

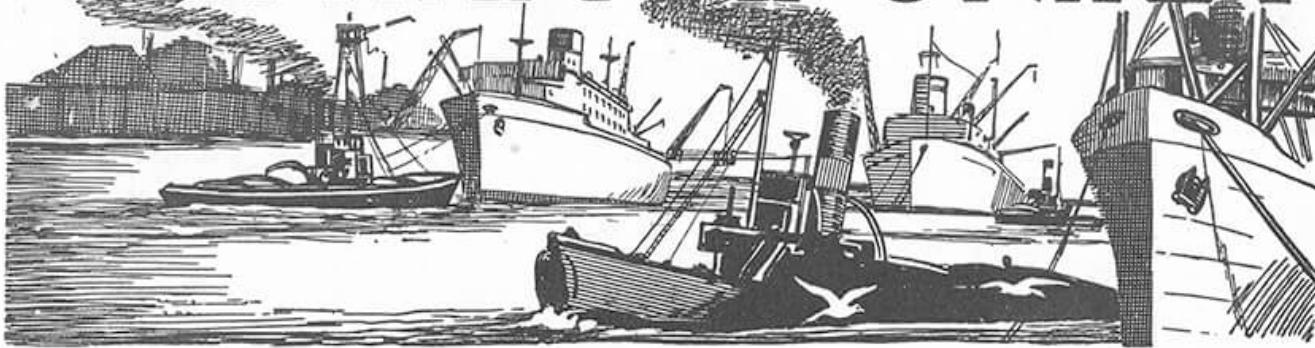
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1977

Αρ. Φύλλου 1003/762

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΖ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1003/762

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1977

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΕΠΙΤΥΧΗΣ Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Τα συγχαρητήρια όπευθύνονται πρός τους διαπραγματευθέντας την άνανεωσιν τής Συλλογικής Συμβάσεως Έργασίας έπι τών ποντοπόρων πλοίων έλληνικών και έλληνοκτήτων υπό ξένας σημαίας. Έφοπλισται και ναυτικοί ("Ενωσίς των Έφοπλιστών και Π.Ν.Ο.) έπεδειξαν κατανόησην των δυσκόλων περιστάσεων που διέρχεται ή Ναυτιλία, άλλα και ή ναυτεργατική οίκογένεια. Την "χρυσήν τομήν" έπευχον διά τών άμοιδαίων υποχωρήσεων έναντι τών άρχικων αίτημάτων τής Π.Ν.Ο. και των προσφορών τών έφοπλιστών. Τό πλοίον είς τό κονδύλιον της έπανδρώσεως έπιβαρύνεται έν συνόλω κατέ ποσοστὸν 25% περίπου. Η ουξησίς πάντως τής μισθοδοσίας και τών λοιπών έπιδομάτων έπειδειτο. Τὸ έδοι κόστος τῆς ζωῆς κατεδίκευνε τὸ καθήκον τῆς έργοδοσίας. Καὶ αὐτή κατείδε τὴν ύποχρέωσίν της.

Μετὰ 18 μηνον, ὅποτε θὰ τεθῇ καὶ πάλιν υπὸ άνανεωσιν η Σύμβασις, δὲν ἀποκλείεται — πιθανολογεῖται — ή ἀνάκαμψις τῆς ναυλογράφης, ὅποτε ὁ ἔφοπλισμὸς δὲν θὰ παραλειφθῇ καὶ πάλιν τὸ καθήκον του. Θὰ ἀναθεωρήσῃ τὰς ἀπόψεις του καὶ θὰ προδῷ εἰς νέας παραχωρήσεις, ὥστε τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νὰ καταστῇ ἐ λ κυ σ τ i κ u τ e r o n καὶ ἔλθουν πρὸς τὰ πλοῖα οἱ νέοι, που θὰ πυκνώσουν τὰς ναυτεργατικὰς τάξεις.

Καὶ ὄρίζει τὸ ὁδίωμα : «Η θάλασσα εἶναι κτήμα τῶν πτωχῶν λαῶν». Η 'Ελλάς δῆμος, μὲ τὴν αἰσθητῶς ἀνέπτυγμένην πλέον Οἰκονομίαν της ήμπορεί, ὅπως ἀπεδείχθη, νὰ προσφέρῃ τὴν ἀπασχόλησιν εἰς εύρυτερον κλίμακα έναντι τοῦ παρελθόντος. Δὲν εἶναι πλέον πτωχὴ καὶ αὔριον, μὲ τὴν εἰσόδον της εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα, τὸ κόστος τῆς ἔδω ἔργασίας θὰ τείνῃ νὰ ἐξισορροπηθῇ πρὸς τὰ κρατοῦντα εἰς τὰς ἄλλας χώρας τῆς Δυτ. Εὐρώπης. Πρόκειται περὶ θετικῆς προβλέψεως. Αἱ ἔλληνικαὶ ἐργατικαὶ χειρεῖς θὰ ἐπιτρέπεται νὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς οἰανόποτε τῶν δέκα χωρῶν τῆς Κοινότητος. Θάττον η δράδιον — αἱ προβλέψεις οἷλοις περὶ τριετίας — ὡς ἔλεγον ναυτικός θὰ δύναται ἐλευθέρως νὰ ναυτολογῇ καὶ ἐπὶ τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια ἦδη δυσχερείας ἀντιμετωπίζουν διὰ τὴν ἐπάνδρωσίν των.

Καὶ ἔχοντες τοῦτο ύπ' ὅψιν οἱ ἔφοπλισται δέν νὰ πρεσούμασθοῦν. Η ἐπάνδρωσίς θὰ στοιχίζῃ περιστότερον καὶ οἱ ναυτεργάσται — ἀξιωματικοί καὶ πληρώματα — θὰ εἶναι ἀπαιτητικώτεροι. Απὸ τοῦδε, χάριν αὐτῆς τῆς μεγάλης ναυτιλιακῆς μας ύποθέσεως,

πρέπει νὰ ἔχωμεν πρὸ ἡμῶν αὐτὴν τὴν αὔριον. Πρέπει νὰ συγκρατήσωμεν τὴν διαρροήν του ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ διὰ τῶν προσφορωτέρων μέσων καλῆς μισθοδοσίας, καλῆς διαδιώσεως ὑπὸ τῶν πλοίων, καλῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ κάθε ἄλλης δυνατῆς παραχωρήσεως.

"Έχομεν πρὸ ἡμῶν τὸ νορθηγικὸν παράδειγμα. Εἰς τὴν Νορθηγικὴν Ναυτιλίαν ἡ κρίσις τῶν πληρωμάτων ἀπὸ ἔτῶν ἔξεδηλώθη. Πρὸς τοὺς ἀλλοδαποὺς — Ισπανούς καὶ Ἀσιαταῖς — προσέργυνον οἱ ἔφοπλισται. Παραλλήλως δῆμος ἐνέτειναν τὴν προπαγάνδαν διὰ τὴν κάθοδον τῶν νέων εἰς τὴν θάλασσαν, ἐνῷ ὁ αὐτοματισμὸς εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις εύρυτατα ἐφημρόσθη καὶ αἱ παροχαὶ πρὸς τοὺς ναυτικοὺς ηύκηθσαν αἰσθητῶς. Καὶ ἐπέυχον οἱ ἔφοπλισται νὰ περιορίσουν σὺν τῷ χρόνῳ τὸν ναυτολόγησιν τῶν ξένων (22,5% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀπασχολουμένων).

Τὴν αὐτὴν πολιτικὴν κατ' ἀνάγκην θὰ ἀκολουθήσουν καὶ οἱ ίδιοι μας ἔφοπλισται, ὃν θέλουν νὰ διατηρήσουν τὸ υψηλὸν ἐπίπεδον εἰς ὃ ἐφθασεν η Ναυτιλία μας. Ο αὐτοματισμός, ἡ προπαγάνδα καὶ αἱ παροχαὶ θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν νὰ κρατήσωμεν τὰς τάξεις τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ πυκνὰς ὅσουν αἱ ἀνάγκαι εἰς πληρώματα μᾶς τὸ ἐπιβάλλουν.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει η ἐπιτυχῆς ἀνανέωσις τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως μᾶς ἐπίτρεπτο ποτὲ συμπέρασμα, ὅτι οἱ ἔφοπλισται κατεῖδον τὴν ἀνάγκην τῶν παραχωρήσεων. Πολλά, πάντως, πρέπει νὰ γίνουν διὸ νὰ ἀποφύγωμεν τὴν ὀξύτητα τῆς κρίσεως εἰς τὰ πληρώματα, ὥστε μόνον τὰ κατώτερα, ἀλλὰ διὰ τὴν ἐπόρειαν εἰς ἀξιωματικούς. 'Ἐπ' αὐτῶν θὰ ἐπανέλθωμεν.

ΤΑ ΣΥΜΦΩΝΗΘΕΝΤΑ

Τὰ σημεῖα ἐπὶ τῶν όποιων ἐπῆλθε συμφωνία μεταξὺ τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστῶν καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας, ὅσον ἀφορᾷ τὴν νέαν Συλλογικὴν Σύμβασιν, εἶναι τὰ ἔξης :

- Τὸ ἑκ δέκα (10) λιτῶν 'Αγγλίας ἐπίδομα ἐνόωματούμενον εἰς τὸν διαστόθιον μισθούν, θὰ συμψήφισθῇ μετὰ τὴν αὔξησιν τοῦ διαστού μισθοῦ πρὸς αὐτὸν.
- Οἱ μισθοὶ καὶ αἱ λοιπαὶ ἀποδοχαὶ αὐξάνονται ἀπὸ 1.1.1977 μέχρι 31.12.1977 κατὰ 19% ἀπὸ δὲ 1.1.1978 καὶ ἐφεξῆς κατὰ 9%.
- Τὸ ἐπίδομα Κυριακῶν καθορίζεται εἰς

14% τοῦ ἐν τῇ Συλλογικῇ Συμβάσει ἀναγραφομένου μισθοῦ.

4. 'Η ἀμοιδὴ τῆς ὑπερορίας θὰ ὑπολογίζεται εἰς ποσὸν ἀντιστοιχοῦ εἰς τὸ 1/8 τοῦ 1/27 τοῦ διαστού μηνιαίου μισθοῦ.

5. Οἱ μισθοὶ καὶ αἱ λοιπαὶ ἀποδοχαὶ ἀποδοχαὶ θὰ ἐκφράζωνται εἰς δραχμάς, τῇ 'Αγγλικῆς λίρας ὑπολογιζομένης πρὸς δρχ. 71. Κατόπιν τῆς εἰς δραχμὰς ἐκφράσεως τῶν μισθῶν, θὰ ληφθῇ μέριμνας ὥστε τὰ συναλλαγματικὰ ὑφελήματα τῶν ναυτικῶν νὰ διαφυλαχθοῦν.

6. Αἱ ὥραι ἐργασίας συμφωνοῦνται εἰς 44 ἑδδομαδιάων.

7. Τὸ ἐπίδομα υπερενιαυσίου ὑπηρεσίας συμφωνεῖται εἰς 30 ἡμέρας ἀντὶ τῶν μέχρι τοῦδε 45 ἡμερῶν, τῆς διαφορᾶς τῶν 15 ἡμερῶν μεταφερομένης εἰς τὴν ἀδειαν αὐξανομένην ἀντιστοίχως.

8. Ο ναυτικὸς θὰ δικαιούνται εἰς μισθὸν ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεως του διὰ νὰ συναντήσῃ τὸ πλοῖον.

9. Τὸ ἀντίτιμον τροφῆς καθορίζεται εἰς δρχ. 106 ἡμεροσίων.

10. Τὸ ἐπίδομα δεξαμενοπλοίου θὰ ὑπολογίζεται εἰς τὴν ἀποζημίωσιν τῆς ἀδείας.

11. 'Ο μισθὸς ἀσθενείας καθορίζεται ἐπὶ νοσηλείας ἐν νοσοκομείῳ εἰς 75% τοῦ διαστού μισθοῦ ἐπὶ δὲ νοσηλείας κατ' οἴκον εἰς 85% τοῦ διαστού μισθοῦ.

12. 'Η διάρκεια τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀρχομένης ἀπὸ 1.1.1977, συνεφνήθη εἰς 18 μῆνας.

• Η ΔΙΑΒΙΩΣΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συνιστῶμεν ἐπιμόνως διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν τάξεων τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, πλὴν τῶν ἄλλων παραχωρήσεων, καὶ τὴν «καλήν», ἀν μαὶ καὶ ἄνετον, διαδίωσιν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ναυτικῶν μας. Μὲ τὸν ὄρον ἄνετον διαδίωσιν δὲν ἐννοοῦμεν μόνον τὴν τροφοδοσίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν ὅλην ἀνεκτὴν ἔστω κατάστασιν τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρωμάτου — τοῦ κατωτέρου ιδίᾳ. 'Η προσφάτη στοιχειώδους ἀνέσεως εἰς τὰ ὑπνωδιάτια καὶ τοὺς κοινοχρήστους χώρους, τῆς καθαριότητος, τῆς θερμάνσεως καὶ τοῦ ἀερισμοῦ προϋποτίθεται.

Φθάνουν μέχρις ἡμῶν πληροφορίαι οἰκτρᾶς καὶ κυριολεξίας καταστάσεων τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρωμάτου εἰς τὰ μικρότερα, τὰ παρήλια πλοία μας. Καμμία σχετικὴ φροντὶς ἀπὸ τὴν πλοιοκτησίαν καὶ οὐδεὶς ἐπίμονος ἐλέγχος ἀπὸ μέρους τῶν Πλοιάρχων.

Τὸ ὅλον θέμα τῆς διαδιώσεως ἀξίζει νὰ μελετηθῇ. Τὸ 'Υπουργεῖον, αἱ ἐπαγγελματικαὶ καὶ αἱ συνικαὶ στοιχεῖα τῆς διαδιώσεως εἰς πρέπει νὰ συνεργασθοῦν. Τὰ πρότυπα, τὰ κρατοῦντα εἰς τὰς ξένας Ναυτιλίας πρέπει νὰ ληφθοῦν ύπ' ὅψιν. 'Η διαδιώσεις τῶν πληρω-

μάτων καὶ κατὰ τὰς ὥρας τῆς σχολῆς των είναι ἔνα πρόσθετον θέμα. 'Η θιβλιοθήκη, ὁ κινηματογράφος, ἡ τηλεοράσις, αἱ τηλεπικοινωνίαι καὶ γενικῶς κάθε δυνατὴ ἄνεσις πρέπει νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον μελέτης καὶ καθιερώσεως τῶν σχετικῶν μέσων.

"Ο, τι εἰς τὴν ξένην ἐφαρμόζεται διὰ τὸν ποντοπόρον ναυτικόν, ἵνα περιορισθῇ ἡ ἀνία τῶν μακρῶν ταξιδίων καὶ ἔξασθαισθούν αἱ στοιχειώδεις προϋποθέσεις μιᾶς ἀνεκτῆς διαβίσεως ἐπὶ τὸν πλοίων, πρέπει —ἐπιβάλλεται— νὰ τύχουν καὶ εἰς τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα πλήρους ἐφαρμογῆς. Τὰ πλοῖα τῶν θορείων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν θὰ εἰναι τὸ παράδειγμα. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχουν τὸν πρώτον λόγον καὶ τὸ 'Υπουργεῖον τὴν ἐν ἀνάγκῃ λῆψιν ἀναγκαστικῶν μέτρων, ἐντὸς τῶν ὄρων, πάντως, τοῦ δυνατοῦ γενέσθαι διὰ τὰ παρήλια, κυρίως, πλοῖα.

ΤΑ ΑΣΘΕΝΗ ΣΗΜΕΙΑ

Δὲν πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ ποτὲ πόσον πλουσία είναι ἡ φιλολογία τοῦ ξένου τύπου, ἡ ἀναφερομένη εἰς τὰ ἀτυχήματα τῶν ἑλληνικῶν καὶ ἐλληνοκατέρων πλοίων. Αἱ δηλώσεις τῶν ναυτικῶν μας, ἀληθεῖς ἡ ὑποδομαῖαι, ἀσφεῖς ἡ φλάκροι, ίδιας εἰς ὅ, τι ἀφορᾷ τὰς ἐλλείψεις τοῦ σκάφους ἡ τοῦ πληρώματος, συνθέτουν κατὰ κανόνα πολύσητα ἀναγνώσματα.

"Ἐχομεν ὑπ' ὅψιν πρόσφατα τινὰ περὶ τοῦ ναυαγίου τοῦ 'Αργά Μέρτσαντ' δημοσιεύματα. 'Ανειδίκευτοι ἄνδρες εἰς ὑπεύθυνον φυλακήν, ἀδύναμία συνεννόησεως, σθέσις ἔγγραφῶν τοῦ ἡμερολογίου, ὁ ἐπαναλήπτης τῆς γυροποζίδος ἐκτὸς λειτουργίας, τὸ ραντόρ, τὸ ραδιογνωστήμετρον καὶ τὸ δυνόμετρον ἀχρησιμοποίητα καὶ πολλαὶ ἄλλαι παρόμοιαι θλιβεραὶ καὶ ἐπιβαρυντικαὶ καταθέσεις.

Τὸ ζήτημα ὅμως δὲν εἶναι εἰς τὶ ἀρέσκονται νὰ γράφουν οἱ ξένοι. Εἴναι εἰς τὸ ὅτι κατὰ κανόνα ἡμεῖς παρέχουμεν τὸ ψήλικόν. 'Η συνήθως ἐλλιπῆς καὶ πάντοτε σχεδὸν ἀντικανονική σύνθεσις, τὰ προβλήματα τῶν ἀνειδικεύτων ἔγχρωμων, αἱ μεταξὺ τῶν στελεχῶν ἀντεγκλήσεις καὶ ἡ ἔχθρικὴ στάσις πρὸς τὸν πλοίαρχον, μολονότι εἶναι γενικῶτερα δειγματα τῆς ἐποχῆς, ἀποτελοῦν ὀστενὴ σημεῖα τῆς ὑπερδιογκωθείσης Ναυτιλίας μας. Καὶ ὅπισθεν ὅλων αὐτῶν εὐρίσκεται φυσικά ἡ ἐλ-

λειψίς τοῦ ἀναγκαιούντος διὰ τὰς ἀνάγκας μας ἀριθμοῦ ἐπαγγελματιῶν ναυτικῶν, διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν ὅποίων δὲν θ' ἀπαυδησθωμένη νὰ ἀγωνιζόμεθα.

ΔΥΟ ΓΕΡΟΝΟΤΑ

'Ο προστατευτισμὸς καὶ ἡ διάκρισις σημαίας, ὁ μεγαλύτερος κίνδυνος ὑποστάσεως διὰ τὰς ναυτικὰς ιδίας χωρᾶς, μὲ μεγάλην Ναυτιλίαν καὶ μικρὰς ἔθνικας μεταφοράς, δεῖνει ὄσημέραι αὐξανόμενος.

Δύο πρόσφατα γεγονότα κινοῦν ἡδη τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν. Τὸ πρώτον εἶναι ἡ ἐπαναφορὰ πρὸς συζήτησιν εἰς τὸ Κογκρέσον τοῦ γνωστοῦ νομοσχεδίου διαφυλάξεως ὑπὲρ τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας ποσοστού σημαντικοῦ τῶν ἀμερικανικῶν μεταφορῶν πετρελαίου. Τὸ νομοσχέδιον αὐτὸς ἀπερρίφθη ἀπὸ τὸν Πρόεδρον Φόρντ. 'Ἐπαναφέρεται μὲ τὴν προσδοκίαν κυρώσεως ἀπὸ τὸν Πρόεδρον Κάρτερ.

Τὸ δευτέρον γεγονός ἀναφέρεται εἰς τὴν ἡδη τεθείσαν εἰς ἑκτέλεσιν ἀπόφασιν τῆς 'Ἀργεντινῆς νὰ διαφυλάξῃ ὑπὲρ τοῦ ἔθνικοῦ τῆς πλοίου τας μεταφορᾶς μεταξύ ξένων χωρῶν καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς 'Ἀργεντινῆς.

Διὰ κάθε φορτίου, προοριζόμενον διὰ τὴν 'Ἀργεντινήν, θὰ πρέπει νὰ ἀναζητήται τὸ ἀργεντινὸν πλοῖον καὶ ἐν ἐλλείψει προσφορᾶς αὐτοῦ, τότε καὶ μόνον τὸ φορτίον θὰ ἐπιτραπῇ νὰ μεταφέρεται διὰ ξένου σκάφους.

Αὐτά τὰ δύο γεγονότα ἔρχονται νὰ καταδίξουν τοὺς κινδύνους ποὺ διατρέχει τὸ πλοῖον τῶν παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν, τῆς Νορβηγίας καὶ τῆς Ἐλλάδος, κατὰ πρώτον λόγον.

Μετὰ τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν 'Ἀργεντινὴν ὁ κινδυνός ἐπιστημαίνεται ἀπὸ τὰς χωρᾶς τοῦ πετρελαίου, τὰς ἀραβικὰς κατὰ πρώτον λόγον. Ναυτιλίαν μεγάλην συγκροτούν. Πρετοιμάζονται διὰ τὴν ἔξορμησιν. Πλοῖα ἀγοράζουν, πλοῖα ναυπηγούν. 'Η διάκρισις ἔπειται. Μετ' οὐ πολὺ θὰ τὴν ἴδωμεν ἐφαρμοζόμενην. Ποσοστὸν τῶν μεταφορῶν ὅπος καὶ τὴν Μέσην 'Ανατολὴν θὰ διαφυλαχθῇ, ὑπὲρ τῶν ἀραβικῶν πλοίων γραμμῆς καὶ τῶν δεξιμενοπλοίων.

'Ο κίνδυνος τῆς διακρίσεως καθίσταται ὀλίγον κατ' ὀλίγον μία πραγματικότης. Τὸ μέλλον μᾶς ἐπιφυλάσσει δυσαρέστους ἐκπλήξεις.

ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς 180 μαθήτας τοῦ Γυμνασίου Σαμοθράκης, αὐτῆς τῆς ἀκριτικῆς νησίδος μας, ἀπαντῶντες εἰς ἐρώτημα περὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας τῆς ὅποίων θέλουν νὰ ἀκολουθήσουν, ἀπήντησαν ὅτι ἐπιθυμούν νὰ γίνουν ναυτικοί.

Θέτουμεν τὴν περίπτωσιν αὐτῆν ὑπ' ὅψιν τῆς ἀρμοδίας ἐπιπροπῆς τῆς 'Ενώσεως Ἐλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς οἰκείας Διευθύνσεως τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν ἔγκαιρον λῆψιν τῶν καταλλήλων μέτρων διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς τάσεως αὐτῆς. Μία ἐπιτόπιος ἐπίσκεψις ἀρμοδίων θὰ ἥτο καθ' ἥμας λίαν ὠφέλιμος καὶ θὰ ἀπέδιδε καρπούς. 'Εὰν τὰ παιδιά αὐτὰ γίνουν τελικῶς ναυτικοί θὰ διατηρήσουν καὶ τοὺς δεσμούς των μὲ τὴν ιδιαιτέραν τῶν πατρίδα, ἐνῷ ἐὰν ὀκολουθήσουν τὸν δρόμον τῆς ξενειάς, ὡς οἱ γονεῖς των, εἶναι ἀμφίβολον ἐνῷ θὰ ἐπιτρέψουν ποτὲ εἰς τὸ νησί των. Τὸ ὄφελος, συνεπώς, θὰ είναι διττὸν καὶ διὰ τὸν Ναυτιλίαν καὶ διὰ τὸν τόπον.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

«Κουβεντούλες» εἰς τὴν συχνότητα κινδύνου τῶν πλοίων. Τὸ φαινόμενον ἔχει προσλάβει παγκοσμίους διαστάσεις καὶ διαδίθεται συνεχῶς. Τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον ἐκφράζει σοβαράς ἀνησυχίας καὶ καλεῖ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ πλοιαρχούς σπώρας λάβουν πᾶν ἐνδεικυνόμενον μέτρον διὰ τὴν ἔξαλειψιν τοῦ κακοῦ.

Ἐξαιρετικῶν ἐπικίνδυνος ἡ ἀνεύλογος χρησιμοποίησις τῆς συχνότητος κινδύνου ὑπὸ τινῶν ἐπιπολαίσιν —ό χαρακτηρισμὸς εἶναι λίαν ἐπιεικῆς— ραδιοτηλεγραφητῶν. Δυσχεραίνουν τὴν λῆψιν τῶν σημάτων κινδύνου, σχι μόνον εἰς τὸ ιδικόν των, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ παραπλέοντα πλοῖα, θέτοντες πολλάκις εἰς κίνδυνον τὴν ζωὴν πολλῶν συναδέλφων των. Κυρώσεις αὐστηραὶ συνιστοῦν, ἵσως, τὴν μόνην θεραπείαν. Αἱ ἀρμόδιαι ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις καὶ αἱ ἀρχαὶ ἐκάστης χώρας ἔχουν τὸν λόγον.

Πάντως, τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον ἀνέλαβε μίαν ἐκστρατείαν ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου καὶ συντόμως πρόκειται νὰ ἐκδώσῃ εἰδικὰ φυλλάδια διατιθέμενα δωρεὰν εἰς ὅπαντας τοὺς πλοιοκτήτας, ἀνεξαρτήτως ἔθνος, μὲ δόγματα πρὸς τοὺς δραστοτηλεγραφητάς, ώστε νὰ ἀποφεύγονται εἰς τὸ μέλλον παρόμοια κρούσματα.

Η ΕΝΤΑΞΙΣ ΤΩΝ Δ.Σ.Ε.Ν.

'Εκ τοῦ διαβιδασθέντος πρὸς τὰ μέλη τοῦ Συμβουλίου Σχολῶν ύπομνηματος τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως τοῦ ΥΕΝ, φαίνεται καθαρὰ ἡ προτίμοτις τῆς 'Υπηρεσίας ὑπὲρ τῆς ἐντάξεως τῶν ΔΣΕΝ εἰς τὴν ἀνωτέρων θαθμίδα τῆς ἐκπαιδεύσεως.

Τὸ πρόβλημα, ἐν ὅψει τοῦ νέου νόμου «περὶ τεχνικῆς καὶ ἐπαγγελματικῆς ἐκπαιδεύσεως» τίθεται ὡς ἔξης: "Η αἱ σχολαὶ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ ἐντάξουν εἰς τὴν Μέσην Παιδείαν καὶ θὰ δέχωνται μαθητὰς μὲ ἀπολυτήριον Ημιμασίου ἢ θὰ ἐνταχθοῦν εἰς τὴν 'Ανατέρων Παιδείαν καὶ θὰ δέχωνται μαθητὰς μὲ ἀπολυτήριον Λυκείου.

Τὸ ὑπόμνημα ἐν συνεχείᾳ ἀναλύει τοὺς λόγους οἱ ὄποιοι συνηγοροῦν ὑπὲρ τῆς μᾶς ἢ τῆς ἄλλης λύσεως, ἀλλ' εἶναι συντριπτικὴ ἡ βαρύτης τῶν ἐπιχειρημάτων ὑπὲρ τῆς δευτέρας. Καὶ ὅρθως. Διότι ὁ μόνος σοβαρὸς ἀντίλογος εἰς τὴν ἀνύψωσιν τῶν ναυτικῶν σπουδῶν εἶναι ὁ κίνδυνος ἀσύνθρού περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑποψηφίων. 'Αλλ' ἀντικρούεται τοσούτων ἐπιτυχῶν εἰς τὴν ἐκπαιδεύστολογίαν τοῦ ὑπομνήματος, ώστε οὐδεὶς νὰ τὸν φοβήται. Εἰς τὸν μακρόν, ἄλλως τε, κατάλογον τῶν χωρῶν αἱ ὄποιαι καθι-

ΕΙΣ ITALIAN ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:
N. K. TOMASOS
S. G. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

στούν πανεπιστημιακού έπιπλου τά πλοιαρχικά διπλώματα, ας προσθέσῃ ή 'Υπηρεσία και τό Βέλγιον, διὰ τάς σχετικάς νομοθετικάς μεταρρυθμίσεις τού όποιου γράφομεν εκτενώς είς αλλην στήλην.

Καθ' ήμας δὲν υπάρχει αμφιβολία, ότι ή σημειωνή Ναυτική Παιδεία όφειλει νά προσδίδη είς τόν άξιωματικόν τού Έμπορικού Ναυτικού πλήν τών άναγκαίων τεχνικών γνώσεων και τήν υψηλήν κοινωνικήν στάθμην, τήν όποιαν έπιβαλλουν αι σύγχρονοι κοινωνικοπαγμεταποιοι περιστάσεις. Διά τούτο και είχομεν άγωνισθή ύπερ τής άνυψωσεως τών γραμματικών προσόντων τών ύποψηφίων, τά όποια κακώς και άπειρισκέπτως υπεβαίνουν ή έπαστει. "Ας διορθώσωμεν, λοιπόν, τό σφάλμα έκεινο, τώρα όποτε τό δίλημμα τίθεται σαφές και άμειλικτον.

ΑΙ ΕΔΩ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ

Πόρος μέγας, τά μέγιστα παραγωγικός δι' ολας τάς ναυτικάς χώρας, ή έπισκευαστική διομηχανία. Στατιστικαί ύπευθυνοι και άπειρισμέναι τηρούνται παντού, πλήν ήμων, οίτινες άγυνουμεν τήν συναλλαγματογόνον αύτήν παραγωγική δραστηριότητα, ένω κατέχομεν τήν μεγάλην Ναυτιλίαν, ητης πολλά, άλλα και τά κατά πολὺ περισσότερα ήμπορει νά μάς προσπορίση άπο τούς δεξαμενισμούς και τάς έπισκευαζών τών χιλιάδων πλοίων της.

Τό θέμα θίγεταις έπιμόνως άπο τάς στήλας αύτάς και δέν θά παύσωμεν είς κάθε περιστασιν νά έπανερχώμεθα μέχρις ήτου άρμόδιοι και ένδιαφερόμενοι συναισθανθούν το καθήκον των.

Τήν φορά αύτήν ή εύκαιρια μάς έρχεται άπο τήν Ιαπωνίαν. "Έχομεν ύπ' οφίν στατιστικάς λεπτομερεις διά τήν έκει διομηχανίας έπισκευών πλοίων. Ή 'Ενωσις τών Ιαπώνων ναυπηγών τάς άνακοινοι. Ούτω, διά τό πρώτον έξαμηνον (Άπριλίος 1976 - Σεπτέμβριος 1976) 3.050 στάφη, 40.003.761 τόν. γκρός έπεισκευασθησαν είς τάς 45 έπισκευαστήρια. Κόστος έκτελεσθείσης έπισκευαστικής έργασίας 88.348 έκατομ. γιέν. Σένα πλοίοι 1.128, τόν. γκρός 19.718.035 μέ κόστος έπισκευών 41.115 έκατομ. γιέν. Αύξησης έναντι τού άντιστοχού έξαμηνου τού οικονομικού έτους 1975 κατά 3,5%. (Δολλάριον ίσον πρός 281 γιένες).

Τήν άνακοινωσιν συνοδεύουν πίνακες στατιστικοί τού είδους τών έργασιών, αίτινες έξετελεσθησαν έν δεξαμενή και έκτος αύτης.

Και τώρα είς τά καθ' ήματα: Προσφορά έργασίας άξιολογος, μέ περισσότερα σημαντικής έπαυσήσως. "Αγγωστος άριθμός τίς, έστω και κατά προσέγγισιν, τής έκτελεσθείσης έργασίας, πολὺ δέ περισσότερον τού είδους αύτής (δεξαμενισμών και έν ζημώ έπισκευών). Κατά τίνας ή άξια των φθάνει τά 250 έκατομ. δολ., καθ' ήμας περισσότερα.

Γεγονός πάντως είναι, ότι οι έφοπλισται θέλουν, άλλα δέν τοίς παρέχεται ή δυνατότης νά φέρουν τά σκόφη των έδω πρός δεξαμενισμών και έπισκευών. Αι προσφέρομεναι δεξαμεναι δέν έπαρκον και οι χώροι προσφορίσεως τών πλοίων κυριολεκτικώς άνυπαρκτοι. Τό άδιαχώρητον έπικρατεί.

'Επι τέλους, άφού τό Κράτος και οι ένδιαφερόμενοι έπισκευασταί δέν συγκινούνται διά τήν οικτράν αύτήν κατάστασιν, διατί αύτοί οι έφοπλισται —ή 'Ενωσις τών— έχοντες κάθε λόγον νά θέλουν περισσότερον νά είναι ύπερ τής 'Εθνικής ήμων Οικονομίας παραγωγικού, δέν υποδεικνύουν τό τί δέν γενέσθαι, ίνα ή άνεπάρκεια είς μέσα δεξαμενισμού και χώρους προσφορίσεως εύρη τήν λύσιν της.

Οι περί τήν έπιτελουμένην έργασίαν άριθμοι είσαγομένου συναλλάγματος πολὺ θά ένισχουν τάς εισηγήσεις των. Κάποιοι, έπι τέλους, ήμπορει νά συγκινθή, θάντον ένημερωσή έπι τού σύγκου τού εισαγομένου συναλλάγματος και τής άσφαλούς προσβλέψεως, θά διπλασιασθή, άν προσέξωμεν αύτην

τήν τόσα δυναμένην νά άποφέρη συναλλαγματογόνον πηγήν.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ

'Η 'Ενωσις τών Έφοπλιστών γνωρίζει:

1.— 'Ως τυγχάνει ύμιν γνωστόν, τό ζήτημα τής έναρξεως τού χρόνου καθ' ήν τά πλοία ύποβαλλονται είς τήν φορολογίαν και εισφοράν τού N. 27)1975, έχει άμφισθητηθή κατά τό παρελθόν, προσφάτως δέ ή αρμόδια Οικονομική Έφορεία Πλοίων Πειραιώς ή προστεθούν άποτει φόρον και εισφοράν τού έν λόγω νόμου, άπο τής νηολογήσεως τού πλοίου και έφεζης, παρά τό γεγονός ότι τήν Ιην 'Ιανουαρίου τού έτους τής φορολογίας δέν ύφιστατο πλοιοκτήης έγγεγραμμένος είς τό νηολόγιον.

2.— 'Η περίπτωσις νά μή είναι πλοιοκτήης έγγεγραμμένος είς τό νηολόγιον τήν πρώτην ήμέραν τού έτους τής φορολογίας, είναι άφετά συχνή είς τάς περιπτώσεις, κατά τάς όποιας τό πλοίον νηολογήσται μετά τήν Ιην 'Ιανουαρίου και κατ' έφαρμογην τής ώς άνω άντιληψεως τής Έφορείας κατεβλήθησαν ήδη είς τάς άνω περιπτώσεις φόρος και εισφορά έτι δέ και είς περιπτώσεις, καθ' άξεζηθή πιστοποιητικόν φορολογικής ένημερότητος.

3.— "Ηδη κατόπιν διαβημάτων τής Ε.Ε. Ε. πρός τό άρμόδιον 'Υπουργείον Οικονομικών, άνεγνωρίσθη τό έσφαλμένον τής τοιαύτης έρμηνειας και ή κ. 'Υπουργός τών Οικονομικών είς συνάντησην έκπροσώπωπων μας μετ' αύτού, παρισταμένου και τού Γεν. Διευθυντού τού αύτού 'Υπουργείου, έδωσεν έντολην είς τήν άρμοδιαν Οικονομικήν Έφορειαν Πλοίων Πειραιών, όπως τού λοιπού άφ' ένός μέν μή άξιοι την καταβολή φόρου και εισφοράς τού N. 27)1975 έπι πλοίων νηολογησμένων μετά τήν Ιην 'Ιανουαρίου έκάστου έτους, άφ' έτερου δέ όπως προδῆ είς έπιστροφήν τών μέχρι τούδε κατεβλήθεντων έπι παρομοίων περιπτώσεων ή είς συμφωνίσμων αύτών πρός άλλας άφειλάς τών ύποχρέων έφ' θάσον ούτοι ήδηλον ζητήσει τότο.

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κατέστη πλέον έπιτακτική ή άναγκη τροποποίησεως τής διαδικασίας άνεγέρσεως νέων κτιρίων ύπο τού Ν.Α.Τ. Τό παράδειγμα τού κτιρίου τών έδων Πατησίων - Καποδιστρίου ούμιλει άφ' έστωτού διά τήν τεραστίαν ζημίαν τήν όποιαν έφισταται τό 'Ιδρυμα άπο τόν τρόπον καθ' ήν διενεργούνται και σήμερον άκομη οι οίκοδομικοί έργασίαι διά τήν ζημίαν έπιστροφήν τής έκπροσώπων τής Ακίνητου περιουσίας του. Τό έργον είχε προϋπολογισθή τό 1970, θά ηρχισεν ή κατασκευή τού έν λόγω κτι-

ρίου, είς 75 - 76 έκατ. δρχ., ήδη δέ προβλέπεται ούτι ή τελική δαπάνη θά άνελθη, συμφώνως πρός τούς ύπολογισμούς τής άρμοδιας ήπηρεσίας —χωρίς δεβαίως νά αποκλείται και ένδεχομένη άνατροπή τών έν λόγω ύπολογισμών— είς 148 έκατομ. δρχ. "Έχομεν, δηλαδή, ύπέρβασιν 100% και παραλλήλως άπωλεισαν τεραστίων έσόδων τού Ν.Α.Τ. έκ τής πολυετούς διαφρείας τών οίκοδομικών έργασιών, καθ' ήν τό κτίριον παρέμεινεν άνεκμετάλλευτον, τά όποια δέον νά προστεθούν είς τήν τολείον κόστος. 'Ως δέ προέκυψε, ή τοιαύτη καθυστέρησις και ή έπιβάρυνσις τού έργου προεκλήθη κυρίως άπο τήν κατάτμησιν τής δημοπρατήσεως τού έργου κατά κλάδους έργασιών.

'Αποδεικνύεται ούτω, ότι τό Ν.Α.Τ δέν δύναται νά χωρήση είς νέαν περιπτέτειαν άνοικοδομήσεως, ώς σχεδιάζεται με τό κτίριον τού Οίκου Ναυτου. Και μᾶς εύρισκει άπολύτως ουμφώνους ή πρότασις τού κ. Καραγέωργη, όπως ή δημοπράτησις γίνη δι' άλκηληρον τό κτίριον και τό έργον άναληρηθή ύπο ένός οίκου, ή άποιος θά παραδώσῃ άλκηληρον τό μέγαρον έντος τακτής προθεσμίας. 'Εάν είχεν άκολουθηθή τού Κτίριον τών έδων Πατησίων και Καποδιστρίου θά είχεν ήδη περατωθή άπο μακρού και θά είχεν ήδη περατωθή άπο μακρού και θά είχεν ήδη περατωθή άποιος θά παραδώσῃ άλκηληρηθή πρόκειται νά ωφελήση έπαν άναληρηθή με τάς ύφισταμένας σήμερον προϋποθέσεις, δεδομένοι ότι θά άπατηθή τούλαχιστον μία πεντατεία διά τήν άποπεράτωσίν του. Ούτω συμφέρει νά τροποποιηθή ή σχετική νομοθεσία, ώστε νά είναι δυνατή ή άναθεσίς άλκηληρον τό έργον είς ένα μόνον οίκον —φυσικά διά διαγνωσμού— στέθη ή πετευχή και ταχυτέρα έκτελεσης, άλλα και οίκονομία. Πάντως, έν ούδεμια περιπτώσει έπιτρέπεται νά έπαναληρηθή ή περιπτέτεια τού κτίριον τών έδων Πατησίων και Καποδιστρίου.

Η ΛΙΒΕΡΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΤΑΙ

Εις κάθε περιστασιν ή Λιβερία με τήν τεραστίαν ύπο τήν σημαίαν της χωρικτότητα —εστω και ζένης ιδιοκτησίας— έμφανιζεται άμεσως ένδιαφερομένη διά τό κολόν της διορα ής χώρας ναυτικής. Αύτό και πράττει προκειμένου διά τό ναυάγιον (15 Δεκεμβρίου) είς τάς άμερικανικάς άκτας τού έμφορτου δεξαμενοπλοίου έλληνικής ιδιοκτησίας «Αργώ Μέρτσαντ». Συνέστησεν είς τήν Νέαν Υόρκην πενταμελή άνακριτικήν έπιτροπήν έξι έμπειρογνωμόνων. Δημοσία θά συνεδριάσῃ. Προσωπικότες τού δικαστι-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91 NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41
TELEX: 02 44171 J. KARAGIANNIDIS 34 35 66
GROPELINGER HEERSTR. 254 TELEGRAMS: "SHIPCANDLER BREMEN"
28 BREMEN 21 P. O. BOX: 210266

κού και τεχνικού άμερικανικού κόσμου μετέχουν είς αυτήν.

Η τοιαύτη ένέργεια τής Λιβερίας είναι άνεξάρτητος τών άνακρισεων πού διεξήχθησαν είς την Νέαν 'Υόρκην, έν όψει τής δίκης πού έκει θά διεξαχθή διά την εύθυνη τής πλοιοκτησίας.

Μέτρα ένισχυσεων τού συστήματος έπιθεωρήσεων τών υπό τήν λιβεριανή σημαίαν πλοίων άναμενεται συντόμως νά προταθούν είς την Λιβεριανή Ναυτιλιακή Διοίκησιν.

Αι προτάσεις θὰ προέρχωνται από ειδικήν «Ομάδα Έργασίας» τού Ναυτικού Συμβουλίου τῆς Λιβερίας, εις τὸ όπιον μετέχουν πλοιοκτήται και διαχειρισταὶ σκαφῶν έγγεγραμμένων είς τὰ λιβεριανὰ νηολόγια.

Ο πρόεδρος τῆς 'Ομάδος —ήτις συνετήθη κατόπιν τῆς προσαράξεως τοῦ λιβεριανοῦ δεξαμενοπλοίου «Άργω Μέρτσαντ» τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, προκαλέσται σοβαρὰν ρύπανσιν εἰς τὴν θαλασσίαν περιοχὴν τοῦ Νάντακετ— ἐδήλωσεν ὅτι, τὰ μέτρα αὐτὰ ἀποδέπουν είς την ένισχυσιν τοῦ ἀπὸ Σετίας καθιερωθέντος συστήματος έπιθεωρήσεων τῶν λιβεριανῶν πλοίων.

Μεταξὺ ἄλλων θὰ περιλαμβάνεται καὶ ἡ πρότασις έπιθεωρήσεως παντὸς σκάφους πρὸ τῆς έγγραφῆς του εἰς τὰ λιβεριανὰ νηολόγια ἢ μετὰ οἰσανδήποτε ἀλλαγὴν πλοιοκτησίας καὶ ἐπιβολῆς αὐτηρῶν κυρώσεων εἰς

περίπτωσιν ἀπόπλου τοῦ σκάφους πρὸ τῆς ἀπαιτουμένης ἐπιθεωρήσεως. 'Επίσης, θὰ διερευνηθῇ τὸ κύρος καὶ ἡ αὐστηρότης τῶν ἀτόμων, ὅτινα ἔχουν ἔξουσιοδοτηθῆ νὰ διενεργοῦν τὰς ἐπιθεωρήσεις.

Πιστεύεται ὅτι, διὰ τῶν ἀνωτέρω μέτρων θὰ βελτιωθοῦν περαιτέρω τὰ «στάνταρντς» τῶν υπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν σκαφῶν, ἀνεξάρτητως ζεύκικότητος τοῦ πλοιοκτησίου.

AI «ΕΥΘΗΝΑΙ» ΣΗΜΑΙΑΙ

Κατὰ τὸ 12μῆνον τὸ λῆξαν τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1976, τὸ υπὸ τὰς «εὐθηνὰς σημαίας» τοννᾶς ἑσημέωσε διπλάσιον ρυθμὸν αὐξήσας τοὺς παγκοσμίους μέσους ὄρους καὶ πενταπλάσιον ρυθμὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς σημαίας τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν καὶ βιομηχανικῶν χωρῶν.

Αἱ διαμαρτυρίαι τῶν εύρωπαϊκῶν (σκανδιναϊκῶν) καὶ τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν ἐνώσεων —ό πρόδρογος τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων τῆς Βορείου Αμερικῆς ἔχαρκτήρισε τὰ δεξαμενόπλοια υπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας ὡς «σκλαβοπάζαρα»— παρέμειναν ἄνευ ἀποτέλεσμάτος.

Η Λιβερία, ἡ Σιγκαπούρη, ἡ Σομαλία καὶ ἡ Κύπρος κατατάσσονται εἰς τὰς χώρας «εὐθηνὰς σημαίων», ἐνῷ αἱ σημαίαι τοῦ Παναμᾶ, τῆς 'Ονδούρας, τοῦ Χόγκ Κόγκ, τῶν Βερμούδων καὶ τῆς Μπαχάμας χαρακτη-

ρίζονται ὡς «παράδεισοι φορολογικῆς ἀσυδοσίας». 'Απασαι αἱ ἀνωτέρω σημαίαι ἔχουν τὸν κοινὸν χαρακτηρισμόν: «σημαῖαι εὐκολίας».

Βάσει τῶν στατιστικῶν τοῦ 'Ινστιτούτου Ναυτικῆς Οἰκονομίας τῆς Βρεμης, εἰς τὰ νηολόγια τῶν προαναφερθεισῶν ἐννέα χωρῶν ἡσαν ἔγγεγραμμένα, τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1976, 6.143 ἐμπορικὰ πλοῖα (δηροῦ καὶ ύγρου φορτίου, ἀνω τῶν 300 τόν. γκρός), συνολικῆς χωρητικότητος 95.394.108 τόν. γκρός, μὲν ἐπησίαν αὐξῆσιν 9.161.032 τόν. γκρός ἡ ποσοστὸν 10,6%.

Ἡ συμμετοχὴ τῶν σημαιῶν εὐκολίας εἰς τὸ παγκόμιον σύνολον ηὔξηθη ἐντὸς τοῦ 12μῆνου ἀπὸ 26,7% εἰς 27,9%. 'Αντιθέως, τὸ ποσοστὸν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν ἐμειώθη κατὰ τὴν ιδίαν περίοδον ἀπὸ 58,4% εἰς 56,3%, καθὼς ἡ χωρητικότης των ηὔξηθη κατὰ 2,2% μόλις εἰς τὸν 192.368.190 τόν. γκρός. Τὴν αὐτὴν περίοδον, ἡ ὅλη ἡ χωρητικότης τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου ηὔξηθη κατὰ ποσοστὸν 6%.

Ἐτι μεγαλύτερον ρυθμὸν αὐξήσεως ἀπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας ἐνεφάνισεν ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν (11,2%). Τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1976 ἥριθμει 4.117 σκάφη, 24.977.000 τόν. γκρός.

ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΣΥΔΟΣΙΑ

Ὑποτίθεται ὅτι τὰς σημαίας ἀσυδοσίας ἀνεκάλυψαν ὑπῆκοοι κεφαλαιοκρατικῶν χωρῶν διὰ ὅποιογουν τὰς ἐπιβαρύνσεις τῆς έθνικης ναυτιλιακῆς των νομοθεσίας. 'Αλλ' ιδού ὅτι αἱ σημαίαι αὐταὶ προσελκύουν ἡδη τὸν πολὺ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν ὥστε νὰ κινδυνεύωμεν νὰ τὰς μονοπωλήσουν διὰ τοὺς ιδιούς των στόλους.

Παράδειγμα τελευταῖον ἡ Λαϊκὴ Κίνα. 'Ο ἐμπορικός της στόλος, ὅστις περιλαμβάνει ὑπερογδόηκοντα φορτηγά πλοῖα καὶ ἔτελι ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Σομαλίας, μεταφέρεται τώρα υπὸ τὴν παναμαϊκήν, κατόπιν τῆς διακοπῆς τῶν πολιτικῶν σχέσεων μεταξὺ Κίνας καὶ Σομαλίας. 'Η μεταφορὰ ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὰ ἐλεύθερα φορτηγά (τράμπτς) τὰ ἀπασχολούμενα εἰς διεθνεῖς μεταφοράς καὶ μὴ προσεγγίζοντα εἰς έθνικοὺς λιμένας. 'Εννοεῖται ὅτι ἡ Κίνα δὲν ἔχει ὑπογράψει συμφωνίαν μετὰ τῆς ΔΟΜ, μολονότι τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα εἰναι κατὰ τὸ πλείστον παλαιά καὶ ἀσυγχρόνιστα καὶ εἶναι ἐπηνδρωμένα μὲ διεθνῆ πληρώματα γλίσχρως ἀμειβόμενα. 'Η προτίμος τῆς σημαίας εὐκαιρίας ἐγένετο ἀφ' ἐνὸς μὲν πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ ἀγχούς τῆς έθνικῆς γραφειοκρατίας καὶ ἀφ' ἐτέρου πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς ἀνωνυμίας, ἡ ὁποία ἐπιτρέπει τὴν ἐλευθέρων ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων ἄνευ κινδύνου διαμαρτυριῶν τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου.

Οσον ἀφορᾷ εἰς τὴν μεταξὺ τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας ἐπίλογην τῆς παναμαϊκῆς, λέγεται ὅτι ὁφείλεται εἰς τὴν πρόσφατον δραστηριότητα τῶν ὑπηρεσιῶν ἐπιθεωρήσεως τῆς Λιβερίας, ἐνῷ εἰς μικρός ἀριθμός πλοίων μὴ ίκανοποιούντων οὔτε τὰ ἐλάχιστα ὅρια τῶν παναμαϊκῶν κανονισμῶν μετεφέρθησαν υπὸ τὴν κινεζικὴν σημαίαν.

Σημειώτεον ὅτι τὰ ὡς ἄνω κινεζικὰ πλοῖα ἐνῷ ἀνήκουν εἰς τὸ Κράτος καλύπτονται υπὸ ἀριθμοῦ τίνος ἐταιριῶν ἔχουσῶν κοινὴν διεύθυνσιν εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΣΥΡΙΑΣ

Ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία, τῆς ὁποίας ἡγείτο ὁ πρεσβευτής καὶ καθηγητής κ. Ἰωάννης Γεωργάκης, ἐπεσκέφθη προσφάτως τὴν Δαμασκόν, ὅπου κατόπιν διαπραγματεύσεων, διεξαχθεῖσῶν εἰς λίαν φιλική συμφωνία —τηρούσσα πλήρως τὰς ἀρχὰς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν — ἀφορώσα εἰς τὴν σύνδεσιν 'Ελλάδος - Συρίας διὰ τακτικῆς γραμμῆς πλοίων ρόλλ ὁ/ρόλλ ὅφ. Κατ' οὐσίαν, ἡ νέα γραμμὴ θὰ συνδέσῃ, ἐπίσης, τὴν

Venecia Puerto Cabello C. A.

VEPUCA

Venecia La Guaira C. A.

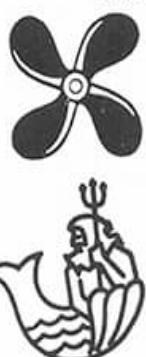
VEGUCA

LARGEST SHIPCHANDLERS IN
PUERTO CABELLO AND LA GUAIRA - VENEZUELA

FRESH
AND
DRY
PROVISION



DECK
AND
ENGINE
STORES



DISTRIBUTOR - REPRESENTATIVE
INTERNATIONAL PAINT
DREW AMEROID
INTERNATIONAL

PUERTO CABELLO

CALLE COMERCIO No. 6
TEL. (042) 5314 - 5315
PLAZA EL AGUILA
P. O. BOX 174
TELEX 42479
CABLES VEPUCA

LA GUAIRA

CALLE BOLIVAR No. 39
TEL. (031) 27092 - 27340
PLAZA VARGAS
P. O. BOX 304
TELEX 31143
CABLES VEGUCA

Εύρωπην μὲ τὴν Μέσην Ἀνατολήν.

Ἡ ἐν λόγῳ συμφωνίᾳ εἰναις ἡ πρώτη ὑπογραφεῖσα μεταξὺ δύο χωρῶν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ ἐπίζεται ὅτι ἡ διακίνησις φορτίων «τράνζιτ» μέσω τῆς νέας γραμμῆς, σοδαρῶς θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀποσυμφόρησιν τῶν λιμένων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, περικόπτουσα σημαντικῶς τὸ κόστος καὶ τὸν χρόνον μεταφορᾶς.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ συμφωνία προβλέπει, ἐπίστηση, τὴν σύστασιν εἰδικῆς γραμμῆς ὀχηματαγωγῶν διακινήσεως σιδηροδρομικῶν ὄχημάτων ὅλων τῶν τύπων ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν διὰ πρώτην φοράν.

Ὑπεγράφη, ὧσαύτως, ἔτερα προσυμφωνία σκοπούσσαι εἰς τὴν καλωδιακὴν σύνδεσιν τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Συρίαν. Τοῦτο θὰ δειτώσῃ σχῆμα μόνον τὰς τηλεπικοινωνίας μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, ἀλλά καὶ ἐκείνας τῶν ἄλλων χωρῶν μεταξὺ Δύσεως καὶ Μέσης Ἀνατολῆς.

Τέλος, συνεζητήθη κατὰ τὰς διαπραγματεύεις ἡ δυνατότης ὁδικῆς συμβάσεως μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν. Ἡ σχετικὴ συμφωνία προβλέπεται νὰ ὑπογραφῇ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον.

ΔΙΚΑΙΑ ΑΞΙΩΣΙΣ

Τὸ NAT εἶναι διαμονικὸς ἐν Ἑλλάδι ἀσφαλιστικὸς ὄργανος, ὃ ὅποιος δχι ἀπλῶς δέν ἐπιδοτεῖται ὑπὸ τοῦ Κράτους. Ἀλλά, ἀντιθέτως, ἔχει μεταβληθῆναι καὶ εἰς εἰσπράκτορα τοῦ Δημοσίου ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀντιταρφοχῆς, ἐνῷ τὸ Κράτος διὰ τὴν ἐισπραξίην ἔσθισταν τοῦ NAT διὰ τῶν Δημοσίων Ταμείων κατακρατεῖ ποσοστὸν 10% ἐξ αὐτῶν. Ἐξ ἀλλοῦ, τὸ ἔργον τὸ ὅποιον ἐπιτελεῖ τὸ NAT εἰς τὴν εἰσπραξίην τῆς εἰσφορᾶς τοῦ Νόμου 29 εἶναι

τεράστιον καὶ δίδει εἰς τὸν κ. Ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν τὸ δικαιώμα νὰ ἐπαιρεται δῖτι δι' ἐλαχιστῶν ὑπαλλήλων ἔξασφαλίζει σημαντικὰ ἔσοδα. Ἀλλὰ πέραν αὐτῶν δέον ὅπως ληφθῇ ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ συναλλαγματικὴ συμβολὴ τοῦ NAT εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν τῆς χώρας, ἡ ὅποια κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμούς, ἀνέρχεται εἰς 300 ἑκατ. δολλάρια ἐπησίως.

Εὐλογὸς συνεπῶς εἶναι ἡ ἀξίωσις ὅπως, ἔναντι τῶν ἀνωτέρω ὑπηρεσιῶν τοῦ NAT πρὸς τὸ Κράτος καθιερωθῆ κάποια ὑπὲρ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ Ἰδρύματος τῶν ναυτικῶν μας κράτησις ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων διὰ λογαριασμῶν τοῦ Δημοσίου, τὴν ὅποιαν προβάλλει σύνσωμον τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ NAT. Ἡμεῖς προσθέτομεν δῖτι τοῦτο δὲν ὄφει καὶ πρέπει κάποτε τὸ Κράτος νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ NAT ἀναλόγως πρὸς τὴν προσφοράν του. Δι' ὃ καὶ προτείνομεν ὅπως, πέραν τῆς ἀξίωσεως διὰ τὴν ἐπιδοτήσην ἐνὸς ποσοστοῦ ὑπὲρ τοῦ NAT ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων διὰ λογαριασμῶν τοῦ Δημοσίου ζητηθῇ καὶ ἡ ἐπιδότησις τοῦ εἰσαγομένου εἰς τὴν χώραν συναλλαγμάτως διὰ τῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Διότι θεωροῦμεν ἀπαράδεκτον νὰ ἐπιδοτήται ὡς οἰσσόδηποτε πραγματοποιῶν κάποιαν ἔξαγωγήν καὶ νὰ ἀγούνται οἱ ναυτικοὶ μας, οἱ ὅποιοι, χωρὶς καμμίαν δαπάνην τοῦ Κράτους, εἰσφέρουν πολύτιμον συνάλλαγμα.

Θέτομεν ἐκ νέου τὸ πρόβλημα εἰς τὰ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ NAT καὶ τὰς ναυτεργατικάς ὄργανωσεις διὰ τὴν προβολὴν τοῦ αίτηματος. Παραλλήλως, δῆμως, ὄφειλε νὰ συνηγορήσῃ καὶ ὁ κ. Παπαδόγγονας, ὡς ἀρμόδιος διὰ τὴν δελτίωσιν τῆς θεσεως τῶν ναυτικῶν μας, ὑπογραμμίζων πρὸς τὴν Κυβερνησιν, ὅτι οἱ ναυτικοὶ δὲν ἡμποροῦν αἰώνιως μόνον νὰ προσφέρουν ἀλλὰ ἐ-

χουν καὶ δικαιώματα ἔναντι τῆς τοιαύτης προσφορᾶς των.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΣΥΡΙΑΝΟΥΣ

Ο ἐκδότης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶναι Συριανὸς τὴν καταγωγήν. Ἀγαπᾶ τὸν «βράχον» ὃσον καὶ οἱ παροικούντες αὐτὸν. Ἐνδιαφέρεται διὰ τὰ πράγματα τῆς νήσου καὶ τὴν προαγωγήν της ὃσον καὶ οἱ κάτοικοι τῆς Ἐμρουπόλεως.

Ο πρόλογος αὐτὸς ἔχειειάζετο διὰ νὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ συστήσωμεν εἰς τοὺς ιθύνοντας τὰ τῆς Σύρου μεγαλυτέραν προσοχήν καὶ συγκρατημένην δημαγωγικήν, δυνάμειαν νὰ εἴπωμεν, δραστηριότητα προκειμένου νὰ ἀσχολούνται μὲ τὰ ζητήματα τοῦ Νεωρίου, τοῦ μοναδικοῦ αὐτοῦ πόρου ζωῆς καὶ εὐημερίας διὰ τὸ τόπον των.

Ορθῶς, καθ' ἡμᾶς, ποὺ γνωρίζομεν ἐπὶ τέλους τὰ τῆς κρίσεως τῶν ναυπηγείων καὶ δὴ τῶν ιδικῶν μας, ἡ μὴ κατασκευὴ τῆς μονίμου ναυπηγικῆς κλίνης. Οὐδὲν θὰ προσκόμιζεν εἰς τὴν οικονομίαν τῆς νήσου: ἀσκοπόπος θὰ ἦτα ἡ ἐπένδυσις τόσων κεφαλαίων.

Τὸ Νεώριον τῆς Σύρου θὰ ζήσῃ καὶ θὰ εύημερήσῃ ὡς σύγχρονον ἐπισκευαστικὸν κέντρον. Δύο πλωταὶ δεξαμεναὶ —ἡ βυθιστείσα θὰ ἀντικατασταθῇ— εἶναι ἀρκεταὶ νὰ ἔξυπηρετήσουν τὴν Ναυτιλίαν. Ἀλλο κεφάλαιον αἱ ναυπηγήσεις, διὰ τὰς ὅποιας λίσαν ἀπρόσφορος εἶναι ὁ λιμὴν τῆς Σύρου καὶ ἀτυχῶς ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομία. Τὸ τονίζομεν αὐτὸ μὲ πλήρη γνῶσιν τῶν σχετικῶν ζητημάτων, τῆς διανειδοτήσεως κυρίως.

Τὸ Νεώριον, ὡς ἀξιόλογον ἐπισκευαστικὸν κέντρον, ἀποφέρει πολλὰ καὶ δύναται νὰ ἀποδώσῃ τὰ περισσότερα διὰ τὴν Σύρου. Πρὸς τοὺς κ.κ. Υίοντος Ν. Γουλανδρῆ ή Σύρου πρέπει νὰ εἶναι εὐγνώμων. Προηγαγον —

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

‘Οργανισμός ίδρυθείς ὑπὸ σημαινόντων
‘Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ ‘Ελληνικοῦ 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

χωρίς μέχρι τούδε κέρδος τι — τὴν ὑπόθεσιν τῆς νήσου. Ἐδαπάνησαν πολλά καὶ ἄλλα θά δαπανήσουν. Εὐτύχημα, ὅτι είναι σφιστα ἐγκατεστημένοι εἰς τὰ ναυτιλιακά των ἔργα καὶ δὲν ἔξαρτώνται ἀπὸ τὰ κέρδη των Νεωρίου διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν κεφαλαίων των. Μὲ αὐτοὺς ἡ συνεργασία τῶν κατοίκων τῆς Σύρου πρέπει νὰ είναι στενή καὶ ἀπροκατάληπτος. Τὸ συμφέρον τῆς νήσου καὶ τῶν κατοίκων τῆς αὐτὸῦ ἀπαιτεῖ.

Εὐτύχημα ὅτι τὸν κ. ΝΙΚ. Ρεθύμνην, τὸν ἀναστηλωσαντα τὸ Νεώριον, διεδέχθησαν ἐφοπλισταὶ μεγάλης ἐπιφανείας, οἵτινες πολλὰ ἔδαπάνησαν καὶ θὰ δαπανήσουν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς οἰκονομίας της, διὰ τὸν βιοπορισμὸν ὑπερχιλίων Συριανῶν ἔργατῶν.

Διερωτώμεθα χωρὶς τὸ Νεώριον ποία θὰ ἥτο ή τύχη τῆς Σύρου. Καθ' ἡμέρας η ἐρήμωσις.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Αἱ διαλύσεις δεξαμενοπλοίων συνεχίζονται μὲ ταχὺν ρυθμὸν. Ἐντὸς τοῦ πρώτου διμήνου τοῦ 1977 ἔπωλήθησαν εἰς διαλυτάς 55 συνολικῶν τάνκερς καὶ μικτά, ἔξι ὠν 29 πλοία 939.887 τόν. d.w. τὸν 'Ιανουάριον καὶ 26 πλοία 818.107 τόν. d.w. τὸν Φεβρουάριον.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος αἱ διαλύσεις δεξαμενοπλοίων καὶ μικτῶν ἀνεφέροντο εἰς 313 σκάφη, 10.783.730 τόν. d.w. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ τῶν ἔτων 1974 καὶ 1975 ήσαν 70 σκάφη, 1.473.858 τόν. d.w. καὶ 298 σκάφη, 8.876.848 τόν. d.w.

Εἰς τὰ πωληθέντα πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸν 'Ιανουάριον καὶ Φεβρουάριον τοῦ τρέχοντος ἔτους περιελαμβάνοντο 11 τάνκερς καὶ μικτά, 544.803 τόν. d.w., ἀνήκοντα εἰς ἑταίριας πετρελαίων. Τὰ ὑπόλοιπα 44 πλοία, 1.213.191 τόν. d.w. ἀνήκοντα εἰς Ιδιώτας πλοιοκτήτας.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἡμέρας, ἔτελον ὑπὸ παροπλισμὸν — ἐλλείψει ἀπασχολήσεως ἡ λόγω ἐπισκευῶν — 345 τάνκερς καὶ μικτά σκάφη, συνολικοῦ d.w. 31.813.248 τόν. d.w. ἔφερον τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, 55 πλοία, 8.957.964 τόν. d.w. τὴν νορβηγικὴν καὶ 59 πλοία, 3.185.455 τόν. d.w. τὴν ἐλληνικὴν. Ἡ ὑπὸ τὴν δρετανικὴν καὶ ἀμερικανικὴν σημαίαν ἀργούσα χωρητικότης ἀνέφερον εἰς 24 σκάφη, 2.189.066 καὶ 14 σκάφη, 970.782 τόν. d.w. ἀντίστοιχως.

Εἰς τὰ ἀργούντα δεξαμενόπλοια περιελαμβάνοντο, τὴν 1ην Μαρτίου, 5 τάνκερς ἄνω τῶν 300.000 τόν. d.w. καὶ ἔπειτα 50 μεταξὺ 200.000 καὶ 299.999 τόν. d.w. Ἐπίσης ἔτελον ὑπὸ παροπλισμὸν 59 σκάφη τῆς κατηγορίας τῶν 100.000 ἕως 199.999 τόν. d.w. καὶ 73 σκάφη τῶν 50.000 ἕως 99.999 τόν. d.w.

Χαλεπάς ἡμέρας μάς προδιαγράφουν αἱ ἐνδείξεις διὰ τὸ 1977. Ναῦλοι, ἂν μὴ καθαυτὸ ἐπίχημοι, χωρὶς ὅμως ἐνεργητικὸν τι ὑπόλοιπον, ἵνα ἀντικρυσθοῦν, πλὴν τῶν δαπανῶν κινήσεως, καὶ ἡ ἔξυπηρτησις τῶν δανείων, ἀσύρματος δὲ καὶ ἐπισκευαί διὰ τὰ παρηλικά σκάφη. Αὐτά ἀκόμη τὰ «τουσηντέκερ», ἀτίνα εἰς τὸ πρόσφατον ἀκόμη παρελθόν ἔφερον τοὺς λογαριασμούς τῶν ταξιδίων των, τῶν χρονοναυλώσεων, κάπως ισοσκελισμένους, ἀντιμετωπίζουν σχι μόνον τῶν δαπανῶν κινήσεως τὴν ἀδυναμίαν καλύψεως, ἀλλὰ καὶ αὐτῆς τῆς ἀπασχολήσεως. Ἐσημειώθησαν καὶ παροπλισμοί.

Καὶ νὰ ἀναλογισθῇ τις ὑπὸ τοιαύτην κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς ποιὸν θὰ ἥτο τὸ δραματικὸν ἀποτέλεσμα, ἀν̄ τὰ πάμπολα ἀργούντα εἰς τὸν Περσικὸν καὶ ἀλλαχοῦ ἀπηλλάσσοντο τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀναμονῆς πρὸς ἐκφόρτωσιν.

Ἡ κρίσις, ἐν ὅλιγοις, δὲν παρῆλθεν. Ἐνετάθη ἀπὸ τοὺς πάγους τῆς Ἀμερικῆς καὶ ἀπὸ τὴν ὑπὲρ προσφορὰν τὸν ναύλο.

* * *

Καταστρεπτικαὶ αἱ συνέπειαι ἐκ τῆς καιρικῆς συμφορᾶς διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ὁ πρωτοφανῆς θαρύς χειμῶν διέφευσεν ὅλας τὰς καλάς προβλέψεις. Ἡ ἀνεργία ἐνετάθη, ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἐμειώθη καὶ τὰ προσωπικά ἀκόμη εἰσιδήματα περιωρισμένα διακριθοῦνται. Αἱ καλαὶ προβλέψεις διὰ τὸ ἀκαθάριστον ἔθνικὸν προϊόν διαφεύδονται. Διὰ τὸ δόλον 1977 ἀποθαρρυντικαὶ είναι αἱ ἐνδείξεις. Καὶ ἡ μόνη καλὴ προσδοκία τὸ οἰκονομικὸν πρόγραμμα τοῦ Προέδρου Κάρτερ.

* * *

Μικρὰ πτώσις (1%) διαπιστοῦται εἰς τὴν παραγωγικότητα τῆς Ἀμερικανικῆς Οἰκονομίας — ἔξαιρουμένης τῆς ἀγροτικῆς — κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1976.

* * *

Κατὰ τὸν 'Αμερικανὸν παρατηρήτας πλην τοῦ Βελγίου, σ্বαι αἱ ἄλλαι εὐρωπαῖκαι χώραι θὰ ἐμφανίσουν διὰ τὸ 1977 ποσοστὸν αὐξήσεως τοῦ ἔθνικον προϊόντος, μικρότερον ἐναντίον τοῦ 1976. Ὁ πληθωρισμὸς θὰ συνεχίσῃ τὴν φθοροποίην του ἐπίδρασιν, ἐλάχισται δὲ θὰ είναι αἱ κατὰ χώρας μειώσεις τῆς ἀνεργίας.

* * *

Ἡ μέχρι τούδε παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν 'Αμερικὴν διὰ τὸ 1977 (τέλος Φεβρουαρίου) ἀνήλθεν εἰς 17.204.000 τόν. ἐναντίον 18.607.000 τόν. διὰ τὸ ἀντίστοιχον περιουσινὸν χρο-

νικὸν διάστημα.

— Ἡ παραγωγὴ τῆς γερμανικῆς βιομηχανίας χάλυβος δὲν προβλέπεται καὶ ἐφέτος ἀνωτέρα τῆς περιουσινῆς (42.4 ἑκατομ. τόν.). "Αν δὲν ἐκπέσῃ, τὸ πιθανότερον εἶναι νὰ διατηρηθῇ εἰς τὰ σύτα ἐπίπεδα.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Οἱ νεώτεροι εἰς τὴν διακονίαν τῆς Ναυτιλίας, ὅμιλούντες συνεχῶς περὶ «ναυτικῶν» δὲν θὰ γνωρίζουν ἵσως ὅτι τὴν ἔννοιαν ταύτην ἐξέφραζε παλαιότερον, σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ὃ όρος «ἐργάται θαλάσσης», ὅστις ὡς εύρυτερος περιελάμβανε πάντας τοὺς ἐκ τῆς θαλάσσης ἀπόδωντας.

Καθιερώθεις ὑπὸ τοῦ νόμου ΧΛΘ τοῦ 1961 κατὰ μεταφορὰν ἵσως ἐκ τοῦ γαλλικοῦ ουνιέρις de mer, ἐπέζησεν ἐπὶ μακρὸν σειρὰν ἐτῶν, χρησιμοποιούμενος ἀφειδῶς ὑπὸ τῆς παλαιοτέρας ναυτικῆς νομοθεσίας. Βραδύτερον, κατ' ἀκολουθίαν τῆς καθιερουμένης γενικῆς διακρίσεως μεταξὺ χειρωνακτικῆς καὶ πνευματικῆς ἐργασίας, ἔξι ὡν η πρώτη ἐχαρακτήριζε εἰδικότερον τοὺς ἔργατας, ἡ χρησιμοποίησις τοῦ όρου εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα κατεπολεμήθη ἰσχυρῶς, ιδίᾳ ὑπὸ τῆς τάξεως τῶν ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὡς μὴ προσιδίαζων εἰς τὸ εἶδος τῆς ἀπασχολήσεως των. Καὶ οἱ «ἐργάται θαλάσσης» ἔξωβελίσθησαν βαθμηδόν ἔξ οὔλης τῆς νομοθεσίας, περιορισθέντες εἰς ὀλίγας κατηγορίας μεμονωμένως ἐργάζομένων θαλασσινῶν, ὡς οἱ δύται, πορθμεῖς καὶ ἀλιεῖς.

Σημασίαν φυσικὰ δὲν ἔχει ἡ ὄρολογία, ἀλλ᾽ ἡ ποιότητα τῆς ἐργασίας. Ἐργάται τοῦ πνεύματος εἶναι οἱ διανοούμενοι καὶ ἐργάται τοῦ καλάμου καλούνται οἱ συγγραφεῖς. Οἱ καλοὶ ναυτικοὶ είναι καὶ καλοὶ τῆς θαλάσσης ἐργάται. Καὶ ἀντιθέτως. Διὰ τούτο καὶ ὁ Πλούταρχος θέλων νὰ χαρακτηρίσῃ τοὺς κακοὺς ναυτικοὺς τοὺς ληστεύοντας καὶ καταδυναστεύοντας τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον τῆς ἐποχῆς των ἔλεγε: «Δόλοπες, ἐργάται κακοὶ γῆς, ληιζόμενοι τὴν θάλασσαν ἐκ παλαιού».

“ΙΝΔΙΑ”

EΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

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

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



**OLYMPIC MARINE
CHARTERING LTD**

CHARTERING IN GREECE

An experienced dry cargo chartering man to assume responsibility and manage his own section of about 10 vessels/contracts under profit centre concept is required by OLYMPIC MARINE CHARTERING S.A., Athens.

Applicants must have sound experience in deep sea chartering, able to work on own initiative and be prepared for world - wide travel.

The Company mainly deals with marine Cargo Contracting i.e. exclusive chartering of contracts and time chartered tonnage in the range 10/35,000 TDW.

OLYMPIC MARINE CHARTERING S.A. is exclusive chartering agent to MEDBULK Ltd.

Please write in full confidence to the management with reference G.T.P., forwarding full curriculum vitae.

OLYMPIC MARINE CHARTERING S.A.
Vas. Sophias & K. Ventiri 1

'Η άλληλογραφία μας

ΠΡΕΦΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

Άξιότιμε κ. Διευθυντά,

Άποτελεί πράγματι εύτυχή συγκυρίαν ότι οι άποψεις τών φορέων του Υ.Ε.Ν. συμπίπτουν με τάς διαπίστωσις τακτικού σας συνεργάτων ότι «τὸ πρῶτο καὶ καλύτερο ἀπὸ μας εἰς τὸ θέμα τῶν ἀρχομένων συζητήσεων διὰ τὴν ἐπικειμένην εἰσοδόν μας εἰς τὴν ΕΟΚ είναι ἡ Ναυτιλία μας.

Θά μον ἐπιτραπῆ δύμας νὰ παρατηρήσω, χρησιμοποιών τὴν ἄλληλογραφίαν του σέδαστού μου συνεργάτου σας Θανάση Π., ότι πολλοὶ ἐκ των παρατηρητῶν τοῦ λαμβάνοντος χώρων παιγνιδίου ἔχομεν ἀντιληφθῆ ἀπὸ καιρού ότι τὸν "Ἄσσο αὐτὸν τὸν ἀπὸ τὸν παρεδόσαμεν εἰς τοὺς συμπάτικας τῆς Ε.Ο.Κ. δχι μόνον χωρὶς νὰ πιάσωμε «χαρτοσιά» ἀπὸ ἀπὸ, ἀλλὰ σύτε καν «ειλιμά» ἐπέρου χρώματος...

Ἐπομένως μὲ τὴν συμπράττουσαν βοήθειαν τῶν στάσεων στὶς ὅποιες ἀναφέρεται ὁ συνεργάτης σας καὶ τὴν ἀπώλειαν τῆς εὐκαιρίας νὰ παιχθῇ τὸ παιγνίδιον ὡς ἐπρεπε, γρήγορα θὰ πάφωμε ὅλοι... «πρέφα» τοῦ τί έγινε εἰς βάρος τῆς ἀνυπόπτου 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ὁ σκληρότερος δέναις ἀντίκτυπος τοῦ ὅποιου συμβάντος θὰ είναι εἰς βάρος τῶν 'Ελλήνων ναυτεργατῶν.

Μετά τιμῆς,

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟΣ

Λογδίνον, 2 Μαρτίου 1977

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Άποτελεῖ, νομίζω, κοινὴν διαπίστωσιν ότι ἡ τάξις τῶν θαλαμηπόλων εἰς τὸ σύνολόν της συνιστά τὴν σπουδαίκην στήλην τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ. Τοῦτο ἀποδεικνύεται ἐμπρά-

κτως, καθημερινῶς καὶ ἀπὸ τὴν ραγδαῖαν ἔξτησιν τοῦ κλάδου. Οἱ ἔνθουσιασμὸς ὅλων ὡτῶν οἱ ὄποιοι ταξιδεύουν μὲ τὰ Ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια μαρτυρεῖ τὴν ἄφογον συμπεριφορὰν καὶ τὴν υψηλὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν τῶν 'Ελλήνων θαλαμηπόλων.

Καὶ ἔρωτὸ τὸν ἀξίοτιμον κ. 'Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας: Εἶναι λογικὸν τὰ μέλη τοῦ κλάδου αὐτοῦ νὰ παραμένουν τόσον χαμηλὰ ὄργανικῶς, ἐνῷ ἀπαιτεῖται ἀπὸ αὐτὰ καὶ κυρίως ἀπὸ τοὺς ἀρχιθαλαμηπόλους, μὲ ὑπερδεκαετῆ θαλασσίων ὑπηρεσίων, νὰ γνωρίζουν ἑπταρκῶς 2—3 ἔνας γλώσσας καὶ νὰ διαθέτουν πολλὰ ἄλλα προσόντα;

Εἶναι ἀκόμη δίκαιον νὰ ἐπιτρέπεται εἰς ὅλους κλάδους κατωτέρων πληρωμάτων ἡ ἀπόκτησις διπλώματος ἀξιοματικοῦ μετά τὴν συμπλήρωσιν ὡρισμένου χρόνου ὑπηρεσίας καὶ νὰ μεταπροῦν τὰς διαδικασίας ἀνευ ἀλλων κριτηρίων; Τὸ φαινόμενον αὐτὸν πρατηρεῖται εἰς τοὺς ἔξι κλάδους: Ναύληρος μὲ 10ετὴ ὑπηρεσίαν ναυτολογεῖται στήμερον ὡς ἀνθυπολοίαρχος, ἢ καὶ ὑποπολοίαρχος· λιπαντής ὡς τρίτος μηχανικός ἢ καὶ δεύτερος καὶ τέλος δυοβόλος φροντιστοῦ μὲ 5ετὴ ὑπηρεσίαν αποτὰ τὸ διπλωμα τοῦ φροντιστοῦ.

Νομίζω ότι τὸ λογικὸν αὐτὸν αἴτημα πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τὸν κ. 'Υπουργὸν καὶ τὰς ἀρμοδίους ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου.

Μετά τιμῆς τιμῆς

Σ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ

'Αρχιθαλαμηπόλος

M/V «ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ»

ΟΡΘΟΝ ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

"Ἐρχομαι καὶ πάλι ν' ἀπασχολήσω τὴν στήλην τῆς 'Άλληλογραφίας. Τὰ τελευταῖς

χρόνια ἥρχισαν οἱ κ.κ. ἐφοπλισταὶ μας νὰ προσλαμβάνουν εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἀλλοδαπούς ναυτικούς. Τὸ θέμα μου δὲν εἶναι ἀκριβῶς αὐτό. Τὸ γιατί τοὺς προσλαμβάνουν τὸ γνωρίζουμεν δλοι. 'Η ἀφρόκρεμα τοῦ ἐλληνικοῦ δινατικοῦ κινεῖ σήμερον τὰ πλοῖα τῶν ἔνων ἐφοπλιστῶν ('Εβραίων, Νορβηγών, 'Αμερικανῶν κλπ.). 'Εκτὸς τούτου οἱ νεοί μας δὲν ἔρχονται στὴν θάλασσα διὰ τὸν Α ἢ Β λόγον. Τέλος πάντων, ἀφοῦ οἱ 'Ελληνες ναυτικοί δὲν ἔπαρκον, λογικὸν εἶναι νὰ καταφύγουν οἱ ἐργοδότες μας στοὺς ξένους.

Τὸ θέμα μου εἶναι, γιατί δλοι αὐτοὶ οἱ ἀλλοδαποί ναυτικοί νὰ μὴν πληρώνουν NAT καὶ ΤΠΕΝ, δταν ὑπηρετοῦν ἐπὶ ἐλληνοκτήτων πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, συμβεδλημένων μετά τοῦ NAT; Γιατὶ ὁ ἐλληνικός νόμος, ὁ συλλογικὴ σύμβασις ἐφαρμόζεται ἐπὶ τὸν 'Ελληνων ναυτικῶν καὶ δὲν ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς ναυτικούς; Γιατὶ ὁ ἀλλοδαπὸς ναυτικός, σύμφωνα μὲ τὸν νόμον, ἀπολαμβάνει ὅτι κι' ἐμεῖς καὶ δὲν πληρώνει εἰσφοράς; Μήπως αἱ διατάξεις τοῦ NAT ἀπαγορεύουν τὴν συνταξιοδότησιν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, δταν οὗτοι πληρώνουν κανονικά τὰς εἰσφοράς των; Καὶ γιατί πληρώνουν δταν ὑπηρετοῦν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν(;) κι' ὁχι στὰ ὑπὸ ξένην συμβεδλημένων μετά τοῦ NAT; Τὸ ίδιο συμβαίνει καὶ μὲ τοὺς 'Ελληνας ή Κυπρίους διαβατηρίουχους.

"Οσο πιὸ λίγοι ναυτικοί θὰ πληρώνουμε εἰσφοράς στὸ NAT καὶ ΤΠΕΝ τόσο θὰ χειροτερεύῃ η κατάστασις τοῦ Ταμείου μας. 'Εκτὸς τούτου χάνει καὶ τὸ κράτος τὸ συνάλλαγμα.

Δεν νομίζω νὰ είναι τόσο βαρὺ τὸ τίμημα διὰ τοὺς κ.κ. ἐφοπλιστάς καὶ δὲν θὰ φέρουν καρμίαν ἀντίρρησιν νὰ πληρώνουν τὴν εἰσφοράν των, ως ἀν είχαν 'Ελληνας ναυτικούς.

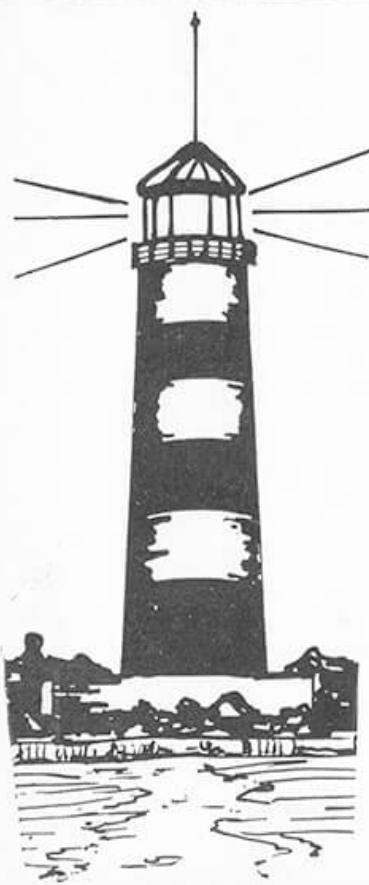
"Ας φροντίσουν λοιπὸν οἱ ἀρμόδιοι, Κράτος - NAT - ΠΝΟ, διὰ τὸ θέμα αὐτὸν δοσείναι καρός.

Σᾶς εὐχαριστώ

A. ΤΡΟΥΠΟΣ

Φιλαδέλφεια, 23 Φεβρουαρίου 1977

...ΕΙΜΕΘΑ ΟΙ ΔΙΚΟΙ ΣΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΙ Στὶς Ναυτικὲς 'Ασφάλειες



Διαπιστώνομε ότι διαγράφονται νέες συνθῆκες στὴ ναυτασφαλιστικὴ ίστορία. Οἱ ἐνέργειές μας κατεύθυνονται πρὸς τὴν παγίωσι τοῦ εύνοικοῦ κλίματος ποὺ δημιουργήσαμε διὰ τοὺς πλοιοκτήτας μας.

E. C. SPERANTSAS

SIGMA Marine Associates, Inc.

99, JOHN STREET NEW YORK N.Y. 10038 U.S.A.

TEL.: 212-2859585

CABLE: ASFALIA • TELEX 421567

ΤΟ ΨΥΓΕΙΟΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κύριε Διευθυντά,

Παρά τό γεγονός της όριστικής και άμετακλήτου άποχωρήσεώς μας από την μεταφοράν κατεψυγμένων κρέατων στην Ελλάδα και της άπομακρύνσεώς μας από την σαθράν και άμαρτωλήν υπόθεσιν πού απότελεί κάθε έπαφή με τό κρέας εις τήν πατρίδα μας, εύρισκων δύνατον νά περάσων άσχολιαστον τήν είδησιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15.2.77 κατά τήν δόπιον «Ο ΛΠ ΣΥΝΗΓΟΡΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΩΝ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΙΝ ΥΠΟ ΤΗΣ Α.Ε. «ΚΟΡΑΗΣ» ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΨΥΚΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ 20.000 ΚΥΒ. ΜΕΤΡΩΝ.

Εἰς τήν έπομενην παράγραφον άναφέρεται ότι τό έργον αύτό, πού ή έταιρια «ΚΟΡΑΗΣ» με τήν πιστωτικήν δομήσιαν τής ΕΤΒΑ θά ιδρύσῃ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ, θά συμβάλη ΛΙΑΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΟΜΑΛΗΝ ΚΑΙ ΑΝΕΥ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΙΝ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΤΩΝ ΚΑ-

ΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΚΡΕΑΤΩΝ.

Χαράς Εύαγγέλιον διά τόν γράφοντα, καὶ δοὺς ἀνέξαιρέτως τούς «Ελλήνας θά ἔτρεπε νά είναι ή εῖδησις, διτί ἐπί τέλους, ἔστω καὶ πάρος πολὺ ἀργά, στό λιμάνι τοῦ Πειραιῶς καὶ τήν Ελλάδα ἀντέλλει ὁ 20δς αἰών σον ἀφορά τήν ὑπό στοιχειώδεις συνθήκας ὑγείης καὶ καθαριότητος ἑκόφτωσιν καὶ διακίνησιν τού κατεψυγμένου κρέατος. Καὶ δύως, ή ἐπιφύλαξις δικαιολογεῖται διά τήν είδησιν αὐτήν, διά τούς ἔχης λόγους :

1) Ἀπό πείραν μακράν εἰς τόν Πειραιᾶ καὶ εἰς δόλους τούς λιμένας τοῦ Κόσμου γνωρίζομεν, διτί, δὲν λύνονται τά προδόληματα ἐκφορώσεως καὶ διακινήσεως τού κρέατος μὲ τήν δημιουργίαν ΕΝΟΣ ΨΥΓΕΙΟΥ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΕΩΣ ΥΠΟ ΙΔΙΩΤΙΚΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΝ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΝ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ, ἀλλὰ μόνον μὲ τήν ὑπαρξιν ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΥ ΨΥΓΕΙΟΥ ΕΠΙ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΟΣ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ πλευρισεως δύο ή τριών τοιλάχιστον πλοίων καὶ συντόμου παραλαβῆς τού φορτίου των διά χρήσεως χερσαίων ἐγκαταστάσεων ἢ μέσω πλοίων κατά τρόπον ὡστε τό κρέας νά μὴν ἔκτιθεται καθόλου ἢ τοιλάχιστον διόλιγα δευτερόλεπτα μόνον εἰς τήν ἀτμόσφαι-

ραν. Ή παραμονή τού κρέατος εἰς τό ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΝ ΑΥΤΟ ΨΥΓΕΙΟΝ νά μὴ ἐπιτρέπεται καὶ νά μὴ διαρκή περισσότερον χρόνου ἀπό ὅσον είναι ἀναγκαῖος διά τόν διαχωρισμὸν τού κρέατος εἰς «παρτίδες» κατά φορτωτικάς (έφ' ὅσον ὁ ΟΛΠ ἔξακολουθεῖ νά ἐπιτρέπῃ τήν ἄφειν «ἀνακαπταμένων παρτίδων») καὶ τόν ἔλεγχον —ύγειονομικον καὶ τελωνειακὸν— κατά τεμάχιον καὶ φορτωτικήν τού φορτίου. Ή παραλαβή τού φορτίου νά είναι ἀμεσος καὶ ἀκαριαίος ἀπό τούς παραλήπτας, μὲ διαρκάς κυρώσεις καὶ πρόστιμα εἰς ἔκεινους πού μὲ χίλια καλύματα καὶ προφάσεις περὶ χαρτιῶν, πιστώσεων κλπ. προσπαθούν νά κερδίσουν καὶ νά περικόψουν ἔξοδα ἀποθηκεύσεως ἀφήνοντας τά φορτία των δοσών ήμπορουν περισσότερον χρόνον εἰς τό πλοιον ή τό μεταβατικὸν ψυγεῖον.

2) Διά νά ἔργασθη κανονικά καὶ νά ἐκτελέσῃ τό σκοπόν τού τό ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΝ ΨΥΓΕΙΟΝ, τού δόπιού ἔχομεν ἀνάγκην, πρέπει νά ἀποτελῇ δημοσίαν εύκολιαν ὑπό τήν διαχείρισιν τού ΟΛΠ, εύκολια ἔτοιμη καὶ ἀνοικτή νά ἔχυπηρετήσῃ δλα τά πλοία καὶ δοὺς τούς εἰσαγωγεῖς ἐπί τούς δροῖς, μὲ μόνον σκοπὸν τήν ἔχυπηρετησιν τού συμφέροντος τού «Ελλήνος καταναλωτοῦ, πού ἐπί

You get
what you
need not
what's available

Supply to all
continental ports

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

Friedrich Sänger**General Shipstore Merchant
Import-Export**

2 Hamburg Freeport
Alter Wandrahm 4
Phone 33 7551
Telex 2161 675

23 Kiel
Hauptgüterbahnhof
Tonberg 15
Phone 68 42 60
Telex 292 787

Agent for Greece : EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens. Box 1116. TELEX : 4225.

Telegrams : ASEXSUPPLIES. TEL. : 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd)
ΧΡΥΣΩΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (οὐχὶ παλαιός ἢ ἐκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ASEXSUPPLIES

TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206

1. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ινώδης) σ/κ 23 κλ πρ 10,50 κλ | Ποιότης C30 ινώδ. σ/κ 33 κλ. πρ. 4,50 δρ. κλ.
» ΒΡ τ Μαγν. ινώδ. σ/κ 25 κλ πρ 6,50 δρ κλ | » F33 Φίλτρων ινώδ. σ/κ 22 κλ πρ 20 δρ κλ
- II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΑ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 28 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 50 Η ΠΑ. Σ/Κ 30 ΚΛ. ΠΡ. ΔΡ. 9.— (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).
- III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ.

ετη ἀδικεῖται καὶ κοροϊδεύεται πληρώνοντας εἰς τιμῆν κρέατος τὰς μάζας σαρκὸς ποὺ προσφέρονται ὡς κρέας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἄγοράν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι οὐδεμίαν ὅμοιότητα εἰς ὅψιν, σύνθεσιν ἥ γενεσιν ἔχουν μὲ τὸ κρέας ποὺ εἰς ὑψηλάς τιμάς, ἐπὶ πληρωμῇ συναλλάγματος καὶ δαρέων ναύλων καὶ ἐπιναύλων ἐφορτώθη καὶ ὡς κρέας ἔφθασε μέχρι τοῦ μῶλου τοῦ Κερατσινίου, διότι ἡ ἐκφόρτωσίς του εἰς τὸν καυσόν, τὴν σκόνην, τὰς μυίας καὶ τὰ ἔντομα τοῦ καλοκαιριοῦ ἥ τὴν ἔξι ίσου καταστρεπτικὴν ὑγρασίαν καὶ λάσπην τοῦ χειμώνος τὸ μετέβαλεν εἰς τὴν γνωστὴν μᾶσαν. "Αν γιὰ ὅποιουσδήποτε λόγους τὸ ψυγεῖον ἥ μᾶλλον ἥ εὐκολία αὐτὴ ἀνεγερθῇ ἀπὸ ιδιώτας, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἀναλάβῃ ἐπὶ μισθώσει τὴν λειτουργίαν τοῦ, τούλαχιστον, νὰ ἐπιβάλῃ τοὺς ὄρους ἐργασίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως του, εἰς τρόπον ὡστε νὰ παραμείνῃ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑ ΚΑΙ ΟΧΙ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ἥ εὐκολία αὐτῆ. "Αν ἡ ιδιότητα αὐτῆ τῆς ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ δὲν ἔξασφαλισθῇ καὶ διατηρηθῇ γιὰ πάντα ἀπὸ τὸν ΟΛΠ ἥ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον, τότε ἡ ὅλη ὑπόθεσις δὲν ἀποτελεῖ παρὰ καθαρὸν καὶ μεγίστην γκάφαν (δὲν θέλομεν νὰ δώσωμεν ἄλλον χαρακτηρισμὸν ἐπὶ τοῦ παρόντος), τὰ ἀποτελέσματα τῆς ὅποιας θὰ είναι δυσμενή δι' ὅλους τοὺς ἐνδιαφερομένους, περιλαμβανομένης τῆς Α.Ε. «ΚΟΡΑΗΣ», διότι, δεδούίσ, δὲν θὰ βραδύνουν νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ "Ἑλληνες, ὅτι εἰς ἓναν Ιδιώτην ἥ ὁμάδα πολιτῶν ἔσθθι τὸ τεραστίας ἀξίας προνόμιον νὰ ἔχῃ καὶ νὰ διαχειρίζεται ψυκτικὸν χώρον 20.000 κυβικῶν μέτρων ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς καὶ παρὰ τὰ τεράστια πρωτερήματα ποὺ ἀνεύ ἀνταλλαγμάτος ζητοῦνται καὶ δίδονται συνηγορεῖται ἀκόμη καὶ ἡ ΠΙΣΤΟΔΟΤΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ.

3) Οὔτε δίλιγώτερον οὔτε περισσότερον, ἄν ἐπιτραπῇ εἰς τὴν Α.Ε. «ΚΟΡΑΗΣ» ἥ οιοδήποτε ἄλλον ιδιώτην νὰ ἔχῃ ὑπὸ τὴν ιδιοκτησίαν ἥ ἔστω τὴν ἐπὶ ἐνοικίῳ διαχειρίσεων ψυκτικῶν χώρων ἀποθηκεύσεων ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς, αὐτομάτως χρίζεται δασιλεύς, αὐτοκράτωρ καὶ δικτάτωρ, εἰς τὴν πραγματικότητα δὲ ρυθμιστής τοῦ ΚΡΕΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Μὲ τὴν δυνατότητα ἀποθηκεύσεων 10.000 τόνων μικτοῦ μετὰ καὶ ἀνεύ ὀστοῦ κρέατος, χωρὶς ἥ μὲ πάρα πολὺ ὀλίγα ἀποθηκευτικά ἔξοδα εἰς τὰ ιδιόκτητα ψυγεῖα του, χωρὶς τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς εἰς ιδιωτικὸν ψυγεῖον, ποὺ ὅλοι οἱ ἄλλοι εἰσαγωγεῖς θὰ ἔχουν. Μὲ τὴν ἀπόλυτον εὐκολίαν τοῦ πράντιν, ἐφόσον τὸ κρέας θὰ παραμένει ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς, οὐδεμίαν δυσκολίαν θὰ εύρῃ ἥ Α.Ε. «ΚΟΡΑΗΣ» ἥ οιοδήποτε ἐπιχειρηματίας, νὰ γεμίσῃ τὰ ψυγεῖα του μὲ κρέατα ἐπὶ πληρωμῇ ἔναντι «εντοκουμένων» ἥ ον consignment, ἀποφεύγοντας τὸ βαρύτερον ἀπὸ τὰ ἔξοδα τοῦ εἰσαγωγέως, ποὺ ἀποτελοῦν τὰ τραπεζικά, δαρύτατοι τόκοι πιστώσεων κλπ. κλπ.

Δὲν γνωρίζουμε τὰ πρόσωπα ἥ συμφέροντα

ποὺ καλύπτει ἥ ἐκπροσωπεῖ ἥ ἑταῖρία «ΚΟΡΑΗΣ» καὶ δὲν πιστεύομεν ἐπὶ τοῦ παρόντος ὅτι ἡ μονοπώλησις τῆς Ἑλληνικῆς ἀγορᾶς καὶ ἡ δημιουργία μονοπώλου καὶ αὐτοκρατορίας κρέατος εἶναι ὁ σκοτώς των, ἐκείνο ποὺ τονίζομεν —καὶ ἂς ληφθῆ σοβαρῶς ὑπ' ὄψιν— εἶναι ὅτι δὲν πρέπει νὰ δοθῇ ἥ εὐκαιρία αὐτὴ εἰς οὐδένα "Ἑλληνα ἥ γένον πολίτην ἥ ὁμάδα πολιτῶν. Εύρισκομεθαί εἰς τὸν 20ον αἰώνα ὑπὸ καθεστώς Δημοκρατίας καὶ τὰ μονοπώλια εἶναι ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΑ, ὅπως εἶναι καὶ ἡ ιδιαιτέρα καὶ καθ' οἰονδήποτε τρόπον χαριστική μεταχειρίσις οἰονδήποτε πολίτου ἥ ἐπιχειρηματίου.

