

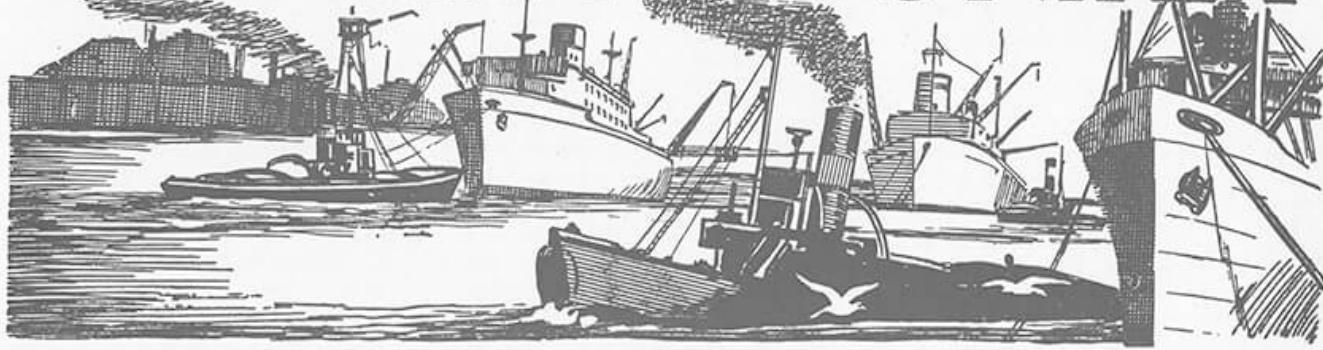
NAYTIKA XRONIKA



15η Δεκεμβρίου 1976

Αρ. Φύλλου 997/756

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΣΤ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 997) 756

ΠΕΙΡΑΙΕΣ 15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1976

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΠΡΟΣΟΧΗ

"Αγ τις παρακολουθῇ ἐπιστημένως τὰ πράγματα ὡρισμένων ζένων Ναυτιλίων, ἀπὸ τὰς προεχούσας, θὰ ἔνη μεριθῇ ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι ἀπώλεσαν ἡ τείνουν νὰ ἀπολέσουν τὴν ἀνταγωνιστικότητα τῶν πλοίων των, λόγῳ ὑπεριμέτρου ἀκριβείας τῶν διπλανῶν τῆς κινήσεώς των. Αἱ σκανδιγανικαὶ προδαι, ἡ ἵπαντική καὶ ἡ γερμανική, τίθενται ἐκτὸς συναγωνισμοῦ. Τὴν ἐπιδιώσιν τῶν ἐπιζητοῦν εἰς τὰς σημαῖας εὐκολίας. Καὶ δημοτοῦ δὲν εἶναι ἐφικτόν, φθάνουν μέχρις ἐκποιήσεως καὶ τῶν πλοίων. "Αμεσοῦ παράδειγμα ἡ Ἰαπωνικὴ Ναυτιλία. Η περιτέρω ἀνάπτυξης τῆς ἀνεκόπη. Υπὸ προσφοράν τελοῦν πλείστα δᾶσα ἵπαντικὰ σκάφη.

"Ἐπισύρομεν τὴν προσοχὴν δὲν τῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν μας ἐπαγγελματικῶς κινούμενων, δῆμος καὶ τοῦ κρατικοῦ πλάγοντος. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, ὁφελοῦμεν νὰ τὸ ὅμιλογήσωμεν, εἰς τὴν συναγωνιστικότητα του πρέπει νὰ ἀποδοθῇ ἡ ἀνάπτυξης του. "Αγ ψάχῃ, ἀπασχολούμενον εἰς τὸ στίδιον τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς, νὰ μὴ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀποδεχθῇ τοὺς γνώσους τοῦ συναγωνισμοῦ, ἄλλη διέξοδος δὲν τοῦ ἀπομένει: παρὰ ἡ ἐκποίησης ἡ διάλυσις.

Ἄντην τὴν ἀπτὴν πραγματικότητα ὑποχρεούμεθα νὰ παρακολουθήμενοι καὶ γὰρ προλημάνωμεν τὴν αὔξησην τοῦ κόστους κινήσεως τῶν πλοίων μας πέραν τοῦ ἐπιτρεπτοῦ.

Αἱ συστάσεις αὐταὶ, ὑπαγορευόμεναι: ἀπὸ τὴν γγώσιν τῶν γαυτιλιακῶν μας πραγμάτων καὶ τὴν παρακολούθησιν εἰς τὰς ὅλας Ναυτιλίας τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀνταγωνιστικότητα γεγονότων, ἀπευθύνονται: πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς γαυτικοὺς καὶ τὸ Κράτος. "Η προσοχὴ ἐπιδάllεται. Γύρω μας ἀναπτύσσονται ραγδαῖως αἱ πρατικαὶ Ναυτιλίαι τῆς Κομεκόν, τῆς Κίνας, τῆς Ἰνδίας, τῆς Σιγκαπούρης καὶ ὅλων χωρῶν τοῦ Τρίτου

Κόσμου. Χαμηλὸν τὸ κόστος κινήσεως τῶν πλοίων των. Θὰ μᾶς ὑφαρπάσου τὴν ἐργασίαν, τὴν ἐδραζομένην εἰς τὴν συναγωνιστικότητα. Ή μεγάλη Ναυτιλία δυνατὸν ἐντὸς διλίγων ἐτῶν νὰ καταντήσῃ μικρά.

ΕΛΛΑΣ - ΡΩΣΙΑ

Δὲν ἔξεδόθη κοινὸν ἀνακοινωθὲν τῶν συζητήθεντων θεμάτων καὶ τῶν λύσεων αἵτινες πιθανὸν νὰ ἔδοθησαν εἰς αὐτὰ κατὰ τὴν ἔδω πρὸ ἡμερῶν ἐπίσκεψιν τοῦ Ρώσου ὑπουργοῦ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας. Πιστεύομεν, πάντως, ὅτι δυσχέρειαν δὲν προεβλήθησαν κατὰ τὰς συζητήσεις μὲ τὸν κ. Παπαδόγυγον, διότι καὶ τὰ θέματα μικρὸν περιέκλειον ἐνδιαφέρονται πρὸ τῆς ἐλληνικῆς πλευρᾶς.

Γενικαὶ τινες ἀρχαὶ, ἀναφέρομεναι εἰς τὰ περὶ ἐλευθερίας τοῦ παγκοσμίου ὑπερβαλαστίου ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν του, θὰ ἐπανελήφθησαν κατὰ τὰς συζητήσεις, χωρίς, θεβαίως, νὰ ἔγκαταλειφθῇ ἀπὸ τῆς ρωσικῆς πλευρᾶς, ἡ πιστῶς ἐφαρμοζούμενη ἀρχὴ τοῦ τσιφ κατὰ τὰς πωλήσεις καὶ φόρους κατὰ τὰς ἀγορὰς τῆς Μόσχας. Αἱ προσφιλεῖς, ἐπίσης, εἰς τοὺς Ρώσους διμερεῖς συμφωνίας εἰς τὰς μεταφοράς, δὲν πιστεύομεν ὡς ἀρχὴ νὰ ἔγκατελείφθησαν.

Τὸ μᾶλλον εὐνοούμενον κράτους τὴν ρήτραν ἐτέτησεν ἡδη ἡ Μόσχα ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, ἐνῷ κατὰ τὸ ἀκόλουθον μετονομάνεται σύστημα της, τὴν ἐκπροσώπησιν τῶν συμφερόντων τῶν σοβιετικῶν πλοίων ἀνέλαβεν εἰδικῶς πρὸς τοῦτο εἰς Πειραιὰ συσταθεὶς ρωσικὸς ναυτιλιακὸς ὄργανος. Πυκνότεραι δισμέραι, αἱ ἐπισκέψεις τῶν ρωσικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας μας, ἐνῷ τὰ ρωσικὰ κρουαζιερόπλοια θὰ ἐκτελοῦν τὰς τουριστικὰς ἐδομήσεις των καὶ ἀπὸ τὸν λιμένα Πειραιῶς.

Τί ἀλλοῦ θὰ ἡδυνάτο νὰ ζητήσῃ ἡ Μόσχα ἀπὸ τὰς Ἀθήνας ἀπὸ τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς; "Ἐνῷ ὑμεῖς τίποτε δὲν θὰ εἴχομεν νὰ ζητήσωμεν τὸ οὐσιώδες ἡ συμφέροντα διὰ τὰ πλοία μας. Τὰς «τράμπης» ναυλώσεις καὶ αὐτὰς ἀραιάς ἔναντι τοῦ παρελθόντος, τὰς ἐπιτυγχάνομεν ὅταν καὶ ὅποταν θὰ εἴμεθα εὐθηνότεροι.

'Ομολογούμενος ὅτι, μὲ σηναν καὶ ὃν ἔχωμεν φαντασίαν, ἐν γνώσει, πάντας, καὶ τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, δὲν θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ἔξειρωμεν στοιχεῖα τινὰ ἄξια τοῦ ιδιού μας ναυτιλιακοῦ ἐνδιαφέροντος κατὰ τὰς συζητήσεις μὲ τὸν Ρώσον ὑπουργόν.

Πρέπει νὰ ἔχωμεν πάντοτε ὑπὸ ὄφιν, ὅτι ἡ Ρωσία καὶ τὰ πλοῖα τῆς «Κομεκόν» καταλαμβάνουν ἡδη θέσιν προέχουσαν εἰς τὸ διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίδιον καὶ ὅτι τὰ ναυτικὰ κράτη τῆς Δύσεως οὐδὲν ἔχουν νὰ ἀποκομίσουν συνεργαζόμενα μὲ τὰ πλοῖα τῆς «Κομεκόν», παρὰ μόνον τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν πρόληψιν τῶν ζημιῶν, ποὺ προκαλεῖ ἡ παρουσία τῶν καὶ τόσων κρατικῆς ιδιοκτησίας, μὲ χαμηλὸν κόστος κινήσεως ἐμπορικῶν πλοίων, παντὸς τύπου εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς καὶ τὰ μονοπώλια των. Καὶ τὰ πλοῖα αὐτὰ τῆς «Κομεκόν», ὑπὲρ τὰς ἀνάγκας τῶν ιδίων των κρατῶν ἀναπτυσσόμενα, ἔρχονται νὰ διαμφισθῆσουν τὸ φορτίον ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς Δύσεως καὶ τῆς Ἐλλάδος βεβαίως. Ή Ρωσία καὶ οἱ δορυφόροι της καθίστανται ὅσημέραι ἐπικίνδυνοι ἀνταγωνισταὶ εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν χώρον. Τὰ πλοῖα των εἰναι εὐθηνότερα εἰς τὴν διαχείρισή των καὶ τὸ ὅλον σύστημα τῆς προστασίας των τὰ καθιστᾶ ἀσυναγώνιστα.

Ομολογούμενος ὅτι δὲν βλέπομεν ἀπὸ τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς ποὺ πρόκειται νὰ συναντηθῇ ἡ μεγάλη τράμπη Ναυτιλία μας μὲ τὸ μεγάλο πλέον, κρατικῆς ιδιοκτησίας, Ρωσικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

Η ΕΓΚΑΙΡΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ

Διερωτώμεθα πρός τι νὰ φέδωμεν εἰς τὸ ἔσχατον μέσον τῆς ἀπεργίας εἰς τὰς ἐπιβατηγὰ γραμμῆς καὶ τὰ κρουαζιερόπλοια, ἀφοῦ ὁ Υπουργός της Ναυτιλίας είχε νόμω τὸ δικαιώματα ἐγκαίρως νὰ παρέμβῃ καὶ νὰ κανονίσῃ τὰ τῶν ναυτεργατικῶν ἀπαιτήσεων, βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς «χρησῆς τομῆς».

Τὰ ὅσα ἡδιώσαν η Π.Ν.Ο. καὶ πιεζόμενοι ἐφοτισταὶ τινες ἐδέχθησαν, λόγω ἀνειλημμένων υποχρέωσεων, ἐκρίθησαν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν ὑπερβολικά. Καὶ ὁ κ. Παπαδόγυγον δι' ἀποφάσεως του τὰ περιέκοφεν, ὡς γράφομεν εἰς ἄλλην σελίδα. Πρός τι, λοιπόν, ἡ περιπέτεια τῆς ἀπεργίας καὶ η ὄξυνσις τῶν σχέσεων ἐφοτιστῶν καὶ ναυτεργατῶν;

Τὰ πράγματα, μετὰ τὰς καὶ διὰ τοῦ Τύπου προκλήσεις, ἀποκατεστάθησαν. Ποραμένει, ὅμως, ἡ ὄχι εὐχάριστος ἐντύπωσίς εἰς τὰς ἀπεργήσαντα πληρώματα, ὅτι αἱ ἀξιώσεις των περιεκόπτησαν μὲ τὴν ὑπουργικήν παρέβασιν. Διατί αὐτὴ ἀκριβῶς, πρὸ τῆς ἀπεργίας, νὰ μὴ ἀσκηθῇ; Θὰ ἀπεφύγοντο αἱ ἀντεγκλήσεις καὶ αἱ πειθαναγκασμοῦ ἐντυπώσεις μεταξὺ τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ πλοῖα.

ΜΙΑ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Ἐκείνου, ποὺ ἔπειπε νὰ τονισθῇ εἰς ἀπάντησιν τῶν αἰτημάτων τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τοὺς μισθοὺς τῶν ἐπιβατηγῶν ἔξωτερικού καὶ τῶν κρουαζιερόπλοιών, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἐν

ισχύι υψηλότερον μισθολόγιον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν, είναι τὸ γεγονός ὅτι διὰ τῆς ἑκάστοτε αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου εἰς τὴν Ἀκτοπλοῖαν, ἀντισταθμίζεται ἡ αὐξήσις τοῦ κόστους τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων τῆς.

Τὰ ἐπιβατηγά, τούναντίον, τοῦ ἔξωτερικού καὶ τὰ κρουαζιερόπλοια, τελοῦν ὑπὸ τὴν πίσιον τοῦ ξένου ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῶν κρατούντων ἑκάστοτε εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν τιμῶν ναύλων διὰ τὰ τουριστικὰ καὶ τὰ πλοῖα γραμμῆς. Η αὔξησις τοῦ ναυλολογίου διὰ τὰ σκάφα αὐτὲς εἶναι ἀνεφίκτος. Καὶ ὃν τὸ ἑκάστοτε κρατοῦν ναυλολογίον εἴναι υψηλότερον τῶν ξένων πλοίων, ή κίνησις θὰ διαφύγῃ ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον καὶ τὸ ξένον θὰ προτιμηθῇ.

Αὐτὴ είναι ἡ πραγματικότης. Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος τελεῖ ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς ἔσωτερικῆς ἀγορᾶς, ἐνῷ τὸ ἔξωτερικὸν γραμμῶν σκάφος τελεῖ ὑπὸ τὸν συναγωνισμὸν καὶ τὰς ἑκάστοτε καταστάσεις κινήσεως ἐπιβατῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

NAYTIA KAI NEA OIKONOMIA

Ἐπὶ πολλὰ ἦτη ἡ διάκρισις σημαίας εἰς τὰ ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς ἐθεωρεῖτο ὡς ἔνοι εἰδος ἀσθενείας, κατεισχύνης, δύναται τις νὰ εἴπῃ, τὴν ὄποιαν ἐπρεπε νὰ καταπολεμήσωμεν διὰ τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως καὶ συμβάσεων κύρους καὶ ἐφαρμογῆς διεθνοῦς. Αὐτὴ, τούλαχιστον, ἥτο ἡ γνώμη τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἐνῷ μερικαὶ ἐνδιαφερόμενοι κυβερνήσεις δὲν ἔδιδον παρὸ μικράν μόνον ἐπιφυλακτικὴν ὑποστήριξιν εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τούτῳ διὰ λόγους γενικωτέρας ἐμπορικῆς πολιτικῆς. 'Η προπραιότης ἐπεφύλασσετο εἰς τὰς ἐπιταγὰς τῶν ἔξαγωγῶν.

Μεταξὺ τῶν ὑπευθύνων χωρῶν τῆς τακτικῆς τῆς διακρίσεως ἀπεκαλύπτοντο καὶ ἀποκαλύπτονται εἰσέτι πολυάριθμοι χώραι τοῦ τρίτου κόσμου καὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι. Πάντως, τὸ βάρος ἐπερρίπτετο περισσότερον εἰς τὰς πρώτας παρὰ εἰς τὴν

Ἀμερικήν, τῆς ὄποιας αἱ δικαιολογίαι ἐγένοντο στα πηγῶν δεκταῖς, ἐν τῷ μέτρῳ ὅπου αὕτη ἐθεωρεῖτο ὅτι συνεισέφερεν εἰς τὴν πολιτικὴν καὶ τὴν στρατιωτικὴν ἀσφάλειαν τοῦ Ἐλευθέρου Κόσμου.

Καὶ τώρα τὸ ἐρώτημα ἀνακύπτει: 'Εὰν ἐπιδοκιμάζοντες τὴν τηρηθεῖσαν τακτικὴν διὰ τὸν Κώδικα λειτουργίας τῶν [Κόνφερανς] τῆς Οῦνκταντ δὲν νομίμοποιούμεν τὴν ἀρχὴν τοῦ καταμερισμοῦ τῶν φορτίων μεταξὺ πλοίων τῶν ἔξαγωγικῶν χωρῶν καὶ τῶν παραπληττρίων;

Εὐρισκούμεθα, θεοβαίως, εἰς τὸ στάδιον τῆς θεωρίας καὶ θὰ παρέλθῃ, ἀσφαλώς, πολὺς ἀκόμη χρόνος πρὶν ἡ φθόσωμεν τὸν ἀριθμὸν τῶν 24 χωρῶν, αἵτινες θὰ ὑπογράψουν καὶ αἱ ὄποιαὶ τὸν ἀντίπροσωπούν τὰ 25% τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, ἐπικυροῦσαι οὕτω τὴν συμφωνίαν, ἡτις εἶναι περισσότερον γνωστὴ ὡς Σύμβασις τῶν 40+40+20.

Γενομένης, ὡμως, δεκτῆς τῆς ὀρχῆς (Βέλγιον, Γαλλία, Δυτ. Γερμανίας ὑπέγραψαν τὴν σύμβασιν), τίποτε δὲν θὰ ἐμποδίσῃ νὰ γίνη ταχέως, ιδιαίτερως εἰς τὴν Οῦνκταντ, ἔνα βῆμα περισσότερον. Δέν ἔχει παρέλθει χρόνος πολὺς ἀπὸ τότε ποὺ ὑπεγράφησαν ἐμπορικαὶ συμφωνίαι, προβλέπουσαι τὸν διαιρούμενον τῶν φορτίων, ὅχι μόνον διὰ τὰ πλοῖα γραμμῶν, ἀλλὰ καὶ τὰ πλοῖα φορτίων εἰς χώμα, τὰ τράμπτες. 'Ἄρα, μία βασικὴ διακρίσις ἐπιβάλλεται μεταξὺ τῶν δύο τρόπων μεταφορῶν.

'Εὰν είναι ἀκριβὲς ὅτι ἡ ἀπόδοσις τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν γραμμῶν ὑπόκειται εἰς ἀριθμὸν τινὰ κανονισμῶν καὶ εἰδικῶν συνθηκῶν, διὰ τὰς ὄποιας ἡ ρήτρα διαιρούμενον τοῦ φορτίου δὲν θὰ ἀπετέλει μίαν πρόσθετον ἀντίθεσιν, δὲν θὰ συμβῇ τὸ ίδιον εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὰ φορτήγα τράμπτες, διὰ τὰς ὄποιας ἡ πλήρης ἀπόδοσις ἀπαιτεῖ μεγίστην ἐλεύθεριαν κινήσεως καὶ ἀλλαστικότητος, ἵνα δυνηθοῦν νὰ κρατηθοῦν ὑπὸ μίαν συνεχῆ διακύμανσιν τῆς ναυλαγορᾶς;

Εἶναι ἀληθές ὅτι ἡ σκέψις αὕτη χάνει κάτι ἀπὸ τὴν ὄρθوذοτά της μὲ τὴν προδολήν τῆς παρούσης οἰκονομικῆς καταστάσεως, ὅπου ὁ κόσμος σαρώνεται ἀπὸ ἔν αὖν

προηγουμένου κύμα πληθωρισμοῦ, ἐνῷ τὰ νομίσματα, λόγῳ τῶν ἀνεξέλεγκτων διακυμάνσεων των, είναι ἔτοιμα νὰ ὑποσκάψουν τὰ θεμέλια καὶ τῆς ἐλευθέρας ταύτης ἀγορᾶς. Τὸ διεθνὲς ἐμπόριον μεταβάλλεται συνεχῶς εἰς μίαν ἀπέραντον περιπέτειαν. Η ναυλαγορὰ καὶ ἡ ἐλευθέρα συναλλαγὴ τῶν ναύλων χάνει τὴν σπουδαιότητά της μέσα εἰς ἕνα κόσμον τόσον ἀσταθῆ.

'Αλλὰ πέραν τῆς συμφωνίας τῆς Οῦνκταντ τῶν 40+40+20, οἱ κίνδυνοι ὑποστάσεως τῆς τράμπτης Ναυτιλίας διὰ τὰ χύδην φορτία, ὑπὸ τὴν σημερινὴν τῆς συγκρότησιν, ἐπικρέμανται ἀπὸ τὸ ὀσημέραιο καθιερούμενον σύστημα τῶν διὰ μερινὸν συμφωνιῶν καὶ τοῦ ἀκράτου προστατευτισμοῦ τῶν ἔθνικῶν των πλοίων ἀπὸ τὰ διάφορα ἀναπτυσσόμενα ναυτιλιακῶν κράτη, με πρώτον εἰς τὴν σειρὰν ἐρχόμενον τὸν Ἀραβικὸν Κόσμον καὶ τὰς χώρας τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, χωρὶς νὰ λησμονήται καὶ ὁ παράδεισος τοῦ προστατευτισμοῦ, ἡ Βόρειος Ἀμερικὴ ('Ηνωμ. Πολιτεῖαι). Πρὸ ήμων παραδείγματα, τὸ νομοσχέδιον περὶ διαφυλάξεως ὑπὲρ τοῦ ἀμερικανικοῦ τάνκερ μέρους τῶν εἰσαγομένων πετρελαίων εἰς τὰς 'Ηνωμ. Πολιτεῖαις καὶ ἔνα ἀκόμη γεγονός, ἀναφερόμενον εἰς τὴν διαρείαν σιδηροδιομηχανίαν εἰς τὰς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. Κατὰ συνεδρίον, λαβόν χώρων πρὸ τίνος εἰς τὴν Λιέγην, ἀπεκαλύφθη ὅτι, οἱ Γερμανοὶ πήγόραζον χελώνας χάλυβος ἀπὸ τὰς διομηχανίας σιδήρου τῆς Βραζιλίας καὶ ἄλλων χωρῶν, ἐκτὸς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος.

'Αλλὰ ἡ μεταφορὰ διομηχανίων κατεργασίας πρώτων ύλων πρὸς χώρας εὐρισκομένας ἀκόμη ἐν ἀναπτύξει, θὰ ἔχῃ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς μεταφορικοῦ ἐμπόριον. Θά μεταφέρουν ὀλιγώτερα φορτία εἰς χώμα καὶ περισσότερα ἡμικατειργασμένα. Θά χρειάζονται, ἀναμφισβόλως, πάντοτε ἀρκετά πλοῖα, ἀλλὰ ἡ σύνθετης καὶ ἡ ἔθνικότης τῶν ἐμπορικῶν στόλων θὰ ὑποστῇ ἀλλαγάς. Θὰ ἴωμεν όλιγοτερα στόλων τὰς σκάφους φορτίου, ἀπίνα θὰ ἐνταχθοῦν εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς. Συνεπείᾳ τούτου μία αὔξουσα μερὶς τῶν ἐμπορικῶν στόλων μοιραίων θὰ ὑποταχθῇ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως τῶν 40+40+20 καὶ εἰς τὰς προστατευτικὰς διατάξεις τῶν διμερῶν διὰ τὰς μεταφορὰς συμφωνιῶν. Ο ἐλεύθερος συναγωγούς θὰ βαίνη περιοριζόμενος. Αἱ ἑκάστοτε μεταξὺ τῶν κρατῶν συμφωνίαι θὰ καθορίζουν τὰ μέστα μεταφορᾶς καὶ τὴν ἐκλογὴν τῆς σημαίας. Τὸ κράτη με τοὺς μεγάλους ἐμπορικοὺς στόλους καὶ τὰς μικράς κατ' ὅγκον μεταφορὰς πρώτα θὰ ὑποστοῦν τὸν ἀντίκτυπον ἐκ τῶν ἐξελίξεων αὐτῶν πρὸς τὰς ὄποιας, βραδέως μέν, ἀλλ' ἀσφαλῶς, φερόμεθα.

ΠΡΟΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Πρωτοφανῶς ηγένημενοι τὸν τελευταίον αὐτὸν καιρὸν αἱ παραγγελίαι τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν. Μὲ παραδόσεις τοῦ 1977, '78 καὶ '79 ὑπέρπετηκόντα σκάφη —ὅλε εἰς τὴν Ιαπωνίαν— παρηγγέλθησαν ἐσχάτως, μπάλκ κάρριερς μετρίου μεγέθους καὶ τουπτέκτες. Δέν θὰ ἥτο ὑπερβολὴ ἀν υπόλογοισιών ὅτι τὸ ήμισυ τῆς παραγγελίεσσις ἀπὸ ζένους εἰς τὴν Ιαπωνίαν χωρητικότητος προέρχεται ἀπὸ ιδικούς μας ἐφοπλιστάς.

'Η τολμηρὰ ἐπιχειρηματικότης τῶν 'Ελλήνων προκαλεῖ τὴν καταπλήξιν τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ. 'Αν ἔξαιρέση τις τὸ ρωσικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα, παρόμοιον τοιούτον τόσον ἐκτεταμένον, ἀπὸ μίαν καὶ μόνον ἔθνικότητα ἐφοπλιστῶν, μη ἐπιχορηγουμένων εἴτε χρηματοδοτούμενών ἀπὸ τὴν ἔθνικήν των χρηματαγοράν, δέν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ ὁ διεθνής ἐφοπλισμός.

"Ανευ προηγουμένου είναι ἡ υπερασιδοξία διὰ τὴν καλυτέραν αὔριον. 'Εδικαιώθησαν, θεοβαίως, οἱ τολμήσαντες κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν διὰ τὰ «τουηντέκερ» σκάφη καὶ τὰ μέτρα μπάλκ κάρριερς. 'Η διάφευσις τῶν προβλέψεων των προβλήθεν ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ δὴ τὰ VLCC καὶ

WHEN WE SAY WE CAN
furnish you with any type of car of all European
or Japanese make and forward it to any place
in the world

WE CAN

because we are an international service - organisation specializing in
the tax-free automobile trade. To our clients we offer a collection
of 738 models, of course under European standard specifications,
at the official tax-free price of Belgium.

THE LOWEST TRANSIT PRICE IN EUROPE

TRANS CO TAX FREE CARS

4 Kerkstraat 2000 Antwerp Belgium
tel: 031 / 35.31.44 or 35.31.59
telex: 35207 trans b - cable: TRANSITCARS ANTWERPEN

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

ΤΟ ΝΕΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΤΗΣ

ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἔξελέγη κατόπιν τῶν ὀρθαιρεσίων, αἵτινες διεξῆχθησαν τὴν 2αν Δεκεμβρίου καὶ κατηρτίσθησαν σώμα ὑπὸ τὴν Προεδρίαν τοῦ ἐπανεκλεγέντος κ. 'Αντωνίου Χανδρῆ.

Διὰ τὸ νέον Συμβούλιον ἔξελέγησαν κατὰ σειρὰν Φῆφων, βάσει κόρων, οἱ κ.κ.: Χανδρῆς Ι. 'Αντ. 21.204, Γουρδομιχάλης Εὔστ. 19.682, Καραγέωργης Μ. 'Αριστ. 17.614, Νταϊφάς Σταύρος 16.345, Περατικὸς Μιχ. 15.420, Ἐπιφανειάδης Δ. Νικ. 15.303, Γουλανδρῆς Π. Βασίλειος 15.106, Λαναράς Γεώργ. 15.007, Νομικὸς Λ. Νικόλαος 14.664, Κουλουκούντης Ἰωάννης 14.190, Παπαλιός Ν. Γεώργ. 14.042, Καρρᾶς Ι. Κων. 13.624, Καλλιμανόπουλος Π. Γρηγ. 13.531, Βαρδινογιάννης Γεώργ. 13.503, Λαιμός Σ. Νικ. 13.196, Στραβελάκης Κων. 11.907, Μαρτίνος 'Αθαν. 11.829, Χαλκούσης Ἀχιλλεὺς 11.318, Ἀγγελικούσης 'Αντώνιος 11.240, Γουλανδρῆς Ν. 'Αλ. 10.758, Λιβανὸς Σ. Γεώργιος 10.557, Σοῦτος Νικ. 10.412, Βλασσόπουλος Νικ. 9.717, Λαιμός Χ. Λέων 8.694.

Αἱ εὐχαὶ μας τοὺς ἀκολουθοῦν εἰς τὸ ὑπὲρ τῆς μεγάλης ποντοπόρου Ναυτιλίας μας ἔργον των.

Τὸ Προεδρεῖον ἀπετελέσθη ἀπὸ τὸν κ. 'Αντ. Χανδρῆ, Πρόεδρον, τοὺς κ.κ. 'Αριστομ. Καραγέωργην καὶ Βασίλειον Π. Γουλανδρῆν 'Αντιπρόεδρους, τὸν κ. Ε. Γουρδομιχάλην Τα-

μίαν, καὶ τοὺς κ.κ. Στ. Νταϊφάν καὶ Ν. 'Επιφανειάδην Γραμματεῖς.

Ἐλπίζομεν μὲ τὴν ἐπικειμένην ἐπικύρωσιν τοῦ νέου Καταστατικοῦ τῆς 'Ενώσεως καὶ τὴν αὕτην τῶν μελῶν τοῦ Συμβουλίου της, νὰ συμμετόχουν εἰς αὐτὸν καὶ οἱ μὴ περιληφθέντες εἰς τὸ κυρωθέν ὑπὲρ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως ψηφοδέλτιον ὡρισμένοι πρόσχοντες παραδοσιακοὶ ἐφοπλιστικοὶ Οἰκοὶ, ἀποτελοῦντες καὶ αὐτοὶ τὸ θεμέλιον τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως. Όταν ἀναφέρωμεν παρεμπιπόντως τὸν Οίκον Ν. Λυκιαρδοπούλου, Ἰωάν. Μιχ. Καρρᾶ, Ἀδελφῶν Φαφλιοῦ, Υἱῶν Διαμ. Πατέρα, Σταύρου Νιάρχου, Ἀνδρέαδη, Κώστα Μιχ. Λεμοῦ, Ἀδελφῶν Λύρα, Γράτσου, Βάτη, Ρεθύμνη, Βερνίκου - Εγγενίδη, Δρακοπούλου, Σ. Γ. 'Εμπειρίκου καὶ ἄλλων.

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ —θέμα ιδιαιτέρου ἐνδιφέροντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας— δὲν ἔξεπροσωπήθησαν εἰς τὸ Συμβούλιον ἀπὸ τὸν ἥγητορα κ. Περικλήν Καλλιμανόπουλον. 'Εξελέγη ἀντ' αὐτοῦ ὁ υἱός του κ. Γρηγ. Π. Καλλιμανόπουλος. Πιστεύομεν, πάντως, ὅτι λόγῳ τοῦ ιδιάζοντος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τῆς ἀνάγκης παρουσίας εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως τριῶν ἢ τεσσάρων τούλαχιστον ἐφοπλιστῶν, ἐπιδιδομένων εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν λάινερς, τὸ κενὸν μὲ τὴν προσεχὴ αὕτην τῶν μελῶν τοῦ Συμβουλίου θέλει πληρωθῆ.

Πιστεύομεν εἰς τὴν ἀσκονόν δραστηριότα τοῦ κ. Χανδρῆ καὶ τὴν ἔξειδικευμένη γνῶσιν τῶν πραγμάτων, ἀτιναθά πιτρέφουν, ρυθμιζόμενα, τὴν ἀκώλυτον τοῦ ἐλληνικού πλοίου ἀποδοτικήν κίνησιν.

Μὲ τὴν ἀπρόσκοπτον συνεργασίαν τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως καὶ μὲ τὴν συμπαράστασιν τοῦ κρατικοῦ παράγοντος ὁ κ. Χανδρῆς, εἶμεθα δέσμιοι, θά ἐπιτύχη. Όταν χαρίσῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας τὴν ἡρεμίαν, τῆς ὁποίας δικαιούνται, διὰ νὰ ἀναπτύξῃ τὸ παραγωγικόν της ἔργον ὑπὲρ τῆς Πατρίδος καὶ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἀξίων κάθε συμπαραστάσεως καλῶν μας ναυτικῶν.

καταλληλότερον τρόπον τὴν ἔκπτωσιν τῆς δαπάνης τεύτης ἐκ τοῦ φορολογητέου εἰσοδήματος. 'Εζήτησε, τέλος, σπῶς αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτικῶν λαμβάνουν ειδικὸν ἐπίδομα διὰ τὰ τέκνα των, ἐπιτρέπον τὴν πρόσληψιν οἰκιακῆς βοηθοῦ.

Ο 'Υπουργὸς ἀπήντησεν ὅτι, ή ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις τηλεφωνική ἐπικοινωνία τῶν ναυτικῶν μετὰ τῶν οἰκογένειῶν των ἀποτελεῖ κοινωνικήν προσφοράν, ὁφειλούμενην ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ στὶ, κατὰ συνέπειαν, ἡτο πρόθυμος νὰ δεχθῇ ἐν τῷ συνόλῳ της τὴν σχετικήν πρότασιν.

Θά ἡτο σκόπιμον νὰ συγκεντρώσωμεν καὶ ἡμεῖς στοιχεῖα περὶ τοῦ ὑψους τῶν ὁμίας φύσεως ἐξδῶν τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ ἐὰν ἡ ἐπιβάρυνσις δὲν εἴναι ἀπαγορευτική, νὰ προχωρήσωμεν εἰς ληφιν ἀναλόγων κοινωνικῶν μέτρων. Πάν. ο.τι ἐξυπηρετεῖ τὴν οἰκογενειακὴν ἐπικοινωνίαν καὶ ἀπαλύνει τὸν ἀναγκαστικὸν χωρισμὸν —τὸ διαστιγμένον ἐκ τῶν μειονεκτήμάτων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος— πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζεται μὲ εὑμένειαν καὶ κατανόσιν.

• ΑΣ ΜΗ ΠΑΡΑΠΟΝΟΥΜΕΘΑ

Εἶναι ἐκπληκτικὸν καὶ θιλερὸν συγχρόνως νὰ ὀκούνται τις εἰς τὴν ναυτικωτάτην Νορδηγίαν, ὅτι η Ναυτιλία της εἶναι περιττή καὶ ἀχρηστός. Καὶ ὅμως, εἰς τῶν διευθυντῶν τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν ἐδήλωσε προσφάτως, ὅτι η Ναυτιλία «ἀποτελεῖ ξένον σῶμα εἰς τὴν νορδηγικὴν οἰκονομίαν, τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ λείψῃ». Καὶ ἡρώτησε μὲ περισσὴν δόσιν ἀφελείας: «πού

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Συνεχίζει ὁ κ. 'Αντ. Χανδρῆς, διὰ τῆς ἐπανεκλογῆς του ὡς Προέδρου τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, τὸ δημιουργικὸν του ἔργον ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας. 'Η διετής ἥδη παραμονή του εἰς τὴν ἡγεσίαν τῆς ἐπαγγελματικῆς ὀργανώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν κατέδειξε τὰς ἀπορίαλης ικανότητας ἐνός προβαδίζοντος ἐργάτου τῆς καλῆς καὶ τῆς ὀφελίμου προσπαθείας διὰ τὸ 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν.

「Πρίμος, πλήρως κατηρτισμένος, ἀνέλαβε τὸ δύσκολον ἔργον, ὑπὸ δύσκολους περιστάσεις, τῆς Προεδρίας. 'Ητο ὁ κατάλληλος ἄνθρωπος. 'Ητο προτομασμένος. 'Ἐπραξε πολλά, ἀνήγαγεν εἰς περιωπήν την ὅλην ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, ἐπέλυσε θέματα ἀπασχολούμενα τὸ πλοῖον καὶ ἀπὸ τὸ Λασόν τὸ πλοῖον καὶ ἄλλων.

«Εχει ἥδη πρὸ αὐτοῦ δύσκολας ἀπόκμητέ θέματα. Θὰ χρειασθῇ μόχθος πολὺς ἵνα καὶ αὐτὰ τύχουν τῆς καλῆς πονηρωθῆσιν του.

Πιστεύομεν εἰς τὴν ἀσκονόν δραστηριότα του κ. Χανδρῆ αἱ τὴν ἔξειδικευμένη γνῶσιν τῶν πραγμάτων, ἀτιναθά πιτρέφουν, ρυθμιζόμενα, τὴν ἀκώλυτον τοῦ ἐλληνικού πλοίου ἀποδοτικήν κίνησιν.

Μὲ τὴν ἀπρόσκοπτον συνεργασίαν τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως καὶ μὲ τὴν συμπαράστασιν τοῦ κρατικοῦ παράγοντος ὁ κ. Χανδρῆς, εἶμεθα δέσμιοι, θά ἐπιτύχη. Όταν χαρίσῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας τὴν ἡρεμίαν, τῆς ὁποίας δικαιούνται, διὰ νὰ ἀναπτύξῃ τὸ παραγωγικόν της ἔργον ὑπὲρ τῆς Πατρίδος καὶ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἀξίων κάθε συμπαραστάσεως καλῶν μας ναυτικῶν.

προσθέτως δὲ εἰς τὴν κληρονομιθεῖσαν ἐπιχειρηματικὴν διαίσθησιν, εἰς αὐτὴν μᾶλλον παρὰ εἰς ὁτιδήποτε ἄλλο.

ΧΑΡΡΥ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

Λονδίνον, Νοέμβριος

* * *

Σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῆς εἰδήσεως τῶν 'Οικονομικῶν Τάξιμων' ἐλάσσονες τὴν τιμὴν νὰ σᾶσι γνωρίσωμεν, διὰ εὐθὺς ὡς ἀδημοσιεύθη τὸ ἐλύτριον δημοσίευμα ὃ ἐκ τῶν Μελῶν τοῦ Κομιτήτος Χ. Χατζηπατέρας καὶ ἐν συνεννοήσει μετ' αὐτοῦ, ἀπέστειλεν σχετικὴν ἀπαντητικὴν ἐπιστολήν, ἥτις καὶ ἀδημοσιεύθη τὴν 19ην Νοεμβρίου 1976 εἰς τὴν αὐτὴν ἐφεμέρια. 'Αντιγραφον τῆς ως ἀνω της ἐπιστολῆς σᾶς ἀποστέλλεται συνημένως πρὸς ὑμετέραν.

Κατὰ συνέπειαν καὶ ὡς ἀντιλαμβάνεσθε, ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ἐγένοντο ἐγκοίρων αἱ δέουσαι ἐνέργειαι, διὰ τὴν διάψευσιν τῆς θέσιν της ως σημαίας παραδοσιακῶν ναυτικοῦ ἔθνους καὶ ἀπέδη σημαία εὐκόλιας. Δὲν δύναμαι νὰ πιστεύω, διὰ τὸν τίτλον τοῦ 'Άνδρας Ρέτζιστερ' καὶ λόγω τῆς ἀνασχολήσεως τῆς Οἰκογενείας μου καὶ ἐμοῦ ἀπὸ μακρού εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ὑποθέσεις, ὄφειλος νὰ τούσις, διὰ τὸν Ελλάδας εἶναι μια ἀπὸ τὰς ἀρχαιοτέρας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα χώρας τοῦ Κόσμου καὶ δὲν ἀνεφάνη τώρα μόλις εἰς τὸν θαλάσσιον στίδιον, ὅπως λ.χ. μερικαὶ ὄλλαι σημαῖαι ἀνεφάνισαν πρὸ δόλιων μόλις ἔτῶν.

Τὰ ἀλληλικά πλοῖα ὑπόκεινται εἰς αὐτητοὺς ἔλεγχους καὶ κανονισμούς, διὰ τὴν συντήρησιν των εἰς ὑψηλὸν δασμὸν καὶ τὸ γεγονός ὅτι η Ελληνικὴ σημαία ἀνεπτύχθη τόσον ταχέως εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν δέοντας εὐθέως νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν ἐπιχειρηματικήτητα τῶν ἐφοπλιστῶν, τὴν ἐμπειρίαν, τὴν ἀναπτυχθεῖσαν ἀπὸ γενεαῖς εἰς γενεάν, ἐπι-

είναι γραμμένον ότι η Νορβηγία πρέπει να
ἔχῃ έμπορικήν ναυτιλίαν ;».

Παρόμοιαι ἐκφράσεις, ἔδηλωσεν ἐκπρόσωπος τῶν ἐφοτιστῶν, ἀπότελον συνέχειαν τῆς συκοφαντικῆς καὶ δυσφημηστικῆς ἐκστρατείας, τὴν ὅποιαν μέλη τοῦ κυβερνῶντος σοσιαλιστικοῦ κόμματος καὶ ἀξιωματούχοι τῆς ἄκρας Ἀριστερᾶς ἔχουν ἔξαπλύσει κατὸ τῆς Ναυπλίας, τὴν ὅποιαν, ἀναληθώς καὶ ἀναποδείκτως κατηγορούον δι' ἀπόκρυψιν κερδῶν, ἐμπορίαν συναλλάγματος καὶ ἔκμετάλλευσιν τῶν πληρωμάτων.

'Υπομιμήσκουν, ἔξι ἄλλους, οἱ ἐφοπλισταῖ, ὅτι ἡ Ναυτιλία εἶναι ἑκίνη ἡ ὅποια παρέχει ἑργασίαν εἰς 36 χιλιάδας ναυτικούς καὶ ἑξασφαλίζει τὴν ζωὴν 300 χιλιάδων ἄλλων Νορβηγῶν. 'Η Ναυτιλία, ἐπίσης, εἶναι ἑκείνη, ἡ ὅποια συμβάλλει οὐσιωδῶς εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ εἶναι πασίγνωστον — τούλαχιστον ἡτο μέχρι πρό τινος — ὅτι τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τοῦ νορβηγικῆς ζωῆς ὠφείλετο εἰς τὰς εἰσπράξεις τῆς Ναυτιλίας. Σήμερον, δεδιαίως, ὅποτε πλησιάζει ἡ ἡμέρα καθ' ἣν τὰ ἐκ τοῦ πετρελαίου ἔσοδα θὰ είναι τόσον υπολογίσιμα, ὥστε νὰ καταστίσουν τὴν χώραν ἐξαγωγικὴν πετρελαίων, ἡ Ναυτιλία δὲν φαίνεται πλέον ἀπαραίτητος εἰς τὴν ζωὴν τῆς χώρας καὶ ἔμεινεν ἀνοικτή εἰς τὰς ἐπιθέσεις τῶν ἔχθρων της. Απομονούν, ὅμως, ὅτι η Νορβηγία δὲν πρόκειται νὰ ζήσῃ μόνον ἡ τῶν εἰσόδημάτων τοῦ πετρελαίου, ὅτι ἔχει ἀνάγκην τῶν βιομηχανιῶν της διὰ νὰ διασφαλίσῃ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἀνθρώπων της καὶ κυρίως ὅτι τὰ κέρδη τοῦ πετρελαίου δὲν θὰ είναι αἰώνια. Καὶ ὅταν τὰ ὑποδύχια ἀπόθεματα τῆς Βορείου Θαλάσσης ἔχαντηθούν, ἡ Νορβηγία θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰς πατροπαραδότους αὐτῆς ἐπιχειρηματικὰς δραστηριότητας.

Είναι πλήρεις, δρόσι καὶ ἀκάταμάχητοι αἱ ὑπουρησίεις τῶν Νορβηγῶν ἐφοτιστῶν. Θά δύνανται μόνον νὰ προσθέσῃ κανεῖς, διτι σοσιαλιστικαὶ ἀπόδειραι ἔχουν γίνει πολλαὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ τὰ ἀποτελέσματά των τὰ ἔχουν πληρώσει ἀκριβά δῶς ἀνεξαρέτως οἱ πειραματισθέντες λαοὶ καὶ κυρίως οἱ προϋπολογισμοὶ τῶν Κυβερνήσεων τῶν.

·Ο Εξων δτα ἀκούειν ἀκουέτω...

ΤΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΝ

'Ενώπιον τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν Σουηδῶν ἐφοπλίστῶν, ὁ Πρόεδρος αὐτῆς κ. Σ. "Οὐντερ, εἶπεν ὅτι ἡ παρούσα κρίσις είναι ή βαρυτέρα τῶν δύσων ἐγγύωντες ἢ γενέαν. Μικραὶ καὶ μεγάλαι ἐπιχειρήσεις ἀντιμετωπίζουσι τεράστια προβλήματα ζημιῶν καὶ ρευστότητος. 'Η ναυτεργατική ἀπασχόλησις περιορίζεται καθ' ὃ λόγον παραπλίζονται ἡ Επικοινωνία τὰ πλοῖα. Καὶ ἡ Κοινωνία ὀλόληρος ύψισταται τὰς συνεπείας τῆς μειώσεως τῶν συναλλαγματικῶν ἐσόδων. 'Ενώπιον τῆς καταστάσεως αὐτῆς ή Ναυτιλία ἔχειθε τῆς ἀφαίνειας ἐν τῇ ὅποια διῆγεν καὶ συγκεντρώνει ἥδη τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κοινοῦ, ὅπερ διερωτάται ἐάν ὑπάρχῃ μέλλον διὰ τὴν ἔθνικήν Ναυτιλίαν του. 'Η ἀπάντησις είναι καταφατική. 'Άλλ' ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι, ὅλοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι παράγοντες ή τὸ ἀποβαλόντων τὰς παλαιάς συνηθείας καὶ θὰ χωρήσουν πρὸς νέας ίθεας καὶ ἐφαρμογάς.

Καὶ ἀφοῦ ἀνέλυσε περαιτέρω τὴν σημερινὴν κατάστασιν τοῦ σουηδικοῦ πλοίου καὶ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεος του, κατέληψεν εἰπών ὅτι, εἰς τὸ ἔρωπα τι πρέπει νὰ κάνουν τὰ πλοία, τῶν ὃποιων ἡ ἐκμεταλλεύσις δὲν εἶναι δυνατή ὑπὸ τὴν ἔθνικὴν σημαίαν, ὑπάρχουν δύο ἐπίσημοι λύσεις : "Η ὁ ἐφοπλιστὴς κλείει τὴν ἐπιχείρισθν του ἢ τὸ Κράτος παρεμβαίνει καὶ τὸν ἐπιχοργεῖ. " Ή μεῖς δὲν θέλομεν οὔτε τὸ ἐν οὔτε τὸ ἄλλο. Θέλομεν ἀπλῶς τὴν ἐλευθερίαν νὰ ἐκμεταλλεύωμεθα τὰ πλοία μας εἴτε υπὸ τὴν ιδικήν μας εἴτε υπὸ ζένην σημαίαν. Καὶ ὁ λόγος εἶναι, ὅτι τὸ παρόν τοῦ σουηδικοῦ ἐφοπλι-

σμοῦ ναυλούμενον ξένον τοννάς φθάνει τὰ 4
έκατον. τὸν, d.w. ἔναντι 12,5 έκατον, τοῦ
εθνικοῦ στόλου. Αἱ ναυλώσεις αὐτὰ παῖς-
πιτρέπουν νὰ διατηροῦμεν τὰ ἔξοδο μας ἐκ-
μεταλλεύσεως εἰς συναγανιστικὸν ἐπίπεδον,
δὲν ἔχομεν ὅμως οὔτε τὸν ἀπ' εὐθείας ἐλεγ-
χον τῶν πλοίων, τὰ ὅποια διαχειρίζομεθα,
οὔτε τὸ κέρδος τὸ ὅποιον ἀποφέρει ἡ κυριό-
της των. Μὲ δὲλλους λόγους, πρέπει νὰ κα-
τέχωμεν οἱ ἴδιοι τὸ ὑπὸ ξένην σημαίαν τον-
νας τὸ ὅποιον διαχειρίζομεθα.

Εἰλικρινεῖς, καθαραὶ καὶ σφέστατοι αἱ δηλώσεις τοῦ Σουηδοῦ Προέδρου. Τὰ σχόλια, λοιπόν, περιττέουν. Πρὸς τὰς σημαίας, πάντως, κολλίας πλέουν πλησίστοι καὶ οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταί. Καταφύγιον.

Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT, εἰς τὰ πλαίσια τῆς καταδαλομένης προσπαθείας διά τὴν καλυτέρων ἔξυπηρτον τῆς Ναυτιλίας και τῶν ναυτικῶν μας, προχωρεῖ εἰς τὴν τροποποίησιν τῆς περὶ NAT κειμένης νομοθεσίας, ὡστε τὸ "Ιδρυμα νὰ ἀποκτήσῃ τὴν ἐπιβαλλομένην εὐέλιξίαν διά τὴν ταχείαν διεκπεραϊσών τῆς ὑπηρεσίας, τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἔκστοτε αναφυσιμένων προβλημάτων και τὴν λήψιν μέτρων ὑπὲρ τῶν ἡσφαλισμένων του.

Ούτω, μέχρι τούδε ένεκριθσαν τροποποίησις διά τῶν ὀπίων ἐπιτυγχάνεται ή ἐλάχιστη φρυντὸς τοῦ Δ.Σ. ἐκ τοῦ φόρτου ἐργασίας καὶ ἀπλουστεύεται η διαδικασία διεκπεραίωσεως διαφόρων ὑποθέσεων, ρυθμίζεται η διαδικασία διαφόρων δαπανῶν, μεταξὺ τῶν ὀπίων περιλαμβάνονται καὶ τὰ ἔξοδα κηδείας τῶν ἡσαφαλισμένων, λαμβάνεται προνοία διά τὴν ἀγοράν ή μίσθωσιν αὐτοκινήτων διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ προσωπικοῦ καὶ τέλος συνιστάται εἰς τὸ NAT ειδικὴ ὑπηρεσία ἐπιθεωρήσεως, σκοπός τῆς ὀπίοις θὰ είναι ή ἐπιθεωρησίς τοῦ NAT καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τους, καὶ τῶν Ταμείων Προνοίας καὶ τῶν ἀλλων ἀσφαλιστικῶν ὄργανων μάρκοδιότητος τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας.

Παράγραφος τῆς σχετικῆς διατάξεως ἡ διποία ἀνέφερεν δὲτι εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ "Ἐπιθεωρούθου θὰ ὑπάγεται καὶ ἡ ἐπιτόπιος διαπιστώσις εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τῆς παρ'" αὐταῖς πραγματικῆς ἀπασχολήσεως ναυτικῶν ἡσφαλισμένων εἰς τὸ NAT, ἀπερρίφθη ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τοῦ Δ.Σ. διότι, ὡς ὑπεστροφίθη, θὰ ὑπῆρχε στονύχιευσις τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων, εἰναι να δέ θέμα ἀρχής νὰ μὴ ὑπάρχῃ περιορισμός εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Ἀπόδειξιν τούτου, ἐτονίσθη, ἀποτελεῖ καὶ τὸ γεγονός δὲτι τὸ Κράτος ἔχει δρίσει τὴν φορολογίαν τοῦ ἐφοπλισμοῦ παγίων διὰ νὰ ἀποφεύγεται ἡ προσέλευσις τοῦ οἰκονομικοῦ ἔφορου εἰς τὰ ναυτιλιακά γραφεῖα, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει τὰ NAT δὲν θὰ ὠφελείτο ἀπό τὴν ἀστυνόμευσιν τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων. Ως "Ἐπιθεωρούθης θὰ τοποθετηθεῖ ἀρχιπλοίαρχος ή πλοϊἀρχος τοῦ Δ.Σ. ἐπιστρατείς μετά σύμφωνον γνώμην τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT.

'Επίσης τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT συνεζήτησε καὶ τὸ θέμα τῆς τροποποίησεως τοῦ Ν.Δ. 375 περὶ τῶν στεγαστικῶν δανείων τῶν ναυτικῶν ὅπει τὸ μῆνος τῶν δανείων νά καθορίζεται διά Π.Δ. ἐκδιδόμενου μετὰ σύμφωνον γνώμην τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT, διότι τὰ προβλεπόμενα ὑπὲρ τοῦ ἐν λόγῳ Ν.Δ. ποσὰ δανείων τῶν 50.000.000 καὶ 100.000 δρχ. εἰναι ὑπὸ τὰς σημερινάς συνθήκας ἀστεία. Η λῆψις ἀποφάσεως ἀνεβλήθη διὰ τὴν 11ην Ιανουαρίου 1977, κατόπιν τὴν διεισαχθεῖσαν ὅμως συζήτησιν ὑπέγραμμισθη ὁ διηγισθέρον δλῶν τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT διὰ τὸ θέμα τῆς στέγησης τῶν ναυτικῶν μας. Εἰδικότερον οἱ ἔκπροσώποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν ἔτοντισαν διτὶ κατόπιν τὴν γνώμην των τὸ NAT ἡμιπορεῖ νά συμβάλλῃ ὥστε οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ νά ἀποκτήσουν στέγην διὰ τῆς καθιερώσεως εὐνοϊκῶν δόμων δανειοδοτήσεως.

Τέλος ἀνεφέρθη ὅτι ἐνδεχομένως νὰ ὑπάρξουν ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ἐνδιαφέρουσαι ἀντιπροτάσεις ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν.

Παραλλήλως, ἔκτὸς τῆς τροποποιήσεως

τῆς περὶ NAT νομοθεσίας προχωρεῖ και τη κωδικοποίησις της ψήφισταμένης νομοθεσίας, ανάμενεται δὲ καὶ η δημοσίευσης του ψηφι- σθέντος προσφάτως νόμου περὶ ἔξαγορών προκειμένου νά περιληφθούν και διατάξεις τούτου εἰς τὴν κωδικοποίησιν.

Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

Φρονούμεν ομως ότι ή τροποποίησις της νομοδεσίας πρέπει νά επεκταθή τουλάχιστον και είς τα διατάξεις τάς αναφορέμαντας εις τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ἀκινήτων τοῦ Ἰδρύματος και τῶν διαθεσίμων του, Ήξ έχουν σήμερον τὰ πράγματα, ή ἀξιοποίησις ἐνός ἀκινήτου τοῦ N.A.T. ἀπότελε περιπέτειαν ἀνεύ προηγουμένου και προκαλεῖ -σημαντικάς ζημιάς εἰς τὸν σημειουμένων καθυστερήσεων τόσον ἐκ τῆς ἀπωλείας ἑσόδων ὅσον και ἐκ τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ὑλικῶν.

'Από τὸν παράδειγμα ἀποτελεῖ ἡ ἀνοικοδόμησις τοῦ ἀκίνητου τῶν ὁδῶν Καποδιστρίου καὶ Πατσίσιου. Τὸ ἐν λόγῳ ἀκίνητον ἥγορασθαι τὸ 1950 ἀντὶ 3.450.000 δρχ. καὶ ἡ ἀπόφευξις περὶ ἀνοικοδομήσεως του ἑλήφθη ἀπὸ τὸ Δ.Σ. τοῦ N.A.T. την 22.9.1965. Τὴν 8.2.67 ἐνεκρίθη τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ προκηρυχθέντος ἀρχιτεκτονικοῦ διαγωγήσιμου καὶ τὴν 15.6.68 ὑπεγράφθη ἡ σύμβασις μὲ τὸν ἀρχιτέκτονα Κ. Τριπόδικον. 'Η διαδικασία διὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς ὄριστικῆς ὀρχιτεκτονικῆς μελέτης, τῶν εἰδικῶν μελετῶν καὶ τῆς στατικῆς μελέτης ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Δημοσίων "Ἐργών δήρκεσεν ἀπὸ 30.7.69 μέχρι 14.11.70. Τὴν 27.1.71 ἐνεκρίθησαν τὰ συμβατικά τεύχη δημοπρατήσεως καὶ τὴν 22.11.71 ἐχορηγήθη ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Δημοσίων "Ἐργών ἡ ἀδεια ἀνεγέρσεως. 'Επηκολούθησε ἡ δημοπρασία τῶν οἰκοδομικῶν ἔργων (8.7.71), ἡ ὑπογραφὴ τῆς συμβάσεως του ἀναδόχου (14.10.71) καὶ ἡ ἔγκατάστασις τούτου ἐπραγματοποιήθη τὴν 10.11.71.

Θα άνεμενε οιασδήποτε ότι αἱ ἐργασίαις
ἀνεγέρσεως τοῦ κτιρίου θὰ ἐπεταῦντο ἐν-
τός ἑνὸς καὶ ἡμίσεος ἔτους ἢ τὸ πολὺν
τὸ δύο ἑτάφη, δηλαδὴ τὸ κτίριον θὰ ἔδει νό-
ειναί ἔτοιμον πρὸς χρῆσιν περὶ τὸ τέλος
τοῦ 1973. "Ηδη ἐφθασε τὸ τέλος τοῦ 1976
καὶ τὸ κτίριον, διὰ τὸ ὅποιον ἐδαπανήθησαν
μέχρι στιγμῆς περὶ τὰ ὄγδοηκοντα ἑκατομ-
βραχμῶν, δὲν είναι εἰσέτι ἔτοιμον πρός
χρῆσιν.

Δέν ἀπόδιδομεν εὐθύνας εἰς οὐδένα, διότι
αἱ σημειωθεῖσαι καθυστερήσεις ὄφειλονται
κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν νομοθεσίαν ἡ ὁ-
ποίᾳ καθορίζει τὴν διαδικασίαν ἀνεγέρσεων
ἀκινήτων ὑπὸ τῶν ὄργανισμών δημιουρούντων
καίον. Δι' ὦ καὶ ὑποστρίζομεν οἵτινες
τικὴ νομοθεσία πρέπει νὰ ἀναθεωρηθῇ, ὥστε
ἡ ἀξιοποίησις τῶν ἀκινήτων τοῦ NAT νὸ-
εῖναι ταχεῖαι καὶ ως ἐκ τούτου ἀποδοτική.

Η ΔΙΑΔΟΧΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

Ο κίνδυνος διαρροής των ναυτικών μας έπεισημάθη διὰ μίαν εἰσέτι φοράν κατά τη συζήτησιν εἰς τό NAT του θέματος της μειώσεως της άπαιτουμένης σήμερον δεκατούς ώρας προστίθεται διὰ την έφαρμογήν καὶ διά τους ναυτικούς του θεσμοῦ της διαδοχικής άσφαλίσεως.

Κυρίως ύπεγραμμίσθη ὁ διαγραφόμενος κίνδυνος διὰ τοὺς ἐπιγενομένους συνταξιούχους, διότι ἐνδεχόμενός δὲν θὰ ὑπάρχουν ἐνεργεία ναυτικοί. Σχετικῶς ἔτονίσθη, ὅτι στημέρον ὑπάρχουν 23.000 συνταξιούχοι τούς ὁποίους συντροφοῦν 130.000 ἔργαζομενούς ναυτικούς, μὲ τὴν μείσων δὲ τοῦ ἀπαιτούμενου χρόνου διὰ τὴν καθιέρωσιν τοῦ θεσμοῦ τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως θὰ ἔλθῃ ἡ ὥρα σοσσον καὶ ἀμήτη φαίνεται στήμερον μακρύσσων τὴν ὁποίαν οἱ συνταξιούχοι θὰ εἰναντιπερισσότεροι τῶν ἔργαζομένων καὶ δὲν θα

ναυτικοί ώς κατότερον πλήρωμα, άλλα άλλοδαποί, ύπάρχουν δέ μόνον "Ελληνες αξιωματικοί και υπαξιωματικοί και άν φύγουν και αύτοί, ιδίως οι μηχανικοί, θά έχωμεν κακό αποτελέσματα.

Κατά τὴν συζήτησιν, πάντως, ἀνεγνωρίσθη ὅτι τὸ αἴτημα περὶ τῆς μειώσεως τοῦ ἀπαιτούμενου χρόνου διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ θεσμοῦ εἶναι λογικὸν καὶ ηθικόν, ἐτούτῳ, οὖμας, ὅτι προέχει τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, άλλα καὶ τῶν ιδίων τῶν ναυτικῶν καὶ ιδίᾳ τῶν συνταξιούχων.

Τελικῶς, τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT ἐνέκρινε τὴν πρότασιν τῆς ΠΝΟ, ὅπως ἡ ἀπαίτημένη ὑπηρεσία τῶν δέκα ἑτῶν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως καὶ διὰ τοὺς ναυτικούς μειούντας κατὰ ἔνα ἔτος καθ' ἕκαστον τὸν μερολογιακὸν ἔτος ἐπὶ πέντε ἑτῆ, ὅτε ἡ πενταετία θὰ ἀποτελῇ ἀπαραίτητον ὄριον διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως. Δύο ἄλλαι προτάσεις διὰ τὴν μείωσιν τῆς δεκαετίας εἰς ἐπαετίαν ἡ ἔξαετίαν ἀπερρίθησαν κατὰ πλειοψήφιαν, ὥστε δὲ ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσίας τοῦ NAT πρόκειται νὰ διατυπώῃ τὴν σχετικὴν διάταξιν τροποποιήσεως τοῦ ισχύοντος νόμου προκειμένου νὰ ἔλθῃ εἰς τὸ Δ.Σ. πρὸς τελικὴν ἔγκρισιν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ ισχύοντος νόμος περὶ διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως προβλέπει τὴν μείωσιν τῆς δεκαετοῦς ὑπηρεσίας εἰς πενταετή μετὰ ἐφαρμογὴν του ἐπὶ πενταετίαν, ἡ ὥποια λήγει μετὰ δύο ἑτῶν.

KINHTRA

Ἡ διὰ δευτέραν φορᾶν ἀπονομὴ τοῦ καθιερώθεντος ὑπὸ τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν εἰδικοῦ τιμητικοῦ διπλώματος καὶ χρηματικοῦ δρασείου 100.000 δραχμῶν εἰς ναυτικὸν διὰ τὴν ὑπερτριακονταπενταετή σταδιοδρομίαν του εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀποδεικνύει τὴν σημασίαν τῆς ὥποιαν ἔχει ἡ καθιέρωσις κινήτρων τόσον διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅσον καὶ διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς σημειουμένης διαρροῆς καὶ κυρίως στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας εἰς ἔτερα ἐπαγγέλματα. Δι' ὃ

τὰ κίνητρα θὰ πρέπει νὰ ἐπεκταθοῦν μὲ στόχον κυρίως νὰ καταστῇ ἐλκυστικότερον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα διὰ τοὺς ήδη ναυτικοὺς, άλλα καὶ διὰ τοὺς νέους, εἰς τοὺς ὧδιούς προσφέρει μίαν θαυμασίαν εὐκαιρίαν ἐπιτυχοῦς σταδιοδρομίας.

Ἐφέτος ἐτιμήθη ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Ε. ὁ ναυτικός κ. Νίκ. Βαμβακᾶς, ὁ ὥποιος ἔλαβε σύνταξιν ἀπὸ τὸ NAT μετὰ ὑπερτριακονταπενταετῆ ναυτικὴν ὑπηρεσίαν, κυρίως εἰς πλοίο τοῦ Οἰκου Εύσταθίου.

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν ὅτι ἡ διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. θὰ εύρῃ, μετὰ τὸν τερματισμὸν τῆς ἀπεργίας εἰς τὸ μεσογειακά ἐπιβαστηγά καὶ τουριστικά σκάφη, τὸν χρόνον διὰ νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ρύμησιν τοῦ ζητήματος τῆς ὑπογραφῆς, παρουσίᾳ ἐκπροσώπου της, τῶν συμβάσεων ναυτολογήσεως τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημασίας συμβεβλημένων μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ μετ' αὐτῆς. Διότι, ὡς ἔχομεν ὥδη σύμβασις οὐδέμιον ἔξαστοισιν παρέχει εἰς τοὺς ἐνδιαφρωμένους πλοιοκτήτας ἔναντι τῶν οὐθιστιών τῆς Διεύθυνσις τῶν Μεταφορῶν καὶ οἱ ἀντίποδες πωποίων τῆς Π.Ν.Ο. ἀρνούνται καὶ νὰ πορεύσουν ἀκόμη ἔστω καὶ ἡ ζητήθη ἐδῶ ὑπὸ τῶν πλοιάρχων διὰ νὰ ἔσακριθωσούν αἱ ἐπὶ τῶν πλοίων συνθήκαι ἐργασίας καὶ οἱ ὥροι ἀμοιβῆς τοῦ πληρώματος.

Ἡ ρύθμισις τοῦ ζητήματος αὐτοῦ πρέπει κατὰ τὴν γνώμην μας, νὰ προηγηθῇ πάσης ἑτέρας ἐνέργειας διὰ νὰ παύσουν αἱ ἀδικαιολόγητοι παρεμβάσεις τῆς Δ.Ο.Μ.

• Υπῆρχον πληροφορίαι, αἵτινες δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ ἔσακριθωσούν, ὅτι προσφάτως ἀπῆλθε συμφωνία κυρίων μεταξὺ ἐκπροσώπων τῆς λιβεριανῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς Δ.Ο.Μ., συμφώνως πρὸς τὴν ὥποιαν ἡ Διεύθυνσις τῶν Μεταφορῶν θὰ ἀποφέυγῃ ἐφέξης τὴν ἐπέμβασιν εἰς πλοῖα ὑπὸ λιβεριανῆς σηματίαν, ἀτίνα παρέχουν τὰ ἔχεγγυα ἀσφαλείας εἰς τὰ πληρώματά των.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἡ ἀγορά, παρὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, τὴν δικαιολογοῦσαν κάποιαν ἀνάτιμησιν τῶν ναυλών, δὲν ἔμφανίζει οὐδὲ τῆς συνήθους κινήσεως τὴν ζωηρότητα. Μοναδικαὶ πηγαὶ κυρίας ἀπασχολήσεως αἱ μεταφοραὶ τῶν δημητριακῶν καὶ αἱ χρονοναυλώσεις. Ἡ προσφορὰ τονιάζει τὸ πέμπτο μέτρον τοῦ πενταετοῦ προγράμματος, τὸν οποίον προβλέπει τὴν περιστούτην πτώσιν. Τὰ φορτία τῶν δημητριακῶν ἔμφανίζονται διλιγότερα καὶ τὰ σκάφη περιστούτην, ἐφόσον τὰ φορτία πρώτων ὡλῶν δὲν παρουσιάζουν κίνησιν ἀνάλογον πρὸς μίαν Οἰκονομίαν πάνεον παραγωγικήν. Οἱ παραπτηραὶ τῆς ναυλαγορᾶς δὲν προβλέπουν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, τούλαχιστον, δελτίων μιᾶς καταστάσεως ἡκίστα ίκενοποιητικῆς, ἐν ὅψει καὶ τῆς ἀνάτιμησεως τῶν πετρελαίων.

Μᾶς λέγουν ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν : Μή περιμένετε τὴν ταχείαν ἀνάκαμψιν τῆς Οἰκονομίας εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην. Παγκόσμιος κρίσις δὲν ἀποκλείεται. Προσπάθεια καταδάλλεται ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης διὰ τὰ περιορίσουν τὸν πληθωρισμὸν καὶ νὰ ἐπιτύχουν μετρίαν, ἀλλ' ούσιαστηκὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν, ὅχι μεγαλύτερων τῶν 4-4½ τοῖς ἔκατον δι' ὅλην τὴν Δύσιν καὶ περὶ τὸ 3% διὰ τὴν Εὐρώπην ιδιαιτέρως, κατὰ τὰ δύο προσεχῆ ἔτη.

Θὰ περιορισθῇ κατὰ 2 ἔκατομ. τὸν. ἡ παραγωγὴ τοῦ χάλυβος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1977. "Ελειψίς εὐρύτερου ἀγροαστικοῦ ἐνδιαφέροντος. Τὰ ἀποθέματα συστρωμένουται. Υπολογίζεται εἰς 8 ἔκατομ. τὸν. Ἡ ἐποίσια παραγωγὴ —31

Μαρτίου 1976-77 — τῶν 110 ἔκατομ. τὸν. ἵσως νὰ ἐπιτευχθῇ.

* * *

Χαμηλὴ διὰ τὸ 1976 ἡ ἐσοδεία ὀρύζης εἰς τὴν Ἰσπανίαν. Αἱ μέχρι τοῦ τέλους 'Οκτωβρίου ἐκτιμήσεις τὴν υπολογίζουν εἰς 11.783.000 τόν., κατὰ 10,5% κάτω τῆς ρεκόρ ἐσοδού τοῦ 1975 καὶ τῆς συνήθους κατὰ 6%. Καὶ αἱ ἀνάγκαι ἀνέρχονται εἰς 12 ἔκατ. τόνους ἐπησίως.

* * *

Εἰς τὸ προσκήνιον τῆς ἀγορᾶς δεξαμενοπλοίων οἱ "Ἐλληνες, ἐνεύφαρύνθησαν ἀπὸ τὴν πτώσιαν τῆς κίνησις τῶν τιμῶν, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἐλαφρᾶς ἀνακάμψεως τῶν ναυλών.

Διὰ σκάφη VLCC διαπραγματεύονται. Τὸ ἔν, ναυπηγήσεως πρὸ τετραετίας, 245.000 τόν., διὰ τὸ ὥποιον προσφέρθη ἡ τιμὴ τῶν 15,3 ἔκατομ. δολ. καὶ τὸ δέυτερον σκάφος 195.000 τόν., ἰσπανικῆς κατασκευῆς, τοῦ 1968, ἀντὶ 6,3 ἔκατομ. δολ. Σκάφος, ἐπίσης, 53.000 τόνων, τοῦ 1960, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων εἰς τὴν τιμὴν γύρω τοῦ ἔνδος ἔκατομ. δολλαρίων.

* * *

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εἰς τὸν τομέα τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν, τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀγοραστῶν διὰ τάκερς καὶ καλὸς «τουηντέκερ» μὲ «ελάινε» χαρακτηριστικὰ συνεχίζεται, ἀπὸ τίνος, ἀδιάπτωτων.

Τελευταίως, ἡ Γκάλφ "Οἰλ τῆς Νέας Υόρκης ἡγόρασε τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Στάβικ», 99.000 τόν. d.w. τοῦ 1968, ἀντὶ 6,35 ἔκατομ. δολλαρίων.

Οἱ αὐτοὶ ἀγορασταὶ διεπραγματεύοντο,

ἐπίσης, ιταλικὸν δηζελοκίνητον τάκερ τῶν 100.000 τόν. d.w. γύρω εἰς τὰ 6 ἔκατομ. δολλαρίων, ἀλλ' ἡ ἀγορὰ προϋπέθετε τὴν ἀπολλαγὴν τοῦ σκάφους ἀπὸ τὸ χρονοναύλωσιν μὲ ἑξαετερικῶς χαμηλὸν μίσθωμα καὶ εἰναι ἄγνωστον ἐαν οἱ ναυλωταὶ θὰ δεχθοῦν ἀξημίαν τὸ σκάφος.

Προφανῶς, ἡ Γκάλφ "Οἰλ σκοπεύει νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸν λόγω τάκερ διὰ τὴν μεταφορὰν ιδικῶν της φορτίων καὶ προσπαθεῖ νὰ τὸ ἀποκτήσῃ ἐλεύθερον ναυλώσεων.

Ἐπωλήθησαν, ἐπίσης, προσφάτως τρία ἀργοῦντα δεξαμενόπλοια τοῦ Σουηδικοῦ Ομίλου Σαλέν. Συγκεκριμένων, "Ἐλληνες ἡγόρασαν τὸ 99.115 τόν. d.w. «Σέδεν Σῆς» ἀντὶ 3,5 ἔκατομ. δολ., μὲ 90% πίστωσιν, ἐνῷ τὸ «Σῆ Σπίριτ» καὶ «Σῆ Σπλέϋ», ἀμφότερα τῶν 121.000 τόν. d.w., ἐπωλήθησαν εἰς ἀγοραστὰς τῆς Νέας Υόρκης εἰς τιμὴν ἐλαφρών ἀνωτέρων τῶν 3 ἔκατομ. δολλαρίων ἔκαστον.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰ σκάφη ξηροῦ φορτίου, τὸ γαλλικῆς πλοιοκτησίας δηζελοκίνητον «Κλήβελαντ» 7.780 τόν. d.w., μὲ μηχανὴν Ντόσφορτ καὶ ταχύτητα 15,5 μιλῶν καὶ φορτωτήρα τῶν 30 τόνων ἡγοράσθη, εὐθὺς ὡς ἐκυλοφόρησεν εἰς τὴν ἀγοράν, παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ 1,26 ἔκατομ. δολλαρίων, μὲ παράδοσιν ἐντὸς ὀλίγων ἡμερῶν.

Τὸ σχόλιον

τοῦ 15 θημέρου

"Η «οἰκολογία», ὥρος μὴ τελῶν ἐν χρήσει εἰς τὴν ἐλληνικήν, ἔχηθη εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ ἔξευρωπασθείσα μᾶς ἐπανῆλθεν ἐκείθεν ὡς ecologie ή oecology. Καὶ σημαίνει τὴν σχέσιν μεταξὺ τῶν ἐμβίων ὄντων καὶ τοῦ περιβάλλοντος.

Καὶ τὰ μὲν ἄλλα ἔμβια, μὴ ἐυτυχίσαντα εἰς οἰκολογικάς μελέτας, κατώρθωσαν νὰ ζήσουν ἀρμονικῶς εἰς τὸ φυσικὸν περιβάλλον. Ὁ ἀνθρωπός homo constructor ἔχει σοβαρῶς διαταράξει αὐτὴν τὴν ἀρμονίαν, ἀφοῦ ἡ μοδυνσις πλέον ἀποτελεῖσθαι μονίμους πλέον ἀπειλῆς κατὰ τῆς ὑγείας καὶ τῆς ζωῆς του.

Εἰς τὴν θάλασσαν, ὡς γνωστόν, τὸ πρόβλημα είναι τεράστιον καὶ δύστατον. Τὸ ἀντιμετώπισαν πρῶτοι οἱ πλοιοκτήται καὶ ἀγωνίζονται νὰ τὸ μεταδέσουν ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ὥμων. Τὸ συνδέομεν, συνήθως, μετά τῆς ἀπωλείας γιγαντιαίων χιλιάδας τόνων πετρελαίου ρυπαίνοντας τὰς ἀκτὰς καὶ ἀφανίζοντας τὴν υποβρύχιον ζωήν. Φαίνεται, ὅμως, ὅτι ὁ μέγας κίνδυνος προέρχεται μᾶλλον ἐπὶ τῶν ἐπικινδύνων χημικῶν ούσιών, αἱ ὥποιαι ἐν ἀντιθέσει μὲ τὸ πετρέλαιον, δὲν δύνανται νὰ ἀφαιρεθοῦν ἐκ τοῦ υδάτος. Πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ κακοῦ λαμβάνονται συνεχῶς αὐστηρότερα μέτρα, λέγεται δὲ ὅτι εἰς τὰς ΗΠΑ ἐπρόταθη νόμος τιμωρῶν τὴν διὰ χημικῶν ύλῶν μολυνσιν μὲ 1.000 δολλάρια κατὰ λίτρον. "Οπερ πημαίνει, ὅτι ἡ ἀπόρριψις στάσκου 50 κιλῶν εἰς τὴν θάλασσαν συνεπάγεται πρόστιμον 110.000 δολλαρίων ! Φαντασθεῖτε εἰς ποιὸν ἀστρονομικὸν ἀριθμὸν θὰ φθάσῃ ποινὴ διὰ μολυνσιν ἐπὶ τῆς ἀπορρίφεως μερικῶν κοντένερων, δι' ὃν συνήθως μεταφέρονται τὰ ἐπικινδύνα αὐτὰ φορτία.

"Ἐναν ἡ οἰκολογία ἐπιτύχη τελικῶν νὰ σώσῃ τὸ περιβάλλον διὰ τὸν ἀνθρωπὸν δὲν τὸ γνωρίζουμεν. Διότι, ὅπως λέγει ὁ Πολύβιος Δημητρακόπουλος εἰς τὴν «σιδηρὸν διαθῆκην», ἡ ἀφροσύνη ὡς ἀδυναμία μὲν είναι ἀπλῶς τί τὸ οἰκτρόν, ἀλλ' ἡ ἀφροσύνη ὡς δύναμις είναι πράγμα φοβερόν.

Frank B. Hall collects foreign flags.

We bring more foreign flag hull business to the American insurance market than any other broker.

Last year we placed and serviced marine insurance for over 190 fleets, domestic and foreign.

Our hull and cargo specialists are vitally involved in virtually every type of water-borne commerce (including some that haven't been born yet).

Our in-depth knowledge of the world's major marine markets has enabled us to effectively bring together shipowners and shippers with underwriters for over 100 years. Hall's insight and experience has proved itself time



and again. Perhaps we can help you.

Offices in 61 major 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 ἀλληλογραφία μας'

Ο κ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ ΑΠΑΝΤΑ
ΕΙΣ ΤΟΥΣ «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥΣ ΤΑΪΜΕΣ»

Κύριοι,

Αναφέρομαι εἰς τὸ τεῦχος σας τῆς 10ης Νοεμβρίου 1976, εἰς τὸ ὅποιον, ὑπὸ τὸν τίτλον «Ο Βρετανικός ἐμπορικός στόλος διατηρεῖ τὴν τρίτην θεσιν», ἀναφέρετε στατιστικά στοιχεῖα τινὰ παρεχόμενα ὑπὸ τοῦ «Λόδυθ Ρέτζιστερ ὦφ Σίππιγκ», εἰς τὴν τελευταῖσα σχετικὴν ἕκδοσίν του.

Εἰς τὸ αὐτὸ σχόλιον, ὑπάρχει προσωπική σας παρατήρησις ἀναφερομένη εἰς τοὺς στόλους οἱ ὄποιοι, κατὰ τὴν περίοδον 'Ιουλίου 1975 - 'Ιουλίου 1976, ἐσμείωσαν τὰς μεγαλυτέρας αὐξήσεις. Μεταξὺ αὐτῶν περιλαμβάνεται, πολὺ ὄφθως, καὶ ὁ ἐλληνικός στόλος, ἀλλὰ μὲ τὴν ἔνδειξιν ὅτι ἀποτελεῖ στόλον καλυπτόμενον ὑπὸ σημαίαν εὐκολίας.

Ανεύ ἀντιπαρατηρήσεων ἐκ μέρους μου, παρακαλῶ νὰ μὲ πληροφορήστε, δάσει ποιῶν κριτηρίων χαρακτηρίζετε μίαν σημαίαν ὡς τοιαύτην εὐκολίας, ὥστε τόσον ἔγω ὅσον καὶ πᾶς ὀσχολούμενος περὶ τὰ ναυτιλιακὰ νὰ εὑρωμεν ἵσως εὐχερή τρόπον προσθάσεως πρός αὐτήν.

Ἐὰν δὲν ἔχετε ιδικά σας κριτήρια —ἢ ἐὰν δὲν δασίζετε τὰ συμπεράσματά σας ἐπὶ καθαρῶς ἐσφαλμένων πληροφοριῶν ἢ προκαταλήψεως— θὰ ἐπεθύμουν νὰ ἀναφερθῶ εἰς Ἑξ χαρακτηριστικά, ὅπινα ἡ Βρετανική 'Ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὸν Λόρδον Ρόστειλ (Μάιος 1970) ἐπεσήμανεν εἰς τὴν ἔκθεσίν της περὶ

Ναυτιλίας, κοινὰ εἰς τὰς χώρας σημαιῶν εὐκολίας :

- α) 'Η χώρα νηολογίου ἐπιτρέπει πλοιοκτησίαν καὶ/ἢ διαχείρισιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων παρ' ἀτόμων ξένης ἐθνικότητος.
- β) 'Η ἔγγραφὴ εἰς τὰ νηολόγια εἶναι εὔχερης. "Ἐν σκάφος δύναται συνήθως νὰ νηολογηθῇ εἰς Προξενεῖον τῆς χώρας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. 'Ἐξ Ἰσου σημαντικόν, ἡ διαγραφὴ ἀπὸ τὸ νηολόγιον κατὰ τὴν διάκρισιν τοῦ πλοιοκτήτου δὲν ὑπόκειται εἰς περιορισμούς.
- γ) Φόροι ἐπὶ τῶν ἐσδόων τῶν πλοίων δὲν ἐπιβάλλονται ἐπιτοπίως ἢ εἰναι χαρμολοί. Τὸ δικαίωμα νηολογήσεως καὶ μία ἐτησία εἰσφορά, ἐπὶ τῇ βάσει χωρητικότητος τοῦ πλοίου, εἶναι συνήθως αἱ μοναδικαὶ καταβολαὶ. 'Ἐπίσης, δυνατὸν νὰ παραχωρηθῇ ἐγγύησις ἢ νὰ ἐπέλθῃ ἀποδεκτὴ συμφωνία περὶ μελλοντικῆς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς.
- δ) 'Η χώρα νηολογίου εἶναι μία μικρὰ δύναμις ἄνευ ἐθνικῶν ἀπαιτήσεων, ὑπὸ οἰασδήποτε προβλεπομένας συνθήκας, δι' ἀπαντα τὰ ἔγγεγραμένα εἰς τὰ νηολογιά της πλοία (ἀλλὰ τὰ ἔσοδα ἀπὸ πολὺ μικράς εἰσφοράς ἐπὶ χωρητικότητος μεγάλου σύγκου ἐν δέχεται καὶ νὰ συμβάλλουν σημαντικῶς ἐπὶ τοῦ ἐθνικοῦ προϋπολογισμοῦ καὶ τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν).

