἐπόμενον Ιανουάριον.

Οἱ διευθυνταὶ ἐπίσης προσέθησαν εἰς τὴν ἐπησίαν ἀνασκόπησιν τῶν προσθέτων ἀσφαλιστρων εἰς περίπτωσιν πολεμικῆς ἀνάγκης, μὲ ιδιαίτεραν ἀναφορὰν εἰς τὸν Λίβανον.

Ο. κ. Ι. Ε. Γ. Κουλουκουντῆς ἐπανεξελέγη Πρόεδρος τῆς Συνέλευσεως καὶ δ. κ. Κ. Μ. Λεμός Πρόεδρος.

Τὴν Συνέλευσιν παρηκολούθησαν οἱ κ.κ. Γ. Π. Μπίσμπας, Δ. Ι. Χανδρῆς, Ν. Κ. Ἐμπειρίκος, Ι. Σ. Φαφαλίος, Μ. Α. Gibbons, Ι. Α. Hobbs, Μ. Ι. Λύρας, Π. Α. Μαργαρώνης, Λ. Δ. Μελάς, Μ. Μ. Ξυλάς, Ν. Ε. Ζερδουδάκης.

(*) Ή μεγαλύτερη διανομογία χωρητικότητος περιλαμβάνει τάνκερ μέχρι 90.000 τόνους ἀκαθάριστο (9.835.000) ἀκόλουθων μετνηθῆσαν ποὺ μεταφέρονται στην Ελλάδα.

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

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

REPRESENTATIVES FOR

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

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

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935

NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 396-3100, 378-1818, 831-8703

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

SERVICE AROUND THE CLOCK

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

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΩΝ

Προκαταρκτικά συνυμβίλια διότι τὸ θέμα τῆς συμβάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν υπερωκεανίων, ἡ ίσχυς τῆς ὅποιας ἔληξε τὴν 30ῆν Ἰουνίου, διεξήθη μεταξύ τοῦ Προέδρου τῆς Ἑιώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Ἀντ. Χανδρῆ καὶ τῆς διοικήσεως τῆς ΠΝΟ. Κατά τὰς ύπαρχουσάς πληροφορίας δὲ κ. Χανδρῆς ἀπέδεχθη κατ' ἄρχην τὸ αἴτημα τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων περὶ ἐντάξεως τῶν υπερωκεανίων εἰς τὴν σύμβασιν τῶν τουριστικῶν πλοίων καὶ τὴν χορήγησιν ἀναδρομικῆς αὐξήσεως εἰς τὰ πληρώματα τῶν υπερωκεανίων μέχρι τῆς ὑπογραφῆς τῆς νέας συμβάσεως τῶν τουριστικῶν πλοίων, ἦτοι μέχρι τῆς 30ῆς Σεπτεμβρίου, ὅπει λήγει ἡ ἡδη ἰσχύουσα, ἐξῆτησε δύως ὅπως ἡ αὐξήσις αὐτῆς κλιμακωθῇ. Ἀναμένεται διτὶ συμφωνία θὰ ἐπιτευχθῇ εἰς νέαν συνάντησιν, κατὰ τὴν ὅποιαν θὰ διατυπωθῶν καὶ αἱ ὀπόψεις τῆς Π.Ν.Ο.

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ Ν.Α.Τ.

Συμφώνως πρὸς ύπαρχουσάς πληροφορίας, τὸ νομοσχέδιον προώθηκε πολιτικῶν ὑπαλλήλων τοῦ Ν.Α.Τ. ὅποιον εἶχε κατατεθῆ εἰς τὴν Βουλὴν καὶ ἀπεσύρθη, εύρισκεται εἰς τὸ υπουργεῖον Οἰκονομικῶν πρὸς περαιτέρω ἐπεξεργασίαν. Κατὰ τὰς ιδίας πληροφορίας καταβάλλεται προσπάθεια ὅπως τὸ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον προώθηται ἐν νέου εἰς τὴν Βουλὴν διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ψήφισίς του ὑπὸ τοῦ θερινοῦ τμήματος αὐτῆς. Διὰ τοῦ νομοσχέδιου, ὡς εἶναι γνωτόν, αὐξάνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν υπαλλήλων τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ 71% καὶ προδιέπονται νέαι ἀνώτεραι θέσεις διὰ τῶν ὅποιων θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ περαιτέ-

ρω διαθμολογικὴ ἐξέλιξις τῶν υπαλλήλων. Ἐπίσης, διὰ τοῦ νομοσχέδιου καθιεροῦνται διάφοροι ἐπιδόματα καὶ δελτιοῦται ἡ ὑγειονομικὴ περιθαλψίς τοῦ προσωπικοῦ. Ἐξ ἀλλοῦ, δι' ἔτερου νομοσχέδιου, τὸ ὅποιον προωθεῖται ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, καθιεροῦνται καὶ πρόσθετος ἐπικουρικὴ ἀσφάλισις τῶν υπαλλήλων τοῦ Ν.Α.Τ.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Ἡ συμβολὴ τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος εἰς τὴν τεχνολογικὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας γενικῶς, εἰδικῶς δὲ τῆς Ἑλληνικῆς, εἶναι ὀξιόλογος.

Ἡ ἐξυπηρέτησις ἔχει εὑρεῖν προέκτασιν καὶ εἰς τοὺς λιμένας ἔξωτερικού, δοθέντος ὅτι εύρυ εἶναι τὸ δίκτυον τῶν ἀπανταχοῦ ἀντιπροσώπων τοῦ Ε.Ν., συνεχῶς δὲ τούτο ἐπεκτείνεται. Διὰ τῶν ἐπιθεωρήσεων ἔξωτερικοῦ ὁ Ε.Ν. συμβάλλει εἰς τὴν εἰσαγωγὴν συναλλάγματος ἐν τῇ χώρᾳ μας.

Ο Ἐλληνικὸς Νηογνώμων διαθέτει πλήρες τεχνικὸν προσωπικὸν ἀπασχολούμενον ἐν τοῖς ἐν Πειραιεῖ, Ἀκτῇ Μιαούλῃ 23, γραφείοις αὐτῷ, ὁμοίως καὶ ἐν Θεσσαλονίκῃ, ὅπου αἱ ἐργασίαι τοῦ Ε.Ν. ἀναπτύσσονται συνεχῶς, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐν γένει ἀνάπτυξιν τῆς πόλεως καὶ τοῦ λιμένος εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς δραστηριότητος.

Ἡδη εἰς τὰς τάξεις τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος περιλαμβάνονται περὶ τὰ 400 πλοῖα παντὸς τύπου καὶ ειδικότητος. Ο ἐπίσησις κατάλογος πλοίων, ἐξεδόθη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν καὶ ἀγγλικὴν καὶ διατίθεται εἰς τὰ ἐν Ἀθήναις, Σταδίου 7, ὡς καὶ εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ, Ἀκτῇ Μιαούλῃ 23, γραφεία αὐτοῦ.

Ἄλλα πέραν τῶν ἀνωτέρω, ὁ Ἐλληνικὸς

Νηογνώμων προσβλέπων εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν ὑψηλοτέρων ἔθνικῶν σκοπῶν, φροντίζει καὶ διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν τῶν νέων ἔκεινων, τῶν ὅποιων προσρισμὸς εἶναι ἡ ἐνταξίς εἰς τὴν υπηρεσίαν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς χώρας μας, ητος ἔχει μεγίστην ἀνάγκην νέου ικανού προσωπικοῦ. Οὕτω, δυνάμει τοῦ Καταστατικοῦ του, διαθέτει ἐν ἀξιόλογογνώμονα πέραν τῶν νέων της χώρας μας.

Η ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

Ἡ παρακολούθησις τῆς ἐκτελέσεως ἐργασιῶν ναυπηγήσεων καὶ μετασκευῶν πλοίων δέοντα νὰ γίνεται ὑπὸ ὑπευθύνων τεχνικῶν (ναυπηγῶν ή Μηχανολόγων) διὰ ν' ἀποφεύγωνται ἀποκλίσεις ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἴσχυοντων Κανονισμῶν, αἵτινες πολλάκις, λόγῳ τοῦ προκεχωρημένου σταδίου τῶν σχετικῶν ἐργασιῶν, δὲν καθίσταται δυνατὸν νὰ ἀποκατασταθοῦν.

Τὰ ἀνωτέρω τονίζονται εἰς ἔγγραφον τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας πρὸς τὴν Ἐπιθεωρήσιν Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἡ ὅποια ἐντέλλεται ὅπως κατὰ τὴν ὑποβολὴν αἵτησες πλοιοκτήτου διὰ τὴν ἔγκρισιν σχεδίων καὶ μελετῶν ναυπηγουμένων ἡ μετασκευαζομένων πλοίων ἀξιοῦ καὶ τὴν κατάθεσιν ὑπευθύνου δηλώσεως διὰ τῆς ὅποιας θὰ ὀρίζεται ὁ ὑπευθύνος τεχνικὸς διὰ τὴν παρακολούθησιν τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἐργασιῶν τοῦ πλοίου. Οὕτω:

—Τὰ προορίζομενα διὰ τὴν παρακολούθησιν τῶν ἐργασιῶν κατασκευῆς ἡ μετασκευαζομένης οἰουδήποτε πλοίου σχέδια καὶ μελέται, πλὴν τῆς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Α.Ν. 388) 68 ὑπογραφῆς τοῦ συντάξαντος τεχνικοῦ, θὰ φέρουν καὶ τὴν υπογραφὴν τοῦ ὑπευθύνου διὰ

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



CAPE TOWN FAROS & C. 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 ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - 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

τὴν παρακολούθησιν τῶν ἔργασιῶν τεχνικοῦ.

—Τὰ προορίζόμενα διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ἐλληνικῶν πλοίων ὡς ἐπιβατηγῶν σχέδια καὶ μελέται, μετά τὸ πέρας τῶν ἔργασιῶν θὰ φέρουν ἐπίσης τὴν ὑπογραφήν τοῦ παρακολουθήσαντος τὰς ἔργασιας τεχνικοῦ κάπωσεν συντόμως δηλώσεως περὶ ἀνταποκρίσεως τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου πρὸς τὴν ὑπογραφήν μελέτην ἥ σχέδιον.

—Προκειμένου περὶ φορτηγῶν πλοίων, μετά τὸ πέρας τῶν ἔργασιῶν κατασκευῆς ἥ μετασκευῆς ἥ κατατίθεται καὶ ὑπεύθυνος δηλώσις τοῦ παρακολουθήσαντος τὰς ἔργασιας τεχνικοῦ περὶ τῆς πλήρους συμμορφώσεως τοῦ πλοίου πρὸς τὰς οἰκείας μελέτας καὶ τὰ σχέδια.

—Διὰ τὰ ναυπηγούμενα ἥ μετασκευαζόμενα ἐπιβατηγὰ πλοῖα, τῶν ὅποιών τὴν παρακολούθησιν τῶν ἔργασιῶν ὠρισμένων τομέων ἀναλαμβάνει ἔξουσιοδοτημένος νηργώμων, θὰ ζητήσῃ ὅπως τίθεται ἐπὶ τῶν σχεδίων καὶ μελετῶν ὑπεύθυνος δηλώσις τούτου, ὅτι ἡ πραγματικὴ κατάστασις τοῦ πλοίου ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰ παρ' αὐτοῦ θεωρούμενα σχέδια καὶ μελέτας.

Σημειούνται ὅτι, τὰ ἀνωτέρω μέτρα ἐλήφθησαν μετά σύμφωνον γνώμην καὶ κατόπιν σχετικῶν προτάσεων τοῦ Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγῶν Μηχανικῶν.

Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ ΜΗ ΠΡΟΣΟΝΤΟΥΧΩΝ

Τὰ τῆς ναυτολογήσεως ναυτικῶν στερουμένων τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος εἰς θέσεις τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, εἰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὅποιας δὲν προσφέρονται προσοντούχοι, καθορίζονται τὰς ἁγκυλίου τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικάς Ἀρχάς. Εἰδικώτερον εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἐγκύκλιον ἀναφέρονται τὰ ἔξι :

—Οσάκις οἱ προσερχόμενοι διὰ τοῦ Γ.Ε. N.E. δέν ἔχουν τὰ ἀνάλογα προσόντα διὰ τὴν θέσιν δι' ἣν προορίζονται, ἀλλὰ κατώτερα, τὰ ὅποια παρέχουν εἰς αὐτοὺς δικαίωμα ναυτολογήσεως μόνον εἰς τὴν θέσιν ποὺ ἀναγράφεται εἰς τὸ δελτίον ναυτολογήσεως διὰ τοῦ ὅποιου ἐφωδιάσθησαν ὑπὸ τοῦ Γ.Ε. N.E. θὰ πρέπει νὰ ζητήσῃ ἡ προσκόμιστις σχετικοῦ σημειώματος τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ἐκ τοῦ ὅποιου νὰ προκύπτῃ σαφῶς, ὅτι διὰ τὰς θέσεις εἰς τὰς ὅποιας ζητούνται ἀπὸ τοὺς

ἐνδιοφερομένους ἀντικανονικάι ναυτολογήσεις διὰ τὸ συγκεκριμένον πλοίον, δὲν προσφέρονται προσοντούχοι ναυτικοί.

—Υπὸ τοῦ ἄρθρου 88 τοῦ ΚΔΝΔ δὲν προσδιορίζεται οὔτε διαιρέφεται, πλὴν τῶν χρονικῶν τοιούτων, ὅρια τῆς ἀνεκτῆς ἀντικανονικότητος, δύσον ἀφορῷ τὰς ναυτολογήσεις μὴ προσοντούχων ναυτικῶν. Τοῦτο ἀφέθη εἰς τὴν κρίσιν τῶν προξενικῶν καὶ λιμενικῶν ἀναμνάσην, μεμονωμένως ἥ καὶ ἐνδεικτικῶς λαμβανόμενα, μὲ γνώμων πάντοτε τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου : α) Ἡ τάξις τοῦ παρὰ τὸν αἴτούντος τὴν ἀντικανονικὴν ναυτολόγησιν κατεχομένου ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος. β) Ἡ ἐν συνδόλῳ καὶ κατὰ εἰδικότητας προγενεστέρα θαλασσία ὑπηρεσία τοῦ αἴτούντος τὴν ἀντικανονικὴν ναυτολόγησιν, ἥτις κατὰ τὴν κρίσιν τῶν λιμενικῶν καὶ προξενικῶν Ἀρχῶν θὰ παρείχει τεκμήριον πειρας καὶ ίκανότητος τούτου εἰς τὴν δι' ἣν προορίζεται ἀνωτέραν τῶν τυπικῶν προσόντων του θέσιν. γ) Προκειμένου περὶ ἀντικανονικῆς ναυτολογήσεως εἰς θέσιν ἀξιωματικοῦ γεφύρας ἥ μηχανῆς καὶ ἐπὶ ὀργανικῆς συνθέσεως τριῶν ἥ τεσσάρων ἀξιωματικῶν, νά ἔχασφαλίζεται ἥ ὑπαρξῖς δύο τούλαχιστον διπλωματούχων ἀξιωματικῶν εἰς ἑκάτερον τῶν κλάδων. Προκειμένου περὶ ποντοπόρων πλοίων ὃ πλοιαρχός καὶ ὁ προϊστάμενος τοῦ μηχανοστασίου δέοντος κέκτηματο τὸ ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπόμενον διπλωματ. δ) Τὰ προσόντα καὶ ἡ ἐμπειρία τῶν λοιπῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεστούντων ναυτικῶν.

Προστίθεται ὅτι κατὰ τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν ναυτικῶν στερουμένων τῶν νομίμων προσόντων διὰ τὴν θέσιν ὅποιαν καταλαμβάνουν, θὰ πρέπει νὰ μηνημονεύνωνται παραπλεύρως τῆς οἰκείας θυρίδος τοῦ ναυτολογίου τὰ στοιχεῖα τοῦ δελτίου τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., διὰ τοῦ ὅποιου γνωστοποιεῖται ἥ μη προσφορὰ πρὸς ναυτολόγησιν προσοντούχων ναυτικῶν.

ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Διευθυντής τοῦ NAT, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ μετατεθέντος εἰς τὸ προξενικὸν λιμεναρ-

χείον τῆς Νέας Υόρκης πλοιάρχου κ. Θ. Πλακοκεφάλου, ἐποπθετήθη καὶ ἀνέλαβεν ἡδη τὰ καθήκοντά του ὁ πλοιάρχος Λ.Σ. κ. Γ. Τουρκοκολιάς.

ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ»

Μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας ἐλληνικᾶς βιομηχανίας κατασκευῆς μικρῶν σκαφῶν, ἥ «Ολύμπικ Μαρίν» Α.Ε., προσαρμόζει τώρα τὰς κατασκευάς της σύμφωνα μὲ τὰς προδιαγραφάς του Βρετανικού Νηογνώμονος «Λόσιδς» Ρέτζιστερ.

Διὰ τὴν ικανοποίησιν τῆς ζητήσεως σκαφῶν ἀπὸ ἐνισχυμένων πλαστικοῦ, ἥ ἔταιρία ἐπροχώρησε εἰς τὴν κατασκευὴν ἀλιευτικῶν σκαφῶν μὲ τὴν προσπικήν —ἀργότερα— μαζίκης παραγωγῆς, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὸ παραδοσιακὸν τρεχαντήρι. Ο σχεδιασμὸς καὶ ἡ πρεργραφή ὅλου τοῦ ναυπηγικοῦ ἔργου, ἔγινε ἀπὸ τὴν «Υπηρεσία Μικρῶν Σκαφῶν καὶ Γιώτ τοῦ Λλόντς Ρέτζιστερ καὶ περιλαμβάνει μελέτην τοῦ ἔργου μηχανικῆς ἐγκαταστάσεως, καθὼς καὶ ἐπιμετρήσεις εἰς τὴν διάρκειαν τῆς κατασκευῆς καὶ τοποθετήσεως.

Τὸ ναυπηγεῖον εύρισκεται, δῆως εἶναι γνωστὸν εἰς τὸ Λαύριον καὶ ἥρχισε τὴν ναυπηγήσιν γιώτ τὸ 1970. Τὸ ἐπόμενον ἔτος κατέσκευασε τὸ 44 ποδῶν περιπολικὸν σκάφος ὅπερ εἰσήλθεν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν Λιμενικῶν καὶ Τελωνειακῶν Ἀρχῶν.

Τὸ ἀνωτέρω δεδομένα προκύπτουν ἐκ τῶν δελτίων ναυτολογήσεως τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., τῶν ναυτολογίων τῶν πλοίων, ὡς καὶ τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων τῶν ναυτικῶν.

Προστίθεται ὅτι κατὰ τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν ναυτικῶν στερουμένων τῶν νομίμων προσόντων διὰ τὴν θέσιν ὅποιαν καταλαμβάνουν, θὰ πρέπει νὰ μηνημονεύνωνται παραπλεύρως τῆς οἰκείας θυρίδος τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., διὰ τοῦ ὅποιου γνωστοποιεῖται ἥ μη προσφορὰ πρὸς ναυτολόγησιν προσοντούχων ναυτικῶν.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ὑπηρεσίας τῶν διωχθέντων κατὰ τὴν ἐπταετίαν ναυτικῶν, εἰς ἔφαρμογήν σχετικῆς διατάξεως τοῦ Ν. 374) 76, οἱ ἐνιαφερόμενοι δέοντος κέκτηματος καὶ ἀντιπρόθετος ὁ κ. Κ. Καλδῆς, τῶν Ελληνικῶν Ναυπηγείων.

—Αἵτησιν εἰς τὴν ὅποιαν θὰ ἀναφέρωνται

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



Orion & Global Chartering Co., Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N.Y. 10006

CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

τὰ πλήρη στοιχεῖα των (όνομαπεπώνυμον, πατρώνυμον, ΜΕΘ), τὸ χρονικὸν διάστημα καθ' ὃ ἀπηγορεύθη ἡ ναυτολόγησις καὶ οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὄποιους ἐπεβλήθη, κατὰ τὴν γνώμην τῶν, ἡ ἀπαγόρευσις.

—Πιστοποιητικὸν τῆς Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρῶν περὶ ὑπάρχεως ἔξαμνου ὑπηρεσίας κατὰ τὴν διετίαν πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς νηολογήσεως. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ναυτικὸς δὲν κέκτηται τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην, λόγῳ στρατεύσεως ἡ διότι ἡτο πρόδερος ἡ γεν. γραμματεὺς ἡ ταμίας ναυτεργατικοῦ σωματείου θὰ προσκομίζῃ ἀποδεικτικὸν τῆς ἡμερομηνίας ἀπολύτεως ἐκ τῶν τάξεων τοῦ στρατοῦ ἡ βεβαίωσιν τοῦ οἰκείου σωματείου.

—Ὑπεύθυνον δῆλωσιν εἰς τὴν ὄποιαν θὰ ἀναφέρεται ὅτι κατὰ τὴν χρονικὴν περίοδον τῆς ἀπαγορεύσεως οἱ ἐνδιαφερόμενοι δὲν ἐπραγματοποίησαν συντάξιμον ὑπηρεσίαν εἰς ἔτερον ἀστατικὸν φορέα.

—Οἱ διατελέσαντες ἐν ἐκτοπίσεις ἡ φυλακίσει τὰ προσκομίζουν βεβαίωσιν τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Δημοσίας Τάξεως ἡ τοῦ ὑπουργείου Δικαιοσύνης.

Τὸ NAT, ἄμα τῷ ὑποβολῇ τῆς αἵτησεως, θὰ πληροφορήσαι μέσω τῆς Διευθύνσεως Προνοίας Ναυτικῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας τὴν ὑπαρξίαν διοικητικῆς πράξεως ἀπαγορεύσεως τῆς ναυτολογίσεως καὶ ἡ ἀπαγόρευσις αὕτη δὲν ὥφειλοτο εἰς ἐπιβληθεῖσαν πειθαρχικὴν ποινὴν, ἐν συνεχείᾳ δὲ διευθυντής τοῦ Ἰδρύματος, ἐκτιμῶν τὴν πληρότητα τῶν στοιχείων καὶ τὴν ὑπαρξίαν τῶν νομίμων προϋπόθεσεων, θὰ ἀναγνωρίζῃ ἡ θὰ ἀπορρίπτῃ τὴν ὑπηρεσίαν. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἀπορρίψεως ὑπηρεσίας, τὸ θέμα θὰ εἰσάγεται εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον.

ΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

‘Η Ἐνωσις Μηχανικῶν ἀνεκοίνωσεν ὅτι τὰ μέλη της, τὰ ἐργαζόμενα ἐπὶ τῶν ἀκτοπλοΐ-

κῶν ἐπιβατηργῶν πλοίων, κατέρχονται ἀπὸ τῆς 14ῆς Αὐγούστου καὶ μέχρι τῆς 21ῆς τρέχοντος εἰς τριάρους καὶ τετραράους στάσεις ἐργασίας. Συγκεκριμένως, συμφώνως πρὸς σχετικὴν ἀνακόινωσιν, τριάροι στάσεις ἐργασίας θὰ πραγματοποιηθούν Σάββατον, Κυριακήν, τὴν Δευτέραν καὶ τὴν Τρίτην (14, 15, 16 καὶ 17 Αὐγούστου) καὶ τετράροι τὴν 18ην, 19ην, 20ην καὶ 21ην Αὐγούστου. Άλιστασεις ἐργασίας θὰ ἀρχίζουν κατὰ τὴν ὥραν ἐνάρξεως τοῦ δρομολογίου εἰς τὸν λιμένα ἀφετηρίας καὶ εἰς τὸν τελευταῖον λιμένα ἐπιστροφῆς καὶ θὰ ἀφορούν ὅλα τὰ πλοῖα.

‘Ως ἀνεκοινώθη ἡ ΠΕΜΕΝ διεκδικεῖ τὴν χορήγησιν ἐπιδόματος διοικήσεως εἰς τοὺς Α' μηχανικούς ἐκ 4.000 δρχ. μηνιάσιως, τεχνικού ἐπιδόματος ἐκ 1.500 δρχ. μηνιάσιως εἰς τὸν Β', Γ' καὶ δόκιμον μηχανικόν, πέραν τῶν καταβαλλόμενων ὑπερωριῶν, διὰ τὰς ἐργασίας ὑδραυλικῆς φύσεως ἐκτός μηχανολεβητοστασίου καὶ ἐπιδόματος βαρείας καὶ ἀνθυγειενῆς ἐργασίας ἐξ 20% ἐπὶ τῶν καταβαλλόμενών τοῦ πλοδοχών.

ΑΙ «ΤΡΑΝΖΙΤ» ΔΙΕΛΕΥΣΙΣ

‘Η διενέργεια ἐκτεταμένων μεταθολῶν εἰς τὸ πλήρωμα πλοίου διερχούμενου ἐξ ἐλληνικοῦ λιμένου δέον νὰ συντελήται τῇ συμπράξει τῆς οἰκείας λιμενικῆς Ἀρχῆς καὶ οὐχὶ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μόνον τοῦ πλοίου, πρὸς ἀποφυγὴν ἐκκρεμοτήτων, πρὸς ἐπικύρωσιν τῶν ναυτιλιακῶν τοῦ ἐγγάρφων καὶ ἐπίλυσιν τυχόν ἀναφοριμένων ναυτεργατικῶν διαφορῶν.

Τὰ ἀνάτερα ἀναφέρονται εἰς ἐγκύλιον τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας πρὸς τὰς λιμενικάς ‘Ἀρχάς ἐξ ἀφορμῆς περιπτώσεως ἐλληνικοῦ πλοίου τὸ ὅποιον ἐνῷ διῆλθεν ἐξ ἐλληνικοῦ λιμένος επράζετο προέδη εἰς ἐκτεταμένας μεταθολὰς πληρώματος ἀνέν συμπράξεως τῆς οἰκείας λιμενικῆς Ἀρχῆς.

Καὶ διευκρινίζεται ὅτι ἡ «τράνζιτ» διέλευσις συγχωρεῖται μόνον δι' ἐφδιασμὸν καὶ διὰ μεμονωμένην ἀποεπιβίσαν μελῶν τοῦ

πληρώματος (μόνον δύο ἀτόμων). Εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ ταύτην δέον νὰ ἔξετάξεται ἡ δυνατότης ἀποστολῆς τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀρμοδιόν ὑπηρεσίαν πρὸς καταχώρισιν τῶν γενομένων μεταθολῶν τοῦ πληρώματος, ἐνῷ εἰς περίπτωσιν διελεύσεως ποντοπόρων πλοίων ἐξ ἐλληνικοῦ λιμένος διὰ τὴν διενέργειαν ἐκτεταμένων μεταθολῶν μελῶν τοῦ πληρώματος δέον ταῦτα νὰ αἴτουν τὴν θεοφέροκοινῶν τῶν, ὡς αἱ μεταθολίαι τῆς οἰκείας λιμενικῆς Ἀρχῆς.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

‘Εκκλησιοφόροσεν τὸ 5ον τεῦχος τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ναυτιλιακοῦ Δικαίου (ἔτος Δ', Μάϊος 1976).

Εἰς τὸ τεῦχος αὐτὸν δημοσιεύονται ἀποφάσεις ἐλληνικῶν δικαστηρίων ἐπὶ ναυτικῶν ὑποθέσεων ὡς ἀκολούθως. Ναύλωσις: δ' ἀποφάσεις τοῦ Μονυμελοῦς καὶ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς καὶ τοῦ Ἀρχείου Αθηνῶν. Ἐπιθαλάσσιος ἀρωγή: ‘Ἄνα μία ἀπόφασις τοῦ Ἀρχείου Αθηνῶν καὶ τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς. Πώλησης πλοίου: Δύο ἀφετειακαὶ ἀποφάσεις. Ειδύνη Ο.Δ.Π.: ‘Ἄνα μία ἀπόφασις τοῦ Ἀρχείου Αθηνῶν καὶ τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς. Ναυτικὴ ἐργασία: 5 ἀποφάσεις Μονυμελοῦς καὶ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς καὶ Ἀρχείου Αθηνῶν. Ναυτεργατικὸν ἀτύχημα: Μία ἀπόφασις τοῦ Ἀρχείου Αθηνῶν καὶ μία τοῦ Ἀρείου Πάγου.

Δημοσιεύονται ἐξ ἄλλου 4 γνωμοδοτήσεις τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους ἐπὶ θεμάτων ἀρχιπλοιαρχῶν καὶ ἀρχιμηχανικῶν καὶ φαρικῶν τελών.

Καταχωρεῖται τέλος ἡ πρόσφατος ναυτιλιακὴ νομοθεσία περιλαμβάνουσα τὸν Νόμον 282/76 περὶ κυρώσεως τῆς ἐλληνοπολινοκής ναυτιλιακῆς συμφωνίας, τὸ Π.Δ. 168/76 περὶ πειθαρχικῶν συμβουλίων Ε.Ν. καὶ τρεῖς ‘Υπουργικαὶ ἀποφάσεις περὶ εἰσφορῶν Ν.Α.Τ. καὶ κυρώσεως εἰδικῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

ΜΙΧΑΗΛ Β. ΒΑΛΣΑΜΙΔΗ

«ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ»

‘Αν, ὡς ἐλέχθη, οἱ ἔξειλιγμένοι λογιστικοὶ μέσοδοι ἀποτελοῦν ἀναγκαῖον προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν μεγάλων ἐπιχειρήσεων, πρέπει νὰ είναι δέσμοις ὅτι οἱ λογιστικοὶ λογαριασμοὶ τοῦ πλοιάρχου ἀποτελοῦν προϋπόθεσιν τῆς ὁμοδῆς λειτουργίας τοῦ συγχρόνου μεγάλου πλοίου. Διά τὸν λόγον αὐτὸν τὰ ἐγχειρίδια καὶ δοθήματα τῆς λογιστικῆς τὰ ὅποια προσφέρονται νὰ δοθῆσουν τὸν πλοίαρχον εἰς τὸ ἔργον του είναι κυριολεκτικῶς πολύτιμα.

Τοιούτον ἔργον είναι καὶ ἡ προσφάτως κυκλοφορήσασα «Λογιστικὴ Πλοιάρχου» τοῦ κ. Μιχαήλ Βαλσαμίδη, ὁ ὅποιος συνδυάζων τὴν πλοιαρχικὴν ιδιότητα μὲ τὰς οἰκονομικὰς γνώσεις, ἡτο ἐκ τῶν πλέον ἀρμοδιῶν διὰ τὴν συγγραφήν του. Τὸ θιβλίσιον ἀφού παρέχει εἰς τὴν ἀρχὴν γενικὰς τινὰς οἰκονομικὰς ἐννοίας καὶ στοιχεῖα γενικῆς λογιστικῆς, εἰσέρχεται εἰς τὴν ἀνάλυσιν τῶν λογαριασμῶν τοῦ πλοιάρχου, διὰ πλήρους σειρᾶς παραδειγμάτων ἀναφερομένων εἰς δῆλους τοὺς τομεῖς τῶν πλοιαρχικῶν δοσοληψιῶν. Εἰς τὸ τέλος παρέχονται διάφορα ἀλλα διαχειριστικά θέματα τοῦ πλοίου (ἐπιστολαί, καταστάσεις κλπ.) μετὰ τῶν ἀναγκαίων ὑποδειγμάτων καὶ πινάκων. (‘Εκδοσίς Ναυτικοῦ Οίκου ‘Εμμ. Σταυριδάκη. Πειραιεὺς Σχῆμα 8ον σελ. 150).

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

“Β. Σ. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ” Α.Β.Ε.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ

ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

‘Αλεξιουπόλεως 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» Α.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ : Αλεξ. Σούτσου 6 - Τηλέφ. 616.811 'Αθήναι

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ : Αλεξ. Σούτσου 4 - Τηλέφ. 626.954 - 616.026 'Αθήναι

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

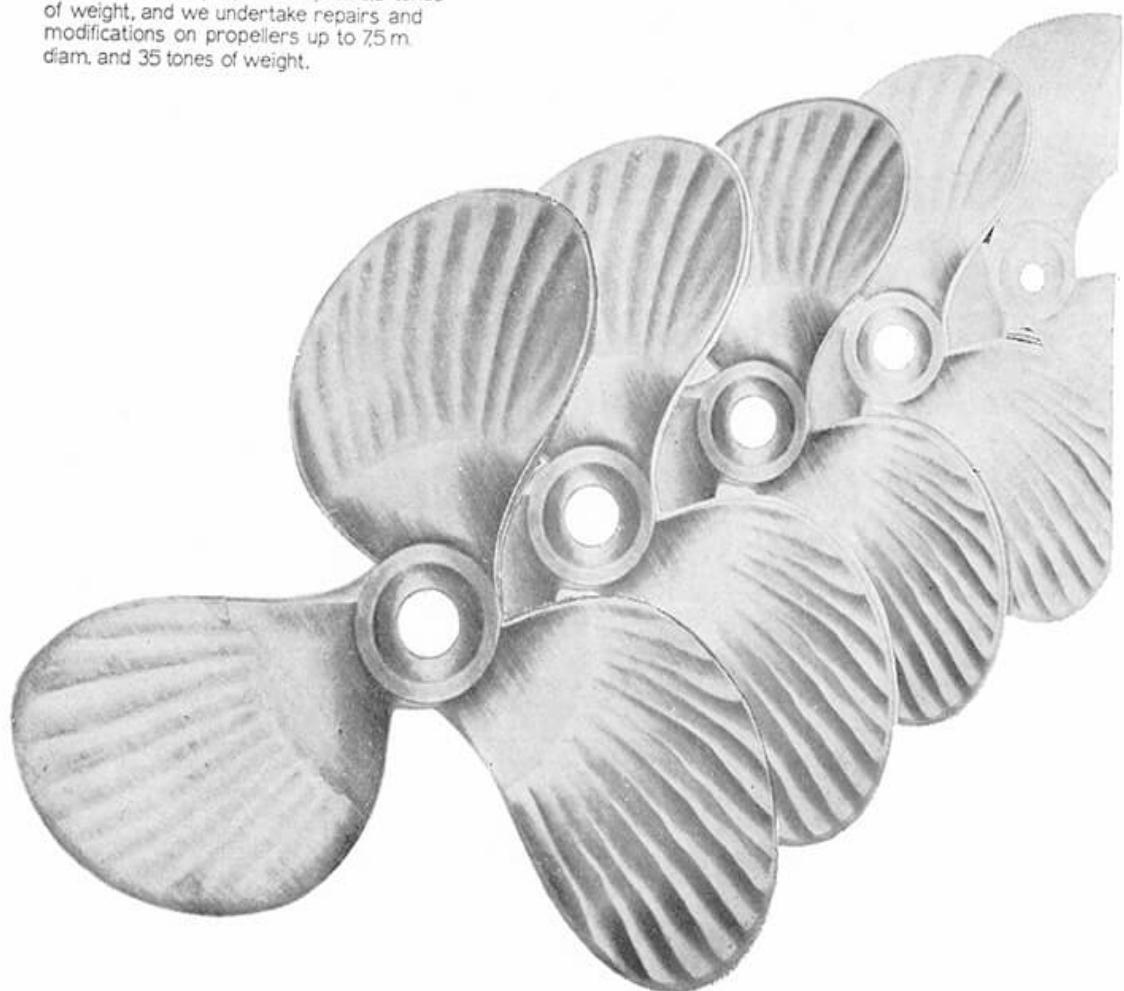
ΣΠΕΣΙΑΛ ΟΥ·Ι·ΣΚΥ, ΟΥ·Ι·ΣΚΥ ΣΚΩΤΙΑΣ, ΜΠΡΑΝΤΥ (ΚΟΝΙΑΚ),
ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ
ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

‘Εξυπηρετοῦνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια. Πρεσβείες, πλοῖοι ἔξωτερικοῦ καὶ ἀποστέλλονται δῶρα ἐορτῶν στὸ ἔσωτερικό καὶ τὸ ἔξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

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^{*}·NAFSI_{SA}
PROPELLER WORKS

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



Θαλάσσια άτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΘΗΝΑ (κ.): "Εκρηξις βόμβας προεκάλεσε τὴν δύθισην του εἰς τὸν λιμένα τῆς Τύρου. Τὸ πλήρωμα διεσώθη.