Καὶ ὃν ἀκόμη ἡ Α.Ε. «ΚΟΡΑΗΣ» ἐπιτύχη τὴν δημιουργίαν τοῦ ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ μὲ ἐγκαταστάσεις ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς, κέντρου τὸ ὄποιον δὲν ἐλειψε ἀπὸ κανένα πλοίον ποὺ προσεγγίζει καὶ ἀνεφοδιάζεται εἰς τὸν Πειραιά, χωρὶς τὸ δικαιώματα πωλήσεως μιᾶς δελνόντης ἥ ἔνος κιλοῦ κρέατος εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν, πολύτιμης ἔξασφαλίζει πολυτιμότατον προνόμιον καὶ τὴν δυνατότητα νὰ ἀφανίσῃ οἰκονομικῶς καὶ νὰ θέσῃ ἐκτὸς ἐργασίας τὰς δεκάδας ἐπὶ δεκάδων προμηθευτῶν πλοίων, οἱ οποίοι δὲν ἔχουν οὐσα προνόμια καὶ δυνατότητας πρὸς αὐτὰ ποὺ ἔξασφαλίζει ὁ «Κοράης» καὶ οὔτε... συνηγορίαν πρὸς πιστοδότησιν καὶ μόνον θὰ δικαιολογήται ἡ ὑπαρξία τοῦ προτύπου αὐτοῦ κέντρου ἢ τοῦ ἀπαγορευθῆ νὰ προμηθεύῃ πλοία καὶ μόνον νὰ προμηθεύῃ τοὺς προμηθευτάς, ὅποτε δὲν γνωρίζουμε πόσους εὑεργετικούς δι' οἰονδήποτε θὰ είναι ἥ ἐν δημοσίῳ χώρῳ καὶ διὰ δημοσίων πιστώσεων ἔνος ἀκόμη ἐνδιαμέσου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

4) Εἰς τοὺς πάντας είναι γνωστόν, ὅτι ὁ ΟΛΠ ἔχει εἰς τὰ ἀρχεῖα τοῦ τούλαχιστον δεκάδα προσφόρων ἀπὸ ἔναν διεθνεῖς ἑταῖρίας καὶ "Ἑλληνας ἐπιχειρηματίας, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ μιὰν ἀπὸ τὸν γράφοντα διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΣΕΩΣ κατεψυγμένων καὶ εύπαθων φορτίων ὑπὸ διαφόρους δρους. Οὐδεὶς ἀπὸ δοσούς προσεφέρθησαν ἐξήτησε χρηματοδότησιν, ὅλοι ἀνεξαιρέτως προσέφεραν πίστωσιν καὶ χρηματοδότησιν, ἀντὶ νὰ τὴν ἐπιχειροῦν. "Η προσφορά μας ἔγινε τὸ φινόπωρον τοῦ 1969 ἐπὶ προεδρίας τοῦ στρατηγού κυρίου Πετροπούλου, καὶ ἦταν ἐντὸς τῶν ἀνωτέρω δρῶν, δηλαδὴ κατασκευὴ τοῦ ἔργου καὶ ἐνοικίασης εἰς τὸν ΟΛΠ ἥ διαχειρίσις ἐν συνεργασίᾳ καὶ συνδυασμῷ μὲ τὸν ΟΛΠ, πάντοτε μὲ τὴν προοπτικὴν ὅτι τὸ ἔργον τελικῶς θὰ κατέληγε περιουσία τοῦ ΟΛΠ. "Η ἀποφυγή τῶν πολυμήνων καθιυστερήσεων τῶν καραβίων μας ποὺ εἶχαν ἀπόδοτη καταστρεπτικές καὶ ἡ δημιουργία συμθήκων διὰ τὴν προσέλευσιν εἰς τὴν Ἑλλάδα νωπῶν κρέατων εἰς κατάστασιν ὑποψήξεως (CHILLED) ἥτο ὁ κύριος σκοπός καὶ κέρδος μας. Τὴν συζήτησιν μας μὲ τὸ δείμηνθον εἰς δοσούς τὸν ἐγγύρων 'Ιωάννην Παράσχον, ποὺ ἦτο ὁ πράκτων μας, δ. κ. Πετρόπουλος ἐτελείωσε βεβαιώνοντάς μας,

ὅτι μολονότι ἡ προσφορά μας ἥτο ἡ καλυτέρα ἀπὸ τὰς πολλὰς ποὺ εἶχον προσφερθῆ, ἐν τούτοις ἥτο ἀδύνατον διὰ λόγους ἡθικούς καὶ νομικούς δι' ἐκείνον καὶ τὸ συμβούλιόν του νὰ ἐπιτρέψῃ ἥ νὰ δεχθῇ τὴν ἐγκατάστασιν ιδιωτικῶν ἔργων ὑπὸ επιχειρήσεων ἐντὸς τοῦ λιμενικού χώρου, ὑπὸ συνθήκας ἄλλας ἀπὸ ἐκείνας ποὺ προβλέπει τὸ καταστατικόν του ΟΛΠ, αἱ ὅποιαι κυρίως ἀφοροῦν ἐπισκευαστικάς ἐγκαταστάσεις, ναυπηγεία κλπ. "Ἐπίτιζουμε ὅτι οἱ νόμοι τῆς ἡθικῆς καὶ τῆς δικαιοσύνης δὲν ἄλλαξαν ἀπὸ τὴν πτώσιν τῆς δικτατορίας καὶ ὅτι ἔξι ίσους ισχύουν καὶ κρατοῦνται ἐπὶ Δημοκρατίας.

Τελικά, ὡς ἐνδιαφερόμενοι "Ἑλληνες ἀπὸ τοὺς ὀλίγους ποὺ ἔχουν γνωρίσει τὴν ὑπόθεσιν κρέατος εἰς τὸν κόσμον καὶ δυστυχῶς καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα, ζητοῦμε —καὶ ὅλος ὁ Ἑλληνικὸς λαός πρέπει νὰ ἀπαιτήσῃ— ἀπὸ τὸ Κράτος, τοὺς ὅργανοις καὶ τὰς ὑπηρεσίας του, τὸν ΟΛΠ, τὴν Κτηνοτροφικήν "Υπηρεσίαν τοῦ Υπουργείου Γεωργίας, τὴν Ἀγροτανομίαν καὶ κάθε ἐνδιαφερόμενον νὰ δώσουν ἔνα τέλος εἰς τὸ τρισυπόστατον ἐγκληματικόν ποὺ καθημερινῶς συντελεῖται εἰς δάρος δλῶν τῶν καταναλωτῶν, μὲ τὴν ὑπὸ συνθήκης ἐντελούς ἀπαραδέκτους ἐκφόρτωσιν τῶν κρέατων.

Καὶ εἶναι τὰ τρία σκέλη τοῦ ἐγκλήματος τὰ ἔξης :

α) Ἐγκληματικὴ πτώσις τῆς ἀξίας τοῦ κρέατος εἰς βαθμὸν ποὺ τὸ γεγονός ὅτι ἐν τεμάχιον κρέατος ἐξεφορτώθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς είναι ἀρκετὸς λόγος διὰ λόγους διότι οἱ ἀγροτασταὶ μόνον ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω ιδιότητα τὸ ἐδέχοντο, ἀρνούμενοι νὰ στείλουν ἐπιθεωρητάς, καθόσον τὸ κρέας είχε ξεφορτωθεί εἰς τὸν Πειραιά. Κατόπιν ἐπιμονῆς καὶ διὰ λόγους γνωσιμίας, συνεργασίας κλπ., ἔστειλαν ἐπιθεωρητὰς καὶ πύραν τὸ κρέας εἰς καλὺν κατάστασιν. Ἐδέχθημεν συγχαρητήρια διὰ τὸ πῶς κατωρθώσαμε νὰ ξεφορτώσωμε καλὸ κρέας εἰς τὸν Πειραιά καὶ πρώτος δρός τοῦ συμβούλου ἥτο νὰ φύγῃ τὸ κρέας αὐτὸν μὲ αὐτοκίνητα ἀπὸ τὸ ψυγείον πρὸς τὴν Εύρωπην ΚΑΙ ΟΧΙ ΔΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕΣΩ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.

β) Ἐγκληματικὴ αὐξησης τῆς τιμῆς τοῦ κρέατος (μάζης;) λόγῳ ναύλων, ἐπιναύλων, σταλιῶν καὶ καθυστερήσεων τῶν πλοίων ποὺ μεταφέρουν.

γ) Ἐγκληματικὴ ἐπιβολὴ εἰς τοὺς "Ἑλληνας εἰς περιορίζωνται εἰς τὸ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΝ ΚΡΕΑΣ ἐκτὸς τῶν πάρα πολὺ ὀλίγων ποὺ ἡμποροῦν χωρὶς φόδον καὶ ταχυπαλμίαν νὰ ἀντικρύσουν τὰς τιμάς τῶν νωπῶν κρέατων, αἱ ὅποιαι συνεχώς θεούνται, διότι εἰς τὸν Πειραιά δὲν ὑπάρχουν εύκολοιας ἐκφόρτωσεως καὶ διακινήσεως ΥΠΟΨΥΚΤΟΥ ΝΟΠΟΥ ΚΡΕΑΤΟΣ (CHILLED).

"Ολοι γνωρίζουμε καὶ δὲν πρέπει νὰ ἔχωμε λησμονήσει τὸ πάθημα τοῦ Πατακοῦ καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς προσπαθείας του νὰ δώσῃ εύθυνο φρέσκο κρέας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν κατανάλωσιν. "Ἡ θέληση ὑπῆρχεν, ἀλλὰ δὲν ὑπῆρχαν αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ αἱ εὐκαιλίας, διότι εἴσαγαντος ποὺ προσέφεραν πίστωσιν τὰς τιμές των νωπῶν κρέατων μεταξύ της ηθικής καὶ της δικαιοσύνης γνώσεις περὶ ψύξεως καὶ κρεάτων.

Δεδομένου ὅτι ἡ πατρίς μας πάντοτε θὰ εἰσάγῃ τὸ κρέας τῆς διατροφῆς τοῦ λαοῦ μας, παρὰ τὰ ἀπὸ ἐτῶν λεγόμενον περὶ αὐταρκείας κλπ., εἶναι ἀνάγκη ἐπιτακτικὴ καὶ ἀμετάθετος καὶ ὑποχρέωσις τοῦ Κράτους πρὸς τοὺς πολίτας του, νὰ δημιουργηθοῦν ΑΠΟΤΟ ΚΡΑΤΟΣ εύκολοια διὰ τὴν ὑγιεινήν καὶ πολιτισμένην ἐκφόρτωσιν καὶ διακινήσιν του.

Μετὰ τιμῆς
Κ. Σ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Μπουένος "Αὔρες, 25 Φεβρ. 1977

MALTA

Διὰ οἰκονομίαν καὶ ταχείαν ἀποστολήν τῶν ἐμπορευμάτων σας
ἀναθέσατε τὰ πλοία σας εἰς τὸν Ναυτικούς πράκτορας

S. MIFSUB & SONS LTD

131, East Street, Valletta - MALTA

Tel. SILNAVE Ph. 24199 - 23834

Μετά τὰς ἐργασίμους ὡρας 30921 - 30974 - 35792

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

Telex: 277

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.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΧΑΟΣ

ΠΡΟ ΑΔΙΕΞΟΔΟΥ

'Από της 2ας π.μ. είς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ δὴ εἰς τὸν τομέα τῆς κυριωτέρας λειτουργίας του, τῆς φορτοεκφορτώσεως, ἐπικρατοῦν ἀνωμαλίαι πρωτοφανούς ἔκτάσεως, τῆς ὅποιας αἱ διαφανιόμεναι συνέπειαι προσιωνίζουν δόφερόν τὸ μέλλον τοῦ πρώτου λιμένος τῆς Χώρας.

Κατ' ἐπανάληψιν ἀπὸ τῶν στήλων τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» είχον ἐπισημανθῆ ὅχι μόνον τὰ αἴτια, τὰ ὅποια ἐπίδρον ἀνασταλτικῶς ἐπὶ τῆς ἔξελίξεως καὶ ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ ἡ σημερινὴ λιμενικὴ ἀναταραχὴ προεβλέπετο ἐάν δὲν ἐλαμβάνοντο ριζικὰ καὶ ἐπαναστατικὰ μέτρα ἀφορῶντα εἰς τὴν ὄργανωσιν καὶ τὴν λειτουργίαν τοῦ πειραικοῦ λιμένος, συμφώνως πρὸς τὰς συγχρόνους τεχνολογικὰς ἔξελίξεις καὶ εἰς τὰ μεταφορικὰ μέσα καὶ εἰς τὰς λιμενικὰς ἔγκαταστάσεις.

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ἀναφερθῶμεν εἰς λίαν ἐμπειριστατωμένον ὑπόμνημα τῆς Διεύθυνσις Ναυτικῆς 'Ἐνώσεως, ὑποδηληθὲν εἰς τοὺς ἀρμοδίους καὶ καταχρημάτων πορείας τὸ τεύχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τῆς 15ης Ἀπριλίου π.ἔ., τὸ ὅποιον κατὰ τὴν γνώμην μας, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὰς ἀπόφεις λίαν ἀρμοδίων παραγόντων τὸν ἐνδιαφερομένων παραγωγικῶν τάξεων, ἡδύνατο νὰ ἀποτελέσῃ μίαν σοθαράν δάσιν μελέ-

της καὶ ἀντιμετωπίσεως τῶν προβλημάτων τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς.

Οἱ σημερινοὶ, ὅμως, δύσκολοι καίροι τοὺς ὅποιους διέρχεται ὁ λιμὴν δὲν μᾶς ἐπιτρέπουν ἀνάδρομην εἰς τὸ παρελθόν, ἀλλὰ μᾶς ἐπιβιάλλουν τὸν ἐντοπισμὸν τῆς ἀπασχολήσεως μας εἰς τὴν παρούσαν κρίσιν, τῆς ὅποιας ἐπιβάλλεται ἡ ταχίστη ἀντιμετώπισις, καθ' ὃσον παράστασις ταύτης θὰ συνέπησε σοβαρωτάτας καὶ ἀνυπολογίστους ζημίας διὰ τὸν λιμένα, τὴν πόλιν καὶ τὴν ἔντονην μας Οἰκονομίαν γενικώτερον.

Καθ' ἦν στιγμὴν χαράσσονται αἱ γραμμαὶ τοῦ παρόντος εὐρίσκονται ἐκτὸς λιμένος 40 περίπου πλοῖα ἀναμένοντα πρὸς φορτοεκφόρτωσιν καὶ ἀλλὰ τόσα ἐντὸς λιμένος, τῶν ὅποιων η φορτοεκφόρτωσις διεξάγεται μὲν ὥραδύν ρυθμόν, ὥστε η μοιρά τῶν νὰ μὴ είναι καλυτέρα, ἀλλὰ καὶ χειροτέρα, τῶν προηγουμένων, διότι είναι ἀπροσδιόριστος ὁ χρόνος τῆς παραμονῆς των εἰς τὸν λιμένα.

'Ἐπὶ πλέον, πολλὰ ὅτι τῶν καταπλευσάντων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς πλοῖα, ἥλαξαν πορείαν δι' ἀλλούς λιμένας τῆς Χώρας η τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐνῷ παραδόλης, ἐν ὅψει τῆς παρατεινούμενης κρίσεως, δίδεται ἐντεύθεν ἐντολή, ὅπως μὴ δέχωνται τὰ πλοῖα φορτία μὲ προστίσμον τὸν Πειραιά καὶ ταυτοχρόνως ἔξαγγέλλεται ἡ ἐπιβολὴ ἐπιναύ-

λων. Δὲν είναι δύσκολον νὰ συλλάβῃ κανεὶς τὴν τραγικὴν εἰκόνα τὴν ὅποιαν ἐμφανίζει ὁ ἔθνικός μας λιμήν.

Ἀφορμὴ τῆς παρούσης κρίσεως εἶναι ἡ ἡπταδοχὴ παρὰ τὸν Ο.Λ.Π. ὅλων τῶν αἰτημάτων τῶν λιμενεργατῶν, ἀφορώντων τὰς ἡπταδοχάς τούτων.

Τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», διακονούντα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ναυτιλίας μας ἐπὶ ἡμισιού περίπου αἰώνα, τηρούν αὐστηρά τὴν παράδοσιν καὶ ἔχεταν τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας μας μὲ σύμμετρον ἐνδιαφέρον, προσποτίζοντα τὰ δίκαια τῶν ἐργοδοτικῶν τάξεων τῆς Ναυτιλίας, τῶν ἀπασχολουμένων εἰς αὐτήν, ἀλλὰ καὶ τὸ ἔθνικὸν συμφέρον καὶ μάλιστα ὑπὸ τὰς σημερινὰς διασκόλους συνθήκας ὑφ' ἂς τελεῖ ἡ Χώρα.

'Υπ' αὐτὸ τὸ πνεῦμα θέλουν καὶ βλέπουν τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τὴν λιμενικὴν κρίσιν, τὴν ὅποιαν διερχόμεθα, διότι καὶ οἱ λιμένες ἀποτελούν ἔνα σημαίνον τμῆμα τῆς Ναυτιλίας μας.

Η Κυβέρνησις καθώρισεν ὡς ἀνώτατον ὄριον αὐξήσεως τῶν σημερινῶν ἡπταδοχῶν καθολικῶς δι' ὅλους τοὺς ἐργαζομένους τῆς Χώρας εἰς ποσοστὸν 15%, ἐπιθυμούσα νὰ συγκρατήσῃ τὸν πληθωρισμόν καὶ τὴν ἐντεύθεν προκληθησμένην αὔξησιν τοῦ τιμαρίθμου.

Οἱ λιμενεργάται, ἔξ αλλου, ἔχηταν ἀπὸ μηνῶν διὰ ἡπταδοχῆν τῶν αἰτημάτων των, δι' ὃν ἡ προβλεπομένη αὔξησις τῶν ἡπταδοχῶν τῶν κατά τὰς ἀνακοινώσεις τῶν ἀρμοδίων τοῦ Ο.Λ.Π. ἡγγιζε τὸ 80 - 100%.

Τέλος, μετά μακρὰς διαπραγματεύσεις, οἱ λιμενεργάται περιώρισαν τὰς ἀπαίτησεις των εἰς σημείον, ώστε ἡ αὔξησις τῶν ἡπταδοχῶν των νὰ φθάσῃ εἰς τὸ 40% καὶ ἐπὶ τῆς δάσεως αὐτῆς παραμένουν ἀνυποχώρητοι.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι, κατὰ τὰς δηλώσεις τῶν ἀρμοδίων τοῦ Ο.Λ.Π. αἱ ἡπταδοχαὶ τῶν λιμενεργατῶν ἡγήθησαν κατὰ 52% τὸ παρελθόν ἔτος, αὔξησις ἡ ὅποια δὲν ἐδόθη εἰς καμίαν ἀλλην τάξιν ἐργαζομένων, καὶ είναι διαπιστωμένον, ὅτι είναι ἀδύνατον νὰ χορηγηθῇ τοιστὴ αὔξησις, διότι ὁ Ο.Λ.Π. δὲν δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ ταύτην ὃν δὲν αὔξηση τὰ τιμολόγια του ἀναλόγως, μὲ συνέπειαν ὃ λιμὴν νὰ καταστῇ ἀπρόσιτος διὰ τὸν κατάπλουν πλοίων πρὸς διενέργειαν φορτοεκφόρτωτικῶν ἐργασιῶν.

Οἱ λιμενεργάται ἔμμεντονται εἰς τὴν ἀξίωσιν ἡπταδοχῆς τῶν αἰτημάτων των, ἀπὸ τῆς 2ας Φεβρουαρίου ἐ.ἔ. ἔπουσαν ἐργαζόμενοι ὑπερωριακῶν καὶ ἐπὶ ἡπταδοσεῖ, καθὼς καὶ κατὰ τὰς Κυριακὰς, περιοριζόμενοι νὰ ἐργάζωνται μόνον ἐπὶ ἀπλῷ ἡμερομισθίῳ, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ παρουσιασθῇ πρωτοφανῆς εἰς τὰ χρονικὰ τοῦ λιμένος συμφόρησις πλοίων.

Βεβαίως, ἡ στάσις αὐτῆς τῶν λιμενεργατῶν, ἀν καὶ ἐκτὸς τοῦ καθιερωμένου ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ λιμένος τρόπου ἐργασίας τούτων, είναι νόμιμος, ἀλλὰ ἐκδήλως ἀντιλιμενική καὶ εἰς δάρος τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου τῆς Χώρας.

«Δὲν ἀπεργούμενοι», λέγουν, «ἀλλὰ είναι δικαίωμά μας νὰ μὴ θέλωμεν νὰ ἐργασθῶμεν ὑπερωριακῶς ἢ ἐπὶ ἡπταδοσεῖ καὶ νὰ ξεκουρασθοῦμεν εἰς τὴν Κυριακήν ὅπως ὁ κόσμος», ἡ δὲ Πολιτεία, δάσει τῆς κειμένης νομοθεσίας, δὲν δύναται νὰ ἀντιδράσῃ.

Ίσχυρίζονται, ἐπίσης, ὅτι τὸ βασικὸν ἡμερομισθίον είναι 312 δραχμαί, καὶ είναι τούτο πράγματι ἀληθές, ἀνεξαρτήτως ὃν μὲ τὰ διάφορα ἐπιδόματα φθάνη περίπου εἰς 450 δραχμάς.

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 ΘΗΜΗΣ

'Αλεξιουπόλεως 29 — 'Αργυρούπολης

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ: 99.16.759 - 99.17.469

ΤΕΛΕΞ: 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. Σούτου 6 - Τηλέφ. 3616.811 'Αθήναι
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: 'Αλεξ. Σούτου 4 - Τηλέφ. 3626.954 - 3616.026 '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 κρουαζιερόπλοιοι,
Προσδείες, πλοῖα ἔξωτερικοῦ καὶ ἀποστέλλονται δῶρα ἐορτῶν στὸ ἐσωτερικό καὶ τὸ ἔξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

Προβάλλεται, έπισης, καὶ πλήθος ἄλλων αἰτημάτων, μεταξὺ τῶν ὅποιων ὑπάρχουν καὶ τίνα δίκαια καὶ τῶν ὅποιων ὁ ΟΛΠ, ὡς πληροφορούμεθα, ἀπεδέχθη τὴν μερικὴν ἰκανοποίησιν καθ' ὃ μέτρον εἶναι τοῦτο ἐπιτρεπτόν, ἀλλὰ οἱ ἐργάται ἐπιμένουν εἰς μείζονας παραχωρήσεις ἐκ μέρους τοῦ ΟΛΠ καὶ πρὸς ὑποστήριξιν τῶν διεκδικήσεών των ἐμένουν εἰς τὴν δωρον ἐργασίαν τοῦ ἀπλού ἡμερομισθίου.

Οἱ λιμένες, δῆμοι, πρέπει νὰ ἐργάζωνται καθ' ὅλην τὴν ἔβδομάδα καὶ τὰς Κυριακὰς ἀκόμη καὶ ἐπὶ εἰκοσιτετράωρου διάσεως, ὅταν ὑπάρχῃ ἀνάγκη.

Αυτούμεθα, ἐξ ἄλλου, διότι, ὑπὸ τὰς σημειῶνται μάλιστα συνθήκας, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνουν δεκτὰ αἰτήματα χρονίζοντας ἀπὸ πολλῶν ἑταῖρων.

Δὲν τὸ ἐπιτρέπουν τοῦτο ἄλλωστε οὔτε ἡ διεθνὴς οἰκονομικὴ ἀνταραχὴ μέστος εἰς τὴν δίνην τῆς ὅποιας εὐρίσκεται ἡ Ἑλλάς, οὔτε ἔξελιπτεν ἀκόμη ὁ Ἑλληνικὸς κίνδυνος, ἀπὸ τὸν ὅποιον ἀπειλεῖται ἡ Χώρα μας τὰ τελευταῖς χρόνια.

Μὲ τὸ ἐφαρμοζόμενον τώρα σύστημα ἐργασίας εἰς τὸν λιμένα, μόλις καθίσταται δυνατὴ ἡ ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων καὶ αὐτὴ λίαν ἀλλιώς κατὰ τὴν πρωινὴν «βάρδιαν», ἐνῷ εἶναι προβληματικὴ ἡ ἀδύνατος ἡ ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων τὰ ἀπογεύματα.

Δὲν δύναται δῆμος ἀπὸ τῆς ἄλλης πλευρᾶς καὶ ἡ Πολιτεία, πρὸ τῆς ἀκάμπτου αὐτῆς στάσεως τῶν ἐργατῶν νὰ μείνῃ ἀδιάφορος καὶ προέδρη ἀμυνομένη εἰς πρώτην φάσιν εἰς τὴν πρόσληψιν 500 ἐλευθέρων ἐργατῶν διὰ νὰ δυνηθῇ τούλαντον νὰ ἐπανδρώσῃ τὰ πλοία τὸ ἀπόγευμα καὶ νὰ ἐπιτύχῃ μίαν ἐκτόνωσιν τῆς ὁδύτητος τῆς παρουσιαζομένης κρίσεως καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν λήψιν τῶν ἀναγκαίων νομοθετικῶν μέτρων καὶ τὴν τροποποίησιν τοῦ Κανονισμοῦ Ἐργασίας, ἐναν-

οὶ ἐργάται δὲν ἀναθεωρήσουν τὴν στάσιν τῶν.

Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶν εἶναι βαρύτατα ἀσθενῆς μὲ αἵτια κυρίως ἐγγενῆ καὶ χρόνια, τὰ ὅποια δυστυχών ποτὲ δὲν ἀντεμετωπίσθησαν ὡς θά ἐπρεπε.

Σήμερον καλούμεθα, δὲν εἶναι δυνατὸν καὶ ἄλλως γενέθειν, νὰ ἀντιμετωπίσωμεν ὅχι τὴν διασικὴν ὁσθένειαν τοῦ λιμένος — περὶ ἣς πολλάκις ἔχομεν εἰς τὸ παρελθόν ἀσχοληθῆ — ἀλλὰ ἔνα σύμπτωμα ταύτης.

Καὶ πρέπει νὰ ληφθῇ πάνω ἐνδεικνύμενον μέτρον διὰ νὰ ἀπαλλαγῇ ὁ λιμὴν ἀπὸ τὸ σημερινὸν ὄγχος ὑφ' οὐδὲν διακατέχεται οὐτὸς καὶ δὴ τὸ συντομότερον.

Καὶ οἱ ἐργαζόμενοι καθὼς καὶ οἱ ἀρμόδιοι παράγοντες τῆς Πολιτείας ἀναλογιζόμενοι τὰς εὐθύνας τῶν ἔνσαντι τοῦ λιμένος καὶ τοῦ «Ἐθνους, ΠΡΕΠΕΙ νὰ ἐπιδιώξουν τὴν ἄμεσον ἀστρί τοῦ σημερινοῦ ἀδιεξόδου.

Καθ' ἡμᾶς ἡ ἐνδειγμένη λύσις θὰ ἡτοῦ καθιέρωσις δελτιωμένου διασικού ἡμερομισθίου περιορίζομένων τῶν νεοφανῶν ἐπιδημάτων εἰς ἓνα λογικὸν ἐπίπεδον, ὥστε τοῦτο νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς σημερινὰς οἰκονομικὰς συνθήκας καὶ ὁ ταυτόχρονος καθορισμὸς τῆς συνθέσεως τῶν ἐργατικῶν ὀμάδων καὶ τῆς ἀποδόσεως τούτων, συμφώνως μὲ τὰς ισχύοντας εἰς ἄλλους ἀλληνικούς λιμένας, μὴ διαθέτοντας τὸν μηχανικὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ πειραικοῦ λιμένος καὶ τοῦ ἑζωτερικοῦ, ἀναλόγου συγκροτήσεως πρὸς τὸν ιδικὸν μας.

Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶν διατρέχει κίνδυνον ἐπιβιώσεως. Ἐνδείκνυται οἱ ἐργαζόμενοι νὰ ὑποστείλουν τὴν σημαίαν τῆς σημερινῆς ἀδιαλλαξίας τῶν. Πρέπει, ἐξ ἄλλου, τὸ ἀσφαλιστικόν των διασικών ἡμερομισθίων νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς σημερινὰς συνθῆκας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν διοικητῶν τῶν ἀναγκῶν. Καὶ τοῦτο εἶναι ἔργον τῆς Πολιτείας. Δὲν ἀρνούμεθα τὴν ὑπαρξιν ἐνδιαφέροντος καὶ κα-

λῆς θελήσεως οὐτε εἰς τοὺς διοικοῦντας τὸν ΟΛΠ οὐτε εἰς τὸ ἐποπτεύοντον Ὑπουργεῖον.

Πρέπει, ἐπίσης, ἀκατέρωθεν νὰ συνειδητοποιηθῇ ἡ ἀνάγκη τοῦ ἀμέσου τερματισμοῦ τῆς κρατούσης εἰς τὸν λιμένα πρωτοφανοῦς ἀνωμαλίας, ητὶς ἔχει εἰς πλήρη ἀφανισμὸν τούτου.

Οἱ ἐργάται πρὸς τὸ παρόν νὰ περιορισθοῦν εἰς τὰς παραχωρήσεις τὰς ὅποιας, ὡς πληροφορούμεθα, χορηγεῖ εἰς αὐτοὺς σήμερον ἡ Πολιτεία πέραν τῆς καθολικῆς αὐξήσεως τοῦ 15% ὅλων τῶν ὀποδοχῶν τῶν ἐργαζομένων, χάριν τοῦ γενικωτέρου καλοῦ τοῦ Τόπου.

Ἐμμονὴ τῶν ἐργατῶν εἰς μείζονας παραχωρήσεις καὶ ἀνερχομένη ἀποδοχὴ τούτων θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα νὰ τιναχθῇ εἰς τὸν ἀέρα ἡ προσπάθεια τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν συγκράτησιν τῆς πληθωρικῆς τάσεως καὶ τοῦ Τιμαρίθμου.

Ο πληθωρισμὸς πλήγτει τοὺς ἐργαζομένους καὶ τὰς πενεστέρας τάξεις καὶ ὅχι τοὺς πλούσιούς.

Τοῦτο πρέπει νὰ ἔχουν ὑπ' ὅψιν τῶν οἱ λιμενεργάται καὶ νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς ἐργασίας τῶν τὸ ταχύτερον καὶ ἐργαζόμενοι ὡς καὶ πρὸ τῆς 2ας Φεβρουαρίου ἐξ. καὶ νὰ εἶναι δέβαιοι, ὅτι προσφέρουν μεγάλην ὑπηρεσίαν εἰς ἑαυτούς, τὴν κοινωνίαν καὶ τὸ «Ἐθνος».

Παρερχομένες δὲ τῆς κρίσεως, δέοντας ἀμέσως νὰ συγκροτηθῇ Ἐπιτροπὴ ἀποτελουμένη ἐξ ὑπερεισακῶν παραγόντων, ἐκπροσώπων τῶν παραγωγικῶν τάξεων καὶ εἰδικῶν περὶ τὰ λιμενικὰ θέματα, ητὶς ἔξετάζουσα τὸ σὸλον λιμενικὸν πρόβλημα νὰ ὑποβάλῃ ἐντὸς ταχείας καὶ τακτῆς προθεσμίας τὰ συμπράσματά της καὶ νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ταχυτέρα ἐπίσης ὑλοποίησις τούτων.

Ο λιμὴν πρέπει νὰ ἐπιβιώσῃ καὶ οἱ καιροὶ οὐ μενετοί.

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).

olympic marine s.a.

ZEA MARINA, PIRAEUS. TEL. 4510,211/2/3.

Yard: LAVRION, ATTICA TEL. 0292,25782/3

TELEX: 212717 OLYA GR. Cables: OLYMPELCO PIRAEUS.

Τὸ λιμάνι τοῦ Πειραιῶς καὶ τὸ Μέλλον του

TOY k. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Ο ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ είναι πολὺ γερά δεμένος με τὸ θαλασσινό μας ἄγωνα. Τόσο, πού οὐκί μόνον ἡ ἀκμή του, ὅλλα καὶ αὐτή ἡ ὑπόστασή του νὰ ἔχαρτάται ἀπὸ τὶς ἐπιτυχίες τοῦ Γένους μας στὸ ναυτεμπορικό στίβο.

Τὸ λιμάνια του, πού κατὰ τὸ παρελθόν ἀποτελούνταν ἀπὸ τὰ τρία πειραιά —τὸ Κεντρικό, τῆς Ζέας καὶ τῆς Μουνιχίας— καὶ ποὺ σήμερα ἀγκαλιάζουν κι ὅλα τὰ γειτονικά τους ἀπὸ τὸ Φάληρο ὡς τὴν Ἐλευσίνα, συνθέτουν τὸν ἰδεωδέστερο συνδυασμὸν γιὰ μεγάλη θαλασσινὴ δραστηριότητα: ναυτεμπορική, ναυπηγεσικευαστική καὶ ἀλιευτική, σὲ συνδυασμὸν μὲ μεγάλη ἐπίσης βιοτεχνική καὶ βιομηχανική δράση.

Ἡ γεωγραφική του θέση, σ' ἔνα ἀπὸ τὰ πιὸ πολυδιάστατα σταυροδρόμια τῆς Μεσογείου, πού ἡ διώρυγα τοῦ Σουεζ τὴν συνέδεσ καὶ μὲ τὸν Ἰνδικό, δίνει στὸν Πειραιᾶ μεγάλη ἀξία, μὲ παγκόσμια σημασία. Ἡ ἀξία αὐτὴ στὶς μέρες μας μεγάλωσε ἀκόμη περισσότερο, ὅχι μόνο γιατὶ τὸ ἐπίνειον τῆς Πρωτεύουσάς μας ἔξελιστεται γοργά σὲ κέντρο δραστηριότητος ὅλης τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ποὺ ἀπὸ τὸ 1967 κατέχει τὴν πρώτη θέση στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικό στίβο, ἀλλὰ καὶ γιατὶ μὲ τὴν ἔνταξη τῆς Ἀγγλίας στὴν Κοινὴ Εὐρωπαϊκὴ Ἀγορὰ ἡ θέση τοῦ Πειραιᾶ ἀποκτᾶ μεγαλύτερη σημασία κι ἀτὰ αὐτὴ τοῦ Λονδίνου γιὰ τὸ παγκόσμιο ναυτεμπόριο, μιὰ καὶ στὴ Μεσόγειο θ' ἀρχίσουν νὰ συγκλίνουν ὅλα καὶ πιὸ πολὺ οἱ ἔθνικὲς ναυτεμπορικὲς δραστηριότητες ἀπὸ τὴν "Ἀπω" Ἀνατολή ὡς τὴν Ἀπότατη Δύση κι' ἀπὸ τὸν Ἀρκτικὸν Βορρᾶ ὡς τὸν Ἀνταρκτικὸν Νότο. Καὶ ἡ σύγκλιση αὐτὴ δὲν χωρεῖ ἀμφιβολία πῶς θὰ καταστήσει ἐπικαιρότερη τὴν θέση τοῦ Πειραιᾶ ἀπὸ τὴν θέση τοῦ Λονδίνου, δημιουργώντας προϋποθέσεις γιὰ μεγαλύτερες κατακτήσεις στὸ ναυτεμπορικὸ στίβο.

Ἡ προγραμματισμένη ἀνοικοδόμηση του ἀρχίζει μὲ τὰ μεγάλα ἔργα (κρηπτιδώματα, ἀποθήκες κ.ἄ.), ἀπὸ τὸ 1924 ἐγκαινιάστηκαν στὸ κεντρικὸ λιμάνι καὶ στὸν ὄρμο τοῦ Ἀγίου Γεωργίου. Ἀπὸ τότε τὰ ἔξελικτικὰ δῆματα τοῦ Πειραιᾶ χρόνο μὲ τὸ χρόνο γί-

νονται πιὸ πολλὰ καὶ πιὸ μεγάλα, γιὰ νὰ πάρουν ἀλματικὴ μορφὴ μετὰ τὸν τελευταῖο πόλεμο.

Στὴν καταπληκτικὴ αὐτὴ πρόδοδό του, ποὺ στὶς μέρες μας κατέστησε τὸν Πειραιᾶ ἔνα ἀπὸ τὰ πιὸ πολύδωσι λιμάνια τοῦ κόσμου, ἀναμφίβολα τὸν πρώτο καὶ κύριο ρόλο ἔπαιξαν οἱ ναυτίλοι μας, ποὺ μὲ τοὺς ἄγωνες τους δημιούργησαν μιὰν ἀπέραντη Ναυτιλιακὴ Αὐτοκρατορία, ἐκτεινομένη σ' ὅλες τὶς θάλασσες καὶ τοὺς ὥκεανους τῆς Οἰκουμένης.

Δὲν ἀποτελεῖ, λοιπόν, ὑπερβολή, ὁ παραλληλισμὸς τοῦ σημερινοῦ Πειραιᾶ μὲ τὸν Πειραιᾶ τῆς κλασικῆς ἐποχῆς. Μόνο ποὺ πρέπει νὰ ἔχουμε ὑπόψη τὶς ἀναλογίες ἀνάμεσα στὶς δύο ἐποχές, τὴν κλασικὴ καὶ τὴ σημερινὴ, καὶ τὶς διαφορές ποὺ προκύπτουν ἀπὸ τὸ ὅτι ὁ Πειραιᾶς τότε ἦταν λιμάνι τῆς Ἀθηναϊκῆς Πολιτείας, ἐνῷ σήμερα ὅλης τῆς Ἑλλάδας.

Στὶς μέρες μας, ὅπως γράφω καὶ παραπόνω, ἡ ναυτεμπορικὴ του σημασία δὲν περιορίζεται στὴ δραστηριότητα, ποὺ ἀναπτύσσεται ἀπὸ τὰ τρία ἀρχαῖα λιμάνια του. 'Απλόνεται σ' ὅλα τὰ γειτονικά λιμάνια τῶν 'Αττικῶν 'Ακτῶν —καὶ τῆς Σαλαμίνας— γιατὶ καὶ σ' αὐτὰ οἱ λογηγοὶ δραστηριότητες —ναυτεμπορική, ναυπηγεσικευαστική, κλπ., ἀκόμη καὶ βιομηχανική— κατευθύνονται ἀπὸ τὸ ἐνομένον οἰκιστικά, οἰκονομικά καὶ διοικητικά πολεοδομικὸ συγκρότημα τῆς Αθηναϊκᾶς καὶ τοῦ Πειραιᾶ.

Παρὰ τὶς τοπικὲς πολεμικὲς συγκρούσεις τῶν δύο κόσμων, τοῦ 'Ανατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτικοῦ —ὅπως ἐπεκράτησε νὰ λέγωνται— ἡ τοῦ κομμουνιστικοῦ καὶ τοῦ καπιταλιστικοῦ —ἄνθελτε— ἡ ἀνθρωπότητα νομοτελειακὰ βαδίζει πρὸς τὴν εἰρηνικὴ συνупαρ-ῃ. Στὴν συνύπαρξη αὐτὴ τὴν περιμένει ἔνας εἰρηνικὸς ἀγωνιστικὸς στίδος, ὅπου οἱ διαφορές καὶ οἱ ἀντιθέσεις τῶν κοινωνικῶν συστημάτων ὅλο καὶ θὰ ἀμβλύνωνται, μὲ συνέπεια στὸ ἀπότερο μέλλον νὰ ἐνωθοῦν ὅλοι οἱ λαοὶ σὲ μιὰ πανανθρώπινη κοινότητα, κάτω ἀπὸ μιὰ παγγήνη διακυρένηση. Τότε θὰ ἔχουν ώριμάστε ὅλες οἱ συνθῆκες

γιὰ νὰ μπορέσει ὁ ἄνθρωπος νὰ κατακτήσει κι' ἄλλα ὅστρα στὸ διάστημα, κι' οὐχὶ νὰ τὰ ἐπισκέπτεται μόνο, ὅπως συμβαίνει σήμερα.

Κατὰ τὸ πρώτο διάστημα αὐτῆς τῆς ἀναγκαστικῆς —ἄς πούμε— συμφιλιώσεως, ποὺ προβλέπεται νὰ καλύψει καὶ τὸ ὑπόλοιπο τοῦ αἰώνα μας, ἡ Ἐμπορική μας Ναυτιλία είναι ὑποχρεωμένη στὸ σύνολο τῆς νὰ καταστήσει δραστηριότητος της Χώρας μας, μὲ κέντρο δραστηριότητος της τὸν Πειραιᾶ. Τούτο οὐχὶ μονάχα γιατὶ κατὰ τὸ χρονικὸ αὐτὸ διάστημα ὅλες οἱ ἐμπορικὲς ναυτιλίες είναι ὑποχρεωμένες ἀπὸ λόγους ιστορικῆς ἀναγκαιότητος νὰ πάρουν ἐντονώτερο ἔθνικὸ χαρακτήρα, μὲ τὴν περισσότερη συμμετοχὴ τῶν κρατῶν τους στὴν διοίκησή τους. 'Αλλὰ γιατὶ ὁ Πειραιᾶς στὶς σημερινὲς συνθῆκες ναυτεμπορικῆς δραστηριότητος, μὲ τὰ σύγχρονα τηλεπικοινωνιακά καὶ τὴν δηλεκατευθυντικὰ μέσα, ἀρχίσε νὰ προσφέρεται καλύτερα ἀπὸ ὅλα τὰ μεγάλα ναυτεμπορικὰ κέντρα τοῦ Κόσμου, ἐπειδὴ διαθέτει τὰ δύο ἀναναγνώστα φυσικὰ πρόσοντα, ποὺ είναι ἀδύνατο νὰ τὰ ἀποκτήσουν ἄλλα μεγάλα λιμάνια: Τὴ γεωγραφικὴ του θέση καὶ τὸ ὑπέροχο κλίμα τοῦ 'Αττικοῦ χώρου.

Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ αὐτὴ τῆς ναυτεμπορικῆς μας δραστηριότητος, κοντά σ' ἄλλα, σημαίνει καὶ τὰ παρακάτω:

Στὸν Πειραιᾶ θὰ ἐγκατασταθοῦν ὅλα τὰ ἐπιτελεῖα τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρήσεων, ποὺ σήμερα δροῦν ἀπὸ τὸ Λονδίνο καὶ ἄλλα κέντρα τοῦ ἔξωτερου. 'Η ἐγκατάσταση αὐτὴ ἡδη ἔχει ἀρχίσει καὶ θὰ ὀλοκληρωθῇ προσδευτικά μὲ ὅλο καὶ πιὸ γρήγορο ρυθμό, γιατὶ ἔτσι ἐπιβάλλουν οἱ διαμορφωνόμενες συνθῆκες στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικὸ στίβο.

Ο ἐπαναπατρισμὸς αὐτὸς τῶν ἐφοπλιστικῶν μας ἐπιχειρήσεων ὑποχρεώνει τὸ ἐφοπλιστικό μας κεφάλαιο νὰ στραφῇ γιὰ τὸ ἴδιο τοῦ τὸ συμφέρον καὶ πρὸς ἔξωναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις στὴ Χώρα μας: Σὲ βιομηχανικές —ὅπως ἡδη ἀρχίσε μὲ τὰ ναυπηγεῖα, τὰ διυλιστήρια πετρελαίου καὶ τὶς



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

marbrokers s.a.
PANAMA

117, Notara str. PIRAEUS Tel.4113217/8 Telex 21-3406/7 MARB GR Cables MARBROKERS

ἄλλες μεγάλες παραγωγικές μονάδες — σὲ τουριστικές, γεωργικές κλπ. — καὶ στοὺς τομεῖς αὐτούς τὸ ἐφοπλιστικό μας κεφάλαιο ἐκδηλώθηκε τὰ τελευταῖα χρόνια μὲ ἀξιόλογη συμμετοχή του — σὲ μηχανοκατασκευαστικές, ποὺ θὰ ἔχουπηρτεον καὶ τὰ καράδια του, σ' ἔσορκτικές καὶ ἄλλες μεταλλευτικές, ποὺ ταυτόχρονα μὲ τὴν ἀξιοποίηση του ὑπερδάφους μας θὰ δίνουν ἀπασχόληση καὶ σὲ πολλὰ σκάφη τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἡ συγκέντρωση τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου στὴ Χώρα μας θὰ φέρει στὸν Πειραιᾶ καὶ στὴν Ἀθήνα — μᾶς καὶ σ' ἄλλους ναυτοτόπους μας — πολλὲς ἀπὸ τὶς ζένες τραπεζικές καὶ ἀσφαλιστικές ἐπιχειρήσεις, ποὺ γιὰ τὴν καλύτερη ἔξυπηρτηση τῶν συμφερόντων τους θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἴδρυσουν καταστήματά τους καὶ στὴ ναυτιλία μας πρωτεύουσα.

Γιὰ νὰ καταστήσει τὴν κοιτίδα τῆς κέντρου ταξεδύνεως τῆς δραστηριότητος τῆς ἡ Ἐμπορική μας Ναυτιλία, πρέπει νὰ δημιουργηθῇ στὴ Χώρα μας ἀνάλογη ναυτική ὑποδομή. Ἡ ὑποδομὴ αὐτὴ στὸν Πειραιᾶ θὰ ἐφράζεται : Μὲ μεγάλα καὶ σύγχρονα καθ' ὅλα λιμενικά ἔργα, ποὺ θὰ καταστήσουν τὰ λιμάνια του ἵκανα νὰ ὑποδέχωνται ὅλα τὰ σκάφη. Μὲ μεγαλοπρεπεῖα κτίρια, ποὺ θὰ στεγάζωνται τὰ Ναυτιλιακὰ Γραφεῖα, οἱ Τράπεζες, τὸ Πανεπιστήμιο, ποὺ πολὺ σύντομα θὰ ἔχει ιδρυθη καὶ ποὺ θὰ συγκροτεῖται ἀπὸ διάφορες Σχολές ἀνατολικῶν σπουδῶν, ποὺ θὰ προσελκύουν τοὺς Ἀστιάτες - Ἀφρικανούς καὶ Μεσανατολίτες καὶ Ἀραβεῖς καὶ μὲ ἀκτινώσεις ναυτιλιακῶν σπουδῶν πρὸς τὰ νησιά του Αἰγαίου. "Ενα Πανεπιστήμιο, ὅπως τὸ ὄραματιστηκαν στὰ 1919 ὁ Ἐλευθέριος Βενιζέλος καὶ τὸ ἐσχεδίασε γιὰ τὴ Σμύρνη, ὁ Καθηγητής Κων/νος Καραθεοδωρῆς γιὰ πνευματική προσπέλαση πρὸς τοὺς λαοὺς τῆς Ἀνατολῆς, καὶ οἱ διάφορες ἑπτερεῖς (λιμενικές, κρατικές κ.α.). Μὲ ἐπιβλητικά ἐμπορικά, βιοτεχνικά καὶ βιομηχανικά καταστήματα, ποὺ θὰ ἔχουπηρτεον μιὰ οἰκονομικὴ κίνηση μὲ ἔντονο διεθνή χαρακτήρα. Κι' ὅπως συμβαίνει στὶς τέτοιες περιπτώσεις, ὁ Πειραιᾶς θὰ στολισθῇ καὶ μὲ ἀνάλογους κονόχρηστους χώρους (ναούς, θέατρα, πλατεῖς, συγχρονισμένες πλάζ κλπ.), ποὺ σ' ὅλες τὶς πόλεις καὶ καθ' ὅλες τὶς ἐποχές ἔρχονται σὰν συνέπεια τῆς οἰκονομικῆς του ἀκμῆς, σφραγίζονται μὲ τὴν παρουσία τους καὶ τὴν παράλληλη πολιτιστική ἀκμή τους.

Τὴν ἔξειδην αὐτὴ τοῦ Πειραιᾶ τὴν προδιαγράφουν καὶ τὰ ἔργα ποὺ ἔγιναν στὴν περιοχὴ του — ἰδιωτικά, δημοτικά καὶ κρατικά — μετὰ τὸν τελευταῖο πόλεμο καὶ ποὺ ὁ ρυθμός τους, ἀκολουθώντας τὸ ρυθμὸ τοῦ ἐπαναπτατρισμοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, αὐξήθηκε πολὺ τὰ τελευταῖα χρόνια. Ἡδη ἡ Ἀκτῆ Μισούλη δὲν ἔχει τίποτε νὰ ζηλέψει ἀπὸ τοὺς καλύτερους δρόμους τῶν εὐρωπαϊκῶν μεγαλουπόλεων, τὸ λιμάνι συναγωνίζεται σ' εύκολιες ὅλα τὰ σύγχρονα λιμάνια τῆς κλάσεως του, ὁ δῆμος δύο καὶ μὲ ταχύτερο ρυθμὸ προβαίνει σ' ἔξωραϊστικά ἔργα τῆς ἀρμοδιότητος του καὶ τὸ Κράτος μας παίρνει ὅλα τὰ μέτρα, ποὺ θὰ ἐπιταχύνουν τὴν ὀλοκλήρωση τῆς ναυτικῆς μας ὑποδομῆς στὸ συντομώτερο δυνατὸ χρονικό διάστημα.

Ἄλλα καὶ στὴν μείζονα περιοχὴ τοῦ ἐπινείου τῆς Πρωτεύουσάς μας, ποὺ — ὅπως ἀνέφερα καὶ παραπάνω — μὲ τὴ ναυτιλιακὴ τῆς ἔννοια περιλαμβάνει ὅλες τὶς ἀττικές ἀκτὲς τοῦ Σαρωνικοῦ καὶ τὰ κοντινά τους νησιά, σημειώνονται μὲ συνεχῶς ἐπιταχυνόμενο ρυθμὸ ἔξειδησις, ποὺ θὰ συμβάλουν ἀξιολογώτερα στὸ νὰ καταστῇ ὁ Πειραιᾶς, κατὰ τὸ ὑπολειπόμενο τέταρτο τοῦ αἰώνα μας, ἓνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα κέντρα ναυτεμπορικῆς δραστηριότητος στὸν Κόσμο.

Πὶο χαρακτηριστικές — καθοριστικές τοῦ μέλλοντος τοῦ Πειραιᾶ θὰ ἔλεγα — ἀπὸ τὶς ἔξειδησις αὐτὲς στέκονται στὶς μέρες μας οἱ ναυτιγοεπισκευαστικὲς μονάδες, ποὺ λειτουργοῦν ἥ δρίσκονται στὸ στάδιο τῆς ίδρυ-

σεώς τους, ἀπὸ τὸ Πέραμα ὡς τὴν Ἐλευσίνα. "Ολες αὐτὲς οἱ μονάδες — ἀλλὰ καὶ τῆς Σύρου καὶ ἡ σχεδιαζόμενή στὴν περιοχὴ τοῦ Λαυρίου — μὲ τὶς ὑπηρεσίες ποὺ θὰ προσφέρουν σ' ὅλες τὶς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις τοῦ κόσμου, θὰ τονίζουν ἀκόμα πιὸ πολὺ τὴν παγκομιότητα τοῦ Πειραιᾶ, ποὺ έτσι δημιουργοῦνται οἱ προϋποθέσεις γιὰ νὰ καταστῇ οἰκουμενικὴ ναυτιλιακὴ πρωτεύουσα.

ΟΛΑ τὰ παραπάνω, ἐπειδὴ ἀφοροῦν τὸ μέλλον τοῦ Πειραιᾶ, μπορεῖ σὲ πολλοὺς νὰ δημιουργοῦν τὴν ἐντύπωση ὁράματος, ὡραιοποιημένου κάπως ὃ ἂντονισθεὶς ναυτίλο, ὁ ὑποφιλομένος. "Ομως δὲν εἶναι ἔξωτραγματικά, γιατὶ σ' αὐτὰ τὰ συμπεράσματα ὁδηγοῦν οἱ ἔξειδησις, ποὺ σημειώνονται σήμερα στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικῷ — ἀλλὰ καὶ τὸν γενικότερο πολιτικό — στίῳ.

"Ἀπὸ τὴν Ἀνατολὴν οἱ Ἰάπανες καὶ οἱ Κινέζοι μὲ τὴν καλπάζουσα πρόδοσο τους καὶ τὸν τεράστιο δυναμισμὸ τους, ἐπηρέαζονται καὶ τοὺς ἄλλους ἀσιατικοὺς — ἀλλὰ καὶ ἀφρικανικούς — λαούς, θὰ δημιουργήσουν ἔνα δυνατὸ ρεύμα δραστηριότητος, ποὺ μεγάλο τμῆμα τῶν δυνάμεων του θὰ λαμβάνει μέρος στὸ διεθνή ἀγωνιστικὸ στίῳ τῆς Μεσογείου.

"Ἀπὸ τὴν Δύση η οἰκονομικὰ — ἀλλὰ καὶ πολιτικὰ στὸ μέλλον ὅπως δείχνουν τὰ πράγματα — ἔνωμένη Δυτικὴ Εὐρώπη καὶ ἡ Ἀμερική, θὰ διαθέτουν ἐπίσης μεγάλες δυνάμεις τους στὸν ίδιο στίῳ, μία καὶ η Μεσογείος ἀποτελεῖ γιὰ τὴν Εὐρώπη λίκινο τοῦ πολιτισμοῦ της καὶ γιὰ τὴν Ἀμερικὴ μιὰ μεγάλη διέξοδο τοῦ δυναμισμοῦ της.

"Ἀπὸ τὸ Βορρᾶ ὁ λεγόμενος Ἀνατολικὸ Κόσμος, ξεκινώντας ἀπὸ τὰ λιμάνια τοῦ Εὔξεινου καὶ τῆς Ἀδριατικῆς, θ' ἀγώνιζεται κι' αὐτὸς μὲ τὶς τεράστιες δυνάμεις του στὸ μεσογειακό καὶ στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικὸ στίῳ, χρησιμοποιώντας τὸ πέρασμα, ποὺ στὴν περιοχὴ του θὰ δεσπόζει ὁ Πειραιᾶς, σὰν ναυτεμπορικὸ κέντρο.

"Ἀπὸ τὸ Νότο, ὁ ἀφρικανικὸς κόσμος θὰ

λαβαίνει κι' αὐτὸς ὅλο μὲ περισσότερες δυνάμεις του μέρος στὸν ίδιο στίῳ, ὅχι μόνο γιατὶ ἐκεὶ ὁδηγοῦν οἱ σημερινὲς ἔξειδησικὲς διαφοροποιήσεις στὸ χώρο του, μὰ καὶ γιατὶ ἔτσι θὰ μπορῇ ν' ἀξιοποιῆται καλύτερα τὰ πετρέλαια του, ποὺ μαζὶ μὲ τὰ πετρέλαια τῶν περιοχῶν τῆς Μ. Ἀνατολῆς καὶ τὰ τυχὸν πετρέλαια τοῦ Αἰγαίου μας γι' ἀρκετὸ ἀκόμη προγόνοια τοῦ πρόδοσον τοῦ παγκόσμιου ναυτεμπορίου.

ΦΑΝΤΑΣΤΕΙΤΕ τώρα τὴν ἐπικαιρότητα τῆς θέσεως τοῦ Πειραιᾶ, ἐκσυγχρονισμένου ὅπως τὸν περιγράψαμε παραπάνω, μέσα σ' αὐτὸν τὸν ἀγωνιστικὸ στίῳ ἀκόμη καὶ τὴν μελλοντικὴ ἀνάπτυξη τῶν λιμένων Θεσσαλονίκης καὶ Βόλου, καὶ μὴ συμφωνείτε, ἀνθελεῖτε, μαζὶ μου, ὅτι τὸ μέλλον του διαγράφεται περιλαμπρό, δίνοντάς του δυνατότητες νὰ ἔξειδητη σὲ παγκόσμια ναυτεμπορικὴ πρωτεύουσα, ἐπερνώντας κι' αὐτὸ τὸ Λονδίνο, ποὺ ἡ ἔνταξη τῆς Μεγάλης Βρεττανίας στὴ Κοινὴ Ἀγορὰ ὀπωσδήποτε θὰ μειώσει τὴ σημερινὴ σημασία του. Ἄρκει οἱ ὑπεύθυνοι παράγοντες τοῦ θαλασσινοῦ μας ἀγώνας νὰ συνειδητοποιήσουν ἔγκαιρα τὶς ἀνάγκες σ' ὅλη τους τὴν ἔκταση καὶ ν' ἀποδύσουν ἀποφασιστικά στὴ θεραπεία τους.

"Ἀπὸ τὴν ὡς τώρα δραστηριότητα τῶν παραγόντων αὐτῶν δγαίνει τὸ συμπέρασμα, ὅτι οἱ δυοὶ τους — τὸ Κράτος καὶ ὁ Ἐφοπλισμός μας — πορεύονται σωστά στὸ δρόμο ποὺ ὁδηγεῖ στὴν ἐπιτυχία. "Ομως ὁ λαός μας, διασκοτώτας παράγοντας ἐπιτυχίας κι' αὐτός, ἔξακολουθεῖ νὰ μένει ἀπληροφόρητος γιὰ τὴ σημασία ποὺ ἔχει ὁ θαλασσινός μας ἀγώνας στὴ ζωὴ του : Τὰ παιδιά του προτιμούν ν' ἀγώνιζωνται στοὺς στίβους τῆς ζενητιάς, προσφέροντας τὴν ἔργασία τους — τὸ ἀνεκτίμητο αὐτὸ κεφαλαιοῦ — γιὰ τὴν ἀνοικοδόμηση ζένων έθνικῶν οἰκονομιῶν, παρὰ στὸ στίῳ τῆς θάλασσας, ποὺ ἔξι αἰτίας τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς Χώρας μας ἀπὸ τὰ πανάρχαια χρόνια στέκεται ἡ Μοίρα τοῦ "Εθνους μας.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

ITALY AT YOUR SERVICE IN ALL ITALIAN PORTS "MEDOV"



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

GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS

Shipbrokers — Oil & Bunker Contractors

Research and Development

Via XX Settembre 29/7

16121 Genoa

Phones : 54.13.61 (Five lines)

Telex : 27046 (Medov)

Cables : Medov Genoa

'Ολιγώτεροι λιμένες ύπο ένιαϊον φορέα

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

'Η έλληνική Κυβέρνησης όφείλει νὰ μειώσῃ εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν ὄριθμὸν τῶν λιμένων τοὺς ὅποιους προτίθεται νὰ ἐπεκτείνῃ καὶ νὰ ἔκσυγχρονίσῃ, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ θέσῃ αὐτοὺς υπὸ τὸν ἔλεγχον ἑνὸς καὶ μόνου ἔθνικοῦ ὄργανισμοῦ λιμένων. Οἱ μὴ περιλαμβανόμενοι εἰς τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως λιμένες δέονται νὰ διατηρηθῶσιν εἰς τὴν παρούσαν κατάστασιν τῶν, πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν τοπικῶν ἀναγκῶν (ἀλιευτικά, κρουαζιερόπλοια, σκάφη ἀναψυχῆς).

'Η ἀνωτέρω ἀποφίησις ἐκφράζεται εἰς μελέτην εἰδικῆς ὁμάδος ἐργασίας, ἐπονομεῖσαν εἰς τὰ πλαίσια τοῦ γενικοῦ ἀναπτυξιακοῦ προγράμματος τῆς χώρας μας διὰ τὴν 5ετίαν 1976 - 80.

Οἱ εἰδικοὶ ὑποστηρίζουν ἀνεπιφύλακτως τὴν συγκέντρωσιν τῶν μεταφορῶν εἰς ὅλιγους λιμένας, ἀντιτίθεμενοι εἰς τὴν συχνὰ ἐκφραζομένην ἀποφίησιν ὡς συμφόρησις τῶν μεγαλυτέρων λιμένων δύνασται νὰ ἀντιμετωπισθῇ εὑχερέστερον διὰ τῆς δημιουργίας βοηθητικῶν λιμενίσκων, κατεσπαρμένων εἰς διαφόρους περιοχές ἐγγὺς τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, παρὰ διὰ τῆς ἐπεκτάσεως αὐτοῦ τοῦ ιδίου τοῦ λιμένος.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς, ἐπὶ παραδείγματι, οἰδαρήποτε εὐρείας κλίμακος ἐπέκτασις προϋποθέτει τὴν μετακόμισιν τῶν μικρομεσαίων ναυπηγεπτικευαστικῶν μονάδων τοῦ Πειράματος, προφανῶς εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Σαλαμίνος. 'Αλλ' ἡ μετακόμισις ἐμπεριέχει τὴν δαπάνην τῆς νέας ἐγκαταστάσεως, κρινομένην ως ἀμφιδόλου ἀποδόσεως. 'Ως ἀποτέλεσμα, προετάθη ἡ χρησιμοποίησις τοῦ λιμένος τῆς Ραφήνας —ἐγγὺς τοῦ νέου διεθνοῦς ἀερο-

λιμένος Ἀθηνῶν— ὅστις ἔκσυγχρονιζόμενος θὰ ἥδυνται νὰ ἀνακουφίσῃ κάπως τὸν Πειραιᾶ, κυρίως εἰς τὸν τομέα τῆς ἐπιβατηγοῦ κινήσεως. 'Αλλ' ἡ ἔκθεσις τῶν εἰδικῶν τονίζει ὅτι 'Ελλας ἔχει πολλοὺς λιμένας, χωρὶς νὰ ἀναφέρεται συγκεκριμένως εἰς τὴν περίπτωσιν χρησιμοποιησεως τοῦ λιμένος τῆς Ραφήνας.

Εἰς τὸ παρελθόν, ἐλλείφει ἐπαρκοῦς ὁδίκου δικτύου εἰς τὴν χώραν, ἡ διακίνησις φορτίων καὶ ἐπιβατῶν διὰ θαλάσσης ητο εὔχερεστέρα. Εἰς τούτο δὲ ὄφείλεται ἡ ὑπαρξία τῆς πληθώρας λιμένων καὶ λιμενίσκων εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς ήπειρωτικῆς 'Ελλάδος καὶ τῶν νήσων.

Μεταπολεμικῶς ὅμως, ὅτε τὸ ὁδίκον δίκτυον τῆς χώρας ἐβελτιώθη σημαντικῶς καὶ παραλλήλως νέα, μεγαλύτερος σκάφη εἰσῆλθον εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἡ ὑπαρξίας πολλῶν λιμένων κατέστη περιττή. Διὰ τὸν λόγον αὐτοῦ, προτείνει ἡ ἔκθεσις, πρέπει νὰ μειωθῇ σοθιάρως ὡς ἀριθμὸς τῶν ἐπαρχιακῶν λιμένων, εἰς τρόπον ὥστε ἔκαστος ἐξ αὐτῶν νὰ ἔχει πρετή μίαν μεγάλην περιοχήν, εἰς ἔκαστην δὲ νῆσον νὰ ὑπάρχῃ εἰς μόνον λιμῆνην συνδεόμενος μὲν ὅλα τὰ σημεῖα τῆς νῆσου δι' ὅδικοῦ δικτύου.

Μοναδικὴ ἔξαιρεσις θὰ είναι ἡ Κρήτη, ἡ οποία —λόγῳ μεγέθους, πληθυσμοῦ καὶ οἰκονομικῆς δραστηριότητος— δέονται νὰ διαθέτῃ δύο συγχρόνους λιμένας, ἔκαστος τῶν ὅποιων θὰ ἔχῃ τελείως διάφορον μορφὴν καὶ σκοπιμότητα τοῦ ἄλλου.

Ἡ ἔκθεσις ὑποστηρίζει τὴν ἀνάγκην δημιουργίας ἑνὸς ἔθνικοῦ ὄργανισμοῦ λιμένων κατὰ τὰ πρότυπα τῆς ὑπηρεσίας πολιτικῆς

ἀεροπορίας, ἢτις ἐλέγχει τὸ ὅλον δίκτυου τῶν ἀεροδιμένων τῆς ήπειρωτικῆς 'Ελλάδος καὶ τῶν νήσων.

Τὸ παρὸν σύστημα τῶν ἀνεξαρτήτων λιμενικῶν Ἀρχῶν, ἐμπιπτόντων εἰς τὴν δικαιοδοσίαν δύο διαφορετικῶν ὑπουργείων, χαρακτηρίζεται ὡς ἐπιζήμιον διὰ τὴν ἀπατεύσιν καὶ ὁμαλὴν λειτουργίαν τῶν λιμένων καὶ ἔξωχας γραφειοκρατικόν.

Ἐνιαίος ὄργανος, ὅμως, θὰ συντονίζῃ τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων ἐπὶ ἔθνικης κλίμακος, θὰ ἀποφασίζῃ διὰ τὴν προτεραιότητα τῶν ἀναπτυξιακῶν προγραμμάτων καὶ κρατικῶν παροχῶν καὶ θὰ παρέχῃ τεχνικὴν συμπαράστασιν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας μὲν ὄρθολογικὴν σειράν· Προτείνεται, πάντως, ὅπως ὁ ὄργανος οὗτος τεθῇ εἴτε υπὸ τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἴτε υπὸ τὸ 'Υπουργεῖον Μεταφορῶν καὶ 'Επικοινωνιῶν, ἀλλ' ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει υπὸ τὴν δικαιοδοσίαν ἀμφοτέρων.

Ἡ ἔκθεσις προτείνει ἐπενδύσεις τῆς τάξεως τῶν 8,15 δισεκ. δραχμῶν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων κατὰ τὴν πενταετή περίοδον 1976 - 80. Τὸ ποσόν αὐτὸν ἀντιπροσωπεύει, κυρίως, προγραμματισθείσας ἐργασίας εἰς τὸν λιμένας τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Θεσσαλονίκης. 'Επίσης, ἔνα ποσόν τῆς τάξεως τῶν 600 ἑκατ. δραχμῶν θὰ διατεθῇ μετά τὸ 1978 διὰ τὴν πρώτην φάσιν τῆς κατασκευῆς τοῦ «Εύρωλιμένος» Θεσσαλονίκης.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὁ 'Οργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς ἔξιγγειλεν ἦδη τὸ πρόγραμμα τῶν ἐργασιῶν τοῦ 1977, συνολικῆς δαπάνης 515 ἑκατ. δραχμῶν. Προτεραιότης θὰ δοθῇ εἰς τὴν συνέχισιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ νέου σταθμοῦ ἐμπορευματοκιβωτίων, ὥστε νὰ διακινοῦνται μέσω αὐτοῦ 500.000 κοτένερς τῶν 20 ποδῶν ἐτησίως. "Άλλα σχέδια περιλαμβάνουν τὴν δελτίωσιν τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως πετρελαιοειδῶν καὶ κατεψυγμένων φορτίων.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σιά)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Ship. Repairs in South Africa

Cape Town
Sturrock Graving Dock
Length 360 m
Width 45,1 m
(Other docking facilities available)

Durban
Prince Edward
Graving Dock
Length 352 m
Width 33,5 m
(Other docking facilities available)

East London
Princess Elizabeth Graving Dock
Length 198,5 m
Width 27,2 m

Port Elizabeth
Repair facilities available.

Representation for
Dorman Long Swan
Hunter (Pty) Ltd and
Dorman Long Vanderbilt Corporation Ltd.

U.S.A.

J. A. McQuilling, Midland Marine Brokerage Inc., One Penn Plaza, New York, N.Y. 10001. Telex: 232081. Cables: Midmarbok New York. Tel: 212-736-2666.

GREECE

Edward Harrison C. Eng., F.R.I.N.A., 102 Kolokotroni Street, Piraeus. Telex: 2059 FIMA GR. Tel: 422001, 411522.

FRANCE

Asmarine, 40 Avenue Hoche, 75 Paris (8). Telex: 29542. Cables: Asmarineco - Paris. Tel: 622.27-27, 267-07-61.

GERMANY

Dietrich D. Zoepfle, Neuer Wall 46, 2 Hamburg 36. Telex: 02 15005. Cables: Shipcontract. Tel: 330436/37.

SWEDEN & FINLAND
Aktiebolaget August Leffler & Son, P.O. Box 2556, (Packhusplatsen 6), S-403 17 Gothenburg. Telex: 21100 Leffler S. Cables: Leffler Gothenburg. Tel: 031-175100, 031-172020.

HOLLAND

B. V. Bureau Inspector, P.O. Box 228, (Coornhertstraat 75), Vlaardingen. Telex: 22502. Cables: Inspector. Tel: 010-348188.

DENMARK

J. H. Olsen, St. Anne Plads 10, DK-1250 Copenhagen. Telex: 16862 OLE DK. Cables: Anchorole. Tel: Office (01) 13 12 62. Private Gentofte 763.

ITALY

International Marine Service Via B. Blumestahl 71, 00135. Rome. Cables: Marineservice Rome. Tel: 3497895. After hours 344544.

SCOTLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd., 93 Hope Street, Glasgow. Telex: 778249. Cables: Tweendeck, Stock Glasgow. Tel: 041-221-1250. After hours 041-639-3538.

Representation for
Dorman Long Swan
Hunter (Pty) Ltd.

ENGLAND

Swan Hunter Limited, Armadores House, Bury Street London EC3. Telex: 887543. Cables: Swan Hunter London. Tel: 01-283-3811.

NORWAY (except West Norway)

Halfdan Tangen A/S, P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S. Telex: 16311. Cables: Halfdan. Tel: 22929, 29604. After hours 17100.

WEST NORWAY

Birger Gjestland A/S, P.O. Box 219, Bergen. Telex: Bergen 2041. Cables: Scandreps. Tel: 14048. After hours Bergen 71637.

BRAZIL

Howard Smee Consultores Maritimos Ltda., Av. Erasmo Braga 299-8, P.O. Box 1279, Rio de Janeiro. Telex: Rio 031635. Cables: Hasmee Rio Tel: 41.6222, 42.2310.

JAPAN

Aall & Co. Ltd., Port P.O. Box 900 Kobe 651-01. Cables: Aalltek Kobe. Telex: J78822. Tel: 562-2349.

Representation for
Dorman Long Vanderbilt Corporation Ltd.

ENGLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd., H. Q. S. Wellington, Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R2PN. Telex: 264863. Cables: Tweendeck. Tel: 01-836 5338 & 5339. After hours 01-590 6393 (Mr. Martin) 95 51514 (Mr. Wilson).

NORWAY

Halfdan Tangen A/S, P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S, Norway. Telex: 16311. Cables: Halfdan. Tel: 22929, 29604. After hours 17100.



DORMAN LONG SWAN HUNTER (PTY) LTD.

Telex: 57-7981 SA. Tel: 55-4129. Cables: 'Dorlonsa', Cape Town.

DORMAN LONG VANDERBIJL CORPORATION LTD.

Telex: 6-7328 SA. Tel: 35-0313. Cables: 'Dorlonsa' Durban.

(Also at East London and Port Elizabeth.)

Jonsson S9462

ΤΙΜΩΝΤΑΙ ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΓΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΤΟΥ κ. Δ. ΚΩΤΤΑΚΗ

Μια ιδιαιτέρως συγκινητική έστρη τίλαδες χώραν τήν μεσημβρίαν τής Δευτέρας 7 Μαρτίου. Η "Ενωσις Έλλήνων Εφοπλιστῶν παρέθεσε γεῦμα εἰς τὸν Ναυτικὸν "Ομίλον Έλλάδος πρὸς τιμὴν τοῦ ἐκδότου-διευθυντοῦ τοῦ περιοδικοῦ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» κ. Δημητρίου Κωττάκη.

Εἰς τὸ γεῦμα είχον προσκλήθη καὶ παρέστησαν οἱ ἑκπόδωποι δὲλων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων. Έκ μέρους τοῦ Κράτους παρέστησαν δὲ Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀλ. Παπαδόγγονας, δὲ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Γ.Ε.Ν. κ. Φ. Χρηματόπουλος, δὲ ἀρχιγράφος τοῦ Λ.Σ. κ. "Αλκηνταῖος" καὶ οἱ Γεν. Διευθυνταὶ τοῦ Υπουργείου ἀρχιπλοίαρχοι κ.κ. Ἀλ. Μοσχούντης καὶ Ν. Κλειώνης.

Ἐκ τοῦ πολιτικοῦ κόσμου παρέστησαν δὲ δουλευτὴς καὶ τέως Υπουργὸς κ. Λεων. Μπουριάς καὶ οἱ δουλευταὶ Πειραιῶς κ.κ. Ἐμπ. Σκορδίλης, Ε. Ἀνερούσης καὶ Κατσαφάδος.

Ἐκ μέρους τοῦ ἑφοπλισμοῦ παρέστη ὁλόκληρον τὸ Δ.Σ. τῆς Ἐνώσεως μὲδὲ ἐπικεφαλῆς τὸν πρόεδρον αὐτοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆγον, οἱ ἐπίτιμοι πρόεδροι τῆς Ἐνώσεως κ.κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης καὶ Ἀγριέας Λευτέρης, καὶ οἱ πλειστοὶ τῶν Ἀθήναις καὶ Πειραιῶν ἑφοπλιστῶν. Έκ μέρους τῶν ναυτικῶν δὲ Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Ε. Σαΐτης, Παρέστησαν ἐπίσης διευθυνταὶ καὶ συντάκται τοῦ ναυτιλιακοῦ Τύπου, καθόδης καὶ ἐκ τῶν συνεργατῶν τοῦ περιοδικοῦ οἱ κ.κ. Ε. Ἀντωνιάδης, Γρ. Παπαράζης, Τ. Τσαπραλῆς, Ε. Ἀθηναίος, Α. Παπαγιαννασόπουλος, Γ. Φρέρης καὶ ἡ κυρία Οὐρανία Γεωργιάδου.

Μετὰ τὸ γεῦμα, καθ' ὅλην τῆς διάρκειαν τοῦ ὅποιου ἐπεκράτησε λίαν ἐγκάρδιος ἀτιμόσφαιρα, δὲ κ. Ἀντ. Χανδρῆς ἀπηγόρυψε θεριμὸν χαιρετισμὸν καὶ θεριμὰς εὐχαριστίας πρὸς τὸν κ. Δημήτριον Κωττάκην διὰ τὸ ἔργον αὐτοῦ καὶ τὴν οὐσιαστικὴν συμβολὴν τοῦ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Διὰ τὰς ἀνεκτημένους αὐτάς ὑπηρεσίας καὶ δὲ ἐλάχιστον δεῖγμα ἀναγνωρίσεως τοῦ ἐνεχειρίσεν, ἐν μέσῳ θεριμῷ χειροκροτημάτων, τὸ τιμητικὸν μετάλλιον τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων ἑφοπλιστῶν.

Ωμίλησαν ἐν συνεχείᾳ δὲ Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τονίσας δὲτὴν σημειώνη ἐκδήλωσις ἀποτελεῖ τιμὴν μὲν διὰ τὸν κ. Κωττάκην καὶ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», χρέος δὲ δὲτὸν δὲλους τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντας. Έν συνεχείᾳ δὲ καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης ἀνεφέρθη εἰς τὴν πολύτιμον προσφορὰν τοῦ τιμωμένου, τοῦ ὅποιου ἀνεμνήσθη τὴν δημιουργικὴν δρᾶσιν κατὰ τὰς ἐποχὰς τῆς μεταπολεμικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

καλυτέραν καὶ εὐγενεστέραν ἀναγνώρισιν τοῦ ἔργου του δὲν ἡδύνατο γένην.

Κατωτέρω παραθίστομεν τὴν προσφώγησιν τοῦ Πρόεδρου τῆς Ἐνώσεως κ. Ἀντ. Χανδρῆ, καθὼς καὶ τὸ συγχαρητήριον τηλεγράφημα τὸ ὅποιον ἐπ' εύκαιρια τῆς δεξιώσεως ἀπηγόρυψε πρὸς τὸν κ. Κωττάκην δὲ Πρόεδρος τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λογδίου κ. Ιωάννης Κουλουκούνης.

• Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. Α. ΧΑΝΔΡΗ

Χαίρομαι, κύριοι, γιατὶ μοῦ δίνεται σῆμερα ἡ εὐκαιρία σὰν ἐκπρόσωπος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου νὰ μιλήσω στὴν ἐκλεκτὴ συγκέντρωσή μας γιὰ νέα ἔξαρτα τὴν δημοσιογραφικὴ προσωπικότητα καὶ τὸ ἔργο τοῦ κ. Δημήτρη Κωττάκη, ποὺ ἐπὶ μισὸ περίπου αἰδονα ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ τὸν σημαντικότερον συμπαραστάτη τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του. Μὲ τὴν ἀκούσαστη γραφίδα του, ἐστήριξε πράγματι τὸ ναυτιλιακὸν θαύμα τῶν νεωτέρων γενεών, καὶ συνέβαλε στὴν προετοιμασία του μὲ γνώση καὶ πείρα. Ο Δημήτρης Κωττάκης ἀνήκει στὴν Ναυτιλία, γιατὶ τὴν ὑπηρέτησε καὶ τὴν ἀγάπησε μὲ τὸν φανατισμὸ ἀκούραστου μαχητῆ.

Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μὲ τὴν εὐρεῖα συμμετοχὴ τῆς στὸ διεθνὲς μεταφορικὸ ἔργο, ἔξασφαλίζει τὴν ἐπιβλητικὴ παρουσία τῆς Πατρίδος μας κάθε στιγμὴ σ' ὅλοκληρη τὴν Υδρόγειο. Αὐτή είναι ἡ δύναμή της γιὰ τὸ "Εθνος, καὶ ἡ ἀδυναμία της γιὰ τὸν ἑστό της. Γιατὶ πάντοτε εἶχε πρόδηλης καλύψεως τῆς ἔθνικῆς της βάσεως καὶ προστασίας τῶν συμφερόντων της στὰ μετώπισθεν. Αὐτὴ τὴν ἀνάγκη γιὰ τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του προσπάθησε νὰ καλύψῃ καὶ ἐκάλυψεν ἐπὶ πενήντα χρόνια ὁ κ. Δημήτρης



Ο κ. Παπαδόγγονας μετὰ τοῦ κ. Α. Χανδρῆ καὶ τοῦ τιμωμένου κ. Δ. Κωττάκη.

ΤΟ ΧΙΛΙΟΣΤΟΝ ΤΕΥΧΟΣ

Συνεργάτες της επιστολής μας που έχουν συνέχειαν την ιστορίαν των χιλιάδων της «Ναυτικών Χρονικών» διαβάζουν με μεγάλη ένθουσίαν την παραπάνω συνέχειαν της ομάδας μας.

Τα συγχαρητήρια και αι δημοδικαίων μας.



Οι κ.κ. 'Ανδρεάδης και Χανδρῆς μετά του κ. Κωττάκη.

Κωττάκης. Την ίκανη πράγματι έργο της ζωής του και γέμισε τις χιλιάδες σελίδες των χιλίων δύο τευχών των «Ναυτικών Χρονικών» σε καλές και σε δύσκολες στιγμές της Πατρίδος μας, με συνέπειαν, χωρίς σχέδιον διακοπή, πλήν αυτή που έπεισε ή κατοχή της 'Ελλάδος στόν δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Για τὸ δημοσιογραφικὸν καὶ ἐκδοτικὸν ἔργο τοῦ κ. Δημήτρη Κωττάκη δὲν είμαι ίσως ὁ πιὸ ἀρμόδιος γὰρ μιλῆσω. Μὲ τὸ μέτρο ὅμως τοῦ ἀπλοῦ ἀναγνώστη πρέπει νὰ δεχθῶ ὅτι μπορεῖ αὐτῷ ἀφοδια συγκριθῆ μὲ ἀντίστοιχη διεθνῆ πρότυπα. Τὸ χαρακτηρίζει ἡ εὐθύνη καὶ ἡ ἀγωνιώδης ἑκείνη προσπάθεια γιὰ τὴν ἀναζήτηση τῆς πληροφορίας καὶ τῆς σωστῆς ἐπεξεργασίας καὶ προβολῆς της. 'Ἄλλα, ὥπως ἀνέφερα, δὲν είμαι ὁ εἰδίκος γιὰ νὰ περιγράψω τὸ ἐκδοτικὸν ἐπίτευγμα τῶν «Ναυτικών Χρονικών». Γ' αὐτὸ θὰ μοῦ ἐπιτρέψεται νὰ προσφύγω στὴν δοθειαὶ αὐτοῦ τοῦ ἵδιου τοῦ τιμωμένου μας σήμερα καὶ νὰ διαβάσω ἀποσπάσματα ἀπὸ ἄρθρο του ποὺ δημοσιεύθηκε στὸ «Ναυτικά Χρονικά» τὸν Ιανουάριο του 1957 μὲ τίτλο «Πῶς ἔξεδόθησαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς συμπληρώσεως τότε 25 χρόνων ἀπὸ τῆς κυκλοφορίας τοῦ πρώτου τεύχους τους :

«Ἡθελήσαμεν, ἔγραφε τότε ὁ κ. Δημήτρης Κωττάκης, νὰ διεγίρωμεν, διὰ τῶν «Ναυτικών Χρονικών», τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ εὐρυτέρου κοινοῦ, τῆς ιθυνούσης κυρίων τάξεως, διὰ τὰ πράγματα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. 'Ἐπειδιώσαμεν νὰ καταστήσωμεν τὴν δεκαπενθήμερον αὐτὴν ἐπιθεώρησιν ὅχι μόνον τὸ δημοσιογραφικὸν ὅργανον τῶν δικαίων αἰτημάτων τῶν ναυτιλούμενῶν —τῶν ἐφότιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν— ἀλλὰ καὶ τὸ μέσον τῆς μεταξὺ τῶν ἐπικοινωνίας, τῆς συζητήσεως τῶν διαφόρων ἀπόφεων τῶν διὰ τὰ προβλήματα τοῦ πλοίου, τῆς ἀναλύσεως τῶν τεχνικῶν ζητημάτων καὶ τῆς καλῆς ἐνημερώσεως τῆς Κοινῆς Γνώμης ἐπὶ κάθε ἐνδιαφέροντος τὴν Ναυτιλίαν μας θέματος».

Καὶ τὸ ἄρθρο αὐτὸ κατέληγε :

«Κουρασμένοι πλέον, διελθόντες καὶ τὸν «οὐδὸν τοῦ γήρατος», μίαν ημέραν, μὴ ἀπέχουσαν καὶ πολὺ, θὰ χωρισθῶμεν ἀπὸ τὴν προσπάθειαν μας αὐτήν, τὴν ἐν ἔξελιξι εἰσέτη τελούσαν. Μᾶς χρειάζονται οἱ διάδοχοι, που θὰ συνεχίσουν τὸ ἔργον μας, ἐντερνιζόμενοι τὰς ἀρχὰς τῶν «Ναυτικών Χρονικών», ἀγαπῶντες καὶ αὐτοί, ὥστε μηδὲ τοὺλαχίστον, τὴν ὑπόθεσιν τῆς 'Εθνικῆς Ναυτιλίας. Θὰ ἥτο κρίμα τόσος μόχθος νὰ μην ἀποτελέσῃ τὸ θεμέλιον τῆς καλῆς αὔριον τῶν «Ναυτικών Χρονικών».

Πέρασαν ἕκτοτε 20 χρόνια ἀπὸ τότε ποὺ ὁ κ. Δημήτρης Κωττάκης σκέφθηκε διὰ τὴν συνέχειαν τοῦ ἔργου του καὶ εύτυχώς δὲν χρειάσθηκε νὰ γίνη μέχρι σήμερα αὐτό. Τὸ ἀναπόφευκτον ὅμως τῆς διαδοχῆς στὴν ζωὴν ὅλων μας δὲν θὰ πρέπει νὰ μᾶς προβλη-

ΤΟ ΚΟΜΜΙΤΗ ΤΟΥ ΛΩΝΔΙΝΟΥ

Κύριον Δημήτριον Κωττάκην, Διευθυντὴν περιοδικοῦ «Ναυτικά Χρονικά».

‘Η πρὸς τιμὴν σας διδομένη ἐκ μέρους τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν δεξιώσις, μοῦ δίδει τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκφράσω πρὸς ὑμᾶς ἐν μέρους ὅλων τῶν μελῶν τῆς 'Ελληνικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιασῆς Συνεργασίας Λονδίνου τὰ βαθέα αἰσθήματα ἀγάπης καὶ ἐκτιμήσεως τὰ ὅποια ὅλοι τρέφομεν πρὸς τὸ πρόσωπόν σας. 'Η μακρὰ καὶ ἀδιάλειπτος ἔξυπηρέτησις τῶν συμφερόντων τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας μὲ ἀντικειμενικότητα, συνέπειαν καὶ ἐπιμονήν, εὑρε τὴν διέξοδον τῆς τὴν μεστὴν ἀγώνων, ἐπιδιώξεων καὶ ἐπιτεύξεων δημοσιογραφικὴν δραστηριότητά σας μὲ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τῶν ὥποιαν ἡ σημασία καὶ ἡ ἐγκυρότης εἰς τὰ ἀλληλικὰ ναυτιλιασκὰ θέματα ἀπετέλεσαν ἀνέκαθεν τὸ ιδιαίτερον χαρακτηριστικόν των. 'Η ἀγάπη σας ὅμως καὶ ἡ ἀφοσίωσίς σας πρὸς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν δὲν περιωρίσθη εἰς τὰ ὄρια τῆς δημοσιογραφίας. Μὲ τὴν βαθεῖαν γνώσιν τῶν ναυτιλιασκῶν θεμάτων ἀνελάθατε πολλάκις τὸν ρόλον τοῦ ἀποστόλου, τοῦ μεσολογίου καὶ εἰρηνοποιοῦ καὶ δὴ εἰς περιπτώσεις ὅπου ἡ ὁξύτης τῶν προβλημάτων ἀπῆται εἰδικὸν χειρισμὸν καὶ εἰς τὸν ρόλον αὐτὸν ὑπῆρχετε ἐπιτυχῆς. 'Η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία εἰς πάσαν αὐτῆς ἐκδηλώσιν καὶ πλευράν σᾶς ὀφείλει καὶ δι' αὐτὸ πολλὰ καὶ ἀναπλήρωτα. 'Ολοι σᾶς εὐχόμεθα πλήρη ύγειαν, μακροζωίαν καὶ ἀμειώτων συνέχειαν τῶν ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας δραστηριοτήτων σας.

‘Ο Πρόεδρος
ΙΩΑΝΝΗΣ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Ο Κ. Α. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ

‘Η ἀνάμιξίς μου στὴν πολιτικὴ —πρὶν 31 χρόνια— συμπίπτει μὲ τὴ γνωριμία μου μὲ τὸν τιμωμένον σήμερα ἐκλεκτὸ φίλο. 'Η γνωριμία μου ὅμως μὲ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶναι παλαιότερη. Χρονολογεῖται πολὺ πρὶν γνωρίσω τὸν ἐκδότη τους.

Φίλος τῆς Βόρεας, γεννημένος στὴ Χίο, στὸ νησὶ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, παρακολουθούσα στὶς σελίδες τοῦ πάντα ἐνημερωμένου περιοδικοῦ, τὰ προβλήματα τους. Τὶς καλές καὶ τὶς δύσκολες μέρες. Τὰ up καὶ τὰ down. Τὴν κρίση τοῦ μεσοπο-

Ζητᾶστε περισσότερες πληροφορίες.

ANTIPROSΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΥΠΟ:

NAUTEX O.E.

ΑΓΙΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΥ 13

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ: 41.26.733-41.17.632-41.17.635

ΤΕΛΕΞ: 21-2291NSAM GR.

λέμου καὶ τὶς ἑθνικὲς ὑπηρεσίες τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ στὸ δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Μπορῶ νὰ πῶ, ὅπως ἐκεῖνοι ποὺ σπουδάζουν ξένες γλώσσες ἀπὸ ἀλληλογραφία, ὅτι ἔγω ἐπούδασα Ναυτιλία, διαβάζοντας τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά».

Σᾶς ὥφειλα, κύριε Μῆτο, αὐτὴ τὴν ἀναγνώριση καὶ σᾶς τὴν κάμνω δημοσίᾳ. Καὶ ἀσφαλῶς δὲν είμαι ὁ μόνος σπουδαστὴς τῆς σχολῆς σας. «Υπάρχουν καὶ ἄλλοι μαθήται σας ἐδῶ σπμερα.

Ἡ σημερινὴ τιμητικὴ ἐκδήλωση μᾶς δίνει τὴν εὔκαιρία νὰ ἐκφράσουμε τὸ θαυμασμό μας στὸν ὑπ' αριθ. 1 ὑποστηρικτὴ τὸν ἀλληλικοῦ πλοίου, ποὺ μὲ τὴν πένναν του, τὶς γνώσεις καὶ τὴν τόλμη του, ἐπηρέασεν ἐπὶ δεκαετίες τὴν ἔξελιξη του καὶ ἐδοήθησε τὴν ἀκμὴ του. Χωρίς φόδο καὶ τότε ποὺ τὸ Κράτος ήταν ἔχθρικὸ στὸν τομέα.

Ἡ «Ἐλληνικὴ Ναυτιλία» ἔχει τὴν ιστορία της, μὲ τὴν ὄποια είναι ἀνοπόσπαστα συνδεμένη ἡ ιστορία τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Δὲν ὑπάρχει εἰς τοὺς ἄλλους τομεῖς τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ Τόπου μας, προγυμνέον εἰδικῆς ἐκδόσεως μὲ τόση μακροβιότητα καὶ τόση ἐπιρροή.

Οσοι θυμώμαστε τὸ πάθος μὲ τὸ ὄποιο ὁ Δημήτριος Κωττάκης ὅρχιζε, πολλὲς φορὲς τὰ χαράματα, τὴν προετοιμασία τῆς ἐκδόσεως τοῦ περιοδικοῦ του, στὸ παλιὸ τοῦ γραφείο τῆς λεωφόρου Σωκράτους, ποὺ συνεχίζεται τώρα στὴν ὁδὸ Νοταρᾶ, χαρόμαστε μαζὶ του σήμερα τὴ δικαίωση τῶν κόπων του.

Κύριε Πρόεδρε, μὲ τὴ σημερινὴ γιορτὴ ἐγράψαστε μιὰ ώραία σελίδα στὴν ιστορία τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Μιὰ σελίδα ποὺ τιμᾷ ὅχι μόνον τὸ ἄξιο δημοσιογράφο καὶ ἀγωνιστὴ τοῦ κλάδου, ἀλλὰ καὶ τὴν «Ἐνωση Ἐφοπλιστῶν, ποὺ ἀνέκαθεν, ἀλλὰ ίδιως ἐπὶ τῶν ἡμερῶν σας, δὲν πειρούρζεται μόνο στὰ ταξικὰ συμφέροντα τῶν μελῶν της, ἀλλὰ ὑπηρετεῖ καὶ γενικώτερους σκοπούς.

Πίνω στὴν ύγεια τὰς σας, στὴν ύγεια τοῦ τιμωμένου καὶ στὴν προκοπὴ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ καὶ τῶν παραγόντων του.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡ. Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Θὰ ἥθελα, προτού νὰ μπῶ στὸ κύριο θέμα τῆς ὀμίλιας μου, ἀγαπητοὶ συνάδελφοι καὶ φίλοι, νὰ ἐκφράσω τὰ θερμὰ συγχαρητήριά μου πρὸς τὸν ἀγαπητὸν μας Πρόεδρον κ. Αντώνιον Χανδρήν καὶ τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ. τῆς «Ἐνωσεώς» μας, γιὰ τὴν ώραίαν ἐμπνευστιν καὶ πρωτοβουλίαν τῆς πανηγυρικῆς ἀναγνωρίσεως τοῦ δημοσιογραφικοῦ ἔργου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ τῆς ἀπονομῆς τιμῆς πρὸς τὸν ίδρυτην, ἐκδότην καὶ ίδιοκτήτην των, κ. Δ. Κωττάκην. Ή τιμὴ αὐτὴ πρὸς τὸν ιεροφάντην τῆς Ναυτιλίας μας

τιμᾶ τοὺς ἐμπνευστάς της Πρόεδρον καὶ μέλη τοῦ Δ.Σ. «Ἐπίσης σ' αὐτὴν ἐδῶ τὴν σύναξιν Ἀγάπτης, ποὺ είναι τὸ πανηγυρικὸν γεύμα, αἰσθάνομαι προσωπικὰ καὶ νομίζω ὅτι ἐκφράζω καὶ τὸ αἰσθῆμα καὶ τὴν γνώμην καὶ τὸ φρόνημα ὅλων τῶν συναδέλφων μου ποὺ παρίσταται σ' αὐτὸ καὶ τιμᾶ τὴν συγκέντρωσιν μας μὲ τὴν παρουσίαν του ὁ καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης, ποὺ ἐπὶ μιὰν εἰκοσαετίαν προσέφερεν, ὡς Πρόεδρος τῆς «Ἐνωσεῶς, τὶς ὑπηρεσίες του στὴν Ναυτιλία.

Κύριε «Υπουργέ, ἀγαπητοὶ φίλοι, κατὰ τὴν ιστορικὴν περιόδου τῆς θαλασσοκρατίας τῆς Δημοκρατίας τῶν Ἀθηνῶν, οἱ Ἀθηναῖοι ἐστεφάνων μὲ χρυσά στεφάναι αὐτοὺς ποὺ κατέπλεαν μὲ τὰ καράβια τους στὸν Πειραιᾶ ἀπὸ τὸν Εὐξείνον Πόντον γιὰ νὰ φέρουν τὸ σιτάρι στὴν Ἀθήνα. Μ' αὐτὴν τῶν τὴν χειρονομίαν ἀπένειμαν τὶς τιμὲς στὸν θαλασσασθλητές δίνοντας ἐμφασίν στὸν θαλασσινὸν ἄγνων.

Ἀπὸ τὸ ἄιδιο λιμάνι, ἀπὸ τὸ 1931 καθε δεκαπεντήμερο σαλπάριζε ἔνα καράβι καὶ μὲ φουσκωμένα τὰ πανιά του ἀρμένιζε στὸν ὥκεανὸν τῆς «Ἐλληνικῆς Ιστορίας μὲ τὰ ἐθνικά μας χρώματα, τὸ γαλανό καὶ τὸ σπτρό, καὶ μὲ τὸ ὄνομά του «NAYTIKA XRONIKA». Μόνον στὴν περίοδο τῆς μαύρης κατοχῆς τὰ καράβια αὐτὰ παρωπλίστηκαν καὶ ἔδεσαν κυριαρχούμενα γιατὶ τὰσκιαζεν ἡ φορέα καὶ τὰ πλάκων» ἡ σκλαδιά.

«Ἄλλα μετὰ τὴν ἔθνικὴ ἀπολύτωρισιν ἔσαινοιχτηκαν καὶ πάλι στὸν ἐλληνικὸ χώρῳ γιὰ νὰ συγκροτηθῇ στὶς ἡμέρες μας, μιὰ τεράστια ἀρμάδα 1.000 καραβιών. Αὐτῆς τῆς ἀρμάδας ἀρμενιστής καὶ κυβερνήτης ὑπῆρξε καὶ είναι ὁ Δημήτριος Κωττάκης, αὐτὸς ὁ χαλκέντερος πνευματικὸς ἐργάτης.

Μὲ τὶ στεφάνη, λοιτόν, πρέπει νὰ τὸν στεφανώσωμεν σ' αὐτὴν τὴν πανηγυρικὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἔργου του;

«Ο ἐμπειριστωμένος λόγος τοῦ Προέδρου μας, ὁ ἐγκωμιαστικὸς τοῦ «Υπουργοῦ μας καὶ οἱ ἐπαινετικοὶ λόγοι τοῦ Σ. Ἀνδρεάδη καὶ Λ. Μπουρνιά, τὰ δικά μου φτωχά λόγια αὐτῆς τῆς ώρας καὶ οἱ ἀλλοι ἐπαινετικοὶ λόγοι ποὺ πθὲν ἀκολουθήσουν μετὰ ἀπὸ μένα καὶ ἡ ἐπιδοκιμαστικὴ ιαχὴ ὅλων τῶν μελῶν τῆς «Ἐφοπλιστικῆς «Ἐνωσεῶς» ἀς εἶναι ὁ κότινος ποὺ ἀξίζει στὸν ζηλωτὴν τῆς «Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, σὰν ἐκεῖνον τὸν στέφανον μὲ τὸν ὄποιον ἐστεφανώνοντο στὴν Ιερὰ Αλτὶ οἱ «Ολυμπιονίκαι τῆς ἀρχαίας ἐποχῆς.

«Η κλεφύδρα δὲν μοῦ ἐπιτρέπει νὰ κάνω ἐμπειριστωμένην ἀνάλυσιν τοῦ δημοσιογραφικοῦ τοῦ ἔργου ὅπως τὸ ἐπιθυμούσα. Τονίζω μόνον τοῦτο, ὅτι οἱ χίλιοι τόμοι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» είναι μία κολοσσαία προσφορὰ στὴν «Ἐλληνικὴ Γραμματεία.

«Ο Δημήτριος Κωττάκης εἶπε καὶ λέγει

τὴν ἀλήθειαν μισὸν περίπου αἰώνα καὶ μόνον τὴν ἀλήθειαν, χωρὶς φόδο καὶ πάθος.

«Υπῆρξε καὶ είναι ἐνημερωτὴς καὶ διαφωτιστὴς ὅλων τῶν κατὸ καιροὺς Κυθερνήσεων καὶ ἐλεγκτὴς σὲ κάθε κυθερνήτικη, ἐφοπλιστικὴ καὶ συνδικαλιστικὴ στραβοτιμονιά, κήρυκας ἀδιάλεπτος καὶ ἀκατάπαυστος καὶ ἀκάματος στὴν «Ἐλληνικὴ Κοινὴ Γνώμη, γεφυροποιοῦ τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῶν ναυτικῶν ὄργανων» καὶ καθοδηγητῆς στὴν ἔθνικὴ βάσι σέργοδοσίας καὶ ναυτεργαστῶν.

Καὶ τέλος, τερματίζοντας τὴν ὄμιλίαν μου, θὰ ηθελα νὰ παρομοίσω τὸ Δημήτριον τοῦ Μουεζίνην τῆς «Ισλαμικῆς θρησκείας, ποὺ ἀνεβαίνοντας στὸν μιναρὲ καθὲ μέρα κράζει πρὸς τοὺς πιστούς του: «Ἐνας είναι ὁ Θεός καὶ προφήτης του ὁ Μωάμεθ». «Ἔτσι καὶ αὐτὸς καθὲ δεκαπεντήμερο ἀνεβαίνει στὸν μιναρὲ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ κράζει: «Μία είναι ἡ μάνα μας: ἡ Ἐλλάδα. Καὶ μία ἡ μοναχοκόρη καὶ ἀκριβοκόρη της: ἡ Ναυτιλία μας».

Ο «ΠΕΙΡΑΪΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ»

Φίλε κ. Κωττάκη,

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Πειραιϊκοῦ Συνδέσμου ἐν ὅψει τῆς προσφάτου κυκλοφορίας τοῦ 1000στοῦ τεύχους τοῦ ἐγκριτοῦ ναυτιλιακοῦ περιοδικοῦ σας «NAYTIKA XRONIKA», δηπεφάσισ τὴν ἀπονομὴν εἰς ὑμᾶς, τὸν πρύτανι τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δημοσιογραφίας, τοῦ Μεταλλίου τῆς 75τηρίδος ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τοῦ Συνδέσμου, εἰς ἀναγνώρισιν τῆς συμβολῆς σας εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς Μεγάλης «Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας».