ε) 'Η ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων παρ' ἀλλοδαπῶν ἐπιτρέπεται ἐλευθέρως. Καὶ στ) 'Η χώρα νηολογήσεως δὲν ἔχει οὔτε τὴν ισχὺν οὔτε τὸν κατάλληλον διοικητικὸν μηχανισμὸν νὰ ἐπιβάλῃ οἰονδήποτε ἐθνικὸν ἢ διεθνῆ κανονισμόν. Οὔτε ἔχει ἡ χώρα τὴν ἐπιθυμίαν ἢ τὴν δύναμιν νὰ ἐλέγῃ τὰς ἑταρίας.

Υπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι συμφωνεῖτε μὲ τὰ ὡς ἄνω χαρακτηριστικά, θὰ ἡμην ὑπόχρεως ἐὰν εἴχατε τὴν εὐγενὴ διάθεσιν νὰ μὲ πληροφορήσητε ποιῶ ἐκ τῶν ἀνωτέρω ισχύουν εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Υμέτερος
Α. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Πειραιέως, 26 Νοεμβρίου 1976

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ἄξιοτιμε κ. Κωττάκη,

Αναφέρομαι εἰς τὸ δημοσίευμά σας τῆς 15ης Νοεμβρίου εἰς τὴν στήλην τῶν Νομικῶν Θεμάτων εἰς τὴν δοθεῖσαν ἐρμηνείαν ὑπὸ τοῦ Πολυμελούς Πρωτοδικείου 'Ηρακλείου, ὡς πρὸς τὸν ὄρον «παράδοσις εἰς λιμένα 'Αγγλίας ἢ Κόντινεντ» καὶ εἰς τοὺς νομικοὺς διαλογισμούς τοῦ συνεργάτου σας δικηγόρου Γ. I. Κολυμβᾶ.

Διερωτῶμαι διατι δὲν ἔχητήθη ἡ γνώμη τοῦ ΥΕΝ ἢ τῆς ΕΕΕ ὡς πρὸς τὴν ὄρθην καὶ ἐφαρμοζούμενην ἐν τῇ πράξει ἐρμηνείαν τοῦ ὄρου ἢ δὲν ἔχητήθη ἡ γνώμη τοῦ Συλλόγου τῶν 'Αγγλον Ναυλομεσοτάπων, οἱ ὄποιοι ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ προβαίνουν εἰς ναυλομεσοτι-



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

κας πράξεις έντος του Μπώλτικ 'Εξτσέντητς του Λονδίνου, τὸν όμφαλὸν τῆς γῆς ὡς πρὸς τὰ ναυλοσυμφωνητικά; Μήπως οἱ προσαχθέντες ὡς εἰδήμονες ἐκρίθησαν σοθαρώτεροι καὶ ἀξιοπιστότεροι τοῦ YEN, τῆς EEE καὶ τοῦ Μπώλτικ 'Εξτσέντητς; Μᾶλλον ναι. Πρὸς τὶ ἡ προσφυγὴ εἰς λεξικὰ καὶ ἔγχειρίδια, ὅταν ύπάρχουν οἱ ἀρμόδιοι διὰ τὴν ἔγκυρον ἐρμηνείαν τοῦ ἀμφισθούμενου γεωγραφικοῦ ὅρου ὡς πρὸς τὰ ναυλοσυμφωνητικά;

ΦΙΛΑΛΗΘΟΣ

'Αθῆναι, 26 Νοεμβρίου 1976

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Παρὰ τὴν προέχουσαν θέσιν τῆς ναυτιλομένης 'Ελλάδος, ἡ ἄγνοια στοιχειωδῶν πραγμάτων τεκμαίρεται, ἀτυχῶς, εἰς πολλὰς ἑκδηλώσεις τῆς δημοσίας ζωῆς.

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὴν ἐφημερίδα «Φιλαληθός» τῆς 1ης τρέχοντος, ἐδημοσιεύθη πληροφορία ὅτι, πορείαν διαμαρτυρίας πρὸς τὴν Βουλὴν θὰ πραγματεποιήσουν σύντομα οἱ χιλιάδες τῶν συνταξιούχων τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, ὅτι ή Κυβέρνησης δὲν λύση τὰ σοθαρῷ προσθήματά τους, ἔνα ἀπό τὰ ὅποια εἶναι ἡ αὐξηση τῶν συντάξεων. Αὐτὰ ἐτοίμησαν ἀπὸ τὴν Διοικηση τοῦ συνδέσμου συνταξιούχων σὲ γενική συνέλευση τοῦ κλάδου: Στὴν συγχέντρωση παρεβρέθη καὶ μίλησε ὁ βουλευτὴς τοῦ KKE κ. Δημ. Γόντικας, τονίσας ὅτι τὸ KKE ὑποστηρίζει τὰ αἰτήματα τῶν συνταξιούχων τοῦ NAT καὶ θὰ ἀγωνιστῇ γιὰ τὴ λύση τους. Στὸ φήμισμα, ποὺ ἐνέκρινε ἡ συνέλευση ζητοῦνται:

—Κατωτάτη σύνταξις, 4.500 δραχμές.
—Προστασία Οίκου Νάυτου μὲ σύστημα οἰκογενειακού γιατροῦ.
—Ἐκπροσώπηση τοῦ συνδέσμου στὰ Διοικητικὰ Συμβούλια NAT καὶ τοῦ Οίκου Νάυτου κ.ἄ.

'Ο λόγος ποὺ μὲ ἀναγκάζει νὰ παρέμδω

εἶναι ἀκριβῶς τὸ τρίτο θέμα, δεδομένου ὅτι ἀντιπρόσωπος τῶν συνταξιούχων εἰς τὸ N.A.T. διὰ τὴν τρέχουσαν περίοδον, τυγχάνει νὰ είμαι ἐγώ, προταθεῖς ἀπὸ τὴν Πανελλήνιον Ὀμοσπονδίαν τῶν Συνταξιούχων. "Ωστε, προφανῶς, ιδική μου ἀστοχία ἡ ἀνικανότης, ἐπιβάλλει τὴν ταχυτάτην ἀντικατάστασιν μου. Κανείς, φυσικά, δὲν ἔχει δικαίωμα νὰ ἀρνεῖται τοιαύτην μορφὴν, ἐφ' ὅσον δῶμας θὰ ἐσυνδεύετο καὶ ἀπὸ σαφεῖς ἐνδείξεις καὶ ἀδιάστειτα ἐπιχειρήματα.

Δὲν τὸ συζητῶ τῶρα τούτῳ, δεβαίουμένου ἀπολύτως τοῦ γεγονότος ὅτι οἱ οὔτω κινούμενοι ἀνήκουν, κατὰ τὸ λεγόμενον, εἰς τὰς πολιτικὰς τάξεις τῶν «πανταχού παρόντων καὶ τὰ πάντα πληρούντων». Ἀμφιδάλλω δὲ ὃν εἰς ἀπαρτίσαντες τὴν ἀναφερομένην γενικήν συνέλευσιν, ὅπως καὶ οἱ ἀπελούντες τὴν θερινώδη πορείαν εἶναι ἔστω καὶ κατὰ 10% πραγματικοὶ ναυτικοὶ συνταξιούχοι.

"Επὶ τὴν εὐκαιρία, ἀς μοῦ ἐπιτραπῆ νὰ ἐνημερώσω δόλους τοὺς συνταξιούχους ναυτικοὺς συναδέλφους μου, ὅτι ὑπάρχει καὶ ἐργάζεται ἀδρύμα, ἀλλὰ συστηματικὰ καὶ νόμιμα, ἡ Πανελλήνιος Ὀμοσπονδία Συνταξιούχων 'Εμπορικού Ναυτικοῦ (ΠΟΣΕΝ) μὲ γραφεῖς εἰς τὴν ὁδὸν Νοταρά 71 Πειραιῶς. 'Εκπρωτεψεῖ δόλα τὰ σωματεῖα συνταξιούχων N.A.T., κέντρου καὶ ἐπαρχιῶν, πλὴν ἐνὸς σωματείου τοῦ Πειραιῶς καὶ τούτου ἀποσταθέντες ἐπὶ τῆς ΠΟΣΕΝ πρὸ πενταετίας, διαφένταν μὲ τὴν κεντρικὴν ὀργάνωσιν.

Οἱ διοικοῦντες τὴν Ὀμοσπονδίαν, παλαιόμαχοι δόλοι ναυτικοί, πέραν τῶν θεμάτων ποὺ ἐνδιαφέρουν τοὺς συνταξιούχους, τίποτε ὅλο δὲν τοὺς ἀνησυχεῖ καὶ ἐνδιαφέρει. Οὔτε ἀναμένουν τὴν πρωτασίαν οὐδεμιὰς πολιτικῆς παρατάξεως. 'Εργάζονται ἀδθούδως καὶ νομισταγῶς. Διατηροῦν πάντοτε ἀρμονικὴν συνεργασίαν μὲ τὰς κρατικὰς ὑπηρεσίας καὶ τίποτε δὲν τοὺς ἐπιβάλλει ὑποχρέωσιν δουλειπρετῶν ὑποταγῶν. "Αλλως τε, δόλοι οἱ συνταξιούχοι τοῦ N.A.T., γνωρίζουν ὅτι, μὲ ἀγώνας τῆς ΠΟΣΕΝ ἐπετεύχθησαν ἀρκετά προσφάτως, ὅπως:

1) Η συστηματοποίησις τῶν συντάξεων

N.A.T., μὲ δάσιν τὸν συνταξιοδοτικὸν μισθόν, καὶ μὲ ἀμεσον αὐξησην ὅλων τῶν συντάξεων κατὰ 50% ἔως 100%.

2) Σύνδεσις τῶν συντάξεων μὲ τὸ μισθολόγιον ἐργαζομένων ναυτικῶν φορτηγῶν πλοίων, μὲ συνέπειαν ὅπως: Κατόπιν ἐκάστης μεταβολῆς τῶν μισθῶν ναυτικῶν ὀκεανοπλοΐας, ἀμεσος αὐξησης καὶ τῶν συντάξεων μὲ τὸ αὐτὸ ποσοστὸν καὶ τὴν αὐτὴν ἡμερομηνίαν. Προσεχῆς συζήτησις μισθολογίων ή Ιη Ιανουαρίου 1977.

Βεδαίως, πέραν τῶν συντάξεων καὶ πολλὰ ἀλλαζητά σύνδεσις τῶν συνταξιούχους ναυτικούς. Αὐτὰ δῆμως δὲν ἀφοροῦν μόνον τοὺς συνταξιούχους, ἀλλὰ δῆλους τοὺς ναυτικούς ἐργαζομένους ἡ ἀνέργους. "Ωστε, μὲ τὴν συνεργασίαν τῆς Π.Ν.Ο., προχωροῦμεν διὰ τὴν λύσιν των. Τοιαῦτα θέματα εἶναι δὲ ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ, δὲ οἰκογενειακὸς Ιατρός, τὸ ναυτικὸν νοσοκομεῖον κ.ἄ.

"Ἐπαναλάμβανό ὁ ὑπογράφων, ὅτι, ὡς «εἰδικὸς σύμβουλος τῆς Πανελλήνιου Ὀμοσπονδίας τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ ὡς μέλος τῆς διοικούσης ἐπιτροπῆς της, ἔχων καὶ ἐγὼ ὡς καὶ οἱ ἀλλοι σύμβουλοι τῆς ὑπερικοσίπενταστετή πραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν, εἶμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω τὰς ἀνάγκας, ἀλλὰ καὶ τὰ δικαιώματα τῶν συναδέλφων μου, πολὺ καλύτερα ἀπό τοὺς ἀλεξιπτωτιστὰς ἀλλοι ἐργατοκαπήλους. Εἰδικώτερα δὲ καὶ ἀσυγκρίτως περισσότερον ἀπὸ κάθε ἀλλον, ἔχω νὰ ἐπιδείξω παντὸς εἴδους ἐργασίαν ὑπέρ τῶν συναδέλφων μου, πράγμα πολὺ γνωστὸν εἰς τοὺς πλείστους τῶν ναυτικῶν μας, ἐργαζομένων ἡ ἀπομάχων. "Ωστε, ἔχω δικαίωμα παρεμβάσεως, τουλάχιστον δὲν ἀνευθύνως καὶ πλαγίως μοῦ ἐκτεξέντωται κατηγορίαι ἀνεπαρκείας, ὅπως ἡ ἀναφερθείσης ἐφημερίδος.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΑΘ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
(Θανάσης Π.)
Συνταξιούχος ναυτικός

Πειραιεὺς 10 Δεκεμβρίου 1976

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

WHO was **Skuld**

The Ruler of fate and future!

An ancient Nordic Goddess!

WHAT IS **SKULD**

A mutual insurance association offering the
SHIPPING INDUSTRY the benefit of membership
in classes of

Protection and Indemnity

Wages and Effects

Shore Strike and Crew Strike

Freight, Demurrage and Defence (by medium)

ASSURANCE
FORENINGEN **SKULD**
° GJENSIDIG °

Stortingsgt. 18
OSLO — NORWAY

Telephone: 42 06 40

Telex: 11091

Branch Offices:

COPENHAGEN:

Frederiksborrgade 15
DK 1360 Copenhagen K
Telephone: (01) 11 68 61
Telex: 19561

STOCKHOLM:

Pontonjärgatan 12
S-102 26 Stockholm 12
Telephone: (08) 54 12 20
Telex: 10384

For information, please also apply to KARAISCOS MARITIME Co. LTD.,
98 Kolokotroni Street,
Piraeus
Telephones 4127295, 4124665, 4127022
Telex No. 21 2498

Δυσχερής ή οἰκονομική θέσις τῶν ἔφοπλιστῶν δεξαμενοπλοίων

"Ηδη τὸ πρᾶγμα ἀρχίζει νὰ ἐκδηλώθαι ἀρκετά καθαρά. Οἱ κάτοχοι δεξαμενοπλοίων ἔχουν τὰς οἰκονομικὰς τῶν ἑφεδρίας, τὰς ὁποίας συνεσώρευσαν κατὰ τὴν χροστήν περίοδον τοῦ 1973 καὶ ἀπευθύνονται μὲ περισσότεραν πιεστικότητα εἰς τὴν κεφαλαιαγοράν, ίνα συνεχίσουν τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν.

Κατὰ τὰ δύο παρελθόντα ἔτη οἱ ἔφοπλισται ἀπευθύνοντο πρὸς τὰς Τραπέζας ίδιας, ίνα ἐπιτύχουν μίαν παράτασιν τῶν χρεῶν των.

Δηλαδὴ ἐκεῖνος δοτὶς εἶχε παραγγείλει τὸ σύστημα τάνκερ χωρὶς νὰ ἔχῃ ἔξασφαλίσει χρονοναυλάσεις ἢ ἀνέμενε καλυτέρους ναύλους, εὐρέθη μετὰ τὴν «κρίσιν πετρελαίου» ἀνίκανος νὰ ἐκμεταλλευθῇ μὲ κέρδος λόγω τῶν χαμηλῶν ναύλων. Δοθέντος δὲ τὰ δάρη διαχειρίσεως δὲν ήτο δυνατόν νὰ ἀποφεύχθοιν, ἐπεζήτει ἀπὸ τὰς Τραπέζας μίαν ἀναβολὴν τῆς πληρωμῆς τῶν χρεῶν. "Άλλα σήμερον τὰ πράγματα εἰναι διαφορετικά. Οἱ ναύλοι ἔξακολουθοῦν καὶ σήμερον νὰ εὐρίσκωνται εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα· καὶ ίσως εἰς τὰ ἐπίπεδα ταῦτα νῦν διατηρηθοῦν ἐπὶ πολὺ, ἀλλὰ διάχυτος εἰναι ἡ γνῶμη, δὲ τὸ χειρότερον παρῆλθεν, εἰς τρόπον ὥστε ποιά τις ἐπανάληψις δραστηριότητος σημειούται· (ἔφοπλισται ἐπιθυμούντες νὰ ἀγοράσουν μεταχειρισμένα πλοῖα κερδοσκοποῦντες ἐπὶ τῶν χαμηλῶν τιμῶν, κ.λπ.).

"Εξ ἄλλου, εἰς τὴν κεφαλαιαγορὰν ἥρχισαν νὰ ἔμφανίζονται οἱ ἔφοπλισται ἐκεῖνοι, οἵτινες προέβησαν εἰς παραγγελίας παραδοτέας μεταξὺ 1977 - 78 καὶ λόγω τούτου δὲν ἀντούχησαν, ὥστε νὰ ἔξασφαλίσουν ἀμέσως οἰκονομική κάλυψιν μέσω τραπέζων.

"Η ἀγόρα, δηλοῦντες κατὰ γενικότερον τρόπον, εὐρίσκεται προσανατολισμένη πρὸς τὰ κάτω. 'Ἐν τούτοις, τὰ πράγματα δὲν εἰναι τὰ ίδια εἰς δύος τοὺς τομεῖς. Νεοαντίγητα καὶ σύγχρονα σκάφη, ἔστω καὶ μικρὰς χωρητικότητος ζητοῦνται, ἀκόμη καὶ δεξαμενόπλοια, καὶ εἰς ὠρισμένον φάσμα χωρητικότητος δὲν σημειούνται προσφοραί. Τὸ γεγονός δὲ τοις αἱδιλίσεις ἀφοροῦν παλαιὰ σκάφη μικρὰς χωρητικότητος ἐδημιούργησεν, μόλις παρετρήθη κάποια κίνησις, Ἐλλειψιν τοιούτων μονάδων, διότι αἱ λεγόμεναι μονάδαις «μέσης χωρητικότητος» εἰναι κατάλληλοι διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν

τῶν Η.Π.Α., ὅπου τὰ γιγαντιαῖς δεξαμενόπλοιαι δὲν δύνανται νὰ προσεγγίσουν καὶ νὰ πλευρίσουν εἰς τοὺς προβλήτας ἐκφορτώσεως.

Πῶς θὰ ἀντιδράσουν αἱ ἀγγλικαὶ καὶ ἀμερικανικαὶ Τραπέζαι εἰς αὐτὴν τὴν αἴτησιν χρηματοδότησεως μετὰ τὴν καταστροφικὴν πεῖραν, ποὺ ἀντεμετώπισεν ὁ ἔφοπλισμός, ιδιαιτέρως τὸ 1975, ὅταν οἱ ναύλοι μόλις ἐπήρκουν διὰ τὴν κάλυψιν τῆς ἀξίας τῶν καυσίμων;

Τὸ ἔρωτημα εἶναι σημαντικόν, ἐπειδὴ πολλαὶ ἐκ τῶν Τραπέζων τούτων, ὑποχρεωμέναι οὖσαι νὰ δώσουν παρατάσεις, ἐμμέσως ὑπεστησαν τὰς συνεπείας τῆς κρίσεως, παρὰ τὸ γεγονός δὲ τοις οἱ ὑπεύθυνοι πολλῶν Τραπέζων ἀπὸ καιρῷ ὑποστηρίζουν ὅτι τὸ μέγα μέρος τῶν χρεῶν, ἀτίνα δὲν ἔξωφλήθησαν εἶναι κυριερητικαὶ χρηματοδότησεις συνδεδεμέναι μὲ ναυπηγήσεις εἰς ὑψηλοτέρας τιμᾶς τῶν μέσων διεθνῶν.

«Ἡ πλειονότης τῶν γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων, τὰ ὁποία εἶναι ἀναύλωτα, ἔχρηματοδοτητησαν ἀπὸ κρατικούς ὄργανους. Διὰ τὰ σκάφη ταῦτα αἱ ἐμπορικαὶ Τραπέζαι, τὰς

περισσοτέρας φοράς, ἡρκέσθησαν εἰς τὴν παροχὴν μικροῦ κλάσματος, τοῦ ἀναγκαιούντος κεφαλαίου. Τούτο ἐδήλωσεν τελευταίως ὁ κ. Πῶλ Σλάτερ τῆς Τραπέζης «Γκρίντλαϊ Μπράντς» τοῦ Λονδίνου. Ἐπειδὴ ὑπάρχουν δίλγια Τραπέζαι, αἵτινες εἶναι διατεθειμέναι νὰ διακινηθεύσουν κεφαλαία εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, εἶναι δυνατόν τὸ Σίτι νὰ προσανατολισθῇ πρὸς δύο κατευθύνσεις, αἵτινες μέχρι στιγμῆς ἐλάχιστα ἔχρηματοποίησης έχουν ἀπὸ ναυτιλιακὰς Τραπέζας. Δηλαδὴ διασταύρουμεναι χρηματοδοτησίες καὶ δόσεις στηριζόμεναι διὰ ὑποχρεώσεων.

Αἱ ἐνδείξεις αἵτινες παρουσιάσθησαν εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην ὑπῆρχαν ὄμοδφοι. Ἡ παραδοσιακὴ μεσοπρόθεσμος δανειοδότησις δὲν συνιστάται οὐδέλως δι' ἓνα ἔφοπλιστήν. Μὲ τοὺς παρόντας ναύλους τῆς πληρωμῆς κλάσματος χρέους 5 - 8 ἑτάν, δι' ἣν ἐν σκάφος εἶναι περίποτος ἀδύνατος. Πρέπει, λοιπὸν, νὰ ἔξευρεθῇ ἄλλος τρόπος. Ὁ εἰς συνίσταται εἰς δόσεις καταβλητέας εἰς μακρὸν χρόνον. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην αἱ ἐμπορικαὶ Τραπέζαι δὲν δύνανται νὰ ἀντιμετωπίζουν ὅτι τὸ μέγα μέρος τῶν χρεῶν, ἀτίνα δὲν ἔξωφλήθησαν εἶναι κυριερητικαὶ χρηματοδότησεις συνδεδεμέναι μὲ ναυπηγήσεις εἰς ὑψηλοτέρας τιμᾶς τῶν μέσων διεθνῶν.

«Ἡ ἄλλη λύσις εἶναι ἐκείνη ἡν ἀκολουθοῦν αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιριαι : καταμερισμὸς τοῦ κινδύνου. Μὲ ἄλλους λόγους, χρηματοδότησις ὑπὸ πολλῶν Τραπέζων ὁμοῦ.

ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α.:

ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΜΕΤΑΕΥ ΚΩΦΩΝ

«Ὁ τομεὺς τῶν δεξαμενοπλοίων ἔξακολουθεῖ νὰ είναι μία θάλασσα ἀντιφάσεων. Εἰς γενικὰς γραμμὰς ἡ πλεονάζουσα χωρητικότητης ὑπολογίζεται εἰς 65 ἑκατομ. τόννων, εἶναι δεβαίως κατωτέρα τῶν παρελθόντων μηνῶν, πλὴν δὲν παύει νὰ είναι σημαντική, δοθέντος δὲ τὸν ἀντιπροσωπεύεν περίποτο τὸ 20% τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων.

«Ἐκ τῆς χωρητικότητος ταῦτης τῶν 65 ἑκ. τόννων τὸ ἡμισυ εὐρίσκεται ἐν παροπλισμῷ καὶ τὸ ἔτερον ἡμισυ εὐρίσκεται ἐν ἔνεργεια εἰς ταξίδια οὐχὶ ἐπὶ πλήρει φόρτῳ, ἀπόδεχεται μακρὰς σταθμεύσεις ἐν ἀναμονῇ φορτώσεως καὶ πλέει μὲ μειώμενην ταχύτητα πρὸς ἔξοικονόμησιν καυσίμων λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους αὐτῶν.

Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας, καλὰς ἡ κακάς, ἡ ἀγόρα κατώρθωσε νὰ ἀπορροφήσῃ τοὺς 30 ἑκ. τόννους τῆς νεοκαθελυσθείσης χωρητικότητος κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ φαινεται διότι οἱ ναύλοι πλησιάζουν εἰς σημεῖον διότε δὲν μείωσις ταχύτητος ἥρχισε νὰ ἔγκατατείπεται. Διατὶ; Τὸ γεγονός εἶναι διότι ὁ παροπλισμὸς ἐνὸς σκάφους εἶναι δαπανήρος, διότε εἶναι εὔκολωτερον νὰ «παίζεις μὲ τὴν ἀγόραν» ἔχων πλοῖον μόλις καθελυσθεῖν ἀντὶ νὰ τὸ ἔχῃς παραπλισμένον εἰς τὰ φύορτα τῆς Νορβηγίας ἡ εἰς τοὺς δρόμους τῆς Ἐλλάδος. Πάντως τελευταίως ἀρκετά πλοῖα ἐπανήλθον εἰς τὴν ἔνεργον ὑπηρεσίαν, ὅπως εἶναι δέσμοι, διότι τοὺς τελευταίους τούτους μῆνας παρετρήθη ἔσορμησις ἀγορῶν ἀργού πετρελαίου πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς πληθεροπομένης αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου. Μεταξὺ τῶν ἔφοπλιστῶν ἔντονος εἶναι δὲ αἰσθητικότητα τὸ κάτιον ἥρχισε νὰ κινήται.

«Ἐντὸς τοῦ κλίματος τούτου ἐκπλήγτε τὸ γεγονός διότι ἡ διάσκεψις τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., ἦτις ἀπεσκόπει εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῶν αὐξανομένων ναυπηγήσεων ἀνισορρόπου ἔναντι τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας, ἔτερματισθή ἀνεύ ἀποτελέσματος. 'Άλλα πιθανὸν τοῦτον ἀποτελή ἐπιτυχίαν ἐπειδὴ τὸ πρόβλημα είχε τεθῆ κακῶν ἐξ ἀρχῆς.

Κατὰ τὴν γνώμην τῶν πολλῶν, διὰ τὸν ἔφοπλον, εἴτε ἡ παγκόσμιος ναυπηγική βιομηχανία διέπεινται διάλογοι πελάτας, νὰ μετέβαλον ταῦτα

δύνανται νὰ σκεφθῇ διότι θὰ δυνηθῇ νὰ παραγάγῃ περισσοτέρους ἀπὸ 12 ἑκατ. τόνων καὶ αἱ συνθῆκαι τοῦ σκληροῦ ἀνταγωνισμοῦ αἵτινες ἐνεφανίσθησαν ἀπὸ τοῦ 1974 εἰς τὴν ναυπηγικὴν ἀγορὰν κατέληξαν εἰς μίαν πάλην, χωρὶς ἀπετέλειον, ίνα ἐπιτύχουν τὰς κυκλοφορύσας δίλγια παραγγελίας.

«Ἐκ τούτων μίαν καλὴν μερίδα ἔξεσφαλισαν οἱ 'Ιάπτωνες, οἵτινες προσέφεραν τιμᾶς 20 ἑως 30% κατωτέρας ἐκείνων τῶν εύρωπατῶν ναυπηγείων.

Εἰς Παρισίους προσεπάθησαν νὰ πείσουν τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας νὰ μειώσουν κατὰ μονίμων τρόπον τὴν ναυπηγικήν των δραστηριότητα καὶ νὰ συντονίσουν μίαν πολιτική ἐπὶ τῶν τιμῶν.

Δὲν ἔχειάζετο πολλὴ σκέψις διὰ νὰ φαντασθεῖ κανεὶς διότι οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ Τόκιο θὰ ἀπήντων διότι θὰ ἥσαν διατεθειμένοι νὰ δεχθοῦν ἔνα «πλαφόν» 4 ἑκατομ. τόννων, διότι ἔνα ἀκόμη λόγον, διότι ἀπὸ καιροῦ λέγουν διότι τὸ ἔλαχιστον ποσοστὸν διὰ τὴν ἐπιβίωσιν τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων εἶναι 5 ἑκατ. τόννων. Θέτοντες οὕτω τὰ πράγματα αἱ συναντήσεις τοῦ Ο.Ο.Σ.Α εἶναι οὕτω περισσότερον οὕτω διλγίωτερον διάλογος μεταξὺ κωφῶν. Εἰς τὴν πραγματικότητα τὸ θέμα ἐτέθη κακῶς, ἐπειδὴ ἔλλείπει καὶ αὐτὴ ἡ φαντασία.

Κατὰ τὸν κ. 'Ερλιγκ Νάες, τὸν ἔξαρτον αὐτὸν πρόεδρον τῆς «Ιντερτάνκο», θὰ ἥτο ἀρκετὸν διὰ τὰ ναυπηγείαν ἀντὶ νὰ ναυπηγούνται διὰ τὴν πάσης θυσίας καὶ νὰ ἀγωνίζωνται διὰ τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς παραγγελίας ἀπὸ τοὺς διλγίους πελάτας, νὰ μετέβαλον ταῦτα εἰς κέντρα διαλύσεως πλοίων.

«Ἡ «Μίτσουμπιτσίο» τὸ ἔπραξεν ἀπὸ πολλού, ἀλλὰ οἱ Εὐρωπαῖοι δὲν συνέλαβον εἰσέστη τοιαύτας ίδεας. Πιθανὸν διότι ἡ τιμὴ τοῦ παλαιοιστήρου παρουσιάζει διακυμάνσεις, ἀλλ' οὐδεὶς ἐσκέφθη, προσθέτει δὲ κ. Νάες, ἀντὶ νὰ ναυπηγούνται «ἀπόθεματα» δυνάμεις καλύτερων νὰ διαδύνων μὲ τὴν ίδιαν ἀρχήν τῆς ἀπόθεματοποίησεως. Κατὰ βάθος ἔαν υπάρχη ἀγαθόν, ὅπερ ως ἀπόθεμα δὲν χειροτερεύει εἶναι δὲ παλαιοιστήρος.

HELLAS-MAR S. R. L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS
(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES
ATTEND. ALL ARGENTINIAN,
RIVER PLATE AND SOUTH
ATLANTIC PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX 121094 DANBEAR
TELEGR. HELLASMAR BAIRIES
PHONES 311384, 321616, 313397
PHONE AOH 900886
SAN MARTIN 1119
BUENOS AIRES - ARGENTINA

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

ΔΥΣΚΟΛΟΣ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΙΑΠΩΝΑΣ

Η Ιαπωνία άπειδέχθη τής μείωσιν τής ναυπηγικής της παραγωγής είς 6,5 έκατομ. τόν. γκρός έντος τού 1980, άλλα ή άποδοχή αυτή άφορά τής SAJ, δηλαδή τής "Ενωσιού Ναυπηγών, η οποία έκπρωσε μόνον τά 2)3 τῶν μεγάλων ναυπηγείων, ή AWES, δηλαδή ή "Ενωσις τῶν Εύρωπαίων Ναυπηγών, η οποία λαμβάνει μέρος εἰς τάς τοιαύτας συνομιλίας, έκπρωσης προς δόλαρην τὸ σύνολον τῶν εύρωπαϊκῶν ναυπηγείων.

Αἱ συνομιλίαι ἔντος τῶν κόλπων τῆς δύσκολης έργασίας τοῦ ΟΟΣΑ, η οποία ασχολεῖται μὲ τὰ ναυπηγεία, θέφθασαν εἰς τὸ άδιεξόδον συνεπείᾳ τῆς υποτροπής τοῦ Ιαπωνικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ οἱ Εύρωπαίοι ναυπηγοὶ ἐπεκαλέσθησαν τὸν διεθνῆς ὄργανος, ίνα οὐτοὶ προσδούν εἰς διαβήματα πρὸς τάς Κυβερνήσεις νὰ λάδουν μέτρα διὰ τὴν μείωσιν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος κατὰ τρόπον ἀποδούσι.

Μία τοιαύτη ἔκκλησις ἐγένετο ἀπὸ τὸν κ. Ρόκκο Μπασιλίκο, πρέδεδρον τῆς AWES ("Ενωσις Δυτικοευρωπαίων Ναυπηγών"), εἰς μίαν συνάντησιν του εἰς Παρισίους, μετά τοῦ γενικοῦ γραμματέως τοῦ ΟΟΣΑ. Η "Ενωσις αυτῆ, εἰς τὴν ὁποίαν συμμετέχουν ή Δανία, τὸ Βέλγιον, ή Φινλανδία, ή Γαλλία, ή Δυτ. Γερμανία, ή Ιταλία, ή Ολλανδία, ή Νορβηγία, ή Πορτογαλία, ή Ισπανία, ή Σουηδία καὶ ή Μεγ. Βρεταννία, συνεστήθη πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἀπὸ τοῦ 1963 καθίερασε τακτικὰς ἐπαφὰς μετὰ τῆς ἀντιστοίχου Ιαπωνικῆς "Ενώσεως.

Η σοδαρότης τῆς καταστάσεως ἀνεγνώσθη ἀπὸ τοῦ "Οκτωβρίου 1975, ὅταν τὰ ἐνδιαφέρομένα μέρη εἰς συνάντησιν τῶν γενομένην εἰς Τόκιο ἐπεξειργάσθησαν ἀρχὰς δράσεως διὰ τὴν ἐπανιστρόποτην τῆς ἀγορᾶς. Ἀκολούθως εἰς ἑτέραν συνάντησιν, γενομένην εἰς τὸν "Αγιον Φραγκίσκον, ίνα προσδιορισθῇ ὁ ἀκριβέστερος στόχος (συνδυασμένη μείωσις παραγωγῆς καὶ πολιτική τιμῶν), ἀπέδειξεν ὅτι οἱ Ιάπωνες εἶχον κατὰ νοῦν νὰ προωθήσουν περισσότερον τὴν παραγωγὴν των. Η πολιτικὴ αυτῆ ἐπεβεβαιώθη διὰ μίαν ἀκόμη φοράν κατὰ τὴν συνάντησιν τῆς Ρώμης, γενομένην τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον μεταξὺ τῶν δύο ἐνδιαφερομένων "Ενώσεων. Διάφοροι ὀνόμαστοι παράγοντες ἐνεφανίσθησαν κατὰ τὴν συνάντησιν ταύτην καὶ ιδιαιτέρω τὸ γεγονός ὅτι η Ιαπωνικὴ Κυβέρνησης καθώρισεν ὡς στόχον τὴν παραγωγὴν 6,5 έκατομ. τόν. γκρός έντος τοῦ 1980 καὶ ὅτι η Ιαπωνική "Ενωσις ἐκπροσωπούσα τὰ 2)3 τῶν μεγάλων ναυπηγείων δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ ἀναλάβῃ ὑποχρέωσις εἰς ὅ, τι ἀφορᾷ τὴν παραγωγὴν. Οἱ συμμετέχοντες παρετήρησαν, ἐπίσης, τὴν ἔντασιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν χωρῶν τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης καὶ τῶν χωρῶν τοῦ Τρίτου Κόσμου. Υπὸ τοιαύτας συνθήκας αἱ σχέσεις μεταξὺ Ιαπώνων καὶ Δυτικοευρωπαίων ναυπηγῶν δὲν εἶναι δυναταὶ παρὰ πρὸς τὸ παρόν μόνον εἰς ἐπίπεδον ἐμπειρογνωμόνων. Πάντως, οἱ Εύρωπαίοι θὰ ἥσσον ἔτοιμοι νὰ ἐπαναλάβουν τὰς ἐπαφὰς μετὰ τῶν Ιαπώνων ναυπηγῶν ίνα :

—Αἱ ἐπαφαὶ αὗται περιλαμβάνουν τὸ σύνολον τῶν Ιαπώνων ναυπηγῶν.

—Αναζητηθῇ ἡ ἐπίτευξις συμφωνίας :

α) δηπως η παραγωγὴ συμβαδίζῃ μὲ τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῆς ἀγορᾶς.

β) Εἰς ἵσον καταμερισμὸν τῶν παραγγελιῶν ἐπὶ τῆ βάσει τῆς σημερινῆς παγκοσμίου παραγωγῆς.

γ) Εἰς ὅ, τι ἀφορᾷ τὰς τιμὰς ἐν τῷ πλαισίῳ ἐνδός νομίμου συναγωνισμοῦ.

Η "Ενωσις τῶν Δυτικοευρωπαίων Ναυπη-

γῶν θεωρεῖ ὅτι αἱ ἀνωτέρω ἐκτεθεῖσαι προτάσεις καὶ ὅροι δέον νὰ γίνουν ἀποδεκτοὶ πρὸ πάσης συζητήσεως ἐπὶ ψηφιστέρου ἐπιπέδου.

Πάντως, ἐνδέκειται μιᾶς τοιαύτης συναντήσεως, ή Κοινότης καὶ τὰ κράτη-μέλη υιοθετησαν κοινὴν στάσιν, δι' ἣς δηλούνται, ὅτι εὐχονται τὴν ἔναρξην ἐντὸς δραχέος χρόνου, μιᾶς ἐμπειριστατωμένης καὶ βαθείας μελέτης τῶν στόχων τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας τῶν διαφόρων περιοχῶν παραγωγῆς, μὲ προσπτικὴν τὴν ἀγορὰν τοῦ 1980. Η μελέτη αυτῆ καὶ ἡ ἔξετασις τοῦ θέματος ιδιαιτέρως, δέον νὰ καταλήξῃ εἰς τὸ προσδιορισμὸν τῶν κριτηρίων ισότητος, ἀτίνα θὰ χρησιμεύσουν διὰ τὸν προσανατολισμὸν τῆς ἔθνικῆς πολιτικῆς ἐπὶ τοῦ τομέως τούτου.

Κατὰ τὴν γνώμην τῶν κρατῶν-μελῶν μία σχετικὴ ἀποδοχὴ ἐπὶ κυβερνητικοῦ ἐπιπέδου ἐπιδάλλεται, καθ' ὅσον αἱ γενομέναι ὑπὸ τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας προσπάθειαι δὲν ἀπέδωσαν. Εἰς προκαταρκτικός παράγων, ίνα φάσωμεν εἰς μίαν ἐξισορροπημένην καὶ ἀπο-

δοτικὴν μείωσιν, ἀκολουθοῦντες τὰς συστάσεις τοῦ ΟΟΣΑ, συνίσταται εἰς τὴν ἔξευρεσιν προσωρινῆς ισορροπίας εἰς τὴν τοποθέτησιν τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν κατὰ περιοχάς. Σχετικῶς η Κοινότης ἐπιφυλάσσεται νὰ προτείνῃ τὴν ἔξετασιν, ἐντὸς τῶν κόλπων τοῦ ΟΟΣΑ, προτάσεων, αἵτινες θὰ ἀφοροῦν εἰς τὴν θελτικῶν τοῦ σημερινοῦ συτῆματος πληροφοριῶν ἐπὶ τῶν νέων παραγγελιῶν καὶ τῶν ὑπαρχουσῶν προτάσεων ἐπὶ κριτηρίων καὶ μέσων, τὰ ὅποια θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἔκτιμην ἀπό τῆς στιγμῆς διποὺ ή ἔξελιξις τῶν παραγγελιῶν κατὰ περιοχάς θὰ είναι ἀσυμβίδαστος πρὸς τοὺς ἀκολουθουμένους γενικοὺς σκοπούς.

Η Κοινότης λυπεῖται διὰ τὴν μέχρι στιγμῆς ἔξελιξιν τοῦ ἀρνητικοῦ διαλόγου ἐπὶ διομηχανικοῦ ἐπιπέδου, ἀλλὰ νομίζει ὅτι τοιαύται συναντήσεις δέον νὰ συνεχισθοῦν καὶ αἱ Κυβερνήσεις δέον νὰ ἔξασκησουν τὴν ἐπιρροήν των ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, ἔναντι τῶν διομηχανιῶν των.

Τέλος η Κοινότης ἐπαναλαμβάνει τὴν πεποιθήσιν της, ὅτι εἶναι σκόπιμον νὰ ἐπιλυθῇ τὸ πρόβλημα τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας ἐν τῷ πλαισίῳ μιᾶς διεθνοῦς ἀποδοχῆς καὶ ιδιαιτέρως ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς πρωτοβουλίας τοῦ ΟΟΣΑ. Ούτος οὐρανός δημιουργεῖ τὴν μελέτην μέτρων διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ προσπάθειαι συνεργασίας δὲν ἀρχοῦν εἰς αἴσιον τέλος ἐντὸς δραχέος χρόνου.

Ο ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Εὕχεται

σ' ὅλη τὴν Ναυτικὴ Οἰκογένεια
τῆς Έλλάδος, στοὺς πελάτες καὶ

φίλους του,

ΧΑΡΟΥΜΕΝΕΣ ΓΙΟΡΤΕΣ

KAI TON KAINOURGIO XRONO

GEMATO YGEIA KAI PROKOPH

"Η "Ενωσις τῶν Δυτικοευρωπαίων Ναυπη-



Ο ΜΙΚΡΟΣ ΛΟΡΔΟΣ ΚΑΙ Η ΜΟΙΡΑ ΤΟΥ

Αδοματαπογιμένος, λοιπόν και διά τυχής εσες «Μικρός Λόρδος». Και δέκα τά ώς τώρα συμβίδεις παρουσιάζουν και κάποια εθίμην στὸν αὐτοκτικὸν του. Γιατί, θώπω είπε και δι τυπωμένης του δεξικαιουπλούτου, ἐνώ τὰ δύο πλοιά είχαν μεταξὺ τους κακονική θέση, ἔχαρνα τὸ μήνι φορτηγὸ δρέμηκε στὴν πλώρη τοῦ δεξικαιουπλούτου. Σὲν νά ήταν γλάρος η χειλίδων και δημιούργος πλοίου. Αλλά συγτακή ἐνδιέξη, εἶναι τὸ δέτι, κατά τὴν σύγχρονου, κανένας ἀπὸ τοὺς δεκάτου τοῦ φορτηγοῦ δὲν ήταν στὸ κατάστρωμα ἢ στὴν γέφυρα. Διαφορετικά, κάποιος ήταν ἐπίπλευς, ἕστος και πνιγμένος. «Ολοὶ τοὺς ήσαν ἐγκλωπούμενοι: οἱ χώρους κλειστούς και φυσικά, κανένας δὲν είδε τὸν κίνδυνο και κανένας δὲν δρέμηκε σὲ θέση νά αντιράξῃ.

Αὐτὸν είναι ἄλλο θέμα. Εἰπεις δὲ διὰ τὴν ποθητικὴν δρίσεωντας τῷρα πρὸς ἀναρπίσμαν ἀπὸ τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας. Ήττα πούμε δημοσ. καὶ ἐμοὶς κάτι: σχετικὸν καὶ πρὸς τὰ ἔκει.

Νὰ δημοσ. ποὺ ἔσφυγκταις ἀπὸ τὸ πρόγραμμά μας καὶ καταπινθύμαστε μὲ εδυνολογίας, ἐνθὴ δική μας ἀποφῆ είναι: ὁ αὐτοματισμός. Ξανάλειμοι λοιποί: “Ο αὐτοματισμὸς καὶ ὁ ηλεκτρονισμὸς μαζὶ δηλῶσουν πλουσίων δημοτών στὸν χώρον της ἀνανεώσεως. Μέσα στατιλίζονται στὸν

των της εργασίας, μες υπαλληλους και κο-
πους και ίδρων. Μάς έχιμουν σε καλύτερη
άποδοσή έργωντας ποιωντας και ποσοτικά. Μάς
ἀπαλλάσσουν από λάθη. Μάς έχουν σε κάθε
οιγκιά έννομειρους σε ζημονα θέματα. "Ουας,
δεν ξαντριμένουν και τώρα διλατηριακή μας
ἀπαλλαγή για την καθολική μας Εξαφάνιση από
αυτό - ουας κανονικότητας της ζωής." Αλλά δύο

τον τόπο της χρηματοπιστωσεως τους. Από τον τόπο της έργασίας, «Αντίθετα, ξέρουν όποιον ένθυμο εύβολης αντιλήψη γύρω πάντα την έπαχμογή τους και την χρηματοπιστωσή τους. Ήστε νά μην έπανταπούμαστε ύποδυτα έκει, έ-εκφυγήσιμοις οικιές, ήσυχοις για την συνέχεια. Και τώρα, θες πούμε κάτι και για τὸν δεύτερο συντελεστὴ τοῦ ναυτικοῦ αὐτοῦ δράματος, γιά τὸν «Κοστή Τάξ». Αδέσ, δὲν θίγους αὐτο-

**ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΑ
COSTANTINO**
- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ
◆ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ
80133 NAP
GALLERIA MEDITERRANEA
312210
321225
328543
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

“Η διενεργουμένη ἀνάκριση τῶν ἀρμοδίων,
θὰ κταλήσῃ σὲ κάποια εἰςήγηση αὐτοῦ τοῦ γρι-
φου. “Ἄς ἐπιτραπῇ δύως καὶ σ’ ἔμας νὰ πούμε
κάτι: συγκινεῖ ἄλλο.

Τὰ νωράγια καὶ τὰ νωτικά δράματα δὲν ἀποτελοῦν φυνόμενο ἀσυνήθιστο καὶ ἐπιληπτικό. Τέτοια περιπτώσια, οἱ νωτικοί τὰ ζῶντα σ' ὅλες τις ὥρασσες καὶ σ' ὅλες τις ἀποχήτικές, ἀπὸ κτίσεως Κέδουσα. Πολλὰ τέτοια συναποκέντιατα είχαν καὶ ἔχουν συγκά τοις ὥρασσιν ἀνθρώποι. Απύγχητα διώρος ἀπὸ ἀτύχημα, ἔχει μεγάλη δισφορά. Είναι τὰ ἔξυγονάμενα ἀλλά καὶ τὰ ἀνεξῆγητα. Στὰ δεύτερα, ἔμεινεις οἱ πλακοὶ τῆς ὥρασσες, προσθέτουμε καὶ ἔνα ἄλλο στοιχεῖο. Είναι τὸ στοιχεῖο τῆς νωτικότητος, ποὺ πολὺ, πάρα πολὺ παραμειρίζεται στὴν ἐποχὴ μας. Στὴν ἐποχὴ τοῦ αὐτοματισμοῦ. Μᾶς είναι ἀλιάφορο πιά, ποιος οὐ νωτιολογήθειν καὶ ποια ἡ τωτικότητα τους. Βέβαια, κάποια ἀνάγκη μᾶς ἀναγκάζει νά... ἀπαθαργοῦμε, ἢν ἐπιτρέπεται η λέξη. Ή οὐνάγκη τῆς μήνη προσφορᾶς γνησίων νωτικιδῶν. Εμπείρων νωτικιδῶν. Καὶ αὐτά, ἐπίσης είναι καιριστικά τῶν καιρῶν. Εγκαταλείπουν τὴν θάλασσα οἱ πραγματικοί νωτικοί. Νέοι ἀπὸ πραγματικούς νωτικούς τόπους καὶ γάνοι πραγματικούς νωτικούς, πάινονται διαζύγιος ἀπὸ τὸ νωτικό ἐπάγγελμα. Λέγοντας αὐτά, ἔχω καὶ κάτι: νά παρουσιάσω ἀλάνθιστο καὶ ἀνημισθήτητο. Παρουσιάσω τοὺς ἀπογραφέντας νέους νωτικούς τοῦ παρθενότητος μηδῆς 'Οκτωβρίου μετά. Είναι: Πειραιῶς 275, 'Αλεξανδρούπολεως 104, Κομιστής 30, Κεφαλληνίας 20, Χίου - Οίνουσαν 21, Ελεσίας - Κύμης 18, 'Ανδρου 3, Γλακάζειδος 4, 'Ιοάννης 4 ἀλπ. Λοτή 86 ἡ ἀναλογία είναι: καὶ σ' ὅλους τοὺς μήνες τῆς ἀποχῆς η Πατριαρχείας ἐπεξηγήσεις δὲν νομίζω νά γραιτάζονται.

Δέν είμαστε σε θέση να προτείνου τὸν τρόπο τῆς ἐπανθίσου στὴ Θάλασσα τῶν πραγματικῶν νυκτικῶν καὶ τὴν ἀποτροπὴν ἐγκαταλεῖψαι τῶν πλοίων μηδὲ ποτὲ τοὺς πραγματικῶν νυκτικῶν μὲ τὴν ἀντικατάστασή τους ἀπὸ ἄλλους καὶ τὸ χειρότερο ἀλλὰ καὶ συνηθέστερο, ἀπὸ μαρών, κίτρινους καὶ μελαχρόνις ἀλλοδαπούς. Εκείνοι ποὺ ἔχω κάθε διπλώμα νὰ φωνάξω είναι τὸ θέτο: "Η σημερινὴ μεγάλη καὶ πρωτόπορα Ἑλληνικὴ Νοτιοτίλια, ἀσφυκτὴ ἀπὸ ἀνάζητους πάσχει προσλέψεως. Καὶ τοῦτο, σὲ ἐποχὴ ἀπαγεινακή, σὲ ποιότητα ἀνθρώπων.

10000.

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ : 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMAZOS
Σ. Γ. ΛΕΡΙΟΤΗΣ

Διαχειρίσται πλοίων • Ναυτικοί πράκτορες

• Ἀγοραπωλησίαι • 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

- 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



Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΩΝ ΠΗΓΩΝ

ΣΤ' ΛΗΣΜΟΝΗΜΕΝΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΙ ΘΕΟΙ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΝ. Ν. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

"Από το μεγάλο πλήθος των άρχαίων θαλασσινών μύθων πολλοί είναι αυτοί που έπιπτονται κάτω από «χριστιανικά καλύμματα» στις μορφές χριστιανών άγιων. Άλλα κατά το πέρασμα από την θρησκεία του "Ολύμπου στην χριστιανική, πολλοί είναι και οι άρχαίοι θαλασσινοί θεοί, που δεν αντέχουν στο δάρος της νέας θρησκείας. "Ετοι ύπηρχαν «δαίμονες» θεοί, που ή έξουσια τους έκτεινόταν άποκλειστικά στην θάλασσα και πού, ή έξαφανίσθηκαν ή έπεζησαν στις χριστιανικές παραδόσεις παραμορφωμένοι. Τόιο συνέβη και με θεούς, που στην έποχή τους, παράλληλα με άλλες κύριες ιδιότητες, έλατρευόνταν και σάν θεοί των ναυτιλομένων.

Μερικούς από τους θεούς που έζουσαν άκομη τὸν δεύτερο μ.Χ. αίνων στὸν κόσμο τῶν εἰδωλολατρῶν, μᾶς τοὺς θυμίζει ὁ Λούκιος, ποὺ οἱ σαρκασμοὶ τοῦ δὲν ἔχουν δρια. Σ' ἓνα του ἐπίγραμμα —γιατὶ καὶ ποίησῃ ἔκανε ὁ Σαμοθρακεῖς— ἀκούμε ἕνα ναυτικό νὰ κάνει τὴν ἀκόλουθη ('Ελλ. 'Ανθ. VI/164) αφίερωση: «Στὸν Γλαύκο καὶ στὸν Νηρέα καὶ στὸν γυιὸ τῆς Ἰνώς τὸν Μαλικέρτη καὶ στὸν δεσπότη τῶν θυμῶν τὸν γυιὸ τοῦ Κρόνου (Ποσειδῶνα) καὶ στὸν Σαμοθρακεῖτες θεούς (τοὺς Κάρειρους), ἐγὼ ὁ Λουκίλλιος, ποὺ σώμηκα ἀπὸ τὸ πέλαγος πρόσφερο τὰ μαλλιά τῆς κεφαλῆς μου, γιατὶ δὲν έχω τίποτα ἄλλο».

«Γλαύκῳ καὶ Νηρῇ καὶ Ἰνώι Μαλικέρτῃ/καὶ θυμίῳ Κρονίδῃ καὶ Σαμοθρᾶξι θεοῖς/σωθεῖς ἐκ πελάγους Λουκίλλιος ὅδε κέκαρμα/τὰς τρίχας ἐκ κεφαλῆς ἄλλο γάρ οὐδὲν ἔχω. /

Πέντε μεγάλους καὶ μικρούς θεούς εὐχαριστεῖ ὁ «Λουκίλλιος» σὰν σωτῆρες του. «Ἄς τοὺς πάρουμε μὲ τὴν ιεραρχικὴ τους τάξην. 'Ο Ποσειδῶνας μᾶς ἀπασχόλησε ηδη κι' ἔξηγήσαμε γιατὶ δὲν προσφέρεται γιὰ παραλληλισμὸ μὲ χριστιανὸ προστάτη τῶν ναυτικῶν.

«Ο Νηρέας ἔρχεται δεύτερος —μετὰ τὸν Ποσειδῶνα— στὰ πρεσεθεῖα τοῦ ἑλληνικοῦ πανθέου τῶν θαλασσινῶν «δαιμόνων». Δὲν συγγενεύει, δῆμος, μὲ τὴν ἄγρια κι' ἔκφοβηστική μορφὴ τοῦ Ποσειδῶνα, γιατὶ εἶναι θεός σοφὸς κι' ἔναρτος. 'Ο Ησίος,

ποὺ γνώρισε στοὺς ἀνθρώπους μὲ τὴν «Θεογονία» τοῦ τὴν καταγωγὴ τῶν θεῶν, μᾶς πληροφορεῖ (Θεογ. 233 - 36) πῶς «ἐδό Πόντος ἐγένητο τὸν Νηρέα, ποὺ φέματα δὲν ξέρει καὶ μόνο τὴν ἀλήθεια λέει, κι' εἶναι τὸ πρωτότοκο παιδὶ του (τοῦ Πόντου) καὶ Γέροντα τὸν ἀποκαλούν, γιατὶ μπορεῖ νὰ τὸν ἐμπιστεύεσαι, εἶναι ἥπιος καὶ δὲν ἔχεντα τοὺς νόμους τῆς δικαιοσύνης, ἀλλὰ πάντα ξέρει νὰ σκέπτεται σωστὰ καὶ νὰ κρίνει μὲ ἐπιείκια».

«Νηρέα δ' ἀφευδέα καὶ ἀληθέα γείνατο Πόντος/πρεοβετανοὶ παιδῶν αὐτάρ καλέουσι Γέροντα/σύνεκα νημερτῆς τε καὶ ἥπιος, οὐδὲ θειοτέων/λήθεται, ἀλλὰ δίκαια καὶ ἥπια δῆνεα οἴδεν».

«Ο Νηρέας ἀντιπροσωπεύει καὶ συμβολίζει τὴν ἡρεμηθήσασσα, ποὺ δικαιώνει τοὺς κόπους τῶν ἀνθρώπων ποὺ τὴν δουλεύουν. Καθὼς φυσάει τὸ ἔλαφρὸ ἀεράκι, κι' η θάλασσα ρυτιδώνεται καὶ ξεσηκώνεται καχιμῆλος κυματισμὸς, ἐνώ στὶς κορφὲς τῶν κυμάτων ἔνοιγονται λευκοὶ ἀφροί, τότε οἱ ἄρχαίοι φαντάζονταν ἔτσι τὴν κεφαλὴ τοῦ πολιού Γέροντα.

Στοὺς ἄρχαίους μύθους συγχέεται ἡ μορφὴ τοῦ Νηρέα μὲ ἄλλους θαλασσινούς θεούς, δῆμος εἶναι ὁ Πρωτέας κι' ὁ Γλαύκος. 'Η ωραία του ψυχικὴ φυσιογνωμία εἶναι κοινὸ γνώρισμα, ποὺ συναντούμε στοὺς χριστιανούς προστάτες τῶν ναυτικῶν. 'Ισως γ' αὐτὸ δὲν προσφέρονται στοιχεῖα γιὰ μιὰ ἐπώνυμη καὶ συγκεκριμένη σύγκρισή του μὲ χριστιανὸ ἄγιο. 'Αλλὰ δὲ γυιὸς τοῦ Πόντου, ὁ σοφὸς Νηρέας ἀνταμείθηκε μὲ τὸ θεῖο δῶρο τῶν πενήντα δημορφῶν θυγατέρων του, τῶν Νηρῆδων, ἔνα ἀπὸ τὰ ἀριστουργήματα τῆς ποιητικῆς φαντασίας τῶν ἄρχαίων Ελλήνων.

«Ο Γλαύκος, ποὺ προτάχθηκε ἀπὸ τὸν Λουκιανὸ στὸ ἐπίγραμμά του, ἦταν σ' ὅπλο του τὴν ζῷη φαρᾶς. Κάποτε, δῆμος, ἐγέρασε κι' ἀπελπισμένος ἀπὸ τὴν ἀνημποριά του, ρίχθηκε ἀπὸ τοὺς δράσους τῆς Ανθρόδονας στὴν θάλασσα. 'Ομως οἱ θεοὶ τὸν εὔπλακαν ξέροντας τὸν θέρετον Εύδοικο —ὅπου τὸ σημερινὸ χωρὶς Λουκίστα— καὶ προίστορικὸ λιμάνι φαράδων, ποὺ ἀλίευαν καὶ πορφύρα, τὰ κογ-

χύλια ποὺ ἔδιναν τὸ πορφυρένιο χρώμα. Οι δράχοι απ' ὅπου δὲ Γλαύκος, ρίχθηκε στὴν θάλασσα σώνιμάσθησαν «Γλαύκου πήδημα».

Οι μύθοι γύρω ἀπὸ τὸν Γλαύκο εἰναι πολλοὶ καὶ συγκεκυμένοι. Λένε πῶς μεταμορφώνεται σὲ θεά, ἀλλοτε τὴν Γλαύκη, ἀλλοτε τὴν Λάμια, κι' ἀλλοτε σὲ Σειρῆνα. 'Σ' ὅλους μύθους συγχέεται μὲ τὸν Νηρέα, γιατὶ κι' ὁ Γλαύκος εἶναι θεὸς ἥπιος. Καλοπροσίρετος μὲ τοὺς ναυτικούς, προφητεύει τοὺς κατρούς καὶ ἔρχεται βοηθός στὶς δύσκολες ὥρες τῶν πλεόντων. Μιὰ τέτοια σωτήρια παρουσία τοῦ Γλαύκου περιγράφει ὁ Ρόδιος στὰ «Ἀργοναυτικά» του. Οι Αργοναύτες δρέθηκαν σὲ κατάσταση ἀνάγκης, «ἀλλὰ τὴν ὥρα ἔκεινη ('Αργ. 1/1310 κι' ἐπ.)» τοὺς παρουσιάσθηκε ἀπὸ τὰ βάθη τῆς θάλασσας ὁ Γλαύκος, ποὺ εἶναι σοφός ἐρημηνεύτης τῶν λόγων τοῦ θείου Νηρέα καὶ σηκώνοντας ψηλὰ τὸ δασόμαλλο κεφάλι καὶ τὸ στήθος, ἀπὸ τὴν μέση ἀρπαχεῖ μὲ τὸ στοιχό του χερὶ τὴν καρίνα τοῦ καραβίου (τῆς 'Αργώς) κι' ἔφωναξε στὸ ἀναστατωμένο πλήρωμα.

«Τοῖοιν δὲ Γλαύκος θρυχίης ἀλὸς ἔξεφανθη/Νηρῆος θείοιο πολυφράδμων ὑποφάνης/ψύφι δὲ λαχινῆν τε κάρη καὶ στήθα δείρας/νειδένεν ἐκ λαγόνων στιθαρῇ ἐπορέζατο χειρὶ/νηγίου δλαχαίοι καὶ λαχεὶν ἐσουμένοισιν. /

Πρὸ πάντων οἱ μύθοι κι' ἡ μορφὴ τοῦ Γλαύκου ἔχουν πολλές όμοιότητες μὲ τὴν 'Ινώ, τὴν κόρη τοῦ Κάδμου.

Ίνῳ - Λευκοθέᾳ. 'Ο γάμος τῆς 'Ινώς μὲ τὸν 'Αθάμαντα στάθηκε μιὰ ἀληθινὴ τραγωδία γιὰ τὴν 'Ινώ, ποὺ ὑπόφερε τόσα πολλὰ ὥστε νὰ παραμείνει παρομοιώδης ἡ φράση «'Ινώς ἄγχη». Τὰ ἄγχη τοῦτα δὲν τὰ ἀντέχει καὶ μᾶς ἡμέρα, κρατώντας στὴν ἀγκαλία της τὸ γυιό της Μαλικέρτη, ρίχθηκε στὴν θάλασσα σὰ πνιγεῖ. Τὸ δράμα της συγκίνησης τὴν Αφροδίτη ποὺ ἐπέτυχε νὰ τὴν κάνουν οἱ θεοὶ ἀδινάτων. Σὰν θεά τὴν 'Ινώ μετωνομάσθηκε ἀπὸ τὴν 'Αφροδίτη σὲ Λευκοθέα. Τὸ πῆδημα τῆς 'Ινώς ἔγινε ἀπὸ τὴν 'Μολούριδα πέτραν», πιὸ πέρα ἀπὸ τὰ Μέγαρα.

Δέν είναι μόνο ποὺ κι' οἱ δυο, Γλαύκος καὶ Λευκοθέα, ησαν πρὶν θνητοὶ, ησαν κι' ἀπελπισμένοι καὶ κατάληξαν αὐτόχειρες, γιατὶ πρωταπούλου δημόρφες ὄμηες τῆς θάλασσας, τὸ γαλανὸ χρώμα της καὶ τὴν λευκότητα τῆς θέας τῶν ἀφρισμένων κορυφῶν τοῦ κυματισμοῦ. Κι' οἱ δυο τους εἶναι «ἄγαθοι δασίμονες ποὺ φροντίζουν τοὺς ναυτικούς.

Ἡ λατρεία τῆς 'Ινώς ἀπὸ τοὺς ναυτικούς ξεκινάει ἀπὸ πολλὰ παλιὰ καὶ μὲ τὸν κατρό γενικεύεται σὲ πανελλήνια ἔκταση. Πρῶτος δὲ «Ο μηρος μᾶς πληροφορεῖ γιὰ τὴν σωτήρια ἀρωγὴν ποὺ πρόσφερε σὲ ναυτικό, στὸν 'Οδυσσέα, διαν στ' ἀνοιχτά τῆς νήσου τῶν Φαιάκων, τῆς Κέρκυρας, ἀντίκρυζε τὸν θάνατο. Τότε λέει ὁ Ομήρος ('Οδ. Ε' 333 - 35) ἡ Λευκοθέα πετώντας πάνω ἀπὸ τὰ κύματας τὸν εἰδέ ή κόρη τοῦ Κάδμου, ἡ δημόρφοκορμή 'Ινώ, ἡ Λευκοθέα, ποὺ πρῶτα ήταν θυητὴ καὶ μιλούσε δημος οἱ ἄνθρωποι καὶ τώρα οἱ θεοὶ τὴν τιμούν στῆς θάλασσας τὰ πέλαγας».

«Τὸν δὲ ίδειν Κάδμου θυγάτηρ παλλισφυρος 'Ινώ/Λευκοθέα, ήν πρὶν μὲν ἔην θροτός αιδή εσσα/οὐν δ' ἀλὸς ἐν πελάγεσσι θεῶν ξε/μηρε/τιμῆτα. /

Τότε ήταν ποὺ πέταξε στὸν 'Οδυσσέα τὸν θεικό της πέπλο, ποὺ σὰν σωτήριο σωστίδιο, βοήθησε τὸν θασιληρὰ τῆς Ιθάκης νὰ φθάσει κολυμπώντας στὴν Κέρκυρα. 'Απὸ τό-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

τε ή λατρεία της 'Ινώς σάν θαλασσινής θεᾶς ἐπεκτάθηκε στους ἑλληνικούς τόπους, δόποι πολὺ συχνά οι πιστοί της ἴδρυαν ιερά και ἔστησαν ἀγάλματα. C: ναυτικοί της Ρόδου τὴν ποκαλούσαν «Ἀλίαν», δηλαδή θ α λ α σ σινή, οι Ἀθηναῖοι «Ἐλιμενίαν» γιατὶ, ὥπως πίστευαν, ή θεὰ πρόσφερε στούς ναυτικούς ἀσφάλεια σὲ λιμάνια κι' ὅλοι οι ναυτιλλόμενοι τῆς ἔκφράζουν τὴν εὐγνωμοσύνη τους προσφέροντας τῆς ἀφειρώματα.

Μαλικέρτης - Παλαίμων. Στὴν ποίηση πολλὲς φορές ἀναφέρονται μαζὶ τὰ ὄντα πάντα τῆς μάνας Λευκοθέας —'Ινώς καὶ τοῦ γυιοῦ τῆς Μαλικέρτη— Παλαίμων. Γιατὶ κι' ὁ Μαλικέρτης λένε πῶς ἔγινε ἀθάνατος. «Οταν μάνα καὶ γιοὶς ἔπεσαν στὴν θάλασσα, ἔνα δελφίνιο—σύμβολο τοῦ Ποσειδῶνα δὸταν ἡταν «στὶς καλές» του— ἐπῆρε στὴν ράχη του τὸ παιδί και τὸ ἀπόθεσε στὴν ἔηρά. Ἐκεὶ ἔβρήκε τὸν Μαλικέρτη ὁ βασιλῆς τῆς Κορίνθου ὁ Σίσιφος, ποὺ ἔθαψε τὸ φθαρτὸ κορμὶ τοῦ παιδιοῦ, γιατὶ οἱ θεοὶ τὸν εἰχαν καί ἀθάνατον. «Οπως ἡταν φυσικὸ οι Κορίνθιοι τὸν ἐλάττερουν σὰν θεό, θεὸ θαλασσινὸ μὲ τὸ δύομα. Παλαίμων μ. w.

'Ο ποιητὴς Φιλόδημος ος ὁ Ἐπικούριος—πρῶτος π.χ. αἰώνας— σ' ἔνα του ἐπίγραμμα (Ἐλλ. Ανθ. VI/349) παρουσιάζει ναυτικὸ νὰ δέσται στοὺς θεοὺς καὶ ἀνάμεσα σ' ἄλλους καὶ στὴν Λευκοθέα καὶ στὸν Μαλικέρτη. «Ω γυιὲ τῆς 'Ινώς Μαλικέρτη, καὶ σὺ Λευκοθέα, γαλανὴ βασίλισσα τοῦ Πόντου, θεὰ ποὺ διώχνεις τὸ κακό, καὶ τὼν Νηρητῶν χοροὶ καὶ κύματα καὶ σὺ Ποσειδῶνα καὶ Ζέφυρε Θρακιώτη, ποὺ εἰσαι ἀνέμος πράστατος, εὔσπλαχνισθήτε με καὶ φέρτε με στὸν γλυκὸ γυαλὸ τοῦ Πειραιᾶ, γλυτώνοντάς με ἀπὸ τὸ πλατύ μεγάλο κύμα.»

«Ινώς ὁ Μαλικέρτη, σύ τε γλαυκὴ μεδέουσα/Λευκοθέη πόντον, δεῖμον δλεϊκακε,/Νηρητῶν τε χοροὶ καὶ κύματα καὶ σὺ Ποσειδῶν/καὶ Θρητίδη, ἀνέμοις πρηταπέτε Ζέφυρε,/Ιλαοὶ με φέροιτε, διά πλατό κύμα φυγόντα/σῶν ἐπὶ γλυκεράν ήντα Πειραιέως.»/

Σὲ ἄλλο ἐπίγραμμα —ἀφειρωτικὸ τοῦτο—ο ποιητὴς 'Αντίπατρος ὁ Σιδώνιος, τοῦ δεύτερου π.χ. αἰώνα, μημονεύει τὸν γιοὺ τῆς 'Ινώς μὲ τὸ κορινθιακὸ τὸ δύομα Παλαίμων. «Ἐνας φαρᾶς, ὁ Ερμῶνας, φάρεψε μιὰ σκολόπενδρα, ποὺ τὸ μάκρος τῆς ἔφθανε τὶς ὁκτὼ ὀργιές κι' ἡταν σωστὸ θαλασσινὸ τέρας. «Καθὼς τὴν ἐπιασε» συνεχίζει ὁ 'Αντίπατρος Ὁλ. 'Ανθ. VI/223) «τὴν κρέμασε φωλά, ἀφιερώνοντάς την στὸ παιδί Παλαίμωνα καὶ στὴν μάνα του 'Ινώ. Σὲ θεοὺς θαλασσινούς, τέρας θαλασσινὸ ἔχαρισε.»

«Εύρων δ' ἡρῆτος Παλαίμων παιδί καὶ 'Ινῷ/ δαίμονιν εἰναλίοις δοὺς τέρας εἰνάλιον.»/

«Η κυκρὴ θεῶς». Στὴν ἑλληνικὴ μυθολογία κατέχει ἔξεχουσα θέση ἡ θεὰ Ἐκάτη, μιὰ πολυσύνθετη μορφὴ μὲ πολλές—καλές καὶ κακές—ιδιότητες. Η Ἐκάτη εἶχε τὸ προνόμιο νὰ εἶναι γυνήσιο παιδί τοῦ Δία καὶ τῆς Ἡρας, τῆς νόμιμης συζύγου του. Γι' αὐτὸ κι' ὁ πατέρας τῆς τὴν «προίκισε» καλά καὶ ἀνάμεσα σ' ἄλλα «ώρισε» ὅπως ἀναφέρει ὁ Ησίοδος (Θεογ. 413)» νὰ ἔχει μερτικὸ κι' ἀπὸ τὴν γῆ κι' ἀπὸ τὴν θάλασσα, τὴν ἀεικίνητην.

«Μοῖραν ἔχειν γαίης τε καὶ ἀτρυγέτοιο θαλάσσης.»

«Ἀπὸ τὴν πηγὴ τούτη μαθαίνουμε ἐπίσημα πῶς ἡ Ἐκάτη ἡταν καὶ θεὰ θαλασσινὴ καὶ μάλιστα προστάσισσα τῶν φαράδων. 'Ολοκληρώνοντας τὴν θαλασσινὴ τῆς ἀποστολῆς ὁ 'Ησιόδος προσθέτει (Θεογ. 440 - 43) πῶς «καὶ σ' δουσὶ στὴν τρικυμισμένη γαλάζια θάλασσα κοτιάζουν σὰν προσευχθούν στὴν Ἐκάτη καὶ τὸν —Ποσειδῶνα— Κοσμοσείστη ποὺ βροτοκοπά, η δοξασμένη θεὰ τοὺς προσφέρει πρόθυμο πλούσιο φάρεμα, ποὺ —ὅμως— καὶ πάλι γρήγορα μπορεῖ, ἀν τὸ θελήσῃς η ψυχὴ της, νὰ τὸ ἔξαφανίσει τὴν ώρα ποὺ —οἱ φαράδες— τὸ θεωροῦν σίγουρο».

«Καὶ τοῖς, οἱ γλαυκὴν δυστέμφελον ἐργάζονται/εύχονται δ' Ἐκάτη καὶ δρικτύπῳ Ἐννοσίγαιω/ρημήδιας ὄγρην κυδρή θεός δύπασε πολλὴν/ρεία δ' ἀφειλετο φαινομένη, ἔθελοσσα γε θυμῷ.»/

Θάλασσινή θεότητα για δυό, τουλάχιστον, λόγους. Πρώτον γιατὶ ὁ 'Ησιόδος τὴν ἀποκαλεῖ «Κυδρῆν» ποὺ σημαίνει δοξασμένη καὶ δεύτερον, γιατὶ δοσοὶ ἐπρόκειτο νὰ μυηθοῦν στὰ μυστήρια τῶν Καθείρων, ἐπρέπει νὰ μάθουν μὲ ποιοὶ τρόπο πρέπει νὰ ἐπικαλούνται στὶς τρικυμίες τὴν Ἐκάτη, για νὰ ἔλθει ἀρωγὸς στὴν ώρα τοῦ κινδύνου.

Ο «Δελφίνιος» Ἀπόλλων. Δὲν είναι εύρυτερα γνωστό, πῶς ὁ 'Απόλλωνας ἡταν γήγειος προστάτης τῶν ναυτικῶν, γιατὶ δὲ θεός τοῦτος παραμένει πάν' ἀπ' ὅλα ἡ πρωτοποίηση τοῦ φωτός, τοῦ κάλους, τῆς ἀρμονίας, τῆς διανόησης, τοῦ ὅτι, τοῦ ὀρατούτερο· ἀπόδωσε ἡ ἑλληνικὴ ποιητικὴ σκέψη. Στὸν ὄμηρο ὅμνο γιὰ τὸν 'Απόλλωνα, ὁ θεός συνδέεται μὲ τὸ συμπαθέστατο στοὺς ἑλληνικοὺς μύθους, τὸ δελφίνι. Ο Φοίδος πέρνοντας τὴν μορφὴ τοῦ δελφινιοῦ συνάδευσε ἔνα κρητικὸ καράβι, ποὺ ταξίδευε γιὰ τοὺς Δελφούς, γιὰ τὸ μαντεῖο τοῦ 'Απόλλωνα. Ο θεός συνδέεται τὸ δελφίνι μὲ τὸν ὄμνο (βλ. Ν. Παπαζήση στὴν Απτ. 378 ὑπ.). 1) «ατὸν Πόντο ρίχτηκε μὲ δύρη δίπλα στὸ γρήγορο καράβι, πέρνοντας τὴν μορφὴ τοῦ δελφινιοῦ. Κι' ἡταν ξαπλωμένος σὰν τέρας μεγάλο καὶ φοβερό.»

«Ἐν πόντῳ δ' ἐπόρουσε δέμας δελφῖνι νηὶ θοῇ/ καὶ κείτο πέλωρ μέγα τε δεινόν τε.»/

«Ἄπὸ τὴν παράδοση τούτη ἐκείνην μιὰ θετικὴ ἀναγνώριση τοῦ 'Απόλλωνα σὰν θαλασσινὸ θεόυ, ποὺ ἡ σύνδεση του μὲ τὸ δελφῖνι τοῦ πρόσθεσε καὶ τὸ ἐπίθετο «Δελφίνιος». Στὸν Πειραιᾶ «ἐπάρχει» ὅπως γράφει ὁ Πασσανίας Ιακώπης (Απτ. 19, 1) «καὶ ἄλλο ιερὸ τοῦ 'Απόλλωνα, ποὺ τὸν ἀποκαλούσαν Δελφίνιο.»

«Ἐστι δὲ καὶ ἄλλο ιερὸν 'Απόλλωνος ἐπίκλησιν δελφινίου.»

Στὴν Ἀθήνα λειτουργοῦσε ἔνα πανάρχαιο δικαστήριο, τὸ λεγόμενο «τὸ ἐπὶ Δελφίνῳ». Αρμόδιο γιὰ φόνους η δημόσια γράφει ὁ Πασσανίας Ιακώπης (Ορφέας) ἐπῆρε τὴν λύρα του κι' ἔτραγούδησε μελωδικὸ τραγούδι γιὰ τὴν Ἀρτεμη, ποὺ σώζει τὰ καράβια, τὴν κόρη δασαρέμενον πατέρα (Δία).»

ιαχυρίζονταν πῶς, ὅταν ἔκανα (κάποιο) φόνο, εἶχαν δίκηρα.

«Ἐπὶ Δελφίνῳ δὲ κρίσις καθέστηκεν ἐργάσασθαι φόνου σὺν τῷ δικαίῳ φαμένοις.»

Κι' ὁ πολύτιμος ἑκεῖνος περιγηγῆτης συνεχίζει προσθέτοντας πῶς στὸ δικαστήριο τοῦτο δικάσθηκε κι' ἀθωώθηκε ὁ Θησέας γιὰ τοὺς φόνους τοῦ Πάλλαντα καὶ τῶν παιδιῶν του, γιατὶ ἐπαναστάτησαν.

«Ἐκτὸς ἀπὸ «Δελφίνιος» ὁ 'Απόλλων ὁνομάζοταν καὶ «σωτῆρας τῶν πλοιῶν»—ἐπίθετο ποὺ δινόταν καὶ στὴν ἀδελφή του «Ἀρτεμη, «εξεχωριστά» λέει ὁ 'Απολλ. Ὅριος (Ἀργ. 11/927 - 28) «δὲ ἐπέπειτα, ἀφού ἐκτίσαν δωμάτιον πρόσφεραν σπουδές κι' έθυσίσασαν στὸν 'Απόλλωνα τὸν σωτῆρα τῶν καραβιών.»

«Ἄνδιχα δ' αὖ χύτων νηοσοδῷ 'Απόλλωνι/ θωμόν δειμάμενοι μῆρ' ἔφεγον.../

Γιὰ τὸν 'Απόλλωνα γράφει στὴν «Ἐλληνικὴ Μυθολογία» (Αθ. 1253 σελ. 180) ὁ Γάλλος ἀκαδημαϊκός Ζάν Ρισπέν, πῶς ὁ θεός τοῦτος ἐλατρεύσταν ἀπὸ τοὺς «Ελληνες σὰν προστάτης τῶν μακρυνῶν θαλασσινῶν ταξιδιῶν, ποὺ τέτοια ήσαν καὶ οἱ ἔρμημήσις γιὰ τὴν θρυση ἀποικιῶν.»

«Μουνιχίας» Ἀρτεμης. «Οπως σημειώσαμε πιὸ πάνω ὁ 'Απολλ. Ὅριος ὁ Ὁρδιος ἀποκαλεῖ καὶ τὴν Ἀρτεμην «ευησσόσδον» δημος καὶ τὸν ἀδελφό της 'Απόλλωνα. «Και γιὰ χάρη τους» γράφει ὁ ποιητὴς τῶν «Ἀργοναυτικῶν» (1/569 - 71) «οὐ γυιὸς τοῦ Οἰαγροῦ (Οφρέας) ἐπῆρε τὴν λύρα του κι' ἔτραγούδησε μελωδικὸ τραγούδι γιὰ τὴν Ἀρτεμη, ποὺ σώζει τὰ καράβια, τὴν κόρη δασαρέμενον πατέρα (Δία).»

«Τοῖοι δὲ φορμίζων εὐθήμουν μέλπεν ἀσιδῆ/Οἰαγρο πάτησόν τον εὐπάτειραν/ 'Αρτεμιν.../

«Ἡ φήμη τῆς Ἀρτεμης σὰν θεᾶς προστάτησας τῶν ναυτιλλομένων δὲν ἡταν κι' αὐτὴ διαδομένη. Κι' ὅμως στὴν Αθήνα ἡ Ἀρτεμης ἐτίμοταν ιδιαιτέρως ἀπὸ τοὺς πολίτες της. Ἀπὸ μιὰ ἐπιγραφὴ κι' ἔνα ψήφισμα (βλ. Ν. Παπαζήση στὴν Απτ. 28, 10) «τὸ ἐπὶ Δελφίνῳ δικαστήριο ἡταν ἀρμόδιο νὰ δικάζει αὐτοὺς

Γιατί οι Πλοιοκτῆται εἰς όλοκληρον τὸν κόσμον αἰσθάνονται σάν στό σπίτι τους στό UK P&I Club (Bermuda)

Προσεκτική ἐπένδυση

Τὰ συμφέροντα τῶν μελῶν μας προστατεύονται ἀπὸ ἓνα λεπτομερῶς σχεδιασμένο πρόγραμμα ἐπενδύσεων, τὸ οποῖον τελεῖ ὑπὸ συνεχῆ ἐποπτείαν.

Ἐφοπλισταί, ναυλωταί καὶ μεσίται προσκαλούνται νά πλησούν σὲ ἐπαφή με τοὺς εἰς Λονδίνο ἀντιπροσώπους τῆς Διαιτειριστρίας ἐταιρείας μας. Γιὰ λεπτομερεῖς πληροφορίες:

Thos R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe, London, E.C.3.

Τηλέφωνο: 283-4646
Τέλεξ: 885271

Τηλεγραφική Δ/νση: Mutuality London.

UK P&I Club (Bermuda)

Διαιτειρισταί: Thos R. Miller & Son (Bermuda)

τὸν γύρο τῆς (χερσονήσου) Μουνιχίας και πρόσφεραν θυσία στὴν θεά.

«... ἐποιήσαντο καὶ τῇ πομπῇ ἀμιλλαν ἐν τῷ λιμένι· περιπλευσαν δὲ καὶ ἐς Μουνιχίαν καὶ έθυσαν τῇ θεᾷ».

Πάνω στὴ χερσόνησο τῆς Μουνιχίας είναι σήμερα κτισμένος ὁ «Ναυτικός Ομίλος Ἐλλάδος» και δίπλα ἀπὸ τὸ κτίριο του είναι ἡ θέση ποὺ ἀλλοτε ὄρθωνόταν ὅ ναὸς τῆς «Μουνιχίας Ἀρτέμιδος». Τὸ σημερινὸν «Μίκρολιμανο» είναι ὁ ἀρχαῖος «λιμὴν Μουνιχίας». Στὸ ναὸ τῆς «Ἀρτέμης κατάφευγαν γιὰ νὰ ζητήσουν ἀσύλο κι' ἀλλοι, ἀλλὰ κυρίως οἱ ναυτικοί. Ἀπὸ τὸν λόγο τοῦ Δημοσθένη «περὶ Στεφάνου» μαθαίνουμε πὼς τὸ ἴδιο ιερὸ ήταν καταφύγιο γιὰ τοὺς τριηράρχους, τοὺς πολίτες ποὺ μὲ ἔξοδά τους ἔξωπλιζαν πολεμικὲς τρίηρες, «Κανένας τριηράρχος λέει ὁ βήτορας» (Σεφ. 107) «δὲν ἥθε νὰ σᾶς παραπονεθεῖ πῶς ἀδίκειται, οὔτε στὸ ναὸ τῆς «Ἀρτέμης κάθησε ζητώντας ἀσύλο, οὔτε συνελήφθη ἀπὸ τοὺς ὄρχοντες ποὺ ἐτοιμάζουν τοὺς στόλους».

«Οὐχὶ ἰκετίριαν ἔθηκε τριηράρχος οὐδεὶς πάποθ' ὡς ἀδικούμενος παρ' ἡμῖν, οὐκ ἐν Μουνιχίᾳ ἔκαθέζετο, οὐκ ὑπὸ τῶν ἀποστόλεων ἔδειθη».

