ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

1η Μαΐου 1977

Αρ. Φύλλου 1006/765

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΖ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1006)765

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΜΑΪΟΥ 1977

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ • ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ: ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ • ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

Ε.Ο.Κ. — ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Συγκλίνουσαι πληροφορίαι φέρουν τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα ἀποφασισμένην νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ ναυτιλιακά της προβλήματα. Αἱ συζητήσεις, αἱ ἤδη ἀρξάμεναι, καὶ αἱ ἐπ' αὐτῶν ἀπόψεις τῶν χωρῶν-μελῶν ἀμεσώτατα μᾶς ἐνδιαφέρουν, ἀνεξαρτήτως τοῦ πότε ἡ Ἑλλὰς θὰ ἀποτελέσῃ τὸ δέκατον μέλος τῆς Ε.Ο.Κ.

Θὰ εἴχομεν νὰ προτείνωμεν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας εἰδικὴν παρακολούθησιν τῶν σχετικῶν συζητήσεων διὰ τῆς ἀποστολῆς εἰς Βρυξέλλας λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, μονίμως ἐκεῖ ἐγκαθισταμένου, ἱκανοῦ νὰ ἐνημερώνῃ ἑκάστοτε τὸ Ὑπουργεῖον.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 84 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης καθορίζεται ὅτι ἑκάστη χώρα-μέλος τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος δύναται νὰ χαράσσῃ ἀνεξάρτητον πολιτικὴν εἰς τοὺς τομεῖς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, ὅμως, 20 ἔτη ἀπὸ τῆς ἱδρύσεώς της, ἡ Κοινότης μελετᾷ τὴν λῆψιν μέτρων διὰ τὴν προστασίαν τῆς Ναυτιλίας της καὶ τὴν χάραξιν κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Τὸ ἀνωτέρω ἐνδεχόμενον δέον νὰ ληφθῇ σοβαρῶς ὑπ' ὄψιν ἀπὸ τοὺς ἐδῶ κρατικοὺς παράγοντας, ἐν ὄψει τῆς συνδέσεώς μας μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα.

Ἕνα ἐκ τῶν σοβαρωτέρων προβλημάτων τὰ ὁποῖα ἀντιμετωπίζει ἡ Ἑλληνόκτητος Ναυτιλία εἶναι ἡ ἔλλειψις πληρωμάτων. Μὲ 5.000 περίπου πλοῖα, χρειάζεται ἄνω τῶν 180.000 ναυτικῶν διὰ τὴν πλήρη ἐπάνδρωσίν των. Καὶ δὲν ἐπαρκεῖ, βεβαίως, τὸ ἐθνικὸν ναυτεργατικὸν δυναμικόν, δεδομένου ὅτι οἱ ἐν ἐνεργείᾳ Ἕλληνες ναυτικοὶ ὑπολογίζονται σήμερον εἰς 140.000 περίπου. Τὸ κενὸν καλύπτεται δι' ἀλλοδαπῶν.

Ἡ ἔλλειψις ἑλληνικῶν πληρωμάτων θὰ καταστῇ ὀξυτέρα ἐὰν ἡ ἀρχὴ τῆς ἀπεριορίστου ἐργατικῆς ἀπασχολήσεως μεταξὺ τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Κοινότητος ἰσχύσῃ καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Θὰ ὑπάρξῃ, ἀσφαλῶς, διαρροὴ τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων πρὸς τὰς ἄλλας χώρας τῆς Ε.Ο.Κ., αἱ ὁποῖαι πάσχουν, ἐπίσης, ἀπὸ ἔλλειψιν πληρωμάτων, γεγονὸς ὅπερ θὰ ἔχῃ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Συνεπῶς, ἡ πιστὴ τήρησις τῶν κειμένων τοῦ ἄρθρου 84 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης συνιστᾷ βασικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν εἴσοδόν μας εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγοράν.

Αἱ ἐννέα χῶραι-μέλη τῆς Κοινότητος ἀντιπροσωπεύουν σήμερον τὸ 37% περίπου τῶν παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορῶν, ἐνῷ ὁ ἐμπορικός των στόλος ὁμοῦ δὲν ὑπερβαίνει τὸ 22% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Περὶ τὸ 90% τῶν μεταφορῶν τῆς Ε.Ο.Κ. διενεργοῦνται ἀπὸ θαλάσσης.

Ἡ Ἑλληνόκτητος Ναυτιλία, μὲ χωρητικότητα ἄνω τῶν 50 ἑκατομ. τόν. γκρός, ἀντιπροσωπεύει τὸ 15% περίπου τοῦ παγκοσμίου τονναζ καὶ θὰ ἀποτελῇ τὸ 40% τοῦ στόλου τῆς Κοινότητος, ὅταν ἡ Ἑλλὰς προσχωρήσῃ εἰς τοὺς κόλπους της.

Ἡ ἑλληνικὴ πολιτικὴ ἐπὶ τοῦ προκειμένου πρέπει νὰ ἔχῃ ὡς στόχον τὴν ἐξασφάλισιν ἴσων δικαιωμάτων εἰς τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον, ὥστε νὰ συμμετέχῃ εἰς τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὄγκου της μᾶλλον παρὰ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐθνικῶν μας μεταφορῶν.

●

ΠΩΣ ΕΧΟΥΝ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ

Δὲν ἔλειψεν ἡ σκανδαλοθηρία εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἑταιρίας «Αἰγὶς» τοῦ κ. Ν. Παπαλιοῦ. Τὸ ἀνεύθυνον ὅμως τῶν ἀνακοινώσεων περὶ τὴν σύνθεσιν τῶν συγχρόνων αὐτοματοποιημένων πλοίων του προέλευσιν ἔχει, ὡς μὴ ὤφειλεν, ἀπὸ αὐτὸ τοῦτο τὸ ἁρμόδιον Ὑπουργεῖον.

Ὑποχρέωσιν εἶχον οἱ ἁρμόδιοι νὰ διερευνήσουν εἰς βάθος τὴν ὑπόθεσιν πρὶν ἢ δώσουν λαβὴν εἰς κρίσεις καὶ κατηγορίας κατὰ μιᾶς ἐπιχειρήσεως, τιμώσης τὸν Τόπον μας, μὲ προέχουσαν τὴν θέσιν εἰς ἔκτασιν καὶ δραστηριότητα εἰς τὸν χῶρον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Καὶ διὰ νὰ εἴμεθα σαφέστεροι : Εἰς καμμίαν παράβασιν νόμου ἢ καὶ κανονισμοῦ συνθέσεως ὑπέπεσεν ἡ πλοιοκτήτρια ἑταιρία, διατηροῦσα πλήρωμα 22 - 25 ἀνδρῶν εἰς τὰ σύγχρονα, τύπου «Σάντα Φὲ», σκάφη της, τὰ ὁποῖα ἐσχεδιάσθησαν καὶ κατεσκευάσθησαν ἀπὸ τὴν ἀρχὴν μὲ αὐτοματοποιημένα, ὅπως τὰ ἰαπωνικὰ φρήντομς, τὰ γερμανικὰ ἀντιλίμπερτυς καὶ τὰ ἀγγλικὰ SD14. Ἔλειψαν ἀπὸ τὸ προσωπικὸν τῶν πλοίων αὐτῶν οἱ θεομασταὶ καὶ οἱ ἀνθρακεῖς.

Εἶναι πασίγνωστον ὅτι τὰ τύπου «Σάντα Φὲ» σκάφη ἔχουν πλεῖστα ὅσα ἐξαρτήματα τοῦ προωστηρίου των συστήματος αὐτοματοποιημένα. Κατὰ συνέπειαν, ὁ κ. Παπαλιός, ἐπωφελούμενος ἀκριβῶς τῶν συγχρόνων αὐτοματοποιημένων μέσων προώσεως, προέβη εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς συνθέσεως, ἐν πλήρει γνώσει τῶν ἁρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου καὶ βάσει τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων τοῦ ἄρθρου 13, εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων του μὲ κατώτερον πλήρωμα, καθ' ἃ ἐφαρμόζονται δι' ὅλα τὰ πλοῖα, τὰ ναυπηγούμενα σύμφωνα πρὸς τὰ κρατοῦντα εἰς τὴν σημερινὴν τεχνολογίαν.

Κανένα, βεβαίως, δὲν ἠδίκησεν ὁ πλοιοκτήτης οὔτε καὶ ἔθεσεν ἐν κινδύνῳ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους διὰ τῆς ἐπανδρώσεώς του μὲ τόσον πλήρωμα, ὅσον πράγματι ἐχρειάζετο, πολὺ δὲ περισσότερον δὲν ἠδίκησε τὸ Ν.Α.Τ. Δὲν κατεχράσθη ὁ κ. Παπαλιὸς τί τὸ ἀνῆκον εἰς τρίτους, οὐδὲ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἐξέθεσεν διὰ τῆς μὴ ναυτολογήσεως περισσοῦ πληρώματος (θερμαστῶν κ.λπ.).

Ἔφερεν ὁ κ. Παπαλιὸς ὅλα τὰ 61 πλοῖα του ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, ἐνῷ θὰ ἠδύνατο ἀνενοχλήτως νὰ τὰ κρατήσῃ ὑπὸ τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ νὰ μὴ ἀντεμετώπιζε τὴν ἐπίκρισιν καὶ τὴν ἐδῶ σκανδαλοθηρίαν.

Τιμᾷ τὴν Ναυτιλίαν μας ὁ στόλος τοῦ κ. Ν. Παπαλιοῦ. Πρόκειται περὶ σκαφῶν νεοτεύκτων, ποὺ θὰ τὰ ἐζήλευεν οἱαδήποτε ἄλλη μεγάλη ναυτικὴ χώρα. Ἠγωνίσθη σκληρὰ ὁ παλαίμαχος Παπαλιὸς τὰ τελευταῖα εἴκοσιν ἔτη διὰ νὰ καταλάβῃ τὰς ἐπάλξεις εἰς τὸ παγκόσμιον ναυτιλιακὸν στερέωμα καὶ νὰ εἰσφέρῃ εἰς τὸν Τόπον του τὰ ὅσα πολλὰ εἰσάγει ἡ «Αἰγὶς» εἰς συνάλλαγμα.

Ἀπὸ τὴν διεξαγομένην ἤδη ἔρευναν ὁ κ. Παπαλιὸς εἴμεθα βέβαιοι ὅτι πλήρως θὰ ἀποκατασταθῇ. Θὰ παραμείνῃ ὅμως ἡ πικρία, ὅτι καὶ πρὸς στιγμὴν ἔστω ἐτέθη ἐν ἀμφιβόλῳ ἡ καλή του πίστις καὶ ἡ πρὸς αὐτὸν ἀναγνώρισις δι' ὅσα πολλὰ ὑπὲρ τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως εἰσέφερεν.

●

ΚΑΤΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Ἡ Διεθνὴς τῶν Μεταφορῶν, σύμφωνα πρὸς ἐγκύρους πληροφορίας, θὰ ἐπεκτείνῃ τὴν παρέμβασίν της καὶ εἰς πλοῖα ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας, τὰ ὁποῖα ὑψώνουν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀξιοῦσα τὴν καταβολὴν τοῦ μισθολογίου της, ἰδίως εἰς τοὺς ἐπ' αὐτῶν ὑπηρετοῦντας ἀλλοδαποὺς ναυτικούς, ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ναυτολογήσεώς των. Ἡ προσφυγὴ εἰς τὰ δικαστήρια εἶναι ἡ μόνη ἀπάντησις εἰς τὰς ἀξιώσεις αὐτὰς τῆς ΔΟΜ, ἡ ὁποία, ὡς ἐξηγήσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, δὲν ἀποβλέπει εἰς τὴν προστασίαν τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἑλληνοκτήτου πλοίου. Ὅμως διὰ νὰ τεκμηριώνεται ἡ προσφυγὴ εἰς τὰ δικαστήρια εἶναι ἀναγκαῖον ὅπως αἱ συμβάσεις ναυτολογήσεως τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν ἑλληνοκτήτων πλοίων ὑπογράφωνται παρουσίᾳ καὶ ἐκπροσώπων τῆς ΠΝΟ καὶ νὰ περιέχουν ὅρον, ὅτι οἱ οὕτω ναυτολογούμενοι ἀλλοδαποὶ ναυτικοὶ ἀποδέχονται τὸ ἑλληνικὸν μισθολόγιον. Σημειοῦται ἐν προκειμένῳ, ὅτι ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἑταιρία, ἡ ὁποία εἰς τὰς συμβάσεις ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν εἶχε περιλάβει ὅρον ὅτι οὗτοι ἀποδέχονται τὸ ἑλληνικὸν μισθολόγιον, ἀντέ-

κρουσεν ἐπιτυχῶς ἐνώπιον δικαστηρίου τὰς ἀξιώσεις τῆς ΔΟΜ, ἥτις ἦρεν ἀμέσως τὸ μποϋκοτάζ τὸ ὁποῖον εἶχεν ἀσκήσει ἐπὶ σκάφους τῆς προαναφερθείσης ἑταιρίας.

Ἡ περίπτωσις αὕτη δεικνύει τὸν δρόμον τὸν ὁποῖον πρέπει νὰ ἀκολουθήσωμεν διὰ νὰ ἐξουδετερώσωμεν τὰς ἀξιώσεις τῆς ΔΟΜ, ἀλλὰ καὶ τοὺς κινδύνους οἵτινες δημιουργοῦνται ἐξ αὐτῶν.

●

ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Ἐγνώσθη ὅτι οἱ 19 Φιλιππινέζοι ναυτικοὶ τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Μοντέγκο», οἱ ὁποῖοι ἀπήργουν ἀπὸ τῆς 8 Δεκεμβρίου 1976 εἰς τὸν λιμένα Πόρτ-Σαΐντ-Λουΐ-ντι-Ρόν, θὰ ἀντιμετωπίσουν δικαστικὴν δίωξιν εἰς τὴν χώραν των, κατὰ τὴν νομοθεσίαν τῆς ὁποίας ἡ ἀπεργία ἐξομοιοῦται πρὸς οἰκονομικὸν σαμποτάζ. Προβλέπονται παραλλήλως ἀστικαὶ εὐθῦναι καὶ πειθαρχικὸς ἔλεγχος δυνάμενος νὰ φθάσῃ μέχρι διαγραφῆς τῶν ἐκ τῶν ναυτικῶν μητρώων.

Ἡ ἀπεργία των, πάντως, ἐλύθη τὴν 14ην Φεβρουαρίου κατόπιν ὑπογραφῆς πρωτοκόλλου μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν ἀφ' ἑνὸς καὶ τοῦ τοπικοῦ γαλλικοῦ ναυτεργατικοῦ σωματείου ἀφ' ἑτέρου, ὡς ἐκπροσώπου τῆς Δ.Ο.Μ. Διὰ τοῦ πρωτοκόλλου τούτου ὡρίσθη πρῶτον μὲν ὅτι οὐδεμία κύρωσις οἱασδήποτε φύσεως θὰ ληφθῇ κατ' αὐτῶν καὶ δεύτερον, ὅτι θὰ τοῖς καταβληθῇ ποσὸν 155.000 δολ. διὰ τὰς καθυστερημένας ἀποδοχὰς καὶ τὰς δαπάνας τοῦ σωματείου.

Σημειοῦται ὅτι τὸ ἐν λόγῳ ναυτεργατικὸν σωματεῖον δὲν ἔχει μὲν ἄλλην δικαιοδοσίαν συνδρομῆς, ἀπειλεῖ ὅμως τὴν ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ σωματείου τῶν λιμενεργατῶν κήρυξιν μποϋκοτάζ κατὰ τῶν 5 ἄλλων πλοίων τῆς αὐτῆς ἑταιρίας, τὰ ὁποῖα προσεγγίζουν εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα.

●

ΔΙΑΤΙ ΤΟΥΣ ΞΕΝΟΥΣ;

Συχνότατα λαμβάνομεν ἐπιστολὰς Ἑλλήνων ναυτικῶν πρακτόρων καὶ προμηθευτῶν, ἐγκατεστημένων εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Ὑδρογείου, διαμαρτυρομένων διότι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ ἀναθέτουν τὴν προάσπισιν τῶν συμφερόντων τῶν πλοίων των καὶ τὰς ἀγορὰς τροφίμων καὶ ἐφοδίων εἰς ξένα γραφεῖα πρακτορειακὰ ἢ προμηθευτικά.

Καὶ ἐπικαλοῦνται οἱ ἐπιστολογράφοι μας ὄχι μόνον τὴν ἐθνικότητά των, ἀλλὰ καὶ τὰς ἱκανότητας νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰ πλοῖα ὅσον καὶ οἱ ξένοι, συχνὰ δὲ καὶ προσφορώτερον. Ἀναφέρονται εἰς συγκεκριμένα γεγονότα πλοίων ἑλληνικῶν ποὺ ἀντεμετώπισαν δυσχερείας εἰς διαφόρους λιμένας λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ἐπιδειχθείσης ἀδυναμίας τῶν ξένων πρακτόρων ἢ καὶ τῶν προμηθευτῶν νὰ ἐξυπηρετήσουν ἀποδοτικῶς τὰ πλοῖα. Οἱ Πλοίαρχοι, ἐπὶ τέλους, κατέφυγαν εἰς τοὺς ἰδικούς μας πράκτορας διὰ νὰ λύσουν τὰ προβλήματά των.

Αὐτὸ τὸ ζήτημα ἔχει ἀπασχολήσει κατὰ καιροὺς τὰς στήλας μας. Ἐπαναλαμβάνομεν τὴν σύστασιν: Ἔχουν κάθε συμφέρον οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ *νὰ συνεργάζωνται* μὲ τοὺς συμπατριώτας των πράκτορας. Αὐτοὶ ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστον μέλος τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. Εἶναι οἱ τηλαυγεῖς φάροι, οἱ ἐκπέμποντες τὴν ἀκτινοβολίαν των ἀπὸ τὰ διάφορα λιμενικὰ κέντρα, ἀκτινοβολίαν ἐξυπηρετικὴν κυρίως τῶν συμφερόντων τῶν πλοίων μας εἰς τὴν ξένην.

●

ΠΟΥ ΟΙ ΤΟΣΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ;

Ποῦ αὐταὶ αἱ ἕξ χιλιάδες τῶν ἀνέργων ναυτικῶν, ποὺ φέρονται ὡς ἄνεργοι κατὰ Μάρτιον ἀπὸ τὸ Γραφεῖον Εὑρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας; Ἀσφαλῶς κάποιο λάθος θὰ ἐνεφιλοχώρησεν εἰς τὰς σχετικὰς καταστάσεις τοῦ Γραφείου καὶ τὸ λάθος αὐτὸ — ἀνεξελέγκτως ἀσφαλῶς— ἀναφέρεται καὶ εἰς πρόσφατον ἀνακοίνωσιν τοῦ Ὑπουργείου.

Καθ' ἣν στιγμὴν τὰ ἐδῶ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα ζοῦν τὸ ἀγχῶδες πρόβλημα τῆς καλύψεως τῶν ὑφισταμένων κενῶν εἰς τὴν σύνθεσιν πληρώματος τῶν πλοίων μὲ *Ἕλληνας* ναυτικούς, ποῦ, δι' ὄνομα τοῦ Θεοῦ, αἱ χιλιάδες αὐταὶ τῶν ναυτεργατῶν διαβιοῦν καὶ δὲν ἐμφανίζονται εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, προσφερόμενοι πρὸς ἀπασχόλησιν;

Θὰ ἔπρεπε νὰ περιμένωμεν τὴν ἔκκλησιν καὶ τὰ σύντονα διαβήματα τοῦ Γραφείου *Εὑρέσεως* Ἐργασίας διὰ τὴν ἀποσυμφόρησιν τῶν πυκνῶν τάξεων τῶν ἀνέργων.

Περισσοτέρα, πιστεύομεν, προσοχὴ εἰς τὰ ἑκάστοτε ἀνακοινούμενα ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου ἐπιβάλλεται, ἵνα μὴ —ἂν μή τι ἄλλο— δημιουργοῦνται ἀπατηλαὶ ἐντυπώσεις.

●

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΣ

Κατὰ τὸν κ. Loree, τῆς εἰς Νέαν Ὑόρκην ἑδρευούσης ὀργανώσεως τῶν ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν πλοίων ξένων συμφερόντων, αἱ διαφοραὶ κατὰ σημαίας τοῦ κόστους ἐπανδρώσεως ἑνὸς πετρελαιοφόρου ἢ μπάλκ κάρριερ μὲ πλήρωμα 32 ἀνδρῶν ἔχουν ὡς κάτωθι:

Διὰ τὸ ἀμερικανικὸν σκάφος μὲ 32 πλήρωμα, τὸ ἐτήσιον κόστος ἐπανδρώσεως φθάνει τὸ 1.750.000 δολλάρια. Διὰ τὸ ἰταλικῆς πλοιοκτησίας μὲ ἰταλικὸν πλήρωμα τὸ συνολικὸν κόστος φθάνει τὰς 545 - 595 χιλιάδας δολλαρίων (17.810 δολ. κατ' ἄτομον). Διὰ τὸ μὲ ἱσπανικὸν πλήρωμα σκάφος τὸ κόστος κυμαίνεται μεταξὺ 360 - 500.000 δολ. ἐτησίως (πλήρωμα 32 ἀνδρῶν). Διὰ τὸ μὲ ἀγγλικὸν πλήρωμα σκάφος μεταξὺ 445 - 500 χιλ. δολ. ἐτησίως. Διὰ τὸ νορβηγικὸν πλήρωμα 800 - 900.000 δολ., ἴσως καὶ περισσότερον. Διὰ τὸ μὲ *ἑλληνικὸν* πλήρωμα σκάφος τῶν 32 ἀνδρῶν ἡ ἐπάνδρωσις στοιχίζει 350.000 δολλάρια καὶ μὲ κινεζικὸν πλήρωμα 325.000 δολλάρια.

Αὐτοὺς τοὺς ἀριθμοὺς προέβαλεν ὁ κ. Loree. Εἰδικώτερον διὰ τὸ μὲ ἑλληνικὸν πλήρωμα σκάφος οἱ ὡς ἄνω ἀριθμοὶ δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὰ πράγματα. Ἐλήφθησαν, ὡς φαίνεται, ὑπ' ὄψιν τὰ ποσὰ τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν προτέραν Συλλογικὴν Σύμβασιν, χωρὶς νὰ συνυπολογισθοῦν διὰ τὴν ἀκριβῆ ἐκτίμησιν τοῦ κόστους, αἱ ὑπερωρίαι, τὸ ἐπίδομα τῶν Κυριακῶν, αἱ ἄδειαι, αἱ συχναὶ παλιννοστήσεις, αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὰ Ταμεῖα κοινωνικῆς προνοίας, οὔτε τέλος αἱ κατὰ πολὺ ὑπερβαίνουσαι τοὺς μισθοὺς τῆς Συμβάσεως, ἀπολαβαὶ τῶν Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν.

Βάσει τῶν προσφάτων ἀριθμῶν τὸ κόστος ἐπανδρώσεως ἑνὸς πλοίου πετρελαιοφόρου μὲ 32 Ἕλληνας ναυτικούς, πλησιάζει τὰς ἀπολαβὰς ἑνὸς ἰσαρίθμου ἀγγλικοῦ πληρώματος, ἂν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῆς ἀνανεωθείσης συλλογικῆς συμβάσεως.

Αὐτὰ μᾶς λέγουν ὑπεύθυνοι ἀριθμοὶ ἐπικυροῦντες τὴν ἄποψιν, ὅτι τὸ κόστος ἐπανδρώσεως μὲ ἑλληνικὸν πλήρωμα φθάνει, σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν μισθοδοτικὴν κλίμακα τὴν κρατοῦσαν εἰς τὰς πλείστας τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.

●

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Παρακολουθοῦμεν τὰ ἐπιχειρούμενα εἰς τὴν Μάλταν —τὴν ἐκεῖ μεγάλην ἐπισκευαστικὴν βάσιν— καὶ τοὺς λιμένας τῆς ἰταλικῆς χερσονήσου, διὰ τὴν πλήρη ἀνασυγκρότησιν καὶ πληρέστερον ἐξοπλισμὸν τῶν πολλῶν ἐπισκευαστικῶν κέντρων. Ὁμολογοῦμεν ὅτι ζηλεύομεν τὴν ἐπιδεικνυομένην δραστηριότητα τῶν γειτονικῶν μας κέντρων. Ἡμεῖς, ἀτυχῶς, συνεχίζομεν καθεύδοντες, παθητικῶς ἀντιμετωπίζοντες τὸ μέγα πρόβλημα τῆς ἑλληνικῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας. Οὔτε ἡ Κυβέρνησις καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐπιχειρηματίαι οὔτε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ προέρχονται εἰς κανὲν —ἀπολύτως κανὲν— μέτρον, ποὺ θὰ ἔτεινε νὰ ἐπουλώσῃ τὰς ὑφισταμένας βαθείας πληγὰς καὶ νὰ θεραπεύσῃ τὰς κραυγαλέας δυσκόλους καταστάσεις, ὑπὸ τὰς ὁποίας τελεῖ μία βιομηχανία προωρισμένη πολλὰ νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας.

Ὁμολογοῦμεν ὅτι ἐκπλησσόμεθα ἀπὸ τὴν παχυδερμικὴν ἀδιαφορίαν, ἐνῷ δὲν παύομεν ὁμιλοῦντες περὶ αὐξήσεως τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος καὶ ὀργανώσεως τῶν πηγῶν ἐκείνων, ποὺ ἀποφέρουν εἰς τὸν Τόπον μας πολύτιμον συνάλλαγμα.

Ἡ μεγάλη Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ἡ πολλὰ ἱκανὴ νὰ μᾶς προσφέρῃ, δὲν ἠμπορεῖ νὰ θεραπεύσῃ τὰς ἀνάγκας της εἰς αὐτὴν τὴν ἰδίαν της Πατρίδα!

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Ν. Κ. ΤΟΜΑΖΟΣ
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
Ἀγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

80133 NAPOLI (ITALIA)
GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 312210, 321225, 328543
ΤΕΛΕΞ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ΟΙ ΔΕΙΝΟΤΕΡΟΙ ΑΝΤΙΠΑΛΟΙ

Ὁ νῦν Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν καὶ πρώην Ὑπουργὸς Ναυτιλίας τῆς Νορβηγίας ὁμιλῶν εἰς ναυτιλιακὴν διάσκεψιν τοῦ Μπέργκεν, ἐδήλωσεν ὅτι οἱ δεινότεροι ἀνταγωνισταὶ τοῦ νορβηγικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἶναι σήμερον τὰ ὑπὸ σημαίαν εὐκολίας πλοῖα, τὰ ἀνήκοντα εἰς πλοιοκτήτας τῶν κατὰ παράδοσιν ναυτικῶν χωρῶν. Καὶ ὁ λόγος εἶναι, ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ δὲν ὑστεροῦν ἔναντι τῶν νορβηγικῶν οὔτε εἰς τὴν τεχνικὴν καὶ ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας οὔτε εἰς τὴν ἱκανότητα τῶν πληρωμάτων των. Τὰ πλοῖα αὐτὰ δύνανται νὰ ἐπιτύχουν σήμερον ὅρους ἀσφαλίσεως ἐξ ἴσου ἱκανοποιητικοὺς μὲ τὰ νορβηγικὰ καὶ συγκροτοῦν ἕνα ὑπερσύγχρονον στόλον, ὁ ὁποῖος εὑρίσκεται ἀκόμη εἰς τὴν ἀρχήν.

Ἡ κατάστασις αὐτή, κατέληξεν ὁ Ὑπουργός, καὶ ἡ τάσις τῆς δημιουργίας πολυεθνικῶν συγκροτημάτων, ὑποχρεώνει τὴν Κυβέρνησιν ὅπως ἐπιτρέπῃ τὴν ὑπὸ ξένας σημαίας μεταφορὰν πλοίων ἀνηκόντων εἰς Νορβηγοὺς πλοιοκτήτας, ἐφ' ὅσον τοῦτο συνιστᾷ τὴν φυσικὴν ἐπέκτασιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ δὲν γίνεται μὲ ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν ἐπίτευξιν καλυτέρων ὅρων εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως, τὰς κοινωνικὰς δαπάνας καὶ τὰς πιστώσεις χρηματοδοτήσεως.

Δὲν ὑπάρχει, ἀσφαλῶς, περισσότερον ἀμφιλεγόμενον ζήτημα ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν ξένων σημαιῶν. Ἄλλοτε τὰ παλαιὰ καὶ ἄθλια σκάφη τῶν ἀσυδότων σημαιῶν ἦσαν οἱ μεγάλοι ἐχθροί, ἀκριβῶς λόγῳ τῆς παλαιότητος καὶ τῆς ἀσυδοσίας. Σήμερον, μολονότι νέα, ὑπερσύγχρονα καὶ δαπανηρά, ἐξακολουθοῦν νὰ εἶναι οἱ μεγάλοι ἀντίπαλοι.

●

ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΑ ΛΙΒΕΡΙΑΝΑ

Τὴν διενέργειαν αὐστηροτέρου ἐλέγχου ἐκ μέρους τῆς λιβεριανῆς Κυβερνήσεως εἰς τὰ ὑπὸ τὴν ἐθνικήν της σημαίαν ἐμπορικὰ πλοῖα, προτείνει ὁ κ. Φίλιπ Τζ. Λορῆ, πρόεδρος τῆς Ὁμοσπονδίας τῆς Ἐλεγχομένης ὑπὸ Ἀμερικανῶν Ναυτιλίας, τῆς ὁποίας τὰ μέλη διαχειρίζονται χωρητικότητα 25 περίπου ἑκατομ. τόν. d.w. ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας.

Οἱ πλοιοκτῆται λιβεριανῶν σκαφῶν καὶ οἱ ὑπεύθυνοι διὰ τὴν καλὴν συντήρησιν καὶ διαχείρισίν των πρέπει, κατὰ τὸν κ. Λορῆ, νὰ εἶναι γνωστοὶ εἰς τὰς λιβεριανὰς Ἀρχὰς βάσει ἐνόρκων καταθέσεων.

Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ ὀφείλει νὰ διαθέτῃ ἡ Λιβερία εἰς οἱανδήποτε χώραν, εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος τοῦ σκάφους, σοβαρᾶς ρυπάνσεως ἢ παραβίασιν τῶν τοπικῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας, προσέθεσεν.

Αἱ ἐτήσιαι ἐπιθεωρήσεις δι' ὅλα τὰ ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν σκάφη δέον νὰ εἶναι ὑποχρεωτικαὶ καὶ ἡ Κυβέρνησις τῆς Λιβερίας ὀφείλει νὰ ἐπιβλέπῃ τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος ἐπιθεωρήσεων καθ' ἕκαστον ἔτος.

Πέραν τῶν ἐτησίων ἐπιθεωρήσεων, ὁ κ. Λορῆ προέτεινεν εἰδικὰς ἐπιθεωρήσεις κατὰ τὴν ἐγγραφὴν ἑνὸς σκάφους εἰς τὰ λιβεριανὰ νηολόγια, τὴν ἀλλαγὴν πλοιοκτησίας ἢ νηογνώμονος, πρὸ τῆς ἐπαναφορᾶς του ἐν ὑπηρεσίᾳ μετὰ ἀπὸ μακροχρόνιον παροπλισμὸν καὶ καθ' οἱονδήποτε χρόνον αἱ ἀρχαὶ μιᾶς ἄλλης χώρας καταγγείλουν ὅτι ἕνα συγκεκριμένον σκάφος τυγχάνει πλημμελοῦς συντηρήσεως.

●

ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ

Εἰς τὴν δύσκολον ὁμολογουμένως ἐκτίμησιν τῆς ὁριστικῆς ἐντάξεως τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν εἰς τὰς βαθμίδας τῆς τεχνικῆς παιδείας, ὑπάρχουν ὡρισμένοι παράγοντες, οἱ ὁποῖοι δὲν πρέπει νὰ παροραθοῦν.

Εἶναι γνωστὸν καὶ βέβαιον, ὅτι εἰς τὴν μίαν πλάστιγγα θὰ βαρύνῃ ἰδιαιτέρως — καὶ ὀρθῶς— ὁ κίνδυνος περιορισμοῦ τῶν ὑποψηφίων εἰς τὸ ἀσύμφορον. Εἰς τὴν ἄλλην ὅμως πλάστιγγα θὰ εἶναι λιποβαρῆ τὰ σταθμὰ ἐὰν δὲν περιλάβουν τὰς συγχρόνους ναυτιλιακὰς ἀνάγκας. Διότι, πιστεύομεν, ὅτι αἱ μορφωτικαὶ ἱκανότητες τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ πρέπει νὰ εἶναι εἰς θέσιν ν' ἀντιμετωπίσουν, πλὴν τῶν ἄλλων, καὶ ὡρισμένας συμπληρωματικὰς οὔτως εἰπεῖν ἀπαιτήσεις τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. Αἱ ἀπαιτήσεις αὗται ἀναφέρονται κυρίως εἰς τὴν τροφοδότησιν τῆς στελεχώσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ναυτικῆς παιδείας καὶ ἀκόμη τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας. Δὲν μᾶς διαφεύγει, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἰδίως ἔτη, τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ἀνωτέρων τεχνικῶν στελεχῶν τῶν ναυτικῶν γραφείων, σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν καθηγητῶν καὶ διδασκάλων τῶν ναυτικῶν ἐν γένει σχολῶν καὶ ὑπολογίσιμος ἀριθμὸς ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, προέρχονται ἐκ τῶν κόλπων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἀπέδειξαν πρῶτον μὲν ὅτι ἡ ὑψηλὴ μορφωτικὴ στάθμη εἶναι ἐφόδιον ἀπαραίτητον τοῦ σημερινοῦ ἀξιωματικοῦ Ε.Ν. καὶ δεύτερον ὅτι αἱ συνδεδυασμέναι ἱκανότητές των εἶναι πολλαχῶς χρήσιμοι εἰς τὴν σύγχρονον Ναυτιλίαν.

Δὲν διαφωνοῦμεν εἰς τὸ ὅτι ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ μηχανικὸς κ.λ.π. ἐκπαιδεύεται —καὶ πρέπει νὰ ἐκπαιδεύεται— διὰ νὰ εἶναι κυρίως καλὸς κυβερνήτης ἢ μηχανικὸς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου. Ἐὰν ὅμως παραλλήλως πρὸς τὴν κυρίαν αὐτοῦ ἀποστολὴν ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ μετάσχῃ ἐνεργῶς καὶ εἰς τὰς λοιπὰς ναυτιλιακὰς λειτουργίας, θὰ αἰσθάνεται ὁλοκληρωμένος καὶ κύριος τοῦ ἐπαγγελματικοῦ πεδίου ὅπερ τοῦ ἀνήκει. Ἐὰν στερηθῇ τῆς δυνατότητος ταύτης δὲν θὰ ὑποβιβάσῃ ἁπλῶς τὸ γόητρον τοῦ ἐπαγγέλματός του, ἀλλὰ εἶναι βέβαιον, ὅτι θὰ κάμῃ κακὸν εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

●

ΕΧΟΥΝ ΚΑΘΗΚΟΝ

Εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι αἱ δαπάναι τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ὑποχρεωμένης νὰ συντηρῇ καὶ νὰ λειτουργῇ 23 πλήρεις δημοσίας σχολάς, ἔχουν ὑπερμέτρως διογκωθῆ. Ἐγκαταστάσεις καὶ ἐξοπλισμός, μισθοδοσία προσωπικοῦ καὶ δωρεὰν ἐκπαίδευσις, ἀποτελοῦν τὰ τρία κεφαλαιώδη κονδύλια τῶν ὁποίων τὸ ὕψος σχεδὸν καθημερινῶς αὐξάνει.

Κύριος πόρος πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δαπανῶν εἶναι σήμερον τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. Συνεισφέρει, βεβαίως, ὁ δημόσιος προϋπολογισμὸς καὶ ἐνισχύει σοβαρῶς τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τὸ πρόγραμμα δημοσίων ἐπενδύσεων, ἀλλὰ τὸ Κ.Ν.Ε. ἀποτελεῖ τὴν εὐρεῖαν βάσιν ἐφ' ἧς στηρίζεται τὸ οἰκοδόμημα.

Δὲν εἶναι ἄδικος ὁ καταμερισμός. Ἐφ' ὅσον διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ μόνον προορίζονται αἱ χιλιάδες τῶν νέων, οἱ ὁποῖοι ἐκπαιδεύονται εἰς τὰς ναυτικὰς σχολάς, καθῆκον καὶ ὑποχρέωσις τῆς Ναυτιλίας εἶναι νὰ τὰς στηρίζῃ καὶ νὰ τὰς ἐνισχύῃ. Ὁ ἐφοπλισμὸς πρέπει νὰ πιστεύσῃ ὅτι ἡ εἰσφορά τους εἰς τὸ Κ.Ν.Ε. εἶναι ἡ πλέον δεδικαιολογημένη καὶ ἀποδοτική. Διότι σκοπεῖ νὰ τοῦ ἐξασφαλίσῃ τὸ παρὸν καὶ τὸ μέλλον εἰς στελέχη ἱκανὰ νὰ κινήσουν τὸν τεράστ.ον στόλον του.

Ἀλλὰ καὶ τὸ Κράτος πρέπει ν' ἀναγνωρίζῃ ὅτι ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις εἶναι ἴσως ὁ μόνος τομεὺς τῆς παιδείας εἰς τὸν ὁποῖον ὁ οἰκεῖος ἐπιχειρηματικὸς φορεὺς ἔχει ἀναλάβει τὸ κύριον βάρος. Καὶ ἔχει καθῆκον, ἑπομένως, νὰ συνεισφέρῃ τὸ κατὰ δύναμιν διὰ νὰ διατηρῇ τὴν παιδείαν αὐτὴν εἰς τὸ ὕψος τῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν παραδόσεων.

●

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟΝ

Τὸ Ἑλληνικὸν Κέντρον Παραγωγικότητος ὀργανώνει τὸ ἐτήσιον σεμινάριον ναυτιλιακῶν στελεχῶν διὰ τὴν περίοδον 4 Μαΐου ἕως 1 Ἰουνίου 1977.

Θέμα τοῦ σεμιναρίου εἶναι: Οἱ νομικοὶ κανόνες οἱ ἀφορῶντες τὸ πλοῖον καὶ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν. Ἀπευθύνεται πρὸς στελέχη ναυτιλιακῶν καὶ ναυτασφαλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, Τραπεζῶν, ὀργανισμῶν καὶ δημοσίων ὑπηρεσιῶν καὶ περιλαμβάνει διαλέξεις καὶ συζητήσεις 43 ὡρῶν (Δευτέραν, Τετάρτην, Παρασκευὴν 6 - 9 μ.μ.) ἐπὶ ζητημάτων ἀναγνωρίσεως πλοίου, ναυτικῆς ὑποθήκης, προνομίων, ναυπηγήσεων, εὐθύνης μεταφορέως ναυτιλιακῶν ἐγγράφων, ναυτικῆς ἀπογραφῆς καὶ ἐκπαιδεύσεως, συμβάσεως ναυτολογήσεως, συνθέσεως πληρωμάτων, κοινωνικῆς προστασίας ναυτικῶν, ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ προστασίας περιβάλλοντος. Εἰσηγηταὶ τοῦ σεμιναρίου οἱ : Ὑποναύαρχος Λ.Σ. Ξ. Ἀντωνιάδης, οἱ δικηγόροι κ.κ. Κ. Ἀνδρεόπουλος, Γ. Κολύμβας, οἱ καθηγηταὶ κ.κ. Α. Λουκόπουλος καὶ Δ. Μαρκιανὸς καὶ οἱ Ἀντιπλοίαρχοι Λ.Σ. κ.κ. Χρ. Ντούνης καὶ Δ. Βαβούρης. Συντονιστὴς τοῦ σεμιναρίου ὁ καθηγητὴς τῆς Α.Β.Σ.Π. κ. Ἑλ. Γεωργαντόπουλος.

●

ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΕΛΕΧΗ

Αἱ τεχνολογικαὶ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας ὤθησαν πολλοὺς Ἕλληνας πλοιοκτήτας εἰς τὴν πρόσληψιν διπλωματούχων τοῦ Πολυτε-

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Head office : 2000 Hamburg 1, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345 Cables to all offices : "KYKLADES"
Branch Offices at :

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

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

χνείου, οἱ ὁποῖοι διευθύνουν ἐπιτυχῶς τὰ τεχνικὰ τμήματα τῶν οἰκείων ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν. Ὑπολογίζεται ὅτι οἱ διπλωματοῦχοι τοῦ Πολυτεχνείου (μηχανολόγοι - ἠλεκτρολόγοι), οἱ ὁποῖοι παρέχουν σήμερον τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὴν Ναυτιλίαν ὑπερβαίνουν τοὺς 100, αἱ αὐξανόμεναι δὲ συνεχῶς ἀνάγκαι δι' ὑψηλῆς κλάσεως τεχνικὰ στελέχη θὰ ὁδηγήσουν συντόμως εἰς τὴν αἰσθητὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διπλωματούχων ἀνωτάτων σχολῶν καὶ δὴ τοῦ Πολυτεχνείου.

Ἐν τούτοις, τὰ ἐν λόγῳ στελέχη παραμένουν ἐκτὸς τῆς ἀσφαλίσεως, ἡ ὁποία ἐξασφαλίζεται εἰς ὅλους τοὺς ἀπασχολουμένους εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ εὐλόγως παραπονοῦνται διὰ τὴν τοιαύτην ἐξαίρεσίν των, ὑφίστανται δὲ κίνδυνος διαρροῆς των, λόγῳ τῶν συνεχῶς διευρυνομένων δυνατοτήτων ἀπασχολήσεως εἰς χερσαίας ἐπιχειρήσεις, ἐὰν δὲν ρυθμισθῇ τὸ πρόβλημα τῆς ἀσφαλίσεώς των.

Θέτομεν τὸ πρόβλημα πρὸς μελέτην, προκειμένου νὰ ἐξευρεθῇ λύσις ἱκανοποιοῦσα τὰ μακροπρόθεσμα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας.

●

ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΩΝ

Ἐγνώσθη ὅτι τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας σχέδιον νόμου περὶ ἐπιβολῆς τέλους εἰς τὰ παρωπλισμένα σκάφη προβλέπει τὴν ἐπιβολὴν εἰδικοῦ τέλους καὶ ἐπὶ παρωπλισμένων σκαφῶν εἰς θαλασσίας περιοχάς, αἵτινες δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν ἁρμοδιότητα τῶν οἰκείων Λιμενικῶν Ταμείων. Τὸ σχέδιον νόμου προβλέπει ὅτι τὸ ὕψος τοῦ εἰδικοῦ τέλους θὰ ὁρίζεται διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, ἐπ' οὐδενὶ ὅμως λόγῳ θὰ εἶναι ἀνώτερον τοῦ ὁριζομένου ὑπὸ τῶν οἰκείων Λιμενικῶν Ταμείων τέλους παροπλισμοῦ διὰ τὰ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἁρμοδιότητός των παρωπλισμένα σκάφη. Ἐπίσης, διὰ τοῦ σχεδίου νόμου ὁρίζεται ὅτι τὸ ἐν λόγῳ τέλος ἐπιβάλλεται εἰς τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν καὶ ξένας σημαίας παρωπλισμένα σκάφη.

●

Ο ΡΥΘΜΟΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ

Ἰδιαιτέρως ταχὺς καὶ ὑψηλὸς ὑπῆρξεν ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν χωρῶν τοῦ Ἀνατολικοῦ Συγκροτήματος κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος καὶ δὴ ἀπὸ Ὀκτωβρίου 1975 μέχρις Ὀκτωβρίου 1976. Συγκεκριμένως τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξήσεώς του ἀνῆλθεν εἰς 11,2% ἔναντι ποσοστοῦ παγκοσμίου αὐξήσεως 6%.

Αἱ ἕνδεκα χῶραι αἱ ὁποῖαι περιλαμβάνονται εἰς τὸ συγκρότημα, διέθετον τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1976 ἐν συνόλῳ 4.117 πλοῖα 24.977.000 κ.ο.χ. ἔναντι 3.919 πλοίων 22.455.000 κ.ο.χ. τοῦ προηγουμένου ἔτους. Μεταξὺ τούτων ὁ σοβιετικὸς στόλος συγκροτεῖται ἐκ 2.758 σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 14.899.000 τόν., αὐξηθεὶς κατὰ 1 ἑκατομ. τόννων ἐντὸς ἔτους, κατὰ δὲ τὰς πληροφορίας τοῦ πρακτορείου Τὰς προβλέπεται νέα αὔξησις 1 ἑκατομ. τόννων ἐντὸς τοῦ 1977 καὶ 4.6 ἑκατομ. τόννων μέχρι τοῦ 1980.

Διὰ λόγους συγκρίσεως σημειοῦται ὅτι κατὰ τὸ προμνημονευθὲν ἐτήσιον διάστημα οἱ στόλοι τῶν μὲν σημαιῶν εὐκολίας ηὐξήθησαν κατὰ 10.6%, τῶν δὲ ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν μόνον κατὰ 2,2%.

●

ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Καταπληκτικοὶ οἱ κατωτέρω ἀριθμοί: Στατιστικὴ τῶν παραγγελιῶν, αἵτινες ἐδόθησαν εἰς τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα κατὰ τὸ 1976, φέρει τὴν ἑλληνικὴν συμμετοχὴν εἰς τὰ 40% τοῦ συνόλου. Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ συνῆψαν συμβόλαια διὰ τὴν ναυπήγησιν 159 σκαφῶν 2.031.360 τόν. γκρός, ἐπὶ συνόλου 472 σκαφῶν 5.860.370 τόν. γκρός.

●

ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Δύσκολος ἡ θέσις τῶν κρουαζιεροπλοίων μας. Πολλὰ τὰ προσφερόμενα καὶ ὀλιγώτεροι, ἀπὸ ὅσους ἀνεμένοντο, οἱ ἐπιβάται. Ὁ συναγωνισμὸς ὀξύτατος καὶ αἱ προμήθειαι τῶν πρακτόρων ὁλοὲν ὑψηλότεραι. Τρία νέα τουριστικὰ σκάφη θὰ προστεθοῦν ἐφέτος εἰς τὴν δύναμιν τῶν κρουαζιεροπλοίων, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου αἱ χαμηλαὶ εἰς κόστος χρονοναυλώσεις τῶν ρωσικῶν σκαφῶν ἐπιτείνουν τὰς δυσκολίας. Τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν ρωσικῶν σκαφῶν χαμηλά, ἐνῷ τῶν ἰδικῶν μας ὁσημέραι βαίνουν τὴν ἀνιοῦσαν. Ἡ ἐφετεινὴ σαιζὸν δὲν φαίνεται ἱκανοποιητική. Ὑπῆρχον πληροφορίαι, ὅτι ἐφοπλισταί τινες ἀντιμετωπίζουν τὴν ἐκποίησιν τῶν σκαφῶν των.

●

ΑΙ ΝΕΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ αἱ παρεχόμεναι ὑπὸ τοῦ Ἱδρύματος συντάξεις αὐξάνονται ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου κατὰ 26%, ἤτοι κατὰ τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξήσεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικῶν ἀπὸ τῆς αὐτῆς ἡμερομηνίας βάσει τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας διὰ τὰ ποντοπόρα πλοῖα ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w. Μετὰ τὴν τοιαύτην αὔξησιν (ἡ ἀπόφασις τελεῖ ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας) ἡ ἀνωτάτη σύνταξις τοῦ Ν. Α.Τ. διαμορφοῦται εἰς τὸ ποσὸν τῶν 20.547 δρχ. καὶ ἡ κατωτέρα εἰς τὸ ποσὸν τῶν 3.425 δρχ. (μέση μηνιαία σύνταξις 6.520 δρχ. περίπου).

Ἡ ἐτησία δαπάνη διὰ τὴν αὔξησιν τῶν συντάξεων κατὰ 26% ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἀνέλθῃ εἰς τὸ ποσὸν τῶν 520 ἑκατομ. δρχ. περίπου, ὑπερκαλύπτεται δὲ αὕτη ἐκ τῶν ηὐξημένων ἐσόδων ἐκ τῶν εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων (ὑπολογίζεται ὅτι τὰ εἰς δραχμὰς ἔσοδα τοῦ ΝΑΤ ἐκ τῶν ηὐξημένων εἰσφορῶν θὰ ὑπερβοῦν κατὰ πολὺ τὸ ὕψος τῆς δαπάνης διὰ τὴν καταβολὴν τῶν ηὐξημένων συντάξεων).

Συμφώνως πρὸς γενομένους ὑπολογισμοὺς κατὰ εἰδικότητας ἡ ἀνωτάτη σύνταξις, ἡ ὁποία χορηγεῖται ἐφ' ὅσον συντρέχει καὶ ἡ προϋπόθεσις τῆς πραγματοποιήσεως τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ νόμου πραγματικῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας, διαμορφοῦται ὡς ἑξῆς:

—Πλοίαρχος καὶ μηχανικὸς Α΄ τάξεως δρχ. 20.547.

—Ὑποπλοίαρχος, Β΄ μηχανικός, ἀσυρματιστὴς Α΄ καὶ οἰκονομικὸς ἀξιωματικὸς Α΄ ἀμειβόμενος εἰς συνάλλαγμα δρχ. 16.144.

—Ναύτης - θερμαστὴς δρχ. 8.806.

—Ἀρχιμάγειρος καὶ μάγειρος Α΄ ἀμειβόμενοι εἰς συνάλλαγμα δρχ. 16.145 καὶ 12.476 ἀντιστοίχως. Μάγειρος Β΄ δρχ. 12.274 καὶ μάγειρος ἄνευ πτυχίου δρχ. 9.540.

●

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Ἀμφιβάλλομεν ἐὰν αἱ δημοσιευθεῖσαι δηλώσεις τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγονα (εἰς μίαν ἡμερησίαν ἐφημερίδα καὶ ἕνα ἑβδομαδιαῖον περιοδικὸν τῶν Ἀθηνῶν), αἱ ὁποῖαι προεκάλεσαν ὀξεῖαν διένεξιν μὲ τὴν συμπαθεστάτην τάξιν τῶν πλοιάρχων μας, ἀπεδόθησαν ὀρθῶς. Διότι δὲν δυνάμεθα νὰ ἀποδεχθῶμεν, ὅτι ὁ κ. Παπαδόγγονας θὰ ἔθετε ὑπὸ ἀμφισβήτησιν τὴν ἐπαγγελματικὴν ὑπόστασιν καὶ ἱκανότητα τῶν δύο τρίτων τῶν Ἑλλήνων πλοιάρχων, οἱ ὁποῖοι ἐπανδρώνουν τὰ ἑλληνόκτητα σκάφη. Πολλῷ δὲ μᾶλλον, διότι ἡ τοιαύτη ἀμφισβήτησις δὲν δημιουργεῖ μόνον προβλήματα εἰς τοὺς πλοιάρχους μας, ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν ὁποίαν ἀφήνει ἔκθετον εἰς τὰς ἐπικρίσεις, ἀλλὰ καὶ τὰς ἐπιθέσεις τῶν ἀντιπάλων της. Δι' ὃ ἐπιβάλλεται νὰ διευκρινισθῇ μὲ μίαν νέαν σαφῆ δήλωσιν, ὅτι ὄχι μόνον δὲν τίθεται ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἡ ἐπαγγελματικὴ ἱκανότης τῶν πλοιάρχων μας, ἀλλὰ καὶ ὅτι ἀναγνωρίζεται ἡ τεραστία συμβολή των εἰς τὴν καθόλου ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας. Οὕτω μόνον θὰ κοπάσῃ ὁ σάλος, ὅστις ἐξέσπασε καὶ ἐδημιούργησε τὴν κρίσιν εἰς τὰς σχέσεις πλοιάρχων καὶ ὑπουργοῦ.

●

Η ΦΟΒΙΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Πάντες ἔχομεν παρατηρήσει ὅτι ἡ ρύπανσις τῆς θαλάσσης καὶ ἡ μόλυνσις τοῦ περιβάλλοντος ἐπαναλαμβάνονται κατὰ κόρον, εἰς τρόπον ὥστε, ἐνῷ πράγματι ὑπάρχει πρόβλημα, αἱ διαστάσεις αὐτοῦ ἔχουν ἀναχθῇ εἰς μεγέθη συνήθως ἄσχετα πρὸς πᾶσαν πραγματικότητα.

Φίλος μας ἐκ Νέας Ὑόρκης, ἐμπειρότατος εἰς τὰ ναυτιλιακὰ θέματα καὶ σημαίνουσαν κατέχων θέσιν, μᾶς γράφει σχετικῶς, ὅτι ὁ ἀμερικανικὸς Τύπος καὶ τὰ μέσα ἐνημερώσεως τῶν Η.Π.Α. προβαίνουν εἰς ὑστερικὴν ψευδοπαράστασιν τῶν γεγονότων ἐν σχέσει πρὸς τὴν ρύπανσιν, τὸ δὲ Κογκρέσσον, ἰδιαιτέρως εὐπαθὲς εἰς τὰς ἀντιδράσεις τῶν ψηφοφόρων, ἐπιδίδεται εἰς ὄργιον νομοσχεδίων, τῶν ὁποίων, ἀτυχῶς, ὁ στόχος εἶναι πάντοτε ἡ Ναυτιλία.

Μᾶς ἀπέστειλεν ἕξ (ἀριθμ. 6) νομοσχέδια κατατεθέντα συνεπείᾳ τοῦ φαινομένου τῆς οἰκολογικῆς ὑστερίας. Ἄλλα εἶναι ὀλιγώτερον καὶ ἄλλα περισσότερον ἐπικίνδυνα διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Μεταφέρουν τὰ πλοῖα πετρέλαια καὶ τὰ ἐπεξεργάζονται τὰ διυλιστήρια. Μεγάλος ἑπομένως ὁ ρόλος ἀμφοτέρων εἰς τὴν μόλυνσιν καὶ τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ περιβάλλοντος. Πρέπει, συνεπῶς, νὰ ληφθοῦν μέτρα, ἀδιάφορον ἂν ἀποτελοῦν τὸ τέλος τῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἀντιδράσεις προετοιμάζονται καὶ θὰ ὑ-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN
B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS
IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT
"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"
BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN
ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
TELEPHONES: 61 20 91
TELEX: 02 44171
GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21
NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66
TELEGRAMS: "SHIPCANDLER BREMEN"
P. O. BOX: 210266

πάρξουν καὶ ἐν Ἀμερικῇ καὶ διεθνῶς. Θὰ εἶναι ὅμως δυσχερὴς ἡ προσπάθεια νὰ τεθῇ τὸ πρόβλημα εἰς τὰς ἀληθεῖς διαστάσεις του. Ἐνῷ πᾶσα εἴδησις καὶ ἡ πλέον παράλογος, γίνεται δεκτὴ pro veritate, πᾶσα διάψευσις καὶ πᾶσα προσπάθεια ἐκλογικεύσεως, συκοφαντεῖται ὡς προερχομένη ἐκ τῶν ἐχόντων μεγάλα οἰκονομικὰ συμφέροντα, οἱ ὁποῖοι καίτοι ζῶντες ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ περιβάλλοντος, θεωροῦνται ἀκατανοήτως ὡς ἀδιαφοροῦντες δι' αὐτὸ καὶ τὴν ρύπανσίν του.

●

ΤΟ ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΓΙΕΝ

Τὸ γιὲν ἀνατιμᾶται ἔναντι τοῦ δολλαρίου. Αἱ ἰαπωνικαὶ ναυπηγήσεις καθίστανται οὕτω ἀκριβότεραι. Πρόκειται, ὡς λέγεται, περὶ ἐμμέσου συμφωνίας τῆς ἰαπωνικῆς Κυβερνήσεως μὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, ὥστε νὰ ἀποφευχθῇ ἡ λῆψις μέτρων ἀποφασιστικῶν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς ἰαπωνικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων (χάλυβος, τηλεοράσεων καὶ πλοίων).

Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ θὰ πληρώσουν τώρα περισσότερα δολλάρια διὰ τὰς εἰς Ἰαπωνίαν ναυπηγήσεις των.

●

ΟΙ ΚΑΚΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ

Συμφωνοῦμεν μὲ τὴν ΠΝΟ διὰ τὴν λῆψιν μέτρων ἐναντίον ὡρισμένων πλοιοκτητῶν, οἱ ὁποῖοι ἐγκαταλείπουν τὰ πληρώματά των εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ χωρὶς χρήματα, τρόφιμα καὶ οἱανδήποτε στοιχειώδη πρόνοιαν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ δημιουργῆται ἀναταραχὴ καὶ νὰ δυσφημῆται τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον.

Διαφωνοῦμεν ὅμως ριζικῶς μὲ τὴν διατυπουμένην ἄποψιν, ὅτι αἱ οἰκεῖαι Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ δέον νὰ μὴ ἐπιτρέπουν τὴν ναυτολόγησιν ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων διὰ τὰ ὁποῖα θὰ ὑπάρχῃ καταγγελία τῆς ΠΝΟ περὶ μὴ ἐφαρμογῆς τῶν κειμένων διατάξεων καὶ τῶν ὅρων τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας, διότι φοβούμεθα ὅτι θὰ ὑπάρξουν ὑπερβολαί. Ἡ τοιαύτη ἀπαγόρευσις δύναται νὰ ἐπιβληθῇ μόνον ὑπὸ τοῦ Εἰσαγγελέως, εἰς ἐφαρμογὴν σχετικῆς ἐπιταγῆς τοῦ νόμου, δεδομένου ὅτι τότε θὰ ἔχῃ τὴν ἀμεροληψίαν τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς.

Ἀλλὰ μέτρα ἐναντίον τῶν πλοιοκτητῶν ἐκείνων, οἱ ὁποῖοι διὰ τῶν πράξεών των δυσφημοῦν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ὀφείλει νὰ λάβῃ καὶ ἡ Ἕνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

●

ΔΙΑ ΤΟΝ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΝ

Ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ ἐπὶ μιᾶς χαριστικῆς διατάξεως, ἡ ὁποία δυστυχῶς ἐνεκρίθη ἀπὸ τὸ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ καὶ μεταξὺ ἄλλων προβλέπει τὴν ἐξαγοράν, μὲ δαπάνας τοῦ Ἱδρύματος, χρόνου ὑπηρεσίας μὴ πραγματοποιηθείσης εἰς τὸ ΝΑΤ. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔχουν δικαίωμα νὰ ἐξαγοράσουν οἱανδήποτε προϋπηρεσίαν των, ἐφ' ὅσον τὸ ἐπιτρέπει ὁ νόμος, ἀλλὰ μὲ ἰδικάς των δαπάνας καὶ ὄχι ἀναλώμασι τῶν χρημάτων τοῦ ΝΑΤ. Ὅταν ἡ διοίκησις τοῦ ΝΑΤ, στηριζομένη εἰς τὸν νόμον, ἀρνῆται τὴν χορήγησιν βοηθημάτων εἰς ἀναξιοπαθοῦντας ναυτικούς, εἶναι ἀπαράδεκτον νὰ διαθέτῃ ἕνα τεράστιον ποσὸν διὰ τὴν πληρωμὴν καὶ τῶν ἀτομικῶν εἰσφορῶν τῶν ἐνδιαφερομένων. Χρειάζεται, ἐπαναλαμβάνομεν, προσοχή, διὰ νὰ μὴ περάσῃ ὡς ἔχει ἡ πονηρὰ διάταξις.

●

ΤΑ ΜΗΤΡΩΑ

Ἡ κατάστασις ἡ ὁποία ἐπικρατεῖ εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων, ἀναφορικῶς μὲ τὴν διαφύλαξιν καὶ διατήρησιν τῶν πολυτιμοτάτων διὰ τοὺς ναυτικούς μας ἀρχείων της, θὰ ἔπρεπε νὰ εἶχεν ἐμβάλει εἰς ἀνησυχίαν τόσον τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ὅσον καὶ τὸ ΝΑΤ, ἀλλὰ καὶ τὰς ναυτεργατικὰς ὀργανώσεις. Δυστυχῶς καὶ τὸ πρόβλημα αὐτὸ ἀντιμετωπίζεται μὲ μακαριότητα ἀπὸ τὴν Διοίκησιν, παρὰ δὲ τὰς ἐπὶ μέρους προσπαθείας τῶν ἐντεταλμένων στελεχῶν ὕψιστα συμφέροντα τῶν ναυτικῶν μας ἐξακολουθοῦν νὰ διακυβεύωνται. Διὰ τὴν διόρθωσιν τῆς σημερινῆς καταστάσεως, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ἀποφευχθοῦν οἱ ἐξ αὐτῆς προκύπτοντες κίνδυνοι, ἐπιβάλλεται ἡ εἰς βάθος μελέτη τοῦ προβλήματος διὰ τὸν ἐντοπισμὸν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἐνδεδειγμένων συστημάτων καὶ ἰδίως ἡ ἐνίσχυσις τῆς Μηχανογραφικῆς Ὑπηρεσίας διὰ τοῦ ἀπαραιτήτου προσωπικοῦ, ὥστε νὰ δυνηθῇ νὰ προχωρήσῃ ἀπροσκόπτως εἰς τὸ ἔργον της. Παραλλήλως ἐπιβάλλεται νὰ ἐπιστηθῇ ἡ προσοχὴ τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, διὰ τὴν ἀκριβῆ συμπλήρωσιν τῶν ναυτολογίων καὶ τῶν καταστάσεων συμβεβλημένων πλοίων, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ πληθώρα τῶν λαθῶν ἐπὶ τῶν στοιχείων τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τὰ ὁποῖα παρατηροῦνται σήμερον καὶ εἶναι δυνατὸν νὰ ὁδηγήσουν εἰς τὴν ἀπώλειαν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν.

●

ΝΑ ΠΡΟΩΘΗΘΗ

Ἐνεκρίθη ὀρθῶς ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ σχέδιον διατάξεως νόμου δι' ἧς τὸ ΝΑΤ, τὰ Ταμεῖα Προνοίας Ε.Ν., τὸ Κεφάλαιον Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας Ναυτικῶν καὶ ἡ Ἑστία Ναυτικῶν ἀπαλλάσσονται τῆς καταβολῆς φόρου μεταβιβάσεως ἀκινήτων διὰ τὰ παρ' αὐτῶν ἀγοραζόμενα ἀκίνητα, καθ' ὃ μέρος αἱ ἐν λόγῳ ἀγοραὶ πραγματοποιοῦνται ἀποδεδειγμένως δι' εἰσαγωγῆς ἀντιστοίχου συναλλάγματος ἢ δραχμοποιήσεως τοιούτου ἐκ τῶν καταθέσεών των εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος. Ἀποτελεῖ δικαίαν ἀξίωσιν τῶν ἀνωτέρω Ἱδρυμάτων ἡ διακριτικὴ μεταχείρισις των ὑπὸ τοῦ Κράτους, θέλομεν δὲ νὰ ἐλπίζωμεν, ὅτι ὁ κ. Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ ἐξηγήσῃ εἰς τοὺς ἁρμοδίους τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, τὴν ἀνάγκην ἀποδοχῆς τῆς προαναφερθείσης διατάξεως. Παραλλήλως, ὅμως, ὀφείλουν νὰ κινηθοῦν πρὸς τὴν ἰδίαν κατεύθυνσιν καὶ οἱ ἄλλοι παράγοντες τῆς Ναυτιλίας, ἤτοι ἡ Ἕνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ ὀργανώσεις, ὥστε νὰ ὑπερνικηθοῦν τυχὸν ἀντιδράσεις εἰς τὴν ἀποδοχὴν τοῦ μέτρου.

●

ΤΑ «ΚΟΣΤΕΡΣ»

Τὰ «κόστερς» συνεχίζουν τὴν ἀποχὴν ἀπὸ τὰς μεταφορὰς τῶν κρατικῶν ἐφοδίων, ἐξαιρέσει τῶν στρατιωτικῶν, τὴν ὁποίαν ἐφήρμοσαν ἀπὸ τῆς 15ης Ἀπριλίου εἰς ἔνδειξιν διαμαρτυρίας τῶν οἰκείων πλοιοκτητῶν διὰ τὴν παραμέλησιν τῆς τάξεως ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔχουν περιέλθει εἰς δεινὴν οἰκονομικὴν θέσιν, λόγῳ τῆς ὑπερμέτρου ἐπιβαρύνσεως τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταύτης ἐκ τῶν συνεχῶν ἀνατιμήσεων τῶν ἐφοδίων καὶ τῶν αὐξήσεων τῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων, τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων κλπ.

Εἴχομεν ἐκφράσει τὴν ἐλπίδα, ὅτι τὸ ἁρμόδιον ἐν προκειμένῳ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας θὰ ἀντελαμβάνετο τὰς εὐθύνας του καὶ θὰ ἔβλεπε τὰς ἐνδεικνυομένας λύσεις. Δυστυχῶς, ὄχι μόνον δὲν ἐπεδείχθη κατανόησις, ἐν ἀντιθέσει μὲ τὰ ὑπουργεῖα Ἐμπορίου καὶ Γεωργίας, τὰ ὁποῖα ἀναγνωρίζουν τὴν ἀνάγκην αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου τῶν «κόστερς», ἀλλὰ καὶ ἀνεσύρθη ἀπὸ τὸ χρονοντούλαπον ἕνας νόμος τοῦ 1934 ὁ ὁποῖος ἐπισείεται ὡς φόβητρον διὰ νὰ κάμψῃ τὴν ἀποφασιστικότητα τῶν διεκδικούντων τὴν ἐπιβίωσίν των πλοιοκτητῶν, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι ὁ ἐν λόγῳ νόμος ἀναφέρεται εἰς τὰ δρομολογημένα σκάφη, μὲ τὰ ὁποῖα οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουν τὰ «κόστερς».

Χειρισμοί, ὅμως, ὡς οἱ ἀνωτέρω, δὲν ὁδηγοῦν εἰς τὴν ῥύθμισιν τῶν προβλημάτων. Ἀντιθέτως ἐντείνουν τὸ ἀδιέξοδον. Οἱ πλοιοκτῆται τῶν «κόστερς» ἀποδεικνύουν μὲ συγκεκριμένα στοιχεῖα, ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν σκαφῶν των ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας εἶ-

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

"Β. Σ. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ" Α.Β.Ε.Ε.

Διεύθυνσις: **Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ**
ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ
Ἀλεξιουπόλεως 29 — Ἀργυρούπολις
ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ: 99.16.759 - 99.17.469
ΤΕΛΕΞ: 6680 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: WALKAR

ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

GIN BURNETT'S WHITE SATIN — VODKA SMIRNOFF
PIMM'S No. 1 CUP — COGNACS (ΜΠΡΑΝΤΥ)

«ΟΙΝΟΗ» Α.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

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

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ἀλεξ. Σούτσου 6 - Τηλέφ. 3616.811 Ἀθῆναι
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: Ἀλεξ. Σούτσου 4 - Τηλέφ. 3626.954 - 3616.026 Ἀθῆναι

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

ΣΠΕΣΙΑΛ ΟΥΙΣΚΥ, ΟΥΙΣΚΥ ΣΚΩΤΙΑΣ, ΜΠΡΑΝΤΥ (ΚΟΝΙΑΚ),
ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ
ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Ἐξυπηρετοῦνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια, Πρεσβεῖες, πλοῖα ἐξωτερικοῦ καὶ ἀποστέλλονται δῶρα ἑορτῶν στὸ ἐσωτερικὸ καὶ τὸ ἐξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

ναι παθητική. Ἀμφισβητοῦνται ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον τὰ ἐν λόγῳ στοιχεῖα ; Ἐὰν ὄχι, ὡς πιστεύομεν, διατί δὲν καλοῦνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ἐξεύρεσιν μιᾶς λογικῆς λύσεως ἐξυπηρετούσης τὰ γενικώτερα ἐθνικὰ συμφέροντα ;

●

ΥΠΟΜΝΗΣΙΣ

Ὑπενθυμίζομεν εἰς τὴν Ἕνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν σχόλιόν μας, δημοσιευθὲν εἰς τὸ πανηγυρικὸν τεῦχος τῆς 15ης Ἰανουαρίου ἐ.ἔ., εἰς τὸ ὁποῖον ὑπεδείξαμεν τὴν ἠθικὴν καὶ ὑλικὴν βράβευσιν ναυτικῶν γονέων ποὺ ἔδωσαν εἰς τὴν θάλασσαν ἄνω τῶν τεσσάρων τέκνων των διαπρεπόντων εἰς τὰς γεφύρας καὶ τὰ μηχανοστάσια.

Ἀφοῦ ἐβραβεύθη ναυτικὸς λόγῳ τῆς ὑπερτριακονταπενταετοῦς ναυτικῆς του ὑπηρεσίας δίκαιον εἶναι νὰ βραβευθῇ καὶ ὁ γονεύς, ὅστις ὑπηρέτησεν τὴν θητείαν τῶν 25 ἐτῶν καὶ συνταξιοῦχος πλέον καμαρώνει τὰ τέκνα του. Μὲ πρόβλεψιν ὅτι ὅλη αὐτὴ ἡ οἰκογένεια θὰ προσφέρῃ 5 Χ 25 ἤτοι 125 χρόνια εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, λογικῶς ἐξάγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι τοιαῦτα κατορθώματα καὶ τοιαῦται προσφοραὶ δέον νὰ ἐπιβραβεύωνται.

●

ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ

Οἱ πλοίαρχοι καὶ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος τῶν ὀχηματαγωγῶν δικαίως παραπονοῦνται διότι τοὺς ἀφαιρεῖται ἀπὸ τοὺς πράκτορας ἐθιμικὸν δικαίωμα, ὡς εἶναι τὰ «πλοιαρχικὰ δικαιώματα».

Οἱ ναυτικοὶ πράκτορες αὐτῶν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἐκτὸς τῆς προμηθείας των ἐπὶ τοῦ ναύλου ἑκάστου μεταφερομένου ὀχήματος εἰσπράττουν ἐπὶ πλέον ποσὸν μέχρις ὀγδοήκοντα δραχμῶν ἀνὰ ὄχημα, ἀναλόγως μεγέθους.

Οἱ ἀξιωματικοὶ ὅμως καταστρώματος εἶναι ἐκεῖνοι, οἵτινες φροντίζουν διὰ τὴν στοιβασίαν τῶν ὀχημάτων καὶ κινδυνεύουν σοβαρῶς κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν προσθέτων αὐτῶν καθηκόντων. Κινδυνεύουν πολλάκις νὰ συνθλιβοῦν μεταξὺ ὀχημάτων ἢ νὰ προξενήσουν ζημίας εἰς ἄλλα. Ἡ εὐθύνη ἐπιπίπτει ἐπὶ τῶν ὤμων των, ἐνῷ τὸ πρακτορειακὸν δικαίωμα εἰσπράττεται ἀκέραιον ἀπὸ τοὺς πράκτορας.

Νομίζομεν ὅτι ἓν μέρος τοῦ δικαιώματος τούτου ἀνήκει «ντέ γιοῦρε» εἰς ἐκείνους οἵτινες ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος θὰ κληθοῦν νὰ πληρώσουν «τὰ σπασμένα», ἐνῷ ὁ ναυτικὸς πράκτωρ θὰ εἶναι μακρὰν καὶ ἀμέτοχος. Ἂς μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ νομίζωμεν, ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας δέον νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ δικαίου τούτου αἰτήματος.

●

ΤΙ ΧΡΩΣΤΟΥΝ ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ;

Ἡ Συλλογικὴ Σύμβασις ποντοπόρων σκαφῶν ἄνω τῶν 4.500 τόννων d.w. ὑπεγράφη. Τὴν σύμβασιν δὲν ὑπέγραψαν ἡ Ἕνωσις Μηχανικῶν καὶ ἡ Ἕνωσις Ναυτῶν.

Συνέπεια αὐτῆς τῆς ἀνωμαλίας, ἡ ὁποία δὲν γνωρίζομεν εἰς ποῖον ὀφείλεται, εἶναι ὅτι οἱ συνταξιοῦχοι τοῦ N.A.T. κινδυνεύουν νὰ εἰσπράξουν τὴν ἀναδρομικὴν ἀνάλογον αὔξησιν τῶν συντάξεών των τόν... προσεχῆ Αὔγουστον.

Ἐπὶ τέλους, πρέπει νὰ ἐξευρεθῇ κάποια λύσις. Δὲν χρωστοῦν τίποτε οἱ ἀπόμαχοι τοῦ κύματος νὰ «ξημεροβραδιάζωνται» μὲ τὸ ἐρώτημα «πότε θὰ τὰ πάρουμε» ἐπειδὴ δύο ἐπαγγελματικαὶ Ἑνώσεις δὲν κατώρθωσαν νὰ ἐξεύρουν τὴν χρυσῆν τομήν.

Ἂς σκεφθοῦν οἱ ἰθύνοντες τὰ ἐπαγγελματικὰ σωματεῖα, ἅτινα δὲν συνεφώνησαν, ὅτι οἱ συνταξιοῦχοι συνάδελφοί των ἔχουν ηὐξημένας ἀνάγκας καὶ κρέμονται ὅλοι ἀπὸ τὴν σύνταξίν των.

●

ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΘΗ

Πρέπει νὰ ἐξετασθῇ ἐπισταμένως ἡ καταγγελία, εἰς ἡμερησίαν ἐφημερίδα τῶν Ἀθηνῶν, χήρας ναυτικοῦ, ὅτι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ΝΑΤ κατεκράτησαν τὰ δικαιολογητικὰ της διὰ τὴν χορήγησιν ηὐξημένης συντάξεως, πέραν τῶν ἓξ μηνῶν, διὰ νὰ ἀπολέσῃ τὸ δικαίωμα προσφυγῆς εἰς τὰ πολιτικὰ δικαστήρια.

Ἐὰν οὕτω ἔχουν τὰ πράγματα, οἱ ὑπεύθυνοι πρέπει νὰ λογοδοτήσουν, διότι οὐσιαστικῶς πρόκειται περὶ ἐσκεμμένης περιγραφῆς τῶν δικαιωμάτων ἠσφαλισμένου, ἐπὶ πλέον δέ, τὸ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ ὀφείλει νὰ ἐπανεξετάσῃ τὴν οὐσίαν τῆς ὑποθέσεως καὶ νὰ δώσῃ τὴν ἐνδεικνυομένην λύσιν. Διότι τὸ Ν.Α.Τ., ὡς εἴχομεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ τονίσωμεν καὶ ἄλλην φοράν, εἶναι τὸ ἀποκούμπι τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν οἰκογενειῶν των καὶ ὅλη ἡ μέριμνά του πρέπει νὰ ἐξαντλῆται εἰς τὴν ἐξασφάλισιν ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρας προστασίας εἰς τοὺς ἠσφαλισμένους του καὶ ὄχι εἰς τὴν παραγραφὴν τῶν δικαιωμάτων των, ὡς καταγγέλλει ἡ ἐν λόγῳ χήρα ναυτικοῦ.

●

ΣΥΡΙΑΝΑ

Ἐπὶ δύο ὁλόκληρα καὶ πλέον ἔτη ἀναμένει «κουκουλωμένο» τὸ μνημεῖον τοῦ «Ἀφανοῦς Ναύτου τῆς Σύρου» τὴν ἡμέραν τῶν ἀποκαλυπτηρίων του.

Τὸ μνημεῖον τοῦτο εὑρίσκεται εἰς τὴν πλέον ἐμφανῆ θέσιν τοῦ λιμένος καὶ ὑπολείπεται ὀλίγη ἐργασία διὰ τὴν διαμόρφωσιν τοῦ χώρου. Ὀλίγα χρήματα ἀπαιτοῦνται.

Οἱ ἐπαγγελματίαι τῆς Σύρου ὀφείλουν καὶ ἔχουν ὑποχρέωσιν νὰ καλύψουν τὸ ἀπαιτούμενον ποσόν. Αὐτοὶ εἶναι ἐκεῖνοι οἵτινες τόσα καὶ τόσα ἔχουν λάβει ἀπὸ τοὺς Συριανοὺς ναυτικούς. Ἀναμένομεν τὴν πρωτοβουλίαν των, κυρίως ὅμως τοῦ Δημάρχου Ἑρμουπόλεως, ὅστις πλοίαρχος ὤν, ὤφειλε νὰ μεριμνήσῃ πρὸ πολλοῦ, ἐνῷ περὶ πολλῶν ἄλλων ἐξωδημαρχιακῶν τυρβάζει...

* * *

Παραπονοῦνται οἱ προστατευόμενοι ὑπὸ τοῦ «Ο. Ν.» εἰς τὴν Σύρον, ὅτι δὲν ἔχουν ὀδοντίατρον, ὅτι χωλαίνει καὶ ἡ ὑπηρεσία τοῦ παθολόγου, ὅτι γενικῶς ἡ λειτουργία τοῦ ἱδρύματος δὲν εἶναι εὔρυθμος.

Ἡ Σύρος, «ναυτότοπος» παραδοσιακός, μὲ χιλιάδας προστατευομένων ναυτικῶν ἐν ἐνεργείᾳ καὶ συνταξιούχων, δέον νὰ τύχῃ καλυτέρας μεταχειρίσεως.

Ἡ παράκλησίς μας καὶ συνηγορία μας διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς λειτουργίας του καὶ τὴν ἐξεύρεσιν κυρίως ὀδοντιάτρου, ἀπευθύνεται πρὸς τὴν Δ)νσιν Προνοίας τοῦ Υ.Ε.Ν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Διερχόμεθα τοὺς δυσκολωτέρους μῆνας τοῦ ἔτους διὰ τὴν Ναυλαγοράν. Πολλὰ γεγονότα —πρῶτον αἱ ἐφετειναὶ ἐσοδεῖαι καὶ κατὰ δεύτερον λόγον αἱ συναντήσεις τῶν ἀρχηγῶν κρατῶν εἰς τὸ Λονδῖνον, δυνατὸν νὰ προσδώσουν κάποιαν πλέον αἰσιόδοξον πρόβλεψιν διὰ τὴν αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς. Πρὸς τὸ παρόν : Ἴδωμεν καὶ ἐλπίσωμεν.

●

ΑΙΣΙΟΔΟΞΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου τοῦ 1976 ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης μειωθεῖσα κατὰ 20 ἑκατομ. τόν. ἔπεσε εἰς τὰ 34 ἑκατομ. τόν., τὰ δὲ παρωπλισμένα πετρελαιοφόρα ἀντιπροσωπεύουν ἀκριβῶς τὸ 10% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν σκαφῶν τούτων. Τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τοννάζ ἀπὸ τὰ 115 ἑκατομ. τόν. ἔπεσεν εἰς τὰ 45 ἑκατομ. μειωθὲν κατὰ 70 ἑκατομ. τόν. Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα παρεδόθησαν 40 ἑκατομ. τόν. νέων πλοίων, ἐνῷ 10 ἑκατομ. τόν. ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ σημαίνουν ὅτι ἡ ἀγορὰ ἠδυνήθη ν' ἀπορροφήσῃ κατὰ τὸ διάστημα ἑνὸς ἔτους 50 ἑκατομ. τόννων, ἐξ ὧν 30 ἑκατομ. νέων πλοίων καὶ 20 ἑκατομ. παρωπλισμένων. Ἐὰν ἐντὸς τοῦ 1977 κατορθώσῃ ν' ἀπορροφήσῃ ἀντίστοιχον ποσότητα, ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὸ 4% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

Ἐξ ἄλλου, μέγα μέρος τῶν VLCC ταξιδεύει σήμερον μὲ μειωμένην ταχύτητα. Ὁ λόγος εἶναι διττός. Πρῶτον διότι μὲ τὸν πενταπλασιασμὸν τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων ἀπὸ τοῦ 1973 ἡ κατὰ 10% μείωσις τῆς ταχύτητος εἶναι οἰκονομικὴ καὶ δεύτερον διότι ἡ κατάστασις τῆς Ναυλαγορᾶς εὐνοεῖ ἀκόμη μεγαλυτέραν μείωσιν ταχύτητος. Ἀκόμη καὶ ἂν τὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων ἐπιτρέψουν τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ἐνέργειαν τοῦ μεγαλυτέρου τμήματος τῆς ἀργούσης σήμερον χωρητικότητος, ἡ ταχύτης τῶν πετρελαιοφόρων θὰ ἐξακολουθήσῃ νὰ εἶναι μειωμένη καὶ κάτω τοῦ 10% ἐξ αἰτίας τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων.

Τέλος, πολυάριθμα παλαιὰ σκάφη τελοῦν ἤδη ἐν παροπλισμῷ ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν καὶ ἡ ἐπαναφορά των εἰς τὴν ὑπηρεσίαν θὰ εἶναι ἐξαιρετικῶς δαπανηρά. Ἡ πεῖρα τῶν περιόδων τοῦ 1929 καὶ τοῦ 1937 διδάσκει ὅτι μόνον μὲ μίαν ἐντυπωσιακὴν ἄνοδον τῆς ναυλαγορᾶς θὰ εἶναι δυνατὸς ὁ ἐπανεξοπλισμός των.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα ἀποτελοῦν κατὰ τὸν Νορβηγὸν καθηγητὴν τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας κ. Σβένσεν, σοβαρὸν λόγον διὰ νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἡ κατάστασις ἐβελτιώθη αἰσθητῶς κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος καὶ βελτιοῦται ἀκόμη καθημερινῶς.

Ἐξ ἄλλου, ἐνδιαφέρον ἄρθρον τοῦ γνωστοῦ Οἴκου Πλατοῦ διαπιστώνει ὅτι ἡ Ναυλαγορὰ θὰ συνέλθῃ πολὺ συντομώτερα ἀπὸ ὅ,τι φαντάζονται οἱ ἐμπειρογνώμονες τῶν ἑταιριῶν πετρελαίου. Καὶ μολονότι εἶναι φυσικὸν νὰ διερωτᾶται κανεὶς ἐὰν εἶναι ἐνωρὶς διὰ ν' ἀποδυθῇ σήμερον εἰς ἀγορὰν πλοίων, ἡ καλυτέρα συμβουλὴ πρὸς τοὺς διαθέτοντας κεφάλαια ἐφοπλιστὰς εἶναι νὰ ἀποβάλουν τὴν διάχυτον ἀπαισιοδοξίαν, ἥτις κρατεῖ κατὰ τὰς περιόδους κρίσεων καὶ νὰ σκεφθοῦν ὅτι εἶναι περισσότερον συμφέρον ν' ἀγοράζῃς ὅταν ἡ ἀγορὰ εἶναι χαμηλὴ παρὰ νὰ πωλῇς ὅταν εὑρίσκεται εἰς πλήρη ἀνάπτυξιν.

●

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Αἱ τιμαὶ τῶν νεοτεύκτων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἔχουν αὐξηθῇ σοβαρῶς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Πέραν τῆς ἀνατιμήσεως ἐκ 5% τὴν ὁποίαν ἐδέχθησαν οἱ Ἰάπωνες κατὰ τὴν ναυπηγικὴν διάσκεψιν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. εἰς Παρισίους, τὸ ἰαπωνικὸν ὑπουργεῖον Μεταφορῶν καθώρισε συντελεστὴν πληθωρισμοῦ ἐξ 8% ἐτησίως ἐπὶ τῆς τιμῆς τῶν νεοτεύκτων.

Ὡς ἀποτέλεσμα, ἡ αὔξησις διὰ τὰ νεότευ-

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

κτα παραδοτέα έντὸς ἔτους ἀπὸ τῆς παραγγελίας των ἀνέρχεται εἰς 13%. Διὰ δύο ἔτη 21%. Ἐπίσης, δὲν πρέπει νὰ ἀγνοηθῇ τὸ γεγονὸς τῆς ἀνατιμήσεως τοῦ ἰαπωνικοῦ νομίσματος κατὰ 8% περίπου ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους.

* * *

Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάκαμψις εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἐξασθενεῖ, ἐνῷ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μετὰ ὅλας συνεχίζει τὴν ἀνοδικήν της πορείαν. Ἡ Οἰκονομικὴ Ἐπιτροπὴ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος μὲ ἀπογοήτευσιν διαβλέπει δυσκόλους ἡμέρας διὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ πέραν αὐτοῦ. Διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ δεκαετιῶν, παρατηρεῖται εἰς τὴν Εὐρώπην μία «ἄκαρπος ἀνάκαμψις», παραπαίουσα διὰ δεύτερον συνεχὲς ἔτος.

Ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως εἰς τὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ 1977 ὑπολογίζεται εἰς 3% μόλις, ἔναντι 6% περίπου τῶν προηγουμένων ἐκτιμήσεων. Τοῦτο σημαίνει ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομίας θὰ κυμανθῇ μεταξὺ 8% καὶ 11% κατὰ τὴν περίοδον 1975/78, μὲ ἐπίτευξιν τοῦ ὑψηλοτέρου ποσοστοῦ μόνον εἰς περίπτωσιν ὅπου ἡ παραγωγὴ τοῦ 1978 εἶναι σημαντικῶς ἀνωτέρα τοῦ τρέχοντος ἔτους. Σημειωτέον ὅτι, κατὰ τὴν 4ετίαν 1967/70 ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις τῆς Εὐρώπης ἔφθασε τὸ 21% καὶ τὸ 1971/74 περίπου 16%.

Εἰς τὸν βιομηχανικὸν κόσμον ἀβεβαιότης ἐπικρατεῖ εἰσέτι —χαλαρότης εἰς τὰς ἐπενδύσεις. Αἱ ἀναπτυσσόμεναι χῶραι ἀσκοῦν πολιτικὴν προσκτήσεως μεγαλυτέρου πλούτου. Πτωχαὶ καὶ πλούσιαι χῶραι μαστίζονται —καὶ θὰ μαστίζωνται ἐπὶ μακρὸν— ἀπὸ τὴν ἀνεργίαν. Τὸ διογκούμενον ἔλλειμμα τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν τῶν πτωχοτέρων χωρῶν καὶ τοῦ ἀνατολικοῦ «μπλόκ» ἀνησυχεῖ τοὺς παρατηρητάς. Τὸ ἐνεργειακὸν παραμένει ἀνεπίλυτον, ἐν ὄψει ἀναζητήσεως νέων πηγῶν παραγωγῆς ἐνεργείας.

Πιέσεις σχετικῶς μὲ τὴν προστασίαν τοῦ περιβάλλοντος θὰ αὐξήσουν μελλοντικῶς τὰς δαπάνας τῶν ἐπιχειρήσεων. Ὁ ἀνηλεὴς ἀνταγωνισμὸς ἐνδέχεται νὰ συμπαρασύρῃ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν εἰς περίοδον βραδείας ἀναπτύξεως. Αἱ ἀμερικανικαὶ πολυεθνικαὶ ἑταιρίαι ἀντιμετωπίζουν τὴν δυσπιστίαν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, μετὰ τὰς ἀποφάσεις τῶν Ἀμερικανῶν νὰ ὑποστηρίξουν τὴν ἐγχώριον βιομηχανίαν.

Αὐτὰ εἶναι τὰ κυριώτερα προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ παγκόσμιος οἰκονομία. Ἀπὸ τὴν ἐπίλυσίν των —τὴν μερικήν, ἔστω— θὰ ἐξαρτηθῇ ἡ περαιτέρω πορεία τῆς ἀνακάμψεως. Εἶναι γεγονός, πάντως, ὅτι μεταξὺ τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν καὶ ἐπιχειρηματικῶν κύκλων ἐπικρατεῖ μία συγκρατημένη αἰσιοδοξία διὰ τὸ μέλλον.

* * *

Αἰσιόδοξοι οἱ Ἀμερικανοί. Τὸ ἀκαθάριστον ἐθνικὸν εἰσόδημα ἐπισημαίνεται ἐπὶ ἐτησίας βάσεως διὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ ἔτους κατὰ 5.2% ἀνώτερον ἔναντι τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ 1976.

* * *

Κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος (31 Μαρτίου 1977) ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἦτο κατὰ 7% ἀνωτέρα (108.31 ἑκατομ. τόν. ἔναντι 101.60 ἑκατομ. τόν.) τοῦ προηγουμένου ἔτους. Εἶναι τὸ πρῶτον ἔτος αὐξήσεως, ἔναντι τῶν δύο προηγουμένων ἐκπτώσεως. Ρεκὸρ 120.02 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1972.

* * *

Πανταχοῦ παρόντα τὰ μικτὰ σκάφη διαδραματίζουν ἀνασταλτικὸν ρόλον εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς. "Οταν δὲν ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίων ἐμφανίζονται εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ νὰ ὑφαρπάσουν μεγάλα φορτία γεννημάτων προοριζόμενα, κυρίως, διὰ τὸ Κόντινεντ, δεχόμενα ναύλους ἀσυμφόρους διὰ τὰ συνήθη μπάλκ κάρριερς. Βεβαίως, πρέπει νὰ ἐπιβιώσουν, ἀλλὰ θὰ ἔλεγε κανείς, ὅτι παίζουν τὸ παιχνίδι τῶν ναυλωτῶν.

Ἐντὸς τοῦ Μαΐου ἐ.ἔ. 385.000 τόν. δημητριακῶν θὰ φορτωθοῦν εἰς διαφόρους λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν μὲ προορισμὸν τὴν Ρωσίαν. Τὰ φορτία αὐτὰ κατανέμονται ὡς ἑξῆς: 100.000 τόν. ἀραβοσίτου ἀπὸ Μεγάλας Λίμνας διὰ τὴν Βαλτικὴν (προφανῶς εἰς μὴ ἀμερικανικὰ πλοῖα). 130.000 τόν. ἀραβοσίτου ἀπὸ τὸν Κόλπον ἢ τοὺς βορείους λιμένας τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς διὰ τὴν Βαλτικὴν (μᾶλλον ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν). 24.000 τόν. ἀραβοσίτου καὶ μόνον 21.000 τόν. σίτου ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Ναχότκα εἰς μπάλκ κάρριερς (μὴ ἀμερικανικὰ) καὶ 110.000 τόν. σίτου ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Βαλτικὴν ἢ τὴν Μαύρην Θάλασσαν (ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων).

* * *

Ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις πετρελαίου, περιλαμβανομένων καὶ τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν, ηὐξήθη κατὰ 4.8%, εἰς τὸ ρεκὸρ τῶν 2.82 δισεκατομ. μετρικῶν τόννων, κατὰ τὸ 1976. Διὰ τὸ 1975, 2.69 δισεκατομ. τόν., ἔναντι 2.77 δισεκατομ. τόν. τοῦ 1973. Ἡ παραγωγὴ ἐνεφάνισεν ταχυτέραν ἀνάπτυξιν. Ηὐξήθη κατὰ 7.8% εἰς 2.82 δισεκατομ. τόν. τὸ 1976 (1975 τόν. 2.71 δισεκατομ.).

* * *

Κρίσις εἰς τοὺς ναύλους ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὰ μεγάλα σκάφη. Τὰ VLCC ἐδέχθησαν τὰ W 22 καὶ τὰ ULCC τὰ W 18.5. Ἐν τῷ μεταξὺ συσσωρεύεται τὸ ἀναμένον τὴν ναύλωσιν τονναζ. Πρὸ δύο ἑβδομάδων 14 μεγάλα σκάφη ἀνέμενον ἀναύλωτα, ἐνῷ ἀντιμετωπίζεται ὁ παροπλισμὸς τῶν μεγάλων σκαφῶν εἰς τὰ διάφορα ἀγκυροβόλιά των.

* * *

Ἐπίμονος συνεχίζεται ἡ προσπάθεια τῶν Εὐρωπαίων ναυπηγῶν διὰ νὰ συγκεντρώσουν παραγγελίας. Πιστώσεις ἔκτακτοι παρέχονται εἰς τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας τόσον ἀπὸ τὴν Νορβηγίαν, ὅσον καὶ ἀπὸ τὴν Γερμανίαν, ἤτις, σημειωτέον, πρόκειται νὰ αὐξήσῃ τὴν ἐπιχορήγησιν διὰ ναυπηγήσεις Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν ἀπὸ 12½% εἰς 17½%.

* * *

Ἀπεργοῦν αἱ 42.000 τῶν Ἰαπώνων ναυτικῶν τῆς ὑπερποντίου Ναυτιλίας. Ἠξίωσαν τὴν αὔξησιν τῶν ἀποδοχῶν των κατὰ 11.5%.

Καὶ ἂν ἡ ἐξαγγελλομένη ἀπεργία πραγματοποιηθῇ, ὁ ἀντίκτυπος εἰς τὴν ναυλαγορὰν θὰ εἶναι αἰσθητός. Ζήτησις χωρητικότητος θὰ σημειωθῇ, λόγῳ τῆς ἀκινητοποιήσεως πολλῶν ἰαπωνικῶν σκαφῶν.

Κατὰ τὸ 1972 ναυτεργατικὴ ἀπεργία ἐκράτησεν 90 ἡμέρας.