Πράγματα τὰ «NAYTIKA XRONIKA», ἀπὸ 42 ἑτῶν, γράφουν τὴν ιστορίαν τῶν νεωτέρων χρόνων τῆς «Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, μαχόμενα εἰς τὰς ἐπάλξεις τοῦ δημοσιογραφικοῦ καθήκοντος διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, τὸν ἄξιον «Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, τὴν πλουτοφόρον σημασίαν τῶν ἐλληνικῶν λιμένων καὶ τὴν ἐπιτυχῆ ἀσκησιν τῆς διοικήσεως τοῦ «Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἀπὸ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα. Διὸ δὲ τῶν μελετῶν, πληροφοριῶν καὶ στατιστικῶν τὰ «NAYTIKA XRONIKA» κατέστησαν αὐθεντικὴ πηγὴ ἐνημερώσεως τῆς ναυτικῆς κοινῆς γνώμης καὶ τῶν ναυτιλιακῶν μας παραγόντων.

Διὸ τὸ εὐτυχὲς γεγονός τῆς ἐκδόσεως τοῦ 1000στοῦ τεύχους τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον καὶ ἡμεῖς προσωπικῶς σᾶς ἐκφράζομεν τὰ πλέον θερμὰ συγχαρητήρια, εὐχόμενοι εἰς ὑμᾶς μὲν ὑγείαν καὶ μακρότατον βίον, εἰς δὲ τὸ περιοδικόν σας λαμπράν καὶ ἀδιάκοπον συνέχισιν τῶν ἐκδόσεών του καὶ τῶν ώραίων ἀγώνων του.

Μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς

«Ο Πρόεδρος
ΠΑΝΑΓ. Ν. ΘΕΟΧΑΡΗΣ

«Ο Γεν. Γραμματεὺς

«ΓΕΩΡΓ. ΓΡ. ΛΥΤΣΙΚΑΣ

«Ο Εφορος Φιλολογικοῦ Τμήματος
ΚΩΝΣΤ. Ι. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΙΔΗΣ

Πειραιεύς, 8 Μαρτίου 1977

Ο κ. ΕΛΕΥΘ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

«Αγαπητὲ κύριε Κωττάκη,

«Ισως θὰ ἐκπλαγῆς παίρνοντας τὸ γράμμα μου αὐτό. Ή αἵτις είναι ὅτι διαδάσσοντας τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Μαρτίου, είδα τὸ ὑπὸ τὸ τίτλον «Τὸ Χιλιοστὸν Τεῦχος» σχόλιον καὶ αἰσθάνομαι ὅτι δὲν μπορῶ νὰ τὸ ἀφήσω ἀπαρατήρητο. «Ἐρχομαι καὶ ἐγὼ μαζὶ μὲ σὸν τοὺς τότες ἄλλους ποὺ εἴμαι δεδιασμένος πώς θελησαν νὰ ἐκφράσουν τὰ αἰσθήματά τους γιὰ τὸ γεγονός αὐτό, νὰ σὸν γράψω γιὰ νὰ σὲ συγχαρῶ μὲ δῆλη μου τονιά καρδιά ποὺ ἀξιόθηκες ὑστερα πάπο 50 καὶ πλέον χρόνια ακάματη ἐργασία καὶ ἀφοίσωση στὸ καθῆκον σου, ὥσπερ εἴναι ἐπίτευγμα αὐτὸ ποὺ δικαίως ὁ

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

R. 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

επιστολογράφος σου έπισημαίνει ότι δέν θα έπρεπε να περάσῃ άπαρατήρητο, πολὺ περισσότερο σε ένα τότο σάντα τὸν δικό μας, πού πολλές πρωτοβουλίες και έξορμήσεις άρχιζουν ώρασια, άλλα λίγες δρίσκουν τὴν τελική τους δικαίωση μακροχρόνια.

Πολλά πράγματα μᾶς συνέδεσαν και άλλα μᾶς χώρησαν στὸ παρελθόν· δέν θὰ ήταν τὰ τελευταῖα αὐτὰ ίκανά νὰ μὲ ἐμποδίσουν αὐτὴ τὴν στιγμὴ νὰ σου γράψω μὲ δὲ τὴ θέρμη γιὰ πολλὰ ἀκόμη χρονια, νὰ μπρέστης νὰ συνεχίσῃς τὴν προσπάθειά σου πού πραγματικά δημιούργησες ιστορία μέσα στὸ χώρο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας.

Μὲ ἑκτίμηση καὶ οἄλες μου τις καλές εὐχές

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

Καθηγητής Ἀνωτάτης

Βιομηχανικῆς Σχολῆς Πειραιῶς

8 Μαρτίου 1977

ENA MEGALO XREOS

TOY K. G. FHERIN

OTAN κανεὶς προσφέρει κάτι, δηλαδή μιὰ συμβολή, μιὰ βοήθεια, ἔνα ἔργο, πάντα θὰ πληρωθεὶ τοῦ καρδιᾶς καὶ κατὰ κανόνα ἀρνητικά, μὲ νόμισμα τὴν ἀγνωμοσύνη.

Ἐδώ σήμερα ἔχουμε μπροστά μας ἔνα μεγάλο ἔργο, πού δόλκληρώθηκε μὲ πετράδακι - πετραδάκι καὶ λόγο μὲ λόγο καὶ, ἀποτελώντας ἔξαίρεση τοῦ κανόνα, πληρώθηκε θετικά, μὲ νόμισμα τὴν ἀγνωμοσύνη. «Ἐνας ἄνθρωπος, μέσα απὸ χίλια τεύχη ἐνὸς περιοδικοῦ ξεπύλιγε, ἀπὸ δεκαπενθήμερο, τὴ σωστὴ σκέψη γιὰ τὸ δρόμο που ἔπρεπε ν' ἀκολουθήσει ἡ Ναυτιλία μας καὶ οἱ ἄνθρωποι τῆς καὶ ποὺ ἐμεῖς, στὸ τέλος τοῦ δρόμου, μέχρι σήμερα, μπορούμε νὰ στραφούμε πίσω καὶ νὰ δούμε πόσο σωστὴ καὶ σοφὴ ήταν αὐτὴ ἡ προσπάθεια καὶ πόσο μεγάλη ἡ συμβολὴ πού ἐδράιωσαν τὸ σημερινὸν μεγαλούργημα τῆς Ναυτιλίας μας.

Ναί, σήμερα τὸ συμπέρασμα τοῦ ὄλου ἔργου είναι ἀκριβῶς ότι ὅλα ὅσα γράφτηκαν σ' αὐτὸ τὸ περιοδικὸ στάθηκαν τὸ βάθρο πάνω στὸ ὅποιο κραταιώθηκε αὐτὴ ἡ Ναυτιλία μας. Καὶ ἐμπνευστής καὶ ὁδηγὸς αὐτοῦ τοῦ σωστοῦ δρόμου είναι ὁ Δημήτριος Κωττάκης.

ΑΥΤΑ σκεφτόμουν, ὅταν ἀπὸ τὶς ἀπλόχωρες δεράντες τοῦ Ναυτικοῦ Ὁμίου Ἐλλάδος, μέσα σὲ μιὰ ζεστὴ καὶ γαλήνια μέρα ἔβλεπα τὴ θάλασσα ποὺ ἀπλωντάν γαλάζια, πέρα - πέρα, βαθειά, ὥσπου ἔφτανε τὸ μάτι μου. Στὸν «Ομίλο δρέθηκα προσκεκλημένος τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, πού κείνη τὴ μέρα τιμούσε τὸν ἐκδότη καὶ διευθυντὴ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κ. Δημήτρη Κωττάκη, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκ-

δόσεως τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους των.

Στὴν ὥραία αἰθουσα πολλοὶ προσκεκλημένοι, ἀπὸ τοὺς ἀντιπροσωπευτικῶτερους ἀνθρώπους τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας, αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας, πού ὁ τιμώμενος ἔκαμε δίωμά του. Καὶ κατάφερε καὶ εἶχε τὴ δύναμη νὰ φτάσει τὸ χιλιοστὸ τεύχος αὐτοῦ τοῦ περιοδικοῦ, πού στάθηκε Εὐαγγέλιο καὶ Κώδικας γιὰ ὅσους, μικροὺς ἢ μεγάλους ἀσχολούνται μὲ τὴ θάλασσα.

Ἀνεπανάληπτες στιγμές ἔχεσα ἀνάμεσα σ' αὐτὴ τὴν τελετὴ, ποὺ τῆς αξίζει ὁ τίτλος «μισταγωγία». Λόγοι πολλοὶ φτασμένων ἀνθρώπων ἀκούστηκαν, ποὺ μὲ συγκινητικὴ εἰλικρίνεια καὶ δακρυσμένα μάτια ἐκδηλώσαντας τὴν εὐγνωμοσύνη τους πρὸς τὸν ἄνθρωπο — ποὺ ὅπως τόνισαν — τὰ πάντα χρωστοῦν. Μίλησαν πολλοὶ κι' ὁ καθένας εύρισκε αὐθόρμητο τὸ χρώμα γιὰ νὰ φτιάξει τὸ πορτραΐτο ἐκείνου, ποὺ σεβάσμιος πρεσβύτης, μαζὶ μὲ τοὺς λόγους, ἀκούγε τοὺς χτύπους τῆς καρδιᾶς τοῦ πιο ἔντονους καὶ τὴ βαθειά του συγκίνηση νὰ τὸν πνίγει.

Κι' ἡ συγκίνηση δέν ἔπινε μόνον ἐκείνον, γιατὶ κι' ἡ δική μας καρδιά, μὲ αὐξημένους παλμοὺς παρακολουθούσε τὴν ἔξαιλωμένη μορφὴ τοῦ τιμώμενου, ὅταν μὲ τρεμάμενη φωνὴ εὐχαρίστησε, μὲ λόγια γεμάτα ταπεινοφροσύνη, ἐκείνους ποὺ τόσο εὐεργέτησε, ἐνώ στεκόταν περήφανος γιατὶ ἡ εὐγνωμοσύνη στάθηκε ἡ ἀνταπόδοση στὸ μεγάλο τοῦ ἔργο, πού στάθηκε ὄνειρο τῆς ζωῆς του.

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ἔγραφε στὸ προηγούμενο

τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πως «τὸ περιοδικὸ ὑπῆρξε καὶ παραμένει Σχολὴ ναυτιλιακῆς καὶ δημοσιογραφικῆς προβολῆς». Σωστὸ αὐτό, ἀλλὰ δὲν φτάνει. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» είναι ἔνα Ἀνώτατο Ἐκπαιδευτικὸ «Ιδρυμα ναυτιλιακῶν σπουδῶν. Εύτυχης ἐκεῖνος ποὺ σ' αὐτὸ φοιτᾷ. Ή φοίτηση δὲν ἔχει ὄρισμένα χρόνια. Πρύτανις, καθηγητῆς καὶ φοιτητῆς ἀκόμα, ὁ ἴδιος ὁ ἐκδότης γιατί, ὅπως λέει, «Η ναυτιλιακὴ ἐπιστῆμη δὲν ἔχει τελειωμά, είναι ἀπέραντη ὅπως η θάλασσα, δίχως ἀρχὴ καὶ τέρμα». Οταν λοιπὸν ἡ τύχη σ' εὐνόησε νὰ φοιτᾶς σὲ μιὰ τέτοια σχολὴ τί ἀλλο πιὸ πολὺ θέλεις; Τί γυρεύεις παραπάνω; Πόσα χρωστᾶς;

ΓΙ' ΑΥΤΟ στὴ «μυσταγωγία» τοῦ Ν.Ο.Ε. στὰ τόσα χειροκροτήματα προστέθηκαν καὶ τὰ δικά μου, ἵταν ἡ συμβολικὴ πληρωμὴ ἐνὸς μεγάλου μου χρέους. Προερχόμενος ἀπ' τὴ θάλασσα, ζῶ στὴ στεριά τώρα, φοιτῶ σ' αὐτὸ τὸ «Ιδρυμα, ποὺ ἡ θάλασσα είναι τὸ μοναδικὸ ἀντικείμενο σπουδῆς καὶ μελέτης. Μαθαίνεις, μαθαίνεις καὶ πάντα δροσεῖς ὅτι, ἀλλοίμονο, πόσα πολλὰ πρέπει νὰ μάθεις...»

ΣΑΝ ΤΕΛΕΙΩΣΕ ἡ «μυσταγωγία» κι' ὅλοι οἱ κεκλημένοι ἀποχωρούσαν, συνάδεψα τὸ δάσκαλο ὃς ἐκεῖ ποὺ κάτω ἀπ' τὰ πόδια μας ἀπλωντάν ὁ φαληρικὸ ὄρμος. Γαλήνιος καὶ γαλάζιος. Στὸ βάθος καὶ μέσα στὴν ἀχλὺ τῆς ζεστῆς μέρας φαίνονταν βαπτία, βαπτία, πολλὰ βαπτία...

INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLER
AT THE

PANAMA CANAL

CRISTOBAL / COLON

CABLE: TONIO-COLON

TELEX: 2482072

TELEPHONE: Colon 47-1541 • 47-1098

MAILING ADDRESS: P.O. Box 443
Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY-FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE: TONIO-PANAMA

TELEX: 3480042
3282068
368633

TELEPHONE: Panama 23-9920

MAILING ADDRESS: P.O. Box 4583
Panama 5, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY-FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

TELEPHONES: RES: 439-423, 531-552
OFF: 235.827, 220.326, 235.827, 236.036

MARATOS & Co.
(SHIPPING AGENTS)
Ship Suppliers

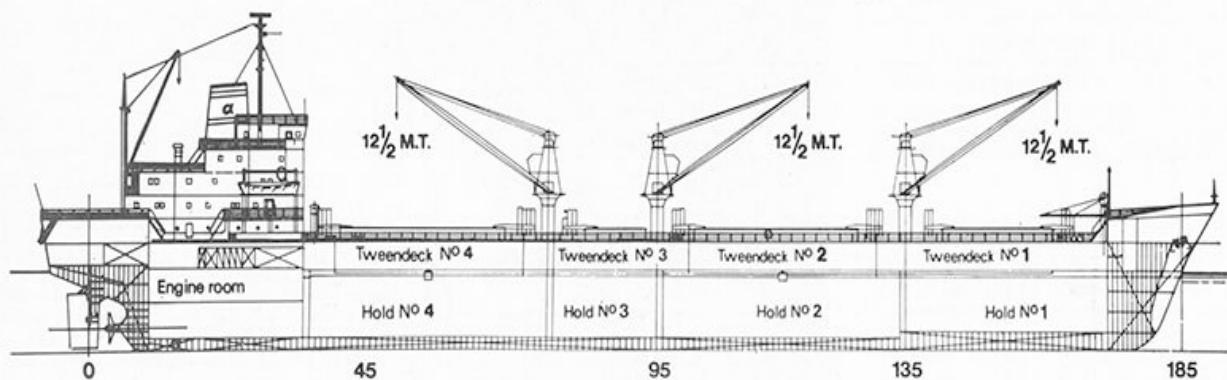
P.O.B. 7006 CABLE "PROMETHEUS"
OFFERS TO ALL GREEK SHIPS
THE BEST SERVICE,
PROVISIONS AND STORES AT
COMPETITIVE PRICES.

Mules Mansions, KEAMARI,
KARACHI-7 PAKISTAN

και πάλι πρωτοπόροι μέ τά TD 15

τά πλοια
που ανταποκρίνονται πλήρως
στις μεταφορικές απαιτήσεις
του μέλλοντος

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY LTD
η εταιρεία μέ τά πρωτοπόρα σκάφη

ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ

Αργυρουπόλεως 2α Καλλιθέα • Τηλ: 9585061-75 (15 γραμμές)
Telex: 219113-8 • Τηλ. Διεύθ: AEGIS, Kallithea, Athens

ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Knightbridge House • 197 Knightbridge London S.W.7, England • Telex: 917951-2

ΠΡΟΣ ΓΝΩΣΙΝ ΤΟΥ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΚΟΙΝΟΥ

ΤΙ ΕΙΣΦΕΡΕΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Άρθρον του κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Γνωστός είς τάς στήλας αύτάς ό.κ. Μιχ. Καραγεώργης. Γνωστός και κατά τήν θητείαν του ως μέλος της Ένωσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν διά τάς προσφυεστάτας εἰσηγήσεις του ἐπί θεμάτων διμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος διά τους ναυτικοὺς καὶ τοῖοι.

Εἰς τὸ κατωτέρῳ ὄρθρον του ὁ ἐπιφῆν Ἐφοπλιστής, ἀγανακτημένος διὰ τὴν ἡκιστα εὔμενη ὑποδοχὴν τοῦ «Ἐφοπλιστοῦ» εἰς ὥρισμένα μέσα τῆς Κοινῆς Γνώμης, παρατάσσει ἐν συντομίᾳ τὰ ὅσα εἰσφέρει η Ναυτιλία εἰς τὸ «Ἐθνος» καὶ τὴν Οἰκονομίαν μας, ἐκφράζων τὸ δικαίον παράπονόν του διὰ τὴν ἡκιστα καλὴν μεταχείρισιν ὥρισμένων κύκλων διὰ τὸ τόσα ἀποδίδον εἰς τὸν Τόπον μας Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

Ο κ. Καραγεώργης ἀκριβολογεῖ· εἰς καμμίαν ὑπερβολὴν δὲν ὑποπίπτει. Ἀσχολεῖται μὲ τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν. Τὸ ὄρθρον του αὐτὸς χρήζει καὶ πέραν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εὐρυτέρας δημοσιότητος. Πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ πληροφορῇ τὸ εὐρύτερον Κοινὸν τὶ προσφέρει, καὶ πόσον πολύτιμον εἶναι τὸ δημιούργημα τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν καθόδου τοῦ «Ἐλληνος». Ο Δημόσιος προϋπολογισμὸς οὐδέποτε μετέχει εἰς τάς δαπάνας.

Καιρὸς είναι νὰ πληροφορῇ τὸ Ἑλληνικὸν κοινὸν τὶ προσφέρουν εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὸ ἔθνος οἱ ἐκ παραδόσεως καὶ κατ' ἐπάγγελμα «Ἐλληνες Ἐφοπλισταὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων καὶ μάλιστα ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας ἐν Ἑλλάδι ἐπιχειρήσεις.

Οι Ἐφοπλισταὶ αὐτοὶ ἐκπροσωποῦν τὴν ὀλόττη σχέδον τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, Ἑλληνικῶν καὶ ἑλληνοκτήτων πλοίων καὶ ἐπέτυχον τὸ μέγα ἐπίτευγμα νὰ κατακτήσῃ ἡ Ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία τὴν πρωτοπορίαν τῶν Ναυτιλίων ὅσου τοῦ κόσμου, ἔναντι ὅλων Ἐφοπλιστῶν ὅλων χωρῶν, παντοδύναμων εἰς χρήματα καὶ πληθυσμόν. Τὸν τεράστιον ἑλληνοκτήτον στόλον τῶν οἱ «Ἐλληνες Ἐφοπλισταὶ ἀπέκτησαν διὰ τῆς ἀξιοποίησίος τῶν, ἐπιτυχόντες νὰ χρηματοδοθησύν ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ τὴν διεθνῆ ἀγοράν, διὰ κεφαλαίων τάς ὅποια είναι πολλαπλάσια τοῦ ποσοῦ τῶν 4 δισεκατομμυρίων δολαρίων, δύσων δηλαδή ἔχει δανεισθῆ —καθὼς ἀκούμεν— ἡ Ἑλλάς ἀπὸ τὴν διεθνῆ ἀγοράν.



ΤΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ

Διὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων τῶν προσφέρουν:

- 1) Τὸ πολύτιμον συναλλαγμα, τὸ ὅποιον ἐτρούσας προσεγγίζει τὸ ἐν δισεκατομμύριον δολλάρια.
- 2) «Οταν ἔχει ἀνάγκην ἡ χώρα μας προσφέρουν ὅ,τι δύνανται, ὅπως π.χ. τὸ 1974 ἐντὸς 15 ἡμέρων, συνεκέντρωσαν 65—70.000.000 δολλάρια.
- 3) Φόρους 40—45.000.000 δολλάρια, κατ' ἔτος, βάσει τοννάζ.
- 4) Μεγάλα ποσά, μὴ δυνάμενα νὰ ὑπολογισθῶν, κατεβάλλονται ὡς ἔμμεσοι φόροι π.χ. μισθωτῶν ὑπηρεσιῶν, χαρτοσήκων, τιμολογίων, φόρου κύκλου ἐργασιῶν, μεταβιβάσεως ἀκινήτων κλπ.
- 5) Τὴν συντήρησιν 120.000 περίπου οικογενειῶν τῶν ναυτεργατῶν, ἀμειβομένων ἵκανοποιητικῶν ἔναντι τῶν ἐν τῇ ξηρᾷ ἐργαζομένων ἐργατῶν.
- 6) Μισθοδοτῶν πολλὰς χιλιάδας ὑπαλλή-

λων ἐν Πειραιεῖ ἐγκατεστημένων χιλίων περίπου ναυτιλιακῶν γραφείων καὶ πολλὰς ἄλλας χιλιάδας ἐργαζομένων εἰς παραναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις. Ὅπερεκατὸν χιλιάδες τὸ ναυτεργατικόν μας δυναμικόν.

- 7) Σημαντικὰ ποσὰ δωρεῶν, κατὰ προτίμησιν ἑκαστος εἰς τὴν ιδιαιτέραν αὐτοῦ πατρίδα.
- 8) «Ο, τι κερδίζουν ἐνίστε καὶ κατὰ περιόδους τὰ πλοῖα των, τὰ ἐπενδύουν εἰς Ἑλληνικάς χερσαίας ἐπιχειρήσεις καὶ κατὰ προτίμησιν εἰς αὐξήσιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

ΤΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΘΝΟΣ

Ἐπεκτείνουν τὰ ὅρια τῆς ἐπικρατείας διὰ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἰς κάθε γωνίαν τῆς γῆς.

Προσφέρουν εἰς τὸ ἔθνος τὸ 4ον πολεμικὸν ὅπλον, πάντοτε ἐπηνδρωμένον ἀπὸ ὅξιούς ναυτικούς ἵνα χρησιμοποιηθῇ, ὅ μη γένοιτο, ἐν καὶ ὡρῷ πολέμου. Τὸ ὄπλον τούτο εἶναι ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἐτοιμοπόλεμον, ἀνευ οἰασδήποτε δαπάνης ἐκ μέρους τοῦ κράτους. Τὴν ισχυρὰν αὐτὴν δύναμιν, τὴν ὅποιαν δὲν διαθέτουν ἄλλας ἔθνη, δύναται ἡ χώρα μας νὰ ἐκμεταλλεύῃ καὶ νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ εἰς τὸ διπλωματικὸν πεδίον πρὸς προσάσπισιν τῶν ἔθνικῶν μας δικαίων.

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΠΡΟΣ ΛΑΛΑΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Διὰ νὰ φανῇ τὸ μέγεθος τῆς προσφορᾶς τῶν Ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὸ ἔθνος εἶναι ἀπαραίτητον νὰ συγκριθῇ ἡ ἐπαγγελματικὴ δραστηριότης πρὸς τὰς ἐν Ἑλλάδι λειτουργούσας ἐπιχειρήσεις.

«Οταν ἡ Ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησης ἐργάζεται, προσπορίζεται τὸ κέρδη τῆς ἀπὸ ἔξινας χώρας καὶ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως, ὅπως ἐλέχθη, ἔνων κεφαλαίων, προσφέρει εἰς τὸ ἔθνος καὶ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν τὰ ἀγαθὰ περὶ ὧν ἡσχολήθημεν ἀνωτέρω. Λέγομεν δὲ ὅταν ἐργάζεται, διότι εἰς ὅλους εἶναι γνωστὸν ἀπὸ μακράν πείρων δεκοετίων, ὅτι ἡ Ναυτιλία ἐπὶ 3—4 συνήθως ἔτη ἔχει δυστραγίαν, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς ἀποτόμου, συνήθως, μειώσεως τῆς ἀξίας τῶν πλοίων καὶ μόνον τὸν πέμπτον ἢ ἔκτον χρόνον ἔχει ὄφελη, καλύπτοντα τὰ προηγούμενα χρόνια.

Οἱ Ἐφοπλισταὶ κατὰ τὰ ἔτη τῆς δυσπρα-

LIFERAFTS LIFEBOATS LIFEJACKETS



Σᾶς συμφέρει νὰ ἀγοράζετε

ἄριστη ποιότητα

καὶ νὰ θασίζεσθε

σὲ ύπεύθυνο service

γίας έργαζονται μὲν άγωνίαν καὶ αγχος, διὰ νὰ ἀνταπεξέθουν εἰς τὰς βαρυτάτας ὑποχρώσεις τῶν πλοίων καὶ νὰ μὴ καταστραφοῦν οἰκονομικῶς καὶ ηθικῶς.

Ἄτυχός ὅμως δὲν ἐπιτυγχάνουν ὅλοι νὰ ἀντεπεξέλθουν. Ἀντιθέτως οἱ ἐν τῇ ξηρᾷ "Ελλήνες ἐπιχειρηματίαι" έργαζονται μᾶλλον ἡμερα καὶ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ζωῆς τῆς ἐπιχειρήσεως των. Αἱ ἐν 'Ελλάδι ἐπιχειρήσεις, ἐπίσης, δανεισθοῦνται, κατὰ δύσιν, ἀπὸ τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν. Κερδίζουν μακροχρονίως, σσο ζιούν, ἀπὸ τὰ προϊόντα των, τὰ ὁποῖα καταναλίσκονται ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν κοινόν, τὰ δὲ κέρδη των καλύπτονται ἀπὸ ἀγορονομικάς διατάξεις διότι εἰς τὰς τιμάς πωλήσεως περιλαμβάνεται καὶ τὸ κέρδος. Προστατεύονται, ἐπίσης, διὰ τῆς ἐπιβολῆς δασμῶν καὶ ἀπαλλάσσονται φόρων καὶ ἄλλων ἐπιβαρύνσεων εἰς πλείστας περιπτώσεις.

Τὸ Ἑλληνικὸν κοινόν, μάλιστα, πολλάκις ἐπιβαρύνεται διὰ σημαντικωτάτων ποσῶν (ὕψους δισεκατομμυρίων) δι' ἐπιχορηγήσεων χάριν τῆς προστασίας ὡρισμένων παραγωγικῶν τάξεων ὡς π.χ. τῶν ἀγροτῶν διὰ νὰ ὑπάρξῃ ἡ δυνατότης ἀπορροφήσεως τῶν Ἑλληνικῶν προϊόντων.

Ως τῶν ἀνωτέρω προκύπτει ἡ πηγὴ τῶν κερδῶν τῆς Ναυτιλίας ἐν σχέσει πρὸς τὴν πηγὴν τῶν κερδῶν τῶν χερσαίων Ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων είναι ἐντελῶς διάφορος. Ἡ Ναυτιλία εἶναι πηγὴ συναλλάγματος. Μὲ αὐτὸ τὸ συναλλαγμα τὸ Κράτος ἐκπληροῖ πολλὰς τῶν ὑποχρεώσεων του.

Λέγεται ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν καταβάλλουν φόρους ἀναλόγων τοῦ κύκλου ἐργασιῶν των. Λάθος! Διότι ὅπως εἴπαμε τὰ πλοῖα ἐπὶ 3—4 χρόνισ, σχι μόνον δὲν κερδίζουν ἀλλὰ ζημιώνουν ἐνίστε παρωπλιζόμενα καὶ μόνον τὸν ζον ἡ δὲν χρόνον ἀποκομίζουν κέρδος. Οἱ φόροι ὡς γνωστόν, προκειμένου περὶ χερσαίων ἐπιχειρήσεων καταβάλλονται ἐπὶ τῶν κερδῶν. 'Εφ' ὅσον, λοιπὸν, τὰ πλοῖα καταβάλλουν ἐπὶ 4—5 χρόνια, βάσει τοῦ τονάκι φόρους 40—45.000.000 δολάρια, θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθοῦν εἰς τὸ 4πλάσιον ἡ 5πλάσιον τοῦ 40—45, ἵνα ἀποδειχθῇ

ὅτι τὰ πλοῖα κατὰ τὸ Σον ἡ δὲν ἔτος καταβάλλουν περίπου 200.000.000 δολάρια, ἔχοντα πληρώσει καὶ τοὺς τόκους τῶν κεφαλαίων μὲν τὰ ὄποια εἶναι χρεωμένα, ἐνῶ, αἱ ἐν 'Ελλάδι, χερσαίαι ἐπιχειρήσεις πληρώνουν πρώτα τοὺς τόκους τῶν ἀπὸ τὴν ἔθνικήν οἰκονομίαν δανείων των, ἀφιεροῦνται σκι ἀποσθέσεις των καὶ ἐνίστε ἀναπροσαρμοζόμεναι ἐπὶ τῆς ἀρχικῆς ἀξίας καὶ ἀν ἔχουν περίσσευμα κερδῶν θὰ πληρώσουν τοὺς φόρους ἐπ' αὐτῶν. "Ολους τοὺς φόρους των, ὡς ἐργαζόμενοι, οἱ ἐφοπλισταὶ ἐν 'Ελλάδι καταβάλλουν ἀνελιπτῶς.

Λέγεται, ἐπίσης, ὅτι ἐκμεταλλεύονται τοὺς ναυτεργάτας τῶν ὁποίων μάλιστα ἡ ἐργασία εἶναι δῆθεν ἐπαχθῆς. Ἡ μισθοδοσία τῶν ναυτεργάτων μέχρι τέλους τοῦ 1976, ἔχει περίπου ὡς ἀκόλουθως καὶ ὅλως ἐνδεικτικῶς ἐπὶ δύο πλοίων τοῦ Γραφείου μας:

	«Μεσημνιακή Αίγλη»	«Θεανώ»
Τάνκερ	Φορτηγὸν	
δρχ.	δρχ.	
Πλοίαρχος	51.191	47.641
'Υποπλοίαρχος	48.990	39.050
'Ανθυ(ρχος	31.240	28.045
Λοστόρμος	18.460	17.040
Ναύτης	16.330	13.277
Ναυτόπαις	(15 - 16 ἔτῶν)	9.301
A' Μηχανικός	51.120	47.570
B' Μηχανικός	49.700	36.920
Γ' Μηχανικός	38.340	27.122
Λιπαντής	16.685	13.845

Διὰ τῆς νέας Σ.Σ. τοῦ 1977 παρέχεται σημαντική αὔξησις τῶν ἀποδοχῶν των (25% περίπου). Εἰς τὰ πληρωμάτα της, ἡ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησης πλέον τὴν μισθοδοσίας, προσφέρει καὶ διαιτολόγιον, τὸ ὄποιον κανεὶς συνάδελφος των τῆς ξηρᾶς δὲν ἀπολαμβάνει. Δωμάτιον ὑπνου κλιματιζόμενον ιδίως εἰς τὰ νεότευκτα τὰ ὄποια ὑπολογίζονται εἰς τὸ 55% τῆς Ναυτιλίας. Οὐδὲν ξέδον ποραστάσεως. Οἱ ἐφοπλισταὶ καταβάλλει ἐπίσης τὰ ἔξοδα νοσηλείας. 'Εν

περιπτώσει ἀσθενείας των μελετάται δὲ καὶ ἔχει ἀποφασισθῆ ἀπὸ τὴν Γεν. Συνέλευσιν τῆς Ε.Ε.Ε. ἡ ἕδρασις Ναυτικοῦ Νοσοκομείου ὅπου θὰ νοσηλεύονται δωρεάν σύγυος, τέκνα καὶ γονεῖς τῶν ναυτεργάτων. Ἐπίσης ἡ ἕδρασις Ταμείου 'Αρωγῆς, τὸ ὄποιον προβλέπεται ὅτι θὰ καταβάλῃ σημαντικὸν ποσόν ἐφ' ἄποιξις παροχῆς εἰς τοὺς ἀποχωροῦντας τῆς ἐνεργού ὑπηρεσίας των ναυτεργάτων.

Τὸ ἀντίστοιχον πρὸς τὸν ναυτόπαιδα ἡ μεριμνίσθιον τοῦ ἐν 'Ελλάδι ἐργαζομένου βάσει τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων νομίζομεν ὅτι εἶναι ἀπὸ Ιανουάριον 1977 δρχ. 281 καὶ ἀπὸ Μάιον 1977 δρχ. 295 μηνιαίον εἰσόδημα 7.250 δρχ. κατὰ μέσον ὥρον, πλέον IKA.

Ἐκ τῶν ἀποδοχῶν των οἱ μισθωτοὶ τῆς ξηρᾶς βάσει προμηθευθούν τὴν τροφὴν των, τὰ ἔξοδα παραστάσεως των, τὰ ἐνοίκιά των καὶ ἐνίστε τὰ ἔξοδα νοσηλείας των ὅπου δὲν εύρισκουν ικανοποιητικὴν περιθαλψιν ἀπὸ τὸ IKA.

Λέγεται ὅτι ἡ ἐργασία τῶν ναυτικῶν εἶναι ἐργασία ἐπαχθῆς. 'Ο ναυτεργάτης ὅμως ἐργαζόμενος καὶ ἐν πλῷ ὀκόμη δὲν δρέχεται πλέον. Δὲν τὸν δέρνει ὁ ἀνεμος ἀλλὰ ἐργάζεται πάντοτε προστατεύομένος ἀπὸ τὸ κρύο, τὴν ζέστην, τὴν δροχὴν ἡ τοὺς ἀνέμους. 'Ενώ ὁ ἐν ξηρᾷ ἐργαζόμενος καὶ μάλιστα εἰς τοὺς ἀγρούς, ὄρυχεια, λατομεῖα, εἰς τὰς ὄδους τῆς χώρας μας, οἱ οἰκοδόμοι κλπ., δῆλοι αὐτοὶ ἐργάζονται πράγματι ὑπὸ ἐπαχθῆς συνήθειας.

Λέγεται, ἐπίσης, ὅτι ἡ ἐργασία τοῦ ναυτεργάτη εἶναι ἐπαχθῆς διότι λείπει ἀπὸ τὴν οἰκογένειά του καὶ μάλιστα τὰς ἐπιστήμους ἑρτάς καὶ ὅτι στερεῖται κοινωνικῆς συναναστροφῆς.

'Ο ναυτεργάτης μετὰ 9 μῆνας ὑπηρεσίας δικαιούται ἀδείας μετ' ἀποδοχῶν καὶ μὲ ἔξοδα τῆς ἑταίριας ἐπαναπατρίζεται. Συνέπως μία ἐκ τῶν δύο χριστιανικῶν ἑρτῶν, τὸ Πάσχα ἡ τὰ Χριστούγεννα, θὰ ἀπουσιάσῃ ἀπὸ τὸ σπίτι του. 'Αλλὰ μήπως ἐκποντάδες χιλιάδες 'Ελλήνες ἐργάται δὲν ἀπουσίζουν πολλὰ χρόνια ἀποδημήσαντες πρὸς ἔξευρους ἐργασίας εἰς Αύστραλιαν, Αμερικήν, Δ. Γερμανία κλπ. 'Οσον ἀφορά τὴν στέρησην κοινωνικῆς συναναστροφῆς, τὴν ὄποιαν ἐν πλῷ στερούνται, εἶναι τούτο ἀληθές. 'Αλλὰ καταβάλλεται ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν προσπάθεια νὰ προσφέρουν ψυχαγωγίαν κατὰ τὰς ἀνιστάς αὐτάς ἐν πλῷ ἡμέρας διὰ τὴν εργασίαν, ραδιοφώνων κλπ.

'Εκεῖνοι λοιπὸν διὰ τὸ ὄποιον δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐπαχθές ἐπάγγελμα τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἶναι ἡ ἐν πλῷ ἐργασία, δι' ἔλλειψιν κοινωνικῆς συναναστροφῆς. Διὰ τὴν στέρησην, ὅμως, αὐτὴν ἔχουν λίσαν ὑγιεμένιας ἀποδοχάς ἔναντι τῶν ἐν ξηρᾷ συνοδέλφων ἐργαζομένων. Δὲν πρέπει λοιπὸν νὰ χαρακτηρίζεται ὡς ἐπαχθῆς ἀλλὰ ἐπικερδῆς, ἐπικερδεστάτη, ἐργασία ἡ εἰς τὰ πλοῖα ὑπηρεσία.

"Ενας νέος, ἀπόφοιτος Γυμνασίου, ἀφοῦ φοιτήση ἐντελῶς δωρεάν, δαπανάται τοῦ πλοίου, ἐπὶ 1 ἔτος καὶ 9 μῆνας, εἰς σχολάς ἐμποροπλοίων καὶ ἀλλος ἀποφοίτων ἀπὸ τὴν Σην Γυμνασίου καὶ φοιτῶν ἐντελῶς δωρεάν ἐπίσης εἰς σχολάς μηχανικῶν 'Εμπ. Ναυτικοῦ ἐπὶ 2 ἔτη καὶ 9 μῆνας, εἰς ἡλικίαν 35 ἔτῶν δύνανται νὰ είναι οἰκονομικῶς ἀνεξόρθωτοι. 'Ενώ εἰς τὴν ξηρά ἐπιστήμηνες τῆς αὐτῆς ἡλικίας μετὰ δυσκολίας κερδίζουν τὰ ἔξοδα συντήρησεως των, ἀφοῦ ἐν τῷ μεταξύ ἔχουν δαπανήσει περιουσίας διὰ νὰ ἀποκτήσουν τὸν ἐπιστημονικὸν τίτλον.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω είναι φανερὸν ὅτι 'Εμπορική μας Ναυτιλία εἶναι ἡ στερεάτερα ὑποδομὴ τῆς ἔθνικής μας οἰκονομίας, οἱ δὲ ἐφοπλισταὶ είναι στυλοβάται αὐτῆς. Πόσα δαπανοῦν καὶ πόσα εἰσφέρουν τὰ ἀλλα Κράτη, μεγάλοι καὶ μικρά, διὰ νὰ ἔχουν καὶ μικράν ἔστω ἔθνικήν Ναυτιλίαν;

MIX. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

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

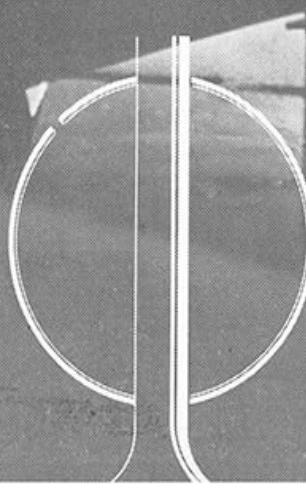
Piraeus, Μάρτιος 1977

M.A.N's Computer Aided Maintenance System



Shorter stays in port are making new demands on maintenance of marine propulsion systems. Conventional methods do not come up to the mark here. Shipowners are calling for maintenance contracts to safeguard the schedules of their vessels. To keep a constant

maintenance work, M.A.N. have developed an EDP-controlled maintenance system. This system can also be used by the shipowner's own personnel. It provides the chief engineer with decision-making aids for planning maintenance based on turnaround times and



M.A.N.

ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

ΤΟΥ κ. ΝΙΚΟΥ ΣΟΥΛΙΑ, ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ε.Ν.

Ο κ. Νίκος Σούλιας, πλοιάρχος Ε.Ν., έκ των πλέον μορφωμένων στελεχών της Ναυτιλίας μας παρουσίαζε σήμερον μάτιά δόραν εικόνα τῶν συνθηκῶν της Ναυτιλίας μας ἐν συσχετισμῷ μὲ τὰς ἐπικρατούσας διενεις οἰκονομοπολιτικούς ανακατατάξεις. Αξέπαινον θεωροῦμεν τὴν προσπάθειαν τοῦ κ. Σούλιας καὶ ἀξίαν προσοχῆς ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους.

Γ. Φ.

Δὲν θὰ ἀσχοληθοῦμε μὲ τὴν διαδικασία τῶν αἰτημάτων γύρω ἀπὸ τὶς ἀνανεώσεις τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἔργασίας καὶ οὔτε θὰ τὰ εἰδικεύσουμε στὸ ναυτικό κλάδο ποὺ ἀμεσα μᾶς ἀφορᾷ, μιὰ καὶ ἡ Ἑλληνικὴ οἰκογένεια ἀναπόσπαστα συμμετέχει στὶς συνθῆκες διαβιώσεως μέσα στὸν ἑλληνικὸν χώρῳ.

Εἶναι γνωστές οἱ κλασσικὲς θέσεις ἔργοδοσίας καὶ ἔργαζομένων, ἐπομένως σκοπός μας εἶναι νὰ προσπαθήσουμε νὰ τὶς τοποθετήσουμε στὰ πλαίσια τῆς σημερινῆς πραγματικότητας γιὰ νὰ ἔξετάσουμε ὃν ὑπάρχουν τὰ εἰδικεύσουμε στὸ ναυτικό κλάδο ποὺ ἀποφέσεις νὰ προέρχονται ἀπὸ τὴν γνώση τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τῶν ἔργαζομένων σὲ σχέση μὲ τὴν οἰκονομοπολιτικὴ δομὴ τῆς χώρας καὶ μὲ τὴν διεθνὴ ἔξειδη, τὴν πορεία τῆς ὥποιας εἴμαστε υποχρεωμένοι νὰ λαβαίνουμε σοδαρὰ ὑπὸ ὄψη κάθε φορᾶ.

Ξεκινώντας λοιπὸν τὶς διαπραγματεύσεις δὲν θὰ πρέπει νὰ ξεχάμε πὼς εἴμαστε ἔνα κακὸ φωτοαντίγραφο καπιταλιστικῆς χώρας, πὼς δὲν ἔχουμε ἀκόμα μπὲν στὸν κύκλο τοῦ «πρώτου κόσμου», ὅτι συγχρόνως ἔχουμε ξεφύγει ἀπὸ τὸν κύκλο τοῦ «τρίτου» ἐνώ ὁπωσδήποτε δὲν ἀνήκουμε στὸν «δεύτερο» η «αὐτοσποκαλούμενο» σοσιαλιστικό γκρούπ. Γι' αὐτοὺς ἀκριβῶς τοὺς λόγους δὲν μποροῦμε νὰ ἔχουμε σὰν παράδειγμα τὸν G. Meany π.χ. οὔτε τὶς ἀποφάσεις τῶν A.F.L. C.I.O. Γιὰ τὸν ἴδιο λόγο δὲν ἔχουμε τὴν εὐχέρεια νὰ ἀναπτύξουμε τὶς σχέσεις

ποὺ ἐπικρατοῦν μεταξὺ τῆς ἀγγλικῆς ἔργοδοσίας καὶ ἔργαζομένων, συγχρόνως ὅμως ἔχουμε τὴν δυνατότητα νὰ μην ἀκολουθοῦμε τὰ πρότυπα τύπου Αιγύπτου, ὅταν τὸ 99% τοῦ πληθυσμοῦ φυφίζει «αὐθόρμητα» ὑπὲρ τῶν «νέων» μέτρων ποὺ ἐμρηγεύουν μέχρι ισόδια κάθειρη γιὰ διαμαρτυρίες καὶ διεκδικήσεις ὥπες... η μείωση τῆς αὐξησης τοῦ φωμιού σὲ μιὰ χώρα ποὺ τὸ 97% συγκροτεῖται ἀπὸ ἔργαστη, ἀγροτικὴ καὶ μικροαστικὴ τάξη, ἐνώ διατηροῦμε κατοχυρωμένο ἀπὸ τὸ σύνταγμα, (ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴν κριτικὴ γύρω ἀπὸ τὸ ἔργαστη νομοσχέδιο) τὰ ὅπλα τοῦ ἀπεργιακοῦ ὄγωνα σὲ ἀντίθεση μὲ τὶς «σοσιαλιστικὲς δημοκρατίες» ὅπου η ἀπεργία ἀπαγορεύεται ἐπειδὴ, δῆθεν, ὅτι ἔργαζομένοις συμμετέχει στὰ μέσα παραγωγῆς καὶ κατανάλωσης ἄφα δὲν ἔχει τίποτα νὰ διεκδικήσῃ.

Προσερχόμενοι στὸ τραπέζι τῶν διαπραγματεύσεων θὰ πρέπει νὰ εἴμαστε ἔφοδιασμένοι μὲ ωρισμένα στοιχεῖα ποὺ στὶς ἔξελισσόμενες κοινωνίες παρέχουν οἱ κρατικὲς στατιστικὲς ὑπηρεσίες καὶ οἱ διεθνεῖς ὄργανισμοί, συγχρόνως ὅμως θὰ πρέπει νὰ σταθμίσουμε τὰ στοιχεῖα αὐτὰ σύμφωνα μὲ τὶς πραγματικὲς μας ἀνάγκες, αὐτές ποὺ δημιουργήθηκαν στὸ διάλειμμα τῆς ἀνανεώσης τῆς συμβάσεως, ἐνώ θὰ πρέπει νὰ ἔχουμε ὑπὸ ὄψη μας πὼς κάθε τέτοια συζήτηση τὶς περισσότερες φορές, γίνεται μέσον ἐκμετάλλευσης ἀπὸ δυνάμεις τέτοιες ποὺ ὀπωσδήποτε δὲν ἔχουν θέση μὲ τὶς σχέσεις ἔργαζομένων - ἔργοδοσίας, ἀλλὰ ποὺ ἀνάγονται στὸν χώρα τῆς πολιτικῆς, ιδεολογικῆς καὶ προσωπικῆς ἐκμετάλλευσης.

Τὸ 15%, σὲ δυὸ δόσεις, ποὺ πέτυχαν οἱ ἔργαζομένοι εἶναι ἵσο, περίπου, μὲ τὸν μέσον όρο τῶν στοιχείων πληθωρισμοῦ ποὺ παρουσιάζει η Κυβερνηση καὶ ἀντιπαραθέτει η ἀντιπολίτευση (12% - 16%), η αὐξηση ὥ-

μως αὐτὴ ἀφήνει ἀκάλυπτο τὸν ἔργαζομένο γιὰ τοὺς μῆνες μέχρι τὴν ἀνανέωση τῆς συλλογικῆς ἐνώ ὁ πληθωρισμὸς θὰ ἔξακολουθεῖ νὰ αὔξανει μὲ τὸν ἴδιο τούλαχιστο ρυθμό. Επομένως τὸ 22% ποὺ εἶχε ὀρχικὰ προτείνει η Γ.Σ.Ε.Ε. φαίνεται πιὸ ρεαλιστικὸ σὲ ἀντίθεση μὲ τὶς ἀπαίτησεις τῶν ἀντιπολιτευτικῶν παρατάξεων (Π.Α.Σ.Κ.Ε., Ε.Σ.Α.Κ., Α.Ε.Μ.) μὲ αἰτήματα ἀπὸ 35 - 40%.

Ο Διοικητὴς τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος κ. Ξ. Ζολώτας, ἐδήλωσε αὐξηση ἔθνικον προϊόντος κατὰ 5,8% καὶ διομηχανικῆς παραγωγῆς κατὰ 6,5%, ἐὰν ἐπομένως δεχθοῦμε πῶς η παραγωγικότης τῆς ἑλληνικῆς βιομηχανίας, διοτεχνίας κυμαίνεται μεταξὺ 9 - 36% καὶ ἔφ' ὅσον ὁ μέσος όρος τῆς δικυμανσης αὐτῆς ἀντιπροσωπεύει τὸ 13% τοῦ ἀκαδέραστου ἔθνικον προϊόντος, η ἐπιδάρυνση τοῦ προϋπολογισμοῦ γιὰ συμφωνηθεῖσες αὐξησης 15% ἀντιπροσωπεύει τὸ 1,95% ἐπὶ τελικῆς αὐξησης 6,5% γιὰ τὸ 1976, ἄφα ὑπῆρχαν περιθώρια γιὰ μιὰ πιὸ γενιαδόρων αὐξηση, ἀποφη ποὺ ἔνισχεται ἀπὸ τὸ γεγονός τῆς ὑπαγωγῆς τῶν ἔργαζομένων στὰ ὅρια τοῦ φόρου εἰσοδήματος (φορολογικὸ νομοσχέδιο) λόγω τῆς ὀνομαστικῆς αὐξησης τῶν εἰσοδημάτων τους καθώς της σταθερῆς ἐπιδάρυνσης ἀπὸ τοὺς ἔμμεσους φόρους ποὺ θίγουν βασικὰ τὶς ἀσθενεστερες οἰκονομικῶν τάξεις. Τὸ πιὸ θὰ είναι τὸ ὅριο τῆς συμμετοχῆς τῶν ἔργαζομένων στὴν αὐξηση τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς συμμετοχῆς τους στὸ ἔθνικὸ προϊόν, είναι στοιχεῖα ποὺ μποροῦν νὰ καθοριστούν στὸ ὑπάρχον σύστημα, ἐνώ θὰ πρέπει νὰ γνωρίζουμε πῶς αὐξησης πάνω ἀπὸ τὰ ὅρια ἀσφαλείας ἀντοχῆς τῆς οἰκονομίας καταλήγουν σὲ βάρος τῶν ἔργαζομένων, ἐκτὸς τοῦ οἰκονομίας χωρὶς ἐπενδυτικὴ πρωτοβουλία καὶ ἐπέκταση σὲ παραγωγικούς κλάδους είναι καταδικασμένη σὲ στασιμότητα. Χωρὶς ἐπέκταση η οἰκονομία ἀδυνατεῖ νὰ καλύψει τὶς ἀνάγκες ποὺ γεννάει ὁ πληθωρισμός, ἐνώ ἡ ἀγορὰ ἔργαστης δὲν ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ ἀπορρεφήσει τὸ νέο ἔργαστη διάρθρωση.

Η διαφορὰ ἐπομένως στὸ θέμα τῆς διαθέσεως τῆς αὐξησης τοῦ εἰσοδήματος καὶ τῆς παραγωγῆς, μετὰ τὴν ἐπενδυτικὴ πολιτική, συνοψίζεται στὸ λεπτὸ σημεῖο τῆς ἀνιστῆς καὶ σδίκης διανομῆς τῶν κερδῶν μεταξὺ τῆς μάζας τῶν ἔργαζομένων ἀφ' ἐνός, καὶ ἐνὸς παραστικοῦ στρώματος ἀφ' ἐτέρου, που ἐλέγχει τὰ μέσα παραγωγῆς στὸν διομηχανικό, διοτεχνικό, ἐμπορικό καὶ μεταπρατικὸ τομέα, ἐφαρμόζοντας τὴν πολιτικὴ τῆς ἀπόκλισης γιὰ ἐπεκτάσεις παραγωγικῆς μορφῆς σὲ χώρες σὰν τὴν Ἐλλάδα, ποὺ τὸ κέρδος ἀρχίζει σταδιακὰ νὰ ξεφεύγει ἀπὸ τὰ ἀσύνθοτα ὅρια τῆς αἰσχροκέρδειας μὲ ἀποτέλεσμα νὰ διοχετεύσουμε τὰ πλεονάσματα σὲ μὴ παραγωγικά, οἰκοδομικά κυρίως καὶ λοιπὰ ἔργα στατάλης τοῦ ἔθνικον κεφαλαίου, ἀλλὰ ποὺ ἐμφανίζουν μεγάλα περιθώρια κέρδους. Εδώ θὰ ήταν παράλειψη νὰ μὴν ἀναφέρουμε τὴν ἀναστατωτικὴ διάρθρωση τῆς κρατικῆς γραφειοκρατίας γιὰ μερίδα προσδευτικού κεφαλαίου ποὺ δὲν ἔχει σχέση μὲ τὸν κερδοσκοπικὸ παραστισμὸ καὶ ποὺ προσαρμόσμενο στὰ πλαίσια τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ ποσοστού κέρδους ἔχει διάθεση ἀναπτυξιακῆς πολιτικῆς σ' ἀντίθεση μὲ τὴν ἐπικρατούσα

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

Προσεκτική ἐπένδυση

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

Ἐφοριασταὶ, ναυλωταὶ καὶ μεσίται προσκαλοῦνται νὰ ἔλθουν σὲ ἐπαφὴ

μὲ τοὺς εἰς Λονδίνο ὑπτιπροσώπους τῆς Διαχειριστρίας ἑταρείας μας. Για λεπτομερεῖς πληρωφορίες: 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)

Διαχειρισταὶ: Thos R. Miller & Son (Bermuda)

έπεινδυτική άποχη. Συγκεκριμένα, οι έξωναυτιλιασκές έπεινδυσεις μέρους του έφοπλιστικού κεφαλαιού ('Οργανικά λιπάσματα κλπ.) άντιμετωπίζονται με τη γνωστή έλλειψη ευελιξίας, αν δε όχι άδιαφορίας, από το έπισημο κράτος στα όρια της Διοικητής του πρώτου πιστωτικού ίδρυματος υποστηρίζει άκριδώς το άντιθέτο.

Πλήρης ομας όποιαδήποτε άναλυση του δικού μας προβλήματος θα ήταν ούτοποσοτική αν δεν την διασυνδέαμε μέσα στά πλαίσια του συστήματος πού άνηκουμε οικονομικά, πολιτικά, κοινωνικά (πολὺ σύντομα) σε συνάρτηση πάλι με τις κρατουμένες παγκόσμια συνθήκες.

Κανένα σοδαρό πρόβλημα δὲν λύνεται σήμερα μεμονωμένα στόν σύγχρονο κόσμο, όχι τόσο γιατί τά προβλήματα έγιναν πιό περίπλοκα, αλλά γιατί ο ίδιος ο κόσμος έγινε πιό πολύπλοκος πολιτικά.

Πολὺ λίγα προβλήματα της άνθρωπότητας έπιδεχονται έθνικες λύσεις, ή τεχνολογική, οικονομική, πολιτική, οικολογική έξαρτηση έκτείνεται σε διεθνή πλαίσια. Κατά τον ίδιο χρόνο πού ή έλληνική οικονομία παρουσιάζει τούς πάρα πάνω ρυθμούς άναπτυξεως, ο Εύρωπαϊκός Ο.Ο.Σ.Α. κατρακυλούσε σε στασιμότητα της διομηχανικής παραγωγής και έλαχιστη κατά 1% αύξηση του ΑΕΠ με τα γιαστά έπακλουσθα τόν δέκα εκατομμυρίων άνεργων και τις γνωστές κοινωνικές έπιπτώσεις. Η έργατική διένεξη έχει ηδη λάβει διαστάσεις κινήματος στην Ιταλία. Στην Αγγλία συγκρατείται χάρις στην συγκατάθεση των έργατικων συνδικάτων πού συμφώνησαν, άντι της άνεργιας, σε μικρότερες αυξήσεις μισθών. Η Γαλλία άρχιζει να συμμαχεί στην σκέψη πώς στις έπερχομενες έκλογες θα δη στο προσκήνιο τους Μιτεράν, Μαρσέ, ένω άρχισε έξειλικτικά να προβάλει το έρωτημα... τού άν έξαντηλησε ο καπιταλισμός τα περιθώρια του. Τού άν ύπαρχουν πλουτοπαραγωγικές πηγές πού να έπιπτρέπουν την περαιτέρω άνάπτυξη του συστήματος και την πιθανή ένταξη των έργαζομένων μέσα σ' αυτό, (όπως στις ΗΠΑ) ή αν έπλησσασε ό χρόνος πού θα στραφεί σε μιά φιλελεύθερη κατευθυνόμενη οικονομία στά πρότυπα των άρχων του στασιαλισμού ή μιᾶς αύξημένης ασκησης δημόσιας έξουσίας στο πρότυπο της Σουηδίας.

Κατά τούς μαρξιστές οικονομολόγους ο καπιταλισμός νομοτελειακά θα άντικατασταθή όχι γιατί μένει στάσιμος, αλλά γιατί άναπτυσσεται και διαμορφώνει παραγωγικές δυνάμεις πού οι λειτουργίες τους άσφυκτιούν μέσα στο ύπαρχον σύστημα σχέσεων.

Ο Διοικητής της Εθνικής Τραπέζης κ. Αγγελόπουλος, σε πρόσφατη συνέντευξη με έφημερίδα προτείνει για την ξέδο άπό την άδιξοδο, την άνακυκλωση του κεφαλαιού διά της παροχής στόν τρίτο κόσμο μέρους του ΑΕΠ των πλουσίων χωρών, για την ίδρυση παραγωγικών μονάδων, σε συνεργασία με το έθνικό κεφάλαιο. Ο τεχνικός έξοπλισμός πού θα παραχωρηθεί άπό την Δύση σε συνεργασία με την αύξηση της καταναλωτικής ισχύος του τοπικού πληθυσμού θα δημιουργούσε ένα έμπορικο κύκλωμα και θα άναθερμάνει την οικονομία δίνοντας μιά παράταση στην ύπαρξη του συστήματος. Στήν συνέχεια της πάλης για έξεύρεση λύσεως, οι Κενύσιανές συνταγές θεωρούνται ξεπερασμένες, ένω οι αύτοαποκαλούμενοι «άντεπαναστάτες» Μονεταριστές της σχολής του Σικάγου (MILTON, FRIEDMAN Νόμπελ 1976) ύποστηρικτές του περιορισμού της κρατικής έπεμβασεως δέν δρίσκουν άνταπορίση στις πλατείες λαϊκές μάζες αλλά και στις προσδεμέτικες κυβερνήσεις. Η σειρά των κλασσικών, νεοκλασσικών και φιλελεύθερων οικονομολόγων συμφωνούν στο συμπέρασμα ότι ο προγραμματισμός της διεθνούς οικονομίας

O.A.R.N.

OFFICINE ALLESTIMENTO E. RIPARAZIONI NAVI LTD.

SHIP REPAIRS - GENOA, ITALY
(Fincantieri Group)

Overhauls and repairs of any kind and size of main and auxiliary engines (steam, diesel and electric).

Hull Repairs and Conversions up to 300,000 Dwt



O.A.R.N.

P.O. BOX N. 1395 GENOA, ITALY 16100

CABLE MOLOGIANO GENOA,

TELEX 27090 OARN, TELEPHONE 283801

PIRAEUS CORRESPONDENT

CONSTELLATION MARITIME AGENCIES

II MERARCHIAS 2, CABLE ADDRESS: CONSTELLATION PIRAEUS

TEL.: 4520 894 - 96 TELEX: 21-2124 OREX

καὶ πολιτικῆς ἔχει καταστεῖ ιστορικὴ ἀνάγκη ἔνας προγραμματισμὸς ποὺ θὰ μποροῦσε νὰ τοποθετηθεῖ μὲ συμβατικὲς ρυθμίσεις, μεταξὺ διεθνῶν ὄργανισμῶν καὶ κρατῶν, ποὺ θὰ περιορίσει τὴν ὑπερκατανάλωση καὶ τὴν ἀλόγιστη σπατάλη καὶ θὰ σεβαστεῖ τὰ ὄρια ἀντοχῆς τῆς φύσεως.

Κάτω ἀπ' αὐτὴ τὴν διεθνῆ πίεση προσπαδεῖ ν' ἀναπτυχθεῖ ἡ οἰκονομία μας, νὰ δρυμολογηθεῖ στ' ἀχνάρια τῆς ΕΟΚ ἐνῶ συγχρόνως, ἐκτὸς ἀπ' τὴν ὄρθιολογιστική κριτική, ἔχει ν' ἀντιμετωπίσει μιὰ κοντοφθάλμη, πολλὲς φορές, δογματικὴ ἀντίδραση. Παράδειγμα οἱ διαπιστώσεις ποὺ ἔκανε ὁ κ. Ξ. Ζολώτας ποὺ ἀφοροῦν τὴν οἰκονομία ὑπὸ τὸ ὑπάρχον σύστημα (καὶ ἡ κακὸ) κατὰ τὴν τρέχουσα περίοδο καὶ οἱ ὅποιες ἐρμηνεύτηκαν ἀπ' τὸν καθ' Ἑννια σύμφωνα μὲ τὶς ἰδεολογικὲς του πεποιθήσεις χωρὶς τὸν παράγοντα τῆς ἀντικειμενικότητας. Στὴν παρότρυνση γιὰ λιτότητα, καὶ περιστολὴ ὑπερκαταναλώσεως πολυτελῶν ἀγαθῶν, ὁ κύριος καθηγητὴς δὲν ἀπευθύνετο στοὺς ἐργάτες καὶ τοὺς ἀργότες, οἱ ὅποιοι ὀπωδήποτε δὲν συμμετέχουν στὸ συμπόσιο τῶν 500.000 αὐτοκινήτων καὶ τῶν 80 κιλῶν κρέατος, ποὺ στατιστικῶς, φτάσαμε νὰ καταναλώνουμε κάθε χρόνο, ἀλλὰ θὰ πρέπει νὰ ἀναφέρεται στὸ ἀπέραντο παραστικὸ ὑπόστρωμα ποὺ παρεμβάλεται μεταξὺ τῶν

ὅλιγων, ὑγιῶν ὄργανων παραγωγικῶν μονάδων καὶ τῶν ἐργαζομένων. Εἶναι τὸ γνωστὸ μεσαῖο ὑπόστρωμα, χαρακτηριστικὸ τῆς ὑποανάπτυκτης μὴ διπολικῆς δομῆς μιᾶς καπιταλιστικῶς ἔξελισσόμενης οἰκονομίας μὲ καθυστερημένο σύστημα ἐλέγχου κερδῶν ποὺ ἐπιτρέπει σὲ ἐκαποντάδες χιλιάδων εὑμερούντες πολίτες (βιοτέχνες, ἔμποροι, μεταπράτες) νὰ ἐκμεταλλεύονται ἐνὸς μεγάλῳ μέρος τῆς ὑπεραξίας τῶν ἐργαζομένων, νὰ διαμορφώνουν τὶς τιμές καὶ νὰ ὀδηγοῦν τὶς συλλογικές συμβάσεις σὲ ἀδιέξodo. Κι' ἔτσι η τάσα μέσα σὲ ἐθνικὰ πλαίσια νὰ μιηθῷμε τὴν ἐπικαλούμενη «ιστορικὴ ἀδικία» ποὺ ἐνὼ ὁ φτωχὸς κόσμος ὑποφέρει ἀπὸ στερήσεις ὁ πλούσιος κόσμος ὑποφέρει ὅλο καὶ περισσότερο ἀπὸ τὴν ἀφθονία. Θὰ εἶναι λάθος μας ἂν προσπαθήσουμε νὰ διαχωρίσουμε τὴν οἰκονομία ἀπὸ τὶς πολιτικὲς καὶ κοινωνικὲς διαδικασίες μιᾶς χώρας, ἀν νομίσουμε πῶς καταστάσεις ἐμφανούς κοινωνικῆς ἀδικίας μποροῦν νὰ γίνονται ἀκόμα ἀνεκτές, πῶς ἔχουμε περιβάρια νὰ παρουσιάζουμε, σὰν χώρα, τὴν εἰκόνα ἐνὸς «έξειγμένου ἐμιράτου».

Σὰν ναυτικός, στὸν ταξίδευα, παλαιότερα στὸ Λίβανο ποὺ «εὐημερούσει περίμενα κάθε στιγμὴ τὸν ἐμφύλιο πόλεμο ποὺ ξέσπασε, ἀπότελεσμα τῆς ἀδυναμίας νὰ ἔχισσορροπθοῦν ἀμοιβαία τὰ ἀποκλίνοντα συμφέροντα, ἔχόντων καὶ μὴ ἔχόντων, τὰ ὑπόλοιπα περὶ Χριστιανῶν, Ἐβραίων καὶ

Μουσουλμάνων εἶναι τὰ κλασσικὰ προκαλύμματα αὐτῶν ποὺ πιστεύουν ἀφελῶς πῶς παρόμοιες καταστάσεις ἀνισότητας καὶ ἐθελοτυφλίας μποροῦν νὰ ἀντέχουν σὲ μιὰ περίοδο ποὺ ἀκόμα καὶ οἱ γενιές ποὺ ἀντράφηκαν κάτω ἀπὸ τὸ Σταδινικὸ δεσποτισμὸς διαμορφώνουν προοδευτικὸ τὶς θέσεις τους κάτω ἀπὸ τὸ καινούργιο φαινόμενο τῆς «Διαφωνίας» ἐνάντια στὴν ὀλιγαρχία τῆς κρατικῆς γραφειοκρατίας.

Ἐάν λοιπὸν παραδεχτοῦμε ὅτι, ἐπὶ τοῦ παρόντος, στὸ σύστημα μας θὰ ἐπιφέρουμε διαφρωτικὲς καὶ ὅχι ὄριακὲς μεταβολές, διασκορπίζοντας μας στόχος θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἡ προοδευτικὴ διαμόρφωση μιᾶς δίκαιης κοινωνικῆς τάξεως.

Ἡ κοινωνία μας θὰ πρέπει νὰ ἀναλάβει τὴν εὐθύνη ἐνὸς ἐλάχιστου ἐπιπέδου ισότητας καὶ εὐημερίας στὶς ἀνθρώπινες σχέσεις καὶ στὴν ποιότητα τῆς ζωῆς μὲ ἔξιστωνες γιὰ ὅλους εὐκαιρίες καὶ συμμετοχὴ στὶς ἀποφάσεις εὐρυτέρων ἀντιπροσωπευτικῶν λαϊκῶν στρωμάτων, καὶ ἃς μην ἔχεινάμε πῶς ἐκτὸς ἀπὸ τὴν συλλογικὴ διεθνικιστικὴ ἀληγοεξάρτηση εἴμαστε σὰν ἔθνος ὑπεύθυνοι γιὰ τὴν δική μας εὐημερία καὶ ἀνάπτυξη μὲ στόχο τὴν κυριαρχία στοὺς φυσικοὺς καὶ ἀνθρωπινοὺς πόρους ΤΟΤΕ ΜΟΝΟ μποροῦμε ἔξελικτικὰ νὰ προσβλέπουμε σὲ ἔναν φιλελύθερο, ἀνθρωπιστικὸ Σοσιαλισμό.

ΝΙΚΟΣ Π. ΣΟΥΛΙΑΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

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



CABLES:

“FAROSCO”

CAPE TOWN FAROS & C. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 228829 - 226057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

AFTER HRS TEL. 444994

447718

ΠΡΟΫΣΤΑΜΕΝΟΙ:

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙΓ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις.— Αἱ ἀπόψεις καὶ ἐνέργειαι τοῦ Ναυτικοῦ Κολλεγίου τοῦ Βελγίου.— Ἡ ἀνάγκη ἔξομοιώσεως τῆς ναυτικῆς παιδείας πρὸς τὰς πανεπιστημιακὰς σπουδὰς.— Ἡ σχετικὴ προσαρμογὴ τῆς Βελγικῆς νομοθεσίας.— Ἀνομένεται ἡ καθιέρωσις πανεπιστημιακοῦ «διπλῶματος ναυτικῶν ἐπιστημῶν».— Λίαν ἐνδιαφέρων ἄρθρον τοῦ «Λόσιδος Ἀμβερσούα».

Ἡ σταδιοδρομία τοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὑφίσταται μοιραίως καὶ διαρκῶς τὰς ἐπιπτώσεις τῶν ἔξελιξεων τῆς συγχρόνου ζωῆς. Διεπιστώθη σύτῳ ὅτι ὁ μέγας ἀριθμὸς τῶν νέων, οἱ ὅποιοι συμπληροῦν τὰς σπουδὰς τῶν εἰς τὴν Ἀνοτέραν Σχολὴν Ναυτικοῦ παιδείας καὶ ναυτολογούνται ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐγκαταλείπουν τὴν θάλασσαν μετὰ 10ετῆ κατὰ μέσον ὅρος ὑπηρεσίαν, συνηθέστατα δὲ εὐθὺς ὡς ἀποκτήσουν τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου. Εἰς ὀρισμένας περιπτώσεις οἱ πλοίαρχοι ἀναζητοῦντος τότε μίαν θέσιν εἰς τὴν ξηράν, ἵνα δυνηθοῦν νὰ συνεχίσουν μίαν κανονικὴν οἰκογενειακὴν καὶ ἐπαγγελματικὴν ζωὴν.

Πρόγραμμα, παρὰ τὰ προσφερόμενα σήμερον πλεονεκτήματα εἰς τοὺς ναυτίλους εἶναι δέδαιον ὅτι ἡ ζωὴ εἰς τὴν θάλασσαν ἀπαιτεῖ συνεχεῖς θυσίας καὶ ἀνθρώπους ἔξαιρετικῆς ἰδιοσυγκρασίας. Αἱ ἀρκαὶ προσεγγίσεις εἰς τοὺς λιμένας, συνοδεύομεναι ὑπὸ πληρώρας προσθέτων διοικητικῶν καθηκόντων, ἡ ἐγκλωβισμένη διαβίσις ἐντὸς τῆς μικρᾶς ἀνθρωπίνης κοινωνίας τοῦ πλοίου, ἡ ἀπομόνωσις τοῦ πλοιάρχου, αἱ ἔξαιρετικαὶ διαρροές εἰς τὴν ζωὴν τοῦ πλοιάρχου, αἱ εὐθύναι, οἱ κίνδυνοι τῆς θαλάσσης καὶ οἱ λόγοι ὑγείας, ὁδηγοῦν ἀργά ἢ γρήγορα εἰς τὴν ἀνάγκην ἀναζητήσεως μιᾶς πλέον κανονικῆς ζωῆς.

Μέχρι σήμερον ἐν τούτοις οἱ πλοίαρχοι

ἐτέλουν πάντοτε εἰς μειονεκτικὴν θέσιν ὡς πρὸς τὴν ἔξειρεσιν χερσαίας ἐργασίας, δεδομένου ὅτι τὸ δίπλωμα τῶν δὲν εἶχε πανεπιστημιακὴν ἀντιστοιχίαν. Κατὰ συνέπειαν παρὰ τὴν μακρὰν πείραν καὶ τὴν εὐρεῖαν γνῶσιν, οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εύρισκοντο εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ παραχωροῦν τὴν προτεραιότητα εἰς νεαροὺς πανεπιστημιακοὺς ἀποφοίτους, στερουμένους οἰασδήποτε πείρας εἰς ἐπιχειρησιακὴν διοίκησιν, εἰς ἀνθρωπίνους σχέσεις καὶ εἰς ἀνάληψιν εὐθυώνων, πράγμα ὅπερ ἀποτελεῖ κρυσταλλέαν ἀδικίαν.

Ἐξ ἄλλου καὶ οἱ πλοιοκτῆται κατανοοῦν σήμερον ὅτι ἔναν αἱ ναυτικαὶ σπουδαὶ ἔχουν ἐπιστέγασμα τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πανεπιστημιακοῦ ἐπίπεδου, ἥθελε διευκολύνθει τὰ μέγιστα ἡ στρατολόγησις ικανῶν νέων διὰ τὴν συγκρότησιν τῶν ἐπιτελείων τῶν πλοίων των. Θεωρεῖται πιθανὸν μάλιστα ὅτι μὲ ἐν τοιούτων δίπλωμα ἀνὰ χείρας, οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ ἡσάνοντο ὅλιγωτερον τὴν πίεσιν παραμονῆς εἰς τὴν ξηράν, ἐφ' ὅσον ἡ ἔξειρεσις ἐργασίας θὰ τῆς ἥτο περισσότερον εὐχερής καὶ σχετικὴ πρὸς τὰς οὐσιαστικὰς αὐτῶν δυνατότητας.

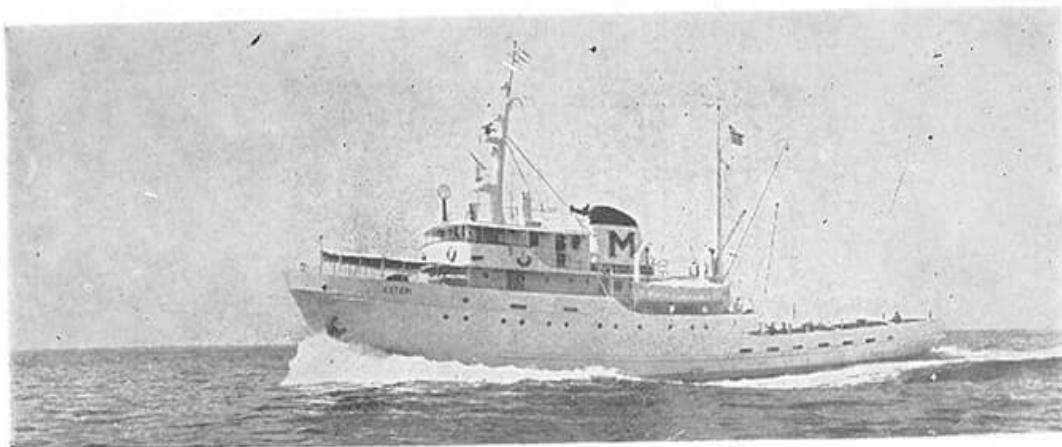
Ἐν ὅψει πάντων τούτων τὸ Βασ. Ναυτικὸν Κολλεγίον τοῦ Βελγίου, ὑπὸ τὴν δυναμικὴν προεδρείαν τοῦ πλοιάρχου Γκάζ, κυριερήτου ἄλλοτε τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ σκά-

φους «Μερκάτορ» ἀνέλαβε μίαν εὐρεῖαν ἐκστρατείαν πρὸς ἐπανεκτίμησιν τῶν ναυτιλιακῶν σπουδῶν εἰς τὴν χώραν ἐπὶ τῷ τελικῷ σκοπῷ τῆς πασσαχρήσεως πανεπιστημιακοῦ τίτλου εἰς τοὺς πλοιάρχους. Εἰς τὴν ἐκστρατείαν αὐτῆν εὗρε συμπαραστάτας τόσον τὴν «Ενωσιν Ἐφοπλιστῶν ὅσον καὶ τὸ Συνδικάτον Μεταφορῶν.

Ἐν πρώτῳ ἀποτέλεσμα ήτο ἡ δημοσίευσις Διατάγματος διὰ τοῦ ὁποίου ὁρίζεται ὅτι ἡ σχολὴ πλοιάρχων καταστρόματος περιλαμβάνει δύο κύκλους, διετῶν σπουδῶν ἐκαστος καὶ ὅτι διὰ τὴν εἰσαγωγὴν εἰς οὐτὴν χρειάζεται ἀκαδημαϊκὸν ἀπολυτήριον. Αἱ δύο αὗται προϋποθέσεις κατατάσσουν τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς ἀνωτέρας τεχνικῆς παιδείας. Σημειώτεο ὅτι εἰς τὸν τετραετῆ κύκλον σπουδῶν περιλαμβάνονται καὶ αἱ ἔξετάσεις πλοιάρχου, ἐνώ δι' ἑτέρου Διατάγματος τὸ δίπλωμα ἀνθυποπλοιάρχου, χορηγεῖται αὐτομάτως ἀνευ ἑξετάσεων μὲ τὴν συμπλήρωσιν ἐπιστίας θαλασσίας ὑπηρεσίας ὑπὸ τὰς εἰδικωτέρας προϋποθέσεις τοῦ Διατάγματος. Οὕτω τὸ πρώτων δῆμα ἐγένετο καὶ ἀπομένει ἡδη νὰ ρυμισθῇ πότε καὶ ὑπὸ ποίους μορφὴν θὰ παραχωρῇ ὁ πανεπιστημιακὸς τίτλος εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν τοιούτων σπουδῶν. Ἡ ἀκρίβης ὄνομασία τοῦ τίτλου δὲ ἀπερσίσθη εἰσέτι, ἔχει ὅμως προταθεῖ τὸ ὄνομα «δίπλωμα τεχνολογίας καὶ ναυτικῶν ἐπιστημῶν».

Τοιοτοτρόπως οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐλπίζουν λίαν συντόμως ὅτι θ' ἀποκτήσουν τοὺς ἐπαγγελματικοὺς τίτλους τοὺς ὅποιους ἀπὸ μακροῦ ἐδικαιούντο. Δηλαδὴ νὰ τεθοῦν εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν γνώσεων των, τῆς ικανότητός των καὶ τῆς πείρας των. Πράγμα τὸ ὅποιον καθ' ὅλας τὰς ἀνδρεῖς θὰ διευκολύνῃ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἐπ' ἀγαθῷ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ Ισχυρότερον (3500 ΗΡ) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν/ρυμοῦ κόντο «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ θέστα.

ΑΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις - Ρυμούλκησεις
Μπότσαρη 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TELAD : "LIMINSHIP" - PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων : 4520.132, 4520.084, 4520.128,
4512.128, 4525.262

Κατὰ τὰς μὴ ἐργασίμους ὥρας : 8946.107, 8028.592,
9916.866, 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

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

TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" - LONDON

TELEPH : 283-2799 & 283.1755



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



ΝΙΚΗ
ΟΙΚΟΣ

Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΣ: 'Άκτη Μισούλη' 67
Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping
Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

ΣΥΝΗΘΙΣΜΕΝΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ



ΣΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ τεύχος των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», και είς τὰ θέματα «ΔΕΚΑΙΕΝΟΗΜΕΡΟΥ», άναφέρεται σχόλιο μὲ τίτλο «Περὶ τὸ NAT», δηπου τέλης πάραγραφο:

„Ἐνείκα τὸ ἀναρχισμένη γεγονός, δῆτα: „Ἡ ἀποχώρησις τοῦ κ. Χανίδη ἀπὸ τὴν Ηρακλείαν καὶ τὴν ἡμέσεον ἐποπτείαν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀποικικοῦ Ταμείου, ἔπειταν, ἀποδήμητος νὰ προληφθῇ. Ή παραίτησις του ἀποβάλλεται νὰ μήν γίνη δεκτή.“

Ομήρης δὲν πρόκειται περὶ ποιοις ἀπλῆς ἀποχωρήσεως ἢ παραίτησεως τοῦ ἀναρχομένου κ. Χανίδη, δυναμένης νὰ ἀναγκαῖσθῃ ἀπὸ μίαν ἐκ τῶν ἵνω ἀπέμβασην. Διέτι τὴν ἀποράκρυνοντας τοῦ ἀπέδηλων ασθαροὶ λόγοι. „Ἔταν ἡ ασθαρά μεταβόλη τῆς συνέσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἰδρυμάτος, μεταβόλη μὲ τὴν ἑποίη ἡ Ηρακλείας καὶ ἀπότινη μεταβάλλονται σὲ τοπικόν, ἔκει, παραστάτη.

„Ἀποδεδεγμένο καὶ ἀναρχισμένη τὸ δῆτα διοίκησης τοῦ NAT. Ἐγνώριζε πληρέστατα τὰ θέματά του καὶ τὴν νομοθεσία του καὶ πληρέστατα ἑκτυμούσε τὸ σκοπό του. Ἀγκυροῦς, περισσότερο ἀπὸ κάθε ἄλλον τοὺς ναυτικούς, ἐργάζομένους καὶ συνταξιούχους, μὲ ἔκσηλη πάντα τὴν στοργὴν του γι’ αὐτούς. Μποροῦμε νὰ πούμε δῆτα: ἔναν μεγάλο «ΧΟΜΠ» του, ἃνταν τὸ ἀρχαιοτεκνικὸ γιὰ τὸν ναυτικόν, ταμείον, ποὺ τὸ ἔξεδήλων σὲ κάθε στιγμὴ καὶ σὲ κάθε περίπτωση. Συνέπεια, νὰ είναι πάντα ἀδέκαστος καὶ ἀσυμβίβαστος σὲ κάθε ἐμφανίζομενο θέματαν ἰδιοτελῶν ἐπιδιώξεων καὶ ὑπόπτων συμφρόνων, ἀπὸ ὅπουδήποτε καὶ ἀπὸτελλεστοῦ. Τοῦτο δῆμος εἶχε τὴν συνέπειαν δημοσ., παράλληλα μὲ τὶς τάξεις τῶν ἑκτυμούστων καὶ ἀναγνωριζόντων τὸ ἔργο του, νὰ μήν ἀπολεπτούν καὶ ἄλλοι: δυσκρετούμενοι. Φώνεται δέ, δῆτα, κατὰ τοὺς δεύτερους καταλλήλων καὶ ἀπίστον ἐργαζόμενας ἀπεκδύσανταν κάτι τὸ ἀποτελεσματικό: „Ἀπεγύμνωσκεν, δηπου ἐσημείωσαμε,

τὴν Διοικητικὴ ἔξουσιοδότησην τοῦ Ηρακλείου καὶ ἀπότομο.

Κανεὶς δὲν δικαιοῦται: νὰ ἀντιταχθῇ στὸ δῆτα, τὸ Ναυτικὸ Ἀποικικὸ Ταμείο, τροφοδοτούμενο σίκουροις ἀπὸ ἐργαζόμενος στὰ πλοῖα, παρέχει σ’ αὐτὸὺς τοὺς ἴδιους καὶ κάθε συκινώματα στὴ διοίκηση του. Ἀναγκαῖοδήτητο δῆμος καὶ τὸ δῆτα ἀποβάλλεται ἐκεῖ ἡ κυβερνητικὴ ἐποπτεία καὶ ἡ κοινωνικὴ συμπαράσταση μὲ τὴν γνώμη τῆς. Μὲ τὴν μεταβολὴ, δῆμος, τῆς συνέσεως ἔκει τοῦ Δ.Σ. τόσο ἡ κυβερνητικὴ δύο καὶ ἡ κοινωνικὴ γνώμη ἔμειναν, κάπως, ἀτροφικές.

Ἡ δυσχέραια στὴ διοίκηση τοῦ ταμείου, φάνηκε ἀμέσως μὲ τὶς πρώτες συνεδρίασίες τοῦ νέου Διοικητικοῦ τοῦ Συμβουλίου. «Ἀπογοτευτικὴ τὰ ἀποτέλεσματα γιὰ τὸν κυβερνητικὸ καὶ κοινωνικὸ τομέα». Ἀμέσως δὲ ἀποτέλεσμα, ἡ ἀποχήρηση τοῦ κ. Χανίδη.

Ορθότατα, τὸ συμπλόκον τῶν ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ συμπληρώνει δῆτα:

„Ο κ. Χανίδης ἐμόχθυς κυριολεκτικῶς διέτελεν ἀναστήλωσιν τῶν κακῶν καιριμένων.“

„Ἄς μας ἐπιπρόστη δῆμος νὰ διαφωνήσεμεν εἰς τὴν συμπλήρωσιν δῆτα: „Ἄλλος ἀντικαταστάτης του είναι δυσάρεστος“. Πολλοὶ είναι οἱ ἐξ τούτου ἕκακοι ἀντικαταστάταις, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἄλλη ἀντικαταστάτου του. Πολλοὶ δῆμος φορούσει δῆτα δὲν θὰ βραδύνουμε νὰ διαπιστώσουμε καὶ στὸν ἀντικαταστάτη ἡ τοῦ διοίκησης τοῦ ἀποχωρήσαντος, τὴν ίδια πικρία καὶ τὴν ίδια ἀπογοήτευσην, ποὺ δυσκίνασε ἡ ναυάρχος, ἀναγκαῖσθεις νὰ ἀπορριψυθῇ.

Πολὺ παρεξηγούμενο είναι τὸ Ναυτικὸ Ἀποικικὸ Ταμείο, θεωρούμενο σὰν τὸ ισχυρότερο, σίκουροις, ἀπραλοτάτων ἔργων τῆς χώρας μας. Μεγάλη ἔκταση ἔχει λάθη καὶ ἀπεριβληγηση. Σχ: μόνο ἀπὸ τὰ κριτήρια τῶν παζιδρούσιων ἀλλὰ καὶ ἀπὸ πολλοὺς ἀνωτέρους κύκλων. Αὐτόματα καὶ ἀπὸ πολλοὺς κυβερνητικούς παράγοντας.

Συνέπεια δὲ κατῆς τῆς γνώμης είναι: ἡ ἀδικὴ φορολογία του, ἀντὶ τῆς μεγάλης σίκουρης χρηματίας, ποὺ παρέχεται σὲ ἄλλα ἀσφαλιστικά θέρμαντα.

Βεβαίως, πρώτη γνώμη στὸ NAT πρέπει νὰ είναι: ἡ παραχρημή ἀπὸ τοὺς δύο συντελεστάς του. Τοῦτο ἐργάζομένους ναυτικούς καὶ τὸν ἐργοδότες τους. Αὗτοί πληρώνουν καὶ συνεπῶς αὐτοὺς ἐνδικαρέστεροι ἡ πορεία τοῦ Ταμείου. Υπάρχουν δῆμος καὶ οἱ προστατευόμενοι: τοῦ NAT. Οἱ συνταξιούχοι. „Ἔχουν καὶ αὐτοὶ καὶ πρέπει νὰ ἔχουν καὶ αὐτοὶ τὶς ἀνάγκαιες τους γιὰ τὰ

μελλούμενα καὶ τὰ συζητούμενα.

Οἱ ἐργοδότες, πολὺ συγκινοῦνται: μὲ τὶς καταδόλες καὶ τὸ θέρος τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ NAT.

Οἱ ἐργαζόμενοι: ἡ μᾶλλον οἱ συνδικαλιστικὲς ἐκπροσωπούντες τοὺς ἐργαζομένους, πολὺ συγκινοῦνται: καὶ πολὺ ἐνδιαφέρονται νὰ μεγαλώνουν, κατὰ τὸ δυνατόν, εὑρύτερα τὸν κύκλο τῶν προστατευόμενων, ἔστω καὶ ἂν ἡ προστασία διαφωνεῖ μὲ δύο κατέβαλον στὸ Ταμείο οἱ εὐεργετικοὶ προστατευόμενοι. Διαφορετικὴ δύμως, αὐτοῖς είναι: νὰ είναι: ἡ περίπτωση τῶν συνταξιούχων. Τὰ ἐρωτηματικὰ τοῦ μέλλοντος, γι’ αὐτοὺς είναι: πολὺ ἀνησυχητικά. Τὸ Ταμείο τους, πρέπει: νὰ είναι: «κατὰ τὸν νόμον» σὲ ἀνάλογα σίκουρα κατάσταση, διότι νὰ ἀνταποκρίνεται στὶς ὑποχρεώσεις του. „Ωστε, προσοχὴ ἀποβάλλεται: Προσοχὴ παντοτεινὴ καὶ σωστὴ.

Λογικές είναι οἱ ἀπιφυλάξεις τῶν ἐργοδότων, γιὰ τὶς ἁκάστοτε εἰσφορὲς καὶ ὑποχρεώσεις τους. Πολὺ λογικές είναι: οἱ συνδικαλιστικὲς προσπάθειες γιὰ τὴν πληρέστερη ἐξουπρέτηση τῶν μελῶν τῶν ὀργανώσεων τους. Λογικώτερες δῆμος καὶ τῶν συνταξιούχων οἱ ἀνησυχίες. Τῶν τωρινῶν καὶ τῶν μελλοντικῶν συνταξιούχων, ἔκεινων ποὺ ἀνάλωσαν τὴν ζωὴ τους στὸς Θωκανούς καὶ τώρα, στὰ δειλινὰ τῆς ζωῆς τους, στὸ NAT καὶ μόνο τοποθετοῦν τὴν φροντίδα γιὰ τὸ μέλλον τους.

Προσοχὴ στὸ NAT. Ἀπὸ δύος, ἀλλὰ ιδιαίτερα ἀπὸ τοὺς κυβερνητικούς ἔκει παράγοντας, τοὺς ἐπιφροτισμένους γιὰ τὴν κακὴ λειτουργία του. Λιθῶν τὴν ίδιαν ἀνησυχία, ιδιαίτερα ἀπικαλούμενο, δη: μόνο οι συνταξιούχοι ναυτικοί ἀλλὰ δέλτοι οι πραγματικοί ναυτικοί. „Ολοι δέσοι ἀπὸ τὸ ἀναζητήσουν τὴν θετάτη προστασία καὶ στὸν δική του εὐημερία διασημοτατοῦ.

Καὶ ξεναλέμα. Μεγάλη ἡ πλάνη νὰ θεωροῦμε τὸ NAT, σὰν Ταμείο μὲ ἀποθεματικὰ καὶ σίκουρης κατάσταση σὲ διαθήσιμη προτεραιότητα. Ζήτημα είναι: ἀν τὰ ἀποθεματικά του συμπεριλαμβανομένης καὶ τὴς περιουσίας του σὲ ἀκίνητα, μπορεῖ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ ἔξοδα καὶ τὶς παροχές του πέραν τῆς τριετίας, σὲ πιθανή ναυτική κρίση.

Αὐτὰ είδε καὶ κάτια ἀνάγκασαν τὸν ναύαρχο κ. Χανίδη νὰ ἀπορρίψῃ τὸ «ΧΟΜΠ» του, σὰν πρόσδιλλον οἱ πρώτες ἀλλαρές διαφωνίες μὲ τὰ μέλη τοῦ ἀναδιαπορευόμενος Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ταμείου.

Είναι καὶ τοσοῦ, μία ἀπὸ τὶς γνωστές λογιστές τοῦ τόπου μας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

DΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: 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

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 BAIRAS
PHONES 311384, 321616, 313397
PHONE AOH 900886
SAN MARTIN 1119
BUENOS AIRES - ARGENTINA

ΤΙ ΣΥΜΦΕΡΕΙ

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Εἰς τὴν Ἐφημερίδα «Θάρρος» τῆς Σύρου δημοσιεύεται τὸ ὑπὸ τὸν ἀνάτερω τίτλον ὅμηρον τοῦ συνεργάτου τῶν «Ν. Χ.» κ. Γεωργίου Φρέρη. Τὸ ἀναδημοσιεύομεν διότι παρουσιάζει δχὶ μόνον τοπικὸν ἐνδιαφέρον ἀλλὰ διότι ἀναφέρεται εἰς θέμα διὰ τὸ δόπιον τὰ «Ν. Χ.» πλειστάκια ἢ ἐπικευαστικά κέντρα.

Σὺν Συριανὸς «Ιθαγενῆς» καὶ δημόσιτης «Ἐρμοπόλεως», ἐκπληκτὸν θεώρητον γὰρ τράφω μᾶτὲς τὶς γραμμὶς παρεμβαίνοντας ἀπρόσκιλητος στὴ διεμάχη ἀνάμεσα «Νεαρίου» καὶ συμπολιτῶν μου.

Ἐπιθυμίᾳ μου εἶναι: γὰρ πῶ μερικὲς ἀλήθειες, γὰρ ἐνθέστης ἡ ἀνησυχία, τὸ ἄγγος, ἡ ἀδεσκιάτητα ποὺ δημιουργήσεις ἡ Ἀναθεώρηση τῆς Συμβάσεως, κατὰ κάποιο τρόπο δικαιολογοῦνται κι' ἀπὸ γιατὶ δὲν δρέθηκαν ἐκεῖνοι ποὺ ἔπρεπε νὰ ἐμβαθύνουν ποலὺ στὸ παρελθόν, τὸ παρὸν καὶ τὸ μέλλον. Παρέλειψιν ἐκούσια ἡ ἀκούσια νὰ ἔξετασουν τὶς συμερινὲς παγκόσμιες οἰκονομικὲς συνθῆκες καὶ νὰ δάλουν τὸ πρόδηλημα μέσα στὸ ρεαλιστικὸν τὸν πλαίσιο. Κάποιοι προκήρυξην τράψει: γιὰ «διετά γενεθῆν». Ἀλλὰ τὰ διετά γενεθῶν πραγματοποιήθηκαν ἀπὸ τὸν 1955 ἕπταντα στὸ λιμάνι Η. Κρατικῆς Πλαττής Δεξιηρῆς, ἀνάμεσα σὲ κυδονοκρουσίες καὶ σὲ φωνὲς «Σωθήκειε!». Δικιαχία τυπωθῆκεν εἰς καρπάνες καὶ τὸ προφυτικό «Σωθήκειε!» γίνηκε πραγματικότητα, γειτονικὴ σήμερα. Τὰ «διετά» ἐκακιθάρισαν καὶ ὑποτοιχήκαν δὲν στὴ συνέχεια οἱ «Ἀδελφοὶ Ρεθύμνη» —ποὺ τόσο γρήγορα ἔξεχάσαιε — ἀναστάλεψαν τὸ καταστραμμένο ἀπὸ τὸν πόλεμο καὶ τὴν Κατοχὴν «Νεώριο» κι' ἔστησαν μιὰ καινούργια μικρὴ ναυπηγικὴ καὶ ἐπικευαστικὴ μονάδα. «Ἐμοιαζε τότε σᾶν τὸ δέντρο τῆς ἐλπίδας... ἐκναυποντάνευν θρήλοι, ἐκναγεννήταν τὸ παρελθόν. Τέλος σᾶλα ἀπὸ τὰ πήδην τὴν τελικὴν τους μορφὴ δέκαν τὸ 1969 οἱ «Ἀδελφοὶ Ρεθύμνη» ἐκγωμόδουσαν τὴν κυριότητα τοῦ ἔργου τῶν στοὺς «Ἀδελφοὺς Γουλανθρή. Τ» ἀποτελέσματα σὲν ἀργηταν νὰ τρυποῦν, τὰ ζῷημα σήμερα. Σήμερα ποὺ ἔξεχάσαιε τὴν κακομορφιά, τὸν ἔσογκωμό, τὴν «μετανάστευση». Σήμερα ποὺ ἔξεχαντηκες ἡ ἀνεργία, ἡ φτώχεια, ἡ μαζέρια, ἡ κλάψη. Μέσα σὲ ὅχτην χρόνια σὲλις ἀλλάζειν. Η φτηνὴ γῆ πήρε ἀξία. «Ολλαζέκεν γιατὶ εἴτε μᾶς ἔρεσε εἴτε δχὶ τὸ «Νεώριο» ἔγινε ἡ οἰκονομικὴ σπουδαίατερη στήλη τοῦ τόπου μας. Δὲν ἔχω εκποτὲ νὰ γράψω ιστορία σῦ-

τε νὰ γίνω κύτταλητος ἀπολογητής μιᾶς πρωτεικῆς καὶ δχὶ ΠΟΛΥΓΕΝΙΚΗΣ ἐπιχειρήσεως ποὺ τόσα προσέφερε καὶ προσφέρει δέχης νὰ ἀπολαμβάνῃ κερδόν, μιᾶς ποὺ δρίσκεται: ἀκριβῆ στὸ στάδιο τῆς ἐξαιλίξεως. Δὲν προτίθεμαι ἐπίσης νὰ γίνω συνήγορος, κυρίως τοῦ «Ἐργατοτεχνικοῦ πρωτοποιοῦ, ἀλλοὶ τοῦ τόσου πολύτιμου κεφαλαίου ποὺ τυγχάνει: δχὶ καὶ τὸ κεφάλαιο ποὺ ἐπενδύθηκε σ' αὐτὴν τὴν ἐπιχειρηση. Δὲν ισχύει: γιὰ μένα τὸ παληὸν «τὸ μοναστήριο» νὰν καλλίκρεος...». Γίνομαι δημος συνήγορος τῶν συμφερόντων τοῦ νησού μας γιατὶ αὐτὸ δερκίνι: περιεστέρα.

«Ολοὶ οἱ ξιναὶ καὶ ἔμισα ἐνδιαφερόμενοι πρέπει νὰ ξέρουν ἡ νὰ μάθουν τοῦτα ποὺ παραβίαστο:

1) Τὸ πιστεύον μας δι: ἡ γεωγραφικὴ θέση τοῦ νησού μας είναι: προνομιούχος ἀνήκει: στὸ παρελθόν. «Ἀναδιάρθρωση» τῶν γεωπολιτικῶν συνθηκῶν. Οἱ συστατικές γιαρες καὶ θεατέρων οἱ περιθρηζόμενες ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα περικύρωσαν πιὰ νάνκι: πελάτες μας. «Ἀποκτήσαντας δική τους Ναυτιλίαν, δική τους ναυτιλιακὴν υποδομὴν καὶ ἔγιναν ἐπικίνδυνοι: ἀντικρωνιστές.

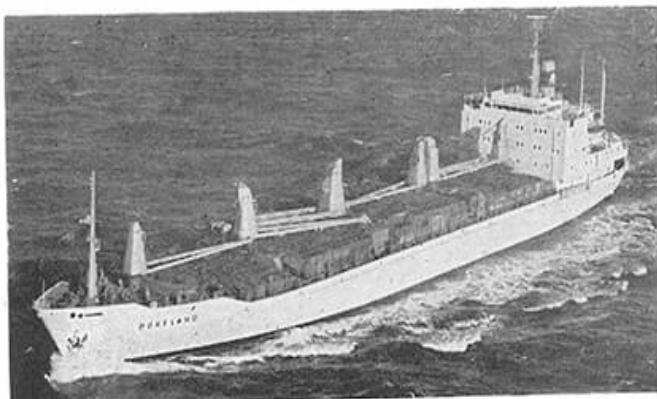
2) Η γιάρα μας ἔκτεις ἀπὸ τὰ δύο ναυπηγεία τοῦ Νίκαιου καὶ Ἀνδρεάδη, ποὺ δρίσκεται γήρα στὴ πρωτεύουσα, ἀλλὰ δὲν μπορεῖ νὰ συντηρήσῃ, δὲν μιλῷ γιὰ τὰ μικροναυπηγεῖα Περάματος ποὺ ναυπηγεῖνται: ρυμουλάκη, φορηγίδες, μικρὰ ὄχηματα γαγωγά. Τὰ δύο μεγάλα ἔπειτα ἀπὸ μιὰ ἔξκρονη ἥδη ἀντιμετωπίζουν τὴν καινὴ μορφὰ τῶν ναυπηγείων δύο τοῦ κέδουσα, ἔχειρέσει: τῆς Ισπωνίας. Ναυπηγεῖα διώσιμα ἔχουν μόνον πλούσιες γιαρες μὲ μεγάλα συναλλαγματικὰ ἀποθέματα, ίκανές νὰ πιστοδοτήσουν τὰ ναυπηγεῖα πρὸ τὴν αντιμετώπισης κοινωνίων προσδημάτων καὶ τὰ ναυπηγεῖα μὲ τὴ αἴρεται τοὺς τοὺς πελάτες.