Κατὰ τὸν χρόνον τοῦ Δημοσθένη —τέταρτος π.Χ. αἰώνας— ἐκλέγονταν στὴν Ἀθήνα δέκα ὄρχοντες, ποὺ ὀνομάζονταν «ἀποστολεῖς» καὶ εἶχαν καθήκοντα ἀνάλογα μὲ τοὺς σημερινοὺς ὑπουργοὺς Ναυτικῶν, γιατὶ κι' ἔκεινοι εἰδύθηνταν γιὰ τὴν ἐτοιμότητα τῶν στόλων. Φυσικὰ ἐπόπτευαν καὶ τοὺς τριηράρχους. Κατὰ τὸν Πολυδεύκη τὸν Γραμματικὸν —δεύτερος αἰώνας π.Χ.— (8, 99) «ἀποστολεῖς ἡσαν αὐτοὶ ποὺ προνοοῦν καὶ γιὰ τὰ ἀπόστολα πλοῖα καὶ γιὰ τὸν ἀπόλουν τῶν τριηρέων».

«Ἄποστολεῖς, οἱ προνοοεῖνοι τῶν ἀπόστολων καὶ τοῦ ἐκπλου τῶν τριηρέων».

«Ἐνα τρίτῳ ναυτικῷ ἐπίθετο τῆς «Ἀρτέμης ἀναφέρεται ἀπὸ τὸν ποιητὴ Καλλίμαχο στὸν «Υμνον» «Εἰς Ἀρτέμιν». «Οταν ἡ κόρη τῆς Λητώς ἔζητησε ἀπὸ τὸν πατέρα της νὰ τῆς χαρίσει τὴν αἰώνια παρθενία, τόξα κι' ἄλλα χαρίσματα, ὁ Διός τῆς πρόσφερε ὅλα αὐτὰ κι' ἐπὶ πλέον τῆς ἔταξε» (Υμν. Ἀρτ. 38 - 39) «καὶ σὺ θὰ ἵσαι προστάτισσα τῶν δρόμων καὶ τῶν λιμανιῶν».

«... καὶ μὲν ἀγυιαῖς/έσσῃ καὶ λιμένεσσιν ἐπίσκοπος.../

«Ἄλλου ὁ Καλλίμαχος δὲν ἀποκαλεῖ τὴν «Ἀρτέμην «ἐπίσκοπον λιμένων» ἀλλὰ τὴν προσφωνεῖ» (Υμν. Ἀρτ. 259)

«Πότνια Μουνιχίη λιμενοσκόπε.../

ποὺ τὸ ἐπίθετο «λιμενοσκόπος» ἔχει τὴν τιὰ σημασίαν μὲ τὸ «ἐπίσκοπος λιμένων».

«Ἀπὸ τὸν ἴδιο ποιητὴ, τὸν Καλλίμαχο μαδαίνουμε (Υμν. Ἀρτ. 228 - 36) πὼς ἡ λατρεία τῆς «Ἀρτέμης σὰν θαλασσινῆς θεᾶς πρέπει νὰ ξεκινάει ἀπὸ τοὺς προϊστορικοὺς χρόνους. Γράφει ὁ ποιητὴς: «Γιὰ νὰ τιμῆσει ἐσένα (τὴν «Ἀρτέμη») ὁ Ἀγαμέμονας ἀφίερωσε στὸν ναὸ τὸ τιμόνι τοῦ σκάφους, σὰν δῶρο εὐγνωμούσης ὅταν γιὰ χάρη του σταμάτησε τοὺς νέους - ξένους θεούς καὶ τοὺς τιμούσαν σὰν προστάτες τῶν ναυτικῶν».

«... οοὶ δ' Ἀγαμέμονων/πηδάλιον νηὸς σφέτερης ἔγκατθετο νηῷ/μειλιού ἀπλοῖης, δτε οι κατέδησας ἀγάτας.../

«Ἡ παράδοση τούτη ἀναφέρεται καθαρὰ σὲ ναυτικὸν «θεαύμα» τῆς θεᾶς, δῆμοι μὲ πολλὰ ποὺ ἀποδίδονται σὲ χριστιανοὺς ἄγιους.

«Θεοὶ Σαμόθρακες». Πρὶν μιλήσουμε γιὰ τὴν ιδιότητά τους σὰν θαλασσινῶν ἀρχαίων «δαιμόνων» θὰ πρέπει νὰ προτάξουμε πὼς οἱ Κάβειροι εἰναι θεοὶ ξενόφεροι καὶ μάλιστα ἀπὸ τοὺς Φοίνικες. Στὴν Σαμόθρακη ὑπῆρχε στὰ προϊστορικὰ χρόνια, στὰν μιὰ περίοδο στὸ Αἴγαιο κυριαρχούσαν οἱ Φοίνικες, ἀποκιά φοινικική. Τὸ ὄνομα «Κάβειροι» προέρχεται ἀπὸ τὸ φοινικικὸν «Κάβερ» ποὺ σημαίνει «Μέγας», ἀπ' ὃ ποὺ τὰ συλλογικά ὄνόματα τῶν Κάβειρων «Μεγάλοι θεοί» η «Ανάκτες» η «Ανάκες» — «Βασιλάδες». Μιὰ τρίτη σημιτικὴ θρησκευτικὴ παράδοση ἀναφέρει πὼς οἱ Κάβειροι εἶχαν καὶ ἀτομικὰ ὄνόματα, σπῶς τὸ «Ἄξιερος» καὶ «Ἄξιόκερσος» γιὰ τοὺς δυὸ θυληκούς καὶ «Ἄξιόκερσος» καὶ Κάσμιλος γιὰ τοὺς ἀρσενικούς — τεσσέρες συνολικά — ἀδελφούς κι' ἀδελφές. «Ἄλλα, κατὰ τὴν σημιτικὴ συνήθεια δὲν ἐπιτρέποταν στοὺς πιστοὺς νὰ τοὺς προσφωνοῦν η νὰ τοὺς ἐπικαλούνται μὲ τὰ ἀτομικά τους ὄνόματα. Παρὰ μόνο μὲ τὸ ὄμαδικο τους. Κι' οἱ «Ἑβραίοι τὴν ίδια συνήθεια ἐπηρούσαν, δημοσιεύοντας ὁ Παῦλος Καρολίδης (Ιστορία τῶν Λαών - Αθήνα 1928 τόμ. Γ' σελ. 188):

«Τὸ δινόμα τοῦ θεοῦ Ιανεὺ καὶ Ἐλοχεῖμ ἔμεναν πάντοτε ἐν χρήσει ἐν τῇ Ιερᾷ Γραφῇ καὶ παρὰ τῷ λαῷ τὸ μὲν Ἐλοχεῖμ προσφερόμενον διά τῆς γλώσσης καὶ τοῦ στόματος, τὸ

δὲ Ιανεὺ ἀπὸ ρρητοῦ, μὴ προσφερόμενον, ἀλλὰ νοούμενον».

«Οπωδόβηποτε ἡ λατρεία τῶν Κάβειρων υιοθετήθηκε ἀπὸ τοὺς «Ἐλλήνες καὶ ἔθασε σὲ μεγάλη ἀκμὴ κατὰ τοὺς Μακεδονικοὺς χρόνους. Παράλληλα μὲ τὴν φήμη τῶν «μυστήριων τῆς Σαμοθρακῆς διαδόθηκε κι' ἡ δοξασία γιὰ τὴν θαλασσινὴν ιδιότητα τῶν Κάβειρων. Οἱ Φοίνικες, σπῶς γράφει ὁ Ν. Π. «Ἄνδριώτης στὴν ἔγκυλοποιίδεια τοῦ Πυρσοῦ (βλέπε λ. Κάβειροι) ἐλάττευαν τοὺς θεοὺς τούτους σὰν ἐφευρέτες τῆς Ναυτιλίας καὶ προστάτες τῶν ναυτιλούμενων. Οἱ «Ἐλλήνες, λαὸς κι' αὐτοί, ναυτικόταος, ἀσπάσθηκαν τοὺς νέους - ξένους θεούς καὶ τοὺς τιμούσαν σὰν προστάτες τῶν ναυτικῶν».

Σὲ δύο ἐπιγράμματα ποὺ ηδη παραθέσαμε (Ἐλλ. Ανθ. VI/164 καὶ 301) οἱ Κάβειροι ἀποκαλούνται ἀπλῶς «θεοὶ Σαμοθρακες» καὶ —άπ' ὅσα έχουμε ὑπ' ὄψη — δὲν ἀπόκτησαν ξεχωριστὸ θαλασσινὸν ἐπίθετο. Κι' ὅμως ἡ λατρεία τους σὰν θεῶν προστατῶν τῶν ναυτιλούμενων πρέπει νὰ ἔχει τὶς ρίζες τῆς σὲ παναρχία χρόνια. «Ο Απόλλων οἱ Ρόδιοι καὶ ὁ Διός οἱ οἰσκελιώτης ἀναφέρονται στὴν παράδοση ἔκεινη ποὺ οἱ Κάβειροι βοήθησαν τοὺς Ἀργοναύτες στὸ ταξίδι τους. Σχετικά δὲ ιστορικὸν Διόδωρος γράφει πάς ὅταν τὴν «Ἀργώ» ἀπειλούσα μέγαλη τρικυμία, ὁ Ορφέας — ποὺ ἤταν κι' αὐτὸς μεταξὺ τῶν Αργοναύτων — ποὺ εἶχε μυηθεῖ στὰ μυστήρια τῶν Κάβειρων, ἤξερε τὴν δύναμη τους. Καὶ δὲ Διόδωρος προσθέτει (IV/43, 1) πὼς «ὁ Ορφέας ἔκαμε, δημοσίευσε τὴν προσευχὴν τοῦ Σαμοθράκες — θεούς της προσευχὴς γιὰ τὴν σωτηρία τους, κι' ἀμέσως ὁ ἄνεμος ἔκπτασε... κι' ὅλοι κατεπλάγησαν ἀπὸ τὸ θαύμα καὶ ἐπίστεψαν πὼς ἐσώθηκαν ἀπὸ τοὺς κινδύνους ἀπὸ τὴν πρόνοια — φροντίδα — τῶν θεῶν (Κάβειρων). Γί' αὐτὸς, καθὼς οἱ ἐπόμενες γενεές κράτησαν ζωντανή στὴν μνήμη τους τὴν περιπέτεια ἔκεινη, δῆλοι ὅσοι ναυτικοὶ καταλαμβάνονται ἀπὸ τρικυμίες πάντοτε ἀπευθύνουν τὶς προσευχές τους καὶ στοὺς Σαμοθρακιώτες — θεούς».

«... φασὶν «Ορφέα... ποιῆσασθαι τοῖς Σαμοθρακές τὰς ὑπέρ της σωτηρίας εὐχάριστες. Εύθους δὲ τοῦ πνεύματος ἐνδόντος... ἀπαντας ἐκπλαγήσαι τὸ παράδοξον, ὑπολαβεῖν δὲ θεῶν προνοιά τῶν κινδύνων ἔκπτασε ἀπῆλλαχθαι. Διὸ καὶ τοῖς ἐπιγινομένοις παραδοσίου γεγενημένης τῆς περιπέτειας, δεῖ τοὺς χειμαζομένους τῶν πλεόνων εὐχάριστας τίθεσθαι τοῖς Σαμοθρακέων».

«Ἔτοι διόδωρος μᾶς ἔξηγε πὼς ἔπαλλοθηκε ἡ πίστη τῶν ναυτικῶν γιὰ τὴν σωτηρία παρουσία τῶν Κάβειρων, ὅταν τὰ πλοῖα κινδυνεύουν καὶ οἱ ναυτικοὶ ἐπικαλούνται τὴν «θεοὺς πρόνοιαν» τῶν «μεγάλων θεῶν». Ο διάδοχος τοῦ Ἀριστοτέλη, ὁ Θεόφραστος (XHV/2) εἰπεν τέτοιος, ποὺ ὅταν ταξιδεύει μὲ πλοῖο νομίζει — φαντάζεται καὶ λέει — πὼς οἱ κάδοι εἶναι πειρατικὰ καράδια. «Ἄν ἀρχίσει τρικυμία ρωτάσει μήπως κανεῖς ἀπὸ τῶν συνταξιδεύοντας ἔχει μυηθεῖ — στὰ μυστήρια τῶν Κάβειρων...».

«Ο δὲ δειλὸς τοιοῦτος τις σίσι πλέων τάς ἀκρας φάσκειν ήμοιλας είναι: καὶ κλιδωνος γενομένου, ἐρωτῶν εἰ τις μὴ μεμήτηται τῶν πλεόντων.

Μὲ τοὺς Κάβειρους κλείνουμε τὸ κεφάλαιο τῶν ξεχασμένων θαλασσινῶν θεῶν τῆς ἀρχαιότητας. «Ησαν δῆλοι τους, ποιὸς λίγο — ποιὸς πολὺ, καλοπροσάρτετο καὶ φρόντιζαν γιὰ τὸν σωσμό τῶν ναυτικῶν. Οἱ μορφές τους δὲν ἐπιβίωσαν σὲ συγκεκριμένους διάδοχους χριστιανοὺς ἄγιους προστάτες τῶν ναυτικῶν — μὲ ἔξαιρεση Ἰωάννου τοῦ Απόλλωνα — ἀλλὰ ἐπὶ αἰώνες πολλοὺς ἤταν τὸ καταφύγιο τῶν ἀνθρώπων, ποὺ ἔταξαν στὴν ζωὴ τους νὰ φύλαντε τὶς θαλασσινές Θερμοπύλες.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

«Ἡ ἔταιρεία KONTARAS (ΕΛΛΑΣ) ΛΤΔ., διαχειρίστρια τοῦ «Ελληνικοῦ δ/π /ΛΟΡΝΤ ΜΠΑ·Υ·ΡΟΝ», ἐπιθυμεῖ νὰ εὐχαριστήσῃ πρωτίστως τό:

«Της Επικεφαλής της Εξωτερικῶν, δημοσίευσης καὶ τὸ
Της Επικεφαλής της Εμπορικῆς Ναυτιλίας

γιὰ τὶς ἀποφασιστικὲς ἐνέργειες τους προκειμένου νὰ ἀπελευθερωθῇ ὁ Πλοίαρχος τοῦ ἀνωτέρω πλοίου κ. Νικόλαος Μιχαλόπουλος, ὁ ὁποίος ἐκρατεῖτο παρανόμως εἰς τὴν Σομαλίαν ἐπὶ ζετίαν περίποτα.

Εἰς τὸ πλοίον αὐτό, δημοσίευσης, εἶχαν ἀπαγορευθῆ ἀυθαρέτως ὁ ἀπόπλους ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Μπέρμπερα, ἀπὸ τὶς Σομαλικὲς Ἀρχές, τὸν Οκτώβριον τοῦ 1974, λόγω διαφορῶν ποὺ ἀνέκυψαν μεταξὺ φορτωτῶν καὶ τῆς Σομαλιανῆς Κυβερνήσεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ταλαιπωρηθῇ ὁ Πλοίαρχος καὶ τὸ πλοίον αὐτό ἐπέστρεψεν εἰς τὴν Ελλάδα τὸν Ιούνιον τοῦ 1975, ὁ Πλοίαρχος δημοσίευσης παρέμεινε κρατούμενος καὶ ἀπὸ τὸν Απρίλιον τοῦ 1976 φυλακισμένος μέχρι τὴν ήμέρα τῆς ἀπελευθερωσεώς του τὴν 20ὴν Νοεμβρίου, 1976.

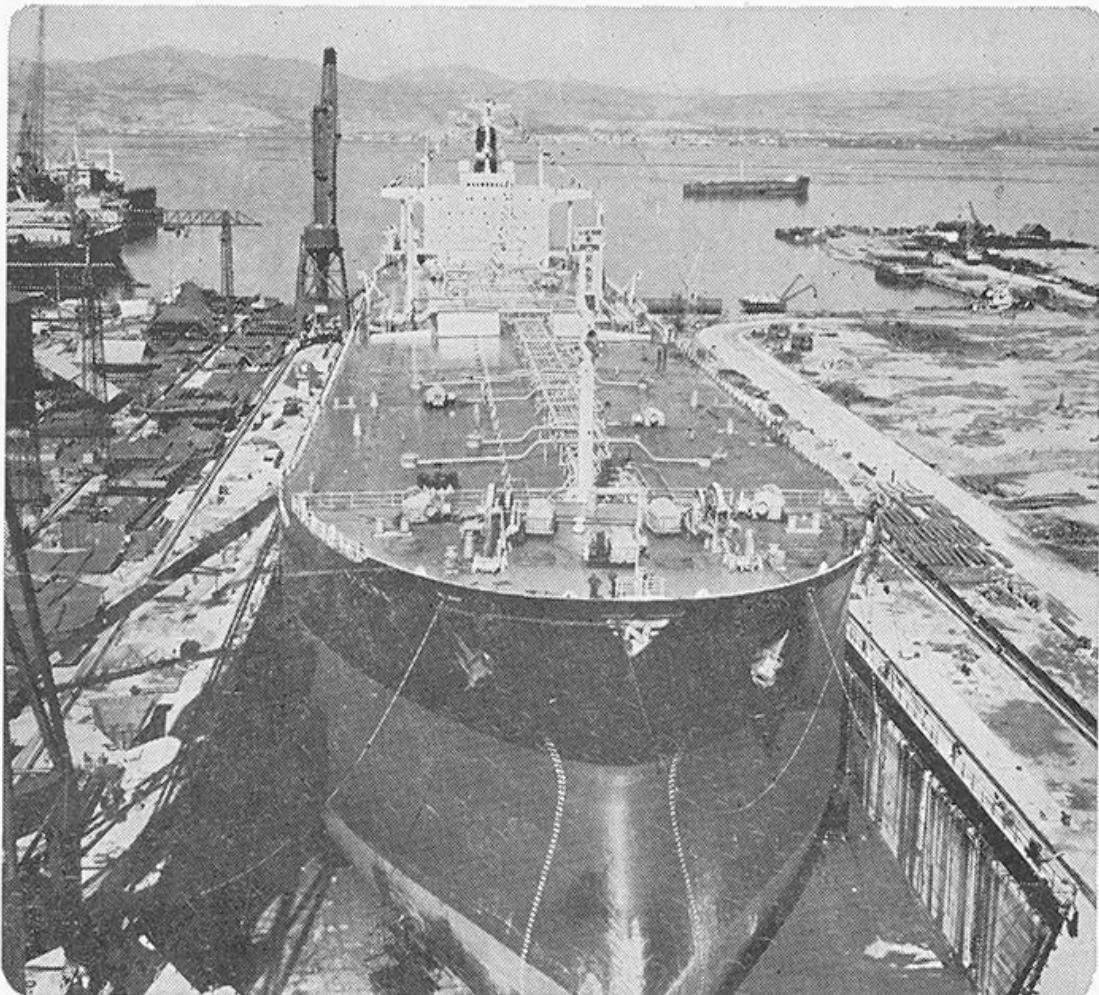
«Ἡ ἔταιρεία KONTARAS (ΕΛΛΑΣ) ΛΤΔ., αισθάνεται τὴν ὑποχρέωσιν νὰ εὐχαριστήσῃ ἀκόμη τὰς διοικήσεις τῆς Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν, τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας, τῆς Ενώσεως Πλοιάρχων, τῆς Διεθνοῦς Ομοσπονδίας Μεταφορῶν, τοῦ Διεθνοῦς Οργανισμοῦ Εργασίας καὶ τῆς Master Mariners Association διότι καὶ ἡ δική τους συμπαράστασις συνέβαλε ὅποτελεσματικά στὸ νὰ τερματισθῇ ἡ δραματικὴ περιπέτεια ἐνός «Ελλήνος Πλοιάρχου.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

Άπό τοῦ Ιανουαρίου 1975

Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ

τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶ



χρησιμοποιεῖται άποκλειστικά δι' έπισκευάς

Μήκος 337 μ., πλάτος 53,6 μ., βάθος εἰς εἴσοδον 9,25 μ. Η δεξαμενή έξυπρετεῖται ύπο δύο γερανών τῶν 100 τόννων και δύο τῶν 50. Μικρότεροι γερανοί θὰ τοποθετηθοῦν διὰ τὴν διακίνησιν μικρῶν βαρῶν.

Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκᾶ διαθέτουν τὰ

νεώτερα καὶ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καθὼς καὶ έξοπλισμόν διὰ παντὸς είδους έπισκευάς πλοίων. Οι κλιματολογικές συνθῆκες, δὲ ειδικός έξοπλισμός καὶ ή δρυάνωσις τοῦ σχετικοῦ Τμήματος καθιστοῦν τὰ 'Ελληνικά Ναυπηγεία ιδεώδη δι' έργασίας ἀμμοβολῆς (GRIT BLASTING).

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ο κ. Ε. Αθηναϊος

Η ΕΠΑΝΔΡΩΣΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ πλοίων μὲ
ξένους ναυτικούς είναι μιὰ παλιά θρήσκεια που
προέρχεται από την Ελληνική Ναυτιλία καὶ
δὲν είναι ένα σύγχρονο φαινόμενο τὸ δόποιον
θὰ μᾶς ὅδηγγή την σε ἀδιέξοδο. Αὐτά τουλάχιστον προκύπτουν ἀπὸ μιὰ παλιὰ ἔγκυκλο τοῦ
Ἴουσος γείτονος τῶν Ναυτικῶν μὲ θηρευτική 28
Αὐγούστου τοῦ 1884 καὶ μὲ τὴν ὁποία ἐψιστάται
ἡ προσκόκη τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν σὲ τρόπο
ὅπερ νὰ τηρηται: ἡ προσβολομένη ἀπὸ τὸν
νόμον σύνθετος τοῦ πληρώματος ἀπὸ ἀπόφευκας ἐ^θ
θυμικότητος τῶν μελών του, κατὰ τὴν ὁποία θὰ
ἔπρεπε θλοὶ οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ $\frac{1}{4}$ τοῦ πληρώματος νὰ ἥσαν θηρευτοί: "Ελλήνες.

"Ετοι λοιποί, ἡ ἔγκυκλος αὐτὴ γιὰ νὰ τονίσῃ περισσότερο τὸ μέγεθος τῆς ἀνάργητης τῆς
ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων ἀπὸ "Ελλήνες ἀπο-
κλειστικῶς ἔπειτα: ήτοι θυματόν, ἀναρέρται σὲ
ένα χρηστηριστικὸ ἐπεισόδιο ποὺ ἔγινε στὸ
ελληνικὸ πλοῖο «Καβάσσοβιτς» δεκαν διέπλεε τὸν
νησεκό κοντά στὰ βόρεια παράλια τῆς Γαλλίας καὶ
ποὺ στάθηκε κατία ἀπὸ τὴν ἔλλειψι: θέρη-
ρους τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν νά καθῇ τὸ
πλοῖον.

ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΣ η ἔγκυκλος ἔχει: ὡς ἔ-
ζης:

"Κατὰ τὸν Ιανουάριον ἐ.ξ. τὸ πλήρωμα τοῦ
ελληνικοῦ πλοίου «Καβάσσοβιτς», διαπλέοντος
τὸν νησεκόν, παρὰ τὰ βόρεια παράλια τῆς Γαλλίας,
ἐστακίσας κατὰ τὸν πλοιάρχον αὐτῷ, κα-
ταληφθὲν ὅλως ἀδικιατολογήτως ὑπὸ φόδου, ὡς
κινδυνεύοντος δῆθεν τοῦ πλοίου νὰ θυμισθῇ καὶ
ἔγκατταίπον τὸ πλοῖον, ἐπέδη διερχόμενον ἄγ-
γλικοῖς ἀτμοπλοίοις, ἔξανθρακάσιοι οἵτινες καὶ τὸν
μείνοντα μόνον πλοιάρχον νὰ ζητήσῃ τὴν σω-
τηρίαν αὐτὸς ἐπὶ τοῦ εἰρημένου ἄγγλικοῦ ἀ-
τμοπλοίου. Μετ' ὅλιγας δ' ἡμέρας τὸ ἔγκατ-
ταιςθὲν πλοῖον, εὑρέθην ὑπὸ τίνος πλογοῦ εἰς
τὰ γαλλικὰ παράλια, ἔρριμουλκήνη εἰς τὸν λι-
μέναν ΡΑΙΜΒΟΛ.

Τὸ λυπτόριον τοῦτο γεγονός ὑπῆρξεν ἀποτέλε-
σμα τῆς παρκνόμου συγκροτήσεως τοῦ πληρώ-
ματος τοῦ εἰρημένου πλοίου, ὅπερ ἀπαν σχε-
δὸν συνέκειτο ἐκ νητῶν ἀλλοδαπῶν, πλὴ τοῦ
νησεκήρου, δηνος "Ελλήνος, δομοκόνεμον Σπί-
ρου Κωνσταντάνη ἢ Λίμνης τῆς Εύδοσίας καὶ
φέροντος τὸ ὑπ' ἀρ. 41411 ναυτικὸν φυλλά-
διον.

Αληγάνοντες δ' ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου ἀ-
φορήμην, παραχγέλλουμεν ὑπὲν, δοσίτες πρόκει-
ται νὰ συνταχθῇ παρ' ὑμῶν ναυτολόγιον Ἐλλη-
νικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, ἡ νὰ μεταβοθῇ συγ-
κεκριτημένον πλήρωμα πλοίου, νὰ ἔχηται ὑπ'
δψει τὸ ἡρθρὸν 5 τοῦ περὶ ἀστυνομίας τῆς Εμ-
πορικῆς Ναυτιλίας Διατάγματος τῆς 15 Δεκεμ-
βρίου.

Τρίον 1836, καθ' ὅ δοιοι οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ
τρία τέταρτα παντὸς Ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ
πλοίου δέονταν νὰ ὁσιοὶ πολίται: "Ελλήνες. Φέρον-
τες δὲ εἰς γνῶμαν τῶν Ἐλλήνων ἐμποροπλο-
άρχων τὸ ἀνωτέρω γεγονός, θέλετε προτέρει:
αὐτοῖς νὰ προσπαθῶνται ἐπ' ἑκάποτε τὸν
συγκροτῶντα πάντοτε τὸ πληρώματα τῶν πλοίων
κατόπιν ἐξ Ἐλλήνων ναυτικῶν, οἵτινες διακρί-
νονται: πάντοτε ἐπὶ εὐθύνη καὶ εὐτολμίᾳ ἀ-
πέναντι παντὸς κυνδύνου ἐν θαλάσσῃ, δὲν ὑ-
πάρχει: δὲ παράδειγμα δοῦι οἱ Ἐλλήνες ναυτοί,
ἀποδειλιάσαντες πρὸς τὸν κίνδυνον, ἡμεῖς συν-
έπεις τὰς διατάχας πλοιάρχους, ἀγωνίζομένους
ὑπὲρ τῆς σωτηρίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου
η πρὸς οἰουδήποτε κινδύνου τὴν ἀποτροπήν".

"Αλλὰ οὐ μπορούσαμε νὰ σημειωθούμε θειεῖς
ὅτι ὅμιλοις ἔγγραφα σὰν τὸν ἔγκυκλο αὐτὸν,
ἀποτελοῦν ἀναμφισθήτω τὸν ιστορικὸ φύγματα,
ποὺ συνθέτουν τὴν ιστορίαν τοῦ Ἐμπορικοῦ μαζί
Ναυτικοῦ καὶ ταῦταρχοντα πλοτελούν διδακτικά
κείμενα γιὰ τὰ σύγχρονα προβλήματα ποὺ φι-
νεται: οὗτοι εἴναι πάντα θειαὶ σ' ὑπουργήποτε ἐ-
ποκρή.

ΒΕΒΑΙΟΣ ΔΕΝ ηταν πάντα εἰκόνο νὰ ἀπο-
φεύγουν οἱ Ἐλλήνες πλοιάρχοι τοὺς ἀλλοδα-
ποὺς ναυτικούς, θεσα φορές τοῦλάχιστον εὑρί-
σκοντο σὲ λιμάνια τοῦ ἔξωτερικοῦ, τὴν ἐποχὴ¹
ἔκεινη, κατὰ τὴν ὁποῖαν δὲν ήταν τόσο εἰκονι-
κὴ ταύτια πλοτελούν ναυτικῶν δὲν τὴν Ἐλλά-
δη, λόγῳ τῆς μεγάλης δραδύτητος τῶν συγ-
κοινωνικῶν μέσων, ἀλλὰ καὶ τὴν ἔλλειψης τηλε-
πικούνισμον πάσιν, τηλεοπτικούνισμον.

"Ἐτοι ἔφ' οὗτον παρουσιάζοντο ἔλλειψεις, εἰς
τὸ πλήρωμα ἀπὸ ἀπολύτεις λόγῳ ἀσθενείας ἢ
γιὰ ἄλλες αἰτίες, ὁ πλοιάρχος ήταν ὑποχρεω-
μένος ἐκ τῶν προγράμματος νὰ ναυτολογήῃ ξέ-
νους. Σήμερα δέδουσα ἡ ἀνάγκη τοῦλάχιστον εἰς
τὸ ἔξωτερικό δὲν είναι τόσο ἐπιτακτική ὑπὸ τὴν
προϋπόθεσι: οὗτοι στὴν Ἐλλάδα ὑπάρχουν διαδέ-
σμοι: "Ελλήνες ναυτικοί. Τοῦτο γιατὶ ὁ πλοιά-
ρχος ἔγκαττος μπορεῖ μὲ τὰ σύγχρονα τηλε-
πικούνισμα μέσων, νὰ δηλώσῃ τὶς ἔλλειψεις του
καὶ ἡ πλοτελούν την ναυτικῶν ταχύτατα νὰ
προγραμματισθῇ διεροποτικῶς.

Τὸ ἡρθρὸν 3 τοῦ ἡρθροῦ 14 Νοεμβρίου 1836 δια-
τάγματος δὲδηδεῖ τὴν εὐκαρίστην εἰς τὸν πλοιάρ-
χον, νὰ ναυτολογήῃ, ἀλλοδαπούς ναυτας ἀλλὰ,
ὅπως σὲ ἄλλη ἔγκυκλο ἀπονικεῖται, ἔπρεπε: "οἱ νητοί οὗτοι νὰ είναι ὑπήκοοι φίλης δυνάμεως"
αἱ δὲ μετ' αὐτῶν συμψωνία: πρέπει: νὰ γίνωσκεν
ἔνθητον τῆς ἀρμοδιοῦς προξενικῆς, ἡ εἰς Ἐλλή-
νεις τοικύδης, τῆς ἐπιτοπίου Λιμενικῆς Ἀρχῆς.
Τοὺς περὶ τὸ ἡρθρὸν 5 τοῦ διαληφθέντος Δια-
τάγματος προσληφθέντας ἀλλοδαπούς ναυτάς δ-

φείλουν νὰ ἀπολύτωσιν, ἀμαρτιασμούς εἰς ἔλ-
ληγάνιαν λιμένα.

Πολλές φορὲς δημος καὶ σὲ ἐλληνικὰ λιμά-
νια ἀκόρια, ησαν ἀναγκασμένοι νὰ διατηροῦν
τοὺς ξένους ναυτικούς, ἔνεκα ἐλλειφεντος "Ἐλ-
λήνην.

Μήτι διαταγή τοῦ Παναργείου Ναυτικοῦ, ὡρ'
ἀριθμὸν 6064 τῆς 23ης Μαρτίου 1895, πρὸς τὸν
κεντρικὸν λιμενάρχην Σύρου, ἔλεγε:

"Ἐάν πεισθῆτε, οὗτοι θειαὶ δυνατοὶ νὰ εἰ-
ρητοῦν τὸ ἀτμόπλοιον τοῦ Αριάδνηος "Ἐλλήνης
ναυτικῶν παρόποτε συγκρότησιν πληρώματος κατὰ νό-
μον, δύνασθε νὰ ἐπιτρέψητε ἑπτάπλον μετὰ τοῦ
ιδίου πληρώματος, δι' οὐ κατέπλευσεν ἐκ Βε-
νετίκης, σημειωθεῖσεν ἐν ναυτολογίῳ, δι' οὐ: δι-
λειφεντος "Ἐλλήνην ναυτικῶν συνεκροτήθη οὕτω τὸ
πλήρωμα καὶ οὗτοι θειαὶ δημορχοῦται ὁ πλοιάρχος εἰς
πρόμακρον λιμένα, εἰς δην θήλειαν εἶρει τοιούτους,
νὰ συγκροτήσῃσθαι αὐτὸν τὸ πληρώματον τοῦ Αριάδνηος.

Μετὰ ἀπὸ αὐτό, ὅδηγούμεθα εἰς τὸ συμπέρα-
σμα οὗτοι θειαὶ δημορχοῦται μόνο εἰς τὸ ἔξωτερικό,
ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικό, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ
ἔπειτερικόν καὶ συνεπόδειγμα οὗτοι θειαὶ δημορ-
χοῦται τὸ πληρώματον τοῦ Αριάδνηος πάλια καὶ γύρω ἀ-
πὸ τὸ τέλος τοῦ περιστρέψαντο αἰδίνα.

ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ θημως τῆς ὑπηρεσίας ἀλ-
λοδαπῶν ναυτικῶν, σὲ ἐλληνικὰ πλοῖα φινεται
οὗτοι θειαὶ δημορχοῦται καὶ οὗτοι συχνά ποιον
δημητριούτην προβλήματα καὶ διαφορές προ-
εργόμενες ἀπὸ τὸν σύμβολον τῆς ναυτολογῆ-
σεως.

Κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν ὑπηρεσίαν
στὰ ἐλληνικὰ πλοῖα, ἀπὸ θειαὶ πούς τείνουσι, οἱ
Ιταλοὶ ίσως ἀπὸ τὸ γεγονός οὗτοι: ή "Ιταλοὶ εί-
ναι: κοντά στὴν χώρα μας, ἀλλὰ καὶ οὗτοι αὐτὴν
δημοτεύονται, τὸ κέντρον την ναυτιλίας μας
δραστηριότητος.

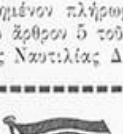
"Ακόμη φινεται οὗτοι οἱ Ἐλλήνες πλοιάρχοι:,
θειαὶ δημορχοῦται στὶς συναλλαγές τους μὲ
αὐτούς, δητας ἔχειν, ἀπειθεῖν, ἔγγραφο πρὸς τὸ δικό
μας "Ἴουσος γείτονος τῶν Εσωτερικῶν καὶ νὰ ζητᾶ
τὴν δικαιίαν καθέ πορφαρά μεταχειρίσης; τῶν Ιτα-
λῶν ναυτικῶν ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους τῶν ἐλλη-
νικῶν πλοίων καὶ τὴν συνδρομὴν τῶν Ἐλλή-
νων Αριάδνη, δεσμος φορίσαντας ἀνάγκη.

"Ἐτοι τὸ Παναργεῖο τῶν Εσωτερικῶν αὐτὴν
τὴν φορὰ ἀπέστειλε ἔγκυκλο, πρὸς τὸν Αιμε-
νικῆς ἀλλὰ καὶ τὶς Διοικητικές Ἀρχές τῆς
χώρας, μὲ τὴν σύστασιν μᾶς δικαιοτέρας ἀντι-
μετωπίσαντας. Στὴν ἔγκυκλο αὐτῇ, μαζεύοντα τὸ ἀκόλουθον: "Ο ἐν Ἀθηναῖς Ηρεσιεύτης τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως τῆς Ιταλίας παρέστησε δι-
έγγραφο αὐτοῦ πρὸς τὸ ἔπι τῶν Εσωτερικῶν Τηλε-
πικούνισμον, δητοι οἱ Ιταλοὶ ναυτας, δημητριού-
ται ἐπὶ ἔμπτερον Ἐλληνικῶν πλοίων, εὑρε-
θεῖστας εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ διεκδικήσωται: τὰ δι-
καιώματα αὐτῶν κατὰ πλοιάρχουν ἢ τὸν ἰδιο-
κτητῶν τῶν πλοίων τούτων, εἴτε μετὰ ναυά-
γιον αὐτῶν, λαβεῖν γόραν εἰς τὸ ἐλληνικὰ πα-
ράλια, εἴτε μετ' ἄλλο σημεδεῖκος, δὲν τογ-
χάνουσι: τὴν δεσμόης συνδρομής πρὸς τὴν δι-
δικαιοτέραν ίκανοτούσιν τῶν ἀξιώσαντων
κατῶν — ἃς δὲν δύνανται: νὰ διεκδικήσωται διὰ
τῶν τακτικῶν δικαιοτηρίων, διότι καὶ χρημα-
τικῶν μέσων στεροῦσαι: καὶ ίκανῶν χρονικῶν
διατηρήσανται πάπιτεται: πρὸς διεπιγραφῶν τῶν δι-
καιοτηρίων δικαιοτηρίων — ἐνώ ή θεραπεία τῆς πρὸς συντήρησιν αὐτῶν ἀνάγκης είναι: ἀνεπιδε-
κτος ἀναδολῆς».

Στὴν παρόπτωσι αὐτῇ, ἐντόπωσι καίνε: ή ἀντι-
μετωπίσει τὸν Ἐλληνικοῦ Κράτους, ή οὗτοι χα-
ρακτηριζεται ἀπὸ μίαν φιλανθρωπίαν καὶ ἀπὸ
πονεδημά σύμφωνο πρὸς τὶς ναυτικῶν παραδό-
σεις μας. Διότι δὲν πρέπει νὰ μᾶς διαφέρῃ
τὸ γεγονός οὗτοι ἀπὸ κακόλατο ή παλιώνστησι:
τῶν πλοιών των ναυτικῶν νησιών ή ἀλλοι παροχόν
εἰς αὐτοὺς μετὰ ἀπὸ ναυάριον ή μετὰ ἀπὸ διοικη-
τικῶν των ναυτικῶν.

"Ἀκριβῶς αὐτὸς τὸ πνεύμα ἔσπασησιν θειαὶ δη-
μορχοῦ καὶ σημειεῖσθαι στὴν ἀντιμετωπίσει τῶν ξέ-
νων ναυτικῶν.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ



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

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403

BELGIUM

Tel.: 0032-31-410.420

Telex: 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece:

N. A. CATSIKADAKOS

59, Vas. Constantinou Ave.

Tel: 4519.629

Telex: 21-3306 NIKA

Cables: Hansadok Piraeus

‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

ΤΑ ΕΞΕΛΙΣΣΟΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΚΑΙ Η ΥΠΟ ΤΟΥ Ο.Λ.Π. ΕΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Εἰς διαπιστώσεις εύρυτερου ἐνδιαφέροντος, προσθίνει διά τοῦ παρόντος ἄρματος του, διευθυντής τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Δημήτριος Μπενίδης (Προϊστάμενος Ὑπηρεσίας ‘Ἐπιβεβαρήσεως τοῦ Ο.Λ.Π.’), περὶ τῶν ἔξελισσομένων συστημάτων μεταφορᾶς τῶν φορτίων καὶ τῆς προσφερομένης ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐξυπηρετήσεως τούτων, προσθίνειν εἰς τὰ κατωτέρω εἰκατόπιστα συμπεράσματα. Βάσει τῶν τεχνολογικῶν ἔξελιξεων τῶν μεταφορικῶν μέσων καὶ τῶν συστημάτων γενικώτερον τῶν μέσων μεταφορᾶς.

Ἡ ἔξελιξις τῶν μεταφορικῶν μέσων καὶ ἡ πρόοδος εἰς τὴν τεχνολογίαν τῶν μεταφορῶν ὀδήγησε μέχρι σήμερον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν συνδυασμένων μεθόδων, μὲ σκοπὸν πάντοτε τὴν ταχείαν, οἰκονομικήν καὶ ἀσφαλή διακίνησιν τῶν ἀγαθῶν.

Δι’ αὐτὸν τὸν λόγον, μετὰ τὸν δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον, ἡρήσει σταδιακὴ καὶ ἡ ἀνάνεωσις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικού στόλου καὶ ἐσημειώθη ἡ τάσις αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων.

Πλήν, ἡ συνεχῆς αὐξήσις τῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος, μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν καὶ ἡ ἔξελιξις τῆς διαδικασίας τῆς διανομῆς τῶν ἀγαθῶν ὅπερ τὰ κέντρα παραγωγῆς εἰς τὴν κατανάλωσιν, ὀδήγησε εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ταχυτέρων καὶ εὐθυνοτέρων μεθόδων μεταφορᾶς, ἡ ὁποία κατέληξεν εἰς τὴν μοναδοποίησιν τῶν φορτίων καὶ οὕτω ἐπενοήθη τὸ container, τὸ ὅποιον ἐπεβλήθη ὡς οἰκονομική ἀναγκαιότης διὰ τὴν μαζικήν μεταφοράν μεγάλων ποσοτήτων ἐμπορευμάτων.

Πλέον τούτου, ἡ ἐπιτυχῆς ἐφαρμογὴ καὶ ἡ ἐπικράτησις τῆς ιδέας ταύτης, τῆς μοναδοποίησεως δηλαδὴ τῶν φορτίων, εἶχεν ὡς ἐπακόλουθον καὶ τὴν ἐπινόησιν νέων τύπων πλοίων καὶ ἀντιστοίχως συστημάτων μεταφορᾶς, διὰ τὴν πληρεστέραν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς μοναδοποίησεως, δεδομένου ὅτι τὰ διασκευασμένα πλοῖα συμβατικῶν τύπων κρίνονται ἀντιονομικά διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν containers καὶ ἡ χρήσις των δυσχερῆς, λόγω μὴ διαθέσεως ὑπὸ τῶν πλοίων τούτων τοῦ ἀπαραίτητου χώρου καὶ τοῦ ἀπαιτούμενου σχετικοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ οὕτω ἐπενόηθησαν τὰ containers ships, τὰ πλοῖα ro - ro, τὰ φορτηγιδοφόρα πλοῖα καὶ τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ρυμουλκουμένων φορτηγίδων.

Οσον ἀφορᾷ τὰ πλοῖα-κοντέινερς παρατηρεῖται τὸ φαινόμενον τῆς τάσεως ναυπηγήσεως μεγαλυτέρας χωρητικότητος τούτων κατοικούμενων φθάνουν ταῦτα μέχρι καὶ τῆς τάξεως τῶν 50.000 τόν. d.w., ἐνῷ ἔξι ὅλους ἡ ταχύτης ἐκφορτώσεως φθάνει εἰς τὸν ἐκπληκτικὸν ἀριθμὸν τῶν 25 - 30 κοντέινερς ἀνὰ δρόμον, ἢτοι 300 - 360 τόνους, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ἐκφόρτωσιν συμβατικοῦ πλοίου ὑπὸ ὁμάδος 18 ἀτόμων, κατὰ μέσον δρόμων εἰς 8ωρον ἐργασίαν, δι’ ἡς ἐπιτυχάνεται ἐκφόρτωσις 150 - 200 τόνους. Ἐν τούτοις προβλήματα ἀναφέρομενα εἰς τὴν δυνατότητα ὑποδοχῆς καὶ ἐξυπηρετήσεως τῶν κοντέινερς σίπτ., ὡς ἐπαρκεῖς κατόλληλοι ὑπαιθρίοι χώροι, ίκανά δάμη καὶ ἔκτασις λιμένων, καταλληλότης κρηπιδωμάτων, κατάλληλος μηχανικός, ἐξοπλισμός, ἐκπαιδευμένον ἐργαστεχνικὸν προσωπικόν κλπ. ὀδήγησαν εἰς τὴν ἐπινόησιν καὶ τοῦ πλοίου ρο - ρο.

Τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας ταύτης δύνανται νὰ μεταφέρουν τὰ ἐμπορεύματα, εὐρισκόμενα ἐπὶ τῶν ρυμουλκουμένων όχημάτων ἡ φορ-

τηγῶν αὐτοκινήτων καὶ ἐπὶ πλέον ἔχουν καὶ τὴν δυνατότητα μεταφορᾶς κοντέινερς, ὅπερ σύστημα διὰ τὰς θαλασσίας γραμμάς μικρᾶς τουλάχιστον ἀποστάσεως ἀποδεικνύεται συμφέρων καὶ λίαν ἔξυπηρετικόν.

Κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς προσφερομένης ταύτης ἐξυπηρετήσεως εἶναι ἡ ταχύτης ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ ἡ ὡς ἐκ τούτου πραγματοποίησις τῆς ταχείας ἀποπλεύσεώς του καὶ ἐλευθερώσεως τοῦ λιμένος καθὼς καὶ ἡ δυνατότης ἀποφυγῆς ἀποθηκεύσεως, διὰ τῆς κατ’ εὐθείαν διελεύσεως τοῦ ἐμπορεύματος, εὐθύνης ἀπὸ τῆς ἐκφορτώσεως.

Ἐπέρα κατηγορία, τὰ «φορτηγιδόφρα πλοῖα» ἐκφορτώνουν ἐψόρτους φορτηγίδας, ἀγκυροβολημένα μακράν τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων, ὅπερ εἶναι σημαντικὸν διὰ λιμένων μὲ περιωρισμένα δάμη οἱ ὀποῖοι ἀδυνατοῦν νὰ ὑποδεχθῶν μεγάλης χωρητικότητος πλοία καὶ οὕτω ἀπὸ μικρούς λιμένους δύνανται νὰ διακριθῶν μεγάλαι ποσότητες ἐπιπορεύματων, πλέον τοῦ κέρδους χρόνου ἐκ τῆς μὴ εἰσόδου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα, δεδομένου ὅτι παρέχεται ἡ δυνατότης εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα νὰ ἔγκαταλείπουν τὰς ἐμφόρους φορτηγίδας ἔχων αὐτούς καὶ νὰ συνεχίζουν τὸ ταξίδιον δι’ ἄλλους λιμένας, διὰ τὴν παραλαβὴν ἄμα τὴν ἐπιστροφὴ των τῶν κενών πλέον φορτηγίδων.

Ἐν προκειμένῳ ἔχουν ἐπινοήθη δύο συστήματα μεταφορᾶς φορτηγίδων, ητοι αἱ

φορτηγίδες τοῦ συστήματος Iash, αἱ ὅποιαι ἐκφορτώνονται τῇ βοηθείᾳ γερανογεφύρας κινουμένης καθ’ διον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, ὡς καὶ αἱ φορτηγίδες τοῦ συστήματος seahee, αἱ ὅποιαι φορτώνονται καὶ ἐκφορτώνονται τῇ βοηθείᾳ ἀνελκυστήρος ὀδούμενα πρὸς τὴν πρώτων μὲ τὰ μεταφέρομενα φορτία.

Τέλος ἔτερον σύστημα εἶναι καὶ τό, τῆς μεταφορᾶς τῶν ρυμουλκουμένων φορτηγίδων, ἐφαρμοσθὲν ἀρχικῶς εἰς τὰς ποταμίους ἀρτηρίας, ὅπερ ἀργότερον ἀπέδειχθη ἐφαρμόσιμον καὶ εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν ὡς σύστημα μεταφορᾶς, μὲ βασικὸν μειονέκτημα τὴν μειωμένην ταχύτητα διακινήσεως αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ μὲ τέλεοντήματα ὡς τὸ χαμηλὸν κόστος ναυπηγήσεως, τὰ μειωμένα ἔξοδα λειτουργίας κλπ.

Οὕτω ἡ ζωηροτάτη αὔξησις τῆς κινήσεως τῶν διὰ θαλάσσης μεταφερομένων, ὡς ἀνωτέρω, ἐμπορεύματων καὶ ἡ διαρκῆς ἀναζητησίς εὐθητούρων καὶ ἔξυπηρετικώτερων μεθόδων μεταφορᾶς διὰ τῆς μοναδοποίησεως τῶν φορτίων καὶ ἐπινοήσεως νέου τύπου πλοίων καὶ συστημάτων μεταφορᾶς, ὀδήγησεν ἀσφαλῶς καὶ παρ’ ἡμῖν εἰς τὴν ἀνάγκην διαρκούς δελτίωσεώς τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ ‘Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, δεδομένων δὲ τῶν ἀδεβαίων συνεχῶς τεχνικῶν ἔξελιξεων μεταφορᾶς, ὡς ἀνωτέρω ἀνεπτύχθη, έχουμεν τὴν γνώμην ὅτι ὄρθως ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., προέδρη μὲν εἰς τὴν ἐκπόνησιν τοῦ προγράμματος περὶ μείζονος Λιμένος, ἐνήργησεν ὅμως σταδιακῶς καὶ μετὰ προσοχῆς εἰς τὴν ψιλοποίησιν αὐτοῦ, συμφώνως πρὸς τοὺς ἀνωτέρου λόγους.

Ἡδη ὅμως, δεβαιωθείσης ἐκ τῶν πραγμάτων ὡς ἐπικρατεστέρας τῆς μεθόδου μεταφορᾶς τῶν κοντέινερς, διὰ τῶν κοντέινερς σίπτ., προκύπτει ἡ ἀνάγκη κατασκευῆς τῶν καταλλήλων ἔγκαταστάσεων καὶ χώρων ὑποδοχῆς καὶ ἔξυπηρετήσεως τῶν πλοίων τούτων, κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον, ἐν δψει καὶ τῆς συνδέσεως τῆς χώρας μας μὲ τὴν Κοινήν ‘Αγοράν καὶ ἀποδείνει δεβαιών διὰ ἐπιτυχῆς ἡ ἀποφασισθείσα ἡδη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ψιλοποίησις τοῦ προγράμματος κατασκευῆς εἰς τὸν λιμένα ‘Αγίου Γεωργίου Κε-

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

“Β. 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 (KONIAC),
ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ
ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

‘Εξυπηρετούνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια,
Πρεσβείες, πλοία ἔξωτερικοῦ καὶ ἀποστέλλονται δῶρα εօρτῶν στὸ ἐσωτερικό καὶ τὸ ἔξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

ρατσινίου τού μεγαλυτέρου μέχρι τούδε προβλήτος, βάσει τού σχεδίου περί μείζονος λιμένος.

Ο προβλήτης ούτος θά άποτελέσῃ, καθ' ἄνεκοινώθη, τὸν κύριον σταθμὸν διακινήσεως τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων (terminal containers), μέσου μῆκους 950 μ. καὶ πλάτους 700, μὲ συνολικὸν ἀνάπτυγμα κρηπιδωμάτων 2.500 μ. περίπου, διάθους 14 μ. καὶ συνολικὴν ἐπιφάνειαν 700 στρεμμάτων περίπου, εἰς τὴν ὥποιαν θὰ δύνανται νὰ διακινθοῦν περὶ τὰ 500.000 τεμάχια ἐμπορευματοκιβωτίων (containers) ἐτησίως ἀντιπροσωπεύοντα 6.000.000 τόν. ἐμπορευμάτων ἑτησίας, προσφερομένης πρὸς τούτον τὸν καλυτέρας ἔξυπηρτεσίας, διὰ τούτην ἡδη ἀξιολόγου ὀδικοῦ δικτύου τῆς ἐν λόγῳ περιοχῆς καὶ τῆς μελλοντικῆς ἀπελευθερώσεως τῆς ἡδη ἀσφυκτικῆς περιπτύξεως τοῦ κέντρου, τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς.

ΔΗΜ. ΜΠΕΙΝΙΔΗΣ
Διευθυντής Ο.Λ.Π.



ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΤΑΙ ΑΝΑΜΙΞΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΥΡΓΕΙΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Διαφαίνονται τάσεις ἀναμίξεως ὄργανων τῶν 'Υπουργείων Οικονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς λειτουργικὰς ἀρμοδιότητας, δικαιοδοσίας καὶ εὐθύνας τοῦ Ο.Λ.Π. Τούτο συνάγεται ἀπὸ καταρτισθεῖσαν, ἐν σχεδίῳ ἀπόφασιν τῶν δύο ὡς ἄνω 'Υπουργείων, δυνάμει τῆς ὥποιας συγκροτεῖται ἐπιτροπὴ ἐξ ἐκπροσώπων καὶ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῆς ὥποιας ἀρμοδιότητες θὰ εἰναι : 'Η ἔξετασις, ἡ μελέτη καὶ ἡ ἀπὸ κοινοῦ, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν κειμένων διατάξεων, ἐπίλυσις τῶν ὑφισταμένων καὶ ἀνακυπτόντων ἐκάστοτε προβλημάτων καὶ θέμάτων, τῶν σχετικῶν μὲ τὴν φόρτωσιν, ἐκφόρτωσιν, μεταφοράν, ἀποθήκευσιν, φύλαξιν, τελωνισμόν, παραλαβὴν κ.λπ. τῶν ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ Ο.Λ.Π. διακινουμένων ἐμπορευμάτων καὶ τῶν ἀποσκευῶν καὶ οἰκοσκευῶν ἐπιβατῶν, ἡ ἐναρμονιστικὴς τοῦ θεωροῦ τῆς ἐντὸς τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης ἀποταμεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων πρὸς τὴν ἐν προκειμένῳ κρατικὴν πολιτικὴν, ὁ καθορισμὸς τῆς ἀξίας τῶν ὡς ἀξητήτων κηρυσσομένων καὶ ἐκποιούμενων τοιούτων, ἡ εἰσοδος καὶ παραμονὴ ἐντὸς ὑποκειμένων χώρων τῶν φορτηγῶν καὶ ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων ὀχημάτων, ἡ ἀσφάλεια τῆς περιοχῆς, αἱ κτιριακαὶ ἐγκαταστάσεις, ἡ συνεργασία τῶν ἐν τῷ λιμένι συναρμοδίων ὑπηρεσιῶν, ὡς καὶ ἡ ἔξετασις παντὸς ἐν γένει θέματος, σχέσιν ἔχοντος μὲ τὴν δραστηριότητα τῶν ὄργανων καὶ τὴν ὄρθιην ἐνάσκοσιν τῶν ἀρμοδιοτήτων τῶν εἰς τὸν λιμένα ἐγκατεστημένων ὑπηρεσιῶν. Εἰς ὃς περιπτώσεις δὲν καθίσταται ἐφικτή ἡ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν κειμένων νόμων, κανονισμῶν κ.λπ. ἐπίλυσις τῶν προβλημάτων, ἡ ἐπιτροπὴ θὰ προσάνη εἰς εἰσηγήσεις καὶ προτάσεις διὰ τὴν ληφιν ἀρμοδίως τῶν κατὰ περίπτωσιν ἐνδεικυ-

μένων διοικητικῶν ἡ καὶ νομοθετικῶν μέτρων.

'Η γνώσις τοῦ περιεχομένου τοῦ σχεδίου ἀποφάσεως προεκάλεσεν ἀπὸ πλευρᾶς Ο.Λ.Π. ποικίλας ἀντιδράσεις καὶ σχόλια. Σχετικῶς ὑπεστηρίζετο ὅτι ἡ συγκρότησις τῆς ἐν λόγῳ ἐπιτροπῆς, καθὼς καὶ αἱ προτεινόμεναι σὺντονίας ἀρμοδιότητες δὲν προβλέπονται, οὔτε καὶ καλύπτονται ἐξ οὐδεμιάς διατάξεως νόμου, τούναντίον αὐτοὶ ἀντίκεινται εἰς τὴν περὶ Ο.Λ.Π. κειμένην νομοθεσίαν καὶ καταλύουν τόσον τὴν αὐτονομίαν τοῦ 'Οργανισμοῦ, ἡ οὐρά τοῦ οἰκονομικῶν διανομεύοντος πολιτικού πλαισίου, διότι τοῦ Ο.Λ.Π. εἶναι παλαιὸν καὶ ἀπασχολεῖ τὸν 'Οργανισμὸν περισσότερον ἀπὸ 25 ἔτη, ἐνῷ ὁ λιμὴν ὑποέρει μονίμως ἀπὸ χερσαίον χώρον, κρηπιδώματα, ἀποθήκας καὶ μηχανικὸν ἔξοπλισμόν.

Πᾶσα παρέκκλισις, τονίζεται, ἐτῶν δεδομένων τούτων καὶ παρὰ τὸν νόμον, θὰ ἡτο καὶ εἰς δάρος τῆς ὀλης λειτουργικότητος τοῦ λιμένος, μὲ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τοῖς πιθανοῖς καὶ εἰς τὴν ἔθνικῆς Οἰκονομίας γενικώτερον (ἐπίναυλοι κ.λπ.).

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι, ὡς πρόφασις διὰ τὴν συγκρότησιν τῆς ἐν λόγῳ ἐπιτροπῆς ἔχρησιμοποιήθησαν αἱ παρατηρηθεῖσαι εἰς τὸ περελθόν περιπτώσεις μικροκοπῶν καὶ λαθεμποριῶν τῶν ἐξωτερικοῦ κομιζόμενων καὶ εἰς τὴν ἔθνικῆς Ελευθέρας Ζώνης ἐκφορτωμένων ἐμπορευμάτων.

'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ θέμα τῶν κρουσμάτων αὐτῶν ἀποχόλησεν ἐπανειλημμένως τὸν Ο.Λ.Π., ὁ ὥποιος ἔλαβε σειρὰν μέτρων καὶ εἰδικότερον ἔξεδωκεν ἀπόφασιν ρυθμίζουσαν τὰ τῆς εἰσόδου, κυκλοφορίας καὶ σταθμεύσεως τῶν πάσης φύσεως ὀχημάτων ἐντὸς τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης, γεγονός τὸ ὥποιον εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀποσυμφόρησιν τῆς περιοχῆς καὶ τὴν ἀνέντων διεξαγωγὴν τῶν φορτεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν, τὴν σημαντικὴν δὲ μείωσιν τῶν ἀπησημανθέντων κρουσμάτων.

Πάντως, ἀπὸ πλευρᾶς Ο.Λ.Π. ὑποστηρίζεται ὅτι, χρήσιμος θὰ ἡτο ἡ συγκρότησις μιᾶς ἐπιτροπῆς, ἡ ὥποια ἡδη εἶχεν ὡς σκοπὸν τὴν μελέτην καὶ ἀντιμετώπισιν τῶν τυχὸν ἐμφανισθημένων ἐκάστοτε κρουσμάτων μικροκοπῶν καὶ λαθεμποριῶν, πρὸς ὑπόδειξιν συγκεκριμένων μέτρων θεραπείας, ὡς καὶ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἐν τῷ λιμένι ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν πρὸς ἐναρμόνισιν τῶν ἐργασιῶν των.

ΤΟ ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

'Η ὑπόθεσις τῆς ἀνεγέρσεως μεγάρου διὰ τὴν στέγασιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν προχωρεῖ καὶ μᾶλλον ὁδεῖται πρὸς ναυάγησιν. Καὶ τοῦτο διότι νεώτεραι σκέψεις ἐγενήθησαν μεταξὺ μελῶν τῆς διοικήσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ, αἱ ὥποιαι ἀποκλίνουν μᾶλλον πρὸς ἄλλους χώρους ἀνεγέρσεως τοῦ κτιρίου, ἐκτὸς τῆς περιοχῆς Ἀγίου Νικολάου, ἐνῷ συγχρόνως προβληματίζει καὶ τὸ τεράστιον κονδύλιον ποὺ ἀπαιτεῖται διὰ τὴν κατασκευὴν του. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ὅμως τὰ χρηματικὰ ἐπάθλα διὰ τὰ ἀρχιτεκτονικὰ προσχέδια ἐδόθησαν εἰς τοὺς δραστηρεύοντας καὶ μάλιστα ἀνετέθη εἰς τὸ γραφεῖον, τὸ ὥποιον ἔλαβε τὸ α' δραστείον ἡ κατάρτισις τῶν δριτικῶν σχεδίων καθὼς καὶ τῶν ἐπὶ μέρους στατικῶν μελετῶν.

'Η ἀποψίς μας εἶναι ὅτι θὰ πρέπει αἱ ἀνάγκαι τοῦ λιμένος νὰ ιεραρχηθοῦν κατ' ἀξιολογικήν σειράν καὶ νὰ ίκανοποιηθοῦν, κλιμακούμεναι, ἀναλόγως τῶν οἰκονομικῶν δυνατοτήτων τοῦ 'Οργανισμοῦ. 'Αλλωστε τὸ θέμα τοῦ ιδιοκτήτου μεγάρου ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. εἶναι παλαιὸν καὶ ἀπασχολεῖ τὸν 'Οργανισμὸν περισσότερον ἀπὸ 25 ἔτη, ἐνῷ ὁ λιμὴν ὑποέρει μονίμως ἀπὸ χερσαίον χώρον, κρηπιδώματα, ἀποθήκας καὶ μηχανικὸν ἔξοπλισμόν.

Οι ἀναγνώσται μας θὰ ἔνθυμούνται ὅταν, ἐξ ἀφορμῆς τοῦ διενεργηθέντος ἀρχιτεκτονικοῦ διαγωνισμοῦ, ἔγραφομεν ὅτι θὰ πρέπει διὰ τοῦ Ο.Λ.Π., ἐφ' ὅσον κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν αὐτήν, νὰ χωρῆσῃ εἰς τὴν υλοποίησίν της διὰ νὰ μὴ καταλήξῃ καὶ αὐτὸς ὁ διαγωνισμὸς ὅπως καὶ οἱ προηγούμενοι, δηλαδὴ νὰ ἐμπλουτιστεῖ τὰ συρτάρια τῶν ὑπηρεσιῶν μὲ μίαν ἀκόμη δραστεύεται ἀρχιτεκτονικού μελέτην, ἐνῷ καὶ τὰ χρηματικά ποσά ποὺ καταβάλλονται κάθε φορά δὲν εἶναι εύκαταφρόνητα.

Η ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

'Ο Ο.Λ.Π. δὲν συμφωνεῖ μὲ τὴν ἀποψί του Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς νὰ παραχωρῇ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς πλοηγικῆς ὑπηρεσίας ἔτερος χώρου, πλὴν τοῦ ἀρχικῶς ἀποφασισθέντος παρὰ τὴν νηδοχήν φορτηγίδων.

'Ως γνωστὸν ἡ διοίκησις τοῦ 'Οργανισμοῦ ἀπεφάσισε τὴν παραχώρησιν χώρου 1.000 τετρ. μέτρων, παρὰ τὴν νηδοχήν φορτηγίδων διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς πλοηγικῆς ὑπηρεσίας. Τὸ Κ.Λ.Π. εἰς σχετικὸν ἔγγραφον τοῦ πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν. υποστρίζει ὅτι ὑπάρχει ὅπισθεν τῶν συνεργειών τοῦ 'Οργανισμοῦ καταλληλότερος χώρος, ἀποψί την ὥποιαν δὲν συμμερίζεται διὰ τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τοῦ οἴκου καὶ ἐμμένει εἰς τὴν ἀρχικήν του ἀπόφασιν.

ΥΠΟΣΤΕΓΑ

Τρία ὑπόστεγα, συνολικῆς ἐπιφανείας 12.000 τετρ. μέτρων, θὰ κατασκευάσῃ διὰ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς εἰς διαφόρους περιοχάς του, πρὸς κάλυψην τῶν ηγέμονών ἀναγκῶν εἰς ἐστεγασμένους ἀποθηκευτικούς χώρους.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐνεκρίθη πίστωσις 50 ἔκατ. δραχμῶν, ἡ ὥποια διαρέεται τὰς οἰκονομικὰς χρήσεις 1977 διὰ ποσὸν 5 ἔκατ., 1978 διὰ ποσὸν 25 ἔκατ. καὶ 1979 διὰ ποσὸν 28 ἔκατ.

ΑΥΓΟΜΕΝΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Παρεχωρήθη εἰς τὸ Σκανδιναվικὸν Πρακτορεῖον 'Εγγὺς Ανατολῆς Α.Ε. ἡ ἀδεια τοποθετήσεως εἰς τὴν περιοχὴν Ντόκ Α' λυσμένου γραφείου, καλύπτοντος ἐπιφάνειαν μέχρι 20 τετρ. μέτρων. διὰ τὴν στέγασην τῶν ὑπαλλήλων τῆς ἑταῖριας πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς διακινήσεως τῶν φορτεκφορτωμένων ἐμπορευματοκιβωτίων ἐκ τῶν παρ' αὐτῆς πρακτορευομένων πλαιών. Τὸ γραφεῖον δένον νὰ είναι μεταλλικής κατασκευῆς τοποθετημένον ἐπὶ κινητού πλαισίου. Τὸ δικαίωμα χρήσεως τοῦ χώρου ὡρίσθη εἰς 2.000 μηνιαίων.

ΣΥΝΤΟΜΑ

'Απεριφόθη αἴτημα τῆς Α.Ε. «ΝΑΥΣ ΑΦΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ», ἀναδόχου ναυπηγήσεως δύο ρυμουλκῶν τοῦ Ο.Λ.Π., ισχύος 1.000 τετρ. πρὸς ἑκατόστον, περὶ αὐσθεωρήσεως τοῦ συμβατικοῦ τιμήματος καὶ καταβολῆς συμπληρωματικῆς ἀποζημιώσεως, διὰ δελτιώσεων γενομένας ἐπὶ τῶν ρυμουλκῶν.

● 'Ἐνεκρίθη πίστωσις 5.000.000 δρ. διὰ τὴν ἑκτέλεσιν σποραδικῶν ἐργασιῶν στεγανοποιήσεως καὶ δελτιώσεως τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Ο.Λ.Π. 'Η πίστωσις θὰ διαρέεται κατά 3.000.000 δρ. τὴν χρήσην 1977 καὶ κατὰ τὸ ύπόλοιπον τὴν χρήσην 1978.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

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

Γράφατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατώλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams: "PHENICO" LONDON

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

‘Ο Σοβιετικὸς Ὀργανισμὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας SOVINFLOT ἐκπροσωπῶν ἀπάσας τὰς Σοβιετικὰς Ναυτιλιακὰς Γραμμάς καὶ τὸ συγκρότημα ἑταιριῶν ΒΕΡΝΙΚΟΥ - ΕΥΓΕΝΙΔΗ τοῦ ὅποίου οἱ δεσμοὶ συνεργασίας καὶ πρακτορεύσεως τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας ἐν Ἑλλάδι εἰσέρχονται εἰς τὸ 53ον ἔτος των, ἀνακοινοῦν τὴν ἴδρυσιν κοινῆς Ἑλληνικῆς ἀνωνύμου ἑταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν

TRANSMED SHIPPING S.A.

μὲ ἔδρα τὸν Πειραιᾶ.

‘Η νεοϊδρυθεῖσα ἑταιρία ἀνέλαβε τὴν γενικὴν πρακτόρευσιν δι’ ὅλους τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας τῶν Σοβιετικῶν ἐμπορικῶν καὶ ἐπιβατηγῶν γραμμῶν.

‘Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτῃ ἡ SOVINFLOT ἐπιθυμεῖ νὰ ἐκφράσῃ ἐκ μέρους ὅλων τῶν Σοβιετικῶν Ναυτιλιακῶν Γραμμῶν θερμὰς εὐχαριστίας καὶ τὴν ἀπεριόριστον ἐκτίμησίν της πρὸς τὸ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

τοῦ ὅποίου ἡ πρακτόρευσις καὶ συνεργασία ἐπὶ 50 καὶ πλέον ἔτη ὑπῆρξεν ὑποδειγματικὴ καὶ ἄρμονική.

‘Η TRANSMED SHIPPING στεγάζεται εἰς τὸ Μέγαρον ΑΛΛΑΣΙΑ, εἰς τὸν 6ον καὶ 7ον ὄροφον, Λεωφόρος Πας Μεραρχίας 13, Τηλέφωνον 4123.657, Τέλεξ 3053 καὶ 3054 καὶ Τηλεγραφικὴ διεύθυνσις PORTSMED.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΡΗΤΡΑΙ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Την 18ην Νοεμβρίου, εις την αιθουσαν τοῦ Ξενοδοχείου «Βασιλέων Μέλαθρον» συνήλθηντο εἰς τὴν καθιερώμενην συνεστίαν τὰ μέλη τῆς Ἑλληνικῆς Ἐνώπιας Ναυτικοῦ Δικαίου, ὥπερ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Κ. Σπηλιοπούλου. Μετά τὸ δεῖπνον, δὲ προσκεκλήμενος τῆς Ἐνώπιας διαπρεπῆς Νορθρηγός δικηγόρος κ. Χάνς Πήτερ Μισελέ, ώμιλησε πρὸς τοὺς συνδαιτημόνας ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ρητρῶν ἀναπροσαρμογῆς (escalation clauses) εἰς τὰ ναυλοσυμφώνα μακρᾶς διαρκείας. Λόγῳ τοῦ εἰδικοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ θέματος, δημοσιεύμενον κατωτέρω τὴν εὐρείαν περίληψιν τῆς δημιουρίας τοῦ κ. Μισελέ.

I. Εισαγωγὴ

Ὦς ρήτρα ἀναπροσαρμογῆς ἡ κλιμακώσεως (escalation clause) δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ ρήτρα δι' ἡς συμφωνεῖται δῆποτε ὁ πλοιοκτήτης λάβῃ ἀποζημίωσιν διὰ πραγματικὸν ἢ ἀναμενόμενον ηὔξημένον κόστος. Ἐνίστε ἡ ρήτρα παρέχει τὸ αὐτὸν δικαίωμα εἰς τὸν ναυλωτὴν εἰς περίπτωσιν μειώσεως τοῦ κόστους.

Ἡ ρήτρα αὕτη εἶναι, δεβαίως, συνέπεια τοῦ πληθωρισμοῦ.

Λαμβανομένου ὑπὸ ὄψιν ὅτι κύριος σκοπὸς τοῦ πλοιοκτήτου εἶναι νὰ ἔργαζεται μὲν κέρδος, θὰ ἡδυνάμεθα νὰ εἴπωμεν ὅτι ἐκτὸς ἀπὸ τὸ ὑψὸς τοῦ ναύλου αὐτοῦ καθ' ἑαυτοῦ, ἡ εἰσδοχὴ καὶ διατύπωσις τῶν ρητρῶν ἀναπροσαρμογῆς ἀποτελοῦν τὰ κυριώτερα σημεῖα ἐνὸς ναυλοσυμφώνου μακρᾶς διαρκείας. Εἶναι δὲ ἀξιοπερίεργον τὸ πόσον μικρὰ σημασία, τούλαχιστον θεωρητικῶς, δίδεται εἰς αὐτάς.

II. Αἱ διάφοροι ἀρχαὶ ἀποζημιώσεως

1. Πλήρης ἡ μερικὴ ἀποζημιώσις τῶν πραγματικῶν ἔξδον τοῦ πλοιοκτήτου.
2. Ρήτρα καθορίζουσα δῆτι ὃ ναύλος ἡ μέρος αὐτοῦ θὰ διακανονισθῇ συμφώνως πρὸς ὡρισμένους προκαθωρισμένους δείκτας.
3. "Ἄλλοι τρόποι ἀποζημιώσεως ὑπὸ μορφὴν ὡρισμένων δρῶν συμφωνούμενων ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων π.χ. δῆτι μίας αὐξησίς τῶν ἔξδον τοῦ πληρώματος κατὰ 5% θὰ ἐπιφέρῃ αὔξησιν τοῦ ναύλου τοῦ χρονοναυλοσυμφώνου κατὰ 2%.

- III. Ἡ κατανομὴ μεταξὺ πλοιοκτήτου καὶ ναυλωτοῦ τῶν σχετικῶν ἔξδον τὸ πόσον διαφόρους μορφὰς τῷ ναυλοσυμφώνῳ

Πρὶν ἔξετάσωμεν λεπτομερέστερον τὰς δια-

φόρους ρήτρας ἀναπροσαρμογῆς, φρονοῦμεν ὅτι, θὰ ἡτο χρήσιμον νὰ ἔρευνόσωμεν τὰ σχετικὰ ἔξδοα καὶ νὰ ἴδωμεν πῶς ταῦτα κατανέμονται μεταξὺ πλοιοκτήτου καὶ ναυλωτοῦ, ἀναλόγως τῶν διαφόρων μορφῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου. Ἰδού εἰς σχετικὸς πίναξ :

	ΚΟΣΤΟΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ
Σύνολον κόστους, θαλασσίας μεταφορᾶς	Καύσιμα Ντισπάτες - Ἐπισταλίαι Φορτοεκφόρτωσις Εύθετηση & Στοιβασία Τέλη & Δικαιώματα λιμένος Τέλη & Δικαιώματα διωρύγων Λοιπά ἔξδοα ταξιδίου	
Κόστος χρονοναυλωσεως	Μισθοί Ἐργοδοτικοί εἰσφοραί κ.λπ. Προμήθειαι Ἀνταλλακτικά Λιπαντικά Ἀσφάλιστρα Ἐπισκευαὶ καὶ συντήρησις Ἐπιθεώρησις Διοίκησις	
Κόστος Κεφαλαίου	Τόκοι καὶ ἀπόδοσις ἔξουνο κεφαλαίου Τόκοι καὶ ἀπόδοσις ιδίου κεφαλαίου	Xρονοναυλωσις Bear boat
	IV. Ναυλοσύμφωνα «πλοιού γυμνού» (bare boat)	
	Ὀς ἀνέφερθη ἀνωτέρω, εἰς τὰς ναυλώσεις «πλοίου γυμνού» ὁ ναυλωτὴς ἐπιβαρύνεται εἰς τὴν πραγματικότητα μὲν δῆλα τὰ ἔξδοα λειτουργίας τοῦ πλοίου. Ἐπομένως δὲν ὑπάρχουν πολλὰ ἔξδοα τὰ ὅποια ὁ πλοιοκτήτης θὰ ἐνδιεφέρετο νὰ κλιμακώσῃ ἢ ἀναπροσαρμόσῃ. Ἐν τούτοις, τὸ ἐπιτόκιον ἐνὸς ἢ περισσότερων δανειών τοῦ πλοιοκτήτου δύναται νὰ διακυμανθῇ καὶ ἐὰν τὸ ἐπιτόκιον αὔξηθῇ μετὰ τὴν σύναψιν τοῦ συμβολαίου, τούτῳ σαφῶς ἡ μειώση τὸ κέρδος τοῦ πλοιοκτήτου. Ὁς ἔκ τουτου, ἔχουν θεσπισθεὶ τοῖς πλοιοκτήτης εἰς περίπτωσιν μιᾶς τοισύντης πιθανῆς αὔξησεως.	
	V. Χρονοναυλοσύμφωνον	

Ἐὰν ἔξετάσωμεν τὸ ἀνωτέρω διάγραμμα θὰ παρατηρήσωμεν δῆτι βάσει ἐνὸς χρονοναυλοσυμφώνου ὁ πλοιοκτήτης ἐπιβαρύνεται μὲ πολὺ περισσότερα ἔξδοα ἐτὶ πλέον τῶν ἔξδον κεφαλαίου. «Ολοὶ αὐτὰ τὰ ἔξδοα, εἴτε κεχωρισμένως εἰς διαφόρους συνδυασμούς, εἴτε ἐν τῷ συνόλῳ τῶν διέπονται ὑπὸ ρητρῶν ἀναπροσαρμογῆς.

Διὰ τὴν καλυτέραν κατανόησιν, νομίζομεν σκόπιμον ὅπως ἔξετάσωμεν τὰ ἔξδοα ταῦτα κεχωρισμένως :

1. Δαπάναι πληρωματος

Μέγας ἀριθμός ρητρῶν ἀναπροσαρμογῆς συνδέεται μὲ τὰς δαπάνας πληρώματος. Κανονικῶς αἱ δαπάναι αὗται ἐκτιμῶνται εἰς τὸ 1/3 περίπου τῶν ἔξδον λειτουργίας τοῦ πλοιοκτήτου. Ἐξ ἀλλοὶ αἱ δαπάναι πληρώματος δύνανται νὰ διακονούσιθων καὶ διὰ τῶν τριῶν ἀνωτέρω τρόπων, ἦτοι : ἀμεσος ἀποζημίωσις ἐπὶ τῷ βάσει τῆς αὐξήσεως τῶν ἔξδον, χρησιμοποίησις δεικτῶν ἢ βάσει ἐπιλεγομένων ὅρων.

2. Ασφάλισις

Τὸ κυριώτερον σημεῖον εἰς τὰς ρήτρας ἀναπροσαρμογῆς διὰ τὰς ἀσφάλιστρα εἶναι ὁ σαφῆς καθορισμὸς τοῦ τύπου τῆς ἀσφαλίσεως εἰς τὴν ὅποιαν ἀναφέρεται. Κατὰ κανόνα τὰς ἀσφάλιστρα σκάφους θεωρεῖται δῆτα τὸ μᾶλλον καὶ ἡττὸν περιλαμβάνονται αὐτομάτως, ἀλλ' εἰς μίαν ἀσφάλιστρα P & I δὲν περιλαμβάνονται ἀσφάλιστρα δι' ἀπώλειαν μισθώματος ἢ ναύλου καὶ τοῦτο δύναται εὐκόλως νὰ δημιουργήσῃ ζητήματα.

3. Συντήρησις

Βάσει τοῦ χρονοναυλοσυμφώνου, ὁ πλοιοκτήτης ἔχει τὴν φροντίδα καὶ τὴν δαπάνην τῆς συντήρησεως τοῦ πλοίου, ὁφείλων νὰ διατηρῇ τοῦτο μὲ πάντα τρόπον «καταλλήλων πρὸς χρήσιν». Ούτω, πολλαὶ ρήτραι ἀναπροσαρμογῆς ἀναφέρονται εἰς τὸν όρον «συντήρησις». Ἀλλ' ἡ «συντήρησις» δὲν εἶναι σαφῆς ὅρος. Εἶναι δὲ ἰδιαίτερων δύσκολον νὰ προσδιορισθῇ αὕτη ἐν σχέσει μὲ τὰς ἐπισκευαὶς, ἡ σφαλισμένας ἢ μη, καὶ ἐνίστε ἐν σχέσει μὲ τὰς ἐργασίας διατηρήσεως τῆς κλάσεως τοῦ πλοίου.

4. Ρήτραι ἀναπροσαρμογῆς

Ἐνίστε αἱ ρήτραι συντάσσονται διὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν οὐχὶ μιᾶς κατηγορίας ἔξδον οὔτε καὶ δῶλων τῶν ἔξδον, ἀλλὰ δύο ἢ περισσοτέρων καθωρισμένων κατηγοριῶν.

5. Γενικαὶ ρήτραι ἀναπροσαρμογῆς

Αἱ ὡς ἀνω ρήτραι δι' ὧν ρυθμίζονται

Bonds
Stores

CALLIOPE CONDOPOULOS
LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

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

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

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - ΟΙΚΙΑΣ 265.748

σιν καὶ ἐπίσης τὸ πλεῖστον τῶν ἀποδείξεων εὐρίσκετο εἰς τὴν Χώραν τῆς ἑκφορτώσεως. Ἐάν δοι αὐταὶ οἱ ὑπόθεσις ἔκρινοντο ὡς ἔξαιρετικαὶ, ἡ γενικότης τῆς ἑφαρμογῆς τῆς ρίτρας δικαιοδοσίας θα ὑπενομεύετο καὶ διά τοὺς λόγους τούτους διετάχθη ἢ παύσις τῆς προόδου τῆς δίκης ἐν Ἀγγλίᾳ.

'Επι του θέματος έσαν ή ρήτρα δικαιοδοσίας τών φορτωτικών έτυγχανεν ἔφαρμογης ἐπὶ τῆς ἀξίωσάς των κυρίων του φορτίου, ἐκρίθη διτὶ ή ἀξίωσις κατ' οὐσίαν καὶ πραγματικώς ἥτο ἀξίωσις ἐκ τῆς φορτωτικῆς κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς ρήτρας δικαιοδοσίας καὶ ἐπειδὴ ἥτο ἀπαίτησις δι τὰ συνεψήνσαν διτὶ θὰ ἐκδικασθῇ ἐν Νορβηγίᾳ κατὰ τὸ νορβηγικὸν δικαίον, ἔγινε δεκτὸν τὸ αἴτημα τῶν πλοιοκτητῶν. 'Ἐπίστης ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ἐκρίθη τὸ ζῆτημα ἃν θὰ διαταχθῇ πάσις ἢ πρόδοσης τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ δίκης, διότι τού κύριοι τοῦ φορτίου δέν προσεκόμισαν καταπειθουσαν ἀπόδειξιν ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως διτὶ ἔδει νά μη τηρηθῇ ὡς ἐν τῇ φορτωτικῇ δρος περὶ ἀλλοιδαπτῆς δικαιοδοσίας.

Κατά τής πρωτοδίου ταύτης ἀπόφασεως ἡ σκέψη της έφεσις, οι δὲ ἐκκαλούντες κύριοι του φορτίου ἴσχυρισθησαν ότι ἡ ρήτρα δικαιοδοσίας ἀφέωρα εἰς ἀπαιτήσεις ἐκ συμβάσεως καὶ οὐχὶ εἰς ἀπαιτήσεις ἔξι ἀδικήματος καὶ δῆ, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὁ εἰς πρῶτον βαθμὸν δικάσας θῆκε τὴν δικαιοδοτικὴν κρίσιν του στηριχθεῖς ἐπὶ πεπλανημένων κανόνων, δῆτι παρέλειψεν νὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν δῆτι Ἡ Ἀγγλία ἦτο δό τόπος τῆς διενέξεως καὶ δῆτι σχεδὸν ὅλαι αἱ ἀποδείξεις εὐρίσκοντο ἐν Ἀγγλίᾳ. Ἐπίσης ἴσχυρισθησαν, δῆτι δό πρωτόδικος δικαστής παρέλειψεν νὰ ἐφαρμόσῃ τὸν κανόνα δῆτι αἱ διενέξεις δέοντας νὰ ἐκδικάζωνται ἐνώπιον τῆς πλέον εὐχερούς διὰ τοὺς διαδίκους δικαιοδοσίας καὶ δῆτι ἐνώπιον ἀσυνήθους τοιαύτης καὶ δῆτι ἐσφαλέν ςύντος κρίνας δῆτι ἐπρεπεν νὰ παύσῃ ἡ πρόοδος τῆς δίκης μηδὶ οἱ ἀνάγοντες προεκόμιζον καταπείθουσαν ἀπόδειξιν περὶ τοῦ ἔξαιρετικοῦ χαρακτήρος τῆς δισφορᾶς. «Οσον ἀφορᾶ τὴν εἰν ἡ ρέ μη ἀγώγην, οἱ ἐκκαλούντες ἴσχυρισθησαν δῆτι ἐσφαλέν δό πρωτόδικος δικαστής ὡς πρὸς τὴν ἀσκησην τῆς δικαιοδοτικῆς ἔξουσίας του εἰς ὑπόθεσιν δῆση ἀπαιτεῖται ἡ ἐπίδοσις ἔκτός τῆς περιοχῆς ἀρμοδιότητος τοῦ δικαστηρίου, καὶ ἐφ' δῆση δὲν ἥτο νόμιμον νὰ παύσῃ ἡ πρόοδος τῆς εἰν ἡ ρέ μη ἀγώγης, δὲν ἥτο ἐπίσης νόμιμον νὰ παύσῃ ἡ πρόοδος τῆς εἰν περσόνα μη τοιαύτης.

Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι, ἐφ' ὅσον τὰ διάδικα μέρη σαφῶς ἀπέβλεψαν εἰς τὸ ὅτι ἄπασαι αἱ ἀξίωσεις ἐν σχέσει πρὸς τὸ φορτίον, τὸ μεταφρόμενον δυνάμει τῶν φορτωτικῶν, ἔδει νὰ ἑδοκίασθον εἰς "Οσλο κατὰ τὸ ψορηγικὸν δίκαιον, αἱ λέξεις "ἄπαιτησεις προκύπτουσαι ἐκ τῆς παρούσης φορτωτικῆς τυγχάνουν ἐφαρμογῆς καὶ ἐπὶ ἄπαιτήσεων ἐκ



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ

Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

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

συμβάσεως ὅσον καὶ ἐπὶ ἀπαιτήσεων ἐξ ἀδικήματος καὶ ὅτι τὸ πρωτόδικον δικαστήριον είχεν δικαιοδοσίαν νὰ παύσῃ τὴν πρόσδον ἀμφιφέρων τῶν δικών, ἔκρινε δὲ, ἐπίσης, ὅτι δὲν ἦχη τούτῳ εἰς ἐσφαλμένας κρίσεις.

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Υπομινήσκεται ότι ο δρός άγωγή «ιν την ρέμη» κατά τὸ ἄγγελικὸν δίκαιον δὲν ἔχει τὴν εὐνοίαν ἡνὶ ἀπόδιδομεν εἰς τὸν ὄρον ἐν τῷ πειραιτικῷ δίκαιῳ ἐκ κληρονομίας τοῦ ρωμαϊκοῦ δικαίου.' Εἶχει μὲν ρωμαϊκὴν ἐμφάνισιν, λόγῳ τοῦ λατινικοῦ ὄρου, ἀλλὰ πράγματι σημαίνειν ἀγωγὴν κατ' αὐτὸν τούτον τοῦ πλοίου, ὡς ἔαν ἦτο υπόκειμενον δικαιωμάτων καὶ υποχρεώσεων, δυνάμενον γὰρ κατάγη εἰς δικηγόριστες καὶ νὰ δικάζεται ἐναγόμενον, ὡς διάδικος.

- Θαλασσία ἀσφάλισις.— 'Ερμηνεία τῶν δρῶν «ἀσφαλιστικὴ σύμβασις ὡρισμένου χρόνου» καὶ «πταίσμα τοῦ ἡσφαλισμένου».

Τὸ ἄρθρον 39 παράγραφος 5 τοῦ νόμου περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως προβλέπει ὅτι, εἰς σύμβασιν ἀσφαλίσεως ὡρισμένης χρονικής διαρκείας, δὲν ὑφίσταται ἔξυπακουομένη ἀνάληψης ὑποχρεώσεως, ὅτι τὸ πλοῖον θα είναι ἀξιόπλουν ἀνά πάσαν στιγμὴν τοῦ κατηπομένου κινδύνου, ὅσακίς ὁμοιαὶ τοῦ ἀσφαλισμένου τελούντος ἐπ' ιππάσια τὸ πλοῖον ἐκπλέει ἐν καταστάσει ἀναξιοπλοΐας, ὁ ἀσφαλιστής δὲν εὐθύνεται διὰ ζημιάν ὀφειλομένην εἰς τὴν ἀναξιοπλοΐαν.

Εις τὴν προσφάτως ἐκδικασθεῖσαν ύπόθεσιν τοῦ «ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ» τὸ Ἐφετεῖον προέβη εἰς ἔρευναν τοῦ ὄρου «σύμβασις ὡρισμένου χρόνου» καὶ τοῦ ὄρου «πταίσμα».

Κατ' αρχὴν παραπρητέον ὅτι, ὑπὲρ τὸν ἔνα σίδωνα τὰ Κλάμπης ἡσφαλίζουν τὰ πλοῖα διά χρόνου ὀλιγώτερον τοῦ ἔτους, ἀλλ' ἀνανεώμενον ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος καὶ τούτῳ διότι ὁ νόμος περὶ Χαρτοσήμου ὅριζεν ὅτι πάσα σύμβασις θαλασσίας ἀσφαλίσεως ὑπὲρ τοὺς 12 μῆνας, εἶναι ἄκυρος. Ἀντιθέτως, ἐὰν εἶχεν χρονικὴν διάρκειαν ἡσσονὰ τῶν 12 μηνῶν, καίτοι ἀνανεώσιμος, ἦτο ἔγκυρος, οὐσα ἐπίσημος ἔγκυρος καὶ ἀπειρίνεν ὅρον ὅτι ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις ἐπεκτείνεται μέχρι τέλους τοῦ ἐκτελουμένου πλοῦ.

Αι τοιούτου είδους άσφαλιστικαί συμβάσεις συνεμφρούντο πρός τό αρθρον 23 παράγραφος 3 του νόμου περὶ Θαλασσίας 'Άσφαλισεως, όπερ ἀπήτει νά ύπάρχη ἐν τῷ συμβάσει χρονική περίοδος καλυπτομένη ὑπὸ τῆς άσφαλισεως. Αι διατάξεις τοῦ περὶ Χαρτοσήμου νόμου, ώς καὶ τὸ αρθρον 23 τοῦ περὶ Θαλασσίας 'Άσφαλισεως νόμου τοῦ 1906, κατηγρήθησαν διά νόμου τοῦ 1959, ἡ κατάργησις ὅμως αὐτῆς δὲν μετέβαλε τό γεγονός ὅτι αἱ άσφαλισεις τῶν Κλάμπτες, καθώριζον χρονικὴν περίοδον. Οι Κανόνες τῶν Κλάμπτες Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως προέβλεπον ὅτι, τὸ άσφαλιστικὸν ἔτος ηρχετο ἀπὸ τῆς μεσημβρίας τῆς 20ῆς Φεβρουαρίου μέχρι τῆς μεσημβρίας τῆς 20ῆς Φεβρουαρίου τοῦ ἐπομένου ἔτους. Εἰς τὸ πιστοποιητικὸν άσφαλισεως τῆς προκειμένης ὑπόθεσεως ωρίζετο διὸ ὃ κίνδυνος ἐκαλύπτετο ἀπὸ τῆς μεσημβρίας τῆς 17ῆς Φεβρουαρίου 1922 καὶ συνεχῶς ἔκτοτε ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος μέχρις οὐ τερματισθῆ ἡ ἀσφάλισις. 'Υφίστατο κατ' Απρίλιον 1974, ὅταν τὸ πλοῖον «ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ» προσήρχεται καὶ ἐδημιουργήθη ἡ πανούσα δίκη.

Οι ένδιαφερόμενοι έπι τοῦ φορτίου προέβαλον ἀξιώσεις ἐναντίον τῶν πλοιοκτητῶν συνεπείᾳ τῶν ζημιῶν καὶ ἀπωλειῶν τοῦ φορτίου. Οἱ πλοιοκτῆται ἀπέταθησαν εἰς τὸ Κλάμητον, διπέρ ισχυρίσθη, ὅτι ἐπειδὴ τὸ πλοῖον δὲν εἶχε πλήρη σύνθετην ἀξιωματικῶν καταστρώματος, καταλλήλους χάρτων, βυθόμετρον καὶ ἔνα λέδητα ἐν λειτουργίᾳ δὲν ἦτο ἀξιόπλουν ὅταν ἔξεπλευσεν διὰ τὸν πλοῦν καθ' ὃν συνέθη ἡ προσάραξις.

Ἐξητήθη ἡ δικαστική κρίσις περὶ τῆς ἐπηροϊκῆς τούτων ἐπὶ τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ Κλάμπυ, ἀπόζημιώστη τὸν πλοιοκτησίαν. Ειδικώτε-

ρον τὸ δικαστήριον ἔδει νὰ κρίνῃ (α) κατά πόσον συνίστα ἀπόλογουσαν ἐνστασίαν τοῦ Κλάμπτ ἐάν ἀπέδεικνουν ὅτι τὸ πλοῖον ἔξεπλευσεν ἐν ἀναξιοπλοΐᾳ πταίσματι τῶν πλοιοκτήτων κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 39 παράγραφας 5 τοῦ νόμου περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως (β) ἐάν συνίστα ἀπόλογουσαν ἐνστασίαν, κατὰ πόσον ἵν' ἀποδειχθῇ τὸ πταίσμα ἔδει τὸ Κλάμπτ ἀπόδειξῃ (1) ἀμέλαι-αν (2) γνώσιν τοῦ γεγονότος ὅπερ συνίστα τὴν ἀναξιοπλοίαν (3) σκοπίμως ἀμελή συμπεριφοράν, ὅταν ἔξεπλευτε τὸ πλοῖον ἐν ἀναξιοπλόῳ καταστάσει (γ) κατὰ πόσον ἡ εὐ-χέρεια τοῦ Κλάμπτ ὑπ' ἀπορρίψῃ ἐντελῶς ἢ νά- μεινθῇ τὴν ἀπάίτησιν, δύναται ν' ἀσκηθῇ ὁ-σάκις μόνη ἀπόδειξις σχετικῶς πρὸς τὴν ἀ-σκησιν τῆς τοιαύτης εὐχέρειας, ἥτοι ἡ συμ-πε-ριφορά τοῦ ἡσαφαλίσμενου πρίν ἡ ἔγερθωσιν αἱ κατ' αὐτῷ (διὰ τὸ φορτίον) ἀπάτησεις, λόγω τῆς ἀποστολῆς τοῦ πλοίου εἰς ταξίδιον ἐν ἀναξιοπλόῳ καταστάσει.

Κατά πρώτον τὸ Ἐφετεῖον ἡρεύνησεν ἔαν
ἡ ἀσφαλιστικὴ σύμβασις ἡτο ὡρισμένου χρό-
νου. Τὸ Κλάμπ εἶπεν ὅτι ἡτο, οἱ πλοιοκτήται
ὅμως ἡρηγθησαν τοῦτο. Ὁ δόρυ σύμβασις
ὡρισμένου χρόνου» προσδιορίζεται ἐν ἀρρεψ
25 τοῦ περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως νόμου
τὸ ὄποιον λέγει «... ὅπου ἡ σύμβασις ἀπό-
σκοπεῖ εἰς ἀσφάλισιν ἀντικειμένου δι' ὡρι-
σμένην χρονικὴν περίοδον, ἡ σύμβασις αὐτῆς
καλεῖται ὡρισμένου χρόνου». Ἡρηγθησαν
τοῦτο οἱ πλοιοκτήται λέγοντες ὅτι ἡ σύμβα-
σις ἔξηκολούθει ἐπ' ἀρριστον μέχρι τερματι-
σμοῦ της. Τὸ Κλάμπ ὅμως εἶπεν, ὅτι ἡ σύμ-
βασις ἡτο μέχρις 20 Φεβρουαρίου καὶ τὸ ὅτι
ἔξηκολούθει μετὰ ταῦτα δὲν τὴν καθίστα ὡρι-
σμένου χρόνου.

‘Η λέξις ‘ώρισμένους’ έπειτα θή πως και τό ‘Εφετείον ἔκρινεν ότι ή χρονική περίοδος δέοντα νά έχειδικεύεται, είναι δε ἀρκούντως ἔξειδικευμένη ἐάν περιέχει δηλουμένην χρονικήν περιόδον, καί τό η περίοδος αυτή λήγει διά καταγγελίας τῆς συμβάσεως και ἀν ἀκόμη η ἀσφάλεια ἀνανεώνται η συνεχίζεται αὐτομάτως μέχρι τέλους της περιόδου, ἀν μη καταγγελθῇ η συνεχισθῇ δυνάμει πήρτας συνεχίσεως. Τούτο, ἔκρινεν τό ‘Εφετείον ἐνισχύεται ἐκ τοῦ ότι εἰς τὴν συνήθη χρονικῶς ὡρισμένην ἀσφάλισιν, οἱ ὅροι τοῦ Ἰνατιόυτου, περιλαμβανούν πήρταν συνεχίσεως, ὅπερ ὅμως δὲν ἀναιρεῖ τὸν χαρακτήρα τῆς συμβάσεως ὡς συμβάσεως ωρισμένην περιόδου.

Τότε Εφευρέθηκαν πάλι είς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἡ ἀσφάλισις ἢτοι ὡρισμένου χρόνου κατά τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρδου 25 τοῦ νόμου τοῦ 1906 περὶ Θαλασσίας 'Ἀσφαλίσεως καὶ ἡ ἐφαρμογή τοῦ ἄρδου 39 παράγραφος 5 λειτουργεῖ εἰς τρόπον ὥστε ν' ἀποστερεῖ τὸν ἡσφαλισμένον ἀπό τοῦ νὰ ζητήσῃ ἀπόζημισιν, ἐφ' ὅσον τελεῖ ἐν πταισματι διὰ τὸν ἔκπλου τοῦ πλοίου ἐν ἀνάξιοτάτῳ καταστάσει.

"Οσον ἀφόρα τὸ πταισμα, πρὶν ἡ κρίη ἐπὶ τούτου τὸ Ἐφετείον ἔκρινεν ὅτι ἀν θεωρηθῆσθαι τὸ πράγματο τὸ πλοίον ἔξεπλευσεν ἐν αναξιοπλόῳ καταστάσει, ὅτι δὲν εἶχε πλήρεις σύνθεσιν πτυχιούχων ἀξιωματικῶν καταστρώματος, ὅτι δὲν εἶχε πλήρεις χάρτας, ὅτι δὲν εἶχε λειτουργούν δυθόμετρον καὶ λέβητα ἐν λειτουργίᾳ, τότε ἐὰν πάντα ταῦτα συνέπερχον ἀνεύ πταισμάτος τῶν πλοιοκτητῶν, ὑπότοιχον δέδικιαντο νά περιορίσουν τὴν εύθυνην των ἔναντι τῶν κυρίων τοῦ φορτίου εἰς τὸ ποσὸν τῶν Λ.Α. 195.000. Ἀντιθέτως, ἐάν εἴτελον ἐν πταισμάτι, βά ήσαν ὑπερέθυνοι ἀπεριορίστωσαν, ἦτοι διὰ ποσὸν 10.000.000 λι-ούν· Ἀνγλίας.

Ἐκριθή ὅτι πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 39 παράπορ. 5 τοῦ περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως νόμου ἀπαιτεῖται οἱ πλοιοκτῆται νὰ ἔτελουν ἐν γνώσει καὶ νὰ ήδισφαρησον διὰ τὴν κατάτασιν τοῦ πλαίσου καὶ τοῦτο ἔδει τὸν ἀποδειχθῆναι. Τέλος, ὅσον ἀφορᾶ τὴν συμπεριφορὰν τοῦ ἡσαφαλισμένου πρὸς ἕγερθδωσιν ἀπαιτήσεις τῶν κυρίων τοῦ φορτίου κατ' αὐτὸν, τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι οὐ τοῦ δὲν εἶχεν υποχρέωσιν νὰ λαβῇ μέτρα πρὸς προστασίαν τῶν συμφερόντων του πρὶν ἡ πτωτικῆ ἡθολάπτιον ἀπομένωσι.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΑΝΑΡΜΟΔΙΟΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΛΟΓΩ ΠΕΡΙΛΗΦΕΙΣΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΡΗΤΡΑΣ

Το Πρωτοδικείον Πειραιώς έδέχθη ως λιχαρά, ρήτραν περιληφείσαν είς σύμβασιν ναυτολογήσεως "Ελληνος ναυτικού, καταρτισθείσαν μετά λιθυκής έταιρίας, δι' υπηρεσίαν του έπι λιθυκού πλοίου, καθ' ήν διά πάσαν έκ της συμβάσεως προκύπτουσαν διαφοράν, δικαιοδοσίαν είχον τὰ λιθυκὸς δικαστήρια κατ' ἀποκλεισμὸν τῶν ἡμεδαπῶν.

'Η τοιαύτη ρήτρα ἐγένετο δεκτὸν ὅτι εἶναι ἔγκυρος καὶ δεσμευτικὴ καὶ περαιτέρω, ὅτι δὲν είναι ἀκύρωσιμος ἢ σύμβασις λόγω πλάνης, ως ἐκ τῆς διατυπώσεως της εἰς ἀγγλικήν γλώσσαν, δεδομένου ὅτι ὁ υπογράφας ταύτην ναυτικούς, ταξιδεύων εἰς ἀλλοδαπούς λιμένας, ἥδηντα νὰ συνεννοήται ἀγγλιστὶ κατὰ τὰς βασικὰς λέξεις καὶ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον νὰ ἐλέγξῃ τοὺς ὄρους ταύτης.

'Ποσάυτως, δὲν ἔκριθη καὶ ως καταχρηστικὴ δι' ὁ καὶ τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὴν αἴτησιν τοῦ ἐνάγοντος περὶ συντηρητικῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου πρὸς ἔξασφάλισιν ἀπαιτήσεων προερχομένων ἐξ φειλομένων μισθῶν του, λόγω ἀλλείψεως δικαιοδοσίας του.

Ειδικώτερον τὸ δικαστήριον δὲν ἔδέχθη ὅτι ἔχει ἀφαρμογὴν τὸ ἄρθρον μόνον του Νόμου 690)1945 δυνάμει τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Π.Κ., ἐπὶ καθυστερήσεως πληρωμῆς μισθῶν, ἐκδηλωθεῖσης ἐκτὸς τῆς ἐλληνικῆς 'Ἐπικρατείας ως ἐν Λιβύη ἡ ἐπὶ λιθυκού πλοίου. Πλέον συγκεκριμένως, ἡ ως ἄνω σύμβασις κατηρτίσθη ἐν Πειραιεῖ καὶ συνεφωνήθη ὥπως ὁ ναυτικὸς παρέχῃ ἐπ' ἀριστού τοῦ προτίτην τὴν ἐργασίαν του ἀντὶ μισθῶν συμφωνηθέντος εἰς δολαρία ΗΠΑ καὶ καταβαλλομένου κατὸ μῆνα. Δι' εἰδικοῦ ὄρου δέ, ὠρισθησαν ρητᾶς τὰ ἔχης : «οἰδῆποτε διαφοράν σχέσει πρὸς τὸ παρόν θ' ἀναφέρεται εἰς τὸν Λιμενάρχην Λιβύης, ἐν περιπτώσει δὲ μὴ ἐπιτεύξεως ἀποτελέσματος, ἡ ὑόθεσις θὰ παραπέμπεται εἰς τὰ δικαστήρια τῆς Λιβύης, ἄτινα καὶ θὰ ἀποφασίσουν τελεσιδίκως.

Κατὰ τοῦτα, ἡ ως ἄνω διάταξις τῆς συμβάσεως ἐν μεταφράσει ἀπὸ τὴν ἀγγλικήν, σαφῶς διέριζε, ὅτι ἀρμόδια ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον είναι τὰ δικαστήρια τῆς Λιβύης, δεσμένωντα τελεσιδίκος τὰ διάδικα μέρη. Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τοὺς ἰσχυρισμοὺς τοῦ ἐνάγοντος, ὅτι α) ἡ πλοιοκτήτηρια ἐταιρία ὑπέπεσεν εἰς παράβασιν τῆς ἐπιτακτικῆς διετάξεως τοῦ ἄρθρου μόνου του Νόμου 690)1945 διὰ τῆς μὴ καταβολῆς ἐργατικῶν μισθῶν, καθ' ὅσον ἡ γενομένη καθυστέρησης ἔξεδηλωθῇ ἐκτὸς τῆς ἐλληνικῆς 'Ἐπικρατείας καὶ δὴ εἰς Λιβύην ἡ καὶ ἐπὶ λιθυκού πλοίου. β) "Οτι ὁ αἵτων υπογράφων τὴν σύμβασιν ἐτέλει ἐν οὐσιώδῃ πλάνῃ ως μὴ γνωρίζων τὴν ἀγγλικὴν γλώσσαν εἰς ἥν πράγματι διετυπώθη τὸ κείμενον, ἀλλὰ κατὰ τὸ δικαστήριον δὲν πιθανολογεῖται τοιαύτη ἀγνοία, ἀφοῦ τὸ ὄνομα τεπτώνυμον εἶναι γεγραμμένον ἀγγλιστί, ἐνῷ ὁ ἴδιος, ως γνωρίζων τὰς βασικὰς λέξεις εἶχε τὴν δυνατότητα ἐλέγχου τῶν ὄρων αὐτῆς διὰ τῆς ἀναγνώσεως ἡ τῆς προχείρου μεταφράσεως αὐτῶν. γ) "Οτι ἡ σύμβασις

ὑπῆρξε καταχρηστική, διότι ἔξ ούδενός ἐκ τῶν διαλόφεντον εἰς τὴν ἀγωγὴν λόγων τεκμαίρεται τοιούτον τι.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἀπερρίφθη ἡ ἀγωγὴ τοῦ ως ἄνω ναυτικοῦ, λόγω ἀλλείψεως δικαιοδοσίας τοῦ ἐλληνικοῦ δικαστηρίου.

ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΙΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΛΙ ΒΑΡΕΙΑΝ ΠΑΡΑΒΑΣΙΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΕΙΣ Υ-ΠΟ ΞΕΝΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ ΠΛΟΙΟΝ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς δὲν ὑφίσταται ὑποχρέωσις τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὅπως ἐφαρμόζουν τὰς σχετικὰς διατάξεις περὶ συνθέσεως πληρωμάτων, τὸν ισχύοντα 'Ελληνικὸν Κανονισμὸν 'Ἐργασίας, ως καὶ τὰς τοιαύτας περὶ ἀδεματολογίου, ἐπιτροπῆς καὶ βιβλίου τροφίμων, ἀλλὰ παρὰ ταῦτα ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου εἰς παροχὴν ἐπαρκούς καὶ καταλλήλου τροφῆς εἰς τὸ πλήρωμα.

Υφιστάμενον τῶν ἀνωτέρω παραλείψεων τὸ δικαστήριον ἔκρινε ὅτι συντρέχει λόγος καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ λόγω βαρείας παραβάσεως τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι αὐτοῦ.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙ' ΥΠΕΞΑΙΡΕΣΙΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΗΜΕΙΩΘΕΙΣΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΝ

Κατὰ κρίσιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ὑπόθεσις ἀφορῶσα εἰς διαχείρισιν πλοιάρχου καὶ δὴ εἰς σημειωθεῖσαν ὑπεξαίρεσιν καταβληθέντων δι' ἀνάγκας τοῦ πλοίου χρημάτων, ως καὶ ἡ προκύπτουσα ἀξίωσις τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς ἀποζημίωσιν, ὑπάγονται εἰς τὴν τακτικὴν διαδικασίαν.

Ἡ ἐν προκειμένῳ δὲ παραγραφὴ εἶναι ἐπτσία κατὰ τὸ ἄρθρον 289 παρ. 2 τοῦ ΚΙΝΔ καὶ ὅχι 5ετής κατὰ τὸ ἄρθρον 937 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος. 'Η ἐναρξις τῆς παραγρα-

φῆς ὑπολογίζεται ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ ἔτους κατὰ τὸ ὄποιον ὁ παθὼν ἔλαβε γνώσιν τῆς ζημίας, ἀλλὰ καὶ τοῦ ὑποχρέου πρὸς ἀποζημίωσιν.

Συγκεκριμένως ὁ ἐναγόμενος πλοίαρχος κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρείας του κατόπιν ἐντολῆς τῆς ἐναγούσης πλοιοκτητρίας διεχειρίσθη χρήματα ἀνήκοντα εἰς αὐτὸν καὶ προορίζομενα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου. 'Αλλὰ οὗτος δι' ὑποβολῆς πρὸς τὴν ἐναγούσαν μὴ γνησίων παραστατικῶν στοιχείων ως ἀφορώντων διαφόρους προμηθείας καὶ δαπάνας, ψευδῶς ἐνεφάνισεν ως δαπανθέντα πρὸς τρίτους, τὰ ἐν αὐτῇ ἀναλυτικῶς ἀναφερόμενα κονδύλια.

Κατὰ ταῦτα, δι' ἐπὶ μέρους πράξεων ίδιοποιήη παρανόμως, ἦτοι ὑπεξήρεσε κατ' ἔξακολούθησιν τὰ ἐμπιστευθέντα εἰς αὐτὸν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου χρήματα.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὅμως, ὁ ἐναγόμενος πλοίαρχος διὰ τὴν ως ἄνω ἀδικοπράξειν του προέβαλεν ἔνστασιν παραγραφῆς, ἦτις προβλέπεται εἰς τὸ ἄρθρον 289 τοῦ ΚΙΝΔ παρ. 2, ἢν καὶ ἀπεδέχθη τὸ δικαστήριον ὑποχρεώσας μόνον αὐτὸν νὰ ἀποδείξῃ ταύτην, διὰ παντὸς νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ διὰ παρτύρων.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΔΙΚΑΙΟΥΧΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΕΞ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν εἰς περιπτώσειν τοῦ ἀντιεργατικοῦ ἀτυχήματος, θανάτου ἀλλοδαποῦ ναυτικοῦ, δικαιώματα ἀποζημίωσεως ἔχουν κατὰ τὸν νόμον 551 «περὶ τῶν ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων» οἱ ἀλλοδαποὶ δικαιούχοι συγγενεῖς, ἐφ' ὅσον κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος διέμενον εἰς 'Ελλάδα η ὑφίσταται διμερής σύμβασις μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ ἀλλοδαπῆς πολιτείας διὰ τὴν σχετικὴν ρύθμισιν.

Οὕτω, μὴ ὑφίσταμένων τῶν ως ἄνωτέρω προϋποθέσεων, ἡ ἐπιδίωξις τῆς ἀποζημίωσεως γίνεται ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, ὡς προβλέπει ὁ νόμος, καὶ περιέρχεται εἰς τὴν ἐργατικὴν 'Εστίαν. Διὰ τὴν συγκεκριμένην περιπτώσειν τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν ἀποζημίωσεως τῶν Αἰγαίων ἀδελφῶν τοῦ θανόντος ναυτικοῦ, οἵτινες ἔχουν μόνιμον διαμονὴν εἰς Αἴγυπτον, λόγω ἀλλείψεως ἐνεργητικῆς νομιμοποίησεως αὐτῶν.

**Στὴ ΛΕΜΕΣΟ τῆς Κύπρου τὰ πλοϊα μποροῦν νὰ πάρουν NEPO NEPO NEPO
ἀρίστης ποιότητος**

σὲ όποιανδήποτε ποσότητα καὶ σὲ όποιανδήποτε ὥρα τῆς ήμέρας ἡ τῆς νύκτας

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΥΔΑΤΟΠΡΟΜΗΕΙΑΣ ΛΕΜΕΣΟΥ
ΔΙΝΕΙ ΠΑΝΤΟΤΕ ΠΛΗΡΗ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
Τηλέφωνα: 66.310 καὶ 63.018 (ΗΜΕΡΑΣ) - 71.384 (ΝΥΚΤΑΣ)**

ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ:

ΑΙ ΕΤΑΙΡΕΙΑΙ:

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

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

- A) Την άσφαλισιν των πλοίων σας είς τὰς διεθνεῖς ἀγορὰς ύπὸ τοὺς καλυτέρους ὅρους καὶ ἀσφάλιστρα.**
- B) Τεχνικὴν συμπαράστασιν εἰς τὸν διακανονισμὸν τῶν CLAIMS σας.**

26^α ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΜΑΛΙΑΣ - ΑΘΗΝΑΙ (118)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 3227932 - 3227935

ΤΕΛΕΞ: 216158 HORI

ΑΡΜΟΔΙΟΣ: k. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Μετά τὰς ἀποφάσεις τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας

ΤΑ ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

ΜΕΤΡΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

Τὰ προσεγγίζοντα εἰς ἀμερικανικούς λιμένας «ὑποσυντηρούμενα» ἐμπορικά πλοῖα θὰ ὑπόκεινται εἰς αὐστηρότερον ἔλεγχον, ἐφ' ὅσον αἱ «Ηνωμέναι» Πολιτεῖαι κυρώσουν τὸν σύμβασιν, ητὶς υιοθετήθη ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Ἐργασίας εἰς τὴν πρόσφατον διάσκεψιν τῆς Γενεύης.

Ἡ ἀντιπροσωπεία τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν ὑπεστήριξεν ἐνέργων τὴν σύμβασιν, ἡ ὁποία ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ, παρὰ τὴν ἀντίθετον ἀποφιν χωρῶν τίνων τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ πολυσυζητηθέντος τετάρτου ἄρθρου. Βάσει τοῦ ἄρθρου αὐτοῦ, αἱ λιμενικαὶ Ἀρχαι ἔκαστης χώρας κυρωσάσῃς τὴν σύμβασιν θὰ ἔχουν τὰ δικαιώματα νὰ ἐπεμβαίνουν καὶ νὰ ἐλέγχουν τὰς συνθήκας ἐργασίας καὶ διαβίσεως ἡ ἀσφαλείας ἐπὶ ἔνιων πλοίων, διὰ τὰ ὅποια διεποτώθησαν παράπονα καὶ νὰ ἀναφέρουν σχετικῶς εἰς τὸν Διεθνῆ Ὀργανισμὸν Ἐργασίας καὶ τὴν Κυβέρνησιν τῆς χώρας νηολογίου τοῦ πλοίου, ἐὰν πράγματι τὰ παράπονα ἀληθεύνουν.

Εἰ δυνατόν, ἔνας διπλωματικὸς ἑκπρόσωπος τῆς χώρας νηολογίου θὰ εἰδοποιῆται νὰ παρίσταται εἰς τὴν ἐπιειδώρον, ἀλλὰ ἡ σύμβασις παρέχει διαθεσιάσεις, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν θὰ καθυστερῇ ἀνεῦ ἀποχρώντος λόγου.

Κατὰ τοὺς ναυτεργατικοὺς κύκλους, τὸ βασικὸν πλεονέκτημα τῆς νέας, ὑπὸ κύρωσιν, συμβάσεως εἶναι ἡ γνωστοποίησίς τῆς καταστάσεως ἐπὶ τῶν ἐλεγχομένων πλοίων εἰς τὸν Διεθνῆ Ὀργανισμὸν Ἐργασίας καὶ τὴν χώραν νηολογίου των, τὸ αὐτὸ δὲ ἐτόνισε καὶ ὁ πρόεδρος τῆς διασκέψεως τῆς Γενεύης, ὁ Νορβηγὸς κ. Μόλδος Χαρέειντε,

Ο κ. Χαρέειντε παρετήρησεν ὅτι ὁ ἔλεγχος τῶν «ὑποσυντηρούμενων» πλοίων θὰ ἔχῃ ιδιαιτέρων σπουδαιότητα δὸσον ἀφορᾶ εἰς τὴν διακρίβωσιν τῶν συνθηκῶν αἵτινες ἐπικρατοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων καλυπτομένων ὑπὸ σηματιῶν εὔκολίας. Πάντως, ἡ σύμβασις, ητὶς ἀρχικῶς ἀνεφέρετο ἀποκλειστικῶς εἰς τὰ πλοῖα ὑπὸ σημαίας εὔκολιας, ἀνεθεωρήθη εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης, ὅπερ νὰ ισχύῃ δι' ἀπαντα τὰ «ὑποσυντηρούμενα» ἐμπορικά πλοῖα, ἀσχέτως σημαίας.

Καὶ ἐών ὑπεστήριξαν τὴν σύμβασιν, αἱ «Ηνωμέναι» Πολιτεῖαι εἶχον δηλώσει τὸ παρελθόν ὅτι ἐπιθυμούν νὰ ἀποχωρήσουν τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Ἐργασίας. Τοιαῦτη ἐνέργεια ἀπαιτεῖ διετὴ προειδοποίησιν καὶ ἡ ἀμερικανικὴ σχετικὴ ἐπιστολὴ σκοπιμότητος εὐρίσκεται καταχωρημένη εἰς τοὺς φακέλλους τοῦ Διεθνοῦς ὄργανος, λόγῳ διαφωνῶν ἐπὶ ὀρισμένων ἄλλων θεμάτων. Ἐπίζεται, δημοσ., ὅτι τελικῶς οἱ «Ἀμερικανοὶ» θὰ μεταβάλουν γνώμην καὶ θὰ παραμείνουν εἰς τοὺς κόλπους τοῦ ὄργανος.

Ἡ υιοθετήθεισα εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης σύμβασις θὰ ισχύῃ 12 μῆνας μετὰ τὴν ἐπικύρωσίν της ὑπὸ δέκα τούλαχιστον χωρῶν κατεχουσῶν τὸ 25% τούλαχιστον τῆς παγκοσμίου διλικῆς χωρητικότητος.

Τὸ σύστημα καταγγελίας ἐνός σκάφους, ὡς περιγράφεται εἰς τὸ «Ἄρθρον 4, θὰ ισχύῃ ἐπὶ ἔθελοντικῆς μᾶλλον παρὰ ὑποχρεωτικῆς δάσεως. Τὸ ἄρθρον ἀσφέρει, ὅτι μία ἐπικυροῦσσα τὴν σύμβασιν χώρα, ητὶς ἐπισημαίνει ἐν «ὑποσυντηρούμενον» σκάφος προσεγγίζον

σεις τοῦ Ὀργανισμοῦ τῶν «Ηνωμένων» Ἐθνῶν.

Ἡ σύμβασις καλύπτει καὶ ἄλλα τινὰ σημεῖα ἀπόδειπνα εἰς τὴν υιοθέτησιν ἐκ μέρους τῶν ἐπικυρουσῶν χωρῶν νομοθεσίας ἀνταποκρινούμενης εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ΔΟΕ περὶ συνθήκων ἀσφαλείας καὶ διαβιώσεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ὡς καὶ περὶ κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως.

Εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης, ὁ Διεθνῆς Ὀργανισμὸς Ἐργασίας — ἀντιπροσωπεύων τοὺς ἐργάτας, τοὺς ἐργοδότας καὶ τὰς κυβερνήσεις 78 χωρῶν — υιοθέτησεν ὡς ἔλαχιστην ἀμειδούμενην ἀδειαν 30 ἡμερῶν ἐπησίων ἀντὶ τῶν 18 ἡμερῶν, βάσει τῆς συμφωνίας τοῦ 1949.

Καὶ διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὰ «στάνταρτς» τοῦ ΔΟΕ ἀναφέρεται ἡ ἀδεια μητρόπτητος. Εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ χρόνου ἀδείας ἐνός ναυτικοῦ θὰ λαμβάνωνται ὑπὲρ δψιν, πέραν τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἡ ἀπουσία ἀπὸ τὴν ἐργασίαν διὰ μετεκπαίδευσιν, ἀσθένειαν, ἀτύχημα ἢ μητρόπτητα.

ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙΑ ΤΑ ΞΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ

Τὸ Ἀμερικανικὸν Συμβούλιον Ἀσφαλείας Ἐθνικῶν Μεταφορῶν συνιστᾶ ὅπως ἡ «Ἀκτοφύλακὴ λάθη» μέτρα πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν μικρᾶς ἐκτάσεως ρωγμῶν εἰς τὰ κύτη τῶν πλοίων, στίνινες ἐὰν δὲν ἐντοπισθῶν ἔγκαιρως ἐνδέχεται νὰ προκαλέσουν σοβαρὰς ζημιάς.



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

'Η πρότασις αυτή έγένετο μετά την έκδοση του γελικού πορίσματος, άφορώντος είς την άπωλεσην του ύπολο άμερικανική σημαίαν φορτηγού «Σίλβερ Ντόουν» τον Απρίλιον του 1973, έν πλῷ άπό Φιλιππίνας με φορτίον χύδην ζαχαρέως.

Αι προσπάθειαι νά άποφράξουν μικράν διαρροήν άπετυχον, με άποτέλεσμα νά διαλυθῇ τὸ φορτίον ύπολο θαλασσίου θαλασσίου. Τούτο προεκάλεσε πρόβλημα εύσταθείας και άκολούθως τὸ σκάφος ύποστατάν κλίσιν έβυθισθη.

Τὸ συμβούλιον κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ άτυχημα δὲν καταδεικνύει άπλως άδυναμίαν έντοπίσεως τοῦ ρήγματος, άλλα και ἔλλειψιν κατανοήσεως ὡς πρὸς τὰ προβλήματα εύσταθείας, τὰ δόποια δυνατῶν νά δημιουργήσῃ ή εἰσροή θαλασσίου θαλασσίου έντος τῶν κυτῶν, ἐφ' ὅσον ἐν τὸ σκάφος μεταφέρει οὐρισμένη εἰδη χύδην φορτίον.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν παρομοίων καταστάσεων, τὸ συμβούλιον προέτεινεν εἰς τὴν 'Ακτοφυλακὴν τὰ ἄκολουθα :

—Τὴν κατασκευὴν εἰδικῶν συσκευῶν ἐντοπισμοῦ ρωγμῶν, δῶσε νά έφοδιάσῃ τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν ἐπιθεωρήσεων μὲ τὰ κατάλληλα μέσα άνιχνεύσεως, ἔστω καὶ τῶν μικροτέρων σημείων διαρροῆς εἰς τὸ έξωτερικὸν περίθλημα τῶν πλοίων.

—Εἰδικὴν διαδικασίαν μετρήσεως τοῦ πάχους τῶν ἔξωτερικῶν ἐλασμάτων τοῦ πλοίου κατὰ τὰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις τῆς 'Ακτοφυλακῆς.

—Εἰδικὴν, ἐφ' ἀπαξι, ἐπιθεώρησιν δῶλων τῶν ἀμερικανικῶν ποντοπόρων σκαφῶν ποὺ μεταφέρουν χύδην φορτία, ναυπηγηθέντων πρὸ τοῦ 1965, πρὸ διακρίσιν τῆς φθορᾶς τῶν ἐλασμάτων εἰς διαφόρους εύαισθήτους περιοχάς. 'Η ἐπιθεώρησις αυτῆς δένει νά περατωθῇ ἐντὸς διετίας.

—Νὰ δοθοῦν, μὲ τὴν δοήθειαν τῆς 'Ενώσεως Τσιμεντοιμηχάνων τοῦ Πόρτλαντ, δοηγίαι, δσσάφορά εἰς τὴν χρήστην τοῦ τσιμέντου διὰ τὴν πραγματοποίησιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν εἰς διαφέροντα σημεῖα.

—'Απαντά τὰ μεταφέροντα χύδην φορτία σκάφη νά έφοδιασθοῦν δι' εἰδικῶν φορητῶν ἀντλῶν διὰ τὴν περίπτωσιν εἰσροῆς θαλασσίου θαλασσίου θαλασσίου θαλασσίου εἰς τὰ κύτη φορτίου.

—Νὰ δημοσιευθῇ εἰδικός τῶν χύδην φορτίων, τὰ δόποια ἀναμιγνύμενα μετὰ θαλασσίου θαλασσίου άπειλούν τὴν εύσταθείαν τοῦ σκάφους.

—Νὰ καθιερωθῇ, μὲ τὴν δοήθειαν τοῦ Γραφείου 'Εθνικῶν Φορτίων, διαδικασία διὰ

τὴν ἀνίχνευσιν ύγρασίας εἰς τὰ χύδην φορτία, καθ' ὃν χρόνον τὸ σκάφος εύρισκεται ἐν πλῷ.

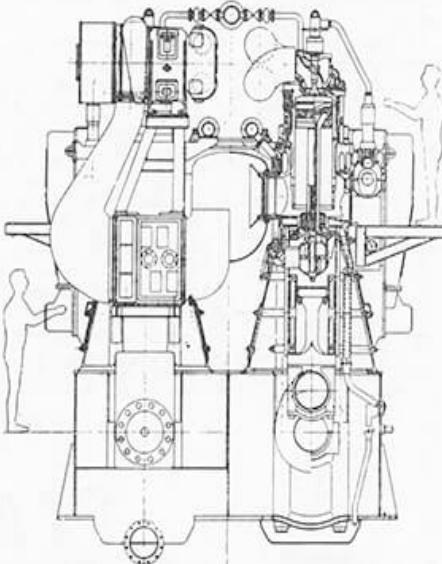
—'Εξεύρεσιν μέσου ταχείας παροχῆς τεχνικῶν πληροφοριῶν, ἀφορώσαν εἰς τὴν εύσταθείαν και τὰς ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς ἐμφανίσεως θαλασσίου εἰς κύτη μὲ χύδην φορτία, πρὸς τοὺς πλοιάρχους και τὸ πλήρωμα τῶν ἀκτοφυλακίδων.

—'Επὶ τῇ ἐμφανίσει θαλασσίου εἰς φορτία δυνάμενα νά μεταβάλουν τὴν εύσταθείαν τοῦ σκάφους ύγρανόμενα, νά ειδοποιήται πάραυτα ἡ 'Ακτοφυλακή.

Μὲ τὴν λῆψιν τῶν ἀνωτέρω μέτρων, ἐπλήζεται νά περιορισθῇ σημαντικῶς ἕνας ἀκόμη κίνδυνος διὰ τὰ ποντοπόρα σκάφη.

ΠΡΟΣ ΤΑ ΝΕΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΩΣΕΩΣ

Καθ' ὃν χρόνον δῆλοι συζητοῦν περὶ «πύρηνης ἀποδοτικότητος», «χαμηλότερας καταναλώσεως καυσίμων», «σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως», κλπ., οὐδένα ἐκπλήσσει ἡ πληρο-



φορία ὅτι εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν ἐπενοήθη Ἑναέριον σύστημα προώσεως ἐπιτυγχάνοντας οἰκονομίαν μέχρι 30% εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμων.

Τὸ χαμηλὸν κόστος διαχειρίσεως ἀποτελεῖ

τὸ κυριώτερον δέλεαρ διὰ τὸν πλοιοκτήτην σήμερον ὅπου αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων εἶναι υψηλαὶ και ἐπικρατεῖ ὁρίστας ἀνταγωνισμός μεταξὺ τῶν ναυπηγείων και τῶν κατασκευαστῶν μηχανῶν προώσεως. 'Η στροφὴ πρὸς τὰ μικρότερα πλοῖα ἐστέρησεν ἀπὸ τοὺς ναυπηγούς τὸ ἐπιχείρημα τοῦ μειωμένου κόστους μεταφορᾶς, ὅπερ ἐπιτυγχάνεται διὰ τῶν μεγαλύτερων σκαφῶν. Συνεπῶς, τώρα δίδεται μεγαλύτερα ἐμφασῖς εἰς τὴν οἰκονομίαν καυσίμων.

Τὸ ἐν λόγῳ οἰκονομικὸν σύστημα προώσεως ἐπενοήθη ὑπὸ τῶν ναυηγείων Χιτάστι, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς γνωστοὺς Δανοὺς κατασκευαστὰς ναυτικῶν μηχανῶν υπῆρχε «Μπουρίμετρος Βάσιν», ἀποτελεῖται δὲ ἀπὸ τρία κύρια μέρη: δύο παραλήλους βραδυτρόφους μηχανᾶς προστημοσύνειας εἰς μονὴν Ἐλικα μεγάλης διαμέτρου βραδέως περιστρεφομένης; σύστημα γεννητρίας χαμηλῆς πίεσεως ἐκμεταλλεύμενον τὴν ἀπώλειαν θερμότητος ἀτμού/ήλεκτρισμού· και νέον τύπου συστήματος πηδαλιούχιας, ἀπλῆς στροφῆς (single loop), πρὸς ηύξημένην ἀπόδοσιν τοῦ πηδαλίου.

Η οἰκονομία ἐπιτυγχάνεται ὡς ἔχει: 20% ἀπὸ τὸ νέον σύστημα προώσεως, 6,5% ἀπὸ τὸν συνδυασμὸν συστήματος ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀερίων ἐξαγωγῆς (economiser) και ἀτμοστροβιλογεννητρίας χαμηλῆς πίεσεως, καλύπτουσαν τὰς ἀπαιτήσεις ἡλεκτρικού φορτίου· καὶ 5% ἀπὸ τὸ νέον σύστημα πηδαλιούχιας, ὅπερ βελτιώνει τὰς ἀντιδράσεις τοῦ πηδαλίου και περιορίζει τὸ ζιγκ-ζάγκ κατὰ τὴν πλευσιν και τὴν ἀπώλειαν ἵπποδυνάμεως. Συνολικῶς, ἐπιτυγχάνεται οἰκονομία καυσίμων τῆς τάξεως τοῦ 31,5% εἰς τὸ σκάφος ἐφωδιασμένον μὲ βραδύστροφον μηχανῆν ισχύος 13.000 ἵππων χαλινωτηρίου.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν χρησιμοποιούνται δύο μηχαναὶ B & W, τύπου K45GF ἐπὶ κοινῆς βάσεως, μολονότι ἐκάστη ἔξι αὐτῶν ἔχει ιδιαίτερον στροφαλοφόρον ἀξόνον και ἀνεξάρτητον σειράν κυλίνδρων. Μέσω δὲ ἐνὸς μειοτήρος ἡ ταχύτης τῆς Ελικούς ἀλαττούται κατὰ 50% περίπου. 'Η ἐλιξ εἶναι μεγαλύτερα και συνεπῶς ἡ ἀπαιτούμενη ἵπποδυνάμις και ἡ κατανάλωσις μειούται κατὰ 20%, ἐνώ τὸ μῆκος τῆς μηχανῆς περιορίζεται κατὰ 12% και τὸ δάρος κατὰ 30%.

Η ἐλιξ θὰ είναι τοποθετημένη κατὰ τρόπον ὥστε νά εύρισκεται πάντοτε ὀλόκληρος ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν —τούλαχιστον 20 ἑκατοστά ὑπὸ τὸ θύρων μὲ δύνησμα ἐλαφρῶν ἔρματος.



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

ACHAIA NAFTILIAKI S.A.

167, ALKIVIADOU STREET
PIRAEUS

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

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

• 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 RED SEA BUNKERS SUPPLIES S.A.

G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY
1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRISON
PIRAEUS

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

TELEX: 212084 GRÈCE



ΑΝΑΤΟΛΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

'Εαν είναι δέδαιοι γεγονός ότι τάκριτη - μελή της Κομεκόν δέν ήδυνθησαν νά απόφυγουν τάκριτης παγκοσμίου κρίσεως προβλήματα, ιδιαιτέρως έκ της πτώσεως του σύγκρου μεταφορών, είναι έπισης δέδαιοι ότι αίτιος της κρίσεως έπιπτωσης ήγγιστον οι λιγότερον τάκριτης παγκοσμίου κομμουνιστικού κόσμου και τούτο —έν μέρει μόνον— χάρις είς τάκριτης τρόπου άντιδράσεως και της ταχείας λήψεως απόφασεων.

Και έπι τούτου είναι λίαν ένδιαφέρον νά παραθέσαμεν τάκριτης παραγωγής ναυτιλιακού άρμοργαφου, δότις αποκαλύπτει και φέρει ως παράδειγμα την δραστηρότητα της πολωνικής έφοπλιστικής έταιρίας (PZM). Τότε ζητούν τούτου Πολωνού δημοσιογράφου είναι ένδιαφέρον διότι μάς αποκαλύπτει με άνυπνηστητην τρόπον τάκριτης θεμελιώδεις διαφοράς, είς οτι τη φόρα την έπιλυσιν ένιων προβλημάτων οικονομικού αντιλαϊκής φύσεως τών Ανατολικών χωρών και τούτου Δυτικού Κόσμου έπιδειξιούνται δέ συγχρόνως αι υποθέσεις του μη κομμουνιστικού ναυτιλιακού κόσμου έν σχέσει με τάκριτης τρόπου δράσεως τών ναυτιλιακών έταιριών της Κομεκόν.

Είναι φυσικόν ότι ο άρμοργαφος, εύρισκόμενος έντοτε τούτου γνωστού πολιτικού πλαισίου, προβάλλει ως πρώτην απόδειξην τη γεγονός ότι η (PZM) είναι μέλος της μεγάλης οικογενείας των «σοσιαλιστικών σημακιών» τών όποιων τό σύνολον τών χωρών έπληγη άπολύτως διλγώτερον έν τών συνετειών της παγκοσμίου υφέσεως έν σχέσει με τάκριτης λοιπάς χώρας.

Έν στοιχείον όπερ θά ένδιαφέρη περισσότερον τάκριτης χώρας της Δύσεων είναι ή μείωσις τών τοχοχρωματιών τών δανείων, τάκριτης ή Πολωνία έχοργήσης είς τάκριτης έταιρίαν (PZM). Είναι φανερόν ότι έν τοιούτον μέτρον έπιβαρύνει τών κρατικών προϋπολογισμών, άλλα συγχρόνως ή Κυβέρνησης προβλέπει την είσπραξιν τούτου ύπο την μερή την καλυτέρων οικονομικών αποτελεσμάτων της έταιρίας με ταυτόχρονον μείωσιν τών έξόδων της αφ' έτέρου.

Είς τό πεδίον τούτου ο Πολωνός έφοπλιστής έλαβε σειράν μέτρων, τάκριτης τών όποιων παραθέτομεν:

— Οικονομίαν ως πρός τάκριτης καύσιμα, τάκριτης

έλαια και τάκριτης λιπαντικά, τόσον διά όρθιολογικής χρήσεως, δόσον και διά αντικαταστάσεως προιόντων παραγωγής έξωτερικού διά έθνικών τοιούτων με ίδιαιτέρων προσοχήν είς τάκριτης έγκαταστάσεις παραγωγής ένεργειας.

— Οικονομίαν είς τάκριτης τομέα τών έξόδων τών πληρωμάτων, κυρίως διά της υιοθετήσεως μιάς άναδιοργανώσεως της έργασίας, πράγμα εύκολωτων διά προκειται διά σκάφη ήψηλων αύτομαποιημένων.

— Περιορισμόν τών έξόδων ύπο μορφήν ξένου συναλλάγματος με μείωσιν είς τό μέγιστον τών έξόδων άγκυροβολίας, πρακτορειακών, ρυμουλκών κλπ.

— Χρησιμοποίησην τών ίδιων μέσων διά έπιπλευστικάς έργασίας και συντήρησιν, τόσον τών μηχανών δόσον και τού σκάφους, περιστρέψοντας —έν άναγκη— είς τό μέγιστον την παραμονήν τού πλοίου είς έν ξένον ναυπηγείον.

— Βελτίωσις της όργανης δομής τών άντιπροσώπων της είς διαφόρους λιμένας, με μεγίστην μείωσιν τού διοικητικού προσωπικού.

— Μεγίστην δραστηριοποίησην τών άντιπροσώπων της και τών πρακτορείων, άπαιτούσα από τάκριτης περισσότερας πληροφορίας είς οτι τη φόρα την άναλυσιν της ναυλαγραΐας, τήν έξεύρεσην καλών ναυλοσυμφώνων και εύκόλων ταξιδίων.

— Έλλειψεις ώρισματος μέπορευμάτων άτινα έκ παραδόσεων μεταφέρονται από ειδικά πλοία, σημασίαν έχει ή ταχυτή ναυλωσίας τών πλοίων τούτων με άλλα είδη έμπορευμάτων.

— Οσον αφορά είς τό τελευταίον μέτρον, όπερ έχει έξαιρετική σημασίαν, φαίνεται έν τούτοις διά προσκρούει είς μεγίστας δυσκολίας διοικητικής φύσεως, έπειδη λόγω της φύσεως τών έμπορευμάτων πολλοί παράγοντες υπεισέρχονται είς τό τρόπον μεταφοράς των.

Είς τό άφορά τάκριτα μέτρα, πολλά ήδη έπραγματοποιήθησαν από την (PZM) ήτις ύπερηφανεύεται διά διαθέτει σειράν άλλολληρων πλοίων τών όποιων αι ήλεκτρογεννήτρια: χρησιμοποιούν διά τήν λειτουργίαν αυτών λιπαντικά πολωνικής παραγωγής ένω άλλαι μηχανικαί μονάδες χρησιμοποιούν εύθυνότερα λιπαντικά.

Έδω βλέπομεν την ένωσιν δόλων τών δυνάμεων είς δόλα τάκριτης (έξαιρεσει μερικών διοικητικών διά τάκριτης όποιας δέν ύπάρχει φό-

δος είς τήν Πολωνίαν έκδηλωσεως παραπόνων). Χάρις είς τήν ένορχηστρωμένη ταύτην πολιτικήν διά τό έτος 1975 ύπηρξε διά τήν (PZM), ένα καλὸν έτος κατά τό όποιον μετεφέρθησαν περίπου 25 έκατομ. τόννοι και διά στόλος της ήγιεινή κατά 894.000 τόνους από τήν ιδρύσεως της πρό είκοσιπέντε έτών.

Έκ τών 25 έκατομ, τόννων έμπορευμάτων 22 έκατομ. έφορτώθησαν και έφορτώθησαν είς πολωνικούς λιμένας έκ τών όποιων 11,5 έκατομ. τόννοι γαιάνθρακος, 5 έκατομ. τόννοι μεταλλευμάτων και 3,8 έκατομ. τόννων θείου.

Όπως και κατά τό παρελθόν ή έταιρία (PZM) προσέφερεν κατά τό 1975 τάς ύπηρεσίας της είς ώρισμένους πελάτας τού έξωτερικού. Ούτω έκ τών πολωνικών λιμένων μετεφέρθησαν 193.000 τόν. προϊόντων Τσεχοσλοβακίας και 45.000 έξ Αυστρίας.

Έπιπλέον άνω τών 2,8 έκατ. τόννων έμπορευμάτων, ιδίως χύδην, μετεφέρθησαν με cross - trade, ένω δύο μπάλκ - κάρριερς τών 52.000 τόννων d.w. έκαστον ήσαν χρονοναλωμένα είς 'Ιάπωνας.

Ίδού τάκριτης έπιπληκτικά αποτελέσματα διά έντος διά πέπερ άπο τόν περισσότερον έφορτηστικόν κόσμου έχαρακτηρίσθη ώς «πολύ κακόν έπιπληκτικόν».

Έτος ή (PZM) άπτηλαυσε τοιούτων αποτελεσμάτων τούτο οφείλεται είς τήν έφαρμοσθείσαν πολιτική οικονομίων είς δόλας τάς κλίμακας τού άργανισμού της, πολιτική ήτης ύπερηφηρίχθη άπο τήν πολωνικήν Κυβέρνησην ήτης έφαρμόζεται καλύτερων προκειμένων περί τών χώρας με σύστημα Κρατικής Οικονομίας.

Συγκρίνοντες τήν τεραστίαν διαφοράν μεταξύ τών πολωνικών μεταφορών και τών μεταφορών διά λογαριασμόν τρίτων και έκκινουντες με τήν ίδεαν διά τήν Πολωνικών «μπούνη» τών έθνικών έχαγωγών θά σταθεροποιηθή έντος τών προσεχών έτών, διερωτώμεθα έν τούτοις διά πόσον χρόνον ή «έπεκτασις - αστραφτή» τού έθνικον τοννάζ θά συνεχισθή και άν η σημερινή έπεκτασις δέν θά στραφή έναντιον τών δημιουργών της ύπο τήν μορφήν μιάς ύπερχωρητικότης, διά πο το διαπιστώμεν ήδη είς τάκριτης της Δύσεως. Έκτος έτος ή (PZM) έξασφαλίση μεταφορᾶς μεγαλυτέρας διά λογαριασμόν τρίτων. Άλλα έναι πολύ ένωρις διά τοισάτας προβλέψεις.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΕΙΣΔΟΧΗΣ

Τήν άντιρρησιν τών άρμοδιών άμερικανών ύπηρεσιών συναντήθησε ή συμφωνία τήν όποιαν συνήψεν είς τήν Λεινογκραντ ή κ. Banke, Πρόεδρος τής Κόνφερανς τού Bop. 'Ατλαντικού. Παρείχετο διά αύτής τό δικαίωμα μειωμένου ναύλου άπο τά ρωσικά πλοία, τό μέλλοντα νά γίνουν δεκτά ως μέλη τής έν λόγω Κόνφερανς. Ό καθοριζόμενος ναύλος ήτο κατώτερος τού εισπρατομένου άπο τάς άλλας έταιρίας διά τά πλοία-κοντέινερς. Καί τούτο ήνα ένθαρρυνθούν τά ρωσικά —κρατικά σπηλιωτέον— πλοία νά εισέλθουν είς τάς έξ Αμερικής τακτικάς γραμμάς.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Τό Συμβούλιον 'Ορθολογισμού τής Ιαπωνικής Ναυτιλίας και Ναυπηγικής Βιομηχανίας έτεξεργάζεται σχέδιον άναθεώρησης τής ναυτιλιακής πολιτικής τής χώρας έπι μακροχρονίου διάσεως.

Έκπρόσωποι τού Ιαπωνικού 'Υπουργείου Μεταφορών έδήλωσαν διά ή άναθεώρησης κρίνεται άναγκαία διά νά άνακτηση ή έθνικός έμπορικός τών στόλος τήν συναγωνιστικότητά του διεθνώς. Τό νέον πρόγραμμα άναμενεται νά είναι έτοιμον πρό τού τέλους τού έτους.

NEGRIS Overseas Suppliers

P.O. BOX 87, BOMBAY (INDIA)

CABLES: NEGRISCLEO (BOMBAY)

TELEPHONE: 26 86 56 - 26 10 68 - A.O.H. 21.15.34

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ
BOMBAH - ΙΝΔΙΑ

Παρά την συνεχιζομένη οίκονομικήν υφεσίν, τάς μαζικάς πωλήσεις σκαφών εις άλλοδαπούς και τάς διαύλουσεις, ο ιαπωνικός έμπορικός στόλος έξακολουθεί νά διογκούται, άποτελουμένος τώρα έξ 8.970 σκαφών χωρητικότητος ύπερ τά 40 έκατομ. τόν. γκρός. Σημειώτον δέ διτι άπο τινων έτων σημαντικός αριθμός σκαφών ιαπωνικής κυριότητος έγγραφεται εις τά νηολόγια σημαιών εύκολιας.

Ο ιαπωνικός έμπορικός στόλος καταλέγεται μεταξύ τών νεωτέρων τού κόσμου. Τό 82,7% της χωρητικότητος του άποτελείται άπο σκάφη ήλικιας κάτω τών 10 έτών. Τούτο δεν διείνεται στοιχείον δυνάμεως, άλλα ένας τεράστιος άριθμός πλοίων (4.569 ή 51% τού συνόλου) είναι κάτω τών 1.000 τόνων γκρός έκαστον.

Πάντως, παρά τάς δηλωσεις τού Συμβουλίου 'Ορθολογισμού περί άναθεωρήσεως τής ναυτιλιακής πολιτικής πρός άποφυγήν μελλοντικών οίκονομικών δυσχερειών, μεταξύ τών ναυτιλιακών κύκλων τού Τόκιο έπικρατεί άποτελοσθισία, κυρίως διότι δέν δύνανται νά άντιληφθούν πά ποιον τρόπον ή Κυβέρνησης θά άντιμετωπίση τάς άπαιτησεις τών ναυτεργατικών ένδεσεων, αιτίνες ζητούν νά διατηρηθῇ ύπο την ιαπωνικήν σημαίαν ένας σχετικός μεγάλος στόλος σκαφών έπηνδρωμένος άποκλειστικῶς ή κατά τό μέγιστον ποσοστὸν δι' Ιαπωνών ναυτιλιακών.

Κατά συνέπειαν, οι Ιάπωνες πλοιοκτήται δικιάς άμφιβάλλουν κατά πόσον ή άναμενομένη άναθεώρησης τής ναυτιλιακής πολιτικής θά συμβάλλῃ εις την έπιλυσιν τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας.

Η Ε.Ο.Κ. ΑΝΤΙΔΡΑ

Κατά τήν διάρκειαν τής προσφάτου ναυπηγικής διασκέψεως τών χωρών - μελών τού Ο.Ο.Σ.Α., εις Παρισίους, έπρωσπωτοι τής Εύρωπαϊκής Κοινότητος προτέιναν σχέδιον δάσει τού όποιου ή Εύρωπη και ή Ιαπωνία δέον νά συμμετέχουν έξ ΐσου εις τάς νέας ναυπηγικάς παραγγελίας τής προσεχούς διετίας.

Οι Ιάπωνες έπεφυλάχθησαν νά άπαντήσουν έπι τού θέματος εις τό προσεχές, συνέδριον τής διασκέψεως τήν 11ην και 12ην Ιανουαρίου. Πάντως, ή άμεσος άντιδρασίς των ήτο νά δηλώσουν ίτι ή πρότασις άντεκειτο εις τάς άρχας περί έλευθερου έμποριου. 'Εζητήθη, έπίσης, μικρά πιστωσις χρόνου μέχρις δου σχηματισθή ή νέα κυβερνησίς κατόπιν τών τελευταίων έκλογών εις Ιαπωνίαν.

'Η πρότασης τής Ε.Ο.Κ., ήτις ύπετηρηχή έπιστημας ή άνεπιστημάς ύπο τών σκανδιναϊκών χωρών, έπιστημας τής Ιαπωνίας και τής Πορτογαλίας, λέγει ίτι ή παραγγελομένη χωρητικότητος εις τήν Ιαπωνίαν και τήν Εύρωπην κατά τό 1977 και 1978 δέον νά κατανέμεται έξ ΐσου μεταξύ Ιαπωνίας και εύρωπαϊκών χωρών. 'Η Ε.Ο.Κ. προτέινει ηπώς τό σχέδιον τεθῇ έν ισχύ ήτοι ή Ιης Ιανουαρίου, διά μίαν δοκιμαστικήν περίοδον δύο έτών, μέ ύποχρέωσιν τών συμβαλλομένων νά γνωστοποιούν τάς καθ' έκαστον μήνα τιθεμένας παραγγελίας εις τά ναυπηγεία των.

Περι τά τέλη Νοεμβρίου ή ιαπωνική Κυβέρνησης έδωσε κατευθυντηρίους γραμμάς πρός τά ναυπηγεία με στόχον τήν μειώσιν τής άπασχολήσεως των εις τό 75% τής πλήρους άποδοσεώς των τό 1977 και εις 70% τό 1978. 'Η άπόφασις αυτή, άμως, δέν ικανοποιεί τάς χώρας τής Κοινής Αγοράς, αιτίνες προσφάτως έθεσαν περιθώρια τριών μηνών διά νά συζητήσουν μέ τούς Ιάπωνας τό πρόδημα τού άνισοσκελούς έμπορικου ισοζυγίου διομήχαικών προϊόντων μεταξύ τής Κοινότητος και τής Ιαπωνίας και νά έξερθούν τρόποι έπιλυσεών του.

INDIA

ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΘΝΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Μέ άξιόλογον αύξησιν τού έμπορικού της

στόλου, ή Ινδία έπέτυχε σημαντικάς οίκονομίας εις τό ισοζυγίον πληρωμών τών θαλασσίων μεταφορών της. Ούτω, κατά τήν περίοδον 1975-76 οι καταβληθέντες εις ξένα πλοία ναυλοί έμειώθησαν εις 223 έκατομ. λιρών 'Αγγλίας, ήπος 362 έκατομ. λιρών, έναντι 870 έκατομ. λιρών τού προηγουμένου έτους.

Η συμμετοχή πλοίων ύπο ξένας σημαίας εις τάς έγεινε ύπερποντίους μεταφοράς τῆς χώρας έμειώθη ήπο 67% εις 56%. Τό σύνολον τών καταβληθέντων ναυλών διά τάς είσαγωγάς και έξαγωγάς τής Ινδίας κατά τό 1975-76 ύπολογίζεται εις 652 έκατομ. λιρών, έναντι 870 έκατομ. λιρών τού προηγουμένου έτους.

Αι δαπάναι τών ξένων πλοίων εις τούς λιμένας τής Ινδίας έμειώθησαν, έπίσης, κατακορύφως ήπο 146 έκατομ. εις 91 έκατομ. λιρών 'Αγγλίας. Αι δαπάναι τών ινδικών πλοίων εις λιμένας τής άλλοδαπής έσημείωσαν μικράν μόνον κάμψιν ήπο 155 εις 147 έκατομ. λιρών 'Αγγλίας.

ITALIA

ΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ 1977

Ο προϋπολογισμός δαπανών τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας προβλέπει διά τό 1977 πιστώσεις 409.300 έκατομ. λιρετών διά τάς ναυτιλιακάς ύπηρεσίας έθνικου ένδιαφέροντος, ένων 367.500 έκατομ. διά τάς τέσσαρας έταιριας τού συγκροτήματος Φινιμάρε και 41.800 έκατομ. διά τάς έταιριας τοπικών γραμμών.

Αι πιστώσεις προορίζονται διά τήν έκμετάλλευσιν τών πλοίων τών έπιχορηγουμένων έταιριών, ένων οι πιστώσεις αι άναφερομεναι εις τήν άναθεώρησην τού στόλου τών έταιριών εις τάς όποιας συμμετέχει τό Κράτος, χάρις εις τήν άγοράν νέων πλοίων, προσδιωρίσθησαν διά τήν περίοδον 1976-1980 ύπο τού 'Υπουργείου 'Επενδύσεων.

Σημειώνεται διά, έναντι τών άντιστοίχων πιστώσεων τού 1976 ή διαφορά τών πιστώσεων τού 1977 άνέρχεται εις 110.000 έκατ. λιρετών, όφειλομένη εις τήν άνάγκην διακανονισμού παλαιοτέρων χρεών.

KYPROS

ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ

Οι Βρετανοί έξαγωγείς πρός τήν Μέσην Ανατολήν χρησιμοποιούν τώρα ώς ένδιαμεσον σταθμόν τήν Λεμεσόν τής Κύπρου, πλήν τής Τεργέστης.

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Τό σύστημα αυτό έφαρμόζει έσχατως ή «Τιουτόνια Λάινς», ητις μεταφέρει έμπορευματοκιβώτιων από τήν Βρετανίαν εις τήν Τεργέστην σιδηροδρομικών ή διά φορτηγών αύτοκινήτων και έκειθεν εις Λεμεσόν έπι πλοίων-κοντέινερς. Από τήν κυπριακόν λιμένα ή έταιρία διατηρεῖ τακτικήν, τρισεβδομαδιαίαν γραμμήν πρός Λατάκια με πλοία ρό - ρό, έπι τών οποίων φορτώνονται τά κοντέινερς διόμου μετά τών «τρέπλερς» και τάν άδηγων.

Διά τού συστήματος αύτού άποφεύγεται η μεταφόρτωσις τών έμπορευματοκιβώτιων εις τήν λιμένα προορισμού. Ή «Τιουτόνια Λάινς» έκφραζε τήν άποφιν διά πρόκειται περὶ τού ιδεώδους τρόπου μεταφοράς γενικών φορτίων εις τήν Μέσην Ανατολήν. Σημειώτεον διά, πρὶν ή νέα γραμμή άναγγελθῇ έπισημώς, έφημόζετο δοκιμαστικώς έπι τρίμηνον.

Δύο άκομη βασικά πλεονεκτήματα προσφέρει τό νέον σύστημα. Πρώτον, τό γεγονός διά ή Κύπρος διαθέτει έξαιρετον τηλεπικονιωνικών δίκτυων και δεύτερον, διά εις τήν Λεμεσόν γραφεία τής έταιρίας διατηθεται άσθμον προσωπικόν ομίλουν τήν άραβικήν γλώσσαν, ητις άπαιτεται διά τήν διεκπεραίωσιν διαφόρων έγγραφων.

Βασικώς, η γραμμή προσφέρει μίαν άναχωρήσιν κάθε 12 ήμέρας ήπο τήν Τεργέστην πρός Λεμεσόν, με τό χωρητικότητος 120 ήμπορευματοκιβώτιων πλοίων-κοντέινερ «Ερμής».

Επιπροσθέτως, με τήν δελτίωσιν τής καταστάσεως εις Ταρτούς, ή έταιρία προσφέρει μίαν άναχωρήσιν κάθε 14 ήμέρας πρός τό λιμένα αύτού ήπο τήν Τεργέστην. Τό Ταρτούς είναι τό κυριότερον διαμετακομιστικόν κέντρον διά φορτία προοριζόμενα πρός τήν Συρίαν, τό Ιράκ και τό Κουβέιτ. Από τού Οκτωβρίου και έντευθεν διατηθεται εις Ταρτούς Ικανός άριθμός άχημάτων διά τήν μεταφοράν τών κοντέινερς πρός τήν Ένδοχράων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΟΠΟΙΗΣΙΝ

Τό ένδεχόμενον περαιτέρω καθυστερήσεως δύσον αφορά εις τήν κύρωσιν τού νομοσχεδίου περὶ έθνικοποιήσεως άνησυχει ιδιαιτέρως τούς Βρετανούς ναυπηγούς, οι οποίοι άδυνατούν νά προσελκύσουν νέας παραγγελίας.

Εις οικειότητην δηλωσιν τού 'Υπουργού Βιομηχανίας, διά ούδεμία έπιχορηγησις θά παρασχεθῇ εις τά ναυπηγεία μέχρι τής έθνικοποιήσεως τών, ή 'Εθνική "Ενωσις Ναυπηγών και έπισκευαστών άπαντα διά έαν δέν υπάρχῃ οίκονομική άρωγή και ένθάρρυνσις έκ μέρους τής Κυβερνησεως διά τήν προσέλ-

κυσιν νέων παραγγελιών το ταχύτερον δυνατόν, ή άπολυτικού ποσοστού τῶν άπασχολουμένων εἰς τὰ ναυπηγεῖα είναι άναποδεύτηκτο.

Αἱ τεθίσαι εἰς βρετανικά ναυπηγεῖα παραγγελίαι κατά τὸ τρέχον ἔτος προδιέπεται ὅτι θὰ είναι αἱ κατάτεραι ἀπὸ 10ετίας, ἐνῷ διὰ πέμπτον κατὰ σειράν ἔτος τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν ἑκάστου ἔτους είναι κατάτερον τοῦ προηγουμένου.

Οἱ ναυπηγοὶ ἐλπίζουν ὅτι ἡ Κυβέρνησις θὰ δυνηθῇ, ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., νὰ τοὺς προστατεύσῃ ἀπὸ τὰς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις τῆς παγκοσμίου ναυπηγικής κρίσεως. Παραλήλως, δύμως, πιοτέρους ὅτι ἐν εἰδος γενικής ἐπιχρηματισμούς εἰς τὴν διομηχανίαν είναι ζωτικής σημασίας.

Κατὰ τοὺς πλέον συντηρητικούς ὑπολογισμούς, τερά τὰς 2.000 ἀτόμων ἀπασχολουμένων εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Σκωτίας κυρίως, θὰ παραμείνουν ἀνεῦ ἐργασίας ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἑξαμήνου. Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ἐργατικά σωματεῖα ἀσκοῦν πιέσεις πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ἵνα λάθη μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν αὐξήσεως τῆς ἀνεργίας εἰς τὴν χώραν.

Μολονότι τὸ νομοσχέδιον περὶ ἔθνικοποιήσεως ἐνεκρίθη ἥδη ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων, πιστεύεται ὅτι ἡ ἐπιψήφισις τοῦ θὰ καθυτερήσῃ σοβαρῶς λόγῳ ὀντιδρασεων ἐκ μέρους τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων. Εἰς τὴν χειρότεραν δὲ περίπτωσιν δὲν θὰ τύχῃ τῆς βασιλικῆς συγκαταθέσεως πρὸ τοῦ προσεχοῦς φθινοπώρου.

NOPBΗΓΙΑ

ΠΡΟΣ ΝΕΑΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ

Αἱ κυβερνητικοὶ ἐνέργειαι παρεμποδίζουν τὴν ἀνάρρωσιν τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας, παραποτεῖ ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν, κ. Τσάρλς Ρ. Μπέργκεσεν, εἰς τὴν ἑτησίαν ἐκθεσιν τῶν πεπραγμένων τῆς Ἐνώσεώς του.

Αἱ ιδιωτικοὶ ἐπιχειρήσεις θὰ ἡδύναντο ἀνετέρων νὰ ἀντιπαρέλθουν τὴν κρίσιν τῆς τελευταίας τριετίας, ἐάν ἔκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως είχεν ἐπιδειχθῆ μεγαλυτέρα κατανόησις εἰς τὴν ἀνάγκην τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων νὰ δημιουργήσουν ἀποθέματα.

Τὸ ὑψηλὸν κόστος τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου ἐπηρεάζει τὴν συναγωνιστικότητά του διεθνῶς. Συνεπῶς, ὡρισμέναι ἄλλαι ἐπιβαρύνσεις, αἵτινες ἐπεβλήθησαν χωρὶς νὰ ληφθῇ

ὑπὸ ὅφιν ἡ συναγωνιστικὴ θέσις τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας, θὰ πρέπει νὰ καταργηθοῦν, εἴπεν ὁ κ. Μπέργκεσεν.

Οἱ ἀφορῶντες εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων κανονισμοὶ δέον νὰ ἐκτιμῶνται συνεχῶς καὶ νὰ ἀναθεωροῦνται.

Ἡ ἀδικαιολόγητος φορολογία περιουσίας, ἡτις φορολογεῖ τὸ κεφάλαιον καὶ τὰ σκεύη μιᾶς ἐπιχειρήσεως ἔστω καὶ εἰς περίπτωσιν ζημίας, πρέπει νὰ καταργηθῇ, ἀπῆτησεν δὲ Νοσθηγός ἐφοπλιστής.

Ἡ Κυβέρνησις ὅφειλε νὰ ἔξευρῃ τρόπους ἀντιμετωπίσεως τῶν ηγήμενων δαπανῶν διαχειρίσεως, αἵτινες σοβαρῶς ἐπηρεάζουν τὴν συναγωνιστικὴν θέσιν τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

Ἐπιθειδαιώνων τὴν προτίμησιν τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ἔθνικά των νηολόγια, ἔξητησε παραλήλως δύως παρασχεθῆ ἡ δυνατότης ἀνετωτέρας προσφυγῆς εἰς τὰς σημαίας εὐκολίας, ἐφ' ὅσον αἱ συνθῆκαι καθιστοῦνται ἐπιθειδαιώνεν.

Ἀναφερόμενος εἰς τὸ μέλλον ἔξεφρασε σχετικὴν αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς, «Ἡ κρίσις δὲν παρήλθεν», εἶπεν, «ἄλλα αἱ ἔξελίζεις τοῦ διαρρεύσαντος ἔτους οἵσαν λίαν ἐνθαρρυντικά».

Ἐν συνεχείᾳ, παρετήρησεν ὅτι ἡ ἀναθέρμανσις τῆς οικονομίας τῶν διομηχανικῶν χωρῶν συνέβαλεν εἰς τὴν αὔξησιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ μεγαλυτέραν ζήτησιν χωρητικότητος. «Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰ τάνκερς, προέβλεψε βελτίωσιν τῆς καταστάσεως, ἀλλὰ μὲ δώρισμένας ἐπιφυλάξεις.

Ἐπέκρινε δριμύτατα ὁ κ. Μπέργκεσεν ετάς προσπαθείας κυβερνήσεων τινῶν νὰ ὑποστηρίξουν τὴν ἔθνικήν των ναυπηγικήν διατηρούντας οὕψηλην παραγωγήν σκαφῶν μὲ τὴν δοθείαν κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων.

Ἡ μέθοδος αὐτῆς, παρετήρησε, δὲν δημιουργεῖ τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν αὔξησιν τῶν μεταφορῶν. «Ἀντιθέτως, δημιουργεῖ πλεόνασμα χωρητικότητος καὶ ἐπιμηκύνει τὴν κρίσιν, τόσον εἰς τὴν Ναυτιλίαν δοσον καὶ εἰς τὴν ναυπηγικήν διομηχανίαν.

Περαίνων, ὁ κ. Μπέργκεσεν, ἔξητησε τὴν ἐπέμβασιν τῶν κυβερνήσεων ὑπὲρ ἐνὸς ἐλεύθερου διεθνούς συστήματος ἐμπορίου καὶ μεταφορῶν ἐπὶ καθαρῶς συναγωνιστικῆς βάσεως, κατὰ τὸ δυνατόν.

ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΦΑΣΙΣ

Τὴν ἄποψιν, δύμως, τοῦ κ. Μπέργκεσεν δὲν

φαίνεται νὰ συμμερίζωνται καὶ οἱ Νορβηγοὶ ναυπηγοί, οἱ ὅποιοι, μὲ τὴν συμπαράστασιν καὶ τὴν ἐνθάρρυνσιν τῆς Κυβερνήσεως, σκοπεύουν νὰ δημιουργήσουν «στόκο» νεοτεύκτων σκαφῶν κατά τὰ συνηδικά πρότυπα.

«Αρμοδία κυβερνητική ἐπιτροπή ἔξητασεν εἰς δάθος τὰ προβλήματα τῆς ἔγχωροι ναυπηγικῆς διομηχανίας καὶ τὰς ἐπιπτώσεις των, ίδιαιτέρως εἰς τὸν τομέα ἐργασίας.

Σήμερον, περὶ τοὺς 33.400 Νορβηγοὶ ἀπασχολοῦνται εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ ἔτεροι 15.000 εἰς ἔξαρτωμένας ἐργασίας. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 10% περίπου τοῦ συνόλου τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν διομηχανίαν Νορβηγῶν. Συνεπὸν, ἡ ὑποαπασχόλησις τῶν ναυπηγείων δημιουργεῖ μέγα πρόβλημα ἀνεργίας.

Σχετικὴ ἔρευνα εἰς 90 ναυπηγεῖα κατέδειξεν διὰ μόνον 13 ἐξ αὐτῶν εἰχον παραγγείλας διὰ παράδοσιν μετὰ τὸ 1977. Αἱ παραγγελίαι ἀνέρχονται εἰς τὸ σύνολόν των εἰς ἐν μόλις ἑκατόμ. τόννων, ἔναντι 5,1 ἑκατ. τόν. τοῦ 1974. «Ἡδη προετάθη πρὸς τὰ ναυπηγεῖα, ὡπως μειώσουν τὸν ρυθμὸν παραγωγῆς τῶν στρεφόμενα παραλήλως καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς δραστηριότητος.

Τώρα οἱ Κυβερνητικοὶ προτείνειν νὰ συμπεριληφθῇ εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ προσεχοῦς τὸν ποσὸν τῶν 157 ἑκατομ. κορωνῶν διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων, ὡστε νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ ἀπασχόλησις τῶν ναυπηγείων.

Πάντως, ίδιαιτέρα ἔμφασις θὰ δοθῇ εἰς τὰς ναυπηγήσεις μὴ ἐμπορικῶν σκαφῶν. «Ἡδη τὸ 'Υπουργεῖον 'Αμύνης προγραμματίζει τὴν διάθεσιν ποσού ἐνὸς δισεκατ. κορωνῶν διὰ τὴν ναυπηγικήν των ταχυπλόων σκαφῶν τῆς ἀκτοφυλακῆς.

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Δάνειον 100 ἑκατομ. δολ. παρεχωρήθη ἀπὸ συνδικάτον Τραπεζῶν εἰς τὸ Νορβηγὸν ἐφοπλιστὴν κ. Ρέκοτεν. «Ἡ ἐγγύησις τοῦ προσφάτως συσταθέντος Νορβηγικοῦ Ινστιτούτου διὰ τὴν Ναυτιλίαν παρεσχέθη. Είναι τὸ πρώτον τοιούτον δάνειον.

Τὸ δάνειον θὰ διευκολύνῃ τὰς ἔταιρισις Ρέκοτεν εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τρεχουσών ὑποχρεώσεων. «Ἡ Χάμπρος Μπάνκ, η Μπάνκ ὁφ' Αμέρικα καὶ ἡ Καναδικὴ Ιμπρίαλ, μαζὶ μὲ ἄλλα εἰκοσι τραπεζικά ίδρυματα μετέχουν εἰς τὴν πιστοδότησιν. «Ἡ ἐξόδησις τοῦ δάνειου προβλέπεται διὰ τὸ τέλος 1979. 'Ο στόλος Ρέκοτεν καθίσταται ὑπέγγυος.