ΑΙΑΣ (φέρρυ): Προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προδόλητος εἰς Αἴγιναν, τὴν 10ην Αύγουστου, μὲ ἀπότελεσμα νὰ δημιουργηθῇ ρῆγμα εἰς τὸ πρώτον τρίμηνο. Εἰς ἐπιβάτης ἔτραμπτισθή σοθαρώς καὶ ἔτεροι 20 ἔλαφρότερον. Ζημίαι προεκλήθησαν καὶ εἰς τὰ ὄχηματα ἐπὶ τοῦ σκάφους.

ΑΙΓΑΙΣ ΦΟΡΣ: Εἰς Ἀθάναν τὴν 28ην 'Ιουλίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν συνεπέια προσφάτου κακοκαρίας.

AITZIAN NABIGKEITOP (π.): Προσέκρουσεν ἐπὶ ἐπιπλέοντος ἀντικειμένου τὴν 2αν 'Ιουλίου, ὑποστάν ζημίας εἰς τὰ πτερύγια τῆς ἐλίκος καὶ τὸ πηδάλιον. 'Επισκευαὶ ἀνελήφθησαν εἰς Γένοβαν.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (κ.): Μὲ φορτίον ξυλείας, προσήραξεν ἐπὶ ἀμμώδους δύθινου εἰς Κυλλήνην τὴν δην Αύγουστου καὶ ἀνειλκύσθη τὴν μεθεπομένην δι' ίδιων του μέσων. Τὸ σκάφος εύρισκετο ἐν πλῷ ἀπὸ Τακοράντι δι' 'Αμπούργον, ἀλλ' ηλλαζε πορείαν δι' ἀγνώστους λόγους.

ΑΛΜΠΙ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.): 'Ἐν πλῷ ἀπὸ Τεργεστην διὰ Μπαχρέν, ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν No. 3 δομητικήν μηχανήν τὴν 1ην 'Ιουλίου. 'Επισκευαὶ ἀνελήφθησαν εἰς Βορμάνη, ὅπου ἀφίχθη τὴν 17ην 'Ιουλίου ἀπὸ Μπαχρέν.

ΓΟΥΩΛΤΕΡ: Τὴν 23ην 'Ιουλίου ἀφίχθη εἰς Λεμεσόδον μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Επεθεωρήθη καὶ ἀνελήφθησαν ἐπισκευαὶ. Τὴν 1ην Αύγουστου ἀπέπλευσε διὰ Καντίζ.

ΕΛΕΑΝΑ (429 κ.ο.χ.): Λόγω μηχανικῆς βλάβης, παρέμεινεν ἀκυβέρνητος ἔξωθι τῆς Πύλου καὶ ἔξπεμψε σῆμα κινδύνου. Μετὰ ἑρεύνας 27 ὡρῶν τὸ σκάφος ἀνέυρεθη. Τὴν 5ην Αύγουστου τὸ ρυμουλκόν «Βερνίκος Δημήτριος» ἀνέλασε τὴν ρυμούλκησήν του εἰς Πειραιά δάσει συμφωνητικοῦ Λόυδ' «επο cure - no pay».

ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.): Κατὰ τὴν διάρκειαν σφράδας κακοκαρίας, ἀπώλεσε τὴν ἄγκυράν του μετὰ τοῦματος ἀλύσου εἰς Καράτσι τὴν 26ην 'Ιουλίου. 'Ετοποθετήθη ἀμοιβός ἀγύρα.

ΕΛΕΟΥΣΑ: 'Αφιχθένη εἰς Τέμα τὴν 27ην 'Ιουλίου ἀπὸ Χιούστον, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸ μετέρη τῆς γεννητηρίας No. 3.

ΙΜΑ (λ.): Μὲ μέρους φορτίον γεννημάτων, προσήραξεν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἀγκυροδόλιον τοῦ Ρίο Γκράντε τὴν 3ην Αύγουστου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ: Προσαράξαν εἰς Περίην "Αἴλαντ, πλησίον τοῦ "Αντεν, τὴν 30ην 'Ιουλίου, ἀνειλκύσθη τὴν ίδιαν ἡμέραν ἀνευδοθείας. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 7ην Αύγουστου ἀπέπλευσε διὰ Κολόμπο, ὅπου θὰ ἐπεθεωρεῖτο ἐκ νέου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ (λ.): Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ θυέλλης, εἰς Ρίο Γκράντε, τὴν 24ην 'Ιουλίου, ἔσυρε τὴν ἄγκυράν του καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ δρεπανικοῦ ἀτμοπλοίου «Ρόμενος» καὶ τοῦ δουλγαρικοῦ σκάφους «Ζαχάρι Στοϊάνωφ». "Απαντά ὑπέστησαν ἔλαφράς ζημίας εἰς τὰς ὑπερκατασκευάς. Τὴν 26ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ Ρόττερνταμ.

ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΚΕΑΣ (φέρρυ): Προσάραξεν ἐπὶ δραχώδους ἀκτῆς πλησίον τῆς περιοχῆς Μαρμάρι τῆς Νοτίου Εύβοιάς, τὴν ἐσπόμενην ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Αστέρι» δάσει συμφωνητικοῦ Λόυδ' «επο cure - no pay» καὶ

ἔρρυμουλκήθη εἰς Πειραιά τὴν 2αν Αύγουστου.

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Εἰς Κιουρασάο τὴν 28ην 'Ιουλίου, ἀνεικονίθη ὅτι ἐπρόκειτο νὰ ἐπισκευασθοῦν ζημίαι εἰς τὸ κύκλωμα θερμάνσεως τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τὰ στεγανά διαφράγματα. Αἱ ζημίαι προεκλήθησαν ἐκ κακοκαρίας τὸν παρελθόντα Μάρτιον.

ΚΡΕΤΑΝ ΣΤΑΡ (κ.): Τὴν 22ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσεν ἐκ Ράζ Τανούρα μὲ φορτίον 28.595 τόν. ἀργοῦ πετρελαίου διὰ Κιλικάπη, ὅπου ἀνέμενετο τὴν 5ην Αύγουστου. Τὴν 28ην 'Ιουλίου ὥπλισαρχος ἀνέφερεν ὅτι συνήντησε κακοκαρίαν καὶ θαλασσοταραχήν, ἥτις προεκάλεσεν ὀδοντώσεις εἰς τὰ ἔλασματα τῆς δεξαμενῆς No. 6 καὶ πιθανῶς διαρροήν. 'Υπὸ τῆς ἐταιρίας ἐδόθησαν ὀδηγίαι εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ συνεχιστὴ τὸν πλοῦν μὲ μειωμένην ταχύτητα καὶ νὰ ἐπικοινωνῇ ἀνά έξαρων μετὰ τῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶν.

'Εν συνεχείᾳ, δῆμως, διεκόπη πᾶσα ἐπικοινωνία καὶ ἡ ἐταιρία ἐξήγησε μέσω τῶν πρακτόρων της εἰς Βορμάνη τὴν διενέργειαν ἐρευνῶν ὑπὸ ἀεροσκάφων καὶ ἀκτοφυλακίδων. Τὴν 2αν Αύγουστου ἱνδικὸν σκάφος ἐπεσήμανε πετρελαιοκιλίδα εἰς πλάτος 20.20' δόρειον καὶ μῆκος 70.05' ἀνατολικόν, ἀλλὰ ἡτο ἀγνωστον ἔαν προήρχετο ἀπὸ τὸ ἀγνοούμενον σκάφος. 'Εκφράζονται σοδροί φόδοι περὶ αὐτάνδρου ἀπάλειας τοῦ τάνκερ, τοῦ ὅποιος ἐπέβανον 36 ναυτικοί.

ΛΕΖΙΝΑ: 'Αφιχθένη εἰς Χόγκ Κόγκ τὴν 3ην Αύγουστου, ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου μὲ φορτίον πετρελαίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν στροφαλοδόρον ἀξίαν τῆς πρωστηρίου μηχανῆς. 'Ανελήφθη ἐκφόρτωσις καὶ καθαρισμὸς τῶν δεξαμενῶν πρὸ πάσης ἐπισκευῆς.

ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΞΕΑΝΙΚ (λ.): 'Ἐν ἀναμονῇ ὀδηγίων πρὸς πλεύρισιν, ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν δομητικήν μηχανήν τὴν 24ην 'Ιουλίου ἔξωθι τοῦ Κιουρασάο. Τὴν μεθεπομένην εἰσήλθην εἰς τὸν λιμένα καὶ ἀνελήφθη ἐπιθερησική. 'Εν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε τὴν 26ην 'Ιουλίου.

ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.): 'Απὸ Αμβούργον διὰ Καράτσι ἐμφέρτον, ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ ἔλασματα τοῦ καταστρώματος λόγω διαρροής νιτρικοῦ ύξεος ἀπὸ πλαστικὰ δοχεῖα φορτωμένα εἰπὸν τοῦ καταστρώματος. Μόνιμοι ἐπισκευαὶ ἐτελέσθησαν εἰς τὸν λιμένα ἀφίξεώς του.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λ.): Λόγω βλάβης τοῦ πηδαλίου παρέμεινεν ἀκυβέρνητος εἰς πλάτος 30.50' δόρειον καὶ μῆκος 72.15' δυτικόν. 'Εμισθώθη ρυμουλκὸν ἵνα ἀναλάβῃ τὸν ρυμούλκησή του εἰς Νόρφολκ.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ: Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Αμβέρσαν τὴν 27ην 'Ιουλίου, μὲ μέρος φορτίου, κυβερνόμενον ὑπὸ πλοηγοῦ, προσέκρουσεν ἐπὶ φορτηγίδος καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ ἔλασματα ἔξωτερικῶς τοῦ κύτου No. 1 ἀριστερά. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ καὶ τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διὰ Φιλαδέλφειαν.

TINA (κ.): 'Ημιεβυθίσθη τὴν 9ην Αύγουστου εἰς τὸν λιμένα Σούρ τοῦ Λιβάνου συνεπέια ἔκρηξεως δόμβωσι. Τὸ πλήρωμα ἔγκαττειψε τὸ σκάφος σῶν.

ΤΙΤΙΚΑ: Μὲ φορτίον πετρελαίου διὰ Φραγκίσκουν, ὑπέστη πυρκαϊδὲν εἰς τὴν γέφυραν τῶν 31ην 'Ιουλίου εἰς πλάτος 37.00 δόρειον καὶ μῆκος 12.18' ἀνατολικόν. Τὸ 36μελές πλήρωμα ἔγκαττειψε τὸ σκάφος παρελήφθη ὑπὸ τοῦ ἐλληνικοῦ μπάλκ κάρριερ πο 'Μιχαλάκης σῶν. Τὸ ρυμουλκὸν 'Ορινόκος' ἐπέλευσε πλησίον τοῦ κατοικούμενου σκάφους καὶ ἀφοῦ παρέσαβε τὸ πλήρωμα ἀπὸ τὸ 'Μιχαλάκης' ἀνέλασε τὴν ρυμούλκησή του 'Τιτίκα' εἰς Βαλέττα τῆς Μάλτας, ἀλλ' ἐν συνεχείᾳ ἡλλαζε κατεύθυνσιν καὶ ἐπλευσε τελικῶς εἰς Αγγλίαν.

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΔΥΟ: Κατὰ τὸν ἀπόλοπον του ἐκ Ματσούτο τὴν 14ην 'Ιουλίου, προσήραξεν εἰς ἀβαθή υδατα καὶ ἀνειλκύσθη μετὰ τριώρων δι' ίδιων του μέσων. Παρετρηθή διαρροή εἰς τὸν τελικὸν σξονα καὶ ἀνωμαλίαι εἰς τὸ σύστημα πηδαλίου. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του δι' 'Ακαμπτα.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

SHIP MACHINERY SPARES

Shell Tankers (UK) Ltd are offering for sale the following spares which are available in the United Kingdom.

For Babcock & Wilcox Selectable Superheat Boiler
Evaporation Rate 76,000 lbs/hr (service)
Drawing No. 6957/21
 1 boiler set of Generating, and Water Wall Studded Tubes and Superheater Elements.

For Babcock & Wilcox Selectable Superheat Boiler
Evaporation Rate 66,000 lbs/hr (service)
Drawing No. 6892/12
 2 boiler sets of Water Wall and Screen Tubes.

For Foster Wheeler ESD Boiler
Evaporation Rate 66,000 lbs/hr (service)
Drawing No. 1073A320
 1 boiler set of Superheater Elements with support tubes.

For Pemtrede 13,000 SHP (service)
Main Propulsion Installation
 H.P. Turbine Rotor with thrust pads.
 Part set L.P. Turbine Rotor blading.
 Primary gearing pinions with flexible couplings.
 Main Secondary gearwheel with 2 pinions.
 Propeller shaft and propeller.

For Pemtrede 15,000 SHP (service)
Main Propulsion Installation
 H.P. Turbine Rotor.
 Part set H.P. and L.P. Turbine Rotor blading.
 Primary gearing pinions with flexible couplings.
 Propeller shaft and propeller.

For Howaldswerke 12,500 SHP (service)
Main Propulsion Installation
 H.P. Turbine Rotor.
 Part set H.P. and L.P. Turbine Rotor blading.
 Primary gearing pinions with flexible couplings.

For Allens T3 Mixed Pressure Turbo-Alternator
 Complete turbine and gearing broken down into component form with 550 KW Stator. Rotor and excitors.

Weirs Feed Pumps
 EF20 and EF15 5 stage pumps (TURBO-ALT DRIVEN) complete Spares for TMFP20 and TQB20 feed pumps.

Also assorted 60Hz electric motors, stators, and pump spares.
 Any inspection welcomed.

For details write to:
Shell Tankers (UK) Ltd.,
 STS/3
 Shell Centre,
 London SE1 7PQ
 Telex 919651

Πρός τά κάτω ή Ναυλαγορά. "Άμεσον άποτέλεσμα ή περαιτέρω πτώσις τῶν ναύλων διὰ δημητριακά. 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν 'Ολλανδίαν ἐπηρώθησαν τὰ 4.75 φίο μὲ ἄμεσον φόρτωσιν εἰς μεγάλα σκάφη.

'Η ἀπὸ τόσων ἡμερῶν συνεχίζομένη ἀπρᾶξια εἰς τὸν Β. Ἀτλαντικόν, τὸ μὲν λόγῳ ἔλλειψεως ναυλώσεων διὰ δημητριακά, τὸ δέ, λόγῳ καὶ τῆς ἀπεργίας τῶν Ἀμερικανῶν γαιανθρακωρύχων, τείνει νὰ δημιουργήσῃ ὑπερτροσφορὰν χωρητικότητος, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν περαιτέρω ἴσως πτώσιν τῶν ναύλων.

'Αποροῦν δῆμως οἱ παρατηρηταὶ τῶν ἔξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς διατί αἱ χώραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης, αἱ τόσον πληγεῖσαι ἀπὸ τὴν Ἑηρασίαν, δὲν ἀνέλασσον εἰστε τὴν προσπάθειαν τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῶν εἰς δημητριακά. Τὰ τάιμ τσάρτερος, εύτυχῶς, ἐπέδειχαν ζωρόττητα καὶ διὰ μακροτέρας χρονικάς περιόδους ἀπὸ τοὺς Ἰαπωνίας.

Ai προβλέψεις, πάντως, διὰ τοὺς ἐπερχομένους μῆνας προδιαγράφουν κατάστασιν σταθερότητας τῆς ναυλαγορᾶς, δεδομένων καὶ τῶν ἀνεφοδιασμῶν τῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης μὲ δημητριακά καὶ πρώτας ὥλας. Καλοί, δῆμως, ἀναγγέλλονται αἱ ἑσδεῖται τῆς Κίνας, τῆς Ἰνδίας καὶ τῆς Ρωσίας. Ai τελευταῖαι ἐνδέιξεις τῆς πορείας τῆς Οἰκονομίας ἐμφανίζουν βραδεῖαν τὴν ἔξοδον ἐκ τῆς ὑφέσεως, γεγονός τὸ ὅποιον δὲν μές ἐπιτρέπει καὶ τὴν πρόβλεψιν τῆς πλήρους αἰσιοδοξίας. To «μπούμ» δὲν περιμένεται.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ πρώτον 150θμερον τοῦ Αύγουστου εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ : Λίαν πειριωρισμένη ἡ ζήτησις τοννάς διὰ φορτώσεις δημητριακῶν. 'Ἐπακόλουθον ὁ πληθωρισμὸς χωρητικότητος. 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Ρότερνταμ \$ 4.75 φίο εἰς σκάφος 70.000 τόν. Αύγουστος 6-13, καὶ δι' Ἀμέρεσαν - 'Αμβούργον πέντε \$ 5 φίοτ Αύγουστον, 50.000 τόν. Διὰ Λισσαδῶνα 18.000 τόν. δημητριακά, \$ 10.25 Αύγ. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, ιαπωνικὸν σκάφος 31.000 τόν. \$ 10.50 φίο Σεπτ. Διὰ τὴν Κωνστάντζαν 40.500 τόν. δημητριακά \$ 9 φίοτ, μὲ 4.000 τόν. ἔκφόρτ. Αύγ. Βενεζουέλαν 18.000 τόν. \$ 9.25 φίοτ. Νορβηγίαν 25.000 τόν. \$ 9 Αύγουστον.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Πολωνίαν 30.000 τόν. \$ 10.75, μὲ ἔξη ἡμέρας γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἔλ. ἔκφόρτ. Αύγουστον. Διὰ Λισσαδῶνα 30.000 τόν. \$ 9.00 φίο Αύγ. 'Αλεξάνδρειαν 25.000 τόν. \$ 12.75 φίοτ καὶ Κωνστάντζαν 30.000 τόν. \$ 10.00 Αύγουστον.

Γειανθρακες : 'Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ τὸ Κόντινεντ 55.000 τόν. \$ 3.85 ἔλ. ἔκφόρτων καὶ \$ 7.75 55.000 τόν. ἔλ. ἔκφόρτων Αύγ. - Σεπτ. 'Απὸ Σέδεν 'Αιλαντίς δι' Όλλανδιαν 90.000 τόν. \$ 2.00 φίο καὶ Βόρ. 'Αμερικήν 48.000 τόν. \$ 1.70 φίο Αύγ.

NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ : 'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ Λεμεσὸν 13.000 τόν. δημητριακά \$ 20.25 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 1.750 τόν. ἔλ. ἔκφόρτ. Αύγ. Διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 15.000 τόν. \$ 19.00 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 2.000 τόν. ἔλ. ἔκφόρτ. Αύγ. Διὰ Ίντσόν καὶ Πουστάν 14.500 τόν. \$ 22.00 γκρός φόρτ. καὶ ἔλ. ἔκφόρτ. Αύγουστον.

'Απὸ τὴν Βραζιλίαν διὰ Κορούναν καὶ Σεβίλλην δημητριακά, 22.000 τόν. \$ 13.50 φίοτ Αύγ. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Τουμπαράο διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 45.000 τόν. \$ 5.50 φίο. Βέλγιον 60.000 τόν. \$ 4.25 φίο. Δουνκέρκην - 'Εμδεν 68.000 τόν. \$ 3.90 φίο Αύγ.

Ζάχαρις ἀπὸ 'Αγ. Δομίνικον διὰ Β. 'Αμερικήν ('Ατλαντικόν) 6.200 τόν. \$ 8.00 φίοτ καὶ 14.000 τόν. σπότ, \$ 8.00 φίοτ. 'Απὸ Μπουεναβεντούρα δι' 'Αλεξάνδρειαν 4.000 τόν. \$ 29.00 φίο Αύγουστον.

'Απὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικόν: Σίτος διὰ Ν. Κορέαν 26.500 τόν. \$ 16.60 Αύγ. - Σεπτ. 'Ινδίαν (τάνκερ) 31.500 τόν. \$ 22.00 μὲ 1.500 τόν. ἔλ. ἔκφόρτ. Αύγ. Θείον ἀπὸ Βανκούμερ δι' ἀνατ. ἀκτὴν 'Ινδίας 22.000 τόν. \$ 24.50 φίοτ Αύγ. - Σεπτ. 'Απὸ Βανκούμερ δι' 'Ιαπωνίαν γαιάνθρακες \$ 14.80 φίο Αύγ. - Σεπτ.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ, Ν. ΑΦΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ : Δέν έγνωσθησαν ναυλώσεις ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν. Ζάχαρις ἀπὸ Μπακόκ δι' 'Ιαπωνίαν 9.400 τόν. \$ 11.75 φίοτ Αύγ. 'Απὸ Κουνγκσλανδ διὰ Κίναν 13.250 τ. λίρ. 12.00 μὲ 1.000 τόν. ἔλ. ἔκφόρτ. Αύγ. - Σεπτ. 'Απὸ 'Αγιον Μαυρίκιον διὰ Β. 'Αμερικήν ('Ατλαντικόν) 4.000 τόν. \$ 22.50 φίοτ Σεπτ. Μαγκανέζα ἀπὸ Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 50.000 τ. δι' 'Αγγλίαν \$ 7.50 φίο Αύγ. - Σεπτ. 'Απὸ Δυτ. Αφρικήν Ντακάρ λιπάσματα διὰ Δουνκέρκην 4.000 τόν. ἄφ. \$ 55.000 φίο. 'Απὸ τὸ Κόντινεντ (Ρουέν) διὰ Καζαμπλάνκαν σῖτος 16.298 τόν. \$ 7.00 φίοτ Αύγ.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Διὰ 4-6 μῆνας, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπαναπαράδοσις ἐλευθέρα τόπου, \$ 1.80 τόν. σκάφος 78.500 τόν. τοῦ 1973. Διὰ 12 μῆνας σκάφος 112.000 τόν. τοῦ 1976, παράδοσις 'Απω 'Ανατολή \$ 1.20 τόν. τόννων.

Παράδοσις 'Ιαπωνίαν: Ταξίδιον Βραζιλίας σκάφος 31.400 τόν. τοῦ 1965, \$ 5.400 ἡμερησ. Ταξίδιον Κόντινεντ - 'Αγγλίαν \$ 5.57½, σκάφος 35.414 τόν. τοῦ 1975. Ταξίδιον 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον σκάφος 26.000 τόν. τοῦ 1973 \$ 5.65 πλέον \$ 20.000 μπόνους ἔκφορτον. Ταξίδιον 'Αγγλίαν - Κόντινεντ σκάφος 26.000 τόν. τοῦ 1964 \$ 5.80 τόν. τόννων. Ταξίδιον Κόντινεντ, μέσω Νοτ. Αφρικῆς, σκάφος 59.726 τόν. τοῦ 1973, \$ 2.95 τόν. τόννων. Σκάφος 16.734 τόν. τοῦ 1969 διὰ Περσικὸν Κόλπον, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, \$ 4.500 ἡμερησίως.

Παράδοσις 'Απω 'Ανατολήν: Σκάφος 15.362 τόν. παράδοσις Σιγκαπούρην, \$ 3.375 ἡμερησ. Ταξίδιον Γάνδης - 'Αμβούργου, ἐπαναπαράδοσις μέσω Μπακόκ \$ 9.500, περιλαμβανομένων ὅβερταιμ σκάφος 22.247 τόν. τοῦ 1973. Ταξίδιον Κόντινεντ μὲ παράδοσιν Αύγ. Μπουγκενεύλ \$ 6, σκάφος 28.000 τόν. τοῦ 1969. Σκάφος 15.900 τόν. τοῦ 1961, παράδοσις Σιγκαπούρην, ταξίδιον Κόντινεντ σκάφος 28.000 τόν. τοῦ 1969.

Παράδοσις Μεσόγειον: Ταξίδιον Νοτίου Αφρικῆς \$ 3.200 ἡμερησ. σκάφος 19.170 τόν. τοῦ 1969. Ταξίδιον Περσικού, μὲ παράδοσιν 'Αλγέριον, ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ, \$ 2.700 ἡμερησ. σκάφος 13.350 τόν. τοῦ 1950. Ταξίδιον Κόντινεντ, μέσω Πόρτ Καμσάρ, μὲ παράδοσιν Δυτ. 'Ιταλίαν \$ 2.10. Σκάφος 50.065 τόν. τοῦ 1966.

Μὲ παράδοσιν 'Αγγλίαν - Κόντινεντ: Ταξίδιον Περσικού \$ 4.100 ἡμερησ. σκάφος 16.800 τόν. Ταξίδιον 'Ινδίας, παράδοσις 'Ιμιμιγχαμ \$ 3.000 ἡμερησ., περιλαμβανομένων ὅβερταιμ, σκάφος 16.641 τόν. τοῦ 1976.

Παράδοσις Βόρ. & Νότ. 'Αμερικήν: Ταξίδιον Β. 'Ατλαντικού - Κόλπου παράδοσις 'Αγ. Δομίνικον, 4.000 \$ ἡμερησ., σκάφος 25.321 τόν. τοῦ 1966. Ταξίδιον Χόγκ Κόγκ - Σρί Λάνκα ρέιντζ μέσω Β. Ειρηνικού \$ 4.150 ἡμερησ. πλέον 1.500 \$ μηνιαίως.



σδερταϊμ, σκάφος 28.303 τόν. τού 1973. Φρήντομ τού 1969, κυκλικὸν Περού παράδοσις Παραμαρίπο, ἐπαναπαράδοσις Κόλπου Μεξικοῦ, \$ 3.600 ήμερησ. Ταξίδιον Περσικὸν Κόλπου, παράδοσις Κόλπου - 'Ατλαντικόν, \$ 4.450 ήμερησ. πλέον \$ 1.500 σδερταϊμ μηνιαίως, σκάφος 18.000 τόν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ζωηρότης εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων. Χαρακτηριστικὴ κίνησις περὶ τὰ τάτιμ τοσάτερος, ὑποδηλώσια τὴν σταθερότητα τῆς ἀγορᾶς. Τὰ W 32.25 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 210.000 τόν. ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν. Διὰ πλείσια τοῦ ἐνὸς ταξίδια W 28.5. Εἰς σκάφος 140.000 τόν. ἐπληρώθησαν W 36 ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν - Κόντινεντ σκάφος 110.000 τόν. W 85.

Ἀνώμαλος ἡ κατάστασις εἰς τὴν Καραϊβικὴν. Ναύλοι κατώτεροι πως. Διὰ τὴν B. Ἀμερικὴν σκάφος 22.000 τόν. μέρος φορτίου ἐπληρώθη W 100 Αὔγ. Διὰ τὸν Κόλπον Μεξικοῦ μέρος φορτίου 60.000 τόν. W 57.5 Αὔγ.

Ἄπὸ τὴν Μεσόγειον διὰ B. Ἀμερικὴν μέρος φορτίου 77.000 τόν. W 52.5 Αὔγ. καὶ ἔτερον 63.000 τόν. διὰ τὸν Κόλπον W 55.

Ἄπὸ τὴν Δυτ. Ἀφρικὴν διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν 70.000 τόν. W 60 Αὔγ. Ἐπίσης μέρος φορτίου 60.000 τόνων διὰ τὴν Καραϊβικὴν W 74.5.

Ἀρκετὰ πολύμηνα τάιμ τοσάτερος. Σκάφος δηζελοκίνητον 33.512 τόν., παράδοσις Σεπτ. 1976 διὰ 18 μῆνας \$ 4.00 τὸν τόνον d.w. Σκάφος 39.105 τόν. d.w. διὰ 6/12 μῆνας \$ 4.25, ὅψιδον 6/12 ἀσύρματος \$ 5.25 καὶ ἄλλους 12 μῆνας \$ 7.00. Σκάφος 36.450 τόν. δηζελοκίνητον, διὰ 18 μῆνας \$ 4.30 τὸν τόνον d.w. Σκάφος 236.400 τόν. τοῦ 1976 διὰ 12 μῆνας \$ 0.70 Σεπτέμβριον.

Ίσορροπία μεταξὺ τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονῶν δεξαμενοπλοίων δὲν πρόκειται νὰ ἐπιτευχθῇ πρὸ τοῦ 1981, ἔστω καὶ ὑπὸ τὰς πλέον αἰσιοδόξους συνθήκας ἀναπτύξεως τῆς διοικητικῆς παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως πετρελαίου ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν αὐξησιν τοῦ ρυθμοῦ διαλύσεων καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν ναυπηγήσεων, λέγει ὁ Ὁργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως, τῶν Παρισίων.

Εἰς τὴν ἐπτήσιαν ἔκθεσιν τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. τονίζεται ὅτι μὲ ὀλιγώτερον αἰσιοδόξους προπτικάς, ὁ πληθωρισμὸς χωρητικότητος θὰ συνεχισθῇ δι' ἀρκετὰ ἔτη μετὰ τὸ 1980.

Ἡ ἔκθεσις προειδοποεῖ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τὰς κυβερνήσεις διὰ τοὺς κινδύνους οἱ ὄποιοι δυνατὸν νὰ πρέπεισον ἀπὸ τὴν ἀδρά-

νειαν καὶ τὴν ὑποστήριξιν μέτρων, ἄτινα δυνατὸν νὰ προκαλέσουν ἔνα νέον κύκλον ὑψηλῆς/χαμηλῆς ναυλαγορᾶς, ἐὰν αἱ προβλέψεις περὶ μελλοντικῆς ζητήσεως χωρητικότητος ἀποδειχθοῦν ἔξαιρετικῶς χαμηλαί.

Ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ἀνεπτύχθη μὲ ταχύτερον ρυθμὸν παρὰ ποτὲ τὸ 1975, ὅτε ἡ ζητήσις, διὰ πρώτην φοράν, ἦτο κατωτέρα τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 1974 μέχρι τὰ μέσα τοῦ 1975, ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ηὔσηθη κατὰ 12%,

ἐνῷ ἡ αὐξησις τῶν δεξαμενοπλοίων ἡτο ἀκόμη μεγαλύτερα, ἀνελθούσα εἰς 18%.

Ἡ κάμψις εἰς τὴν ζήτησιν πετρελαίου εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μαζικὴν ἀκύρωσιν παραγγελιῶν διὰ δεξαμενοπλοίων καὶ τὴν ἐπιτάχυνσιν τοῦ ρυθμοῦ διατάξεων.

Καταλήγουσα ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει, ὅτι αἱ πρόσφατοι ἀθρόαι παραγγελίαι μπάλκ κάρπιες μικροτέρου μεγέθους δὲν ἀποκλείεται νὰ προκαλέσουν πληθωρισμὸν χωρητικότητος καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν μελλοντικῶς.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων λάδι Γκουάρα \$ 10, ὅψιδον λάδι Γκουάρα καὶ Μαρακάτυ \$ 10.50, φιότ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου 26-31.

ΝΙΚΥ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 9.000-10.000 τόν. σίτου Ματαντί \$ 25, φιότ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 10-20.

ΕΛΛΑΣΙΑ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 11.900 τόν. d.w. (530.000 κ.π.) γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 123, 750, φιότ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 14-20.

ΑΙΓΑΙΟΣ: Ἀμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείως Χάττερας) 30.000 τόν. γεννημάτων Κωνσταντζάν \$ 10, φιότ, μὲ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 14-20.

ΑΙΓΑΙΟΣ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων Κωνσταντζάν \$ 10, 75, φιότ, μὲ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 13-20.

ΑΝΝΑ Μ. (λιθ.): Ἡ ἔτερον Θάντερ Μπαίη ἡ Ντουλόθ 14.750-15.500 τόν. δρώμης Ἀμερίδης - Ἀμερίδηρον ρέιντς \$ 17.25, διὸ λιμένας φορτώσεων 50 σύντηξης, διὸ λιμένας ἐκφόρτωσεως \$ 1 ἔξτρα, φιότ, \$ 4.250 διὰ σταλίας, Αὔγουστου 25 — Σεπτεμβρίου 7.

ΘΕΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΧΑΜΠΟΥ: Χάμποι τοῦ ρόδος 55.000 τόν. γανθινάρκων Ιαπωνίαν \$ 7.95, διὸ ἐκφόρτωτικῶν, Σεπτεμβρίου 1-15.

ΑΝΤΖΕΛΙΚΟΥ ΓΚΡΕΗΣ (εἰς τάιμ τοσάτερο): Χάμποι τοῦ ρόδος 55.000 τόν. γανθινάρκων Ιαπωνίαν \$ 7.75, διὸ ἐκφόρτωτικῶν, Αὔγουστον — Σεπτεμβρίου 7.

ΘΕΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΧΑΜΠΟΥ: Χάμποι τοῦ ρόδος 55.000 τόν. γανθινάρκων Ιαπωνίαν \$ 7.95, διὸ ἐκφόρτωτικῶν, Σεπτεμβρίου 1-15.

ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (εἰς τάιμ τοσάτερο): Σέδεν "Αἴλαντ" 48.000 τόν. οιδηρομεταλλεύματος Ἀμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείως Χάττερας) \$ 1.70, φιότ, Αὔγουστου 15-30.

ΤΡΑΜΟΝΓΑΝΤΑ (λιθ.): Βαλτιμόρων 30.000 τόν. γεννημάτων Πολωνίαν \$ 10.75, γκρόδος φόρτωσιν, 2.500 τόνοι διὸ ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 10-20.

ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ (λιθ.): Ἀμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείως Χάττερας) 30.000 τόν. γεννημάτων Λισσαδών \$ 9, φιότ, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 13-16.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (λιθ.): Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. γεννημάτων Πουνταρένας \$ 17.25, φιότ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 10-25.

ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 26.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 10.70, φιότ, Αὔγουστον — ἀρχὰς Σεπτεμβρίου.

ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 12.200-12.725 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 10, φιότ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 12-20.

ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.): Κόρρους Κρίτου 15.000 τόν. σίτου Πουέρτο Καμπέλο \$ 10.50, ὅψιδον συμπλήρωσιν ἐκφόρτωσεως Μαρακάτυ \$ 11, φιότ,

μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου 30 — Αὔγουστος 5.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ: Ἀμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείως Χάττερας) 30.000 τόν. γεννημάτων Ἀλεξανδρείαν διὸ Πόρτ Σάδι \$ 12.85 φιότ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστος 15-27.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΑΝΘΕΜΙΟΣ: Ρίθερ Πλέιτ (πλήρες φορτώσεως) 14.500-14.500 τόν. γεννημάτων Ιντσόν καὶ Πουσάν \$ 22, διὸ ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.000-2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιντσόν, 1.500 τόν. φόρτωσιν, Πουσάν, φιόν ναυλωτῶν 5.000 τόν. ἐκφόρτωσιν εἰς Ιντσόν \$ 1.65, διὸ λιγάτερον, Αὔγουστος 6-16.

ΜΑΡΙΑΝΥ Λ. Ρίθερ Πλέιτ 21.500 τόν. γεννημάτων (53 π.) Μπορτνά — Ἀμερίδηρον ρέιντς \$ 15, διὸ ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.000-3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αὔγουστος 15-30.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.): "Αίων λιμένας Ρίθερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπούνενος Αὐρίες 1.000 τόν. γεννημάτων διὸ Ιταλίαν \$ 19, διὸ ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.000-2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αὔγουστος 18-25.

ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ: Οὐδὲ θορείως Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπούνενος "Αὔρες 13.000 τόν. γεννημάτων Λευεσάν \$ 20.25, διὸ ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.000-1.750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αὔγουστος 9-30.

ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ: Βραζιλίαν 25.000 τόν. 10%, χονδράλευρον Γιουγκοσλαβίαν \$ 15.75, φιότ, Αὔγουστος 10-15.

ΕΚΑΒΗ: Βιτόριαν 16.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος διὸ λιμένας Ρόττερνταμ, "Αμετερνταμ, Ιμμιγχάμ \$ 15.20, ἐὰν θάσις "Ιμμιγχάμ \$ 17.50, φιότ, μὲ 2.500-2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αὔγουστος 15-25.

ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ: Ρεσίφε διὸ Σάντος 12.000 τόν. ζαχαρέων χώρας καὶ εἰς σάκκους διὸ λιμένας Αλγερίας \$ 23.25, φιότ, μὲ 750-600 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αὔγουστος 9-15.

ΜΑΡΙΓΩ: Οὐδὲ θορείτερον Σάντα Φέ μὲ συμπλήρωσιν Μπούνενος "Αὔρες 12.000 τόν. λιπασάντων (58 π.) Γάνθην — Δανιαν ρέιντς \$ 21.50, διὸ ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 1.500-1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αὔγουστος 16-22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ (λιθ.): Βιτόριαν 21.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Μπιλαπά καὶ "Αμερίδηρον ρέιντς \$ 15.25, φιότ, μὲ 2.500-1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μπιλαπά, 3.000 τόν. "Αμερίδηρον, Αὔγουστος 15 — Σεπτεμβρίου 6.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΖΙΤΑ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Θερ. Ειρηνικοῦ 25.500 τόν. σίτου Βομβάνη, Κάντιλαν, Μαδράς, Βιζακαπάνι \$ 23, γκρόδος φόρτωσις, 1.500 τόν.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4hr

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, ANDROSHIP LONDON

TELEPHONE: 01-930 7561

έλλ., έκφρωσις, Σεπτεμβρίου 1—20.
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ δύψιν ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ: 'Αμερικ. λιμένας θορείου Ειρηνικού 20.000 τόνων οίστου ανατολ. άκτην 'Ινδιας συμπεριλαμβανομένης Καλφράτας \$ 27, με 1.000 τόν. έλλ. έκφρωσιν Αύγουστου 4—24.

ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ (εἰς τάξιμο τοάρτερ): 'Αμερ. λιμένας θορ. Ειρηνικού 26.500 τόν. οίστου 'Ινδιας \$ 16.60, γκρός φόρτωσις, 3.500 τόν. έκφρωσιν \$ 1.65, Αύγουστου 23 — Σεπτεμβρίου 8.

ΚΑΣΠΙΑΝΑ: Βανκούμπερ 22.000 τόν. θείου ανατολ. άκτην 'Ινδιας \$ 24.50, δύψιν δυτ. άκτην \$ 24.85, φιότ. με 5.000—1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 27 — Σεπτεμβρίου 13.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: 'Ανατολ. λιμένας Αδστραλίας 20.000 τόν. οίστου Λούσμουν \$ 14, με 3.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλλ. έκφρωσιν, Αύγουστου 10—30.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΙΓΚΝΤΟΜ: 'Ανατολ. λιμένας Αδστραλίας 25.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίας \$ 11, φιότ. με 3.000—5.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 20—25.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΧΙΑΝ: Μαυρίκιον 14.000 τ. ζαχάρεων χύμα άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου \$ 22.50, φιότ. με 900—1.500 τόν. φορτοεκφρώσιν, Σεπτεμβρίου 1—22.

ΑΘΗΝΑ (κ.): Ντακάρ 4.000 τόν. λιπασμάτων Δουκέρκην \$ 55.000, φιότ. με 3.000 τόν. έκφρωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.): 'Ετεν — Πίμεντελ 4.500 τόν. ζαχάρεων άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 14, φιότ. με 700—1.500 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 7—16.

ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ: Μαπούτο 16.500 τόν. χρωμίου 'Ιαπωνίας έξαιρουμένου Χοκαΐτα \$ 15, φιότ. με 2.500—2.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 14—28.

ΑΡΙΩΝ: Ντακάρ 22.000 τόν. φωσφάτων Πολωνίαν \$ 8.50 με 6.000 τόν. φόρτωσιν 55 σέντς, 3.000 τόν. έλλ. έκφρωσιν, Αύγουστου 16—26.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΣΣΕΞΕ (λιθ.): 7.000 τόν. d.w. (434.000 κ. π. 14½—15 μιλ. 20 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 2.500 ήμερησίων παράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου ή 'Ατλαντικού μέσα Αύγουστου, έπαναπαράδοσις ανατολ. Μεσοδειγον.

ΕΒΡΟΣ (λιθ.): 26.220 τόν. d.w. (1.175.000 κ. π. 15 μιλ. 35 τόν. φιόδελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 4.400 ήμερησίων πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς Εποικος — άμεσος παράδοσις Κέδ Οδέστ, έπαναπαράδοσις 'Απω 'Ανατολήν.

ΤΟΞΟΤΗΣ: 33.122 τόν. d.w. (1.466.411 κ. π. 16—16½ μιλ. 41 τόν. φιόδελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1974) \$ 6.70 πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εἰς νότιον 'Ιαπωνίαν 'Ιουλίου 25 — Αύγουστου 5, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εἰς Κωνσταντζαν, μέσω Ντάρεν.

ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ: 14.935 τόν. d.w. (669.000 κ. π. 13½ 18 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τ. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 4.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς, παράδοσις απότελοντας έκ Νασίου 'Ιουλίου 27 — Αύγουστου 5, έπαναπαράδοσις Μπιζέρταν μέσω άνατολικής Μεσογείου, δύψιν ταξίδιον Καραϊβικής με έπαναπαράδοσιν μετά την άναχώρησην τού πιλότου \$ 4.200.

ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ: 14.935 τόν. d.w. (669.000 κ. π. 13½ 18 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τ. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 4.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς, παράδοσις απότελοντας έκ Νασίου 'Ιουλίου 27 — Αύγουστου 5, έπαναπαράδοσις Μπιζέρταν μέσω άνατολικής Μεσογείου, δύψιν ταξίδιον Καραϊβικής με έπαναπαράδοσιν μετά την άναχώρησην τού πιλότου \$ 4.200.

ΚΙΓΚΣΝΟΡΘ: 26.700 τόν. d.w. (1.088.205 κ. π. 14—14½ μιλ. 27—28 τόν. φιόδελ διλ και 1.7 τόν. ντήζελ διλ τού 1964) \$ 4.500 ήμερησίως, παράδοσις Φιλαδέλφειαν Αύγουστου 1—8, έπαναπαράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου ή 'Ατλαντικού, Κίναν, Βραζιλίαν, δύψιν έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΑΓΡΕΥΣ (φόρτωσιον 1974): \$ 4.300 ήμερησίως πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς, παράδοσις Σιγκαπούρην 'Ιουλίου 31 — Αύγουστου 15, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΑΠΟΛΛΟΔΡΟΣ (λιθ.): 22.250 τόνοι d.w. (14½ μιλ. 32 τόν. φιόδελ διλ τού 1972) \$ 4.600 ήμερησίως, παράδοσις Βομβάνη Αδγουστον, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Αδστραλίας και Περσικού Κόλπου.

ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π. (λιθ.): 22.257 τόνοι d.w. (14½ μιλ. 27—28 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 3.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις Νιούπορτ έπιμος έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, ένα κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνίας.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: 24.125 τόν. d.w. (14½ μιλ. 26 τόν. φιόδελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 5.35, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Ιουλίου 30 — Αδγουστον 4, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ: 16.010 τόν. d.w. (843.000 κπ. 14 μιλ. 23 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1957) \$ 3.700 ήμερησίως, παράδοσις 'Αμβέρσαν Αδγουστον 8—10, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.): 13.300 τόν. d.w. (619.000 κπ. 16 μιλ. 28 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 3.800 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ έπιμος, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΜΑΤΡΩΖΟΣ: 12.903 τόν. d.w. (620.000 κ. π. 13 μιλ. 19 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1957) \$ 2.850 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην εἰς πλοηγών σταθμὸν 'Ελαπε 10 Αδγουστον 5—7, έπαναπαράδοσις 'Ερυθράν Θάλασσαν, συμπεριλαμβανομένης 'Ακάμπατας.

ΙΡΙΣ: 8.391 τόν. d.w. (376.000 κ. π. 13 μιλ. 12 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 3.050 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εἰς Σιγκαπούρην Αδγουστον 15—25, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εἰς Γάνδην — Αμβούργον ρέιντζ μέσω Μπαγκόγκ.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (λιθ.): 50.240 τόν. d.w. (1.556.797 κ. π. 15 μιλ. 38 τόν. φιόδελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1975) \$ 4.500 ήμερησίως πλέον \$ 1.000 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς, ένα κυκλικόν ταξίδιον 'Αγιαρέντιον ή Ρίζερ Πλέιτ, παράδοσις διαπλέοντας Γιερουσαλήμ Αδγουστον 3—8, έπαναπαράδοσις Μεσοδειγον.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ: 22.247 τόν. d.w. (32 π. 4 3)8 ίντα, 1.087.700 κ. π. 14 μιλ. 26 τόν. φιόδελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 3.150 ήμερησίως πλέον \$ 1.000 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς, ένα κυκλικόν ταξίδιον 'Αγιαρέντιον ή Ρίζερ Πλέιτ, παράδοσις διαπλέοντας Ιαπωνίαν Αδγουστον 5—15, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

ΠΟΥΑΔΩΡΟΣ: 13.350 τόν. d.w. (658.000 κ. π. 14½—15 μιλ. 26 τόν. φιόδελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ, τού 1950) \$ 2.700 ήμερησίως, άμεσος παράδοσις 'Αλγερία, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Αδστραλίας.

ΠΟΥΑΔΩΡΟΣ: 13.350 τόν. d.w. (658.000 κ. π. 14½—15 μιλ. 26 τόν. φιόδελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ, τού 1950) \$ 2.700 ήμερησίως, άμεσος παράδοσις 'Αλγερία, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κόλπου, μέσω Αδστραλίας.

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (λιθ.): 25.321 τόν. d.w. (1.240.155 κ. π. 15½ μιλ. 36 τόν. φιόδελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 4.100 ήμερησίως, παράδοσις 'Αμβέρσαν ή Αμβούργον ρέιντζ μέσω Μπαγκόγκ.

ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.): 7.844 τόν. d.w. (338.386 κ. π. 14 μιλ. 43 τόν. φιόδελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 2.70, πλέον \$ 2.000 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς παράδοσις 'Ιαπωνίαν Αδγουστον 8—20, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον ούρη άνατολικώντερων τῆς δυτ. 'Ιαπωνίας, άμερ. λιμένας Κόλπου, μέσω Αδστραλίας.

ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ: 118.678 τόν. d.w. (789.000 κ. π. 13½ μιλ. 23 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τ. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 4.450 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς, παράδοσις εἰς Ιαπωνίαν Αδγουστον 12—20, έπαναπαράδοσις 'Αμβούργον ρέιντζ, μέσω Φιλιππίνων — Ινδονησίας.

ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ: 118.678 τόν. d.w. (789.000 κ. π. 13½ μιλ. 23 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τ. ντήζελ διλ τού 1960) \$ 4.450 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι'. Έπερωριάς, παράδοσις εἰς Ιαπωνίαν Αδγουστον 12—20, έπαναπαράδοσις 'Αμβούργον ρέιντζ, μέσω Φιλιππίνων — Ινδονησίας.

ΑΟΥΣΥ (εἰς τάξιμο τοάρτερ): 26.212 τόν. d.w. (1.209.000 κ. π. 15 μιλ. 37 τόν. φιόδελ διλ τού 1974) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσις Δομινικανής Δημοκρατίας Αδγουστον 15—30, έπαναπαράδοσις Μπόστον — Γκάλθεστον ρέιντζ.

ΑΠΟΛΩΝΙΑ (εἰς τάξιμο τοάρτερ): 15.900 τ.

ΟΙ ΜΟΝΑΔΙΚΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ABU DHABI KAI DUBAI

HELLENIC KUNAIBY Co.

(ΛΙΑΝ ΠΡΟΣΕΧΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ MUSCAT)

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: D. GEORGAROS — HADER ABDULLA AL MAZROEY και CAPTAIN M. VALANTASIS

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΥΑΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

CLEARANCE — FORWARDING — CHARTERING — CREW CHANGES

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

'Αντιπρόσωπος εἰς Ελλάδα: 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

δ.ω. (783.000 κ.π. 14½ μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1961) \$ 3.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Σιγκαπούρην ή Σουντά Στρέτ Αδγούστου 5-12, έπαναπαράδοσις Μπορτώ — 'Αμερικήργον ρέντ.

ΣΤΡΥΜΩΝ (λιθ.): 28.699 τόν. d.w. (1.151.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1969) \$ 6, πλέον \$ 1.500 ημερησίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Αδγούστου 18-25, έπαναπαράδοσις Γιρδαλάρα — 'Αμερικήργον ρέντ, μέσω Μποργκανιθι.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (φρήντον τού 1967): \$ 4.200 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Μπριούπατην Σεπτεμβρίου 2-20, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 42.148 τόν. d.w. (36 π. 7.3)8 ίντο. 1.851.000 κ.π. 15 μιλ. 45 τόν. φιούελ διλ, πλέον 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1968) \$ 2.73, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν Αδγούστου 11 — Σεπτεμβρίου 3, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρίσιν τού πιλότου εις νότιον 'Ιαπωνίαν — Κόρεαν ρέντ, μέσω Ινδίας — νοτιού Κόρεας — 'Ιαπωνίας ρέντ, ακόλουθων μετό πέντε δεύτερων ταξιδίων μέσω νοτιού Κόρεας με έπαναπαράδοσιν διαπλέοντας Μουσκάτ (έαν μέσω Περσικού Κόλπου) ή διαπλέοντας 'Αντεν (έαν μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης) 4.23.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ. εις τάιμ τοάρτερ): 53.413 τόν. d.w. (2.400.000 κ.π. 15½ μιλ. 52 τόν. φιούελ διλ και 3 τόν. ντηζέλ διλ τού 1975) \$ 1.80, παράδοσις μετό την άναχωρίσιν τού πιλότου εις Μπλατάρα 'Ιουλίου 28, έπαναπαράδοσις Μπερνισάντ, μέσω Πόρτ Καμσάρ.

ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: 26.095 τόνοι d.w. (1.043.000 κ.π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1964) \$ 5.80, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Αδγούστου 7, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.): 26.000 τόνοι d.w. (τού 1969) \$ 3.625 ήμερησίως, δύο κυκλικά ταξίδια Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις διμερούς Κόντινεντ, έπαναπαράδοσις Κίελον — Γιρδαλάρα ρέντ.

ΚΑΛΑΙΟΠΗ: 28.800 τόν. d.w. (15-15½ μιλ. 38-39 τόν. φιούελ διλ τού 1976) \$ 5.50, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 5-15, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσογείου, μέσω Μεγ. Λιμνῶν.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: 12.200 τόν. d.w. (552.310 κ.π. 13 μιλ. 18-19 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1957) \$ 2.950 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την διάζιν εις φαρόπολον Βέρα Αδγούστου 9-11, έπαναπαράδοσις 'Ερυθράν θάλασσαν — άνατολικήν 'Αφρικήν ρέντ.

ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II: 24.577 τόν. d.w. (1.125.000 κ.π. 14 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1965) \$ 2.500 ήμερησίως, πλέον \$ 500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας φαρόπολον 'Ελμπε Νο. 1 Αδγούστου 16-20, έπαναπαράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου.

ΠΕΤΡΑ: 40.000 τόν. d.w. (1.637.000 κ.π. 15 μιλ. 47 τόν. φιούελ διλ τού 1976) \$ 3.000 ήμερησίως, παράδοσις Λισσαδών Αδγούστου 6-8, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν, μέσω Ρίθερ Πλέιτ.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ (λιθ.): 43.730 τόν. d.w. (1.795.000 κ.π. 14½ μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ, τού 1967) \$ 4.400 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Κή Ούντετ μέσω Αδγούστου, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

Ν. Γ. ΑΙΒΑΝΟΣ: 16.650 τόν. d.w. (787.752 κ.π. 16 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1967) \$ 4.275 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρίσιν τού πιλότου εις Ναγκάσακι Αδγούστου 14-19, έπαναπαράδοσις 'Ερυθράν θάλασσαν (διαπλέοντας 'Άδεν) ή έπαναπαράδοσις Μεσογείου (διαπλέοντας Μάλταν) \$ 4.375, πλέον \$ 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας.

ΣΚΥΜΝΟΣ (κ. εις τάιμ τοάρτερ): 15.013 τ. d.w. (688.000 κ.π. 13 μιλ. 15 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1962) \$ 3.350 ήμερησίως, παράδοσις Βομβάνη Αδγούστου 11-25, έπαναπαράδοσις μετό τόν πάπλουν εκ 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΠΙΝΔΑΡ: 34.750 τόν. d.w. (1.660.000 κ.π. γεννημάτων 15 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ τού 1972)

\$ 3.000 ήμερησίως διμερούς παράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάδαρερο, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν μέσω Ρίθερ Πλέιτ.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ (κ.): Σιγκαπούρην 20.000 τόν. καθαρό χόρη Κόρχη, Γουόρλντσκειλ 147,5, 'Ι-ουλίου 31.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 100, 'Ιουλίου 27.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.): Σαΐντ Κρουά 48.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 90, 'Ιουλίου 23.

ΡΟΖ Β.: Καραϊβικήν 19.000 τόν. καθαρό άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 100, 'Ιουλίου 25.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 75, 'Ιουλίου 28.

ΑΣΤΡΟ: Σαΐντ Κρουά 25.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 90, έαν διορείσις γεφύρας Τζώρτζ Ούλανιγκτον Γουόρλντσκειλ 95, Αδγούστου 1.

ΓΑΛΗΝΗ: Σαΐντ Κρουά 25.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 90, έαν διορείσις γεφύρας Τζώρτζ Ούλανιγκτον Γουόρλντσκειλ 95, Αδγούστου 2.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 150.000 τόν. Ταΐάν Γουόρλντσκειλ 40, δύο συνεχή ταξίδια, Αδγούστου 10.

ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 220.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, κλπ. Γουόρλντσκειλ 33, Αδγούστου 14.

ΑΙΓΡΗΝΣ ΣΙΝΣΕΡΠΙΤ (κ.): Μεσόγειον 22.000 τόν. μέρος φορτίου δύφοντας πρός δυσμάς Γουόρλντσκειλ 130, άμερος φόρτωσις.

ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΗΜ (λιθ.): Καραϊβικήν, Σαΐντ Κρουά 25.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 70, 'Ιουλίου 27.

ΑΤΤΑΣ ΕΞΠΟΡΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 53.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 70, 'Ιουλίου 1.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): Τρίνινταν 20.000 τόν. Σουρινάμ \$ 32.500, δύο συνεχή ταξίδια, Αδγούστου 10.

ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Φρήπορτ 46.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 75, Αδγούστου 1.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.: Φρήπορτ 34.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 82,5, Αδγούστου 1.

ΕΦΥΡΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 64.000 τόν. μέρος φορτίου Κωνστάντζαν Γουόρλντσκειλ 85, Αδγούστου 5.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 74.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Καραϊβικήν Γουόρλντσκειλ 65, Αδγούστου 14.

ΕΥΑΝΘΙΑ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 80.000 τόν. άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Καραϊβικήν Γουόρλντσκειλ 60, Αδγούστου 20.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡY II: Καραϊβικήν, Σαΐντ Κρουά 26.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 92,5, Αδγούστου 11.

ΚΙΤΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (λιθ.): Καραϊβικήν 70.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντσκειλ 58,75, Αδγούστου 13.

ΣΚΑΠΤΡΑΣΓ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 80, Αδγούστου 5.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ: Καραϊβικήν 42.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 72,5, Αδγούστου 7.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 55.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 78,75, Αδγούστου 15.

ΑΝΣΕΝΤ ΤΖΑΙΓΑΝΤ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 72.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 65, Αδγούστου 18.

ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 46.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 67,5, Αδγούστου 7.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ: Περσικόν Κόλπον 380.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. Γουόρλντσκειλ 25, Αδγούστου 21.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 265.000 τόνοι 'Αγγλίαν Κόντινεντ κλπ. Γουόρλντσκειλ 32, Αδγούστου 18.

ΠΑΛΑΥΡΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 97.000 τόν. άμερ. λιμένας δυτ. δάκτης, Γουόρλντσκειλ 51, 25, Αδγούστου 10.

ΠΑΛΑΥΡΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 62.500 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δυτ. δάκτης Γουόρλντσκειλ 58,75, Αδγούστου 10.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.: Ανατολ. δάκτης Μεξικού 33.000 τόν. Κιουρασάο Γουόρλντσκειλ 75, Αδγούστου 10.

(Δ. = διαχώρησε — δ. = διήλθε — Ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ά. Ρόπτερονταμ 30)7 διά Ροστόκ	ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	ά. Σιγκαπούρην 8)7 δι' *Ασσάμπ
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	62	11048	δ. Σουέζ 29)7 διά Κουβέιτ	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΙΚ	71	11525	ά. Τζιμπούτι 16)7 διά Κίναν
ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	65	12191	ε. Ρότερνταμ 25)7	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	ά. Ρόπτερονταμ 2)8 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΒΕΝΤΖΕΡ	62	11098	ά. Ν. 'Ορλέανη 31)7 Κλυκτον Τζα.	ΑΙΓΑΙΣ ΤΑΪΦΟΥΝ	68	16702	δ. Κων(ο)πολιν 19)7
ΑΙΑΘΩΝ	70	10008	δ. Γιεραλτάρ 4)8 Μπ. Σαπούρ	ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Νόρμπριταν 7)7 δι' *Ιαπωνίαν
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ε. Ανονδίνον 28)7	ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΝΘ	69	9025	ά. Μπανγκόκ 14)7
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	ε. Ντουμπάτι 22)7	ΑΙΓΑΙΣ ΦΕΙΤΙΜ	69	9355	ε. Λάγος 21)7
ΑΓΑΠΗ	55	8902	ά. Πάλμας 25)5 Μασέλιο	ΑΙΓΑΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	69	9240	ε. Μπαρί 11)7
ΑΓΓΕΛΑ Δ. (δ.)	59	15859	ά. Πόλταντ (Με) 20)7 Αρούμπα	ΑΙΓΑΙΣ ΦΟΡΣ	61	13058	ά. Νιαμπάμ 29)5
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	ε. Ν. 'Ορλέανη 4)8	ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	57	8957	ε. Αθήνα 29)7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ά. Βίλγικουν 28)7 δι' *Ελλάδα	ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	ε. Καντζ 2)8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ά. Μπ. Άρες 24)7 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ε. Λα Γκουάρια 22)7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	ε. Ιαρπούς 10)6	ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	δ. Παναμά 25)6 δι' Ειρηνικόν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	ά. Σπέτζας 10)7 διά Γαλάται	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	ε. Πειραιά 26)7
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Η. διφ Σπατην 2)8 Γουιάνα	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. 'Ορλέανη 26)7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	ά. Αμπιτζαν 10)7 διά Λάγος	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60	7563	ά. Ήστ Λόγτον 24)7
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	δ. Σουέζ 19)7 δι' Ινδίαν	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	δ. Πόρτ Σαΐδ 3)8
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ε. Βαλιμόρην 27)7 διά Βοστώνην	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11800	εις Μουκαϊσμα υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ε. Ζ. 'Αντονιο 19)7	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15900	ά. Όλάκο 16)7 διά Κούρε
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	ε. Κουβείτ 30)7 διά Σουδάμπα	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	ά. Γκέφλε 27)7 διά Λαττάκια
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ε. Ντουμπάτι 28)7	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	έ. Πόρτ Χάρκουρτ 24)7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ε. Πουνταρένας 17)6 *Ακαζουύτκαν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ά. Ρόπτερονταμ 24)7 διά Ρουέν
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ε. Σιγκαπούρη 2)8	ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	ά. Σουέζ 29)2 διά Σαγκάνη
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	56	1749	ε. Πειραιά 2)8	ΑΙΓΑΙΗΣ ΛΑΙΤ	66	2982	ά. Αμέρεραν 13)7 δι' *Αλγέριον
ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	ε. Πειραιά 28)7	ΑΙΓΑΙΗΣ ΛΑΚ	59	2722	ά. Βρέμην 28)7 διά Βεγγάζην
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΙΩΡΕΣ	67	11610	ά. Η. Κέμπλα 29)7 δι' *Αμθέραν	ΑΙΓΑΙΗΣ ΜΠΑΝΕΡ	58	8078	ά. Μένα άλ. Αχμαντ 26)6 διά Φάρο
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ε. ιούθειτ 25)7	ΑΙΓΑΙΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	12808	υπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ά. Ρόπτεροντα 2)8	ΑΙΓΑΙΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά. Π. Κάιζερ 29)7 διά Χόλυχεντ
ΑΓΙΟΣ Η.	57	2144	ε. Δουνκέρκην 22)5	ΑΙΓΑΙΗΣ ΤΖΟΥ	56	8674	ά. Ρόπτεροντα 24)7
ΑΙΟΙΣ ΝΕΚΙΑΡΙΟΣ	58	9104	εις Λάγος από 25)9)75	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	6364	ε. Λάγος 22)7
ΑΙΓΟΙΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Ραδέννα 9)5 διά Κούθα	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ά. Κ. Τσουν 30)7 δι' Εδρώπην
ΑΙΓΟΙΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	εις Κωνύπολιν 26)7 δι' Οδησσόν	ΑΙΤΩΛΙΑ	61	14269	ά. Ρας Τανούρα 20)7
ΑΙΓΟΙΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	ά. Πειραιά 31)7 διά Χαλκίδα	ΑΙΓΑΙΗΜΟΣ	72	13124	ά. Μελδούρην 2)8 δι' *Αδελαΐδα
ΑΙΓΟΙΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά. Ζ. Σαΐδ 18)	ΑΙΚΗΣ Σ.	57	6205	εις Λάγος από 10)10)75
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.	50	2167	δ. Κωνύπολιν 10)5	ΑΙΚΙΑΝΑ	55	7510	ε. Βοιθόην 27)7
ΑΓΟΙΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	ά. Εγκληγκ 22)7 δι' Αιγυπτον	ΑΙΚΩΝ	71	16050	ε. Πάλερμο 14)6
ΑΓΟΙΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	68	44742	εις Μπαρόντα από 22)5 (έπισκ.)	ΑΙΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Ναγκόγια 29)7 διά Τάουνοσβιλ
ΑΓΟΙΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	ε. Κόπερ 9)7	ΑΙΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	άργει εις Πειραιά από 10)3)75
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ε. Τζένταν 3)7	ΑΙΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ε. Θεούτα 28)7 δι' *Αρζού
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	εις ιζένταν από 4)4	ΑΙΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ	61	5408	ά. Ταράλεστον 2)8 δι' *Αλγέριον
ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΙΙΙ	43	1845	ά. Πειραιά 22)7 δι' Ιταλίαν	ΑΙΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Δουμεσόν 12)7 διά Λαττάκια
ΑΙΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ V	52	1570	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Πειραιά 25)7 διά Βεγγάζην
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	ά. Μασαγουάν 25)7 δι' *Ασσάμπ	ΑΙΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Ντουμπάτι 10)7
ΑΓΚΝΙΚΗ	54	6177	ά. Κωνύπολιν 14)7 Μαύρην θάλασσαν	ΑΙΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ε. Κόμπε 30)7
ΑΓΝΗΑΣΙΑ	46	2641	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ά. Γκέραλντον 28)7
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ά. Λάγος από 30)9)75	ΑΙΚΤΑΙΑ	75	22390	ε. Τσινθαγκάτο 14)6
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Π. Σαΐδ 1)7	ΑΙΚΤΑΙΟΝ	76	10962	εις Μπουσαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	υπό παραλαβήν	ΑΙΒΙΩΝ	69	10962	ά. *Αμθέραν 16)7 διά Ρόπτερονταμ
ΑΔΕΝΟΤΗΣ	68	14873	δ. Π. Σαΐδ 26)7	ΑΙΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	υπό παραλαβήν
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Ιής 27)6 δι' ΗΠΑ	ΑΙΛΕΚΟΣ	57	10389	ά. Μπουσάν 22)3 διά Βανκούθερ
ΑΕΙΝΑΥΓΗΣ	58	9048	ε. Λα Γκουάρα 27)7	ΑΙΛΕΚΟΣ Κ.	60	6705	ά. Τέιπελ Μπαίη 26)7 δι' *Ιμινχαμ
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ά. Αμπιτζαν 20)7	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	4137	υπό παραλαβήν
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ά. Σουέζ 21)5 Μπ. Αμπά	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	46	2271	ά. Βίγκο 15)6 διά Βρέμην
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6146	εις Φερόλ από 10)12)75 (έπισκ.)	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	55	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΝ ΣΚΑΥ	56	7719	ά. Αμθέραν 4)8 διά Λάγος	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	ε. Μένα άλ. Αχμαντ 28)6
ΑΛΕΝΣ ΓΚΛΟΡΥ	58	8677	ά. Λέρνακας 25)7	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. Γενεράφιν 18)7 διά Τρίπολιν	ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙI	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ά. Πειραιά 22)7 διά Φελεύτεσ	ΑΙΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	ε. Σιμπενίκ 3)8
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58	9414	ά. Πειραιά 31)7 διά Καναδά	ΑΙΛΩΘΙΑ	74	23785	ε. Ιντόδης 2)8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II (δ.)	58	16695	ε. Χιούδοντον 15)7	ΑΙΛΑΚΜΩΝ	54	7234	άργει εις Χαλκίδα από 24)8)75
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)	58	13551	ά. Κολόμπο 31)7 διά Π. Κελάγκ	ΑΙΛΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	55	3003	ά. Δουνκέρκην 5)5 διά Λάγος
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. Π. Πλάτα 17)7 Μπιζέρτα	ΑΙΛΑΚΜΩΝ ΜΠΡΑΙ	58	9878	ά. Τζένταν 5)7
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ά. Ν. 'Ορλέανη 10)6 Κοραμάρ	ΑΙΛΑΚΜΩΝ ΠΑΙ·ΑΙΟΤ	57	8266	ά. Σιγκαπούρην 17)7 διά Π. Κελάγκ
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	ά. Λάγος 1)7	ΑΙΛΑΚΜΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	57	8192	ε. Βενετίαν 18)7
ΑΙΓΑΙΣ ΑΘΗΝΙΚΗ	72	12498	εις Μπαλιπάο υπό συμπλήρωσιν	ΑΙΛΑΚΜΩΝ ΠΑΥΟΥΕΡ	58	7949	άργει εις Πειραιά από 2)6
ΑΙΓΑΙΣ ΑΙΓΑΝΤ	68	9070	ε. Κουβέιτ 30)5	ΑΙΛΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	ε. 'Ακαμπα 19)7
ΑΙΓΑΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ά. Αμθέραν 4)8 διά Βρέμην	ΑΙΛΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ	60	8294	δ. Παναμά 31)7 δι' Ειρηνικόν
ΑΙΓΑΙΣ ΑΙΤΟΜΙΚ	72	12498	ά. Φριμάτην 4)7 διά Μπάσραν	ΑΙΛΙΚΗ	53	8453	ά. Λάγος 26)7 διά Ντακάρ
ΑΙΓΑΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350	άπο παραλαβήν	ΑΙΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Γιοκοχάμα 30)7 διά Κόμπε
ΑΙΓΑΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΗ	58	8693	ε. Λιδερόπολη 9)7	ΑΙΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	6992	ά. Πειραιά 4)8 διά Ρόπτερονταμ
ΑΙΓΑΙΣ ΓΟΥΙ·ΣΝΤΟΜ	72	11702	ά. Τζιμπούτι 14)4 διά Ντάρεν	ΑΙΛΙΘ	56	1803	ε. Πειραιά 28)6
ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165	ά. Σαδέμπο 26)7 δι' Ούλσαν	ΑΙΛΑΚΙΟΣ	75	10950	ά. Λα Γκουάιρα 21)7 Π. Καμπέλλο
ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ά. Λέρνακας 26)7 δι' Ελλάδα	ΑΙΛΥΩΝΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 22)6 διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ά. Γιεραλτάρ 23)7 δι' Ελλάδα	ΑΙΛΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	49	5049	ά. Πειραιά 25)5 διά Βόλον
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ά. Γιοκοχάμα 23)7 διά Βαλιμόρην	ΑΙΛΥΩΝ ΜΕΝΤ	66	37888	άργει εις Πειραιά
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9025	ά. Ντάρες έ Σαλάμ 31)7	ΑΙΛΑΜΠ Β. (δ.)	58	12628	υπό παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΗ	59	10373	ά. Οζάκα 29)6 δι' Αθήναν	ΑΙΛΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. Αλεξανδρειαν 28)6
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΙΟΥΤ	58	8350	ά. Ντουμπάτι 26)5	ΑΙΛΤΙΣ	70	9868	ά. Χόγκ Κόγκ 1)8 διά Μπαλμπόνα
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΙ·Σ	72	11702	ά. Τζιμπούτι 14)4 διά Ντάρεν	ΑΙΑΥΣΙΑ	64	10459	ά. Σάντ Ντιέρκο 30)6 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ·Ι·ΒΕΡΥ	71	15387	ά. Θερντανη 31)7	ΑΙΑΥΣΙΑ	63	1089	ά. Πειραιά 20)7
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	ά. Σουέζ 7)7 Μπ. Σαπούρ	ΑΙΑΥΣΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ά. Σιγκαπούρην 16)7
ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά. Λέρνακας 20)7	ΑΙΑΥΣΙΑ ΓΟΥΙ·ΣΝΤΟΜ	74	13348	ά. Εμδεν 28)7 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΑ·Υ·ΝΑΜΙΚ	75	12498	ά. Γκουάριρα 20)7 Π. Καμπέλλο	ΑΙΑΥΣΙΑ ΝΤΑΙΛΙΝΤΖΕΝ	71	9039	ά. Κουβέιτ 22)7 διά Μπ. Σαπούρο
ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	ά. Δουνκέρκην 24)7 διά Τολέδο	ΑΙΑΥΣΙΑ ΠΙ·Ι·Σ	74	13631	ά. Υόρκην 3)8 διά Ν. Κορέεν
ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ά. Νιγκάτα 2				

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Νιούκαστλ 3)8 διά' Ιαπωνίαν	ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Λάγος 29)7 διά Ντακάρ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ά. Λέ Γκουλέτ 3)6	ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Τενερόφιν 20)7 διά Π. α Πίτρ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ά. Κιούαρδσον 29)7 διά' Οδησσόν	ΑΡΜΑ	58	9364	δ. Γιεραλτάρ 28)7 διά Λαττάκια
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2706	ά. Τούτζια 24)6 διά Λιτάρι	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Π. Κέμπλα 13)7 διά' Ιταλίαν
ΑΝΑΙΟΔΗ (δ.)	62	12800	δ. Σάιδ 27)7 διά' Ινδίαν	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	δργεί εις Πειραιά από 23)2
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	ά. Ιής 23)7 διά Τουρκίαν	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	61	9443	δ. Γιεραλτάρ 25)7 διά Κων/πολιν
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	ε. Αμεθύργον 2)8	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	εις Πειραιά από 30)8)75
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	έ. Σιγκαπούρην 2)8	ΑΡΟΣ	48	3783	δ. Μπαρλέτα 14)7 διά' Αννάμπα
ΑΝΑΡΙΑ	66	2999	ύπο παραλαβήν				
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Λισσαβώνα 20)7 Μπ. Αύρες	ΑΡΟΥΑΝΑ	54	1960	δ. Πόρτ Σαΐδ 23)7
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ά. Μ. άλ. Αχαντι 21)7	ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Αιθέρσαν 3)8 διά Χάρθρην
ΑΝΑΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	69	99460	δ. Π. Σάιδ 2)8	ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ά. Δουνκέρκην 27)7 διά Νιγηρίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (ιωκ.)	72	119505	ά. Τζεμέλ Ντανά 17)6 διά Χάρθριν	ΑΡΤΑ	55	1875	ε. Καντζ 9)7 (επισκευαί)
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	δ. Γιεραλτάρ 13)7 διά Μιαχρέιν	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	ύπο παραλαβήν
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Μπονάρ 18)8 Μπ. Μασάρ	ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	έ. Τζένταν 24)6
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781	ά. Λ. "Αντέλες 1)8 διά Τόκιο	ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	έ. Ρίο Γκράντε 22)7
ΑΝΑΡΟΣ ΟΡΑΓΙ·ΟΝ δ.	70	105855	ε. Ρ. Τανόρα 23)6	ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ά. Κοραμάρ 21)6
ΑΝΑΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Κουβέτι 10)7 διά Χάρθρην	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ε. Ράτ. Τανόρα 17)7
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Ρότερνταμ 25)7 διά Περσικόν	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Λάς Πόλιας 24)7
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Ντοντές 13)6 διά Περσικόν	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22798	ε. Γένοβα 31)7
ΑΝΑΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	έ. Ρότερνταμ 2)8	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	έ. Π. "Ελιζαμπεθ 4)8
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Κάρυκ διά 19)7 Μπροφτζόρτεν	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ ΜΙΧΑΗΑ	59	9013	έ. Σάντος 29)7
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΜΣΠΟΡΤ	72	13758	ά. Στυκαπούρην 14)7 διά Μπάραν	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Φιλαδέλφειαν 1)8 διά' Αρούμπα
ΑΝΕΜΟΣ	76	8400	δ. Παναμά 31)7 διά Λιθέρουλ	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	ύπο παραλαβήν
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά. Κίγκατον 28)7 διά Σ. Ντομίγκο				
ΑΝΕΜΩ Κ.	67	2641	ε. Πειραιά 14)7				
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	δ. Γιεραλτάρ 30)7 Χάμπτον ρόδς				
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	έ. Σάντος 27)7				
ΑΝΘΩ Α.	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΙΤΑ	76	4617	έ. Λάγος 1)8				
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	έ. Πειραιά 31)7				
ΑΝΝΑ	76	16434	εις Χακοντάπε ύπο συμπλήρων				
ΑΝΝΑ	60	16826	δ. Γιεραλτάρ 25)7 Άμερον				
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Πάλμας 6)4 διά Λάγος				
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Άμερον 3)8				
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ά. Αμπιτζάν 23)7 διά Λάγος				
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	δ. Βαλτιμόρην 27)7 Π. Τάλμποτ				
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	δ. Γιεραλτάρ 31)7 διά Ταθρόται				
ΑΝΝΟΥΛΑ I	71	10006	έ. Τζέντα 24)6				
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	8509	έ. Σουάμπτο 27)7				
ΑΝΣΩΝ (δ.)	59	19801	ά. Ν. "Υόρκη 25)7 διά' Αρούμπα				
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	δ. Κολούμπια ρίδερ 24)7				
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	εις Λάγος από 16)10)75				
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	ά. Στατότα 30)7 διά Συμπλήρων				
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	δ. Νταμάρ 10)7 Μπ. Σαπούρ				
ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	ά. Μπούενα Βεντούρα 2)7 Αννάμπα				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	δ. Μπούενα Βεντούρα 2)7 Αννάμπα				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Άμερον 23)7 διά Μονρόβια				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΤΚΣ	58	9585	δ. Τζιμπούτι 25)7 διά Μεσοάνα				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΜΠΛΕ-							
ΣΙΝΓΚ (μ.)	76	59141	έ. Λιοσιαθάνα 6)6				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	έ. Ντουμπάι 14)7				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	75	59141	δ. Κων/πολιν 27)7 διά Ρωσίαν				
ΑΝΤΖ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	άργει εις Πειραιά από 14)1				
ΑΝΤΖ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	έ. Π. "Ελιζαμπεθ 4)8				
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ά. Βίγκο 31)7 διά Σαντάντερ				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23000	ά. Γιοκοχάμα 30)7 διά Κόμπε				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	δ. Σουάμπτο 22)7 διά Ταταγκόγκ				
ΑΝΤΙΚΑΕΙΔΑ	57	10741	ά. Λάγος 23)7 διά Γουάρου				
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Τάουνθιλ 23)7 διά' Ιαπωνίαν				
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	άργει εις Πειραιά από 5)4)75				
ΑΝΤΥ	56	7689	άργει εις Πειραιά από 9)7)75				
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	ύπο παραλαβήν				
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Κάρντιφ 2)8 διά' ΗΠΑ				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ε. "Ακαμπα 17)6				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ	61	10952	έ. Π. "Άλπερντη 3)7				
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ά. Γκήλογκ 6)7 διά Αγυπτον				
ΑΠΕΣ	73	16397	δ. Σουέζ 2)8				
ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.)	59	13022	έ. Γένοβαν 3)8 διά' Οδησσόν				
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	έ. Χιόνιστον 14)7				
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	εις Τζένταν από 1)2				
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Αλεξανδρειον 31)7 Μασσαλίαν				
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΒΙ-							
ΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ά. Πειραιά 30)7 διά' Ιράκ				
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	δ. Ρότερνταμ 29)7 διά Χάρθιτς				
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	έ. Σόλεντ Ανκορέπιτ 29)5				
ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ	62	6929	ά. Αμπού Ντάμπι 2)8				
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Τάουνθιλ 30)7 διά Π. Αλμα				
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	έ. Λάγος από 8)9)75				
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Γλασφάδων 4)8				
ΑΠΟΣΤΟΛΑ. ΑΝΔΡΕΑΣ	72	19830	έ. Ταϊμπα 2)8				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	δ. Γιεραλτάρ 31)7 διά Ρότερνταμ				
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Κουβέτι 23)7 διά' Αμπαντάν				
ΑΡΑΝ	70	9870	έ. Γιαβάτα 23)7				
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Λισανδρίνα 3)8				
ΑΡΓΟΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	δ. Παναμά 29)7				
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	έ. Σιγκαπούρην 29)7 διά Σιδηνεύ				
ΑΡΓΟΣ	69	9868	άργει εις Πειραιά από 27)7				
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	έ. Δάνταιχ 8)7				
ΑΡΓΩ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	76	1579	έ. Χάρτλεπου 3)8				
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ά. Αμπέρον 29)7 διά' Αλγέριον				
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΗ	76	1570	εις Πέραμα ύπο συμπλήρων				
ΑΡΕΤΗ	73	13691	δ. Ρότερνταμ 6)7 διά Σορέλ				
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ά. Σιγκαπούρην 26)7 διά' Ιαπωνίαν				
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Αλεξανδρειαν 3)8				
ΑΡΙΑΔΗΝ	69	9038	δ. Χόγκ Κόγκ 30)7 διά Σιγκαπούρη				
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	έ. Βενετίαν 29)7 διά Μεσοίνα				
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Μουριλάταν 11)7 διά Σ. Τζάν				
ΑΡΙΕΣ	72	3446	ά. Αμπούργον 20)7 διά Τόνιδα				
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. Τσάπταν άνκ. 16)7 διά Περσικόν				
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Σιγκαπούρην 23)7 διά' Ινδονησίαν				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	ά. Σάρρογ 29)7 διά' ΗΠΑ				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Σαουθάμπτον 12)5 διά' Αθάνα				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	ά. Σιγκαπούρην 22)7 διά' Ιαπωνίαν				
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	έ. Σίνεντ 8)7				
ΑΡΙΣΤΟΝΟΦΟΣ	76	11700	ά. Πόρτ Σαΐδ 2)8				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Βανκούρε 31)7 διά' ΗΠΑ				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ά. Μπρούνομπούτε 11)7 διά Ροστόκ				
ΑΡΙΣΤΟΦΙΟΣ	57	10609	ά. Ρότερνταμ 20)7				
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά. Π. Σάιδ 9)7				
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Κολόμπο 3)8 διά' Οδησσόν				
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Αμπιτζάν 17)7 διά Καλαμπάρ				

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ- ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	εις Τζένταν ἀπὸ 19)5 δ. Παναμᾶ 23)6 δι' Ἀλγύριον
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	δ. Λιθερόπολη 29)7
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	εἰς Ν. Ὁρλέάνην ἀπὸ 7)12)74
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	ά. Ν. Ὑόρκη 19)7 διὰ Πειραιᾶ
ΓΑΛΑΝΗΣ (δ.)	58	16357	δ. Ντάρεν 30)7 διὰ Μουσούρη
ΓΑΛΑΝΗΣ	60	10186	ξ. Χουνάγκ 20)6
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	δ. Κωνιώπολιν 19)6 δι' Ὁδησσόν
ΓΕΜΕΟΣ	62	11082	ά. Ἀμερίσσαν 24)7 Ἀλεξανδρείαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	ά. Αμερίσσαν 24)7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	ά. Κ. Τάσου 14)7 διὰ Σάουπτα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Φρήπορτ (Μτ.) 24)7 Πασκαγκούόλα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	ὑπὸ παραλαβῆν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	δ. Παναμᾶ 27)7 διὰ Μητρόβιτ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Ρ. Τανύρα 29)7 διὰ Καράται
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	ξ. Μπιλιάτα 23)7
ΓΕΩΡΓ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	εἰς Λάγος ἀπὸ 2)4
ΓΕΩΡ. Μ. II (δ.)	58	16605	ά. Πειραιᾶ 14)7 διὰ Τουρκίαν
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ά. Μ. Μωγάκησον 28)7 Μπρισμπάιν
ΓΕΩΡ. ΕΥΛΑΣ	70	18634	ξ. Ιτύνον 25)7
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ά. Ντουμπάτι 18)7 διὰ Νταμάμ
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	δ. Μπρούναμπούτελ 1)8 Ἀλγύριον
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Ν. Ὁρλέάνη 3)8 διὰ Ναγκόδια
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 10)1)71
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	δ. Παναμᾶ 29)7 δι. Ιαπωνίαν
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚ.	60	41982	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 19)11
ΓΙΑΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	ά. Σινεπίκ 21)7 διὰ Πειραιᾶ
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	ξ. Πειραιᾶ 4)8
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ξ. Ρότερτον 20)7
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	56	3405	ά. Θέουτα 6)7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	65	21374	ξ. Βενετίαν 30)7
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.)	60	9256	ὑπὸ παραλαβῆν
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	28648	δ. Γιεραλτάρ 20)7
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΝΤ	67	10699	ξ. Καράται 13)7
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	ά. Χάδρην 9)7 διὰ Ντακάρ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ (δ.)	60	29120	δ. Παναμᾶ 2)6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 17)2)75
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ά. Ντουμπάτι 7)7 διὰ Νταμάμ
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ά. Βουβάνην δι' Ἰράν
ΓΙΟΥΡΚΟ ΔΙΝΚ	53	4481	δ. Τοιταγκόδην 6)7 διὰ Σιγκαπούρην
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΗΘ	69	4037	ά. Ρίο 'Ιανέριο 17)7 διὰ Ρότερτοναι
ΓΙΟΥΡΓΚΡΕΙΣ	72	3944	ά. Σάντος 26)6 διὰ Λάγος
ΓΙΟΥΡΚΑΡΙΕΡ	73	16605	ὑπὸ παραλαβῆν
ΓΙΟΥΡΩΝΗΤΕΡ	72	18885	ά. Λ. Ἀντελέας 4)8 διὰ Γιοκοχάμα
ΓΙΟΥΡΟΔΟΓΚΕΡ	65	7068	εἰς Λάγος ἀπὸ 18)5
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	ά. Λάγος ἀπὸ 12)9)75
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	δ. Παναμᾶ 26)7 δι' Ελρηνικόν
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	ά. Μπαριμάντανος 2)8 διὰ Σ. Λούσια
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481	ξ. Τζένταν 17)4
ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΑΛ	54	4893	ξ. Βενετίαν 8)7
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΙΝΤΕ-			
ΠΕΝΤΕΝΣ	58	5175	ά. Ρίο 'Ιανέριο 17)7 διὰ Ρότερτοναι
ΓΙΟΥΡΟΠΡΙΝΣΕΣ	72	15886	ά. Σάντος 26)6 διὰ Λάγος
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	20623	δ. Νταμάμ 29)7
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5009	ά. Κόμπε 8)7 διὰ Γουώρου
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103	ά. Ντουμπάτι 17)7
ΓΙΟΥΡΩΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	57	5839	δ. Σουέζ 1)7
ΓΙΟΥΡΩΦΙΝΑ (δ.)	67	2792	ὑπὸ παραλαβῆν
ΓΙΟΥΡΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Μόμπιλ 18)7 διὰ Νιούκαστλ
ΓΙΟΡΓΟΣ Κ.	56	1784	ά. Ἀμέρσον 1)7 διὰ Λαύριον
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 24)2
ΓΚΑΙ-Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	ά. Κολόμπι 1)8 διὰ Μπ. Σαπούρη
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312	ά. Χάτφα 18)6 δι' Ἡράκλειον
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΩΑΟΚ δ.	61	28917	δ. Σιγκαπούρην 12)7 διὰ Τζακάρτα
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	ξ. Σιγκαπούρην 11)7
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	ά. Αμπιτζάν 20)7 διὰ Θεσσαλονίκην
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	53	6000	ά. Λάγος 2)7
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥ-			
ΝΙΤΥ (δ.)	58	12168	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 21)1
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΤΡΕ-ΙΝΤ.	60	8150	ά. Λάς Πόλιας 17)10
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΧΟΟΥΠ δ.	60	22944	ά. Αμέρσον 1)7 διὰ Λαύριον
ΓΚΑΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ.δ.	66	45161	δ. Τεργέστην 3)8
ΓΚΑΡΟΥ	52	2077	δ. Σουέζ 26)6 διὰ Γκιζάν
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	59	8523	ξ. Ρουέτ 14)7
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ-			
ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Κουδεῖτ 14)7 διὰ Μπαχρέν
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12)12)74
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΗΓΚΑ ..	76	12959	ξ. Κολόμπια ρίθερ 4)8
ΓΚΑΟΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ά. Ρίο 'Ιανέριο 18)7 διὰ Γκουάντα
ΓΚΑΟΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Γιεραλτάρ 12)7 διὰ Κόλπου ΗΠΑ
ΓΚΑΟΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	ά. Μόμπιλ 26)7 διὰ Κολόμπο
ΓΚΑΟΝΤ ΛΑΝΣ ..	69	11148	έ. Μπ. 'Αθρες 29)7
ΓΚΑΟΝΤ ΝΑΓΟΣ .	74	16439	ά. Λ. Ἀντελέας 18)7 διὰ Γιοκοχάμα
ΓΚΑΟΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	δ. Μουσούρη 27)7 διὰ Φιλιππίνες
ΓΚΑΟΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	ά. Γιοκοχάμα 24)7 διὰ Σιμίζου
ΓΚΑΟΝΤ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	ξ. Ντουμπάτι 24)7
ΓΚΑΟΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ά. Μπωνόν 25)7
ΓΚΑΟΝΤ ΣΠΗΡΗ ..	72	12959	ά. Μπ. 'Αθρες 27)7 διὰ Π. Καμπέλλο
ΓΚΑΟΝΤ ΣΤΑΡ ..	75	13036	δ. Βίλαιγκτον 22)7
ΓΚΑΟΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ .	54	6782	ά. Μπάραν 29)7
ΓΚΑΟΝΤ ΤΣΑΛΙΣ .	68	10396	δ. Παναμᾶ 28)6
ΓΚΑΟΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	έ. Βίλα Κοντιτούσθων 21)7
ΓΚΑΟΝΤ ΤΣΕ-ΙΣ .	74	13036	δ. Σεθλίπον 2917 Λ. Ἀντελέας
ΓΚΑΟΝΤ ΦΑΙΣ ..	69	11148	ά. Ν. Ὑόρκη 23)7 διὰ Ν. Ὁρλέανη
ΓΚΑΟΝΤ ΧΟΡΑ-ΙΖΩΝ	75	13036	ά. Καμπάνα 26)7
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	ξ. Μπαχρέν 30)7
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΙΕΡ	63	26940	ά. Ν. Ὁρλέανην 30)7 διὰ Τζαμάτικα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	ά. Μπ. 'Αθρες 27)7 δι' Αθάνα
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ ..	57	2885	ά. Μαδέρα 31)8
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ.	57	9132	ά. Νταμάμ 20)6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ-ΙΤ.	63	15373	ά. Μπ. 'Αθρες 23)7 διὰ Ρωσίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ-ΙΜ	62	15389	ά. Τεργέστην 27)7 διὰ Σάτετε
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	έ. Λαττάκια 2)7
ΓΚΡΕ-Ι-Σ Α ..	71	16306	ά. Ροσάριο 23)7 διὰ Νεκοτσέα
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	εἰς Λάγος ἀπὸ 30)9
ΓΟΜΑΣΑ	71	4731	ά. Μαπούντο 27)7 δι' Ἰωνινχαμ
ΓΟΡΓΟ ..	58	7061	έ. Ελλσορ 21)7 διὰ Γούνια
ΓΟΝΕΣΤΑΡ	57	9475	δ. Γιεραλτάρ 31)7 διὰ Ρότερτοναι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΣ	75	19451	ά. Ναγκόνια 31)7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ.	72	19426	ά. Ν. Ὁρλέανην 31)7 διὰ Μπ. Σαπούρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ά. Παναμᾶ 24)7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ ..	74	19261	ά. Μπαχάσι Μπλάνκα 22)7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ ..	73	19451	ά. Παναμᾶ 30)7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	ά. Χιούστον 21)7 δι' Ἀμβούργον
ΓΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ά. Π. Μιράντα 30)7 διὰ Κιουρασό
ΓΡΟΥΔΑΤΕΡ	75	18265	δ. Παναμᾶ 1)8
ΓΡΟΥΩΤΕΡ	54	4389	ά. Λεμεσόν 1)8 διὰ Καντζί
ΓΡΟΥΩΤΙΟΣ Κ. ΙV	62	24749	ά. Μίνα ἢ Φαγάλ 25)7 Χονολουλού
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ά. Ν. Ὁρλέανην 15)7
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. Ντάρμπιταν 8)7
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. Λόριεν 24)7 διὰ Ντάρμπιταν
ΔΕΛΦΙΑΝ	62	12116	ά. Αμπερδρούν 4)8
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	έ. Ρότερνταν 31)7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Πειραιά 10)7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	έ. Ρότερνταν 1)8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	δ. Σουέζ 4)7 διὰ Τζένταν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	έ. Πειραιά 2)8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. δ.	65	35619	έ. Μπιλμόντ 21)7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ά. Ἀλεξάνδρειαν 22)7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	έ. Μπαγκόκ 15)7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	δ. Σουέζ 1516 διὰ Γκιζάν
ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ	63	16417	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπὸ 23)12
ΔΗΛΑΙΑΝ ΛΗΤΩ	64	16417	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπὸ 23)12
ΔΗΛΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	61	16417	έ. Πειραιάς 3)8
ΔΗΜΗΤΡΗ	68	9583	ά. Γκίλιπον 3)8 Μ. Μωγκάνου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	έ. 'Εσκουμινς 3)7 διὰ Κλήβελαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	έ. Ρότερνταν 3)8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	65	4711	έ. Μπιλμάπτα 2)8
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Παναμᾶ 18)7 διὰ Γιοκοχάμα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	ά. Αυδσόρην 18)7 δι' 'Οράν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ά. Φλάσιγκ 16)7 δι' 'Αμέρισρον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	εἰς Πειραιάς ἀπὸ 12)6 (ἔπισκ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΣΤΡΑΤΟΣ	56	5721	ά. Ναγκόδια 27)7 διὰ Σουέζ
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ	71	10190	ά. Ναγκόδια 27)7 διὰ Σουέζ
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΗ	71	16226	ά. Κουνάδαν 23)7 διὰ Πόχαγκ
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ά. Μένα ἢ Αγματί 21)7 Μπάραν
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	10246	ά. Βιζαγκαπάνων 31)8 διὰ Σουέζ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	58	16277	ά. Καναρά 22)7 διὰ Κωντάνταν
ΔΙΑΚΑΝ ΚΡΕ-Ι-Σ	65	5255	δ. Γιεραλτάρ 21)7 διὰ Ντακάρ
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ά. Λιθόρνο 23)7 διὰ Σκίκντα
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	εἰς Λάγος ἀπὸ 7)1
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΟ	66	8132	ά. Βαρκελώνη 3)8 δι' 'Αθάνα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-			
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	έ. Φλάμουθ 1)8
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Λιθερόπολη 30)7 δι' 'Αμέρισρον
ΔΙΑΣ	71	16605	ά. Κολόπτο 22)7 διὰ Μπάραν
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	εἰς Τογυάχος ὃποι συμπαράσιν
ΔΙΓΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Ν. Ὁρλέανην 3)8 δι' 'Αλεξάνδρεια
ΔΙΓΡΟΥΣ II	59	7801	ά. Πειραιάς 4)8 διὰ Ρουμανίαν
ΔΙΟΝΗ	54	1832	ά. Βενετίαν 30)7
ΔΟΡΥ	54	4784	δ. Γιεραλτάρ 23)7 διὰ Γδόνια
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	έ. Ν. Ὁρλέανην 23)7
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Μπ. Σαπούρη 7)7 διὰ Ράς Τανόρα
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	μετανομάσθι 'ΟΡΙΕ'
ΔΡΥΣ	63	22211	έ. 'Αμβούργον 24)7
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	έ. Ντουμπάτι 12)7
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΑ	52	7675	εἰς Λάγος ἀπὸ 22)7
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	70	18662	δ. Γιεραλτάρ 26)7 διά Πότι
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381	δ. Σουέζ 2115 διά Μπ. Σαπούρη
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	72	16398	δ. Τοδλέστον 31)7 διά Βομβάνη
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΟΣ	56	9070	ά. Π. Χάρκουρτ 24)7 διά Γουώρου
Ε. Δ. ΠΑΠΑΙΟΣ	58	9431	ά. Παναμᾶ 1316 δι' 'Αθάνα
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	ά. Παναμᾶ 23)7 δι' Σαπούρη
ΕΦΑΙΛΥ (δ.)	59	12662	έ. Γένοβα 31)7
ΕΒΗ	59	5120	ὑπὸ παραλαβῆν
ΕΒΙΜΑΡ	54	1997	ά. Πειραιάς 7)7
ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	ὑπὸ παραλαβῆν
ΕΒΜΑΡ	76	16396	ά. Χάππουν ρόδος 25)7 διά Παναμᾶ
ΕΙΡΗΝΗ Α.	58	8005	ά. Μασσάδα 3)7 διά Χοντέντα
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	56	10289	έ. Σιγκαπούρην 23)7
ΕΙΡΗΝΗ Σ.	63	8309	ά. Κ. Τάουν 3)8 διὰ Ντάρμπιταν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΛ.	54	7835	έ. Μ. ἢ Αγματί 14)6
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8138	ὑπὸ παραλαβῆν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ὑπὸ παραλαβῆν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	έ. Ακαζόπλατα 14)6
ΕΙΚΑΒΗ	56	11528	ά. Δάντου 20)7 διά Κείλον
ΕΙΚΤΟΝ	62	11428	ά. Ν. Ὁρλέανην 3)8 διά Πολωνίαν
ΕΙΚΤΟΡ	70	16258	εἰς μεσογειακάς μετα

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	Ε. Πειραιάς 18)7	ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	δ. Βοστώνη 18)7 διά' Αρούμπα
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	εἰς Τζένταν ἀπό 2)4	ΘΕΟΔΟΤΗΝ (δ.)	61	21894	δργεί εἰς Πειραιάς ἀπό 15)75
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	Ε. Υόρκην 4)8	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	39106	ε. Φατέχ Τέρμιναλ 1)8
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΡΠΕΡ	72	8987	ά. Χάμπτον ρόδος 3)8	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	59	23678	ά. Ταρτούς 30)6 διά' Ελλάδα
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΝΤΕΡ	62	6666	Ε. Πειραιάς 4)8	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	ε. Ράττιγκ Πόντ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΩΡΕΑ	60	7293	ά. "Ακαμπτα 14)7 διά Χοντέντα	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	ε. Κόμπε 30)7
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΝΤ	54	8121	ε. Πειραιάς 28)7	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	42983	δ. Π. Σατό 31)7 διά Π. Βέσμε
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	ε. Κολόνπο 4)8	ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	ε. Βενετίαν 22)7
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ε. Ντουμπάι 30)7	ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	ά. Φιλαδέλφειαν 15)7 διά' Αρούμπα
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	62	6659	ά. Τερρέστων 31)7 Ν. "Αφρικήν	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	60	2001	ἐπό παραλαβήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ά. Τούρλεστον 3)8 Χάμπτον Ρ.	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ε. "Αγ. Βικέντιον 21)7 διά' ΗΠΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΡΑ·ΙΝΤ	71	10327	ά. Καράτι 30)6 διά Νταμάμ	ΘΕΟΦΙΑΣ Κ.	61	1521	ε. Ματαντί 2)7
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΑΝ	72	10327	ά. Σ. Ζένων 20)7 διά Νταμάμ	ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Θέουτα 18)7 διά Βραζιλίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΗ	72	10327	ά. Ν. "Ορλεάνη 31)7	ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Χόνγκ Κόνγκ 16)7 διά Σικάγο
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΗΜΑΝ	66	10704	εξωθι Καράτι 31)7 διά' Ινδίαν	ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	δ. Γιβραλτάρ 23)7 διά Ντακάρ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΚΑ·Υ	62	7259	ε. Τζένταν 11)6	ΘΕΡΜΟΠΟΛΑΙ (δ.)	53	8995	ε. Ντουμπάι 5)6 διά Σουραμπάγια
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Νιώρμπατν 1)8 διά Μπέπρα	ΘΕΩΝΗ Σ	50	8065	ε. Σιγκαπούρην 2)7
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. "Ακαμπτα 19)6	ΘΗΡΑΙΟΣ	58	2405	ἐπό παραλαβήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Ν. "Ορλεάνη 15)7	ΘΙΑΚΟΣ (δ.)	58	2680	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Νιώρμπατν 2)8 διά Μομπάσα	ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜ·	58	13023	εἰς Μάλταν ἀπό 21)4 (Ξπικ.)
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΣΑΛΜΠΙΟΝ	72	8987	ε. Τζένταν 6)7	ΠΑΗΣ (δ.)	58	18297	δ. Παναδ 28)7
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΑΙΘΟ	72	10327	ε. Νταμάμ 15)7	ΘΩΜΑΣ Κ	53	7353	δ. Σουέζ 21)7
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΗΡΟ	57	7068	ά. "Αλεξανδρεία 3)8 διά' Ελλάδα	ΙΑ	71	9426	Π. δρ. Σπαίην 1)8 Βενεζουέλα
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	ε. Σουέζ 13)6 διά Σκιζάν	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ε. Σπάτλ 3)6
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	62	12808	ε. Νιούπορτ 21)7	ΙΑΣΩΝ	70	11489	ε. "Αυδέρσαν 31)7 διά Μουττράχ
ΕΛΛΗΝΗΡΑ	57	2555	ε. Π. Σάιδ 21)7	ΙΕΡΑΣ (τικτών)	66	41207	ε. Βαλτιμόρην 2)8
ΕΛΛΗΝΗΡΑ	47	2389	ε. Σουέζ 7;6 διά Σκιζάν	ΙΖΟΜΠΕΑ	57	9746	δ. Βαλτιμόρην 30)7 Ν. "Ορλεάνη
ΕΛΛΗΝΗΡΑ	66	9384	ε. Αμπατάν 21)7	ΙΘΑΚΗ	68	9066	ε. Νιώρμπατν 10)7
ΕΛΛΗΝΗΡΟΝΤΟΣ	66	10132	ά. Μαντράς 19)7 διά' Ορελούντ	ΙΘΑΚΗ Σ· ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ε. Πειραιάς 22)7
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	72	16207	Μπ. "Άρρες 24)7	ΙΘΑΚΟΣ	59	12575	ά. Μη. "Άρρες 24)7 Ρόττερνταμ
ΕΛΛΟΡΑ	67	44222	ά. Ρόττερντας 21)7 έως Χιλή	ΙΚΑΡΟΣ	70	10885	ε. Αιερόπουλ 4)8
ΕΛΛΟΡΑ	66	8937	ε. Νιώρμπατν 30)7	ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	δ. Μαπούτο 29)7 Ρόττερνταμ
ΕΛΛΟΡΑ	51	4847	ε. Κων/πολίν 20)7 διά Γαλάτα	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	Π. Κελάνη 4)8 διά Χάδρην
ΕΛΛΟΝΙΑ	65	8085	ε. Ν. "Ορλεάνη 2)8	ΙΛΕΝΑ	76	16100	εἰς Όζάκα ἐπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΟΝΙΡΑ	55	6515	ά. Μπιλμπάσ 14)6 διά' Αθάνα	ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	65	42204	ε. Σιγκαπούρην 11)7 διά Γκουάμ
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Μπιλμπάσ 19)7 διά' Ορελούντ	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ε. Νιώρμπατν 21)7 Νιώρμπατν
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Ρόττερντας 21)7 έως Χιλή	ΙΟΡΙΣ	65	8364	ε. "Αιδέρσαν 4)8
ΕΛΛΟΡΑ	66	8937	ε. Νιώρμπατν 30)7	ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Γκρήνος 4)8
ΕΛΛΟΡΑ	51	4847	ε. Κων/πολίν 20)7 διά Γαλάτα	ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	ἐπό παραλαβήν
ΕΛΛΟΝΙΑ	65	8085	ε. Ν. "Ορλεάνη 2)8	ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	ε. Πειραιάς 26)5
ΕΛΛΟΝΙΡΑ	55	6515	ά. Μπιλμπάσ 14)6 διά' Αθάνα	ΙΩ	58	7230	δ. Γιβραλτάρ 26)7 Ν. "Ορλεάνη
ΕΛΛΟΝΙΡΑ	66	9384	ά. Μπιλμπάσ 21)7 διά Σκιζάν	ΙΩΑΝΝΑ Β (ΙΔ.)	56	12230	άργει εἰς Πειραιάν ἀπό 21)4)75
ΕΛΛΗΝΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Μπιλμπάσ 19)7 διά Πολωνίαν	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	ά. Λένονακ 30)7 διά Λαττάκια
ΕΛΛΟΡΑ	67	44222	ά. Ρόττερντας 21)7 διά Κορέλα	ΙΩΑΝΝΗΣ Α	59	8564	ά. Αιμούργον 9)6 διά' Αθάνα
ΕΛΛΟΡΑ	66	8937	ά. Ρόττερντας 21)7 διά Βοσζίλιαν	ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΙΓΑΙΙ·			
ΕΛΛΟΡΑ	53	5755	εἰς Λάγος ἀπό 30)9)75	ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	39051	δ. Γιβραλτάρ 23)7
ΕΠΤΑΝΗΣΗΣ	58	8931	ε. Παναδ 21)3	ΙΩΑΝΝΗΣ Δ	52	1454	ε. Ριγιέκα 25)7
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7271	ε. Κ. Τάουν 1)8 διά Μαπούτο	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΛΟΚ. δ	75	176070	ά. Ρ. Τανόύρα 9)7
ΕΡΜΗΣ	60	9959	ε. Νταμάμ 27)6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	55	8799	ε. Τζιμπούτι 6)8
ΕΡΜΗΣ	62	12808	ά. Π. Καρτέλ 15)7 διά Βαλτικήν	ΙΟΛΚΟΣ (δ.)	57	12614	ά. Βενετία 29)7 διά Πειραιάδ
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	72	10194	ά. Χάμπτον Ρ. 27)7 διά Νταμάμ	ΙΩΝ	71	11506	ε. Ρόττερνταμ 24)7
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Κοκούρα 30)7 διά Νταμάμ	ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	131316	διάργει εἰς Πειραιάν ἀπό 17)7)74
ΕΥΑ	59	11894	ά. Λιερπούλ 31)7 διά Νορθηγίαν	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΑΟΥ	76	14400	ά. Κότερ 25)7 διά' Αύγούσταν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	ά. Κων/πολίν 22)7 διά Κωνστάντζαν	ΚΑΒΑΚΟ	69	30695	ε. Ρ. Γκράντε 26)7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. Σάπενας 26)7 διά Σιμπενίκ	ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	53	5589	εἰς Λάγος ἀπό 10)5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	13195	ά. Μάλτας 29)7	ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Πειραιάς 26)7 Γιουγκοσλαβία
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	εἰς Πειραιάν ἀπό 5)2	ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	δ. Μαπούτο 29)7 διά Γαλλίαν
ΕΥΑΝΔΗ	49	4713	ε. Σαΐδ 2016 διά Πειραιάς	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	δογεῖ εἰς Ίτεαν ἀπό 8)5)75
ΕΥΑΝΔΗ	59	7271	ε. "Ακαμπτα 19)6	ΚΑΒΟ ΓΙΩΣΟΝΑ δ.	57	13268	ε. Ρόττερνταμ 24)7
ΕΥΕΝΙΑ	43	5331	ε. Ήσταν 22)7 διά Νταμάμ	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ε. Λάν Πάλμας 29)6
ΕΥΕΝΙΑ I	67	9854	ά. Λιερπούλ 31)7 διά Πειραιών	ΚΑΒΟ ΔΕΔΙΝΗ	60	10934	ά. Λιασσαδίνα 24)7 διά Χιούστον
ΕΥΕΝΙΑ Κ	55	8926	εἰς Τζένταν ἀπό 11)2	ΚΑΒΟ ΚΟΛΟΝΕΣ	58	10463	ά. Τζένταν 17)7 διά Τζιμπούτι
ΕΥΓ Κ ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.)	54	12417	ά. Αιδέρσαν 19)7 διά Τρίπολιν	ΚΑΒΟ ΔΟΓΓΟΣ (δ.)	61	51696	δογεῖ εἰς Παραλαβήν
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ	61	8999	ά. Μπαγκάν 26)7 "Αμπου Ντάμπι	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ε. Μόντοεαλ 21)7
ΕΥΓ Σ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Σάντα Λοεντζό ("Αργ.) 8)7	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	ά. Μ. άλ. Αχιματί 20)7
ΕΥΓΕΝ ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	άργοντεις εἰς Πειραιάν ἀπό 21)1)75	ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	23793	ε. Ρ. Άλεγκρος 25)7
ΕΥΑΟΚΙΑ	56	7209	ά. Σινκαπούδην 23)7 διά Κορέλα	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	ά. Λόμε 14)2
ΕΥΑΟΚΙΑ	48	3198	ά. Κων/πολίν 24)7 διά Κωνστάντζαν	ΚΑΒΟ ΣΙΑΕΡΟ	55	2730	ε. Τενεφόθην 24)6 διά Γουώρω
ΕΥΡΑΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706	ά. Σουέζ 1716	ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	ε. Κουβέτιτ 26)5
ΕΥΡΑΠΙΣ	51	4177	ά. Πειραιάς 28)7 διά Θεούνη	ΚΑΘΩΡΙΝ Α	70	16308	ε. Υιούτινεν 1)8
ΕΥΗ Α	62	10006	ά. Γιονονάμα 26)6 διά Χοντέντα	ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	ε. Βιζακαπατάνημ 2)8
ΕΥΗ Α. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	5496	ά. Νταμάμ 20)8	ΚΑΙ·ΡΟ	53	4635	ά. Σουθμάρπτον 11)8 διά Βεγγάζην
ΕΥΗ Α	67	8122	ε. Νταμάμ 20)8	ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. Σαντος 22)7 διά Λενιγκραντ
ΕΥΗ Α	67	14800	ε. Αιαζούντα 1716	ΚΑΙΤΗ	54	3817	ε. Λιασσαδίνη 26)6
ΕΥΗΝΗΜΕΡΙΑ	54	11028	ά. Τρενέστον 27)7 διά Σκιζάν	ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	ά. Καζαντιλάνκα
ΕΥΝΑΜΗΣ	63	9991	ά. Κουθέτ 31)7	ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	ά. Πάλμας 21)7 διά Ματάντι
ΕΥΝΑΤΗΣ	73	10000	ά. Μανασλάν 31)7	ΚΑΛΛΙΓΡΑΜΜΟΣ	70	4361	ε. Λιονασθάνη 31)7
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Χάμπτον ούρο 15)7 διά Πασκαγούδα	ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	ε. Μόντοεαλ 21)7
ΕΥΕΝΙΝΟΣ	50	4734	ά. Αράνος ἀπό 2014	ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8572	ε. Κ. Τάουν 27)7 Βενεζουέλαν
ΕΥΠΟΔΙΑ	68	16004	ά. Ντουλάθ 31)7	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ · ΤΙ	76	16438	εἰς Μοισσαδίνην ἐπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΟ	55	2955	ε. Πειραιάς 1817	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ · ΤΙ	71	9774	ε. Σουέζ 29)7 διά Κίνα
ΖΑΝΕΤ	58	4529	ε. Λιούδην 518	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	74	15038	ά. "Αιστερνταμ 22)7 διά Ντηπρότι
ΖΑΝΗΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ά. Πειραιάς 2517 διά Στοατάνι	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	55	6216	ε. Τσιταγκόνης 4)8
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ά. Ν. "Ολλανδίαν 40)7 διά' Αργεντίνη	ΚΑΛΠΕΤΑΝΗΣΣ (δ.)	59	12353	ε. Σαντος 27)7
ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ	53	4908	ά. Νταμάτι 917	ΚΑΛΠΕΤΑΝΗΣΣ	58	13491	ε. Νταμάτι 3)8
ΖΕΑ ΣΚΑ·Υ	58	4160	ά. Καντήλ? 1917 διά Λάγος	ΚΑΛΥΝΟ	67	12949	Ρόττερντας 6)7 διά (Ξπικ.)
ΖΕΥΣ	60	11687	άπο πασαλαθήν	ΚΑΛΥΝΟ	69	6082	ε. Νταμάτι 27)6
ΖΗΝΟ	68	9582	ά. Μπλόν 318	ΚΑΛΥΝΟ	54	8184	ε. Ρόττερντας 17)5
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ά. "Αιδέρσαν 2917 διά Λονδίνον	ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	13005	ε.

ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	δ. Κων/πολιν 22)7 διά Κωνστάντζαν	ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	δ. Σουέζ 30)4 διά Περσικόν
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	55	12495	ε. Χιούδοντον 28)6	ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ	54	8532	εις Λάγος ἀπό 4)9)75 (ἐπωλ.)
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΙΑΣ	59	8401	δ. Βούδην 22)7 διά "Αντεν"	ΚΥΡΑΚΑΓΙΓΚΩ	67	29851	δ. 'Αμβέρσαν 24)7 Π. "Ελίζαμπεθ
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. Βαλτιμόρην 26)7 διά Βιτόρια	ΚΥΡΑΡΗΝΗ	59	4209	Ε. Μπράουνοβιλ 19)7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	75	38718	ά. Π. Χένταν 24)7 διά Γάνδην	ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	δ. "Εμδεν 26)7 Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	ε. Λάγος 8)6	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	Ε. Ρότερνταμ 29)7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΟ ...	62	1948	ε. Τζέντα 8)6	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ III	47	1115	ά. Πειραιᾶ 3)8 διά Λιθόνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ	66	9931	ά. Δάντοιχ 30)6 διά Ντακάρ	ΚΩΝΣΙΑΝΙΑ	62	14150	δ. Π. Σάδι 3)8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΣΟΣ	58	1935	ε. Ταρτούς 24)6	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	δ. Ρότερνταμ 30)7 διά Νάντη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	10503	ε. Ματούτο 24)6	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.				ΙΣΙΜΠΑΗΣ (δ.)	58	12492	ά. Ν. "Ορλέανη 31)7 διά Στάνλου
Π. ΔΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	120000	εις Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11299	ε. Ρότερνταμ 24)7
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Α.	61	13437	ε. Σιγκαπούρην 1)8	ΚΩΣ	56	3430	ά. Πειραιᾶ 30)7 διά Ρουέν
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖΙΔ.	66	19827	ά. Ν. "Ορλέανη 22)7	ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	δ. Παναμᾶ 30)6 διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ε. Τζέντα 30)7	ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	εις Λάγος ἀπό 16)10
ΚΑΡΑ	65	13313	δ. Π. Σάδι 2)8 διά Νταμάμ	ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3065	ά. Νάντη 12)7 διά Λάγος
ΚΑΡΑΙ-ΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ε. Ρότερνταμ 5)8	ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ε. Τάκασονθιλ 26)7
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	δ. Λούδιν 12)7 διά Λάγος	ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ	53	5921	ε. "Άγ. Φραγκίσκον 31)7
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	δ. Σουεζ 6)7	ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	δ. 'Αμπτζάν 11)7 διά Λάγος
ΚΑΡΟΒΑ	75	29314	ε. Ταϊτζία 29)7	ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	ε. Λαττάκια 2)7
ΚΑΡΜΕΝ	37	2335	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	δ. Παναμᾶ 2)8 διά "Αλγέριον
ΚΑΡΜΕΝ ΦΑΟΥΣΤΑ	47	4301	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 18)10)75	ΚΩΤΣΟΣ Μ.	62	11419	δ. Παναμᾶ 8)7 Μαύρην θάλασσαν
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ε. Μπ. Άρες 30)7 (ἔπισκ.)	ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Ρότερνταμ 3)8
ΚΑΡΠΩ	56	5382	ά. Χάλισταν 30)7 διά Τζένταν	ΛΑΙΔΗΝ ΗΡΑ	56	8108	ε. Δουνέρχην 1)8
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ε. Πειραιᾶ 29)7	ΛΑΙΔΗΝ ΚΑΙΛΙΩ (δ.)	75	23500	ά. Κοστάκοβάλκος 20)7 Ταμπικό
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Νταμάπερ 25)7 διά "Αμθέρσαν	ΛΑΙΔΗΝ ΟΥΤΕ	53	7645	ε. Πειραιᾶ 19)7
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Σουεζ 28)7 διά Νταμάμ	ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ 54	3315	εις Γκιζάν από 19)4	
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ε. Παναμᾶ 28)7	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑ 54	15685	ά. Μαδέρια 23)7 Κρίστομπαλ	
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15314	ε. Ταϊκότα 22)7	ΛΑΜΠΡΟΣ Α.	49	8697	εξωθι Λάγος ἀπό 18)3
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ-			
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ε. Μπλέεν 3)8	ΤΗΣ	62	9001	ά. Π. Χάρκουρ 21)7 "Αυτιτζάν
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ε. Ντουμπάτι 17)7	ΛΑΡΓΚΩ	58	3963	ά. Σπέτζια 3)6 διά Λάγος
ΚΑΤΕ Α.	66	2993	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ά. "Άγ. Φραγκίσκον 7)7 διά Ρωσία
ΚΑΤΕ Ν. Α.	65	18723	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΡΥΜΝΑ	56	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3800	ά. Γεραλτάρ 28)6 διά "Αννάμπα	ΛΑΣ ΠΑΛΛΑΣ	48	1553	ά. Ταϊτζία 7)7 διά Τριπολίν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΙΩ	52	4207	ά. Ρότερνταμ 31)7 διά Κιουρασάδο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	ά. Βενετίαν 25)7 διά Βάτο	ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ά. Μ. "Αμπιτουλά 13)7 Χόγκ Κόγκ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΕΑΔΑ	59	5407	ά. Ρότερνταμ 1)8
ΚΑΤΙΑ	63	1594	ἀπό παραλαθήν	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ά. Καντζί 29)7 διά "Αμθούργον
ΚΑΤΙΑ	52	3694	ά. Χάλισταν 21)7	ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	ε. Φιλαδέλφειαν 1)8
ΚΑΤΙΚΩ ΚΟΛΟΚ. 8.	65	47434	ά. Χάλισταν 21)7	ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	22785	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27)12)74
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	ά. Τάκασονθιλ 26)7	ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	2685	άργει εἰς Χαλκίδης ἀπό 22)3
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	ά. Χάλισταν 21)7	ΛΕΩΝ	75	15684	εις Λάγος
ΚΑΤΡΙΝ	58	11969	ά. Χάλισταν 21)7	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	33221	ά. Βεραρχούζ 15)7 Ν. "Ορλέανη
ΚΕΑ	55	2683	ε. Κόρκη 11)7	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ.	52	5461	εξωθι Μεθίλ 12)7
ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤI	58	10995	ε. Αυτιτζάν 21)7	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ.			ε. Γέντα 30)6
ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤY	71	9868	ε. Μπ. "Άρες 15)6	ΠΑΝΗΣ	65	15738	ε. Λισσαβώνα 24)7
ΚΕΙ·Π ΠΡΑΓΙΝT	73	8927	δ. Σεμπούδ 11)7 διά Ναούσια	ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ε. Λάδι Πάλμας 27)7
ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΔI	58	13700	ε. Αμθέρσαν 5)8	ΛΗΤΩ	51	4677	ά. "Αμθέρσαν 24)7 Ειρηνικόν
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	ά. Πασανάγουα 24)7 διά Σεβίλλην	ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	59	12773	ά. Οκρίκα 30)7 διά Λάγος
ΚΕΦ ΤΣΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. Γεραλτάρ 28)6 διά Λάγος	ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Ν. "Ορλέανη 3)8 Ν. "Άρκη
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ.	60	13950	ά. Στεττίναν 26)7 διά Ρουέν	ΛΙΖΑ	52	1430	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ά. Ράς Τανόρα 9)7	ΛΙΑΗ	64	4701	ά. Ρ. "Ιανέλιο 19)7 "Ιταζάτ
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	ά. Αμθέρμογον 21)8 διά Γιεραλτάρ	ΛΙΑΗ Μ.	57	7110	δ. Παναμᾶ 31)7
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ά. Μπ. "Άρες 13)7 διά Κοπεγχάγην	ΛΙΑΙΚΑ Ι.	60	8562	ά. Χούλ 1)8 διά "Αμθούργον
ΚΙΓΚ ΚΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ' (δ.)	70	103012	δ. Γεραλτάρ 30)7 διά Περσικόν	ΛΙΑΙΚΑ Β.	53	2962	ά. Λ. Πάλμας 22)5 διά Λάγος
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	ε. Χάππουν ρόδις 30)7	ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ε. Λαττάκια 6)7
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	ε. Χάππουν ρόδις 30)7	ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΔ	55	1594	ε. Ντόχα 1)8
ΚΙΓΚ ΚΑΛΜΟΣ (δ.)	64	29797	ε. Αμθέρσαν 16)7 Π. Μιράντα	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	75	18500	ε. Χόθικ 18)7 διά Βοστώνη
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. Σορέλ 6)7	ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ε. Τζένταν 28)7 διά Σουέζ
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ε. Κων/πολιν 16)7	ΛΙΝΤΑ	60	14302	ε. Βανκούδερ 21)5
ΚΙΓΚ ΠΗΑΙΕΥΣ (δ.)	58	20487	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)5)75	ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ε. Σούσα 29)7
ΚΙΓΚ ΣΗΑΕΝΤΕΡ	64	17050	ε. Φιλαδέλφειαν 2)8	ΛΟΓΙΑΝΤΥ	57	6494	ά. Αμπου Ντάμπι 30)7
ΚΙΓΚ ΘΕΜΕΛΟΥ	67	12624	εις Κόμπη ἀπό 14)3	ΛΟΓΙΑΝΤΥ	69	9045	ά. Μπαρανκίλα 13)7 διά "Αρούμπα
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ε. Πειραιᾶ 16)7	ΛΟΓΚΡΙΣ	72	16600	ε. Σουάνη 14)7 Κ. ΗΠΑ
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)3)75	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Λαττάκια 10)7
ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ά. Γκαλεόπα Πόιντ 16)7 διά ΗΠΑ	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μπέρμπερα ἀπό 10)10)74
ΚΛΑΣΙΚ (μετόδ.)	73	73492	ά. Βιλεμπούνσεν 18)7 διά Περσικόν	ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	ά. Ρότερνταμ 27)7
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ά. Καπιτέλλο 21)7	ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Ρ. Τανόρδρο 14)7 Καράτσι
ΚΛΑΥ-ΥΝΤΦΕΡΘ	64	57111	ά. Αυθέσσαν 13)7 διά Βέντοπιλες	ΛΟΥΙΣ ΚΑΣ.	54	6103	δ. Σουέζ 8)6
ΚΛΕΙΔΑ	58	8791	ά. Μπρούνσμπούτελ 24)7 διά "Ινδίαν	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Ήσοτ Λόντον 18)7 διά Σάντος
ΚΛΕΟ (δ.)	63	38964	ά. Πειραιᾶ 28)6	ΛΟΥΚΙΑ Κ.	60	8497	ε. Γδόνια 28)7
ΚΛΕΟΝΙΚΟ ΚΑΛΗΜ.	52	3528	ἀπό παραλαθήν	ΛΟΥΣΥ	74	16000	ά. Ταύπο 17)7 Π. Καμπέλο
ΚΛΗΜΕΝΤΙΝΗ	60	3324	ά. Πειραιᾶ 15)7 διά Μ. Θάλασσαν	ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	άπο παραλαθήν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	ε. Κόρπουσ Κοίτα 26)7	ΛΥΔΙΑ Μ.	57	4486	ά. Ντόρντρευτ 29)7 διά Πειραιᾶ
ΚΟΜΕΤ	72	9885	ε. Μπούποντ 25)7 διά Μόντρεαλ	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Χάρην 28)7 διά Βερντόν
ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΛ. 8.	66	78785	ά. Κάρογκ "Αίλ. 18)7 διά Πιουσόπορτ	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ν. "Ορλέανη 3)8
ΚΟΜΜΟΝΤΙΟΥΡΙΟΥΡ (δ.)	71	15588	ά. Νονκόνια 17)7 διά Σάν Χουάν	ΜΑΘΙΟΣ ΑΠΕΣΑΚΗΣ	53	6009	άπο παραλαθήν
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛ. (δ.)	61	20855	ά. Κονίν 22)7 διά Περσικόν	ΜΑΙΑΙ ΕΡΑ (δ.)	58	21291	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)75
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΑΛΗΜ.	58	5402	ά. Κονίν 16)7 διά Περσικόν	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Π. Κελάγκ 26)7 διά Σέτε
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ.	64	6275	ά. Κονίν 16)7 διά Κονιναρά	ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2991	ά. Μαπούντο 20)7 διά Σαδόνα
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΩΡΔ.	55	5818	ά. Αυτον Ντάνι 2)8	ΜΑΙΓΡΑ Π.	76	9000	εις Τόκιο ἀπό συμπλήρωσιν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	ά. Ντουμπάτι 16)7	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Σιγκαπούρην 29)7 διά Πειραιᾶ
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ά. Κων/πολιν 13)7 Νοβορωσίονην	ΜΑΙΡΗ	57	10687	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)6)75
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-ΤΑΜΠA	72	39452	ε. Σιγκαπούρη 4)8	ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ε. Αμθέρσαν 4)8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΩΝΗΡ.	68	125977	ἀπό παραλαθήν	ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	ε. Σικανάτα 31)7 διά Φάρο
ΚΟΡΑΑ	60	3333	ά. Αυθέσσαν 17)7 διά Ρουέν	ΜΑΙΡΟΥΛΛA	63	14203	ά. Κριστίας "Αίλ. 19)7
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΛ. 8.	66	44895	ά. Ν. "Ορλέανη 16)7 διά Νινούσιαν	ΜΑΙΚΑΛΛA	55	1517	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΑΙ	56	8474	άργει εἰς Περσικόν 20)7 διά Σάντα Μάρτα	ΜΑΙ			

ΜΑΡΙΑ ΗΙΙ	53	825	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1563	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 1)8
ΜΑΡΙΑ Β	55	3597	ά. Μοντεβίδεο 2)7 διά Κούδα	ΜΙΝΙ ΛΕΙΜ	70	1582	ά. Πειραιᾶ 30)7 διά Τζένταν
ΜΑΡΙΑ Γ. Δ	74	15938	ά. Φρημάντα 20)7 διά Σαγκάνη	ΜΙΝΙ ΑΕΙΣ	69	1572	Ε. Γεργεστήν 9)7
ΜΑΡΙΑ Κ	70	9069	ά. Μόντρεαλ 3)8	ΜΙΝΙ ΑΕΝΣ	71	1562	ά. Πειραιᾶ 21)7 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΙΑ Δ	58	5745	ά. Μαπούτο 29)7 διά Τουρκίαν	ΜΙΝΙ ΑΕΟ	70	1591	δ. Π. Σάδι 30)7
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ά. Μέρσεϋ Μπάρ 5)8	ΜΙΝΙ ΑΗ	71	1562	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)7 διά Παναμά
ΜΑΡΙΑ Ν	73	13631	ά. Κεμπέκ 21)7 διά Τζένταν	ΜΙΝΙ ΑΗΓΚ	70	1592	ε. Μπαρμπάντος 4)8
ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ	67	9365	ά. Κοραμάρ 29)7	ΜΙΝΙ ΑΗΝΤ	70	1592	ε. Τεργεστήν 5)8
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Γιοκοχάμα 17)7 διά Τζένταν	ΜΙΝΙ ΑΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ά. Βιλμπικτών 30)7 Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	ά. Λισσαδάννα 2)8	ΜΙΝΙ ΑΗΦ	71	1584	ε. Πειραιᾶ 27)
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ά. Παναμά 1)8	ΜΙΝΙ ΑΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Γιοκοχάμα 22)7 διά Τζένταν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Κοατζεσκόλοκος 26)7 διά Ταμπίκο	ΜΙΝΙ ΑΙΔΑΚ	70	1591	εις Τζένταν ἀπό 28)6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. Οζάκα 7)7	ΜΙΝΙ ΑΙΔΑΥ	70	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9)7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Δ	62	11229	εἰς Τζένταν ἀπό 28)4	ΜΙΝΙ ΑΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Ντεμεράρα 9)7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β (δ.)	55	13095	ά. Πειραιᾶ 26)7	ΜΙΝΙ ΑΙΝΚ	71	1592	ά. Λεμεσόν 2)8 διά Τζένταν
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	ά. 'Αμστερταν 27)7	ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ	71	1562	ά. Π. δφ. Σπαίην 1)8 δι' ΉΠΑ
ΜΑΡΙΟΥΓΑ Κ	63	9493	ὑπό παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΑΙΝΤΟ	71	1564	ε. Τζένταν 29)7
ΜΑΡΙΓΩ	72	9882	ά. 'Αμέρεραν 30)7 διά Πειραιᾶ	ΜΙΝΙ ΑΙΦΤ	70	1582	δ. Π. Σάδι 24)6
ΜΑΡΙΓΩ	47	6125	ά. 'Αμέρεραν 27)7 διά Μπ. "Άθρες	ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΦ	71	1563	ά. Δ. "Αντζελες 2)6
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. Λάγος 2)7	ΜΙΝΙ ΑΙΡΝΤ	69	1565	ά. Σαλέριο 12)7 διά Ταρτούς
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ	61	10692	ά. 'Άθιλες 19)7	ΜΙΝΙ ΑΙΡΥ	71	1598	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)8 Π. Καμπέλο
ΜΑΡΙΓΩ Ρ	69	10839	ά. Κ. Τάουν 21)7 διά Εδρώπην	ΜΙΝΙ ΑΙΟΤ	71	1584	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)7 Τζαμάτκα
ΜΑΡΙΕΤΑ	65	8362	ά. Μοντεβίδεο 29)7 δι' "Άλεξάνδρειαν	ΜΙΝΙ ΑΙΤΖΙΚ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)7 Π. Καμπέλο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε	61	8951	ά. Ντουμάτ 15)7	ΜΙΝΙ ΑΙΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζένταν 14)6
ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. 'Αλεξάνδρειαν 20)6 δι' 'Ελλάδα	ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΜ	74	1578	ά. Τεργεστήν 2)7 διά Ταρτούς
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ά. Λιδόριο 18)6 διά Ράς Τανόρα	ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Γιοκοχάμα 22)7 διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΑΥΝ Α	68	14800	ά. Σάντος 29)7 διά Ρίο Γκράντε	ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΞ	71	1594	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)8 διά Τζαμάτκα
ΜΑΡΙΜΠΕΡ	54	3596	ά. Δρέπανον 5)10 διά Δάγος	ΜΙΝΙ ΑΙΥΜΦ	75	1578	ά. Τσάρλεστον 20)7 Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (δ.)	68	67512	ά. Πειραιᾶ 30)7	ΜΙΝΙ ΑΩ	71	1594	δ. Παναμά 31)7
ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΑΩΝΤ	70	1592	ε. Πειραιᾶ 2)8
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. Μαζατάλ 15)7 διά Σ. Κάρλος	ΜΙΝΙ ΑΙΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Κίγκστον 22)7 διά Τέξας
ΜΑΡΙΝΑ Α	65	19805	ά. Άμπου Νταμπι 1)8	ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	ε. Νότερτραμ 28)7
ΜΑΡΙΝΕΡ	67	3844	ά. Πειραιᾶ 28)7	ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 28)7 Κωνσταντζαν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3)6)75 (ἀργεῖ)	ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Ν. 'Ορλεάνη 29)7 Π. Καμπέλο
ΜΑΡΙΤΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Δουνκέρκη 27)7	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22421	ε. Τζένταν 22)6
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785	ά. Σίδνευ 14)7	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082	δ. Γιβραλτάρ 25)7
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ά. Γιβραλτάρ 2)8 διά Βραζιλίαν	ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	ὑπό παραλαβήν
ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	ά. Πόρτ Σαΐδ 26)7	ΜΙΤΣΑ Κ	57	4039	ε. Λάγος 3)7
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ	62	9979	ά. 'Αμέρεραν 28)7 διά Μπέρα	ΜΙΧΑΗΑ Κ	54	4352	ε. Λάδ. Γκουαράρα 19)7
ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	ά. Σουέζ 14)5 διά Γκιζάν	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	71	124009	ά. Χόδικ 21)7 Κάρυκ διλ.
ΜΑΡΑΕΝ (δ.)	59	13595	ά. 'Αρούμπα 18)7	ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)8 δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Ράς Τανόρα 26)7 διά Κολόμπο	ΜΙΧΑΛΑΚΗ Σ	68	23067	ά. Χάμπτον P. 18)7 διά Ρουμανίαν
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	ά. Σουέζ 10)6 διά Ντουμάτ	ΜΙΧΑΛΑΗΣ	61	10606	ά. Χιρούάτα 29)7 δι' "Οίτα
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	ά. Πειραιᾶ 13)7	ΜΙΧΑΗΑΣ Κ	61	2535	ά. Λάγος 22)6
ΜΑΡΥΛΙΖ	68	2999	ά. Δουνκέρκη 31)7 δι' 'Αλγέριον	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ά. Ακαμπα 20)7 διά Π. Σάδι
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ά. Καλλάρ 17)7	ΜΙΜΠΙΛΑΙΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Μελέσουρην 13)7 Κουόν διλ.
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Γιοκοχάμα 30)7	ΜΙΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30)1
ΜΑΡΩ	51	1871	ά. Ζάνταν 5)6	ΜΙΝΙΚΑ Σ	52	1950	ε. Πειραιᾶ 1)8
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	ά. Πειραιᾶ 26)7 δι' "Ασπρα Σπίτια	ΜΟΝΤΑΖΑ	58	20420	ε. Λάδ. Πλάτα 10)7
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Σιγκαπούρη 12)7 διά Νταμάτ	ΜΟΣΚΑ Δ	57	2926	ε. Αμέρεραν 1)8
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Έμπεν 15)7 (ἐπισκ.)	ΜΟΣΧΑ Δ	56	8823	ε. Κουελίτ 18)7
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Τζιμπούτι 22)7 διά Π. Σουδάν	ΜΠΑΛΑΤΙΚΗ ΗΓΚΑ	63	1562	ά. Μπόστον (Λίνκ.) 3)8 Γκάννες
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ά. Αλεξάνδρειαν 30)7	ΜΠΑΡΙΝΠΚ	52	6982	ά. Δουβλίνον 25)7
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Σιγκαπούρη 18)7	ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ε. Τζένταν 11)7
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	ά. Γκάλεστον 8)6	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	δ. Γιβραλτάρ 8)6 διά Πειραιᾶ
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Τέμε 31)7	ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)6)75
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	52	11398	ά. Π. ντε Μπούκ 23)6 διά Μασσαλίαν	ΜΠΛΑΟΥ ΖΩΗ	68	2951	ὑπό παραλαβήν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. 'Αμβούργον 30)7	ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Καέν 4)8
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Ντάρμπατ 7)7 δι' "Ιαπωνίαν	ΜΠΟΝΥ (δ.)	57	27990	άργει εἰς Τζάκοσονβιλ ἀπό 22)6)75
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	ά. Βενετίαν 30)7 διά Κ. 'Αμερικήν	ΜΠΟΡΕ ΙV	68	3340	ε. 'Αμέρεραν 4)8
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Τολέδο 30)7	ΜΠΟΡΕ VII	72	3166	ε. Μάλμπο 2)8
ΜΕΙΑΙΔΑ	52	1699	ά. Μασσαλίαν 24)7	ΜΠΟΥΠΜΟΥΛΙΝΑ			
ΜΕΙΑΙΣΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Πειραιᾶ 21)7	ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	δ. Σουέζ 10)5 διά Γιέννυπο
ΜΕΙΔΙΩΝ	68	10017	ά. Σούνε 19)7	ΜΠΡΑΒΟ ΛΛΕΣ	50	4375	ά. Καλκούταν 19)7 διά Μπουργκάς
ΜΕΙΕΛΗΜI	63	9755	ά. 'Άθιλες 22)7	ΜΠΡΑΒΟ ΛΑΤΟΝΑ	55	3405	ε. Μπεντ 24)7
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	ά. Βαλέντια 19)7 διά Γουώρου	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ε. 'Αμπιτζάν 23)7
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ···	57	3749	ά. 'Αλεξάνδρειαν 30)7	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Φλάκεντεργκ 18)6 διά Κοδσαν
ΜΕΡΑΚΑΗΣ	75	28082	ά. Ρίο Γκράντε 22)7	ΜΠΡΑΒΟ ΣΑΝ	45	3450	ά. Λάς Πλάμας 4)5 Π. Χάρκουρτ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ···	64	1594	ὑπό παραλαβήν	ΜΠΡΑΒΟ ΣΑΚΥΑ···	51	6022	εἰς Λάγος ἀπό 3)10)75
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ά. Βαλτιδόνιον 24)7 διά Μπόκα Γκράντε	ΜΠΡΑΚΑΡΤ Κ. (δ.)	61	2501	ὑπό παραλαβήν
ΜΕΡΣΙΑ	51	6398	ά. Ρότενταν 22)7 διά Αυθέρσαν	ΜΥΚΗΝΑΙ !	54	5240	ά. Τεργεστήν 4)8 διά Πειραιᾶ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ά. Ρότενταν 22)7 διά Αυθέρσαν	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Βρέμην 28)8 δι' 'Αλγέριον
ΜΕΣΣΗΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Ρότενταν 22)7 διά Αυθέρσαν	ΜΥΡΙΝΑ	38	1085	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	76	17840	ά. Ρότενταν 20)7 διά Μπόνου	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Μπιλμπάτο 15)7 Ρ. 'Ιανέριο
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Κελάντα 22)7 διά Κόντινεντ	ΜΥΡΤΟ	59	10400	ά. Αμπενγρα 23)7 Κοπεγχάννην
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	76	18500	εἰς Γνότεμπονικούν ὑπό σωματήρωσειν	ΜΥΡΤΟ	54	4427	ά. Σύγκαπορην 4)6 δι' 'Αφρικήν
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Τοίλα 30)7 διά Ποδόκομ	ΜΥΣΩΝ	51	6199	ά. Καρίνας 24)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Κόριπε 27)7 διά Σιγκαπούρην	Μ. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ε. Είλατ 24)7
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Πόλιε 22)7	ΜΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. Θεούνκην 7)3
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Μ. δλ Φανάλ 28)7 Μπ. Μασάρ	ΝΑΝΙΝΑ	54	5571	ά. Αμπιτζάν 26)6 διά Λάγος
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Λάνος 30)7 διά Μπόνου	ΝΑΞΟΣ ΑΙΓΑΛ	68	3960	ά. Σουάμπια 17)7 Π. Σουδάν
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Κιουναδά 18)7 διά Μπόνου	ΝΑΞΟΣ	51	4684	ά. Σουάμπια 22)7
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Κόριπε 27)7 διά Σιγκαπούρην	ΝΑΤΑΔ	72	8849	ά. Νατβεν 28)7
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Πούλι Μπόκιν 2)8 'Ινδονησίαν	ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	

ΝΙΚΟΛΑΣ	43	3339	άργει είς Πειραιά από 23)12)75	
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	60	12718	ξ. "Ιμμινχαμ 21)7	
ΝΙΚΟΛΑΣ ΙI	53	5419	είς Πειραιά 22)4	
ΝΙΚΟΣ	67	9633	δ. Κωνιτούλιν 28)7 διά Κωνιτάντζαν	
ΝΙΚΟΣ	47	7654	άργει είς Πειραιά από 28)7)75	
ΝΙΚΟΣ	51	6987	α. Ισάλνα 22)7 Γουταγκόκ	
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Πειραιά 30)7 Μαύρην Θάλασσαν	
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-				
ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ξ. Ρ. Τανούρα 29)6	
ΝΙΚΟΤ	67	3387	α. "Αιμέσιργον 24)7 διά Λάγος	
ΝΙΚΥ	58	9087	ξ. Λισσαδέωνa 22)7	
ΝΙΜΒΡΟΣ	68	2994	ε. Ντόρμπαν 10)7	
ΝΙΝΑ ΠΑ.	68	1955	ύπο παραλαβήν	
ΝΙΟΥΕΝΦΕΛΣ	62	28651	άργει είς Πειραιά από 16)6)75	
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	υπο παραλαβήν	
ΝΙΩΝΙ	71	16562	α. Ν. "Ορλεανή	
ΝΟΠΑΙΑ ΝΕΒΑ	53	4234	ξ. Κωνιτούλιν 24)7 Μαύρην Θάλασσαν	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	α. Σάντος 21)7 δι' Ιλιχέν	
ΝΟΡΔΟΡ	48	2462	α. Τενερίφ 18)7 διά Πόνς	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ε. Πειραιά 26)6	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ε. Ν. "Ορλεανή 27)7 διά Πειραιά	
ΝΟΡΘ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ε. Η.Τ. Λόντον 1)8	
ΝΟΡΘ ΚΙΚ	66	25820	ε. Καπετέλο 21)7	
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΙ (δ.)	59	12390	ε. Βαλτιμόρην 27)7	
ΝΟΡΘ ΜΑΡΙΖΙΟΝΕΣ	59	8646	άργει είς Χαλκίδα από 11)2)75	
ΝΟΡΘ ΝΙΑΙΣΕΣ	58	8639	ε. Η. Καπετέλο 16)7	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	άργει είς Πειραιά από 4)4	
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	62	15110	δ. Θεούλια 16)7 διά Παρανάγουνα	
ΝΟΡΜΠΕΓΚΑ	67	22426	ε. Μάλτα 5)4	
ΝΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	δ. Παναμά 2)8 διά Βαλτιμόρην	
ΝΟΣΤΟΣ ΒΑΣΟ			δ. Σουέζ 31)7 Μπ. Σαπούρη	
ΑΤΕΝΕ	50	6714	ε. "Άμερθραν 25)7	
ΝΟΤΗΣ	56	4777	ύπο παραλαβήν	
ΝΙΑΛΙΑ Α.	45	3487	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ε. "Άμερθραν 8)7	
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	7063	ε. Λέρδικ 4)8	
ΝΙΑΠΟ ΣΗ	57	7977	είς Λάγος από 11)10)75	
ΝΙΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛ. 5. 65	32060		ε. Γιοκασί 20)7 διά Σέρια	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ				
ΣΕΥΑΟΡ (δ.)	58	11955	α. Π. ω Πρίνας 14)7 Κιουρασάο	
ΝΙΑΦΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	8175	α. Τενερίφην 20)7 διά Μαλάγκα	
ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	δ. Μπιζός 22)6 διά Λάγος	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	δ. Παναμά 30)7 διά Κορέαν	
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΥ	63	13751	ε. Μπιζόπα 29)7	
ΝΙΕΜΗΣ	46	7831	άργει είς Πειραιά από 5)6)75	
ΝΤΕΝΙΣ Β.	51	3949	εις "Άμεσιργον από 29)2 (έπισκ.)	
ΝΙΗΦΑΙΑΝΤ ΚΟΛ. 6. 64	31040		α. Γουάτταγκειτ 30)7 διά Μπόνου	
ΝΤΙΓΚΙΝΤY	57	8485	ε. Λάρις Πάλμας 26)7	
ΝΤΙΜΙ Δ.	57	2676	ε. Χάρκουρτ 5)7	
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	α. Ιης 6)7 διά Μπωμόντ	
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	εις Λάγος από 12)3	
ΝΤΟΛΛΑY	59	8840	ύπο παραλαβήν	
ΝΤΟΛΛΑY	55	3266	δ. Σαφί 20)7 δι' 'Αμπιτζάν	
ΝΤΟΛΦΙΝ	55	2472	ε. Πειραιά 4)8	
ΝΤΟΜΙΝΑΝΤ (δ.)	75	48100	εις Λά Σιοτά	
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	α. Ν. "Ορλεανή 26)7 Σ. Τόμας	
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	δ. Μπρούνινουπούτελ 4)7 διά Ρίγα	
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	75	65000	άργει είς Πειραιά από 15)3	
ΝΙΩΝΤΑΛΕΣ ΚΟΛΟΚ. 6. 65	25474		ε. "Αρούμπα 21)7	
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15798	α. Ροζάριο 27)7 Μπ. "Άρες	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	δ. Γιβραλτάρ 4)7 διά Πειραιά	
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Χάμπτον Ρ. 27)7 διά Παναμά	
ΟΘΩΝ	57	9448	ε. Ντόρμπαν 31)7 Μαυρίκιον	
ΟΓΙΑΜΠΙΕΡΝ (δ.)	58	12246	ε. Κ. Τάουν 1)8	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΑΙΝ	62	11376	δ. Μπρούνινουπούτελ 2)8	
ΟΙΝΟΥΣ ΚΑΡΕΙΤ	72	20625	ε. Ιντσόν 20)7	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	δ. Γκάλθεστον 26)7	
ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20356	ε. Χακάτος 25)7	
ΟΙΠ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤY	72	23412	ε. Χακάτος 23)7 διά Καγκούμια	
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	56	4380	ε. Πειραιά 1)8 Ν. "Υόρκη	
ΟΑΥΜΠΑΙΑ (ύπερωκ.)	53	17434	άργει είς Πειραιά από 24)2)74	
ΟΑΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ε. Πειραιά 28)7 διά Μήλον	
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ε. Βιλλελιγκόφεν 21)6 Κάργια διλ.	
ΟΑΥΜΠΟΣ	51	6752	δ. Κωνιτούλιν 27)7 Μαύρην Θάλασσαν	
ΟΑΥΝΩΙΑ	72	12111	ε. Βανκούρεθ 23)7 δι' ΗΠΑ	
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ε. Μπαρμπάντος 31)7	
ΟΜΗΡΟΣ Τ.	55	5296	ε. Φλώρις 6)5	
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	άργει είς Πειραιά από 4)1)75	
ΟΜΠΙΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	δ. Ρόττερντα� 29)4 διά Λάγος	
ΟΝΤΕΞΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ε. Ρ. Ράινγκ Πόιντ 27)7 Χίουστον	
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	α. Μαπούτο 28)7 διά Λώνισετον	
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	δ. Μαπούτο 22)7 διά Τζένταν	
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	65	38710	ε. Τής 5)7 διά Κόρπους Κρίστι	
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	δ. Βανκούρεθ 30)7 Σιγκαπούρη	
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	70	10708	ε. Κωνιτούλιν 16)7 Μαύρην Θάλασσαν	
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	73249	ύπο παραλαβήν	
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ε. Βαρκελώνη 5)7 Παραμαριπο	
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ				
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	α. Λ. Πάλμας 25)11 διά Λάγος	
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	ύπο παραλαβήν	
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ε. Ρόττερντα� 5)8	
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	α. Ταματάδε 11)5 διά Λάγος	
ΟΥΡΑΝΙΑ	50	1439	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	δ. Σουέζ 17)7 διά Κίναν	
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	δ. Σουέζ 23)7	
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Τζεμπούτι 26)7 διά Χαινκάγκ	
ΠΑΙΑΝΙΚΟΝ (δ.)	58	23607	δ. Πόρτλαντ (Με) 24)7 Λ. "Εστακάντα	
ΠΑΙ·ΙΡΗΟΥΣ ΣΗ (δ.)	75	18500	εις Νασκόφ ύπο συμπλήρωσιν	
ΠΑΙ·ΙΡΗΟΥΣ ΣΗ (δ.)				
ΠΑΙ·ΙΡΙΟΥΣ ΣΚΑΥ	53	3339	δ. "Ελσινιαρ 27)7	
ΠΑΙΑΜ Β. (δ.)	58	12904	δ. Φιλοδέλφειαν 31)7 "Αρούμπα	
ΠΑΙΑΜΙΣ	58	5431	δ. Σουέζ 4)7 δι' "Αντεν	
ΠΑΙΑΜΥΡΑ	58	5720	δ. Μοντεθέδε 10)7 Π. Καμπέλο	
ΠΑΙΑΝΗΣ ΒΕΡΓΙΩΤΗΣ	73	8953	δ. Κόρπη 27)7 διά Μπουσάν	
ΠΑΙΑΓΙΑ	57	3373	ύπο παραλαβήν	
ΠΑΙΑΓΙΑ	68	4429	δ. Άμπριελ 14)7	
ΠΑΙΑΓΙΑ	52	1295	ξ. Τζένταν 29)7	
ΠΑΙΑΓΙΑ Α. (δ.)	60	13979	ξ. Κιέλον 31)7	
ΠΑΙΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δ. Μπ. "Άρες 23)7 διά Ντακάρ	
ΠΑΙΑΓΙΑ Π.	47	2576	δ. Λ. Πάλμας 4)8 διά Λάγος	
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ ΣΗ	59	2763	ξ. Μπάρι 23)6	
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	57	10493	δ. Μπ. "Άρες 23)7 διά Ντακάρ	
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ Ξ.	66	9367	δ. Ντάρ ές Σαλάμ 30)7	
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ Ζ.	66	13015	δ. Μόντρεαλ 15)7 διά Σορέλ	
ΠΑΙΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ξ. Ντουμπάι 31)7	
ΠΑΙΓΚΙΩΤΗΣ ΙΙ	70	2995	δ. Μπαχόδηγκ 27)7 δι' "Ιαπωνίαν	
ΠΑΙΑΔΩΡΑ	61	11925	δ. Παναμά 27)7	
ΠΑΙΑΕ	66	4244	εις Λάγος 3)8	
ΠΑΙΘΕΟ	67	3959	δ. Ντωμπαν 23)7 δι' "Ιταλίαν	
ΠΑΙΟΣΕΑΝΙΚ				
ΦΕΙΜ (δ.)	64	34179	δ. Μιλ. Χαφεν 8)7 διά Περισκόν	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ξ. Φρημάντη 4)6	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	δ. Ντάρ ές Σαλάμ 26)7	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35945	δ. Ναγκόγια 27)7 διά Νταμπέρ	
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	δ. "Άμεσιργον 23)7 διά Κώ")πολιν	
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	δ. Παναμά 20)7	
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	ξ. Ντουμπάι 30)4	
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	δ. Ντόχα 17)7	
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	δ. Ρ. "Ιανέριο 13)7 διά Λονδίνον	
ΠΑΠΑΛΕΗΣ	57	8992	δ. Μανφρεντόνια 11)7 διά Γκελά	
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	δ. Λάγος από 15)6	
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ύπο παραλαβήν	
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ	72	4498	ε. Κολόρηπα 20)7	
ΠΑΡΑΔΟΣ	62	10477	δ. Ησπέριαν 29)7	
ΠΑΡΓΑ	59	10442	ε. "Αμστερταμ 31)7	
ΠΑΡΜΑΣΣΟΣ	57	8184	ξ. Νέστολην 20)7	
ΠΑΣΙΟΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει είς Πειραιά από 6)6)75	
ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	ε. Λέρδικ 4)8	
ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ. 66	44411		δ. "Ιμμινχαμ 29)6 διά Μεσόγειον	
ΠΑΣΙΩΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ. 64	49997		ξ. Σιγκαπούρην 28)6	
ΠΑΤΡΑΣ				
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.)	52	31768	ε. "Άμεσιργον 4)8	
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	δ. Παναμά 31)8	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	δ. Τζένταν 19)7 διά Βομβόν	
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	δ. Θάντερ Μπαΐη 1)8 "Αμστερνταμ	
ΠΑΥΛΟΣ ΜΠ.	76	28150	ε. Ρόττερνταμ	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	ύπο παραλαβήν	
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Γκαλέρα Πόιντ 21)7 δι' ΗΠΑ	
ΠΕΛΑΠΑΔΑΣ (δ.)	57	20687	δ. Γκαλέρα Πόιντ 21)7 δι' ΗΠΑ	
ΠΕΛΟΥ	55	7508	ε. Τανόρατ 23)7	
ΠΕΛΟΥ	59	1863	ε. Τεργότην 4)8	
ΠΕΜΑ	60	4865	δ. Γκαλέρα Πόιντ 21)7 δι' ΗΠΑ	
ΠΕΠΙΕΑΗ (δ.)	59	23607	άργει είς Πειραιά από 7)6)75	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ε. Θεοίν 17.27 Β. 55.20 Α. 5)7	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	55	17999	δ. Π. σ. Πιέρ 24)7 Π. Κορτές	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΑΚΟΥ. ΣΗ				
ΣΗΣ (μ.)	76	45000	εις Σπαλάτον ύπο συμπλήρωσιν	
ΠΕΡΙΔΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει είς Πειραιά από 22)4)75	
ΠΕΡΑ Α·ΓΑΛΑΝΤ	64	10865	ξ. Χόμπαρτ 29)7	
ΠΕΡΑ ΜΕΡΙΣΑΝΤ	63	10868	ε. Τής 27)7	
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	δ. Π. σάδι 4)8	
ΠΕΡΑ	53	8231	δ. Πουάν Νούάρ 2)7 διά Γκαμπόν	
ΠΕΡΣΑ	66	24		

ΠΕΤΡΟΛΑ Ι.....	50	3647	Σ. Πειραιᾶ 23)7
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΙΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	Σ. Σιγκαπούρων 1)8
ΠΗΛΑΕΑΣ	69	10016	Δ. Μπρισπάιην 21)7 διά Τόκιον
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	Δ. Ηεραια 30)7 διά 'Αλβανίαν
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	61	10072	Δ. Ρούφριο 24)7 Μη. 'Άρες
ΠΗΝΕΑΟΠΗ II	56	9045	Δ. 'Αλεξανδρεια 2)8
ΠΗΝΕΙΡ Α.....	61	13437	Δ. Παναμᾶ 1)8
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	Δ. Ρ. 'Ιανέριο 16)7 διά Γένοβα
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10697	Όποια παραλαβήν
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	Δ. Μουροφρ 21)7
ΠΙΣΤΙΣ	55	3656	Δ. 'Αλεξανδρεια 29)7
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	Δ. Μασσαλία 24)7 διά 'Ασσάμπι
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	Δ. Μπωριπατα 4)8
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	Δ. Ούμ Σάβια 28)7
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	Δ. Θεούτα 10)7 διά Χιούστον
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	Δ. Μαλάγκα 23)6 διά Τρίπολιν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ'	72	3551	Δ. Γουελγκάτον 30)7 διά Μπουρνί
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	Δ. Μπαρμπάτοντας 2)8
ΠΙΤΡΙΑ ΣΙΑΡ	73	9350	Δ. Ν. 'Ορλέαν 26)7 διά Γύννια
ΠΙΛΑΙΑΝΑ	54	1908	Δ. Ηεραια 30)7
ΠΙΛΕΙΑΣ	63	10736	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 5)6)75
ΠΙΛΕΙΩΝΗ (δ.)	53	12514	Δ. Ντουμπάτι 1)8
ΠΙΘΗΗ	53	8647	Δ. 'Ιτατζά 8)7 διά 'Αλγέριον
ΠΙΟΛΑ	56	7989	Δ. Λείσοες 8)5
ΠΙΟΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	Δργεί εἰς Χαλκίδα από 17)2)75
ΠΙΟΥΔΩΡΟΣ	50	7544	Δ. 'Αλεξανδρεια 15)7
ΠΙΟΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	Δ. Χάρρη 13)7 διά Ρεσιφ
ΠΙΟΥΖΕΝΗ	58	8348	Δ. Λάγος από 14)8)75
ΠΙΟΥΓΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14245	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 15)4)75
ΠΙΟΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	Δ. Ν. Γουετανίνοτερ 12)7 διά Κορέαν
ΠΙΟΥΓΟΥΤΟΝ	62	10163	Δ. Βανκούβερ 31)7
ΠΙΩΗ Α.....	42	1587	Δεις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΠΗ Μ.....	52	7209	Δ. Σιγκαπούρην 14)7 διά Σουέζ
ΠΟΠΗ Η.....	21	7154	Δ. Καρβαγλήν 30)7 διά Τρίπολιν
ΠΟΡΙΟ (δ.)	55	20060	Δ. Χάμπον Ρ. 29)7 διά 'Αρούπτα
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	55	4085	Δ. Βρέμην 29)7 διά Πασαγιές
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	Δ. Κάρυκ διλ. 28)7 διά Λονδίνον
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	Δ. Ηεραια 10)7
ΠΡΙΚ Κ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ Δ.	64	40098	Δ. Μπωμόν 24)7
ΠΡΟΒΙΜΗ ΣΙΑΡ	53	5690	Δ. Αμβούργον 3)8
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	Δ. Πλαναμά 1)8 Αν. Ρωσίαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	Δ. Γιουροπόρτ 3)8 διά Ισάρλεστον
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	Δ. Βρέμην 24)7
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	Δ. Βρέμην 12)6 διά Λάγος
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	Δ. Ηεραια 28)7
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	Δ. Βρέμην 14)7
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.	59	9125	Δργεί παραλαβήν
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9688	Δ. λόγκ Κόγκ 23)7 Σιγκαπούρην
ΠΡΟΣΩ	68	34640	Δ. Ηεραια 21)7
ΠΡΩΤΙΕΥΣ	68	42202	Δ. Χάμπον Ρ. 28)7 διά Χάρην
ΠΡΩΤΙΟΛΗΝΙΟΣ	68	9858	Δ. Κοραμάρ 21)7
ΠΤΟΛΕΑΜΑΤΙΣ	62	10162	Δ. Βανκούβερ 25)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΥΘΕΑΣ	67	4057	Δργεί παραλαβήν
ΠΥΨΙΑ	72	10382	Δ. Νταρ ές Σαλάμ 27)7
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	65	33971	Δργεί παραλαβήν
ΠΩΛΙΝΑ	51	8684	Δ. Λάγος 6)5 διά Γουδρού
ΠΩΛΙΝΑ Κ.....	70	15000	Δ. ΙΙ. Καρπετ 27)7
ΡΑΝΙΑ (δ.)	55	12476	Δ. Κων(η)πολιν 7)7 διά Βάρνα
ΡΑΓΑΧΙΔΑ	70	2678	Δεις Πιλαρια 1)5
ΡΑΦΑΗΛ Μ.....	54	5431	Δ. Σουέζ 11)7
ΡΕΑ	71	9025	Δ. Ηεραια 29)5
ΡΕΑ	56	4388	Δ. Ηεραια 1)7
ΡΕΑ	61	4152	Δ. Κων(η)πολιν 27)7 διά Πειραιᾶ
ΡΕΖΟΙΟΥΙ ΚΟΛΟΚ. δ.	58	13093	Δ. Βαστόνην 21)5
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	Δ. Λουδίνον 3)8 διά Δουνκέρκην
ΡΕΝΑ Κ.....	57	8620	Δ. Μαυρίκιον 2)8
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ'	56	1990	Δεις Λάγος από 10)5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	Δ. Ρ. 'Ιανέριο 10)7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	Δ. Ρ. 'Ιανέριο 16)7 διά Λαττάκια
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΤΙΝΙΖΕΡ δ.	57	23693	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 30)4)75
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΓΙ	65	13283	Δ. Βανκούβερ 2)8 διά 'Ιαπωνίαν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	16810	Δ. Λίθερπολ 27)7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	Δ. Λισσαδώνα 29)7
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	Δ. Σουέζ 19)7
ΡΙΒΑ	63	10399	Δ. Τόκιο 29)4
ΡΙΟ ΝΤΙ ΖΑΝΕΤΙΡΟ	57	4860	Δ. Ν. 'Ορλέαν 20)7 Βραζιλίαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	Δ. Κων(η)πολιν 28)11)75 Μαύρην θάλ.
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	Δργεί παραλαβήν
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	Δεις Λάγος από 24)5
ΡΙΙΑ	37	5613	Δ. Σάφι 21)7
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.....	24	5262	Δ. Ηεραια 22)7 διά Μπουργκάς
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	Δ. Ηεραια 29)7 Ειρηνικόν
ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	Δ. Φρήπορτ (Μη.) 20)7 'Εθεργκλέιντς
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	Δ. Αμβούργον 9)7
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	Δ. Σιγκαπούρην 31)7 διά Ροζάριο
ΡΟΖΕΝΕΝ	54	2676	Δ. Λάγος 27)7
ΡΟΛΑΙΝΓΚ			
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	56	8590	Δργεί παραλαβήν
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	Δ. Γιεράλταρ 22)7 διά Σμύρνην
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	Δ. Λονδίνον 4)8 'Αλεξανδρεια
ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	Δεις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	Δ. Σουέζ 23)7 διά Πειραιόν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	Εξωθ Λάγος από 5)2
ΣΑΙΝΤ ΜΑΪΚΕΑ	61	11317	Δ. Αμέρεραν 4)8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	Δ. Νασάρου 3)8 διά 'Ωκλαντ
ΣΑΙΝΤ ΙΩΡΤΖ	54	4507	Δ. Ηεραια 2)8
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	Δ. 'Αμερέραν 4)8 διά 'Αμερικήν
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	10449	Δ. Τακόρατ 2)8
ΣΑΜΟΣ	66	17203	Δ. Κων(η)πολιν 14)7 διά 'Οδησσον
ΣΑΜΟΣ ΑΓΓΑΛ	71	5047	Δ. Ηεραια 28)7 διά Βόλον
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1595	Δ. Μασσαλίαν 24)7
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	Δ. Π. Σάτιδ 30)7
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	Δ. 'Αμερέραν 25)7 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	Δ. Λάγος 30)7
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ δ.	57	12812	Δργεί παραλαβήν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	Δ. Κων(η)πολιν 26)7 Νοδορωισκήν
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	Δ. Καλκούτα 23)7
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	Δ. Π. Σάτιδ 6)7
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	Δ. Χάρην 23)6 διά Νουακότ
ΣΑΝΤΑ ΑΙΣΙΑ	63	13841	Δ. Τάουνσδιλ 31)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	Δ. Μπαρμπάτον 3)8 διά Τρίνινταν
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	Δ. Ούλου 9)7
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	Δ. Γιουροπόρτ 30)7 διά Σάντος
ΣΑΝΕΞΟΡ	58	11946	Δργεί παραλαβήν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	Δ. Ρ. Τάουνα 13)7
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	Δ. Κ. Τάουν 26)6 διά 'Ιράν

ΣΑΡΛΟΤΤΑ	60	4083	Δ. Νταμάμ 5)7 διά (Έπωλ.)
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	Δ. Φώνες 26)7 διά Μπαρμπάδος
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	Δ. Π. Χάρκουρτ 27)7 διά 'Αμπιτζάν
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	Δ. Σαντα 17)7 διά Λαόριον
ΣΑΣ Α	65	1129	Δ. Χώλι 30)7
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	Δ. Ρ. Ιανέριο 9)7 διά Σιγκαπούρην
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	Δ. Γκουαγιακίλ 30)7
ΣΕΡΠΙΦΟΣ	53	3098	Δ. Μη. Αύρες 24)7
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	Δ. 'Αυθέραν 4)8 διά 'Αλγέριον
ΣΗ ΓΚΑΑ	72	9824	Δ. Χιροσίμα 14)2 διά Μπουσάν
ΣΗ ΓΚΑΡΝΙΤΑΜ	69	12061	Δ. Λόπτελτον 29)7
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	Δ. Χάιρα 26)7
ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	Δ. Ρόττερνταμ 13)3 διά Κούθα
ΣΗ ΡΕΙΤΙΝΖΕΡ	59	11545	Δ. Πόρτ Καμπόδ 21)6
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9850	Δ. Τόκιο ώπο συμπλήρωσιν
ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	Δ. Κόμπη 27)7 διά Μιζούσιμα
ΣΗ ΤΑΙΝΙΤ	71	10010	Δ. Χάραχαλμεν 23)7 διά Γεναμπτά
ΣΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	74	9100	Δ. Νταμάμ 24)6
ΣΗ ΧΟΡΞ	76	9000	Δ. Πόρτ Σαΐδ 19)7
ΣΗ ΧΟΡΞ	53	6518	Δ. Πειραιᾶ από 25)2
ΣΗΜΕΙ-ΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	Δ. Κων(η)πολιν 7)7 διά Μ. Θάλασσαν
ΣΗΠΕΡΑ	52	4755	Δ. Λάγος από 18)3
ΣΗΣΠΗΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	76	2723	Δ. Φελιξτόου 4)8 διά 'Οσλο
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΑΝΑ	76	3500	Δ. Φελιξτόου 4)8
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΟΡΑ	76	3500	Διέπερτος ώπο συμπλήρωσιν
ΣΗΣΠΗΝΤ ΤΣΑΛ-			
ΣΕΛΤΖΕΡ	76	2723	Δ. Φιλαδέλφειαν 29)7
ΣΙΓΑΝΤΩ Α. Σ.	70	10175	Δ. Δουνκέρκην 25)7
ΣΙΕΡΡΑ	47	5928	Δ. Καντι 28)7
ΣΙΩΝΙΑ	68	10018	Δ. Βομβάνη 28)7 διά Σουέζ
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	Δ. Μπρούνιμποτελ 28)7 διά Βίσμαρ
ΣΙΑΒΕΡ ΑΙΛΑΝΤ	58	11452	Δ. Αιλαντ 4)3
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	Δ. Λάγος 9)5 διά Γουώρου
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	Δ. 'Αλεξανδρεια 27)7
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΗΤΣ	51	6973	Δργεί παραλαβήν
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	Δ. Δουνκέρκην 22)7 διά Π. Σουδάν
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	Δ. Γιουροπόρτ 15)7
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	Δ. Π. Σαΐδ 3)8 διά Ρουμανία
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	Δ. Ν. 'Υόρκην 20)7 διά Αρόπιτα
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	Δ. Πειραιᾶ 15)7 διά Χαλκίδα
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	Δργεί εἰς Πειραιᾶ από 20)6)75
ΣΙΤΑΝΤΕΑ	70	2762	Δργεί παραλαβήν
ΣΙΦΙΝΟΣ	52	3097	Δ. Σάντος 25)7 διά Μόντρεαλ
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	Δ. Σάνν Νικολας 'Άργ. 12)7
ΣΚΑΠΟΥΓΙ-ΙΑ	76	19150	Δ. Ε. Όρλεανη 28)7
ΣΚΑΠΟΥΓΙ-ΙΝΤ	70	9077	Δ. Τζιμπούτι 8)7 διά Κίναν
ΣΚΑΠΛΕΙ-ΙΚ	53	3899	Δ. Βομβάνη 1)8 διά Ντουμπάλ
ΣΚΑΠΛΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	Δ. Χάνπον ρόδος 8)7 διά Γιεραλτάρ
ΣΚΑΠΑΜΑΡΙΝΕΡ	76	18500	Δ. Γιουροπόρτ 20)7
ΣΚΑΠΑΜΠΡΗΣ	71	9085	Δ. Αμπού Ντάμπι 28)7
ΣΚΑΠΝΟΡΝ	66	25742	Δργεί παραλαβήν
ΣΚΑΠΝΤΕΙ-ΙΑ	76	19400	Δ. Σουέζ 12)7
ΣΚΑΠΤΡΑΤΣ (δ.)	76	18500	Δ. Παναμᾶ 8)7
ΣΚΑΠΤΡΑΤΣ-ΙΝΤ (δ.)	60	21130	Δ. Ν. 'Υόρκην 1)8 διά Σ. Κρουά
ΣΚΑΠΧΙΑΛΑ	61	12012	Δ. Άπλιας 1)8 διά Αμερικήν
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	Δ. Μοντεβί

ΣΤΟΑΤ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 8.	57	12329	ά. Φρημάντλ 28)7		ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	ά. Γιοκοσούκα 21)7 διά Τζέντα
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ 8.	58	12506	δ. Πόρτ Σαΐδ 3)8		ΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	δργεί εις Πειραιά από 16)10
ΣΤΟΑΤ ΡΑ'ΙΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Τορόντο 2)8		ΥΔΡΑ	69	10964	ε. Λείσες 28)7
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Γκάλφχαδν 6)7		ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΑ	58	10499	εις Λάγος από 30)10
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ε. Μπορντώ 27)7		ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Λάγος από 1)9)75
ΣΥΚΙΑΔΑ	57	1009	ά. "Εμδεν 20)7		ΥΔΡΑ ΓΚΑΟΡΥ	56	10210	εις Λάγος από 7)7)75
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Τοίμπα 29)7
ΣΥΝΜΕΤΡΙΑ	56	2213	ε. "Άμβούργον 30)7		ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Κοραμάρ 14)7
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει εις Πειραιά από 14)4)75		ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Αλεπρουλ 5)8
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	ά. "Άλεξάνδρειαν 1)8		ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Σουέζ 2)8
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ά. "Άμβούργον 30)7 διά "Άλεξάνδρεια		ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ά. Γόνυια 29)7 διά Περσικόν
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	φιλαδέλφεια 1)8 διά "Αρούμπα		ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	δ. Σουέζ 7)5 διά Γκιζάν
ΣΥΝΑΥΤΙΑΙΑ	56	5081	ε. Πειραιά 26)6		ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	ε. Κάντα 10)7
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	5081	ε. Πειραιά 28)7		ΦΑΛΛΟΥΘ	59	9830	ά. Σιγκαπούρην 24)7 διά Π. Κελάγκ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ε. Κοδιν 3)8		ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ά. Βούθρην 27)7 διά Καράται
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	ε. Π. Άλεγκρε 24)7		ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΤΤΙ ΙΙ	50	3139	ά. Πειραιά 26)7 διά "Ιταλίαν
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. Π. Σουδάν 1)7		ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΙΝ ΙΙ	53	4383	δ. Σουέζ 1)7 διά Χοντέντα
ΣΥΡΑ	66	12172	δ. Παναμά 20)5 (έπωλ.)		ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. "Ιντσόν 7)7 διά Πόχαγκ
ΣΥΡΟΣ	64	3902	δ. Πειραιά 28)7 διά Σάντος		ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	ε. Μόντρεαλ 16)7
ΣΩΤΗΡΗ	62	23539	ε. Ν. "Ορλέανη 24)7		ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ	69	12748	δ. Παναμά 19)7
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ε. Λοδίσια 25)7		ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	δ. Πόρτ Σαΐδ 28)7
ΤΑΚΑ	58	11425	ε. Προστιντεν 26)7		ΦΗΑΡΕΣ ΚΟΛ(Η)ΝΗΣ δ.	62	31050	εις Πειραιά από 7)5
ΤΑΚΤΙΚ' (δ.)	74	105422	ά. Τέμπλ Μπαΐ 4)8		ΦΙΑΙΑ	58	10687	ά. "Αμπιζάν 1)7
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. "Άμβερσας 20)7 διά Μάλτα		ΦΙΑΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ π.	75	62494	εις Πειραιά από 30)4
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ά. "Άμπου Ντάμπι 25)7 Κουσέτ		ΦΙΛΙΚΟΝ Δ. (δ.)	76	42000	ά. Κάρκυ "Αιλ. 15)7 διά Ταϊγκόγκ
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ε. "Ελ. Γκουαμάς 16)7		ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ε. Σάντος 26)7
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ε. Αιμεσόδος 4)8		ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Λιθόριο 25)7 διά Μπετζάτα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ε. Λά Πολίς 28)7		ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2569	υπό παραλαβήν
ΤΑΡΑ	61	4010	ά. Λεμεσόδον 24)7 Θεσ(νήκην (έπωλ.)		ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Μαΐδην 16)7 διά Βενεζουέλα
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. Αιμέρσον 3)8 διά Μπορτώ		ΦΛΑΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Γιοκοχάμα 28)7 διά Κουσίρο
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	δ. Παναμά 19)7 Π. Καπτέλο		ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Τοάρλεστον 30)7 διά Τάμπα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Φρημάντλ 26)7 διά Μπαχρέν		ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ά. Ν. "Υόρκη 28)2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Ν. Ντάρα 1)8 διά Μπαχρέν		ΦΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Πειραιά 21)1 διά Δρέπανον
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ	73	19420	ά. "Άμβερσας 29)7 διά Φιλαδέλφειαν		ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	δ. Σουέζ 11)6 διά Μπ. Σαπούρ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	ά. Χαδίσιαν 22)7 διά Καρθαγένην		ΦΟΙΝΙΣ	48	3265	ε. Μογκαντίσιο 16)6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-ΙΦΙ	58	8465	ε. Γαραγκόνα 28)7		ΦΟΝΤΕΑΕ	50	1338	ε. Λεμεσόδον 4)8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	έ. Τζέντα 21)7		ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ	67	3971	δ. Σουέζ 29)6
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ά. Σιγκαπούρην 30)7 Φιλιππίνες		ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ε. Καλκόττα 29)7
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Ρ. Γκράντε 18)6 διά Μεζικό		ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ά. Σ. Σαΐδ 21)7 διά "Άλεξάνδρειαν
ΤΕΑ	49	5632	ε. Ριγιέκα 15)7		ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Κλγκοτόν 22)7 διά Λά Γκουαίρα
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	δ. Π. Σάΐδ 28)8		ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Μόντρεαλ 26)7 διά Σικάγο
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. Λ. Πάλμας 25)7 διά Πειραιά		ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Ν. Γουεστμίνστερ 14)7 Βανκούφερ
ΤΕΟΜΠΕΡ	54	3462	ά. Λόμπο 15)6		ΦΡΙΟΣ Δ.	68	11362	ά. Μιλγουάκι 28)7
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	ά. Σάντος 20)7		ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	έ. Ρίο "Ιανέριο 27)
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Κωνυπούλιν 27)7 Μαύρην θάλασσαν		ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Πορτμπατάρ 5)5 διά Μπ. "Άμπας
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. Σιγκαπούρην 20)7 Π. Κελάγκ		ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Χάμπιν ρόδος 31)7 διά Τάμπα
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	ά. Ν. "Υόρκη 22)7 διά Τουρκίαν		ΦΩΣ Ι	70	9069	έ. Ταλκοχουάνο 13)7
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	έ. Ούπη 2)6		ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	δ. Σουέζ 2)6 διά Σ. "Αραβίαν
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14800	ά. Π. Καρτέ 11)7 Κλαπίπεντα		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	57	10492	ά. Ντουμπάι 13)7
ΤΖΑΝΤΕΙΝΗ ΜΠΑΙΤΥ	72	9246	ά. Μπάριαν 30)7		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. Μόντρεαλ 3)8 διά Τορόντο
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚ 5.	65	12367	δ. Σουέζ 2)8		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ζ.	76	32511	ά. Γιβραλτάρ 2)8 διά Μ. Θάλασσαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. "Αγ. Φραγκίδαν 16)6		ΧΑΛΙΦΟΔ (δ.)	62	32878	έ. Λός "Αντζελες 1)8
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Τεργεστών 2)8 Νοβοράσιοκην		ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	εις Λάγος από 28)9)75
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ά. Ρ. Τανόρα 23)6		ΧΑΡΙΣ ΙΙ	55	4721	ά. Ρουέν 10)6 διά Κοτονού
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14800	ά. Π. Καρτε 23)6 διά Ρωσίαν		ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΩΝΝΥ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Μαυρίκιον 26)7 διά "Αγγλία		ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Παναμά 22)5 διά Ρωσίαν
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ά. Λάγος 27)6 διά Γωσάρη		ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Βοστώνην 29)5 διά "Αρόδυπα
ΤΖΩΡΤΖ Κ.	49	3676	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	69	10016	ά. Ν. "Ορλέανη 24)7 διά Δανιαν
ΤΖΩΡΤΖ Δ.	75	14786	ά. Μαπούντο 24)7 Ν. "Ορλέανη		ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Π. Καπτέλο 31)7 διά Τάμπα
ΤΖΩΡΤΖ ΗΥΡΑΣ	71	20045	ά. Γιβραλτάρ 25)7		ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΗ	68	10121	δ. Σ. Σαΐδ 27)7 διά Μπ. "Άμπας
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	υπό παραλαβήν		ΧΙΑΝ ΖΕΩΨ	69	10016	έ. Αδελαΐδα 27)7
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Μ. Μωχάκιον 17)7 Μ. "Ανατολή		ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	δ. Σουέζ 1)8 διά Μελβούρνην
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	έ. Λάγος 23)6		ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Μοντέχο Μιτάι 18)7 διά "Ιράν
ΤΙΜΗ	71	5063	υπό παραλαβήν		ΧΙΑΝ ΣΕΥ-ΛΟΡ	68	10121	ά. Ταλκοχουάνο 25)7 Σ. "Αντόνιο
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	ά. Λ. Πάλμας 27)7		ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Φρημάντλ 2)8 διά Μπρισμπαίν
ΤΙΝΑ	58	2303	ά. Π. Πειραιά 4)8 διά Βενετίαν		ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Σουέζ 31)7 διά "Ιθλεν
ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ	61	11842	υπό παραλαβήν		ΧΙΑΝ ΧΙΛΛΑ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 24)6 διά Βενεζουέλαν
ΤΙΤΙΚΑ (δ.)	50	1771	άργει εις Πειραιά μεταφοράς		ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Μένα άλ. "Αχμαντί 30)5 Κουβέτι
ΤΙΤΙΚΙΚΑ	64	34056	ά. θέσιον 37.00 Β. - 12.18 Α. 30)7		ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	εις Λάγος από 19)4
ΤΙΚΟΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	57	10178	έ. Π. "Ελίζαπεθ 27)7		ΧΙΟΥΠ	48	2947	έ. Ντόρμπατ 4)8
ΤΙΚΟΙΟ ΤΣΙΜΠΛΗ	64	15597	ά. Λειανδρεία 25)7		ΧΙΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ά. Γκέλιε 9)7 διά Γιβραλτάρ
ΤΟΑΜΗ	71	5041	υπό παραλαβήν		ΧΙΟΥΠ ΣΚΑΥ· (δ.)	59	12597	ά. Νεάπολιν 27)6 διά Π. Ρίκο
ΤΟΑΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	ά. Α. Αλειανδρεία 22)5 Φιλιππίνες		ΧΙΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.)	55	10553	ά. Μορμουγκάδ 12)2
ΤΟΑΜΗΔΗΣ	59	6995	έ. "Αγ. Αντζελες 22)5		ΧΟΡΗΣΤΟΣ	8001	ά. Πειραιά 31)7
ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Γιβραλτάρ 19)7 διά Θεσ(νήκην		ΧΟΡΗΣΤΟΣ	53	1548	ά. Λεμεσόδον 1)8 διά Τζένταν
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Α. "Αντζελες 22)5		ΧΟΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	ά. Π. Σαΐδ 1)2)75
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Μπελάκα 30)6		ΧΟΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Γιουροπόρτ 3)8 διά Γκότενμπουργκ
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Κούρε 15)7 διά Πειραιών		ΧΩΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ.	511977	ά. Πούντα "Αρένας 8)7 "Αγ. Βικέντιον
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Σ. Σήπαροπτο 26)7		ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ά. "Άμπου Ντάμπι 27)6 διά Κουβέτι
ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	ά. Π. Σάΐδ 26)7		ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	εις Λάγος από 19)9)75
ΤΟΥΦΑΛΟΣ Γ.	51	7901	υπό παραλαβήν		ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	εις Λάγος από 19)9)75
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΝΤ	57	2361	έ. Τέμα 2)8		ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΣΗ	58	28006	ά. Ροζέριο 23)7 Μπάχα Μπλάνκα
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ά. Λαττάκια 16)7		ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	εις Βόλον 23)5
ΤΡΕ-ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	έ. Σάντος 23)7		ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Παναμά 5)7 διά Βόρεο
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ά. Μ. άλ. "Άχμαντί 30)5 Μπ. Σαπούρ		ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	δ. Σουέζ 15)7 διά Κουβέτι
ΤΡΙΠΟΔΗ	48	4030	άργει εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	έ. Πόρτ Σαΐδ 31)7
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Π. Σάΐδ 3)8		ΨΑΡΑ	56	8420	ά. Μπαχρέν 16)6
ΤΡΙΤΩΝ	63	11070	ά. Γιασέτα 28)7 Κονταματούσ		ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18500	έ. Ξεψιλι Κα

Τα υπό Sevastopoulos

(Πλούσια σημειώσεμένα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά υπόλοιπα φέρουν την λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	δ.	56	12231	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	...	64	10472	Ε. Κουζέτι 28)6	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-					
ΣΤΑΤΗΣ	...	69	9436	ά. Ναγκόγια 6)7 διά Χιροσίμα	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	...	64	15867	ά. Κομού Μπαΐ 4)8 διά Βαλτικήν	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	...	69	10625	ά. Κολόμπο 22)7 δι' Όπορτο	
ΑΓΗΝΩΡ	...	59	3782	δ. Σουέζ 19)7 δι' Ινδίαν	
ΑΓΓΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ	(δ.)	56	20153	ά. Λά. Πλάτα 24)7	
ΑΓΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	κ.	54	8120	ά. Ντόχα 29)7 διά Ντουμπάι ἀπωλήθη	
ΑΓΓΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	(κ.)*	55	1487	δ. Σουέζ 30)6 διά Γκιζάν	
ΑΓΓΑ ΣΚΕΠΗ	(κ.)	58	3837	δ. Κων/πολιν 28)7 δι' Οδησσόν	
ΑΓΓΑ ΤΡΙΑΣ	(δ.)*	59	27122	ξ. "Ακαμπα 20)7	
ΑΓΓΑ ΣΟΦΙΑ	(κ.)	53	2379	ά. Μπαγιού 15)7 διά Ντακάρ	
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Υ	δ.	56	20140	ά. Λά. Πλάτα 18)7
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	κ.	44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	(κ.)	58	1095	ά. Λισσαδώνα 23)7 δι' Όραν	
ΑΔΡΙΑΤΙΚ	(π.)	73	18328	δ. "Εμβεν 20)7 διά Σικάγο	
ΑΕΛΛΩ	δ.	55	20745	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)6)74	
ΑΖΕΔΑΙΑ	(κ.)	54	1202	δ. Παναμά 18)7	
ΑΗΓΙΩΡΓΗΣ	(κ.)*	53	2059	ξ. Μπέλφαστ 21)7	
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ	κ.	56	13669	ά. Ριγιέκε 12)7 διά Δυρράχιον	
ΑΘΕΝΣ	(κ.)	46	3921	ά. Ντακάρ 6)3 διά Λάγος	
ΑΘΕΝΣ	...	70	8825	ά. Λός "Αντελέας 19)7 διά Γιοκοχάμα	
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ	(κ.)	54	5130	ά. Φρήπορτ 22)7 διά Γιουγκοσλαβίαν	
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ	(κ.)	54	5063	ά. Λάς Πλάμας 22)6 δι' Αννάμπα	
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	(κ.)	61	4903	ά. "Αιθέροσαν 21)7	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ	(κ.)	59	7115	ά. Μπορντά 13)7 διά Δ. Αφρικήν	
ΑΘΗΝΑ	(μ.)	64	30682	ά. Πουέρτο Λά. Κρούζ 8)7	
ΑΘΗΝΑ	(κ.)	51	2178	ξ. Λάγος 1)7	
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	δ.	68	16319	ά. Ν. "Ορλέανην 31)7 διά Χιλήν	
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ	(δ.)	67	44708	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)2)75	
ΑΘΗΝΑΣ ΝΙΑΡΧΟΥ	δ.	72	106623	ξ. Κιουράσιο 27)7	
ΑΘΗΝΙΑΝ	(κ.)	62	9943	ά. 'Αιθέροσαν 4)8	
ΑΘΗΝΙΑΝ	(δ.)	61	31869	ά. Πόρτ Σάζ 2)8	
ΑΘΗΝΗ ΑΟΥΡΟΡΑ	κ.δ.	56	12447	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3)7)75	
ΑΘΗΝΗ ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ	κ.δ.	51	8675	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)5)75	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	...	59	8724	δ. Ντόρερ 1)7 δι' Αρρχους	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	κ.δ.	55	10027	ξ. Πειραιά 2)8	
ΑΘΗΝΙΚ	(μ.)	67	48747	ά. Γιθαράταρ 19)7 διά Γκουαγιανίλα	
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	(δ.)	59	28693	ξ. Πενίγκυτον 13)6	
ΑΘΛΟΣ	...	60	10733	δ. Γιθαράταρ 6)7 διά Μεσογείου	
ΑΙΓΚΑ	(π.)	51	3239	δ. Σουέζ 6)6 διά Γένυπο	
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ	(δ.)	61	24871	δ. Γιθαράταρ 29)7 διά Κεμπέκ	
ΑΙΓΒΩΝ	...	66	16464	ξ. Κουεζέτ 29)7	
ΑΙΩΑΛΙΑ	...	52	7787	ά. Ρά. Τανόύρα 15)7	
ΑΙΩΡΑ	...	57	10044	δ. Παναμά 14)6 διά Συρίαν	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.					
ΓΟΥΑΝΑΔΡΗ	...	67	28774	δ. Παναμά 10)7 δι' Ισπωνίαν	
ΑΙ' ΚΟΝ*	...	71	27958	δ. Γιθαράταρ 25)7 διά Ν. Αμερικήν	
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	...	71	15666	δ. Παναμά 19)7	
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΣΑΝ	...	71	15672	ξ. Κόρπους Κριστού 22)7	
ΑΙΜΙΔΙΑ	(κ.)	52	2517	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6)2)74	
ΑΙΟΙΟΣ	(κ.)	47	3346	ά. Πόρτ Σουδάν 23)6	
ΑΙΟΙΟΣ	(δ.)	65	35324	ά. Κ. Τάουν 16)7 διά Κάρυκ "ΑΙΔ.	
ΑΙ' ΗΡΗΣ ΑΜΠΙΣΙΩΝ	κ.	56	7712	ά. Μοντεθίδεο 24)7 διά Ρότερνταυ	
ΑΙ' Ρ. ΓΚΡΕΙΣ	(κ.)	56	7120	ά. Ν. "Ορλέανην 21)7 διά Κρίστομπαλ	
ΑΙ' Ρ. ΜΟΝΤΕΣΤΟΥ	(κ.)	56	2500	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙ' Ρ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	δ.	59	17948	ά. Τεργέστην 31)7	
ΑΙ' Ρ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	(δ.)	56	21090	ά. Πίνει Πίντ 13)7 διά Καραϊθικήν	
ΑΙ' Ρ. ΧΟΟΥΠ	(κ.)	52	6196	δ. Σουέζ 6)7	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ' ΑΝΤ	(μ.)	72	57802	ά. Λ. "Αντέλεες 9)7 Τζεμπέλ Ντανά	
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ	(μ.)	71	57830	ά. Ρότερνταυ 24)7 διά Κόλπον ΗΠΑ	
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	δ.	69	51627	ά. Δός "Αντέλεες 3)8	
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	...	67	32644	ά. Γκιζάν 7)7 διά Λιθεράν	
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	δ.	54	7701	ά. Κόπερ 21)7	
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΟΥΝ	...	67	32644	ά. Μπιλμπάτο 31)8 διά Βιτόρια	
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ	(δ.)	75	117340	ά. Ρά. Τανόύρα 30)7	
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	...	66	22362	δ. Σάντος 12)7 διά Λενιγκραντ	
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ	(δ.)	74	60930	ά. Κόμπε 22)7	
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΛΑΡ	(δ.)	75	117300	ά. Τζεμπέλ Ντανά 30)7 Γιουροπόρτ	
ΑΙΤΖ. ΣΗ	(μ.)	73	57800	ά. Κάρυκ "ΑΙΔ. 30)6	
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΪ	...	66	22362	ά. Ντώμπιταν 3)8 δι' Εδρώπων	
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	...	65	18452	ά. Καρδάτη 21)7	
ΑΚΑΚΙΑ	(κ.)*	64	1199	έ. Μπρεμερχάρεν 16)6	
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	...	68	25433	ά. Βαλτιμόρη 28)7 δι' Αλεξανδρείαν	
ΑΚΟΥΑΓΚΑΟΡΥ	...	68	25433	ά. Ρίτσαρντς Μπαίν 27)7 Γαλλίαν	
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	...	68	25433	ά. "Αιθέροσαν 1)8 διά Ρότερνταυ	
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ	...	67	27168	ά. Γδώνια 26)6 δι' ΗΠΑ	
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	...	68	25433	έ. Παρανόνια 25)7	
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	...	68	25168	έ. θέσιν 47.52 Β. — 13.58 Δ. 31)7	
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	...	68	25155	ά. Ευδέν 30)6 διά Κωνσταντζαν	
ΑΚΟΥΓΙΑΛΑ	(κ.)	63	3488	ά. Δουνκέρκη 28)7 διά Ρουέν	
ΑΚΡΙΤΑΣ	(δ.)	58	23307	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)8)75	
ΑΚΡΟΝ	(π.)	59	14722	ά. Μάλτα 2)8 διά Κάλιαρι	
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	...	70	8825	ά. Φιλαδέλφειαν 23)7	
ΑΚΤΗ	(δ.)	56	10287	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 18)3)75	
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	...	60	10235	ά. Βούδανην 1)8	
ΑΚΤΙΟΥΜ	(δ.)	64	35824	ά. Φιλαδέλφεια 18)3 Π. λά. Κρούζ	
ΑΚΤΙΣ	(κ.)	55	8828	δ. Κων/πολιν 11)7	
ΑΛΑΜΑΡ	(κ.)	57	11929	έ. Σασέμπου 16)7	
ΑΛΕΑ	...	73	8824	ά. Αμπού Ντάμπι 25)7 Ντουμπάτη	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ	δ.	68	44646	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)2)75	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	(κ.δ.)	55	12380	δ. Κων/πολιν 17)7	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	(κ.)	47	2097	έ. Σιμπενίκ 1)8	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ·					
ΤΑΡΗΣ	(κ.)	55	8280	έ. Αμπου Ντάμπι 18)7	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	(κ.)	57	3143	ά. Ν. "Ορλέανην 30)7 διά Π. Κορτέζ	
ΑΛΕΞΗΣ*	...	51	2983	ά. Π. Καυπέλλο 20)7 Ποντία Καρντού	
ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ	...	67	14845	ά. Ρά. Τανόρα 30)7	
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	(κ.)	56	6020	ά. Έσκουνις 29)5 διά Κούρα	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	...	68	16320	ά. Μίνα δ. Φαγάλ 30)7 διά Βούδανη	
ΑΛΙΝΤΑ	(δ.)	58	13010	ά. Δέλεξανδριαν 30)3	
ΑΛΚΑΝΑ*	...	66	27985	έ. Μπάνια Μπλάνκα 11)7	
ΑΛΚΟΡ	(κ.)	57	1839	ά. Αμπούργον 31)7 διά Λευκαδήν	
ΑΛΚΥΩΝ	(κ.)	56	1802	ά. Βρέμην 1)8 διά Βεγγάδην	
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	...	70	11826	ά. Λός "Αντέλεες 21)7 διά Γιοκοχάμα	
ΑΛΛΕΓΚΡΟ	(δ.)	67	46401	ά. Μένα δλ. Αγκαντ 11)7	
ΑΛΜΑ	(κ.)	41	9097	έ. Τζένταν 18)5	
ΑΛΜΠΑ	(δ.)	61	22671	έ. Γιουροπόρτ 4)8	
ΑΛΜΠΙ	ΠΡΟΓΚΡΕΣ	κ.	56	3291	ξ. Βομβάνη 17)6 (έπισκ.)
ΑΛΠΑ	(κ.)	...	43	9159	ά. Ρ. Γκράντε 18)7
ΑΛΦΑ	ΚΑΡΡΙΕΡ	λι.	64	1715	ά. Κλγκ' Λύν 29)7 διά Λαττάκια
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ'ΟΡ	λ.	66	2274	ά. Π. Σάιδ 15)7 διά Χούλ	
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-					
ΙΕΡ	(λιθ.)	...	65	1708	ά. Λεμεσόδην 21)7 διά Λαττάκια
ΑΛΦΑΡΝΤ	(κ.)	...	57	3826	ά. Νόρτενχαμ 1)8
ΑΛΑΜΙ	(κ.)	...	68	1165	ά. Λεμεσόδην 22)7
ΑΛΒΡΟΣΙΟΣ	(δ.)*	...	74	36911	ά. Ρ. Γανούρα 1)8
ΑΛΜΟΡΓΟΣ	...	61	13901	ά. Ρότερνταμ 3)7 δι' ΗΠΑ	
ΑΛΠΙΤΖΑΝ	(κ.)*	...	67	3020	ά. Χόγκ Κόγκ 16)7
ΑΛΑΡΕΑΣ	(κ.)	...	70	14842	ά. Αινέρασ 31)7 διά Πειραιά
ΑΛΑΡΕΑΣ	(π.)	...	50	3150	ά. Κων/πολιν 23)7 διά Μαργρήν
ΑΛΑΡΕΙΑ	(κ.)	...	57	10287	ά. Βιάκατανά 5)7 Σιγκαπούρη
ΑΛΑΡΙΑΝΑ	(κ.)	...	56	8274	ά. Βιάριον 1)8
ΑΛΑΡΟΜΑΧ	(κ.)	...	52	6989	ύπο παραλαβήν
ΑΛΔΡΟΣ	...	65	15597	ά. Κουζέτι 29)7	
ΑΛΔΡΟΣ Α'ΙΛΛΑΝΤ	κ.	67	4037	ά. Αμέρεραν 2)8	
ΑΛΔΡΟΣ Α'ΙΛΛΑΝΤ	...	67	21192	έ. Σίδεν 24)7	
ΑΛΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ	κ.	73	119505	δ. Γιθαράταρ 24)7 διά Περσικόν	
ΑΛΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	...	68	21399	ά. Σίδεν 16)7 Εύρωπην	
ΑΛΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	...	69	21399	ά. Μπόραν 29)7	
ΑΛΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	...	73	13753	ά. Μπόραν 29)7	
ΑΛΔΡΟΣ ΠΤΕΡΟΣ	δ.	76	205000	ά. Ρ. Τανόύρα 19)7 Μπαχρέλην	
ΑΛΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	...	68	21426	δ. Κων/πολιν 27)7 διά Κωνστάντζαν	
ΑΛΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ	...	68	21418	δ. Πλανάμ 20)7 δι' Ιαπωνίαν	
ΑΛΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ	(δ.)	74	129796	ά. Μπέρω Χαίτην 1)8 διά Γιουροπόρτ	
ΑΛΕΜΟΝΙΟΣ	(μ.)	...	63	32984	ά. Ρ. Ιανέρο 25)7 Ρότερνταμ
ΑΝΘΙΑ	(κ.)*	...	64	10864	έ. Μη. Άρδες 27)7
ΑΝΘΟΥΑΛΑ	(κ.)	...	57	1225	ά. Πειραιά 5)7 διά Βεγγάδην
ΑΝΚΟ ΗΑΙΛΑΣ	(δ.)	...	58	12239	έ. Ρότερνταμ 4)8
ΑΝΝΑ	(κ.)	...	47	2503	ά. Σίδεν 19)7
ΑΝΝΑ (δ.)	...	57	25441	ά. Κάργι άλ 7)7 Σιγκαπούρας	
ΑΝΝΑ ΙΙΙ (π.)	...	53	2236	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΝΑ Μ.	...	75	14983	ά. Ιμινχάμ 30)7 Μεγ. Λίμνας	
ΑΝΣΕΤ ΤΖΑΙ' ΑΝΤ	*	61	39949	έ. Πι. Σάιδ 4)8 διά Περσικόν	
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	...	66	15597	ά. Βενετίαν 21)7	
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	(κ.)	...	44	3174	ά. Αλεξανδρεία 30)7
ΑΝΤΙ					

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΗ ΓΚΑ	63	15977	ά. Σιγκαπούρην 22)7 δι' 'Ινδονησίαν	Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	άργει εἰς Πειραιά διπό 3)8)75
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	16006	ά. Γιβραλτάρ 26)7 δι' ΗΠΑ	Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Ε. Φιουμάνιο 2)8
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	δ. Σαΐδ 17)7 διά Κωνσταντζαν	Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	Δ. Τέμπλ Μπαίη 15)7 Μη. Μασάρ
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ*	68	48936	άργει εἰς Πειραιά διπό 19)1)75	Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Μ. δι' 'Αχμαντ 11)7 Βραζιλίαν
ΑΤΑ. ΜΙΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	ά. Μ. δι' Φαχάλ 24)7 διά Γιουροπόρτ	Γ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)	72	102300	δ. Σουέζ 25)7 διά Περούκον
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	άργει εἰς Τρίνινταν διπό 10)4)75	ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	άργει εἰς Πειραιά διπό 12)3)75
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	έ. Χόθικ 24)7	ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά. Ρ. Γκράντε 20)7 Π. Καμπέλο
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	έ. 'Οζάκαν 28)7	ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	ά. Σουαίμα 9)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	έ. 'Αινθέρσαν 1)8	ΔΑΦΝΗ (μ.)	53	31289	ά. Γιβραλτάρ 17)7 δι' 'Αργού
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	έ. Ρότερνταμ 27)7	ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	59	8786	έ. Πειραιά 30)7
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ	69	16291	δ. Μπρούνσμπουτελ 28)7 διά Θλῶσιγκ	ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	έ. 'Ικικ 21)7 Σ. 'Αντόνιο
ΑΓΑ. ΣΩΚ	69	16291	δ. Τσόλαν 31)7 διά Μορμουγκάο	ΔΕΣΠΟΙ Ι (π.)*	57	1579	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΑΛΑΣ ΕΞΠΟΡΕΡ Ζ.*	65	35823	δ. Τήση 17)7 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΔΗΑΟΣ	59	9493	ά. Σάφι 16)7 διά Μοντεβίδεο
ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)*	68	104561	ύπο παραλαβήν	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	έ. Μ. δι' 'Αχμαντ 18)7
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Χάρρην 20)7 διά Τής	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	δ. Γιβραλτάρ 29)7
ΑΥΡΑ (κ.)	45	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΤΑΔΕΛΑΟΣ (κ.)	56	8136	έ. Ντουμπάν 1)8	ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	52	8202	ά. 'Αμπιτζαν 5)7 διά Λάγος
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)	50	2494	ύπο παραλαβήν	ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756	έ. Π. Σουδάν 23)6
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ				ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ά. Ν. 'Ορλεάνη 7)7 διά Βιτόρια
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	ά. Μόντρεαλ 1)7 διά Κούθαν	ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	έ. Σετούμπαλ 29)7
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Βαλτικόρην 17)7 διά Κιουρασάο	ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	άργει εἰς Πειραιά διπό 10)5)75
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	δ. Μπρούνσμπουτελ 3)7 διά Γαλλίαν	ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ά. Ρότερνταμ 5)8 διά Δουνκέρκην
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νεάπολιν διπό 26)6)73	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	έ. Σιγκαπούρην 28)7 "Αγ. Φραγκικό
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ.	55	9242	έ. Κομώ Μπαΐν 19)7	ΔΩΤΩ	68	35191	έ. Ρότερνταμ 29)7
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	εις 'Οσιμείο όποι συμπλήρωσιν	ΕΒΡΟΣ	63	15983	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)8 διά Μπουσάν
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	έ. Τζέντα 21)7	ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	δ. Π. Σάδι 1)8
ΒΕΑΝΤΑ	57	10311	έ. Νταμάμα 1)5	ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. Ρ. Τανούρα 17)7
ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	8506	δ. Γιβραλτάρ 15)7 διά Κουθέτ	ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	έ. Βίγκο διπό 30)5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	έ. Πειραιά 31)7	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Γόρ. Μπαΐν 28)5 διά Περσικόν
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.)*	65	42377	έ. Χούντ Πόλιν 29)7
ΒΙΕΛΑ	53	8576	έ. Κωνιόπολιν 13)7 διά Μ. Θάλασσαν	ΕΙΚΟΥΗ ΙΙΙ (δ.)*	52	15623	ά. Ιανέριο 23)7 Φορταλέξα
ΒΙΚΤΩΡ*	64	4281	έ. Τής 4)8	ΕΙΚΟΥΗ ΙΙΙ (κ.)*	52	4801	ά. Βακαγιάμα 23)7 διά Λάγος
ΒΙΟΛΑΝΤ Ν. ΓΟΥ				ΕΙΚΟΥΗ ΙΙΙ (κ.)	58	2007	δ. Κωνιόπολιν 12)7
ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	ά. Κάρυκ "Αιλ. 16)7 διά Γιουροπόρτ	ΕΙΔΕΙΣΤΡΙΑ III (κ.)	52	2553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	άργει εἰς Χαλκίδα διπό 19)3	ΕΙΔΕΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	άργει εἰς Σπέτζα διπό 10)12)74	ΕΙΔΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	ά. Πειραιά 20)7 δι' 'Ιταλίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει εἰς Σπέτζα διπό 30)1)75	ΕΙΔΕΙΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	άργει εἰς Πειραιά διπό 11)1)75
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)	48	1845	έ. Αθώριο 10)2	ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	έ. Πειραιά 24)7
ΒΟΙΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΛΕΚΤΡΑ Ε. (δ.κ.)	57	15729	ά. Καράτοι 3)8
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει εἰς Χαλκίδα διπό 27)5)75	ΕΛΕΝ	67	27989	δ. Παναμά 26)7
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Άκαπτον 20)7	ΕΛΕΝΑ (κ.)	52	2673	έ. Πειραιά διπό 11)5
ΒΡΩΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Μπουόντ 9)7	ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	άργει εἰς Πειραιά διπό 26)11)74
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Ν. 'Ολεάνην 23)7 διά Βενεζουέλα	ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	έ. Καράτοι 31)7
ΓΑΒΡΙΗΛ Ι. (κ.)*	50	5406	ά. Σπλατόν 3)8 διά Ριγέλεκα	ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	δ. Σουέζ 4)5 διά Τζένταν
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Λόγρης 14)7 δι' 'Αρούμπα	ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	έ. Εσκουμινς 25)7 δι' 'Αθάνα
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ά. Στυκαπόρη 27)7 διά Περισκόν	ΕΛΕΡΑΝΤΑ *	73	17830	έ. Σάπταλ 9)7
ΓΑΛΗΝΗΣ	55	9415	ά. Μπαρέριν 27)6 διά Καράτοι	ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά. Χόθικ 24)7 διά Κάρυκ "Αιλ.
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	42439	ά. Σουέζ 16)7 διά Περισκόν	ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	ά. Τζακάρτα 28)7 διά Σουραμπάγια
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Χάλισας 30)7 δι' 'Αρούμπα	ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	έ. Λιδόριο 29)7
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)	54	1890	ά. Κονιόπολιν 25)7	ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά. Μπ. "Άριες 14)6 διά Κούθα
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1116	έ. Ακαπτα 16)7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ	75	48000	ά. Ν. 'Υρκην 28)7 δι' 'Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	έ. Πειραιά 1)8	ΕΠΑΙΔΕΣΠΟΝΤ			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	έ. Ελαφίθερον διπό 31)1)74	ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Ράς Τανούρα 30)7
ΓΕΩΡ. Β. ΣΦΙΚΑΣ π.δ.*	63	29534	ά. Φιλαδέλφειαν 30)7 δι' 'Αρούμπα	ΕΛΑΝ 2 (κ.)	52	8194	δ. Π. Σάδι 22)7 δι' 'Ερ. Θάλασσαν
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Πόρ. 'Αρούρι 1)6	ΕΛΛΗΝΗ	56	10312	άργει εἰς Πειραιά διπό 31)3)75
Γ. Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ ΣΥΓΚ.	68	9071	ά. Μπιλαπάδο 5)8	ΕΛΛΥ Υ. (κ.)*	59	1587	ά. Αμέρερσαν 21)7 διά Λάγος
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Λάγος 23)7 διά Γουάρου	ΕΛΛΑΡΗΠΕ (κ.)*	58	4234	ά. Παναμά 25)6 δι' 'Ακαζούτλαν
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ά. Τάμπα 22)7 διά Πανομάδ Στυ	ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	61	10080	έ. Ακαπτα 8)7
ΓΙΟΥΝΙΑΛΙΚ (κ.)	56	10774	ά. Σακάδη 21)7 διά Ναχόντκα	ΕΛΛΙΝΑ Π. (κ.)	62	12230	έ. Μπ. "Άριες 27)7
ΓΙΟΥΡΟΠΑΛΑΚΕΡ (κ.)	63	7311	ά. Πόρ. Σαΐδ 4)8	ΕΛΛΙΠΕΔΑ Λ. (κ.)	54	6503	ά. Μπρούνσμπουτελ 18)6 διά Κούθα
ΓΙΟΥΡΟΠΑΙΑΝ ΣΑΚΥ·	55	1275	ά. Πειραιά 4)6	ΕΛΛΑΝΑ (κ.)	58	8374	δ. Σουέζ 1)8 διά Κούθετ
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ·Σ (κ.)	56	6778	έ. Ν. 'Ορλεάνην 23)7	ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	έ. Νακατάλ 23)7
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	ά. Σ. Πέντρο 'Ακ. 'Ελ. 28)7 Π. Τζέντη	ΕΠΙΚΩΝΙΚ (μ.)	57	8960	έ. Πειραιά 11)7
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΑΝ·				ΕΠΙΚΙΚ (μ.)	70	70619	ά. Φουκουνγιάμα 6)7 διά Περισκόν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	61	7838	ά. Κίγκοτον 20)4 διά Κούθα	ΕΠΙΚΡΙΚ (δ.)	58	30380	άργει εἰς Πειραιά διπό 4)2)72
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ·	73	59193	ά. Ν. 'Ορλεάνη 22)7 Ρότερνταμ	ΕΠΙΚΡΙΚΟ (δ.)	60	12898	έ. Ν. Τζάρμπαν 2)8
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750	ά. Αδελάδων 30)7	ΕΡΓΙΝΑ I. (κ.δ.)*	61	12891	άργει εἰς Πειραιά διπό 22)7)75
ΓΚΟΥΝΤ ΜΕ·ΙΤ (κ.)	70	2997	ά. Αλεξανδρείαν 28)7	ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827	έ. Ν. 'Ορλεάνην 20)7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ·ΣΛ	57	8644	ά. Κ. Τάουν 27)7	ΕΡΟ·ΙΚ ΣΕ·ΥΛΟΡ Κ.	57	1368	ά. Σουέζ 7)7 διά Τζέντα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	έ. Κελάνηκ 1)8	ΕΡΟ·ΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ Κ.	52	1599	ά. Γενόβα 24)7 διά Γιβραλτάρ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΤΟ·	70	22992	ά. Κύμω Μπαΐν 22)7 Βραζιλίαν	ΕΣΣΕΡΟΣ (κ.)	55	5869	ά. Σουέζ 22)3
ΓΚΡΕΙΣ Σ ΣΕ·ΥΛΟΡ Τ.	66	23570	έ. Χάπποντ 31)7	ΕΣΣΕΡΟΣ	57	10317	άργει εἰς Πειραιά διπό 8)3)75
ΓΚΡΕΙΣ Σ·Σ·ΥΛΟΡ Κ.	53	1313	ά. Μπ. Μασάρ 25)7 Μπ. Σαπούρ	ΕΣΣΕΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	έ. Μπρεμόν 1)8
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Λιθόνιον 26)7 διά Ρ. 'Ιανέριο	ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	57023	ά. Ντεντριάν 9)7 δι' 'Ηστ Λόντον
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Νεάπολιν 29)7	ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	έ. Τζιμπούτι 30)7
ΓΑΥΓΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ά. Ναγκόνιαν 17)7 διά Καράτοι	ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	ά. Σάφι 19)1 διά Πολωνίαν
ΓΑΥΓΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ά. Σικονάδαν 29)7	ΖΑΝΙΔΑ (δ.π.)*	53	12962	άργει εἰς Π. Κορτέζ διπό 16)2)75
ΓΟΝΕΣΤΕΡΟΥ· ΙΝΤΕΡΠ·	70	11329	ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)7 διά Λάγος	ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	έ. Σουέζ 21)7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΗΓΚΑ	43	14313	άργει εἰς Πειραιά διπό 17)4	ΖΕΟΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ά. Μοντεβίδεο 20)7 Σάν Σεμπάστιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΔΕΣΣ	75	19393	ά. Πειραιά 4)7	ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ά. Αμέρεραν 30)7 διά Π. Καμπέλο
Γ. ΕΝΤΕΠΡΑΙ·Γ' (δ.)	53	21284	άργ				

ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	Ε. Πειραιά 1)6	ά. Λάδης Πάλμας 24)6 διά Λάγος		ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ. 58	8547	ά. Μομπάσαν 28)7 Ν. Όρλεάνη
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1938	ά. Λάδης Πάλμας 24)6 διά Λάγος			ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	ά. Λάρνακα 29)6 διά Πειραιά
ΘΕΟΓΕΝΗΣ ΙΩΡ (δ.)	57	20414	Ε. Πειραιά 29)7			ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239 Ε. Κόμπε 30)7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	Ξ. Σεβίλην 30)7			ΚΥΘΗΝΟΣ (π.)	62	4784 ά. Σάντος 27)7 Μπ. "Άυρες
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ-ΒΡΙΔΗΣ-	68	11656	ά. Λάδης Κουσάτρα 14)7 Γκάλφπορτ			ΚΥΘΗΝΟΣ	57	13895 Ε. Ντώριτσαν 26)7
ΘΕΜΙΣΙΟΚΑΛΗΣ (κ.)	57	1329	είς μεσογειακές μεταφοράς			ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369 Ε. Πειραιά 26)5
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	59	29141	ά. Πειραιά 6)5			ΚΥΜΗ (κ.)	54	2952 ά. Σπέτζια 3)8 Καζαμπλάνκα
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΙΗ (π.)*	61	10391	ά. Πειραιά 7)7 διά Σύρου			ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234 άργει είς Πειραιά από 19)10)75
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	άργει είς Πειραιά από 13)2)75			ΚΥΝΘΙΑ	71	11801 ά. Κ. Τάσου 2)8
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)*	59	1219	είς μεσογειακές μεταφοράς			ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135 δ. Σουέζ 23)6 διά Χοντέιντα
ΘΕΤΙΣ	74	35561	ά. Παναμά 27)6			ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213 Ε. Ταραγκόνα 25)7
ΘΗΡΑ	62	14151	ά. Ντώριτσαν 30)7 διά Μπουρνούσιντ			ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	3150 Ε. Ακαμπα 20)7
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛ.	65	2740	είς μεσογειακές μεταφοράς			ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827 άργει είς Πειραιά από 12)2)75
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	21233	άργει είς Πειραιά από 12)2)75			ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430 ά. Ν. Όρλεάνη 26)7 Γκουαντελούπ
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	40933	ά. Αμεδόριον 4)8 διά Λιθόνη			ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΩΝ!		
ΙΑΖΑΠΕΙΔΑ (κ.)	55	7578	Ε. Γένοβα 4)7 (επισκευαί)			ΤΗΣ (κ.)	58	8847 ά. Κοκούρα 17)4
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	Ε. Πειραιά 16)7			ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281 δ. Π. Σάδι 29)7
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΥ ΙΙ*	66	7643	Ε. Ν. Υόρκην 31)7			ΛΑΙΔΑΝΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230 άργει είς Πειραιά από 1)3)74
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Πειραιά 4)8 δι' Αλβανίαν			ΛΑΙΤΙΩΝ (κ.)	53	5608 ύπο παραλαβήν
ΙΜΑ*	68	27989	Ε. Ρίο Γκράντε 26)7			ΛΑΚΚΟΣ (δ.)	59	27462 δ. Γιεραλτάρ 3)8 διά Τέξας
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Σπέτζια 19)7 διά Μάλτα			ΛΑΚΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339 ά. Ντάς άλλ 15)7 διά Τεργέστην
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	άργει είς Πειραιά από 31)7)75			ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185 άργει είς Πειραιά από 23)2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝ-						ΛΑΜΑΔΑ*	59	7919 ά. Γιεραλτάρ 29)7 δι' Αθίλες
ΤΕΡ (δ.)	65	30516	ά. Τής 22)7 διά Π. "Αρθουρ			ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338 ά. Σιγκαπούρην 16)6 διά Ντουμάι
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	Ε. Λισσαβώνας 2)8			ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314 δ. Τζένταν από 18)6)74
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Λάδης Πάλμας 17)7 Παρανάγουα			ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880 ά. Ρ. "Ιανέρο 9)7
ΙΟΝ. ΠΑΙ·ΩΝΗΡ	66	20959	ά. Σαντάντερ 6)7 διά Βαλτιμόρην			ΛΑΣ (κ.)	51	1544 είς Μπάρι από 19)2
ΙΟΝ. ΣΚΑΥ*	51	2133	ά. Σουέζ 26)6 διά Τέξναν			ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801 έ. Λονδίνον 30)7
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ά. Είσον Μάσούθ 3)8 δι' ΗΠΑ			ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-		
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	53	22531	ά. Φιλαδέλφεια 12)7 δι' Αρόποτα			ΝΙΚ (δ.)	61	12702 ά. Κιουρασάο 26)7 Ρ. "Ιανέρο
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	άργει είς Πειραιά από 1)6)75			ΝΕΙΟΝ (κ.)	56	4801 ά. Λ. Πάλμας 2)7 Π. Χάρκουρτ
ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	δ. Παναμά 2)8 διά Μπουεναθεντούρα			ΛΕΝΤΑΣ (κ.)	57	8854 ά. Αμβέρσαν 4)8 Κ. Τάσου
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	δ. Παναμά 29)6 διά Λιθόνη			ΛΕΣΣΑΙ (κ.)	65	2411 ά. Ριγιέκο 26)7 Μοχαμέντια
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	δ. Σουέζ 25)5 διά Γκιζάν			ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695 ά. Οζάκα 22)7 διά Κουθάν
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	είς Λάγος από 18)7)75			ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468 έ. Πειραιά 4)7
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	ά. Σιγκαπούρην 19)7 Φιλιππίνες			ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090 έ. Ρ. "Ιανέρο 20)7
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Τής 4)7 διά Μπωμότ			ΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977 ά. Βρέμην 22)6 διά Λιθύην
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά. Π. Οντάρι 23)7 διά Κουθέτη			ΛΙΖΑ	64	2817 ά. Μαΐαν 2)7
ΚΑΒΟ ΦΡΙΓΕΔΟΣ (π.)	52	7731	ά. Σαδάς 13)6 διά Κουθέτη			ΛΗΓΚ (π.)	61	8760 ά. Αύρες 28)7 δι' Αθένα
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	δ. Πειραιά 28)7 διά Σύρου			ΛΙΛΑ	50	2734 ά. Αυπιτζάν 20)7
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	δ. Γιεραλτάρ 2)8 διά Σαυτάρ			ΛΙΠΣ	60	16968 δ. Ελισναρ 19)6
ΚΑΛΛΑΗ	57	8774	ά. Φιλαδέλφεια 27)7 Σ. Νιούμιγκο			ΛΟΙ·ΝΤΑ (δ.)	57	20730 διά Μπ. Μασάρ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4707	ά. Χάμποντ 20)7			ΛΟΡΕΝΤΙΟΝ ΧΑΛ-		
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ Β.	67	47408	άργει είς Πειραιά από 15)2)75			ΚΟΥΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617 ά. Ν. Όρλεάνη 2)8
ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	54	11909	έ. Κ. Τάσου 14)6			ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557 ά. Π. Λίμον 20)7 διά Κριστομπαλ
ΚΑΜΕΛΙΑ (κ.)	52	8111	άργει είς Χαλκίδα από 29)2			ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526 ά. Μομπάσαν 1)8 διά Ντώριμπαν
ΚΑΜΙΛΑ Μ.*	75	14983	έ. Μπράκε 1)8			ΛΥΡΙΚ*	64	23936 άργει είς Πειραιά από 8)9)75
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Σουέζ 23)5 διά Γένυπο			ΑΩΡΕΑ ΡΗΑ (μ.)*	75	70000 ά. Π. Χεντλαντ 3)8 διά Τσιμόνα
ΚΑΠΠΑ ΜΑΛΕΑΣ (π.)	58	1071	είς μεσογειακές μεταφοράς			ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808 ά. Σουδάμιτα 18)7 διά Κεελάγκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.	56	9817	έ. Μπεντι 22)7			ΜΑΓΚΡΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5016 ά. Πόλοτα 27)7 διά Θεοδοσιονίκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	έ. Σουέζ 22)7			ΜΑΓΚΝΩΛΙΑ (κ.)	51	7126 ά. Τενερίφην 10)7 διά Γουώρου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ.π.	57	24854	άργει είς Πειραιά από 31)10)74			ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730 ά. Μερσίνα 29)5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ά. Σιγκαπούρην 19)7 Π. Κελάγκ			ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879 ά. Μερσίνα 20)7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	10905	ά. Μπάσαρον 28)7			ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065 άργει είς Πειραιά από 2)6)75
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ά. Ρ. Γκράντε 26)7 Ρόπτερνταμ			ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991 δ. Γιεραλτάρ 29)7 διά Μπαχρέιν
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	61	8505	έ. Τζένταν 23)7			ΜΑΙΣΙ·ΣΤΡΟΣ	69	18923 ά. Κόμπη 22)7 διά Μπ. Μασάρ
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ-	57	9060	ά. Αυδέροαν 15)7 Σ. Νιούμιγκο			ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.)	56	12724 ύπο παραλαβήν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	60	9152	ά. Γούλοντα 27)7 Γκάλθεστον			ΜΑΝΙΑ (κ.)	52	1597 ά. Μανφρεντόνια 17)7 διά Μερσίνα
ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΙΙ (δ.)*	65	48024	άργει παραλαβήν			ΜΑΝΟΣ Π. (κ.δ.)*	69	2987 ά. Σπέτζια 28)7 διά Ταραγκόνα
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	έ. Κων/πολιν 22)7 Γιεραλτάρ			ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286 ά. Σάροχ 22)7 δι' Αστραρ
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ κ.*	41	1598	είς μεσογειακές μεταφοράς			ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352 ά. Αμπιτζάν 4)7 διά Λάγος
ΚΑΡΟΛ (δ.)	57	13314	είς Καράτσι 10)10)75 (έπισκ.)			ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	45	14132 άργει είς Πειραιά από 26)8)75
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13245	έ. Νιούπορτ 17)7			ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266 ά. Κοραμάρ 15)7
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	ά. Πιούσατ 23)7 διά Χαλκίδα			ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	15404 ά. Ντώριμπαν 4)8
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Ντόμπων 24)7 διά Βραζίλιαν			ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)	56	8378 ά. Τζένταν 20)4 διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ά. Τέξναν 5)7			ΜΑΝΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299 ά. Βρέμην 6)5 διά Λάγος
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	53	1126	ά. Π. πασαλάθην			ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852 ά. Ράς Τανόύρα 14)7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΛ. (κ.)*	56	1333	ά. Π. ντελ Πολ 13)7 Σέτε			ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)*	55	21685 ά. Πειραιά από 23)3)75
ΚΑΤΙΝΑ	59	4537	ά. Τοσεβίλα 30)7 Κόνακρυ			ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	11193 έ. Ποιάν 11)7
ΚΕΑ	58	13996	ά. Μπάσαρον 26)7			ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773 ά. Εποθ. Σίτρα 17)7
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ά. Κευτέλ 18)7 δι' Ιταλίαν			ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (δ.π.)	55	12597 άργει είς Πειραιά από 7)1)12)75
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΧ.	60	12971	ά. Γιουούπος 31)7 Αδύουσταν			ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1226 ά. Πάπεντουρχ 19)7 δι' Αρχάγγελον
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤΙΚ.	59	24333	ά. Χάμποντ 3)8			ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903 δ. Π. Σάδι 2)8 διά Περσικόν
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	8198	ά. Μπ. "Άυρες 6)7			ΜΑΡΙΝΑΤΡΟΛ Δ. (κ.)	55	11913 έ. Σουέζ 2)8
ΚΙΚΗ (κ.)*	57	5927	ά. Φορπόρτ 2)8 Α. Αφρικήν			ΜΑΡΙΠΕΡΔΑ (κ.δ.)	66	67545 άργει είς Πειραιά από 14)11)75
ΚΙΜΠΕΡΑΥ (κ.)*	56	8477	ά. Γιεραλτάρ 26)4 διά Λάγος			ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977 άργει είς Πειραιά από 31)8)75
ΚΙΜΟΝ Μ. (π.)*	52	3714	ά. Γιεραλτάρ 30)12)75			ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)*	53	11310 άργει είς Πειραιά από 25)3)75
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	έ. Μπρενενάφεν 30)7			ΜΑΡΙΤΣΑ ΙΙΙ (π.)	65	10596 δ. Κίελον 9)7 διά Ρίγα
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ά. Μοντεβίδεο 20)7 διά Γένοβα			ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12795 άργει είς Πειραιά από 22)12)75
ΚΑΦΟΝ (δ.)	59	16217	άργει είς Πειραιά από 13)3			ΜΑΡΙΟ	65	17238 ά. Βαλτιμόρην 26)7 διά Πορτογαλίαν
ΚΟΜΜΦΝΣΜΕΝΤ (κ.)	59	5515	ά. Λ. Πάλμας 14)7 Π. Χάρκουρτ			ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011 ά. Λίθεοπούλ 4)8 διά Βαρκέλωνην
ΚΟΝΚΑ ΙΝΤΡΕΠΙΝ	71	38847	έ. Παρανάγουρα 24)7			ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.π.)	59	3664 ά. Ν. "Υόρκην 24)7 διά Κιουρασάο
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥ	70	25139	ά. Κούνι 1)8 Ηλ. Ν. "Υόρκη			ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185 άργει είς Πειραιά από 4)2)75
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	έ. Λιευσόν 1)8			ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855 έ. Ρότενταντ 5)7
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ά. Βιλελμανόσιν 23)7 δι' Αρζεού			ΜΕΘΩΔΙΚ (μ.)	66	39617 ά. Ν. "Ολεάνην 29)7 διά Κι

ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	δ. Σουέζ 25)7 διά Περσικόν	ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	είς μεταφοράς Ρ. Σουκέιρ — Σουέζ
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	δ. Πειραιά 27)7 διά Λεμεσόδων	ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (δ.)	55	1311*	ά. Τζάκονσιλ 26)11 διά Μπράουνονθιλ
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	δ. Κοινή 1)8 διά Μόμπιλ	ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 10)6)75
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	δ. Μασσαλίαν 2)8	ΝΙΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	δ. Γιβραλτάρ 3)8 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257	δ. Αμερικανών 24)7	ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΘ	54	11743	δ. Χιούστον 12)7	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	δ. Σουέζ 18)4 διά Γκιζόν
ΜΙΝΩΣ (κ.)*	54	1160	δ. Αμερικών 11)6	ΟΘΩΝ (κ.)*	37	5272	δ. Κουβέτ 27)7
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2)4)75	ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	άργει εἰς Φάλιουθ ἀπό 17)3)75
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	δ. Σιγκαπούρην 30)7	ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	δ. Μπρούναμπουτελ 23)7 διά Ρουέν
ΜΙΧΑΗΑ Δ.*	59	1779	άργει εἰς Γκάλεστον ἀπό 23)4)75	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-			δ. Μπρούναμπουτελ 23)7 διά Ρουέν
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΓΟΥΛΑΝ-	65	28313	δ. Θός 3)8 διά Σύρου	ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Κάρηγκ "Αϊλ. 15)6 διά Λάντς "Εντ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	δ. "Αγ. Φραγκίσκον 28)7 Γιοκοχάμα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	δ. Βρέστην 30)7 διά Περσικόν
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δ.)*	53	11289	άργει εἰς Πειραιά 17)6)75	ΟΛ. Α'ΙΣ (δ.)	54	17999	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29)12)75
ΜΙΧΑΗΑΣ	74	10067	δ. Α'λειβαΐδαν 11)7 'Αρτροσάν	ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	δ. Κάρηγκ "Αϊλ. 23)7 Π. ἀ. Πιέρ
ΜΟΜΠΙΛΑΣΗ (μ.)	67	54502	δ. Ρ. Τανόρα 13)7 Κουδίν αἱλ.	ΟΛ. ΑΛΛΑΓΗΑΝΣ (δ.)	70	97206	δ. Γιουροπόρτ 16)7 διά Μπ. Μασάρ
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3386	δ. Γιβραλτάρ 23)7	ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)10)75
ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	δ. Πειραιά 31)5	ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	δ. Γιουροπόρτ 14)7 διά Μπ. Μασάρ
ΜΟΤΕΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	δ. Βακούσερ 17)7 διά 'Ιαπωνίαν	ΟΛ. ΑΝΙΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	δ. Ντόρμπαν 25)7 διά Περσικόν
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	δ. Γιβραλτάρ 29)7 Καζαπτλάνικα	ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	δ. Βρέστην 23)7
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	67	18459	δ. Σουέζ 3)6	ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	δ. Φορκάντος 28)7 διά Λάντς "Εντ
ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΗ (κ.)	61	1146	δ. Τοτζία 30)6 διά Βεγγάλην	ΟΛ. ΑΡΙΣΕΡ (δ.)	70	96679	δ. Τέιμπλ Μπαίν 21)7 διά Περσικόν
ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΚΑΥ' (κ.)	62	1087	δ. Θεούτα 30)6 διά Μπουργκάς	ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕ-ΙΣΩΝ	72	106123	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)12)75
ΜΠΑΛΤΙΚΑ (κ.)*	50	1253	δ. Σαλέρνο 16)7	ΟΛ. ΓΚΑΒΑΛΑΝΙ (δ.)	54	2495	δ. Φιλαδέλφειαν 8)7 διά Ελ. Παλίτο
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	δ. Χάμπτον Ρ. 27)7 'Αρούμπα	ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΙ (δ.)	65	38607	δ. Φιλαδέλφειαν 30)7 διά Ζουετίνα
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	δ. Σουέζ 26)7	ΟΛ. ΓΚΕΙΜ'Σ (δ.)	64	32380	δ. Σουέζ 31)7
ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	δ. Τέλεν 33)7 διά 'Ιαπωνίαν	ΟΛ. ΓΚΕΙΤ' (δ.)	65	32478	δ. Μπούμοντ 18)7
ΜΠΑΧΑΖ (κ.)	73	2660	δ. Π. Σάδι 31)7	ΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	δ. Ν. 'Υρκην 26)7 διά 'Αρούμπα
ΜΠΕΛΛΑΤΡΙΞ Ι (κ.)*	60	3476	δ. Αμπιτζάν 24)7	ΟΛ. ΓΚΡΕΙ-Σ (δ.)	65	32407	δ. Δουκέρην 30)7
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)	61	1595	δ. Γένοβα 3)8	ΟΛ. ΓΚΡΟΛ (δ.)	65	38607	δ. Κιουρασό 21)7 διά Γκάμπα
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	δ. Πειραιά 14)6 (ἐπισκ.)	ΟΛ. ΓΗΚΑ (δ.)	58	27602	δ. Ν. Ορλέανην 28)7
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	δ. Χιούστον 4)5 διά 'Αρούμπα	ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΙ (δ.)	72	128561	δ. Τέιμπλ Μπαίν 28)7 διά Μπ. Μασάρ
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ θ.π.*	57	12113	δ. Μιζουσίμα 30)7 Μπ. Μασάρ	ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δ. Γιουροπόρτ 5)8 διά Περσικόν
ΜΠΛΟΚΑΛΑΝΤ (κ.)*	66	3013	δ. Ιμπέρια 27)7	ΟΛ. ΜΠΡΗΣ (δ.)	75	130000	δ. Τέιμπλ Μπαίν 11)8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ.				ΟΛ. ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)12)75
ΤΟΥΡΑ II (π.)*	50	5304	δ. Ντουμπάτι 4)8	ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	δ. Γιουρεάνη 22)7 διά Ντουμπάτι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	34056	δ. Ν. 'Υρκη 30)7	ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	δ. Παναδ 2)8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-ΡΑΝΤΖΑ (π.)*	50	5307	δ. Αμπιτζάν 16)5	ΟΛ. ΝΤΙΓΚΙΝΤΗ (δ.)	54	19462	δ. Ταράστον 9)7 διά Πασαγκούλια
ΜΠΟΥΜΠΟΥΙΝΑ ΦΑΙΘΩΣ	9604	9604	δ. Αμπιτζάν 20)3 διά Λάγος	ΟΛ. ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	δ. Σιγκαπούρην 21)7
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	άργει εἰς 'Ιταν ἀπό 22)5)75	ΟΛ. ΝΠΑΙ-ΟΝΗΡ (δ.)	66	15625	δ. Κασιούγκ 19)7
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	59	4026	δ. Βαρκλώνην 12)7 Βαλενθία	ΟΛ. ΝΑΛΑΜ (δ.)	65	15577	δ. Κ. Τάουν 31)7 διά Τζακάρτα
ΜΠΡΑ-ΙΤ ΣΚΑΥ' (κ.)	55	1308	δ. Πειραιά 13)7	ΟΛ. ΝΑΟΥΕΡ (δ.)	68	15809	δ. Γάνδην 29)7
ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	δ. Ρότερντον 13)7	ΟΛ. ΝΕΓΚΑΣΟΥΣ (δ.)	65	15179	δ. Γιβραλτάρ 21)7 διά Βραζιλίαν
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	δ. Γιβραλτάρ 18)6 διά Μπόνου	ΟΛ. ΝΕΡΑ (δ.)	65	15671	δ. Ρ. 'Ιανέριο 14)7 διά 'Οδησσόν
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	δ. Μπ. Μασάρ 19)7 διά Μπαχρέν	ΟΛ. ΝΙΠΗΣ (δ.)	69	15688	δ. Ντούλούδη 31)7
ΜΥΚΗΝΑΙ (κ.)	63	1196	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΛ. ΝΡΑΙ-ΙΝΤΕΡ (δ.)	67	15697	δ. Τάραντα 25)7
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)*	52	2823	δ. Νταμάν 13)7	ΟΛ. ΝΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)	69	15808	δ. Μόντρεαλ 2)8 διά Βραζιλίαν
ΜΥΡΩΝ	64	17487	δ. Βαρκλώνην 26)7 διά Γκάλεστον	ΟΛ. ΝΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	69	15688	δ. Θρίλερος 5)7
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (γ.)	62	9354	δ. Θέλουνα 27)7 Π. Κορτές	ΟΛ. ΡΑΙ-ΙΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	δ. Σιγκαπούρην 27)6
ΝΑΙ'ΑΝΤ	75	35561	δ. Ν. 'Ορλέανη 30)7	ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	άργει εἰς Βίγκο ἀπό 16)2)75
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	δ. Τέιμπλ Μπαίν 27)7 διά Περσικόν	ΟΛ. ΡΑΜ (δ.)	55	18790	δ. Αρούμπα 28)6 διά
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)	51	1348	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΛ. ΡΑΣΚΑΥ' (δ.)	55	13934	άργει εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπό 12)3)75
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)1)75	ΟΛ. ΡΑΣΝΟΥ (δ.)	54	13665	άργει εἰς Βίγκο ἀπό 11)3)75
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	δ. Γιουροπόρτ 16)7 διά 'Ελλάδα	ΟΛ. ΡΑΣΛΑΝΤΕΡΣ (δ.)	59	37958	δ. Φιλαδέλφειαν 22)7 Κάρηγκ "Αϊλ.
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	δ. Σουέζ 10)7	ΟΛ. ΡΑΣΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπό 1)4)75
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	δ. Νταμάν 1)8	ΟΛ. ΡΑΣΠΙΟΤ (δ.)	63	30574	δ. Ν. 'Ορλέανη 29)7 διά Κιουρασό
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ π.δ.	58	29262	δ. Ν. Υρκη 8)7 διά Κιουρασάο	ΟΛ. ΡΑΦΕΩΝ (δ.)	65	15179	δ. Λάς Πάλμας 10)7 διά Ρ. Πλέιτ
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	δ. Μόντρεαλ 19)7 διά 'Αρούμπα	ΟΛ. ΡΑΛΚΟΝ (δ.)	68	27602	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)2
ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	58	29141	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)11)75	ΟΛ. ΦΕΙ'Μ (δ.)	65	47493	δ. Κιουρασό 27)7
ΝΕΠ. ΚΟΡΑΖΙΟΥΣ	58	27155	δ. Φορκάντος 15)6 διά Κιουρασάο	ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	δ. Σέλλ Χάρφεν 5)8
ΝΕΠΙΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ.	75	112000	δ. Χάμπτον Ρ. 3)8 Καραβένην	ΟΛ. ΟΜΕΡΙΚ (δ.)*	76	198000	εἰς Κούρε υπό συμπλήρωσιν
ΝΕΠ. ΝΤΩΝΑΣ (δ.)	56	19281	δ. Φορκάντος 16)5 διά Κιουρασάο	ΟΛΕΑΝΤ (δ.)	55	11267	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 28)5)75
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	64	16073	δ. Φορκάντος 27)7 διά Κιουρασάο	ΟΡΙΚΟ (δ.)*	58	12668	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 28)5)75
ΝΕΣΤΩΤΣ*	50	3364	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)5)75	ΟΣΕΑΝ ΑΛΙ-ΙΟΝ (δ.)	70	89001	ά. Λάιμ Μπαίν 1)7 διά Περσικόν
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)8)75	ΟΣΕΑΝ ΡΕ-ΙΝΤΖΕΡ	72	14765	ά. Βανκούθερ 22)7 διά Φιλιππίνες
ΝΗΜΕΡΗΤΣ (δ.)	52	11234	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)12)73	ΟΣΕΑΝ ΣΩΒΕΡΕ-ΙΝ	66	14259	ά. Κοσαμάσηρ 29)7
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π.	56	3979	δ. Ντάριο 1)8 Σαλδάμ 1)8	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ά. Ντόρπιταν 27)7 διά Μόντρεαλ
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	δ. Νταρμπάτι 1)8	ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ά. Καντίς 31)7 διά Σάν Νικολάς
ΝΙΚΑΙΑ (κ.)	29	2712	δ. Πειραιά 24)7 διά Λιθανον	ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	δ. Γιβραλτάρ 23)7 διά Κωνστάντζαν
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	δ. Σπαλάτον 27)7	ΟΥΝΤΕΡ-ΙΤΕΡ			
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)	53	1886	δ. Σπαλάτον 3)8 διά Λιθανόν	ΟΙΝΤΕΝ	71	11044	δ. Κολούμπια Ρ. 3)8 διά 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ*	76	35500	δ. Ν. 'Ορλέανη 26)7 διά 'Αμβούργον	ΟΙΡΑΝΟΣ	61	18015	δ. Λιότεπούλ 22)7 διά Ρούεν
ΝΙΚΟΑ	68	9034	δ. Τζίμποιτ 26)5	ΟΙΡΑΝΟΣ*	61	18484	δ. Όλεκα 15)7 διά Ολλανδ
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	δ. Κων/πολιν 30)7	ΟΙΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ ΙΙ	38	2501	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. (κ.)*	58	1863	δ. Ταρτούς 26)6	ΟΙΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ ΙΙ	38	20354	δ. Γιανίσης Χάρμποτος 28)7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΗΡΗΜ Κ.	56	12402	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 21)2)75	ΟΠΑΛΙΜΟΝ (δ.)	57	12881	ε. Πειραιά ἀπό 28)12
ΝΙΡΟΦΟΙΟΥΓΙΝΟΥΤ	70	11328	άργει εἰς Σαράντος 25)7 διά Σαρμψούντα	ΟΠΑΛΜΗΣ (δ.)	56	3990	ε. Πειραιά 5)7
ΝΙΤΟΣ (κ.)	59	20915	ά. Ν. 'Ορλέανη 29)7 διά Κιουρασάο	ΟΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	57	54705	ε. Αιπου Ντάπι 30)7
ΝΙΤΟΣ	50	2748	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22)3)75	ΟΠΑΠΑΜΟΡΙΣ (δ.)	55	3990	ε. Σουέζ 28)7 διά Πεσικόν
ΝΙΤΑΡΙΝΟΥΜ (κ.)*	58	12339	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 28)5)75	ΟΠΑΠΑΦΟΤΗΣ (δ.)	51	10659	ε. Λάνος ἀπό 24)6)75
ΝΤΑΥΑΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)5	ΟΠΑΡΙΣ (δ.)	53	5690	ε. Σουέζ 29)7 διά Σ. Αραδίαν
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)3	ΟΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.)	60	13062	ε. ιεσούπολιν 4)6 διά Ντόρμπαν
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	47	1593	ά. Ντουάρ 19)6	ΟΠΑΡΝΗΣ (δ.)	59	23607	ε. Λιότεπούλ 24)7 Καλαμπάρ
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	54	17672	ά. Ντουάρ 19)6	ΟΠΑΡΟΣ	61	13912	ε. Σιγκαπούρην 29)7 διά Μπάραν
ΝΤΗΦΑΙ-ΙΑΝΤ	74	14523	ά. Ντουάρ 27)7	ΟΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)1
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	19988</td					

ΠΕΤΑΛΟΝ*	76	32511	διλ 26)6 διά Ρωσιαν	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	δις θέσιν 30.50 B. - 72.15 Δ. 4)8
ΠΕΙΓΟΥΜΙΑ (κ.)	57	7843	δ. Γιεραλτάρ 20)7 διά Μεσσηνίου	ΣΠΑΡΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ δ.	58	13284	δ. Σάιδ 29)7 διά Μεσσηνίου
ΠΕΤΡΟΛΙΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	δ. Τάνι 20)7 διά Γιεραλτάρ	ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	δ. Μαρακάιμπο 20)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ	65	41255	δ. Γκουάιδ 10)7 δι' 'Ελ. Σεγκούντο	ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	δ. Αργεί είς Πειραιά από 7)275
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)*	58	23607	δ. Χάμπτον ρόδς 26)7 Π. α. Πίερ δ. Παλόσα 31)7 διά Βαλτιμόρην	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	δ. Μπ. 'Άθρες 22)7 Σ. Σεμπασιάν
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	δργεί είς Πειραιά από 28)7)75	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	19000	δ. Σάιδ 1)8
ΠΛΩΤΩ	68	35191	δ. Βαλένθια 21)7 διά Ν. Όρλεανην	ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	δ. 'Αμπιτζάν 4)7
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	δ. Ν. 'Ορλεάνη 21)7 διά Βενεζουέλα	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	δ. Π. Χάρκουρτ 27)6 διά Ντουάλα
ΠΟΙ·ΠΤ ΚΛΗΑΡ (μικτ.)	72	57102	δργεί είς Πειραιά από 28)7)75	ΣΤΕΛΛΑ ΗΙ (κ.)*	49	1011	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)*	54	5671	δ. Ντάρμπιταν 17)7	ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	δ. Σουέτ 18)5 διά Γκιζάν
ΠΟΛΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)*	53	7852	δ. Μπορντώ 28)7 διά Δ. 'Αφρικήν	ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	είς Τέμα από 18)11
ΠΟΛΑΡ ΑΙ·ΠΟΝ (δ.)*	64	40893	δύπο παραλαβήν	ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	ε. 'Ειδοντανούθ 4)8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60900	Ε. Μπλέγκυαν 4)7	ΣΤΙΟ·Ι·Κ (μικτόν)	71	71208	δ. Σεμπετίμπα 13)7 διά Χάμπτον P.
ΠΟΝΤΙΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	δργεί είς Πειραιά από 4)2)75	ΣΤΟΑΤ ΑΙΓΙΑΝ (δ.)	60	13481	δ. 'Αλεξανδρειαν 4)8
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	δ. Ντάρμπιταν 30)7 διά Βενεζουέλα	ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	δ. Ν. 'Ορλεάνη 3)8
ΠΟΡΟΣ ΑΙ·ΜΑΝΤ (κ.)	62	5355	ε. Μόντρεαλ 3)8	ΣΤΟΙΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠΕ·Ι·δ.	60	12497	δ. Ρότερνταμ 12)7
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)	57	21682	δ. Ριο 'Ιανέριο 16)7 διά Μπλεμέν	ΣΤΟΙΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	δ. Νεάπολιν 19)7 Γκουαγιανίλα
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	είς Λάγος από 10)9)75	ΣΤΟΙΑΤ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	δ. Ν. 'Ορλεάνη 31)7 δι' 'Αρούμπα
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	Ε. Νταμπάτηρ 4)8	ΣΤΟΙΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	είς Βομβάρι από 5)6)75
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	59	43373	δργεί είς Πειραιά από 21)12)74	ΣΤΟΙΑΤ ΠΟΥΜΑ (δ.)	58	12391	δ. Φιλαδέλφειαν 29)7 διά Κόμπε
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.*	48	8482	δργεί είς Πειραιά από 21)11)75	ΣΤΡΑΝ ΣΠΕΙΩ (δ.)*	76	140000	είς Σακάτι υπό συμπλήρωσιν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	10389	δ. 'Ισκεντερούν 12)7 διά Λαττάκιαν	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	δ. Μορμουγκάλο 28)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.	56	8130	δ. Αμπιτζάν 21)2 διά Λάγος	ΣΥΜΗ	53	5339	ε. Τζένταν 30)6
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	δ. Μαντζανίλο 18)7 διά Βαλτικήν	ΣΥΜΠΡΙΑΝΟΚ (μικτόν)	72	70508	δ. Κάρυκ απλ 6)7 διά Βροτιλίαν
ΠΥΛΟΣ (κ.)*	54	1581	Ε. Ταϊτίτσα 28)7				
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	δ. Μπ. 'Άθρες 12)7 δι' 'Αθάναν				
ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (ε.)	73	129665	δργεί είς Πειραιά από 20)1)75				
ΡΑΝΤΙΑΝΤ ΚΛΑΟΥΝ-							
ΤΙΑ	67	1208	δ. Κόρκ 18)7 διά Μερανία				
ΡΑΝΤΙΑΝΤ ΜΠΕΛΛΑ κ.*	60	1315	είς Πειραιά από 17)3				
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1384	δ. Καντίζ 19)7 δι' 'Αθάνα				
ΡΕΑ	66	11859	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25)7				
ΡΕΙ·ΦΕΝΣ (κ.)	46	8070	δ. Γιεραλτάρ 8)7 δι' 'Αθάναν				
ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν)	51	12540	δ. Γκρήνος 3)8 διά Μπορντώ				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ·Ι·ΜΠΕΡ*	61	15719	δ. Σ. Σάιδ 1)8				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ	61	16450	δ. Ν. 'Ορλεάνη 2)8				
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	δ. Ντάζ άλι 5)7 Σ. Σεμπασιάν				
ΡΙΟ ΕΛΛ*	70	16147	δ. Π. Σάιδ 1)8 διά Περσικόν				
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Χάλυγεντ 19)7 δι' 'Αζόρες				
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	δ. Αμέρερσαν 4)8 διά Βρέμην				
ΡΟΖΑ Τ. (κ.)*	54	1931	δ. Κορασάρια 23)7				
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	δ. Μπ. 'Άθρες 16)7				
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21018	δ. Παναμάδ 13)7				
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	δ. Τούμπα 22)7 διά Τουπάτα				
ΡΥΘΜΟΣ*	57	10316	δργεί είς Πειραιά από 27)2)75				
ΡΩΜΕΛΙΑ (δ.)	59	21275	είς Πειραιά από 19)1				
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (π.)*	57	7751	δ. Ντάρμπιταν 9)7 δι' 'Ακαμπα				
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	59	29486	δ. Ν. 'Υρκη 2)8 διά Τρίνινταν				
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	65	23249	δ. Ρότερνταν 3)8				
ΣΤ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	57	20686	δ. Ν. 'Υρκη 2)8				
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	δ. Βέσμος 29)7 διά Σάτε				
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.)	53	12453	δργεί είς Πειραιά από 10)5)75				
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτ.)	50	11631	ε. Αντόνιο 20)7				
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙΙ (δ.)	59	15772	δ. Τέμα 16)7				
ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.)	59	29097	δ. Ν. 'Υρκη από 20)2 (έπωλ.)				
ΣΑΛΑΒΙΑ (κ.)	56	8671	δ. Π. Νουάρ 21)7 διά Βραζιλίαν				
ΣΑΛΜΟΣ ΓΚΑΟΡΥ	64	18123	δ. Πειραιάδ 27)7				
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)*	64	33746	δ. Ράς Τανόρα 11)7				
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘΗ (κ.)	56	1366	δ. Γιεραλτάρ 17)7 διά Χουέλθα				
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ε. Σιγκαπούρων 21)6				
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ*	75	30000	δ. Μπιλμπάο 28)7				
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	72	11506	δ. Ντάρμπιταν 27)7				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δ. Ασσάμπτ 2016 δι' 'Αντεν				
ΣΑΝ ΣΛΑΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	δ. Μόντρεαλ 28)7				
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV κ.	53	2641	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπ.)	50	1439	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ ΙI π.*	51	8377	δ. Λάς Πάλιαν 18)7 διά Λαττάκια				
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	δργεί είς Πειραιά από 28)3)75				
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	δργεί είς Πειραιά από 29)5)75				
ΣΑΝΡΑ·Ι·Ζ (κ.)	59	2958	δ. Σάντος 25)7				
ΣΑΝΡΙΒΕΡ*	65	13881	δ. Βανκούμπερ 25)7 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	δ. Σ. Τόμας 4)7 διά Μπάριος				
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	53	31779	δ. Τομπρόκ 8)6 διά Γερμανίαν				
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	δ. Παναμάδ 31)7				
ΣΑΝΟΥΓΡΟΥ·ΙΝ·	70	11329	δ. Π. Νουάρ 18)7 διά Ν. 'Ορλεανην				
ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ.	61	44	δ. Πειραιάδ από 3)3				
ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	δ. Σάντος 14)7				
ΣΑΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	2119	δ. Λέγος 1)7				
ΣΑΠΗΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ π.	72	1560	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.)*	60	8797	δ. Χούλ 30)7 διά Καρθαγένην				
ΣΑΣΣΑ	73	9072	δ. Μούπασαν 2)8				
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.)*	59	1683	δ. Ντόρα 12)7				
ΣΕΓΓΙΡΙΟΣ I (π.)	49	4339	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)*	69	105138	δ. Πειραιάδ 6)7 διά Λιθόνην				
ΣΕΛΑΝΤΟΣ	74	16307	δ. 'Αμερέρσαν 11)8				
ΣΕΝΕΡΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835	δ. Πειραιάδ 31)7				
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	δ. Σουέτ 9)6 διά Μπάραν				
ΣΗ ΕΞΠΑΡΟΡΕΡ	59	9165	δ. Μόντρεαλ 3)8 διά Γκάνα				
ΣΗ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	71	11055	δ. Ντουλόθ 18)7				
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	δ. Τσιτζία 26)7				
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝY	69	1206*	δ. Βαλταράδ 29)7				
ΣΗΛΑ·Ι·Φ (κ.)	61	1989	δ. Σουέτ 21)5 διά Γκιζάν				
ΣΗΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	δ. Αρόδυμα 31)7 διά Μπ. 'Άθρες				
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	δ. Σεττέντων 30)7				
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)*	75	68631	δργεί είς Πειραιά από 16)11				
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	δ. Λάντσιας από 5)7)73				
ΣΙΑΛΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	δ. Ταμπικο 10)7				
ΣΙΑΛΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	δ. Ποντι Νουάρ 21)7				
ΣΙΝΙΚ (μ.)*	65	33287	δργεί είς Πειραιά από 22)5)75				
ΣΙΝΤΑ (κ.)*	50	1516	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΙΝΤΥ	70	18287	δ. Σενούδαν 13)7				
ΣΙΝΟΝΟΣ	58	13966	δ. Σενούδαν 16)7 διά Μπάραν				
ΣΚΑΥΛΥΛΑΡΚ	63	12273	δ. Κάρτιφ 1)8				
ΣΚΙΠΠΟΡΕ (π.δ.)*	57	3191	δ. Ποντι Νουάρ 17)7				
ΣΚΙΡΟΝ*	64	17487	δ. Τάραντα 31)7 διά Παλέρμο				
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)*	67	49817	δργεί είς Πειραιά από 11)8)75				
ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	δ. Καράτο 11)7				
ΣΔΑΜΟΝ ΛΑΤΖΕΡ (π.)	52	1157	δ. Πειραιάδ 30)7				
ΣΦΟΒΕΡΙΝ ΓΚΡΕ·Ι·Σ κ.	57	7655	δις Λάγος από 4)7)75				
ΣΝΟΙΚ (μικτόν)	62	28387	δργεί είς Πειραιά από 20)9)75				
ΣΝΟΡΟΚΟΣ	62	29632	δ. 'Ολάκα 24)4				
ΣΝΟΥΓΚΕΡΚΑ (κ.)*	49	1396	δ. Βιτόρια 2)7 διά Γένοβα				
ΣΝΟΥΤΕΡ*	57	10661	δ. Καλαπάτηρ 3)7				
ΣΝΟΥΖ (π.δ.)*	53	13927	δ. Τενερίφην 22)7 διά Ματαντί				
ΣΝΩΦΑ Ι·Φ (κ.)	53	1843	δ. Πάτραν 27)5				
ΣΝΩΦΑ Β. (π.)	57	2012	δ. Σουώρα 15)6				
ΣΝΩΦΑ Κ.	57	10739	δ. Αμέρερσαν 21)7 δι' 'Αμοτερνταμ				

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 390

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th AUGUST 1976

Certain Questions

Whenever we hear of an accident occurring on a Greek-owned vessel it always turns out that the crew is 35 to 40 percent or sometimes 50 percent coloured.

We cannot say whether this is because the owners cannot secure Greek crews. There are no statistics available on this score. It is nevertheless a fact that the percentage of coloured crews employed on Greek-controlled ships is high, and higher than that of Norwegian or German ships for example. The British also employ thousands of Indians and other coloured seamen as lower deck crews.

The German shipowners' association has announced that German ships employ foreigners to the extent of 34% and that without them, it would be impossible for German ships to operate. The foreign crews are paid less than the Germans and are generally less efficient.

The question that needs to be answered is: Have we reached a point where we cannot make up a crew complement without recourse to coloured crews? Is it impossible to find Greeks? Are we in the same position in this respect as the Germans and other West Europeans?

We very much doubt that anybody in an official position can answer this question. According to the shipowners, there is not only a shortage of lower deck personnel but of officers as well.

The matter should be looked into by all concerned. The prospects for Greek shipping will be dim indeed if Greek crews — the key to its success, are no longer available.

Our Regular Lines

The Greek Shipowners' Association is a member of CENSA and pays a substantial contribution to this organization based on the size of Greek-flag tramp tonnage. In spite of this, CENSA, which is controlled by West European and Japanese liner companies, has steadfastly refused to accept the participation of Greek liner companies on certain lines.

It is time something was done about the scandalous and clearly inimical attitude of CENSA towards the interests of Greek shipping. Indeed, although CENSA raised no

objections to Israel's Zim Line or to the recent request by Russian ships to be admitted to the liner conferences, it has adamantly turned down every request for Greek liner companies to broaden their network and serve the vital needs of the Greek economy.

A Greek delegate should be appointed with powers to raise the subject before CENSA's board of directors and demand from them a clear and unequivocal statement as to why they deny the right to Greek shipping to institute regular lines to the Far East, Australia and South Africa.

It is also a matter of national pride and it is up to our shipowners to deal with it.

The Coastal Shelf

Nothing could be more unreasonable than the Turkish claim with regard to the coastal shelf of the Aegean islands which has caused so much trouble lately.

Wherever there is a group of islands anywhere in the world, or archipelagoes, international law does not only recognise the territorial waters that surround them but considers their coastal shelf as an extension of the islands themselves.

And rightly so, because as land masses rising out of the sea, the islands naturally stand on an underwater shelf that separates them from the deep. Islands do not stand on stilts! Nor have we heard of islands that do not have a coastal shelf.

Unless the Turks, having studied Greek mythology, take all the Aegean islands to be like ancient Asteria (present-day Delos) which was said to be floating freely until Neptune rooted it in its present position and made it the birthplace of Apollo. This may not be as far-fetched as it seems if one remembers the story of the Turkish admiral who failed to locate Malta and returned to Constantinople to inform the Sultan the island did not exist any more.

Reservations

A shipowner who is a close observer of the world economy has this to say about the future prospects of the freight market:

"Two developments" he writes in a letter to us, "constitute the basic obstacles to an

upturn in the freight market. The first is the restricted purchasing power of many countries which obliges them to reduce imports and the second is the availability of surplus tonnage which is increasing daily.

"I do not foresee, as do many of my colleagues, an impressive rise in freight rates. There will be an improvement, particularly in the winter months, which will enable shipowners to cover operating costs and some mortgage payments. But there will be no question of making the same profits they used to make before the crisis. Those who order and buy new ships should bear this in mind."

"The current recession promises to be a long one. At some time in the future, the world economy will overcome its problems and head upwards again. But there is no basis for being optimistic in the near future."

The Karageorgis Building Programme

The Karageorgis building programme is truly impressive. Three 156,000-ton tankers at Swedish yards, five products carriers of 31,000 tons each in Finland and five of the same type in Sweden. Six improved L36 cargoes at Weser and seven Concord-type cargoes at the Mitsui yards.

In the meantime, the Karageorgis company has taken delivery of two products carriers, two L36 cargoes and six Concords. The remainder will be delivered within 1977 and 1978.

A Russian-American Dispute

An American official, returning from Moscow, has charged the Russians with not abiding by the agreement concerning the share of sea transport by each of the two countries. The agreement stipulated that grain cargoes from the U.S. to Russia would be carried by American and Russian vessels to the extent of two thirds with the remaining third to be carried by foreign vessels. The freight rate was set at \$16 per ton from U.S. to Russian and Black Sea ports.

The Russians, however, taking advantage

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

of the lower freight rate offered by foreign vessels (\$ 5 to \$ 7 lower), carried some 500,000 tons of cargo that should have been transported by American vessels on foreign ships.

The American official stressed that a new freight agreement would not be signed in October if amends were not made by allowing an extra 500,000 tons to be carried by U.S.-flag vessels in the new agreement.

The Russians will probably accede to the demand but the bad impression caused by the Russian action cannot be effaced.

Egyptian Orders

The order of some sixty dry cargo vessels of various sizes at Greek shipyards by the Egyptian government is an interesting proposition but the main obstacle is the credit facilities demanded. These have not been forthcoming from other countries and for the time being, the matter is being studied by the Greek government and by the shipyards concerned.

Meanwhile, Greek-flag ships constitute the largest number of vessels transiting the Suez canal and this fact is duly appreciated by the Egyptians.

Resisting the ITF

The ITF recently tried to instigate a boycott against the Maltese-flag "Omar" undergoing repairs in the Tyne. When an ITF representative boarded the vessel and announced she would not be allowed to sail unless the sum of £ 53,000 was paid retroactively. In reply, 18 Bangla Desh crew members, whose wages the ITF was trying to improve, reacted vehemently and told the ITF man they were "fully satisfied" with their wages.

The ship's bosun, with 30 years' service behind him, said: "I have sailed on the ships of many British companies and never been paid as much as on this one."

The ship's British chief engineer said: "Why does the ITF not complain about the wages of Asian crews on British ships where they are paid as much as on this one? Nor does the ITF interfere with Russian or Chinese ships because the crews on them are not paid ITF wages."

The ship's chief mate, also British, said: "I am completely satisfied with my wages and so is everybody on board. This is one of the best ships I have served on." He added that if the owners were obliged to pay

£ 53,000 they would go bankrupt.

The Yugoslav master said he did not believe shipyard workers would support a boycott called by the ITF. "They say," he said, "the ship has been blacklisted but repair work has not stopped. Moreover, the yard workers know that a boycott means a work stoppage for them and that future business will also be affected."

The case will go to court and the crew will testify on behalf of the owners. We shall be interested to see the outcome.

Mr. J. D. Kallimasiotis

We had hoped that Mr. J. D. Kallimasiotis, an important official of the National Bank of Greece, would be restored to his former post as Director of the Bank's Shipping Department which he had occupied so successfully in the past.

However he will be occupying another important position in the Bank's central offices in Athens.

We congratulate Mr. Callimasiotis on his promotion and are sorry that his valuable services will no longer be available to Greek shipping.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΩ:

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Δρόμος 18 - Ν. Σμύρνη	ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 516 - Καρυδαλλός	ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ Βοσπόρου 229 - Νίκαια
--	---	--

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ
 ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 800.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-
 ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 600.—