3) Τὰ ναυπηγεῖα Νορδγίας, Σουηδίας, Ολλανδίας, Γαλλίας, Βελγίου, Μεγ. Βρετανίας διέρχονται καρίσι. Τὸ «κλειδὶ στὴν πόρτα». Κορεζμός τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ πλεονέκουσα χωρητικότης 100 ἑκατ. τόνων. Η «Αγγλικὴ» Εργατικὴ Κυβερνήση δρισκετάν στὰ πρόθυρα τῆς ἀθνακοποιήσεως τῆς ναυπηγικῆς διοικηγονίας, πρὸ τοῦ γάρους δύος, τὸ ἀνέδηλο ἀδριστον.

4) Διὰ νὰ ἐπικυρωθεῖν ἡ ναυπηγικὴ δραστηριότης θὰ γρειασθοῦν πολλὰ χρόνια, ἔως δτοῦ

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSIRONS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

η πλεονάζουσα παλαιά χωρητικότης πάρη το δρόμο γιά τη διάλυση.

5) Μεταξύ Ε.Ο.Κ. και Ιαπωνίας, δέσια ή σύγκρουση στο θέμα τῶν ναυπηγήσεων. Οι Εύρωποι πιέζουν τούς Ιάπωνας νὰ αναπροσαρμόσουν τὰς τιμὰς των καθιστάμενος διεισδύτερον συναγωνιστών των ναυπηγήσεων τὰς νάντης στο Δυτικό Κόσμο.

6) Τὰ ναυπηγεία τῶν "Ανατολικῶν χωρῶν δὲν ἀντιμετωπίζουν προβλήματα. "Άλλο τὸ οἰκονομικούνονταν σύστημα. Κράτος ὁ καρχαλιούχος, κρατικὰ τὰ ναυπηγεῖα, κρατικὰ τὰ πλοῖα.

7) Τὰ ναυπηγεία τῆς Σιγκαπούρης ἔκλεισαν. Μεταβλήθησαν εἰς ἐπικεντρωτικά κέντρα. Τὸ 1976 εἰσέπρεψεν 1 δισ. διστάρια.

8) "Η Σουηδία πρέσει ἀντιμετώπισην τῆς ἀνεργίας στὸν κλάδο τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας μέσωτες ναυπηγήσεις πλοίων τὰ δύοτα θὰ πολεούνται, δικαίων δικούνται ἀγοραστοί. Δηλαδὴ «πολοὶ ἀτοματιζόνται», ἀλλὰ η Σουηδία εἶναι πλούσια κύρως μὲ διλλῆρα σικονομικούντων καταράτων δομήν.

Ἄστε καὶ μόνον ἀρκοῦν γιὰ κάθε ἀνθρώπο πελᾶς θελήσεως γιὰ νὰ καταλάβῃ διτοῦ: «Ναυπηγεία» εἶναι κάτι τὸ ἀκατόρθωτο, διτοῦ μόνον γιὰ τὸν Σόρο, ἀλλὰ καὶ γιὰ τὸν Χώρα μας. "Η Μάλιτς ἐκληρούμενης ἀπὸ τὸν Μεγ. Βρεταννία, ἀνεκτίμητης ἀξίας ἐγκαταστάσεις, μιὰ ποὺ κάποτε ἦταν ναυτική θάση τῆς παλῆς "Αλβαΐας. Χρόνια ἔμεινεν ἀγρησιμοποίητα. Μόλις πρὸ τετρατίτης ἥρησαν νὰ δουλεύουν σὸν ἐπικεντρωτικά κέντρα. Καὶ έχουν δὲν μόνιμες δεξικιενές. Γιὰ ναυπηγήσεις οὐδὲ λόγος. Καὶ ἔρωτο: "Η μόνιμος δεξικιενή ἀποτελεῖ ἑγγύκιον μονιμότητος τῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ Ναυτικοῦ διπλοῦ της ομιλητῆς: "Ασφαλῶς δέχεται, μιὰ ποὺ οἱ ραγδαῖτες δεξιείταις τῆς τεχνολογίας ἀνατρέπουν σχέδια, προβλέψεις, ποὺ γίνονται πρὶν εἰκοσιτέσσερες δρασ.

Θέτων ἄδικο νὰ μὴν καταλογίσουμε παραλίες καὶ λάθη εἰς τὸ «Νεόριον». "Εγγιναν

πολλά. Στὸ κάτω-κάτω τῆς γραφῆς δύμας, τὰ λόγη τὰ πληρώνει η ἐπιχειρηση. "Ηδη μὲ τὴν ἀναδιάρθρωση καὶ ἀναστελέχωση τῆς ἐπιχειρήσεως τὰ πράγματα θαδίζουν καλά.

Δικαίωμα τῶν Συριανῶν εἶναι νὰ νομίζουν διτοῦ ἡ ἀναθεώρηση τῆς Συμβάσεως εἶναι ἀνηγγειατικὸν στιγμῆς. Δικαίωμα τους εἶναι νὰ δέλπουν τὸ μέλλον μὲ κάποια δυσποικιά. Δὲν πρέπει δύμας νὰ ξεγνοῦν διτοῦ, τὸ προνόμιο τῆς Σύρου εἶναι ἀναχαίρετο, ἀναπλλοτρίωτο, στερεὸ καὶ μόνιμο. Σὸν ἀπόδειξην ἡ περίπτωση Πελού. Πάλι καὶ ἀγόνως γίνονται: ἀπὸ τὸν Πελούς νὰ μεταβληθῇ ὁ ιστορικὸς τόπος, τὸ ιστορικὸ λιμάνι: σὲ Ναυπηγεία — Ἐπικεντρωτική. Μεγάληρια καρφαλίου, διεισδύος καὶ γιόποιος, δὲν κατέφερνται νὰ ἐπιτύχουν τὸν ἐκχώρηση τῆς θαλασσίας αὐτῆς περιοχῆς. Λειτούργησα ὁ νόμος — ποὺ σιγά-σιγά γίνεται διευθύνεται — τῆς προστασίας τοῦ παιοθάλλοντος, τῆς ρυπάντωσης θαλάσσης καὶ πλ. "Εμεῖς λοιπόν οἱ Συριανοὶ κατέχουμεν τὸ ἀνεκτίμητης ἀξίας προνόμιο, νάγκη γίνεται ὁ τόπος μας μιὰ καλὴ ἐπικεντρωτικὴ θάση, ποὺ εἶναι μοναρχίας μιᾶς μονίμου δεξιαίας θέσης.

"Αν οἱ σημειωτοί τοῦ θελήσουν έστω — νὰ τὸ ἐκχώρησην εἰς ἄλλους, ΔΕΚΑΔΕΣ ΓΗΡΑΧΟΥΝ. Αὐτὸς πρέπει νὰ ἔννοιη δικαὶα καὶ νὰ τὸ θυνέψει καὶ τὸ πιὸ στείρο μυαλό.

"Αλλὰ καὶ ἡν ἀκόμη ἐπιμένουμε στὴν ἀκόμη τῆς ἀναθεώρησεως, δὲν πρέπει νὰ τὸν ἐπιδιδόνουμε μὲ τὸν τρόπο ποὺ διαλέξουν οἱ ἀναρτεῖσι: ἀλλὰ μὲ φυσικούμια, μὲ περίσσεψη, μὲ διάλογο καὶ κατανόηση.

"Η πλὴρη Κρατικὴ δεξικιενὴ — ἥλικίας ἄνω τῶν 40 ἔτῶν — δύσκολο φυλετικό: νὰ ἔκανειπη σὲ λειτουργία. Παρακαλεῖται ἡ μεγάλη «Βουλάντη Πούλανθρη». Δὲν φτάνει, αὐτὸς τὸ δέλπον καὶ οἱ διτοῦ: οἱ ἐπιχειρηματίες καὶ διπλωμάτες δέλητοι στὸν θηραυρὸ Συντονισμοῦ, δικαίων τὸν δικαίωμα τῆς Κρατικῆς δεξικιενῆς δεσμογένη ἀπ' τὰ γρανάτια τῆς γραφειοκρατίας, τότε θερθῆ καὶ ἄλλη, ποὺ θὰ τὴν ἀγοράσουν οἱ διτοῦ. Τὸ λιμάνι μας, μικρό, δὲν προσφέρεται γιὰ ναυπηγεία δέξια λόγου, τὰ δύοτα χρειάζονται: τεράστιες ἀποτάξεις. Ηροφέρεται: δύμας

γιὰ ἓνα πρώτης τάξεως ἐπικεντρωτικὸ κέντρο, ποὺ μπορεῖ νὰ καλύψῃ διτοῦ τὶς ἀνάγκες τῆς γενιαταίας Ναυτιλίας μας καὶ νὰ ἐξυπηρετῇ τὴν λειτήν τῆς "Ανατολικῆς Μεσογείου. Αὐτὸς θὰ ἔξαρτηθῇ τόσο ἀπὸ μᾶς τοὺς ίδιους, δισ καὶ ἀπὸ τὸν ἐπιχειρηματίες. Καὶ πρέπει νὰ τὸν παρακαλήσουμε. Καὶ διχά νὰ σημιουργήσουμε διεισδύεις οἱ ίδιοι: προβλήματα ποὺ δὲν έχουν καρμιά δάση. Δὲν πρέπει νὰ μᾶς παρασήφη διανοιασθητικούς ἀλλὰ ἡ πραγματικότητα σ' ὅλη της τὴν ἔκταση.

"Εκεῖνο ποὺ ἀπὸ διλη ἀδηνή τὴν Ιστορία εἶναι ἔξοργιστικὸ καὶ ἀνεπίτρεπτο εἶναι: τὸ γεγονός διτοῦ ιστορία ποὺ μόλις πρὶν ἀπὸ λίγα χρόνια πατήσκανε ποδὶ: στὸν εὐλογημένο τόπο μας θάλωναν νὰ μᾶς μάθουν δισ εἶμεν θέση. Βάλθηκαν νὰ ἔξαρθρωσουν τὶς θραλεῖς παραδόσεως τοῦ τόπου μας λέστε καὶ εἶναι διατονούντα νὰ σημποτάρησουν τὴν καλοτυχία μας.

"Είναι διξικατάριτοι: δικαίων: οἱ Συριανοὶ ποὺ τὸν θελήσαν καὶ τὸν ἀνέχητηκαν ν' ἀνέβουν ἐκεῖ ποὺ δὲν είχαν καρμιά θέση. Είναι ἀπογοητευτικὸ νὰ δέλπουν τὸν τόπο σου νὰ τὸν διευθύνουν διλλοις, διχετοτοι, ποὺ δὲν έχουν τὴν στοιχειώδη εὐκαιρίες καὶ διακριτικότητα νὰ σέδνονται: τὸν φιλέξενοντας. "Απορῷ πᾶς ἡ Συριανή νέα γεννὴ ἐπέτρεψε καὶ ἀνέχητης αὐτὴν τὴν ιστορία, ποὺ σιγά-σιγά διαδρόμεις τὴν τοπική μας ἀνότητα, τόσο διπαραίτην γιὰ τὴν συνέχιση τοῦ δικοῦ μας τρόπου ζωῆς, τοῦ δικοῦ μας τρόπου «τοῦ σκέπτεοθεί» τῆς δικῆς μας νοστροπίκης.

"Ἄς μὴ νομίσῃ διτοῦ κατέχομαι: ἀπὸ πολιτικὴ μισαλλοδοξία. Γνωστοί εἶναι καὶ ἡ πολιτικὴ μου τοποθετία καὶ ἡ θεολογία μου καὶ τὰ ιδεονομικά μου.

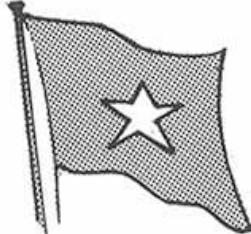
"Τελειώνοντας αὐτὰς τὶς γραμμικὲς τολμιδι νὰ παρακαλέσω ἐκείνους ποὺ θὰ τὶς διαδέσσουν, νὰ τὶς μελετήσουν καλά καὶ δις μὲ κρίνουν. Κάθε κρίση τοὺς θάνατοις απειστή. "Ἄς μὴ ξεγάδουν δύμας διτοῦ ποὺ κάθε δικό του μας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

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

ΩΣ ΕΝΕΚΡΙΘΗ ΥΠΟ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ N.A.T.

Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΞΑΓΟΡΑΣ ΧΡΟΝΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὸ πλῆρες κείμενον τοῦ ἔγκριθέντος ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ N.A.T. Κανονισμοῦ «περὶ ἔξαγορᾶς ὑπὸ ναυτικῶν ἀσφαλιζομένων εἰς N.A.T. χρόνου ἐργασίας των εἰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις», διὰ τοῦ ὅποιον ρυθμίζονται τὰ τῆς ἀσφαλίσεως τῆς ὑπηρεσίας ἀρχιπλοιάρχων, ἀρχιμηχανικῶν καὶ ἀρχιραδιοτηλεγραφητῶν ὡς καὶ ἄλλων ναυτικῶν ἀσχολουμένων εἰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις. Τὸ πλήρες κείμενον τοῦ ἔγκριθέντος Κανονισμοῦ, ὃ ὅποιος θα τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν δύο μῆνας μετὰ τῆς δημοσίευσής του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, ἔχει ὡς ἔξης:

Άρθρον 1

Ἡ ἀναγνώρισις καὶ ἡ ἔξαγορά χρόνου ἐργασίας ναυτικοῦ εἰς ναυτιλιακήν ἐπιχειρήσιν διὰ τὸν ὅποιον αἱ κείμεναι ἔκάστοτε διατάξεις ἐπιτρέπουν τὴν ὑπὸ ὀρισμένην εἰδικότητα διὰ τὴν ἐλώγιον ἐργασίαν ἀσφαλίσιν αὐτοῦ εἰς τὸ N.A.T., ἐνεργεῖται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Άρθρον 2

1. Ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσης διαχειριζομένη τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου ὀρίζομενα πλοῖα νοεῖται κατὰ τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἡ ἐπιχειρήσης ἢ ὅποια:

- α) Ἐκμεταλλεύεται ἡ ίδια πλοῖα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἢ συμβεδλημένα μετὰ τοῦ N.A.T. ἀνήκοντα εἰς τὴν κυριότητα της.
- 6) Διαχειρίζεται ὡς ἐφόπλιστης ἢ κατ' ἐντολὴν τῆς πλοιοκτησίας πλοῖα ἐλληνικῆς σημαίας ἢ συμβεδλημένα μετὰ τοῦ NAT.
- γ) Ἐκπροσωπεῖ ἐν 'Ἑλλάδι ὡς ἀντιπρόσωπος ἢ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ὡς κεντρικὸς πράκτωρ (as agent) ἀσκούσας εἰς ἀμφοτέρας τάς περιπτώσεις καὶ διαχειρίσιν διὰ πλοΐα ἐλληνικῆς σημαίας ἢ συμβεδλημένα μετὰ τοῦ N.A.T. κατ' ἐντολὴν τῆς πλοιοκτησίας ἢ τοῦ ἐφόπλιστοῦ.

2. Ὡς ἐπιχειρήσις διαχειριζομένη πλοῖα Ἑλληνικὰ ἢ συμβεδλημένα μετὰ τοῦ N.A.T. νοεῖται καὶ τὸ Δημόσιον ἢ τὰ Νομικὰ Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ὡς καὶ αἱ Τράπεζαι, αἱ ἀναλαμβανουσαι ὡς ἐπροτιμώμενοι ἐντοπόθηκοι δανεισταί τὴν διαχειρίσιν πλοῖων ἢ ἀποκτώσας ταύτην κατόπιν πλειστηριασμοῦ τοῦ πλοίου.

Άρθρον 3

Ναυτικὸς θεωρεῖται κατὰ τὸν παρόντα Κανονισμὸν ὡς ἀπογεγραμμένος ὡς ναυτικός. ὁ

μὴ συνταξιοδοτηθεὶς καὶ ἔργαζομενος εἰς ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν ὑπὸ εἰδικότητα, διὰ τὴν ὅποιαν ἢ περὶ N.A.T. κειμένη ἔκάστοτε νομοθεσία ἐπιτρέπει τὴν ἀσφαλίσιν τούτου καὶ τὴν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγοράν τοῦ χρόνου ἐργασίας του εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, διαχειριζομένην τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου ὀρίζομενα πλοῖα.

Άρθρον 4

Τὰ ὑποβαλλόμενα δικαιολογητικὰ διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν ναυτικῶν τῶν ἐργαζομένων εἰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις καὶ τὴν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγοράν τοῦ χρόνου ἐργασίας του εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, διαχειριζομένην τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου ὀρίζομενα πλοῖα τοῦ N.A.T.

Άρθρον 5

Οἱ κατὰ τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἀσφαλιζομενοι εἰς N.A.T. δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπερβαθούν διὰ τὰ πλοῖα διὰ τὰ ὅποια προσλαμβανονται παρὰ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τοὺς ὑπὸ τοῦ νόμου ὀρίζομενους κατ' ἀριθμὸν καὶ εἰδικότητα ναυτικούς.

Άρθρον 6

1. 'Ἡ πρόσληψις ναυτικοῦ παρὰ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως δι' ἐργασίαν παρὰ αὐτῆς δέον νὰ ἐνεργήται ὑπὸ τοῦ νομίμως κατὰ τὸ 'Ἑλληνικὸν ἢ ἀλλοδαπὸν δικαιον ἐκπροσωποῦντος ταύτην ἢ εἰδικῶς ἔξουσιοδοτουμένου παρὰ τούτου τρίτου προσώπου τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως (ἔχοντος δικαίωμα πρὸς τοῦτο).

2. Εἰς τὴν ἔξουσιοδότησιν περὶ ἡς ἢ προηγουμένη παράγραφος δέον ἀπαραιτήτως νὰ περιλαμβάνωται:

α) Τὸ δονομα, ἢ σημαία, ὁ λιμήν καὶ ἀριθμὸς νηδολογίου καὶ ἡ ὄλικὴ καὶ καθαρὰ εἰς κόρους ωρητικότης τῶν πλοίων ἀτίνα διασχειρίζεται ἢ ἔξουσιοδοτούμα ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

6) 'Ἡ πλοιοκτησία ἐνὸς ἔκαστου πλοίου.

γ) 'Ἡ ἐντολὴ προσλήψεως ὀρισμένου πρώτου καὶ ἡ ναυτικὴ εἰδικότης ὑφ' ἦν ποσολαμβάνεται.

8) Τὸ δονοματεπώνυμον, ἢ διεύθυνσις κατοικίας τοῦ δίδοντος τὴν ἐντολὴν προσλήψεως καὶ ἡ ὑπογραφή τοῦ ἐκπροσωποῦντος ταύτην.

3. 'Ἐδαν ἢ διαχειρίστρια ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσης ἐδρεύῃ ἐν 'Ἑλλάδι προσαρτᾶται εἰς τὴν ἔξουσιοδότησιν καὶ ὑπεύθυνος δῆλωσις τοῦ νομίμως ἐκπροσωποῦντος αὐτὴν ὅτι ἄ-

παντα τὰ στοιχεῖα της εἶναι ἀληθῆ, ἐάν δὲ αὕτη ἐδρεύῃ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ προστίθεται διασεδαίωσις τοῦ ὑπογράφοντος ἐκπροσώπου της, ἐάν τῷ σώματι τῆς ἔξουσιοδοτήσεως περιλαμβανομένη, ὅτι τὰ στοιχεῖα τὰ ἐν αὕτῃ ἀναφερόμενα εἶναι ἀληθῆ.

4. Τὸ γνήσιον τῆς ὑπογραφῆς εἰς τὴν ἔξουσιοδότησιν καὶ τὴν ὑπεύθυνον δῆλωσιν α) εἰς ἀλλοδαπήν θεωρεῖται ὑπὸ 'Ἑλληνικῆς Προξενικῆς ἢ Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἢ ἐπιτοπίου τοιαύτης, β) εἰς τὴν 'Ἑλλάδα ὑπὸ Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου ἢ τῆς 'Ἐνώσεως 'Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν.

Άρθρον 7

1. 'Ἡ ἀσφάλισις ἀρχεται ἀπὸ τῆς χρονολογίας ὑποβολῆς τῆς αίτησεως εἰς N.A.T. μόνον ἐάν τὰ ὑποβληθέντα δικαιολογητικά διὸ τὴν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγοράν ὑπερείσις εἰναι πλήρη καὶ κριθούν νομότυπα κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ συμπληρωθούν ἐντὸς τῆς χρονολογίας τῆς συμπληρώσεως.

2. 'Ἐαν τὰ ὑποβληθέντα δικαιολογητικά κριθούν ἐλλιπῆ ἢ μὴ νομότυπα ἢ δὲν συμπληρωθούν ἐντὸς τῆς, κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον μηνιαίας προθεσμίας, ἢ ἀσφάλισις ἀρχεται ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς συμπληρώσεως.

3. 'Ἡ ἀναγνώρισις καὶ ἔξαγορὰ πραγματοποιεῖται, διὰ τὴς καταβολῆς τῶν ἔκάστοτε νομίμων εἰσφορῶν καὶ ὑπὸ τὸν ὄρον νὰ μὴν ἔχει παραγραφή τὸ δικαίωμα τοῦ ναυτικοῦ.

Άρθρον 8

1. Ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσης εἰς τὴν ὅποιαν ἐργάζονται ναυτικοὶ ὑπαγόμενοι εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ N.A.T. ύποχρεούται νὰ δηλώσῃ ἐντὸς τοῦ πρώτου διμήνου ἔκάστου ἔτους:

α) Τὸ δονοματεπώνυμον τῶν ναυτικῶν τῶν ἐργασθέντων εἰς αὐτὴν κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος καὶ τὴν εἰδικότητα ὑπὸ τὴν ὅποιαν εἰργάσθησαν.

6) Τὰ πλοῖα μετὰ πλήρων ὡς ἐν ἀρθρῳ 6 πρ. 2α' στοιχείων αὐτῶν διὰ τὰ ὅποια ἀπησχολήθη ἔκαστος τούτων καὶ γ) Τὸ χρονικὸν διάστημα καθ' ὅ ειργάσθη.

2. 'Ἡ Ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσης περὶ ἡς ἢ προηγουμένη παράγραφος ὑποχρεούται εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ν' ἀναγγείλῃ ἐγγράφως εἰς τὸ N.A.T. πᾶσαν πώλησιν, παροπλισμόν, ναυάγιον ἢ θύσιον ὑπὸ τὴν διασχείρισιν τῆς πλοίου διὰ τὸ ὅποιον ἀπησχολείτο ναυτικὸς κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Άρθρον 9

1. Διὰ τὴν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγορὰν ἐργασίας ναυτικοῦ εἰς ναυτιλιακήν ἐπιχειρήσην διδεῖται πράξις τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ N.A.T. ἐν ἡ ἀπαραιτήτως δέον νὰ καθορίζεται πλὴν ἄλλων στοιχείων ὁ χρόνος τῆς ἔξαγοραζομένης ὑπηρεσίας, ἡ κατηγορία τοῦ πλοίου, ἡ ναυτικὴ εἰδικότης τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὸ ποσὸν τῶν εἰσφορῶν.

2. Τὸν τύπον τῆς πράξεως τοῦ Διευθυντοῦ δρίζεται δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ.

3. 'Ἡ πράξις τοῦ Διευθυντοῦ κοινοποιεῖται ἀπαραιτήτως εἰς τὴν 'Ὑπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων, μόνον μετὰ τὴν ἔξι ὀλοκλήρου καταβολής τῶν νομίμων εἰσφορῶν ἢ ὅποια δέον νὰ ἀναφέρεται εἰς τὴν κοινοποιουμένην πράξιν.

'Η Y.N.M. ἄμα τῇ λήψει τῆς κοινοποιουμένης πράξεως καταχωρεῖ εἰς τὴν μερίδα τοῦ ναυτικοῦ τὸν ἔξαγοραζομένης χρόνον ἐργασίας.

4. Εἰς τὸ N.A.T. τηρεῖται Ειδικὸν Μητρώον, εἰς τὸ ὅποιον καταχωρούνται τὰ στοιχεῖα τῆς ἔκδιμομένης πράξεως καὶ ὁ χρόνος τῆς ἔξαγοραζομένης ἐργασίας, ἀτίνα λαμβάνονται ὑπὸ δψιν διὰ τὴν ἀπονομὴν παροχῆς.

5. 'Αντίγραφον τῆς πράξεως μετὰ τοῦ Γραμματίου Εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν παραδίδεται ἀπαραιτήτως εἰς τὸν ναυτικὸν τὸν πραγματοποιεῖσαντα τὴν ἔξαγορὰν ἢ τὸν ἔξουσιοδοτημένον ἐκπρόσωπόν του.

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

ATHANASIOS MAMZERIDIS
"NEW PYRGOS,"

FRESH & DRY PROVISIONS — DECK & ENGINE STORES
LAUNDRY — BONDED STORES

TARRAGONA ADDRESS :
P. O. BOX 631
General Contreras Street No. 24

CABLES : "THANASIS"
TELEPHONES : 207548/9
A.O.H. : 213097

Piraeus Office : John A. Parissis
Tel.: 411.2570, 417.4495, 4120.341 A.O.H. 821.7103
Tlx : 21-3557 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

Αρθρον 10

1. Ναυτικός έργαζόμενος είς ναυτιλιακήν ένν 'Ελλάδι έπιχειρησιν διαχειρίζομένην 'Ελληνικά ή συμβεβλημένα πλοία, υποχρεούται νὰ προσκομίζῃ δεβαιώσιν τῆς έπιχειρήσεως, ύπογεγραμμένην ύπὸ τοῦ νομίου ἑκπροσώπου τῆς, διὰ τῆς ὁποίας δεβαιούται διὰ ὁ ναυτικός εἰργάσθη παρ' αὐτῷ. Τὸ γνήσιον τῆς ύπογραφῆς τοῦ ἑκπροσώπου δεβαιούται ύπὸ τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν.

2. Ναυτικός έργαζόμενος είς τὴν ἀλλοδαπήν είς ναυτιλιακήν έπιχειρησιν διαχειρίζομένην 'Ελληνικά ή συμβεβλημένα πλοία υποχρεούται νὰ προσκομίζῃ δεβαιώσιν τῆς έπιχειρήσεως ύπογεγραμμένην ύπὸ τοῦ νομίου ἑκπροσώπου τῆς διὰ τῆς ὁποίας νὰ δεβαιούται διὰ ὁ ναυτικός εἰργάσθη παρ' αὐτῷ. Τὸ γνήσιον τῆς ύπογραφῆς τοῦ ἑκπροσώπου δεβαιούται ύπὸ 'Ελληνικῆς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ Ἀρχῆς ἢ ἐπιτοποίου τοιωτῆς.

3. 'Η μὴ προσκόμιστις τῆς δεβαιώσεως περὶ ἡς αἱ πρ. 1 καὶ 2 ἐντὸς τοῦ 12ου μηνὸς ἀπὸ τῆς χρυσολογίας ἀναγνωρίσεως ἔκαστου ἔξαμήνου ὑπηρεσίας, ἐπάγεται τὴν ἀκρούτητα τῆς ἀναγνωρισθείσης ύπηρεσίας καὶ τὴν ἐπιστροφὴν ἀτόκως τοῦ ποσοῦ τῆς ἔξαγορᾶς.

4. 'Ακρώσιν τῆς ἀναγνωρισθείσης ύπηρεσίας ἐπάγεται καὶ ἡ ἀσκησὶς καὶ ἐτέρου ἐπαγγέλματος διὰ ἐπιστρέφεται ἀτόκως τὸ ποσὸν τῆς ἔξαγορᾶς. 'Ο ναυτικὸς υποχρεούται νὰ ὑποβάλῃ ἑνὸς τῆς αὐτῆς, κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον προθεσμίας, ύπευθυνὸν δῆλωσιν τοῦ N. 105)69 ἐν τῇ ὁποίᾳ νὰ δεβαιούται ἔαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἀναγνωρισθέντος χρόνου εἰχεῖ ἡ μῆ καὶ ἐτέρων ἀπασχόλησιν καὶ ἀν ἐκαλύφθη διὰ τὸν αὐτὸν χρόνον ύπὸ ἐτέρων κυρίας ἢ ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως καὶ ποίας.

Αρθρον 11

Δὲν ἀναγνωρίζεται οὐδὲ ἔξαγοράζεται χρόνος ἐργασίας ναυτικοῦ είς ναυτιλιακήν έπιχειρησιν καθ' ὃν οὗτος ἔξειτε πειθαρχικὴν ποινὴν στερητικὴν τῆς ἀδειας ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἐπιθιμεῖσαν δὲ πειθαρχικοῦ θεσμού θεσμού Ε.Ν., τυχὸν δὲ ἀναγνωρισθείσα ἀκρούται καὶ αἱ καταβληθεῖσαι εἰσφοραὶ ἐπιστρέφονται ἀτόκως.

Αρθρον 12

Αἱ ύπὸ τοῦ νόμου ὄριζομεναι εἰσφοραι διὰ τὴν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγορὰν ἐργασίας ναυτικοῦ είς ναυτιλιακήν έπιχειρησιν καταβάλλονται εἰς δραχμάς μὲ τὴν ἐπίσημον τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος ιστομίαν τῆς λίρας 'Αγγλίας κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς καταβολῆς καὶ κατατίθενται εἰς τὸ Ν.Α.Τ. μετὰ ὑπεύθυνου δῆλωσεως τοῦ N.Δ. 105)1969 τοῦ ἑκπροσωπούντος τὴν ναυτιλιακήν έπιχειρησιν διὰ τὸ ἀντίστοιχον εἰς λίρας 'Αγγλίας συνάλλαγμα ἔχειν πότισμα εἰς τὴν Τραπέζαν 'Ελλάδος. 'Η ύπευθυνος δῆλωσης ύποβάλλεται μετὰ τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 4 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὄριζομένων δικαιολογητικῶν.

'Εξαιρείται τῆς ύποχρεώσεως τῆς ἐκχρήσεως τὸ Δημόσιον ἥ τὰ Νομικά Πρόσωπα ἥ αἱ Τράπεζαι ἔαν ἀποδειγμένων δὲν εἰσέπραξαν ἢ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων συνάλλαγμα.

Αρθρον 13

1. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τηροῦνται:

α) Μητρώον μετὰ εἰδικοῦ ὑέρετηρίου διαχειριστριῶν ναυτιλιακῶν έπιχειρήσεων εἰς τὸ ὁποῖον καταχωρεῖται ἔκαστη ναυτιλιακὴ έπιχειρησὶς, καταλαμβάνουσα δύο σελίδας, εἰς τὰς ὁποίας καταγράφονται ἡ ἐπωνυμία τῆς, ἡ ἔδρα τῆς, τὸ ἐν 'Ελλάδι ἑκπροσωπούντον ταύτην φυσικὸν ή νομικὸν πρόσωπον, τὰ πλοία ἀτίνα διαχειρίζεται ἡ ἑκπροσωπεῖ μετὰ τῶν στοιχείων αὐτῶν ως ὄριζονται εἰς τὸ ἄρθρον 6 πρ. 2α, ἡ πλοιοκτησία ἔκαστου τούτων, τὸ ὄνοματεπώνυμον τῶν ἐργαζομένων παρ' αὐτῇ ναυτικῶν μετὰ στοιχείων ταυτότητος αὐτῶν καὶ τῆς ναυτικῆς εἰδικότητος ὑφ'

ἥν ἐργάζονται, ἡ ἡμερομηνία προσλήψεως καὶ ἀπολύσεως ὡς καὶ πᾶσα ἐτέρα ἀναγκαῖα διὰ τὸν εὔχερη ἐλεγχον πληροφορία.

- 6) Μητρώον κατ' εἰδικότητα μετὰ εἰδικοῦ ὑέρετηρίου ησαφαλισμένων ναυτικῶν ἐργαζομένων εἰς τὴν διάρκειαν τοῦ ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως εἰς τὸ ὁποῖον καταχωρεῖται ἔκαστος ἡς αὐτῶν καταλαμβάνων δύο σελίδας εἰς τὰς ὁποίας καταχωρούνται πλήρη στοιχεῖα ταυτότητος τοῦ ναυτικοῦ, ἡ διαχειρίστρια ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως εἰς τὴν διάρκειαν τοῦ ναυτικοῦ ἐργαζομένων αὐτῆς, τὰ πλοία διὰ τὰς ὁποίας ἔχει προσληφθῆ ὁ ναυτικὸς ύπὸ τῆς ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως, ἡ ἡμερομηνία προσλήψεως του καὶ τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἔξαγοραζομένης ἔργασίας του, ὡς καὶ πᾶσα ἐτέρα ἀναγκαῖα διὰ τὸν εὔχερη ἐλεγχον.
- γ) Μητρώον μετὰ εἰδικοῦ ὑέρετηρίου πλοίων εἰς τὸ ὁποῖον καταχωρεῖται, καταλαμβά-

κων δύο σελίδας, ἔκαστον πλοίον ἐκ τῶν δηλουμένων ύπὸ ναυτιλιακῶν έπιχειρήσεων, μετὰ πλήρων στοιχείων αὐτοῦ ὡς ἐν ἄρθρῳ 6 πρ. 2α, ἡ πλοιοκτησία τοῦ πλοίου, ἡ διαχειρίστρια ἐπιχειρήσεως, δὲν ἐν 'Ελλάδι ἑκπροσωπος καὶ ὁ προσληφθεῖ διὰ τοῦ τούτου ναυτικὸς ὡς καὶ πᾶσα ἐτέρα ἀναγκαῖα διὰ τὸν εὔχερη ἐλεγχον πληροφορία.

2. Δι' ἔκαστην ναυτιλιακήν έπιχειρησιν τηρεῖται εἰδικὸς φάκελλος εἰς τὸν ὁποῖον ἀρχειοθετεῖται πάντα ἔγγραφον ἀναφερόμενον εἰς εἰδικοὺς φάκελλος περὶ ὃν ὁ παρὼν Κανονισμός.

'Ομοίως δι' ἔκαστον ναυτικὸν τηρεῖται εἰδικὸς φάκελλος εἰς τὸν ὁποῖον ἀρχειοθετεῖται πάντα ἔγγραφον ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἔξαγοράν ύπηρεσίας του εἰς ναυτιλιακήν έπιχειρήσεων.

'Η ισχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεται μετὰ διμηνον ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυθερήσεως.

ΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΚΑΦΗ

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΤΩΝ

Ηύδημένην ζῆτησιν σκαφῶν γενικοῦ φορτίου, εἰς δάρος τῶν πλοίων-κοντένερες, διαβλέπει εἰδικὴ μελέτη ἐπὶ τῶν μελλοντικῶν τάσεων τῆς Ναυτιλίας, ἐκπονηθεῖσα ὑπὸ τοῦ Βρετανικοῦ Γραφείου 'Ἐρευνών Θαλασσίων Μεταφορῶν. Αιτία, τὸ σταθερῶς διευρυνόμενον χάσμα μεταξὺ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν.

'Η ιθεσίς, ύπὸ τὸν τίτλον 'Ζῆτησις Σκαφῶν Έπορτίου τοῦ 1985', λέγει ὅτι ἡ διακίνησις περισσοτέρων βαρέων εἰς μάνικον κανονίστων σχήματος φορτίων θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν διόγκωσιν τοῦ στόλου τῶν σκαφῶν γενικοῦ φορτίου, ητίς τὴν προηγουμένην 10ετίαν ἐστημέσιν ἀνάστασιν, συνεπείᾳ τῆς ραγδαίας ἀναπτύξεως τοῦ στόλου τῶν μετάλικων κάρριερς καὶ τῆς ἐμφανίσεως τῶν μεγάλων πλοίων-κοντένερων.

'Επειδὴ αὐξησις 13% προβλέπεται εἰς τὰς ιστωνικὰς ἔξαγωγὰς βαρέων μηχανημάτων καὶ ἔγκασταστάσεων, διακινούμενων εἰς μάνικον κανονίστων σχήματος φορτίων θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν διόγκωσιν τοῦ στόλου τῶν σκαφῶν γενικοῦ φορτίου, ητίς τὴν προηγουμένην 10ετίαν ἐστημέσιν ἀνάστασιν ἀνάπτυξεις τῆς προσεχῆ 10ετίαν.

'Άκολούθως τονίζονται αἱ μεταβολαὶ αἵτινες λαμβάνουν χώραν εἰς τὰς μεταφοράς αὐτῶν καὶ αἱ δημόσιαι θὰ ἔχουν βαθείας ἐπιπτώσεις διὰ τοὺς διαχειριστὰς τακτικῶν γραμμῶν. 'Η Νιγηρία καὶ ἡ Μέση Ανατολή κατέβεισαν ἡδη τὰς ἐπιπτώσεις τὰς ὁποίας δύνανται νὰ ἔχουν αἱ ἀναπτυσσόμεναι χώραι κυριαρχοῦν τώρα εἰς τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν καὶ πιστεύομεν διὰ της παρούσιας 'εμπορίου' θὰ ἐπηρεάσουν τὰς μεταφοράς γενικῶν φορτίων κατὰ τὴν προσεχῆ 10ετίαν καὶ θὰ ἀπαιτήσουν μεγαλυτέρων εὐελιξίαν ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν.

'Αι κατασκευὴν ἀναπτυσσόμεναι χώραι τονίζεται τὸν πλοιοκτησίαν την προσεχῆ 10ετίαν, ἡ οποίαν μεταβολαὶ αἵτινες τονίζονται περὶ της παρούσας μεταφοράς αὐτῶν καὶ αἱ δημόσιαι διὰ τοὺς διαχειριστὰς τακτικῶν γραμμῶν, οἷς μόνον δύον ἀφορᾶ εἰς τὸν τύπον τῶν χρησιμοποιουμένων πλοίων, ὅλα εἰς τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὁποῖον χρησιμοποιούνται τὰ πλοῖα αὐτά, καταλήγει ἡ ἀνάλυσις.

'Αι τακτικαὶ γραμμαὶ πρὸς καὶ μεταβολαὶ αἵτινες λαμβάνουν χώραν εἰς τὰς μεταφοράς αὐτῶν διέρχονται περίοδον ἀναπτυξέως, ἡ φάσις δὲ αὐτῇ ἀπαιτεῖ ἀναθεώρησιν τῶν ἀπόφεων περὶ τακτικῶν γραμμῶν, οἷς μόνον δύον ἀφορᾶ εἰς τὸν τύπον τῶν χρησιμοποιουμένων πλοίων, ὅλα εἰς τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὁποῖον χρησιμοποιούνται τὰ πλοῖα αὐτά, καταλήγει ἡ ἀνάλυσις.

'Αι τακτικαὶ γραμμαὶ πρὸς καὶ μεταβολαὶ αἵτινες λαμβάνουν χώραν εἰς τὰς μεταφοράς αὐτῶν διέρχονται περίοδον ἀναπτυξέως, ἡ φάσις δὲ αὐτῇ ἀπαιτεῖ ἀναθεώρησιν τῶν ἀπόφεων περὶ τακτικῶν γραμμῶν, οἷς μόνον δύον ἀφορᾶ εἰς τὸν τύπον τῶν χρησιμοποιουμένων πλοίων, ὅλα εἰς τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὁποῖον χρησιμοποιούνται τὰ πλοῖα αὐτά, καταλήγει ἡ ἀνάλυσις.

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

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΔΙΑΛΙΚΑΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

"Υπό τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἔξεδόθη ἡ κάτωθι ἐγκύκλιος διαταγὴ, ἀναφερομένη εἰς τὴν διαδικασίαν τακτοποιήσεως μεταβολῶν συγκεκροτημένων πληρωμάτων, γενομένων ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου, ἀνευ μεσολαβήσεως τῆς Ἀρχῆς:

ε1. Κατὰ καιροὺς ἔξεδόθησαν ἐγκύκλιοι μᾶς διὰ τῶν ὁποίων καθορίζεται ἡ διαδικασία τακτοποιήσεως μεταβολῶν συγκεκροτημένων πληρωμάτων, γενομένων ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου, ἀνευ μεσολαβήσεως τῆς Ἀρχῆς:

ε2. Αποσκοπούντες ὅπως αἱ ἐν λόγῳ ἐγκύκλιοι ἄφ' ἐνός μὲν συγκεντρωθούν εἰς ἑνίαν κείμενον ἄφ' ἔτερου δὲ ἀπλουστευθῆ ἔτι περαιτέρω ἡ ἐν λόγῳ διαδικασία ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀποφυγῆς περιττῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, παρέχομεν ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὰς ἔξης διδγίας ἀντιμετωπίσεως ὑπὸ τῆς Υ.Ν.Μ. τῶν Λιμενικῶν - Προξενικῶν Ἀρχῶν καὶ Πλοιάρχων τοῦ ἐν θέματι ἀντικειμένου.

A. ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ - ΑΠΟΛΥΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΥΠΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ἄλι μεταβολαὶ τῶν συγκεκροτημένων πληρωμάτων ὀσάκις διενεργούνται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου δέοντα νὰ γίνωνται ὡς ἔξης:

α) Διὰ τὴν πρόσληψιν (ναυτολόγων) τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ γίνεται σχετικὴ μνεία εἰς τὸ ημερολόγιον. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου θὰ ἀναγράφωνται ἀπάντα τὰ ἀτομικά στοιχεῖα τοῦ ναυτικοῦ (ὄνομα, ἐπώνυμον, μὲ κεφαλαῖα, ΜΕΘ), ἡ εἰδικότης ναυτολογήσεως, ὡς καὶ ἡ ημερομηνία καὶ ὁ λιμὴν ναυτολογήσεως. 'Η Λιμενική ἡ Προξενική Ἀρχή, τοῦ πρώτου, μετὰ τὴν ἐν λόγῳ πρόσληψιν, λιμένος κατάπλου, θὰ καταχωρίσῃ εἰς τὸ ναυτολόγιον καὶ τὸ φυλλάδιον τοῦ ναυτικοῦ, τὴν πράξιν ναυτολογήσεως, βάσει τῆς ἐγγραφῆς τοῦ ἡμερολογίου καὶ τῆς συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων (πλοιάρχου καὶ ναυτικοῦ - ἀτομική σύμβασις ἐργασίας). 'Η ἐπί τοῦ Ναυτολογίου καὶ ναυτικοῦ φυλλάδιου πράξεις ναυτολογήσεως τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς θὰ χρονολογήται μὲ τὴν ημερομηνίαν καθ' ἣν πράγματι ἔλαβεν χώραν ἡ πρόσληψη τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου (συμφώνων τῷ ἡμερολογίῳ), θὰ ὑπογράφεται δὲ καὶ θὰ σφραγίζεται διὰ τῆς ὑπεριστακῆς σφραγίδος τῆς ἐπικυρούσης ταύτην Λιμενικῆς ἡ Προξενικῆς Ἀρχῆς, προτασσομένης ἡ τιθεμένης παρα-

πλεύρως εἰς εὐανάγνωστον θέσιν ἐνσφραγίστως τῆς φράσεως : «ΕΠΙ ΚΥΡΩΣΙΣ ΓΕΝΟΜΕΝΗ ΤΗΝ ΕΝ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΩΣ».

β) Διὰ τὴν ἀπόλυσιν τοῦ ναυτικοῦ ἐκ τοῦ πλοίου, θὰ γίνεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου σχετικὴ μνεία διοικήσεως εἰς τὸ ημερολόγιον περιλαμβάνουσα τὰ ἀτομικὰ στοιχεῖα τοῦ ναυτικοῦ, τὴν ημερομηνίαν, τὸν λιμένα ἀπολύσεως, ὡς καὶ τὸ αἰτιολογικὸν ἀπολύσεως, καὶ θὰ καταχωρήσαιται ὑπὸ αὐτοῦ πράξις ἀπολύσεως εἰς τὸ φυλλάδιον τοῦ ναυτικοῦ, ἥτις θὰ ὑπογράφεται καὶ θὰ σφραγίζεται διὰ τῆς σφραγίδος τοῦ πλοίου. Οίκοθεν νοεῖται, ὅτι ἔαν κατὰ τὴν ἀπόλυσιν ναυτικοῦ προσληφθέντος ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου βάσει σχετικῆς ἐν τῷ ημερολογίῳ ἐγγραφῆς καὶ μὴ ἐπικυρωθείσης τῆς τοιαύτης ναυτολογήσεως του δι' οἰανδήποτε αἴτιαν κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ ἀνωτέρω εδαφίου (α) ὑπὸ Λιμενικῆς ἡ Προξενικῆς Ἀρχῆς, πρὸ τῆς διενεργείας τῆς ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ καταχωρήσεως τῆς σχετικῆς πράξεως εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον αὐτοῦ ὑπὸ διενεργήται ὑπὸ αὐτοῦ, βάσει τῆς ἐν τῷ ημερολογίῳ τοῦ πλοίου ὑφισταμένης ἐγγραφῆς προσλήψεώς του σχετική πράξις ναυτολογήσεως του εἰς τὴν ἀντίστοιχην στήλην ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ του φυλλαδίου, ἥτις θὰ χρονολογήται μὲ τὴν ημερομηνίαν, καθ' ἣν πράγματι ἔλαβεν χώραν ἡ πρόσληψη τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Η Λιμενική δὲ ἡ Προξενική Ἀρχή τοῦ πρώτου μετὰ τὴν ἐν λόγῳ ἀπόλυσιν λιμένος κατάπλου τοῦ πλοίου, θὰ καταχωρῇ εἰς τὸ ναυτολόγιον, βάσει τῆς ἐγγραφῆς τοῦ ημερολογίου, πράξιν ἀπολύσεως ἀκολουθουμένης τῆς ὡς ἀνωτέρω, διὰ τὴν πράξιν ναυτολογήσεως διαγραφομένης διαδικασίας, ὡς πρὸ τὴν χρονολόγησιν τῆς πράξεως ἀπολύσεως.

γ) Δεδομένου ὅτι ρητῶς ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων ἀπαγορεύεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ἐγγραφὴ διὰ μελάνης εἰς τὸ ναυτολόγιον πράξεως ναυτολογήσεως ή ἀπολύσεως, ἐγκρίνομεν ὅπως πρὸ διευκόλυνσιν τῆς Ἀρχῆς, ὁ Πλοιάρχος σημειώνῃ προχειρῶς εἰς τὰς οἰκείας σελίδας τοῦ ναυτολογίου διὰ μολυβδίδος τὰ στοιχεῖα τοῦ ναυτολογουμένου ναυτικοῦ καὶ τὰς ημερομηνίας ναυτολογήσεως ἡ ἀπολύσεως, τὸν λιμένα καὶ τὸ αἰτιολογι-

κὸν ἀπολύσεως αὐτοῦ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἔχει καταχωρηθῆ κανονικὴ ἐγγραφὴ εἰς τὸ ημερολόγιον.

δ) Προκειμένου περὶ ἀντικαταστάσεως ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ληξιπροθέσμου ναυτολογίου, χρονικοῦ διαστήματος πέραν τῶν δώδεκα μηνῶν, μὴ ἀντικατασταθέντος δι' οἰανδήποτε αἴτιαν ἰσχύει ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὅσσον ἀφορᾷ τὰς διενεργουμένας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μεταβολὰς ἡ εἰδική διαδικασία ἡ προβλεπόμενή ὑπὸ τῶν παραγράφων 15 καὶ 16 τοῦ άρθρου 1 τοῦ Ν.Δ. 87) 1969, τῶν ὅποιων τὸ κείμενον παρατίθεται κατωτέρω.

"Αρθρον 1.

15. 'Ο Πλοιάρχος παντὸς πλοίου ἐφωδιασμένου διὰ ληξιπροθέσμου ναυτολογίου, χρονικοῦ διαστήματος μείζονος τῶν δώδεκα μηνῶν, μὴ ἀντικατασταθέντος δι' οἰανδήποτε λόγον, ὑποχρεούται :

α) Νὰ ἀντικαταστήῃ τὸ ληξιπρόθεσμον, ἐκδίδων νέον ναυτολόγιον.

β) Νὰ ἐπικυρώσῃ διὰ τῆς ὑπογραφῆς τους σχετικάς μεταβολὰς ἐπὶ τῶν ναυτολογίων.

γ) Νὰ ἐνεργήσῃ σχετικὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου περὶ τῆς γενομένης ἀντικαταστάσεως.

δ) Νὰ ἀποστείλῃ ἐπὶ ἀποδείξει εἰς NAT ἀμελλητὶ ἐπὶ τοῦ πρώτου λιμένος εἰς διὰ τὰς καταπλεύσης τὸ πλόιον, τὸ ληξιπρόθεσμον ναυτολόγιον, τὸ ἀντίγραφον τοῦ νέου ναυτολογίου καὶ ἐπὶ ἀπόστασις ημερολογίου ἀναγράφον τοὺς λιμένας προσεγγίσεως τοῦ πλοίου οικονόμως κατά τὸ χρονικὸν διάστημα λειτουργίας τοῦ ληξιπροθέσμου ναυτολογίου.

16. 'Ο Πλοιάρχος διέφελει νὰ προσκομίσῃ τὸ κατὰ τὴν πρόγουμένην παράγραφον ἐκδόθεν παρ' αὐτοῦ ναυτολόγιον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν Ἀρχήν, τὴν ἔχουσαν δικαίωμα ἀντικαταστάσεως ναυτολογίου πράξεων τῆς Ἀρχῆς, ἡ οποίαν κατατέλθει τοιαύτη, 'Η ναυτιλιακή Ἀρχή ἐλέγχει καὶ ἐπικυρών, βάσει τοῦ ημερολογίου τοῦ πλοίου καὶ τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων, τὰς γενομένας παρὰ τοῦ πλοιάρχου μεταβολὰς πληρώματος ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου καὶ ἐπικυροῦ τοῦ διά της σχετικῆς θεωρήσεως.

B. ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΕΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ ΚΑΙ ΦΥΛΛΑΔΙΟΝ ΥΠΟ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ Η ΠΡΟΞΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ

α) Πάντα 'Αρχη δέοντα νὰ ἐλέγχῃ τὸ ναυτολόγιον παντὸς εἰς τὸν λιμένα τῆς καταπλέοντος πλοίου, ὡς καὶ τὰ κατατίθεμενα εἰς αὐτόν



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

**ACHAIA[®]
NAFTILIAKI[®]
S.A.**

167, ALKIVIADOU STREET
PIRAEUS

τὴν ναυτολόγια πρὸς ἀντικατάστασιν, ἵνα διαπιστώνη ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς παράλληλον ἔρευναν τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου, τὰς ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ἐνεργηθέσας μεταβολὰς μελῶν τοῦ πληρώματος, ἀνευ συμπράξεως Ἀρχῆς τινος, τὰς ὅποιας δέον νότικων ἐπικυρώνη κατὰ τ' ἀνωτέρω, τόσον εἰς τὸ ναυτολόγιον ὅσον καὶ εἰς τὰ φυλλάδια τῶν ναυτικῶν σιτίνων ἐπίβανον εἰσέτι τοῦ πλοίου.

β) Αἱ οὕτω ἐπικυρώμεναια μεταβολαὶ θὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ παρά τῆς ἐνεργησάσθαις ταύταις Ἀρχῆς τηρούμενον διδίλιον μεταβολῶν συγκεκριμένων πληρωμάτων, εἰδικὸν δὲ ἀπόσπασμα αὐτοῦ, περιλαμβάνον τὰς μεταβολὰς ταύτας κατὰ πλοίον, θὰ διαβιβάζεται ἀμέσως μετά τὴν ἐνέργειαν τῶν δι' ιδιαιτέρου ἐγγράφου εἰς Ὑπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων, ἀνέχαρτήτως τῶν ὑποβαλλομένων κανονικῶν κατὰ μήνα ἀποσπασμάτων τοῦ ἐλόγων διδίλιον.

γ) Ἡ Ὑπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων, εὐθὺς ὡς περιέλθῃ εἰς αὐτήν, τὸ ἀνωτέρω εἰδικὸν ἀπόσπασμα τῶν ὑπὸ τῶν Λιμενικῶν καὶ Προξενικῶν Ἀρχῶν ἐπικυρωμένων μεταβολῶν, αἵτινες εἶχον γίνει ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου, θὰ προσάνη εἰς συσχέτισιν μετά τοῦ παρ' αὐτῆς τηρούμενου ἀντιγράφου ναυτολογίου καὶ τῶν λοιπῶν μεταβολῶν πράξεων ναυτολογήσεων καὶ ἀπολύτευσην, οὕτως ὥστε νὰ καθισταται ἐφικτή ή ἐπὶ τῇ αἵτησει τῶν ἐνδιαφερομένων πιστοποίησις τῆς οὕτω κτηθείσης ὑπηρεσίας τῶν.

δ) Ἡ ἀρμόδιος Ὑπηρεσία τοῦ NAT ἐφ' ὅσον ηθελε περιέλθει εἰς αὐτὴν ναυτολόγιον μὲν ἀνετικυρώτων μεταβολῶν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ἐνεργηθέσας ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου, δέον δῆπας μεριμνὴ διὰ τὴν ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων ἐπικύρωσιν αὐτῶν, πρὸ τῆς διενεργείας οιουδήποτε ἐλέγχου τοῦ Ναυτολογίου.

ε) Ἡ Ὑπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων ἐντέλεται δῆπας παρακολούθη τὴν ὑπὸ τῶν Λιμενικῶν καὶ Προξενικῶν Ἀρχῶν ἕκτακτον ὑποβολὴν ἀποσπασμάτων ἐπικυρωμένων πράξεων καὶ αἵτηται ἀρμόδιων τὸν πειθαρχικὸν ἔλεγχον (διὰ τὸ προσωπικὸν Λ.Σ.) παντὸς μῆτ συμμορφουμένου ἐν προκειμένῳ.

Γ. ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΠΡΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ ΜΟΝΟΝ

Αἱ κατὰ τ' ἀνωτέρω ἐνεργούμεναι ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου μεταβολαὶ ἀνευ συμπράξεως τῆς Ἀρχῆς, θὰ ἐπικυρώνηται εἰς τὰ φυλλάδια τῶν ἀπολυθέντων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι ἐμφανίζονται καὶ αἴτιονται τὴν ἐπικύρωσιν τοῦ

τῶν ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων, κατὰ τὴν κατωτέρω διαδικασίαν.

α) Πάς ἐνδιαφερόμενος ναυτικός θὰ ὑποβάλῃ εἰς Ὑπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων αἵτησιν διὰ τῆς ὅποιας θὰ ζητῇ τὴν ἐνέργειαν ἐπικυρώσεως ὡς ἀνωτέρω, ἀναφέρων πρὸς τοῦτο τὰς συνθήκας ὑφ' ἣς ἐλασθεῖται ημερομηνίαν αὐτῆς καὶ ιδιαιτέρως τὸ αἰτιολογικὸν ἀπόλυτευσης, ἐν περιπτώσει δὲ ὑπάρχεις Λιμενικῆς ἢ Προξενικῆς Ἀρχῆς εἰς τὸν λιμένα ἔνθα ἔλασθειται ημερομηνίαν αὐτῆς καὶ διὰ τοῦ εἰδικοῦ ἀποσπάσματος κοινοποιηθεῖσα εἰς Ὑπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων ἀπόλυτευσης τοῦ ναυτικοῦ, η ἐπικύρωσις τῆς πράξεως ἀπολύτευσης ἐνεργεῖται ἀνευ ὅλης τινὸς διαδικασίας ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας ταύτης.

β) 'Ἐν ἀποφατικῇ περιπτώσει, ἡ ὑποβαλλομένη αἵτησις δέον νὰ συνδεύεται ὑπὸ ἀποσπάσματος ἡμερολογίου τοῦ πλοίου κεκρυμένου παρὰ Λιμενικῆς ἢ Προξενικῆς Ἀρχῆς, ἐξ οὐ θὰ προκύψῃ η γενομένη μεταβολὴ ἡ ἐν ἀδυναμίᾳ προσκομίσεως τοιούτου ἀποσπάσματος, ὑπὸ δεδομένης τοῦ Πλοιάρχου εἴτε τοῦ Ἐλλάδι ἐκπροσώπου τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ πλοίου ἐφ' οὐ ὑπρέπεται διὰ τῶν τὴν ἐπικύρωσιν, διὰ τῆς ὅποιας θὰ πιστοποιῶνται τὰ ἐν τῇ αἵτησει τοῦ ἀναφέρομενα στοιχεῖα. 'Ἐν περιπτώσει μὴ διανοτήτος ἀποδείξεως κατὰ τοὺς μνημονευομένους ἀνωτέρω τρόπους τῶν στοιχείων τούτων, δύνανται νὰ ληφθοῦν ταῦτα διὰ τηλεγραφήματος τοῦ Πλοιάρχου ἢ ἐτέρας ἀρμόδιας Ἀρχῆς η τοῦ ἐν τῷ ἑξωτερικῷ γραφείου τοῦ πλοίου ἐπὶ ἀναλόγῳ αἴτησει καὶ διαπάντας τοῦ

γ) Πρὸς πιστοποίησιν τῆς οὕτω κυρουμένης ἀπολύτευσης καὶ ἐνημερώσεως τῆς ἐν τῷ μητρώῳ μερίδος τοῦ ναυτικοῦ, ἀντὶ τῆς μέχρι στήμερον ἐκδιδούμενης ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων ἀποφάσεως, θ' ἀναγράφεται ἐπὶ τῆς ὑποβληθησμένης αἵτησεως τοῦ αἴτοντος τὴν ἐπικύρωσιν ναυτικοῦ παρατήρησις ὅτι ἐπραγματοποιήθη σχετικὴ ἐπικύρωσις ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ φύλασσι, ὑπογραφήμενη ὑπὸ τοῦ ἀρμόδιου Τμηματάρχου τῆς Υ.Ν. Μητρώων δὲ σχετικὴ αἵτησις θὰ ἀρχειοθετήται εἰς τὸν οἰκείον ἀτομικὸν φάκελλον ἀπογραφῆς τοῦ ναυτικοῦ.

3. Εἰναι φανερὸν ὅτι ἂν μετ' ἐπιμελείας παρακολουθοῦνται αἱ ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου γενούμεναι μεταβολαὶ ἀνευ συμπράξεως τῆς Ἀρ-

χῆς καὶ ἐπικυροῦνται κατὰ τὴν ἀνωτέρω διαδικασίαν, θὰ περιορισθοῦν σημαντικῶς αἱ περιπτώσεις ἐπικυρώσεων τῶν ἐπὶ τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων μεταβολῶν ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων, αἵτινες συνεπάγονται ἀναπόφευκτον καταπόνησιν τῶν ναυτικῶν, λόγῳ τῶν πρὸς τοῦτο ἀποσπασμάτων δικαιολογητικῶν, αἵτινα δὲν δύνανται πάντας εὐχερῶς νὰ ἔξευρῃ ὁ ἐνδιαφερόμενος. Δεδομένου δὲ οἱ Παράλιοι Προξενοί Αρχαὶ καὶ οἱ Προξενοί Λιμενάρχαι ἀπηλλάγησαν τοῦ ἐπιπτόνου ἔργου τῆς ἑκατομβρίσεως τῶν ὑπὸ ἀντικατάστασιν ναυτολογίων, τὸ δὲ ἔργον τούτο ἀνελθήθη ἐξ ὀλοκλήρου ὑπὸ τοῦ NAT ἀξιούμενον, ὅπως ιδιαιτέρα ὅλως προσοχὴ καταβάλλεται ως πρὸς τὴν τήρησιν τῆς παρούσης.

4. Πρὸς τούτοις, εἰναι ἀπαραίτητο νὰ μεριμνήσηται διὰ τὴν εὑρυτέρων διάδοσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν τῶν διὰ τῆς παρούσης καθοριζομένων, οὕτως ὥστε, εἰ δυνατόν, νὰ γνωρίζουν πάντες ὅτι ἐφ' ὅσον ἔχουν γίνει ναυτολογήσεις η ἀπολύτευσης αὐτῶν ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου, ἀνευ συμπράξεως τῆς Ἀρχῆς, δέον κατὰ τὴν ἐκ τοῦ πλοίου, ἐφ' οὐ ἐγένοντο αἱ μεταβολαὶ αὗται, ἀπόλυτον των, νὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ κεκυρωμένου ἀποσπάσματος ἡμερολογίου η ἐν ἀδυναμίᾳ ἐκδόσεως τούτου διὰ δεδομένης τοῦ Πλοιάρχου περὶ τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν, ίνα δι' αὐτῶν ἐπιτύχουν ταχυτέραν τακτοποίησιν τῆς ἐπικυρώσεως τῆς ἀπολύτευσέων των. Τούτο κρίνεται ἀπαραίτητον, διότι ἐκ τῆς ἀποκτηθείσης ἐν προκειμένῳ αἱ πορείας προκύπτει, διότι πολλὰ ἐκ τῶν ἐνταῦθα Γραφείων τῶν πλοίων δέον ἔχουν τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα διὰ νὰ ἐκδώσουν τὰς κατὰ τὴν περιπτώσιν Γβ' δεδομένης εἴτε δέον στέργουν μετά προθυμίας, ὅπως ἐξυπηρετήσουν ναυτικοὺς ὑπηρετήσαντας ἐπὶ πλοίων των, εἴτε τέλος τῇ ἐπιμόνῳ παρακλήσει τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν, γραφεῖα τινὰ ἐκδίδουν τὰς δεδομένης τούτων δέοσις τῶν ἐπιδεικνυμένων αὐτοῖς ναυτικῶν φυλλαδίων, ἀνευ τῆς ὑπάρχεις παρ' αὐτοῖς σχετικῶν στοιχείων διότι αἱ δεδομένης εἴσιται ἔχουν.

5. 'Εάν, τέλος, ἐκ τῆς ἐρεύνης κατὰ τ' ἀνωτέρω ἡθελε προκύψει διότι Πλοιάρχος τις ἐνήργειας μεταβολῶν τοῦ πληρώματος του ἀνευ συμπράξεως τῆς Ἀρχῆς ἀδικαιολογήτως, τότε δέον νὰ προσδιοίηται εἰς τὴν ἐνέργειαν τῶν δεόντων διὰ τὴν ποινικήν καὶ πειθαρχικήν διώξιν τοῦ ἐν λόγῳ Πλοιάρχου.'

Ο 'Υπουργός
Α. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

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

WHOLESALE SHIPCHANDLERS — BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK — ENGINE — PROVISIONS — MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL SPARES - PARTS IN STOCK

REPRESENTATIVES FOR

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

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

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

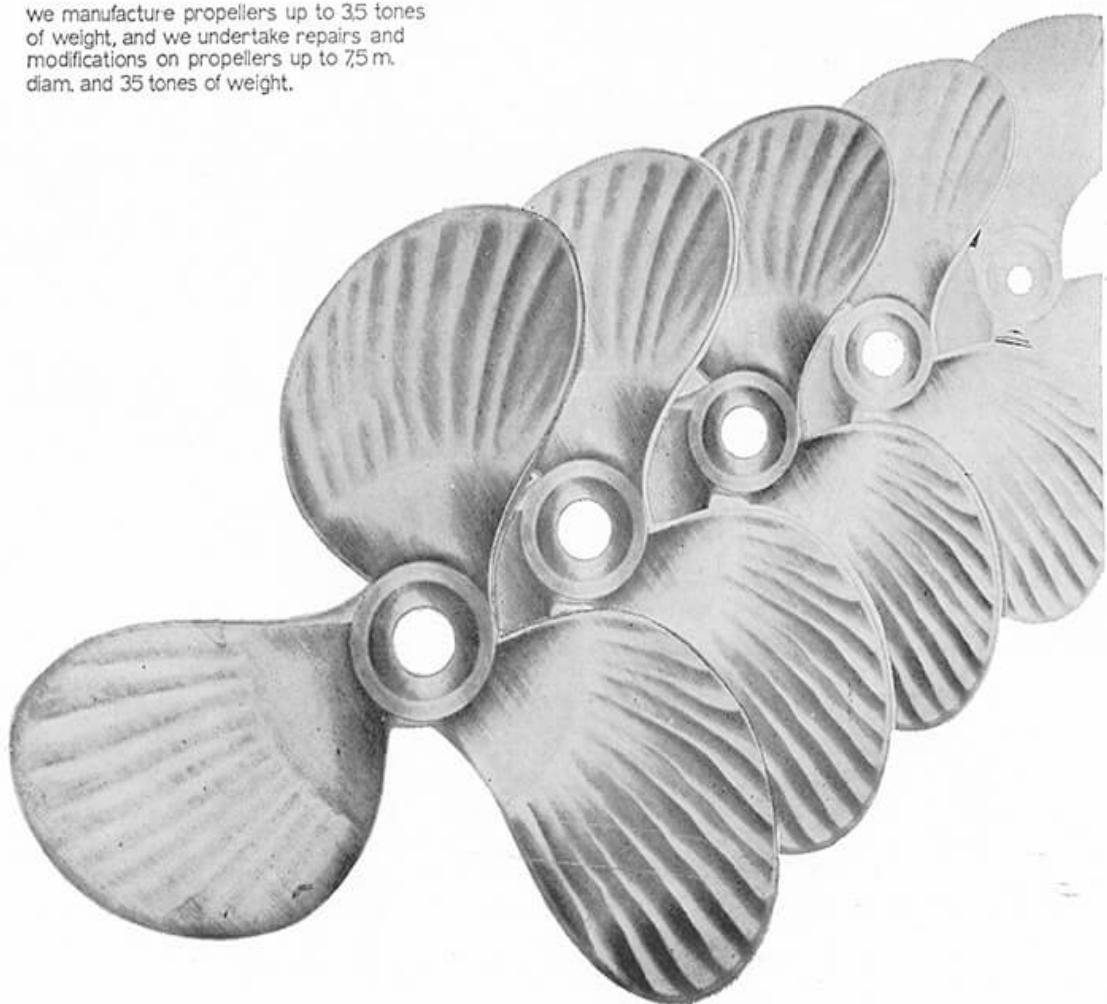
TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935
NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 833-2049, 596-5100, 540-0148, 831-8703
TWX No. 9103457495 "UNIFENT SPRO" SAN PEDRO, CALIF.

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

SERVICE AROUND THE CLOCK

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

we manufacture propellers up to 3.5 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7.5 m. diam. and 35 tones of weight.



LIPS* NAFSI SA
PROPELLER WORKS

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

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυπιλίας

γράφει ὁ κ. Ε. Ἀθηναῖος

«... τὰ ἐν τῷ χώρᾳ οἰκήσεως πολλάδιν ὅμεοι πατροπαραδότων κρατοῦντα θέσημια ... αἱ θεωρούμεναι ἐν τῷ τόπῳ ὃς ὁρθοὶ καὶ νόμιμοι πονηρίες; αὐτοῖς καὶ ὁ τρόπος καθ' οὓς οὖν διέλεγον καὶ φέροντα ὥρας τις ἀνθρώπους ἡ ζητούμενη εἶναι τῷ κοινωνικῷ ὅρῳ».

Ο ΑΝΤΙΕΡΒΑΗΤΟΣ Θουκυδίδης μὲ τὶς φράσεις αὐτές προσδιορίζει τὴν ἔννοιαν τῶν δρων ἦ οἱ καὶ ἐθοι μα οἱ ὅποιοι ὑποδηλώνουν τὸν κοινωνικὸν καὶ πολιτικὸν χρακτήρα μιᾶς κοινωνίας ἡ μιᾶς ὄμιλος αὐτῆς. Μὲ ἀλλὰ λόγια τὸν τρόπον ἔννοιε καὶ διαγωγῆς τῶν ἀνθρώπων στὸν κοινωνικὸν διό καὶ ἐκφράζεται: κυρίως ἡ ζωὴ κατὰ μὲ τὸ σύνολο τῶν χρακτηριστικῶν γνωμοπατῶν ποὺ ἔχουσιν καὶ διαφοροποιοῦν μιᾶς ὄμιλας ἥπε τὶς ἄλλες.

"Η κοινωνική δράση πού θα μάς ἀπαρχολγήσει και σύμφερχ δύως και μέχρι τώρα είναι: οι "Ελλήνες υπαίτιοι διδουνοι"

Αναζητώντας τάχαρακτηριστικά έκεινα πού
έβαστο μικρόν τὸν ἑλληνικὸν ναυτικὸν κόσμο, θὰ
τὰ ἐρή κανεῖς στὴν καθημερινὴ συναλλαγὴ του
μέσα στὸ πλοϊο, στὸ μουράγιο, στὰ ναυτικὰ
γραφεῖα, στὸ σπίτι του, στὸ νησὶ του κι' ὅπου
ἄλλοι ζει καὶ άναλογείται, φραγμέζεται η ἀγω-
γήτεσσι, φυγαδεύεται η θορυβότητα.

"Ἔτοι λοιπὸν τὰ ἡδη καὶ θῦμα πάσχειν καὶ
οἱ προκόπτοντες ἀπ' αὐτὰ κατέ οὖν μεγάλο
μέρος ἐπαγγελματικές συνθήσεις ἔχουν οὖν ἡ-
νταὶ περιθέλλει καὶ μικρούς καὶ προσέλευτος: σέ-
αντιδιατάλη ποδὲ τὴν διάσωσιν.

Καὶ τὰ ἡθὴ συντετικούνται μὲ τὰ θόμια ὅποι
τὴν ἔννοιαν ἔτι τὰ ἡθὴ είναι ἐνα εἰδῶς ἀνακε-
φαλικώσεως ζώων ή ὥρισμένων ἔθιμων ἐνδε
λκοῦ. Τὴν ἀνακεφαλικήν της φυσικήν προσέλαβεν
τὸν θόμον καὶ ἔθιμον μάζης ἔστως ή ἐπι-
στημήν τῆς κοινωνιολογίας, τὰ διδάχματα τῆς
ἔποιξε δὲν μπορεῖ περά νά ἔχουν ἐφαρμογή
καὶ στὴν κοινωνική διάδει τοῦ ἑλληνικοῦ ναυ-
τικοῦ κόσμου. Οἱ μεγάλοι δάσκαλοι G. Ba-
teson στὴν μελέτη του «Naven Cambridge University Press 1936 σελ. 220» χαρακτηρίζει
τὰ ἡθὴ ἐνδε λακοῦ ή μιᾶς διάδεις αὖν τὸν
τόνο τῆς ἐνδεδει γιμένης συμπε-
ριφορᾶς καὶ σὰν μιὰ καθωρισμένη
σειρὰ συναίσθημάς του ἀπέναντι
στὴν πραγματικότητα ἐνθὲ ή A. h.
Kroeber στὸ ἔργο του («Anthropology New York 1948 σελ. 294») χαρακτηρίζει τὰ ἡθη
καὶ θόμια ὡς σύστημα ιδιαίτερον καὶ
ἀξιώδην ποὺ κυριαρχοῦν στὴν κοι-
νωνική διάδει καὶ ἔτι ταῖνουν νά
ρυθμίσουν τὸν τόπο τῆς συμπερι-
φορᾶς τῶν προσώπων ποὺ τὴν ἀ-
ποκρίζουν. Θὰ μποροῦσα κανεὶς χρήσι
κανένας δισταγμή νά ισχυρισθῇ ὅτι τὴν πληρέστε-
ρη ἀπόδειξη τους οἱ περιπάτων θέσεις τῆς κοι-
νωνιολογίας τὴν δράσουν σὲ συσχέταις πρός
τὴν κοινωνική διάδει τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ
κόσμου.

Ἐκεῖ πράγματι, ἐπιχρεωτεῖ μιὰ σειρὰ συν-
τιθημάτων στὴν συναλλαγὴ τῆς καθημερινῆς
πραγματικότητος καὶ κυριαρχοῦν ιδιαίνα καὶ
έξις ποὺ ρυθμίζουν διάλογον μενών τὴν συ-
πεισαιρά τῶν ἀνθρώπων τὰς θάλασσας.

συναίσθημα και δέχεται στήν ρύθμοι της, η
θυχής αξέσ.

"Η ἐπιλογὴ ἐπ̄διλλεται νὰ γίνη μεταξὺ φιλολογικῶν καιμένων ἀφοῦ κατὰ τὸν ἐπικριτέστερο δρὶς εἰδῇ ή φιλολογία είναι: ή ἐπ̄ιστήμην ἢ πραγματευμένην περὶ τῶν διὰ τὸν γραπτὸν λόγου ἐκφανισμένων ἐξηγλώσσων τῆς πνευματικῆς, κοινωνικῆς κακλίτεχνικῆς θεώρης κλπ. ωικουμένου λαζαὶ ή ἐπογῆς.

Και είναι άλλοθις ότι ή ναυτική μηχ φιλολογία δὲν είναι μιά έκπτος φωναιστικών γεγονότων άλλα στὸ μεγαλύτερο μέρος της στηριχθήκε σὲ ένα ποικιλο λαογραφικό θύλακ μέχρι σημείου που ὁ πρότανος αὐτῆς, ὁ Καρραδίτους νά θεωρήται ἀπὸ τοὺς εἰδίκους ότι μὲ τὸ ἔργον του έκπτος παρισσότερο λαογραφική δουλειὰ πα-
αὶ λαοταγνή.

Σέ κάθε πλοκή τον Καρκαθίτα ήσυχηλύνεται, ή έπιστροφής της νωτικής μας παραδόσεως θωρακίζεται στις δεξιάσιες του νησιώτικου λαζαρίστη γηρώ του, στα παραμύθια, στα ζόρκια, στα αινιγμάτα, στις παρομίες, τά τραγούδια της άκρων και στις προσευχές του.

Τὸν ἔντονον συναισθηματικὸν τοῦ "Ἐλλῆνα ναύτη περιέγραψε ὁ Καρκαδίτος, τὶς ὑπερβα-
τικὲς του ἐκτάσεις πρὸς τὸ Θεῖο. Σεχωριστὰ
συγκίνεια, τὸν ἐρωτισμὸν καὶ τὴν πρόληψι, τὶς
ἀδυνατίες καὶ τὴν δύναμι τῆς φυγῆς του, στοχ-
χεῖα ποὺ συνεδέουν ἀναμφισβήτητα τὸν "Ἐλ-
λῆνα ναύτη καὶ ποὺ χρειάζεται μεγάλη ἄγνοια
γιὰ νὰ τὰ παραχωρίσωμε. Ο Καρκαδίτος καὶ
μόνο μὲ τὰ "Ἄργια τῆς Ηλώρης" είναι ἡ ἀπό-
λεπτη τῆς συναισθηματικῆς δομῆς τῆς Ναυτι-
λίας μας. Άλλο ποὺ ἔγραψε μακρὶ μὲ τὸν ναυτο-
κούμον αὐτὶς φουρτούνας καὶ αὐτὶς κασιμοχαλαστιές
δὲν μπορεῖ παρὰ νὰ γνωρίσεις καλύτερα ἀπ' τὸν
κάθε ἔνα, τὴν θαλασσοπλάνητη ἐλληνικὴ φυγὴν
μ' ὅλη τὸ χρακτήρα της καὶ ποὺ τὸν συναι-
σθηματικὸν πλειόν της τὸν ἀποδίδει μ' αὐτὰ τὰ
δύναμι.

«Μπαίνει και προσκυνά και είκονας απόζεται
ό νάντοξομος δι κακομηλημένος κι' οι γυναι-
κες του οι δικρύδιωρες, πώδει τόπα τά λαχτά-
ριστά μάτα τους με τό αδιάκοπο καρτέρευμα
τοδ ποθητού, πώδει όλεπουν μιάν ήμέρα χαρδες
και παιγνίδιαν και πενήντα εκατό καρδιόχτυ-
πα και δικρύων, πώδει τόδε έδηζεχε τή δροσιά
τοδ αιμάτου τους παράφωρα όχριταγχη λάμψα ή
τρομέρα και τίς έρριξε χάρου. Δυστυχισμέ-
νος κόσμε! Δέν ήξενρω γιατί, θλέποντάς σε σή-
μερα έκει μέσα ταπεινό, περίγυρα στὸν φα-
σόρμαλλον ἄγιο σου, μοδ έφανηκες νυκτιγέδιοι
άι-
νιονος κυματοπλανήμενος και ἀναιμοφρέστος
πάντα, χωρὶς καρδιά ἐλπίδην να εύρῃ ποτε τὸν
ανατολήν, λέγεντα μὲν καὶ σίεντα τὰ σύνορα του

Δυστυχώμενά νωντόκοσμα! "Αν και σήμερα δρα-
θείται και άκτινοςταγμάνωνται στὸν οὐρανὸ-
ν το μαρτύριο και ἡ κακοπλάτεια, μόνο στὸ Θλημ-
έιον ματωπὸν του ἀξέσται τὸ πρώτο δράστειο και
τὸ πρώτο ἄκτινοςταγμάνωμα.

ΚΑΙ Ο ΆΛΛΟΣ μεγάλος ζωγράφος της θαλασσινής ζωής δημόσιος ήταν ο Παπαδιαμάντης δύο περιγράψεις στάχτης από την θαλασσινή του διηγήματα τῶν ἔντονος ἐκείνου θρησκευτισμοῦ τῶν νωτάρος μου; Δέν είναι ένας άντρας θρησκευτισμού ψυχής; Δέν είναι ένας στοχαστής τῆς ζωῆς; Δέν απέδωσε μὲ τόση δύναμιν: Ελλούς τούς φυγικούς προδρομιασιούς τούς νωτάρος μου της πατρίδας του;

Όπωσδήποτε ή συναισθηματική του αδήλη η-θογραφία είχε μιά δέσι και δέν ήταν μιά φαντασία, ήταν μιά άλλης εικόνα και έκει στηρίζεται η δέσι τού φιλοσοφικού του έργου. Κι' απόμιν ής πάρωμα τά κλασικά έκεινα διηγήματα τού Κ. Ράδου: «Ο πιλότος τού Δάρο Μπογάζη» και «Ο Μοδύος της Νωμαρχίδος» τί ιδανικά έχαντες συντάξεις, ή άγαπη πρόσες την πατείδη, ή θυσία για την πατείδη.

Κι' ἀκολουθεῖ ἡ ποίησι τοῦ Πορφύρα, τοῦ Οὐράνη καὶ τέλος τοῦ νωπήν ποιητή Καβδαίκα ποὺ δὲν είναι τίποτα καὶ στις τρεῖς περιπτώσεις, παρὰ ἡ ταύτης τῆς φυγῆς καὶ τῆς σκληρῆς θύμης, ἡ ἐκφραστὴ τῆς φυγῆς σάσσων καὶ τῆς συμπειραφορᾶς τῶν ἀνθρώπων τῆς Θάλασσας.

ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΑΙΡΙΑ τῶν σημειωτῶν σημειώματων θὰ ξέχων παράλληλοι: νά μάλιστα ἀναφέρθω γιατί λέγοι σ' ότι πάντα μὲ δούλησε κι: ότι εἰδικά σήμερα μοι στάθμης τόσο χρήσιμο.

Πρόκειται για έκαστην την έκδοση του Ιδρύματος. Εδύνανθο τα «Νεοελληνικά Νωτικά» Απαρχώντακα με πάρα μέσα στις 400 επιλίσσεις τους περιέλαβαν ότι δραστήρευε νάν μάς παρουσιάσης ή νωτική μας φιλολογία.

Είναι μιά έπιλογή κατέμενων πώς θύμησε πριν από λίγα χρόνια από τὸν καθηγητὴν κύριο Μανάκη καὶ τὸν νωπόρχο Ἀντωνιάδην μὲ τὸν έπιτυχίας διστά νὰ μᾶς ἀποδεῖξῃ τὸ πνευματικὸν αἰσθάνθρωπο τῆς Ναυτιλίας μιᾶς καὶ κυρίως τὸν

Καὶ γὰρ τὸν εἰκοπό ποδὸς ἔξεσδον θῆται δ., τι ἔλειπε. Ἐγκαρπίαισμένη ἡ ἐπιφῆ μὲν ἀπὸ τῶν εἰσελθετικῶν προσαντολισμῶν τῶν νέων παιδίων ποδὸς ἀκολουθοῦσσαν τὸ νωτικὸν ἐπάγγελμα. "Οὐλὴ νωτικὴ μας παράδοσις προβάλλει μέσω ἀπ' αὐτῆς αειθέρας τοῦ διδίλιου αὐτοῦ. Οἱ νωτικοὶ ἀγώνεις τοῦ θεούνσας, οὐλασσοῦσιν ἥρωασμοῖς, οἱ νωτικοὶ μας πόλεμοι, ἡ ἀνδρικὴ πορεία τῆς Ναυπλίας μας, ἡ πλάγη τοῦ νωτικοῦ πρόδε τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως, ἡ καθημερινὴ του ζωῆς, οἱ χαρᾶς καὶ οἱ πίκρες του, τὰ συναίσθηματα καὶ οἱ θυμικὲς ἀξίες, ἡ ἔξι τοῦ νηροῦ στοιχείου πάντα ἡ γονεῖται ποιῶσσει στὸν "Ελλήνα, τὰ πάντα δοσμένα ἀπὸ δύος ἁγκόρων τῆς νωτικῆς μας φιλοδογίας, τοὺς καλύτερους. Καὶ νάνταντασθή κανεῖς διτὸς διδίλιος αὐτὸς δὲν ἀποτελεῖται πιὰ ἐπικαιρευτικὸν καιίμανο. "Εχει κριθῆσαι ἡ τεγκολογικὴ μας ἐποχὴ δὲν ἐπιτρέπει διεξαγοράς ἀνθρωποτεκνῶν μαρτυρικῶν οὐ-
πικῶν μητρῶν μετανομάζει.

Αλλά —Pede poena cludo — ή τιμωρία
τὸν ἀνελθόντα ἀπέτρεψε τὸν ἄνθετον.

NEGRIS Overseas Suppliers

P O BOX 87 BOMBAY (INDIA)

CABLES: NEGRISCLEO (BOMBAY)

TELEPHONE: 26 86 56 - 26 10 68 - A.O.H. 2115 34

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ ΒΟΜΒΑΗ - ΙΝΔΙΑ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

'Αγγλική Νομολογία

● Βουλή των Λόρδων.— Χρονονομώσις.— 'Υπερημερία περὶ τὴν καταβολὴν τοῦ προκαταβολικῶς καταβλητέου χρονοναύλου.— Δικαίωμα τῶν πλοιοκτητῶν ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον.— Μόνον ἡ ἀποδοχὴ τῆς ὑπερημέρως γενομένης καταβολῆς, αἱρεῖ τὰς συνεπείας τῆς ὑπερημερίας καὶ ἀναιρεῖ τὸ δικαίωμα τοῦ ἀποσύρειν τὸ πλοῖον.

Δυνάμει ναυλοσυμφώνου ἀμερικανικοῦ τύπου (Νιού Γιόρκ Προντίους 'Εξειντ') οἱ πλοιοκτήται φορτηγού πλοίου «ΕΛΑΚΩΝΙΑ» ἔξειναύλωσαν τοῦτο ἐπὶ χρονοναυλῷ διὰ 3 μῆνας 15 ἡμέρας πλέον ἡ ἔλεσσον κατ' ἔκλογήν των ναυλωτῶν. Τὰ οὐσιώδη μέρη τοῦ ὄρου 5 τοῦ ναυλοσυμφώνου εἶχον ὡς ἔξῆς: «Καταβολὴ τοῦ χρονοναύλου θὰ γίνεται εἰς Νέαν 'Υόρκην τοῖς μετρητοῖς εἰς δολλάρια Η.Π.Α. ἀνά δεκαπενθήμερον προκαταβολικῶς, ἀλλὰς ἐν μῇ ἀκριδοχρόνῳ καὶ κανονικῇ καταβολῇ τοῦ χρονοναύλου ἡ ἐν οἰδιήποτε παραβάσει τῆς συμβάσεως οἱ πλοιοκτήται ἔχουν τὸ δικαίωμα ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τῶν ναυλωτῶν τὸ πλοῖον». 'Ο ὄρος μετεβλήθη ἐλαφρώς ἵνα ἐπιτρέπῃ τὴν καταβολὴν τοῦ χρονοναύλου εἰς τὴν Τράπεζαν Φέρστ Σίτου Νάσιοναλ Μπάνκ έν Λονδίνῳ.

Ἡ τελευταία δόσις χρονοναύλου κατέστη ληγιπρόθεσμος τὴν Κυριακὴν 12 Ἀπριλίου 1970. 'Ο ἐν τῇ συμβάσει ναύλος ἦτο δολλαρία 3.10 κατὰ ἡμερολογιακὸν μῆνα ὁ δὲ ναύλος τῆς ἀγορᾶς κατὰ τὸν χρόνον τῆς καταβολῆς τῆς τελευταίας δόσεως, εἶχεν αὐξηθῆ ἐις δολλαρία 5.59 κατὰ τὸνν.

Οἱ ναυλωταὶ ισχυρίσθησαν ὅτι ἐπειδὴ αἱ Τράπεζαι ἔν Λονδίνῳ εἶναι κλεισταὶ κατὰ Σάββατα καὶ Κυριακάς ἡ ἡμέρα καταβολῆς ἦτο ἡ Παρασκευὴ 10 Ἀπριλίου. 'Εν τούτοις, ἡ καταβολὴ ἐγένετο τὴν Δευτέραν 13 Ἀπριλίου εἰς τὰς 3 μ.μ. Διαταγὴ καταβολῆς (ἰσουμένη πρὸς μετρητὴν Τραπέζων, μελῶν τοῦ ἐν Λονδίνῳ Σχεδίου Χρηματικῶν 'Εξοφλήσεων) παρεδόθη εἰς τὴν Τράπεζαν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἔτυχε τῆς συνήθους διαδικασίας. 'Υπάλληλος τῆς Τραπέζης εἰδοποιεῖσεν τοὺς πλοιοκτήτας περὶ τῆς ἀρίστεως τοῦ ἐμβάσματος. Τοῦ ἔδωσαν τὴν ἐντολὴν ν' ἀποκρούσῃ τὴν καταβολὴν καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ τὸ ποσὸν εἰς τοὺς ναυλωτὰς τὴν 6.55 μ.μ. οἱ πλοιοκτήται ἀπέσυραν τὸ πλοῖον.

'Εξητεῖτο ἀν εἶχον δικαίωμα ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον.

Ἡ διένεξις εἶχεν παραπεμφῆ εἰς διαιτήσιαν ἥτις ἀπέδην ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν τὸ προκύψαν ὅμως νομικὸν ζήτημα παρεπέμφθη εἰς τὸ Δικαστήριον ἔνθα (δικαστῆς Ντόναλντσον) ἔνθα ἔκριθη ὅτι νομίμως ἀπέσυραν τὸ πλοῖον οἱ πλοιοκτήται. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἡ σκηνὴ ἔφεσις ἔνθα κατὰ πλειοψηφίαν ἔκριθη ὅτι οὐχὶ νομίμως ἀπεσύρθη τὸ πλοῖον καὶ κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης οἱ πλοιοκτήται προσέφυγαν ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων.

'Ο λόρδος Γουΐλμπερφορς (εἰσηγητής) εἶπεν ὅτι δύο θέματα ἐτίθεντο πρὸ τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου (α) ποία ἦτο ἡ ἔνοια τοῦ ὄρου τοῦ παρέχοντος τὸ δικαίωμα ν' ἀποσύρθῃ τὸ πλοῖον (β) κατὰ πόσον οἱ πλοιοκτήται εἶχον παραιτηθῆ τῶν δικαιωμάτων ἐκ τῆς ὑπερημερίας τῶν ναυλωτῶν περὶ τὴν ἀκριδοχρόνιον καταβολὴν. Κατὰ τὴν γνώμην του, ὃ ὅρος 5 τοῦ ναυλοσυμφώνου δὲν παρουσιάζει διφορούμενόν τι. 'Εδαν ἡ καταβολὴ δὲν ἐγένετο ἀκριδοχρόνως, ἀνέκυπτεν δικαίωμα τῶν πλοιοκτητῶν ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον. Ναυλωτής, ὃ ὅποιος παρέλειψεν νὰ ἐνεργήσῃ ἀκριδοχρόνων καταβολὴν (ἐκτὸς ἐάν ὁ πλοιοκτήτης παρητήθη τῶν ἐντέυθυντος δικαιωμάτων του) δὲν ἤδυνατο ν' ἀποφύγῃ τὰς συνεπείας διὰ μεταγενεστέρας καταβολῆς μῇ ἔγκαιρο, ἥτις δὲν θεραπεύει τὴν ἐλλειψιν τῆς ἀκριδοχρόνου καταβολῆς (ἐνταῦθα ἀνέφερθη εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου «Μπρίμες» ἀπόφασιν ἐν ἔτει 1974 ἢν θεώρησεν ὡς ἀναμφισβητήτως ὄρθην).

Εἶπεν ἐν συνεχείᾳ ὅτι ἡ προσδαλομένη ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου ἐδάσσει τὴν — πλεισφήσασαν— κρίσιν του εἰς τὴν ἀπόφασιν ἐπὶ τοῦ πλοίου «Γεώργιος Γ.» (1971) ἔνθα ἔκριθη ὅτι ὑστέρα τῶν ναυλωτῶν γενομένη πρὶν ἀποσύρθῃ τὸ πλοῖον, ἥτο ἐπαρκῆς ἵνα παρεμποδίσῃ τοὺς πλοιοκτήτας ν' ἀποσύρουν τοὺς πλοιοκτήτας.

Οἱ εἰσηγητής προέδη εἰς τρεῖς παρατηρήσεις ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως τοῦ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» (1) Τὸ ναυλοσυμφώνου ἥτο τύπου Μπωλάταιμ καὶ τὸ τμῆμα τοῦ σχετικοῦ ὄρου ὠρίζειν «πληρωμὴ τοῦ χρονοναύλου», ἀνὰ δεκαπενθήμερον προκαταβολικῶς. 'Εν καθυστερήσει τοῦ πληρωμῆς οἱ πλοιοκτήται δικαιούνται ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυλωτῶν. Τὸ Ἐφετεῖον ἤρμήν τους «ἐν καθυστερήσει πληρωμῆς» ὡς σημαίνοντα «ἐν μὴ καταβολῇ καὶ ἐφ' ὅσον διαρκεῖ

ἡ μὴ καταβολὴ». 'Ο Εἰσηγητής εἶπεν ὅτι διαφωνεῖ πρὸς τὴν ἐρμηνείαν ταύτην. 'Ο ὄρος πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ἐν τῷ συνόλῳ του. 'Ο ὄρος «ἐν μὴ καταβολῇ» ἀνεφέρετο εἰς τὴν ὑποχρέωσιν προκαταβολῆς καὶ ἡ ὑπερημερία συνίστατο εἰς τὴν μὴ προπληρωμήν.

Τὸ Ἐφετεῖον ἐν τῇ ὑποθέσει τοῦ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἐρμηνεύον τὸν ὄρον διεσκένασεν τούτον ὡς σημαίνοντα «ἐν καθυστερήσεις καταβολῆς προκαταβολικῶς ἡ δραδύτερον ἐφ' ὅσον δὲν ἔχει ἀποσύρθη τὸ πλοῖον».

Ἀντιθέτως, κατὰ τὸν Εἰσηγητήν ἐάν διάταξις προβλέπουσα ἀκριδοχρόνον καταβολὴν ἐπρέπει νὰ τηρηθῇ τότε καταβολὴ μετὰ μίαν ἡμέραν, δὲν εἶναι ἀκριδοχρόνος προκαταβολῆς.

(2) 'Ο Εἰσηγητής εἶπεν ὅτι ἡ ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» δὲν ἰδρυει γενικὸν κανόνα ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐφαρμοστέαν ἐρμηνείαν τῆς παρούσης ὑποθέσεως ἡ ἄλλων διαφορετικῶν ρητρῶν. 'Η παρούσα ὑπόθεσις ἐστηρίζετο εἰς ναυλοσυμφώνον τύπου «Νιού Προντίους 'Εξειντζ». 'Η δίκη τοῦ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἐστηρίζετο εἰς ναυλοσυμφώνον τύπου «Μπωλάταιμ» παρόμοιοι δὲν ῥήτραι ὑπάρχουν εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον «Σελτάιμ» τὸ ναυλοσυμφώνον «Μπέαρκον Α.» τὸ ναυλοσυμφώνον «Εσσοτάιμ 1969». Οὕτω λοιπὸν ὑπῆρχεν Ικανὸς ἀριθμὸς προτύπων ναυλοσυμφώνων ἐν χρήσει, ἀπὸ τῶν πλέον αὐτηρῶν μέχρι τῶν παρεχόντων χρόνον χάριτος. Εἰς ἔκαστος ὄρος ἔδει νὰ ἐρμηνευθῇ πρὸς τὴν ίδιαν αὐτοῦ διατύπωσιν. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ Εἰσηγητοῦ ἡ ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ «Γεώργιος Γ.» ἡτο πεπλανημένη καὶ κακῶς ὁ δικαστής «Ἄνκερ ἐφίρμοσε ταύτην εἰς τὴν ὑποθέσιν τοῦ πλοίου «Ζωγραφία Μ.» (1976).

(3) 'Εκτὸς τῆς ἐρμηνείας, ἡ ἀπόφασις τοῦ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» δὲν ἰδρυει γενικὸν κανόνα τακά τὴν γνώμην τοῦ Εἰσηγητοῦ ὅτι ἡ καθυστερήσειν καταβολὴ ἀνήρει τὸ δικαιώματος ν' ἀποσύρθῃ τὸ πλοῖον, ἐάν ἔχωρησεν αὐτὴ πρὶν ἀποσύρθῃ τὸ πλοῖον. Κακῶς ἐπίσης ἐγένετο ἀνάλογος ἐφαρμογὴν τῶν ἐπὶ μισθώσεως ἀκινήτων ισχυόντων, διότι ἡ σύμβασις χρονοναύλωσεως πλοίου καὶ ἡ σύμβασις μισθώσεως ἀκινήτου εἴναι διαφόρους ἀντικειμένου καὶ ἐπιδιώξεως συμβάσεως.

'Ο πλοιοκτήτης συμφωνεῖ διὰ τῆς συμβάσεως χρονοναύλωσεως νὰ παράσχῃ ὑπηρεσίας διὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρωμάτος του πλοίου καὶ ἡ ρήτρα ἥτις τῷ παρέξει τὸ δικαιώματος πάνη τὴν ὑπηρεσίας, πράγμα ἐντελῶς διάφορον τῆς μισθώσεως ἀκινήτου.

"Οσον ἀφόρα τὸ δεύτερον ζήτημα τῆς παρατηρήσεως τοῦ πλοιοκτητοῦ ἀπὸ τῶν ἐκ τῆς ὑπερημερίας τοῦ ναυλωτοῦ δικαιωμάτων του, οἱ ναυλωταὶ ὑπεστήσαν διότι τὴν Δευτέραν 12 Ἀπριλίου, πρὶν ἡ ἀποσύρθῃ τὸ πλοῖον, οἱ πλοιοκτήται ἀπεδέχθησαν τὴν καταβολὴν καὶ οὐτα παρητήσαν τῶν δικαιωμάτων των.

'Ο διαιτητής ἔκρινεν διότι δὲν ἔχωρησεν παρατήσεις καὶ οἱ ναυλωταὶ ἔδει ν' ἀποδείξουν διότι βάσει τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν, ἡ κρίσις αὐτῆς ἥτο πεπλανημένη.

Μετὰ τὴν λῆψιν τοῦ ἐμβάσματος, ἡ Τράπεζα (τῶν πλοιοκτητῶν) ἤρχισεν τὴν συνήθη διαδικασίαν εἰσπράξεως πρὶν ἡ πιστωσή τοῦ πλοιοκτητοῦ. Κατὰ τὸ χρονικὸν τούτο διάστημα τὴν ἀπέκρουσαν τὴν καταβολὴν.

'Ο Εἰσηγητής ἔκρινεν διότι κατὰ τὴν γνώμην του τούτο δὲν συνίστα ἀποδοχὴν καὶ παρατήσην. Οἱ ναυλωταὶ δὲν προέδησαν εἰς ἀκριδοχρόνον καταβολὴν, ὅπερ θὰ ἔλθει ἐάν οἱ πλοιοκτήται εἶχον ἀποδεχθῆ τὴν καθυστερήσειν καταβολὴν, διότι δὲν θά ηδύναντο νὰ

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
M. STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
ASSOCIATED TO
S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

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

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

στηριχθούν εἰς τὴν ὑπερημερίαν ἵνα ἀποσύ-
ρουν τὸ πλοῖον.

Οι ναυλωταὶ δὲν ἀπέδειξαν ὅτι ἔχώρησεν τοιαύτη ἀπόδοχη καὶ ὅτι ἡ ἀπόκρουστις καθυστέρησεν τοιαύτους ὅπεραν νὰ πιστεύσουν οἱ ναυλωταὶ ὅτι εἰχεν γίνει δεκτὴ ἡ καταβολή.¹⁴ Ή Τράπεζα εἶχε περιωρισμένην ἔξουσίαν. Δέν εἶχε δικαίωμα νὰ λάβῃ ἀπόφασιν ἐπὶ ἐμπορικῆς συναλλαγῆς διάλογοιασμὸν τῶν πλοιοκτητῶν. Αι πράξεις της Τράπεζης ἥσαν προσωρινοὶ καὶ ἀνάκλητοι, ἐν συνειρμῷ πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῶν πλοιοκτητῶν νὰ δεχθοῦν ἢ ν' ἀπορρίψων τὴν καταβολήν.

*'En sumperastmati, o Eisignytis ekriuen
ot'i (!) eis ta's sumbabsaeis xrononauilwseos
ai opoiai parpechoun dikaiwma v' apoteosyrti
tis to' plioion, to' dikaiwma touto anakupptei*

ἐν ὑπερημερίᾳ καταβολῆς τοῦ ἀκριβοχρόνως καταδηλώτου δόσεών τινος τοῦ χρονονάύλου (2) οἱ πλοιοκτήται δέ φειλον προκειμένου νὰ ἀποσύρουν λικίων τὸ πλοῖον, νὰ παράσχουν εὐλογὸν χρόνῳ διὰ ἔγγράφου δηλώσεώς των (3) οἱ πλοιοκτήται θεωροῦνται παραιτηθέντες τῷ ἐπὶ τῆς ὑπερημερίας τῶν ναυλωτῶν δικαιωμάτων των ὁσάκις ἀποδεχθούν ὑπερήμερον καταβολὴν.

Τὰ συμπεράσματα ταῦτα ἀποκαθιστοῦν
τὸ δίκαιον ὡς ἡτο πρὸ τῆς ἀποφάσεως ἐπὶ¹
τῆς ὑποθέσεως τοῦ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ὅπερ

Οι άλλοι δικασταί έξεφεραν όμοιας κρι-

Οι αντοι οικανωται εξεφεραν υρισις κρισις και η προσφυγη έγένετο δεκτη.

τῆς Νέας Υόρκης, ἐκρίθη ὅτι ἀσφαλιστική τις σύμβασις πρέπει νά̄ ἐμρηγεύεται ἐν τῷ θοῦσαν αὐτῆς ἀνακυπρότονος οὕτω τοῦ ἀλλούν νοήματος τῶν ὅρων αὐτῆς. Οἱ συγγραφεῖς, εἴτεν ὁ Δικαστής, ὥριζουν τὴν ἀσφάλισιν κατὰ κινδύνων λιμένος ἐν ἀντιπαραθέσει πρὸς τὴν ἀσφάλισιν ταξιδίου ἢ χρονοναυλώσεως καὶ θεωρούν ὅτι σημαίνει «καλύψιν κινδύνου πλοίου καθ' ὃν χρόνον εύρισκεται τοῦτο ἐν λιμένι πρὶν ἢ ἀποτλεύσῃ πρὸς ἔκτελεσι ἄλλους ταξιδίου».

Συνεπώς αἱ εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν συμφωνίᾳ «ἐνόσῳ εὐρίσκεται εἰς Χιροχάτας ἐντὸς τῶν κυματοθραύσων» καὶ «μὲν τὸ δι- καίωμα νὰ μετακινηθῇ, ρυμαλούκουμένον ἥ παλ- λως, συμπεριλαμβανούμενον δεξαμενισμοῦ ἐ- πισκευῆς, ἔξοπλισμοῦ καὶ διαρκούντων δοκι- μαστικῶν πλάων ἐντὸς τῶν ὄρίων του λιμέ- νος ἐκρίθησαν ὅτι σπασίουν ὅτι ἀφ' ἡς τὸ «ΔΕΛΦΙΝΙ» ἐγκατέλειψεν τὸν λιμένα Χιρο- χάτα τὴν 22 Ἰανουαρίου, ἐτερματίσθη ἥ εὐ- θύνη τοῦ ἀσφαλιστοῦ.

Αμερικανική Νομολογία

- Πλοίον ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων λιμένος.— Μετακίνησις αὐτοῦ ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ ἀναφερομένου ἐν τῷ ἀσφαλιστηρίῳ.— Μή εἰδοποιήσις τῶν ἀσφαλιστῶν περὶ τούτου.— Ἀπώλεια τοῦ σκάφους εἰς ἄλλον λιμένα.— Μὴ κάλυψις τοῦ σκάφους λόγω τερματισμοῦ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν ἀσφαλιστῶν.

Ἡ δίκη προεκλήθη ἐξ ἀγωγῆς πλοιοκτητρίας ἑταίριας ἐναντίον τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ εἶχε σχέσιν μὲ τὴν ἐγκυρότητα τῆς ἀνανεώσεως ἀσφαλίσεως κατὰ κινδύνων λιμένου.

Η πλοιοκτήτριας έταιρία ήσησεισεν τό πλοιον «ΔΕΛΦΙΝΙ» έναντιον κινδύνων λιμένος, η όποια παρείχεν κάλυψην ένος μηνός άπ-το 10 Νοεμβρίου 1967 (ένδον τό πλοιον θα εύρισκετο εἰς Χιροχάτα έντος τών κυματοθραυστών ή άλλως νά θεωρήται ήσησαλι-σμένον ἐπί συμφωνηθσομένων ἀσφαλίστρω. Μὲ τό δικαίωμα τῆς μετακινήσεως ρυμουλ-κούμενον η άλλως, συμπεριλαμβανομένου δε-ξαμενισμού καὶ κατὰ τή διάρκειαν δοκιμα-στικών πλόων έντος τῶν όριων τοῦ λιμένος η άλλως νά θεωρήται ήσησαλισμένον ἐπί συμ-φωνηθσομένων ἀσφαλίστρω». Ή σύμβασις έ-νεσωμάτων τούς Αμερικανικούς «Ορους τοῦ 'Ινστιτούτου δι' ἀσφάλισιν έντος λιμένος (διαγραφέντων τῶν στίχων 148 - 165) οἱ όποιοι προσέδεπον οτι τό ήσησαλισμένον πλοιο-ον «δικαιούται νά εισέλθη καὶ νά ἔξελθη τῆς δεξαμενῆς καὶ νά μετακινηθῇ (ρυμουλκούμε-νον η άλλως) έντος τῶν ρηθεντων όριων, ἀλλ' ἔαν τό πλοιον ἀρχίσῃ ταξίδιον διαρκούσης τῆς παρούσας ἀσφαλίσεως, αὐτή τερματίζε-ται εύθυνς ὡς τό πλοιον λυση τά πρυμνήσια πρός αναχώρησιν έκ τοῦ ρηθεντος λιμένος». Ή σύμβασις αὐτή ἀνενέῳθη τήν 5.12.67 καὶ τήν 10.1.68.

Τὴν 23.1.68 τὸ «ΔΕΛΦΙΝΙ» μετεκινήθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Ὄζακα, ὃπου ἐδεξαιμενίσθη πρὸς ἐπιθεώρησιν προγενεστέρων ζημιῶν καὶ τὴν 9 Φεβρουαρίου, ή σύμβασις ἀνενέῳθη ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὄρους καὶ συμφορίας μέχρι τῆς ἡμερομηνίας καὶ τῆς ὁρᾶς τοῦ ἀπόπλου, ἀλλ᾽ ἡ κάλψης τοῦ κινδύνου νά τῇ συνεχίζεται πέραν τῆς 9.11.68. Τὴν 15 Φεβρουαρίου 1968, τὸ «ΔΕΛΦΙΝΙ» θραυσθέντων τῶν πρυμνησίων εἰς Ὄζακα, συνεκρούσθη μὲ ἄλλα πλοῖα, προστήραξεν καὶ ὑπέστη ζημίας. Μετὰ ταῦτα, τὸ πλοῖον ἐπωλήθη δημοσίως τὴν 14 Ιανουαρίου 1969.

Οι πλοιοκτήται είχον ήδη προβάλει άξιωσιν έκ του άσφαλιστηρίου κινδύνων λιμένος διά πλασματικήν όλικήν άπωλειαν, ισχυριζόμενοι ότι η πλασματική σύμβασης της 10. 11.67, ώς άνενεώθη την 10.1.68, παρέμεινεν ένι ισχύ μέχρι της 8.2.68, παρά τό γεγονός ότι τό «ΔΕΛΦΙΝΙ» έξέπλευσεν τού λιμένος Χιροχάτα την 22.1.68, χωρίς νά άναγγελθή τούτο εις τούς άσφαλιστας. «Υπετρίχιεν έπιστης ότι οι άσφαλισται είχον λάβει γνώσιν ή έτεκμαριόντο λαδούντες γνώσιν της νέας θέσεως τού πλοίου της 23.1.68, δηταν έγένετο ή έπιθεώρησις εις 'Οζάκα και ότι ή συμφωνία περι παρατάσεως της άσφαλιστικής καλύψεως της 9.2.68 ήτο δεσμευτική παρά την ποηγουμένην μετακίνησιν τού πλοίου έκ του λιμένος Χιροχάτα.

Οι άσφαλισται ισχυρίσθησαν ότι ή σύμβασις άσφαλίσεως κατά κινδύνων λιμένος έτερηματίσθη άπό της 22.1.68 όταν τὸ πλοῖον ἔγκατελέψιεν τὸν λιμένα Χιροχάτα καὶ ότι τὸ ἔγγαρφον σημείωμα ἀνανεώσεως τῆς 9 Φεδρουσαρίου, ἢτο απ' ἀρχῆς ἅμοιορν νομικῶν συνεπειῶν, διότι τὸ πλοῖον εἶχεν προηγουμένων μετακινήθη ἄπό Χιροχάτα ἀνευ εἰδοποίησεως.

"Οταν ή ύπόθεσις ήχθη ένώπιον του δικαστού Μπρόνζαλ του Νοτίου Διαμερίσματος

Το δικαστήριον επίσης έκρινε ότι ο όρος «ἄλλων νά τε ωθώραι» ήταν σφαλισμένον επί συμφωνηθσούμενώ ἀσφαλιστρώ» είς τὴν σύμβασιν ἀσφαλίσεως διά κινδύνους λιμένος, ήταν ἀνεφάρμοστος μή καταρτισθείσης συμφωνίας. «Έκρινεν ἀκόμη δότι τὰ μέρη διά τῶν ῥητῶν ὄρων τῶν συμφωνῶν των τῆς 10.11.67 ὡς ἀνευθόσαν τὴν 5.12.67 καὶ τὴν 10.1.68 ἀπέβλεπαν εἰς ἀσφαλιστικὴν καλύψιν εἰς τὸν λιμένα Χιροχάτα.

Ο δικαστής είπεν ότι έξι όρισμού ή τοποθεσίας είς ήν εύρισκεται τό πλοίον είναι θεμελιώδης διά τὴν ἀσφαλίσιν κατὰ κινδύνων λιμένος καὶ οὐδεὶς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν δὲν προσεκομίσθη ἀπόδειξις οὐδεὶς οὶ πλοιοκτῆται συνεφώνησαν μετὰ τῶν ἀσφαλιστῶν περὶ πληράτου ἀσφαλίστρου διὰ κάλψιν τοῦ πλοίου «ΔΕΛΦΙΝΙ» εἰς μέρη ἄλλα ἐκτὸς τοῦ λιμένος Χιροχάπτα ή οὐδόθη ειδοποίησις εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς περὶ τῆς μετακινήσεως τοῦ πλοίου εἰς Ὁζάκα. Ἐπομένος, κατὰ τοὺς ὅρους τῆς συμφωνίας, ή μετακίνησις τοῦ σκάφους ἀπετέλει «παρέκκλισιν» καὶ ἐπέφερε τὸν τερματισμὸν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἀσφαλιστῶν, ὥπερ καὶ νομολογιακῶς ἔχει γίνει δεκτόν.

Ο δικαστής έθεώρησε ότι ανέυ νομικής άξιας τὸν ισχυρισμὸν τῶν πλοιοκτητῶν ὅτι ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις κατὰ κινδύνων λιμένος ἡ ἐμπειριοχόμενή εἰς τὸ σύμβασιν τῆς 10 Νοεμβρίου 1967, ἀνενέθη διὰ τοῦ ἐκ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν μονογραφήσεως τοῦ στημειώματος ἀνανεώσεως τῆς 9 Φεβρουαρίου. Δὲν ὑπῆρχεν, εἶπεν ὁ δικαστής, καταπειθούσα ἀπόδειξις ἐν τῇ δίκῃ ὅτι ὅταν οἱ

ΟΙ ΜΟΝΑΔΙΚΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ABU DHABI KAI DUBAI

HELLENIC KUNAIBY Co.

(ΛΙΑΝ ΠΡΟΣΕΧΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ MUSCAT)

Διευθυνταί: D. GEORGAROS — HADER ABDULLA AL MAZROEY

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

CLEARANCE — FORWARDING — CHARTERING — CREW CHANGES

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

'Αντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι : 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

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: GOULANDRIS
PIRAEUS

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

TELEX: 212084 GRÈCE

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΤΟ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΕΙΣ ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΑΝ

Κατ' απόφασιν του 'Εφετείου 'Αθηνῶν πᾶσα ἀντίθετος πρὸς τὸν νόμον, τὴν σύμβασιν ναυτολογῆσεως, τοὺς κανονισμοὺς, καὶ τὰς κρατούσας συνηθεῖας, συμπεριφόρα τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὴν ἔκτελεσιν τῆς συγκεκριμένης συμβάσεως ναυτολογῆσεως ὥρισμένου πλοίου, ἀποτελεῖ παράπτωμα καὶ συγχρόνως λόγον ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ ἀνεύ ἀποζημιώσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ τελεσθὲν παράπτωμα εἰς ἔτερον πλοῖον, πρὸ τῆς ναυτολογῆσεως εἰς τὸ συγκεκριμένον πλοῖον, δὲν συνιστᾷ λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως. Εἰδικῶτερον κατὰ τὸ ἄρθρον 72 τοῦ ΚΙΝΔ ἡ σύμβασιν ναυτολογῆσεως δύναται κατὰ πάντα χρόνον νὰ λυθῇ διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου μὴ ὑποχρεούμενου ὅπως τηρήσῃ προθεσμίαν καταγγελίας. 'Εξ ἄλλου, κατὰ διάταξιν τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ αὐτοῦ κώδικος, εἰς περίπτωσιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ὁ ναυτικὸς δικαιούται εἰς ἀποζημίωσιν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ καταγγελία δικαιολογήται ἐκ παραπτώματος.

Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τούτων, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἄρθρου 57 τοῦ ΚΙΝΔ σαφῶς προκύπτει, ὅτι παράπτωμα τοῦ ναυτικοῦ δικαιολογούν τὴν καταγγελίαν καὶ συνεπῶς τὴν ἀποστέρησιν τῆς ἀποζημιώσεως του νοεῖται πᾶσα ἀντίθετος πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις του συμπεριφορά τοῦ ναυτικοῦ, ἐπιδεικνυμένη προδήλως κατὰ τὴν ἔκτελεσιν τῶν καθηκόντων του τῆς συγκεκριμένης συμβάσεως ναυτολογῆσεως.

Συνεπῶς οἰδαδήποτε ἀντισυμβατικὴ διαγωγὴ τοῦ ναυτικοῦ ἐπιδειχθεῖσα κατὰ τὴν διάρκειαν ἐργασίας του εἰς προηγούμενον πλοῖον, ἡ ὅποια ἐκαλύπτετο δι' ἄλλης συμβάσεως ναυτολογῆσεως, δὲν θεμελιώνει λόγον καταγγελίας συμβάσεως συναφείσης μεταγενεστέρως.

ΜΙΣΘΟΣ

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΔΕΔΟΥΛΕΥΜΕΝΩΝ ΜΙΣΘΩΝ ΩΣ ΛΟΓΟΣ ΚΑΤΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Ἡ καθυστέρησις καταβόλης δεδουλευμένων ἀποδοχῶν εἰς τὸν ναυτικὸν ἀποτελεῖ λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, ὁ ὅποιος συγχρόνως δικαιούται καὶ τῆς σχετικῆς ἀποζημιώσεως ἀπολύσεως. Συγκεκριμένως, ἡ παράλειψις τοῦ Πλοιάρχου ὅπως καταβάλῃ εἰς τὸν ναυτικὸν τὰς ἀποδοχάς του χαρακτηρίζεται ὡς βαρεία παράβασις τῶν καθηκόντων τοῦ Πλοιάρχου ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ.

Εἰς περίπτωσιν ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ λόγῳ βαρείας παράβασεως τῶν ἔναντι αὐτοῦ ὑποχρεώσεων τοῦ Πλοιάρχου, ὁ ναυτικὸς δικαιούται ἀποζημιώσεως ὡς ἐὰν εἶχεν ἀπολυθῇ διὰ μονομερούς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου.

Κατὰ κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἡ καθυστέρησις τῆς καταβολῆς τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ ἐν ὅψει καὶ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 655 τοῦ Α.Κ. ἀποτελεῖ βαρείαν παράβασιν τοῦ Πλοιάρχου, ἡ ὅποια παρέχει εἰς τὸν ναυτικὸν τὸ δικαίωμα καταγγελίας τῆς συμβάσεως.

Κατὰ συνέπειαν, λυθείσης τῆς ἐνδίκου συμβάσεως ναυτολογῆσεως διὰ καταγγελίας τοῦ ἐνάγοντος ἔνεκα βαρείας παράβασεως τῶν ἔναντι αὐτοῦ ὑποχρεώσεων τοῦ Πλοιάρχου, ὁ ναυτικὸς δικαιούται τῆς κατὰ τὰ ἄρθρα 75 καὶ 76 τοῦ ΚΙΝΔ ἀποζημιώσεως, ἰσουμένης, ἐν ὅψει τοῦ λιμένος ἀπολύσεως του, εἰς τὴν μισθοτροφοδοσίαν 15 ἡμερῶν σὺν τῷ ἀντίτιμῳ τροφῆς.

ΤΟ «ΜΠΟΝΟΥΣ» ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑΝ ΤΟΥ ΜΙΣΘΟΥ

Κατ' απόφασιν του 'Εφετείου 'Αθηνῶν πᾶσα πρόσθετος παροχὴ καταβαλλομένη τακτικῶς καὶ ἀδιαλείπτως εἰς τὸν ναυτικὸν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογῆσεώς του, ἐφόσον εἰναι συμβατικὸν ἀντάλλαγμα τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ναυτικοῦ εἶναι μισθός. Κατὰ τάπτα καὶ τὸ καταβαλλόμενον ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου δῶρον «μπόνους» δέον νὰ θεωρηῇ ὅτι ἀποτελεῖ μέρος τοῦ μισθοῦ τοῦ ναυτικοῦ καὶ ὡς ἐκ τούτου συμπεριλαμβάνεται καὶ συνυπολογίζεται διὰ τὴν ἔξευρσιν τῆς ἀποζημιώσεως ἀπολύσεως. Πᾶσα παραίτησις τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ τούτο είναι ἄκυρος καθόσον ἀποτελεῖ παραίτησιν ἀπὸ δικαιώματος δημοσίας τάξεως.

Ο τοιούτος χαρακτηρισμὸς τοῦ «μπόνους» κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ἐδράζεται ἐπὶ τῶν ἄρθρων 648 καὶ 649 τοῦ Α.Κ., καθόσον εἰς αὐτὰ ὄριζεται ὅτι, μισθὸν ἀποτελεῖ καὶ πᾶσα πρόσθετος παροχὴ διδομένη ὑπὸ τοῦ ἐργοδότου εἰς τὸν ἐργαζόμενον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως ἐργασίας του τακτικῶς καὶ ἀδιαλείπτως, ὡς συμβατικὸν ἀντάλλαγμα τῶν ὑπηρεσιῶν του. Βεβαίως, ὁ χαρακτηρισμὸς τῆς παροχῆς ταύτης ἔξαρτάται ἐκ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, τοῦ σκοποῦ καὶ τοῦ χρονικοῦ διαστήματος, βάσει τῶν ὅποιων χορηγεῖται.

Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΕΠΙ ΤΗ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΗΘΕΝΤΟΣ ΜΙΣΘΟΥ ΚΑΙ ΟΧΙ ΤΟΥ ΝΟΜΙΜΟΥ

Κατ' απόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν είναι ἄκυρος ὁ ὅρος ὁ περιληφθεὶς εἰς ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολογῆσεως, δυνάμει τοῦ ὅποιου συνεφωνεῖτο ὁ ὑπολογισμὸς τῆς καταβαλλομένης κατὰ τὴν ἔκπλυσιν τοῦ ναυτικοῦ ἀποζημιώσεως, βάσει τοῦ νομίμου μισθοῦ καὶ ὡς τοῦ ὑπερτέρου συμφωνηθέντος.

Κατὰ τάπτα εἰς τὴν απόφασιν τούτην είναι ὅτι, ἡ περὶ τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ναυτικοῦ διάταξις τοῦ νόμου είναι δημοσίας τάξεως, ἡτοι ἀναγκαστικοῦ δικαίου, ὡς σκοποῦσα εἰς τὴν ἔξασθλίσιν τῶν ἀναγκαίων μέρων πρὸς συντήρησιν τοῦ ναυτικοῦ μετὰ τὴν ἔκπλυσιν του, ἐπὶ ὠρισμένον χρόνον, μέχρι τῆς ἀνευρέσεως ἐργασίας καὶ ὡς τοιαύτη δὲν ἐπιδέχεται ἄλλην ρύθμισιν βουλήσει τῶν συμβαλλομένων.

Πᾶσα, συνεπώς, ἄλλη ρύθμισις ισοδυναμεῖ εἰς παραίτησιν τῆς προστασίας ταύτης καὶ είναι ἄκυρος.

Οπωσδήποτε, ἡ αὐτὴ ἀρχὴ ἐπικρατεῖ καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς καταβολῆς ἀποζημιώσεως, δικαίωμα τοῦ ναυτικοῦ, τὸ ὅποιον ἀπεκτήθη μετὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ἐργασίας.

ΈΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΑΦΕΣ BRAVO στά Λιμάνια όλου τοῦ κόσμου

Κατάλογος τῶν SHIPCHANDLERS πελατῶν μας ποὺ διατηροῦν στόκ 'Ελληνικοῦ καφέ τρόνχιτο για τὰ έλληνικά πλοία σ' όλα τὰ μεγάλα λιμάνια τοῦ κόσμου σὲ τιμές διεθνούς συναγωνισμοῦ.

HOLLAND

Rotterdam

Atlas & Economic Shipstores
Bekkers Hutton BY, Shipstores
Zannis - Shipstores

BELGIUM

Antwerp

De Coster and Auwerkerken
Hermes Shipstores
Titan Supply Co.

ENGLAND

Immingham

E. E. Sharp and Sons Ltd

Hull

E. E. Sharp and Sons Ltd
Hutton and Co.
(Shipchandlers) Ltd

Liverpool

E. E. Sharp and Sons

GREECE

Piraeus

Antoniades Atlas S. A.

Astir Transit Ltd.

C. Anagnostou Ltd.

Hardy Transit stores

Michael Pagonis

Piraeus Harbour

Mavricos Imports S. A.

N. Cambanis' Sons

ITALY

Ravenna

Montanari S. R. L.

Naples

Montanari S. R. L.

Venice

Provveditoria Marittima

Bruno Sonino

Civitavecchia

F.I.N.D.E.R.

Genova

Provveditorie Marittime

San Giacomo'' S.p.A.

Montanari S.p.A. ,

Scoccimaro and Co. S.R.L.

HONG - KONG

Hong - Kong

Asian Shipchandlers Co.

JAPAN

Yokohama

Susucci and Co. Ltd. Shipstores

Nagoya

John Motoyoshi Co. Ltd.

WEST GERMANY

Hamburg

Friedrick Saenger

Zerssen & Co.

A. E. Dutton & Co. GmbH

Sea Supplies (Baikousis & Co.)

SINGAPORE

Dawood and Co. (Pte) Ltd.

All Ships Supply N. Trading Co.

Eng Nan Chong (Private) Ltd.

DENMARK

Copenhagen

H. S. Hansen's Succr.

BAHRAIN

Bahrain Marine Supply Co.

FRANCE

Dunkerque

M. & R. Dekytpotter and Sons

Sete

E.A.F.M.

Marseilles

Cofrapex

CANADA

Montreal

Clipper Ship Supply Ltd.

SOUTH AFRICA

Capetown

Norden Marine Suppliers

(PTY) Ltd.

Faros and Co. (PTY) Ltd

Durban

Hermes Ship Chandlers

(PTY) Ltd.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΦΕΔΩΝ

Κατά σχετικάς στατιστικάς αἱ γερμανικοὶ παραγγελίαι εἰς τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα κατά τὸ 1976 ἀνεφέροντο εἰς 106 σκάφη. Κατά τοὺς Ἰαπωνας εἰς 52 καὶ σκάφη κυρίως μικρὰ κάτω τῶν 2.500 τόν.

Εἰς τὴν σχετικήν ἀνακοίνωσιν ἀναφέρεται ἡ ὑπερτίμησις κατά 5% διὰ τὰς νέας παραγγελίας.

"Ἄς σημειωθῇ ὅτι ὑπῆρχον προσφοραὶ Ἰαπωνικῶν ναυπηγείων κατώτεραι κατά 40% τῶν τιμῶν τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Κατό τὸ παρελθόν ἔτος, εἰς τὰ δύτικά μεγαλύτερα Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα καθειλκύσθησαν 227 πλοῖα διαφόρων τύπων, συνολικοῦ d.w. 17.777.433 τόννων (9.521.407 τόννων γκρός).

Εἰς τὴν πρώτην θέσιν, τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι μὲ 56 σκάφη, 4.758.370 τόννων d.w. Ἀκολουθοῦν: Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα μὲ 49 πλοῖα, 3.415.686 τόν. d.w., Χιτάτσι μὲ 25 πλοῖα, 2.433.492 τόν. d.w., Νίτπον Κόκαν μὲ 25 πλοῖα (1.981.800), Μιτσούμι μὲ 27 πλοῖα (1.781.072), Καβασάκι μὲ 15 πλοῖα (1.753.426), Σουμιτόμο μὲ 25 πλοῖα (1.005.510) καὶ τελευταῖα τὰ ναυπηγεῖα Σασέμπου μὲ καθειλκύσεις 5 μόνον σκαφῶν, 648.077 τόν. d.w.

Ἡ ἑλληνικὴ συμμετοχὴ εἰς τὰς ἀνωτέρω καθειλκύσεις ἀνεφέρετο εἰς 4 τάνκερς, 897.809 τόν. d.w., 16 μπάλκ κάρριερς, 569.458 τόν. d.w. καὶ 11 σκάφη γενικοῦ φορτίου, 187.734 τόν. d.w. Σύνολον 31 σκάφη, 1.655.001 τόν. d.w. Σημαντικὸς ἀριθμὸς σκαφῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καθειλκύσθη, ἐπίσης, εἰς τὰ μικρότερα Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα (Χακούντατε, Ναμιούρα, Καναζάσι κλπ.).

ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΥΝ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ;

Προκατειλμέναι ἀπὸ τὴν ναυπηγικὴν κρίσιν εἰς τὸν χῶρον τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, αἱ χώραι τῆς E.O.K. πνέουν μένεις κατὰ τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Δὲν ἔχουν ἀντιληφθῆ, ὅμως, τὸ φάσμα τῆς καταστροφῆς ὅπερ ἀπειλεῖ τὴν Ἰαπωνικὴν ναυπηγικὴν διομηχίαν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔτους, διατείνεται ἡ "Ενωσις Ἰαπώνων Ναυπηγῶν".

"Ἡδη ὁι Ἰαπωνες συνεφόνησαν νὰ μὴ δέχονται μαζικὰς παραγγελίες αἱ ὄποιαι μειώνουν σημαντικῶς τὸ κατὰ μονάδα κόστος, νὰ αὔξησουν τὰς τιμὰς τῶν νεοεύκτων καὶ νὰ μειώσουν τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὸ 50% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς. Ἐν τούτοις, αἱ μέχρι στιγμῆς ὑπάρχουσαι παραγγελίαι μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1978 ἀντιπροστέψουν μόλις τὸ 12% τῆς ἡδη ἐλαττωθείσης ναυπηγικῆς τῶν παραγωγῆς.

Ἡ κάμψις τῶν Ἰαπωνικῶν παραγγελιῶν καθίσταται ἐμφανῆς κατόπιν συγκρίσεως τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν τῶν προηγουμένων ἔτων: 13,5 ἔκατ. τόν. τὸ 1974, 7,1 ἔκατ. τόν. τὸ 1975 καὶ 7,2 τὸ 1976. Ἐν τῷ μεταξύ, αἱ ἀκυρώσεις ἀνήλθον, ἀπὸ 292.000 τόν. τὸ 1974, εἰς 2.203.000 τόν. τὸ 1975 καὶ 4.897.000 τόν. τὸ 1976.

Τὸ μέλλον τῆς Ἰαπωνικῆς ναυπηγικῆς διομηχίας διαγράφεται δύσκολον. Ἡ ἀνάγκη προσδέκουσες νέαν παραγγελιῶν κρίνεται ἐπιτακτική. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ "Ενωσις Ἰαπώνων Ναυτικῶν ἐρευνᾶ τὴν ἀγορὰν πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν εἰς ἀναζήτησιν πιθανῆς πελατείας.

Ἡ "Ενωσις ἀντιπροσωπεύει τὸ σύνολον τῆς ναυπηγικῆς διομηχίας, συγκεντρώνασ περὶ τὸ 85% τῆς Ἰαπωνικῆς παραγωγῆς. Τὰ μικρὰ ναυπηγεῖα, ἀτίνα κατασκευάζουν πλοῖα κάτω τῶν 2.500 κόρων, δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν "Ενωσιν. Τὰ μικρὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα θὰ ὑποχθουν καὶ αὐτά, διὰ πρῶτην φοράν, εἰς τοὺς κανονισμούς τῆς κυβερνήσεως οἵτινες ἀπαγορεύουν τὴν ἀπόδοχην μαζικῶν παραγγελιῶν, διὰ τῶν ὄποιων καθίστανται δυνα-

ταὶ αἱ ναυπηγήσεις μὲ κόστος κατὰ 40% εὐθηνότερον οἰσαδήποτε ἄλλης χώρας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Αἱ ἐνέργειαι τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ 34.618 τόν. δεξαμενοπλοΐου «Γκλόμπιτι Βίνας», ὥπερ πλέον τοῦ 150 θυμέρου παρέμεινεν ἀνεκφόρτωτον εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάρδρης λόγῳ ἀπεργίας τοῦ πληρώματος τοῦ, καθειλκόθησαν ὑπὸ τῶν τριῶν σωματείων ἐκπροσωπούντων τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ Βρετανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, χαρακτηρισθεῖσαι ὡς «ἐνέργειαι ὑπενθυμίζουσαι πειρατείαν τοῦ 18ου αἰώνος».

Οἱ 28 Φιλιππινέζοι καὶ δύο Εὐρωπαῖοι, οἵτινες ἀποτελοῦν τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους, ἀπήργησαν διότι, ὡς ἴσχυρίζονται, τὸ μιαδόλγοτέρον τῶν εἰναι κατώτερον τοῦ ἀντιστοίχου τῆς Διεθνούς Ὁμοσπονδίας Μεταφορών (Δ.Ο.Μ.), ἡ ὄποια ὑποστηρίζει τὴν ἀπεργίαν των.

Ἐν τῷ μεταξύ ἡ ἐταιρία ἀπέστειλε νέον πλήρωμα, ἐκ Βρετανῶν ναυτικῶν, διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὴν διακυβέρνησην τοῦ σκάφους.

Τὸ «Γκλόμπιτι Βίνας» ἦτο νηολογημένον εἰς Μπαχάμας, ἀλλ' ἀφ' ὅτου ἐξεδηλώθη ἡ ἀπεργία ἐπανενηρολογήθη εἰς Λονδίνον, ὅπερ σημαίνει ὅτι πρέπει νὰ ἔχῃ βρετανικὸν πλήρωμα.

Ἐκπρόσωπος τῶν πλοιοκτητῶν, τῆς ἐταιρίας «Γκλόμπιτι Τάνκερς» τοῦ Λονδίνου, ἐδήλωσεν ὅτι «οὐδὲν μυστήριον ὑποκύρπει ἡ ἀντικατόστασις τοῦ πληρώματος. Προσπάθωμεν νὰ ἀποστείλωμεν νέον, βρετανικὸν πλήρωμα εἰς τὸ σκάφος. Ἐπεχειρίσαμεν νὰ ἀκολουθήσωμεν τὴν διπλωματικὴν ὄδον ἀφ' ὅτου ἐξεδηλώθη ἡ ἀνωμαλία καὶ δὲν σκοπεύουμε νὰ μεταβάλωμεν στάσιν».

Ἀλλὰ ἡ "Ενωσις Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ Ἀεροπορίας, ἡ "Ενωσις Ἀξιωματικῶν Ασυρμάτου καὶ Ἡλεκτρονικῶν Ὁργάνων καὶ ἡ "Ενωσις Υπηρεσίας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐξέδωσαν δόηγιας πρὸς τὰ μέλη τῶν ὅπως καθυστερήσουν τὸν ἀπόπλουν τοῦ σκάφους ἔως ὅτου ἡ ἐκκρεμότης διευθετηθῇ.

ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Ἄδηρίος προδάλλει ἡ ἀνάγκη συστολῆς τῆς Βρετανικῆς ναυπηγικῆς διομηχίας. Αὐτὸς εἶναι τὸ μήνυμα τῆς ἐργατικῆς κυβερνήσεως τὸ ὄποιον, ὅμως, συναντά τὴν ἐντονούν ἀντίδροσιν τῶν ἐργατικῶν σωματείων.

Μολονότι ἡ κυβερνήσης δὲν ἐξήγγειλεν εἰσέστι συγκεκριμένα μέτρα —ώς συνέδη εἰς τὴν Σουηδίαν, 'Ολλανδίαν καὶ Ἰαπωνίαν— ἡ περιστολὴ τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὴν Βρετανίαν θεωρείται δεδομένου ὅτι ἡ παρεχομένη κρατικὴ ἐπιχορήγησις διὰ τὴν προσεχὴ διετίαν ἀνέρχεται εἰς 65 ἔκατ. λιρῶν, ἐνώ εἶναι γνωστόν ὅτι διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ πληρῶς ἀπασχόλησις τῶν ναυπηγείων τῆς χώρας ἀπαιτούνται ἐπιχορηγήσεις τῆς τάξεως τῶν 100 ἔκατ. λιρῶν ἐπτάσιων.

Τὰ ναυπηγεῖα θὰ χρησιμοποιήσουν τὰς ἐπιχορηγήσεις διὰ νὰ προσφέρουν τιμὰς κάτω τοῦ κόστους καὶ ἐλπίζεται ὅτι θὰ κερδίσουν ὧρισμένας παραγγελίας τώρα ποὺ ἡ Ἰαπωνία ἀπέφασε νὰ αὔξησῃ τὰς τιμὰς τῶν νεοεύκτων, ἔστω καὶ κατὰ μικρὸν ποσοστό.

Ἄναμενεται ὅτι ἡ Ἰαπωνία καὶ ἡ Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότης δὲν θὰ διαμαρτυρηθοῦν ἐντὸνως διά τὸ μέτρον αὐτό, ὅπερ λαμβάνεται πρὸς ἀντιμετώπισην τῆς κρίσεως καὶ θὰ ισχύσῃ μόνον μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1978. Πάντως, τὰ Βρετανικά ναυπηγεῖα δὲν θὰ χρησιμοποιήσουν τὰς κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις διὰ νὰ ἀποσπάσουν παραγγελίας ἐν συναγωνισμῷ μὲ ἄλλα Εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα, ἀλλὰ μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὄποιαν διέκοινον τὴν παραγγελίαν καὶ Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα (ἢ τῆς Κορέας, ἢ τῆς Βραζιλίας).

"Αναμφισβόλως, ἡ κυβερνήσης σκοπεύει νὰ ἐπιχορηγήσῃ τὰ ναυπηγεῖα ἐκείνα ἄτινα ἔχουν προσποτικά ἐπιβιώσεως, ἀλλ' ὅπωσδηποτε θὰ δοθῆσῃ καί τινα ἄλλα ναυπηγεῖα, ἵνα ἀποφευχθοῦν ἡ ταυτόχρονος διακοπὴ τῶν ἐργασιῶν εἰς μεγάλον ἀριθμὸν ναυπηγείων καὶ αἱ μαζικαὶ ἀπολύσεις.

Η «ΚΙΟΥΝΑΡΝΤ» ΕΚΠΟΙΕΙ

Συμφώνως πρὸς τὸ ἔξαγγελθὲν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος πρόγραμμα ἐκποιήσεων, ἡ βρετανικὴ ἐταιρία «Κιούναρντ» ἐπώλησε τελευταίως ἐπτά συνολικῶν σκάφη.

Τὸ 14.151 τόν. γκρόδος ἐπιβατηγὸν «Κιούναρντ» προτείχησε τοῦ 1971, ἡγοράσθη ὑπὸ Νορβηγῶν. Τρία τάνκερα μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου τῶν 25.000 τόν. d.w. ἦτοι τὰ: «Λούμινους» τοῦ 1968, «Λούμεν» τοῦ 1971 καὶ «Λούστρους» τοῦ 1968, ἡγοράσθη ὡς «Ομίλος Βαρδινογιάννη». Δύο σκάφη ἀνεφοδιασμοῦ, «Μιτάιν Σόρα» καὶ «Πόλαρ Σόρι», τῶν 800 περίπου τόν. d.w., ἀμφότερα ναυπηγήσεων τοῦ 1971 ἐπωλήθησαν εἰς Καναδούς, ἐνώ τὸ φορτηγὸν-ψυγεῖον γραμμῆς «Πόρτ Ωκλαντ», 16.000 τόν. d.w. περίπου, τοῦ 1949, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Κουβέντι.

Ἡ πώλησις τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἀπέφερεν εἰς τὴν βρετανικὴν ἐταιρίαν τὸ ποσὸν τῶν 17 περίπου ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας.

NORΒΗΓΙΑ

MINI «ΜΠΟΥΜ» ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

Τὰ Νορβηγικά ναυπηγεῖα ἡρχισαν καρπούμενα τῶν διευκολύνσεων που παρεσχέθησαν ἐκ μέρους τῆς κυβερνήσεως τοῦ «Οσλο πρός τὰς διαφόρους ὑπαναπτύκτους χώρας.

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα, 13 Νορβηγικά ναυπηγεῖα ἐδέχθησαν (ἢ εὐρίσκοντο εἰς τὸ τελικὸν στάδιον τῶν διαπραγματεύσεων) παραγγελίας συνολικῆς αξίας ὑπὲρ τὰ 1.400 ἔκατ. κορωνῶν ἀπὸ τὰς χώρας αὐτάς, ὡς ἀποτέλεσμα τῶν διμερών συμφωνιῶν τὰς ὁποῖες ἐπέτυχεν ἡ Νορβηγικὴ κυβερνήσης κατὰ τὴν χορήγησιν τῆς δοθείσας.

Ἡδη ὑπεργάφησαν παρόμοιαι συμφωνίαι μετὰ τῶν Φιλιππίνων, τῆς Σρί Λάνκα, τῆς Γουατεμάλας καὶ τῆς Κοσταρίκας, ἐπίκειται δὲ συντόμως ἡ υπογραφή μιᾶς ἀλλῆς συμφωνίας —μὲ τὴν Τανζανίαν.

Η ΛΑΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Ἐξ ἀφορμῆς συζητήσεως γενομένης εἰς τὴν Βουλήν περὶ τοῦ μέλλοντος τῆς Εθνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ Κυβερνήσης ἐδήλωσεν ἀπεριφράστως, ὅτι ἀπεφάσισε νὰ ύισθετήσῃ



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ

Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

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

πλέον συντηρητικήν πολιτικήν είς ὅ,τι άφορά τὸ δικαίωμα ἀλλαγῆς σημαίας. Ειδικώτερον ὁ ἄρμοδιος 'Υπουργός ἑτοίσιν ὅτι ἡ ἀλλαγὴ σημαίων θὰ ἐπιτρέπεται μόνον ἐφόσον διευκολύνει τὸν πλοιοκτήτην νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγορὰν τῶν βαλασσίων μεταφορῶν. "Άλλα πλεονεκτήματα ὡς ἡ δυνατότης χρηματοδοτήσεως, τὸ χαμηλότερον μισθολόγιον καὶ αἱ ἀλαφότεραι κοινωνικαὶ ἐπιβαρύνσεις δὲν θὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὅψιν. 'Εξ ἀλλοῦ διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἀδείας ἀλλαγῆς σημαίας θὰ προηγήσται ἔλεγχος κατὰ περίπτωσιν, ἐπομένως θὰ παῖξῃ ρόλον ἡ σημαία ὑφ' ἥν τὸ πλοῖον θὰ μεταφερθῇ.

Κατὰ τὸ διάστημα τῶν τεσσάρων τελευταῖς ἑταῖς ἐποχὴν θίστησαν 20 περίπου ἀδείαι ἀλλαγῆς σημαίας ἑτησίως, οὕτως ὥστε τὸ σύνολον αὐτῶν μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχοντος ἔτους ν' ἀνέλθῃ εἰς 85.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ

Εἰς τὴν 'Ολλανδικὴν Βουλὴν ἥκθη τὸ θέμα τοῦ ἀδεμίτου ἀνταγωνισμοῦ τῶν 'Ανατολικῶν χωρῶν εἰς τὸν χῶρον τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ Κυβέρνησις τῆς Χάγης ἀπέφασισε νὰ λάβῃ μέτρα διὰ τὴν ἀντιμετώπιον τοῦ προβλήματος.

Σχέδιον νόμου προτείνει δηποτὲ δοθῆ εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἡ ισχὺς ἀπαγορεύσεως τῆς προσεγγίσεως πλοίων ὠρισμένων χωρῶν εἰς τὰ ὀλλανδικὰ ὅρματα ἡ ἐπιβολής εἰδικῶν ποινῶν εἰς τὰ πλοῖα αὐτά. 'Ενδέχεται, ἐπίσης, νὰ ἀπαγορευθῇ εἰς τὰ ὀλλανδικὰ πλοία νὰ μεταφέρουν φορτία πρὸς τὰς χώρας αὐτὰς καὶ εἰς τὰ πλοῖα τῶν χωρῶν αὐτῶν νὰ μεταφέρουν ὀλλανδικὰ φορτία.

Οἱ 'Ολλανδοί ἔστραφόσαν καὶ πρὸς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα, αἵτοιντες τὴν λῆψιν συνδυασμένων μέτρων, ἐν ὅψι τῶν προβλημάτων ἀτινα προκαλεῖ ἡ ὑπότιμησις τῶν ναύλων ἐκ μέρους τῶν πλοίων τοῦ 'Ανατολικοῦ Μπλόκ.

ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΛΕΦΕΜΙΤΟΥ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Τὸ 'Ολλανδικὸν Κοινοδούλιον πρόκειται νὰ ἔγκρινῃ σχέδιον νόμου δίδοντος εἰς τὴν Κυβέρνησιν εἰδικὴν ἔξουσιοιδότην νὰ προστατεύῃ ἐπειπτώσει ἀνάγκης, τούς 'Ολλανδούς πλοιοκτήτας ἀπὸ εὔθεμην συναγωνισμὸν ἀλλαχοῦ. Τοῦτο κυρίως ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐνέργειας τῶν χωρῶν τοῦ 'Ανατολικοῦ Μπλόκ.

Κατὰ τὸν νέον νόμον, καλούμενον RETOSIE WET, ἡ Κυβέρνησις δύναται νὰ ἀποκλεῖσῃ ἐκ τῶν ὀλλανδικῶν ὅρμάτων πλοῖα ὠρισμένων χωρῶν ἡ νὰ ἐπιβάλῃ εἰς αὐτὰ εἰδικὰ τέλη. 'Επιπροσθέτως δύναται νὰ ἀπαγορευθῇ εἰς τὰς ὀλλανδικὰ πλοῖα νὰ μεταφέρουν φορτία εἰς τὰς χώρας ταύτας, δύναται δ' ἐπίσης νὰ ἀπαγορευθῇ εἰς πλοῖα τῶν περὶ ὃν πρόκειται χωρῶν νὰ μεταφέρουν ὀλλανδικὰ ἐμπρέματα.

Ο 'Ολλανδὸς 'Υπουργὸς Μεταφορῶν ἐζήτησε μίαν κοινὴν προσπάθειαν τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος πρὸς ἀντιμετώπιστον προβλημάτων προκυπτόντων ἐκ τοῦ σφοδροῦ ὑποβιβασμοῦ τῶν ναύλων ὑπὸ

τῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν τῶν χωρῶν τοῦ 'Ανατολικοῦ Μπλόκ. 'Εδῆλωσεν δὴ ἡ δυνατότης ἐφαρμογῆς ποσοστῶν, διὰ τὸ ὅποιον οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἔκαμαν ἐντονούν ἐπικλησιν, θέλει ὡσαύτως ἔξετασθῆ καίτοι θὰ ἡτο προτιμότερον καὶ τούτο νὰ ἐπιχειρηθῇ ἀπὸ κοινοῦ ἐν Δυτικῇ Εὐρώπῃ.

Υποτίθεται δὴ οἱ 'Ολλανδοί ἐφοπλισταὶ εἶναι ὑπὲρ ἑνὸς συστήματος ποσοστῶν κατὰ τὰς γερμανικὰς ὑποδείξεις, ἀλλ' οἱ ναυτικοὶ πράκτορες δὲν ἀρέσκονται εἰς τοιούτον σύστημα φοινύμενοι τὴν ἀπώλειαν κέρδους.

Πρὸς ἀπέικονιστον τῆς πιέσεως τοῦ 'Ανατολικοῦ Μπλόκ ὁ 'Ολλανδὸς 'Υπουργὸς ἔδωσε παράδειγμα ισχυρίζομενος δὲ, ἐκ τοῦ συνόλου τοῦ ρωσο-όλλανδικοῦ ἐμπορίου μόνον 5 τοῦς ἐκατὸν μετεφέρθησαν δι' ὀλλανδικῶν πλοίων.

Τὸ καλούμενον «Νομοσχέδιον 'Αντιποίνων» εἶχεν ἡδη ὑποβληθῆ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τὸ 1970, ἀλλὰ μέχρι ἐσχάτως εἶχε παγώσει, δοθέντος δὴ μεταξὺ τῶν πολιτικῶν κύκλων τῆς Χάγης ὑπῆρχεν ἡ ἀντίρρησις, δὴ τὸ νομοσχέδιον ήθελεν ἐμποδίσει τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας νὰ ἀναπτύξουν τὸν ἔθνικὸν τῶν στόλων.

Κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη, κατόπιν τῆς δραματικῆς εἰσιθολῆς τῶν κρατικῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν, τὸ τρέχον νομοσχέδιον ἐτροποιήθη ἐν τινὶ μετρώ, εἰς τρόπον ὥστε τώρα νὰ στρέφεται εἰδικῶς κατ' αὐτῶν, ἐάν αἱ περιστάσεις ἥθελον τὸ ἀπαίτησι.

Πάντως, ὁ 'Υπουργὸς ἑτοίσιν δὴ, προτού τεθούν εἰς ἐφαρμογὴν μέρη τοῦ νέου νομοσχεδίου, θέλουν προηγηθῆ πολλαὶ φάσεις διαδούλευσεων.

ΠΟΛΩΝΙΑ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΛΠΙΔΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

'Εάν η Πολωνία εἶναι μία χώρα ἡ ὅποια δὲν δύναται νὰ ὑπερφανεύεται διὰ τὴν αἰωνίδιον ναυπηγικήν της παραδόσιν, αἱ προσπάθειαι της, διὰ τῶν ὅποιων ἐκ τοῦ μηδενὸς κατέλασθεν τὴν ἔβδομην θέσιν εἰς τὸν κατάλογον τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου προσελκύουσαν τὸν θυμαστὸν ὅλων τῶν συναδέλφων των ναυπηγῶν. Πρόκειται πράγματι περὶ διοικητικῆς ἐπιτυχίας ἀνευ προηγουμένου καὶ τῆς ὅποιας ἡ δραχεῖα ιστορία δικαιολογεῖ μία ἀνίσταν γραμμὴν, ἀνευ διακοπῆς μέχρι τοῦ περιουσίου ἔτους.

Καὶ πράγματι, ἐάν τὸ 1975 ἡ συνολικὴ χωρητικότης καθελκύσεων ὑπερέβη διὰ πρώτην τὴν φοράν εἰς τὴν ιστορίαν τῆς χώρας, τὸ ἐν ἐκατομμύριον τόνων, ἡ συνολικὴ αὐτὴ χωρητικότης, ἐμειώθη κατὰ τὸ 1976 εἰς 740. 700 τόνους d.w. μὲ ἀριθμὸν 85 σκαφῶν. Κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος τὸ σύνολον τῶν Πολωνικῶν ναυπηγείων παρέδωσε 82 σκάφη 779. 680 τόνων γκρός.

Διὰ τὸ σύνολον τῶν πολωνικῶν ναυπηγείων τὸ 1976 διὰ πολλούς λόγους ἡτο ἀρκετὰ δύσκολον. Τὸ ἔτος ἥρχισε ἀπὸ μίαν ἐλλειψιν υλικού, πράγμα τὸ ὅποιον προεκάλεσε μίαν διακοπὴν τοῦ ρυθμού παραγωγῆς καθὼς καὶ μίαν ἐπιβράδυνσιν ὀλοκλήρου τοῦ προγράμματος τοῦ 1976.

Εἰς αὐτὸν προστίθεται τὸ γεγονός δὴ ἡ κατασκευὴ μίας μονίμων δεξιεμένης εἰς τὰ ναυπηγεία «Κομμούνα Παρύσκα» καὶ τῶν ἐργασιῶν ὀλοκληρωτικῆς ἀνανεώσεως τῶν δύο σημαντικώτερών τοῦ ναυπηγείου «Λένιν» εἰς τὸ Γκυτάνσκ, καθυστέρησε σοβαρῶς τὴν διεργασίαν, καὶ ἐποιήθη ἀναστολὴ τοῦ προγράμματος τοῦ 1976. Ηλικίας τοῦ προγράμματος τοῦ 1976 τὸ πρώτον τοῦ δεξιεμένου ZB - 1.300 καὶ τὸ πλοίον - 'Αντλιοστάσιον PSZ 1.000, ἐνῷ τὸ ἐπισκευαστήριον «Νάσσουτα» πραγματοποίησε κατὰ τὸν ίδιον χρόνον τὸ πλοίον - 'Αντλιοστάσιον SP - 2.700. Συγχρόνως τὰ ἐπισκευαστήρια τοῦ Γκυτάνσκ κατεσκεύασαν διὰ λογαριασμὸν συσηδικῶν συμφερόντων μίαν δεξιεμένην ἀνυψωτικής ικανότητος 55.000 τόν., ἐνῷ ὅλη ἡ προσκευαστικὴ κέντρα μικροτέρας διλῆκης ἐναπήγγεισαν δὲ σκάφη ἀναψυχῆς, 5 πλωτούς προβλήτας, 2 φορτηγίδας καθὼς καὶ 272 τόνους καλύμματα κυτῶν καὶ 372 μικρά πλοιάρια.

'Εάν θεωρήσωμεν τὰς μεγάλας δυνατοτήτας μίας διαθέτουν τὰ πολωνικὰ ναυπηγεία καὶ ἐάν δεχθῶμεν δὴ μερικαὶ δυσκολίαις τὰς ὅποιας ἀναφέραμεν εἶναι προσωρινού χαρακτήρα, καὶ δὲν ἔγγιζουν τὴν δομὴν τοῦ ίδιου τομέως, τὸ ἐρώτημα τίθεται νὰ γνωρίσωμεν διατὶ μία χώρα ὡς ἡ Πολωνία ἔξεφρασε τὴν πρόθεσήν της νὰ παραγγείλῃ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν (Μεγ. Βρετανία) 22 πλοία διὰ τὸν ίδιον της ἐμπορικὸν στόλον.

Πρόκειται περὶ παραγγελίας συνολικῆς ἀξίας 130 ἑκατομμ., λιρῶν στερλινῶν. Καὶ ἐάν ὁκόμη αἱ παραγγελίαι αῦται δὲν ἔλεισθησαν διοριστικῶς, διὰ λόγους ἐσωτερικῆς 'Αγ-

διαρκούντος τοῦ 1976, ἔξικθησαν 52 σκάφη 716.450 τόνων γκρός. Τὰ πλοία ταῦτα ἐπωλήθησαν εἰς 12 χώρας. Κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον, κατεσκευάσθησαν 13 πρωτότυπα μεταξὺ τῶν ὅποιων ἀναφέρομεν:

—1 μπάλκ κάρριερ 23.000 τόν. d.w.

—1 ρὸ/ρὸ 17.300 τόν. d.w.

—1 ήμιτημπάλκ κάρριερ 16.300 τόν. d.w.

—Εἰς τὰ ναυπηγεία «Λένιν» τοῦ Γκυτάνσκ ἐναυπηγήθη ἔν σκάφος OBO 117.000 τόν. d.w. καθὼς ἐπίσης καὶ ἐν μπάλκ κάρριερ τύπου «Πάναμαξ» τῶν 65.000 τόν. d.w.

—Εἰς τὰ ναυπηγεία «Κομμούνα Παρύσκα» ἐναυπηγήθη ἔν σκάφος ύγραερόπλοιον 75.000 κυβικῶν μέτρων.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς προβλέψεις διὰ τὸ 1977, η Πολωνία δὲν φινεται καὶ τόσον αἰσιόδοξος. Τὸ σύνολον τῶν ναυπηγείων θὰ κατεσκευάσουν 83 σκάφη 826.300 τόν. d.w., ἡδη 7,8% περισσότερα τοῦ 1976 καὶ αἱ ἐξαγωγαὶ θὰ ἀνέλθουν εἰς 70,1%. Μεταξὺ τῶν παραγγείων τούτων, ὑπάρχει μεταξὺ αὐτῶν μία σειρά πρωτότυπων, ἀκριβῶς 9, διὰ τὰ ὅποια τὸ σύνολον τοῦ διοικητικού ναυπηγικού τομέως δέφειλε νὰ κατασκευάσῃ περίπου 180 νέα στοιχεῖα. "Ἐν τῷ μεταξὺ, δέον νὰ σημειωθῇ δὴ παρὰ τὰς ὅχι αἰσιόδοξους προβλέψεις, τὸ 1977 ἐγνώρισε μίαν ἀρχὴν ἀπολύτων καλύτερων τοῦ παρωτόπιου, ἀκριβῶς 9, διὰ τὰ ὅποια τὸ σύνολον τοῦ διοικητικού ναυπηγικού τομέως δέφειλε νὰ κατασκευάσῃ περίπου 180 νέα στοιχεῖα.

Εἰς τὸν ἀφορᾶ τὸν ἐπισκευαστικὸν τομέα, ὑπενθυμίζομεν δὴ ἐτοιμάζεται μία αἱανθερραγητική σχεδίων μὲ τὸν σκοπὸν ὅπως κατορθωθῇ μία ἀπόλυτος μείωσις τιμῶν καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς ἔναν ὄρθολογισμὸν ἐργασίας, χρησιμοποιήσεις υλικῶν καὶ οἰκονομικῶν μέσων. Οὔτε ἀλπίζεται η μείωσις ἐργαστικῶν χειρῶν εἰς ποσοστὸν 1%, ἐνῷ συγχρόνως θὰ αὐξηθῇ κατὰ 7,8% ἡ παραγωγὴ καὶ τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα κατὰ 7,5% εἰς τὸν τομέα τῶν ἔξαγωγῶν.

Κατὰ τὸ 1975 τὰ ἐπισκευαστήρια ἐπραγματοποίησαν 479 ἐπισκευάς αἰτίνες ἐλέγχους καθητικής χωρητικότητος 1.563.000 τόν. γκρός. 'Εξ αὐτῶν αἱ 375 μονάδες ἀναφέρονται εἰς πολωνικὰ πλοία. Κατὰ τὴν ίδιαν χρονικήν περιόδου, 196 μεγάλαι ἐργασίαι συντηρήσεως ἐγένοντο εἰς τὰς πολωνικὰς δεξιεμένας, ἐκ τῶν ὅποιων 127 ἀναφέρονται εἰς πολωνικά πλοία, καθὼς ἐπίσης καὶ 3.188 ἐπισκευαστήρια μικροτέρου εύρους.

Ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος, δέον ἐπίσης νὰ υπογραμμισθῶν τὰ ἔσοδα τοῦ τομέως τῶν ἐπισκευῶν πρὸς ἕκεινα τῶν κατεσκευῶν. Τὸ ἐπισκευαστικὸν κέντρον «Βίσλα» κατεσκεύασε τὸ 1976 τὸ πρωτότυπον τοῦ δεξιεμένου ZB - 1.300 καὶ τὸ πλοίον - 'Αντλιοστάσιον PSZ 1.000, ἐνῷ τὸ ἐπισκευαστήριον «Νάσσουτα» πραγματοποίησε κατὰ τὸν ίδιον τομέα τὸ πλοίον - 'Αντλιοστάσιον SP - 2.700. Συγχρόνως τὰ ἐπισκευαστήρια τοῦ Γκυτάνσκ κατεσκεύασαν διὰ λογαριασμὸν συσηδικῶν συμφερόντων μίαν δεξιεμένην ἀνυψωτικής ικανότητος 55.000 τόν., ἐνῷ ὅλη ἡ προσκευαστικὴ κέντρα μικροτέρας διλῆκης ἐναπήγγεισαν δὲ σκάφη ἀναψυχῆς, 5 πλωτούς προβλήτας, 2 φορτηγίδας καθὼς καὶ 272 τόνους καλύμματα κυτῶν καὶ 372 μικρά πλοιάρια.

Ἐάν θεωρήσωμεν τὰς μεγάλας δυνατοτήτας μίας διαθέτουν τὰ πολωνικὰ ναυπηγεία καὶ ἐάν δεχθῶμεν δὴ μερικαὶ δυσκολίαις τὰς ὅποιας ἀναφέραμεν εἶναι προσωρινού χαρακτήρα, καὶ δὲν ἔγγιζουν τὴν δομὴν τοῦ ίδιου τομέως, τὸ ἐρώτημα τίθεται νὰ γνωρίσωμεν διατὶ μία χώρα ὡς ἡ Πολωνία ἔξεφρασε τὴν πρόθεσήν της νὰ παραγγείλῃ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν (Μεγ. Βρετανία) 22 πλοία διὰ τὸν ίδιον της ἐμπορικὸν στόλον.

Πρόκειται περὶ παραγγελίας συνολικῆς ἀξίας 130 ἑκατομμ., λιρῶν στερλινῶν. Καὶ ἐάν ὁκόμη αἱ παραγγελίαι αῦται δὲν ἔλεισθησαν διοριστικῶς, διὰ λόγους ἐσωτερικῆς 'Αγ-

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ἀπὸ ἀλλοδοτὴν 'Εταιρίαν ΝΑΥΠΗΓΟΣ - ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ μὲ πεῖραν τούλαχιστον 10 ἑτάων, γνώστης τῆς 'Αγγλικῆς γλώσσης, διὰ Σαουδικῆν 'Αραβίαν. Μισθός ἰκανοποιητικὸς καὶ εὐνοϊκοὶ σρόι ἐργασίας. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι παρακαλοῦνται ν' ἀποστέλλουν τὸ διοικητικόν της ζητούσας ΣΟΤΙΜΑΡ, 'Ακτή Μιαούλη 11, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Αἱ αἰτήσεις θὰ θεωρηθοῦν ἀπόλυτα ἐμπιστευτικά.

γλικής Πολιτικής, τούτο δὲν άλλασσει καθόλου την άρχην των παραγγελιών εἰς τὸ έξωτερικόν. Μία τοιούτη πολιτική έξηγεται ἐκ τοῦ γεγονότος ότι ἡ ΕΣΔΔ συνεχίζει τὴν ἔνσχυσιν τοῦ πολεμικοῦ τῆς στόλου εἰς δάρος τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου, διὰ τὴν ὅποιαν προτιμᾶ κυρίως νὰ διδῇ παραγγελίας εἰς μέλη της ΚΟΜΕΚΟΝ καὶ ίδιαιτέρως εἰς τὴν Πολωνίαν.

Τὸ γεγονός ότι τὸ 1976, μόνον τὸ ναυπηγεῖν τοῦ Γκντάνσκ καθείλκυσε τὸ πεντακοσιοστὸν ἐμπορικὸν σκάφος διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβ. Ἐνώσεως, ὑπερβαίνον σύτω τὰ 2.000.000 τόνων d.w., ἀποτελεῖ τὴν καλυτέραν ἀπόδειξιν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΑΙ
ΕΙΣ ΜΟΣΧΑΝ

Εἰς τὴν σοβιετικὴν πρωτεύουσαν συνηῆλθον οἱ ἀντιπρόσωποι Ναυτικῶν 'Ομοσπονδιῶν 23 χωρῶν Εὐρώπης, Ἀσίας, Λατινικῆς Ἀμερικῆς καὶ Αὐστραλίας. Ἀντικειμενικὸς σκοπὸς τοῦ σεμιναρίου ἡτοὶ οἱ σύνφιξης δεομῶν συνεργασίας καὶ ἀνταλλαγὴ γνωμῶν μεταξὺ τῶν συνδικαλιστῶν τῶν διαφόρων χωρῶν διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ζωῆς καὶ τῆς ἀνάπτωσιν τῶν ναυτικῶν. Ἐτονισθή : Εἰναι μεγίστης σημασίας ἡ δημιουργία συνθηκῶν διὰ τῶν ὁποίων οἱ ναυτικοὶ οἵτινες εὑρίσκονται μακρὰν τῶν οἰκογενειῶν των νὰ έχουν στενὸν δεομὸν μὲ τὴν κοινωνίαν καὶ τὴν οἰκογένειαν, νὰ μὴν αἰσθάνωνται ἀπόκεκομμένοι ἀπὸ τὴν ζωὴν, τὴν πολινὴν των καὶ τὸ χωρίον των.

Ο κ. Βλαντιμίρ Πετρικέφ, πρόεδρος τῆς Κεντρικῆς 'Ἐπιτροπῆς τῶν Συνδικάτων 'Ἐργατῶν Θαλάσσης καὶ ποταμῶν τῆς Σοβ. Ἐνώσεως, ἔχαρακτήρισε τὸ πρόβλημα ὡς μεγίστης κοινωνικῆς καὶ ἀνθρωπιστικῆς σημασίας. Σκοπὸς πρέπει νὰ εἶναι ἡ καταπολέμησης τῆς μονήρους ζωῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ἡ ἐλάφρυνσις τῆς κοπιώδους ἐργασίας του.

Ἡ κόπωσις τοῦ ναυτικοῦ εἶναι φυσικὴ καὶ ψυχολογικὴ καὶ εἶναι πρόβλημα διεθνῶς σημασίας, τὸ ὁποῖον ἔγγιζει τὰ συμφέροντα ἐκατοντάδων χιλιάδων ἀνθρώπων εἰς πολλὰς χώρας τοῦ Κόσμου.

Οι σύνεδροι τοῦ σεμιναρίου ἔξεδήλωσαν ἰδιαιτέρων ἔνδιαφέρον ἐπὶ τῆς κτηθείσης ὑπὸ τῶν Σοβιετικῶν ἐμπειρίας διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τούτου. Εἰς τὴν Σοβιετικὴν

"Ἐνωσιν τὸ Κράτος ἀναλαμβάνει μέγα μέρος τῶν δαπανῶν, αἵτινες προορίζονται διὰ τὴν πνευματικὴν καὶ μορφωτικὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ναυτικῶν. Μεταξὺ τῶν ὄλλων, τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου διὰ τὴν προσεχῆ πενταετίαν περιλαμβάνει σοβαράς ἐπενδύσεις διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ζωῆς, διὰ τὴν σύστασην λεσχῶν, διδιλοιθρῶν καὶ ἀθλητικῶν σταδίων. Ἡ μορφωτικὴ δομήσια δὲν προβλέπεται μόνον διὰ τὴν ζωὴν ἐν πλῷ, ὀλλὰ καὶ ἐν ξηρᾷ. Μεγίστη προσοχὴ κατεβλήθη διὰ τὰς οἰκογενείας τῶν ναυτικῶν. Κατὰ τὸ πενταετές πρόγραμμα 1971 - 75 κατεκευάσθησαν διὰ τοὺς ναυτικοὺς δεκάδων χιλιάδων κατοικιῶν, αἵτινες παρεχωρήθησαν εἰς τοὺς ναυτικοὺς δωρεάν ὑπὸ τοῦ Κράτους. Ἐλειτούργησαν παιδικοὶ κῆποι καὶ θερινά «εκάμπτιγκ» διὰ τοὺς ἀπομάχους. Ἐπίστης ξενοδοχεῖα ἀναπτύσσεται καὶ λοιποὶ χώροι ψυχαγωγίας. "Ολα τὰ ἀνωτέρω ἀνήκουν εἰς τὰ ναυτικά συνδικάτα καὶ κείνται εἰς τὰς καλλιτέρας τοποθεσίας τῆς Σοβ. Ἐνώσεως. Τὸ ἐν πεύπτων διαμονῆς εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἐγκαταστάσεις ἀναπτύσσεται δωρεάν εἰς τοὺς ναυτικοὺς καὶ τὰς οἰκογενείας των. Τὸ ὑπόλοιπον τῶν ἔξδων καλύπτεται ὑπὸ τῶν συνδικάτων. Τὰ συνδικάτα καταβάλλουν ἐπίσης μεγάλην προσοχὴν διὰ τὴν ἔξυψωσιν τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ Σοβιετικοῦ Ναυτικοῦ. Εἰς τὴν Σοβιετικὴν "Ἐνωσιν ὑπάρχει ὀλόλκολον δίκτυον σχολῶν διὰ ἀλληλογραφίας προορίζονταν διὰ τοὺς ναυτικούς. Ἀρκετοὶ ναυτικοὶ σπουδάζουν ἐπίστης διὰ ἀλληλογραφίας τυχαίων ἐκπαιδευτικῆς ἀδείας μετὰ πλήρων ἀποδοχῶν ἵνα παρουσιασθούν διὰ ἔξτασιν.

Εἰναι λιαν ἐνδιαφέρον ἐπίστης τὸ γεγονός, ότι εἰς τὰς Σοβιετικάς ναυτικάς σχολάσι, ἐκτὸς τῶν κυρίων μαθημάτων ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως, οἱ μέλλοντες ναυτικοὶ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἐκπαιδευθοῦν ὡς διδιλοιθρικάριοι, διακοσμῆται, κινηματογραφικοὶ ὀπερατέρ, ἀθλητικοὶ προπονηταὶ κατ. π.

Κατὰ τὰ ταξίδια των, ἔκτος τῆς κυρίας ἐργασίας των, ἀσχολούνται καὶ μὲ τὰς ἀνωτέρω εἰδικεύσεις των. Εἰς αὐτοὺς συμπαρίστανται ἐπαγγελματικαὶ τῆς εἰδικότητος. Ἡ "Ἐνωσις ζωγράφων καὶ συνθετῶν ἔχουν ὑπὸ τὴν σίγην τοὺς ναυτικούς διὰ τοὺς ὁποίους όργανών των ἐκθέσεις, συναυλίας καὶ δωρεάν μαθήματα. Ἡ Σοβιετικὴ Ραδιοφωνία μεταδίδει εἰδικὰ προγράμματα πληροφορ-

σεως καὶ μουσικὰ ὑπὸ τὸν γενικὸν τίτλον «Δι» ἔκεινους ποὺ ζοῦν εἰς τὴν θάλασσαν.

Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω, ὁ κ. Πετρικέφ, τῶν συνδικάτων τῶν ναυτικῶν, προσέθεσεν ότι ἐπιδιώκεται ἐπίστης ἡ ἔνσχυσις τῶν διεθνῶν σχέσεων. Πρὸς τούτο 34 λέσχαι ναυτικῶν ὑπάρχουν εἰς τὴν Σοβιετικὴν "Ἐνωσιν. Εἰς τὰς λέσχας αὐτάς συχνάζουν ἐπησίως χιλιάδες ναυτικῶν 50 χωρῶν.

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν ἔνων ὄργανώσεων ἔχέρφασαν τὴν ικανοποίησιν τῶν διὰ τὴν κτηθείσαν ἐμπειρίαν κατὰ τὴν συνάντησην τῆς Μόσχας, ἐμπειρίαν ἥτις θά ἐμπλουτίσῃ τὰς κοινὰς γνώσεις διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ζωῆς τῶν ναυτικῶν.

Μετά τὴν συνάντησην τῆς Μόσχας οἱ ξένοι ἀντιπρόσωποι ἐπεσκέψθησαν τὴν 'Οδησσὸν καὶ τὸ Λένινγκραντ, ὅπου ἔξεναγήθησαν εἰς τὰς λιμενικὰς τῶν ἐγκαταστάσεις καὶ ἔσχον μίαν γενικὴν ιδέαν τῶν δραστηριοτήτων τῶν Σοβιετικῶν ναυτικῶν συνδικάτων διὰ τὴν μορφωτικὴν δομήσιαν, ἥτις παρέχεται εἰς τοὺς Σοβιετικούς ναυτικούς.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

Ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ κρίσις πλήττει σοδαρῶν καὶ τὴν Σουηδίαν. Λίγοντας τοῦ 1976, αἱ παραγγελίαι εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς ἀνεφέροντο εἰς 78 μόλις πλοῖα, 3,9 ἑκατομ. τόν. γκρός (περίπου 7% τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν), ἔναντι 108 πλοίων, 6,9 ἑκατομ. τόν. γκρός τοῦ 1975.

Αἱ νέαι παραγγελίαι, τεθείσαι ἐντὸς τοῦ 1976 πάσαν ἀσύμμοτον — 8 σκάφη μικρᾶς χωρητικότητος. Κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν καθειλκύσθησαν 45 πλοῖα, 2,6 ἑκατομ. τόν. γκρός καὶ παρεδόθησαν 44 πλοῖα, 2,6 ἑκατομ. τόν. γκρός.

Ἡ ἀξία τῶν παραδοθέντων ὑπολογίζεται περὶ τὰ 1,17 δισεκατ. δολλαρίων, ἔξι ὧν 27 πλοῖα, 2,1 ἑκατομ. τόν. γκρός καὶ ἀξίας ὑπὲρ τὰ 900 ἑκατομ. δολλαρίων κατεκευάσθησαν διὰ λογαριασμὸν ἀλλοδαπῶν πλοιοκτητῶν.

Τὰ 78 σκάφη ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ τέλη τοῦ 1976 ἀντιπροσώπευον ἀξίαν περὶ τὰ 2 δισεκατομ. δολλαρίων ἔξι ὧν 27 πλοῖα, 2,1 ἑκατομ. τόν. γκρός καὶ ἀξίας ὑπὲρ τὰ 900 ἑκατομ. δολλαρίων κατεκευάσθησαν διὰ λογαριασμὸν ἀλλοδαπῶν πλοιοκτητῶν.

Τὰ 78 σκάφη ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ τέλη

τοῦ 1976 ἀντιπροσώπευον ἀξίαν περὶ τὰ 2 δισεκατομ. δολλαρίων ἔξι ὧν 27 πλοῖα, 2,1 ἑκατομ. τόν. γκρός καὶ ἀξίας ὑπὲρ τὰ 900 ἑκατομ. δολλαρίων κατεκευάσθησαν διὰ λογαριασμὸν ἀλλοδαπῶν πλοιοκτητῶν.

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

'Ο αρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον 'Επισκευῶν Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

HEAD OFFICE:

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

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

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΕΓΡΑΦΗ Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Παρουσία τοῦ κ. 'Υπουργού τῆς Ναυτιλίας υπεγράφη ἡ Συλλογική Σύμβασις 'Εργασίας διὰ τὰ ποντοπόρα, τὰ ὄντα τῶν 4.500 τόν. πλοία, ἀπὸ τὸν κ. Α. Χανδρῆν, Πρόεδρον τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν καὶ τοῦ κ. 'Εμμ. Σαΐτη, Γεν. Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο.

Τὰ σωματεῖα τῶν Μηχανικῶν καὶ τῶν Ναυτῶν δὲν συνυπέγραψαν τὴν σύμβασιν. Διεφύνησαν δὲ πρὸς τοὺς ὄρους αὐτῆς.

'Ιδιαιτέρως ἐτονίσθη ἡ ἀνάγκη νομοθετικῆς κυρώσεως τῆς συμφωνίας συνταξίου μὲν ὑπερειας ἀπὸ 25 ἔτη, εἰς 22 διὰ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ 23 διὰ τὸ ἔπειρον φορτίου σκάφη. Τούτῳ, δεδιώκεις, συνεπάγεται ἐπιβάρυνσις σημαντικὴν διὰ τὸ Ν.Α.Τ., ἥτις θέλει καλυφθῆ διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ταμείον τόσον ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ὅσον καὶ τῶν ναυτικῶν.

ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας υπεδήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Αναστασία V.» Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν σύμβασι) 15.868 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γουέστ ἔντ Σίππιγκ» (κ. Γ. Λιδανός).

2. «Ἐλεῖστρια VIII»: Φορτηγὸν (πρώην ἀλγερινὸν «Tariq») νεοαγορασθὲν 9.237 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νιγκαλίνο» (κ. Δημ. 'Αργυρέας).

3. «Δάφνη»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν «Hollywood») νεοαγορασθὲν, 15.098 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐλθάκο» (κ. Α. Ράπτης).

4. «Χριστάν Τρέιντερ»: Φορτηγὸν (πρώην ισπανικὸν «Talos») νεοαγορασθὲν 4.357 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Χριστάν» (Αλτις Σίππιγκ).

5. «Νόταλ Λούνα»: Φορτηγὸν (πρώ-

ην νορβηγικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν σύμβασι) νεοαγορασθὲν 4.213 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ολίτα» (κ. Φ. Γεωργόπουλος).

6. «Ἀντωνία»: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Annleea U.») νεοαγορασθὲν 4.502 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κοτσάκις» (κ. Δημ. Κωτσάκης).

7. «Μελέτη»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν σύμβασι) 3.343 τ. γκρός, τοῦ 1950, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκρήν Σπίριτ» (κ. Νικ. Βασιλόπουλος).

8. «Ιωάννης Μαρτίνος»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.274 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κέλβιν» (κ. Δημ. Μπαρμπούτης).

9. «Άντριάνα II»: Φορτηγὸν (πρώην ὀλλανδικὸν «Woensdrecht») νεοαγορασθὲν, 10.450 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «'Ιντερ - 'Ινδεστ» (κ. Δημ. Ζουγανέλης).

10. «Ποσειδωνία»: Φορτηγὸν (πρώην ισπανικὸν «Hsu Kushima Maru») νεοαγορασθὲν 5.094 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νεπτούνια» (κ. Α. Γουρόπουλος).

11. «Ασημίνα»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν σύμβασι) 35.001 τόν. γκρός, τοῦ 1966 ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σήγουντ» (κ. Γεώργ. Μητσάκος).

12. «Αετός»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Σανλίνκ») 1.734 τ. γκρός, τοῦ 1957, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μάκος Μαριτάιμ» (Π. Μαγκαφάζ).

13. «Συσέρτε»: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν σύμβασι) 10.661 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βολεόν» (κ. Δημ. Παπαδημητρίου).

14. «Αλίκη»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Jarillas») νεοαγορασθὲν, 15.012 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μπρεσλάου» (κ. Σ. Παλήδης).

15. «Τιτικα Χαλκούση»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.000 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαριγκόλντ» (κ. κ. Α. Χαλκούσης καὶ Σία).

16. «Φρατέριντ»: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Tennasitus») 9.386 τ. γκρός, τοῦ 1965, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Δαναός» (κ. Μιχ. Τσικόπουλος).

17. «Οσιρήνη Χρυσούσια»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Mádykáret X.») 8.378 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γρανδίας Οσεάνικος» (κ. Γ. Κωτσοδίλης).

18. «Κρέστενα»: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Raja») νεοαγορασθὲν, 1.866 τοῦ 1967, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κρέστενα» (κ. Α. Κωνσταντακόπουλος).

19. «Αδαμάντιος»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν «Chios Islands») νεοαγορασθὲν, 32.173 τόν. γκρός τοῦ 1966, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λουκέρο Αρμαντόρα» (κ. Στ. Χαρούλαρης).

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Παρὸτης ἔλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρίας «Ντέβονπορτ Σίππικ Κο.» παρηγέλθη εἰς τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα Ναρασάκι φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 18.000 τόνων d.w., μὲ παράδοσιν 'Απρίλιον τοῦ 1978. Τιμὴ 3 δισεκ. γιέν.

ΑΙ ΚΑΘΕΑΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 21ην Ἰανουαρίου καθειλύσθη εἰς Σπαλάτου τὸ 85.000 τόν. d.w. (42.000 τόν. γκρός) σκάφος τύπου O.B.O. «Υπατία Χαλκούση», διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. 'Αχ. Χαλκούση. Μηχανὴ M.A.N. τύπου KSZ86/160F, ίσχυός 17.500 πόπιων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ταχύτητα ὑπηρεσιακὴν 15 μίλια. Θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ 'Ιουλίον καὶ θὰ ύψωσῃ τὴν ἔλληνικὴν σημαῖαν.

—Διὰ λογαριασμὸν τοῦ ίδιου πλοιοκτῆτου καθειλύσθη εἰς 'Αϊδη, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικοβατζίμα Χαρίμα, τὸ 14.800 τόν. d.w. τύπου «Φρίντομ» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Τίτικα Χαλκούση», σπέρ παραλαμβάνουμενον περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος μηνὸς θὰ ύψωσῃ τὴν κυανόλευκον.

—Εἰς τὰς ἁγκαταστάσεις τῶν ὡς ἄνω ναυπηγείων εἰς Γιοκοχάμα, ἔλαβε χώραν τὴν 18ην Φεβρουαρίου ἡ καθελκυστις τοῦ μπάλκ κάρριερ «Μαρία Λ.» πλοιοκτησίας τῶν κ.κ. 'Αφών Λώ. Τὸ τύπου «Φιούτσουρ-32», 37.000 τόν. d.w. σκάφος θὰ παραδοθῇ τέλη 'Ιουνίου καὶ θὰ ἔγγραφῇ εἰς τὰ ἔλληνικὰ νηολόγια.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὸ τελευταῖον μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 27.000 τόν. d.w., παραγγελθέντων εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε υπὸ τοῦ Οίκου Βογιατζίδη, παραλαμβάνεται κατ' αὐτάς. 'Ομοιάσθη «Ζεφύρος» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὰ ἔλληνικὰ νηολόγια.

—Παρελθόμενη τὸν παρελθόντα μῆνα, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικοβατζίμα Χαρίμα, τὸ τύπου «Φρίντομ» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Δῆμος Χαλκούσης», τὸ πρώτον μιᾶς σει-

ESTABLISHED 1896

EVANGELOS CASTRIOTIS HALKIS AGENCIES LTD.

VOUDOURI AVE 30

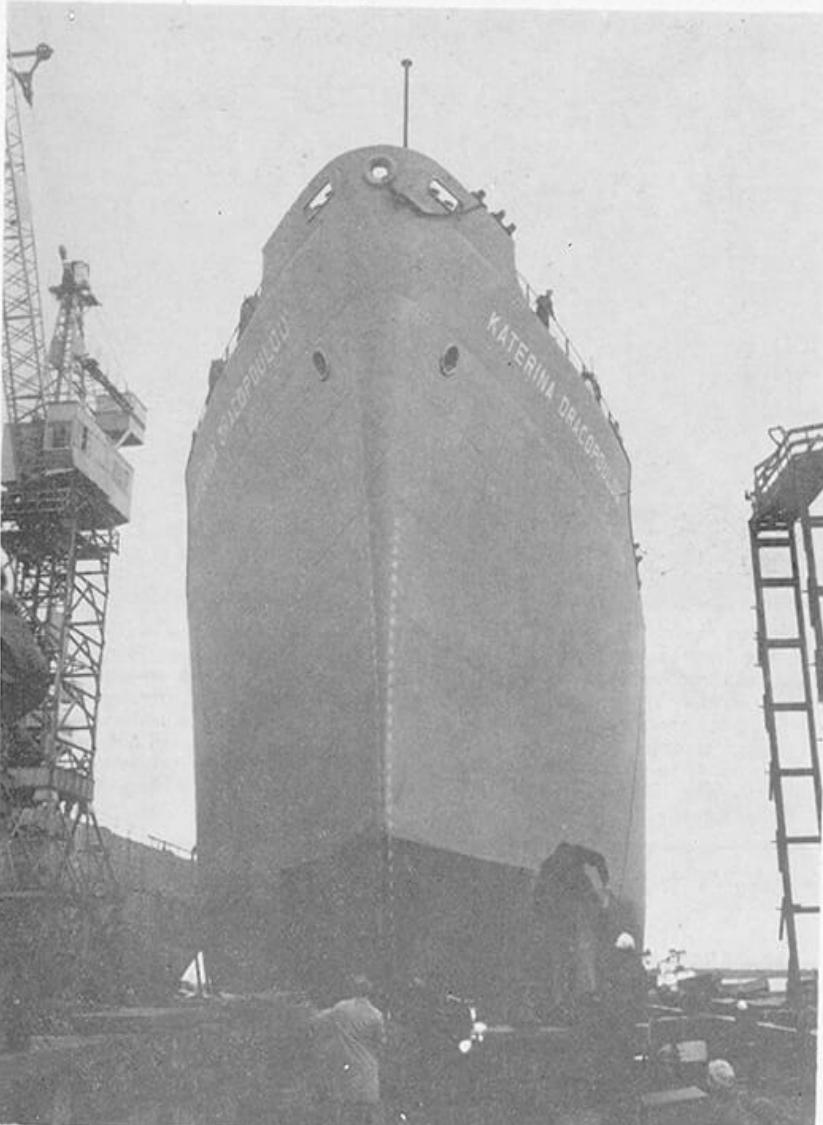
HALKIS - GREECE

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

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΤΗΣ «ΕΜΠΡΟΣ ΛΑΤΝΣ»



ράς τεσσάρων ἀδελφών σκαφών. "Ψύσωσε τὴν ἐλληνικήν σημαίαν.

—'Από τὰ ναυπηγεία Ναϊκᾶ παρεδόθη προσφάτως εἰς τὴν ἑταῖριαν «Προσόλμπ Μαριτάιμ Κορπ.» (Οίκος 'Αλεξάκη), τὸ 26.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Τζών 'Αλεξάκης» καὶ ψύσωσε τὴν ἐλληνικήν σημαίαν. Είναι ἐφοδιασμένον μὲν μηχανήν B & W, κατασκευῆς Χιτάτος, ισχύος 10.700 ίππων, ἥτις προσδίδει ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 17,4 κόμβων.

—Τὸ μπάλκ κάρριερ «Κωνστής», 37.000 τόν. d.w. παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμε Χαρίμα εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σολόϊ» (κ.κ. 'Αφοί Λώ) τὴν 28ην Φεβρουαρίου. Σημαία ἐλληνική.

—Παρὸ τῆς ἑταῖριας «Κόνκαρ Μαριτάιμ» παρελήφθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἀπὸ τὰ γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία Οὐλγιάνικ τὸ 225.000 τόνων d.w. μεταλλοφόρον / πετρελαιοφόρον «Κόνκαρ Θεόδωρος» καὶ ἐνεργάφη εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια. Εὐθὺς ἀμέσως τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς ἐλληνικὰ υδατα πρὸς παροπλισμόν.

—'Απὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι παρεδόθη τὴν 25ην Φεβρουαρίου εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τάσσερ» (κ. N. Κούλουθρος - 'Εμπειρίκος) τὸ 70.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Αίτζιαν Λάιον» καὶ ψύσωσε τὴν ἐλληνικήν σημαίαν.

—Τὴν παρελθόνταν ἔδδομάδα παρελήφθη ὑπὸ τῆς ἑταῖριας «Θεναμάρις» (κ.κ. 'Αφοί Μαρτίνου) τὸ 26.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Τζών Μαρτίνος», τὸ τελευταῖον μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερς ναυπηγείων εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία Ναμούρα. "Απαντά ψύσωσαν τὴν κυανόλευκον.

—Περὶ τὰ τέλη Φεβρουαρίου παρελήφθη ἀπὸ τὰ φινλανδικά ναυπηγεία Βαρτσίλα τοῦ Τουρκού, τὸ 31.200 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου «Μεσοτινιακή 'Ανατολή», ἀνῆκον εἰς τὸν "Ομίλον M. A. Καραγεώργη καὶ ψύσωσε τὴν ἐλληνικήν σημαίαν. Τὸ παραδοθέν εἶναι τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς πέντε ἀδελφῶν σκαφών, ἄτινα θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ ἔτους.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον δανικὸν δεξαμενόπλοιον «Kinna Dan» 41.108 τόν. γκρός, 72.100 τόν. d.w. τοῦ 1966. Τιμὴ 5.5 ἑκατομ. δολλάρια.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπ. κάρριερ «Trolleygenza» 12.025 τόν. γκρός, 18.750 τόν. d.w. ναυπηγήθεν τὸ 1958, μετατραπέν τὸ 1973 διὰ φορτία χυλομάζης, μὲν μηχανήν B & W 7.500 ίππων καὶ δύο γερανούς τῶν 16.5 τόν., ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων εἰς τὰ δολ. 1.250.000.

—'Ηγοράσαν 'Ελληνες ἀντὶ 2 ἑκατ. δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν μπ. κάρριερ «Catherine» 9.767 τόν. γκρός, 15.080 τόν. d.w. τοῦ 1963, ἐπιμηκυνθὲν τὸ 1971, μὲν μηχανὰς Ντόξερων 7.300 ίππων.

—'Επωλήθη εἰς ἴνδικα συμφέροντα γύρω τῶν 5 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ μπάλκ κάρριερ «Εύτυχία» 11.891 τόν. γκρός, 19.621 τόν. d.w. τοῦ 1967 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Krishnaraja».

—'Αντι ποσοῦ γύρω τῶν 3 ἑκατομ. δολ. ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Nordic Rover» 23.981 τόν. γκρός, 41.180 τόν. d.w. τοῦ 1963.

—Τὸ κυπριακὸν δεξαμενόπλοιον «Συναρουσά» 13.688 τόν. γκρός, 21.649 τόν. d.w. τοῦ 1958, μὲν ζημιάς ἐκ πυρκαϊᾶς, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τῶν 401.000 δολ.

—'Αντι συνολικοῦ ποσοῦ 15 ἑκατομ. δολ., συμφέροντα τὸν Οίκον Βαρδινογιάνην ἡγόρασαν τὰ δηζελοκίνητα ἀγγλικὰ δεξαμενόπλοια «Eutemps», «Lustrous» καὶ «Luminous» 14.925 τόν. γκρός ἔκστοτον, τοῦ 1971 τὸ πρῶτον, τοῦ 1968 τὰ ἔτερα δύο. Τὰ σκάφη παραλιμανώμενα ὥστε μετονομασθῶν εἰς «Al Dammam», «Al Hofuf» καὶ «Al Khasfī» καὶ θά ψύσουσι τὴν σαουδαραβικὴν σημαίαν.

—Παρὰ Κυπρίων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Braconda» 12.805 τόν. γκρός, 20.778 τόν. d.w. τοῦ 1960, μὲ σερδεύ Δεκεμβρίου 1974. Παραλα-

βή «ώς ἐστι» εἰς Μεσόγειον τὸν 'Απρίλιον.
—'Επωλήθη εἰς ἀμερικανικὰ συμφέροντα τὸ παναματικὸν δεξαμενόπλοιον «Zanilla» 12.962 τόν. γκρός, 18.250 τόν. d.w. τοῦ 1953.

—'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων, γύρω τῶν 2.400.000 δολλαρίων, τὸ ἀτμοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Chios Islands» 32.173 τόν. γκρός, 66.144 τόν. d.w. τοῦ 1966.
—'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μότοροπ «Cool Girls» 494 τόν. γκρός, 828 τόν. d.w. τοῦ 1963. Μετωνομάσθη «Máko Rήφερ». Σημαία ἐλληνικῆ.

—Παρὰ τὸν ναυλομεσιτικὸν Οίκου Mata-grí Maritime Co. Nicosia ἔγενε ἡ ἀγοραπωλησία τῶν φορτηγῶν «'Ελλην», «Εσπερος», «Αύγη», «Θάρρος», «Ρυθμός» καὶ «'Αγιος 'Ανδρέας» διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐλληνικῶν συμφερόντων ἑταῖριας Cia Kos Internatinalis of Panama. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

—Δὲν ἐπραγματοποιήθη ἡ ἀγορὰ τοῦ ἀγγλικοῦ μπάλκ κάρριερ «Baron Dunmore» 12.660 τόν. γκρός, τοῦ 1968.

ΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

Παρὰ τὸν Οίκο Νιάρχου ἡγοράσθη, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 15.3 ἑκατομ. λιρῶν 'Αγγλίας, δεξαμενόπλοιον τῶν 260.000 τόν. d.w. κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεία Σκότων

λιθυκού διὰ λογαριασμὸν τῆς χρεωκοπησάστης Ισραηλινῆς ἑταῖριας «Μαριτάιμ Φρούτ Κόρριερ». Παράδοσις Σεπτέμβριον - 'Οκτώβριον τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Φημολογεῖται, ἐπίσης, ὅτι ὁ κ. Νιάρχος προτίθεται νὰ ἀγοράσῃ καὶ δεύτερον, ἀδελφὸν σκάφος παραγγελθὲν ὑπὸ τῆς ὡς ἓνω ἑταῖριας, μὲ παράδοσιν τέλη τοῦ 1978.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Εἰς «'Αγιος Νεκτάριος» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Λευτέρης Μ.» 2.685 τόν. γκρός, τοῦ 1947.

—Μετωνομάσθη «Γιουδένα» τὸ φορτηγὸν «Ούμπενα» 4.891 τόν. γκρός, τοῦ 1956.

—Τὸ φορτηγὸν «Κρήταν Πάλμα» 5.769 τ. γκρός, τοῦ 1956, μετωνομάσθη «Γκλόρια».

—Εἰς «Καπετάν Νίκος» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Νόρθ Ντάτσεξ» 8.639 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

—Μετωνομάσθη εἰς «Καπετάν Μιχάλης Π.» τὸ φορτηγὸν «Φόδελε» 1.338 τόν. γκρός τοῦ 1950.

—Ἐπίσης μετωνομάσθη «'Ινω» τὸ φορτηγὸν «Μυρτώ» 4.339 τόν. γκρός, τοῦ 1954.

—Τὸ φορτηγὸν «Σκοπή» 2.178 τ. γκρός τοῦ 1951, μετωνομάσθη «Κωνστάντζα».

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Πατριότικ Κολοκο-

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΠΙΕΡ «FUTURE - 32»



Μὲ άνάδοχον τὴν κ. Ἡρώ Ν. Λῶ, ἔλασε χώρας εἰς Γιοκοχάμαν, τὴν 25ην Φεβρουαρίου, ἡ τελετὴ τῆς βαπτίσεως τοῦ πρώτου ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας μπάλκ κάρριερ τοῦ νέου τύπου «Future - 32» τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα. Τὸ σκάφος, ὀνομασθὲν «Κωστής», παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ.κ. Ἀφοὶ Λῶ) μετὰ τριήμερον καὶ ἡδη ἐκτελεῖ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον. Κύρια χαρακτηριστικά: Μῆκος δλίκων 187, 73 μ., μῆκος μεταξὺ καθέτων 178 μ., πλάτος 28,40 μ., ὕψος 15,3 μ καὶ δύθισμα 10,72 μ. Τὸ νεκρὸν δάρος τοῦ σκάφους εἶναι περὶ τὰς 37.000 μετρ. τόννων (20.800 τόν. γκρός). Μηχανὴ τοῦ νέου τύπου τῆς Σούλτζερ 6RND68M, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, Ισχύος 11.400 ίππων εἰς τὰς 150 στροφάς. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,5 μίλια. Πλήρωμα 33 ἀνδρῶν.

τρώνης 31.768 τόν. γκρός, τοῦ 1965, μετωνόμασθη «Ζαχαρίας Τσιρλῆς».

ΠΑΡΑΛΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ὑπὸ σημαίαν Σιγκαπούρης φορτηγὸν «Bintang Kejora» 5.065 τ. γκρός, τοῦ 1958 καὶ ὕψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνόμασθη «Γκρέιτ Τζόρτζ».

—Τὸ ἀγορασθὲν γαλλικὸν φορτηγὸν «Port Man» 8.773 τόν. γκρός τοῦ 1957 παρελήφθη. Μετωνόμασθη «Ἐλπῖς Κ.» ὕψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη καὶ μετωνόμασθη «Ἀνδριάνα II» τὸ ἀγορασθὲν ὄλλανδικὸν φορτηγὸν «Woensdrecht» 10.450 τόν. γκρός τοῦ 1964. Σημαία 'Ελληνικῆ.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Kiku Maru» 2.238 τόν. γκρός, τοῦ 1959 καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνόμασθη «Αἴτζιαν Χάρμονον».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ἐπωλήθη εἰς διαιτήσας τοῦ Ταϊβάν ἀντὶ δολ. 104 κατὰ τὸν ἥλ. ἐκτοπίσματος τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μαίρη Λού» 24.065 τόν. γκρός τοῦ 1958.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαιρεύσαν 150ήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῶν συμφερότων ὑπὸ δένας σημαίας:

—«Μάστερ Τζόνα», λιβεριανόν, 12.319 τ. γκρός, ἀπὸ 14.10.76, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Διονυσίου.

—«Βαλεντίν», κυπριακόν, 1.164 τ. γκρός, ἀπὸ 15.12.76, ἐκπρόσωπος κ. Κυρ. Φραγκούλης.

—«Σόνια - Σοφία Σ.», κυπριακόν, 1.701 τόν. γκρός, ἀπὸ 21.12.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Συριανός.

—«Μαριδίκ», κυπριακόν, 21.675 τ. γκρός, ἀπὸ 26.2.77, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Χανδρῆς.

—«Ἀθηνᾶ Γουαίη», κυπριακόν, 5.596 τόν.

ἐπιτροπῆς σχέδιον νόμου «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίων διατάξεων τοῦ Ν.Δ. 99/73 ἐπεὶ συστάσεως KNE κλπ.» καὶ ἀπεστάλη εἰς τὸ 'Υπουργείον Οἰκονομικῶν (ΓΛΚ) διὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως.

Τὸ σχέδιον αὐτὸν ἀφορᾷ κυρίως εἰς τὴν αὔξησιν τῶν εἰσφορῶν τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ἐμπορικῶν πλοίων.

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Διημερινίσθη ὑπὸ τοῦ NAT ὅτι διὰ τὴν ἔξαγοράν τῶν ὑπηρεσιῶν ναυτικῶν περὶ ὃν προβλέπεται ὁ νόμος 485/1976 δὲν ὑπάρχει προθεσμία διὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ὃν λόγῳ δικαιώματος τῶν ἐνδισφερομένων, ὑφίσταται μόνον ἐπιβάρυνσις μὲ τόκους ἐάν καθυτερίσουν τὴν ἔξαγοράν ἐπὶ ἔν ἔτος ἀφ' ἡς ἐτεθη ἐν ισχύι ὁ προσαναφερθεὶς νόμος, ἢτοι μετὰ τὴν 29ην Δεκεμβρίου 1977. Διημερινίσθη ἐπίσης, ὅτι διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ἡ ὁποία πραγματοποιεῖται μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ ὃν λόγῳ νόμου ἡ ἔξαγορά ἐπιβαρύνεται μὲ τόκους ἐάν αὐτὴ πραγματοποιήθη μετὰ ἔν ἔτος ἀπὸ τῆς ἀπολύσεως ἀπὸ τὸ πλοίον ἡ τὴν ἀποστράτευσιν τοῦ ναυτικοῦ.

Βάσει τοῦ προσαναφερθέντος νόμου ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ἡσαφαλισμένους η συνταξιούχους ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των ἡ ἔξαγορά χρόνου ὑπηρεσίας των ὃν ὅποιαν ἔχουν διαύσει πρὸ τῆς δημοσίευσης τοῦ νόμου:

—Ἐπὶ πλοίων ὑπὸ δένην σημαίαν συμβελημένων ἡ μὴ μετὰ τοῦ NAT.

—'Υπηρεσίας μέχρι πέντε ἐτῶν τὴν ὅποιαν ἔχουν διανείσθαι εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν ὡς μόνιμοι ἡ θελοντοί, ἀφαιρουμένου εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις χρόνου θητείας 24 μηνῶν.

—Χρόνου ὑπηρεσίας τὴν ὅποιαν ἔχουν διανύσει ἐν ἐφεδρείᾳ καὶ ὅχι ἐν θητείᾳ εἰς τὰς ἐνόπλους δυνάμεις, τὸ Λιμενικὸν Σώμα καὶ τὰ Σώματα 'Ασφαλείας κατὰ τὴν περίοδον ἀπὸ 28ης Οκτωβρίου 1940 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1949 καὶ κατὰ τὴν ἐπιστράτευσιν τοῦ 1974.

—Χρόνου στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει διανυθέσαν ἀπὸ 28.10.1940 μέχρι 15.8.1945 εἰς τὰς ἐνόπλους δυνάμεις τῶν συμμάχων χωρῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Διὰ κάθε πληροφορίαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται τηλεφωνικῶς εἰς τὸ Τμῆμα Πλόων τοῦ NAT - Γραφείον 'Αναγνωρίσεως 'Υπηρεσιῶν, τηλ. 4178.922, ἐσωτερικὸν 42.

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ Α' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 4.500 T.D.W.

'Επήλθε συμφωνία μεταξὺ ἐκπροσώπων τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων E.N. διὰ τὴν ἀνωνύμωσιν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως 'Εργασίας Πλοιάρχων Α' τάξεως διὰ φορτηγά πλοῖα ἀνωτέρων 4.500 τόν. d.w.

Η νέα σύμβασις, ἡ ὁποία ἀναμένεται νὰ ὑπογραφῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν, θὰ ισχύῃ ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1977, θὰ είναι διαρκείας 18 μηνῶν καὶ θὰ προβλέπῃ, μεταξὺ ἄλλων, τὰ ἔχης:

1) Αὔξησην τοῦ διαστικού μισθοῦ Α' Πλοιάρχου διὰ τὰ πλοῖα κάτω τῶν 10.000 τόνων d.w. κατὰ 19% διὰ τὸ 1977 καὶ κατὰ 9% διὰ τὸ πρώτον ἔξαμνον τοῦ 1978 (σύνολον 28% διὰ 18 μηνας). 'Επίσης τὰ αὐτὰ ποσοστά αὐξήσεως τοῦ μισθού ισχύουν καὶ διὰ τὰ πλοῖα ἀνωτέρων τῶν 10.000 τόν. d.w.

2) 'Ενωσιμάτωσιν, μετὰ τὴν αὔξησην τοῦ μισθοῦ, τοῦ ἐπιδόματος ἀκριβείας κόστους ζωῆς, ἀναλογούν εἰς δέκα λίρας 'Αγγλίας.

3) Αὔξησην τοῦ ἐπιδόματος τῶν Κυριακῶν, «πόρτο - πλέλαγος», ἀπὸ 11% εἰς 14%.

4) Παροχὴν 150 δρχ. ἡμερησίων καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν

ΤΟ ΚΕΦΑΛΛΙΟΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

'Ενεκρίθη ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας κυβερνητικῆς

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ΕΥΝΟΪΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Ο κ. Αύγουστης Σ. Πολέμης, εις συνένευξιν τύπου πρός Βρετανούς και "Ελλήνας δημοσιογράφους, ανέπτυξε τὴν εύρυτάτην και μὲ ποικίλας εὐνοϊκάς επιπτώσεις διὰ τὴν οικονομίαν της χώρας δραστηριότητα τὴν ὅποιαν ἀναπτύσσει ὁ ὑπ' αὐτὸν σμίλος ἐπιχειρήσεων, ἡτις καλύπτει τὴν φορτηγὸν καὶ ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν, τὸν ναυπηγικὸν τομέα καὶ σειρὰν ἄλλων ἐπιχειρήσεων.

Ίδιαιτέρων ἀπῆκησιν εἶχεν ἡ συνένευξις τοῦ κ. Πολέμη εις τοὺς Βρετανούς δημοσιογράφους, οἱ διότοι είχον ἀποσταλή ὑπὸ τῶν ἐγκυροτέρων βρετανικῶν ναυτιλιακῶν καὶ τουριστικῶν ἐπιθεωρήσεων, ἀναμένεται δὲ ὅτι τὰ δημοσιεύματα τὰ ὅποια θὰ ἐπακολουθήσουν θὰ ἔχουν λίαν εὐεργετικάς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ.

Ο σμίλος ἐπιχειρήσεων τοῦ κ. Πολέμη, ὁ ὅποιος ἐπραγματοποίησε ἐντυπωσιακὸν ἀνοιγμα πρὸς τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν διὰ τῆς ἀγορᾶς τεσσάρων νεοτεύκτων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, προγραμματίζει διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος τὴν ἀγορὰν ἐτέρων τριῶν νεοτεύκτων ἐπιβατηγῶν, ὅτε ὅμοι μὲ τὸ κατασκευασθὲν εἰς τὴν "Ἑλλάδας ἐπιβατηγὸν" ("Ἡπειρὸς I"), θὰ διαθέτῃ στόλον ἔξι ὅκτὼ συγχρόνων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, καὶ ὡς ἡδη διαφίνεται, θὰ ἀνοίξῃ νέους τουριστικοὺς δρόμους πρὸς τὴν Ἑλλάδα.

Ἡ ἐν Ἑλλάδι δραστηριότης τοῦ κ. Πολέμη ἥρχισεν, ὡς γνωστόν, μὲ τὴν ἴδρυσιν, πρὸ τριετίας, τῆς ναυπηγικῆς μονάδος "ΑΡΓΩ" εἰς τὴν θέσιν Πούντα τῆς Σαλαμίνος, ὅπου ἐντὸς τοῦ προσανφερέντος χρονικού διαστήματος ἐπετελέσθη ἔργον ἀξίας 25 ἑκατομ. δολλαρίων εἰς ἔξπλισμὸν καὶ ναυπήγησιν σειρᾶς πλοίων διὰ λογαριασμὸν ἔνων πλοϊκτηῶν. Συγκεκριμένως εἰς τὰ ναυπηγεία «ΑΡΓΩ» ἐνσυνηγήθησαν τὸ ἐπιβατηγὸν - ὄχηματαγωγὸν «"Ἡπειρὸς I» (πρώτην «Χρυσὴν Ἀμμοῖο»), ἔνα ἐπιβατηγὸν - ὄχηματαγωγὸν ἀνοικτοῦ τύπου, τρεῖς φορτηγίδες τῶν 11.300 τόνων ἐκάστης καὶ ἡδη ἐκτελεῖται τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεως τῆς σειρᾶς τῶν ἐπτὰ φορτηγῶν πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 3.100 τόν., ἐκ τῶν ὅποιων τὰ τέσσερα παρεδόθησαν ἡδη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν καὶ τὰ ὑπόλοιπα τρία θὰ παραδοθῶν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη είναι πλήρως αὐτοματοποιημένα καὶ

προσφέρονται δι' ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν ὑπὸ οἰσθδήποτε συνθήκας. Ἐκτὸς τῶν ἀντέρω, εἰς τὰ ναυπηγεία «ΑΡΓΩ» ἐπραγματοποιήθησαν ἐπιτυχεῖς μετασκευαὶ μικρῶν καὶ μεγάλων σκαφῶν, ἡδη δὲ διενεργοῦνται οἱ μετασκευαὶ τῶν τεσσάρων νεοτεύκτων ἐπιβατηγῶν τὰ ὅποια ἡγόρασεν ὁ κ. Πολέμης ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν προκειμένου νὰ προσαρμοσθῶν εἰς τὰ εὐρωπαϊκὰ δεδομένα. Σημειώνεται ὅτι τὰ ναυπηγεία «ΑΡΓΩ» κατέλαβον ἡδη μίαν ἀπὸ τὰς πρώτας θέσεις εἰς τὸν πίνακα τῶν 200 παραγωγικῶν καὶ ἔσαγωγικῶν μονάδων τῆς χώρας.

Ο κ. Πολέμης ἐπεβεβαίωσε τὴν πληροφορίαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὅτι μελετᾷ τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεία «ΑΡΓΩ» δύο δεκαετίες ἀνύψωτικῆς ἱκανότητος 11.000 καὶ 25.000 τόνων ἀντιστοίχως βάσει σχεδίων τῶν ναυπηγείων τῆς Χιτάστοι (μία παρομοίᾳ δεξαμενή, ἀποτελουμένη ἀπὸ ἐπτὰ τεμάχια, λειτουργεῖ ἡδη εἰς τὴν Λιβύην) ὡς καὶ τὴν ἴδρυσιν νέας συγχρόνου μεσαίας ναυπηγοεπισκευαστικῆς μονάδος.

ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Τὸ ἄνοιγμα τοῦ Ὁμίλου Πολέμη εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν πραγματοποιεῖται, ὡς ἐσημειώθη ἡδη, μὲ τὰ τέσσαρα νεότευκτα ἐπιβατηγὰ - ὄχηματαγωγὰ τὰ ὅποια ἡγόρασε ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὰ ὅποια ἐνετάχθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ναυτιλιακῆς ἑταῖριας Epirus Line Company Limited, εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκει καὶ τὸ "Ἡπειρὸς I", τὸ ὅποιον είναι δρομολογημένον εἰς τὴν γραμμὴν Ἡγουμενίτσας - Κερκύρας - Πρίντζεζ (ἡδη ἀντικατεστάθη προσωρινῶς ὑπὸ τοῦ "Ἡπειρὸς II" προκειμένου νὰ ὑποστῆ ἐτησίαν ἐπιβέρησην).

Μὲ τὰ τέσσαρα ἀπὸ τὰ πέντε σύγχρονα καὶ ταχύπλοα σκάφη τῆς ἡ "Ἡπειρὸς Λάιν" ἐγκαινιάζει ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου καὶ 18ης Ιουνίου μίαν νέαν θαλασσινῶν γραμμὴν ἡ ὅποια θὰ συνδέῃ μὲ καθημερινὰ δρομολόγια τὴν Ἑλλάδα μὲ τὸ Μπάρι τῆς Ἰταλίας ἀπὸ χωριστάς ἀφετηρίας (τὴν Πάτρα καὶ τὴν Ἡγουμενίτσαν). Συγκεκριμένως, τὰ σκάφη "Ἡπειρὸς I" καὶ "Ἡπειρὸς II" θὰ ἀρχίσουν ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου δρομολόγια εἰς τὴν γραμμὴν Ἡγουμενίτσας - Κερκύρας - Μπάρι καὶ τὰ "Ἡπειρὸς III" καὶ "Ἡπειρὸς IV" ἀπὸ τῆς 18ης Ιουνίου εἰς τὴν γραμμὴν

Πατρῶν - Μπάρι (χρόνος ταξιδίου 16 ὥραι), ἐνῷ τὸ πέμπτον σκάφος θὰ ἐκτελῇ, ἐν συνεργασίᾳ μὲ κρατικὴν γιουγκοσλαβικὴν ἑταῖριαν, δρομολόγια εἰς τὴν γραμμὴν Μπάρι - Ντουμπρόδνικ - Μπάρι.

Πρόθετις τοῦ κ. Πολέμη ἦτο ὅπως ἔνα ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω νεότευκτα ἐπιβατηγὰ - ὄχηματαγωγὰ δρομολογηθῆ εἰς τὴν γραμμὴν Ραφήνας - "Ἄιδουρος διὰ τὴν συγκοινωνιακὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ιδιαιτέρας του πατρίδος, τελικῶς ὅμως τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας δὲν ἐπέτρεψε τὴν δρομολόγησιν μὲ τὸ αἵτιολογικὸν ὅτι θὰ ἐδημιουργεῖτο συμφόρησις εἰς τὸν λιμένα τῆς Ραφήνας. Κατόπιν αὐτοῦ καὶ ἐνῷ τὸ σκάφος ἦτο καθ' ὅλα ἔτοιμον διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς γραμμῆς ἡ πλοιοκτητρία ἑταῖρία ἡγακάσθη νὰ ἀλλάξῃ σημαίαν διὰ νὰ τὸ χρησιμοποιήσῃ εἰς τὰς προσαφεγγίσασας γραμμάς Οὔτο ἀπωλεσθή ἡ εὐκαιρία νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὰς ἐσωτερικὰς γραμμὰς ἔνα σύγχρονον καὶ ταχύπλοον σκάφος, ίκανον νὰ κινήται ὑπὸ ὅλας τὰς συνήκας καὶ ἀξίας τεσσάρων ἑκατ. δολλαρίων, τὸ ὅποιον ἡγοράσθη ἄνευ οὐδεμίας συναλλαγικῆς ἐπιβαρύσεως τῆς χώρας.

Ὦς διηκρίνεν οἱ διατάξεις τοῦ κ. Πολέμης, ιδιαίτερα προσπάθεια καταβάλλεται κατὰ τὴν μετασκευὴν τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν εἰς τὰ ναυπηγεία «ΑΡΓΩ» διὰ τὴν προσαρμογὴν τῶν εἰς τὰ εὐρωπαϊκὰ δεδομένα, ὡστε ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ἀνέσεις, τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὸ προσημοσμένον εἰς τὴν ἀντοχὴν καὶ τῶν ἀσθενεστέρων οἰκονομικῶν τουριστῶν εἰσιτήριον, νὰ ἀποτελέσουν ἔνα πραγματικὸν πόλον Ἐλλήνων τῶν ξένων τουριστῶν πρὸς τὴν χώραν μας. Τὰ τέσσαρα σκάφη, μετά τὴν μετατροπὴν τῶν δύο διαθέτουν χώρους δι' 700 ἐπιβαταρίας τὸ θέρος καὶ 400 τὸν χειμώνα. "Ἐπίσης θὰ διαθέτουν 400 τόν. χειμώνα. "Ἐπίσης θὰ διαθέτουν Α', Β' καὶ τουριστικὴν θέσιν ὡς καὶ 60 καμπίνας (20 Α' θέσεως) η 250 κλίναις, ἀπὸ τὰς ὅποιας αἱ 100 θὰ διατίθενται διὰ τὴν Α' θέσιν. "Ἐπίσης ἔκαστον σκάφος θὰ δυνται νὰ παραλαμβάνῃ εἰς τὸ γκαράζ, τὸ ὅποιον θὰ ἔχῃ εἰσόδον καὶ ἔξοδον (πλώρη - πρύμνη) 130 I.X. η 20 φορτηγὰ αὐτοκίνητα μῆκους 15 μέτρων (υταλίκες), οἱ δύο δὲ θὰ διαθέτουν πλήρη κλιματισμὸν καὶ ἄλλας ἀνέσεις διὰ τοὺς ἐπιβάτες καὶ θὰ ἀναπτύσσουν τοχύτητα 18 μίλιων.

Ὦς είναι γνωστὸν ὁ κ. Πολέμης ἔχει παραγγείλει εἰς τὰ ναυπηγεία Χιτάστοι ἔξι μπάλκα κάρρορες τῶν 60.000 τόν. d.w. συνολικῆς ἀξίας 90 ἑκατ. δολλαρίων, ἡδη δὲ ὡς ἀνεκοίνωσε κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πρές κονφερένς, πρὸ ἡμερῶν μετέτρεψε τὴν παραγγελίαν διὰ τὰ τρία ἔξι αὐτῶν εἰς δεξαμενόπλοια τῶν 65.000 τόν. d.w.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ:

"Ολόκληρος ὄροφος ἡ ἡμίσυη τοῦ ὄροφου εἰς ἀνεγειρόμενον μέγαρον ἐπὶ τῶν ὁδῶν Κολοκοτρώνη 126 καὶ Σκουζέ γωνία εἰς τὸ Ναυτιλιακὸν Κέντρον Πειραιῶς.

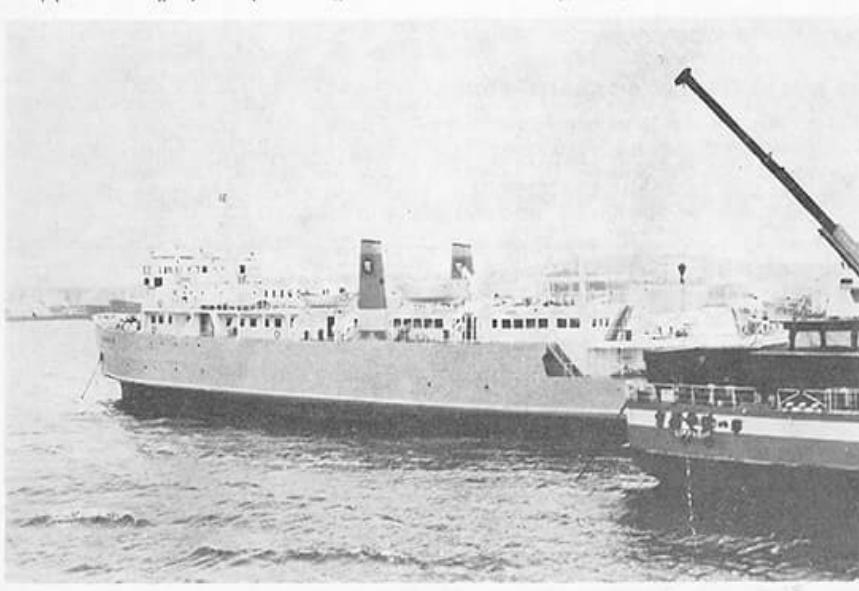
Πληροφορία
Τηλ. 412-1377 & 956-6178

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μισούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ Ισόγειον M2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος M2 300.



Τὸ "Ἡπειρὸς II" μετὰ τὴν μετασκευὴν του εἰς τὰ ναυπηγεία «ΑΡΓΩ» (Πούντα Σαλαμίνος).

ΟΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ

"Ηρχισεν ήδη ή έφαρμογή τής ύπογραφείστης νέας Συλλογικής Συμβάσεως Έργασίας ποντοπόρων φορητήγων πλοίων άνω τῶν 4.500 τόν. d.w., ή όποια ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 1977 με διάρκειαν 18 μηνών.

Μετά τὴν ύπογραφήν τῆς Συμβάσεως καὶ τῆς δοθείσης συνολικής αύξησεως 28% διὰ χρόνον 18 μηνών, οἱ συμβατικοὶ μισθοὶ ἀξιωματικῶν (έκτος Α' Πλοιάρχου, καθ' ὅτι ὑπεγράφη ίδιαιτέρα Σύμβασις) καὶ κατωτέρων πλορωμάτων, διαμορφώνονται διὰ τὸ έτος 1977 καὶ τὸ πρώτον ἔξαμνον τοῦ 1978 εἰς δραχμάς καὶ λίρας Ἀγγλίας ὡς ἀκολούθως :

—'Υποπλοίαρχος 18.670 δρχ. ἢ 262.93 Λ.Α. τὸ έτος 1977 καὶ 20.030 δρχ. ἢ 282.02 Λ.Α. τὸ Α' ἔξαμνον τοῦ 1978.

—'Ανθυποπλοίαρχος 16.070 δρχ. ἢ 226.30 Λ.Α. (17.230 ἢ 242.65).

—Μηχανικὸς Α' 24.835 ἢ 349.79 (26.660 ἢ 375.48).

—Μηχανικὸς Β' 18.670 ἢ 262.93 (20.030 ἢ 282.02).

—Μηχανικὸς Γ' 16.070 ἢ 226.30 (17.230 ἢ 242.65).

—'Αξιωματικὸς Α)Τ Α' 16.670 ἢ 262.93 (20.030 ἢ 282.02).

—'Αξιωματικὸς Α)Τ Β' 16.070 ἢ 226.30 (17.230 ἢ 242.65).

—'Ηλεκτρολόγος 17.370 ἢ 244.62 (18.630 ἢ 262.36). 'Εφόσον ἡ ειδικότης τοῦ ηλεκτρολόγου προβλέπεται ἀπὸ τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις υπολογήσεως τῶν πλοίων καὶ μὲ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ὁ ηλεκτρολόγος ἔχει ἀδειαν Γ' ειδικότητος, συντηρητοῦ καὶ ἄνω καὶ ἐπὶ πλέον τρία ἔτη θαλασσία ὑπηρεσία, ὡς διαμορφώνονται διὰ τὸ ηλεκτρολόγος.

—Ναύληρος 11.690 ἢ 164.61 (12.520 ἢ 176.30).

—Ξυλουργὸς 11.690 ἢ 164.61 (12.520 ἢ 176.30).

—Ναύτης 10.805 ἢ 152.18 (11.570 ἢ 162.93).

—Δόκιμος Πλοιάρχος ἀπόφοιτος ΔΣΕΝ 8.970 ἢ 126.32 (9.595 ἢ 135.11).

—Δόκιμος Πλοιάρχος 8.400 ἢ 118.29 (8.980 ἢ 126.48).

—Ναυτόπατος 8.400 ἢ 118.29 (8.980 ἢ 126.48).

—Μηχανοδηγὸς Α' 13.920 ἢ 196.04 (14.920 ἢ 210.11).

—Μηχανοδηγὸς Β' 12.270 ἢ 172.81 (13.145 ἢ 185.12).

—'Αρχιθερμαστῆς 12.080 ἢ 170.11 (12.940 ἢ 182.21).

—'Αντιλιαρός 12.080 ἢ 170.11 (12.940 ἢ 182.21).

—Λιπαντῆς 11.690 ἢ 164.61 (12.520 ἢ 176.30).

—Δόκιμος Μηχανικὸς ἀπόφ. ΔΣΕΝ 8.970 ἢ 126.32 (9.595 ἢ 135.11).

—Δόκιμος Μηχανικὸς 8.400 ἢ 118.29 (8.980 ἢ 126.48).

—'Ανθρακεὺς 8.400 ἢ 118.29 (8.980 ἢ 126.48).

—Θερμαστῆς 11.200 ἢ 157.77 (11.995 ἢ 168.94).

—Καθαριστῆς κεκτημένος ἀδειαν θερμάτου 11.200 ἢ 157.77 (11.995 ἢ 168.94).

—Καθαριστῆς 8.400 ἢ 118.29 (8.980 ἢ 126.48).

—Μάγειρος 12.565 ἢ 176.95 (13.460 ἢ 189.57).

—Θαλαμηπόλος 11.690 ἢ 164.61 (12.520 ἢ 176.30).

—Βοηθός μαγείρου (κεκτημένος ἀδειαν) 9.540 ἢ 134.35 (10.210 ἢ 143.75).

—Βοηθός θαλαμηπόλου (χωρις ἀδειαν) 8.400 ἢ 118.29 (8.980 ἢ 126.48).

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΩΝ Α' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

'Εν τῷ μεταξύ, ύπεγράφη καὶ ἡ Σύμβασις Ποντοπόρων Φορητήγων Πλοιάρχων Α' τάξεως, συμφώνων πρὸς τὴν ὄποιαν ὁ μηνιαῖος μισθὸς τοῦ Πλοιάρχου καθορίζεται :

—Διὰ τὰ κάτω τῶν 10.000 τόν. d.w. πλοία εἰς 27.000 δρχ. διὰ τὸ έτος 1977 καὶ εἰς 29.000 δρχ. διὰ τὸ πρώτον ἔξαμνον 1978.

—Διὰ τὰ ἄνω τῶν 10.000 τόν. d.w. πλοία εἰς 27.400 δρχ. διὰ τὸ 1977 καὶ εἰς 29.400 δρχ. διὰ τὸ Α' ἔξαμνον 1978.

Τελικῶς ὁ μηνιαῖος μισθὸς τοῦ Α' Πλοιάρχου, μὲ τὰ διάφορα ἐπιδόματα, ἀνέρχεται εἰς 44.000 δραχμάς.

Σημειούνται διτι, οἱ Πλοιάρχοι E.N. ἔξ-φρασαν τὴν Ικανοποίησιν τῶν διὰ τὴν ύπογραφήσαν Σύμβασιν, ἡ ἐπιτυχία τῆς ὄποιας ὀφείλεται εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων E.N.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Α.Σ. ΓΕΩΡΓ. ΤΣΟΥΡΗ

«ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΕΠΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ»

Μὲ μίαν ἀκόμη μελέτην Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου ἐπλούτισε τὴν ναυτικὴν - νομικὴν μας βιβλιογραφίαν ο Πλοιάρχος Α.Σ. Γεώργιος Τσούρης, προσθέσας μίαν ἀξιόλογον μονογραφίαν εἰς τὴν μακράν σειράν τῶν συγγραφικῶν αὐτοῦ ἔργων.

Μὲ τὴν γνωστὴν ἄνεσιν τὴν ὄποιαν διαθέτει ὁ συγγραφεὺς εἰς τὸν χώρον τοῦ συγκριτικοῦ δικαίου, ἀναλύει τὴν νομικὴν θέσιν τοῦ ὑποστάτον ἀτύχημα πλοίου, κεχωρισμένων εἰς τὰ ἀλληγορικὰ χωρικὰ καὶ ἐσωτερικὰ ὕδατα, εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν καὶ εἰς τὰ ἐσωτερικὰ καὶ χωρικὰ ὕδατα ἀλλοδαπῶν κρατῶν.

Τὸ θέμα, ἐνδιαφέρον αὐτὸν καθ' ἑαυτὸν εἰς τὸν χώρον τοῦ Διευθύνου Ναυτικοῦ Δικαίου, είναι προφανές ὅτι κατέχει ίδιαιτέρα σημασίαν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, τῆς ὄποιας αἱ πολυάριθμοι πλωταὶ μονάδες δια-

τρέχουσαι τὴν ύφηλιον καὶ ὑποκείμεναι εἰς τὰς σκληρὰς θαλασσίας τύχας, είναι ἐνδεχόμενον νὰ καταστοῦν ὄντικειμενον τῆς ἐν προκειμένῳ διεθνούς δικαιοδοσίας.

Η «ΣΙΝΑΣΟΣ»

ΣΤΑΥΡΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΗ

'Ο ἐφοπλιστής κ. Σταύρος 'Ελευθεριάδης, καταγόμενος ἐκ Σινασοῦ τῆς Καπαδοκίας, είναι εἰς ἄγνοος Ἐλλην, ὁ ὅποιος γαλοῦχητις μὲ τὸ δραμα τῆς αἰώνιας μεγάλης Ἐλλάδος, ἐπέτυχεν ὥπως τὴν ὅδυνηραν ἀπώλειαν τῆς γενετείρας του μετουσιώσῃ εἰς μίαν ἐργάδην προσπάθειαν διατηρήσεως τοῦ ἑβδομάδην νόστου διὰ τὸν ἐνδιοῖς ιστορικὸν διοίκησην τῆς.

'Αναλαβὼν τὴν πρωτοβουλίαν ἀναβιώσεως τῶν πλασιῶν καὶ ἔχητλημένων ιστορικῶν ἔργων περὶ τῆς Σινασοῦ ἔξεδωσεν εἰς φωτοτυπικὴν ἀνατύπωσιν τὸ 1972 τὰ ΚΑΠΑΔΟΚΙΚΑ τοῦ Σ. Ν. Ρίζου καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ ΛΕΥΚΩΜΑ ΤΗΣ ΣΙΝΑΣΟΥ, εἰς τὸ ὅποιον διὰ πλουσίου φωτογραφικοῦ ὑλικοῦ καὶ ἐνημερωτικῶν κειμένων προβάλλει ἀνάγλυφος ἡ εἰκὼν τῆς ιστορικῆς πόλεως. Κατόπιν ἔξεδωσε τὴν θήσηγραφικὴν μελέτην ΣΙΝΑΣΟΣ τοῦ Ρίζου 'Ελευθεριάδη καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν ιστορικὴν διατριβήν τοῦ I. Σ. 'Αρχελάου «Η ΣΙΝΑΣΟΣ Σ». Εἰς τὸ πολύτιμο αὐτὰ ἔργα ἐμφανίζεται ὀδόκλητος ὁ δίοις καὶ ἡ ιστορία τῆς ΣΙΝΑΣΟΥ, τὴν ὄποιαν οἱ ιστορικοὶ ὄντικειμενοισαν «ἔστιαν τῆς Ἑλληνικῆς ἀναγεννήσεως εἰς τὴν Καπαδοκίαν» καὶ ὁ Καισαρίας Κλεόδουλος εἶχεν ἀποκαλέσει «κόσαν ἐν ἔρημῳ, ἀστέρᾳ ἐν σκότει, 'Αθήνας εἰς Μ. Ασίαν».

Καὶ διὰ τὴν ιστορίαν : Τὸ πρώτον ἐλληνικὸν δεξαιμενόπλοιον 3.500 τόν., τὸ «Λουκίσι», τοῦ 1929, ἀνὴρ εἰς τὸν χορηγὸν τῆς ὡς ἀνωτέρω ἐκδόσεως διὰ τὴν Σινασὸν κ. Σταύρον 'Ελευθεριάδην.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Διὰ τοῦ ἄρτι κυκλοφορήσαντος 4ου τεύχους Ουπετληράδη ΚΖ' τόμος τοῦ 1976 τῆς Επιθεωρήσεως Ἐμπορικοῦ Δικαίου τοῦ κοιηγητοῦ κ. Κ. Ρόκα.

Εἰς τὸ τεύχος τοῦτο δημοσιεύεται ἐν ἀρχῇ μελέτη τοῦ δικηγόρου κ. Θ. Σκούρα ύπο τὸν τίτλον «Η ἀποκλειστικὴ ἀρμοδιότης τῆς γενικῆς συνελεύσεως πρὸς διορισμὸν καὶ ἀκλησίην ἐκβιβαριστῶν ἀνωνύμου ἐταίριασ» καὶ ἐν συνεχείᾳ μελέτη τοῦ δικηγόρου Σ. Κιντή ύπο τὸν τίτλον «Συνέπεια τῆς παραβάσεως τοῦ δικαιώματος αἰτήσεως πληροφοριῶν».

'Ακολούθην νομολογία τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων ἐν ἡ καὶ διποτέραις ἀναφερόμεναι εἰς θέματα ναυτικοῦ δικαίου ἦτοι : Κατάταξις ἀπαιτήσεων NAT, Θαλασσία μεταφορᾶ πραγμάτων, Ατύχημα εἰς ναυτικὸν διαρκούστη τῆς παλιννοστήσεως, Κατάταξις προμητούχων ἀπαιτήσεων εἰς πλειστηριασμὸν πλοίου, Λύσις συμβάσεως ναυτολογίσεως διὰ καταγγελίας ναυτικοῦ, Διάδρομος ἀποδοχῶν ναυτικοῦ εἰς μισθὸν καὶ θούπον.

Τὸ τεύχος κλείει μὲ τὸ εὐρετήριον τῆς ὥλης καὶ τῶν περιεχομένων τοῦ τόμου ΚΖ' 1976.

«COULOURIS» - AGENCIA MARITIMA LTDA

Agents — Stevedores — Brokers — Forwarding Agents

Rua Martin Afonso, 78 — Conj. 11/12 — SANTOS — SP — BRASIL

Tel.: 23.763, 23.948, 346.203 — Cables: "COULOURIS" — Tlx: 0131202 COUL BR.

AGENCIA DE NAVEGAÇÃO "OCEANIC"

Affiliated Companies: "SYROS" FORNECEDORES DE NAVIOS

AGENCIA "POSEIDON" FORNECEDORES DE NAVIOS

Piraeus Office: JOHN A. PARISSIS

Akti Mioouli 17/19 — Tel.: 411.2570, 417.4495, 412.0341 A.O.H. 821.7103 — Tlx: 21-3557 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.



Θαλάσσια άτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ: Συνεκρούσθη είς 'Αμπαντάν την 23ην Φεδρουαρίου μετά τού παναμαϊκού δημοπλοίου «Λά Βικόμπτ», ύποσταν ρήγμα συδρούν είς τὸ κύτος No. 5, ὅπερ κατεκλύθη δι' ὑδάτων. Προστάθη ἡ ἐκφότωσις τοῦ ἔχαλυδίνων σωλήνων φορτίου τοῦ ίνα δυνηθῆ νὰ πραγματοποιησῃ προχείρους ἐπισκευάς καὶ νὰ πλεύσῃ εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα, ὅπου ὑπάρχουν εύκολιαι δεξαμενισμοῦ. Τελικῶς ἀνεκοινώθη ὅτι μόνιμοι ἐπισκευαὶ βά ἐτελοῦντο εἰς 'Ιαπωνίαν.

ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.): 'Ιδε «Λεωνίδας Μίχαλος».

ΑΛΕΞΗΣ ΤΑΦ (499 τόν. γκρός, π.): 'Ηγυροβολημένον ἔξωθι τοῦ Λά Σαλίνας, παρεσύρθη ὑπὸ σφοδρῶν ἀνέμων καὶ προσήραξε τὴν 21ην Φεδρουαρίου, μὲ φορτίον 1.016 τόνους ζαχάρων. 'Ανειλκύθη τὴν πρώιαν τῆς 27ης Φεδρουαρίου καὶ κατεμύθη εἰς Γιβραλτάρ, ὅπου ἀφίχθη τὴν ἐπομένην συρόμενον ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Άρκτικ». Ζημίαι εἰς τὸν πυθμένα. 'Απωλέσθησαν ἀμφότεραι αἱ ἀγκυραι κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν προσπαθειῶν ἀνελκύσεων του (ἰδε τεῦχος 1.3.77).

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Ρεύκιακι τὴν 1ην Μαρτίου, καθὼς καὶ ἐπὶ τοῦ δημοπλοίου «Χέλγκαφελλ». 'Υπέστη ζημίας εἰς τὸ πρόστεγον. Πρόχειροι ἐπισκευαὶ ἐτέλεσθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Σοδαραὶ ζημίαι εἰς τὴν προβλήτα.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ: Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Σαΐν Τόμας τὴν 8ην Μαρτίου, ὑπέστη μικρᾶς ἐκτάσεως πυρκαϊὰν εἰς τὸν κεντρικὸν λέδητα, ἥτις κατεστάλη δι' ὑδάτων.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Καθ' ὃν χρόνον ἦτο παραβελημένον εἰς Νταβάν ἐστιμεώθη πυρκαϊά εἰς τὰς παραπλέυρως ἀποθήκας τὴν 2α Μαρτίου. Εἰς τὴν προσπάθειαν τοῦ πλοιάρχου νὰ ἀπομακρύνῃ τὸ σκάφος ταχέων ἐκ τοῦ σημείου τῆς πυρκαϊᾶς προεκλήθη ζημία εἰς τὴν δεξιὰν κλίμακα τοῦ πληρώματος.

ΑΝΝΥ (492 τόν. γκρός): 'Ανειλκύθη τὴν 25ην Φεδρουαρίου ὑπὸ τουρκικοῦ ναυαγοστικοῦ καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Μαρμαρά. Οὐδεμία προσπάθεια ἐκφορτώσεων του ἐγένετο (ἰδε τεῦχος 15.1.77).

ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ: 'Εν πλῷ ἀπὸ Ούμπε διὰ Σάντος, ὑπέστη ζημίας εἰς τὸν κυνώδακα τοῦ κυλίνδρου No. 6 την 21ην 'Ιανουαρίου, ἥτις ἐπεικεύσθη προσωρινός ὑπὸ τοῦ πληρώματος. 'Αργότερον ὡς κυνώδας ἀντικατεστάθη εἰς Σιγκαπούρην. Τὴν 2α Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Ρίο Γκράντε.

ΑΡΙΕΣ: 'Απὸ Βρέμην δι' 'Αννάμπα, ἀνέφερεν 'Αλγέριον τὴν 2α Μαρτίου ὅτι ἔχει ζημίας εἰς τὸν στραφούρον ἀξονα τῆς βοητικῆς μηχανῆς No. 1. 'Επιθεωρήτης τοῦ νηργώματος συνέστησε τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἀξονος τὸ βραδύτερον ἐντὸς τριμήνου.

ΓΑΛΗΝΗ: Λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς παρέμεινεν ἀκυβέρνητον εἰς πλάτος 34° βόρειον καὶ μῆκος 75° δυτικόν, παραστράψαν ὑπὸ τῶν ρευμάτων, τὴν 20ην Φεδρουαρίου. Τὴν ἐπομένην ἡ ἀνωμαλία ἀποκατεστάθη καὶ ἐπλευσεν εἰς Πουέρτο λὰ Κρούζ, ὅπου ἀφίχθη τὴν 22ην Φεδρουαρίου. 'Εκεῖθεν ἀπέπλευσε μετὰ τετραήμερον διὰ Κιουρασάο.

ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ: 'Απὸ Βίσμαρ μὲ φορτίον ποτάσσης δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας,

προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ διαύλου τοῦ Μπρούνουποτελ τὴν 26ην Φεδρουαρίου. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του προφανῶς ἀνευ ζημιῶν.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Δεχθὲν πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ κυπριακοῦ δημοπλοίου «Ικάριαν Σῆ» ὑπέστη ὅπλη 50X60 ἑκατ., εἰς τὰ ἔξωτερικά ἔλασματα, τὴν 22αν Φεδρουαρίου. 'Ετελέσθησαν πρόχειροι ἐπισκευαί.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 'Απὸ Γερμανία διὰ Βαλτιμόρην ὑπὸ ἔρμα, ἡγυροβόλησεν εἰς Πλύμουθ Σάουντ τὴν 10ην Μαρτίου δι' ἐπισκευαὶς εἰς τὴν γεννητήριαν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Σ. Μ. (π.): 'Εξέπεμψε σῆμα ἐκτάκτου ἀνάγκης εἰς πλάτος 33.37 βόρειον καὶ μῆκος 18.14 ἀνατολικόν, τὴν 10ην Μαρτίου, λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς. 'Εξητήθη ἄμεσος θοήθεια. 'Αργότερον τὸ σῆμα ἐκτάκτου ἀνάγκης ἡ κυρωθεῖσα προφανῶς λόγω παροχῆς βοηθείας ἡ ἀποκαταστάσεως τῆς βλάβης.

ΖΕΦΥΡΑΚΙ (τέως «Άνγκρα Στέρε»): 'Απὸ Ιταλίαν διὰ Βηρυτόν, μὲ φορτίον μαρμάρων, προσήραξεν εἰς Ελαφονήσι, πλησίον τοῦ ἀκρωτηρίου Μαλέα. Τὸ ρυμουλκὸν «Στάρλετ» ἀνέλαβε τὴν ἀνέκτουν τοῦ τὴν 5ην Μαρτίου, δύσας συμφωνητικοῦ Λόδ'δις ἀνοικτοῦ τύπου.

ΘΩΜΑΣ Κ. (λ.): 'Αφίχθη εἰς Καντίζ τὴν 22αν Φεδρουαρίου ἀπὸ Λάς Πάλμας δι' ἐπισκευαὶς λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν 5ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Κή Γουέστ.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΟΥΗΣ (κ.): Συνεκρούσθη εἰς τὸν ποταμὸν Μπόνιον τὴν 5ην Μαρτίου μετὰ τοῦ ἀλληλικοῦ δεξαμενοπλοίου «Μεσοπηλιακὴ Τιμῆ».

ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.): 'Υπὸ ἔρμα, παρέμεινεν ἀκυβέρνητον εἰς πλάτος 33.20' βόρειον καὶ μῆκος 26.33' ἀνατολικόν λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς. 'Υπεγράφη συμφωνητικοῦ Λόδ'δις ἀνοικτοῦ τύπου τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Άστερι», ὅπερ ἐρρυμούλκησε τὸ σκάφος εἰς Πειραιά τὴν 6ην Μαρτίου.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: Συνεκρούσθη εἰς Τζέντα τὴν 6ην Φεδρουαρίου μετὰ τοῦ κυπριακοῦ δημοπλοίου «Αθηνές Νταίρη». 'Αμφότερα ὑπέστησαν ζημίας εἰς τὰ ἔλασματα ἀνωμάτων τῆς ίσολαβης γραμμῆς. 'Ο πλοιάρχος τοῦ ἀλληλικοῦ σκάφους ἐδήλωσε γενικῶς ἀδιάριαν. Τὸ κυπριακὸν ἐπλευσεν εἰς Πειραιά ὅπου ἀφίχθη τὴν 2αν Μαρτίου.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ (λ.): Εἰς 'Αντεν τὴν 4ην Μαρτίου ἀνέφερε ζημίας εἰς ἀμφοτέρους τοὺς λέδητας. 'Ανελόθησαν ἐπισκευαὶ.

ΜΑΚΟ ΡΗΦΕΡ: 'Απὸ Εσμπτζέργκ διὰ Κουβέντη, ἀφίχθη εἰς Κορούνα τὴν 24ην Φεδρουαρίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προρισμόν του.

ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.): 'Απώλεσε τὸν ἔλεγχο τοῦ πηδαλίου τὴν 1ην Μαρτίου εἰς πλάτος 37.41' βόρειον καὶ μῆκος 20.48' ἀνατολικόν, εἰς ἀπόστασιν ἑνὸς μιλίου δυοειδοτικῶν τῆς Ζακύνθου. 'Εξητήθη ἡ θοήθεια τῶν παραπλέοντων σκαφῶν.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ: 'Ιδε «Λάμπρος Τσαγλιώτης».

ΜΙΝΙ ΛΑΠ: Λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς παρεσύρετο ἀκυβέρνητον εἰς πλάτος 27.00' βόρειον καὶ μῆκος 58.19' δυτικόν, ἐκπέμψαν

σῆμα κινδύνου. Τὸ δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Τζ. Β. Κλάιν» ἐπλευσεν πρὸς θοήθειαν τὴν ἐσπεράν τῆς 1ης Μαρτίου καὶ παρέλαβε τὸν πλοιαρχὸν καὶ τὸν αὐτοκινητόν, οἱ ὅποιοι ἐπεκοινώνησαν μὲ τοὺς πλοιοκτήτας μέσω τοῦ ἀσύρματον τοῦ «Τζ. Β. Κλάιν». 'Εν συνεχείᾳ ἐπέστρεψαν εἰς τὸ «Μίνι Λάπτ» ἀναμένοντες τὸ μπάλκ κάρριερ «Καλλιόπη Λ.» τῶν ίδιων πλοιοκτητῶν, διπερ ἐρρυμούλκησε τελικῶς τὸ ἀκυβέρνητον σκάφος εἰς Βερμούδας τὴν 9ην Μαρτίου.

ΝΙΚΟΣ III: 'Αποπλεύσαν ἐκ Μοντεβίδεο τὴν 4ην Μαρτίου διὰ Σάντος, ἐπέστρεψε τὴν μεθεπομένην λόγῳ ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν.

ΠΑΝΑ (μότορσιπ): 'Εδυθισθη ἔξωθι τοῦ Σιμπενίκ τὴν πρώιαν τῆς 9ης Μαρτίου. Τὸ ἐπταμελές πλήρωμα διεσώθη ὑπὸ παραπλεόντων ἀλιευτικῶν.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: 'Αφίχθην εἰς Κόμπε τὴν 3ην Μαρτίου ἐξήτησεν ἐπιθεώρησιν λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸ πηδάλιον.

ΠΗΓΑΣΟΣ III (π.): 'Αποπλεύσαν ἐκ Μπαχρέιν τὴν 6ην Φεδρουαρίου διῆλθε τὸ Πόρτ Σάτιδ την 26ην μὲ διαρροήν εἰς τὰ διπύμενα κατευθυνόμενον εἰς Πειραιά δι' ἐπισκευαὶς, ἔνθα καὶ ἀφίχθη τὴν 5ην Μαρτίου.

ΠΟΛΥΣ: Παραμείναν ἀκυβέρνητον εἰς τὴν περιοχὴν Μάρκου Χούκ τοῦ ποταμοῦ Ντελαγούσαρ, τὴν 27ην Φεδρουαρίου, κατώρθωσε νὰ ἀγυροβολήσῃ τὴν θοηθείαν.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ: Κατευθυνόμενον εἰς Χιούστον, μὲ φορτίον σιδηρομεταλλέυματος ἀνέφερε τὴν 25ην Φεδρουαρίου διῆλθε τὸ εἰρίσκετο εἰς Γκάλεστων μὲ ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον. 'Επιθεωρήτης τοῦ Σάλβατζ 'Ασσοτσιέσον συνέστησε ὅπως τὸ σκάφος πλεύσῃ εἰς Μόδπιλ διὰ μονίμους ἐπισκευαὶς. Αἱ ζημιαὶ προεκλήθησαν ἐναυσιπλοίας εἰς πάγους.

ΣΙΡΟΚΟ (λιβ.): Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Αμέρερσαν ἀπὸ Σαγκούντο, τὴν 25ην Φεδρουαρίου, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντ. 'Ανελκυσθεῖσαν ἡ μηχανή την 5ην Μαρτίου, δύσας συμφωνητικοῦ Λόδ'δις ἀνοικτοῦ τύπου.

ΣΟΦΙΑ Δ.: 'Απὸ Πιομπίνο διὰ Γδύνια, προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κιέλου τὴν 27ην Φεδρουαρίου, προξενήσαν ζημιάς εἰς αύτην. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸ πλοῦν του ἀνευ ζημιῶν.

ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ (κ.): 'Απὸ Γδύνια διὰ Ρόττερνταμ, κενόν, ἡγυροβόλησεν εἰς τὸν ποταμὸν 'Ελβα τὴν 5ην Μαρτίου. Μετὸ δίλγον ἐσύρε τὴν ἀγκυράν του καὶ προσήραξε. 'Ανειλκύσθη τὴν 16ην ήμέραν ἀνευ θοηθείας καὶ συνέχισε τὸ ταξιδίον του, προφανῶς ἀνευ ζημιῶν.

ΤΟΥΡΚΙΑ: Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Λονδίνον τὴν 28ην Φεδρουαρίου προσήραξεν ἀφορτον εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Γουέστ Μπάροου Μιτήκον, ἀνελκυσθεῖσαν μετ' δίλγον τὴν θοηθείαν. 'Ανειλκύσθη τὴν 16ην ήμέραν διὰ Κατερίνης παλιρροίας. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημιαὶ.

ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II: 'Απὸ Γδύνια ἐμφόρτον, προσήραξεν εἰς Βάρρι ἀλλ' ἀνειλκύσθη καὶ ἤρχισε τὴν ἀκφόρτωσιν. 'Η προσάραξης ἀλλεισε χρώμα τὴν 9ην Φεδρουαρίου. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον τοιμέντου.

ΧΙΑΝ ΖΕΥΦΡ: 'Αφίχθη εἰς Μόζι τὴν 3ην Μαρτίου δι' ἐπισκευαὶς ἐπειγούσης φύσεως εἰς τὸν ιδίαν ήμέραν διὰ Βόρ. Κορέαν.

ΧΟΟΥΠ Ρ. (κ.): 'Εξέπεμψε σῆμα κινδύνου εἰς πλάτος 37 μοιρῶν βόρειον καὶ μῆκος 20 μοιρῶν ἀνατολικόν την 2αν Μαρτίου, λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος παραλίθεν ὑπὸ τοῦ ρωσικοῦ δεξαμενοπλοίου «Λίνθιο». Τὸ κυπριακὸν δηζελοπλοίον ἐρρυμούλκηθη εἰς Καλαμάτα ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Άτλας» τὴν ἐπομένην. 'Εν συνεχείᾳ δὲ ἀμφότερα κατευθύνθησαν εἰς Πειραιά πρὸς τέλεσιν περαιτέρω ἐπισκευαῶν.

ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.): Μὲ φορτίον ἀλατος εἰς σάκκους, συνεκρούσθη εἰς Πόρτ Σατίδ μὲ δύο ἀκσαφεῖς τὴν 1ην Μαρτίου καὶ ἔγενετο ἐπιθεώρησις.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μὲ ἐπιταχυζόμενό πως ρυθμὸν ὁ τομέας τῆς Β. Ἀμερικῆς —ό νευραλγικότερος τῆς Ναυλαγορᾶς— ἐπανεύρισκει τὴν ἀνακοπέσαν, λόγῳ τῶν ἔκτάτων καιρικῶν συνθηκῶν, ζωρτότητα του. Γενικῶς ή ναυλαγορά ἡρχίσειν ἐπιδεικνύουσα τὴν προτέραν τῆς στοιχεότητα εἰς τὰ γνωστὰ χαμηλὸν πάντως ἐπίπεδα νούλων. Δέν πουεὶ, δεβοίων, ὃ στασιμοπληθωρισμός νά ἔχῃ τὴν ἄμεσον ἐπίδρασιν του καὶ εἰς τὰς μεταφοράς. 'Η παγκόσμιος Οἰκονομία δὲν εὑρεῖ ἀκόμη τὸ δρόμον πρὸς τὴν ἀνάκαμψιν. Σημεῖα, πάντως, ἐνθαρρυντικὰ ὑφίστανται. "Αγώνων πότε ἡ ἐπίδρασις των θὰ καταστῇ ἀποφασιστική. 'Υπέρμετρον τὸ προσφερόμενον τοννάζ.

Τὸ ἀνανεωθὲν ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν διὰ ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Κόλπον, ἐκτενόμενον ἥδη καὶ πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας —ἀνοιγμα τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου περὶ τὴν 13ην Ἀπριλίου— τὸ ζωρτότερὸν τὸ πάντα ἐνδιαφέρον διὰ χρονοναυλώσεις μακρᾶς διαρκείας, αἱ ἀγοραὶ σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Κίναν καὶ τὸ Μεξικόν, ὥστε καὶ αἱ ναυλώσεις διὰ γαιάνθρακας, σιτηρᾶς καὶ παλαισθίδηρα, ἔρχονται νὰ ὑποδηλώσουν τὸν ὑγίεστερὸν πως τόννον τῆς Ναυλαγορᾶς.

'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ 4.85 δολ. φίο ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 72.000 τόν. δι' 'Ολλανδίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον. Σκάφος 120.000 τόν. διὰ συνεχῆ ταξιδίου ἀπὸ τὴν Κίναν 1.20 δολ. τὸν τόννον, παράδοσις 'Ιαπωνίαν. Σκάφος 57.000 τόν. ἀπὸ Κόλπον δι' 'Ολλανδίας δολ. 5 φίο. Τὸ 9.65 δολ. ἀπὸ Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν διὰ σκάφος Μαρτίου 28.000 τόν. Διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ Χάμπτον Ρέδς δι' 'Ιαπωνίαν Ἀπρίλιον δολ. 6.50 ἔλ. ἐκφόρτωσις.

'Ο τομέας τῆς 'Απω Ανατολῆς ἔξηκολούθησε νὰ ἐλκύῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἡ κατὰ τομεῖς κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, διὰ τὸ μέχρι τῆς 12ης Μαρτίου χρονικὸν διάστημα ὡς κάτωθι :

Παρὰ τὴν προβλεπόμενην μείωσιν τῆς ἐσοδείας 1976 - 77 εἰς τὴν Ἰνδίαν κατὰ 8 - 10% κάτω τοῦ ρεκόρ τῶν 120.8 ἑκατομ. τόν. τῆς προηγουμένης ἐσοδείας, αἱ εἰσαγωγαὶ δημητριακῶν θὰ εἶναι ὀλίγαι, λόγῳ τοῦ δημιουργθέντος ἀποθέματος ἐκ τῆς προηγουμένης ἐσοδείας.

'Ανεπτερώθη ἡ αἰσιοδοσία διὰ τὴν αὔριον ἀπὸ τὴν ἀναγγελθεῖσαν ἀγορὰν τῆς Κίνας δύο ἑκατομ. τόν. αὐστραλιανοῦ σίτου μὲ φόρτωσιν 'Ιουνίου - 'Ιανουαρίου.

●

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

'Ο σοδαρὸς ρόλος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς 'Ιαπωνίας καὶ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας εἰς τὴν ἐγένεν ἔξειδισιν τῆς παγκόσμιον Οἰκονομίας, εἴναι γνωστός. Αἱ τρεῖς χώραι ὅμοι ἀντιπροσωπεύουσαν ὅνων τοῦ 60% τῆς παραγωγῆς τῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., μὲ συνοικίκον πλεόνασμα τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν ισοζυγίου τῆς τάξεως τῶν 6.5 δισ. δολλάριών τὸ 1976. 'Ἐν ἀντιθέσει, αἱ λοιπαὶ χώραι τοῦ 'Οργανισμοῦ ἐμφανίζουν συνοικίκον ἔλλειμμα οὐχὶ κατώτερον τῶν 29 δισ. δολλαρίων.

Εἶναι γενικῶς παραδεγμένον, ὅτι μία ἀναπτυξιακὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ ἀπὸ μέρους τῶν τριῶν ὑγειτικῶν χωρῶν ἀποτελεῖ τὸν καλύτερον τρόπον ἐνισχύσεως τῆς διεθνοῦς Οἰκονομίας καὶ τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν.

Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θεωρεῖται ὅτι εἰσῆλθον εἰς μίαν φάσιν ὑγίους ἀναπτύξεως. Τὸ δριμὺ ψῦχος τοῦ 'Ιανουαρίου ἐπηρέασε τὴν Οἰκονομίας εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ἀλλὰ τὸν Φεβρουάριον, καθὼς αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ἐπανῆλθον εἰς τὰ συνήθη ἐπίπεδα, ἡ παραγωγὴ καὶ αἱ πωλήσεις ηγέηθησαν ση-

μαντικῶς καὶ αἱ μακροχρόνιοι τάσεις φαίνονται ἀμετάβλητοι.

Συμφώνως πρὸς τὰ τελευταῖα στοιχεῖα τῆς Κεντρικῆς Τραπέζης τῆς Γερμανίας, ὡς Οἰκονομία τῆς χώρας εἰσῆλθεν ὅριστικῶς εἰς καλὴν φάσιν, παρὰ τὴν ἀπαισιοδοξίαν μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶν κύκλων. 'Η ἐγχώριος ζήτησις βιομηχανικῶν προϊόντων, ιδίᾳ τῶν αὐτοκινήτων, ηγήθη κατακούφως κατά τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1976 καὶ πρὸς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ηγήθη, ἐπίσης, ἐλαφρῶς ἡ τάσις δημιουργίας ἀποδεμάτων βιομηχανικῶν προϊόντων.

Εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν ἡ ἀνάπτυξις παραμενεῖ εἰςέτι ὑποτονική. Πάντως, ἡ Κυβέρνησις λαμβάνει μέτρα τονώσεως τῆς Οἰκονομίας, ἄτινα ἀναμένεται νὰ ἀποδώσουν δργότερον ἐντὸς τοῦ ἔτους.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Μετὰ τὰς καιρικὰς ἀναστατώσεις αἱ φορτώσεις ἐπαναλαμβάνονται. Ναυλώσεις ἀρκεταὶ ἀπὸ τὸν Κόλπον. Ναῦλοι, πάντως, ἐλαφρῶς ἀνώτεροι τῶν πρὸς ἔβδομονδάδων.

'Απὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν 57.000 τόν. δημητριακά δολ. 5 φίο, Μάρτιον. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 28.000 τόν. δολ. 9.65 φίοτ, Μάρτιον. Διὰ Νότιον Κορέαν 30.000 τόν. δολ. 1175 φίοτ Μάρτιον. Διὰ Βενεζουέλαν 15.000 τόν. δολ. 9.25 - 9.45 φίοτ Μάρτιον - 'Απρίλιον.

'Απὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν 19.000 τόν. δημητριακά δολ. 6.55 φίοτ Μάρτιον. 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας, μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρεντίου διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον ρεῖντς δημητριακά, 15.000 τόν. δολ. 14.25, μὲ συμπλήρωσιν 20.000 τόν., τρία συνεχῆ ταξίδια. Λιπάσματα ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Τουρκίαν (Μεσόγειον) δολ. 12.50, φίοτ, Μάρτιον.

Παλαιοσίδηρος : 'Απὸ δύο λιμένας Κόλπου διὰ τὴν Νότ. Κορέαν, μέρος φορτίου 22.000 τόν. δολ. 310.000 φίοις, Μάρτιον.

Γαιάνθρακες : 'Απὸ Βαλτιμόρην διὰ Πόρτ Τάλμποτ 55.000 τόν. δολ. 3.50 ἔλ. ἐκφόρτ. Μάρτιον. 'Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδις διὰ τὸ Κόντινεντ 55.000 τόν. γαιάνθρακες, δολ. 3.47½ ἔλ. ἐκφόρτ. Μάρτιον. 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ 'Αμβούργον 34.000 τόν. κώκ δολ. 7 φίο, Μάρτιον - 'Απρίλιον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Απὸ Τουμπάραο διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 45.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος δολ. 4.35 φίο, Μάρτιον. 'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ Μάλταν 16.000 τόν. δημητριακῶν δολ. 17 ἔλ. ἐκφορτωτικῶν, Μάρτιον. 'Απὸ Παρανάγκουσ διὰ Μεσόγειον ('Ισπανία) 16.500 τόν. πλακούντων δολ. 11.50 φίοτ, Μάρτιον. 'Απὸ Ρίον 'Ιανείρων διὰ Τρίνινταν 5.500 τόν. ὅρυζα εἰς σάκκους δολ. 36 φόρτ, λάτινερ ἐκφόρτωσις, Μάρτιον. "Εναὶ ἡ δύο λιμένας δχὶ ἄνω τοῦ Σάντα Φέ, μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 30.000 τόν. δολ. 14.50, Μάρτ., έλευθ. ἐκφόρτ. 2000)3000 τόν.

'Απὸ Βόρ. Ειρηνικὸν διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 45.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος δολ. 4.35 φίο, Μάρτιον. 'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ Μάλταν 16.000 τόν. δημητριακῶν δολ. 17 ἔλ. ἐκφορτωτικῶν, Μάρτιον. 'Απὸ Νότ. Αύστραλιαν, Βικτόρια, Νέα Νότ. Ουαλία, διὰ Βασσόραν 17.000 τόν. σίτου δολ. 22.50, μὲ 1.500 τόν. γκρός καὶ 1.250 τόν. έλευθ. Μάρτιον.

Z ἀχαρις : 'Απὸ Μπακόκο διὰ Κίναν 10.500 τόν. εἰς σάκκους δολ. 11.90 φίοις, Μάρτιον. 'Απὸ 'Αγ. Δομίνικον διὰ τὸ Μαρόκον 12.000 τόν. εἰς σάκκους δολ. 20 φίοις, Μάρτιον. 'Απὸ τὸ Ρότερνταμ διὰ Τσάρλεστον διὰ Τάμπαν 15.000 - 17.500 τόν. λιπάσματα δολ. 7 ἔνα λιμένα, δολ. 7.50 φίοις, ἀμφοτέρους, Μάρτιον.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Περιωρισμένη πως ἡ ζήτησις. Μισθώμα-

τα τὰ συνήθη χαμηλά. Ναυλώσεις τινὲς τῶν τελευταῖων ἡμερῶν :

Σκάφος 15.438 τόν. τοῦ 1957, δολ. 3.55 τὸν τόν., παράδοσις Βαλτιμόρην, ἐπαναπαράδοσις Περσικόν, ἄφ.

Σκάφος 19.088 τόν., τοῦ 1969, δολλάρια 4.000 ἡμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ, μέσω Περσικοῦ, Μάρτιον.

Σκάφος 18.581 τόν. τοῦ 1976, δολλάρια 3.000 ἡμερησίως, πειδαλμανομένου ὅρεταί, παράδοσις 'Αμδέρσαν, ἐπαναπαράδοσις Περσικόν.

Σκάφος 16.970 τόν. τοῦ 1964, δολλάρια 3.450 ἡμερησίως, παράδοσις Βαλτιμόρην, ἐπαναπαράδοσις Δυτ. 'Αφρικήν, Μάρτιον.

Σκάφος 18.174 τόν., τοῦ 1962, δολλάρια 3.700, πλέον 8.000 δολ. δι' ἀφορτούν ταξίδιον, παράδοσις Χάλιφαξ, ἐπαναπαράδοσις Δυτ. 'Αφρικήν, Μάρτιον.

Σκάφος 13.400 τόν., τοῦ 1963, δολλάρια 4.500 ἡμερησίως πλέον 1.500 δολ. μπόνους μηνιαίως, παράδοσις Κόλπου Μεξικοῦ, μέσω Περσικοῦ καὶ Ἐρυθρᾶς.

Σκάφος 19.902 τόν. τοῦ 1967, δολλάρια 3.400 ἡμερησίως, πλέον 1.250 δολ. ὅρεταί, παράδοσις Ντάρμπταν, ἐπαναπαράδοσις Μεγάλων Λιμνῶν, Γκάλβεστον, Κρίστομπαλ, Σάντος ρεῖντζ, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, διὰ 3 - 6 μῆνας, Μάρτιον.

Σκάφος 14.950 τόν., τοῦ 1971, δολλάρια 3.900 ἡμερησίως, πλέον 500 δολ. ὅρεταί μηνιαίως, παράδοσις Ν. Ζηλανδίαν, ἐπαναπαράδοσις Περού, Μάρτιον.

Σκάφος 5.932 τόν. τοῦ 1973, δολλάρια 3.000 ἡμερησίως, πλέον 1.000 δολ. ὅρεταί, μηνιαίως, παράδοσις Λάς "Αντζελες, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, μέσω δυτ. ἀκτῆς Β. 'Αμερικῆς.

Σκάφος 14.900 τόν. τοῦ 1973, δολλάρια 3.750 ἡμερησίως, παράδοσις 'Αμδέρσαν, ἐπαναπαράδοσις Περσικόν, Μάρτιον.

Σκάφος 28.948 τόν. τοῦ 1972, δολλάρια 2.800 ἡμερησίως, παράδοσις Σικελίαν, ἐπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν, μέσω Πλέιτ, κυκλικόν, Μάρτιον.

Σκάφος 29.777 τόν. τοῦ 1972, δολλάρια 4.000 ἡμερησίως, πλέον 1.500 δολ. ὅρεταί, μηνιαίως, παράδοσις Κρίστομπαλ, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, μέσω δυτ. ἀκτῆς Βορ. 'Αμερικῆς, Μάρτιον.

Σκάφος 26.260 τόν. τοῦ 1963, δολ. 4.50 ἡμερησίως, πλέον 1.500 δολ. ὅρεταί, μηνιαίως, παράδοσις Ταντζόκ Μανί, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, Μάρτιον.

Σκάφος 28.639 τόν., τοῦ 1968, δολλάρια 4.000 ἡμερησίως, πλέον 1.500 δολ. ὅρεταί, μηνιαίως, παράδοσις Κή Ούεστ, ἐπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ, 'Αμδούργον ρεῖντζ, Μάρτιον.

Σκάφος 30.250 τόν. τοῦ 1965, δολ. 3.300 ἡμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὅρεταί, παράδοσις Γάνδη - 'Αμδούργον, ἐπαναπαράδοσις ἐπίσης, ἐν ἡ δύο κυκλικὰ ταξίδια Μεγάλων Λιμνῶν, 'Απρίλιον.

Σκάφος 33.611 τόν. τοῦ 1972, δολλάρια 4.500 ἡμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον.

Σκάφος 27.523 τόν., τοῦ 1975, δολλάρια 3.450 περιλαμβανομένων ὅρεταί, πλέον 17.000 δολ. μπόνους, παράδ. Ρότερνταμ, ἐπαναπαράδοσις Περσικόν, Μάρτιον.

Σκάφος 25.968 τόν., τοῦ 1975, δολλάρια 4.500 ἡμερησίως, παράδοσις Σιγκαπούρην, ἐπαναπαράδοσις 'Αδριατικήν, μέσω Κόνδονησίας, Μάρτιον.

Σκάφος 29.690 τόν., τοῦ 1976, δολλάρια 4.300 ἡμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Σκανδιναυίαν, Μάρτιον.

Σκάφος 57.656 τόν., τοῦ 1967, δολλάρια 1.70, παράδοσις Κόντινεντ, 6 - 8 μῆνας, Μάρτιον - 'Απρίλιον.

Σκάφος 166.417 τόν., τοῦ 1976, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, ταξίδιον μέσω Κέιπ Λάμπερτ, ἀμεσος, 80 πέντε τόν. τόνον.

Σκάφος 63.423 τόν., τοῦ 1975, δολλάρια 1.30 τὸν τόνον, παράδοσις Κόντινεντ, κυκλικόν, Μάρτιον - 'Απρίλιον.

κλικόν Πόρτ Κάμσαρ, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ζήτησις καλή και ναύλοι σταθεροί. Άλιναυλώσεις μεγάλων σκαφών προεξήρχον. Από τὸν Περσικὸν σκάφη ULCC ἐπληρώθησαν διὰ τὴν Δύσιν W 24.25 καὶ σκάφος 410.000 τὸν. W 23. Σκάφος VLCC ἐκλείσθη W 27. 875. Σκάφος 260.000 τὸν. ἐπληρώθη W 26. Τὰ μικρότερα 125.000 τὸν. διὰ τὴν Ἰταλίαν W 36. Ετερον 135.000 τὸν. ἐκλείσθη διὰ τρία συνεχῆ ταξίδια. Ετερον 125.000 τὸν. διὰ τὴν Καραϊβικὴν W 36.5. Διὰ τὴν Μεσόγειον μέρος φορτίου 63.000 τὸν. W 77.5. Από Δυτ. Ἀφρικήν διὰ τὴν Καραϊβικὴν

μέρος φορτίου 69.000 τὸν. W 62.5. Οφίον πλήρες 85.000 τὸν. W 57.5, Μάρτιον.

Ἄπο τὴν Καραϊβικὴν διὰ B. Ἀμερικὴν ναύλοι χαμηλότεροι. Σκάφος 29.000 τὸν. W 125. Άπο Σαΐν Κρουά διὰ B. Ἀμερικὴν 44.000 τὸν. W 95 καὶ 30.000 τὸν. W 117.5. Εἰς ταξίδιον ἐντὸς Καραϊβικῆς 50.000 τὸν. W 110. Ετερον 34.000 τὸν. διὰ B. Ἀμερικὴν W 105.

Ἄπο Μεσόγειον διὰ Κόλπου Μεξικοῦ μέρος φορτίου 59.000 τὸν. W 63.75 καὶ ἔτερον 58.000 τὸν. μέρος φορτίου W 67.5.

Τάιμ τσάρτερ : 49.635 τὸν. τοῦ 1961, δολ. 2.60 διὰ 12 μῆνας, Μάρτιον. Σκάφος 102.885 τὸν. τοῦ 1967, διὰ 6-9 μῆνας, δολ. 1.65, Μάρτιον.

δύο, φιοτ. μὲ 2.500/5.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 21-30.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΡΟΚΟ (κ.): Νοβορωαίσκην 9.500 τὸν. τοιμένων Κουζεῖτ \$ 19.50, φιοτ. μὲ 1.200/750 τ. φορτοεκφόρτωσιν, \$ 3.000 διὰ σταλίας, Φεβρουαρίου 26 — Μάρτιον 7.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΑΙΓΑΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Τουρκικοὺς λιμένας Μεσογείου 13.250 τὸν. κριθῆς δυτ. Ἰταλίαν, \$ 8 φιοτ. μὲ 2.000/2.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 15-25.

ΔΙΔΥΜΟΙ: Τάρατο 24.000 τὸν. χάλυδος πέντε διμερικ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ (θορείων ἔχαττες) Κόλπου \$ 250.000 φιοτ., μὲ 1.500/2.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, διμεσος φόρτωσις.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.): Τρεῖς λιμένας Ἰνδονησίας 780.000 κ.π. γεννημάτων (56-57 π.) Κόντινεντ \$ 275.000, φιοτ. Μάρτιον 15-30.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α' ΙΔΑΣ: Νότιον Κορέαν 9.500-9.700 τὸν. ζαχάρεως εἰς σάκκους Περσικὸν Κόλπον, Ερυθρὸν Θάλασσαν \$ 26, φιοτ., μὲ 800)750 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 10.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΠΡΟΟΔΟΣ: Ἀνατολ. ἀκτὴν Γουατεμάλας 6. 200 τὸν. ζαχάρεως χύμα ἀμερ. λιμένας Κόλπου \$ 8, διμερ. Ἀτλαντικοῦ \$ 9, φιοτ., μὲ 750/1.500 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 3-10.

ΠΑΤΡΑΙ (λιθ.): Δομινικανὴν Δημοκρατίαν 14.500 τὸν. ζαχάρεως χύμα ἀμερ. λιμένας Κόλπου, \$ 7.75, Ἀτλαντικοῦ \$ 8.75, φιοτ., μὲ 700/1.500 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 3-12.

ΑΟΥΡΕΛΙΑ (κ.): Τόγκο 11.013 τὸν. d.w. φορτών θαύμανδ \$ 14, φόρτωσις θάσει κλιμακος 55 σέντες, 1.600 τὸν. ἐλ. έκφρτωσιν, Μάρτιον 1-5.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: 57.650 τὸν. d.w. (2.405.000 κ.π. τοῦ 1969) \$ 1.57½, ταξίδιο 6-8½ μηνῶν, παράδοσις Κόντινεντ Μάρτιον 2-3.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ: 30.400 τὸν. d.w. (15 μιλ. τοῦ 1973) \$ 4.000 ημερησίως παράδοσις διπλαύοντας Κέρο Μάρτιον 1-10, ἐπαναπαράδοσις Ἰταλίαν, μέσω ἀμερ. λιμένων Κόλπου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ (λιθ.): 28.707 τόννοι d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τὸν. φιούει διλ καὶ 2 τὸν. ντηζελ διλ, τοῦ 1969) \$ 3.500 ημερησίως, παράδοσις Ὁρινόκον Μάρτιον ἐπαναπαράδοσις Ἀγγίλιαν, Κόντινεντ, μέσω Βανκούβερ καὶ νοτιον. Ἀφρικῆς, διμον. ναυλωτῶν ἔτερον ταξίδιο διλ Βοστώνη — Γκάλιθεστον ρέιντς, εἰς τὰ \$ 3.250.

ΣΑΣΣΑ (λιθ. SD14 τοῦ 1973): \$ 2.850 ημερησίως, διμεσος παράδοσις Καρατοί, ἐπαναπαράδοσις δυτ. Ἀφρικήν.

ΑΡΙΑΝΑ: 40.404 τὸν. d.w. (1.800.000 κ.π. 15 μιλ. 48 τὸν. φιούει διλ καὶ 2 τὸν. ντηζελ διλ, τοῦ 1973) \$ 3.250 ημερησίως, ταξίδιον 40-60 μηνῶν, παράδοσις Ἀλεξανδρείαν τέλος Φεβρουαρίου.

ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΟΡΥ (λιθ. εἰς τὰξιδιού): 33.425 τὸν. d.w. (36 π. 10½ ίντο. 1.413.000 κ.π. 14 μιλ. 35 τὸν. φιούει διλ καὶ 2½ τὸν. ντηζελ διλ τοῦ 1964) \$ 3.050 ημερησίως, πλέον \$ 65. 000 διωρών, παράδοσις ἀμερ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ Μάρτιον 5-15, ἐπαναπαράδοσις Μπόστον, Γκάλιθεστον ρέιντς/ἱστρατάρ, Ἀμεδούργον ρέιντς, ταξίδιον 60-130 μηνῶν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ: 24.600 τὸν. d.w. (1.085.000 κ.π. 14-14½ μιλ. 35-36 τὸν. φιούει διλ καὶ 2 τὸν. ντηζελ διλ τοῦ 1962) \$ 3.500 ημερησίως, παράδοσις κατὰ τὴν δριζιν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Τζακούσιβιλ Μάρτιον 2-7, ἐπαναπαράδοσις μετα τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Ἀμεδούργον — Κέπι Πάσσορε ρέιντς, μέσω ἀμερ. λιμένων Κόλπου καὶ ἀνατολ. ἀκτὴν Ἀμερικῆς.

ΕΛΑΦΙ: 35.127 τὸν. d.w. (1.569.510 κ.π. 14 μιλ. 37 τὸν. φιούει διλ καὶ 1½ τὸν. ντηζελ διλ, τοῦ 1968) \$ 4.50, παράδοσις μετα τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Μισούλο (N.Z.) μέσω Μαρτίου, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΓΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ (νεότευκτον): 26.600 τ. d.w.

(31 π. 6 ίντο. 1.130.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τὸν. φιούει διλ) \$ 5.80, ταξίδιο 12 μηνῶν, παράδοσις ἐπ τὸν νερηγείων τῆς Ἰαπωνίας, Μάρτιον.

Κ. ΧΑΖΗΛΛΑΚΗΣ: 60.542 τὸν. d.w. (2.620.000 κ.π. 15 μιλ. τοῦ 1969) \$ 1.10, παράδοσις Ἀγγίλιαν, Κόντινεντ ἀρχάς Μαρτίου, ἐπαναπαράδοσις Ἰαπωνίαν, μέσω Χαρπάτον Ρόουντε.

ΜΙΧΑΛΛΑΚΗΣ: 40.600 τὸν. d.w. (14 μιλ. 42 τὸν. φιούει διλ τοῦ 1968) \$ 2.800 ημερησίως, παράδοσις διπλαύοντας Γισβαλτάρ, Μάρτιον 2-10, ἐν κυκλικοῖς ταξίδιον νοτιον. Ἀμερικῆς.

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ: (νεότευκτον): 33.600 τ. d.w. \$ 4.15, παράδοσις Ἰαπωνίαν Μάρτιον 14-17, ἐπαναπαράδοσις Ἀγγίλιαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΠΙΣ (λιθ.): 27.023 τὸν. d.w. (15 μιλ. 40 τὸν. φιούει διλ τοῦ 1969) \$ 4.75, παράδοσις Ἰαπωνίαν Μάρτιον 10-20, ἐπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας.

ΕΛΛΗΝΟΡΑ: 16.796 τὸν. d.w. (14 μιλ. 24

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΘΕΑΝΩ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τὸν. γεννημάτων Σήφορθ καὶ Μπέλραστ \$ 9.75, φιοτ. 8.000 τὸν. ἐκφρότωσις Σήφορθ, 3.000 τὸν. Μπέλραστ Μάρτιον 1-8.

ΟΣΑΝΝΑ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000-22.000 τὸν. γεννημάτων Μπουνάς πούρα \$ 9.25, μὲ 1.500 τὸν. ἐλ. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 1-10.

ΑΙΓΑΙΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 26.000 τὸν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 9.50, φιοτ. Μάρτιον 3-13.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θορείων Χάπτερας) 30.000 τ. 10%, γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 7.50, φιοτ., μὲ 1.500 τὸν. ἐκφρότωσιν.

ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 14.500 τὸν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 9.50, φιοτ., μὲ 1.000 τὸν. ἐκφρότωσιν, Φεβρουαρίου 25 — Μάρτιον 5.

ΣΩΤΗΡΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 33.000 τὸν. γεννημάτων Νορθγιαν \$ 8.50, φιοτ., μὲ 6.000/6.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 15-25.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 24.200 τὸν. 5% μείον, γεννημάτων Ιαπωνίαν καὶ Λεισόν (31 π.) \$ 10, φιοτ., μὲ 1.500 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 5-12.

ΧΙΑΝ ΣΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.800 τὸν. γεννημάτων 'Αλγερίαν \$ 20, φιοτ., μὲ 500 τὸν. γεννημάτων Αλγερίαν \$ 10, φιοτ., μὲ 500 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 15-25.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 24.200 τὸν. 5% μείον, γεννημάτων Ιαπωνίαν καὶ Λεισόν (31 π.) \$ 10, φιοτ., μὲ 1.500 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 5-12.

ΧΙΑΝ ΣΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 11.000 τὸν. γεννημάτων 'Αλγερίαν \$ 22, φιοτ., μὲ 500 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 2-5.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΑΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 45.000 τὸν. 10%, γεννημάτων Πουσάν \$ 19.25, φιοτ., μὲ 2.000 τὸν. ἐκφρότωσιν, Φινών (36 π.) \$ 9.50, φιοτ., μὲ 2.000 τὸν. ἐκφρότωσιν, Φινών 1.500 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 5-12.

ΧΙΑΝ ΣΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 13.800 τὸν. d.w. (719.842 κ.π.) γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 162.000 φιοτ., μὲ 600 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 8-15.

ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.750-12.500 τὸν. δρόζης εἰς σάκκους Φουσταλ, Λιοσαδίνα καὶ Λειδόρες \$ 12, φιοτ., μὲ 500 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 1-9.

ΧΙΑΝ ΣΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 13.800 τὸν. d.w. (719.842 κ.π.) γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 162.000 φιοτ., μὲ 600 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 8-15.

ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θορείων Χάπτερας) 31.000 τὸν. γεννημάτων Περιφαία \$ 8.50, φιοτ., μὲ 2.500 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 13-20.

ΚΑΤΕ Η. Λ.: Βαλτιμόρων 20.000 τὸν. γεννημάτων (1.430.000 κ.π.) Βόρ. Γαλλίαν δολ. 100, φιοτ., έτοιμος φόρτωσις.

ΠΟΡ-Ι ΚΝΑΗΑΡ (μικτὸν λιθ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 70.000 τὸν. γεννημάτων Αμεδέρων, Ρότερντα, 'Αμιστερνταμ δολ. 4.90, φιοτ., μὲ 800/800 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 15-30.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΙΛΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.300-16.500 τὸν. γεννημάτων ἀνατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ δολ. 7.50, φιοτ., μὲ 1.000 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 10.

ΚΥΘΝΟΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 19.000 τὸν. γεννημάτων ἀνατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ δολ. 7. φιοτ., μὲ 1.000 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 16-24.

ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τὸν. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 9.45, φιοτ., μὲ 1.000 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 10-15.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τὸν. γεννημάτων νότιον Κορέων \$ 11.75, φιοτ., μὲ 2.000 τὸν. ἐκφρότωσιν, Μάρτιον 14-24.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τὸν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 9.25, φιοτ., μὲ 1.000 τὸν. ἐκφρότωσιν.

ΓΚΑΛΙΑΝΗ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τὸν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 9.25, φιοτ., μὲ 1.000 τὸν. ἐκφρότωσιν.

ΕΚ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΓΚΑΛΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Ρότερνταμ 15.000-17.500 τὸν. νιτρικῆς ἀμμωνίας Τσάρλεστον \$ 7, ένα λιμένα ἐκφρότωσεως \$ 7.50

ΓΚΑΛΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Ρότερνταμ 15.000 τὸν. Τάμπαν \$ 7, ένα λιμένα ἐκφρότωσεως \$ 7.50

ΓΚΑΛΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Ρότερνταμ 15.000 τὸν. Τάμπαν \$ 7, ένα λιμένα ἐκφρότωσεως \$ 7.50

τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1966) \$ 3.400 ήμερσίως, παράδοσις Ντώρμπατ Μαρτίου 11–20, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ. ΑΣΤΡΟΣ (λιθ.): 27.000 τόν. d.w. (31 π. 7 ίντα, 14½ μιλ. 34 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1975) \$ 2.000 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις εἰσερχόμενον εἰς 'Αμερίδαν Μαρτίου 7–10, έπαναπαράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου.

ΜΑΡΥΛΙΣΑ: 27.053 τόν. d.w. (1.260.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 1½ τ. ντηζέλ διλ τού 1970) \$ 4.500 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις απότελοντας εἰς Κουτούζο Μαρτίου 15–25, έπαναπαράδοσης απότελοντας δι' όντικης δάκτης Μεξικού, ταξίδιον 1–2 μηνών Κεντρικής Αμερικής.

KOMET: 14.938 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1972) \$ 3.600 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Ριό Χάνα Μαρτίου 3–10, έπαναπαράδοσης Τυνησίου.

ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π. (λιθ.): 22.258 τόν. d.w. (1.083.000 κ.π. 14½ μιλ. 27–28 τόν. φιούελ διλ τού 1973) \$ 3.800 ήμερσίως, παράδοσις Γκουάνα Μαρτίου 5–10, έπαναπαράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): 58.902 τ. d.w. (15 μιλ. 53 τόν. φιούελ διλ τού 1967) \$ 5.800 ήμερσίως, παράδοσις Βανκούκερ Μαρτίου 18–25, έπαναπαράδοσης Σάντος.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν): 68.403 τόν. d.w. (16 μιλ. 65 τόν. φιούελ διλ τού 1967) \$ 6.000 ήμερσίως, παράδοσις Βανκούκερ Μαρτίου 10–25, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.: 15.411 τόν. d.w. (13½–14 μιλ. 22 τόν. φιούελ διλ τού 1969) \$ 3.800 ήμερσίως, παράδοσης μὲ τὴν ἀφίξιν τοῦ πιλότου εἰς Νέαν 'Ορλέανη Μαρτίου 15–25, έπαναπαράδοσης μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς άνατολή Μεσσηνίου.

ΚΑΙΤΗ: 39.014 τόν. d.w. (1.589.000 κ.π. 14½ μιλ. 42 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1965), \$ 3.100 ήμερσίως, πλέον \$ 100.000 δώρων (ἀπό Γιανταλάταρ) παράδοσης Ρεκαλάντα μέσον Μαρτίου. έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κέπι Πάσσορο.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ (λιθ.): 28.742 τόν. d.w. (1.300.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ, τού 1972), \$ 3.200 ήμερσίως, παράδοσης εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Νόρφολ Μαρτίου 15–25, έπαναπαράδοσης Μπότον – Γκάλεστον εἰς Λίβερπουλ, Ρίζερ Πλέιτ, 'Ιαπωνίαν, διμόνιον έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν. Κόντινεντ \$ 3.300, 'Άδεν–Σιγκοπόρουν ρέιντς \$ 3.450, ναῦλοι διὰ τὰς πρώτας 90 ήμέρας, 91–120 ήμέρας \$ 100 έξτρα, 121–150 ήμέρας \$ 200 έξτρα, πλέον \$ 70.000 δώρων (ἀπό Ιαπωνίαν), ταξίδια 2–5 μηνῶν.

ΘΑΚΗ: 15.010 τόν. d.w. (14 μιλ. 19 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ, τού 1968), \$ 3.700 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Χακοντάτε Μαρτίου 10–22, έπαναπαράδοσης μετὸ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς 'Αγγλίαν, Γιανταλάταρ – Άμεριδρουν ρέιντς, Μεσσηνίου σύχι άνταλοκίτερον τῆς Δυτ. 'Ιταλίας ή διαπλέοντας Κέπι Πάσσορο, διαπλέοντας Σάκο ή Μπρόνουμπούτελ.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΑΙΤΙ (λιθ.): 45.095 τόν. d.w. (40 π. 3 ίντα, 1.800.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ, τού 1967), \$ 3.200 ήμερσίως, παράδοσης μετὸ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Χακοντάτε Μαρτίου 12–22, έπαναπαράδοσης έπειτας Κέπι Πάσσορο.

ΣΟΥΙΝΤ ΜΑΡΙΑ: 15.300 τόν. d.w. (716.187 κ.π. 13½ μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ, τού 1957), \$ 3.000 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Δουνκέρκης Μαρτίου 15–25, έπαναπαράδοσης μετὸ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Δυτ. 'Αφρικήν.

ΕΡΜΗΣΙΟΣ: 29.777 τόν. d.w. (1.395.000 κ.π. 15 μιλ. 37–38 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντηζέλ διλ, τού 1972), \$ 4.000 ήμερσίως, μετὸ 2½%, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Κόλπον Απρίλιου 11–25, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ ή 'Άδεν, μετὸ Περσικού Κόλπου ή 'Ερ. Θαλάσσης.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ: 26.220 τόν. d.w. (1.043.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ, τού 1963), \$ 4.500 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Τανζόνγκ Μαΐν Μαρτίου 10–15, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν - Κόντινεντ.

ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: 19.902 τόν. d.w. (31 π. 9¾ ίντα, 954.000 κ.π. 14½ μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ, τού 1967), \$ 3.400 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης με τὴν ἀφίξιν τοῦ πιλότου εἰς Ντώρμπατ Μαρτίου 19–25, έπαναπαράδοσης Μεγ. Λιμναίος - Γκάλεστον εἰς Λίβερπουλ, Κριόποταμον - Σάντος ρέιντς, 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, Μεσσηνίου, Βατικήν, ταξίδια 3–6 μηνῶν.

ΩΚΕΑΝΙΣ: 5.932 τόν. d.w. (766.445 κ.π. 15 μιλ. 15 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. γκάλιδ, τού 1973), \$ 3.000 ήμερσίως, πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Λας 'Αντζελες Μαρτίου 6–15, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μεσών άμερ. λιμένων δυτ. δάκτης.

ΕΡΗΜΑΙΑ (μικτόν λιθ.): 27.053 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1970) \$ 4.500 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης εἰσερχόμενον εἰς 'Αμερίδαν Μαρτίου 7–10, έπαναπαράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου.

ΜΑΡΥΛΙΣΑ: 27.053 τόν. d.w. (1.260.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1970) \$ 4.500 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης απότελοντας εἰς Κουτούζο Μαρτίου 15–25, έπαναπαράδοσης απότελοντας δι' όντικης δάκτης Μεξικού, ταξίδιον 1–2 μηνών Κεντρικής Αμερικής.

KOMET: 14.938 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1972) \$ 3.600 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Ριό Χάνα Μαρτίου 3–10, έπαναπαράδοσης Τυνησίου.

ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π. (λιθ.): 22.258 τόν. d.w. (1.083.000 κ.π. 14½ μιλ. 27–28 τόν. φιούελ διλ τού 1973) \$ 3.800 ήμερσίως, παράδοσης Γκουάνα Μαρτίου 5–10, έπαναπαράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): 58.902 τ. d.w. (15 μιλ. 53 τόν. φιούελ διλ τού 1967) \$ 5.800 ήμερσίως, παράδοσης Βανκούκερ Μαρτίου 18–25, έπαναπαράδοσης Σάντος.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν): 68.403 τόν. d.w. (16 μιλ. 65 τόν. φιούελ διλ τού 1967) \$ 6.000 ήμερσίως, παράδοσης Βανκούκερ Μαρτίου 10–25, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.: 15.411 τόν. d.w. (13½–14 μιλ. 22 τόν. φιούελ διλ τού 1969) \$ 3.800 ήμερσίως, παράδοσης μὲ τὴν ἀφίξιν τοῦ πιλότου εἰς Νέαν 'Ορλέανη Μαρτίου 15–25, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κόντινεντ.

ΚΑΙΤΗ: 39.014 τόν. d.w. (1.589.000 κ.π. 14½ μιλ. 42 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1965), \$ 3.100 ήμερσίως, πλέον \$ 100.000 δώρων (ἀπό Γιανταλάταρ) παράδοσης Ρεκαλάντα μέσον Μαρτίου. έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κέπι Πάσσορο.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ (λιθ.): 28.742 τόν. d.w. (1.300.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ, τού 1972), \$ 3.200 ήμερσίως, παράδοσης εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Νόρφολ Μαρτίου 15–25, έπαναπαράδοσης Μπότον – Γκάλεστον εἰς Λίβερπουλ, Ρίζερ Πλέιτ, 'Ιαπωνίαν, διμόνιον έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν. Κόντινεντ \$ 3.300, 'Άδεν–Σιγκοπόρουν ρέιντς \$ 3.450, ναῦλοι διὰ τὰς πρώτας 90 ήμέρας, 91–120 ήμέρας \$ 100 έξτρα, 121–150 ήμέρας \$ 200 έξτρα, πλέον \$ 70.000 δώρων (ἀπό Ιαπωνίαν), ταξίδια 2–5 μηνῶν.

ΘΑΚΗ: 15.010 τόν. d.w. (14 μιλ. 19 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ, τού 1968), \$ 3.700 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Χακοντάτε Μαρτίου 10–22, έπαναπαράδοσης μετὸ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς 'Αγγλίαν, Γιανταλάταρ – Άμεριδρουν ρέιντς, Μεσσηνίου σύχι άνταλοκίτερον τῆς Δυτ. 'Ιταλίας ή διαπλέοντας Σάκο ή Μπρόνουμπούτελ.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΑΙΤΙ (λιθ.): 45.095 τόν. d.w. (40 π. 3 ίντα, 1.800.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ, τού 1967), \$ 3.200 ήμερσίως, παράδοσης μετὸ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Χακοντάτε Μαρτίου 12–22, έπαναπαράδοσης έπειτας Κέπι Πάσσορο.

ΣΟΥΙΝΤ ΜΑΡΙΑ: 15.300 τόν. d.w. (716.187 κ.π. 13½ μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ, τού 1957), \$ 3.000 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Δουνκέρκης Μαρτίου 15–25, έπαναπαράδοσης μετὸ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Δυτ. 'Αφρικήν.

ΕΡΜΗΣΙΟΣ: 29.777 τόν. d.w. (1.395.000 κ.π. 15 μιλ. 37–38 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντηζέλ διλ, τού 1972), \$ 4.000 ήμερσίως, μετὸ 2½%, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετὸ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Κόλπον Απρίλιου 11–25, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ ή 'Άδεν, μετὸ Περσικού Κόλπου ή 'Ερ. Θαλάσσης.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ: 26.220 τόν. d.w. (1.043.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ, τού 1963), \$ 4.500 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Τανζόνγκ Μαΐν Μαρτίου 10–15, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν - Κόντινεντ.

ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Περισκόν Κόλπον 130.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 157.5, Φεβρουαρίου 26.

ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 27.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 157.5, Φεβρουαρίου 27.

ΤΡΕΙΣΤ ΧΟΝΟΡ (λιθ.): Μεσόγειον 100.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 147.5, Μαρτίου 1.

ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΑΣΤΙΣ: Μεσόγειον 100.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 147.5, Μαρτίου 2.

ΤΡΕΙΣΤ ΤΖΑΣΤΙΣ: Μεσόγειον 58.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 157.5, Φεβρουαρίου 28.

ΤΡΕΙΣΤ ΤΖΑΣΤΙΣ: Μεσόγειον 58.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 157.5, Φεβρουαρίου 28.

ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Περισκόν Κόλπον 130.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 157.5, Φεβρουαρίου 3.

ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν): Καραϊβικήν 70.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης Ατλαντικού, Γουόρλταντελ 157.5, Μαρτίου 5.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας δάκτης Ατλαντικού, Γουόρλταντελ 157.5, Μαρτίου 1.

ΛΟΥΚΙΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 58.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δάκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 60, Μαρτίου 4.

ΑΘΗΝΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 45.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας δάκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 60, Μαρτίου 5.

ΕΛΛΟΡΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 45.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας δάκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 60, Μαρτίου 5.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΥΘ: Μεσόγειον 70.000 τ. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλταντελ 60, Μαρτίου 6.

ΣΗ ΤΡΕΙΣΤ ΝΤΕΡ (κ.): Μεγίλαν 19.000 τόν. Βαρκελώνων Γουόρλταντελ 142.5, Μαρτίου 12.

ΑΘΗΝΗΚ (μικτόν λιθ.): Νιγηρίαν 66.000 τ. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας δάκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλταντελ 65, Μαρτίου 18.

ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (λιθ.): Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον 26.000 \$ 48.750 κατ' άποκοπήν, άμερος φορτίων.

ΚΑΣΙΟΠΕΙΑ: Ιταλίαν 26.500 τόν. καθαράρισμαν δάκτης Ατλαντικού, Αγγλίαν, Κόντινεντ, ιτόιον Αφρικήν, Γουόρλταντελ 128.5, Μαρτίου 12.

ΚΕΠΙ ΠΡΑΙΝΤ: 14.900 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 14½ μιλ. 24 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ, τού 1973), \$ 3.750 ήμερσίως, ζέκαιομένων υπερωριών, παράδοσης εἰς πλοηγικό σταθμὸν Αμερίδρου Μαρτίου 23, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κόντινεντ.

ΜΑΡΙΑΛΙΑ Μ. (λιθ.): 26.700 τόν. d.w. (1.151.000 κ.π. 15 μιλ. 31 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ, τού 1976), \$ 3.750 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Κόντινεντ Μα

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

(Δ. = διανεύσης — δ. = δημιυργία — ε. = εφόδιος — δ. = δεξα μενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ά. 'Αμερίσαν 25)2 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ά. 'Οζάκα 17)2 διά Χάμπτον ρόδος
ΑΒΑΣ	62	11048	ε. Φρημαντλ 22)2	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	69	9355	ά. Ντουμπάτι 31)1 διά Βομβάνη
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ε. Γόννια 20)2	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΓΙΝΤ	70	9200	ά. Μπαχρέλιν 25)2 διά Κουθέτι
ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	54	19573	ά. Λ. Πάλμας 19)2 διά Ν. Υόρκην	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ά. Βρέμην 19)2 διά Ραθένναν
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	δ. Θερσανται 'Αιλ. 28)2	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	ά. Βοστόνην 12)2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ε. Γκαλάθεστον 10)2	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΠ	71	11285	ε. 'Ιμπινγκα 28)2
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ά. Σευχέλες 23)2 διά Κουθέτι	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ά. Σιγκαπούρην 28)2 διά Μπαγκόκ
ΑΓΑΠΗ	55	8902	δ. Πόρτ Σαΐδ 20)2	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	ά. Π. φ Σπαΐην 5)2 Λά Γκουάρια
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Ν. Υόρκην 27)2 διά Σ. Κρουά	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΡΜ	71	11525	ά. Κόπτη 4)2
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	ά. Ντιώριταν 27)2 διά Μπάσαρν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΑΙΦΟΥΝ	67	21697	ά. Ρότερνταμ 4)2 διά Κούθα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Κων/πολιν 7)3	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΟΡΣ	68	16702	ά. Νιούκαστλ (Άστρ.) 22)2 'Αμερίσα.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Μπρούνομπούτελ 24)2 Κλαπέπεντα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Π. Λίνκολν 22)2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	ε. Βενετία 11)2 διά Ντικίλι	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	ά. Βανκούμπερ 5)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	103194	δ. Σουέζ 26)12	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	69	9355	ά. Σ. Μάικελ'ς 6)2 δι' ΗΠΑ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙΒΟΡ	74	10591	άπο παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Σουάμπια 25)2 διά Χαϊφόκ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙ'Μ	69	9240	ά. Καντίζ 22)2 δι' 'Αθάνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	ά. Κ. Τάουν 23)2 διά Λάγος	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	ά. Φρημαντλ 15)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	ά. Τεργέστον 16)2 δι' 'Αμερίσαν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΟΡΣ	57	8957	ά. Λ. Πάλμας 31)1 (έπισκ.)
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12924	ε. Τιθιδάσειά 27)2	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	ά. Παναμά 9)2 δι' 'Αθάνα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	δ. Σουέζ 19)2 δι' 'Ερ. Θάλασσαν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ά. Λά Γκουάρια 12)2 Μαρακάζιπο
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	δ. Ρίο 'Ιανέβια 8)2 διά Γόννια	ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	ά. Λ. 'Αντζελες 27)2 Γιοκοχάμα
ΑΓΙΑ ΕΥΗΝΙΑ	52	4138	δ. 'Αλεξανδρειαν 21)2 δι' 'Ιταλίαν	ΑΙΓΟΚΕΡΩΣ	77	19150	εις Τογιόχαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ε. Τέρνταν 10)2	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	ε. 'Αλεξανδρειαν 14)2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	δ. Πειραιά 22)2 διά Κωνστάντζαν	ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ά. Γιοκοχάμα 12)2 Κοραμασάρ
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	δ. Γερολάτρ 22)2 δι' 'Αγκόλαν	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Πόρτλαντ (Με) 18)2 'Αρούμπα
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	56	1749	ε. Γουώρα 11)1	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60	7563	ά. Ντοντρέχτ 22)2
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	δ. Στυκαπούρην 18)2 διά Μπαγκόκ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3016	ε. Φρατάουν 13)3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ε. Πειραιά 10)2	ΑΙΓΑΙΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ά. Σιγκαπούρην 16)2 Μαύρην θάλασσα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Π. 'Ελιζαμπετ 25)2	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙ·ΝΤ	60	8368	ε. Ριγιέκα 27)2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	ά. Λεμεσόπολη 17)1 διά Μασσαλίαν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ε. Π. 'Αρβορ 19)2
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ά. Αντοφαγάστα 13)2 Σ. 'Αντόνιο	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ά. Δουσκέρην 19)2
ΑΓΙΟΣ Ν.	57	2144	δ. Αμπιζανάρ 22)2 διά Ντουάλα	ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	ά. Καλάρι 30)11 διά Χούγκναμ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	68	20451	ε. Αμπαντάν 22)2	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	ά. Σήρνες 21)2 διά Λάγος
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5783	δ. Βαρκελόνην 14)2 διά Ντακάρ	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078	ά. Κ. Τάουν 1)2 διά Λάγος
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	είς Πειραιά	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	56	10051	ε. 'Αμπού Ντ. 8)2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ε. Μομάσα 28)1	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΠΡΟΓΡΟΥΣ	60	12808	ε. Τορρεβίζα 20)2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. 'Αμερίσαν 1)2 διά Ρόττερνταμ	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά. Μορμουγκάδα 27)2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972	δ. Σουέζ 23)2	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΤΖΟΥ·	56	8674	ά. Νιαμάμ 15)2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	ά. Κεντάρια 15)2 διά Μονόπολιν	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	ε. Φιλαδέλφειαν 21)2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	δ. Κεντάρια 24)2	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	65	10000	άπο παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Βενετίαν 28)2 διά Βηρυτόν	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4998	ε. Βηρυτόν 24)2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	68	44742	ά. Γένοβα 21)2 διά Ζουετίνα	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ	77	38800	εις Ναγκασάκι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ά. 'Αμπού Ντάμπιτ 17)2 διά Μπαγκρέιν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ε. 'Αμερίσργον 25)2
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	76	2800	ύπο παραλαβήν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΓ-			
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	47	2775	είς Πειραιά	ΚΕΙ·ΤΟΡ	54	7701	ά. Π. Πάλμας 30)12 Π. Χάρκουρτ
ΑΓΓΑ	43	1845	δ. Σουέζ 20)2 διά Σ. 'Αραδίαν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238	ά. Μπριουμπάτη 22)2
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	δ. Μπρουνιστούπελ 24)1 διά Λαττάκια	ΑΙΤΩΛΙΑ	61	14269	ά. Κοραμασάρ 29)1
ΑΓΚΝΙΚΗ	54	6177	ε. Πειραιά 3)2	ΑΚΑΔΗΜΙΟΣ	72	13124	ά. Μελέσιορνην 28)2 δι' 'Αδελαΐδαν
ΑΓΝΗ	62	9951	ε. Ν. 'Ορλεάνην 12)2	ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	ά. Πειραιά 17)2
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32173	ύπο παραλαβήν	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ά. Τεργέστην 29)12
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ε. Βομβάνην 27)2	ΑΚΜΩΝ	77	16000	ά. Σουέζ 28)2
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Φρημάντλ 8)2 διά Χοντέιντα	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Κόπτη 26)2
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	ε. Τσιότας 3)2	ΑΚΟΥΓΑΛΑ Ι.	63	3388	έ. Λ. Πάλμας 18)2
ΑΔΕΛΑΟΤΗΣ	68	14873	ά. Ρότερνταν 19)1	ΑΚΟΥΓΡ	53	17676	άργει είς Πειραιάν άπο 10)3)75
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	66	6966	ά. 'Αμερίσαν 23)2 δι' 'Αθάνα	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ε. Σπετζια 22)2
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Πλαέριο 7)1 (έπισκ.)	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ά. Τσάρλεστον 26)2 διά Ντουμπάτη
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ά. Ντόρμπατ 24)1 διά Βενεζουέλα	ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ	61	5408	ά. Τσάρλεστον 24)2 δι' 'Αλγερίαν
ΑΕΤΟΣ	57	1734	ύπο παραλαβήν	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Πειραιά 16)2 διά Λιθύνη
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	δ. Π. Σαΐδ 28)2 διά Βαλτιμόρην	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Τσάρλεστον 8)2 διά Τρίπολιν
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	63	3812	ε. Λιβόρνο 24)2	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ά. Βαρκελώνη 23)2 διά Τόνιδα
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ε. Βουλώνη 12)2	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ά. Κουέλιτ 7)2
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8744	ε. Ρότερνταν 27)2	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ά. Σιγκαπούρην 17)2 δι' 'Ιταλίαν
ΑΘΕΝΣ ΓΚΡΕΙ·Σ	58	8677	δ. Σουέζ 27)2	ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	ά. Τέρνταν 8)2
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	είς Φερρόδ. άπο 10)12)75	ΑΚΤΙΑΝ	60	2222	ύπο παραλαβήν
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ·	56	7719	ά. 'Αμερίσαν 19)2 διά Χοντέινταν	ΑΚΤΙΟΝ	76	11200	ά. Α. Τάρλις 6)2
ΑΘΗΝΑ ΑΣΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. 'Αμπού Σούγον 12)2	ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	άπο παραλαβήν
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. Σάντος 14)2 διά Πειραιά	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ά. Ν. 'Υόρκη 18)2 δι' 'Ελλάδα
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ε. Λούδην 27)2	ΑΛΒΟΡΑΝΤΟ	76	5000	είς Π. 'Αλεγκρες ύπο συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58	9414	ά. Ράς Τανόρρι 25)2	ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	ύπο παραλαβήν
ΑΘΗΝΗΝΙΚΟ ΒΙΚΤΟ-	58	16695	είς Ρ. 'Ορινόκο 21)2	ΑΛΕΚΟΣ Κ.	57	10389	ά. Π. Κορτέζ 7)2 δι' ΗΠΑ
ΑΘΗΝΑΙ·ΖΩΝΤΕΡ (δ.)	58	13551	ά. Βαρκελώνη 28)2 διά Ρόττερνταμ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	8075	ε. Χούλ. 28)2
ΑΘΗΝΑΙ·ΖΩΝΤΕΡ	69	10008	ε. Λά Γκουάρια 5)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	4137	δ. Κων/πολιν 20)2
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	12666	ά. Ρεσιφ 12)2 διά Ρόττερνταμ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	3169	ά. Λάζαρης 20)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	56	3837	ά. Ρ. Ιανέριον 15)2 διά Πειραιάδη
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ά. Σάντος 8)1 διά Π. Καμπέλο	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	ά. Κων/πολιν 20)2 διά Μαύρην θάλασσα
ΑΙΓΙΣ ΑΙΓΑΙΟΝΤ	68	68	ε. Π. Καυπούδης 26)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ·Ι·Κ	74	12498	ά. Σάντος 28)1 δι' 'Ιαπωνίαν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	ά. Βομβάνη 27)2 διά Μομπάσαν
ΑΙΓΙΣ ΕΘΑΝΕΡ	67	21704	ά. Τέμιαν 5)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	44	7207	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚΗ	76	12498	ε. Λ. Ταράρις 10)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	δ. Κων/πολιν 10)2 Μαύρην θάλασσα
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	ε. Λ. Ταράρις 18)2	ΑΛΙΕΑΝΔΡΟΣ Τ.	57	3153	ε. Πειραιά 23)2
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚ ΝΤΟΜ	71	15837	ά. Παναμά 18)2 δι' 'Ιαπωνίαν	ΑΙΓΙΣΗΣ Γ.	54	2488	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚΗ	75	12498	ά. Αμπού Ντάμπιτ 21)1 διά Ντουμπάτη	ΑΛΩΔΙΑ	74	23785	ά. Παναμά 14)2 διά Γιοκοχάμα
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	ά. Σιγκαπώρη 27)2 διά Μ. Θάλασσα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	57	8192	ά. Ορλεάνη 17)2
ΑΙΓΙΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ά. Βιλεμούσαφέν 20)2 διά Μόριν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	ά. Ν. Τουτικορίν 24)2 Μπ. 'Αμπάς
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ε. 'Ειδομανσόφ 25)2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	ά. 'Αμερίσαν 26)2 δι' 'Αμβούργον
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	ά. Παναμά 24)2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	ε. Μπαγκόκ 22)2
ΑΙΓΙΣ ΑΥΡΙΚ	75	12498	ε. Μπαρανκίλο 5)2				

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	ά. Πειραιά 10)2 διά Βεγγάζην	ΑΡΑΜΟΝ	48	5041	ε. Μπέιτι 10)2
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. Πειραιά 10)2	ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Κουθέατ 19)2 διά Ντουμπάι
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	άργει είς Πειραιάδι από 18)10)73	ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Σ. Τόμ 23)1 διά Λομπίτο
ΑΜΙΛΑ	72	13166	ε. Αμέρερσαν 27)2	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	δ. Κωνιτόπολιν 5)2 διά 'Οδησσούν
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	ά. Ρότερταν 19)2 διά ΗΠΑ	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	δ. Παναμά 17)1
ΑΜΟΡΓΟΣ	61	13885	ά. Βηρυτών 25)2 Νοθορωϊκήν	ΑΡΓΟΣ	69	9868	δ. Παναμά 22)2
ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	δ. Σουεζ 25)2 διά Νταμάρ	ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ε. Δάντσιχ 18)2
ΑΜΠΙΤΖΑΝ	67	3000	ε. Κοτονό 30)1	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1579	ε. Κόμπε 21)2
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	ε. Λάγος 22)1	ΑΡΓΩ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	76	1579	ά. Δρέπανον 3)2 διά 'Αλγέριον
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. Πειραιά 28)2	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	π. Σαΐδ 6)2 διά 'Ιταλίαν
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	δ. Κωνιτόπολιν 23)2 διά Γαλάτοι	ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΘ	76	1570	ά. Αμπιτζάν 9)2
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ε. Ατόλ 8)2	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	76	1570	ά. Δρέπανον 3)2 διά 'Αλγέριον
ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ	63	1089	μετων. «ΑΡΙΕΣ»	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	58	6340	πόδι παραλαβήν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ά. Παναμά 4)2 διά Κόμπε	ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Μελβούρην 14)2 Κ. Τάουν
ΑΝ. ΓΟΥΙ·ΣΤΝΤΟΜ	65	13348	ε. Βανκούσερ 27)2	ΑΡΕΤΗ	57	8559	ε. Χούλ 17)2 (έπωληθ)
ΑΝΑΓΚΕΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	14800	ά. Π. δφ Σπαιν 6)2 Βενεζουέλα	ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ά. Μαπούτο 25)2 διά Περοκόν
ΑΝΑΓ. ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ	71	9039	ά. Γαγ. Φραγκούκ 2)2	ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Νιούσπορτ 28)2 διά Περοκόν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ·Ι·Σ.	74	13631	δ. Παναμά 28)2	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	10086	ά. Γένοβα 26)2 διά 'Αμερικήν
ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	ά. Γκρέιτζουαθ 26)2 διά 'Ιμπινχαμ	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ά. Χόγκ Κόρχ 2)3 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	Ν. Όρλεάνη 17)2 διά 'Αρούμπα	ΑΡΙΑΔΗΝΕ Ε. (δ.)	62	25672	δ. Σουέζ 24)2 διά Περοκόν
ΑΝΑΓΚΕΑ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΩ	76	13631	ε. ές Σαλάμ 22)2	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Π. Σαΐδ 28)2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Ουντεβάλα 18)1 διά Γιοκοχάμα	ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	ά. Λας Πάλμας 25)2 διά Μπαγιόν
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	ε. Σουέζ 6)1	ΑΡΙΕΑ	62	12038	π. Σαΐδ 24)2 διά Κωνσταντίζαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΛΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Μπριούπαην 6)2 διά Σπέτζια	ΑΡΙΕΣ	72	3446	δ. Γιεραλτάρ 25)2 διά 'Οράν
ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΟΝΟΡ	76	13630	δ. Μόρεγκεν Σίτη 24)2	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. Ντόρμπαν 19)2 διά Ματάντι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	π. Σαΐδ 14)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	δ. Παναμά 1)2 διά 'Αμαγκασάκι
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Κ. Τάουν 20)2 διά 'Αγγλιαν	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ά. Λ. Πάλμας 6)2 διά Καζαππλάνκαν
ΑΝΑΞ	76	9000	δ. Κουεθέντ 7)2 διά Ντόχα	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	77	11400	εις Σορέλ πόδι συμπλήρωσιν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Γιοκοχάμα 20)2 διά Φιλιππίνες	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	10348	ε. Σουέζ 30)11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ε. Μαλάγκα 25)2	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	5232	πόρτ. Σαΐδ 25)2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ά. Πρέλαν 28)2	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Γιοκοχάμα 18)2 διά Λ. 'Αντζελες
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	54	5571	ε. Ν. Ήπιόχα 4)2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Μόμπιλ 11)2 διά Π. Κόμφορτ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ.	69	15868	ά. Αμπέρσαν 1)3	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ε. Συμόνην 11)2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2706	ά. Π. Πάλμας 13)2 διά Λαττάκια	ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ε. Άμβούργον 28)2
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12800	δ. Μπέρα 5)1	ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά. Λάγος 8)2
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	δ. Γιεραλτάρ 23)2	ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Πειραιά 14)12
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	ε. Πειραιά 28)1	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	πόδι παραλαβήν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	ά. Ι κόλθεστον 20)2	ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Μαπούτο 17)2 διά Π. ντέ Μπούκ
ΑΝΔΡΕΙΑ	57	10287	ε. Μαπούτο 29)1	ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ε. Σάντος 24)2
ΑΝΔΡΙΑΝΑ ΙΙ	64	10450	όπωδι παραλαβήν	ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Τενερίφην 16)2
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Τάγκα 19)2 Ντ. ές Σαλάμ	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Ρίο 'Ιανέριο 13)2 διά Ροστόκ
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	76	11025	ά. Οπάροδ 18)2 Σιούκαμα	ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Ν. Όρλεάνη 26)2 Λά. Γκουάρια
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΝ	69	99460	ά. Κ. Τάουν 27)2 Κόρ. 'Αλ. Αμάγια	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	ά. Πειραιά 19)12 διά Χαλκίδα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Χαλούδ. άλ. 20)2 Μπαχάμας	ΑΡΟΣ	48	3783	ά. Λ. Πάλμας 29)5 διά Γουώρου
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Κάρυκ άλ. 4)1 Σ. Κρούα	ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Χαδρήν 31)1 διά Φορταλέζα
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ.	76	105000	ά. Μ. άλ. Φαχάλ 19)2 διά Φός	ΑΡΤΑ	57	5540	ά. Λάγος 10)8
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Κ. Τάουν 29)2 Μπ. Μασάρ	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	1875	δ. Πόρτ. Σαΐδ 24)2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΜ	73	32781	ά. Γουέπτα 5)2 διά 'Εμδεν	ΑΡΤΕΜΙΣ	62	10376	ά. Π. Καμπέλο 8)2 διά Κιουρασόδ
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑ·Ι·ΟΝ	70	105855	ά. Ρ. Τανούρα 5)2 διά Γιουροπόρτ	ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΩΛΟΚ. (δ.)	63	15781	ά. Λας Πάλμας 28)2 διά Σταβανγκέρ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Κόρ. άλ. 'Αμάγια 20)2 διά Φός	ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΩΛΟΚ. (δ.)	63	13500	άργει εις Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Φιουμίτσον 26)2	ΑΡΤΕΜΩΝ	57	36139	ά. Σιγκαπούρην 28)1
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Ριγύεκον 17)2 διά Αργούσταν	ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ά. Σιγκαπούρην 12)2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Φορκάντος 25)2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Ιντσάν 14)2 διά Κόμπε
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Μπέρα Τέρμ. 22)2 Π. 'Αρθουρ	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Κενίτρο 15)2
ΑΝΕΑ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	ά. Σουέζ 28)2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ	63	22798	ά. Δάντοιχ 27)2
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	32984	ά. Ρότερταν 15)11	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Μπρούνισμπούτελ 11)2 διά Γδύνια
ΑΝΕΜΟΣ	76	8400	ά. Γκρήνοκ 21)2 Κολούμπια Ρίθερ	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	59	9013	ά. Μπαρανκίλα 17)2
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά. Γιεραλτάρ 2)1 διά Σαπέλε	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Πουάν Νουάρ 12)1
ΑΝΕΜΩ Κ.	67	2641	ά. Λάγος 12)3 διά 'Αμπιτζάν	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	όπωδι παραλαβήν
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ά. Υόρκην 27)2 διά 'Αρούμπα	ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ά. Ντας 'Αιλ. 1)1 διά Βραζίλιαν
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. Γιοκοχάμα 25)2 διά Σιγκόζ	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΟ (μ.)	72	42253	ά. Λ. 'Αντζελες 2)2 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΘΗ Λ.	54	3726	έις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΧΟΝΤΗ ΜΙΧΑΗΑ	51	1923	ά. Πειραιά 12)2
ΑΝΤΙΤ	76	4617	ά. Μπρούνισμπούτελ 11)1 διά Ρότερταν	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Τείμπλ Μπαίν 11)1 διά Ρότερταν
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ά. Έμ. άλ. 'Αχαντί 24)2	ΑΣΠΙΔΑ	66	2794	ά. Πιούτινο 7)2 διά Λ. Μπουκάναν
ΑΝΝΑ	76	16438	ά. Ιουέζ 16)2 διά Χάλιφας	ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	μετωνόμασθή «ΠΛΑΓΙΑΣ»
ΑΝΝΑ	60	16826	ά. Λίθερπουλ 14)2 διά 'Αργεντινήν	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Λομέ 6)8 διά Λάγος	ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	53	13415	όργει εις Πειραιά πάπτωση 5)75
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Αμπέρσουργον 26)2	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	20352	ά. Γκάλθεστον 16)2
ΑΝΝΑ Μ.	51	1952	ά. Μπρούνισμπούτελ 11)3 διά Λάγος	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ά. Λάγος 11)2
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Δ.	62	1559	ά. Παραλαβήν	ΑΣΠΙΔΡΗΠΗ (μ.)	59	9303	ά. Ισκεντερόυν 16)2
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ά. Πειραιά 17)2 διά Βόλον	ΑΣΠΙΣ	58	9378	ά. Αμπέρσαν 28)2
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ ηικ.	72	42093	ά. Φιλεσόλεφειαν 25)2	ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ά. Ν. Όρλεάνην 25)2
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	65	19758	ά. Γιεραλτάρ 13)1 διά 'Οδησσόν	ΑΣΤΕΡΙ	55	6200	ά. Βαλπαραίζο 23)2
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	10006	ά. Βιζακαπτανάν 8)2 Μπελαδάν	ΑΣΤΗΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13633	ά. Γάνθην 16)2
ΑΝΝΟΥΔΑ II	60	8509	ά. Ντουμπάι 19)1	ΑΣΤΗΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13766	ά. Μπριούπαην 9)2
ΑΝΣΩΝ (δ.)	59	19801	ά. Π. δφ Σπαιν 8)2 διά ΗΠΑ	ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ά. Γιεραλτάρ 12)2 διά ΗΠΑ
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Τρίπολιν 18)2	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. Γιεραλτάρ 14)12 διά Ν. Όρλεάνην
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	ά. Ρ. 'Αντριό 14)2	ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Γιεραλτάρ 14)12 διά Καναδά
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Αντιτζάν 3)2	ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ά. Π. δφ Σπαιν 1)2 διά Καναδά
ΑΝΤΖΕΑΙ ΠΡΟ·	57	2985	ά. Ιοντερταν 19)2	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Ιψουίτες 28)2
ΑΝΤΖΕΑΙ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ά. Κολούμπια Ρ. 7)2	ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6156	ά. Αμπιτζάν 21)12
ΑΝΤΖΕΑΙ ΓΚΡΕΗΝ	71	30193	ά. Νταυτάρη 15)2 διά Γκιζόν	ΑΣΤΥΑΝΑΙΑ	55	1916	ά. Ναγκόγια 8)2 διά 'Ακαζούτλαν
ΑΝΤΖΕΑΙ ΓΟΥ·Ι·ΝΓΚΣ	58	9585	ά. Σάνιον 23)1	ΑΣΩΜΑΤΟΣ</			

ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	ά. Αμέρσον 22)2 διά Ρόττερνταμ	ΓΚΛΟΡΥ	52	2077	δ. Π. Σάτδ 15)2
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ά. Μαρπότο 6)2 διά Λουδίνον	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ-	59	8523	ξεωθι Χοντέντα 25)10
(δ.)	65	40043	ά. Χάλιφας 20)2 διά' Αρούμπα	ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	έ. Σπάτζια 28)2
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2684	ά. Σπαλάτον 17)10	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	άργει εις Πειραιά από 12)12)73
ΒΕΓΚΑΖ	49	5048	έ. Πειραιά 30)2	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	12959	ά. Λ. 'Αντζελες 12)2 Βαλπαράιζο
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ά. Δάντσιχ 27)2 διά Τούρμπο	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16459	δ. Ιανουάριο 20)2
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ύπο παραλαβήν	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ά. Λ. Πάλμας 24)2 Μαύρην θάλασσα
ΒΕΔΟΣ	75	15981	ά. Τάν 1)3 διά Μπάσαρν	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΛΑΚ	77	13000	εις Σιγκακός ύπο συμπλήρωσιν
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ά. Π. Καμπέλο 13)1 διά Παναμά	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Βανκούδερ 25)2 διά' ΗΠΑ
ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	έ. Πειραιά 11)2	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8257	ά. 'Αμερικόν 23)2 διά Βρέστην
ΒΕΝΟΥΣ	66	2979	έ. Τζαμπούτι 15)2	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΜΑΓΟΣ	74	16439	ξ. Βενέτην 30)1
ΒΕΝΙΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	ά. Μπορτντά 27)1 διά Νουακότ	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	έ. Δουλίνον 20)2
ΒΕΡΓΙΩ (μ.)	72	57527	έ. Τζάκονθιλ 22)2	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ	77	16400	εις Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ				ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	ά. Λ. 'Αντζελες 11)2 διά Μπαγκόκ
ΒΕΤΗΤΟΡ	48	3930	ά. Χόγκ Κόγκ 17)2	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	ά. Ντάρμπιαν 12)1 Μη. 'Αμπάς
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ά. Κων(πολίν 9)2 Νοθεωραίσκην	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13000	εις Μαλάγκα 20)2
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	έ. Τζένταν 2)2	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΣΟΥΩΡΠΤ	72	12959	έ. Μαλάγκα 26)2
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13186	άργει εις Πειραιά από 12)5)76	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12959	έ. Τερέγετην 26)2
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. Βαρκελώνη 3)2 Σκίκντα	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	έ. Βενετίαν 20)2
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6701	ύπο παραλαβήν	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	έ. Χιούδοτον 14)2
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	ά. Σ. Σάιδ 27)2	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	έ. Π. Καμπέλο 11)1
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ά. Χόγκ Κόγκ 25)2 διά Σαγκάνη	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. 'Αιβόδρηγον 17)2 διά' Αργεντινή
ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Ρουέτα 21)2	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΤΣΕ-ΙΣ	74	13036	ά. Ταράλεστον 28)2 διά Παναμά
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Μπιλμπάσ 13)1	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΦΑΙΣ	69	11148	ά. Βαλτιμόρην 22)2 Φρήπορτ (Μη.)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	ά. Τάν 30)1 διά Παναμά	ΓΚΛΟΡΤΕΝ ΧΟΡΑΙ-ΖΩΝ	75	13036	έ. Οντεάλες 19)2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	έ. Πειραιά 19)1	ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	ά. Κόμω Μη. 27)2 διά Κεμπέκ
ΒΙΡΓΚΟ	54	2496	προσήρ. 45.12 B - 01.15 Δ 2)12	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	ά. Ν. 'Ορλέαν 22)2
ΒΙΤΑΚΑΛΜ	57	9722	έ. Πειραιά 23)2	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	δ. Γεραλτάρ 15)2
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	ά. Κομάρ Μη. 11)1 διά Κούδα	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	έ. Ρόττερνταμ 1)3 Λ. Πάλμας
ΒΙΙΑΜΑΡ	56	8995	ά. Λάγος 25)2	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙΣ	57	8644	Σουμαράγια 12)2
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. Βούλανη 24)2 διά Γδουνία	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΑΡ	57	9132	έ. Μη. Σαπούρ
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ά. Παναμά 2)2	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	63	15373	ά. Σάντος 18)2 Καζαμπλάνκα
ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Κων(πολίν 14)2	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	62	15389	έ. Ταταγκόγκ 8)2
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	έ. Τζένταν 22)10
ΒΟΥΑ	58	8334	ά. Κασιούγκ 25)12 διά Μπαγκόκ	ΓΚΡΕΙΣ Σ. Λ.	71	16306	έ. Ν. 'Ορλέαν 25)2
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	ά. Ρουέν 17)2 διά Λάγος
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ά. 'Αιβόδρηγον 19)2 διά Θλάσιγκ	ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	103997	ά. Σακάτ 27)1 διά Περσικόν
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-.				ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Λ. Τσαρλ 31)12
ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Κ. Τάουν 12)2 Μη. "Αύρες	ΓΟΜΑΣΑ	71	4731	έ. Κουβέιτ 15)2
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	έ. Μαρπότο 12)1	ΓΟΡΓΩ	58	7061	έ. Βρέμην 26)2
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	ύπο παραλαβήν	ΓΟΥΕΡΝΤΕΡΑΛΑΝΤ	65	3013	έ. Ρόττερνταμ 29)1
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Κ. Τάουν 18)2 διά Νταμάν	ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ά. Νταμάν 21)2
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	εις. Ν. 'Ορλέανη από 7)12)74	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΙΖΑΣ	75	19451	έ. Παναμά 28)2 διά' Ιαπωνίαν
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	δ. Γεραλτάρ 13)2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	έ. Ρεντί 10)2
ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	58	16357	ά. Χάμπτον Ρ. 27)2	Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19261	ά. Βανκούδερ 23)2 Κάρνειφ
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Μάλτα 16)12 Π. 'Εμπεδόκλε	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ά. 'Αιπιτζάν 19)2 διά Λίθερπουλ
ΓΑΡΟΥΩΔΑΙΑ	60	12006	δ. Π. Σάιδ 23)2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19261	ά. Βαλτιμόρην 24)2 διά' Τατωνίαν
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Μπέρια 16)2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ά. Μη. Μπλάνκαν 21)2 Ιταλίαν
ΓΕΩΡΓΗΤΗ Α.				ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	74	18305	ά. Κούιν 18)2 διά Κων(πολίν
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ ΠΡΩΘΗΣ	76	15900	ά. Σιγκαπούρη 18)1 διά Νταμάν	ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ά. Μπιλμπάσ 9)2 διά Μαρακάϊπο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΩΘΗΣ	67	16421	ά. Παναμά 14)12 διά Μανίλα	ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. 'Αιβόδρηγον 9)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	έ. Π. 'Ελιζαμπεθ 6)2	ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. 'Αιβόδρηγον 8)2 Κόλπον ΗΠΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	ά. Νταρμπαταν 25)2 διά Ταΐθαν	ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	15098	ύπο παραλαβήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	έ. Πειραιά 29)1	ΔΕΛΦΙΑΝ	62	12116	ά. Μη. Μασάρ 15)2 διά Σουέζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Όζενα 21)2 Μη. Μασάρ	ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	ά. Πειραιά 13)2 διά Νιγηρίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	ά. Ορλέανη 11)2 διά Βενεζουέλα	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Πάρι 21)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ά. Θεωθόλ Λάγος 30)1	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Κούιν 18)2 διά Κων(πολίν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	δ. Σ. Σάιδ 22)2 διά' Αρχοντος	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ά. Απόπι Ντάμπι 28)2 Κάργκ αιλ
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. Αμπού Ντ. 12)2 Π. Κάπους	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ.	52	7307	ά. Πειραιά 17)2
ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	ά. Κων(πολίν 20)2 Μαύρην θάλασσαν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.)	65	35619	ά. Χόκι 4)2 διά Κιουρασάα
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ά. Κόμπη 1)2 Κριστομπαλ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ά. Γεραλτάρ 25)2 Ν. Υόρκην
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ά. Κων(πολίν 18)2 Μαύρην θάλασσαν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Η.	60	4998	ά. Βρέμην 28)1 Π. Χάρκουρτ
ΓΕΩΡ. ΖΥΛΑΣ	70	18634	ά. Βοστόνη 18)2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	ά. Αντεντα 19)2
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΛΟΣ	69	10006	ά. Γιοκοχάμα 9)2 διά Λάγος	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ά. Θέουτα 15)2 διά Ντακάρ
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	έ. Σάφι 19)2	ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΟΝ δ.	63	16417	ά. Γεραλτάρ 25)2 Ν. Υόρκην
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Κουνσάν 5)2 διά Μπουσάν	ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΗΤΟΥ (δ.)	64	16417	άργει εις Χαλκίδα 23)12)75
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει εις Πειραιά από 10)1)71	ΔΗΙΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ά. Γεραλτάρ 25)2 Ν. Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	ά. Χάμπτον Ρ. 26)2 διά Μπελφαστ	ΔΗΜΗΤΡΙΑ	68	9583	έ. Χοντέινα 12)1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ζ.				ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	έ. Βομβάνη 20)2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	59	2949	ά. Ντουμπάτα 28)2 διά Σουέζ	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Εισομασιθ 25)2 Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΗΚΑΗΣ	58	2875	έ. 'Αιμερικόν 27)2 διά Ιαπωνίαν	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	65	4711	ά. Λίθερπουλ 28)8
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ά. Γιοκοχάμα 17)2 διάνευση	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	73	35545	έ. 'Αιμερικόν 27)2
ΓΙΑΝΝΗΣ	55	3405	ά. Πάτακια 31)12	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Φ.	68	11362	ά. Γεραλτάρ 28)2 διά' Ιταλίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	έ. Ρόττερνταμ 13)2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Η. Φ.	63	18826	ά. Ιμινχαμ 26)2 Δουνκέρκην
ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΥΛΑΣ	70	9256	ά. Ταραγκούν 8)2 διά Λάγος	ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ-.			
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.)	58	12377	έ. Σ. Σάινερ 14)1 (έπισκ.)	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	έ. Πειραιά 10)1 (έπισκ.)
ΓΙΑΝΝΗΣ Ρ. ΣΤΡΕΝΓΚΟ	69	3982	ά. Σ. Σάινερ 12)2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	εις Πειραιά από 18)11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΦΑΙΘΩ	69	4037	άργει εις Πατταίρα 20)1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	ά. 'Αιπιτζάν 21)2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΟΥΡΟΓΙΟΥΝΤΗ	77	14600	ά. Παναμά 18)2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ά. Μπρώνυμπούτελ 5)2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΟΥΡΟΓΚΡΕΙΣ	72	3944	ύπο παραλαβήν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	ά. Π. Σάιδ 23)2 διά Νεάπολιν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16605	ά. Σουέζ 29)1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Λ.	71	10190	ά. Π. Σάιδ 22)2 διά' Ιταλίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	18885	ά. Π. Κέμπλα 18)2 διά' Αμέρσον	ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΗ-.	71	16226	έ. Μουσούρη 18)2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	ά. Μπρώνυμπούτελ 26)2 διά' ΗΠΑ	ΔΗΜΟΣ	54	4486	ά. Κων(πολίν 2)2 Κωνστάντζαν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	ά. Ρ. Σεντρέρο 28)1	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9800	εις 'Αιτοί ύπο συμπλήρωσιν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	ά. Π. Κεμπλά 13)2 διά' Ιταλίαν	ΔΗΜΟΣ ΘΑΛΚΟΥΣΗΣ Β. δ.	60	8904	έ. Κούιν 14)2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΟΥΡΟΚΕΜΗ (δ.)	73	1999	ά. Παραμάριο 16)2	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	εις Κωνστάντζαν 19)2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481	ά. Π. Καμπέλο 19)2	ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ	64	6275	ά. Αιμέρσον 23)2 διά Ρουέν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΕΥΓΑΔΟΡ	52	6790	ά. Π				

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ. 60	24532	ά. Ν. 'Υόρκην 22)2 δι' 'Αρούπτα	ΕΥΕΛΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706	ά. Τείμπλ Μπ. 19)2 Λονδίνον
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	12662	ά. Γιοκοχάμα 14)2 διά Κορέαν	ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	ά. Κυρεύνα 24)2
ΕΒΙΜΑΡ	1997	ά. Μαντράς 5)1 Κακικάντα	ΕΥΗ	70	10000	ά. Γιοκοχάμα 23)2
ΕΒΙΣΤΑΡ	3505	ε. Λάγος 20)2	ΕΥΗ Α.	62	5496	ες Πειραιάς ἀπό 4)10
ΕΒΜΑΡ	16396	ά. Βακαγιάτα 12)2 Κατάν	ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΙΔΗ	58	8124	ά. Μ. ἀλ. 'Αχαντί 24)2 Μορμουγκάο
ΕΙΡΗΝΗ	8005	ά. Καλχούτα 26)2 διά Μαυρίκιον	ΕΥΗ Δ.	67	14800	ά. Ροζάριον 19)2 Μπ. "Αὔρες
ΕΙΡΗΝΗ Α.	10289	ε. Πειραιά 17)2	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Βανκούσερ 26)2
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	8309	ά. Ντώρμπαν 11)3 Πορτογαλίαν	ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ά. Καράται 20)2 διά Κοραμπάρ
ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ	7835	ε. Κολομπ 27)2	ΕΥΘΥΓΙΗΣ	73	10000	ά. Ήστ Λόντον 25)1 Ιαπωνίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	8138	όποια παραλαβήν	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Πόρτλαντ (Βικ.) 24)2
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	24698	ά. 'Αιμέροπαν 27)2 διά Τάμπα	ΕΥΞΕΙΝΟΣ	20	4743	ά. 'Αλεξανδρείαν 28)2
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	10153	ε. Ρότερνταν 25)2	ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16004	ά. Μπ. Μπλάκαν 19)2 δι' Αύγουσταν
ΕΚΑΒΗ	11528	ε. Κίελον 20)2	ΕΥΡΟΣ	62	29632	ά. Εργείες Εισιτηρίων 22)1
ΕΚΤΟΝ	11428	ά. Τζένταν 27)2	ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713	ά. Τζένταν 24)2
ΕΚΤΩΡ	16258	ε. Γιεραλτάρ 19)2 'Αργεντινήν	ΕΥΤΕΡΠΗ	55	7798	ά. Βομβάτην 19)2
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	5109	ε. Μόμπιλ 1)3	ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10347	ά. Μαπούσταν 18)2 διά Ρόττερνταμ
ΕΛΑΩΙ	19667	δ. Παναμά 22)1 Μ. Μαυρικιανού	ΣΥΛΛΑΓΙΣ	28	10152	ά. Π. Σάιδ 22)2
ΕΛΑΩΙΝΑ	14969	δ. Παναμά 15)2	ΕΦΗ	58	2555	ά. Π. Σάιδ 26)2
ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ	12791	δ. Μπριστόπατην 17)2 διά Τόκιο	ΕΦΗΦ	58	5008	ά. Δουδίνιον 17)2
ΕΛΕΙ·ΣΙΡΙΑ VI	7264	δ. Κωνιόπολην 24)1 Μαύρην θάλασσαν		55		
ΕΛΕΙ·ΣΤΡΙΑ VIII	9237	όποια παραλαβήν				
ΕΛΕΝΑ Κ.	7888	ε. 'Οζάκο 20)2	ZANET	58	4529	ά. 'Αιμέροσαν 21)2 διά Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Μ.	5729	ά. Δουνεκέρην 7)2 δι' 'Ιταλίαν	ZANNΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	3015	ά. Ν. 'Ορλεάνη 19)2
ΕΛΕΝΗ Α.	3755	ά. Ριγιέκα 18)2 δι' 'Αλεξανδρείαν	ZΑΡΑΙΟΥΣΙΡΑΣ	61	10963	ά. Τσιταγκόδην 18)2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	12680	ε. 'Αγ. Δομίνικο 22)2	ZΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΗΣ	65	31768	όποια παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ Κ.	4084	ά. Πάλμας 2)2 διά Μπέρια	ZEΑ	60	3324	ε. Ταραγκόνα 22)2
ΕΛΕΝΗ Μ.	8523	ε. 'Αιμέροπαν 27)2	ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	23	4998	ά. Γιεραλτάρ 14)2 δι' 'Αλγέριον
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	8985	ά. Ριγιέκα 23)2 διά Θεσνίκη	ΖΕΑ ΣΚΑΥ·	58	4169	ά. Π. Καπτέλο 3)2 Σ. Φελλέ
ΕΛΕΝΗ Τ.	4294	δ. Σουέζ 27)2	ΖΕΥΣ	60	11687	εις Λαγος
ΕΛΕΝΝΑ	5769	δ. Ισασδώνα 22)2	ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16300	εις Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΕΝΟΣ	7392	ε. Γκοτενγκουσιρ 19)2	ΖΗΗΩ	68	9282	ά. Κολόπιο 23)2 διά Σιγκαπούρην
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	6736	δ. Παναμά 1)1 διά Β. Κορέαν	ZINI	76	11300	ά. Αμπιτζάν 14)2 διά Λάγος
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	29	εις Πειραιάς ἀπό 16)5)75	ZIRPIA	71	4771	ε. Σ. Τζων 12)2
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	9233	ά. Παλέρμο 18)2 Κωνσταντζαν	ZΟΙΓΑ (δ.)	58	12493	ά. Π. Λιμόν 22)2 Κιουρασάο
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	10371	δ. Γιεραλτάρ 20)1 διά Νορθγιάν	ZΟΝΙΑ (δ.)	52	11516	όργει εις Πειραιάς ἀπό 16)2)75
ΕΛΕΥΘΕΡΩΡΤΡΙΑ	67	ε. Θέσσαλον 8)2 'Αγ. Δομίνικο	ZΥΓΟΣ	76	19150	δ. Παναμά 19)1 Μαύρην θάλασσαν
ΕΛΕΥΘΕΡΩΡΑ	11429	ά. Τάσον 22)1 Κριστοπαλ	ZΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	ά. Γκηλογκ 28)2 δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΥΘΕΡΩΡΑ	12084	ά. Κ. Τάσον 22)1 Κριστοπαλ	ZΩΗ	39	1266	Σάλερ 25)1 διά Χοντέιντα
ΕΛΕΥΣΙΣ	10037	ε. Σιγκαπούρην 22)2 Αθιστραλίαν	ZΩΗ Γ.	57	3828	ά. Σ. Πέντρο ('Αργ.) 10)1 Κοτονού
ΕΛΙΝΕΔΑ	4675	ε. Μπράκε 24)2	HΒΗ	70	2867	δ. Κωνίοποιν 11)2 Μαύρην θάλασσαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	1989	ε. Ταρόδι 17)11	HΓΚΑ	52	2674	ά. Αιμέροσαν 27)2 διά Βεγγάζην
ΕΛΑΝΙΑ	1994	εις Λαγος ἀπό 28)11	HΛΑΙΣ	47	3575	όργειας μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΝΙΑ	4380	δ. Γιεραλτάρ 25)2 'Αλεξανδρείαν	HΛΑΙΟΣ	57	4499	ά. Πάλμας 12)2 διά Λάγος
ΕΛΑΝΙΑ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	18734	ε. Πειραιάς 17)2	HΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ά. Σ. Τζων 2)2 διά Θεσνίκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΗΑ	8987	δ. Κωνιόποιν 11)2 Γιεραλτάρ	HΡΑΚΑΛΙΟΝ	54	4723	ά. Πειραιάς 22)2 διά Θεσνίκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΑΡΟΥ	7510	ά. Κ. Τάσον 28)2 Μομπάσαν	HΡΩ	65	2355	ά. Γκάλθεστον 21)2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	7298	ε. Πειρ 7)2	HΣΙΑΡΙΟ	57	9473	ά. Τουτικορίν 23)2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	10328	ά. Βάλδις Μπ. 20)2 Ν. 'Υόρκη	HΣΤΟΥΓΙΝΤ	68	10642	ά. Λάγος 15)2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	8987	ά. Βαλτιμόρην 14)2	HΦΑΙΣΙΟΣ	66	21374	ά. Σετουμπάλ 19)2 διά Χάλιφας
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	6666	ά. Ορέλιαν 24)2 'Ακαμπα				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΔΑ	7293	ά. Ν. 'Υόρκη 26)2 Κουθέτι				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	8121	ά. Ριγιέκα 26)2 Τρίπολιν				
ΕΛΛΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	8987	ά. Καλκούτα 20)2				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	7297	ά. Ν. 'Υόρκη 27)2 διά Μομπάσαν				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	6659	ά. Σουέζ 28)2				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	6210	ά. Ταράλεστον 28)2 Ν. 'Ορλεάνην				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ·ΙΝΤ	10327	ά. Ντόρμπαν 1)3				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	10327	ά. Ν. 'Υόρκη 23)2 διά Σ. Τζων				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	10327	ά. 'Αντεν 19)2 διά Μασάνου				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	10704	ά. Ντουμπάι 25)2 Καράτι				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ·	62729	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)2 διά Βαλτιμόρην				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57063	ά. Μομπάσαν 5)2 διά Σουέζ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	9550	ά. Χάλιρας 24)2 διά Πειραιά				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	10328	ά. Ακαμπα 15)2				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	7510	ά. Π. 'Ελιζαμπε 25)2				
ΕΛΛΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	8987	ά. Γιεραλτάρ 26)2 διά Πειραιά				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	8987	ά. Πειραιάς 15)2				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	10327	ά. Ρ. Τανόρα 23)2				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	7068	ά. Τεργέστην				
ΕΛΛΕΡΟΣ	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΛΛΗ	2555	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΛΛΗ II	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	9384	ά. Κακογάδα 23)2				
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	10132	ά. Ηρασμόρα 16)2				
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	16207	ά. Λ. 'Αιτζέλεν 16)2 Γιοκοχάμα				
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	44222	ά. Γιεραλτάρ 12)1 Μπωμόντ				
ΕΛΜΑΝΙ	8937	ά. Π. Σάιδ 20)2 διά Μεσόγειον				
ΕΛΜΕΔΑ	4847	ά. Ντόρμπαν 26)2				
ΕΛΑΝΤΑΙΑ	8085	ά. Τέραντα 21)2				
ΕΛΑΝΤΙΑ	6515	ά. Μπιλμπάρο 11)2 δι' 'Αθέννα				
ΕΑΟΝΑ	6359	ά. Ρ. Τανόρα 19)2				
ΕΑΟΣΕΑΝ	20514	ά. Παναμά 8)2				
ΕΑΠΙΔΑ	8377	ά. Καλκούτα 14)2				
ΕΑΠΙΔΑ	3472	ά. Τενερίφη 17)2 Λουέλδα				
ΕΑΠΙΣ	9885	ά. Μπαριμπάντος 27)2				
ΕΑΠΙΣ	3656	ά. Σ. Τόμη 15)1 Λουέλτα				
ΕΑΠΙΣ Κ.	8773	ά. Ν. 'Υόρκη 22)2 Ντυγρίαν				
ΕΜΙΑ	3963	όποια παραλαβήν				
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	11840	ά. Κ. Τάσον 25)2				
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	8539	ά. Σιγκαπούρην 31)1				
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	10006	ά. Ισκεντερούν 23)2 Βεγγάζην				
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	5755	ά. 'Αλεξανδρείαν 21)2				
ΕΠΙΑΝΗΣΟΣ	8931	ά. Μπουκάναν 20)2				
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	7271	ά. Αμπούργον 17)2 διά Γουώρι				
ΕΡΗΜΗΣ	16055	ά. Σαδάνναν 27)2				
ΕΡΗΜΗΣ	9959	ά. Ρότερντα 2)2 Μαύρην θάλασσαν				
ΕΡΗΜΙΟΝΗ	9068	ά. Σ. Λυγκαπόρην 13)2				
ΕΡΗΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	33980	ά. Γιαναμά 23)2				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	10194	ά. Ν. 'Υόρκη 22)2 διά Κορέα				
ΕΣΣΕΕ	4023	ά. 'Αμπέρσαν 27)2 διά Τακοράντι				
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	9718	ά. Λ. Πάλμας 20)2 δι' 'Αλεξανδρείαν				
ΕΥΑ	11894	ά. Νάρεικ 26)2 διά Αίθερπουλ				
ΕΥΑ	3717	ά. Ντιόρμπαν 23)2				
ΕΥΑΓΓΕΛΕΙΑ (δ.)	22119	ά. Μανεναλ 8)2				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	8717	ά. Κωνιόποιν 20)2 Μαύρην θάλασσαν				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	2763	ά. Γκίνδον 12)2 δι' 'Οράν				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	13195	ά. Νεκότεσα 20)2 Σ. Λορέντζο				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	10251	άργει εις Πειραιάς ἀπό 5)2)76				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	4713	ά. Λ. Πάλμας 26)2 Π. Χάρκουρτ				
ΕΥΑΛΗ	57271	ά. Ερων 23)2				
ΕΥΑΝΑΡΟΣ	5331	ά. Πρότιγκον 14)2				
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	38339	ά. Κόρπουσ Κρίσι 21)2				
ΕΥΓΕΝΙΑ	9854	ά. Μ. Χαϊδ 9)2				
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56990	ά. Μαρακάπιο 15)2 Μισσισιππην				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	2977	ά. Π. Σάιδ 22)2				</

ΙΩΛΙΚΟΣ (δ.)	57	12614	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8)8
ΙΩΝ	71	11506	Ε. Κάντα 16)1
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)7)74
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Παναμᾶ 19)1 διά Ταΐθαν
Κ. ΧΑΤΖΗΓΙΑΙΕΡΑΣ	69	30695	Ε. Αυθέροαν 28)2
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	δ. Αμέρεσσαν 25)2 διά 'Αλγερίαν
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	Ε. Π. Καμπέλο 16)11
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	ἀργεῖ εἰς 'Ιτέαν ἀπό 8)5)75
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	ὑπὸ παραλαβήν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ δ.	57	13268	ἀργεῖ εἰς 'Ιτέαν ἀπό 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΡΟΣΟΣ	60	9406	Ε. Εσπιτέργυρ 21)2
ΚΑΒΟ ΔΕΑΦΙΝΙ	60	10934	δ. Σουέζ 27)2
ΚΑΒΟ ΚΩΛΩΝΕΣ	58	10463	Ε. Ρεσίφ 27)1
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	51696	Ε. Ρόττερνταμ 12)1
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ε. Πειραιᾶ 25)2 Γιθραλτάρ
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΙΑΣ	57	11089	Ε. Λείθεον 24)2
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	23793	Ε. Νεάπολιν 21)2
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟΥ	55	2150	δ. Μπρούνομπούτελ 6)2 'Αλγερίαν
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΗ (δ.)	65	48908	ὑπὸ παραλαβήν
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	δ. Κωνστάντζαν 12)2 Ραθέννα
ΚΑΒΩΡΙΝ Δ.	70	16306	δ. Βαλτιμόρη 14)2
ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	δ. 'Ησατ Λόντον 31)1 'Ιαπωνίαν
ΚΑΤ' ΡΟ	53	4635	δ. Αμέρεσσαν 2)3 διά Πειραιᾶ
ΚΑΙΤΗ	65	23523	δ. Αλεξανδρείας 8)2
ΚΑΙΤΗ	54	3817	ε. Πειραιᾶ 26)2 διά Γαλλίαν
ΚΑΛΑΙ	49	3831	δ. Σ. Σάιδ 11)2
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	Ε. Εμπεν 25)2
ΚΑΛΑΙΑΡΧΟΣ	52	4755	δ. Ντώρπιταν 14)12 διά Περσικόν
ΚΑΛΑΙΓΡΑΜΜΟΣ	70	4361	δ. Λάργος 11)1
ΚΑΛΑΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	Ε. Γουώρκυγκτον 20)2
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8572	Ε. 'Ακαμπα 7)2 διά Μπάσραν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16438	δ. Κοκούρα 17)2 Μαζίζουρου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	ταύλων 4)2 διά Τρίπολιν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	Ε. 'Αλεξανδρείας 16)2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ.	74	15938	δ. Ν. 'Ορλεάνη 24)2 διά Ρωσίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ.	55	6216	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 14)2
ΚΑΛΛΙΠΟΙΔΙΣ (δ.)	59	12353	Ε. Πειραιᾶ 1)2
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΑ (δ.)	57	11969	εἰς Μοντεβίδεο (επικ.)
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	δ. Ρόττερνταμ 23)2 διά Ρουέν
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	δ. Ρόττερνταμ 2)2 διά Π. Χάρκορτ
ΚΑΛΤΕΣ ΚΕΤΙΙ			
ΤΑΟΥΜ (δ.)	58	13491	δ. Π. Σάιδ 2)11 διά Πειραιᾶ
ΚΑΛΥΨΩ	69	6082	Ε. Μαπούτο 22)2
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	Ε. Λάργος 12)2
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	13005	ε. Βαλτιμόρην 18)2
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	10449	Ε. Ν. 'Ορκη 23)2
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	Ε. Τέενταν 1)2
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	76	19500	δ. Παναμᾶ 24)2
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	Ε. Σμύρνη 23)2
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	δ. Π. Σάιδ 18)2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Ρεσίφ 13)2 διά Σάντος
ΚΑΠΙ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	εἰς Ντεκάμι ώπε 27)11
ΚΑΠΙ ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	Ε. Κων)πολιν 12)2
ΚΑΠΙ ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	φ. φιλοδεσίειν 14)2 Γιθραλτάρ
ΚΑΠΙ ΚΩΣΤΗΣ Δ.	68	24668	δ. 'Αμπιτζάν 14)2 Βαρκελώνην
ΚΑΠΙ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	ε. 'Αλεξανδρείας 8)2
ΚΑΠΙ ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	Ε. Πειραιᾶ 20)1
ΚΑΠΙ ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	Ε. Πειραιᾶ 12)2
ΚΑΠΙ ΜΑΡΚΟΣ Μ.Δ. δ.	62	39169	Ε. Τζάκονσβιλ 20)1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΗΣ δ.	64	38538	εἰς Ν. 'Ορκη 14)1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΗΣ Π.	50	1338	ὑπὸ παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	8639	δ. Μαλάγα 20)1 διά Λάγος
ΚΑΙΣ ΞΥΛΑΣ	58	9724	Ε. Λάργος 26)1
ΚΑΠ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	Ε. Τουκουγιάμα 20)2
ΚΑΠ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	Ε. Χανάτον 21)2
ΚΑΠ ΨΑΡΡΟΣ	66	16164	δ. Βιζακαπατινά 21)2
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	δ. Γιθραλτάρ 21)2 διά Κ. ΗΠΑ
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΙΟΡΥ	58	10885	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25)3)76
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	δ. Σουέζ 10)9
ΚΑΠΤ ΘΕΡΟΝΙΑΣ	59	8401	Ε. Κολόμπο 22)1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ-			
ΣΘΕΝΗΣ	65	18995	Ε. Τέενταν 25)2
ΚΑΠΤ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Γουέπια 10)2 Π. Βέσμε
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	75	38718	δ. Παναμᾶ 8)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	δ. Βενετία 25)2 διά Ραθέννα
ΚΑΠΙ ΛΕΟ	62	1948	δ. Σουέζ 28)2 διά Χάρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ	66	9931	Ε. Πόλουσα 21)1
ΚΑΠΙ ΜΗΤΣΟΣ	58	1935	ε. 'Αμπερέσσαν 24)2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	10503	δ. Σουέζ 30)12 Μπαγκόκ
Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	120000	εἰς Χακοντάτε ώπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΙ ΙΩΩΝ Α.	61	13437	δ. Πειραιᾶ 7)2 διά Θεούνικη
ΚΑΠΤ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19827	δ. Χιούστον 14)1 διά 'Οδησσον
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ε. 'Ακαμπα 5)2
ΚΑΡΑ	65	13313	δ. Ναγκόρια 1)2 διά Ντόχα
ΚΑΡΑΙ ΣΚΑΚΗΣ	65	18442	δ. Παναμᾶ 7)2 διά 'Αγγλίαν
ΚΑΡΕΝ	76	4617	δ. Ντόρμπαν 10)2 διά 'Ιμπινχαμ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	γ. Γένοβα 27)1 διά Βανκούσερ
ΚΑΡΙΝΑ	56	4194	ε. Π. Χάρκορτ 18)2
ΚΑΡΑΟΒΑ	75	29314	δ. Α. 'Αντζελες 27)1 Γιοκοχάμα
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ε. Τενερίφ 18)2 Μπ. 'Αύρες
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	δ. Κων)πολιν 21)2 Κωνστάντζαν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Νταμπέρ 26)2 διά Εύρωπην
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Μπάραν 12)2
ΚΑΣΟΣ	56	3401	δ. Π. Σάιδ 27)2
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15314	ε. Ντουμπάι 22)1
ΚΑΣΣΙΩΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ε. Νάντη 28)1
ΚΑΣΣΙΩΠΕΙΑ	63	3499	δ. Ν. 'Ορλεάνη 21)1 διά Σάπελε
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	δ. Ρ. Τανόύρα 12)2
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕ Α.	66	2993	δ. Τέμα 21)2 διά Λάγος
ΚΑΤΕ Ν. Α.	65	18723	δ. 'Ιμπινχαμ 22)2 διά Σίδνευ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3828	δ. Ταράντα 18)2 διά Κων)πολιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	δ. Γιθραλτάρ 14)2 διά 'Αλγερίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-			
ΠΟΥΔΟΥ	77	9000	εἰς Σάντερλαντ ώπο συμπλήρωσιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6331	ε. 'Αμπιτζάν 24)2
ΚΑΤΙΑ	55	8447	ε. Πειραιᾶ 3)11
ΚΑΤΙΑ	63	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΑ	52	3694	δ. Π. Σάιδ 21)2
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5)5)76
ΚΑΤΙΝΑ	56	15802	δ. Π. δρ. Σπατην 21)2 Αφρικήν
ΚΕΑ	55	10682	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)7)75
ΚΕΑ	58	13994	δ. Σάντος 18)2 διά Μπ. 'Αύρες
ΚΕ·Ι·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	2683	δ. Κοραμάρ 14)2
ΠΟΥΔΟΥ	77	10995	ε. Ρ. Γκράντε 4)2
ΚΕ·Ι·Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	Ε. Σαδάνναν 21)2
ΚΕ·Ι·Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	Ε. Λάγος 19)2
ΚΕ·Ι·Π ΠΡΑΙ·ΝΤ	73	8927	Ε. 'Ιμπινχαμ 1)3
ΔΕΙΠ ΣΙΡΟΒΙΔΙ	58	13700	δ. Κοπερ 14)2 Γιθραλτάρ
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16373	δ. Παναμᾶ 3)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	76	19500	εἰς Ταΐμπα ώπο συμπλήρωσιν
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9110	Ε. Θέουτα 27)2
ΛΕΩ ΙΖΗΡΙΖ (δ.)	54	8904	δ. Αμέρεσσαν 27)2
ΚΕΦΑΛΟΜΙΑ ΣΚΑΥ	60	13950	δ. Ρουέν 24)2 διά Στεττίνον
ΛΕΧΕΡΑ	61	14982	δ. Κιουρασάο 17)2 Π. Χάρκορτ
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	δ. Κιουρασάο 17)2 Π. Χάρκορτ
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΖ	56	8924	δ. Μασέπο 16)2 'Αμπιτζάν
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ			
ΔΕ ΓΚΡΕ·ΙΤ (δ.)	70	103012	ε. Πειραιᾶ 22)2
ΚΙΓΚ ΘΙΡΑΣ (δ.)	56	21131	δ. Καρβαγένην 14)2 Ν. 'Υρκη
ΚΙΓΚ ΘΙΣΣΕΥΖ	57	9153	Ε. Βαλένθια 12)2
ΚΙΓΚ ΚΛΑΜΟΣ (δ.)	64	29/97	δ. Μπαμόντ 22)2
ΚΙΓΚ ΕΛΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. Πειραιᾶ 22)2
ΚΙΓΚ ΝΕΣΙΩΡ	63	15378	δ. Παναμᾶ 13)2
ΚΙΓΚ ΠΛΗΥΣ (δ.)	58	20487	δ. Χάμπτον Ρ. 10)2 'Αρούμπα
ΚΙΓΚΣΝΟΡΘ	64	17050	δ. Σιγκαπούρην 8)2 διά Κορέα
ΚΙΓΚ ΤΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ε. Ακαπά 5)1
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	17891	δ. Παναμᾶ 16)2
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16668	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3)3)75
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	δ. Βιτόρια 24)1 διά Τομπάτα
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ε. 'Ακαμπα 17)2
ΚΛΑΥΝΙΦΕΡΘ	64	5711	δ. Παναμᾶ 20)2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Αμέρεσσαν 24)2 'Ακαζούτλαν
ΚΛΕΙΩ	58	8791	δ. Μπ. Αύρες 21)2 διά Κούδα
ΚΛΕΙΑΙΔΑ (δ.)	63	38964	δ. Ν. 'Υρκη 26)2 Μπρίτζπορ
ΚΛΕΟΝΙΚΟ	52	21187	δ. Μπ. Αύρες 31)2 διά Κιουρασάο
ΚΛΕΩΝ	59	3528	ε. Πειραιᾶ 25)12
ΚΛΥΤΙΑ	55	16071	δ. Ρεσίφ 5)2 διά Ρόττερνταμ
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	22129	ε. Έθεργκλειντς 14)2
ΚΟΜΕΙ	72	9885	δ. Χάρην 5)2 διά Π. Τζέρομ
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	1588	δ. Γιοκοσούά 13)2 Κασασκά
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	δ. Πειραιᾶ 19)2 διά Λάγος
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. 'Αμπιτζάν 13)1 Ρίτσαρντς Μπ.
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ.			
ΔΩΡΟΣ (μ.)	76	113000	εἰς Πούλα ώπο συμπλήρωσιν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-			
ΓΑΜΠΑ	72	39453	ε. Ρόττερνταμ 28)2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ	73	125977	ἀργεῖ εἰς Στόρντ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ·ΟΝΗΗ	68	23258	δ. Σέτουμπα 21)2
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΗΜ.	58	5402	δ. Ν. 'Υρκη 24)2 διά Τρίπολιν
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΑΝ.	54	4710	δ. Λάρνακα 24)2 διά Πειραιᾶ
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΚΑΥ	55	4953	ε. Λεμεσόσ 28)2
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΔ	55	5818	δ. Βαλτιμόρην 21)2
ΚΟΡΑΙ	60	3333	δ. Λείθεος 12)11 διά Π. Σάιδ
ΚΟΡΑΤΣΕΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	66	44895	δ. Τεργέστην 27)2 διά Περσικόν
ΚΟΡΑΙ	56	8474	ε. Μπεντί 7)2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	δ. Ναγκόγια 11)2 Κουνταμάτου
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ	61	12847	δ. Ν. 'Ορλεάνη 2)2 διά Περσικόν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	δ. Βουλάνη 1)3 διά 'Ακαμπα
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ε. Ριγιέκα 27)2
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	δ. Α. Τσάρλε 15)2
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΑΤΣ	55	2671	ε. 'Αλεξανδρείαν 10)2
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΙΛΟΣ	60	5993	ε. Μπαγιόν 4)10
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΥ	58	12459	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 6)8
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	δ. Σακάδ 22)2 διά Περσικόν
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1866	ὑπὸ παραλαβήν
ΚΡΗΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ			

ΔΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Π. Βάντρας 16)2 Τσανάκαλε
ΛΑΤΟ	52	4207	Ε. "Αιπου Ντ. 15)2	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	δ. Κων(πολίν 20)2 διά Κωνστάντζαν
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	εις Σόγην Κόρυκ από 3)8	ΜΑΡΙΔΥΝ Α.	68	1400υ	ά. Σασέμπιτο 20)2 Φιλιππίνες
ΛΕΛΑ	59	5407	δ. Γιβραλτάρ 24)2 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΙΜΠΕΡ	54	3596	ά. Λ. Πάλμας 14)2 διά Λάγος
ΛΕΝΤΑΣ	57	8854	ά. Μ. δλ "Αχιαντί 23)1	ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (δ.)	68	67512	άργει εις Πειραιά από 30)7
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ά. Νιασάμ 28)2 διά Μπαχρέιν	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΙΕ	63	15364	ξ. Σιγκαπούρην 20)2
ΛΕΟ ΠΡΑΓΙΝΤ	70	1999	ύπο παραλαβήν	ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19805	ά. Π. "Αλέγκρε 27)2 Βενεζουέλαν
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	δ. Γιβραλτάρ 26)1 διά Γουδρι	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Λ. "Αντζέλες 28)2
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	μετων. "ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ»	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ά. Γδόνια 26)2 διά Βενετίαν
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	ά. "Αμπιτζάν 7)10 διά Λάγος	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ξ. Τάμπα 8)2
ΛΕΩΝ	75	15684	Ε. Ροάριο 18)2	ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	ά. "Αντεν 19)2 διά Μαυρίκιον
ΛΕΩΝ	72	2311	δ. Σουέζ 26)2 διά Τζέντα	ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Μαδράς 21)2 διά Ρόττερνταμ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	εις Φάλμουθ από 9)12	ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	ά. Πειραιά 24)2 διά Αδγούσταν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5553	ύπο παραλαβήν	ΜΑΡΑΕΝ (δ.)	59	13595	ά. Βαλτιμόρη 22)2 διά "Αρόδιπα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ.	52	5461	ά. "Ηση Λόντον 10)12 Βενεζουέλαν	ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Μουροράν 20)2 διά Μπεκαπάν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ- ΠΑΝΗΣ	65	15738	ά. θιλαδέλφειαν 16)2 Γιουροπόρτ	ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	δ. Γιβραλτάρ 3)2 Π. Χάρκουρτ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ξ. Τζιμπούτι 10)2 (έπισκ.)	ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	ά. Βαλένθια 20)1 διά Λάγος
ΛΗΓΚ	61	8760	ά. Κόμπε 24)2 διά Χιμέτι	ΜΑΡΤΖΟΥΡΥ	56	8274	ά. "Αρχοντς 25)1 διά Ρόττερνταμ
ΛΗΤΩ	51	4677	Ε. Μπ. Σαπούρο 14)2	ΜΑΡΥΑΙΣ	68	2299	ξ. Λεμεσόδων 12)2 διά Λαττάκια
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	59	12773	ά. Γιουροπόρτ 27)2 "Ασλαμποργκ	ΜΑΡΥΑΙΖΑ	70	15806	ά. Παναμά 18)2 διά "Ακαζούθιλαν
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	δ. Γιβραλτάρ 20)2	ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Κιχαραζό 23)2 Βιζακαπανάν
ΛΙΑΝ	64	4701	εις Σιγκαπούρη από 14)12 (έπισκ.)	ΜΑΡΩ	51	1871	εις Ζαντανάν από 5)6
ΛΙΑΝ Η	57	7110	ά. Μπούτο 5)1 Μπ. "Αμπάς	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΑΝΙΑΝ	55	6935	ξ. Π. Χάρκουρτ 18)2	ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Κολόμπο 1)2
ΛΙΑΙΚΑ	60	8562	ε. Κόμπε 25)2	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Λιθερπουλ 8)2
ΛΙΑΛ Β.	53	2962	εις Άγγος από 5)6	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ξ. Παρανάγκουα 8)2
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ε. Π. Σάδι 3)2	ΜΑΣΤΕΡ ΣΙΕΙΟΣ	57	8906	ά. Λάγος 2)2 διά "Αμπιτζάν
ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ	55	1594	ε. Μασσαλίαν 26)2	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ξ. Γενοσακόλα 20)2
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	75	18343	ά. Φλαδελφειαν 21)2 διά Κιουρασάο	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ά. Λάγος 26)2 διά Εδρώπην
ΛΙΝΔΑΟΣ	62	10883	ά. "Αντεν 26)2	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ξ. Βοστώνην 23)2
ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Σ. Σάδι 24)2	ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Πειραιά 19)2 Νοθορωσίσκην
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	εις Άγγος από 20)1	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ά. Σ. Ναζάρι 14)1 διά Μπαγιόν
ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	ά. Μ. Καλύν 3)2 διά Ρωσίαν	ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. "Αντεν 9)1 διά Χοντέιντα
ΛΟΓΙΑΙΤΙ	69	9045	ά. Καζαμπλάνκα 26)12	ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	ά. Ταραγκόνα 3)2 διά Λάγος
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Ν. "Ορλεάνη 24)2 διά Ρωσίαν	ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ξ. Ρόττερνταμ 26)2
ΛΟΗΑΙΝΟΝ	50	2696	ά. Σμύρνην 2)2 διά Θεούνικη	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	65	14264	ά. Αντοφαγκάτα 26)2 Παναμά
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μπερμέρα από 10)10)74	ΜΕΙΛΑΛΑ	52	1699	ά. Αμεδεύργον 23)2 διά Πάτρας
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ	61	3142	ά. Κων(πολιν 4)1 διά Γαλάτου	ΜΕΙΛΙΣΤΑ	56	13233	εις Πειραιά 8)1
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΙΓΚΣ	63	9804	ά. Π. Σάδι 22)2 διά "Αμστερνταμ	ΜΕΙΛΙΤΩΝ	68	10017	ξ. Αιθερπουλ 28)2
ΛΟΥΙΣ	54	6103	ά. Σουέζ 22)2	ΜΕΙΛΠΟ	60	8496	ά. Μόζι 26)2 διά Κολόμπο
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Παναμά 2)1 διά Σαγκάνη	ΜΕΙΑΤΕΜΙ	50	3343	ά. Βούβλην 26)2 διά Πορμαντάρ
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ξ. Βαλτιμόρην 23)2	ΜΕΙΕΤΕΜΙ	63	9755	ά. Μπάρρου 24)2 διά Ρουέν
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	ά. Λ. Πάλμας 21)1 διά Λάγος	ΜΕΙΚΑΛΗΣ	75	28082	ά. Αιθερπουλ 28)2
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Ζεμπρούγκε 2)2 διά Πειραιά	ΜΕΙΚΙΟΥΝΤΑ	77	18603	δ. Γιβραλτάρ 13)2
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. "Αντεν 2012 διά Περσικόν	ΜΕΙΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΪ'	64	1594	ά. Μπαγιόν 7)2
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Σαθάναν 16)2	ΜΕΙΡΙΤΑ	63	10586	ά. Κόμπε 19)2 διά Βανκούθερ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ξ. Λισσαθώνα 9)2	ΜΕΙΡΙΤΑ	58	21479	ά. Πειραιά από 25)1)75
ΜΑΒΙΟΣ ΑΠΕΣΑΚΗΣ	53	6009	εις Πειραιά από 29)12	ΜΕΙΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	6398	ά. Πασάγιες 20)1 διά Λάγος
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Ρ. Ιανέρο 16)2 Παρανάγκουα	ΜΕΙΡΣΙΑ	51	61172	άργει εις Πειραιά από 26)6
ΜΑΙΑΝΛΟΝ	72	2991	ξ. Σαίν Λουν τύ Ρόν 22)2	ΜΕΙΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ξεωθ Τριτ. Λιθον 3)2
ΜΑΙΡ	65	19816	ά. 'Αμβούργον 1)2 διά Κόνακρου	ΜΕΙΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17840	ά. Βαλτιμόρην 24)2 "Αμστερνταμ
ΜΑΙΡΑ	76	9000	ά. Κόμπε 21)2	ΜΕΙΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	76	19200	εις Τουρκού διό συμπλήρωσιν
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Αλεξανδρείαν 15)2	ΜΕΙΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Σιγκαπούρην 16)2
ΜΑΙΡΗ	57	10687	άργει εις Πειραιά από 11)6)75	ΜΕΙΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	76	19200	ά. Ρόττερνταμ 25)2 Ν. Υόρκη
ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	ξ. Λαττάκια 18)3	ΜΕΙΣ. ΑΡΕΓΗ (δ.)	70	17718	ά. Κοτονού 1)2 διά Ντουάλα
ΜΑΙΡΗ ΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. Γουέστερντροπ 12)2 Ναγκόγια	ΜΕΙΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Πόρτλαντ (Με) 19)2
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ά. Νουεντιν 16)2 διά Φρημάντλ	ΜΕΙΣ. ΑΡΤΙΝΤΑ (δ.)	76	19200	εις Τουρκού διό συμπλήρωσιν
ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ά. Ντεμέρα 16)1	ΜΕΙΣ. ΑΥΡΑ (δ.)	77	17718	ά. Ρόττερνταμ 29)1 (έπισκ.)
ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	55	3865	ά. Πειραιά 21)2	ΜΕΙΣ. ΒΟΡΜΙΚΕΝ (δ.)	70	17718	ά. Σιγκαπούρην 28)2
ΜΑΙΛΒΙΝΑ	58	38286	δ. Γιβραλτάρ 24)2 διά Τάραντα	ΜΕΙΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Ρόττερνταμ 20)2
ΜΑΙΛΕΣΣΙΝΑ	58	2990	ά. Βαρκελέων 28)2 Μπαχάμας	ΜΕΙΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Σιγκαπούρην 19)2
ΜΑΙΙΕΖΑ Σ.	55	10707	ά. Λιθερπουλ 15)2 διά Ντεμεράρα	ΜΕΙΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Βοστώνην 20)2
ΜΑΙΟΥΣ	55	5868	ά. Σιγκαπούρην 30)1 Π. Κελγάκ	ΜΕΙΣ. ΙΔΑΜΥΣ (δ.)	72	17700	ά. Νεαπόλιν 19)2 διά Σέτε
ΜΑΝΘΟΣ	77	8526	ά. Σιγκαπούρην 31)1 διά Τσένταν	ΜΕΙΣ. ΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Σιγκαπούρην 22)2 διά Τσίμπα
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6912	ά. Αλεξανδρείαν 18)2	ΜΕΙΣ. ΙΝΤΕΣ	71	17840	ά. Πλαναδ 25)2
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ά. Βαρκελέων 28)2 Μπαχάμας	ΜΕΙΣ. ΙΠΡΗΓΚΕΝ (δ.)	70	17718	ά. Μπόνου 18)2
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2966	ά. Παναμά 25)1 διά Αδστραλίαν	ΜΕΙΣ. ΠΡΗΜΠΗ (δ.)	71	17840	ά. Σιγκαπούρην 16)11 (έπισκ.)
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Λιθερπουλ 24)2	ΜΕΙΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Πόλον 9)2
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	ά. Μαύρην 2)2 διά Βατούμ	ΜΕΙΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Κοτονού 1)2 διά Λάγος
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	58	61172	ά. Πειραιά από 21)9)74	ΜΕΙΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Κοτονού 19)2 διά Σέτε
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	58	3206	ά. Πειραιά 16)2 διά ΗΠΑ	ΜΕΙΣ. ΤΟΛΗΜΗ (δ.)	60	51412	ά. Τζάκασον 16)11 (έπισκ.)
ΜΑΝΤΩ Β. (δ.)	72	17432	ά. Νιοδάνε 15)2 Φρήπορπ (Μπ.)	ΜΕΙΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Λαγός 27)2 διά Κιουρασό
ΜΑΝΙΑ	62	9455	εις Ρ. Γκράντε από 26)11	ΜΕΙΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	17338	ά. Κων(πολίν 17)2 Κωνστάντζαν
ΜΑΝΙΑ	70	9101	ά. Μπαχρέπιν 20)2 διά Αφρικήν	ΜΗΙΑΟΣ II	48	2340	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΑ (δ.)	65	42109	ά. Τεργέστην 28)2 διά Πειραιά	ΜΗΙΑΟΣ III	49	9068	ά. Μπρούνιμποτελ 11)2 διά Ρίγα
ΜΑΝΙΑ	59	5407	ά. Κων(πολιν 12)2 Μαύρην Θάλασσαν	ΜΗΙΑΝΗ	57	9200	ά. Σιγκαπούρην 31)1
ΜΑΝΙΑ	57	3478	ά. Αμέρειραν 24)1 Π. Χάρκουρτ	ΜΗΙΕΡΒΑ	49	6126	ά. Μπ. "Άρες 16)2 Ρόττερνταμ
ΜΑΝΙΑ III	53	825	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΗΙΣΙ ΛΑΣ	60	1196	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΑ B.	55	3597	ά. Τενερίφην 24)2	ΜΗΙΣΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Π. "Ορλεάνη 26)2 Βενεζουέλα
ΜΑΝΙΑ Γ. Α.	74	15938	ά. Θεσσαλ. 10.38 B - 12.32 A 29)1	ΜΗΙΣΙ ΛΑΜΠΤΙ	70	1592	ά. Πιεραιά 22)1
ΜΑΝΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ. 64	34827	ά. Σοικαστ 2)2 διά Ινδονησίαν	ΜΗΙΣΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Ντεσμόδησον 17)2	
ΜΑΝΙΑ K.	70	9069	ά. Π. Καμπέλο 15)11	ΜΗΙΣΙ ΛΑΙ-ΟΝΕΣ	72	1592	ά. Τελεστόνε 13)3
ΜΑΝΙΑ L.	77	23000					

ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	Ε. Πειραιά 17)2
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	δ. Σουέζ 25)2 διά Περσικόν
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 23)2
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Ν. 'Ορλεάνη 21)2 Π. Εσκιθελέ
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ά. Χιούστον 28)1 διά Ματάνζας
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ά. Μπαρμπάντος 29)1 Κιουρασό
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	ξ. Πειραιά 18)2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Βενετία 24)2 διά Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ά. Κίγκοτον 19)2
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ά. Λ. Τσάρλς 8)2
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Μπαμόντ 22)2
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ξ. Λιβόρο 25)2
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Χιούστον 17)2 διά Κίγκοτον
ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	ξ. Ρουέν 22)2
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ά. Μπ. Μπλάνκα 19)2 Ρουμανία
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Αμέρισαν 18)12 διά Λάγος
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ξ. 'Ιντούδη 12)2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ά. Λισασδόνα 17)2 Φιλαδέλφειαν
ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	ύπο παραλαβήν
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ά. Μπάρ 15)2 διά Τουρκία
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	54	4352	ξ. Μπέλφαστ 25)1
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Χόθικ 26)1 Κάρυκ διλ.
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	αργεί εἰς Πειραιά ἀπό 24)11
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ξ. Λιβρόπολη 20)2
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	ά. Βενετία 23)2 διλ. 'Ανκόνα
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. Βρέμην 21)1 διά Βεγγάζην
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ά. Ναγκόκια 17)2 διλ. ΗΠΑ
ΜΟΜΠΙΔΑ (δ.)	69	47958	ά. Μελεδώρην 24)2 διά Περισκόν
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 30)176
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ξ. Πειραιά 31)
ΜΟΣΧΑ	57	2926	ά. Λάγος 17)2 διά Κ. Τάουν
ΜΠΑΛΑΙΚ ΉΓΚΑ	63	8823	ξ. 'Αιγαίου Ντ. 16)2
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	1562	ά. Μαδέρια 25)2 διά Σετουμπάλ
ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	ά. Π. Χάρκουρτ 20)2
ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ I.	60	3476	ά. Κοραμσάρ 7)2
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ά. Νεάπολιν 21)2 διά Π. Ρίκο
ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16)75
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	ά. Ν. 'Υόρκη 13)2 διά Γδυνία
ΜΠΑΟΚΑΛΑΝΤ	66	3013	ξ. Λάρνακα 14)1
ΜΠΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ύπο παραλαβήν
ΜΠΑΟΥ ΖΩΗ	68	2961	ά. Αρτροσαν 30)1 Π. Χάρκουρτ
ΜΠΑΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Σούσα 18)2 διά Σφάξ
ΜΠΑΟΥ ΜΠΙΑ	67	2765	ύπο παραλαβήν
ΜΠΑΟΥ ΠΕΡΑ	69	2988	ύπο παραλαβήν
ΜΠΟΡΕ V.	68	3340	ά. 'Εσκίνι 22)2 διά Κότκα
ΜΠΟΡΕ VII.	72	3166	ά. Ρουέν 21)2 διά Τουρκού
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	ά. Π. Σάδι 23)2 διά Μεσόγειον
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ	56	6553	ά. Π. Σάδι 23)2 διά Μεσόγειον
ΦΑΙΘΟ	57	9604	ά. Κοραμσάρ 8)2
ΜΠΡΑΒΟ ΆΛΕΞ	50	4375	ξ. Π. Χάρκουρτ 12)2
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ	55	3405	ά. Σουέζ 29)12 διλ. 'Υεμένη
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. Σουέζ 27)2 διά Μόκα
ΜΠΡΑΒΟ ΙΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Πειραιά 29)12
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Τενερίφην 8)2 Π. Χάρκουρτ
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ·	51	6022	ξ. Πειραιά 12)2
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ·	69	2994	ά. Ρουέν 22)2 διά Τζένταν
ΜΠΡΑΝΚΑΡΤ Κ. (δ.)	61	2501	άργει εἰς Πειραιά
ΜΥΚΗΝΑΙ II.	54	5240	ά. Σάντον 21)2
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Ρουέν 22)2 διλ. 'Αννάμπα
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Π. Σάδι 24)2 διά Πολωνίαν
ΜΥΡΤΩ	59	10400	ά. Λονδίνον 26)2
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	ά. Σουέζ 12)2 διά Σαλάλα
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ά. Μπρούνιμπούτελ 4)2 Πολωνίαν
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. Τζιμπούτι 16)2
ΝΑΞΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	68	3960	ά. Ρότερνταν 12)2 διά Λάγος
ΝΑΣΟΣ	51	4684	ά. Σ. Σάδι 20)1 Π. Κάμπους
ΝΑΤΜΑΙΗ	56	7986	ά. Λεμποσόν 28)1 διά Λαττάκια
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	ά. Κων/πολίν 11)2 Μαύρην Θάλασσαν
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11508	ά. Ντόρπταν 28)1 διά Κοραμσάρ
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36065	ά. Γιεραλτάρ 25)2 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	53	7021	ά. Καρθαγένην 23)2 διλ. 'Αντεν
ΝΑΥΤΙΑΣ	56	3640	ά. Λειζρες 15)2 διλ. Ισραήλ
ΝΑΥΤΙΑΣ	66	7001	ά. Μομπάσαν 16)2 διά Κορτμάρη
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Ίντσον 12)2 διά Μπουσάν
ΝΑΧΟΣΤ ΤΖΑΜΠΟ	54	6503	ύπο παραλαβήν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)175
ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Βάθις Μπ. 4)2 διλ. Χιούστον
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12648	ά. Π. Μιράντα 18)2 διά Στάνλου
ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Πειραιά ἀπό 17)5
ΝΕΝΑ	51	7267	ά. 'Αμερίσαν 11)1
ΝΕΝΑ	66	3762	ά. Μπρούνιμπούτελ 8)2 Πολωνίαν
ΝΕΝΗ	59	3396	ά. Βαρκελώνην 2)2 διά Ταρτούς
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Παναύα 18)2
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Πειραιά ἀπό 17)5
ΝΕΣΤΟΡ	68	25755	ά. Λαύριον 15)11 διά Μάλτα
ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ά. Πλότον 19)1 διλ. Αγύοστα
ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527	ά. Ρότερνταν 11)1 διλ. Αγύοστα
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ξ. 'Αλεξάνδρειαν 27)2
ΝΗΡΗΣ	77	18080	ά. Κολούμπια ρίθερ 2)2
ΝΗΣΟΣ ΙΩΑΚΗ	53	4968	ά. Χαλίκια 7)2
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	ά. Πειραιά ἀπό 25)12
Ν. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)675
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5827	ά. Αιγαίου 15)2
ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Ντόρμπαν 5)2
ΝΙΚΗ Κ.	50	6012	ά. Πειραιά (Επω.)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	ά. Πειραιά 27)1
ΝΙΚ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ά. Γδυνία 21)2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	ά. Μπαρμπάντος 27)2 Γρενάδα
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	ά. Λειζρες 16)2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3579	ά. Τεργιστήν 19)2
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ά. Λισασδόνα 24)2 Χάμπον Ρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	57	4981	ά. Θεούτα 23)2 Π. Χάρκουρτ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ	53	5419	ά. Γένουτα 1)2 διλ. Ελλάδα
ΝΙΚΟΣ	67	9633	ά. Σ. Σάδι 9)2
ΝΙΚΟΣ	47	7654	ά. Σ. Σάδι 17)1
ΝΙΚΟΣ	51	6987	ά. Σ. Σάδι 3)1 διά Λιβύην
ΝΙΚΟΣ	55	2303	ά. Λισασδόνα 20)2
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ά. Πειραιά 25)2
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-	71	65347	ά. Κων/πολίν 15)2
ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ά. Κων/πολίν 15)2
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ-	62	21363	ά. Σιγκαπούρην 21)2
ΝΙΚΟΤ	67	3387	ά. 'Αλεξάνδρειαν 28)2
ΝΙΚΥ	58	9087	ά. Μπ. Μπλάνκα 15)2 διλ. Ισπανίαν
ΝΙΜΒΡΟΣ	68	2994	εἰς Ντόρμπαν ἀπό 10)7

ΝΙΝΑ ΠΑ.	68	1955	εἰς 'Αλεξάνδρειαν 20)12
ΝΙΝΗ	62	28651	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16)675
ΝΙΟΥΕΝΦΕΛΣ	56	6617	ύπο παραλαβήν
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ξ. Βάλδις Μπ. 1)3
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	ά. Παναμάδ 22)2
ΝΟΝΙ	68	5479	ύπο παραλαβήν
ΝΟΝΙ	53	4234	ά. Πειραιά 22)2 διλ. 'Αλθανίαν
ΝΟΠΙΔΑ ΛΟΥΝΑ	62	4218	ύπο παραλαβήν
ΝΟΠΙΔΑ ΝΕΒΑ	63	7280	ά. Χιούστον 5)2 Μπ. "Άρες
ΝΟΡΑΕΡΝ ΦΡΟΣ	58	4106	ά. 'Αμερέσαν 16)2 Γκάλφορτ
ΝΟΡΔΑΡ	48	2462	ά. Γιεραλτάρ 24)2
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ά. Ριγιέκες 25)2 διά Κόπερ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Μπ. 'Ατρες 28)1 Π. Καμπέλο
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ά. Γιεραλτάρ 19)2 διλ. ΗΠΑ
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Πειραιά 28)2
ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)275
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ά. Χιούστον 14)2
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	58	8639	μετων. «ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ»
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Πειραιά 7)2
ΝΟΡΦ ΧΑΙ'ΝΕΣ	62	15110	ά. Π. Καμπέλο 4)12
ΝΟΡΜΠΕΓΚΑ	67	22426	ά. Ντράμεν 22)2 διά Μεξικό
ΝΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	ά. Ντόχα 28)2
ΝΟΣΤΟΣ ΒΑΣΟ	50	6714	προσήρ. 40.32 Β - 18.05 Α 1)3
ΑΤΕΝΕ	50	4777	ύπο παραλαβήν
ΝΟΤΗΣ	56	3837	ά. Σουέζ 23)2 διά Ντουμπάτη
ΝΤΑΙΑΙΑ Α.	55	3487	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ξεωθι Λαττάκια 30)10
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	7063	ά. Λ. Μπουκάναν 8)2
ΝΤΑΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	ά. Λιβερπούλ 26)2
ΝΤΑΠΟ ΣΕΥ'ΛΟΡ	60	10611	ά. Καρνήφη 20)2
ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	ά. Κουθέτι 20)1
ΝΤΑΠΟ ΣΚΑΪ·	61	16664	ά. Λιβερπούλ 18)2 διά Νόρβικ
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ά. Τενερίφη 15)2 διά Βιτόρια
ΝΤΑΠΟΛΑ ΚΩΛΟΚ. δ.	65	32060	ά. Λ. Αντζελες 12)2 Σιγκαπούρην
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	ά. Λιθερπούλ 13)1 Μπ. "Άρες
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	ά. Ταρτούδ 8)12
ΟΕΒΕΝΤΙΚ (μ.)	73	7349	ά. Αΐδη 22)1
ΟΕΩΝ	57	9446	ά. Μπάραν 25)1
ΟΙ'ΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	εἰς Ν. 'Υόρκη ἀπό 2)11 (ἐπωλ.)
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	1137F	ά. Πειραιά 16)2 διά Σύρον
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	72	20625	ά. Τακόμα 18)2 Γιοκοχάμα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ά. Σάντος 19)2 Μπ. Μπλάνκα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕ'ΙΝΤΕΝ	72	20356	ά. Βίλιγκτον 27)12 Νιγηρίαν
ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	ά. Λ. Αντζελες 14)2 Γιοκοχάμα
ΟΙΓΑ Κ.	66	2982	ά. Λ. Πάλμας 15)2 Π. Χάρκουρτ
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ά. Ν. 'Υόρκη 26)2 διά Σ. Τζών
ΟΙΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. Πειραιά 17)2 διλ. Γιεραλτάρ 24)2 Κουόνιν διλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΩΡ (δ.)	61	109579	ά. Γιεραλτάρ 24)2 Κουόνιν διλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ά. Π. Χένταντ 27)2
ΟΙΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ά. Ταλκασούνα 16)2
ΟΙΜΗΡΙΣ	55	3006	ά. Π. Πρίνς 25)1 Ρ. Χάινα
ΟΙΜΟΝΙΑ (δ.)	55	5296	εἰς Φλώσιγκ 6)5
ΟΙΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	17102	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)1
ΟΙΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ά. Γιεραλτάρ 22)2 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	76	119821	ά. Γιορπούρτ 24)1 διά Περσικόν
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Λ. Κουάραρα 10)2
ΟΡΙΕ	55	6184	ά. Πλότες ἀπό 20)8
ΟΡΜΟΣ	7		

ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	Σ. Παναμά 23)2	ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. Σάντος 1)2 δι' 'Αλγερίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. Τζένταν 13)2	ΠΟΛΑ	56	7989	ε. Ρεοίφ 28)1
ΠΑΝΑΓΙΑ Α. (δ.)	60	13979	ά. Λοιδόνιον 28)2 Ρόπτερνταμ	ΠΟΛΟΥΞ	68	2918	δ. Παναμά 9)12
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Μομπάσα 30)1 Ρ. Γκράντε	ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	6595	ά. "Αντεν 17)2 διά Χοντέντα
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	έ. Λόγιος 18)2	ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	64	10374	άργει είς Χαλκίδα ἀπό 17)2)75
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	7832	ά. Καντίς 18)2 δι' "Ελ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	44	2681	ά. Ριγιέκα 25)2 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	50	7544	ά. Ντουμπάι 12)1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	ά. Ντόρερ 19)1 δι' 'Αλγερίαν	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	53	5772	ε. 'Αλεξάνδρειαν 13)2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	δ. Κων(πολίν 3)2 διά Γαλάτεσ	ΠΟΛΥΖ	58	8348	δ. Κων(πολίν 20)2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	57	10493	ά. Σασέμπτο 15)2 διά Ταΐθαν	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	65	40284	εις Φιλαδέλφειαν 27)2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΔΑΣ	58	9367	ε. Ρεύνον 17)2	ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	άργει είς Πειραιά διόπτη 15)4)75
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Ντώρμπατ 7)2	ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ά. Κ. Τάουν 24)2 διά Λόγιος
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	έ. Γκάλεστον 11)2	ΠΟΠΗ Μ.	52	7209	ά. Πειραιά 10)1 διά Λόγιος
ΠΑΝΤΚΡΙ ΙΙ	70	2995	έ. 'Αμβέρσαν 1)3	ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	ά. Μάλτα 24)2 διά Τύνιδα
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	δ. Γιβραλτάρ 25)2 δι' "Ακαμπτα	ΠΟΡΟΣ	57	8796	ήπ. παραλαβήν
ΠΑΝΕΑ	66	4244	δ. Σάτι 25)2	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	77	18500	εις Τογιοχάι ήπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	ε. Τζένταν 24)12	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ε. Ριγιέκα 12)2 διά Τρίπολιν
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ				ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5094	ήπ. παραλαβήν
ΦΕΙΜ (δ.)	64	34179	ά. Ταραγκόνα 17)2 διά Σουετίνα	ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Πειραιά 29)1 διά Σουέζ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	δ. Σάτι 13)2 Κωνατάντζαν	ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ε. Αιγαίου Ντ. 7)11
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΡΙΓΚ. ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ δ. 64	40098	ά. Ν. Ύόρκη 4)2	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	δ. Γιβραλτάρ 21)2 διά Γιαρίμκα	ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	ε. Πειραιά 28)2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Γκλάντον 23)2 δι' 'Ιαπωνίαν	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	έ. Μπέτρα 16)2
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	δ. Κων(πολίν 17)2 Μαύρην θάλασσαν	ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ε. Πειραιά 16)12
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	έ. Τάϊν 11)2	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Κισαραζού 8)2 Αδστραλίαν
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ε. Πειραιά 27)2	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δ. Σουέζ 12)2 διά Κολόμπο
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ά. 'Αμπιτζάν 31)1 διά Βραζίλιαν	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	δ. Σαντάτερ 15)2 διά Πειραιά
ΠΑΠΑΛΕΩΣΗΣ	57	8992	ε. Καλαμπάρ 15)2	ΠΡΟΔΟΣΟΣ	58	4225	έ. Λα Γκουάρια 10)2
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	έ. Λόγιος 11)2	ΠΡΟΔΟΣΟΣ Κ.	59	9125	δ. Σουέζ 20)2
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ά. Λόγιος 19)1 Ν. Αδστραλίαν
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4498	έ. Λόγιος 25)2	ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Χέντλαν 11)2 Πόλγακ
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. 'Αμπαγκάσκι 16)2 διά Μανίλα	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΉΑΙΑΣ	55	7062	ά. Σαντάτερ 14)1 Π. Χάρκουρτ
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	δ. Σουέζ 23)2 διά Περιοικόν	ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	έ. Ρόπτερνταμ 5)12
ΠΑΡΓΑ	59	10442	ά. 'Αμπιτζάν 31)1 δι' 'Ελλάδα	ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ	68	9858	ά. Γιοκοχάμα 14)2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	έ. Λόγιος 27)1	ΠΤΟΛΕΜΑΙΣ	62	10165	ά. Τανόρα 21)2
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	59	23607	έ. Γουατηκεύτη 27)2	ΠΤΥΘΕΑΣ	67	4057	έ. Τσιτάζια 31)1
ΠΑΡΟΣ	61	13761	έ. Ν. 'Ορλέαν 14)2	ΠΥΓΙΑ	72	10382	έ. Βαλαρού 14)2
ΠΑΡΟΣ	65	6838	δ. Σουέζ 8)2	ΠΩΔΙΑΝΑ	51	8684	ά. Λόγιος 21)10 διά Μπόνυ
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4237	έ. Μομπιλ 14)2	ΠΩΔΙΑΝΑ Κ.	70	15000	ά. Δάντοιχ 25)2
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	έ. Κάρυκ άδ. 18)2	ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	ά. 'Αμβέρσαν 11)3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	έ. Ν. Ύόρκη 26)2	ΡΑΤΑΧΙΑΛΣ	70	2678	ά. 'Αμβέρσαν 28)2 δι' 'Αλγερίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ. 66	44411	έ. Π. Σπαίην	ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	5431	ά. Λ. Πάλμας 20)1	
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	άργει είς Τζούρδε 25)2	ΡΕΑ	71	9025	έ. Τζένταν 31)1
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	έ. Αμπεργού 25)2	ΡΕΑ	56	4388	έ. Ταραγκόνα 22)2
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Χάμπτον Ρ. 26)2 Ν. 'Αμερική	ΡΕΑ	61	4152	ά. Αιγαίου Ντ. 23)2 Ντόρμπαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ά. Σάντος 19)2 Μπ. 'Άρες	ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ. δ. 58	13093	έ. Ρανόρ 28)2	
ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9946	ά. Κ. Τάουν 31)1 Π. Χάρκουρτ	ΡΕΥΜΝΟΝ	66	1127	ά. Καλάδ 27)1
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. 'Αλεξάνδρειαν 26)2	ΡΕΝΑ Κ.	57	8820	έ. Κουβέτι 14)2
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	ά. Καμπέλο 7)2	ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ·	56	1990	ά. Θίουτα 6)1 διά Ταρτούς
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Παναμά 27)2 διά Λιθερπούλ	ΡΗΓΚΑΛ (μ.)	51	12540	ά. Κολούμπια Ρ. 13)2 "Αγ. Φραγκίσκο
ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	27372	έ. Βαλτιμόρην 28)2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ά. Κιέλον 25)2 διά Δάνταιχ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	δ. Γιβραλτάρ 31)1 Α. Τσάρλες	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Γιοκοχάμα 12)2 δι' Αδστραλίαν
ΠΕΛΟΨ	55	7508	ά. 'Αμβέρσαν 8)1 Ρόπτερνταμ	ΡΗΓΚΑΛ ΡΕ-Ι-ΝΤΖΕΡ έ. 57	23693	άργει είς Πειραιά ἀπό 30)4)75	
ΠΕΛΟΨ	59	1863	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	12823	έ. Κουσιρό 20)2
ΠΕΜΑ	60	4865	ά. Μπερεμέρχφεν 21)2 διά Λόγιος	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ·	63	16810	ά. Παναμά 14)2 διά Λιθερπούλ
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δ.)	59	23607	ά. Γκάλεστον 20)2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	έ. Π. Κελαγκ 27)2
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	ά. Γιβραλτάρ 5)2 Φρήπορτ (Μπ.)	ΡΗΝΟΥΑΔ	70	9069	έ. Ν. Τώρημαν 27)2 δι' 'Αμβούργον
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	έ. Πειραιά 23)11	ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Ντώρημαν 27)2 δι' 'Αμβούργον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-ΣΗΣ (μ.)	76	45000	εις Σπαλάτον όπο συμπλήρωσιν	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2398	ήπ. παραλαβήν
ΠΕΡΙΕΙΚΗ (δ.)	54	10916	άργει είς Πειραιά ἀπό 22)3)75	ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙ-ΡΟ	57	4860	ά. Σήρηπορτ 24)2 διά Σάντος
ΠΕΡΑ ΑΙ-ΛΑΝΤ	64	10865	έ. Τζιμπάν 18)1	ΡΙΟ ΝΤΟΡ	55	7790	έ. Ρόπτερνταμ 20)2
ΠΕΡΑ ΜΕΡΣΑΝΤ	63	10868	ά. Γιβραλτάρ 28)2 Μαύρην θάλασσαν	ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	έ. Λόγιος 21)1
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	έ. Μαντράς 25)2	ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	έ. Μπρεμέρχφεν 24)2
ΠΕΡΛΑ	53	8231	ά. Λ. Πάλμας 21)2 διά Λόγιος	ΡΙΓΑ	37	5613	ά. 'Αμπιτζάν 21)1 διά Ντουάλα
ΠΕΡΣΑ	66	2432	έ. Πειραιά 25)2	ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	ά. Λεμεσόδον 18)2 διά Λαττάκια
ΠΕΡΣΕΠΟΙΔΑΣ (δ.)	63	33462	ά. Χάμπτον 27)2 δι' 'Αρούμπα	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ά. Παναμά 24)2
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	έ. Φόδ. 25)2	ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	ά. Χάμπτον Ρ. 27)2 Ν. 'Υόρκη
ΠΕΤΓΙΚΟ	67	39108	έ. Λούδηνον 20)2	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Τζάκσονθιλ 21)2
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	57	7843	ά. Μπέζιν 31)12	ΡΟΖΕΔΑΝ	54	2676	ά. Σουέζ 16)2 'Ερυθράν θάλασσαν
ΠΕΤΡΑ	76	23149	έ. Βακαγιάμα 16)2	ΡΟΛΛΙΝΓΚ			
ΠΕΤΡΟΛΑ 2 (δ.)	52	16083	ά. Βρέμην 26)1	ΡΟΥΑΙΗΒ (δ.)	56	8590	ήπ. παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΛΑ 3 (δ.)	51	14538	εις Πειραιά ἀπό 24)3)76	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	έ. 'Αλεξάνδρειαν 28)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 7 (δ.)	54	20745	έ. Σουέζ 15)2	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	έ. Πειραιά 21)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	12161	άργει είς Πειραιά 12)1	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	8146	ά. Μοριουγκάρο 13)2 διά Ντόχα
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	12101	ά. Γιβραλτάρ 22)2 διά Βρέμην	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Σουέζ 19)2 Μ. άλ. Μπάκρ
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	ά. Σουέζ 17)2	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	ά. Κολόμπα 28)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	ά. Σουέζ 28)2 διά Τζένταν	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Ισσαδώνα 2)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20207	έ. Πειραιά 11)2	ΣΑΙΝΤ ΜΑΪ-ΚΕΑ	61	11317	ά. Λόμι 27)1
ΠΕΤΡΟΛΑ 22 (δ.)	55	16996	έ. Πειραιά 8)1	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. 'Αμπερνταμ 29)1 Κή Γουέστ
ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.)	56	2796	ά. Σουέζ 14)2 διά Τζένταν	ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ	54	4507	ά. Π. Σάιδ 12)1 δι' 'Ελλάδα
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ά. Π. Σάιδ 26)1	ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ά. Λούδηνον 2)3
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	22479	έ. Πειραιά 28)2	ΣΑΙΝΤ ΣΑΝ	56	8670	ά. Ντουμπάι 31)1 δι' 'Ινδιαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	ά. Πειραιά 28)2 δι' 'Ιταλίαν	ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Κων(πολίν 18)2 Μαύρην θάλασσαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ά. Σουέζ 8)2 διά Τζένταν	ΣΑΜΟΣ Α'-ΛΑΝΤ	71	5047	ά. 'Αμπερνταμ 19)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 35 (δ.)	52	11593	ά. Κων(πολίν 20)2	ΣΑΜΟΣ ΕΠΑΡ	69	1559	ά. Μασαλίαν 23)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ά. Πειραιά 20)2	ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ά. Π. άφ. Σπαίην 26)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1860	ά. 'Αμπέρσαν 21)2 διά Πειραιά	ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	61	6651	έ. Βαλπαράζιο
ΠΕΤΡΟΛΑ 50	50	3647	ά. Τζένταν 17)2 διά Τζένταν	ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ δ.	52	1746	άργει μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ά. Πειραιά 15)2 Δουνκέρκην	ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	17084	έ. Γιοκοχάμα 25)2 διά Ναγκόγια
ΠΕΤΡΟΣ	54	1585	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ά. Μοντεύλεο 23)2
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ. 58	20592	ά. Μάμοναλ 12)2	ΣΑΝΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ ΤΖ. 63	31214	άργει είς Πειραι		

ΣΗΜΠΕΡΝΤ	72	9824	δ. Πόρτ Σαΐδ 23)2
ΣΗΜΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	ε. "Ακαμπα 9)12
ΣΗΜΠΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	11545	δ. Παναμά 24)2
ΣΗΜΣΤΑΡ	76	9850	δ. Π. Σαΐδ 25)1 διά Συρίαν
ΣΗΜΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631	δ. Π. Σαΐδ 21)2 διά "Αμβέρσαν
ΣΗΜΤΑΪΝΤ	71	10010	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 27)2
ΣΗΜΙΡΕΙΝΤΖΕΡ	74	9100	ε. Λάγος 20)2
ΣΗΜΧΟΡΣ	76	10006	δ. Παναμά 21)2
ΣΗΜΧΟΡΣ	53	6518	δ. Σουέζ 16)1 διά Κουβέιτ
ΣΗΜΗΜΕΙΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΕΙΡΗΝΗ ΜΕΝΤΙ	70	2982	ε. Πειραιά 17)2
ΣΗΜΣΠΗΝΤ ΑΡΑΜΠΙΑ	77	13500	ε. Γιοκοχάμα 17)2 Μπαντάρ Σαπούρ
ΣΗΜΣΠΗΝΤ ΑΣΙΑ	77	14530	εις Σακάντα υπό συμπλήρωσιν
ΣΗΜΣΠΗΝΤ ΜΑΣΙΕΡ	76	2723	δ. Σουέζ 27)2 διά Τζένταν
ΣΗΜΣΠΗΝΤ ΝΙΑΝΑ	76	3500	δ. Γιθαράταρ 28)2 διά Φελιξέτουσ
ΣΗΜΣΠΗΝΤ ΝΙΟΡΑ	76	3500	ε. Φελέξτουσ 1)3
ΣΗΜΣΠΗΝΤ ΤΣΑΛ-			
ΛΕΝΤΖΕΡ	76	2723	δ. Γιθαράταρ 27)2 διά Τζένταν
ΣΗΜΤΕΙΑ	51	2332	δ. "Αμβέργρον 25)1 διά Νιγηρίαν
ΣΗΜΑΝΙΟ Α. Σ.	70	10175	δ. Πόρτ Χάρκούρτ 14)2
ΣΗΜΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Ν. "Ορλέαντα 24)2 Πασακούόλα
ΣΗΜΙΒΕΡ ΑΘΕΝΕΣ	73	10053	ε. Σ. Αρόεντη ("Αργ.) 10)2
ΣΗΜΙΒΕΡ ΑΙΓΑΛΙΟΝ	58	11452	άργει εις Πειραιά από 4)3)76
ΣΗΜΙΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ε. Ν. Γουεστμίνστερ 26)2
ΣΗΜΙΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Μοντάνα 24)2
ΣΗΜΙΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ε. "Ακαμπα 3)2 διά Μταμάμ
ΣΗΜΙΒΕΡ ΜΠΗΣΗ	51	6973	ε. Άγος 9)2
ΣΗΜΙΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ε. Ιασαδώνα 8)2 διά Σ. Τόμ
ΣΗΜΙΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ε. Πουέρτο Καριμπέλο 2)2
ΣΗΜΙΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Κοραμάρ 13)2
ΣΗΜΙΝΥ	70	18287	ε. Κοραμάρ 15)2
ΣΗΡΕΝΕ	49	2036	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ε. Μαπούτο 23)2 διά Κρ. όλ. "Αμάγια
ΣΗΦΝΟΣ	58	13872	ε. Τζένταν 13)2
ΣΗΦΝΟΣ	62	3097	ά. Σάντος 21)2 διά Χάλιφας
ΣΗΚΑΠΓΟΥΙΑ	76	19150	π. Αλμέριον 24)2 διά Γάνδην
ΣΗΚΑΠΓΟΥΙΝΤ	70	9077	δ. Βομβάνη 28)2 διά Ρόττερνταμ
ΣΗΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	ε. Κουβέιτ 13)2
ΣΗΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ε. Ν. "Υόρκη 25)2 διά "Αρούμπα
ΣΗΚΑΠΜΠΡΗ	71	9085	δ. Παναμά 3)2 διά Παρανάγουα
ΣΗΚΑΠΝΟΡΝΤ	66	25742	δ. Βοστώνη 10)2 διά "Αρούμπα
ΣΗΚΑΠΝΤΕΙΑ	76	19451	δ. Νταμάρ 20)2
ΣΗΚΑΠΤΡΕΙΝΤ (δ.)	60	21130	δ. Βοστώνη 18)2 διά "Αρούμπα
ΣΗΚΑΠΧΙΛΛ	61	12012	ε. Βομβάνη 13)2
ΣΗΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ε. Βαρκελώνη 28)2
ΣΗΚΙΑΘΟΣ	54	1856	ε. Πειραιά 18)2 διά Πάτραν
ΣΗΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Κέλι Τάουν 23)2
ΣΗΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Χάλιφας 24)2 διά Σάντος
ΣΗΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΚΟΠΗ	51	2178	νέτων. «ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ»
ΣΗΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	δ. Παναμά 22)2 διά Ρόττερνταμ
ΣΗΟΒΕΡΕΙΝ ΓΚΡΑΙΗΣ	57	7655	δ. Κωνστόπολην 17)1
ΣΗΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	ε. Πειραιά 17)2
ΣΗΟΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ά. Τάραντα 17)2 διά Σαγκούντο
ΣΗΟΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	δ. Σουέζ 15)1
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΓΚ (δ.)	61	20433	ε. Ν. "Υόρκη 18)2 διά Πειραιά
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	εδώλιν Ντόρκα 18)2
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ε. Ν. "Ορλέαντη 27)2
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Μελίκα 8)2 διά Πειραιά
ΣΟΥΙΓΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	ά. Θέσσαλος 12)2 διά "Αλγερίαν
ΣΟΥΙΓΝΤ ΠΡΑΪΝΤ	56	10483	ε. Πειραιά 10)2
ΣΟΥΙΓΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	ε. Μαπούτο 31)1
ΣΟΥΙΓΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	ε. "Αλεξανδρείαν 27)2
ΣΟΥΙΓΝΤ ΤΟΝΙΑ	53	2959	ε. Ντούπατην 19)2
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	ε. Πόρτ "Αρθουρ 17)2
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	δ. Βομβάνη 16)2
ΣΟΥΛΑ (δ.)	55	16260	δ. Πρόδηντες 5)2 διά "Αρούμπα
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ε. Λάγος 13)2
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ε. Λόριεντ 11)2
ΣΟΦΙΑ	53	2693	ε. Χάλιμαντον 4)2
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ε. Κίελον 27)2
ΣΟΦΙΑ ΚΟΚΟΚ	62	14622	δ. Π. Σαΐδ 2)2 διά Ρουμανίαν
ΣΟΦΙΑ Τ.	53	2756	ε. Καλαμπάρ 4)2
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ά. Σάντος 11)2 διά Μπέλεμ
ΣΟΦΙΑ 2	77	16400	ε. Σίδεν 5)2 διά Κουβέιτ
ΣΠΕΙΤΣΑΙ (δ.)	58	11962	ά. Καράτοι 24)2 διά "Αγγίλαν
ΣΠΙΡΙΤ ΟΦ	77	59	2881 δ. Σόουσ 15)2
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ε. Τέμας 30)2
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	εδώλιν Μεθίλ 28)2
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ μ.	70	54810	ε. Ν. "Ορλέαντη 25)2
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ε. Βοστώνη 27)2
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	άργει εις Πειραιά από 25)7)75
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ε. Σιγκαπούρων 23)2
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Σουέζ 20)2
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.			
ΣΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Α. Τσάρδης 24)1
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Ρουέν 20)2
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ά. Κοραμάρ 19)2
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Στένουχοκουντ 22)2
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Μορμουγκάο 14)2
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	ά. Γκάλεστον 23)2 διά Κίτιματ
ΣΤΑΡ Κ.	61	13255	ά. Χούμπολον 16)2 διά Βανκούμπερ
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Σ. Νιγκόλο 16)2 διά Βανκούμπερ
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	δ. Σουέζ 27)2
ΣΤΑΡ ΠΡΑΪΝΤ	62	15649	ύπο παραλαβήν
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Γιοκοχάμα 23)2 διά "Οναχάμα
ΣΤΑΡ ΛΑΪΤ	61	13209	ά. Αμέροπλαν 18)2 διά Βανκούμπερ
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-	76	164691	ά. Ράις Τανούρα 27)1
ΝΟΣ (δ.)	64	44726	ά. Ν. "Υόρκη 28)2 διά "Αρούμπα
ΣΤΕΙΛΟΣ II (δ.)	65	45966	ε. Ν. "Ορλέαντη 15)2 διά "Αρζού
ΣΤΕΙΛΟΣ II	56	3333	ε. Πειραιά 28)2
ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	δ. Κωνστόπολην 28)2 Κωνστάντζαν
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ά. Αμπιτζάν 28)12 Βάλθις Μπ.
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	54	7512	ε. Πειραιά 15)1
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	ά. Σ. Χάρκορτ 13)2 Βάλθις Μπ.
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ε. Πειραιά 20)2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Μορμουγκάο 14)2
ΣΤΟΛ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	δ. Παναμά 24)2
ΣΤΟΛ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ε. Βομβάνη 24)2 διά Μπάραν
ΣΤΟΛ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	θέσσαλον 12)2
ΣΤΟΛ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	57	12329	ά. Ν. "Ορλέαντη 11)2
ΣΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ θ.	58	12506	ά. Ν. "Ορλέαντη 14)2 "Αλεξανδρείαν
ΣΤΟΛ ΡΑΪΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Μπίλμπα 12)2 Ν. "Υόρκη
ΣΤΟΛ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ε. Βοστώνη 27)2 Ν. "Υόρκη
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ε. Βαρκελώνη 28)2 διά Τζένταν
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	ά. "Αλεξανδρείαν 23)2 διά "Ελλάδα
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει εις Πειραιά από 14)4)75
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	ά. Βρέμην 24)2 διά "Αλεξανδρείαν
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ά. Βρέμην 8)2 διά "Αλεξανδρείαν
ΣΥΝΑΥΣΙΩΣ (δ.)	57	12558	ε. Πειραιά 28)2 διά "Ιαρστή
ΣΥΝΕΥΓΙΑΙΑ	56	5081	ά. Ντουμπάτη 21)2 διά Κουβέιτ
ΣΥΝΕΨΡΑΓΙΑ	51	4248	ά. Κοοίν 16)2 διά Σουέζ
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	ά. Δάνταιχ 27)2
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. Κολόμπα 28)1 διά Σουέζ
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Χάμπτον Ρ. 23)2 Βραζιλίαν
ΣΥΚΡΑΤΗΣ	52	3225	ε. Πειραιά από 20)9
ΣΩΤΗΡΗ	62	23539	ά. Κωνιόπολην 6)2 διά Πειραιά
ΙΑΚΑ	58	11425	ά. Η. "Υόρκη 11)2
ΙΑΚΙΚΙ (δ.)	74	105422	ά. Λαθάν αλλ 24)11
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ά. Μπ. "Άρρες 31)1 διά Ρόττερνταμ
ΙΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. "Αμέροπαν 24)2
ΙΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ά. Λιάχος 14)2
ΙΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ά. Σ. Τζών 24)2
ΙΑΝΙΑ	57	3598	ά. Πειραιάς 11)2
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Χάρην 24)2 διά Μπορτώ
ΙΑΡΑ	61	4010	ά. Πειραιάς 24)2
ΤΑΡΟ	64	4699	ύπο παραλαβήν
ΙΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13981	ά. "Αγ. Βικέντιον 22)2
ΙΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	ά. Κωνιόπολην 5)2 διά Κωνιστάντζαν
ΙΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Νεόποτα 21)2
ΙΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Σ. φρ. Σπαῖνη 20)2
ΙΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕΙΝ'	73	19420	ά. Ποναμάδη 7)2 διά Τζένταν
ΙΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	ά. Τερέστον 1)3 διά Σαθάνναν
ΙΑΡΠΟΝ ΣΟΥΥ'ΦΙ	58	8465	ά. Κουβέιτ 26)11
ΙΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ά. Γιοκοχάμα 9)2
ΙΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	14785	ά. Βρέμην 20)2
ΙΑΤΙΑΝΑ Ε.	61	4179	ά. Ξεμπρούγκε 22)2
ΓΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Γιουροπόρη 9)2 διά ΗΠΑ
ΓΕΑ	49	5632	ά. Γιούλια 25)2 διά Ταϊτζία
ΓΕΑΛΑΜΩΝ	56	9236	ά. Μορμουγκάο 20)2
ΓΕΕΡΕΙΡΙΦΗ	53	8648	ά. Πειραιάς 20)2
ΓΕΡΠΟΤΖ Α.	75	14785	ά. Μπάριαν 18)2
ΓΗΘΟΥΣ	73	3717	ά. Κωνιόπολην 19)1 διά Λιθένην
ΓΗΑΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Τενερίφη 10)11 διά Ντακάρ
ΤΙΜΗ	48	11281	ύπο παραλαβήν
ΓΙΝΑ (δ.)	71	5063	ά. Τζέντα 10)2
ΓΙΝΑ	76	164691	ά. Ράις Τανούρα 20)2
ΓΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ	61	11842	ά. Αντεν 27)2
ΓΙΝΙ Π.	70	2990	ά. Σουέζ 23)2
ΓΙΤΙΚΑ (δ.)	64	34056	ά. Πόλιν από 5)8
ΓΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9000	ά. "Αίδη ύπο συμπλήρωσιν
ΓΙΤΙΚΗ	57	10178	ά. Αμέροπαν 21)2
ΓΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Γιοκοχάμα 9)2 διά "Ιντσάν
ΓΟΙΜΗ	71	5041	ά. Πόρτλαντ Με. 12)2
ΓΟΙΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Λάγος 25)1
ΓΟΙΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εις Πειραιά από 27)6)75
ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Πειραιάς 24)2
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Λ. Αντζελες 4)1 διά Τόκιο
ΤΟΡΕΝΙΑ	75	8077	ά. Δουβλίνον 14)2
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Μ. αλλ. Φαχάλ. 13)2 διά Χονολουλού
ΤΟΥΑΙΠ Β. (δ.)	62	22271	ά. Τενερίφην 26)2
ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	ά. Θεοσαλονίκην 3)1
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Λουδίνον 28)2
ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7901	ά. Κωνιόπολην 17)2 διά Πειραιά
ΤΡΑΝΣΤΟΥΟΡΝΤ	57	2361	ά. Πόρτ Σαΐδ 24)2
ΤΡΑΝΣ. ΣΕΥΛΟΡ	59	4070	ά. Λιθερπούλ 17)2 διά Γουαμπά
ΤΡΑΝΤΙΣΟΝ	66	11275	ά. Ντάρμπιταν 12)2 διά "Α

ΦΑΙΑΞ	70	11489	ε. Νιούπορτ 19)2	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	δ. Παναμά 11)2 δι' "Άλγερία
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ε. "Αυθέροαν 26)2	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	32511	δ. Κων(πολιν 23)1 διά Μ. Θάλασσαν
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	δ. "Αλεξανδρειαν 30)1	ΧΑΛΛΑΡΕΝ	60	6724	όπο παραλαβήν
ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	δ. Πόρτ Χάρκουρτ 26)1	ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ε. Λας Μίνας Μη. 25)2
ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	δ. Σουάμπα 23)1 διά Π. Σουδάν	ΧΑΡΑΑ, Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	α. "Αμπιζάν 23)2 διά Ρόττερνταμ
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	δ. Παναμά 26)2	ΧΑΡΑΣ (δ.)	60	29120	όπο παραλαβήν
ΦΑΛΜΟΥΟ	59	9830	δ. Σιγκαπούρην 18)2 διά Ρόττερνταμ	ΧΑΡΙΣ	65	5255	δ. Γεννιν 23)2
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	7156	ε. Τζένταν 10)12	ΧΑΡΙΣ II	55	4721	δ. Π. Σάιλ 14)2 διά Λαττάκια
ΦΑΝΗΣ	55	3382	δ. Βενετίαν 19)2 διά Τεργέστην	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Λ. "Αντζελες 22)2 Τζάκσονθιλ
ΦΑΝΤΑΣΙΑ Λ. (δ.)	74	23123	δ. Σιγκαπούρην 20)2 δι' Ιαπωνίαν	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	α. Μπούλεν Μη. 24)1 Φρήταουν
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΙ ΙΙ	50	3139	δ. Μπρουνούποτελ 21)1 διά Λάγος	ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΟΝ	69	10016	δ. Σουεζ 13)2 διά Ναγκόγια
ΦΑΣΤ ΜΠΡΙΖ	52	4615	δ. Λάγος 27)2	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Σουεζ 21)2 διά Σουάμπα
ΦΑΣΙ ΝΙΟΦΙΝ ΙΙ	53	4383	δ. Πόρτ Χάρκουρτ 16)2	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	δ. Σουεζ 25)1 διά Μη. "Αμπάς
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Ιασιδάδωνα 18)1	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Μπέιρα 2)2 διά Τσουντζίν
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	δ. "Αλεξανδρειαν 22)2 διά Πειραιά	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΜ	67	10086	δ. Γιοκοχάμι 5)2
ΦΕΝΤΕΡΑ ΔΕΙΚΣ	69	12748	δ. Μπάραραν 22)2	ΧΙΑΝ ΖΑΝ	69	10016	δ. Γιεραλάτρη 12)2
ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ε. Βομβάνη 10)2	ΧΙΑΝ ΣΕΥΓΑΛΩΡ	68	10121	ε. Πουέρτο Καμπέλο 18)1
ΦΙΑΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	δργεί εἰς Πειραιά διόπ 30)4	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	δ. Τενερίφην 15)2
ΦΙΑΙΑ	58	10687	ε. Γάνδην 26)2	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Μαυρικίου 28)2 δι' "Αγγλίαν
ΦΙΑΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	δ. Κάρυκ "Αιλ. 19)2 διά Τσιταγκόγκ	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	δ. Μονρόβια 17)2
ΦΙΑΙΚΟΣ	59	10248	ε. Ρουέν 17)2	ΧΙΟΝΑ	55	2224	δ. Βομβάνη 27)2 διά Σφάξ
ΦΙΑΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ε. Καράτο 20)2	ΧΙΟΣ	58	9483	δ. Θέουτο 24)2 διά Γδυνία
ΦΙΑΙΠΠΟΣ Δ.	57	2659	ε. "Αιδούργον 16)2	ΧΙΟΣ	60	8462	δ. Κων(πολιν 22)1
ΦΙΘΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ε. Παραμαρίμπο 16)2	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙΤΥ	57	8487	ε. Γδυνία 24)2
ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	δ. Ν. "Ορλέανη 6)2 διά Σαπέλε	ΧΙΟΝ	75	16421	δ. Κέλι Τάουν
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Α. "Αντζελες 19)2 Γιοκοχάμα	ΧΙΟΛΑΝΤ	61	5876	όπο παραλαβήν
ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	δ. Μπρεμερχάφεν 8)2 Λίθερπούλ	ΧΙΟΥΠ	48	2947	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	δ. Μη. Αύρες 9)2 δι' "Αλγερίαν	ΧΙΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ε. Φρήπορτ 27)2
ΦΙΛΩΡΙΤΑ	49	3625	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΟΥΠ ΣΚΑΥ (δ.)	59	12597	δ. Ρόττερνταμ 17)2 δι' ΗΠΑ
ΦΙΟΙΝΕ	69	11489	δ. Γιοκοχάμα 25)2 διά Σιμιζού	ΧΙΟΥΠΙ ΣΤΑΡ (δ.)	55	10553	δργεί εἰς Πειραιά διόπ 19)3)75
ΦΙΟΝΙΣ	48	3269	ε. Καράτο 19)11	ΧΙΟΥΑΝΤΙΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ε. Τζένταν 29)1
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	δ. Μη. Μπλάνκα 12)2 Μαρόκο	ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	δ. Σιγκαπούρην 1)12
ΦΟΝΤΕΑΕ	50	1338	μεταν. "ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ Π.α.	ΧΡΗΣΤΟΣ	53	1548	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	δ. Κων(πολιν 20)1 διά Πειραιά	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	δργεί εἰς Πειραιά διόπ 5)12)75
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	δ. Μπάραραν 10)2	ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	δ. Χούν Πόιτ 26)2 διά Γκόττεμπουργκ
ΦΡΑΝΚ	70	2997	όπο παραλαβήν	ΧΡΙΣΤΑΝΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	4357	όπο παραλαβήν
ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ε. Ιγνιέκα 22)2	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9386	ε. Βιαλιμπρήν 23)2	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	δ. Βοστώνη 20)2
ΦΡΕΝΤΖΙΠ ΜΠΙΓ-				ΧΡΙΣΤΙΝ (δ.)	62	31050	δ. Γιεραλάτρη 15)2 διά Τέξας
ΚΙΝΙΓΚ	62	1910	ε. Σιγκαπούρην 14)11	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	59	10867	δ. Φερόδλ 22)2
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Μίνα Χαλίδ 28)2	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	9396	δ. Κουδέλι 18)2
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1190	ε. Μικρίνικα 25)2	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΗΛΗ	56	8411	ε. Μπάραραν 23)2
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	δ. Μικρίνικον 1912 δι' "Ολυμπια	ΧΡΙΣΤΙΣΣΑ	69	28006	δ. Γδυνία 21)2
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ε. Ρ. Γράντε 7)2	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ε. Καλούμπια Ρίθερ 19)2	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2803	δ. Μη. Αύρες 15)2 διά Σ. Πέντρο
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ε. Ιπατσούδα 23)2	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ε. Σακάλιτε 22)2
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ε. Κεράτο 20)1 (έπιοκ.)	ΧΡΥΣΩΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	ε. Πειραιά 17)2
ΦΡΟΣΟ	70	18633	ε. Μη. Μπλάνκα 14)2	ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΡΟΣΟ Κ.	70	9069	δ. "Αικίτα 19)2 διά Τσουρούγκα	ΨΑΡΑ	56	8420	δ. Κουδέλι 17)11 διά Μη. Σαπούρ
ΦΩΣ Ι	48	5289	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. Νάνη 23)2
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	δργεί εἰς Πειραιά διόπ 4)3)75	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Τσιμπα 23)2
ΦΩΤΕΙΝΗ	76	19500	εἰς Σκαραμαγκά όπο συμπλήρωσιν	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	δ. Παναμά 24)2 διά Λ. "Αντζελες
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ε. Σιγκαπούρην 4)2				

«EPIRUS LINE COMPANY LIMITED»

ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΟΧΗ !!!

Σᾶς συμφέρει νὰ χρησιμοποιῆτε τὰ νεότευκτα F/B πλοϊα μας "EPIRUS 1"

"EPIRUS 2" - "EPIRUS 3" - "EPIRUS 4" - καὶ "EPIRUS 5"

γιὰ τὶς μεταφορές σας ἀπὸ τὴν Έλλάδα πρὸς τὴν ΕΥΡΩΠΗ μέσω Μπάρι Ιταλίας καὶ ἀντιστρόφως, μὲ τΑ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΑΣ στὶς γραμμὲς Πάτραι-Μπάρι καὶ Ήγουμενίτσα - Κέρκυρα - Μπάρι.

ΓΕΦΥΡΩΝΟΥΜΕ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ, ἐξασφαλίζοντας

ΤΑΧΥΤΗΤΑ, ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ

Εἴμεθα στὴ διάθεσί σας νὰ συζητήσωμε μαζὶ σας τὰ μεταφορικά σας προβλήματα γιὰ τὴν ἐξεύρεσι τῆς ιδανικώτερης καὶ τῆς πλέον ἐξυπηρετικῆς λύσεως γιὰ τὰ συμφέροντά σας.

Ἐνας ἀκόμη στόχος μας, εἶναι ἡ ἐπέκτασι τῶν μεταφορικῶν ἐξυπηρετήσεών σας πρὸς τὴν Κύπρο καὶ τὶς χῶρες τῆς Μέσης Ανατολῆς.

ΠΡΟΤΙΜΗΣΤΕ ΜΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΤΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΤΑΧΥΤΗΤΑ

«EPIRUS LINE COMPANY LIMITED»

Πληροφορία : Κεντρικά Γραφεία : 11 Μεραρχίας 3 - Πειραιές. Τηλ. 4117311/15, 4111517/19. Τέλεξ 213191/2
 Κεντρικοί Πράκτορες : Πάτρα Τηλ. (061)/274451/274127/278018 Τέλεξ 031223, "Ηγουμενίτσα Τηλ. (0665)/22877/22409 - Τέλεξ 33144, Κέρκυρα (0661)/29112/23712, Τέλεξ 33118, Μπάρι (0039/80) 213508/218444

Τα υπό ζενας σημαίας

(Πλοϊα σημειωμένα δι' αστερίσκου (*) δεν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τα υπόλοιπα φέρουν την λιτερατήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ά. Γιοκοχάμα 17)2 διά Λάγος	ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λιθ. 64	1715	ξ. Λεμεσόδων 26)2		
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-				ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ'ΟΡ λιθ. 66	2274	ά. Φελιξέτους 15)2 διά Τζένταν		
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Πέναγκ 1)1 δι' 'Οναχάμα	ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ.				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ξ. Κεπτή 24)12	ΤΕΡ (λιθ.)	1708	ά. Πειραιά 23)2 Κίγκ' Λύν		
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ά. Ιμινγκαν 28)2 διά Ρόττερνταμ	ΑΛΦΑΡΠΤ (κ.)	57	3826	ά. Σαουθάμπτον 23)1 δι' 'Ανιάμπα	
ΑΓΝΗΝΩΡ	59	3782	ξ. Πειραιά 11)2	ΑΜΑΡΙ (κ.)	68	1165	ά. Βρέμην 31)1 διά Λάγος	
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ξ. Αλιερτρατον 20)2	ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ά. Ρ. Τανούρα 18)2	
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	ά. Σίκα 1/2 διά Περισκόν	ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	ξ. 'Ακαμπα 11)1	
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	ά. Π. 'Οχα 18)2 διά Μ. Χαλιδ	ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9291	ξ. Γένοβα 22)2	
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει εις Πειραιά από 19)5)75	ΑΝΔΡΕΑΣ (Συγκ.)	70	1482	ξ. Χάιφα 28)2	
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κ.)	53	2379	ξ. Τούρμη 11)1	ΑΝΔΡΕΑΣ Α. (κ.)*	54	1114	ά. Τεργεστήν 28)2 δι' 'Οράν	
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	56	8130	ξ. Νεκοτέα 21)2	ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.)*	50	3150	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. 56		20140	ά. Λά Πλάτα 6)1 Κ. Τάουν	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ (κ.)*	52	6989	ξ. Ριγιέκο 21)2	
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	ά. Ταράλεστον 18)2 δι' 'Ιταλίαν	
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	ξ. Ταράλεστον 21)2	ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ κ.	67	4037	δ. Γιεραλτάρ 23)2 διά Γκιζόν	
ΑΓΝΗ (κ.)	49	2641	δ. Π. Σάιδ 27)1 διά Πειραιά	ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	67	21192	ά. Κόρπους Κρίστι 19)2 δι' 'Εμδεν	
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	ά. Κενίτρα 19)1 διά Ρόττερνταμ	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. Ρ. Τανούρα 30)1	
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Λίθερπουλ 19)2 διά Χάλιφας	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	ά. Π. 'Ελλαμπεθ 18)2	
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει εις Πειραιά από 14)6)74	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	ά. Σίλενεθ 14)2 Μη. Αύρες	
ΑΖΕΙΔΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 16)2 δι' Ειρηνικόν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	ά. Κ. Τάουν 22)2 Μη. Μασάρ	
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΗΝΟΥ κ.	56	13669	ξ. Ρυγέκα 18)2	ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ.	76	177304	ά. Ρ. Τανούρα 16)2 Μπαχρέιν	
ΑΘΕΝ. (κ.)	46	3921	ά. Λ. Πλάμας 18)2 διά Βαλενθίας	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΙΥ	68	21426	ξ. Ρόκο Πόλιν 23)2	
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ ι. *	58	8825	ξ. Ροζάριο 15)2	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	έ. Γκουαγιακίλ 24)2	
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5596	ά. Ρουνί 31)1 Φόρντ ντε Φράνς	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	ά. Ρόττερνταμ 28)2	
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)*	54	5130	ξ. Πειραιά 2)3	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129798	ξ. Κιουρασάο 18)2	
ΑΘΕΝΣ ΣΗ. *	54	5063	ά. Λίθερπουλ 16)2 διά Ντεμεράρα	ΑΝΘΩΙΑ (κ.)*	64	10864	ά. 'Αμπούργον 11)1 δι' 'Αθάναν	
ΑΘΕΝΣ ΣΗ.	61	4903	ξ. Καζαπλάνκες 18)2	ΑΝΘΩΥΔΑ (κ.)	57	1225	εις Θεσσαλίην άπο 21)12	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ. (κ.)	59	7115	ξ. Βρέμην 25)2	ΑΝΚΟ ΗΑΙΑΣ (δ.)	58	12239	ά. Καρθαγένην 25)2 διά Ν. Υόρκην	
ΑΘΗΝΑ (μ.)		64	30682	ά. Βαλτιμόρην 26)2 Βενεζουέλα	ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	ά. Χαλκίδης 13)2 διά Πειραιά
ΑΘΗΝΑ Β. (κ.)	57	10499	δ. Κων/πολίν 9)10	ΑΝΝΑ (δ.)	57	25441	ά. Μ. 'Αμπουλά 8)2 διά Μπουσάν	
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει εις Πειραιά από 15)2)75	ΑΝΝΑ Μ.	75	14983	ξ. Ντάρμπαν 1)3	
ΑΘΗΝΑ Σ. ΙΑΡΧΟΥ	52	106623	ά. Τέμπα Μη. 21)2 Ρ. Τανούρα	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ά. Μπριτζπορτ 25)2 Φιλαδέλφειαν	
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	δ. Κράους 30)1	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	ξ. Σόφη 27)2	
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	δ. Σουέζ 28)2	ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ.*	56	3990	έ. Πειραιά 19)2	
ΑΘΗΝ. ΑΥΓΟΡΑ Δ. *	56	12447	άργει εις Πειραιά από 3)7)75	ΑΝΤΖΕΙΚΙ (δ.)	59	15397	άργει εις Πειραιά από 23)5)75	
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ δ. *	51	8675	άργει εις Πειραιά από 14)5)75	ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	δ. Γιεραλτάρ 24)2 Ν. Υόρκην	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ. *	59	8724	ξ. Αμπιζαν 18)2	ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	48	6259	έ. Ριγέκα 26)2	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ. *	55	10027	ά. Θεσσαλίη 28)1 διά Πειραιά	ΑΝΤΩΝΗΣ (μ.)*	56	19221	εις Τικιάν (προς διάλυσιν)	
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ξ. Φιαδέλφειαν 23)2	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ά. Τέμπα Μη. 28)2	
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.)	59	28693	εις Πειραιά από 18)8 (έπισκ.)	ΑΝΤΟΝΥ III	76	38800	εις Ναγκασάκι άπο συμπλήρωσιν	
ΑΘΟΣ	60	10733	δ. Γιεραλτάρ 27)2 Κωνστάντζαν	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ά. Μασαλίαν 7)1	
ΑΙΓΚΑ (π.)	51	3239	δ. Σάιδ 22)2 δι' 'Αντεν	ΑΟΥΡΕΑΙΑ (κ.)	56	5593	ά. Πάλμας 7)2 διά Λάγος	
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Η. Χάρκωπον 18)2 Κεμπέκ	ΑΠΗΛΩΤΗΣ	63	9733	ά. Θεσσινί 24)11	
ΑΙΩΡΑ	57	10044	ξ. Ροζάριο 29)1	ΑΠΟΛΟΔΩΡΟΣ	72	13120	ά. Παλέρμο 16)2 διά Σαγκούντο	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.				ΑΠΟΛΩΝ*	68	27989	ά. Μπρεμερχάφεν 10)2 Π. Ελλαμπεθ	
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ				ΑΠΟΛΩΝ	72	13120	ά. Καράτον 27)2 Τσιταγκόνη	
ΑΙΚ. ΚΟΝ.	71	27958	ά. Μπ. Μπλάκαν 9)2 διά Πολωνίαν	ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	ά. 'Αμπου Ντ. 19)2 Μπαχρέιν	
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Ρ. Γκράντε 4)2	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	59	8837	ά. Σουδάμιτα 25)2 διά Σιγκαπούρην	
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Γιοκοχάμα 9)2 διά Μπαχρέιν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	δ. Σάιδ 1)3	
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΣΚΑΪ.	76	11800	ά. Ν. 'Ορλέανη 9)2	ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	άργει εις Πειραιά από 1)5)75	
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15900	δ. Π. Σάιδ 14)12 δι' 'Οδησσόν	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	ά. Ρ. Τανούρα 19)2 Π. Νίκισον	
ΑΙΜΙΔΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εις Πειραιά από 6)2)74	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Μπωμόντ 19)2	
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	εις Τένταν από 9)8	ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	έ. Κόμπε 21)2	
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	ά. Κ. Τάουν 28)2 διά Περσικόν	ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ά. 'Οζάκα 18)2 δι' Οδόσαν	
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	56	7712	δ. Π. Σάιδ 21)2 διά Κωνστάντζαν	ΑΡΓΩ ΠΟΛΛΟΥΣ	66	25291	ά. Χάμπτον Ρ. 24)2 διά Γαλλίαν	
ΑΙ·Ρ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	56	7120	έ. Ν. Υόρκην 25)2	ΑΡΓΩ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	57	15406	ά. Παλέρμο 3)2	
ΑΙ·Ρ' ΣΙΝΕΡΙΤΥ δ. *	59	17948	ά. Πόρτλαν Με. 22)2 δι' 'Αρούμπα	ΑΡΗΣ	54	9561	ά. Σιγκαπούρην 13)2 δι' 'Ισπανίαν	
ΑΙ·Ρ' ΧΟΟΥΝ (κ.)	52	6196	δ. Ταρπόν 30)1	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	ά. Μάλτα 30)11 Π. 'Εμπεδόκλε	
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Λός 'Αντζελες 16)2	ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	ά. Ν. 'Ορλέανη 17)2	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΟΥΑΙΝ (μ.)	71	57830	δ. Κων/πολίν 1)2	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	άργει εις Ν. Υόρκη από 1)4)75	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΤΠΑΙΝ 5*	68	105495	όπο παραλαβήν	ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ	77	11400	έ. Γιεραλτάρ 28)2	
ΑΙΤΖ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Σιγκαπούρην 25)2 δι' ΉΠΑ	ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	άργει εις Καλκούτα από 1)7)75	
ΑΙΤΖ ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	έ. Γκαλάεστον 23)2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.	52	4303	ά. Πειραιά 3)2 διά Ραβέννα	
ΑΙΤΖ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	έ. Χάπτοντ ρόδος 16)2	ΑΡΙΣΤΟΣΗΣ (δ.)*	72	122000	ά. Σακάλ 12)2 διά Σιγκαπούρην	
ΑΙΤΖ ΝΥΜΦΩ	66	22362	ά. Δάιον Μπαίν 20)2 δι' 'Οδησσόν	ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	εις Σαλίνα Κράους 7)12	
ΑΙΤΖ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Αγ. Φραγκίσκων 28)2	ΑΡΚ Α	61	12011	έ. Π. Καμπέλο 10)12	
ΑΙΤΖ ΣΕ'ΛΟΡ	75	117342	ά. Μ. Άφαλ 16)2 διά Ρόττερνταμ	ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	57	11912	ά. Μόκα 30)1	
ΑΙΤΖ ΣΗ. (κ.)	73	57800	ά. Λ. 'Αντζελες 21)1 διά Σιγκαπούρην	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ά. Μπονυμπόριν 25)2 Κ. Τάουν	
ΑΙΤΖ ΣΚΑΪ.	66	22362	ά. Σ. Ναζάρι 23)2 διά Κ. Μεζικό	ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ά. Πορτυπαντάρ 19)1 Μη. Σαπούρ	
ΑΙΤΖ ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	έ. Σιγκαπούρην 28)2	ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	έ. Σ. Ράιντιγκ Πόλιν 21)2	
ΑΙΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	ά. Γουώτερφορδ 25)2	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	ά. 'Αμπερσόν 10)2 διά Βόλων	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Άλεξανδρειαν 10)2	ΑΡΝΙΣ (κ.)*	48	6710	ά. Πλάκατα 4)2 Πάλεμπαργκ	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	ά. Πόρτα 12)2	ΑΡΝΤΕΛΑΑ (κ.)	48	3675	έ. Άλεξανδρειαν 28)2	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	έ. Λισσαδώνια 20)2	ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει εις Μπλακουγουάτερ από 11)7)75	
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛΑ	67	27168	ά. Μπ. Αθρέας 11)2	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	ά. Φλήγουν 26)1 διά Πόρτιτσοι	
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433	έ. Αλεξανδρειαν 24)1	ΑΡΤΖΥΑ (π.δ.)	66	43435	ά. Βενετία 22)1 διά Κρήτην	
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ ΙΨΗΘΟ	68	25155	ό. Πανασάν	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Π.	57	9990	έ. Κολούμπια ρίθερ 21)2	
ΑΙΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	δ. Γιεραλτάρ 16)2 διά Καντίζ	ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ά. Αγ. Φραγκίσκων 25)1 διά Περσικόν	
ΑΙΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Μη. 'Άρρες 30)1 δι' 'Ιταλίαν	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	74	71042	ά. Χάπτον 22)2 διά Κώπρου	
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	έ. Πόρτα Ζώνης 16)2	ΑΣΠΩΡ (κ.)	56	3971	ά. Μπλακουδέρ 22)2 διά Κων/πολίν	
ΑΙΚΤΗ (δ.)*	56	10287	άργει εις Πειραιά από 18)3)75	ΑΣΤΟΡΙΑ (π.δ.)	57	2106	ά. Πειραιά 11)2 διά Λιθερπούλ	
ΑΙΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	35824	ά. Νεάπολιν 17)2 διά Τσιτιταβέκια	ΑΣΤΡΟΝ (π.δ.)	64	33847	ά. Λιθερπούλ 23)1 διά Μάλτα	
ΑΙΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	δ. Σουεζ 10)2 δι' 'Ακαμπα	ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ά. Σάτε 19)2 διά Γιεραλτάρ	
ΑΙΛΕΑ	73	8824	έ. Βενετία 24)2 διά Ντάρ	ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.)	50	13066	ά. Ν. 'Ορλέανην 23)2 δι' 'Ισκεντέρον	
ΑΙΕΣΑΝΑΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	ά. Ν. 'Ορλέανην 24)2 δι' 'Αρ					

ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.) ..	56	8136	Ε. Ντουμπάι 16)11	
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)'	50	2494	δ. Αμπιτζάν 23)2 διά Θεσσαλονίκην	
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ-				
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	δ. Πουέρτο λά Κρούζ 23)10	
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ξ. Τακοράντι 20)2	
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	δ. Βενετία 13)1 διά Ταρτούς	
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)* ..	51	2501	εἰς Νεάπολην ἀπό 26)6)75	
ΒΑΣΙΛΙΑΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. 55				
ΒΑΣΙΛΙΑΚΟΣ (δ.)* ..	76	9242	δ. Πειραιά 25)2 διά Κωνσταντζαν	
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΕΛΑΝΤA	57	10311	δ. Χιροσάμα 30)12 διά Σιγκαπούρην	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.) ..	54	2842	δ. Βρέμην 25)2 διά 'Οράν	
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	δ. Σουέζ 8)12	
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	δ. Σουέζ 8)1 διά Γένηπο	
ΒΙΚΤΩΡ	64	4281	ξ. Λιβύδρου 23)2	
ΒΙΟΛΑΝΤ Ν. ΓΟΥ-				
ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	δ. Τέιμπλ Μπαλή 14)2 Μπ. Μασάρ	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	ἀργεὶ εἰς Χαλκίδα ἀπό 19)3)76	
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)* ..	48	1845	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	δ. Λάζ Πάλμας 6)2 διά Γουώρου	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	δ. Π. Σαΐδ 25)2 διά Π. Σουδάν	
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	δ. Γένοβα 18)2 διά Π. 'Ορντάς	
Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)' ..	57	1742	ξ. Σφάλ 27)10 διά Βαρσένα	
ΓΑΒΡΙΗΛ Ι. (κ.)* ..	50	5406	ξ. Σεπουτάλη 14)11 (ἐπισκ.)	
ΓΑΒΡΙΗΛΑ Β. (κ.)* ..	55	6504	ξ. Λάγος 15)12	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	δ. Χάλιφας 26)2 διά 'Αρούμπα	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	δ. Αντεν 25)2 διά Μόκο	
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	ξ. Μπατάρ Σαπούρη 18)2	
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)'	67	42439	ξ. Ν. 'Ορλεάνην 24)2	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	δ. Αρούμπα 14)2 διά Κιουρασάο	
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)* ..	54	1890	δ. Πειραιά 26)2 διά Ριγένεα	
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.) ..	52	1116	δ. Μασάσσαν 10)2 διά Ασσάπιτ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.) ..	49	2755	εἰς Γκόλντενχορν ἀπό 31)1)76	
ΓΕΩΡ. Β. ΣΦΙΚΑΣ π.δ. ..	63	29534	δ. Γιθράλταρ 19)2 διά Χιούστον	
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) ..	66	30647	δ. Βαλτιμόρη 24)2 διά 'Αρούμπα	
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ξ. Ριγένεα 25)1 διά Τρίπολιν	
ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚ (κ.)	56	10774	δ. Καματί 21)2 διά Ναχόντκα	
ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΣ (κ.)* ..	56	8636	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (κ.) ..	56	8783	δ. Ντόρμπαν 11)2	
ΓΙΟΥΠΠΕΤ (κ.)	64	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΚΕΡ (κ.)* ..	63	7311	δ. Πόρτα Σαΐδ 15)2	
ΓΙΟΥΡΟΠΑΙΑΝ ΣΚΑΥ' κ. 55				
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΙΝΤΕΡ Κ* ..	50	1275	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 4)6	
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ. 60				
ΓΙΩΡΓΗΣ Π. (κ.)* ..	48	8280	δ. Π. Σαΐδ 17)2 διά 'Ελλάδας	
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	4246	δ. Παναμά 28)2 διά Είρηνικον	
ΓΚΑΛΑ ΑΓΓΑΙΑ (κ.)* ..	60	2269	δ. Τέρα 29)10 διά Λάγος	
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (κ.)	53	1764	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)*	52	6576	ξ. Ταλκαχούνο 10)12	
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΚΛΑΡΙΚ (μ.)	67	48747	ξ. Δουσκέρην 21)2	
ΓΚΟΑΝΤ ΜΠΗΤΣ (κ.) ..	56	5485	ξ. Μόκα 7)2	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ 8. 59				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΡΑΙ' δ. 66		23084	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 7)4)76	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΡΑΙ' δ. 66		63573	ξ. Κεμπάτ 24)2	
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΣ (κ.) ..	56	6778	ξ. 'Αμβούργον 23)2	
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ κ. 67		2997	δ. Σ. Πέντρο 8)2 διά Καζαμπλάνκα	
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	61	7838	δ. Σάντος 7)2 διά 'Αλγερίαν	
ΓΚΟΥΝΤ ΗΝΤΕΡ	73	59193	δ. Ρόπτεροντας 10)2 διά Λάντ'ς 'Εντ	
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ. 56		8750	ξ. Πειραιά 23)1	
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ (κ.)	56	8750	ξ. Πειραιά 19)2	
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ* ..	73	6415	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 27)2	
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.) ..	70	9954	ξ. Λουδίνον 24)2	
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.) ..	69	2993	ξ. Βερακρούζ 29)1	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΛΗΣΤΕΝ	69	22998	δ. Σιγκαπούρην 28)2 διά Μπαγκόκ	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΡΙΤ	70	22992	δ. Τακόμα 25)2 διά Μπουσάν	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	δ. Ρόπτεροντας 2)2	
ΓΚΡΕΙ-Σ ΣΕΥΔΑΝΝΥ Κ.*	57	1009	δ. Καλαμάρη 15)2 Π. Χάρκουρτ	
ΓΚΡΕΙ-Σ ΣΕΥΔΑΝΝΥ Κ.*	53	1313	ξ. Μεσάσσαν 12)2	
ΓΚΡΕΙ-Τ ΜΩΡΙΣ (κ.)* ..	59	5051	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΓΚΡΕΙ-Τ ΤΩΡΤΖ (κ.)* ..	58	5065	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΚΡΗΚΗ ΣΚΑΥ' (κ.)* ..	55	1308	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ξ. Εωσιών 15)2	
ΓΑΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.) ..	61	12593	ξ. 'Αμβέρσαν 1)3	
ΓΑΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.) ..	62	12148	δ. Μορμουγκάο 24)2 διά 'Ιαπωνίαν	
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	δ. Τέρα 28)2 διά Λάγος	
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝΗ ΓΚΑ ..	43	14313	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 17)4)76	
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	δ. Κ. Τάσου 16)2 διά 'Ιαπωνίαν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΔΕΣ II	75	19393	δ. Βανκούβερ 5)2 διά Παναμᾶ	
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.) ..	53	21284	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 15)9)75	
Γ. ΚΑΙ-ΝΤΝΕΣ (δ.) ..	69	41477	δ. Πόρτλαντ (Με.) 12)2 Φορχάντος	
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ξ. Ν. 'Υρκη 26)2	
Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	δ. Ν. 'Ορλεάνη 26)2 διά Κιουρασάο	
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 16)1)75	
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ	67	22549	δ. Ν. 'Υρκη 18)2 διά Λισσαδῶνα	
Γ. ΝΑΥΤΙΔΟΣ	67	23064	δ. Ν. 'Ορλεάνη 4)2	
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙ-ΤΟΡ	68	22513	ξ. Τζένταν 24)2	
Γ. ΝΕΙ-ΜΠΟΡ	68	23064	δ. Γιθράλταρ 2)2	
Γ. ΝΕ-ΙΤΣΑΡ	67	23064	ξ. Μόκα 18)2	
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	δ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 23)2 'Τυνίαν	
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	δ. Σιγκαπούρην 22)2 διά 'Ιράν	
Γ. ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ	67	22549	δ. Πειραιά 10)2	
Γ. ΝΟΟΥΛΕΤΣ (δ.) ..	69	41477	δ. Γιθράλταρ 21)2 Ν. 'Ορλεάνη	
Γ. ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ (μ.) ..	70	51878	ξ. Χάμπτον Ρ. 27)2	
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	δ. Γιθράλταρ 16)2	
Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΣ (δ.)* ..	71	101831	δ. Ρ. Τανόρρη 27)12	
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	ξ. Πειραιά 10)1	
Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.)	64	49437	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 25)6)75	
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	δ. Γιθράλταρ 21)2 διά Σουέζ	
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	δ. Κόρ αλ 'Αμαγία 21)2 Χάρη	
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	δ. Τέμπην Μτ. 17)2	
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ξ. Πειραιά 9)2	
Γ. ΧΟΡΑΙ-ΙΖΩΝ (δ.) ..	72	102300	δ. Τζεντάλη Ντ. 6)2 διά Μποναρί	
ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 12)3)75	
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ξ. Μπ. Σαπούρο 30)1	
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	δ. Πειραιά 17)2 διά 'Αφρικήν	
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	δ. Π. λά Κρούζ 10)1 Γκουαγιακίλ	
ΔΕΛΔΟΙ (κ.)	59	8786	δ. Π. Σάδη 27)2 διά 'Ιταλίαν	
ΔΕΛΔΟΙ	68	8796	δ. Κων/πολην 21)2	
ΔΗΛΟΣ	59	9493	δ. Παραγάνουα 11)2 Ρόπτεροντα	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.) ..	47	1651	εἰς Πειραιά (έπισκ.)	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	δ. Χάμπτον Ρ. 22)2 διά Γαλλίαν	
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4957	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	52	8202	δ. 'Αμπιτζάν 27)1 διά Λούμε	
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.) ..	54	2756	δ. Α. Πάλμας 27)1 διά Λάγος	
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	δ. Μασσαλίαν 17)2	
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	ξ. Π. Ρόντις 24)2	
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	δ. Καζαμπλάνκα 31)1 Κωνστάντζαν	
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	δ. Φρηπόρτ (Μπ.) 15)2 Όδησσον	
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	δ. Χονούλουλος 25)2 Κάρηγκ άλλ	
ΔΩΤΩ	68	35191	δ. Ν. 'Ορλεάνη 14)2 διά 'Αμβούργον	
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ξ. Ν. 'Υρκην 24)2	
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	δ. Σουέζ 7)2 διά Γκιζάν	
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	δ. 'Ιμπινχα 27)2 διά Λισσαδῶνα	
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	εἰς Βίγκο ἀπό 30)5)76	
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.) ..	72	113780	δ. Γιθράλταρ 28)1 διά Μπαχρέιν	
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)* ..	52	1157	δ. Σάφι 23)2 διά Κεντρία	
ΕΙΡΗΝΗ Π. (δ.)	65	42377	δ. Γάλλεστον 23)2	
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4801	δ. Π. ω Πρίν 12)2	
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ξ. Ρεύνιον 11)2	
ΕΑΕΙ-ΣΤΡΙΑ V (κ.) ..	55	4037	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΑΕΙ-ΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 11)1)75	
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)*	64	31331	δ. Πινεύ Πόλη 15)2 Κιουρασάο	
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	εἰς Πάλμας 28)12	
ΕΛΕΚΤΡΑ Ε. (δ.κ.)	57	15729	δ. Άμπιτσουλά 24)2 διά Κορέα	
ΕΛΕΝ *	67	27989	δ. Μόρπιλ 27)2 διά Παναμᾶ	
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	δ. Σαλέριον 5)1 διά Πειραιᾶ	
ΕΛΕΝΑ I (κ.)*	63	10639	δ. Αμπαντάν 1)2 Π. Νουάρ	
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	δ. Σουέζ 27)2	
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	δ. Πειραιά 22)1 διά Λάγος	
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	ξ. Π. Χέντλαν 23)2	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.* ..	74	130234	δ. Σιγκαπούρην 17)2 διά Περσικόν	
ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	δ. Ντουμπάι 24)2	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	δ. Βόλον 4)12 διά Σ. 'Αραβία	
ΕΛΙΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	δ. Κόμπη 12)2 διά Παναμᾶ	
ΕΛΛΑΣΠΟΝΤ	76	22893	δ. Κόμπη 22)2 διά Νταμπιέρ	
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	δ. Κάρυκ άλλ 11)2	
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	ξ. Τζένταν 19)2	
ΕΛΛΗΝ*	56	10312	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 31)3)75	
ΕΛΛΥ Ζ. (κ.)	59	1587	δ. Τεργέστην 25)2 διά Βηρυτόν	
ΕΛΛΑΡΕ (κ.)	58	4234	δ. Μαρακάσιμο 7)2 διά Κιουρασάο	
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	δ. Σουέζ 15)1	
ΕΛΜΑ (κ.)	58	8374	δ. Μπ. Αθέρες 19)2	
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	δ. Κουβέιτ 8)2 Μπαχρέιν	
ΕΞΟΤΙΚ (μ.)	70	70619	ξ. Λισσαδῶνα 8)2	
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 4)2)75	
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	δ.	

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)2)75	
ΚΑΛΠΟΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)*	53	1044	Ἐ. Μπαχέριν 22)1	
ΚΑΜΕΛΙΑ (κ.)	52	8111	ἀ. Λάγος 14)2 διά Ντακάρ	
ΚΑΜΙΛΑ Μ.	75	14983	Ἐ. Ταρτούς 29)12	
ΚΑΜΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Π. Σαΐδη 19)1 δι. Ἐλλάδα	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.	56	9817	ἔ. Ἀλεξανδρειαν 21)2	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δ. Π. Ἐλίζαμπεθ 24)2 διά Βουλώνην	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ἔ. Σαντ Μαλδ 23)2	
ΚΑΠΕΤ ΝΙΚΟΛΑΣ δ.	54	10905	ἔ. Σουέζ 25)2 δι. Ἐρ. Θάλασσαν	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ἀ. Λάς Πάλμας 12)2 διά Γύνιαν	
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	61	8505	Ἐ. Συγκαπούρην 15)2	
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ- ΓΟΣ (κ.)	57	9060	ἀ. Μπ. "Άρες 10)2 δι. Ἀμβούργον	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ*.	53	5789	εἰς Ρόπτερνταμ ἀπό 24)12)75	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ ΤΣΑ- ΒΗΡΗΣ	52	7597	ἀ. "Αντεν 22)2 διά Κ. Τάουν	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	60	9152	ἔ. "Αμπου Ντάμπι 17)2	
ΚΑΡΠΤΙΚ II (δ.)*	65	48024	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΚΑΡΠΙΝΑ	69	9072	ἀ. "Αιγαίου Ντάμπι 19)2 διά Ντακάρ	
ΚΑΡΟΙΝΑ Π.	73	13246	ἀ. "Αμπιτζάν 23)2	
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)8	
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ἴ. "Αμπου Ντάμπι 15)2	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ἀ. Ρόπτερνταμ 26)2 δι. Ἀλγέριον	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)	53	1126	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙΑ. (κ.)*	56	1333	ἴ. Πειραιᾶ 31)1 (ἐπισκ.)	
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ἴ. Ἀλεξανδρειαν 3)1	
ΚΕΡΚΥΡΑ (κ.)*	55	1791	ἴ. Καθάλα 12)2	
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ.	65	8198	ἴ. Παναμά 1)1 διά Βιετνάμ	
ΚΙΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	ἴ. Αιτέος 9)1 διά Καμπίντα	
ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ἴ. Πόρτ Σαΐδ 18)2	
ΚΙΜΠΕΡΑΥ (κ.)*	56	8477	ἴ. Λάγος 21)2 διά Κοτονού	
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	ἴ. Κων/πολίν 2)2	
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ἴ. Λάγος 9)2	
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ἴ. Μπ. "Άρες 18)2	
ΚΛΑΟΥΝΤΙΑ (κ.)	67	1208	ἴ. Πειραιᾶ 24)2	
ΚΟΝΚΑΚ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ 71		38847	ἴ. Ν. "Ορλεάνη 20)2	
ΚΟΝΚΑΚ ΡΕΖΟΙΟΥΤ 70		25139	ἴ. Γιβραλτάρ 28)1	
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΑΕΝ 57		8545	ἴ. Ν. "Ορλεάνη 18)2 διά Ντουμπάτι	
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ἴ. Ν. "Ορλεάνη ἀπό 29)11	
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ἴ. Τεργυτών 25)2 δι. Ἀρεζοῦ	
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ἴ. Πειραιᾶ 25)2	
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	ἴ. Πειραιᾶ 27)2	
ΚΟΡΝΗΑΙΟΣ	72	16313	ἴ. Λισανθέννα 10)2	
ΚΟΡΣΑΙ Ι'Ρ	62	15000	ἴ. Κολούμπια Ρ. 23)2 Ἰρλανδίαν	
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	ἴ. Ρόπτερνταμ ἀπό 30)9)75 (ἐπωλ.)	
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ δ.	57	20728	ἴ. Φάλμουρι ἀπό 26)11 (ἐπισκ.)	
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12106	ἴ. Πειραιᾶ ἀπό 10)12	
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ἴ. Βανκούμπερ 27)2 δι. ΗΠΑ	
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ἴ. Πολιάκ 15)1	
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	ἴ. Πειραιᾶ 26)1 διά Λάγος	
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1779	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)3)76	
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	ἴ. Γιβραλτάρ 28)1 διά Βραζιλίαν	
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	ἴ. Λ. Πάλμας 13)8	
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5)6)75	
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙ·Φ. (κ.)	56	9943	ἴ. Αιγαίου 23)2 διά Μασσαλίαν	
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ. δ.	55	19674	ἴ. Ξεωθ Βουλήνη ἀπό 28)7	
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ἴ. "Αμπιτζάν 12)2	
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	ἴ. Παναμά 23)2	
ΚΥΘΟΝΟΣ (π.)	62	4784	ἴ. Ν. "Ορλεάνη 27)2 διά Μεξικού	
ΚΥΜ (δ.)	59	24369	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)5)76	
ΚΥΜΗ (κ.)	54	2952	ἴ. Σαΐδ 31)1 διά Λιθουν.	
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)10)74	
ΚΥΝΘΙΑ*	68	11315	ἴ. Π. Καμπέλο 8)2	
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	ἴ. Εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	ἴ. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	ἴ. Κολόπο 29)12	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ἴ. Ν. "Ορλεάνη 22)2 Μπ. Μπαίη	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ἴ. Ν. "Ορλεάνη 27)2	
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ- ΤΗΣ (κ.)	58	8847	ἴ. Λ. Πάλμας 6)2	
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	ἴ. Κων/πολίν 3)2 Μαύρην θάλασσαν	
ΛΑΓΚΑΔΑ (κ.)	76	5400	ἴ. Μπρόδουμπούτελ 19)2 διά Λάγος	
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)3)74	
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ἴ. Κέρδη δι. 18)2	
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)2	
ΛΑΜΔΑ*	59	7919	ἴ. Σουνκέρην 18)2	
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ἴ. Ν. "Ορλεάνη 20)2 δι. Ἀρούμπα	
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	εἰς Ζέανταν ἀπό 18)6)74	
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	ἴ. Φαλαύδειφεν 6)11 Κή. Σουλτ	
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εἰς Μπάρι ἀπό 19)2)76	
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ἴ. Ρεσφ 10)2 Ἀλεξανδρειαν	
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ- ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ἴ. Κόρπους Κοίστη 8)2	
ΛΕΝΙΟΣ (κ.)	56	4801	ἴ. Καράτο 26)2	
ΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	ἴ. Π. Σαΐδ 15)2	
ΛΕΥΙΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ἴ. Ταργκούνα 22)2	
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II (π.)	58	9079	ἴ. Θεύτου 10)1	
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ἴ. Θεύτου 6)2 διά Λάγος	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ἴ. Γιβραλτάρ 27)2 διά Τεργυέστην	
ΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	ἴ. Σαΐδ 28)2	
ΛΙΖΑ	64	2817	ἴ. Παναμά 31)1	
ΛΙΔΑ (π.)	50	2734	ἴ. Αιγαίου 20)10 διά Λάγος	
ΛΙΠΟΣ	60	16968	ἴ. Καμπάνα 14)2	
ΛΟΙ·ΝΤΑ (δ.)	57	20730	ἴ. Θέρνταν δι. 26)2 Μπριντούμπιν	
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ- ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	ἴ. Πόρτλαντ (Με) 18)1 Γιβραλτάρ	
ΛΟΥΚΙΑ (δ.)	65	47777	ἴ. Ν. "Ορλεάνη 23)2 Π. Α. Πίερ	
ΛΟΥΝ (π.)	54	2557	ἴ. Βίγκο 19)2 δι. Ἀλεξανδρειαν	
ΛΥΡΙΚ*	64	29396	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8)9)75	
ΛΩΡΕΛ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ἴ. Θέρνταν 7)2 διά Τοίμπα	
Μ. I. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ἴ. Ν. "Υόρκη 8)1 διά Γιβραλτάρ	
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ἴ. Καράτο 1)3 διά Περσικόν	
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	ἴ. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΪΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ἴ. Γουδών 4)2	
ΜΑΪΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	ἴ. Μονράθα 19)2 Καντζ	
ΜΑΪΡΗ ΛΟΥ (δ.)*	58	24065	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 2)6)75	
ΜΑΪΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ἴ. Τεύτηλ Μ. 20)2	
ΜΑΪ·ΣΤΡΟΣ	69	18923	ἴ. Ρόπτερντα 18)1 δι. Ἀργεντινήν	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II (π.)*	47	5928	ἴ. Θέου 25)2	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.)	56	12724	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΜΑΝΙΑ (κ.)	52	1597	ἴ. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ἴ. Πειραιᾶ 16)2 δι. ΗΠΑ	
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	ἴ. Αιγαίου 13)1	
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ*	45	14132	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)8)75	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ἴ. Χιούστον 12)2	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	ἴ. Τέντα 16)2	
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)	56	8378	μετ. «Οσιά Ειρήνη Χρυσοθαλάντου III»	
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ- ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΑ V. (κ.)*	64	2046	ἀ. Λ. Πάλμας 24)2 Σδρεχαί	
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ἴ. Σιγκαπούρην 28)1	
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ἴ. ξεωθι Λάγος ἀπό 24)5)76	
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ἴ. Νταμάρ 20)2	
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)*	55	21685	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)3)75	
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (π.)	62	12230	ἴ. Κολούμπια Ρ. 15)2 Πούγκετ Σούντ	
ΜΑΡΙΓΩ	45	3312	ἴ. Μπιλμπάδ 25)2	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	11193	ἴ. Ρ. Τανούρα 23)2	
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	ἴ. Βομβάνη 23)2 διά Περσικόν	
ΜΑΡΙΝΑ T. (κ.)*	58	1226	ἴ. Κων/πολί 17)2 Μαύρην θάλασσαν	
ΜΑΡΙΝΑΤΕΔΑ (κ.)*	57	8903	ἴ. Βοιμάρη 7)12	
ΜΑΡΙΝΑΤΕΔΑ (κ.)	54	1274	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΔΑ (δ.κ.)	55	11273	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25)3)75	
ΜΑΡΙΠΕΡΑ Δ. (κ.)	55	1193	ἴ. Μπαχέριν 21)2	
ΜΑΡΙΠΕΡΑ Δ. (δ.)*	66	67545	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)1)7)75	
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)7)75	
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)8)75	
ΜΑΡΙΣΑΡΦΑ ΔΙΙ (π.)	55	10596	ἀ. Οζάκα 8)2 διά Κούθα	
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12795	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25)3)75	
ΜΑΡΙΟ	65	17238	ἴ. Μπ. Μπάλνικ 21)2	
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	3664	ἴ. Μπ. Μπάλνικ 21)2	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)*	62	12541	ἴ. Π. Λίμον 31)1 Κιουρασάδο	
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ἴ. Α. άλ. Φαγάλ 29)1 Ανακόρτες	
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ἴ. Ν. "Ορλεάνη 17)2 δι. Αρούμπα	
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΕΡΗ (κ.)*	56	4539	ἴ. Π. Σάτιδ 20)2	
ΜΕΛΙΤΗ	75	35561	ἴ. Π. Ήλιζεπέθ 16)2 διά Τήλες	
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5)10	
ΜΕΛΠΟΛΕ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ἴ. Π. Πρίνα 11)2 Κιουρασάδο	
ΜΕΝΤΙΜΑΡΕ (κ.)	55	3883	ἴ. Λίμον 31)1 Κιουρασάδο	
ΜΕΝΤΣΑΚΑΥ* (κ.)*	52	2775	ἴ. Π. Σάτιδ 27)2	
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)*	43	1589	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (π.)	61	9194	ἴ. Ντάρ ές Σαλάμ 24)2 διά Καράτοι	
ΜΕΣΣΑΛΑΔΑ (κ.)	47	2740	ἀργεῖ εἰς Πει	

- | | | | | | | |
|---------------------------------------|--------|---------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| ΠΟΡΑ. ΗΓΚΑ. μετ. 63 44 | 14800 | άργει εἰς Πειραιά διπό 7)4)76 | ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) ... 55 | 5671 | δ. Κων(πολιν 27)1 διά. Κωνστάντζαν | |
| ΠΟΡΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ 5. 58 | 18183 | άργει εἰς Πειραιά διπό 23)3)75 | ΠΑΥΛΟΣ (κ.) ... 53 | 7283 | δ. Ρ. Τανούρα 5)2 | |
| ΠΟΡΑ. ΝΑΙ'ΑΝΤ ... 57 | 22549 | ε. Σάντος 10)2 διά. Π. 'Αλεγκρε | ΠΑΥΛΟΣ XII (κ.)* ... 69 | 1998 | ε. 'Αμβέρσαν 27)2 | |
| ΠΟΡΑ. ΤΖΟΥ' (δ.) ... 64 | 38649 | ε. Πειραιά 5)2 | ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) ... 54 | 19444 | άργει εἰς Πειραιά διπό 9)12)75 | |
| ΠΟΡΦ ΕΡΑ (δ.) ... 56 | 12402 | άργει εἰς Χαλκίδα διπό 21)2)75 | ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-
ΣΕΑΝΙΚ (κ.) ... 54 | 3895 | δ. Μπρούσημπούτελ 19)2 | |
| ΠΟΡΟΣ ΣΤΗΡΗ (κ.) ... 51 | 1435 | ε. Νταμάς 27)2 | ΠΕΝΣΥΒΑΝΙΑ (δ.)* ... 58 | 28720 | ε. 'Ορλέαν 26)2 | |
| ΠΟΡΦΟΓΥΙΝΤ ... 70 | 11328 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 24)2 | ΠΕΝΓΕΙΚΩΝ (δ.) ... 56 | 24502 | δ. Χιούστον 14)2 διά. Ν. 'Ορλεάνη | |
| ΠΟΡΦΟΛΚ (δ.) ... 59 | 20915 | ε. Γκάλθεστον 5)2 | ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) ... 41 | 6464 | άργει εἰς Πειραιά διπό 11)7 | |
| ΠΟΤΟΣ (κ.) ... 50 | 2748 | ε. Ντώρματα 21)2 διά. Περσικόν | ΠΕΡΓΑΜΟΣ ... 72 | 10349 | δ. Παναμά 20)1 διά. 'Αλγερίου | |
| ΠΟΤΟΣ ... 58 | 12339 | άργει εἰς Χαλκίδα διπό 28)5)75 | ΠΕΡΙΚΑΗΣ (κ.) ... 47 | 1860 | εἰς μεσογειακές μεταφοράς | |
| ΠΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.) | 58 | 30235 | άργει εἰς Πειραιά διπό 12)1)76 | ΠΕΤΑΛΟΝ* ... 76 | 32511 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 13)2 |
| ΠΤΕΡΜΠΥ | 58 | 10396 | άργει εἰς Πειραιά διπό 1)3)76 | ΠΕΤΡΟΠΙΝΑ I (δ.κ.) ... 56 | 11920 | δ. Τζένας 20)2 διά. Σάροχ |
| ΠΤΗΘΑΙ'ΑΝΤ ... 60 | 19988 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 31)1 | ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ 65 | 41255 | ε. Ν. 'Υόρκη 4)2 διά. Κάρυκ διλ | |
| ΠΤΙΝΑ (κ.) ... 54 | 5251 | ε. Λάγος 7)1 | ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν) ... 67 | 48747 | δ. Τεργέσθην 5)2 διά. Λά. Σκίρα | |
| ΠΤΟΛΩΦΙΝ (δ.) ... 56 | 11669 | ε. Φλάνσιγκ 4)2 διά. Βραζιλίαν | ΠΛΩΤΩ ... 68 | 35191 | δ. Λ. Μπουκάναν 17)2 Βαλτιμόρην | |
| ΠΤΟΛΩΦΙΝ ΕΛΕΝΑ κ.δ. | 54 | 11385 | ε. Γένοβαν 2)1 (επισ.) | ΠΟΕΤΙΚ (μ.) ... 66 | 33291 | άργει εἰς Πειραιά διπό 28)7)75 |
| ΠΤΟΛΩΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.* | 59 | 13223 | ε. Παλέρμου 20)12 | ΠΟΙΤΙΚΗ ΚΑΗΑΡ (μικτ.) ... 72 | 57102 | ε. 'Αμβέρσαν 26)2 |
| ΠΤΟΛΩΦΙΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κδ* | 58 | 13093 | ε. Πειραιά 25)2 διά. Παλέρμο | ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) ... 54 | 5671 | ε. 'Ακαπάτα 11)12 |
| ΠΤΩΜΙΟΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-
ΝΙΤΥ (κ.)** | 54 | 1972 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | ΠΟΛΛΑ ΡΙΚΑ (κ.) ... 53 | 7852 | δ. Γιβραλτάρ 24)2 διά. 'Αλεξανδρειαν |
| ΠΤΩΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) ... 53 | 12200 | ε. Σιγκαπούρην 27)2 | ΠΟΛΛΑΡ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.)* ... 64 | 40893 | όποιο παραλαβήν | |
| ΠΤΩΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ... 57 | 9953 | ε. Τής 25)2 | ΠΟΛΥΞΕΝΗ ... 62 | 18152 | δ. Κων(πολιν 20)2 | |
| ΠΤΩΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ... 56 | 8716 | ε. Αλκαντά 12)2 | ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.) ... 76 | 60937 | ε. Δ. 'Αγκελάς 15)2 Ρ. Τανόύρα | |
| ΠΤΩΝΑ ΜΑΡΗ (κ.) ... 58 | 10686 | ε. Πειραιά 24)1 | ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) ... 71 | 80194 | δ. Π. & Πιέρ 16)2 | |
| ΠΤΩΝΑ ΜΙΡΑ ... 57 | 9553 | ε. Δάντσιχ 12)2 | ΠΟΝΤΟΣ (δ.) ... 58 | 16258 | δ. Τής 13)2 διά. ΗΠΑ | |
| ΠΤΩΝΑ ΜΥΡΙΩ (π.δ.) ... 55 | 11209 | άργει εἰς Πειραιά διπό 26)6)76 | ΠΟΡΟΣ ΑΙ'ΑΝΤ (κ.) ... 62 | 5355 | δ. Νεάπολιν 23)2 διά. Σκίντα | |
| ΠΤΩΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ ... 56 | 8716 | ε. Ακαπάτα 28)1 | ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.) ... 57 | 21682 | εἰς Κιουρασάο διπό 16)9 (έπιοκ.) | |
| ΠΤΩΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) ... 60 | 28655 | δ. Πόρτ Σαΐδ 24)2 | ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) ... 45 | 5786 | δ. Πειραιά 24)2 διά. 'Ισαλιαν | |
| ΠΤΩΡΙΑΝ ... 56 | 10486 | άργει εἰς Χαλκίδα διπό 11)6)75 | ΠΡΙΑΜΟΣ (π.δ.) ... 70 | 30890 | δ. Π. Βέσιμε 18)2 διά. Ν. Γουνιέαν | |
| ΠΤΩΡΙΚ (δ.) ... 66 | 45280 | ε. Σαΐν Κρουά 30)1 | ΠΡΙΡΙΞΕΣΣ ΣΟΦΙΑ (δ.) ... 59 | 27376 | όποιο παραλαβήν | |
| ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) ... 49 | 1953 | δ. Πόρτ Χάρκουρτ 31)1 διά. Λ. Πάλμας | ΠΡΙΡΟΔΟΜΟΣ ΛΑΦΑ Π.* ... 48 | 8482 | άργει εἰς Πειραιά διπό 21)11)75 | |
| ΟΘΩΝ (κ.)** ... 37 | 5272 | δ. Αμπιτζάν 2)2 διά. Π. Χάρκουρτ | ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ ... 60 | 10389 | δ. Πορλαμάρ 7)12 διά. Τρινιτάν | |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) ... 62 | 11270 | δ. Μιταρανκίλας 18)2 διά. Π. Καμπέλο | ΠΡΩΤΩΜΑΧΟΣ (κ.) ... 55 | 9218 | δ. Κων(πολιν 20)2 | |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-
ΤΖΕΡ (δ.) ... 72 | 106123 | ά. Τέιμπολ Μπατί 26)2 διά. Περσικόν | ΠΥΛΟΣ (κ.) ... 54 | 1581 | δ. Μανφρεντόνια 1)2 διά. Μεροίνα | |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.) ... 69 | 97463 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 21)2 διά. Περσικόν | ΡΑΒΕΝΟΣ (κ.) ... 47 | 8039 | εἰς Λουάντα 30)12 | |
| ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) ... 70 | 98726 | ε. Πόρτ 'Αρθουρ 18)2 | ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.) ... 56 | 1384 | ε. Τοιβατέκια 26)2 διά. 'Αννάμπα | |
| ΟΛ. ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.) ... 60 | 97206 | ε. Τέιμπολ Μπατί 2)2 Μ. διπάκρ | ΡΕΑ ... 66 | 11859 | δ. Ταλακαύναν 23)12 Βαλπαραΐζο | |
| ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.) ... 70 | 97206 | άργει εἰς Πειραιά διπό 26)10)75 | ΡΕΙΦΕΝΣ (κ.) ... 46 | 8070 | δ. Χόκγ Κόρκ 5)12 Βιετνάμ | |
| ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.) ... 70 | 98566 | δ. Γιουροπόρτ 16)2 Μπαντάρ Μασάρ | ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ' (κ.) ... 56 | 1190 | δ. Θέουτα 1)1 διά. Ταρτούς | |
| ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.) ... 70 | 97466 | δ. Ράς Τανόύρα 17)2 διά. Φός | ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙ·ΜΠΕΡ* ... 61 | 15719 | ε. "Εμδεν 25)2 | |
| ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.) ... 70 | 98566 | δ. Βιλελμάχφεν 11)2 διά. Φορκάντος | ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ ... 61 | 16450 | ε. Τζιμπούτι 19)2 | |
| ΟΛ. ΑΡΡΟΥ (δ.) ... 70 | 96627 | δ. Γιβραλτάρ 24)2 διά. Μπ. Μασάρ | ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.) ... 71 | 77049 | δ. Κάρυκ διλ 19)2 Ρόπτερνταμ | |
| ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.) ... 69 | 96679 | δ. Κάργκ 'Αλ. 18)2 Μπλόφορν Χάφεν | ΡΙΟ ΕΛΑ ... 70 | 16147 | δ. Σιγκαπούρην 25)2 Νταμάμι | |
| ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕ·ΙΣ·ΣΟΝ δ. 72 | 106123 | άργει εἰς Πειραιά διπό 4)12)75 | ΡΙΟ ΜΑΡ ... 65 | 16334 | δ. Μπρεναρχέφεν 15)1 διά. Λάγος | |
| ΟΛ. ΓΚΑΦΑ (δ.) ... 54 | 20495 | ε. Παναμά 19)2 | ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ. ... 56 | 9026 | ε. Αμπιτζάν 23)2 διά. Λάγος | |
| ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) ... 65 | 38607 | δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά. Μπόνου | ΡΙΤΖΓΟΥΑΙΗ (δ.) ... 64 | 36830 | δ. Χονολούλου 22)2 Μπάρμπερς Π. | |
| ΟΛ. ΓΚΕΙ·Μ'Σ (δ.) ... 64 | 32380 | δ. Φιλαδέλφειαν 16)2 Φρήπορτ Μπαχ. | ΡΟΔΟΝ (κ.) ... 68 | 1232 | ε. 'Αμβούργον 27)2 | |
| ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.) ... 65 | 32478 | δ. Φιλαδέλφειαν 25)2 Φρήπορτ Μπαχ. | ΡΟΖΑ Τ. (κ.) ... 54 | 1931 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΟΛ. ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.) ... 64 | 38598 | ε. Πόρτ σφ Σπαίην 25)2 | ΡΟΘΕΝΣ (κ.) ... 46 | 8106 | δ. Πειραιά 26)2 | |
| ΟΛ. ΓΚΡΕ·ΙΣ (δ.) ... 65 | 32407 | δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά. Μπόνου | ΡΟΚΟ (κ.) ... 52 | 7675 | δ. Γιβραλτάρ 7)2 διά. Τουρκίαν | |
| ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.) ... 65 | 38607 | δ. Γιβραλτάρ 22)2 διά. Σουετίνια | ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) ... 56 | 21018 | δ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 26)2 | |
| ΟΛ. ΓΗΓΚΑ (δ.) ... 58 | 27602 | άργει εἰς Πειραιά διπό 29)10 | ΡΟΚΟΡΠ (δ.π.) ... 57 | 24854 | όποιο παραλαβήν | |
| ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.) ... 72 | 128561 | δ. Τέιμπολ Μπατί 15)2 δάλ. Λάντς "Εντ | ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.) ... 71 | 77049 | δ. Ρ. Ιανέριο 11)1 Ρ. Τανόύρα | |
| ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.) ... 72 | 126027 | δ. Γιβραλτάρ 26)2 διά. Ράς Τανόύρα | ΡΥΘΜΟΣ* ... 57 | 10316 | άργει εἰς Πειραιά | |
| ΟΛ. ΜΠΡΗΣ (δ.) ... 72 | 126960 | δ. Τέιμπολ Μπατί 2)3 δάλ. Μιλάζο | ΡΩΜΕΙΑ (δ.) ... 59 | 21275 | άργει εἰς Πειραιά διπό 16)1)76 | |
| ΟΛ. ΜΠΡΙΑΛΙΑΝ (δ.) ... 73 | 128561 | δ. Γιβραλτάρ 21)1 δάλ. Περσικόν | ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ ... 65 | 23249 | ε. Αμβέρσαν 27)2 Καζαπτάνκα | |
| ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)** | 64 | 32379 | δ. Πουάντ α. & Πίερ 24)2 | ΣΤ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.) ... 57 | 20686 | ε. Κριστοπούλα 19)2 διά. 'Ελ. Παλίτο |
| ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.)** | 64 | 19462 | ε. "Ιμιγκάν 28)2 | ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) ... 56 | 12279 | ε. Φιλαδέλφειαν 25)2 |
| ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤY ... 66 | 15668 | δ. Π. Σαΐδ 21)2 διά. Οδησσόν | ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ !!! (δ.) ... 59 | 12455 | άργει εἰς Πειραιά διπό 10)5)75 | |
| ΟΛ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ ... 66 | 15625 | δ. Βαλτιμόρη 22)1 διά. Ρωσίαν | ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.) ... 59 | 15772 | ε. Σαμ 25)2 διά. Λάγος | |
| ΟΛ. ΠΑΛΑΜ ... 65 | 15577 | δ. Κων(πολιν 12)2 | ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΡΟΥ ... 64 | 29097 | ε. Σαν Χουάν 8)2 Π. & Πιέρ | |
| ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ ... 68 | 15809 | δ. Μορμουγκάδο 2) διά. Ιαπωνίαν | ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) ... 64 | 18123 | ε. Θεόπουλα 24)2 | |
| ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥ ... 65 | 15179 | δ. Κων(πολιν 11)2 διά. Μ. Θάλασσαν | ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.) ... 56 | 33746 | ε. Μπελγκαμ 16)2 | |
| ΟΛ. ΠΕΦΕΩΝ ... 65 | 15179 | δ. Καρβαζένην 28)2 | ΣΑΜΟΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ ... 72 | 1366 | ε. Σεδίλλην 13)2 διά. 'Αλγερίαν | |
| ΟΛ. ΦΑΕΩΝ (δ.) ... 68 | 27602 | δ. Ν. 'Υόρκην 19)2 διά. 'Αρούμπα | ΣΑΜΟΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ ... 75 | 11506 | ε. Γιοκογάμα 25)2 Π. Καμπέλο | |
| ΟΛ. ΦΕ·ΙΜ (δ.) ... 65 | 47493 | ε. Φός 27)2 | ΣΑΝΤΖΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ ... 72 | 1366 | ε. Κουβέτη 19)2 | |
| ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) ... 64 | 47493 | δ. Π. λά. Κρούβ 22)2 διά. Χόθικ | ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ... 57 | 8952 | ε. Πειραιά 19)2 | |
| ΟΕΡΑΝΤ ... 56 | 198000 | άργει εἰς Κορδε | ΣΑΝ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.) ... 60 | 3838 | ε. 'Αμβέρσαν 26)2 | |
| ΟΕΑΣΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.) ... 56 | 11267 | ε. Πειραιά διπό 28)5)75 | ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ Π! ... 51 | 8377 | ε. Θεόπουλα 18)1 | |
| ΟΕΑΣΕΝ ΡΕ·ΙΝΤΖΕΡ ... 72 | 89001 | ε. Ράς Τανόύρα 20)2 | ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.) ... 75 | 111171 | δ. Κάρυκ διλ 12)1 διά. Κιουρασάο | |
| ΟΕΑΣΕΝ ΡΕ·ΙΝΤΖΕΡ ... 72 | 14765 | ε. Γκάλθεστον 19)2 | ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.) ... 75 | 111171 | ε. 'Ιμινχαμ 29)1 διά. Περσικόν | |
| ΟΕΑΣΕΝΙΚΑ* ... 65 | 28101 | ε. Πειραιά 28)2 | ΣΑΝΔΑΛΙΑΝΚ (κ.) ... 66 | 3406 | ε. Ντόρμπαν 16)2 διά. Χαλκίδα | |
| ΟΣΤΡΙΑ II ... 71 | 22752 | ε. Μπρούσημπούτελ 31)1 διά. Μεξικό | ΣΑΝΔΑΡΑΙΖ (κ.) ... 57 | 1733 | μετων. "ΑΕΤΟΣ" σημ. "Ελληνική | |
| ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ... 71 | 11044 | ε. Κόμπε 26)2 | ΣΑΝΔΑΡΑΙΖ' (κ.) ... 59 | 2958 | ε. Σάντος 12)1 διά. Λουσάντα | |
| ΟΥΡΑΝΟΣ ... 61 | 18484 | ε. Π. Χένταντ 26)2 διά. Οζάκα | ΣΑΝΔΑΡΙΒΕΡ (π.) ... 68 | 1490 | ε. Αθρ. 28)2 διά. Ρόπτερνταμ | |
| ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ. 38 | 2501 | άργει εἰς Πειραιά διπό 12)4)76 | ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π. ... 53 | 13881 | ε. Ναγκόγια 11)2 διά. Χιροσίμα | |
| ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.) ... 73 | 20354 | δ. Κοματούσιμα 16)2 Κολούμπια ρ. | ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) ... 65 | 2699 | ε. Π. Λιμον 20)1 διά. Π. Μπάριος | |
| ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)** | 12881 | είς Πειραιά διπό 28)12)75 | ΣΑΝΤΑΙΓΑΡΟΚΡΟ ... 57 | 9144 | ε. Πειραιά 12)2 Π. Καμπούδες | |
| ΠΑΛΑΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)** | 51 | 2214 είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΣΑΝΟΥΓΟΥ·ΝΤ· ... 70 | 11329 | ε. Λάγος 23) διά. 'Αμπιτζάν | |
| ΠΑΛΑΜ ΜΠΕΡΝΤ (κ.) ... 58 | 993 | ε. Κόπερ 9)2 | ΣΑΟΥΘΕΡΝΕΡ ... 56 | 14020 | άργει εἰς Πειραιά διπό 3)3)76 | |
| ΠΑΛΑΜΥΡΑ (δ.) ... 64 | 574075 | ε. Σουέζ 26)2 | ΣΑΡΙΝΑ I (κ.) ... 60 | 2119 | ε. Λάγος 20)1 διά? | |
| ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ | 58 | 10659 | ε. Πειραιά 19)1 | ΣΑΡΙΝΑ I (κ.) ... 60 | 1560 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.) ... 60 | 4589 | ε. Πειραιά 24)2 | ΣΑΡΙΝΑ I (κ.) ... 60 | 8797 | δ. Σουέζ 26)2 διά. 'Ιράν | |
| ΠΑΝΑΠΙΩΤΑΚΙΟΝ ... 60 | 7758 | ε. 'Αμβέρσαν 28)2 | ΣΑΣΣΑΣ ... 73 | 9072 | δ. Μπαχρέφεν 22)2 Π. Καμπούδες | |
| ΠΑΝΑΡΕΙΤ·ΤΖ (κ.) ... 54 | 7017 | είς Γιβραλτάρ διπό 19)5)76 | ΣΕΒΙΛΛΗ (π.) ... 49 | 6395 | δ. Π. ντε Μπόδ 25)2 Γιβραλτάρ | |
| ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΑΙ ΓΙΟΥ-
ΝΙΤΥ (δ.) ... 64 | 1992 | δ. Λάδ. Πάλμας 28)2 διά. Ντακάρ | ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.) ... 59 | 1683 | ε. Βομβάν 26)2 | |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) ... 61 | 8801 | ε. Σουέζ 23)2 διά. Κιουρασάο | ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.) ... 49 | 2339 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ... 72 | 10600 | δ. Σακάτ 26)1 διά. Ακαζόντλαν | ΣΕΛΑΣ (κ.) ... 49 | 7341 | ε. Τζένατ 17)2 | |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ·ΑΣ κ. 54 | 61818 | δ. Γιβραλτάρ 27)1 διά. Νιγηρίαν | ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.) ... 69 | 105138 | δ. Ρ. Τανόρα 25)2 | |
| ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.) ... 59 | 4727 | δ. Κων(πολιν 10)1 | ΣΕΡΙΦΟΣ ... 58 | 13944 | ε. Ταραγκόνα 19)2 | |
| ΠΑΠΑΜΟΡΙΣ (κ.) ... 58 | 5545 | ε. Λάγος 18)2 διά. Γουώρου | ΣΗ ΕΞΠΑΡΕΡ ... 59 | 9165 | ε. Κουδέτ 27)1 | |
| ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) ... 51 | 5545 | ε. Λάδ. Πάλμας 28)2 διά. Λάγος | ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ ... 71 | 11055 | ε. Πιούτινα 15)2 | |
| ΠΑΡΑΙΡΑΔΛΟΣ 3 (κ.) ... 51 | 8919 | ε. Κουδέτ 21)1 | ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.) ... 51 | 1522 | ε. Ιακετρόδυν 23)2 | |
| ΠΑΡΙΣ (κ.) ... 53 | 1110 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.) ... 60 | 1384 | ε. Λάγος 19)2 | |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.) ... 60 | 13062 | ε. Λιθερόπουλ 26)2 διά. Νάρθικ | ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ ... 69 | 1206' | ε. Ντόχα 14)2 | |
| ΠΑΣΙΦΟΙΚΑ (δ.) ... 65 | 38116 | ε. Υόρκην 18)2 διά. Κιουρασάο | ΣΗ ΧΑΡΜΑΙ·Φ (κ.) ... 61 | 1989 | ε. Λάγος 28)1 | |
| ΠΑΤΑΡΙ ... 61 | 12486 | άργει εἰς Πειραιά διπό 11)3)76 | ΣΗ ΤΗΡΕ·ΙΝΤΕΡ (δ.κ.) ... 58 | 12617 | δ. Πειραιά 27)2 διά. Σφάξ | |
| ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.) ... 76 | 141000 | άργει εἰς Κορδε διπό 25)7 | ΣΗΦΑΡΕΡ * ... 56 | 8785 | ε. Λάγος 28)1 | |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ. ... 73 | 8957 | δ. Κολόμπο 24)2 διά. Λισσασθών | ΣΙΒΑΝΑ (δ.) ... 75 | 68631 | δ. Ρ. Τανόρα 21)2 | |

ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ (κ.)*	63	21536	ά. Μαυρίκιον 19)2 διά' Οζάκα	ΤΡΕΙΣΤΗ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	61	16591	ά. Δ. "Αντζελες 25)2 Ανακόρτες
ΣΚΑΥΑΡΚ	63	12273	δ. Σουέζ 25)2	ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Μπωμόντ 13)2
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3191	ε. Βρέστην 7)2 (έπισκ.)	ΤΡΕΙΣΤΗ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	δ. Π. Σάδι 11)2 διά Μεσόγειον
ΣΚΙΡΟΝ'	64	17487	ά. Λιδέρπουλ 28)2 διά Φιλαδέλφειαν	ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΛΟ-			
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)*	67	49817	ά. Ν. "Ορλεάνην 19)2 διά' Αρούρα πα	ΤΖΙΚ (δ.)	59	12787	ε. Καράτοι 1)3
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)*	66	67538	άργει εἰς 'Ιτέαν ἀπό 3)3)76	ΤΡΕΥΑ (κ.)	47	5417	ε. Καζαμπλάνκα 14)2
ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	ά. Κ. Τάουν 16)2 διά Λάγος	ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	4664	ε. Πειραιά 17)2
ΣΟΛΑΝΑ (δ.)	64	35154	ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)2	ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΛΑΤΙΝΑ δ.	68	14180	ά. Χάμπτον Ρ. 26)2 Βενεζουέλα
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 20)9)75	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34500	εις Πειραιά ἀπό 23)3)76
ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ (κ.)*	49	1396	ά. Λεμεσόδων 21)1 διά Λαττάκια	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	δ. Θέρσηνται ἀπλ. 16)2 Ρ. Τανούρα
ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	ε. Ρόττερνταμ 26)2	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ε. Κοραμάρ 14)2
ΣΟΦΙΑ Β. (π.)	57	2012	ε. Βηρυτών 24)2	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ε. Γκάλιθεστον 31)1 (έπισκ.)
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	ε. Γάνδη 27)2	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ε. Ρ. 'Ιανέρο 17)2
ΣΟΦΙΑ Ν. (κ.)*	54	7622	ά. Μομπάσον 19)2 διά Καράται	ΤΣΕΗ Σ. Β. ΜΠΑ-			
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	ε. Νεάπολιν 25)2	ΚΑΡΕ (κ.)*	55	8828	ά. Χόγκ Κόγκ 26)2 διά Λάγος
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	ά. Μπιλμπάο 24)2 διά Πασάγιες	ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΙΚΑ (κ.)*	47	1593	δ. Κων/πολίν 9)2 διά Γαλάται	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	107584	άργει εἰς Μπρούνει Μπ. ἀπό 4)1
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	δ. Σαΐδ 29)7 διά Πειραιά	ΦΑΙΑΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9216	ε. Μπ. "Άθρες 18)2
ΣΠΕΙΩ (δ.)*	76	132914	ά. Κάρυκ "Αῖλ. 21)2 διά Χάδρην	ΦΑΙΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	ε. Ρόττερνταμ 26)2
ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	ά. Βαλπαραϊζο 15)2 διά Χουάσκο	ΦΑΙΑΚΟΝ	74	8896	δ. Π. Σάιδ 16)1 διά Σ. 'Αραβία
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 25)2 διά Περσικόν	ΦΑΙΑΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	ά. 'Ασσάμι 20)1 διά Σουέζ
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27)2 διά' Ιαπωνίαν	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	ά. Γιεραλτάρ 18)2 Φιλαδέλφειαν
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ά. Μένα ἀλ. 'Αχμαντί 18)2	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	ε. Τζένταν 15)1
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	ε. Πειραιά 25)2	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 20)4)75
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	δ. Πόρτ Σαΐδ 21)2	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	εις Τέμος ἀπό 18)11	ΦΕΙΑΣΙΑ (κ.)	60	8742	άργει εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 13)9
ΣΤΟΙΚ' (μικτόν)	71	71208	ά. Φετέχ Τέρμιναλ 10)2	ΦΕΙΡΑΙΟΣ*	56	10423	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)5)75
ΣΤΟΑΤ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	ά. Πόρτ ντε Μπόδα 10)1	ΦΕΡΡΥΡΙΣΠ Λ. (π.)	54	6836	εις Τσιταγκόκην ἀπό 1)1)76
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	εις θέσιν 23.08 Β. — 80.11 Δ. 7)10	ΦΙΑΙΠΠΟΙ*	65	13828	ά. Σακάτ 21)2 διά Καϊλα
ΣΙΟΛΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕ'Ι·δ.	60	12497	ε. Μιζουσίμα 16)2	ΦΙΑΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22)10
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)2 διά Π. Κάιζερ	ΦΙΑΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*	49	4728	ε. Σουάμπτα 22)2
ΣΤΟΑΤ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Κόρουν Κριστί 20)2	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ε. Σιγκαπούρην 27)2
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	ά. Τακόμα 22)2 διά Γιοκοχάμα	ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ.)	59	15914	ά. Χάλιφας 26)2
ΣΥΜΗ	53	5339	ά. Σαντάντερ 4)2 διά Μασέιο	ΦΛΩΡΑ Κ. (π.)	60	9685	ά. Πλότσε 31)1 διά Μπουργκάς
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Κακογκάθα 13)2 διά Περσικόν	ΦΛΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	ά. Κ. Τάουν 12)2 διά Εύρωπην
ΣΥΡΙ	68	9024	μετων. ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ σημ. έλληνική	ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π.	43	6338	ε. Π. "Εθεργκλείντς 18)2
ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	ά. Χαλκίδα 11)2 διά Λιθύην	ΦΟΙΝΙΞ I.	76	10256	ε. Ρόττερνταμ 25)2
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ε. Κωνστάντζαν 26)12	ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	ά. Πειραιά 16)2 διά Χαλκίδα
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Τενερίφην 2012 διά Σάντος	ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.)	56	10360	ε. Λαττάκια 23)12
ΤΖΟΥΛΑΙΑ (κ.)	49	6739	ά. Λάς Πάλμας 9)2	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Βατικόρην 23)2
ΤΖΟΥΛΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. Πειραιά 25)2 διά Ταρτούς	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π.δ.)	58	12430	εις Τσιταγκόκην ἀπό 9)1
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	ά. Πειραιά 25)1	ΦΩΣ (κ.)*	50	3827	ε. Βρέμην 28)2
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ά. Βενετία 16)2 διά Πειραιά	ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)*	65	12191	όπλο παραλαβήν
ΤΖΩΡΤΖΥ	54	8119	ά. Πειραιά 19)2	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ά. Κουβέιτ 20)2 Μ. δλ. 'Αχμαντί
ΤΙΝΤΑΧΟΔΙΜ (κ.)*	43	4313	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16)5)75	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Τείμπλ Μπ. 14)2 Π. & Πιέρ
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ά. Σιγκαπούρην 24)2 διά Π. & Πιέρ	ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Σέλλ. Χάφεν 1)3	ΔΡΗ (δ.)	66	41066	ά. Ντουμπάι 14)2 διά Π. & Πιέρ
ΤΟΛΜΗ	56	3146	ά. Χαλκίδα 8)1 διά' Ιαπωνίαν	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	ά. Κολόμπο 19)1 Μπιτούγκ
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	ά. Ρόττερνταμ 28)2	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ε. Ρόττερνταμ 5)2
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ά. Κολόμπο 13)2	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Μεσσίνα 11)2 διά Ραβέννα
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	ά. Λάς Πάλμας 16)2 διά Γόνια				

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

Έκδότης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Όρφεως 18, Νέα Σμύρνη

Έπι τής Όλης

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Αιγαίων 51β, Κορυδαλλός

Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ

Βοσπόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφικά έγκασταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ.

ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

- 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

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 404

EDITOR: D. M. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MARCH 1977

The New Collective Agreement

The points of agreement between the Shipowners' Association and the Panhellenic Seamen's Union (PNO) on the new collective agreement are the following:

1. The £10 bonus will be incorporated into the basic wage and form part of the increase in the basic wage.
2. Wages and other emoluments will be increased by 19%o between 1.1.77 and 31.12.77 and from 1.1.78 onwards by 9%o.
3. The Sunday bonus is set at 14%o of the contractual wage.
4. Overtime will be calculated as one-eighth of one-twentyseventh of the basic monthly wage.
5. Wages and other emoluments will be expressed in drachmas, while the pound sterling will be calculated at 71 drachmas. Measures will be taken to protect wage-earners from currency fluctuations.
6. A 44-hour work week.
7. The extra-service bonus will be for thirty days instead of 45, the balance of 15 days being added to the leave period which is increased accordingly.
8. A seaman's pay starts from the day he leaves to join a ship.
9. Victualling is set at Drs. 106 per day.
10. The tanker bonus will be reckoned with leave pay.
11. Sick pay is reckoned at 75%o of the basic wage while in hospital and 85%o of the basic wage at home.
12. The new agreement starts from 1.1.77 and will last for eighteen months.

A Successful Agreement

The negotiators on both sides of the bargaining table are to be heartily congratulated for a job well done in reaching agreement on the new collective agreement.

A "golden mean" was found by which both the fair demands of the seamen were met and the extra burden on a Greek ship's running costs was not a crushing one.

Two Developments

Protectionism and flag discrimination — the greatest perils facing maritime nations with large fleets and minimal national trade — are gaining ground.

Two recent developments are making the shipowners of the traditionally maritime countries sit up and take notice.

The first is the re-introduction in Congress of the bill by which a large proportion of oil transport to the United States is to be reserved for American bottoms.

This draft bill was rejected by President Ford but it is now being re-introduced in the hope that President Carter will view it more benignly.

The second development is the Argentine's decision to conduct all of its trade with other nations and with the United States with Argentine-flag ships. In every instance, an Argentine vessel will have to be sought and only if none is available can the cargo be carried by the ships of other nations.

Less imminent but no less foreboding is the prospects of protectionism on the part of the Arab oil producers who are fast building up their own merchant fleets.

Flag discrimination is gradually becoming a reality with most unpleasant prospects for the future.

The Greek - Syrian Agreement

A Greek delegation headed by Prof. Ioannis Georgakis recently visited Damascus where it signed a maritime agreement with Syria in an exceedingly cordial atmosphere of friendship. While preserving the principles of free transport, the agreement provides for a regular line between Greece and Syria with ro-ro's.

In effect, the line will be linking Europe to the Middle East. This is the first agreement of its type ever to be signed between two Eastern Mediterranean countries and it is to be hoped that the movement of transit cargoes via this line will considerably relieve congestion in Middle East ports and reduce time and transport costs.

The agreement also provides for the transport of railway rolling stock of all types from Europe to the Middle East.

Another agreement was signed with regard to a cable link between Crete and Syria which will not only improve communications between the two countries but between other European countries with the Middle East as well.

Also discussed was a road transport agreement which is to be signed at a later date.

A Lucrative Business

Ship-repairing is a lucrative business for the countries where it is established as a going concern. Once again we are harping on our favourite subject and we shall continue to do so until somebody does something about it in this country.

Toke Japan, for instance. From April to September last year, 3,050 ships grossing forty million tons were repaired at 45 yards

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G. LONDON

TELEPHONE: 01-930 7561

in Japan at a cost of 88,348 million yen. Of these, 1,128 were foreign ships, earning 41,115 million yen. These figures represented a 3.5% increase over the same period in 1975.

The figures released by the Japanese were accompanied by tables showing the type of work executed in dry dock and out of dry dock.

As for us, nobody knows what repairs were carried out in this country nor the benefits accruing therefrom. A figure of \$ 250 million has been mentioned. We believe it is higher.

The fact remains that our shipowners want to bring their ships here for repairs and drydocking. But we do not have enough dry docks nor enough repair piers to serve them.

And if the State continues to remain moribund in this respect, why does not the Shipowners' Association shake it to life with some figures on the earnings from ship repairs and the certainty of doubling them if the country's ship repairing capacity were increased?

Liberian Interest

Liberia always takes a lively interest in protecting the good name of its large merchant fleet, regardless of the fact that most of it is foreign-owned. Thus, a five-man investigating commission has been set up in New York to look into the case of the Greek-owned "Argo Merchant" which sank off the U.S. Coast on December 15, with a full cargo of oil. The commission's inves-

tigation will be open to the public and its five members are all experts in their fields. This investigation is independent from the one carried out by the U.S. authorities pending a court case to establish the owners' responsibility.

Chinese registry.

It is also to be noted that although these ships are owned by the Chinese state, they are registered under a number of companies and operated under one management in Hong Kong.

Red Convenience?

It has so far been assumed that convenience flags were discovered by greedy capitalist shipowners who wished to avoid the tax burdens of their own country. It now appears that communist countries are jumping on to the same band-wagon.

Red China, used to operate a fleet of 80 ships under the flag of Somalia. But since diplomatic relations with that country have been severed, the Chinese are transferring these ships to Panamanian registry. They are mainly tramp ships which never call at Chinese ports. Of course, China has not signed any agreement with the ITF, in spite of the fact that most of these ships are old and obsolete and manned by multinational crews who receive a subsistence wage. It would seem that China's preference for a convenience flag was dictated by the desire to escape the stifling bureaucracy in Peking and to preserve a degree of anonymity as to ownership so as to allow free trading without complaints from the western world.

The Panamanian flag was chosen over the Liberian flag because the Liberians are tightening up on inspections, while a number of ships that did not even meet Panama's minimal requirements, were transferred to

Radio Chatter

More and more instances are being reported of radio officers conducting idle chatter on the emergency bands of their transmitters and receivers. The International Chamber of Shipping has voiced its anxiety in this respect and has called upon shipowners and masters to curb the practice. There have been cases where "Mayday" signals have not been heard because of this chit-chat on forbidden wavelengths. ICS is issuing a pamphlet to be distributed free to all masters, with instructions to radio officers on the proper use of emergency bands.

Don't Let Them Get Away!

Out of 180 schoolboys on the island of Samothrace who were asked what they would like to be when they grew up, most of them said they wanted to become sailors.

The Shipowners' Association and the Ministry of Mercantile Marine should lose no time in making the most of this happy choice. Perhaps they should send a small delegation to the island to visit the schoolchildren and do everything they can to make their dream come true!

HELLENIC & INTERNATIONAL LTD (CEUTA)

SUCCESSOR OF: GEORGE PAPAMINA - DIAKOMANOLI

(ESTABLISHED 1923 IN NORTH AFRICA)

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS - GENERAL CONTRACT CO.

FRESH PROVISIONS - BONDED DECK AND ENGINE STORES - MAGNUS MARITEC

CHEMICAL PRODUCTS

Managing Director: Captain SACIS THEODORIDIS

CENTRAL OFFICE:

Calvo Sotelo 64
P.O.Box 420
CEUTA, SPAIN
Phones : 514540 (8 lines) 516993
Cables : GRECO - CEUTA
Telex : 78089 FONCAB E.

MADRID OFFICE:

J. K. TSELKAS - R. S. SAUGAR
Fer De Los Rios 100
MADRID 15, SPAIN
Phones : 2438847/8, 2518767
Cables : GRECO - MADRID

PIRAEUS OFFICE:

J. A. PARISSIS
17 - 19, Akti Miaouli
Phones : 4112570, 4174495, 4120341
Telex : 213557 PARI GR - 212794 F.Y. GR

CADIZ OFFICE:

J. ACAL PEREZ
Mercado Central 48
Phones : 225424, 224983

LONDON OFFICE:

AVGHERINO & APERGUIS
65, London Wall
LONDON EC2M 5TU
Phones : 6384905/6
Cables : AGESILAUS - LONDON EC2
Telex : 883401

MALAGA OFFICE:

FR. MOPAL BERROCAL
Parque Vista Franca
Ed. Extremadura 3 - 4°
Phones : 313223, 441053