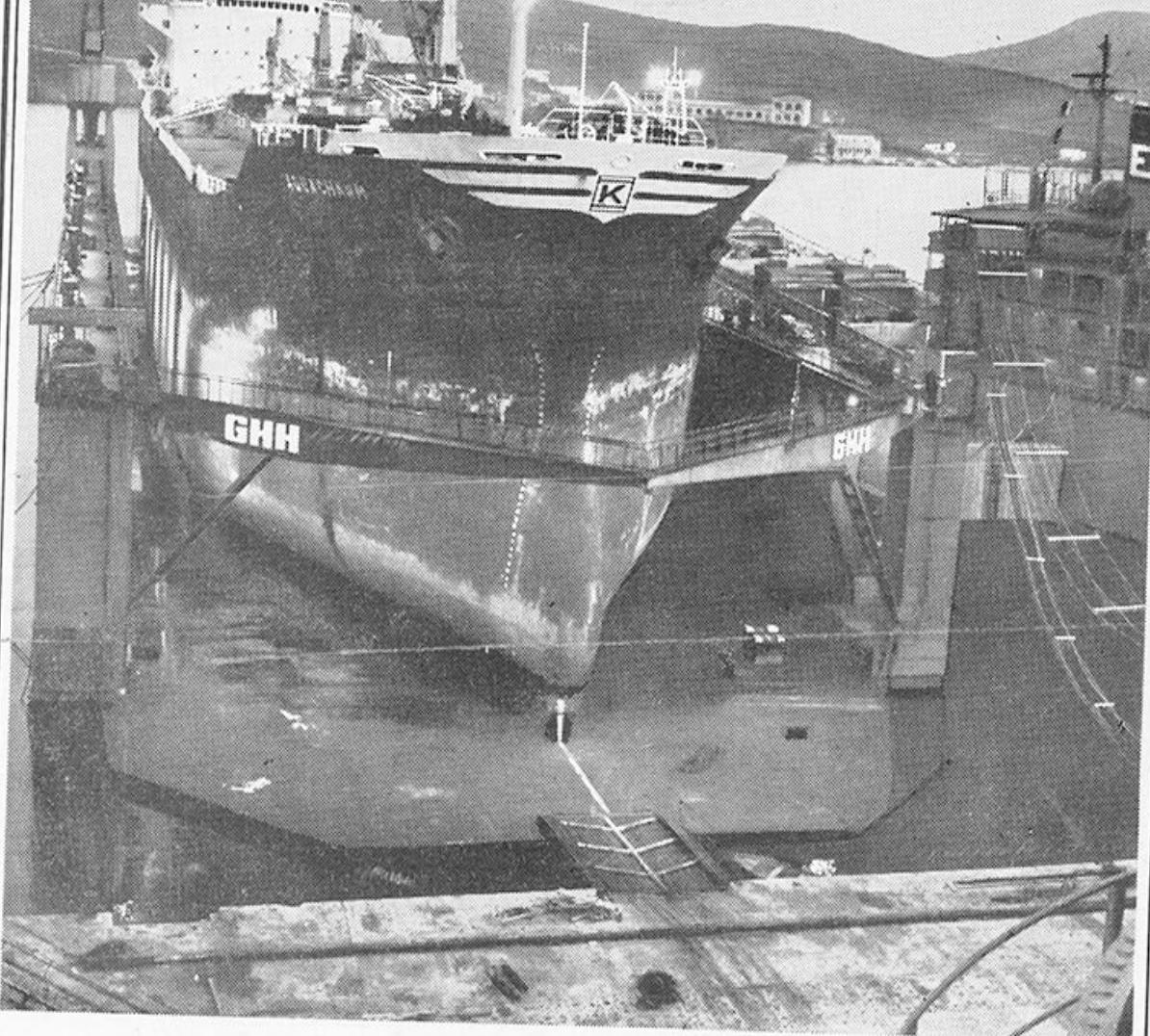
**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

**marbrokers s.a.
PANAMA**

117, Notara str. PIRAEUS Tel. 4113 217/8 Telex 21·3406/7 MARB GR Cables MARBROKERS



ΝΕΟΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΟΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0261-22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσας Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Άκτη Μισούλη 67
Τηλ. 49.20.778. Telex. 212563. Τηλεγραφική Διεύθυνσας, Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping
Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

NAUTIΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, δύσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Ταλάνθερος» : Φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Nopal Star») νεοαγορασθέν, 7.399 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ιντερμαρ Μούντιαλ» (Ρέγκμαν Ναυτιλιακὴ ΕΠΕ).

2. «Πήτερος» : Δεξαμενόπλοιον (πρώην κυπριακὸν «Κέφ Χώρα») 12.971 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μέτρα Μαριτίμα» (κ. Ἀλέξ. Κεφαλλωνίτης).

3. «Άζαλέα» : Φορτηγὸν (πρώην νιγηριανὸν «Cross River») νεοαγορασθέν, 5.931 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σμύρνας».

4. «Γλαύκος» : Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 16.320 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Γλαύκος» (Σ. Λιβανὸς Ἑλλάς).

5. «Αγία Αναστασία» : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Seas Grund») νεοαγορασθέν, 12.294 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Αγία Αναστασία» (κ. Παν. Τσαγκαΐδης).

6. «Ιωάννης Ζαφειράκης» : μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 16.326 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Εξκάλιμπουρ» (Σ. Λιβανὸς Ἑλλάς).

7. «Αθηνᾶ Ζαφειράκης» : Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 16.319 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Εξπλορέα» (Σ. Λιβανὸς Ἑλλάς).

8. «Αλιάκμων» : Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 16.320 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Αλιάκμων» (Σ. Λιβανὸς Ἑλλάς).

9. «Σοφία ΙΙ» : Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 16.432 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σαγγιτάριους» (Καρράς Ἑλλάς ΑΝΕ).

10. «Αλεξάνδρος» : Φορτηγὸν (πρώην δραζιλιανὸν «Icaro») νεοαγορασθέν, 3.847 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σή Γουίντ» (κ. Γεώργ. Πρακοπίου).

11. «Μάριος» : Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.850 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πηγείσα» (κ. Κων. Ἀθανασιάδης).

12. «Θεόδωρος Γαρίδης» : Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 10.750 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Βίκμαρ Σκάου» (κ. Θ. Γιανδρίδης).

13. «Σειρήνη Μέντη» : Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Seisan Maru») νεοαγορασθέν, 2.982 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ασεντέντε Αρμαντόρα» (κ. Α. Μαθίδης).

14. «Πάντα Μέντη» : Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Shusei Maru») νεοαγορασθέν, 2.999 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Λουκέρο Γκαλάντε» (κ. Α. Μαθίδης).

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Υπὸ τοῦ Οίκου τῶν κ.κ. Γιών Π. Γουλανδρῆ παρελήφθη τὴν 1ην Νοεμβρίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ισικαβατζίμα Χαρίμα» τὸ 229.044 τόν. δ.ν. δεξαμενόπλοιον «Ἀνδρος Γεώργιος», ταχύτητος 16 μιλίων καὶ ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

ΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΕΙΣ

Απὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων Ούζίνα καθειλκύσθη τὴν 1ην Ὁκτωβρίου, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐλληνικῶν συμφερόντων ἔταιριας «Σίπτερεϊντ» τὸ 16.220 τόν. δ.ν. (9.700 τόν. γκρός) φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Ἀλδόχα». Μηχανὴ B & W τύπου 6K62EF, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Τὸ σκάφος ἡδη παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκην σημαίαν.

— Περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου καθειλκύσθη εἰς Ἰματάρι ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χασιχάμα, τὸ φορτηγὸν «Μάνθος», 8.254 τόν. δ.ν., ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μάνθος Πριμέρα Σίπτερικο» (κ.κ. Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοί). Μηχανὴ B & W ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 6.150 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 14,3 μιλία. Τὸ σκάφος θὰ παραδοθῇ

τὸν προσεχῆ Φεβρουάριον καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

— Τὴν 28ην Ὁκτωβρίου καθειλκύσθη εἰς Ὁζάκαν, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ναμούρα, τὸ μπάλκ κάρριερ «Γιουρογιούνιτ» 26.000 τόν. δ.ν. (14.600 τόν. γκρός), πλοιοκτησίας τῆς ἔταιριας «Θεναμάρις». Μηχανὴ Σούλτζερ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 11.550 ἵππων χαλινωτηρίου. Υπηρεσιακὴ ταχύτης 15,2 μιλία. Παράδοσις εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους. Σημαία ἐλληνικῆς.

— Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα καθειλκύσθη εἰς Ἀιόδι, περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου, τὸ τύπου «Φρήντομ» φορτηγὸν «Κυριάκος Α. Σ.», 15.000 τόν. δ.ν., ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Εξέκιουτιβ» (κ. Σιγάλας). Θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ μηνα καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκην σημαίαν.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Εἰς κινεζικὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς ἔξι σκαφῶν γενικοῦ φορτίου τῶν 16.500 τόν. δ.ν., τύπου 36L, παραγγελθέντων εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα Βέζερ τοῦ Μπρέμερχαφεν ὑπὸ τοῦ «Ομίλου Μ. Καραγιώργη». Τὸ σκάφος ἔχει ἡδη καθειλκύσθη καὶ πρόκειται νὰ παραδοθῇ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ νέου ἔτους.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «Santa Lucio Maru» 22.633 τόν. γκρός, 37.134 τόν. δ.ν. τοῦ 1960. Μετωνομάσθη «Μητέρα Ασημίνα» καὶ ὑψώστη τὴν κυανόλευκην σημαίαν.

— Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Agrow» 4.967 τόν. γκρός, 8.244 τόν. δ.ν. τοῦ 1972, ἡγοράσθη παρ' «Ελλήνων γύρω» τῶν 2.5 ἑκατομ. δολαρίων.

— Αὐτὶ ποσοῦ γύρω τῶν 15 ἑκατομ. δολαρίων ἡγοράσθη παρ' «Ελλήνων τὸ ἀτμοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Ferncourt» 122.775 τόν. γκρός, 245.000 τόν. δ.ν. τοῦ 1972.

— Τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν φορτηγὸν «Henri Delmas» 7.877 τόν. γκρός, 10.894 τόν. δ.ν. τοῦ 1964, μὲν μηχανὰς Σούλτζερ 9.000 ἵππων, ταχύτητος 16 μιλ. ἡγοράσθη παρ' «Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 3.000.000 δολαρίων.

— Επωλήθη εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Ταΐδαν, ἀντὶ δολ. 4.6 ἑκατομ. τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Οσεαν Βόγιατζερ» 38.710 τόν. γκρός, 81.160 τόν. δ.ν. τοῦ 1965.

— Τὸ ιαπωνικὸν μότορσπιτ «Fukujin Maru No. 15» 406 τόν. γκρός, 661 τόν. δ.ν. τοῦ 1959 ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη εἰς «Σῆ Θάντ Β».

— Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Evan Delmas» 10.639 τόν. γκρός, 16.472 τόν. δ.ν. τοῦ 1963. Μετωνομάσθη «Ελενα Ι». «Υψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ γερμανικὸν μότορσπιτ «Fehdingerland» 496 γκρός, τοῦ 1956, ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Γκρέις Μάρινερ».

— Ηγοράσθησαν καὶ παρελήφθησαν τὰ ιαπωνικὰ μότορσπιτα «Eldvik» 1.490 τόν. γκρός, 2.879 τόν. δ.ν. τοῦ 1968 καὶ «Laxfoss» 1.734 τόν. γκρός, 2.615 τόν. δ.ν., τοῦ 1957. Μετωνομάσθησαν «Σανραίι» καὶ «Σανλίνκ» ἀντιστοίχως. Κυπριακὴ σημαία.

— Κύπριοι ἡγόρασαν τὸ δλανδικὸν μότορσπιτ «Sea Breeze» 489 τόν. γκρός, 670 τόν. δ.ν. τοῦ 1948. Θὰ μετονομασθῇ εἰς «Anis III».

— Ηγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν φορτηγὸν «Segeros» 6.671 τόν. γκρός, 9.427 τόν. δ.ν. τοῦ 1962 καὶ θὰ παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς. Τιμὴ γύρω τῶν 2.6 ἑκατομ. δολαρίων.

— Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φ.γ. «Piero Foscari» 5.554 τόν. γκρός, 9.250 τόν. δ.ν. τοῦ 1957, μὲν μηχανὰς B & W 5.750 ἵππων, ἡγόρασαν «Ελλήνες εἰς τὰ δολ. 1.550.000.



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL: 4121.289, 4127.328
CABLES: «RIGACHART»
PIRAEUS

—'Επωλήθη μεταξύ Έλλήνων τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Άτλαντικ Πρίνς» 38.538 τόν. γκρός, 80.800 τόν. d.w. τοῦ 1964. Τιμὴ δολ. 2.400.000.

—'Ηγοράσθη παρ' Έλλήνων, ύπὸ τὴν προπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως τὸ ἀτμοκίνητον ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Hien Maru» 103.998 τόν. γκρός, 192.000 τόν. d.w. τοῦ 1968, μὲ μηχανὰς 34.000 ίππων, ταχύτητος 16.5 μιλ. εἰς τὰ δολλάρια 6.450.000.

—'Ηγοράσθη παρελήθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ παναματικὸν φορτηγόν «River Rose» 8.213 τόν. γκρός, 12.342 τόν. d.w. τοῦ 1954. Τιμὴ γύρω τῶν 1.1 ἑκατομ. δολλαρίων. Μετωνομάσθη «Αγιος Γεράσιμος».

—Τὸ νορθγικὸν μότορσιπ «Brihas» 291 τόν. γκρός, 550 τόν. d.w. τοῦ 1958, ἡγοράσθη καὶ παρελήθη. Μετωνομάσθη «Νανά». Σημαία ἑλληνικῆ.

—"Ελληνες ἡγόρασαν, γύρω τῶν 1.1 ἑκατ. δολλαρίων τὸ διζελοκίνητον γαλλικὸν φορτηγόν «Godavry» 6.936 τόν. γκρός, 9.097 τόν. d.w. τοῦ 1955.

—'Ηγοράσθη, ἐπίσης, τὸ διζελοκίνητον πολωνικὸν φορτηγόν «Korėniki» 2.665 τόν. γκρός, 4.060 τόν. d.w. τοῦ 1950. Τιμὴ γύρω τῶν 750.000 δολλαρίων.

—Τὸ διζελοκίνητον φέρρου τῶν Βρεταννικῶν Σιδηροδρόμων «Hibernia» 5.284 τόνιν γκρός, 802 τόν. d.w. τοῦ 1949, ἡγοράσθη παρ' Έλλήνων καὶ μετωνομάσθη «Εξπρές Απόλλων».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήθη τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Cape Nelson» 12.351 τόν. γκρός, τοῦ 1961 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Ντάπο Γουαΐδη».

—Τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν δεξαμενόπλοιον «Kungaland» 57.794 τόν. γκρός, τοῦ 1967 παρελήθη. "Υψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Πέρα».

—Μετωνομάσθη «Ταλάδερα» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν νορθγικὸν φορτηγόν «Nopal Star» 7.399 τόν. γκρός τοῦ 1961.

—Παρελήθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Sherut» 2.501 τόν. γκρός, τοῦ 1961 καὶ μετωνομάσθη «Μπράνκαρτ Κ.».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

—'Επωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβάν ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 96.60 δολλαρίων κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Γουόρλιν Ιντηπέντενς» 26.032 τ. γκρός τοῦ 1957.

—Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβάν ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Κίνι» 25.409 τόν. γκρός, τοῦ 1961.

—Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Βιολέτα» 11.625 τόν. γκρός τοῦ 1958 ἐπωλήθη εἰς Ιταλὸν διαλυτὰς.

—'Επωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβάν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κάλτεκ Τρέιντερ» 11.909 τόν. γκρός, τοῦ 1954.

METONOMASIAI

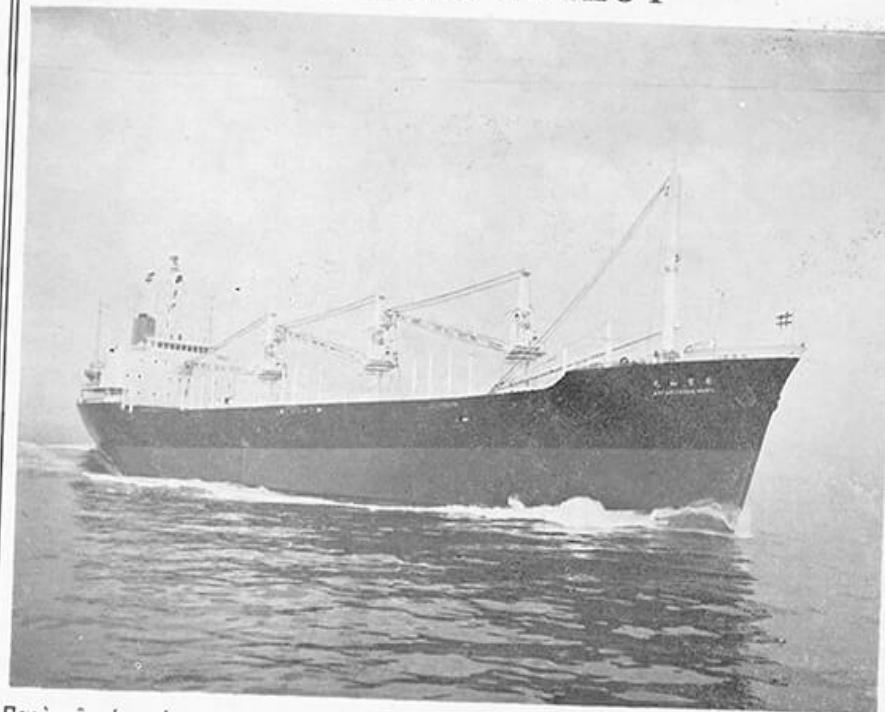
Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Νόρδερν Γιούνιτ» 20.451 τόν. γκρός, τοῦ 1958 μετωνομάσθη «Αγιος Νεκτάριος». Σημαία ἑλληνικῆ.

—Θά μετωνομάσθη εἰς «Νικόλαος Π.» τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Γκάλαξι Φαίθη» 4.981 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

—Εἰς «Καλπογιώργος» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Μαριάνθη» 1.044 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

—Τὸ φορτηγόν «Σιέρα» 5.928 τόν. γκρός, τοῦ 1947, μετωνομάσθη «Μακεδονία 2» καὶ ὑψωσε τὴν παναματικὴν σημαίαν.

—Εἰς «Αγιος Ανδρέας» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Πρωτοαπόστολος» 8.130 τόν. γκρός, τοῦ 1956.



Παρὰ τῆς ἔταιρίας «Τσάκος Σίππιγκ» ἡγοράσθη προσφάτως τὸ ιαπωνικὸν φορτηγόν σκάφος «Wakamiyasan Maru» 15.061 τόν. d.w., ναυπηγήσεως τοῦ 1965, πλήρως αὐτοματοποιημένον. "Εχει 4 κύτη φορτίου μὲ διπλά παράλληλα ἀνοίγματα, ἔξυπηρετούμενα ὑπὸ τεσσάρων φορτωτήρων τῶν 15 τόννων. Μηχανὴ B & W ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ίσχυος 8.400 ὕππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 μίλια. Τὸ σκάφος παραλαμβανόμενον περὶ τὰ τέλη 'Ιανουαρίου θὰ μετωνομάσθη «Αϊρήνης Φρέντσιπ» καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν. "Ηδη ἔχει ἔξασφαλισθη ζετῆς χρονοναύλωσις.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Σένεγκαλ» 1.835 τόν. γκρός, τοῦ 1947, μετωνομάσθη «Μπονάτσα».

—Μετωνομάσθη «Σπίκα» τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Ντέστιν» 1.593 τόν. γκρός, τοῦ 1947.

—Εἰς «Χάρις» μετωνομάσθη τὸ φορτηγόν «Διάκαν Γκρέις» 5.255 τόν. γκρός, τοῦ 1965.

—Τὸ φορτηγόν «Δώρα» 7.675 τόν. γκρός, τοῦ 1952, μετωνομάσθη «Ρόκο» καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Μετωνομάσθη εἰς «Στάρ Βικτώρια» τὸ

μπάλκ κάροιερ «Βικτώρια I» 18.953 τόνων γκρός, τοῦ 1972.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεύσαν 150ήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ἔνεας σημαίας :

—«Μελίτη», λιβεριανόν, 35.537 τ. γκρός, ἀπὸ 1.3.76, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Βλάχος.

—«Σανλίκ», κυπριακόν, 1.733 τ. γκρός,

EXPORTADORA STAR LTDA.

RUA DO BOM JESUS 215
50.000 RECIFE - BRAZIL

CABLES: "STARSTORE"
TELEX: (081) 1352

WE SUPPLY AT RECIFE AND MACEIO UNDER THE SAME PRICES WITHOUT ADDITIONAL CHARGES

FRESH AND DRY PROVISIONS OF PRIME QUALITY AND MOST COMPETITIVE PRICES - BONDED STORES - DECK AND ENGINE EQUIPMENT

Agents and Stockists of:

HEMPEL'S MARINE PAINT - MAGNUS MARITEC PRODUCTS
- ROTHMANN'S AND MARLBORO CIGARETTES - BACARDI RUM - SKOL BEER

FOR OUR PRICE LISTS AND INFORMATION:

Our Piraeus Agents:

GLOBAL MARINE SERVICE

30 KARAOLI & DIMITRIOU STR. • TEL. 4115339 - TELEX 21-3280

ΠΑΡΕΛΗΦΘΩ ΤΟ «ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»



'Από τὰ ναυπηγεία Ισικανθαζίμα Χαρίμα παρεδόθη τὴν 19ην Νοεμβρίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ.κ. Υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ) τὸ 229.044 τόν. d.w. ἡ 115.407 τόν. γκρός σύνπερτάνκερ «Ανδρος Γεώργιος». Τὸ ναυπηγηθὲν ύπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος σκάφος ἔχει μῆκος 300 μ., πλάτος 50 μ., ὑψος 27 μ. καὶ βύθισμα 20,75 μ. Μηχανὴ ἀτμοστρόβιλος, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχὺος 33.000 ἵππων, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλίων.

ἀπὸ 11.8.76, ἐκπρόσωπος κ. Πέτρος Μαγκαφᾶς.

—«Άγιος Νικόλαος Β.», κυπριακόν, 2. 167 τόν. γκρός, ἀπὸ 6.11.76, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Βεντούρης.

—«Βενέτσια», κυπριακόν, 1.545 τόνων γκρός, ἀπὸ 23.10.76, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Αδαμάκης.

•

**ΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ κ. ΠΟΛΕΜΗ
ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ**

'Εντὸς τοῦ Α' 150ημέρου τοῦ 'Ιανουαρίου περαιοῦται εἰς τὰ ναυπηγεία «ΑΡΓΩ», εἰς Πούντα Σαλαμίνος, ἡ μετασκευὴ τοῦ πρώτου ἐκ τῶν τεσσάρων δύναματαγωγῶν-ἐπιβατηγῶν τὰ δόπια ἡγόρασεν ὁ Οἰκός Αύγουστη Πολέμη ἐξ 'Ιαπωνίας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, μετονομασθὲν εἰς «'Ηπειρος II», πρόκειται νὰ ἔξυπρετησῃ τὴν γραμμὴν τῆς Ιδιαιτέρας πατρίδος τοῦ κ. Πολέμη, τῆς 'Ανδρου.

Τὸ δεύτερον ἐκ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἀναμένεται νὰ καταπλεύῃ εἰς τὸν Πειραιά ἐντὸς τοῦ Δεκεμβρίου καὶ τὰ ἔτερα δύο εἰς τὰς ἄρχας τοῦ νέου ἔτους, πρόκειται δὲ νὰ μετασκευασθοῦν, ἐπίσης, εἰς τὰ ναυπηγεία «ΑΡΓΩ», προκειμένου νὰ προσαρμοσθοῦν εἰς τὰ

εύρωπαϊκά δεδομένα καὶ θὰ μετονομασθοῦν εἰς «'Ηπειρος III», «'Ηπειρος IV» καὶ «'Ηπειρος V».

Τὰ «'Ηπειρος II» καὶ «'Ηπειρος III», ἄτινα εἶναι ἀδελφὰ σκάφη, ναυπηγῆσεως τοῦ 1972, μετὰ τὴν μετασκευὴν των θὰ δύνανται νὰ παραλαμβάνουν 1.200 ἐπιβάτας τὸ θέρος καὶ 700 τὸν χειμῶνα, ὡς καὶ 41 αὐτοκίνητα τῶν 8½ τόνων ἡ 120 I.X.

Τὰ «'Ηπειρος IV» καὶ «'Ηπειρος V», τὰ ὅποια ἔπισης εἶναι ἀδελφὰ καὶ ναυπηγῆσεως τοῦ 1973, θὰ δύνανται νὰ παραλαμβάνουν περισσοτέρους τῶν 1.200 ἐπιβάτας τὸ θέρος καὶ ἄνω τῶν 700 τὸν χειμῶνα, ὡς καὶ 41 αὐτοκίνητα. 'Υπηρεσιακὴ ταχύτης τῶν δύο πρώτων 18 μίλια καὶ τῶν ἔτερων δύο 19 μίλια.

Διὰ τῆς προσκήσεως τῶν ἀνωτέρω πλοίων ὁ Οἰκός Αύγουστη Πολέμη ἐπιχειρεῖ ἐντυπωσιακὸν ἀνοιγμα καὶ πρὸς τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτικὸν, κατὰ τὰς ὑπαρχουσὰς δὲ πληροφορίας τὰ νέα δύναματαγωγὰ-ἐπιβατηγά πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῶν, ἐκτὸς τοῦ «'Ηπειρος II», τὸ δόπιον θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν 'Ανδρου, εἰς τὴν σύνδεσιν τῆς 'Ελλάδος μετὰ τοῦ ἑστιατορίου.

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΟΦΕΙΛΩΝ
ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.**

Μετὰ τὰ ληφθέντα καὶ τὰ λαμβανόμενα συνεχῶς ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT μέτρα παρατηρεῖται ἐσχάτως ἡ τακτοποίησις τῶν ὀφειλῶν ἐληξιπροθέσμων ναυτολογίων πολλῶν πλοίων εἰς τὰ ὅποια εἶχε διαπιστωθῆν τημαντικὴ καθυστέρησις ὡς πρὸς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν πρὸς τὸ "Ίδρυμα ὑποχρεώσεων τῶν.

● Κατόπιν ἔγκρισεως τοῦ 'Υπουργοῦ Ναυτιλίας ἔξουσιοδοτήθη ὑπάλληλος τοῦ NAT διὰ τὴν ὑποθολήν μηνύσεων ἐναντίον τῶν ἐκπροσώπων πέντε πλοίων οἱ ὅποιοι καθυστεροῦν τὴν καταβολὴν εἰσφορῶν ἐληξιπροθέσμων ναυτολογίων ἄνω τῶν 18 μηνῶν.

● 'Ο 'Υπουργὸς Ναυτιλίας ἐνέκρινε τὴν ἀπόφασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT διὰ τῆς ὅποιας ἔξουσιοδοτεῖται ἡ διεύθυνσις τοῦ 'Ίδρυματος ὅπως ἐπὶ τὴν καταβολὴ τῶν 4)5 τῆς ὀφειλῆς ἐκάστου πλοίου ἐκ ληξιπροθέσμου ναυτολογίου χρηγῆ ἐλευθεροπλοίων, δεχεται ἐγγυητικὴν ἐπιστολὴν Τραπέζης πρὸς κάλυψην τῆς ὀφειλῆς καὶ προσδιοίνει εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν ἀπόπλου τῶν πλοίων, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ὅποιων δὲν ἔχοφιλοιν τὰς ὀφειλάς, ὡς καὶ τὴν δεβαίωσιν τῶν ὀφειλῶν εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον ἄνευ ἔτερας ἔγκρισεως.

● 'Εξουσιοδοτήθη ὁ Διευθυντὴς τοῦ NAT διὰ τὴν προδιοίνειν εἰς τὴν δεβαίωσιν εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον πάσης ληξιπροθέσμου ὀφειλῆς ἐκ ναυτολογίων καὶ διὰ προσωποκρατήσεως τοῦ ὀφειλέτου. Διευκρινίζεται σχετικῶς, ὅτι τὸ μέτρον λαμβάνεται διὰ νὰ ἐπιταχυνθῇ ἡ σχετικὴ διαδικασία καὶ ὅτι πρὸ πάσης δεβαίωσεως ὀφειλῆς εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον γίνεται κοινοποίησις τοῦ φύλλου ἐκκαθαρίσεως διὰ δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ καὶ τὸ NAT ἀναμένει ἐπὶ ἓνα μῆνα τὴν ρύθμισιν τῆς ὀφειλῆς, μετὰ τὴν πάροδον δὲ τοῦ ἐλόγῳ χρονικοῦ διστήματος ἀναμονῆς γίνεται ἡ δεβαίωσις εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον.

● Ρυθμίζεται δριστικῶς τὸ θέμα τῆς ἔξοφλήσεως τῶν ὀφειλῶν τοῦ κ. Εὐθυμιάδη πρὸς τὸ NAT. Συγκεκριμένως ὁ κ. Εὐθυμιάδης ἐζήτησεν δπως καλύψη τὰς ὀφειλὰς τῶν πλοίων ἐκ πάσης αἰτίας δι 'έγγυητικῶν ἐπιστολῶν ξένων Τραπέζων, ἀντικατασταθῶν τὰ ναυτολόγια καὶ ἔξοφλητή τὸ σύνολον τῶν ὑποχρεώσεων του εἰς 18 μηνιαίας ισοπόσους δόσεις, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν προσθέτων τελῶν τοῦ 18 μηνου. "Ηδη ἀναμένεται νὰ προσκομίσῃ ὁ κ. Εὐθυμιάδης τὰς ἐν λόγῳ ἐγγυητικὰς ἐπιστολὰς προκειμένου νὰ ἀρχίσῃ ἡ διαδικασία ἔξοφλήσεως τῶν πρὸς τὸ NAT ὀφειλῶν του.

● Ξένος χρηματοδοτικὸς ὄργανος, ὁ ὄμιλος Hill Samuel Co. Ltd, ἐκλήθη ὑπὸ τοῦ NAT νὰ ἐπιτηρώσῃ ὑποχρεώσεις του πρὸς τὸ "Ίδρυμα προερχομένας ἐν ναυτολογίου διανειδοτήθεντος παρ' αὐτής πλοίου ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, τοῦ ὅποιου ἀνέλαβε τὴν διαχείρισην καὶ διετήρησεν ἐλληνικὸν πλήρωμα.

LIFERAFTS LIFEBOATS LIFEJACKETS

CRFD

Σᾶς συμφέρει νὰ ἀγοράζετε

ἄριστη ποιότητα

καὶ νά θασίζεσθε

σὲ ύπευθυνο service

AKTI KONDYLU 12. PEIRAIOS. TEL. 417.99.11/12

Τὸ θέμα ἀνέκυψεν ὅταν ἡ πλοιοκτήτρια ἑταιρία παρεκάλεσε δι' αἰτήσεώς της τὸ NAT νὰ στραφῇ διὰ τὴν ικανοποίησιν ἀπαίτησεώς του ποσοῦ 10.920.880 λιρῶν Ἀγγλίας ἐκ ναυτολογίου κατὰ τοῦ προαναφερθέντος χρηματοδοτικοῦ οἶκου. Βεβαίως ὁ ἔκπρόσωπος τοῦ πλοίου δὲν ἀπαλλάσσεται τῶν εὐθυνῶν του, ἀλλὰ ἀπὸ ἐπίσημα ἔγγραφα τοῦ Νησολογίου ἀποδεικνύεται ὅτι ὁ ἐν λόγῳ χρηματοδοτικὸς οἶκος ὡς προτιμότερος ἐνυπόθηκος διανειστῆς ἀνέλαβε τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου καὶ διετήρησεν ἀλληγορικὸν πλήρωμα. Κατόπιν τούτου καὶ ἐπειδὴ διεπιστώθη ὅτι ὁ ὄμιλος Hill Samuel ὑπέχει εἰς ὀδόληρον τὴν εὐθυνὴν διὰ τὴν δφειλὴν ἀνετέθη εἰς τὸν προξενικὸν λιμενάρχην Λονδίνου νὰ ἐπικοινωνήσῃ μετ' αὐτοῦ διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἔναντι τοῦ NAT ὑποχρεώσεών του διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου.

ΤΑΧΕΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΟΝΟΜΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ

Μεγάλη καὶ αἰσθητὴ πρόσδοση ἐσημειώθη ἐσχάτως εἰς τὴν διαδικασίαν ἀπονομῆς συντάξεων ὑπὸ τοῦ NAT. "Ἡδη, η σχετική διαδικασία περατοῦται ἐντὸς ἐνὸς καὶ ἡμίσεως μηνὸς ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς αἰτήσεως, ἐφ' ὅσον τὰ ὑποβαλλόμενα δικαιολογητικὰ εἶναι πλήρη. Καθυστέρησις σημειούται μόνον εἰς τὴν ἀπονομὴν τῶν συντάξεων ἐξ ἀτυχημάτων λόγω καθυστέρησης τῶν δικαιογραφῶν ἢ τῶν γνωμοδοτήσεων τῶν ἀρμόδιων ὑγειονομικῶν ἐπιτροπῶν ἢ καὶ δικαιολογητικῶν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων. Ἐπίσης καθυστέρησις προκύπτουν καὶ εἰς τὴν ἀπονομὴν τῶν ἐφ' ἄπαξ παροχῶν ἀπὸ τὰ Ταμεῖα Προνοίας λόγω ἀλλειών τοῦ ἀναγκαίου καὶ καταλήπου προσωπικοῦ, ὡς καὶ εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν λογαριασμῶν τοῦ NAT μετά τῶν ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ὄργανων εἴκοσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων περὶ διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως.

Συμφώνως πρὸς ὑπάρχοντα στοιχεῖα :

—Κατὰ τὴν 30ὴν Νοεμβρίου εἰς τὴν Υπερστατὴν Παροχῶν εὑρίσκοντα πρὸς ἐκδίκασιν αἰτήσεις ναυτικῶν ἢ οἰκογενειῶν τῶν ὑποβληθεῖσαι τὸ τελευταῖον δεκάμερον τοῦ 'Οκτωβρίου καὶ τοῦ πρώτου δεκαήμερου τοῦ Νοεμβρίου.

—Κατὰ τὴν ίδιαν ἡμερομηνίαν οὐδεμίᾳ αἴτησις περὶ ἀπονομῆς συντάξεως κατὰ τὰς διατάξεις τῆς περὶ διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως εὐρίσκετο εἰς τὴν ὑπερεσίαν. Αἱ ὑπάρχουσαι ἐν ἐκκρεμότητι αἰτήσεις εἴτε εὑρίσκοντα εἰς τὴν Υπερεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ θαλασσίας ὑπερεσίας, εἴτε εἰχον ἀναζητηθῆναι στοιχεῖα ἐξ ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ὄργανων τὰ δόπια δὲν εἰχον περιέλθει εἰς τὸ NAT διὰ τὴν διεκπεραίωσιν καὶ τῶν αἰτήσεων αὐτῶν.

—Ἐπίσης κατὰ τὴν 30ὴν Νοεμβρίου εἰχον ἐκδικασθῆ δολαιὶ αἱ αἰτήσεις περὶ μεταδιάθεσεως συντάξεως λόγω θανάτου συνταξιούχου διὰ τὰς ὄποιας ὑπῆρχον πλήρη δικαιολογητικά.

ΑΙ ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΝΕΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ



Ἐκ τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων τῆς I.H.I., παρελήφθησαν τὸν παρελθόντα μῆνα, ὑπὸ τοῦ Οἴκου κ. 'Αντ. Ἀγγελικούση, τὰ δύο τελευταῖα πλοιά ξηροῦ φορτίου πολλαπλῆς χρήσεως τύπου «Φόρτσιουν», 22.300 τόν. d.w. ἔκαστον, μὲ τὰ ὄποια συνεπληρώθη σειρὰ 14 ὄμοιοι τύπου πλοίων τοῦ στόλου τοῦ κ. 'Αντ. Ἀγγελικούση. Συγκεκριμένως, τὴν 4ην Νοεμβρίου παρελήφθη τὸ «Ἀναγγελ Χόνορη» καὶ τὴν 30ὴν Νοεμβρίου τὸ «Ἀναγγελ Λίμπερτον». Ἡ παραλαβὴ τῶν 14 πλοίων τοῦ ἀνωτέρω τύπου συνετελέσθη ἐντὸς τῆς πενταετίας 1972 - '76. Τὰ νεοπαραληφθέντα ὡς ἄνω πλοιά, χρονοναυλωθέντα, παρεδόθησαν κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς παραλαβῆς τῶν εἰς τοὺς χρονοναυλωτάς των. Ός γνωστόν, ἐκ τῶν ιδίων ναυπηγείων τῆς I.H.I., ὁ Οἶκος 'Αντ. Ἀγγελικούση ἔχει παραλάβει κατὰ τὴν πενταετίαν 1969 - '73, ὄκτὼ πλοιά τύπου «Φρήντομ», τῶν 15.000 τόν. d.w. Ἡδη, τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ Οἴκου 'Αντ. Ἀγγελικούση συνεχίζεται εἰς τὰ νέαν, ἔξειλιγμένου τύπου πλοία, τῶν ιδίων ναυπηγείων, «Φρέντσιπ», 22.000 τόν. d.w., ἐκ τῶν ὄποιων παρηγγέλθησαν πέντε μὲ παράδοσιν ἐντὸς τῆς ἐπομένης διετίας καὶ «Φρήντομ ΜΚIII», 17.000 τόν. d.w., ἐκ τῶν ὄποιων παρηγγέλθησαν ἐπίσης ἐπτὰ μὲ παράδοσιν ἐντὸς τῆς ιδίας διετίας 1977 - '78.

—Τέλος αἱ αἰτήσεις ἀπονομῆς ἐφ' ἄπαξ παροχῆς, λόγω μὴ συμπληρώσεως συνταξιοδοτικῶν προσόντων, ἐκδικάζονται καὶ αύται ἐντὸς ἐνὸς καὶ ἡμίσεως μηνός, ὡς καὶ αἱ συντάξεις.

ΠΡΟΤΑΣΙΣ ΔΙ' ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΕΙΣ ΠΑΟΙΑ

Ο ἐφοπλιστής κ. Λέων Χρ. Λεμός, δι' ἐπιστολῆς του πρὸς τὸν Πρόεδρον τοῦ Ν.Α.Τ. ναύαρχον κ. Βασ. Χανίδην, θέτει τὸ θέμα τῆς ἐπενδύσεως τῶν διαθεσίμων τοῦ NAT εἰς πλοιά, δεδομένου ὅτι, ὡς ἀναφέρει, ἡ ναυ-

τιλιακὴ ἐπιχείρησις εἶναι συναφής μὲ τὴν δομὴν καὶ τὴν νοοτροπίαν τοῦ Ἰδρύματος.

Διὰ τὸ θέμα τῆς διαχειρίσεως ὁ κ. Λεμός προτείνει τὴν ἀνάθεσιν τῆς εἰς ἔνα τῶν σοβαρῶν παραδοσιακῶν οἶκων, ὅτε μὲ ἔνα τοποθητήτην τὸ NAT θὰ δύναται νὰ πρασσίζῃ καὶ νὰ καλύπτῃ πλήρως τὰ συμφέροντα τοῦ Ἰδρύματος.

Ος ἔγνωσθη, ἡ πρότασις τοῦ κ. Λεμού συνεζητήθη εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT, σχετικῶς δὲ ἀνεφέρθη ὅτι ἡ νομοθεσία περὶ NAT δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἐπένδυσιν κεφαλαίων εἰς πλοιά. Πάντως τὸ θέμα παρεπέμφθη πρὸς μελέτην

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

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: D. GEORGAROS — HADER ABDULLA AL MAZROEY

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

CLEARANCE — FORWARDING — CHARTERING — CREW CHANGES

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

* Αντιπρόσωπος ἐν Ελλάδι: JOHN A. PARISSIS

Tel.: 411.2570, 417.4495, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Tlx: 21-3557 PARI GR, 21-2794 F.Y. GR

εις τὴν Ἐπιτροπὴν Ἐπενδύσεων, ἡ ὅποια ἀποτελεῖται ἀπὸ μέλη τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Τὴν 11ην Δεκεμβρίου ἔλαβε χώραν εἰς τὰς Ναυτικάς Σχολάς Ἀσπροπύργου τὴς ὁσκωμοσίας τῶν πρωτοετῶν σπουδαστῶν τῶν Δημοσίων Σχολῶν τοῦ Ε.Ν. Παρέστη ὁ Ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγονας, ἀξιωματούχοι τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ πολλοὶ προσκεκλημένοι ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοί.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Τὸ εἰσρέυσαν εἰς τὴν Χώραν μας ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸν μῆνα Οκτώβριον 1976 ἀνήλθεν εἰς 81,3 ἑκατομ. δολαρίων περίπου, ἔναντι 78,6 ἑκατομ. δολ. τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ ἔτους 1975, σημειωθείσης οὕτω αὐξήσεως κατὰ 3,4%.

Τὸ συνολικῶν εἰσαχθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ δεκάμηνον ἀπὸ 1.1.76 ἕως 31.10.76 ἀνήλθεν εἰς 714,8 ἑκατομ. δολαρίων περίπου, ἔναντι 718,4 ἑκατομ. δολαρίων τοῦ ἀντιστοίχου δεκαμήνου τοῦ ἔτους 1975.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

Ἡ μία μετὰ τὴν ἄλλην αἱ κατασχέσεις πλοίων Κολοκοτρώνη. Μετὰ τὸ ἔκποιθὲν «Πατριότικ Κολοκοτρώνης», ἀλλο πλοῖον τοῦ «Ομίλου, τὸ «Βάσος Γεωργιάδης», 64.000 τόν. d.w., κατεσχέθη εἰς τὸ Φάλμουθ ἀπὸ τὴν Τράπεζαν «Ἐντουαρντ Μπέϊτς & Υλοί» κατόπιν ἀποφάσεως τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων.

Ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔταιρια Βάγκ ἐζήτησε τὴν κατάσχεσιν πέντε ἄλλων πλοίων τοῦ Οἴκου Κολοκοτρώνη, τοῦ «Τσήφ Κολοκοτρώνης», τοῦ «Ιστόρικ Κολοκοτρώνης», τοῦ «Γκλόριους Κολοκοτρώνης», τοῦ «Κατίγκω Κολοκοτρώνης» καὶ τοῦ «Κομμάντερ Κολοκοτρώνης», διὰ τὴν κάλυψιν τῶν πρὸς τὴν ἐπιστύδουσαν ἔταιριαν χρεῶν. Τὰ δύο ἐκ τῶν πέντε, τὰ «Γκλόριους Κολοκοτρώνης» καὶ «Κομμάντερ Κολοκοτρώνης» μετεπωλήθησαν ἐσχάτως.

ΑΓΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ

Ἡ τουριστικὴ ἔταιρια Σάμου - Ικαρίας ἡγόρασε τὸ γερμανικὸν ὄχηματαγωγὸν 3.

847 τὸν γκρός «Μαίρη Πόππινχ». Ὅπο τὸ ονόμα «Σαμαίνα» θὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν τακτικὴν γραμμὴν Πειραιῶς, Ικαρίας καὶ Σάμου.

ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΔΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Μετὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ὅρων ἐργασίας καὶ ἀμοιδῶν τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν ὑπερωκεανίων ἐπιβατηγῶν καὶ τουριστικῶν - μεσογειακῶν πλοίων δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγονας, ἐλύθη τὴν 7ην Δεκεμβρίου ἡ κηρυχθείσα τὴν 18ην Νοεμβρίου ὑπὸ τῆς Π.Ν.Ο. ἀπεργία τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν.

Διὰ τῆς προαναφερθείσης ἀποφάσεως:

— Αὔξανονται ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης Οκτωβρίου 1976 οἱ βασικοὶ μισθοὶ οἱ προβλεπόμενοι ὑπὸ τοῦ ἀπὸ 18.575 συμφωνητικοῦ τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Μεσογειακῶν καὶ Τουριστικῶν Πλοίων καὶ τῆς Π.Ν.Ο. κατὰ 25% καὶ ἀπὸ τῆς 1ης Ιουλίου 1977 καὶ μέχρι 31.12.77 κατὰ 10% ἐπὶ πλέον. Οἱ ἀνωτέρω βασικοὶ μισθοὶ, καθὼς καὶ αἱ πάσης φύσεως ἀποδοχαὶ (ἐπιδόματα, ὑπερωρίαι κλπ.) τῶν ναυτικῶν ἔν γένει θὰ ἐκφρασθεῖν εἰς καταρτισθεμένους ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. σχετικοὺς πίνακας μισθοδοσίας κλπ. ἀμοιδῶν εἰς δραχμάς, με ἰστορίαν ἔκαστης λίρας Ἀγγλίας πρὸς 70 δραχμάς, θὰ καταβάλλεται δὲ τὸ ὄφειλόμενον εἰς ἔκαστον δικαιούχον ναυτικὸν ποσὸν εἰς λίρας Ἀγγλίας μὲ τὴν τρέχουσαν τιμὴν αὐτῆς τὴν καθοριζούμενην ὑπὸ της Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος.

— Η ἐδουομαδιαία ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι ἐργασία ὄριζεται εἰς 44 δραχμαίς.

— Τὸ ειδικὸν ἐπίδομα ἐργασίας τῶν Κυριακῶν αὐξάνεται ἀπὸ 11% εἰς 15%.

— Η ὑπερωριακὴ ἀμοιδὴ ὄριζεται εἰς τὸ 1)8 τοῦ 1)24 τοῦ μηνιαίου μισθοῦ καθ' ὥραν.

— Τὸ ἡμερήσιον ἀντίτιμον τροφῆς ὄριζεται δι' ὅλους εἰς 100 δρ., ἡμερησίων.

— Εἰς τὰ δῶρα Χριστουγέννων καὶ Πάσχα (μισθός ἐνὸς μηνὸς καὶ 15 ἡμερῶν ἀντιστοίχως) συνυπολογίζεται καὶ τὸ 15% τοῦ ἐπιδόματος Κυριακῶν.

— Οἱ μισθὸς ἀσθενείας ὄριζεται εἰς 75% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ διὰ νοσηλείαν ἐντὸς κλινικῆς ἢ νοσοκομείου δατάναις τοῦ πλοίου καὶ εἰς 85% διὰ νοσηλείαν ἐκτὸς κλινικῆς. Οἱ ἀξιωματικοὶ Α' τάξεως δικαιοῦνται νοσηλείας εἰς τὴν Α' θέσιν, οἱ λοιποὶ διπλωματούχοι ἀξιωματικοὶ εἰς τὴν Βα θέσιν καὶ οἱ λοιποὶ ναυτικοὶ εἰς τὴν Ββ.

— Η δῦσια ὄριζεται εἰς 2½ ἡμέρας δι' ἔκαστον μῆνα ὑπηρεσίας καὶ εἰς ἀντίστοιχον κλάσμα δι' ἡμέρας ὑπηρεσίας ὀλιγιατέρας τοῦ μηνός.

— Οἱ προϊστάμενοι τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου καὶ τοῦ λογιστηρίου ἔχομειούνται μισθολογικῶς πρὸς τὸν ὑπαρχόν τοῦ πλοίου.

— Εἰς τοὺς πλοιάρχους ἀπάντων τῶν τουριστικῶν καὶ μεσογειακῶν πλοίων χορηγεῖται εἰδίσματα διοικήσεως ἐκ 2.500 δραχ. μηνιαίως καὶ εἰς τοὺς Α' μηχανικούς ἐκ 2.000 δραχ.

— Η παρεχομένη εἰς τοὺς πλοιάρχους εἰδικὴ ἀποζημίωσις λόγῳ ναυαγίου αὐξάνεται ἀπὸ 150 Λ.Α. εἰς 180 Λ.Α.

— Εἰς τὸν πλοίαρχον παρέχεται δι' ἔκαστον διανύμενον Σάββατον εἰδικὸν ἐπίδομα ἀνερχόμενον εἰς τὸ ἡμισυ τοῦ ἡμερομισθίου τοῦ.

ΕΙΣ ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Διὰ τοὺς ἔργαζομένους ἐπὶ τῶν ὑπερωκεανίων οἱ καθορισθέντες διὰ τοῦ λήξαντος τὴν 30.6.76 συμφωνητικοῦ βασικοὶ μισθοὶ αὐξάνενται κατὰ ποσοστὸν 25% ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1.7.76 καὶ κατὰ ποσοστὸν 10% ἐπὶ πλέον ἀπὸ 1.7.77 καὶ μέχρι 31.12.77. Ἐπίσης διὰ τοὺς ὑπερετοῦντας ἐπὶ τῶν ὑπερωκεανίων ἐφαρμόζενται αἱ διοτάξεις τῆς ὑπουργικῆς ἀποφάσεως περὶ τῶν ὡρῶν ἐργασίας, τῆς ὑπερωριακῆς ἀμοιδῆς, τῆς τροφοδοσίας, τῶν δῶρων Χριστουγέννων καὶ Πάσχα, τοῦ μισθοῦ ἀσθενείας, τῶν ἡμερῶν ἀδείας, περὶ τῶν προϊσταμένων σταθμῶν ἀσυρμάτου καὶ λογιστηρίου κλπ. πλὴν τῶν περὶ ἐπιδόματων διοικήσεως, ἐπὶ τῶν ὀπίοιν τὸ καταβαλλόμενον εἰς τὸν πλοίαρχον προσαυξάνεται κατὰ 15% καὶ ὁ καταβαλλόμενον εἰς τὸν Α' μηχανικὸν ὀρίζεται εἰς 2.000 δραχ. μηνιαίως.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Πρὸς τὸ πλήρωμα P/K «PETROLA» τῆς Εταιρίας Λάτση :

Εύχαριστα πρὸς τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου Ρ/Κ «PETROLA» τῆς Εταιρίας Λάτση :

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ Ε.Ν.
κάτοικος Μεγάλου Πεύκου
Μεγαρίδος — Παγκάλου 4

“ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑДΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTN.
AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS



Θαλάσσια άτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΘΗΝΑΙ (3.576 τόν. γκρός): Αφίχθη εις Τάραντα την 7η Δεκεμβρίου με ζημίας είς τόν πυθμένα και διαρροήν εις τά διπύθμενα τού κύτους No. 1. Η ζημία ώφειλετο εις κακοκαιρίαν.

ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ: Συνεκρούσθη εις Τομογκασίμα Στραίτη την 7η Δεκεμβρίου μετά τού ινδικού δηξελοπλοίου «Τζάκ Νταρσά», ύποστάν ζημίας εις τήν πρώραν. Ακολούθως προσήγγισεν εις Κόμπε δι' ίδιων του μέσων.

ΑΙΟΛΙΣ (φέρρου): Αφιχθέν εις Λεμεσόδων την 3η Δεκεμβρίου, καθυστέρησε τόν άποπλους του λόγω ζημιών εις γεννήτριαν.

ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.): Συγκρουσθέν μετά φορτηγίδος έξωθι τού λιμένος Τζέντα την 28η Νοεμβρίου έδιψηθη εις πλάτος 21.27'48'' βόρειον και μήκος 39.07'12'' άνατολικόν, εις βάθος 16 όργυιων. Μόνον τό πρότερον τού σκάφους, όπερ απότελει κίνδυνο διά τήν ναυσιπλοίαν εις τήν περιοχήν, εύρισκεται άνωθεν τής έπιφανείας τής θαλάσσης. Τό «Ανατόλη» αφίχθη εις Τζέντα τήν 30ην 'Οκτωβρίου με 4.400 κυβ. μέτρα ξυλείας άπο Λένινγκραντ.

ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ: Υποστάν ζημίας εις τήν μηχανήν συνεπεία κακοκαιρίας, έπειθεωρήθη εις Γδύνια. Προσωριναί επισκευαί έτελέσθησαν υπό τού πληρωμάτος και τήν 23ην Νοεμβρίου άπεπλευσε διά Στεττίνον.

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕ·Τ: Συγκρουσθέν μετά ρυμουλκού εις Σκίκντα τήν δην Δεκεμβρίου, ύπεστη μικρόν ρήγμα εις τά έξωτερικά έλάσματα τής πρώρας.

ΑΝΤΖΕΛΟ Β. (κ.): Άπο Μόντρους δι' "Εμδεν με φορτίον κριθῆς, ύπεστη άνωμαλίας εις τήν μηχανήν εις πλάτος 56.46'' βόρειον και μήκος 05.01'' άνατολικόν τήν 27ην Νοεμβρίου. Τήν έπομένην αφίχθη εις τόν λιμένα προορισμού του συρόμενον υπό ρυμουλκού.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ: Αποπλεύσαν έκ Φάλμουθ τήν 24ην Νοεμβρίου διά Σάν 'Εστεμπτάν ντέ Πραδία, παρέμεινεν άκυβέρνητον τήν 28ην Νοεμβρίου εις πλάτος 45.46'' βόρειον και μήκος 04.00'' δυτικόν, λόγω βλάδης εις τήν μηχανήν. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος τήν 2αν Δεκεμβρίου παραληφθέν δι' έλικοπτέρων. Τήν ίδιαν έσπέραν

άνεκοινώθη στι προσήραξεν έξωθι τών γαλλικών άκτων, πλησίον τού Μπορτώ. Τήν 10ην Δεκεμβρίου άνεκοινώθη στι πόλεις οικάδος είχε κατακλυσθή έξ ύδατων και ύποστη κλίσιν 23°, συνεχώς αύξανομένην. Αι έλπιδες δισσώσεων του περιωρισμέναι.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ (άλιευτικόν): Αποπλεύσαν τήν 25η Νοεμβρίου έλα Πάλμας διά Λάγος με φορτίο κατεψυγμένου κρέατος, προσήραξε τήν μεθεπομένη εις τήν περιοχήν τού Πρασίνου Ακρωτηρίου και τό μηχανοστάσιον κατεκλυσθή έξ ύδατων έντος 20λέπτη. Τό πλήρωμα διεσώθη υπό ρωσικού ρυμουλκού. Ο πλοιάρχος απέσταλη εις νοσοκομείον με διάστρεμμα τής χειρός.

ΑΧΑΙΟΣ (κ.): Προσήραξεν εις τό άκρωτηρίου Ζευγάρη τής Κύπρου τήν 3ην Δεκεμβρίου, εις πλάτος 34.37'' βόρειον και μήκος 32.55'' άνατολικόν. Ελικοπτέρευενέά τών 12 μελών τού πληρώματος. Ο πλοιάρχος, ο υποπλοιάρχος και άλλο έν μέλος παρέμειναν έπι τού σκάφους, τό όποιον, ως έδήλωσαν οι Βρετανοί χειρισταί τού έλικοπτέρου δέν άποκλείεται νά άποκοπή εις δύο.

ΒΙΡΓΚΟ: Προσήραξεν εις τό διάρκειαν σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς έξωκειλεν εις τάς άκτας τής Γαλλίας, εις πλάτος 45.12'' βόρειον και μήκος 01.15'' δυτικόν, τήν 2αν Δεκεμβρίου. Εζητήθη ή δοήθεια έλικοπτέρου όπερ έκκενωσε τό κινδυνεύον σκάφος, ή κατάστασίς του κρίνεται έπικινδυνος.

ΓΑΒΡΙΗΛ 5 (κ.): Επειθεωρήθη εις 'Αμβούργον λόγω έκρηξεως εις τόν βοηθητικὸν λέδητα τήν 14ην Νοεμβρίου. Ετελέσθησαν προσωριναί επισκευαί και τήν έπομένην άπεπλευσε διά Λάγος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: Τήν 28ην Νοεμβρίου άνεκοινώθη στι συνεκρούσθη εις Μπαντάρ Αμπάτας μετά τού παναμαϊκού άτομπλοιου «Εύρυτίνων».

ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ: Κατευθυνόμενον εις Μπατόν Ρούζ με φορτίον 35.000 τόν. δωδικού, προσήραξεν εις τό 226ον μίλιον τού ποταμού Μισσισιππη, παρεμπόδιζον τήν ναυσιπλοίαν. Άνελκυσθή τήν 24ην Νοεμβρίου συνέχισε τόν πλούν του. Δέν άνεφρθησαν ζημιάι.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Από Τάμπα με 19.000 τόνους φωσφάτα. Συρόμενον υπό τριών ρυμουλκών προσήραξεν εις άπόστασιν 1.500 μέτρων άπό τήν προβλήτα έκφορτώσεώς του εις Λαντσκρόνα τήν 25ην Νοεμβρίου. Προσπάθειαί ανέλκυσεώς του υπό τών ίδιων ρυμουλκών άπέτυχεν. Τήν έπομένην ανέιλκύσθη υπό ιαχυροτέρων ρυμουλκών, βάσει συμφωνητικού «πο cure - πο ray». Έπιθεώρησης δέν άπεκάλυψε ζημιάς.

ΕΦΗ: Αποπλεύσαν έξ Ασταντάν τήν 25ην Νοεμβρίου, άνέφερε μετά 15θήμερον διαρροήν εις τό κύτος Νο. 2 λόγω κακοκαιρίας. Τό σκάφος έπειθεωρήθη έμφορτον έν Πειραιεί. Έμελετάτο ή δυνατότης έκφορτώσεως και δεξαμενισμού του.

ΘΑΝΟΣ Κ.: Έπειθεωρήθη προσφάτως εις Πειραιά πρός διακρίβωσιν ζημιῶν έκ προσκρούσεως. Απαιτεῖται ή διλκή ή μερική αντικατάστασίς 17 έξωτερικών έλασμάτων, ώς και διάφοροι άλλαι έπισκευαι. Απαραίτητος ή δεξαμενισμός πρός τέλεσιν μονίμων έπισκευών.

ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ: Προσέκρουσεν έπι προβλήτη πρός διακρίβωσιν ζημιῶν έκ προσκρούσεως. Απαιτεῖται ή διλκή ή μερική αντικατάστασίς 17 έξωτερικών έλασμάτων, ώς και διάφοροι άλλαι έπισκευαι. Απαραίτητος ή δεξαμενισμός πρός τέλεσιν μονίμων έπισκευών.

ΚΑΡΕ·Ι·ΤΖ (κ.): Κατά τόν άποπλουν του έκ Ταρτούς, σχοινίον ένεπλάκη εις τήν έλικα, με άποτέλεσμα νά ύπερθερμανθῇ ή μηχανή και νά ύποστη διαρροήν εις τό τελικὸν ζεύνα. Τήν 16ην Νοεμβρίου προσήγγισεν εις Λεμεσόδων όπου έδεξαμενίσθη και έγενοντο προσωριναί έπισκευαι.

ΚΑΣΙΟΠΕΙΑ: Από Ράς Τανούρα με φορτίον παραγώγων πετρελαίου, ύπεστη πυρκαϊάν εις Τζέντα και έρρυμουλκήθη έκτος λιμένος.

ΚΑΤΕΛΙΝΑ (τέως «Μερέντιαν Στάρ»): Από Σεβίλην δι' Αμβούργον με φορτίον χάλυδος, ύπεστη πυρκαϊάν εις τήν έλικα, οικονόμησε έπι ποταμού Μισσισιππη τήν 29ην Νοεμβρίου εις τάς έκβολας τού ποταμού "Ελβα και έρρυμουλκήθη εις Κούχχαφεν δι' έπιθεώρησιν και προσωρινάς έπισκευαι.

ΚΟΡΑΗΣ (λ.): Υπέστη πυρκαϊάν εις τό 84ον μίλιον τού ποταμού Μισσισιππη τήν 29ην Νοεμβρίου, έξ άγνωστου αιτίας. Τό πύρ κατεστάλη υπό τής άκτοφυλακής, άφου προεκάλεσε λίαν έκτεταμένας ζημιάς εις τό κατάστρωμα.

ΛΕΩΝ: Τήν 29ην Νοεμβρίου άνεκοινώθη στι έδεξαμενίσθη εις Παλέρμο δι' έπισκευαις εις τήν Έλικα. Έν συνεχείας άπεπλευσε διά Σάιδ οικού αφίχθη τήν 3ην Δεκεμβρίου με τον ποταμό Ερυθράν πρός Σάιδ οικού έπισκευαι.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ: Από Μίλφορν Χάφεν διά Μεθίλη υπό έρμα, ήγκυροδόλησεν εις Σαιντ "Αννς Χέντ τήν 4ην Δεκεμβρίου λόγω βλάδης τής μηχανής. Τήν δην Δεκεμβρίου παρεύρθη πρός τήν ξηράν και ήναγκασθή νά ποντίσῃ τήν δευτέραν άγκυραν. Ρυμουλκόν

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

επλευσε πλησίον τού σκάφους ήνα παράσχη διοήθειαν έαν παραστή ανάγκη. Την έπομένη, τό ελληνικὸν τάνκερ ἐρυμουλκήθη εἰς Φάλμουθ.

ΜΑΡΙΑ: Παρὰ τὰς ἀντιθέτους προβλέψεις (ιδὲ τεῦχος 1.12.76) τό σκάφος τελικῶς διεσώθη και ἐρυμουλκήθη εἰς Ρίο Γκράντε τὴν 26ην Νοεμβρίου. Τὰ υδατα τού μηχανοστασίου ἀντλούστη διά φορητῶν ἀντλιῶν ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ὅπερ ἐπέστρεψεν εἰς τό σκάφος. Κατά τὴν προστάθειαν διασώσεως του ἀπωλέσθη ἡ ἀριστερὰ ἄγκυρα μετὰ τμῆματος ἀλύσου. Ἐπιθεώρησις ἔγενετο ὑπὸ δυτῶν και ἀνελήφθησαν ἐπισκευαὶ.

ΜΑΡΙΝΕΡ: 'Από Ρόνσκαρ διά Γαλάτης με φορτίου χαλκοῦ, ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας. Ἐπισκευαὶ εἰς τό κατάστρωμα ἐτελέσθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος εἰς 'Αλγέριον και τὴν 23ην Νοεμβρίου ἀπέπλευσε διά τὸν προσρισμό του.

ΜΕΛΙΑΣ (λ.): 'Εδυθίσθη εἰς πλάτος 23.15' δόρειον και μῆκος 93.28' δυτικὸν τὴν 1ην Δεκεμβρίου κατόπιν διαρροῆς. Τὸ 25μελές πλήρωμα ἐπιβιδασθὲν σωσιδίων λέμβων ἔγκαττεινέν ἔγκαιρας τό δυθιζόμενον πλοῖον και περισυνέλεγη ὑπὸ τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Αἴγις Σόνικ» σῶν. Τό σκάφος μετέφερε 4.200 τόνους δωρείου. Ἡ διαρροὴ ὠφείλετο εἰς σφοδράν κακοκαιρίαν.

ΜΕΝΚΑΡ - Ν.: 'Από Βαρκελῶνην διά Ντεριντζέ, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τό κύτος No. 1 και προστήγησεν εἰς Κάλιαρι τὴν 26ην Νοεμβρίου. Τό πύρ κατεστάλη ὑπὸ τῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ λιμένος. Δέν ἔγνωσθη ἡ ἔκτασις τῶν ζημιῶν.

ΜΙΤΣΑ Κ.: 'Υποστὰν διαφόρους ζημίας ἐκ κακοκαιρίας ἐρυμουλκήθη εἰς Πειραιά τὴν 30ην Νοεμβρίου ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Στάρλετ». Τό σκάφος μετέφερε μέρος φορτίου ἐξ ἀλεύρων.

ΜΟΝΑ (κ.): Προσέκρουσεν ἐπὶ δράχων πλησίον τοῦ λιμένος Τσίκκα τὴν 27ην Νοεμβρίου και ἐδύθισθη. Τό πλήρωμα, δύο ἐπιβάται καθὼς και μέρος τοῦ φορτίου διεσώθησαν.

ΜΠΑΛΤΙΚΑ (κ.): 'Απὸ Ρότσεστερ διά Πασάγιες, ἥγκυρος δόλησεν εἰς Τόρ Μπαίη τὴν 4ην Δεκεμβρίου δι' ἐπισκευαὶς εἰς τὴν μηχανήν.

ΜΠΟΡΕ VII: 'Αφιχθὲν εἰς Τερνούζεν τὴν 27ην Νοεμβρίου ἐπεθεωρήθη λόγω ζημιῶν τὰς ὅποιας ὑπέστη εἰς τὴν δεξιὰν μηχανὴν ἐν πλῷ ἀπὸ Ντράμμεν πρὸς τὸν ἄνω λιμένα. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε διά Ρούέν μετὰ μόνην τὴν ἀριστερὰν μηχανὴν ἐν λειτουργίᾳ. Τὴν 1ην Δεκεμβρίου ὁ πλοίαρχος ἀνέφερεν εἰς Ρούέν ὅτι ἡ δεξιὰ μηχανὴ ἐπεσκευάσθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.: Τό ρυμουλκὸν «Σβίτσερ» ἀπέπλευσεν ἐξ "Ἀντεν τὴν 5ην Δεκεμβρίου ἵνα παράσχῃ δούθειαν εἰς τὸ ἀκίνητοποιθέθην, λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς «Νικόλαος Α.», εἰς πλάτος 18.15' δόρειον και μῆκος 57.55' ἀνατολικόν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ·ΙΝΤΕΡ (λ.): Προσήραξεν εἰς τὸ 7δων χιλιόμετρον τῆς διώρυγος Σουέζ τὴν 1ην Δεκεμβρίου, προξενήσαν σοθαράν καθυστέρησιν εἰς τὴν πρὸς βορρᾶν νηοπομπήν. 'Ανελκυσθὲν μετά τίνας ὥρας συνέχισε τὸν πλοῦν του και ἀφίχθη εἰς Πόρτ Σάιδ.

ΠΑΡΝΕΣ (π.): Εἰς Τζούνιε Μπαίη μὲ 800 τόνους ὀλεύρων ἀπὸ Θεσσαλονίκην. 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ ἑτέρου σκάφους τὴν 26ην Νοεμβρίου και ὑπέστη δόρη. Ρυμουλκηθὲν εἰς ἀβαθῆ δύστα παρεσύρθη ἀργότερον ὑπὸ τῆς κακοκαιρίας και ἐπεκάθησεν ἐπὶ τοῦ ἀμμῶδους δυνθεύ. 'Απὸ τὴν πρόσκρουσιν ὑπέστη σοθαράν ρήγμα. Τὴν 2αν Δεκεμβρίου ἐπιθεωρήθη ἐπεβιδάσθη τοῦ σκάφους και διεπίστωσεν ὅτι τὰ κύτη No. 2 και 3 ἦσαν

πλήρη υδατος. Ἡ κατάστασίς του θεωρεῖται κρίσιμη.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 'Απὸ Ιαπωνίαν διά Λόνγκ Μπήτς, με φορτίον προιόντων χάλυβος και ξυλείαν, προσήγγισεν εἰς Χονολουλού τὴν 28ην Νοεμβρίου μετὰ ρήγμα εἰς τὸ χιτώνιον ἐνὸς τῶν κυλίνδρων τῆς προωστηρίου μηχανῆς.

ΠΕΤΑΛΟΝ (κ.): 'Απὸ Χαλκίδα διά Τρίπολιν Λιδύης, ἔμφορτον, λόγω χιονομυέλλης εἰς τὸ Αίγαιον ὁ πλοιάρχος προσήραξεν ἐκουσίας τὸ σκάφος εἰς τὴν νησίδα Γαμδούσα. Τό πλήρωμα διεσώθη δι' ἐλικοπτέρου. Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν ὑπέστη ὅπη και κατεκλύσθη δι' υδάτων. Λίαν ἔκτεταμέναι ζημιαὶ.

ΠΛΑΤΑΝΑ: 'Απὸ Βενετίαν δι' Οράν, ἀνεκοινώθη τὴν 2αν Δεκεμβρίου ὅτι εύρισκετο ἐν κινδύνῳ εἰς πλάτος 37.07' δόρειον και μῆκος 08.35' ἀνατολικόν. 'Αργότερον ἐγνώσθη ὅτι ἀφίχθη εἰς 'Αλγέριον συνωδεύμενον ὑπὸ τοῦ ύγραεριοφόρου «Άλεξάντερ Σούλτε», μετὰ βλάβην εἰς τὸ πηδάλιον. Τό σκάφος μετέφερε 2.500 τόνους λιπασμάτων.

ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΩΝ: Συνεκρούσθη εἰς Κοραμσάρ τὴν 28ην Νοεμβρίου μετὰ τοῦ όχηματαγούν «Γουώργκτον».

ΣΤΟΛ ΧΙΠΠΟ: 'Επεθεωρήθη εἰς Ρότερνταμ τὴν 1ην Νοεμβρίου λόγω ζημιῶν εἰς τὸν δεξιὸν λέθητα. 'Ετελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ και τὴν 25ην Νοεμβρίου ἀπέπλευσε.

ΧΑΡΙΣ: Τὴν 30ην Νοεμβρίου παρεσύρθη ἀκυδέρνητον, λόγω βλάβης, εἰς πλάτος 50.27' δόρειον και μῆκος 00.25' ἀνατολικόν. 'Εξέπεμψε σῆμα ἑκτάκτου ἀνάγκης, ἀλλ' ἀργότερον ἡ βλάβη ἀποκατεστάθη και τὸ σκάφος συνέχιζε τὸν πλοῦν του, ἀφίχθη δὲ εἰς Ρότερνταμ τὴν 1ην Δεκεμβρίου.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

Όργανισμός ίδρυθείς ὑπὸ σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.
Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 10.500
έκατομμυρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους τῶν διαχειριστῶν:

Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA. Telephone: 01-283 4646.
Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Υποτονική ή θέσις της ναυλαγοράς. "Ελειψαν αἱ διαταγαὶ διὰ τὰ δημητριαὶ ἀπὸ τὸν τομέα τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ προεκλήθη τὸ ἀδίέξοδον διὰ τὰ πολλὰ διαδέσιμα σκάφη. Οἱ ναῦλοι ἔξεπεσαν μέχρι τοῦ σημείου νὰ προσφέρωνται τὰ δολ. 4.60 φίο ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ὁλλανδίαν διὰ μεγάλα σκάφη. 'Η περίοδος τῆς τελευταίας ἑδομάδος τοῦ 15θημέρου ὑπῆρξεν ἡ πλέον ἥρεμος ἀπὸ ἀπόφεως ναυλώσεων ἀπὸ τὸν Κόλπον.

Οὔτε αἱ Μεγάλαι Λίμναι, λόγω τῆς ἐποχῆς, ἄλλ' οὔτε καὶ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ ἐνέφνισαν κίνησίν τινα ἀξιοσημείωτον.

'Αναβίωσις, δεσμώτις, τῆς ναυλωτικῆς κινήσεως δὲν προβλέπεται μέχρι τῶν ἑρτῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντιμετωπίζουν τὸν παροπλισμόν, ἐφόσον δὲν εἶναι δυνατὴ ἔξευρεσις ἐργασίας, καλυπτούσης τὰς δαπάνας ἐνὸς ταξιδίου.

"Ολοὶ οἱ τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς ἐνεφάνισαν τὴν αὐτὴν κακεξίαν. Εἰς μετρίαν, ἐπίσης, κλίμακα ἀνεπτύχθησαν καὶ αἱ χρονοναυλώσεις. Τὸ 1976 κλείει διὰ τὸ τράμπ φορτηγὸν πλοίον ὑπὸ τὰς χειροτέρας συνθῆκας, ἐνῷ τίποτε δὲν προσωνίζει καλυτέραν κατάστασιν διὰ τὴν ἀμέσως αὔριον τοῦ 1977. 'Η λύσις τοῦ προβλήματος τῆς ἀνατιμῆσεως τῶν πετρελαίων ἔχει ἀμεσον τὴν ἐπίδρασιν. Πολλὰ μικτὰ σκάφη θὰ ἔχουν νὰ ἐπιλέξουν τὴν θέσιν των, τὰ ἔσηρα ἢ τὰ ὑγρά φορτία.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ α' 10ημέρον τοῦ Δεκεμβρίου εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Ολίγαις αἱ ναυλώσεις διὰ δημητριακά. 'Απὸ τὸν Κόλπον σκάφη 50.000 τόν. δολ. 4.75 δι' Ὁλλανδίαν καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 5.25 φίο, Δεκέμβριον. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 10.60 καὶ 11.00 φίο, σκάφη 25.

000 τόν. Δεκ. Νότιον Κορέαν δολ. 12.50 φίο, σκάφος 30.000 τόν. Δεκ. Λισσαδώνα δολ. 8.00 φίο, Δεκ.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Γάνδην 50 χιλ. τόν. δολ. 5.50 φίο, Δεκ. 'Απὸ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον κριθή διὰ Πολωνίαν 30.000 τόν. δολ. 9.75 φίο, Δεκ.

Γαιανθρακες: Κίνησίν τινα ἐνεφάνισαν οἱ γαιανθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπριον Ρόδι. Διὰ Χάρην - 'Αμβούργον ρέιντζ σκάφη 50 χιλ. τόν. δολ. 4.10 καὶ 4.00 δολ. ἐλευθ. ἐκφορτωτικῶν, Ἰανουαρίου. Διὰ τὸ 'Αμβούργον δολ. 4.40, ἐλευθ. ἐκφορτ., Ἰταλίαν δολ. 4.80 φίο καὶ Ἰαπωνίαν μέσω Κείπ 90.000 τόν. δολ. 5.80 ἐλευθ. ἐκφορτ., Δεκ.

Σιδηρομετάλλευμα: 'Απὸ Πόρτ Καρτιέ διὰ τὸ 'Ιμμιγχαμ δολ. 2.80 φίο, 90 χιλ. τόν. καὶ 2.85 φίο Δεκ. - 'Ιαν.

Παλαιοί σιδηροί: 'Απὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Βαρκελώνη 20.000 τόν. δολ. 9.00 φίο, Δεκ. Διὰ Σμύρνη 22.000 τόν. δολ. 430. 000 κατ' ἀποκοπὴν φίο. Νότιον Κορέαν α.φ. 21.420 τόν. δολ. 384.000 φίος.

Φωσφότα: 'Απὸ Τάμπαν διὰ Βιζαγκαπτιάν 31.000 τόν. δολ. 11.50 φίο, Δεκ.

Λιπάσματα: 'Απὸ Κόλπον διὰ τὸ Καράτσι δολ. 23.00, φίο, 20.000 καὶ 30. 500 τόν. Ἰανουαρίου καὶ Δεκέμβριον φίο. Ἰνδίαν δολ. 23.00, φίο, 18.000 τόν., Δεκέμβριον - Ἰανουαρίου.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Τονώας κατερχόμενον ἀπρακτον ἀπὸ τὴν Βόρ. 'Αμερικὴν ἐπέδρασεν ὑποτιμητικῶς καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς Νοτ. 'Αμερικῆς.

'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ Πολωνίαν δολ. 16.00, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφορτ., 27.000 τόν., Δεκ. - 'Ιαν. Διὰ τὴν Τεργεστην 25.000 τόν. δολ. 17.00 ὑπὸ

τοὺς αὐτοὺς δρους φορτοεκφορτώσεως, Δεκ. 'Αλεξανδρειαν δολ. 21.00 φορτίον 13.600 τόν., Καζαμπλάνκαν 17.75 δολ., 23.000 τόν. καὶ Σιγκαπούρων δολ. 18.50, φορτίον 18.000 τόν. ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὡς ἄνω δρους φορτοεκφορτώσεως, Δεκέμβριον.

Διὰ Βαρδὼ - Δανίαν ρέιντζ δολ. 14, φορτίον 23.000 τόν., μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 4.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφορτ., Δεκ. 'Απὸ Τουμπαράδο διὰ Δουνκέρκην 90.000 τόν. δολ. 3.75 φίο, Δεκ. - 'Ιαν. 'Απὸ Κούβαν ζάχαρις διὰ Πορτογαλίαν 11.250 τόν. δολ. 19.50 φίο, Δεκ. Θείον ἀπὸ 'Αραύμπαν διὰ Νέαν Κάρβαλην 12.000 τόν. δολ. 18.00 φίο, Δεκ.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Κάποια κίνησις καλυτέρα ἐσημειώθη ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν. Ναῦλοι χαμηλοί. Δημητριακά ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν ἀμερικ. λιμένες διὰ τὴν Ὁλλανδίαν 46.000 τόν. δολ. 13.25 φίο, Δεκ. 'Αλγέριον 15.000 τόν. δολ. 28.00 φίο, Δεκ. - 'Ιαν. Νότιον Κορέαν 23.000 τόν. δολ. 15.75. Γκουαγιακὶλ 9.450 τόν. Δεκ., δολ. 17.00 φίοτ.

'Ελαιοσπόροι ἀπὸ Καλιφόρνιαν ἦ καὶ Βανκούμερ 22.000 τόν. διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 12.25 φίοτ., Δεκ. - 'Ιαν.

ΙΝΔΙΑ, ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΚΑΠ.

Δημητριακά (κριθή) ἀπὸ ἀνατολικούς λιμένας διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον ρέιντζ 27.000 τόν. δολ. 18.00 φίοτ. 'Απὸ Δυτ. Αύστραλίαν διὰ Δουνκέρκην - 'Αμβούργον ρέιντζ κριθή 23.500 τόν. δολ. 20.00 ἐλευθ. ἐκφορτ., 'Ιαν.

'Απὸ Νότιον 'Αφρικήν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἀραβδόστος, δολ. 14.00 19.000 τόν., μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφορτ., Δεκ. 'Απὸ Μπανκό δι' Ἰαπωνίαν ζάχαρις 6.250 τόν., δολ. 12.50 φίοτ. 'Απὸ Μουρδία δι' Ὁλλανδίαν 95.000 τόν. δολ. 2.75 σιδηρομετάλλευμα. 'Απὸ Σάφι διὰ Κόλπον Μεξικοῦ 17.000 τόν. βαρίτης δολ.

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 TOTALY 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).



6.00 φίο. Τσιμέντο από Βρέμην διά Νιγηρίαν 7.700 τόν. δολ. 22.50 φίος, Δεκ.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΕΑΡΤΕΡΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν: Ταξίδιον Καραϊβικής, παράδοσις Τσίμπα, 4.150 ήμερ. σκάφος 30.311 τόν. τού 1974. Ταξίδιον Δυτ. Αφρικής παράδοσις Αΐδι δολ. 3.950 ήμερος, πλέον 1.500 δολ. άδειας πλέον, 14.841 τόν., τού 1969. Ταξίδιον Αγγλίαν - Κόντινεντ μέσω Αύστραλίας, 31.400 τόν. δολ. 4.250 ήμερος., τού 1972. Ταξίδιον Αγγλίαν - Κόντινεντ μέσω Δυτ. Ακτής Ήν. Πολιτειών δολ. 3.75 τόν. τόνων, 35.840 τόν., τού 1963.

Παράδοσις Απωνίαν: Απωνίαν Ανατολήν: Ταξίδιον Ερυθράς, μέσω Μπαγκλαντές, δολ. 2.700 ήμερος., 10.266 τόν., τού 1957. Ταξίδιον Δυτ. Αφρικής δολ. 3.250 ήμεροςίως, πλέον 5.000 δολ. έπιδομα άφορτου, σκάφος 12.300 τόν., τού 1958. Ταξίδιον δι' Ιαπωνίαν, μέσω Νέας Καληδονίας, παράδοσις Σίδνεϋ, δολ. 4.150 ήμεροςίως, 25.500 τόν., τού 1972.

Ταξίδιον Μεσόγειον, μέσω Αύστραλίας, δολ. 2.70 τόν. τόνων, 50.558 τόν., τού 1962. Ταξίδιον Αμερ. Ατλαντικόν ή Κόλπου, παράδοσις Φιλιππίνας δολ. 3.400 ήμεροςίως, σκάφος 27.098 τόν., τού 1976. Ταξίδιον Ιαπωνίαν, παράδοσις Μαρμάγκος δολ. 3.50 τόν. τόνων, 36.797 τόν., τού 1975. Ταξίδιον Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδινανίαν, μέσω Φιλιππίνων και Ινδονησίας, παράδοσις Σιγκαπούρην, δολ. 4.31 τόν. τόνων, 26.000 τόν.

Παράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ: Ταξίδιον Αλέγεριον, παράδοσις Ιμπιγχαρ δολ. 3.000 ήμεροςίως, 8.200 τόν., τού 1976.

Ταξίδιον Νόρδερν Ρέιντζ, παράδοσις Αμερέρσαν δολ. 2.450 ήμεροςίως, πλέον 1.500 δολ. άδειας μηνιαίων, 28.863 τόν., τού 1976. Ταξίδιον Ινδίαν, παράδοσις Νιούπορτ, δολ. 3.500 ήμεροςίως, σκάφος 19.710 τόν., τού 1969. Ταξίδιον Κέιπ Τάουν - Μπέιραν δολ. 3.000 ήμεροςίως, 12.336 τόν.

Ταξίδιον Κόλπου, παράδοσις Καέν, δολ. 2.500 ήμεροςίως, 21.050 τόν., τού 1974. Ταξίδιον Περσικού δολ. 3.600 ήμεροςίως, έπαναπαράσιος Μουσκάτ, πλέον 750 δολ. μηνιαίως άδειας πλέον, 17.350 τόν., τού 1970. Κυκλικόν Πλέιτ, παράδοσις Κόντινεντ, δολ. 4.000 ήμεροςίως, 51.200 τόν., τού 1969.

Παράδοσις Βόρ. & Νότ. Αμερικήν: Ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, παράδοσις Κόλπου δολ. 5.225 ήμεροςίως, 14.940 τόν., τού 1970. Ταξίδιον Γιβραλτάρ - Αμπούργον ρέιντζ μέσω Βραζιλίας - Αργεντινής παράδοσις Πόρτ. Αλέγκρε δολ. 4.50 τόν. άδειας, 32.810 τόν., τού 1969. Ταξίδιον Αλεξάνδρειαν, παράδοσις Πενσακόλαν δολ. 3.700 ήμεροςίως, 15.220 τόν., τού 1958. Ταξίδιον Αλεξάνδρειαν, παράδοσις Σάντος 3.450 δολ. ήμεροςίως, 11.455 τόν., τού 1961.