●

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Τὴν 1ην Ἀπριλίου τὰ παρωπλισμένα σκάφη ἀνήρχοντο εἰς 555, τόν. γκρὸς 17.784.048 ἔναντι τῶν πρὸ μηνὸς 565 σκαφῶν, τόν. γκρὸς 18.332.650. Τὰ ξηροῦ φορτίου ἀνήρχοντο εἰς 206 (1.74 ἑκατομ. τόν. γκρὸς) ἔναντι 204 (1.80 ἑκατομ. τόν. γκρὸς) κατὰ Μάρτιον. Τῶν τάνκερς ἡ χωρητικότης ὑπεχώρησεν εἰς 349 σκάφη (30.7 ἑκατομ. τόν. d.w.) ἀπὸ 361 (31.69 ἑκατομ. τόν. d.w.) πρὸ μηνός. Εἰς τὸν πίνακα τῶν παρωπλισμένων περιλαμβάνεται τὸ «Γουόρλντ Χόνορ» 219.000 τόν. d.w. τοῦ Οἴκου Νιάρχου.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15θημέρου

"Οταν πρὸ δωδεκαετίας περίπου ἐπεξετάθη τὸ πρῶτον εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ἡ σχεδὸν τότε μόλις γενικευθεῖσα δωρεὰν παιδεία ἐθεωρήθη μέγα τὸ ἐπίτευγμα. Καὶ δικαίως. Διότι ἐὰν σκεφθῇ κανεὶς ὅτι ἡ παιδεία, ἡ ὁποία κατὰ τοὺς ἀρχαίους ἦτο «ἀναφαίρετον κτῆμα βροτοῖς» παρέμενεν ἐπὶ αἰῶνας προσιτὴ εἰς τοὺς ἰσχυροὺς μόνον τῆς Γῆς, δικαίως σεμνυνόμεθα διὰ τὰς κατακτήσεις τῆς ἐποχῆς μας. Διὰ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς βασικῆς ἐκπαιδεύσεως, τὴν ἐλευθερίαν τῆς σπουδῆς, τὴν δωρεὰν παιδείαν.

Θὰ ἐκαυχόμεθα ὅμως ὀλιγώτερον ἐὰν ἐγνωρίζαμεν ὅτι πρὸ 2500 ἐτῶν οἱ σοφοί μας πρόγονοι ὄχι μόνον ἐγνώριζον καὶ ἀντεμετώπιζον τὸ θέμα, ἀλλ' ὅτι εἶχον νομοθετήσει τὴν δωρεὰν παιδείαν.

Ἀναφέρεται, πράγματι, ὅτι ὁ ἐκ Κατάνης τῆς Σικελίας περίφημος νομοθέτης Χαρώνδας, ἀκμάσας τὸ 600 π.Χ., εἶχε νομοθετήσει «τῶν πολιτῶν οἱ υἱεῖς ἅπαντες μανθάνειν γράμματα, χορηγούσης τῆς πόλεως τοὺς μισθοὺς τοῖς διδασκάλοις». Διότι ἐπίστευον ὅτι ὅσοι νέοι δὲν εἶχον τοὺς πόρους νὰ σπουδάσουν ἐξ ἰδίων θὰ ἐστερεοῦντο τῶν «καλλίστων ἐπιτηδευμάτων», τῆς ὑψηλοτέρας δηλαδὴ ἀνθρωπίνης ἀπασχολήσεως, τῆς παιδείας.

CABLES: "NAFTIKA"
TELEX: 6-2550 SA

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

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ
ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
(HELLENIC LINES LIMITED)

Τακτικαὶ γραμμαὶ

- ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΑΓΓΛΙΑΣ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΑΓΓΛΙΑΣ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΠΕΡΣΙΚΟΝ, ΚΟΛΠΟΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΙΝΔΙΑΝ, ΚΕΫΛΑΝΗΝ, ΒΟΥΡΜΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΝΟΤΙΟΝ, ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ, ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΔΙΑ ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ, ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΓΡΑΦΕΙΑ

HELLENIC LINES LIMITED
39, BROADWAY
NEW YORK 10006, N.Y. Cables: "ELLINIKI"

HELLENIC LINES LIMITED
2812, INTERNATIONAL TRADE MARK
NEW ORLEANS, LOUISIANA Cables: "ELLINIKI"

HELLENIC LINES LIMITED
303, PETROLEUM BUILDING
1314 TEXAS AVENUE HOUSTON, TEXAS
Cables: "ELLINIKI"

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΓΓΛΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,
LONDON E.C.3 A7JT, Cables: "FENBURY"

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Φίλωνος 61 - 65, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνα { 41.71.541 (5 γραμμαὶ) / 41.25.963 (5 γραμμαὶ)

'Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἅπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΤΙΜΩΝΤΑΙ ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΑΠΟ ΤΑ ΟΣΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΑΠΟ ΦΙΛΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΣ ΜΑΣ

ΤΟΥ κ. ΠΕΡΙΚΛΕΟΥΣ Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Ἀγαπητὲ μου Μῆτσο,

Εἶδον μὲ εὐχαρίστησιν ὅτι ἐτιμήθης ἐπὶ τῇ ἐκδόσει τῶν 1.000ῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν.

Ἔχω παρακολουθήση τὴν ἐξέλιξίν σου ἀπὸ τὸ 1917 ὅταν ἦσο ναύτης στὸ λιμεναρχεῖον εἰς τὰ Νησολόγια καὶ ἤλθον καὶ ἐγὼ στρατιώτης ὧν μὲ τὰ στρατιωτικά μου ἐνδύματα ἵνα μοὶ νηολογήσης τὸ πρῶτον σκάφος ποὺ ἀπέκτησα, τὸ «Valquirie» 15 (δεκαπέντε) τόννων φορτίου.

Ἔκτοτε ἔσχες λαμπρὰν ἐξέλιξιν καὶ προσέφερες μὲ τὰ Ναυτικὰ Χρονικὰ λαμπρὰς ὑπηρεσίας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν συντελέσας σημαντικῶς εἰς τὴν ἐξέλιξιν ταύτης.

Σοῦ εὔχομαι ὁ Πανάγαθος Θεὸς νὰ σὲ κρατήση ὑγιῆ ἵνα συνεχίσης προσφέρων τὰς λαμπράς σου ὑπηρεσίας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ἐθνικήν μας οἰκονομίαν.

Σέ ἀσπάζομαι φιλικώτατα

ΠΕΡ. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Νέα Ὑόρκη 12 Ἀπριλίου 1977

●

ΤΟΥ κ. Ν. Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Ἀγαπητὲ φίλε Κύριε Κωττάκη,

Λίγο καθυστερημένα, λόγω ἀπουσίας μου, ἐδιάβασα εἰς τὰ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τὰς ἑορταστικὰς ἐκδηλώσεις ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς κυκλοφορίας τοῦ ΧΙΛΙΟΣΤΟΥ τεύχους τοῦ ἐγκρίτου ναυτικοῦ περιοδικοῦ τὸ ὁποῖον ἐπὶ τόσα ἔτη ἐκδίδετε, μὲ ἀγάπην καὶ ἀφοσίωσιν πρὸς τὰ ναυτικὰ πεπρωμένα τῆς Ἑλλάδος.

Ἐχάρην ὅλως ἰδιαιτέρως διὰ τὰς τιμὰς ποὺ σᾶς ἔκαμαν, διὰ τοὺς ἐμπνευσμένους λόγους τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ ναυτιλιακοῦ κόσμου καὶ διὰ τὴν ἀναγνώρισιν —δικαίαν καθ' ὅλα— τοῦ ἔργου σας. Σᾶς συγχαίρω καὶ ἐγὼ θερμῶς καὶ σᾶς εὔχομαι νὰ ἐξακολουθήσετε, ἐπὶ πολλὰ ἀκόμη ἔτη, τὴν ἐργασίαν αὐτὴν ἥτις τόσα πολλὰ προσφέρει εἰς τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὰς ναυτικὰς ἐργασίας καὶ γενικῶς μὲ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Μὲ τοὺς πλέον φιλικούς μου χαιρετισμούς,

ΝΙΚ. Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Μόντε - Κάρλο 15 Ἀπριλίου 1977

●

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. Ι. Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

Ἀγαπητέ μου Κύριε Κωττάκη,

Ἡ πρόσφατη ἀκόμη, μεγάλη περιπέτειά μου, ἐγχείρησι καρδιᾶς καὶ λοιπά, μὲ κάμνει νὰ εἶμαι καθυστερημένος σὲ πολλὰ εὐχάριστα φιλικὰ καὶ ἄλλα καθήκοντά μου. Καὶ ἐδῶ ἐπρόκειτο ὄχι μονάχα περὶ φιλικοῦ καθήκοντος ἀλλὰ γιὰ χαρὰ μεγάλη, νὰ γράψω καὶ νὰ σφίξω τὸ χέρι τοῦ πολυαγαπητοῦ Κύρ Μήτσου —γιὰ δυὸ μεγάλα γεγονότα. Τὸ χιλιοστὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶναι ἕνα γεγονὸς ποὺ ἐγὼ νοιώθω κάπως περισσότερο ἀπὸ ἄλλους συναδέλφους. Τὸ νοιώω καὶ σὰν ἐκδότης καὶ τὸ βρίσκω ἀπίστευτο. Χίλια τεύχη! Χιλίων τευχῶν σημειώματα, διορθώσεις, πρωτότυπες εἰδήσεις, ἄρθρα, μελέτες. Χιλίων τευχῶν σελίδες πέρασαν ἀπὸ τὰ μάτια καὶ τὸ ἀκονισμένο μυαλὸ τοῦ Μήτσου Κωττάκη.

Μπράβο Κύριε Μῆτσο.

Καὶ τὸ ἄλλο γεγονὸς σπουδαῖο. Ἡ ἐλάχιστη ἀναγνώρισις ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴ οἰκογένεια τῆς μεγάλης προσφορᾶς τοῦ Μεγάλου καὶ ἀφοσιωμένου ΕΡΓΑΤΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ. Λυπᾶμαι ποὺ δὲν εἶχα τὴ χαρὰ νὰ ζήσω τὴν ὡραία αὐτὴ συγκέντρωσι ποὺ ἐτιμᾶτο ὁ Μεγάλος Φίλος. Εἶμαι βέβαιος ὅτι θὰ ἀκολουθήσουν καὶ ἄλλες πολλὲς καὶ ἀπὸ ἄλλα ἐπαγγελματικὰ σωματεῖα καὶ ἐπίσης ἀπὸ τὰ ἄλλα σπουδαῖα σκέλη ποὺ πληροῦν τὸ λαμπρὸ τρίγωνο τῆς Ναυτιλίας —ἐλπίζω καὶ τὸ Κράτος μας καὶ τὰ Ἐργατικὰ Σωματεῖα νὰ ἐκδηλωθοῦν στὸν Ἄνθρωπο ποὺ ὑπηρέτησε στὸ σύνολό της τὴ Ναυτιλία καὶ εἶχε τὸ θάρρος νὰ λέγη καὶ νὰ γράφη τὰ σωστὰ καὶ τὰ στραβὰ ὅπου ἀνήκαν.

Εὔχομαι μακροημέρευση, ὑγεία, χαρὰ καὶ Κάθε Καλό.

Μὲ πολλὴ ἀγάπη

Ι. Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

Λονδῖνον 5 Ἀπριλίου 1977

●

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΝ

Ἀγαπητὲ κύριε Κωττάκη,

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκδόσεως τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἀποστέλλω πρὸς ὑμᾶς, τὸν θαρραλέον ἀγωνιστὴν τοῦ Ναυτικοῦ Τύπου, ὡς καὶ πρὸς τοὺς ἐκλεκτοὺς συνεργάτας σας, τὰ Θερμά μου Συγχαρητήρια.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», μὲ τὴν πληρότητα τῆς ἐνημερωτικῆς ἀρθρογραφίας, τὸ ἀντικειμενικὸν εἰς τὰς ἀπόψεις καὶ μὲ τὸ ἀμερόληπτον τῆς κρίσεως, κατέστη ὁ πολυτιμότερος ὁδηγὸς τῶν νέων μελῶν τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας καὶ τῆς Ναυτικῆς Κοινότητος καὶ ὁ πιστότερος φίλος τῶν παλαιῶν, τόσον εἰς τὸν Ἑλληνικὸν ὅσον καὶ εἰς τὸν παγκόσμιον ναυτιλιακὸν χῶρον.

Μεθ' ὑπολήψεως,

Ν. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ

Λονδῖνον 28 Μαρτίου 1977

●

ΑΠΟ ΤΗΝ «ΑΝΔΡΙΑΚΗΝ»

Φίλε Κύριε Κωττάκη,

Μὲ ἄπειρον χαρὰν ἐλάβομεν τὸ 1.000ὸν τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ἐπιθυμοῦμε νὰ σᾶς συγχαροῦμε διὰ τὴν ἀνεκτίμητον, ἐπὶ δεκάδας ἐτῶν, προσφορὰν σας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἡ ὁποία σᾶς ἔχει δικαίως καθιερώσει ὡς Πρύτανιν τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου.

Μὲ φιλίαν καὶ ἀγάπην,

Μ. ΚΑΛΟΓΕΡΑΣ

Πειραιεὺς 7 Ἀπριλίου 1977

●

ΤΟΥ κ. Σ. Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

Ἀγαπητέ μου κ. Κωττάκη,

Ἔλειπα ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα τόσο κατὰ τὴν ἔκδοσι τοῦ 1.000οῦ τεύχους τῶν «Ν. Χ.», ὅσο καὶ κατὰ τὸν πρὸς τιμήν σου ἑορτασμὸν ποὺ ὀργανώθηκε ἀπὸ τὴν Ἕνωσι Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ ἡ ἀπουσία μου αὐτὴ μ' ἐστέρησε ἀπὸ τὴν εὐχαρίστησι νὰ σοῦ σφίξω τὸ χέρι ἀπὸ κοντὰ μὲ τὴν εὐκαιρία τῶν τιμητικῶν αὐτῶν γιὰ σένα σταθμῶν στὴν ἐπαγγελματική σου σταδιοδρομία καὶ τὴν ἀναγνώρισι τοῦ ἔργου σου, τόσο ἀπὸ τὸ ἐπίσημο κράτος, ὅσο καὶ ἀπὸ τὸ κοινὸ τῶν ἀναγνωστῶν τοῦ πνευματικοῦ σου τέκνου.

Ἀναπολῶ τὴ στιγμὴ αὐτὴ τὶς ἀρχὲς τῆς μακρᾶς μας γνωριμίας, ποὺ ὅπως γνωρίζεις, χρονολογεῖται ἀπὸ τὶς πρῶτες ἡμέρες τῆς ἐκδόσεως τῶν «Ν. Χ.». Παρηκολούθησα ἀπὸ κοντὰ τὶς στιβαρὲς σου προσπάθειες νὰ δημιουργήσης ἕνα διεθνοῦς κύρους ὄργανο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ποὺ βρισκόταν τότε στὰ σπάργανα καὶ ποὺ ἀνδρώθηκε παράλληλα μὲ τὴν ἀνάπτυξι τοῦ πνευματικοῦ σου τέκνου, γιὰ νὰ φθάσουν καὶ τὰ δύο στὴ σημερινή τους ἀκμή.

Διετέλεσα συνεργάτης σου ἀπὸ τὰ πρῶτα ἔτη τῆς ἐκδόσεως τῶν «Ν. Χ.» καὶ ἀπὸ τὶς στῆλες σου παρουσίασα τὶς ἀπόψεις μου γιὰ τὸ εἰδικώτερο θέμα ποὺ μὲ ἀπησχόλησε καὶ ἐξακολουθεῖ νὰ μὲ ἀπασχολῆ, τῆς ἀναδιοργανώσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἀγορᾶς καὶ εἰδικώτερα τῆς δημιουργίας μιᾶς σταθερᾶς ὑποδομῆς γιὰ τὴ δημιουργία ἑλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ καλύμματος γιὰ τὸν ἑλληνόκτητο ἐμπορικὸ στόλο. Στὴ βιβλιοθήκη μου βρίσκεται ὁλόκληρη ἡ σειρὰ τῶν «Ν. Χ.» ἀπὸ τοῦ πρώτου τεύχους ἕως τὸ τελευταῖο χωρὶς νὰ λείπουν καὶ τὰ τεύχη ποὺ ἐξέδωσες στὴ Νέα Ὑόρκη τὴν ἐποχὴ τῆς ἀξονικῆς κατοχῆς τοῦ τόπου μας.

Θεωρῶ τοὺς τόμους αὐτοὺς πολύτιμη πηγὴ τῆς ἱστορίας καὶ τῆς δράσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Μπορεῖς νὰ εἶσαι ὑπερήφανος γιὰ τὸ ἔργο ποὺ ἐπετέλεσες ἕως τώρα, ἀλλὰ καὶ γιὰ ἐκεῖνο ποὺ θὰ ἐπιτελέσης μὲ τὴν ηὐξημένη ὡριμότητα ποὺ σοῦ δίδει ἡ πάροδος τοῦ χρόνου μαζὶ μὲ τοὺς σημερινοὺς συνεργάτες σου, μελλοντικοὺς καὶ συνεχιστὲς τοῦ ἔργου σου, ποτισμένους ἀπὸ τὰ νάματα τῆς ἐξειδικευμένης πείρας σου καὶ γνώσεως τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων. Σοῦ σφίγγω εἰλικρινὰ τὸ χέρι,

Μὲ ἀγάπη

Σ. Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

Ἀθῆναι 18 Ἀπριλίου 1977

●

ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗ ΠΑΤΕΡΑ ΛΤΔ.

Ἀγαπητὲ κ. Κωττάκη,

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς κυκλοφορίας τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐπιθυμοῦμεν νὰ ἐνώσωμεν καὶ ἐμεῖς τὴν ἔκφρασιν τοῦ θαυμασμοῦ μας εἰς τὰς πολλαπλὰς ἐκδηλώσεις τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου καὶ νὰ σᾶς ἀπευθύνωμεν τὰ ἐγκάρδια συγχαρητήριά μας διὰ τὸ ἐπιτελεσθὲν ἔργον, ἐπὶ πολλὰς δεκαετίας, εἰς τὴν ὑπηρεσίαν καὶ πρὸς δόξαν τῆς κραταιᾶς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Χάρις εἰς τὴν προσωπικήν σας θαθεῖαν γνῶσιν τῆς ἑλληνικῆς ναυτικῆς πραγματικότητος, χάρις εἰς τὸν σώφρονα ἔπαινον, ἀλλὰ καὶ τὴν δημιουργικὴν ἐπίκρισιν, κατωρθώσατε, διὰ μέσου τῶν μυρίων στηλῶν τοῦ διεθνῶς ἐγκύρου περιοδικοῦ σας, νὰ ἀποδειχθῆτε ὁ φίλος, ὁ ὁδηγὸς καὶ ἐμπνευστὴς τοῦ θαλασσίου Ἕλληνος. Κατεστήσατε τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» τὸν καθρέπτην καὶ τὸ ὁρμητήριον τοῦ ναυτιλιακοῦ θαύματος τῆς πατρίδος μας, δικαίως δὲ τὸ ἐκδοτικὸν σας δημιούργημα, κατὰ τὴν θριαμβευτικὴν πορείαν του, ἀπετέλεσε τὸ προπύργιον τῶν ὁραματισμῶν καὶ συμφερόντων τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλομένων καὶ πλοιοκτητῶν.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ Ἰσόγειον Μ2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος Μ2 300.

Χαιρετίζομεν, λοιπόν, τὴν ἀξιόλογον συμβολήν σας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας μας, ὡς πραγματικὸν ἄθλον, θεωροῦντες τὴν μνημειώδη ἐκδοτικὴν προσφοράν σας ὡς ὀρόσημον, ἱστορικῆς διὰ τὴν χώραν μας σημασίας, εὐχόμεθα δὲ ὁλοψύχως ὅπως συνεχίσετε τὸ ἄξιον ἔργον σας, προσφέρων ἐπὶ πολλὰ ἀκόμη ἔτη, τὴν ἔμπνευσιν καὶ καθοδήγησίν σας, τόσον ὡς προσωπικότης πρώτου ναυτιλιακοῦ μεγέθους, ὅσον καὶ ἀπὸ τῶν πεφωτισμένων σελίδων τοῦ περιοδικοῦ σας, εἰς ὄφελος ὁλοκλήρου τῆς ἑλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας.

Εὐχόμενοι, εἰς σᾶς καὶ τὴν οἰκογένειάν σας, καλὸν καὶ εὐφρόσυνον Πάσχα, διατελοῦμεν

Μετὰ φιλικῶν χαιρετισμῶν,

Ι. Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ ΚΑΙ

Ν. Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Λονδῖνον 6 Ἀπριλίου 1977

●

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. ΕΥΓΕΝΙΟΝ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΝ

Ἀγαπητέ μου κ. Κωττάκη,

Κάπως καθυστερημένα λόγω ταξειδιῶν μου σᾶς εὔχομαι ἐπὶ τῇ ἐκδόσει τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους τῶν «Χ ρ ο ν ι κ ῶ ν», καλὴν ὑγείαν καὶ μακροημέρευσιν, διὰ νὰ συνεχίσετε τὸ ἱστορικὸν ἔργον σας μὲ ἄλλα χίλια τεύχη. Τουλάχιστον!!!

Ἰδιαιτέρως σᾶς εὐχαριστῶ διὰ τὴν βοήθειά σας στὶς προσπάθειες ἐνισχύσεως τῆς ἀμύνης τῆς Πατρίδος τὶς δύσκολες ἡμέρες τῶν τελευταίων ἐτῶν, ὅταν τόσες φορὲς ἐδημοσιεύσατε τὶς ἐκκλήσεις ποὺ ἔκανε ἡ Ὁμάς μας διὰ οἰκονομικὴ ἐνίσχυσι τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ.

Ὡς ἀποζῶν καὶ ἐγὼ ἀπὸ τὴν θάλασσαν, σᾶς παρακαλῶ καὶ πάλιν νὰ φροντίσετε ὥστε μία ἢ δύο πλήρεις σειρὲς τῶν τευχῶν σας διατηρηθοῦν μὲ ἱερὰν ἐπιμέλειαν. Μιὰ μέρα θὰ πρέπει νὰ ἀποτελέσουν ἀληθινὸ κόσμημα στὸ Μουσεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ ὁποῖον ἐλπίζω νὰ ἱδρυθῇ σύντομα.

Μὲ μεγάλη ἀγάπη
καὶ ἐκτίμησι,

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ

Νέα Ὑόρκη 4 Ἀπριλίου 1977

●

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. ΤΑΚΗΝ ΠΕΡΑΤΙΚΟΝ

Ἀγαπητέ μου Μῆτσο,

Ἡ ἀπουσία μου στὸ ἐξωτερικὸ μὲ στέρησε τῆς χαρᾶς νὰ σὲ συγχαρῶ προσωπικὰ καὶ νὰ ζήσω τὴν συγκίνηση τῶν στιγμῶν τοῦ γεύματος ποὺ δόθηκε πρὸς τιμήν σου.

Αὐτὸ δὲν μειώνει τὴν ἀγάπη καὶ ἐκτίμηση ποὺ τρέφω σ' αὐτὸν ποὺ τόσο μόχθησε καὶ τόσα προσέφερε στὴν Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία καὶ νὰ τοῦ εὐχηθῶ χρόνια καλὰ καὶ πολλὰ γιὰ νὰ καμαρώνη τὸ μεγάλο ἔργο του.

Μὲ πολλὴν ἀγάπη
καὶ ἐκτίμησιν

ΤΑΚΗΣ ΠΕΡΑΤΙΚΟΣ

●

ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

Σεβαστὲ συμπολίτα,

Ἡ Ἑταιρεία τῶν Κυκλαδικῶν Μελετῶν, τιμῶσα μετὰ τῶν ἄλλων Ἑλλήνων τὸ μακρὸν καὶ εὐδοκιμώτατον ἔργον ὑμῶν, ἀπεφάσισεν ὅπως διαδηλώση ἐπισήμως τὴν πρὸς ὑμᾶς ἐκτίμησιν τῶν συμπολιτῶν Κυκλαδιτῶν, πολλὰς ἀνομολογούντων ὑμῖν χαρίτας, διὰ τὴν τιμὴν ἣν εἰς τὰς Κυκλάδας προσεπορίσατε διὰ τοῦ ὑπερόχου τούτου ἔργου ὑμῶν.

Οὕτως ἀπεφάσισεν ὅπως τὴν 22αν προσεχοῦς μηνὸς Μαΐου, ἐν σεμνῇ τελετῇ ἐν τῇ μεγάλῃ αἰθούσῃ τῆς Ἑταιρείας τῶν Φίλων τοῦ Λαοῦ καθ' ἣν συμπολῖται θὰ ἀνείπωσιν τὰς τιμάς, ἡ Ἑταιρεία ἡμῶν ἀπονείμη ὑμῖν τιμητικὸν ψήφισμα καὶ ἀνακηρύξη ὑμᾶς Ἐπίτιμον αὐτῆς Ἑταῖρον, εἰς ἀντίδωρον τῶν πρὸς τὰς νήσους προσφορῶν ὑμῶν.

Εὐχόμενοι ὑμῖν μακρὸν καὶ εὐδαίμονα τὸν ἐφεξῆς βίον, τῆς πατρίδος χάριν

Διατελοῦμεν
μετὰ σεβασμοῦ καὶ
ἐξαιρέτου τιμῆς

Ὁ Πρόεδρος

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΚΟΡΡΕΣ

Ὁ Γεν. Γραμματεὺς

ΜΕΝΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

Ἀθῆναι 16 Ἀπριλίου 1977

●

ΤΩΝ κ.κ. ΔΙΑΜΑΝΤΗ ΣΙΠΠΙΝΓΚ ΛΤΔ.

Ἀγαπητὲ κ. Κωττάκη,

Μὲ καθυστέρησιν ἔστω, δεχθῆτε παρακαλῶ τὰ θερμότατα συγχαρητήρια ἐμοῦ καὶ ὁλοκλήρου τῆς οἰκογενείας μου, διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». Δικαία ἡ ἀναγνώρισις τοῦ ἔργου σας ὑπὸ τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν. Εἴθε ὁ Πανάγαθος νὰ σᾶς χαρίζη μακροημέρευσιν καὶ ὑγείαν καὶ νὰ συνεχίσετε μὲ τοὺς ἐκλεκτοὺς συνεργάτας σας νὰ προσφέρετε εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας σας ἐπὶ μακρόν.

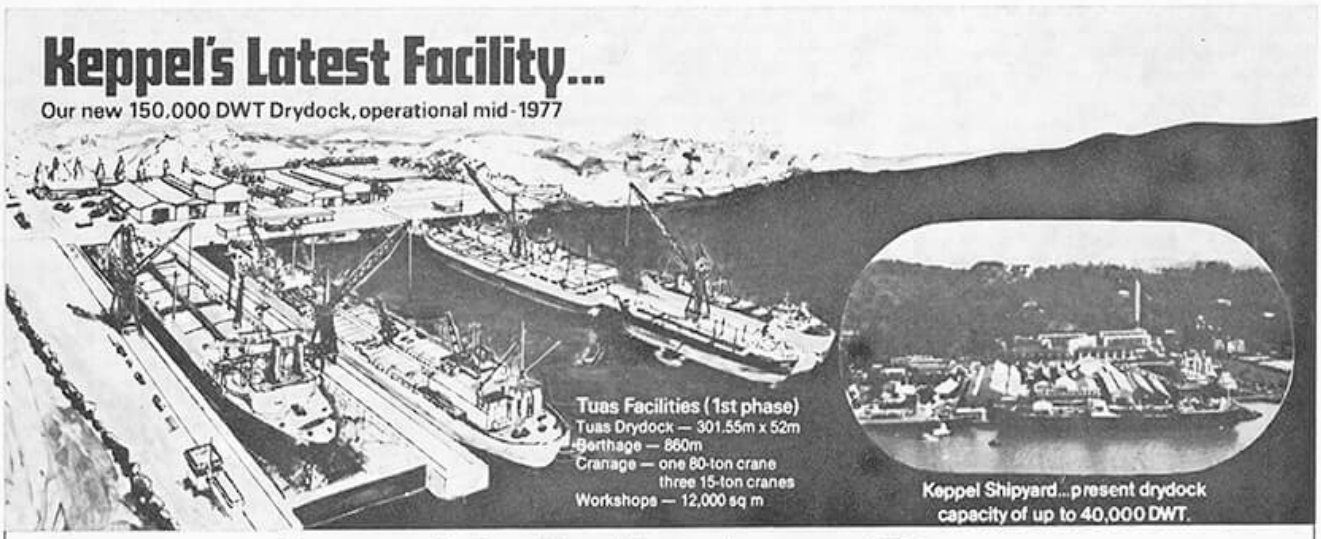
Μετὰ τιμῆς

Διὰ τὴν ΔΙΑΜΑΕΜΟΣ ΝΕΠΕ
καὶ G. J. NIKOLOS ΝΕΠΕ

Γ. Ι. ΝΙΚΟΛΟΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιεὺς 21 Ἀπριλίου 1977



Over a century of dedication to quality.

For more than a century Keppel has been repairing ships of all shapes, sizes, complexities and sophistication. Today we repair some 2,500 vessels a year, ranging from tankers, general-cargo ships, bulk carriers and passenger liners to drillships, livestock carriers and fish-and-whale floating factories. Our six drydocks of 40,000 DWT capacity are fully supported by comprehensive workshop facilities. We handle conversions, emergency repairs, annual and special surveys, operating round-the-clock seven days a week.

Our new 150,000 DWT Drydock at the Tuas Shipyard will become operational in mid-1977, and is now able to accommodate alongside repairs of vessels of up to 250,000 DWT.

To provide an all-round complete shiprepair/shipbuilding service, Keppel has diversified and is today, the parent company of a group of companies involved in rig and shipbuilding; anchorage and voyage repairs; steelwork repairs and structural contract work; gritblasting and tank coating.

With experience and expertise, we have thus acquired the technology to provide service, quality and on-time deliveries at competitive prices. To these ends we are committed, as we have been for the last century.

AGENT IN GREECE
Bluebird Maritime Co. Ltd. P.O. Box 102. 120 Karaiscou Street, Piraeus 37. Greece. Tel: 478080/479404/420506/424282
Telex: 21 2446 Cable: Loucanomicos Piraeus, Greece.

Keppel Shipyard Limited

325, TELOK BLANGAH ROAD. P.O. BOX 2169. SINGAPORE 4.
TELEPHONE: 2706666, TELEX: RS 21367, CABLES: KEPPELDOK.

Ἡ ἀλληλογραφία μας

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου σας, δημοσιευθέντος εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1ης Ἀπριλίου 1977, ὑπὸ τὸν τίτλον «Πρωτοφανὴς ἐνέργεια» ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν καὶ πρὸς ἐνημέρωσιν τοῦ ἀναγνωστικοῦ σας κοινοῦ, ὅτι ἐν τῇ πράξει οὐδὲν μέτρον ἐφηρμόσθη ὡς πρὸς τὴν σειρὰν προτεραιότητος ἐκφορτώσεως τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Τοῦτο, ἄλλωστε, ἐγνωστοποιήθη καὶ εἰς τὴν Κόνφερανς τῆς Ζυρίχης, ἀπαντῶντες εἰς σχετικὸν ἀπὸ 25ης Μαρτίου telex αὐτῆς.

Μετὰ τιμῆς

ΣΠΥΡΟΣ Ν. ΣΟΥΛΗΣ
Γενικὸς Διευθυντὴς Ο.Λ.Π.

●

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλοῦμεν νὰ φιλοξενήσετε εἰς τὰς στήλας τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας τὰς ἀπόψεις μας σχετικῶς μὲ τὴν ὑπὸ τοῦ N.A.T. ἐπιστροφὴν εἰσφορῶν τῶν ἀντικανονικῶς ναυτολογηθέντων ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, θέμα τὸ ὁποῖον ἐντόνως ἔχει ἀπασχολήσει καὶ προβληματίσει τοὺς ναυτιλιακούς μας κύκλους.

Τὸ παρελθὸν ἔτος, ὅπως καὶ ἕτεραι ναυτιλιακαὶ ἑταιρίαι, οὕτω καὶ ἡμεῖς, εἴχομεν ὑποβάλλει εἰς τὸ N.A.T. αἰτήσεις διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῶν Φύλλων Ἐλέγχου ὡρισμένων πλοίων διαχειριζομένων ὑπὸ τῆς ἑταιρίας μας διὰ τὴν ἐπιστροφὴν εἰσφορῶν τῶν ἀντικανονικῶς ναυτολογηθέντων ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Τὸ N.A.T. διὰ προσφάτου ἀπαντήσεώς του ἠρνήθη νὰ προβῇ εἰς τὴν αἰτουμένην ἀναθεώρησιν τῶν Φύλλων Ἐλέγχου καὶ νὰ μᾶς ἐπιστρέψῃ τὰς ἀδικαιολογήτως παρακρατηθείσας εἰσφορὰς τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Ὡς εἶναι γνωστὸν ἡ παράγραφος Ε τοῦ ὅρου 8 τῶν Ἐγκριτικῶν Πράξεων, ὁ ὅρος οὗτος εἶχεν πρὸ τῆς τροποποιήσεώς του διὰ τοῦ Ν. 374)1976, ὡριζεν ὅτι ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῶν παραγράφων Α, Β, Γ καὶ Δ τὸ N.A.T. στερεῖται τοῦ δικαιώματος εἰσπράξεως εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ διὰ τοὺς ἀντικανονικῶς ναυτολογηθέντας ἀλλοδαποὺς ναυτικούς.

Πιστεύομεν ὅτι ἐφ' ὅσον συντρέχουν αἱ προϋποθέσεις τῶν παραγράφων Α καὶ Β τοῦ ὅρου 8 καὶ διὰ τὸ μέχρι τῆς 30ης Ἰουνίου 1976 χρονικὸν διάστημα τὸ N.A.T. ὑποχρεοῦται νὰ ἐπιστρέψῃ τὰς εἰσφορὰς τῶν ἀντικανονικῶς ναυτολογηθέντων ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Ἀντιθέτως, εἴμεθα ἀπολύτως σύμφωνοι ὅτι ἐπὶ μὴ ἀντικαταστάσεως τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἐντὸς τῶν προθεσμιῶν τῶν τασσομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου Β τοῦ ὅρου 8 ἢ ἐπὶ ναυτολογήσεώς των μετὰ τὴν 30ην Ἰουνίου 1976 —ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ Ν. 374)1976 ὁρίζοντος ὅτι ἡ εἰσφορὰ καταβάλλεται διὰ τὸ σύνολον τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου—, οἱ πλοιοκτῆται ὑποχρεοῦνται νὰ καταβάλλουν εἰς τὸ N.A.T. τὰς εἰσφορὰς διὰ τοὺς ἀντικανονικῶς ναυτολογηθέντας ἀλλοδαποὺς ναυτικούς.

Ἐλπίζοντες ὅτι ἡ δημοσίευσις τῆς παρούσης θὰ ὑποβοηθήσῃ εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ N.A.T. δικαίαν καὶ νόμιμον διευθέτησιν τῶν ἀναλόγων ἐκκρεμοτήτων.

Διατελοῦμεν μετὰ τιμῆς,
Διὰ τὴν
Thenamaris Maritime Inc.
Λ. Δ. ΜΕΛΑΣ

Πειραιεὺς 25.4.77

Σ η μ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: Πρέπει νὰ **ἀποφεύγωνται ἀπὸ τὸ N.A.T. τοιούτου εἴδους δίκαιαι διαμαρτυρίαι τῶν συμβεβλημένων μὲ τὸ Ταμεῖον ἐφοπλιστῶν.**

●

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ ὀδυνηρὴ κατάπληξη διαβάσαμε κείμενο συνεντεύξεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀλ. Παπαδόγγονα πρὸς ἀπογευματινὴ ἐφημερίδα μὲ θέμα «Ποιὸς ὁ λόγος τῆς ἀπροθυμίας; —(τῶν νέων νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα).

Καὶ εἶπεν ὁ κ. Ὑπουργὸς μεταξὺ τῶν ἄλλων ὅτι: λόγος τῆς ἀπροθυμίας εἶναι ἡ ἄνοδος τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου. Γιατί, κατὰ τὰ ἄλλα, τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα δὲν εἶναι καθόλου εὐκαταφρόνητο. Σήμερα ἕνας καπετάνιος ἢ ἕνας πρῶτος μηχανικὸς κερδίζει γύρω στὶς 70 χιλιάδες τὸ μῆνα».

Καὶ ρωτᾶμε καὶ ἐμεῖς μὲ τὴν σειρά μας τὸν κ. Παπαδόγγονα:

Μὲ ποῖον δικαίωμα δίδει πλασματικὰ καὶ αὐθαίρετα στοιχεῖα στὴν δημοσιότητα καὶ δημιουργεῖ ἐσφαλμένες ἐντυπώσεις;

Μπορεῖ νὰ μᾶς εἰπῇ ποιὸς πλοίαρχος πέρνει αὐτὸν τὸν μισθὸν καὶ ποιὸς πλοιοκτήτης τὸν παρέχει;

Βάσει ποιᾶς συλλογικῆς συμβάσεως; Μήπως τῆς τελευταίας ὑπογραφείσης ποὺ ἀγωνισθήκαμε σκληρὰ γιὰ νὰ ἐπιτύχουμε μισθολογικὴ θέση, μικρότερη, ὄχι μόνον ἀπὸ ὅλων τῶν Εὐρωπαίων συναδέλφων μας, ἀλλὰ καὶ τῶν Κορεατῶν;

Ἀλλὰ καὶ ἐὰν ἀκόμα παίρναμε ἕναν τέτοιο φανταστικὸ μισθό, δὲν θὰ τὸν δικαιούμεθα καὶ θὰ ἦταν κίνητρο, κατὰ τὸν γνωστὸν γιὰ τὴν ἐναντίον τῶν πλοιάρχων ἀνεξήγητη προκατάληψη, ὅταν:

Ἐργαζόμεθα μὲ συνθῆκες ζωῆς καὶ θανάτου, μακρυὰ ἀπὸ τὴν πατρίδα καὶ τὰ σπίτια μας, διοικώντας πλοῖα μὲ ἐγχρώμους κατὰ 75% τὶς περισσότερες φορές; Ἀντικαθιστώντας ἐλλείποντες; Κινδυνεύοντας ταλαιπωρούμενοι μὲ συνθῆκες ἀπάνθρωπες στὸ Λάγος, στὸν Περσικό, στὴν Ἐρυθρὰ κι' ἀλλοῦ; Φέροντας τὴν εὐθύνη γιὰ ὅλους καὶ γιὰ ὅλα καὶ διασυρόμενοι στὴν Κοινὴ Γνώμη καὶ συρόμενοι στὰ δικαστήρια ἀναιτίως; Ὅταν καὶ οἱ ἐλαιοσυλλέκτες ἐργαζόμενοι κανονικὰ ἢ

Venecia Puerto Cabello C. A.

VEPUCA

Venecia La Guaira C. A.

VEGUCA

SHIPCHANDLERS VEPUCA

SHIPCHANDLERS VEGUCA

LARGEST SHIPCHANDLERS IN
PUERTO CABELLO AND LA GUAIRA - VENEZUELA

FRESH AND DRY PROVISION

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS ASSOCIATION ISSA DEN HAAG

DECK AND ENGINE STORES

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

DISTRIBUTOR - REPRESENTATIVE
INTERNATIONAL PAINT
DREW AMEROID INTERNATIONAL

OUR PIRAEUS AGENTS: GLOBAL MARINE SERVICE
30 Karaoli & Dimitriou Str. ● Tel. 4115339 - Telex 21-3280

ὑπερωριακά, παίρνουν τὰ διπλὰ ἀπ' ὅτι παίρνουμε ἐμεῖς στὴν πραγματικότητα, καὶ ὄχι στὴν καλπάζουσα φαντασία.

Μετὰ τιμῆς

Ὁ Πρόεδρος
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΑΠΝΙΣΗΣ

Ὁ Γεν. Γραμματεὺς
ΜΙΧΑΗΛ ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗΣ

●

ΠΕΡΙ ΤΩΝ 70.000 ΔΡΑΧΜΩΝ!

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ σᾶς παρακαλέσω ἂν εἶναι δυνατὸν νὰ δημοσιεύσετε εἰς τὰ ἀγαπημένα μας «Ναυτικὰ Χρονικὰ» τὴν κάτωθι ἐπιστολήν μου εἰς ἀπάντησιν πρὸς τὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ὑπουργόν:

Κύριε Ὑπουργέ,

Μὲ θλῖψιν καὶ κατάπληξιν ἡ τάξις τῶν πλοιάρχων ἐδιάβασε τὶς τόσο ἀβάσιμες πληροφορίες ποὺ δώσατε εἰς συνέντευξιν εἰς τὴν ἐφημερίδα «Ἀπογευματινή», σχετικῶς μὲ τὴν μισθολογικὴ κατάστασιν τῶν πλοιάρχων.

Ἀποροῦμε καὶ ἐξιστάμεθα ἀπὸ ποῦ ἀντλήσατε τὰ τόσα πολύτιμα στοιχεῖα ὥστε νὰ παρουσιάζετε τὸν πλοίαρχο ὡς εὐνοούμενο καὶ πολὺ καλοπληρωμένο. Ἐὰν ἐνθυμῆσθε, κ. Ὑπουργέ, πρὸ ὀλίγου καιροῦ παρουσιάσθητε στὴν Τηλεόραση καὶ ἀναγγείλατε ὅτι ὑπεγράφη σύμβασις πλοιάρχων 42.000 δραχμῶν. Πῶς σὲ διάστημα λιγώτερον τοῦ μηνὸς ἀναγγέλετε ὅτι ὁ πλοίαρχος πληρώνετε 70.000 δρχ.;

Τὶ συνέβη; Μήπως ἐφούντωσε ἡ ναυτιλιακὴ εὐφορία καὶ οἱ πλοίαρχοι εἶναι δυσκολοεύρετοι, ἢ μήπως οἱ ἐφοπλισταὶ ἐφιλοτιμήθησαν καὶ ἀπεφάσισαν νὰ ἀνταμείψουν τὸν μάρτυρα πλοίαρχο;

Ὄχι κ. Ὑπουργέ· οὔτε τὸ ἕνα οὔτε τὸ ἄλλο. Γιατὶ ἀσφαλῶς θὰ γνωρίζετε ὅτι ἡ Ναυτιλία μας διέρχεται κρίσιν καὶ δεύτερο οἱ πλοίαρχοι ὄχι μόνο δὲν εἶναι δυσκολοεύρετοι, ἀλλὰ μὲ μεγάλη μας ἀπογοήτευση, ὑπάρχει πληθώρα, ὑπερπροσφορά, καὶ οὔτε οἱ ἐφοπλισταὶ ἐφιλοτιμήθησαν. Ἀλλὰ ἂν εἴχατε ἐμβαθύνει στὸ πλοιαρχικὸ ἐπάγγελμα, κ. Ὑπουργέ, ἀσφαλῶς θὰ εἴχατε ἀντίληψιν ἢ καὶ πίστιν, ὅτι ὁ πλοίαρχος μὲ τίποτε δὲν πληρώνεται. Γιατὶ ποτὲ δὲν ἔχει σταθερὴ καὶ μόνιμον ἐργασία καὶ συνεχῆ, ἀλλὰ δυστυχῶς κατὰ διαστήματα, δεύτερον εἶναι φύσει ἀδύνατον νὰ ταξιδεύσῃ μὲ τὶς σημερινὲς φοβερὲς συνθῆκες πληρωμάτων ἄνω τῶν 6 - 8 μηνῶν, τρίτο, καὶ ἀτσάλινος νὰ ἦτο ἀδύνατον νὰ ἀντέξῃ ἐπὶ πολὺ στὶς τρομερὲς κλιματολογικὲς συνθῆκες, καὶ τέταρτο, ἐπωμίζεται ὅλα τὰ βάρη τοῦ Νόμου καὶ σύρεται καὶ προφυλακίζεται στὰ δικαστήρια σὰν παράνομος.

Μάλιστα κ. Ὑπουργέ, ἂν διαιρέσετε τὸν χρόνο ἐργασίας καὶ τὸν χρόνο ἀνεργίας θὰ διαπιστώσετε ὅτι δὲν πληρώνεται περισσότερον τῶν 20.000 δρχ.

Θὰ εἴμεθα εὐγνώμονες καὶ μὲ χρυσοῖς γράμμασι θὰ ἀναρτούσαμε στὴν Ἕνωσίν μας τὸ πέρασμά σας ἀπὸ τὸ Υ.Ε.Ν. ἂν κατορθώνατε νὰ εἴχαμε συνεχῆ καὶ μόνιμον ἐργασία ὄχι μὲ 70.000 δρχ., καθὼς λέτε, ἀλλὰ μὲ 35.000.

ΒΑΣ. ΚΟΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν. - Μέγαρα

●

ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ

Ἀγαπητὰ «Ναυτικὰ Χρονικά»,

Ὡς ἕνας ἐκ τῶν ὀφανῶν ἀναγνωστῶν καὶ θαυμαστῶν τοῦ ἔργου σας, γράφω μὲ τὴν πεποίθησιν ὅτι τὸ δίκαιον αἴτημά μου δὲν εἶναι ἀτομικοῦ μόνον ἐνδιαφέροντος καὶ θὰ τύχῃ τῆς συμπαραστάσεώς σας βλέποντας τὴν δημοσιότητα εἰς τὰς πολυτίμους στήλας σας.

Ἀπογεγραμμένος στὸ ἐπάγγελμα ἀπὸ τὸ 1937, ὑπέβαλα τὰ δικαιολογητικά μου εἰς ἡλικίαν 55 ἐτῶν τὸ 1976 διὰ σύνταξιν μὲ 25ετῆ ὑπηρεσίαν εἰς τὰ ποντοπόρα καὶ τὴν ἔλαβα ἀφοῦ ἀνευρέθη ἀπὸ τὴν ὑπηρεσία τοῦ ΝΑΤ, ἔλλειψις 4½ μηνῶν διὰ τὴν 25ετίαν. Λόγω ἀπουσίας μου σχεδὸν συνεχῶς ἔξω καὶ ἐπειδὴ ὑπελόγιζα ὅτι ἔχω συμπληρώσει 25 ἔτη, δὲν εἶχα ἐξαγοράσει δύο πιστοποιητικὰ ὑπηρεσίας μου γιὰ 2 καὶ 10 μῆνες κατὰ τὸ 1956 καὶ 1957.

Μὲ τὸν τελευταῖο σχετικὸ Νόμο καὶ ἀφοῦ εἶχα συνταξιοδοτηθῆ, ὑπέβαλα τὰ παραπάνω πιστοποιητικὰ εἰς ΝΑΤ καὶ ἐνεκρίθησαν.

Ἡ ἐξαγορὰ ὑπηρεσίας ποὺ μοῦ χρειάζεται εἶναι 4½ μῆνες καὶ σύμφωνα μὲ τοὺς «κανονισμοὺς» εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ ἐξαγοράσω ὁλόκληρο τὸ «Ντιτσάρτζο» τῶν 10 μηνῶν πρὸς 6.500 δρχ. μηνιαίως ἤτοι 65.000, ἀπὸ τὴν σύνταξί μου (δρχ. 13.095 καθαρά).

Ἐπειδὴ εἶναι ἀδύνατον νὰ γίνῃ ἡ παραπάνω λύσις, ὑπέβαλα αἴτησιν εἰς τὸ ΝΑΤ (Ἀριθ. Πρωτ. 19903, 17.3.77) καὶ ζητοῦσα: α) τὴν ἐξαγορὰν ΜΟΝΟΝ 4½ μηνῶν ὑπηρεσίας μὲ κατακράτησιν ἐκ τῆς συντάξεώς μου μέχρι δρχ. 1.500 μηνιαίως καὶ 6) τὴν ἀναθεώρησιν ὑπολογισμοῦ τῆς συντάξεώς μου ἀπὸ τῆς ἡμέρας ὑποβολῆς τῆς αἰτήσεως βάσει τῆς πλήρους 25ετίας. Ἡ ἀπάντησις ὑπῆρξε ἀρνητική. Ἐσωκλείω ἀντίγραφον αἰτήσεώς μου καὶ ἀπαντήσεως.

Ἡ σκληρότης αὐτὴ τοῦ ΝΑΤ καὶ ἡ ἔλλειψις λογικῆς εἰς τέτοιες ἀπαντήσεις μὲ ἀποκαρδιώνει καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀποκαρδιώνω κι' ἐγὼ τὰ παιδιά μου γιὰ τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα.

Ἤδη ὁ πρῶτος μου υἱὸς ταξιδεύει ὑποπλοίαρχος καὶ ἕπονται δύο γυοί μου ποῦ παρακολουθοῦν. Γι' αὐτὸ καὶ οἱ προσφερόμενοι σήμερα στὸ ἐπάγγελμα περισσότερο προέρχονται ἀπὸ περιοχὲς ἢ οἰκογένειες ἄσχετες πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ εὑρίσκονται ὑπὸ δοκιμὴν ἂν θὰ παραμείνουν ἢ θὰ μείνουν σὲ κάποια χώρα ποὺ θὰ προσεγγίσῃ τὸ πλοῖο των.

Ἐλπίζω ὅτι θὰ κρίνουν οἱ ἁρμόδιοι ὅτι μὲ 13.095 τὸν μῆνα δὲν πληρώνεται ποσὸν οὔτε 30.000 οὔτε φυσικὰ 65.000 καὶ θὰ ἀποφασίσουν νὰ ἐναρμονίσουν τοὺς ἀκάμπτους Κανονισμοὺς τοῦ ΝΑΤ.

Μεθ' ὑπολήψεως

ΚΩΝ. Γ. ΠΕΡΙΒΟΛΑΡΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν. Συντ)χος

Ἡλιούπολις 7 Ἀπριλίου 1977

Σ η μ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: Διατὶ ἡ τόση αὐστηρότης εἰς δίκαιον καὶ λογικὸν αἴτημα; Τὸ ΝΑΤ δὲν ζημειοῦται ἂν γίνῃ τοῦτο ἀποδεκτόν. Δὲν φροντίζουν οἱ διοικοῦντες νὰ ἀρθοῦν αἱ τόσαι καὶ τόσαι ἀδικίαι ποὺ διαπράττονται εἰς βάρος του ἀπὸ αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος!

●

Η ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ

Ἀξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Διαβάσαμεν σὲ ἄλλο ναυτιλιακὸν περιοδικὸν τοῦ Μαρτίου 1977 ὅτι «Τέλος ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Ἀνδριόπουλος ὑποστήριξε ὅτι τὸ ἀδύναμο σημεῖο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας στὸν ἀνταγωνισμό της μὲ τὶς ξένες εἶναι ἡ ποσοτικὴ καὶ ποιοτικὴ ἀνεπάρκεια τῶν πληρωμάτων ποὺ δουλεύουν στὰ ἑλληνόκτητα πλοῖα καὶ οἱ μεγάλες δυσκολίες ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων».

Αὐτὸ τὸ «ποιοτικὴ ἀνεπάρκεια» μᾶς ξένισε ἀρκετὰ ὥστε νὰ γράψωμεν αὐτὸ τὸ γράμμα. Δὲν γνωρίζομεν, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ κ. Ἀνδριόπουλου, ποίας ἐθνικότητος οἱ ναυτικοὶ εἶναι ποιοτικῶς ἐπαρκεῖς. Δὲν ἔχει ἄλλο νὰ πράξῃ παρὰ νὰ τοὺς προσλάβῃ εἰς τὰ πλοῖα του. Πιθανὸν νὰ διαφεύγῃ τῆς γνώμης του ὅτι ἡ γνῶσις εἶναι μόρφωσις. Καὶ ἡ μόρφωσις ἀποκτᾶται διὰ τῆς μελέτης. Στὰ πλοῖα μας τὰ πάντα εἶναι γραμμένα εἰς ξένην γλῶσσαν συνήθως Ἀγγλικήν. Δυστυχῶς δὲν εἴμεθα ὅλοι οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ ἀπόφοιτοι τοῦ Καίμπριτζ. Οἱ ξένοι ἔχουν τὸ ἀδαντὰζ ὅτι διαβάζουν στὴν γλῶσσα τους. Τουλάχιστον σὲ θέματα τεχνολογίας καὶ μηχανικῆς εἶναι μεγάλο βοήθημα.

Δὲν θέλω νὰ μακρυγορήσω φέρνοντας παραδείγματα. Εἶναι σ' ὅλους γνωστὰ τὸ τὶ ἔχουν προσφέρει οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ διὰ νὰ καυχώμεθα σήμερα. Καὶ ὅτι σὰν ἀντιστάθμισμα τῆς τυχὸν ἐλλείψεως γνώσεως, διαθέτουν τὴν ὀξύνοιαν καὶ ἐμπειρίαν νὰ ἀνταπεξέλθουν στὰ καθήκοντά τους.

Ἀναφέρω χαρακτηριστικῶς περίπτωσιν ποὺ σὲ κυρία μηχανὴ ἔσπασε ἕνα γρανάζι. Δὲν ὑπῆρχε ἀνταλλακτικὸ στὸ πλοῖο. Ὁ Α' Μηχανικὸς θυμήθηκε ὅτι στὸ βαροῦλκο ὑπῆρχε ἕνα παρόμοιο γρανάζι. Τὸ ἐφάρμοσε καταλ-

WHEN WE SAY WE CAN

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

WE CAN ....

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

THE LOWEST TRANSIT PRICE IN EUROPE

TRANSCO TAX FREE CARS

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

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

λήλως καὶ τὸ πλοῖον μὲ τὸ ½ τῆς ταχύτητός του κατώρθωσε νὰ φτάση στὸν προορισμό του. Πιθανὸν κι' ἕνας ἄλλος Α΄ Μηχανικὸς ἄλλης ἐθνικότητος, ποιοτικῶς ἐπαρκέστερος κατὰ τὸν κ. Ἀνδριόπουλον, νὰ τὸ σκεπτόταν. Τὸ πλέον πιθανότερον ὅμως νὰ ἔλεγε: «Δὲν ὑπάρχει ἀνταλλακτικόν. Φωνάξτε τὰ ρυμουλκά».

Πολὺ παλαιότερον ἐργαζόμουν σὲ ναυτιλιακὴ παραδοσιακὴ ἑταιρία, ἡ ὁποία στοὺς περνώντας ἐπιτυχῶς τὶς ἐξετάσεις τους Β΄ Πλοιάρχους, τοὺς ἔστελνε στὴν Ἀγγλία ἐπὶ τρίμηνον γιὰ τὴν γλώσσαν καὶ φοίτησιν εἰς σχολήν. Τὸ αὐτὸ διὰ τοὺς Β΄ Μηχανικοὺς καὶ γιὰ ἀνάλογο μάθημα. Περιττὸν νὰ προσθέσω ὅτι τὰ ἔξοδα βάρυναν ἐξ ὁλοκλήρου τὴν ἑταιρίαν καὶ χωρὶς καμμίαν ὑποχρέωσιν τοῦ ὑποψηφίου νὰ ἐπανέλθη εἰς τὴν ἰδίαν ἑταιρίαν.

Σήμερον ἔχω τὴν τύχην νὰ ἐργάζομαι σὲ μίαν σοβαρὴν ἑταιρίαν, ποὺ ἔμβλημά της εἶναι τὸ SAFETY FIRST, ποὺ οἱ πλοίαρχοί της Α΄ τάξεως, αὐτοὶ ποὺ προορίζονται νὰ κυβερνήσουν μεγάλα πλοῖα ἔχουν φοίτηση στὶς ἀνάλογες σχολὲς ἐξωτερικοῦ (Γκρενόμπλ) καὶ γνωρίζουν ἐκ τῶν προτέρων πῶς θὰ συμπεριφερθῆ τὸ πλοῖον τους ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν. Οἱ μηχανικοὶ της ἔχουν φοιτήσει στοὺς τόπους κατασκευῆς καὶ συναρμολογήσεως τῶν μηχανῶν. Τῶν ἰδίων μηχανῶν ποὺ πρόκειται νὰ ἐργασθοῦν ἀργότερα. Ποὺ ἐφοδιάζει τὰ πλοῖα της μὲ παντὸς εἴδους ὑλικὸ σὲ Ἑλληνικὴν καὶ Ἀγγλικὴν γλώσσαν διὰ τὶς τελευταῖες τεχνολογικὲς ἐξελίξεις. Ποὺ χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ ἔχη ζητήσει, σὲ τακτὰ διαστήματα φτάνουν ναυτικοὶ χάρται τῶν σπουδαιοτέρων λιμένων καὶ διαύλων (English Channel) ἀκριβῶς διότι ἡ γνῶσις τοῦ ἐπικειμένου κινδύνου ἢ ἐμποδίου θὰ φέρη τὴν ποιότητα.

Ἐνθυμοῦμαι τὸν συγχωρεμένο πατέρα μου ποὺ ἐργαζόταν σὲ βιομηχανικὴν ἑταιρίαν, ὅταν καὶ ὅποτε χρειαζόταν, οἱ ἐργοδόται του τὸν ἔστελναν στὴν Γαλλία νὰ παρακολουθήση τὶς τελευταῖες τεχνολογικὲς ἐξελίξεις μὲ τὸν σκοπὸ βεβαίως νὰ τὶς ἐφαρμόσουν εἰς τὴν ἐπιχείρησίν τους.

Σήμερον ἀκόμη, δυστυχῶς, ἀκοῦμε ὅτι μὲ ποινὴν ἀπολύσεως ἀναγκάζουν συναδέλφους νὰ περάσουν ἄφορτοι τὸν Ἀτλαντικὸν μέσα στὸν χειμῶνα ἀπὸ τὰ βορειότερα πλάτη διὰ νὰ ἐξοικονομήσουν 20 ἢ 120 μίλια. Ὅτι ὁ Κάπτα - Γιώργης ταξιδεύει χωρὶς radar γιατὶ τὸ ἕνα καὶ μοναδικὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου εἶναι χαλασμένο ἐπὶ τετράμηνον διότι στὴν Ἀμερικὴ ποὺ ταξιδεύει ὁ Κάπτα - Γιώργης ἡ ἐπισκευὴ κοστίζει ἀκριβά. Ὅτι ὁ Μάστρο - Ἀντώνης περιμένει ἐπὶ ἑξάμηνον καὶ περισσότερον τὰ ἀνταλλακτικὰ γιὰ νὰ φτιάξη μίαν σοβαρὴ βλάβη. Μήπως καὶ τοῦτο σημαίνει ποιοτικὴν ἀνεπάρκειαν;

Θὰ θέλαμεν νὰ ρωτήσωμεν τὸν κ. Ἀνδριόπουλον καὶ πολλοὺς ἄλλους πλοιοκτήτας καὶ ἐφοπλιστάς, γιὰ νὰ μὴν ρίχνουμε ὅλα τὰ βάρη στὴν κρατικὴν μέριμνα, τί ἔχουν προσφέρει ἢ τί προτίθενται νὰ προσφέρουν διὰ τὴν ποιοτικὴν ἐπάρκειαν τῶν πληρωμάτων των;

Μεθ' ὑπολήψεως

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Κωνστάντζα 9.4.77

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ δύο βάρκες ἀπὸ FIBER GLASS κατάλληλες δι' ἐπιβατηγὰ πλοῖα εἰς ἀρίστην κατάστασιν μὲ πιστοποιητικόν, διαστάσεων 9,45 μέτρων μήκους, 3,80 μέτρων φάρδους, 2,10 μέτρων βάθους ἑκάστη. Ἡ μιὰ τούτων μετὰ μηχανῆς ἡ δὲ ἑτέρα ἄνευ.

Πληροφορίαι: Τηλ. 41.23.988.

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

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε

Σύγχρονοι ἐγκαταστάσεις καὶ ἐξοπλισμὸς

'Επισκευαὶ καὶ δεξαμενισμοὶ πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

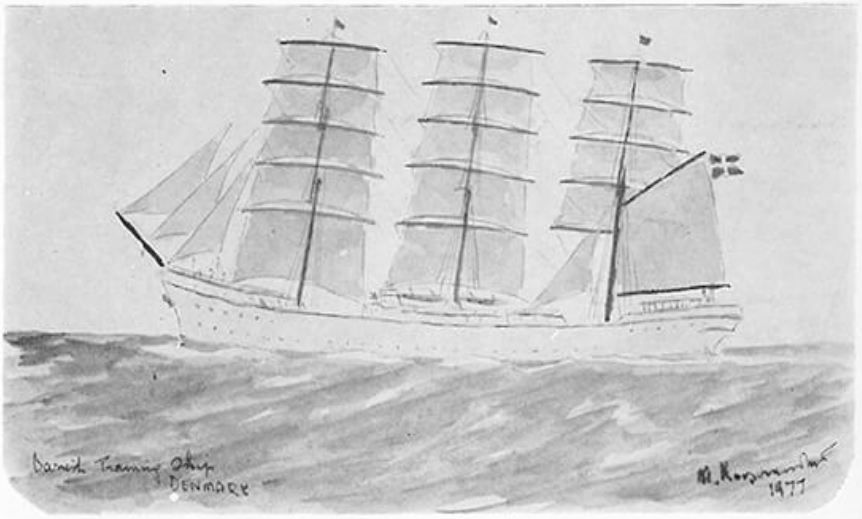
ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις Neorion Syros. **ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ:** Ἀκτὴ Μιαουλι, **67** Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις, Neorion Piraeus. **ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ:** N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London Wall London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

ΤΟΥ k. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

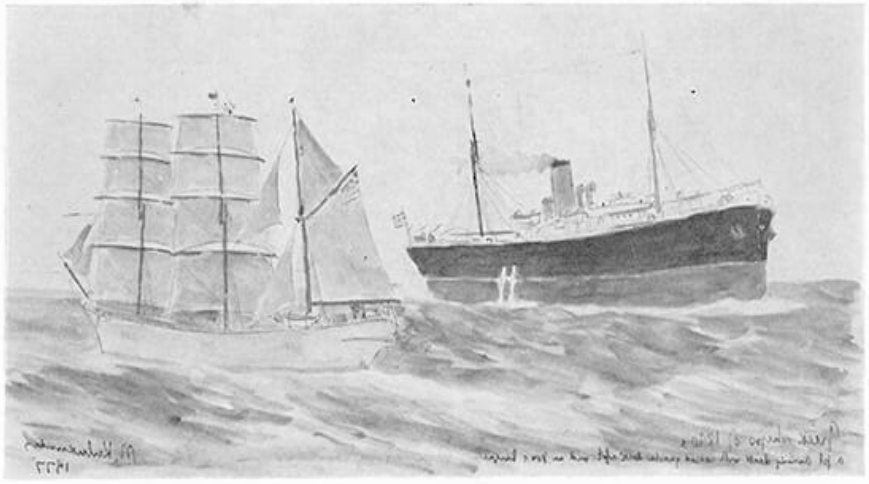
ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΟΣ

Η ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Χάρις εἰς τὴν καλλιτεχνικὴν γραφίδα καὶ τὴν καταπλήσσουσαν μνήμην τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκουντῆ ἀπεικονίζομεν κατωτέρω σχεδιαγράμματα φορτηγῶν πλοίων κτηθέντων κατὰ περιόδους, πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Χαρακτηρίζουν τὰς τάσεις τῆς τότε ἀναπτυσσομένης Ναυτιλίας μας.



ΜΠΑΡΚΟ Συριανῆς κατασκευῆς 600 - 700 τόννων, ναυπηγηθὲν εἰς τὸν Ταρσανᾶν ἀπὸ τὸν διαπρεπῆ εἰς τὴν ἐποχήν του ἀρχιτέκτονα Μ. Κουφουδάκην.



Ἑλληνικὸν φορτηγὸν τοῦ 1890. Ἠγοράσθη μεταχειρισμένον τὸ 1899 - 900 τύπου **part awning deck** μὲ **raised quarter deck aft.**

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

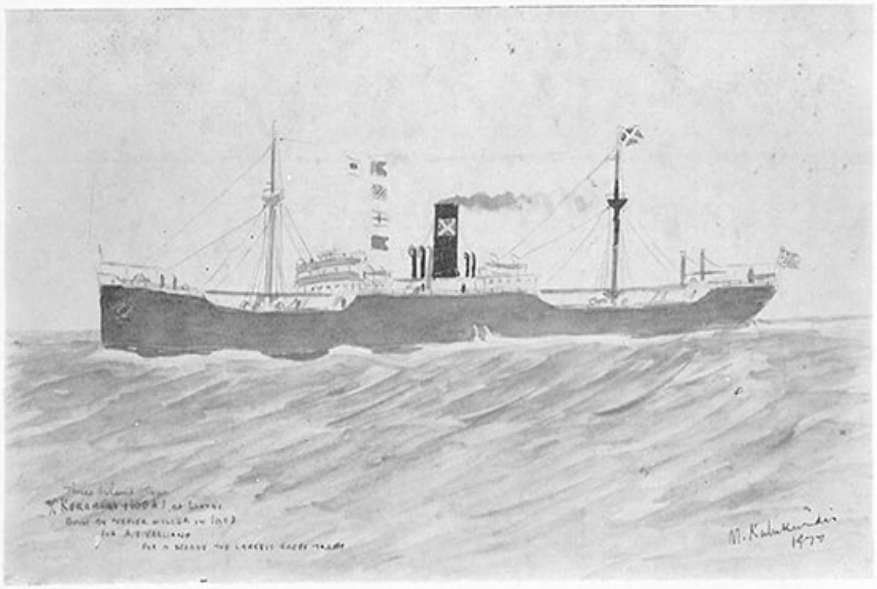
ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαί - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

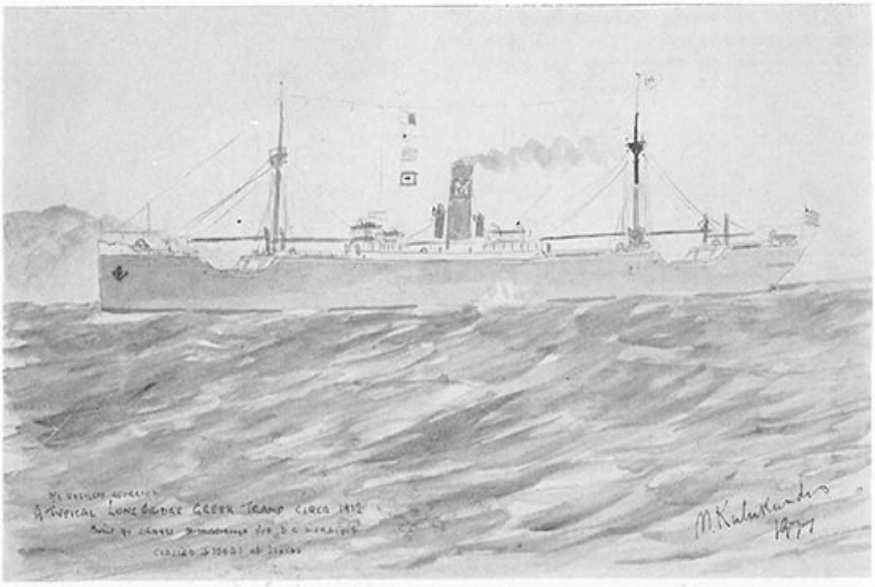
TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.
AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

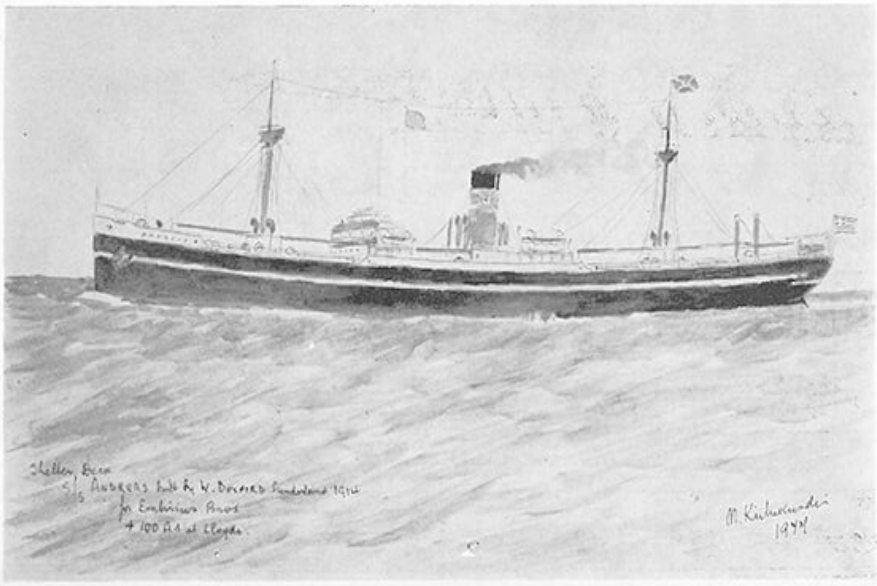
ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΒΕΝΖΙΝΑΚΑΤΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



«ΚΕΡΑΜΙΑΙ»: Φορτηγὸν τύπου **three islands**. Ἐναυπηγήθη ἀπὸ τὸν Ἀθαν. Βαλλιᾶνον τὸ 1903 εἰς τὰ ναυπηγεῖα Νάπιε Μίλλερ τῆς Γλασκώβης. Ἦτο τὸ μεγαλύτερον ἑλληνικὸν φορτηγὸν μέχρι τοῦ 1913, ὁπότε οἱ Ἀδελφοὶ Ἐμπειρίκου ἐναυπήγησαν τὰ «Νέστος» καὶ «Ὠκεανός» 9.000 τόννων.



«ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»: Φορτηγόν, λόνγκ μπρίτζ, 6.200 τόν. Ἐναυπηγήθη τὸ 1905 εἰς τὸ Μίντλεσμπρω διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημ. Γ. Μωραΐτη. Μὲ τὴν πτώχευσίν του περιῆλθεν εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ Τετενέ.



«ΑΝΔΡΕΑΣ»: Φορτηγὸν 10.450 τόν., σέλτερ ντέκ, τοῦ 1914. Πλοιοκτησία Ἀδελφῶν Ἐμπειρίκου. Ἐναυπηγήθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορντ τοῦ Σάντερλαντ. Τὸ μεγαλύτερον ἑλληνικὸν φορτηγὸν τῆς ἐποχῆς τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου.

Η Ε.Ο.Κ. ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΝΤΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ

Ὁ Κῶδιξ λειτουργίας τῶν ναυτιλιακῶν «Κόνφερανς», τοῦ ὁποίου ἡ ἐπεξεργασία ἐγένετο ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς «Οὐνκτάντ», δὲν δύναται νὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ παρὰ μόνον διὰ τῆς ἐπικυρώσεώς του τὸ ὀλιγώτερον ὑπὸ 24 κρατῶν κατεχόντων τοὐλάχιστον τὸ 25% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

Μέχρι τοῦδε, μόνον 18 κράτη ἔχουν ἀποδεχθῇ τὴν Σύμβασιν, εἴτε δι' ἐπικυρώσεως εἴτε διὰ προσχωρήσεως, ὑπολογίζεται ὅμως, ὅτι ἡ παρ' αὐτῶν κατεχομένη χωρητικότης δὲν ὑπερβαίνει τὸ 3,65% τοῦ παγκοσμίου συνόλου.

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Ὁ ρυθμιστικὸς ρόλος τὸν ὁποῖον δύναται νὰ διαδραματίσῃ ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν εἶναι πασιφανής. Ἀρκεῖ ἡ ἐπικύρωσις τοῦ Κώδικος ὑπὸ τῶν ἐννέα ἑταίρων διὰ νὰ καταστῇ οὗτος ἀποτελεσματικὸν ὄργανον διακανονισμοῦ τοῦ παγκοσμίου ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸν χῶρον τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Ἀλλὰ τὰ κράτη-μέλη τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς εἶναι διηρημένα ἐπὶ τῆς στάσεως τὴν ὁποίαν δέον νὰ υἱοθετήσουν ἔναντι τοῦ Κώδικος καὶ ἰδιαιτέρως ἔναντι τῆς «φόρμουλας» 40+40+20 περὶ κατανομῆς τῶν φορτίων.

Ἐνῷ ἡ Δανία καὶ ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἐψήφισαν κατὰ τῆς Συμβάσεως καὶ ἡ Ἰταλία, ἡ Ὁλλανδία, ἡ Ἰρλανδία καὶ τὸ Λουξεμβοῦργον ἀπέσχον τῆς ψηφοφορίας, τὸν Ἰούνιον τοῦ 1975, τὸ Βέλγιον, ἡ Ὁμοσπονδιακὴ Γερμανία καὶ ἡ Γαλλία ὑπέγραψαν τὸν Κώδικα, γεγονὸς ὅπερ προεκάλεσε τὴν ἀποδοκιμασίαν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Συμβουλίου τὸ ὁποῖον κρίνει, πράγματι, ὅτι ἡ «φόρμουλα» 40+40+20 εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὰ σχετικὰ ἄρθρα τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὸν ἀνταγωνισμόν. Ἐν τούτοις, τὸ Συμβούλιον ἀπέφυγε τὴν προσφυγὴν εἰς τὸ Δικαστήριον τῆς Εὐρώπης, ἀλλὰ ἀπέσπασε τὴν ὑπόσχεσιν τῶν «ἀτάκτων» κρατῶν ὅτι δὲν θὰ ἐπικυρώσουν τὸν Κώδικα πρὸ τοῦ 1979, ἐκτὸς ἐὰν τὸ Συμβούλιον ἀποφασίσῃ ἄλλως, ἐνωρίτερον.

ΕΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

Τὸν παρελθόντα Νοέμβριον τὸ Συμβούλιον ἐπεφόρτισε τὴν ἁρμοδίαν ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῶν μεταφορῶν νὰ μελετήσῃ τὰς διαφόρους ἐθνικὰς ἀπόψεις ἐπὶ τοῦ θέματος καὶ νὰ ὑποδείξῃ πιθανοὺς τρόπους χαράξεως ἐνιαίας πολιτικῆς.

Ἡ σχετικὴ ἔκθεσις ὑπεβλήθη εἰς Στρασβοῦργον τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα, υἱοθετηθεῖσα ὁμοφώνως ὑπὸ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου. Ἡ ἔκθεσις προτείνει ὅπως ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ ἀναλάβῃ τὸν καθορισμὸν τῶν κατευθυντηρίων γραμμῶν κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καλυπτούσης τὰς μεταφορὰς ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τῆς Κοινότητος, τὰς ἐπιπτώσεις εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὴν ναυπηγικὴν καὶ τὴν ἐναρμόνισιν τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Κοινότητος.

Πάντως, εἶναι προφανὲς ὅτι μία πολιτικὴ καλύπτουσα ὅλους τοὺς ἀνωτέρω τομεῖς θὰ ἀπαιτήσῃ χρόνον μακρὸν διὰ νὰ ὑλοποιηθῇ καὶ ἐνδέχεται οὐδέποτε νὰ χαραχθῇ, εἰμὴ μόνον διὰ τῆς βαθμιαίας κοινῆς ἀντιμετωπίσεως διαφόρων μεμονωμένων προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ἔκθεσις ἐχαρακτηρίσθη ἕνα σημαντικὸν βῆμα προόδου καὶ οἱ παρευρεθέντες εἰς τὸ συνέδριον τοῦ Στρασβούργου ἐκπρόσωποι τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς ἐτόνισαν ὅτι, θὰ μελετήσουν τὴν ἔκθεσιν καὶ θὰ ὑποβάλουν, ἐν καιρῷ, τὰς προτάσεις των εἰς τὸ Συμβούλιον ἐξ Ὑπουργῶν, οἱ ὁποῖοι ἀκολούθως θὰ δώσουν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν συγκεκριμένας ἐντολὰς ἐπὶ τῆς ἀκολουθητέας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει ὅτι ἐὰν ὁ Κῶδιξ δὲν ἐπικυρωθῇ ὑπὸ ἀρκετῶν Κυβερνήσεων, ὥστε νὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, ἡ Κοινότης ὀφείλει νὰ προετοιμασθῇ ὥστε νὰ ὑποβάλῃ κοινὰς προτάσεις κατὰ τὴν ἀναθεωρητικὴν σύνοδον, ἥτις θὰ λάβῃ χώραν τὸ 1979. Ἐὰν ὁ Κῶδιξ ἔχῃ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ ἐν τῷ μεταξύ, θὰ πρέπει νὰ παρέλθῃ πενταετία διὰ νὰ δυνηθοῦν νὰ προβοῦν εἰς τροποποιήσεις.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὅμως, ἡ Κοινότης δύναται νὰ θεσπίσῃ ἐσωτερικοὺς κανονισμοὺς καθιστῶντας ἀνισχύρους τοὺς ὅρους ἐκείνους τῆς Συμβάσεως, ὡς ἡ «φόρμουλα» 40+40+20, εἰς τοὺς ὁποίους ὡρισμέναι χῶραι - μέλη τῆς Κοινότητος ἀντιτίθενται. Ἐὰν ὑπάρξῃ παρομοία συμφωνία, ὥστε οἱ ὅροι αὐτοὶ νὰ μὴ ἰσχύουν μεταξὺ τῶν μελῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, τότε δύναται ἡ Κοινότης νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν ἐπικύρωσιν τῆς Συμβάσεως, ἥτις αὐτομάτως θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Ἡ ἔκθεσις προτείνει, ἐπίσης, τὴν λῆψιν ἐσπευσμένων μέτρων, ἐκ μέρους ὅλων τῶν ἑταίρων τῆς Κοινότητος διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ «ἀθεμίτου» ἀνταγωνισμοῦ διενεργουμένου ἐκ μέρους τῶν χωρῶν τῆς «Κομεκόν» —ἰδίως τῆς Ρωσίας— εἰς τὸν χῶρον τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης διαθέτει τεραστίαν ἐμπορικὴν διαπραγματευτικὴν ἰσχύν, ἀναφέρει ἡ ἔκθεσις, τὴν ὁποίαν δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ ἐπωφελῶς εἰς συζητήσεις μὲ τὰς χώρας τῆς Κομεκόν. Ἀλλὰ δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ αὐτὴν τὴν ἰσχὺν μόνον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν προτάξεως ἐνιαίας πολιτικῆς ἐπὶ θεμάτων τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Οἱ ὑποστηρικταὶ τοῦ Κώδικος ἰσχυρίζονται ὅτι διὰ τῆς ἐπικυρώσεώς του θὰ τεθῇ φραγμὸς εἰς τὸν ἐπεκτατισμὸν τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, διότι θὰ ἀναγκασθοῦν αὗται νὰ περιορίσουν τὴν συμμετοχήν των εἰς 40%, προκειμένου περὶ φορτίων εἰσαγομένων ἢ ἐξαγομένων παρ' αὐτῶν καὶ εἰς 20%, κατὰ μέγιστον ποσοστόν, εἰς μεταφορὰς μεταξὺ ἄλλων χωρῶν.

Μὲ τὴν ἄποψιν αὐτὴν τάσσονται κυρίως οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταί, ἐνῷ ἡ Ὁλλανδία, ἡ Δανία καὶ ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἀντιτίθενται πλήρως. Ἡ τελευταία ἔλκεται ἀπὸ τὴν λύσιν τὴν ὁποίαν προβάλλουν οἱ Σκανδιναυοί, ἥτις συνίσταται εἰς τὴν διαφύλαξιν τοῦ 40% ὑπὲρ τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν, διατηροῦσα τὴν ἀρχὴν τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ διὰ τὸ ὑπόλοιπον 60% τῶν φορτίων.

Πάντως, ὑπὸ οἱανδήποτε μορφήν, ὁ Κῶδιξ δὲν θὰ συμπεριλάβῃ τοὺς «ἀουτσάϊντερς» οἱ ὁποῖοι διακινοῦν σημαντικὸν μέρος τῶν γενικῶν φορτίων ἀπὸ καὶ πρὸς διαφόρους περιοχὰς διατηροῦντες τακτικὰς γραμμὰς ἐκτὸς τῶν «Κόνφερανς».

Καταλήγουσα ἡ ἔκθεσις προβάλλει τὴν ἀνάγκην ὅπως εἰς ἁπάσας τὰς ἐμπορικὰς συμφωνίας τὰς ὁποίας προσυπογράφει ἡ Κοινότης περιλαμβάνονται εἰδικοὶ ὅροι κατὰ τῆς διακρίσεως εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς. Παραλλήλως, ὅμως, θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν τὰ δέοντα μέτρα κατὰ τοῦ «ἀθεμίτου» ἀνταγωνισμοῦ.

ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν σημαιῶν εὐκολίας καὶ τῶν ὑποσυντηρουμένων σκαφῶν, ἡ ἔκθεσις προτείνει ὅπως ἡ Κοινότης ἐναρμονίσῃ τοὺς κανονισμοὺς τῶν χωρῶν-μελῶν της καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ ἐφαρμόσῃ κοινὴν διαδικασίαν ἐλέγχου τῶν πλοίων ποὺ προσεγγίζουν εἰς λιμένας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς.

Ἵνα ἀποτρέψῃ τοὺς πλοιοκτήτας ἀπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας, ἡ Κοινότης ἐνδέχεται νὰ μελετήσῃ κοινὰς φορολογικὰς παραχωρήσεις κατὰ τὸ παράδειγμα τῆς Ἑλλάδος ἀπὸ τοῦ 1972 καὶ ἐντεῦθεν, καταλήγει ἡ ἔκθεσις.

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

ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΙΝΕΣ ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗΝ

Τὰ τρία τέταρτα τῶν ἀπογραφομένων ἐτησίως νέων ναυτικῶν ναυτολογοῦνται ἐπὶ τῶν πλοίων, εἶναι ὅμως ἄγνωστον, ἐλλείψει στατιστικῶν στοιχείων, ἐπὶ πόσον χρόνον παραμένουν ναυτολογημένοι καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, συνεχίζουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅπερ καὶ τὸ σπουδαιότερον. Ἡ διαπίστωσις αὕτη καταδεικνύει τὴν μεγίστην ἀνάγκην τῆς συστηματικῆς ἀπογραφῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, ὥστε νὰ προγραμματισθοῦν καὶ νὰ ἐφαρμοσθοῦν αἱ λύσεις ἐκεῖναι αἱ ὁποῖαι ἐπιβάλλονται διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ὑπ' ἀριθμὸν ἕνα προβλήματος τῆς Ναυτιλίας μας.

Εἴχομεν ὑποδείξει πρὸ τριμήνου, ἐξ ἀφορμῆς τῆς προχείρου ἀπογραφῆς τὴν ὁποίαν εἶχε διενεργήσει τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ἀπογραφῆς θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπιλυθῇ κατὰ οὐσιαστικὸν τρόπον διὰ τῆς καθιερώσεως ἑνὸς ἀπογραφικοῦ δελτίου συντεταγμένου ὑπὸ εἰδικῶν τῆς Ἐθνικῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας, οἱ ὁποῖοι καὶ γνῶσιν καὶ πεῖραν ἔχουν, τὸ ὁποῖον θὰ συνεπληροῦτο δὶς τοῦ ἔτους ὑπὸ τῶν πλοιάρχων (λόγου χάριν κατὰ τὴν 1ην Ἰουλίου καὶ τὴν 1ην Ἰανουαρίου) καὶ θὰ μᾶς ἔδιδε πλήρη εἰκόνα τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ. Ἐξ ὅσων γνωρίζομεν, οὐδὲν ἐγένετο μέχρι τῆς στιγμῆς. Σημειοῦται πάντως ὅτι ἡ ὑποδεικνυομένη ἀπογραφὴ οὐδεμίαν ἀπασχόλησιν τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἀπαιτεῖ, δεδομένου ὅτι ἡ συμπλήρωσις τῶν ἀπογραφικῶν δελτίων θὰ γίνεται ὑπὸ τῶν πλοιάρχων καὶ ἡ ἐπεξεργασία τῶν στοιχείων θὰ ἠδύνατο νὰ ἀναληφθῇ ἀπὸ τὸ κλιμάκιον τῆς Ἐθνικῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐκ γενομένης ἐρεύνης προέκυψεν ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1976 ἐναυτολογήθησαν ἐπὶ ἑλληνοκτήτων πλοίων (ὑπὸ Ἑλληνικὴν καὶ ξένας σημαίας) 97.664 Ἕλληνες ναυτικοί, ἐκ τῶν ὁποίων 12.196 «λευκοφυλλαδίτες» ἢ μὲ ὑπηρεσίαν κάτω τοῦ τριμήνου. Κατὰ τὴν ἰδίαν χρονικὴν περίοδον ἀπεγράφησαν συνολικῶς 16.144 νέοι ναυτικοί, ἐκ τῶν ὁποίων ἐναυτολογήθησαν τὰ τρία τέταρτα ἢ ποσοστὸν 75,54%. Τὸ ποσοστὸν τῶν ναυτολογουμένων «λευκοφυλλαδιτῶν» σημειώνει κάμψιν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τρέχοντος ἔτους. Συγκεκριμένως ἐπὶ 3.721 νέων οἱ ὁποῖοι ἀπέκτησαν ναυτικὸν φυλλάδιον κατὰ τοὺς τρεῖς πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους (Ἰανουάριος - Φεβρουάριος - Μάρτιος) ἐναυτολογήθησαν συνολικῶς 2.574, ἤτοι ποσοστὸν 69,17% τῶν ἀπογραφέντων.

Ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1976 ναυτολογηθέντων 97.664 ναυτικῶν οἱ 18.889 ἦσαν πλοίαρχοι καὶ ἀνώτερον προσωπικόν, 76.256 κατώτερα πληρώματα καὶ 2.519 δόκιμοι. Ἐξ αὐτῶν 69.725 ἐναυτολογήθησαν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ 27.939 ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας συμβεβλημένων μετὰ τοῦ N.A.T. Κατὰ τοὺς τρεῖς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐναυτολογήθησαν συνολικῶς 25.271 ναυτικοί, ἐκ τῶν ὁποίων 18.576 ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ 6.695 ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας συμβεβλημένων μετὰ τοῦ N.A.T.

Ἡ κίνησις κατὰ μῆνα τῶν ναυτολογηθέντων καὶ ἀπογραφέντων ναυτικῶν ἔχει ὡς ἑξῆς:

1976	ναυτολογηθέντες	λευκοφυλλαδίτες	ἀπογραφεντες
Ἰανουάριος	7.494	839	1.273
Φεβρουάριος	6.718	639	1.395
Μάρτιος	8.618	745	1.284
Ἀπίλιος	7.521	791	1.229
Μάϊος	9.130	965	1.303
Ἰούνιος	8.525	1.158	1.693
Ἰούλιος	8.358	1.489	1.580
Αὔγουστος	8.410	1.262	1.295
Σεπτέμβριος	8.566	1.183	1.561
Ὀκτώβριος	8.201	1.135	1.393
Νοέμβριος	9.123	1.085	1.273
Δεκέμβριος	7.000	905	865
Σύνολον	97.664	12196	16.144
1977			
Ἰανουάριος	8.031	761	1.178
Φεβρουάριος	7.602	816	1.193
Μάρτιος	9.638	997	1.350
Σύνολον	25.271	2.574	3.721

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων προκύπτουν: Πρῶτον, ὅτι αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπογραφομένων ἐσημειώθη κατὰ τοὺς μῆνας Ἰούνιον, Ἰούλιον καὶ Σεπτέμβριον 1976, παρὰ ταῦτα ὅμως καὶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος συνεχίσθη ἡ πτωτικὴ τάσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπογραφομένων ἡ ὁποία ἠκολούθησε τὴν ἔξαρσιν τοῦ 1974, ὅτε ἀπεγράφησαν 19.585 νέοι ναυτικοὶ ἔναντι 12.157 τοῦ ἔτους 1973 (οἱ ἀπογραφέντες κατὰ τὸ 1975 ἀνῆλθον εἰς 17.825 καὶ κατὰ τὸ 1976 εἰς 16.144). Δεύτερον, ὅτι αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτολογουμένων «λευκοφυλλαδιτῶν» ἐσημειώθη ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου 1976, ἐνδεχομένως ὡς συνέπεια τῆς ἀναληφθείσης κατὰ τὸ ἐν λόγω ἔτος ἐκστρατείας προσελκύσεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Ἡ κατανομὴ τῶν ναυτολογηθέντων κατὰ πλοῖα ἔχει ὡς ἑξῆς:

1976	ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν	ὑπὸ ξένας σημαίας
Ἰανουάριος	5.156	2.338
Φεβρουάριος	4.685	2.043
Μάρτιος	6.506	2.122
Ἀπρίλιος	5.342	2.179
Μάϊος	6.703	2.437
Ἰούνιος	6.298	2.237
Ἰούλιος	5.975	2.383
Αὔγουστος	5.679	2.739
Σεπτέμβριος	5.910	2.656
Ὀκτώβριος	5.828	2.373
Νοέμβριος	6.707	2.368
Δεκέμβριος	4.936	2.064
Σύνολον	69.725	27.939
1977		
Ἰανουάριος	5.891	2.140
Φεβρουάριος	5.570	2.032
Μάρτιος	5.115	2.523
Σύνολον	18.576	6.695

Ναῦλοι καὶ Σοβιετικὰ χρέη

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Εὑρισκόμεθα εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν ἰσολογισμῶν καὶ τῶν ἐκθέσεων τῶν πεπραγμένων καὶ θὰ πρέπει νὰ ἀναμένωμεν νέας παραινέσεις τῶν ἐφοπλιστικῶν Ἑνώσεων πρὸς τὰς ἀντιστοίχους Κυβερνήσεις των, ἵνα αὗται λάβουν μίαν πλέον ἐνεργὸν θέσιν εἰς τὸ πρόβλημα —ἀφοῦ ὑπάρχει πρόβλημα— τῆς ἀπειλῆς τὴν ὁποίαν ἀποτελεῖ ὁ θεαματικὸς ἐπεκτατισμὸς τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν κρατῶν τῆς Κομεκὸν καὶ ἰδιαιτέρως τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως, τῶν ὁποίων ἡ πολιτικὴ τῶν ναύλων χειροτερεύει τὴν θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Ὑπάρχουν ἐν τούτοις ἐλάχισται ἐλπίδες νὰ φθάσωμεν εἰς ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ἐφ' ὅσον θὰ καθυστεροῦμεν μίαν προσέγγισιν τοῦ προβλήματος ἀποκλειστικῶς ναυτιλιακήν. Ὑπάρχουν γεγονότα τὰ ὁποῖα οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν δύνανται νὰ ἀγνοήσουν καὶ τὰ ὁποῖα εἶναι στενῶς συνδεδεμένα μὲ τὴν πολιτικὴν τῶν σοβιετικῶν ναύλων.

Τὸ κεφαλαιῶδες γεγονὸς εἶναι ἐκεῖνον τοῦ ὑπάρχοντος χρέους τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως καὶ τῶν Ἀνατολικοευρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως.

Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας ἐκτιμήσεις τὸ χρέος τοῦτο ἀνέρχεται εἰς 48.5 δισεκατομμύρια δολλάρια περίπου. Τὸ ποσὸν τοῦτο ἤδη ἤρχισε νὰ προκαλῇ τὰς ἀνησυχίας τῶν οἰκονομικῶν καὶ κυβερνητικῶν κύκλων, χωρὶς νὰ νομισθῇ ὅτι γεννῶνται ὑπερβολικαὶ ὑπόνοιαι διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ χρέους τούτου, ἀλλὰ ἐπειδὴ ἀκριβῶς διερωτῶνται διὰ ποίων μέσων αἱ κομμουνιστικαὶ χῶραι θὰ κατορθώσουν νὰ ἐλαφρυνθοῦν ἀπὸ τὰς ὀφειλὰς ταύτας. Ἐπίσης δὲν πρέπει νὰ ἀγνοοῦμεν, ὅτι ἐὰν συνεσωρεύθησαν τοιαῦτα χρέη, εἶναι διότι αἱ δυτικαὶ Κυβερνήσεις καὶ Τράπεζαι τὸ ἠθέλησαν. Οἱ τραπεζῖται ἦσαν πολὺ εὐτυχεῖς νὰ δανείζουν τὰς κομμουνιστικὰς χώρας μετὰ τὸν πόλεμον τοῦ Κιππούρ, διότι εἶχον συσσωρεύσει πολλὰ πετροδολλάρια. Αἱ δυτικαὶ Κυβερνήσεις ἀφέθησαν νὰ παρασυρθοῦν εἰς ἕν εἶδος ὑπερθεματισμοῦ νὰ δώσουν τὰ δάνεια μὲ τοὺς καλυτέρους ὅρους εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ἕνωσιν καὶ τὰς κομμουνιστικὰς χώρας, μειώνουσαι αἰσθητῶς τὸ ἐπιτόκιον κάτω τοῦ παγκοσμίως ἐπικρατοῦντος. Ἀσφαλῶς, αἱ χῶραι αὗται ἤρχισαν νὰ λαμβάνουν μέτρα, ἵνα μειώσουν τὸ ἔλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ των ἰσοζυγίου ἔναντι τῆς Δύσεως ἀπὸ 10 δισ. δολλάρια τὸ 1975 εἰς 8 δισ. δολλάρια σήμερον. Ἀλλὰ ἡ λύσις τοῦ προβλήματος εἶναι δύσκολος. Νὰ μειώσουν τὰς εἰσαγωγάς των εἰς ἐμπορεύματα καὶ ὑπηρεσίας θὰ ἦτο ἰσοδύναμον μὲ τὴν μείωσιν τῶν ἐξαγωγῶν των, διότι εἶναι ἀληθές, ὅτι ἔχουν ἀνάγκην τοῦ δυτικοῦ «know how» ἵνα δυνηθοῦν νὰ προσφέρουν ἀγαθὰ ποιότητος.

Ἐξ ἄλλης πλευρᾶς δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀφαιρεθῇ τὸ ἀναγκαῖον ποσὸν τοῦ ἀνθρακος καὶ τοῦ πετρελαίου ἵνα μειωθῇ ταχέως τὸ ἔλλειμμα. Αὐτὸ ἀπαιτεῖ χρόνον. Τὸ ἴδιον πρᾶγμα εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν παραγωγὴν τροφίμων εἰς τὰς Ἀνατολικοευρωπαϊκὰς χώρας. Ἀπομένει, ἐπίσης, ὅτι ἡ μείωσις τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἡ αὔξησις τῶν ἐξαγωγῶν, σημαίνει, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, πτῶσιν τοῦ διοτικοῦ ἐπιπέδου, πρᾶγμα ὅπερ δυνατὸν νὰ ἔχῃ πολιτικὰς περιπλοκάς.

Ἡ κίνησις διχογνωμίας, τὴν ὁποίαν σήμερον παρατηροῦμεν εἰς τὰς χώρας αὐτὰς ἐν μέρει ἔχει γενεσιουργὸν αἰτίαν τὴν δυσαρέσκειαν τῶν λαϊκῶν μαζῶν. Ἐκ τούτων ὅλων ὁ πειρασμὸς διὰ τὰς χώρας ταύτας νὰ κάμουν αὐξούσας προσφορὰς ὑπηρεσιῶν, κυρίως εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, ἵνα δυνηθοῦν νὰ μειώσουν τὰ ἐμπορικά των ἐλλείμματα, ἔστω καὶ μὲ τὴν ἀνατροπὴν καὶ ἀποδιοργάνωσιν τοῦ παγκοσμίου ναυτιλιακοῦ ἐμπορίου. Ἂς ἀφήσωμεν κατὰ μέρος τὰ στρατηγικὰ αἴτια.

Τὸ πρόβλημα εἶναι εὐρύτερον. Εὑρίσκεται εἰς τὸ σχέδιον παροχῆς δανείων εἰς τὰς κομμουνιστικὰς χώρας. Κατὰ συνέπειαν τοῦτο ἀπαιτεῖ πρὸ πάντων ὁλοκληρωτικὴν ἀλληλεγγύην μεταξὺ τῶν Δυτικῶν, ἀλληλεγγύην διὰ τὴν ὁποίαν δυνάμεθα νὰ ἔχωμεν ἀμφιβολίας, τόσον περισσοτέρας ἐφ' ὅσον τὰς ἀντιμετωπίζομεν ὑπὸ τὰς συνθήκας τῆς παρούσης ὑφέσεως. Πολλαὶ Κυβερνήσεις θεωροῦνται εὐτυχεῖς δυνάμεναι νὰ ἐξαγάγουν ἐργοστάσια «μὲ τὸ κλειδὶ στὴν πόρτα» καὶ ἄλλας ἐξαγωγὰς ἱκανὰς νὰ ἐπιλύσουν τὸ πρόβλημα ἀπασχολήσεως.

Ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει μία δυτικὴ πολιτικὴ λογικῶν πιστώσεων θὰ ἠδύνατο νὰ ἀποτελέσῃ ἀποτελεσματικὸν μέσον διὰ τὴν μείωσιν τοῦ Μαραθωνίου τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐτσιριῶν, διότι, ὅ,τι καὶ ἂν συμβῇ, ὁ ἐφοπλισμὸς εἶναι ὁ τελευταῖος οἰκονομικὸς τομεύς, ὅπου οἱ Σοβιετικοὶ καὶ οἱ φίλοι των θὰ δεχθοῦν νὰ προβοῦν εἰς θυσίας. Ἄλλωστε εἶναι ὁ μόνος τομεὺς ὅπου κατώρθωσαν νὰ φθάσουν τὸ ἐπίπεδον τῆς Δύσεως.

Ἐπειδὴ τὸ πρόβλημα τῶν ναύλων καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν θὰ ἐξαρτηθῇ κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ τὰς συνομιλίας αἵτινες θὰ διεξαχθοῦν μεταξὺ ΗΠΑ καὶ ΕΣΣΔ διὰ τὴν μείωσιν τῶν πυρηνικῶν καὶ συμβατικῶν ἐξοπλισμῶν. Ἡ Δύσις ἔχει εἰς χεῖρας «ἕνα χαρτὶ νὰ παίξῃ», ὅπως παρετήρησεν ὁ κ. Μάρσαλλ Σοὺλμαν, ὁ νέος σύμβουλος τοῦ Προέδρου Κάρτερ, ἐπὶ σοβιετικῶν ζητημάτων, λέγων :

«Ἡ μεμετρημένη ἀνάπτυξις τῶν οἰκονομικῶν σχέσεων δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ὅρος ἐπάνω εἰς τοὺς Σοβιετικοὺς εἰς τὴν μείωσιν τῆς κρίσεως καὶ τὸν στρατιωτικὸν ἀνταγωνισμόν».

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

RAYTHEON INTRODUCES DAYLIGHT-VIEWING RADAR

Extra bright so you can read it clearly in daylight without hoods or curtains.

For the first time ever in marine radar history, Raytheon's advanced technology makes daylight-viewing radar possible. The brilliance of both 12″ and 16″ displays has never been seen before. It reads clearly in daylight, so now several mariners can view the Relative Motion or True Motion display jointly, in comfort, free from irritating hoods, curtains, dark rooms and the like. As a result, this radar is used more frequently, judgments are surer, safety is increased. And all at a price no greater than conventional radar.

Dependability.

Mariners Pathfinder® Systems are manufactured in the U.S.A. They're designed to meet the rigorous performance standards of the United States Coast Guard. After extensive sea trials, Raytheon Mariners Pathfinder Systems have been installed and are in use aboard many U.S. Coast Guard patrol vessels. The total Coast Guard commitment calls for over 200 of these dependable radars to be installed.

Service and Spares

Raytheon's world-wide marine service organization, which has been established for more than 30 years, will continue to provide installation and maintenance of your Raytheon marine radars. To maintain efficient service, Raytheon is continuously training service engineers in the latest radar techniques. Spare parts are available in all principal ports of the world.

Bright display design provides True Motion/Anti-Collision capabilities without complex computers.

The electronic developments that have enabled Raytheon to offer Bright Display have also led to certain True Motion/Anti-Collision capabilities previously achieved only with large computers. Mariners Pathfinder radars with the True Motion option enable the operator to easily obtain True and Relative Motion information on up to 8 targets simultaneously. Also a trial maneuver simulation may be made for any one target; the result being automatically applied to all other targets under plotting. (see diagram)

For complete information on new Raytheon Mariners Pathfinder Bright Display radars, contact your nearest Raytheon distributor.

Typical True Motion/Anti-Collision Capabilities.

Stage 1: True course and speed of entered targets indicated.

Stage 2: Relative course/speed and CPA of all targets.

Stage 3: Trial maneuver to avoid most dangerous target. New relative course/speed and CPA of all targets shown.

Marel Electronics Company LTD.
6, Sotiros Dios
Piraeus, Greece
Telephone: 4123.943
Telex: 212 525 MARL GR

RAYTHEON

ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ Η ΤΥΧΗ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΛΙΝΑΣ

Τοῦ κ. **ΝΙΚΟΥ Μ. ΣΑΜΑΡΑ,** ΕΙΔΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΥ

Οἱ συνεχεῖς ἐξελίξεις καὶ οἱ ξαφνικὲς διαφοροποιήσεις στὶς ἀγορὲς τοῦ ξένου συναλλάγματος προκαλοῦν διαρκὲς ἐνδιαφέρον καὶ πολλαπλὲς ἀνησυχίες. Καὶ ἡ τάση «διαστάσεως» τῶν νομισμάτων τῶν κρατῶν συνεχίζεται ἀδιάπτωτη, ἀμετάβετη καὶ χαρακτηριστική: Τὸ ἀδύνατο νόμισμα ἔγινε πιὸ ἀδύνατο· τὸ δυνατὸ δυνατώτερο. Τὸ «μαλακὸ» νόμισμα μαλακώτερο· τὸ «ἰσχυρὸ» ἰσχυρότερο. Εὐνόητη αἰτία ἀναφέρουν τὴν διαφορετικὴ τιμὴ τῆς ἐξελίξεως τοῦ κάθε νομίσματος καὶ τὸ ποικίλο ὕψος τῆς ἐξελίξεως τῶν τιμαρίθμων. Στὴ Δυτικὴ Γερμανία ὁ δείκτης τιμῶν καταναλωτοῦ, τὸν περασμένο χρόνο, παρουσίασε αὔξηση 3,8%. Στὴν Ἀγγλία ἡ αὔξηση ἦταν μεγαλύτερη 14,7%. Στὴν Ἑλβετία ἡ αὔξηση ἦταν μόνο 1%, ἐνῶ στὴ Γαλλία ἔφθασε τὸ 9,9%.

Περίεργα, αὐτὴ ἡ διάσταση ἐξελίξεως τῶν τιμῶν ξένου συναλλάγματος ἔχει προξενήσει λιγώτερη ἀναστάτωση στὶς συναλλαγματικὲς ἀγορὲς ἀπὸ αὐτὴν ποὺ σημειώθηκε λίγα χρόνια πρίν, τέλη 1969 καὶ ἀρχὲς 1970. Γιατί, σήμερα, τὰ περισσότερα νομίσματα κινοῦνται καὶ ἐπιπλέουν, ἀνεξάρτητα ἢ σὲ ὁμάδες, μὲ ἐλαστικότητα ἀναπροσαρμογῆς τῆς τιμῆς τους. Ὁ μόνος σταθερὸς παράγων σ' αὐτὴ τὴ θάλασσα τῶν κινουμένων νομισμάτων εἶναι ἡ ὁμάδα τῶν νομισμάτων τοῦ «φιδιοῦ»: τῆς Γερμανίας, τῶν χωρῶν τῆς BENELUX καὶ τῶν τριῶν Σκανδιναυϊκῶν κρατῶν. Ὡστόσο, ἀκόμη καὶ τὸ γνωστὸ συναλλαγματικὸ φίδι ἔχει προβλήματα. Στὴ Γερμανία οἱ τιμὲς αὐξήθηκαν κατὰ 3,8%. Στὴ Νορβηγία, ἡ ἀντίστοιχη αὔξηση τιμῶν ἔφθασε τὸ 8%, στὶς χῶρες τοῦ BENELUX κυμάνθηκε στὸ ἐπίπεδο 8 μὲ 9% καὶ στὴ Δανία ἀνῆλθε σὲ 13,4%. Ἡ ἀσύμμετρη αὔξηση τῶν τιμῶν, στὶς χῶρες αὐτὲς ἔχει προκαλέσει μία σχετικὴ ἔνταση, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπαραίτητη ἀναπροσαρμογὴ καὶ εὐθυγράμμιση τῆς συναλλαγματικῆς τιμῆς στὴν ὁμάδα τοῦ φιδιοῦ, τὸν περασμένο Ὀκτώβριο. Ἔτσι, τὰ νομίσματα τοῦ Βελγίου, τῆς Ὁλλανδίας καὶ τοῦ Λουξεμβούργου ὑπετιμήθηκαν κατὰ 2% ἔναντι τοῦ μάρκου, ἡ Νορβηγικὴ καὶ ἡ Σουηδικὴ κορώνα κατὰ 3% καὶ ἡ κορώνα τῆς Δανίας κατὰ 7%. Ἡ ἀναπροσαρμογὴ αὐτὴ ἀπεσόβησε μία κρίση βραχυπρόθεσμα. Σύντομα, ὅμως, θὰ ξαναχρειασθῆ νὰ γίνη καὶ πάλι, ἀποτέλεσμα τῆς ἐλευθέρας διαμορφώσεως τῆς τιμῆς τῶν ξένων συναλλαγμάτων.

Γενικά, τὸ μάρκο καὶ τὰ ἄλλα νομίσματα τοῦ «φιδιοῦ» ἔχουν ἀνατιμηθεῖ ἔναντι τοῦ δολλαρίου, τοῦ φράγκου καὶ τῆς ἀγγλικῆς στερλίνας. Ἡ ἀγγλικὴ στερλίνα, ἐξάλλου, ἔχει ἐξασθενήσει σημαντικά. Οἱ τιμὲς καταναλωτοῦ στὴν Ἀγγλία τὸν περασμένο χρόνο αὐξήθηκαν κατὰ 14,7% καὶ οἱ κάτοχοι τῆς στερλίνας μετέτρεψαν τὶς ἐπενδύσεις τους σὲ ἄλλα νομίσματα, κυρίως σὲ δολλάρια, φοβούμενοι περαιτέρω πτώση της. Ἡ πτώση τῆς λίρας, τὸ περασμένο καλοκαίρι συγκρατήθηκε μὲ μία ἐφεδρικὴ πίστωση τῆς Βρεταννίας $ 5.300 ἑκατομμυρίων. Αὐτὸ ὅμως φαίνεται πὼς δὲν ἦταν ἀρκετό. Τὸ περασμένο φθινόπωρο ἀκολούθησε ἄλλη πτώση τοῦ ἀγγλικοῦ νομίσματος, μὲ ἐπικίνδυνες ἐπιπτώσεις στὴ διεθνὴ ἀγορὰ συναλλάγματος. Νέες ἀνησυχίες καὶ νέες διαπραγματεύσεις μὲ τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸ Ταμεῖο γιὰ νέο δάνειο. Τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸ Ταμεῖο συμφώνησε νὰ θέση στὴ διάθεση τοῦ Βρεταννικοῦ Δημοσίου Ταμείου $ 3.900 ἑκατομμύρια, ἀλλὰ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι οἱ δημόσιες δαπάνες θὰ μειωθοῦν δραστικὰ καὶ ὅτι νέα συμπληρωματικὰ μέτρα θὰ ἐφαρμοσθοῦν γιὰ τὴ βελτίωση τῆς οἰκονομίας. Τὸ ἑπόμενο ἀποφασιστικὸ βῆμα ἦταν ἡ ἐφεδρικὴ πίστωση $ 3.000 ἑκατομμυρίων γιὰ νὰ μειωθῆ τὸ ὑπόλοιπο στερλινῶν ποὺ βρίσκεται στὰ χέρια τῶν ξένων. Μὲ τὰ μέτρα αὐτὰ βελτιώθηκε ἡ θέση τῆς ἀγγλικῆς λίρας στὴ διεθνὴ χρηματαγορά, χωρὶς ὡστόσο νὰ ἔχη παύσει νὰ θεωρῆται νόμισμα ἀσθενές.

Ἀπὸ τὴν ἄλλη μεριά, τὸ γερμανικὸ μάρκο ἀναπροσαρμόθηκε σὲ σχέση μὲ τὴν ἀγγλικὴ λίρα καὶ τὸ ἀμερικανικὸ δολλάριο.

Ἡ εὐθυγράμμιση τοῦ μάρκου ἔδειξε μιὰ παροδικὴ του ἀδυναμία, ποὺ γι' αὐτὸ βρέθηκε στὴν οὐρὰ τοῦ «φιδιοῦ». Ἡ ἀδυναμία αὐτὴ ἦταν προσωρινή· τὸ μάρκο εἶναι ἕνα δυνατό, «σκληρὸ» νόμισμα ποὺ θὰ βρεθῆ καὶ πάλι στὴν κεφαλὴ τοῦ «φιδιοῦ».

Κι' ἐνῶ εὔκολα καταλαβαίνουμε τὴν καθοδικὴ τάση τῆς στερλίνας εἶναι δύσκολο νὰ ἐξηγήσουμε τὴ συνεχῆ ἀδυναμία τοῦ δολλαρίου —ἕνα εἶδος ἀδενοπάθειας, ἀπὸ τὴν ὁποία συνεχῶς ὑποφέρει τὸ ἀμερικανικὸ νόμισμα. Οἱ εἰδικοὶ ἀναφέρονται σὲ ποικίλα αἴτια καὶ σὲ διαφορετικὲς ἀφορμὲς ποὺ πρέπει νὰ σχετίζωνται μὲ τὸ ὕψος τῶν ἐπιτοκίων στὶς ΗΠΑ ποὺ μειώθηκαν καὶ μὲ τὸ γεγονὸς ὅτι χῶρες μὲ ἀσθενῆ νομίσματα —Βρεταννία καὶ Ἰταλία— διέθεσαν στὴ διεθνῆ χρηματαγορὰ μεγάλα ποσὰ δολλαρίων γιὰ νὰ βελτιώσουν τὸ ἰσοζύγιό τους, μὲ ἀποτέλεσμα τὴ μείωση τῆς συναλλαγματικῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου. Κι' εὐτυχῶς γιὰ τὸ δολλάριο, οἱ πετρελαιοπαραγωγικὲς χῶρες χρησιμοποίησαν τὰ ὑπόλοιπα τῶν σὲ στερλίνες διαθεσίμων τους καὶ ἀγόρασαν ἀμερικανικὰ δολλάρια, ποὺ γι' αὐτὸ καὶ ἡ τιμή τους συγκρατήθηκε. Ἔτσι ἀποφεύχθηκε μία περιττὴ πρόσθετη σύγχυση στὴν ἀγορὰ τοῦ ξένου συναλλάγματος, μία πρόσθετη καταιγίδα —δοκιμασία στὸ ἤδη κλυδωνιζόμενο σκάφος τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

ΝΙΚΟΣ ΣΑΜΑΡΑΣ

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ Α' ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Ε.Ν.

Μεταξὺ τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τῆς Πανελληνίου 'Ενώσεως Πλοιάρχων πάσης τάξεως ὑπεγράφη, κατὰ τὰ καθιερωμένα, ἰδιαιτέρα συλλογικὴ σύμβασις, καθορίζουσα τοὺς ὅρους ἐργασίας τῶν Α' Πλοιάρχων Ε.Ν.

'Η σύμβασις ἔχει ὡς κάτωθι:

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ 4.500 ΤΟΝ. D.W. ΚΑΙ ΑΝΩ

'Εν 'Αθήναις τῇ 11 Μαρτίου 1977, οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι, ἀφ' ἑνὸς μὲν ὁ ΧΑΝΔΡΗΣ 'Αντώνιος, ἐκπροσωπῶν νομίμως ἐν προκειμένῳ τὴν ἐνταῦθα ἑδρεύουσαν ἀνεγνωρισμένην 'Επαγγελματικὴν 'Οργάνωσιν «ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ» καὶ εἰδικῶς ἐξουσιοδοτημένος πρὸς τοῦτο, ἀφ' ἑτέρου δὲ ὁ ΚΑΠΝΙΣΗΣ 'Ελευθέριος, ἐκπροσωπῶν νομίμως ἐν προκειμένῳ τὴν ἐν Πειραιεῖ ἑδρεύουσαν ἀνεγνωρισμένην 'Επαγγελματικὴν 'Οργάνωσιν «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΕΝΩΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ» καὶ εἰδικῶς ἐξουσιοδοτημένος, συνελθόντες σήμερον ἐν 'Αθήναις, ὅπως ὁρίσωμεν τὸν μισθόν, εἰδικὰς ἀμοιβὰς καὶ λοιποὺς ὅρους ἐργασίας τῶν πλοιάρχων τῶν φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόννων d.w., ἀπεφασίσαμεν, κοινῇ ἀμφοτέρων συμφωνίᾳ, τὰ ἑπόμενα:

"Αρθρον 1. Μισθός. 'Ο μηνιαῖος μισθὸς τοῦ πλοιάρχου ὁρίζεται: α) Διὰ τὰ κάτω τῶν 10.000 τόν. d.w. πλοῖα εἰς δραχμὰς εἴκοσι ἑπτὰ χιλιάδας (27.000) διὰ τὸ ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου 1977 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1977 διάστημα καὶ εἰς δραχμὰς εἴκοσι ἑνέα χιλιάδας (29.000) διὰ τὸ ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου 1978 μέχρι 30 'Ιουνίου 1978 διάστημα καὶ 6) διὰ τὰ ἄνω τῶν 10.000 τόν. d.w. πλοῖα εἰς εἴκοσι ἑπτὰ χιλιάδας τετρακοσίας (27.400) διὰ τὸ ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου 1977 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1977 διάστημα καὶ εἰς δραχμὰς εἴκοσι ἑννέα χιλιάδας τετρακοσίας (29.400) διὰ τὸ ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου 1978 μέχρι 30 'Ιουνίου 1978 διάστημα.

"Αρθρον 2. "Εκτακτον ἐπίδομα. Τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 τῆς ληξάσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ἔκτακτον μηνιαῖον ἐπίδομα ἐκ δραχμῶν 710 ἐνσωματοῦται μετὰ τὴν αὔξησιν εἰς τοὺς μισθοὺς τοῦ ἄρθρου 1.

"Αρθρον 3. Υπερεναύσιον. 'Επίδομα ὡς ἐκ τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας.

'Επὶ τῇ ἀπολύσει του ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται ἐπιδόματος ὑπολογιζομένου βάσει τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας του, ὡς κάτωθι:

α) 'Επὶ τῇ συμπληρώσει συνεχοῦς ὑπηρεσίας ἐννέα (9) μηνῶν, ἐπιδόματος ἴσου πρὸς 22,50 ἡμερομίσθια.

6) 'Επὶ τῇ συμπληρώσει συνεχοῦς ὑπηρεσίας δέκα (10) μηνῶν, ἐπιδόματος ἴσου πρὸς 25 ἡμερομίσθια.

γ) 'Επὶ τῇ συμπληρώσει συνεχοῦς ὑπηρεσίας ἕνδεκα (11) μηνῶν, ἐπιδόματος ἴσου πρὸς 27,50 ἡμερομίσθια, καὶ

δ) 'Επὶ τῇ συμπληρώσει συνεχοῦς ὑπηρεσίας δώδεκα (12) μηνῶν, ἐπιδόματος ἴσου πρὸς 30 ἡμερομίσθια.

'Εὰν ὁ ναυτικὸς συνεχίσῃ ἐργαζόμενος καὶ πέραν τῶν 12 μηνῶν δικαιοῦται ἐπὶ τῇ καθ' οἱονδήποτε τρόπον ἀπολύσει του, ἐπιδόματος ἴσου πρὸς 2,50 ἡμερομίσθια δι' ἕκαστον πλήρη μῆνα ἐργασίας μετὰ τὸ 12μηνο.

Κατ' ἐξαίρεσιν, ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόλυσις τοῦ πλοιάρχου γίνεται λόγω ἀτυχήματος (ὀφειλομένου εἰς τραυματισμὸν καὶ μόνον), λόγω παροπλισμοῦ ἢ ἀλλαγῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ὁ πλοίαρχος, καίτοι δὲν συνεπλήρωσε συνεχῆ 9μηνον ὑπηρεσίαν, δικαιοῦται ἐπιδόματος ἴσου πρὸς 2,50 ἡμερομίσθια δι' ἕκαστον πλήρη μῆνα συνεχοῦς ὑπηρεσίας.

Τὸ ἡμερομίσθιον εἶναι ἴσον πρὸς τὸ 1)30 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κλάσμα μηνὸς δὲν ὑπολογίζεται διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀνωτέρω ἐπιδόματος.

"Αρθρον 4. 'Επίδομα Διοικήσεως. Εἰς τὸν πλοίαρχον παρέχεται κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του μηνιαῖον ἐπίδομα διοικήσεως ἐκ δραχμῶν ἑπτὰ χιλιάδων (7.000), ἀδιακρίτως τῆς εἰς τόννους d.w. χωρητικότητος τοῦ πλοίου.

"Αρθρον 5. "Εξοδα λιμένος. Εἰς τὸν πλοίαρχον παρέχονται ἑκατὸν πεντήκοντα (150) δραχμαὶ ἡμερησίως καὶ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν λιμένι πρὸς κάλυψιν, λόγῳ τοῦ ἀξιώματός του, ἀτομικῶν δαπανῶν του ἐκτὸς τῶν ἄλλων τυχὸν ἐξόδων, ἅτινα ἤθελον ἀνακύψει διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ πλοίου.

"Αρθρον 6. 'Επίδομα διαχειρίσεως. Εἰς τὸν πλοίαρχον παρέχεται ἐπίδομα διαχειρίσεως ἐκ δραχμῶν δύο χιλιάδων τριακοσίων (2.300) κατὰ μῆνα, ἀδιακρίτως τῆς εἰς τόννους d.w. χωρητικότητος τοῦ πλοίου.

"Αρθρον 7. 'Επίδομα Δ)Ξ. Εἰδικῶς προκειμένου περὶ πλοιάρχου διοικοῦντος πετρελαιοφόρον πλοῖον, ὡς καὶ πλοῖον μεταφέρον εὐφλέκτους ὑγρὰς ἢ ἐκρηκτικὰς ὕλας, ἀνεξαρτήτως ποσότητος φορτίου, καταβάλλεται ἐπίδομα ἴσον πρὸς τὰ δεκαπέντε ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (15%) τοῦ μισθοῦ του.

Τὸ ἀνωτέρω ἐπίδομα καταβάλλεται καὶ εἰς τοὺς ἐπὶ φορτηγῶν (μὴ δεξαμενοπλοίων) ὑπηρετοῦντας πλοιάρχους, ἐφ' ὅσον ταῦτα, ἐκτὸς ἄλλων φορτίων, μεταφέρουν καὶ εὔφλεκτα ἢ ἐκρηκτικὰ φορτία εἰς ποσότητα ἀνωτέραν ποσοστοῦ 5% (πέντε ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν) τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου (d.w.).

"Αρθρον 8. 'Επίδομα Κυριακῶν. Αἱ διατάξεις τοῦ τίτλου ΙΙ τοῦ Κεφαλαίου Α' τῆς ἀπὸ 11.3.1977 Συλλογικῆς Συμβάσεως φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόννων d.w., αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὸ 14% ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν ἐπίδομα Κυριακῶν ἐφαρμόζονται καὶ διὰ τοὺς πλοιάρχους τῶν αὐτῶν πλοίων.

"Αρθρον 9. 'Επίδομα διάπλου. Εἰς τὸν πλοίαρχον καταβάλλεται εἰδικὸν ἐπίδομα ἑκ δραχμῶν δύο χιλιάδων πεντακοσίων κατὰ τὸν διάπλουν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν (Great Lakes) καὶ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ (Panama Canal) κατὰ περίπτωσιν.

"Αρθρον 10. Μισθοὶ ἀσθενείας. Διὰ τὸν ἀσθενοῦντα πλοίαρχον καθορίζεται εἰδικὸς μισθὸς συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς, ὡς ἀκολούθως:

1. Διὰ πλοῖα μέχρι 10.000 τόννους d.w.

α) 'Εὰν νοσηλεύεται ἐντὸς νοσοκομείου δραχμαὶ 20.250 διὰ τὸ ἀπὸ 1.1.1977 μέχρι 31.12.1977 διάστημα καὶ δραχμαὶ 22.000 διὰ τὸ ἀπὸ 1.1.1978 ἕως 30.6. 1978 διάστημα.

6) 'Εὰν νοσηλεύεται ἐκτὸς νοσοκομείου δραχμαὶ 22.950 διὰ τὸ ἀπὸ 1.1.1977 μέχρι 31.12.1977 διάστημα καὶ δραχμαὶ 24. 950 διὰ τὸ ἀπὸ 1.1.1978 μέχρι 30.6. 1978 διάστημα.

2. Διὰ πλοῖα ἄνω τῶν 10.000 τόννων d.w.

α) 'Εὰν νοσηλεύεται ἐντὸς νοσοκομείου δραχμαὶ 20.550 διὰ τὸ ἀπὸ 1.1.1977 μέχρι 31.12.1977 διάστημα καὶ δραχμαὶ 22. 275 διὰ τὸ ἀπὸ 1.1.1978 μέχρι 30.6. 1978 διάστημα.

6) 'Εὰν νοσηλεύεται ἐκτὸς νοσοκομείου δραχμαὶ 23.290 διὰ τὸ ἀπὸ 1.1.1977 μέχρι 31.12.1977 διάστημα καὶ δραχμαὶ 25. 245 διὰ τὸ ἀπὸ 1.1.1978 μέχρι 30.6. 1978 διάστημα.

"Αρθρον 11. 'Επίδομα διακυβερνήσεως. Λόγω τῆς ηὐξημένης καὶ συνεχοῦς εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὴν διακυβέρνησιν τοῦ πλοίου, παρέχεται εἰς τοῦτον ἐπίδομα ὑπολογιζόμενον εἰς 3,50 ἡμέρας δι' ἕκαστον μῆνα ὑπηρεσίας του ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ τοῦ ἄρθρου 1.

"Αρθρον 12. Θέσις ἐννοσοκομείω. 'Ο πλοίαρχος δικαιοῦται νοσηλίων Α' θέσεως ἐν κλινικῇ ἢ νοσοκομείω.

"Αρθρον 13. 'Αποζημίωσις ναυαγίου. 'Εν περιπτώσει ναυαγίου, ἀσχέτως τῶν ἄλλων ἀποζημιώσεων, τὰς ὁποίας δικαιοῦται συμφώνως τῇ κειμένῃ νομοθεσίᾳ, παρέχεται εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ εἰδικὴ ἀποζημίωσις ἑκ δραχμῶν δώδεκα χιλιάδων (12.

ESTABLISHED 1896

EVANGELOS CASTRIOTIS
HALKIS AGENCIES LTD.
VOUDOURI AVE 30
HALKIS - GREECE

ATHENS OFFICE
EL. VENIZELOU AVE. 42
TEL. 3618.679 - 3632.567
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

000) ἀδιακρίτως τῆς εἰς τόννους χωρητικότητος τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 14. Ἔναρξις καταβολῆς μισθοῦ. Εἰς περίπτωσιν, καθ' ἣν ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ ταξιδεύση ὅπως συναντήση τὸ πλοῖον διὰ τὴν διοίκησιν τοῦ ὁποίου προσελήφθη, δικαιοῦται τοῦ μισθοῦ τοῦ ἄρθρου 1 τῆς παρούσης ἀπὸ τῆς ἡμέρας ὑπογραφῆς τῆς συμφωνίας τῆς προσλήψεώς του. Τὰ ἐπιδόματα, ὅμως, περὶ ὧν τὸ ἄρθρα 4, 5, 6, 7, 8 καὶ 11 τῆς παρούσης ἄρχονται καταβαλλόμενα ἀπὸ τῆς ἡμέρας ναυτολογήσεώς του.

Ἄρθρον 15. Θέσις εἰς μεταφορικόν μέσον. Κατὰ τὴν ἀναχώρησιν, ὡς καὶ κατὰ τὴν παλιννόστησίν του, ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται εἰσιτηρίου Α΄ θέσεως πλοίου καὶ σιδηροδρόμου καὶ τουριστικῆς θέσεως εἰς τὸ ἀεροπλάνον, ὡς ἐπίσης καὶ ἐξόδων μεταφορᾶς καὶ ἀσφαλίσεως τῶν ἀποσκευῶν του, ἐξόδων τροφῆς καὶ ὕπνου εἰς ξενοδοχεῖον. Ἐπίσης δικαιοῦται μισθοῦ μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ἐπανόδου του εἰς Πειραιᾶ. Κατὰ τὴν μετάβασιν καὶ παλιννόστησίν του ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται πλέον τῶν 40 κιλῶν ἀποσκευῶν καὶ ἕτερα 20 κιλὰ λόγω τῆς παρ' αὐτοῦ μεταφορᾶς ἐγγράφων, φακέλλων, ναυτικῶν ὀργάνων κλπ.

Ἄρθρον 16. Φυλακὴ ἐλλείποντος Ἀξ)κοῦ. α) Ὁ Πλοίαρχος ἐφ' ὅσον ἐκτελεῖ καθήκοντα φυλακῆς ἐλλείποντος ἀξιωματικοῦ γεφύρας, δικαιοῦται τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος δι' ὅσον χρόνον ἐκτελεῖ τὰ καθήκοντα τούτου, μέχρι ναυτολογήσεως τοῦ ἐλλείποντος.

6) Εἰς τὸν πλοίαρχον καταβάλλεται ἀποζημίωσις συμφώνως μὲ τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ Κ.Ι.Δ.Ν., ὡς καὶ εἰς λοιποὺς ναυτικοὺς εἰς περίπτωσιν πωλήσεως ἢ ἀλλαγῆς σημαίας ἢ παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 17. Προστασία ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος. Ὁ πλοίαρχος μεταβαίνων ὅπως συναντήση τὸ πλοῖον πρὸς ἀνάληψιν τῆς διοικήσεώς του, ἐὰν ὑποστῆ ἀτύχημα, τυγχάνει τῆς αὐτῆς προστασίας, οἵας καὶ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 18. Ἄδεια. α) Ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται ἀδείας ὑπολογιζομένης εἰς τρεῖς καὶ ἑβδομήκοντα πέντε ἡμέρας (3,75) δι' ἕκαστον μῆνα ὑπηρεσίας του ἐπὶ τοῦ πλοίου.

6) Ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται εἰς τὸν ἀναλογοῦντα εἰς ταύτας μισθὸν τοῦ ἄρθρου 1 τῆς παρούσης καθὼς καὶ τὰ ἐπιδόματα τῶν ἄρθρων 4, 6, 8 καὶ 11, ὡς καὶ τὸ ἀντίτιμον τροφῆς ἑκ δραχμῶν ἑκατὸν πεντήκοντα (150) δι' ἑκάστην ἡμέραν ὑπηρεσίας.

γ) Τὸ ἐπίδομα Δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνεται εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ἀντιτίμου ἀδείας, προκειμένου περὶ πλοιάρχων Δεξαμενοπλοίων.

δ) Ἐν περιπτώσει, καθ' ἣν αἱ ἀνάγκαι τοῦ πλοίου δὲν ἐπιτρέπουν τὴν παροχὴν τῆς ἀδείας ταύτης, κατ' ἐπιλογὴν τοῦ πλοιάρχου, εἴτε ἀναβάλλεται ἡ παροχὴ ταύτης διὰ τὸν κατάλληλον χρόνον, εἴτε θεωρεῖται ὡς παρασχεθεῖσα, καταβαλλομένου ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τοῦ ἀναλογοῦντος μισθοῦ, ἄνευ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς, καθ' ὅσον οὗτος παραμένει καὶ διατρέφεται ἐπὶ τοῦ πλοίου.

ε) Ὁ διαδραμὼν χρόνος ὑπηρεσίας ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ὑπολογίζεται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου. (Συλλογικῆς Συμβάσεως).

Ἄρθρον 19

Οἱ πλοίαρχοι τῶν πλοίων, περὶ ὧν ἡ παροῦσα Συλλογικὴ Σύμβασις, προσλαμβάνονται ἐκ τῶν τακτικῶν μελῶν τῆς Πανελληνίου Ἑνώσεως Πλοιάρχων πάσης τάξεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατ' ἀπόλυτον ἐκλογὴν τοῦ πλοιοκτήτου.

Ἄρθρον 20

Πᾶσα διαφορὰ προκύπτουσα περὶ τὴν ἐφαρμογὴν καὶ ἑρμηνείαν τῶν ὅρων τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ἐπιλύεται διαιτητικῶς, συμφώνως πρὸς τὰ καθοριζόμενα ἐν Κεφαλαίῳ ΙΖ΄ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῆς 7ης Δεκεμβρίου 1956, τῆς συναφθείσης μεταξὺ τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Πανελληνίου Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας.

Ἄρθρον 21

α) Ἡ ἰσχὺς τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ἄρχεται ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1977 καὶ λήγει τὴν 30ὴν Ἰουνίου 1978.

6) Κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως, δύναται αὕτη νὰ τροποποιηθῇ μόνον κατόπιν κοινῆς ἐγγράφου συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

γ) Κατὰ τὰ λοιπὰ ἰσχύουν ἅπασαι αἱ διατάξεις τῆς ἑκάστοτε ἐν ἰσχύϊ Γενικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῶν ναυτικῶν τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόννων d.w.

Ἡ παροῦσα Συλλογικὴ Σύμβασις συνετάγη εἰς τριπλοῦν, ἓξ ὧν ἀνὰ ἓν ἀντίτυπον ἔλαβον τὰ συμβαλλόμενα μέρη, τὸ δὲ τρίτον θὰ κατατεθῇ παρὰ τῇ ἁρμοδίᾳ Ὑπηρεσίᾳ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὑπογράφεται δὲ ὡς ἕπεται:

Διὰ τὴν Ἕνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν

Ὁ Πρόεδρος

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

Διὰ τὴν Πανελλήνιον Ἕνωσιν Πλοιάρχων Πάσης Τάξεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ

Ὁ Πρόεδρος

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΑΠΝΙΣΗΣ

σ' ὅλο τὸν κόσμο...

The Thenamaris Group

στὸ Λονδίνο:
Eastern Mediterranean Maritime (London) Ltd.
Corn Exchange Chambers,
2, Seething Lane,
LONDON E.C. 3
Tel. 01-481-2461 (5 lines)
Telex: 884075/6
Cables: EASTMED LONDON E.C. 3

στὴ Νέα Ὑόρκη:
Trans Mediterranean Maritime (New York) Inc.
Suite 1507
50 Broadway,
NEW YORK 10004, N.Y.
Tel. 212-3446767/8
Telex: 42-4918
Cables: TRANSMED N.Y.

στὸ Τόκιο:
Eastern Mediterranean Maritime (Japan) Ltd.
Room 214 T.B.R. Bldg.
2-10-2, Nagata-Cho
Chiyoda-Ku, TOKYO - JAPAN
Tel. 03-580-8201
Telex: 22-26889
Cables: EASTMEDI TOKYO

στὴ Σιγκαπούρη:
East-Asia Maritime Service Pte Ltd.
U.I.C. BUILDING - 18th Floor
Shenton way,
555, SINGAPORE - MALAYSIA

ἑταιρίες μας εἶναι:

- Thenamaris Maritime Inc. Ship Management
- Seatrader Maritime Inc. Chartering - S & P Brokers
- Eastern Mediterranean Maritime (Liechtenstein) Ltd.
- Eastern Mediterranean (Containers) Co. Ltd.
- Universe Sea Marine Inc. Bunkers Brokers
- Halcyon General Insurances s.a. Insurance Brokers
- Amphitrion Travel and Tourism Agencies Ltd. Ships Agencies

στὸν Πειραιά:
Thenamaris Maritime Inc.
107-109 Filonos str.
P.O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45.31.144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

Petridou

Ναυτεργατικὰ θέματα

ΔΥΟ ΕΙΝΑΙ τὰ κύρια θέματα ποὺ ἀφοροῦν τοὺς ναυτικούς. Ὁ μισθὸς τῶν ἐργαζομένων ἢ ἡ σύνταξη τῶν ἀπομάχων καὶ ἡ ἰατροφαρμακευτική τους περίθαλψη. Καὶ τὸ μὲν πρῶτο, δηλαδὴ τοῦ μισθοῦ καὶ τῶν συντάξεων, ρυθμίζεται κάθε φορὰ μὲ τὶς συλλογικὲς συμβάσεις ἢ μὲ τὸ σύστημα τοῦ «συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ».

Δὲν μποροῦμε ὅμως νὰ ποῦμε τὸ ἴδιο καὶ γιὰ τὸ δεύτερο, δηλαδὴ γιὰ τὴν ἰατροφαρμακευτικὴ προστασία. Ὁ «ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ» ποὺ κοντεύει νὰ συμπληρώσῃ πενῆντα χρόνων ὕπαρξη, δὲν βρῆκε δυστυχῶς, ἀκόμα, κάποιο ρυθμὸ καλῆς λειτουργίας καὶ ἀνάλογης προσφορᾶς. Στὴν προστασία καὶ τὴν πρόνοιά του εὑρίσκονται οἱ οἰκογένειες τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ οἱ ἴδιοι οἱ ναυτικοί, ὅταν μένουν ἐκτὸς ἐργασίας. Εὑρίσκονται ὅμως καὶ ὅλοι οἱ ἐξερχόμενοι στὴν ἀπομαχία ναυτικοί.

Ὅπως γιὰ τὶς ὑποχρεώσεις τοῦ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ, γιὰ τὶς συντάξεις, δηλαδή, ἔτσι καὶ γιὰ τὴν λειτουργία τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ, τὴν οἰκονομικὴ εὐθύνη ἔχουν οἱ ἴδιοι οἱ ναυτικοί. Ἐργοδότες καὶ ἐργαζόμενοι. Μὲ δικά τους χρήματα κινοῦνται. Κανεὶς ἄλλος δὲν προσφέρει τὸν ὀβολό του, ἀκόμα οὔτε καὶ τὸ Κράτος μας.

Θὰ λέγαμε ἀκόμα ὅτι, μοναδικὰ εἶναι τὰ δικά μας ἀσφαλιστικὰ ἱδρύματα, τὰ ναυτικὰ δηλαδή, ὅπου τὸ Ἑλληνικὸ Κράτος, ἀντὶ τῆς προσφερομένης ἐνισχύσεως, ποὺ βλέπουμε νὰ προσφέρεται σὲ παράλληλα ἄλλα ἱδρύματα, ἐκεῖ δοκιμάζουμε τὸ ἀντίθετο. Τὴν φορολογία καὶ τὴν ποικίλη οἰκονομικὴ ἀφαίμαξη. Ἀλλὰ ἂς ἀντιπαρέλθουμε αὐτὴ τὴν περίπτωση. Δὲν εἶναι τώρα αὐτὸς ὁ σκοπός μας. Τὴν ἀνεπάρκεια τῆς παρεχομένης πρὸς τοὺς ναυτικοὺς ἰατροφαρμακευτικῆς προστασίας, θέλουμε νὰ σχολιάσουμε. Νὰ τὴν ἐπικρίνουμε κάπως ἐντονώτερα. Νὰ ξαναποῦμε, ὅτι, ἂν καὶ μὲ δικά μας, ἀπολύτως δικά μας, χρήματα κινεῖται ὡς τόσο, πολλὲς φορὲς λέμε, ὅτι, καλύτερα νὰ μὴν ὑπῆρχε. Καλύτερα νὰ τὸ εἴχαμε πάρῃ ἀπόφαση ὅτι, στὸν τομέα τῶν ναυτικῶν, τέτοια πρόνοια καὶ τέτοια προστασία δὲν ὑπάρχει. Καὶ ἂς κάνουμε τὸ λογαριασμό μας.

Θὰ μοῦ ἔλεγε κάποιος διαφωνῶν:

— Μὴν εἶσθε τόσο ἀπαιτητικός, φίλε μου. Μὴν προβάλῃς ἀνεφάρμοστα ἐπιχειρήματα. Μὴν μᾶς παραστατίνεις τὸν ἔξυπνο ἀραδιάζοντας σοφίες ξεκρέμαστες. Γιατὶ ἂν καθίσῃς νὰ συζητήσουμε τὸ θέμα μὲ εἰλικρίνεια, μὲ κατανόηση καὶ μὲ λογική, τότε θὰ ἀναγκασθῇς νὰ ὁμολογήσῃς τὸ ὅτι, ὁ ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ, ὄχι μόνο δὲν ὑστερεῖ σὲ προστασία τοῦ κύκλου του, ἀλλὰ προβάλλει πολύ, ἀπὸ ὅσα γίνονται καὶ ἀπὸ ὅσα προσφέρονται σὲ προστατευομένους ἄλλων παραλλήλων ἱδρυμάτων...

Ἀκριβῶς ὅμως, ἐκεῖ βρίσκεται τὸ ὀξὺ φαινόμενο. Πολλοὶ γιατροί. Πολλὲς ὑπηρεσίες. Τόννοι φαρμάκων. Σαματᾶς φοβερός. Ἀλλὰ προστασία; Ὁλοστόργγυλο τὸ μηδενικό. Καὶ στὸ σημεῖο αὐτό, ἐπιτρέψατέ μου νὰ δώσω τὸ λόγο σὲ ἄλλον. Σὲ μιὰ γυναίκα ναυτικοῦ, ποὺ καταχωρεῖ τὸ παράπονό της στὴν ἐφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» τῆς 20ης τρέχοντος μηνός, σελὶς 13. Καὶ λέγει:

«Οἱ γιατροὶ στὸν Ο. Ν. δέχονται τὶς ἐπισκέψεις 11 - 13. Γιὰ νὰ ἀποκτήσουμε ὅμως τὸ εἰσιτήριο τῆς ἐπισκέψεως, πρέπει νὰ ξεκινήσουμε ἀπὸ τὶς 7 τὸ πρωΐ. Κάθε γιατρός, δικαιοῦται νὰ ἐξετάσῃ 25 ἀσθενεῖς. Ὅμως, κάθε μέρα, παρουσιάζονται σ' αὐτὸν πολλοὶ περισσότεροι. Ὁπότε ἀναγκάζεται νὰ συντομεύῃ τὶς ἐξετάσεις, σὲ διάρκεια δυό - τρία λεπτὰ τὸν καθένα. Θὰ ἦταν δύσκολο, θηλαδή, νὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα καὶ οἱ ναυτικοὶ νὰ καταφεύγουν σὲ ὁποιον γιατρὸ θέλουν; Σὲ ὁποιον ἔχουν ἐμπιστοσύνη; Καὶ συνεχίζει: Στὶς 22 Δεκεμβρίου, πῆγα στὸν Ο. Ν. γιὰ νὰ ἐπιτύχω μιὰν ἁπλὴ ἀνάλυση. Μετὰ τὴν ἀνάλογο ἔγκριση ἀπὸ τὸν ἀριθμὸ γιατρό, πῆγα στὴν «προστασία» γιὰ νὰ ζητήσω εἰσιτήριο γιὰ μικροβιολόγο, μὲ παράκληση νὰ σταλῶ σ' ἕνα γειτονά μου. Μὲ πληροφόρησαν ὅμως, ὅτι αὐτὸς ὁ μικροβιολόγος ἦταν συμπληρωμένος γιὰ ὅλον τὸν Ἰανουάριο. Ἐλᾶτε, μοῦ εἶπαν, στὴν 1η Φεβρουαρίου, ὥστε νὰ τύχετε ἐκεῖ προτιμήσεως. Συμμορφώθηκα. Μάλιστα, γιὰ ἀσφάλεια, πῆγα στὴν 31 Ἰανουαρίου, καὶ πῆρα τὴν παραπομπή μου. Ἀλλά, φθάνοντας στὸ γιατρό, πληροφορήθηκα ἐμβρόντητη, ὅτι εἶχε συμπληρωθῇ ἤδη γιὰ ὅλον τὸν Φεβρουάριο. Ἐλᾶτε τὸν Μάρτιο, μοῦ εἶπε καὶ αὐτὸς καὶ σᾶς ὑπόσχομαι νὰ σᾶς κρατήσω σειρά... Ἔτσι καὶ ἔγινε».

Θὰ μποροῦσε νὰ τῆς παρατηρήσῃ κανείς: Καὶ χαθήκανε ἄλλοι μικροβιολόγοι τοῦ Ο. Ν., Κυρία μου, νὰ καταφύγετε καὶ νὰ κάμετε τὴν ἀνάλυση σας; Γιατὶ αὐτὴ ἡ ἀκατανόητη ἐπιμονὴ γιὰ τὸ γειτονά σας;

Ἡ ἀπάντηση εἶναι καὶ εὔκολη καὶ ἀπόλυτα δικαιολογημένη. Εἶναι τὸ ὅτι στὸ Γιατρὸ καὶ στὸν ἐξομολόγο ἱερέα πρέπει νὰ συμβαδίζῃ καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη.

Δὲν περιορίζομαι μόνο στὰ προβαλλόμενα ἀπὸ τὴν ἐπιστολογράφο κυρία τῆς «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ». Πολλές, ἀναρίθμητες τέτοιες περιπτώσεις ἀποκομίζω. Καὶ μαζὶ μ' ὅλους αὐτούς, διερωτῶμαι καὶ ἐγώ: Εἶναι τόσο δύσκολο νὰ καταρτισθῇ μιὰ κάποια καλύτερη ὀργάνωση αὐτῆς τῆς προστασίας πρὸς τοὺς ναυτικούς; Γιὰ ποιὸν πρακτικὸ λόγο, π.χ., περιορίζονται: οἱ γιατροί, παθολόγοι, μικροβιολόγοι κλπ. νὰ δέχωνται ὁρισμένο ἀριθμὸ κάθε μέρα ἢ κάθε μῆνα; Τυχαίνει ἕνας γιατρὸς νὰ ψημολογῆται ὅτι ἐξετάζει μὲ προσοχὴ καὶ ὅτι ἀσκεῖ τὸ ἐπάγγελμά του μὲ προθυμία καὶ μὲ φιλότιμο. Ἀποτέλεσμα, διαφημίζεται, στόμα μὲ στόμα καὶ νὰ τὸν προτιμοῦν οἱ περισσότεροι. Τί ζημιώνεται ὁ Ο. Ν. ἂν αὐτὸς ἐξετάζει πολλοὺς καὶ ὁ ἄλλος λιγότερους; Ἡ ἀμοιβὴ δὲν πρόκειται νὰ ἐξογκωθῇ, ὁπωσδήποτε. Μιὰ καὶ ὁ Ο. Ν. κάνει τὴν παραπομπή, εἴτε ὁ Α εἴτε ὁ Β γιατρὸς τὴν πραγματοποιήσει, εἶναι τὸ ἴδιο.

Λέγεται πάλιν, πάνω σ' αὐτό, ὅτι, πιθανὸν ὁ γιατρὸς ποὺ προτιμᾶται τόσο ἔντονα, νὰ ἐπιστρέφῃ στοὺς ἐξεταζομένους μέρος τῶν ἀπολαυῶν του. Καὶ γι' αὐτὸ ὅλοι θέλουν τὴν ἐξέτασή του. Δὲν εἶναι τοῦτο σοβαρὸ οὔτε ὅσοι τὸ ὑποθέτουν σκέπτονται σοβαρά. Ἡ ἀλήθεια εἶναι ἀναμφισβήτητα, αὐτὴ ποὺ εἶναι. Ὅτι, στὴν προτίμηση τοῦ γιατροῦ, ἡ ἐμπιστοσύνη παίζει ρόλο καταπέλτη. Ἴσως δίκαια ἴσως καὶ πλανερά. Ἀλλὰ αὐτὸ εἶναι. Γενικὸ καὶ ἀπαραβίαστο.

Καὶ ξαναλέμε: Ἔχουμε τὸ καλύτερο προστατευτικὸ ἵδρυμα γιὰ τὴν ἰατροφαρμακευτικὴ προστασία. Καὶ λέγοντας τὸ καλύτερο, ἐννοοῦμε ὅτι ἔχει οἰκονομικὴ εὐχέρεια, πληρέστερη κάθε ἄλλου. Ἔχουμε καλοὺς καὶ πολλοὺς γιατρούς, ἀλλὰ μποροῦμε καὶ νὰ τοὺς αὐξήσουμε ἂν χρειάζονται. Ἔχουμε τὸ καλύτερο καὶ πληρέστερο προσωπικὸ διοικήσεων καὶ σχετικῶν γραφείων. Ἀλλά; Παρέχουμε τὴν χειρότερη προστασία.

Μὴν θελήσετε τώρα νὰ παπαγαλίσετε ρίχνοντας τὴν εὐθύνη στοὺς λιμενικούς, γιατί, ἀκριβῶς ἐκεῖ θὰ ἐναντιωθῶ, κραυγάζοντας: Τώρα, ἀκριβῶς τώρα, στὴν παράταξη αὐτὴ διαπιστώνουμε καλύτερον Κόσμο καὶ στελέχωμα πληρέστερο ἀλλὰ καὶ ἀρτιώτερο. Τὸ Λιμενικὸ Σῶμα, φθάνει σήμερα ἄνετα στὸν προορισμό του, σ' ὁποιο πόστο καὶ ἂν βρίσκεται κάθε μέλος του.

Ὅμως, ἡ παραφωνία κάπου εὑρίσκεται καὶ πρέπει τὸ συντομώτερο νὰ ἀναζητηθῇ. Εἶναι ἡ ἀνυπαρξία κάποιου καλοῦ κανονισμοῦ. Ἀνυπαρξία κάποιας μελέτης εἰδικῶν. Ἀνυπαρξία κάποιου προγράμματος μὲ πρακτικὸ καὶ ὠφέλιμο περιεχόμενο.

Οὔτε τὰ πολλὰ γραφεῖα, οὔτε οἱ πολλοὶ καὶ καλοὶ γιατροί, οὔτε οἱ τόννοι τῶν φαρμάκων, ἐξυπηρετοῦν, σὰν αὐτὲς οἱ ἀναφερόμενες ἀνυπαρξίες συνεχίζονται.

Στὴν Ἀθήνα, μὲ τὸ σύστημα τοῦ οἰκογενειακοῦ γιατροῦ, κάπως ἡ κατάσταση διαφέρει. Στὸν Πειραιᾶ ὅμως, συμβαίνουν ὅπως μᾶς τὰ περιγράφει ἡ ἐπιστολογράφος τῆς «Καθημερινῆς», ἂν ἴσως καὶ χειρότερα. Ὅσο γιὰ τὶς ἐπαρχίες... Θοῦ Κύριε φυλακὴν τῷ στόματί μου.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

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

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»
P I R A E U S

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΜΙΤΣΟΥΪ·

Ο ΜΠΕΡΓΚΕΣΕΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΛΕΙ ΔΥΟ ULCC

ΘΑ ΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΜΗΧΑΝΗΝ ΝΤΗΖΕΛ

Μὲ ἔκπληξιν, ἀλλὰ καὶ κάποιαν ἐπιφύλαξιν ἐδέχθησαν οἱ διεθνεῖς ναυτιλιακοὶ κύκλοι τὴν εἴδησιν, ὅτι ὁ Νορβηγὸς μεγαλοεφοπλιστὴς Ζίγκ Μπέργκεσεν παρήγγειλε δύο σοῦπερ τάνκερς τῶν 400.000 τόν. d.w. ἕκαστον. Ἐν τούτοις, οἱ γνωρίζοντες καλῶς τὸν Μπέργκεσεν ἐκφράζουν τὴν ἄποψιν, ὅτι «ἡ γηραιὰ ἀλώπηξ» οὐδέποτε σφάλλει. Οὗτος, ἡλικίας 83 ἐτῶν τώρα, ἔχει δικαίως κερδίσει τὴν φήμην, ὅτι βαδίζει ἀντιθέτως πρὸς τὸ ρεῦμα, ἀλλ' ἐξέρχεται πάντοτε κερδισμένος.

Τὸ 1973, ὅτε οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων εὑρίσκοντο εἰς τὸ ζενίθ, ὁ Μπέργκεσεν κατέπληξε τὸν κόσμον τοῦ πετρελαίου μὲ τὴν πώλησιν τῶν ναυπηγικῶν συμβολαίων δύο τάνκερς τῶν 412.000 τόν. d.w., ἅτινα εἶχε παραγγείλει τὸ προηγούμενον ἔτος εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούϊ. Παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι ἐπραγματοποίησε κέρδη 40 περίπου ἑκ. δολλαρίων ἀπὸ τὴν πώλησιν, ἡ ἐνέργειά του ἐχαρακτηρίσθη ἐσφαλμένη, διότι ἀπεμπόλησε τὴν εὐκαιρίαν νὰ συσσωρεύσῃ μεγαλύτερα κέρδη ἐκμεταλλευόμενος ὁ ἴδιος τὰ γιγαντιαῖα αὐτὰ σκάφη καὶ καρπούμενος τοὺς ὑπερόγκους ναύλους τῆς ἐποχῆς ἐκείνης. Τὰ γεγονότα, ὅμως, τῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ 1973 τὸν ἐδικαίωσαν πλήρως. Ἡ κρίσις τῶν πετρελαίων ἐπέφερε τὴν κάθετον πτῶσιν τῶν ναύλων καὶ οἱ ἔχοντες παραγγελίας δεξαμενοπλοίων ἔσπευδον εἰς ἀκυρώσεις μὲ σημαντικὴν ζημίαν. Ἀντιθέτως, ὁ Μπέργκεσεν εἶχε δημιουργήσει ἕνα σημαντικώτατον ἀπόθεμα καὶ τὸ σύνολον τοῦ ἐν ἐνεργείᾳ στόλου του ἦτο χρονοναυλωμένον διὰ μακρὰς περιόδους.

Αἱ δύο νέαι παραγγελίαι ἀναφέρονται εἰς τάνκερς τῶν 400.000 τόν. d.w., τῶν ὁποίων ἡ μεταφορικὴ ἱκανότης θὰ περιορισθῇ εἰς 320.000 τόννων, δεδομένου ὅτι θὰ ἐνσωματωθοῦν εἰς αὐτὰ δεξαμεναὶ χωριστοῦ ἔρματος, ὥστε νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις ἐνδεχομένης σχετικῆς νομοθεσίας εἴς τινας χώρας κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς παραλαβῆς των —κατὰ τὸ πρῶτον καὶ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1979.

Κατὰ πληροφορίας ἐξ ἐγκύρων πηγῶν, ἡ τιμὴ ἑκάστου σκάφους κυμαίνεται μεταξὺ 45 καὶ 50 ἑκατομ. δολλαρίων.

Αἱ ἑταιρίαι τοῦ Μπέργκεσεν ἀνήγγειλαν προσφάτως ἀξιόλογα κέρδη διὰ τὸ 1976, μὲ ἐμπορικὸν πλεόνασμα 41 ἑκατομ. νορβηγικῶν κορωνῶν ἐπὶ συνόλου ἐσόδων 362 ἑκ. κορωνῶν καὶ καταθέσεις τῆς τάξεως τῶν 711 ἑκατ. κορωνῶν (περίπου 135 ἑκατομ. δολλαρίων).

Μὲ προσκτήσεις 1.283.000 τόν. d.w. κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, ὁ στόλος τοῦ Μπέργκεσεν ἀνῆλθεν εἰς 5.419.000 τόν. d.w., πλέον ἕνα τάνκερ μεταφορᾶς ὑγροποιημένου ἀερίου πετρελαίων τῶν 75.000 κυβ. μέτρων. Παρέλαβε, κατὰ τὴν περίοδον αὐτήν, τὸ μεγαλύτερόν του σκάφος —τὸ «Μπέργκ Ἔμπρες» τῶν 417.000 τόν. d.w.— καὶ ἠγόρασε πέντε τάνκερς, 900.000 τόν. d.w. συνολικῶς, ἐξ ὧν δύο τῶν 210.000 τόν. ἐπανεπωλήθησαν. Παρὰ τὴν κρίσιν ἀπησχολήθησαν πλήρως κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, μὲ μέσον ὅρον τέσσαρας μόνον ἡμέρας «ὅῦ χάϊρ» κατὰ πλοῖον.

Τὰ νεοπαραγγελθέντα θὰ εἶναι τὰ μεγαλύτερα εἰς τὸν κόσμον δηζελοκίνητα σκάφη. Θὰ ἐφοδιασθοῦν προφανῶς μὲ μίαν μηχανὴν Μιτσούϊ - B & W, τύπου K90GF (ἢ ἴσως μὲ τὴν ἀντίστοιχον μεγάλης διαδρομῆς L - GF, δι' οἰκονομίαν), μολονότι δὲν ἔχει εἰσέτι ἀνακοινωθῇ ἐπισήμως ὁ τύπος τῆς μηχανῆς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ἐπιλογὴ τῆς δηζελομηχανῆς διὰ τὴν πρόωσιν τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἀποτελεῖ πλῆγμα σοβαρὸν διὰ τὸν ἀτμοστρόβιλον καὶ ἀπεικονίζει τὴν τεραστίαν ἐξέλιξιν τῆς βραδυστρόφου δηζελομηχανῆς εἰς βάρος τοῦ ἀτμοστροβίλου.

Κατὰ τὸν διακεκριμένον Νορβηγὸν ἐφοπλιστήν, ἡ παραγγελία τῶν δύο σοῦπερ τάνκερς δὲν πρόκειται νὰ ἔχῃ δυσμενεῖς συνεπείας διὰ τὴν ἤδη ἀσφυκτιῶσαν ἀπὸ τὸν πληθωρισμὸν χωρητικότητος ἀγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἀντιθέτως, πιστεύει ὅτι ἡ ἐμφάνισις τῶν μεγάλων δηζελοκινήτων τάνκερς θὰ καταδείξῃ τὸ ἀντιοικονομικὸν τῶν ἀτμοκινήτων σκαφῶν καὶ θὰ ἐπισπεύσῃ τὴν ἐκποίησίν των πρὸς διάλυσιν.

«EPIRUS LINE COMPANY LIMITED»

ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΟΧΗ !!!

Σᾶς συμφέρει νὰ χρησιμοποιῆτε τὰ νεότευκτα F/B πλοῖα μας "EPIRUS 1" "EPIRUS 2" - "EPIRUS 3" - "EPIRUS 4" - καὶ "EPIRUS 5" γιὰ τὶς μεταφορές σας ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα πρὸς τὴν ΕΥΡΩΠΗ μέσω Μπάρι Ἰταλίας καὶ ἀντιστρόφως, μὲ ΤΑ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΑΣ στὶς γραμμὲς Πάτραι - Μπάρι καὶ Ἡγουμενίτσα - 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 ἰδανικώτερης καὶ τῆς πλέον ἐξυπηρετικῆς λύσεως γιὰ τὰ συμφέροντά σας.

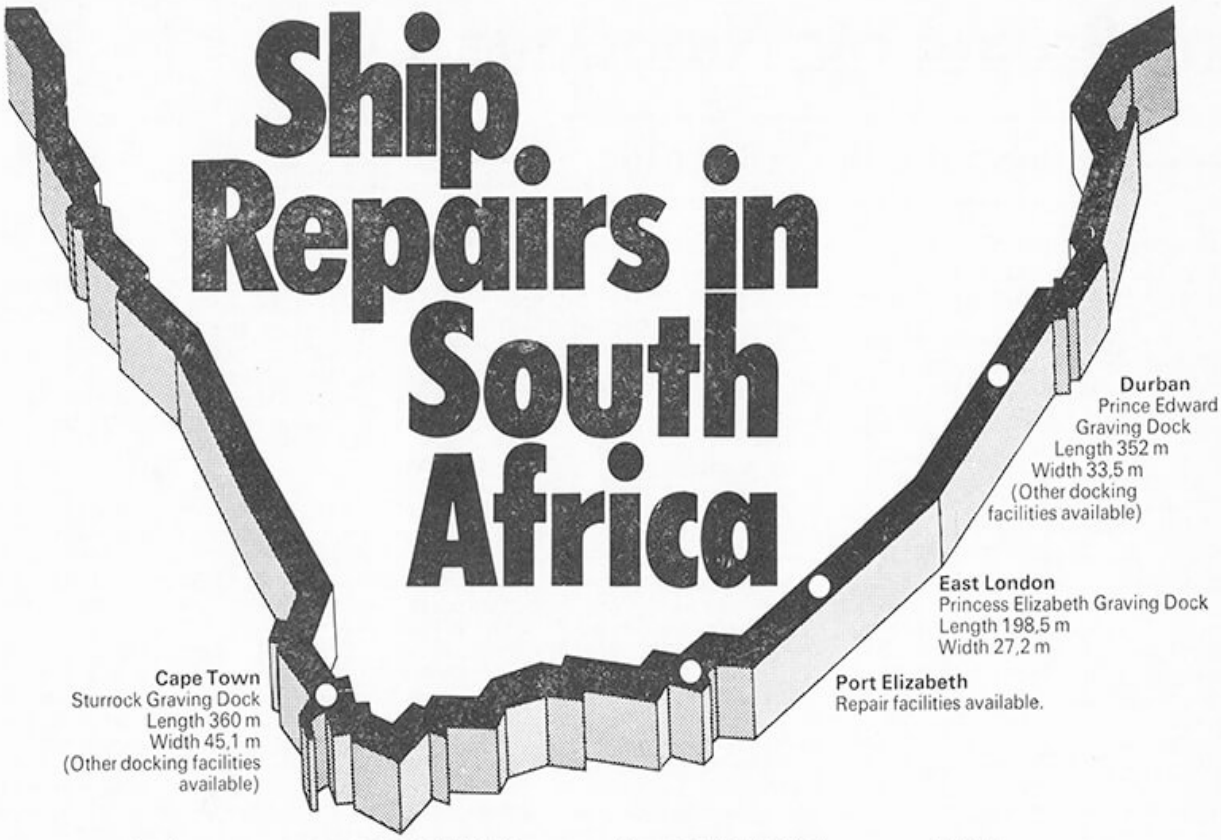
Ἕνας ἀκόμη στόχος μας, εἶναι ἡ ἐπέκτασι τῶν μεταφορικῶν ἐξυπηρετήσεών σας πρὸς τὴν Κύπρο καὶ τὶς χῶρες τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

ΠΡΟΤΙΜΗΣΤΕ ΜΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΤΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΤΑΧΥΤΗΤΑ

«EPIRUS LINE COMPANY LIMITED»

Πληροφορίαι : Κεντρικὰ Γραφεῖα : 11 Μεραρχίας 3 - Πειραιεύς. Τηλ. 4117311/15, 4111517/19. Τέλεξ 213191/2
Κεντρικοὶ Πράκτορες : Πάτρα Τηλ. (061)/274451/274127/278018 Τέλεξ 031223, Ἡγουμενίτσα Τηλ. (0665)/22877/22409 - Τέλεξ 33144, Κέρκυρα (0661)/29112/23712, Τέλεξ 33118, Μπάρι (0039/80) 213508/218444

Ship Repairs in South Africa



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

U.S.A.
J. A. McQuilling, Midland Marine Brokerage Inc., One Penn Plaza, New York. N.Y. 10001. Telex: 232081. Cables: Midmarbrok 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. Zoepffel, 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, Sct. 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. Blumestihl 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 Vanderbijl 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.

DORBYL

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

Θρύλοι, ἱστορία καὶ θεσμοὶ τῆς Ναυτιλίας

γράφει ὁ κ. Ε. 'Αθηναῖος

Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΙ πρὸς παλιννόστησιν τῶν ναυτικῶν εἶναι ἕνας γνωστὸς καὶ παλαιὸς θεσμὸς ὁ ὁποῖος προσβλέπετο στὰ κλασσικὰ μεσαιωνικὰ νομοθετήματα τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. «Οἱ κανόνες τῆς OLERON, τὸ Consolatodelmar, ἡ Ordonnance εἶχαν περιλάβει διατάξεις περὶ παλιννοστήσεως τῶν ναυτικῶν, ἡ θέσπισι τῶν ὁποίων ὅμως δὲν ὠφείλετο σὲ κοινωνικοὺς λόγους ἀλλὰ σὲ λόγους στρατιωτικοὺς καθ' ὅσον τὰ ἀπολυταρχικὰ κράτη τῆς ἐποχῆς εἶχαν ἀνάγκη νὰ ἐπανδρώσουν τὰ πλοῖα τους μὲ ἔμπειρους ναυτικοὺς κατὰ τὴν διάρκεια τῶν συχνῶν πολέμων ποὺ διενεργοῦσαν.

Μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου ὁ θεσμὸς ἔγινε κατ' ἐξοχὴν κοινωνικὸς καὶ ἀποβλέπει εἰς τὴν προστασίαν τοῦ ναυτικοῦ καὶ εἰς τὴν παροχὴ δυνατότητος νὰ εὕρῃ τὸ ταχύτερον νέα ἐργασία. Μὲ ἔντονη κοινωνικὴ σκοπιμότητα ἀντιμετώπισε τὴν παλιννόστησι ἡ ἑλληνικὴ νομοθεσία ἀπὸ τὰ πρῶτα χρόνια τῆς συστάσεως τοῦ νεωτέρου ἑλληνικοῦ κράτους. Τὸ περὶ ἀστυνομίας τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διάταγμα ἀπὸ τὰ πρῶτα ἑλληνικὰ νομοθετήματα ἐξεδόθη τὸ ἔτος 1836 περιέλαβε διατάξεις περὶ παλιννοστήσεως μὲ ἔντονη κοινωνικότητα ὅπως καὶ ὁ ἐκδοθεὶς ἀργότερα νόμος ΓΨΙΖ'/1910.

Τὴν ὑποχρέωσι πρὸς παλιννόστησι τῶν ναυτικῶν τὴν εἶχαν κατ' ἀρχὴν οἱ πλοίαρχοι καὶ οἱ πλοιοκτῆται. 'Αλλὰ σὲ περίπτωσι κατὰ τὴν ὁποίαν γιὰ ὁποιονδήποτε λόγο ἡ παλιννόστησι δὲν ἐπραγματοποιεῖτο ἀπ' αὐτούς, οἱ Προξενικὲς 'Αρχὲς ὤφειλον νὰ φροντίζουν περὶ τῆς εἰς τὴν 'Ελλάδα ἐπιστροφῆς τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, «οἵτινες ἢ δι' ἀσθένειαν ἀποβιβασθέντες εἰς τὴν ξηρὰν ἀνέλαβον, ἢ ἐκ τῆς πολήσεως ἢ ἀχρηστίας τοῦ πλοίου ἢ ἕνεκα ἄλλης περιστάσεως καταλυθέντες ἢ ναυαγήσαντες ἢ εὑρεθέντες ἐπὶ ξένων πλοίων ἔμειναν εἰς ξένην ἐπικράτειαν».

●

ΒΕΒΑΙΑ ΝΟΜΙΚΟΝ ζήτημα εἶχε δημιουργηθῆ κατὰ πόσον τὸ κράτος εἶχε τὴν ὑποχρέωσι αὐτὴν τῆς παλιννοστήσεως ἢ περισσότερον ἦτο ὑποχρέωσι τοῦ ἐργοδότου - πλοιοκτήτου. 'Αναμφισβήτητα ὅμως ἔχει κριθῆ πλέον ὅτι ἡ ὑποχρέωσι εἶναι τοῦ ἐργοδότου καὶ ὅτι ὅσες φορὲς τὸ κράτος παρεμβαίνει, τοῦτο ὀφείλεται εἰς κοινωνικοὺς καὶ μόνο λόγους.

Τὸ ἔντονο αὐτὸ κοινωνικὸ περιεχόμενο τῆς παλιννοστήσεως φαίνεται ἀπὸ μίαν ἐγκύκλιον ἡ ὁποία ἐξεδόθη τὸ ἔτος 1880 ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτικῶν καὶ ἀπευθύνεται πρὸς τὶς Προξενικὲς 'Αρχές. Εἰς τὴν ἐγκύκλιο ἀναφέρονται τὰ ἑξῆς:

«Αἱ Λιμενικαὶ 'Αρχαὶ ὀφείλουν ἰδιαιτέρως νὰ φροντίζωσι νὰ γίνεται ἀνεξόδως ἡ εἰς τὰ ἴδια ἐπάνοδος τῶν ναυτῶν, οἵτινες, περιπέσοντες εἰς ναυάγιον ἐκτὸς τῆς ἐπικρατείας, στεροῦνται τῶν ἀναγκαίων μέσων, οὐδὲ δύνανται νὰ λάβωσιν αὐτὰ ἐκ τοῦ προϊόντος τῆς ναυαγιαιρέσεως· διὰ νὰ ἐπιταχύνωσι δὲ τοῦτο ἂν δὲν ὑπάρχῃ ἄλλος καταλληλότερος τρόπος, θέλουν τοὺς διανέμει ἐπὶ διαφόρων ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, διευθυνομένων εἰς τοὺς λιμένας ὅπου ἕκαστος τῶν ναυτῶν ἀνήκει. Εἰς δὲ τὰς Προξενικὰς 'Αρχὰς ἐπιτρέπεται εἰς τοιαύτην περίστασιν, καθὼς καὶ εἰς πᾶσαν ἄλλην, καθ' ἣν ναῦται Ἕλληνες εὑρεθῶσιν εἰς παντελῆ ἀπορίαν τῶν διὰ τὴν ἐπάνοδόν των ἀναγκαίων μέσων, νὰ χορηγῶσιν αὐτὰ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείας τῆς 'Επικρατείας, τὴν ὁποίαν εἰδοποιοῦν ἀμέσως, διὰ νὰ φροντίζῃ περὶ ἀποζημιώσεως, εἰ δυνατόν, τοῦ δημοσίου».

●

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΗ εἶναι ἡ προστασία τοῦ Κράτους πρὸς τοὺς ναυτικούς ἡ ὁποία ἐκδηλώνετο μὲ κάθε τρόπο εἴτε ἀμέσως πρὸς αὐτοὺς εἴτε ἐμμέσως πρὸς τὶς οἰκογένειές τους.

Ἔτσι οἱ Λιμενικὲς 'Αρχὲς εἶχαν τὴν ὑποχρέωσι νὰ προστατέψουν καὶ τὰ προσωπικὰ εἴδη τῶν ναυτικῶν ἐὰν κάποιος ἀπὸ αὐτοὺς εἶχε ἀποθάνει ἢ εἶχε δραπετεύσει ἀπὸ τὸ πλοῖο, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἀποδοθοῦν εἰς τὶς οἰκογένειές τους.

Σὲ σχετικὴ ἐγκύκλιο ἀναφέρεται ὅτι «αἱ Λιμενικαὶ ἢ Προξενικαὶ 'Αρχαί, παραλαμβάνουσαι τὴν περιουσίαν τῶν ἀποθανόντων ἢ δραπετευσάντων ναυτῶν, ὄχι μόνον ὀφείλουν νὰ ἐξακριβώνωσι μήπως ὑπεξηρέθησαν ἢ ἐσφαιτερίσθησαν πράγματα, ἢ μήπως ἔγινεν ὁποιαδήποτε παράβασι τῶν διατεταγμένων, ἀλλὰ καὶ νὰ φροντίζωσι τὴν τακτικὴν σύνταξι ὅλων τῶν ἀναγκαίων ἐγγράφων· καὶ αἱ μὲν Λιμενικαὶ 'Αρχαὶ ὀφείλουν νὰ εἰδοποιῶσι τὸ ἁρμόδιον δικαστήριον καὶ νὰ παραδίδωσι εἰς αὐτὸ ὅλην τὴν περιουσίαν γινομένης τῆς κατὰ τὸν νόμον πράξεως, εἰδοποιοῦσαι συγχρόνως καὶ τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείαν τῆς 'Επικρατείας, αἱ δὲ Προξενικαὶ ν' ἀναφέρωνται ἄνευ ἀναβολῆς εἰς τὴν Γραμματείαν ταύτην, πέμπουσαι ἀπογραφὴν τῶν πραγμάτων, διὰ νὰ ἐνεργήσῃ αὐτὴ τὰ περαιτέρω».

Πρέπει ὅμως νὰ τονισθῆ ὅτι ἡ ἀρχικὴ ὑποχρέωσι γιὰ τὴν προστασίαν τῆς περιουσίας τοῦ ναυτικοῦ ἀνῆκε εἰς τὸν πλοίαρχον ὁ ὁποῖος ὑποχρεοῦτο εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ σχετικοῦ πρωτοκόλλου ἀπογραφῆς τῶν ἐγκαταλειπομένων εἰς τὸ πλοῖον εἰδῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ ὑποχρέωσι διὰ τὴν ἀποστολὴν τούτων εἰς τὴν πατρίδα. Μόνον ἐὰν δι' ὁποιονδήποτε λόγον ἦτο ἀδύνατον νὰ ἐπιληφθῆ ὁ πλοίαρχος, τὴν σχετικὴ μέριμνα ἀνελάμβανε ἡ Προξενικὴ ἢ Λιμενικὴ 'Αρχή.

●

ΑΛΛΑ ΑΥΤΗ ἡ ἔντονη προστασία τοῦ ναυτικοῦ ἡ ὁποία ἔχει μίαν κοινωνικὴν βάσι ὅπως ἐνεφανίσθη ἀπὸ τὰ πρῶτα ἑλληνικὰ ναυτικὰ νομοθετήματα, ἀποτελεῖ κατ' ἀρχὴν ὑποχρέωσι τοῦ ἐργοδότου καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑποχρέωσι τοῦ κράτους.

Εἶναι βαθύτερη ἡ σκοπιμότης καὶ ἡ ρίζα της ὑπάρχει μέσα σ' αὐτὴν τὴν ἴδια τὴν σχέσι τῆς ἐργασίας, ἡ ὁποία σχέσι δὲν εἶναι μόνο δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις, παροχὴ ἐργασίας καὶ ἀμοιβή, ἀλλὰ ἔχει καὶ κάποια ἠθικὴ ὑπόστασι ἡ ὁποία ἐπιβάλλει τὴν προστασία τοῦ ἐργαζομένου ὁ ὁποῖος εἶναι πλέον ἀδύνατος. Ἔτσι διεμορφώθη αὐτὴ ἡ ὑποχρέωσι προνοίας τοῦ πλοιοκτήτου ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὸ περιεχόμενον τῆς ὁποίας ὁλοὲν διευρύνεται καὶ νομικῶς θεμελιοῦται.

Εἶναι γεγονὸς ὅτι ὅλες οἱ ἀρχὲς τῆς ἐπιστήμης τοῦ δικαίου ἔχουν βρῆ ἕνα εὐρύτατο πεδίο ἐφαρμογῆς εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν.

Ἡ ἀρχὴ τῆς καλῆς πίστεως ἐπιβάλλει ὅπως ὁ πλοιοκτήτης λαμβάνει κάθε μέτρον τὸ ὁποῖον συντελεῖ εἰς τὴν εὐημερίαν τοῦ ναυτικοῦ ἀλλὰ καὶ νὰ λαμβάνῃ κάθε μέτρον ποὺ θὰ προλαμβάνῃ κάθε βλάβη αὐτοῦ.

Ἔτσι λοιπὸν στὴν ὑποχρέωσι προνοίας περιλαμβάνεται καὶ ἡ προστασία τῆς ἠθικῆς ὑποστάσεως τοῦ ἐργαζομένου, ἡ προστασία τῆς περιουσίας, ἡ προστασία τῆς τηρήσεως τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων, ἡ ὑποχρέωσι τῆς τηρήσεως τῆς ἀρχῆς τῆς ἴσης μεταχειρίσεως ὡς καὶ ἡ προστασία κατὰ τῆς ἀσθενείας καὶ τοῦ ἀτυχήματος.

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

ΟΙ ΜΟΝΑΔΙΚΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ABU DHABI ΚΑΙ 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. Διεύθυνσις: P. O. Box 4143 — Τηλεγρ.: «KUNAIBI» — Τηλεφ.: 43676 — Τέλεξ: 2533 «KUNAIBI AH»

'Αντιπρόσωπος ἐν 'Ελλάδι: JOHN A. PARISSIS

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

Ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Παρετηρήθη αὔξησις τῶν καταπλευσάντων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, κατὰ τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον, πλοίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ἀντίστοιχον μῆνα τοῦ 1976, καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν, ἐνῶ ἀντιθέτως ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις ἐμφανίζεται μειωμένη.

Ἡ μείωσις τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως ὀφείλεται κυρίως εἰς τὸ γεγονὸς ὅτι ποσότητες ἀγαθῶν, προοριζιμένων διὰ τὸν Πειραιᾶ, ἐξεφορτώθησαν εἰς ἄλλους λιμένας, λόγω τῆς συμφορήσεως τοῦ Πειραϊκοῦ λιμένος ἐκ τῆς ἀποχῆς τῶν λιμενεργατῶν ἐκ τῆς ὑπερωριακῆς καὶ ἐργολαβικῆς ἐργασίας των.

Εἰδικώτερον οἱ κατάπλοι ἦσαν τὸν Φεβρουάριον ἐ.ἔ. περισσότεροι κατὰ 13,80% ἀπὸ ἐκείνους τοῦ ἰδίου μηνὸς παρελθόντος ἔτους, ἡ καθαρὰ χωρητικότης τῶν καταπλευσάντων πλοίων μεγαλυτέρα κατὰ 8,16%, ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις ἦτο μειωμένη κατὰ 8,90% καὶ ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις ἦτο ηὐξημένη κατὰ 54,08%.

Ἀναλυτικώτερον ἡ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἶχε, τὸν Φεβρουάριον, ὡς ἀκολούθως, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ἀντίστοιχον μῆνα τοῦ παρελθόντος ἔτους:

1. Ναυτιλιακή :

—Κατέπλευσαν 1.328 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 2.370.710 κόρων, ἔναντι 1. 167 πλοίων, χωρητικότητος 2.191.856 κόρων.

—Ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν 253 πλοῖα, ὁλικῆς χωρητικότητος 1. 195.325 κόρων, ἔναντι 90 πλοίων, χωρητικότητος 394.321 κόρων.

—Ἐδεξαμενίσθησαν εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ Ο.Λ.Π. 50 πλοῖα, ὁλικῆς χωρητικότητος 187.180 κόρων, ἔναντι 53 πλοίων, χωρητικότητος 191.323 κόρων.

—Ἐχορηγήθη ὕδωρ εἰς πλοῖα καὶ ἄλλα πλωτὰ μέσα 60.417 κυδ. μέτρ., ἔναντι 52. 457 κυδ. μέτρων.

2. Ἐμπορευματική :

Φορτοεξεφορτώθησαν 683.374 τόννοι ἐμπορευμάτων, ἔναντι 742.588 τόννων. Πλέον τούτων ἐξεφορτώθησαν εἰς τὰ διϋλιστήρια Ἀσπροπύργου 301.153 τόν. πετρελαιοειδῶν, ἔναντι 216.082 τόν.

Ἐκ τῶν 683.374 τόννων φορτοεκφορτωθέντων ἐμπορευμάτων ποσότης 49.835 τόν. διεκινήθη ἐντὸς 3.251 ἐμπορευματοκιβωτίων, ἐνῶ τὰ ἀντίστοιχα στοιχεῖα διὰ τὸν Φεβρουάριον 1976 εἶναι 54.192 τόννοι καὶ 3.882 ἐμπορευματοκιβώτια. Ἐπὶ πλέον διεκινήθησαν 1.346 κενὰ ἐμπορευματοκιβώτια, ἔναντι 1.165.

3. Ἐπιβατική :

Διεκινήθησαν διὰ τοῦ λιμένος 157.533 ἐπιβάται (ἐξωτερικοῦ 13.423 καὶ ἐσωτερικοῦ 144.110), ἔναντι 102.238 ἐπιβατῶν (ἐξωτερικοῦ 7.301 καὶ ἐσωτερικοῦ 94.937).

Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ

Ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. πρὸ τοῦ ἀδιεξόδου εἰς τὸ ὁποῖον περιῆλθεν ἡ διαφορὰ μὲ τοὺς λιμενεργάτας καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν ἐπιταχύνσεως τοῦ ρυθμοῦ τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν εἰς τὰ πλοῖα ἀπεφάσισεν ὅπως τροποποιήσῃ τὸν κανονισμὸν ἐργασίας τῶν ἐργατῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιῇ νεοπροσληφθησομένους ἐργάτας ἐντὸς τῶν κυτῶν τῶν πλοίων, πρὶν παρέλθῃ ἑξάμηνον ἀπὸ τῆς προσλήψεώς των.

Ἡ σχετικὴ διάταξις, τὴν ὁποίαν ἐνέκρινε τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. ἔχει ὡς ἑξῆς: «Εἰς ὅλως εἰδικὰς περιπτώσεις καὶ πρὸς κάλυψιν ἐκτάκτων ἀναγκῶν τοῦ λιμένος ἐπιτρέπεται ἡ διάθεσις τῶν ἐργατῶν τούτων (νεοπροσληφθέντες ἔκτακτοι) εἰς τὰς ἐργασίας τῶν κυτῶν τῶν πλοίων καὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως τοῦ ὡς ἄνω χρονικοῦ διαστήματος (ἑξάμηνον), ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ λαμβάνωνται ἐπηυξημένα μέτρα ἐπιβλέψεως καὶ ἐποπτείας.

Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας καὶ μόνον δύναται, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ὑπηρεσίας, νὰ διατίθεται ηὐξημένος ἀριθμὸς ἀρχιεργατῶν, ἤτοι δύο ἢ τρεῖς ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, ἀνὰ ἐργατικὴν ὁμάδα, διὰ τὴν πληρεστέραν ἐπίβλεψιν καὶ καθοδήγησιν τῆς διενεργουμένης ἐργασίας».

ΧΩΡΟΣ ΔΙ' ΕΠΙΣΚΕΥΗΝ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ

Χῶρον ἐπιφανείας 40 τετρ. μέτρ., κείμενον εἰς τὴν περιοχὴν Ἰκονίου παρεχώρησεν ὁ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν ἑταιρίαν Σ. ΚΟΝΤΟΣ καὶ ΣΙΑ ΕΠΕ πρὸς ἐγκατάστασιν ἐκεῖ συνεργείου ἐπισκευῆς ἐμπορευματοκιβωτίων.

Ἡ χρονικὴ διάρκεια τῆς παραχωρήσεως εἶναι τριετής, μὲ δικαίωμα τοῦ Ο.Λ.Π. νὰ ἀνακαθορίζῃ τὸ μηνιαῖον μίσθωμα καθ' ἕκαστον ἔτος.

Ἡ ἐν λόγω ἑταιρία θὰ δύναται νὰ ἐπισκευάζῃ μόνον τὰ ὑπὸ διαχείρισίν της τελοῦντα ἐμπορευματοκιβώτια.

Τὸ μηνιαῖον μίσθωμα καθωρίσθη εἰς 12. 240 δρχ.

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ καταρτισθεῖσα ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας μελέτη κατασκευῆς εἰδικοῦ προβλήτος ἐμπορευματοκιβωτίων εἰς Ἅγιον Γεώργιον Κερατσινίου, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 450 ἑκατ. δραχμῶν. Τὸ ἔργον θὰ δημοπρατηθῇ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐνεκρίθη ἡ μελέτη διὰ τὴν ὁριστικὴν διαμόρφωσιν, διὰ σκυροδέματος, χώρου τοῦ προβλήτος VI Κερατσινίου καὶ ἄλλων περιοχῶν τοῦ λιμένος, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 30 ἑκατ. δραχμῶν.

ΤΟ «ΠΑΝΤΕΛΗΣ»

Οὐδεὶς ἐπέδειξεν ἐνδιαφέρον διὰ νὰ ἀποκτήσῃ τὸ δ/π «Παντελῆς», τὸ ὁποῖον, ὅπως εἶναι γνωστόν, ἐστοίχισεν ἀκριβὰ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. καὶ τὸν ταλαιπωρεῖ ἀπὸ τὴν περίοδον τῆς ἐπταετίας. Καὶ τοῦτο, ὡς ἰσχυρίζεται ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ὀργανισμοῦ, κατὰ τὸν διεξαχθέντα τὴν 18ην παρελθόντος Ἰανουαρίου διαγωνισμόν, ὡρίσθη ὡς ποσὸν ἐκκινήσεως τὸ τῶν δύο ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Κατόπιν αὐτοῦ ἀπεφασίσθη νὰ ἐπαναληφθῇ ὁ διαγωνισμὸς πρὸς ἐκποίησιν τοῦ «Παντελῆς» μὲ τιμὴν ἐκκινήσεως τὸ ποσὸν τῶν 1. 100.000 δρχ.

Ἐλπίζεται ὅτι ἡ «ἱστορία» αὐτὴ θὰ πάρῃ τέλος διὰ τὸν Ο.Λ.Π., ἀφοῦ ἡ ζημία τὴν ὁποίαν θὰ ὑποστῇ τελικῶς θὰ εἶναι μεγαλυτέρα τῶν 2,5 ἑκατ. δραχμῶν.

Ο κ. ΣΟΥΛΗΣ ΕΙΣ ΟΣΛΟ

Ὁ γενικὸς διευθυντὴς τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Σπ. Σούλης θὰ μεταβῇ, ἀπὸ 8 - 12 Μαΐου, εἰς Ὅσλο τῆς Νορβηγίας προκειμένου νὰ ἐκπροσωπήσῃ τὸν Ὀργανισμὸν εἰς τὴν ἐκεῖ συνερχομένην διεθνῆς σύσκεψιν «Nor Shipping' 77», ἡ ὁποία θὰ καλύψῃ ἀξιόλογα θέματα ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ τῶν τάσεων, αἱ ὁποῖαι διαγράφονται εἰς τὸν τομέα αὐτόν.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ ὁ κ. Σούλης θὰ ἐπισκεφθῇ καὶ τὴν ὁμώνυμον διεθνῆ ναυτιλιακὴν ἔκθεσιν εἰς τὴν ὁποίαν ἐκτίθενται τὰ ἐπιτεύγματα τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Τεσσαράκοντα ἀγροτικοὺς ἑλκυστῆρας θὰ προμηθευθῇ ὁ Ο.Λ.Π. κατόπιν διαγωνισμοῦ. Ἤδη ἐνεκρίθη διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν πίστωσις 16.500.000 δρχ.

Ὁ διαγωνισμὸς θὰ εἶναι διεθνὴς καὶ θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν συμμετοχὴν καὶ τῆς ἑλληνικῆς βιομηχανίας.

● Ἀπέρριψεν ὁ Ο.Λ.Π. ἔνστασιν τῆς ναυτιλιακῆς ἑταιρίας Κεφαλληνίας - Ἰθάκης (ΝΕΚΙ Α.Ε.) κατὰ λογαριασμοῦ ἐκ ποσοῦ 1.456.930 δρχ., ἀφορῶντας χρέωσιν δικαιωμάτων δεξαμενισμῶν πλοίων της.

● Ἐνεκρίθη μελέτη τῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν προμήθειαν σιδηροτροχῶν πρὸς κατασκευὴν γραμμῶν κυλίσεως ἠλεκτροκινήτων ἐπὶ πυλῶνος γερανῶν εἰς διαφόρους περιοχὰς τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

● Ἀπεφασίσθη ἡ διὰ δημοσίου πλειοδοτικοῦ διαγωνισμοῦ ἐκποίησις ἢ μίσθωσιν τοῦ ἐν Ἀθήναις καὶ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Ἀχιλλέως 21 ἀκινήτου τοῦ Ο.Λ.Π.

● Ἐνεκρίθη συμπληρωματικὴ πίστωσις 1. 500.000 δρχ. διὰ τὴν ἐκτέλεσιν σποραδικῶν ἐργασιῶν ἀνακαινίσεως, συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῆς ὁδοποιητικῶν ἔργων.

● Συμπληρωματικὴ πίστωσις ἐξ 1.770. 000 δρχ. ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν διαμορφώσεως ὑφισταμένης παρὰ τὴν βορείαν ἀκτὴν ὅρμου Δραπετσώνας ὁδοῦ.

● Κονδύλια συνολικοῦ ὕψους 24.346.000 δρχ. ἐνεκρίθησαν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν πληρωμὴν ἐκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα διαφόρων ἔργων.

PHONES: 675-4321, 323-0064
TELEX: 87517

JAMES SMYRNIOUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYPNIOUDI" BALTIMORE

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

SERES

SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS

ONE WORLD TRADE CENTER, SUITE 5057,
NEW YORK, N.Y. 10048 — TELEPHONE 432-1600
CABLE: SERSHIPINC — TELEX: 222231
TWX: 710-581-4915

General Agents for
CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.
Cables: Shipceres Piraeus — Telex: 212-257

CERES SHIPPING COMPANY LTD.
Cable: Ceres London — Telex: 886-437

CERES JAPAN SHIPPING K. K.
Cable: Ceresea: Tokyo — Telex: Q222-4067

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ἑλληνικὴ Νομολογία

● **Δικαιοῦνται τῆς μειώσεως τοῦ φόρου τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα ἔστω καὶ ἂν ὑπὸ τὸ καθεστὼς τοῦ Ν. 1880)1951 εἶχον τύχει τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τοῦ φόρου εἴτε δι' ὁλόκληρον τὴν προβλεπομένην πενταετίαν εἴτε δι' ὀλιγώτερα ἔτη.**

Τὰ πλοῖα, τὰ τελοῦντα ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, κατὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἰσχύος τοῦ ἀ.ν. 465)1968 δικαιοῦνται τῆς (ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 7, παράγρ. 3, τοῦ νόμου τούτου) προβλεπομένης κατὰ τὸ ἥμισυ μειώσεως τοῦ φόρου, συντρεχούσης τῆς, κατὰ τὴν διάταξιν ταύτην προϋποθέσεως, διότι τὰ πλοῖα ταῦτα καταλαμβάνει ὁ νόμος οὗτος, κατὰ τὸ ἄρθρον 1 αὐτοῦ, τῆς μειώσεως δὲ ταύτης δικαιοῦνται τὰ ρηθέντα πλοῖα, ἔστω καὶ ἐὰν ὑπὸ τὸ καθεστὼς τοῦ ν. 1880)1951 «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων» εἶχον τύχει τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τοῦ φόρου εἴτε δι' ὁλόκληρον τὴν προβλεπομένην πενταετίαν εἴτε δι' ὀλιγώτερα ἔτη, διότι ἡ περὶ τῆς φορολογικῆς ταύτης μειώσεως διάταξις δὲν θέτει σχετικὴν προϋπόθεσιν, ἡ δὲ διάταξις τοῦ ἄρθρου 7, παράγρ. 6, τοῦ ἀ.ν. 465)1968, ἀναφερομένη εἰς νηολόγησιν τοῦ πλοίου καὶ εἰς ὑποβολὴν ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου δηλώσεως περὶ ἐπιλογῆς μιᾶς τῶν προβλεπομένων φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν ἢ μειώσεων, δὲν δύναται ἢ νὰ ἀφορᾷ μόνον τὰ μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἰσχύος τοῦ ἀ.ν. 465)1968 νηολογούμενα πλοῖα.

Τὰ ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμ. 352)1976 ἀποφάσεώς του.

ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ

Ἡ προαναφερομένη (ὑπ' ἀριθ. 352)1976) ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας διαλαμβάνει τὰ ἑξῆς :

«Ἐπειδὴ ὁ ν. 1880)1951 «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων» (φ. 206) ἐν παρ. 2 (περίπτωσις β) τοῦ ἄρθρου 3, ἀφορῶντος εἰς τὰ πλοῖα πρώτης κατηγορίας, προέβλεπε μείωσιν κατὰ 30%, (αὐξηθεῖσαν εἰς 50% διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τῆς παρ. 2 τοῦ ν.δ. 3415) 1955), τοῦ ὀφειλομένου φόρου, προσδιοριζομένου, κατὰ τὴν παρ. 1 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 3, ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων ἐκ ναύλων, προκειμένου περὶ πλοίων δρομολογημένων εἰς τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ ἑλληνικῶν καὶ ξένων λιμένων ἤ, κατὰ τὸ ἄρθρον 4 τοῦ ν.δ. 4094) 1960, καὶ μόνον μεταξὺ ξένων λιμένων. Ὁ αὐτὸς νόμος 1880)1951 ἐν ἄρθρ. 15, ὡς τοῦτο, ἀφορῶν εἰς τὰ πλοῖα τῶν κατηγοριῶν, ἀντικατεστάθη τελικῶς διὰ τοῦ ἄρθρ. 1 τοῦ ν.δ. 4419)1964, καθιέρου (παρ. 1, περίπτ. β' καὶ 2) διὰ τὰ φορτηγὰ πλοῖα ἡλικίας μικροτέρας τῶν 30 ἐτῶν, ἅτινα τίθενται διὰ πρώτην φορὰν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τοῦ ὀφειλομένου φόρου ἐπὶ πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς νηολογήσεως, καθ' ὃ διάστημα ἐντὸς τῆς πενταετίας ταύτης τὰ πλοῖα ταῦτα δρομολογοῦνται εἰς τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ ἑλληνικῶν καὶ ξένων λιμένων ἢ καὶ μόνον μεταξὺ ξένων λιμένων. Οὕτω κατὰ τὰς ἀνωτέρω διατάξεις ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου τῆς πρώτης κατηγορίας, ἡλικίας μικροτέρας τῶν 30 ἐτῶν, τιθεμένου τὸ πρῶτον ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ δρομολογουμένου εἰς τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ ἑλληνικῶν καὶ ξένων λιμένων ἢ μόνον μεταξὺ ξένων λιμένων, ἐδικαιοῦτο πλήρους ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τοῦ ὑπὸ τοῦ ν. 1880)1951 προβλεπομένου φόρου ἐπὶ μίαν πενταετίαν ἀπὸ τῆς νηολογήσεως, μετὰ δὲ τὴν λῆξιν τῆς πενταετίας, φορολογικῆς μειώσεως κατὰ 50%.

Ἐπηκολούθησεν ὁ ἀ.ν. 465)1968 (φ. 148), ἀφορῶν, κατὰ τὸ ἄρθρον 1 αὐτοῦ, εἰς τὴν φορολογίαν πλοίων πρώτης κατηγορίας, τελούντων ἢ τιθεμένων τὸ πρῶτον ἤ, κατόπιν διαγραφῆς των, ἐπανατιθεμένων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν διὰ τὰ ἀπὸ 1.1.1968 ἀκαθάριστα ἔσοδα αὐτῶν ἐκ ναύλων. Κατὰ τὸ ἄρθρ. 2 τοῦ νόμου τούτου, ὁ φόρος ὑπολογίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κόρων καθαρᾶς χωρητικότητος τοῦ πλοίου, πολλαπλασιαζομένου ἐπὶ συντελεστὴν ἀνάλογον πρὸς τὴν ἡλικίαν τοῦ πλοίου, διὰ δὲ τοῦ ἄρθρ. 7 τοῦ αὐτοῦ νόμου προεβλέφθησαν περιπτώσεις φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς καὶ μειώσεως, ἐν αἷς καὶ ἡ ὑπὸ τῆς παρ. 2 προβλεπομένη περίπτωσις πλοίου ἡλικίας μικροτέρας τῶν 30 ἐτῶν, τιθεμένου ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, ὅπερ ἀπαλλάσσεται τοῦ φόρου ἐπὶ πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς νηολογήσεως, καθ' ὃ διάστημα ἐντὸς τῆς πενταετίας ταύτης τὸ πλοῖον δρομολογεῖται εἰς τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ ἑλληνικῶν καὶ ξένων λιμένων ἢ καὶ μόνον μεταξὺ ξένων λιμένων, ὡς καὶ ἡ κατὰ τὴν παρ. 3 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου περίπτωσις πλοίου δρομολογουμένου εἰς τὰς ὡς ἄνω τακτικὰς γραμμάς, δι' ὅπερ ὀφείλεται τὸ ἥμισυ τοῦ ἀναλογοῦντος φόρου.

Περαιτέρω ὅμως ἐν παρ. 6 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 7 ὡρίσθη ὅτι πλοῖα ἐμπίπτοντα κατὰ τὴν νηολόγησιν εἰς πλείονας τῆς μιᾶς κατηγορίας φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς ἢ μειώσεως, ὡς αὗται ὁρίζονται ἐν παρ. 1 ἕως καὶ 5 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου, τυγχάνουσι μιᾶς μόνον ἀπαλλαγῆς ἢ κατὰ περίπτωσιν μειώσεως, ἐντασσόμενα ὁριστικῶς εἰς μίαν τῶν σχετικῶν κατηγοριῶν, τῇ ἀνεκκλήτῳ δηλώσει τοῦ πλοιοκτήτου, ἐπιδιδομένῃ εἰς τὸν ἁρμόδιον Οἰκονομικὸν Ἔφορον, ἀποκλειομένου, οὕτω, κατὰ τὴν διάταξιν τούτων, ἀντιθέτως πρὸς τὰ ἰσχύοντα ὑπὸ τοῦ ν. 1880)1951, ὅπως τὸ πλοῖον τυγχάνῃ καὶ τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐπὶ πενταετίαν ἀπὸ τῆς νηολογήσεως ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τοῦ φόρου καὶ μετὰ τὴν λῆξιν τῆς πενταετίας τῆς κατὰ τὸ ἥμισυ μειώσεως τοῦ φόρου ἐφ' ὅσον καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ καὶ ἡ μείωσις τελοῦν ὑπὸ τὴν αὐτὴν προϋπόθεσιν τῆς δρομολογήσεως τοῦ πλοίου εἰς τὰς ὡς ἄνω τακτικὰς γραμμάς. Τέλος διὰ τοῦ ἄρθρου 12 τοῦ ἀ.ν. 465)1968 κατηργήθησαν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τούτου, καθ' ὅσον ἀφεώρων εἰς τὰ πλοῖα πρώτης κατηγορίας, αἱ διατάξεις, πλὴν ἄλλων, τῶν ἄρθρ. 3 καὶ 15 τοῦ ν. 1880)1951».

● **Ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ διαχειριστοῦ μετόχου, ὅστις ἐκμεταλλεύεται τὸ ἀνῆκον εἰς Α.Ε. πλοῖον δι' ἴδιον μετ' ἄλλου (μετόχου) λογαριασμόν, νὰ λογοδοτήσῃ εἰς αὐτόν.**

Ἀνεξαρτήτως τῶν δικαιωμάτων Α.Ε. ἐπὶ τοῦ ἀνήκοντος εἰς τὴν κυριότητα αὐτῆς πλοίου ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ διαχειριστοῦ μετόχου, ὅστις ἐκμεταλλεύεται τὸ ἀνῆκον εἰς τὴν Α.Ε. πλοῖον, δι' ἴδιον μετ' ἄλλου (μετόχου) λογαριασμὸν νὰ λογοδοτήσῃ εἰς αὐτόν.

Τὰ ἀνωτέρω ἔκρινεν ὁ Ἄρειος Πάγος (Τμ. Α') διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 193)1976 ἀποφάσεώς του.

ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ

Ἡ προαναφερομένη (ὑπ' ἀριθ. 193)1976) ἀπόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου διαλαμβάνει τὰ ἑξῆς :

«Ἐπειδὴ διὰ τῆς ὑπὸ δίκην ἀγωγῆς ὁ ἀναιρεσείλητος εἰς λογοδοσίαν, διότι ὑπῆρξε διαχειριστὴς τοῦ πλοίου «Ν**» ἀνήκοντος εἰς Παναμαϊκὴν Ἀνών. Ἑταιρείαν, ἧς ὁ ἀναιρεσείων ἐτύγχανε μέτοχος, ὡς καὶ διότι τοῦτο διεχειρίσθη οὗτος καὶ ἐξεμεταλλεύθη δι' ἴδιον ἀμφοτέρων λογαριασμόν, ρητῶς ἀναλαβὼν ἔναντι τοῦ ἀναιρεσείοντος πᾶσαν εὐθύνην διὰ τὴν ἐν λόγῳ διαχείρισίν του ἐξ οὗ καὶ ἐπὶ τριετίαν ἐλογοδότησεν εἰς αὐτόν. Τὸ δικᾶσαν Ἐφετεῖον ἀπέρριψεν εὐθέως τὴν ἀγωγὴν δεχθὲν ὅτι ἐφ' ὅσον κατ' αὐτὴν ὁ ἀναιρεσείων κύριος ἐτύγχανεν μόνον μετοχῶν τῆς ἀνων. ἑταιρείας, δὲν ἐπρόκειτο δὲ περὶ διαχειρίσεως αὐτῶν, οὐδὲ ἦτο συμπλοιοκτήτης τοῦ σκάφους ὅπερ ἀποκλειστικῶς ἀνῆκεν εἰς τὴν ἀνώνυμον ἑταιρείαν, ἥτις καὶ τὸ ἐξεμεταλλεύετο δὲν ἐδικαιοῦτο ὑπὸ τὴν ἰδιότητα τοῦ με-

** Vessel (LST) for sale
Fully equipped
Engines & Generators fully Operational
328 x 50 x 25 ft
1800 H.P. L. Displ. 2275
Located in California $ 400.000
** 26 new cond. steel cargo booms
Diom 18 inc Lng. 57 ft SWL 15 t
** All type of surplus spare parts
Call or write :
Puget Sound Marine Inc.
2420 South Tacoma Way
Tacoma Wash. 98409 USA
Phone (206) 474-0765

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.

τόχου νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ ἀναιρεσιβλήτου διαχειριστοῦ τοῦ σκάφους τῆς ἑταιρείας λογοδοσίαν. Οὕτως ὅμως κρῖναν καὶ ἀπορρίψαν τὴν ἀγωγὴν ἔσφαλε διότι δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν τοὺς ἄνω οὐσιώδεις ἐν τῇ ἀγωγῇ ἰσχυρισμοὺς καθ' οὓς ἀνεξαρτήτως τῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους δικαιωμάτων τῆς ἑταιρείας τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ κατὰ τὸ ἐπίδικον χρονικὸν διάστημα ἐνήργησαν δι' ἴδιον λογαριασμόν των οἱ διάδικοι, καὶ κατὰ συμφωνίαν των ὡρίσθη διαχειριστὴς του ὁ ἀναιρεσίβλητος, ὅστις καὶ ἐπὶ τριετίαν ἐλογοδότησεν εἰς τὸν ἀναιρεσείοντα.

Ὑπὸ τὴν συμβατικὴν ταύτην σχέσιν των ὑφίστατο κατ' ἄρθρ. 303 Α.Κ. ὑποχρέωσις τοῦ ἀναιρεσιβλήτου λογοδοσίας εἰς τὸν ἀναιρεσείοντα διὰ τὴν διαχείρισίν του καὶ βασίμως πλήττεται διὰ τοῦ πρώτου λόγου ἀναιρέσεως ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις ἐκ τοῦ ὅτι τὸ Ἐφετεῖον παρὰ τὸν νόμον δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν τὰ ἄνω προταθέντα πράγματα ἔχοντα οὐσιώδη ἐπιρροὴν εἰς τὴν ἔκβασιν τῆς δίκης. Δέον ὅθεν νὰ ἀναιρεθῇ ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις κατ' ἄρθρ. 559 παρ. 8 Κ. Πολ.Δ.».

Ἀμερικανικὴ Νομολογία

● **Ἀπαίτησις διὰ πλασματικὴν ὁλικὴν ἀπώλειαν.— Ἀπώλεια μὴ ὀφειλομένη εἰς θαλάσσιον κίνδυνον καὶ ἐπομένως μὴ καλυπτομένη ὑπὸ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως.— Πλασματικὴ ὁλικὴ ἀπώλεια προϋποθέτει ἐγκατάλειψιν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς, δυναμένους τότε νὰ ἐπιθεωρήσουν τὸ σκάφος πρὸς διακρίβωσιν τοῦ αἰτίου τῆς βυθίσεως.— Ἀπόρριψις τῆς ἀγωγῆς κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν.**

Βύθισις φορτηγίδος ἔδωσεν ἀφορμὴν εἰς πρόσφατον δίκην ἐνώπιον Ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου. Ἡ φορτηγὶς ἦτο ἠσφαλισμένη ἔναντι ὁλικῆς καὶ πλασματικῆς ὁλικῆς ἀπωλείας ἐπὶ πλέον δὲ διὰ δικαστικὰ καὶ ἐργατικὰ ἔξοδα, διὰ τοὺς ἐν τῷ ἀσφαλιστηρίῳ ἀναγραφομένους κινδύνους.

Οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπέκρουσαν τὴν εὐθύνην αὐτῶν διὰ πλασματικὴν ὁλικὴν ἀπώλειαν ἐκ δολλαρίων 100.000 καὶ δι' ἐργατικὰ καὶ δικαστικὰ ἔξοδα ἐκ δολλαρίων 40.493 (μεῖον 5.000 ἀνασφαλίστου ὁρίου) τοῦ τελευταίου ποσοῦ ἀντιπροσωπεύοντος δαπάνην ἀνελκύσεως τῆς φορτηγίδος καὶ μεταφορᾶς αὐτῆς εἰς ναυπηγεῖον.

Δύο περίπου ἑβδομάδας πρὸ τῆς βυθίσεως, ἡ φορτηγὶς εἶχεν δεξαμενισθῆ χάριν ἐπισκευῶν συνισταμένων εἰς τὴν ἠλεκτροσυγκόλλησιν ὀπῶν ὀφειλομένων εἰς ρυμούλκησιν αὐτῆς μέσω πάγων κατὰ τὸν δριμὺν χειμῶνα 1969 - 1970.

Τὴν 21.1.1970, ἡ φορτηγὶς ἐφορτώθη μὲ γαιάνθρακας εἰς σιδηροδρομικὴν προκυμαίαν καὶ μετεκινήθη εἰς προκυμαίαν ἀναμονῆς μέχρι ρυμουλκήσεως της εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ.

Τὴν 22.1.1970 παρετηρήθη ὅτι ἡ φορτηγὶς εἶχεν 6 ἴντσας ἄνω τῆς γραμμῆς φορτώσεως, δὲν διέτρεχεν ὅμως κίνδυνον ἐμφανῆ, ἀλλὰ τὴν ἐπομένην πρωΐαν παρουσίασεν κλίσιν πρὸς τὴν δεξιὰν πλευρὰν καὶ ἐκλήθη ρυμουλκὸν διὰ νὰ τὴν ρυμουλκήσῃ εἰς ἀβαθῆ ἐν ἑτοιμότητι πρὸς παροχὴν ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς. Πρόσθετα συρματόσχοινα τὰ ὁποῖα προσεδέθησαν διὰ νὰ ἐμποδίσουν τὴν ἀπομάκρυνσίν της ἐκ τῆς προκυμαίας, ἐκόπησαν καὶ μεταξὺ τῆς μεσημβρίας τῆς 23)1 καὶ τῆς 08.00 ὥρας τῆς 24)1 ἡ φορτηγὶς ἐβυθίσθη τελείως. Αἱ ἐργασίαι διασώσεως διεκόπησαν λόγω ἀπεργίας καὶ μόλις τὴν 23 Μαΐου ἐπετεύχθη ν' ἀνελκυσθῆ ἡ φορτηγὶς νὰ μεταφερθῆ εἰς ναυπηγεῖον καὶ νὰ δεξαμενισθῆ.

Τὴν 25 Μαΐου, ὁ ἐμπειρογνώμων τῶν ἀσφαλιστῶν ἐπεσκέφθη τὴν φορτηγίδα καὶ πρόεβη εἰς πρόχειρον —ὡς εἶπεν— ἐπιθεώρησιν. Κατέθεσεν ὅτι διεπίστωσεν ἀριθμόν τινα ὀπῶν εἰς τὴν γάστραν τῆς φορτηγίδος. Ἐπρόκειτο περὶ 48 ὀπῶν διαμέτρου ἀπὸ ½ ἴντσαν ἕως 1 ἴντσαν περιέγραψε δὲ τὰς ὀπὰς ὡς ὀφειλομένας εἰς φθορὰν τῶν ἐλασμάτων τῆς γάστρας.

Οἱ ἰδιοκτῆται τῆς φορτηγίδος ἰσχυρίσθησαν ὅτι ἀπέδειξαν εἰς τὸν ἐμπειρογνώμονα ρωγμὴν εἰς τὴν πλευρὰν τῆς δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως αὗτος ὅμως ἠρνήθη τοῦτο, οὕτω δὲ ἔκρινεν καὶ ὁ δικαστής.

Τὴν ἡμέραν τῆς προχείρου ταύτης ἐξετάσεως, ἐλέχθη εἰς τὸν ἐμπειρογνώμονα τῶν ἀσφαλιστῶν ὅτι ἡ ἐπίσημος ἐξέτασις θὰ ἐνηργεῖτο τὴν ἐπομένην καὶ λόγω τούτου ὁ ἐμπειρογνώμων ἐπανῆλθεν εἰς τὸ ναυπηγεῖον τὴν 25 Μαΐου ἵνα ἐνεργήσῃ τὴν ἐξέτασιν μετ' ἐκπροσώπων τῶν ἰδιοκτητῶν τῆς φορτηγίδος. Τότε ὅμως τοῦ ἐλέχθη ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται ἐπίσημος ἐξέτασις τῆς φορτηγίδος, διότι δὲν θὰ προεβάλλετο ἀπαίτησις ἀποζημιώσεως κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν.

Ἐν τούτοις, τὴν 26 Μαΐου, οἱ ἰδιοκτῆται τῆς φορτηγίδος πρὸς ὑποστήριξιν τῆς πρὸς ἀποζημίωσιν ἀπαιτήσεώς των, προσεκόμισαν ἔκθεσιν ἐξετάσεως τοῦ πλοίου ἐνεργηθεῖσαν ὑπὸ τριῶν ἐκπροσώπων των. Ἀλλ' ὡς παρετήρησεν ὁ δικαστής, ἡ ἔκθεσις αὕτη δὲν εἶχεν ἀπογραφὴ ἀπὸ τὸν ἐμπειρογνώμονα τῶν ἀσφαλιστῶν ὅστις καταθέτων ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου, εἶπεν ὅτι εἶδε τὴν ἔκθεσιν ταύτην διὰ πρώτην φορὰν ὅταν ἐλήφθη ἡ κατάθεσις του παρὰ δικηγόρου τῶν ἰδιοκτητῶν τῆς φορτηγίδος.

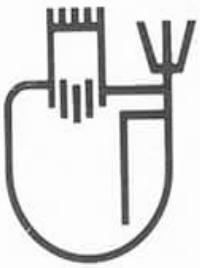
Τὸ ναυπηγεῖον ἀπετίμησε τὰς ἐπισκευὰς εἰς δολλάρια 73.385 οἱ δὲ ἰδιοκτῆται τῆς φορτηγίδος εἶχον ἤδη δαπανήσει 40.493 δολλάρια διὰ τὴν ἀνέλκυσιν. Τὸ ποσὸν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ἦτο δολλάρια 100.000. Τελικῶς μετὰ τὴν βεβαίωσιν τῆς ἀξίας τῶν ἐπισκευῶν, οἱ ἰδιοκτῆται ἐπώλησαν τὴν φορτηγίδα πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 4.000 δολλαρίων.

Οἱ ἀσφαλισταὶ κατὰ τὴν δίκην ἰσχυρίσθησαν ὅτι οὐδεμία ὑπῆρχεν ἀπόδειξις ὅτι ἡ βύθισις τῆς φορτηγίδος ὠφείλετο εἰς θαλάσσιον κίνδυνον ὃν ἐκάλυπτεν ἡ ἀσφαλιστικὴ σύμβασις καὶ ὅτι οἱ ἰδιοκτῆται τῆς φορτηγίδος δὲν ἠδύναντο νὰ προβάλουν ἀξίωσιν πλασματικῆς ὁλικῆς ἀπωλείας, διότι δὲν προέβησαν εἰς ἐγκατάλειψιν τῆς φορτηγίδος εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς καὶ ὅτι ἡ τοιαύτη ἐγκατάλειψις ἔδει νὰ γίνῃ ὅταν ἡ φορτηγὶς εὑρίσκετο βυθισμένη.

Ὁ δικαστὴς εἶπεν ὅτι ὑφίσταται πλήρης ἔλλειψις ἀξιοπίστων ἀποδείξεων περὶ τοῦ αἰτίου τῆς βυθίσεως καὶ ὅτι οἱ ἰδιοκτῆται τῆς φορτηγίδος βαρύνονται μὲ τὴν ἀπόδειξιν ὅτι ἡ αἰτία ὑπήγετο εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν σύμβασιν.

Οἱ ἰδιοκτῆται τῆς φορτηγίδος καίτοι συνομολογήσαντες τὴν μὴ ἀπόδειξιν τῆς ἀκριβοῦς αἰτίας βυθίσεως, ὑπεστήριξαν ὅτι τοῦτο δὲν ἦτο ἀναγκαῖον ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἑρμηνείας δύο προηγουμένων ἀποφάσεων τοῦ αὐτοῦ Δικαστηρίου, αἱ ὁποῖαι κατὰ τὴν ἀντίληψιν των ἐδέχθησαν ὅτι οἱονδήποτε ἄνοιγμα τῆς γάστρας μὴ ὀφειλόμενον εἰς δόλον ἢ ἀμέλειαν τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ ἐκ τοῦ ὁποίου εἰσδύει θαλάσσιον ὕδωρ, εἶναι θαλάσσιος κίνδυνος ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου.

Ὁ Δικαστὴς εἶπεν ὅτι δὲν νομίζει ὅτι αἱ δύο αὐταὶ προηγούμεναι ἀποφάσεις ἀποδίδουν τοσοῦτον γενικὸν καὶ περιληπτικὸν κα-



CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING

marbrokers s.a.
PANAMA

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

νόνα δικαίου καὶ ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει οἱ ἰδιοκτῆται τῆς φορτηγίδος διὰ τῆς συμπεριφορᾶς των μὴ ἐπιτρέψαντες τὴν ἐπιθεώρησιν αὐτῆς πρὸ τῆς πρὸς διάλυσιν πωλήσεως της ὑπὸ ἐμπειρογνώμονος τῶν ἀσφαλιστῶν, ἀπέκλεισαν πᾶσαν δυνατότητα ἐξακριβώσεως τοῦ αἰτίου τῆς βυθίσεως.

Ἐὰν θεωροῦντες τὴν ἀπώλειαν ὡς πλασματικὴν τοιαύτην κατὰ τὸν χρόνον τῆς βυθίσεως εἶχον προβῆ εἰς τὴν πρὸς τοὺς ἀσφαλιστὰς ἐγκατάλειψιν, τότε θὰ ἠδύνατο νὰ διεξαχθῇ ἡ κατάλληλος ἐπιθεώρησις, τούτου ὅμως μὴ γενομένου ἀπέτυχον εἰς τὴν ἀπόδειξιν τῆς ἀπαιτήσεως των κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἐπομένως ἔδει ν' ἀπορριφθῇ ἡ ἀγωγή των.

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΠΕΡΤΑΜΙΝΑ ΚΑΠ.

Τὸ Γραφεῖον Πληροφοριῶν Δεξαμενοπλοίων τῆς Ἰνδονησιακῆς Κυβερνήσεως ἐξέδωσεν ἀνακοίνωσιν, δι' ἧς γνωρίζει, ὅτι τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Λονδίνου ἀπέρριψεν ἀγωγὴν τῆς λιβεριανῆς ἑταιρίας «Ραζοῦ - Μαρίτιμα Α.Ε.» ἐναντίον προηγουμένης ἀποφάσεως, ἥτις ἐξεδόθη τὴν 23 Φεβρουαρίου ὑπὲρ τῆς «Περταμίνα», κρατικῆς ἰνδονησιακῆς ἑταιρίας.

Ἡ «Ραζοῦ» εἶναι μία ἀπὸ τὰς συνεργαζομένας ἑταιρίας μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ τῆς Γενεύης κ. Μπρούς Ραπαπόρτ, ὅστις ἐκινήθη δικαστικῶς ἐναντίον τῆς «Περταμίνα» σχετικῶς μὲ σειρὰν τροπολογιῶν ἐπὶ ναυλοσυμφώνων δεξαμενοπλοίων.

Κατ' ἀρχάς, τὴν 7ην Φεβρουαρίου, ἡ «Ραζοῦ» ἐπέτυχε ρητὴν διαταγὴν δι' ἧς ἀπηγορεύετο εἰς τὴν «Περταμίνα» ὅπως μεταφέρῃ τὰ ἀγαθὰ καὶ περιουσιακά της στοιχεῖα ἔξω τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον ἠκύρωσεν ἀκολούθως τὴν ἐπιτευχθεῖσαν διαταγήν, τὴν 23ην Φεβρουαρίου.

Τὸ ἰνδονησιακὸν ἀνακοινωθὲν λέγει ὅτι, τὸ δικαστήριον, ἀπορρίπτον ἤδη τὴν ἀγωγὴν τῆς «Ραζοῦ» ἔκρινεν ὅτι, ἐὰν τοῦτο ἦτο τῆς δικαιοδοσίας του νὰ ἐκχωρήσῃ τὸν τύπον τῆς διαταγῆς ἣν ἐζήτησεν ἡ «Ραζοῦ», τοῦτο δὲν θὰ τὴν ἐξέδιδεν ἐπειδὴ αἱ ἀπαιτήσεις τῆς «Ραζοῦ» ἔναντι τῆς «Περταμίνα» ἦσαν συζητήσιμοι.

Τὸ δικαστήριον κατελόγισεν ὅλα τὰ δικαστικὰ ἔξοδα εἰς βάρος τῆς «Ραζοῦ» ἀπορρίπτον συγχρόνως καὶ τὴν αἴτησιν τῆς «Ραζοῦ» νὰ φέρῃ τὸ ζήτημα ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων.

Ἡ ἐκδοθεῖσα ἀπόφασις ὑπὸ τοῦ Λόρδου Ντέννιγκ ἀναφέρει λεπτομερῶς τὰ τῆς ὑποθέσεως τῶν ναυλοσυμφώνων, ἅτινα ὑπεγράφησαν μεταξὺ τοῦ κ. Ραπαπόρτ καὶ τοῦ στρατηγοῦ Ἰμπνου Σουτόουο, πρώην προέδρου τῆς «Περταμίνα».

Τὸ δικαστήριον συνεζήτησεν ἰδιαιτέρως τὰς περιέργους συνθήκας ὑφ' ἃς ὑπεγράφησαν τὰ ναυλοσύμφωνα καὶ τὰς σχέσεις μεταξὺ Ραπαπόρτ καὶ Σουτόουο.

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ὑπέμνησεν, ὅτι ὁ Σουτόουο ἐδέχθη μέγα χρηματικὸν ποσὸν ὑπὸ μορφὴν ἀτόκου δανείου, ὅπερ οὐδέποτε ἐπεστράφη.

Τὸ δικαστήριον ἀναφερόμενον εἰς τὸ γεγονὸς ὅτι ὁ Ραπαπόρτ καὶ ὁ Σουτόουο διεπραγματεύθησαν καὶ ὑπέγραψαν κατ' ἰδίαν τὰ συμβόλαια, ἐδήλωσεν ὅτι, «πᾶσα ἐξουσία διαφθείρει καὶ ἡ ἀπόλυτος ἐξουσία διαφθείρει ἀπολύτως». Περιέγραψε τοὺς δύο ἄνδρας ὡς φίλους καὶ προσῆψεν τὴν μομφὴν εἰς τὸν Σουτόουο ὡς «τυχοδιώκτου μεγάλης ὀλκῆς», ἀλλὰ καὶ ὁ Ραπαπόρτ ἦτο «τοῦ ἰδίου φυράματος» μὲ τὸν στρατηγόν.

Κατὰ τὸ δικαστήριον, ἂν καὶ ἡ ὕπαρξις τῶν ναυλοσυμφώνων ἦτο μία ἀπόδειξις πρώτης γραμμῆς ὑπὲρ τῆς «Ραζοῦ», ἡ ὑπόθεσις ἦτο «λίαν συγκεχυμένη» ἀπὸ ἄλλους παράγοντας.

Σχετικῶς τὸ δικαστήριον ὑπεστήριξεν, ἐπίσης, ὅτι ὑφίσταται «μέγα ἐρωτηματικὸν» ἐπὶ τῶν συναλλαγῶν τῶν «τσάρτερ πάρτυς». Ὅλα τὰ ναυλοσύμφωνα μετὰ τῆς «Ραζοῦ», καθὼς καὶ ἐκείνων μετὰ τῆς «Μαρτρόπικο Κομπανία Ναβιέρα Α.Ε.», τῆς «Νεπτούνια Ἀτλάντικα Α.Ε.». ἀμφοτέρων παναμαϊκῶν ἑταιριῶν, συνεταιρισμένων μετὰ τῆς «Ραζοῦ» καὶ μὲ τὴν ἑταιρίαν τῆς Γενεύης «Ἰντερμαρὶν - Μάνατζμεντ Α.Ε.» ὑπόκεινται εἰς δικαστικὴν ἀμφισβήτησιν καὶ διαιτησίαν μετὰ τῆς «Περταμίνα» εἰς τὸ Λονδῖνον. Ἡ «Περταμίνα» ὑποστηρίζει ὅτι τὰ ναυλοσύμφωνα ἦσαν ἄκυρα καὶ ἐνεῖχον τὸ στοιχεῖον τῆς «καταχρήσεως ἐξουσίας», πρᾶγμα εἰς τὸ ὁποῖον ἀνεφέρθη τὸ δικαστήριον.

Διὰ τῆς ἐπιτευχθείσης διαταγῆς τῆς 7ης Φεβρουαρίου ἡ «Ραζοῦ» ἐπεδίωκε τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς μεταφορᾶς ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν ἐγκαταστάσεων καὶ μηχανημάτων προοριζομένων διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐργοστασίου λιπασμάτων.

Ὁ Ἰνδονήσιος Ὑπουργὸς Βιομηχανίας ἐπενέβη εἰς τὴν διαδικαστικὴν πρᾶξιν καὶ ἀπήτησε τίτλον κυριότητος ἐπὶ τῶν ἐγκαταστάσεων χημικῶν λιπασμάτων. Συγχρόνως ὁ Ἴδιος Ὑπουργὸς ἐδήλου ὅτι, θὰ στραφῇ κατὰ τῆς «Ραζοῦ» διὰ παράνομον κατακράτησιν περιουσίας.

Ἡ ἀπόφασις, ἥτις ἤδη ἐξεδόθη ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου— τονίζει τὸ ἀνακοινωθὲν— ἀνοίγει τὴν ὁδὸν διὰ τὸν Ἰνδονήσιον Ὑπουργὸν Βιομηχανίας διὰ νὰ ἀρχίσῃ δικαστικὸν ἀγῶνα ἐναντίον τῆς «Ραζοῦ» διὰ τὰς ζημίας ἃς ὑπέστη.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

Ὀργανισμός ἱδρυθείς ὑπό σημαινόντων Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 10.500 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τούς 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.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ
ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ k. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΛΥΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟ ΕΤΟΥΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν, ἡ ὑπὸ ναυτικοῦ καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθῇ νομίμως πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεώς του, ἐκτὸς ἐὰν αὕτη ἔλαβε χώραν ἢ εἰς ἑλληνικὸν λιμένα ἢ λόγῳ βαρείας παραβάσεως τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ.

Οὕτω τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη ὅτι ἀποτελεῖ πρόωρον λύσιν τῆς συμβάσεως εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν ἡ παραίτησις ναυτικοῦ, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν τῆς ἀσθενείας τῆς μητρός του καὶ εἰς τὴν ὁποίαν λύσιν τῆς συμβάσεως ἐναντιώθη ὁ πλοίαρχος.

Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι, ὁ οὕτω ἀπολυθεὶς ναυτικὸς δέον ὅπως ἐπιβαρυνθῇ μὲ τὰ ἔξοδα ἀποστολῆς τοῦ ἀντικαταστάτου. Ἡ παρακράτησις αὐτῶν δέον ὅπως γίνεται ἐκ τῶν ὀφειλομένων, ἀλλὰ μὴ ἀναγκαίων διὰ τὴν διατροφὴν μισθῶν.

Βεβαίως, ὁ ἐνάγων ναυτικὸς διὰ τὴν τοιαύτην λύσιν τῆς συμβάσεως ἐπεκαλέσθη παράπτωμα τοῦ πλοιάρχου συνιστάμενον εἰς τὴν μὴ ἐκ μέρους ἐκείνου ὀφειλομένην τήρησιν τοῦ νομίμου ἐδεσματολογίου, χωρὶς νὰ προσκομίσῃ οὐδεμίαν ἀπόδειξιν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὁ πλοίαρχος παρεκράτησε καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ ἀντικαταστάτου κατὰ τὸ δικαστήριον νομίμως.

'Ακόμη ὁ ἐνάγων ἰσχυρίσθη ὅτι ὁ μισθός του εἶναι ἀναγκαῖος δι' αὐτὸν καὶ τὴν οἰκογένειάν του πλήν, ὅμως, τοῦτο δὲν ἀπεδείχθη καθ' ὅσον οὐδεμίαν ἀπόδειξιν προσεκόμισε πρὸς τοῦτο.

ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΚΑΚΗΣ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΔΙΑΒΙΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΩΣ ΛΟΓΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς μεταξὺ τῶν βαρέων παραβάσεων τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι τῶν ναυτικῶν περιλαμβάνονται καὶ αἱ παραβάσεις αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν ὑγιεινὴν διαβίωσιν τοῦ πληρώματος, εἰς τὴν τάξιν καὶ τὴν πειθαρχίαν.

'Η περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς ἔγερσιν ἀγωγῆς ναυτικοῦ διὰ τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως λόγῳ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἕνεκεν βαρείας παραβάσεως τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι αὐτοῦ. 'Ο ἐν λόγῳ ναυτικὸς κατήγγειλε τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ἕνα μῆνα μετὰ τὴν ναυτολόγησίν του, καθ' ὅσον αἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου συνθῆκαι ὑγιεινῆς ἦσαν λίαν δυσμενεῖς. 'Εκ τῶν τεσσάρων ἀφοδευτηρίων τοῦ πλοίου εἶχον ἀποφραχθῆ τὰ δύο, αἱ γραμμαὶ ἀποχετεύσεως ἦσαν κατεστραμμέναι εἰς τρόπον ὥστε ἀνεδύετο φοβερὰ δυσοσμία, καθιστῶσα ἀδύνατον τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑγιεινὴν διαβίωσιν. Εἰς τὸ μαγειρεῖον καὶ εἰς τοὺς κοιτῶνας ὑπῆρχον μεγάλαι ποσότητες ζωυφίων, συνεπείᾳ τῶν ὁποίων τὸ πλήρωμα δὲν ἠδύνατο νὰ ἀναπαυθῇ. 'Ο πλοίαρχος εὑρίσκετο διαρκῶς εἰς κατάστασιν μέθης καὶ εἶχε συμπλακῇ μετὰ δύο μελῶν τοῦ πληρώματος, 'Αργεντινῶν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔχῃ διασαλευθῇ ἡ ὅλη τάξις καὶ νὰ ἔχῃ κλονισθῇ ἡ πειθαρχία.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἔκανε δεκτὸν ὅτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως τοῦ ἐν λόγῳ ναυτικοῦ ἐλύθη λόγῳ βαρείας παραβάσεως τοῦ πλοιάρχου ἔναντι τῶν ναυτικῶν.

ΜΙΣΘΟΣ

ΔΕΝ ΣΥΜΨΗΦΙΖΕΤΑΙ ΤΟ ΜΠΟΝΟΥΣ ΠΡΟΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν δὲν συμψηφίζεται πρὸς μελλοντικὴν αὔξησιν τῶν νομίμων ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ, ἐλλείψει συμφωνίας ἢ νομικῆς διατάξεως, τὸ χορηγούμενον ἐπίδομα ὑπὸ μορφὴν μπόνους.

Κατὰ ταῦτα διὰ νὰ ἰσχύσῃ ὡς παραίτησις ἐξοφλητικὴ δήλωσις ναυτικοῦ πρέπει νὰ εἶναι εἰδική, ρητὴ καὶ σαφής αὕτη καὶ θὰ ἔπρεπε ὡς ἐξόφλησις νὰ ἀναφέρεται εἰς τὸ ἀντικείμενον καὶ εἰς τὸ μέγεθος τῆς καταβαλλομένης παροχῆς.

Εἰδικώτερον εἰς τὴν ἀπόφασιν τονίζεται, ὅτι εἰς τὴν κυρωθεῖσαν διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 70100)1975 ἀποφάσεως Υ.Ε.Ν. οἰκείαν συλλογικὴν σύμβασιν δὲν περιελήφθη διάταξις προηγουμένης συλλογικῆς συμβάσεως, ἡ ὁποία εἶχεν ὡς ἀκολούθως: «'Εὰν ναυτικός τις συνωμολόγησε διὰ τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως μισθοῦ ἀνωτέρου τοῦ ὁριζομένου ὑπὸ τῆς παρούσης ἢ ἐπὶ πλέον τοῦ μισθοῦ τούτου καὶ ἐπίδομα ὑπὸ μορφὴν δώρου (μπόνους), τότε ἐὰν μὲν τὸ ἄθροισμα τοῦ μισθοῦ καὶ τοῦ ἐπιδόματος εἶναι ἀνώτερον τοῦ διὰ τῆς παρούσης καθοριζομένου μισθοῦ, οὐδεμιᾶς δικαιοῦται αὐξήσεως, ἐὰν τὸ ἄθροισμα τοῦτο εἶναι κατώτερον, τότε ὁ ναυτικὸς οὗτος λαμβάνει τόσην αὔξησιν, ὅση ἀπαιτεῖται ἵνα συμπληρώσῃ τὸν ὑπὸ τῆς παρούσης συμφωνηθέντα μισθόν».

Κατόπιν τούτου, ἐφ' ὅσον δὲν ὑφίσταται ἀντίθετος ρήτρα περὶ τούτου, συμφωνία, ἢ ἑτέρα νομικὴ διάταξις, τὸ δυνάμει τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διδόμενον μπόνους δὲν συμψηφίζεται πρὸς μελλοντικὴν αὔξησιν τῶν νομίμων ἀποδοχῶν.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΠΝΙΓΜΟΣ ΕΚ ΠΡΟΘΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΑΘΟΝΤΟΣ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΑΤΥΧΗΜΑ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Αρείου Πάγου δὲν ἀποτελεῖ ἐργατικὸν ἀτύχημα ὁ πνιγμὸς ναυτικοῦ ὁ ὁποῖος ἐρρίφθη ἑκουσίως εἰς τὴν θάλασσαν.

'Η περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς ἀγωγὴν μητρὸς ναυτικοῦ ἡ ὁποία ἐπεδίωξε καταβολὴν ἀποζημιώσεως συμφώνως πρὸς τὸν κωδικοποιημένον νόμον 551)1915 «περὶ εὐθύνης πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἐξ ἀτυχήματος ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων», ἕνεκα τοῦ θανάτου τοῦ υἱοῦ της. 'Ο ἀποθανὼν ναυτολογημένος εἰς τὸ πλοῖον τῆς ἐναγομένης ἑταιρείας ἐρρίφθη εἰς τὴν θάλασσαν ἑκουσίως προσπαθῶν νὰ φθάσῃ εἰς τὴν ξηράν. Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι τὸ ἐπελθὸν ἀτύχημα δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἐργατικόν, δεδομένου ὅτι δὲν προῆλθεν οὔτε ἐξ ἀφορμῆς οὔτε καὶ κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας.

'Αναμφιβόλως, ὡς ἔγιναν ἀποδεκτὰ ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τὰ περιστατικὰ ὑπὸ τὰ ὁποῖα ἔλαβε χώραν τὸ ἀτύχημα, τοῦτο ἔγινεν ἑκουσίως καθ' ὅσον ὁ ναυτικὸς ἐνήργησε κατὰ τοῦ ἑαυτοῦ του διὰ πράξεως στρεφομένης κατ' αὐτοῦ καὶ ἐκ τῆς ὁποίας προῆλθεν ὁ θάνατος.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται ὅλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἄνευ δασμοῦ (transit).

Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

KRUPP
ATLAS-ELEKTRONIK

ΝΕΟΝ ΙΣΧΥΡΟ
ΡΑΝΤΑΡ ATLAS 4101
ΤΑΧΕΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ –
ΜΕΙΩΣΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΝΕΑ ΣΥΣΚΕΥΗ ATLAS 7.5

KRUPP
Fried. Krupp GmbH
KRUPP ATLAS-ELEKTRONIK
P. O. Box 44 8545 D 2800 Bremen 44

Ζητῆστε περισσότερες πληροφορίες.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΥΠΟ:
NAUTEX O.E.
ΑΓΙΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΥ 13
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ:41.26.733-41.17.632-41.17.635
ΤΕΛΕΞ: 21-2291NSAM GR.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΟΙ ΙΑΠΩΝΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΝ
ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ ΡΟ - ΡΟ

Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Καβασάκι καθειλκύσθη τὴν 15ην Μαρτίου εἰς Σακάϊντε ἕνα πλοῖον ρόλλ/ὄν - ρόλλ/ὄφ τῶν 22.852 τόν. d.w., τὸ τελευταῖον ἐκ τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς ἑλληνικῆς ἑταιρίας «Σήσπηντ Φέρρυς». Τὰ πρῶτα δύο, παραδοθέντα τὸν Φεβρουάριον καὶ Μάρτιον, ὠνομάσθησαν «Σήσπηντ Ἀράμπια» καὶ «Σήσπηντ Ἄσια» ἀντιστοίχως, ἀπασχολούμενα ἤδη εἰς τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ Ἰαπωνίας καὶ Περσικοῦ Κόλπου.

Τὰ πρωτοποριακὰ αὐτὰ πλοῖα —τὰ μεγαλύτερα τοῦ εἴδους των εἰς τὸν Κόσμον— δύνανται, ἐκτὸς τῶν «τρέϊλερς», νὰ μεταφέρουν καὶ ἄλλα βαρέα φορτία συμπεριλαμβανομένων κοντέϊνερς καὶ κοντέϊνερς - ψυγείων.

Χρησιμοποιοῦντα τὴν μέθοδον ρό - ρό, τὰ σκάφη φορτώνονται εἴτε διὰ τῆς πρυμναίας θυρογεφύρας, εἴτε ἀπὸ πλευρικὰς θύρας αἱ ὁποῖαι ὁδηγοῦν εἰς τὸ μεσαῖον κατάστρωμα. Ἐκεῖθεν, τὰ φορτία μεταφέρονται εἰς τὸ ἄνω ἢ κάτω κατάστρωμα διὰ τεσσάρων ἀνελκυστήρων —δύο πρὸς κάθε κατεύθυνσιν.

Ἡ πρυμναία θυρογέφυρα εἶναι ἡ μεγαλυτέρα εἰς τὸν κόσμον καὶ ἔχει ἐπαρκῆ ἀνθεκτικότητα καὶ πλάτος ὥστε δύνανται νὰ κινοῦνται ἐπ' αὐτῆς ὀχήματα βάρους μέχρι 1.000 τόννων, ἢ δύο σειραὶ περονοφόρων ὀχημάτων μεταφερόντων κοντέϊνερς τῶν 20 ποδῶν.

Εἰς περίπτωσιν ἀπ' εὐθείας φορτώσεως ἀπὸ φορτηγίδας, ἢ ὅταν ἡ προβλὴς δὲν εἶναι κατάλληλος διὰ τὴν στήριξιν τῆς θυρογεφύρας, αὕτη διαθέτει μηχανισμὸν αὐτοστηρίξεως, ἀλλὰ τότε δὲν δύναται νὰ παραλάβῃ φορτία μεγαλύτερα τῶν 70 τόννων.

Δι' εὐχερεστέραν πλεύρισιν καὶ ἀνετωτέραν διακίνησιν τῶν κυλιομένων φορτίων, τὰ σκάφη εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ δύο πλευρικῶν βοηθητικῶν ἑλίκων εἰς τὴν πρῶραν (bow thrusters) καὶ μίαν πρυμναίαν βοηθητικὴν ἕλικα. Ἐπίσης, διαθέτουν σταθερωτῆρας πρὸς περιορισμὸν τῶν διατειχισμῶν, τόσον κατὰ τὴν φόρτωσιν ὅσον καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου των.

Ὡς πλοῖα ρό - ρό, δὲν ἔχουν διαμήκεις φρακτὰς εἰς τοὺς χώρους φορτίου. Ὡς ἐκ τούτου, διὰ τὴν μεγαλυτέραν ἀσφάλειάν των, τὸ κύτος ἔχει διπλᾶ πλευρικὰ τοιχώματα ἀπὸ τοῦ ἀνωτάτου σημείου βυθίσματος μέχρι τὴν τρόπιδα.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῶν σκαφῶν αὐτῶν, τὰ ὁποῖα ἐναυπηγήθησαν ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ Λόϋδ'ς Ρέτζιστερ, ἔχουν ὡς ἑξῆς: Μῆκος ὁλικὸν 197.50 μ., μῆκος μεταξὺ καθέτων 180 μ., πλάτος 32.20 μ., ὕψος 19.85 μ., βύθισμα 10 μ. καὶ ὁλικὴν χωρητικότητα 15.000 περίπου τόν. γκρός.

Εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ δύο μηχανὰς M.A.N. τύπου 14V52/55, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, συνολικῆς ἰσχύος 28.000 ἵππων χαλινωτηρίου, αἱ ὁποῖαι προσδίδουν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 19.7 κόμβων. Πλήρωμα ἐκ 47 ἀνδρῶν.

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Καβασάκι, ἐπίσης, παρεδόθη τὸν Φεβρουάριον τὸ μπάλκ κάρριερ ἀνοικτοῦ τύπου «Χόεγκ Μάλλαρντ», 44.351 τόν. d.w., τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν παραγγελθέντων ὑπὸ Νορβηγῶν εἰς τὰ ἐν λόγῳ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

Ἐξοπλισμένον μὲ δύο γερανογεφύρας τῶν 30 τόν. ἑκάστη, τὸ «Χόεγκ Μάλλαρντ» δύναται νὰ μεταφέρῃ μίαν τεραστίαν ποικιλίαν φορτίων, ὡς κοντέϊνερς, ξυλείαν, ξυλοπολτόν, δημητριακά, σιδηρομετάλλευμα, κ.ἄ., εἰς λιμένας ὅπου δὲν παρέχονται εὐκολίαι φορτοεκφορτώσεως.

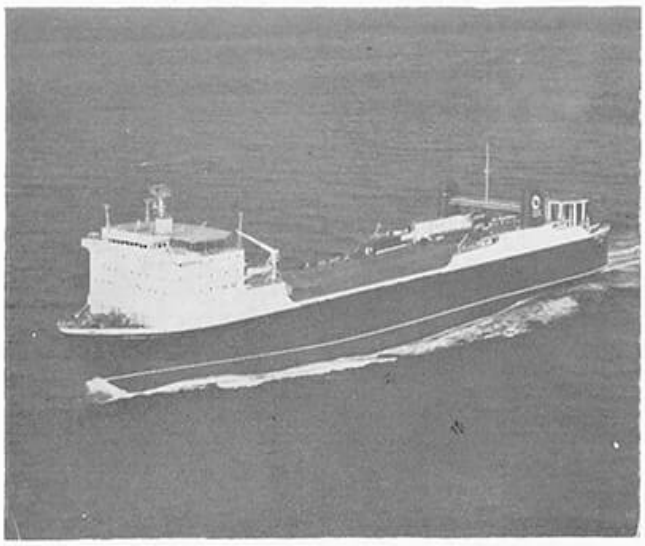
Πρὸς περαιτέρω διευκόλυνσιν τῆς φορτοεκφορτώσεως, τὸ σκάφος ἔχει 10 τετράγωνα κύτη χωρὶς προεξοχὰς εἰς τὸ ἐσωτερικόν των, καὶ διπλοῦν περίβλημα. Ἐκτὸς τοῦ No. 1, τὰ ἄλλα κύτη ἔχουν ἄνοιγμα πλάτους 25.36 μ., ἤτοι τὸ 80% τοῦ πλάτους τοῦ σκάφους. Τὰ ἀνοίγματα καλύπτονται διὰ ποντονίων ἐπαρκοῦς ἐνισχύσεως, ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ φόρτωσις κοντέϊνερς ἢ ξυλείας ἐπ' αὐτῶν. Ἡ μετακίνησις τῶν ποντονίων ἐπιτυγχάνεται διὰ τῶν γερανογεφυρῶν. Εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῶν κυτῶν ὑπάρχει ἐπαρκέστατος φωτισμός.

Διὰ νὰ ἱκανοποιήσῃ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν τὸ ναυπηγεῖον κατεσκεύασε ἀνέτους χώρους ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος : Αἴθουσα ἀναψυχῆς, μπάρ, ἐσωτερικὴν κολυμβητικὴν δεξαμενήν, πολυτελῆ αἴθουσα ἀναπαύσεως καὶ ἐστιατόριον.

Τὸ ὑπερσύγχρονον, αὐτοματοποιημένον μηχανοστάσιον φέρει τὸν χαρακτηρισμὸν «ΕΟ» τοῦ Νορβηγικοῦ Νηογνώμονος καὶ ἡ ψῦξις ἐπιτυγχάνεται ἐξ ὁλοκλήρου διὰ καθαροῦ ὕδατος ἀντὶ θαλασσίου, καθισταμένης οὕτω εὐχερεστέρας τῆς συντηρήσεως τῆς μηχανῆς. Διάφοροι νεωτερισμοὶ ἔχουν, ἐπίσης, προσαρμοσθῆ εἰς τὸ σύστημα πηδαλιουχίας.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ «Χόεγκ Μάλλαρντ» ἔχουν ὡς ἑξῆς: Μῆκος ὁλικὸν 200.50 μ., μῆκος μεταξὺ καθέτων 190 μ., πλάτος 30.80 μ., ὕψος 15.70 μ., βύθισμα 11.54 μ., ὁλικὴ χωρητικότης 29.213 τόν. καὶ d.w. 44.351 τόννων. Πλήρωμα 35 ἀνδρῶν.

Μηχανὴ Καβασάκι - M.A.N. K8SZ 70/125, ἰσχύος 15.200 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15.3 μιλίων, ὑπὸ πλήρη φόρτον.



Τὸ 22.852 τόν. d.w. ρὸ - ρὸ «Σήσπηντ Ἀράμπια».

«Χόεγκ Μάλλαρντ», μπάλκ κάρριερ πολλαπλῆς χρήσεως

●

ΝΕΑ ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΥΘΕΙΑΣ ΘΕΣΕΩΣ

Ὁ κ. Νικόλας Κροντήρης ἐδημοσίευσε μίαν νέαν μέθοδον ὑπολογισμοῦ τῆς εὐθείας θέσεως διὰ τῆς χρήσεως κοινοῦ ἠλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ χειρός. Ἡ μέθοδος αὕτη πλεονεκτεῖ τῶν λοιπῶν, δεδομένου ὅτι δὲν ἐπιβάλλεται ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ AZ οὔτε ὁ ἔλεγχος τῶν πράξεων, τὸ δὲ εὑρισκόμενον AZ εἶναι ἀκριβέστερον τῶν οἰωνδήποτε πινάκων. Ἐξ ἄλλου χρησιμοποιεῖται ἀποκλειστικῶς εἷς μόνον τύπος, δὲν ἀπαιτεῖται δὲ χρήσις ἄλλης μεθόδου δι' εἰδικὰς περιπτώσεις.

Ἀναγνώρισιν τῆς μεθόδου ταύτης καὶ τῶν πλεονεκτημάτων της ἐν σχέσει πρὸς τὰς λοιπὰς ἐφαρμοζομένας μεθόδους, ἀποτελοῦν αἱ ὑπὸ τοῦ κ. Κροντήρη ληφθεῖσαι συγχαρητήριοι ἐπιστολαὶ ἐκ μέρους τῆς Βρεταννικῆς Σχολῆς Ναυτικῶν Ἐπιχειρήσεων, ἀνεγνωρισμένων ναυτικῶν ἐπιθεωρητῶν, ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν σχολῶν κ.λπ.

●

ΦΟΡΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ ΑΠΟ ΜΠΕΤΟΝ

Ὁ Βρεταννικὸς Νηογνώμων ἐνέκρινε τὰ σχέδια ἑνὸς σκάφους μεταφορᾶς ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου, μὲ χωρητικότητα 128.000 κυβ. μέτρων. Ὁ τίτλος τῆς κλάσεως αὐτῆς θὰ εἶναι «100A1 Κάργκ Ὑγροποιημένου Ἀερίου, Μεθανίου, σὲ δεξαμενὲς μεμ-

βράνης», μὲ περιγραφικὴν ὑποσημείωσιν εἰς τὴν στήλην 6 τοῦ Βιβλίου Ταξινομήσεως «Σκάφος ἀπὸ προεντεταμένον, προενισχυμένον μπετὸν - Πειραματικόν».

Ἡ λέξις «Πειραματικὸν» —ποὺ ἔχει χρησιμοποιηθῆ ἐπίσης ὅταν ταξινομήθησαν τὰ πρῶτα σιδηρᾶ καὶ χαλύβδινα πλοῖα— θὰ καταργηθῆ μετὰ τὴν ἐπιτυχῆ συμπλήρωσιν τῆς ἀρχικῆς περιόδου λειτουργίας.

Αἱ κύριαι διαστάσεις τοῦ πλοίου θὰ εἶναι: Ὁλικὸν μῆκος 290 μ., πλάτος 44 μ. καὶ βάθος 23.5 μ. Θὰ διαθέτῃ 10 δεξαμενὰς φορτίου (πέντε εἰς τὸ πρωραῖον καὶ πέντε εἰς τὸ πρυμναῖον τμῆμα), διὰ τὴν ἀποθήκευσιν ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου. Ἡ κυρία προωστήριος μηχανὴ ἰσχύος 40.000 Α. Ι. θὰ εἶναι τοποθετημένη εἰς τὴν πρύμνην.

●

ΚΙΝΗΤΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΜΑΡΚΟΝΙ ΜΑΡΙΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Τὴν 18ην Ἀπριλίου, ἀφίχθη εἰς τὸν Πειραιᾶ κινητὴ ἔκθεσις προβολῆς συγχρόνων ἠλεκτρονικῶν ὀργάνων ναυσιπλοΐας τῆς ἑταιρίας Μαρκόνι Μαρίν. Τὸ συγκρότημα, ὅπερ ἐπεσκέφθη πλῆθος ἐνδιαφερομένων ἐκ μέρους ναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶς, παρέμεινεν ἐπὶ μίαν ἑβδομάδα εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ἐπιβατικοῦ Σταθμοῦ τοῦ ΟΛΠ καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀνεχώρησε διὰ Γιουγκοσλαυΐαν.

Μεταξὺ ἄλλων ἐπεδεικνύοντο : ἕνα ραντὰρ τύπου «Ράντιολοκέϊτορ 12», ἐν πλήρει λειτουργίᾳ· τὸ τελευταίου τύπου ραδιογωνιόμετρον «Λόουντσταρ III D», πλήρως αὐτοματοποιημένον· δέκτης ὑπερβολικῆς ναυσιπλοΐας «Ἄλφα Ὠμέγα»· ἠχοβολιστικὴ συσκευὴ «Σητσάρτ/Σήσκεϊπ» καὶ ἕνα ραδιοτηλέφωνον «Φῶκον II». Ἐπίσης, ἐκτίθεντο : τὸ σύστημα ἐνδοεπικοινωνίας «Φλέξικον», ἕνας ραδιοδέκτης «Χέραλντ», τὸ σύστημα διανομῆς κεραίας «Παντένα III» καὶ πολλαπλὸν σύστημα ἐπικοινωνίας τοῦ πλοιάρχου μὲ τὰ διάφορα σημεῖα τοῦ πλοίου.

Ἡ κινητὴ ἔκθεσις περιελάμβανε καὶ ἄλλα ὄργανα, ὡς ἡ μονὰς αὐτομάτου διορθώσεως λαθῶν «Σπέκτορ», ἕνας δέκτης «Νέμπουλα», πλήρης μονὰς ἐπιλογῆς κλήσεων «Σήκωλ», μὲ σύστημα ἀποκρυπτογραφήσεως, ἕνας πομπὸς «Κομαντάντ» καὶ δύο ραδιοτηλέφωνα λίαν ὑψηλῆς συχνότητος, τύπου «Κορβὲτ SS» καὶ «Ἄργκονωτ SS». Ἀρκετὰ ἐκ τῶν ὀργάνων αὐτῶν ἐπεδεικνύοντο ἐν λειτουργίᾳ.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκθέσεως, ἡ ἐδῶ ἀντιπρόσωπος ἑταιρία τῆς Μαρκόνι Μαρίν, «Μαρὲλ Ἐλεκτρόνικς», παρέθεσε δεξίωσιν εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Λέσχην Πειραιῶς τὴν 22αν Ἀπριλίου. Παρέστησαν ὁ Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀλ. Παπαδόγγονας, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λ.Σ. κ. Ἄλκης Σκιαδᾶς, ὁ Βρεταννὸς πρέσβυς ἐν Ἀθήναις καὶ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τοῦ Πειραιῶς.

●

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΙ ΤΗΣ ΣΟΥΛΤΖΕΡ

ΑΙ ΝΕΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΤΥΠΟΥ RND...M

Ἡ ζήτησις ναυτικῶν μηχανῶν προώσεως Σοῦλτζερ τύπου RND...M εἰς ὅλον τὸν Κόσμον ηὐξήθη σημαντικῶς. Τὸ 1976, ἐκλείσθησαν παραγγελίαι δι' 76 μηχανὰς RND ...M, συναλικῆς ἰσχύος 1.012.190 ἵππων χαλινωτηρίου. Ἀπὸ τοῦ 1974, ὅτε ἡ σειρὰ μηχανῶν RND...M εἰσήχθη εἰς τὴν ἀγοράν, ἔχουν ληφθῆ παραγγελίαι δι' 132 μηχανάς, συνολικῆς ἰσχύος 2.3 ἑκατομ. ἵππων.

Αἱ δίχρονοι μηχαναὶ τύπου RND...M, ἰσχύος ἀπὸ 7.160 ἕως 40.200 ἵππων, ἀποτελοῦν ἐξέλιξιν τῆς ἐπιτυχοῦς σειρᾶς RND καὶ ἔχουν τὰ ἀκόλουθα κύρια χαρακτηριστικά :

—Συνεχῆ, σταθερὰν πίεσιν ἀέρος σαρώσεως, μὲ βελτιωμένους στροβιλοφυσητῆρας καὶ σταυροειδῆ σάρωσιν.

—Νέον, αὐτοτελές, πῶμα κυλίνδρου.

—Βελτιωμένον σύστημα ἐκχύσεως καυσίμου, μὲ προφύσια νέου τύπου.

—Νέου τύπου τριβέα ζυγώματος.

—Εἰδικὰ ὑδραυλικὰ ἐργαλεῖα, ἅτινα ἁπλοποιοῦν τὴν ἅρμοσιν, ἐξάρμοσιν καὶ συντήρησιν τῆς μηχανῆς.

Αἱ πρῶται μηχαναὶ Σοῦλτζερ RND...M, τοῦ τύπου 12RND90M (ἰσχύος 40.200 ἵππων χαλινωτηρίου ἑκάστη) ἐτοποθετήθησαν εἰς τὰ πλοῖα-κοντέϊνερς «Νέπτουν Πέρλ» καὶ «Νέπτουν Κόραλ» τῶν 30.000 τόν. d.w., ναυπηγηθέντα εἰς Ἰαπωνίαν. Μὲ μηχανὰς τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἀλλὰ μικροτέρας ἱπποδυνάμεως, ἐφοδιάζονται, ἐπίσης, τὰ μπάλκ κάρριερς τύπου «Φιούτσουρ - 32» τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα.

ΥΨΗΛΑΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ

Ἡ πλέον ἐπιτυχὴς σειρὰ ναυτικῶν μηχανῶν προώσεως εἰς τὸν Κόσμον ἀπεδείχθη ἡ σειρὰ RND —πρόγονος τῆς RND...M. Ἀπὸ τῆς ἐμφανίσεως τῶν μηχανῶν αὐτῶν εἰς τὴν ἀγοράν, πρὸ ἐννεαετίας, παρηγγέλθησαν ἄνω τῶν 2.000 μονάδων, συνολικῆς ἱπποδυνάμεως 30 ἑκατομ. ΒΗΡ. Αἱ παραγγελίαι αὗται κατανέμονται, κατὰ τύπον, ὡς ἀκολούθως : RND 105 (26 μηχαναί), RND 90 (606), RND 76 (590) καὶ RND 68 (806).

ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΘΟΡΥΒΩΝ

Ἀπό τινος χρόνου ἡ ἑταιρία Σοῦλτζερ διεξάγει ἐρεύνας πρὸς ἐντοπισμὸν τῶν διαφόρων θορύβων ἐκλυομένων ἀπὸ τὰς ναυτικὰς δηζελομηχανὰς τὰς ὁποίας κατασκευάζει καὶ περιορισμόν, κατὰ τὸ δυνατόν, τῶν θορύβων αὐτῶν.

Παρετηρήθη, λοιπόν, ὅτι εἰς τὰς μηχανὰς τῆς κατηγορίας RND καὶ RND...M αἱ κυριώτεραι πηγαὶ θορύβου εἶναι ὁ στροβιλοφυσητήρ, ἡ σύνδεσις μεταξὺ στροβιλοφυσητῆρος καὶ ἀεροψύκτου καὶ αἱ σωληνώσεις ἐξόδου τῶν ἀερίων. Οἱ θόρυβοι αὐξάνουν ἐὰν αὐξηθῆ ἡ ἱπποδύναμις ἑνὸς συγκεκριμένου τύπου μηχανῆς, χωρὶς τὰς ἀναγκαίας τροποποιήσεις.

Ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν ἑταιρίαν Μπράουν Μπόβερι, ἡ Σοῦλτζερ ἠρεύνησε τὴν πιθανότητα μειώσεως τῶν θορύβων τοῦ στροβιλοφυσητῆρος ἀμφοτέρων τῶν προαναφερθέντων τύπων μηχανῶν, ὅπερ καὶ ἐπέτυχε διὰ τῆς μονώσεως τοῦ περιβλήματος τῆς ἐξόδου ἀέρος καὶ διὰ τῆς τοποθετήσεως εἰδικοῦ φίλτρου-σιγαστῆρος εἰς τὸ σημεῖον ἀναρροφήσεως ἀέρος.

Αἱ ἔρευναι συνεχίζονται μὲ στόχον τὴν περαιτέρω μείωσιν τῶν τόσον δυσαρέστων διὰ τοὺς μηχανικοὺς θορύβων.

●

ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΥΜΝΗ

Τυποποίησιν τοῦ πρυμναίου τμήματος ὅλων τῶν ναυπηγουμένων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἐμπορικῶν σκαφῶν, προτείνει ἡ Ναυτικὴ Διοίκησις τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν. Εἰς σχετικὴν μελέτην ὑπολογίζεται ὅτι περὶ τὰ 80% τῶν ναυπηγηθησομένων ἐκεῖ πλοίων ἀπὸ τοῦδε μέχρι τοῦ 1980 δύνανται νὰ κατασκευασθοῦν μὲ τυποποιημένην πρύμνην, ὅπερ θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους μέχρι 10%.

Εἰς τὴν μελέτην τονίζεται, ὅτι τὸ πρυμναῖον τμῆμα ἑνὸς συγχρόνου ἐμπορικοῦ πλοίου ἀπαιτεῖ τὴν μεγαλυτέραν δαπάνην κεφαλαίου καὶ ἐργατικῶν, διότι περιλαμβάνει τὸν μηχανισμὸν προώσεως, τὴν γέφυραν καὶ τὰ ἐνδιαιτήματα.

Ἡ τυποποίησις τοῦ πρυμναίου τμήματος θὰ προσδώσῃ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τὴν δυνατότητα μαζικῆς παραγωγῆς, ἥτις συνεπάγεται χαμηλότερον κόστος καὶ σύντμησιν τοῦ χρόνου κατασκευῆς. Ἐπίσης, τὰ πολλὰ μικρὰ ναυπηγεῖα τῆς χώρας θὰ συμμετέχουν εἰς τὴν κατασκευὴν μεγάλων σκαφῶν.

Βασικῶς, προτείνονται τρία σχέδια τυποποιημένης πρύμνης, καλύπτοντα διαφόρους τύπους σκαφῶν, ὡς δεξαμενόπλοια, πλοῖα - κοντέϊνερς, ὑγραεριοφόρα καὶ μπάλκ κάρριερς, ἔχοντα μῆκος ἀπὸ 485 ἕως 1.006 πόδας καὶ χωρητικότητα 15.000 μέχρι 230.000 τόννων.

Ἡ μελέτη ὑπολογίζει ὅτι ἐὰν 16 πλοῖα κατασκευασθοῦν μὲ τυποποιημένην πρύμνην τὸ κόστος ναυπηγήσεως κατὰ σκάφος θὰ μειωθῆ ἀπὸ 4% ἕως 10%.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23
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

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

- **TIME** = Immediate delivery
  = No Deviation
  = No Congestion
- **MONEY** = Low Prices
  = Fine Quality
  = Best Discounts

STEM NOW!!! and...
get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→CONTACT: PETROSTAR CO. LTD

C/O RED SEA BUNKERS SUPPLIES S.A.
G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY
1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

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

ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

'Ημερήσιαι εισπράξεις καὶ δαπάναι.— Περιθώρια ἐπικερδοῦς ἐκμεταλλεύσεως.— Σύγκρισις τῶν δαπανῶν πληρώματος μὲ τὰς ἄλλας σημαίας.— 'Η ἔκθεσις τῶν ἐκπροσώπων τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν.

'Ομιλῶν περὶ τῶν συνεπειῶν τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κρίσεως, ὁ ἐκπρόσωπος τῆς 'Ενώσεως τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν, εἰς τὴν ἐτησίαν συνέντευξιν τύπου ἥτις ἀκολουθεῖ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς 'Ενώσεως, ἀνεφέρθη ἐν πρώτοις εἰς τὰ ἀργοῦντα σκάφη, τὰς ἀκυρώσεις παραγγελιῶν καὶ τὰς νέας ναυπηγήσεις διὰ νὰ καταλήξη εἰς τὰ ὑφιστάμενα ἐπίπεδα ναύλων.

Λαβὼν ἐν συνεχείᾳ ὡς παράδειγμα τρεῖς κατηγορίας σκαφῶν (ἓν VLCC τῶν 200 χιλ. τόννων d.w., ἓν μπάλκ - κάρριερ τῶν 80.000 τόν. d.w. καὶ ἓν μπάλκ - κάρριερ τῶν 40. 000 τόν. d.w.) παρουσίασε λεπτομερῆ πίνακα τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν ὑπὸ γαλλικὴν σημαίαν. Κατὰ τὸν πίνακα αὐτόν, ὁ δυνάμενος σήμερον νὰ ἐπιτευχθῆ ναῦλος ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω πλοίων εἰς συνήθη χρονοναύλωσιν ἑνὸς ἔτους (ἥτις ἀφήνει εἰς βάρος τοῦ ναυλωτοῦ τὰ ἐμπορικὰ ἔξοδα, τὰ λιμενικὰ τέλη καὶ τὰ καύσιμα) ἀνέρχεται κατὰ μῆνα καὶ κατὰ τόννον d.w. εἰς δολλάρια 0,70 - 0,75 διὰ τὸ πρῶτον πλοῖον, εἰς δολλάρια 1,50 διὰ τὸ δεύτερον καὶ εἰς δολλάρια 2,80 διὰ τὸ τρίτον. 'Επομένως ἡ τοιαύτη ναύλωσις ἐπιφέρει ἡμερησίως εἰσπράξεις ἀντιστοίχως δολλαρίων 4.900, 3.900 καὶ 3.700. 'Εξ ἄλλου αἱ ἡμερήσιαι δαπάναι τῶν ὡς ἄνω τριῶν τύπων πλοίων αἱ περιλαμβανόμεναι ὑπὸ τὸν διεθνῆ ὅρον running cost (πλήρωμα, ἀσφάλισις, συντήρησις, προμήθειαι, ἐπισκευαί, γενικὰ ἔξοδα) ἀνέρχονται ἀντιστοίχως εἰς δολλάρια 8.000, 4.500 καὶ 3.300. Τέλος ἐὰν εἰς τὰ running costs προσθέσωμεν καὶ τὰς δαπάνας κεφαλαίου (ἐξόφλησις δανείου ἢ ἀποσβέσεις) τὸ ἀντίστοιχον ἡμερήσιον κόστος τῶν ἐν λόγω πλοίων φθάνει τὰ δολλάρια 20.000, 11. 000 καὶ 7.000.

'Η ἀντιπαράθεσις τῶν στοιχείων αὐτῶν καὶ ἰδιαιτέρως τῶν ἡμερησίων εἰσπράξεων καὶ δαπανῶν εἶναι λίαν ἐνδιαφέρουσα. 'Εὰν δὲ λάβωμεν ὑπ' ὄψιν ὅτι ἐπὶ τῶν 8.000 δολλαρίων τῆς ἡμερησίας δαπάνης τοῦ VLCC, τὰ ἔξοδα πληρώματος κυμαίνονται μεταξὺ 2.500 - 3.200 δολλ. εἰς δὲ τὸ μπάλκ - κάρριερ τῶν 80.000 τόν. d.w. κυμαίνονται μεταξὺ 2.500 - 3.200 δολλαρίων, γίνεται φανερὸν ὅτι μὲ τοὺς σημερινοὺς ναύλους, ἐὰν προκαταβληθοῦν αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ πληρώματος, ὁ πλοιοκτήτης δὲν δύναται νὰ καλύψη οὔτε τὰ ἔξοδα ἀσφαλίσεως.

'Εν ὄψει τῶν ἀνωτέρω, συμπεραίνει ὁ Γάλλος ἐκπρόσωπος, ἐὰν εἷς πλοιοκτήτης ἐπιχειρήση νὰ συγκροτήση σήμερον στόλον ἐκ νέων πλοίων, εἶναι βέβαιον ὅτι θὰ ὁδηγηθῆ εἰς πτώχευσιν ἐντὸς ὀλίγων μηνῶν, ἐφ' ὅσον αἱ εἰσπράξεις των θὰ τοῦ ἐπιτρέψουν ἴσως, εἰς τὴν καλυτέραν περίπτωσιν, νὰ καλύψη μὲ ἐλάχιστα περιθώρια, μόνον τὰς τρεχούσας δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως, ἐπ' οὐδενὶ λόγω ὅμως θὰ τοῦ ἐπιτρέψουν ν' ἀντιμετωπίση τὰς οἱασδήποτε δαπάνας κεφαλαίου.

Μίαν ἄλλην σύγκρισιν, ἐξ ἴσου ἐνδιαφέρουσαν, ἐπεχείρησεν ἐν συνεχείᾳ ὁ Γάλλος ἐκπρόσωπος, ἀναφορικῶς πρὸς τὸ ὑπερβάλλον κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῆς γαλλικῆς σημαίας.

'Εξετάζων τὰς ἡμερησίας δαπάνας πληρώματος ἑνὸς τυπικοῦ μπάλκ κάρριερ ἄνω τῶν 40.000 τόν. d.w. ἀνεβίβασε ταύτας εἰς δολλ. 2.280 ἀναλυομένας ὡς ἀκολούθως: Μισθοὶ δολλ.900, ἄδειαι δολλ. 500, διαθεσιμότης δολλ. 150, ἀποζημιώσεις δολλ. 50, κοινωνικαὶ δαπάναι δολλ. 550, τροφοδοσία δολλ. 130. 'Η σύγκρισις τῶν στοιχείων τούτων μὲ τὰ ἀντίστοιχα τοῦ βρετανικοῦ πλοίου φέρει τὸ τελευταῖον τοῦτον μὲ ἡμερησίας δαπάνας πληρώματος δολλ. 1.330 ἤτοι κατὰ 1.000 δολλ. κατωτέρας τοῦ Γαλλικοῦ. 'Η ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ ὑφίσταται εἰς ὅλα τὰ ὡς ἄνω ἐπὶ μέρους κονδύλια, ἐκτὸς τῆς τροφοδοσίας, μὲ ἰδιαιτέραν δὲ ἔξαρσιν εἰς τὰς ἀδείας (δολλ. 200) καὶ τὰς κοινωνικὰς δαπάνας, αἱ ὁποῖαι μόλις φθάνουν τὸ τέταρτον τῶν Γαλλικῶν, ἐξ αἰτίας τοῦ εἰς τὴν 'Αγγλίαν ἰσχύοντος συστήματος τῆς δωρεὰν ἰατρικῆς περιθάλψεως καὶ τοῦ μακροτέρου ὁρίου ἡλικίας. 'Η τοιαύτη ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ δύναται νὰ φθάση μέχρι 1.500 δολλαρίων διὰ τὰ πλοῖα ὑπὸ σημαίας τοῦ τρίτου κόσμου, ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἢ ὑπὸ σημαίας εὐκολίας.

Παρατηρεῖται πάντως ἐν ὄψει τῶν ἀνωτέρω δεδομένων, ὅτι εἰς τὴν οὐσίαν ὁ Γάλλος ναυτικὸς δὲν «ὑπεραμείβεται» δεδομένου ὅτι ἡ εἰς καθαρὸν μισθὸν διαφορὰ ἐναντι τοῦ Βρεταννοῦ συναδέλφου του εἶναι μικρά, ἐνῶ ἐξ ἄλλου ἀπὸ ἀπόψεως συνθέσεως τὸ γαλλικὸν πλοῖον δὲν δύναται νὰ θεωρηθῆ βεβαρημένον, ἀφοῦ ἡ σύνθεσίς του περιλαμβάνει 30 ἄνδρας ἐναντι 36 - 37 τοῦ Βρεταννικοῦ. Εἶναι ἀξιοσημείωτον πάντως καὶ ἀξίζει νὰ ἐπισύρη τὴν προσοχὴν τῶν οἰκείων ναυτεργατικῶν κύκλων τὸ γεγονὸς ὅτι οἱ κυρίως μισθοὶ τῶν ναυτικῶν δὲν ἀντιπροσωπεύουν παρὰ μόνον τὸ 40% τῶν δαπανῶν πληρώματος τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου.

ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

ΑΝΑΤΟΛΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΥΞΑΝΕΙ

Τὸ ποσοστὸν αὐξήσεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, μεταξὺ 'Οκτωβρίου 1975 καὶ 'Οκτωβρίου 1976 ὑπῆρξεν ἐξαιρετικὰ ὑψηλόν. Αὐτὰ ἀναφέρει τὸ 'Ινστιτοῦτον Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας τῆς Βρέμης. Ἔφθασε τοῦτο εἰς τὰ 11.2% ἐναντι τοῦ παγκοσμίου ποσοστοῦ αὐξήσεως ὅπερ ἦτο 6%. 'Ο στόλος τῶν 11 χωρῶν τῆς ὁμάδος ταύτης ἀνήρχετο τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1976 εἰς 4.117 σκάφη, χωρητικότητος 24.977.000 τόν. γκρός, ἐναντι 3.919 σκαφῶν 22.455.000 τόν. γκρὸς τοῦ προηγουμένου ἔτους. 'Ο στόλος αὐτὸς ἀντιπροσωπεύει σήμερον τὰ 7.4% τοῦ παγκοσμίου τοννάζ ἐναντι 7% τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Τὸ ποσοστὸν αὐξήσεως τῶν στόλων τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας χωρῶν ἀνῆλθεν εἰς 10.6%, ἐνῶ διὰ τὰς παραδοσιακὰς ναυτιλιακὰς χώρας μόλις 2.2%.

'Ο σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1976 ἀπετελεῖτο ἀπὸ 2.756 σκάφη χωρητικότητος 14.899.000 τόν. γκρός, ἤτοι 1.000.000 τόν. περισσότερον ἀπὸ τὸ 1975.

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ Πρακτορείου Τάς ὁ στόλος αὐτὸς θὰ αὐξηθῆ εἰσέτι κατὰ ἕνα ἑκατομμύριον τόννους τὸ 1977 καὶ κατὰ 4.6 ἑκατομ. τόννους μέχρι τέλους τοῦ 1980.

ΓΑΛΛΙΑ

ΣΠΑΝΙΑΙ ΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

'Ο νέος Πρόεδρος τῆς Κεντρικῆς 'Επιτροπῆς τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν κ. Μ. Καγκαρντέλ, ἐδήλωσεν ὅτι τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἶναι σχεδὸν ἑτοιμοθάνατον. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν διατάξεών του καὶ κυρίως τῶν ἐπιδοτήσεων καὶ τῶν μειώσεων τοῦ ἐπιτοκίου διὰ τὴν ἀγορὰν νέων πλοίων, ἐντὸς κλίματος τὸ ὁποῖον θὰ διατηρηθῆ εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα διὰ δύο ἢ τρία ἔτη ἀκόμη.

Συνεπείᾳ τούτου τὰ σχέδια τοῦ ἐφοπλισμοῦ περὶ νέων ἐπενδύσεων μέχρι τοῦ 1980 εἶναι σπάνια καὶ περιωρισμένα, ἰδιαιτέρως εἰς τοὺς τομεῖς τῶν μπάλκ κάρριερς καὶ τῶν πετρελαιοφόρων. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς δὲν ἔχει νόημα ἡ ἐπίκλησις τῆς ἐπιβαλλομένης ἀλληλεγγύης τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὴν ναυπηγοβιομηχανίαν, δεδομένου ὅτι αὕτη προϋποθέτει ἐμπορικὸν στόλον τὸν ὁποῖον δὲν δύναται νὰ δημιουργήση ἀναπτυξιακὸν πρόγραμμα μὴ ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς συγχρόνους ἀνάγκας.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΙΑ

ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ - ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ

Προερχόμενον ἐξ ΗΠΑ ἐνεκαινίασε τὸ παρθενικόν του ταξίδιον τὸ πρῶτον «φούλ κοντέϊνερ» «Σούσακ» τῶν Γιουγκοσλαυϊκῶν Γραμμῶν τῆς Ριγιέκα, τὸ ὁποῖον ἤρχισε τὴν τα-

κτικὴν του γραμμήν, Ἀδριατικῆς, Τυρρηνικοῦ καὶ ΗΠΑ βορείως Χάττερας.

Τὸ νέον σκάφος ἐναυπηγήθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμβούργου καὶ εἶναι ἐξοπλισμένον μὲ ὅλα τὰ σύγχρονα τεχνικὰ μέσα, ἅτινα ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν τελείαν στοιβασίαν τοῦ φορτίου τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων. Ἐγγυᾶται χρόνον 10 ἡμερῶν διὰ τὴν κάλυψιν τῆς ἀποστάσεως Γένοβα - Ν. Ὑόρκη.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ σκάφους εἶναι: Χωρητικότης 8.084 τόν. γκρὸς ἢ 4. 857 νέτ. Μῆκος 153 μέτρα. Ταχύτης 18.5 κόμβοι, δύναται νὰ μεταφέρῃ 574 ἐμπορευματοκιβώτια, καθὼς ἐπίσης καὶ 50 κιβώτια ψυγεῖα.

Τὸν Μάϊον θὰ ἀκολουθήσῃ τὸ «Σούσακ», τὸ «Χρέζλιν». Ἐν τούτοις, ἀπὸ τὸν ἴδιον μῆνα καὶ κατόπιν καὶ ἀνὰ δεκαήμερον θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὴν ἰδίαν γραμμὴν τὰ «φούλ κοντέϊνερς» τῆς ἰδίας ἑταιρίας «Πάϊονηρ», «Ἀστήρ», «Σούσακ» καὶ «Χρέζλιν».

●

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΑΠΕΡΓΙΑΝ

Ἡ Ἀπεργία τῶν Ἰαπώνων ναυτικῶν ἐτέθη ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν συνελεύσεων (160.000 ναυτικοί). Αἴτημα : αὔξησις κατὰ 11% εἰς τοὺς μισθούς, ἴση πρὸς 18.000 γιέν. Προσεφέρθη ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς αὔξησις 5.9%. Προηγουμένη ἀπεργία κατὰ τὸ 1972 διήρκεσεν 90 ἡμέρας, προκαλέσασα μεγάλην ἀναταραχὴν εἰς τὰς μεταφοράς.

●

ΙΤΑΛΙΑ

ΜΕΤΑΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Συμφωνίᾳ τῶν ἐφοπλιστῶν Κόστα καὶ Μαγκλιβέρα καὶ τῆς Φινμάρε ἀφ' ἑνὸς, τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων ἀφ' ἑτέρου, ἀπεφασίσθη ἡ σύστασις νέας ἑταιρίας, εἰς τὴν κυριότητα τῆς ὁποίας θὰ περιέλθουν τὰ σκάφη «Λεονάρντο ντὰ Βίντσι», «Γκαλιλέο Γκαλιλέϊ», «Γκουλιέλμο Μαρκόνι» καὶ «Ἀουζόνια», παρωπλισμένα ἤδη, ἵνα ἀποτελέσουν, ὡς κρουαζιερόπλοια, τὸν ἑταιρικὸν στόλον. Προϋπόθεσις ἡ κρατικὴ ἐπιδότησις ἵνα τὰ σκάφη ὑποστοῦν τὰς ἀναγκαίας μετατροπάς. Ἐκ παραλλήλου ἀπεφασίσθη νὰ διαλυθῇ τὸ «Βικτόρια». Τὸ κόστος μετασκευῆς του ὑπελογίσθη ὑψηλὸν (6 - 7 δισεκατομ. λιρέττας).

Αἱ μετασκευαὶ τῶν τεσσάρων σκαφῶν θὰ κατανεμηθοῦν μεταξὺ τῶν διαφόρων ἰταλικῶν ναυπηγείων. Κόστος 20 δισεκατομ. λιρεττῶν. Τὸ Δημόσιον θὰ καταβάλῃ τὰς δαπάνας.

* * *

Τὸ «Χριστόφορος Κολόμβος» 29.429 τόν. γκρός, παρωπλίσθη. Ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς ἀπὸ τὴν Βενεζουέλαν ἀντὶ 5.720.000 δολλαρίων. Θὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ξενοδοχεῖον.

●

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΙΣ «ΣΟΛΑΣ»

Ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων ὑπεστήριξεν ὁμοφώνως νομοσχέδιον βάσει τοῦ ὁποίου ἡ Μεγάλη Βρεταννία θὰ ἐπικυρώσῃ, τὸ ταχύτερον δυνατόν, τὴν νέαν διεθνῆ σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ (ΣΟΛΑΣ 1970).

Οἱ Βρεταννοὶ ὑποστηρίζουν, ὅτι ἐὰν ἡ ἐπικύρωσις τοῦ νέου ΣΟΛΑΣ βραδύνῃ, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καί, ἐνδεχομένως, ἄλλαι χῶραι τινὲς θὰ σπεύσουν εἰς τὴν λῆψιν μονομερῶν μέτρων ἀσφαλείας ἐπιζημίων διὰ τὴν διεθνῆ Ναυτιλίαν, δεδομένου ὅτι τὸ κάθε ἐμπορικὸν πλοῖον θὰ ὑποχρεοῦται νὰ συμμορφοῦται μὲ τοὺς ἑκάστοτε ἰσχύοντας κανονισμοὺς ἀσφαλείας τῆς χώρας προσεγγίσεώς του.

Κατὰ συνέπειαν, ὑποδεικνύεται ὅτι ἐπείγει νὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ ἡ σύμβασις, τὴν ὁποίαν μέχρι στιγμῆς ἔχουν ἐπικυρώσει τέσσαρες μόνον χῶραι.

Βεβαίως, ἡ ἐπικύρωσις τῆς συμβάσεως καὶ ὑπὸ τῆς Βρεταννίας δὲν ἀρκεῖ διὰ νὰ τεθῇ αὕτη ἐν ἰσχύϊ, ἀλλὰ πιστεύεται ὅτι θὰ παραδειγματίσῃ καὶ ἄλλας ναυτιλιακὰς χώρας.

Ἡ ἀσφάλεια τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ εἶναι πρόβλημα διεθνές. Ἕνα ὑποσυντηρούμενον πλοῖον δὲν κινδυνεύει μόνον αὐτὸ καθ' ἑαυτό, ἀλλὰ συνεπάγεται κινδύνους καὶ διὰ τὰ ἄλλα πλοῖα εἰς οἱανδήποτε περιοχὴν εὑρίσκεται.

●

ΤΟ «ΓΚΛΟΠΤΙΚ ΒΙΝΑΣ»

Γνωστὴ ἡ περιπέτεια τοῦ δεξαμενοπλοίου «Γκλόπτικ Βίνας» κατόπιν τοῦ μποϋκοτὰζ τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς γαλλικὸν λιμένα. Σχετικῶς ἐγνώσθησαν τὰ ἑξῆς :

Οἱ εἴκοσι ὀκτὼ Φιλιππῖνοι, οἵτινες ἀπετέλουν μέρος τοῦ πληρώματος ὅταν τὸ σκάφος (ὑπὸ βρεταννικὴν σημαίαν ἀπὸ τοῦ 1975) ἦτο νηολογημένον εἰς Νασσάου ἔφθασαν εἰς Φιλιππίνας.

Εἶχον ἐπιβιβασθῇ μὲ σύμβασιν ἐγκεκριμένην ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Φιλιππίνων καὶ ἦτο ἀνωτέρα, ὡς πρὸς τὰς ἀποδοχάς, αἵτινες εἶχον ἐγκριθῇ ἀπὸ τὸ Συνδικάτον τῶν Φιλιππίνων ναυτικῶν.

Κατὰ τὸν πλοιοκτήτην κ. Ραβὶ Τίκκοο ὁ μηνιαῖος μισθὸς αὐτῶν ἦτο 220 δολλάρια, αἱ ὑπερωρίαι μέχρι 50% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ καὶ ἓν ἐπίδομα τριῶν μηνῶν μισθοῦ ἔπειτα ἀπὸ ὑπηρεσίαν 10 μηνῶν (ἡ ἄδεια καθωρίζετο εἰς 2 μῆνας ἀνὰ 10μηνον ὑπηρεσίας).

Οὕτω, κατὰ τὸν ἐφοπλιστήν, οἱ Φιλιππῖνοι ναυτικοὶ ἐμισθοδοτοῦντο, λαμβανομένης καὶ τῆς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς τῆς ὁποίας ἀπελάμβανον εἰς Μπαχάμας, μὲ μισθὸν 2,5 ἕως 10% ἀνώτερον, συγκρινόμενον μὲ τὰ βρεταννικὰ πληρώματα.

Ὁ Φιλιππῖνος πρῶτος μηχανικὸς ἐλάμβανε μισθὸν ἐλεύθερον φόρων ἀνώτερον ἐκείνου ποὺ ἐλάμβανεν, ἀφαιρουμένων τῶν φόρων, ὁ γενικὸς διευθυντὴς τῆς ἑταιρίας διαχειρίσεως τοῦ «Γκλόπτικ».

Οἱ μισθοὶ οὗτοι, οἵτινες δὲν εἶναι εὐκαταφρόνητοι, σύμφωνα μὲ τοὺς κανονισμοὺς τῶν Φιλιππίνων, εἶναι ἐν τούτοις πολὺ κατώτεροι συγκρινόμενοι μὲ ἐκείνους τῶν συμφωνιῶν τῆς ΔΟΜ. ἤτις ἀπαιτεῖ διὰ τοὺς ναυτικοὺς τῶν σκαφῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας μηνιαῖον μισθὸν 508 δολλαρίων. Ὑπενθυμίζομεν ὅτι, ὅταν ὁμιλῶμεν περὶ σ υ μ φ ω ν ι ῶ ν τῆς ΔΟΜ πρόκειται περὶ μισθῶν τοὺς ὁποίους ἡ ΔΟΜ ἐπιβάλλει εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν μποϋκοτὰζ καὶ ὄχι κατόπιν διαπραγματεύσεων καὶ ὀλιγώτερον ἀκόμη περὶ μισθῶν μίνιμουμ τῶν ναυτικῶν, οἵτινες ἐμφαίνονται εἰς τὴν σύστασιν ὑπ' ἀριθ. 109 τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Ἐργασίας. Ὁ ἐλάχιστος οὗτος βασικὸς μισθὸς τῶν εἰδικευμένων ναυτῶν ἀνέρχεται ἤδη εἰς 187 δολλάρια ἢ 78 λίρας Ἀγγλίας.

Ὅλαι αἱ συνδικαλιστικαὶ ὀργανώσεις τῶν Ἀσιατῶν ναυτικῶν κατενόησαν ἤδη, ὅτι ἡ δρᾶσις αὕτη τῆς ΔΟΜ, ἥτις ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν χορήγησιν εἰς αὐτοὺς μεγαλυτέρων μισθῶν ἀπὸ ἐκείνους τοῦ μέσου ὅρου οὓς λαμβάνουν οἱ συμπατριῶται των, ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα —καὶ ἀσφαλῶς ὡς στόχον— νὰ τοὺς ἀπομακρύνῃ τῶν πλοίων πρὸς ὄφελος τῶν ναυτικῶν τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν.

Εἰς τὰ ἀμερικανικὰ συνδικάτα δὲν ὑπῆρξε ποτὲ ἀμφιβολία, ὅτι ἡ δρᾶσις τῆς ΔΟΜ ἔναντι τῶν σκαφῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, ὤφειλε νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀντικατάστασιν τῶν λιβεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν σημαιῶν διὰ τῆς ἀμερικανικῆς, ὅπερ δηλοῖ ναυτολόγησιν Ἀμερικανῶν ναυτικῶν.

Φαίνεται, εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὸ ἐκ Φιλιππίνων πλήρωμα τοῦ «Γκλόπτικ Βίνας» τὸ ὅλον ζήτημα ἔγκειται εἰς τὸ ἐὰν ὁ κ. Ράβι Τίκκοο θὰ δεχθῇ νὰ πληρώσῃ τὰ πρὶμ τῆς ἀπολύσεως καὶ τῶν ἀναδρομικῶν μισθῶν, ὡς ἀπαιτεῖ ἡ ΔΟΜ. Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀνέρχεται εἰς 263.000 δολλαρίων.

Συνεπείᾳ τῆς διακοπῆς τῶν διαπραγματεύσεων ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος τῆς συνεχείας τοῦ μποϋκοτὰζ ἐκ μέρους τῶν βρεταννικῶν συνδικάτων ὁ κ. Τίκκοο ἀπεφάσισε τὴν ναυτολόγησιν μὴ συνδικαλισμένων ναυτικῶν. Ὁ κ. Τίκκοο θεωρεῖ ὅτι ἡ ἀπαίτησις αὕτη τῶν 263.000 δολλαρίων ἀποτελεῖ ἐκβιασμὸν ἐκ μέρους τῆς ΔΟΜ. Μέχρι στιγμῆς δὲν ἔδωσε δείγματα ὅτι ἦτο ἀποφασισμένος νὰ ὑποχωρήσῃ καὶ ἀνεκοίνωσε τὴν πρόθεσίν του νὰ ἐγκαταλείψῃ οἰκογενειακῶς τὸ Λονδῖνον, ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ τρ. μηνός, διὰ νὰ μείνῃ ἐκτὸς βεληνεκοῦς τῆς «κομμουνιστικῆς βεντέττας», ὡς τὴν ἀποκαλεῖ.

Τελικῶς, ὅμως, ὁ κ. Τίκκοο, συνεβιβάσθη μὲ τὴν ΔΟΜ χωρὶς νὰ ἀνακοινωθῇ ὅμως τὸ ποσὸν ποὺ κατέβαλεν.

●

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

Ἐνῷ ἡ ΕΟΚ προσανατολίζεται νὰ προστατεύσῃ τὴν ναυπηγικήν της βιομηχανίαν ἀπὸ τὸν ἰαπωνικὸν ἀνταγωνισμόν, ἡ Ὁλλανδία ἀπεφάσισεν, ἵνα ἐξέλθῃ ἀπὸ τὴν κρίσιν, νὰ μειώσῃ τὴν παραγωγικήν της ἱκανότητα κατὰ 30% ἂν καὶ τοῦτο σημαίνει μείωσιν τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ της κατὰ ¼. Συμφώνως μὲ κυβερνητικὸν σχέδιον τὰ ὁλλανδικὰ ναυπηγεῖα θὰ ἐπενδύσουν περίπου 400 ἑκατ. δολλάρια εἰς νέας ἐγκαταστάσεις διὰ νὰ προσλάβουν νέαν ὑποδομὴν καὶ ἡ Κυβέρνησις θὰ τὰ ἐπιδοτήσῃ μὲ 120 ἑκατομ. δολλάρια ἐτησίως, μέχρι τοῦ 1980.

Ἐπειδὴ τόσον οἱ ἐργοδόται ὅσον καὶ οἱ συνδικαλισταὶ συνηντήθησαν μετὰ τῶν ἁρμοδίων Ὑπουργῶν, ὑπάρχει μία δυνατότης, ὅτι τὸ κυβερνητικὸν σχέδιον θὰ πραγματοποιηθῇ, ἐκτὸς ἐὰν, φυσικά, ἡ ἐργατικὴ βάσις δὲν ἀπορρίψῃ τὴν συνδικαλιστικὴν πρόθεσιν.

Τὰ ναυπηγεῖα ἀπεμάκρυναν ἤδη 2.000 ἐργάτας, μεταξὺ συνταξιούχων καὶ ἐθελουσίας μεταθέσεως, κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, ἔτεραι δὲ 4.500 δέον νὰ ἀπολυθοῦν κατὰ τὸ προσεχὲς 18μηνον, εἰς τρόπον ὥστε νὰ σταθεροποιηθῇ τὸ ἀπασχολούμενον ἐργατικὸν δυναμικὸν εἰς 15.000.

Κατὰ τὴν «λευκὴν βίβλον» ἡ ὑποστήριξις τῆς Κυβερνήσεως θὰ συνίσταται εἰς ἐγγυήσεις πιστώσεων, οἰκονομικὰς ἐπιδοτήσεις καὶ μερικὴν κάλυψιν τῶν ζημιῶν διὰ ἀκυρωθείσας παραγγελίας, ἐνῷ προχωρεῖ ἡ ἀναδιάρθρωσις.

ΦΟΡΤΙΑ ΑΠΟ ΚΑΙ ΔΙΑ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ

σᾶς ἐξασφαλίζει ἡ **"OCEANIC" Shipping Agency Ltd** διὰ λογαριασμὸν πρώτης τάξεως φορτωτῶν. Φορτία χύμα καὶ γενικά, ἐμπορευματοκιβώτια καὶ ὀχήματα ἀπὸ Βραζιλίαν διὰ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ, ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ καὶ ΑΦΡΙΚΗΝ, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὴν Βραζιλίαν. Γνωστοποιήσατε τὰ διαθέσιμα εἰς λιμένας πλοῖα σας **Martin Afonso 78 Conj. 11/12 telef : 346203, 23763, 23948. Telex : 0131202 COUL BR - Teladdress "COULOURIS" SANTOS, BR.** Διὰ πληροφορίας ἀποταθεῖτε ἐν Πειραιεῖ ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 17/19 τηλέφ. 4112570, 4174495, 4120341 τελέξ 213557 καὶ 212794 γραφ. Ι. Α. Παρίση.

Κατὰ κυβερνητικὰ σχέδια, τὰ μεγαλύτερα ναυπηγεῖα (τὰ ὁποῖα εἶναι τὰ περισσότερον πληγέντα λόγῳ ἀκυρώσεως παραγγελιῶν δεξαμενοπλοίων), θὰ μειώσουν τὴν ναυπηγικήν των ἱκανότητα εἰς τὰ 2/3 τῆς σημερινῆς. Τὰ μέσης ἱκανότητος εἰς τὰ 3/4 καὶ τὰ μικρὰ μίαν ἱκανότητα οὐχὶ ἀνωτέραν τοῦ 80% τῆς σημερινῆς.

Διὰ νὰ εὑρεθῇ τρόπος ὅπως αἱ μειώσεις αὗται κατανεμηθοῦν κατὰ τρόπον ἰσόρροπον μεταξὺ τῶν διαφόρων τομέων τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, πέντε νέαι ἑταιρίαι θὰ ἐνδιαφερθοῦν διὰ τὰ 150 ὁλλανδικὰ ναυπηγεῖα. Αἱ ἑταιρίαι αὗται θὰ ἑνώσουν τὰς ἐπιχειρήσεις συμφώνως μὲ τὸν τύπον τῶν πλοίων ἅτινα ναυπηγοῦν. Ἐκτὸς τούτου, μία διάκρισις θὰ γίνῃ μεταξὺ ναυπηγείων ἐγκατεστημένων εἰς ποταμοὺς καὶ ἐκείνων ἅτινα εὑρίσκονται εἰς τὸ βόρειον τμῆμα τῆς χώρας. Αἱ ἁπλαῖ μονάδες θὰ ἀποφασίσουν μόναι των ἐλευθέρως, τοὺς τρόπους ἀναδιαρθρώσεως ἐντὸς τῶν τοιούτων συνενώσεων ἑταιριῶν.

Οἱ Ὁλλανδοὶ ἐπὶ πολλὰ ἔτη ἐσκέπτοντο νὰ ἀναδιοργανώσουν τὰ ναυπηγεῖα των, ἀλλὰ ἡ τελευταία κρίσις ἀπέδειξε τὴν ἀνάγκην τῆς πλέον ριζικῆς ἀλλαγῆς τὴν ὁποίαν ὅλοι γενικῶς ἤυχοντο.

Τὸ παρελθὸν ἔτος ἡ Κυβέρνησις ἐπεδότησεν τοὺς ἐφοπλιστάς, οἵτινες ἐτοποθέτησαν παραγγελίας εἰς τὰ ὁλλανδικὰ ναυπηγεῖα. Ἀλλὰ οἱ ἐφοπλισταὶ φοβοῦνται ὅτι τοῦτο σημαίνει ὅτι εἰς τὸ τέλος θὰ πληρώσουν οἱ ἴδιοι τὴν ἀκαταλληλότητα τῶν ναυπηγείων, ἐπειδὴ ἡ Κυβέρνησις, διὰ νὰ ὑπερβῇ τὰς ἀντιρρήσεις ταύτας ἀπεφάσισε μίαν πολιτικὴν ἐπεμβάσεως εὐρυτέρου φάσματος.

Σταθεροὶ εἰς ὅσα κατὰ καιροὺς διεκήρυξαν οἱ Ὁλλανδοί, δὲν σκέπτονται ὅτι τὰ σχέδιά των εἶναι ἀντίθετα πρὸς τὰς πρωτοβουλίας τῆς ΕΟΚ. Πάντως οὗτοι εἶναι ἕτοιμοι νὰ τὰ μετατρέψουν συμφώνως μὲ τὴν ἀποδεκτὴν πολιτικὴν τῆς Κοινότητος. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ πολιτικὴ των βασίζεται ἐπὶ τινων ἰδεῶν αἵτινες τελευταίως συνεζητήθησαν εἰς Βρυξέλλας. Ἀλλὰ ἡ αἴσθησις εἶναι ὅτι θὰ χρειασθοῦν μερικὰ χρόνια προτοῦ αἱ ἀλλαγαὶ φθάσουν εἰς τὸν σκοπόν των, πρᾶγμα διὰ τὸ ὁποῖον ἡ Ὁλλανδία σπεύδει.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς μαζικῆς ἀπολύσεως ἐργατῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα ἡ Σουηδικὴ Κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ προέλθῃ ἀρωγὸς εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Νομοσχέδιον, τελοῦν ὑπὸ τὴν ψήφισιν τοῦ Κοινοβουλίου προβλέπει τὴν σύστασιν κρατικοῦ συγκροτήματος ναυπηγείων, ὅπερ καὶ θὰ ἀναλάβῃ τὸν ἔλεγχον τῶν μεγάλων σουηδικῶν ναυπηγείων, ἐξαιρουμένων τῶν ἤδη συγχωνευθέντων. Ποσὸν 690 ἑκατομ. κορωνῶν διατίθεται ἵνα τὰ ναυπηγεῖα κρατηθοῦν ἐν λειτουργίᾳ, ἐνῷ ἡ Κυβέρνησις θὰ παράσχῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ὡρισμένα πλεονεκτήματα, ἵνα παραγγείλουν σκάφη. Κρατικῇ ἐγγυήσει πιστώσεις 713 ἑκατομ. κορωνῶν θὰ προσφέρωνται εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ποὺ θὰ παραγγείλουν σκάφη εἰς τὰ ναυπηγεῖα κατὰ τὸ μεταξὺ Ἰουνίου καὶ Ἰουλίου τοῦ προσεχοῦς ἔτους χρονικὸν διάστημα.

Καὶ ἀκόμη : Ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς Σουηδοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ καλύψουν τὰ μὴ ἀποδοτικὰ σκάφη των ὑπὸ ξένας σημαίας, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς παραγγελίας νέων πλοίων εἰς τὰ ναυπηγεῖα, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν μεταφερομένων εἰς ξένον νηολόγιον.

●

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Διαλλακτικώτατος ἐμφανίζεται εἰς προσφάτους δηλώσεις του ὁ Ρῶσος Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. Τιμοφεῖ Γκουζένκο. Ἄρθρον του, δημοσιευθὲν εἰς σοβιετικὴν ἐφημερίδα, περιλαμβάνει τὰ ἀκόλουθα :

«Φαίνεται ὅτι, τοὐλάχιστον δι' ἕνα χρονικὸν διάστημα, ἑκάστη χώρα μετέχουσα εἰς τὴν διεθνῆ Ναυτιλίαν ὀφείλει νὰ σκεφθῇ τὴν αὐτοπειθαρχίαν καὶ νὰ ἀπόσχῃ πάσης ἐπεκτατικῆς πολιτικῆς, ἀποβάλλουσα τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἐπωφεληθῇ τῶν κοινῶν δυσχερειῶν πρὸς ἴδιον συμφέρον. Τὰ ἐπειγούσης φύσεως προβλήματα τῆς Ναυτιλίας δέον νὰ συζητῶνται ἐπὶ στρογγύλης τραπέζης. Αἱ σοβιετικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν ἀρνοῦνται τὴν συμμετοχὴν των εἰς παρομοίας συζητήσεις, ἐπὶ ἴσοις ὅροις.

»Ἡ Σοβιετικὴ Ναυτιλία εἶναι προητοιμασμένη νὰ δεχθῇ τὴν συνεργασίαν, ἄνευ προκαταλήψεως, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἀντικειμενικὴν πραγματικότητα τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας», εἶπεν ὁ Ρῶσος Ὑπουργός.

Ὁ κ. Γκουζένκο ὑπερημύνθη τῆς ρωσικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἥτις ἀποτελεῖ τὸν στόχον σοβαρωτάτων ἐπικρίσεων εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη. Παραδέχεται, πάντως, ὅτι ὑπάρχουν ἀμοιβαῖα προβλήματα —ἀσχέτως σημαίας— ὡς ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης καὶ αἱ σταθερῶς αὐξανόμεναι δαπάναι τοῦ πλοίου ἐξ αἰτίας ποικίλων παραγόντων.

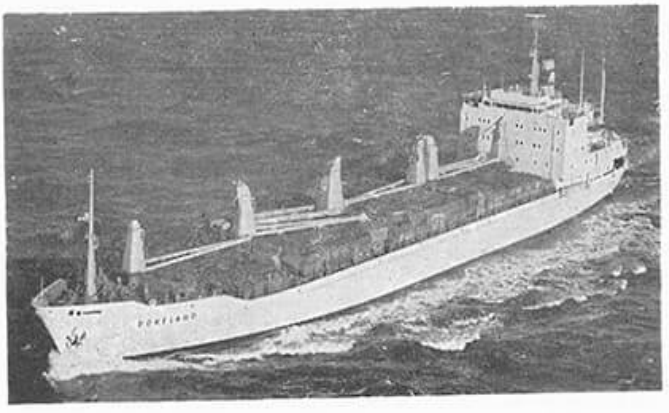
Περαιτέρω, μολονότι ἐτόνισε τὴν προτίμησιν τῆς Ρωσίας διὰ συμφωνίας μὲ μὴ κρατικὰ ἐμπορικὰ συμφέροντα, ὁ κ. Γκουζένκο ἐδέχθη προθύμως συζητήσεις ἐπὶ κυβερνητικοῦ ἐπιπέδου.

«Βεβαίως, δὲν πιστεύομεν ὅτι οἱ κρατικοὶ ὀργανισμοὶ θαλασσίων μεταφορῶν, ἀντιπροσωπευόμενοι εἰς κοινὰς ἐπιτροπάς, πρέπει νὰ ὑποκαταστήσουν τὴν ἰδιωτικὴν ἐμπορικὴν συνεργασίαν, νὰ ἐπιβάλουν εἰδικοὺς ὅρους εἰς τοιαύτην συνεργασίαν ἢ νὰ ἐπέμβουν εἰς τὴν παραδοσιακὴν μορφὴν τῶν ἀμοιβαίων σχέσεων τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας. Ἀλλὰ εἴμεθα πεπεισμένοι, ὅτι αἱ Κυβερνήσεις δύνανται νὰ δημιουργήσουν τὸ κατάλληλον πολιτικὸν κλῖμα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ὑγιῶν οἰκονομικῶν σχέσεων», εἶπεν ὁ Ρῶσος Ὑπουργός.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐπικρίσεις κατὰ τῆς σοβιετικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ὁ κ. Γκουζένκο εἶπεν ὅτι εἶναι ἀποτέλεσμα τῶν δυσχερειῶν τὰς ὁποίας σήμερον ἀντιμετωπίζει ἡ διεθνὴς Ναυτιλία, ἐξ αἰτίας τῆς συρρικνώσεως τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος καὶ τοῦ ὀξυτάτου ἀνταγωνισμοῦ. Ἰσχυρίσθη ὅτι ἡ καθαρὰ ἐτησία αὔξησις τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κυμαίνεται μόλις μεταξὺ 650.000 καὶ 750.000 τόννων, ἥτις ποσοστιαίως εἶναι κατωτέρα τοῦ παγκοσμίου μέσου ὅρου. Ἐπίσης, ἐχαρακτήρισεν ὡς «ἀνόητον» τὴν ἄποψιν, ὅτι ἡ διαχείρισις τοῦ σοβιετικοῦ πλοίου δὲν στηρίζεται εἰς παραδεδεγμένα οἰκονομικὰ κριτήρια, ὡς τὸ καθαρὸν κέρδος καὶ ἡ ἀνάκτησις τοῦ ἐπενδυομένου κεφαλαίου.

SOL

Always at your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS : "ESOEL" GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA

CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece :

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111 Telex 212557

212558

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ

ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Ἔπος»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον, 10.000 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Λαγκάδα» (Λεονκάλι Κομπάνια Ναβιέρα).

2. «Σήσπηντ Ἄσια»: Ρὸ - ρὸ ναυπηγούμενον 15.500 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ρὸ - Ρὸ Τσάρτερερς» (κ. Δ. Φαλαγγᾶς).

3. «Ἀτόμικ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 45.321 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ἄλμπατρος» (κ. 'Ιωάν. Τσάκος).

4. «Χάλκη»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην δανικὸν «Kinna Dan») νεοαγορασθέν, 41.108 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «'Εκούϊτυ» (Χαλκιδῶν Σίππιγκ).

5. «Καπετὰν Τάσος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 23.666 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Αἴλα Βολκάνικα» (Βροντάδος Ναυτικὴ ΕΠΕ).

6. «Νόπαλ Τέλλους»: Φ)γὸν (πρώην νορβηγικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) νεοαγορασθέν, 6.450 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Διανέϊρα Κομπάνια Ναβιέρα» (κ. Φ. Γεωργόπουλος).

7. «Μαρία Ξ.»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην σουηδικὸν «Stove Ocean») νεοαγορασθέν, 11. 361 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «'Αντάριος» (κ. Μ. Ξυλᾶς).

8. «Τρέϊντ Χόνορ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 27. 673 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Λουσιντόρα 'Αρμαντόρα» (κ. Βασ. Κούτσης).

9. «Δελφοί»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκὸν «Δρέπανον») 20.964 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «"Ιφλεντ» (κ. Σοφ. Μαυρακάκης).

10. «"Ηστπορτ»: Μπ. κάρριερ (πρώην ἀγγλικὸν «Indian City») νεοαγορασθέν, 27. 018 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «"Ηστπορτ» (κ. Ν. Βεργωτῆς).

11. «'Ελμάρε»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 4.234 τόννων γκρός, τοῦ 1958, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Αἰόλιαν Μπρίζ» (κ. Δ. Μπαρμπούτης).

12. «Γιουροτσάμπιον»: Μπ. κάρριερ (πρώην κυπριακὸν «Νάβι Τσάμπιον») 9.516 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Αἰόλιαν Σῆ» (κ. Δημ. Μπαρμπούτης).

13. «Μπράβο "Αρης»: Φ)γὸν (πρώην ὁλλανδικὸν «Ares») νεοαγορασθέν, 6.135 τ. γκρός, τοῦ 1959, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μπράβο "Αρης» (κ. 'Αν. Βαρσάμης).

14. «Μαργαρίτα»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «Μαργαρίτα Χανδρῆ») 18.127 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Τζέϊσον Τάνκερ Ναβιγκέϊσον» (κ. Α. Χανδρῆς).

15. «'Αδελφοὶ Γεμέλου»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.600 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μάρκο Μαρὶν» (Γέμελος Μπράδερς).

16. «Σάμμερ Μπρίζ»: Φ)γὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 2.588 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Νόρα» (Μαρὶν 'Ιντούστριαλ).

17. «'Ατλάντικ Χέρο»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 16.320 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Χέρο» (κ.κ. Στ. Λιβανὸς 'Ελλάς).

18. «'Ατλάντικ Χέριταζ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 16.291 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Χέριταζ» (κ.κ. Στ. Λιβανὸς 'Ελλάς).

19. «"Οκενφελς»: Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) νεοαγορασθέν, 6.659 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σίλβερ Γκλόρυ» (κ. Π. Κωνσταντινίδης).

20. «Σίλβερ Γουῖντ»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.100 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σίλβερ Γουῖντ» (κ. Π. Κωνσταντινίδης).

21. «'Ατλάντικ Πρίνσες»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 40.884 τόν. γκρὸς τοῦ 1966, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Βεζούβιος» (κ. Στ. Λιβανὸς 'Ελλάς).

22. «'Ατλάντικ "Ηγκλ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 15.977 τόν. γκρὸς τοῦ 1963, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «'Αράλ» (κ.κ. Στ. Λιβανὸς 'Ελλάς).

23. Σήσπηντ Ντίμα»: Ρὸ - ρὸ ναυπηγούμενον 4.900 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σήσπηντ Φέρρις» (κ. Δημ. Φαλαγγᾶς).

24. «Πάνορμος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 10. 349 τόν. γκρὸς τοῦ 1972, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «'Οβερσήϊς Μαρὶν Κάρριερς» ('Ανδριακὴ Ν.Ε. ΕΠΕ).

25. «Σάσσα»: Φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Portslade») νεοαγορασθέν, 1937 τ. γκρός, τοῦ 1955, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σάσσα» (κ. Δημ. Σταύρου).

26. «"Αρης»: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 8.046 τόν. γκρὸς, τοῦ 1956, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «"Αρης» (κ. Ι. Κωστῆς).

27. «Κεφαλλόνιαν Σῆ»: Φορτηγὸν (πρώην φινλανδικὸν «Dekero») νεοαγορασθὲν 2.285 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Κονσαλτῖνο» (κ. Μηνᾶς Κωσταρᾶς).

28. «Κεφαλλόνιαν Σκάϋ»: Φορτηγὸν (πρώην φινλανδικὸν «Eckero») νεοαγορασθὲν, 2.285 τόν. γκρὸς, τοῦ 1953, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Κονσαλτῖνο» (κ. Μηνᾶς Κωσταρᾶς).

29. «Κορνήλιος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 16. 313 τόν. γκρός, τοῦ 1972, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Κράουν» (κ. Δημ. Παπαδημητρίου).

30. «'Αφροδίτη Τρανσοεάνικ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Branita») νεοαγορασθὲν 19.312 τόν. γκρὸς τοῦ 1956, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Κένεντυ Μαριτάϊμ» (κ. 'Ηλ. Παπαγεωργίου).

31. «Νάχοστ Πάϊλοτ» : Φορτηγὸν (πρώην ὁλλανδικὸν «Bernhardina») νεοαγορασθέν, 2.308 τόν. γκρὸς, τοῦ 1956, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «"Αλμοπς» (κ. Κων. Σουγιουτζόγλου).

32. «Λίμπρα»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν «Πανγκλόμπαλ Γιούνιτυ») 1. 915 τόν. γκρὸς τοῦ 1964, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σῆοχαρ» (κ. Στ. Χαράκογλου).

●

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὸ τελευταῖον μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν πλοίων ρὸ - ρὸ τῶν 22.850 τόν. d.w. —τῶν μεγαλυτέρων εἰς τὸν κόσμον— καθειλκύσθη τὴν 15ην Μαρτίου εἰς Σακάϊντε, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Καβασάκι, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑλληνικῶν συμφερόντων ἑταιρίας «Σήσπηντ Φέρρυς». Θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ δύο μηχανὰς MAN, τύπου 14V52/55, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ἰσχύος 14.000 ἵππων χαλινωτηρίου ἑκάστη, αἵτινες θὰ προσδίδουν εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 19,85 κόμβων. Παράδοσις 'Ιούνιον. Σημαία ἑλληνική.

—Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταιρίας «Γουΐλτον Μαριτάϊμ Τράνσπορτ Λτδ.» (Οἶκος Βεργωτῆ) καθειλκύσθη τὴν 19ην Μαρτίου εἰς Τσουρούμι, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κόκαν, ἕνα μπάλκ κάρριερ τῶν 26.190 τόννων d.w. Θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν Σουμιτόμο - Σοὐλτζερ ἰσχύος 11.400 ἵππων χαλινωτηρίου καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,1 μιλίων. Παράδοσις 'Ιούνιον. Σημαία Λιβερίας.

—Περὶ τὰ τέλη Μαρτίου καθειλκύσθη εἰς Σιογκάμα ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Τοχόκου, τὸ 21.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Φόρτσιουν», πλοιοκτησίας τῶν κ.κ. 'Αφῶν Λυγνοῦ, Μηχανὴ Σουμιτόμο - Σοὐλτζερ, ἰσχύος 9.900 ἵππων χαλινωτηρίου, δι' ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Θὰ παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ 'Ιουλίου καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

—Τὰς αὐτὰς ἡμέρας, καθειλκύσθη εἰς Τσίμπα ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούϊ, τὸ 33. 150 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ζέφυρος» πλοιοκτησίας τοῦ Οἴκου Ε. 'Εμπειρίκου. Μηχανὴ Μιτσούϊ - B & W, ἰσχύος 13.100 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ταχύτητα ὑ-

ΝΑΥΠΗΓΟΣ

Ναυτιλιακὴ 'Εταιρεία ἔχουσα πρόγραμμα ναυπηγήσεων εἰς 'Ιαπωνία, ζητεῖ, δι' ἄμεσον πρόσληψιν, πεπειραμένο ναυπηγὸ δι' ἐπίβλεψιν καὶ παραλαβὴν νέων κατασκευῶν (NEW BUILDING). Προσόντα: 'Ηλικία μέχρι 40 ἐτῶν. Μακρὰ προϋπηρεσία εἰς 'Ιαπωνίαν. "Αριστες συστάσεις ἀπαραίτητες.

'Απάντηση καὶ βιογραφικὸ σημείωμα ἀποστείλατε εἰς ΚΕΝΤΡ. ΤΑΧ. ΑΘΗΝΩΝ ΘΥΡΙΣ 134 (διὰ Λ.Μ.). 'Απόλυτος ἐχεμύθεια.

πηρεσιακὴν 16 μιλίων. Παράδοσις 'Ιούνιον. Σημαία Λιβερίας.

—Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταιρίας «Θεολόγος» (κ.κ. 'Αφοὶ Γέμελου) καθειλκύσθη εἰς Σιτανόε τὴν 11ην 'Ιανουαρίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μινάμι Νίππον, τὸ 16.000 τόν. d.w. φορτηγὸν «Καπετὰν Γέμελος». Ἤδη παρελήφθη τὴν 12ην λήξαντος μηνὸς καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκον. 'Αδελφὸν σκάφος, τὸ «'Αδελφοὶ Γέμελου», καθελκυσθὲν τὴν 4ην 'Απριλίου, παραλαμβάνεται περὶ τὰ μέσα 'Ιουνίου.

—Τὸ πρῶτον τύπου «φρέντσιπ» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως, καθειλκύσθη τὴν 9ην Μαρτίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα εἰς Τσίτα, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταιρίας «Βαράσοβα» (κ. Α. Κομνηνός). Τὸ 22.000 τόν. d.w. σκάφος (14.100 τ. γκρὸς) ὠνομάσθη «Φάλκον». Μηχανὴ Πὴλστικ τύπου 12PC2-5V, ἰσχύος 7.800 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Παράδοσις περὶ τὰ τέλη ἀρχομένου μηνός. Σημαία 'Ελληνική.

—Τὸ τελευταῖον ἐκ τεσσάρων ἀδελφῶν σκαφῶν τύπου «φρὴντομ» παραγγελθέντων εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα ὑπὸ τοῦ κ. 'Αχ. Χαλκούση, καθειλκύσθη τὴν 14ην Μαρτίου εἰς 'Αϊδῖ καὶ ὠνομάσθη «Γιάννης Χαλκούσης». Τὸ 14.000 τόν. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν Πὴλστικ τύπου 14PC2V, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ἰσχύος 6.000 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης 14,1 μίλια. Παραδίδεται τέλη Μαΐου καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

—Ἕτερον «φρὴντομ», τὸ «Σὴ Σουὰν» καθειλκύσθη εἰς Τσίτα περὶ τὰ μέσα 'Απριλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου Α. 'Αλαφούζου. Παράδοσις 'Ιούνιον. Σημαία 'Ελληνική.

—Τὴν 31ην Μαρτίου καθειλκύσθη εἰς Σακάϊ, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτσι, τὸ 26.300 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Μαντολίνα» ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μετροπόλιταν». Τὸ σκάφος εἶναι ἡμιαυτοποιημένον καὶ διαθέτει φορτωτῆρας. Μηχανὴ Χιτάτσι - B & W, ἰσχύος 10.700 ἵππων, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλίων. Παράδοσις μέσα 'Ιουλίου. Σημαία 'Ελληνική.

—'Αδελφὸν σκάφος τοῦ ἀνωτέρω ἐπρόκειτο νὰ καθελκυσθῇ τὴν 30ὴν 'Απριλίου ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα, διὰ λογαριασμὸν τῶν ἰδίων πλοιοκτητῶν. Τὸ ὄνομα αὐτοῦ «Μυκάλη ΙΙ». Παράδοσις μέσα Σεπτεμβρίου. Σημαία 'Ελληνική.

—Τὴν 5ην Μαρτίου καὶ 13ην 'Απριλίου καθειλκύσθησαν εἰς Γκότεμπουργκ, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Γκοταβέρκεν, ἀνὰ ἓν δεξαμενόπλοιον τῶν 155.000 τόν. d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου Μ. Α. Καραγεώργη. Ἡ τελετὴ βαπτίσεώς των ἔλαβε χώραν τὴν 22αν 'Απριλίου, ὠνομάσθησαν δὲ «Μεσσηνιακὴ Φύσις» καὶ «Μεσσηνιακὴ Φροντὶς» ἀντιστοίχως. Τὸ πρῶτον ἤδη παρεδόθη τὴν 25ην λήξαντος μηνὸς καὶ ὕψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν. Τὸ δεύτερον παραδίδεται περὶ τὰ τέλη Μαΐου. Σημαία Λιβερίας.

●

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὸ 33.674 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Κένταυρος» παρεδόθη τὴν 15ην Μαρτίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούϊ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ.κ. 'Αφοὶ Κουλουκουντῆ) καὶ ὕψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν. Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ μηχανὴν B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ἰσχύος 13.100 ἵππων καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα ὑπηρεσιακὴν 16,2 κόμβων.

—Παρὰ τοῦ Οἴκου τοῦ κ. 'Αχ. Χαλκούση, παρελήφθη τὴν 29ην Μαρτίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα, τὸ τύπου «φρὴντομ» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Τιτίκα Χαλκούση», 14.900 τόν. d.w. Μηχανὴ Πὴλστικ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου 14PC2V, ἰσχύος 6.000 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 14,1 μίλια. Σημαία 'Ελληνική. 'Αδελφὸν σκάφος, τὸ «Λεωνῆς Χαλκούσης» παρεδόθη τὴν 25ην 'Απριλίου.

—'Από τὰ ναυπηγεῖα Χιγκάκι, παρεδόθη τὴν 23ην 'Απριλίου τὸ 6.400 τόν. d.w. «σίνγκλντεκερ» φορτηγὸν «Δημήτριος», ἀνήκον εἰς τὸν "Ομιλον τοῦ κ. Γ. Δαλακούρα. Εἶναι ἀδελφὸν τοῦ παραληφθέντος κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος σκάφους «Κατερίνα», ἀλλὰ μὲ σημαντικὰς βελτιώσεις. Μηχανὴ Χάνσιν 3.800 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 14 μίλια. Σημαία 'Ελληνική.

—Παραλαμβάνεται κατ' αὐτὰς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Εσταλέϊρο Σὸ τῆς Βραζιλίας, τὸ 8.100 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «'Αλβοράδα», πλοιοκτησίας τοῦ κ. Σ. Καλαμοτούση. Μηχανὴ Μπλὸμ καὶ Φὸς — Πὴλστικ, τύπου 8PC2-SL, ἰσχύος 5.200 ἵππων. Ταχύτης 15 μίλια. Σημαία 'Ελληνική.

—Τὸ πρῶτον 10ήμερον τοῦ Μαΐου παραλαμβάνεται, ἐπίσης, ὑπὸ τοῦ ἰδίου πλοιοκτήτου, τὸ 15.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «'Αμαζονία», ναυπηγηθὲν εἰς Ρίο 'Ιανέϊρο ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Κανέκο. Μηχανὴ Χιτάτσι - B & W, τύπου 8K45GF, ἰσχύος 7.050 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης 14,5 μίλια. Τὸ σκάφος ἐνεγράφη εἰς τὰ ἑλληνικὰ νηολόγια.

●

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Παρὰ τῆς ἑταιρίας «Τάρπον Σίππιγκ» (κ. "Ιων Παπαδημητρίου), παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτσι φορτηγὸν τῶν 17.400 τ. d.w. μὲ παράδοσιν 'Απρίλιον 1978. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

—Ἡ ἑλληνικῶν συμφερόντων παναμαϊκὴ ἑταιρία «Μαριναβίδα» παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Οσίμα φορτηγὸν σκάφος τῶν 16.000 τόν. d.w., μὲ παράδοσιν ἐπίσης 'Απρίλιον τοῦ 1978. Θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν B & W ἰσχύος 8.000 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,5 κόμβων.

—Μὴ γνωσθεὶς "Ελλην ἐφοπλιστὴς παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μινάμι - Νίχον σκάφος γενικοῦ φορτίου τῶν 16.000 τ. d.w. Θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν ντήζελ 8.000 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,5 μιλίων. Παράδοσις Νοέμβριον τοῦ τρέχοντος ἔτους.

—Παρὰ τοῦ κ. Λ. Μάτσα παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Φουκουόκα φορτηγὸν τῶν 16.000 τόν. d.w., μὲ παράδοσιν Σεπτέμβριον 1978. Τιμὴ 2 δισεκ. γιέν.

●

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ

Κατὰ πληροφορίας ἀπὸ τὸ "Οσλο ὁ Οἶκος Νιάρχου ἐπέδειξεν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ μικτοῦ πετρελαιοφόρου «Σύσλα» τῶν 223.000 τόν., ἀνήκοντος εἰς τὸν πτωχεύσαντα Οἶκον Waage. 'Ο κ. Νιάρχος, ἐπίσης, ἐφέρετο ἀγοραστὴς ἀντὶ 95 ἑκατομ. δολ. ὁλοκλήρου τοῦ στόλου τοῦ αὐτοῦ νορβηγικοῦ Οἴκου.

●

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Επωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ φορτηγὸν «'Ελευθέριος» 2.581 τόν. γκρὸς τοῦ 1929.

—Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβὰν ἐπωλήθη ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν δολ. 105.5 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τὸ κυπριακὸν δεξαμενόπλοιον «'Ελέκτρα Ε.» 15.903 τόν. γκρός, του 1957.

—Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβὰν ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Μαντινεία» 21.738 τόν. γκρός τοῦ 1958. Τιμὴ γύρω τῶν δολ. 106.75 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—'Ισπανοὶ διαλυταὶ ἠγόρασαν τὸ παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Πεννάντ» 19.400 τ. γκρὸς τοῦ 1954.

—'Επωλήθη εἰς Κορεάτας διαλυτὰς γύρω τῶν δολ. 107.25 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τὸ δεξαμενόπλοιον «Πέλλα» 27.187 τόν. γκρὸς τοῦ 1958.

—Τὸ παναμαϊκὸν μπάλκ κάρριερ «"Ηστερν "Ηγκλ» 14.540 τόν. γκρὸς τοῦ 1944 ἐπωλήθη εἰς 'Ισπανοὺς διαλυτὰς ἀντὶ δολ. 60 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος, ὡς ἐστὶ παροπλισμένον εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ τοῦ 'Απριλίου 1975.

—'Επωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβὰν γύρω τῶν δολ. 65 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος, βάσις ὡς ἐστὶ εἰς Κιουρασάο, τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Πουνέντης» 21.397 τ. γκρός, τοῦ 1957.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Γαλήνη» 16.357 τ. γκρός, τοῦ 1958 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβὰν εἰς τὰ δολ. 104 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Μπέσσυ Κ.» 15.895 τόν. γκρὸς τοῦ 1958 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς "Απω 'Ανατολῆς, ὡς ἐστὶ εἰς Πειραιᾶ ἀντὶ δολ. 65 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Εἰς Πακιστανοὺς διαλυτὰς ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Αἴολος» 3.346 τ. γκρὸς τοῦ 1947 ἀντὶ δολ. 195.000, ὡς ἐστί εἰς Τζέδδαν.

—'Επωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ δεξαμενόπλοιον «Γκλόμπαλ Γιούνιτυ» 12.168 τ. γκρὸς τοῦ 1958.

—Πρὸς διάλυσιν ἐπωλήθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «'Ολύμπικ Σνόου» 13.665 τόν. γκρός, τοῦ 1954.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Παναρέϊτζ» 7.017 τόν. γκρὸς τοῦ 1954 ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

●

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὰ δηζελοκίνητα ἀδελφὰ φινλανδικὰ φορτηγὰ «Eckero» καὶ «Dekero» 2.285 τόννων γκρὸς ἕκαστον, 4.050 καὶ 3.829 τόν. d.w., ναυπηγηθέντα τὸ 1953, ἠγοράσθησαν παρ' 'Ελλήνων καὶ παραλαμβάνονται. Μετωνομάσθησαν «Κεφαλόνιαν Σκάϋ» καὶ «Κεφαλόνιαν Σῆ» ἀντιστοίχως.

—Τὸ δηζελοκίνητον ὁλλανδικὸν φορτηγὸν «Wilhelmina» 2.509 τόν. γκρός, 3.810 τόν. d.w., τοῦ 1959, ἠγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τῶν δολ. 1.040.000 συμπεριλαμβανομένου τάϊμ τσάρτερ 2 ἐτῶν εἰς τοὺς πωλητὰς γύρω τῶν δολ. 1.800 ἡμερησίως.

—'Επωλήθη εἰς ἰνδικὰ συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Ζωγραφία Υ.» 9.885 τόν. γκρός, 15.174 τόν. d.w., τοῦ 1971. Τιμὴ γύρω τῶν δολ. 4.700.000.

—Τὸ σενεγαλικὸν μότορσιπ «Diogoye Senghor» 497 τόν. γκρός, 929 τόν. d.w., τοῦ 1961, ἠγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Φρίο Στάρ». Σημαία ἑλληνική.

—'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ ὑπὸ σημαίαν Σιγκαπούρης φορτηγὸν «Guinea Gulf» 4.060 τόν. γκρός, 6.371 τόν. d.w., τοῦ 1954. "Υψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα. Εἰς τὴν πώλησιν

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ ΟΡΟΦΟΙ εἰς τὸ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Νοταρᾶ 144, νεότευκτον κτίριον πολυτελοῦς κατασκευῆς, 80 τετραγ. μέτρ. ἕκαστος. Πληροφορίαι: εἰς τὸ τηλέφωνον 7788.695

ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΣΧΟΛΗΣ ΚΥΜΗΣ/Ε.Ν.

ΕΙΔΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ

'Ιδρύθη Σύλλογος 'Αποφοίτων Σχολῆς ΚΥΜΗΣ καὶ καλεῖ ἅπαντας τοὺς μὴ ἐγγραφέντας εἰσέτι ὅπως ἐπικοινωνήσουν μετὰ τῆς Γραμματείας πρωῒ τηλ. 4122.338 ἢ ἀπόγευμα μετὰ τοῦ κ. Γ. ΔΕΜΕΡΟΥΤΗ τηλ. 4175.502 διὰ θέματα ποὺ τοὺς ἐνδιαφέρουν.

συμπεριλαμβάνεται διετὲς τάϊμ τσάρτερ εἰς τοὺς πωλητάς.

—Ἐπωλήθη γύρω τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου δολλαρίων τὸ φορτηγὸν «Χριστίνα Γ. Τσιμπλῆ» 8.411 τόν. γκρός, 14.206 τόν. d.w., τοῦ 1956.

—Τὸ ἀγγλικὸν μότορσιπ «Bel - Sophie» 557 τόν. γκρός, 793 τόν. d.w., τοῦ 1956, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων γύρω τῶν 98.000 λιρῶν. Μετωνομάσθη «Pinas I». Ὕψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Ἀντὶ 3.500.000 δολλαρίων ἠγόρασαν Ἕλληνες τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Bulk Pioneer» 11.659 τόν. γκρός, 18.162 τόν. d.w., τοῦ 1967, μὲ μηχανὰς Γκοταβέρκεν 7.500 ἵππων, ταχύτητος 15 μιλίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Loong Hwa» 4.704 τόν. γκρός, 7.359 τόν. d.w., τοῦ 1967, μὲ μηχανὰς Σοὺλτζερ 4.200 ἵππων, ταχύτητος 12.8 μιλίων, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων εἰς τὰ δολλάρια 1.500.000.

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἑλλήνων τὸ φορτηγὸν «Βασίλειος Ρ.» 10.741 τόν. γκρός, 16.426 τόν. d.w., τοῦ 1962. Τιμὴ δολ. 3.550.000.

—Ἠγοράσθησαν, παρ' Ἑλλήνων τοῦ Λονδίνου, τὰ δηζελοκίνητα κορεατικὰ φορτηγὰ «Korean Challenger» 8.592 τόν. γκρὸς καὶ «Korean Winner» 8.145 τόν. γκρός, 11.829 τόν. d.w., ναυπηγηθέντα τὸ 1964, μὲ μηχανὰς Σοὺλτζερ 9.600 ἵππων. Τιμὴ συνολικῶς δολ. 4.4/4.5 ἑκατομμύρια.

—Ἕλληνες ἠγόρασαν ἐπίσης τὰ δηζελοκίνητα ἀγγλικὰ φορτηγὰ «City of Limassol» καὶ «City of Famagusta» 3.402 τόν. γκρός, 4.751 τόν. d.w., ναυπηγηθέντα τὸ 1960, μὲ μηχανὰς Σοὺλτζερ 3.500 ἵππων, εἰς τὰ δολ. 1.1 ἑκατομ. ἕκαστον.

—Ἀντὶ δολ. 6.100.000 συμπεριλαμβανομένου τάϊμ τσάρτερ τριῶν ἐτῶν εἰς τὰ δολ. 5, ἠγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Pytheas» 22.165 τόν. γκρός, 39.118 τόν. d.w., τοῦ 1967, μὲ μηχανὰς 12.050 ἵππων, ταχύτητος γύρω τῶν 15.5 μιλίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Ockenfels» 6.660 τόν. γκρός, 8.758 τόννων d.w., τοῦ 1956, μὲ μηχανὰς MAN 7.200 ἵππων, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων εἰς τὰ δολ. 1.630.000 συμπεριλαμβανομένου ὑπολοίπου τάϊμ τσάρτερ 9 μηνῶν εἰς τοὺς πωλητὰς εἰς τὰ δολ. 3.300 ἡμερησίως.

—Ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν ψυγεῖον «Salta» 3.786 τόν. γκρός, 3.881 τόν. d.w., τοῦ 1959, γύρω τῶν 1.575.000 δολλαρίων.

—Ἀντὶ 660.000 δολλαρίων ἠγόρασαν Ἕλληνες τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Polydorus» 7.540 τόν. γκρός, 9.320 τόν. d.w., τοῦ 1952, μὲ μηχανὰς 7.000 ἵππων.

—Ἠγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἰαπωνικὸν φορτηγὸν «Houn Maru» 2.398 τόν. γκρός, τοῦ 1969. Μετωνομάσθη «Ρίο Γκράντε».

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἑλλήνων τὸ φορτηγὸν «Ἅγιος Ἀνδρέας» 7.066 τόν. γκρός, τοῦ 1951 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Ἐμμανουὴλ Καματερός».

—Ἠγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Serena» 8.695 τόν. γκρός, τοῦ 1958 καὶ ὕψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Κωσταθηνᾶ».

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Mount Cameron» 8.201 τόν. γκρός, τοῦ 1950, ἠγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὕψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Χρυσοπηγὴ Κρός».

—Ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον ἱσπανικὸν φορτηγὸν «Maria Dolores Tartiere» 1.657 τόν. γκρός, τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Ζέμπρας Φόρτσιουν». Ὕψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Ἠγοράσθη ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον κυπριακὸν φορτηγὸν «Fredenhagen» 1.905 τόν. γκρός, τοῦ 1964 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ζέμπρας Σαξές». Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Ἐξεπλειστηριάσθη τὸ μικτὸν σκάφος «Ἀντζελικ Στὰρ» 59.141 τόν. γκρός, τοῦ 1975 καὶ κατεκυρώθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Γκοταβέρκεν.

●

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν γαλλικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Ville du Havre» 9.055 τόννων γκρός, τοῦ 1962 καὶ μετωνομάσθη «Ἀλιάκμων Λῆντερ». Ὕψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη ἐπίσης καὶ ὕψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ

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

CABLES:
"FAROSCO"

CAPE TOWN **FAROS & Co.** PTY. LTD.

Phones: 431339 - 228829 - 226057
16 - 20, TENNANT STREET • CAPE TOWN • SOUTH AFRICA
- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»
Ι. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:
Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - Μ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ
AFTER HRS TEL. 444994 447718

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ:
(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)
Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ
(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)
J. CRAWFORD

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

Ἐμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

«Jarilla» 15.012 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Ἀλίκη».

—Τὸ ἀγορασθέν γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Touraine» 36.271 τόν. γκρός, τοῦ 1964, παρελήφθη, μετωνομάσθη «Ἀλεξάνδρα» καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Ὕψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Mair» 19.816 τόν. γκρός, τοῦ 1965. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα.

—Παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Γιουροτράνσπορτ» τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν μπάλκ κάρριερ «Ho Shin» 11.138 τόν. γκρός, τοῦ 1966. Ὕψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη καὶ ὕψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Mericunda» 18.603 τόν. γκρός, τοῦ 1977. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα.

—Μετωνομάσθη «Μάουντ Ζήρια» τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Silver Cloud» 1.141 τόν. γκρός, τοῦ 1964. Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν καναδικὸν φορτηγὸν «Andrew C. Crosbie» 2.222 τόν. γκρός, τοῦ 1960. Μετωνομάσθη «Ἀκτιαν». Σημαία ἑλληνική.

—Τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Rabenfels» 6.642 τόν. γκρός, τοῦ 1956 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σίλβερ Λάϊτ». Ὕψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Εἰς «Λέο Πράϊντ» μετωνομάσθη τὸ παραληφθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Marocsand» 1.999 τόν. γκρός, τοῦ 1970. Ὕψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

●

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ ΝΑΤ συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας :

—«Ταρσεύς», λιβεριανόν, 38.912 τόννοι γκρὸς, ἀπὸ 1.12.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Πατέρας.

—«Πρῶτον», κυπριακόν, 1.657 τ. γκρός, ἀπὸ 1.1.77, ἐκπρόσωπος κ. Λεων. Ἀθανασούλιας.

—«Λίλυ Μ.», παναμαϊκόν, 9.096 τόννοι γκρός, ἀπὸ 12.9.76, ἐκπρόσωπος κ. Σ. Παληός.

—«Μαρία V.», κυπριακόν, 2.062 τόννοι γκρός, ἀπὸ 10.8.76, ἐκπρόσωπος κ. Ἀλέξ. Βενιέρης.

—«Ζήμπρας Σαξές», κυπριακόν, 1.905 τ. γκρός, ἀπὸ 23.9.76, ἐκπρόσωπος κ. Εὐάγγ. Ροῦσσος.

—«Λαζάρ», κυπριακόν, 1.218 τ. γκρός, ἀπὸ 25.11.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Φιλιππούσης.

●

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Εὔη Α.» 5.496 τόν. γκρὸς τοῦ 1962 μετωνομάσθη «Νάξος Τρεϊντερ».

—Εἰς «Πελεναῖον» μετωνομάσθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Κωνσταντῖνος Γ. Τσιμπλῆς» 12.492 τόν. γκρὸς τοῦ 1958.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Λαίδη Κλειώ» 24.408 τόν. γκρὸς τοῦ 1970 μετωνομάσθη «Σαϊντ Τζώρτζ».

—Μετωνομάσθη «Τέμα» τὸ φορτηγὸν «Ἁγία Σοφία» 1.749 τόν. γκρὸς τοῦ 1956.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Κάρμεν Φοντάνα 1.580 τόν. γκρὸς τοῦ 1941 μετωνομάσθη «Κεφαλλονιὰ» καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Γ. Παπᾶς» 1.742 τόν. γκρὸς τοῦ 1957 μετωνομάσθη «Μελντίν». Ἡ παναμαϊκὴ διετηρήθη.

—Εἰς «Ἀκρόπολις» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ὄθων» 5.272 τ. γκρὸς τοῦ 1937.

—Μετωνομάσθη «Λαμία Στὰρ» τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Παναγιώτης Β.» 1.988 τόν. γκρὸς τοῦ 1948.

—Τὸ φορτηγὸν «Βένους» 2.979 τ. γκρὸς τοῦ 1966 μετωνομάσθη «Δήμητρα Φ.».

Εἰς «Μαρία Σ.» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Γκλόρια» (ex «Κρῆταν Πὰλμ») 5.769 τόν. γκρὸς τοῦ 1956.

—Μετωνομάσθη «Ἄρντγκλεν» τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Καλπογιώργος» 1.044 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

—Εἰς «Δημήτριος Π.» μετωνομάσθη τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Παλ. Δημήτριος» 2.214 τόν. γκρὸς τοῦ 1951.

—Μετωνομάσθη Λωρέττα Κ.» τὸ φορτηγὸν «Θάνος Κ.» 2.998 τόν. γκρὸς τοῦ 1969.

●

ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Τὸ μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων τῆς Ἀκτοπλοΐας ὡρίσθη τελικῶς δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας μετὰ τὴν ἀποτυχίαν τῶν διαπραγματεύσεων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν διὰ τὴν ὑπογραφὴν νέας συλλογικῆς συμβάσεως. Αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τῆς ἀπὸ 6.5.1976 συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας ἀποδοχαὶ τῶν πληρωμάτων αὐξάνονται ὡς ἑξῆς:

—Οἱ βασικοὶ μισθοὶ κατὰ 10% ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1977 καὶ κατὰ 5% ἐπὶ πλέον ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1977.

—Τὸ μηνιαῖον ἐπίδομα ἀκριβείας ζωῆς εἰς 800 δρχ.

—Οἱ μισθοὶ ἀσθενείας εἰς τὰ 85% τοῦ μισθοῦ ἐνεργείας.

—Τὸ ἡμερήσιον ἀντίτιμον τροφῆς εἰς 100 δραχμ.

—Τὸ ἐπίδομα ἱματισμοῦ εἰς 500 δρχ.

—Τὸ μηνιαῖον ἐπίδομα Κυριακῶν εἰς 15% τοῦ μηνιαίου βασικοῦ μισθοῦ.

—Ἡ ὑπερωριακὴ ἀμοιβὴ ὁρίζεται εἰς τὸ 1)8 τοῦ 1)24 τοῦ μηνιαίου βασικοῦ μισθοῦ.

Ἡ ὑπουργικὴ ἀπόφασις θὰ ἰσχύσῃ μέχρι τῆς 31.12.77, ἐκτὸς ἐὰν ὑπογραφῇ ἑνωρίτε-

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ. : 4111511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A., ANTWERP, BELGIUM.
TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.
C. STEINWEG NV., ROTTERDAM-HOLLAND.
SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY.
MONTAN BRENNSTOFFHANDEL UND SCHIFFAHRT, FRANKFURT, W. GERMANY.
B. DETTMER & CO. BREMEN W. GERMANY.
JAMES FISHER & SONS LTD, FELIXSTOWE ENGLAND.
STEINFORT LTD, CLEVELAND ENGLAND.

ρον νέα συλλογικὴ σύμβασις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν.

●

ΑΓΟΡΑ «ΦΕΡΡΥ»

Ἕλληνες ἀγοραστὰι ἐπλήρωσαν 55.000 λίρας διὰ τὴν πρόσκτησιν τοῦ «φέρρυ» «Ρόγιαλ Ντάφφοντιλ», 609 τόννων γκρός, τοῦ 1958, ἵνα τὸ μετατρέψουν εἰς φέρρυ-μπὼτ δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα.

●

Η «ΩΣΤΙΝ ΚΑΙ ΠΙΚΕΡΣΓΚΙΛ» ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πρὸς πληρεστέραν ἐξυπηρέτησιν τῆς πολυπληθοῦς ἑλληνικῆς πελατείας των, τὰ βρεταννικὰ ναυπηγεῖα «Ὥστιν & Πίκερσγκιλ» — ἄτινα κατασκευάζουν τὸν γνωστὸν τύπον «ἀντιλίμπερτυς» SD14— ἵδρυσαν γραφεῖον ἐν Πειραιεῖ, διευθυνόμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ντέρεκ Κίμπερ.

●

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Οἱ ἐκτυπωθέντες ὑπὸ τοῦ ΝΑΤ πίνακες ἐδεσματολογίου ἑλληνικῶν πλοίων θὰ διατίθενται ὡς διατετιμημένα ἔντυπα ἀντὶ 100 δραχμῶν. Ἐπίσης τὸ δίπλωμα πρακτικοῦ φροντιστοῦ θὰ διατίθεται ὑπὸ τοῦ ΝΑΤ ἀντὶ 400 δρχ. ἕκαστον, ὡς καὶ τὰ ἀντίστοιχα διπλώματα τῶν πρακτικῶν πλοιάρχων καὶ τῶν πρακτικῶν μηχανικῶν.

●

Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ διάταξις νόμου συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν ἀναγνώρισις ἢ ἐξαγορὰ ὑπηρεσίας ἠσφαλισμένου εἰς τὸ ΝΑΤ δὲν ἐπιτρέπεται εἴτε ὑπὸ τοῦ ἰδίου εἴτε ὑπὸ μελῶν τῆς οἰκογενείας του, ἄνευ προηγουμένης ἐξοφλήσεως τῶν πρὸς αὐτὸ ἐκκρεμουσῶν ἐκ πάσης αἰτίας ὀφειλῶν τοῦ ἠσφαλισμένου ἢ τοῦ αἰτοῦντος τὴν ἀναγνώρισιν ἢ τὴν ἐξαγορὰν ὑπηρεσίας.

●

ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Μὲ πρωτοβουλίαν τῆς Διοικήσεως τῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων θὰ ὀργανωθῇ εἰς τὸν Πειραιὰ διεθνὲς συνέδριον πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος, μὲ τὴν συμμετοχὴν ἐκπροσώπων τῶν ἀντιστοίχων Ἑνώσεων ἀπὸ ὁλόκληρον τὸν Κόσμον, πρὸς συζήτησιν τῶν θεμάτων τὰ ὁποῖα ἅπτονται τῶν ἐπαγγελματικῶν ἐνδιαφερόντων τῆς τάξεως τῶν πλοιάρχων. Ἤδη ὁ πρόεδρος τῆς ΠΕΠΕΝ κ. Ἐλ. Καπνίσης ἐπέδωσε σχετικὴν πρόσκλησιν εἰς τὸν γενικὸν γραμματέα τῆς ΔΟΜ κατὰ τὴν πρόσφατον μετάβασίν του εἰς τὸ Λονδῖνον, ὡς προσκεκλημένος τοῦ λόρδου δημάρχου τῆς πόλεως, ὁ ὁποῖος εἶναι καὶ πλοίαρχος τοῦ Βρεταννικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ὁ χρόνος πραγματοποιήσεως τοῦ συνεδρίου θὰ ὁρισθῇ ἀργότερον.

—Ἡ Διοίκησις τῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων ἀπεφάσισε τὴν ἀγορὰν ἐκτάσεως 250 στρεμμάτων εἰς τὴν περιοχὴν Πόρτο Χέλι πρὸς δημιουργίαν θερινοῦ κέντρου τῶν πλοιάρχων. Ἡ ἐν λόγῳ ἔκτασις θὰ κατατμηθῇ εἰς οἰκόπεδα ἐκτάσεως ἑνὸς στρέμματος, τὰ ὁποῖα θὰ διατεθοῦν εἰς τὰ μέλη τῆς ΠΕΠΕΝ διὰ κληρώσεως πρὸς 250.000 δρχ. ἕκαστον. Παραλλήλως, ὡς ἐγνώσθη, ἡ Διοίκησις τῆς ΠΕΠΕΝ συνεχίζει τὰς προσπαθείας διὰ τὴν ἐξεύρεσιν καὶ ἄλλων καταλλήλων ἐκτάσεων πρὸς δημιουργίαν θερινῶν κέντρων τῶν πλοιάρχων.

●

ΑΙ ΤΑΥΤΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ἐπανελήφθη ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων ἡ ἔκδοσις ταυτοτήτων ναυτικῶν. Διὰ τὴν ἔκδοσιν ταυτότητος ἀπαιτοῦνται αἴτησις χαρτοσημασμένη, ἡ ὁποία θὰ ἀναγράφῃ τὰ στοιχεῖα ταυτότητος καὶ ναυτικοῦ φυλλαδίου τοῦ ναυτικοῦ, δύο πρόσφατοι φωτογραφίαι τοῦ ἐνδιαφερομένου χωρὶς γυαλιὰ καὶ ὑπογένειον διαστάσεων 0,36 Χ 0,36 ἐπὶ λεπτοῦ χάρτου καὶ ἰατρικὴ γνωμάτευσις ἀναγράφουσα τὴν ὁμάδα αἵματος καὶ τὸ ρέζους.

●

Η ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Ε.Ν. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ

Κατὰ τὰς γενομένας ἀρχαιρεσίας πρὸς ἀνάδειξιν νέας διοικήσεως τῆς Π.Ε.Σ.Μ.Α. ἐξελέγησαν: Πρόεδρος ὁ κ. Παντελὴς Δρίτσας, ἀντιπρόεδρος ὁ κ. Γ. Σίνης, γενικὸς γραμματεὺς ὁ κ. Γεώργ. Φρέρης, ταμίας ὁ κ. Λεωνίδας Στελλίου. Σύμβουλοι ἐξελέγησαν οἱ κ.κ. Γ. Μανωλέσσος, Γ. Πανταζόπουλος, Δημήτρ. Μπουρίτης, Εὐάγγ. Βιττωράτος καὶ Θεόδ. Ἀποστολόπουλος.

●

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Ἐκ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκοινώθη ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ποὺ εἰσήχθη εἰς τὴν χώραν μας τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1977 ἔφθασε τὰ 78 ἑκατομ. δολ. περίπου, ἐνῷ τὸν ἴδιον μῆνα τοῦ 1976 εἶχε φθάσει τὰ 66,7 ἑκατομ. δολλάρια, δηλαδὴ ἐσημειώθη αὔξησις κατὰ 16,9%.

Συνολικῶς τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ποὺ εἰσήχθη κατὰ τὸ δίμηνον ἀπὸ 1.1.1977 μέχρι 28.2.1977 ἔφθασεν τὰ 155 ἑκατομ. δολ. περίπου, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον δίμηνον τοῦ 1976 εἶχε φθάσει τὰ 125,5 ἑκατομ. δολ., ἐσημειώθη δηλαδὴ αὔξησις περίπου 25,5%.

●

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Α. Κ. ΠΙΠΕΡΑ

«ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ»

Ἡ ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον συνεχὴς ἔκδοσις τῶν μισθοδοτικῶν πινάκων καὶ κρατήσεων τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, τὴν ὁποίαν ὁ κ. Πιπέρας κυκλοφορεῖ ἀνελλιπῶς ἀπὸ δεκαετίας περίπου, ἀπεδείχθη ἐξαιρετικῶς χρήσιμος καὶ πρακτική.

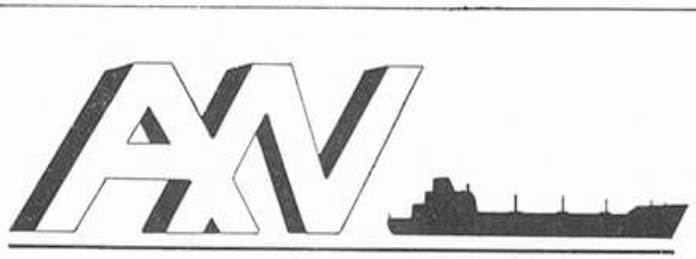
Ἰδιαιτέρως ἡ ἐφετεινὴ ἔκδοσις, ἀναφερομένη διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὸ νέον εἰς δραχμὰς μισθολόγιον καὶ περιέχουσα λεπτομερεῖς ὁδηγίας διὰ τὰς μεταβολὰς αἵτινες θὰ ἐπέλθουν ἐκ τοῦ λόγου τούτου, θὰ καταστῇ ἀναγκαῖον βοήθημα τόσον διὰ τοὺς πλοιάρχους ὅσον καὶ διὰ τοὺς λοιποὺς ναυτικούς.

●

ΓΙΑΝΝΗ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ

«ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΓΩΓΗ»

Εἴχομεν σχολιάσει τὸ βιβλίον τοῦ κ. Ἀναστασοπούλου, ὅταν ἐξεδόθη διὰ πρώτην φορὰν τὸ 1966. Ἂν κρίνωμεν ἀπὸ τὸ γεγονὸς ὅτι ἐκυκλοφόρησεν ἐσχάτως ἡ τετάρτη ἔκδοσίς του, τοῦτο σημαίνει ὅτι ἐσταδιοδρόμησεν οὕτως καλῶς κατὰ τὴν δεκαετίαν ἥτις ἐμεσολάβησεν. Καὶ δικαιολογημένως. Διότι, χωρὶς ρητορικότητας καὶ θεωρητικὰς ἀναλύσεις, ὁ κ. Ἀναστασόπουλος ἔχει δώσει, μὲ μίαν ἀξιοπρόσεκτον συντομίαν, ὅλην τὴν πλοιαρχικὴν πεῖραν του εἰς τὰς ἑκατὸν μικρὰς σελίδας τοῦ βιβλίου του. Ἡ ὑγιεινὴ τοῦ πληρώματος, αἱ ἀνθρώπιναι σχέσεις ἐντὸς τοῦ πλοίου, τὸ σύστημα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ μία σειρὰ πρακτικῶν συμβουλῶν διὰ διαφόρους περιπτώσεις (ἄδειαι, ναυάγιον κ.λπ.) ἀποτελοῦν, εἰς γενικωτέρας γραμμάς, τὸ ὑλικὸν ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον ὁ συγγραφεὺς προσφέρει εἰς τοὺς συναδέλφους του ναυτικοὺς διὰ μίαν καλυτέραν ζωὴν εἰς τὴν σύγχρονον ναυτιλίαν.



ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

• SHIPBROKERS
• CHARTERING
• SALE & PURCHASE
• CONTRACTING

167, ALKIVIADOU STREET

PIRAEUS

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

Θαλάσσια ἀτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΓΕΛΟ V. (κ.): Ἀπὸ Ρέντσμπουργκ διὰ Ρουὲν μὲ φορτίον ξυλείας, ὑπέστη σοβαρὰν κλίσιν λόγῳ ὑδάτων εἰς τὰ κύτη. Ἀπώλεσε μέρος τοῦ φορτίου καταστρώματος καὶ ἀπέρριψε τὸ ὑπόλοιπον εἰς τὴν θάλασσαν. Ἐν συνεχείᾳ κατέφυγεν εἰς Ἔμδεν τὴν 19ην Ἀπριλίου πρὸς ἐκφόρτωσιν καὶ τέλεσιν ἐπισκευῶν.

ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ: Ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν πρύμνην κατόπιν συγκρούσεως μετὰ τοῦ γιουγκοσλαυϊκοῦ δηζελοπλοίου «Κούνσκι» εἰς Τρίπολιν (Λιβύης) τὴν 24ην Μαρτίου. Ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΑΛΥΣΙΑ: Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν πλοιοκτητῶν εἰς Κόμπε ἀνέφερον ζημίας εἰς τὸν λέβητα No. 1 τοῦ δηζελοκινήτου σκάφους. Ἀνελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί. Ἐζητήθη ἐπιθεώρησις.

ΑΝΑΜΠΕΛ (κ.): Ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας τὴν 2αν Ἀπριλίου. Τὴν 7ην ἀφίχθη εἰς Λόρνακα ὅπου ἐπεθεωρήθη. Ἀπωλέσθη ἡ ἀριστερὰ ἄγκυρα μὲ ὁκτὼ μήκη ἁλύσου καὶ ὑπέστη διαφόρους ἄλλας ζημίας. Ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 9ην Ἀπριλίου διὰ Βηρυτόν. Ἀργότερον ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ εἰς τὴν Μασσαλίαν.

ΑΝΝΑ Μ.: Ἀνειλκύσθη ὑπὸ ρυμουλκῶν τὴν 15ην Ἀπριλίου καὶ ἠγκυροβόλησεν ἔξωθι τοῦ λιμένος Κιότζια. Ζημίαι εἰς τὸ πηδάλιον καὶ πιθανῶς εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος (ἰδὲ τεῦχος 15.4.77). Παρεχωρήθη ὑπὸ τοῦ νηογνώμονος πιστοποιητικὸν ἵνα συνεχίσῃ τὸ σκάφος τὸ ταξίδιόν του διὰ Βεγγάζην καὶ Πειραιᾶ ὅπου θὰ πραγματοποιήσῃ καὶ ἐπισκευάς.

ΑΡΑΞΟΣ: Ἀποπλεῦσαν ἐξ Ἀμβέρσης τὴν 22αν Ἀπριλίου διὰ Βηρυτόν, ἐπέστρεψε τὴν ἰδίαν ἡμέραν λόγῳ ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν. Αἱ ἀνωμαλίαι ἀποκατεστάθησαν καὶ τὴν ἑπομένην ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διὰ τὸν προορισμόν του.

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ: Ἀπὸ Πειραιᾶ διὰ Κουβεῖτ, διῆλθε τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ τὴν 8ην Ἀπριλίου. Τὴν μεθεπομένην ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν καὶ ἐπέστρεψεν εἰς Σουέζ. Ὁ πλοίαρχος ἐδήλωσε Γενικὴν Ἀβαρίαν.

ΑΤΑΛΑΝΤΗ: Ἀφίχθη εἰς Κόπερ τὴν 4ην Ἀπριλίου μὲ ζημίας εἰς τὴν βοηθητικὴν μηχανήν. Διενηργήθη ἐπιθεώρησις καὶ τὴν 11ην Ἀπριλίου ἀπέπλευσε διὰ Καζαμπλάνκα. Ἐπισκευαὶ θὰ ἐτελοῦντο, προφανῶς, εἰς Γένοβαν μετὰ τὸ πέρας τοῦ ταξιδίου του.

ΑΤΤΙΚΑ: Ἠγκυροβολημένον εἰς Γιοκοχάμα, ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Νάκορνθον» τὸ ὁποῖον εἶχε παρασυρθῆ ὑπὸ σφοδρῶν ἀνέμων τὴν 18ην Ἀπριλίου. Ἀμφότερα ὑπέστησαν ζημίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.): Ἀπὸ Σαλέρνο διὰ Τζέντα, μὲ φορτίον μαρμάρων, προσήγγισεν εἰς Μάλταν τὴν 23ην Ἀπριλίου μὲ σοβαρὰν κλίσιν δεξιά. Ἐγένετο ἐπαναστοιβασία τοῦ φορτίου πρὸς ἐπανόρθωσιν τῆς ἰσορροπίας τοῦ σκάφους.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (424 τόν. γκρός): Ἀπὸ Μπούργκσταακεν διὰ Λὴθ μὲ φορτίον δημητριακῶν, προσήγγισεν εἰς Κουξχάφεν τὴν 9ην Ἀπριλίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν.

ΕΒΙΜΑΡ: Ἀπὸ Τεργέστην διὰ Χοντέϊντα, ὑπέστη μετατόπισιν τοῦ φορτίου καὶ κλίσιν. Τὴν 18ην Ἀπριλίου προσήγγισεν εἰς Πύλον ὅπου ἐπανεστοιβάσθη τὸ φορτίον καὶ ἀπέπλευσε τὴν ἰδίαν ἡμέραν διὰ τὸν προορισμόν του.

ΕΛΕΚΤΡΑ (λ.): Προσαράξαν εἰς Κιουρασάο τὴν 1ην Ἀπριλίου ἀνειλκύσθη καὶ ἔπλευσεν εἰς Τζάκσονβιλ τὴν 13ην Ἀπριλίου δι' ἐπισκευάς. Ἀντικατεστάθησαν πέντε ἐλάσματα τοῦ πυθμένος, ἕτερα δύο μερικῶς καὶ ἐπραγματοποιήθησαν ἐπισκευαὶ εἰς τὴν ἕλικα καὶ διάφορα ἄλλα σημεῖα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (τέως «Ἅγιος Ἀνδρέας»): Εἰς Ρουὲν τὴν 8ην Ἀπριλίου ἐτέλει ἐπισκευὰς εἰς τὴν προωστήριον μηχανὴν ἐπὶ ζημιῶν ἐπισυμβασῶν κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου του ἀπὸ Κῶ διὰ τὸν ὡς ἄνω λιμένα. Ἐκεῖθεν ἀπέπλευσε δι' Ἀμβέρσαν ὅπου ἀφίχθη τὴν 23ην Ἀπριλίου.

ΕΥΕΛΠΙΣ: Ὑπέστη ζημίαν εἰς τὴν γεννήτριαν No. 1 τὴν 25ην Μαρτίου ἐν πλῷ ἀπὸ Καζαμπλάνκα διὰ Κλαϊπέντα. Τὴν 18ην Ἀπριλίου, ἐνῷ ἐφόρτωνε ὀπωρικὰ εἰς Καζαμπλάνκα, ὑπέστη ζημίας καὶ ἡ γεννήτρια No. 1. Τὸ ἤδη παραληφθὲν φορτίον ἐξεφορτώθη εἰς ἕτερον πλοῖον-ψυγεῖον διὰ νὰ δυνηθῇ τὸ ἑλληνικὸν σκάφος νὰ πραγματοποιήσῃ ἐπισκευάς.

ΘΑΝΑΣΗΣ: Προσαράξαν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Σαντορίνης τὴν 20ὴν Ἀπριλίου, ἀνειλκύσθη τὴν ἑπομένην ἄνευ βοηθείας.

ΛΟΥΣΥ (π.): Ἀπὸ Πειραιᾶ, διῆλθε Πόρτ Σαΐδ τὴν 12ην Ἀπριλίου. Προσαράξαν εἰς Σουὲζ ἀνειλκύσθη τὴν ἰδίαν ἡμέραν καὶ τὴν ἑπομένην ἀπέπλευσεν.

ΜΑΡΙΓΩ Ρ.: Ἀποπλεῦσαν ἐξ Ἀμβέρσης τὴν 23ην Ἀπριλίου διὰ Ρόττερνταμ, προσήραξεν εἰς Γουέστ Καπέλλε τὴν ἑπομένην καὶ ἀνειλκύσθη ὑπὸ ρυμουλκοῦ. Τὴν ἰδίαν ἡμέραν ἀφίχθη εἰς Ρόττερνταμ δι' ἰδίων του μέσων.

ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.): Ἀπὸ Βομβάην διὰ Πολωνίαν, ἐμφορτον, ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὴν 19ην Ἀπριλίου ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Πελοποννήσου. Τὸ ρυμουλκὸν «Ἀστέρι» παρέσχε τὰς ὑπηρεσίας του βάσει συμφωνητικοῦ Λόϋδ's ἀνοικτοῦ τύπου καὶ ἀφοῦ ἐμείωσε τὴν στάθμην τῶν ὑδάτων εἰς τὸ μηχανοστάσιον διὰ τῶν ἀντλιῶν του, ἐρρυμούλκησεν αὐτὸ εἰς Πειραιᾶ.

ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ: Ἀπὸ Ροστὸκ διὰ Γιαρίμπα μὲ 2.500 τόν. χαλυβδίνων ράβδων. Τὴν 7ην Ἀπριλίου παρετηρήθη εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του διαρροὴ εἰς τὸ κύτος No. 2. Τὸ φορτίον τοῦ κύτους ἐκαλύπτετο ἐξ ὁλοκλήρου δι' ὑδάτων. Κατεβάλλοντο προσπάθειαι ἀντλήσεως τῶν ὑδάτων. Ἡ διαρροὴ ὠφείλετο εἰς ρῆγμα μήκους 20 ἑκατ. τῶν ἀριστερῶν ἐξωτερικῶν ἐλασμάτων. Ὀπὴ εἰς τὸ πρόσθιον προστατευτικὸν διάφραγμα ἐπέτρεπε τὴν εἴσοδον τοῦ ὕδατος καὶ εἰς τὸ κύτος No. 1. Τὸ σκάφος ἐπλεύρισε τὴν 13ην Ἀπριλίου ἕτοιμον πρὸς ἐκφόρτωσιν, ἀλλὰ ἡ διαρροὴ ἐσυνεχίζετο. Τελικῶς ἐπραγματοποιήθη ἡ ἐκφόρτωσις καὶ ἀκολούθως ἔπλευσεν εἰς Πειραιᾶ ὅπου ἀφίχθη τὴν 21ην Ἀπριλίου.

ΜΙΜΟΖΑ (κ.): Ἀπὸ Γδύνια διὰ Γουῶρι, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ἑλληνικοῦ δηζελοπλοίου «Εὐγενία Μ.» εἰς Μπέννετ Ἄϊλαντ (Νιγηρία) τὴν 30ὴν Μαρτίου.

ΜΙΤΣΑ Κ.: Προσήραξεν εἰς Σουλινᾶ τὴν 15ην Ἀπριλίου. Ἀνελκυσθὲν ἔπλευσεν εἰς Λαύριον ὅπου ἐπεθεωρήθη τὴν 19ην Ἀπριλίου.

ΜΥΡΤΩ (4.339 τόν. γκρός): Τὸ σκάφος εἶχε χαρακτηρισθῆ ἀπώλεια κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, ἀλλ' ἐπεσκευάσθη εἰς Πέραμα καὶ πρόκειται νὰ ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν ἐκ νέου ἐντὸς τοῦ Μαΐου. Μετωνομάσθη εἰς «ΙΝΩ».

ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.): Ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας τὴν 12ην Ἀπριλίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Ἀλεξάνδρειαν διὰ Μασσαλίαν. Ἐπιθεώρησις ἔλαβε χώραν εἰς Μασσαλίαν τὴν 19ην Ἀπριλίου. Ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανήν.

ΟΡΕΣΤΙΑ: Εἰς Μουκαϊσίμα τὴν 25ην Ἀπριλίου, ἐζήτησεν ἐπιθεώρησιν λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸ πηδάλιον.

ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ: Ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον, ἀφίχθη εἰς Τσίμπα τὴν 18ην Ἀπριλίου μὲ ζημίας εἰς τὸν δεξιὸν βοηθητικὸν λέβητα. Ἐτελέσθη ἐπιθεώρησις, ἀλλὰ μόνιμοι ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΠΑΛΜ Β.: Κατὰ τὴν ἄφιξίν του εἰς Φιλαδέλφειαν τὴν 29ην Μαρτίου, ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ ρυμουλκοῦ καὶ ἀκολούθως προσήραξεν. Ἀνελκυσθὲν δι' ἰδίων του μέσων ἀπέπλευσε τὴν 1ην Ἀπριλίου διὰ Γιβραλτάρ. Τὸ σκάφος ἐδεξαμενίσθη εἰς Σῦρον τὴν 28ην Ἀπριλίου.

ΠΗΛΕΥΣ: Ἀπὸ Δυρράχιον διὰ Δάντσιχ μὲ φορτίον ἀσφάλτου, προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ διαύλου κατὰ τὴν εἴσοδόν του εἰς Μπρούνσμπουτελ τὴν 12ην Ἀπριλίου, προκαλέσαν σοβαρὰς ζημίας. Τὸ σκάφος ὑπέστη ἐλαφρὰς ζημίας τὰς ὁποίας ἐπεσκεύασε καὶ ἀπέπλευσε τὴν 20ὴν Ἀπριλίου.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ: Ἐν πλῷ ἀπὸ Φιλαδέλφειαν διὰ Σορέλ, ὑπέστη ζημίας εἰς τὸν στροβιλοφυσητῆρα τῆς προωστηρίου μηχανῆς. Τὸ σκάφος ἐπεθεωρήθη εἰς Μόντρεαλ.

ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ: Ἀπὸ Χαλκίδα διὰ Γκιζὰν μὲ 3.300 τόν. τσιμέντου, προσήραξε τὴν 12 Ἀπριλίου εἰς πλάτος 17.00'00'' βόρειον καὶ μῆκος 41.19'30'' ἀνατολικόν. Διαρροὴ εἰς τὰ διπύθμενα τοῦ No. 1 κύτους.

ΣΟΦΙΑ Τ.: Τὴν 24ην Ἀπριλίου παρεσύρθη ὑπὸ ἀμμοθυέλλης εἰς ἀβαθῆ ὕδατα εἰς πλάτος 26.32' βόρειον καὶ μῆκος 50.14' ἀνατολικόν. Τὸ σκάφος ἦτο κενόν. Ἐπὶ τοῦ πλοίου εὑρίσκετο πλοηγός.

ΣΤΕΛΛΑ: Ἀνειλκύσθη ὑπὸ ρυμουλκῶν τὴν ἑσπέραν τῆς 14ης Ἀπριλίου καὶ ἔπλευσεν ἐντὸς τοῦ λιμένος Κιότζια τὴν ἑπομένην. Δὲν παρετηρήθησαν ζημίαι εἰς τὸν πυθμένα ἢ τὴν μηχανήν. Τὸ σκάφος θὰ πλεύσῃ εἰς Βόρειον Ἀφρικὴν καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς Πειραιᾶ ὅπου θὰ πραγματοποιηθοῦν ἐπισκευαί.

ΦΑΕΘΩΝ (κ.): Ἀπὸ Ἀμβούργον διὰ Κενίτρα, ἔμφορτον, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντε τὴν 20ὴν Ἀπριλίου. Ρυμουλκὰ ἔσπευσαν πρὸς παροχὴν βοηθείας. Τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη τὴν ἰδίαν ἡμέραν δι' ἰδίων του μέσων καὶ ἔπλευσεν εἰς Φλάσιγκ πρὸς ἐπιθεώρησιν.

ΧΙΟΣ: Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ γαλλικοῦ πλοίου ρό - ρό «Μπορουντὶν» εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κιέλου τὴν 16ην Ἀπριλίου. Ἀμφότερα ὑπέστησαν ἐλαφρὰς ζημίας καὶ συνέχισαν τὸν πλοῦν των.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.): Λόγῳ βλάβης τῆς μηχανῆς παρέμειναν ἀκυβέρνητον ἔξωθι τοῦ Κάβο Ντόρο. Τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ἀστέρι» ἀνέλαβε, βάσει συμφωνητικοῦ Λόϋδ's «no cure - no pay», τὴν ρυμούλκησίν του εἰς Πειραιᾶ, ὅπου ἀφίχθη τὴν πρωΐαν τῆς ἑπομένης.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δὲν ἔχει νὰ παρουσιάσῃ αἰσθητήν τινα βελτίωσιν ἡ θέσις τῆς Ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ μέχρι τῆς 26ης Ἀπριλίου διάστημα τοῦ β΄ 15θημέρου τοῦ μηνός. Σταθερότης σημειοῦται εἰς τὰς χαμηλὰς τιμὰς τῶν ναύλων εἰς τὸν βορειοαμερικανικὸν τομέα. Τὰ δολ. 5.10 φίο ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 58.300 τόν. ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ὁλλανδίαν καὶ τὰ 4.90 δολ. φίο εἰς σκάφος 75.000 τόν. φίο, ἀπὸ Κόλπον, ἐπίσης, δι' Ὁλλανδίαν, διὰ δημητριακά. Ἐν συνεχείᾳ τὰ 4.50 δολ. φίο εἰς μικτὸν σκάφος ἀπὸ Κόλπον διὰ τὸ Γιουροπόρτ (Ἀπρίλ. - Μάϊον).

Ἡ πίεσις τοῦ ἀναυλώτου τοννάζ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν προσφορὰν ὀλιγωτέρων φορτίων, φέρουν τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ὑποτονικῆς αὐτῆς καταστάσεως εἰς τὴν Ναυλαγοράν.

Τίποτε δὲν προεικάζει τὴν ἀνάκαμψιν τῶν ναύλων, ἐφόσον, δεδομένης καὶ τῆς ἐποχῆς, ἡ παγκόσμιος Οἰκονομία τελεῖ ὑπὸ τὴν κατάστασιν τῆς χαμηλῆς παραγωγῆς, διὰ δὲ τὴν θέσιν τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας εἰς τὴν ἔλλειψιν φορτίων ἐπαρκῶν, πρώτων ὑλῶν, ἀναλόγων πρὸς τὴν προσφερομένην χωρητικότητα.

Ἀπὸ τοὺς ἄλλους τομεῖς τῆς Ναυλαγορᾶς κάποιαν προσοχὴν προσελκύει ὁ τομεὺς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, ὅπως καὶ ἡ παρουσία εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν Κινέζων διὰ φορτία λιπασμάτων, ζαχάρεως καὶ εἰς χρονοναυλώσεις. Αὐταὶ προσέδιδον τὸν τόνον μιᾶς αἰσιοδόξου προβλέψεως διὰ τὴν αὔριον. Ἡ θέσις, πάντως, τοῦ φορτηγοῦ πλοίου θὰ ἐξαρτηθῇ καὶ ἀπὸ τὴν πορείαν καὶ τῶν ἐσοδειῶν γεννημάτων. Καλαὶ κατὰ χώρας ἐσοδεῖαι, ὀλιγώτερα τὰ πρὸς εἰσαγωγὴν φορτία.

Γενικῶς προσβλέποντες τὴν θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τοὺς ἀμέσως ἑπομένους μῆνας, δὲν δικαιολογοῦμεν τὴν αἰσιοδοξίαν.

Ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχεν ὡς κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Διαταγαὶ διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὸν Κόλπον ἀρκεταί, μὴ καλύπτουσαι τὴν προσφερομένην χωρητικότητα μεγάλων σκαφῶν. Διὰ τοὺς γαιάνθρακας, ἐπίσης, ἐσημειώθη κάποια ζήτησις. Χρονοναυλώσεις ἐκλείσθησαν διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὰς Λίμνας καὶ τὸ Πλέϊτ.

Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 4.90 φίοτ, σκάφος 75.000 τόννων. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν μὲ ἀρκετὰς ναυλώσεις εἰς τὰ 9.60 - 9.50 δολ. φίοτ, σκάφη 28 - 30.000 τόν. Ἀπρίλιον καὶ Μάϊον. Ἀνατολ. Μεξικὸν 50.000 τόν. δολ. 6.50 φίοτ ἄ.φ. Νότιον Κορέαν Μάϊον δολ. 16.50, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν καὶ 14.50 δολ. μὲ 4 ἡμέρας καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Ἀπρίλιον - Μάϊον.

Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέϊντζ διὰ Γάνδην - Ἀμβοῦργον ρέϊντζ 45.000 τόν. δολ. 255.000 φίοτ Ἀπρίλιον - Μάϊον. Διὰ 55.000 τόν. δολ. 4.50 φίοτ Μάϊον καὶ Δυτ. Ἰταλίαν 33.000 τόν. φίοτ Ἀπρίλιον δολ. 8.10.

Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ Δανίαν 15.000 τόν. δολ. 272.500 Μάϊον. Κόντινεντ 15.800 τόν. φίοτ δολ. 17.25. Ἀλγέριον 15.200 τόν. δολ. 23.25 φίοτ καὶ Βενεζουέλαν 13.500 τόν. δολ. 20.75 φίοτ Ἀπρίλ. - Μάϊον. Ἀπὸ Τολέδον διὰ Μπέλφαστ 16.000 τόν. δολ. 17.00 φίοτ.

Ἀπὸ τὸ Πόρτ Καρτιὲ διὰ Τίλμπουρυ 54.000 τόν. δολ. 4.15 φίοτ. Ἀμβοῦργον 60.000 τόν. δολ. 3.75 φίοτ καὶ Ὁλλανδίαν - Γερμανίαν 87.000 τόν. δολ. 3.40 φίοτ Μάϊον.

Γαιάνθρακες: Ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 50.000 τόν. δολ. 6.85 ἐλ. ἐκφόρτ. Μάϊον καὶ δυτ. ἀκτὴν Μεξικοῦ 24.000 τόν. δολ. 5.50 ἐλευθ. ἐκφόρτ. Μάϊον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Ἀπὸ τὸ Πλέϊτ δι' Ἀλγέριον 25.000 τόν. δολ. 22.25 μὲ 2.000 τόν. γκρὸς φόρτωσιν καὶ 1.700 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν Φορμόζαν 25.500 τόν. δολ. 19.60 μὲ 2.000 τόν. γκρὸς φόρτωσιν καὶ 2.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφορτωτικῶν. Ἀπὸ Μπάχια Μπλάνκα διὰ Ροστὸκ 35.000 τόν., μὲ 2.000 τόν. γκρὸς φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Δι' Ἀλγέριον 17.500 τόν. Ἀπρίλ. δολ. 22.75, μὲ 700 τόν. ἐλ. ἐκφορτωτικῶν. Ἀπὸ Τουμπαράο διὰ Μουζὲλ 95.000 τόν. δολ. 3.10 Ἀπρίλ. - Μάϊον φίο.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν διὰ Φιλιππίνας σιτηρὰ 25.000 τόν. δολ. 17 φίοτ Μάϊον. Διὰ Κίναν 30.000 τόν. δολ. 12.40 φίο, 2.000 τόν. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 1.175.140 κυβ. πόδας σιτηρὰ δολ. 275.000 φίο. Ἀπὸ Βόρ. Εἰρηνικὸν διὰ τὸ Ἰρὰν 30.000 τόν. δολ. 18.75 φίοτ, 2.000 τόν. ἐκφόρτ. Νότιον Κορέαν 17.000 τόν. δολ. 14.25, 5 ἡμέρας γκρὸς φόρτωσιν καὶ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Ἀπὸ τὸ Βανκοῦβερ λιπάσματα διὰ Κίναν 20.000 τόν. δολ. 15.70 φίο Μάϊον, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν.

ΙΝΔΙΑ, ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΚΛΠ.

Ἀπὸ ἀνατολ. λιμένας Αὐστραλίας δι' Ἰαπωνίαν δημητριακὰ 28.000 τόν. δολ. 10.85 μὲ 3.000 τόν. γκρὸς φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Μάϊον. Ἀπὸ δύο λιμένας Δυτ. Αὐστραλίας 26.000 τόν. διὰ Βορδὼ - Ἀμβοῦργον δολ. 542.577, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Μάϊον. Ἀπὸ Νέαν Ζηλανδίαν κριθὴ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 27.50 φίο ἄ.φ. μὲ 1.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

Ἀπὸ Μπούνμπουρυ δι' Ἀγγλίαν ἰλμενὶτ 25.000 τόν. δολ. 19.50 φίο καὶ ἀπὸ Γκεράλτον διὰ Μομπὶλ Μάϊον - Ἰούνιον 20.000 τόν. δολ. 19 φίο.

Ἀπὸ Ντῶρμπαν διὰ Β. Ἀμερικὴν Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου 16.800 τόν. ζάχαρις δολ. 14.00 φίοτ, μὲ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Ἀπὸ νῆσον Γυαλὶ διὰ Βόρ. Ἀμερικήν, Ἀπρίλιον 17.500 τόν. δολ. 5.20 φίο μὲ 3.000/3.300 τόν. φορτοεκφόρτ. ἐλαφρόπετρα.

ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Κόντινεντ δι' Ἀκαγιούτλα 19.600 τόν. δολ. 11.50 φίο Ἀπρίλ. Γαιάνθρακες: Ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ διὰ Γλασκώβην 17.000 τόν. δολ. 5.60 φίο Ἀπρίλιον. Ἀπὸ Ἔμδεν διὰ Δυρράχιον 10.000 τόν. δολ. 10.50 φίο Ἀπρίλιον.

ΤΑ ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Μετρία ἡ ζήτησις. Χαμηλότερα τὰ μισθώματα.

Μὲ παράδοσιν Ἰαπωνίαν: Ταξίδιον διὰ Μεσόγειον 16.447 τόν. τοῦ 1968 δολ. 3.600 ἡμερησίως.

Ταξίδιον Μεσόγειον, ὄχι ἀνατολ. Πειραιῶς 17.000 τόν. τοῦ 1972 δολ. 3.650 ἡμερησίως.

Ταξίδιον Ἀγγλίαν - Κόντινεντ - Δυτ. Ἀφρικὴν δολ. 3.550 ἡμερησίως, πλέον 1.000 δολ. ὅβερταῖμ μηνιαίως, σκάφος 15.017 τόν., τοῦ 1975.

Ταξίδιον Κούβας, παράδοσις Σιμονοσέκι,

"CALCUTTA"

AND ALL INDIAN PORTS

PAVLEDIS SONS & Co. - MANNA

(SHIPCHANDLERS - BONDED STORES)

General Manager: MANNA

Ὁ ἀρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργεῖον Ἐπισκευῶν Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

HEAD OFFICE:

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

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

δολ. 3.315 ήμερησίως, σκάφος 14.920 τόν., τοῦ 1972.

Παράδοσις Ἄπω Ἀνατολήν: Ταξίδιον Κόντινεντ, παράδοσις Ἰνδονησίαν δολ. 3.200 ήμερησίως, σκάφος 17.300 τόν., τοῦ 1961.

Ταξίδιον Βορδώ, παράδοσις Νότ. Κορέαν δολ. 3.875 ήμερησίως, σκάφος 30.430 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον Βανκοῦβερ, δολ. 2.450 ήμερησίως, σκάφος 16.000 τόν., τοῦ 1968.

Ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν δολ. 4.50 τὸν τόν., 16.060 τόν., τοῦ 1968. Παράδοσις Ποχάγκ, ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν - Κόντινεντ, πλέον 1.500 δολ. ὅβερταϊμ, ἐὰν ἐπαναπαράδοσιν Βοστώνην δολ. 4.05.

Παράδοσις Μεσόγειον: Κυκλικὸν Πλέϊτ παράδοσις Ἄνναμπα, ἐπαναπαράδοσις Τίνιδα δολ. 3.000 ήμερησίως, σκάφος 23.435 τόν., τοῦ 1971.

Κυκλικὸν Πλέϊτ, παράδοσις Αὐγούστα, ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον δολ. 3.000 ήμερησίως, σκάφος 53. 836 τόν., τοῦ 1975.

Κυκλικὸν Πλέϊτ, παράδοσις Λὰ Γκουλέτ, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ - Μεσόγειον δολ. 3.150 ήμερησίως, πλέον 1.500 δολ. ὅβερταϊμ.

Κυκλικὸν Νοτ. Ἀμερικῆς, παράδοσις Ἀγκῶνα, δολ. 3.100 ήμερησίως, σκάφος 40.501 τόν., τοῦ 1969.

Ὑπερατλαντικὸν κυκλικόν, παράδοσις καὶ ἐπαναπαράδοσις Ἀλεξάνδρειαν δολ. 2.500 ήμερησίως, σκάφος 18.275 τόν., τοῦ 1964.

Κυκλικὸν Πλέϊτ, παράδοσις Ραβένναν, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον δολ. 1.35. Σκάφος 65.242 τόν., τοῦ 1974.

Παράδοσις Κόντινεντ - Ἀγγλίαν: Κυκλικὸν Ἀγ. Λαυρεντίου, παράδοσις Χάβρην ἐπαναπαράδοσις Ἰταλίαν, δολ. 3.500 ήμερησίως, 36.973 τόν., τοῦ 1974.

Κυκλικὸν Λιμνῶν, παράδοσις Ἔμδεν, ἐπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ, 3.675 δολ. ήμερησίως, 28.024 τόν., τοῦ 1967.

Ἕνα ἢ δύο κυκλικὰ Πόρτ Καμσὰρ, παράδοσις Ἀμβοῦργον, ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον δολ. 1.20, 64. 057 τόν., τοῦ 1974.

Ταξίδιον Σαβάνναν - Γκάλβεστον ρέϊντζ, παράδοσις Ἀμβέρσαν, 1.950 δολ. ήμερησίως (18.340 τόν., τοῦ 1970).

Ταξίδιον Καραϊβικῆς, παράδοσις ἄμεσος Κόντινεντ (15.316 τόν., τοῦ 1976) δολ. 3.300 ήμερησίως.

Κυκλικὸν Νοτ. Ἀμερικῆς, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπαναπαράδοσις Κάβο Πασσέρο 1.65 δολ., 54.000 τόν., τοῦ 1975.

Ταξίδιον Περσικοῦ, παράδοσις Μπρέμεν δολ. 2.875 ήμερησίως, περιλαμβανομένων ὅβερταϊμ, 12.995 τόν., τοῦ 1961.

Ταξίδιον μέσῳ Περσικοῦ δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ δολ. 3.800 ήμερησίως, πλέον 1. 250 δολ. μηνιαίως, 20.670 τόν., τοῦ 1973.

Ταξίδιον Περσικοῦ μὲ παράδοσιν Κόντινεντ, δολ. 3.800 ήμερησίως, 21.050 τόν., τοῦ 1973.

Ταξίδιον Κίνας μέσῳ Νοτ. Ἀμερικῆς, παράδοσις Ἀμβέρσαν δολ. 2.900 (37.765 τόν. τοῦ 1973).

Παράδοσις Βόρ. Ἀμερικήν: Ταξίδιον Πλέϊτ, μέσῳ Καναδᾶ, ἀκτῆς Ἡνωμ. Πολιτειῶν Ἀνατολ., παράδοσις Σαὶν Τζών, ἐπαναπαράδοσις Σιγκαπούρην - Ἰαπωνίαν - Γιβραλτάρ, Ἀμβοῦργον δολ. 4.000 ήμερησίως, πλέον 1.500 δολ. μηνιαίως, 14.940 τόν., τοῦ 1977.

Μὲ παράδοσιν Εἰρηνικόν: Ταξίδιον Ἰαπωνίας, παράδοσις Λόγκ Μπήτς, δολ. 4.900 ήμερησίως (27.053 τόν., τοῦ 1970).

* * *

Ἡ Κίνα, ἡ ὁποία εἶχεν ἀγοράσει τελευταίως γεννήματα ἀπὸ τὴν Ἀργεντινὴν καὶ τὸν Καναδᾶ, ἠγόρασεν, ἐπίσης, 2 ἑκατομ. τόν. αὐστραλιανοῦ σίτου.

Ἡ Ἰνδία, ἐπίσης, αὐτάρκης εἰς σιτηρὰ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, προέβη εἰς συνολικὰς ἀγορὰς δημητριακῶν πλέον τῶν 4 ἑκατ. τόν. διὰ τὸ 1977. Ὅπως ἡ Κίνα, ὑπέφερε καὶ αὐτὴ ἀπὸ ξηρασίαν καὶ ἡ ἐσοδεία της προβλέπεται κατωτέρα τῆς ἀρχικῶς προβλεφθείσης.

Σημειωτέον ὅτι ἡ ἰνδικὴ Κυβέρνησις διαθέτει 329 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας διὰ προσκτήσεις σκαφῶν ἀπὸ Ἰνδοὺς πλοιοκτήτας. Στόχος, ἡ δημιουργία στόλου 6.5 ἑκατομ. τόν. γκρὸς ἐντὸς τῆς προσεχοῦς διετίας.

●

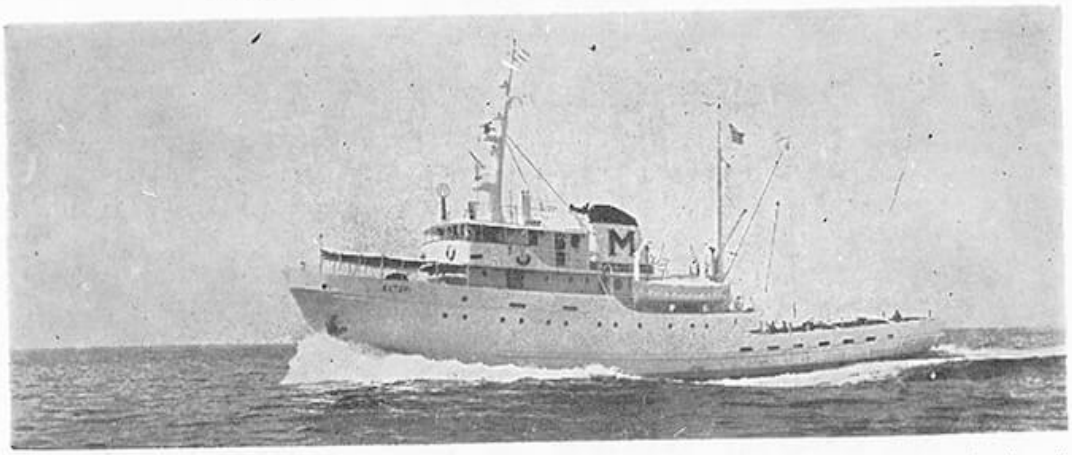
ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Κίνησις καλὴ εἰς τὴν Ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων. Χαρακτηριστικὴ ἡ ναύλωσις μεγάλων σκαφῶν ἀπὸ τὸν Περσικόν. Δύο μεγάλα σκάφη ἐναυλώθησαν διὰ τὴν Δύσιν, συνδεδυασμένα τὸ ἕν 260.000 τόν. καὶ τὸ ἕτερον 281.000 τόν. τὸ πρῶτον εἰς τὰ W 34 διὰ ταξίδιον καὶ τὸ δεύτερον πρὸς 1.03 δολ. διὰ 4 ἔτη καὶ 10 μῆνας. Μέρος φορτίου 137. 500 τόν. διὰ τὴν Δύσιν εἰς τὰ W 30. Διὰ τὴν Ἑλλάδα μέρος φορτίου 75.000 τόννων W 70. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν μέρος φορτίου 85.000 τόν. W 53.5 Ἀπρίλιον.

Ἐνδιαφέρουσα ἡ Καραϊβική. Τὰ W 90 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 50.000 τόν. διὰ τὴν Β. Ἀμερικὴν Ἀτλαντικοῦ καὶ τὰ W 95 εἰς μικρότερα σκάφη. Διὰ τὴν Μεσόγειον σκάφος 34.000 τόν. W 73.75 Ἀπρίλιον.

Διὰ χρονικὴν περίοδον: Τάνκερ 26.200 τόν., τοῦ 1956, ἄμεσος παράδοσις 45 - 75 ἡμέρας δολ. 4.000 ήμερησίως. Τάνκερ 85. 907 τόν., τοῦ 1976, ἄμεσος παράδοσις διὰ 12 μῆνας δολ. 2.30, ὀψιὸν διὰ 3 ἔτη δολ. 2.80.

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ἰσχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν/ρυμουλκὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεῦον εἰς τὰ ἑλληνικὰ χωρικὰ ὕδατα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαιρέσεις - Ρυμουλκήσεις
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

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΣΩΤΗΡ: Ἀμερ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ (βορείως Χάττερας) 30.000 τόν. γεννημάτων Λισσαβῶνα, Λείξες $ 8, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 26 — Μαΐου 3.

ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. μέρος φορτίου, ὁρύζης εἰς σάκκους Ἰράν $ 22.75, φίο, μὲ 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 25 — Μαΐου 10.

ΠΑΡΟΣ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων ἀνατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ $ 7, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 18—25.

ΑΝΝΑ: Τολέδο 16.500 τόν. γεννημάτων Μπέλφαστ ἢ Γλασκώβην $ 17.10, φίοτ, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 26 — Μαΐου 5.

ΚΥΝΘΙΑ: Μεγ. Λίμνας 13.500 τόν. σίτου Βενεζουέλαν $ 20.75, φίοτ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 28 — Μαΐου 5.

ΚΙΓΚΣΝΟΡΘ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 22.500 τόν. γεννημάτων Ἰαπωνίαν $ 10, φίοτ, Ἀπριλίου 27 — Μαΐου 5.

ΑΛΙΚΗ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. σίτου νότιον Κορέαν $ 16.50, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μάϊον.

ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λιβ.): Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 42.000 τόν. σίτου Τσιταγκόγκ $ 25, γκρός τέρμς, Ἀπριλίου 20—30.

ΚΑΜΙΛΛΑ Μ. (λιβ.): Τολέδο 16.000 τόν. γεννημάτων Μπέλφαστ $ 17, φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 21—29.

ΠΟΪΝΤ ΚΑΝΑΡ (μικτὸν λιβ.): Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 70.000 τόν. γεννημάτων Ἀμβέρσαν — Ἀμβοῦργον ρεϊντζ $ 4.90, φίο, Ἀπρίλιον.

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ (μικτόν): Μισσισσιππὴν 68.000 τόν. γεννημάτων Ὀλλανδίαν $ 82½, φίο, Ἀπριλίου 27 — Μαΐου 7.

ΑΪΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (λιβ.): Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Ἰνδονησίαν $ 17.25, φίοτ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 23 — Μαΐου 5.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 55.000 τόν. γεννημάτων Ὀλλανδίαν $ 5, φίο, Ἀπριλίου 21—27.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (λιβ.): Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 58.300 τόν. d.w. γεννημάτων Ὀλλανδίαν, μέρος φορτίου (3.088.330 κ.π.) $ 297.330, ὀψιὸν Βέλγιον $ 8.745 ἕξτρα, γερμανικοὺς λιμένας βορείου θαλάσσης $ 14.575 ἕξτρα, φίο, Ἀπριλίου 25 — Μαΐου 5.

ΑΛΙΚΗ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου ἐξαιρουμένου Μπράουνβιλλ 21.000 τόν. σίτου νότιον Κορέαν $ 16.50, γκρός φόρτωσις, 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσις, ὀψιὸν ναυλωτὴν 3.500 τόν. ἐκφόρτωσις μὲ ἔξοδα σιλό εἰς βάρος πλοιοκτητῶν $ 1.65, Μαΐου 1—20.

ΑΝΔΡΟΣ Α.Ϊ.ΑΛΝΤ (λιβ.): Χάμπτον Ρόδς 24.000 τόν. γαιανθράκων Λαζάρο Καρντένας $ 55.50, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Μαΐου 13—18.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (λιβ.): Ντουλοὺθ — Σαπήριορ 15.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν $ 20.50, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 6—16.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Ἅγ. Λαυρέντιον 19.000 τόν. γεννημάτων Λὰ Γκουάϊρα $ 9.75, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 7—20.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 18.200 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν $ 9.55, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 25 —Μαΐου 5.

ΚΥΘΝΟΣ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Ἀκάμπαν $ 18, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 1—20.

ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 28.863 τόν. ἀλεύρων Ἀλεξάνδρειαν ἢ Πόρτ Σάϊδ $ 30.40, μὲ 1.000 τόν. ἐλ ἐκφόρτωσιν Μαΐου 9—18.

ΓΙΑΝΞΥΛΑΣ: Ἀμερ. λιμένας Κόλπου 50.250 τόν. 5% σίτου Πόρτ Σάϊδ $ 11.50, μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 10—20.

ΦΙΛΙΠΠΟΙ (λιβ.): Ἀμερ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ (βορείως Χάττερας) 20.700 τόν. παλαιοσιδήρων νότιον Κορέαν, $ 355.000, φίος, Μάϊον.

ΕΛΟΣΕΑΝ: Πρόβιντενς 25.000 τόν. παλαιοσιδήρων Καοσιούγκ $ 525.000, φίος, Μάϊον

ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ: Βαλτιμόρην 5.700 τόν. γεννημάτων Δομινικανικὴν Δημοκρατίαν $ 10.35, φίο, μὲ 2.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 22—27.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΟΝΟΡ (εἰς τάϊμ τσάρτερ): Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 18.500 τόν. χονδραλεύρων Γιουγκοσλαυΐαν $ 333.750, φίο, μὲ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 29 — Μαΐου 4.

ΣΟΦΙΑ ΙΙ: Μομπὶλ 25.000 τόν. γαιανθράκων Νιούπορτ $ 8.75, φίο, μὲ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 4—10.

●

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: Μπάχια Μπλάνκαν 13.750 τόν. σίτου Ἀλγερίαν $ 22.50, ἕνα λιμένα φόρτωσιν/δύο ἐκφόρτωσιν Ἀπριλίου 25 — Μαΐου 3.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΝΣ: Σαλάβερυ 10.000 τόν. ζαχάρεως χύμα Βανκοῦβερ $ 18, μὲ 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 15—21.

ΦΡΟΣΩ Κ.: Ρίβερ Πλέϊτ 20.000 τόν. γεννημάτων Ἀλγερίαν $ 21.50, μὲ 2.000 τόν. γκρὸς φόρτωσιν, 700 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 25 — Μαΐου 10.

ΑΓΗΝΩΡ: Ρίβερ Πλέϊτ 13.500 τόν. γεννημάτων Ἀλγερίαν $ 23.50, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Ἀπριλίου 25 — Μαΐου 5.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ: Μπάχια Μπλάνκαν 17.500 τόν. γεννημάτων Ἀλγερίαν $ 22.75, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 700 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 13—20.

ΑΘΗΝΙΚ (μικτὸν λιβ.): Τουμπαράο 80.000 τόν. μεταλλευμάτων Τάραντο $ 3.37½ φίοτ, Ἀπρίλιον.

ΑΜΑΖΟΝΙΑ: Σάντος 14.000 τόν. χονδραλεύρων Βηρυτόν $ 22.25, φίοτ, μὲ 2.000/2.500 τ. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 18—20, ἀσφάλιστρα κινδύνων πολέμου εἰς βάρος ναυλωτῶν.

ΜΑΡΙΩ (λιβ.): Ἄνω λιμένας Ρίβερ Πλέϊτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος Ἄϋρες 25.000 τόν. γεννημάτων Ἀλγερίαν $ 22.25, ἐλ ἐκφορτωτικῶν, μὲ 2.000/700 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 6—15.

ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.: Δύο λιμένας οὐχὶ βορειότερον Σάντα Φὲ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος Ἄϋρες καὶ Μπάχια Μπλάνκαν 30.000 τόν. 10% γεννημάτων Μπαντάρ Ἀμπὰς (34 π. βόθ.) $ 19.85, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, ὀψιὸν ἕνα ἄνω λιμένα ρίβερ 25 σέντς ὀλιγώτερον χωρὶς Μπουένος Ἄϋρες 25 σέντς ὀλιγώτερον, 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν $ 1 ὀλιγώτερον, Μαΐου 5—13.

ΛΕΒΑΝΤΗΣ (λιβ.): Σάντος 12.190 τόν. ζαχάρεως χύμα, ἀμερ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου $ 15.50, φίοτ, μὲ 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπρίλιον.

ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ: Μπουένος Ἄϋρες 11.250 τόν. ζαχάρεως Πορτογαλίαν $ 25, φίο μὲ 750/750 τ. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 1—12.

ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ: Μασέϊο — Ρεσίφε 11.000—12.000 τόν. ζαχάρεως χύμα Μασσαλίαν $ 22.50, φίοτ, μὲ 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπρίλιον.

ΚΕΑ: Οὐχὶ βορειότερον Σάντα Φὲ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος Ἄϋρες 19.500 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν $ 18, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 5—15.

ΕΒΜΑΡ: Δύο λιμένας οὐχὶ βορειότερον Σάντα Φὲ μὲ συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν 25.550 τ. 5% ὀλιγώτερον, γεννημάτων Καοσιούγκ $ 19.45, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 14—24.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Νεκότσεαν μὲ συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν 12.600—13.600 τόν. γεννημάτων Ἀλγερίαν (28 π. βόθ.) $ 25, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 2.000/700 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 22—28.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Οὐχὶ βορειότερον Σὰν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος Ἄϋρες 30.000 τόν. γεννημάτων (53 π.) Μπορντὼ — Ἀμβοῦργον ρεϊντζ $ 17.15, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 2—14.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Μπουένος Ἄϋρες 20.000 τ. ζαχάρεως χύμα, ἀμερ. λιμένας Κόλπου $ 21.50, ὀψιὸν Ἀτλαντικοῦ $ 22, φίοτ, μὲ 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 1—20.

ΒΟΡΙ: Βραζιλίαν 10.000 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους δύο λιμένας Ἀλγερίας $ 25, φίος, μὲ 750/600 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, μὲ ἑτέρας ὀψιὸς Μεσογείου, Ἀπρίλιον.

ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόν): Πουέρτο Ὀρντάζ 45.000 τόν. μεταλλευμάτων Τάραντο καὶ Μπανόλι $ 5.10, φίο, Ἀπριλίου 25 — Μαΐου 5.

ΜΑΪΣΤΡΟΣ (λιβ.): Ἕνα/δύο λιμένας οὐχὶ βορειότερον Σάντα Φὲ μὲ συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν 34.100 τόν. γεννημάτων Πολωνίαν $ 17.50, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 2.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 10—16.

●

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΛΑΒΙΝΙΑ V. (λιβ.): Βρετ. Κολομβίαν 1.175.140 κ.π. γεννημάτων Ἰαπωνίαν $ 275.000, φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 9—20.

●

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΙΧΘΕΙΣ: Ρόττερνταμ, Ἀμβέρσαν 19.600 τόν. λιπασμάτων Ἀκαγιοῦτλαν $ 11.50, φίο, Ἀπριλίου 20—30.

ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.: Ρόττερνταμ 17.000 τόν. γαιανθράκων Γλασκώβην $ 5.60, μεῖον 2½, φίο, μὲ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 19—22.

ΑΤΛΑΣ (εἰς τάϊμ τσάρτερ): Ρόττερνταμ 10.700 τόν. μαγγανέζης Σέμπενικ $ 10.30, φίοτ, μὲ 1.200 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, ἄμεσος φόρτωσις.

●

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΧΙΑΝ ΣΗ: Ζέλαν 13.500 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκκους Πουέρτο Καμπέλο $ 13.75, φίος, μὲ 900/800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 22—30.

●

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ: Νέαν Ζηλανδίαν 20.000 τόν. κριθῆς Ἀμβέρσαν — Ἀμβοῦργον ρεϊντζ $ 27.50, φίο, μὲ 1.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, ἐτοιμος φόρτωσις.

ΕΥΓΕΝΙΑ: Βομβάην 13.000 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους Δὰρ ἐς Σαλάαμ καὶ Μομπάσαν $ 17.65, φίος, 800/750 τόν. φορτοεκφόρτωσις, Ἀπριλίου 20—30.

●

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΓΡΕΓΟΣ (λιβ.): Ντῶρμπαν 14.000 τόν. ζαχάρεως ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ $ 13.50, μὲ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, ἄμεσος φόρτωσις.

ΕΥΗ: Μπέϊραν 10.500 τόν. ζαχάρεως χύμα ἀμερικ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ $ 18.50, ὀψιὸν Κόλπου $ 18, φίοτ, μὲ 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 20—30.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: Ντῶρμπαν 16.800 τόν. ζαχάρεως χύμα ἀμερ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου $ 14, φίοτ, μὲ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 25 — Μαΐου 5.

ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ (λιβ.): Τζαμάϊκαν 5.000 τόν. ζαχάρεως χύμα, ἀμερ. λιμένας Κόλπου $ 8.50, φίοτ, μὲ 700/1.500 τν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἀπριλίου 22—29.

●

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ: 13.204 τόν. d.w. (17 μίλ. 30—32 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1960) $ 3.950 ἡμερησίως, ἐὰν Ἀπριλίου 15, $ 3.900 ἐὰν Ἀπριλίου 14, πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας 450 αὐτοκίνητα μίνιμουμ, παράδοσις εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Χαγκόγια, Γιοκοχάμα ρέϊντζ Ἀπριλίου 14—15, ἐπαναπαράδοσις μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Γκουαγιακίλ.

ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ: 20.600 τόν. d.w. (16 μίλ. 34 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1975) $ 4.200 ἡμερησίως, παράδοσις Ἰαπωνίαν Ἀπρίλιον, ἐπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ: 24.870 τόν. d.w. (13,5 μίλ. 25 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1962) $ 3.200 ἡμερησίως, παράδοσις Ρόττερνταμ Ἀπριλίου 15, ἐπαναπαράδοσις Ἰαπωνίαν, μέσω Μεγ. Λιμνῶν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ: 28.710 τόν. d.w. (15 μίλ. 35 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1969) $ 3.225 ἡμερησίως δύο - τεσσάρων μηνῶν ταξίδια, παράδοσις Κόντινεντ, Μπόστον, Γκάλβεστον.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΪΝΤ: 26.390 τόν. d.w. (12 μίλ. 28 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1954) $ 4, παράδοσις Φιλιππίνας Ἀπριλίου 15—25, ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Μαύρην Θάλασσαν, Βαλτικήν.

ΓΛΑΥΚΟΣ: 28.687 τόν. d.w. (15 μίλ. 35 τ. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1968) $ 4.25, ἕτοιμος παράδοσις μὲ τὴν ἄφιξιν τοῦ πιλότου εἰς νότιον Ἰαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας — Γκάλβεστον ρέϊντζ, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γιβραλτάρ, Ἀμβοῦργον, Βαλτικήν, Μεσόγειον ἢ διαπλέοντας Κέϊπ Πάσσερο, ἐὰν ἐπαναπαράδοσις ἀλλαχοῦ $ 4.50 ταξίδια 2—4½ μηνῶν.

ΔΑΦΝΗ: 36.973 τόν. d.w. (15 μίλ. 38 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1974) $ 3.500 ἡμερησίως, ἓν κυκλικὸν ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ, παράδοσις Χάβρην Ἀπριλίου 15—20, ἐπαναπαράδοσις Ἰταλίαν, μέσω Ἁγ. Λαυρεντίου.

ΜΙΝΩΣ: 53.836 τόν. d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μίλ. 52 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1975) $ 3.000 ἡμερησίως, ἕτοιμος παράδοσις Αὐγούσταν, ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, μέσω Ρίβερ Πλέϊτ.

ΑΚΜΩΝ: 23.435 τόν. d.w. (15 μίλ. 35 τόν. φινοῦελ δῖλ τοῦ 1971) $ 3.000 ἡμερησίως, ἓν κυκλικὸν ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ, παράδοσις Ἀννάμπαν ἀναδρομικῶς ἀπὸ 7 Ἀπριλίου, ἐπαναπαράδοσις Τυνησίαν, μέσω Ρίβερ Πλέϊτ.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α. Σ.: 14.940 τόν. d.w (13.5 μίλ. 18 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1977) $ 4.000 ἡμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Σαϊντ Τζὼνς (N. F.) Ἀπρίλιον, ἐπαναπαράδοσις Ρίβερ Πλέϊτ, ὀψιὸν Κόντινεντ, Σιγκαπούρην, Ἰαπωνίαν, Γιβραλτάρ, Ἀμβοῦργον ἢ Ἀγγλίαν.

ΛΙΠΣ (λιβ.): 29.994 τόν. d.w. (14 μίλ. 32 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1960) $ 4.200 ἡμερησίως, πλέον $ 70.000 δῶρον, παράδοσις Ρίβερ Πλέϊτ Ἀπρίλιον — Μάϊον, ἐπαναπαράδοσις, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΠΑΝΔΩΡΑ: 17.300 τόν. d.w. (15 μίλ. 28 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1961) $ 3.200 ἡμερησίως, ἄμεσος παράδοσις Ἰνδονησίαν, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΜΕΡΙΚΟΥΝΤΑ: 30.430 τόν. d.w. (1.166.060 κ.π. 14½—15 μίλ. 37 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1977) $ 3.875 ἡμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσις κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν νοτίου Κορέας Ἀπριλίου 21—25, ἐπαναπαράδοσις μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Ἀγγλίαν, Μπορντὼ — Σκὼ ρεϊντζ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ (λιβ.): 26.095 τόν. d.w. (1.043.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1963) $ 4.30, παράδοσις κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Πόχανγκ Ἀπριλίου 27 — Μαΐου 5, ἐπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας, ἐὰν ἐπαναπαράδοσις Μπόστον — Κόρπους Κρίστι ρεϊντζ $ 4.05, ἐὰν Ἀγγλίαν, Κόντινεντ (μέσω Μεγ. Λιμνῶν) $ 4.50, πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας.

ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ: 21.050 τόν. d.w. (1.030.000 κ.π. 14½ μίλ. 31 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ δῖλ, τοῦ 1973) $ 3.800 ἡμερησίως πλέον $ 1.250 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις 400 μίλ. μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Νιούπορτ Ἀπριλίου 21—25, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικοῦ Κόλπου.

ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ: 20.670 τόν. d.w. (1.030.000 κ.π. 14½ μίλ. 31 τόν. τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1973) $ 3.800 ἡμερησίως, πλέον $ 1.250 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις μὲ τὴν ἄφιξιν τοῦ πιλότου εἰς Ἔϊρ, δυτ. ἀκτὴν Ἀγγλίας,

Κόντινεντ 'Απριλίου 20—22, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικοῦ Κόλπου.

ΠΡΙΑΜΟΣ (λιβ.): 60.548 τόν. d.w. (2.620.000 κ.π. 14—14½ μίλ. 44 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1970) $ 1.50, πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις Καντίζ 'Απριλίου 20—26, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Γιβραλτάρ — 'Αμβοῦργον ρεῖντς, Μεσόγειον, Μαύρην θάλασσαν (διαπλέοντας Δαρδανέλια) ἔν κυκλικόν ταξίδιον θορείου άκτῆς νοτίου 'Αμερικῆς.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.: 12.995 τόν. d.w. (610.000 κ.π. 14 μίλ. 22 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1961) $ 2.875 ἡμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσις εἰς πλοηγικόν σταθμόν Βρέμης ἢ Ἔλμπε No. 1, ὀφιόν ναυλωτῶν, 'Απριλίου 28—29, έπαναπαράδοσις Περσικόν Κόλπον.

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ: 40.501 τόν. d.w. (1.740.000 κ.π. 14 μίλ. 42 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 3 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1969) $ 3.100 ἡμερησίως, παράδοσις 'Ανκώναν ἕτοιμος, ἔν κυκλικόν ταξίδιον νοτίου 'Αμερικῆς.

ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ: 12.284 τόν. d.w. 619. 384 κ.π. 13 μίλ. 17 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1957) $ 2.800 ἡμερησίως, ἕτοιμος παράδοσις Γδύνιαν, έπαναπαράδοσις ἀνατολ. Μεσόγειον, 'Ερυθρὰν θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρεῖντς.

ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: 17.000 τόν. d.w. (745.000 κ.π. 14 μίλ. 25 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1972) $ 3.650 ἡμερησίως, πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις μὲ τὴν ἄφιξιν τοῦ πιλότου εἰς νότιον 'Ιαπωνίαν 'Απριλίου 28 — Μαΐου 7, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΙΖΟΝ: 28.703 τόν. d.w. (1.345.000 κ.π. 15½ μίλ. 35 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1969) $ 4, παράδοσις Ντῶρμπαν Μαΐου 10—30, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας, ὀφιόν ἕτερον ταξίδιον μέ έπαναπαράδοσιν Κόντινεντ $ 4.50.

ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ: 13.353 τ. d.w. (650.000 κ.π. 13 μίλ. 19—20 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1959) $ 2.300 ἡμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, ἕτοιμος παράδοσις μέ τὴν ἄφιξιν τοῦ πιλότου εἰς Φιλιππίνας οὐχὶ θορειότερον τοῦ Τακλομπάν, έπαναπαράδοσις Μπορντῶ — 'Αμβοῦργον ρεῖντς.

ΝΙΚΗ: 15.316 τόν. d.w. (702.270 κ.π. 14 μίλ. 19—20 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1971) $ 3.300 ἡμερησίως, ἄμεσος παράδοσις μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς 'Αμβέρσαν, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΜΑΡΥΛΙΖΑ: 27.053 τόν. d.w. (1.260.500 κ.π. 15 μίλ. 36 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1970) $ 4.900 ἡμερησίως, πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις Λόγκ Μπάης 'Απριλίου 19—27, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

ΑΥΛΙΣ: 28.562 τόν. d.w. (35 π. 0¾ ἵντσ. 1. 318.682 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 122.974 κ.π. τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν, 15 μίλ. 37—38 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1972) $ 4. 65, πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Μιζουσίμα 'Απριλίου 30, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Μπορντῶ — 'Αμβοῦργον ρεῖντς, μέσω ἄμερ. λιμένων δυτικῆς ἀκτῆς.

ΑΛΥΣΙΑ: 16.024 τόν. d.w. (706.499 κ.π. 12½ μίλ. 18 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1964) $ 3.625 ἡμερησίως, πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς πλοηγικόν σταθμόν Κόσι 'Απριλίου 23 — Μαΐου 5, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικοῦ Κόλπου.

ΚΑΣΤΡΑΚΙ: 14.948 τόν. d.w. (29 π. 8½ ἵντσ., 13½—14 μίλ. 18—19 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1—1½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1971) $ 3.540 ἡμερησίως πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς πλοηγικόν σταθμόν Σουζάκι Μαΐου 7—14, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικοῦ Κόλπου.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ: 41.505 τόν. d.w. (14½ μίλ. 48 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1966) $ 3. 200 ἡμερησίως, ἔν κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέϊτ παράδοσις Ρόττερνταμ ἄμεσος, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΑΤΛΑΣ: 11.243 τόν. d.w. (417.000 κ.π. 12 μίλ. 12 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1962) $ 2.500 ἡμερησίως ταξίδια 12 μηνῶν, Μεσογείου, Κόντινεντ, 'Ερυθρᾶς θαλάσσης, Σκανδιναυΐας ἄμεσος παράδοσις Ρόττερνταμ.

ΚΟΜΕΤ: 14.938 τόν. d.w. (669.000 κ.π. 13½ μίλ. 18 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1972) $ 3.400 ἡμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσις Σαβάναν Μαΐου 5—15, έπαναπαράδοσις νότιον 'Ιαπωνίαν.

ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.: 13.430 τόν. d.w. (604.000 κ.π. 14 μίλ. 20 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1½ τ. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1961) $ 3.550 ἡμερησίως, πλέον $ 1.000 μηνιαίως, δι' ὑπερωρίας, παράδοσις κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς πλοηγικόν σταθμόν 'Ιμπιτοῦμπα 'Απριλίου 25 — Μαΐου 3, έπαναπαράδοσις ἄμερ. λιμένας Κόλπου, 'Ατλαντικοῦ, Καραϊβικῆς, Μεσογείου, 'Ερυθρᾶς θαλάσσης, Περσικοῦ Κόλπου.

ΤΖΕΝΥ (λιβ.): 15.040 τόν. d.w. (690.000 κ.π. 13½—14 μίλ. 19—20 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 1½ τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1969) $ 3.800 ἡμερησίως, πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσις μὲ τὴν ἄφιξιν τοῦ πιλότου εἰς Μίδδλεσμπρω Μαΐου 7—8, έπαναπαράδοσις μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Ντακάρ — Ντουάλα ρεῖντς.

ΓΙΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ: 26.451 τόν. d.w. (1.210.000 κ.π. 15 μίλ. 38 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 3 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1976) $ 5.550 ἡμερησίως, παράδοσις Μεγ. Λίμνας ἀρχὰς Μαΐου, έπαναπαράδοσις Τύνιδα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 37.765 τόν. d.w. (1. 527.000 κ.π. 15 μίλ. 40 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1966) $ 5.100 ἡμερησίως, παράδοσις Πόρτ Κέμπλα 'Ιουνίου 16 — 'Ιουλίου 5, έπαναπαράδοσις Ρίβερ Πλέϊτ.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ: 26.220 τόν. d.w. (1. 043.000 κ.π. 14 μίλ. 35 τόν. φιοῦελ δῖλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ δῖλ τοῦ 1963) $ 3.000 ἡμερησίως, πλέον $ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, ἔν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις Βρέμην Μαΐου 9—15, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — 'Αμβοῦργον ρεῖντς Μεσόγειον οὐχὶ ἀνατολικώτερον τῆς δυτ. 'Ιταλίας.

●

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΤΡΟΠΙΚ (λιβ.): Καραϊβικήν 80.000 τόν. ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκεῖλ 50, 'Απριλίου 17.

ΙΟΝΙΚ (λιβ.): Καραϊβικήν 80.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκεῖλ 50, 'Απριλίου 13.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Καραϊβικήν 47.000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 70, 'Απριλίου 14.

ΑΣΤΡΟΝ (π.): Φρήπορτ 37.000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 82.5, ἕτοιμος φόρτωσις.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ ΙΙ: 'Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον 26.000 τόν. Γουόρλντσκεῖλ 117.5, 'Απριλίου 14.

ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: 'Ινδονησίαν 130.000 τ. ἄμερ. λιμένας δυτ. ἀκτῆς, Γουόρλντσκεῖλ 37, 'Απριλίου 14.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 115. 000 τόν. μέρος φορτίου, Καραϊβικήν, Γουόρλντσκεῖλ 32.25, ὀφιόν πλῆρες φορτίον 130.000 τόν. Γουόρλντσκεῖλ 27, 'Απριλίου 12.

ΑΛΕΞ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 250.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλίαν, Γουόρλντσκεῖλ 22.25, 'Απριλίου 10.

ΣΚΑΠΤΡΕ·Ι·ΝΤ: Μεσόγειον 33.000 τόν. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκεῖλ 100, 'Απριλίου 11.

ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν): 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 110.000 τόν. Γουόρλντσκεῖλ 47.5, 'Απριλίου 13.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Δυτ. 'Αφρικὴν 70.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκεῖλ 50, 'Απριλίου 17.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (λιβ.): Δυτ. 'Αφρικὴν 85.000 τόν. ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβικήν, Γουόρλντσκεῖλ 45, 'Απριλίου 20.

ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: 70.251 τόννοι d.w. (14¼ μίλ. 73 τόν. φιοῦελ δῖλ τοῦ 1964) $ 2.65, ταξίδια τριῶν ἐτῶν, 'Απρίλιος.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 80. 000 τόν. μέρος φορτίου ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 50, 'Απριλίου 11.

ΔΑΦΝΗ (μικτόν λιβ.): Καραϊβικήν 48.000 τ. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 70, 'Απριλίου 15.

ΠΑ·Ι·ΚΟΝ: Καραϊβικήν 43.000 τόν. ἄμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκεῖλ 75, 'Απριλίου 15.

ΤΟΥΛΙΠ Β.: 'Ανατολ. Μεσόγειον 32.000 τόν. μέρος φορτίου Τουρκίαν, Γουόρλντσκεῖλ 135, 'Απριλίου 14.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.: Δυτ. 'Αφρικὴν 34.000 τόν. ὀφιόν ναῦλος δὲν ἀνεκοινώθη 'Απριλίου 20.

ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ: 'Ιταλίαν 29.000 τόν. καθαρά ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκεῖλ 111.25, 'Απρίλιον.

ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ: Καραϊβικήν 27.000 τ. μέρος φορτίου "Αλμπανυ, Γουόρλντσκεῖλ 100, 'Απριλίου 16.

ΙΕΡΑΞ (μικτόν): Καραϊβικήν 53.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκεῖλ 60, 'Απριλίου 14.

ΑΤΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιβ.): Φρήπορτ 51.000 τόν. μέρος φορτίου ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 72.5, 'Απριλίου 14.

ΑΡΜΟΝΙΚ (λιβ.): Μεσόγειον 83.000 τ. ἄμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκεῖλ 43.75, 'Απριλίου 15.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν): Μεσόγειον 40.000 τ. μέρος φορτίου ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 79.5, 'Απριλίου 24.

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕ·Ι·Τ: Μεσόγειον 152.000 τόν. μέρος φορτίου, Καραϊβικήν, Γουόρλντσκεῖλ 27.5, ὀφιόν ὑπόλοιπον πλῆρες φορτίον 220.000 τόν. Γουόρλντσκεῖλ 22, 'Απριλίου 23.

ΤΙΦΟΣΟ (λιβ.): Δυτ. 'Αφρικὴν 91.000 τόν. μέρος φορτίου ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ ἀμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκεῖλ 44, μὲ θέρμανσιν Γουόρλντσκεῖλ 46.5, ὀφιόν ὑπόλοιπον πλῆρες φορτίον 130.000 τόν. Γουόρλντσκεῖλ 25, 'Απριλίου 19.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Μαύρην θάλασσαν 30.000 τόν. 'Αγγλίαν. Κόντινεντ κλπ, Γουόρλντσκεῖλ 92.5, 'Απριλίου 23.

ΠΟΛΥΣ: 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 74.000 τ. Γουόρλντσκεῖλ 50, 'Απριλίου 14.

ΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 42.000 τόν. ἀμεσικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 80, 'Απριλίου 17.

ΛΑΜΥΡΑ (λιβ.): Φρήπορτ 64.000 τόν. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου Γουόλντσκεῖλ 65, 'Απριλίου 17.

ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ: Καραϊβικήν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 65, 'Απριλίου 17.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (λιβ.): Φρήπορτ 37.000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας δυτ. ἀκτῆς, Γουόρλντσκεῖλ 80, 'Απριλίου 18.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Φρήπορτ 32.500 τόν. μέρος φορτίου ἄμερ. λιμένας δυτ. ἀκτῆς, Γουόρλντσκεῖλ 80, 'Απριλίου 15.

ΚΛΕΩΝ: Μεσόγειον 24.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκεῖλ 95, ἕτοιμος φόρτωσις.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (λιβ.): 'Ενδομεσογειακόν 58.75, 'Απριλίου 25.

ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (λιβ.): 'Ερυθρὰν θάλασσαν 150. 000 τόν. Μεσόγειον Γουόρλντσκεῖλ 27, ἄμεσος φόρτωσις.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικὴν 59.000 τόν. μέρος φορτίου ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 65, 'Απριλίου 21.

ΜΙΧΑΗΛ (λιβ.): Μπαχάμας 43.000 τόν. ἄμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερας) Γουόρλντσκεῖλ 90, ὀφιόν ἄμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκεῖλ 80, 'Απριλίου 19.

ΠΑΣΙΦΙΚ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 55.000 τ. μέρος φορτίου Μεσόγειον, Γουόρλντσκεῖλ 85, ἀρχὰς Μαΐου.

ΕΥΔΩΡΗ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 61.000 τ. ἄμερ. λιμένας δυτ. ἀκτῆς Γουόρλντσκεῖλ 72, 'Απριλίου 21.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): 'Ερυθρὰν θάλασσαν 50.000 τόννοι μέρος φορτίου Μεσόγειον, Γουόρλντσκεῖλ 80, 'Απριλίου 20.

ΛΑΜΥΡΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 57.000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 68, Μαΐου 1.

ΑΣΤΡΟ: Καραϊβικὴν 25.000 τόν. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 95, 'Απριλίου 20.

ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Καραϊβικὴν 65.000 τόν. μέρος φορτίου ἄμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκεῖλ 68, δύο συνεχῆ ταξίδια, Μαΐου 1.

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβικὴν 51.000 τόννοι μέρος φορτίου ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 70, 'Απριλίου 25.

ΜΑΡΙΑ: 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 83.000 τ. Γουόρλντσκεῖλ 50, 'Απριλίου 22.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (λιβ.): 278.416 τόν. d.w. (τοῦ 1974) ταξίδια δύο ἐτῶν $ 0.68 τὸ α' ἔτος, $ 0.85, τὸ δεύτερον 'Απρίλιον — Μάϊον.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (λιβ.): 264.993 τόν. d.w. (τοῦ 1972) ταξίδια δύο ἐτῶν, $ 0.525 τὸ α' ἔτος, $ 0.655 τὸ δεύτερον, 'Απρίλιον — Μάϊον.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (λιβ.): 87.106 τόννοι d.w. (τοῦ 1966) $ 2.45, ταξίδια τριῶν ἐτῶν, ἄμεσος παράδοσις.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: Καραϊβικὴν 65.000 τόν. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 67, 'Απριλίου 20.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ·Ι·Μ: Καραϊβικὴν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 75, 'Απριλίου 21.

ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ: Καραϊβικὴν 33.000 τ. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόλντσκεῖλ 95, 'Απριλίου 19.

ΝΤΟΡΙΚ (λιβ.): Καραϊβικὴν 65.000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 65, 'Απριλίου 20.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μικτόν λιβ.): Περσικόν Κόλπον 215.000 τόν. 'Αγγλίαν. Κόντινεντ, κλπ. Γουόρλντσκεῖλ 22.5, 'Απριλίου 27.

ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΛ Β.: Μεσόγειον 35.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκεῖλ 95, 'Απριλίου 27.

ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μικτόν λιβ.): Μεσόγειον 78.000 τόν. μέρος φορτίου ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκεῖλ 40, 'Απριλίου 20.

ΝΑΥΣΙΚΑ: Λαβερά 52.000 τόν. μέρος φορτίου Τριέστην, Γουόρλντσκεῖλ 72.5, 'Απριλίου 23.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ: Μαύρην θάλασσαν 20.000 τόν. καθαρὰ Μεσόγειον, Γουόρλντσκεῖλ 130, 'Απριλίου 26.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιβ.): Καραϊβικὴν 32.000 τόν. μέρος φορτίου Περοῦ Γουόρλντσκε·λ 90, 'Απρίλιον 23.

ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.): Ντουμάϊ 130.000 τόν. ἄμερ. λιμένας δυτικῆς ἀκτῆς Γουόρλντσκεῖλ 37.5, 'Απριλίου 30.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιβ.): 'Αλγερίαν 62.000 τόν. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 57.5, 'Απριλίου 20.

ΤΟΥΛΙΠ Β.: 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 35.000 τόν., Γουόρλντσκεῖλ 130, 'Απριλίου 23.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ ΙΙ: Καραϊβικὴν 26.000 τν. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 95, 'Απριλίου 24.

ΤΡΕ·Ι·ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Περσικόν Κόλπον 115.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. Γουόρλντσκεῖλ 30. 'Απριλίου 28.

ΤΥΧΟΣ: Κωνστάντζαν 32.000 τόν. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 90, 'Απριλίου 27.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (λιβ.): Δυτ. 'Αφρικὴν 100.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκεῖλ 41.25, 'Απριλίου 24.

ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ: Καραϊβικὴν 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, Γουόρλντσκεῖλ 95, 'Απριλίου 29.

ΤΡΕ·Ι·ΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτόν λιβ.): Καραϊβικὴν 36.000 τόν. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ. Γουόρλντσκεῖλ 100, 'Απριλίου 27.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Καραϊβικὴν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 90, 'Απριλίου 28.

ΑΤΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιβ.): Καραϊβικὴν 50. 000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 90, 'Απριλίου 27.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ.: Καραϊβικὴν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 72.5, 'Απριλίου 24.

Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (λιβ.): Καραϊβικὴν 66.000 τ. ἄμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικοῦ, ἄμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκεῖλ 70, 'Απριλίου 27.

ADDRESS :
153 - 157 GALE STREET
OR P. O. BOX 475
DURBAN - R.S.A.

ΕΡΜΗΣ

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 PEFRIGERATED 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

Ἡμίνοις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

(ά. = ἀνεχώρησε — δ. = διῆλθε — ἔ. = ἔφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ά. Πειραιᾶ 19)4 διό Χαλκίδα
ΑΒΑΞ	62	11048	ά. Φρημάντλ 4)3 διά Σαλέεφ
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ά. "Αμπου Ντ. 16)4 διά Μ. Χαλίδ
ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	54	19673	ὁ. Γιβραλτάρ 5)4 διά Μεσόγειον
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ἔ. Ντουμπάϊ 19)4
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. Ρόττερνταμ 13)4 διά Κάμσαρ
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ἔ. Μπάσραν 17)4
ΑΓΑΠΗ	55	8902	ά. Γδύνια 15)4 διά Λάγος
ΑΓΑΠΗ ΙΙ	53	1838	ὑπό παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Βίλμιγκτον 20)4 δι' 'Αρούμπα
ΑΓΓΕΛ. ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	ἔ. Μαπούτο 20)4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ὁ. Σουέζ 19)4 διά Κολόμπο
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ἐ. Μπάχια Μπλάνκα 4)4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	ά. Γκάμπ 8)3 δι' 'Ελλάδα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	103194	ἔ. Πειραιᾶ 18)4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Ἰσιταγκόγκ 10)4 διά Χιοῦστον
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	ά. Ρ. 'Ιανέϊρο 12)4 διά Σάντος
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	ά. Λάγος 15)4 διά Μπ. "Αϋρες
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12294	ἔ. Πειραιᾶ 6)3
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ἔ. Βηρυτόν 12)4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ά. Μπιλμπάο 19)4 διά Σ. Κρουά
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	δ. Κων)πολιν 25)2 διά Κωνστάντζαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ά. Φρημάντλ 23)3 διά Χοντέϊντα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ὁ. Κων)πολιν 14)3 διά Πειραιᾶ
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ὁ. Γιβραλτάρ 22)8 δι' 'Αγκόλα
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	56	1749	μετών. «ΤΕΜΑ»
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ἔ. Σιγκαπούρην 29)3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	μετών. «ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ»
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ὁ. Σουέζ 20)3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ά. Θέουτα 20)4 διά Κωνστάντζαν
ΑΓΙΟΣ Ν.	57	2144	ἔ. Βηρυτόν 10)4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ δ.	58	20451	εἰς Κοραμσάρ ἀπό 13)3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5783	ἐ. Βαλπαραΐζο 15)4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	εἰς Πειραιᾶ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ἔ. Πειραιᾶ 8)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. "Αμστερνταμ 6)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972	ά. Κ. Τάουν 7)4 Βάλβις Μπ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	ά. Σάφι 21)4 διά Καζαμπλάνκα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά. Δρέπανον 1)3 διά Γκιζάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	ά. Γλασκώβην 15)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V.	68	44742	ά. Χάμπτον Ρ. 14)4 διά Χάβρην
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ά. Μαυρίκιον 20)4 δι' 'Αγγλίαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	76	2800	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	47	2775	εἰς Πειραιᾶ
ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΙΙΙ	43	1845	δ. Π. Σάϊδ 30)3 διά Μεσόγειον
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	ὁ. Γιβραλτάρ 22)3 διά Χουέλβα
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	ἔ. Πειραιᾶ 3)2 (ἐπισκ.)
ΑΓΝΗ	62	9951	ά. Πουνταρένας 11)4 δι' 'Ακαζοῦτλαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32173	ά. Ν. 'Ορλεάνη 19)4 διά Γκάλβεστον
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ἔ. Μαντρας 30)3
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Τζιμπουτί 27)2 διά Χοντέϊντα
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	ά. Ρόττερνταμ 14)4 διά Πειραιᾶ
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10600	εἰς Σιτανόε ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14873	ά. Μουρομάν 19)3 δι' 'Οναμάχα
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	ἔ. Ρόττερνταμ 20)4
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Ν. 'Ορλεάνη 6)4
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ά. Μαρακαΐμπο 31)3 'Αν. ἀκτή ΗΠΑ
ΑΕΤΟΣ	57	1734	ὑπό παραλαβήν
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	ὁ. Παναμᾶ 4)4
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	63	3812	ἔ. Σάπελε 16)3
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ἐ. Λάγος 14)3
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ά. Μπάσρα 20)4
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	εἰς Φερρόλ ἀπό 10)12)75
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ	56	7719	ὁ. Σουέζ 10)4
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Καρθαγένην 20)4 διά Σεβίλην
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. Πειραιᾶ 16)4 διά Κωνστάντζαν
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ἔ. Π. Σάϊδ 16)4
ΑΘΗΝΑΙΣ	58	9414	ἐξώθι Καράτσι 13)4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ ΙΙ (δ.)	58	16695	ά. Χάμπτον Ρ. 3)4 δι' 'Αρούμπα
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	ὁ. Π. Σάϊδ 16)4
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. Μόντρεαλ 20)4 διά Χάλιφαξ
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ἔ. "Αμστερνταμ 9)3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	ά. 'Αμβέρσαν 20)4 διά Λάγος
ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238	ά. 'Αδελαΐδαν 9)4 δι' 'Ισραήλ
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ά. Σάντος 8)1 διά Π. Καμπέλο
ΑΙΓΙΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ	68	9070	ἔ. Τσιταγκόγκ 13)3
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ἔ. Π. Σουδάν 8)4
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ἔ. Μπαχρέϊν 22)4
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350	ἔ. Λάγος 24)3
ΑΙΓΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	ά. Ρουέν 18)4 διά Κωνστάντζαν
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ	58	8693	ά. Μπουένος "Αϋρες 7)4 Ραβένα
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙΣΝΤΟΜ	72	11702	ά. Μπάσραν 18)4
ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)4 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ὁ. Παναμᾶ 13)4
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΙΚ	74	12498	ά. Μπάρι 4)4 διά Ραβέννα
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ	67	21704	ἔ. Δάντσιχ 6)4
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	δ. Κων)πολιν 26)3 Μαύρην Θάλασσαν
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	ά. Κόμπε 13)4 Π. Χάρκορτ
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	ὁ. Π. Σάϊδ 19)4
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ἔ. Κουβέϊτ 19)3
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	δ. Κων)πολιν 6)4
ΑΙΓΙΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ά. Φός 3)4 διά Φορκάντος
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ἔ. Πειραιᾶ 19)4
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	ά. Κόμπε 16)4 διά Τσίμπα
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	ἔ. Παραμαρίμπο 31)3
ΑΙΓΙΣ ΜΑΙΤ	57	8160	ἔ. Τζένταν 10)4
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498	ά. Σιγκαπούρην 15)4 Παραμαρίμπο
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ά. Σάντ Μάρτα 1)4 Μπαρανκίλα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ	77	12498	ἔ. Λοιδῖνον 12)4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9025	ἔ. Βαρκελώνην 20)4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ	59	10373	ά. "Αντεν 26)1
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ	58	8350	ἔ. Κόμπε 4)4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕΙΖ	72	11702	ά. Βανκοῦβερ 4)4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	71	15387	δ. Π. Σάϊδ 8)4 διά Μεσόγειον
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	δ. Παναμᾶ 10)3 δι' 'Αβάνα
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά. Νταμάμ 23)4
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	ἔ. 'Αμπιτζάν 7)4
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	ἔ. Ντουμπάϊ 10)4
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ἔ. Μόμπιλ 9)4
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙΟΝΗΡ	69	9355	ά. Κόμπε 11)4 διά Κουβέϊτ
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΙΝΤ	70	9200	ά. Σιγκαπούρην 14)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ἔ. "Αμπου Ντάμπι 16)4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	ὁ. Παναμᾶ 13)4
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	ά. Μόρεχεντ Σίτυ 17)4
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ἔ. Νιούπορτ 20)4
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	ἔ. Χάνκο 8)4
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΙΚ	71	11525	ά. Λά Γκουάϊρα 24)3 Π. Καμπέλο
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	ά. Ρόττερνταμ 4)2 διά Κούβα
ΑΙΓΙΣ ΤΑΙΦΟΥΝ	68	16702	ἔ. Ρόττερνταμ 12)4
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Γλασκώβην 23)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	ά. Π. "Αλμπερνι 16)4 Ναναΐμο
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ	69	9355	ά. Λ. Τσάρλς 5)3
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙΒΟΡ	74	10591	ὑπό παραλαβήν
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙΜ	69	9240	ά. Καντίζ 22)2 δι' 'Αβάνα
ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	ἔ. Ντουμπάϊ 21)4
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	ά. Λ. Πάλμας 2)4 διά Μάριελ
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	ὁ. Μπρούνσμπουτελ 25)3 διά Ρίγα
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ἔ. Π. Καμπέλο 19)2
ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	ὁ. Π. Σάϊδ 21)4
ΑΙΓΟΚΕΡΩΣ	77	19150	εἰς Τογιοχάσι ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	ἔ. Πειραιᾶ 22)4
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ά. Γιοκοχάμα 1)4 δι' "Αντεν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)4
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60	7563	ά. Π. "Αρθουρ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3016	ἔ. 'Αμβέρσαν 29)4
ΑΙ·ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ά. Βαλτιμόρην 13)4 δι' 'Ισπανίαν
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	ὁ. Γιβραλτάρ 19)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ά. Βρέμην 15)4 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ἔ. Μαπούτο 20)4
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	ά. Σεϋχέλες 21)4 Ντάρ ἐς Σαλάμ
ΑΙΠΟΣ (δ.)	58	12324	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)3 Οὐρουάγ
ΑΙ·ΡΗΝΣ ΛΑΚ	59	2722	ά. Λ. Πάλμας 1)3 διά Λάγος
ΑΙ·ΡΗΝΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078	ά. Λάγος 20)4 διά Μαπούτο
ΑΙ·ΡΗΝΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	56	10051	ά. Μπιλμπάο 17)4 διά Γκιζόν
ΑΙ·ΡΗΝΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	12808	ὁ. Π. Σάϊδ 19)4
ΑΙ·ΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά. Φουκουγιάμα 29)3
ΑΙ·ΡΗΝΣ ΤΖΟΥ	56	8674	ἔ. Κοραμσάρ 10)4
ΑΙ·ΡΗΝΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)4
ΑΙ·ΡΗΝΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	65	10000	ὁ. Σουέζ 1)4
ΑΙ·ΡΗΝΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4998	ά. Κοπέρ 19)4 Ντόρντρεχτ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΛΙΟΝ	77	38484	ά. Κ. Τάουν 12)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ἔ. Π. 'Ελίζαμπεθ 21)4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	54	7701	ά. 'Αμπιτζάν 28)3 Π. Χάρκουρτ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18451	ὁ. Κων)πολιν 22)3 δι' 'Οδησσόν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238	ά. 'Αδελαΐδαν 9)4 δι' 'Ισραήλ
ΑΙΤΩΛΙΑ	61	14269	ἔ. Κοραμσάρ 8)4
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά. Κ. Τάουν 7)4 δι' 'Αγγλίαν
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	ἔ. 'Αλεξάνδρειαν 1)4
ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ὁ. Σουέζ 23)4
ΑΚΜΗ	77	16080	ἔ. Ροζάριο 2)4
ΑΚΜΩΝ	71	16050	ὁ. Γιβραλτάρ 9)4 διά Κῆ Γουέστ
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ἔ. Βαλαροῦ 10)4
ΑΚΟΥΙΛΑ Ι.	63	3388	ά. Ντούαλα 23)3 δι' 'Οβέντο
ΑΚΟΥΡ	53	17676	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 10)3)75
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ά. Θέουτα 9)3 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	58	3379	ἔ. Πειραιᾶ 11)4
ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ	61	5408	ἐ. Ν. 'Υόρκη 18)4
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ὁ. Γιβραλτάρ 14)4 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Βηρυτόν 6)4 διά Λαττάκια
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ά. Βαρκελώνην 13)4 διά Τύνιδα
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ά. Βομβάϊν 15)4 διά Νταμάμ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ἔ. Τάραντα 22)4
ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	ά. Τζένταν 8)2
ΑΚΤΙΑΝ	60	2222	ά. Ταμπίκο 5)4 δι' 'Αβάνα
ΑΚΤΙΟΝ	76	11200	ἔ. Τζιμπουτί 23)3
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ά. Σαντάντερ 4)3 διά Λάγος
ΑΛΒΙΟΝ	69	15808	ά. Σμύρνην 23)3 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5000	εἰς Π. 'Αλέγκρε ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ἔ. Μπιλμπάο 7)4
ΑΛΕΚΟΣ Κ.	60	8075	ὁ. Σουέζ 21)4 διά Μπαχρέϊν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	64	36271	ά. Βρέστην 26)3 διά Πειραιᾶ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	4137	ὁ. Παναμᾶ 20)4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	ὑπό παραλαβήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	56	3837	ά. Θέουτα 11)3 διά Πειραιᾶ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	ὁ. Κων)πολιν 6)4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	ὑπό παραλαβήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	ἔ. Νεεντακάρα 13)4
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	ἔ. Πειραιᾶ 13)3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	57	3153	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)2
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΘΑΙΑ	74	23785	ά. Γκέραλντον 12)4 Μπούνμπουρυ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 2)4
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 24)8)75
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	ἔ. Πειραιᾶ 9)4
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	α. 'Αμβέρσαν 20)4
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ά. Πειραιᾶ 4)4
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΤ	57	8266	μετών. «ΑΤΤΙΚΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ»
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΝΗΡ	57	8192	ἔ. Τουτικορίν 23)3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	ά. Κολόμπο 13)4 Μπ. Σαπούρ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	ἔ. 'Αμβέρσαν 18)4
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	ἔ. Κ. Τάουν 3)4
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ά. Γιβραλτάρ 17)4 διά Βίλμιγκτον
ΑΛΙΚΗ	53	8453	ά. Σουάϊμπα 19)3 διά Π. Σουδάν
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Ντουμπάϊ 23)4 διά Νταμάμ
ΑΛΙΜΟΣ	54	1960	ἔ. Λ. Πάλμας 27)2
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9683	ὑπό παραλαβήν
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	10950	ἔ. Μπ. Σαπούρ 7)3
ΑΛΚΟΡ	57	1839	ά. Ρόττερνταμ 20)4 διά Λεμεσόν
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ά. Φιλαδέλφειαν 15)4 Ντητρόϊτ
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	ά. Κισαραζοῦ 11)3 διά Παναμᾶ
ΑΛΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ά. Πειραιᾶ 21)4 διά Χάϊφα
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	ὑπό παραλαβήν
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1504	ὑπό παραλαβήν
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. Πάτραν 6)4 διά Πειραιᾶ

ΑΛΝΤΕΑ	56	5963	ά. Λάγος 29)3 διά Γκαμπόν
ΑΛΟΥΕΙ	59	1567	έ. Χερβούργον 18)3
ΑΛΟΧΑ	76	11275	δ. Σουέζ 18)4 διά Περσικόν
ΑΛΙΟΝΑ	59	8786	ύπό παραλαβήν
ΑΛΥΣΙΑ	64	10459	ά. Φουσίκι 10)4 διά Μαϊζούρου
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	ά. Φελιξτόους 15)4 διά Τζένταν
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	76	9800	είς Ρ. Ίανέϊρο ύπό συμπλήρωσιν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	έ. Άλμέρια 16)4
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	έ. Πειραιά 21)4
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	άργεϊ είς Πειραιά άπό 18)10)75
ΑΜΙΛΛΑ	72	13166	δ. Παναμά 31)3
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	έ. Σ. Άννα Μπ. 15)3
ΑΜΟΡΓΟΣ	61	13885	ά. Μπ. Μπλάνκαν 29)3 Καζαμπλάνκα
ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	ά. Σουάϊμπα 11)4 διά Μερσίνα
ΑΜΠΙΤΖΑΝ	67	3000	έ. Γιβραλτάρ 28)3
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	ά. Βρέμην 7)4
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. Άμβούργον 19)4 Νόρντενχαμ
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	δ. Γιβραλτάρ 4)4 διά Λάγος
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ά. Μπλάφ 19)4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ά. Μίλνερ Μπ. 4)4 διά Νιτζκάτα
ΑΝ. ΓΟΥΙΣΝΙΟΜ	74	13348	ά. Γιοκοχάμα 28)3 διά Σιογκάμα
ΑΝΑΓΚΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ά. Βανκοϋβερ 11)4 δι' Ίαπωνίαν
ΑΝΑΓ. ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ	71	9039	ά. Σιγκαπούρην 19)4 διά Κοραμσάρ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙΣ	74	13631	ά. Κίγκστον 20)4 διά Ν. Κορέαν
ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	ά. Κεμπέκ 16)4 δι' Ίαπωνίαν
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΙΕΝΣ (δ.)	65	38820	έ. Ν. Όρλεάνη 14)4
ΑΝΑΓΚΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13631	ά. Π. Πιρί 7)4 διά Π. Τζάϊς
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΙΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Όζάκα 5)4 διά Γιοκοχάμα
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	δ. Σουέζ 28)3 διά Μεσόγειον
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Σουέζ 20)4 διά Μπαγκόκ
ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13630	ά. Τής 8)4 διά Σαβάνναν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	έ. Κοκοϋρα 19)4
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Άμβούργον 20)4 διά Τέμα
ΑΝΑΞ	76	8792	έξωθι Ντώρμπαν 18)4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Τζακάρτα 18)3 δι' Άμβούργον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	έ. Π. Σουδάν 5)4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	έ. Γένοβα 6)4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	54	5571	έ. Κ. Τάουν 4)4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	69	15868	ά. Ν. Όρλεάνη 16)4 Κρίστομπαλ
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12800	έ. Βομβάην 18)4
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	έ. Βηρυτόν 8)4
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	ά. Ντακάρ 31)3 διά Γουΐρου
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	έ. Ρίτσαρντς Μπ. 19)4
ΑΝΔΡΕΙΑ	57	10287	έ. Άγαδίρ 4)4
ΑΝΔΡΙΑ	66	2999	ά. Άλεξάνδρειαν 29)3
ΑΝΔΡΙΑΝΑ ΙΙ	64	10450	έ. Καζαμπλάνκα 14)4
ΑΝΔΡΙΩΙΗΣ	56	8818	ά. Μομπάσα 13)4 διά Ρότττερνταμ
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	έ. Σιμονοσέκι 10)4
ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	ά. Ραβέννα 24)3 διά Σύρον
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	69	99460	ά. Ρ. Τανούρα 25)3 Ν. Όρλεάνη
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Π. όφ Σπαίην 6)4 Περσικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Ντάς άϊλ 28)3 διά Σ. Κρουά
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ.	76	115461	ά. Φός 2)4 διά Μπαχρέϊν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Τέϊμπλ Μπ. 31)3 Βιλελμσχάφεν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	ά. Ν. Όρλεάνη 16)4
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ δ.	70	105855	ά. Ρ. Τανούρα 13)4
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Φός 4)4 διά Φορκάντος
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	έ. Γιουροπόρτ 21)4
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Κ. Τάουν 13)4 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Π. Άρθουρ 7)4 διά Ρ. Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	έ. Μπράς Τέρμιναλ 13)4
ΑΝΕΛ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	έ. Πειραιά 5)3
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	32984	ά. Λέϊκ Τσάρλς 7)4
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	έ. Γκρίνοκ 24)4
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	δ. Γιβραλτάρ 6)4 δι' Όράν
ΑΝΕΜΩ Κ.	67	2641	έ. Λονδίνον 29)4
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	έ. Ν. Ύόρκη 18)4
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. Μπρισμπαίην 15)3 διά Σαϊγκόν
ΑΝΘΗ Λ.	54	3726	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΙΤΑ	76	4617	έ. Άμβέρσαν 15)4
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ά. Κοραμσάρ 11)4
ΑΝΝΑ	76	16438	έ. Άμβέρσαν 20)4
ΑΝΝΑ	60	16826	ά. Σ. Ναζαίρ 15)4 διά Τολέδο
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Λομέ 6)8 διά Λάγος
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	έ. Κορίντο 8)4
ΑΝΝΑ Μ.	51	1952	είς Φλίσσιγκ Ρ. 7)4 Μιλγουΐκη
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Λ.	62	1559	ύπό παραλαβήν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	έ. Ντακάρ 12)3
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	δ. Παναμά 18)3
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	δ. Κων)πολιν 26)3 Μαύρην θάλασσαν
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. Νταμάμ 12)4 διά Π. Σάϊδ
ΑΝΝΟΥΛΑ ΙΙ	60	8509	ά. Μπάσραν 24)3
ΑΝΣΟΝ (δ.)	59	19801	έ. Τενερίφη 7)4
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Λ. Πάλμας 12)4 Μοντεβιδέο
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	ά. Ν. Όρλεάνη 6)4
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Άμπιτζάν 10)3
ΑΝΤΖΕΛ	69	2985	δ. Π. Σάϊδ 21)4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ά. Γένοβα 13)4 διά Σαβόνα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Νόρντενχαμ 20)4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	58	9585	ά. Κ. Τάουν 25)3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	έ. Σιγκαπούρην 11)3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	42500	έ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 11)3
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	ά. Άμβέρσαν 24)2 δι' Άλγέριον
ΑΝΤΖΙ	53	6718	έ. Βόλον 20)3
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ά. Ν. Όρλεάνη 14)3
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ά. Σάντος 31)3 διά Ρ. Πλέϊτ
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	57	10741	ά. Λισσαβώνα 14)2 διά Λάγος
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Γλασκώβην 18)4 διά Σ. Τζών
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	έ. Ρότττερνταμ 11)4
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	άργεϊ είς Πειραιά άπό 5)4)75
ΑΝΤΥ	56	7689	άργεϊ είς Πειραιά άπό 9)7)75
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	ά. Λ. Πάλμας 1)4 διά Γουΐρου
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	δ. Παναμά 7)3 διά Μπουσάν
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4502	ά. Σεβίλην 3)4 διά Ν. Όρλεάνην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	δ. Παναμά 29)3 δι' Άδάνα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ.	61	10952	έ. Άμβούργον 10)4
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ά. Μπ. Μπλάνκαν 4)3 διά Κούβα
ΑΟΥΡΟΡΑ	77	5500	είς Π. Άλέγκρε ύπό συμπλήρωσιν
ΑΠΕΞ	73	16397	ά. Σάντα Φέ 9)4 διά Ροζάριο
ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.)	59	13022	ά. Άλεξάνδρειαν 16)4
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	έ. Φός 6)4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	έ. Κουδέϊτ 27)1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Τέμα 13)4 διά Ντουάλα
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	έ. Πειραιά 23)3
ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ	62	6929	έ. Νταμάμ 9)4
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	έ. Πειραιά 19)4
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	έ. Πειραιά 2)3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Κ. Τάουν 9)4 διά Μπουσάν
ΑΠΟΣΤΟΛ. ΑΝΔΡΕΑΣ	72	19830	ά. Άμβούργον 4)4 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Π. ντέ Μπούκ 14)4 διά Γιβραλτάρ
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Κουδέϊτ 16)4 διά Καράτσι
ΑΡΑΜΟΝ	48	5041	ά. Ίφγουΐτς 16)4 δι' Έλλάδα
ΑΡΑΝ	70	9870	έ. Τσίμπα 16)4
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Άμβέρσαν 23)4 διά Βηρυτόν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	είς Σουέζ 15)4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Κισαραζού 27)3 Μπαντάρ Σαπούρ
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Σέτουμπαλ 7)4 διά Μόντρεαλ
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	δ. Μπρούνσμπουτελ 5)4
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1579	είς Πέραμα ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ ΠΑΙΟΝΗΡ	76	1579	έ. Πόρτ Χάρκουρτ 17)4
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ά. Λιβόρνο 5)4 δι' Άννάμπα
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1570	ά. Άμβέρσαν 19)4 δι' Άλγέριον
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1570	έ. Πόρτ Χάρκουρτ 16)4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	58	6340	ύπό παραλαβήν
ΑΡΕΤΗ	73	13691	δ. Γιβραλτάρ 19)4 διά Σιγκαπούρην
ΑΡΕΤΗ	57	8559	δ. Μπρούνσμπουτελ 19)3 διά Λάγος
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ά. Τάϋν 19)4 διά Ρότττερνταμ
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Μπαντάρ Άμπάς 31)3 διά Κολόμπο
ΑΡΗΣ	56	8046	έ. Ρότττερνταμ 16)4
ΑΡΙΑΔΝΗ	64	10086	ά. Βαλτιμόρην 19)4 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΙΑΔΝΗ	69	9038	έ. Βηρυτόν 12)4
ΑΡΙΑΔΝΕ Ε. (δ.)	62	25672	ά. Μπ. Μασάρ 8)4 διά Κόμπε
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	έ. Άλεξάνδρειαν 6)3
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	ά. Ντακάρ 3)4 διά Γουΐρου
ΑΡΙΕΛ	62	12038	ά. Πειραιά 6)4 δι' Άργεντινήν
ΑΡΙΕΣ	72	3446	έ. Κων)πολιν 13)4
ΑΡΙΕΣ	63	1089	έ. Δουβλίνον 21)4
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	μετων. «ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙΝ»
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Κοΰρε 2)4 διά Χιροσίμα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ά. Μάρ ντέλ Πλάτα 9)4 Μπ. Μπλάνκα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	77	11400	είς Σορέλ ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	έ. Γκηλόγκ 5)4
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	έ. Κουδέϊτ 10)3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Ν. Γουεστμίνστερ 24)3 Βανκοϋβερ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	έ. Άμβέρσαν 20)4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ά. Ραβέννα 11)3 διά Μερσίν
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	έ. Βηρυτόν 31)3
ΑΡΙΩΝ	73	13635	έ. Ντώρμπαν 17)4
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	δ. Γιβραλτάρ 16)4 διά Παναμά
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	ύπό παραλαβήν
ΑΡΚΑΜΑΡΒ	59	9003	έ. Πειραιά 18)4
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	δ. Έλσινόρε 10)4 διά Μάλμο
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Τενερίφην 24)3
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Π. Μάρτιν Μαριέττα 2)4
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Ν. Όρλεάνην 26)2 Λά Γκουάϊρα
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	ά. Πειραιά 19)12 Χαλκίδα
ΑΡΟΣ	48	3783	ά. Ντακάρ 6)4 διά Γουΐρου
ΑΡΠΑ	55	3972	έ. Άμβέρσαν 21)4
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	έ. Λάγος 28)2
ΑΡΤΑ	55	1875	δ. Κων)πολιν 28)2 διά Γαλάτσι
ΑΡΤΕΜΙΔΙ IV	57	10376	δ. Σουέζ 21)4 διά Νταμμάμ
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Άμπιτζάν 5)4 διά Λάς Πάλμας
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	13500	είς Χασίμα ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	άργεϊ είς Πειραιά άπό 25)10)75
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	έ. Μοντεβίδεο 13)4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	δ. Πόρτ Σαΐδ 27)3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Κενίτρα 16)3 διά Καζαμπλάνκα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ	63	22798	έ. Μπουένος Άϋρες 8)4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Άμβέρσαν 16)4 διά Λιβόρνο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Βοστώνην 8)4 διά Ν. Όρλεάνην
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Λάγος 6)4 διά Κογκό
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	ύπό παραλαβήν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ά. Γκότεμπουργκ 5)4 διά Περσικόν
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΓΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	έ. Άμβούργον 18)4
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	1923	δ. Πόρτ Σαΐδ 27)3
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Λός Άντζελες 16)4 διά Τόκιο
ΑΣΠΑ	66	2794	ά. Πιομπίνο 7)2
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργεϊ είς Πειραιά άπό 11)5)75
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20352	έ. Νταμμάμ 23)4
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ά. Λ. Πάλμας 20)3 Μαύρην Θάλασσαν
ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	έ. Σ. Κίττς 19)4
ΑΣΠΙΣ	58	9378	δ. Μπρούνσμπουτελ 17)4 Στεττίνον
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ά. Βενετίαν 6)4 διά Τεργέστην
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ά. Παρανάγουα 9)4 διά Κουδέϊτ
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Τζένταν 27)3
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13766	ά. Σίδνεϋ 17)4 δι' Αΐγυπτον
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	έ. Ρίο Ίανέϊρο 23)3
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	δ. Πόρτ Σαΐδ 7)11
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Θέουτα 19)4 διά Κίγκ'ς Λύν
ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	έ. Παραμαρίμπο 10)4
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Πειραιά 12)4 διά Μήλον
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	έ. Δουβλίνον 18)4 (έπισκ.)
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ά. Ναγκόγια 13)4 δι' Άκαζούτλα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	έ. Καζαμπλάνκα 15)4
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	49	4641	ά. Ρουέν 1)4 διά Πόρτ Σαΐδ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ	63	15977	δ. Παναμά 22)3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	ά. Κίτιματ 19)2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16319	ά. Κολούμπια 10)3 δι' Ίράν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Νεάπολιν 12)4 διά Ζουειτίνα
ΑΤΛΑΝ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ δ.	68	100282	ά. Τέϊμπλ Μπαίη 29)5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	έ. Γένοβα 8)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Ρότττερνταμ 30)3 διά Μερσίνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	δ. Παναμά 7)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	ά. Άνδουα Μπαίη 3)4 διά Παναμά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16323	έ. Άμβούργον 18)4
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	έ. Σκάπα Φλόου 22)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ	64	10292	ά. Ήστ Λόντον 31)3 δι' Ίαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Λ. Άντζελες 24)2 διά Σαγκάην
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	7224	έ. Ρουέν 9)4
ΑΤΛΑΣ	62	7224	έ. Έϊδονμαουθ 7)4
ΑΤΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	ά. Βαρκελώνην 21)4 διά Μομπάσαν
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ά. Χάμπτον ρόδς 1)4
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Χιοΰστον 1)4 διά Γιβραλτάρ
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	δ. Παναμά 20)4
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	δ. Μπρούνσμπουτελ 18)4
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. Πειραιά 9)4 διά Θεσσαλονίκη
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	έ. Μανίλα 11)4
ΑΥΛΙΣ	72	16600	ά. Λός Άντζελες 4)4 διά Τόκιο
ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Μαπούτο 22)1
ΑΥΡΑ	59	9360	ά. Κοραμσάρ 10)3
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10228	έ. Χάβρην 17)4
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Ν. Όρλεάνην 19)4 δι' Άμβέρσαν
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	έ. Πειραιά 15)4

ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ ...	58	8331	έ. Πουάντ Νουάρ 31)3
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	ά. 'Αμβέρσαν 18)3 Λά Γκουάϊρα
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	ύπό παραλαβήν
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. Καντίζ 17)4 διά Σάντος
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Χάμπτον Ρ. 17)4 διά Βραζιλία
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	έ. Σπαλάτον 9)4
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ά. Πειραιά 19)4 διά Σουέζ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	είς Πειραιά 22)1
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	ά. Μπράκε 16)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	ά. Λ. Πάλμας 13)4 διά Ρεσίφ
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΪΣΙΚΗΣ	57	10189	δ. Σουέζ 21)4
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. 'Υόρκη 19)4 δι' 'Αρούμπα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2684	έ. Μάλτα 21)4
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	έ. Λάγος 31)3
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ά. Μπρεμερχάφεν 10)4
ΒΕΖΕΡΜΟΥΛΔΕ	59	3139	ύπό παραλαβήν
ΒΕΛΟΣ	75	15981	έ. Μπάσραν 5) 4
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ά. Σ. Λορέντζο 6)4 διά Σάντος
ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	δ. Π. Σάϊδ 23)3
ΒΕΝΟΥΣ	66	2979	μετων. «ΔΗΜΗΤΡΑ Φ.»
ΒΕΝΙΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	μετων. «ΜΠΑΡΟΥ»
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)4 δι' 'Αμβούργον
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ-ΚΕ·Ι·ΤΟΡ	48	3930	δ. Π. Σάϊδ 22)4
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	έ. Κουβέϊτ 26)3
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	έ. Τζένταν 15)4
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13186	άργεῖ είς Πειραιᾶ άπό 12)5)76
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. 'Αμβούργον 24)3 διά Σάπελε
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6701	ά. Λ. Πάλμας 11)4 διά Κ. Τάουν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	δ. Σουέζ 13)4 διά Γκιζόν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ά. Χόγκ Κόγκ 18)4 διά Περσικόν
ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Ρουέν 8)3 διά Λαττάκια
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	έ. Ρ. 'Ιανέϊρο 6)4
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)4 'Ακαζοῦτλαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	έ. Πειραιᾶ 19)1
ΒΙΤΑΚΑΛΜ	57	9722	ά. Μπάσραν 20)4
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	δ. Μπρούνσμπουτελ 8)4 'Αργεντινήν
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	έ. Λάγος 25)2
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	έ. Στεττῖνον 25)3
ΒΟΜΑΡ	71	16313	έ. Σιγκαπούρην 12)4
ΒΟΡΙ	57	7727	δ. Κων)πολιν
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Καοσιούγκ 25)12 Μπαγκόκ
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	έ. Έμδεν 20)4
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	έ. Τζένταν 20)4
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ά. Ρόττερνταμ 8)4
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	ύπό παραλαβήν
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	έ. Λίβερπουλ 19)4
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	είς Ν. 'Ορλεάνη άπό 7)12)74
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	δ. Γιβραλτάρ 13)2 διά Λάγος
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Μάλτα 16)12
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Ρόττερνταμ 13)4 διά Χάβρην
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	έ. Κολούμπια Ρ. 19)4
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ	76	16037	ά. Ντῶρμπαν 28)3 δι' ΗΠΑ
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ ...	67	15421	δ. Κων)πολιν 1)4 Μαύρην Θάλασσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	δ. Γιβραλτάρ 18)4 διά Γαλλία
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	είς Κελάγκ 4)4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	δ. Γιβραλτάρ 5)4 διά Καναδᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.) ..	61	18796	ά. Σακάϊ 13)4 διά Περσικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	έ. Π. Καρτιέ 14)4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	έ. 'Αμβούργον 18)4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	δ. Π. Σάϊδ 16)4 Π. Σουδάν
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ .	56	9070	δ. Γιβραλτάρ 15)4 διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.) ...	58	16605	δ. Κων)πολιν 6)4 διά Τουάψ
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	δ. Παναμᾶ 5)4 δι' Εἰρηνικόν
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ά. Βαρκελώνην 7)4 δι' 'Αθάνα
ΓΕΩΡ. ΞΥΛΑΣ	70	18634	δ. Παναμᾶ 6)4
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ .	69	10006	ά. Κ. Τάουν 9)3 διά Λάγος
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ά. Πειραιᾶ 29)3 διά Γιβραλτάρ
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Φιλαδέλφειαν 15)4 Λισσαβῶνα
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργεῖ είς Πειραιᾶ άπό 10)1)71
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	έ. Γκάλβεστον 6)4
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	δ. Π. Σάϊδ 5)4 διά Τουρκίαν
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	έ. Ρόττερνταμ 21)4
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	έ. Σαφάγκα 20)4
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	ά. Ντῶρμπαν 1)4 διά Νακάλα
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14600	είς 'Ιμάτζι ύπό συμπλήρωσιν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	67	3968	ύπό παραλαβήν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Ρίτσαρντς Μπ. 8)4 'Ιαπωνίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19200	είς Τσίμπα ύπό συμπλήρωσιν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ ...	70	9256	έ. Λάγος 20)2
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.) .	58	12377	ά. Μπανάνα 1)4 διά Ματάντι
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛ-ΚΟΥΣΗΣ	77	9800	είς 'Αϊδί ύπό συμπλήρωσιν
ΓΙΑΝΞΥΛΑΣ (δ.)	65	28648	ά. Χάμπτον Ρ. 17)3 δι' 'Αρούμπα
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	ά. Σιγκαπούρην 6)4 διά Π. Κελάγκ
ΓΙΟΥΒΕΝΑ	56	4891	είς Γουῶρρ άπό 27)1
ΓΙΟΥΒΕΝΤΟΥΣ	72	8927	ά. 'Αμβούργον 20)4 διά Βρέμην
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ .	67	13091	ά. Σιγκαπούρην 6)3 διά Μπαχρέϊν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ ..	65	22494	ά. Χάμπτον Ρ. 15)4 διά Παναμᾶ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	έ. Κολόμπο 20)4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ά. Θέουτα 4)4 διά Ταρτοὺς
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργεῖ είς Πειραιᾶ άπό 13)11
ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	53	4481	ά. Σιγκαπούρην 13)4 δι' 'Αφρικήν
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	69	3982	δ. Κων)πολιν 14)4 Μαύρην θάλασσαν
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΘ ...	69	4037	ά. Θέουτα 17)4
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ ..	77	14600	ά. Βοστώνην 20)4 διά Πρόβιντενς
ΓΙΟΥΡΓΚΡΕ·Ι·Σ ...	72	3944	ύπό παραλαβήν
ΓΙΟΥΡΓΟΥΑΙΗΒ ..	58	8275	ά. Ποῦντα ἀρένας 2)3
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ ...	73	16605	ά. Γιοκοχάμα 11)4 διά Νταμάμ
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	18885	έ. 'Αμβέρσαν 17)4
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	δ. Παναμᾶ 29)3
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ ..	55	8165	έ. Ντῶρμπαν 15)4
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	δ. Σουέζ 18)4
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.) ...	73	1999	έ. Ντεμεράρα 14)4
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ .	72	4481	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)3
ΓΙΟΥΡΟΠ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ ..	52	6790	δ. Κων)πολιν 21)2 Κωνστάντζαν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ-ΠΕΝΤΕΝΣ	58	5175	ά. Νταμάμ 5)4
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14800	ά. Κ. Τάουν 19)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ·Υ·	74	20623	δ. Σουέζ 22)3 διά Περσικόν
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5009	έ. Πειραιᾶ 25)3
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103	ά. Μόμπε 13)4 διά Μόντρεαλ
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ .	66	11138	ά. Γιοκοχάμα 15)4 διά Μαυρίκιον
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ·Ι·ΝΙΕΡ .	57	8539	δ. Σουέζ 22)4 διά Χοντέϊντα
ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ .	62	9516	ύπό παραλαβήν
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.) ...	67	2792	ά. Μασσαλίαν 16)4
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ ...	66	3927	ά. Νταμάμ 12)4
ΓΙΩΡΓΗΣ	57	5943	ύπό παραλαβήν
ΓΙΩΡΓΗΣ	53	2059	είς Γάνδην άπό 16)11
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	είς Μαυριτανίαν
ΓΚΑΙ·Υ· ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ .	56	8841	έ. Πορμπαντάρ 27)3
ΓΚΑΛΙΣΣΑ	66	12429	έ. Ταμπίκο 13)4
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50756	άργεῖ είς Τζοχόρε άπό 25)8
ΓΚΑΜΙΟΝ ΣΙΑΡ	51	6076	έ. Θεσσαλονίκην 5)2
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΙΕΡ	53	6000	ά. Σάν Πέντρο ("Ιδορυ Κόουστ)
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Ρίτσαρντς Μπαίη 8)4 'Ιαπωνίαν
ΓΚΛΟΜΙΑΛ ΓΡΕ·Ι·ΝΤ.	60	8150	ά. Πειραιᾶ 24)3 διά Κωνστάντζαν
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ δ.	60	22944	ά. Ν. 'Υόρκην 15)4 διά Σ. Κρουά
ΓΚΛΟΡΥ	52	2077	ά. Γένοβα 15)4 διά Πειραιᾶ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ .	59	8523	ἐξωθι Χοντέϊντα 25)10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ-ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	έ. Ροζάριο 11)4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	άργεῖ είς Πειραιᾶ άπό 12)12)74
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ ...	76	12959	έ. Ταλκαχουάνο 25)3
ΓΚΟΛΝΤ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	έ. Βενετία 18)4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Κων)πολιν 2)4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ ..	68	11148	ά. Λάς Πάλμας 24)2 Μ. Θάλασσαν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13000	ά. Γιοκοχάμα 30)3 διά Καμαΐσι
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	έ. Πουνταρένας 31)3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8257	ά. 'Αμβέρσαν 21)4 διά Βέντσπιλς
ΓΚΟΛΝΙΕΝ ΝΑΓΟΣ .	74	16439	ά. Σίδνεϋ 1)4 διά Κουβέϊτ
ΓΚΟΛΝΙΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	έ. Σλουΐσκιλ 17)4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16400	είς Μουρομάν ύπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΛΝΙΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	έ. Μπλάφ 19)4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	ά. Ν. Τουτικορίν 26)3 Μπ. 'Αμπάς
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13000	ά. Γκουαγιακίλ 18)4 διά Κρίστομπαλ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ά. Μπ. "Αϋρες 7)4 διά Βαρκελώνην
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ ...	72	12959	ά. Μάλτα 21)3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ ...	75	13036	ά. Ματαράνι 28)3 διά Καλλάο
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ .	54	6782	έ. Λέϊκ Τσάρλς 9)4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ .	68	10396	έ. Λά Γκουάϊρα 9)3
ΓΚΟΛΝΙΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Γάνδην 8)4 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ·Ι·Σ .	74	13036	ά. Σιγκαπούρην 16)4 διά Μανίλα
ΓΚΟΛΝΙΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	δ. Παναμᾶ 14)4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡ-ΤΣΙΟΥΝ	77	13000	είς Σιογκάμα ύπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΛΝΤ. ΧΟΡΑ·Ι·ΖΟΝ	75	13036	δ. Παναμᾶ 13)4
ΓΚΟΥΝΙ ΒΕΝΙΣΙΟΥΡ	59	12149	ά. 'Αμβούργον 15)4 διά Φλῶσιγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ ..	63	26940	ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)4
ΓΚΟΥΝΙ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	δ. Σουέζ 22)4
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ ..	57	2685	έ. 'Αμβούργον 17)4
ΓΚΡΑΙΓΣΙΑΝ Α·Ι·ΑΣ .	57	8644	έ. "Ακαμπα 15)4
ΓΚΡΑΙΓΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ .	57	9132	έ. Τουτικορίν 20)4
ΓΚΡΑΙΓΣΙΑΝ ΛΑ·Ι·Ι .	63	15373	δ. Γιβραλτάρ 12)4
ΓΚΡΑΙΓΣΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	62	15389	έ. Μπουσάν 15)4
ΓΚΡΑΝΙΟΝ	66	9805	ά. Μαποῦτο 8)4
ΓΚΡΕ·Ι·Σ	58	8677	έ. Λάγος 15)4
ΓΚΡΕ·Ι·Σ Λ.	71	16306	δ. Παναμᾶ 22)3 διά Ρωσίαν
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	δ. Γιβραλτάρ 13)4 δι' 'Ανκόνα
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	103997	έ. Πειραιᾶ 21)4
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Κοκούρα 16)4 διά Καοσιούγκ
ΓΟΜΑΣΑ	71	4731	ά. Θέουτα 24)3 δι' 'Οθέντο
ΓΟΡΓΩ	58	7061	ά. Ρόττερνταμ 16)3 διά Τρίπολιν
ΓΟΥΕΡΝΤΕΡΛΑΝΤ ..	65	3013	έ. Ρόττερνταμ 29)1
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ά. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 6)4
ΓΟΥ·Ι·ΝΕΑ ΓΚΑΛΦ ...	54	3985	ά. Λ. Πάλμας 11)4 Π. Χάρκουρτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΙΖΑΞ .	75	19451	ά. Ν. Γουεστμίνστερ 20)4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ .	72	19426	δ. Γιβραλτάρ 13)4 διά Καμσάρ
Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19261	έ. 'Αμβέρσαν 19)4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ά. Κρίστομπαλ 12)4 διά Βουλώνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ ...	74	19261	έ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 21)4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ ..	73	19451	δ. Παναμᾶ 14)4 δι' Εἰρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	έ. Λάγος 19)4
Γ. ΠΡΟΙΕΚΤΩΡ (δ.) .	74	18204	έ. Μπόνυ 5)4
Γ ΠΡΟΥΒΑ·Ι·ΝΤΕΡ δ.	75	18265	δ. Παναμᾶ 21)4
ΓΟΥΩΛΙΕΡ	54	4389	έ. Κων)πολιν 27)3
ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	δ. Παναμᾶ 14)4 δι' Εἰρηνικόν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV ..	72	9070	έ. Νέαν 'Ορλεάνην 19)4
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ά. Μαρακάϊμπο 28)2 διά Γκουάντα
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. 'Αμβέρσαν 16)4 διά Σφάξ
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. Χάβρην 15)4 δι' ΗΠΑ
ΔΑΦΝΗ Κ. (δ.)	70	15098	ά. Τῆς 18)4 διά Φλῶσιγκ
ΔΕΛΦΙΑΝ	62	12116	δ. Π. Σαΐδ 12)4 δι' 'Αμβοῦργον
ΔΕΛΦΟΙ	65	20964	ύπό παραλαβήν
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	έ. Λάγος 15)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	έ. Ντουμπάϊ 20)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	έ. Πειραιᾶ 2)4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	έ. Ντουμπάϊ 15)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ ...	52	7307	ά. Πειραιᾶ 14)4 διά Μαντούδι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.)	65	35619	έ. Σ. "Αννα Μπαίη 14)2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ. ...	66	9410	έ. Μπάσραν 21)4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Η.	60	4998	έ. "Οραντζ 11)4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	έ. Χοὺλ 19)4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ά. Θέουτα 15)2 διά Ντακάρ
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	63	16417	έ. Φιλαδέλφειαν 9)3
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΓΩ (δ.) ..	64	16417	άργεῖ είς Χαλκίδα άπό 23)12)75
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	δ. Γιβραλτάρ 25)2 διά Ν. 'Υόρκην
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Μπούνμπουρυ 22)4
ΔΗΜΗΤΡΑ Φ.	66	2979	ά. Βρέμην 2)4 δι' 'Αλγέριον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	έ. Καράτσι 8)3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	έ. Πειραιᾶ 15)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3900	ά. 'Ιμαμπάρι 24)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	65	4711	είς Λίβερπουλ άπό 28)8)76
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	δ. Παναμᾶ 13)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	δ. Γιβραλτάρ 14)4 διά Λαττάκια
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ. ...	63	18826	ά. Ν. 'Υόρκην 6)4 διά Κων)πολιν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	ά. 'Αμβούργον 14)4 διά Γιβραλτάρ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	είς Πειραιᾶ άπό 18)11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	έ. Καὲν 26)3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ά. Κόπερ 24)3 διά Ριγιέκα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	έ. Καὲν 9)4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	51	2214	ύπό παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	10190	έ. Κων)πολιν 6)4
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ-ΚΟΣ	71	16226	έ. Μορμουγκάο 22)4
ΔΗΜΟΣ	54	4486	έ. Ραβέννα 22)3

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	Ε. Καρθαγένην 18)4
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	8904	Ε. Ντουμπάϊ 30)3
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	ά. Μπάνιας 24)3 διά Βενετίαν
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ	64	6275	ά. Μπορντώ 15)4 διά Ντακάρ
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	Ε. Λάγος 27)2
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	77	6400	είς Πέραμα ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	εἰς θέσιν 53
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (μ.)	72	42250	Ε. Λὸς Ἄντζελες 21)4
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Λονδῖνον 3)4 διὰ Βηρυτὸν
ΔΙΑΣ	71	16606	Ε. Ροζάριο 7)4
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	δ. Γιβραλτὰρ 31)3 δι' ΗΠΑ
ΔΙΔΩ	46	3851	εἰς Λάγος 28)1
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Λ. Πάλμας 20)4
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	εἰς Λάγος ἀπὸ 30)1
ΔΙΩΝΗ	54	1832	δ. Σουέζ 19)4
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Π. Ἐλίζαμπεθ 19)4 Σάντος
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	Ε. Μπ. Ἄϋρες 14)4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Λ. Πάλμας 29)3 Βραζιλίαν
ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Ἀμστερνταμ 7)4 διὰ Σορέλ
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	Ε. Ρότττερνταμ 19)4
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	ά. Σλουϊσκίλ 7)4 διὰ Καναδᾶ
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	Ε. Τζένταν 14)4
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΔΩΡΟΣ	56	9070	Ε. Λάγος 7)4
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	ά. Βαρκελώνην 30)3 δι' Ἀβάνα
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	ά. Ν. Ὀρλεάνη 16)4
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Ν. Ὀρλεάνη 13)4 Ἀρούμπα
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	δ. Π. Σαΐδ 23)4 διὰ Χοντεΐντα
ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	Ε. Λάγος 20)2
ΕΒΜΑΡ	76	16396	δ. Κων)πολιν 17)3 Μαήρην θάλασσαν
ΕΒΡΟΣ	63	15983	δ. Κων)πολιν 1)4
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	Ε. Μαυρίκιον 9)3
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 17)2
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	Ε. Τὴς 22)4
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ	58	7053	ὑπὸ παραλαβὴν
ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ	54	7835	ά. Κολόμπο 18)4 διὰ Σουέζ
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8138	ὑπὸ παραλαβὴν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	δ. Κων)πολιν 8)4 Κωνστάντζαν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Ἄντεν 9)4 διὰ Τζιμπουτὶ
ΕΚΑΒΗ	56	11528	Ε. Τζάκσονβιλ 21)4
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ά. Πειραιᾶ 11)4 διὰ Δρέπανον
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Γιβραλτὰρ 4)4 διὰ Τύνιδα
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ά. Ν. Ὀρλεάνη 14)3 διὰ Βενεζουέλα
ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Σίδνεϋ 22)3 δι' Εὐρώπην
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	Ε. Γδόνιαν 12)4
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12791	ά. Ὀταροῦ 11)3 διὰ Τόκιο
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VI	51	7264	ά. Πειραιᾶ 20)4 Ἀλεξάνδρειαν
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 11)1)75
ΕΛΕΝΑ	56	6834	ὑπὸ παραλαβὴν
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	δ. Παναμᾶ 27)3
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Ἀμβέρσαν 9)4 Ντῶρμπαν
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	Ε. Ἀλεξάνδρειαν 21)4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ά. Λ. Πάλμας 20)4 διὰ Μπόνυ
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4084	δ. Π. Σαΐδ 17)4
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Π. ὼ Πρὶνς 27)3 Σ. Τόμας
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	ά. Ριγιέκα 19)4 διὰ Θεσ)νίκη
ΕΛΕΝΗ Τ.	49	4294	ά. Θέουτα 21)3 διὰ Λάγος
ΕΛΕΝΙΑ	63	5289	ά. Λονδῖνον 23)4 Γουΐάνα
ΕΛΕΝΜΑ	58	5769	ά. Λισσαβῶνα 15)3 διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΕΝΟΣ	50	7392	Ε. Σ. Πέντρο (Ἀκ. Ἐλεφ.) 5)4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	Ε. Γιοκοχάμα 15)4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	ά. Θέουτα 16)3 διὰ Λάγος
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Θέουτα 18)3 διὰ Χάϊφα
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	Ε. Λ. Τσάρλς 13)3
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Κ. Τάουν 12)4 δι' Αὐστραλίαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	δ. Θέρσνταιη ἄϊλ 9)3 Χαΐζογκ
ΕΛΙΝΕΛΑ	50	4675	Ε. Ἀμβοῦργον 20)4
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ά. Πειραιᾶ 18)4 διὰ Χαλκίδαν
ΕΛΚΑΝΤΙΑ	72	1994	ά. Σαπέλε 28)2 Π. Χάρκουρτ
ΕΛΛΑΣ	56	4380	Ε. Πειραιᾶ 20)4
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	Ε. Λισσαβῶνα 30)3
ΕΛΛΕΝΙΚ Α.Ι.ΝΤΗΑΛ.	72	8987	ά. Μπάρ 9)4 διὰ Χάμπτον Ρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	ά. Μομπάσα 8)4 διὰ Σουέζ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	63	7298	ἔξωθι Καράτσι 11)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ά. Ν. Ὑόρκη 21)4 διὰ Μπαχρεΐν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ά. Μπάρ 22)4 διὰ Χάμπτον Ρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Ἄκαμπα 10)4 διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΛ	60	7293	εἰς Σουέζ 11)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Πειραιᾶ 18)4 διὰ Βόλον
ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	72	8987	δ. Γιβραλτὰρ 11)4 διὰ Σαβάνναν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Π. Σουδὰν 5)4 διὰ Μομπάσαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΪΟΝΗΡ	62	6659	Ε. Ριγιέκα 21)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	δ. Π. Σαΐδ 16)4 διὰ Καράτσι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	71	10327	ά. Ν. Ὀρλεάνη 12)4 Χιοῦστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	Ε. Τάγκα 21)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ά. Τζένταν 8)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	Ε. Καράτσι 23)3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ	62	7259	ά. Τσάλνα 23)4 διὰ Καλκούτα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	εἰς Πειραιᾶ 4)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	δ. Γιβραλτὰρ 21)4 διὰ Μόντρεαλ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	Ε. Ν. Ὑόρκη 18)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Ἀλεξάνδρειαν 19)4 Δ. Ἀφρικὴν
ΕΛΛ. ΤΣΑΛΜΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Νταμὰμ 19)4 διὰ Κοραμσὰρ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Ν. Ὀρλεάνη 10)4 διὰ Χιοῦστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘΩ	72	10327	ά. Κοσὶν 10)4 διὰ Μπράουνσβιλ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	Ε. Μαποῦτο 21)4
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΕΛΛΗ	57	2555	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΕΛΛΗ ΙΙ	47	2389	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9384	Ε. Μπέϊρα 16)4
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	ἔξωθι Ἰμμίνγαμ 20)4
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Λ. Ἄντζελες 18)4 Σ. Ἀντόνιο
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Ν. Ὀρλεάνη 21)3 διὰ Τάμπα
ΕΛΜΑΝΙ	66	8937	δ. Σουέζ 6)4 δι' Ἐρυθρὰν θάλασσαν
ΕΛΜΑΡΕ	58	4234	ά. Ν. Ὑόρκην 6)4 Βαρκελώνην
ΕΛΜΕΛΑ	51	4847	Ε. Ντῶρμπαν 26)2
ΕΛΝΤΑΝΙΑ	65	8085	Ε. Σιγκαπούρην 15)4
ΕΛΝΤΙΑ	55	6515	ά. Μπιλμπάο 11)2 δι' Ἀβάνα
ΕΛΟΝΑ	69	6359	ά. Λ. Πάλμας 10)4 διὰ Λάγος
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514	ά. Ντῶρμπαν 27)3 Ρίτσαρντς Μπαίη
ΕΛΠΙΔΑ	56	8377	δ. Σουέζ 21)3 διὰ Μεσόγειον
ΕΛΠΙΔΑ	46	3472	Ε. Καλαμπάρ 9)4
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ά. Λιβόρνο 2)4 δι' Ἀλγέριον
ΕΛΠΙΣ	56	3656	ά. Ἀμπιτζὰν 8)4 διὰ Κόντινεντ
ΕΛΠΙΣ Κ.	57	8773	Ε. Φάλμουθ 19)4
ΕΜΙΛ	58	3963	ά. Λ. Πάλμας 19)2 διὰ Σάπελε
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Κ.	59	11840	Ε. Κ. Τάουν 19)4
ΕΜΜ. ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ	51	7066	εἰς Ρουέν 6)4 (ἐπισκ.)
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ά. Σιγκαπούρην 23)3 διὰ Π. Σουδὰν
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Πασάγιες 7)4 διὰ Λάγος
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Ἀλεξάνδρειαν 21)4
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	Ε. Κάλμαρ 22)4
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7271	ά. Ἀμβοῦργον 17)2 διὰ Γουῶρ
ΕΡΜΗΣ	72	16055	δ. Παναμᾶ 13)4
ΕΡΜΗΣ	60	9959	δ. Σουέζ 6)4
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	Ε. Ρότττερνταμ 18)4
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	Ε. Ρουέν 19)4
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	Ε. Ἰντσὸν 11)4
ΕΣΣΕΞ	57	4023	ά. Τακοράντι 6)4 δι' Ἀμπιτζὰν
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	Ε. Πειραιᾶ 18)4
ΕΥΑ	59	11894	ά. Λίβερπουλ 14)4 δι' Ἀννάμπα
ΕΥΑ	73	3717	δ. Π. Σαΐδ 17)4 διὰ Κων)πολιν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	Ε. Μαμοντάλ 2)4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	δ. Κων)πολιν 20)2 διὰ Κωνστάντζα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	Ε. Ἀμβέρσαν 9)4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	13195	ά. Γδύνια 20)4 διὰ Λάγος
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5)2)76
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	δ. Π. Χάρκουρτ 9)4 δι' Ἀμπιτζὰν
ΕΥΑΛΗ	59	7271	Ε. Μπιλμπάο 21)4
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	Ε. Ντῶρμπαν 14)4
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Ν. Ὀρλεάνην 13)4 δι' Ἀρούμπα
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ά. Μπάσραν 20)4
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	9990	ά. Μομπάσαν 15)2 διὰ Μισισσιπῆν
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977	δ. Π. Σαΐδ 22)2 διὰ Πειραιᾶ
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	εἰς Γουῶρ Ρίβερ 30)3
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	Ε. Λέϊκ Τσάρλς 24)3
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ά. Σιγκαπούρην 20)3 διὰ Β. Κορέαν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Πόρτ Σαΐδ 22)4
ΕΥΕΛΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706	ά. Τὴς 27)3 διὰ Ταρτοὺς
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	Ε. Καζαμπλάνκα
ΕΥΗ	70	10006	ά. Ναγκόγια 24)3
ΕΥΗ Α.	62	5496	μετων. «ΝΑΞΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ»
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	8122	Ε. Ἔϊλατ 17)4
ΕΥΗ Λ.	67	14800	ά. Μπάσραν 16)4 δι' Ἀμπαντὰν
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	Ε. Φρημάντλ 19)4
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ά. Ντῶρμπαν 7)4 διὰ Βρέμην
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Ναγκόγια 10)3 διὰ Μπαχρεΐν
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Πόρτλαντ Βικ. 4)3 δι' Ἰαπωνίαν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	ά. Θέουτα 22)3 διὰ Λάγος
ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16004	ἐξωθι Κωνστάντζας 17)3
ΕΥΡΟΣ	62	29632	δ. Κων)πολιν 1)4
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Π. Κελάγκ 13)4 διὰ Τύνιδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	55	7798	Ε. Ἔμδεν 17)4
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10347	ά. Λίβερπουλ 19)4 διὰ Κουβεΐτ
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	Ε. Γδόνια 14)3
ΕΦΗ	58	2555	δ. Π. Σαΐδ 16)4 διὰ Γένοβα
ΕΦΦΗ	55	5008	ά. Ἀοντόντ 14)4
ΖΑΝΕΤ	58	4529	Ε. Ὑμουΐντεν 13)4
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30165	ά. Γιοκοχάμα 14)4 διὰ Κασίμα
ΖΑΡΑΤΟΥΣΙΡΑΣ	61	10965	Ε. Χιοῦστον 14)4
ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΛΗΣ δ.	65	31768	ὑπὸ παραλαβὴν
ΖΕΑ	60	3324	ά. Σφὰξ 26)3 διὰ Ταραγκόνα
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	δ. Γιβραλτὰρ 8)4 διὰ Βηρυτὸν
ΖΕΑ ΣΚΑΥ	58	4169	εἰς Λάγος
ΖΕΥΣ	60	11687	ά. Ταλκαχουάνο 14)4 Βαλπαραΐζο
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16300	ά. Γκέϊλ 17)4 διὰ Σουέζ
ΖΗΝΩ	68	9582	ά. Ἄντεν 5)4 διὰ Τζιμπουτὶ
ΖΙΝΙ	76	11366	ά. Λὰς Πάλμας 22)4
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ά. Λὰς Πάλμας 31)3 διὰ Μανάους
ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Κιουρασάο 5)4 διὰ Στάνλοου
ΖΟΝΙΑ (δ.)	52	11516	μετωνομάσθη «ΑΡΟΖΑ»
ΖΥΓΟΣ	76	19166	Ε. Ν. Ὀρλεάνην 20)4
ΖΩΗ	39	1266	ά. Σαλέεφ 25)1 διὰ Χοντεΐντα
ΖΩΗ Γ.	57	3828	δ. Γιβραλτὰρ 20)4
ΗΒΗ	70	2867	δ. Κων)πολιν 10)4
ΗΓΚΛ	52	2674	ά. Μπορντὼ 1)4 δι' Ἰρὰν
ΗΛΙΑΣ	47	3575	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ Κ.	56	4039	δ. Σουέζ 19)4 διὰ Μόκα
ΗΛΙΟΣ	57	4499	Ε. Τακοράντι 28)3
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	Ε. Πειραιᾶ 18)4
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Ἀλεξάνδρειαν 5)4 διὰ Λονδῖνον
ΗΡΩ	65	23535	ά. Γιουροπόρτ 25)3 δι' Ἀζόρες
ΗΣΙΑΡ	57	9473	ά. Μομπάσα 20)4
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	68	10642	ά. Λάγος 20)4 διὰ Κοτονοῦ
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ὑπὸ παραλαβὴν
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ά. Χάλιφαξ 19)3 δι' Ἀν. Γερμανίαν
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Λύμπεκ 9)4 διὰ Ρίζα
ΘΑΝΟΣ Κ.	69	2998	μετωνομάσθη «ΛΩΡΕΤΤΑ Κ.»
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ά. Ρότττερνταμ 15)4 δι' Ἀλγέριον
ΘΑΣΟΣ Α.Ι.ΛΑΝΤ	76	9444	δ. Παναμᾶ 20)4
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. Λ. Πάλμας 14)4 διὰ Ντουάλα
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	58	9603	ά. Ντῶρμπαν 17)4 διὰ Περσικὸν
ΘΕΑΝΩ	74	13639	Ε. Μπέλφαστ 20)4
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	Ε. Πόρτ Λίμον 10)4
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	δ. Γιβραλτὰρ 17)4 διὰ Μ. Θάλασσαν
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 1)5)75
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	39106	Ε. Μπέλιγχαμ 15)4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	59	23678	ά. Ράς ἐς Σίδερ 14)11 διὰ Ζάβια
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	Ε. Μομπάσα 9)4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	ά. Φιλαδέλφειαν 17)3 δι' Ἀρούμπα
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	ά. Ἄγ. Δομίνικον 18)3 Μαρακαΐμπο
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	42983	ά. Μισισσιπῆν 5)4 διὰ Γένοβα
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	Ε. Τάμπα 16)3
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	δ. Γιβραλτὰρ 15)4 δι' ΗΠΑ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	ά. Πειραιᾶ 19)4 διὰ Μελίλα
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	60	2001	Ε. Ντόχα 3)4
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	Ε. Τεργέστην 20)4
ΘΕΟΦ. Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16100	εἰς Γιουσιούμι ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Κ.	61	1521	ά. Πειραιᾶ 31)3 δι' Ἀλγέριον
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Σ. Μάϊκελ 20)4 διὰ Λισσαβῶνα
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Ἤνστ Λόντον 30)3
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ά. Μπισὼ 16)3 διὰ Κοτονοῦ
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	65	15932	Ε. Ταλκαχουάνο 5)4
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	53	8995	Ε. Σιγκαπούρην 9)4
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	Ε. Σιγκαπούρην 16)4
ΘΕΩΝΗ Σ.	58	2405	ά. Ὑμουΐντεν 9)4 διὰ Ντακάρ
ΘΗΡΑ	62	13891	ά. Μόμπιλ 29)3 διὰ Σάντος
ΘΗΡΑ	60	6155	ὑπὸ παραλαβὴν
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22221	δ. Κων)πολιν 8)4
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11213	δ. Γιβραλτὰρ 12)4

ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜ-ΠΗΣ (δ.)	58	18297	δ. Παναμᾶ 20)4
ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	ά. Τζιμπουτὶ 15)1 διὰ Χοντείντα
ΙΑ	71	9426	ά. Γιοκοχάμα 31)3 διὰ Παναμᾶ
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	έ. Πειραιᾶ 1)4
ΙΑΣΩΝ	70	11489	έ. Μ. ἀλ 'Αχμαντὶ 19)4
ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	δ. Παναμᾶ 12)4 Τζάκσονβιλ
ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9746	έ. Πειραιᾶ 14)4
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ά. Σιγκαπούρην 22)3 δι' 'Ιράν
ΙΘΑΚΗ . ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Λὰς Πάλμας 20)4
ΙΘΑΚΗ ΣΕ·Ι·ΛΟΡ (δ.)	59	12575	δ. Πόρτ Σαΐδ 23)4
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Φρημάντλ 15)4 διὰ Σαλέεφ
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	έ. Μαπούτο 16)4
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	έ. Κοραμσάρ 10)4
ΙΛΕΝΑ	76	16261	έ. Ριγιέκα 11)4
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ά. Σίλικαπ 15)3 Μπαλίκπαπαν
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Χάμπτον Ρ. 2)4 δι' 'Αρούμπα
ΙΝΩ	54	4339	είς Πειραιᾶ (ἐπισκ.)
ΙΟΝ	63	7832	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)4 διὰ Χιοῦστον
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ.	65	30516	ά. Γιβραλτὰρ 28)3 διὰ Λιοῦστον
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	έ. 'Αοντόντ 22)4
ΙΡΙΣ	59	8479	ά. Βαλπαραΐζο 2)4 διὰ Καλάο
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Γκρέϊντζμαουθ 19)4
ΙΡΙΣ	55	5117	ἐξώθι Χοντείντα 18)11
ΙΡΙΣ	72	4999	ά. Μασσαλίαν 31)3 Σαμψοῦντα
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 26)5)76
ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	έ. 'Αλεξάνδρειαν 21)4
ΙΧΘΥΕΣ	77	18200	έ. Ρόττερνταμ 20)4
ΙΩ	58	7230	έ. Ρ. 'Ιανέϊρο 11)4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 21)4)75
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	δ. Μπρούνσμπουτελ 15)3 δι' 'Αβάνα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΙΓΕΛΙ-ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	39051	ά. "Αγ. Βικέντιον 27)2 Καμπίντα
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	ά. Πειραιᾶ 11)3 δι' 'Ιταλίαν
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16326	ά. Π. Κελάγκ 8)4 διὰ Λονδῖνον
ΙΩΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ά. Γιοκοχάμα 9)4 διὰ Λάγος
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	έ. Νταμάμ 6)4
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	57	12614	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 8)8
ΙΩΝ	71	11506	ά. Σιγκαπούρην 19)4 διὰ Κουβέϊτ
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 17)7)74
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Π. Σαΐδ 21)4
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Λ. "Αντζελες 13)4 Γιοκοχάμα
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	δ. Π. Σαΐδ 16)4 διὰ Λοντείντα
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)4 διὰ Πολωνίαν
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	ἀργεῖ εἰς 'Ιτέαν ἀπὸ 8)5)75
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ δ.	57	13268	ἀργεῖ εἰς 'Ιτέαν ἀπὸ 4)5)75
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	έ. Βρέμην 26)3
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ά. Μαπούτο 16)4 διὰ Κων)πολιν
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	έ. Γιβραλτὰρ 19)4
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	51696	έ. Φιουμιτσίνο 22)4
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ά. Πειραιᾶ 25)2 διὰ Γιβραλτὰρ
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	ά. Λ. Πάλμας 11)4 διὰ Ρεσίφ
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	23793	έ. Πειραιᾶ 17)3
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. Σεβίλην 7)4 δι' 'Αλγερίαν
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	48908	έ. Φιλαδέλφειαν 9)3
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	δ. Π. Σαΐδ 30)3 Κουβέϊτ
ΚΑΘΡΙΝ	63	9767	ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16306	ά. Σάρροχ 19)4 δι' ΗΠΑ
ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	ά. Χιμέζι 4)4 διὰ Φουκουγιάμα
ΚΑ·Ι·ΡΟ	53	4635	έ. 'Αλεξάνδρειαν 17)4
ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. Ρ. 'Ιανέϊρο 12)4 Κωνστάντζαν
ΚΑΙΤΗ	54	3817	δ. Π. Σαΐδ 21)4
ΚΑΛΑΙ	49	3831	ά. Θέουτα 26)2 διὰ Γουῶρι
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	ά. Τέμα 16)4
ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	52	4755	δ. Π. Σαΐδ 19)4
ΚΑΛΛΙΓΡΑΜΜΟΣ	70	4361	ἐξώθι Λάγος 11)1
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	δ. Κων)πολιν 28)3 Μαύρην Θάλασσαν
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8572	έ. Πειραιᾶ 26)3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16438	ά. Κασσιούγκ 21)3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	έ. Βηρυτὸν 5)4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ά. Λ. Πάλμας 16)4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ά. Βερμούδας 9)3 διὰ Βαλτικὴν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	55	6216	έ. Ν. 'Ορλεάνη 14)2
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12353	ά. Πειραιᾶ 25)3 Κωνστάντζαν
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΑ (δ.)	57	11969	εἰς Μοντεβιδέο (ἐπισκ.)
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	ά. Καλαμπὰρ 2)4 διὰ Ντουάλα
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	έ. Π. Χάρκουρτ 13)4
ΚΑΛΙΕΞ ΚΕ·Ι·Π ΓΑΟΥΝ (δ.)	58	13491	δ. Π. Σαΐδ 2)11
ΚΑΛΥΨΩ	69	6082	ά. Λονδῖνον 20)4 διὰ Τζένταν
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	έ. Λάγος 12)2
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	13005	ά. Λ. Πάλμας 2)4
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	10449	ά. Βοστώνην 20)4 διὰ Τάμπα
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. Κων)πολιν 8)4 Μαύρην θάλασσαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19500	ά. Τάϋν 19)4 διὰ Μπάσραν
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	δ. Γιβραλτὰρ 18)3 διὰ Βεγγάζην
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	έ. Ρόττερνταμ 21)4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10600	εἰς Σιτανόε ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)4 διὰ Χιοῦστον
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Κων)πολιν 8)4 Κωνστάντζαν
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ά. Βρέμην 4)4 δι' 'Οράν
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Βαλτιμόρην 3)4 Π. Τάλμπορτ
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. Ρόττερνταμ 20)4 διὰ Φλῶσιγκ
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	ά. 'Υμουϊντεν 9)4 Γιβραλτὰρ
ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	έ. Σίκκα 15)4
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. δ.	62	39169	ά. Κόρπους Κρίστι 8)4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ δ.	64	38538	ά. Ν. 'Υόρκη 30)3 δι' 'Αρούμπα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	50	1338	ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	8639	ά. 'Αμπιτζὰν 22)3
ΚΑΠ. ΞΥΛΑΣ	58	9724	έ. Τακοράντι 21)4
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16096	ά. Νταμάμ 30)3
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	ά. Φιλαδέλφειαν 15)4 διὰ Ντητρόϊτ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ά. Σ. Μάϊκελς 20)4 διὰ Λισσαβῶνα
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ	66	16164	ά. Σιγκαπούρην 7)4 διὰ Τζένταν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ά. Γδύνια 21)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 25)3)76
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	61	4105	ά. Ντὰρ ἐς Σαλάμ 12)4 Μαπούτο
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	δ. Σουέζ 10)9
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	έ. Μαυρίκιον 9)4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ-ΣΘΕΝΗΣ	65	18995	έ. Νιούκαστλ 28)3
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Κων)πολιν 3)4 Μαύρην θάλασσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	ά. Νταμπιὲρ 7)4 διὰ Γκιζὸν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	ά. 'Αμπιτζὰν 12)4 διὰ Σ. Πέντρο
ΚΑΠΤ. ΛΕΟ	62	1948	ά. Λισσαβῶνα 14)4 διὰ Τρίπολιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9931	ά. Βρέμην 20)4 διὰ Μόντρεαλ
ΚΑΠΤ. ΜΗΤΣΟΣ	58	1935	ά. Τεργέστην 21)4 διὰ Ποῦλα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	10503	ά. Λὰ Παλλὶς 5)4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	77	120000	εἰς Χακοντᾶτε ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΙ. ΙΖΩΝ Λ.	61	13437	ά. Μπάσραν 16)4 δι' 'Αμπαντὰν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9151	έ. Σάντα Φέ 9)4
ΚΑΠΙ. ΙΖΩΡΙΖ Λ.	66	19827	έ. Σιγκαπούρην 17)3
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403	έ. Μαυρίκιον 21)4
ΚΑΡΑ	65	13313	ά. Ναγκόγια 1)2 διὰ Ντόχα
ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ά. Μπιλμπάο 7)4
ΚΑΡΕΝ	76	4617	έ. "Ιμμιγχαμ 13)3
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3685	ά. Π. 'Ορντάζ 14)3 Βανκοῦβερ
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Βενετίαν 4)4
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ά. Βικτόρια 15)4 διὰ Μεξικὸν
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Π. Σαΐδ 22)4
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	δ. Κων)πολιν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Γάνδην 8)4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	έ. Τζένταν 1)4
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ά. Μίνα Χαλὶδ 6)4 διὰ Νεάπολιν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15314	έ. Πόρτ Καμπούς 3)4
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Αὐγούστα 10)4 διὰ Ν. 'Υόρκην
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ	63	3499	ά. Ρόττερνταμ 8)4
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ά. "Ηστ Λόντον 19)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΚΑΤΕ Α.	66	2993	ά. "Αγ. Βικέντιον 31)3 διὰ Λουάνδα
ΚΑΙΕ Ν. Α.	65	18723	ά. Βρέστην 30)3 διὰ Νάντην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	δ. Γιβραλτὰρ 10)4 διὰ Ν. 'Υόρκην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	έ. 'Αμβέρσαν 9)4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-ΠΟΥΛΟΥ	77	9000	εἰς Σάντερλαντ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	έ. Κόρκ 21)4
ΚΑΤΙΑ	55	8447	δ. Γιβραλτὰρ 21)4 Π. ντὲ Μπούκ ἐπωλ.
ΚΑΤΙΑ	63	1594	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΚΑΤΙΑ	52	3694	έ. Πόρτ Σαΐδ 18)4
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5)5)76
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	έ. 'Αμπιτζὰν 1)4
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 16)7)75
ΚΕΑ	58	13994	ά. Λὰς Πάλμας 21)4 διὰ Μπ. "Αϊρες
ΚΕΑ	55	2683	έ. Τέμα 17)4
ΚΕ·Ι·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ά. "Αγ. Βικέντιον 20)3 διὰ Ρωσίαν
ΚΕ·Ι·Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Χασινόχε 12)4 δι' 'Ισινομάκι
ΚΕ·Ι·Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	εἰς Λάγος 19)2
ΚΕ·Ι·Π ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	73	8927	ά. 'Αμβέρσαν 19)4 διὰ Φλῶσιγκ
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	ά. Ρίο 'Ιανέϊρο 4)4 διὰ Καντίζ
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16373	ά. Βακαγιάμα 11)4 δι' ΗΠΑ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19866	ά. 'Οζάκα 14)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9016	έ. Πρέβεζα 8)4
ΚΕΦ ΤΖΟΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. Ρόττερνταμ 21)4
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	41	1580	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑ·Υ·	60	13950	έ. Πειραιᾶ 12)4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	2285	ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑ·Υ·	53	2285	ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΙΛΚΙΣ	61	14982	δ. Κων)πολιν 5)4
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	ά. Φιλαδέλφειαν 17)4 δι' 'Αρούμπα
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	έ. Σιγκαπούρην 11)4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕ·Ι·Τ (δ.)	70	103012	ά. Πειραιᾶ 15)4 διὰ Λιβύην
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	έ. Πειραιᾶ 18)4
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	έ. Λάγος 2)3
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	έ. Ν. 'Ορλεάνη 12)4
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	έ. Πειραιᾶ 22)2
ΚΙΓΚ ΝΕΣΙΩΡ	63	15378	έ. Λάγος 16)4
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	58	20487	ά. Μπούλεν Μπαίη 19)3 Φρήπορτ
ΚΙΓΚΣΝΟΡΘ	64	17050	ά. Τζάκσονβιλ 21)4
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ά. Ντῶρμπαν 2)4 δι' Αὐστραλίαν
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ά. Χόμπαρτ 11)4 διὰ Σὴρνες
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 3)3)75
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	έ. Φατέχ Τέρμ. 30)3
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ά. Σιγκαπούρην 22)3
ΚΛΑ·Υ·ΝΤΦΕΡΘ	64	5711	ά. Γιοκοχάμα 22)4 διὰ Λ. "Αντζελες
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	έ. 'Ακαζούτλα 12)3
ΚΛΕΙΩ	58	8791	δ. Παναμᾶ 11)4 διὰ Κούβα
ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	38964	ά. Κόρπους Κρίστι 24)3
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	δ. Σουέζ 10)4
ΚΛΕΟΝΙΚΟ	52	3528	μετων. «ΑΘΗΝΟΥΛΑ»
ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16071	δ. Γιβραλτὰρ 18)3 δι' Αὐγούστα
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	έ. Φρήπορτ Μπαχ. 6)4
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5683	έ. Ρόττερνταμ 21)4
ΚΟΜΕΙ	72	9885	έ. Μπιζέρτα 22)3
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15588	ά. Λὸς "Αντζελες 13)4
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	έ. Λάγος 8)3
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ά. Χάβρην 22)3 Ρίτσαρντς Μπαίη
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ-ΔΩΡΟΣ (μ.)	77	71000	έ. Ποῦλα 6)4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-ΓΑΜΠΑ	72	39453	ά. Ρόττερνταμ 22)4 διὰ Μονρόβια
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	έ. Ρόττερνταμ 11)4
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ μ.	73	125977	ἀργεῖ εἰς Στόρντ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	68	23258	ά. Μπ. "Αϊρες 30)3 διὰ Σάντος
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	έ. Ρίτσαρντς Μπαίη 14)4
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΗΜ.	58	5402	ά. Λ. Πάλμας 22)4 διὰ Βαρκελώνην
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΑΝ	54	4710	ά. Χάμπτον ρόδς 20)4 Ν. 'Υόρκην
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΚΑ·Υ·	55	4953	ά. Λ. Πάλμας 19)4 διὰ Βαρκελώνην
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΔ	55	5818	έ. Βομβάην 21)4
ΚΟΡΑΛ	60	3333	ά. Λὰς Πάλμας 27)3 διὰ Λάγος
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	66	44895	ά. Φρημάντλ 9)4 διὰ Μπ. Μασάρ
ΚΟΡΔΙ	56	8474	έ. Λίβερπουλ 18)4
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	ά. Κ. Τάουν 26)3 διὰ Π. Χάρκουρτ
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ	61	12847	έ. Μπουεναβεντούρα 24)3
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	έ. Ντῶρμπαν 5)4
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	δ. Παναμᾶ 29)3
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ά. Ριγιέκα 16)4 διὰ Θεσσαλονίκην
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)3 δι' 'Αρούμπα
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΛΑΤΖ	55	2671	εἰς 'Αλεξάνδρειαν 10)2
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5993	εἰς Μπαγιὸν ἀπὸ 4)10)76
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑ·Υ· δ.	58	12459	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 6)8)76
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ά. Σακάϊ 12)4 διὰ Περσικὸν
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1866	ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΡΗΓΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	62	14047	ά. Χάμπτον ρόδς 19)4 διὰ Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕ·Ι·ΜΠΥ	66	40129	ά. Βακαματσοῦ 2)4
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΚΡΗΤΗ	54	1996	ά. Σάπελε 10)3 διὰ Ντακὰρ
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΪΗΒ (δ.)	74	42470	ά. Βοστώνην 4)4 δι' 'Αρούμπα

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.) ..	73	42470	Ε. Κέϊπ Τάουν 20)4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ά. Τέϊμπλ Μπαίη 19)4 Π. ἀ Πιὲρ
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ·Υ· (δ.) .	73	61054	δ. Γιβραλτὰρ 18)4 διὰ Μπόνυ
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.) ..	73	42470	ά. Κίγκστον 6)4
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ά. Γκάλβεστον 7)4
ΚΡΙΤΩΝ	56	1538	ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΡΟΝΟΣ	67	7009	Ε. Μελβούρνην 20)4
ΚΡΟΝΟΣ	47	4301	Ε. 'Αλεξάνδρειαν 11)4
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ά. 'Αλικάντε 20)4 διὰ Ντουάλα
ΚΥΘΝΟΣ	57	13893	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 9)4
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ά. Πειραιᾶ 19)4 διὰ Κωνστάντζαν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	Ε. Λάγος 19)4
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ά. Λὴθ 19)4 διὰ Φλῶσιγκ
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ά. Πειραιᾶ 14)4 διὰ Πρέβεζα
ΚΥΡΑ	63	10032	ά. Στιγκαπούρην 24)2 δι' 'Αφρικὴν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ	54	8532	Ε. Ρουέν 6)3
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	ά. Χάμπτον ρόδς 15)4 δι' 'Αργεντινὴν
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Γάνδην 14)4
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α. Σ.	77	9800	ά. 'Αλεξάνδρειαν 4)4 δι' ΗΠΑ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Παρανάγουα 19)4 διὰ Ρόττερνταμ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΙΙΙ	47	1115	Ε. Χαλκίδα 12)3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	53	2178	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΚΩΝΣΙΑΝΤΙΑ	62	14150	ά. Σάντος 15)4 διὰ Νεκοτσέα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	ά. Σάντος 15)4 διὰ Νεκότσεα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΓΣΙΜΠΛΗΣ (δ.)	58	12492	μετων. «ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ»
ΚΩΣ	56	3430	ά. Κ. Τάουν 7)4 διὰ Ρ. Πλέϊτ
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	Ε. Τζιμπουτὶ 24)1
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	ά. Λ. Πάλμας 6)2 διὰ Λάγος
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3065	ἐξώθι Ντῶρμπαν 21)4
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ .	67	15355	ἐξώθι Παρανάγουα 20)3
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	53	5921	Ε. Βομβάην 16)4
ΚΩΣΤΗΣ	77	23500	ά. Σιγκαπούρην 10)4 δι' 'Ιρὰν
ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	Ε. Καράτσι 1)4
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ .	68	2296	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ ...	65	14088	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)3
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	62	11419	ά. Βαρκελώνην 20)4 διὰ Τζένταν
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Κ. Τάουν 2)4 διὰ Ντῶρμπαν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	εἰς Μπαγκὸκ ἀπὸ 29)12
ΛΑ·Ι·ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	δ. Σουέζ 21)3 διὰ Γκιζὰν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	δ. Γιβραλτὰρ 21)4 διὰ Λ. Τσάρλς
ΛΑΚΜΟΣ	61	6183	ὑπὸ παραλαβὴν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .	53	15685	δ. Κων)πολιν 2)3 διὰ Πότι
ΛΑΜΠΡΟΣ Λ.	49	8697	ά. Λισσαβῶνα 9)3
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ-ΤΗΣ	62	9001	εἰς Μπόνυ Ρ. ἀπὸ 5)3
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Μπρούνσμπουτελ 8)4
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΛΑΤΩ	52	4207	ά. Ἄμπου Ντ. 5)3 διὰ Καράτσι
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπὸ 3)8
ΛΕΛΑ	59	5407	Ε. Πειραιᾶ 18)4
ΛΕΝΤΑΣ	57	8854	ά. Ντῶρμπαν 21)4 διὰ Κ. Τάουν
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	δ. Γιβραλτὰρ 7)4
ΛΕΟ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	70	1999	ά. Ρόττερνταμ 6)4 διὰ Βεγγάζην
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	δ. Γιβραλτὰρ 20)4 διὰ Βρέμην
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	εἰς Λάγος ἀπὸ 10)10
ΛΕΩΝ	75	15684	δ. Π. Σάϊδ 12)4
ΛΕΩΝ	72	2311	ά. Βενετίαν 20)4 διὰ Τζένταν
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9800	εἰς 'Αϊδῖ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ἐξώθι Μεθὶλ 14)4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5553	ὑπὸ παραλαβὴν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ.	52	5461	Ε. Κιουρασάο 26)3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-ΠΑΝΗΣ	65	15738	ά. Γιουροπόρτ 6)3 διὰ Βραζιλίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	Ε. Μπάσραν 18)4
ΛΗΓΚ	61	8760	ά. Κοὺς Μπ. 6)4 διὰ Κ. 'Αμερικὴ
ΛΗΤΩ	51	4677	ά. Χάβρην 18)4 διὰ Ρ. 'Ιανεῖρο
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	59	12773	δ. Σουέζ 7)4 διὰ Μπ. Μασὰρ
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	Ε. Πειραιᾶ 22)4
ΛΙΔΗ	64	4701	εἰς Σιγκαπούρην ἀπὸ 14)12 (ἐπισκ.)
ΛΙΔΗ Μ.	57	7110	δ. Π. Σάϊδ 15)4
ΛΙΛΙΑΝ	55	6935	ά. 'Αμπιτζὰν 31)3 Θεσ)νίκη
ΛΙΛΙΚΑ	60	8562	ά. Νταμᾶμ 10)4 διὰ Κοραμσὰρ
ΛΙΛΛΥ Β.	53	2962	εἰς Λάγος ἀπὸ 5)6)76
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	Ε. Ρόττερνταμ 21)4
ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ	55	1594	Ε. Σεϋχέλες 20)4
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	75	18343	ά. Φρήπορτ 20)4 Κιουρασάο
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1925	ὑπὸ παραλαβὴν
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	Ε. Τζένταν 10)4
ΛΙΝΤΑ	60	14302	δ. Γιβραλτὰρ 7)4
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ἐξώθι Σάουθεντ 23)4 διὰ Λονδῖνον
ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	δ. Π. Σάϊδ 9)3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ά. Ταγγέρη 13)4
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Γιοχοάμα 17)4 Ν. 'Υόρκη
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	Ε. Γκάλβεστον 5)4
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	Ε. Πειραιᾶ 5)4
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εἰς Μπέρμπερα ἀπὸ 10)10)74
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ ...	61	3142	δ. Κων)πολιν 22)3 διὰ Γαλάτσι
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	δ. Σουέζ 20)4 διὰ Π. Σουδὰν
ΛΟΥ·Ι·Σ	54	6103	Ε. Ντουμπὰϊ 5)3
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Κολούμπια Ρίβερ 16)4 δι' 'Ιρὰν
ΛΟΥΣΥ	74	16000	δ. Κων)πολιν 4)4
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	ά. Λάγος 14)4 διὰ Σάφι
ΛΥΔΙΑ	57	4486	Ε. Πειραιᾶ 20)4
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	ὑπὸ παραλαβὴν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) ..	58	27526	ά. Μπ. Μασὰρ 11)4 Μπατάγκας
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.) ...	58	16371	Ε. Βίλμιγκτον 22)4
ΛΩΡΕΤΤΑ Κ.	69	2998	ά. Δουβλῖνον 20)4 Ρ. Χαΐμὰχ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ ..	69	25168	Ε. Μπ. Μπλάνκαν 8)4
ΜΑΘΙΟΣ ΑΠΕΣΑΚΗΣ	53	6009	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 29)12
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	Ε. Χάμπτον ρόδς 18)4
ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2991	δ. Σουέζ 9)4 διὰ Π. Σουδὰν
ΜΑΙΡ	65	19816	ά. 'Αμβοῦργον 1)2 διὰ Κόνακρυ
ΜΑ·Ι·ΡΑ	77	9483	ά. Σακάϊ 18)3 διὰ Κοραμσὰρ
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. 'Αλεξάνδρειαν 1)4
ΜΑΙΡΗ	57	10687	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 11)6)75
ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	ά. Θεσσαλονίκην 10)4 διὰ Νιγηρίαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. Γιοκοχάμα 9)4 διὰ Π. Σουδὰν
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	Ε. Μπάσραν 23)3
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ά. Δρέπανον 16)3 διὰ Λάγος
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. Τεργέστην 17)4 διὰ Μασσαλίαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.) ...	67	38286	Ε. Γένοβα 21)4
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	δ. Μπρούνσμπουτελ 10)4 δι' 'Αλγέριον
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ά. Λίβερπουλ 18)4 διὰ Ντεμεράρα
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5868	ά. Λιβόρνο 19)4
ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Σιγκαπούρην 3)4 διὰ Ρεϋνιόν
ΜΑΝΘΟΣ	77	5500	ά. Θέουτα 17)4 διὰ Π. Ρόγιαλ
ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ	61	6915	Ε. Τεργέστην 7)4
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ά. Κολούμπια ρίβερ 13)4
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2966	Ε. Βάλβις Μπαίη 22)4
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	Ε. Ρεσὶφ 5)4
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 21)7)74
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	75	61172	ά. Ρὰς Τανούρα 13)4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	ά. 'Αμβέρσαν 10)4 διὰ Π. Σαΐδ
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	15900	εἰς Σακάϊ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΝΤΩ V (δ.)	72	17432	ά. Βομβάην 21)4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ ...	74	33147	δ. Παναμᾶ 2)4
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.) ...	69	119677	δ. Σουέζ 20)4 δι' 'Αν. 'Αφρικὴν
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Χιοῦστον 4)4 Π. Κορτὲς
ΜΑΡΒΕΛΛΑ	57	10172	ά. Κολόμπο 11)4 διὰ Συρίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18177	ά. Γκήλογκ 27)3 διὰ Σαφάγκα
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	δ. Κων)πολιν 5)4
ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11969	δ. Σουέζ 6)10 διὰ Γένμπο
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	Ε. Λάγος 22)2
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ά. Μαποῦτο 3)4 δι' 'Αμπαντὰν
ΜΑΡΙ	74	8925	Ε. Ἄμπου Ντάμπι 15)4
ΜΑΡΙ	58	4219	ά. Πειραιᾶ 15)4
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	δ. Σουέζ 8)4
ΜΑΡΙΑ	61	10333	δ. Σουέζ 3)4
ΜΑΡΙΑ	62	9455	εἰς Ρίο Γκράντε ἀπὸ 26)11
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Μπαχρέϊν 20)2 δι' 'Αφρικὴν
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	42109	ά. Τεργέστην 31)3
ΜΑΡΙΑ	59	5407	ά. Κορίντο 4)4
ΜΑΡΙΑ	57	3478	ά. Π. Χάρκουρτ 17)4
ΜΑΡΙΑ ΙΙΙ	53	825	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	15938	δ. Παναμᾶ 20)4
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ.	64	34827	ά. Κασίμα 13)3 διὰ Σιογκάμα
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Ν. 'Ορλεάνην 5)4 διὰ Χιοῦστον
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	23000	εἰς Γιοκοχάμα ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5745	εἰς Λάγος ἀπὸ 1)10)76
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	Ε. Ντῶρμπαν 19)4
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	Ε. Κοραμσὰρ 11)4
ΜΑΡΙΑ Ξ.	68	11361	ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ά. Κολόμπο 4)4
ΜΑΡΙΑ Π.	65	1509	ά. Θέουτα 20)4
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ ..	62	11033	ά. Καράτσι 30)3 διὰ Περσικὸν
ΜΑΡΙΑ Σ.	56	5769	ά. Λεμεσσὸν 1)4 διὰ Πειραιᾶ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.) .	58	11750	ά. Δουνκέρκην 5)4 διὰ Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ·Ι·Θ (δ.)	66	42799	δ. Γιβραλτὰρ 5)4 διὰ Ταρτοὺς
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ ...	55	10135	δ. Κων)πολιν 3)4 διὰ Κωνστάντζαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	δ. Παναμᾶ 2)4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	Ε. Παρανάγουα 13)4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ. ...	62	11229	Ε. 'Οζάκα 14)4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V (δ.) ..	55	13095	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 26)7
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ ...	57	5176	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 26)2
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	Ε. Λὰς Πάλμας 21)4
ΜΑΡΙΓΩ	47	6125	Ε. Λάγος 26)3
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ ...	68	10016	δ. Παναμᾶ 18)4
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Λ. Πάλμας 18)3 διὰ Λάγος
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	Ε. 'Αμβέρσαν 21)4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	Ε. Ρόττερνταμ 19)4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	Ε. Λὰς Πάλμας 23)3
ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Λὰς Πάλμας 16)4 Π. Χάρκουρτ
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ά. Στένουγκσουντ 9)4 διὰ Βέντσπιλς
ΜΑΡΙΚΑ	60	4470	ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14800	δ. Παναμᾶ 9)4
ΜΑΡΙΜΠΕΡ	54	3596	ά. Λὰς Πάλμας 14)2 διὰ Λάγος
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (δ.) .	68	67512	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 30)7
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ ..	63	15364	ά. Κ. Τάουν 23)3 δι' Ἰμμινγχαμ
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	Ε. Σίδνεϋ 22)4
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ .	72	18274	ά. Ρίο Γκράντε 4)3
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ά. Σάντος 3)4 Μπάχια Μπλάνκα
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ά. Ρόττερνταμ 29)3 διὰ Τάμπα
ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	δ. Πόρτ Σαΐδ 9)4
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Ἔσμπτεργκ 20)4
ΜΑΡΛΕΝ	51	1851	ά. Βηρυτὸν 13)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΜΑΡΛΕΝ (δ.)	59	13595	ά. Βαλτιμόρην 3)4 δι' 'Αννάπολιν
ΜΑΡΛΙ (δ.)	59	20827	ά. Μπαντὰρ Μασὰρ 23)3 Γιοκοχάμα
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	δ. Γιβραλτὰρ 3)2 διὰ Π. Χάρκουρτ
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	Ε. Λείξοες 20)4
ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	δ. Γιβραλτὰρ 18)4 διὰ Σαντάντερ
ΜΑΡΥΛΙΖ	68	2999	ά. 'Αλεξάνδρειαν 6)4 δι' 'Αλγερίαν
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ά. Κορίντο 24)3 διὰ Μπιλμπάο
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Γουέϊπα 9)4 δι' Ἔμδεν
ΜΑΡΩ	51	1871	εἰς Ζαάνταμ 5)6
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ .	59	9162	Ε. Σιγκαπούρην 25)3
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Βαλπαραΐζο 17)4 Ταλκαχουάνο
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ ...	69	22391	Ε. 'Ανκόνα 4)4
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ ...	57	8906	ά. Τῆς 19)4 διὰ Μαυρίκιον
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ .	71	18634	Ε. 'Αλεξάνδρειαν 5)4
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ .	58	5562	ά. Ρόττερνταμ 6)4 διὰ Π. Χάρκουρτ
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ά. Βουλώνη 12)4 διὰ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Θέουτα 27)3
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	Ε. Στετῖνον 15)4
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	εἰς Χοντέϊντα 10)1
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	Ε. Ρόττερνταμ 19)4
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	Ε. Ἄμπου Ντάμπι 30)3
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	65	14264	ά. Τεργέστην 18)4 διὰ Πόλον
ΜΕΛΙΛΛΑ	52	1699	Ε. Ζάμπαρ 19)4
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 8)1
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	Ε. 'Αλεξάνδρειαν 20)4
ΜΕΛΠΩ	60	8496	ά. Κουβέϊτ 14)4
ΜΕΛΤΕΜΙ	50	3343	Ε. 'Αμβέρσαν 20)4
ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙ	63	9755	ά. Γκιζὸν 13)4 διὰ Ντητρόϊτ
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	ά. Λάρνακα 4)4 'Αλεξάνδρειαν
ΜΕΝΙΤΕΞ	59	12291	ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΕΝΤΚΕ·Ι·Π	62	8771	ά. Ντῶρμπαν 21)4 διὰ Μαυρίκιον
ΜΕΝΤ ΤΖΟ·Υ·	57	3749	δ. Παναμᾶ 14)4 'Ακαζοῦτλαν
ΜΕΡΑΚ	57	6734	Ε. Πειραιᾶ 20)4 δι' 'Ιταλίαν
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	Ε. Ρόττερνταμ 18)4
ΜΕΡΙΚΟΥΝΤΑ	77	18603	δ. Παναμᾶ 10)3 διὰ Ταΐβάν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑ·Υ· .	64	1594	Ε. Πειραιᾶ 21)4
ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	Ε. Μπάρυ 21)4
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 25)1)75
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 26)6
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Νεκότσεα 12)4 Μπ. Ἄϋρες
ΜΕΣΣΗΝΙΑ ΙΙ	52	1950	ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΕΣ. ΑΙΓΛΗ (δ.)	69	17840	ά. Κ. Τάουν 21)4) διὰ Περσικὸν
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	77	19200	εἰς Τουρκοῦ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΑΚΤΙΔΑ	77	19200	εἰς Τουρκοῦ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)..	70	17840	ά. Ντῶρμπαν 4)4 Ν. Ζηλανδίαν
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.) .	77	19200	δ. Παναμᾶ 17)4

ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.) ..	70	17718	ά. Π. ντὲ Μπούκ 13)4 διά Λάγος
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) .	66	21886	ά. Πόρτλαντ 25)3 δι' Ἀρούμπα
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	77	18707	εἰς Τουρκοῦ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.)	77	19200	εἰς Τουρκοῦ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Ἀμβέρσαν 31)3 δι' Οὐντεβάλα
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Γιοκαΐσι 9)4 δι' Αἰδῖ
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	δ. Γιβραλτὰρ 13)4 διὰ Λάγος
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.) ..	72	17700	ά. Νεάπολιν 2)4
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ἐ. Π. Μπούκομ 13)4
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	δ. Γιβραλτὰρ 21)4 δι' Ἀλγερίαν
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.) ...	72	17718	ά. Ρόττερνταμ 26)3 διὰ Λάγος
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ἐ. Σιγκαπούρην 20)3
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.) ...	72	17718	ά. Λάγος 11)4 διὰ Ντακὰρ
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Ρόττερνταμ 4)4 διὰ Μπόνυ
ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.) ...	65	51412	ά. Σιγκαπούρην 18)4 διὰ Ντουμαΐ
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Λάγος 16)4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	11702	δ. Γιβραλτὰρ 10)3 διὰ Λάγος
ΜΗΛΟΣ II	48	1338	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΗΛΟΣ III	49	2340	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΗΛΟΣ IV	53	3656	δ. Π. Σάϊδ 12)4
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ .	60	22633	δ. Κων)πολιν 27)3
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Ν. Ὑόρκη 30)3 διὰ Θεσ)νίκη
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ἐ. Τζένταν 19)4
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9068	ά. Ἀμβούργον 17)3 διὰ Κούβα
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ἐ. Κολόμπο 22)4
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Ρόττερνταμ 31)3 διὰ Μοντεβιδέο
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Ν. Ὀρλεάνη 12)4 Κιουρασάο
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	δ. Σουέζ 27)3 διὰ Ντουμπαΐ
ΜΙΝΙ ΛΑ·Ι·ΟΝ	70	1582	ἐ. Π. Ὄχα 2)4
ΜΙΝΙ ΛΑ·Ι·ΟΝΕΣ	72	1580	ά. Λεμεσσὸν 21)4 διὰ Λαττάκια
ΜΙΝΙ ΛΑ·Ι·Τ	70	1582	ά. Μορμουγκάο 8)3 διὰ Περσικὸν
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	δ. Π. Σάϊδ 28)3
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ά. Μπελίζ 19)4 διὰ Π. Κορτὲς
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	ά. Μασσαλίαν 20)4 δι' Ἑλλάδαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	ά. Μορμουγκάο 12)4 διὰ Περσικὸν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ἐ. Μίνα Χαλὶδ 17)4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ἐ. Μασσαλίαν 21)4
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ἐ. Βερμούδας 9)3
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ἐ. Π. Ὄχα 31)3
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Λεμεσσὸν 18)4
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ά. Ν. Ὀρλεάνη 6)4 διὰ Χιοῦστον
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Κ	70	1591	ά. Πειραιᾶ 21)4 διὰ Τζένταν
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Κίγκστον 30)3 Μισισσιππὴν
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Ν	70	1582	ά. Μορμουγκάο 18)4 διὰ Περσικὸν
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Σ	69	1572	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 24)2
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ά. Μορμουγκάο 12)4 διὰ Περσικὸν
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1591	δ. Π. Σάϊδ 18)4 διὰ Τζένταν
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ά. Μόρεχεντ Σ. 15)4 διὰ Χιοῦστον
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	δ. Παναμᾶ 18)4 δι' Εἰρονικὸν
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ἐ. Πειραιᾶ 11)4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ά. Ν. Ὀρλεάνη 6)4 διὰ Κίγκστον
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Π. Σάϊδ 13)4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ἐ. Πειραιᾶ 2)4
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ	70	1591	εἰς Τζένταν 12)9
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ	70	1590	δ. Σουέζ 29)3 διὰ Ντουμπαΐ
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ἐ. Μ. Χαλὶδ 17)3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δ. Σουέζ 19)4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Ν. Ὀρλεάνη 15)4 Παραμαρίμπο
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ά. Βηρυτὸν 8)4 διὰ Βαρκελώνην
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	δ. Σουέζ 25)2 διὰ Περσικὸν
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ά. Ν. Ὀρλεάνη 20)4 Μπαρμπάντος
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	δ. Παναμᾶ 14)4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ά. Τσαγκουράμας 20)4 Γουϊάνα
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	δ. Σουέζ 18)4 διὰ Περσικὸν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	δ. Π. Σάϊδ 28)3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ἐ. Τεργέστην 22)4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ἐ. Ν. Ὀρλεάνη 19)4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ά. Λ. Τσάρλς 29)3
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Ταμπίκο 5)4 διὰ Χιοῦστον
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Πειραιᾶ 20)4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Μόμπιλ 8)4 διὰ Π. Καμπέλο
ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	ά. Καζαμπλάνκα 16)4
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Γιβραλτὰρ 18)4 Ἀργεντινὴν
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Ν. Ὀρλεάνη 5)4 δι' Ἀφρικὴν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ἐ. Τζέντα 3)4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ά. Μπιλμπάο 2)4
ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ἐ. Λαύριον 20)4
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	54	4352	ά. Ἀμβέρσαν 10)3 Λὰ Γκουάϊρα
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Τέϊμλ Μπ. 3)4 διὰ Σ. Κρουὰ
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 24)11
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ά. Παρανάγουα 26)3
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	ἐ. Μπαρλέττα 6)4
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ἐ. Ἀμβέρσαν 20)4
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ ...	61	12662	ά. Ἅγ. Φραγκίσκον 18)3 Γιοκοχάμα
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	ἐ. Π. Στάνδακ 5)4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) ..	73	61172	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 30)1)76
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Βρέμην 18)4 διὰ Λάγος
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ἐ. Ντουμπαΐ 20)4
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5999	εἰς Ροστὸκ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΠΑΛΤΙΚ ΗΓΚΛ	63	1562	ά. Μαδεῖρα 12)4 διὰ Φάρο
ΜΠΑΡΟΥ	60	3068	ἐξώθι Κωνσταντζὰς 14)4
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	ά. Ἀμπαντὰν 29)3
ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ Ι.	60	3476	δ. Γιβραλτὰρ 13)4 Ἀλεξάνδρειαν
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ἐ. Ὑστχαμ 19)4
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	ά. Στετίνον 17)3 δι' Ἀφρικὴν
ΜΠΛΟΚΛΑΝΤ	66	3013	εἰς Λάρνακα 14)1
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ά. Τσάλνα 8)4 διὰ Λάγος
ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2961	ά. Π. Χάρκουρτ 14)3
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Σοῦσα 8)4 διὰ Γκάμπς
ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΛ	67	2765	ά. Π. Κελάγκ 18)3 διὰ Λονδῖνον
ΜΠΛΟΥ ΠΕΡΛ	69	2988	ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ·Υ·	51	2697	ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΠΟΡΕ V	68	3340	ά. Ρουὲν 15)4 διὰ Στοκχόλμην
ΜΠΟΡΕ VII	72	3166	ἐ. Τερνόϋζεν 19)4
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	ἐ. Σάντσβαλ 12)4
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ ΦΑΙΗΘ	57	9604	ά. Ὕστ Λόντον 1)4 διὰ Δ. Ἰνδίες
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375	ά. Ρόττερνταμ 22)4 Ἔσμπτζεργκ
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ ..	55	3405	ά. Κουβέϊτ 2)4
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6135	ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	δ. Π. Σάϊδ 25)3 διὰ Μεσόγειον
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ ..	51	4375	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 29)12
ΜΠΡΑ·Ι·Τ ΣΑΝ	45	3450	ἐ. Γκιζὸν 4)4
ΜΠΡΑ·Ι·Τ ΣΚΑ·Υ·	51	6022	ἐ. Πειραιᾶ 12)2
ΜΠΡΑ·Ι·Τ ΣΚΑ·Υ·	69	2994	δ. Π. Σουδὰν 12)4
ΜΠΡΑΝΚΑΡΤ Κ. (δ.)	61	2501	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
ΜΥΚΑΛΗ II	77	15900	εἰς Σακάϊ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ἐ. Πειραιᾶ 6)4
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ἐ. Καὲν 12)4
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ἐ. Δάντσιχ 15)3
ΜΥΡΤΩ	59	10400	ἐ. Λονδῖνον 26)2
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	δ. Π. Σάϊδ 21)3
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δ. Λίβερπουλ 19)4 διὰ Κ. Τάουν
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. Ἔϊλατ 20)3 διὰ Περσικὸν
ΝΑΞΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ ...	68	3960	ἐ. Λάγος 28)2
ΝΑΞΟΣ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ .	62	5496	ὑπὸ παραλαβὴν
ΝΑΣΟΣ	51	4684	ἐ. Ραβέννα 17)3
ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7986	ά. Λεμεσσὸν 28)1 διὰ Λαττάκια
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ .	55	3329	δ. Σουέζ 3)4
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11508	ἐ. Μπαχρέϊν 20)4
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36065	ά. Γιβραλτὰρ 20)4
ΝΑΥΣΙΚΑ	53	7021	ά. Βαλένθια 25)2 δι' Ἄντεν
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	ά. Θέουτα 9)4
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	7001	ά. Μπ. Ἄϋρες 7)4 Ρ. Γκράντε
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ἐ. Κολούμπια Ρ. 7)4
ΝΑΧΟΣΤ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ ...	56	2308	ὑπὸ παραλαβὴν
ΝΑΧΟΣΤ ΤΖΑΜΠΟ ...	54	6503	ά. Ἀλεξάνδρειαν 5)4 Ἀμβοῦργον
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 31)1)76
ΝΕΒΑ	63	7280	ἐ. Χάρβιτς 15)4
ΝΕΔΑ	57	8181	ἐ. Λεῖξες 6)4
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12648	ά. Ἐϊδονμαουθ 19)4
ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Τσαγκουαράμας 16)4 Γουϊάνα
ΝΕΝΑ	51	7267	ά. Πειραιᾶ 1)4 διὰ Συρίαν
ΝΕΝΑ	66	3762	δ. Κων)πολιν 4)4 διὰ Κωνστάντζαν
ΝΕΝΗ	59	3396	ά. Θέουτα 6)4 διὰ Π. Κορτὲς
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Ρ. Ἰανέϊρο 4)4 διὰ Λονδῖνον
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 17)5
ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ ...	57	6527	ἐ. Ἀμβέρσαν 22)4
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Μάλτα 16)3 διὰ Καμσὰρ
ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ά. Πλότσε 19)1 δι' Αὐγούσταν
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ἐ. Ἀλεξάνδρειαν 17)3
ΝΗΡΗΙΣ	77	18080	ά. Σιγκαπούρην 15)3 διὰ Περσικὸν
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	ά. Ἀμβέρσαν 25)3 δι' Ἀλγερία
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 25)12
Ν. ΚΕΦΑΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 15)6)75
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ..	61	5827	ἐ. Ἀμπιντζὰν 5)4
ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Ρόττερνταμ 21)4 δι' Ἀμβοῦργον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	ά. Ἀλεξάνδρεια 19)4 Ρουμανία
ΝΙΚ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ ..	75	29004	ά. Βίλλα Κον. 9)4 Μπ. Μπλάνκα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ. ...	69	9038	δ. Γιβραλτὰρ 9)4 δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	ά. Φὸς 21)4 διὰ Τολέδο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ ..	58	3579	δ. Π. Σάϊδ 23)3 διὰ Χοντέϊντα
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Παναμᾶ 31)3 διὰ Μπουσάν
ΝΙΚΟΛΑΣ Π.	57	4981	ἐ. Π. Χάρκουρτ 10)4
ΝΙΚΟΛΑΣ II	53	5419	ά. Γένοβα 2)4 διὰ Πειραιᾶ
ΝΙΚΟΣ	67	9633	ἐ. Κ. Τάουν 19)4
ΝΙΚΟΣ	47	7654	ά. Π. Σάϊδ 17)1
ΝΙΚΟΣ	51	6987	ἐ. Πειραιᾶ 10)3
ΝΙΚΟΣ	55	2303	ά. Π. Σάϊδ 10)4
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ἐ. Κων)πολιν 1)3
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ά. Ρ. Τανούρα 3)4
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ-ΚΗΣ (δ.)	62	21363	ἐ. Ποῦλο Μπούκομ 14)4
ΝΙΚΟΤ	67	3387	ἐ. Λάγος 20)4
ΝΙΚΥ	58	9087	ἐ. Πειραιᾶ 9)4
ΝΙΜΒΡΟΣ	68	2994	εἰς Ντῶρμπαν ἀπὸ 10)7
ΝΙΜΟΣ	50	2095	ἐ. Ρόττερνταμ 15)4
ΝΙΝΑ ΠΑ.	68	1955	ά. Ρόττερνταμ 24)2 Π. Χάρκουρτ
ΝΙΝΗ	62	28651	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 16)6)75
ΝΙΟΥΕΝΘΕΛΣ	56	6617	ὑπὸ παραλαβὴν
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ά. Ἀμβέρσαν 18)4 Καζαμπλάνκα
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	δ. Παναμᾶ 14)4 δι' Ἐκουαντόρ
ΝΟΝΙ	68	5479	ὑπὸ παραλαβὴν
ΝΟΝΙ	53	4234	ά. Λ. Πάλμας 11)3 Π. Χάρκουρτ
ΝΟΠΑΛ ΛΟΥΝΑ	62	4218	ά. Τέμα 13)4 διὰ Γουᾶρο
ΝΟΠΑΛ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442	ὑπὸ παραλαβὴν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ ...	58	4106	ἐ. Κενόσα 20)4
ΝΟΡΔΛΟΡ	48	2462	ά. Μελίλα 12)4 Π. ντὲ Σάντα Μαρία
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ά. Ἅγ. Βικέντιον 4)4 Μπ. Ἄϋρες
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Μπ. Ἄϋρες 28)1 Π. Καμπέλο
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ ..	58	10662	ά. Μπωμὸντ 21)3
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	εἰς Πειραιᾶ 28)2
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.) ..	59	12390	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπὸ 11)2)75
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ά. Θέουτα 29)3
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ἐ. Φιλαδέλφεια 14)4
ΝΟΡΘ ΧΑ·Ι·ΝΕΣ	62	15110	ἐ. Κόρπους Κρίστι 5)4
ΝΟΡΜΠΕΓΚΑ	67	22426	δ. Παναμᾶ 24)3
ΝΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	ἐ. Ἀσντόντ 23)4
ΝΟΣΤΟΣ ΒΑΣΟ ΑΤΕΝΕ	50	6714	προσήρ. 40.32 Β - 18.05 Α 1)3
ΝΟΤΗΣ	56	4777	ὑπὸ παραλαβὴν
ΝΟΤΗΣ	55	3837	ά. Βομβάην 15)4 διὰ Ρόττερνταμ
ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ἐ. Πειραιᾶ 22)4
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	7063	ά. Σετουμπάλ 9)4 διὰ Ντακὰρ
ΝΤΑΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ ...	61	12351	ἐ. Λίβερπουλ 23)4
ΝΤΑΠΟ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ ...	60	10611	ἐ. Λίβερπουλ 23)4
ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	εἰς Κουβέϊτ ἀπὸ 20)1
ΝΤΑΠΟ ΣΚΑ·Υ·	61	16664	ἐ. Γλασκώβην 21)4
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ά. Λίβερπουλ 23)4 Π. Σέντραλ
ΝΤΑ·Υ·ΝΑΜΙΚ ΚΟΛ. δ.	65	32060	ά. Βακαγιάμα 13)4 Ταμακομάϊ
ΝΤΑ·Υ·ΝΑΜΙΚ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (δ.)	58	11955	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 18)1
ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΛ Β. (δ.)	61	22256	ά. Κεμπέκ 29)3 δι' Ἀγγλίαν
ΝΤΑΦΡΑ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ .	70	8175	ἐ. Βαλτιμόρην 19)4
ΝΤΕΑΡΙΓΚ (δ.)	68	80003	ά. Μασσαλίαν 17)3
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ ...	61	13198	ἐ. Γάνδην 15)4
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΛΑ·Υ· ...	63	13751	ά. Ντῶρμπαν 25)3 διὰ Ταϊβάν
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5)6)75
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ ..	74	14552	ἐ. Λάγος 17)4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	14800	εἰς Μιχάρα ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ ..	77	14800	εἰς Μιχάρα ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΤΗΦΑ·Ι·ΑΝΤ ΚΟΛ. δ.	64	31040	εἰς Πειραιᾶ 9)2 (ἐπισκ.)
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ἐ. Π. Καμπέλο 15)2
ΝΤΙΜΙ Λ.	57	2676	ά. Θέουτα 21)4 δι' Ἀμβοῦργον

ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.) .	66	39054	δ. Γιβραλτάρ 2)4 Ν. 'Ορλεάνη
ΝΤΙΝΑ	54	5250	έ. Ρόττερνταμ 17)4
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	είς Λάγος άπό 12)3
ΝΤΟΛΛΥ	59	8840	ά. Τουτουνσιφτλίκ 15)2 Νιγηρίαν
ΝΙΟΛΛΥ	55	3266	έ. Λάγος 6)3
ΝΤΟΛΦΙΝ	55	2472	ά. 'Ασντόντ 17)4
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ά. Θέουτα 9)4 διά Γαλάτσι
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ ...	61	13057	ύπό παραλαβήν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ ..	69	9072	δ. Κων)πολιν 6)4
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ά. Μ. άλ 'Αχμαντί 26)2
ΝΤΩΝΤΑΕΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	25476	είς Μπωμόντ 15)1
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	έ. Σ. Τζών 17)4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	είς Ταρτούς 8)12
ΟΘΕΝΙΚ (μ.)	73	7349.	ά. Μίνα άλ Μπάκρ 24)2 Βραζιλίαν
ΟΘΩΝ	57	9448	ά. Μούλο Μπ. 19)4 Καλκούτα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	έ. Βουλώνη 12)4
ΟΙΝΟΥΣ. ΚΑΡΕΪΤΖ .	72	20625	ά. Κολούμπια Ρ. 17)4 'Ιαπωνίαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ .	66	22490	έ. Σάντος 13)4
ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΪΝΤΕΝ .	72	20356	ά. Νταμάμ 15)4
ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	ά. Κολούμπια Ρ. 2)4 δι' 'Ιντσόν
ΟΚΕΝΦΕΛΣ	56	6659	ύπό παραλαβήν
ΟΛΓΑ Κ.	66	2982	έ. Π. Χάρκουρτ 13)4
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	έ. Βηρυτόν 15)4
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. 'Αμβέρσαν 20)4 διά Πειραιᾶ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Τέϊμπλ Μπ. 9)4 Ρ. Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	έ. Μπαχρέϊν 19)4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	51	6752	έ. ,Ασντόντ 20)4
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ά. Λ. "Αντζελες 5)4 Γιοκοχάμα
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ά. Πενσακόλα 1)4 δι' 'Αντίγκουα
ΟΜΗΡΟΣ Τ.	55	5296	είς Φλῶσιγκ άπό 6)5)76
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	άργεῖ είς Πειραιᾶ άπό 4)1
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ ...	53	1887	ά. Μασσαλίαν 19)4 Μαυριτανίαν
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.) ...	65	38858	ά. Φρήπορτ 12)4 Φιλαδέλφειαν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	76	119821	ά. Τέϊμπλ Μπ. 3)4
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Βανκούβερ 29)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΡΙΕ	55	6184	ά. 'Αμβούργον 15)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΟΡΜΟΣ	76	9100	έ. Κουβέϊτ 8)4
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	έ. Γένοβα 20)4
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	51382	έ. Ν. 'Ορλεάνη 14)4
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΙΖΕΡ δ.	65	38710	ά. Μ. Σαούντ 28)3 Ντουμπάϊ
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ ..	61	16622	έ. Πειραιᾶ 16)3
ΟΣΕΑΝ ΣΕΫΛΟΡ ...	70	10708	ά. 'Αλεξάνδρειαν 13)3 διά Πειραιᾶ
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΪΝ	66	12458	έ. Καράτσι 6)4
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	δ. Σουέζ 22)4
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ δ.	70	73249	έ. Σιγκαπούρην 20)4
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)3 διά Σάπελε
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ..	55	8021	είς Λάγος άπό 31)12)75
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΙΙ	53	7645	ά. "Αντεν 17)4
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΙΙΙ	56	8378	ύπό παραλαβήν
ΟΥΑΪΤ ΣΑΡΚ	52	1592	ύπό παραλαβήν
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	61	11043	έ. Λακάτα 13)4
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	δ. Π. Σάϊδ 10)4
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. 'Αμβέρσαν 21)4
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	ά. Σουάνση 19)4 διά Ρουέν
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ ...	49	1597	έ. Π. Σάϊδ 14)3
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ά. "Ακαμπα 10)3 διά Καράτσι
ΠΑΪΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)4 δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	έ. Πειραιᾶ 20)4
ΠΑΛΜ Β. (δ.)	58	21904	έ. Πειραιᾶ 18)4
ΠΑΛΜΙΣ	58	5431	έ. Πειραιᾶ 12)3
ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	δ. Σουέζ 22)4
ΠΑΜΠΟΛΑ	58	2750	ἐξωθι Καράτσι 19)3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	έ. Μπλάφ 15)4
ΠΑΝΑΓΙΑ	57	3373	δ. Κων)πολιν 15)4 Μαύρην θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Λ. Πάλμας 30)3 Π. Χάρκουρτ
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ά. Χόγκ Κόγκ 2)4
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. Τζένταν 13)4
ΠΑΝΑΓΙΑ Α. (δ.) ...	60	13979	δ. Γιβραλτάρ 31)3 Χουέλβα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ .	56	10523	έ. Ρ. Γκράντε 16)3
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	έ. Λάγος 18)2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	δ. Π. Σάϊδ 17)4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	44	2681	έ. 'Αλεξάνδρεια 7)4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. ...	59	2763	δ. Γιβραλτάρ 31)3 διά Χουέλβα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η. ...	71	3646	ά. 'Αλεξάνδρεια 21)4 δι' 'Αγγλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	57	10493	ά. Χόγκ Κόγκ 15)4 "Ακαμπα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	9367	ά. Κ. Τάουν 7)3 δι' 'Αγγλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	δ. Μπρούνσμπουτελ 4)4 Ματάνζας
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	δ. Σουέζ 20)3
ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	έ. Λάγος 27)3
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. "Αντεν 28)3 διά Σιγκαπούρην
ΠΑΝΕΛ	66	4244	έ. Κουβέϊτ 10)4
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	ά. Ντόβερ 23)4 δι' 'Αμβούργον
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10349	ά. Γιοκαΐσι 14)4 διά Τάουνσβιλ
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΪΜ (δ.)	64	34179	ά. Λέϊκ Τσάρλς 10)4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	ά. Χόγκ Κόγκ 11)4 Γουαμπόα
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	είς Πειραιᾶ 8)3 (ἐπωλ.)
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	έ. Βανκούβερ 18)4
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	δ. Κων)πολιν 28)3 Κωνστάντζαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Μόντρεαλ 15)4 διά Κλήβελαντ
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	δ. Σουέζ 20)4
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ά. Ντῶρμπαν 10)4 διά Μπάσραν
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ά. Π. Νουάρ 25)3 Βραζιλίαν
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	έ. Λάγος 17)4
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ..	70	2902	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4498	α. Λάγος 18)3 διά Γουῶρο
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ὸ. Παναμᾶ 5)4
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16100	είς Γιουσιούμι ὑπό συμπλήρωσιν
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	ά. "Αμπου Ντάμπι 16)4
ΠΑΡΓΑ	59	10442	έ. Μπάσραν 17)4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	είς Λάγος άπό 27)1
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	59	23607	ά. Γιβραλτάρ 20)4 διά Ρόττερνταμ
ΠΑΡΟΣ	61	13761	ά. Χιόστον 4)4 Βερακροῦζ
ΠΑΡΟΣ	65	6838	δ. Π. Σάϊδ 3)3
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ ..	59	4237	έ. Μόμπιλ 14)2
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	ά. Τενερίφη 29)3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	ά. 'Αλεξάνδρειαν 9)4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44411	έ. Γιβραλτάρ 1)4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	άργεῖ είς Ἰζοχόρε άπό 25)2
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	έ. 'Αλεξάνδρειαν 19)4
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ά. Λονδῖνον 11)3 διά Λέβαντ
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Ν. 'Υόρκη 16)4 διά Βερακροῦζ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ά. Μπάσραν 22)4
ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9946	ά. 'Αμπιντζάν 9)4 Π. Χάρκουρτ
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. 'Αλεξάνδρεια 19)4 Ράς Σουκέϊρ
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	έ. Λιοῦστον 29)3
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Παναμᾶ 17)4 διά Βανκούβερ
ΠΕΛΗΝΑΙΟΝ (δ.) ...	58	12492	ὑπό παραλαβήν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	ά. Λέϊκ Τσάρλς 10)4
ΠΕΛΟΨ	55	7508	ά. 'Αμβέρσαν 8)1 Ρόττερνταμ
ΠΕΛΟΨ	59	1863	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΜΑ	60	4865	έ. Λάγος 10)3
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	ά. Μπωμόντ 11)4
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) ..	56	24502	έ. Ντῶρμπαν 3)4
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	έ. Πειραιᾶ 18)4
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	είς Πειραιᾶ άπό 23)11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45000	έ. Ν. 'Ορλεάνη 13)4
ΠΕΡΙΛΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργεῖ είς Πειραιᾶ άπό 22)3)75
ΠΕΡΛ Α·Ι·ΛΑΝΤ	64	10865	ά. Τζιμπουτί 1)4 Λοντέϊντα
ΠΕΡΛ ΜΕΡΤΣΑΝΤ ...	63	10868	δ. Κων)πολιν 6)3 Νοβορωσίσκην
ΠΕΡΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ ...	62	9908	ά. Ντῶρμπαν 13)4 Ματάντι
ΠΕΡΛΑ	53	8231	ά. Λάγος 14)4 Π. Τζεντίλ
ΠΕΡΣΑ	66	2432	ά. Π. ντέ Μπούκ 21)4 Πειραιᾶ
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) ...	63	33462	ά. Γκαλεότα Π. 6)4 δι' ΗΠΑ
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	ά. Ρ. Τανούρα 27)3 Γιοκοχάμα
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)4 Ρόττερνταμ
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	57	7843	ά. Ρεσίφ 12)2
ΠΕΤΡΑ	76	23149	έ. Ν. 'Ορλεάνη 19)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 2 (δ.)	52	16083	έ. Πειραιᾶ 23)3
ΠΕΤΡΟΛΑ 3 (δ.)	51	14538	άργεῖ είς Πειραιᾶ άπό 24)3)76
ΠΕΤΡΟΛΑ 7 (δ.)	54	20745	ά. Πειραιᾶ 21)4 διά Σ. 'Αραβία
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	12161	ά. Πειραιᾶ 15)4 διά Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.) ...	55	12101	ά. Βρέμην 5)3
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.) ...	57	12257	δ. Σουέζ 10)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.) ...	54	12107	ά. Τζένταν 9)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.) ...	58	20207	ά. Ρ. Τανούρα 4)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 22 (δ.) ...	55	16996	ά. Πειραιᾶ 20)4 διά Μέγαρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.) ...	56	17259	έ. Πειραιᾶ 15)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 25 (δ.) ...	58	27279	ά. Ρ. Τανούρα 15)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.) ...	63	53141	δ. Σουέζ 13)4 Ρ. Τανούρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.) ...	64	53342	ά. Πειραιᾶ 21)4 διά Περσικόν
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	έ. Πειραιᾶ 19)3
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.) ...	66	43399	ά. Τζένταν 17)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.) ...	57	22479	έ. Πειραιᾶ 5)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.) ...	50	16485	ά. Πειραιᾶ 8)4 διά Τύνιδα
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.) ...	51	16440	έ. Πειραιᾶ 22)3
ΠΕΤΡΟΛΑ 35 (δ.) ...	52	11593	ά. Πειραιᾶ 20)4 δι' Αὐγούσταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.) ...	60	26467	ά. Πειραιᾶ 4)4 διά Μπάρι
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1860	δ. Π. Σάϊδ 20)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 50	50	3647	έ. Πειραιᾶ 22)3
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	έ. Τζένταν 31)3
ΠΕΤΡΟΣ	54	1585	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	ά. "Ιμμινγχαμ 21)4 Γκόττενμπουργκ
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	δ. Κίελον 20)4 διά Δάντσιχ
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ά. Γιοκαΐσι 12)3 δι' Οὔμπε
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	58	23607	έ. Π. ά Πιέρ 15)4
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	έ. Καράτσι 11)4
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	9045	ά. Τενερίφην 13)4 Μπ. "Αϋρες
ΠΗΤΕΡ (δ.)	60	12971	έ. Κουβέϊτ 15)3
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13437	ά. Νεάπολιν 22)4 Μπαρλέττα
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	έ. Νιούκαστλ (Αὐστρ.) 3)4
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10697	έ. Λονδῖνον 11)4
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	έ. Στεττῖνον 11)4
ΠΙΣΤΙΣ	66	8138	ά. 'Αμβέρσαν 8)4 δι' 'Αβάναν
ΠΙΣΤΙΣ	55	3656	δ. Π. Σάϊδ 17)3 διά Λαττάκια
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	ά. "Αντεν 16)4 διά Χοντέϊντα
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	έ. "Ιμμινγχαμ 21)4
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ ...	71	3551	ά. Σ. Μάϊκελ'ς 9)4
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ ..	72	3551	ά. Π. Σάϊδ 18)4
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. Σ. Τζών 8)4
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΫ	72	3551	δ. Παναμᾶ 3)4
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	δ. Π. Σάϊδ 20)4 διά Χάβρην
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	έ. 'Ειδομαουθ 18)4
ΠΛΑΓΙΑΣ	64	4631	δ. Παναμᾶ 21)4
ΠΛΑΪΑΝΑ	54	1908	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΛΑΤΩΝ	52	3219	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	έ. Τάνγκα 21)4
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. Πειραιᾶ 19)4 δι' 'Αλγερίαν
ΠΟΛΑ	56	7989	ά. Ρεσίφ 17)2 διά Βενεζουέλα
ΠΟΛΛΟΥΞ	68	2918	δ. Παναμᾶ 9)12
ΠΟΛΥ	55	6595	δ. Π. Σάϊδ 20)4
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	άργεῖ είς Χαλκίδα άπό 17)2)75
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	ά. Καντίζ 18)2 "Ελ Γκουαμάς
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	50	7544	ά. Ντουμπάϊ 12)1
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ά. Ρουέν 19)4 διά Π. Σάϊδ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	έ. Τῆς 2)3
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	έ. Νεάπολιν 21)4
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργεῖ είς Πειραιᾶ άπό 15)4)75
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	δ. Παναμᾶ 14)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ά. Κ. Τάουν 24)2 διά Λάγος
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	15000	είς 'Οζάκαν ὑπό συμπλήρωσιν
ΠΟΠΗ Μ.	52	7209	ά. Βενετίαν 13)4 διά Πειραιᾶ
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	ά. Βαρκελώνην 25)3 διά Πειραιᾶ
ΠΟΡΟΣ	57	8796	ά. Βόλον 25)3 διά Πειραιᾶ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	77	18500	είς Τογιοχάσι ὑπό συμπλήρωσιν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	δ. Σουέζ 15)3 διά Γκιζάν
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5094	ά. Σιγκαπούρην 6)4 διά Κωνστάντζαν
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	έ. Κουβέϊτ 25)3
ΙΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ δ.	64	40098	ά. Λ. Τσάδλς 31)3
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	δ. Σουέζ 7)3
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Μπέρα 16)3
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Νιούκαστλ 23)3 δι' Εὐρώπην
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Χόγκ Κόγκ 19)4 δι' 'Οζάκαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	έ. Πειραιᾶ 18)4
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	έ. Φιλαδέλφειαν 21)3
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.	59	9125	δ. Σουέζ 20)2
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	έ. Λ. Τσάρλς 2)4
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Π. Χέντλαντ 11)2 Πόχαγκ
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ ..	55	7062	ά. Βρέμην 20)4
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	έ. Βανκούβερ 14)4
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ ...	68	9858	ά. Χόγκ Κόγκ 17)4
ΠΤΟΛΕΜΑΪΣ	62	10165	είς θέσιν 14.50 Β - 70.00 Α 13)4
ΠΥΘΕΑΣ	67	4057	έ. Π. 'Ελίζαμπεθ 20)4 (ἐπωλ.)
ΠΥΘΙΑ	72	10382	ά. "Αντεν 11)4
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12881	ὑπό παραλαβήν

ΠΩΛΙΝΑ	51	8684	έ. 'Αμπιτζάν 7)4
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	15000	δ. Παναμᾶ 17)4
PANTIAN MENT	70	2999	δ. Μπρούνσμπουτελ 1)4 Τρίπολιν
ΡΑΤΑΧΙΛΛΣ	70	2678	ά. Βρέμην 14)4 δι' 'Αλγερίαν
ΡΑΦΑΗΛ Μ.	54	5431	έ. Π. Χάρκουρτ 13)4
ΡΕΑ	71	9025	δ. Παναμᾶ 20)4 διά Κουβέϊτ
ΡΕΑ	56	4388	έ. Σιμπενίκ 20)4
ΡΕΑ	61	4152	εἰς Λ. Πάλμας
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	58	13093	έ. Ταλάρα 2)4
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	έ. Κάργκ άϊλ 3)4
ΡΕΝΑ	50	6012	εἰς Πειραιᾶ (έπισκ.)
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	έ. Κουβέϊτ 17)4
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ	56	1990	ά. Μπορντώ 1)3 διά Νουακότ
ΡΗΓΚΑΛ (μ.)	51	12540	έ. "Αγ. Φραγκίσκον 18)4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	έ. Λάγος 29)3
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	δ. Π. Σάϊδ 6)4 δι' 'Αμβούργον
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΪΝΖΕΡ δ.	57	23693	άργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 30)4)75
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ ...	65	13283	ά. Κολούμπια Ρ. 13)4 Κορέα
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ	63	16810	δ. Γιβραλτάρ 19)4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ά. Φιλαδέλφειαν 1)4
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9700	εἰς Τόκιο ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ά. Τζένταν 24)3
ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Της 19)4 διά Μ. Καμποὺς
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2398	ά. Κόμπε 14)4 διά Κωνστάντζαν
ΡΙΟ ΝΤΙ ΙΖΑΝΕΪΡΟ	57	4860	έ. Ν. 'Υόρκη 19)4
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	έ. Λάγος 20)4
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	ά. 'Αμπιντζάν 22)3 διά Σ. Πέντρο
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	σ. Βρέμην 5)3 διά Φλῶσιγκ
ΡΙΤΑ	37	5613	δ. Π. Σάϊδ 27)3
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	έ. Σπέτζια 11)4
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Παναμᾶ 18)4
ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	ά. Λ. Πάλμας 20)4
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Λισσαβῶνα 13)4 Τσάρλεστον
ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2676	έ. Τζένταν 26)3
ΡΟΛΛΙΝΓΚ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	56	8590	ὑπὸ παραλαθὴν
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά. Λονδῖνον 23)4
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ά. Λονδῖνον 31)3 'Αλεξάνδρειαν
ΡΩ	54	8146	έ. Βομβάην 20)4
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Κολόμπο 20)4 διά Περσικὸν
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	δ. Γιβραλτάρ 21)4 διά Β. Κορέαν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	έ. Σπαλᾶτον 23)3
ΣΑΙΝΤ ΜΑΪΚΕΛ	61	11317	δ. Γιβραλτάρ 20)4 διὰ Καράτσι
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ...	66	16334	ά. 'Αμβούργον 8)4 'Ελ Σαλβαντόρ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.) .	70	24408	έ. Π. όφ Σπαίην 5)4
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	δ. Παναμᾶ 12)4
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ ...	60	11117	άργεῖ εἰς Ρ. Μπλακγουώτερ 16)3
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	55	8992	ὑπὸ παραλαθὴν
ΣΑΛΒΙΑ	56	8670	ά. Ρόττερνταμ 30)3 διὰ Γδύνιαν
ΣΑΜΜΕΡ ΜΠΡΙΖ	55	2588	ὑπὸ παραλαθὴν
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Γιβραλτάρ 25)3 Μπ. "Αϋρες
ΣΑΜΟΣ Α.Ι.ΛΑΝΤ ...	71	5047	δ. Γιβραλτάρ 20)4 διά Χάβρην
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	δ. Γιβραλτάρ 8)4 διά Δανίαν
ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ ..	73	8922	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)3 διά Πολωνίαν
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	δ. Παναμᾶ 17)4
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5687	δ. Μπρούνσμπουτελ 18)4 Γκότενμπουρ.
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ	54	8517	ά. Ρεσίφ 9)4 διὰ Συρίαν
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	έ. Λ. Πάλμας 1)4
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	δ. Γιβραλτάρ 19)4 διά Χάβρην
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	ά. Μίνα Χαλίδ 9)4
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ δ. .	57	12812	ὑπὸ παραλαθὴν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ά. Χόγκ Κόγκ 12)3 διὰ Γουῶρυ
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	έ. Ταραγκόνα 12)4
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Βαρκελώνην 16)3 Λαττάκια
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	έ. Μόζι 31)3
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	έ. Λείζες 20)4
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9134	δ. Σουέζ 13)4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	77	14000	εἰς Κοῦρε ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ὑπὸ πειραλαθὴν
ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	ά. Σ Τζὼν 12)4 Μπ. "Αϋρες
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 16)6 (ἐπωλ.)
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	έ. Μπάσραν 21)4
ΣΑΡΑΟΤΤΑ	60	4083	ά. 'Αντέν 23)2 διά Μόκα
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	δ. Παναμᾶ 15)1
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	ά. Λείζες 30)3 διά Μαποῦτο
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	έ. Ν. 'Υόρκη 29)3
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	δ. Παναμά 6)4 Μπ. Βεντούρα
ΣΑΣ	40	5360	έ. Πειραιᾶ 16)2
ΣΑΣΣΑ	55	1937	ὑπὸ παραλαθὴν
ΣΑΙΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ἐξωδι Τρίπολιν Λιβύης 5)3
ΣΕΛΑΣ	63	10946	εἰς Λάγος ἀπὸ 29)1
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	ά. Σ. "Αννα Μπ. 11)3 Π. Καμπέλλο
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	έ. Κολούμπια Ρ. 17)4
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	ά. Χόγκ Κόγκ 4)3 Χσινκάγκ
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	ά. Μπ. "Αϋρες 4)4 διά Μαρόκο
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	έ. Σάντος 11)4
ΣΕΫΛΟΡ	71	3069	ὑπο παραλαθὴν
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	δ. Σουέζ 10)4
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ά. Ντῶρμπαν 14)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	έ. Μίνα Χαλίδ 14)4
ΣΗ ΡΕΪΝΤΖΕΡ	59	11545	δ. Παναμᾶ 24)2
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9800	εἰς Τσίτα ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9850	δ. Γιβραλτάρ 16)4
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631	δ. Παναμᾶ 12)4
ΣΗ ΤΑΪΝΤ	71	10010	ά. Σιγκαπούρην 19)4 διά Κίνα
ΣΗ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	74	9100	έ. Λάγος 20)2
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	10006	ά. Κόμπε 15)4 διά Μπουσάν
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	δ. Π. Σάϊδ 27)3
ΣΗΜΕΪΝΤ ΠΡΩΤΩ ..	58	3829	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΣΗΡΗΝ ΜΕΝΤ	70	2982	εἰς Πειραιᾶ 17)2
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΡΑΜΠΙΑ .	77	13500	δ. Π. Σάϊδ 19)4
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΣΙΑ	77	14530	εἰς Σακάϊντε ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΗΣΠΙΗΝΤ ΜΑΣΤΕΡ .	76	2723	δ. Γιβραλτάρ 22)4 διά Τζένταν
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΑΝΑ ..	76	3500	δ. Σουέζ 23)4
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΙΜΑ ...	77	4900	εἰς Μπρέβικ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΟΡΑ ..	76	3500	δ. Γιβραλτάρ 19)4 διά Τζένταν
ΣΗΣΠΗΝΤ ΤΣΑΛ-ΛΕΝΤΖΕΡ	76	2723	ά. Λὰς Πάλμας 21)4 διά Λάγος
ΣΗΤΕΙΑ	51	2332	έ. Σάρπνες 17)4
ΣΙΓΑΝΤΩ Α. Σ.	70	10175	δ. Παναμᾶ 9)4 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ά. Φούνες 29)3 διά Πούντα Καμάτσο
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	έ. 'Ασντόντ 21)4
ΣΙΛΒΕΡ Α.Ι.ΛΑΝΤ ..	58	11452	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 4)3)76
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΝΒ ..	57	8476	ά. Γδύνια 8)4
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ ..	75	8981	ά. Ντῶρμπαν 3)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	έ. Γένοβα 22)4
ΣΙΛΒΕΡ ΛΑΪΝ	56	6739	ὑπὸ παραλαθὴν
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΗΤΣ	51	6973	ά. Λὰς Πάλμας 13)4 διά Γαλάτσι
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	έ. Λομπίτο 27)3
ΣΙΛΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	δ. Γιβραλτάρ 1)4 διά Πειραιᾶ
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	έ. Τοκουγιάμα 17)4
ΣΙΝΤΥ	70	18287	ά. Λείζες 21)3
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Μαποῦτο 6)4 διά Ρὰς Τανούρα
ΣΙΦΝΟΣ	58	13872	ά. Ντῶρμπαν 25)3 δι' 'Αγγλίαν
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά. Σάντος 14)4 διά Τζάκσονβιλ
ΣΚΑΠΓΟΥΪΛ	76	19150	ά. 'Αμβέρσαν 7)4 διά Λόριεντ
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077	έ. 'Αμβούργον 22)4
ΣΚΑΠΛΕΪΚ	53	3899	δ. Π. Σαΐδ 16)4 διά Κόντινεντ
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.) ..	61	22566	ά. Τζιμπουτὶ 2)4 διά Ρὰς Τανούρα
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	ά. Λὰς Πάλμας 13)4 δι' 'Αλγέριον
ΣΚΑΠΝΟΡΝΤ	66	25742	δ. Παναμᾶ 6)4 δι' Εἰρηνικὸν
ΣΚΑΠΝΤΕΪΛ	76	19451	έ. Ντῶρμπαν 19)4
ΣΚΑΠΤΡΕΪΝΤ (δ.) .	60	21130	ά. Πειραιᾶ 6)4 διά Τζένταν
ΣΚΑΠΧΙΛΛ	61	12012	ά. Μπεντὶ 10)4 διά Ρόττερνταμ
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	δ. Γιβραλτάρ 20)4 διά Σάντος
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	έ. Πειραιᾶ 1)4
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ά. Τζένταν 11)4
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Σάντος 16)4 Μπάχια Μπλάνκα

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

COMBLETE 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

ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	έ. Ντακάρ 2)4
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	δ. Παναμᾶ 21)4
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9661	έ. Λάγος 5)3
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ-ΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ὑπὸ παραλαβήν
ΣΟΒΕΡΕΊΝ ΓΚΡΑΙΗΣ	57	7655	δ. Κων)πολιν 17)1
ΣΟΒΕΡΕΊΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	ά. Πειραιᾶ 12)3 διά Λιβόρνο
ΣΟΒΕΡΕΊΝ ΣΤΑΡ ..	66	8534	ά. Ἀμβέρσαν 7)3 διά Μπόστον Λίνκς
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	δ. Σουέζ 15)1
ΣΟΥΑΝ ΛΕΊΚ (δ.) ..	61	20433	έ. Πειραιᾶ 13)3 (ἐπισκ.)
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	έ. Ν. Ὀρλεάνην 20)4
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Πειραιᾶ 17)4 διά Μελίνα
ΣΟΥΊΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	ά. Μπορντῶ 8)4 διά Λάγος
ΣΟΥΊΝΙ ΠΡΑΊΝΤ ..	56	10483	έ. Πειραιᾶ 10)2
ΣΟΥΊΝΓ ΣΑΡΠΡΑΊΖ	56	10271	ά. Μαποῦτο 31)1
ΣΟΥΊΝΤ ΤΟΝΙΑ ...	61	7863	ά. Ἀλεξάνδρειαν 31)3 δι' Ἑλλάδα
ΣΟΥΊΦΙ ΣΗΓΚΑΛ ..	53	2959	ά. Ντόχα 18)4
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	δ. Γιβραλτάρ 20)4 διά Λιβύην
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	δ. Π. Σαΐδ 18)3 διά Μπουργκάς
ΣΟΥΛΙ (δ.)	55	16260	ά. Γιβραλτάρ 19)4 διά Λά Σκίρα
ΣΟΦΙΑ	60	8310	εἰς Λάγος ἀπό 13)12)76
ΣΟΦΙΑ	50	5455	έ. Ρόττερνταμ 5)4
ΣΟΦΙΑ	53	2693	ά. Ριγιέκα 18)3
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Πειραιᾶ 19)4 δι' Ἰταλίαν
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	έ. Τζένταν 27)3
ΣΟΦΙΑ Τ.	53	2756	δ. Σουέζ 31)3 διά Νταμμάμ
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	έ. Ἀμπιτζάν 10)4
ΣΟΦΙΑ ΙΙ	77	16400	ά. Ντῶρμπαν 3)4 δι' ΗΠΑ
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11962	ά. Λὰς Πάλμας 12)4 διά Ροζάριο
ΣΠΙΡΙΤ ΟΦ 77	59	2881	ά. Βαρκελώνην 13)4 διά Λά Γκουλέτ
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Σάντος 12)4 δι' Ἀμπιτζάν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	ά. Μεθίλ 19)4
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ μ.	70	54810	έ. Πόρτ Ἄρθουρ 13)4
ΣΙΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά. Φιλαδέλφειαν 10)4 διά Σ. Κρουά
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25)7)75
ΣΙΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	έ. Σιγκαπούρην 20)4
ΣΙΑΛΩ 2	68	22118	δ. Σουέζ 20)2 διά Γένμπο
ΣΙΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Ματάντι 10)3
ΣΙΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ἐξώθι Καράτσι 18)4
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	έ. Βομβάην 14)4
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.) ..	70	17840	δ. Γιβραλτάρ 12)4 διά Σουηδίαν
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Νταμπιέρ 8)4
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	ά. Λίτελτον 20)4 διά Μπλάφ
ΣΤΑΡ Κ.	61	13255	ά. Ἅγ. Φραγκίσκον 14)4
ΣΙΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Γκλάνστον 13)4 διά Τακόμα
ΣΤΑΡ ΚΑΣΙΩΡ	73	14667	δ. Γιβραλτάρ 1)4 Μπ. Ἄϋρες
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Ν. Ὀρλεάνη 18)4 Ν. Ζηλανδίαν
ΣΤΑΡ ΠΡΑΊΝΤ	62	15649	ά. Κολούμπια Ρ. 14)4 Βανκοῦβερ
ΣΙΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Βανκοῦβερ 4)4
ΣΤΑΡ ΛΑΊΤ	61	13209	έ. Σ. Τζών 10)4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.) ..	76	164691	ά. Τέϊμπλ Μπ. 12)3
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-ΝΟΣ (δ.)	64	44726	έ. Π. ὀφ Σπαίην 21)3
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ (δ.)	65	45966	έ. Π. Ἄρθουρ 10)4
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ	56	3333	ὸ. Σουέζ 17)3 διά Γκιζάν
ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	έ. Τζένταν 13)3
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ά. Ἀμπιντζάν 28)12
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	54	7512	ά. Ρόττερνταμ 7)4 διά Μόκα
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	έ. Πειραιᾶ 19)4
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ά. Καζαμπλάνκα 20)4 Ἐλσινμποργκ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Ναγκόγια 8)4 Λ. Ἀντζελες
ΣΤΟΛΤ ΑΝΝΑ (δ.) ..	60	12281	ὸ. Βαρκελώνην 17)4 διά Βαλένθια
ΣΤΟΛΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Ρόττερνταμ 20)4
ΣΤΟΛΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.) .	54	11582	ά. Θέουτα 17)4 διά Βενετίαν
ΣΤΟΛΤ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	ά. Π. ὀφ Σπαίην 17)4 δι' ΗΠΑ
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ δ.	58	12506	δ. Κων)πολιν 14)4
ΣΤΟΛΤ ΡΑΊΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Παναμᾶ 17)4 δι' Εἰρηνικόν
ΣΤΟΛΤ ΧΙΠΠΟ (δ.) ..	60	12060	έ. Ν. Ὀρλεάνη 7)4
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Ρ. Τανούρα 20)3
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	έ. Ἀλεξάνδρεια 6)4
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)4)75
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	δ. Γιβραλτάρ 22)4 δι' Ἀμβέρσαν
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	έ. Ἀμβοῦργον 17)4
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	ά. Πειραιᾶ 25)3 διά Τουρκίαν
ΣΥΝΑΥΤΙΛΙΑ	56	5081	ά. Βομβάην 16)4 δι' Ἀμβέρσαν
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	5081	έ. Ἀλεξάνδρεια 17)4
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	δ. Σουέζ 20)4
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	έ. Γδύνια 20)4
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. Τρινκομαλί 8)4 διά Σουέζ
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Σάντος 20)3 διά Τάμπα
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	52	3225	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)9
ΣΩΤΗΡ	62	23539	έ. Τροντχεῖν 10)4
ΤΑΚΑ	58	11425	δ. Γιβραλτάρ 26)3 διά Θεσ)νίκην
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Κάργκ ἄϊλ 25)3 Σ. Σεμπάστιαν
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	έ. Μπ. Ἄϋρες 11)4
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	έ. Πειραιᾶ 4)4
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ά. Σάντος 17)4 δι' Ὁράν
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. Ἀμβέρσαν 21)4 διά Μάλτα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Τέμα 18)4 διά Τακοράντι
ΤΑΡΑ	61	4010	δ. Γιβραλτάρ 20)4
ΤΑΡΟ	64	4699	ά. Σαντάντερ 23)3 δι' ΗΠΑ
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.) .	58	13581	ά. Βενετία 12)4 διά Γιβραλτάρ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ ...	71	9995	έ. Πειραιᾶ 3)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΛ .	68	23121	ά. Τεργέστην 21)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ .	72	9995	ά. Σ. Τζών 16)4 Κοραμσὰρ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΊΝ ..	73	19420	έ. Σιγκαπούρην 9)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ ...	65	10979	έ. Ντῶρμπαν 13)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΊΦΤ ...	58	8465	έ. Πειραιᾶ 20)3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ ..	68	11025	έ. Νταμάμ 6)4
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	δ. Γιβραλτάρ 9)4 διά Κεμπέκ
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	4179	ά. Ἀμβέρσαν 6)4
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Λ. Ἀντζελες 2)4 Ναχόντκα
ΤΕΑ	49	5632	έ. Κοπὲρ 15)3
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	έ. Φάλμουθ 22)4
ΤΕΜΑ	56	1749	ὑπὸ παραλαβήν
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	έ. Λάγος 7)4
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	ά. Μπέϊρα 13)4 διά Νακάλα
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Μιλάζο 3)4 διά Σιδῶνα
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. Λεμεσσὸν 12)3
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	ά. Χάμπτον Ρ. 20)4 Ἅγ. Δομῖνικον
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	ά. Φρημάντλ 19)4 Ρόττερνταμ
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14800	δ. Π. Σαΐδ 31)1 Νοδορωσίσκην
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΎ ...	72	9246	ά. Χόγκ Κόγκ 19)4 Ντουμπάϊ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	έ. Μπέϊρα 18)4
ΤΖΗΝ	63	9916	έ. Πειραιᾶ 4)3
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	έ. Πλότσε 21)4
ΤΖΙΝΙ	61	10125	ά. Νάρβικ 21)3 διά Λίβερπουλ
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19451	εἰς Σκαραμαγκᾶ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15863	ά. Γκάλβεστον 5)3
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ά. Λάγος 17)4 διά Γουῶρο
ΤΖΟΚΑΣΤΑ	72	8849	εἰς Μπόνυ Ρ. 5)3
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14800	ά. Ν. Ὀρλεάνη 5)4 διά Ρωσίαν
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ ...	77	16000	ά. Χάμπτον Ρ. 19)4 Ρ. Ἰανέϊρο
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16100	δ. Παναμᾶ 7)4
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	έ. Χάμπτον Ρ. 11)4
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Ρόττερνταμ 21)4 Λὰ Γκουάϊρα
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	έ. Νάντη 17)4
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ-ΔΡΗΣ (δ.)	66	39555	ά. Τεργέστην 21)4 διάΤαρτοὺς
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	έ. Πειραιᾶ 11)4
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	δ. Γιβραλτάρ 20)4 δι' Ὀδησσὸν
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	δ. Κων)πολιν 7)4 Κωνστάντζαν
ΓΗΘΥΣ	73	3717	ά. Ἀνάμπα 12)4 διά Μασσαλίαν
ΓΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Τενερίφην 10)11
ΤΙΜΗ	48	11281	ὑπὸ παραλαβήν
ΓΙΜΗ	71	5063	εἰς Τζένταν 10)2
ΓΙΝΑ (δ.)	76	164691	ά. Φρήπορτ 3)4 διὰ Περσικὸν
ΓΙΝΑ	58	2303	έ. Ντακάρ 13)3
ΓΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ ...	61	11842	έ. Γσάρλεστον 21)4
ΓΙΝΙ Π.	70	2990	δ. Π. Σαΐδ 23)4
ΓΙΤΙΚΑ (δ.)	64	34056	εἰς Πόλον ἀπὸ 5)8
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ ..	77	9000	ά. Γιοκοχάμα 1)4 δι' Ἐρυθράν
ΓΙΤΙΚΙ	57	10178	ά. Ἄκαμπα 19)3 Π. Σουδάν
ΓΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ ..	64	15597	έ. Ὀταροῦ 18)4
ΓΟΛΜΗ	71	5041	δ. Γιβραλτάρ 21)4 διὰ Ταρτοὺς
ΓΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	έ. Σάντος 28)3
ΓΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 27)6)75
ΓΟΝΥ	55	8562	έ. Πειραιᾶ 20)4
ΓΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Ἔμδεν 16)4 διά Στεττῖνον
ΓΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Μπιλμπάο 6)4 Παραμαρίμπο
ΓΟΡΕΝΙΑ	57	8077	έ. Λάγος 18)3
ΓΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Σιγκαπούρην 20)4
ΓΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22271	ά. Πειραιᾶ 13)4 Ἀλεξάνδρεια
ΓΟΥΝΤΙΣ	52	9707	έ. Πειραιᾶ 26)3
ΓΟΥΡΚΙΑ	56	2863	έ. Ἀλεξάνδρεια 9)4
ΓΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7901	δ. Γιβραλτάρ 22)2
ΓΡΑΝΣΓΟΥΟΡΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ	57	2361	δ. Σουέζ 19)4 διά Περσικὸν
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΎΛΟΡ ..	59	4070	ά. Τζιμπουτὶ 8)3
ΓΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ά. Ἀμβέρσαν 11)3 διά Ρόττερνταμ
ΓΡΕΊΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. Τάμπα 27)3 Ἰσκεντερούν
ΓΡΕΊΝΤ ΙΝΤΗ-ΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	72394	ά. Ν. Ὀρλεάνη 20)3 διά Περσικὸν
ΤΡΕΊΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) .	59	29567	ά. Φρήπορτ 3)4 διά Χιοῦστον
ΓΡΕΊΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	68	67280	ά. Ρ. ἐς Σιδέρ 7)3 Μπωμόντ
ΤΡΕΊΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	27673	έ. Πειραιᾶ 21)4
ΓΡΙΑΙΝΑ	77	18500	εἰς Τογιοχάσι ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΡΙΝΙΤΥ	57	9930	εἰς Κουβεῖτ ἀπὸ 21)10
ΓΡΙΠΟΛΗ	48	4030	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΓΡΙΤΩΝ	72	16606	έ. Γιοκοχάμα 15)4
ΓΡΙΤΩΝ	63	11070	ά. Ντῶρμπαν 11)4 Π. Χάρκουρτ
ΓΡΟΊΑΝ	53	4584	εἰς θέσιν 33.23 Β - 12.49 Δ 14)10
ΓΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	έ. Σαουθάμπτον 3)2
ΓΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44895	δ. Γιβραλτάρ 18)4 διὰ Τεργέστην
ΓΣΑΡΙΤΥ	57	8486	έ. Σιγκαπούρην 20)3
ΓΣΕΡΡΥ	76	13600	ά. Βανκοῦβερ 29)3
ΓΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ ...	77	13600	εἰς Κοῦρε ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΣΗΦ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	64	52868	ά. Ἀμποῦ ἀλ Μπουκὸς 25)3
ΓΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	ά. Λ. Ἀντζελες 6)4 Γιοκοχάμα
ΓΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 16)10)75
ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Πενσακόλα 9)4 διὰ Νταμάμ
ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΝΑ	58	10499	έ. Λίβερπουλ 22)3
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εἰς Λάγος ἀπὸ 1)9)75
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	ά. Λ. Πάλμας 7)4 Μπ. Ἄϋρες
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	έ. Ροζάριο 12)4
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ.	77	42000	εἰς Σπαλᾶτον ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	έ. Κουβεῖτ 1)4
ΦΑΙΑΞ	70	11489	δ. Σουέζ 12)4 δι''Αμπαντὰν
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Μπάσραν 21)4 Ἄμπου Ντ.
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	έ. Λάγος 26)3
ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	ά. Ἰμμιγχαμ 15)4 διά Λάγος
ΦΑΙΗ Κ.	60	10388	ὑπὸ παραλαβήν
ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	έ. Ἀλεξάνδρειαν 22)4
ΦΑΛΚΟΝ	77	14100	εἰς Τσίτα ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ά. Θέουταν 21)4 Μπ. Ἄϋρες
ΦΑΛΜΟΥΘ	59	9830	ά. Βαλτιμόρην 13)4
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	7156	ά. Μαποῦτο 16)4 Ρόττερνταμ
ΦΑΝΗΣ	55	3382	έ. Τζουνιὲ 30)3
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.) ...	74	23123	ά. Ρ. Ἰανούρα 18)4
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	έ. Μπιλμπάο 17)4
ΦΑΣΤ ΜΠΡΙΖ	52	4615	ά. Ἀμβοῦργον 30)3
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ ..	53	4383	ὸ. Βαρκελώνην 16)3 Νουακὸτ
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Λ. Ἀντζελες 20)4 Γιοκοχάμα
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	δ. Γιβραλτάρ 3)4
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΊΚΣ .	69	12748	έ. Μόντρεαλ 20)4
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Σιγκαπούρην 22)3 Π. Κελάγκ
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ά. Χόγκ Κόγκ 26)3 Λάγος
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	ά. Παλέρμο 5)4 δι' Αὐγούσταν
ΦΙΛΙΑ	58	10687	έ. Πειραιᾶ 7)4
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.) ...	76	41330	ά. Κάργκ ἄϊλ 25)3 Τσιταγκόγκ
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	έ. Ρουέν 17)2
ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Μομπάσα 6)4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2569	ά. Ἄντεν 17)4 διὰ Ντουμπάϊ
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	δ. Παναμᾶ 5)4 διά Κόμπε
ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Ἀμπιντζάν 28)3 διὰ Τάραντα
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Σακάϊ 2)4 διά Μιζουσίμα
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17540	δ. Σουέζ 26)3
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ά. Κορκουμπιὸν 7)4 Βαλτιμόρην
ΦΛΩΡΙΤΑ	49	3625	έ. Κουβεῖτ 18)4
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ά. Μ. Καμπούς 17)4 Ντουμπάϊ
ΦΟΙΝΙΞ	48	3269	ἀργεῖ εἰς Καράτσι ἀπὸ 19)11
ΦΟΙΝΙΞ Ι.	76	10256	ά. Βαλτιμόρην 13)4 Νεάπολιν
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	ά. Λ. Πάλμας 7)4 διὰ Σάντος
ΦΟΥΛΣΤΑΡ	67	3971	ά. Γ'. Ἐλίζαμπεθ 19)4

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Βομβάην 14)3 Χοντέϊντα
ΦΡΑΝΚ	70	2997	έ. Καζαμπλάνκα 16)4
ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	έ. Βαρκελώνην 15)4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9386	έ. Κοραμσάρ 31)3
ΦΡΕΝΤΣΙΠ ΜΠΙΓ-ΚΙΝΙΓΚ	62	1910	ά. Ρόττερνταμ 9)4 Καλαμπάρ
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Φρημάντλ 4)4 δι' Ἰαπωνίαν
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1190	ά. Λάρνακα 21)4 δι' Ἀγγλίαν
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	ά. Τζένταν 20)4
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Λισσαβῶνα 19)4 διά Ρεσίφ
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	δ. Παναμᾶ 15)3 διὰ Βενεζουέλα
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	έ. Τόκιο 12)4
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Μορμουγκάο 24)3
ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Στεττῖνον 4)4 δι' ΗΠΑ
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Χόγκ Κόγκ 15)4 διά Λάγος
ΦΩΣ Ι	48	5289	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 4)3)75
ΦΩΤΕΙΝΗ	76	19500	εἰς Σκαραμαγκᾶ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	έ. Σιγκαπούρην 6)4
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. Γιουροπόρτ 21)4 Γλασκώβην
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	32511	ά. Σάντος 12)4 διὰ Μπ. Ἄϋρες
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6724	ὑπὸ παραλαβὴν
ΧΑΛΙΦΑΞ (δ.)	62	32878	ά. Μπαχρεῖν 14)4 Σιγκαπούρην
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ὑπὸ παραλαβὴν
ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	έ. Ρουέν 17)4
ΧΑΡΑΣ (δ.)	60	29120	ὑπὸ παραλαβὴν
ΧΑΡΙΣ	65	5255	ά. Ντακάρ 6)4
ΧΑΡΙΣ ΙΙ	55	4721	έ. Πειραιᾶ 6)3
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	έ. Ρότττερνταμ 18)4
ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Μποῦλεν Μπ. 25)2 Φρήπορτ
ΧΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤ	69	10016	έ. Ναγκόγια 23)3
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Σουάϊμπα 11)3
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ ...	68	10121	ά. Κόμπε 5)4 διά Ματάνζας
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Κοκοῦρα 8)4 δι' ΗΠΑ
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Π. ὀφ Σπαίην 1)4 διὰ Βενεζουέλα
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Ν. Ὀρλεάνην 11)3 διὰ Π. Καμπέλο
ΧΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	68	10121	ά. Ν. Ὀρλεάνην 3)4 διά Λά Γκουάϊρα
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Ν. Ὀρλεάνην 10)3 δι' Ἀλγερίαν
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Λίβερπουλ 19)4 διά Φόϋνες
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ά. Κέϊπ Τάουν 30)3
ΧΙΟΝΑ	55	2224	ά. Ἔλεσμερ Πόρτ 18)4 Ἀλεξάνδρειαν
ΧΙΟΣ	58	9483	δ. Κίελον 16)4 διά Πολωνίαν
ΧΙΟΣ	60	8462	έ. Πόρτ Χάρκουρτ 16)4
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Ρουέν 7)4 διὰ Ταρτοὺς
ΧΛΟΗ	75	16421	ά. Μπρίτζπορτ 8)4 διὰ Πρόβιντενς
ΧΟΛΛΑΝΤ	61	5876	ὑπὸ παραλαβὴν
ΧΟΟΥΠ	48	2947	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΧΟΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ά. Π. ντὲ Μπούκ 20)4
ΧΟΟΥΠ ΣΚΑ·Υ· (δ.) .	59	12597	ά. Ἅγ. Φραγκίσκον 18)4 Γουατεμάλα
ΧΟΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.) ...	55	10553	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ .	69	9073	ά. Ντῶρμπαν 30)3 διὰ Δ. Ἀφρικὴν
ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	ά. Σιγκαπούρην 1)12
ΧΡΗΣΤΟΣ	53	1548	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5)12)75
ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Γιουροπόρτ 21)4
ΧΡΙΣΝΤΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	70	4357	ὑπὸ παραλαβὴν
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	έ. Ν. Ὀρλεάνην 13)4
ΧΡΙΣΤΙΝ (δ.)	62	31050	έ. Χιοῦστον 29)3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	59	10867	έ. Μπιλμπάο 18)4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	έ. Κουβέϊτ 11)4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	ά. Κακινάντα 13)4 διὰ Ρόττερνταμ
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Γδύνια 21)2 δι' Ἀκτὴν Ἐλεφαντ.
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2803	ά. Σάντος 6)3 διὰ Π. Καμπέλο
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	δ. Κων)πολιν 8)4 διὰ Μ. Θάλασσαν
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	έ. Πειραιᾶ 17)2
ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΨΑΡΑ	56	8420	ά. Σίκα 5)4 διὰ Περσικὸν
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	έ. Μπ. Ἄϋρες 12)4
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	έ. Φουσίκι 14)4
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ά. Λονδῖνον 22)4 διὰ Βρέμην

Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας

(Πλοῖα σημειούμενα δι' ἀστερίσκου (*) δὲν εἶναι συμβεβλημένα μὲ τὸ Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμᾶ — Τὰ ὑπόλοιπα φέρουν τὴν λιβεριανὴν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ ...	64	10472	ά. Γιοκοχάμα 17)2 διὰ Λάγος
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	έ. Ν. Γουεστμίνστερ 20)4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ ..	64	15867	έ. Κεμπὲκ 24)12
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ά. Ν. Ὀρλεάνην 3)4
ΑΓΗΝΩΡ	59	3782	ά. Λάγος 15)4 διὰ Μπ. Ἄϋρες
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. Θέουτα 20)4 διὰ Πειραιᾶ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	έ. Σουάϊμπα 22)3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	έ. Μ. Χαλὶδ 4)4
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.) ..	58	3837	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)* ...	59	27122	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 19)5)75
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.) ...	53	2379	έ. Λιβόρνο 11)4
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	56	8130	ά. Ρόττερνταμ 15)4 διὰ Βραζιλίαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V δ.	56	20140	ά. Ράς Τανούρα 16)4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	ά. Χάμπτον ρόδς 14)4 διὰ Χάβρην
ΑΓΝΗ (κ.)*	49	2641	δ. Πόρτ Σαΐδ 16)4
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.) ..	58	1095	έ. Σάφι 17)3
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Λίβερπουλ 23)4 δι' Ἀμβέρσαν
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 14)6)74
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Ρόττερνταμ 19)4 διὰ Βρέμην
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ κ.	56	13669	έ. Σιμπενὶκ 17)4
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. Καστέλον 30)3 δι' Ἀνκόνα
ΑΘΕΝΣ	70	8825	έ. Μοντεβίδεο 13)4
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ κ.· .	58	5596	ά. Τσάρλεστον 1)4 δι' Ἀλγέριον
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.) .	54	5130	δ. Κων)πολιν 10)4
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)· ..	54	5063	ά. Γουῶτερφορντ 19)4 διὰ Βρέμην
ΑΘΕΝΣ ΣΗ (κ.)· ...	61	4903	δ. Μπρούνσμπουτελ 21)3
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ·Υ· (κ.) .	59	7115	δ. Ρόττερνταμ 22)4 δι' Ἀμστερνταμ
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ά. Βαλτιμόρην 26)2
ΑΘΗΝΑ Β. (κ.)*	57	10499	δ. Κων)πολιν 9)10
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) .	67	44708	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 15)2)75
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	ά. Μ. ἀλ Φαχὰλ 25)3
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Φιλαδέλφειαν 9)4 δι' Ἀλγέριον
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	δ. Σουὲζ 10)4
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 3)7)75
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 14)5)75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ·Υ· ...	59	8724	ά. Σιγκαπούρην 11)4 δι' Ἰαπωνίαν
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ά. Μπωμόντ 10)4
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.)	59	28693	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 18)8 (ἔπισκ.)
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ά. Σάροχ 30)3 διὰ Βραζιλίαν
ΑΙΓΚΑ (π.)	51	3239	έ. Καρθαγένην 22)4
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.) ..	61	24871	ά. Κεμπὲκ 19)4 διὰ Γιβραλτὰρ
ΑΙΘΡΑ	57	10044	ά. Ρ. Ἰανέϊρο 14)3 διὰ Κιουρασάο
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	έ. Ν. Ὀρλεάνην 18)4
Α·Ι·ΚΟΝ*	71	27958	εἰς θέσιν 49.50 Β. — 14.50 Δ. 10)4
Α·Ι·ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Ταραγκόνα 23)3 διὰ Τάμπα
Α·Ι·ΛΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	έ. Μορμουγκάο 31)3
Α·Ι·ΛΑΝΤ ΣΚΑ·Υ· ...	76	11800	έ. Ντῶρμπαν 19)4
Α·Ι·ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ·	76	15900	ά. Τσάρλεστον 17)4 διὰ Τάμπα
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 6)2)74
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	o5	35324	δ. Κων)πολιν 4)4 διὰ Μ. Θάλασσαν
Α·Ι·ΡΗΝΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	7712	δ. Σουὲζ 9)4
Α·Ι·Ρ. ΓΚΡΕ·Ι·Σ (κ.) .	56	7120	έ. Ἀλεξάνδρειαν 20)4
Α·Ι·Ρ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ δ.κ.	59	17948	ά. Τέμα 16)4
Α·Ι·Ρ. ΧΟΟΥΠ (κ.) ...	52	6196	ά. Ντουμπάϊ 17)4
ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Σιγκαπούρην 3)4 δι' ΗΠΑ
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.) .	71	57830	έ. Ν. Ὀρλεάνη 13)4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ*	68	105495	ὑπὸ παραλαβὴν
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Λ. Ἀντζελες 29)3 Ντουμάϊ
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	έ. Ν. Ὀρλεάνη 9)4
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Ρόττερνταμ 8)4 διὰ Π. Ὀρντάζ
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	έ. Κάργκ ἄϊλ 11)4
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	έ. Σάντα Φὲ 7)4
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Ἅγ. Φραγκίσκον 15)3
ΑΙΤΖ. ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (δ.)	75	117342	ά. Μ. ἀλ Φαχὰλ 12)4 Γιουροπόρτ
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά. Σιγκαπούρην 4)4 δι' ΗΠΑ
ΑΙΤΖ. ΣΚΑ·Υ·	66	22362	έ. Βρέμην 27)3
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	δ. Κων)πολιν 22)3
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	ά. Καζαμπλάνκα 12)4
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Ἔλσινορ 6)4 δι' Ὁλλανδίαν
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	ά. Σηάττλ 25)3 διὰ Κουβέϊτ
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ·Ι·Σ ...	68	25433	έ. Λισσαβῶνα 18)4
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	67	27168	ά. Μπ. Μπλάνκα 4)3 δι' Ἰταλίαν
ΑΚΟΥΑΤΖΟ·Υ·	68	25433	ά. Καράτσι 1)4 Μπαγκλαντὲς
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ά. Βαρκελώνην 20)4 διὰ Μπαχρεῖν
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	ά. Μόζι 25)3 διὰ Μανίλα
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	δ. Γιβραλτὰρ 16)2 διὰ Καντὶζ
ΑΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Μπιζέρτα 24)3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	έ. Βαλπαραΐζο 16)4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)* ..	37	5272	ὑπὸ παραλαβὴν
ΑΚΤΗ (δ.)*	56	10287	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 18)3) 75
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	έ. Δάντσιχ 9)4
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	35824	ά. Βενετία 17)4 διὰ Μάλτα
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	δ. Π. Σαΐδ 19)4
ΑΛΕΑ	73	8824	έ. *Ηστ Λόντον 11)4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	ά. Φρήπορτ 2)4 δι' Ἰταλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.) .	55	12380	δ. Κων)πολιν 6)4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.*	51	2593	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ-ΣΗΣ (δ.)*	77	126000	ά. Γενερίφην 10)3 διὰ Περσικὸν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-ΓΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	έ. Ντὰρ ἐς Σαλὰμ 19)4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 23)2
ΑΛΕΞΗΣ*	51	2983	ά. Κορίντο 13)3 διὰ Γκουαγιάμα
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	67	14845	ά. Ναγκόγια 5)4
ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	56	6020	έ. Μπάσραν 14)4
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2630	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 9)6)76
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	ά. Βιτόρια 17)3 διὰ Ροστόκ
ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.)	56	1802	ά. Λάγος 5)4 δι' Ἀμπιτζάν
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11826	δ. Παναμᾶ 25)3
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ρ. Τανούρα 15)3
ΑΛΜΑ (κ.)	41	9097	δ. Π. Σαΐδ 29)3 διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Ν. Ὑόρκη 9)4 διὰ Μποναΐρ
ΑΛΠΑ (κ.)	43	9159	εἰς Πειραιᾶ 20)1
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λιθ.	64	1715	ά. Κιγκ'ς Λὺν 7)4 διὰ Λεμεσσὸν
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕ·Υ·ΟΡ λ.·	66	2274	έ. Σουὲζ 21)4 διὰ Τζένταν
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-ΤΕΡ (λιθ.)	65	1708	έ. Μάλτα 18)4
ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	δ. Π. Σαΐδ 10)4
ΑΜΑΡΙ (κ.)	68	1165	έ. Λάγος 1)3
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)* ..	74	36911	ά. Ρ. Τανούρα 30)3
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	ά. Ἀκαμπα 12)4 δι' Ἰνδίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9291	ά. Ἀμπιτζὰν 7)4 διὰ Σ. Πέντρο
ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)* ..	70	1482	ά. Ἀσντόντ 18)4
ΑΝΔΡΕΑΣ Α. (κ.)* ..	54	1114	ά. Ἀλικάντε 18)3 δι' Ὁράν
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.)* ..	50	3150	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ (κ.)· ..	52	6989	ά. Ριγιέκα 15)3
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ κ.	67	4037	ά. Ταραγκόνα 28)3 Τρίπολιν Λιβύης
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ ..	67	21192	ά. Ρόττερνταμ 9)4 δι' ΗΠΑ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. Τέϊμπλ Μπαίη 11)4
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	δ. Παναμᾶ 8)4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ ..	69	21399	ά. Κ. Τάουν 16)4 διὰ Περσικὸν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ ..	73	13753	ά. Ν. Γουεστμίνστερ 3)3
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ.	76	177304	ά. Τενερίφην 13)4 διὰ Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ά. Λὰς Πάλμας 30)3 διὰ Κάμσαρ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ά. Χάμπτον ρόδς 17)4 διὰ Παναμᾶ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛ	68	21418	ά. Π. Ἐλίζαμπεθ 7)4 διὰ Ν. Ὀρλεάνη
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ά. Τέϊμπλ Μπαίη 15)4
ΑΝΘΙΑ (κ.)*	64	10864	δ. Ντόβερ 4)4
ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (δ.) ..	58	12239	έ. Ν. Ὀρλεάνην 19)4

ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	Ε.	Πειραιᾶ 19)4
ΑΝΝΑ (δ.)	57	25441	Ε.	Μένα Σαούντ 20)4
ΑΝΝΑ Μ.	75	14983	ες	Φλῶσιγκ 7)4
ΑΝΝΑΜΙΝΑ Κ. (κ.)*	63	1198	ά.	Κόπερ 8)4 διά Βηρυτόν
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	Ε.	Πειραιᾶ 20)3
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ.*	56	3990	Ε.	Πειραιᾶ 19)2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ (δ.)	59	15397		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)5)75
ΑΝΤΚΛΙΖΟ (δ.)*	59	16047	Ε.	Φρήπορτ Μπαχ. 5)4
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	48	6259	Ε.	Τζένταν 15)3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665		ἐξωθι Σάουθεντ 23)4 διά Κόρυτον
ΑΝΤΟΝΥ III	77	38800	ά.	Ἅγ. Βικέντιον 2)4
ΑΞΙΟΣ (π.)*	57	2299	ά.	Πειραιᾶ 21)4 διά Νιγηρίαν
ΑΟΥΡΕΛΙΑ (κ.)	56	5593	Ε.	Γουάρυ 8)3
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ά.	Ντῶρμπαν 20)4 Π. Ἐλίζαμπεθ
ΑΠΟΛΛΟΔΩΡΟΣ	72	13120	ά.	Βαρκελῶνην 1)3 διά Κοραμσάρ
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	ά.	Νταμπιέρ 17)4 διά Γάνδην
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	ά.	Σιγκαπούρην 8)4 διά Σουέζ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	Ε.	Μπεντί 7)4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)*	47	3371	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	59	8837	ά.	Ντῶρμπαν 4)4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	Ε.	Πειραιᾶ 10)4
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)5)75
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	ά.	Σιγκαπούρην 1)4 διά Κάργκ Ἄϊλ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά.	Κισαραζοῦ 27)3 διά Μπ. Μασάρ
ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ά.	Βακαγιάμα 8)4 διά Π. Κέμπλα
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	Ε.	Κουβέϊτ 25)3
ΑΡΓΩ ΠΟΛΛΟΥΞ	66	25291	δ.	Παναμᾶ 14)4 δι' Ἰαπωνίαν
ΑΡΓΩ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	57	15406	Ε.	Παλέρμο 3)2
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ά.	Ὀζάκα 17)3 διά Κούβα
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	Ε.	Σαίντ Ἄννα Μπαίη 28)3
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260		ἀργεῖ εἰς Ν. Ὑόρκην ἀπό 1)4)75
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	Ε.	Καζαμπλάνκα 13)4
ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ	77	11400	ά.	Κόμπε 14)4 διά Π. Καμπέλο
ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242		ἀργεῖ εἰς Καλκούττα ἀπό 1)7)75
ΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ*	77	11400	ά.	Γιαβάτα 17)4 διά Φουκουγιάμα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	δ.	Πόρτ Σαΐδ 16)3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (δ.)*	76	122200	ά.	Ζεεμπροῦγκε 12)4 διά Περσικόν
ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	δ.	Παναμᾶ 13)3
ΑΡΚ	61	12011	ά.	Ν. Ὀρλεάνην 7)4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	57	11912	Ε.	Τζιμπουτί 29)3
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ά.	Κέϊπ Τάουν 17)3
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	Ε.	Μπεντί 5)4
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ά.	Φός 5)4 διά Φορκάντος
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	Ε.	Ἴψγουϊτς 21)4
ΑΡΝΙΣ (κ.)*	48	6710	Ε.	Κολόμπο 17)4
ΑΡΝΤΓΚΑΕΝ (κ.)*	53	1044	εἰς	Καράτσι ἀπό 15)3 (ἐπισκ.)
ΑΡΝΤΕΝΑΛ (κ.)	48	3675	ά.	Τσιότζια 31)3 διά Ταρτούς
ΑΡΟ (δ.)	56	22670		ἀργεῖ εἰς Μπλακγουῶτερ ἀπό 11)7)75
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	Ε.	Πειραιᾶ 22)4
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	Ε.	Κολόμπο 18)3
ΑΡΤΖΥΛ (π.δ.)	66	43435	ά.	Τουτουνσιφτλὶκ 30)3 διά Μάλτα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30200	ά.	Ρόττερνταμ 8)4 διά Κὴ Γουέστ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Π.	57	9990		ὑπό παραλαβήν
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	δ.	Γιβραλτάρ 12)4 διά Ραβέννα
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	ά.	Ράς Τανούρα 9)4
ΑΣΠΑΚΙ (κ.)	56	3971	ά.	Ριγιέκα 15)4 διά Βενγάζην
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	Ε.	Τζένταν 24)3
ΑΣΣΟΣ (κ.)*	57	2106	ά.	Ρουέν 15)4 διά Σήχαμ
ΑΣΤΟΡΙΑ (π.δ.)	64	33847	δ.	Γιβραλτάρ 19)4
ΑΣΤΡΟΝ (π.δ.)*	57	26947	εἰς	Τζάκσονβιλ ἀπό 11)1 (ἐπισκ.)
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	Ε.	Χιοῦστον 7)4
ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.)	50	13066	ά.	Πειραιᾶ 21)4 δι' Ἰταλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	Ε.	Γιοκοχάμα 9)4
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10389	Ε.	Γδύνια 18)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ δ	74	128398	Ε.	Σάουθ Ράϊντιγκ Πόϊντ 14)3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ.	74	128399	ά.	Μπαρανκίλα 23)3
ΑΤΛ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά.	Μασσαλίαν 7)4
ΑΤΛ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)*	68	48936		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)1)75
ΑΤΛ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	ά.	Φορκάντος 2)4 Μίνα ἀλ Μπάκρ
ΑΤΛ. ΧΕΑΜΣΜΑΝ	69	16291	ά.	Κολούμπια ρίβερ 21)4 Β. Κορέαν
ΑΤΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ δ.*	65	35823	ά.	Φιλαδέλφεια 11)4 διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	104561	ά.	Τζεμπὲλ Ντανά 13)4 διά Φός
ΑΤΤΙΚΟΝ (κ.)*	56	1803	ά.	Πειραιᾶ 9)4 διά Θεσσαλονίκην
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	ά.	Π. Κελάγκ 20)4 διά Κ. Τάουν
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)	50	2494	δ.	Σουέζ 9)4
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	ά.	Μαλάγκα 6)4 δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ά.	Μακόρις 19)3
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	Ε.	Ἀλεξάνδρειαν 16)4
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εἰς	Νεάπολιν ἀπό 26)6)75
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ.	55	9242	Ε.	Ἄμπου Ντάμπι 13)4
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	ά.	Ράς Τανούρα 14)4
ΒΕΛΑΝΤΑ*	57	10311	Ε.	Σιγκαπούρην 14)3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά.	Ρόττερνταμ 9)4 διά Τύνιδα
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	δ.	Πόρτ Σαΐδ 18)4
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	Ε.	Τεργέστην 2)4
ΒΙΚΤΩΡ*	64	4281	Ε.	Λιβόρνο 23)2
ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥ-ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	ά.	Γιουροπὸρτ 17)4 Μπ. Μασάρ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510		ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 19)3)76
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677		ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 27)5)75
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	δ.	Κων)πολιν 9)4 Μαύρην θάλασσαν
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	Ε.	Φιλαδέλφειαν 17)4
ΓΑΒΡΙΗΛ Ι. (κ.)*	50	5406	εἰς	Σετουμπάλ ἀπό 14)11)76 (ἐπισκ.)
ΓΑΒΡΙΗΛ V (κ.)*	55	6504	ά.	Ἀμβούργον 16)4 διά Λάγος
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά.	Χάλιφαξ 5)4 δι' Ἀρούμπαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	Ε.	Μόκα 26)2
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	ά.	Μπ. Σαποὺρ 8)4 διά Τζιμπουτί
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	42439	ά.	Χάμπτον Ρ. 10)4 Ρουμανίαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά.	Σ. Ράϊντιγκ Π. 9)4 Χιοῦστον
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)*	54	1890	ά.	Μάλτα 9)4 Θεσσαλονίκην
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1116		ἐξωθι Ἀσσάμ 16)3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	εἰς	Γκόλντενγορν ἀπό 31)1)76
ΓΕΩΡ. Β. ΣΦΙΚΑΣ π.δ.	63	29534	δ.	Γιβραλτάρ 11)4 διά Χιοῦστον
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δ.	Σουέζ 21)4
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ (κ.)	56	10774	ά.	Τσίμπα 4)4 διά Βιετνάμ
ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΣ (κ.)*	56	8636		ὑπό παραλαβήν
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	Ε.	Π. Ἐλίζαμπεθ 13)4
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)*	64	1594	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΚΕΡ (κ.)*	63	7311	ά.	Καζαμπλάνκα 5)4 διά Κόπερ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ κ.	55	1275		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)6)76
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΪΝΤΕΡ κ.*	50	8280	ά.	Τόκιο 14)4 διά Παναμᾶ
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ.	60	4246		μετων. «ΜΑΡΙΚΑ» σημ. Ἑλληνική
ΓΙΩΡΓΗΣ Π. (κ.)*	48	6800	ά.	Λ. Πάλμας 22)4 διά Γουᾶρυ
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΛΙΑ (κ.)*	60	2269	εἰς	Λάγος ἀπό 16)1
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (κ.)	53	1764	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)*	52	6576	εἰς	Ἰαλκαχουάνο ἀπό 10)12
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	ά.	Κόρπους Κρίστι 8)4
ΓΚΟΛΝΤ ΜΠΗΤΣ (κ.)	56	5485	Ε.	Μόκα 7)2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ δ.	59	23084		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 7)4)76
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΡΑΪΝΓ δ.	66	63573	δ.	Π. Σάϊδ 16)4 διά Περσικόν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΣ (κ.)	56	6778	ά.	Σιγκαπούρην 5)4 διά Σαϊγκόν
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ κ.	67	2997	ά.	Καζαμπλάνκα 9)4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	ά.	Ἀμβέρσαν 22)4 Χάμπτον Ρ.
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750	ά.	Ρεσίφ 3)3 δι' Ἀλγερίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	56	8750	ά.	Ρεσίφ 2)4 δι' Ἀλγερίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ κ.	73	6415	δ.	Π. Σάϊδ 12)4
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	ά.	Λονδίνον 8)3 δι' Ἀβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	69	2993	ά.	Βερακρούζ 5)4 δι' Ἀβάνα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ά.	Ἀμστερνταμ 10)4 Λά Πλάτα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	Ε.	Μπουσάν 29)3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23570	Ε.	Λισσαβῶνα 11)4
ΓΚΡΕΪΣ ΜΠΟΝΝΥ κ.*	57	1009	ά.	Καλαμπὰρ 21)2 Π. Χάρκουρτ
ΓΚΡΕΪΣ ΣΕΥΛΟΡ κ.*	53	1313	ά	Τζένταν 6)4 διά Π. Σουδάν
ΓΚΡΕΪΤ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)*	54	2889	ά.	Π. Ἐλίζαμπεθ 30)3 Ντῶρμπαν
ΓΚΡΕΪΤ ΜΩΡΙΣ (κ.)*	59	5051		ὑπό πυρσλαβήν
ΓΚΡΕΪΤ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)*	58	5065	Ε.	Λαγος 4)4
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑΥ (κ.)*	55	1308	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	Ε.	Σαντος 15)4
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ά.	Κόρπους Κρίστι 2)4
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ά.	Ναούρου 3)4 δι' Ἰαπωνίαν
ΓΟΥΛΙΗΒ (δ.)	58	13010		ὑπό παραλαβήν
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329	Ε.	Ἀμβοῦργον 22)4
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ	43	14313		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)4)76
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ*	76	19261	ά.	Λ. Ἄντζελες 20)4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	ά.	Τενερίφην 24)3
Γ. ΚΑΪΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά.	Μ. Ἀμπιντουλὰ 1)4 δι' Ἰαπωνίαν
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά.	Μποῦλεν Μπ. 24)3 Φρήπορτ
Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	ά.	Ν. Ὀρλεάνη 11)4
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)1)75
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	67	22549	ά.	Μόμπιλ 19)4 διά Ν. Ὀρλεάνη
Γ. ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23064	δ.	Γιβραλτάρ 21)4 Θεσ)νίκη
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ	68	22513	Ε.	Κολούμπια Ρ. 20)4
Γ. ΝΕΪΜΠΟΡ	68	23064	δ.	Κων)πολιν 5)4 διά Κωνστάντζαν
Γ. ΝΕΪΤΣΑΡ	67	23064	Ε.	Χάμπτον Ρ. 8)4
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	Ε.	Μορμουγκάο 19)4
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	Ε.	Μορμουγκάο 9)4
Γ. ΝΟΜΠΙΑΙΤΥ	67	22549	Ε.	Σάντος 10)4
Γ. ΝΟΟΥΛΕΤΖ (δ.)	69	41477	ά.	Τεργέστην 21)4 Ρ. ἐς Σιδὲρ
Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	51878	Ε.	Πειραιᾶ 9)4
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	δ.	Κων)πολιν 4)4 Μαύρην θάλασσαν
Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)*	71	101831	ά.	Ρ. Τανούρα 22)3
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	Ε.	Πειραιᾶ 10)1
Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.)	64	49437		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25)6)75
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	ά.	Γιβραλτάρ 21)8
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Ε.	Πειραιᾶ 17)4
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά.	Τέϊμπλ Μπ. 13)4
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9)2
Γ. ΧΟΡΑΪΖΟΝ (δ.)	72	102300	ά.	Πειραιᾶ 18)4 Λ. Πάλμας
ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180		σορεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)3)75
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά.	Μπ. Σαποὺρ 9)3
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	ἀ.	Πειραιᾶ 17)2 δι' Ἀφρικὴν
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ά.	Ν. Ὀρλεάνη 27)3
ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	δ.	Γιβραλτάρ 6)4 διά Βαλπαραΐζο
ΔΗΛΟΣ	59	9493	ά.	Τάϋν 26)3 Ρ. Ἰανέϊρο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	εἰς	Γειραιᾶ (ἐπισκ.)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	δ.	Γιβραλτάρ 30)3
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	52	8202	ά.	Ἀμπιτζὰν 27)1 διά Λομὲ
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756	ά.	Γουᾶρι 8)3
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ά.	Μασσαλίαν 17)2
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449		μετων. «ΔΕΛΦΟΙ» σημ. Ἑλληνική
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	Ε.	Πειραιεὶ 5)3
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ά.	Φρήπορτ 15)2 δι' Ὀδησσὸν
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά.	Ρ. Τανούρα 11)4
ΔΩΤΩ	68	35191	ά.	Λόουερ Μπουκάναν 10)4 Φιλαδέλφ.
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	ά.	Πειραιᾶ 21)4 διά Σουέζ
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά.	Λισσαβῶνα 22)3 διά Περσικόν
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065		εἰς Βίγκο ἀπό 30)5)75
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δ.	Γιβραλτάρ 14)4 διά Μπαχρέϊν
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)*	52	1157	ά.	Πειραιᾶ 6)4 διά Λιβύην
ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.)	65	42377	ά.	Ν. Ὀρλεάνην 29)3
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	ά.	Χάβρην 2)4 διά Π. Ὀριτάζ
ΕΛ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ά.	Κ. Τάουν 11)4 διά Μπρίστολ
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)1)75
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)*	64	31331	Ε.	Τζάκσονβιλ 13)4 (ἐπισκ.)
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)*	54	6801	ά.	Ἀμπιτζὰν 6)4
ΕΛΕΝ*	67	27989	δ.	Παναμᾶ 20)4 δι' Εἰρηνικόν
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436		μετων. «ΚΑΤΕΡΙΝΑ»
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	Ε.	Τζένταν 2)3
ΕΛΕΝΟΣ (κ.)	45	1589	δ.	Σουέζ 5)4
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	ά.	Ὀζάκα 9)4
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά.	Κάργκ Ἄϊλ. 4)3 διά Σ. Κρουά
ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	ά.	Σιγκαπούρην 15)4
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά.	Βόλον 4)12
ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά.	Ν. Ὀρλεάνην 18)4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΖ	76	22893	δ.	Παναμᾶ 19)4 διά Χιοῦστον
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ	77	24000	εἰς	Ὀζάκαν ὑπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	δ.	Σουέζ 7)4
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	δ.	Πόρτ Σαΐδ 16)4
ΕΛΛΗΝ*	56	10312		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)3)75
ΕΛΛΥ V. (κ.)*	59	1587	Ε.	Βηρυτόν 3)4
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	δ.	Π. Σαΐδ 10)4 διά Ρόττερνταμ
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	ά.	Ἄμπου Ντάμπι 9)4 διά Ντουμπάϊ
ΕΞΟΤΙΚ (μ.)	70	70619	εἰς	Λισσαβῶνα ἀπό 8)2
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)2)75
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά.	Ντελφζὺλ 6)4 διά Μασεῖο
ΕΡΓΙΝΑ Ι. (κ.δ.)*	61	12891		ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)7)75

ΕΡΟΪΚ	64	29396	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9)7)75
ΕΡΟΪΚ ΣΕΫΛΟΡ κ.	57	1368	ἀ. Σπέτζια 29)3 διά Βεγγάζην
ΕΡΟΪΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8)3)75
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	ἑ. Πειραιᾶ 11)3
ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	ἑ. Πενάγκ 16)4
ΕΤΕΟΚΛΗΣ Π. (κ.)* .	44	7141	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	ἑ. Ρουέν 12)4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.'	60	14653	ἀ. Λὰς Πάλμας 4)4 διά Ταρτοὺς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.) .	49	1502	ἀ. Πόρτ Χάρκουρτ 9)4
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24)1)76
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ἑ. Σιγκαπούρην 6)4
ΕΥΓΕΝΙΑ ΙΙ (π.δ.)* .	62	25717	ἀ. Φιλαδέλφειαν 2)4 διά Μασσαλίαν
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .	72	129260	ἀργεῖ εἰς Π. ὀφ Σπαίνη ἀπό 5)10)75
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	57	3826	ἀ. Λάγος 6)4 διά Γουάρω
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ἀ. Τζένταν 6)4 διά Περσικόν
ΕΥΝΙΚΗ*	77	30800	εἰς Σακαῖ ὑπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ*	64	9727	ἀ. Ὤλμπανυ 1)4 δι' Ἰαπωνίαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ*	65	10290	ἀ. Κολούμπια ρίβερ 2)4 διά Κορέαν
ΕΥΤΕΡΠΗ (δ.π.)	61	13360	ἑ. Ντακάρ 22)3
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	ἀ. Ράς Τανούρα 29)3 δι' Ἰσπανίαν
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ἀ. Μ. ἀλ Ἀχμαντὶ 19)4 διά Ν. Κορέα
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	ἑ. Πόρτ Χάρκουρτ 16)4
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.) ...	49	2806	ἀ. Τσιότζια 7)4 διά Βεγγάζην
ΖΕΜΠΡΑΣ ΣΑΞΕΣ (κ.)	64	1905	ἀ. Πασάγιες 1)4
ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ-ΤΣΙΟΥΝ (κ.)*	64	1657	ἀ. Ντακάρ 23)3 διά Νουακότ
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ἀ. Ντουμαῖ 7)4 δι' Ἀνακόρτες
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	19300	εἰς Τσίμπα ὑπό συμπλήρωσιν
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ἀ. Ἀμπιτζὰν 28)3 διά Μεσόγειον
ΖΙΤΑ	70	15665	ἀ. Ν. Ὀρλεάνην 3)4 δι' Ἰταλίαν
ΗΓΚΛ	72	9980	δ. Π. Σαΐδ 13)4 διά Π. Σουδάν
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.'	60	14653	ἀ. Ρόττερνταμ 3)4
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)* ...	57	2349	ἀ. Μεσσίνα 1)4 διά Φόρμια
ΘΑΡΡΟΣ*	57	10316	ἀργεῖ εἰς Πειραιὰ ἀπό 31)5)75
ΘΕΑΝΩ (κ.)	57	8677	ἀ. Ἀμβέρσαν 2)4 δι' Ἀθάνα
ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	ἐξέωθι Καράτσι 28)2
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1938	ἑ. Πόρτ ὀφ Σπαίην 3)4
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)* .	57	20414	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29)7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	ἑ. Τεργέστην 20)4
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)* .	59	29141	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)4)76
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)* ...	58	26650	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 13)2)75
ΘΕΤΙΣ	74	35561	ἀ. Ἀμβέρσαν 19)2
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ἑ. Μέρσεϋ Μπάρ 19)4
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ἑ. Ταραγκόνα 13)4
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.δ.)*	55	9769	ὑπό παραλαβήν
ΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ (κ.) ...	55	7578	ἑ. Ρουέν 25)3
ΙΛΙΟΝ (κ.)*	53	5608	ἑ. Σαφάγκα 17)2
ΙΛΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ἑ. Λέϊκ Τσάρλς 27)3
ΙΛΚΟΝ ΠΟΛΛΥ ΙΙ* ..	66	7643	ἀ. Ἄμπου Ντάμπι 12)4
ΙΛΚΟΝ ΤΑΚ	59	4378	ἀ. Λισσαβῶνα 19)4
ΙΜΑ*	68	27989	ἀ. Χάμπτον ρόδς 8)4 διά Βραζιλίαν
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ*	77	10900	εἰς Τσοφοῦ ὑπό συμπλήρωσιν
ΙΟΝ. ΑΗΝΤΕΡ	67	20959	ἑ. Φιλαδέλφειαν 19)4
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ἀ. Γενερίφην 1)4 διά Περσικόν
ΙΟΝ. ΠΑΪΟΝΗΡ	66	20959	ἀ. Λίβερπουλ 23)3 δι' ΗΠΑ
ΙΟΝ. ΣΚΑΫ (κ.)	51	2133	μετων. «ΕΛΕΝΜΑ»
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ἑ. Γιουροπόρτ 22)4
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ἀ. Ἅγ. Φραγκίσκον 14)4
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ἀ. Μπωμόντ 7)4
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	δ. Γιβραλτὰρ 24)3 διά Βηρυτόν
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.) .	67	44646	ἀ. Πόρτλαντ 23)3 Αὐγούσταν
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ἀ. Φιλαδέλφειαν 25)3 διά Τάμπα
ΚΑΒΟ ΦΡΙΓΕΛΟΣ (π.)*	52	7731	ἀ. Ἀλεξάνδρειαν 21)4 διά Πειραιᾶ
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)* .	51	6618	ἑ. Ν. Τουτικορίν 19)4
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.) ...	67	34498	ἀ. Βανκοῦβερ 26)3 διά Βραζιλίαν
ΚΑΛΛΗ	57	8774	ἀ. Καράτσι 3)4 δι' Ἰνδίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4707	ἀ. Τσαγκουαράμας 12)4 δι' ΗΠΑ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)2)75
ΚΑΜΕΛΙΑ (κ.)	52	8111	δ. Π. Σαΐδ 23)4 διά Νταμάμ
ΚΑΜΙΛΛΑ Μ.'	75	14983	ἀ. Ἀμβέρσαν 31)3 διά Σορέλ
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Κών)πολιν 5)4 διά Πειραιᾶ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.'	56	9817	ἑ. Πειραιᾶ 8)3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ .	63	16984	ἀ. Δουνκέρκην 25)3 Ρίτσαρντς Μπ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	δ. Π. Σαΐδ 17)4 διά Νταμάμ
ΚΑΠΕΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ κ '	54	10905	ἑ. Πειραιᾶ 5)4
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ-ΓΟΣ (κ.)	57	9060	ἀ. Μπιλμπάο 1)4 διά Μπ. Ἄϋρες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-ΒΑΡΗΣ	52	7597	ἀ. Μπ. Ἄϋρες 5)4
ΚΑΡΝΤΙΦ ΙΙ (δ.)* ..	65	48024	ὑπό παραλαβήν
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ἀ. Μαυρίκιον 18)4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246	δ. Παναμᾶ 20)4
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)8
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ἑ. Κουβέϊτ 29)3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ἑ. Ἀμβέρσαν 22)4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.) ..	53	1126	ὑπό παραλαβήν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΙΑ. (κ.)*	56	1333	ἑ. Σουέζ 19)4 διά Π. Σουδάν
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ἀ. Πειραιᾶ 18)4 διά Σφάξ
ΚΕΡΚΥΡΑ (κ.)*	55	1791	ἀ. Καβάλα 22)3 διά Τέκιρνταγκ
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (δ.) ...	59	24333	ἑ. Φοήπορτ 19)4
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ.	65	8198	δ. Παναμᾶ 18)4 δι' Ἀθάνα
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	ἀ. Ν. Ὀρλεάνη 7)4 δι' Ἀρούμπα
ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ἀ. Κολόμπο 12)4 δι' Ἰαπωνίαν
ΚΙΜΠΕΡΛΥ (κ.)* ...	56	8477	ἀ. Ρ. Ἰανέϊρο 13)4 Λισσαβῶνα
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	ἑ. Χαλκίδα 21)2
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ἑ. Βαρκελώνην 16)4
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ἀ. Π. Σαΐδ 17)4
ΚΛΑΟΥΝΤ (κ.)*	63	1234	ἑ. Λάγος 8)4
ΚΛΑΟΥΝΤΙΑ (κ.)	67	1401	δ. Σουέζ 7)3
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	ἀ. Νταμάμ 3)4 διά Ντουμπάϊ
ΚΟΡΑΗΣ	60	10540	εἰς Ν. Ὀρλεάνη ἀπό 29)11
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.) ...	67	43122	ἑ. Φὸς 14)4
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	δ. Γιβραλτὰρ 11)4 διά Ρ. Ἰανέϊρον
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ* ...	51	2491	ἀ. Πειραιᾶ 13)3 διά Λάγος
ΚΟΡΣΑΪΡ	62	15000	ἀ. Χάμπτον Ρ. 18)4 Ἰσπανίαν
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 30)6)85 (ἐπωλ.)
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥδ.*	57	20728	εἰς Φάλμουθ ἀπό 26)11 (ἐπισκ.)
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12106	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 10)12
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ἀ. Γκλάσκοου 20)4 Πόρτλαντ (Βικ.)
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	εἰς Παϊλὰκ ἀπό 15)1
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	ἑ. Χύβρη 14)3
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1779	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)3)76
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	ἀ. Ρ. Ἰανέϊρο 8)4 Σαλβαντὸρ
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	εἰς Λ. Πάλμας 13)8
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5)6)75
ΚΡΗΤΙΑΝ ΛΑΪΦ (κ.)	56	9943	ἑ. Ἄμπου Ντ. 18)4
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ἑ. Καζαμπλάνκα 13)4
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	ἑ. Φρημάντλ 22)4
ΚΥΘΝΟΣ (π.)	62	4784	ἑ. Τεργέστην 6)4
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)5)76
ΚΥΜΗ (κ.)	54	2952	δ. Π. Σαΐδ 31)1 διά Λιβύην
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)10)74
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ἀ. Τερ Μπαίη 12)4
ΚΥΡΑ ΣΤΑΘΟΥ (κ.)* .	53	4314	ἀ. Ἀμπιτζὰν 11)3 Θεσ)νίκη
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΘΗΝΑ (κ.)* ..	58	8695	ἐξέωθι Ντὼρμπαν 11)4
ΚΩΝΣΙΑΝΙΝΗΣ ΙΙ (κ.)	47	3213	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΚΩΝΣΙΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	ἑ. Ρεσίφ 16)2
ΚΩΝΣΙΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	δ. Παναμᾶ 15)4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ἑ. Ν. Ὀρλεάνη 15)4
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-ΓΗΣ (κ.)	58	8847	ἑ. Σιγκαπούρην 16)4
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	ἑ. Σουέζ 18)4 διά Κουβέϊτ
ΛΑΒΙΝΙΑ V.	77	16100	εἰς Τσουρούμι ὑπό συμπλήρωσιν
ΛΑΓΚΑΔΑ (κ.)	76	5400	ἑ. Τῆς 19)4
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	ὀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)3)74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ἀ. Τζεμπὲλ Ντανὰ 19)4 Τεργέστην
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)2
ΛΑΜΔΑ*	59	7919	ἑ. Ἀσυτόντ 17)3
ΛΑΜΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)* ..	48	1988	ὑπό παραλαβήν
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ἀ. Φρήπορτ 19)4 διά Πασκαγκούλα
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	ἀ. Φιλαδέλφειαν 6)11
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εἰς Μπάρι ἀπό 19)2)76
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ἀ. Γιβραλτὰρ 6)4 διά Ρεσίφ
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ἀ. Σάντος 19)3 διά Μπέλεμ
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ἀ. Βομβάην 22)3 διά Σαλέεφ
ΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	ἑ. Λάρνακα 16)4
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ἀ. Πόρτ Χάρκουρτ 27)3
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ (π.) ..	58	9079	ἀ. Θέουτα 10)1
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ἀ. Θέουτα 6)2 διά Λάγος
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ἀ. Μπρουνσμπούτελ 18)3 Σουΐνουσκι
ΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	δ. Π. Σαΐδ 13)4 διά Ντουμπάϊ
ΛΙΖΑ	64	2817	ἀ. Ν. Ὑόρκην 15)4 διά Βαλπαραΐζο
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ἀ. Ἀμπιτζὰν 23)3 διά Λάγος
ΛΙΛΥ Μ. (π.)	57	9096	δ. Πόρτ Σαΐδ 15)4
ΛΙΠΣ	60	16968	ἀ. Βενετίαν 30)3 διά Ρ. Πλέϊτ
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-ΚΟΥΣΗΣ (μ.)'	68	39617	ἀ. Τῆς 12)4 διά Ν. Ὀρλεάνην
ΛΟΥΚΙΑ (δ.)	65	47777	ἑ. Βαλτιμόρην 18)4
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	δ. Σουέζ 13)4
ΛΥΡΙΚ*	64	29396	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8)9)75
ΛΩΡΕΛ ΡΗΔ (μ.)* ...	75	70000	ἀ. Π. Γουάλκοτ 8)4 διά Μιζουσίμα
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.) ..	67	44646	ἀ. Ν. Ὀρλεάνην 12)3 δι' Αὐγούσταν
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	δ. Πόρτ Σαΐδ 8)4
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.) .	47	5010	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ἀ. Πόρτ Χάρκουρτ 16)4
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	ἑ. Ραβέννα 17)3
ΜΑΙΫΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ἀ. Τέϊμπλ Μπαίη 4)4 διά Μπαχρέϊν
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923	ἑ. Σάντα Μάρτα 2)4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΙΙ (π.)*	47	5928	ἑ. Λάγος 15)3
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.) ..	56	12724	ὑπό παραλαβήν
ΜΑΝΙΑ (κ.)	52	1597	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	ἀ. Ἀμπιτζὰν 13)1
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ*	45	14132	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)8)75
ΜΑΟΥΝΤ ΖΗΡΙΑ (π.)*	64	1141	ἀ. Σόρεχαμ 21)4 διά Μπουρούτου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ἀ. Ν. Ὀρλεάνην 13)4 δι' Ἰταλίαν
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	δ. Π. Σαΐδ 24)3 διά Μοῦκο
ΜΑΡΙΑ V. (κ.)*	64	2046	ἑ. Μάλτα 12)4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ἀ. Σιγκαπούρην 11)3
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.) ..	57	1176	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ἐξέωθι Λάγος ἀπό 24)5)76
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ ..	57	9852	ἑ. Ἥστ Λόντον 21)4
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (π.) ...	62	12230	ἑ. Χιροσίμα 28)3
ΜΑΡΙΓΩ (κ.)*	45	3312	ἑ. Ἀλεξάνδρειαν 29)3
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ἑ. Πόρτ Ἄρθουρ 7)4
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1226	δ. Σουέζ 9)4 διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903	ἑ. Πειραιᾶ 21)4
ΜΑΡΙΝΑΤΕΤΑ (κ.)* ..	54	1274	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.) ..	55	11193	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5)10
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)* ...	66	67545	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)11)75
ΜΑΡΙΡΟΖΑ ΙΙ (δ.)* ..	53	12991	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)7)75
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)8)75
ΜΑΡΙΤΣΑ ΙΙΙ (π.) ..	65	10596	δ. Μπρούνσμπουτελ 12)4
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)* .	59	12795	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25)3)75
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ἑ. Νεάπολιν 4)4
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)'	59	3664	ἑ. Γκουαγιακίλ 16)4
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)* .	62	12541	ἀ. Πόρτ ὰ Πρίνς 31)3 Ρίο Χάϊνα
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ἀ. Λαμπουὰν 30)3 δι' Ἀνακόρτες
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)'	66	39617	ἀ. Σάρροχ 9)4 διά Μπωμόντ
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	56	4639	ἀ. Χαλκίδα 16)3 δι' Ἰσπανίαν
ΜΕΛΙΤΗ'	75	35561	ἀ. Ρίτσαρντς Μπαίη 18)4 δι' Ἰταλίαν
ΜΕΛΪΤΗ (δ.)	57	11652	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)7)75
ΜΕΑΝΤΙΝ (π.)	57	1742	δ. Πόρτ Σαΐδ 30)3
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.) .	71	113780	ἑ. Ράς Τανούρα 25)3
ΜΕΝΤΜΑΡΕ (κ.)' ...	55	3883	ἀ. Τεργέστην 18)4 διά Π. Σουδάν
ΜΕΝΤΣΚΑΫ (κ.)* ..	52	2775	ἑ. Ραβέννα 12)3
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)'	43	1589	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9194	ἑ. Ἥστ Λόντον 15)4
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)10)76
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ἀ. Ράς Τανούρα 15)4
ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.)	76	75000	ἀ. Κάργκ Ἄϊλ. 8)4 Μ. ἀλ Μπάκρ
ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)* ..	76	75124	δ. Π. Σαΐδ 16)4 διά Περσικόν
ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)* .	77	79500	εἰς Γκότενμπουργκ ὑπό συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (δ.)* ...	77	79500	ἀ. Γκότενμπουργκ 25)4
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	51	6398	ἀ. Λάγος 24)3 διά Λόμε
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	εἰς Γουάρω ρίβερ 30)3
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΑΑΪΝΕΡ (π.) .	71	1598	ἑ. Πόρτ Ὄχα 2)4
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1598	δ. Παναμᾶ 13)4
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	ἑ. Πειραιᾶ 5)3
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	εἰς μεσογειακὰς μεταφοράς
ΜΙΝΩΑΝ ΜΙΣΥΛ	58	13257	δ. Πόρτ Σαΐδ 17)4
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	ἑ. Πειραιᾶ 27)3
ΜΙΝΩΣ (κ.)*	54	1160	μετωνομάσθη «ΧΡΗΣΤΟΣ Μ.»

ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 2)4)75
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)'	75	68631	ἀ. Γιοκοχάμα 16)4 διά Σακάϊ
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	59	26737	Ἐ. Φρήπορτ Μπαχ. 19)4
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ἀ. Φιλαδέλφειαν 11)4 διά Κιουρασάο
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60900	ἀ. Λ. Ἀντζελες 9)4 διά Ντουμάϊ
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)*	53	11289	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)6)75
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	10067	ἀ. Μομπάσα 22)3
ΜΟΜΠΙΛΗΣΗ (μ.)	67	54502	ἀ. Ράς Τανούρα 5)4
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3386	Ἐ. Λεμεσσόν 11)4
ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	Ἐ. Πειραιᾶ 3)4
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	δ. Γιβραλτάρ 14)4 διά Μπ. Ἄϋρες
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	Ἐ. Μασσαλίαν 2)4
ΜΠΑΖΙΑ III	67	18459	ἀ. Γάνδην 19)4
ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΗ (κ.)	61	1146	Ἐ. Πειραιᾶ 25)3
ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΚΑΥ (κ.)	62	1087	ἀ. Θέουτα 19)2 διά Γαλάτσι
ΜΠΑΛΤΙΚΑ (κ.)*	50	1253	Ἐ. Μασσαλίαν 16)3
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	ἀ. Πίνεϋ Πόϊντ 18)4 δι' Ἀρούμπα
ΜΠΑΧΖΑ (κ.)*	73	2660	δ. Σουέζ 21)4
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)'	61	1595	Ἐ. Πειραιᾶ 2)4
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	ἀ. Βρέμην 5)4 διά Κων)πολιν
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ἀ. Μπούλεν Μπαίη 1)3 διά Φρήπορτ
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ἀ. Μπαντάρ Μαχσάρ 3)3 διά Νιΐγκάτα
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1835	ἐξωθι Λήμνου 30)3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	34056	ἀ. Ν. Ὀρλεάνην 14)3 δι' Ἀρούμπα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	50	6307	ἀ. Ἀμπιτζάν 25)3 διά Λάγος
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	ἀργεῖ εἰς Ἰτέαν ἀπό 22)5)75
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	59	4026	δ. Πόρτ Σαΐδ 15)4
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)*	58	3407	ἀ. Βόλον 26)3 δι' Ἀννάμπα
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)	60	1135	Ἐ. Νάντη 20)3
ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ Ι. (κ.)	58	6753	ἀ. Τέμα 18)4 δι' Ἀμπιτζάν
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ἀ. Χάμπτον ρόδς 16)4 δι' Ἰσπανίαν
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)	52	2823	ἀ. Ἀμπιτζάν 28)3 διά Θεσσαλονίκην
ΜΥΡΩΝ	64	17487	Ἐ. Πειραιᾶ 9)3
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (ρ.)	62	9354	μετων. «ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ» σ. ἑλλ.
ΝΑΪΑΝΤ	75	35561	Ἐ. Ἀμβοῦργον 20)4
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	Ἐ. Ράς Τανούρα 3)4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ II (κ.)	64	1594	Ἐ. Πειραιᾶ 13)3 (ἐπισκ.)
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ἀ. Βαρκελώνην 7)3 διά Παναμᾶ
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ἀ. Κ. Τάουν 19)4 διά Μαυρίκιον
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ἀ. Κόρπους Κρίστι 6)4
ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ.	75	112[illegible]00	Ἐ. Λισσαβῶνα 27)12
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	Ἐ. Ροζάριο 12)4
ΝΕΡΙΝΑ*	67	30827	ἀ. Ρόττερνταμ 22)4 δι' Ἀργεντινήν
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)5)75
ΝΕΣΤΩΡ II (κ.)	50	3364	εἰς Καράτσι 7)4
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)8)75
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)12)73
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π.	56	3979	δ. Μπρούνσμπουτελ 15)4 διά Βέντσπιλς
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	ἀ. Ρουέν 19)4 διά Ρουέν
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.)*	61	6519	Ἐ. Ρόττερνταμ 7)4
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	2712	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)	53	1886	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35500	δ. Παναμᾶ 17)4
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	ἀ. Σιγκαπούρην 19)3 διά Π. Κελάγκ
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	ἀ. Κουβέϊτ 24)3 διά Μπαχρέϊν
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	Ἐ. Ἀλεξάνδρειαν 19)4
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	Ἐ. Ἀμστερνταμ 15)4
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	Ἐ. Γιουροπόρτ 22)4
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2435	ἀ. Θέουτα 4)4 διά Λισσαβῶνα
ΝΙΚΟΣ III (κ.)*	60	2914	ἀ. Σάντος 6)4
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)*	60	13726	Ἐ. Μορμουγκάο 17)4
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'Ι'Σ (κ.)	60	4113	Ἐ. Ρόττερνταμ 21)4
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΛ. μετ.	63	14800	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 7)4)76
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)3)75
ΝΟΡΔ. ΝΑΪΑΝΤ	67	22549	ἀ. Μπουένος Ἄϋρες 31)3 Ρόττερνταμ
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ (δ.)	64	38649	ἀ. Μ. ἀλ Φαχάλ 26)3 δι' Ὀβάσε
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 21)2)75
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)	51	1435	Ἐ. Πειραιᾶ 9)4
ΝΟΡΘΓΟΥΪΝΤ	70	11328	Ἐ. Κων)πολιν 25)3
ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)	59	20915	ἀ. Μπούλεν Μπαίη 27)3 Φρήπορτ
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	ἀ. Λεμεσσόν 24)3 Τρίπολιν Λιβύης
ΝΟΤΟΣ	58	12339	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 28)5)75
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)3)76
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)3)76
ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	60	19988	ἀ. Κόμπε 15)4 διά Μπουσάν
ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	56	11669	ἀ. Ν. Ὑόρκην 10)4
ΝΤΟΛΦΙΝ ΕΛΕΝΑ κ.δ.	54	11385	Ἐ. Λάγος 5)4
ΝΤΟΛΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.*	59	13223	Ἐ. Παλέρμο 20)12
ΝΤΟΛΦ. ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κδ*	58	13093	Ἐ. Παλέρμο 1)3
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	Ἐ. Σιγκαπούρην 14)4
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	Ἐ. Πειραιᾶ 31)3
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	Ἐ. Λάγος 17)3
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	δ. Π. Σαΐδ 10)4
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	δ. Μπρούνσμπουτελ 3)3 διά Λάγος
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)6)76
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	Ἐ. Σιγκαπούρην 8)4
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	Ἐ. Πειραιᾶ 20)4
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)6)75
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ἀ. Ν. Ὀρλεάνην 14)4 διά Κιουρασάο
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	Ἐ. Λιβόρνο 15)4
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	ἀ. Καστέλον 15)3 δι' Ὁράν
ΟΘΩΝ (κ.)*	37	5272	μετων. «ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» σημ. Κύπρου
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ἀ. Ματἄμι 8)4 διά Π. Καμπέλο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ἀ. Τέϊμπλ Μπαίη 3)4 Λάντς Ἔντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ἀ. Τέϊμπλ Μπαίη 21)4 διά Βερντόν
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ἀ. Ράς Τανούρα 8)4 Ζεεμπροῦγκε
ΟΛ. ΑΛΛΑΪΑΝΣ (δ.)	70	97206	Ἐ. Λισσαβῶνα 21)4
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25)10)73
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ἀ. Τέϊμπλ Μπαίη 19)4
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	ἀ. Χαλούλ Ἄϊλ. 13)4 Κιουρασάο
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	Ἐ. Φορκάντος 8)4
ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ἀ. Κάρυκ Ἄϊλ. 8)4 Λάντς Ἔντ
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ἀ. Βρέστην 13)4 διά Μπ. Μασάρ
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕΪΣΟΝ δ.	72	106123	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)12)75
ΟΛ. ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	δ. Γιβραλτάρ 18)3 δι' Ἀρζοῦ
ΟΛ. ΓΚΕΪΜΣ (δ.)	64	32380	ἀ. Φιλαδέλφειαν 14)4 Φρήπορτ Μπαχ.
ΟΛ. ΓΚΕΪΤ (δ.)	65	32478	ἀ. Φρήπορτ Μπαχ. 18)4 διά Μπόνυ
ΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	ἀ. Γκαλεότα 4)4 δι' ΗΠΑ
ΟΛ. ΓΚΡΕΪΣ (δ.)	65	32407	δ. Γιβραλτάρ 21)4 διά Λά Σκίρα
ΟΛ. ΓΚΟΛΛ (δ.)	65	38607	ἀ. Γιουροπόρτ 21)4 Μ. ἐλ Μπρέγκα
ΟΛ. ΗΓΚΛ (δ.)	58	27602	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29)10
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ἀ. Τέϊμπλ Μπαίη 1)4 Κ. ἀλ Ἀμάγια
ΟΛ. ΜΙΟΝΙ (δ.)	72	126027	ἀ. Σιγκαπούρην 17)4 διά Περσικόν
ΟΛ. ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	Ἐ. Λάς Πάλμας 21)4
ΟΛ. ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ἀ. Τέϊμπλ Μπαίη 22)3
ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	ἀ. Φιλαδέλφειαν 12)4 δι' Ἀρούμπα
ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.)	54	19462	ἀ. Ταματάβε 12)4 Σιγκαπούρην
ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	ὁ. Γων)πολιν 24)2
ΟΛ. ΠΑΪΟΝΗΡ	66	15625	ἀ. Γκάλβεστον 30)3
ΟΛ. ΠΑΛΜ.	65	15577	ἀ. Ρ. Ἰανέϊρο 29)3 διά Βατούμ
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ἀ. Σαβάννα 20)4 διά Σικάγο
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ἐξωθι Παρανάγουα 5)4
ΟΛ. ΠΙΕΡΛ	65	15671	ἀ. Ν. Ὀρλεάνη 8)4 διά Ρωσίαν
ΟΛ. ΠΙΪΣ	69	15688	ἀ. Ναγκόγια 7)4 Φιλαδέλφειαν
ΟΛ. ΠΡΑΪΝΤ	67	15697	ἀ. Κ. Τάουν 30)3 δι' Ἰαπωνίαν
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΖ	69	15808	ἀ. Ἀμβέρσαν 6)4 Σέβεν ἄϊλ
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ἀ. Μπάσραν 20)4
ΟΛ. ΡΑΪΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	Ἐ. Πειραιᾶ 4)4
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	ἀργεῖ εἰς Βίγκο ἀπό 16)2)76
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	ἀργεῖ εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπό 9)11)76
ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	59	37958	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28)2
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	Ἐ. Πειραιᾶ 28)3
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΓ (δ.	63	30574	ἀ. Φιλαδέλφειαν 14)3 διά Μπόνυ
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	ἀ. Ρουέν 8)4
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ	65	15179	Ἐ. Ν. Ὀρλεάνη 19)4
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	68	27602	ἀ. Καράκας Μπαίη 31)3
ΟΛ. ΦΕΪΜ (δ.)	65	47493	ἀ. Ἀμβοῦργον 21)4 διά Ρόττερνταμ
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ἀ. Πόρτλαντ 20)4 Κιουρασάο
ΟΜΕΡΙΚ (δ.)*	76	198000	Ἐ. Ρ. Τανούρα 16)4
ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28)5)75
ΟΣΕΑΝ ΑΛΪΟΝ (δ.)	70	89001	ἀ. Ρόττερνταμ 13)4 διά Περσικόν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΪΝΤΖΕΡ	72	14765	ἀ. Βανκούβερ 19)4 Σιγκαπούρην
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Παναμᾶ 29)3
ΟΣΤΡΙΑ II	7[illegible]	22752	ἀ. Κ. Τάουν 30)3 διά Κίνα
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡΛΙΝΤΕΝ	71	11044	Ἐ. Χακάτα 13)4
ΟΥΡΑΝΟΣ*	61	18484	Ἐ. Ὀζάκα 12)4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II* κ.	38	2501	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)4)75
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	ἀ. Ὀζάκα 5)4 διά Τακόμα
ΠΑΛΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)*	51	2214	μετων. «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.» σημ. Ἑλλ.
ΠΑΛΜ ΜΠΕΡΝΤ (κ.)	58	993	Ἐ. Πειραιᾶ 23)3
ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	67	54705	δ. Σουέζ 22)4
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ἀ. Κόρπους Κρίστι 8)4
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52	4589	δ. Σουέζ 12)3
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	Σ. Μομπάσα 18)4
ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	64	1992	μετων. «ΛΙΜΠΡΑ» σημ. Ἑλληνική
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801	Ἐ. Μαυρίκιον 6)4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΪΑΣ κ.	54	3618	δ. Γιβραλτάρ 27)1
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	Ἐ. Ταραγκόνα 6)4
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59	5445	ἀ. Πειραιᾶ 21)4 Κωνστάντζαν
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58	5445	Ἐ. Λάγος 9)3
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51	8919	δ. Σουέζ 28)3
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	1110	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	Ἐ. Πειραιᾶ 4)2 (ἐπισκ.)
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.)	60	13062	ἀ. Λίβερπουλ 13)4 δι' Ὀπόρτο
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	δ. Σουέζ 21)4
ΠΑΣΙΦΙΚΑ (δ.)*	58	12486	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)3)76
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ἀ. Ν. Ὑόρκη 13)4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)*	76	141000	ἀργεῖ εἰς Κοῦρε ἀπό 25)7)76
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957	Ἐ. Λισσαβῶνα 18)4
ΠΑΪΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	δ. Κων)πολιν 11)4 Μαύρην θάλασσαν
ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	53	7283	ἀ. Σιγκαπούρην 10)3 Δ. Ἀφρικήν
ΠΑΥΛΟΣ XII (κ.)*	69	1998	ἀ. Ἀμβέρσαν 20)4 δι' Ἀλγερίαν
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ (κ.)	54	3895	δ. Γιβραλτάρ 13)4 δι' Ὁράν
ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ (δ.)*	58	28720	ἀ. Ν. Ὀρλεάνη 13)4 διά Κιουρασάο
ΠΕΡΑΜΑΙΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)7)76
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ἀ. Πασάγιες Τ8)3 Γκουάντα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	47	1860	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	32511	ἀ. Νεάπολιν 21)4 διά Ραβένα
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	ἀ. Λάρνακα 13)4
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	Ἐ. Ρόττερνταμ 31)3
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	ἀ. Ρ. ἐς Σιδῆρ 28)3 Μπωμόντ
ΠΛΩΤΩ	68	35191	Ἐ. Λ. Μπουκάναν 8)4
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28)7)75
ΠΟΪΝΤ ΚΑΝΑΡ (μικτ.)	72	57102	ἀ. Ν. Ὀρλεάνη 4)4 διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)	54	5671	ἀ. Κ. Τάουν 19)4 διά Λάγος
ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)*	53	7852	ἀ. Ἀλεξάνδρειαν 16)4
ΠΟΛΑΡ ΑΛΪΟΝ (δ.)*	64	40893	ὑπὸ παραλαβήν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ *	62	18152	ἀ. Λομπίτο 21)3 Μοκαμέντες
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ἀ. Κάρυκ ἄϊλ 26)3 Δυτ. ἀκ. ΗΠΑ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	ἀ. Ρ. Τανούρα 6)4 Ν. Ὑόρκην
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	ἀ. Ντούντη 4)4 Π. Ὀρντάζ
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	62	5355	Ἐ. Μόντρεαλ 20)4
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	Ἐ. Ἄντεν 12)4
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	Ἐ. Καντίζ 23)4 (ἐπισκ.)
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	ὑπὸ παραλαβήν
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	59	43373	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 21)12)74
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.*	48	8482	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 21)11)75
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	ἀ. Πειραιᾶ 30)3 διά Λάγος
ΠΡΩΤΟΝ (κ.)	65	1657	Ἐ. Πειραιᾶ 16)4
ΠΥΛΟΣ (κ.)*	54	1581	Ἐ. Κων)πολιν 1)4
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	ἀ. Μπ. Ἄϋρες 31)3 δι' Ἀβάνα
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1384	ἀ. Σεβίλην 12)4 δι' Ἀλγερίαν
ΡΕΑ	66	11859	Ἐ. Ν. Ὀρλεάνη 12)4 (ἐπωλ.)
ΡΕΪΦΕΝΣ (κ.)	46	8070	δ. Παναμᾶ 31)3 δι' Ἀβάνα
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ (κ.)*	56	1190	ἀ. Μπορντώ 1)3 διά Νουακότ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΪΜΠΕΡ*	61	15719	δ. Παναμᾶ 8)4 δι' Εἰρηνικόν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ	61	16450	ἀ. Ντῶρμπαν 18)4 Ν. Ὀρλεάνη
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	ἀ. Χάμπτον Ρ. 17)4 Βραζιλίαν
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	5058	ὑπὸ παραλαβήν
ΡΙΟ ΕΛΛ	70	16147	δ. Παναμᾶ 18)4 Γκάλβεστον
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ἀ. Π. Χάρκουρτ 2)4 Σαλβαντόρ
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	Ἐ. Ἀμπιτζάν 9)4
ΡΙΤΖΓΟΥΑΙΗ (δ.)	64	36830	ἀ. Χονολουλοῦ 31)3 διά Σάνταν
ΡΟΔΟΝ (κ.)	68	1232	Ἐ. Ἀμστερνταμ 15)3
ΡΟΖΑ Τ. (κ.)*	54	1931	ἀ. Σέτε 19)3 διά Βεγγάζην
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	Ἐ. Λ. Πάλμας 5)4

ΡΟΚΟ (κ.)	52	7675	έ. Κουβέϊτ 14)4
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21018	ά. Μποῦλεν Μπ. 22)3 Φρήπορτ
ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.)*	57	24854	ὑπό παραλαβήν
ΡΟΜΑΝΙΑ (μ.)	71	17049	ά. Ρ. Ἰανέϊρο 12)3 Σ. Σεμπάστιαν
ΡΥΘΜΟΣ*	57	10316	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
ΡΩΜΕΛΙΑ (δ.)	59	21275	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπς 16)1)76
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ	65	23249	ά. Ρότττερνταμ 17)4 Καζαμπλάνκα
ΣΙ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	57	20686	ά. Μποῦλεν Μπ. 7)3 Φρήπορτ (Μπαχ.)
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	ά. Π. Βέσμε 17)4
ΣΙ. ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.)	53	12453	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 10)5)75
ΣΑΙΝΤ ΙΖΩΝ ΙΙΙ (δ.)	59	15772	ά. Τέμα 20)4 διά Λάγος
ΣΑΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	64	18123	δ. Παναμᾶ 19)3 διά Χιλήν
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)*	64	33746	έ. Σιγκαπούρην 15)3
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΝΘ (κ.)	56	1360	έ. Σεβίλην 6)4
ΣΑΜΙΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ά. Καρβαγένην 24)3
ΣΑΜΙΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	δ. Γιβραλτάρ 28)3
ΣΑΜΙΖΩΝ ΠΑΓΟΝΗΡ	72	11506	ά. λονδίνον 21)4 διά Ντῶρμπαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	εἰς Πειραιᾶ 19)2 (ἐπισκ.)
ΣΑΝ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	ά. Λάς Πάλμας 4)3 διά Λάγος
ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ ΙΙ π.*	51	8377	ά. Τακοράντι 15)4 διά Μπιλμπάο
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΙ (δ.)*	75	111171	έ. Ράς Γανούρα 21)3
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	έ. Μπαχρέϊν 17)4
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3406	ά. Μασσαλίαν 12)4 διά Τύνιδα
ΣΑΝΡΑΓΖ (κ.)	59	2958	ά. Ἦστ Λόντον 20)4 διά Ντῶρμπαν
ΣΑΝΡΑΙΥ (κ.)*	68	1490	ά. Μαλάγκα 12)4 διά Βιλαγκάρσια
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	13881	ά. Ντουμπάϊ 16)4 διά Κουβέϊτ
ΣΑΝΙΑ ΚΑΙΕΡΙΝΑ π.	53	2699	δ. Παναμᾶ 19)4 διά Νικαράγουα
ΣΑΝΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ά. Φιλαδέλφεια 14)4 δι' Ἀρούμπα
ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΙ	70	11329	ά. Ν. Ὀρλεάνην 17)4 διά Λάγος
ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ. 61	44	14020	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3)3)76
ΣΑΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	2119	εἰς Λάγος ἀπό 1)7
ΣΑΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ π.	72	1560	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΡΙΝΑ Ι (κ.)*	60	8797	ά. Καλκούττα 22)4 διά Ρότττερνταμ
ΣΑΣΣΑ	73	9072	έ. Καράτσι 14)3
ΣΕΒΙΛΛΗ (π.)	49	6395	ά. Σφάξ 4)4 διά Σμύρνην
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.)	59	1683	έ. Βομβάην 26)2
ΣΕΙΡΙΟΣ Ι (π.)	49	2339	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΕΛΑΣ (κ.)	49	7341	έ. Ἡράκλειον 15)3
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)	69	105138	δ. Σουέζ 21)4 διά Περσικόν
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	έ. Μαντράς 18)4
ΣΗ ΠΑΓΟΝΗΡ	71	11055	ά. Τάραντα 16)4 διά Π. Καμπέλο
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	ά. Πάτραν 29)3
ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1384	έ. Λάγος 10)4
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	1206'	δ. Π. Σαΐδ 20)4 διά Νιούπορτ
ΣΗΛΑΙΦ (κ.)	61	1989	έ. Λάγος 28)1
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	έ. Γιοκοχάμα 14)4
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	68631	έ. Πειραιᾶ 8)4
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	εἰς Δάντσιχ
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	δ. Πόρτ Σαΐδ 2)3 δι' Ἐρ. Θάλασσαν
ΣΙΛΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	έ. Γκουαγιακίλ 14)4
ΣΙΝΙΚ (μ.)*	65	33287	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)5)75
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ (κ.)*	63	21536	ά. Μουρομάν 28)3 διά Κασίμα
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	ά. Ντῶρμπαν 11)4 διά Π. Ἐλίζαμπεθ
ΣΚΙΠΠΙΕΡ (π.)	57	3191	έ. Τακοράντι 21)4
ΣΚΙΡΟΝ*	64	17487	έ. Τσιβιταβέκια 16)4
ΣΚΙΡΟΝ ΙΙ (δ.)	67	49817	ά. Ν. Ὀρλεάνην 19)2 δι' Ἀρούμπα
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)*	66	67538	ἀργεῖ εἰς Ἰτέαν ἀπό 3)3)76
ΣΟΛΑΝΑ (δ.)	64	35154	έ. Ν. Ὀρλεάνην 18)4
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)9)75
ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ (κ.)*	49	1396	προσήρ. 17.00 Β. — 41.19 Α. 12)4
ΣΟΦΙΑ Β. (π.)	57	2012	έ. Ντῶρμπαν 21)3
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	ά.Λάγος 14)4 διά Κπέμε
ΣΟΦΙΑ Ν. (κ.)*	54	7622	ά. Καράτσι 16)3
ΣΠΑΡΙΑ	69	8825	ά. Λισσαβῶνα 14)3 Λά Γκουάϊρα
ΣΠΑΡΙΑ (π.)	56	1743	ά. Ἀμβέρσαν 7)4
ΣΠΙΚΑ (κ.)*	47	1593	έ. Ἀλεξάνδρειαν 15)4
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
ΣΠΕΙΩ (δ.)	76	132914	ά. Ντόντζες 12)4 διά Περσικόν
ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	ά. Κουϊντέρο 24)3
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Τζεμπέλ Ντ. 28)3 Ἀνακόρτες
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ά. Ναγκόγια 14)4 δι' Ὄϊτα
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	έ. Τσιότσια 15)4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	έ. Πειραιᾶ 25)2
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	ά. Πειραιᾶ 18)4 διά Σπαλᾶτον
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	εἰς Τέμα ἀπό 18)11
ΣΤΟΓΚ (μικτόν)	71	71208	ά. Χάμπτον Ρ. 16)4 Βραζιλίαν
ΣΤΟΛΤ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	έ. Π. ντὲ Μποὺκ 10)1
ΣΤΟΛΤ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	εἰς θέσιν 23.08 Β - 80.11 Δ 7)10
ΣΤΟΛΤ ΑΡΓΚΟΜΠΕΓΔ.	60	12497	έ. Φρημάντλ 21)4
ΣΤΟΛΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	έ. Ν. Ὀρλεάνη 12)4
ΣΤΟΛΤ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	έ. Ν. Ὀρλεάνη 16)4
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	έ. Τζακάρτα 21)3
ΣΥΜΗ	53	5339	ά. Μπελίζ 30)3 δι' ΗΠΑ
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Βιλελμσχάφεν 11)4 διά Περσικόν
ΣΥΡΙ	68	9024	έ. Τζένταν 25)3
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	έ. Ἀμβοῦργον 6)3
ΤΑΚΙ	69	3921	ά. Ἀμβέρσαν 15)4 διά Πειραιᾶ
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Σεβίλλην 12)3 δι' Ἀλγερίαν
ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)	64	43921	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27)11
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)*	57	21450	ά. Μπαλάο Τέρμ. 1)3 Λά Λιμπερτάντ
ΤΑΣΟΣ ΙΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	έ. Ντῶρμπαν 19)4
ΤΕΝΙΑ ΙΙ (κ.)	53	1362	έ. Πειραιᾶ 6)3
ΤΖΕΝΗ	59	9055	δ. Παναμᾶ 8)4 διά Περοῦ
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Μπ. Ἄϋρες 1)4 Ρότττερνταμ
ΤΖΟΥΛΙΑ (κ.)	49	6739	έ. Λάγος 14)4
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. Ταρτοῦς 15)3
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	έ. Πειραιᾶ 25)1
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	δ. Σουέζ 4)3
ΤΖΩΡΤΖΥ	54	8119	έ. Πειραιᾶ 19)2
ΤΙΝΓΑΧΟΛΜ (κ.)*	43	4313	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)5)75
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ά. Πουάντ ά Πιέρ 6)4
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Λάγος 20)4 διά Μπόνυ
ΤΟΛΜΗ	56	3146	έ. Μασσαλίαν 2)4 (ἐπισκ.)
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	ά. Σιγκαπούρην 16)4 διά Ντουμάϊ
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	έ. Βόλον 22)3
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	ά. Ρότττερνταμ 23)3
ΤΡΕΓΙΝΙ ΕΝΙΗΒΟΡμ.	61	16591	ά. Λ. Ἄντζελες 13)4 Μπαλμπόα
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΕ (δ.)	63	31743	ά. Κ. Κρίστι 10)4
ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΛΟΓΙΚ (δ.)	59	12787	ά. Καράτσι 16)4 διά Περσικόν
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	έ. Πειραιᾶ 11)4
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	4664	έ. Πειραιᾶ 17)2
ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΛΤΙΝΑ δ.	68	14180	ά. Χιοῦστον 2)4 Π. ὀφ Σπαίην
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Κ. Τάουν 5)4 διά Περσικόν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	δ. Π. Σαΐδ 19)4 διά Μεσόγειον
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	δ. Πόρτ Σαΐδ 22)4
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Ν. Ὀρλεάνην 13)4 δι' Ἀρούμπα
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ά. Ρ. Ἰανέϊρο 14)4 διά Σ. Σεμπάστ.
ΤΣΗΦ Σ. Β. ΜΠΑΚΑΡΕ (κ.)*	55	8828	έ. Μαυρίκιον 6)4
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
Φ. Α. ΝΤΑΙΝΒΙΣ (δ.)*	71	107584	ἀργεῖ εἰς Μπρούνεϊ Μπ. ἀπό 4)1
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9216	έ. Βηρυτόν 8)4
ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	ά. Ἀμβοῦργον 13)4 διά Κενίτρα
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	ά. Μπέλφαστ 21)4 διά Ρουέν
ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	ά. Ἀσσάμπ 20)1 διά Σουέζ
ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	δ. Π. Σάϊδ 12)4 διά Ρ. Λανούφ
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	έ. Τζένταν 3)4
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)*	57	21910	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)4)75
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	ἀργεῖ εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 13)9
ΦΕΡΑΙΟΣ*	56	10423	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)5)75
ΦΕΡΡΥΣΙΠ Λ. (π.)	54	6836	εἰς Τσιταγκόγκ ἀπό 1)1)76
ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	δ. Π. Σάϊδ 25)3
ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)10
ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*	49	4728	δ. Π. Σάϊδ 27)3
ΦΙΝΙΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	έ. Σιγκαπούρην 27)2
ΦΙΟΝΑ ΙΖΕΙΝ (δ.)	59	15914	έ. Καμπάνα 22)4
ΦΛΩΡΑ Κ. (π.)	60	9685	δ. Παναμᾶ 10)4 Πουνταρένας
ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	ά. Μοντεβιδέο 12)4 Μπ. Μπλάνκαν
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΓΓΤ π.	43	6338	έ. Ταμπίκο 13)4
ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	ά. Βαρκελώνην 2)3
ΦΟΥΛΒΙΑ (κ.)	56	10360	έ. Πειραιᾶ 13)4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	έ. Κοραμσάρ 31)3
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π,δ.)	58	12430	εἰς Τσιταγκόγκ ἀπό 9)1
ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	δ. Κων)πολιν 12)4 Μαύρην θάλασσαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	έ. Πειραιᾶ 9)4
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ*	44	14775	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)7)75
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ*	44	12646	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)2)75
ΧΟΝΕΣΤΥ	76	10200	ά. Μπουσίρε 20)2 δι' Ἰαπωνίαν
ΧΡΗΣΙΟΣ (κ.)*	51	4669	εἰς Π. Σάϊδ 1)3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι (κ.)*	58	11765	ά. Ἄμπου Ντ. 10)4 διά Κουβέϊτ
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ά. Ὀζάκα 14)4 διά Σακάϊ
ΧΡΥΣ (κ.)*	50	3827	ά. Ρότττερνταμ 23)3 διά Τουρκίαν
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12191	δ. Σουέζ 21)4 διά Περσικόν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ά. Κολόμπο 15)3 Μπ. Σαπούρ
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Τέϊμπλ Μπ. 9)4 διά Χόβικ
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	66	41066	ά. Φιλαδέλφειαν 1)4 διά Ζαΐρ
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	έ. Ἀμβέρσαν 21)4
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	δ. Κων)πολιν 8)4 Μαύρην θάλασσαν
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΚΡΟΣ π.	50	8201	ά. Ρ. Τανούρα 10)3
ΧΩΚ	76	10256	ά. Ἀμβοῦργον 18)4 διά Βενεζουέλαν
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	έ. Μεσσίνα 23)2

"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:

Ἐκδότης - Διευθυντὴς	Ἐπὶ τῆς ὕλης	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ	ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ	ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
Ὀρφέως 18, Νέα Σμύρνη	Αἰγάλεω 51β, Κορυδαλλός	Βοσπόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφικαὶ ἐγκαταστάσεις: Νοταρᾶ 77 — Πειραιεὺς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 407 | EDITOR : D. N. COTTAKIS | PIRAEUS 77, Notara Street | 1st MAY 1977

The E.E.C. and Shipping

We understand that the European Community is about to tackle its shipping problems. The discussions, which have already begun, and the views of the member-states, are of immediate interest to us regardless of when Greece becomes the tenth member of the Common Market.

We would suggest to the Minister of Mercantile Marine that he should send an official observer to these discussions and that he should be premanently established in Brussels to report to the Ministry on developments.

Article 84 of the Treaty of Rome provides that each E.E.C. member-state can establish its own policies in the fields of shipping and civil aviation. However, twenty years after its establishment, the Common Market is studying measures to protect its shipping and to chart a common shipping policy.

This development should be taken into serious account by the Greek government in view of our impending full membership.

One of the most serious problems Greek shipping is faced with is the shortage of crews. With about 5,000 ships to man we need about 180,000 officers and men. Only 140,000 Greeks are available and the balance is composed of foreign seamen.

If, when we join the EEC as a full member, Greek seamen can be freely employed on the ships of other EEC members — which are also suffering from crew shortages — there will almost certainly be cases where Greeks will prefer to work on these ships.

Consequently, a strict adherence to the provisions of Article 84 should be a basic condition of our joining the Common Market.

The present nine members control about 37o/o of world sea trade but their fleets consist of only 22o/o of world tonnage. About 90o/o of EEC trade is carried by sea.

Greek-owned shipping, with more than 50 million grt., represents 15o/o of world tonnage and 40o/o of EEC tonnage, when Greece joins.

Greek policy, therefore, should aim at ensuring equal rights for Greek shipping within the Community on the basis of tonnage and not on the basis of national trade.

●

The I.T.F. Again

We are reliably informed that the I.T.F. intends to extend its interference to Greek flag ships with the demand that coloured crews serving on them be paid the I.T.F. wage scale from the moment they have been signed on.

The only answer to this new threat is to take court action against the I.T.F. which, as we stated in our last issue, is not interested in protecting the working seaman but in reducing the competitive ability of Greek ships.

However, in order that the work contracts can stand up in court it is necessary that they should be signed in the presence of a P.N.O. representative and that they should contain a clause by which the seaman declares that he accepts the Greek wage scale. One Greek shipping concern which did this was able to counter an I.T.F. boycott threat in court and win the case — obliging the I.T.F. to call off the boycott on one of the firm's ships.

●

Pollution Phobia

We have all noticed that the campaign against pollution of the sea and the environment has sometimes verged on considerable exaggeration.

A friend in New York has sent us copies of six draft bills introduced in Congress to curb pollution. Some of them will constitute serious threats to shipping operations if they are enacted. Oil is carried in ships and refined at refineries. Both can therefore be held responsible for polluting the sea and the environment. Measures, therefore, need to be taken regardless of whether they spell the doom of either operation.

There will be an expected reaction against these bills both in the United States and elsewhere and it will be difficult for the operators to be heard in the present climate of hysteria regarding pollution.

●

Shiprepairing

We have been keeping a close watch on developments in the shiprepairing field in Malta and in Italian ports where the shipyards are being expanded and fitted with modern equipment.

Here, unfortunately, nothing is being done in that field. Neither the Government nor the people concerned are doing anything to solve our deficiencies in this respect.

We must admit we are surprised by this total apathy and indifference at a time when means are being desperately sought to increase our national income and find new sources of valuable foreign exchange.

●

Shipbuilding Orders

According to Japanese statistics for 1976, orders from Greek shipowners at Japanese yards accounted for 40o/o of the total. They consisted of contracts for 159 vessels grossing 2,031,360 tons out of a total of 472 ships totalling 5,860,370 grt.

●

Cruise Ships

Greek cruise ships are facing difficulties this year. There are more ships available and the number of cruise passengers is smaller than had been expected. Competition is keen and agents are claiming higher commissions.

Three new cruise ships were added this year and the low charter rates for Russian ships are compounding the difficulties. The running expenses of the Russian ships are low while those of our ships are rising constantly. This year results will probably be disappointing and there are reports that some owners are thinking of selling their cruise ships.

●

Supplies

We often receive letters from Greek ship agents and shipchandlers in foreign ports complaining that Greek shipowners do not use their services but prefer to give their business to foreigners. They add, moreover, that this happens in spite of the fact that they themselves are just as efficient as the foreigners and can frequently offer better terms. Finally, they quote instances where Greek masters have resorted to them in despair when the foreign agents or shipchandlers were not able to serve them.

It would be a good thing if our shipowners made an effort to cooperate with these Greeks established in foreign ports. After all, they constitute part of the Greek shipping family and deserve all the support they can be given.

●

The Revaluation of the Yen

The probability that the yen will be revalued, in order to avoid import restrictions on Japanese goods by the United States and Western Europe, means that our shipowners will have to pay more dollars for ships ordered in Japan.

MME

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

General Shiprepairers - Drydock Owners

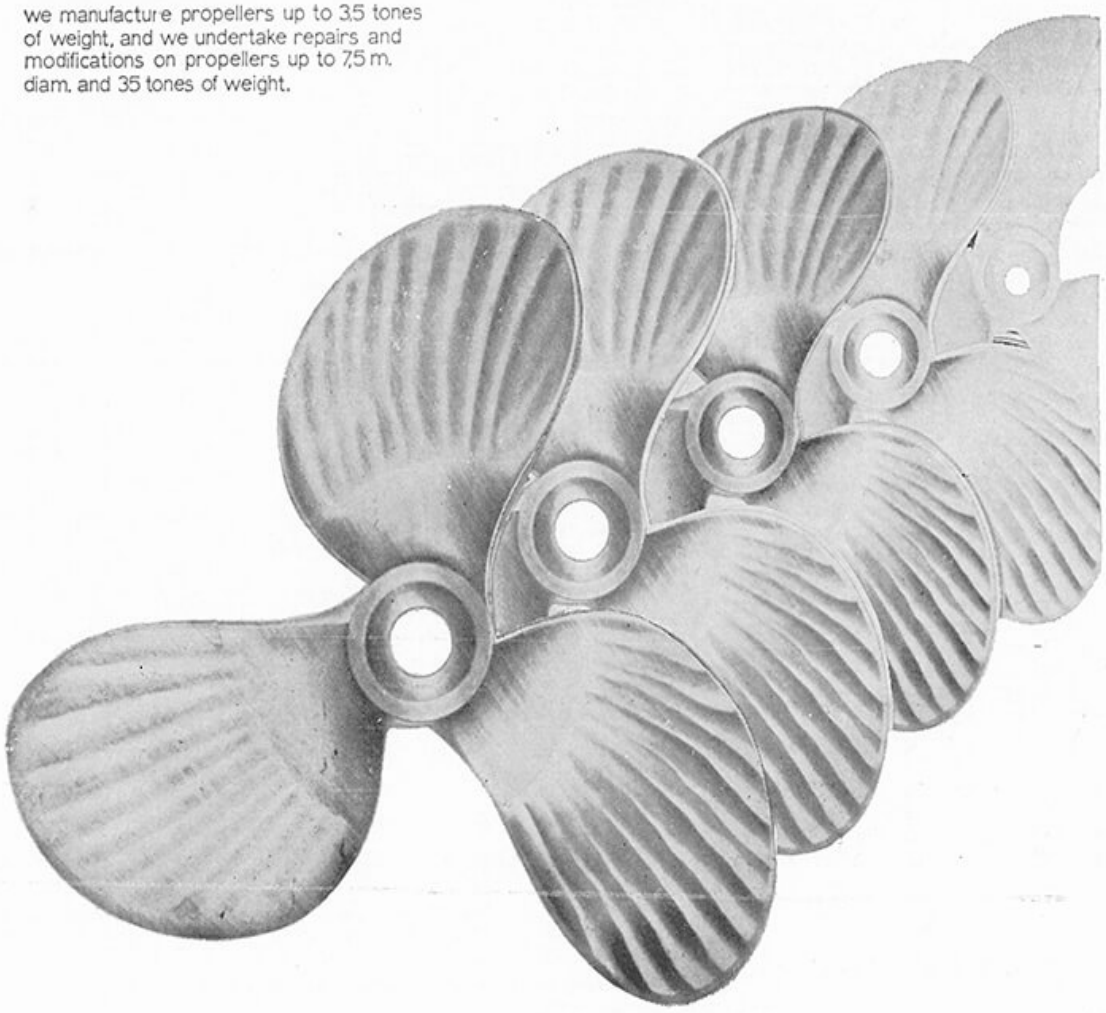
ANTWERPEN, Hansadok 403
BELGIUM
Tel. : 0032-31-410.420
Telex : 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece :

N. A. CATSIKADAKOS
59, Vas. Constantinou Ave.
Tel : 4519.629
Telex : 21-3306 NIKA
Cables : Hansadok Piraeus

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 21-2708 NFI GR