Διά περίοδον: 2½ - 5 μήνας παράδοσις Πλέιτ, έπαναπαράσιος Σιγκαπούρην - Ιαπωνίαν ρέιντζ ή Ατλαντικόν, δολ. 4.300 ήμεροςίως, όψιδον έπαναπαράσιον Κόντινεντ ή Περσικόν δολ. 4.600 ήμεροςίως, 26.500

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

Ένοικιαζονται με πλήρη κλιματισμόν:

- 1) Ιος όροφος Μ2 300.
- 2) Ισόγειον Μ2 300, με ήμιορφον Μ2 200.

τόν., τού 1975. Διά 3 μήνας, παράδοσις Μεσόγειον, δολ. 2.25 τόν. τόν., 73.700 τόν. μικτόν. Διά 3 - 5 μήνας, παράδοσις Ιαπωνίαν, δολ. 2.25 τόν. τόν., 71.000 τόν. μικτόν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ικανοποιητική ή κίνησις τών ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων. Ναύλοι καταλύτεροι, διά καθαρά ίδιας φορτία. Εξαιρετική ή ναύλωσις άπο Μαύρην Θάλασσαν διά τόν. Λίβανον σκάφους 20 χιλ. τόν. εις τά W 300 !

Τά W 34 έπληρωθήσαν εἰς σκάφος 210.000 τόν. άπο τόν. Περσικόν διά τήν Μεσόγειον. Διά τήν Ιταλίαν 140.000 τόν., μέρος

φορτίου, W 40 (μέσω Κέιπ έμφορτον).

Κίνησις καλή, με ναύλους βελτιωμένους, εἰς τήν Καραϊβικήν. Τά W 107.5 έπληρωθήσαν διά σκάφος 53.000 τόν. (μέρος φορτίου) διά Κόλπου καὶ τά W 90 άπο τήν Καραϊβικήν διά Βόρ. Αμερικήν, έν συνεχείς δὲ σκάφος 46.000 τόν. έπληρωθή W 122.5, μικρόδε δε 19.000 τόν., W 155 διά Βόρ. Αμερικήν έπισης.

Από τήν Μεσόγειον διά Κόλπου, Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέρος φορτίου 75.000 τόν. W 72.5.

Σκάφος 31.757 τόν., τού 1976, 30 - 45 ήμερας τάιμ τσάρτερ, όψιδον δύο μήνας, δολ. 5.40 τόν. τόνων.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΠΕΤΑΛΟΝ (λιθ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 54.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταμ ή Αμβούργον \$ 6.25, φιότ, Δεκεμβρίου 12-22.

ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ (λιθ.): Αμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (θρεπέως Χάττερας) 23.000 τόν. γεννημάτων Λισσαβόνης \$ 10.25, φιότ, με 1.500 τόν. έκφορτων, Δεκεμβρίου 1-6.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.): Χάμπτον ρόδος 55.000 τόν. γανανθράκων Γανόν \$ 4.10, έλ. έκφορτων, Δεκεμβρίου 20-30.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.): Αμερικαν. λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. d.w. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίας \$ 410.000 κατ' άποκοπήν, όψιδον 'Αδριατικήν \$ 440.000 φιότ, με 2.000 τόν. έκφορτων, Δεκεμβρίου 1-13.

ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ: Αμερικαν. λιμένας Κόλπου 38-39.000 τόν. γεννημάτων Ολλανδίαν \$ 6, φιότ, Δεκεμβρίου 4-10.

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ: Χάμπτον ρόδος 75.000 τόν. γανανθράκων Ολλανδίαν \$ 4.15, έλ. έκφορτων, Δεκεμβρίου 10-20.

ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.): Αμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (θρεπέως Χάττερας) 19.500 τόν. γεννημάτων Καντζί ή Πασάγιας ρέιντζ \$ 9, φιότ, με 4.000 τόν. έκφορτων, Δεκεμβρίου 15-23.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ: Αμερικαν. λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίας \$ 11.20, όψιδον 'Αδριατικήν \$ 11.50, φιότ, με 2.000 τόν. έκφορτων, Δεκεμβρίου 6-13.

ΔΡΩΤΩ (λιθ.): Αμερικαν. λιμένας Κόλπου 53.000 τόν. γεννημάτων Γιουρούπορτ \$ 4.75, όψιδον Ολλανδίας \$ 5, γερμανικός λιμένας Βορείου Θαλάσσης \$ 5.25, φιότ, Δεκ. 10-13.

ΣΙΝΤΥ: Αμερικαν. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων Βίγκο - Μπλαπάρα ρέιντζ \$ 7.50, όψιδον ιστανκικός λιμένας Μεσσηγείου \$ 8, φιότ, Δεκεμβρίου 29 — Ιανουαρίου 6.

ΔΡΟΜΩΝ (λιθ.): Αμερικαν. λιμένας Κόλπου 1.230.466 κ.π. γεννημάτων Ταρραγκόνα καὶ Σεβίλης \$ 238.500, φιότ, Δεκεμβρίου 10-15.

ΚΑΠΕΤΑΝΙΑΣΣΑ: Αμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (θρεπέως Χάττερας) 22.000 τόν. παλαιοθίρων Σμύρνης \$ 430.000 φιότ, με 2.500(1.500)800 τόν. θρεπτωρίων, Δεκεμβρίου 15-24.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ: Δύο άμερ. λιμένας Κόλπου 15.500-15.900 τόν. σίτου δύο λιμένας Βενεζουέλας \$ 12.25 φιότ, με 1.000 τόν. έκφορτων, Δημόσιος 29 — Ιανουαρίου 24 — Ιανουαρίου 10.

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ: Ρίθερ Πλέιτ 11.000 τόν. (58 π.) γεννημάτων τρεῖς λιμένας Δανίας \$ 26, έλ. έκφορτων με 1.500/1.500 τόν. φορτεκφόρτων, Δεκεμβρίου 15-31.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ (λιθ.): Ρίθερ Πλέιτ 28.000 τόν. γεννημάτων Πολωνίας \$ 16, με 2.000/2.000/2.500 τόν. φορτεκφόρτων, Δεκεμβρίου 27 — Ιανουαρίου 10.

ΑΝΑΝΑ: Απωνίας Ρίθερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν κάτοι λιμένας 23.000 τόν. (53 π.) γεννημάτων Πολωνίας \$ 16, έλ. έκφορτων με 2.000/3.000 τόν. φορτεκφόρτων, Δεκεμβρίου 10-20.

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ: Ρίθερ Πλέιτ 11.000 τόν. (58 π.) γεννημάτων τρεῖς λιμένας Δανίας \$ 26, έλ. έκφορτων με 1.500/1.500 τόν. φορτεκφόρτων, Δεκεμβρίου 15-31.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ (λιθ.): Ρίθερ Πλέιτ 28.000 τόν. γεννημάτων Πολωνίας \$ 16, με 2.000 τόν. γκρές φορτων, 2.500 έλ. έκφορτων, Δεκεμβρίου 24 — Ιανουαρίου 7.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ: Πόρτο Αλέγκρε — Ρίο Γκράντες υπό Σούλ ρέιντζ 12.154 τόν. χονδραλέρων Βενεζουέλας \$ 22, φιότ, με 3.000/600 τόν. φορτεκφόρτων, Δεκεμβρίου 13-24.

ΝΟΡΦ ΕΜΠΙΕΡΟΡ: Δύο λιμένας Βραζιλίας 38.000 τόν. η.ν. γεννημάτων δυτ. Μεσόγειου \$ 405.000 κατ' άποκοπήν, όψιδον 'Αδριατικήν \$ 435.000 φιότ, Δεκεμβρίου 10-20.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΡΙΣΤΕΥΣ: Βανκούμερο 13.000 τόν. έλαιοισπόρων Ιαπωνίαν, συμπεριλαμβανομένου Χακάντο \$ 13, φιότ, με 1.500 τόν. έκφορτων, Δεκεμβρίου 10-20.

ΑΓΓΙΚΟΣ: Βρετ. Κολομβίαν, άμερ. λιμένας διρ. Ειρηνικού 25.000 τόν. σίτου Φιλιππίνων \$ 16, 50, φιότ, με 4.000/1.000 τόν. φορτεκφόρτων, Ιανουαρίου 1-15.

ΣΟΥΙΝΤ ΜΑΡΙΑ: Βανκούμερο 15.000 τόνοι 10%, σίτου Αλγερίας \$ 28.50 ένα λιμένα έκφορτωσεων, \$ 29 δύο, φιότ, με 5.000/750 τόν. φορτεκφόρτων, \$ 3.600 δια σταλίσας, Δεκεμβρίου 23 — Ιανουαρίου 3.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ: Δυτ. Αύστραλιαν 20.000 τόν. κριθής Κόντινεντ \$ 22.25, φορτωσις θάλασσας κλίμακος, 4.000 τόν. έλ. έκφορτωσις, Δεκεμβρίου 10-20.

ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ: Μπαγκόγκ 9.500 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκους Ιράν \$ 22.65 φιότ, με 750/750 τόν. φορτεκφόρτων, Δεκεμβρίου 4-10.

ΔΕΛΦΟΙ ηλιθ.: Ταΐθαν 9.000 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκους Σρί Λάνκα \$ 23 φιότ, με 1.000/1.000 τόν. φορτεκφόρτων, Δεκεμβρίου 20 — Ιανουαρίου 5.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΑΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΜΠΕΡ (κ.): Πολωνίαν 12.500 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκους Ακάμπαν \$ 29 φιότ, με 1.000/750 τόν. φορτεκφόρτων, Δεκεμβρίου 1-10.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.: Πολωνίαν 10.500 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκους δύο λιμένας νοτίου 'Υμενής \$ 29.50, φιότ, με 1.000 τόν. έκφορτωσις, Δεκεμβρίου 1-15.

ΒΑΛΙΑΝΤ (λιθ.): Δομινικανή Δημοκρατίαν 12.500-13.200 τόν. ζαχάρεως χύμα, άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 7.50, όψιδον 'Ατλαντικού \$ 8.50, φιότ, με 800/1.500 τόν. φορτεκφόρτων, Δεκέμβριον.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΜΑΡΙΓΟ: Ρίθερ Πλέιτ 12.500 τόν. γεννημάτων Γανόδην \$ 21.40, με 3.000 τόν. έλ. έκφορτων, όψιδον Δανίαν \$ 23.40, έδασις 1.500 τόν. έλ. έκφορτων, διφόρον δύο \$ 24.15.

ΝΟΡΦ ΕΜΠΙΕΡΟΡ: Βραζιλίαν 38.000 τόν. d.w. γεννημάτων Δυτ. Μεσόγειου \$ 405.000 φιότ, με 1.500 τόν. έκφορτων, Δεκεμβρίου 10-20.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: Δύο λιμένας ουχί θορειότερον Ροζόκοι, με συμπλήρωσιν Μπάσιας Μπλάνκο 40.000 τόν. σίτου Γανόδην — Δάνοις — Στεττίνης \$ 16.25, όψιδον ένα λιμένα ουχί θορειότερον Ροζόκοι καὶ Μπάσιας Μπλάνκας, \$ 16, Μπάσια Μπλάνκα μόνον \$ 15.50, όψιδον ναυλώσων 41.000 τόν., 20 σίτις

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.: Καζαμπλάνκαν 16.500 τόν. φωσφάτων δυτ. ακτήν 'Ινδίας \$ 17.50, δύον δάντοι. ακτήν ξαρουσμένης Καλκούτας \$ 17.85, φόρτωσις θάσει κλιμακούς 55 σάντες, 1.000 τόν. έλ. έκφροτωσις, Δεκεμβρίου 10-20.

ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ: "Η έπερος Σάρι 16.000 τόν. φορτούς άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 6, φίο. με 1.500/3.000 τόνοι φορτοεκφόρτωσιν, Δεκεμβρίου 15-31.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: *Ηστ Λόντον 13.500-14.000 τόν. άραβοσίου τρεις λιμένας 'Ιαπωνίας \$ 14, διά κάθε μήνη χρηματοποιούμενον λιμένα 25 σάντες άγνωτών, με 2.000 τόν. γκρος φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφροτωσιν, Δεκεμβρίου 28 — 'Ιανουαρίου 8.

ΑΡΙΑΔΗΝΗ: *Ηστ Λόντον 14.000 τόν. γεννημάτων τρεις λιμένας 'Ιαπωνίας \$ 14 διά κάθε μήνη χρηματοποιούμενον λιμένα 25 σάντες άγνωτών, με 2.000 τόν. γκρος φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφροτωσιν, Δεκεμβρίου 28 — 'Ιανουαρίου 8.

ΚΟΡΔΗ: Ούμη Κάσορ 12.000 τόν. θείου δυτ. ακτήν 'Ινδίας \$ 9.50 φίοτ, με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Δεκεμβρίου 7-20.

ΣΟΦΙΑ (κ.): Ζάμπια 2.500 τόνοι (144.933 κ.π.) αποφοιούμενών σραβικών φυτικών χυμά Rότερνταμ \$ 20.50, φίοτ, με 700/700 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιανουαρίου 24 — Φεβρουαρίου 10.

ΣΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: 'Αρούμπαν 12.000 τόν. θείου Νέα Καρβάλης \$ 18, φίο. με 4.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Δεκεμβρίου.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.: 75.400 τόν. d.w. (15 μήν. 62 τόν. φιούσελ διλ τού 1968) \$ 5.000 ήμερσίων, ταξίδια 12 μηνών, δύον έτερων 6 μηνών λιόποσον \$ 2.35, παράδοσις 'Ελλάδα Δεκεμβρίου 1-1.

ΑΙΟΛΟΣ: 14.935 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 13½ μήν. 18 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 4.250 ήμερσίων, συμπεριλαμβανούμενών υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Καρβάλην Νοεμβρίου 22-24, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Θράκην Κόλπου.

ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ: 13.460 τόνοι d.w. (660.000 κ.π. 14 μήν. 25 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1962) \$ 3.750 ήμερσίων, συμπεριλαμβανούμενών υπερωριών, παράδοσις Έλιμπο Νο. 1 Νοεμβρίου 30, έπαναπαράδοσις Περιοχής Κόλπου.

ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ: 16.800 τόν. d.w. (820.000 κ.π. 14 μήν. 23 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1957) \$ 3.275 ήμερσίων, συμπεριλαμβανούμενών υπερωριών, παράδοσις Σιγκαπούρην άμεσος, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.): 26.067 τόν. d.w. (1.053.471 κ.π. 14½ μήν. 36-37 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 4.275, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν νοτίου Κορίας Δεκεμβρίου 2-8, έπαναπαράδοσις Μπόστον — Γαλάθεοντος ρέιντς.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.): 22.247 τόν. d.w. (1.987.700 κ.π. 14 μήν. 26 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 4.500 ήμερσίων, ταξίδια δύο έτῶν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν σάρχας Δεκεμβρίου.

ΑΡΙΩΝ (φόρτουσιν τού 1973): \$ 4.000 ήμερσίων. Ετοιμος παράδοσις Σιγκαπούρην, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II: 24.577 τόν. d.w. (14-14½ μήν. 34 τόν. φιούσελ διλ τού 1965) \$ 3.950 ήμερσίων, παράδοσις Γιεραλτάρ Νοεμβρίου 1-5, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω Χιλής, δύον έπαναπαράδοσις Μπότον — Γκαλάθεοντος ρέιντς \$ 3.700 ήμερσίων, δύον 'Άδεν — Μουσκάτ — Σιγκαπούρην \$ 4.100 ήμερσίων.

ΣΗ ΠΑΙ' ΙΩΝΗΡ (λιθ.): 19.344 τόνοι d.w. (832.000 κ.π. 14½-15 μήν. 30 τόν. φιούσελ διλ τού 1970) \$ 3.900 ήμερσίων, άμεσος παράδοσις 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις άνωτολικήν Μεσόγειον, μέσω Αδριατικής.

ΕΥΘΥΤΗ: 14.948 τόν. d.w. (670.000 κ.π. 13½ μήν. 18 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 4.000 ήμερσίων, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Μαντζανίλλο Δεκεμβρίου 6-13, έπαναπαράδοσις Περού, έναν έπαναπαράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 4.200, πλέον \$ 1.750 μηνιαίων δι' υπερωρίας, μέσω Βρετανικής Κολομβίας, άμερ. λιμένας θορείου Ειρηνικού.

ΠΕΣΤΩΡ: 50.558 τόν. d.w. (13½-13 μήν. 43 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 2.70, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Ποχάνγκ Νοεμβρίου 15, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον, μέσω Αδριατικής.

ΙΚΑΡΟΣ: 17.350 τόν. d.w. (30 π. 6 ίντο. 745.000 κ.π. 14 μήν. 43½ μήν. 28 τόν. φιούσελ διλ και 1.7 τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.600 ήμερσίων, παράδοσις κατά την άφιξην εις Έλιμπο Νο. 1 Δεκεμβρίου 8-13, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περισκού Κόλπου.

ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΑΝΤΕ: 23.968 τόν. d.w. (1.197.000 κ.π. 14 μήν. 29 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 4.600 ήμερσίων, έποιησης παράδοσις Κενάι ('Αλάσκα), έπαναπαράδοσις Σάν Νιτέγκο — 'Ακαγιούτιλαν ρέιντς.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ: 80.275 τόν. d.w. (1.398.000 κ.π. 15 μήν. 20 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 4.20, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Δεκεμβρίου 6-13, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν Κόντινεντ.

ΠΥΘΙΑ Τ: 17.365 τόν. d.w. (760.000 κ.π. 15 μήν. 28 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 3.685 ήμερσίων, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Δεκεμβρίου 15-20, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περισκού Κόλπου.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ: 35.526 τόν. d.w. (1.369.000 κ.π. 15 μήν. 35 τόν. φιούσελ διλ τού 1965) \$ 4.300 ήμερσίων, παράδοσις Κωνσταντζέα Δεκεμβρίου 10-20, έπαναπαράδοσις Τζένταν.

ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΤ: 18.947 τόν. d.w. (904.000 κ.π. 14 μήν. 30 τόν. φιούσελ διλ τού 1972) \$ 4.300 ήμερσίων, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Δεκεμβρίου 4-10, έπαναπαράδοσις Καραβίδην.

ΒΟΥΛΑ: 12.300 τόν. d.w. (621.000 κ.π. 11½-12 μήν. 15-16 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 3.250 ήμερσίων, παράδοσις Κωνσταντζέα Δεκεμβρίου 10-20, έπαναπαράδοσις Τζένταν.

ΑΙΓΑΙΣ ΑΥΡΙΚ: 20.670 τόν. d.w. (968.000 κ.π. 15-16 μήν. 33-34 τόν. φιούσελ διλ τού 1975) \$ 4.300 ήμερσίων, παράδοσις 'Ιαπωνίαν μέσω Δεκεμβρίου 12-22, έπαναπαράδοσις δυτ. 'Αφρικήν.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ: 10.266 τόνοι d.w. (524.000 κ.π. 12 μήν. 19 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1957) \$ 2.700 ήμερσίων, συμπεριλαμβανούμενών υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Κόλπου Δεκεμβρίου 2-7, έπαναπαράδοσις 'Ερμιθράν Θάλασσαν, μέσω Μπαγκλαντές.

ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΥΡΥ: 9.090 τόν. d.w. (509.982 κ.π. 15 μήν. 25 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1957) \$ 2.725 ήμερσίων, συμπεριλαμβανούμενών υπερωριών, πλέον \$ 5.000 δώρον, παράδοσις εις πλοηγικόν σταθμόν Κασσιούδην Δεκεμβρίου 12-22, έπαναπαράδοσις δυτ. 'Αφρικήν.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ: 28.863 τόν. d.w. (1.220.000 κ.π. 15 μήν. 38 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1976) \$ 2.450 ήμερσίων πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Κόλπου Δεκεμβρίου 1-7, έπαναπαράδοσις Αλεξανδρείαν.

ΜΙΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ: 15.291 τόν. d.w. (709.802 κ.π. 13 μήν. 20-21 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1955) \$ 2.950 ήμερσίων, συμπεριλαμβανούμενών υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Σάουθ Απο Δεκεμβρίου 20 — 'Ιανουαρίου 5, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις δυτ. 'Αφρικήν ούχι ιστιώτερον τού Πόιντ Νούάρ.

ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ' ΑΣ (κ.): 14.086 τόν. d.w. (676.000 κ.π. 12 μήν. 30 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1954) \$ 3.250 ήμερσίων, παράδοσις διαπλέοντας Πειραιώς ή άναλογον πάτον από την διώρυγα τοῦ Σουέζ Δεκεμβρίου 10-15, έπαναπαράδοσις Γιεραλτάρ — 'Αμεριδρογον ρέιντς.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: (φρόντιμον τού 1970) \$ 5.225 ήμερσίων, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας άμερ. λιμένας Κόντινεντ Δεκεμβρίου 6-9, έπαναπαράδοσις δυτ. 'Αφρικήν.

ΜΑΙΣΤΡΟΣ (λιθ.): 32.810 τόν. d.w. (1.535.000 κ.π. 14½ μήν. 39 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1976) \$ 3.750 ήμερσίων συμπεριλαμβανούμενών υπερωριών, παράδοσις 'Αφρικήν ούχι ιστιώτερον τού Πόιντ Νούάρ.

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.
12, II MERARCHIAS AVE.
TELEPH. 411 2611 (5 lines)
TELEX 2519

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

θέρασαν ή Μπρέικ Δεκεμβρίου 15–20, έπαναπαράδοσης Σύριαν.

ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ (λιθ.): 47.460 τόνοι δ.ω. (1.950.000 κ.π. 14 μήνα, 45 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1968) \$ 2.25, πλέον \$ 97.500 δώρων, παράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου Δεκεμβρίου 10–22, έπαναπαράδοσης 'Αλεξανδρείαν.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ 38.660 τόν. δ.ω. (14 μήνα, 37 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1968) \$ 3.90, πλέον \$ 95.000 δώρων, παράδοσης Κοινίνα Δεκεμβρίου 20–31, έπαναπαράδοσης Ρίζερ Πλέιτ.

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (λιθ.): 25.323 τόν. δ.ω. (τού 1966) \$ 4, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι. όπερως παράδοσης Ταΐδαν, έπαναπαράδοσης Μπότον — Γκάλεστον ρέιντζ.

ΙΩΝ: 13.400 τόν. δ.ω. (692.000 κ.π. 16½ μήνα, 25 τόν. φιούσε διλ τού 1957) \$ 4.400 μηνιαίως, άμεσος παράδοσης Σάντι Ναζαΐρ έπαναπαράδοσης Λουάντα, μέσω Σάντος.

ΠΑΤΡΑΙ (λιθ.): 16.393 τόν. δ.ω. (681.000 κ.π. 13 μήνα, 18 τόν. φιούσε διλ τού 1961) \$ 3.400 μηνιαίως, παράδοσης διατηλέντας Γιεραλτάρ Δεκεμβρίου 14, έπαναπαράδοσης δυτ. 'Αφρικήν.

ΣΚΑΥΛΑΡΚ (λιθ.): 21.298 τόν. δ.ω. (875.000 κ.π. 14 μήνα, 28 τόν. φιούσε διλ τού 1963) \$ 3.200 μηνιαίως, παράδοσης 'Αμερέσαν — Ρότερνταμ — Αμετέρνταμ Δεκεμβρίου 11–15, έπαναπαράδοσης δυτ. 'Αφρικήν.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΑΙΒΑΝΟΥ: 27.000 τόνοι δ.ω. (1963) \$ 4.000 μηνιαίως, παράδοσης Δομινικανήν Δημοκρατίαν Ετοιμος, έπαναπαράδοσης άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου.

ΤΑ ΔΞΕΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ: Δυτ. 'Αφρικήν 30.000 τ. άμ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκείλ 107.5, δψινόν 'Αγγλιαν, Κόντινεντ Γουόρλντστεκείλ 127.5, δψινόν Σκανδιναβίαν 132.5, Δεκεμβρίου 14.

ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 140.000 τόν. 'Ιαπωνίαν Γουόρλντστεκείλ 37.5, Δεκεμβρίου 18.

ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ: Περσικόν Κόλπον 250.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ χλπ. Γουόρλντστεκείλ 29, Δεκεμβρίου 13.

ΓΙΑΝΕΞΥΛΑΣ: Περσικόν Κόλπον 34.000 τόνοι μέρος φορτίου, Μαρόκον, Γουόρλντστεκείλ 105, Δεκεμβρίου 4.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 83.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλντστεκείλ 67.5, δψινόν άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκείλ 62.5, Δεκεμβρίου 10.

ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 54.600 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 117.5, Δεκεμβρίου 3.

ΑΣΤΡΟΥ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντστεκείλ 120, άμεσος φορτώσις.

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΑΙΒΑΝΟΣ: Μεσόγειον 78.000 τόν. καθαρά άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 75, Δεκεμβρίου 1.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. Λ.: Μεσόγειον 55.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 76.25, δψινόν άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 83.75, Δεκεμβρίου 10.

ΛΑΙΔΙ ΚΑΙΛΙΩ: Καραϊβικήν 38.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 125, Δεκεμβρίου 10.

ΛΟΥΚΙΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 56.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 101, Δεκεμβρίου 2.

ΘΕΟΠΑΙΣ: Καραϊβικήν 34.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 148.75, δψινός θεριώς Τζάρτσι Ούδασινγκτον, Γουόρλντστεκείλ 156.75, Δεκεμβρίου 6.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 51.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 106.5, Δεκεμβρίου 4.

ΑΡΓΟ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.): Καραϊβικήν 27.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 145, Δεκεμβρίου 1.

ΣΟΥΛΙ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόνοι καρμπόν μπλάκ 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντστεκείλ 130, Δεκεμβρίου 8.

ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ: Έκουαντάρ 40.000 τόνοι Καραϊβικήν Γουόρλντστεκείλ 110, Δεκεμβρίου 4, δψινόν Καραϊβικήν δι' άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 125, Δεκεμβρίου 10.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.: Περσικόν Κόλπον 200.000 τ. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ χλπ., Γουόρλντστεκείλ 32, Δεκεμβρίου 12.

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: Μεσόγειον 62.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκείλ 75, Δεκεμβρίου 6.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ·ΝΤΝΕΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 71.500 τόν. μέρος φορτίου Κωνσταντζαν \$ 7.10, Δεκεμβρίου 3.

ΠΑΛΜΥΡΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, δύθισμα Σουέζ μέρος φορτίου, Μεσόγειον \$ 7.10, Δεκεμβρίου 11.

ΕΥΔΩΡΗ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 61.000 τ. μέρος φορτίου Μεσόγειον, Γουόρλντστεκείλ 70, Δεκεμβρίου 4.

ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 150.000 τόν. Καραϊβικήν Γουόρλντστεκείλ 40, Δεκεμβρίου 10.

ΜΙΧΑΗΛ (λιθ.): Καραϊβικήν 43.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 122.5, Δεκεμβρίου 5.

ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ: Καραϊβικήν 17.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 170, Δεκεμβρίου 11.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Δ.: Καραϊβικήν 63.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 103, Δεκεμβρίου 7.

ΑΡΧΩΝ (λιθ.): Ντουμπάι 118.000 τόν. άμερ. λιμένας δυτικής άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 38.75, Δεκεμβρίου 20.

ΠΑΝΟΡΑΣΑΝΙΚ ΦΕ·Ι·Μ: Μεσόγειον 58.000 τ. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκείλ 87.5, Δεκεμβρίου 5.

ΦΙΩΝ ΤΖΕΝΗ (λιθ.): Μεσόγειον 25.000 τ. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 112.5, Δεκεμβρίου 12.

ΤΡΟΠΙΚ (λιθ.): Μεσόγειον 82.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκείλ 62.5, Δεκεμβρίου 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.): 'Ενδομεσογειανός ταξίδιον 67.000 τόν. Γουόρλντστεκείλ 92.5, έν συνεχεία από Μεσόγειον δι' 'Αγγλιαν. Κόντινεντ, Γουόρλντστεκείλ 87.5, Δεκεμβρίου 10.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ·Υ: Δυτ. 'Αφρικήν 115.000 τ. άμερ. λιμένας δυτικής άκτης, Γουόρλντστεκείλ 47.5, Δεκεμβρίου 10.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 78.000 τόν. Πορτογαλίαν, μέρος φορτίου, Γουόρλντστεκείλ 98.5, δάσιον Κέπι/Σούεζ, Δεκεμβρίου 4.

ΜΑΝΤΩ Ζ.: 30.633 τόνοι (τού 1972) τάιμ τσάρτερ 12 μηνών, \$ 4.50, Δεκεμβρίου 1.

ΣΚΑΠΑΜΟΥΝΤ: Καραϊβικήν 37.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 123, Δεκεμβρίου 11.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (ιωκόν λιθ.): Περιοχόν Κόλπον 150.000 τόν. Κορέαν Γουόρλντστεκείλ 38.75, Δεκεμβρίου 9.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν): 'Αρξού 52.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 77.5, Δεκεμβρίου 15.

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (μικτόν): Μεσόγειον 96.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 5V.25, Δεκεμβρίου 9.

ΣΚΑΠΝΟΡΓΙΝ: 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 45.000 τ. άμερ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 102.5, Δεκεμβρίου 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτόν λιθ.): Μεσόγει-

ον 95.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντστεκείλ 45, άμεσος φορτώσις.

ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν): Καραϊβικήν 24.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 152.5, Δεκεμβρίου 10.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Καραϊβικήν 40.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκείλ 130, Δεκεμβρίου 12.

ΣΟΥΑΛΑ Κ.: Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 130, Δεκεμβρίου 9.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (λιθ.): Λιθόνγη 47.500 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 90, Δεκεμβρίου 15.

ΝΟΑΔΕΡΝ ΤΖΟΥ· (λιθ.): Μεσόγειον 70.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 68.75, Δεκεμβρίου 11.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικτόν): Δυτικήν 206.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντστεκείλ 30, Δεκεμβρίου 20.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 20.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 140, Δεκεμβρίου 8.

ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ: Καραϊβικήν 17.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 147.5, Δεκεμβρίου 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (λιθ.): Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού ή Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 135, Δεκεμβρίου 9.

ΙΩΑΝ. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: Καραϊβικήν 53.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκείλ 92.5, δύο συνεχή ταξίδια, έναρξης 15 Δεκεμβρίου.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ: Μαύρην 20.000 τόν. καθαρά Λίθανον, Γουόρλντστεκείλ 200, Δεκεμβρίου 30, μέσος φόρτωσις.

ΑΠΟΙΚΙΑ: Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 122.5, Δεκεμβρίου 14.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): Καραϊβικήν 53.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 107.5, Δεκεμβρίου 12.

ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ: Μεσόγειον 75.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, 'Αγγλιαν — Κόντινεντ, Γουόρλντστεκείλ 72.5, Δεκεμβρίου 20.

ΛΙΜΠΡΑ: Φρήπορτ 27.000 τόν. καθαρά, 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλντστεκείλ 125, Δεκεμβρίου 20.

ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.: Περιοχόν Κόλπον 75.000 τόν. ίταλιαν Γουόρλντστεκείλ 75, Δεκεμβρίου 21.

ΚΑΒΟ ΛΟΓΚΟΣ: Δυτ. 'Αφρικήν 93.000 τ. μέρος φορτίου 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλντστεκείλ 60, Δεκεμβρίου 14.

ΣΚΑΠΝΟΡΑΣΤ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 140, Δεκεμβρίου 15.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ II: Καραϊβικήν 26.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 155, δύο συνεχή ταξίδια, Δεκεμβρίου 16.

ΠΑΑΜ Β.: Καραϊβικήν 34.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκείλ 135, Δεκεμβρίου 19.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκείλ 135, Δεκεμβρίου 16.

NDSM
ΣΤΟ ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ

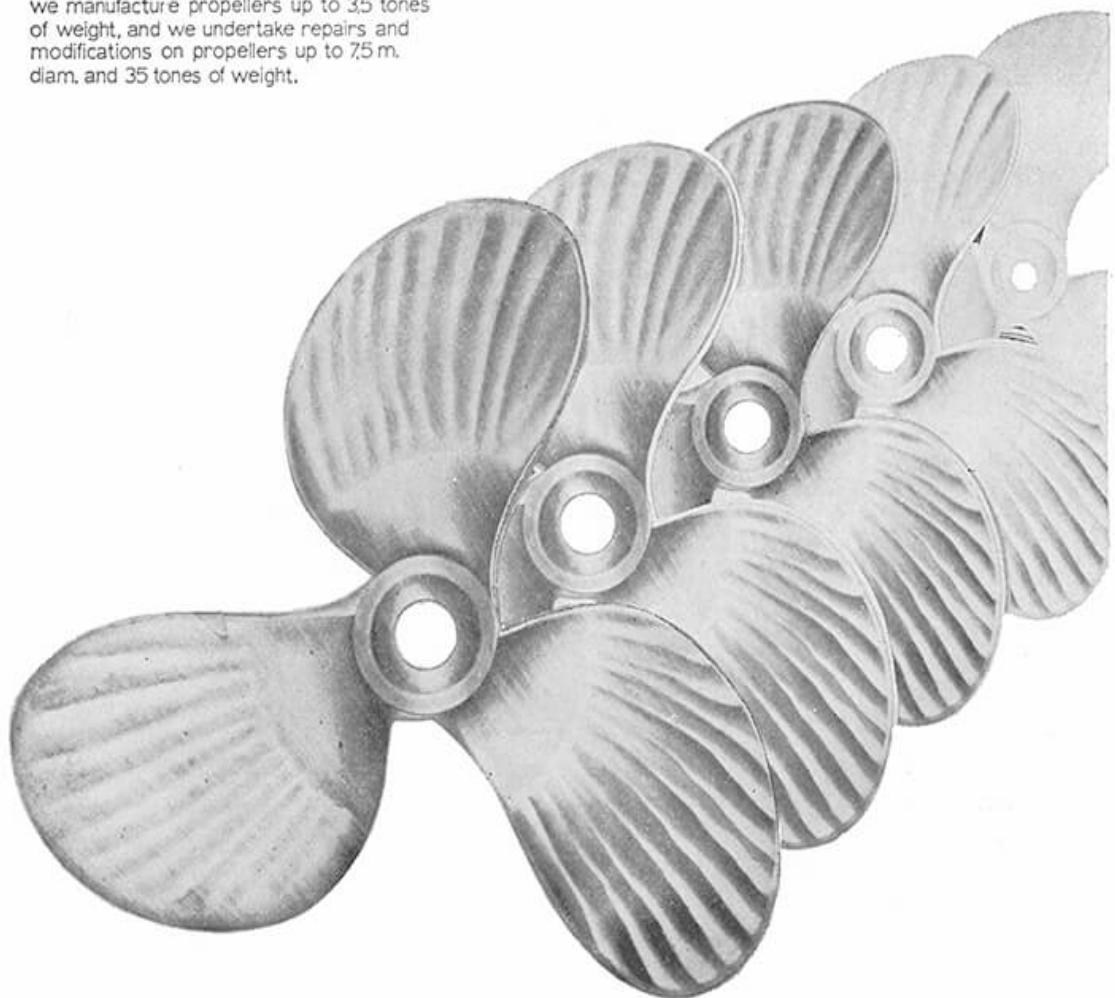
ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ, ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙ & ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ. ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΤΑΝΩΘΗΤΕ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΝ ΕΛΛΑΣ – ΤΗΛ. 422.184, 4179.435 – TELEX 212601 & 02 ΕΙΤΕ ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣ ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ ΤΗΛ. 213.456 & TELEX 12623.

Τὸ Ναυτηγείο πού προσφέρει κάθε έξιτηρέτησι πού χρειάζεται ένα πλοίο. Έχει 4 δεξαμενές διά πλοία μέχρι 70.000 τόννους. Έχει μία σύγχρονη έγκατάστασι διά καθαρισμούς των τάνκ τών δεξαμενοπλοίων. Έχει άρκετούς μώλους με πλήρη έγκατάσταση συνδέσεως με άτμο, με πεπισμένα δέρα, με πόρτισμα νερού, με νερό διά πυροσβεστικές άνάγκες καί με ήλεκτρισμόν.

Έχει έλασματουργείο δυναμικότητος 15 τόννων ήμερης δι' έπισκευάς λαμαρινῶν. Πλήρες μηχανουργείον δι' έπισκευάς μηχανῶν καί μέρων φορτοεκφορτώσεως.

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 75 m. diam. and 35 tones of weight.



LIPS* NAFSI SA

PROPELLER WORKS

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

(Δ. = δινεχώρησε — δ. = διήλθε — Ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόποιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ά. Πειραιά 19)11 διά Χαλκίδα	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	Ξ. "Αμαστερταμ 12)9 (έπιοκ.)
ΑΒΑΞ	62	11048	ά. Σουδάμια 12)11 διά Αύστραλιαν	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	ά. "Αμπού Ντ. 24)11 "Αφρική
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	Ξ. Μόζι 19)11	ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	Ξ. Π. Καρπέλο 16)10
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ά. Τευπλαντόρα 29)11 "Ολλανδίαν	ΑΙΓΑΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	Ξ. Ν. "Ορλεάνη 3)12
ΑΒΕΝΤΣΕΡ	54	19673	εις Πειραιάς από 21)8	ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	Ξ. Ναγκόγια 26)11
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	Ξ. Κουβέτ 22)11	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΙΧ	71	11525	ά. "Αμπέρταν 20)11 διά "Οζάκα
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	Ξ. Πειραιά 25)10	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	Ξ. Μπαντάρι Σαπούρ 23)10
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ά. Τρινκούραλ 25)11 Φρημάντλ	ΑΙΓΑΙΣ ΤΑΙΓΦΟΥΝ	68	16702	δ. Ποναμά 20)11 Μπατάγκας
ΑΓΑΠΗ	55	8902	Ξ. Ντουμπάδι 9)11	ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Ν. "Ορλεάνη 30)11
ΑΙΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Βοστώνη 1)12 Βίρτζιν αιλ	ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	ά. Τζιμπούτι 9)11 διά Κίναν
ΑΙΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	Ξ. Αμβούργον 2)12	ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΝΘ	69	9355	ά. Ματαντι 2)11
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Χανιών 7)10	ΑΙΓΑΙΣ ΦΕΙΒΩΡ	74	10591	όπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	Ξ. Χαΐδη 23)11	ΑΙΓΑΙΣ ΦΕΙ'Μ	69	9240	Ξ. Σπαλάτον 28)11
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	ά. Μπιζέρτα 13)11 διά Σουέζ	ΑΙΓΑΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	ά. λατοινόχε 21)11 Χακοντάτε
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	103194	ά. Ριγιέκα 21)11	ΑΙΓΑΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	ά. Λομπτίτο 30)10 διά Μπάντα
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	ά. Τάραντα 20)10	ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	ά. Τόκιο 18)11 διά Β. Κορέαν
ΑΙΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Λιθερπούλ 1)12 διά Μπαχρέιν	ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ά. Σιγκαπούρην 27)11 "Ισπανίαν
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛΑ	59	5728	ά. Πειραιά 2)12 διά Σύμρην	ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	ά. Ναγκόγια 17)11
ΑΙΓΝΗΩΡ	71	8721	ά. Οκλαντ 23)11 διά Νταντάκες	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	ά. Αλεξανδρειαν 19)11 "Ελλάδα
ΑΓΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12294	ύπο παραλαβήν	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	Ξ. Ν. "Υόρκη 27)11
ΑΓΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	Ξ. Βενετία 28)11	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60	7563	ά. Ν. "Ορλεάνη 13)11 Μπ. "Άυρες
ΑΓΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	ά. Ριγιέκα 11)11 διά Ραδέννα	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3016	Ξ. Σιγκαπούρην 21)11 διά "Ιταλίαν
ΑΓΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	Ξ. Σιμιζού 25)11	ΑΙΓΑΙΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	δ. Σουέζ 20)11 διά Νταμάρ
ΑΓΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ά. Ν. Ορλεάνη 4)11 διά Αίγυπτον	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	ά. Γιβραλτάρ 4)12
ΑΓΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	Ξ. Πειραιά 6)11	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ά. Θέουτα 22)11 διά ΗΠΑ
ΑΓΑ ΣΩΦΙΑ	56	1749	Ξ. Π. Νούάρ 1)11	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	Ξ. Ντόχα 17)11
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ά. Βάλιος Μπ. 18)11 Σετουμπάλ	ΑΙΟΛΟΣ	58	9885	δ. Πλανάδ 24)11
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ά. Ν. Τουτκορίν 3)12 Ντουμπάλ	ΑΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	ά. Βρέμην 1)12 διά Τρίπολιν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	δ. Σαλίδ 30)11	ΑΙΡΗΝΗΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078	δ. Ντουμπάτα 27)11 διά Τζένταν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	54	8213	ύπο παραλαβήν	ΑΙΡΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤ	56	10051	όπο παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	δ. Μπρονιμούποτελ 25)11 διά Ροστόκ	ΑΙΡΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	12808	Ξ. Ν. "Ορλεάνη 18)11
ΑΓΙΟΣ Ν.	57	2144	εις Δουνκέρκην από 22)5	ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά. Ρότερταμ 14)11
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ δ.	58	20451	ά. Βαρκελώνην 25)11 διά Ντακάρ	ΑΙΡΗΝΗΣ ΤΖΟΥ'	56	8674	Ξ. Νταμάρ 23)10
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	δ. Γερμανίταρ 27)11 Κοραμσάρ	ΑΙΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	ά. Κλιβελάντ 28)11 Μόντρεαλ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5783	δ. Σουέζ 29)11	ΑΙΡΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4998	ά. Ούδσαν 15)10 διά Σ. Αραβίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Σ. Σαλίδ 2)10	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ξεωθι Π. "Ελίζαμπεθ 28)11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	δ. Γερμανίταρ 2)12 Ντουγκιράτ	ΑΙΤΩΔΙΑ	61	14269	ά. Νιουκστολ 12)11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972	ύπο παραλαβήν	ΑΙΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά. Ντόχα 9)11 διά "Ισπανίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	Ξ. Πειραιά 9)10	ΑΙΚΗΣ Σ.	57	6205	ά. Πάλμας 17)10 διά Γαλάται
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	δ. Σ. Σαλίδ 28)10 διά Πειραιά	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ά. Ακαπτα 31)10 διά Π. Σουδάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	Ξ. Σουέζ 19)8	ΑΚΜΗ	77	16000	εις "Οζάκα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	68	44742	Ξ. Πειραιά 17)11	ΑΚΜΩΝ	71	16050	ά. Μόντρεαλ 22)11 Θάντερ Μπ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	Ξ. Πειραιά 12)11	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Κ. Ιάσον 27)11 "Ισπανίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	64	5931	ύπο παραλαβήν	ΑΚΟΥΓΙΑΝΝΑ I.	63	3388	ά. Πάλμας 17)11 Π. Νούάρ
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	63	3812	όπο παραλαβήν	ΑΚΟΥΡ	53	17676	ά. Ρότερταμ 10)3)75
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8576	ά. Θούνες 15)11 διά Γκάλθεστον	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ά. Σπέτσια 22)9 Π. Χάρκουρτ
ΑΓΡ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	8929	δ. Σουέζ 21)11 διά Νταμάρ	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ά. Πειραιά 8)11 διά Τρίπολιν
ΑΓΡΚΑΘΑ	63	1845	Ξ. Πειραιά 4)10	ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ	61	5408	ά. Χάμπτον Ρ. 27)11
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	3343	ά. Οντεθάλα 16)9 διά Λαττάκια	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Μάλτα 16)11 διά Λαττάκια
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Δάντοντας 28)11 διά Αίγυπτον	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Πειραιά 23)11 διά Τρίπολιν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	ά. Πειραιά 2)12 διά Μάλτα	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ά. Γιοκοχάμα 5)11 διά "Υεμένη
ΑΔΕΦΟΤΗΣ	68	14873	ά. Βιζακαπονάμ 18)11 "Ισπανίαν	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ά. Νταμάρ 2)11 διά Μπουσίρε
ΑΔΕΦΟΤΗΣ	67	6996	ύπο παραλαβήν	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ά. Ναγκόγια 31)10 διά Χιροσίμα
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Λομπτίτο 18)11 διά Μόντρεαλ	ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	ά. Τζέντα 15)9
ΑΕΙΓΑΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	Ξ. "Ηστ Λόντον 30)11	ΑΚΤΙΟΝ	76	11200	ά. Ματάνζας 19)11
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	όπο παραλαβήν	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ά. Σουέζ 26)10 Μπαντάρι "Αμπάς
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	63	3812	όπο παραλαβήν	ΑΛΒΟΡΑΝΤΟ	76	5000	εις Π. "Αλέγκρε κύριο παραλαβήν
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ά. Θούνες 15)11 διά Γκάλθεστον	ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	ά. Μιτούντα 4)11
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8919	Ξ. Σιγκαπούρην 26)11 διά Βεγγαζήν	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ά. Καράτοι 24)11 διά Μπεντί
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	εις Φερρόδ. από 10)2)75	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	8075	ά. Καράτοι 4)11 Μπαντζόύλ
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ	56	7719	ά. Αμβέρσαν 3)12 Γερμανίταρ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	4137	όπο παραλαβήν
ΑΘΕΝΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	58	8677	ά. Ριγιέκα 18)11 διά Ραδέννα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	όπο παραλαβήν
ΑΘΗΝΑ ΑΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	Ξ. Γζακάρτα 6)11	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	56	3837	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. Πειραιά 2)12 διά Μπάρι	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	55	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ά. Λουδίουν 5)11	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Β.	62	7797	ά. Λαύριουν 7)11 διά Νότιες
ΑΘΗΝΑΙΣ	58	9414	Ξ. Μπάραν 16)11	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Μ. (6.)	68	57732	ά. Σουέζ 12)11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II	58	16695	ά. Βίλμιγκτον 28)11 Τζάρτεζασουν	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	ά. Λεμεσόν 24)11 διά Τρίπολιν
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΓ'ΖΟΝ (δ.)	58	13551	ά. Φρημάντλ 2)12 διά Μπαχρέιν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	74	23785	ά. Κίναν 24)11
ΑΘΩΣ	69	10008	Ξ. Ν. Υόρκη 30)11	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	16320	ά. Τάύν 1)12 διά "Ιμμαγιαν
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ά. Ν. Υόρκη 11)11 διά Σάντος	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	7234	ά. Αμπιτζάν 14)11
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	εις Λάγος από 1)7	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	3003	ά. Γέντιο 28)8
ΑΙΓΑΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ά. Φερρόδ. 24)11 διά Μπιλμπάρο	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ·ΑΙΩΝΗ	57	9878	ά. Μ. άλ. "Αχαντί 22)11 Φιλιππίνες
ΑΙΓΑΙΣ ΑΙΓΑΙΝ ΑΙΑΝΤ	68	9070	ά. Κοραμσάρ 10)11 διά Κωνστάντζαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	57	8266	ά. Κουβέλιτ 11)11
ΑΙΓΑΙΣ ΑΙΓΑΙΝ ΚΟΜΙΚ	76	12498	ά. Φερρόδ. 24)11 διά Μπιλμπάρο	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΥΕΡ	58	7949	ά. Σουάμπα 25)11 διά Έλλαδα
ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	ά. Περισσά 30)11 διά Σατζίκον	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	Ξ. Ντάρα 18)11
ΑΙΓΑΙΣ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	Ξ. Πειραιά 27)11	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ	60	8294	δ. Βιθραλτάρ 2)12 Μπελαδάν
ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	Ξ. Λισσαδών 16)11	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	53	8453	Ξ. Ντουμπάτα 20)11
ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 26)11	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	10011	ά. Πειραιά 23)10 διά Ιταλίαν
ΑΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	Ξ. Χατσινές 19)11	ΑΙΛΙΜΟΣ	54	1960	ά. Πάλμας 6)11 διά Λάγος
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΙ·Τ	57	8160	ά. Παναμάς 27)9 διά "Αθάννα	ΑΛΑΚΑΙΟΣ	75	10950	ά. Φουσκουγιάμα 7)11 διά Σουέζ
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ	74	12498	ά. Τάραντα 2)12 διά Χιούδοντον	ΑΙΛΟΥΡ	55	1839	δ. Γιβραλτάρ 29)10
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ ΑΙΓΑΙΝ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ά. Φορμάντα 22)11 διά "Ισπανίαν	ΑΙΛΟΥΡΙΔΗΣ	53	13631	ά. Μπ. Μασάρ 25)9
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΗΡ	69	9025	εις Μπιλμπάρο ύπο συμπλήρωσιν	ΑΙΛΟΥΡΙΔΗΣ	47	10459	ά. Ισεντόρον 1)11 διά Πειραιά
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ	59	10373	ά. Ρότερταν 22)11 διά "Αντεν	ΑΙΛΟΥΡΙΔΗΣ	58	12628	ά. Κοπεγχάγην 30)11 Γιβραλτάρ
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ	58	8350	ά. Μορμουγκάδα 25)11 διά "Ιράκ	ΑΙΛΟΥΡΙΔΗΣ	5		

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ:Σ	74	13631	δ. Γιρθαλάτηρ 1)12	Καζαμπλάνκα	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	δ. Κολόμπο 22)10 διά Μπαγκόκ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	δ. Π. Σάβι 26)10		ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	δ. Πόρτ Σατδ 30)11
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝ (δ.)	65	38820	δ. Μορμουγκάρο 2)11 διά Μπόνυ		ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	εις Βομβάνη 3)11 (έπισκ.)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙ:ΟΜΘ	76	13631	δ. Χούλλα 23)11 διά Γκέρλαντον		ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Γιοκοχάμα 28)11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Γιοκοχάμα 10)11 διά Σουέζ		ΑΡΙΣΤΟΛΑΟΣ	76	11500	είς "Οζάκα ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	δ. Ράς Σουέζ 10)10 διά Σάντατ		ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Τευπλαντόρα 8)11 Φάροσυντ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Μπέλφαστ 1)11 Κόρινερ Μπρούκ		ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ε. Βομβάνη 24)10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13630	δ. Π. Κέμπλα 25)11 διά Βενεζουέλα		ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	57	10609	δ. "Αντεν 27)11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΥΠ	74	13633	δ. Κακογκάδα 26)11 διά Μπουσαν		ΑΡΙΣΤΟΦΩΝ	76	11700	εις Φουτζινγκάτα ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Ματαντί 15)11		ΑΡΙΩΝ	73	13635	ε. Κάντλα 22)10
ΑΝΑΞ	76	9000	ε. Λονδίνον 4)12		ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	δ. Λάρνακα 11)10 διά "Οδησσόν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ε. Φουκουγιάμα 20)11 Γκλάντστοουν		ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Π. Ελίζαμπε 13)11 Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ε. Τουτικορίν 16)10 διά Μπ. Σαπούρ		ΑΡΚΑΝΥΡΑ	60	6930	ε. Μογκαντίσιο 22)10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	66	23571	ε. Λιοσσανών 1)12 διά Βερμούδας		ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Τενερίφην 24)11
ΑΝΑΙΟΗΝ (δ.)	62	12800	ε. Πειραιών 26)10 διά Βομβάνη		ΑΡΜΑ	58	9364	ε. Ν. "Ορλέανη 21)11
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	ε. Στετινίουν 30)11 διά "Αλγέριον		ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Πειραιά 9)9 (έπωλ.)
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	εις "Αλγέριον 2)12		ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Θέουτα 19)11
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΈΜΟΣ	65	14048	δ. Λιβόρνο 30)11 διά Σάντα Φέ		ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	άργει εις Πειραιά από 30)8)75
ΑΝΔΡΙΑ	66	2999	δ. "Αλεξάνδρεια 22)11 διά Γκάντα		ΑΡΟΣ	48	3783	ε. Πειραιά 11)10
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ε. "Αντεν 21)11		ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Ρειφ 12)11 διά Σαλβαντόρ
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	εξωθι Καράτοι 28)11 διά Κοραμάρο		ΑΡΠΑ ΣΑΜ	57	5540	εις Λάγος από 10)8
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΝ δ.	69	99460	δ. Κάργια "Αιλ. 10)11 Γιουροπόρτ		ΑΡΤΑ	55	1875	δ. Χάλτεν 19)11 διά Σκίεν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	δ. Ρόττερνταμ 3)11 διά Περούκον		ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	ά. Κ. Τάουν 2)11 διά Βαλένθια
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μικ.)	72	119505	δ. Κάργια "Αιλ. 20)10 διά Σ. Κρουά		ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	δ. Φιλαδέλφειαν 29)11 διά Βρέστην
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	δ. Ούμ Σαΐδ 25)11		ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	άργει εις Πειραιά από 25)10)75
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	δ. Φάς 21)11 διά Χάμπτον ρόδς		ΑΡΙΕΜΩΝ	57	5452	ε. Μπ. "Άρρες 22)11
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ:ΟΝ δ.	70	105855	δ. Ράς Τανόύρα 24)11 Μίλφ. Χάφεν		ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ε. Μπουσίρε 24)9
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ε. Μίνα όλ. Μπάρκ 22)11		ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	δ. Παναμά 17)11
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ε. Ράς Τανόύρα 14)11		ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	δ. Κων/πολιν 24)11 Μαύρην θάλασσα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ε. Φος 25)11		ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	δ. Φιλαδέλφειαν 7)11 "Οδησσόν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ε. Ράς Τανόύρα 19)11 Μίλφ. Χάφεν		ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	59	9013	ά. Κ. Ύρκη 12)11 Νταλχάουζι
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ε. Ράς Τανόύρα 19)11 Μίλφ. Χάφεν		ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Π. Νουάρ 11)11 Ν. "Ορλέανη
ΑΝΕΑ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	ε. Γδόνια 30)11 διά Τζένταν		ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	ύπο παραλαβήν
ΑΝΕΜΟΣ	70	8400	δ. Παναμά 30)11 διά Λιθερπούλ		ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ά. Γέιμπα Μπ. 30)12 Ρ. Τανόύρα
ΑΝΕΜΩ Κ.	67	2867	δ. Μόπιλ 8)11 διά Ν. "Ορλέανη		ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ά. Μάλταν 25)11 διά Γένοβα
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	εις Πειραιά 16)10		ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	51	1923	ά. Πειραιά 16)11 διά Μήλον
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ε. Κόμπε 6)11 διά "Αμπαπάλα		ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Βανκούδερ 7)11 Β. Εφρώπην
ΑΝΘΗ Α.	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΣΠΑ	66	2794	ε. Απτίτζαν 19)11
ΑΝΙΤΑ	76	4617	ά. "Ιμπινχαρ 18)11 διά Μπρίτζορτ		ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	δ. Παναμά 26)11 διά Ν. "Υόρκη
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ε. "Αλεξάνδρειαν 1)12		ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ	76	16438	ε. Λείσεος 30)11 διά Βαλτιμόρην		ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει εις Πειραιά από 11)6)75
ΑΝΝΑ	60	16826	ε. Βιζακαπανάν 4)8 Σιγκαπούρην		ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20352	ά. Γομπάτα 28)11 Αδστράλιαν
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ε. Λόμε 6)8 διά Λάγος		ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11218	δ. Γιρθαλάτηρ 30)10 διά Ταρτούς
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Ρόττερνταμ 4)12 διά "Οσλοφιορδ		ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	ε. "Ιμπινχαρ 25)11
ΑΝΝΑ Μ.	51	1952	ε. Βαλτιμόρη 26)11 διά Ν. "Υόρκη		ΑΣΠΙΣ	58	9378	ά. Πειραιά 24)9 διά Κούδα
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ε. Ρίο "Ιανέριο 20)11 διά Ριγιέκα		ΑΣΣΙΟΣ	63	13451	ά. Τάραντα 23)11 Ματάνζας
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ε. Ν. "Ορλέανη 21)11		ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ε. Λύπτελον 14)11
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ε. Γκόβε 12)11 διά Νταλένην		ΑΣΤΗΡ	74	13633	δ. Π. Σάιδ 25)11 Ερυθράν θάλασσαν
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	10006	ε. Φρημάτη 7)10 διά Χοντέλινα		ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13766	ά. Κάρινς 25)11 διά Νουμέα
ΑΝΝΟΥΔΑ ΙΙ	60	8509	ε. Τεργέστην 29)11		ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	δ. Σουέζ 11)10
ΑΝΣΩΝ (δ.)	59	19801	ε. Βαλτιμόρη 26)11 διά Ν. "Υόρκη		ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ά. Ν. "Υόρκη 21)11 διά "Αρούπιτα
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ε. Σάντος 23)11 διά Μπ. "Άθρες		ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Πειραιά 3)12 διά Χαλκίδα
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	ε. Σουέζ 29)11 διά Μοζαμβίκην		ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6156	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	δ. Σ. Σαΐδ 10)11 διά "Ελλάδα		ΑΣΤΥΑΝΑΣ Γ.	55	1916	ά. Σεθιλλήν 26)11 διά "Οράν
ΑΝΤΖΕΑ Α.	69	2985	ε. Θέσσαλη 25)11 διά Μπουσίρε		ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ε. Γιοκοχάμα 25)11 Π. Σαμάζα
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ε. Μουσούρη 19)11 διά Βανκούδερ		ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Αμβέρσαν 26)11
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ε. Μουσούρη 21)10 διά Βανκούδερ		ΑΤΖΙΔΙΤΥ ΟΡΙΖΩΝ	49	4641	ά. Μπ. Άρρες 12)11 Μαυριτανία
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙ:ΝΚΣ	58	9585	ε. Μαύρικιον 2)12		ΑΤΖΙΔΙΤ ΟΡΙΖΩΝ	69	16319	ε. Βρέμην 25)11
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΜΠΑΙΕ-					ΑΤΑΛΑΝΤ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ δ.	68	100282	ά. Κάργια 5)11 διά Βιλελμούχαν
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	76	24716	εις Τσίμπε ύπο συμπλήρωσιν		ΑΤΑΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Χόγκι 20)11 Σαγκάην
ΑΝΤΖ Σ. ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	εις Πειραιά από 5)4)75		ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Βαλτιμόρην 17)11 Ν. "Ορλέανη
ΑΝΤΖ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	εργει εις Πειραιά από 9)7)75		ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10292	ά. Κολόμπο 12)11 Περσικόν
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ε. Βενετία 10)11 διά Πειραιά		ΑΙΔΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Μοντρέαλ 26)11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ε. Πειραιά 11)10 διά Νταμπί		ΑΙΔΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Μπιλμπάδο 20)11 Μιλγουώκη
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	ε. Σιγκαπούρην 10)11		ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	62	2224	ά. Ντουσούλοθ 19)11
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	ε. Λάγος 25)11		ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ά. Τενερίφην 26)11 Π. Χάρκουρτ
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ε. Παναμά 1)12		ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΟΥΠ	72	9427	ά. Κοταζακούλας 24)11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	εργει εις Πειραιά από 5)4)75		ΑΤΤΙΚΗΝ	66	3320	ά. Τάραντα 24)11
ΑΝΤΥ	56	7689	ε. Πάλεμπε 5)11 διά Σιγκαπούρη		ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. Ντουμπάλι 27)9
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	ε. Νιουχάρεν 17)11 διά Καλαμάρη		ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16000	εις Χακοντάτα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ε. Μόντρεαλ 17)11 διά Ντηρόπιτ		ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Ωλμπαν (Ν.Υ.) 29)11
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ε. Πειραιά 17)11 διά Γαλλίαν		ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Μπιλμπάδο 1)12
ΑΡΑΜΟΝ	61	10952	ε. Ντουμπάτη 9)11 διά Ντουμπάτη		ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10228	ά. Σουέζ 8)11 διά Καράτοι
ΑΡΑΡΕΩΣ	56	1965	ε. Μπαχερέν 5)11 διά Π. Κελάγκ		ΑΒΕΛΟΣ	68	35477	ά. Ν. "Ορλέανη 16)11
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ε. Μποκοχάμα 25)11 διά Κούθα		ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	ά. Απτίτζαν 20)11
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ε. Γλασκώθη 30)11 διά Χιροσίμα		ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ:ΟΝ	58	8331	ά. Πειραιά 19)11
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ε. Πειραιά 11)10 διά Σαΐδ		ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. Λοντόντ 3)12
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ε. Αμπου Νταμπί 27)11 Κουβέτη		ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Π. Εθεργκλείντς 29)10
ΑΡΓΩ ΠΑΙ:ΟΝΗΡ	76	1579	ε. Γλασκώθη 4)12 δι					

ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. Π. Σαΐδ 29)11
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ά. Π. Κελάγκ 14)11 διά Λιθερπούλ
ΒΟΡΙ	57	7727	έ. Κοραμάρ 6)11
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	εἰς Τζένταν ἀπό 27)7
ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Μπάρα 29)11
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	δ. Πόρτ Σαΐδ 31)10
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-	59	9374	έ. Σιγκαπούρην 23)10
ΝΑΡΧΗΣ			
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	έ. Τζένταν 15)10
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Τενερίφην 11)11 διά Σάντος
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	εἰς Ν. "Ορλέανην ἀπό 7)12)74
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ὑπό παραλαβήν
ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	58	16357	ά. Γιεραλτάρ 20)11 διά Ν. "Υόρκην
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	έ. Σιγκαπούρην 17)10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	έ. Γένιπο 21)10
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	δ. Σουέζ 28)10 διά Τζένταν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	ά. Τής 25)11 δι' "Αλεξανδρειαν
ΓΕΩΡΓΗΣ Α.			
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	15900	ά. "Οζάκα 25)11 διά Βανκούμερ
ΓΕΩΡΓΗΣΗ ΠΡΩΗΣ	67	15421	ά. Μόντρεαλ 28)11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	δ. Κων/πολιν 26)11 διά Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	δ. Σουέζ 21)11 διά Μπ. Σαπούρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	ά. Θάντερ Μπάτια 28)11 δι' "Αλγερίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	έ. Πόρτ Άπτα 1)12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	ά. Λονδίνο 3)12 διά Γερμανίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ὑπό παραλαβήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	ά. Κοραμάρ 17)11
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	έ. Π. Σαΐδ 27)10
ΓΕΩΡ. Μ. II (δ.)	58	16605	έ. Πειραιά 26)10
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ά. Μελέθουρην 27)11 δι' "Αδελαΐδα
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ά. "Αμέρεσαν 19)11 δι' "Αθέναν
ΓΕΩΡ. ΣΥΛΑΣ	70	18634	δ. Παναμά 13)11 δι' "Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	έ. Φιλαδέλφειαν 30)11
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΟΣ	61	1545	ά. Μπλέφαστ 2)12 διά Δουνκέρκην
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	έ. Μπαντάρ "Αμπάς 29)11
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7178	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 10)1)71
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	έ. Παναμά 28)11
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	ά. Ρότερνταν 29)10 δι' "Αλγέριου
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	ά. Ρότερνταν 30)11 διά Ντελφέζ
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ά. Μοντέρας 3)12 διά Μπέρια
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	δ. Πόρτ Χάρκουρτ 26)11
ΓΙΑΝΝΗΣ Β. (δ.)	65	33971	δ. Π. Σαΐδ 23)9 δι' "Αλεξανδρειαν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	έ. "Αλεξανδρειαν 15)11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9256	ά. Ντεμεράρα 16)11 δι' Εδρώπην
ΓΙΑΝΝΕΥΑΣ (δ.)	65	28648	έ. Σαλάγια 11)11
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	ά. Καλκούτα 27)11 διά Σαουκύδρ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ	67	13091	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 28)10 διά Κορέα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	ά. Βανκούμερ 1)12
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	δ. Πόρτ Σαΐδ 28)10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ά. Φρημάντη 10)11 διά Χοντέιντα
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129	έ. Πειραιά 13)11
ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	53	4481	έ. Λαττάκια 8)10
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΟΕΓΚΟ	67	4103	ὑπό παραλαβήν
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΘΟ	69	4037	ά. Σάντος 26)11 διά Μπ. "Αύρες
ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΝΙΤΥ	77	14600	εἰς "Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΓΙΟΥΡΓΟΚΡΕΙΣ	72	3944	ὑπό παραλαβήν
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16605	ά. Ναγκούρη 27)11
ΓΙΟΥΡΟΛΗΤΕΡ	72	18885	έ. Μορμουγκάο 24)11
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	δ. Παναμά 23)11
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	έ. "Ηοτ Λόντον 3)12
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	ά. Π. Έλιζαμπεθ 11)11 δι' "Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	ά. Μπαριτάντος 24)11 διά Σ. Λουσία
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΣΑΝΤ	72	4481	ά. Ντωρίταν 9)11 διά Περσικόν
ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΑΔ	54	4893	μετωνομάσθη "ΛΟΡΝΑ" 1)
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΙΝΤΕ-			
ΠΕΝΤΕΝΣ	58	5175	ά. Νταμά 16)11 δι' "Οζάκα
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ'	74	20623	ά. Μπιλμπά 22)11
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΓ	59	5009	έ. Π. Καμπέλλο 25)10
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103	έ. Ντουμπάτη 22)11
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ	57	8539	έ. Ελονίκι 25)11
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	2792	έ. Αμβερσογον 28)11
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	δ. Σουέζ 18)11 διά Ντουμπάτη
ΓΙΩΡΓΗΣ	53	2059	ὑπό παραλαβήν
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	έ. Λιθόριο 28)11
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	ά. Κουζείτη 12)11
ΓΚΑΙΥ·ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	ά. Κ. Λαζαρίδη 23)11
ΓΚΑΙΣΣΑ	66	12429	ά. Βιλγικόν 16)11 διά Ντεμεράρα
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ Β.	64	50758	ἀργεῖ εἰς Τζαγόρε από 25)8
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	δ. Γιεραλτάρ 25)11 διά Θεο/νίκην
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ	53	6000	ά. Θεούτα 23)11 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΚΔΟΜΠΑ ΓΙΟΥ-			
ΝΙΤΥ (δ.)	58	12168	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 21)1
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΤΡΕΙ-ΙΝΤ	60	8150	έ. Σάντος 27)11
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΧΟΟΥΠ δ.	60	22944	ά. Ν. "Υόρκην 26)11 δι' "Αρούμπα
ΓΚΑΛΟΥΡ	52	2077	ά. Αμπίταν 12)11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ	59	8523	έξωθι Χοντέιντα 25)10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΙΤΕ			
ΑΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Σιγκαπούρην 14)11 διά Λονδίνον
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 12)12)74
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	12959	ά. Λός "Αντζελές 9)11 Μπ. "Αύρες
ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ά. Λός "Αντζελές 17)11 διά Μπουσάν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	έ. Φιλαδέλφειον 21)11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	έ. Κορπούς Κροίτια 23)11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Σάντος 24)11 διά Μπ. "Αύρες
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8257	ά. Καρπάτοι 29)11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	έ. Γάδην 2)12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ά. Κ. Τάουν 9)11 διά Ν. "Ορλεάνην
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	ά. Γιεραλτάρ 30)11 διά Δανίαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	ά. Βοισάνη 30)11 διά Καράτσι
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13000	δ. Παναμά 30)11 διά Καράτσι
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	δ. Γιεραλτάρ 19)11 δι' ΉΠΑ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12959	δ. Γιεραλτάρ 19)11 δι' "Αλγερίαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ά. Σάντος 28)11 διά Μασσαλίαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ά. "Αμβέρσαν 10)11 διά Μαρακάιπον
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	δ. Σουάντηπο 19)11 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Μπ. Μπλάνκα 22)11 Καζαμπλάνκα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ-ΙΣ	74	13036	δ. Γιεραλτάρ 15)9 δι' "Οράν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ	69	11148	ά. Παναμά 28)11 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΟΑΝΤ, ΧΟΡΑ·ΙΖΩΝ	75	13036	ά. Ροζάριο 25)11 διά Μπ. "Αύρες
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	έ. Σιδνέϋ 11)2
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΙΕΡΡ	63	26940	ά. Ν. "Ορλεάνην 26)11
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	ά. Π. "Αύρες 19)11 δι' "Αθάναν
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. "Αμβέρσαν 3)12 διά Τενερίφην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·Ι·Σ.	57	8644	ά. Κολόνια 29)11 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	έ. Ντουμπάτη 28)11 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ·Ι·Τ.	63	15373	ά. Μορμουγκάο 9)11 δι' "Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	62	15389	ά. Σιγκαπούρην 27)11 δι' "Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	έ. Σουέζ 19)10 διά Τζένταν
ΓΚΡΕ-ΙΣ Α.	71	16306	ά. "Ανάτολης ἀνά, 2)10 δι' "Αγκόλαν
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	έ. "Αμέριραν 6)11
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Σαντάπερ 26)11 Κόλπον ΗΠΑ
ΓΟΜΑΣΑ	71	4731	ά. Ρότερνταμ 25)11 διά Νιγηρίαν
ΓΟΡΓΩ	58	7061	έ. Γδούνια 1)12
ΓΟΥΕΡΝΤΕΡΑΛΑΝ	65	3013	ά. Ρότερνταμ 25)11 διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΕΣΙΑΡ	57	9475	ά. Σιγκαπούρην 5)11 δι' "Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	ά. Π. "Αλμπερνι 2)12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ά. Κολομβία Ρ. 1)12
Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19261	έ. Σκαραμαγκάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	έ. Φουκουγιάμα 26)11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19261	ά. Α. "Αντζελες 28)11 Κούς Μπ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ά. Α. "Αντζελες 1)12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	74	18305	ά. Κιουρασάο 13)11 διά Μπόνι
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	74	18204	έ. Σήρπορτ 29)11
Γ. ΠΡΟΥΒΑ·ΙΝΤΕΡ δ.	75	18265	ά. Παναμά 3)12 διά Ελρυκόν
ΓΟΥΩΛΤΕΡ	54	4389	ά. Σαουθάμπτον 21)11 διά "Οράν
ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Παναμά 1)12
ΓΡΗΤΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Ντουμπάτη 28)11 διά Κουβέλι
ΓΡΗΤΟΡΟΥΣΑ	62	9951	έ. Πειραιά 13)9
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	όπο παραλαβήν
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. Πασαγιές 19)10 διά Λαττάκια
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. Ρ. Τανόρα 11)11
ΔΕΦΙΑΠΑΝ	62	12116	έ. Τσάπαν ανά, 4)12
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	έ. Ν. "Ορλεάνη 1)12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Αλεξανδρειαν 2)10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	έ. Λονδίνον 28)11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9122	ά. Λ. Πάλμας 2)12 διά Λονδίνον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.	52	7307	έ. Λαϊδίνον 4)12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.)	65	35619	ά. Βοστώνην 30)11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	64	9640	ά. Ντουμπάτη 21)11 διά Ντρόμπαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	ό. Γιεραλτάρ 26)11 διά Μπορντών
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΣΤΡΑΣΟ	71	10190	ό. Ντουμπάτη 16)11
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ-			
ΚΟΣ	71	16226	έ. Ιντσόν 21)11
ΔΗΜΟΣ	54	4486	έ. Αλεξανδρειαν 16)11
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	10246	έ. Βομβάνη 22)11
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	58	16277	ό. Κων/πολιν 26)11 Μαύρην θάλασσαν μετων. "ΧΑΡΙΣ"
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ	65	5255	ά. Νάντην 23)11 διά Ντακάρ
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	6275	ά. Νάντην 25)10 διά Τζένταν
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	έ. Βαρκελώνην 26)11
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΟ	66	8132	ά. Βαρκελώνην 3)8 δι' "Αθάνα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-			
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	ά. Φουκουγιάμα 19)10 "Ιλλιγκαν
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Ν. "Ορλεάνη 19)11 Κασιούρη
ΔΙΑΣ	71	16606	έ. "Ηοτ Λόντον 29)10 Βενεζουέλαν
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	ά. Ν. "Ορλεάνη 1)12 Κοατζακοάλκος
ΔΙΑΩ	46	3851	έ. Μπρεμερχάφεν 12)11
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Δουνκέρκην 26)11 Λόουερ Μπουκάνα
ΔΙΡΟΥΣ	59	59	ά. Σιγκαπούρην 19)11 "Ιαπωνίαν
ΔΙΩΝΗ	54	1832	έ. Σεβίλην 14)11
ΔΟΡΥ	54	4784	ό. Γιεραλτάρ 28)11 διά Σάφι
ΔΟΡΥΦ			

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΗΡΙΑ	67	11429	ε. Χάμπτον ρόδις 30)11
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 2)12
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	ε. Φουκουγιάμα 18)11
ΕΛΙΝΕΔΑ	50	4675	ά. Σεμπού 9)11 διά Περσικόν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ά. Καστέλον 14)10 δι' "Αλγέριον
ΕΛΚΑΝΙΑ	72	1994	ε. Λάγος 28)11
ΕΛΛΑΣ	56	4380	δ. Γιβραλτάρ 1)12 διά Ρότερνταμ
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΙΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Λειόσες 30)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΗΑ	72	8987	δ. Κων/πολιν 4)11 διά Βάρνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	7510	δ. Τζιμπούτι 18)11 διά Μομπάσα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	ε. Ν. "Υόρκη 27)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝ	71	10328	ε. "Ακαπού 7)11 διά Τζένταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ε. Τζιμπούτι 15)10 διά Χοντέντα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. "Ακαπού 1)11 διά Μομπάσαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΝ	60	7293	ε. Ντόμπριταν 27)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	δ. Σουεζ 25)9 διά Σ. "Αραβίαν
ΕΛΛΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	δ. Σουεζ 29)11 διά Περσικόν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ε. Μαντράς 20)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	62	6659	ε. Βενετία 28)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ε. Θωμή Καράτος 30)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΙ-ΝΤ	71	10327	δ. Σουεζ 26)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Τσαλάν 30)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ά. Ν. "Ορλέανη 24)11 διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ε. Βαλτιμόρην 1)12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	7259	είς Τζένταν από 11)6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ε. Μασσαλίαν 1)12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΑΡ	59	9550	α. Ακαπού 6)8 διά Τζένταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	πορτ "Ελιζαμπέθ 18)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Μπειρά 30)11
ΕΛΛ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Μομπάσαν 29)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΩΝ	71	8987	ε. Νταμάν 30)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘΙ	72	10327	α. "Ασσάπιτ 14)11 διά Ν. "Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	α. Μομπάσα 24)11 διά Ιζμπούτη
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	α. Νειρατά 21)11 δι' "Αλγέριον
ΕΛΛΗ	62	12808	ε. Γλασκώθη 4)12
ΕΛΛΗ	57	2555	ε. Γένιπο 29)8
ΕΛΛΗ ΙΙ	47	2389	ε. Πειραιά 29)11
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9384	ε. Στυκαπόρην 17)11
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	α. "Ηστ Λόντον 23)11 διά Ντώρμπιταν
ΕΛΛΗΣΤΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ρότερνταν 19)11 διά Τάμπα
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	α. Ν. "Ορλέανη 24)11 διά Χιούστον
ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8937	ε. Ιζένταν 2)10
ΕΛΑΜΕΑ	51	4847	ε. Μπάλμαν 15)11
ΕΛΑΝΙΑΝΙΑ	65	8085	α. Ισαγκουαράμας 30)11 Γουίλαν
ΕΛΑΝΤΙΑ	55	6515	α. Μπιλμάπα 11)11 δι' "Αθέναν
ΕΛΑΝΑ	69	6359	ε. Καράτος 24)11
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514	α. Χόγκ Κόγκ 30)11 Γιοκοχάμα
ΕΠΙΠΔΑ	56	8377	ε. Ρότερνταν 30)11
ΕΠΙΗΙΔΑ	46	3472	α. Νειρατά 25)11 διά Μαρόκο
ΕΠΙΣ	71	9885	ε. Βαρκελώνην 23)11 διά Καρθαγένην
ΕΠΙΣ	56	3656	ε. Λισσαβώνα 1)12
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	59	11840	ε. Κέπι Ιαννυ 3)12
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ε. Κουεζ 8)11
ΕΠΙΜΕΔΙΑ	70	10006	ά. "Αδελαΐδα 1)12
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Ρεσιφ 11)10 δι' "Ιράν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Λάζ Πλάμας 8)11 δι' "Αθέναν
ΕΡΕΧΟΕΙΟΝ	58	7271	ά. Χούλ 24)11 διά Λάγος
ΕΡΜΗΣ	60	9959	ά. Μάλτα 24)11
ΕΡΜΙΟΝ	72	16055	α. Αμβούργον 3)12 διά Τζεμάτικα
ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	δ. Παναμά 20)11 διά Τομανομάτι
ΕΣΣΕΣΕ	57	4023	ά. "Αμπανάν 20)11
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ε. Πειραιά 28)11 δι' "Αμβούργον
ΕΥΑ	59	11849	ε. Ντουμπάτι 21)9
ΕΥΑΓΓΕΙΑ (δ.)	61	22119	ε. Ν. "Υόρκην 6)10
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	60	8717	επε παραλαβήν
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	64	2763	δ. Σουεζ 3)11 διά Κουθέτι
ΕΥΑΓΓΕΙΛΣΤΡΙΑ	67	13195	ε. Βρέμην 1)12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	άργει είς Πειραιά από 5)2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	α. "Αμπιτζάν 21)11 διά Μεσούγειον
ΕΥΑΝΗ	59	7271	ε. "Αντε 9)11
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ε. Πουάν Νουάρ 20)11
ΕΥΕΝΤΙΑ	67	9854	ε. Ν. "Υόρκην 25)11
ΕΥΕΝΤΙΑ Κ.	55	2977	α. Σουδάμια 23)11 διά Μεσούγειον
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΛΑ (δ.)	58	12417	ε. Ντώρμπιταν 29)10 διά Ρότερνταμ
ΕΥΕΝΤΙΑ Μ.	61	8999	ά. Σιγκαπούρην 26)11 διά Κ. Τάουν
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Ντάρ έ Σαλάμ 20)11 διά Νακάλα
ΕΥΑΚΙΑ	56	7209	ά. Π. Κελάγκ 27)11 διά Ντούσηπαν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Κων/πολιν 27)11 διά Πειραιά
ΕΥΕΛΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9705	ε. Νειρατά 8)11
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	ε. Πειραιά 25)11
ΕΥΗ	70	10006	ά. Γιοκοχάμα 8)10 διά Τζένταν
ΕΥΗ Α.	62	5496	ε. Πειραιά 4)10
ΕΥΗ Φ. ΤΣΙΜΠΛΑ	58	8122	ε. Κουθέτι 20)10
ΕΥΗ Α.	67	14800	δ. Σατδ 18)11 δι' "Οδησσόν
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	δ. Πόρτ Σατδ 26)11
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13165	ά. Αμβέρσαν 24)11 διά Ρότερνταμ
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ά. Σιγκαπούρην 26)11 διά Τάουν
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Γιοκοχάμα 28)11
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Βανκούμπερ 28)11
ΕΥΕΝΙΟΣ	50	4734	ά. Γουώρου 17)11
ΕΥΠΟΙΑ	68	16004	ά. Ρότερνταν 14)11 Μπ. "Αύρες
ΕΥΡΟΣ	62	29632	δ. Παναμά 1)11 διά Σ. Νίκολας
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Σουεζ 20)10 διά Νταμάν
ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7798	δ. Μπρούνιμπούτελ 13)11 διά Βίλαμπ
ΕΥΙΧΙΑ	67	12669	ά. Σλουστική 26)11 διά Βαλτιμόρην
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Μασσαλίαν 25)11
ΕΦΗ	58	2555	ά. Βόλον 21)11 διά Σικελίαν
ZANET	55	5008	ε. Πειραιά 2)12
ΖΑΝΗΣΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30166	ε. Ν. "Ορλέανη 28)11
ΖΑΡΑΙΟΥΣΣΙΡΑΣ	61	10965	δ. Σουεζ 26)11
ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ	53	4998	ά. Λάς Πλάμας 20)11 διά Λάγος
ΖΕΑ ΣΚΑΪ	58	4169	είς Λάγος
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Παναμά 1)11 διά Λ. Γκουάτρα
ΖΗΝΩ	68	9582	ά. Κολόμπα 27)11 διά Μπρισταίην
ZINI	76	11300	ά. Μουκαϊλμα 24)11 (δοκιμα)
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ά. Ντορέαλ 21)11 διά Νιουφάουντλαντ
ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ε. Πειραιά 22)11
ΖΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	άργει είς Πειραιά από 16)2)75
ΖΥΓΟΣ	76	19150	είς Τογιούχασι όποι συμπλήρωσιν
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	ε. Γιοκοχάμα 28)11
ΖΩΗ	39	1266	ε. Τζένταν 5)10
ΖΩΗ Γ.	57	3828	ά. Ταματάσε 29)11 διά Μορόνι
ΗΒΗ	70	2867	ά. Κων/πολιν 10)11 διά Μ. Θάλασσαν
ΗΓΚΑ	52	2674	ά. Ρουέ 6)11 διά Λαττάκια
ΗΛΙΑΣ	47	3575	ά. Πειραιά 28)11 διά Χαλκίδα
ΗΛΙΟΣ	57	4499	ά. Πειραιά 28)11 διά Χαλκίδα
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ε. Σιγκαπούρην 22)11

ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Κων/πολιν 26)11
ΗΙΡΩ	65	23535	ά. Αμβούργον 29)11 Κόλπον ΗΠΑ
ΗΙΣΙΑΡ	57	9473	ε. Σιγκαπούρην 11)10
ΗΙΦΑΣΙΟΣ	66	21374	ά. Ρότερνταν 12)11 διά ΗΠΑ
ΗΙΑΝΑΣΗ Μ.	57	4904	ά. Χάργκοχαμ 27)11 διά Λύμπεκ
ΗΙΑΝΟΣ Κ.	69	2998	ε. Τεργέστη 2)12
ΗΙΑΥΓΑΛΕΟΣ	53	5181	ε. "Αμβέρσαν 4)12
ΗΙΑΣΟΣ Α' ΓΙΑΛΑΝΤ	76	9000	ε. Μάσουν Μασουγκανού 28)11
ΗΙΑΙ ΕΝΗΣ	45	5031	ά. Δάς Πάλμας 7)11 διά Λεφκαντί
ΗΙΑΝΙ Ο. Σ.	58	9603	ά. Αμβούργον 16)11 διά Μοντεθίδε
ΗΙΕΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	δ. Παναμά 3)12 δι' ΗΠΑ
ΗΙΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	δ. Βοστόνη 21)11 διά "Αρούμπα
ΗΙΕΟΔΟΙΧ (δ.)	61	21896	άργει είς Πειραιά από 15)75
ΗΙΕΟΔΩΡΟΣ (δ.)	65	39106	ε. Χάμπτον ρόδις 16)11
ΗΙΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (δ.)	59	23678	ά. Ράς ές Σιδέρ 14)11
ΗΙΕΙΔΗΣ	68	10750	ά. Π. ντε Μπού 29)11 δι' "Αλικάντε
ΗΙΕΩΔΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	ά. Ν. "Υόρκη 30)11 διά Φρήπορτ Μπ.
ΗΙΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	ε. Κουθέτι 25)11
ΗΙΕΛΗΠΗΤΟΣ	65	42983	ά. Π. Κεμπόλα 13)11 διά Χέδρην
ΗΙΕΟΜΑΝΑ	65	44916	ά. Μουστόρα 16)10 διά Νιούκαστλ
ΗΙΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	ε. Π. Κεμπόλα 13)11 διά Χέδρην
ΗΙΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	ά. Πειραιά 19)11 διά Μαρόκο
ΗΙΕΩΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Βαλτιμόρη 26)11 διά Κή Γουέστ
ΗΙΕΟΙΛΑΙΟΣ Κ.	61	1521	είς Θέους 19.30 Η. — 12.27 Α. 27)10
ΗΙΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. "Εμέδραν 18)11 διά Χιούστον
ΗΙΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Γεράκη 20)11 διά Ρεοίφ
ΗΙΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ά. Τόρ Μπαλη 4)12 διά Δ. "Αφρικήν
ΗΙΕΩΜΠΟΥΛΑΙ (δ.)	53	8995	ά. Πούλο Μπούκο 28)11
ΗΙΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Σιγκαπούρην 24)11 διά Ινδονησίαν
ΗΙΕΩΝΗ Σ.	58	2405	ά. "Αμβέρσαν 16)11
ΗΙΩΜΑΣ Α.	62	22221	όποι παραλαβήν
ΗΙΩΜΑΣ Γ. ΤΙΣΙΜ-	58	11213	όποι παραλαβήν
ΗΙΩΜΑΣ Κ.	53	18297	ά. Παναμά 30)11 δι' Ελεπικόν
ΗΙΩΜΑΣ Ι.	53	7353	ά. Κούιν 28)11 διά Π. Σουδάν
ΗΙΑΝΑΙ ΙΑ	71	9426	ά. Παναμά 24)11 διά Μπ. "Αύρες
ΗΙΑΝΑΙΚΟΣ	63	15965	ά. Φιλαδέλφειαν 24)11 (έπισκ.)
ΗΙΑΣΩΝ ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Κελάγκ 25)11 δι' "Αμβούργον
ΗΙΑΣΩΝ ΙΑΣΩΝ	66	8479	ά. Πιλανέρο 28)11 διά Σάντος
ΗΙΑΣΩΝ ΙΑΣΩΝ	71	11489	ά. Πιλανέρο 28)11 διά Βλαπαΐζ
ΗΙΑΣΩΝ ΙΑΣΩΝ	76	16261	ε. Ρότερνταμ 25)11
ΗΙΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛ.	65	42204	ά. Ράς Τανόύρα 15)11
ΗΙΑΝΗΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ά. Σιλικατ 22)11 διά Σουραμπάγια
ΗΙΟΝ	63	7832	ε. Σαίντ Ναζάρι 15)11
ΗΙΟΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	65	30516	είς Χάρην 15)11
ΗΙΟΥΛΙΕΤΙΑ	65	8484	ά. Ριό Ιανέρο 28)11 διά Σάντος
ΗΙΡΙΣ	59	8479	ά. Γκουαγκακίλ 23)11 διά Βλαπαΐζ
ΗΙΡΙΣ	54	6042	ε. Πειραιά 18)11
ΗΙΡΙΣ	55	5117	ά. Κασιούην 19)10 διά Σιγκαπούρην
ΗΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ.	65	4999	ε. Νταμάν 7)11 διά Μπ. Σαπούρω
ΗΙΩΝΗΣ Δ.	64	39051	άργει είς Πειραιά από 26)5 (έπισκ.)
ΗΙΩΝΗΣ Δ.	52	1454	ά. Κούλομπια 5)11
ΗΙΑΝΗ ΖΑΦΕΙΡΑΣ			

ΚΑΠΙ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	ά. 'Αμβούργον 29)11 δι' 'Ελλάδα		ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	δ. Κων(πολίν 17)11
ΚΑΠΙ ΜΙΟΝ	69	7476	ά. Ρότερνταν 4)12 διά Βρέμην		ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ά. Κόρπους Κρίστι 13)11
ΚΑΙΕΙΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Παναμά 20)11 δι' 'Αμβούργον		ΚΟΥΗΝ ΟΩ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5993	έ. Μπαγιόν 4)10
ΚΑΠΙ ΙΑΝΝΗΣ	68	24601	έ. Νταμάμ 27)11		ΚΟΥΗΝ ΟΩ ΣΚΑΥ	58	12459	έ. Πειραιάδ 6)8
ΚΑΠΙ ΙΩΑΝΗΣ	68	5120	έ. Καντζι 19)11		ΚΟΥΝΙΟΥΡΙΩΝΗΣ (δ.)	64	28349	έ. Σουάμπα 24)11
ΚΑΠΙ ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Βανκούβερ 30)11 'Ιαπωνίαν		ΚΡΗΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΙΥ	62	14047	ά. Μορμούγκα 15)11 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΙ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. Τσίμπα 7)11 δι' 'Οδησσόν		ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙΓΜΠΥ	66	40129	ά. Λας Πλάμας 28)11 δι' 'Αμβερσαν
ΚΑΠΙ ΚΩΣΤΗΣ 1	68	15325	ά. Δουθλίνον 27)11 διά Σουηδίαν		ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΑΜ	56	5769	ά. Π. Κελάγκ 25)11 διά Χοντέιντα
ΚΑΠΙ ΛΑΖΑΡΟΣ	68	6209	ά. Τακοράντι 12)11 διά Λαττάκια		ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ά. 'Αλεξανδρειαν 3)12
ΚΑΠΙ ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ά. Νταμάμ 17)11		ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	74	42470	ά. Κ. Τάουν 4)11 διά Περσικόν
ΚΑΠΙ ΜΑΡΚΟΣ Μ.Δ. δ.	62	39169	ά. Γουρουπόρτ 4)12 Ρ. ές Σιδέρη		ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ά. Κ. Τάουν 29)11 διά Περισκόν
ΚΑΠΙ ΣΥΑΛ	58	9724	ά. Μπάραν 28)11		ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Γερμανία 25)11 Κόρ αλ.'Αμάγια
ΚΑΠΙ ΡΑΧΙΩΝΗΣ	68	16958	ά. Ινταν 20)11		ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	έ. Φριπόρτ 14)11
ΚΑΠΙ ΣΙΑΜΑΤΗΣ	74	15976	δ. Έσκουμίν 23)11 διά Χάρην		ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κων(πολίν 21)9 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΙ ΥΑΡΟΥ	68	16164	ά. Βιζακατανάμ 30)11 'Ιαπωνίαν		ΚΡΙΟΣ	59	16949	ά. Παρανάγουα 23)11 διά Ρότερνταμ
ΚΑΠΕΙΑΝΙΣΣΑ	69	15932	έ. Ρότερνταν 21)11		ΚΡΩΝΟΣ	47	4301	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ά. Ντράμεν 24)11		ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	έ. Τέμα 5)11 διά Λάγος
ΚΑΠΠΑΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	68	10889	άργει εις Πειραιάδ όπο 25)3		ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	έ. Σαλέρνο 19)11
ΚΑΠΠΑΙ Β.	54	6934	ά. Σουέζ 10)9		ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	έ. Σαλέρνο 19)11
ΚΑΠΠΑΙ ΕΡΩΝΙΑΣ	59	8401	έ. Δουνικέρκη 26)11		ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	έ. Παναμά 19)11 δι' 'Αντραλίαν
ΚΑΠΠΑΙ ΔΗΜΟ..					ΚΥΝΟΙΑ	71	18101	έ. Μαπούτο 21)11
ΣΘΕΝΗΣ	65	18995	έ. 'Αλεξανδρειαν 8)11		ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ά. Λουδίνον 10)11 διά Κων(πολίν
ΚΑΠΠΙ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	έ. Χάμπτον Ρ. 2)12		ΚΥΡΑ	63	10032	έ. 'Αμπου Ντάμπι 29)11
ΚΑΠΠΑΙ ΔΙΑΝΝΗΣ	75	38718	ά. Μισσούμα 19)11 Αδυτραλίαν		ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	ά. 'Αλεξανδρειαν 15)11 δι' 'Ελλάδα
ΚΑΠΠΑΙ ΔΕΜΟΣ	69	9759	ά. Χάμπτον Ρ. 13)11 δι' 'Ελλάδα		ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ	54	8532	έις Λάγος όπο 4)9)75
ΚΑΠΠΙ ΔΕΥ	62	1948	ά. 'Αλεξανδρειαν 16)11		ΚΥΡΑΚΑΙΓΚΩ	67	29851	ά. Κάμπαρ 23)11 διά Χόθικ
ΚΑΠΠΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ	66	9931	ά. Λ. Πάλμας 2)12 Ρότερνταμ		ΚΥΡΑΡΗΝΗ	59	4209	έις Μπράουνσβιλ όπο 19)7
ΚΑΠΠΑΙ ΜΗΣΟΣ	68	1935	ά. Ντεμπράια 25)11 διά Μπάρι		ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	δ. Κων(πολίν 2)11
ΚΑΠΠΑΙ ΠΑΠΗΣΗΣ	61	10503	ά. Γούνια 22)11		ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α.Σ.	77	8806	έις 'Αιδί ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΠΑΙ ΤΣΩΝ Γ.					ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Ν. 'Υόρκην 8)11 δι' 'Αλεξανδρειαν
Π. ΙΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	120000	εις Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν		ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΗΙΙ	47	1115	ά. Τρίπ. Λιθήνς 14)9 διά Χαλκίδα
ΚΑΠΠΙ ΔΙΣΩΡΙΣ Α.	61	13437	ά. Βαλτιμόρη 29)11 δι' 'Οδησσόν		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ά. Μόντρεαλ 29)11 διά Λίθερπουλ
ΚΑΠΠΙ ΔΙΣΩΡΙΣ Δ.	66	19827	έ. Σίδνευ 19)10		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΟΣ Γ.	55	4939	ά. Μοντεβίδεο 16)11 διά Ρότερνταμ
ΚΑΠΠΙΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ά. Κάρτριφ 2)12 δι' 'Αμβούργον		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.	58	12492	ά. Χιονιστο 2)11 διά Ραβένναν
ΚΑΡΑ	65	13313	ά. 'Αδελαΐδα 1)12		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11299	ά. Ροζάριο 23)11 διά Μπ. 'Αύρες
ΚΑΡΑΤΣΚΑΛΗΣ	65	18442	ά. Βανκούβερ 22)11		ΚΩΣ	56	3430	έ. Αμπιτζάν 21)11
ΚΑΡΕΜ	76	4617	ά. Σάντερλαντ 30)11 'Αμοτερνταμ		ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΟΣ	68	9084	ά. Χόγκ Κόγκ 22)11 Π. Κελάγκ
ΚΑΡΙΜΗΑΝΑ ΚΑΙΦ	64	3885	ά. Κίγκοταν 15)11 διά Μούπιλ		ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	έ. Δάντσιν 20)11
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Αμπέρωνα 2)10 διά Λάγος		ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3065	έ. Λαζαρίς όπο 20)9
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ά. Νεάπολιν 30)11 διά Ραθένναν		ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	έ. Αισσαθώνα 17)11
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Μοντεβίδεο 28)11 Φράδ. Μπέντος		ΚΩΣΤΑΣΦΑΩΡΑ	53	5921	ά. Γερμανία ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΡΠΩ	56	5382	ά. Κλεόν 5)10		ΚΩΣΤΗΣ	76	23500	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)11 διά Κοτονού
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Γενερίφων 9)10 διά Γρόνιαν		ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	ά. Μερόντα 6)11 δι' 'Αλγερίαν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34057	ά. Νταμπέρ 10)11 διά Γρόνιην		ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	65	14088	ά. Καρατο 24)11
ΚΑΡΥΑΙΣ	70	10886	ά. Λιθέρπολ 22)11		ΚΩΣΤΗΣ ΣΠΡΩΗΣ	65	11419	έ. Καπούδης 26)10
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ά. Μ. Χαλίδ 26)11 διά Κουβέτη		ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Κουβέτη 18)11 διά Μπ. 'Αμπάς
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15314	ά. Αϊός 29)11 διά Μπουσάν		ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	έ. Σουέζ 23)11
ΚΑΣΣΙΩΝΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Ρ. Τανόρα 24)11		ΛΑΙΔΗΝ ΚΛΕΙΩ (δ.)	75	23500	ά. Φιλαδέλφειαν 26)11
ΚΑΣΤΙΡΑΚΙ	71	9870	ά. Μπ. Μασάρ 3)10 διά Καράτη		ΛΑΙΤΩΝ ΟΝ ΧΑΙΡΩΝΑ	54	3315	δ. Σουέζ 4)9 διά Γκιζάν
ΚΑΣΙΡΙΑΝΗ ΗΙΙ	49	3422	έις μεσογειακάς μεταφοράς		ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	15685	δ. Μπρόνιμπουτελ 20)11 Νιγηρίαν
ΚΑΤΕ Α.	66	2993	ά. Ρουέν 12)11 διά Λάγος		ΛΑΜΠΡΟΣ Λ.	49	8697	ά. Καρθαγένην 6)11 διά Λαττάκια
ΚΑΤΕ Π. Α.	65	18723	ά. Μορυούγκα 11)11 Ιαπωνίαν		ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ- ΤΗΣ	62	9001	έ. Τέμα 23)11
ΚΑΤΕΠΙΝΑ	52	1190	ά. Κούσχαφεν 3)12 (έπισκ.)		ΛΑΡΓΚΩ	58	3963	ά. Π. Λιμόν 11)10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	ά. Λ. Πάλμας 24)10 διά Λάγος		ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)12 δι' 'Οδησσόν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	56	2739	έις μεσογειακάς μεταφοράς		ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	ά. Γερμανία 23)11 διά Χουέλδα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Κ. Τάουν 8)11 Φρήτασον		ΛΑΤΟΣ	52	4207	έ. Βομβάνη 28)11
ΚΑΤΙΑ	63	1594	ύπο παραλαβήν		ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	έ. Χόγκ Κόγκ 3)8
ΚΑΙΑ	52	3694	ά. Π. Σαΐδ 28)11		ΛΕΛΑ	59	5407	ά. Ντόρμπαταν 16)11 διά Περισκόν
ΚΑΠΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	άργει εις Πειραιάδ όπο 5)5		ΛΕΝΤΑΣ	57	8854	ά. Βομβάνη 27)11 διά Καράτη
ΚΑΠΙΜΑ (δ.)	56	15802	ά. Ν. 'Υόρκη 16)11 δι' 'Αρούπιπα		ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ά. Σιγκαπούρην 8)11 διά Κολόμπο
ΚΑΠΙΜΑ ΜΑΝΔΑΡΙΝ	55	10682	άργει εις Πειραιάδ όπο 16)7)75		ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	ά. Νάητη 26)11 διά Πασάγιες
ΚΑΙΡΙΝ	58	11969	έις Κόρκ όπο 11)7		ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	άργει εις Χαλκίδα όπο 23)3
ΚΕΑ	55	2683	ά. Στράτειον 19)11		ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	ά. Αιτιπάζαν 7)10 διά Λάγος
ΚΕΤΗΠ ΑΒΑΝΙ	58	10995	ά. Σιγκαπούρην 16)21		ΛΕΩΝ	75	15684	έ. Παλέρμο 30)11
ΚΕΤΗΠ ΚΕΝΕΝΤΙ	71	9868	έ. Π. Καμπέλο 10)11		ΛΕΩΝ	72	2311	έ. Σουέζ 23)11 διά Τάιφαν
ΚΕΤΗΠ ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	ά. Γοκούχαμ 6)11 δι' 'Αντεν		ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	έ. Μίλφορν Χάφεν 3)12
ΚΕΤΗΠ ΠΡΑΙΝΤ	73	8927	έ. Ντουμπάτη 24)11		ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ.	52	5461	ά. Ντάνταραν 21)11 διά Τζιμπούτη
ΚΕΤΗΠ ΣΙΡΟΒΙΑΙ	58	13700	ά. Λ. Πάλμας 28)11 διά Ριγιέκα		ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ.	62	9001	έ. Τέμα 23)11
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16373	ά. Σικάγο 29)11 διά Τζένταν		ΛΑΙΑΚΑ	60	2862	έ. Βιζαγκατανάμ 1)12
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	59	19500	έις Τσίμπατάτε ύπο συμπλήρωσιν		ΛΙΑΛΥ Β.	53	2962	έ. Λάγος όπο 5)6
ΚΕΦ ΙΩΖΡΙΩ (δ.)	54	8904	ά. Αιωνίων Π. 1)12		ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	έ. Λοιδίνον 4)12
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ	60	13950	έ. Στεττίνον 23)11		ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΔ	55	1594	έ. Σουέζ 23)11 διά Βομβάνη
ΚΕΧΕΡΑ	61	14982	έ. Π. Καμπέλο 26)10		ΛΙΜΠΡΑ	60	18343	ά. Πούντα Καρπόντα 15)11 Χονολουλούδη
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	έ. Τενερίφην 3)12		ΛΙΝΔΑΟΣ	62	10883	ά. Τζένταν 21)9 διά Σουέζ
ΚΗΛΙΑΙ ΓΙΓΕΣ	56	8362	έ. Σουέζ 29)11 διά Νακάλα		ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Ράς Τανόρα 22)8
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ					ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	έ. Λάγος όπο 12)8
ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	70	103012	ά. Φός 2)12		ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	έ. Καράτη 26)11
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	ά. Πειραιάδ 3)12 διά Μέγαρα		ΛΟΓΙΑΔΥ Τ.	69	9045	ά. Σάντος 9)11 διά Καζαμπλάνκα
ΚΙΚΗ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	έ. Πειραιάδ 23)11		ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)11 διά Τύνιδα
ΚΙΚΗ ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	64	29797	ά. Γκότενπουργκ 30)11 διά Φλώσιγκ		ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	έις Τρίπολιν Λιθύης όπο 10)10)74
ΚΙΚΗ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	έ. Σεθίλην 19)11		ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	έ. Μπέρσαν 16)10 διά Κωνστάντζαν
ΚΙΚΗ ΝΕΣΤΙΩΡ	63	15378	ά. Ντώρμπαταν 30)11 διά Σέπτε		ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	ά. Αιτιπάζαν 16)10
ΚΙΓΚ ΣΗΝΟΡΗ	64	17050	ά. Μπιλμπάτο 4)11 Λά Κουσάρια		ΛΟΥΓΙΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Χαρόν 6)11
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ά. Γιοκούχαμ 27)11 Κουσαρικιώ		ΛΟΥΓΙΣ ΙΣ	67	1363	

ΜΑΝΙΝΑ III	61	6915	δ. Κανωπούλιν 24)11 διά Πειραιά	ΜΗΛΑΟΣ III	49	2340	όποια παραλαβήν
ΜΑΝΝΑ	71	16004	δ. Παναμά 1)12 Α. "Αντζελές	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22633	όποια παραλαβήν
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ε. "Αμεδόργυρον 24)11	ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Βοστώνην 16)11 διά Ν. "Υόρκην
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	άργει είς Πειραιά ἀπό 21)7)74	ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ά. Νεάπολιν 17)11 διά Ν. "Υόρκην
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	75	61172	είς Πειραιά ἀπό 19)7	ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	δ. Κανούπολιν 5)11 διά Πειραιά
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ε. Βουλώνην 23)11	ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9068	δ. Μπρούνουμπούτελ 14)11 διά Ροστόκ
ΜΑΝΤΩ V (δ.)	72	17432	δ. Ταμπικό 20)11 Κοατζακοάλκος	ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ε. Χόρη Κόγκ 17)10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Σετουμπάλ 28)11	ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	δ. Ρόττερνταμ 2)12 δι' "Ααλμποργκ
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	δ. Ν. "Ορλέανη 28)11 διά Χιούστον	ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΒΕΛΑ	57	10172	δ. Μπρούνουμπούτελ 19)11 Ροστόκ	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Ν. "Ορλέανη 12)11 δι' "Αλτή
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ά. "Αμερίσων 18)11 Ρόττερνταμ	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	ά. Νεάπολιν 11)11
ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11969	δ. Σουέζ 6)10 διά Γένηπο	ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΝΕΡ	71	1598	ε. Ν. "Ορλέανη 27)11
ΜΑΡΓΚΡΙΤ	62	8951	ε. Τένταν 13)9	ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝ	70	1582	ε. Πειραιά 8)11
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	δ. Σάφι 4)11 διά Φρημάντλ	ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝΕΣ	72	1580	ά. Λεμεσόν 2)12 διά Λαττάκια
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. "Αιμπερτάντ 27)11	ΜΙΝΙ ΛΑ·Τ	70	1582	ε. Πειραιά 27)10
ΜΑΡΙ	58	4219	ά. Λεμεσόδον 20)11 διά Μήλον	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	ά. Πειραιά 19)11
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Νταβάδο 19)11	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	δ. Παναμά 12)11 διά Ειρηνικόν
ΜΑΡΙΑ	61	10333	εξωθι "Ακαμπα 16)11	ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	δ. Π. Σατδ 30)11 διά Τένταν
ΜΑΡΙΑ	62	9455	ε. Ριό Γκραντε 26)11	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	δ. Σουέζ 29)11 διά Σ. "Αραβίαν
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Νταμάρ 25)11	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Σουέζ 13)11 διά Τένταν
ΜΑΡΙΑ	59	5407	ά. Κ. Τάουν 12)11 δι' "Ακαμπα	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1592	ά. Π. Έσκιβέλ 20)10
ΜΑΡΙΑ	57	3478	ά. "Αιμέρσων 24)11 Π. Χάρκουρτ	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πόρτα Σαΐδ 29)11
ΜΑΡΙΑ III	53	825	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Πειραιά 16)11
ΜΑΡΙΑ Β.	55	3597	ά. Π. "Αρθουρ 11)11	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δ. Σουέζ 29)11 διά Σ. "Αραβίαν
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	74	15938	ε. Φρημάντλ 1)11	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Κίγκστον Τζαι. 25)11
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ θ. 64	34827	δ. Μπαχρέιν 20)11 Νόνοκ α&l	ΜΙΝΙ ΛΕ·ΙΚ	70	1591	δ. Σουέζ 13)11 διά Τένταν	
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Π. Καμπέλο 15)11	ΜΙΝΙ ΛΕ·ΙΜΠΟΡ	71	1563	ε. Ν. "Ορλέανη 18)11
ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5745	ε. Ντόρμπαν 13)10	ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Ν	70	1582	ε. Πειραιά 25)11
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. "Εσκούμπιν 16)11	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1572	ε. Σπέτζια 23)10 διά Λαττάκια
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Σ. Τζόν 26)11	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Τόρρες 17)11
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ε. Ναυγκόγια 17)11 διά Καναδά	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΠΤ	72	1580	ε. Τένταν 9)11
ΜΑΡΙΑ Π.	65	1509	ά. Μπέλφαστ 2)12 διά Λαττάκια	ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΚ	70	1591	ε. Τένταν 12)9
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. "Ακαμπα 25)11	ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	70	1590	ε. Ν. "Ορλέανη 11)9
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.)	58	11750	ά. Πάλμας 3)12 Ρόττερνταμ	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Π. Κορτές 12)11 διά Ριό Χάινα
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ε. Πειραιά 29)11	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. Βαρκελόνη 29)11 διά Μασσαλιαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Κοατζακοάλκος 6)11 Κιουρασάο	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Π. όφ Σπαΐην 1)11 διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	14047	ά. Χιούστον 10)11 Ν. "Ορλέανη	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ε. Τένταν 14)11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ζ. (δ.)	55	13095	ά. Ν. "Υόρκη 29)11	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Πειραιά 3)12
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	είς Πειραιά ἀπό 26)7	ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΥΦ	71	1563	ά. Ν. "Ορλέανη 12)11 Μαρακάιμπο
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Α. Παλμάς 21)10 διά Λάγος	ΜΙΝΙ ΛΟΥΡ	71	1598	ά. Χάιπτον ρόδος 24)11 διά Κίγκοτον
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	47	6125	ε. Σφρι 30)9	ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Φλοδδέφειαν 12)11 διά Π. Καμπέλο
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Κεντρικό 29)11	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ε. Π. Καμπέλο 8)11
ΜΑΡΙΓΩΡ Ρ.	69	10839	ά. Μασσαλίαν 30)11 "Αμβούργον	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ά. Ταράλεστον 26)11 διά Ν. "Υόρκην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Γιεράλταρ 4)12 Ρ. "Ιανέριο	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	ε. Σπέτζα 28)10 διά Λαττάκια
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ά. Τόκιο 29)10 δι' "Ιράν	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Πειραιά 29)11
ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Λ. Πάλμας 18)10 Ν. "Ορλέανη	ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ά. Χάιπτον ρόδος 24)11 διά Κίγκοτον
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	4219	ά. Βενετία 11)11 διά Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΩΤ	71	1594	ά. Κ. Πάλμας 1)11 διά Σαπέλε
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14800	ά. Βρέστην 17)11 δι' ΗΠΑ	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Βαρκελώνη 23)10 διά Λαττάκια
ΜΑΡΙΜΠΕΡ	54	3596	ά. Πειραιάς 3)12 Ρόττερνταμ	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Ν. "Ορλέανη 25)11 Αγ. Δομινικο
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (δ.)	68	67512	άργει είς Πειραιά ἀπό 30)7	ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	ά. Λάς Πάλμας 1)12 διά Σαπέλε
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. Κόμπιτε 14)11 διά Βανκούμερ	ΜΙΝΩΣ	75	28082	ά. Γιεράλταρ 29)11 διά Κωνσταντζαν
ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19805	ά. Παναμά 1)12 Ν. "Ορλέανη	ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Μαπόντο 13)11 διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΝΕΡ	67	3844	ά. "Αλγερίου 23)11 Γαλάτοι	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	66	22241	ε. Τένταν ἀπό 22)6
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	άργει είς Πειραιά ἀπό 3)6)75	ΜΙΣΤΡΑΛ	74	28082	ά. Βαλτιζόρην 22)11 δι' "Αμβούργον
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Ν. "Οσλένιν 3)11 Αλεξανδρειαν	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ε. Πειραιά 30)11
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	είς Σίβηνδ ἀπό 14)7	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	54	4352	ά. Ταράλεστον 18)11 διά Λαττάκια
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ά. Γιεράλταρ 9)11 Κωνσταντζαν	ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	124009	ά. Κέργη "Ατλ. 16)11 διά Σ. Κρουά
ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	ά. Μουσάς 2)12 Ντ. ές Σαλάμ	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	22129	ε. Πειραιά 24)11
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Λονδίνον 3)12 διά Τάν	ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	ά. Γιεράλταρ 8)11 διά Σαπέλε
ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	ά. Πούλα 13)11 δι' "Ασσαμ	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. Ουπιτζάν 23)11
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	13595	ά. Σαβάνναν 3)11	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΥΛΑΣ	61	12662	ά. Οζάνα 12)11 δι' "Αϊδί
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	ά. Σιγκαπούρην 26)11 Μπ. Μασάρ	ΜΙΟΝΠΑΙΔΑ Β. (δ.)	69	47958	ά. Ράς Τανόρα 21)11
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	ε. Μπουτάρι 4)11	ΜΙΝΙ ΛΟΥΡ	71	1578	ά. Κύκοτον 28)11
ΜΑΡΥΑΛΙΖ	68	2999	ά. Δουνέρκον 3)7	ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΤΣΕΣ	68	12730	ά. Μαπόντο 30)11 διά Ντουμπάι
ΜΑΡΥΑΖΙΔΑ	70	15806	ά. Παναμά 27)11 διά Καναδά	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	57	2926	ά. Αμέρσων 9)11 διά Λάγος
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Γιοκούμα 19)10 διά Γκόβε	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Σιγκαπούρην 21)9
ΜΑΡΩ	51	1871	ά. Ζαΐταν 14)11 δι' 5)6	ΜΠΑΛΤΙΚΗ ΓΚΡΑ	63	1562	ά. Ρόττερνταμ 30)11 διά Δουνκέρκην
ΜΑΣΣΑΔΑΙΑ	64	2038	ε. Σπέτζα 2)12	ΜΠΑΡΙΝΓΚΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Ντουρπαν 16)11 δι' "Ιταλίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ε. Σιγκαπούρην 26)10	ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ Ι.	60	3476	ά. Ρόττερνταμ 3)12 δι' "Αμβούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Ασσάπι 13)11 διά Χοντέντα	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ά. Γιεράλταρ 8)6 διά Πειραιά
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Τζένταν 18)	ΜΙΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	1585	άργει είς Πειραιά ἀπό 1)6)75
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ά. Π. Σαΐδ 29)11	ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	ε. Γκριμπούπι 1)12
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18674	ε. Σάν Νικόλας ("Αργ.) 24)11	ΜΠΛΟΚΑΛΑΝΤ	66	3013	ά. Βράμην 5)11 διά Ταρτούς
ΜΑΣΤΕΡΟΜΑΝΩΔΗΣ	58	5562	ά. Πειραιάς 2)12	ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2951	ά. Αρντροσαν 30)11 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	ά. Κέμι 16)11	ΜΠΟΡΕ ΜΕΝΤ	62	2918	ά. Αμβούργον 3)12 διά Τόνιδα
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Σουέζ 6)10 Π. Σουδάν	ΜΠΟΡΕ ΖΗ	68	3340	ά. Ελούνικ 28)11 διά Χάνκο
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	11398	ά. Γιεράλταρ 27)11	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ	72	3166	ά. Ρουέν 2)12
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Ακαπνο 14)11	ΓΟΥΑΓΗΒ	56	6553	ε. Γένμπο 3)11
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	ά. Σουδάνα 26)11	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΑΙΝΑ	56	6553	ε. Σεριζιτάθη 2)12 διά Περσικόν
ΜΕΓΑΛΑΑΚ	62	10405	ά. Σινκαπούρην 27)11	ΦΑΙΘΗ	57	9604	ά. Δουνέρκον 27)11 διά Περσικόν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Γιεράλταρ 27)11 Ιταλίαν	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375	ά. Ταματάθε 1)12
ΜΕΛΙΜΑ	52	1695	ά. Σουέζ 19)11	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ	55	3405	ά. Μπρούνουμπούτελ 18)10 δι' "Αλγέριον
ΜΕΛΙΣΤΙΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Κωνσταντίν 25)11	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. Γιεράλταρ 11)11 διά Ταρτούς
ΜΕΛΙΤΩΝ	71	10017	ά. Τηνόνταν 28)11	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Ρουέν 16)11
ΜΕΛΕΑΤΗ ΙΙ	63	9755	ά. Μπέλφαστ 21)11	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ε. Τενερίφην 28)11
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	ά. Γιεράλταρ 17)11 διά Συρίαν	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	6022	ά. Αμέρσων 26)11 δι' "Ακαμπα
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ·	57	3749	ά. Γιεράλταρ 17)11 διά Συρίαν	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ·	71	2994	άπορα παραλαβήν
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	6734	ά. Π. Σαΐδ 28)11	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ά. Πειραιά 30)11
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ·	64	17840	ά. Τουκούδην 17)11 διά Λονδίνον	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Σαούθμπον 18)11 δι' "Αγγλίαν
ΜΕ							

ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)1		ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΔΟΡ	70	10708	ἀ. Σιγκαπούρη 20)11 διά Κίναν
ΝΕΔΑ	57	8181	ἀ. Μόντρεαλ 26)11		ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	12458	ἔωσθι Π. Γουέλερ 3)12
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12648	Ξ. Ρόττερνταμ 18)11		ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ἀ. Σάντος 9)11 διά Τόκιο
ΝΕΜΑ	58	10794	ἀ. Γλασκώνη 25)11 Νορθγίαν		ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	6	73249	Ξ. Π. "Αρθρου 26)11
ΝΕΝΑ	51	7267	ἀ. Ρόττερνταμ 20)11 διά Γαλάτοι		ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ἀ. Μπιλμπάρ 1)12 Ντεμεράρα
ΝΕΝΗ	66	3762	δ. Κων(πολιν 27)10 Πειραιᾶ		ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΝΕΟΤΗΣ	59	3396	Ξ. Λεμεσόδυ 2)12		ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	ἀ. Μπάραν 28)11
ΝΕΠΤΟΥΝ	71	9082	Ξ. Σάντος 28)11		ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΝΕΣΤΩΡ	54	7968	εἰς Πειραιά ἀπό 17)5		ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	53	7645	ἀ. Θεσ(νίκη 22)10
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ἀ. Κόρπους Κρίστι 30)9		ΟΥΑΓΓ ΣΑΡΚ	52	1592	ὑπό παραλαβήν
ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	48	3286	δ. Γιβραλτάρ 21)11		ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ἀ. Λάς Πάλμας 30)11 διά "Αυθέρσαν
ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527	ὑπό παραλαβήν		ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	δ. Σουέζ 22)11 'Ερυθράν θάλασσαν
ΝΕΦΟΣ ΙΙ	71	9093	ἀ. Αμπού Ντ. 3)12 Μπαχρέν		ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	50	15377	δ. Σουάνη 4)12 διά Ρουέν
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Π. Σάδι 23)11 διά Μεσόγειον		ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	Ξ. Σπαλλάτον 16)11
ΝΗΡΗΣ	76	18500	εἰς Σάεκι ὑπό συμπλήρωσιν		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	Ξ. Λίμπεθλ 8)11
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	ἀ. "Ειδονασου 1)12		ΠΑΙΚΟΝ (δ.)	60	9317	ἀ. Χάλιφας 27)11 Π. & Πιέρ
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	Ξ. Τέντα 15)8		ΠΑΙΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	ἀ. Μασαλάνα 30)11 'Ερυθρών θάλ.
Ν. ΚΕΔΑΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	ἀργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)6)75		ΠΑΛΛ Β. (δ.)	58	21904	δ. Γιβραλτάρ 1)12 Ν. 'Υρκη
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5827	Ρουέν 19)11 διά Ντακάρ		ΖΑΛΜΙΣ	58	5431	ἀ. Σάντος 23)11 Παρανάγουα
ΝΙΚΗ	71	9075	δ. Ντάρμπαν 12)11 διά 'Ισπανίαν		ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	ἀ. 'Αλεξανδρειαν 22)11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	δ. Μπάραν 28)11		ΠΑΜΠΟΛΑ	58	2750	ἀ. Νταμάν 18)11
ΝΙΚ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	δ. Π. Σάδι 13)11		ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ἀ. Ακαμπα 11)11 διά Τζένταν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	Ξ. Λαυσόκα 1)11		ΠΑΝΑΓΙΑ	57	3373	Φ. Φ. 30)11 Καζαμπλάνκα
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	Ξ. Ταραγκόνια 30)11		ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	δ. Σουάμπα 5)11 Π. Σουδάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3579	Ξ. Σουέζ 15)11		ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ρ. Ρόζαριο 9)9 διά Κούβα
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	Ξ. 'Αλεξανδρειαν 18)11		ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ἀ. Πειραιος 27)11 διά Χαλκίδα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	60	12718	δ. Τακοράντι 1)12 Γλασκώθην		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. (δ.)	60	13979	ἀ. Λονδίνον 7)8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ	53	5419	δ. Π. Σάδι 26)9		ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δ. Σάδι 23)11 διά Περσικόν
ΝΙΚΟΣ	67	9633	Ξ. Νταμάν 6)11		ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ἀ. Λ. Πάλμας 26)11 διά Λάγος
ΝΙΚΟΣ	47	7654	Ξ. Ρουέν 21)11		ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	δ. Σουέζ 11)11 διά Τζένταν
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	51	6987	Ξ. Καράτοι 17)10		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ. A.	59	2763	δ. Κων(πολιν 17)11
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-	49	15980	δ. Πειραιά 24)11 διά Ταρτούς		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	δ. Κων(πολιν 28)11 διά Γαλάτοι
ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ἀ. "Αγ. Φραγκίσκον 4)11 Κάρυκ	ἄλλ.	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ. Λ.	57	10493	ἀ. Όζακα 28)11 Γιοκοχάμα
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ-					ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	58	9367	ἀ. Κουβέτι 26)11 Μ. δλ. 'Αχμαντί
ΚΗΣ (δ.)	62	21363	ὑπό παραλαβήν		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	δ. Μπρεμερχάρεν 21)11
ΝΙΚΟΤ	67	3387	δ. Γιβραλτάρ 13)11 διά Σκίκντα		ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ἀ. Μόσι 29)11 διά Λονδίνον
ΝΙΚΥ	58	9087	ἀ. Μη. "Άθρες 26)10 διά Τόνιδα		ΠΑΝΑΓΟΥΛΑ Δ.	47	2775	δ. Πειραιά 11)10
ΝΙΜΒΡΟΣ	68	2994	εἰς Ντάρμπαν ἀπό 10)7		ΠΑΝΓΚΡΙ Ρ.	70	2995	ἀ. Αμβέρσαν 27)11 διά Λάγος
ΝΙΝΗ ΠΑ.	68	1955	Ξ. Σιγκαπόρη 10)11		ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	δ. Γιβραλτάρ 1)11 διά 'Αλγερίου
ΝΙΟΥΕΝΦΕΛΣ	56	6617	ἀργει εἰς Πειραιά ἀπό 16)6)75		ΠΑΝΕΑ	66	4244	ἀ. Κουβέτι 25)11
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ὑπό παραλαβήν		ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	δ. Ρόττερνταμ 4)12 διά Τζένταν
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	δ. Παναμά 19)11 διά Ροζαρίτα		ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ			
ΝΟΝΙ	53	4234	δ. Κων(πολιν 16)11 Μαύρων θάλασσα		ΦΕΙΜ (δ.)	64	34179	δ. Πειραιά 31)10 (ἐπισκ.)
ΝΟΠΛΑ ΝΕΒΑ	63	7280	ἀ. Ν. 'Ορλεάνη 25)11 Σάντος		ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ἀ. Φρημάντη 16)9 διά Ντάρεν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	δ. Α. 'Αμδύρων 2)12 διά Χάρβιτς		ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΔΑΠΟΡ	48	2462	Ξ. Καντί 1)12		ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	ἀ. Λάγος 25)11 Γιβραλτάρ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	δ. Γιβραλτάρ 24)11 Κόλπον ΗΠΑ		ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	Ξ. Βανκούθερ 26)11
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ἀ. 'Αλεξανδρειαν 21)11		ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	δ. Πειραιά 23)10
ΝΟΡΟ ΚΑΙΟΝΤΕΣ	58	10662	Ξ. Αλεξανδρειαν 7)11		ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	δ. Παναμά 12)11
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	25820	ἀ. 'Αμδύρων 16)11 Ν. 'Ορλεάνη		ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	59	9603	δ. Βρέμην 25)11
ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	ἀργει εἰς Χαϊκίδα ἀπό 11)2)75		ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ἀ. 'Αθίλες 30)11 διά Σάντος
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	δ. Μπωντάν 19)11		ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	δ. Γιβραλτάρ 2)12 διά Μπάρε
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΙΣΕΣ	58	8639	δ. Π. Σάδι 28)11 (ἐπωλ.)		ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	δ. Κων(πολιν 30)10 Νοθορωσίκην
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δ. Ν. 'Ορλεάνη 5)11 Βενεζουέλα		ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4498	ἀ. Λ. Πάλμας 16)11 διά Λάγος
ΝΟΡΦ ΧΑΙ'ΝΕΣ	62	15110	δ. Π. Καπτέλο 17)11 διά Χιούστον		ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	Ν. 'Υρκη 28)11
ΝΟΡΜΕΓΚΑ	67	22426	δ. Παναμά 24)11 διά Τάμπα		ΠΑΡΑΠΟΛΟΣ	62	10477	ἀ. Πάλμας 30)11 διά Λάγος
ΝΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	δ. Κοραμάρ 19)11 διά Μπάρε		ΠΑΡΓΑ	59	10442	ἀ. Δάντοιχ 20)11 διά Ροοτόκ
ΝΟΣΤΟΣ ΒΑΣΟ					ΠΑΡΗΑΣΣΟΣ	57	8184	Ξ. Τζιμπούτι 21)11
ΑΤΕΝΕ	50	6714	εἰς Βαλέττα 8)11		ΠΑΡΟΣ	65	6838	ὑπό παραλαβήν
ΝΟΤΗΣ	56	4777	ὑπό παραλαβήν		ΠΑΣΙΩΘΕΑ (μ.)	71	80225	δ. Φατέθ Τέρμ. 23)11 Φός
ΝΟΤΗΣ	55	3837	ὑπό παραλαβήν		ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	δ. Σουέζ 7)11 Μπούσιρε
ΝΙΑΙΑΙΑ Α.	45	3487	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ.	66	44411	ἀ. Λάγος 25)11 Γιβραλτάρ
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	δ. Γιβραλτάρ 24)10 Λαττάκια		ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ	64	49997	Ξ. Βανκούθερ 26)11
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	7063	δ. Λά Παλλίς 26)11 Μπαγιόν		ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	δ. Παναμά 12)11
ΝΤΑΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	δ. Λιδερπούλ 7)11 διά Βιτόρια		ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	62	11076	δ. Βρέμην 10)11
ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	δ. Γιβραλτάρ 22)11 διά Τουρκία		ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9946	δ. Λαγός 21)10 διά Μπόνυ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚ. 5.	65	32060	Ξ. Ρ. Τανόρα 25)11		ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	Ξ. Ραθένα 31)10
ΣΕΥΛΔΟΡ (δ.)	58	1155	ἀ. Καράκας 15)11		ΠΑΥΛΟΣ Μ. Π.	76	28150	εἰς Χονολουλού 29)11 (ἐπισκ.)
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	ὑπό παραλαβήν		ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	δ. Παναμά 28)11 διά Σημάτη
ΝΤΑΦΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	8175	δ. Σαεύναν 20)11 διά Ματαντί		ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Φιλαδέλφειαν 30)11 Γκαλεότα Πόιντ
ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	Ξ. Μασαλίαν 29)11 (ἐπισκ.)		ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	27372	ἀ. Σουέζ 7)11 Μπούσιρε
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	δ. Α. 'Αιθέρων 27)11 Ρόττερνταμ		ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	ἀ. Ν. 'Ορλεάνη 10)11 'Αρούμπα
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑ'Υ	63	13751	δ. Ήντ Λόντον 17)11		ΠΕΛΟΨ	55	7508	ἀργει εἰς Τόγκορε ἀπό 25)18
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	ἀργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)6)75		ΠΕΜΑ	59	1863	δ. Πειραιά 19)11 διά Μερσίνα
ΝΤΕΝΙΣ Β.	51	3949	ἀ. 'Αιθέρων 5)11		ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	δ. Μπρούνισμπούτελ 17)11 Αλεξανδρειαν
ΝΗΦΩΙΑΝΤ ΑΝΤ. ΚΟΛΟΚ. 5.	64	31040	ἀ. Σελλέ Χάρεν 4)12		ΠΕΡΑ	60	57794	δ. Κόρπους Κρίστι 21)11
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δ. Μεσόγειον		ΠΕΡΙΓΑΜΟΣ	48	1594	δ. Λισσαδόνα 28)11 Σουετίνια
ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	δ. Γιβραλτάρ 26)11		ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μ.)	55	17999	Ξ. Πειραιά 23)11
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	δ. Σουέζ 19)11 διά Τζένταν		ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-	76	45000	εἰς Σπαλάτον υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	δ. Ν. 'Ορλεάνη 16)11 'Αρούμπα		ΠΕΡΙΑΕΚΗ (δ.)	54	10916	ἀργει εἰς Πειραιά ἀπό 24)75
ΝΤΟΛΥ	59	8840	δ. Μπράκε 11)11 Μπ. Μπλάνκα		ΠΕΡΑ Α'ΙΑΝΤ	64	10865	δ. Τζιμπούτι 23)11 Χοντέντα
ΝΤΟΦΙΝ	55	3266	ἀ. 'Αιπτζάν 22)11		ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	Ξ. Ακαμπα 1)11
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ἀ. Ν. 'Ορλεάνη 21)11 Σ. Τόμας Καστ.		ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	Ξ. Ακαμπα 12)9 διά Τζένταν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	Ξ. Ρουέν 21)11		ΠΕΡΑΛΑ	53	8231	ἀ. Πειραιά 11)11
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	δ. Ν. 'Ορλεάνη 16)11 Αρούμπα		ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	δ. Γένοβα 29)11 Ρ. Σουκέριο
ΝΤΩΝΤΑΣ ΚΟΛΟΚ. 6.	65	25476	δ. Μπράκε 10)11 διά Αστάκια		ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	δ. Π. Σάδι 28)10 διά Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	δ. Μπράκε 11)11 διά Λαττάκια		ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	δ. Ν. 'Ορλεάνη 25)11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ</td								

ΠΕΤΡΟΛΑ	80	71	1599	Ε. Κεμπέκ 9)11	ΡΑΤΑΧΙΛΛΑΣ	70	2678	εις Πειραιά διό 1)5
ΠΕΤΡΟΣ	54	1585	εις Ταρτούς διό 10)6	ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	5431	ε. Μπαχρέλιν 26)11	
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ.	58	20592	ά. Κολούμπια P. 27)11 Παναμά	ΡΕΑ	71	9025	ά. Νορκόπιγκ 15)11 'Αλεξάνδρειαν	
ΠΗΑΕΑΣ	69	10016	ά. Τάουνθιλ 11)11 Ιαπωνίαν	ΡΕΑ	56	4388	ά. Βεραρκούς 19)11 Λά Γκουάρα	
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	ά. Πειραιά 3)12	ΡΕΑ	61	4152	ά. Λούλεας 24)11	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	ά. Μπαχρέν 22)11 Σιγκαπούρην	ΡΕΖΟΥΛΙΟΥΓΙ ΚΟΛΟΚ. δ.	58	13093	δ. Παναμά 14)11 δι' Ειρηνικόν	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	56	9045	ά. Ισκεντερούν 22)11 Κωνσταντζαν	ΡΕΩΥΜΝΟΝ	66	1127	ά. Σπαλάτον 8)10 Αύγουστα	
ΠΗΤΕΡ (δ.)	60	12971	άπο παραλαβήν	ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ε. Σάντος 20)11	
ΠΗΤΕΡ Δ.	61	13437	ά. Μαντράς 1)12	ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ'	56	1990	ά. Κόρη 28)10 δι' 'Αλγερίου	
ΠΗΝΑΡ	72	20045	ά. Βανκούμπερ 26)11 διά Παναμά	ΡΗΓΚΑΛ (μ.)	51	12540	ε. Μόντρεαλ 27)11	
ΠΗΝΔΑΡΟΣ	63	10697	ά. Άμπου Ντ. 18)11 Ντουμπάι	ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΜ	56	13383	ε. Νταμάρ 5)9	
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Οζάκα 27)11	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Βορθάνη 27)11 Γιοκοχάμα	
ΠΙΣΤΙΣ	55	3656	ε. Καρπάτη 24)11	ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΤΖΕΡ	57	23693	άργει εις Πειραιά διό 30)4)75	
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	ά. Τζαμπούτι 23)11 δι' "Αντεν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ά. Κολούμπια P. 30)11 Κορέαν	
ΠΙΓΓΙΑ	72	9462	ε. Κουβέιτ 25)11	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	16810	ά. Τόρ Μπαΐη 2)12 Τάμπα	
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞ	71	3551	ε. Μαπούτο 29)11	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ά. Σαντάντερ 23)11 Χάμπτον P.	
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥ	72	3551	ε. Μπιλμπάο 2)12	ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	δ. Κωνσταντίνου 29)11	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ε. Τριγύρην 28)11	ΡΙΒΑ	63	10399	δ. Σουέζ 21)11 διά Περσικόν	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ'	72	3551	ε. Ρότερνταν 28)11	ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4860	ε. Χάμπτον P. 3)12	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Ελευσίνας 8)11 'Αλγερίαν	ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ε. Μομπάσα 21)11 (έπισκ.)	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ε. Π. Καπέλο 20)10	ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	ε. Αμπέρσαν 4)12	
ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	εις θέσην 37.07. B . 08.35 A 2)12	ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	εις Λάγος διό 24)5	
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Ιμινχάμ 29)11	ΡΙΑ	37	5613	ε. Σάντος 29)10 διά Μασέτο	
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	άργει εις Πειραιά διό 5)6)75	ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	ά. Κασίν 2)12 "Ακαμπα	
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. Σαντάρερ 13)11 δι' 'Αλγέριον	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Παναμά 26)11	
ΠΟΔΑ	56	7989	ά. Σαντάρερ 11)11 διά Λάγος	ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	ά. Γένοβα 21)11 διά Χάιφα	
ΠΟΛΛΟΥΣ	68	2918	ά. Σιγκαπούρην 8)11 δι' 'Ιαπωνίαν	ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ε. Γκάλφορπτ 22)11	
ΠΟΥΔΑ	55	6595	άπο παραλαβήν	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Ντουμπάι 18)11 Π. Καμπός	
ΠΟΥΑΒΟΣ (δ.)	55	10374	άργει εις Χαλκίδα διό 17)2)75	ΡΟΖΕΑΕΝ	54	2676	ά. Ρούεν 20)11 διά Λαττάκια	
ΠΟΥΑΔΩΡΑ	64	7832	άπο παραλαβήν	ΡΟΛΑΙΝΓΚ				
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	50	7544	ε. Ντουμπάι 19)9	ΡΟΓΑΙΑΒ (δ.)	56	8590	άπο παραλαβήν	
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ά. Σάντα Φέ 23)11 διά Ροζάριο	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	δ. Γιεραλτάρ 28)11 διά Ρόττερνταμ	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	ε. Μογκαντίσιο 29)10	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ε. Λονδίνον 2)12	
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	άπο παραλαβήν	ΡΩ	54	8146	δ. Σουέζ 17)8 "Αμπου Ντάμπι	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πειραιά διό 15)4)75	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	δ. Σουέζ 16)11 Μ. &λ Μπάκρ	
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	ε. Ν. Ορλεάνη 1)12 Σιγκαπούρην	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	ε. Κορασίδηρ 15)11	
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ε. Βανκούμπερ 30)11	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ε. Μπ. "Άυρες 19)10 (έπισκ.)	
ΠΟΠΗ Μ.	52	7209	ε. Πειραιά 12)9	ΣΑΙΝΤ ΜΑΪ'ΚΕΛ	61	11317	ε. Σουέζ 12)9 Ερυθρών Θάλασσαν	
ΠΟΠΗ Η.	51	7154	ά. Πειραιά 14)11 Βεγγάζην	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ε. Σάντα Φέ 26)11	
ΠΟΡΟΣ	57	8796	άπο παραλαβήν	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	ά. Ντουμπάι 26)11 διά Μπαγκόκ	
ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	ε. Ιντσάν 3)11	ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ε. Μπαγκόκ 11)11	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ε. Όντενς 25)11 Στεττένον	ΣΑΛΒΙΑ	56	8670	ά. Πειραιά 20)11 διά Δρέπανον	
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Αλεξανδρείαν 16)11	ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Κολόμπια P. 16)11	
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ε. Αμπου Ντάμπι 7)11	ΣΑΜΟΣ Α'ΙΑΝΤ	71	5047	ά. Λεμεσόν 23)11 διά Συμύρην	
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ Ζ.	64	40098	ά. Ν. Ορλεάνη 19)11 'Αρούμπα	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. Μπρούναμπούτελ 27)11 Ράσουμα	
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	δ. Γιεραλτάρ 26)11 'Αλεξανδρείαν	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	ά. Θέστα 27)11 Μοσταγκάνεμ	
ΠΡΟΔΑΡΟΜΟΣ	65	21379	δ. Κωνσταντίνων 17)11 "Οδησσόν	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ'	54	8517	ά. Παρανάγους 22)11	
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ά. Αιμέρσαν 4)12 Ρόττερνταμ	ΣΑΜΟΣ ΦΩΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	ά. Μπρούναμπούτελ 19)11 Βίσμαρ	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Νάρθικ 1)12	ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	ά. Θέστα 30)11 Βαλένθια	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Λάγος 27)11 δι' 'Αμβούργον	ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ δ.	57	12812	άπο παραλαβήν	
ΠΡΟΟΔΟΣ	52	3348	ά. Τζαμπούτι 23)11 δι' "Αντεν	ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	ά. Πειραιά 22)11 διά Θεσνίκη	
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.	59	4225	ά. Γιεραλτάρ 1)11 διά Λαττάκια	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	δ. Σουέζ 19)11 Κοραμάρ	
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9125	ά. Κακουπα 6)11 Χοντέντα	ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	ε. Ριγιέκα 6)10	
ΠΡΟΣΩ	68	9868	ά. Κοσταζκούλκος 23)11	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Θίουτα 22)11 διά Τρίπολιν	
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	55	7062	δ. Παναμά 15)11	ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ε. Νταμάρ 11)10	
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Πειραιά 3)12	ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΙΑ	73	8922	ε. Χάρηπη 28)11	
ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ	68	9858	ά. Γόννια 1)12 διά Ρόττερνταμ	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ά. Γιεραλτάρ 26)11 διά Ντακάρ	
ΠΤΟΛΕΜΑΙΣ	62	10165	ά. Νταμάρ 25)11 διά Μπαχρέν	ΣΑΣΞΕΩΡ	58	11946	άπο παραλαβήν	
ΠΥΘΕΑΣ	67	4057	ε. Λεμεσόν 23)11 διά Ταρτούς	ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	ε. Ν. Υόρκη 28)11	
ΠΥΘΙΑ	72	10382	ε. Τούκουγιάμα 27)11	ΣΑΛΟΥΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	άργει εις Πειραιά διό 16)6	
ΠΩΛΙΝΑ	51	8684	ά. Λάγος 21)10 διά Μπόνι	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗ	72	16604	ά. Χάμπτον P. 3)12 διά Παναμά	
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	15000	ά. Τσαγκουαράμας 30)11 'Αγγλιαν	ΣΑΡΟΤΤΑ	60	4083	ά. Χάμπτον P. 28)10 διά Καναδά	
PANTIAN MENT	55	12476	ά. Τσαγκουχόρ 19)10 Σιγκαπούρην	ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	ά. Παναμά 13)11 δι' Ειρηνικόν	
		2999	άπο παραλαβήν	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	ε. Μπεντί 8)11	
				ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. Πειραιά 30)11 δι' "Ισθμια	

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

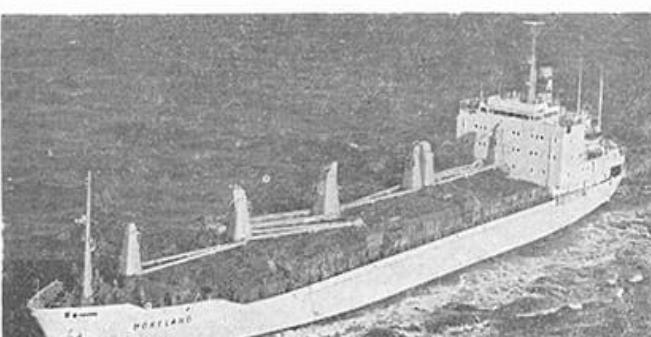
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Μπριστόλ 28)11 Ρότερνταμ	
ΣΑΣ	40	5360	εις Λάσ Πάλμας 16)11	
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ά. Μη. Μπλένκα 18)11 Βενεζουέλα	
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	70	2982	ύπο παραλαβήν	
ΣΕΛΑΣ	63	10946	ύπο παραλαβήν	
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 20)11	
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	ά. Κ. Τάουν 9)11 Ιαπωνίαν	
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	Ε. Μασσαλίαν 20)11	
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	Σεργεστήν 27)11	
ΣΕΥΑΟΡ	71	3069	ύπο παραλαβήν	
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	Σ. 'Ασταμπούλα 29)11	
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ά. Ναγκούσια 12)11 διά Μαπούτο	
ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	Σ. Παρανάγουα 30)10	
ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	11545	Σ. Σιγκαπούρη 18)10 διά Νιγηρίαν	
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9850	ά. Κοκούρα 25)11	
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631	ά. Κριστοπαλ 1)12 διά Τόκιο	
ΣΗ ΤΑΪΝΤ	71	10010	δ. Σουέζ 8)8 διά Γουαμπά	
ΣΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	74	9100	ά. Μανακάρα 8)11 Ρ. Γκράντε	
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	10006	ά. Γιοκοχώνα 9)11 Λά Γκουάρα	
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	άργει εις Πειραιά ἀπό 25)2	
ΣΗΜΕΙΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	δ. Κων.)πολιν 14)11	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	76	2723	Σ. Λάγος 27)11	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΑΝΑ	76	3500	ά. Νταμάρ 29)11	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΟΡΑ	76	3500	δ. Π. Σάδη 25)11 Φελιξτόουε	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΤΣΑΛ-				
ΛΕΝΤΖΕΡ	76	2723	δ. Σουέζ 23)11 διά Τζένταν	
ΣΗΤΕΙΑ	51	2332	ε. Βάλδις Μπαι 28)11	
ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	70	10175	ά. Ρουέν 20)11 διά Μπορτώ	
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ά. Τέμε 28)11 διά Λάγος	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	ά. Κόμπε 27)11 Γιοκογάμα	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	58	11452	άργει εις Πειραιά ἀπό 4)3	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ά. Πειραιά 3)12 Κωνστάντζαν	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΑΟΥΟΝΤ	75	8981	ά. 'Αμπεράσια 18)10 Μαρακάιμπο	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΗΤΣ	51	6973	ύπο παραλαβήν	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ε. Κοραμάρ 28)11	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Μ. Χαλίδ 20)11 Σ. 'Αραθίαν	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	εξωθ. Ντουμπάι 23)19	
ΣΙΝΤΥ	70	18287	ά. Ντυρμπάν 28)11 Ν. 'Ορλεάνην	
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	δ. Κων.)πολιν 9)11 διά Πειραιᾶ	
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	άργει εις Πειραιά ἀπό 20)6)75	
ΣΙΦΙΝΟΣ	62	3097	ε. Ρ. 'Ιανέριο 28)11 διά Σάντος	
ΣΚΑΠΓΟΥ-ΙΑ	76	19150	δ. Παναμά 24)11 διά Λονδίνον	
ΣΚΑΠΓΟΥ-ΙΝΤ	70	9077	ά. Κεντέκ 25)11 διά Κουθέιτ	
ΣΚΑΠΛΕ-ΙΚ	53	3899	ά. 'Ακαμπα 6)11	
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Φιλαδέλφειαν 2)11 δι 'Αρούμπα	
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	ε. Π. Καμπέλο 4)11	
ΣΚΑΠΝΟΡΝΤ	66	25742	δ. Κων.)πολιν 10)11 Κωνστάντζαν	
ΣΚΑΠΝΤΕ-ΙΑ	76	19451	ά. Θέσσαλα 29)11 Κόλπον ΗΠΑ	
ΣΚΑΠΤΡΕ-ΙΝΤ (δ.)	60	21130	ά. Ν. 'Υόρκη 22)11 δι 'Αρούμπα	
ΣΚΑΠΧΙΑΛ	61	12012	ε. Μόντρεαλ 13)11	
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Χάρτα 3)12	
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	ά. Σαδένα 1)12	
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	δ. Γιρβαλτάρ 2)12 διά Περσικόν	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ε. 'Αιμπούργον 2)12	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ε. Καζαπλάνκες 23)11	
ΣΚΟΠΗΝ	51	2178	ε. Πειραιά 16)11	
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	εις Τογκούσας ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΟΒΕΡΕ-ΙΝ ΣΚΡΑΙΗΣ	57	7655	ά. 'Αμπιτάν 30)10 διά Ντακάρ	
ΣΟΒΕΡΕ-ΙΝ ΡΟΥΜΠΗ	58	4403	ε. Μπράντ 2)12	
ΣΟΒΕΡΕ-ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ά. 'Οζάκα 30)10 διά Γουδρί	
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ε. Μεσοίνα 20)11	
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙ-ΙΚ (δ.)	61	20433	ά. Μίλφορντ Χάρεν 2)12 Τιμυνχαμ	
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	δ. Κων.)πολιν 29)11 Μαύρην Θάλασσα	
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ε. Σεττίνον 28)11	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	ε. Χιούστον 16)11	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΠΡΑ-ΙΝΤ	56	10483	ά. Ρ. Τανόρα 28)10 Μπαχρέν	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑ-ΙΖ	56	10271	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 27)10	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	ά. Ταραγκόνα 29)10 διά Λάγος	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΣΗΓΚΑΛΑ	53	2959	ά. Ρότερνταν 1)12 δι 'Ακαμπα	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά. Σ. Σάδη 14)11 διά Τζένταν	
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	ά. Φιλαδέλφειαν 20)11 δι 'Αρούμπα	
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Π. Σάδη 1)19 δι 'Ιράν	
ΣΟΥΛΙ (δ.)	55	16260	ά. Μπούλεν Μπ. 6)11 Φριπόρτ	
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά. Ρότερνταν 27)11 διά Λάγος	
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά. Νταμάρ 25)11	
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Θέσσαλα 29)11 διά Δάνταιχ	
ΣΟΦΙΑ ΚΟΟΚ.	62	14622	ε. Τζένταν 19)9	
ΣΟΦΙΑ Τ.	53	2756	ά. Ρότερνταν 26)11 Π. Χάρκουρτ	
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-				
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ά. Γκράντζασον 14)11 δι 'Αλγέριον	
ΣΟΦΙΑ Η	76	16400	εις Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΠΕΤΣΑΙ	58	11962	ά. Σιγκαπούρην 18)11 δι 'Ινδιαν	
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Πειραιά 1)12 Κωνστάντζαν	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	ά. Μεθί 30)11 Αργκλ Τέρμ.	
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ μ.	70	54810	ά. Γιουροπόρο 3)12 Κή Γουέστ	
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά. Φιλαδέλφειαν 29)11 Αρόύμπα	
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	εις Πειραιά ἀπό 25)7)75	
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Ρ. Τανόρα 25)11	
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	εις Τζένταν ἀπό 22)4	
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.				
ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Π. Καμπέλο 13)11	
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Σουάμπα 28)11 διά Καράται	
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ά. Καλκούτα 19)11	
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Ρότερνταν 4)12 Βιλεμαχαφέν	
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Νταμπίερ 27)11 δι 'Ιντσον	
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	ά. Μόντρεαλ 23)11 διά Μπατάγκας	
ΣΤΑΡ Κ.	61	13255	ύπο παραλαβήν	
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Νιουκάστλ 25)11	
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΙΩΡ	73	14667	ά. Μόντρεαλ 21)11	
ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ	73	14667	ά. Π. Κέμπλα 30)11	
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Νιουκάστλ 24)11 δι 'Ιαπωνίαν	
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΗΤΑ	56	4029	εις Μπαρμάντος 1)9	
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	164691	ά. Ράς Τανόρα 9)11 διά Μπαχρέν	
ΝΟΣ (δ.)	64	44726	ά. Μασσαλίαν 29)11	
ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	45966	ά. Γιρβαλτάρ 4)12 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	ά. Σουέζ 22)9 διά Περσικόν	
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	57	8971	ά. Ρίο Γκράντε 31)8	
ΣΤΕΛΛΑ Ε	63	1525	ά. Λάγος 19)10	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Κόπτη 6)11 διά Μπουσάν	
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Κοραμάρ 7)11	
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Ν. 'Ορλεάνην 16)11 διά Ν. 'Υρκην	
ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	ά. Τενερίφην 26)11 διά Ν. 'Υρκην	
ΣΤΟΛΟ ΚΑΠΤΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	ά. Σάροχ 21)11 διά Στοκχόλμη	
ΣΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ δ.	58	12506	ά. Καράται 18)11 διά Μανύλα	
ΣΤΟΛ ΡΑΙ-ΙΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Ν. 'Ορλεάνην 30)11 διά Χιούντον	
ΣΤΟΛ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Ρότερνταν 25)11 δι 'Αρούμπα	
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Σουγκέτ Ρετζάγκ 12)11 Ινδονησίαν	
ΣΥΚΙΑΔΑ	57	1009	ά. 'Αμβούργον 2)12	
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	ά. Ριγιέκο 19)11 δι 'Αλεξανδρείαν	
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει εις Πειραιά ἀπό 14)4)75	
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	ά. 'Αλεξανδρείαν 17)11	
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ά. 'Αμβούργον 24)11 δι 'Αλεξανδρείαν	
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	ά. Πειραιά 1)12	
ΣΥΝΑΥΓΤΙΑ	56	5081	ά. Π. Καμπούς 23)11	
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	5081	ά. Ρότερνταν 3)12 δι 'Αλεξανδρείαν	
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. Τοιταγκόνη 22)11	
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	ά. Γιρβαλτάρ 19)11 δι 'Ελλάδα	
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	52	2204	ά. Κολόμπο 12)11 διά Π. Σαΐδη	
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. 'Αμβούργον 29)11	
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ά. Κων.)πολιν 12)11 διά Μ. Θάλασσαν	
ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Πρόδητνες 21)11 δι 'Ιαπωνίαν	
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Γιοκαίτι 18)9 διά Τιμπά	
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. Μαδέριε 14)10 διά Ντουάλα	
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ά. Τζένταν ἀπό 22)9	
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ά. Χάρκωπον ρ. 2)12 διά Φιλαδέλφειαν	
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. Πειραιά 3)12	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Παναμά 23)11 διά Βενεζουέλα	
ΤΑΡΑ	61	4010	ά. Παναμά 24)11 διά Τζένταν	
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. Πειραιά 30)11 (έπωθή)	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	ά. Γιεραλτάρ 2)12 διά Σουάνη	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Κοραμάρ 22)11 διά Κουθέιτ	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Παναμά 3)12	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΣ-ΙΝ	73	19420	ά. Κων.)πολιν 12)11	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	ά. Χάρηρον 28)11	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-ΙΦ	58	8465	ά. Κουθέιτ 22)9	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ά. Τζένταν 21)7	
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ά. Λός 'Αντζελες 28)10 διά Μπουσάν	
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	4179	ά. Αντέρσαν 27)11 διά Πειραιᾶ	
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Παναμά 10)11 διά Γκάμπης	
ΤΕΑ	49	5632	εις Τζένταν ἀπό 17)8	
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9238	ά. Κουθέιτ 22)9	
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. Πειραιά 18)11 δι 'Ιαπωνίαν	
ΤΕΟΜΠΕΡ	54	3462	εις θέσην 04.23 B. — 07.51 Δ. 20)9	
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	ά. Ρενιόν 29)11 διά Ντόρμπαν	
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Πειραιᾶ 30)11 διά Κόπερ	
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. Κόμπη 29)11 διά Γιοκογάμα	
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	ά. Τεμπλαντόρα 26)11 δι 'ΗΠΑ	
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	ά. Ράς Τανόρα 16)10	
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14800	ά. Λός 'Αντζελες 16)11 διά Κούρε	
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ-Υ	72	9246	ά. Απού Ντάμπι 14)11 Κουθέιτ	

FENTIS SUPPLY CORP.

ΓΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΥ.	65	42109	άργει είς Πειραιά από 7)3
ΤΣΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	62	16563	ά. 'Αμεδούργον 3)12
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Πόρτ Σαΐδ 17)11
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15863	ε. Γιοκούάμα 29)11
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	δ. Π. Σαΐδ 29)11 διά Μεσόγειον
ΤΖΟΥΑΙΑ Δ.	68	14800	ε. Βαχαγάμα 2)11 διά Καϊνάν
ΤΖΩΝ ΛΑΕΞΑΚΗΣ	77	16000	εἰς Σεπόντα ώπο συμπλήρωσιν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Τζένταν 24)11
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Κουβέλι 16)11
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ά. 'Αμερόαν 3)12 διά Λεμεσόδην
ΤΖΩΝΝΥ Β.	26	10016	ε. "Ακαμπα 19)11
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ά. Σικόγιο 28)11 διά Ντουλούθ
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	ε. Βρέστη 22)11
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ε. Σάν Πέντρο (Αιθέρο Κόσυοτ) 22)11
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Τενερίφην 10)11 διά Ντακάρ
ΤΙΜΗ	48	11281	ώπο παραλαβήν
ΤΙΜΗ	71	5063	ε. Ρότερνταν 2)12
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	ά. Ράς Τανόρα 9)11
ΤΙΝΑ	58	2303	ά. Θέουτα 28)11 διά Καλαμπάρ
ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ	61	11842	ά. Μόμπιλ 12)11 διά Π. 'Ορντάς
ΤΙΤΙΚΑ (δ.)	64	34056	εἰς Πόλον από 5)8
ΤΙΤΙΚΙ	57	10178	ε. Ναθλάκι 12)11
ΙΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15975	ά. Καμπέλο 16)11 διά Μαρακάιμπο
ΙΟΑΝΗ	71	5041	ά. Δάντοιχ 26)11 διά 'Άλγεριον
ΙΟΑΝΗΣ	59	6995	ά. Καράτοι 26)11 διά Μπαγκόκ
ΙΟΑΝΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει είς Πειραιά από 27)6)75
ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Καράρα 27)11 διά Τριπολίν
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. "Ελώνωρ 21)11 διά ΗΠΑ
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	δ. Πόρτ Σαΐδ 15)11 διά Λονδίνου
ΤΟΡΕΝΙΑ	57	8077	ά. Καράτοι 26)11 διά Σιγκαπούρην
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ε. Μένα 'Αμποντούλα 26)11
ΤΟΥΑΠΙ Β. (δ.)	62	22271	ώπο παραλαβήν
ΓΟΥΝΤΙΣ	52	9707	ά. Πειραιά 14)11
ΓΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ε. 'Αμεδούργον 30)11
ΦΟΒΑΔΟΣ Γ.	51	7901	ε. Κων)πολιν 7)11
ΙΡΑΝΣΤΟΥΟΡΝΤ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	57	2361	ε. Μάλτα 26)11
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ε. Πειραιά 1)12
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ε. Πειραιά 27)11
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗ-			
ΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	72394	ώπο παραλαβήν
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	59	29567	άργει είς Πειραιά από 6)6)75
ΤΡΕΙΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	68	67280	ά. Μπαμόντ 8)11
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ε. Κουβέτ 21)10
ΤΡΙΠΟΔΗ	48	4030	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Πανάμα 10)11 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΤΡΙΤΩΝ	63	11070	ά. Ν. 'Ορλέανην 22)11
ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	είς θέσην 33.23 Β. — 12.49 Δ. 14)10
ΙΣΑΛΕΝΤΖΕΡ			
ΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ά. Ν. 'Υόρκην 11)11 διά 'Αρούμπα
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ.	66	44895	ά. Τεργέστην 21)11 διά Φορκάντας
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Ντώρμπαταν 28)11 διά Βραζίλιαν
ΤΣΕΡΡΥ	76	13600	ά. Κ. Τάουν 19)11 διά 'Αιμερόσαν
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	64	52868	ά. Αμπούς άλ. Μπουκόδη 6)11 'Ιταλιαν
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	ά. Ναγκόγια 23)10 διά Τζένταν
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	άργει είς Πειραιά από 16)10)75
ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Σουέζ 14)11
ΥΔΡΑ ΓΚΕΝΑ	58	10499	είς Λάγος από 30)10)75
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	είς Λάγος από 1)9)75
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	ά. Αμπιτζάν 17)11 διά Λάγος
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Βερακρόύ 18)11
ΦΑΕΩΘΝ	71	11502	ά. Καμπέλο 3)11
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Ντόχα 23)11
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ε. Ντουμπάι 25)11
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ά. Π. Λίνκον 25)10 Π. Σαΐδ
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ά. Σπαλάτον 6)11 Π. Χάρκουρτ
ΦΑΙΗ III	57	6674	ά. Π. Σαΐδ 12)11
ΦΑΛΛΟΥΘ	59	9830	ε. Σορέλ 15)11

ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	7156	ά. 'Ελονικι 19)11 διά Τζένταν
ΦΑΝΗΣ	55	3382	ά. Νεάπολιν 10)11 διά Πειραιά
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ά. Κ. Τάουν 13)11 Ρ. Τανόρα
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	ά. Α. Πλάμες 21)11 Σάπελε
ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΙΝ II	53	4383	ε. Ρότερνταμ 1)11
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Γκλάνταν 30)10 διά Βαλτιμόρην
ΦΕΙΛΙΣΙΤΥ	50	5317	δ. Γιραλτάρ 30)11 'Αλεξάνδρειαν
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΤ'ΚΣ	69	12748	δ. Σουέζ 27)11 διά Μπαγκόκ
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ε. Θάντερ Μπαΐ 21)11
ΦΙΑΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	άργει είς Πειραιά από 30)4
ΦΙΑΙΑ	58	10687	ε. Βαλένθια 12)11
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ά. Κάρυκ διά 10)11 Τοιταγκόκ
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ά. Σιγκαπούρη 15)10 διά Μανίκα
ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Μομπάσα 25)11
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2569	ε. Λισσαβόνα 13)11
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. 'Αμεδούργον 27)11 Παραμαρίμπο
ΦΙΛΙΜΙΚΟ	51	2193	ά. 'Αμερόσαν 9)11 διά 'Αμεδούργον
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Γιοκούάμα 26)11 διά Σεντάι
ΦΙΛΩΡΑ Κ.	60	9686	ε. Π. Καμπέλο 12)11
ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Σιγκαπούρη 27)11 'Ινδονησίαν
ΦΙΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ά. Π. Σπούλην 31)10 Νιγηρίαν
ΦΙΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ε. Τζένταν 7)11
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ά. Λούδηνον 3)12
ΦΟΙΝΙΞ	48	3269	ε. Καράτας 19)11
ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	ά. Λεμεσόδην 25)11 διά Ταρτούδης
ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	ε. Ρότερνταμ 30)11 Σαντάτερ
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Ντώρμπαν 19)11 διά Σάντος
ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ά. Θέουτα 27)10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ ΜΠΙΠ-			
ΚΙΝΙΓΚ	62	1910	ώπο παραλαβήν
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	70	ε. Βαλτιμόρην 1)12
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Μπιλμπάτο 19)11
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ά. Θάντερ Μπ. 26)11 Ρότερνταμ
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Γιοκούάμα 22)11
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ε. Μπ. 'Απτάς 7)11
ΦΡΟΣΩ	70	18633	ε. 'Αλεξάνδρειαν 22)11
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Κιουρασάο 13)11
ΦΩΣ Ι	48	5289	δ. Π. Σάιδ 1)12
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει είς Πειραιά από 4)3)75
ΦΩΤΕΙΝΗ	76	19500	είς Σκαραμαγκάν ώπο συμπλήρωσιν
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ε. Καλκούτα 24)11
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. Ντώρμπαν 28)11 διά Ταΐθαν
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	32511	ά. Παναμά 11)11 διά 'Ισπανίαν
ΧΑΙΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Ντουμάτη 6)11 διά Φιλαδέλφεια
ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Κ. Τάουν 2)12 διά Ντώρμπαν
ΧΑΡΑΣ (δ.)	60	29120	ώπο παραλαβήν
ΧΑΡΙΣ	65	5255	ε. Ρότερνταμ 1)12
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Ν. 'Ορλέανη 1)12 διά Μπουσάν
ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ε. Ν. 'Υόρκη 10)9
ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ	69	10016	ε. Νιγκάτα 24)10 διά Τσουντούν
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ε. Σαΐντ Ναζάρη 29)11
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Π. Καμπέλο 11)11 Μαρακάιμπο
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. 'Αμπου Ντάμπι 12)11 Ντουμπάν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Μάσουν Μασουγκανός 18)11
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Σουέζ 20)11 Μπ. 'Αμπάς
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΩΡ	68	10121	ά. Μπρόνιμποτελ 7)11 διά Ρεύνιόν
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Μαρίκιον 29)11 Ν. 'Υόρκη
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Μαρίκιον 17)11 'Αγγλίαν
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ε. 'Αμερόσαν 4)12
ΧΙΟΝΑ	55	2224	ά. Πειραιά 8)10 διά Λιθόρνιο
ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Βούδανην 15)11 διά Καράτοι
ΧΙΟΣ	60	8462	ε. Μπάρων 28)11
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Μελθούρην 21)11 διά Σουέζ
ΧΛΟΗ	75	16421	ά. 'Αμεδούργον 1)12 διά 'Ινδίαν
ΧΟΟΥΠ	48	2947	ώπο παραλαβήν
ΧΟΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ά. 'Αμερόσαν 30)11 Φιουμιτσίνο
ΧΟΟΥΠ ΣΚΑΥ· (δ.)	59	12597	ά. 'Αλεξάνδρεια 29)11

SOL
Always at your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA

CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC

and vice versa

BROSTRÖNS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

ΧΟΟΥΤΙ ΣΤΑΡ (δ.) ... 55 10553 δργει εις Πειραιά από 19(3)75
 ΧΟΥΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ ... 69 9073 Ε. Κόρη άλφακάν 1)11
 ΧΡΗΣΤΟΣ 56 8001 ά. Κολόμπο 9)11
 ΧΡΗΣΤΟΣ 53 1548 είς μεσογειακάς μεταφοράς
 ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. 57 1793 δργει εις Πειραιά από 5)12)75
 ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΤΙΑΣ (δ.) 63 30408 ά. Γιουροπόρτ 30)11 Γκότενμπουργκ
 ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-
 ΣΕΑΝΙΚ (δ.) 56 11977 ά. Μπέρια 29)11 δι' "Αμοτερνταμ
 ΧΡΙΣΤΙΝ (δ.) 62 31050 έις Πειραιά
 ΧΡΙΣΤΙΝΑ 58 8396 Ε. Κουβέιτ 13)11
 ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΑΗ 56 8411 ά. Π. "Ελεξαμπεθ 9)9 Κ. Τάουν

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ 69 28006 δ. Γιθραλτάρ 26)10 Μαύρην θάλασσαν
 ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ 49 1771 έ. Πειραιά 3)12
 ΧΡΥΣΑΝΘΗ 64 2803 ά. Αλέρπουλ 2)12 διά Κίγκοτον
 ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α. 71 16275 ά. Κολόμπα Ρ. 12)11 δι' Ιράν
 ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ II 51 3856 ά. Σουάμπα 6)10 Π. Σουδάν
 ΧΡΥΣΟΥΛΑ II 49 3422 έ. Μπιζέρτα 4)10
 ΨΑΡΑ 56 8420 ά. Κουβέιτ 17)11 Μη. Σαπούρ
 ΩΚΕΑΝΙΣ 76 18080 ά. Λ. "Αντζέλες 27)10 Γιοκογάμα
 ΩΚΕΑΝΙΣ 71 10024 ά. Γιοκογάμα 20)11 Λ. "Αντζέλες
 ΩΚΕΑΝΙΣ 73 3717 ά. Σάν Λουάν 24)11 διά Ντεμεράρα

Τα ύπο ζενας σημαντικας

(Πολια σημειωμένα δι' αστερίσκου (*) δεν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)
 (κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τα όπολοι πα φέρουν την λιθεριανή)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.* 56 12231 δργει εις Πειραιά από 14)1
 ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ ... 64 10472 έ. Ντουμπάι 6)11
 ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-
 ΣΤΑΤΗΣ 69 9436 ά. Σιγκαπούρην 3)11 δι' Ιράν
 ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ .. 64 15867 έ. Λουζών 13)11 (έπισκ.)
 ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ 69 10625 δ. Μπρούνουπούτελ 12)10 Λαττάκια
 ΑΓΗΝΩΡ 59 3782 ά. "Ωκλαντ 23)11 διά Ντανιάγκας
 ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) 56 20153 ά. Μπ. Μπλάνκα 22)11 Κ. "Ολίσια
 ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝ κ. 54 8120 ά. Σίκα 23)18 διά Περσικόν
 ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)* 55 1487 ά. Ντουμπάι 25)11 διά Κουβέιτ
 ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.) 58 3837 ά. Τεργεστών 22)11 δι' Αλγερίαν
 ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)* ... 59 27122 δργει εις Πειραιά από 19(5)75
 ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κ.)* ... 53 2379 ά. Κων/πολιν 9)11 διά Βεγγάζην
 ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)* 56 8130 ίπο παραλίη
 ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΣΙΟΣ V δ. 56 20140 έ. Καλέτα "Ολίσια 19)11
 ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. 44 1902 είς μεσογειακάς μεταφοράς
 ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.) 50 2167 ά. Πειραιά 17)11
 ΑΓΝΗ δ. 49 2641 ά. Σουέζ 22)8
 ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.) 58 1095 έ. Πειραιά 24)11
 ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) 73 18328 είς Θάντερ Μπαινί από 30)11
 ΑΕΛΛΩ (δ.) 57 20745 δργει εις Πειραιά από 14)6)74
 ΑΞΕΛΙΔΑ (κ.) 54 1202 δ. Παναμά 25)11
 ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΟΥ κ. 56 13669 δ. Κων/πολιν 20)11 διά Μ. Θάλασσαν
 ΑΘΕΝ. (κ.) 46 3921 ά. Αμπιτζάν 12)11 διά Πειραιά
 ΑΘΕΝΣ 70 8825 ά. Μπ. "Αύρες 15)11
 ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΒ δ.* 58 5998 ά. Βερμούδα 18)11
 ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.) 54 5130 ά. Αλερπουλ 4)12 διά Τζένταν
 ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)* ... 54 5063 ά. Θέουτα 27)11
 ΑΘΕΝΣ ΣΗ (κ.) 61 4903 ά. Αμπιτζάν 7)11 διά Λόμε
 ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ* (κ.) 59 7115 ά. Αμπέρσαν 25)11
 ΑΘΗΝΑ (π.) 64 30682 έ. Νεάπολιν 13)11
 ΑΘΗΝΑ B. (κ.)* ... 57 10499 ά. Κων/πολιν 9)10 διά Κωνσταντζαν
 ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) 67 44708 δργει εις Πειραιά από 15)2)75
 ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ. 72 106623 ά. Λός Πάλμας 23)10 Κάρυκ "Αϊλ.
 ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) 62 9943 ά. Π. Σαδί 29)11
 ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) 61 31869 ά. Σουέζ 14)11
 ΑΘΗΝ. ΑΥΓΟΡΟΔΑ κ.δ.* 56 12447 δργει εις Πειραιά από 31)7)75
 ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ. 51 8675 δργει εις Πειραιά από 14)5)75
 ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ* 59 8724 ά. Σ. Σαδί 15)11 διά Π. Σουδάν
 ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ. 55 10027 ά. Σπαλάτον 20)11 διά Θεο/νίκην
 ΑΘΗΝΙΚ (μ.) 67 48747 ά. "Ιμινχαμ 28)11 διά Σεβεν "Αϊλ.
 ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.) 59 28693 είς Απέραδα 18)8 (έπισκ.).
 ΑΘΛΟΣ 60 10733 ά. Λαίρια 29)11 διά Τόνιδα
 ΑΙΓΚΑ (π.) 51 3239 έ. Τζένταν 7)11
 ΑΙΓΚΑ ΝΤ. ΟΡ (δ.) 61 24871 ά. Γιθραλτάρ 1)12 δι' Αρξού
 ΑΙΗΒΟΝ 66 16464 έ. Τζένταν 14)11
 ΑΙΘΡΑ 57 10044 ά. Π. Καμπέλο 25)10
 ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.
 ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ 67 28774 ά. Ναγκόγια 26)11 διά Μιζουσίμα
 ΑΙ·ΚΟΝ* 71 27958 ά. Ν. "Ορλεάνην 13)11 δι' Αμβέρσαν
 ΑΙ·ΔΑΝΤ ΑΡΧΩΝ 71 15666 ά. Βανκούβερ 28)11 διά Βραζιλίαν
 ΑΙ·ΔΑΝΤ ΣΑΝ 71 15672 ά. Τοίμα 15)11 διά Νταμάρ
 ΑΙ·ΔΑΝΤ ΣΚΑΥ* 76 11800 ά. Παναμά 20)11 διά Κ. Γουάιρα
 ΑΙ·ΔΑΝΤ ΣΤΑΡ* 76 15900 ά. Σιγκαπούρην 25)11 δι' Ιαπωνίαν
 ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.) 52 2517 δργει εις Πειραιά από 6)2)74
 ΑΙΟΛΟΣ (κ.) 47 3346 είς Τζένταν διό 9)8
 ΑΙΟΛΟΣ 55 35324 ά. Κασσιούδη 21)11 (έπισκ.)
 ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ. 56 7712 ά. Σουέζ 15)11 διά Τζένταν
 ΑΙ·Ρ. ΓΚΡΕ·Ι·Σ (κ.) 56 7120 έ. Ν. "Ορλεάνην 23)11
 ΑΙ·Ι·Ρ ΣΙΝΕΣΡΙΤ δ.κ. 59 17948 ά. Χάμπτον ρέδς 12)
 ΑΙ·Ι·Ρ ΣΙΝΕΛΛΕΤΣ (δ.) 56 21090 ά. Γιθραλτάρ 5)11 Νιού Χάμσαρ
 ΑΙ·Ι·Ρ. ΧΟΥΠ (κ.) 52 6196 ά. Λαϊρίου 27)10 διά Ραβέννα
 ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΔΑΝΤ (κ.) 72 57802 ά. Μιζουσίμα 22)11 διά Περσικόν
 ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΒ (π.) 71 57830 ά. Γιουροπόρτ 4)12
 ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. 69 51627 ά. Σιγκαπούρην 27)11 διά Ντουμπάι
 ΑΙΤΖΙΑΝ Δ·Ι·ΟΝ 76 38800 είς Ναγκασάκι ίπο συμπλήρωσιν
 ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ 67 32644 ά. Π. Καρτίν 19)11 διά Μόμπιλ
 ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΤΚΕΙ·ΤΟΡ δ. 7701 ά. Γόνια 2)12
 ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ 67 32644 ά. Γιθραλτάρ 24)11 διά Βιτόρια
 ΑΙΤΖ. ΝΤΩΝΙΩΝ (δ.) 75 117340 ά. Μ. άλφακάν 9)11 Π. Μπουκόμ
 ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΟΔ 66 22362 ά. Σ. Ναζάρ 27)11 διά Ν. "Ορλεάνη
 ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.) 74 60930 ά. Λός "Αντζέλες 11)11 διά Ντουμπάι
 ΑΙΤΖ. ΣΕ·ΥΛΑΡ (δ.) 75 117342 ά. Μ. άλφακάν 8)11 δι' Εδρώπων
 ΑΙΤΖ. ΣΗ (π.) 73 57800 ά. Λός Αντζέλες 16)10 Σάν Νικολας
 ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ* 66 22362 έωθι Σασούριν 30)11
 ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ 65 18452 ά. Μοριουσκάδα 10)11 δι' Ιαπωνίαν
 ΑΚΑΚΙΑ (κ.)* 64 1199 ά. Ντρογκέντα 30)11 διά Γκράνθιλ
 ΑΚΟΥΑΓΚΙΔΗ 68 25433 ά. Ν. "Ορλεάνην 25)10
 ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ 68 25433 ά. Γιθραλτάρ 2)12 δι' Αλγυπτον
 ΑΚΟΥΑΓΚΛΕ·Ι·Σ 68 25433 ά. "Αλερδάνιαν 17)11 διά Νταντάν
 ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ 68 27168 ά. Κων/πολιν 6)11 διά Κωνσταντζαν
 ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ· 68 25433 ά. Γιθραλτάρ 26)11 δι' ΗΠΑ
 ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΗ 68 25168 ά. Μοριουσκάδα 10)11 δι' Ιαπωνίαν
 ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΟ 68 25155 έ. Πειραιά 29)11
 ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.) 58 23307 δργει εις Πειραιά από 19)8)75
 ΑΚΡΟΝ (π.) 59 14722 ά. Σάντος 24)10 διά Τόνιδα
 ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ 70 8825 ά. "Αντοφαγκάστο 30)11 Βαλπαραΐζο
 ΑΚΤΗ (δ.) 56 10287 δργει εις Πειραιά από 18)3)75
 ΑΚΤΙΒΙΤΥ 60 10235 ά. Κολόμπο 31)10 διά Μπαγκόκ
 ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.) 64 35824 ά. Φιλαδέλφειαν 17)11 διά Γιθραλτάρ
 ΑΚΤΙΣ (κ.) 55 8828 ά. Μίνα Χαλίδ 26)11
 ΑΛΑΜΑΡ (κ.) 57 11929 ά. Μόμπιλ 23)11
 ΑΛΕΑ 73 8824 ά. Κοκούρα 16)11 διά Κωνσταντζαν
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ. 68 44646 ά. Φιλαδέλφειαν 20)11 δι' Αδγούσταν
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.) 55 12380 ά. Κων/πολιν 22)11
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ A. (κ.) 47 2097 ά. Σιμπενίκ 27)11 δι' Αλεξάνδρειαν

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ K. κ.* 51 2593 ά. Λάρνακα 17)11 διά Λαττάκια
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-
 ΤΑΡΗΣ (κ.) 55 8280 ά. Μπάσραν 29)11
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ T. (κ.) 57 3143 έ. Γένοβα 2)12
 ΑΛΕΞΗΣ* 51 2983 ά. Παναμά 17)10 διά Χιλήν
 ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ 67 14845 έ. Λεμεσόσ 21)11
 ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.) 56 6020 ά. Ντέρμπταν 24)11 διά Λουάντα
 ΑΛΙΝΤΑ (δ.) 58 13010 είς Πειραιά από 13)4
 ΑΛΚΑΝ 57 2630 ίπο παραλαθήν
 ΑΛΚΑΝ* 66 27985 ά. Γανδήν 16)11 διά Γόνυια
 ΑΛΚΥΟΝΙΑ (κ.) 56 1802 ά. Αυδιόργον 15)11 διά Τύνιδα
 ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.) 67 46401 ά. Αγ. Φραγκίσκον 22)11 Σιγκαπ.
 ΑΛΜΑ (κ.) 41 9097 έ. Πειραιά 26)10 (έπισκ.)
 ΑΛΜΑ (δ.) 61 22671 ά. "Αίλ οφ Γκραίν 2)12
 ΑΛΠΑ (κ.) 43 9159 ά. Εσκουμιν 17)10 Αθέανα
 ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λ.δ. 64 1715 έ. Κίγκα Λύν 30)11
 ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥΡΟ λ.* 66 2274 έ. Πειραιά 27)11
 ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-
 ΙΕΡ (λ.δ.) 65 1708 ά. Κίγκα Λύν 24)10 διά Τρίπολιν
 ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.) 57 3826 ά. Ντόρτενγαμ 18)11 διά Βεγγάζην
 ΑΜΑΡΙ (κ.) 68 1165 έ. Ρ. Τανόρα 18)11
 ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)* 74 36911 ά. Ρότερταν 6)11 διά Λάγος
 ΑΜΟΡΓΟΣ 61 13901 έ. Καζαμπλάνκα 22)11
 ΑΜΠΕΡ (κ.)* 62 10493 έ. Δάντοιχ 27)11 (έπισκ.)
 ΑΝΑΓΤΕΑ ΛΑΚ 68 9291 ά. Αμπιτζάν 12)11 διά Σ. Πέντρο
 ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.) 56 2198 είς μεσογειακάς μεταφοράς
 ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V 69 15869 έ. Ιντσόν 22)11
 ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.) 53 2769 είς Τζένταν 28)11
 ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)* 70 1482 ά. Χάρφα 29)11 διά Μασσαλίαν
 ΑΝΔΡΕΑΣ Α. (κ.) 54 1114 είς θέσιν 28.04 Β - 34.28 Α 14)10
 ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.)* 50 3150 ά. Κων/πολιν 31)8 Μαρήν θάλασσαν
 ΑΝΑΡΕΙΑ (κ.) 57 10287 ά. Κων/πολιν 23)7 Μαρήν θάλασσαν
 ΑΝΔΡΙΑΝΑ I. (κ.) 56 8274 ά. Βούλενη 29)11 Ρότερταν
 ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ (κ.)* 52 6989 ά. Π. Σάιδ 10)11 διά Μεσόγειον
 ΑΝΔΡΟΣ 65 15597 έ. Σιλικατ 19)11
 ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΝΤ 67 6047 ά. Γκιζόν 17)11 δι' Αλγέριον
 ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΝΤΕ 67 21192 ά. Παναμά 30)11 διά Σπέτζα
 ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ. 73 119505 έ. Ρότερταν 26)10 (έπισκ.)
 ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡ-
 ΓΙΟΣ (δ.)* 76 105000 ά. Ναγκόγια 20)11 διά Περσικόν
 ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ 68 21399 ά. Αμέρσαν 3)12 δι' ΗΠΑ
 ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ 69 21399 έ. Κούρε 24)11
 ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ 73 13753 έ. Γιοκογάμα 26)11
 ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ. 76 177304 ά. Γιουροπόρτ 30)10 διά Περσικόν
 ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ 68 21426 ά. Παναμά 14)11
 ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ 72 13732 έ. Μαπόδο 5)11
 ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ 68 21418 ά. Παναμά 2)12 διά Μουροράν
 ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΥ (δ.) 74 129796 ά. Γιουροπόρτ 11)11 Τζέμπελ Ντανά
 ΑΝΕΜΟΣ (μ.) 63 32984 έ. Ρότερταν 15)11 διά Ροστόκ
 ΑΝΘΙΑ (κ.)* 64 10864 είς Αύρες από 27)7
 ΑΝΘΟΥΔΑ (κ.) 57 1225 ά. Πειραιά 19)11 δι' Αλγέριον
 ΑΝΚΟ ΗΑΙΑΣ (δ.) 58 12239 έ. Ρότερταν 21)11
 ΑΝΝ (κ.) 47 2503 ά. Μ. Σαούδ 5)11 Φιλιππίνες
 ΑΝΝΑ (δ.) 57 25441 ά. Σπαλάτον 11)9
 ΑΝΝΑ M. 75 14983 έ. Ταιβιταθέκια 30)11
 ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ 66 15597 έ. Ντάρμπαν 13)11 δι' Ιαπωνίαν
 ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.) 44 3174 είς Κων/πολιν 7)11 διά Βάρνα
 ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ 63 13876 έ. Χαμπτον Ρ. 17)11 Βραζιλίαν
 ΑΝΤΖΕΙΚ (δ.) 59 15397 δργει εις Πειραιά από 23)5)75
 ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)* 59 16047 έ. Σιγκαπούρην 20)11
 ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου) 48 6259 ά. Σουέζ 10)4 διά Τζένταν
 ΑΝΤΩΝΗΣ (μ.)* 56 19221 είς Μπιλπέδο από 29)98
 ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.) 53 8202 ά. Μοντεβίδεο 28)11 Μπ. "Αύρες
 ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.) 73 129655 ά. Α. Πάλμας 12)11 διά Νιγηρίαν
 ΑΝΤΩΝY III* 76 38800 είς Ναγκασάκι ίπο συμπλήρωσιν
 ΑΞΙΟΣ (π.) 57 2299 ά. Πειραιά 16)11
 ΑΟΥΡΕΙΑ (κ.) 56 5593 ά. Παρίσι 29)11 δι' Αλγέριον
 ΑΟΥΡΩΡΑ (δ.)* 76 18300 είς Στοκχόλμην ίπο συμπλήρωσιν
 ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ 63 9733 ά. Δάντοιχ 3)11 διά Θεσ/νη
 ΑΠΟΛΛΑΩΔΩΡΟΣ 72 13120 ά. Ποντιανάκ 24)10 διά Κεταπάγκ
 ΑΠΟΛΛΩΝ* 68 27989 ά. Παναμά 23)11 δι' Ιαπωνίαν
 ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.) 72 13120 ά. Κ. Τάουν 10)11 δι' Ιμπινχαμ
 ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.) 58 10369 ά. Χούλ 4)12 δι' Αμβέρσαν
 ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.) 59 8837 ά. Σιγκαπούρην 23)11 διά Περσικόν
 ΑΡΑΓΚΟΝ 56 10180 δργει εις Πειραιά από 1)5)75
 ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.) 64 28313 ά. Μπ. Σαπούρ 26)11 Κάρυκ διλ
 ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ 68 24894 έ. Γλασκώθην 30)11
 ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ 65 25293 ά. Χάλιφας 24)11 δι' Αμθούργον
 ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ 61 9037 ά. Νταμάρ 20)11
 ΑΡΓΩ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ. 53 18743 ά. Παναμά 25)11
 ΑΡΓΩ ΠΟΛΛΟΥΣ 66 25291 ά. Νιούπορτ 5)12
 ΑΡΓΩ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δ.) 57 15406 ά. Κων/πολιν 26)11
 ΑΡΗΣ (κ.) 54 9561 ά. Γιθραλτάρ 13)11 Μπ. "Αύρες
 ΑΡΗΣ 68 8046 ά. Μάλτα 30)11
 ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)* 57 8620 είς "Ααρχους από 14)6
 ΑΡΗΣ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ κ.* 56 8782 ά. Βούλεπην 16)11
 ΑΡΙΔΑΝΗ Ε. (κ.δ.) .. 62 25672 ά. Π. Σάιδ 29)11
 ΑΡΙΑΝΑ (κ.) 57 5237 ά. Ν. "Ορλεάνη 25)11
 ΑΡΙΕΣ (π.δ.) 54 13432 είς Σαλίνα Κρούζ από 15)8)75
 ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) 62 25211 ά. Μπούλεν Μπ. 16)11 Μπωμόντ
 ΑΡΙΕΤΤΑ ΑΙΒΑΝΟΥ δ. 72 129260 δργει εις Μ. "Υόρκη από 1)4)75
 ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.) 35 992 ά. Κοκούρα 3)12
 ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.) 56 10242 δργει εις Καλκούτα από 1)7)75
 ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ 52 4303 είς Λάγος από 10)10)75

ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	έις Κορίντο από 20/8/75 (έπικ.)
ΑΡΚ	61	12011	ά. Κόρφους Κρίστη 21/11
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	α. "Ακαμάτα 27/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	57	11912	α. Ρότερνταμ 30/11 Δουνκέρκην
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	έ. Μίλια Χαλίδ 25/11
ΑΡΜΑ (κ.)	54	9559	α. ΙΙ. Σάιδ 25/11 διά Νταμάρ
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Μημοντ 18/11
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	α. Αμέρεραν 26/11 διά Πειραιά
ΑΡΝΙΕΝΑ (κ.)	48	3675	έ. Ρότερνταμ 19/11
ΑΡΝΙΣ (κ.)*	48	6710	α. Νταμάρ 26/11 διά Μπαχρέιν
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει είς Μπλακιούσωτερ από 11/7/75
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	α. Ρότερνταμ 26/11 διά Στεττίνον
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	α. Μορούσκας 23/11 διά "Ιαπωνίαν
ΑΡΥΑ ΝΙΚΟΥ	63	10382	μετων. "ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΙΞ"
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30200	ε. Ν. "Ορλέανη 1)12
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	έ. Μετέλιγχαν 29/10
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	α. Γιβραλτάρ 4/12 Π. ντέ Μπούκ
ΑΣΠΑΚΙ (κ.)	56	3971	α. Μομάσαν 30/11 διά Καράτσι
ΑΣΙΥΡ (κ.)	50	5421	έις Νταμάρ από 26/7
ΑΣΣΟΣ (κ.)*	57	2106	α. Γκ. Γιάρμουν 2/12 Τεργεστήν
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	α. Ν. "Ορλέανη 21/11 διά Αρούμπα
ΑΣΤΡΟΝ (π.δ.)*	57	26947	α. Ν. "Ορλέανη 26/11
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	α. Μη. "Άρεις 10/10 "Ιαπωνίαν
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	α. Γιβραλτάρ 17/11 Μ. "Ορλέανη
ΑΙΑΛΑΝΗΣ	72	11000	α. Ντούμπαν 30/10 διά "Ιαπωνίαν
ΑΙΖΙΑΙΙΥ	59	10389	δ. Σουέζ 11/9
ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ δ	74	128398	ά. Λάς Πάλμας 19/11 διά Περσικόν
ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ	74	128399	ά. Δουνκέρκην 17/11 διά Περσικόν
ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	63	15977	ά. Κούρια Μπαΐη 2/12 διά Ν. "Ορλέανη
ΑΙΔΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ε. Ν. "Υόρκην 28/11
ΑΙΔΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	δ. Π. Σάιδ 31/10 διά "Ασσόπι
ΑΙΔΑ. ΜΟΝΑΡΚ*	68	48936	άργει είς Πειραιά από 19/1/75
ΑΙΔΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	α. Μένα άλ. "Αχαντί 20/11 διά Φός
ΑΙΔΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38558	άργει είς Τρίνινταν από 10/4/75
ΑΙΔΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	α. Μασαλίαν 26/11
ΑΙΔΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	δ. Παναμά 27/11
ΑΙΔΑ. ΧΕΡΙΤΑΤ	69	16291	έ. Τόραντ 3/12
ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	έ. Σιγκαπούρην 20/11
ΑΙΔΑ. ΧΩΚ	69	16291	έ. "Αμβούργον 3/12
ΑΙΔΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ δ.*	65	35823	ά. Ν. "Ορλέανη 26/11 διά 'Αρούμπαν
ΑΙΔΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.δ.)*	68	104561	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 11/11 Βιλελμοχάφεν
ΑΙΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	έ. Τεργεστήν 2/12
ΑΙΤΤΙΚΟΝ (κ.)*	56	1803	είς Λάγος από 27/8
ΑΙΥΤΑΛΕΑΦΟΣ (κ.)	56	8136	έ. Ντουμπάτι 16/11
ΒΑΚΚΙΣ (κ.)	50	2494	ά. Λάρνακα 27/11
ΒΑΛΛΕ ΝΙΕ ΠΙΚΑΝ-			
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	ά. Π. λά Κρούζ 23/10 Λά Γκουάρια
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	έ. Π. Καμπέλο 13/10
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	ά. Λάρνακα 15/10 διά Λίθανον
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	είς Νεστόπολιν από 26/6/75
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. 55	9242	ά. Ταγκουαράμας 29/11 Μαρόκο	
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	έ. Ράς Τανόρα 24/11
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	δ. Κων/πολιν 21/11
ΒΕΛΑΝΤΑ*	57	10311	έ. Κασούδηρος 26/10
ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	8506	ά. Μομπάσα 21/11 διά "Αμπαντάν
ΒΕΝΤΙΣΤΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. 'Αλεξάνδρειαν 29/11
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	ά. Πειραιάδ 2/12 διά "Υεμένην
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	δ. Πόρτ Σαΐδ 10/8
ΒΙΚΙΟΡ*	64	4281	ά. Της 26/10 διά Σκίκντα
ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥ-			
ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 13/11 Τζεμπέλ Ντανά
ΒΙΟΛΕΓΤΑ (κ.)	58	8510	άργει είς Χαλκίδα από 19/3
ΒΙΡΤΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει είς Σπέτσια από 30/1/75
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	ά. 'Αλεξάνδρειαν 14/11
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει είς Χαλκίδα από 27/5/75
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	έ. Γδωνία 9/11
ΒΡΟΝΤΗ (δ.)	64	33245	ά. Νόρτενχαμ 15/11 διά Ρότερνταμ
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Ποιητίνα 14/11 διά Π. "Ορντάς
Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)*	57	1742	έ. Χανία 13/10
ΓΑΒΡΙΗΑ Ι. (κ.)*	50	5406	έ. Σετούπαλλα 14/11 (έπισκευα)
ΓΑΒΡΙΗΑ 5 (κ.)*	55	6504	ά. Ρότερνταμ 1)12 διά Λάγος
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	έ. Βοστώνη 3/12
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ά. Μπατάρια Μασάρ 26/11 Μπ. Σαπούρη
ΓΑΝΗΝΗ	55	9415	έ. Μπατάρια "Απάς 14/11
ΓΑΡΜΗΝΗ (μ.)*	67	42439	ά. Κων/πολιν 25/11 διά 'Οδησσόν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Χάμπτον ρ. 20/11 διά "Αρούμπα
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)	54	1890	ά. Κων/πολιν 14/11
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1116	ά. "Ασσάμι 16/11 διά Μεσάσια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	ά. Λευσσόδ. 28/10 διά Π. Καμπούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	έ.ς "Κόλιντιχορν από 31/11)75 έπισκ.
ΓΕΩΡ. Β. ΣΦΙΚΑΣ π.δ.	63	29534	ά. Γιβραλτάρ 4/12 διά 'Αδγούσθαν
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Φιλαδέλφεια 22/11 διά 'Αρούμπα
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Σουέζ 14/11 διά 'Ερ. Θάλασσαν
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ά. Ν. "Υόρκην 16/10 Ντουμπρόθνικ
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ (κ.)	56	10774	ά. Καμαΐσι 25/11
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	ά. Ντόρμπιταν 1)12 διά Μπ. "Άυρες
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	64	1594	έ. Λάρνακα 2/12
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΚΕR (κ.)	63	7311	ά. Μουτσούρε 27/10 διά Χοινιάγκ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥΓ. κ. 55	55	1275	άργει είς Πειραιά από 4/6
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΓ-ΙΝΤΕΡ κ. 50	8280	ώπ. παραλαβήν	
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ. 60	4246	ά. Βαρκελώνη 13/11 Χάμπτον ρόδς	
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2366	έ. Τεργεστήν 28/11
ΓΙΩΡΓΗΣ Π. (κ.)*	48	6800	έ. Τέμα 24/10
ΓΚΑΛΑΕΥ ΦΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	άργει είς Πειραιά από 27/4 μετ. Νικόλαος Π.
ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΛΙΑ (κ.)	60	2269	έ. "Ιψουσίτ 1)12
ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (κ.)	53	1764	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΙΣΕΛΑ (κ.)*	52	6576	ά. Γκουαγιακίλ 29/11 Κρίστομπαλ
ΓΚΙΑΚΑΣ (κ.)	48	2358	ά. Σπαλάτον 13/11 διά Βεγγάζην
ΓΚΙΩΜΑ (δ.)	63	30650	ά. Μπλέφαστ 2)12 διά Λέιθ
ΓΚΑΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	ά. Μπρεμερχάρφεν 1)11
ΓΚΟΛΑΙ ΜΙΗΤΣ (κ.)	56	5485	έ. Σιγκαπούρην 29/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ δ. 59	23084	άργει είς Πειραιά από 7/4	
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ-Σ (κ.)	56	6778	έ. Π. Καυπέλλο 26/10
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΙΔΟΡΕΡ κ. 67	2997	ά. Σάρρα 20/11 'Ακτήν 'Ελεφαντόδοντος	
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΚ (κ.)	61	7838	ά. Κίγκατον Τζαμ. 20/4 διά Κούβα
ΓΚΟΥΝΤ ΑΗΝΤΕΡΙ	73	59193	ά. Ν. "Ορλέανην 18/11 διά Ρότερνταμ
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ. 56	8750	ά. Σιγκαπούρην 27/11 διά Περισκόν	
ΓΚΟΥΝΤ ΜΕΓ-Ι (κ.)*	70	2997	ά. Άγαδίρ 22/11 διά Ντουάλα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-*			
ΓΟΡ (κ.)	56	8750	ά. Κομώ Μπαΐη 22/10 διά Κούδα
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΓ-ΙΝΤΕΡ κ. 73	6415	έ. Αλεξανδρείαν 28/10	
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΙ (κ.)	70	9954	ά. Πόρτ Καρτέ 27/11 διά Κούδα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΠ (κ.)	69	2993	ά. Μπρούναμπούτελ 15/11 διά Βίζαρ
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΑΗΙΖΕΝΤ 69	22998	ά. Γάνδην 18/11	
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ 70	22992	ά. Χιούδοντ 23/11	
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ 66	23570	έ. Σάντος 24/11	
ΓΡΕΤ-ΤΣ ΣΕΥ-ΛΟΡ κ. 53	1313	έ. Μασσάνα 3)10	
ΓΡΑΥΚΗ	64	15240	έ. Τάμπα 26/11
ΓΑΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	έ. Αμπαντάν 6)11 Πόρτ Καμπούς
ΓΑΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	έ. Νταμάν 7)11
ΓΟΥΕΣΤΙΓΟΥΙ ΙΝΤ	70	11329	ά. Ν. "Ορλέανην 30/11
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	43	14313	άργει είς Πειραιά από 17/4)4
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ*	76	19261	ά. Λόδης Αντέλεξ 24/11 Νιούπορτ
ΓΟΥΟΡΑΝΓ ΑΧΙΔΕΛΕΣ II	75	19393	ά. Νταμάν 8)11
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	53	21284	άργει είς Πειραιά από 15/9)75
Γ. ΚΑΙ-ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Σουέζ 17/11 Μίνι άλ. Μπάκρ
Γ. ΜΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Μπούλεν Μπαΐη 9)11 διά Φρήπορτ
Γ. ΜΠΙΟΥΙΥ (δ.)	57	20902	έ. Ν. "Ορλέανην 2)12
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	άργει είς Πειραιά από 16/1)75
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	έ. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 22/11
Γ. ΝΑΥΤΙΑΟΣ	67	23064	έ. Μπράκε 30)11
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΑΙ-ΤΟΡ	68	22513	έ. Τζενταν από 25/5
Γ. ΝΕ-ΙΜΠΟΡ	68	23064	έ. Ν. "Ορλέανην 26/11
Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23064	έ. Πειραιά 2)12
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	ά. Μπ. Μαρσά 27/11 Μπαντάρ Σαπούρ
Γ. ΝΟΜΑΝΙ ΙΙΙΤΥ	68	22531	ά. Βανκούβερ 22/11 διά 'Ιαπωνίαν
Γ. ΝΟΟΥΑΖΕΤ (δ.)	69	41477	ά. Πλ. Ιανέριο 19)11 διά Βιτόρια
Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	51878	ά. Βιλελμούδεν 19)11 διά Κιουρασό
Γ. ΝΙΟΥΙΕΤ (μ.)	71	51878	ά. Φός 29)11 διά Λιθόνην
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	έ. Τανόύρα 23)11
Γ. ΦΑΙΘ (δ.)	64	49437	άργει είς Πειραιά από 25/6)75
Γ. ΦΡΕΝΤΙΣΠ (δ.)	65	49437	ά. Γιβραλτάρ 21)8 διά Σουέζ
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Γιουροπόρτ 29)11 Ρ. Τανόρα
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Τέιμπλ Μπ. 19)11 Γένοβα
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	έ. Τσιμπού 26)11
Γ. ΧΟΡΑΙ-ΖΟΝ (δ.)	72	102300	έ. Ρ. Τανόρα 25)11
ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	άργει είς Πειραιά από 12/3)75
ΓΡΕΤΟΣ	59	10542	έ. Σηπάτλ 30)11
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	έ. Αλεξανδρείαν 13)11
ΔΑΦΝΗ (μ.)	53	31289	ά. Γιβραλτάρ 25)11 διά Λάγος
ΔΑΙΑΝΤΩ (κ.)	52	8202	ά. 'Αμπιτζάν 4)9 διά Λάγος
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2756	έ. Πειραιά από 22)8
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ά. Κ. Τάσον 9)11 διά Κορέαν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	έ. Λισσαδώνα 9)11
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	έ. Βαλτιμόρην 30)11
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	έ. Π. Καμπέλο 29)10
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Ρ. Τανόρα 25)11
ΔΩΤΙΔ	68	35191	ά. Γάνδην 21)11 διά Βαλτιμόρην
ΕΒΡΟΣ	63	15983	έ. Νεάπολην 29)11
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	ά. Σουέζ 17)11 διά Γκιζάν
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. Ιμπινχάμ 28)8 διά Περσικόν

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW

ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	εις Βίγκο όπο 30)5	ΚΑΜΕΛΙΑ (κ.)	52	8111	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 29)2
ΕΙΡΗΝΗ ΔΕΛΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Κόρ αλ. Αμάγια 25)10 Βραζιλίαν	ΚΑΜΙΛΛΑ Μ.*	75	14983	ά. Κευτέκ 5)11 διά Ροστόκ
ΕΙΡΗΝΗΩ (π.δ.)*	65	42377	εἰς Κιουρασό από 30)8 (ἐπισκ.)	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	819/	δ. Π. Σαιδ 17)11 δι' Ἑλλάδα
ΕΙΚΟΥΙΓΙΩ (δ.)*	52	15623	Ε. Π. "Άρδουρ 10)11	ΚΑΠΙΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.	56	9817	δ. Μπρούνωντούτελ 30)10 Λαττάκια
ΕΙΚΩΡ (κ.)*	72	4801	ά. Ηλανάδα 2)11 διά Σαλάδερο	ΚΑΠΙΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ κ.	63	16984	ά. Καντζ 20)11 διά Χάμπτον ρόδς
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ά. Ιεραπά 3)11 δι' Ισπανίαν	ΚΑΠΕΙΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ά. Μπάραρ 26)11 διά Νάπολης
ΕΑΕΙΣΤΙΡΙΑ V (κ.)*	55	4037	ά. θενετία 22)11 'Αλεξάνδρειαν	ΚΑΠΕΙΑΝ ΤΑΣΟΣ κ.	54	10905	ε. Ντόχα 20)10
ΕΑΕΙΣΤΙΡΙΑ VII μ.*	55	16207	όργει εἰς Πειραιά από 11)175	ΚΑΠΕΙΑΝ ΙΣΑΜΠΙΟΝ κ.	61	23666	ε. Σεπτεμβρίου 26)11 δι' ΗΠΑ
ΕΑΕΚΤΡΑ (δ.)*	64	31331	ά. Κόρπους Κριότι 18)11	ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ		8505	ε. Τής 3)12
ΕΑΕΚΤΡΑ (κ.)*	54	6801	ε. Γούώρη 13)11	ΓΟΣ (κ.)	57	9060	ε. 'Αιμέροραν 2)12
ΕΑΕΚΤΡΑ Ε. (δ.κ.)	57	15729	ε. Καρλτσ 29)11	ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ*	53	5789	ε. Ρόττερνταμ ἀπό 24)12)75
ΕΑΕΝ *	67	27989	ά. Χαμπτον π. 19)11 Βραζιλίαν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-			
ΕΑΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.*	58	20830	άργει εἰς Πειραιά από 26)11)74	ΒΑΡΗΣ	52	7597	ε. Τζένταν 13)10
ΕΑΕΝΑ ΣΙΑΡ (κ.)*	57	3436	ά. Σαθνάρ 9)11	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	60	9152	ε. Σάντος 17)11
ΕΑΕΝΗ I (κ.)*	63	10639	ά. Αμέδοργον 19)11 διά Γκαμπόν	ΚΑΡΝΤΙΦ II (δ.)*	65	48024	ὑπό παραλαβήν
ΕΑΕΝΗ K. (κ.)*	55	2555	ε. Μπρούνωντούτελ 29)11	ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ά. Σεμπού 18)11 διά Ναούσια
ΕΑΕΝΗ 2 (κ.)*	57	8159	ε. Ιζέντα 31)10	ΚΑΡΟΛΙΝΑ II	73	13246	ά. Σάντος 12)11 διά Π. 'Αλέγκρε
ΕΑΕΝΙΑ	63	5206	ά. Γόνδα 30)11 διά Τρίπολιν	ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	εἰς Πειραιά ἀπό 14)8
ΕΑΕΝΟΣ (κ.)*	45	1589	ά. Πειραιά 2)12 διά Θεσσαλίη	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Κουδέτι 12)11
ΕΑΕΡΑΝΙΑ	73	17830	ά. Μόζι 19)11 δι' Αθανάσια	ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ά. Σάφι 8)11 διά Λάγος
ΕΑΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά. Χαλούδη 18)11 Δ. Κρουά	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)	53	1126	ὑπό παραλαβήν
ΕΑΙΚΩΝ (κ.)*	58	8370	ε. Γένοβα 3)12 διά Κοραμσάρ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙΑ. (κ.)*	56	1333	δ. Σουέζ 2)8
ΕΑΙΣΑΒΕΤ (κ.)*	39	4996	ε. Βόλον 11)11	ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	ε. Πειραιά 3)11
ΕΑΝΙΝΑ (κ.)*	57	6309	ά. Μόντρεαλ 13)11 δι' Αθανάν	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Ούλου 23)11
ΕΑΕΣΠΟΝΤ ΑΡ-				Κ Ε Α	58	13996	δ. Παναμά 1)12
ΓΚΟΣΗ (δ.)	76	30000	εἰς Ρόττερνταμ ὑπό συμπλήρωσιν	ΚΕΡΚΥΡΑ (κ.)*	55	1791	ά. Λεμεσόσ 2)11 διά Λαττάκια
ΕΑΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΐΤΖ	76	22893	εἰς Τζέιτον ἀπό 9)9	ΚΕΦ ΧΩΚ (δ.κ.)	60	12971	μεταν. «ΠΗΤΕΡ» σημ. 'Ελληνική
ΕΑΕΛΕΣΠΟΝΤ				ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ε. Σιγκαπούρων 23)10
ΣΠΑΝΕΙΟΝ (δ.)*	75	60491	ά. Λ. 'Αντζελες 19)11 Σιγκαπούρων	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ.	65	8198	ε. Ρόττερνταμ 23)10 δι' Αρούμπα
ΕΛΛΗ 2 (κ.)*	52	8194	ό. Σουέζ 2)7	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	δ. Σουέζ 22)11
ΕΛΛΗΝ*	56	10312	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)3)75	ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ά. Ρόττερνταμ 20)11 διά Κούδα
ΕΛΛΥ V. (κ.)*	59	1587	ά. Αργέρρων 22)10 δι' Αλγύριον	ΚΙΜΠΕΡΑ (κ.)*	56	8477	ά. Κ. Τάουν 22)11 διά Λάγος
ΕΛΛΑΡΜΕ (κ.)*	58	4234	ε. Ισηναρένας 1)11	ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	ά. Λάς Πάλμας 20)11
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*	61	10080	ε. Σιγκαπούρων 25)11	ΚΙΣΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ά. Αμπιτζάν 16)11 διά Μπαγκός
ΕΛΛΙΠΕΛΛΑ (κ.)*	54	6503	ά. Μηλιπάτα 30)10 δι' Αθανάν	ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ά. Μοντεβίδεο 27)11 δι' Αλεξάνδρεια
ΕΛΛΑΝΑ (κ.)*	58	8374	ά. Ισρατάρ 4)12 διά Μπαγιόν	ΚΛΑΟΥΝΤΑΙ (κ.)	67	1208	δ. Σουέζ 20)11 διά Τζένταν
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)*	57	8960	εἰς Πειραιά 17)8 (ἐπισκ.)	ΚΛΕΩΝ (δ.)*	59	16217	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)3
ΕΞΟΤΙΚ (μ.)	70	70619	ά. Βακαρίσια 26)11	ΚΟΜΜΕΝΣΕΜΕΝΤ (κ.)	59	5515	ε. Μπ. 'Αρδες 5)10
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)2)75	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	δ. Νταμπέρ 2)12 δι' Αμδέρσαν
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά. Βορδόνη 22)11 Μπ. Μασάρ	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	ε. Σπέτζια 27)11
ΕΡΓΙΝΑ I. (κ.δ.)*	61	12891	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22)7)75	ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	ε. Αμπου Μάταπι 3)12
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827	ά. Ισρατάρ 28)11 διά Χιούστον	ΚΟΡΑΗΣ	60	10295	ε. Όρλεαν 29)11 διά Τερέστη
ΕΡΟΪΚ ΣΕΥΔΑΟΡ κ.	64	29396	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 9)7)75	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ά. Τερέστη 24)11 διά Τέμα
ΕΡΟΪΚ ΣΕΥΔΑΟΡ Κ.	57	1368	εἰς Τζέιτον ἀπό 14)10	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Ντρύμπιαν 15)11 δι' Ισπανίαν
ΕΡΟΪΚ ΙΖΟΥΝΙΟΡ Κ.	52	1599	ό. Σ. Σάδι 31)10	ΚΟΡΙΝΗΛΙΟΣ	51	2491	ά. Πόρτα Σατέδ 1)12
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	ά. Π. Σάδι 22)11	ΚΟΡΩΝΑΙΟΣ	72	16313	δ. Γιβραλτάρ 4)11 διά Ροστόκ
ΕΣΣΕΡΟΣ	57	10317	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8)3)75	ΚΟΡΩΝΑΙΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	62	15000	ά. Ρίο Γκράντε 14)10 διά Ρωσίαν
ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	ά. Π. Κελάγκ 23)11 δι' Αμδέρσαν	ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΝΕΡΖΥ*	54	11250	ε. Τερέστη 24)11 διά Αρζού
ΕΤΕΟΚΑΗΣ II. (κ.)*	44	7141	άργει εἰς Πειραιά	ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΖΥ*	57	20728	ά. Μοντεβίδεο 2)11 διά Τέμα
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)*	56	1375	ά. Πάλμας 2)11 διά Γουώρη	ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΗΣ (δ.)	57	12106	ά. Κρίστομπαλ 28)10 διά Γιαρικα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	14653	ά. Ναγκούγιας 8)11 διά Χρούσια	ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Ρουέν 16)11
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	ά. Αιντηνίας 21)11 διά Μεσόγειον	ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)	49	3378	ά. Νταμπέρ 2)12 διά Σιγκαπούρη
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Ιης 3)12 Ν. 'Ορλέαν	ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	δ. Πόρτα Σατέδ 1)12
ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.)*	64	34827	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24)1	ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1779	δ. Λάς Πάλμας 18)11
ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ά. Σιγκαπούρων 2)11	ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	δ. Λάς Πάλμας 13)8 Π. Χάρκουρτ
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	23717	ά. Ισρατάρ 18)11 διά Χιούστον	ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΗΣ κ.	55	2996	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)16)75
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	ά. Βεράκρους 20)11	ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ά. Ντρύμπιαν 1)10 διά Π. Σουδάν
ΕΥΤ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	άργει εἰς Ι. φ. Σπαϊνή ἀπό 5)10)75	ΚΡΗΝΗ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943	εξωθ. Βομβάνης ἀπό 28)7
ΕΥΤ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	ά. Ρ. Ιανείρο 11)11 διά Γκαμπόν	ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	εξωθ. Βομβάνης ἀπό 28)7
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ά. Ρ. Τανόρα 12)10	ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	ε. Πειραιάς 8)1 (άργει)
ΕΥΔΑΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	57	3826	ά. Ντουμπά 25)11	ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ά. Θεούτα 2)12 διά Λάγος
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ά. Ιντουν 8)11 διά Περσικόν	ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	ε. Κοκούρα 29)11
ΕΥΠΟΙΑ (δ.)*	55	19959	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)7)74	ΚΥΘΗΝΟΣ (π.)	62	4784	ά. Ρίο Ιανέριο 22)11 διά Τεργέστην
ΕΥΡΥΑΛΟΣ*	64	9727	ά. Βαρκελώνη 20)11 Δ. Λουί ντε R.	ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)5
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ*	65	10290	ά. Βανκούδερ 2)12	ΚΥΜΗ (κ.)*	54	2952	ά. Σατέδ 1)12
ΕΥΤΕΡΠΗ (δ.π.)*	61	13360	ά. Καράτο 28)11 διά Περσικόν	ΛΥΜΩΝ (δ.)*	56	24234	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)10)75
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)*	65	10347	ά. Νιτρόμπαν 1P)9 Περσικόν	ΚΥΝΩΤΙΑ*	68	11315	ά. Μαπούστο 21)11
ΕΦΕΩΣ (δ.)	74	59000	ά. Αντεν 21)10 Ζεύσην Μταήν	ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	ά. Μασασλίαν 16)11
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ά. Καδίντα 16)11 Φήρπορτ (Μπ.)	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ II (κ.)	47	3213	ά. Αλεξάνδρειαν 2)12
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)*	56	1437	ά. Ηπειραίας 23)11	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	ά. Κολόπιο 30)11 διά Ραγκούν
ΖΑΝΙΑΔ (δ.π.)	53	12962	άργει εἰς Ι. Κορτέζ 16)2)75	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)*	57	34827	ά. Μπούλεν Μταήν 13)11 διά Χιούστον
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)*	49	2806	ά. Σ. Σάδι 8)11 διά Περσικό	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. Κ. Υόρκην 18)11 διά Μόμπιλ
ΖΕΩΦΡΟΣ (δ.)	64	34099	ά. Ρ. Γιανουάριος 26)10 διά Βραζιλίαν	ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-			
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)*	52	7114	ά. Γιαναμάρ 3)10	ΓΗΣ (κ.)	58	8847	ά. Κων. πολιν 29)11 διά Μ. Θάλασσαν
ΖΙΤΑ	70	15665	ά. Κερπούς Κριότι 19)11	ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	28281	ά. Σιγκαπούρων 30)11 διά Π. Κελάγκ
ΗΓΚΑ	72	9980	ό. Σουέζ 22)11 Ερθύρων θάλασσαν	ΛΑΓΚΑΔΑ (κ.)*	76	5400	εἰς Καγκούσιμα ὑπό συμπλήρωσιν
ΗΑΙΑΣ Κ. (κ.)	56	4039	ά. Αμδέρων 21)11 διά Λονδίνον	ΛΑΙΔΑΝ ΝΤΟΡΟΘ (δ.)	53	11230	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)7)74
ΗΣΤΙΓΟΥΙΝΗ	68	11364	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 28)4)75	ΛΑΚΑΜΟΣ	59	27462	ά. Γιβραλτάρ 2)12 διά Τεργέστην
ΗΣΤΕΡΗ ΗΓΚΑ (π.)	44	14540	άργει εἰς Πειραιά 29)11	ΛΑΚΩΝΙΑΝ	67	49339	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)2
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	ά. Αμοτερίαν 29)11	ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Βάλτη Μταήν 23)11 διά Βιτόρια
ΘΑΡΡΟΣ*	57	10316	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)5)75	ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	59	7919	ά. Μ. Σαούδ 26)11 διά Μ. άλ. Μπάρκρ
ΘΕΑΝΩ (κ.)*	57	8677	ά. Π. Άθρες 23)9)11 δι' Αθανάν	ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	64	37338	ά. Μπάρκρους 18)6)74
ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	ά. Νιούμπιαν 26)11	ΛΑΡΓΚΩ (δ.)*	53	4314	ά. Φιλαδέλφειαν 6)11 διά Κή. Σουέζ
ΘΕΙΟΣ (π.)*	64	1938	ά. Σαθένα 3)12	ΛΑΣ (κ.)	51	23880	ά. Βαλτιμόρην 24)11 διά Τάμπα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	57	20414	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29)7	ΛΙΑΛΑ	50	2734	ά. Αμπιτζαν 20)10 διά Λάγος
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Δ. (κ.)*	55	2999	ά. Χάμπτον π. 19)11 δι' Αρούμπα	ΛΙΠΟΣ	60	16968	ά. Μ. Τάμπα 24)11 διά Κολόπι
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ							

MANTINEIA (δ.)	58	22286	Σ. Σάροχ 1)12	ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	Σ. Πατριαρχ 22)11
MANTOYOLA (κ.)	52	2352	ά. 'Αμπιτζάν 30)9 διά Λάγος	ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΠΙΤ...	58	1324	Σ. Πατρι 1)12
MAOYNT AΘΩΣ*	45	14132	άργει εις Πειραιά από 26)8)75	ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ...	68	86521	δ. Κωνιτοπλιν 16)11 Μασύρην θάλασσα
MAR (δ.)*	58	13023	ά. Τάρατον 22)11 διά Ραθέννα	ΔΡΜΗΣ (δ.)	56	2435	ε. Μπάρι ('It.) 1)12
MARGARIA	66	15404	ά. Πόρτ "Αρθουρ 23)10	ΠΙΛΟΣ Α. (π.)*	56	2914	εις Μι. "Άρρες από 18)2
MARGARIA XΑΝΔΡΗ	66	18231	ά. Ριο Γκράντε 15)11	ΝΙΚΟΣ III (κ.)*	60	13126	ά. Νιουμπάτι 12)11
MARGARETI X. (κ.)	56	8378	ά. Κιγκοτον 20)4 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΝΟΡΔΕΡΗ ΑΙΣ (κ.)	60	4112	ά. Γαστερφόρτ 20)11 διά Κενόσα
MARGKOI ΙΡΑΝΖΟ-				ΝΟΡΔΑ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	64	56649	μετων. «ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ» σ. Ελλ.
SEANIK (κ.)	56	3928	δ. Κων(πολιν 27)10	ΝΟΡΔΑ. ΗΙΑΛΑ. μετ. δι 44	14800	άργει εις Πειραιά από 7)4	
MARIA V. (κ.)*	64	2046	ά. Λάς Πάλμας 27)11 διά Λάγος	ΝΟΡΔΑ. ΚΟΙΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	άργει εις Πειραιά από 22)3)75
MARIA K. (δ.)	70	51602	ά. Στυκαπόρην 1)11 διά Ντουμπάι	ΝΟΡΔΑ. ΚΟΝΚΕΣΙ (δ.)	59	18180	άργει εις Πειραιά
MARIA MARIE	57	1176	ά. Σαρί 13)9 διά Λαττάκια	ΝΟΡΔΑ. ΝΑΓΑΝΙ	67	22549	ε. Σάντος 25)11
MARIA ΦΟΡΣΑΙΘ (δ.)	66	49231	ά. Χούντ Πόιντ 22)11	ΝΟΡΔΑ. ΙΖΟΥ' (δ.)	64	56649	ά. Λακάτ 26)9 διά Περισκόν
MARIANOM (κ.)	53	1044	μετων. «ΚΑΤΣΟΓΕΩΡΓΟΣ»	ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	άργει εις Χαλκίδα από 21)2)75
MARIANNINA	58	9299	ά. Βρέμην 6)5 διά Λάγος	ΝΟΡΘ ΣΙΡΗΜ (κ.)	51	1435	ε. Δάντοιχ 30)11
MARIBANA MARIA	57	9852	ά. Κολόποι 3)12	ΝΟΡΘΟΥΙΤΙΝI	70	11328	ά. Λάγος 25)11 διά Θέουτα
MARIBIK (κ.δ.)	55	21685	άργει εις Πειραιά από 23)3)75	ΝΟΡΦΟΛΑ (δ.)	59	20912	ά. Μπούλεν Μπ. 8)11 Φήραπορ
MARIGOULA (π.)*	62	12230	ά. Νουεΐτας 10)11	ΝΟΙΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Λ. Πάλμας 11)11 Ντουμπάι
MARIGΩ (κ.)*	45	3312	ά. Πειραιά 1)12	ΝΟΙΟΣ	58	12359	άργει εις Χαλκίδα από 28)5)75
MARIELLA (δ.)*	75	11193	ά. Ράς Τανόρα 6)11 Π. "Αρθουρ	ΝΙΑΡΔΙΝΙΚ (κ.)*	55	1863	δ. Μ. Σάδι 21)11
MARIKA M. (κ.)	57	5773	ά. Αμπαντάν 24)11	ΝΙΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30232	άργει εις Πειραιά από 12)5
MARIMPELLA III (δ.)	55	12597	άργει εις Πειραιά από 1)12)75	ΝΙΕΡΜΙ	58	10396	άργει εις Πειραιά από 1)3
MARINA (κ.)	58	1226	ά. Μπρούνουμπούτελ 28)11 Άλα Παλλίς	ΝΙΕΣΤΙΝΥ (κ.)	47	1593	μετων. «ΣΠΙΚΑ»
MARINATEA (κ.)*	54	8903	ά. Μπαθναγκαρ 9)11	ΝΙΖΗΕΡΙ ΓΟΥΙΝΤ	74	14523	ε. Λαγος 28)11
MARIPAIROS (δ.κ.)	55	1274	ά. Μπαθναγκαρ 14)poli	ΝΙΦΑΡΙΑΝΙ	60	19980	ά. Σάντος 10)11 διά Λισσαθώνα
MARIPERLA (δ.)*	66	11193	άργει εις Πειραιά από 5)10	ΝΙΝΑ (κ.)	54	5251	δ. Κον(πολιν 24)11 Κωνστάντζαν
MARIPOZA II (δ.)*	53	12991	άργει εις Πειραιά από 15)7)75	ΝΙΟΑΦΙΝ (δ.)	56	11069	ά. Βρέστην 28)10 διά Ρεσιφ
MARISZARF (κ.δ.)	51	7977	άργει εις Πειραιά από 31)8)75	ΝΤΟΛΦΙΝ ΕΛΕΝΑ κ.δ.*	54	11385	ά. Θιλαδέλφειαν 14)11 διά Λάγος
MARISZA (π.δ.)	53	11310	άργει εις Πειραιά από 25)3)75	ΝΤΟΛΩΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.*	59	13223	αργει εις Ηειραιά από 6)7
MARITIS III (π.)	65	10596	ά. Μπρούνουμπούτελ 26)8 διά 'Αθάνα	ΝΤΟΛΩΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κδ*	58	13093	εις Πειραιά από 23)9
MARIXEON (δ.π.)*	59	12795	άργει εις Πειραιά από 22)12)75	ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-			
MARIΩ	65	17238	ά. Μπλαπτάν 26)11 διά Πειραιά	ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	ε. Αλεξανδρειαν 30)11
MASΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	59	3664	ά. Παναμά 22)11 διά Κιουρασσό	ΝΙΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	α. Στυκαπόρην 15)11
MATZESETIK (δ.)	65	34185	ά. Ν. 'Ορλεάνην 2)12 διά 'Αρούμπα	ΝΙΟΝΑ ΚΑΙΕΡΙΝΑ	57	9953	α. Σιγκαπόρην 25)11 'Ινδονησίαν
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)*	66	39617	ά. Πόρτ "Αρθουρ 18)11	ΝΙΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΑ	56	8716	ε. Λαγος 4)11
ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	έθυμθωθη εις 23.09 Β. — 93.24 Δ. 1)12	ΝΙΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ε. Μποργκας 19)4
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	56	4639	ά. Φόνες 1)12 διά Λάγος	ΝΙΟΝΑ ΜΙΡΑ (π.δ.)	57	9593	ε. Βορμάνη 26)11
ΜΕΛΙΤΗ	75	35561	ά. Γιουροπόρτ 26)11 διά Μισσαπημή	ΝΙΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	11209	άργει εις Πειραιά από 26)6
ΜΕΛΙΩΣ ΛΕΜΟΥ	61	11652	άργει εις Πειραιά από 1)7)75	ΝΙΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	8716	δ. Παναμά 4)11 διά Κορίντο
ΜΕΛΕΤΕΙ (κ.)	71	113780	ά. Φόλευ 22)11 διά Μπαχρέλιν	ΝΙΟΡΙΑΝ	56	28655	δ. Π. Σάδι 18)11 'Αλεξανδρειαν
ΜΕΝΙΜΑΡΕ (κ.)	55	3343	ά. Κουβέτ 23)9	ΝΙΟΡΙΚ (δ.)	66	10486	άργει εις Χαλκίδα από 10)6)75
ΜΕΝΤΣΙΚΑΥ (κ.)*	52	3883	ά. Νταμάν 16)11	ΟΔΗΓΗΡΙΑ Β. (κ.)	49	45280	ά. Ιης 5)12 διά Μόγκοταν
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)*	43	2775	ά. Γιεραλτάρ 23)11 διά 'Οδησσούν	ΟΘΩΝ (κ.)	37	1953	ε. Τζενταν 20)10
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (π.)	61	1589	ά. Σουεζ 9)10 διά Γκιζεν	ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	5272	ά. Δάνταις 26)11 διά Λάγος
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	9194	ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)11 διά Χιούστον	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΑΒΕΝ-		11270	ε. Ντάρμπιαν 17)9 διά 'Ιράν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-		2740	ά. Παταδί 23)10 διά Πειραιά	ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ε. Τέμπη Μπαίν 24)11
ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. Στυκαπόρην 1)11	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ά. Τέμπη Μπ. 25)11 διά Φός
ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.)*	76	75000	εις Λισσαθώνα υπό συμπλήρωσιν	ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΙ (δ.)	70	98726	μ. Μπρούνουμ. 11)11 'Εσκράδος Ρ.
ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75124	ά. Τενέρφην 30)11	ΟΛ. ΑΛΛΑΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Ντας 25)11 Λάντς "Εντ
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ά. Γόνδυα 23)11	ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	άργει εις Πειραιά από 26)10)75
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	ά. Πειραιά 1)12	ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Τέμπη Μπαίν 8)11 Μπ. Μασάρ
ΜΙΝΟΥΙΣ (κ.)*	48	8388	ά. Βούδημαν 20)11	ΟΛ. ΑΝΙΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70	97466	ά. Γιουροπόρτ 22)11 Φορκάντος
ΜΙΝΩΔΑ (κ.)	53	1980	ά. Πειραιά 27)11	ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Κουβέτ 22)11 Μίλφ. Χάφεν
ΜΙΝΩΔΑΝ ΜΙ.***	58	13257	ά. Δάνταις 22)11	ΟΛ. ΑΡΡΟΥΝ (δ.)	70	96627	ά. Κουζαίρ 21)11 Μπ. Μασάρ
ΜΙΝΩΔΑΝ ΤΣΗ	54	11743	ά. Σουεζ 4)11 διά Τζένταν	ΟΛ. ΑΡΙΣΤΕΡ (δ.)	70	96679	ά. Τέμπη Μπ. 22)11 διά Μπονάρ
ΜΙΝΩΣ (κ.)*	54	1160	ά. Αυθέρρεαν 19)11 διά Πρέδεζαν	ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕΙΤΣΟΝ δ.	72	106123	ά. Μπούκαπορτ 28)11 διά 'Αρούμπα
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει εις Πειραιά από 2)4)75	ΟΛ. ΓΚΑΛΟ (δ.)	65	20495	ά. Μάλταν 26)11 διά Μπετζάτα
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68631	ά. Ράς Τανόρα 20)11	ΟΛ. ΓΚΑΡΑΝΙ (δ.)	65	38607	ά. Γιεραλτάρ 28)11 διά Π. 'Αρθουρ
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)12 διά 'Αρούμπα	ΟΛ. ΓΚΕΙΤ'Μ (δ.)	65	32380	ά. Π. ντε Μπούκ 2)12
ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝ-				ΟΛ. ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	65	32478	ά. Χάρηπον Ρ. 1)12 'Αρούμπα
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Ν. 'Υρκην 30)11 διά 'Αρούμπα	ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38598	ά. Π. ντε Μπούκ 2)12
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	ά. Λός 'Αντζελες 28)11	ΟΛ. ΓΚΟΛΑΝΙ (δ.)	65	32407	ά. Χάρηπον Ρ. 1)12 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ Λ. δ.)*	53	11289	ά. 'Αντζελ 22)8	ΟΛ. ΓΚΟΛΑΝΙ (δ.)	65	38607	ά. Πόρτλαντ 23)11 διά Μπετζάτα
ΜΙΧΑΗΑΣ	74	10067	ά. Τάνουδιν 27)11 διά 'Ιαπωνίαν	ΟΛ. ΓΚΡΑΝΙ (δ.)	58	27602	ά. Τέμπη Μπαίν 29)10
ΜΟΜΠΙΛΑΣΗ (μ.)*	67	54502	ά. Σταθάν 20)11 διά Περούκον	ΟΛ. ΓΚΡΑΝΝΙ (δ.)	72	128561	ά. Κάρηγ 'Αιλ 8)11 Λάντς "Εντ
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)*	51	3386	ά. Λεμεσόσ 1)12	ΟΛ. ΓΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Βερτόν 17)11 Χαλούδη
ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	ά. Ντόρμπαν 17)11	ΟΛ. ΜΠΡΗΝ (δ.)	76	126990	ά. Κουβέτ 19)11 διά Μιλάζο
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)12 διά Τρίπολιν	ΟΛ. ΜΠΡΙΔΑΙΑΜ (δ.)	73	128561	ά. Τέμπη Μπαίν 16)10
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ά. Καζαμπλάκαν 24)11	ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	ά. Μπελιγκχαν 23)11 διά Ντουμπάι
ΜΠΑΙΑΖΗ	67	18459	ά. Ριο Γκράντε 15)11 διά Ρότερνταν	ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.)	54	19462	ά. Κριοτοπαλ. 28)11 "Ελ. Παλέτο
ΜΠΑΙΑΖΗ ΣΚΑΥ (κ.)	61	1146	ά. Βρέμην 17)11 διά Λάγος	ΟΛ. ΝΤΙΠΚΝΙΤΥ (δ.)*	66	15668	ά. Παναμά 1)11 διά Ναχόντα
ΜΠΑΙΑΖΗ ΣΚΑΥ (κ.)*	62	1087	ά. Βόρτην 9)11 διά Σαλέρνο	ΟΑ. ΝΤΡΗΝ (δ.)*	74	18204	ά. Γιοκούσαμ 28)11 Πούλα Μπ.
ΜΠΑΙΑΖΗ ΣΚΑΥ (κ.)*	50	1253	ά. Τόρη 4)12 διά Μπαλέριν	ΟΑ. ΝΑΙΟΝΗΡΗ (δ.)*	66	15625	ά. Κοιμώ Μπ. 22)11 'Ισπαίαν
ΜΠΑΙΑΖΗ ΣΚΑΥ (κ.)*	63	25340	ά. Ν. 'Υρκην 24)11 διά 'Αρούμπα	ΟΑ. ΠΑΛΟΥΕΡ (δ.)	65	15577	ά. Αιθούδρηγον 11)11 Κόλπον ΗΠΑ
ΜΠΑΙΟΥ (κ.)	53	1362	ά. Πειραιά 24)11 διά Τρίπολιν	ΟΑ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (δ.)*	68	15809	ά. Ήδωθι Καράτοι 14)10
ΜΠΑΙΡΟΥ (κ.)	53	16464	ά. Αμπαντάν 19)11 διά Λαττάκια	ΟΑ. ΠΕΡΑ (δ.)*	65	15179	ά. Π. Αλέγκρε 25)10 Λένινγκραντ
ΜΠΑΙΡΟΥ (κ.)*	73	2660	ά. Σουεζ 21)11 διά Τζένταν	ΟΑ. ΠΕΡΑ (δ.)*	55	15671	ά. Π. Σατά 27)11 διά Καράτοι
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)	61	1595	ά. Σπέτζα 29)11 διά Σκίντα	ΟΑ. ΠΙΠ'ΙΣ (δ.)*	69	15688	ά. Νταμά 24)11
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	56668	ά. Ντουμπάι 25)11 διά Κουβέτ	ΟΑ. ΠΡΑΙΝΤ (δ.)*	67	15697	ά. Βανκούθερ 9)11 διά Κίναν
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Γκαλέσταν Π. 11)11 διά 'ΗΠΑ	ΟΑ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)*	69	15808	ά. Μπλέφαστ 28)11 διά Κόλπον
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Σουεζ 23)11 διά Λαττάκια	ΟΑ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)*	69	15688	ά. Θάντερ Μπαίν 26)11 διά 'Αμδούργον
ΜΠΟΥΝΤΑΣΑ (κ.)*	47	1835	όπο παραλαβήν	ΟΑ. ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	ά. Πόρτα 1)12
ΜΠΟΥΝΕΑ ΕΣΠΕ-				ΟΑ. ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)*	59	18790	άργει εις Βίγκο από 16)2)75
PANTZA (δ.)	64	34056	ά. Φρήπορτ 20)9 διά Γιεραλτάρ	ΟΑ. ΣΑΝ (δ.)*	55	13665	έ. Σίνα 8)11
ΜΠΟΥΝΕΑ ΕΣΠΕ-				ΟΑ. ΣΑΝΟΥ (δ.)*	54	37958	άργει εις Βίγκο από 11)3)75
PANTZA (π.)*	50	6307	ά. Μασσαλίαν 19)11	ΟΑ. ΤΣΑΛΕΝΤΕΡ (δ.)*	59	20354	έ. Μίνα άλ Μπάκρ 30)10
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	άργει εις Ίτεά				

ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.) ¹	59	5445	Ε. Λάγος 26)11	ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 20)11
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.) ¹	58	5445	Δ. Θέστα 9)10 διά' "Ανάμπα	ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ (κ.) [*]	63	21536	δ. Ρ. 'Ιανέρο 27)11 Καμπάνα
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) ¹	59	8919	Δ. Βουλήνη 1)12 διά Κουβέτι	ΣΚΑΥΛΑΡΙΚ	63	12273	Σ. Μπλόθ 1)12
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	1110	Δ. Μάλτα 26)11 διά Τύνιδα	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.) [*]	57	3191	δ. Κων(πολιν 9)10 διά Σαμψούντα
ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	Δ. Ντουμπάτι 21)9	ΣΚΙΡΟΝ [*]	64	17487	δ. "Αγ. Βικέντιον 12)11 Μόντεραλ
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.) [*]	60	13062	Ε. Λίθερπούλ 30)11	ΣΚΙΡΟΝ II (δ.) [*]	67	49817	δ. Πειραιά 19)11 διά Περσικόν
ΠΑΡΝΗΣ (δ.) [*]	59	23607	Ε. Ράς έξι Σιδέρη 25)11	ΣΚΟΠΙΑΣ (δ.) [*]	66	67538	δργει εις 'Ιτέαν από 3)3
ΠΑΡΟΣ	61	13912	Δ. Ντόρμπαν 23)11 διά' "Αμδέρσαν	ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	ξ. Ιόκιο 19)11
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.) [*]	65	38116	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 8)11 διά' "Αρούμπαν	ΣΛΟΜΑΝ ΑΛΤΖΕΡ (π.)	52	1157	εις Πειραιά από 30)7
ΠΑΣΙΦΙΚΑ (δ.) [*]	58	12486	Δργει εις Πειραιά από 11)3	ΣΛΟΜΑΝ (δ.) [*]	64	35154	δ. Ν. 'Ορλεάνη 26)11 Μπούλεν Μπ.
ΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	71	27502	Ε. Καλλάς 5)11	ΣΛΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	δργει εις Πειραιά από 20)9)75
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	Δ. Πασάγιες 26)11 διά Φερρόλ	ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ (κ.) [*]	49	1396	ξ. Ιένταν 27)9
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.) [*]	76	141000	Εις Τοτού όποι συμπλήρωσιν	ΣΟΥΕΡΤΕ*	57	10661	δ. Ντουμπάτι 4)11
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957	Ε. Ταματάβη 1)12	ΣΟΥΖΥ (π.δ.) [*]	53	13921	δ. Ματάντι 28)10 διά Τενερίφη
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	Δ. Κολόμπη 7)11 διά Μπ. "Αμπάς	ΣΩΦΙΑ (κ.) [*]	53	1843	δ. Παλέρμο 23)11 Σύρακος
ΠΑΥΑΟΣ (κ.) [*]	53	7283	Ε. Ντουμπάτι 23)9	ΣΩΦΙΑ Β. (π.)	57	2012	δ. Κω(πολιν 14)11 διά' Οδησσόν
ΠΑΥΑΟΣ ΧΙΙ (κ.) [*]	69	1998	Δ. Θέστα 20)11 διά Ταρτούς	ΣΩΦΙΑ Κ.	57	10739	δ. "Αμδέρσαν 15)11 διά Λάγος
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	19444	εις Πειραιά από 9)12)75	ΣΙΑΡΑΙΑ	69	8825	δ. "Αντοφαγάστα 28)11 Μπαρμπάντος
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-				ΣΙΑΡΓΑΙΑ (π.)	56	1743	δ. Ρότερεταν 3)12
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	54	3895	δ. Κων(πολιν 14)11	ΣΙΑΡΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ δ.	58	13284	εις Χάμπτον Ρ. από 7)8
ΠΕΝΖΥΛΙΒΑΝΙΑ (δ.) [*]	58	28720	δ. Παναμά 3)12	ΣΠΙΡΙΤ (κ.) [*]	44	4136	δ. Ρ. Σάδι 29)7 διά Πειραιά
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) [*]	56	24502	δ. Χιοδότον 8)11 διά Μποναρί	ΣΠΙΕΙΩ (δ.) [*]	76	132914	δ. Κάρηγ διά 27)11 διά Φός
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	εις Πειραιά από 11)7	ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	δ. Σάντος 26)11 διά Ροζάριο
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	δ. Κόπτη 25)11	ΣΙΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	δ. Κάρηγ διά 2)11 διά Σ. Κρούα
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (κ.) [*]	47	1860	Ε. Τεργέστην 18)11	ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	56	30709	δ. Ε. Ιανέρο 26)11
ΠΕΤΑΛΟΝ*	76	32511	ε. 'Αμδέρσαν 22)11	ΣΓΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Ν. 'Ορλεάνη 19)11 διά' Αιγυπτον
ΠΕΤΟΥΝΙΑ Ι (δ.κ.)	57	7843	δ. Καράτοι 23)11	ΣΙΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	δ. Μπαχρέτιν 12)10 Κοραμσάρ
ΠΕΤΡΟΛΙΑ Ι	56	11920	δ. Πειραιά 30)11	ΣΙΕΛΛΑ Δ. (κ.)	50	1517	δ. Πειραιά 30)10 διά Χαλκίδα
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	δ. Γιβραλτάρ 7)11 διά' Αύγούστα	ΣΙΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	δ. Σουέζ 29)11
ΠΗΛΙΟΝ (δ.) [*]	58	23607	δ. Φιλαδέλφειαν 24)11 λά Έστακάντα	ΣΙΕΛΙΟΣ ΜΑΙΣΑΣ (κ.)	52	2039	εις Τέυς από 18)11
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	δ. Φιλαδέλφειαν 29)11 διά Π. Καρτιέ	ΣΤΟΙ'Κ (μικτόν)	71	71208	δ. Χάμπτον Ρ. 21)11 διά Παναμά
ΠΛΩΤΟ	68	35191	δ. Τάραπα 29)11	ΣΙΟΛΑ ΑΙΓΙΑΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	δ. Π. Σάδι 29)11 διά Καράτοι
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	δργει εις Πειραιά από 28)7)75	ΣΙΟΛΑ ΑΡΓΙΚΩ (δ.)	56	10945	εις θέσην 23.08 Β. - 80.11 Δ.7)10
ΠΟΥΝΤΗ ΚΑΛΑΡ (μικτ.)	72	57102	δ. Ν. 'Ορλεάνη 16)11 διά Ρότερεταν	ΣΙΟΛΑΙ ΑΡΓΚΟΜΠΙΤΕ δ.	60	12497	δ. Γουρούπορτ 28)11 λά Παλλίς
ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) [*]	54	5671	δ. "Ηος Λόντον 20)11 διά' "Ακαμπα	ΣΙΟΛΑΙ ΗΡΑ (δ.) [*]	61	16542	δ. Ροτερεταν 26)11
ΠΟΛΛΑ ΡΙΚΑ (κ.) [*]	53	7852	δ. Σάντος 25)9	ΣΙΟΛΑΙ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	56	15734	δ. Π. "Εσκιθελ 29)11 Βραζιλίαν
ΠΟΛΥΑΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	40893	δρό παραλαθήν	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	δ. Παναμά 15)11 διά Τόκιον
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	δ. Σαΐδη 12)11 διά Περσικόν	ΣΥΜΗ	53	5339	δ. "Ακαμπα 22)9 διά Τένανταν
ΠΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ (κ.)	52	5355	δ. Ταϊτιανέκα 27)11	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	δ. Βιλελμούχφεν 26)11 Χάμπτον π.
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)	57	21682	δ. Κιουρασάδ 16)9	ΣΥΡΙ	68	9024	δ. Κουβέτη 25)11
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	57	5786	δ. Καμπούς 21)11	ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	δ. Μορμουγκάδ 2)12
ΠΡΙΝΣΕΣΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	70	30890	δ. Βιζαγκατάνη 3)12	ΤΑΚΙ	69	3921	δ. Τάραντα 21)11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	48	48482	δργει εις Πειραιά από 21)11)75	ΙΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.	56	8130	μετων. «ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ»	ΙΑΡΣΕΥΣ III (δ.) [*]	64	43921	δ. Πειραιά 27)11
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	δ. Σιεναγκόκης 16)11 διά Μασέτο	ΙΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	δ. Ράς Τανόρα 17)11
ΠΥΛΟΣ (κ.) [*]	54	1581	δ. Λισασδάνα 26)11	ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	δ. Π. Σάδι 20)11 διά Βαρκελώνην
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	δ. Π. δρ Σπαιην 8)11 διά' Αγκόλαν	ΙΕΝΑΣΙΤΥ	65	9385	δ. 'Αλεξανδρειαν 2)12
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1384	δ. Σέπτε 9)11	ΙΖΕΝΗ	59	9855	δ. Πόρτα 'Ελλαζμεθ 18)11
ΡΕΑ	66	11859	δ. Γκουαγιασκή 13)11 (έπωλ.)	ΙΖΕΝΥΙ	69	9072	δ. Μάλτα 29)11
ΡΕΙ·ΦΕΝΣ (κ.)	46	8070	δ. Παναμά 24)10 διά Βιεντάν	ΙΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	δ. Νάντη 27)11 διά Λάς Πάλμας
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ (κ.) [*]	56	1190	δ. Κόρκ 28)10 διά' Αλγέριον	ΙΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	δ. Γιβραλτάρ 25)11 διά ΗΠΑ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙ·ΜΠΕΡ*	61	15719	δ. Καράτοι 26)11 διά Μπάραν	ΙΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔ. δ.	66	39556	δ. Ρότερεταν 20)11 διά Ταρτού
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ	61	16450	δ. Ακαμπα 28)10 διά Τένανταν	ΙΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	9680	δ. Μπάραν 23)11 διά Χοκάντο
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	δ. Σεμπετίμα τέρα. 26)11 διά Κόμπη	ΤΖΩΡΤΖΥ	54	3178	δ. Ν. 'Ορλεάνη 9)11
ΡΙΟ ΕΛΛ*	70	16147	δ. Κουβέτη 9)11 διά Ντουμπάτι	ΤΙΚΗ ΚΑΠΑ:	63	9119	δ. Μάρτου Ντάμπι 24)11
ΡΙΟ ΜΑΡ*	65	16334	δ. Σαΐδη 26)11 διά Λοιδίνων	ΤΙΚΙ Π. (κ.) [*]	70	2990	δ. Τούνισης 24)11 διά Βεγγάλην
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	δ. Αμπιτζάν 10)11 διά Λάγος	ΤΙΝΤΑΠΟ (κ.) [*]	70	4313	δργει εις Πειραιά από 16)5)75
ΡΟΖΑ Τ. (κ.) [*]	54	1931	δ. Κουβέτη 20)11	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	δ. Μ. δλ 'Αχμαντι 14)11 Καοσιούγκ
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	δ. Θέστα 13)11	ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.) [*]	59	12821	δ. Αίλ δφ Γκραίην 4)12
ΡΟΚΟΣ (κ.)	56	7675	δ. Βαλένθια 11)11 διά Λάγος	ΤΟΛΜΗ	56	3146	δ. Χερδούργον 30)11
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21018	δ. Σαΐδεπο 10)11 διά Συγκαπούρην	ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	δ. Μπ. Σαπούρο 10)11
ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.) [*]	71	24854	δρό παραλαθήν	ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	δ. Σουέζ 12)9
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	δ. Μιζουσίμι 22)11 διά Περσικόν	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ δ.	71	22759	δ. Τούτζια 5)11
ΡΥΘΜΟΣ*	57	10316	δ. Μετων. 27)2)75	ΤΡΙΕΝΤ (δ.) [*]	67	34501	δ. Τούτζια 22)3
ΡΩΜΕΙΑ (δ.)	59	21275	δεις Πειραιά από 19)1	ΤΡΙΠΟΙΑΣ (δ.)	64	28311	δ. Σουέζ 12)11 διά Ράς Σουκέιρ
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	59	29486	δ. Βοστωνή 28)11 διά' "Αμουσιάν Μπ.	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	δ. Πειραιά 20)11
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	65	23249	δρό παραλαθήν 28)11 διά Καζαμπιλάνκα	ΤΡΟΠΙΚ (δ.) [*]	66	45255	δ. Φιλαδέλφειαν 30)11 διά' Αρούπωτα
ΣΤ. ΓΡΗΟΡΟΥΣΑ (δ.)	57	20684	δ. Μπωμόντ 21)11	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) [*]	57	23664	δ. Ριό Ιανέρο 24)11 Σ. Σεμπάσιαν
ΣΑΙΝΤ ΑΙΓΑΛΑΝΤ (δ.)	53	12279	δ. Κόκαρου 3)11	ΤΡΙΝΑ Δ. ΜΟΥΑΤΙΝΑ δ.	68	14180	δ. Πειραιάς 26)11
ΣΑΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ 11 (δ.)	53	12453	δργει εις Πειραιά από 10)5)75	ΤΡΙΝΕΝΤ (δ.) [*]	67	24311	δ. Φιλαδέλφειαν 29)11
ΣΑΤΩΝ ΔΩΣΗΝ (δ.)	50	11631	δ. Γκρήνος 25)11 διά Βραζιλίαν	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	16591	δ. Κόρπους Κρίστι 26)10
ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ ΙΙΙ (δ.)	59	15772	δ. Τέλο 30)11 διά Λάγος	ΤΡΟΠΙΚΟΥ ΗΝΟΥ (δ.) [*]	71	107584	δ. Φιλαδέλφειαν (δηθηκη)
ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.)	59	29097	δ. Ν. 'Υρρη άπο 20)2	ΤΡΟΦΑΙΟΝ (δ.)	68	9216	δ. Χόγκ Κόγκ 24)10 διά Κ. Τάουν
ΣΑΙΜΟΣ ΓΛΑΥΡ*	64	18123	δ. Βανκούδερ 8)10 διά Ρωσίαν	ΤΡΟΦΑΙΩΝ (κ.)	51	1000	δ. Θέστα 22)11 διά Τόνιδα
ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) [*]	64	33746	δ. Ντάρμπαν 22)11 διά Μουρδία	ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.) [*]	74	8896	δ. Πειραιά 30)11
ΣΑΙΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	56	1360	δ. Ταϊτιανέκα 11)11 λά Αλγερία	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13998	δ. Μαπούτο 8)11 διά' Αγ. Βικέντιον
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11505	δ. Πασάγιες 24)11 λίμπεβιλ	ΦΑΝΑΡΙ*	67	6771	δ. Πειραιά 29)11
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	δ. Λίμπας 14)11 Γουώρου	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	21910	δργει εις Πειραιά από 20)4)75
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	72	11506	δ. Ρεοίφ 11)11 διά Σάντος	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	δ. Πειραιά 30)11 διά Τζένταν
ΣΑΙΝΑΙΝ (δ.)	73	7037	δ. Τερέβη 23)11	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	δ. Σιγκαπούρην 13)9
ΣΑΙΝΑΙΡΑΙ' (κ.) [*]	59	2958	δ. Ρεοίφ 11)11 διά Σάντος	ΦΕΡΡΥΣΙΠ Λ. (π.)	56	10423	δργει εις Πειραιά από 19)5)75
ΣΑΙΝΑΙΡΑΙ' (κ.) [*]	68	1490	δρό παραλαθήν	ΦΙΛΙΑΠΠΟΙ	65	13828	δ. Τζάκοπουσιλ 28)11 διά Τάμπα
ΣΑΙΝΑΙΡΙΒερ*	65	13881	δ. Γικούσαδμα 22)11 διά Χιροσίμα	ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.) [*]	49	50872	δ. Πειραιά 22)10
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	δ. Ν. 'Ορλεάνη 23)11 διά Μεξικό	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.) [*]	57	4728	δ. Κουβέτη 22)11
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	δ. Μπωμόντ 16)11	ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙ'Ν (δ.)	59	15914</td	

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 398

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th DECEMBER 1976

A Warning

Any observer of the international shipping scene can easily ascertain that excessive running costs have deprived many merchant fleets of their competitive ability. First come the Scandinavian fleets followed by those of Japan and Germany. Their owners are seeking to survive by transferring to flags of convenience. And when this is not possible, they have no other alternative but to sell their ships. A prime example of such a development is the Japanese fleet. Its further development has been curtailed and many Japanese vessels have been put up for sale.

We must therefore warn all those who are connected with Greek shipping in a professional capacity and the state as well that if Greek shipping loses its competitive ability, it will suffer the same fate.

The fleets of the Comecon countries, of China, of India, of Singapore and of other third world countries are growing day by day. They have low running costs. If ours continue to increase we shall be ultimately unable to hold our own against them. Our owners will then have no alternative but to sell or scrap their ships.

Building Activity

Greek shipowners have placed a spate of new orders at Japanese yards with delivery dates in 1977, 1978 and 1979. They consist of some fifty medium-sized bulk carriers and tweendeckers. It would be no exaggeration to say that about half the orders placed in Japan from abroad come from Greeks.

These bold moves by Greek operators have come as a surprise to international shipping circles. Aside from the Soviet shipbuilding programme, no single group in the world has embarked on such extensive expansion with no financial support from its national money market.

This confidence in future prospects is unprecedented. Admittedly, those who put their money in tweendeckers and medium-sized bulk carriers during the past decade have not regretted it. It was the VLCC's and ULCC's which suffered most.

If the foresight of our owners is once more

vindicated they will no doubt earn international acclaim for their vision and acumen and prevail over their strongest foreign competitors.

Greece and Russia

No communiqué was issued at the end of the talks between the Russian Minister of Mercantile Marine and his Greek counterpart Mr. Papadongonas during the Soviet official's visit to this country.

We believe, however, that there were no difficulties involved, probably because there was little interest in the talks on the Greek side.

Some general principles on the freedom of sea transport were mentioned during the discussions without any suggestion that the Soviets had any intention of abandoning the firm principle of selling on a c.i.f. basis and buying f.o.b. or of signing bilateral agreements for their transport requirements.

Moscow has succeeded in acquiring favoured nation status from Greece and has set up an organization in Piraeus to handle her shipping interests. More and more Soviet vessels will call at Piraeus and Russian cruise ships will start their voyages from Piraeus.

What more could the Russians have asked for? We, on the other hand, had nothing important to negotiate. Our tramp ships are chartered by the Russians only when a lower freight rate is offered.

We should always bear in mind that the merchant fleets of Russia and the Comecon countries will one day become serious competitors to our own. They have lower running costs and are fully protected by their state machines.

The New Executive Board of the Greek Shipowners' Association

Members of the Greek Shipowners' Association elected a new Executive Board on December 2, with Mr. Anthony Chandris as President, Messrs. Aristomenis Karageorgis and Basil P. Goulandris as Vice-Presidents,

Mr. E. Gourdomichalis as Treasurer, and Messrs. S. Daifos and N. Epiphanidis as Secretaries.

Other members elected to the Board were Messrs. M. Peratikos, G. Lanaras, N. Nomikos, J. Kulukundis, G. Papalios, C. Carras, G. Kallimanopoulos, G. Vardinoyannis, N. Lemos, C. Stravelakis, A. Martinos, A. Halcousis, A. Angelocassis, A. Goulandris, G. Livanos, N. Soutos, N. Vlassopoulos and L. Lemos.

It is to be hoped that when the Association's new charter is adopted and provision is made for a larger number of Board members, the Board will include representatives from other important shipping families such as those of N. Lykiardopulo, J. M. Carras, the Fafalios Brothers, the sons of D. Pateras, Stavros Niarchos, Stratis Andreadis, C. M. Lemos, the Lyras Brothers, Gratsos, Vatis, Rethymnis, Vernicos-Eugenides and Dracopoulos.

Of the liner companies, only one representative member was elected to the board (Mr. G. Callimanopoulos). It is to be hoped that when the Board is increased it will include more shipowners who operate in this all-important field.

The President

Mr. Anthony Chandris has been re-elected President of the Greek Shipowners' Association. His two-year stint has already revealed his incomparable abilities as a leader in efforts for the good of Greek shipping.

He undertook the task of President at a difficult time and he was able to solve many problems. He was also able to enhance the prestige of Greek shipping both at home and abroad and brought about a greater rapprochement between shipping and the state and with the public at large.

His re-election was a recognition of what he had been able to achieve in two short years. He still has much to do.

With his tireless efforts and his profound grasp of shipping affairs and all the problems attached to them plus the cooperation of his executive board and the state we are certain he will succeed in advancing the cause of Greek shipping to the benefit of all concerned.

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

ADDRESS:
153 - 157 GALE STREET
OR P. O. BOX 475
DURBAN - R.S.A.



TELEX NO. 6-0129 SA
CABLE ADDRESS: «HERMES» DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN & RICHARDS BAY

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 2282920

OFFICE HRS TEL. { 67577/8/9
65181

AFTER HRS TEL. { 69392 - 53978
836474 - 833647
53064 - 370491 - 512524

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS