

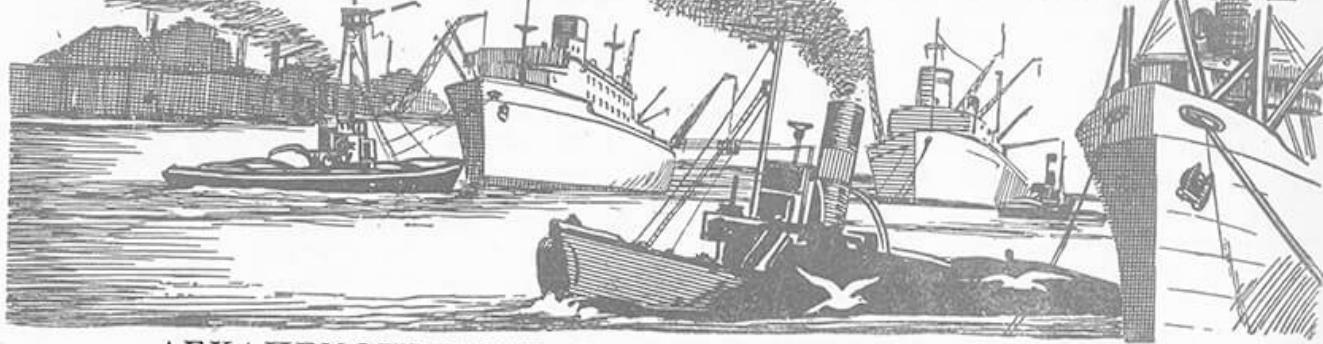
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1977

Αρ. Φύλλου 1008/767

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΖ' (Περιοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1008/76

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1977

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΙΝΟΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΝ

Κατά μίαν συνάντησιν τοῦ κ. Καραμιλή μὲν ἐκπρόσωπον τῆς Έγώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ εἰς ὑπόμνησιν τοῦ δευτέρου ὅτι ἡ Ναυτιλία, ἀστέρευτος πηγὴ συγαλλάγματος, εἰσφέρει ἥδη ἔν καὶ πλέον διεσκατομμύριον δολαρίων ἐτγάριστος εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου, ἐπευσεν ὁ κ. Πρωθυπουργός νὰ παρατηρήσῃ, παραδεχόμενος τὰς κρατούσας ἀντιλήψεις τῶν οἰκονομικῶν του συμβούλων, ὅτι τὸ εἰσαγόμενον συγάλλαγμα προέλευσιν ἔχει τὴν ναυτεργατικὴν καὶ μόνον πλευράν.

Καὶ ἐφόσον αὐτὸς οὗτος ὁ κ. Πρωθυπουργός τοιαύτην τρέφει ἀντιληφτικὴν ἐπὶ τῆς μονοπλέύρου προελέυσεως τοῦ γαντιλιακοῦ συγαλλάγματος, δὲν θὰ πρέπει νὰ μᾶς παραξενεύῃ ἡ ἐπιδεικνυόμενη ἀχρακτήριστος σιωπὴ τῶν οἰκονομικῶν μας κύκλων ἐπὶ τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. Είγει τὸ «ἀποκαίδι» τῆς Οἰκονομίας μας. Αὐτὸς τὸ μεγαλούργημα τῆς ἐλληνικῆς φυλῆς, ὅπερ προδόλλει τὰς μακρινών παραδόσεις τοῦ «Ἐλλήνος» εἰς τὰ θαλάσσαια ἔργα, ὅπερ ἐπέδειλε τὴν Κυανόλευκον εἰς τὸν παγκόσμιον θαλάσσιον στίδιον, ὅπερ παρέχει καρποφόρον ἐργασίαν εἰς 150 χιλιάδας Ἐλλήνων καὶ κα-

τέστησε τὴν Ἐλλάδα τὴν πρώτην ἐμπροναυτικὴν δύναμιν τοῦ Κόσμου, ἀγνοεῖται ἀπὸ τὴν ἐδῶ θιβύουσαν τάξιν.

Ποῦ νὰ ἀποδώσωμεν τὴν κακήν αὐτὴν ἐκτίμησιν τῆς προσφορᾶς τοῦ ναυτιλιακοῦ μας παράγοντος; Ποῦ ἀλλοῦ παρὰ εἰς τὸν φόδρον. Δυσκανοκετῶν οἱ ἐδῶ διὰ τὴν ἀκτινοδολίαν τοῦ ἐλληνικοῦ ὄντος εἰς τὸν ἀπέραντον αὐτὸν στίδιον τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας. Θαμδώνονται ἀπὸ τὸν πλούτον ποὺ ἀπειδόμεσεν ὁ «Ἐλλην» ἐφοπλιστής, ἐν ἀγνοίᾳ, βεβαίως, τοῦ ἐπιστήμονος Κράτους, χάρις καὶ μόνον εἰς τὴν ἀπαράμιλλον ἐπιχειρηματικότητά του. Θέλουν νὰ ἀγνοοῦν τὸ πατέρηλον γεγονός, ὅτι χωρὶς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἀνήσυχον πρωτοδουλίαν δὲν θὰ ὑπῆρχον αἱ πέντε χιλιάδες τῶν πλοίων καὶ δὲν θὰ παρείχετο ἡ ἀπασχόλησις εἰς τὸν πανάξιον «Ἐλλην» ναυτίλον σύτε καὶ εἰς τὰς μυριάδας τῶν κινούμενων ἐπαγγελματικῶν περὶ τὸν τόσον ἀναπεπταμένον γαντιλιακόν μας χώρον. Θέλουν ἀκόμη νὰ ἀγνοοῦν τὴν δημιουργίαν, ποὺ τόσα ἀποφέρουν εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας, τῶν γανηγορεισκευαστικῶν δάσεων καὶ τὴν συμβολὴν εἰς παντοῖας ἐπενδύσεις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφα-

λαίου, αὐτὰς ποὺ κατέστησαν τὸν Πειραιᾶ κέντρον διεθνοῦς ἀκτινοθόλιας.

Πρέπει, αὐτοὶ οἱ ἀσχάλλοντες εἰς τὸ ἀκούσιμα καὶ τῆς λέξεως «ἐφοπλιστής», ιθύοντες κύκλοι τῆς Πρωτευούσης, νὰ φανταζοῦν πρὸς στιγμὴν εἰς ποίαν δύσκολον κατάστασιν θὰ εὑρίσκετο ἡ Εγγικὴ Οἰκονομία, χωρὶς τὴν ἀπαράμιλλον δραστηρότητα αὐτῶν τῶν συμπατριωτῶν μας γαντικῶν ἐπιχειρηματιῶν, ποὺ μόνοι καὶ ἀδοήθητοι ἀνέπλευσαν τὸ ρεύμα τῶν ποικίλων ἀντιδράσεων διὰ νὰ φύσασσον εἰς τὰς προκεχωρημένας ἐπάλληλες τῆς ναυτιλιακῆς ἐπικρατήσεως. Οι GREEKS είναι: τώρα δξιοζήλευτοι ἐπιχειρηματίαι, τούς ὅποιους θὰ γύροντο μεγάλαι: ναυτικαὶ χθραὶ νὰ τοὺς συγκαταλέγουν μεταξὺ τοῦ ίδικοῦ τῶν κόσμου.

Καὶ πρὸ μίας τοιαύτης ἡθελημένης ἀγοραίας τοῦ πολυτίμου διὰ τὸν Τόπον μας γκυτιλιακοῦ παράγοντος, μία καὶ μόνη ἀπομένει διέξοδος: ἡ πανηγυρική, ἡ ἐπίμονος προδολή τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου μεταξὺ τῶν εὑρυτέρων στρωμάτων τῆς Κοινῆς Γνώμης καὶ μία ὁ ποιφασιστικὴ ἀντιτετρωπίσις τῶν κατὰ τῆς Ναυτιλίας προκατατάχθεων ἀπὸ μέρους ώρισμάνων θιβύουντων κύκλων. Δύσκολον τὸ «ἔργον», ἀλλ᾽ ἀναγκαῖον. Πρέπει ἡ Ναυτιλία νὰ κερδίσῃ τὴν πάγκοινον ἀναγγόρισιν. Τὴν δξιοζεῖ.

ΤΙ ΕΙΣΦΕΡΕΙ ΚΑΙ ΤΙ ΕΙΣΕΦΕΡΕΝ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μιὰ ἀποκαλυπτικὴ ἐπιστολὴ τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Είχατε τὴν καλωσόνηγη νὰ δημοσιεύσητε ἐπιστολὴν ποὺ ἔστειλα εἰς τὸν φίλον κ. Μιχαήλ Καραγεώργην συγχαίρων αὐτὸν διὰ τὴν σταυροφορίαν του ὅπως ἐπιτύχη ἀναγνωρίσιμην ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ δοπιά τόσα συνεισφέρει καὶ συνεισφέρει εἰς τὴν Ἐθνικήν Οἰκονομίαν δύσον καρπικά δλλη διομηχαίνει τοῦ Τόπου μας. Εἰς αὐτὴν εἰσηγούμενην δύως ὁ κ.

Πρόεδρος δύως τὸ σύνθημα εἰς εἰδικὴν δημιλίν του, ήτις θὰ ἐδίδετο εἰς τὴν δημοσιότητα, νὰ δικιφωτίσῃ τὸν λαὸν περὶ τῶν πολλαπλῶν ὑφελημάτων τὰ ὅποια ποσοφέρει ἡ μεγαλυτέρα αὐτὴν διοικηγανία τῆς Ἐλλάδος.

Μὲ ίκανονοποίησιν διεπίστωσα ἀπὸ συγμιλίας μου μὲ παράγοντας ξένους πρὸς τὴν ἐφοπλιστικὴν οἰκογένειαν, ὅτι ἡ πρότασί μου ἔσχεν εὐνοϊκὴν ἀπήγχυσιν καὶ ἐνθυρρυνθεῖς ἀπὸ τὸ γεγονός, παρέστη

τὴν παρελθοῦσαν Τρίτην εἰς συνεδρίασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Έγώσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ ἐξήγησα νὰ υιοθετηθῇ ἡ σύστασί μου καὶ νὰ γίνουν διαδήματα τόσον πρὸς τὸν κ. Πρωθυπουργὸν δι᾽ ἐνδεχομένην διαιλίξην του δύον καὶ εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Υπουργὸν ἀπὸ τὸν δύον ποιφασιστικὸν τὸν οποίον δὲν θὰ ζητήσωμεν τὴν ἔκδοσιν ἐπισήμου τεύχους (white paper), τὸ ὅποιον θὰ ἔδιδε λεπτομερῶς πληροφορίας εἰς τὸν Τόπον καὶ δι᾽ αὐτοῦ εὑρέως εἰς τὸ λαόν

έπι τού ευεργετικού ρόλου που έπαιξεν ή Ναυτιλία από δεκάδες έτην και άρθρη σύμω ή έντυπωσις που έχει δημιουργήθη, δια τούς έφοπλισταί είναι παράστατα άπομυζώντα το αίμα από τον λαού μας, δημος προφανώς πιστεύει μέλος της Κυβερνήσεως που δὲν έδιστακε για τούς διογκάση έν μέση Βουλή «έφ» δηλου ληστάς (!) χωρίς για ούφωση φωνήν διαιρετούριας ούδεις έτην πατέρων τούς «Εθνους».

Το Συμβούλιον συνεζήγησε τήν πρότασίν μου και μολονότι διοι συνεψώνησαν δια τούς έπρεπε για γίνη κάποια προσπάθεια, πολλοί έξέφρασαν τὸν φόρον δια τούς ποτούς έγραφης, διά τούς ή προκατάληψης είναι ριζωμένη διαθειά, δια τούς δια τούς ή άριστοις Υπουργοί του δὲν θέλουν για κατηγορηθούν δια τούς κολακέους τούς Κεφάλαιον, δια τούς ή Έφοπλισταί διαθετούν ούλιγκας φύγους έναντι τῶν πολλῶν χιλιάδων φύγων τῶν ναυτεργατῶν, ως έτην ή άναγνωρίσις τῆς συνεισφορᾶς τῆς Ναυτιλίας πρός τούς Εθνούς για ούλων ποτούς πρώτους και ούχι άλλον κανένα.

Ως καλύτερον παντός άλλου γνωρίζεται και πολλάκις έξειθέστε είς τὰς σήλας σας, τρεῖς ούπηράς οι συντελεσταί τούς μεγαλουργήματος τούς δια ποτούς τόσον άνυψωσε τὸ γόητρον τῆς Ελλάδος άγα τήν ιδήλιον — έπιτευγμα διπερ για καταλογίζω μεταξύ τῶν ούνδοξοτέρων κατορθωμάτων τῆς φυλής μας άγα τούς αιδίνας.

- α) Η έπιχειρηματικότης τῶν έφοπλιστῶν και διακράτητος ένθουσιασμός των,
- β) ή συνεργασία τῶν ναυτεργατῶν σωματείων, άγει τῆς διόποιας θα καθίστατο άδύνατος ή έπανδρωσις και ή καλή και άδιακόπος έκμετάλλευσις τῶν πλοίων και
- γ) η ναυτεμπορική πολιτική διαδοχικῶν Κυβερνήσεων τῆς τελευταίας τριακονταετίας, ήτις ηγόνης και έγειθάρρυνε τήν μηνημειώδη έξέλιξιν, έμπνευσασα έμπιστοσύνην είς τήν έφοπλιστικήν έπιχειρήσιν.

Καὶ εἰς τούς τρεῖς αιτούς φορεῖς συγλοκώδης άνήκει ή τιμὴ και διπαινος, άκριδης δημος σε κάθις γίνεν κερδηθείσαν έπι τούς πεδίου τῆς μάχης ή τιμὴ και ή δέξα άνηκει: είς τούς στρατηγούς, τούς στρατιώτας και είς τήν Έπικμελητείαν τούς Στρατού.

Άγη Τράπεζα τῆς Ελλάδος άγγονη τήν συμμετοχήν τούς Έφοπλισμού είς τό

κατ' έτος είσαγγόμενον γαυτιλιακὸν συγάλλαγμα, περιλαμβάνοντα αιτούς εἰς τὰς στατιστικάς της υπό τήν έπικεφαλίδα «Εμβάσιματα Ναυτικῶν», δια τούς έπρεπε νὰ άποσιωπήται από τούς ιθύγοντας, δια τούς έποιης και ή σύτε ένα δολλάριον τῶν έφοπλιστῶν ένυπηρχεν είς τὸ δικάδην ποτούς και τούτο διπετελείτο άποκλειστικῶν από έμβασιματα τῶν πληρωμάτων, ή σύν έπηρχον τὰ έργαζόμενα πλοία δια τούς έπειτα διεπραττούν δεκάρα. Καὶ εἰς αιτούς τὸν κ. Πρωθυπουργὸν άπεδόθη ή μορφὴ — ίσως νὰ ήτο έπηρεασμένος από τήν στατιστικήν τῆς Τράπεζης τῆς Ελλάδος, άλλα πάντως ήτοι καλῶς πληροφορημένος — ήταν είς τὰς συγομιλίας δια έσχε μὲ τήν Έπιτροπήν τῆς Έγνωσεως, σχετικῶς μὲ τήν τότε μελετωμένην φορολογίαν τῶν πλοίων, ήρηνθη για καταλογίση ως μέρος τῆς είσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας είς τήν Εθνικήν Οίκονομίαν τὸ σχεδὸν διεσκατομψύριον δολλαρίων γαυτιλιακὸν συγάλλαγμα.

Εἰς κράτη τῶν ούποιων αἱ Κυβερνήσεις δεικνύουν στοργὴν και δίδουν οίκονομικὴν ένισχυσιν είς τήν Έπιτροπήν των Ναυτιλίαν, ως λ.χ. τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, αἱ διόποια γενναίως έπιδοτούν τήν έφοπλιστικήν έπιχειρήσιν, ως και τήν Αγγλίαν, ή διόποια έπέτυχε τήν άνοικοδόμησιν τούς διμπορικούς τῆς στόλου μὲ ναυπηγηκὲς έπιχορηγήσεις μέχρι τούς 25% τούς κόστους (initial grant) έπισημος έπικαιος άποδιδεται μὲ σχετικὰ διπλώματα εἰς τὸν δργκανισμόν, διστις ήθελεν άναδειχθῇ δι περισσότερον έπωφελής είς τήν Εθνικήν Οίκονομίαν. Τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα και τῶν δύο χωρῶν δχι μόνον δὲν διεμπερτύρονται διὰ τήν πολιτικήν αδητήν τῆς άναγνωρίσεως, άλλα διποθάλπουν τήν ήμιλλαν μεταξύ τῶν έταιρων και συγχάκις πρωτοστατούν είς τὰ διαδήματα, ήπως ένισχυθῇ ή Ναυτιλία των και διατηρηθούν τὰ πλοία ἐν κινήσει διδούται έργασίκει εἰς τὰ μέλη των.

Ούδεποτε έξειτείκμε τήν χειραν αιτούμενοι: χρηματικὴν ένισχυσιν. Πάντοτε οι έφοπλισταί διαταπεκρίθησαν πατριωτικῶς και ήξειοπρεπῶς κατὰ τὰς κρισίμους στιγμάτας ποτούς διηθίθεν τὸ «Εθνος».

* * *

Κατὰ τὰς άρχας τούς Β' Παγκοσμίου Πολέμου ή τώχη ήγαθη άκόμη υπάρχουσα ἐν Λονδίνῳ Συμβουλευτική Έπιτροπή τῶν Ελλήνων Έφοπλιστῶν έξεπόνησε πρωτότυπον σχέδιον διποτούς έξασφαλίση είς

τήν τότε Κυβέργησιν τήν χωρητικότητα ποτού έχρειάζετο ή Έλλας διὰ τὰς μεταφορικάς της άναγκας καθ' διηγη τήν διάρκειαν τούς πολέμου. Τὰ πλοῖα θα έτιθεντο είς τήν διάθεσιν τοῦ Κράτους, τὸ διποτούς δὲν θα ήπειδάλλετο είς πληρωμήν γιαύλων, άλλα θ' άνελάμβανε μόνον τὰ καυτιλια, τὰ φορτοεκφορτωτικά και τὰ λιμενικά τέλη. Οι ίδιοκτήται τῶν έκαστοτε παραχωρηθέντων πλοίων θα έπληρωντο από διὰ τὰ άλλα πλοία, μὲ δάσιν τὸ άγγιλικόν τάξιμ τούτο. Εέχαμε τότε υπολογίσει τὸ κόστος ποτού ήπαλην πέτη τὰ 70 φορτία κατ' έτος ποτού έχρειάζετο ή Έλλας είς τρεῖς πέννας κατὰ τόννον και μήνα έφ' διηγη τῆς χωρητικότητος ποτού ήλεγχον οι «Ελληνες έφοπλισται».

Μὲ τὸ σχέδιον μας αιτούς διεπτῶς ωφελούσαμε τὸ Κράτος: Πρωτον διόποια τοῦ έξιονομούσαμε τὰ μετρητά ποτού θα είχε νὰ πληρώσῃ διὰ νὰ καλύψῃ τοὺς γιαύλους τῶν μεταφορῶν και δεύτερον, διόποια θα τὸ διοθούσαμε νὰ άποφύγῃ τὰς ζημιας ποτού υπέστη από τὰς παραλόγους και πολλάκις άδικαιολογήτους έπιτάξεις τοῦ Α' Πολέμου, αἱ διόποια καθ' άμολογίαν τοῦ μακαρίτου Θ. Κιζάνη έκόστισαν είς τήν Ανωτάτην Διεύθυνσιν Μεταφορῶν τὸ τότε άστρονομικὸν ποσόν τῶν 500.000.000 χρυσῶν δραχμῶν. Αδηλον διατί ή Κυβέργησις και διὰ τότε Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας Τζίφος ήρηνθησαν τήν προσφοράν. Τὸ σχετικὸν τηλεγράφημα θα υπάρχῃ είς τὰ άρχεια τοῦ Υπουργείου και διὰ τ. Α. Μπερνάρης, ποτού ήτο γραμματεὺς τῆς Έπιτροπῆς, ζηη και δύναται για τὸ έπιθεδαιώση.

Έπισης, κατὰ τὰς άρχας τοῦ πολέμου τὸ έταιρικὸν συγχρότημα μας είχε χρονονιαλῶσε: 15 φορτηγά είς τήν έλεβετικήν Κυβέργησιν διὰ τήν διάρκειαν τοῦ πολέμου μὲ γιαύλου είς δολλάρια, διόποιας υπέκειτο είς άναπροσαρμογήν κατὰ τρίμηνον πρός τὰ διω μόνον άναλόγως μὲ τήν ούφωσην τῆς διεθνοῦς άγορᾶς και διόποιος τελικῶς είχε φύλασει είς τὰ \$ 1.50 κατὰ τόννον.

Μετά τήν γερμανικήν έπιδρομήν, διόποια ή Κυβέργησις έπηργεν είς έξοριαν, είχον παύσει αἱ άγγιλικαι πολεμικαι έπιχορηγήσεις και τὸ πρόδλημα τῆς έξειρέσεως πόρων ήτο δέξ. Η άναγκη τούς ποτεργάρεως νὰ προσδούν είς πράξιν άντισταγματικήν, έν πλήρεις έπιγνώσει, ως μαρτυρούν διὰ τηλεγραφήματα άνταλλαγέντα μεταξύ Λονδίνου, δημο εύρισκετο δι. Βαρδαρέσος και Νοτίου Αρχικής, δημο ή Κυβέργησις Τσουδερού και τὰ διόποια ήλθον είς τήν κατοχήν μου. Τὸ Σύνταγμα ρητῶς άναφέρει δια τούς «αἱ έπιτάξεις πλοίων έπιτρέπονται μόνον δια τήν ταῦτα χρηματοποιηθούν δι. έθνικάς μεταφοράς», άλλο είς τήν περίπτωσην αιτήν ή Κυβέργησις μας άνεκοιγωσεν δι. έπέτασε τούς γιαύλους τῶν είς τούς Έλεβετούς γιαύλωμένων πλοίων μας και θα ήπιειοποιεῖτο έξ αιτούς \$ 4.00 καθαρὰ κατὰ τόννον και μήνα άφιγοντα \$ 3.50 ποτού άντεπροσώπευσον τὰ 16/- τοῦ άγγιλικον τάξιμ τούτο τούς ήδιοκτήταις, διὰ τὰ διόποια



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

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403
BELGIUM
Tel.: 0032-31-410.420
Telex: 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece:
N. A. CATSIKADAKOS
59, Vas. Constantinou Ave.
Tel: 4519.629
Telex: 21-3306 NIKA
Cables: Hansadok Piraeus

Θά εκάλυπτον οι τελευταίοι: τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως.

"Οταν μᾶς ἀγενούθη ἡ κυβερνητική ἀπόφασις ἡ Ἑλλὰς εὐρίσκετο ὑπὸ τὴν ἐχθρικήν κατοχήν καὶ ὁ λαός μας ἐπεινοῦσε. Τῇ εἰσηγήσει: μου δόλοις οἱ ἐνδιαφέρομενοι ἐφοπλισταὶ ἀπεφασίσαμε νὰ μὴ ἀποδυθῆτεν εἰς δικαστικὸν ἄγωνα τὸν ὅποιον ἀναμφιβόλως θὰ ἐκερδίζαμεν, ἀλλ᾽ ὁ δόλος θὰ ἐξέθετε τὴν Ἑλλάδα εἰς τὸ ἔχωτερικόν, ἐδέχθητεν τὴν ἀπόφασιν καὶ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ πολέμου ἐπληρώσαμεν εἰς τὴν Κυδέρην τὸ ποσόν τῶν \$ 15.000.000. Δὲν ἀνεγνωρίσθη ἡ πατριωτικὴ μας αὐτὴ στάσις τότε καὶ δὲν ζητεῖται ἀναγγέλωσις στήλερον τὴν ἀναφέρω μόνον διὰ γὰν ὑπογραμμίσω διὰ ἀνέφερον ἀνωτέρω, διὰ πάγκοτε οἱ ἐφοπλισταὶ ἔδωσαν δείγματα τοῦ πατριωτισμοῦ.

* * *

"Οπως κατὰ τὴν Ἐπανάστασιν τοῦ 1821 οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς "Γέρας, τῶν Σπετσῶν, τῶν Φαρδύν καὶ τῆς Κάσου προσέφεραν τὰ καράβια των εἰς τὸν Ἀγῶνα, δημοσίευσαν καὶ τὸν Βαλκανικὸν Πόλεμον τὰ φορτηγά μας μετέφερον 40.000 Σερβικὸν Στρατὸν μὲν τὸν ἐξοπλισμὸν των καὶ τὰ κανόνια των ἀπὸ τὸν "Αγ. Ιωάννην τῆς Μεδούνης εἰς τὸ Δεδεαγάτες πρὸς δούθειαν τῶν ἐμπροσθεν τῆς Ἀδριανούπολεως μαχομένων Βουλγάρων καὶ συνετέλεσαν εἰς τὴν ἡτταν τῆς Τουρκικῆς Λύτορυποτορίας, οὕτω καὶ σήμερον τὰ 4.000 σκάφη, ποὺ διαθέτουν, συνεισφέρουν εἰς τὸ NATO περισσότερα ἀπὸ τὴν θρυλουμένην στρατιωτικὴν δύναμιν τῆς Τουρκίας.

* * *

"Ἐλπίζω τούλαχιστον τὸ ὑπουργεῖον μας τῶν ἔχωτερικῶν γὰρ ἔχῃ ἐπίγνωσιν τῆς σημαντικῆς δυνατῆς συνεισφορᾶς τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας πρὸς τὴν Συμμαχίαν, ἡ δροία ἐπιτροποθετεῖται τῆς Ἑλληνικῆς στρατιωτικῆς δυνάμεως πλέον ἡ ἀντισταθμίζει τὴν τουρκικὴν προσφορὰν καὶ γὰρ μεταχειρισθῇ τὸ σοδαρὸν αὐτὸν ἐπιχείρησις εἰς τὰς ἐπιστήμους συνομιλίας του μὲ τοὺς Ἀμερικανούς καὶ τοὺς ἀλλούς συμμαχόους.

"Ἀποδύσμενος εἰς δημιοτικογραφίαν καὶ ὑποστηρίξων τὴν προσπάθειαν τοῦ κ. Μ. Καραγεώργη δὲν ἐπίζητῷ οὐδεμίαν πρωτικὴν ωφέλειαν. Η μακροετής μου σταδιοδρομία εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ναυτιλίας ὑπερδεδόντως ἔξετιμήθη ἡδη ἀπὸ τὴν Πατρίδα καὶ ἀκόμη περισσότερον ἀπὸ τοὺς συναδέλφους μου καθ' διὰ ποτὲ δὲν προσεπάθησα γὰρ πρωθήσιον τὸ ἀτομικόν μου συμφέρον, ἀλλὰ τὸ ὑπερήσπισα ἐργασθεῖς διὰ τὴν πρόσδον καὶ εὐημερίαν δὲν.

Θαυμαστής διὰ τῶν ἐπιτευγμάτων τῶν νεωτέρων — πολλῶν ἐξ αὐτῶν ἀστέρων πρώτου μεγέθους εἰς τὸ διειθήτης γαυτιλικὸν στερέωμα — ἐπιθυμητὸν γὰρ ἔων ἐκτιμούμενην τὴν θέμνηκήν των εἰσηφοράν καὶ τὴν θέσιν ἡ δροία τοὺς ἀνήκει εἰς τὴν Ἑλληνικήν Οἰκογένειαν, τῆς δροίας σήμερον τυγχάνουν τὰ ἀποτατίθαι.

Ο κλεινὸς Περικλῆς, ἐνθουσιώδης ὑποστηρικτής τῆς γαυτικῆς ἔξοριμήσεως ἔ-

λεγεγεν : «ΠΩΣ ΔΗ ΑΝΔΡΕΣ ΓΕΩΡΓΟΙ ΚΑΙ ΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΑΞΙΟΝ ΤΙ ΔΡΟΕΝ;» καὶ θεωρίων δὲν ἥσαν γεωργοὶ ἐκεῖνοι: ποὺ ἐδημιούργησαν τὴν Ἀθηναϊκὴν θαλασσοκρατορίαν, ἀλλὰ θαλάσσιοι: ἀνδρες δηποτεῖς δικαστικὸν ἄγωνα τὸν ὅποιον ἀναμφιβόλως θὰ ἐκερδίζαμεν, ἀλλ᾽ ὁ δόλος θὰ ἐξέθετε τὴν Ἑλλάδα εἰς τὸ ἔχωτερικόν, ἐδέχθητεν τὴν ἀπόφασιν καὶ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ πολέμου ἐπληρώσαμεν εἰς τὴν Κυδέρην τὸ ποσόν τῶν \$ 15.000.000. Δὲν ἀνεγνωρίσθη ἡ πατριωτικὴ μας αὐτὴ στάσις τότε καὶ δὲν ζητεῖται ἀναγγέλωσις στήλερον τὴν ἀναφέρω μόνον διὰ γὰν ὑπογραμμίσω διὰ ἀνέφερον ἀνωτέρω, διὰ πάγκοτε οἱ ἐφοπλισταὶ ἔδωσαν δείγματα τοῦ πατριωτισμοῦ των.

Εὐχαριστῷ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

●

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Σχετικῶς μὲ τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις μας ἀλάσσουμεν καὶ δημοσίευμεν ἐν συνεχείᾳ τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν τοῦ παλαιμάχου ἐφοπλιστοῦ κ. Μ. Καραγεώργη :

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τὰ δημοσιεύματά μου τῆς 15.1.77, 15.3.77 καὶ 1.4.77 εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» περὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (τῶν ποντοπόρων πλοίων) είχον εὑμενεστάπην ἀπήχησιν εἰς τὸ ὑγιεῖς ἑλληνικὸν κοινὸν καὶ ὑπῆρχαν λίαν διαφωτιστικά, ὡς πρὸς τὸ πόσο προσφέρει, ἀπὸ ποὺ καὶ πῶς ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία. «Ἐδωσαν δὲ τὰ περὶ ὃν πρόκειται δημοσιεύματα καὶ κάποιαστι ἀπάντησιν εἰς τοὺς ἐπιδιώκοντας τὴν μείωσιν τῆς ἀξίας τῆς προσφορᾶς εἰς τὴν ἑθνικὴν μας Οἰκονομίαν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ εἰς τοὺς δυσφημιστὰς τῶν ιδρυτῶν αὐτῆς. Αὐταὶ είναι αἱ προσωπικαὶ μου ἐντυπώσεις ἐκ τῶν σχολίων ἐπιστήμων καὶ ἀνεπισήμων προσώπων ἐπὶ τῶν ὡς ἀνώ δημοσιευμάτων, τὰ ὅποια σχόλια ἔθεσαν μέχρις ἐμοῦ.

Εἶναι φυσικὸν νὰ αἰσθάνωμαι δοθεῖσαν ικανοποίησιν ἐκ τῆς ἀπηγκάστης αὐτῆς. Θὰ ἥθελα δημως συμπληρωματικῶς πας νὰ ἀναφερθῶ καὶ εἰς τὴν ἀνάγκην ὅπως καὶ ἡ Πολιτεία, μὲ τὴν διαρύτητα τοῦ κύρους της, προθῆ εἰς ὁρισμένας ἐκδηλώσεις συνεπικουρούντας τὰς προσπαθείας διαφωτισμού τοῦ κοινοῦ καὶ δίδουσα, καὶ ἔκεινη πλέον, ἀποστομωτικάς ἀπαντήσεις εἰς τοὺς δολιοφθορεῖς τῆς ἑθνικῆς μας Οἰκονομίας. Αἱ ἐνέργειαι τῆς Πολιτείας, φρονῶ διτι, θὰ ἐπρεπε νὰ είναι αἱ ἔχεις :

1. — Πρώτη Ἐνέργεια

Διαφωτίσις τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ διὰ τῶν σχολίων, δι' ἀνακοινώσεων, ἡ ὅπως ὄλλων πας ποὺ θὰ θεωρηθῇ καλύτερον, πάντως δὲ ίδιατέρως εἰς τὰ παιδιά καὶ τὴν σπουδάζουσαν νεολαίαν, ἵνα γνωρίσῃς αὐτή διτι ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία είναι ἔνας τομεὺς - φορεὺς πολλῶν πολιτισμοῦ εἰς τὴν χώραν μας, διατείρευτος πηγὴ εἰσροής συναλλάγματος ἐνὸς διοικητικού πλεύρας περίου δολαρίων κατ' ἔτος. Ταῦτα δὲ χωρὶς τίποτε νὰ λαμβάνῃ ἀπό τὴν ἑθνικὴν μας Οἰκονομίαν, ἐκμεταλλευμένη μόνον τὰ ἔνα κεφάλαια. Θὰ συφρηλατηθῇ, ούτω, διτι ἡ Ἑλλάς είναι χώρας γαυτική, ἐφόσον σχεδὸν κατὰ τὸ σύνολον — συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν νήσων — περιβάλλεται ἀπὸ θάλασ-

σαν καὶ θεωρεῖται μᾶλλον μία μεγάλη νῆσος μὲ 9.000.000 κατοίκους. Μὲ τὴν διαφώτισιν αὐτὴν τῆς κοινῆς γνώμης καὶ ίδιαιτέρως, ἐπαναλαμβάνουμεν, τῶν παιδιῶν, θὰ ἀγαπηθῇ ὡς τομεὺς αὐτὸς τῆς ἑθνικῆς μας Οἰκονομίας διὰ νὰ μὴ ἀποδημοῦν καὶ ἐκπατρίζονται τὰ νεῖτάτα, κατὰ ἐκατοντάδας χιλιάδας, ἐργαζόμενα πρὸς σφελος ξένων ἑθνικῶν οἰκονομιῶν, παρασχωρούντα τὴν θέσην των εἰς ξένους - ἐγχρώμους, πρὸς σημαντικὴν ζημίαν τῆς ἑθνικῆς Οἰκονομίας μας, πλὴν ὄλλων καὶ λόγῳ τῆς εἰς συνάλλαγμα πληρωμῆς μισθῶν εἰς τοὺς ἔχγρωμους. Θὰ πρέπει κάποτε καὶ δὴ τὸ ταχύτερον, νὰ σταματήσῃ τὸ κακὸν τῆς δυσφημίσεως, διτι οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἀπορροφοῦν τὸν ιδρώτα τῶν ναυτεργατῶν, ἀφοῦ εἴναι πραγματικότης διτι δίδονται ίκανοποιητικαὶ ἀμοιβαί. Διὰ τῆς διαφωτίσεως αὐτῆς θὰ ὀποφευχθῇ ἡ ζημία τοῦ «Εθνους, διότι ἐκτὸς ὄλλων, ὅταν εὔρεθῇ ἡ χώρα μας εἰς ἐμπόλεμον κατάστασιν δὲν θὰ ὑπερσπίσουν, δεβαίως, τὸ πάτριον ἔδαφος οἱ ἔγχρωμοι.

Πρέπει νὰ συφρηλατηθῇ, ὀκόμη, εἰς τοὺς νέους μας, διτι οἱ «Ἐλλὰς εἶναι ἐλευθέρα σημερον, τούτῳ ὀφείλεται καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν τοῦ 1821, ἐπηνδρωμένην τότε μὲ Μιαούληδες καὶ Κανάρηδες, καὶ ὃν ὁ πόλεμος τοῦ 1912 ὑπῆρξε νικηφόρος, τούτῳ ἐγένετο διότι ἐκυριαρχησεν εἰς τὰς θαλάσσας μας ὁ στόλος μας. «Ἡ ἔνδοξης Ιστορία τοῦ ἑλληνικοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ είναι ἀρρήτως συνδεδεμένη μὲ τὴν μεγαλειώδη ιστορίαν τῆς ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Πλὴν ὄλλων γνωστῶν δεβαίων γεγονότων, τὰ ὄποια κοσμοῦν τὴν Ιστορίαν, ίδια τὴς ἑθνικῆς μας ἐπαναστάσεως, ἀλλὰ καὶ διότι τὸ ἔμψυχον δυναμικὸν τοῦ πολεμικοῦ μας στόλου είναι οἱ «Ἐλληνες ναυτιλόλομενοι τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Δίδουσα ἡ Πολιτεία τὸν τόνον καὶ τὸ κύρος της εἰς τὴν διαφώτισιν αὐτῆς ἐναγκαλίζεται τὸν τομέα αὐτὸν ποὺ λέγεται «Ἐμπορικὴ Ναυτιλία καὶ ἀποδεικνύει διτι τὸν θεωρεῖ ὡς ἔνα ἔκ των ἀγαπημένων της πατιδιῶν, ἀν μὴ τὸ καλύτερον. Μόνον τότε θὰ ἀγκυροβολήσῃ νοερῶς ἡ Εμπορικὴ Ναυτιλία τῶν 80.000.000 τόνων εἰς τὰ χωρικά μας υδατα.

2. — Δευτέρα Ἐνέργεια

Θὰ πρέπει ἡ Πολιτεία νὰ εὕρῃ τὸ νομικὸν σχῆμα νὰ ἐνσωματωθοῦν ὄλλα τὰ ἑλληνικὰ καὶ ἐλληνοκήτητα πλοῖα εἰς τὴν «Ἐνωσιαν» «Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν δι' ἔγγραφῆς ἀπασῶν τῶν ἔνων ἀνωμάτων ἔταιριών ὡς μελῶν αὐτῆς. Απὸ τὴν ἐνσωμάτωσιν αὐτὴν θὰ ἀποκτήσῃ ἡ Ναυτιλία τεραστίαν ἑθνικὴν δύναμιν, την ποτίσιμην πρέπει νὰ ἔκμεταλλευθῇ διτι ηδηφόρους διεθνεῖς διασκέψεις, ἀποκτῶσα καποιαὶ φωνὴν ισχύος, διτι ἡ Ἑλλὰς τῶν 9.000.000 ψυχῶν, ὡς σύμμαχος ἔχει ισχυρότατον τὸ 4ον πολεμικὸν πλοῖον ἐν καιρῷ πολέμου, ἐπηνδρωμένον μὲ 120.000 Μιαούληδες καὶ Κανάρηδες. Τὸ ώς ἀνώ ἔργον, τῆς ἐγγραφῆς ὄλων τῶν ἑλληνοκήτων πλοίων εἰς τὴν «Ἐνωσιαν Εφοπλιστῶν, θὰ καλύψῃ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς Πολιτείας νὰ γνωρίζῃ ποὺ θὰ εὐρίσκωνται οἱ 120.000 ναυταὶ ἐν καιρῷ πολέμου.

Διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς ἐνσωματώσεως ἀπάντων τῶν πλοίων, γίνεται διτι «Ἐνωσιας Ελ-



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

λήνων 'Εφοπλιστών ένας όργανισμός καλώς ώργανωμένος, στοις θα χρησιμεύσῃ και ως άπαρσίτης δοθήσει της ένα καιρό πολέμου Διευθύνσεως Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών (Δ.Θ.Κ.Μ.). Κατά τὸν Δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον συνετήθη ή Δ.Θ.Κ.Μ. και διώκησε καλώς τὴν Ἑμπορικὴν Ναυτιλίαν, ή όποια ἀποτρίζετο τότε ἀπὸ ένα μικρὸν ὅριθμὸν πλοίων, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν ση-

μερινόν, στοις πλησιάζει τὰ 5.000 πλοῖα. Συνεπῶς καὶ ἔδω ἐπιβάλλεται ἡ παρέμβασις τῆς Πολιτείας, ὅπεις ἀν χρειασθῇ νὰ λειτουργήσῃ ὄρθως καὶ ἀποτελεσματικῶς εἰς τοιοῦτος όργανισμός.

Μετὰ τιμῆς,
ΜΙΧ. Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

Πειραιεύς, Μάιος 1977

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΠΡΟΣ ΤΟ ΑΔΙΕΞΟΔΟΝ

Τὸ μέγα πρόδηλημα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τὸ τῆς ἐπανδρώσεως, πηγαίνει πρὸς τὸ χειρότερον. Φθάνομεν ἥδη εἰς τὸ ἀπροχώρητον. Ἀγγάδης ἡ προσπάθεια συγχροτήσεως ἔνδος πληρωμάτος. Λείπουν οἱ γυναικεῖοι καθητικοί αὐτοῖς ἀπὸ τοὺς ἀλλοδαποὺς ἐγχρώμους. "Προχιστον γὰλ λείπουν καὶ οἱ ἀξιωματικοί. Δυσεύρετος ὁ ἀνθυποπολούχος καὶ ἀσφαλῶς μετ' ὅλιγον, λαμπιδονιένης ὑπὸ τῆς συνεχίζομένης διογκώσεως τοῦ ἐλληνικοῦ τονόντος —νέας ἀγροπατούς καὶ γυναικείης— θὰ μᾶς λείψουν τὰ ἐπιτελεῖα καὶ τὸν ἄλλων κλάδων.

Μέτρα ἀποφασιστικὰ διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῆς δυσκόλου αὐτῆς καταστάσεως οὔτε ἐλήφθησαν, ἀλλ' οὐδὲ καν συζητοῦται.

"Ἡ ἀπροθυμία τῆς καθόδου τῶν νέων εἰς τὴν θάλασσαν εἶναι πλέον κατάδηλος. Οἱ γυναικοί εἰστείρευσαν. Τὰ παιδία τῶν γυναικῶν δὲν ἀκολουθοῦν τῶν προγόνων τῶν τὸν δρόμον πρὸς τὸ πλοῖον. Η Ναυτιλία μας τείνει νὰ χάσῃ, σὸν τῷ χρόνῳ, τὴν ἀθηνάστητά της. Τὸ γυναικείον μας δυναμικὸν δὲν ἀναγεννεῖται, αἱ τάξεις τοῦ δὲν πυκνοῦνται: κατ' ἀνάλογον ρυθμὸν πρὸς τὴν αὐξήσιν τοῦ ἐλληνικοῦ τονόντος. Διερωτώμεθα εἰς ποίους θὰ ἀναθέτουν αὐτοῖς οἱ ἀποφασιστικοί τὴν κίνησιν τῶν πλοίων τῶν, δτούς θὰ λείψῃ τὸ ἐλληνικὸν ἐπιτελεῖον τῆς γεφύρας καὶ μηχανῆς.

"Ἀγησυχοῦμεν διὰ τὴν αὔριον καὶ αἱ ἀνησυχίας μας ἐπιτείνονται: μὲ τὴν ἐπι-

καιμένη γενταξίγια μας εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα.

Τὸ κύριον πρόδηλημα τῆς γυναικείης μας ὑποστάσεως εἶναι τὸ γυναικείον. Καὶ ἀνησυχοῦμεν περισσότερον, διότι μοιρολατρικῶς φερόμεθα πρὸς τὸ ἀδιεξόδον.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ ΚΑΙ ΜΙΑ ΦΩΝΗ

Κατὰ τὴν συνελθούσαν εἰς Μικτήν ταῖς σύνοδον τῆς Μικτῆς Κοινοβουλευτικῆς 'Επιτροπῆς 'Ελλάδος - Ε.Ο.Κ., τὸ κύριον θέμα, ὅπερ ἀπροσχόλησεν αὐτὴν ἡτο Ἡ 'Ενταξίς τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. καὶ ιδιαιτέρως ἡ ἐπιτάχυνσί τῶν διαδικασίων. 'Ο δουλευτής τῆς ΕΔΗΚ. κ. Ι. Πεσμαζόγλου, δοτὶς καὶ προήδρευτε τῆς συνόδου, ἐπονεῖσεν ιδιαιτέρως, ὅτι ὡρισμένα κρίσιμα σημεῖα οἰκονομικοτολιτικῶν θεμάτων δέοντα νὰ λυθοῦν ὅρθως. Μεταξὺ αὐτῶν ἀνέφερεν διότι «πρέπει εἰὰ ληφθοῦν ὑπὸ τὴν Ελληνικὴν Ναυτιλίαν».

Τὸ γεγονός τοῦτο μᾶς ἱκανοποιεῖ, διότι δὲν εἴμεθα συνηθισμένοι νὰ ἀκούωμεν συχνά τὴν φράσιν «Ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἀπὸ ἐπίσημη χείρι». Ὡς παράδειγμα ἀναφέρομεν, διότι ὁ διοικητής τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος καθηγητής κ. Ξεν. Ζολώτας κατά τὴν ἐτοιμασίαν τοῦ ἐπὶ τῆς Ελληνικῆς Οἰκονομίας οὐδὲ μίαν λέξιν ἀνέφερε περὶ Ναυτιλίας. "Ισως διὰ τὸν κ. καθηγητὴν τὸ ποσόν τοῦ ἑνὸς δισεκατομμύριον δολαρίων, τὸ ὅποιον ἡ Ναυτιλία μας, κατὰ τὸ 1976, συνεισέφερεν εἰς τὴν Ἑθνικήν μας Οἰκονομίαν, νὰ είναι ἀμελητέον ποσόν, ίσως τὸ οἰκοδόμημα αὐτὸν νὰ γεννᾷ τὸ φθόνον, ίσως οἱ οἰκονομικοί μας ἐγκέφαλοι νὰ μὴ ἔχουν τόσον εὐαίσθητος δέκτας διὰ νὰ συλλάβουν τὸ νόματά της.

Πάντως, ἐπαναλαμβάνομεν, παρήγορος ἡτο ἡ φωνὴ τοῦ κ. Ι. Πεσμαζόγλου, δοτὶς

ἐπισημαίνει ὅτι ἡ Ναυτιλία μας ἔχει ιδιαίτερα συμφέροντα καὶ δέοντα νὰ ληφθοῦν ὑπὸ ὄψιν κατὰ τὰς συμφωνίας διὰ τὴν πλήρη ἐνταξίν μας.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἔχοντας ἐπίγγωσιν τῶν κινδύνων τοὺς ὅποιους δυνατόν νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἡ Ναυτιλία μας, μὲ τὴν ἐνταξίν μας εἰς τὴν Ε.Ο.Κ., ἐδημοσίευσαν τὸ πλήρες κείμενον τῆς ἀποφάσεως τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβούλιού, ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. 'Επιστραμένη μελέτη τῶν προτεινομένων μέτρων ὑπὸ τῆς 'Επιτροπῆς ἀμεσος ἐπιβάλλεται. Κυβέρνησις καὶ ἐφοπλισταὶ ἔχουν ἔθιμον καθηκον καὶ ὑποχρέωσιν νὰ μη παραβλέψουν τὰ συμφέροντα τοῦ ναυτιλιακού μας κατεστέμενου.

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὸ Λονδίνον: «"Ολοι μας —οἱ ἔδω ναυτιλιακοί κύκλοι— ἀνησυχοῦμεν διὰ τὴν θέσιν καὶ τὰ προβλήματα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, που θὰ ἀνακύψουν μὲ τὴν ἐνταξίν μας εἰς τὴν Κοινήν Αγοράν. Περισσότερον ομως ἀνησυχοῦμεν διότι τὸ δινάτον νὰ συμβῇ εἰς τὴν ναυτιλιακή πολιτική τῆς Κοινότητος πρὶν ἡ ἐνταξίθῃ καὶ ἡ 'Ελλάς ὡς δέκατον αὐτῆς μέλος. Τὸ ὅλον θέμα τῆς Ναυτιλίας φαίνεται ὅτι ὀρίμασσε μὲ τὸν πάροδον τῶν ἑτῶν. Αἱ ἐπ' αὐτῷ συζητήσεις ἀναπτύσσονται. Δινατόν νὰ εὐρεθῶμεν πρὸ ἐκπλήξεων, πρὸ ἀποφάσεων, αἵτινες θὰ ἐλαμβάνονται πρὸ τῆς ἐντάξεως μας. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ Βρετανοί εφοπλισταὶ ἡρχισαν ἀνησυχοῦντες διὰ τὰς ἀρξαμένας συζητήσεις. Καὶ αὐτοὶ δὲν πρόκειται νὰ δεχοῦνται μέτρα ἀποσκοποῦντα νὰ παραβλάψουν τὴν ἐλευθερίαν τὸν θέρετρον τοῦ βρετανικού πλοίου παντοῦ ἀνὰ τὴν 'Υδρογείον. Αὐτὴ ἀνέκαθεν ὑπῆρξεν ἡ σταθερά πολιτική τοῦ βρετανικού εφοπλισμοῦ διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων του εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, τὸ βασικόν, πιστεύομεν ὅτι θὰ συμπορευθῶμεν μὲ τοὺς 'Αγγλους.

»ΥΨίσταται ομως καὶ τὸ πρόβλημα τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας. Μεγάλα τὰ συμφέροντα τοῦ ἐλληνικοῦ εφοπλισμοῦ. Κάθε περιορισμός κατὰ τῶν σημαιῶν εὐκολίας θὰ τὸν παραβλάψῃ ἀποφασιστικῶς. Αἱ ἀνησυχίαί μας καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς είναι δικαιολογημέναι.

Καὶ καταλήγουν οἱ ἐπιστολογράφοι μας: «"Η προσοχὴ ἐπιβάλλεται. Τὰ πράγματα τὰς ναυτιλιακὰς τῆς Κοινότητος είναι ρευστά, ακαθόριστα ἀκόμη. Τὸ οἰκοδόμημα τῆς Ναυτιλίας μας είναι ἐπιβλητικόν. Πρέπει δοι οὐδὲν νὰ ἀγωνισθῶμεν διὰ τὴν διατήρησίν του.»



ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΜΑΣ

Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας, ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας καταρτίζεται μελέτη ἀναφέρομενή εἰς τὴν ναυπηγικήν καὶ ἐπισκευαστικήν διοικήσιαν. Συμφώνως πρὸς τὰς ιδίας πληροφορίας, τὸ πρώτον στέλνεις τῆς μελέτης ἀναφέρεται εἰς τὰ Ισχύοντα εἰς τὰς χώρας — μέλη τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ εἰδικώτερον εἰς τὰ λαμβανόμενα μέτρα ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς ὑπὲρ τῆς ἔθνικης ναυπηγικῆς διοικητικής, ἐξαιρέσει τῆς χρηματοδοτήσεως διὰ νέας κατασκευάς. Τὸ δεύτερον μέρος τῆς μελέτης ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀνάγκην ὑπάρχεως ἐνός εἰδικοῦ φορέως εἰς ἓν τῶν ὄρμοδιών 'Υπουργείων διὰ τὸν ὑπεύθυνον χειρισμὸν τῶν θεμάτων τῆς ἔθνικης ναυπηγικῆς διοικητικής χώρας, ἐξαιρέσει τῆς χρηματοδοτήσεως διὰ νέας κατασκευάς. Τὸ δεύτερον μέρος τῆς μελέτης ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀνάγκην ὑπάρχεως ἐνός εἰδικοῦ φορέως εἰς ἓν τῶν ὄρμοδιών 'Υπουργείων Ναυτιλίας θὰ δόηγηση τελικῶς εἰς τὴν ὄρμοδιών τῆς Διευθύνσεως Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας, τὴν ὄποιαν ἐπιμάρτυρας ὑποδεικνύουν ἀπὸ μακροῦ τὰς 'Ναυτικὰ Χρονικά.

«Ἔχομεν, πάντως, νὰ τονίσωμεν, ὅτι χωρὶς τὰς ἀναγκαῖας πιστώσεις, καθ' ὃ μέτρον παρέχονται αὐταὶ εἰς τὰς ἄλλας ναυπηγικὰς χώρας, η ναυπηγική διοικητική τῆς 'Ελλάς-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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 PHONE: B. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCANDLER BREMEN"

P. O. BOX: 210266

δος πρόκειται νὰ καταρρεύσῃ, ἐλλείφει παραγγελιῶν.

Πόσον ἀναγκαία είναι ἡ ὑπαρξία τῆς τοιωτῆς Διευθύνσεως καταφαίνεται καὶ ἀπὸ τὰς ἐπανειλημένας «περιπτείας» τῶν ναυπηγείων τοῦ Περάματος. Ἐνδεικτική είναι ἡ τελευταία: Οἱ ιδιοκτήται τῶν ναυπηγείων τῆς περιοχῆς ἀπειλούνται μὲ ἔξωσιν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., διότι ὄφρουνται νὰ ὑπογράψουν σύμβασιν μετὰ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος μὲ ἐποχεῖς δι' αὐτοὺς ὥρους διὰ τὴν χρήσιν τοῦ πρὸ αὐτῶν παραλιακοῦ χώρου.

Τούτα, παρὰ τὴν ἀντίθετον πολιτικὴν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, τὸ ὅποιον παρέσχε ρητὰς διαθεσιώσεις, ὅτι τὰ ναυπηγεία τοῦ Περάματος δὲν πρόκειται νὰ ἐνοχληθοῦν ὑπὸ οὐδενὸς μέχρι τοῦ ἔτους 1981, ἀλλὰ καὶ πέραν αὐτοῦ, ἐὰν προηγουμένως δὲν ἔξοσφαλισθῇ κατάλληλος χῶρος διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἔγκαταστάσεων των. Οὕτω, ἐὰν δὲν ὑπάρξῃ ἡ προειδομένη Διεύθυνσις διὰ νὰ χειρίζεται αὐτὴ ὑπευθύνως ὅλα τὰ θέματα τῶν ναυπηγικῶν μονάδων, ὁ οἰοσδήποτε 'Οργανισμὸς θὰ συνεχίζῃ ἀνενόχλητος νὰ δημιουργῇ προβλήματα εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, τὰ ὅποια παρακαλούντων τὴν δραστηριότητά της.

ΑΙ ΔΞΕΑΜΕΝΑΙ

Εἶχομεν ἐπισημάνει προσφάτως τὴν ἀνάγκην ταχείας ρυθμίσεως ὑπὸ τοῦ Κράτους τοῦ προβλήματος τὸ ὅποιον ἀνέκυψεν ἀπὸ τὴν ἀχρήστευσιν τῆς κρατικῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, ἡ ὅποια ἔχρησιμοποιεῖτο ὑπὸ τοῦ Νεωρίου Σύρου. "Ηδη ἐπισημαίνεται ὅτι ἡ ἀνάγκη αὐτὴ κατέστη ἐπιτακτικωτάτη, διότι ἡ ἐλλείψις τῆς δεξαμενῆς ταῦτης ὀδηγεῖ εἰς τὴν ἀπώλειαν σημαντικοῦ σγκού ἐπισκευαστικῶν ἔργων, ἐκ τῆς ὅποιας ζημιούνται πρωτίστως αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος μὲ τὴν ἀντίστοιχην ἀπώλειαν ἀναλόγων πόρων εἰς συνάλλαγμα.

'Εγγνώσθη σχετικῶς, ὅτι τὸ πρόβλημα τὸ χειρίζεται κάποια ἐπιτροπή. Δὲν γνωρίζομεν ποία προθεσμίᾳ ἔχει καθορισθεὶ διὰ τὴν περάτωσιν τοῦ ἔργου της. Ἐπειδὴ ὅμως ἀπὸ τὸ ποὺ ἐδημιουργήθη τὸ πρόβλημα ἔχει παρέλθει πολὺς χρόνος, ὡφείλουν οἱ ἐν προκειμένῳ ὄρμοδιοι νὰ ἐπισπεύσουν τὴν ὑποδολὴν τοῦ σχετικοῦ πορίσματος, ὡςτε νὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ ζήτημα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως.

Πρέπει ὅμως νὰ ὑπάρξῃ καὶ ἡ παρέμβασις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν προθεσμίαν τοῦ ζητήματος. Διότι τὸ YEN γνωρίζει πόσον ἐπιτακτικὸν εἶναι τὸ πρόβλημα τῶν δεξαμενισμῶν καὶ πόσα ἐλληνοκτηταὶ πλοία ἀναγκάζονται νὰ καταφέυγουν εἰς γειτονικάς χώρας, ὅπου παρέχονται ἀφθόνως αἱ ἐπισκευαστικαὶ εὔκολια. 'Η υπαρξίς μιᾶς ἡ καὶ δύο ἀκόμη δεξαμενῶν εἰς τὴν Σύρον, θὰ διευκολύνῃ ἀφ' ἐνὸς τὸ ἐλληνικὸν πλοίον καὶ θὰ αὐξήσῃ τὴν παραγωγικὴν δραστηριότητα τοῦ Νεωρίου ἀφ' ἑτέρου, ἐπ' ὧδελειά τῆς Εθνικῆς Οικονομίας.

ΑΝΑΓΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

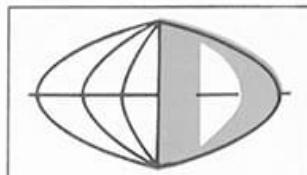
Τὸ καθεστώς τὸ ὅποιον διέπει τὰς ναυτιλιακάς σχέσεις τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς Λιβύης ἔξακολουθεῖ νὰ στηρίζεται εἰς τὴν ἐμπορικὴν συμφωνίαν ἡ ὅποια συνήθη μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ἐν ἔτει 1957, δηλαδὴ πρὸ εἰκοσαετίας, καὶ περιλαμβάνει ἔν μόνον ἄρθρον, τὸ ὑπ' ἀριθ. 4 διὰ τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας. "Ἐκτοτε, ὅμως, καὶ ίδιως μετά τὴν πολιτειακὴν μεταβολὴν, ἡτις συνυπελέθη εἰς τὴν Λιβύην, ὁ σύγκος τῶν μεταφορῶν παντοειδῶν φορτίων ὑπὸ ἐλληνοκτητῶν πλοίων πρὸς τὴν χώραν ταῦτην ηύξηθη ἀλματωδῶς καὶ ἡδη προκύπτει ἡ ἀνάγκη συνάφεως εἰδίκης ναυτιλιακῆς συμφωνίας μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ Λιβύης, ὡς καὶ συμφωνίας διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς διπλῆς φορολογίας λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ ἔδρα τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας.

Διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια ἀνακύπτουν ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν τῶν δύο χωρῶν. Δὲν γνωρίζουμεν τὰς κρατικὰς ἀντιλήψεις ἐπὶ τοῦ θέματος, οἱ συναλλασσόμενοι ὅμως μετὰ τῆς Λιβύης διαπιστώνουν ὅτι ἡ σύναψις τῶν ἀνωτέρω συμφωνιῶν εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν συνέχισιν τῶν ναυτιλιακῶν σχέσεων τῶν δύο χωρῶν.

• 'Εγγνώσθη ὅτι ἐντὸς τοῦ 'Ιουνίου θὰ ἀφιχθῇ ἐνταῦθα ἀντιπροσωπεία ἀρμοδίων ὑπηρεσιακῶν παραγόντων τῆς Λιβύης διὰ τὴν συζήτησιν ὡρισμένων θεμάτων τὰ ὅποια ἔχουν ἀνάγκην ἀμέσου ρυθμίσεως. Μεταξὺ τῶν θεμάτων αὐτῶν περιλαμβάνονται ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν τραπεζικῶν συναλλαγῶν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν (σήμερον αἱ τραπεζικαὶ συναλλαγαὶ γίνονται μέσω Νέας Υόρκης), ἡ ἔξαφαλίσις προτεραιότητος εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, ἡ κατάργησις κρατήσεως 4% ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, τὴν ὅποιαν εἰσπράττουν οἱ τοπικοὶ πράκτορες, ἡ ἀναφορά τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων καὶ εἰς τὴν διγγλικὴν καὶ ὅχι μόνον εἰς τὴν ἀραβικήν, ὡς γίνεται σήμερον κλπ.

• Άλλο ἐκτὸς τῆς συνάψεως ναυτιλιακῆς συμφωνίας μετὰ τῆς Λιβύης ἐπιβάλλεται νὰ τροποποιηθῇ καὶ ὅρος τῆς συμφωνίας μὲ τὴν Ἰνδίαν διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς διπλῆς φορολογίας. 'Ορίζεται εἰς τὴν ἐν λόγω συμφωνίαν, ὅτι διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς διπλῆς φορολογίας λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ ἔδρα τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας.

• Εἶναι σαφές ὅτι, ὁ ἐν λόγω ὅρος δὲν ἔξυπητει τὰ εὐρύτερα συμφέροντα τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, δεδομένου ὅτι ἡ ἔδρα τῶν περισσοτέρων ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν εὑρίσκεται εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Προκύπτει οὕτως ἡ ἀνάγκη ὅπως ὡς ἔδρα ὄριζεται ὁ λιμὴν νηολογήσεως τοῦ πλοίου καὶ ὅχι ἡ ἔδρα τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας.



Delta Shipping and Trading Inc. Co.

Managing Director: APOSTOLOS EVANGELIDIS

SHIP AGENTS - SHIP BROKERS - CHARTERING - CONTRACTING

Agency Services at All Turkish Ports.

Fast Services for Ships Passing in Transit the Dardanelles and Bosphorus
Around the Clock Including Saturdays, Sundays and Holidays.



DELTA SHIPPING AND TRADING INC. CO.

RIHTIM CADDESI, VELI ALEMDAR HAN 9TH FLOOR

KARAKOY / ISTANBUL - TURKEY

P.O.B. 1257, KARAKOY

PHONES: 456894 - 440868 - 446910 - 441267

TELEX: 23 426 A-B-C «DLTA TR»
(THREE INTERIOR LINES)

AΙΘΡΙΑ

Ο σάλος σηστής πρό μηνών έστημειώθη εις τὴν Σύρον ἐξ αἰτίας τοῦ θέματος τῆς δυσιεσίσης κρατικῆς δεξαμενῆς, μεταξὺ τοῦ «Νεωρίου», τῶν 1.300 ἑργαζομένων εἰς αὐτὸ καὶ ἐλαχιστατάτης μερίδος τῆς συριανῆς Κοινῆς Γνώμης ἔκπασεν.

Φαίνεται ότι τὸ ἑργατοτεχνικὸν προσωπικὸν τοῦ Νεωρίου κατενόησε τὸ ἀληθὲς συμφέρον του καὶ ἡδη ὀπεριστοστον ἐπιδίδεται εἰς τὴν ἑργασίαν του, χωρὶς φόδους καὶ ὑποφίας.

Ὦς πληροφορούμεθα ἀπὸ ἔγκυρους κύκλους, τὸ ἑργατοτεχνικὸν τοῦτο προσωπικὸν ἀποδίδει οὐχὶ μόνον ἑργασίαν, ἀλλὰ ἑργασίαν ποιότητος καὶ υψηλῆς στάθμης, πράγμα πολυπλεύρως εὐχάριστον διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῆς νήσου, ητις εἰς τὸ «Αἴνωρίου» στηρίζεται καὶ χάρις εἰς τὸ Νεώριον ὁ λιμὴν Ἐρμουπόλεως ἔλαβεν μορφὴν διοικητικοῦ λιμένος, διόπου σοδαρὰ καὶ ηὔημένη κίνησις παρατηρεῖται.

Ἄς ἐλπίσωμεν ὅτι τίποτε εἰς τὸ μέλλον δὲν ἥθελε συμφένει τὸ ὄποιον νὰ διαταράξῃ τὰς καλάς σχέσεις μεταξὺ ἑργοδότων καὶ ἑργαζομένων. Μὲ μίαν μικρὰν προσπάθειαν αἱ σχέσεις αὐταὶ θὰ βελτιωθοῦν ἀκόμη περισσότερον, θὰ γίνουν στενώτεραι, ὥστε ἡ ἐπισκευαστικὴ αὐτὴ μονάς νὰ καταστοῦ μία ἀπὸ τὰς σημαντικότερας τῆς Ἑλλάδος.

Ἡ τύχη τῆς μικρᾶς ταύτης νήσου οὐδέποτε τὴν ἐγκατέλειψεν, δὲν θὰ τὴν ἐγκαταλείψῃ καὶ τώρα, ὅπου δύο διαγράφονται ρόδινα καὶ οἱ καρποὶ θὰ είναι ἄφονοι δι' οὐλούς τοὺς Συριανούς.

ΑΛΛΟΥ ΚΑΙ ΕΔΩ

Παντοῦ, εἰς ὅλας τὰς ναυπηγίας χώρας τοῦ κόσμου, αἱ Κυθερήσεις, πρὸ τοῦ κινδύνου νὰ ἴδουν τὰ ναυπηγεῖα χωρὶς κατασκευάς καὶ τοὺς ἐργάτας των ἀνέργους, στεύδουν νὰ τὰ ἐνισχύσουν ποικιλοτρόπως οἰκονομικῶς. Ἀλλοῦ —Νορβηγία, Ὁλλανδία, Δυτ. Γερμανία— παρέχουν ἀπεριορίστους πιστώσεις εἰς τοὺς ἑφοπλιστὰς — ἡμεδαποὺς καὶ ἀλλοδαποὺς— διὰ τὴν παραγγελίαν πλοίων, ἐνῷ εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν δόνεια μακροχρόνια παραχωροῦνται εἰς τοὺς ναυπηγούς διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν κρισίμων περιστάσεων.

Αὐτὰς εἰς τὴν ξένην. Διὰ τὰ καθ' ήμας καρμίμια δὲν ἐλήφθη φροντὶς οὐτε καὶ καν συζητεῖται τὸ θέμα.

Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Περάματος, παρὰ τὰς παραγγελίας που ἔχουν συγκεντρώσει, ἀντιμετωπίζουν ἀνυπερβλήτους οἰκονομικὰς δυσχερείας, ἐνῷ καὶ τὰ μεγάλα τοῦ Σκαραμαγκά καὶ τῆς Ἐλευσίνος περιορίζονται εἰς ἐπισκευάς καὶ τὴν ἐκτέλεσιν ἀνειλημμένων τινῶν ὑποχρέωσεων ἐκ τοῦ παρελθόντος. Η παραγγελία τῶν τορπιλλακτῶν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ὑπῆρξε μία θετική ἐνίσχυσις, ἡ μοναδικὴ διὰ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ

Σκαραμαγκά. Τὸ ἑργατικόν των προσωπικῶν ἀπασχολεῖται. Τῆς Ἐλευσίνος αἱ ἐπισκευαὶ συγκρατούν κάπως τὴν κατάστασιν.

Καὶ ἂς σημειωθῆ, ὅτι εἰς δεκάδας χιλιάδων ἀνέρχεται τὸ ἑργατικὸν προσωπικὸν τῶν μικρῶν καὶ μεγάλων ναυπηγείων μας. Αὐτὸς ἀντιμετωπίζουν τὴν κρίσιν, ητις ἂν μῇ τι ἄλλο θὰ τὰ ὑποχρέωση νὰ ἀπολύσουν μέρος τοῦ ἑργατικοῦ των προσωπικοῦ. Ἀνύπαρκτος ἡ κρατικὴ μέριμνα.

WAIT AND SEE

Νὰ πιστεύσωμεν ὅτι ἐπῆλθε κορεσμός εἰς τὰς παραγγελίας τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν διὰ νέας ναυπηγήσεις; Αὐτὸς τὸ ἑρώτημα δικαιολογεῖται ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν σχετικῶν ἀνακοινώσεων τῶν ναυπηγῶν —τῶν Ἱαπωνίων κυρίων.

Ἡ ναυλαγορά, πάντως, καὶ ἡ συνεχίζομένη οἰκονομικὴ υφεσίς εἰς τὰς πλείστας τῶν διοικητικῶν χωρῶν, ἐπιτρέπουν τὴν πρόβλεψιν ἀνασχέσεων πρὸς νέας παραγγελίας. Ἡ κρίσις βραδύτατα ἀποχωρεῖ ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, τὴν Δυτ. Γερμανίαν καὶ τὴν Ἱαπωνίαν, ἐνῷ ὁ στασιμοπληθωρισμὸς εἰς τὰς λοιπὰς χώρας ἔχακολουθεῖ ἀμείωτος.

Ἡ ναυλαγορά ύγρων καὶ ξηρῶν φορτίων ἀντιμετωπίζει τὸν περιορισμὸν τῶν μεταφορῶν πρώτων ύλων.

Τὸ «wait and see» ἔχει πλήρως τὴν ἑφαρμογὴν του ἐν προκειμένω. Οἱ ἑφοπλισταὶ βλέπουν παρατεινομένη τὴν υφεσίν. Τὴν ἀναζέρμανσιν τῆς Οἰκονομίας δὲν τὴν περιμένουν πλέον ὡς λίαν προσεχῆ. «Ἐφόσον ἡ διοικητικὴ ὑποστασιοχολεῖται τὰ φορτία πρώτων ύλων εἶναι ὀλιγότερα, ἐνῷ τὰ σκάφη αὐξάνονται καὶ πληθύνονται.

Καὶ τὰ δάνεια ἀπὸ τὰς Τραπέζας θὰ μείνουν ἀνεξόφλητα, ἐφόσον οἱ ναυλοὶ κινοῦνται περὶ τὰ γνωστά ἐπίπεδα. Οἱ τραπέζαις εὐχερῶς δυνατὸν νὰ παρέχουν τὰ δάνεια, ἀλλὰ καὶ οἰαδήποτε καθυστέρησις εἰς τὰ τοκοχρεώλυσια σημαίνει τὴν σκληρὸν ἀπαίτησιν τῆς πληρωμῆς. Ἡ ἐκποίησις τοῦ ὑποθηκευμένου πλοίου η πλοίων εἶναι ἡ διέξοδος καὶ μὲ αὐτὴν ἡ ἐπαγγελματικὴ ἀνυποληφύια τοῦ δανειζόμενου.

Καὶ ἔχοντες αὐτὰ ὑπὲρ ὅφιν των οἱ ἑφοπλισταὶ ἀπέχουν, πρὸς τὸ παρόν, τῶν ναυπηγείων. «Οταν ἐπισημανθοῦν σταθερά τὰ πρώτα σημεῖα τῆς ἀνακάμψεως, θὰ ἔχουν κάτιον λόγον νὰ προδούν εἰς νέας ἐπενδύσεις. Εἶναι η πλέον σώφρων τακτική. Η «θάλασσα, πάντως, ποτὲ δὲν πεθαίνει».

ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

Φίλος ἀναγνώστης, ἔχων πολλάκις ἀποδεῖξε τὸ πολύτιμον ἐνδιαφέροντος τοῦ διὰ τὰ πράγματα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως μᾶς γράφει ὅτι δὲν είναι τόσον δύσκολον τὸ πρόβλημα τῶν υψηλῆς μορφώσεως στελεχῶν,

τὸ ὄποιον μᾶς ἀπησχόλησεν εἰς προηγούμενον σημείωμά μας.

Ἐάν, λέγει, αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ ἐντασσόμεναι εἰς τὴν Μέσην Παιδείαν, δυνηθοῦν ὑποδόσους καλοὺς πλοιάρχους καὶ μηχανικούς, δὲν είναι ἀνάγκη νὰ πονοκεφαλοῦν διὰ τὴν τροφοδότησιν τῶν «παφαναυτικῶν» ἐπαγγελμάτων. Δηλαδὴ τῶν ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν, τῶν ναυτικῶν καθηγητῶν, τῶν διοικητικῶν στελεχῶν ἡ ἄλλων παρεμφερῶν κατασχολήσεων. Οἱ διὰ τὰς θέσεις αὐτάς πρωορίζομενοι —ἐλάχιστοι συγκριτικῶς— θὰ προέλθουν ἐξ ἑκείνων οἱ ὄποιοι ἡ τὴν πλουσίαν ναυτικήν ἐμπειρίαν, μὲ τυχὸν εἰδικὰς σπουδὰς καὶ κυρίως μὲ τὴν ἐμφυτούς κλίσις, θ' ἀναδειχθοῦν οἱ καταλλήλοτεροι. «Ἄς μη λησμονῶμεν ὅτι ὁ ἀξιωματικὸς τοῦ Ε.Ν. διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὴν ἀντάτηην βαθμίδα τῆς ιεραρχίας του θὰ ἔχῃ τρις τούλαχιστον ὑποβληθῆ εἰς ἔξεταστικὰς δοκιμασίας, αἱ ὄποιαι προϋποθέτουν μελέτην, σπουδὰς καὶ μετεκπαίδευσιν.

Δέν ἀμφισθητούμεν τὴν ὄρθοτητα τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων. Παραπτρούμεν, ὅμως, ὅτι ὡς προϋπόθεσις τίθεται ἡ ὑπὸ τῶν «μέσων» σχολῶν ἱκανοποιητικὴ ἀπόδοσις. Θά υπάρξῃ ὅμως τοιάυτη; «Ἐπὶ πεντήκοντα ἡδη ἑσυχίθισμαν τοὺς πλοιάρχους μας μὲ ἀπολυτήριον ἔστασιον γυμνασίου. Θά ἐπαρκέσουν τώρα, εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς υψηλῆς τεχνολογίας, αἱ τρεῖς μόνον πρωταρταὶ τάξεις τῶν υπαρχόντων προκειμένων τὰ ἀνώτερα προστέλλονται τοῦ πλοίου μὲ τὰς ἀνακαίσας βασικὰς γνώσεις, ἐφ' ὃν θὰ βεμελωθῇ ὄλοκληρος ἡ περαιτέρω γενικὴ καὶ ἐπαγγελματικὴ κατάρτισις; Αὐτὸς είναι τὸ ἑρώτημα.

ΦΥΛΑΚΑΙ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Διὰ τοῦ νέου βρεταννικοῦ κανονισμοῦ περὶ ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος τροποποιεῖται τὸ ἀπὸ ἐκστονταετίας κρατοῦν σύστημα τῶν διπλωματῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν. Κύριος στόχος τῶν νέων διατάξεων είναι νὰ μη ὑπάρξῃ εἰς τὸ μέλλον υπεύθυνος φυλακὴ ἐφ' οἰσυδήποτε βρεταννικοῦ πλοίου, ἀσχέτως μεγέθους καὶ ἐκτάσεως πλοών, ἐκτελουμένη ὑπὸ προσώπου μὴ κατέχοντος τὸ ἀνάλογον δίπλωμα.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον οἱ μὲν περιοχαὶ πλόων διηρέθησαν εἰς τρεῖς κατηγορίας (ἀκτοπλοΐας μέχρι νορβηγικῶν ἀκτῶν, πλόες μέχρις Ἰσπανίας καὶ Βαλτικῆς, ἀπεριόριστοι πλόες), τὰ δὲ διπλώματα ὡρίσθησαν εἰς 5, περιλαμβάνοντα, ἐκτὸς τοῦ πλοιάρχου Α', Β' καὶ Γ' τάξεως, δύο ἀκόμη διπλώματα Δ' καὶ Ε' τάξεως. «Ἐκ τῶν τελευταίων τούτων τὸ Δ' τάξεως θὰ παρέχῃ τὸ δικαίωμα ὑπηρεσίας ὡς τετάρτον ἀξιωματικοῦ ἐπὶ ποντοπόρων σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ κυδερήσεως μικρῶν σκαφῶν, ἐνῷ τὸ Ε' τάξεως θ' ἀφορᾷ μόνον τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ναυτιλίαν. Όριζεται περαιτέρω ὡς τρόπος τῆς δι' ἑξετάσεων ἀποκτήσεως πάντων τῶν ἀνωτέρω διπλωμάτων, η ἀντιστοιχία αὐτῶν πρὸς τὰ παλαιά καὶ η δαθμιαία ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος ὡς τε νὴ μὴ δημιουργηθοῦν ἀνωμαλίαι.

Μολονότι ἔχομεν διαφορὰς εἰς τὴν δομὴν τοῦ δύο διονυσίου συστήματος ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος, δυνάμεθα εἰς μὲν τὸ δίπλωμα Δ' τάξεως νὰ ἀναγνωρίσωμεν τὸ ἰδιόκτον μᾶς δίπλωμα πρακτικοῦ πλοιάρχου, εἰς δὲ τὸ Ε' τάξεως τὸ ἰδιόκτον μᾶς πτυχίον κυδερήσεως. Παρ' ὅλα αὐτὰ καλὸν θὰ είναι ὅπως ἡ ἀρμοδία «Υπηρεσία μελετῆς τὴν νέας βρεταννικήν νομοθεσίαν, ἵνα ἀντλήσῃ ἐκείθεν ὅτι χρησίμον καὶ ἐφαρμοστέον. Τὸ ἀξίωμα «οὐδεμία φυλακὴ ἀνευ διπλωματος» πρέπει ν' ἀποτελῇ ἐπιδιώξιν πάσης ὑγιούς ναυτιλίας.

«ΕΡΧΟΜΕΝΟΝ ΝΑ ΠΟΥΛΗΘΕΝ»

Ο φίλος ἑφοπλιστὴς κ. Γεώργιος Δρακόπουλος, μᾶς ἔστειλεν ἐκ τοῦ ἀτομικοῦ του ἀρχείου ἀντίγραφον τῆς ἐτεί 1814 συνταχθείσης ἐν Μυκόνῳ διαθήκης τοῦ προγό-

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΔΕΚΤΗΣ

Έκυκλοφόρησεν ὁ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΔΕΚΤΗΣ τοῦ 1977 τοῦ Ναυάρχου Ι. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗ. Πλήρη στοιχεία παρέχονται διὰ τὰ ἐλληνόκτητα πλοῖα καὶ τὰς ἐταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων.

Η ἔκδοσις θὰ συμπληρωθῇ μὲ τὸ SHIPBUILDING RECORD. Κυκλοφορεῖ τὸν προσεχῆ μῆνα καὶ μετά τρίμηνον τὸ SHIPOWNERS GUIDE SHIP INDEX.

Ἐτησία συνδρομὴ 1.500 δραχ.

Ἀπευθυνθεῖτε: Ι. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΝ καὶ ΣΙΑ, Κολοκοτρώνη 96, Πειραιεύς. Τηλ. 4125.088.

νου του καραβοκύρη καπετάν Γεωργάκη Δρακόπουλου, έκ της όποιας έρανιζόμεθα ώρισμένας γενικωτέρου χαρακτήρος και σημασίας διειρητικά.

Η διαβήκη σρχεται με το αιτιολογικόν της συντάξεως της «επειδή διά της των πρωτοπλάστων πασαβάσεως ή άμαρτίσ εισήλθεν εις τὸ κέσμον και διά τῆς ἀμαρτίας ὁ θάνατος εἰς πᾶν τὸ ἀνθρώπινον γένος» και προχωρεῖ εἰς τὰς ἐπὶ μέρους διατάξεις τελευταίας δουλήσεως. Βασική διάταξης ὅτι «έρχομεν τὸ καράβι ἔδω ἀμέσως νὰ πουληθῇ... και πέρνοντας τὸ μαξούλι η γυνὴ του Βγενοῦν νὰ κατανείμη τὰ μερίδια εἰς τὰ τέκνα των και λοιπούς κληρονομούς κατὰ τοὺς ὄρισμούς του διαβέτου». Αφίνει, ἐπίσης, εἰς τὴν σύζυγον του «έπτα χιλιάδες γρόσια μετρητὰ ὅπου σήμερον εύρισκονται μέσα εἰς τὸ σεντοῦκι του και προσέτι ὅλαις του ταῖς ὅμολογίαις και τὸ τευτέρι του».

Ἐν συνεχείᾳ δρίζει διάφορα κληροδοτήματα εἰς ἑκκλησίας και εὐαγγεῖς σκοπούς (... τρία ὄρφανά εἰς τὰ τρία ψυχοσάββατα νὰ τὸ ἔνδει απὸ μίαν φορεσιαν ρούχα εἰς τὸ καθ' ἓντος ἀπὸ κεφαλὴν ἡσ ροδάρια...) διὰ δὲ τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν ἥθελον ἐμφανισθεῖ κανένας ἔγχειρογραφος δανειστής «νὰ τὸν πέρνει η γυναίκα του ἐμπροσθεν εἰς τὴν ἀγίαν εἰκόνα τῆς κυρίας Τουρλιανῆς και νὰ δάζη ἐμπροσθεν εἰς τὴν ἀγίαν εἰκόνα τὰς ἀσπρα και ἐκείνος ὁ χριστιανός ἐπέρνοντας ὄρκον νὰ σκόπτη μόνος του νὰ τὰ πέρνη και ἀς εἶναι χαλάλι του».

Καὶ καταλήγει μὲ τὴν ἐντολὴν νὰ μὴν ἡμπορῆ «κανένα παιδί εἰς οὐδεμιὰ προφάσει ἐνοχλησται τὴν σύζυγον του Βγενοῦν και μητέρα τῶν αὐτῶν τέκνων ἀλλὰ νὰ ἔχουν τὴν εὐχὴν του και νὰ εἶναι ὅλα του τὰ τέκνα εἰς τὴν ὑποταγὴν τῆς μητρός των».

Μὲ τὴν διαβήσιν θρησκευτικὴν πίστιν, τὴν προστῶσιν πρὸς τὴν οἰκογένειαν και τὰς παραδόσεις και μὲ τὴν ἀντεπιγένεντα ἀλληλεγγύην οἱ ἄξιοι ἐκείνοι πρόγονοι ἡδυνήθησαν ὅχι μόνον νὰ ἐπιβιώσουν ὑπὸ τὴν δέρδαρον τουρκικὴν δουλείαν και νὰ διατηρήσουν τὰ θεμικά θεμέλια, ἀλλὰ και νὰ δημιουργήσουν, ἴδιως εἰς τὴν ναυτιλίαν, τὰς οἰκονομικὰς βάσεις ἐπὶ τῶν ὅποιών τόσον πολὺ ἐστηρίχθη και ηδοκίμησεν ὁ μετ' ὀλίγον ἐκσπάσας ὑπὲρ τῆς ἐλευθερίας ὄγων.

ΕΡΓΟΝ ΧΡΗΣΙΜΟΝ

Ἡ Ναυτιλιακὴ Λέσχη Πειραιῶς, ὑπὸ τὴν νέαν αὐτῆς διοίκησιν, χωρεῖ εἰς ἔργα, ἔξυπητικὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας και τῶν ἀνθρώπων της. Αὐτὸς τὸ ἐνημερωτικὸν δελτίον, ὅπερ ἥρχισε νὰ κυκλοφορῇ μεταξὺ τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου, καταδεικνύει τὸν ὄρθον δρόμον ποὺ ἀνέλαβεν ἡ νέας διοίκησις, διὰ νὰ καταστῆσῃ πράγματι τὴν Λέσχην, ἀπαράτητον συμπλήρωμα τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως.

Εἴμεθα δέδαιοι ὅτι αἱ νέαι προσδιδόμενοι κατευθύνσεις εἰς τὴν ἀποστολὴν τοῦ Ἰδρύματος θὰ τύχουν τῆς πλήρους ἔγκρισεως τῆς ἀμερίστου ὑποτοποίησεως ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλιακῆς κοινότητος μὲ ἀκτινοβολίαν εὐεργετικὴν και πέραν αὐτῆς.

Η ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΣ

Ἐντελῶς τυχαίως ἡκούσαμεν τὸ ἀπόγευμα τῆς 18ης Μαΐου τὴν ἀρχὴν μιᾶς ἀπομπῆς, ἡ ὁποία ὑποτίθεται ὅτι ἀποδέπει εἰς τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ναυτικῶν μας. Λοιπόν, ἡ πρώτη εἰδῆσις τῆς ἐν λόγῳ ἀπομπῆς, ἀφοῦ φυσικά προηγήθη ἡ μετάδοσις ἐνὸς δίσκου, ἀνέρέρετο εἰς τὸ ἔγκαίνια τῆς νέας γραμμῆς διὰ φέρρου μπώτ μεταξὺ Νοτίου Πελοποννήσου και Δυτικῆς Κρήτης, ὑπὸ τοῦ Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγυρου. Ἐπηκολούθησε νέος δίσκος και μετεδόθη ἡ δευτέρα εἰδῆσις, ἡ ὁποία ἀνέφερετο εἰς τὸν ἀσκούμενον ὑπὸ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν ἔλεγχον διὰ τὸ διεθνὲς διακριτικὸν σήμα

τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν πλοίων χωρητικότητος μέχρι 500 κ.ο.χ. Ὁμολογούμεν ὅτι τὴν ἐπομένην εἰδῆσιν δὲν ἔχουμεν τὴν ὑπομονὴν νὰ τὴν ἀκούσωμεν, δὲν ἀμφιβάλλουμεν ὅμως, ὅτι θὰ ἥτο ἀναλόγου περιεχομένου. Και θέλουμεν νὰ ἔρωτήσωμεν: Πιστεύουν οἱ ἐποκειμένων ἀρμόδιοι, ὅτι αἱ μεταδιδόμεναι ὑπὸ τῶν εἰδικῶν διὰ τοὺς ναυτικούς μας ἐπομπῶν πληροφορίαι εἰναι εἰκασταὶ ποὺ ἐνδισφέρουν πράγματι τοὺς ναυτικούς μας; Δὲν γνωρίζουμεν ποιοὶ ἐπιμελοῦνται τὰς ἐν λόγῳ ἀπομπὰς ἀλλὰ ὀφείλουν νὰ πληροφορηθοῦν οἱ ἀρμόδιοι ὅτι τὸ περιεχόμενόν των εὑδεμίονταν ὀπήχησιν ἔχει εἰς τοὺς ναυτικούς μας, ἀντιθέτως μάλιστα, προκαλεῖ και εἰρωνικά σχόλια. «Ἄς προσέξουν, λοιπόν, και ἂς διορθώσουν, σσον γίνεται, τὴν κατάστασιν.

ΑΙ ΟΦΕΙΛΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Ἡ νομικὴ ὑπηρεσία τοῦ NAT θὰ διενεργήσῃ ἔρευναν εἰς τὰ «Υποθηκοφύλακεια τῆς χώρας διὰ τὴν ἀνεύρεσιν τυχὸν περιουσιακῶν στοιχείων ὁφειλετῶν τοῦ Ἰδρύματος. Ἡ ἔρευνα θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τὰ «Υποθηκοφύλακεια τῆς Αττικῆς και ἐπί την συνεχείᾳ θὰ ἐπεκταθῇ και εἰς τὰ τῶν ὑπολοίπων διαμερισμάτων τῆς χώρας.

Διευκρινίζεται σχετικῶς ὅτι, τὴν στιγμὴν αὐτὴν ἔχουν δεδιαιωθῆ εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία ὁφειλαὶ πρὸς τὸ NAT ψήφους ἔξηκοντα ἀκατομυρίων δραχμῶν περίπτωσιν. Διὰ τὴν εἰσπραξιν τῶν ἐν λόγῳ ὁφειλῶν χρηματοποιεῖται τὸ μέτρον τῆς προσωποκρατήσεως διὰ ὁφειλάς ἀνω τῶν 100.000 δρ., συμφωνος πρὸς σχετικὴν ἔγκρισιν τοῦ Υπουργείου Οικονομίας, ἐνῷ διὰ τὰς κάτω τῶν 100.000 δρ. ὁφειλάς γίνεται ἀναζήτησις περιουσιακῶν στοιχείων.

Πάντως, πολλοὶ ὁφειλέται, ὑπὸ τὴν πίστιν τῆς προσωπικῆς κρατήσεως ἡ τῆς κατασχέσεως περιουσιακῶν στοιχείων ἔξοφλον τὰς πρὸς τὸ NAT ὁφειλαὶ τῶν, ἀλλὰ τὰ Δημόσια Ταμεία δὲν ἀνευρίσκουν ὀρισμένους ἐν τῶν ὁφειλετῶν, εἴτε διότι ἀπουσιάζουν οὗτοι εἰς τὸ ἔξωτερικὸν εἴτε διότι δὲν ἔχουν τὰς νέας διευθύνσεις των. Οὕτω κατέστη ἀναγκαῖα ἡ ἀναζήτησις τυχὸν περιουσιακῶν στοιχείων τῶν ὁφειλετῶν προκειμένου οὗτοι νὰ ὑποχρεωθούν εἰς τὴν ἔξοφλησιν τῶν πρὸς τὸ NAT ὁφειλῶν των.

ΝΑ ΠΡΟΣΑΡΜΟΣΘΙ

Τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT ἀπέρριψεν αἴτημα τῶν πλοιοκτητῶν φορτηγῶν πετρελαιοικινήτων τῆς νήσου Σύμης, ὅπως ισχύσῃ και δι' αὐτοὺς τὸ λησθέν μέτρον διὰ τὰ ἀλιευτικά μέχρι 110 κ.ο.χ., ἦτοι νὰ καταβάλουν εἰσφοράς μόνον διὰ τοὺς πράγματι ναυτολογημένους ἐπὶ τῶν σκαφῶν των ναυτικούς και ὅχι διὰ πλήρη σύνθεσιν, δεδομένου ὅτι ἀντιμετωπίζουν οἰκονομικὴν κρίσιν. Τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT και εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἀπεδέχθη τὴν εἰσήγησην τῆς ὑπηρεσίας, ἡ ὅποια ἀνέφερεν ὅτι δέσει τοῦ N. 374 αἱ εἰσφοραὶ πρὸς τὸ NAT καταβάλονται διὰ πλήρη σύνθεσιν και ὅχι μόνον διὰ τοὺς πράγματι ναυτολογημένους. Καὶ ἐπ' αὐτοῦ διαφωνούμεν. Μὲ ὀφέρμιν ἀλλας περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ NAT ἐκαλύπτουν ὅπισθεν τοῦ νόμου διὰ τὴν ἀπόρριψην διαφόρων αἰτημάτων, εἴχομεν σημειώσει ἐπανειλημένων εἰς τὸ παρελθόν, ὅτι ἐφόσον αἱ ἀντικειμενικαὶ συνθῆκαι ἥλλαξαν, θὰ πρέπει νὰ προχωρωύμεν εἰς τὴν προσαρμογὴν τῆς νομοθεσίας εἰς τὰς νέας ἔξελιξεis διὰ τὴν οὐσιαστικὴν ἔξυπηρτησιν τῆς Ναυτιλίας και τῶν ὄνθρωπων της. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, θέλουμεν νὰ ἔρωτησωμεν: Πότε καθωρίσθη ἡ σύνθεσις τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν και εἰς ποιὸν σκοπὸν ἀπέβλεπεν ἡ τοιαύτη σύνθεσις;

Δὲν είναι, δεδαίος, τὸ NAT ἀρμόδιον νὰ ἀποφανθῇ ἔναν μία κατηγορία πλοίων δέον νὰ ἔχῃ τὴν A' ἢ τὴν B' σύνθεσιν. Δινάται, ὅμως, τὸ Δ.Σ. αὐτὸν νὰ ἀποφασίσῃ, ὅπως ἐπραξεις και εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὀλιευτικῶν, τὴν ἔξαριστην ὠρισμένων κατηγοριῶν πλοίων ἐκ τῆς ὑποχρέωσεως καταβολῆς εἰσφορῶν διάσεις τῆς συνθέσεως. Διότι ἀλλως ἀποδεικνύεται ὅτι ἔχει παρανομήσει και λαμβάνει δύο μέτρα και σταθμά διὰ πλοιοκτήτας τῆς αὐτῆς κατηγορίας.

Διὰ νὰ καταλήξωμεν και ἐπειδὴ ἔκκρεμει εἰς τὸ NAT παρόμοιον αἴτημα τῶν πλοιοκτητῶν τῶν κόστερος, τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ ἔλθῃ ἐνώπιον τοῦ Δ.Σ., τὸ θέμα πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ μὲ εὐρύτητα και ἐνάγκη διὰ τῆς ἀμέσου τροποποιήσεως τῆς υφισταμένης νομοθεσίας, διὰ νὰ καταστῇ δυνατή ἡ προσαρμογὴ εἰς τὰς σημερινὰς ἀντικειμενικὰς συνθῆκας. Διότι, ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει, ποίος θὰ ἀναλάβῃ τὰς εὐθύνας, εάν οι

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.

πλοιοκτήτη τών πετρελαιοκινήτων τής Σύμης διακόπουν τὴν ἔξυπερέστησην τῆς γραμμῆς Σύμης - Ρόδου καὶ οἱ ιδιοκτήται τῶν κόστερος ἀπόσχουν ἐκ νέου ἀπὸ τὰς μεταφοράς τῶν κρατικῶν ἐφοδίων;

ΡΥΘΜΟΣ ΧΕΛΩΝΗΣ

Μὲ δραδὸν ρυθμὸν καὶ ταχύτητα χελώνης ὀδεύει πρὸς δλοκλήρωσιν ἡ διαδικασία τῆς καταβολῆς τῶν ηὐξημένων συντάξεων εἰς τοὺς συνταξιούχους τοῦ NAT. "Οπως τὰ πάντα ἐν Ἐλλάδι, ἐνεπλάκη εἰς τὰ εγρανάζας τῆς γραφειοκρατικῆς ἱεροτελεστίας, δῆποι πλειστάκις «ξιναίζουμεν τὸν κώνυμον καὶ καταπίνομεν τὴν κάμψην».

"Αποτελεῖ παραδοξολογίαν τὸ γεγονός ὅτι ἐνῷ τὸ νομοθετικὸν διάταγμα 152/74 εἶναι σαφὲς καὶ ἀπλοῦν καὶ Δ.Σ. τοῦ NAT ἐνέκρινε τὴν χορήγησιν τῆς αὐξήσεως τῶν συντάξεων κατὰ 26% ὡς πρώτη δόσιν, βάσει τῆς ὑπογραφείσης Συλλογικῆς Συμβάσεως Ἐργοσίας, χρειάζεται ἡ Ἑγκρισις τῆς ἐπιτροπῆς τιμῶν καὶ εἰσδημάτων κλπ.

"Ἐν τῷ μεταξύ καὶ δικαίως, οἱ συνταξιούχοι τοῦ NAT διαμαρτύρονται διὰ τὴν «χρονοδρόμο» λειτουργίαν τῆς κρατικῆς μηχανῆς, δότι θὰ καταντήσῃ, ἐάν συνεχισθῇ ἐπὶ πολὺ ἀκόμη ἡ διαδικασία αὕτη, ἡ καταβολὴ τῶν ἀναδρομικῶν καὶ τῆς ηὐξημένης συντάξεως νὰ συμπέσῃ μὲ τάς ἑορτάς τῶν Χριστουγέννων.

Τὸ κόστος τῆς ζωῆς πιέζει καὶ ὁ τιμάριθμος ἀνέρχεται, ὅποτε θὰ ἔξατμισθῇ ἡ δοθεῖσα αὔξησις.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνονται πρὸς τὸν κ. Παπαδόγυνον καὶ τὴν Δ/νσιν Προνοίας καὶ πάντα ἀρμόδιον, ἵνα ἐπιστευθῇ ἡ διαδικασία καὶ ἀνακούφισθούν οὕτω οἱ ἀπόμαχοι τοῦ κύματος. Τούτο είναι καὶ δικαιον καὶ πρέπον καὶ ὄρθον.

Η ΣΥΝΥΠΑΡΞΙΣ

Δύο Γερμανοὶ «Υπουργοὶ» θὰ μεταδοῦν εἰς τὴν Μόσχαν διὰ νὰ συζητήσουν τὰ ναυτιλιακὰ προδῆματα. Τοὺς ὑποδεικνύεται, λοι-

πόν, ἐκ μέρους τοῦ ἐφοπλισμοῦ τῆς χώρας τῶν νὰ μὴν ὅφησον οὐδεμίαν ἀμφιβολίαν, ὅτι ἡ Κυβέρνησίς των θὰ χρησιμοποιοῖ ήσησ ὅταν μέσα τὰ ὅποια παρέχει ἡ περὶ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου νομοθεσία διὰ νὰ προσπίσῃ τὰ ναυτιλιακά της συμφέροντα.

Δέν εἶναι δυνατόν νὰ ἀνεχθῶμεν περισσότερον, ἐδήλωσεν ὁ Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως Ἐφοπλιστῶν, τοὺς κρατικοὺς στόλους τῆς 'Αναπολῆς καὶ κυρίως τὸν σοβιετικὸν στόλον, νὰ ἐπωφελῆται ἐκ τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν διὰ νὰ διεισδύῃ καθημερινῶς εἰς τὰς ἀγορὰς μας. Δέν μᾶς διαφεύγει ὅτι καθ' ἐκάστην ἐθδομάδα ἐν σοσιαλιστικὸν κράτος δημιουργεῖ μίαν νέαν τακτικὴν γραμμὴν τὴν ὅποιαν καθιστᾷ διώσιμον ὁ ἐπιθετικὸς συναγωνισμὸς του εἰς τὴν πολιτικὴν τῶν ναύλων.

Εἶναι ἀνεκτή, κατέληξεν ὁ Γερμανὸς Πρόεδρος, ἡ «συνύπαρξις» εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, ἀλλὰ μία συνύπαρξις ἡ ὅποια δὲν θὰ δασίζεται οὔτε εἰς μονομερεῖς παραχωρήσεις οὔτε εἰς συναγωνισμὸν ἐπὶ διαφόρου δάσεως. Δίκαιον δὲν ἔχει;

ΜΕΤΑΔΟΤΙΚΗ

Περὶ τὸ ἐν δισεκατομ. δολλαρίων θὰ χάσῃ η Νορβηγικὴ Ναυτιλία ἐὰν η Ἀμερικὴν

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

ξιαν. Λείπουν πολλὰ φορτία σιδηρομεταλλεύματος καὶ γαιανθράκων.

Θὰ εἰσαγάγῃ καὶ ἐφέτος η Ρωσία τὰ διὰ τοῦ προϋπάρχοντος συμφώνου ἐξ ἐκατομμύρια τῶννων δημητριακὰ ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείεις.

Θὰ ἐσοδεία σίτου εἰς τὴν 'Ινδίαν διὰ τὸ 1976-77 χρονικὸν διάστημα ὑπολογίζεται εἰς 26.8-27.3 ἑκατομ. τόν. κατὰ 1-1½ ἑκατομ. τόν. διλγώτερον τῆς περυσινῆς παραγωγῆς (28.3 ἑκατομ. τόν.).

Κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους αἱ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν πλοίων ὑπῆρξαν διλγώτεραι ἔναντι τοῦ 1976. Καὶ προβλέπεται σύνολον τοννάς πρὸς διάλυσιν κάτω τῶν 10 ἑκατομ. τόν. d.w.

Οὕτω : Τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1976 ἐπωλήθησαν 125 σκάφη, τόν. d.w. 3.375.686. Τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1977 σκάφη 89 τόν. d.w. 2.161.118.

Κατὰ 4% κάτω ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν διὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον (8.59 ἑκατομ. τόν. ἔναντι 8.96 ἑκατομ. κατὰ Μάρτιον καὶ 8.64 ἑκατομ. τόν. τὸν 'Απρίλιον τοῦ 1976). 'Η μείωσις ἀποδίδεται εἰς τὴν χαραχθεῖσαν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Τόκιο γραμμήν.

'Η καχεξία τῶν χαλυδουργείων ἀντανακλᾶ τὴν χαλαρότητα τῶν ἐπενδύσεων καί, κατ' ἐπέκτασιν, τὴν μειωμένην ζήτησιν μετάλλου. Περιωρισμέναι αἱ νέαι παραγγελίαι διεθνῶς. Τὰ χαλυδουργεία τῶν ἔννεα τῆς E.O.K. ἐμετράσαν τὴν παραγωγὴν κάτω τοῦ 60% τῆς δυναμικότητός των. Φόδοι ἐκφράζονται περὶ αὐξήσεως τοῦ ποσοστοῦ ἀνεργίας. 'Η μείωσις τῶν ὥρων ἐργασίας ἐνδέχεται νὰ ἐπηρεάσῃ 150.000 ἐργατῶν τὸ 1977.

Αἱ εὐρωπαϊκοὶ διοικηνίαι διαμαρτύρονται κατά τῶν εὐθύνων προσόντων εἰσαγομένων ὅπὸ διαφόρους χώρας ὡς τὴν Βραζιλίαν, τὴν Νότιον Αφρικήν καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν. Οἱ 'Ιαπωνες, ἐν τῷ μεταξύ, μειώνουν τὴν παραγωγὴν χάλυβος καὶ ἐπικρίνουν τοὺς ἀνταγωνιστάς των εἰς τὴν Αφρικήν, τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὴν... Εὐρώπην. Φαύλος κύκλος.

'Η παραγωγὴ ἀκατεργάστου χάλυβος κατὰ τὸ α' τετράμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους

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

εις τὰς 29 χώρας - μέλη τοῦ Διεθνούς Ινστιτούτου Σιδήρου - Χάλυβος έμειώθη κατά 0.6% και ἔφθασε τοὺς 144.2 ἑκατομ. τὸν. ἐναντὶ 145.1 ἑκατομ. τὸν. τοῦ ἀντιστοίχου τετραμήνου τοῦ 1976.

Κατὰ τὴν ιδίαν περίοδον ἡ παραγωγὴ εἰς τὴν E.O.K. έμειώθη κατὰ 3.6%, ἐνῷ εἰς τὴν Ιαπωνίαν ηὔξηθη κατὰ 2.7% και εἰς τὰς H.P.A. έμειώθη κατὰ 5.5%.

Ἐνθαρρυντικαὶ διὰ τοὺς πλοιοκτήτας αἱ πράσπατοι δηλώσεις τοῦ Πεκίνου ὅτι ἡ Λαϊκὴ Κίνα σκοπεύει νὰ πραγματοποιήσῃ «ἄλμα» πρὸς τὴν διομήχανικὴν ἀνάπτυξιν. Αἱ κινεζικαὶ μεταφοραὶ εἶχον μειωθῆ σημαντικῶς τὰ δύο τελευταῖς ἔτη και οἰσθήποτε αὐξήσις, ιδίᾳ ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς, θὰ ἥτο εὐπρόσδεκτος.

Πιεζόμενος ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν, ὁ γνωστὸς Νορδρήγος ἐφοπλιστὴς Στόλτ Νίλσεν, ἡναγκάσθη νὰ παραχωρήσῃ τὸ ἥμισυ τῶν μετοχῶν τῆς ἑταίριας του εἰς τὴν B.P., διὰ νὰ ἐπιλύσῃ τὰ προβλήματα ρευστότητος τὰ ὄποια ἀντιμετωπίζει. Ἡ «Στόλτ Τάνκερς» διαθέτει στόλον ἐκ 31 δεξαμενοπλοίων χημικῶν προϊόντων και παραγώγων και ἔχει ἑτερα 12 τάνκερς εἰδικῶν μεταφορῶν ὑπὸ παραγγελίαν.

ΔΥΣΚΟΛΟΝ ΤΟ ΠΑΡΟΝ

Αἱ συνέπειαι τῆς σημερινῆς κρίσεως διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν εἶναι πολλαὶ. Τόσον οἱ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες κατέχουν μεγάλην χωρητικότητα, δύον και ἕκεινοι, οἵτινες κατέχουν μικράν, ἀντιμετωπίζουν προβλήματα ἀποδόσεως και ιδίως ρευστότητος.

Αἱ μειωμέναι εἰσπράξεις ἔχουν αἰσθητάς συνεπειάς εἰς τὸν ισολογισμὸν εἰσπράξεων και αὐτὰ μηδενίζονται ὅταν τὰ σκάφη παροπλίζωνται. Οὕτω πολλοὶ παράγοντες συνδεμένοι μὲ τὴν ναυτιλιακὴν διομήχανιν διερωτῶνται ἔαν ὁ ἐφοπλισμὸς ἔχῃ μέλλον.

Κατὰ τὸ ἄγγιλικὸν περιοδικὸν «Δῶντς Ρηρού» ἡ ἀπάντησις εἶναι θετική, ἀλλ' ὁ ἐφοπλισμὸς δὲν δύναται νὰ ἐπλίζει ὅτι θὰ ἔξελθῃ τῆς σημερινῆς κρίσεως ἔαν σκοπεύῃ ἀπλῶς εἰς παλαιὰς παραδοσιακὰς μεθόδους. Οἱ ἐφοπλισταὶ δύον νὰ ἀναζητήσουν νέας ίδεας και τούτῳ παρὰ τὸ γεγονός ὅτι αἱ ἐπελθοῦσαι ἀλλαγαὶ ἐν συγκρίσει τῶν πρὸ ἔτους καταστάσεων, εἶναι ἀλήθως ὑπερβολικοί, διαφαίνεται ἡδη τὸ τέλος τῆς πλέον ὁρίσιας περιόδου τῆς μακρᾶς κρίσεως, ήτις μαστίζει τὸν ἐφοπλιστικὸν τομέα.

Ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ 1976 ὑπῆρχε τοιαύτη, ὥστε δὲν προεκάλεσεν οὐδεμίαν ἀξιῶν λόγου δελτίων τῶν ναύλων και ναυλοσυμφώνων. Ἐν τούτοις, ποιά τις σταθερότης εἰς τὴν ναυλαγορᾶν παρεπήρη διὰ τὰ μεγαλύτερα σκάφα. Ἀξιοσημείωτος ἀριθμὸς αὐτῶν ἐγκατέλειψε τὰ ἀγκυροβόλια παροπλισμοῦ διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ναύλους οἵτινες διεκυμαίνοντο εἰς ἐπίπεδα καταλείποντα κέρδος μηδέν.

Ἡ ἀνάγκη μεταφορᾶς πετρελαίου ιδιαιτέρω τὰς τὰς H.P.A. ηὔξηθη ταχύτερον τῆς προβλεψίστης και τούτῳ κατέστησε δύνατη τὴν ταχυτέραν μείωσιν τῆς ἐν παροπλισμῷ πλεοναζόσης συνολικῆς χωρητικότητος. Σήμερον ὑπολογίζεται ὅτι ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης κυμαίνεται πέριξ τῶν 30 ἑκατομ. τόννων, ἐναντὶ τῶν 51 ἑκατομ. τόννων ποὺ ὑπῆρχον τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1976, ὅταν οἱ παροπλιστοὶ εύρισκοντο εἰς τὸ ζενίθ. Ἐὰν συνεχισθῇ ἡ τάσις αὐτῆς, εἶναι πιθανὸν ὅτι θὰ σημειωθῇ ἐτὶ περαιτέρω δελτίωσις κατά τὴν περίοδον 1977 - 78, ιδίως εἰς ὅτι ἀφορᾶ τὴν χωρητικότητα τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Ἡ εἰκὼν τῶν ξηρῶν φορτίων ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι ἀκαθόριστος, μὲ ναύλους οἵτινες μόλις καλύπτουν τὰ ἔξοδα κινήσεως. Καὶ διὰ τὸν τομέαν τούτου προβλέπεται ὅτι θὰ χρειασθῇ πολὺς χρόνος προτοῦ σημειωθοῦν αἰσθηταὶ δελτίωσεις.

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐν παροπλισμῷ

τελούσα χωρητικότης εἶναι ἀμελητέα ὑφίσταται κεκρυμμένη πλεονάζουσα χωρητικότης. Εἰς τὴν πράξιν ὑπάρχουσα σκάφη ύποπτασχολύμενα λόγω ἀναμονῆς εἰς τοὺς λιμένας.

Τὸ κύμα παραγγελιῶν διὰ πλοία ξηρού φορτίου, αἵτινες ἀντικατέστησαν τὰς παραγγελίας πετρελαιοφόρων, συνεπείᾳ τῆς κρίσεως τῶν δεξαμενοπλοίων, θὰ ἔχῃ ἐπίσης ἀρνητικάς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς, ὅταν αἱ παραγγελίαι εἰκόνησην καὶ ἀκτελεσθοῦν και ἀρχισῃ ἡ παραγγελία. Παρὰ τὴν ὑφίσταμένη πραγματικότητα δὲν ἔλλειπον ἐκεῖνοι οἵτινες ὄμιλοι μὲ αἰσιοδοξίαν διὰ τὸ μέλλον. 'Αλλ' εἰς δια τὸ ἀφορᾶ τόσον τὴν ναυλαγορᾶν πετρελαίου ὃσον και τῶν μπάλων κάρριερ, πιθανὸν νὰ εἶναι ἐπικίνδυνος πάσα πρώρως αἰσιοδοξία.

Ἐσχάτως παρεπήρησαν μερικά σημεῖα ἀνακτήψεως, ἀτίνα διέψευσαν τὰς προηγουμένας προβλέψεις τὰς σχετικὰς μὲ τὴν ἀναθέρμανσιν τῶν οἰκονομῶν τῶν χωρῶν αἵτινες βορίουν ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου ἐμπόρου.

Ἄπομένει ὁ ἀπὸ «μηχανῆς Θεός». Γεγονός τι ἀναπάντεχον, ὅπερ ἀνατρέπει τὰς προβλέψεις.

Ἐξ ἄλλου, ὑπάρχει πάντοτε ἡ πιθανότης ὅτι ἡ ΟΠΕΚ θὰ ὑπερνικήσῃ τὴν ἀντιστασιν τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας και θὰ ἐπιτύχῃ μίαν αὔξησην τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου, πράγμα τὸ ὅποιον θὰ ἔχῃ ἀρνητικήν ἐπιπτώσειν ἐπὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Ἡ κατάστασις εἰς τὸν τομέα τῶν πλοίων γραμμῶν εἶναι ἐπίσης συγκεχυμένη, λόγω τῆς ἀσθενοῦς ἐκπτώσεως τῶν ἀνταλλαγῶν εἰς τὰ φορτία χάλυβος και ἔνδειας. Δέον ἐπίσης νὰ προστεθῇ, ὅτι αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἑταίριαι παραδοσιακῶν γραμμῶν ἐπλήγησαν ἐκ τῆς ταχείας ἀνόδου τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως.

Ἡδη δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, ὅτι μόνον τὰ δημιουραγά διήλθον τὰρωτα ἐκ τῆς κρίσεως.

ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΤΗΝ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Ἐπιτάχυνσιν τῶν διαλύσεων παλαιοτέρων σκαφῶν προτείνει ὁ Πρόεδρος τῆς «Ιντερτάνκο», κ. «Ἐρλινγκ Νάες», διὰ νὰ ἀπαλλαγαὶ τὴν παγκόσμιαν Ναυτιλίαν ἀπὸ τὸν πλεονάζουσαν χωρητικότητα. Ὕπαρχουν περὶ τὰ 35 ἑκατ. τόν. δεξαμενοπλοίων ἡλικίας ἄνω τῶν 35 ἑταῖρων, παρεπήρησε και ἐνῷ πολλὰ παρθίλικα σκάφη ἀπάσχολούνται κανονικῶς, ἔνας μεγάλος ἀριθμός νεοτεύκτων τελεῖ ὑπὸ παροπλισμοῦ.

Ἀπαντῶν εἰς ἐρώτημα σχετικὸν μὲ τὰς προσποτικὰς τῆς Ναυλαγορᾶς κατὰ τὴν προσχῆ διετίαν, ὁ κ. Νάες εἶπεν: «Οἱ ἀστάθμητοι παράγοντες εἶναι ὑπὲρ ἥμαν, ἀλλὰ πρέπει νὰ ἀναφέρω ἔνα ἀνησυχητικὸν ση-

μεῖον — τὸ ἀμερικανικὸν νομοσχέδιον περὶ προτιμήσεως σημαίας. Εἶναι λάθος νόμος, εἰς λανθασμένην χώραν και ἐποχήν. Αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι ὑπερημένη σάντοτε τῆς ἀρχῆς τῶν ἐλευθέρων μεταφορῶν και τῶρα ζητοῦν τὴν θέσπισιν ἐνὸς προστατευτικοῦ νόμου, καθ' ἣν στιγμὴν ὑπάρχει ἔνα πελόδιον πλεόνασμα χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων. Ἐὰν κάποιος ἀπὸ τὸ διάστημα ἔφθανε εἰς τὴν Γῆν και ἔβλεπε τὰ παραπλισμένα σκάφη ἀπὸ τὴν μίαν πλευράν και τὸν ὄργασμὸν τῶν ναυπηγείων ἀπὸ τὴν ἄλλην, θὰ ἔπιστευεν ὅτι εἰμεθα ὅλοι παράφρονες».

ΑΚΡΑΤΟΣ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

Συγκρατημένην αἰσιοδοξίαν διὰ τὸ μέλον τῆς Ναυτιλίας ἔξεφρασεν ὁ Πρόεδρος τῆς BIMCO, κ. Νίλς Βέττεροταϊν, ὅμιλον εἰς τὸ γενικὸν συνέδριον τοῦ ὄργανισμού εἰς "Αμστερδαμ".

Τὴν ἀποφίην του στηρίζει εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος και τὴν τάσιν αὔξησεως τῶν θαλασσινών μεταφορῶν, ιδιαιτέρως εἰς τοὺς τομεῖς τῶν γεννημάτων και γενικῶν φορτίων.

Ἡ ρίζα τῆς ἀνωμαλίας, εἶπεν, είναι ὁ πληθωρισμὸς τοννάζ. 'Αλλ' εἶναι ἐνθαρρυντικὸν τὸ γεγονός ὅτι ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης ἐμειώθη ἀπὸ 105 εἰς 80 ἑκατομ. τόννους κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος και περὶ τὸ τέλη τοῦ 1977 θὰ κυμαίνεται μεταξὺ 40 και 50 ἑκατ. τόννων.

Ἡ ζήτησις τοννάζ δεξαμενοπλοίων ηὔξηθη κατὰ 55 ἑκατ. τόν. δ.ω. τὸ 1976, ἐνῷ τὸ πλεονάζον τοννάζ ἐμειώθη κατὰ 13 ἑκατ. τόν. δ.ω. Ἡ αὔξησης τῆς καταναλώσεως πετρελαίου ήτο τοιχτέρα τῆς προσδοκώμενης, κυρίως λόγω τῆς κατακορύφου αὔξησεως τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν.

Εἰς τὰς μεταφορὰς ξηρῶν φορτίων, παρεπήρησεν ὅτι οἱ ναυλοί οὐ πώλησαν ἐλαφρῶς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἀλλὰ οὐσιαστικῶς ἐκαλύπτονται μόλις τὰς διαχειριστικὰς δαπάνας, ἔξαιρεσεν τῶν ἔξειδικευμένων σκαφῶν. 'Υπάρχει, πάντως, σοβαρὰ καὶ μεταφορὰς δημητριακῶν και αἱ μεταφοραὶ γαστονθράκων θὰ αὐξηθοῦν ταχύτατα, ὡς τὸ ἔτος 2000 θὰ εἶναι τριπλάσιαι τοῦ 1972, προσθέτειν.

Αὔξησης προβλέπεται και εἰς τὰς μεταφορὰς σιδηρομεταλλεύματος, ἀλλ' ἐν πόσῃ περιπτώσει, ἡ οἰσθήποτε βελτίωσις θὰ ἔχει τηθῆται ἀπὸ τὸ περιορισμὸν τοῦ προσφερομένου τοννάζ.

Ὑποδεικνύων τὸ ἀναγκαῖον τῆς περιστολῆς τῶν παγκοσμίων ναυπηγείων, ὁ κ.

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
2860 Brême,	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

Βέττερστοι προσέθεσεν, ότι χάριν τής μακροπρόθεσμου ισορροπίας πρέπει νὰ υπάρξῃ φιλικός διάλογος μεταξὺ όλων τῶν χωρών, περιλαμβανομένων τῶν χωρῶν τοῦ Κομεδὸν καὶ τοῦ τρίτου κόσμου.

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ἑκστρατείαν τῶν ναυτεργατικῶν ἐνώσεων κατὰ τῶν σημαῖῶν εὐκολίας, εἶπεν ὅτι θὰ ἡτού εὐχῆς ἔργον νὰ ἔξαλειφθῇ τὸ στοιχεῖον τοῦ κόστους ἐπανδρώσεως ὡς μέσον ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν. "Ἀλλὰ παρεδέχθη, ἐν συνεχείᾳ, ὅτι τούτο εἶναι οὐτοπικόν, δεδομένων τῶν διαφόρων οἰκονομικῶν συστημάτων καὶ τοῦ ἀνίσου κόστους διαβίσσεως κατὰ χωρῶν.

"Ἐν τούτοις, πιστεύει, ὅτι δὲν πρέπει νὰ υπάρχῃ ἀνταγωνισμός εἰς τὸ θέμα τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων. "Απαντεῖς οἱ περὶ τὴν Ναυτιλίαν ὁσχολούμενοι ὄφειλον νὰ καταδικάζουν τὰ ὑποσυντηρούμενα πλοῖα.

Αἱ σημαῖαι σημαῖαι, παρετήρησεν, εἶναι πολλάκις σημαῖαι ἀνάγκης. Οἱ πλοιοκτήται ωριμένων χωρῶν μὲν ὑψηλὸν κόστος διαχείρισεως τῶν πλοίων ἀναγκάζονται νὰ καταφύγουν εἰς τὰς σημαῖας εὐκολίας διὰ νὰ ἀποφύγουν τὴν πώλησιν τῶν σκαφῶν τῶν μὲ ζημιῶν εἰς ἄλλους, οἱ δόποι, ὅπωσδε ποτε. Θὰ ὑψωνασι σημαῖαν εὐκολίας εἰς τὸ ἀγοραζόμενον σκάφος.

Ἔπισης, ἀρκετοὶ προσφεύγουν εἰς ξεία νησίσια διὰ νὰ ἐπιτίχουν τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς προστατευόμενας μεταφοράς. "Ο προστατευόμενος ἔκπλοούται εἰς ὅλον τὸν κόσμον καὶ σημαντικὴ μερὶς τῶν μεταφορῶν ἀνατίθεται εἰς πλοία φέροντα τὴν σημαίαν τῆς χώρας ἔξαγωγῆς η εἰσαγωγῆς.

Προέθελεν ότι ἐάν ο Κώδιξ τῆς «Οὐκτόνων» διὰ τὰς διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν ἐπικυρωθῇ ὑπὸ τὴν παροῦσαν μορφὴν του, αἱ ἀλλαγαὶ σημαῖας θὰ είναι ἀναπόφευκτοι διὰ τινὰς ναυτιλιακὰς χώρας.

Τέλος, ὁ κ. Βέττερστοιν, ἀνεφέζει τοὺς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς BIMCO τονίσας ὅτι μετέχουν εἰς αὐτὴν πλοιοκτήταις ἀντιπροσωπεύοντες σκάφη 147 ἑκατομ., τόν. γκρός (τὸ 40% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος), ἔναντι 126 ἑκατ. τόν. γκρός τοῦ 1975.

ΔΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Μετὰ ἀπὸ ἕτος καὶ πλέον, ή Λαϊκή Κίνα ἐνέφοινόθει εἰς τὴν ἀγορὰν μεταχειρίσμένων σκαφῶν μὲ τὴν πεδόστησιν δύο μπόλκ κάρριερς —ένα τῶν 39.000 τόν. τοῦ 1967 καὶ ἕνα τῶν 37.000 τόν. τοῦ 1969, ἀμφότερα μὲ φορτωτήρας, ἀντὶ 5 καὶ 5.5 ἑκατ. δολαρίων ἀντιστοίχως.

Πιστεύεται ὅτι ἡ ἀπανεμφάνισις τῆς Κίνας εἰς τὸ προσκήνιον προεκλήθη ἀπὸ τὰς χαμηλὰς τιμὰς τῶν μπόλκ κάρριερς σήμερον, ἥτις, κατὰ πολλούς, ἔφεσεν εἰς τὸ κατωτάτα ἐπίπεδα. Οἱ πωληταὶ εἴναι πολλοὶ καὶ ἔαν οἱ Κινέζοι παραμείνουν εἰς τὴν ἀγορὰν θὰ κατακλυσθοῦν ἀπὸ προσφοράς, καθὼς, λόγω τῶν αὐστηρῶν ὅρων εἰς τὰ συμβόλαια πωλήσεων, πληρώνουν τιμὰς ἐλαφρῶς ἀνωτέρας τῆς ἀγορᾶς.

Πέραν τῆς δραστηριότητος τῶν Κινέζων, ἡ κατάστασις εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μπόλκ κάρριερς ποραμένει ἀπογοητευτική. Ωρισμένοι μεσίται ὑποστηρίζουν, ὅτι υπάρχουν ἀκόμη περιθώρια περαιτέρω ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν καὶ τοῦ διαφαίνεταις ἀπὸ τὰς διενεργουμένας διαπραγματεύσεις. "Ἐπὶ παραδειγματι, ἔνα μπόλκ κάρριερ ὅπερ ἀνεκοινώθη ὡς πωληθὲν τὸν Ἀπρίλιον ἐπαναδιαπραγματεύονται οἱ αὐτοὶ ἀγορασταὶ εἰς τιμῶν κατὰ 18% κατωτέραν τῆς ἀρχικῆς.

"Ἔτερον ἔνδιαφέροντος στοιχείου ἀναφέρεται εἰς τὴν τελευταῖαν ἔκθεσιν τὸν Οἴκου Πλατού. Διὰ τὰ σύγχρονα τύπου «Πάναμαξ» μπόλκ κάρριερς, τῶν 65 - 70.000 τόν. καὶ ναυπηγήσεως 1974 - 75, διαπραγματεύονται οἱ πωληταὶ τῶν τιμῶν γύρω τῶν 8.5 - 9 ἑκ. δολαρίων, ἥτοι τιμᾶς χαμηλοτέρας ἐκείνων ποὺ ἐπιτυγχάνουν δεξαμενόπλοια τοῦ αὐτοῦ μεγέθους καὶ ἡλικίας, ὡς ἔαν ἡ διαφορὰ μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος νὰ είναι μεγαλύτερα εἰς τὰ μπόλκ κάρ-

ριερς παρὰ εἰς τὰ τάνκερς. Σημειώτεον ὅτι, ἡ τιμὴ ἐνὸς νεοτεύκτου «Πάναμαξ» μπάλ-

κάρριερ κυμαίνεται περὶ τὰ 16 - 17 ἑκατ. δολλάρια.

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΚΑΙΡΟΙ ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΟΣ ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑΣ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΑΝΟΝ ΠΟΛΛΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

"Η στασιμότης τῆς Ναυλαγορᾶς, ἡ ἀπόφοισις τοῦ Προέδρου Κάρτερ περὶ μειώσεως τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου καὶ ἡ ἀπανεψφάνισις οἰκονομικῶν δυσχερείων μεταξὺ τῶν νορβηγικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων προκαλούν φόδους ὅτι περισσότεροι πλοιοκτήται —καὶ οἱ τραπεζίται τῶν — θὰ πρέπει νὰ ἐπιλύσουν σοβαρὰ προβλήματα οἰκονομικῆς φύσεως ἔως ὅτου ἡ παρούσα, διαιωνίζομένη κρίσις τῶν δεξαμενοπλοίων, παρέθη.

Τρία ἔτη μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς κρίσεως, οἱ οἰκονομολόγοι τῆς Ναυτιλίας ἀρχίζουν νὰ διερωτῶνται κατὰ πόσον υπάρχουν εἰσέτι πλεονάσματα, ἀπὸ τὴν προηγηθείσαν περίοδον εύφορίας, τὰ ὅποια θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸν πλοιοκτήτα νὰ ἐπιζήσουν μέχρις ὅτου οἱ ναῦλοι ἐπανέλθουν εἰς κερδοφόρα ἐπίπεδα —ὅπερ δὲν ἀναμένεται νὰ συμβῇ ποὺ τὴν παρόδου μιᾶς τούλαχιστον διετίσις.

Μετὰ τὰ ἀρχικὰ περιστατικά —καὶ συγκεκριμένως τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν Ρέκστεν καὶ Βάσαγκε, τῆς βρετανικῆς Μπούρμα "Οἰλ, τῆς ισραηλινῆς Μαριτά Φρούτ καὶ τοῦ Ομίλου Κολοκοτρών —τὰς τελευταῖας ἔδημαδάς ηλθον εἰς τὰς ἐπιφάνειαν καὶ ἀλλαὶ περιπτώσεις νορβηγικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μὲ σούρογά προβλήματα: τοῦ Οίκου Φέρνλεϋ & "Εγκερς, λόγω τῆς παραγγελίας μεγάλων ὑγραεριοφέρων τάκες εἰς τὸ παρελθόν καὶ τῆς ἐταρίσας Στόλτ Νίλσεν, ἡ ὅποια παλεῖ τὸ ημισύ τῶν μετοχῶν τῆς εἰς τὸν Β.Ρ. διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ ἀντιποκριθῇ εἰς τὰς δανειστὰς ὑποχεώσεις τῆς. Εἰς τὴν Βρετανίαν ἡ Ρέσοργον Συμίθ Λάιν ἀπώλεσε τὸ σύνολον τῶν κετῶν τῆς ὡς ἀποτέλεσμα τῆς χροινσύνωσεως ἐκ μέρους τῆς ὀρθιμού δεξαμενοπλοίων καὶ τῆς συμμετοχῆς τῆς εἰς παραγγελίας πλωτῶν ἔξεδῶν γεωτρήσεως.

Τὰ γεγονότα τὰ ὅποια ὀδηγησον εἰς τὴν κατάστασιν αὐτῶν εἰναι γνωστά. Κατὰ τὴν περίοδον τοῦ 1972 - 73 συνεκέντωσαν οἱ ἐφοπλισταὶ τεσάστιοι κέρδη, τὰ ὅποια ἔχρησιμοποιήσαν διὰ νὰ χρηματοδοτήσουν μερικῶς παραγγελίας σούπερ τάνκερος, ὑγραεριοφόρων καὶ ἔξεδῶν ἀνορύζεων πετρελαίου. Μὲ τὴν ἔνσειν τῆς κρίσεως, πολλοὶ ἀπευθύνονται νὰ ὀκυρώσουν παραγγελίας, παρὰ τὰς ὑψηλὰς ρήτρας.

Οἱ υπόλοιποι συνέχισαν νὰ ἐπιβιούν μὲ τὰ κέρδη τὰ ὅποια είχον πραγματοποιήσει, ἀλλὰ καθὼς ἡ κρίσις παρετίνετο τὰ κέρδη ηλιττούντο καὶ αἱ κερδοφόροι νησιώσεις ἐληγον. Τότε εὑρέθησαν πρὸ διλήμματος: παροπλισμὸς η ἐπισχόλησις μὲ ναῦλους κολύποντας μετὰ βίας τὰ ὑπερόπιστα ξέσοδα. Περὶ ἐξοφλήσεως τοῦ χρεωλυσίου οὔτε συζήτησις.

"Ἄλλο δὲν είναι μόνον αὐτό. Οἱ πολυδάπανοι κολοσσοί, εἰς τοὺς ὅποιους οἱ πλοιοκτήται ἐπενέδυσαν τὰ προηγούμενα κέρδη των, ἀπώλεσαν τὴν ἀξίαν τῶν ἀπὸ τὴν μίαν στιγμὴν εἰς τὴν ἄλλην. "Ἐνα τάνκερ τοῦ ὅποιου η ναυπήγησις ἐκόστισε 70 ἑκατ. δολλάρια ἐπωλεῖτο εἰς τὰ 20 ἑκατ. δολλάρια, ἔαν εύρισκετο ἀγοραστής. Διὰ τὰ μεγάλα ὑγραεριοφόρα, ἀξίσ 80 - 100 ἑκατ. δολλαρίων, οὐδεὶς ἐνεφανίζεται ἐνδιαφέρομενος. Ποίος θὰ ἐπλήρωνε ἓνα τεράστιον ποσόν διὰ νὰ ἀγοράσῃ ἐκείνων εἴκοσι μόνον πρὸς παροπλισμόν; Τὸ ἀυτὸν ἰσχυει καὶ διὰ τὰς πλωτὰς ἔξεδρας γεωτρήσεως, καὶ ἀνορύζεως πετρελαίου. Πιστεύεται ὅτι αἱ μονάδες αὐτὰς οὐδέποτε θὰ ἀνακτήσουν τὴν ἀρχικήν των ἄξιαν.

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλεονάζον τοννάς ἐμειώθη σημαντικῶς, ἡ κατάστασις δὲν εἰ-

ναὶ διόλου ἐνθαρρυντική. Κατὰ τὸ δεύτερον ημισυ τοῦ παρελθόντος ἔτους οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήλθον εἰς τὰ 30 τῆς κλίμακος Γουόρλτσκεϊ, διὰ τὰ VLCC, περίπου 4.80 δολ. διὰ ταξίδιον ἀπὸ Περσικὸν Κέλπον εἰς τὴν Καραϊβικήν, καλύπτοντες τὰς ἡμερησίας δαπάνας πλέον ἕνα μικρὸν κέρδος. Μὲ τὴν ἔναρξην τοῦ τρέχοντος ἔτους, δῆμος, ἡ κολούθησαν τὴν κατιούσαν διὰ νὰ φθίσουν καὶ πάλιν εἰς τὰς 20 καὶ κάτω μονάδας τῆς κλίμακος.

Πρὸ τὸ παρόν δὲν υπάρχει ἐλπὶς ἀνακάμψεως πρὸ τοῦ φινιτού, εἰς τὴν καλυτέραν περίπτωσιν. Καὶ τούτο θὰ ἔχει την προηγηθεῖσαν περίοδον εύφορίας, τὰ ὅποια προφανῶς θὰ είναι κατόπερ ταῦτα τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Ἐν τῷ μετοχῷ, ὁ χρόνος παρέρχεται καὶ αἱ δυσχέρεισι εξεύρεταις ρευστοῦ χρήματος μεγεθύνονται. Οἱ ἀντιμετωπίζοντες προβλήματα πλοιοκτήταις, ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς εἰσαγωγὴς πετρελαίου, αἱ ὅποιαι προφανῶς θὰ είναι κατόπερ ταῦτα τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

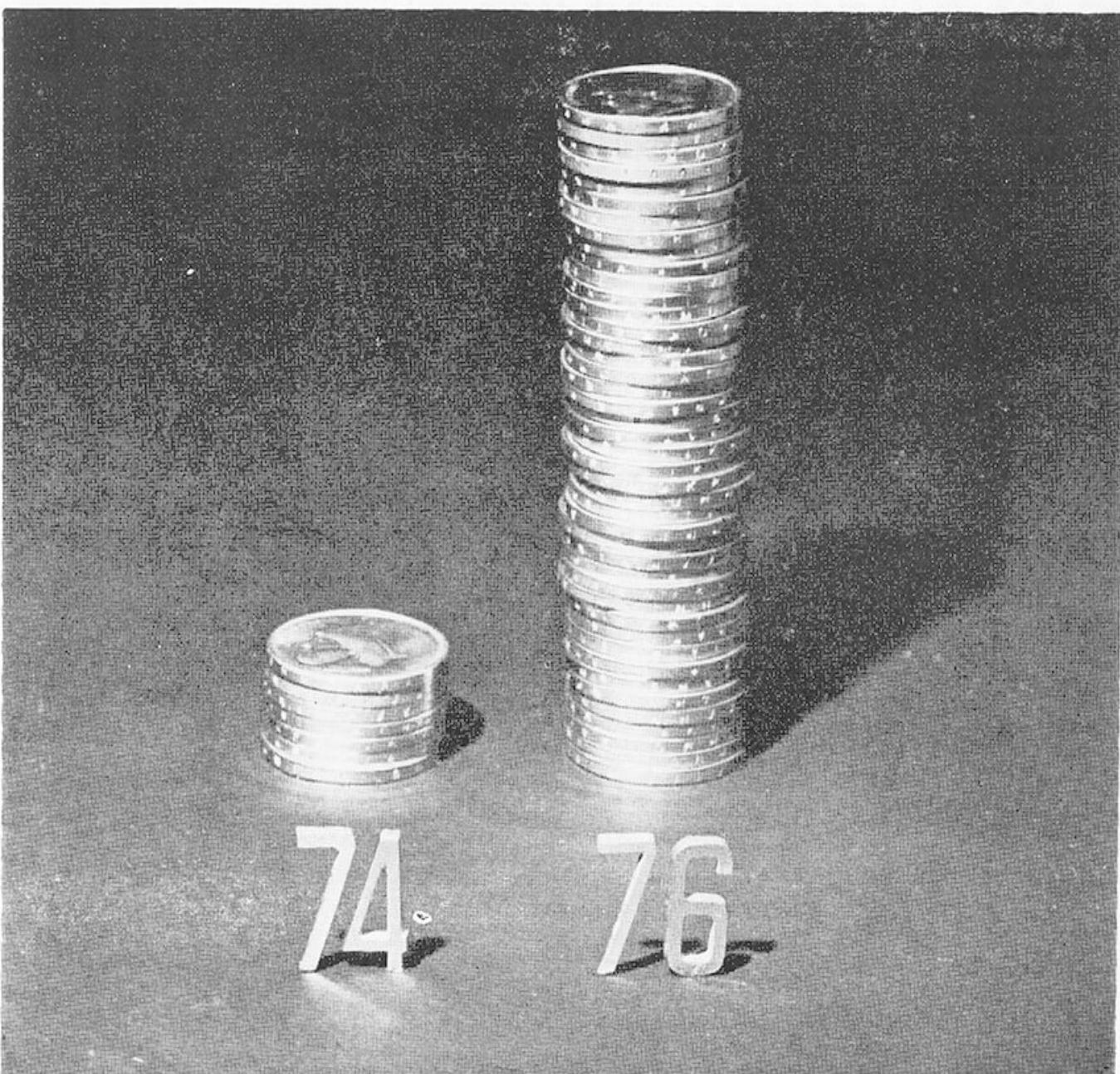
Νεοσόδις ἀκόμη, μόλις δεκαοκταετῆς ὁ Κώδιξ τοῦ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τελεῖ, ὡς γνωστόν, ὑπὸ πλήρη ἀναθεώρησιν, γηράσας προώρως ὡς φαίνεται, ὑπὸ τὸ ἄγχος τῆς ἀλματώδους προόδου καὶ ἔξελίζεως τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν.

Τριετές νήπιον, ἔξ αλλου, ὁ Κώδιξ τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ὑπέστη ἡδη τάσας μεταβολάς, ὡστε είναι ἀμφίβολον ὅτι θὰ προφάσῃ τὰ ναυτιλιακά.

Καὶ πάλιν καλά. Διότι ὑπάρχουν καὶ χειρότερα εἰς ἄλλους νομοθετικοὺς τομεῖς, εἰς τοὺς ὅποιους ἡ πολυνομία ἐπιβάλλει μίαν κωδικοποίησιν ἐτήσιως, παρὰ τὴν ὅποιαν, αἱ ἀντιφάσεις, αἱ παγίδες καὶ τὰ ποσάδυμα, εἰς οὐδένα ἐπιτρέπουν νὰ γινετίζῃ μετὰ δεβαιότητος τὰ συχνάτα.

Ὑπάρχει, ἀραγε, σωτηρία ἀπὸ τὸν νομοθετικὸν αὐτὸν κυκεῶν; Λέγεται περὶ τοῦ ὄχιον ημισύ τοῦ Χαρώνδα —περὶ τοῦ ὄχιον ἐγράψαμεν καὶ εἰς τοιαύτην προγύμνενον σχόλιον— ὅτι εἰχε τοιαύτην προστήλωσιν πρὸ τὴν ιερότητα τῶν νόμων, ὡστε ἐπίστευεν ὅτι ὁ προτείνων νέους νόμους ἐπρεπε νὰ θέσῃ πρώτον δρόχον εἰς τὸν τράχηλον. Καὶ ἔαν μὲν ἐγίνετο δεκτή ἡ πρότασίς του νὰ λύεται ὁ δρόχος, ἄλλως ν' ἀπαγχονίζεται διὰ τὴν πρὸ τὸ Δίκαιον ὁσέβειαν.

Είναι ὀλίγον δύσκολον, ὁμολογούμενως, νὰ ἐπαναφέρωμεν σήμερον παρόμοια σκληρά μέτρα. Διότι θὰ ἔθρηνούσαμεν χιλιάδας ἀγάθων νομοθετῶν. Τούλαχιστον, ὅμως, ἢς τεθῆ ὡς ἀπειλητικὸν σύμβολον ὁ Χαρόνδειος δρόχος καὶ ἢς ἔφαρμοσθη κατόπιν ἡ συνταγή τοῦ ρήτορος "Ισταίσον διδάσκαντος, ὅτι «χρή μεν τοὺς νόμους σφοδρῶς τίθεσθαι, πραστέρως δὲ κολάζειν ἡ ὡς ἐκεῖνοι κελεύουσιν».



ΕΠΤΑ φορές περισσότερο

Από το 1974 ως το 1976, οι Τρεχούμενοι Λογαριασμοί Καταθέσεων στήν Έθνική Τράπεζα έπιταπλασιάστηκαν! Κι αύτό γιατί:

- Παρέχουν άσφαλεια 100%, έπειδή δέν κρατάτε άπάνω σας χρήματα.
- Προσφέρουν ύψηλό τόκο.
- Δίνουν τήν εύχερεια ἄνετης ἀναλήψεως σ' ἕνα ἀπό τὰ 330 Καταστήματά μας σὲ όλη τήν Έλλάδα.
- Απλοποιοῦν τίς συναλλαγές: μὲ μιά ἐπιταγή μπορεῖτε νὰ πληρώνετε κάθε λογαριασμό σας: τῆς ΔΕΗ, τοῦ ΟΤΕ, τῆς Έταιρείας Υδάτων ἀκόμα καὶ τοὺς φόρους σας.

Τρεχούμενοι Λογαριασμοί
Καταθέσεων

"Έγιναν γιὰ τὴ δική σας ἔξυπηρέτηση"



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η ἀλληλογραφία μας

ΝΑΥΤΙΑΙΑ — Ε.Ο.Κ.

Αγαπητέ κ. Κωπτάκη,

Εις τὸ κύριον σχόλιον τῆς Ιησ Μαΐου 1977 τοῦ ἔγκριτον ύμῶν περιοδικού καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Ε.Ο.Κ. — ΝΑΥΤΙΛΙΑ» ἐκτίθενται λίαν ἐνδιαφέρουσαι ἀπόφεις καὶ ἐπισημαίνονται ἐνδεχόμενοι κίνδυνοι, ἀρκούντως σοδαροὶ διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἐν ὅψει τῆς πλήρους ἐντάξεως τῆς χώρας μας εἰς τὴν Ε.Ο.Κ.

Πρὸς μεῖζονα προβληματισμὸν, ἐπωφελούμενος τῆς γνωστῆς φιλοξενίας τῶν στηλῶν σας, θὰ ἐπεθύμουμε νὰ ἔκθεσω ἀπόφεις τινᾶς ἑταῖρων, καθ' ὅσον λόγω τοῦ ζέοντος τοῦ προβλήματος, δλονὲν πυκνότερον ἔρχονται, πολλαχόθεν, εἰς τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος, γνῶμαι, πολλαὶ τῶν ὄποιον ἔχουν ὡς ἐπίκεντρον συλλογισμούς, ἀκόμη καὶ εὐχάς, περὶ τὴν μορφὴν τῆς μελλούσης Κοινῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τῆς Ε.Ο.Κ.

Οὐδεὶς καλόπιστος συζητητὴς ἀρνεῖται ὅτι οἱ πάντες προσβλέπομεν εἰς ἀναμενόμενα τίλεουσκήματα, κυρίως δῶμας ἔξαρτωμένου ἀπὸ τὴν χάραξιν τῆς Κοινῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, τὴν ὄποιαν ἀλλοὶ τοποθετοῦν εἰς τὸ ἔγγυτερον καὶ ἄλλοι εἰς τὸ ἀπότερον μέλλον. Οἱ παράγοντες ποὺ θὰ τὴν καθορίσουν, κατὰ τὴν λογικήν, πρέπει νὰ είναι πρωτίστως τὰ συμφέροντα τῶν ἐντὸς τῆς Ε.Ο.Κ. εὐρισκομένων καὶ ὀλιγάτερον οἱ ἀγνωστοὶ νὰ εἰσέλθουν εἰς αὐτὴν. "Ἄδηλον τι θὰ προκύψῃ τελικῶς διὰ τὰ ἑλληνικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα, διότι ἡς μὴ λησμονοῦμεν δι.τι, συνθήσω, δὲν ουμπλέομεν." ΑἽς ἐνθυμηθῶμεν ἐπ' ὅλιγον τὸν Γαλλο-Ιταλικὸν... πόλεμον τῶν κρασιῶν διὰ νὰ ἔχωμεν μία εἰκόνα περὶ τοῦ σημείου, εἰς τὸ διποῖο δύναται νὰ φάσῃ ὁ οἰκονομικὸς ἀνταγωνισμός, ἀκόμη καὶ μεταξὺ ἑτέρων τῆς Ε.Ο.Κ. Καὶ ἐνώ τὸ μέλλον εἰκοτολογεῖται, τὸ παρόν, τὸ stius quo, τὸ ὑφιστάμενον νομικὸν καθεστώς τῆς Κοινότητος εἶναι δεδομένον καὶ ἀναντίρρητον, Ικανὸν νὰ παράσχῃ εἰς κάθε ψυχὴν ἀναλυτὴν ἐναργῆ εἰκόνα περὶ

τῶν ὀφελειῶν καὶ τῶν ἀδυναμιῶν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἐκ τῆς ὁριστικῆς ἐντάξεως τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν Ε.Ο.Κ., μὲ τὸ ἄρθρον 84 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης ὡς ἔχει σήμερον. Διότι, νομίζω, πρέπει νὰ είμεθα ρεαλισταὶ, ἐὰν ἐπιθυμούμενος νὰ εύρισκωμεθα πλησίον εἰς τὰ καίσα ναυτιλιακὰ προβλήματα. 'Ἐὰν ἐκκινᾷ κανεὶς ἀπὸ τὴν σκέψιν ὅτι αἱ διαπραγματεύσεις Ἐλλάδος — Ε.Ο.Κ. ἐνδέχεται νὰ δραδύνουν τόσον, ὥστε ἐν τῷ μεταξὺ νὰ ἔχῃ χαραχθῆ ἡ Κοινὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ τῆς Κοινότητος, τότε ἡ ἐκτίμησις τῆς καταστάσεως διὰ τὰ ἑλληνικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα διὰ πρέπει νὰ γίνη πάλι ὑπὸ τὸ φῶς τῆς νέας Κοινοτικῆς πραγματικότητος, ὡς αὐτὴ θὰ ἔχῃ διαμορφωθῆναι εἰς τὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας καὶ ὅρθως ἐπιστρέψει τὴν ἀνάγκην ἀγρύπνου παρακούσιθεσεως, ὥστε νὰ μὴ καταληφθοῦμεν ἐξ ἀπίνης.

'Ατυχῶς, ὥστε φαίνεται, δὲν ὑπάρχουν διαπραγματευτικὰ περιθώρια ἀποκλίσεως ἀπὸ τῆς εἰς τὸ σχόλιον σας θιγομένης θασικῆς, ὡς θὰ ἐδουμεν κατωτέρω, ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας καὶ ὀδιακρίτου ἀπασχολήσεως τῶν ναυτικῶν - ὑπηκόων μιᾶς τῶν Χωρῶν - Μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. εἰς πλοιά ἐτέρας Χώρας - Μέλους.

Καὶ τοῦτο διότι τὸ Εύρωπαϊκὸ Δικαστήριον (Cour Européenne de Justice) ἐδικαίωσε προσφυγὴν τῆς Ἐπιτροπῆς Εύρωπαϊκῶν Κοινότητων (Commission des Communautés Européennes - Cee) κατὰ τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως, ἀρνούμενης τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ γαλλικῶν πλαίσιων, ναυτικῶν ἐτέρων Χωρῶν - τῆς Ε.Ο.Κ., ἐπικαλούμενη πρὸς τοῦ σχετικὴν ἀπαγόρευτικὴν διάταξιν τοῦ Γαλλικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

'Η Commission ισχυρίσθη ἀθέτησιν τῶν Κοινοτικῶν Κανόνων, τῶν ἀναφερούμενων εἰς τὴν μὴ λῆψιν μέτρων διακρίσεως κατὰ τῶν ὑπηκόων ἑτέρων Χωρῶν - Μελῶν. 'Η Γαλλία ἐπεκαλέσθη ὅτι πρόκειται περὶ θέματος ἐμπίπτοντος εἰς τὴν σφαίραν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ὅπερ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρο. 84

τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης (μὴ χάραξις εἰσέτοι Κοινῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς), δὲν τυγχάνει ἐφαρμογῆς ἐπὶ τοῦ γαλλικοῦ ἔδάφους (ώς τοιούτου θεωρουμένου καὶ τοῦ γαλλικοῦ πλοίου). Οἱ Εύρωπαϊοι Δικασταὶ ἐταυτίσθησαν μὲ τὴν ἀποφυγὴν τῆς Commission, καθ' ὅσον, ὡς ἀπεράθησαν, ὁ Γαλλικὸς Νόμος συνιστά πράγματι ἀδέμιτον διάκρισιν εἰς δάραος τῶν ὑπηκόων τῶν ἑτέρων Χωρῶν - Μελῶν.

Σᾶς ἐπισυνάπτω φωτοτυπημένον ἀπόσπασμα περὶ τῶν ἀνωτέρω, ἀπὸ λίαν πρόσφατον ('Απρίλιος 1977) πληροφοριακὸν δελτίον τῆς Κοινότητος διὰ νὰ γίνῃ πληρέστερον ἀντιληπτή ἡ προφυγὴ τῆς Commission.

Καὶ τὸ ζήτημα δὲν σταματᾷ ἐδώ, παρὰ τὴν ἀναμφισβήτητον νομολογιακὴν σημασίαν τῶν προεκτένων. Τὸ κρατουόν σήμερον εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. γενικώτερον κλίμα στρέφεται κατὰ πάσης ἀθέτησεως τῶν θεμελιώσκων δικαιωμάτων καὶ ἐλευθεριών ἐντὸς τῆς Κοινότητος, ὡς τοιούτων νοούμενων καὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Κοινωνικῶν δικαιωμάτων (ὅπως τὸ τῆς ἐλευθερίας ἀπίλογης καὶ ὀδιακρίτου ἀσκήσεως οἰσουδήποτε ἐπαγγέλματος). 'Η ἀποφυγὴ αὐτῆς ὑποστηριχθείσα καὶ ὑπὸ τοῦ Βελγίου Πρωθυπουργοῦ κ. Léo Tindemans εἰς τὴν πρὸ καιροῦ δημοσιευθεῖσαν ἔκθεσιν του περὶ τῆς Εύρωπαϊκῆς Ενότητος, ἔλαβεν προσάρτως πανηγυρικὸν χαρακτήρα διὰ πολιτικῆς πράξεως μεγίστης διαρύτητος, τῆς ἀπὸ 5 'Απριλίου 1977 διακρηγέως περὶ τοῦ σεβασμοῦ τῶν θεμελιώσκων δικαιωμάτων (Les Droits Fondamentaux) τῶν πολιτών ἐντὸς τῆς Εύρωπαϊκῆς Κοινότητος, τῆς ὑπογραφεῖσης εἰς τὴν Λουιζεμβούργον ὑπὸ τῶν Προέδρων: α) Τῆς Ἐπιτροπῆς Εύρωπαϊκῶν Κοινότητων (cce) 6) Τοῦ ἐξ Υπουργῶν Συμβουλίου τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ γ) Τοῦ Εύρωπαϊκού Κοινοδουλίου.

Διὰ νὰ ὑποβοηθηθεῖμε εἰς τὴν κατὰ βάθος ἐρευναν τοῦ πολλαχόθεν ἡδη τεθέντος κρισίμου διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν προβλήματος, τῆς ἀναμενόμενης δηλούντοι μετατοπίσεως σημαντικοῦ, ὡς γενικῶς πιστεύεται, τημήσας τοῦ πολυτίμου ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ εἰς πλοία τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ., πρέπει ν' ἀποκόλλησμεν ἀπὸ ἐφαρμένα διώματα καὶ ὑπερεκτιμήσεις τοῦ ἄρθρο. 84 καὶ νὰ ἔχωμεν κατὰ νοῦν ὅτι συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 7 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης (ἐπαναλαμβανόμενον καὶ εἰς τὰ ἄρθρα 40, 45, 79 καὶ 95), ἡ ἀπαγόρευσις διακρίσεων μεταξὺ τῶν ὑπηκόων τῆς Κοινότητος, λόγω τῆς ἐθνικότητός των, ἀποτελεῖ μίαν τῶν πλέον βασικῶν ἀρχῶν τῆς συνθήκης, παρέχουσα τὴν δυνατότητα ἀναπτύξεως οἰκονομικῆς δραστηριότητος τοῦ Εύρωπαϊκού πολίτου πέραν τῶν Εθνικῶν Συνόρων, ἐντὸς τοῦ συνόλου τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ.

'Εντεῦθεν δὲν καὶ ἡ προμηθεύσις ἀπόφασις τοῦ Εύρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου, συνδεούντη ἐπὶ πλέον καὶ μὲ τὸ παρεχόμενον εἰς τὸν Εύρωπαϊον πολίτην θεμελιώσκων δικαιώματα ἐλευθερίας κυκλοφορίας του εἰς τὸ ἐσωτερικόν τῆς Ε.Ο.Κ. (ἄρθρ. 48 καὶ ἐπομ.), ἀσκήσεως μιᾶς δραστηριότητος ἡ ἐγκαστάσεως μιᾶς ἐπιχειρίσεως εἰς οἰανδήποτε χώρων - μέλος τῆς Ε.Ο.Κ. (ἐλευθερία τῆς ἐγκαταστάσεως: ἄρθρ. 52 καὶ ἐπομ.) ἡ τῆς ἀσκήσεως ἐνὸς ἐλευθέρου ἐπαγγέλματος (ἄρθρ. 59).

Σκότιμον, ίσως νὰ λεχθῇ ὅτι ἄκρι τούδε δὲν ὑφίσταται «πινακοποίησις», κατάλογος ὥστε λέγεται, τῶν θεμελιώσκων δικαιωμάτων τῆς Ε.Ο.Κ., οὐχ' ἡττος ὅμως αύθεντικῶς ὑποστηρίζεται ὑπὸ ἐπισήμων κύκλων της, ὅτι μεταξὺ αὐτῶν καταλέγεται καὶ τὸ δικαίωμα ἐλευθερίας ἀπίλογης τοῦ ἐπαγγέλματος, ὡς ἄλλωτε, οἱ αὐτοὶ κύκλοι διατείνονται, περιλαμβάνεται τοῦτο καὶ εἰς τὰ Συντάγματα ἀπασῶν τῶν χωρῶν - Μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ., μὲ μικρὰ τινας παραλλαγάς.

Καὶ τώρα ἐν κατακλεῖδι ἀπὸ προσδιορίσουν ἀπὸ κοινοῦ, ἀρμόδιοι καὶ ἐνδιαφερόμενοι, μὲ δυνατότητα μεγίστης προσεγγίσεως, τὴν θέσην τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἐκ τῆς ἐνδεχομένης ταχείας. ἐντάξεως τῆς εἰς τὴν Ε.Ο.Κ.,

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

με τὸ ἄρθρον 84 τῆς Συνθῆκης ὡς ἔχει σήμερον, ἢτοι ἀδρανούν. Ἀναμένεται ζημία ἡ ὄφελος καὶ εἰς ποιαν ἔκτασιν; Μέχρι τινός, ἀπὸ ἐτῶν, οἱ πάντες ἔκρουν τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου ἐκ τῆς ἀριθμητικῆς ἀνεπαρκείας καὶ τῆς ἀνάγκης ποιοτικῆς δελτιάσεως τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων, ὡςτε νὰ δινηθούν ταῦτα νὰ σμικρύνουν, ἔτι δὲ καλύψουν, τὰ δόλονεν διευρυνόμενα κενά ἐκ τῶν γιγαντιαίων ἀλμάτων (ἀριθμητικῶν - τεχνολογικῶν) τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου. Ἐκεῖ οἱ πάντες διέδεπτον τὸν μέγιστον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας κινδύνον. Ἡ κατάστασις αὐτὴ ἰσχύει σήμερον; Ἰδοὺ τὸ κρίσιμον ἔρώτημα τῆς Ναυτιλίας, ποὺ χρήζει ταχείας καὶ ὑπευθύνου ἀπαντήσεως. Ἰσως κατέστη συρμός, τὰ τελευταῖα ἔτη, εἰς τὸν οἰκονομικὸν τομέα ἡ Ἑλλάς νὰ συγκρίνεται μὲ τὴν Νορβηγίαν, λόγω πολλῶν ὁμοιοτήτων, ἰδιαίτερα εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπίδεσιν (ἀμφότεραι ἀπάσχολονται εἰς διεθνεῖς μεταφοράς κλπ.). Ἄς ἐπιχειρήσωμεν ἀκόμη ἕνα παραλληλισμόν, θέτοντες τὸ ἐπόμενον ἔρώτημα εἰς τὸν ἑαυτὸν μας: Τι ἡτο ἑκεῖνο που ἔκανε τὸν νορβηγικὸν λαὸν νὰ ἀρνηθῇ, κατόπιν δημοψιφίσματος, τὸν προσφερθεῖσαν ἄνευ καλυτερεγειῶν, ἔνταξιν τοῦ εἰς τὴν Ε.Ο.Κ.; Καὶ εἰδικώτερον: Ποιά υπῆρχεν ἡ ἐν προκειμένῳ στάσις τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας; Οἱ ἐλληνικοὶ ναυτιλιακοὶ παράγοντες ὀφείλουν, ὡς ἔχουν καθῆκον, νὰ διατυπώσουν τὴν τεκμηριωμένην ἀποφίνην τῶν ὑπευθύνων, ἄνευ περιστροφῶν, διότι ἡ ἔθυνη τῶν θὰ είναι ιστορική, ἀνάλογος ἵσως μὲ σοσ κατὰ καιρούς ἐπωνύμων καὶ μή, ἐλεγον διὰ τὸν θανάτιμον κινδύνον, τὸν ἀποτελοῦντα τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπὸ τὴν λειψανδρίαν.

"Ἄς σταθμίσουν λοιπὸν μῆτως ἡ Ε.Ο.Κ. ἀποτελεῖ δι' αὐτοὺς ἄλλης μορφῆς ὑποτροπήν, «ζαχαρωμένο χάπι» αὐτὴν τὴν φοράν, ἀποψιλώσεως τῶν πλοίων μας ἀπὸ τοὺς "Ἑλληνας ναυτίλους καὶ μάλιστα ἀθελήτως" ρίπτοντας τὸ βάρος τῶν εἰς ὄφελος τῶν ἀνταγωνιστῶν μας.

Πρὸς ἄρσιν πάσης παρεξηγήσεως, ἐν προκειμένῳ ὀμιλούμενον μόνον περὶ τοῦ ἀμύγους ναυτιλιακοῦ συμφέροντος τῆς χώρας, ἀπουσιδεούμενον ἀπὸ τὸ γενικώτερον συμφέρον αὐτῆς ἐκ τῆς ἐντάξεως τῆς εἰς τὴν Ε.Ο.Κ., διότι ἐδὼ τὸν λόγον ἔνει πλέον ἡ ὑπευθύνος Κυβέρνησις καὶ ἐν τελευταίᾳ φάσει ὡς ἐλληνικὸς λαός, κατὰ τὸ πρότυπον τῶν λαῶν τῶν Χωρῶν - Μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ.

Συμφέρον καὶ καθῆκον τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας είναι ἡ ἀπόσαφήνιστης τῆς θέσεως τῆς μὲ τὰ σημερινὰ δεδομένα. Καὶ εἶναι δέδαιον διη, μὲ τὴν κοινὴν προσπάθειαν δῶν, θὰ ἔξερεθοῦν τὰ μέσα καὶ οἱ τρόποι προστασίας της, ὥστε αὐτὴν οὔτε καιρίων νὰ πληγῇ, ἀλλ' οὐδέν ν' ἀποτελέσῃ τροχοπέδην εἰς τὴν γενικωτέραν πορείαν τοῦ ἔθνους.

Ἐπὶ τούτοις, κ. Κωντάκη, ἐπ' εὐκαιρία τῶν δικαίων πρὸς ὑμᾶς ἔօρταστικῶν ἀκόλουσεων καὶ ποικίλων φιλοφρονών διὰ τὸ ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Πατρίδος γενικώτερον ἔργον σας, δεχθῆτε τὰ θερμότατα συγχαρητήρια μου καὶ τὰς πλέον εἰλικρινεῖς εὐχάς μου διὰ τὴν συνέχισιν τοῦ ἄθλου σας.

Μετὰ τιμῆς

ΑΠΟΣΤΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ

'Αθῆναι 10 Μαΐου 1977

Υ.Γ.: Συγχωρήστε μου τὴν ἀνωνυμία. Τὸ περιεχόμενον ούδενα θίγει. Ἐλπίζω νὰ μοῦ δώσετε τὴν χαρὰ νὰ σᾶς συγχαρῷ ἀπὸ κοντά.

ΟΡΘΟΤΑΤΗ ΥΠΟΔΕΙΞΙΣ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Ἐν συνεχείᾳ τοῦ ἀπὸ 15.5.77 δημοσιεύματός σας (ἀριθμ. φύλ. 1077/766) «ΕΠΙΜΙΑΣ ΑΝΩΜΑΛΙΑΣ - ΔΕΝ ΠΑΜΕ ΚΑΛΑ» (σελίς 2), κάνω μίαν πρότασιν πρὸς ἀποφυγὴν κάθε δημιουργουμένης παρεξηγήσεως.

Εἰς τὸ Τμῆμα Δεξαμενῶν νὸν ἀναρτηθούν πίνακες καὶ τῶν 4 δεξαμενῶν (δύο μονίμων - δύο πλωτῶν) εἰς τοὺς ὄποιους θὰ ἀναγράφεται κατὰ σειράν προτεραιότητος, ἀριθμός πρωτοκόλλου, ἡμερομηνία ὑποβολῆς αἵτησ-

ας, ἀριθμὸς καὶ ἡμερομηνία καταβολῆς δικαιωμάτων δεξαμενισμοῦ, αἴτουμεναι ἡμέραι δεξαμενισμοῦ, σύνομα πλοίου, ὀνοματεπώνυμον ὑποβάλλοντος τὴν αἴτησιν, διεύθυνσις, τηλέφωνον.

Οἰκοδεσπότης νοεῖται ὅτι θὰ ἔχουν προτίμησιν τὰ πλοία τὰ ὄποια προβλέπει ὁ κανονισμός διεποιηγίας δεξαμενῶν Ο.Α.Π. καὶ οἱ λόγοι τῆς προτίμησεως θὰ ἀναγράφωνται εἰς τοὺς πίνακες ὡς παραπτήρησις.

Ζητά συγνώμην διὰ τὰς ὡς ἄνω ὑποδείξεις ποὺ προέρχονται ἀπὸ ὄνθρωπον ποὺ ἐπὶ 50 χρόνια ὑπηρετεῖ τὸ λιμάνι Πειραιῶς ἀρχιζόντας τὴν σταδιοδρομίαν τοῦ ὡς ὑπάλληλος, πράκτωρ καὶ συμμέτοχος σὲ ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν καὶ ποὺ διὰ λόγους εὐνόητους δὲν ὑπογράφει, ἀλλὰ μονογράφει. Πειραιεὺς 16 Μαΐου 1977

M. T. P.

Σ μ.: «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: 'Ο Ο.Α.Π. ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ τὰς ἀνδιαφερομένας ὄργανώσεις ὀφείλει νὰ μελετήσῃ καὶ νὰ ἀναδιογραφήσῃ τὸ ὄλον σύστημα — τὸ ἦκστα στατιστικὸν — τῆς εἰσδοχῆς τῶν πλοίων πρὸς δεξαμενισμόν. Αἱ ἀνωτέρω ὑποδείξεις καὶ ἄλλαι ἀσφαλῶς θὰ πρέπει νὰ συζητηθοῦν.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΤΩΝ ΕΓΧΡΩΜΩΝ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

'Αναφέρωμει εἰς τὸ σημείωμά σας τῆς 15ης Ἀπριλίου μὲ τίτλον «Η ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ» ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐν 'Ελλάδι ἔξοφλησιν ἀπόλυτονταν ἔγχρωμων ναυτικῶν καὶ ἐπιθυμώ νὰ παρατηρήσω τὸ ἔξης:

'Η «κομπίνα συναλλάγματος» διὰ τὴν δοποὶ παραπονεῖται ὁ πληροφοριοδότης σας εἰναι σύμφωνος πρὸς τὸ πνεύμα καὶ τὸ γράμμα τῆς κειμένης ναυτεργατικῆς νομοθεσίας μας, ἡ ὁποία ἀπαγορεύει τὴν φυλετικὴν διάκρισιν εἰς τὸ μισθολόγιον καὶ τοὺς δρους ἐργασίας καὶ ἀδιαστήσεως ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν. Πάσας αὐθαίρετος ἔκπτωσις ἐκ τῆς ερθῆς πορείας, εἴτε λόγω ἀγνοίας εἴτε λόγω πλεονεκτίας, θέλει ἀσφαλῶς ὁ δηγήσης τοὺς ἀδικουμένους ἔγχρωμους εἰς τὰ τοπικὰ γραφεῖα τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ὑποβιδάση τὴν ἔθνηκην μας σημαίαν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν σηματιών ἔκμεταλλεύσεως τῶν ἔγχρωμων ναυτικῶν.

Αὐτὸν νὰ ἔχῃ ὑπὲρ ὅφιν του ὁ παραπονούμενος καὶ δοσοὶ ἐκ τῶν συναδέλφων του διανούνται τὰ αὐτά.

'Ο Φιλαλήθης

'Αθῆναι 17 Μαΐου 1977

ΤΟ Ν.Α.Τ.

'Κε Διευθυντά,

'Από καιροῦ παρακολουθῶν δημοσιεύματα τόσον τῶν «Ν. Χ.» δοσοὶ καὶ τοῦ ἡμερήσιου τύπου αἴτια αὖτε καταρίπονται εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Δὲν σᾶς ἀποκρύπτω τὰς ἀνησυχίας μου

διὰ τὸ ἀσφαλιστικὸν τοῦτο ἴδρυμα τῶν ἀπομάχων του κύματος.

Μου εἰχει δοθῆ ἀλλοτε ἡ εὐκαιρία νὰ ἐπινέσω δημοσίᾳ τὴν ταχύτητα μεθ' ἡς διεπεραιώθη ὑπόθεσις συντάξεώς μου καὶ είχον ἐλπίσει ὅτι εἰς ὅλα τὰ τμήματα αὐτοῦ ἡ λειτουργία αὐτοῦ θὰ ἦτο ὅμαλη.

Μετὰ λύπης ὅμως σήμερον διαπιστώνω ὅτι κάτι δὲν πάει καλά, ἡ μᾶλλον πολλὰ δὲν πάνε καλά.

Μεταξὺ τῶν πολλῶν τὸ σοθαρώτερον είναι ὅτι τὸ "Ιδρυμα τοῦτο ἔχει ἀποφύγει ἐπιμελῶς νὰ δημοσιεύσῃ ὡς ἔχει ὑποχρέων τὸν οἰκονομικὸν ὀπολογισμὸν ἡ ισολογισμὸν του ἐπί τέσσαρα συνεχῆ ἔτη.

'Ως συνταξιούχος καὶ ἔχων ἔννομον συμφέρον ἐρωτῶ πῶς είναι ἐπιτρεπτή μία τοιαύτη παραπτήψις. Πώς δικαιολογεῖται μία τοιαύτη ἀνεπιτρεπτή παθυστέρησης διὰ κάτι δὸποιν ὃ νόμος ἐπιβάλλει καὶ ποίοι είναι ἐκείνος ὅστις ἐπωμίζεται τὴν βαρεῖσα εὐθύνην τῆς καθυστερήσεως. Πρόκειται περὶ διαχειρίσεων δισεκατομμυρίων δραχμῶν. "Ἄς μη νομισθῇ ὅτι ὑποψάζομαι ἀτασθαλίας, πλὴν ἡ τάξις καὶ ὁ νόμος ἐπιβάλλουν ὅπως δῆλοι οἱ ναυτικοὶ ἔργαζόμενοι καὶ συνταξιούχοι γνωρίζουν τὰ τοῦ «ἴσικον τῶν».

'Ἐπαναλαμβάνω, ὅτι ἔχω ἔννομον συμφέρον διὸ δικαιούμεναι νὰ πληροφορηθῶ τὸ ταχύτερον δυνατόν τις ἀκριβῶς συμβαίνει καὶ ποία δικαιολογία ταῦτα προβλήθη διὰ τὸν ἀδικαιολόγητον καθυστερήσην καὶ παραπτήψιν. "Ἄς μου ἐπιτραπῇ νὰ νομίζω ὅτι τὸ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. πρέπει εἰς τὴν πρώτην συνεδρίαν αὐτοῦ νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ σοθαροῦ τούτου θέματος.

Πιστεύω ὅτι καὶ τὰ «Ν. Χ.» θὰ νιοθετήσουν τὰς ἔκτεθειμένας ἀπορίας μου.

Φιλικώτατα

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

Γεν. Γραμματεύς
Πανελλήνιου 'Ενώσεως
Συντζυχών Μηχανικών
καὶ 'Ασυρματιστών Ε.Ν.

'Αθῆναι 17) 5/77

ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΕΛΕΧΗ

Κύριε Διευθυντά,

Μετά μεγάλου ἐνδιαφέροντος οἱ διπλωματούχοι Μηχανολόγοι/Ναυπηγοί τῆς «THENA-MARIS MARITIME INC.», ἐδιάβασαν τὸ ἄρθρον σας, εἰς τὸ τεύχος τῆς 1.5.77, τὸ δόπιον ἐπίτζουμενον ὅτι θὰ εὔρῃ καὶ πρέπει νὰ εὔρῃ ἀπήκησην σχετικῶς μὲ τὴν ἀσφάλισην καὶ συνταξιοδότησην τῶν διπλωματούχων Μηχανολόγων/Ναυπηγῶν, οἱ ὁποῖοι δὲν είναι μόνον 100 ἀλλά ἀνέρχονται εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν 300 περίπου, ὑπηρετοῦντες ἐλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα ἀνά τὸν κόσμον καὶ ὡς παράδειγμα, μόνον εἰς τὴν «THENAMARIS» ὑπηρετοῦντος 12 διπλωματούχοι Μηχανολόγοι/Ναυπηγοί τὰ ὄντατα τῶν ὁποίων είναι τὰ κάτωθι:

Ζάριας, Γιαννακούρος, Τσονάκης, Δούκας,



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TPANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

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

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

Τσερετόπουλος, Τουλούμης, Γιασεμάκης, Κοντός, Αρχοντάκης, Συμράλακης, Άνδρουλάκης και Μανταδάκης και οι όποιοι ένδιαφέρουνται σφόδρα διά τὴν περαιτέρω έξελιξιν τοῦ θέματος.

Μετά τιμῆς,

Διὰ τὴν

THENAMARIS MARITIME INC.,
(ώς Πράκτορες)

K. I. ZAPIAS

Προϊστάμενος Τεχνικού Τμήματος
Πειραιεύς, 24 Μαΐου 1977

* * *

'Αγαπητέ κ. Διευθυντά,

Εύχαριστούμεν διὰ τὸν ἄρθρον σας τῆς Ιης Μαΐου ἡ.ε. περὶ Τεχνικῶν στελεχών, ἢτοι Διπλωματούχων, Μηχανολόγων, Μηχανικῶν, Ναυπηγῶν, ἀσχολουμένων εἰς ὑπευθύνους θέσεις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας και οι όποιοι δυστυχώς εἶναι ἀνεῦ ἀσφαλίσεως εἰς τοὺς οἰκείους Ναυτιλιακούς Ὀργανισμούς.

Τὸ ἀνωτέρω πρόβλημα σπάσχοδει σοβαρῶς τοὺς ἀνωτέρους ἐνδιαφερομένους και ἐπίζουμεν ἡ Πολιτεία μὲ τὰ ἀρμόδια δργανά της θὰ δώσῃ συνέχειαν καὶ λύσιν εἰς αὐτό. 'Ἐπι' πλέον ἐπίζουμεν διὰ καὶ ἔσεις θὰ συνεχίσετε τὴν ἡδη ἀρξαμένην προσπάθειάν σας ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.

Οι ἀσχολούμενοι μὲ τὴν Ναυτιλίαν Διπλωματούχοι Μηχανολόγοι/Ναυπηγοί ὑπερβαίνουν τοὺς τριακοσίους.

Εύχαριστούμεν διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Γ. Μπούγιας - Μηχανολόγος/Μηχανικός
Μ. Μπιλλήρης - Μηχανολόγος/Μηχανικός, Γ.
Παπαφίλιππου - Μηχανολόγος/Μηχανικός, Κ.
Κομηνήδος - Ναυπηγός.

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικόν σας τῆς 15ης Μαΐου 1977 ἐδημοσιεύθη ἐπιστολὴ τοῦ κ. Κων. Στραβελάκη ὑπὸ τὸν τίτλον «ΠΡΟΣ ΤΟ NAT». 'Ἡ ἐπιστολὴ αὕτη διαφέρει εἰς τινὰ σημεῖα τῆς εἰς τὴν 'Υπηρεσίαν μας ληφθείσας τοιαύτης, ἥτις περιλαμβάνει πλείστας ὑδριοτικάς φράσεις, ὡς π.χ.:

«ΛΟΓΩ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΥΜΩΝ ΝΑ ΕΧΕΤΕ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟ ΕΙΣ ΛΙΣ ΣΑΒΩΝΑ», «ΝΑ ΕΙΣ ΤΕ ΠΙΟ ΜΕΤΡΙΟΦΡΟΝΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΤΟΙ», «ΝΑ ΜΗΝ ΚΑΝΕΤΕ ΤΟΝ ΓΙΑΓΚΟΥΛΑ», «ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΙΡΝΕΤΕ ΕΣΣΕΙΣ ΤΑ ΓΑΛΟΝΙΑ».

Ἄντιπαρερχόμενοι τῷ δυσμενῇ και ὑδριοτικῷ σχόλῳ τοῦ ἐπιστολογράφου κατὰ τῆς Διοικήσεως τοῦ Ταμείου, σᾶς γνωρίζουμεν τὰ κάτωθι πρὸς ἐνημέρωσιν τοῦ ἀναγνωστικοῦ σας κοινοῦ :

1.— Τὸ γραφεῖον τοῦ κ. Στραβελάκη ὁ φεῖλει εἰς τὸ NAT τὰ κάτωθι κατά πλοῖον

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ παρὸ τῆς «Ναυπηγείας Χαλκίδος» Α.Ε. καινουργῆ ύλικὰ ἀρίστης ποιότητος πλεονάσαντα κατὰ τὴν μετασκευὴν πλοίων.

Περιλαμβάνονται καλώδια καὶ γενικὸν ἡλεκτρολογικὸν ύλικόν, σωλῆνες, βάνες καὶ ύλικὰ ἐνδιαιτημάτων πληρώματος καὶ ἐπιβατῶν.

Διὰ περισσότερες πληροφορίες ἀπευθύνεσθε εἰς:

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.

Ταχ. Θυρὶς 18

Χαλκίς

Τηλ.: (0221) 31502

Τλξ: 27143 NAXA GR

Ἀρμόδιος κ. Α. Προκοπίου.

ποσά, ἐπὶ συνόλου ἐννέα πλοίων :

- α) BENOTISIKIMH Ν.Π. 4574 Ναυτολ. 17½ μηνῶν, λίραι 25.530, ἔξωφλήθη μόλις τὴν 175).
- β) TRITON N.P. 4576 Ναυτολ. 12 μηνῶν, λίραι 15.340.
- γ) TOXOTHES Ν.Π. 5336 Ναυτολ. 10,20 μηνῶν, λίραι 20.780.
- δ) YDROXOOS Ν.Π. 5425 Ναυτολ. 9½ μηνῶν, λίραι 17.500.
- ε) TAYROS Ν.Π. 5436 Ναυτολ. 6,10 μηνῶν, λίραι 10.530.

'Εάν ληφθῇ ὑπὸ ὅψει διὰ ἔκαστον ναυτολόγιον καθίσταται ληξιπρόθετον καὶ ἀπαιτητὸν ἄμα τῇ συμπληρώσει ἔξι μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως του, ἡ ληξιπρόθετος καὶ ἀπαιτητὴ οφειλὴ 89.680 λιρῶν θὰ ἔπερπε νὰ ἐπιβάλῃ κοσμότητα εἰς τὸν ὄφειλέντην καὶ σεβασμὸν πρὸς τὸν ἀνεκτικὸν πρὸς αὐτὸν φερόμενον Ἀσφαλιστικὸν 'Οργανισμὸν τῶν Ναυτικῶν μας.

2.— Τὸ ὡς ἄνω γραφεῖον δὲν ἔξοφλει τὰς πρὸς τὸ N.A.T. ὑποχρέωσεις του ἐμπροθέσμως, ἀλλὰ πάντοτε ἐκπρόθετος καὶ μετά προηγουμένας πάντοτε εἰδοποιήσεις.

'Επίσης δὲν ἀντικαθίσταται ἐμπροθέσμως καὶ εἰς τὴν ἀνά ἔξαμπλων λήξιν των τὰ ναυτολόγια τῶν πλοίων τὰ ὄποια ἐκπροσωπεῖ, καίτοι ὃ τοῦ ίδιος ὡς παλαιὸς πλοίαρχος γνωρίζει ὅτι ἡ ἐμπροθέσμως ἔξοφλησίς καὶ ἀντικαθάστασις τοῦ ναυτολογίου δημιουργεῖ ἀδυναμίαν καταχωρίσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ναυτικῶν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ζημιούνται πολλοὶ τούτων εἰς τὴν ἀπόκτησιν προαγωγικῶν διπλωμάτων ἡ ἔγκαιροι συνταξιυδότησιν των.

3.— Εἰναι κοινῶς γνωστόν, ὅτι ἐκ τῶν καθυστερουμένων εἰσφορῶν τοῦ ναυτολογίου μέγα μέρος αὐτῶν ἀνήκει εἰς τοὺς ναυτικούς. Τούτο παρακρατεῖται ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην καὶ ἀποδίθεται, ὅπως ὁ νόμος ὅριζει εἰς τὸ N.A.T.

'Η πέραν ὅθεν τοῦ ἔξαμπλου παρακράτησις εἶναι μία ἀνεπίτεπτος δανειοδότησίς του ὑπὸ τοῦ N.A.T. ἀνεξάρτητα ἔαν ἐπιβαρύνεται μὲ πρόσθετον τέλος (τόκον) 12%. 'Η πέραν δὲ τοῦ 18μήνου κατακράτησις διώκεται καὶ ποινικῶς.

Εἰδικότερον διὰ τὸ πλοῖον τοῦ Γραφείου τοῦ κ. Στραβελάκη KPIOΣ τὸ ὅποιον καθυστερούσε τὴν καταβολὴν εἰσφορῶν πέραν τοῦ 18μήνου, τὸ ΔΣ)NAT μὲ δύοφωνον ἀπόφασιν του εἶχεν ἀποφασίσει τὴν καταμήνυσιν του εἰς τὸν κ. Εισαγγελέα, ἀφοῦ προηγουμένως ειδοποιήθη. Εἰς τούτο συνεφώνησαν καὶ οἱ εἰς τὸ Συμβούλιον συναδελφοί τοῦ κ. Στραβελάκη. Αὕτη ἡ ειδοποίησις (πολλοστὴ διὰ τὸ αὐτὸ πλοῖον) μὲ παράκλησιν διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῆς ὄφειλῆς φρονεῖτε ὅτι διδεῖ τὸ δικαίωμα εἰς οἰονδήποτε ν' ἀποκαλῇ τὸ N.A.T. ὡς Γιαγκούλαν;

4.— Κατηγορεῖ διὰ τὸ πλοῖον τοῦ Γραφείου τοῦ κ. Στραβελάκη KPIOΣ τὸ ὅποιον καθυστερούσε τὴν καταβολὴν εἰσφορῶν πέραν τοῦ 18μήνου, τὸ ΔΣ)NAT μὲ δύοφωνον ἀπόφασιν του εἶχεν ἀποφασίσει τὴν καταμήνυσιν του εἰς τὸν κ. Εισαγγελέα, ἀφοῦ προηγουμένως ειδοποιήθη. Εἰς τούτο συνεφώνησαν καὶ οἱ εἰς τὸ Συμβούλιον συναδελφοί τοῦ κ. Στραβελάκη. Αὕτη ἡ ειδοποίησις (πολλοστὴ διὰ τὸ αὐτὸ πλοῖον) μὲ παράκλησιν διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῆς ὄφειλῆς φρονεῖτε ὅτι διδεῖ τὸ δικαίωμα εἰς οἰονδήποτε ν' ἀποκαλῇ τὸ N.A.T. ὡς Γιαγκούλαν;

5.— Τὸ ποσὸν τῶν 2.780 λιρῶν, που τόσον προσθύεται νὰ χαρακτηρίσῃ ὁ κ. Στραβελάκης ὡς λάθος τοῦ Λογιστηρίου που προέκυψεν ὑπὲρ αὐτοῦ ὡς ἀκόλουθως : Τοῦ ἐπεδόθη τὸ ὑπὸ ἀριθμ. 1388)74.ΦΕ διὰ τὸ πλοῖον KPIOΣ τὸ ὅποιον εἶχε χρεωθῆ

μὲ ἐλλιπῆ σύνθεση πληρωμάτος. 'Ο πλοιοκτήτης εἶχε δικαίωμα ἀναθεωρήσεως παραιτούμενος τοῦ εὔεργετῆματος τοῦ ἄρθρου 13 ΝΔ 2687)1953 (ῶς πρὸς τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἐλλιποῦς συνθέσεως), δι' ὅ και ὑπέδαλεν σχετικὴν αἴτησιν διὰ τῆς ὄποιας ἀνελάμβανε τοῦ λοιποῦ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ καταβάλῃ τὰς εἰσφοράς τῆς πλήρους όργανικῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου.

Κατόπιν τῆς ὑποβληθείσης παραιτήσεως ἡ 'Υπηρεσία ἀνεθεώρησε τὸ ἀνωτέρω ΦΕ καὶ ἐπιστώθη ὁ λογαριασμός τοῦ πλοίου μὲ £ 2.779,550 τὴν 26.4.1977 (ητο 5 ἡμέρας δραδύτερον τοῦ ἀποσταλέντος εἰς αὐτὸν λογαριασμοῦ). Τὸ ἐναπομεῖναν ἐν τῆς κατὰ τὸ ποσὸν τῶν £ 2.780 μειώσεως τῆς ὄφειλῆς, καὶ μετὰ τὰ ἀπειληθέντα ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. μέτρα, ὁ κ. Στραβελάκης ἔσπευσε τὴν 5.5.77 νὰ ἔξοφλησή μετὰ τὰς γενομένας τρεῖς εἰδοποιήσεις (τῆς 22.3.77, 2.4.77 καὶ 21.4.77). Οὕτω τὸ ποσὸν τῶν 2.780 λιρῶν δὲν κατεβλήθη, ἀλλ' ἔξεπεσθη. Τὸ μόνον λάθος καὶ αὐτὸ ἀθροιστικὸν καὶ ἀζημίως διὰ τὸν ὄφειλέτην, ἥτο τῶν 1.000 λιρῶν, τὸ ὡποῖον ἐπίσης καὶ δὲν κατεβλήθη.

6.— 'Η Ἐλλὰς δὲν ἔχει Προξένους εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου. 'Οπου ὑπάρχουν ἀμιθοί Πρόξενοι οἱ ὄποιοι συνήθως εἰναι ἀλλοδαποί, δὲν γίνονται ἀντικαταστάσεις ναυτολογίων, διότι δὲν γνωρίζουν 'Ελληνικά. 'Αν ὁ κ. Στραβελάκης ηθελε ν' ἀντικαταστήσῃ τὴν ὄφειλήν, ὅποτε ὁ πλοίαρχος θὰ ἐλάμβανε τὴν τελεγραφικὴν ἐντολὴν τοῦ NAT νὰ τὸ ἀντικαταστήσῃ εἰς τὸν πρώτον λιμένα ἔνθα ἔδρευε 'Αρχή ἔξουσιοδοτημένη διὰ τὴν ἀντικατάστασιν. Τοιάδη παίζεις δημόσιος τοῦ κ. Στραβελάκη δὲν ἔχει καταστήσει.

7.— Τὸ N.A.T. δὲν ἔχει δικαίωμα ἐλέγχου τῶν Προξένων ἡ Προξενικῶν 'Υπαλλήλων οἰτινες ὑπάγονται εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εξωτερικῶν. 'Ενω εἰς Βενετίαν ἔγινε ὅτι ὁ κ. Στραβελάκης καταγγέλλει, εἰς οὐδέν πταίει τὸ N.A.T., τὸ ὄποιον ἡδη ἔξητησεν ἀρμοδίως πληροφορίας.

8.— Διὰ τὸ s) ANTAIOS ἔξητηθη δι' αἰτίσεως νὰ γίνῃ ἀντικαταστάσεις ναυτολογίου εἰς τὸ Μπουένος 'Αύρες καὶ ὅχι εἰς Μοντεβίδεο. Τὸ πλοῖον εἶχε τὸ 68 'Αμβέρσης ναυτολογίου ἀπὸ 20.4.76. Τὴν 23.3.1977 ειδοποιήθη νὰ ἔξοφλησή τὸ 11½ μηνῶν ναυτολογίου τοῦ λιρῶν 24.100. Τοῦ ἐπετράπη παρακλητικῶς ἐπὶ καταβολῆ μόνον 5.400 λιρῶν ὡς ἀπόπλους ἐκ Λιβύης μὲ ἐλευθεροποίησαν 15 ημερών διά Μοντεβίδεο - Μπουένος 'Αύρες, διότι ἡ ἔγκαιρη εἰσφορά μετατρέπεται σε παρακλητικό.

'Επειδή, κ. Διευθυντά, εἰς τὸ NAT οἱ λιμενικοὶ παίρνουν τὰ γαλόνια, ὡς ισχυρίζεται ὁ ἐπιστολογράφος μας, ἀλλὰ μοχθούν διὰ ἔξυπηρτον τὴν Ναυτιλίαν καὶ τοὺς ἀνθρώπους της —ἀμειδόμενοι ὑπὸ τοῦ Δημοσίου καὶ οὐχὶ ὑπὸ τοῦ NAT— μετὰ τῶν ἀριθμητικῶν ἐλαχίστων υπαλλήλων, οἱ ὄποιοι οι αναλισκονται μαζὶ τους, εἰμεθα δέδαιοι, διότι θ' ἀναγνωρίσετε ὅτι δὲν κάνωνται ἐπὸν Γιαγκούλας ὅταν ἔξ υπηρεσιακού καθήκοντος ὑπενθυμίζομεν εἰς τοὺς ὑπερημέρους ὄφειλέτας τὸ χρέος των.

Τέλος, ὡς πρὸς τὸν ισχυρισμὸν τοῦ κ. Στραβελάκη, διότι δὲν είναι ὄρθο γὰρ τὸν πελίτη που πληρώνει 600.000 δολαρία τὸ χρόνο νὰ ἀπειλήσαι μὲ φυλακὴ μία εἶναι ἡ ἀπάντησις : Τὸ ήμισυ περίπου αὐτῶν τῶν χρημάτων είναι, ὡς προσλέχθη, τῶν ναυτικῶν. Καὶ ὅφειλει νὰ τὸ ἀποδίῃ ἐμπροθέσμως, χωρὶς ν' ἀναμένην εὐχαριστίας. Διότι ὁ προιοντας χρεωστεῖ πληρώνει τὰ χρέη του καὶ δὲν ὑβρίζει... Διότι εἰς τοὺς ύβριστὰς δύνανται νὰ δοθῇ κατὰ νόμου ἀπάντησις.

'Ο Γενικός Διευθυντής ΤΟΥΡΚΟΛΙΑΣ ΓΕΩΡΓ. Πλοίαρχος Λ.Σ.

Πειραιεύς, 20 Μαΐου 1977

ΤΙΜΩΝΤΑΙ ΤΑ «NAYTIKA XRONIKA»

ΑΠΟ ΤΑ ΟΣΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ
ΑΠΟ ΦΙΛΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΣ ΜΑΣ

TOY K. R. T. YOUNG

Άγαπητέ κ. Κωττάκη,

Παρετήρησα μὲς ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον ὅτι προσφάτως ἔξεδόθη τὸ 1900ὸν τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονιῶν». Τούτῳ ἀποτελεῖ πράγματι ἔναν μεγάλον ἄθλον καὶ ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ἐπιθυμῶ νὰ ἐκφέρω τὰ θερμότατα συγχαρητήριά μου πρὸς ὑμᾶς καὶ τοὺς συνεργάτας σας.

Ήμεις, εἰς τὸ «Ἀμερικαν Μπυρὼ ὁφ Σίππιγκ», θεωροῦμεν ὅτι τὸ «Ναυτικά Χρονικά» εἶναι μία τεραστία πηγὴ πληροφοριῶν καὶ μᾶς δοθοῦν νὰ εἴμεθα πάντοτε ἐνήμεροι τῶν ναυτιλιοκῶν δραστηριοτήτων εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀνὰ τὸν κόσμον. «Ἐλπίζομεν νὰ συνεχίσωμεν λαμβάνοντες ἕκαστον τῶν ἐπομένων 1000 τευχῶν σας καὶ εὐχόμεθα πρὸς τοῦτο κάθε ἐπιτυχίαν.

Εἰλικρινῶς ὑμέτερος

ROBERT T. YOUNG

Πρόεδρος τοῦ

American Bureau of Shipping

Νέα Υόρκη, 10 Μαΐου 1977

ΤΩΝ Κ. ΑΔΕΛΦΩΝ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Άγαπητέ μας Δημητρό,

Μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς ἔκδοσεως τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονιῶν» σοῦ στέλνουμε μὲ κάπια σοῦ καθυστέρα, ἀλλὰ μὲ εἰλικρίνεια καὶ ἀγάπη τὰ συγχαρητήριά μας γιὰ τὸ τεράστιο ἔργο σου. Ἐπιστῆς καὶ τὰς εὐχαριστίας μας γιὰ τὴν ἑξαρτητή ἐνημέρωσι ποὺ πάντοτε τὸ «Ναυτικά Χρονικά» μᾶς προσφέρουν. Σοῦ εὐχόμεθα ύγειαν, χαράν καὶ δύναμιν πρὸς συνέχισιν γιὰ πολλὰ ἀκόμη χρόνια τῆς πολυτίμου συμβολῆς σου πρὸς τὴν Ἑμπορικὴν Ναυτιλίαν, τὴν ἀξίαν τῆς ὁποίας δοῖ μὲ εὐγνωμοσύνη ἀναγνωρίζομεν.

ΓΙΑΝΝΗΣ, ΛΕΩΝΙΔΑΣ
ΚΑΙ ΑΛΕΚΟΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ

Λονδίνον, 20 Μαΐου 1977

TOY K. STEPH. D. PATERA

Φίλε κ. Κωττάκη,

Μόλις ἐπιστρέψας, μετὰ πολύμηνον ἀπουσίαν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἔλαβον γνῶσιν τοῦ ἔορτασμοῦ καὶ τῆς ἀπονεμηθείσης τιμῆς πρὸς τὸ πρόσωπόν σου ἐπὶ τῇ ἔκδοσει τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους τῶν «NAYTIKA XRONIKΩΝ». Δικαιολογημένος ὁ ἔορτασμὸς καὶ ἐπαξία ἡ τιμὴ. Σὲ συγχαίρω.

Ἡ σκέψις μου γυρίζει πίσω πολλὰ χρόνια, σὲ παλαιότερο τεύχη τοῦ περιοδικοῦ, μὲ τὰ ἐκλεκτὰ πάντοτε ἄρθρα σου, μὲ τὶς συνεργασίες τοῦ ἀλησμόνητου Γιώργη Χρ. Λαζαρίου, μὲ τὴ παρουσία τῆς BIBEXWORLD στὸ ἔξωφύλλο του, τότε ποὺ καὶ ἐκείνη διήνυες τὰ πρώτα της δημόσια. Καὶ ὅλα αὐτά μιλοῦν γιὰ ἀδελφικὴ συνεργασία, ἐκτίμηση καὶ αἰσθήματα βαθείας καὶ εἰλικρινούς φιλίας, ποὺ εύτυχῶς δὲν είναι μόνον παρελθόν. Είναι καὶ παρόν, γεμάτο ωραίους ἀγώνες ποὺ ὁμορφίσουν τὴ ζωὴ μας.

Εὔχομαι ἐπὶ πολλὰ ἀκόμη ἔτη νὰ μᾶς χαρίζεις τὴν ώραίαν δημιουργικήν σου παρουσίαν εἰς τὸν ἔλληνικόν ναυτικὸν στίβον, εἰς τὸν ὁποίον ἡ προσφορά σου ὑπῆρξεν ἀνεκτίμητη καὶ τὰ «NAYTIKA XRONIKA» σου ἀποτελοῦν πλέον φωτεινὸν δρόσημον.

Μὲ φιλικούς χαιρετισμούς
DR. STEPH. D. PATERAS

Αθήναι, 17 Μαΐου 1977

ΤΟΥ Κ. Π. Γ. ΠΟΛΙΤΗ
ΤΗΣ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗΣ

Άγαπητέ κ. Κωττάκη,

Γιὰ τὸν μόχθο καὶ τὴν μεστὴ καρποφορίας πενηντάχρονη σταδιοδρομία σας, ποὺ ἐπισφράγισε τὸ χιλιοστὸ τεύχος τῶν «NAYTIKA XRONIKΩΝ», θάθελο νὰ προσθέσω καὶ τὶς ἐγκάρδιες εὐχές τῶν ἐπιτελῶν τῆς ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗΣ καὶ ἐμοῦ προσωπικῶν γιὰ πολλὲς παρόμοιες ἐπετείους.

Τὰ «NAYTIKA XRONIKA» ήταν πάντοτε, μὰ τώρα περισσότερο, ἕνα θαυμάσιο δοήθημα μὲ πολύτιμο ύλικό σὲ ἐνημερότητα καὶ παραγωγικὴ σχολίαση ποὺ μᾶς είναι ἀπαραίτητο στὶς ἐκτιμήσεις καὶ ὀραματισμούς μας.

Εὐχόμαστε σὲ σᾶς καὶ τοὺς καλοὺς συνεργάτες σας κάθε ἐπιτυχία στὸ δύσκολο ἔργο σας καὶ στὰ «NAYTIKA XRONIKA» νὰ τὰ χιλιάσουν.

Μὲ φιλικούς χαιρετισμούς

P. G. POLITHES

Διευθύνων Σύμβουλος

Πειραιεύς, 23 Μαΐου 1977

TOY K. ΔΙΟΔΩΡΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗ

Διευθύντος τοῦ Κομμίτη τοῦ Λονδίνου
Φίλε κ. Κωττάκη,

«Εστοι καὶ καθυστερημένα θέλω νὰ σὲ συγχαρῶ πολὺ θερμὰ γιὰ τὴν ἐπέτειο τῆς χιλιοστῆς ἔκδοσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ποὺ σ' ὅλη μου τὴν ζωὴ ὡς λιμενικός καὶ μέχρι τώρα ἀπετέλεσε τὸν ἀπαραίτητο σύντροφο τοῦ 150θημέρου, τὴν πηγὴν γνῶσεων καὶ πληροφοριῶν, στὰ πολύπλοκα θέματα τῆς Ναυτιλίας.

Εὔχομαι ὁ Θεός νὰ σὲ ἔχῃ καλά καὶ πάντα δυνατά καὶ μοχητῆ νὰ συνεχίσῃς τοὺς ὅγωνες σου σὰν ἀπόστολος τῆς Ναυτιλίας.

Μὲ ἀγάπη καὶ ἀπειρη ἐκτίμηση

ΔΙΟΔΩΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

 Venecia Puerto Cabello C. A.



 Venecia La Guaira C. A.



LARGEST SHIPCHANDLERS IN
PUERTO CABELLO AND LA GUAIRA - VENEZUELA

FRESH

AND

DRY

PROVISION

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

DISTRIBUTOR - REPRESENTATIVE



INTERNATIONAL PAINT

LA GUAIRA

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



DREW AMEROID
INTERNATIONAL

OUR PIRAEUS AGENTS: GLOBAL MARINE SERVICE

30 Karaoli & Dimitriou Str. • Tel. 4115339 - Telex 21-3280

ΣΑΦΦΡΑΝ ΠΡΟΠΕΛΜΕΡ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΦΟΡΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΔΙΠΛ. ΜΗΧ. Α. ΔΟΜΒΡΟΣ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΝΑΤΟ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ, ΤΗΛ. 5574359, 5574468

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΑΙΓΑΛΙΚΟΥ 29, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 4626504

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ ΙΟΩ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 4125538, 4125237, 4113128

ΤΕΛΕΣ: 212306 DOMB GR. - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: TECHNOSHIP - PIRAEUS



*Oι μπχανές
δέν «παιρνουν» άπό φιδιά...
Θέρουν σωστές έλικες*



ΣΤΟ ΝΕΟ ΜΑΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΣΤΟΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟ ΕΧΟΥΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΜΕΓΑΛΕΣ ΔΟΥΛΙΕΣ ΣΕ ΧΑΛΙΚΙΟ ΚΩΣΤΟΣ.

**ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ Η ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΙΑΣ
ΕΛΙΚΑΣ, ΖΗΤΗΣΤΕ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΜΑΣ**

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Φίλος πλοίαρχος τοῦ Ἐμπ. Ναυτικοῦ ἐκ τῶν ἀρίστων, μᾶς ἀπέστειλε μακροσκελῆ ἔκθεσιν, εἰς τὴν ὁποίαν ἐπιχειρεῖ μίαν ἐποικοδομητικὴν κριτικὴν τοῦ συντήματος τῆς ναυτικῆς μας παιδείας. Μολονότι πολλάκι ἐκ τῶν ἀπόφεων αὐτῶν δὲν μᾶς εύρισκουν συμφώνους, ἐπειδὴ πιστεύομεν ὅτι ἡ ἐμφάνισις ὅλων τῶν γνωμῶν καὶ ἡ καλότισμος συζήτησις ὅδγει εἰς τὰ καλύτερα συμπε-

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ήσχολήθησαν ἐπανειλημμένως μὲ τὴν ναυτικήν μας ἑκπαίδευσιν καὶ ὅχι μόνον τοῦτο, ἀλλὰ θά πρέπει νὰ σεμνύνωνται καὶ νὰ ὑπερφανεύονται ὅτι συνέτειναν τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἴδρυσιν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. "Οταν κάποτε γραφῆ ἡ ιστορία τῶν Σχολῶν αὐτῶν, μὲ πολὺν σεβασμὸν καὶ πλήρη ἀναγνώρισιν ὁ ιστορικὸς θὰ πρέπει νὰ ἐνδιατρίψῃ εἰς τὸ σημεῖον αὐτῷ.

Σήμερον φήμαι κυκλοφορούν καὶ διάχυτος είναι ὁ ψίθυρος ὅτι «εκάπι δὲ πηγαίνει καλά» εἰς τὴν ναυτικὴν μας ἔκτασιδευταν εἰς σημεῖον ὃςτε αὐτὸν τὸ ῥώμαν καὶ λαμπρόν οἰκοδόμημα νὰ κινδυνεύῃ νά καταρρέεσται.

Θά προσπαθήσωμεν νά ἀνάλυσωμεν τό θέμα μετά την βεβαιότητα ότι ὑπάρχει ἀκόμη, ἔστω και ἐλάχιστος χρόνος, διά την ἀνάσχεσιν τοῦ κακοῦ.

1. — «Εκκινούμεν λοιπόν από τὸ γεγονός
ὅτι ἡ Ναυτιλία μας σήμερον ἔχει κινητοποιήσει
ὅσα μέσα διαθέτει διά νὰ προσελκύσῃ
τοὺς νέους πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Εἰς
τὴν προσελκυσιν ὅμως αὐτὴ λείπει ὁ προ-
γραμματισμός. «Οσοι οἱ Πιστοί. «Οσοι είναι
ἔφωδισμένοι μὲν ἀπόλυτήριον 5ης Γυμνασίου. Μά τίνος Γυμνασίου; Τῆς Σύρου; Τοῦ
Μενιδίου; Τῆς... Ἀντιπάρου; Αὐτὰ ὅμως
στὰ θρανία καὶ στὴν ἀνάμιξι μαθητῶν, πολλά
προκαλούν. Ἡ προέλευσις τοῦ νέου δὲν
έλλεγχεται. Ἡ ἀπόρροφητικότης του εἰς ὅ, τι
ἀφορᾷ τὰ οὐσιαστικὰ μαθήματα ναυτικοῦ ἐ-
παγγέλματος, πολὺ διλγύτερον τοὺς Ιθύνον-
τας ἀπασχολεῖ. «Ενας είναι ὁ σκοπός: Νὰ
τηρήσωμεν τὴν ΔΙΕΤΗ ΦΟΙΤΗΣΙΝ καὶ στὸ
τέλος ΝΑ ΞΕΦΟΥΡΝΙ ΣΩΜΕ στελέχη, διὰ
νὰ δειξώμεν πώς αἱ Σχολαὶ καλὰ λειτουρ-
γούν... «Ωστε νὰ ξαναγεμίσουν.

"Επὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ νομίζω πῶς οἱ τυπικὲς εἰσαγωγικὲς ἔξετάσεις (ἀπόλυτήριο Σῆς Γυμνασίου) ἔκθεται ιθέων, καὶ μαθηματικὰ τῆς τελευταῖας τάξεως, που ἡ ἐπιεικεία προβλέπει, δὲν εἶναι στοχεία πειστικά διὰ τὴν διαμόρφωσιν ποὺ ὁ εἰσαγγέλμενος ἀναπόφευκτα θὰ ύποστῃ. Νομίζω πῶς μιὰ προπαρασκευαστικὴ τάξις τριμήνου διαφέρειας πρέπει νὰ προηγήσει τῶν κανονικῶν τάξεων. 'Εκεῖ ὁ σπουδαστὴς θὰ δεῖξῃ τὰ φυσικὰ πρόσωπα ποὺ τὸ ἐπάγγελμα τὸ θαλασσινὸν ἀπαιτεῖ. Τὴν παρακολούθησιν τῆς προπαρασκευαστικῆς τάξεων θὰ πρέπει νὰ ἀναλάβουν στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Γιατὶ αὐτοὶ εἶναι οἱ ταξιδεύοντες. Οἱ ἄλλοι, οἵσσα ξέρουν, τὰ ξέρουν ἐξ ἑπαφῆς. Καὶ τὸ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ, ἐξ ἑπαφῆς καὶ μόνον ΔΕΝ KINEITAI. Χρειάζεται καὶ κάτιον THN ΕΜΠΕΙΡΙΑ.

2.—*Ένα δεύτερο θέμα είναι ότι και ή προαγωγή τών μαθητών είναι αύτόματος. Τό διόνιον προβιδάζεται ό αξιος δηπως και ό άνεπιβεκτος. Τό δη κάποιος «δύσμοιρος» πλοιαρχος Ε.Ν. θα παραλάβη μία μονάδα που στο Ε.Ν. «φύσει και θέσεις είναι άναπτροσάρμοστος, αύτό την Σχολήν πολὺ έλάχιστα την ένδιαιφέρει. Ή σκοπιμότης είναι μία: Νὰ δέξιμων καθοικήν επιτυχίαν. Πού σημαίνει κανότητα διδασκαλίας και προσήλωσιν εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἀποστολῆς τῶν κοινηγητῶν. Οπότε ή ιεραρχία ίκανοποιεῖται, και τὸ καθημόν εξετελέσθη. Μὲ τὸν ἐφοδιασμὸν διπλωμάτων δοκίμων σὲ «μονάδες που θὰ μέθουν τὸ γματρηπεριόλικον στὸ κεφάλι τῶν καστίδηδων, (άναγνω υπεύθυνων Πλοιάρχων*

ράσματα, δέν θά είχομεν ἀντίρρησιν διὰ τὴν πλήρη δημοσίευσι τῆς ἐκθέσεως ἐὰν ήτο εὐνπόγραφος. 'Αλλ' ὁ ἐπιστολογράφος μας ἐπιθυμεῖ τὴν ἀνωνυμίαν. Σεβόμενοι τὴν ἐπιθυμίαν του αὐτὴν περιοριζόμεθα νὰ δώσωμεν μίαν εὐρέαν περίληψιν τῶν βασικωτέρων θεμάτων τὰ ὅποια θίγονται εἰς τὸ ἄρθρον και μίαν μεθόδευσιν τῶν διατυπουμένων ἀπόφεων.

Ε.Ν.), Αὐτὸ ἐν μέρει ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι δὲν γίνεται ἐπιλογὴ μαθητῶν ἀνάλογα μὲ τὴν ἰκανότητα

Ο συναγελασμός μαθητών μὲ ναυτικήν προδιάθεσιν καὶ ἀντίληψιν μετά ἄλλων μαθητών ποὺ μᾶς ἔρχονται ἀπὸ τὰ ὄρεινά, προκαλεῖ τὴν πτῶσιν τοῦ γενικοῦ ἐπιπέδου τῆς μορφώσεως. Αύτὸς ποὺ ἀπὸ ναυτικού περιβάλλον προέρχεται, μὲ εὐχέρειαν ἀπόρροφα. Ο ἄλλος δυσανασχετεῖ. Υποφέρει. Καθυποβάλλει τὸν καθηγητήν του στὴν «άνιαρή» καὶ συχνὴ καὶ «χρονοφάγο». . . ἐπανάληψιν τοῦ ίδιου πάντα, θέματος. Οι μαθηταὶ μὲ τὴν φυσικὴν προδιάθεσιν ζημιώνονται καὶ ὀναγκαστικῶς καθυστεροῦν. Αύτὸς εἰναι καὶ τὸ ἐπιστοθρομακτόνερον.

“Ολα αύτά, είς χρονικό διάστημα διδασκαλίας 45 λεπτών, που τὸ πρόγραμμα προδιαγράφει, σημαίνουν όπισθιστήσιν, ματαιοποίιαν, καταστρατήγησιν ἔνος ὑγιούς σκοπού. Σημαίνουν πάς ή πολιτική προσελκύσεων νέων, παραβλάπτει καὶ παρεμποδίζει αὐτὸν τὸν ίδιο τὸν σκοπὸν της.

Τόσωτό δέ θά γίπαν, τά τημήματα νά διαχωρίζουν ποιότητα μαθητών και σχι δης συνηθίζεται, αριθμητικήν υπόδιαιρεσίν. "Οταν αύτον γίνεται ή άπόδοσής θά είναι καλυτέρα και πιο άποτελεσματική. Σήμερον δέν είναι.

Παράλληλα ὁ σπουδαστής πολὺ καλὰ γνωρίζει καὶ συστηματικώτερα ἔκμεταλλεύεται τὰ ἀκόλουθα φαινόμενα :

- α) Περισσότερον ἐπιδίδεται εἰς τὴν λογοτεκνίην παρὰ εἰς τὴν μελέτην. Κανονίζει νὰ ἔχῃ τόσας ἀποσύσις διασ πάνεξτάσεως η καὶ ὑπορρίφεως. Ὁ συλλογισμὸς καὶ προσανατολισμὸς εἶναι : «Νὰ πάρω «τὴν δάσιν» καὶ καλὰ μοῦ εἴναι».

β) Μαθαίνει νὰ ἀντιλαμβάνεται ποιὰ εἶναι ἡ πολιτικὴ τῆς Σχολῆς. Ξέρει πῶς η καλὸς ή κακὸς βαθμὸς τελικά ἀποκομίσθη, ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ θὰ ΞΕΣΚΟΛΙΣΗΝ. Γιατὶ αἱ θέσεις πρέπει νά... ἀδειάσουν, γιὰ νὰ ἔσαναγεμίσουν ἀπό ἄλλους τόσους πού... προσειλκύθησαν. Καὶ ὁ κύκλος ἐπαναλαμβάνεται. Ἡ σχολὴ διγάζει ΤΙΤΛΟΥΧΟΥΣ γιὰ νὰ συμπληρώσουν ὅργανισην θέσεις. «Οχι σῆμας καὶ προσούτούχους,

γ) Ἐκμεταλλεύεται τὴν τακτικὴ ποὺ γιὰ τὶς τιμωρίες σήμερα ἀκολουθεῖται. Μίστρησης ἔξόδου, μία ἀπόβολη σήμερα ἐπιβάλλεται. Αὔριο ἀναστέλλεται. Γιὰ νὰ μὴ τὸ μάθουν ἄλλοι νέοι, γιὰ νὰ μὴ κακοφημισθῇ η Σχολὴ καὶ οἱ νέοι... ἀρχίσουν νά... ἀντιδροῦν στὸ πρόγραμμα τῆς... προσελκύσεως. Ἀποτέλεσμα, χιλιάρδα πειθαρχία, ποὺ μᾶλλον τὴν ἐπιβάλλει η προσωπικότης τοῦ καθηγητοῦ, παρὰ ὁ ἐσωτερικὸς κανονισμός.

"Ενα δόλλο φρούτο της έποχης μας και
άποκυμα μιᾶς πολυμηχάνου φαντασίας τῶν
μαθητῶν, είναι ὁ «εκακοχαρακτηρισμός» ένδος
καθηγήτου που ζέρει νὰ ἐπιβάλλεται. Τὸ
τέγμασμα συνίσταται στον ὅμαιδική ἀπο-
σίᾳ ἀπὸ τὸ εἰδικό μάθημα, τῶν μισών (τού-
λάχιστο) μαθημάτων. Τὸ ἔγκληματικὸν εί-
ναι πάως οἱ Ἀρχηγοὶ τῶν τάξεων ἀναλαμβά-
νουν νὰ δικαιολογήσουν τοὺς ἀπόντας, κα-
ταγράφουντας πάως οἱ ἀπόντες φαγούοδηνται

μὲ αὐτὸ ποὺ ἀποκαλούν... 'Υπηρεσία Σχολῆς. Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι πῶς εἰς τὰς αἰφνιδιαστικὰς ἐπίβεωρήσεις διευθυντοῦ Σπουδῶν καὶ στοι ἐρώτησες πάνω στὸ μάθημα ποὺ οἱ σπουδασταὶ σαμποτάρουν, μιὰ τυπικὴ καὶ πρεσοτιμασμένῃ ὁμαδικῇ καὶ συνθηματικῇ ἀπάντησις δίδεται. Αὐτὸ ἀσόμη δ. κ. καθηγητῆς δὲν μᾶς τὸ ἔδιδαξε. Καὶ ἄλλα παρεμφερή.

3.—Τεράστια ἐπίσης είναι τὰ προβλήματα τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος καὶ τῶν καθηγητῶν τῶν Σχολῶν. Τὸ διδακτικὸν πρόγραμμα καὶ σύστημα είναι ἀπρόχαιρωμενον. Τώρα πάλι τὸ θέμα ἀναθεωρήσεως του γιατί μιὰ ἀκόμη φορά, ἀναμοχλεύεται. Αἱ ἐπιτροπαὶ δώμας ἀποτελοῦνται ἀπὸ Ἀξιωματικούς (Λ.Σ.) καὶ (Π.Ν.). Ποτὲ ἀπὸ ἀξιωματικούς (Ε.Ν.) ποὺ στὸ κάτω - κάτω, αὐτοὶ είναι σοι ἔχουν πολυταξιδεύσει αὐτοὶ έρουν τὰ μελανά, τὰ ἀδύνατα, τὰ σημεῖα που χρειάζονται... «σερβένυ». Τὸ ὅτι αὐτοὶ πάντα ἀπλώς αἴρουν τὸν Σταυρὸν τοῦ Μαρτυρίου, καὶ ποτὲ δὲν βρίσκουν τρόπο νὰ πάρουν τὸν λόγο τῆς πρωτοβουλίας, στὰ ζωτικὰ τοῦ καραβίου θέματα. Αὐτὸ δῶμας φαίνεται θὰ διαιωνισθῇ, ὅπως καὶ αἱ Καραύτιδες.

Κάτι έπισης πρέπει νά γίνη ώστε οι καθηγηταί νά ίκανοποιούνται. Μέ τους σημερινούς μισθών που άρχιζουν από 7.000 μέχρι 10.000 δραχμάς μηνιαίως, και μέ την ύποχρεωσιν, 20 ή περισσότερων ώρων διδαχής κάθε έβδομα, εύκολο είναι νά συμπεράνωμεν πώς το ποιοτικό έπιπεδον ένδος καθηγητού δὲν μπορεί νά είναι άπολύτως τό Ιανικώτερον. Ή συμπεριφορά και ἀκατάσχετος τροπή τών μαθητών, νά καταπονούν τους καθηγητάς τους, πολλούς γνωστικούς και χρήσιμους καθηγητάς άπογοητεύει, και τους έξαναγκάζει νά τραπούν εις την εύρεσιν ολλής έργασίας.

4.—Μέγα θέμα ή διασπορά τῶν Σχολῶν. Δὲν πρόκειται έβδοια νὰ σχολιάσωμεν ποιοὶ σκοποὶ προκαλοῦν τὸν πολλαπλασιασμὸν καὶ τὴν διασπορὰν Ναυτικῶν Σχολῶν στὰ διάφορα διαιμερίσματα τῆς Ἐπικρατείας. Ἐκεῖνο που βαρύνει εἶναι ὅτι δὲξ αὐτές οἱ Σχολές χρειάζονται κανονικὴν ἐπάνδρωσιν καὶ ἑνοποίησιν, διχὶ τοῦ προγράμματος, ὀλλὰ τῆς απόδοσεώς της. Ἐποιηθείη τὸ διάρκειον, πῶς η Σχολὴ τῆς Σύρου ἀπόδιδει καλύτερα, γιατὶ ἔκει ἔδρεύει τὸ Νεώριο, ὅπου οι σπουδασταὶ ἐλευθέρως εἰσέρχονται, παρακολουθοῦν ἐπισκεψάς, τὴν ἐσωτερικὴν κατανομὴν μηχανημάτων κλπ. Ἡ Σχολὴ Ἀσπροπύργου, αὐτὸ τὸ προνύμιο δὲν τὸ ἔχει. Κι' ἂς εύρισκεται εἰς ἀπόστασιν δολῆς ἀπὸ τὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά καὶ Ἀνδρεάδη, ὅπου σπανιώτατα ἐπιτρέπεται ἡ παρουσία σπουδαστῶν. Καὶ τί νὰ πούμε διὰ τὴν Σχολὴν Κύμης, Θεσσαλονίκης κλπ. κλπ.; Πῶς μπορεῖ νὰ ἐνοποιηθῇ μία ἀπόδοσις; Φυσικὸ εἶναι νὰ παρουσιάζονται διακυμάνσεις ὡς πρὸς τὸν βαθμὸν ίκανότητος καὶ ἀποκομίσεως προστότων τῶν παρουσιαστῶν.

5.— Καὶ τελειώνομεν μὲ τὸ ζῆτημα τῆς παντελοῦς ἐλλείψεως στατιστικῶν. Πόσοι ἀπὸ αὐτούς που ἀποφοιτοῦν, τελικά μένουν στὰ καρδιά; **ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΤΟ ΞΕΡΕΙ.** Γιατί κανεῖς ποτὲ δὲν ἡρεύνησε. Κανεῖς ποτὲ δὲν ἔσχολήθη δχι παὶ μὲ τὸν ἀριθμὸ αὐτῶν που πιστᾶ ἀκολουθοῦν τὸ ἐπάγγελμα καὶ τὴν πολιτικὴν προσελκύσεως ἰκανοποιοῦν, ὅλαὶ μὲ τὸν ἀριθμὸ αὐτῶν που ἔκμεταλλεύονται τὰ καλά καὶ συμφέροντα τῶν Σχολῶν, γιὰ νὰ τραποῦν ἀργύτερα σὲ ἄλλες σπουδές. Σὲ ἄλλες ἀσχολίες. 'Απὸ δι, μέχρι σήμερον δέπομεν, ἀπὸ δος ἀδύομε ἀπὸ στόματος ἀποφοίτων ποὺ τὶς Σχολές τους ἐπισκέπτονται, οι πιὸ πολλοὶ ἀποβολέπουν διὰ νὰ πάρουν τὸ Δίπλωμα Πλοιάρχου Γ' καὶ νὰ ἑνταχθοῦν στό... Λιμενικὸ Σώμα. "Ἄλλοι ἥδη φοιτοῦν στὴν Πάντειο. "Άλλοι ἐρωτοτροποῦν γιὰ καμμιά... θεσσούλα εἰς ναυτιλιακὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς.

“Ηδη οι σπουδασταί (καὶ μάλιστα οἱ πρωτεῖς) περισσότερον συμβουλεύονται τὰ κείμενα τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων, παρὰ τὰ κείμενα τῶν βιβλικτικῶν βιβλίων τους.

Οι ξένοι ναυτικοί και η Δ.Ο.Μ.

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ Σ. ΧΑΛΚΙΑ

Σκληρός και άμειλικτος διαγράφεται όχιώνας μας περί την Δ.Ο.Μ. Η όποια καθερά και χωρίς προσχήματα έχει κυριωθῆναι και τάξει σκοπού της, όχι μόνον τὸν ἀφανισμὸν τῆς ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνοκτήτου Ναυτιλίας, ἀλλὰ και ἀυτῆς ἀκόμη τῆς ὑπὸ Ἑλληνικὴς σημαίας ἀναμφισβήτητου ἐλληνικού ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ.

Μέτρα σοδαρά και ἀποτελεσματικά πρέπει νό ληφθούν σύντομον ἀπὸ ὅλους ἔκεινους που ἐνδιαφέρονται γιὰ τὴν Ναυτιλίαν και τὸ μέλλον της.

Τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ποὺ ἀπὸ καιροῦ ἐπετήμαναν τὸν κίνδυνον αὐτὸν, ὅπως και πολλοὺς ἄλλους, στὸ ὑπὸ τὴν ἐπικεφαλίδα «ΚΑΤΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.» ἀφρούν τῆς ἐκδόσεως τῆς 1.5.77, συνιστοῦν ὅπως ἡ ναυτολόγησις τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων γίνεται ἐνώπιον ἐκπρόσωπων τῆς Π.Ν.Ο. πρὸς τεκμηρίων τῆς παραδοχῆς ἀπὸ τὸν ἀλλοδαπὸν ναυτικὸν τῶν ὅρων τῆς συλλογικῆς συμβάσεως μεταξὺ πλοιοκτητῶν και Π.Ν.Ο. σούον ἀφορᾶ τὴν ἀμοιδὴν και τὸν ὄρους ἐργασίας.

Πείραις πολλῶν ἑταῖρων και δρεκτῶν συναντήσεων μὲ τοὺς ἐκπρόσωπους τῆς Δ.Ο.Μ. μοῦ ἐπιβάλλει νὰ ἀναφέρω, ὅτι πολὺ λίγο, μᾶλλον καθόλου πρόκειται νὰ ἐπηρεασθοῦν εἰ γνῶμαι και τὰ ἔργα τῶν ἐκπροσώπων ἐργαστοπατέρων τῆς Δ.Ο.Μ. ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ναυτολόγησις γίνεται ἐνώπιον και πιστοποιεῖται ἀπὸ ἐκπρόσωπον τῆς Π.Ν.Ο. Τὸ αἰώνιον ἐπιχείρημα τῆς ἀπὸ ἀνάγκην και ὑπὸ τὸ φόσμα τῆς πείνας και τῆς ἀνεργίας παραδοχῆς οἰονδήποτε ὥρων ἀπὸ τὸν δῆθεν ἀδερφὸν και ἀγνὸν «Ἀσιάτην πάντοτε προβάλλεται και γίνεται πιστευτὸν ἀπὸ ἔκεινους ποὺ θέλουν και ἔχουν συμφέρον νὰ τὸ πιστέψουν. Καὶ ὅπως ὅλοι γνωρίζομεν, εἶναι τόσοι πολλοὶ οἱ καλοθελῆται.

Ο μόνος τρόπος ἀμύνης ποὺ στὸ παρελθόν ἔχει ἀποδειχθῆ ἀποτελεσματικός και μὲ αὐτὸν τὴν Δ.Ο.Μ. εἶναι ΝΑ ΓΙΝΩΝΤΑΙ ΜΕΛΗ ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (εἰς τὴν περίπτωσίν μας τῆς ΠΝΟ) ΟΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΠΙ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

Μόνον κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν μπορεῖ καθαρά νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ὁ ἀλλοδαπὸς ναυτικὸς δῆλος μόνον δὲν ἔξεγελασθῇ (!!!) ἀλλὰ καλῶς ἐσκέφθη και ἀπεφάσισεν νὰ ὑποδηθῇ σὲ κόπον και ἔξοδα γιὰ νὰ ἀποκτήσῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἐργασίας στὰ Ἑλληνικὰ πλοία ὑπὸ ὅρους ἀμοιδῆς και συνήκας διαβιώσεως ἀπολύτως ἵσας μὲ ἐκείνας που καλύπτουν τοὺς «Ἐλληνας ναυτικούς, τοὺς ναυτικούς τῶν ὅποιών οἱ πατέρες τόσον συνέβολαν στὴν ὑπαρξίαν τῆς Ναυτιλίας μέσα στὴν ὅποιαν τοὺς προσφέρεται ἐργασία. Γιὰ τὸν λόγον αὐτὸν, και γιὰ νὰ μὴν εὐρεθοῦμε σύντομα ὑποχρεωμένοι νὰ ΠΛΗΡΩΣΩΜΕΝ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΩΣ ΑΡΑΒΕΣ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΕΣ θαλασσολοκούς μὲ μισθούς ΑΝΩΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ ΕΚΕΙΝΟΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ, πράγμα που κανένα μας δὲν πρόκειται νὰ τιμήσῃ και κανενὸς συμφέρον ἐκτὸς τῶν ἀλλοδαπῶν και τῶν ἔχθρων μας νὰ ἔξυπηρετησῃ, πρέπει σύντομα, η μᾶλλον ἀμέσως νὰ ληφθούν τὰ ἔχης μέτρα :

α) Νὰ γίνουν ὑποχρεωτικῶς μέλη τῆς ΠΝΟ ἀπαντες οἱ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν, και ἐννοῶ τῶν Ἑλληνικῶν ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ, πλοίοις ἐργαζόμενοι ἀλλοδαποὶ ναυτικοί. Νὰ ἀποταλούν ἀμέσως στοὺς πλοιάρχους τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων διπλότυπα αἰτήσεων και κάρτες η διβιάρια πιστοποίησεως μελῶν και νὰ τοὺς δοθῇ ἡ ἀδεια ἀπὸ τὴν ΠΝΟ νὰ δώσουν κάρτες και νὰ κάμουν μέλη ἐπὶ πληρωμῇ εἰδικῆς συνδρομῆς η κατ' ἀποκοπὴν ποσοῦ τὸ ὅποιον η ΠΝΟ θὰ καθορίσῃ, δῆλους τοὺς ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ὑπερετούντας ἀλλοδαπούς. Εκείνους ποὺ δὲν θὰ δέχησον νὰ γίνουν μέλη νὰ τοὺς ἀπολύτους δέσον τὸ δυνατόν συντομοτέρα γιατὶ αὐτοὶ εἶναι οἱ ταραχεῖαι και ἔχυπνοι και ἔκεινοι πού, βαδιμένοι ἀπὸ τοὺς προστάτες μόνον καιροφυλάκτουν πειριμένοντας τὴν εύκαιριαν τῆς ὑποστρίξεως... φίλων ἀρχῶν και σωματείων γιὰ νὰ ἀρχίσουν τὴν φασαρίαν και τὴν ἀναστάτωσιν.

β) Νὰ ἀπαγορευθῇ ἡ ἀπὸ τὸν Πειραιά ἀνασχώρησις ἀλλοδαπῶν πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ χωρὶς τὴν κάρταν τῆς ΠΝΟ διὰ τῆς ὅποιας νὰ πιστοποιηθεῖ ὅτι ὁ ἀλλοδαπὸς εἶναι μέλος τῆς

ΠΝΟ και ἔχει πληρώσει τὰς ὑποχρεώσεις του. Εἰς τὰ κυριώτερα λιμάνια τοῦ ἔξοτερικοῦ ποὺ ὑπάρχουν ἐκπρόσωποι τῆς ΠΝΟ, νὰ τοὺς δοθῇ τὸ δικαίωμα νὰ ἐγγράψουν ἀλλοδαπούς ναυτικούς ὡς μέλη τῆς ΠΝΟ τῆς ΑΙΤΗΣΕΙ ΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙ ΠΛΗΡΩΜΗ ΤΩΝ ΚΕΚΑΝΟΝΙΣΜΕΝΩΝ ΤΕΛΩΝ.

Ἄπὸ πείρας γνωρίζω και τονίζω πόσον σπουδαίον εἶναι νὰ φάνεται καθαρὰ και νὰ ἀποδεικνύεται νομικά ὅτι οἱ ἄνθρωποι αὐτοὶ δὲν ἔξεγελασθῆσαν ἀπὸ κανένα οὔτε παρεσύρθησαν νὰ μπαρκέρουν οὔτε ὑπερχρηματοθῆσαν ἀπὸ κανέναν, ἀλλὰ τούναντίον ἐκπίασαν, ἔξοδευσαν χρήματα και χρόνον γιὰ νὰ ἀποκτήσουν τὸ δικαίωμα και προνόμιον νὰ ἐργασθοῦν στὰ Ἑλληνικὰ καράβια ἐπὶ τοῖσις δροῖς μὲ τοὺς «Ἐλληνας ναυτικούς, γεγονός ποὺ ἀναμφισβήτητα ἀποτελεῖ καλὴ μοίραν και προνόμιον γι' αὐτούς.

Ἡ ὑπὲρ τῆς Π.Ν.Ο. κράτησις ἀπὸ τοὺς μισθούς των οὐδέτεροι ἀναγνωρίζεται ἀπὸ αὐτοὺς και τοὺς προστάτες των ὡς ἀναγνώρισις τοῦ γεγονότος ὅτι ἐργάζονται ὑπὸ τὴν προστασίαν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῆς ΠΝΟ και κατὰ τρόπον εἶναι μέλη τῆς ἐφ' ὅσον δέχονται νὰ πληρώνουν τὰς συνδρομάς των. Ή στερεότυπος ἀπάντησις εἶναι «Δέν ξέρω πόσα οὔτε γιὰ ποιὸν λόγον ὁ πλοιάρχος ἀφαίρει ἀπὸ τὸν μισθόν μου. Δὲν εἶμαι «Ἐλληνας, δὲν θέλω νὰ πληρώνω οὔτε στὸ Ἑλληνικὸν κράτος οὔτε στὰ Ἐλληνικὰ σωματεῖα, ὅτι μοῦ κρατεῖ ὁ πλοιάρχος τὰ κρατεῖ ὑποχρεωτικῶς και χωρὶς τὴν θέλησίν μου. Γι' αὐτὸν τὰ ὑπὲρ τῆς ΠΝΟ τέλη τῶν ἀλλοδαπῶν πρέπει και ἀν ἀκόμη ἀναφέρωνται στοὺς γενικούς λογαριασμούς νὰ εἰσπράττωνται ἐπὶ ιδιαιτέρᾳ ἀποδείξει, που καθαρὰ και ἀποδεικνύεται τὸ ἐπιλρώθησαν ἐν πλήρει γιώσει τοῦ ἀλλοδαπού ὡς τέλη πρὸς τὸ σωματεῖον τῆς ἐκλογῆς του. Βέβαια ὁ καλύτερος γιὰ τοὺς πάντας τρόπος θὰ εἶναι νὰ πληρώνουν τὰ τέλη των εἰς τὰ γραφεῖα και τοὺς ἐκπρόσωπους τῆς ΠΝΟ και ὅχι μέσω τῶν πλοιάρχων και πλοιοκτητῶν κάμνοντας ἔτσι τὴν ΠΝΟ νὰ φάνεται ἀν ὄχι συνεργάτης, τούλαχιστον φίλος τῶν πλοιοκτητῶν.

Βέβαιος εἶμαι ὅτι θὰ ὑπάρχουν και ἄλλοι τρόποι περιφρουρήσεως τῶν συμφερόντων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, τῶν «Ἐλληνικῶν ναυτικῶν και τοῦ Ἑλληνικοῦ κράτους, και ὑποχρέωσις δῆλος μας εἶναι νὰ κινθούμε ταύρων και νὰ προλάβουμε τὸ κακὸν ἀντὶ νὰ πειριμένωμε τὴν ἀρχὴν τῶν κρουσμάτων ὑπότε, ἀσφαλῶς, θὰ εἶναι ἀργά.

Κ. Σ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Μπουένος "Αὔρες, Μάιος 1977

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

Ο αρχαιότερος και μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οίκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον Επισκευῶν Πλοίων και ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

HEAD OFFICE:

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.
ΜΕΓΑΡΟΝ «ΑΤΛΑΝΤΙΣ», Ακτῆ Μιαούλη 71, 7ος δρόφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΣ : (21) 3566 LOU GR

Διὰ νὰ ἐκλείψουν αἱ καθυστερήσεις εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν

ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ ΕΞΑΜΗΝΟΥ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΥ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΝΕΥ ΤΗΣ ΜΕΣΟΛΑΒΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΚΑΙ Η ΑΜΕΣΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ πρόδημα τῶν καθυστερήσεων ποὺ σημειώνεται εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ναυτολογίων φοδούμεθα ὅτι θὰ ἐπιταθῇ, ἔαν δὲν ληφθοῦν ἔγκαιρως ριζοσπαστικά μέτρα ἀναφέρομενα τόσον εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ Ν.Α.Τ. (ἀμεσος πρόσληψης τοῦ ἀναγκαιούντος προσωπικού) ὅσον καὶ εἰς τὸ ἐφαρμόζοντα σήμερον σύστημα διακινήσεως των (ἔναρξης, λῆξις, ἔξόφλησις, αποστολή εἰς τὸ Ν.Α.Τ.) καὶ ἔαν δὲν ἀντιμετωπισθοῦν λυσιτελῶς καὶ οἱ λοιποὶ παράγοντες, οἱ ὅποιοι συμβάλλουν εἰς τὴν καθυστέρησην (ἔγκαιρος ὑπογραφή τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, ἀποφυγὴ τῶν λανθασμένων καταχωρήσεων εἰς τὰ ναυτολόγια ὑπὸ τῶν πλοιάρχων κλπ.).

Τὸ ἀνωτέρω συμπέρασμα προέκυψεν ἀπὸ ἔρευναν τοῦ προβλήματος μετὰ τὰς ἐπανειλμένας διαμαρτυρίας τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν σημειώμενην καθυστέρησην εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ναυτολογίων ἡ ὅποιος δημιουργεῖ προβλήματα καὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. (καθυστερήσεις εἰς τὴν εἰσπραξίην τῶν ἐκ τῆς κυρίας πηγῆς πόρων του αἱ ὅποιαι παραλλήλως ἀποτελοῦν ἔνα ἐκ τῶν κυριωτέρων λόγων εἰς τὴν παρατηρουμένην καθυστέρησην εἰς τὴν κατάτισιν τῶν ισολογισμῶν τοῦ Ἰδρύματος), καὶ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ εἰς τοὺς ναυτικούς μας, τῶν ὅποιών ἡ ὑπηρεσία δὲν καταχωρεῖται ἔγκαιρως εἰς τὰς οἰκείας μερίδας των εἰς τὴν 'Υπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων, ἢ, ἐπὶ τὸ ἀκριβέστερον, καταχωρίζεται μὲ πολὺ μεγάλη καθυστέρησην.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΕΝΟΣ ΚΑΙ ΗΜΙΣΕΟΣ ΕΤΟΥΣ

Παράγοντες τοῦ Ν.Α.Τ. λέγουν, ὅτι μετὰ τὰ ληφθέντα μέτοιο (διάφοροι δελτιώσεις τοῦ συστήματος, δημιουργία συνεργειών τὰ ὅποια ἔργαζονται υπερωριακῶν κλπ.) ὁ μέσος ὄρος τοῦ χρόνου καθυστερήσεως εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ναυτολογίων περιωρίσθη εἰς ἔνα καὶ ἡμισυ ἔτος. 'Ἐν τούτοις αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις λαμβάνουν τὴν ἐποχὴν αὐτὴν καὶ ἐκκαθαρίσεις ναυτολογίων τοῦ Β' ἔξαυνου τοῦ 1974 καὶ τοῦ Α' ἔξαυνου τοῦ 1975... .

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ σημειώμενη καθυστέρησης εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ναυτολογίων ὀφείλεται:

Πρῶτον, εἰς τὴν ἔλλειψιν δυνατότητος ἔγκαιρου ἀντικαταστάσεως τῶν ναυτολογίων τῶν ποντοπόδων πλοίων, λόγῳ μὴ ὑπάρχεως ἀριθμούς Ἀρχῆς εἰς τοὺς περισσότερους λιμένας κατάπλου. (Τὰ ναυτολόγια τῶν πλοίων ἐστωτερικοῦ ἀντικαθίστανται κατὰ κανόνα εὐθὺς μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ ἔξαυνου).

Δεύτερον, εἰς τὴν μεγάλην καθυστέρησην ἡ ὅποια πασατηρεῖται εἰς τὴν ἀποστολὴν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν παραδιδούμενων εἰς τὰς Λιμενικὰς Ἀρχὰς ἔξωτερικοῦ ναυτολογίων (μεσολογεῖ συνήθως χρονικὸν διάστημα τριῶν μηνῶν περίπου).

Τρίτον, εἰς τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκοῦς προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ., τὸ ὅποιον παρὰ τὸν πολλαπλασιασμὸν τοῦ ὄγκου τῶν ἔργων του ἔξαιρολυθεῖ νὰ λειτουργῇ μὲ μειωμένον ἀριθμὸν ὑπαλλήλων.

'Ἀλλὰ πέρα τῶν ὄνωτέρων ὑπάρχουν καὶ ἔγγενεις δυσχέσεις αἱ ὅποιαι συντείνουν εἰς τὴν καθυστέρησην τῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν ναυτολογίων. 'Αναφέρομεν ἐνδεικτικῶς ὅτι

τὸ θέρος τοῦ 1976 ἔχειάσθη νὰ ἐπανυπολογισθοῦν τὰ μέχρι τότε ἐκκαθαρισθέντα ναυτολόγια τοῦ 1975 καὶ μέρους τοῦ 1974, διότι τὸ ἔγενετο ἡ ἐκφρασίς εἰς ποσοστὰ τῶν ἐπιδομάτων (δεξιανεπολίου, Κυριακῆς ἀργίας, ὑπερενιαστίου ὑπηρεσίας κλπ.) περὶ ὃν προέβλεπεν ὁ Ν. 152)74. Σημειούνται διὰ πέρα τοῦ ἐπανυπολογισμοῦ καθυστέρησης ἐσημεώθη καὶ διότι ἐν ἀναμονῇ τῆς ψηφίσεως τοῦ οἰκείου νόμου (Ν. 374/76) αἱ ὑπηρεσίαις ἡναγκάσθησαν νὰ παραμείνουν ἐν πολλοῖς ὀδρανεῖς. 'Υπῆρξε, δηλαδή, ἔλλειψις προβλέψεως κατὰ τὴν σύνταξιν καὶ φήσιν τοῦ Ν. 152)74, ὃ ὅποιος ὑπέριστησεν ὅτι εἰσφορά ἐπὶ τῶν ἐπιδομάτων ὀφείλονται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ ἐν λόγῳ νόμου εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (13.11.74), ἐνώ θὰ ἐπρεπε, ὅφου αἱ συνθήκαι λειτουργίας τοῦ Ν.Α.Τ. ησαν γνωσταί, νὰ ὀπίζεται ὅτι αἱ ἐν λόγῳ εἰσφοραὶ θὰ ἡσαν ἀπαπτάσι, ὅφου θὰ εἶχον προηγουμένων ἐκφρασθῆ εἰς ποσοστά, ὅπερ ἔγενετο τὸ θέρος τοῦ 1976 μὲ ἀπόφασιν τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κατ' ἐπιταγὴν τοῦ Ν. 374)76. Φοδούμεθα δὲ ὅτι παρομοία περίπτωσις θὰ δημιουργηθῇ καὶ μὲ τὸ πρόβλημα τὸ ὅποιον ἀνέκυψε ἀναφορικῶς μὲ τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. μετὰ τὴν ἐκφρασήν τῶν συμβατικῶν μισθῶν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν ποντοπόδων πλοίων εἰς διαχαρά. Κατὰ μίαν ἐκδοχήν, τὸ ποδόλημα ποὺ ἀνέκυψε ἐδέχεται νὰ παρατείνῃ τὴν καθυστέρησην εἰς τὴν ἐκκαθάρισην τῶν ναυτολογίων ἐπὶ δύο εἰσέτι ἔτη, δηλαδὴ νὰ ἐκκαθαρίσται θὰ γίνεται πλέον εἰς τρία καὶ ἡμισυ ἔτη!

Εἰς τὰς ἔγγενεις δυσχέρειας πρέπει νὰ προστεθοῦν τὰ προβλήματα ποὺ δημιουργεῖ ἡ κατά διάφορα χρονικὰ διαστήματα ἔνστασις ισχύος τῶν συλλογικῶν συμβάσεων τῶν διαφόρων κατηγοριῶν πλοίων ὡς καὶ ἡ συνήθης καθυστέρησης εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῶν

(θέματα ἀναδρομικότητος τῶν εἰσφορῶν), ἡ μὴ ὄρθι καταχώρησις τῶν στοιχείων τῶν ναυτιλικῶν ὑπὸ τῶν πλοιάρχων εἰς τὰ ναυτολόγια, ἡ ὅποια δημιουργεῖ πρόσθετον ἀπασχόλησιν εἰς τὰς ὄφοδησίας ὑπηρεσίας αἱ ὅποιαι ἐπεχεργάζονται τὰ ναυτολόγια κλπ. ἀλλὰ καὶ αὐτὸ τούτο τὸ ὑφιστάμενον σημερινὸν σύστημα λειτουργίας τῶν ναυτολογίων καὶ τὰ καταστάσεων πληρώματος τῶν συμβολημάτων πλοίων.

Τὸ ὅλον σύστημα, καθ' ἡμᾶς, πάσχει καὶ δημιουργεῖ προβλήματα, καθυστέρησης, διενέξεις καὶ ἀσκόπους δαπάνας καὶ διὰ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ναυτικούς μας τῶν ὅποιών δὲν γίνεται καταχωρίζονται αἱ ὑπηρεσίαι των ἐπὶ τῶν ἀνεκαθαρίστων ναυτολογίων μὲ δυσμενεῖς συνέπειας εἰς τὴν συνταξιοδότησίν των, τὴν ἀπόκτησιν πτυχίων καὶ διπλωμάτων καὶ τὴν χορήγησιν ἀπαραιτήτων δεσμούσιων. Κατὰ τὸ κρατούν σύστημα, ἀντικατάστασις ναυτολογίου ποντοπόδου πλοίου δύναται νὰ γίνη μόνον εἰς λιμένα ἐδρεύει 'Ελληνικὴ Λιμενικὴ Ἀρχή. 'Αλλὰ 'Ελληνικαὶ Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ ὑπάρχουν εἰς ὥρισμένους μόνον λιμένας καὶ ὡς ἐκ τούτου παρουσιάζονται αἱ μεγάλαι καθυστέρησης εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ναυτολογίων καὶ κατὰ συνέπειαν εἰς τὴν ἀποστολὴν τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διὸ τὴν ἐκκαθάρισην καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν φύλλων ἐκκαθαρίσεως εἰς τοὺς ἐνδισφερομένους. Μᾶς ἀναφέρθησαν ἐν προκειμένων πλείσται ὅσαι χαρακτηριστικαὶ περιπτώσεις, ἐνδεικτικὴ δὲ είναι ἡ ἔξης: Οἱ διαχειρισταὶ πλοίου ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαῖαν, ὅταν τὸ σκάφος προσήγγισεν εἰς λιμένα ὅπου ἐδρεύει 'Ελληνικὴ Λιμενικὴ Ἀρχή, κατέβαλον τὴν ὄφειλὴν ἐκ τοῦ ναυτολογίου καὶ ἔδήλωσαν ὅτι εἰς τὸν ἐπόμενον λιμένα κατάπλου, ὅπου ἐπίσης ἐδρεύει 'Ελληνικὴ Λιμενικὴ Ἀρχή, θὰ προέβαντον εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ναυτολογίου. Λόγω ὅ-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

μως λάθους είς την έπικοινωνίαν μεταξύ τής οικείας Λιμενικής Αρχής και τού N.A.T. ή αντικατάστασις του ναυτολογίου δεν κατέστη δυνατόν νὰ πραγματοποιηθῇ, παρά την έπιμυγίαν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ παρὸ τὸ γεγονός ὅτι εἶχον ἔσοφλησει τὴν ὄφειλὴν των ἐκ τοῦ ναυτολογίου καὶ τὸ πλοῖον ἀπέπλευσε μὲ τὸ αὐτὸν ναυτολόγιον, τοῦ ὅποιου ἐδόθη παράτασις. Ἐνδεικτικὴ ἔπιστης τῶν καταστάσεων ποὺ δημιουργοῦνται ἐκ τῆς ἀναγκοστικῆς συμπράξεως τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν διὰ τὴν ἀντικατάστασιν καὶ παράδοσιν τῶν ναυτολογίων εἰναι καὶ ἡ κατέτερη περίπτωσις: Σκάφος, ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπίστης, ἐπωλήθη προσφαστεῖς εἰς διαλυτάς τῆς Φορμόζης. Μετὰ τὴν ἔπιτοπιον παράδοσιν τοῦ σκάφους εἰς τοὺς ἀγοραστὰς καὶ ἐλλείψει Ἑλληνικῆς Λιμενικῆς Αρχῆς εἰς τὴν Φορμόζαν ὁ πλοίοαρχος παρέλαβε μεθ' ἑαυτοῦ τὸ ναυτολόγιον καὶ τὸ ἔφερε εἰς τὸν Πειραιά. Τὸ ἐν λόγῳ ναυτολόγιον ἔχαρακτηρίσθη «ἀνώμαλον» διότι δέν εἶχε παραδοθῆνει τὴν ἀνύπαρκτην Λιμενικὴν Ἀρχὴν εἰς Φορμόζαν καὶ οἱ διαχειρισταὶ τοῦ σκάφους, ἀφήνοντες κάθε ἄλλην ἐργασίαν των, ὑπεβλήθησαν εἰς μίαν ἔκτακτον αναδικασίαν προκειμένου τὸ «ἀνώμαλον» ναυτολόγιον νὰ καταστῇ ὄμαλὸν καὶ νὰ κα-

ταχωρισθοῦν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ πληρώματος εἰς τὰς οικείας μερίδας.

ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΗ

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικνύεται ὅτι ὑφίσταται ἔνα πελώριον πρόβλημα τὸ ὅποιον ἐνδέχεται νὰ ὀδηγήσῃ εἰς τὸ χάος ἢ δὲν ληφθοῦν ἐπείγοντα καὶ ριζοσπαστικὰ μέτρα, νομοθετικὰ καὶ διοικητικά. Μεταξὺ αὐτῶν καθ' ἥμας εἴναι:

• Ἡ καθιέρωσις ναυτολογίου ἔξαμήνου διορκείας καὶ ἡ κατάργησις τῆς συμπράξεως τῆς Λιμενικῆς Αρχῆς εἰς τὸ ἀνοιγμα καὶ τὸ κλείσιμον τοῦ ναυτολογίου, ποὺ θὰ διενεργήται ἐφεξῆς ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ μὲ τὴν προσωπικήν του εὐθύνην.

• Ἡ ἀμεσος πρόσληψις τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τοῦ N. 458)76 προσωπικοῦ τοῦ N.A.T.

• Ἡ ἔγκαιρος ὑπογραφὴ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

• Ἡ διενέργεια μετὰ τῆς μεγίστης δυνατῆς προσοχῆς τῶν καταχωρίσεων εἰς τὸ ναυτολόγιον ὑπὸ τῶν πλοιάρχων.

• Ἡ λῆψις ὅλων τῶν ἄλλων ἐνδεικνυούμενων μέτρων τὰ ὅποια θὰ προκύψουν ἐκ τῆς

συστηματικωτέρας μελέτης τῶν προτεινομένων.

ΤΟ ΕΞΑΜΗΝΟΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ

Διὰ τῆς καθιερώσεως τοῦ ἔξαμήνου ναυτολογίου, τὸ ὅποιον ἀμέως μετὰ τὴν λῆξιν του θὰ ἀποστέλλεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κατ' εὐθείαν εἰς τὸ N.A.T., θὰ ἐκλείψουν αὐτομάτως ὅλαι σι καθυστερήσεις τὰς ὁποίας συνεπάγεται τὸ ὑφιστάμενον σήμερον σύστημα. Εἰδικώτερον:

— “Ἐκαστον πλοίον θὰ δύναται νὰ ἐφοδιάζεται διὰ δύο ναυτολογίων τὰ ὅποια θὰ φέρουν ἀριθμὸν χορηγούμενον ὑπὸ τοῦ N.A.T. Ἀμα τὴ λῆξει τοῦ ἔξαμήνου ὁ πλοιάρχος, ὅπου καὶ ἄνευρίσκεται τὸ σκάφος (ἐν πλῷ ἢ ἐν λιμένι), θὰ κλείνῃ τὸ ναυτολόγιον καὶ ἀπὸ τῆς ἐπομένης θὰ ἀνοίγῃ τὸ νέον ναυτολόγιον μὲ τὸ ὅποιον θὰ είναι ἐφοδιασμένον τὸ σκάφος. Ἐάν εύρισκεται ἐν λιμένι ἐὰν ταχυδρομῷ πάραυτα, χωρὶς οὐδεμίαν καθυστέρησην, τὸ ναυτολόγιον εἰς τὸ N.A.T. ὡς συστημένον ἀεροπορικὸν ταχυδρομικὸν ἀντικείμενο μὲ ἀνάλογον ἔγγραφην εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὅποιον ἔτα καταχωρίζεται καὶ ὁ ἀριθμὸς τῆς ταχυδρομικῆς ἀποδείξεως τὴν ὅποιαν θὰ λαμβάνῃ κατὰ τὴν ταχυδρόμησιν τοῦ ναυτολογίου. Ἐάν εύρισκεται ἐν πλῷ θὰ ἀκολουθῇ τὴν προσανφερθεῖσαν διαδικασίαν τῆς ἀποστολῆς ἄμα τῷ κατάπλω τοῦ πλοίου εἰς τὸ πρώτον λιμένα. Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς περιπτώσεως ἀπωλείας τοῦ ἀποστελλομένου εἰς τὸ N.A.T. ναυτολογίου (σπανίας καθ' ἥμας) δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ τὸ σύστημα τοῦ ἀντιγράφου τὸ ὅποιον προβλέπεται ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ναυτολογίου τῶν συμβεβλημένων πλοίων, τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ τεθῇ συντόμως εἰς ἐφαρμογήν.

Μὲ τὸ ἐν λόγῳ σύστημα, τὰ ναυτολόγια ὅλων τῶν ποντοπόρων πλοίων θὰ φάνουν εἰς τὸ N.A.T. κατὰ μέσον ὅρου ἐναὶ μῆνα περίπου μετὰ τὴν λῆξιν των καὶ ἔταν ληφθοῦν καὶ εἰς τὸ “Ιδρυμα τὰ κατάλληλα μέτρα (πρόσληψις προσωπικοῦ, ἀναγκασίαι διαρθρωτικοῖ μεταβολοῖ κλπ.)” ἡ ἐκκαθάρισις τῶν ναυτολογίων θὰ δύναται νὰ ἐπιτυγχάνεται εἰς διάστημα δύο ἀκόμη μηνῶν, δηλαδὴ θὰ ἀπαιτοῦνται τρεῖς μόνον μῆνες ἀπὸ τῆς λῆξεως των διὰ τὴν ὄριστικὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ναυτολογίων.

Βεβαίως ὑφίσταται τὸ πρόβλημα τῆς ἔσοφλησεως τῶν ληξιπροθέσμων ναυτολογίων. Σύμφωνα μὲ τὸ N. 87 αἱ ὄφειλαι τῶν πλοίων καθίστανται ληξιπροθέσμοι, δηλαδὴ ἀπαιτηταὶ, μετὰ τὴν παρέλευσιν ἐξ μηνῶν, μετὰ τὴν πάροδον τῶν ὅποιων ἀρχίζει καὶ ὁ ὑπολογισμὸς τῶν προσθέτων τελῶν (1% μηνιαίως ἢ 12% ὁ ἐτησίως). Ἐκ στοιχείων ποὺ ὑπάρχουν προκύπτει ὅτι ποσοστὸν 28 - 30% τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἔσοφλοῦν τὰς ὑποχρεώσεις των πρὸς τὸ N.A.T. ἐκ ναυτολογίων ἐντὸς τοῦ ἔξαμήνου. Οἱ ὑπόλοιποι παρουσιάζουν μίαν καθυστέρησιν 3 - 8 μηνῶν καὶ ποσοστὸν 16% περίπου καθυστέρησιν πέραν τοῦ ἔτους. Δι' αὐτούς, τοὺς καθυστερούντας δηλαδὴ τὴν καταβολὴν τῶν πρὸς τὸ N.A.T. ὄφειλῶν πέραν τοῦ ἔτους, δέον νὰ ληφθοῦν μέτρα τὰ ὅποια θὰ τοὺς ωθήσουν εἰς τὴν ἔγκαιρον ἔσοφλησιν τῶν ὄφειλῶν των. Μεταξὺ τῶν μέτρων περιλαμβάνεται ἡ αὔξησις τοῦ ποσοστοῦ τῶν προσθέτων τελῶν εἰς 24% ἢ ὅποια νὰ ισχύσῃ ἀπὸ τῆς λῆξεως τοῦ ἔξαμήνου καὶ ὅχι μετὰ τὸ 12ηνον. “Ἐτερον ἀποτελεσματικὸν μέτρον εἶναι ἡ ἐφαρμοζούμενη καὶ σήμερον ἀπαγόρευσις τοῦ ἀπόπλου μετὰ τὸ δωδεκάμηνον, ἡ παραπομπὴ τῆς ὄφειλῆς εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον, ἡ προσωποκράτησις τῶν ὄφειλετῶν διὰ ποσὰ ἄνω τῶν 100.000 δρχ., καὶ ἡ κατάσχεσις περιουσιακῶν στοιχείων. Διὰ τοὺς δυστροφούντας, τέλος, θὰ δύνατο νὰ προστεθῇ καὶ ἡ ἀρνητικὴ χορηγήσεως νέου ναυτολογίου μετά τὸ δωδεκάμηνον καὶ ἡ ειδοποίησις τοῦ πληρώματος ὑπὸ τοῦ N.A.T. ὅτι τὸ σκάφος ἐπὶ τοῦ ὅποιου ὑπηρετοῦν εἶναι ἄνευ ναυτολογίου.

Πάντως κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐρεύνης

Under one Greek management

1. CANADA:

Scandia Shipping Agencies Limited
231 St. James Street West, Montreal
Telex: 05-27127 Telephone: (514) 849-9191

Serving all ports of the St. Lawrence,
Eastern Canada and the Great Lakes

2. UNITED ARAB EMIRATES:

Sotinmar Shipping Company Limited
P.O. Box 1579, Dubai
Telex: 6144 "SWEET"; 6398 "SOTIM"

3. SAUDI ARABIA:

(an affiliate office)
Saudi Maritime Company
P.O. Box 2384, Dammam
Telex: 67019

Steamship agents and operators.
International chartering brokers.
Inland transportation and lighterage
contractors in Saudi Arabia and
the United Arab Emirates.
Clearing and forwarding.
Project contractors.
Sale and purchase.
Consultants.

WE ARE THE ANSWER TO SUCCESSFULLY DOING BUSINESS
IN THE COMPLEX AREA OF THE ARABIAN GULF

αύτης διεπιστώθη ότι οι έφοπλιστοί, τουλάχιστον έκεινοι που έξοφλουν τάς ύποχρεώσεις των έκ ναυτολογίους έντος του έξαμηνου, δέχονται νὰ καταβάλλουν καὶ τηματικός, κατὰ μῆνα, τὴν ὄφειλή των. 'Ο ύπολογισμὸς τῶν εἰσφορῶν ἔκ ναυτολογίου δύναται πλέον νὰ γίνῃ χωρὶς μεγάλην, ἢ, μᾶλλον, μὲ ἐλαχίστην ἀπόκλισιν, ἢ ὅποια οὐδένα πρόβλημα δημιουργεῖ, δεδομένου ότι αἱ εἰσφοραὶ ύπολογίζονται ἐπὶ τῆς ὄργανικῆς συνδέσεως τοῦ πλοίου. Καὶ ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει συμφέρει καὶ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἡ κατὰ μῆνα ἔξοφλησις τοῦ ἀντιστοιχούντος ποσοῦ.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, κακῶς συνεδέθη ἡ ἐκκαθάρισις τοῦ ναυτολογίου μὲ τὴν παράλληλην ἔξοφλησιν τῶν εἰσφορῶν, διότι ῥητὴ διάταξις τοῦ N. 3170 ὥριζει σαφῶς ότι τὸ N.A.T. ἀναγνωρίζει τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτικῶν καὶ τοὺς συνταξιοδοτεῖ ἔστω καὶ ἀν ὁ πλοιοκτήτης δὲν κατέβαλε τὰς ἀντιστοιχους εἰσφοράς.

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

'Ως προανεφέρθη, τὸ NAT ἔξακολουθεῖ νὰ λειτουργῇ μὲ μειωμένον ἀριθμὸν ὑπαλλήλων, παρὰ τὸ γεγονός ότι ἀπὸ τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1976 ἐψήφισθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς ὁ N. 458 ἀπερὶ ἀναδιαρθρώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν θέσεων τοῦ πολιτικοῦ προσωπικοῦ τοῦ 'Ιδρυματος', ὃ ὅποιος προβλέπει σημαντικὴν αὔξησιν τοῦ προσωπικοῦ προκειμένου τὸ NAT νὰ δυνηθῇ νὰ ἐπεκληρώσῃ τὴν ἀποστολὴν του. 'Η Ἐλλειψις προσωπικοῦ τοῦ NAT εἶχεν ἐπισημανθῆ ἀπὸ τοῦ 1974, ότε εἰς ἐμπιστευτικὴν ἔκθεσιν ἡ ὅποια εἶχεν ἔλθει τότε εἰς τὴν δημοσιότητα, ἐτονίζετο ότι

αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Ιδρυματος λειτουργοῦν, ἀκριβῶς λόγω τῆς ἐλλείφεως ἐπαρκοῦς προσωπικοῦ, ὑπὸ συνθήκας κατῶ τοῦ ἐπιτρεπτομένου βαθμοῦ ἀσφαλείας διὰ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τοῦ Ταμείου.

'Ἐν συνεχείᾳ κατητρίσθη τὸ νομοσχέδιον «περὶ προσωπικοῦ ποὺ ἐψήφισθη πέρυσιν ὑπὸ τῆς Βουλῆς, ἀλλὰ δυστυχῶς δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ, διότι ἡ ψήφιστις τοῦ συνέπεσε μὲ τὰ ἔξαγγελθέντα τότε μέτρα περὶ λιτότητας, διὰ τῶν ὅποιών ἐτέθησαν περιορισμοὶ εἰς τὰς προσλήψεις προσωπικοῦ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν ΝΠΔΔ, ἐν οἷς καὶ τὸ NAT.

Προσφάτως διετύπωθη ἡ ἀποψις, ότι ἡ "Ενωσις Ἑλλήνων Εφοπλιστῶν καὶ ή ΠΝΟ θὰ ἐπρεπε νὰ συντονίσουν τὰς ἐνεργείας των διὰ νὰ πεισθῇ ή Κυβέρνησις νὰ ἔξαρεσθῇ τὸ NAT ἐκ τοῦ γενικωτέρου μέτρου, ώστε νὰ ἐπιτραπῇ ἡ πρόσληψις προσωπικοῦ. 'Οπωδήποτε, δῆμος, ἡ μῆ ἔξαρεσις τοῦ NAT ἀποτελεῖ πολιτικὴν εὐθύνην τοῦ κ. 'Υπουργοῦ Ἐμπορίκης Ναυτιλίας, ὃ ὅποιος δὲν ἔμεριμνος νὰ ἐνημερώσῃ τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως περὶ τῆς σημασίας τοῦ NAT διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν καὶ νὰ ἐπιτύχῃ σύττη τὴν ἔξαρεσιν τοῦ Ταμείου ἀπὸ τὸ γενικὸν μέτρον. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὅτι δὲν ἔγινεν εἰς τὸ παρελθὸν δύναται νὰ γίνῃ τώρα, ἔστω καὶ μὲ καθυστέρησιν. Τὸ NAT χρειάζεται ἀμέσως προσωπικοῦ διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ λειτουργήσῃ. Δὲν ἡμπορούμεν ἐπ' ἀπειρον τὸ στηριζόμεθα εἰς τὸ φιλότιμον τοῦ ὑπάρχοντος προσωπικοῦ, τὸ ὅποιον ἐργάζεται μὲ ὀπταπάρνησιν διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὸν φόρον τῆς ἐργασίας μὲ τὸν ὅποιον ἔχει ἐπιβα-

ρυθῆ τὸ NAT λόγω τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ σύγκου τῶν ἐργασιῶν του.

ΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Καὶ ἡ ἔγκαιρος ὑπογραφὴ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ κατόπιν κοινῆς συμφωνίας τῶν δύο μερών, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, τὰ ὅποια ἐνδιαφέρονται ἀμέσως διὰ τὴν ὅμαλην λειτουργίαν τοῦ NAT, διότι ἐξ αὐτῆς ἔξαρτωνται παγία συμφέροντα καὶ τῶν δύο πλευρῶν.

ΑΙ ΟΡΘΑΙ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΕΙΣ

Καὶ τὸ πρόδηλο μα τῶν ὄρθων καταχωρίσεων εἰς τὰ ναυτολόγια δύναται νὰ ἐπιλυθῇ διὰ τῆς ηγεμένης προσοχῆς τῶν πλοιάρχων. 'Εάν ἔγηγηθοῦν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους αἱ δυσχέρειαι καὶ αἱ καθυστέρησεις αἱ ὅποιαι προκαλούνται ἐκ τῶν ἐσφαλμένων καταχωρίσεων εἰς τὰ ναυτολόγια, εἶναι δέβαιον, ὅτι, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ ἔξαλειφθοῦν. 'Εάν μάλιστα ωργανώνοντο καὶ ἐπισκέψεις τῶν εύρισκομένων εἰς τὴν Ἑλλάδα πλοιάρχων εἰς τὴν Υπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων, ὅπου θὰ διεπιστωναν ιδίοις ὅμμασι ποσάς δυσχερείας προκαλοῦν αἱ ἐσφαλμέναι καταχωρίσεις εἰς τὰ ναυτολόγια, τὰ λάθη θὰ ἐπειρωτίσονται ἀμέσως εἰς τὸ ἀνθρωπίνως δυνατὸν ἐπίπεδον.

'Ἐν κατακλεῖδι δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι αἱ καθυστέρησεις εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ναυτολογίων εἰναι ἔνα πρόδηλο μα μὲ ποικίλας προεκτάσεις. Δι' ὃ ὄφειλομεν νὰ προχωρήσωμεν χωρὶς καθυστέρησιν εἰς τὰς ἐνδικυνομένας λύσεις διὰ τὴν δημεσον ἀντιμετώπισιν του.

ΤΑΚΗΣ ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

«ΕΠΙΡΟΣ LINE COMPANY LIMITED»

ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΟΧΗ !!!

Σᾶς συμφέρει νὰ χρησιμοποιῆτε τὰ νεότευκτα F/B πλοϊα μας "ΕΠΙΡΟΣ 1" "ΕΠΙΡΟΣ 2" - "ΕΠΙΡΟΣ 3" - "ΕΠΙΡΟΣ 4" - καὶ "ΕΠΙΡΟΣ 5" γιὰ τὶς μεταφορές σας ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα πρὸς τὴν ΕΥΡΩΠΗ μέσω Μπάρι Ιταλίας καὶ ἀντιστρόφως, μὲ ΤΑ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΑΣ στὶς γραμμὲς Πάτραι-Μπάρι καὶ 'Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Μπάρι.

ΓΕΦΥΡΩΝΟΥΜΕ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ, ἔξασφαλίζοντας ΤΑΧΥΤΗΤΑ, ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ

Εἴμεθα στὴ διάθεσί σας νὰ συζητήσωμε μαζὶ σας τὰ μεταφορικά σας προβλήματα γιὰ τὴν ἔξευρεσι τῆς ἴδανικωτερης καὶ τῆς πλέον ἔξυπηρετικῆς λύσεως γιὰ τὰ συμφέροντά σας.

Ἐνας ἀκόμη στόχος μας, εἶναι ἡ ἐπέκτασι τῶν μεταφορικῶν ἔξυπηρετήσεων σας πρὸς τὴν Κύπρο καὶ τὶς χῶρες τῆς Μέσης Ανατολῆς.

ΠΡΟΤΙΜΗΣΤΕ ΜΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΤΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΤΑΧΥΤΗΤΑ

«ΕΠΙΡΟΣ 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, 'Ηγουμενίτσα Τηλ. (0665)/22877/22409 - Τέλεξ 33144, Κέρκυρα (0661)/29112/23712, Τέλεξ 33118, Μπάρι (0039/80) 213508/218444

Η ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΤΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ν.Α.Τ.

'Ελεχθή ότι διάφοροι των συμβεβλημένων μετά τού Ν.Α.Τ. πλοίων είναι μιά πραγματικότης έπιβληθείσα έκ της δυνάμεως των πραγμάτων.

"Οσο και ἄν η Πολιτεία ἐπεδίωκε καὶ ἐπιδιώκει τὴν ὑψωσιν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἰς τὰ πλοῖα τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἥ τῶν ὑπὸ Ἑλλήνων ἔλεγχομένων ἀλλοδαπῶν ἐταιριῶν, ὁ ἀριθμὸς τῶν συμβεβλημένων πλοίων ἡ νῦνεσται ἡ παρέμενε σταθερός. Θά πρέπει νὰ σημειωθῇ ότι πάντοτε ἡ Πολιτεία ἐπεδίωκε τὴν ὑψωσιν, ἡ διατήρησιν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἰς πλοῖα Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν.

'Η προσπάθεια αὐτὴ τῆς Πολιτείας εἶχεν ἐκδηλωθῆ ἀπό τὰ πρώτα ἐπὶ τῆς διατίλειας τοῦ "Οθωνοῦ γιὰ νὰ πισθούν οἱ ὑπόδουλοι Ἑλληνες καραβούρηδες τῆς Χίου, τῆς Μικράς Ἀσίας καὶ Μακεδονίας νὰ διατηρήσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν εἰς τὰ ἐμπορικὰ τῶν πλοίων. Ὅπηρχαν τότε σπουδαῖοι ἔθνοι καὶ ἐμπορουματικοὶ λόγοι διὰ τοῦτο καὶ τὴν προσπάθειαν τῆς αὐτὴν ἡ Πολιτεία εἶχεν ἀνάθεσει εἰς τοὺς Ἑλλήνας Προξένους καὶ εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν καὶ ἴδιως εἰς τὸν ἔνδοξον ναύαρχον καὶ μετέπειτα Πρωθυπουργὸν τῆς Ἑλλάδος Κωνάρην(1). 'Ἄλλ' ἀνεξαρτήτως τῆς ὑφισταμένης πλέον πραγματικότητος, ὁ νομοθέτης, πολλὰ θέματα ἀναγκάσθη νὰ τὰ ρυθμίσῃ καὶ νὰ δώσῃ λύσεις εἴτε δύοις μὲ τὰς εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα ἰσχυούσας, εἴτε δυσμενεστέρας, διὰ τῶν ὅποιων ἐκδηλώνει τὴν προσπάθειαν τῆς Πολιτείας, νὰ ύψωσται ή Ἑλληνικὴ σημαία εἰς τὰ πλοῖα τῶν Ἑλλήνων.

Είναι γνωστὸν ότι τὸ Ν.Α.Τ. σκοπὸν ἔχει τὴν ἀσφάλισιν: α) τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐναντίον τῶν κινδύνων ἀνίκανότητος, ἀτυχήματος ἐπισυμβάντος ἐν τῇ ἔργασία καὶ γήρατος καὶ β) τῶν οἰκογενειῶν αὐτῶν ἐν περιπτώσει θανάτου τούτων(2).

'Ἐὰν ὁ Ἑλλην ναυτικὸς ὑποστῆ ἀτύχημα εἰς συμβεβλημένον μετά τού Ν.Α.Τ. πλοίον θὰ λάβῃ σύνταξιν ἀτυχήματος ὡς καὶ ὁ συνάδελφός του ὁ ὑποστῆ τὸ ἀτύχημα εἰς πλοῖον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν(3).

'Ο νομοθέτης ἔξιστει τὰς συνεπείας τοῦ ἀτυχήματος τοῦ ναυτικοῦ τοῦ ὑπηρετοῦντος εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον μὲ ἕκεινας τοῦ ναυτικοῦ τοῦ ὑπηρετοῦντος εἰς τὸ συμβεβλημένον. Ὅπαρχει νομικὴ ἵστη μεταχειρίσις.

Δὲν ὑπάρχει δύως ή αὐτὴ μεταχειρίσις τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ τοῦ συμβεβλημένου ὡς πρὸς τὰς ἀσφαλιστικὰς εἰσφοράς.

Αἱ εἰσφοραὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ εἶναι μικρότεραι(4) ἐνῶ τοῦ συμβεβλημένου πολὺ μεγαλύτεραι(5).

'Ἐδῶ φαίνεται ἡ δυσμενής μεταχειρίσις τοῦ συμβεβλημένου πλοίου ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν. Καὶ ὅρθως. Διότι ἡ Πολιτεία θέλει ὑπὸ τῆς ἔθνης τῆς σημαίαν τὸν δραστηριότητα εἰς τὰ ἐμπορουματικὰ ἔργα, τῶν τέκνων τῆς.

Καὶ ἡ σύγκρισις γίνεται ἀκόμη δυσμενεστέρα ἄν ληφθῆ ὑπὸ δψιν ότι τὸ ὑψος τῶν εἰσφορῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου μόνον διὰ νόμου δύναται νὰ μεταβάλλεται(6) ἐνῶ τοῦ συμβεβλημένου δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὕπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετά γνώμων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ(7).

'Η πρόσθιτη τοῦ νομοθέτου εἶναι προφανῆς. Ἡθέλησεν ὁ νομοθέτης νὰ δώσῃ τὸ δικαίωμα εἰς τὰς ἀσκοῦντα τὴν Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν τοῦ Κράτους, Ὅπουργὸν μεταβαλῆται τῶν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἔξ-

νου, ἀλλὰ συμβεβλημένου μετά τοῦ Ν.Α.Τ. πλοίου, ἀφοῦ τοῦτο δὲν ὑπόκειται εἰς τὰς περὶ συνθέσεως προσωπικοῦ τῶν πλοίων διατάξεις τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου(8) καὶ εἰς τὰς τοιαύτας περὶ ἐλλιπούς κατὰ προσόντων συνθέσεως καὶ ἐλλιπούς κατ' ἀριθμὸν συνθέσεως(9).

Οἱ ποιοκτήται ὅμως τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίου ὑποχρεούνται εἰς τὴν καταβολὴν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. τῆς ιδίας αὐτῶν εἰσφορᾶς ὡς καὶ τῆς εἰσφορᾶς τῶν ναυτικῶν διά τὸ σύνολον τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρόματος τοῦ πλοίου διὸ ὅλον τὸν χρόνον οὗτοι εἶναι ναυτολογημένοι ἐπὶ τοῦ πλοίου, καταργούμενων τῶν οἰκονομικῶν κυρώσεων, λόγῳ ἐλλιπούς συνθέσεως πληρώματος(10).

Εἶναι προφανές ότι μετά τὴν κατάργησιν τῶν οἰκονομικῶν κυρώσεων λόγῳ ἐλλιπούς συνθέσεως πληρώματος ἡ σχετικὴ διάταξης τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου πρέπει νὰ θεωρήται καταργημένη(11).

'Ως πρὸς τὴν εἰσπραξιν τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. τόσον τοῦ Ἑλληνικῆς σημαίας πλοίου, ὃντας καὶ τοῦ συμβεβλημένου, ὁ νομοθέτης θεωρεῖ τὸ φύλον ἐκκαθαρίσεως, τὸ ἐκδίδομενον δάσει τοῦ ναυτολογίου ἡ τῶν καταστάσεων τοῦ συμβεβλημένου πλοίου(12) ὡς τίτλον νόμιμον καὶ ἐκτελεστόν, διὰ νὰ δύναται τὸ Ν.Α.Τ. δάσει τῶν ἐπί της νομοθέσιας του διατάξεων νὰ ἐπιδίωκη τὴν ἀνάζητησιν τῶν τότε διατάξεων τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου Εἰσπράξεως τῶν Δημοσίων Ἐσδόων, διὰ τῶν Δημοσίων Ταμείων τῆς Χώρας καὶ διὰ προσωπικῆς κρατήσεως τῶν νόμων ἡ ἐκ τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβάσεων ὑποχρέων.

'Η εὐνόικοτέρα μεταχειρίσις τοῦ συμβεβλημένου πλοίου, ἐναντὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ, ἐπὶ σειράν ἐπάντα πολλοὶ διαφανῆς εἰς τὸ θέμα τῆς φορολογίας. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ὑποχρεούτο εἰς τὴν καταβολὴν φόρου, ἐνῶ τοιαύτη ὑποχρέωσις ἡτο νόμων ἀδύνατος διὰ τὸ συμ-

βεβλημένην τοπικὴν ισχύν ἐφαρμοζομένην καὶ ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων κεφαλαιῶν. Τὴν αὐτὴν ισχύν κέκτηνται καὶ αἱ διατάξεις τῶν κεφαλαιῶν Ἐξωτερικοῦ, διατηρεῖ τὴν ἡνέκτητην πολιτικὴν τοπικὴν ισχύν ἐφεξῆς εἰσαγομένων κεφαλαιῶν. Τὴν αὐτὴν ισχύν κέκτηνται καὶ αἱ διατάξεις τῶν κεφαλαιῶν Α' τοῦ ὑπὸ ἀριθμ. 27)75 περὶ φορολογίας πλοίων ἐπιφορῆς εἰσφορᾶς πρὸς ἀντιπτυχίαν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐγκαταστάσεως ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ρυθμίσεως συναφῶν θεμάτων.

Θά ἡτο συνεπώς ἡ συναγωνιστικότης τοῦ συμβεβλημένου πλοίου ἐναντὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἄν τοῦτο ἔξηκολούθει νὰ μὴν ὑπόκειται εἰς είδος τῆς φορολογίας ἐναντὶ τῆς Ἑλληνικῆς Πατρίδος, τοῦ ὅπισθεν τοῦ ἀλλοδαποῦ νομικοῦ προσώπου ὑποκρυπτομένου "Ἑλληνος καὶ οὐσιαστικοῦ πλοιοκτήτου του, ὁ ὅποιος χρησιμοποιεῖ τὸ ἄριστον ναυτεργατικὸν ἐξ Ἑλλήνων ναυτικῶν προσωπικὸν διὰ τὰς ἐπιχειρηματικὰς του πρωτοβουλίας.

Καὶ ὁ νομοθέτης ὅρθως τοῦ ὑπὸ ἀριθμ. φορολογικάς ὑποχρέωσεις, μεταβατηθείσεις εἰς εἰσφοράς ὑπὲρ Ν.Α.Τ. τῆς αὐτῆς περίπου κλίμακος μὲ τὰς τοιαύτας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου(13).

"Υποχρέωσις τὰς ὅποιας τὸ δάραος τῆς ὑλοποιήσεως ἔφερε καὶ φέρει τὸ Ν.Α.Τ. προσφέρον διὰ τοῦ ὄλιγαριθμού προσωπικοῦ του σημαντικωτάτας ὑπηρεσίας εἰς τὸ Δημόσιον.

"Ἀνεφέρθησαν εἰς γενικάς γραμμάτας δόλιας τινὰς διὰ τὴν νομικὴν πραγματικότητα τοῦ συμβεβλημένου πλοίου, τὸ ὅποιον δόπως καὶ τὸ Ἑλληνικὸν προσφέρει καὶ εἰσφέρει εἰς τὴν ἔθνην μας Οἰκονομίαν πολλά. Διότι ἄν ἐξαιρέστη κανεὶς τὴν ξένην σημαίαν του, "Ἑλλήνης είναι η ψυχή του καὶ "Ἑλλην ὁ πλοιοκτήτης του.

1. Περὶ τῶν προσπαθειῶν τοῦ Κανάρη διὰ μίαν τοιαύτην ἀποστολὴν του. Βλέπετε "ἈΝΘΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ" ἔκδοση "Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἐπὶ τῇ 150ετηρίδι ἀπὸ τῆς Ἐθνεγραφίας τοῦ 1821.

2. "Ἄρθρον 2 Νόμου 3170)1955.

3. "Ἄρθρον 12 Ν.Α. 4502)1966 ἔχοργεται οὐντακές ἀτυχήματας εἰς ναυτικὸν καβιστάμενον ἀπόλυτος ἀστικῶν ἀνίκανον συνεπείας ἀτυχήματος ἀπελύθησεν την ἄριστην ἐπόπειαν τῆς φορολογίας. α) "Ἐὰν οὗτος ἀνήκειν εἰς συγκεκριμένον πληρώμα πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας ἔιργάζετο ὡς πλήρωμα ἐπὶ ἀσφαλιστικού πλοίου.

4. "Ἄρθρον 1 παρ. 1γ. Ν. 374)1976. Ἐνθα καθορίζονται αὖταις διὰ τὰ πλοῖα διὰ τὸν 1.500 κοχ., εἰς 8% ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ διὰ τῶν ναυτικῶν καὶ εἰς 11% διὰ τοὺς πλοιοκτήτας. Τὴν Ἐνιανού τοῦ μηνιαίου καθορίζεται τὸ ἀρθρον 16 τοῦ 152)1974.

5. "Ἄρθρον 17 Ν.Α. 152)1974 Ἐνθα δρίζονται τὰ ἔξης:

1) Ἀπό τῆς ἐνάρεως τῆς ισχύος τοῦ παρόντος οἱ τακτικαὶ εἰσφοραὶ τῶν ὑπογεγραμένων "Ἑλληνων ναυτικῶν τῶν ὑπηρετοῦντων ἐπὶ πλοίοιν, ὃπος διένην σημαίαν ἀσφαλιστικῶν συμβεβλημένων μετά τοῦ Ν.Α.Τ. ἀντιστοίχως δεῖ καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἢ πλοιοκτήτων διένονται εἰς ποσοστόν ἐπὶ τοῦ μηνιαίου πλοίου διὰ τὸν ναυτικοῦ ὃς ἡ ἐνιαυτα αὐτοῦ καθορίζεται τὸν ἀρθρον 16 τοῦ παρόντος τοῦ ὑπηρετοῦντος ἐπὶ τῆς αὐτῆς κατηγορίας Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ὃς διὰ τὴν αὐτὴν εἰδικότητα τὸ κάτωθι.

α) Εἰσφορά πλοιοκτήτου ἡ ἐποπλιστοῦ 15%.

β) Εἰσφορά ἡ ἀσφαλισμένου 10%.

2) Αἱ τοῦ παραγράφου 1 δρίζομεναι τακτικαὶ εἰσφοραὶ δύνανται νὰ αὐδένωνται δι' ἀποφάσεως τοῦ Υπουργοῦ μετὰ γνώμην τοῦ Δ.Σ. καὶ τοῦ Συμβούλου Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

6. "Ἄρθρον 25 παρ. 4 Νόμου 27)1975 εαὶ περὶ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀσφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ δύνανται νὰ δρίζονται διὰ νόμου.

7. "Ἄρθρον 17 παρ. 2 Ν.Α. 152)1974 εαὶ ἐν τῇ παραγράφῳ 1 δρίζομεναι τακτικαὶ εἰσφοραὶ δύνανται νὰ αὐδένωνται δι' ἀποφάσεως τοῦ Υπουργοῦ μετὰ γνώμην τοῦ Δ.Σ. καὶ τοῦ Συμβούλου Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

8. "Ἄρθρον 87 Ν.Α. 187)1973 επερι K. Δ. Ν.Δ. Τὸ προστικόν κλπ.

9. "Άρθρο 88 καὶ 89 τοῦ K. Δ.Ν.Δ.

10. "Άρθρον 1 παρ. 1γ. Ν. 374)1976.

11. "Άρθρον 89 παρ. 3 Κ.Δ.Ν.Δ.

12. "Ἔχει κινηθῆ ἡ διαδικασία θεσπίσεως καὶ εἰς τοῦ συμβεβλημένου πλοίου ναυτολογίου θ' ἀποκαλήται.

13. Νόμος 29)1975. Εἰς τὴν καταβολὴν τῆς εἰσφορᾶς ταῦτης ἐπροσθιμοποιήθη τὸ σύνολον τῶν πλοιοκτήτων τῶν συμβεβλημένων πλοίων, διὰ νὰ διατίθησον διὰ μίαν ἀδύνητην φοράν αἱ ἀρεταὶ τῆς Φύλης μας, αἱ δόπαις εἰς τὰς κρισιμούς διὰ τὸ "Ἐθνος περιστάσεις ἐκδηλώνται μὲ παραδίγματα ἔξαρσεων, ἡρακτῶν πράξεων, μεγάλων προσφορῶν καὶ υπερτάτων θυσιῶν.



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

ΛΙΜΕΝΕΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Τοῦ κ. Νίκου Μ. Σαμαρᾶ

ΕΙΔΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΤΟΥ Ο.Λ.Ο.

1.— Ο λιμένας είναι συνήθως τὸ κύριο σημεῖο τοῦ ἐμπορίου τῆς πόλεως στὴν ὥποια δρίσκεται. Τὸ εἰδος τῶν διομήχανῶν ποὺ θά ἔγκατασταθούν στὴν περιοχή, ἡ διάρθρωσα καὶ ὁ σχεδιασμός τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων, τῶν δρόμων, τῶν έθνικῶν ὅδῶν καὶ τῶν ἀποθηκευτικῶν ἔγκαταστάσεων ἐπηρεάζονται σὲ μεγάλο βαθμὸν ἀπὸ τὸν λιμένα.

Σημαντικὸ μέρος τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος τῆς πόλεως κατευθύνεται καὶ ἐπηρεάζεται, ἄμεσα ἡ ἔμεσα, ἀπὸ τὴν λιμενικὴ ἀπόδοση. Μεγάλο μέρος τῆς κινήσεως τῶν λιμένων τῆς Νέας Υόρκης, τοῦ Τόκιο ἡ τοῦ Λίβερπουλ προέρχεται ἀπὸ ἡ προρίζεται στὴν τοπικὴ μπρωτοδικὴ περιοχή. Περιοχὴ ποὺ χαρακτηρίζεται σὰν ἐνδοχώρα (hinterland) τοῦ λιμένος.

Οἱ ΗΠΑ είναι μία τεράστια χώρα μὲ κανονικὸ περίγραμμα ὀκτὼν καὶ ισούψεις καπτύλες. Ἀντίθετα μὲ τὴν Εὐρώπη, ποὺ ἔχει ἀνώμαλη παράκτια γραμμὴ μὲ θάλασσες καὶ ὄρμους καὶ παλιρροϊσκούς ποταμούς ποὺ εἰσχωροῦν διαθεὶται μέστα στὸ ἡπειρωτικὸ σῶμα τῆς Εὐρώπης. Γενικὰ στὶς περιστορεῖς χώρες ἡ ἐνδοχώρα τῶν λιμένων ἀπολήγει σὲ χέρσες πεδιάδες καὶ ἔρημους, σὲ σχετικὸ ὄχι παραγωγικὲς παγωμένες ἐκτάσεις (Σιθηρία, Ρωσία, Καναδός) καὶ σὲ ἀδιαπέραστες ζουγκλες μεγάλων ποταμῶν (Ἀμαζόνιος - Βραζιλία). Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι ὅτι τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς ἀπὸ τὴν τεράστια καὶ ἀχανῆ παραγωγικὴ ἐνδοχώρα στοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένες εἶναι ύψηλότερο λόγῳ ἀποστάσεων. Συνεπῶς, οἱ λιμένες αὐτοὶ, τῆς Βορείου Αμερικῆς στράφηκαν στὴν καλύτερη ἀνάπτυξη καὶ παραγωγικὴ ἀξιοποίηση μὲ στόχῳ τὸ φθηνότερο κόστος καὶ καλύτερη λιμενικὴ ἐξυπηρέτηση. Τὰ πλοῖα προσέλκυνται στοὺς λιμένες ποὺ διαθέτουν ἐμπορευματικὴ κίνηση. Ἡ κίνηση

αὐτὴ τῶν λιμένων αὐξάνει τὸ μέγεθος τοῦ εἰσοδήματος τῆς ἐνδοχώρας των. Τὰ ύψηλὰ εἰσοδήματα δημιουργοῦν προϋποθέσεις γιὰ μεγαλύτερα κονδύλια τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ στὴν ἐκμετάλλευση καὶ στὴ διοίκηση τῶν λιμένων. Κι ἡ ἀνάπτυξη τῶν λιμένων, μὲ φθηνὸ κόστος καὶ ταχεία ἐξυπηρέτηση, προσελκύει ἀκόμη περισσότερα φορτία.

'Αντίθετα, τὸ ύψηλὸ λιμενικὸ κόστος ἐπιδρούνται τὰ διακινούμενα ἐμπορεύματα. Ύψηλοι μισθοί, ύψηλὰ ἐνοίκια, ύψηλὲς ἀμοιβές τῶν μηχανυμάτων ἐπιδροῦν στὸ κόστος τοῦ λιμένος. Υψηλὲς τιμὲς τῶν ἐμπορευμάτων εἰσαγωγῆς ἡ ἔξαγωγῆς ἐπηρεάζουν ἀντίστοιχα τὸ ύψος τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῶν ἔξαγωγῶν.

2.— Ἡ ἀποστολὴ ἐνὸς λιμένος μέσα στὸ συνολικὸ συγκοινωνιακὸ κύκλωμα συνίσταται στὴν παροχὴ εὐκολιῶν:

- πρὸς τὰ φορτηγά θαλάσσια καὶ χερσαῖα μεταφορικὰ μέσα μὲ σκοπὸ τὴ διακίνηση τῶν φορτίων τους γρήγορα, μὲ ἀσφάλεια καὶ μὲ χαμηλὸ κόστος,
- πρὸς τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα ἀκτοπλοϊκά, ὑπερεκάνια, κρουαζιερόπλοια γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως,
- πρὸς ὅλα γενικὰ τὰ πλοῖα ποὺ προσεγγίζουν μὲ σκοπὸ τὶς ἐπισκευές, τὸν ἀνεφοδιασμὸ καὶ τὶς ναυτιλιακὲς ἐπιθεωρήσεις.

Γιὰ τὴν πραγματοποίηση αὐτῆς τῆς ἀποστολῆς τοῦ λιμένος ἀπαιτούνται:

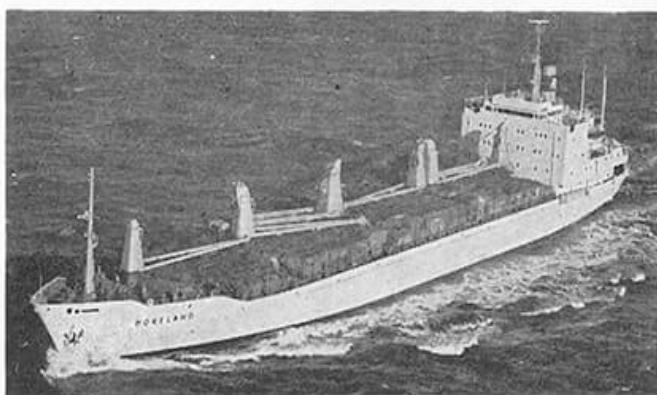
- ἡ ὑποδομή, δηλαδὴ ἡ κατασκευὴ καὶ ἡ συντήρηση τῶν ἀναγκαίων λιμενικῶν ἔργων, καὶ ὁ ἀπαραίτητος τεχνικὸς ἔξοπλισμός,
- ἡ ὄργανωση τοῦ κεφαλαίου αὐτοῦ καὶ

τοῦ ἀνθρωπίνου δυναμικοῦ σὲ μιὰ παραγωγικὴ συνοχὴ καὶ ὁμοιογένεια, — ἡ διοίκηση, ἡ κατάλληλη μορφὴ διοίκησεως τοῦ λιμένος γιὰ τὸν συντονισμὸ καὶ τὴν ἐπιδίωξη ἱκανοποιητικῶν ἐπιπέδων ἀποδοτικότητος τοῦ λιμένος (optimum).

3.— Οἱ λιμένες ἀποτελοῦν οἰκονομικὲς μονάδες — παραγωγικές μονάδες τριτογενῶν παραγωγῆς — καὶ ὁ ρόλος τους, ὁ στόχος τους εἶναι ἀναπτυξιακός. Οἱ λιμένες συντελοῦν στὴν ἀναπτυξιακὴ προσπάθεια τῆς έθνης οἰκονομίας μὲ :

- i. Τὴ συμβολὴ τους στὴν ἀπασχόληση ἐργατικοῦ δυναμικοῦ στὶς λιμενεργασίες καὶ στὴν ἀπασχόληση δυναμικοῦ γιὰ τὰ ἐργοστάσια ποὺ εἶναι ἐγκατεστημένα μέσα στὴν περιοχὴ τοῦ λιμένος.
- ii. Τὴν προσέλκυση διομήχανικῶν μονάδων ἐγχωρίων καὶ ξένων, μὲ τὴν ἀνάλογη ἐπένδυση ξένων κεφαλαίων.
- iii. Τὴ δημιουργία συναφῶν ἐπιχειρήσεων, ναυτιλιακῶν, πρακτορειακῶν, ἐφοδιασμῶν, ναυπηγεστισκευῶν.
- iv. Τὴ σημαντικὴ συμβολὴ τους στὴ διακίνηση τῶν εἰσαγομένων κεφαλαιουχικῶν ἀγαθῶν, μὲ τὰ ὅποια γίνονται ἐπενδύσεις πρὸς ἐκευχρονισμὸ τῶν ἐγχωρίων παραγωγικῶν μονάδων, ώστε οἱ μονάδες αὐτὲς νὰ εἶναι διεθνῶς ἀνταγωνιστικές καὶ νὰ μποροῦν νὰ ἐπιτύχουν περιορισμὸ τῶν εἰσαγομένων ἀγαθῶν καὶ αὐξηση τῶν ἔξαγωγῶν.
- v. Τὴ συμμετοχὴ τους στὴν πρωθότητη τῶν ἔξαγωγῶν ἐγχωρίων προϊόντων τῆς πρωτογενοῦς καὶ τῆς δευτερογενοῦς παραγωγῆς.
- vi. Τὴν ἑκτέλεση ἔργων ποὺ θὰ διευρύνουν τὶς δυνατότητες ἐξυπηρέτησης τῶν διακινούμενών ἀγαθῶν καὶ ποὺ θὰ ἐκευχρονίσουν τὶς μεθόδους μεταφορᾶς προσαρμάζοντές τις στὶς νέες τάσεις.
- vii. Τὸν ἐφοδιασμὸ τῶν λιμένων σὲ ἐκσυγχρονισμένα τεχνολογικὰ μέσα γιὰ καλύτερες φορτοεκφορτώσεις καὶ ἀποφυγὴν διογκώσεως τοῦ κόστους,

SOL
Always at your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA

CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC

and vice versa

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

ώστε νὰ μείνουν άνταγωνιστικοὶ καὶ νὰ προσέλκουν περισσότερα φορτία.
viii. Τὴ λειτουργία ναυπηγεοπισκευαστικῶν δεξαμενών στοὺς λιμένες. Στὶς δεξαμενὲς αὐτὲς γίνονται καθαρισμός, ἐπισκευή, μετασκευὴ πλοίων καὶ ὀποφεύγεται ἡ διαρροὴ συναλλάγματος στὸ ἔξωτερικό, μὲ συνέπεια τὴν ἐνίσχυση τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

4.— 'Η ἐπίδραση, πρῶτον, τῶν συνθηκῶν λειτουργίας τοῦ λιμένος, καὶ, δεύτερον, τοῦ κόστους αὐτοῦ τοῦ λιμένος ἐπὶ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας εἶναι σημαντικὴ καὶ ἀμεσητική.

A. 'Ιδιαίτερα στὶς ἀναπτυσσόμενες οἰκονομίες, οἱ συνθῆκες λειτουργίας τοῦ λιμένος παίζουν ἀκόμη πιὸ σημαντικὸ ρόλο στὴν κρατικὴ ἀναπτυξιακὴ πολιτική.

Οἱ συνθῆκες λειτουργίας ἐνὸς λιμένος εἶναι συνάρτηση τοῦ ὑφισταμένου συστήματος διοικήσεως τοῦ λιμένος καὶ τῶν ἔργων ὑποδομῆς καὶ ἀναδομῆς του.

Στὶς λειτουργίες τοῦ λιμένος ιδιαίτερος στόχος εἶναι ἡ ἐπίτευξη τοῦ ἀλαχίστου χρόνου παραμονῆς τῶν πλοίων στὸν λιμένα. Οἱ ἀνασχετικοὶ λόγοι ποὺ ἐπιδροῦν στὸ στόχο αὐτὸ εἶναι :

- α. πτωχὴ ἀπόδοση τῆς ἐργασίας
 - β. συμφόρηση ἀγκυροδολίων
 - γ. συμφόρηση ὑποστέγων διαμετακομίσεως καὶ ἀποθηκῶν
 - δ. ἀνεπάρκεια φορτηγίδων
 - ε. ἀνεπάρκεια ὁδικῶν καὶ σιδηροδρομικῶν δικτύων
 - στ. ἀνεπάρκεια βοηθητικῶν μηχανημάτων
 - ζ. Ἐλλειψη εὐκολιῶν καὶ προγραμματισμοῦ ἐκθεύνσεως
 - η. γραφειοκρατικὲς διατυπώσεις ἐλέγχου ἐμπορευμάτων.
- Σὲ ιδεώδεις συνθῆκες λειτουργίας τοῦ λι-

μένος, δηλαδὴ ὃν πλοῖα κανονικοῦ μεγέθους ἔρχονται καὶ φεύγουν σὲ κανονικὰ διαστήματα, ἢν ἡ σύνθεση καὶ ἡ στοιβασία τῶν φορτίων τους εἶναι τέτοια ποὺ νὰ ἐπιτρέπεται τὴ γρήγορη φορτοεκφόρτωση, ἢν ἡ φορτοεκφόρτωση γίνεται πάνω στὸ πλοῖο καὶ στὴν προκυμαία ταυτόχρονα, ἢν τὰ ὑπόστεγα διαμετακομίσεως καὶ οἱ ἀποθήκες διατηροῦνται ἐλεύθερες ὡστε νὰ ἐπιτρέπουν τὴ γρήγορη διακίνηση τῶν ἐμπορευμάτων, ἢν οἱ γερανοί, τὰ ἀνυψωτικὰ καὶ τὰ ὄπλα μηχανήματα ἐργάζονται μὲν ἀπόδοση καὶ χωρὶς βλάβες, ἢν τὰ φορτηγά αὐτοκίνητα καὶ τὰ σιδηροδρομικὰ βαγόνια εἶναι διαθέσιμα ὅταν ζητοῦνται καὶ ἐπαρκὴ ὅταν χρειάζονται, ἢν οἱ ἐργάτες δουλεύουν σταθερά, χωρὶς διακοπὲς καὶ ἀπέργεις, ἢν ἡ γραφειοκρατικὴ διαδικασία τῶν διαστιπώσεων καὶ τῶν ὑπογραφῶν εἶναι ἀπλὴ καὶ ταχεῖα, τὸ τε ὑπάρχουν οἱ προϋποθέσεις τοῦ ἀλαχίστου χρόνου παραμονῆς τοῦ πλοίου στὸν λιμένα, τότε μποροῦμε νὰ μιλᾶμε γιὰ ὅριτυπη function, γιὰ πλήρη ἀπόδοση τοῦ λιμένος.

B. Τί εἶναι κόστος λιμένος; Εἶναι τὸ σύνολον ὅλων τῶν δαπανῶν ποὺ ἐπιβαρύνουν τὰ ἐμπορεύματα ποὺ διακινοῦνται ἀπὸ τὸν λιμένα. Ποιες εἶναι αὐτὲς οἱ δαπάνες; Εἶναι δαπάνες ποὺ ἀνάγονται σὲ πέντε κατηγορίες :

- α. Ναυτιλιακὲς δαπάνες. 'Επιβαρύνουν ἄμεσα τὸ πλοῖο καὶ ἔμμεσα τὰ ἐμπορεύματα ποὺ μεταφέρει : τὰ φαρικά τέλη, τὰ ρυμουλκικὰ δικαιώματα, τὰ πλοηγικὰ δικαιώματα, τὰ τέλη προσφροτίσεως, προσδέσεως καὶ παραβολῆς.
- β. Δικαιώματα φορτοεκφόρτωσης: δαπάνες ποὺ ἐπιβαρύνουν τὰ ἐμπορεύματα ὅπὸ τὴν ἐκφόρτωση τους μέχρι τῆς παραδόσεως στὸν παραδίπτη καὶ ἀντίστροφα.

γ. Δικαιώματα ναυτικῶν πρακτόρων καὶ ἐκτελωνιστῶν.

δ. "Άλλες συναφεῖς δαπάνες ποὺ ὀφείλονται στὴν παραμονὴ τοῦ φορτίου στὸν χώρο τοῦ λιμένος, λόγου χάρη διαθηκευτικὰ δικαιώματα τοῦ 'Οργανισμοῦ λιμένος.

5.— "Ενας ἀπὸ τοὺς πρωταρχικοὺς παράγοντες τῆς διαμορφώσεως τοῦ λιμενικοῦ κόστους είναι τὰ δικαιώματα τῶν φορτοεκφόρτων, ἡ ἀμοιβὴ τῶν λιμενεργατῶν.

Οισάδηποτε αὐξηση τῆς ἀμοιβῆς τους ἐπηρεάζει τὴν αὐξηση τοῦ κόστους τοῦ λιμένος. 'Ο ἀκριβὸς λιμένας διώχνει τὰ φορτία σὲ ἄλλους λιμένας μὲν χαμηλότερο κόστος. 'Η ἐλάττωση τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ ἀκριβοῦ λιμένος ἐπιδρᾷ στοὺς μισθοὺς τῶν λιμενεργατῶν, ποὺ γιὰ νὰ καλυφθοῦν αὐξάνονται τὰ τιμολογία φορτοεκφόρτωσεως. Κι' ἐφόσον τὸ κόστος τοῦ λιμένος διαμορφώνει τὸ κόστος τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς εἴναι μεγάλη ἡ σημασία τοῦ φθηνοῦ λιμένος στὴν αὔξηση τῆς ἔξαγωγικῆς διακινήσεως τῶν ἐμπορευμάτων καὶ στὴν αὔξηση τῆς διεθνοῦς ἀνταγωνιστικῆς ίκανότητος τῶν ἔχχωριών ἀγαθῶν.

6.— 'Η οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη μιᾶς χώρας εἶναι συνάρτηση πολλῶν μεταβλητῶν. Πέρα ἀπὸ τὸ κόστος λιμένος, πέρα ἀπὸ τὰ οἰκονομικὰ μέτρα τῆς κρατικῆς πολιτικῆς, βασικὸ καὶ ἀδιαχώριστο στοιχεῖο εἶναι ἡ ωριμότητα τοῦ λαοῦ. Κάθε οἰκονομικὴ μονάδα καὶ κάθε ἀτομο πρέπει νὰ συνειδητοποιήσει τὸ ρόλο του καὶ νὰ δραστηριοποιηθεῖ σὲ πλήρη ἀρμονία μὲ τοὺς κυβερνητικοὺς στόχους καὶ τοὺς σκοποὺς τῆς κρατικῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς. Κι' αὐτὴ ἡ ωριμότητα ἀπαιτεῖται ἀποφασιστικὰ κι' ἀπόλυτα ἀπὸ τοὺς φορεῖς τῆς διοικήσεως, τῆς λειτουργίας καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος.

ΝΙΚΟΣ Μ. ΣΑΜΑΡΑΣ



ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :	Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ. :	4111511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
ΤΕЛЕΞ :	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.	STEINFORT LTD, CLEVELAND ENGLAND.
B. DETTMER & CO. BREMEN W. GERMANY.	JAMES FISHER & SONS LTD, FELIXSTOWE ENGLAND.
STEINFORT LTD, CLEVELAND ENGLAND.	

ΕΝΑ ΚΑΘΕ ΤΟΣΟ

«ΤΟ ΚΑΡΡΕ ΤΗΣ ΝΤΑΜΑΣ»**ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ**

ΤΙΣ ΗΡΟΑΛΛΕΣ είχα δρεθή ξανά στόν τόπο όπου ήταν πρωτάνος με την «κουταδίκη» τη μάτια μου στη ζούη, άντικρυσα «ήλιο και θάλασσα».

«Ηλιος και θάλασσα» ήταν το πρώτο δέμδηλο με το πρώτο δράμα. «Οσο μεγάλωνα άνοιγαν περισσότερο τα μάτια μου. Ο ήλιος με θύμπων, η θάλασσα με τραβόδοσιν και μ' έφερε πιο πολλά κοντά της. Οι γκρές της, θιάστερα στη παιδική ήλικια, έξασαν πάντα μικρούς γοντσίους που άφηναν σφραγίδαν ανεξίτηλη στις μυημές. Το δουνό μπορεί να το ξεχάσεις, τη θάλασσα ποτέ. Αυτό δεν είναι καθαίρετος «δραγματισμός» είναι κατασταλμάχια ήμεταρίες. «Έχουν τραγούδηθη το δουνό, το δάσος, οι θάλασσες τίποτε δεν την παραβάνειν». «Ομηρος και Βιργίλιος την τραγούδησαν, την παρουσίασαν στις καλωσούντες και κακωσούντες της. Από το Βιργίλιο, άκουμη στριφογυρίζεις στ' αδιάτικο μου:

«Εις murmurum pontum». Φοβερές λέξεις. «Μουγκρίζεις ο Ήλιός». Μία είκονα Δακτική ένα τακτόπλοιο γεμάτο «έρεδος», σύρκαδος, άντερασμένος, κάμπτεται μερισμένα με πανασχούμενα πασπαλισμένα με άφονες δαντέλλες. «Αστροπελέκια, βροχή, γκλάζι, κι' ένα πλεύμενο νά χροπαλέψει. «Εις murmurum pontum».

Στό νησί λοιπόν έκαναδρήγικα τούς άπορικανος, άπορικος κι' έγω. Μαζεύμενοι στο «κακότικο καφενεό» γερκαμένοι, καλακιασμένοι πρόσωπα, άγνωροι. Χαρές, καλωσορίσματα, καράματα και συζήτηση που μάς φέρνει πίσω χρόνους πολλούς, θύμισες λιμανιών, θύμισες μικρούς βασιλιάδες παπορίσιας ζωής που ήταν τόσο διαφορετική άπό τη σημερινή.

Άφοι ήπικαμ το «κακεδάκι» και μεσημέριακά ένας άπό την παρέα, γονατάρισε οδύσσαι. «Ένα οδύσσαι δεν προσθέτει τίποτε στις χολοστρίνες, στα ρευματικά, στις άρθριτίδες, στις καρδιοπάθειες. Νομίζω πώς η έπιθυμη πού προκαλεῖται το μισό γραμμαριό αλκοόλ είναι το καλύτερο φάρμακο γιατί έδεντεται: δι άνθρωπος έλευθερώνεται: άπό τις έμμονες ίδεις και σέφες που συνοδεύουν τη γερασαίκη κι' ή αντιστροφη μέτρηση πούναι: «έν θει».

Κι' ήρθαν τα οδύσσαι περιποιημένα. Μυκονιάτικη «κοπανιστή», άγγυράδι, ντομάτα, χταπόδια... Κι' η παρέα των άπορικών έλισε το γλωσσόδετη και «δέπτεται» την ιστροφρυκητική... φιλολογία. Σκανγήριας νοσρά γρήγορα πολλά πίσω...

— Γιάννη θυμήσου το καπτά - Γιάννη!

Ο καπτά - Γιάννης ήταν ένας καπετάνιος... εγκαρφόλης. Τόσους μήνες πλοιάρχευσε στη ναυτική του ζωή. Μετά «αποδιδάστηκε» και δεν ξανακαπετάνεψε ποτέ. Χρόνια γραμματικός...

Γιατί; Γιατί ήταν έραστής άδιρθωτος το «Ρήγα» και τη «Ντάμα». Ποικίλιτες δάσος, πραγίστας σανί, μ' άλλα λόγια «τσογαδόρος είνος τεσσάρων καρατιών». Κι' δπως λέει το σοφόν: «Ένας κακού προκειμένου μέρια εποντά».

Κι'... ιστορικός της παρέας μάς τὸν σκιγγάρχης διλογώνταν. «Ρεμπούμπλικο» μιὲς λιγδικασμένη πάντα καρδέλλα. Λιγκά πάντα τὰ κορδόνια τῶν παπουτσιών και πολλές φορές μὲ κραμαριένες σερνάμινες τὶς καρδέλλες που δένεν τὸ μακρινό σύδρακα, νά σέρνωνται κι' αὐτές λυτές. «Ασκημηρότειγμένος σάν πίθηκος, μέρφακ' πάντα.

Κάποτε λοιπόν ο καπτά - Γιάννης συνέγιασε... ιστορικός, έντυσε καπετάνιος, στὸ Ρέτερνταμ. Καπετάνιος σ' ένα καραδάκι γύρω στη

Στραβή ή μπιλλιά, στραβή ή ρουλέττα, στραβής ή καπτά - Γιάννης στραβή ή τόχη, άλλα στραβά και χάρημας ή ναύλος... «έν μια νυκτὶ και μόνη». Γιρίζει τεθλιψμένος στὴ Μαρσίλια, άφραγκος.

Κατ' τὴν ἄλλη μέρα τὰ «τέλια» φέρνει στὴ Σύρη τὸ λακωνικὸ μαντάτο σὲ ἀπταιστα «φραγκοχώτικα»:

«ΕΦΤΑΣΑ STOP EISEPRAXA STOP APO-LESA DICHOΣ STOP ELEOS»

Άλλα πού έλεος. «Ηταν μερικές χιλιάδες είναισσόφραγκα, δὲν ήταν άστειο πράγμα. Μὲ τὸ δικηρο του, ξέπλλος ή πλοιοκτήτης.

«Ετοί ή καπτά - Γιάννης διηγήθε τὸν... Ρουδίκινος «φίφας τούς κόδους» εἰς Μοντεκάρλο. Ήποτέ του δὲν έκανάπικος «τηλέγραφο» σὲ γέφυρα. «Όλα τὰ υπόλοιπα χρόνια του τὰ πέρασε γραμματικός στὸν πλοιοκτήτη του ήτη Σύρη, τὴν διφήν του. Κι' δικαν άνέδηκε ή άτεντης κι' έρεσε τὰ γκριά τοῦ άπολου, τότε ή καπτά - Γιάννης τοδημειώσε τὸ τηλεγράφικα. «Ελεγε: «Έφασα, ξεφρέτωσα, άνεγκρηγράσα».

Καὶ σᾶν ήρθε ή ώρα γιὰ νὰ φύγη τότε ή άστροφος θυμιήμης πόρι... είχε δεκάδες νὰ τηλεγραφήσῃ στὸν πλοιοκτήτη του στὴ Σύρη, τὴν διφήν του. Κι' δικαν άνέδηκε ή άτεντης κι' έρεσε τὰ γκριά τοῦ άπολου, τότε ή καπτά - Γιάννης τοδημειώσε τὸ τηλεγράφικα. «Ελεγε: «Έφασα, ξεφρέτωσα, άνεγκρηγράσα».

Μ' άλλα λόγια: «Απ' Αθήνας εἰς λιβάδια, Θάσωρας καὶ πανταχίδια». Φυσικὸ ήταν νὰ στολιστῇ μὲ χιλιάδες «μοδῆς». Φυσικὸ ήταν τὸ πλοιοκτήτη του δὲν θυμιζόταν καὶ τόσο γιὰ τὸ δέρμα... εδυγανικός του τρόπους. Πάντα τοῦ συγχρονίσε τὸν... άργοπορία.

Μὲ άλλη πάλι φορά, κατή πού σταθμήκει καὶ ποιραίκια γιὰ τὴν καρριέρα τοῦ καπτά - Γιάννη, έρτεσε στὴ Μασσαλία μ' ένα μικρούτσικο τραπέζικο, χιλιοπεντακόσιρι. «Ντάμας» πολλές στὴ «Κανεμπίρα». Καὶ «Ρηγάδες» πολλές στὸ Μοντεκάρλο. Τότε οι «καπετανίοι» εἰσπράτταν τὸ ναύλο. Ο tempora o mores!!!

Εἰσπράττεις ή καπτά - Γιάννης ένας σακουλάκι: είναισσόφραγκα κουστουμαρίζεται, παίρνει μιὰ άπο τὶς πολλές του «Ντάμας», τὴν πού «φράγκα», παίρνει τὸ τραϊνάκι καὶ άφριδέρνεις στὸ Μοντεκάρλο. Τότε οι «καπετανίοι» εἰσπράτταν τὸ ναύλο. Ο tempora o mores!!!

Κάποια μέρα μιλίς είχε τελειώσει τὴν «πρωτόφατο» τον καρδίζοντας άρκετά «καπέκια» ήταν στὶς χαρές του καὶ μάρφαζε σᾶν οδρακούταγκος. Τότε παίρνοντας τὸν άφελη τὸν ρωτώ:

— Καπτά - Γιάννη, πού είναι πού μεγάλο «καρρά» στὸ πάκερ τοῦ Ρήγα ή τῆς Ντάμας;

Καὶ παίρνοντας θύφος θυμοσόφρου, σκέφτηκε δήθεν λίγο καὶ μούπε:

— Τῆς «Ντάμας» σᾶν παΐζεις σὲ δικρη... τόσχα, τοῦ Ρήγα σᾶν παΐζεις στὴν... πράσινη, πού μ' έκαψε ή κερατᾶς.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

“Β. Σ. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ” Α.Β.Ε.Ε.ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: **Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ**

ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

‘Αλεξιουπόλεως 29 — Αργυρούπολις

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ : 99.16.759 - 99.17.469

ΤΕΛΕΞ : 6680 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : WALKAR

ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

GIN BURNETT'S WHITE SATIN — VODKA SMIRNOFF

PIMM'S No. I CUP — COGNACS (ΜΠΡΑΝΤΥ)

«ΟΙΝΟΗ» Α.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

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

ΓΡΑΦΕΙΑ : 'Αλεξ. Σούτσου 6 - Τηλέφ. 3616.811 'Αθήνας

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ : 'Αλεξ. Σούτσου 4 - Τηλέφ. 3626.954 - 3616.026 'Αθήνας

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

ΣΠΕΣΙΑΛ ΟΥ·Ι·ΣΚΥ, ΟΥ·Ι·ΣΚΥ ΣΚΩΤΙΑΣ, ΜΠΡΑΝΤΥ (KONIAC),

ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ

ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

'Εξυπηρετούνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοιοι,

Πρεσβείες, πλοία έξωτερικού καὶ άποστελλονται δύορα έσωτερικού.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

ΕΠΟΧΕΣ ΠΑΡΑΛΗΛΕΣ



ΕΓΜΑ ΝΑ καταπιεστού και μὲ τὰ παλιά, μὲ δυο δηλαδή θυμάμενοι: απὸ τὸν «καρέδον»¹, μού έδωσε ἀπρόσποτος συνομιλητῆς σὲ ἔξοχικό κέντρο, θους ἔτυχε νὰ δρεθῇ τελευταῖς.

Μάς συνέστησε κοινὸς φίλος. 'Αλλὰ σὸν ἄκουσε δι: εἶμαι παλιὸς ναυτικός, έδγαλε διαδοθεῖσαν, συμπληρώνοντας ἀμέσως:

— Εἰχα κι' ἔγω τὴν κακή τύχη νὰ δργίσω τὴν ζωή μου ναυτικός. 'Ηταν τῆς μοίρας μου νὰ μπλέξω μὲ τὰ καρδιά μὲ τὰ πρότα μου τὰ χρόνια. 'Ηταν γραφτὸ μου νὰ χαραμῆσω κοντά μὲ δεσκετίο σ' αὐτὸν τὸ ἄχρι: ἐπάγγελμα. 'Ομως, μὲ ἀξίωσε δὲ θεός νὰ ἀπαλλαγῇ. Κατέφερα νὰ ρίξω τὴν μαρόν πέτρα πίσω μου. Κατέφερα νὰ ξεκόψω και νὰ θεμελιώσω τὴν ζωή μου στὴ στεριά, σὸν ζηθρωπὸς σωτήρας και ἔγω. Νὰ ζήσω κοντά στὴν οἰκογένεια μου και στὴν Κοινωνία.

— Τὶ μαρκάρατε; Τόλμης ξερὰ νὰ τὸν πριήσω.

— Δόκιμος πλοιάρχος στὴν ἀρχή, σὸν εἶχα τελειώσω τὴν Σχολὴ τῆς "Γέρας". Λεγότερα πήρα τὸ δίπλωμα τοῦ τρίτου και τὸ δεύτερου. 'Αλλὰ μὲ τὶ καρδιά; Κατέλαβα μὲ τὸ πρώτο ποὺ ἔμπλεξκαι τὶ μὲ περιμένει. Μάρτιος ή καρδιά μου μὲ τὸ πρώτο. Ζωὴν ἡταν αὐτὴ η κόλαση; Μόνη και παντοτενὴ σκέψη μου ἡταν νὰ δρῶ τρόπο νὰ ξεκόψω και νὰ ἐλευθερωθῶ, δις ποὺ τελειωτικά και τὸ κατέφερα. Δὲν μπορεῖτε νὰ καταλάβετε, κύριοι, εἶμα κατόπι μὲ ἑντονότερο τρόπο, τὶ εἶδος ζωῆς εἶναι αὐτὴ η ζωὴ τῶν ναυτικῶν. 'Αν ἀρχίσω νὰ σὲς τὴν περιγράψω, θὰ γηγένεται ἀπὸ τὰ ρούχα σας..., συνέχισο, ἀπευθύνομενος τῷρα σ' ἔμενα.

— Μήν καρπάζεσθε —ἔπειτας νὰ τὸν δικάσθω— μὴ καρπάζεσθε. 'Ακούσατε δι: και ἔγω γῆμον κάποτε ναυτικός. Ναυτικός τριάτα και ἀκόμα χρόνων και δι: μιᾶς γατοφαγομένης

διακετάς. Μετανα ποὺ θὰ ηθελα νὰ μάθω εἶναι: μὲ τὶ καταφέρατε τῷρα νὰ διχολεῖσθε, παραμένοντας τὴν στεριά, καθὼς εἴπατε.

— 'Απλούστατα, κατέφερα νὰ μὲ κρατήσουν στὸ γραφεῖο τῆς 'Επικράτειας μαζὶ τῆς Νειράτη. 'Αποδοχεῖς, δέδους στὸ τρίτο δύον εἶχα στὰ καρδιάς. 'Αλλὰ μιᾶς φορά, πατῶ στὸ γόμπι και τὸ δράδιο κοιμοῦμαι: στὸ κρεβάτι μου, πανήσυχος.

'Ο διάλογος, σταμάτησε δις ἔκατη. Κατέλαβα μὲ τὶ εἶδος ναυτικῶν εἶχα τὴν συζήτηση. 'Ηταν και αὐτὸς ἔνας ἀπὸ δύο εἰκόνες ποὺ καταλόγουν σήμερα τὸ ναυτικό μας συνάρπι, ἀπὸ αὐτὸς ποὺ ἔρθουσαν ἀπληροφόροτοι, ἀλλὰ και παρέμεναν ἀπληροφόροτοι: γύρω ἀπὸ τὴν ναυτική οπότεσσι και τὴν ναυτική σταδιοδρομία. Δὲν ἀκρίσιμα μονάχα στὴ διακοπὴ τοῦ διαλόγου, ἀλλὰ προφασιζόμενος κάποια δικαιολογία, ἀπειχώριας.

"Ομως, τὸ θέμα δόθηκε. Θέμα διαδή και μεγάλο. 'Αποτραβήθηκα ἀπὸ ἔναν πνιγμένος μὲ συλλογισμούς, μὲ δικαιονήσεις ἀλλὰ κυριώτερα μὲ παραλληλισμούς ἐποχῶν και ζηθρώπουν. Ηχελληγητισμὸς ἀπελεύθερτος;

'Η σκέψη μου ἀλόντες παλιῆς ἐποχῆς, ὅγι μονάχα δικές μου, ἀλλὰ διλῶ τῶν τότε συντρόφων μου τῶν καρδιῶν και τῶν δικαιωμάτων. Τότε ποὺ καθὼς μπάρκο μας κρατοῦσε τρία, τέσσερα, πέντε και κάποτε περισσότερα χρόνια. Τότε, η κάθε μας ἀπόλυτη δὲν συνδεδύουν και καὶ τὴν "μαρόν πέτρα" πίσω μαζ., δύος μὲς πληροφόροις δὲ τοινὸς συμμοιλήτης μας "καυτής", ἀλλὰ μὲ τὴν ὄποισσεν και τὴν ἐπιθυμία νὰ ἐπιστρέψουμε τὸ συντομώτερο. Τότε ποὺ τὸ καρδιά μας ήσαν ταυτηματισμένοι μὲ πραγματικῶν ναυτικούς, μὲ καλὰ πληροφορημένους ναυτικούς. Πληροφορημένους ἀπὸ γονιούς, ἀπὸ συντοπίτες, ἀπὸ παράδοσην, ἀπὸ πρόσλευσην. 'Απὸ τὴν "Ανδρο". 'Απὸ τὴν Χίο. 'Απὸ τὸ Θεάκι. 'Απὸ τὶς Κυκλαδες δλες. 'Απὸ τὴν Κεφαλονία. Σήμερα; Τὶ τοὺς δλοις αὐτοὶ οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ μας; Τὶ τοὺς διάγκωκας νὰ ρίξουν διπλικά τὴν μαρόν πέτρα πίσω τους και ν' ἀποκριθοῦν στὸ πάντα τὴν διάλοσσα;

"Έγω διτὸς δύνω μου τοὺς πίνακες τῶν σήμερα διπλογραφημένους ναυτικῶν. Τὸ ξενικείπους αὐτὸς. 'Απὸ Κομοτινὴ 150. 'Απὸ Ιωάννινα 230. 'Απὸ τὰ Τοικάλα 97. 'Απὸ τὴν Χίο 4. 'Απὸ τὴν "Ανδρο" 6 και ἀπὸ τὴν "Ηθίκη" 2. Συμβαίνεις διμοῦ και τοῦτο, διτὸς: 'Απὸ τοὺς 477 τὰς Κομοτινῆς, Ιωαννίνων και Τρικάλων, ζητήσω εἶναι: διν παραιτήσουν οἱ 40. "Ολος: οἱ ἀλλοι, εἴτε μὲ τὸ ποιτιοῦ εἴτε μὲ τὸ δεύτερο εἴτε δηλότους μὲ τὸ τρίτο ταξίδιο τους, ἀπέσχονται, γιὰ νὰ ἀναπτήσουν ἀπαγούδηση μὲ τὴν δροῦσαν οἷμεσσα ἀπὸ δύο τῶν συνέδικων τότε. Τότε δημοῦ τὸ ναυτικό πιάτο, δέδην ἐπιποδέπτης αῦτη νὰ πειραγάρηται τῷρα. Κανεῖς δέδην πρόκειται νὰ πιστέψῃ τέτοιες πειραγράδες.

Μή μοι πῆγε δι: ἀπαράδετας συνθήκες και-νῆς τὴν ἐποχής, ησαν ή αὐτίκια αὐτῆς τῆς καρπάζουμενά. 'Ονι: Κάτι: ἀλλα συνέδικων. Αλτίκ μία και μόνη ηταν ή μεγάλη προσωρική ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Δέσι ναυτικοῦς ζητήσασε, τοῖντα δύο προσήχοντο.

'Η μαρτιέτα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, λίκων προσαρδόφορος ἐπίδοση σὲ λιμάνια και σὲ νησιά. Συγνές πειραπώντες, ἀδεύκια, ναυτικῶν, δύο προσέφεστων τὰ κορίτσια τους γιὰ οικιακούς δημητρός σὲ απίτια καραβοκυαλίων, μὲ σκοπὸ τὸν προτίμηση τοῦ γονιοῦ σὲ τακτικό μπαρκάρια. Ποτέ - ποτέ - οιδέποτε. Η πλοιοκτησία δέδην πόνεσσε τὸ ξεμψυγό διλούκι τῶν πλοίων τῆς. Γιὰ δλοις ἀνησυχοῦσσε, γιὰ τὴν μικρότερη διπλάνη στὸ πλοίο, μὲ στοργή και τὸ ένδικτρόν

φθάνει νὰ ικανοποιεῖται μὲ στοργή. Μόνη διαφορά, οἱ ζηνώμοποι. Οι ναυτικοί. Γι: αὐτούς... τὸ μεντούστηρι νάν' οκλά. Μ' ἔνα σφύρηγμα, προσοιδέζονται: δεκαπλάσιοι, ἀπὸ τοὺς ζητουμένους.

'Αλλά, δύοις γιὰ δλοις τὰ συμβαίνοντα οπάργες: ἀρχὴ και τέλος, ἐπόμενο ηταν νὰ συμβιώθῃ και διδῷ τὸ σχετικό και ἀνέλπιστο τέλος. Καὶ ἔρωτοις:

Τὶ έγινε δλος αὐτὸς ὁ συρτετός τῶν προσφοριμένων ναυτικῶν μαζ.; Τὶ έγιναν αὐτοὶ μὲ τὶς πολυετεῖς καταγραφὲς ναυτικῆς ἐργασίας στὰ φυλλάδιά τους;

— Ογι: 'Απορράδετη εἶναι η δικαιολογία διτ., τάχι, τὰ πολλὰ σημειώνα καρδιῶν χρειάζονται τόσους, δύοις δὲν μποροῦν σήμερα νὰ προσφέρουν τὰ ναυτοτόπια μας.

Τὸ θέμα τῆς ἀπογραφῆς ναυτικῶν, δίνει: τὴν σωτὴρική έξιγγηση.

'Απαρνήσκων τὴν διάλοσσα οἱ πραγματικοὶ ναυτικοί. Γιὰ τὴν ἀφοριμή, δέδην χρειάζεται σχόλιο οὗτος σαρή σκέψη. 'Αναπτήσατε τὴν πολιτικὴ τῆς ἔργοδοσίας ἔκει. Μελετήσατε τὴν συμπαριφορά τοῦ πλοιοκτήτου. 'Αλιμά και σήμερα, τὸ διοί τους κοιράδεται και λειτουργεῖ στὸν ίδιο καθά. Κόπος άναπτήσεως δέν γρειάζεται.

Μία παρακολούθηση στὶς συζήτησες μισθολογίων, συνθέσεων, ώρων ἔργασιας, τροφοδοτίας, ἀκόμα και συντάξεων, προσφέρει τὴν ἀπάντηση. 'Τραχεῖς, δλεπταὶ: και σήμερα η σχετική διέξοδος. Οι μαδροί. Οι κίτρινοι. Τὰ εἰδοὺς ἀπορρίμματα τῆς διεθνούς κοινωνίας. Τὸ πρόγραμμα, διτ.: «τὸ μοναστήρι νάν' οκλά», παρακιένει: ἀμετάβλητο.

Μποροῦμε νὰ πανηγυρίζουμε δικόμα, παρακολουθούμενοι τὸ ἔνα διεπεικοτυμωρίο δολαράρων ναυτικοῦ συναλλάγματος τῆς χρονιάς. Παρηγορούμενοι δικόμα διτ: μόνο ἔνας πρὸς τρεῖς εἶναι οἱ έγχρωμοι: τῶν έλληνικῶν πληρωμάτων. 'Ομως, δὲ κατήφορος ἐπισημαντεῖ, ἔστο και παράλληλος μὲ τὸν ἀνήφορο τοῦ εἰσαγοριμένου ναυτικούσκου συναλλάγματος.

Η μαρόν πέτρα συνεχίζεται: νὰ ρίχνεται και ἀλάσσονται θάλασσας πολλαπλασιάζονται οἱ προτιμούμενοι πάντοτε στὸ γύμνα. Μετὰ τὴν ἀπάρνηση τῆς σημικής, δικολουθεῖ η ἀπάρνηση τῆς ιθυγενεῖς τῶν ναυτικῶν.

Τὶ δλοις πρέπει: νὰ διομάδουμε και τὶ ἀλλο πρέπει: νὰ ὑπολογίζουμε λέγοντας 'Εθνική Ναυτιλίας;

Αὐτὸς θὰ τὸ πληροφορημένοις πολὺ γρήγορα.

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. HELLSMAR BAIRNS

PHONES 311384, 321616, 313397

PHONE AOH 900886

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

** Vessel (LST) for sale
Fully equipped
Engines & Generators fully Operational
328 x 50 x 25 ft
1800 H.P. L. Disp. 2275
Located in California \$ 400.000

** 26 new cond. steel cargo booms
Diam 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 U.S.A.
PHONE: (206) 474-0765

ΕΔΩ ΠΛΑΝΗΤΗΣ ΓΗ

τί-τί-τί, τά-τά-τά, τί-τί-τί

"Εγινε σε προηγούμενο τεύχος λόγος γιά την έρευνα που κάνουν οι Αμερικανοί με τά διαστημόπλοια Βίκιγκ, άναζητώντας ζωή στὸν "Αρη. Οι ένδειξεις είναι έπι τού παρόντος αντιφατικές και άδεδαιες.

Ζούμε τὴν ἐποχὴ τῆς πραγματοποίησεως ἐνὸς παλιοῦ οὐρίου. Τῇ κατάκτηση τοῦ διαστήματος. Μήμας κινδυνεύουμε δῆμως νὰ ζήσουμε τὴ παρακαλὴ τοῦ δικοῦ μας πλανήτη.

Παλιό διειρό τοῦ ἀνθρώπου νὰ πατήσῃ στ' αστέρια. Χιλιάδες χρόνια τὸ κατόρθωνε μὲ τὴ φαντασία του. 'Ο Λουκιανὸς περιγράφει ταξίδι στὴ Σελήνη κι' ἔνα διαστημικὸ πόλεμο μεταξὺ κατοίκων τοῦ 'Ηλιου καὶ τῆς Σελήνης.

'Εκείνος δῆμως ποὺ σὲ κάμποσες γενιές πρόσφερε γηνήσιες συγκινήσεις διαστημικού ταξιδιού είναι ὁ 'Ιούλιος Βέρο. Τὸ μυθιστόρημά του 'Επιτημάτων τῆς Σελήνης' κυκλοφόρησε τὸ 1865. Μὲ τὴ δύναμη τῆς ἐπιστημονικῆς του φαντασίας καὶ τὶς πολὺ σοβαρὲς τεχνικές του γνώσεις κατώρθωσε νὰ περιγράψῃ μιὰ ἐκτόξευση διαστημοπλοίου πολὺ κοντά στὴ πραγματικότητα. 'Ακόμα κι' ὁ τόπος τῆς φανταστικῆς ἐκτόξευσεως δὲν ἀπέχει πολὺ ἀπ' τὸ Κέπι Κένεντυ, δῆμοι γίνονται σημεῖα οἱ ἐκτόξευσεις τῶν ἀμερικανικῶν διαστημοπλοίων. Στὸ διδλίο του περιγράφεται καὶ δοκιμαστικὴ ἐκτόξευση μὲ πειραματόζωα, ποὺ μοιάζει τόσο πολὺ μὲ τὶς πραγματικές δοκιμαστικές ἐκτόξευσεις καὶ τὴ προσθαλάσσωση τῶν ἀμερικανικῶν διαστημοπλοίων ποὺ ἔγιναν τρεῖς γενεὲς ἀρ-

γότερα, ὥστε ἀξίζει νὰ παραθέσω μιὰ περίληψη.

Θὰ είχε τὸ τράνταγμα τῆς ἐκτοξεύσεως, φέροντας ὅλῳ 32 δακτύλους καὶ τὸν στήσαντα στὴ προβλήτα. 'Ετσι τὸ βλῆμαθαπεφετε μαλακὰ στὴ θάλασσα. 'Ετοίμασαν κι' ἔνα βλῆμα ἐσωτερικὰ κούφιο καλά στρωμένο μὲ σούστες καὶ μπόλικο μπαμπάκι, ποὺ κλείνονταν μὲ διδωτὸ καπάκι. Μέσα βάλαν ἔνα γάτο κι' ἔνα χαριτωμένο σκίουρο. 'Ηθελαν νὰ δοῦν πῶς ὁ σκίουρος ποὺ δύσκολα παθαίνει ἕλιγγο, θὰ ὑπόφερε τὶς δοκιμασίες τοῦ πειράματος. Γέμισαν τὸν ὅλο μ' ἔκαπτον ἔξηντα λίθρας μπαρούτι, κι' ἀφοῦ τοποθετησαν τὸ βλῆμα, πυροδότησαν. Τινάχτηκε τὸ βλῆμα κι' ἀφοῦ ἔγραψε μιὰ παρασδολικὴ τροχιά μέχρι χίλια πόδια ὑψος, βυθίστηκε στὰ κύματα. Οι δουτητάδες ρίχτηκαν ἀπ' τὴ δάρκα ποὺ περίμενε κι' ἀνέλκυσαν τὸ βλῆμα. Χωρὶς νὰ χάνουν στιγμὴ ἑδιδώσαν τὸ σκέπασμα, ἐνῷ δῆλοι παρακολούθουν τὴν ἐπιχείρηση μὲ δικαιολογημένο ἐνδιαφέρον. 'Ο γάτος πετάχτηκε ἔξω μ' ἔνα πήδημα, χωρὶς δείγμα πῶς γυρνούσε ἀπ' ἔνα ἐνάεριο ταξίδι. 'Ο σκίουρος δὲ φαινόταν πουθενά. Τὸ ἀναζήτησαν παντοῦ. Τίποτε. Οὔτε ἵχνος. 'Ο γάτος είχε καταβροχήσει τὸ συνταξιδιώτη τους.

33 χρόνια ἀργότερα, τὸ 1898 ἔνας ἄλλος μεγάλος συγγραφέας μ' ἐπιστημονικὴ φαντασία δ. Γ. Οὐέλλι, κυκλοφορεῖ τὸ διδλίο του 'Ο πόλεμος τῶν κόσμων καὶ περιγρά-

φει ἐπιδρομὴ 'Αριανῶν στὴ γῆ π' ἀνάζητούν κάτι γι' αὐτοὺς ἔξαιρετικὰ πολύτιμο: Νερό.

Πέρασαν 40 χρόνια κι' ἔνα δράδυ τοῦ 1938 ἀκούγαν μὲ φρίκη οἱ Αμερικανοί στὸ ραδιόφωνο τους μιὰ βαρειά φορτισμένη μὲ συναίσθημα γνώριμη φωνή, νὰ τοὺς περιγράφῃ ἐκ τοῦ φυσικοῦ σκηνῆς ἀπ' τὴν ἐπιδρομὴ 'Αριανῶν στὸ πλανήτη μας.

"Ηταν ἡ φωνὴ τοῦ γνωστοῦ ἡθοποιοῦ 'Ορον Γουέλλες. Χιλιάδες ἀκροατές πανικοβλήθηκαν. Φύγαν ἀλλόφρονες στὰ δουνά καὶ τὰ δάσα νὰ κρυψοῦν. Σήμειώθηκαν συνωστισμός καὶ θύματα. 'Οταν τὸ ραδιόφωνο ἔκανε ἐκκλήσεις νὰ γυρίσουν πίσω στὰ σπίτια τους πολλοί δὲν πίστευαν καὶ μέναν κρυμμένοι στὰ δάση, νομίζοντας πῶς οἱ ἐκκλήσεις δὲν ήσαν παρὰ τέχνασμα, παγίδα τῶν 'Αριανῶν ἐπιδρομέων.

Δὲν ἤταν παρὰ μιὰ ρεαλιστικὴ ἐκπομπή, μ' ἀποστάσματα ἀπὸ τὸ διδλίο τοῦ Οὐέλλις ποὺ διάθαζε ὁ σχεδὸν συνώνυμος του Γουέλλες.

Τὸ χαρακτηριστικὸ αὐτὸ γεγονός, ποὺ λίγα μόνο χρόνια πρὶν συνέβη, προδίδει πόσο σίγουρα χαραγμένη στὸ ὑποσυνείδητό μας ὑπάρχει ἡ αἰσθηση πῶς δὲν είμαστε μονάχοι στὸν Κόσμο.

Βλέποντας δῆμως τὸ διάστημα ἀξίζει μὲ τὸ ἄλλο νὰ κυτάξουμε τὶ γίνεται στὸ πλανήτη μας. 'Οφείλουμε νὰ ἀντιληφθούμε πῶς ἔχουμε φτάσει στὸ κρίσιμο σημεῖο. Στὸ σημεῖο ποὺ ἔνας πολιτισμός φτάνει, ὅταν ἔχει ἐπινοήσει καὶ κατασκευάσει τὰ μέσα καὶ τὶς μεθόδους αὐτοκαταστροφῆς του. 'Οφείλουμε νὰ ἀντιληφθούμε πῶς οἱ τεράστιες δαπάνες ποὺ διαθέτονται γιὰ τὶς διαστημικὲς ἔρευνες, είναι δαπάνες πολυτελείας καὶ προβολῆς. Πιστεύεται πῶς στὸ σύμπαν ὑπάρχουν ἄπειροι πλανήτες ποὺ φέρουν πάνω τους τὰ ἐρείπια κάποιου πολιτισμοῦ. Μήπως μιὰ τέτοια μοίρα περιμένει τὸ πλανήτη μας;

anything
that fits
to marine
insurance
needs us

ALL RISKS S.R.L.

Corso Italia 15 Milano 20122 Italy

Phone: 878372 (4 lines) Telex: 32105

Cables: All Risks

'Ο κίνδυνος είναι άμεσος, από τον πυρηνικό όλοκαύτωμα, η έμμεσος από την οικολογική άνταρτη. Τίποτα στό σύμπαν δεν είναι σταθερό ή μόνιμο. Τα πάντα βρίσκονται σε διαρκή έξελιξη, κι' ό άνθρωπος δεν είναι παρά ένα άστημαντο έπεισδοιο πάνω στη συρρικνωμένη έπιφανεια του μεσήλικα πλανήτη γη.'

Την άνθρωπότητα απειλούν σοδαρά πρόληματα. 'Ο πολιτισμός μας σώμας δεν δείχνει νά ενδιαφέρεται για τα προβλήματα της άνθρωπότητας στό σύνολο της. 'Εχει άπεναντίας δείξει ένα συγκλονιστικό ταλέντο διαιρέσεως. Χωρίστηκε σε φυλές. Δημιούργησε φυλάρχους. Οι φύλωροι της γης έγιναν δυνάμεις. Καὶ διαδηώνουν ότι ο καθένας άπ' αὐτούς έχει τὰ δικαιά του καὶ ότι τίποτα δεν είναι πιὸ iερὸς από τὴν ὑπεράσπιση αὐτῶν τῶν δικαίων. 'Ἄς χυθῇ ἀταὶ καὶ ιδρώτας, ἔχθρως καὶ φίλων γιὰ χάρῃ αὐτῶν τῶν δικαίων. 'Έχουμε καθημερινὲς ἀποδείξεις ότι ἡθικοὶ φραγμοὶ δὲν ὑπάρχουν στὸν ἀνταγωνισμὸν μεταξὺ τῶν ὑπερινατῶν φυλάρχων. Γιατὶ νὰ ὑπάρχουν στὶς καθημερινὲς μας σχέσεις... 'Ο μέσος ἄνθρωπος πιάνει τὸ μῆνυμα, κατανοεῖ τὸ δίδαγμα τῶν διασήμων καὶ μεγάλων ἀρχήγων του, τὸ προσαρμόδει στὰ μέτρα του καὶ τὸ ἐφαρμόδει στὸ καθημερινὴ του ζωὴ... Στὸ κάτω - κάτω τὸ συμφέροντος είναι μιὰ ἀμεσώτερη, πιεστικώτερη καὶ πρακτικώτερη ἔννοια. 'Ο ἀνταγωνισμὸς ἔγινε τὸ δημοφιλέστερο καὶ προσφιλέστερο σπόρο.

Αἰδίνεις τώρα διδάσκεται νὰ είναι πιστὸς καὶ νομιμόφρων σὲ μιὰ ὁμάδα, φυλή, οικογένεια, φατρία, παράταξη, δὲν ἔχει σημασία πῶς τὴ δοθτίζει. Μαθαίνει νὰ προστατεύῃ τὸ συμφέρον αὐτῆς τῆς ὁμάδας «παντὶ σθένει» καὶ νὰ ἔχθρευεται κάθε ἄλλη ὁμάδα που ὀπωσδιπότε πάνε συγχωρεῖ νὰ εἶναι παρὰ ὑπόχειρια η ἀντίπαλη.

Κανεὶς δὲ μαθαίνει νὰ σέβεται ν' ἀγαπᾶ καὶ νὰ προστατεύῃ τὴ κοινὴ κληρονομιὰ τοῦ ἄνθρωπινου γένους, τὸ πλανήτη γη. Τὴν ὁμορφιὰ καὶ τοὺς φυσικοὺς του θησαυρούς. Κανεὶς δὲν φαίνεται νὰ ἔνοχληται ποὺ η ἐλειψη οἰκουμενικῆς συνειδήσεως στοιχίζει ποτάμια ἀδικοχαμένο αἷμα στὸ πόλεμο καὶ ίδρωτα στὴν εἰρήνη.

Μόνο ή ἀδύτια διαίσθηση τῆς νεολαίας φαίνεται νὰ ἐρεθίζεται σωστὰ σήμερα ἀπὸ ένα ρεύμα παναθρώπινης λογικῆς καὶ οἰκουμενικῆς δικαιοσύνης. Φαίνεται νὰ αισθάνεται τοὺς κινδύνους τῆς ἄνθρωπότητας, ἀν δὲν δημιουρ-

γηθῆ μιὰ πιὸ σωστὴ καὶ πιὸ ἀνθρώπινη κοινωνία ποὺ νὰ είναι σὲ θέση ν' ἀντιμετωπίσῃ τὰ προβλήματα τῆς. 'Αλλά καὶ οἱ νεοί αὐτοὶ, σχεδόν στὸ σύνολο τους, μόλις ἐπιτύχουν τὴν ἐπαγγελματική τους ἀποκατάσταση, περιορίζουν τὸ ὄριζοντά τους στὸ ἀμεσο περιβάλλον τους.

'Ο ἄνθρωπος θὰ συνεχίσῃ τὸ δρόμο ποὺ χάραξε στὸ διάστημα ἀφήνοντας πίσω του τὸ πλανήτη γη. Τὸ ξέφρενο δρόμο τῶν τεχνολογικῶν του κατακτήσεων ποὺ τοῦ ἐπιτρέπουν νὰ ἔχῃ στὰ χέρια του πολὺ ἐπικίνδυνα γιὰ τὴν ἡλικία του παιχνίδια. Παιχνίδια ποὺ αὔριο θὰ τοῦ ἀπαγορεύσουν νὰ σκέπτεται, νὰ είναι αἰσθάνεται, ν' ἀποφασίζῃ.

'Η ρύπανση τοῦ περιβάλλοντος, η ρύπανση τῶν ιδεῶν, η ρύπανση τῆς ἄνθρωπότητος κλιμακούνται χωρὶς χαλινό.

Κειτάζοντας ὃ ἄνθρωπος γύρω του μπορεῖ νὰ καυχιέται γιὰ λαμπρὰ τεχνολογικά ἐπιτεύγματα, ἀλλὰ καὶ νὰ αἰσχύνεται γιὰ ζοφερές καταστάσεις. 'Η ἔννοια τοῦ ἀτομικοῦ ὅρελους ὑπεδαύλισε τὴ παραγωγὴ ἀλλὰ ὑπνόμευσε τὶς ἔννοιες τῆς δικαιούσης, τῆς ηθικῆς, τῆς ἀλληλεγγύης.

Σήμερα ὑπάρχουν οἱ ἔχης συγκεκριμένες ἀπειλές γιὰ τὸ ἄνθρωπον γένος:

α) Καταστροφὴ τοῦ περιβάλλοντος.

Στὸν περασμένον χρόνο χύθηκαν στὴ θάλασσα 6 ἑκατομμύρια τόννοι φευδαργύρου, 12 χιλιάδες τόννοι DDT, 130 χιλιάδες τόννοι ἀρσενικοῦ, 100 ἑκατομμύρια τόννοι πετρελαίου. Καὶ ἀλλὰ ἑκατομμύρια τόννοι δηλητήρια.

Στὴν ἀτμόσφαιρα ἡ κατάσταση είναι χειρότερη. 'Ενώ οἱ πηγές ἀνανεώσεως τῆς, δηλαδὴ τὰ δάση, καταστρέφονται, ἑκατομμύρια τόννοι δηλητήριών σεχνούνται καὶ τὴν καταστρέφονται. 'Η ἀτμόσφαιρα τῆς γῆς δὲν ήταν πάντα ὅπως είναι σήμερα.

"Όταν ἡ πρώτη ζωὴ γεννήθηκε στὶς θάλασσας τῆς γῆς ποὺ ήταν γλυκεῖς, ἡ ἀτμόσφαιρα ήταν ὅπως πιστεύεται ἔνα μίγμα ύδρογενούν, ἀμμωνίας καὶ μεθανίου. Πολὺ ἀργότερα ἔδω καὶ μόλις... 300 ἑκατομμύρια χρόνια, τὴ γῆ κάλυπταν ἀπέραντα δάση ποὺ διαιμόρφωσαν τὴν ἀτμόσφαιρα στὴ σημερινὴ σύστασή της. Τὰ δάση τώρα καταστρέφονται. Τὴ ζούγκλα τῆς φύσεως ἀντικαθιστά η ζούγκλα τοῦ μπετέον. Τὸ δέζον ποὺ μᾶς προστατεύει ἀπὸ τὶς ὑπεριώδεις ἀκτίνες καταστρέφεται, 370 δισεκατομμύρια τόννοι διδειδίου τοῦ ἄνθρακος. Ξέχουμε χύσει στὸν ἄ-

έρα τὰ τελευταῖα ἑκατὸ χρόνια. Αὐτὰ είναι σὲ θέση νὰ μεταβαθῶν τὸ κλίμα τῆς γῆς, ν' ἀλλάξουν τὴ σύσταση τῆς ἀτμοσφαίρας ποὺ δὲν είναι ἀλλώστε κάτι σταθερὸ ἀλλὰ κάτι ποὺ ἔξελισσεται.

6) Ο φόδος τοῦ όλοκαυτώματος.

Μόνο οι διού δύοπερδυνάμεις διαβέτουν γύρω στὰ 350 δισεκατομμύρια δολαρία τὸ χρόνο γιὰ ἔξοπλοισμούς κι' ἔνα μεγάλο μέρος ἀπ' αὐτὸ πάνε γιὰ νὰ γίνῃ πλουσιώτερο ἔνα ἡδη πλούσιο πυρηνικὸ ὀπλοστάτιο. 'Η κλειστὴ λέσχη τῶν πυρηνικῶν δυνάμεων ἀποκτὰ νέα κράτη μέλη. Αὐτὸ ἀποτελεῖ μιὰ ὄγκωδή ἀπειλὴ γιὰ τὸν ἄνθρωπο. 'Ηδη δὲν μπορεῖ νὰ ἀποκλεισθῇ τὸ ἐνδεχόμενο νὰ ἐμφανισθοῦν μιὰ μέρα ιδιώτες κατέχοντες μιὰ πυρηνικὴ δύμβα.

γ) Ο ύπερπληθυσμός.

Στὴ παλαιολιθικὴ ἐποχὴ ὁ πληθυσμὸς τῆς γῆς ύπολογίζεται ότι, ήταν 10 ἑκατομμύρια. 'Όταν γεννήθηκε ὁ Χριστός, στὴ γῆ κατοικούσαν γύρω στὰ 300 ἑκατομμύρια ἄνθρωποι. Τὸ νῦν μέρος αὐτὸ διπλασιάστηκε μόνο τὸ 1650. 'Άλλα 200 χρόνια χρειάστηκαν γιὰ νὰ ξαναδιπλασιαστῇ αὐτὸς ὁ ἀριθμός. 'Σ' ἑκατό χρόνια ἀπ' τὸ 1850 ως τὸ 1950 ξαναδιπλασιαστῆκε ὁ ἄνθρωπότης.

Σύμφωνα μὲ τοὺς ύπολογισμούς τῶν εἰδικῶν ὁ τεσσαροδισεκατομμυριούστος ἄνθρωπος γεννήθηκε πέρυσι στὶς 4 'Απριλίου.

Σὲ 12 μόνο χρόνια ἀπὸ σήμερα θὰ προστέθων ἔνα ἀκόμη δισεκατομμύριο στόματα στὰ 4 ποὺ ἡδη ὑπάρχουν καὶ ποὺ τὰ μισά πεινοῦν. Τὸ 2010 ὁ πληθυσμὸς τῆς γῆς θὰ είναι 8 δισεκατομμύρια καὶ τὸ 2050 15 δισεκατομμύρια. 'Όταν δηλαδὴ τὰ παιδιά ποὺ γεννιούνται σήμερα, θὰ είναι γέροντες, στὴ γῆ θὰ κατοικοῦν 15 δισεκατομμύρια ἄνθρωποι.

Αὐτὴ η πληθυσμιακὴ ἔκρηξη είναι μιὰ ἀπειλὴ ποὺ ἔξελισσεται σταθερὰ καὶ ποὺ δὲν φαίνεται τὶ θὰ μπορούσε νὰ τὴν ἐμποδίσῃ.

"Ωστε ζούμε σήμερα τὴν καθημερινὴ ζωὴ μας τὴ χαρὰ τοῦ δραστηριότητος κέρδους καὶ τὴ χαρὰ πάντα μὴ διλέπουμε τὸ αύριανό τίμημα.

Κοιτάζοντας στὸν οὐρανό, καμωνόμαστε πῶς δὲν διλέπουμε τὶ γίνεται ἔδω στὴ γῆ. 'Η ἔρευνα στὸν 'Αρη, στὴν 'Αφροδίτη, στὸ διάστημα ἔχει ἐνδιαφέρον, η ἔρευνα δημος τὸ πλανήτη ποὺ, πότε θ' ἀρχίσει;

Σ. Μ. ΡΑΗΣ

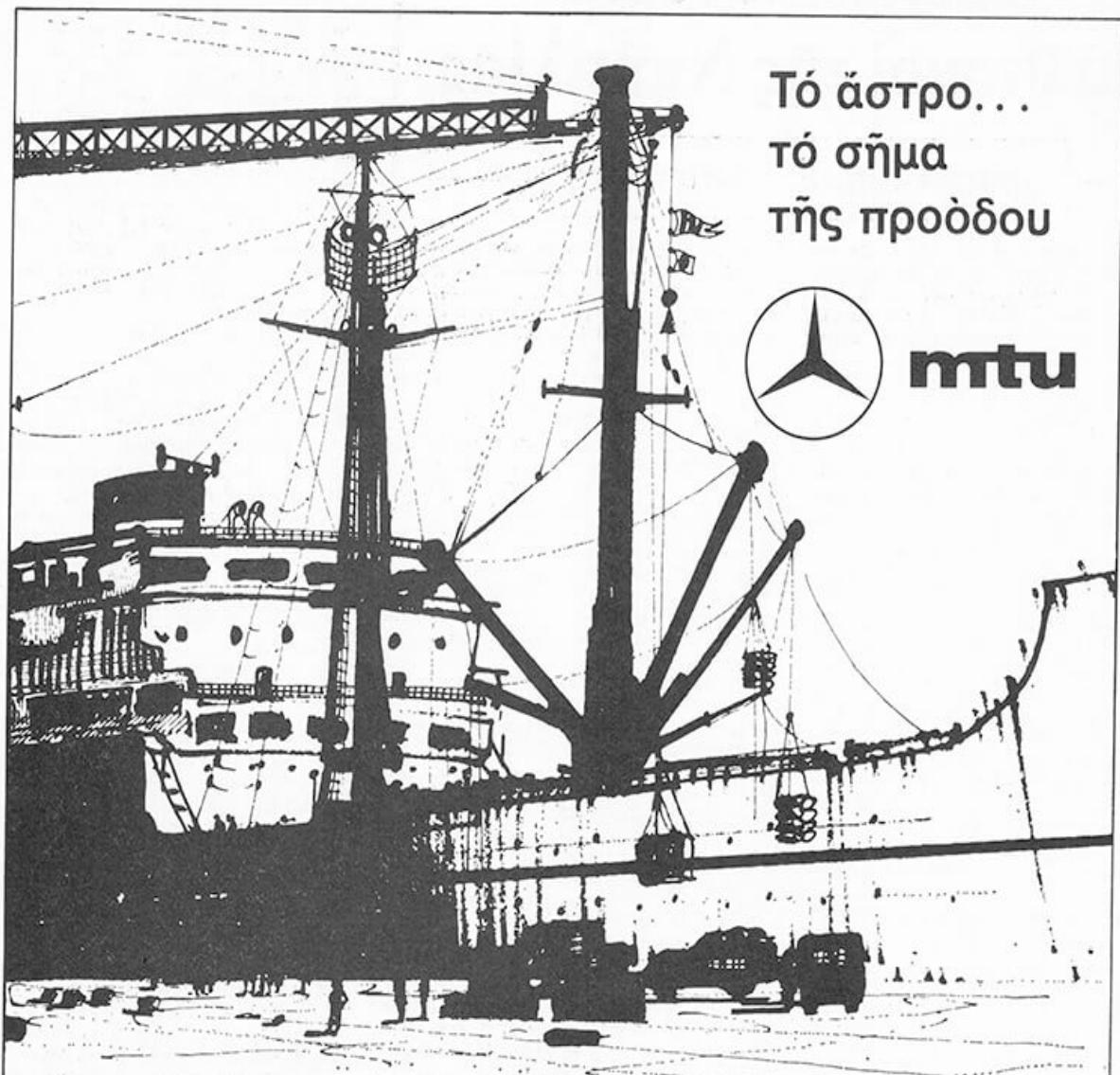


- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

167, ALKIVIADOU STREET
PIRAEUS

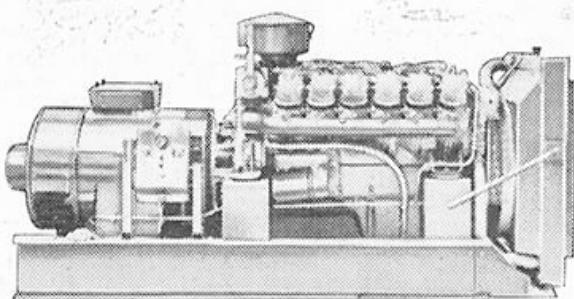
TELEPHONE: 4117611/4 • TELEX: 213101/6 • CABLE: ACHAIKASHIP



Τό αστρο...
τό σῆμα
τῆς προὸδου



mtu



Ειδικοί τύποι γιὰ τὴν κίνηση θοηθητικῶν μηχανημάτων μεγάλων σκαφῶν.

- Παραγωγὴ ρεύματος
- Κίνηση ἀντλιῶν
- Κίνηση θαρούλκων, ἀγκυρῶν, ὑδραυλικῶν θαρούλκων.

Κέντρα ἐξυπηρετήσεως καὶ ἄφθονα γνήσια ἀνταλλακτικὰ σ' ὅλη τὴν Ἑλλάδα.

Ζητῆστε πληροφορίες, προσφορές, μελέτες, συμβουλὲς ἀπὸ τὸ εἰδικό μας τμῆμα.

Ηλεκτροπαραγωγὴ ζεύγη
ἀπὸ 20 - 4.500 K.W.

Μ.Κ. ΦΩΣΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΗΛ. 571 1901 • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΔΙΑΒΑΤΑ - ΤΗΛ. 763 721

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ. κ. Ε. Αθηναϊός

ΧΩΡΙΣ ΝΑ μειώνεται ή κάτια τῶν ἔργων τοῦ Στράβωνος καὶ τοῦ Παυσανίου ἀπὸ τὰ ὄποια σι "Ελλήνες ναυτιλόμενοι, ἀλλὰ καὶ τῶν ἄλλων Μεσογειακῶν χωρῶν ἀντίληψαν κατὰ καιρούς ποικίλες πληροφορίες δὲν πρέπει νὰ παραγωγήσανται καὶ η συμβολὴ στὴν ναυτιλία ἀλλων παραπλήσιων ἔργων, ζένων γεωγράφων καὶ περιηγητῶν τὰ ὄποια ἀπετέλεσαν ἀξιόλογες πηγὲς συναρφόν πληροφοριῶν.

"Εγουας ὅπερα μας τὸ χρονικὸ τῶν περιηγητῶν τοῦ "Αράβων γεωγράφου" Έδριση (Al-lah Ben - Etris - al Hammundi) τὸ ὄποιον συνέδεσε ἔνας πληρότατος γιὰ τὴν ἀποχή του χάρτης μὲ πολλές λεπτομέρεις ὅλων τῶν ἀκτῶν τῶν χωρῶν τῆς Μεσογείου. Ο χάρτης αὐτὸς τὸν παραδεῖσταν γενικότερη πληρότητα εἶχε, ὥστε ἀπετέλεσε τὴν δύο δὲλων τῶν μεταγενέστερων ἀπ' αὐτὸν ἐγχειρίδων γεωγραφίας ποὺ ἔξεισθησαν σὲ διάφορες χώρες τῆς Εὐρώπης. Ο χάρτης αὐτὸς στὴν ἀρχὴν του μορφῇ ἦταν χαραγμένος πάνω σὲ μία σφαίρα, έσκοπολο ἐγγείρειν γιὰ τὶς γνώσεις τῆς ἀποχῆς, παρὰ ταῦτα ὑπῆρχε ἀκριβής, γιατὶ φιλονεκτεῖ ὅτι οἱ γνώσεις στὰ μαθηματικά, τοῦ "Αράβου" γεωγράφου ἦταν σὲ κάποιο ὑψηλό ἀπέπειρο.

Τὸ χρονικὸ τῶν περιηγητῶν τοῦ "Έδριση" είχε τὸν περιεργό τίτλο "χαρά σ' ἀκείνον ποὺ ἀπέβησε νὰ διαχειρίσῃ τὶς χώρες τοῦ κόσμου" ἀλλὰ περισσότερα είναι: γνωστὸς ὡς "Βελτίον τοῦ Ρογήρου".

Τὸ τελευταῖο τοῦτο τίτλο ὁρίζεται: στὸ γεγονός ὅτι: ή περιηγήσας τοῦ "Αράβων γεωγράφου" ἔγινε κατὰ παραγγελία τοῦ βασιλιά τῆς Σικελίας Ρογήρου τοῦ Β' ὁ ὄποιος εἶχε αὖτας στόχο νὰ ἀναδείξῃ τὴν Σικελία μεγάλη ναυτική δύναμιν τῆς Μεσογείου καὶ μέσα στὰ πλαίσια τῆς γενικότερης προσταθείσας του εἶχε κρίνει: δὲι μία ἀκριβής χαρτογράφησης τοῦ παραχώρου χώρου τῆς Μεσογείου, τοῦ οὗτον ἀπαραίτητη.

Η ΠΕΡΙΠΤΗΣΙ οὗ "Έδριση" ἀρχίσει ἀπὸ τὴν Ελλάδα καὶ ἔγινε δόλικηρη διὰ θαλάσσης. Η ἀρχὴ τῆς περιηγήσεως εἰδικώτερα ἔγινε ἀπὸ τὴν Κέρκυρα, ἀλλὰ ἀναζητώντας μέσω ἀπ' τὸ κείμενο τοῦ χρονικοῦ καὶ τὸν χάρτη, τὶς διάφορες δυναμικαὶς τῶν διαφόρων ἀλληγοριῶν τῶν δύοσκολο ὡς ἀναγνωρίσεις γνωστὰ τοπονυμικὰ λόγω καταχειρίσεως παραχθεῖσά ἀπὸ τὸν συγγραφέα.

Ἀνακρεόμενος δὲ "Έδριση" στὸν Κορινθιακὸ Κόλπο, γράφει δὲι μπήκε μὲ τὸ πλοίο του σ' εὐκαίριον ὁ πόλοις στὴν ἀρχὴ στένειαν καὶ ὑστερά φάρειν. Έκει ἐπισκέψημε τὶς πόλεις Μπάτρα προσφάντης τὴν Πάτρα, Ναυπάκτου, Ναύπλιον, Ναύπλια Λάγιον καὶ τέλος εἰς Γκρέιτο, τὴν Κόρινθο γιὰ τὴν ὄποια λέσι, πὼς ήταν μὲ πολεύανθρωπη πολιτεία, μεγάλη, γηιμένη περίπου σὲ ἀπόστασι 30 μίλια ἀπὸ τὴν εἰσόδου τοῦ Κόλπου.

Δυτικὰ ἐπισκέψημε τὴν "Αράντα - Κυπαρισσία, τὴν Ιρούντα - Ναυπάκτιο, τὴν Μάτια - Καλαμάτα, τὴν Τζετούρια - Κόηθρα, τὴν Μαλιάσσα - Μονεμβασία καὶ τὴν "Ανάμπολη - Ναύπλιον, Ξεχωριστὴ περιγραφὴ κάνει γιὰ τὸν Πειραιά καὶ τὴν "Αθήνα τὴν ὄποια χαρακτηρίζει πολυάνθρωπη πολιτεία ποὺ περιβάλλεται ἀπὸ περιβόλια καὶ ἀγρούς.

Τὸ χρονικὸ τοῦ "Έδριση" είναι γεγονός ὅτι: ἔθισε πάρα πολλές πληροφορίες στοὺς ναυτιλομένους διότι: δὲ "Αράβων" αὐτὸς γεωγράφος ὑπῆρξε παρατηρητικός, οἱ δὲ παρατηρητέοις του, κατὰ κύριο λόγο εἶχαν ναυτιλίαν ἀνδιαφέρον διότι: ἀναφέροντο εἰς τὴν διαιρέσων τῶν ἀ-

στοὺς μεγάλους περιηγητὲς τοῦ μεσαίων καὶ τοὺς ἄλλους θαλασσοπόρους.

"Εθεωρήθη, δη: μόνον μεγάλος ἔξερενητής, ἀλλὰ κυρίως, ἔρευνητής τῆς ἐπιστήμης τῆς ναυσιπλοΐας δύστις πράγματα: οἱ ἀνακαλύψεις καὶ οἱ παρατηρήσεις τοῦ Μάρκο Πέλο ἀπόλυτα σωτές ἀπετέλεσαν τὴν δύο τῆς σύγχρονης ναυσιπλοΐας. Γεννήθηκε τὸ ξεῖος 1256 στὴν Βενετία καὶ λέγεται: δὲι τὴν πρώτη του παριηγητὴς τὴν ἔκκλινα μαζὶ μὲ τὸν πατέρα καὶ τὸν θεό του. Ο Μάρκο Πέλος ἐφθάσας μέχρι τὴν Μογγολία δουλεύει τὴν ἐμποτούνη τοῦ Χάνου Κουλάζη ὃ ὄποιος τοῦ διέθεσε σκάφος μὲ τὸ οποῖον ἔκανε πολλές παρατηρήσεις στὸν Ειρηνικὸ θάλασσαν. Επετρέψα τὴν Εὐρώπη, μέσω τοῦ Ινδικοῦ θάλασσαν, τῆς Περσίας, τῆς Τραπεζούντας καὶ Κωνσταντινούπολεως φέροντας μαζὶ του πολλοὺς θησαυρούς.

Στὴν πατέριδα του περιεβλήθη μὲ πολλές τιμές, ἔγινε μέλος τοῦ Μεγάλου Σωματείου τῆς Βενετίας καὶ τὸ διδίλιο του, μὲ δύος τὶς χρήσιμες γιὰ τὴν ἀνθρωπότητα παρατηρήσεις ἔξεδην τὸ πρότον στὸν γράφοντας γλώσσαν μὲ τὸ τίτλο "Livre de Merveilles du monde".

Τὸ ἔργο του ἔγινε μεγάλη σημασία, δη: μόνον γιατὶ συνέβαλε στὴν ἀνάπτυξη τῆς ναυσιπλοΐας μὲ πληροφορίες ποικίλες γιὰ τὸν χρηστὸν πορείας εἰκόνας πέντε μίλια καὶ εἰσιγραφεῖ στὸν Θάλασσα πενήντα. "Ομορφη πολιτεία γράφει, μὲ πλόσιο, καὶ μεγάλη κίνησι. Άλλα ποιά εἴναι: αὐτὴ η Χατζίρια ποὺ τὴν ποθετεῖ δορειστέρα τῆς "Αργολίδος; Ήπαρχει: γιὰ πολλούς τὸ ἀνεδεχόμενο νὰ ἔννοει τὴν νῆσο Αίγανα.

"Ἐπίσης ἔξηγησε δὲν ἔχει δοθῆ καὶ γιὰ μία ἄλλη πολιτεία η ὄποια ἀναφέρεται στὸ χρονικὸ ὡς Μπεντέζια. - Πολυάνθρωπη ἐμπορικὴ πόλις κτισμένη στὴν εἰσόδου τῶν στενῶν τῆς Πελοποννήσου.

Άλλα διωρισταί οἱ ἄλλες πληροφορίες ποὺ διδούνται: καὶ γιὰ τὶς ὄποιες ὑπάρχουν ἀσάφειες δὲν ἔχουν διευστήσεις διαφόρων ὑπαρχηρών, είναι περιγραφές τῆς πολιτείας καὶ οἰκονομικῆς κυρίως ζωῆς καθε πολιτεία ποὺ συνήντησε δὲ "Αράβων" αὐτὸς ἀξιόλογος γεωγράφος.

Πρέπει νὰ συμπιεσθῇ ἀκόμη δὲ: τὸ ἔργο τοῦ "Έδριση" λόγω ἀγνοίας τῆς ἀρχαικῆς γλώσσας παρέκρινε γιὰ πολλά χρόνια ἀγνοεῖται καὶ διαπρέπει στὸν Εὐρωπαίο.

Για πρώτη φορά περιλήφθη τὸ χρονικοῦ τοῦ Περιθύρας στὴν Ακτινική γλώσσα τὸ ξεῖος 1593 στὴν Ρόμη. Σὲ σύγχρονη κάπως ἔκδοσις ἔχει τὸ τοῦ, τοποθέτησε τὸ ξεῖος 1836.

ΑΜΕΣΩΣ ΜΕΤΑ τὸν "Έδριση", μὲ τὸν ὄποιον κλίνει: μιὰ περίσσος περιποτικές ποικιλίαν ὡς λέγεται ναυτιλίακων ἔρευνων καὶ παρατηρήσεων, κυρίως στὸν χώρο τῆς Μεσογείου θαλάσσης, ἀκολούθει μὲ ἄλλη περίσσος μεγαλόπονη μὲ εὐρύτερους στόχους, ἐπιδιώκεσσα. Είναι: η περίσσος τῶν μεγάλων ἔξερενησιαν. "Ετοι δὲ Π'" αἰώνων πήρε τὸ δύνομα τοῦ μεγαλύτερου περιγγῆτη τῶν μεσογειακῶν χρόνων, χαρακτηρίστηκε διὰ κίλων τοῦ Μάρκο Πέλο. Ο τολμηρὸς αὐτὸς Βενετός εὐγενής διέσχισε δηλ τὴν "Ασία καὶ ἐφθάσας μέχρι τὸν Ειρηνικὸ θάλασσαν.

Θὰ μπορούσαι νὰ ποιείς χωρίς νὰ θεωρηθῇ ἀκόμη, δὲ: τὸ ἔξερενητικὸ ἑκατόντα πάθος τοῦ ἀνθρώπου τῶν Μέσων Χρόνων ποὺ διεύρυνε τόσο πολλὰ τὴν ιστορία καὶ αὐτὴ τὴν ιστορία τῆς Ναυτιλίας τὰ χρόνια ποὺ ἀκολούθησαν.

Θὰ μπορούσαι νὰ ποιείς χωρίς τὸν Ειρηνικὸ θάλασσαν, τοπογραφικές, φυσιογνωσιακές καὶ ριμακές καὶ ναυτιλίακες πληροφορίες η κατάλληλη ἐπαξιεργάσια τῶν ὄποιων συνέβαλε στὴν ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας τὰ χρόνια ποὺ ἀκολούθησαν.

Θὰ μπορούσαι νὰ ποιείς χωρίς τὸν Ειρηνικὸ θάλασσαν, τὸ θαλασσοπόρου τοῦ θεοῦ, ἐφθάσαν στὸν Βενετόρου μὲ εὐνοϊκὸ δάνειο καὶ μὲ τὴν δοήθεια τοῦ θεοῦ, θησαυρού στὴν Κωνσταντινούπολη.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

At U.S.A. South Atlantic & Gulf Ports STRACHAN SHIPPING COMPANY

SHIP AGENTS & STEVEDORES SINCE 1886

13 operating offices at major ports U.S.A. South Atlantic & Gulf Coasts. Sub-Agents at outports.

Represented by:

Karaiskos Maritime Co. Ltd.
P. O. Box 118
Piraeus, Greece
Phones : 4127022 - 4124665

Caemi International, Ltd.

52/54 Gracechurch Street
London, EC3V 0EH, England
Phone : 01-626-7403

STRACHAN SHIPPING COMPANY 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004, U.S.A.

TWX : 710 - 581 - 5874 Phone : 212 - 269 - 6262

‘Ο λιμήν του Πειραιῶς

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Μόλις τώρα άρχιζουν νά έπιμετρώνται, από πλευράς Ο.Λ.Π., αι έπιπτωσεις έκ της άποχης των λιμενεργαστών έκ της ήπειρωριακής και έργολαδικής έργασίας, η όποια, όπως είναι γνωστόν, έξεδηλώθη την 2αν Φεδρουαρίου και διήρκεσε μέχρι της δης Μαΐου.

Και αι έπιπτωσεις αύται, κατά την αποφιν του Ο.Λ.Π. συνίστανται εις τά έξης :

• Συμφόρησις των λιμενικών έγκαταστάσεων και έπιβολη έπιναύλων μέχρι 40%.

• Έκτροπή φορτίων εις άλλους λιμένας έσωτερικού και έξωτερικού.

• Όλοσχερής διακοπή φορτώσεων εις λιμένας του έξωτερικού μέ προορισμὸν τὸν Πειραιᾶ.

• Δυσμενής έπίδρασις έπι τοῦ ρυθμού άλαπτύζεως του Πειραιϊκού λιμένος ως διαμετακομιστικού.

• Μόνιμος έκτροπή ώρισμένων φορτίων εις άλλους λιμένας του έσωτερικού.

• Δυσχέρειαι εις τάς φορτώσεις έγχωρίων πρός έξαγωγήν προϊόντων, μέ πάτοτέλεσμα νά ματαιωθούν παραγγελίαι του έξωτερικού.

• Βαρεῖαι οικονομικαὶ συνέπειαι τόσον διά τὸν Ο.Λ.Π., όσον και διά τοὺς έργασίους.

Ειδικότερον και καθ' όσον άφορά την κίνησιν τοῦ λιμένος αύτη κατά τοὺς τρεῖς μῆνας Φεδρουαρίου — 'Απρίλιον έμφανται μειωμένη κατά ποσοστὰ 30 - 40%. Η θετική ζημία έκτιμάται εις τὸ ποσὸν τοῦ 1.000.000 δρχ. ήμερησίως και εις τὸ σύνολον εις τὸ ποσὸν τῶν 70 - 80 έκατομμυρίων δραχμῶν, προερχομένη ἀπό τὴν μειωμένην παραγωγικότητα τῶν έργαστων και τὰ άναποφεύκτα πάγια ήμερησία έσοδα τοῦ 'Οργανισμοῦ. Τὰ διαφυγότα έσοδα έφορτοεκφορτωτικῶν έργασιών και ἀποθηκευτικῶν έκτιμῶνται εις τὸ ποσὸν τῶν 80 έκατ. δραχμῶν.

Καθ' όσον άφορά τοὺς λιμενεργάτας αἱ συνολικαὶ ἀπόδοχαι των λιμένος Πειραιϊκού Φεδρουαρίου — 'Απρίλιον ύπελειφθησαν κατά τὸ ποσὸν τῶν 60 έκατομμυρίων δραχμῶν.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Μειωμένη κατά 8,92% ήτο ή έμπορευματική κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὸν παρελθόντο Μάρτιον, συγκρινομένη πρὸς ἑκείνην τοῦ ιδίου μηνὸς 1976, ἐνῶ και οἱ κατάπλοι πλοίων ήσαν ὀλιγώτεροι κατά 9,93% και η χωρητικότης τῶν καταπλευσάντων πλοίων μικροτέρα κατά 1,58%. Μόνον ή έπιβατική κίνησις ήτο μεγαλυτέρα κατά 3,53%.

Αναλυτικότερον ή κίνησις τοῦ λιμένος τὸν Μάρτιον 1977, εἶχεν ως κατωτέρω, συγκρινομένη μὲ τὴν κίνησιν τοῦ Μαρτίου 1976.

1. Ναυτιλιακή :

Κατέπλευσαν 1.534 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 2.796.191 κόρων, ἔναντι 1.703 πλοίων, χωρητικότητος 2.836.541 κόρων.

— Εἰσήλθην εἰς τὰ δεξαμενά τοῦ Ο.Λ.Π. 69 πλοῖα, ολικῆς χωρητικότητος 253.720 κόρων, ἔναντι 52 πλοίων, χωρητικότητος 187.173 κόρων.

— Επεισκευάσθησαν εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν 115 πλοῖα, ολικῆς χωρητικότητος 629.287 κόρων, ἔναντι 81 πλοίων, χωρητικότητος 395.179 κόρων.

— Υδροστήθησαν πλοῖα και λοιπά πλωτά μέσα μὲ 92.771 κυβ. μέτρον, ὅστος, ἔναντι 67.900 κυβ. μέτρον.

2. Εμπορευματική :

Φορτοεξεφορτώθησαν 738.564 τόνοι έμ-

πορευμάτων, ἔναντι 810.879 τόνων. Έξεφορτώθησαν εἰς τὰ διύλιστηρια 407.822 τόν. πετρελαιοειδῶν, ἔναντι 360.807 τόνων.

— Απὸ τοὺς 738.564 τόνους έμπορευμάτων οἱ 63.268 τόν. διεκινήθησαν ἐντὸς 4.468 έμπορευματοκιβώτιων, ἔναντι 58.561 τόν. και 4.450 έμπορευματοκιβώτιων. Επίσης διεκινήθησαν 1.977 κενά έμπορευματοκιβώτια, ἔναντι 1.266.

3. Επιβατική :

Διεκινήθησαν ἐν συνόλῳ 186.287 έπιβάται (έσωτερικού 169.438 και ἔξωτερικού 16.849), ἔναντι 179.937 έπιβατῶν (έσωτερικού 168.579 και ἔξωτερικού 11.358).

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΤΡΙΜΗΝΟΥ

Ἐξ ἄλλου ή κίνησις τοῦ λιμένος κατά τὸ τρίμηνον 'Ιανουαρίου — Μαρτίου ἔ.ε. είχεν ως ἀκολούθως, συγκρινομένη πρὸς ἑκείνην τοῦ ἀντιστοίχου χρονικού διαστήματος τοῦ 1976:

a. Ναυτιλιακή : Κατέπλευσαν 4.314 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 7.690.456 κόρων, ἔναντι 4.287 πλοίων μὲ χωρητικότητα 7.559.350 κόρων.

b. Έμπορευματική : Φορτοεξεφορτώθησαν 2.133.718 τόνοι έμπορευμάτων, ἔναντι 2.318.781 τόνων. Έξεφορτώθησαν εἰς τὰ διύλιστηρια και 938.801 τόν. πετρελαιοειδῶν, ἔναντι 994.881 τόν.

c. Έπιβατική : Διεκινήθησαν ἐν συνόλῳ 490.799 έπιβάται (έξωτερικού 43.329 και ἔξωτερικού 447.470), ἔναντι 435.783 (έξωτερικού 31.473 και ἔξωτερικού 404.310).

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΑ

Νέαν αὐξησιν τῶν ισχυόντων τιμολογίων τοῦ έζητησεν ὁ 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιῶς ἀπό τὰς ἀρμόδια ύπουρειαί διά νὰ δυνη-

θῇ νὰ καλύψῃ τὰς προσθέτους δαπάνας ἐκ τῆς αύξησεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν έργασιον. Ή προτεινόμενη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. αὐξησις κυμαίνεται μεταξὺ 10 - 35%.

"Οπως ὑποστηρίζεται ή μὴ αὐξησις τῶν τιμολογίων θὰ ἔχῃ ως συνέπειαν τὴν δημιουργίαν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1977 έλλειμματος τῆς τάξεως τῶν 300 έκατομμυρίων δραχμῶν.

ΠΑΡΑΤΑΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Παρετάθη ή λήγοσα τὴν 31η Δεκεμβρίου 1976 αύμασις παραχωρήσεως τοῦ παρὰ τὴν Γερμανικὴν Σκάλαν εύρισκομένου χώρου τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τοὺς 'Αφούς Σπηλιοπόύλου μέχρις ἀπόπεραστώσεως τῶν σχετικῶν έργασιῶν ἐπὶ τῷ ηδη διαλυμένων εἰς τὸν χώρον τοῦ αιγιαλοῦ δύο πλοίων. Τὸ καταβλητέον, μίσθωμα τοῦ χώρου είναι 60 δρχ. ἀνά τετραγωνικὸν μέτρον χερσαίου χώρου και 500 δρχ. ἀνά τρέχον μέτρον μετώπου θαλάσσης.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Δεκατέσσαρες προσφοραὶ τεχνικῶν ἐταίρων ὑπεβλήθησαν κατά τὸν διαγωνισμὸν τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τὴν ἀνάδειξιν ἐργολάβου ἀκτέλεσεων τῶν έργασιῶν τῆς οριστικῆς διαμορφώσεως διά σκυροδέματος χώρου τοῦ προδῆλητος Κερατοπύργου και ἄλλων περιοχῶν τοῦ λιμένος, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 30 έκατ. δραχμῶν.

• Ένεκριθή πίστωσις 2.300.000 δρχ. διὰ τὴν κατασκευὴν κορηπίδωματος εἰς τὴν Νηστοδόχον Κερατοπύργου. Τὸ έργον θὰ ἐκτελεσθῇ κατόπιν διαγωνισμοῦ.

• 'Ανετέθη εἰς τὸν τελευταῖον μειοδότην ἡ ἐκτέλεσις τῶν έργασιῶν διαμορφώσεως και ἀπεκτάσεως τοῦ χώρου έστιατορίου τοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ εἰς χώρων γραφείων. Τὸ έργον είναι προϋπολογισμοῦ δαπάνης 2.500.000 δρχ.

• 'Εργασίαι επισκευῆς και συντηρήσεως τῶν ποντονίων τῶν πλωτῶν γεραῶν Νο. 1, 2 και 3 θὰ ἐκτελεσθῶν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. Αἱ έργασιαι αύται είναι προϋπολογισμοῦ δαπάνης 3.237.000 δρχ.

ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΣΚΟΡΙΝΗ

ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

Σᾶς γνωρίζουμε ὅτι τὸ γραφεῖο μας ἔχει ἐγκατασταθεῖ στὴ διεύθυνση Βασ. Κωνσταντίνου 67, 7ος ὄροφος και τὰ τηλέφωνά μας είναι 45.10.003, 4126.656, 4178.447.

Τὸ τέλεξ μας (21-3842 N GS G.R.) και ἡ τηλεγραφική μας διεύθυνση (SCORINISLAW-PIRAEUS) παραμένουν τὰ ίδια.

Νικ. Γ. Σκορίνης

Φ. Σκορίνη - Παπαρρηγοπούλου

Κατ. Ρ. Στάμου

Γεώργ. Κ. Παπαδόπουλος

Δημ. Θ. Λάης

Γεώργ. Δ. Παυλῆς

Γεώργ. Χ. Παπασωτηρίου

Θαν. Ν. Ασημακόπουλος



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.



ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΚΑΤΑΤΕΘΕΝ s 3.480.000

‘Η μεγαλυτέρα ‘Ελληνική ‘Ασφαλιστική ‘Εταιρεία
ἀποκλειστικῶς ἀσχολουμένη μὲ ἀσφαλείας πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν



ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

‘Οδὸς Σταδίου ἀριθ. 24 (132)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 3226.957 - 3236.404 - 3233.284 - 3233.376

TELEX: ΑΘΗΝΑΙ 216175 - 214128 - 214157

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “HELSHIPAIR”

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Έλληνική Νομολογία

**ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ
ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
(ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΔΙΔΙΚΑΣΙΑ)**

ΑΡΙΘΜ. 1213/1976

Δικαστής : 'Ο Πρωτοδίκης κ. Έμμ. Σούσουλας.

Δικηγόροι : Β. Λύρας, 'Ε. Στεργιοπούλου, 'Ι. Μπουντούρης.

• Ναυτικός άπολυθείς τη αίτησει του έναντιουμένου του πλοιάρχου.— Αιτάσεις του ναυτικού περὶ ἐλλείψεων ἐν τῷ πλοίῳ ὃν ἔνεκεν ἥχθη εἰς τὴν περὶ ἀπολύσεως αἴτησιν.— 'Αβάσιμοι — Νόμιμος ὅθεν ἡ παρακράτησις ἐκ τῶν δεδουλευμένων μισθῶν τῶν ἐκ τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως του ναυτικοῦ ἐπελθούσης ζημίας.— Τὸ ποιμαντικὸν ποσὸν δὲν ἦτο ἀναγκαῖον πρὸς διατροφὴν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του.

'Ο ἐνάγων δυνάμει συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἀρίστου χρόνου, συναφθείσης ἐν Πειραιεῖ τὴν 24.10.1975 μετά τῆς ἐνταῦθα ἐδρευόσης πράκτορος, ἀντιπροσώπου καὶ ἀντικλήπτου τῆς ἐναγομένης, πλοιοκτητρίας του ὑπὸ σημαίαν ἐλληνικήν, τόνων d.w 12.900 Φ) πλοίου «Π» προσληφθεὶς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἐναυτολογίης ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου, εὐρισκομένου εἰς τὸν λιμένα Λονδίνου αὐθημερὸν ὡς Μάγειρος καὶ ὑπὸ τὴν I-

διότητα ταύτην ὑπηρέτησεν ἐπ' αὐτοῦ μέχρι τῆς 20.3.1976, διτε ἀπελύθη ἐν τῷ λιμένι Λίβερπούλ, κατόπιν καταγγελίας τῆς ἐργασίακης συμβάσεως του ἐκ μέρους αὐτοῦ, εἰς ἣν ὡς ισχυρίζεται οὗτος ἥχθη ἐξ ὑπαπιτότητος τοῦ πλοιάρχου ἐγκειμένης εἰς τὴν κακὴν λειτουργίαν τοῦ ἀσύρματου, τὸν ἐφοδιασμὸν τοῦ πλοίου δι' ἀκαταλλήλους ὕδατος πρὸς ἑξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ πληρωματος καὶ τὴν κακὴν λειτουργίαν τοῦ ραδιοτηλεγράφου καὶ τὴν ἐντεῦθεν Ἐλλειψιν εἰδήσεων ἀπὸ μέρους τῶν οἰκογενειῶν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος (ἐν οἷς καὶ ὁ ἐνάγων), λόγω καθυστερήσεως ἡ μὴ παραδόσεως τῆς σχετικῆς ἀλληλογραφίας. Τὰς αἰτίασεις ταύτας, ἐπιβεβαιούμενας καὶ ὑπὸ τοῦ παρ' αὐτοῦ προταθέντος καὶ ἐπ' ἀκροατηρίου ἐξετασθέντος μάρτυρός του «Μ.Α.», εὐστόχως ἀντικρούει ἡ ἐναγομένη τόσον διὰ τῶν ἐν τῇ ὑπ' ἀριθ. 1201) 15.6.1976 ἐνόρκῳ δεσμώσει του ἐνώπιον τοῦ Εἰρηνοδίκου Πειραιῶς ὑπὸ τοῦ «Γ.Μ.» — ὡς μάρτυρος αὐτῆς καταθέσαντος — ἔκτιθενται, δισον καὶ διὰ τῶν μετ' ἐπικλήσεών των προσκομιζομένων (ἐν ἀκριβεῖ ἐκ τῆς Αγγλικῆς γλώσσης μεταφράσει) ἔγγραφων ἐξ ὃν ἀποδεικτικῶν στοιχείων καὶ δὴ τοῦ ἀπὸ 22.3.1975 ἐκδεδομένου πιστοποιητικοῦ 'Ασφαλείας Ραδιοτηλεγράφου προκύπτει, ὅτι τὸ εἰρημένον πλοίον «πληροῖ τοὺς ὄρους τῶν Κανονισμῶν τούς προσητημένους εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν τοῦ ἔτους 1960 περὶ τῆς ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ», ἐνώ ἐξ ἄλλου ἐκ τοῦ ἐν ἀκριβεῖ ἀποσπάσματος προσαγομένου παρ' αὐτῆς (ἐναγομένης) ἀν-

τιγράφου τοῦ 'Ημερολογίου Γεφύρας τοῦ Πλοίου — ἀρμοδίως τεθεωρημένου — ἐν τῷ ὅποιω σαφῶς εὑρῆται κατακεχωρημένη ἡ φράσις (, 'Ἐγ Λίβερπούλ 20.3.1976. 'Απειλήθη σήμερον τῇ αἰτήσει του, τοῦ πλοιάρχου ἐναντιουμένου καὶ ἀνεχώρησεν δι' 'Ελλάδα ὁ μάγειρος Ζ.Μ.), σαφῶς ἀποδεικνύεται, ὅτι ὁ ἐνάγων αὐτοδούλως καὶ ἀδικαιολογήτως (καθ') ἀ μετά λόγου γνώσεως ὅλωστε καὶ ὑπὸ τοῦ μηνοθέντος μάρτυρος «Γ.Μ.» προσεπιθεσιούται ἐν τῇ ἀνα ἐνόρκῳ δεσμώσει του, ἀλλὰ καὶ προώρως προέθη εἰς τὴν μονομερή λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως του καὶ ἡτήσατο τὴν ὑπὸ τοῦ ἐνώπιον μῆμα εἰς ταύτης πλοιάρχου ἀπόλυτον του, προσφερθεὶς μᾶλιστα νὰ καταδάλῃ ἐξ ίδιων του τὰ ἔξιδα παλιννοστήσεως του εἰς 'Ελλάδα, οὐδαμῶς δὲ οὔτος προσκομίζει ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου στοιχείον τι ἔγγραφον ἐξ οὐ νὰ προκύπτῃ διτε διὰ τὰς ἐν τῷ πλοιῷ ἐπικαλουμένας ἐν τῇ ἀγωγῇ ἀνωτέρω σοβαράς ἐλλείψεις διεμαρτυρήθη πρὸς τὸν πλοιάρχον, ἄποψις ἐνισχυμένη ἔτι μᾶλλον καὶ ἐκ τοῦ ὅτι οὐδὲ καὶ εἰς τὸν ἐπὶ τῇ ἔξοφλήσει του συνταχθέντα τελευταῖον μισθοδικὸν του λογαριασμὸν διετύπωσε τοιαύτην διαμαρτυρίαν ἡ αἰτιολογία τῆς καταγγελίας του ἡ ἐπιφύλαξην τινα περὶ τὸν νῦν ἀξιουμένων ἀγωγικῶν συναφῶν δὲ πρὸς τὴν οὕτω χωρῆσαν ἀπόλυτον του ἐκ τοῦ πλοίου κατὰ τῆς ἐναγομένης αἰτημάτων. Τούτοις τοῖς λόγοις οὔτος, συμφώνως τοῖς ἄφροις 73, 75 καὶ 78 παρ. 26' τοῦ ΚΙΝΔ δὲν ἐδικαιοῦτο ἀποζημώσεως τινος, οὐδὲ καὶ ἔξδον παλιννοστήσεως του, ἀτινα ἐπομένως, νομίμως παρεκρατήθησαν ὑπὸ τῆς ἐναγομένης ἐκ τῶν δεδουλευμένων μισθῶν του πρὸς κάλυψιν τῆς ἐκ τῆς γενομένης ἀντιστοίχου

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

δαπάνης έπειτα στης ζημίας της και συνεψηφίσθησαν πρός την έκ δεδουλευμένων μισθών άπατησίν του, έφ' όσον μάλιστα, ώς πρόεκυψε, δὲν ήτο τὸ παρακρατηθὲν ἐκ Λ.Α. 10, 60 ὑπόλοιπον ἐκ τῶν δεδουλευμένων μισθών του ἀπολύτως ἀναγκαῖον πρός διατροφὴν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀρθρ. 297, 330 καὶ 664 παρ. 2 Α.Κ. καὶ τὰ ἐναντία ὑπ' αὐτοῦ ὑποστηρίζομενα κρίνονται ώς ἀπορριπτέα.

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ)

ΑΡΙΘΜ. 108/1975

Δικαστής : ὁ Πρωτοδίκης κ. Ἀγγ. Ρεμπῆς.
Δικηγόροι : Π. Παναγιωτόπουλος, Κ. Στεργιόπουλος, Δ. Γεωργακοπούλου.

● Ναυτικὸς καταγγείλας τὴν σύμβασιν πρὸ τῆς παρόδου ἔτους, ἐναντιωθέντος τοῦ πλοιαρχοῦ. — 'Ισχυρισμὸς ὅτι ἡ καταγγελία ὄφειλεται εἰς νόσον τοῦ ναυτικοῦ καὶ σ্বρητσιν παραπομπῆς τοῦ εἰς ιστρόν. — Οὐ δάσιμος. — Νόμιμος συμφωνισμὸς δαπανῶν ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου πρὸς δεδουλευμένους μισθών. — Δὲν ἀπεδείχθη ἀνάγκη τοῦ ἐνάγοντος ἡ διατροφὴ οἰκογενείας παρ' αὐτοῦ καὶ ἐπομένως μισθὸς οὐχὶ ἀναγκαῖος πρὸς διατροφὴν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας. — 'Απορριπτέα ἀξίωσις μισθῶν ἀσθενείας καὶ ἔξδων νοσηλείας.

'Ο ἐνάγων δυνάμει συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἀօρίστου χρόνου, συναφθείσης ἐν Πειραιὲι μετὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς ἐναγομένης, πλοιοκτηρίας τοῦ ὑπὸ σημάσια ἐλληνικὴν φορτηγοῦ πλοίου «Α», χωρητικότης ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w., προσληφθεὶς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ταύτης, ἐναυτολογιγῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου εύρισκομένου εἰς τὸν λιμένα Βανκούβερ τοῦ Καναδᾶ τὴν 5.1.1974 ώς μηχανικὸς Γ' καὶ ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταῦτην ὑπηρέτησεν ἐπὶ αὐτοῦ μέχρι τῆς 14.6.1974, ὅτε ἀπελύθη εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα, συνεπείᾳ τῆς ὑπὸ τοῦ ιδίου καταγγελίας τῆς συμβάσεως καὶ παρὰ τὴν ἐναντίωσιν τοῦ πλοιαρχοῦ εἰς τὴν πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους τοιαύτην καταγγελίαν, γενομένην εἰς χρόνον καθ' ὃν τὸ πλοίον δὲν εύρισκεται εἰς ἐλληνικὸν λιμένα, ἐντεύθην δὲ παράνομον, ώς παραδιάζουσαν τοὺς δρους τοῦ ἀρθρ. 73 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ τῶν 5 ἀρθρ. 13 N. 1752)1951 ἐπεὶ ναυτικῆς ἐργασίας, προστεθεισῶν διὰ

τοῦ ἀρθρ. 1 Ν.Δ. 2652)1953 ὅπερ διετηρήθη ἐν ισχύι δι' ἀρθρ. 295 ἐδ. 3 Κ.Ι.Ν.Δ. Πράγματι, τοῦ πλοίου εύρισκομένου ἐν πλῷ πρὸς Βανκούβερ, ὁ ἐνάγων ὑπέβαλεν εἰς τὸν πλοιαρχὸν τὴν ἀπὸ 25.5.1974 ἔγγραφον δῆλωσίν του, ἔχουσαν οὕτω: «Ἄιτησις παρατήσεως τοῦ Α.Λ. Γ' μηχ. Κύριε πλοιαρχε, παρακαλῶ ὅπως μὲ ἀντικαταστήσετε εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βανκούβερ καὶ κατὰ τὸ πέρας τῆς φορτώσεως, ὁ αἵτινα, ὑπογραφὴ», ἥτις πρωδήλωσις ἀποτελεῖ τοιαύτην περὶ λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογιγεως, ἥτοι καταγγελίαν ταύτην. "Ηδη ὁ ἐνάγων διατείνεται, ὅτι τῇ ἀληθείᾳ ἐνόσθησεν «εἰς ἀφορμῆς τῆς ἐργασίας» τοῦ ἐκ πόνων τοῦ στομάχου καὶ αἱμορροΐδων καὶ δὴ εἰς θαμμὸν ὕστε νὰ μὴ δύνανται νὰ συνεχίσῃ ἐργαζόμενος, ὅτι ὁ πλοιαρχὸς ἡρνήθη νὰ ἀπολῦσῃ τοῦτον λόγω νόσου, ὅτι οὕτως ἡναγκάσθη νὰ προθῇ εἰς τὴν ὕσην της καταγγελίαν, ἥ κατὰ τοιούτον ὅμως τύπον λύσις τῆς συμβάσεως εἶναι ψευδῆς καὶ φαινομενική, ἐνώ ὁ ἀληθῆς λόγος εἶναι ὡς εἴρηται νόσησης τούτου. Ταῦτα ὅμως ἔξ οὐδενὸς στοιχείου ἀποδεικνύονται, καθ' ὃσον οὔτε ἡ ἀπὸ 23.6.74 γνωμάτευσις ἀκτινολόγου ιστρού, διαλαμβάνουσαν ὅτι ὁ ἐνάγων ἔχει «εύρηματα ἔλκους βολβοῦ δωδεκαδεκτύλων», οὔτε ἡ ἀπὸ 14.10.1974 ὁμοία ἔτερου ιδιώτου ιστρού χειρουργού, γνωματεύοντος ὕσαντως περὶ τοῦ ἔλκους καὶ αἱμορροΐδων, διαλαμβάνουν ἡ δύνανται νὰ ἀποτελέσουν ἀπόδειξιν περὶ τοῦ ὅτι πράγματι τὴν 14.6.1974 ἡ σύμβασις ἐλύθη λόγω τοιαύτης ἀγνήσεως τούτου. Τὴν τοιαύτην ἔλλειψιν διασυμότητος τοῦ ἐλεγχούμενου ισχυρισμοῦ τῆς ἀγνήσης προσεπιβεβαιοῖ καὶ τὸ γεγονός, ὅτι ἐνώ εἰς τὴν προπατρεθέσαν «διῆλαστον τοῦ» πρὸς τὸν πλοιαρχὸν, ὁ ἐνάγων ἡδύνατο ἐντελῶς ἐλευθέρως νὰ διαλάθῃ καὶ τὰ περὶ ἀσθενείας του, νὰ ἐπιδιώῃ περιατέρω ἀνάλογον ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἡμερολόγιον γεφύρας ἢ μηχανῆς, ὡς καὶ ἔξετασιν τοῦ ὑπὸ ιστροῦ εἰς Βανκούβερ, ἔνθα τὸ πλοῖον παρέμενεν ἐπὶ πολλὰς ἡμέρας καὶ ἀπεστάλησαν εἰς ιστρὸν ἔτερο μέλη τοῦ πληρωμάτος, ἐν τούτοις οὐδὲν ἔξ αὐτῶν ἔπραξεν, παρὰ τὴν πρόσθετον πρὸς τοῦτο εὐχέρειάν του ὡς ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου, ἐνώ, τελος, ὑπογράφει ἀνεπιφύλακτως δῆλωσιν παρὰ πόδα τοῦ ἀπὸ 14.6.1974 τελικοῦ λογαριασμοῦ τῶν ἀποδοχῶν του, ἀναγνωρίζει τὸ ἐν αὐτῷ ὑπόλοιπον ὡς καλύπτον πάσας τὰς ἀπαιτήσεις του μέχρι τῆς ἡμεομηνίας ταύτης, ώς ἐπίσης ὑπογράφει ἐν Πειραιὲι τὴν 24.6.1974 καὶ ἐξοφλητικὴν ἀπόδειξιν πασῶν τῶν κατὰ τὸν ὃς εἴρηται λογαριασμὸν ἀποδοχῶν του, μετὰ τὸν ἐν αὐτῷ καταλογισμὸν καὶ ἀφίεται τοῦ ιδίου

καὶ ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου του ἐκ Λ.Α. 358,60, εἰς πλήρη καὶ ὀλοσχερή ἐξόφλησιν πάσης ἐκ τῆς ώς ἄνω συμβάσεως ἀπαιτήσεώς του καὶ πάλιν ἄνευ ἐπιφυλάξεως τίνος, καταθέτει δὲ τὴν ὑπὸ κρίσιν σγωγὴν μετὰ εἴκοσι τέσσαρες ἡμέρας ἀπὸ τῆς τοιαύτης ἐξοφλήσεως. Συνεπῶς, δὲν ἐγενήθη καὶ δικαιώματα παλινοστήσεως τοῦ ἐνάγοντος δι' ἐξόδων τῆς ἐναγομένης, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρ. 78 ἐδαφ. 2 στοιχ. 6' ἐν συνδυασμῷ πρὸς 73 Κ.Ι.Ν.Δ., κατὰ τὸν ἀντίστοιχον δάσιμον ισχυρισμὸν τῆς ἐναγομένης, μεθ' ὅ νομίμως αὐτὴ κατελόγησεν εἰς τὸ λαβεῖν του καὶ παρεκράτησεν ἔξ αὐτοῦ τὴν ἀξίαν τοῦ ὑπὸ αὐτῆς καταβληθέντος εἰσιτηρίου παλινοστήσεως του ἐκ Βανκούβερ ἐκ Λ.Α. 179, Ἐξ ἄλλου, τῆς πρώτου καταγγελίας καὶ ἔξ αὐτῆς λύσεως τῆς ναυτολογιγεως ἐκ μέρους τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ ἄνευ νομίμου δικαιολογίας, ἀποτελούσας διαρύπαντα κατὰ τὰ προεκτεθέντα καὶ τὰς προσαφερθέσας διατάξεις, ἥ ἐναγομένη ἔχει ἀξίωσιν κατ' αὐτὸν πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἐκ τῆς τοιαύτης παρανόμου καὶ ὑπατίου συμπεριφορᾶς του, ἐπελθούσης εἰς αὐτὴν ζημίας, συνισταμένης εἰς τὰ ἔξοδα ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου αὐτοῦ εἰς Βανκούβερ ἐκ Λ.Α. 179,30, κατὰ τὰ ἀρθρ. 297, 298 καὶ 330 Α.Κ. Τὴν τοιαύτην ἀπαίτησιν της, οὔσαν ὀμοειδῆ καὶ ληξιπρόθεσμον πρὸς τὴν ἀπαίτησιν ἐκ μισθοῦ τοῦ ἐνάγοντος, νομίμως συνεψήφισεν αὐτὴ διὰ δηλώσεως τῆς πρὸς αὐτὸν κατὰ τὴν κατάρτισιν τοῦ ἀνωτέρου ἀναφερθέντος ἐκκαθαριστικοῦ λογαριασμοῦ τῶν ἀποδοχῶν του, κατὰ τὴν ἐξόφλησιν τῶν ὀπίοις παρεκράτησε τὸ ισόποσον, συμφώνως πρὸς τὰ ἀρθρ. 440, 441 Α.Κ., ἄλλως νομίμως προτείνει ἡδη πρὸς συμψηφισμὸν συμφωνῶς πρὸς τὸ ἀρθρ. 442 Α.Κ. Ὁ ισχυρισμὸς τοῦ ἐνάγοντος, ὅτι ἐνστασίς τοῦ συμψηφισμοῦ δέοντα νὰ ἀπορριφθῇ ώς μὴ νόμιμος, καθ' ὃσον ὁ μισθὸς εἶναι εἰς αὐτὸν ἀπολύτως ἀπαραίτητος διὰ τὴν διατροφὴν αὐτοῦ τε καὶ τῆς οἰκογενείας του, ὃν κατ' ἀρχὴν νόμιμος, ὡς ἐρειδόμενος ἐπὶ τὸ ἀρθρ. 664 παρ. 1 Α.Κ., τυγχάνει ἀπορριπτέος ώς κατ' οὐσίαν ἀβάσιμος, διότι ἔξ οὐδεμίας τῶν προσαφερθεισῶν ἀποδείξεων προέκυψε τοιαύτη ἀπόλυτος ἀνάγκη τοῦ ἐνάγοντος, οὐδὲ διατρέφει οὐτος οἰκογένειαν. Ἐξ ἄλλου, συμφώνως πρὸς τὰ αὐτὰ ώς ἄνω δεκτὰ γενόμενα περιστατικά, προδῆλως εἶναι ἀβάσιμος καὶ ἡ περὶ μισθῶν ἀσθενείας καὶ νοσηλίων ἀξιωσις τοῦ ἐνάγοντος, μεθ' ὅ ἀγωγὴ δέοντος ὅπως ἀπορριφθῇ ἐν τῷ συνόλῳ αὐτῆς ώς ἀβάσιμος, καταδικασθῆ δὲ ὁ ἐνάγων εἰς τὸν δικαστικὸν δαπάνην τῆς ἐναγομένης, ώς ἡττώμενος (ἀρθρ. 176 Κ. Πολ. Δ.), κατὰ τὰ ἐν τῷ διατακτικῷ.

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

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

**ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ
Η ΜΗ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΑΝΕΚΤΩΝ ΣΥΝΘΗ-
ΚΩΝ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΕΙΣ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ Α-
ΠΟΤΕΛΕΙ ΒΑΡΕΙΑΝ ΠΑΡΑΒΑΣΙΝ ΤΟΥ
ΠΛΑΙΑΡΧΟΥ**

'Η μὴ ληφις τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας μέτρων ἔξασφαλίσεως ἀνεκτῶν συνθήκων υγιεινῆς καὶ καθαριότητος, μὲ συνέπειαν νὰ τίθεται ἐν κινδύνῳ ἡ υγεία τοῦ πληρώματος, ἀποτελεῖ βαρεῖαν παράβασιν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοίου χρόνου καὶ λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ.

Αἱ παραλείψεις αὗται —εἰς δεδομένην περίπτωσιν— ησαν ποικίλαι, μεταξὺ τῶν όποιων ἀκάθαρτα ἀφοδευτήρια, λόγῳ θλάσης τῆς ὑδραυλικῆς ἐγκαταστάσεως, ἔλλειψις φυγείου τροφίμων καὶ ὕδατος, βραδεῖα ἀντικατάστασις τῶν σινδονίων, ὑπαρχίεις κατασρίδων εἰς τοὺς κοιτῶνας κλπ.

Αἱ σχετικαὶ διατάξεις τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου παρ. 1 ἄρθρον 73, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν παρ. 2 αὐτοῦ, προβλέπουν ὅτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ἀρρίστου χρόνου, παρελθόντος ἔτους ἀπὸ τῆς συνομολογήσεως τῆς, δύναται νὰ λυθῇ

ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ διὰ καταγγελίας, ἀλλὰ καὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους, ἐφ' ὃσον τὸ πλοίον εὐρίσκεται εἰς ἐλληνικὸν λιμένα. 'Εξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἄρθρον 74 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος ἡ σύμβασις τοῦ ναυτικοῦ δύναται νὰ καταγγέλθῃ ὑπὸ τούτου κατὰ πάντα χρόνον, ἐὰν ὁ πλοίορχος ὑπόπτης εἰς βαρεῖαν παράβασιν τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων.

'Ελλείψει εἰδικωτέρου εἰς τὸν νόμον καθορισμοῦ τῆς ἐννοίας τῆς βαρείας παραβάσεως τοῦ πλοιούρχου, δέον νὰ θεωρηθῇ ὅτι εἶναι ἡ παράβασις ἐκείνη, ἐνεκεν τῆς ὅποιας, συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 200 καὶ 281 τοῦ Α.Κ. δέον δύναται νὰ ἀξιωθῇ ὑπὸ τὸν ναυτικόν, κατὰ τὴν καλὴν πίστιν καὶ τὰ συναλλακτικὰ ηθη, νὰ ἀναμείνῃ τὴν συμπλήρωσιν ἔτους προκειμένου νὰ καταγγείλη τὸν σύμβασιν.

Εἰδικώτερον ἐκ τῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων ἀπεδείχθη ὅτι, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐπιδίκου συμβάσεως αἱ συνθῆκαι διαβιώσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπὶ τοῦ πλοίου ἡσαν καταθλιπτικαὶ καθ' ὅσον τὸ σκάφος παλαιόν, δέον διέθετεν οὕτε τὰς στοιχειώδεις ἐγκαταστάσεις, δι' ἀνεκτῆν καὶ υγιεινῆν διοικήν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ ἐπιπλέον διετηρεῖτο ἀκάθαρτον.

Διὰ τὰς ποικίλας παραλείψεις ἡ δασι-
μότης τῶν ὄποιων ἐπιμαρτυρεῖται τόσον ἐκ τῆς ὑπὸ πλείστων μελῶν τοῦ πληρώματος, διαμαρτυρίας πρὸς τὸ ΥΕΝ, τὸν "Ἐλληνικὸν Πρόδενον τοῦ Λάγος, τὴν διοίκησιν τῆς Π.Ν.Ο. ὃσον καὶ ἐκ τῶν ἐνώπιον τοῦ Ειρηνοδικείου Πειραιῶς ληφθεῖσῶν ἐπὶ εὔκαιρια ἄλλων δικῶν ἐνόρκων δεσμιώσεων.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω διαπιστωθεισῶν διαρέων παραβάσεων τοῦ πλοιάρχου δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἀξιωθῇ ἀπὸ τὸν ἐνάγοντα νὰ ἀναμείνῃ τὴν συμπλήρωσιν ἔτους προκειμένου νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως τοσοῦτον μᾶλλον καθ' ὃσον ἡ ἀδιαφορία τοῦ πλοιούρχου δὲν παρείχει ἐπίδιας βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν διαβιώσεως ἐπὶ τοῦ σκάφους.

'Υπὸ τὸ δεδομένα ταῦτα νομίμως κατηγόρηθη ἡ σύμβασις τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὴν τελικὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου.

ΑΤΥΧΗΜΑ

**ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕ-
ΩΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

'Η ἀποζημίωσις ἐκ ναυτεργατικοῦ ἀτυχήματος τοῦ νόμου 551 καθορίζεται ὑπὸ τὸν διατάξεων τούτου ἐπὶ τῇ διάσει ἀντικειμενικῶν κριτηρίων ἀναγομένων εἰς τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασιακῆς ἀνικανότητος.

Πρὸς τούτην ἡ ἴκανότης τοῦ παθόντος νὰ ἀσκῇ τὴν αὐτὴν ἐργασίαν, ἐξ ἵσου καλῶς ὡς καὶ πρὸ τοῦ ἀτυχήματος, διὰ τῆς καταβολῆς ἔξαιρετικῶν προσπαθειῶν, ἀκόμη δὲ καὶ μὲ ὑψηλότερον μισθόν, εἶναι ἀνευ ἐπιρροῆς.

Συγκεκριμένως, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀνωτέρω νόμου ἡ ἀποζημίωσις τοῦ ἐργαστικοῦ ἀτυχήματος παθόντος καθορίζεται καθ' ὑψος ἀναλόγως τῆς ἐπελθούσης ἀνικανότητος (πλήρους, διαρκοῦς,

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

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

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

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

μερικής διαρκούς, μερικής προσκαίρου, πλήρους προσκαίρου και θεατράτου.

Διὰ τὴν ὑπόθεσιν τὸ υφος τῆς καταβληθείσης εἰς τὸν παθόντα ἀποζημιώσεως ἐρρυθμίσθη ὑπὸ τοῦ νόμου δάσει κριτηρίων ἀντικειμενικῶν, δηλαδὴ ἀναφερομένων εἰς τὴν βαρύτητα τῆς διλαδῆς τὴν ὑπέστη ὁ ναυτικὸς ἐκ τοῦ ἀτυχήματος, ἀλλὰ καὶ τὴν διάρκειαν τῆς ἐξ αὐτῆς ἀνικανότητὸς του πρὸς ἔργασίαν, εἰς τρόπον ὥστε νὲ μὴ ἐπιδρᾶ ἐπὶ τῆς κατὰ τὸν νόμον καταβλητέας ἀποζημιώσεως καὶ τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς καταδόλην ταύτην.

Συνεπῶς καὶ ἄν τοι παθὼν ἀναπτύσσων ἔξαιρετικάς προσπάθειας ἐπιτυχάνη νὸν ἀνταποκρίνεται ἐξ ἴσου καλῶς, ὡς καὶ πρὸ τοῦ ἀτυχήματος εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ἔργασίας τὴν ὑπόσιαν καὶ πρότερον ἤσκει, παρὰ πάσσαν ἰστρικὴν ἡ λογικὴν πρόγνωσιν, διατηρεῖ τὴν ἐκ τοῦ νόμου ἀξίωσιν του ἐπὶ τὴν ἀποζημιώσιν του, λόγῳ τοῦ ἀτυχήματος του.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω ἡ ἐπιδικασθεῖσα ἀποζημιώσις ὅρθως ἐπεδικάσθη καὶ τὸ γεγονός ὅτι ὁ ναυτικὸς μετὰ τὸ ἀτύχημά του εἰργάσθη ἐπὶ διετίαν εἰς ἔτερον πλοΐον καὶ μάλιστα μὲν ἀνώτερον μισθόν, δὲν ἀσκεῖ καρμίαν ἐπιρροήν.

ΕΞΑΦΑΝΙΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΕΝ ΠΛΩ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΑΤΥΧΗΜΑ ΣΥΝΕΝΕΠΕΙΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Ἡ ἔξαφάνισις πλοίορχου ἐν πλῷ κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπιθεωρήσεως ὀλισθηροῦ φορτίου καὶ ἐνῷ ὑπῆρχε θαλασσοταραχὴ καὶ διατείχισμὸς τοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν κυμάτων ἀποτελεῖ ἀτύχημα ἐκ τῆς ναυτικῆς ἔργασίας. Διὰ τὴν μὴ ἀνέυρεσιν τούτου λογικώτερο ἐνδοχὴ εἶναι, διὰ τὴν ἀπότελεσμα του εἰς τὴν θάλασσαν ἐπνίγη.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἡ εὐθύνη διὰ τὸ ἀτύχημα εἶναι ἀντικειμενική καὶ δὲν ἀπαιτεῖται πτασμα τοῦ κυρίου τῆς ἐπιχειρήσεως ὅπως ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἐκ τοῦ κοινοῦ δικαίου εὑδύνην.

Ἐν προκειμένῳ ἡ μέεσις τῆς ἐκ τῆς ἀντικειμενικῆς εὐθύνης ἀποζημιώσεως εἰς τοὺς δικαιούχους, ὑφίσταται μόνον ἐὰν ὁ παθὼν παρέβη ἀδικαιολογήτως διατάξεις.

ἰσχυόντων νόμων ἢ διαταγμάτων περὶ τῶν ὅρων τῆς ἀσφαλείας ἢ κανονισμῶν περὶ οὐτῶν.

Τὸ δικαστήριον, ἐξ ὅλου, ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν ὅτι, ἀτύχημα ἐκ βιασίου συμβάντος θεωρεῖται καὶ πάσσα βλάβη τοῦ ὄργανισμοῦ τοῦ ναυτικοῦ ἡ θανάτου αὐτοῦ, ὁ ὅποιος εἶναι ἀποτέλεσμα βιασίας καὶ αἰφνιδίας ἐπενεγίας ἔξωτερικοῦ αἰτίου, δηλαδὴ ἔνον πρὸς ὡρῶν περίποια, ὅτε γενομένης ἐρεύνης δὲν ἀνευρέθη.

Ἀκοῦμ, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, δὲν δύναται νὰ ὑποτεθῇ ὅτι οὐτος ἐκούλυμβησεν μέχρι τῆς ἀπτῆς, χωρὶς νὰ δώσῃ ἔκτοτε σημεία ζωῆς, διὰ τοῦτο καὶ συνετάγη σχετικὴ ληξιαρχικὴ πράξις θανάτου.

Σχετικῶς πρέπει νὰ ἀποκλεισθῇ ἡ περίπτωσις αὐτοκτονίας, καθ' ὃσον ὁ παθὼν οὐδέποτε ἔξεδηλως τοιαύτας τάσεις, ἀλλὰ καὶ ἀν ὑποτεθῇ ὅτι εἴχεν ἀνησυχίας ἐκ τῆς κλίσεως τοῦ πλοίου, ἡ κατάστασις τούτου, ἐξ ἀπόφεως ἀσφαλείας, δὲν ἦτο πολὺ δυσχερής. Προσέτι δὲν ἀντεμετώπιζε σοβαρὰ οἰκογενειακὰ προβλήματα ἢ προσωπικά.

Ἐν ὄψι οὐτῶν καὶ ἀσχέτως τοῦ γεγονότος ὅτι οὐδεὶς αὐτόπτης μάρτυς ἀντελήθη τὴν θάλασσαν πτάσσον τοῦ οὐδὲ ἀνευρέθη ὅτι πτώμα του, καθίσταται δέδοιο ὅτι, οὗτος κατέπεσεν εἰς τὴν θάλασσαν συνεπέιᾳ δλισθήσεως καὶ ἐπνίγη.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι πρόκειται περὶ ἔργαστικοῦ ἀτυχήματος καὶ ὅτι οἱ δικαιούχοι δικαιούνται τῆς ἐκ τοῦ νόμου προβλεπομένης ἀποζημιώσεως.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙ' ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΥΠΟΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΠΡΟΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Δι' ἐκδοθέντος Προεδρικοῦ Διατάγματος καθωρίσθη ἡ ἀπαιτουμένη θαλασσοταραχὴ ὑπῆρσης διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος ὑπὸ τῶν ἀποφοίτων τῶν Δημοσίων Σχολῶν Προπαίδευσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Πρεβέζης.

Κατὰ ταῦτα ἡ θαλασσοταραχὴ ὑπῆρσης, ἡ ἐκάστοτε ἀπαιτουμένη διὰ τὴν συμπλήρωσιν

προσόντων πρὸς ὀπότητον τὸ πρώτον ἀδείας ἢ πτυχίου εἰδικότητος καταστρώματος, μηχανῆς, θαλασμητόλου καὶ μαγειρού, μειούνται κατὰ ἔντος προκειμένου διὰ τοὺς ἀποφοίτους τῶν Ἀνωτέρων Σχολῶν.

Ομοίως διὰ τοὺς ἀποφοίτους τῶν Ἀνωτέρων Σχολῶν μειούνται κατὰ ἔντος ἡ θαλασσοταραχὴ ὑπῆρσης, ἡ ἀπαιτουμένη πρὸς ὀπότητον ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος θαμβοῦ ἀνωτέρου, ἐφ' ὃσον ἡ ὑπῆρσης αὕτη προβλέπεται νὰ ὑπολογίζεται ἀπὸ τῆς ἀρχικῆς ναυτολογήσεώς των ὡς ναυτικῶν.

Ἐξ ὅλου, λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν, διὰ τὴν χορήγησιν τῶν ὡς ἀνωτερικῶν ναυτικῆς ικανότητος, καὶ ἡ τρίμηνος ἡ τετράμηνος ἀπότιστοιχος πρακτικὴ ἀσκησῆς ἐπὶ πλοίων, ἡ ὅποια πραγματοποιεῖται κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκπαίδευσεώς των. Τὴν ὄργανην σύστασιν τοῦ παθόντος περιστατικοῦ, τὸ ὅποιον εἶναι συμφύες πρὸς τὴν ἔργασίαν του καὶ ἐπῆλθεν ἐνῷ αὕτη ἔξετελέστο.

Κατὰ ταῦτα ἡ περίπτωσις τοῦ ὡς ἀνωτέρω ἀπολεθρέντος ναυτικοῦ ἀποτελεῖ ἔργατον ἀτύχημα, διότι δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ ἀποτέρα αἰτία ἐκ τῆς ὅποιας προήλθεν ἡ δλάβη.

Τὸ συγκεκριμένον ἀτύχημα ἔλαβε χώραν ὑπὸ τὰς ἀκολούθους συνθῆκας :

Πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ὁ ἀποδιώσας πλοίαρχος ἀπέρριψε, κατόπιν συνεννοήσεως μετὰ τοῦ ἀρχιπλοίαρχου τῆς ἑταρίας, δέκα κορμούς δένδρων προκειμένου νὰ περιορίση τὴν κρίσιν τοῦ πλοίου εἰς 8 μοίρας τούλαχιστον. Ἀργότερον, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλού, ἐπεδίωξε νὰ μειώσῃ ἀκόμη περισσότερον τὴν διαφοράν, διὰ τῆς μεταφορᾶς καυσίμων ἀπὸ τὴν μίαν δεξαμενὴν εἰς τὴν ἄλλην, πρὸς ὀντιστάθμισιν καὶ τὸ ὅποιον δὲν κατέστη δυνατόν, λόγῳ διαφορᾶς τῆς στάθμης τῶν δεξαμενῶν. Κατόπιν τούτου ὁ ἀνωτέρω πλοίαρχος ἀνῆλθεν ἐπὶ τῆς γεφύρας διὰ τὸ ἀνεύρεσιν τὴν διαφοράν, διὰ τὴν μίαν δεξαμενὴν εἰς τὴν ἄλλην, πρὸς ὀντιστάθμισιν καὶ τὸ ὅποιον εἶχε καταστῆ ὀλισθηρὸν λόγῳ τῆς βροχῆς, ἐνῷ τὸ πλοίον ἔχον τὴν ὡς ἀνωκλίσιν διετείχιζετο ὑπὸ τῶν κυμάτων. "Ἐκτοτε ἀπολέσθησαν τὰ ἵνη του καὶ ἡ ἀπουσία του ἐγένετο ἀντιληπτή μετὰ πάροδον δύο

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

m/s GOLDEN ODYSSEY

year round luxury cruises

KK UNAS



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΣ: Άκτη Μισούλι, 67
Τηλ. 49.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης, Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping
Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΚ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η ιστορία των διευκολύνσεων των διαφόρων κυβερνήσεων πρός τα ναυπηγεία από τών όρχων του 1960, υπόδειλοι πώς το μεγαλύτερο μέρος των διομηχανικών χωρών κατώρθωσε νά γιοιθετίσῃ πολλά οίκονομικά μέτρα διά νά δοθήσῃ την ναυπηγική διομηχανία. Αντικειμενικός σκοπός των μέτρων τούτων ήτο ή ανασυγκρότησις. Έπειτα ή στιγμή νά διερωτιζόμενεν έαν ή ναυπηγική διομηχανία ωσελήθη από τα πλεονεκτήματα έκ των μέτρων τούτων και έαν ή επιμονή είς την πολιτική ταύτην παραμορφώνη τόν έλευθερον άνταγνωνισμὸν είς την διεθνή άγοράν των ναυπηγήσεων.

Αι συνεχείς κρίσεις της ναυπηγικής διομηχανίας έφερον είς φώς, οτι ή διομηχανία αυτή θφείται νά μάς δώση μίαν διάστασιν ίκανην νά ίκανοποιησῃ την μελλοντική ζήτησιν, άκολουθουσαν κατ' ανάγκην τάς διακυμάνσεις της ναυλαγοράς.

Τό 1970 ή συνολική παγκόσμιος παραγωγή πλοίων άνηλθεν είς 21 έκατον. τόνους γκρός. Τό 1975 άνηλθεν είς 34 έκατομμύρια. Πρόκειται περι αύξησεως 60%. Η αύξησης αυτή κατανέμεται είς γεωγραφικά διαιρέσιματα : 45% είς τάς χώρας της ΕΟΚ, 53.9% είς την "Εκαστιν τών Δυτικοευρωπαίων Ναυπηγών, 61.4% είς την Ιαπωνίαν και 79.1% είς κράτη μή μέλη του ΟΟΣΑ (μεταξύ τών όποιων ή Κομεκόν σημειώνεται μὲ αὔξησην 67%).

Η Ιαπωνία και ή Εύρωπη έλέγχουν σήμερον τό 90% της παγκόσμιου χωρητικότητος, ή ανάπτυξης τών ναυπηγείων τών κρατών, οτινα δέν άνηκουν είς τόν ΟΟΣΑ, συνεχίζεται μὲ ανησυχητικού ρυθμόν, χωρίς νά λάβωμεν ύπ' δψιν τάς συνθήκας τής ναυλαγοράς. Η ανάπτυξισκη αυτή πολιτική τών ναυπηγείων τού λεγομένου τρίτου κόσμου θά έχη μακροπρόθεσμους έπιπτώσεις ιδιαιτέρως διά τήν Δυτικήν Εύρωπην.

Τά ναυπηγεία της Δυτικής Εύρωπης έπληγησαν σκληρότερον έξ άλων, λόγω τών άκυ-

ρώσεων ναυπηγήσεων δεξαμενοπλοίων, τούτο δέ διότι δέν ήσαν είς θέσιν νά προσφέρουν είς τούς έφοπτοτάς ένανλακτικάς λύσεις ώς έπραξαν οι Ιάπωνες. Η ζήτησις διά νέας ναυπηγήσεως δέν πρέπει νά υπερβῇ τά 13 έκατομ. τόνων γκρός έτησίως μέχρι τού 1980 και ίσως νά αύξηθη είς 25 - 25 έκατ. τόνους είς τό μέσον τών έτων 1980 - 90.

Τό πρόδηλημα, δέν, εύρισκεται είς τό γεγονός τής πλεοναζόυσης παραγωγής έκ των νέων ναυπηγήσεων. Ο κίνδυνος ύφισταται οτι δέν διά αι κυβερνήσεις είναι πεπεισμέναι οτι πρέπει νά ένισχουν τόν διομηχανικόν αύτόν τομέα έστω και μέ ζημιάς κατά τάς πωλήσεις, έπιπτρουσαν τήν είσαγωγήν πλοίων έστω και έαν δέν δύναρχουν άγορασται και ύποχρεώνουσαν τόν έφοπτοισμόν νά άγοράζη πλοία, οτινα έναντι ναυπηγήθησαν είς τόν έθνικόν των χώρων.

Έκ τής άκολουθουμένης ούτω πολιτικής, ητις περισσότερον ή άλιγντερον άπό έτων άκολουθείται, αύτομάτως τίθεται τό έρωτημα ποιά πραγματικά πλεονεκτήματα ή διεθνής ναυτιλιακή κοινότης άπεκόμισται έκ τής ύπαρχεως ναυπηγείων, τά όποις δύνανται νά προσφέρουν σκάφη μόνον έαν ύπωστηριζωνται άπό έπιδοτήσεις και αι όποιαι, βάσει τής αύστηράς πλογής, έδει άπό καιρού νά είχον καταργηθή.

Άπό μηνών Εύρωπαίοι και Ιάπωνες προσπαθούν νά έξεύρουν κοινόν σημείον συνεννοήσεως διά τόν καθορισμόν ποσοστών τής παραγωγής πλοήρως έξισφορπμένων. Άλλα και έντελη έπιτευχθή συμφωνία τά πράγματα δέν θά παραμείνουν δύποια και πρότερον.

Αι μή είσετι έκδιμηχανισθείσαι χώραι, οι όποιαι έπιθυμούν νά άσχοληθούν μὲ τήν ναυπηγικήν διομηχανίαν, συνεχίζουν αύτήν τήν προσπάθειαν και έπειδη μέγας άριθμός έφοπτοιστών δέν είναι ούτε Εύρωπαίοι ούτε Ιάπωνες, οι πελάται διά τά ναυπηγεία δέν λείπουν.



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Κατά τήν τελευταίαν τριετίαν πλέον τών

200 σκαφών είσηλθων είς τά ναυπηγεία πρός μετασκευήν, ώς έπι τό πλείστον δεξαμενόπλοια και γενικού φορτίου, πολυάριθμα έπισησης ήσαν τά έπιβατηγά και τά ρογο.

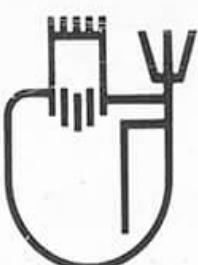
Ένω σήμερον ή μετασκευή παλαιών δεξαμενοπλοίων θεωρεῖται κοινοτυπία, έκπληξει άντιθέτως ή άριθμός σκαφών ήλικιας 2 - 3 έτῶν, οτινα μετασκευάζονται. Τούτο άποδεικνύει οτι, οι πλοιοκτήται, άντιμετωπίζοντας τήν σημερινήν ψευσιν τής άγοράς, προσπαθούν νά έξεύρουν άποδοτικότερα ταξίδια και εύρισκουν ώς οίκουνικωτέραν λύσιν τήν μετασκευή σκάφους μέ καλήν κατάστασιν και μέ καλήν μηχανήν άντι νά παραγγείλουν και νυργεί.

Και οι πλοιοκτήται έπίσης, οι κατέχοντες χωρητικότητα παλαιοτέρας ήλικιας και οιτινες ύπελδογίζουν είς μίαν σχετικήν άπόσβεσιν και ζωήν τού πλοίου των 15 - 20 έτῶν, εύρισκονται πρό διλήμματος νά μετασκευής είς άλλον τύπον πλοίου τό όποιον θά έξεύρη εύκολωτέραν άπασχόληστιν.

Σήμερον τό ένδιαφέρον στρέφεται είς τήν μετασκευήν πλοίων γενικού φορτίου είς πλοία ρογο, άλλα και πολλά δεξαμενόπλοια μετεσκευάζονται είς τογο. Και ώς ένδεικτικόν παράδειγμα άναφερομέν οτι πλοίον 40.000 τόνων d.w. ναυπηγήσεως 1961 - 62 είναι εύκολον νά έγειθη άντι τιμής περί τών 2,5 έκατομμυρίων δολλαρίων και νά μετασκευάσθη είς τογο άντι συνολικής δαπάνης 10 έκατομ. δολλαρίων είς την περιλαμβάνεται και ή τιμή άγοράς του, ένω διά τήν ναυπηγήσιν του θά έχρειαζοντο περίπου 45 έκατ. δολλάρια.

Η έπειγουσα άνάγκη, είς μέγαν άριθμόν λιμένων φορτεσφόρωσεων πετρελαίων, οπως έξοπλισθούν μέ έγκαταστάσεις παραλαβής καταλόπιν ή άκαθάρτου έμματος τών δεξαμενοπλοίων έτροφοδότησεν έχαστως κλιμακωτά μίαν αύξουσαν έπιχείρησιν μετασκευών.

Πράγματι, οι κανονισμοί τής IMCO άφ' ένδος άντιμετωπίζουν όλονέν άποφασιστικών τό πρόβλημα τής ρυπάνσεων και άπο τού 1973 κατέστη έπιχείρηση ή παρεις



CONTRACTING SALE & PURCHASE DEMOLITION CHARTERING

marbrokers s.a. PANAMA

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

τοιούτων έγκαταστάσεων, αφ' έτέρου τὸ ὑψηλὸν κόστος τοιούτων έγκαταστάσεων εἰς τὴν ἔπραν ἐτοιχοπέδησην τὴν ἀνάπτυξιν των. 'Ἐν τούτοις ἡ μετασκευὴ τῶν πλαισίων διξαμενοπλοίων εἰς πλωτούς καὶ αὐτοκινουμένους σταθμούς ἀποθηκεύσεως καταλοίπων πετρελαίου καὶ τῶν περισυλλογικῶν ἐκχυνομένου πετρελαίου εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν καὶ τούς λιμένας.

Λαμβανομένου ὑπὸ διών τοῦ λογικοῦ κόστους μετασκευῆς (ἐσχάτη ἀγορὰ μετασκευῆς δεξαμενοπλοίου 22.000 τόνων d.w. ἐστοιχίου 2.8 ἑκατομ. δωλλάρια) ἡ ζήτησις δεξαμενοπλοίων ἡλικίας 15 - 20 ἑταν χωρητικότητας 20 - 50 χιλιάδων τόνων d.w. εἶναι μικρά, ιδιαιτέρως εἰς λιμένας φορτοεκφόρτωσεως πετρελαιοειδῶν.

Μετασκευαὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἐγένοντο ἀπὸ μερικῶν ἑτῶν καὶ τὰ δεξαμενόπλοια ταῦτα ἔχρησιμοποιήθησαν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, Μπαχρέιν, Σοθ. "Ενωσιν, Σιγκαπούρην, Σκαραμαγκάν κλπ.

'Ἐξ ἄλλου πολυάριθμα δεξαμενόπλοια μετεσκευάσθησαν δι' ἄλλους σκοπούς π.χ.:

— Δ)Ξ «Μπρίττις Κίβι» (B.P.) τ. d.w. 16.175 ναυπηγήσεως 1960, δοθητικοῦ καὶ πυροσβεστικοῦ δι' ἔγκαταστάσεις «off-shore».

— Σ)Δ «Σάμουελ Ούγκελστάντ» 39.950 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1956, μετεσκευάσθη εἰς δοθητικὸν διὰ τὰς πλωτὰς ἔξεδρας τῆς Βερσίου Θαλάσσης.

— Δ)Ξ «Μαθίας III» 19.300 τόνων d.w. ναυπηγήσεως 1954, μετεσκευάσθη εἰς μονάδα κατακαύσεως καταλοίπων πετρελαίου.

— Σ)Δ «Πετροβράς» 51.918 τόνων d.w. μετεσκευάσθη εἰς ἀποθήκην ἀργοῦ ἀντλουμένου ἀπὸ ἔγκαταστάσεις «off-shore» τὸ σκάφος τούτο είναι ἔξωστοις μὲν ἔγκαταστάσεις διυλίσεως τοῦ ἀργοῦ καὶ δύνανται νὰ χρησιμοποιεῖται καὶ διὰ μεταφοράς.

— Δ)Δ «Εσκατρών» 19.806 τόνων d.w. ναυπηγήσεως 1956, μετεσκευάσθη εἰς πλωτὸν «εποντόνιον».

— Σ)Δ «ΑΡΜΑΝΙΑΚ» 52.000 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1961 μετεσκευάσθη εἰς πλωτὸν αὐτοκινούμενον «εποντόνιον» εἰς τὴν Ὀλλανδίαν καὶ ἔξωπλίσθη μὲν γερανὸν 2.000 τόνων, ὡς ἐπίσης εἰς ἔργοστάσιον ἐφωδιασμένον μὲν εὔκολιας ἐνδιαιτήσεως 240 ἀτόμων.

— Σ)Δ «ΕΣΣΟ - Νιουγιώρκη» 27.300 τ. d.w. μετεσκευάσθη εἰς πλοίον γεωτρήσεως δυθῶν.

— Δ)Π «Κιούναρντ - Ἀμπάσαντορ» (ἐπιδαπηγόν) μετεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα ΚΕΠΠΕΛ - Σιγκαπούρης εἰς πλοίον μεταφορᾶς ζώντων προβάτων.

— Δ)Π «Ντάνσμποργκ» 20.727 τόνων d.w., κατασκευῆς 1962, μετεσκευάσθη ἐπίσης διὰ τὴν μεταφοράν προβάτων (30.000 κεφαλάρας).

NEO PANTAP RAYTHEON

Μία νέα σειρά Ραδιοεντοπιστῶν (Radar) διὰ τὴν Ναυτιλίαν μὲν δυνατότητα σχετικῆς καὶ ἀληθῆς κινήσεως (relative and true motion), ἔχοντα τὴν ικανότητα ἀποφυγῆς συγκρύσεως (anti-collision), ἔχει προσφάτως παρουσιασθῆ ὥστε τὴν Raytheon Marine Co.

Εἰς τὸ παρελθόν ἡ Raytheon εἶχε ἔξουσιοδοτήση ἑταῖριας ἡλεκτρονικῶν κατασκευῶν εἰς τὴν Ἰταλίαν, Ἰαπωνίαν καὶ Δυτικὴν Γερμανίαν, διὰ τὴν κατασκευὴν Ραδιοεντοπιστῶν (Radar) βάσει τῶν τεχνικῶν προδιαγραφῶν τῆς Raytheon ἀλλὰ τώρα μετὰ ἀπὸ μίαν σημαντικὴν ἐπιχορήγησιν τῆς Ἀκτοφυλακῆς τῶν Η.Π.Α., ἀπεφασίσθη ἡ χρησιμοποίησις τῆς ιδίκης της τεχνολογίας διὰ τὴν σχεδίσισιν καὶ κατασκευὴν μίας νέας σειρᾶς Ραδιοεντοπιστῶν Ναυτιλίας μὲν πολλὰς καινοτομίας.

Ἀνέκαθεν οἱ ἀξιωματικοὶ ναυσιπλοΐας ἀναζητοῦσαν Ραδιοεντοπιστὰς οἱ ὅποιοι θὰ παρευστίαζαν εἰκόνα ἡ ὅποια θὰ ἦται ὀρατὴ εἰς τὸ φῶς τῆς ἡμέρας ἀνευ ἀναγκαστικῆς τεχνικῆς συσκοτήσεως (κάλυμμα, παραπτάσματα καὶ ιδιαίτεροι συσκοτισμοί χώροι). Υπὸ τῆς Raytheon ἔχει ἀναπτυχθῆ ἕνας εἰδικὸς τρόπος ἐπεξεργασίας τοῦ σήματος (διὰ τὸν ὅποιον ἀναμένεται ἐπὶ τοῦ παρόντος καὶ δίπλωμα εὐρεσιτεχνίας), ὃς καὶ μία νέα καθοδικὴ λυχνία, τὰ ὅποια ἐν συνδυασμῷ παρουσιάζουν σαρώσεις 12 καὶ 16 ἵντσον, μὲ ἀναυγάνωσιν τὸν λαμπρότητα καὶ σαφήνεια εἰς ἔκστην ἐν τῶν δέκα κλιμάκων τοῦ σήματος ἀπὸ ¼ ἔως 64 ναυτικὰ μίλια. Μὲ αὐτὸν τὸ πλεονέκτημα ἡ λαμπρότης τῶν στόχων παραμένει ἐντὸν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς περιστροφῆς τῆς κεραίας.

Ἡ ἀπεικόνισις τῶν στόχων, εἰς τὸ φῶς τῆς ἡμέρας, σχετικῆς κινήσεως καὶ ἀληθῆς κινήσεως μετὰ ἡ ἀνευ συστήματος ἀποφυγῆς συγκρύσεως, ἐπιτρέπει τὴν ταυτόχρονον παρακολούθησην τῆς σαρώσεως ὑπὸ περισσοτέρων τοῦ ἐνός ἀξιωματικῶν ναυσιπλοΐας, ἀνευ ἀνακλάσεων καὶ κοπώσεως τῶν ὀφθαλμῶν ἡ ὅποια προκαλεῖται ἀπὸ τὴν ἐναλλαγὴν σκότους καὶ φωτός, ὡς συμβαίνει κατὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν μέχρι σήμερον χρησιμοποιούμενων Ραδιοεντοπιστῶν.

Τὸ σύστημα σχετικῆς καὶ ἀληθῆς κινήσεως μετ' ἀποφυγῆς συγκρύσεως δύνανται νὰ παρακολουθῇ ταυτοχρόνως ἡλεκτρονικῶς

τὴν συσκευὴν καὶ ἀληθῆ γραμμὴν πλεύσεως ἑκτῶν δισφρετικῶν ἐπιλεγμένων διὰ χειρομηχλῶν (Joystick). Τὸ σύνολον τῶν ἡλεκτρονικῶν συλλεγυμένων πληροφοριῶν εἶναι διαρκῶς αὐτομάτως ἐνημερωμένον καὶ ἔτοιμον πρὸς ἀπεικόνισιν ἀκόμη καὶ κατὰ τὴν ἀλλαγὴν κλίμακος σαρώσεως, οὕτως ὥστε νὰ μὴν ὑπάρχει ἀπώλεια πληροφοριῶν κατὰ τὴν ἀλλαγὴν κλίμακος.

Εἰς οιονδήποτε στόχον δύναται νὰ δοθῇ ὑπερβετικὴ δικιμαστικὴ μεταθολὴ γραμμῆς πλεύσεως, τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ὁποίας ἐφαρμόζεται αὐτομάτως εἰς τοὺς ὑπολοίπους ἐπιλεγμέντες στόχους.

Ἡ Raytheon προσφέρει τοὺς νέους Ραδιοεντοπιστὰς εἰς εἴκοσι τέσσαρας Χ ζώνης (3 cm) καὶ S ζώνης (10 cm) τύπους οἱ ὅποιοι δύνανται νὰ ἀλληλοσυνδεθῶν οὕτως ὥστε νὰ καλπίσουν τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων δὲν τῶν τάξεων.

Αἱ σαρώσεις τῶν 12 καὶ 16 ἵντσῶν ἔχουν ἔντελῶς ὅμοια κωμβία καὶ διακόπτας ἐλέγχου, μὲ δέκα κλίμακας ἀποστάσεων ἀπὸ ¼ ἔως 64 ναυτικὰ μίλια, μὲ δυνατότητα ἀποκεντρώσεως (off-centering) διὰ τὴν πλογήσιν εἰς πτωταμούς καὶ παρομοίους γεωγραφικούς χώρους.

"Ἐνας μεγάλος ἀριθμὸς δοθητικῶν ἔξαρτηστῶν προσφέρονται διὰ χρήσιν μετὰ τῆς κυρίου μονάδος, δῆπος ἀνακλαστικὸς ὑποτυπωτής, ἡλεκτρονικὴ γραμμὴ διοπτεύσεως, μονάδας διὰ διοπτεύσεις μετὰ σταθεροποίησεως Βορρῶν ὡς καὶ ἀληθῶν διοπτεύσεων, ἐνδείκητη ἀποδόσεως καὶ μία πολὺ ἀποτελεσματικὴ μονάδα ἀπορριφεῖς παρεμβολῶν.

TO BUREAU VERITAS

Συνῆλθεν εἰς Παρισίους τὴν 15.3.77 ἡ Διοικούσα 'Ἐπιτροπὴ τοῦ Γαλλικοῦ Νηογνώμονος «Bureau Veritas». 'Ο Διευθυντής αὐτοῦ ἔζηθε τὴν δραστηριότητα τοῦ Νηογνώμονος κατὰ τὸ 1976 ύπομνήσας ὅτι τὸ παρ' αὐτὸν ταξινομημένον τοννάζ ἀνήρχετο τὴν 31 Δεκεμβρίου εἰς 31 ἑκατομ. κ.ο.χ. ἔξω τὰ 2)3) ἀναφέρονται εἰς πλοία μὲ ἄλλας, πλὴν τῆς γαλλικῆς, σημαίας.

'Ἐξ ἄλλου, ὁ Πρόεδρος τοῦ Νηογνώμονος ὀνεφέρθη πρῶτον μὲν εἰς τὴν σύστασιν τῆς Διεθνοῦς Γενικῆς 'Ἐπιτροπῆς τοῦ Νηογνώμονος, ἷτις προβλέπεται νὰ συνέλθῃ εἰς Παρισίους τὸν Οκτώβριον τοῦ 1978 καὶ δεύτερον εἰς τὸν έορτασμὸν τῶν 150 ἑταν ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τοῦ Μπυρώ Βεριτάς, ὅστις θὰ γίνη τὸ 1978 καὶ θὰ περιλάβῃ κυρίως εἰδικὰς ἐκθέσεις εἰς Παρισίους καὶ 'Αμβούργον.

"KARACHI"

PROVISIONS AND STORES AT COMPETITIVE PRICES

MARATOS & Co.

Shipchandlers — Shipping Agents — Shipbrokers — Chartering Agents
And General Contractors

WE OFFER TO ALL GREEK SHIPS THE BEST SERVICE

ADDRESS :
P.O.BOX 7006
MULES MANSIONS
KARACHI - 7, PAKISTAN

TELEPHONES :
OFFICE : 235827 - 220326 - 236036 - 231127
RESIDENCE : 439423 - 531552
CABLES : "PROMETHEUS.."

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: Cereseast Tokyo — Telex: Q222-4067



ΑΙΓΑΙΟΣ

ΣΥΜΦΟΡΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Ο αύξανόμενος αριθμός σούπερ - τάνκερς, τά όποια διαπλέουν την διώρυγα του Σουέζ κατά τό υπό έρμα σκέλος τού ταξιδίου των, προκαλεῖ συμφόρησην μὲ αποτέλεσμα νὰ καθυτερούν τά μικρότερα πλοία μέχρι 5 - 6 ημέρας, ιδίως σταν χρειάζονται άνεφοδιασμὸν καυσίμων εἰς Πόρτ Σάιδ.

Μολονότι πρόσφατα σχέδια προέβλεπον τὴν διέλευσιν ἐνός μόνον σούπερ - τάνκερ ή μερσίων, ή χρησιμοποίησις τῆς Διώρυγος ύπό δύο μεγάλων τάνκερων καθ' ήμέραν ἀποτελεῖ πλέον σύνηθες φαινόμενον. Υπάρχουν δὲ πληροφορίαι ότι μια ἑκάτην τῶν μεγάλων ἐταιριῶν πετοελάιου προτίθεται νὰ χρησιμοποιῇ τὴ Διώρυγα εἰς τὸ πρός νότον σκέλος τού ταξιδίου 12 ἑκάτην σούπερ - τάνκερ τὰ δύοια διαχειρίζεται.

Ἐάν τούτο συμβῇ θὰ προκύψουν πρόσθετα προβλήματα, δεδομένου ότι τὰ σχέδια ἀναπτύξεως τῆς Διώρυγος ἔβασισθησαν εἰς συντηρητικά στοιχεῖα. Ή αἰφνιδία αύξησις τῶν διερχομένων σκαφῶν σημαίνει ότι ἐντός

ἐδδομάδων η μηνῶν ή κίνησις τῆς Διώρυγος θὰ ζεπεράστη τὰ ἐπίπεδα τὰ δύοια δὲν ἀνεμένετο νὰ φέση πρὸ τοῦ 1980, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν πρόκλησιν σοβαρᾶς συμφορήσεως.

Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν οι διαχειρισταὶ τῶν μεγάλων πλοίων - κοντέΐνερς, μὲ διαχειριστικὸν κόστος 10 - 20.000 δολλαρίων ή μερσίων, θὰ πρέπει νὰ ἐπανεκτιμήσουν τὰς δαπάνας των, ιδίως ἑὰν τὰ πλοία των ἀσχολούνται εἰς γραμμάς πρὸς τὴν "Απω Ανατολήν". Ή καθυτερότησις ὀλίγων ημερῶν, πλέον τὰ τέλη διελεύσεως, ἐνδέχεται νὰ καθιστοῦν ἀσύμφορον τὴν χρησιμοποίησιν τῆς Διώρυγος.

Ὀταν ἐπανελειτούργησεν η Διώρυξ, ὑπελογίζετο ότι ὁ μέσος χρόνος διελεύσεως θὰ ἦτο 30 - 34 ὥραι μὲ βάσιν τὸν διάπλουν 55 σκαφῶν πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις ἐντὸς 24 ὥρων.

Μὲ 55 πλοία μόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ημέρας ὑπελογίζετο ότι ὁ μέσος χρόνος διελεύσεως θὰ ἔφθανε τὰς 120 ὥρας. Οἱ ὑπολογισμοὶ αὐτοὶ ἔβασιζοντο εἰς τὸ ἐνδεχόμενον ότι τὸ 10% τού συνόλου τῶν διαπλέοντων τὴν Διώρυγα σκαφῶν θὰ ἡσαν σούπερ - τάνκερς καὶ 45% ή κίνησις πλοίων πρὸς

δερράν δεδομένου ότι τὰ σούπερ - τάνκερς θὰ διασχίζουν τὸ στενὸν μόνον υπὸ ἔρμα κατὰ τὸ πρός νότον ταξίδιον των — τουλάχιστον μέχρις ὅτου περατωθῇ ή πρώτη φάσις ἐκβανθίσεως εἰς τοὺς 53 πόδας μέχρι τὸ 1980, ὡς ἐλπίζεται.

Περὶ τούς δέκα ιαπωνικοὺς ἔκσκαφεῖς ἀπαρχοῦνται νυχθμερὸν διὰ τὴν ἐκβάθυνσιν τῆς Διώρυγος καὶ αἱ ἐργασίαι ἔχουν προβεδύσει ἐπαρκῶς εἰς τὴν περιοχὴν νοτίως τῆς Μεγάλης Πικρᾶς Λίμνης. Ἀλλὰ εἰς τὸ κέντρον τοῦ διαύλου, αἱ ἐργασίαι διακόπτονται ἐπὶ ὥρας καθημερινῶς κατὰ τὴν διέλευσιν τῶν νηοπομπῶν.

Διὰ τὴν δραχυπρόθεσμον ἀντιμετώπισιν τῆς συμφορήσεως, αἱ Ἀρχαὶ τῆς Διώρυγος μελετοῦν τὴν δυνατότητα μειώσεως τῶν ἀποστάσεων μεταξὺ τῶν σκαφῶν ἐκάστης νηοπομπῆς.

Ἡ ἔλλειψις πλοηγῶν, ἐπίσης, δημιουργεῖ σοβαρὰ προδῆλματα. "Ηδη μετατίθενται ἄνδρες ἀπὸ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν, ἐνώ νέοι πιλόγοι ἐκπαιδεύονται τόσον εἰς τὴν Αἴγυπτον όσον καὶ εἰς ἄλλας χώρας.

Ἐν τῷ μεταξύ, μία ἀντιπροσωπεία τῶν "Ἀρχῶν τῆς Διώρυγος ἀνεχώρησεν εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἵνα διαπραγματευθῇ μὲ τὴν Παγκόσμιον Τράπεζαν τὴν χορήγησιν δανείου ὑψους 80 ἑκατ. δολλαρίων διὰ τὴν συνέχισιν τῶν ἔργων ἀναπτύξεως τῆς Διώρυγος. Τὸ δάνειον δὲν ἔχει ἀκόμη ἐγκριθῆ ἐπισήμως, παρότι τὰς ἀντιμετώπισε τοῦ Τύπου.

Στελέχη τινὰ τῆς Παγκόσμιον Τράπεζης ζητοῦν νὰ ἀντικατασταθῇ τὸ παρὸν σύστημα τῶν δύο πρὸς νότον νηοπομπῶν καὶ μίας πρὸς δερράν μὲ δύο νηοπομπᾶς πρὸς ἐκάστην κατευθύνσας. Μολονότι θεωρητικῶς ἡ πρότασις αὐτὴ εὐσταθεῖ, πιστεύεται ότι εἰς τὴν πρᾶξιν θὰ εἶναι ἀνεφάρμοστος διότι ἀπαιτεῖται τέλειον συντονισμὸν ὃστε αἱ δύο ἀντιθέτου διειθύνσεως νηοπομπαὶ νὰ συναντῶνται εἰς συγκεκριμένα σημεῖα, ὅπου τὸ ένδρος τού διαύλου ἐπιτρέπει τὴν διέλευσιν ἀμφοτέρων. Καὶ τούτο εἶναι, πράγματι, δύσκολον.



THEOLOGITIS Co LTD.

SHIPS AGENTS BROKERS REPAIR CONTRACTORS

LOUDOVIKOU 6
PIRAEUS

CABLES : « THEONIGO »
TELEXES : 21 2405 - 21 2870
TELEPHONES : 4127.840 - 4128.003 - 4116.868

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ

Η παραγωγή τών ναυπηγείων της Δυτικής Γερμανίας τό 1980 θα έχει συρρικνωθεί εις τό 50% της παραγωγής τού 1973, υποστηρίζει ό πρόεδρος της 'Ενώσεως Γερμανών Ναυπηγών, κ. Βέρνερ Μπάρτελς.

Η παγκόμιος ναυπηγική κρίσις άναμενεται νά πλήξῃ σοβαρώς την Δυτική Γερμανίαν και ή περιφρισμένη δραστηριότητα τών ναυπηγείων τό 1980 προβλέπεται νά δημιουργήσει 10.000 άνεργους.

Σήμερον ή Γερμανική ναυπηγοεπισκευαστική διοικησία απασχολεί περί τάς 70.000 έργατων, έως όν 30.000 ειδικεύονται εις τά νεότεκτα, 'Εφ' οσον δέ ή προσφορά χωρητικότητας πλοίων παραμένει μεγαλύτερα της ζητήσεως, ή μείωσις τού άπασχολουμένου εις τά νεότεκτα δυναμικού κρίνεται άναποφέυκτος.

Τό 1976 τά Γερμανικά ναυπηγεία παρέδωσαν 157 σκάφη, 2 έκατ. τόν. γκρός, έναντι 192 σκαφών, 2,33 έκατ. τόν. γκρός τού προηγουμένου έτους. Έν τούτοις, τά ναυπηγικόν κόστος ηγέτη άπό 4,46 εις 4,76 δισεκ. μάρκα.

Αί τεθείσαι παραγγελία έμειώθησαν άπό 144 πλοία, 715.289 τόν. γκρός και άξιας 3,16 δισεκ. μάρκων τό 1975, εις 96 πλοία, 331.728 τόν. γκρός, άξιας 1,69 δισεκ. μάρκων τό 1976.

Τό 1976 ήκυρώθησαν έξι σκάφη, άξιας 455

έκατ. μάρκων, έως τό 1975 είχον άκυρωθή 18 σκάφη, άξιας 1,7 δισεκ. μάρκων. Εις τά τέλη τού 1976 τά σύνολον τών παραγγελιών εις τά Γερμανικά ναυπηγεία άνεφέρετο εις 228 πλοία, 2,4 έκατ. τόν. γκρός. 'Αξια 7, 92 δισεκ. μάρκα.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ

Τό Κογκρέσον, παρά τάς έκ τού έξωτερικού δισμαρτυρίας, πρόκειται νά κυρώση τό νομοσχέδιον διά τήν προτίμησιν τών άμερικανικών δεξαμενοπλοίων εις τάς μεταφοράς τών εισαγομένων εις τήν 'Αμερικήν πετρελαίων. Και διότι θά σημειωθή έλλειψης άμερικανικού τοννάς διά τάς ηγέτης ήπερ αύτού μεταφοράς, είναι πιθανόν νά έφαρμοσθή τό μέτρον τής τοιαύτης προτιμήσεως βαθμηδόν. Διά τό 1977 τά 15% τών μεταφερομένων φορτίων. Διά τό 1980 τά 20%. Διά τό 1983 τά 25% και τό 1985 τά 30%. Προτείνεται άκομη, όπως τά 10% τών φορτίων τού 1977, άν παρατηρηθή έλλειψης τοννάς ήπο μέρους τής σημειωθή έλλειψης τοννάς ήπο άμερικανική σημαίαν, γίνωνται δεκτά και σκάφη ξένης ναυπηγήσεως, κάτω τών 5 έτών ήλικιας, ήπο τήν άστεροσεσαν πάντως. 'Ο πλαισιοτήτης ένδος τοιούτου σκάφους θά άναλαβή τήν ύποχρέων τήν ναυπηγήσεως εις τά άμερικανικά ναυπηγεία και άλλου δεξαμενοπλοίου ή τήν κατασκευήν εις ένα ναυπηγεία κατά τήν άμεσως έπομενην

τριετίαν, έγγραφόμενον εις τό 'Άμερικανικόν Νηολόγιον.

ΤΟ «ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΣΤΕΙΤΣ»

Παρελθόντα μεγαλεῖα! Τό καύχημα τής άμερικανικής ναυπηγικής τεχνολογίας, τό υπερωκεάνιον «Γιουνάϊτεντ Στείτς» με τόν «κυανούν έπισείντα», όφου ματαίως προσεφέρθη πρός πώλησιν διά περαιτέρω έκμετάλλευσιν, κατέληξε νά ουζητήται ή έκποισίς τού, ίνα χρησιμοποιηθῇ ως «επλωτή χαρτοπαικτική λέσχη», προσωριμούν εις τό 'Ατλαντικό Σίτυ.

Τό κατάλληλης μετασκευή τού 25ετούς ήλικιας σκάφους θά στοιχίση 28.5 έκατομ. δολλαρίων.

«ΟΧΙ» ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΝ :

Ο Λευκός Οίκος φαίνεται ότι άντιθεται εις τήν προστατευτικήν νομοθεσίαν διά τής όποιας έξασθαλίζεται ή μεταφορά μέρους τών είσαγωγών πετρελαίων τών 'Ηνωμένων Πολιτειών ύπερ τών ήπο άμερικανικήν σημαίαν δεξιμενοπλοίων.

Άντι νά ήποστηρίξῃ ένα αύστηρον νόμον διακρίσεως, ο πρόεδρος Κάρτερ λέγεται ότι προτιμά διάφορα άλλα μέτρα ήποτεύεως και έκσυγχρονισμού τής 'Άμερικανικής Ναυτιλίας, καθώς και τήν δημιουργίαν εύκαιριων ήποστηρίξεως.

Δύο πλευραί τής τακτικής αύτής διεφάνησαν ήδη με τήν άνακοινώσιαν τών μέτρων περί έσφαλειας τών δεξαμενοπλοίων και τήν τακτικήν τής έναποθηκεύσεως πετρελαίου. Μαλονότι τά μέτρα αύτά έκτείνονται πέραν τού στενού ήρισμού ήποστηρίξεως τών τάνκερς, δημιουργούν πράγματι ζήτησιν χωρητικότητος, ίσως μεγαλυτέραν τής παρούσης διεθεσιμότητος.

Πιστεύεται ότι άντι νά λάθη άρνητικήν θέσιν εις τήν προστατευτικήν νομοθεσίαν, ο πρόεδρος Κάρτερ προτιμά νά προτείνη μίαν σειράν έναντι ακατακτικών μέτρων τά όποια ήδη μελετά. Διά τόν λόγον αύτον καθυστερεί τήν διοτικήν ήποτεύσιν του έπι τού θέματος.

Διά τήν άμεσον ήποστηρίξοντος, τονίζεται ύπο ήρμοδίων, τά πετρελαία τής 'Αλάσκας και ή στρατηγική ήποτεματοποίησις πετρελαίων ύπερεπαρκούν. Ής γεγονός, θά χρειασθή ήπομβος άμερικανικών τάνκερς νά έγκαττείψουν τήν παρούσαν ήποστηρίξεων τών διά νά καλύψουν τήν κατανάλωσιν ήξη μηνών.

Έδην ή άμερικανικός στόλος καλύψη τό μίνιμου τού 50%, θά ήπαρξη έργασία τουλάχιστον διά 20 τάνκερς τών 30.000 ήως 80.000 τόν. d.w. Και συμφώνως με πρόσφατα στοιχεία, τά έργασίντα άμερικανικά τάνκερς ήπορχοντο εις 13 μόλις τήν 1ην 'Απριλίου, ήδη όν τρία πολύ μεγάλα διά νά προσεγγίσουν εις άμερικανικούς λιμένας και ήδη ναυπηγήσεως τού 1942 και 1943 ήταν θεωρούνται ήκατάλληλα ήποστηρίξεως.

Ο ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Ο 'Άμερικανός ύφυπουργός 'Εμπορίου ήπι θεμάτων Ναυτιλίας, κ. Ρόμπερ Τζ. Μπλάκγουελ, δημιών κατά τήν διάρκειαν τής έκθεσεως 'Νόρσιπτηγκ' εις 'Οσλο πρός τους ήλιοδαπτούς πλαισιοτήτας και ναυπηγούς, έτονισεν ότι ή χώρα του έχει νομίμους και δικαιολογημένας ήποστηρίξεως διά τό λιλιπούτειον μέγεθος τού στόλου της δεξαμενοπλοίων και έάν αί 'Ηνωμέναι Πολιτείαι υιοθετήσουν τό νομοσχέδιον διακρίσεως διά τά ήπο τήν σημαίαν τών τάνκερς, αί ήλλαι χώραι θά πρέπει ήποστηρίξεως διά τό δεχθούν.

«Γνωρίζω καλώς τάς αντίθεσεις μιάς σημαντικής μερίδος ξένων διαχειριστών δεξαμενοπλίων πρός τα μέτρα τά όποια θὰ αύξησουν τὴν συμμετοχήν τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου εἰς τάς μεταφοράς πετρελαίων πρός τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας —ιδίως καθ' ἡ στιγμὴν ἔνα σχεματικὸν ποσοστόν τοῦ παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλίων τελεῖ ὑπὸ παροπλισμὸν ἐλλείψει ἀπασχολήσεως».

'Ἐν τούτοις, «ύπενθυμίζω ὅτι ὅτιδηποτε προβλήματα καὶ ἔταν ἀντιμετωπίζουν τὰ τάνκερς, εἰς δόσον τὸν κόσμον, ὁ ἀμερικανικὸς στόλος δὲν συνέβαλε εἰς τὴν ὑπερπροσφορὰν τονάζ», προσέθεσε.

«Ἐπὶ πλέον, νομίζω ὅτι πρέπει νὰ ἀναγνωρισθῇ εἰς τὴν χώραν μου κάποια δικαιολογημένη ἀνησυχία διὰ τὸ μέγεθος τοῦ στόλου μας καὶ τὸ γεγονός ὅτι τὸ 99% τῶν εἰσαγωγῶν μας πετρελαίου διακινεῖται ἐπὶ σκαφῶν ὑπὸ ξένων σημασίας.

'Ο κ. Μπλάκγουελ δὲν διημκρίνισεν ἔαν τὰ ἀνώτερα ἔξερβαζον τὴν ιδίκην του ἄποψιν ἢ τοῦ ὑπουργείου την σχετικῶν μὲ τὸ ἔκκρεμον νομοσχέδιον διακρίσεως σημαίας. 'Ως γεγονός, τὸ ὑπουργεῖον δὲν ἔχει μὲχρι στιγμῆς λάβῃ συγκεκριμένην θέσιν.

(Σ.η.μ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: 'Ο κ. Κάρτερ δὲν ἐνέκρινε τὴν διάκρισιν τοῦ ἀμερικανικοῦ νομού).

'Αλλ' ἔαν τὸ νομοσχέδιον ψηφισθεῖ, ἡ ζήτησις διὰ τάς μεταφοράς τῆς 'Ἀλάσκας καὶ ἡ ὅποθεματοτόπισις ἔξαγγελθεῖσα ὑπὸ τοῦ προέδρου Κάρτερ σημαίνουν ὅτι τὰ ἀμερικανικά τάνκερς δὲν θὰ εἶναι εἰς τὴν μεταφέρουν πέραν τὸ 7% τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου τὸ 1980 καὶ 11% τὸ 1985, ὥν τὸ νομοσχέδιον προσβλέπει ἀμεσον συμμετοχὴν εἰς τὸ 20%, αὐξανόμενον εἰς 30% ἐντὸς διετίας.

'Ἐπιπροσθέτως, ἔαν αἱ εἰσαγωγαὶ αὐξηθοῦν εἰς τὰ 12 ἑκατ. βαρέλιων ήμερησεν, ὥς τινες προβλέπουν, τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά δὲν εἶναι 4 καὶ 6% τὸ 1980 καὶ 1985, παρεπήρησεν.

'Ο κ. Μπλάκγουελ, διστις ἀνέφερθη ἀκολούθως εἰς τὴν δοήθειαν τὴν ὅποιαν παρέχουν αἱ διάφοροι κυβερνήσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν, εἶπεν ὅτι «αἱ ναυτιλιακαὶ φιλοδοξίαι καὶ οἱ στόχοι τῶν 'Ηνωμένων Πελίτεων εἶναι μετοιπαθεῖς, ιδίως ἐν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ἡ πρέχουσα θέσις τῆς 'Ἀμερικῆς εἰς τὰς διεξήνεις μεταφράσας καὶ σοθερώτατοι εύθυναι τῆς πρὸς ἄλλας χώρας».

'Ο κ. Μπλάκγουελ, παρὰ τὰς ἐπικρίσεις τῶν 'Ἀμερικανῶν ναυπηγῶν, ἔξερβασεν αἰσιοδοξίειν διὰ τὸ μέλλον τῶν ναυπηγείων τῆς χώρας του. 'Οχι μόνον πιοτεύει διὰ τὰ συνεχισθῶν αἱ παραγγελίαι διὸ ὑγραεριφόρα, ἀλλὰ προσθέτει διὸ αἱ ποσοτικαὶ εἶναι καλαὶ διὰ τοποθετήσεις παραγγελιῶν ἀπὸ μὴ ἐπιχορηγουμένας ἑταῖρας αἱ ὅποιαι, ἐλπίζει, θὰ παρεμποδίσουν τὴν μείωσιν τῆς ἀμερικανικῆς παραγωγῆς.

'Τέλος, ὁ ἀμερικανὸς ὑφουργὸς ἐτόνισεν ὅτι ἡ χώρα του εἶναι ἀποφασισμένη νὰ λάβῃ αὐτητὴ μέτρα κατὰ τῶν ὑποσυντηρούμενῶν δεξαμενοπλίων καὶ δὲν πρόκειται νὰ περιμένῃ τὴν ἐπικύρωσιν τῶν νέων κανονισμῶν τοῦ IMKO, ἀλλὰ θὰ ἐπιβάλῃ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς τὸ ταχύτερον δυνατόν.

ITALIA ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τὰ ιταλικὰ ναυπηγεία προβλέπεται ὅτι θὰ ὠφεληθοῦν ἀπὸ τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας κατὰ ἔν τρίτον (περίπου 5 ἑκατομ. τόν. d.w.) ἐντὸς τῆς προσεχούν διετίας.

'Η 'Ενωσις 'Ιδιωτῶν 'Ιταλῶν 'Εφοπλιστῶν πιοτεύει διὰ τὸ 75% τῶν νέων σκαφῶν θὰ κατασκευασθῶν διὰ λογαριασμὸν κρατικῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖρων. 'Η 'Ενωσις ἐπίκτει, ὡσάντως, στενωτέρων συνεργασιῶν μεταξὺ κράτους καὶ ἀνεξαρτήτων πλοιοκτητῶν καὶ κατόργησιν τῆς πολιτικῆς τοῦ μεταξύ των

ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸν στίβον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

NEA MIKTH ETAIRIA

'Ενεκρίθη ὑπὸ τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου τὸ σχέδιον νόμου περὶ τροποποίησεως τοῦ ὄργανου τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν έθνικοῦ συμφέροντος. Κατὰ τὸ σχέδιον τούτῳ τὰ μετασκευάζομενα ὑπερωκεάνια «Γαλιλαῖος», «Μαρκόνι» καὶ «Ἀσόνια», καθὼς καὶ τὸ «Λεωνάρτον τὰ Βίντσι», θὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ θὰ ὑπαχθοῦν εἰς τὴν ἀκμετάλλευσιν μικτῆς ἑταῖριας, τὴν ὅποιαν θὰ σχηματίσουν ἡ Φινιάρη καὶ αἱ ιδιωτικαὶ ἐπιχειρήσεις Κόστα καὶ Μαγκλιβέρα μὲ ἵσην ἐκάστη συμμετοχήν. Παρατηρεῖται ὅτι διὰ πρῶτην φορᾶν ἐπιτέρπεται ἡ συμμετοχὴ τῆς Φινιάρης εἰς μικτὴν ἑταῖριον μὲ ποσοστὸν κατώτερον τοῦ 51%.

Tὸ κόστος τῆς μετασκευῆς τῶν ὡς ἄνω τριῶν σκαφῶν ὑπολογίζεται εἰς 18 δισεκατ. λιρετῶν καὶ προβλέπεται νὰ καλυφθῇ ἐκ τοῦ κονδύλιου τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τοῦ προϊόντος πωλήσεως τοῦ «Χριστόφορος Κολόμβος» εἰς Βενεζούελαν.

Διαφωνίαι μετὰ τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων ὡς πρὸς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τοῦ «Λεωνάρτον τὰ Βίντσι» ἔληξαν μὲ τὴν ἀποδοχὴν προσωρινοῦ πληρώματος ἐν 312 ἀξιωματικῶν καὶ ἀνδρῶν.

Τέλος, τὸ ὡς ἄνω νομοσχέδιον καταργεῖ τὴν ὑφισταμένην διάταξιν καθ' ἡν προεβλέπετο ὡς ὑπὸ τῆς «Φινιάρης» συντήρησις ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν βελτίωσιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν κρατικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

NOPVHGI

KEFHD KAI ZHMIAI THS NAYTILIAS

'Η Νορβηγικὴ Ναυτιλία ἐνεφάνισεν ἀνάμικτον εἰκόναν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. 'Ωρισμέναι ἑταῖρισι, ιδιωτέρως αἱ διαχειρίζομεναι τάνκερς εἰς τὴν ἀγοράν «σπότ», ἀντεμπώπισαν σοβαρώτατα προβλήματα ρευστότητος. Εἰς τινας ἔξ αὐτῶν ἐγένετο ἀναδιάρθρωσις τῆς διοικήσεως μὲ συμμετοχὴν συμφέροντων τῶν πιστωτῶν. 'Άλλαι ἑταῖρισι, μὲ διάφορον σύστασιν στόλου ἡ μὲ χρονοναυλωμένα τάνκερς, εἶχον ἀπροσδοκήτως καλά ἀποτελέσματα, παρὰ τὴν κρίσιν.

Μεταξὺ τῶν τελευταίων συγκαταλέγεται ὁ δημιούρος Ζίγκβαλ Μπέργκεσεν, διστις ἡδησες τὴν δύναμιν τοῦ στόλου του κατὰ 1.3 ἑκατ. τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ 1976 καὶ ἐθεσεις τὰ 27 πλοίων συνολικοῦ d.w. 5.4 ἑκατ. τόν. — κυρίως τάνκερς καὶ μικτὰ σκάφη. Τελευταίως, ὁ Μπέργκεσεν αἰφνιδίασε τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακούς κύκλους μὲ τὴν παραγγελίαν δύο σούπερ τάνκερς, ἐπιβεβαιώνων τὴν πίστιν του διὰ τὴν μελλοντικῶν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν αὐτῶν. 'Άξιολογα κέρδη ἐνεφάνισαν, ἐπίσης, οἱ δημιούροι: Βίλεμ Βίλεμου —ό μεγαλύτερος ἐφοπλιστικὸς οἰκος τῆς Νορβηγίας— «Ειναρ Ρασμούσεν, Λεόφ Χόργκ καὶ Α)Σ Κόσμος. Εἰς τὰ συμφέροντα τῆς Κόσμου —πέραν τῶν τάνκερς, μπάλκα κάρριερς καὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ποὺ

δισχειρίζεται — περιλαμβάνονται διομηχανίαι καὶ ἐκμετάλλευσις κοιτασμάτων πετρελαίου εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν.

Πάντως, οἱ ἀντιμετωπίζοντες δυσχερείας Νορβηγοὶ πλοιοκτήται εἰναι ἀρκετοί. Τινὲς ἐσημείωσαν ρεκόρ ζημιῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. 'Ο δημιούρος Βάσαγκε, μὲ ζημίας τῆς τάξεως τῶν 178 ἑκατ. κορωνῶν (19.8 ἑκατομ. Λ.Α.) τὸ 1976, ὑπέστη ἀναδιάρθρωσιν καὶ πέπει ἀπὸ τὰ ἔξ σούπερ τάνκερς του δισχειρίζεται τώρα μια νέα ἑταῖρια εἰς τὴν ὁποίαν μετέχουν καὶ οἱ πιστωταί.

Τὸ αὐτὸν συνέβη καὶ εἰς τὰς ἑταῖριας τοῦ δημιούρου Ρέκστεν, διστις ἀπέφυγε τὴν χρεωκοπίαν μὲ τὴν ἐπίτευξιν δανείου 100 ἑκατομ. δολαρίων ἀπὸ τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον. Τὸ δανείον ἀναμένεται νὰ καλύψῃ τὰς δισχειρίστικάς δαπάνας καὶ τοὺς τόκους μὴ ἔξοφληθέντων δανείων μέχρι τὸ 1980. Τὸ χρεωλύσιον ἀνεστάλη προσωρινῶν.

Δυσχερείας ἀντιμετωπίζονται καὶ οἱ δημιούροι Χάλβεντ - Σίμονεν, Μπιόρν παρελθόνταν καὶ Φέρνιλεϋ & Έγκερς —ό τελευταίος ἔξ αἰτίας ποποθετήσεως σημαντικῶν παραγγελιῶν ύγραεριοφόρων τάνκερς καὶ πλωτῶν ἔξεδρῶν ἀνορύξεως πετρελαίου κατά τὸν περιόδον τοῦ εμπούμ.

Τὸ ἔργον τῶν Τραπέζων —αἵτινες προσπάθησαν νὰ ἐπαναχρηματοδοτήσουν τὰ χρέη τῶν πληγεισῶν ἑταῖρων δισχειρίσεως δεξαμενοπλίων — κατέστη εὐχέρεστορον ἀπὸ τὴν σύστασιν τοῦ Κρατικοῦ Ινστιτούτου 'Εγγυήσεων διὰ πλοία καὶ σκάφη γεωτρήσεων τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1975. Τὸ Ινστιτούτον ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ ἀποφύγουν τὴν πλώσιν τῶν σκαφῶν των εἰς χαμηλάς τιμάς καὶ ἐκφέρεται ἡ ἀποψίς, διὰ διατήσης της άνωτερα —μὲ μηχανάς ντήζελ, χωριστάς δεξαμενάς ἔρματος καὶ συμμορφούμενα μὲ τὰς τελευταίας ἀπαιτήσεις τοῦ IMKO καὶ τῆς 'Αμερικανικῆς 'Ακτοφυλακῆς — τὰ παραγγελθέντα τάνκερς τῶν 320.000 τόν. d.w. θὰ είναι συναγωνιστικώτερα καὶ θὰ ἐπιστέψουν, κατὰ τὴν γνώμην πολλῶν, τὴν διάλυσιν τῶν πλαισιοτέρων στροβιλοκινήτων σούπερ τάνκερς.

Τῆς αὐτῆς γνώμης είναι καὶ ὁ διευθυντής τοῦ Ινστιτούτου 'Εγγυήσεων, κ. Χάσκον Νυκάροπ, διστις παρετήρησεν: «Ο Μπέργκεσεν δὲν είναι ἀσφαλῶς ὁ μοναδικὸς μεγάλος ἐφοπλιστής διστις ἐσκέφθη νὰ παραγγειλη μεγάλος τάνκερς. Είναι εύχαριστον διὰ ένας Νορβηγὸς προηγήθη τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν του». **ANTIOΘΕΣΕΙΣ**

'Η ἐπιτυχία τοῦ Μπέργκεσεν καὶ τινῶν ἀλλών Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν ἔρχεται εἰς δραματική ἀντίθεσιν μὲ τὴν ἀπελπιστικὴν κατάστασιν τῶν ἐφοπλιστῶν ποὺ εύρισκονται εἰς τὰ πρόθυρα τῆς χρεωκοπίας καὶ δύηγει

FOPTIA APO KAI DIA BPAZILIAN

σᾶς ἔξασφαλίζει ἡ "OCEANIC" Shipping Agency Ltd διὰ λογαριασμὸν πρώτης τάξεως φορτωτῶν. Φορτία χύμα καὶ γενικό, ἐμπορευματοκινότια καὶ όχηματα ἀπὸ Βραζιλίαν διὰ KONTINENT, MESOGEION καὶ AFRIKHN, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὴν Βραζιλίαν. Γνωστοποιήσατε τὰ διαθέσιμα εἰς λιμένας πλοία σας Martin Afonso 78 Conj. 11/12 telef: 346203, 23763, 23948. Telex: 0131202 COUL BR - Teladdress "COULOURIS" SANTOS, BR. Διὰ πληροφορίας ἀποταθεῖτε ἐν Πειραιεῖ AKTI MIAOUΛΗ 17/19 τηλέφ. 4112570, 4174495, 4120341 τελέξ 213557 καὶ 212794 γραφ. I. A. Παρίση.

εἰς σκέψεις σχετικώς μὲ τὸ σύστημα διοικήσεως τῶν νορβηγικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. 'Ο "Ολε Λούντ, ἔνας ναυτιλιακός δικηγόρος, δύστις ἔδοιθησεν εἰς τὰς διαπραγματεύσεις μεταξὺ διαφόρων ναυτιλιακῶν ἑταῖρων καὶ τῶν πιστωτῶν των, πιστεύει δῆτι αἱ δυσχέρειαι δὲν πρέπει νὰ ἀποδίδωνται ἔξ δλοκλήρου εἰς ἀνεξελέγκτους ἔξωτερικούς παράγοντας.

Τὸ σύστημα λήψεως ἀποφάσεων εἰς ἀρκετὰς ἑταῖριας δὲν λειτουργεῖ ικανοποιητικῶς, ύποστηριζει δὲ κ. Λούντ. Παραδοσιακῶς, αἱ νορβηγικαὶ ναυτιλιακαὶ ἑταῖρια ἀνήκουν εἰς οἰκογενειακά συμφέροντα καὶ οἱ υἱοὶ διαδέχονται τοὺς πατέρας εἰς τὴν διοίκησιν. Τελευταίως, εἴς τινας μεγάλας ἑταῖριας ἐφαρμόζεται ἕνα νέον σύστημα διοικήσεως —μῆγα οἰκογενειακῆς διαδόχης καὶ ἐπαγγελματικῆς ἐμπειρίας, διὰ τῆς προσλήψεως ἔξειδικευμένων ἀτόμων εἰς τὴν διοίκησιν. 'Ο κ. Λούντ πιστεύει δῆτι ἡ ἔξλειξις αὐτῆς εἶναι ἀναγκαῖα καὶ παρέχει καλυτέρας βάσεις διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιχειρήσεως. Σήμερον, δηποὺ ἡ παραγγελία ἔνος καὶ μόνον πολυνότατου σκάφους ἐνδέχεται νὰ ἀποδῇ καταστρεπτικὴ διὰ τὴν ἐπιχείρησιν, δὲν δικαιολογοῦνται τὰ λάθη, κατέληξεν δὲ κηδηγόρος.

Ἐν τῷ μεταξύ, οἱ πλοιοκτήται καὶ οἱ πιστωταὶ τῶν ὑποχρεούνται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ προβλήματα ποὺ ἐδημοιώργησαν τὰ σφάλματα τοῦ παρελθόντος. Ἐπὶ συνόλου 29 ἑκατομ., τόνων τάνκερς, 52 σκάφη, 8 περίπου ἑκατομ., τόν. d.w. ἥσαν παραπλισμένα εἰς τὰς ἄρχας Μαῖον. Προφανῶς δὲ ὁ δύκος τῶν ἀργούντων δεξαμενοπλοίον θὰ αὔξηθῃ ἐν ὅψει τῆς χαλαρᾶς θερινῆς περιόδου καὶ τῶν κατερχομένων ναύλων. "Εστω καὶ μὲ τοὺς ψύλτοτέρους ναύλους τοῦ χειμῶνος, ἀπλῶς ἐκαλύπτοντο αἱ τρέχουσαι δαπαναὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀλλ᾽ οὐδὶ τὸ τοκοχρεωλόντιον.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ὄλλας κατηγορίας σκαφῶν, ἡ κατάστασις εἶναι σαφῶς καλύτερα. Τρία μόνον ὑγραιροφόρα (10% τοῦ συνόλου), πέντε μικτά (9.5%) καὶ δύο σκάφη ξηροῦ φορτίου (1%) ἥσαν παραπλισμένα εἰς τὰς ἄρχας τοῦ λήσαντος μηνὸς.

Αἱ ἀκαθάριστοι εἰσπράξεις ναύλων τῆς ποντοπόρου νορβηγικῆς Ναυτιλίας ἀνήλθον εἰς 16.6 δισεκ. κορωνῶν τὸ 1976 (16.7 δισ. τὸ 1975). Αἱ δαπαναί, δημος, ἥσαν σημαντικῶς ηὗξημεναί, δύστις τὰ καθαρὰ κέρδη, μειώθησαν κατὰ 335 ἑκατομ. κορωνῶν, κατήλθον εἰς τὰ 8.4 δισεκατ. κορωνῶν τὸ 1976.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

"Η ζητήσις πλωτῶν γεωτρυπάνων καὶ ἔξεδρῶν ἀνορίζεως πετρελαίου διὰ τὴν Βόρειον Θάλασσαν ἐπέτρεψεν εἰς τὴν νορβηγικὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν ἀπασχόλησιν μέχρι τούδε, παρὰ τὴν διεθνῆ ναυπηγικὴν κρίσιν. Ἐν τούτοις, αἱ ἀκυρώσεις τῆς παραγγελιῶν τάνκερς καὶ ἡ κάψιμης τῆς ζητήσεως ἔξεδρῶν πετρελαίου τελευταίως προεκάλεσαν ἐπικίνδυνον συστολὴν τῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ

ναυπηγεῖα τῆς χώρας.

Εἰς τὰ μέσον Μαρτίου, δὲ 'Υπουργός 'Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας τῆς Νορβηγίας ἔδωσε τὴν ἀκόλουθην εἰκόνα τῆς καταστάσεως: Μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1977, 38 νορβηγικά ναυπηγεῖα, ἀπασχολοῦντα 14.000 ἀτόμων (ἐπὶ συνόλου 34.000), θὰ ἔχουν παραδόσει καὶ τὸ τελευταῖον σκάφος ὑπὸ παραγγελίαν 25 ναυπηγεῖα, μὲ προσωπικὸν 18.000 ἀτόμων θὰ ἀπασχολοῦνται μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1978 καὶ μόνον τρία ναυπηγεῖα μὲ προσωπικὸν 1.000 ἀτόμων ἔχουν ἔξησφαλισμένην ἐργασίαν καὶ διὰ τὸ 1979.

'Ἐν τῷ μεταξύ, δῆμως, πολλὰ τμῆματα τῶν ναυπηγείων θὰ ὑποαπασχολοῦνται ἀρκετά ἐνωρίτερον τῆς παραδόσεως τῶν παραγγελιῶν των, ὅστε ἔτος τοῦ 'Οκτωβρίου τοῦ τρέχοντος ἔτους ναυπηγεῖα ἀπασχολοῦντα τὸ 75% περίπου τοῦ συνολικοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ τῶν νορβηγικῶν ναυπηγείων θὰ ἀνιμετωπίζουν παντελή Ἑλλειψιν ἐργασιῶν εἰς διάφορα τμῆματα τῶν.

'Η πολιτικὴ τῆς Κυβερνήσεως πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἐπιπειλούμενῆς κρίσεως συνίστατο εἰς τὸ νότιο ὁριζόντη, κατ' ἀρχὰς, δημόσιον χρῆμα εἰς τὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν. Ποσὸν 1.125 ἑκατομ. κορωνῶν, προταθέν ὑπὸ τῆς ἐπιπρότητης, ηγήτης ἐμελέτης τὰ προβλήματα τῶν ναυπηγείων, ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Στόρτινγκ (Κοινοβουλίου) κατὰ τὰ τέλη Μαρτίου. Τὸ ὄντωτέρω ποσὸν ἀναφέρεται εἰς τὸν θοήσεων 500 ἕκατομ. κορωνῶν, ἵνα δυνηθοῦν τὰ ναυπηγεῖα νὰ στραφοῦν πρὸς ἄλλους τομεῖς δραστηριότητος καὶ ἐπιτρέπει τὴν παραγραφὴν κρατικῶν δανείων πρὸς ναυπηγεῖα τὰ ὅποια ἔχουν οἰκονομικάς δυσχερείας. Κατά τινας, ἡ τελευταία περίπτωσις ἀποτελεῖ παράδεσιν τῶν κανονισμῶν τοῦ Οἰκονομικοῦ 'Οργανισμοῦ Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως.

Πέραν αὐτῶν, τὸ κυβερνητικὸν σχῆμα δοθείσας περιλαμβάνει ἐγγύήσεις τῆς τάξεως τῶν 400 ἑκατομ. κορωνῶν καὶ αὐξάνει ἀπὸ 250 εἰς 500 ἑκατομ. κορωνῶν τὸ διαβέσιμον ποσὸν δι' ἐπιχορηγήσεις ἐπιποκίων ἐπὶ ναυπηγικῶν δανείων πρὸς ἀναπτυσσομένας χώρας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δῆτι αἱ χώραι αὐταὶ θὰ παραγγείλουν σκάφη μὴ δυναύενα νὰ ἀνταγωνισθοῦν τὴν Νορβηγικὴν Ναυτιλίαν εἰς τὸν διεθνῆ στίβον —ἢτοι ἀκτοπλοϊκὰ φορτηγά, ἐπιβατηγά καὶ φέρρους δι' ἐγχωρίους συγκινητικά, ὀλιγευτικά, κλπ.—ἄπαντα δὲ πρέπει νὰ ἔχουν παραδοθῆναι μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1978, δεδομένου δῆτι τὸ δόλον σχῆμα ἔχει δραχυπρόθεσμον ίσχυν.

"Ηδη δὲ πολιτικὴ αὐτὴ ἀπέφερε θετικὰ ἀποτέλεσματα καὶ ἀρκετά σκάφη ἔχουν παραγγελθῆ προσφάτως εἰς τὴν Νορβηγίαν ὑπὸ ἀναπτυσσομένων χώρων, ὡς αἱ Φιλιππίναι, ἡ Κεϋλάνη, ἡ Νιγηρία καὶ ἡ Αϊγύπτος. 'Η τελευταία διαπραγματεύεται μὲ τέσσαρα νορβηγικά ναυπηγεῖα τὴν τοποθέτησιν παραγγελιῶν συνολικῆς ἀξίας περὶ τὰ 640 ἑκατ. κορωνῶν (120 ἑκατ. δολλάρια), διασφέρονται δὲ εἰς ρυμουλκὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ,

πλοία συντηρήσεως, πλωτὰς προδολήτας ἐκφορτωσεως, μικρὰ φορτηγά καὶ ἔνα πλοιονένευδοχεῖον τὸ ὅποιον θὰ ἐκτελῇ δρομολόγια εἰς τὸ Νέιλον ποταμόν.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἀναμένεται δῆτι παρά τὴν κυβερνητικὴν συμπαράστασιν τὰ νορβηγικά ναυπηγεῖα θὰ ἀναγκασθοῦν νὰ μειώσουν τὴν παραγωγὴν των εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, ὡς συμβαίνει καὶ εἰς τὰς ὄλλας ναυπηγικάς χώρας, ἐλλείψει ζητήσεως ἐπαρκούς τονάκ.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΤΟ ΠΕΝΤΑΛΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1981 - 85

'Ἐκπρόσωπος τῆς Μόσχας ἀπέρριψε τὴν κατηγορίαν δῆτι ἡ ἀνάπτυξις τοῦ Ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ έταλου συνιστᾶ ἀπειλὴν διὰ τὴν Ναυτιλίαν τῶν πασαδισιακῶν ναυτικῶν χωρῶν. 'Ο κ. 'Ιγκόρ 'Αθεριν, προϊστάμενος τοῦ τμήματος Σχέσεων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, εἶπεν δῆτι ἀπὸ τὸν 1981 μέχρι τὸ 1985 ἡ ἐπηρίσια αὐξησης εἰς τονάκ θὰ είναι περίπου 700.000 ἔως 800.000 τόν. d.w., δηπέρ σημαίνει δῆτι ὁ σοβιετικὸς στόλος θὰ αὐξάνεται μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν ὡς καὶ κατὰ τὴν τρέχουσαν πεντατεύαι.

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τοὺς τύπους τῶν πλοίων, σύδεμία σημαντικὴ ἀλλαγὴ προβλέπεται. 'Η σειρά τῶν πλοίων - κοντέινερς χωρητικότητας 700 ἐμπορευματοκιβώτων τῶν 20 ποδῶν θὰ συνεχισθῇ, μολονότι δὲν ἔχει ἀποφασισθῇ ὁ συναλικὸς ἀριθμός τῶν σκαφῶν που θὰ κατασκευασθούν. Πιθανῶς θὰ παραγγελθοῦν δύο ή τρία πλοία μεταφορᾶς 1.000 ἔως 1.200 κοντέινερς καὶ, μετὰ τὸ 1981, μπάλκ κάρριερ διὰ ξυλείαν, δεξαμενόπλοια καὶ μικρά πλοία ρὸ - ρὸ τῶν 3.000 ἔως 6.000 τόν. d.w. ἔκστοσον, μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν ὡς καὶ κατὰ τὴν 5ετίαν 1976 - 80.

"Αναφέρομενος εἰς τοὺς λόειδες, δὲ κ. 'Αθεριν εἶπεν δῆτι ὁ σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος ηὐξήθη κατὰ 2,7 ἑκατ. τόν. γκρός εἰς τὰ 13,4 ἑκατ. τόν. γκρός ἀπὸ τὸ 1972 μέχρι τὸ 1976. Παρετήρησε δῆτι αἱ ναυτιλιακαὶ ἑταῖρια τῆς χώρας τοῦ δὲν ἔχουν σχέδια εἰσβολῆς εἰς τὰς παγκοσμίους θαλασσίους μεταφοράς. 'Ο κύριος στόχος εἶναι ἡ κάλυψη τῶν ἐγχωρίων ἀναγκῶν εἰς χωρητικότητα.

"Η ἐπηρίσια αὐξησης τῶν μεταφερομένων ἐπὶ σοβιετικῶν πλοίων φορτίων θὰ παραμείνη εἰς τὴν ἐπίπεδα τοῦ 4 - 6% λόγω τῆς ἀναπτύξεως τοῦ έθνικοῦ ἐμπορίου εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ ἐγχωρίων, εἶπεν.

"Τὰ ἐμπορικὰ προβλήματα τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας σήμερων πρέπει νὰ διευθετηθοῦν δι' ἐμπορικῶν μεθόδων καὶ ἐπὶ ἐμπορικῶν βάσεων, παρετήρησεν. 'Η στροφὴ πρὸς τὰς σημαίας εὐκολίας ἔχει ἀντίθετα οἰκονομικά ἀποτελέσματα καὶ ἐνεργεῖ καταλυτικῶς πρὸς τὴν ταχείαν ἀνάπτυξιν τοῦ πλεονάζοντος τονάκ, κατέληξεν δὲ κηδηγόρος.

ESTABLISHED 1896
EVANGELOS CASTRIOTIS
HALKIS AGENCIES LTD.
VOUDOURI AVE 30
HALKIS - GREECE

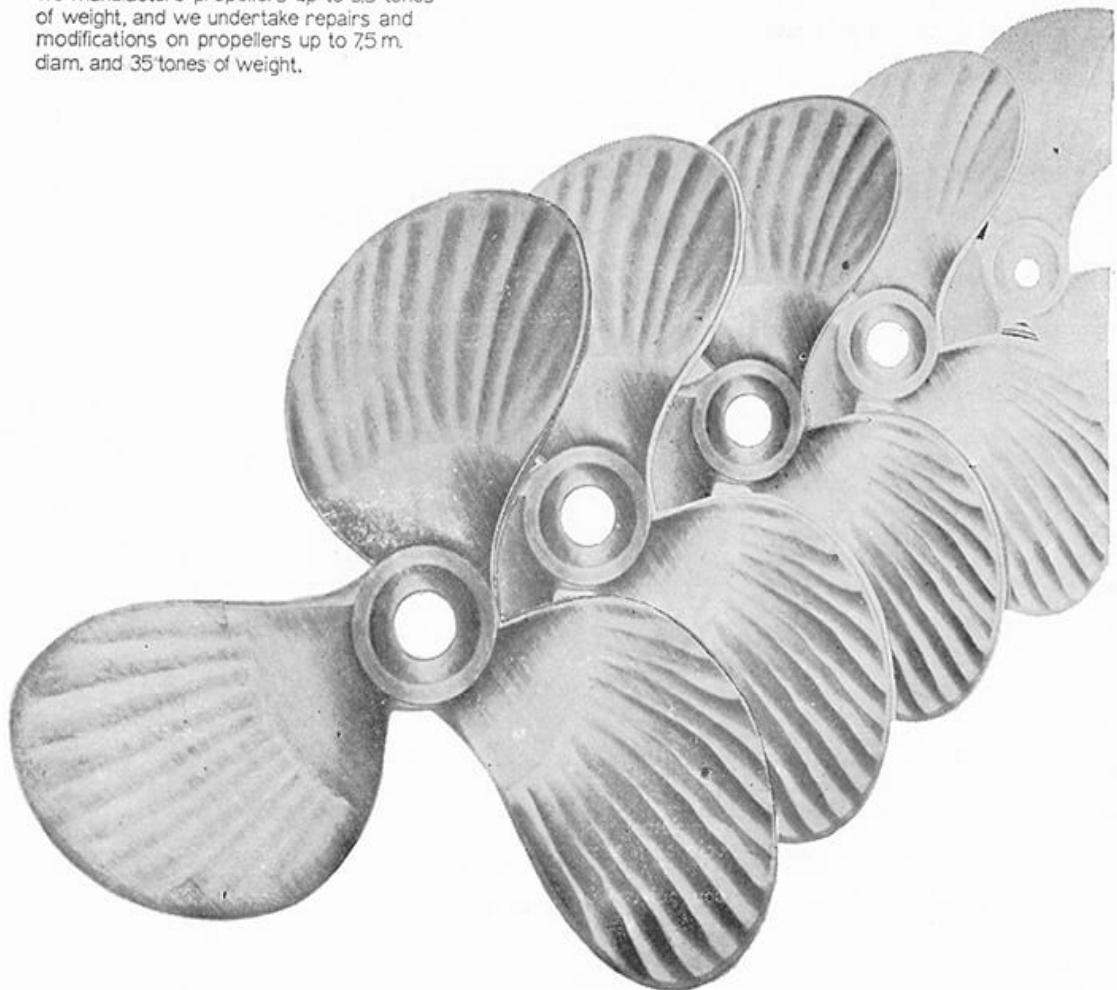
ATHENS OFFICE

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

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

we manufacture propellers up to 35 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7,5 m. diam. and 35 tones of weight.



LIPS*NAFSI SA
PROPELLER WORKS

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἑγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νησιών, δάσαι τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Νάχοστ Τρανσ πόρτερ»: Φ/Γ (πρώην γερμανικὸν «Christel Vinnen») νεο-αγορασθέν, 4.215 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Κασπάνα» (κ. Στ. Κασμάς).

2. «Άκτιβιτος»: Φορτηγὸν (πρώην λι-βεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 10.235 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Φελίσιτος» (κ. Μ. Τσικόπουλος).

3. «Άτζιλιτος»: Φορτηγὸν (πρώην λι-βεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 10.105 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Άκτιβιτος» (κ. Μ. Τσικόπουλος).

4. «Άγχελ Μαρί η»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην ἄγγλικὸν «Musgrave Ranges») νεο-αγορασθέν, 14.756 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ζέα» (κ.κ. 'Αν. Κα-τοσιγεώργης καὶ Θεόδ. Εύσταθίου).

5. «Λεδία»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην σουηδικὸν «Medea») νεοαγορασθέν, 17.878 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Αταλάντα» (Ολιστικοὶ Ναβικέστιον).

6. «Άνδρος Ωκεανία»: Μπάλκ κάρ-ριερ ναυπηγούμενον 21.000 τόν. γκρός, ἀνή-κον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ασσοσισέιτερ Τρανσ-σεσ Τάνκερος» (Ηνωμ. Ναυτ. & 'Εμπορ. Ε-ταιρία τῆς Ἑλλάδος).

7. «Λάκυ Γουσάιν»: Φορτηγὸν ναυ-πηγούμενον 9.753 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Κίσσαμος» (κ. Αντ. Σακέλλης).

8. «Άγνη»: Δεξιπλοῖον (πρώην «Σαΐντ Γρηγοροῦσσα», λιβεριανὸν) 21.159 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Κρουν-τόν» (κ. Αναστ. Καραβίας).

9. «Μαρίκα Τ.»: Φορτηγὸν (πρώην ὀλ-λανδικὸν «Archimedes») νεοαγορασθέν, 6. 235 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ντράιμποντ» (κ. Σαρ. Χανδρῆς).

10. «Κρήταν Γκλόρι»: Φ/γ (πρώην ἄγγλικὸν «Nina Bowater») νεοαγορασθέν, 3. 866 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Μαρίτιμα Κρήταν Γκλόρι» (κ. Εμμ. Μαρκάκης).

11. «Κορώνια»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 11.826 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ισλαμοράντα» (Αδριατικὴ Ναυτικὴ Εταιρία ΕΠΕ).

12. «Μπράβο Τρέιντερ»: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 4. 026 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ράμσευ Μπαίη» (κ. 'Αν. Ψωμάς).

13. «Μπράβο Επόρτερ»: Φορτη-γὸν ναυπηγούμενον 3.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Μάλλαρντ» (κ. 'Αν. Ψωμάς).

14. «Γκούντ Λάκ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην βελγικὸν «Mineral Ongree») νεοαγο-σθέν, 20.765 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Φράνικον» (κ. Νικ. Φράγκος).

15. «Ικικάς»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Σακούρα» (κ. I. Γκούμας).

16. «Μηλος Αίλαντ»: Φορτηγὸν ναυ-πηγούμενον 9.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Πλάτιος» (κ. I. Γκούμας).

17. «Λενιά»: Φορτηγὸν (πρώην κυπρια-κὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 5.087 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Περ-σεύς» (κ. I. Γκούμας).

18. «Μαρία Λ.»: Μπάλκ κάρριερ ναυ-πηγούμενον 22.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Αίλαντ Σόλ» (Βροντάδος Ν.Ε.Π.Ε.).

19. «Ντόρικ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 45.280 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Λέπτεντ» (κ. I. Τσάκος).

20. «Άρκη»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λι-βεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα) 12.011 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Εύχαρις» (κ. I. Κακομανόλης).

21. «Οσεαν Ρέιντζερ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύ-ναμα) 14.765 τόν. γκρός, τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Νόρθ Στάρ» (κ. Θ. 'Αλ-τίνογλου).

22. «Αίλο ος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «Kornvithos») 16.313 τόν. γκρός, τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Σηκάλφ» (κ. Δ. Παπαδημητρίου).

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

'Επρόκειτο νὰ παραληφθῇ κατ' αὐτάς ἀπό τὰ ναυπηγεῖα 'Οστιν & Πίκερσκιλ τὸ βελ-τιωμένου τύπου SD14 φορτηγὸν «Κατερίνα Δρακοπούλου», 15.125 τόν. d.w. Σημαία ελληνική.

—Παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Σήσπην Φέρρυς» (κ. Μαρής) παρελήφθη, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Τρόσικι, τὸ 5.300 τόν. d.w. πλοϊον ρόλλ/օν-ρόλλ/φφ «Σήσπην Ντίμα» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη, ἐπίσης, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κόκκαι, τὸ 26.190 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Λαδίνια Β.» τοῦ Οίκου Βεργωτῆ, ὅπερ ἐνεγράφη εἰς τὰ λιβεριανὰ νηολόγια.

ΝΑΥΤΙΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

—Τὸ 27.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Θεόφιλος I. Βάτης», παρεδόθη προσφάτως ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Οσίμα εἰς τὸν Οίκον Βάτη - Γρέγου καὶ ἀπέπλευσε διὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

'Αντι 10 έκατομ. δολλαρίων παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς 'Οζάκας μπάλκ κάρριερ τῶν 27.000 τόν. d.w. ὑπὸ τοῦ Οίκου Καρέλα. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ προσεχούς έτους.

—'Η ἑταῖρία «'Αλεξάντερ Σίπιγκ», τοῦ Πειραιῶς, παρήγειεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μινάμι Νίππον φορτηγὸν τῶν 16.000 τόνων d.w. μὲ παράδοσιν Νοέμβριον τοῦ τρέχοντος έτους. Τιμὴ 2 δισεκ. γιέν.

—Φορτηγὸν σκάφος τῶν 7.500 τόν. d.w. παρηγγέλθη ὑπὸ τῆς ἑλληνικῶν συμφερόντων ἑταῖρίας «Σέθεν Σήης Μαριτάτιμ» εἰς τὰ ια-πωνικὰ ναυπηγεῖα Νίσι. Παράδοσις Αὔγουστον τοῦ 1977.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 5ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Μπιλμπάσ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Αστιλλέρος τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς 10 φορτηγῶν πολλαπλῆς χρή-σεως τῶν 15.400 τόν. d.w., παραγγέλθεντων ὑπὸ τοῦ Οίκου Ν. Δ. Παπαλιού. 'Ανάδο-χος παρέστη ἡ σύζυγος τοῦ πρεσβύτερου τοῦ 'Εμπορικού 'Επιμελητηρίου τοῦ Μπιλμπάσ, κ. Γκούζαν, ἡ ὥποια ὀνόμασε τὸ σκάφος «Αιγιάς Σέλυλος». Παράδοσις Αὔγουστον/Σε-πτέμβριον.

—Τὴν 3ην Απριλίου καθειλκύσθη εἰς Σο-ρέλ, ἀπὸ τὰ κανονικὰ ναυπηγεῖα Μαρίν Ιν-ταστρίς, τὸ 16.500 τόν. d.w. τύπου «Ελάινερ» φορτηγὸν «Αρίσταρχος» τοῦ Οίκου Μ. Α. Καραγεώργων. Παράδοσις Σεπτέμβριον. Ση-μαία ἑλληνική.

—'Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ι-σικιβατζίμα Χαρίμα εἰς 'Αιδη καθειλκύσθη προσφάτως τὸ 14.800 τόν. d.w. φορτηγὸν «Θεόδωρος Α. Σ.» τύπου «Φρήντομ», τοῦ Οί-κου Χ. Σιγάλα. Θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ μῆνα καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Η κίνησης ἡ ἀγοραστικὴ τῶν μπάλκ κάρ-ριερ ἐνέφανίζετο προέχουσα κατὰ Μάιον. Αἱ κλεισθεῖσαι πράξεις μέχρι τῆς 15ης Μαΐου : Τὸ 94.518 τόν. d.w. νορδηγικὸν «VES-TAN» μικτόν, τοῦ 1967, ἐπωλήθη εἰς τὸ Μπαγκλαντές ἀντὶ 40 ἑκατομ. κορωνῶν. Τὸ ναυπηγήσεως 1975 τύπου Παναμά μπάλκ κάρριερ «Moldanger» 64.999 τόν. d.w. ἐπω-λήθη ἀντὶ 8.55 ἑκατομ. δολλαρίων, κατὰ προηγούμενης πωλήσεως διὰ παρόμιον σκά-φος. Τὸ φιλανδικὸν «Matai», 36.752 τόνων d.w. ηγοράσθη ἀπὸ 'Ινδοὺς ἀντὶ 7 ἑκατομ. δολλαρίων.

—'Αρκετοὶ οἱ προτιθέμενοι ἀγορασταί. Διὰ σκάφους 20.000 τόν. τοῦ 1965, ἀνεφέρετο ἡ τιμὴ τῶν 3.5 ἑκατομ. δολλαρίων.

—'Επωλήθη εἰς ιταλικὰ συμφέροντα τὸ κυ-πριακὸν δεξαμενόπλοιον «'Εργίνα I» 12.891 τόν. γκρός, 20.809 τόν. d.w. τοῦ 1961.

—'Ηγεράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ ἀτμοκί-νητον ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Meisen Ma-rius» 90.438 τόν. γκρός 152.859 τόν. d.w. τοῦ 1967 εἰς τὰ δολ. 3.250.000.

—Μεταξὺ 'Ελλήνων ἐπωλήθη τὸ δεξαμε-νόπλοιον «Τσαλλεντζερ Κολοκοτρώνης» 31. 248 τόν. γκρός, 55.908 τόν. d.w. τοῦ 1963. Τιμὴ δολ. 1.750.000.

—Τὸ δημόσιον νορδηγικὸν φ/γ «Skienst-jord» 3.622 τόν. γκρός 6.503 τόν. d.w. τοῦ 1958 μὲ μηχανάς Γκοταβέρκεν 4.200 τίππων ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων εἰς τὸ ἔν ἑκατομ-μύριον δολλαρίων.

—'Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' 'Ελλήνων τὸ δημόσιον παναματικὸν φορτηγὸν «Noah» 3.962 τόν. γκρός 6.236 τόν. d.w. τοῦ 1965 μὲ μηχανάς Μιτσουμάτσι 3.300 τίππων ἀντὶ ἐνὸς ἑκατομ. δολλαρίων.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματι-σμόν:

Τὸ Ισόγειον Μ2 300 καὶ ὁ ήμιό-ροφος Μ2 300.

—'Επωλήθη εις παναμαϊκά συμφέροντα τό μότορσπιτ «Μένκαρ N.» 496 τόν. γκρός 784 τόν. d.w. τού 1953. Μετωνομάσθη «Μίστερ Σάμα».

—'Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων τῆς Νέας Υόρκης τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Stolt Victor» 12.487 τόν. γκρός, 21.032 τόν. d.w. τού 1960. Τιμὴ γύρω τῶν 1.1 ἑκατομ. δολλαρίων.

—Τὸ τύπου ρὸ - ρὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Rah» 1.352 τόν. γκρός 2.489 τόν. d.w. τού 1972 ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων καὶ παρελήφθη τῆς Ιἰην Μαῖου. Μετωνομάσθη «Αἴτζιαν Μάρκ».

—'Ελληνες ἡγόρασαν τὰ φορτηγά «Ἀπολλώνιαν Τσάμπιον» 4.712 τόν. γκρός τοῦ 1957 καὶ «Ἀπολλώνιαν Γκρέες» 4.717 τόν. γκρός τοῦ 1958 καὶ διαπραγματεύονται τὴν ἀγορὰν ἔτερων δύο τῶν «Ἀπολλώνιαν Σπίριτ» 6.752 τόν. γκρός τοῦ 1961 καὶ «Ἀπολλώνιαν Λάϊτ» 6.749 τόν. γκρός τοῦ 1962. Τὰ δύο πρώτα παραληφθέντα ἦδη μετωνομάσθησαν «Οσεαν Φρήζερ» καὶ «Ἄτλαντικ Φρήζερ». Τὰ ἔτερα δύο ἐφ' ὅστον πραγματοποιήθη ἡ ἀγορὰ θὰ μετονομασθούν εἰς «Πασίφικ Φρήζερ» καὶ «Ἰνδιαν Φρήζερ» ἀντιστοίχως.

—'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Portslade» 1.937 τ. γκρός 2.685 τόν. d.w. τού 1955. Μετωνομάσθη «Σάσσα». Σημαία Ελληνική.

—'Ελληνες ἡγόρασαν τὸ ἀγγλικὸν μότορσπιτ «Loch Cartyou» 683 τόν. γκρός, 710 τ. d.w. τοῦ 1951 καὶ τὸ παρέλαθον. Μετωνομάσθη «Γιώργης Κ.». Σημαία Ελληνική.

—'Ηγοράσθη ἐπίσης τὸ ιαπωνικὸν μότορσπιτ «Gion Mi.ru No. 3» 928 τόν. γκρός, 1.755 τόν. d.w. τού 1964, παρελήφθη, μετωνομάσθη «Τζίμου Ντέμετα» καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν μικτὸν σκάφος «Hastings» 48.559 τόν. γκρός, 101.311 τόν. d.w. τού 1968 ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ἀστακός». Διετήρησε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

—Τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Saint Asamas» 3.380 τόν. γκρός, 6.190 τ. d.w. τοῦ 1974 ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γκούντ Σέϋλορ». Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν αὐτοκινητόφορον μπάλκ κάρριερ «Lone Star» 8.034 τόν. γκρός, 13.358 τόν. d.w. τοῦ 1964, μὲ μηχανάς MAN 5.500 πόπων, ταχύτητος 13.5 μιλ., ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν μπάλκ κάρριερ «Sioen Ocean» 11.361 τόν. γκρός, τοῦ 1968. Μετωνομάσθη «Μαρία Ξ.». Σημαία Ελληνική.

—Τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν φορτηγὸν «RaJa» 1.866 τόν. γκρός, τοῦ 1967, παρελήφθη, μετωνομάσθη «Κρέστενα» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὴν κυανόλευκον ὑψωσεν ἐπίσης τὸ παραληφθὲν γαλλικὸν μπάλκ κάρριερ «Catherine» 9.767 τόν. γκρός, τοῦ 1963. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόμα.

—Παρελήφθη καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόμα τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν φορτηγὸν «Hallaren» 6.725 τόν. γκρός, τοῦ 1960. Σημαία Ἐλληνική.

—Παρεδόθη τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ελλήνων λιβεριανὸν φορτηγὸν «Άγυη» 10.300 τόνων γκρός, τοῦ 1956 καὶ μετωνομάσθη «Μπάμπα Μπακάρε». Σημαία Παναμᾶ.

—Τὸ ἀγορασθὲν ιταλικὸν φορτηγὸν «Madalena» 10.173 τόν. γκρός, τοῦ 1958, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ἀρκάδιαν Στάρ». Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν λάινερ «Settsu Maru» 9.376 τόν. γκρός, τοῦ 1957. Μετωνομάσθη «Γ. Π. Κοσμᾶς».

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ (ΦΡΗΝΤΟΜ)



2.379 τόν. γκρός, τοῦ 1953, μετωνομάσθη «Τέμα».

—Εἰς «Καμέλια Β.» μετωνομάσθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Φρόζ Β.» 11.926 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

—Μετωνομάσθη «Δρυάδες» τὸ φορτηγὸν «Βιργινία Μεθενίτη» 8.251 τόν. γκρός, τοῦ 1954.

—Εἰς «Χάιλαντ Πρίνς» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Πίτρια Σκάου» 3.446 τόν. γκρός, τοῦ 1972.

—Τὸ φορτηγὸν «Νικόλαος Μ. ΙΙ» 1.501 τόν. γκρός, τοῦ 1948, μετωνομάσθη «Μαρίζα Μ.» καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Πύλος» 1.581 τόν. γκρός, τοῦ 1954, μετωνομάσθη «Καρμέλλα». Ή κυπριακὴ διετρήθη.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων Ἑλληνικῆς ίδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας:

—«Κυρά Σταθοῦ», κυπριακόν, 4.313 τόν. γκρός, ἀπὸ 25.4.77, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Νικολόπουλος.

—«Μπράδερς Λάκ», κυπριακόν, 3.704 τ. γκρός, ἀπὸ 24.2.77, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Λίνας.

—«Μαρία Σ.», κυπριακόν, 5.645 τόνοι γκρός, ἀπὸ 14.2.77, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Λελάκης.

—«Δήμητρα», κυπριακόν, 2.979 τ. γκρός, ἀπὸ 15.2.77, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Λελάκης.

—«Αἴτζιαν Κάπταιν», λιβεριανόν, 105.495, τόν. γκρός, ἀπὸ 14.3.77, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Κουτσούκος.

—«Πατριότικ», λιβεριανόν, 126.500 τόν. γκρός, ἀπὸ 29.3.77, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Συρίγος.

—«Γκρέητ Αλεξάντερ», κυπριακόν, 2.888 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.3.77, ἐκπρόσωπος κ. Β. Αργέντος.

—«Γκρέητ Τζώρτζ», κυπριακόν, 5.065 τ. γκρός, ἀπὸ 26.2.77, ἐκπρόσωπος κ. Βασ. Αργέντος.

—«Μελίνα Τσίρη», κυπριακόν, 4.639 τόν. γκρός, ἀπὸ 7.3.77, ἐκπρόσωπος κ. Βασ. Αργέντος.

ΕΙΣ ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΝ

Τὸ δηζελοκίνητον ἡλληνικὸν μπάλκ κάρριερ «Σ. Φωτεινή», 18.768 τόν. d.w. καὶ 11.117 τόν. γκρός τοῦ 1960, παρωπλισμένον εἰς τὸν ποταμὸν Μπλάχγουώτερ ἀπὸ τὸν παρελθόντος Μαρτίου, ἐπρόκειτο νὰ ἐπλειστηριασθῇ «ώς ἐστι καὶ ὅπου εὑρίσκεται». Προσφοραὶ ἐγένοντο δεκταὶ μέχρι τῆς 24ης Μαΐου.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Στόλτ Αργκώ» 10.699 τόν. γκρός, τοῦ 1956 ἐπωλήθη εἰς γερμανικὰ συμφέροντα, «ώς ἐστι», εἰς

**Experienced SHIPBROKER for chartering
wanted for our offices in Piraeus
Phone: 45.27.281 attention Mr. Samaras or**

**Telex: 212452 PROM GR
212324 STRA GR**

**PROMETHEUS MARITIME CORPORATION
14, SKOUZE STREET, PIRAEUS**

Κούδαν, με ζημίας έκ πυρκαϊάς.

—Επωλήθη εις διαλυτάς τοῦ Ταΐδαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Θερμοπούλαι» 8.995 τόνων γκρός, τοῦ 1953, γύρω τῶν δολ. 95.50 κατά τόνουν ἐλ. ἔκτοπισματος.

—Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ» 37.958 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἐπωλήθη εις Κορεάτας διαλυτάς γύρω τῶν 104 δολαρίων κατά τόνουν ἐλ. ἔκτοπισματος.

—Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Κοσμᾶς» 6.594 τόν. γκρός, τοῦ 1954, «ώς ἑστί», εις Μπορντ.

—Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐδαν ἐπωλήθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀντίπολις» 24.119 τόνων γκρός, τοῦ 1959.

—Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Εἰρήνη Γ.» 3.065 τόν. γκρός, τοῦ 1951.

—Διαλυταὶ Ισπανοὶ ἡγόρασαν τὸ φορτηγὸν «Ομηρος Τ.» 2.907 τόν. γκρός, τοῦ 1955.

—Ἐπωλήθη εις διαλυτάς Ισπανοὺς ἀντὶ δολ. 59.50 «ώς ἑστί», κατά τόν. ἐλ. ἔκτοπισματος τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Σάν Τζιόρτζιο ΙΙ» 8.377 τόν. γκρός τοῦ 1951.

—Εἰς Πακιστανοὺς διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Σοφία» 5.455 τόν. γκρός, τοῦ 1950. Τιμὴ δολ. 94 κατά τόν. ἐλ. ἔκτοπισματος.

—Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Ντηφέντερ» 18.784 τόν. γκρός τοῦ 1954 ἐπωλήθη «ώς ἑστί» εις Χόγκ Κόγκ εις διαλυτάς τοῦ Ταΐδαν εις τὰ δολ. 105 κατά τόν. ἐλ. ἔκτοπισματος.

—Γερμανικὰ συμφέροντα ἡγόρασαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Νέα Τύχη» 12.604 τόν. γκρός τοῦ 1958, εἰς τὰ δολ. 61.50 κατά τόνουν ἐλ. ἔκτοπισματος.

Ο ΟΙΚΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Τὴν 27ην Ιουνίου ἀπόπλεει ἔκ Σαουθάμπτον τὸ 34.490 τόν. γκρός ὑπερωκεάνιον «Αύστραλις» διὰ νὰ ἐκτελέσῃ τὸ 60ὸν ταξίδιον τοῦ πρὸς τὴν Αὔστραλιαν, ἀφότου προσεκτήθη παρὰ τῆς ἑταῖρίας Χανδρῆ τὸ 1965.

Ἐκτοτε, περὶ τὰς 25.000 ἐπιβατῶν εἰλικρίνης τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἀπολαύσουν τὰ μηνιαῖα ταξίδια τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὴν αὔστραλιανή ἡπειρον καὶ νὰ ἐπισκεφθοῦν τόπους ὡς τὸ Κέιπ Τάουν, τὸ Λάς Πάλμας, τὴν Ταΐτη, τὸ Νάσον εἰς Μπαχάμας, μὲ τὴν μοναδικὴν τακτικὴν ἐπιθατικὴν γραμμὴν μεταξὺ Αγγλίας καὶ Αύστραλίας.

“Οταν τὸ «Αύστραλις» ἥρχισε τὰ δρομολόγια του, ἐταξίδιευε πάντοτε μέσω τοῦ Σουεζ ἦως τὸ 1967, ὅτε λόγῳ τοῦ κλεισμάτος τῆς Τῆς Διώρυγος ἡνακάρασθη νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν ὁδὸν πρέρι τοῦ Ακρωτηρίου, μὲ προσεγγίσεις εἰς Λάς Πάλμας καὶ Κέιπ Τάουν, πεντάκις ἐπησίως.

Εὐθὺς ὡς η Διώρυξ ἐπανελειπούργησε, τὸ «Αύστραλις» ἥτο ἐκ τῶν πρώτων μεγάλων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν τὰ ὄποια διεπραγματεύθησαν τὴν διέλευσιν τῶν ἀπὸ τὸ Σουεζ.

Τὸ πρόγραμμα τοῦ 1978 εἶναι μικτὸν. Θά ἀρχίσῃ μὲ δύο ἀπόπλους μέσω Ατλαντικοῦ (23 Φεβρουαρίου καὶ 25 Απριλίου) μὲ προσεγγίσεις εἰς Λάς Πάλμας καὶ Κέιπ Τάουν καὶ θὰ ακολουθήσουν τρία δρομολόγια (23 Ιουνίου, 20 Σεπτεμβρίου καὶ 22 Νοεμβρίου)

μέσω Ήρακλείου, Πόρτ Σαΐδ, Σουέζ καὶ Ἀντεῖ ή Τζιμπούτι. “Απασαὶ αἱ ἀναχωρήσεις θὰ ἔχουν ὡς ἀφετηρίαν τὸ Σαουθάμπτον καὶ προσορισμὸν τὸ Φρίμαντλ, τὴν Μελβούρνην καὶ τὸ Σιδνέϋ.

Ἡ ἐπιστροφὴ θὰ πραγματοποιήται μέσω Εἰρηνικοῦ, μὲ προσεγγίσεις εἰς Ταΐτην καὶ Παναμᾶ καὶ προαιρετικάς ἐπισκέψεις εἰς τοὺς λιμένας Κιουρασό, Σάν Χουάν, Πόρτ “Ερεγκλείντ”, Νάσο καὶ Βίγκο.

Ο ναῦλος πρὸς τὴν Αὔστραλιαν ἀρχίζει ἀπὸ 317 λίρας Ἀγγλίας κατὰ ἐπιβάτην καὶ εἶναι ὁ κατώτερος ἀπὸ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. “Εκαστος ἐνήλιξ δύναται νὰ μεταφέρῃ δωρεάν ἀποσκευάς χωρητικότητος 40 κυβ. ποδῶν. Ο ναῦλος ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ἀρχίζει ἀπὸ 195 λίρας καὶ παρέχονται παρόμοια εὐκολίαι δι’ ἀποσκευάς.

Εἰδίκαι ἐκπτώσεις παρέχονται εἰς τοὺς γονεῖς οἱ ὄποιοι ἐπιθυμοῦν νὰ ἐπισκεφθοῦν τὰ τέκνα των διαμενόντων εἰς τὴν Αὔστραλιαν ἢ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν. Διὰ νήπια κάτω τῶν δύο ἑτῶν ή ἐκπτώσις φθάνει 90% καὶ ἀπὸ 2 ἔως 12 ἑτῶν 50%.

Σοθαραὶ ἐκπτώσεις παρέχονται, ἐπίσης, εἰς νέους ἡλικίας 12 ἔως 25 ἑτῶν, μὲ τὸ σύστημα χαμηλῶν ναύλων διὰ τὴν νεολαίαν τῆς ἑταῖρίας Χανδρῆ.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΤΟΥΡΝΟΥΑ ΤΑΒΛΙ ΕΠΙ ΤΟΥ «ΑΤΤΑΛΑΝΤΗ»

Μετὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ περυσινοῦ διαγωνισμοῦ, ἡ Philip Morris International, ποὺ διοργανώνει σὲ διεθνὲς ἐπίπεδο τὰ ἐπίσημα τουρνουά Backgammon (κατὰ τὴν διεθνῶς ἐπικρατήσασαν ἀγγλικὴν δινομασίαν τοῦ «τάβλιο»), ἐδέχθη νὰ ἐπισημοποιήσῃ, νὰ ὀργανώσῃ καὶ νὰ προβάλῃ εἰς δὴλην τὴν Εύρωπην τὸ δεύτερον τευρνουά «τάβλιο», ποὺ θὰ διεξαχθῇ ἐπὶ τοῦ οὐληνικοῦ κρουαζιεροπλοίου «ΑΤΤΑΛΑΝΤΗ», εἰς τὰ πλαίσια κρουαζέρας ἀπὸ 18 - 25 Ιουνίου.

Εἰς τὸ ἐν λόγῳ τουρνουά θὰ συμμετάσχουν ἀνεγνωρισμένοι Εύρωπαίοι μαίτρ καὶ πολλὰ γυναῖκα ὄνομάτων διεθνούς Jet Set φανατικοὶ ὄποιοι δῆλοι τοῦ ἐλληνικούτατου παιχνιδιοῦ.

Τὸ δικαίουμα συμμετοχῆς καθωρίσθη εἰς 200 ἀλβετικά φράγκα ή 3.000 δρχ. Τὸ ποσόν ποὺ θὰ συγκεντρωθῇ ἀπὸ τὰς συμμετοχῆς θὰ διανεμηθῇ εἰς τοὺς νικήτρας, ἐνῷ, παραλλήλως, θὰ ἀπονεμηθοῦν ἐπαθλα καὶ, ἐνδεχομένως, θὰ λάθη χώραν δημοπράτησις τῶν καλυτέρων παικτῶν.

Ἡ πλιοκτήτρια ἑταῖρια Med. Sun Lines καλεῖ δύος τοὺς ἐπιδείξιους “Ελλήνας «τάβλαδόρους» νὰ συναγωνισθοῦν τοὺς ξένους εἰς ἓν πατροπαράδοτον Ελληνικό παιγνίδι.

Περισσότεραι πληροφορίαι καὶ δηλώσεις συμμετοχῆς εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Med. Sun Lines, Σαχτούρη 5, Πειραιεύς, τηλ. 4524. 789 καὶ 4524. 804.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΙΝ ΤΗΣ «ΜΠΩΛΑΤΙΚ»

Πρὸς τὸν κ. Γ. Μ. Δρακόπουλον ἡ “Ενωσις τῶν Εφοπλιστῶν ἀπῆγματος τὸ κάτωθι συγχρητήριον τηλεγράφημα :

«Παρακαλῶ δεχθῆτε τὰ θερμὰ συγχαρητήρια τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ.Ε.Ε.Ε. καὶ ἐμοῦ προσωπικῶς διὰ τὴν ἐκλογήν σας ὡς μέλους τῆς μεγάλης διεθνούς Διασκέψεως Μπωλάτικ.

»Η προσγενομένη διὰ τῆς ἀνωτέρω ἐκλογῆς διάκρισις ἀντανακλᾶ καὶ τιμᾷ ὑμᾶς προσωπικῶς καὶ γενικότερον τὴν μεγάλην Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν μας.»

A. I. ΧΑΝΔΡΗΣ
Πρόεδρος τῆς Εκτελεστικῆς
Ἐπιτροπῆς

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Περαιτέρω ἐλαφράν μείωσιν τῆς ἀργούστης χωρητικότητος ἐπισημαίνει τὸ Λόύδης. Τὴν 1ην Μαΐου ἐτέλουν ὑπὸ παροπλισμὸν 543 πλόια, 17.587.595 τόν. γκρός, ἔναντι 555 πλόιων, 17.784.048 τόν. γκρός πρὸ μηνός.

Τὸ ἀργούν τοννάζ ξηρού φορτίου πούξηθη ἀπὸ 1.74 ἑκατ. τόν. γκρός (206 πλοίοι) τῆς 1ης Απριλίου εἰς 1.77 ἑκατ. τόν. γκρός (195 πλοίοι) τὴν 1ην Μαΐου. Τὰ δεξαμενόπλοια ἐμειώθησαν ἀπὸ 349 σκάφη, 30.70 ἑκατομ., τόν. d.w. εἰς 348 σκάφη, 30.06 ἑκατομ. τόν. d.w., συμπεριλαμβανομένων 29 μικτῶν σκαφῶν, 2.8 ἑκατομ. τόν. d.w.

Προβλέπεται, πάντως, ὅτι συντόμως θὰ ἀρχίσῃ νὰ διογκοῦται τὸ ἀργούν τοννάζ τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ νὰ φέσσῃ εἰς τὰ ἀνώτατα ἐπίπεδα περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους. Εἰς τούτο συνηγορεῖ καὶ ὁ μεγάλος ἀριθμός σούπερ τάνκερ, ἀτίνα εύρισκονται εἰς κατάστασιν ἡμιπαροπλισμοῦ εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον.

Μεταξὺ τῶν σκαφῶν ἀτίνα ἐγκατέλειψαν διὰ πρώτην φορὰν τὰς βάσεις παροπλισμοῦ των διὰ νὰ ἀναλάσσουν ὑπηρεσίαν καταλέγονται τὸ 290.000 τόν. d.w. «Σύπριαν» τοῦ Ρέκστεν, ἀργούν εἰς Μπέργκεν ἀπὸ τῆς περιπάτων τοῦ Δεκέμβριου τοῦ 1975 καὶ τὸ 237.000 τόν. d.w. «Κατορίσαν Μαρού» τῆς Μιτσούνη, παρωπλισμένον εἰς Σακάτ ἀπὸ τὸν παρελθόντα Ιούνιον. Ἐπίσης, ἐτέθησαν νέους ἐν ὑπερστίφ τὸ 276.000 τόν. «Μάσαμπρη» τῆς Χόλλαντ Μπάλικ Τράνσπορτ καὶ τὸ μεταλλοφόρον πετρελαιοφόρον «Μαρκόνα Προσπέκτορ» (110.500 τόν. d.w. τῆς Μαρκόνα Κάρριερς).

Εἰς τὸν καταλόγον τῶν ἀργούντων προσετέθησαν δύο νεότευκτα τάνκερας μεταφορᾶς ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀρείου —τὰ «Γκόλαρ Φρήζ» τῆς Γκόττας-Λάρσεν καὶ «Μοστεφά Μπέν Μπουλσίντ» ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Αλγερίας —καθὼς καὶ τέσσαρα πετρελαιοφόρα εἰς ἐλληνικά υδατα : «Κρόνολαντ», 134.000 τόν. d.w. Της Μπρόστρομ, «Μόμπιλ Κόμετ», 102.000 τόν. d.w. τῆς Μόμπιλ, «Σιδάνα», 138.000 τόν. d.w. τοῦ Οίκου Εμπειρίκου καὶ «Γιούνιθερ Απόλλο», 124.000 τόν. d.w. τοῦ Λούντβιχ.

ΑΙ ΗΥΞΗΜΕΝΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας ἐνεκρίθη ὑπὸ τῆς Επιτροπῆς Τιμῶν καὶ Εισοδημάτων τοῦ Υπουργείου Συντονισμοῦ ἡ ἀπόφασις τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν κατὰ 26% αὔξησην τῶν συντάξεων ἀναδρομικῶν ἀπὸ 1ης Ιουνιαρίου 1977. “Ἐάν ἡ ἀπόφασις κοινωνοποιήθη ἐγκαίρως ἐνδέχεται ἡ καταβολὴ τῶν πούξηθων συντάξεων καὶ τῶν ἀναδρομικῶν νὰ πραγματοποιηθῇ μὲ τὴν καταβολὴν τῆς συντάξεως τοῦ Ιουλίου, τὴν 25ην τρέχοντος. Αἱ συντάξεις τοῦ Ιουλίου ἐνδέχεται νὰ καταβληθοῦν εἰς 19.500 συντάξιούσους, οἱ ὄποιοι ὑπέβαλλαν μέχρι τοῦδε σχετικάς δηλώσεις, διὰ τραπεζικῆς ἐπιταγῆς. Εἰς τοὺς

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

JAMES SMYRNILOUDIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS:
"SMYPNIODI" BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231

ύπολοί πους, δηλαδή σύσους δὲν υπέβαλαν είσετι τάς αίτησεις δηλώσεις, θά καταβληθῆ μία άκμη σύνταξης με τό παλαιὸν σύστημα και ταυτοχρόνως θά ειδοποιηθούν διτές έξαν δὲν υποβάλουν τελικῶς τάς δηλώσεις, έφεζης θά υποχρεώνται νά προσέρχωνται εἰς τό NAT διά την εισπραξιν τών συντάξεών των.

• Απεφασίσθη ύπό τού Δ.Σ. τού N.A.T. δης είς τούς μή δικαιουμένους έπιδόματος αέροθεραπείας φυματικούς συνταξιούχους χορηγηθή ἔκτακτος οικονομική ένίσχυσις ἐκ 1.500 δρχ.

• Τελεί πρός συνυπογραφήν είς τό "Υπουργείον Οικονομικών" άπόφασις διά την αὐξήσιν τών παροχών τών Ταμείων Προνοίας κατά 40% ἀπό 1.77 και αὐξήσεως τών εισφορών κατά 50% ἀπό 1.77.

• Απεφασίσθη ή άναπροσαρμογή τών έξδων κηδείας τών θυησκόντων συνταξιούχων τού NAT. Έφεζης, και μετά την ἔγκρισιν τής σχετικής άποφάσεως, τό άνωταν ποσὸν έξδων κηδείας θά άνερχεται είς 20.000 δρχ. και θά άντιπροσωπεύη τρείς κυρίας συντάξεις.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ

"Ετέλει ύπό την ἔγκρισιν είς τήν "Επιτροπήν Τιμών και Εισοδημάτων τού "Υπουργείου Συντονισμού" ή πρότασις τού "Υπουργείου Ναυτιλίας" διά την αὐξήσιν τού ναυλολογίου έπιβατων και δημητών είς τά άκτοπλοικά έπιβατηγά και δημητών είς τά άκτοπλοικά σκάφη κατά

15% διά τούς έπιβατας δῶν τών θέσεων και τά ιδιωτικά δημητών και κατά 20% διά τά φορτηγά και δῆλα δημητών. Ως είναι γνωστόν η οίκεια "Ενωσις είχε ζητήσει τήν χορηγησιν καυσίμων με μειωμένην τιμήν, τό αίτημα ούμως έπερριθη ύπό τής Κυβερνήσεως, παρά την εύνοικήν είστηγησιν τού "Υπουργείου Ναυτιλίας".

"Εν τῷ μεταξύ, τό "Υπουργείον Ναυτιλίας, όπως δέχλωσεν είς τήν Βουλήν δ. κ. Παπαδόγυνος, μελετά τήν σύστασιν κοινοπαραδικών κατά άκτοπλοικήν γραμμήν διά τήν καλυτέρων έξυπηρτησιν τής άκτοπλοιας, προκειμένου νά άντιμετωπισθή και τό πολύπλευρον πρόβλημα τῶν ζημιῶν τῶν οικείων έπιχειρήσεων κατά τούς χειμερινούς μήνας, στε ούπορονται νά έκτελούν τά αύτά δρομολόγια με τό θέρος.

"Εξ ἄλλου η "Ενωσις Πλοιοκτητῶν Άκτοπλοικῶν Επιβατηγών Πλοίων δι' άντιμημάτος τής, ἐπί τού όποιου συνηγόρησε και τό "Υπουργείον Ναυτιλίας, ζητεῖ νά ρυθμισθή τό πρόβλημα τῶν παλαιών δανείων τά όποια έχορηγήθησαν διά τήν κατασκευὴν άκτοπλοικῶν έπιβατηγῶν σκαφῶν. Συγκεριμένως ζητεῖται η ένοπλοίσις τῶν δανείων κατά σκάφος και τῶν ληξιπροθέσμων τελῶν μέχρι 31.12.76, μεγαλυτέρα περίοδος έξυπηρτήσεως και καθορισμὸς τού άρχικού συμβατικού έπιτοκίου.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΕΥΘΥΜΙΑΔΗ

"Ενέά έπιβατηγά πλοία (δημηταγωγά

και τουριστικά) τής έταιρίας Εύθυμιαδή έχουν κατασχεθῆ δι' όφειλάς τής πλοιοκτητρίας πρός τό Δημόσιον, τό NAT, έλληνικάς και ξένας Τραπέζας και διαφόρους όλας έταιρίας (πετρελαιειδῶν κλπ.). Πρόκειται διά τά πλοία «Πάτρα», «Εύθυμιαδή I», «Μελίνα», «Πλάτω», «Δήλος», «Δελφοί», «Άρκαδί», «Σωκράτης», ένω τό «Αιολίς» έξεποιηθή ἀπό τούς ξένους πιστωτάς και ήγραφοθή ἀπό έταιρίαν τής Κύπρου διά νά δρομολογηθή είς την γραμμήν Λεμεσού - Λάρνακος - Πειραιώς.

ΣΥΝΕΛΗΦΘΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΔΙΑ ΡΥΠΑΝΣΙΝ

Συνελήφθη έξωθι τῶν θρεταννικῶν ὀκτῶν ὁ πλοιάρχος τού δηζελοκινήτου τσιμεντοφόρου σκάφους «Πέτρος Χατζηκυριακός» με τήν κατηγορίαν διτές στέρριψεν 200 τόν. πετρελαίου είς τάς έκβολάς τού Ταμέσων. Εν συνεχείᾳ ούτος άφεθη έλευθερος, άφού κατεβλήθη τό ποσόν τῶν 21.000 λιρῶν Αγγλίας ως έγγυησις, μέχρις διτού ή ούποθεσις έκδικασθη τήν 4ην Ίουλίου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Διά τού παρόντος έπιθυμω νά έκφρασω τάς θερμάς μου εύχαριστίας πρός τόν Διευθυντή, τόν Νομικόν Σύμβουλον και δλον τό Προσωπικόν τής Ναυτιλίακής Εταιρίας Μορνος Shipping Co., διά τήν συμπαράστασιν, κατανόησιν και βοήθειαν πού προσέφερον είς

P. O. BOX 4797
TELEX 570909

S. A.

CAPE TOWN FAROS & Co. PTY. LTD.



CABLES:

"FAROSCO"

Phones: 431339 - 228829 - 226057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ

AFTER HRS TEL. 444994

- M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

447718

ΠΡΟΫΣΤΑΜΕΝΟΙ:

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΑΙΑΣ.
- 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

'Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

έμει, έπειτα τών ξαφνικών θανάτων είς Περσικὸν Κόλπον τοῦ συζύγου μου ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ Β. KONTOY, υπηρετούντος έπειτα τοῦ πλοίου M/V «Capelan Manolis».

Έξετίμησα δώλως Ιδιαιτέρως τάς προσπαθείας καὶ διπάνας εἰς τὰς ὄποιας ὑπεδήθην ἡ Ἐταιρία, ὅσον ἀφορᾶ τὴν πραγματοποίησιν τῆς μεταφορᾶς καὶ ἐνταφιασμοῦ τοῦ συζύγου μου εἰς Ἑλλάδα καθὼς καὶ τὰς περαιτέρω ἔνεργειας διὰ τὴν τακτοποίησιν καὶ ἐπίλυσιν τοῦ ὀλού θέματος μὲ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον.

Μετ' ἀπείρων εὐχαριστιῶν,
ΜΑΪΡΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΚΟΝΤΟΥ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΚΑΙ Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ»

Έκυκλοφόρησεν ὁ τέμος τοῦ 1977 τοῦ γνωστοῦ ναυτιλιακοῦ ὅδηγου «ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ» τοῦ ναυάρχου κ. Ισιδ. Βασιλειάδη.

Εἶναι γνωστὴ ἡ πληρότης τοῦ Ὀδηγοῦ τούτου, ὁ ὄποιος ἀπὸ τῆς πρώτης ἑκδόσεως τοῦ προεκάλεσε τὴν ἀναγνώρισιν καὶ κατέκτησε τὴν προτίμησιν ὀλοκλήρου τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου. Δὲν ὑπάρχει πληροφορία ἐνδιαφέρουσα τὸν διοικητανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ὑπὸ τὴν εὐρυτέρων τῆς ἔννοιαν, ἡ ὄποια νὰ μὴ εὑρίσκεται εἰς τὰς 500 σελίδας τοῦ τόμου. Τὸ μητρώον τῶν πλοίων κατὰ κατηγορίας μὲ τὰ πλάνα στοιχεία ἀναγνωρίσεως των. Τὸ μητρώον τῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖρων ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐν Ἑλλάδι καὶ εἰς τὰ διεθνῆ ναυτιλιακὰ κέντρα. Ο κόσμος τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου τόσον ἐντὸς τῆς χώρας (ναυπηγεία, ἐπισκευασία, ἀσφάλειαι κ.λπ. κ.λπ.) ὅσον καὶ εἰς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς ψηφλίου, εἰς τὰ ὄποια ἐκτείνεται ἡ δράσης του (πράκτορες, μεστῖται, τροφοδοσίαι κ.λπ. κ.λπ.). Καὶ εἰς ἐπίμετρον, τὸ δοσεῖλιον ἐνημερωτικὸν δελτίον τὸ ὄποιον περιέχει ὀλόκληρον τὴν ναυτιλιακὴν νομοθεσίαν τῶν ἐτῶν 1975 - 1977.

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Έκυκλοφόρησε τὸ ἑτήσιον δελτίον τοῦ Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος, τὸ ὄποιον περιέχει τὴν ἔκθεσιν τοῦ 1976.

Ἐκ τοῦ δελτίου πληροφορούμεθα ὅτι τὴν 31 Δεκεμβρίου εἰς τὸ A.B.S. ἀνήκον 14.026 πλοία συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 166.254.000 τόν. d.w. ἢ 93.947.000 κ.ο.χ.

Ἐν μέσῳ πλήθους ἔγχρωμων καὶ μὴ φωτογραφιῶν ἀπεικονίζουσῶν τοὺς χαρακτηριστικῶν τύπους πλοίων ταξινομημένων εἰς A.B.S., μικρὰ κείμενα κατατοπίζουν τὸν ἀναγνώστην ἐπὶ τὸν διαφόρων τομέων δράσεως τοῦ Όργανου μονού (στατιστικά, γραμμῇ φορτώσεως, τεχνικῇ ὑπηρεσίᾳ, κομπιούτερς κ.λπ.).

Καὶ μία ἐνδιαφέρουσα πληροφορία: Εἰς τὸν πίνακα τῶν παρὰ τῷ A.B.S. ταξινομημένων πλοίων ἡ Ἑλλὰς ἔρχεται τετάρτη, μὲ 624 πλοία, ἐπομένη τῶν Η.Π.Α. (8.261 πλοία), τῆς Λιβερίας (1.071 πλοία) καὶ τοῦ Παναμᾶ (704 πλοία).

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Έκυκλοφόρησεν τὸ Α' τεῦχος τοῦ 1977 τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Εμπορικοῦ Δικαίου τοῦ καθηγητοῦ κ. Κ. Ρόκα, διὰ τοῦ ὄποιον τὸ λαμπρὸν τοῦτο νομικὸν περιοδικὸν εἰσέρχεται εἰς τὸ 28ον ἔτος τῆς ἑκδόσεως του.

Εἰς τὸ τεῦχος προσάσσεται τὸ πρῶτον μέρος μελέτης τοῦ καθηγητοῦ κ. Κ. Ρόκα περὶ τοῦ «Σχεδίου πτωχευτικοῦ κώδικος» διὰ τῆς ὄποιας ἀσκεῖται κριτικὴ ἐπὶ τῶν

διατάξεων τοῦ σχεδίου ὥπερ ἐπερατώμητη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1970. Ἀκολουθεῖ μελέτη τοῦ Ἀμερικανοῦ δικηγόρου Saul Jecies ἐπροβλήματα ἐπὶ τῶν δικαιωμάτων διομηχανικῆς ιδιοκτησίας κατὰ μεταφρασιν τῆς δικηγόρου κ. Παρασκευῆς Σούλα - Λιμναίου.

Ἐν συνεχείᾳ καταχωρεῖται ἡ νομολογία τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων ἐπὶ θεμάτων ἐμ-

πρών, ἔταιριῶν, ἀξιογράφων, ἀσφαλίσεως, πτωχεύσεως, διομηχανικῆς ιδιοκτησίας καὶ ναυτικοῦ δικαίου ἐκ τοῦ ὄποιον σημειούμενη τὰς ἀποφάσεις περὶ κατασχέσεως καὶ πλειστηριασμοῦ πλοίων, περὶ ἔργατικοῦ ἀποχήματος, περὶ ἔφαρμογῆς τοῦ ν.δ. 2687) 1953 ἐπὶ νηολογουμένων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων κ.λπ.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ο αὐτὸς ὑποτονικὸς ρυθμὸς τῆς Ναυλαγορᾶς. Σύνηθες διὰ τὴν ἐποχὴν αὐτὴν τὸ φαινόμενον τῆς περιωρισμένης ζητήσεως χωρητικότητος. Ἐξαιρέσεις τοῦ τομέως τῆς Ἀργεντίνης, ὅλα τὰ ἄλλα κέντρα φορτωσεων δημητριακῶν καὶ πρώτων ὑλῶν ἐπιδεικνύουν χαλαρότητα, προκαλούσαν τὴν ὑπερπροσφοράν χωρητικότητος καὶ τὴν μείσωσιν τῶν ναυλῶν. Χαρακτηριστικὸν ἐπίσης τὸ γεγονός τῆς ναυλώσεως καὶ χρονοναύλωσεως μεγάλων σταθμῶν, ὅπου τὰ διαθέσιμα τὸ ἐπιτρέπουν, ικανῶν νὰ παράσχουν ναυλῶν χαμηλότερον. Τὰ δολ. 8.45 συνεφανήσαν λ.χ. διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ σκάφος 50.000 τόν. δι. 'Ιούνιον - Ιούλιον. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Πόρτ Σάιδ δολ. 11.50 ἐλ. ἐκφορτ. 49.210 τόν. 'Ιούν. Ἀπὸ ποταμὸν Μισισιποπῆ διὰ τὸ Ρόττερνταμ Μάιον - Ιούνιον 74.000 τόν. δημητριακά δολ. 4.60 φίο. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Γάνδην - Αμβούργον ρέιντς δολ. 5.25 φίο, 55.000 τόν.

Ο τομεὺς τῆς Νοτ. Αμερικῆς, μὲ τὴν πεκόρ κίνησην φορτωσεων ἀπὸ τὸ Πλεύτη στερός, χωρὶς ὅμως τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναυλῶν, λόγω τῆς προσφορᾶς σκαφῶν ἀπὸ τὸν βορειοαμερικανικὸν τομέα. Αἱ Μεγάλαι Λίμναι μὲ περιωρισμένον τὸ ἐνδιαφέρον ναυλώσεων.

Αἱ φορτωσεῖς ζαχάρων ζωηρότεραι, ἐνῷ δὲ τομεὺς τῆς Αὔστραλίας - Ἀπω Ανατολῆς μὲ μικρὸν ἐνδιαφέρον.

Αἱ χρονοναύλωσεις ἐσημείωσαν ζητησιν, μὲ ναυλῶν εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις δελτιωμένους. Σκάφος λ.χ. 20.974 τόν. τοῦ 1960 μεταφορᾶς αὐτοκινήτων δολ. 5.300 ἡμερησίων, πλέον 1.500 δολ. ὀδερταῖμι μηνιαίων, ὅπὸ Ἀντεν παράδοσις, ἐπαναπαράδοσις Πουάντ Νουάρ - Φρητάουν ρέιντς, μέσω Ιαπωνίας Μάιον - Ιούνιον. Σκάφος 17.800 τόν. ἀπὸ Μπότγουντ διὰ Δυτ. Ἀφρικήν, φορτωτήρα 60 τόν. δολ. 4.000 ἡμερησίων στὸ Ιαπωνίαν - Ινδίαν (ἀνεπιθεβαίωτον).

Ἐλάχισται αἱ ναυλώσεις διὰ σηδηρομεταλλεύματα καὶ γαϊνθρακας. Η κρίσις τοῦ χάλυβος ἔχει τὸν ἀντίκτυπό της. Καὶ η κατάστασις αὐτὴ τῆς ὑποπαραγωγῆς, συνδυαζόμενη μὲ τὴν ἐπαύσην τῆς χωρητικότητος μπάλων κάρριερων, οὐδὲν τὸ καλὸν προσιωνίζει διὰ τὴν ἀμέσως αύριον τῆς ναυλαγορᾶς. Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ 1977 ἐλάχιστα ἐνθαρρυντικαὶ.

Ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς εἰχεν ὡς κάτωθι, διὰ τὸ β' 150θέμερον τοῦ Μαΐου.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Εἰς μικρὸν κλίμακα αἱ ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ δημητριακά. Διὰ τὴν Κοπεγχάγην ἡ Ἀράχος 14.000 τόν. δολ. 12 φίοτ, 'Ιούνιος. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 30.000 τόν. δολ. 10.15 φίο 'Ιούν. Διὰ Φορμόζαν 27.000 τόν. δολ. 14.75 φίο 'Ιούν. Διὰ Βενεζούελαν 19.000 τόν. δολ. 10.60 φίοτ, Μάιον. Διὰ Πόρτ Σάιδ 49.120 τόν. δολ. 11.50 ἐλ. ἐκφορτ. 'Ιούν. Διὰ τὸ Λιβόρον 20.000 τόν. δολ. 13.50 φίο, Μάιον - Ιούνιον. Ἀπὸ Χιούστον 16.000 τόν. δολ. 223.000 φίο, 'Ιούνιον.

Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας λ.χ. αἱ ποταμοὶ μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον διὰ Δανίαν 12.500 τόν. δολ. 14.75 καὶ συμπλήρωσιν μέχρι τῶν 14.200 τόν. δολ. 7.50 φίο 'Ιούν. Ἀπὸ Τολέδον μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον διὰ Γλασκώθην 15.000 τόν. δολ. 13 καὶ 6.000 τόν. δολ. 6 φίο 'Ιούν. Ἀπὸ τὰς Λίμνας διὰ Βαλτικήν (Ρωσίαν)

διὰ Λεμεσσόν, 14.300 τόν. δολ. 19.90 ἐλ. ἐκφορτ. (2000/2000 τόν.) Μάιον - Ιούνιον. "Αὔρες διὰ Λεμεσσόν, 14.300 τόν. δολ. 19.90 ἐλ. ἐκφόρτ. (2000/2000 τόν.) Μάιον - Ιούνιον. "Οχι ἀνα Σάντα Φέ, μὲ συμπλήρωσιν Μπούενος "Αὔρες διὰ Λεμεσσόν, 14.300 τόν. δολ. 19.90 ἐλ. ἐκφόρτ. (2000/2000 τόν.) Μάιον - Ιούνιον. "Οχι ἀνα Σάντα Φέ, συμπλήρωσιν Μπούενος "Αὔρες, διὰ Βορδόρων, 28.000 τόν. δημητριακά, δολ. 16.40 ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιούνιον. "Οχι ἀνα Σάντα Φέ, μὲ συμπλήρωσιν Μπούενος "Αὔρες, διὰ Λεμεσσόν, 14.300 τόν. δολ. 19.90 ἐλ. ἐκφόρτ. (2000/2000 τόν.) Μάιον - Ιούνιον. "Οχι ἀνα Σάντα Φέ, συμπλήρωσιν Μπούενος "Αὔρες 30.000 τόν. δολ. 18.75 δι. Ιαπωνίαν 2000 - 5000 τόν.

Ἀπὸ Βραζιλίαν διὰ Λιμένας διὰ Λισανδρώνα - Αμβούργον ρέιντς 12.000 τόν. ζωατροφάς δολ. 19.25 φίοτ, 1500/1500 τόν., οὐδὲν Πολωνίαν δολ. 21, 'Ιούν. Ἀπὸ Πόρτο Αλέγκρε, μὲ συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντε διὰ Δανίαν 15.000 τόν. ἀγροτικά προϊόντα, δολ. 16.25 φίο 'Ιούν., οὐδὲν Πολωνίαν δολ. 20. Ἀπὸ Παρανάγκουα διὰ Σαντάντερ - Αμβούργον ρέιντς 38.400 τόν. δημητριακά, 384.000 δολ. φίο 'Ιούνιον.

Σιδηρομεταλλεύματα - Νότ. Αφρικήν διὰ Τουμπάρα διὰ Δανίαν 72.000 τόν. δολ. 4 φίο, 'Ιούνιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Διὰ Ιντσόν 37.800 τόν. δολ. 12, 3.500 τόν. ἀλεύθερον, μὲ δολ. 1.65 διὰ σιλοδ 'Ιούν. - Ιούλ. Διὰ Λαττάκια 16.640 τόν. δρυζα εἰς σάκκους, δολ. 62.60 ἐλ. ἐκφόρτ. 1000/750 τόν. φορτοεκφόρτ. 'Ιούνιον.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ

Ἀπὸ άνατολ. λιμένας Αύστραλίας δι. Ιαπωνίας βαρέα δημητριακά, 25.000 τόν. δολ. 9.75, μὲ 5.000 τόν. γκρός καὶ 5.000 τόν. ἀλεύθ. ἐκφόρτ. 'Ιούνιον.

Ζάχαρις ἀπὸ Κουνιαλανδ διὰ Κίναν 12.500 τόν. εἰς χύμα, δολ. 18.75, μὲ 10.000 τόν. πρός 2.50 δολ. Αύστραλίας, 1.000 τόν. ἀλεύθ. 'Ιούνιον.

Ἀπὸ Νότ. Αφρικήν διὰ τρεῖς λιμένας Ιαπωνίας ἀρσαύτοις 14.500 τόν. δολ. 13 μὲ 2.000 τόν. γκρός φορτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἀλεύθ. 'Ιούνιον.

Ἀπὸ Δρέπανον διὰ Περσικὸν Κόλπον, οὐδὲν δεργίτερον Νταμμάρ 15.700 τόν. τσιμέντου, 25 σέντς, ντημμόραζ 'Ιούνιον.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Άρκετη κίνησις, μισθώματα χαμηλά, πλήγια τινων έχαιρεσεων διά σκάφη με ειδικά χαρακτηριστικά.

Σκάφος 3.930 τόν. τού 1975, δολ. 3.000 ήμερησίως, παράδοσις Ριδιέρ ντε Λουπ, έπανανταπάραδοσις άνατολ. Μεξικόν, κυκλικόν.

Σκάφος 17.052 τόν., με φορτωτήρα 60 τόν. νεότευκτον, παράδοσις Ιαπωνίαν, έπανανταπάραδοσις Ατλαντικού - Βενεζουέλα ρέιντζ, ταξίδιον, δολ. 4.000 ήμερησίως περιλαμβανομένων διάστημάτων ήμερησίων, Μάιον.

Σκάφος 15.023 τόν., τού 1968, δολ. 2.000 ήμερησίως, πλέον 1.500 δολ. διάστημα μηνιαίως, παράδοσις Ρόττερνταμ, έπανανταπάραδοσις Βαλτιμόρην - Χιούστον ρέιντζ, ταξίδιον 'Ιούνιον.

Σκάφος 15.000 τόν. δολ. 2.750 παράδοσις, Λίμνας, έπανανταπάραδοσις Κόντινεντ, Μάϊον - 'Ιούνιον.

Σκάφος 13.600 τόν. δολ. 4.700 ήμερησίως, παράδοσις άμεσος Κόλπου, έπανανταπάραδοσις δύο, άκτην N. Αμερικής, ταξίδιον.

Σκάφος 14.900 τόν. τού 1976, δολ. 3.800 ήμερησίως, παράδοσις άμεσος Σάντος, έπανανταπάραδοσις B. Αμερικήν, ταξίδιον.

—Σκάφος 21.050 τόν., τού 1976, δολ. 3.800 ήμερησίως, πλέον 1.500 δολ. μηνιαίως, παράδοσις Αμέρειαν, έπανανταπάραδοσις Μουσκάτ, μέσω Περσικού, 'Ιούνιον.

Σκάφος 26.227 τόν. τού 1963, δολ. 3.200 ήμερησίως πλέον 1.500 δολ. διάστημα, παράδοσις Γιδραλτάρ, έπανανταπάραδοσις Κόντινεντ - Μεσόγειον, ταξίδιον ύπεραπλαντικού κυκλικού.

Σκάφος 27.075 τόν. τού 1964, παράδοσις 'Αμερικήν, έπανανταπάραδοσις Βόρ. Αμερικήν 'Ιούνιον.

Σκάφος 31.802 τόν. τού 1971, δολ. 3.500 ήμερησίως, πλέον 1.500 δολ. διάστημα μηνιαίως, και 62.000 τόν. μπόνους αφόρτον, παράδοσις B. Αμερικήν, έπανανταπάραδοσις Πολωνίας ταξίδιον 'Ιούνιον.

Σκάφος 19.344 τόν. μπάλκ κάρριερ τού 1970, δολ. 3.900 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διάστημα, παράδοσις Ιαπωνίαν, έπανανταπάραδοσις Μουσκάτ, μέσω Βορ. Ειρηνικού και Περσικού, 'Ιούνιον.

Σκάφος 27.100 τόν., νεότευκτον, δολ. 3.500 ήμερησίως, παράδοσις Νιουκάστλ., έπανανταπάραδοσις Κίναν μέσω Νοτ. Αμερικής, 'Ιούνιον.

Σκάφος 26.015 τόν. τού 1963, δολ. 3.150 ήμερησίως, παράδοσις Γιδραλτάρ, έπανανταπάραδοσις Κίναν, μέσω Πλέιτ 'Ιούνιον.

Σκάφος 22.750 τόν. τού 1961, δολ. 3.750 ήμερησίως πλέον 1.500 δολ. διάστημα, παράδοσις Σιγκαπούρην, έπανανταπάραδοσις Αγγλίαν - Γιδραλτάρ, Έσμπτζεργκ, ρέιντζ ταξίδιον Μάιον - 'Ιούνιον.

Σκάφος 26.696 τόν. τού 1973, δολ. 2.300 μηνιαίως διά τάς πρώτας 37 ήμέρας και 3.400 διά τάς λοιπάς, παράδοσις Καέν, έπανανταπάραδοσις Τάμπαν - Χιούστον ρέιντζ, ταξίδιον 'Ιούνιον.

Σκάφος 27.126 τόν., τού 1977, δολ. 2.400 ήμερησίως, παράδοσις Αμερικήν, έπανανταπάραδοσις Χιούστον ρέιντζ, Μάιον - 'Ιούνιον.

Σκάφος 22.240 τόν. τού 1969, λίρας 1.800 ήμερησίως, παράδοσις Μπίρκενχεντ 2-4 μήνας άμεσος.

Σκάφος 27.963 τόν. τού 1967 δολ. 4.30 τόν. τόνων, παράδοσις Νότιον Ιαπωνίαν, έπανανταπάραδοσις Πλέιτ ταξίδιον 'Ιούνιον.

Σκάφος 28.306 τόν. τού 1976, δολ. 4.35, παράδοσις N. Ιαπωνίαν, έπανανταπάραδοσις Πλέιτ, 'Ιούνιον.

Σκάφος 20.974 τόν. τού 1960, μεταφορικόν αύτοκινήτων, δολ. 5.300 ήμερησίως, παράδοσις Αντεν, έπανανταπάραδοσις μέσω Ιαπωνίας, Φρητάουν, δολ. 5.300 ήμερησίως, 'Ιούνιον.

Σκάφος 26.994 τόν. τού 1973, δολ. 2.850 ήμερησίως πλέον 1.000 δολ. διάστημα μηνιαίως, παράδοσις Κάδιξ, έπανανταπάραδοσις N. Κορέαν ή Ιαπωνίαν, μέσω N. Αμερικής, Μάιον.

Σκάφος 26.033 τόν. τού 1971, δολ. 4 τόν. τόνων, πλέον 1.200 δολ. διάστημα μηνιαίως, παράδοσις Φιλιππίνας, έπανανταπάραδοσις B. Αμερικήν ταξίδιον 'Ιούνιον.

Σκάφος 21.727 τόν. τού 1972, δολ. 5.000 ήμερησίως, παράδοσις Πλέιτ, έπανανταπάραδοσις Λιδίνης άμεσος.

Σκάφος 26.338 τόν. τού 1965, δολ. 3.500 ήμερησίως, πλέον 1.000 δολ. διάστημα μηνιαίως, και 57.000 μπόνους αφόρτον, παράδοσις Ρεκαλάντε, έπανανταπάραδοσις Νότ. Ιαπωνίαν, μέσω Πλέιτ 'Ιούνιον.

Σκάφος 33.610 τόν. τού 1972, δολ. 3.250 ήμερησίως, παράδοσις Ιμιγχαμ, έπανανταπάραδοσις Ιαπωνίαν - Φορμόζαν ρέιντζ, μέσω Πλέιτ, 'Ιούνιον.

Σκάφος 55.137 τόν. τού 1967, δολ. 2.000 ήμερησίως, παράδοσις Κέπιτ Χένρυ, έπανανταπάραδοσις Πλέιτ, Μάιον.

Σκάφος 54.250 τόν. τού 1968, δολ. 1.65 τόν. τόνων, παράδοσις Ρόττερνταμ, έπανα-

παράδοσις Κόντινεντ - Μεσόγειον, κυκλικόν Βραζιλίαν, 'Ιούνιον.

Σκάφος 60.740 τόν. τού 1976, δολ. 1.35, περιλαμβανομένων διάστημάτων 45.000 δολ. μπόνους, παράδοσις Πόρτ Καμσάρ, έπανανταπάραδοσις Πόρτ "Αλμπερτ, 'Ιούνιον.

Σκάφος 75.375 τόν. τού 1975, παράδοσις Φλάσιγκ, κυκλικόν Κόλπου, Μάιον.

Σκάφος 127.000 τόν., νεότευκτον, δολ. 1.30 διά 12 μήνας.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Ασταθής ό τόνος τής ναυλαγοράς. 'Ενθαρρυντικόν τό γεγονός τής χρονοναυλώσεως σκαφών τινων δι' έν έτος. Σάφος VLCC έκλεισθ 73 σέντης δι' έν έτος και έτερον 131.000 τόν. πρός 95 σέντης διά 15 μήνας. Σκάφος 71.000 τόν. δολ. 2.20 δι' έν έτος. Σκάφος 127.000 τόν. νεότευκτον δολ. 1.30 δι' έν έτος.

Συσσωρευμένων τοννάς είς τὸν Περσικόν. Δέχονται ολιγώτερον φορτίον ίνα έπιτύχουν τὴν άπασχόλησιν. Ναυλώσεις πολλαὶ διά B. Αμερικήν. Διά τὴν Ιαπωνίαν 75.000 τόν. W 50, διά τὴν Μεσόγειον 130.000 τόν. W 26 'Ιούνιον. Σάφος VCLC διά τὸν Κόλπον ἀπό Περσικὸν εἰς τὰ W 20.5 διά 210 κτόν. τόν. φορτίον 135.000 τόν. δορείως τοῦ Χάπτερας εἰς τὰ W 25.5.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν συνήθης κίνησις. Ναύλοι σταθεροί. Διά B. Αμερικήν 65.000 τόν. μέρος φορτίου W 60 Μάιον. 'Επίσης 45.000 τόν. μέρος φορτίου W 86.25 Μάιον. Διά τὸν Κόλπον 38.000 τόν. W 87.5 Μάιον.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ τὸν Κόλπον 45.000 τόν. W 75 Μάιον. 'Επίσης μέρος φορτίου 85.000 τόν. W 37.5 'Ιούνιον. Δι' Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέρος φορτίου 52.000 τόν. W 67.5 Μάιον.

'Απὸ Δυτ. Αφρικήν διά Κόλπον 83.000 τόν. W 45, Μάιον. 'Επίσης 210.000 τόν. W 23 'Ιούνιον.

'Απὸ Ινδονησίαν διὰ δυτικὴν άκτην Ην. Πολιτεῶν 85.000 τόν. W 48.5 Μάιον καὶ 120.000 τόν. W 34 'Ιούνιον.

Τάιμ τασάρτερς : Σκάφος 71.586 τόν. τού 1966 δολ. 2.20 διά 12 μήνας.

Σκάφος 233.876 τόν. τού 1975, διά 12 μήνας 73 σέντης.

Σκάφος 131.613 τόν. τού 1971, 95 σέντης διά 15 μήνας.

Σκάφος 127.000 τόν. νεότευκτον δολ. 130 διά 13 μήνας, Αύγουστον - Σεπτέμβριον.

FENTIS SUPPLY CORP.

SERVING THE PORTS OF CALIFORNIA U.S.A.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS — BONDED WAREHOUSE - CHL 82

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

REPRESENTATIVES FOR

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

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

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

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

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

SERVICE AROUND THE CLOCK



Θαλάσσια άτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.): Εις Πειραιά τήν 4ην Μαΐου έτελούντο έπισκευαί ἑπτή ζημιών ἐκ κακοκαιρίας εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὴν Ἐλίκα ἢς ὑπέστη μεταξὺ 5ης καὶ 15ης Μαρτίου ἐν πλῷ ἀπὸ Τῆς διὰ Μασσαχουσέτην.

ΑΘΗΝΙΚ (λ.): 'Υπέστη κάμψιν ἐνὸς πλευρικού ἐλάσματος συνεπεία προσκρούσεως ρυμουλκοῦ ἐπ' αὐτοῦ κατὰ τὴν προσόρμισιν του εἰς Τάραντα τήν 14ην Μαΐου. Ἐπισκευαί ἀνεβλήθησαν. Δὲν ἀπῆτείτο δεξαμενισμός. Τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διὰ Τρίπολιν, Λιδύης.

AITZIAN HARMONY: 'Αποπλεύσαν ἐκ τοῦ λιμένος 'Ειλάτ τὴν 22αν Μαΐου προστράξεν. Ἀνελκυσθέν ἐπέστρεψεν εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα καὶ ἔξετέλεσεν ἐπισκευάς εἰς τὴν Ἐλίκα, ἀποπλεύσαν ἐκ νέου τὴν 25ην Μαΐου.

ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ: Χαρακτηρισθέν ὡς τεκμαρτή διλκή ἀπόλεια τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1975, συνεπεία πυρκαϊᾶς, ἐπισκευάζεται τώρα εἰς Πειραιά καὶ ἀναμένεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους.

ΑΝΘΙΑ (κ.): 'Εν πλῷ ἀπὸ Ρίγα δι' 'Αμβέρσαν, ὑπέστη ζημιάς εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν τὴν 11ην Μαΐου. Μόνιμοι ἐπισκευαί, ἀνελήφθησαν εἰς 'Αμβέρσαν.

ΑΝΝΑ: 'Εν πλῷ ἀπὸ Τολέδο διὰ Γλασκῶν ὑπέστη ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν τὴν 17ην Μαΐου. Ἐπισκευαὶ ἀνελήφθησαν εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του ὅπου ἀφίχθη τὴν 20ην Μαΐου. Τὴν 26ην Μαΐου ἀπέπλευσε ριά Ρότερνταμ.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (λ.): 'Απὸ Κόρυτον διὰ Περιστόκον Κόλπουν, ὑπέστη ἔκρηξην εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Μοζαμβίκης τὴν 21ην Μαΐου. Ὁ δεύτερος καὶ εἰς τρίτος μηχανικὸς ἐτραματίσθησαν σοδαρῶς καὶ μετεφέρθησαν εἰς νοσοκομεῖον εἰς Ντάρμπταν δι' ἐλικοπτέρου. Ἡ κατάστασις τοῦ τρίτου ἦτο κρίσιμος. Ἐγκαύματα ὑπέστη καὶ ὁ πρῶτος μηχανικὸς δοτὶς ἀργότερον μετεφέρθη, ἐπίσης, εἰς νοσοκομεῖον. Τὸ σύμπερον τοῦ «Αντώνιος Γ.» συνέχιζε τὸν πλοῦν του μὲ μειωμένην ταχύτητα χωρὶς ζημιάς.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (λ.): 'Απὸ Βαλτιμόρην, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντε τὴν ἐστέραν τῆς 19ης Μαΐου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μετὰ μίαν ὥραν τὴν βοηθεία ἐπτὰ ρυμουλκῶν καὶ ἀπλευσεν εἰς 'Αμβέρσαν. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημιάι. Τὴν 22αν Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Σέδεν 'Αιλαντις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.): Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λονδίνου, τὸ σκάφος προσήραξεν εἰς πλάτος 24.29' βόρειον καὶ μῆκος 37.17' ἀνατολικὸν. Ρυμουλκά ἀνέλαβον τὴν ἀνέλκυσιν του δάσει συμφωνητικοῦ Λόύδης «πο cure po ray». Ἀνελκυσθέν τὴν 13ην Μαΐου ἀπλευσεν εἰς Πειραιά ὅπου ἀφίχθη τὴν 19ην. Δὲν παρετήρησαν ζημιάι.

ΕΛΙΝΕΔΑ: Προσήραξε τὴν 23ην Μαΐου. Ἀνειλκύσθη δι' ιδίων του μέσων αὐθημερόν, ἀλλ' ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα. Τὴν ἐπομένην ἀνειλκύσθη δι τὸν εύρισκετο εἰς Σύρου δι' ἐπισκευάς.

ΕΛΛΟΡΑ: 'Εν πλῷ ἀπὸ 'Αλγερίαν πρὸς 'Ηνωμένας Πολιτείας, προσέκρουσεν ἐπὶ ἡμιβυθισμένου ἀντικειμένου τὴν 23ην Μαΐου. Τὴν 27 Μαΐου εύρισκετο ἡγυκροδιλημένον εἰς Νέαν 'Ορλέανην.

ΕΥΑ Β. (κ.): 'Απὸ Νάντην διὰ Πάρ κενόν, προστήγησεν εἰς Βρέστην τὴν 15ην Μα-

τού λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν. Ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 19ην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσιρισμὸν του.

ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.): Ζημιά εἰς τὸ πηδάλιον, προκληθεῖσαί εἰς ἀγνωστὸν τόπον καὶ χρόνον, παρετηρήθησαν εἰς Μασσαλίαν τὴν 5ην Μαΐου. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαὶ. Ὁ πλοιαρχὸς ἀποδίδει τὰς ζημιὰς εἰς κακοκαιρίαν.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.: 'Εν πλῷ ἀπὸ Λουάντα διὰ Βαλτιμόρην, ὑπέστη ζημιάς εἰς τοὺς λέβητας τὴν 13ην Μαΐου. Ἀφιχθέν εἰς τὸν λιμένα προσιρισμοῦ του τὴν 18ην, ἐξῆτησεν ἐπιθεώρησην τὴν ἐπομένην. Τὴν 21ην Μαΐου ἀπέπλευσε δι' 'Αρούμπα μὲ συνεργείον ἐπισκευῶν σὺνεπειάς πλευράν τοῦ οὔποτε.

ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: 'Ος ἀνέφερεν ὁ πλοιαρχὸς, τὸ σκάφος προσέκρουσεν εἰς τὸν βυθὸν τὴν 14ην 'Απρίλιον νοτιοανατολικῶς τῶν νήσων Φάραλλον, εἰς πλάτος 37.41' 18'' δόρειον καὶ μῆκος 122.59' 30'' δυτικόν, μετά τὸν ἀπόπλουν του ἀπὸ τὸν 'Αγ. Φραγκίσκον διὰ Μπατέαν. Σοβαραὶ ζημιαὶ ἐθέαθησαν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ σκάφους. Διαρροὴ ἐλάσιον ἐσφραγίσθη διὰ τοιμεντοκιβώτων. Δεξαμενισμὸς πρὸς διακρίβωσιν τῶν ζημιῶν τοῦ πυθμένος ἔχωτερικῶς ἐκρίνετο ἀπαραίτητος.

ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ: 'Απὸ Γουώρενποϊντ διὰ Περσικὸν Κόλπον, ἀφίχθη εἰς Φερρόδη τὴν 13ην Μαΐου μὲ ζημιάς εἰς τὴν Ἐλίκα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I: 'Υπέστη ἐλαφρὰς ζημιὰς συνεπεία συγχρούσεως μετὰ τοῦ δηζελοκινήτου μπάλκ κάρριερ «Γκλαντέϊτορ» εἰς Μπουένος 'Αύρες ρόδες τὴν 7ην Μαΐου. Ἐπισκευαὶ ἀνελήφθησαν. Τὴν 14ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Ρότερνταμ.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ (482 τὸν γκρόδη): 'Απὸ Θεσσαλονίκην διὰ Μάλταν, μὲ φορτίον βαμβακοστόρου, ὑπέστη πυρκαϊᾶν εἰς τὰ κύτη 1 καὶ 2 τὸν ἐστέραν τῆς 16ης Μαΐου εἰς τὸν λιμένα Βαλέττα τῆς Μάλτας. Ἐλαφρὰ κλίσις ἀριστερᾶ. 'Η πυρκαϊά ἐγένετο ἀντιληπτή μετὰ ἐκφόρτωσιν 70 περίπου τόνων φορτίου ἐπὶ συνόλου 550 τόνων. Τὸ φορτίον ὑπέστη σοδαράς ζημιάς. Ἐδηλώθη Γενικὴ 'Αδαρία.

ΚΙΜΠΕΡΑΥ (κ.): 'Ος ἀνειλκύσθη εἰς Λισσαδινά τὴν 18ην Μαΐου, ἐξηπήθη ἐπιθεώρησης λόγω ζημιῶν εἰς τὸ πηδάλιον τοῦ σκάφους.

ΚΛΑΣΙΚ: 'Ος ἀνεγράφη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος, ὑπέστη ζημιάς ἐκ προσαράξεως. Ἀνελκυσθέν, μετὰ κουφισμὸν 10.690 τόν. φορτίου, τὴν βοηθεία 11 ουμουλῶν ἐπεθεωρήθη. Ζημιαὶ εἰς τὸν πυθμένα ἐκτεταμέναι. Ἀπαιτεῖται ἀντικατάστασις 500 περίπου τόν. χάλυβος ἀπὸ τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος. Δεξαμενισμὸς ἐπόρκειτο νὰ λάβῃ χώρων εἰς Εὐρωπαϊκὸν λιμέναν.

KONKAP INTREPINT: 'Επεθεωρήθη ἐν δεξαιμένη εἰς Ρότερνταμ, λόγω προσαράξεως τὴν 17ην Μαρτίου. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαὶ εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα.

KOPATZEYOΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Αφίχθη εἰς Φρήματλ τὴν 14ην Μαΐου μὲ διαρροὴ μικρᾶς ἐκτάσεως εἰς τὰς δεξαμενάς φορτίου. Ἐποαγματοποιήθη ἐκφόρτωσις καὶ τὴν 20ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Περσικὸν Κόλπον.

MARIBANA MARIA (λ.): 'Απώλεσε τὴν

ἀριστερὰν ἀγκυραν μὲ ἔξ αἱματα ἀλύσουσα εἰς 'Ηστ Λόντον τὴν 28ην 'Απριλίου. Ἀφίχθη εἰς Πόρτ φ Σπάιν τὴν 20η Μαΐου καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς Πουέρτο Καμπέλο ὅπου θά ἐποτοθετεῖτο ἀμοιδός ἀγκυρα καὶ θά ἐπρομηθεύετο νέαν ἀλύσουν.

ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ: 'Απὸ Χιλήν διὰ Ρότερνταμ, μὲ γενικὸν φορτίον, συνεκρούσθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Μπαλμπόσα τὴν 11ην Μαΐου μετὰ τὸ Ιαπωνικοῦ μπάλκ κάρριερ «Τογιότα Μαρού No. 14». Ἀμφότερα ὑπέστησαν ζημιάς. Τὸ «Μάστερ Νίκος» υπέστη ὀπῆν εἰς τὴν δεξιάν πλευράν τοῦ προστέχουν προστέχουν.

NEZMA (500 κοχ.): Τὸ ὑπὸ κυπριακὸν σημαίαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δηζελοκινήτου φορτηγοῦ «Νέζμα», ὅπερ ἔχαρακτηρίσθη διλκὴ ἀπώλεια συνεπειά πυρκαϊᾶς πυρκαϊᾶς τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1973, ἐρρυμαυλκήθη ἀργότερον εἰς Πειραιά ἀπὸ Μινόρκα καὶ ὑπέστη ἐκτεταμένας ἐπισκευαὶ προκειμένου νὰ τεθῇ ἐκ νέου ἐν πότηρεσίᾳ.

ΠΑΡΝΑΣΟΣ: Παραδεδηλημένον εἰς Ρεσίφη πρὸς παραλαβὴν φορτίου σακχάρων, ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ ρυμουλκοῦ τὴν 7ην Μαΐου ὑποστάν δόδοντώσεις εἰς τὴν δεξιάν πλευράν εἰς τὸ ὑψός τοῦ 110 μέτρων. Τὸ πλοιοκτήτος τοῦ κύτων κούνιατον τοῦ άνω ζημιών. Τὸ πλοιοκτήτος σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦ του ἀνέ ζημιών. Ακολούθως, ἀφίχθη εἰς τὴν 21ην Μαΐου. Τὸ Κούνιαφεν τὴν νύκτα τῆς 25ης Μαΐου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἀνελήφθησαν ἐπισκευαὶ.

ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.): Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Χόλτενσον λόγο, μὲ φορτίον λιπασμάτων ἀπὸ Δάντσιχ δι' 'Αλεξανδρειαν, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ρωσικοῦ δηζελοπλοίου «Ιζμάλες» προξενήσαν εἰς αὐτὸ ζημιάς, τὴν 21ην Μαΐου. Τὸ κυπριακὸν σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦ του ἀνέ ζημιών. Ακολούθως, ἀφίχθη εἰς τὴν 25ην Μαΐου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἀνελήφθησαν ἐπισκευαὶ.

PENA K.: 'Απὸ Πόρτ Λουΐ δι' 'Αγγλίαν μὲ 11.150 τόν. σακχάρεως χύμα, παρεξέκλινε τῆς πορείας του καὶ προστήγησεν εἰς Ντώρπαν τὴν 23ην Μαΐου μὲ διαρροὴν εἰς τὸ κύτων N. 4, λόγω χαλαρώσεως τῶν κοινωμάτων εἰς τὸ ἀριστερά ἐξωτερικά ἐλάσματα. Περὶ τὰς 2.000 τόνων σακχάρεως εἰς τὸ κύτων Ν. 4 ὑγροποιήθησαν. Τὸ σκάφος συνήντησε σφρόδραν κακοκαιρίαν μετά τὸν πλοῦ του ἀπὸ Πόρτ Λουΐ. Κατεβάλοντο προσπάθειαι σφραγίσεως τῶν διαρρεόντων σημείων ὑπὸ δυτῶν.

PIBA I: 'Επεθεωρήθη εἰς Πειραιά τὴν 9ην Μαΐου ἐν σχέσει μὲ προσάραξιν, ἥτις ἔλαβε χώρων ἔξωθι τοῦ λιμένος Πόρτ ντε Μπούκ την 5ην Μαΐου. Σοβαραὶ ζημιαὶ εἰς τὸν πυθμένον. Ανελήφθησαν ἐπισκευαὶ.

ΣΑΜΑΙΝΑ: Τὴν 24ην Μαΐου ἡγκυροβόλησεν εἰς Βαθὺ λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς, ἀλλ' ἀργότερον ἀποκατεστάθη ἡ βλάβη καὶ συνέχισε τὸ δρομολόγιόν του πρὸς Πειραιά.

ΣΕΡΙΦΟΣ: 'Απὸ 'Ελευσίνα δι' 'Αμπου Ντάμπι, ἐμφόρτον, συνεκρούσθη εἰς Πόρτ Σάιδι μετὰ τὸν κυπριακὸν δηζελοπλοίου «Γιουνιχόσπου», τὴν 11ην Μαΐου, ὑποστάν ζημιάς εἰς μίαν σωστίδιον λέμβον, τὰ διαρούλκα τριῶν σωστίδων λέμβων, ἀρκετὰ μέτρα κιγκλιδώματος καὶ κάμψιν τῶν πλευρικῶν ἐλασμάτων. Ο πλοιαρχὸς τοῦ ἐλληνικοῦ σκάφους ἐπέβριψε τὰς εὐθύνας εἰς τὸν πλοιαρχὸν τοῦ «Γιουνιχόσπου». Τὴν 17ην Μαΐου τὸ «Σέριφος» διέπλευσε τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ πρὸς Νότον.

ΣΚΑΠΓΟΥΙΝΤ: 'Απέπλευσεν ἐκ Κιουρασσό, τὴν 21ην Μαΐου, ἀφίξεις ἐξηπέλεσε προσωρινάς ἐπισκευαὶς εἰς τὸν στροβιλοφυσητῆρα τῆς πρωστήρου την μηχανής.

ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ: Εἰς Καντίκ τὴν 25ην Μαΐου ἐξῆτησεν ἐπιθεώρησην λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν.

ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ: Τὸ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Στόλτ Μαργαρίτα» συνεκρούσθη μετὰ τὸν ἐπίσης ἐλληνικοῦ μπάλκ κάρριερ «Πέτρα» εἰς Χιούστον τὴν 17ην Μαΐου. 'Εκεῖθεν ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην διὰ Χάλιφας ὅπου ἀνεμένετο τὴν 25ην Μαΐου.

ΧΟΟΥΠ ΣΗ: Εἰς Πειραιά τὴν 27ην Μαΐου ἀνειλκύσθη δι τοι ζημιάς εἰς τὴν δεξιάν διηθητικὴν δηζελομηχανήν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΤΡΕΥΣ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Βαλέντιναν και Σεβίλην \$ 10.50, θάσις 1-2, φίο, μέ 4.600 τόν. έκφρτων Βαλέντιναν, 3.000 τόν. Σεβίλην, άμεσος φόρτωσις.

ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 19.000 τόν. γεννημάτων ανατολ., άκτην Μεξικού \$ 7.12%, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφρτων, δύο συνεχή ταξίδια, Μαΐου 10-25.

ΡΕΑ (λιθ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 17.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 11, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφρτων, Μαΐου 10-25.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ.): Πόρτ Καρτέ 54.000 τόν. γεννημάτων 'Αμερέρσαν, Ρότερνταν, 'Αυστερνταν \$ 226.500, όφιον Τίλμπουρι \$ 240.000 φίο, Μαΐου 23-30.

ΑΓΝΗ: Άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείας Χάπτερας) 14.800 τόν. παλαιοσιδήρων Πλαστιγίες \$ 174.000, φίο, 'Ιουνίου 15-30.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ: Μεγ. λίμνας 13.000 τόν. γεννημάτων Μάλταν \$ 21, φίο με 1.500 τόν. έκφρτωσις.

ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ: Άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείας Χάπτερας) 27.500 τόν. γεννημάτων Σαντάντερ και Σεβίλην \$ 11.25, μέ 3.500 τόν. έκφρτων Σαντάντερ, 3.000 τόν. Σεβίλην, Μαΐου 20-25.

ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 23.300 τόν. γεννημάτων 'Αλεξανδρείαν \$ 17.70, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφρτων, Μαΐου 20-30.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Άμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 10.50, μέ 1.000 τόν. έκφρτων, Μαΐου 20-25.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 7.040 τόν. μετρικοί σίτου Δάρ εξ Σαλάμη \$ 4.50, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/750 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 20-25.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 47.500-50.000 τόν. γεννημάτων 'Ιντσόν \$ 13.25, όφιον 'Ιντσόν και Πούσαν \$ 14 φίο, 2.000 τόν. έκφρτων 'Ιντσόν, 1.500 τόν. Πουάν, όφιον 6.500 τόν. έκφρτων \$ 1.65 διλγώτερον, 4.000 τόν. έκφρτων 81 σύντις διλγώτερον, Μαΐου 16-21.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 47.250 τόν. σίτου Λισασθάνων \$ 9, μέ 6.000/1.500 τόν. φορτοεκφρτώσιν, 'Ιουνίου 1-20.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ: Άγ. Λαυρέντιον 25.000 τόν. σίτου 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σάρδ \$ 14.50, φίο, μέ 1.500 τόν. έκφρτων, 'Ιουνίου 7-15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ:Σ (λιθ.): Μεγ. λίμνας μέ συμπλήρωσιν 'Άγ. Λαυρέντιον 15.000 τόνων κρήτης Μπάραρ \$ 29 λίμνας, συμπλήρωσιν μέχρι 18.000 τόν. \$ 22, φίο, μέ 1.250 τόν. έκφρτων, Μαΐου 31 — 'Ιουνίου 10.

ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.): Μεγ. λίμνας 13.440 τόν. γεννημάτων 'Αλεγρείαν \$ 24.15, φίοτ, μέ 700 τόν. έκφρτων, Μαΐου 20-30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Σέρες): Μεγ. λίμνας μέ συμπλήρωσιν 'Άγ. Λαυρέντιον 16.000 τόν. γεννημάτων Μαρδόν \$ 15.75, λίμνας συμπλήρωσιν μέχρι 20.000 τόν. \$ 9, φίο με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 17-27.

ΑΜΠΕΡ (κ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 9.842 τόν. άλεωρα Κολόμπο \$ 38.58 μέ 1.000 τόνων υγρός φόρτωσιν, 750 τόν. έλ. έκφρτων, 'Ιουνίου 16-25.

ΘΕΤΙΣ (λιθ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 55.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην \$ 5.25, φίο, 'Ιουνίου 1-6.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 52.500 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν \$ 5.15, όφιον Βέλγιον \$ 5.25, γερμανικούς λιμένας θραλλώσης \$ 5.40, φίο, 'Ιουνίου 9-15.

ΤΟΛΜΙΔΗΣ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 12.300 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 10.50, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαΐου 25 — 'Ιουνίου 4.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 20.000-20.800 τόν. γεννημάτων Λέγκρην \$ 13.50, φίο, μέ 2.000 τόν. έκφρτων, Μαΐου 25 — 'Ιουνίου 5.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 7.000 τόν. γεννημάτων 'Ακαγιούτλαν \$ 15, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαΐου 25 — 'Ιουνίου 4.

ΡΗΓΚΑΑ ΣΟΥΔΡΡΝΤ (λιθ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 19.000 τόν. χονδραλέυρων Βενεζουέλαν \$ 10.60, φίοτ, μέ 1.000 τόν. έκφρτων, Μαΐου 23-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ: Χιούστον 16.000 τόνων Καρβαζένων και Μπουεναβέντορα \$ 223.000 φίο, μέ 1.000 τόν. έκφρτων, 'Ιουνίου 4.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Κοπεγχάγην ή 'Αρχαρχον \$ 12 ένα λίμνα έκφρτωσεως, \$ 12.50, δύο, φίοτ, μέ 3.000 τόν. έκφρτων, 'Ιουνίου 5-25.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: Βραζιλίαν 15.000 τόν. δρασθούσιον είς σάκκους Μπάραρ \$ 31.35, φίο, μέ 750/750 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 15-30.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ: Τουμπαράδο 68.000 τ. οιδηρομεταλλεύματος 'Αμερέρσαν \$ 4.25, φίο, άρχας 'Ιουνίου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: Ρίθερ Πλέιτ 21.000 τόν. γεννημάτων Γκουαγιάμας \$ 20, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/1.200 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 20.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ (κ.): Βραζιλίαν 22.000 τόν. γεννημάτων Βαλέντιναν ή Σεβίλην \$ 13.55, φίο, μέ 2.500/3.500 τόν. φορτοεκφρτώσιν Βαλέντιναν, 3.000 τόν. Σεβίλην, Μαΐου 30 — 'Ιουνίου 8.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ: Ρίθερ Πλέιτ 26.000 τόν. γεννημάτων νότιου Κορέλαν \$ 21, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου — 'Ιουνίου.

ΣΕΡΙΦΟΣ: 'Ενα - δύο λιμένας σύχι θορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρδερ \$ 19.500 τόν. γεννημάτων Κοσταρικάσκος ή Βεράκρους (30 π. 100%) \$ 18.50, όφιον μέ συμπλήρωσιν Μπάχιαν \$ 19, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 23-31.

ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤΙΟΝΗΡ: 'Ενα - δύο λιμένας σύχι θορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπάχιαν \$ 34.000 τόν. γεννημάτων Καρκούσια — Κασίμα πέντε \$ 16.87½, κάθε πρόσθετον λιμένα έκφρτωσεως πέραν των τριών 35 σάντες έξτρα, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Ιουνίου 6-20.

ΠΑΠΥΡΟΣ: 'Ανω λιμένας Ρίθερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρδερ 20.000 τόν. γεννημάτων ανατολ. άκτην Μεξικού \$ 18.50, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 18-23.

ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ (λιθ.): 'Ανα λιμένας Ρίθερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρδερ 13.200 τόν. άραβοσίτου Βενεζουέλαν \$ 260.000 φίο, μέ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 27 — 'Ιουνίου 6.

ΜΑΡΙΑ Η.: Μπουένος 'Αρδερ 20.000 τόν. γεννημάτων λιμένας Κολομβίας άκτης 'Ατλαντικού \$ 15.50, μέ 4.000 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, μέ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Ιουνίου 25 — 'Ιουνίου 2.

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ: 'Ενα - δύο λιμένας σύχι θορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρδερ ή Μπάχιαν 33.000 τόν. 5% μείον, γεννημάτων Μπαντάν \$ 20.25, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, μέ 1.500 τόν. φόρτωσιν, 'Ιουνίου 1-8.

ΣΟΥ-ΙΝΤ ΜΑΡΙΑ: Ρίθερ Πλέιτ 14.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν, \$ 20.50, μέ 2.000 τόν. γκράντος φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωτων, Μαΐου 24 — 'Ιουνίου 24-31.

ΙΩΝΙΑΝ ΠΑΙ:ΟΝΗΡ (λιθ.): 'Ανω λιμένας Ρίθερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρδερ 13.200 τόν. άραβοσίτου Βενεζουέλαν \$ 260.000 φίο, μέ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 24 — 'Ιουνίου 5.

ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.): Παρανάγκουα 16.000 τόν. λιπασμάτων Γιουνγκούσαν \$ 16.60, φίο, μέ 7.000/1.500 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 24 — 'Ιουνίου 5.

ΤΟΡΕΝΙΑ: Ρεσίφε 10.500 τόν. ζαχάρεως είς σάκκους Μπάραρ \$ 31.50, φίο, μέ 750/750 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου.

ΑΙΓΑΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Δύο λιμένας Βραζιλίας 12.000 τόν. λιπασμάτων Λισσαδών — 'Αιμδόργον ρεάντες \$ 19.25, φίοτ, μέ 1.500/1.500 τόν. φορτοεκφρτώσιν, άριθμος Πολωνίαν \$ 21, μέ 1.200 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 10-20.

ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ: Τουμπαράδο 72.000 τόν. οιδηρομεταλλεύματος Δουνάκερη \$ 4, φίο, 'Ιουνίου.

ΕΛΑΥΘΕΡΟΣ: Ούχι θορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρδερ 14.300 τόν. γεννημάτων Λεμεσόν \$ 19.90, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 30 — 'Ιουνίου 5.

ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ: Ρεσίφε 10.500 τόν. ζαχάρεως είς σάκκους Λαττάκιο \$ 4, φίο, 'Ιουνίου.

ΕΛΑΥΘΕΡΟΣ: Ούχι θορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αρδερ 14.300 τόν. γεννημάτων Λεμεσόν \$ 19.90, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μαΐου 30 — 'Ιουνίου 5.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ: Λόγκι Μπήτε 7.500 τόν. άρδας μέρος φορτίου, 'Ολκάντ \$ 18, φίο, μέ 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, 'Ιουνίου 1-25.

ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λιθ.): Άμερ. λιμένας θορειότερον Ειρηνικού 36.000 τόν. σίτου, νότιου Κορέλαν \$ 13, μέ 1.200 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου — 'Ιουνίου 5.

ΣΤΕΛΛΑ: Άμερ. λιμένας θορείου Ειρηνικού 16.640 τόν. δρύζης είς σάκκους Λαττάκιο ή Ταρτούς \$ 62.60, έλ. έκφρτωτικών, μέ 1.000/750 τόν. φορτοεκφρτώσιν, 'Ιουνίου 15-20.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΔΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (λιθ.): Αννάπα 22.000 τόν. οιδηρομεταλλεύματος Γάνδην \$ 3.50, φίο, μέ 8.000 τόν. φόρτωσιν ξειραισμένων άπογευμάτων Πέμπτης και Παρασκευής \$ 15.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαΐου 27 — 'Ιουνίου 7.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΦΕΙΔΙΑΣ: Γλάστον 33.000 τόν. μεταλλεύμα-

των Βαλτιμόρην \$ 11.15, φίο, μέ 10.000/9.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, 'Ιουνίου 1-7.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ-Ι·Σ (κ.): Φιλιππίνας 11.000 τ. ζαχάρεως λίμνας Κίναν \$ 14. φίο, μέ 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μάιου.

ΜΙΡΕΝ: Μπαριπάντος 5.000 τόν. ζαχάρεως λίμνας λίμνας Κόλπου \$ 8.50, φίο, μέ 2.500/1.500 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Μάιου 23-31.

ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ: Δομινικανή Δημοκρατίας 14.000 τόν. ζαχάρεως λίμνας λίμνας Κόλπου \$ 7, διφέρ. λίμνας 'Ατλαντικού \$ 13, φίο, μέ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφρτώσιν, 'Ιουνίου 6-16.

ΝΑΥΣΙΚΑ Π.: Ασχηνόν 5.500 τόν. λιπασμάτων χύμα Μπαγιόν \$ 11.25, φίοτ, μέ 2.500/2.500 τόν. φορτοεκφρτώσιν, Ιουνίου 5-25.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ: 26.532 τόν. d.w. (15 μίλ. 32 τόν. φιούσε διλ. τού 1968) \$ 1.950 ήμερσιώς, παράδοσης Αγγλίας έπιομος, λίμνας Κόλπου.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΑΝ (λιθ.): 25.342 τόν. d.w. (15 μίλ. 36 τόν. φιούσε διλ. τού 1971) \$ 4.000 ήμερσιώς, πλέον \$ 65.000 δώρων, παράδοσης Βανκούφερ Μπάρερ Μάιου 25-31, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μαΐου.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΑΝ (λιθ.): 23.968 τόν. d.w. (1.192.000 κ.π. 15 μίλ. 24 τόν. φιούσε διλ. και 1½ τόν. ντηζέλ διλ. τού 1969) \$ 4.000 ήμερσιώς, πλέον \$ 56.500 δώρων, παράδοσης διαπλέοντας Μπάρερ Μάιου 1-20, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Σαντίτ Τζέν Μαΐου.

ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ: 14.924 τόν. d.w. (676.079 κ.π. 13½ μίλ. 18 τόν. φιούσε διλ. και 1½ τόν. ντηζέλ διλ. τού 1969) \$ 4.000 ήμερσιώς, πλέον \$ 17.000 δώρων δάπεδον (άριθμος έπιλεστον) παράδοσης διαπλέοντας Πίρειας Σαντίτ Τζέν Μαΐου 23-24, έπαναπαράδοσης Δυτ. Ινδίες, διρή, άκτην νοτίου 'Αμερικής, διφύον κυκλικών ταξίδιον μέ 1.200 τόν. φόρτωσιν, 'Ιουνίου 10-20.

ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ: 19.192 τόν. d.w. (31.4 τόν. φιούσε διλ. διαπλέοντας θερινού θερινού μετανομών 80.476 κ.π. τών πλευρών δεξαμενών, 15 μίλ. 30 τόν. φιούσε διλ. πλέον 1½ τόν. ντηζέλ διλ. τού 1972) \$ 3.600 ήμερσιώς, παράδοσης διαπλέοντας Μπάρερ Μ

μιλ. 30 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού (1960) \$ 3.550 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Λάντς "Εντ Μαΐου 21-28, έπαναπαράδοσις διαν και διπου είναι έποιμαν άνατολ. Αφρικήν ουδιγί θρειότερον Δάρη έσ Σαλάδαι, όψιν ναυλωνάν Κόλομπο — Σιγκαπούρην ρέιντζ, μέσω Κόντινεντ.

ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ: 12.845 τόν. d.w. (636.000 κ.π. 13-13½ μιλ. 24 τόν. φιούσε διλ και 1½ τ. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 3.550 ήμερησίως, πλέον \$ 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Μόντρεαλ Ρόδου Μαΐου 19-22, έπαναπαράδοσις διτ. Αφρικήν μέσω λιμένων ή λιμένων.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΠΝΤ (λιθ.): 27.030 τ. d.w. (1.043.400 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1961) \$ 4.800 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Μάριον, έπαναπαράδοσις Τέμπαν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ·ΝΤ (λιθ.): 26.921 τ. d.w. (35 π. 11½ ίντσ. 1.083.399 κ.π. πλέον 178.032 κ.π. τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν, 15 μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1967) \$ 430, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Γιοκοκάμαν Μαΐου 19-22, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λιμναί, δύον ναυλωτῶν ταξίδιον ἐπιστροφῆς εις Ι-απονίαν μὲν τὸν ίδιον ναύλον.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ: 41.576 τόν. d.w. (1.685.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ τού 1963) \$ 3.400 ήμερησίως, παράδοσις Ρότερνταμ Μαΐου 20-24, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Αδριατικήν, ἐν κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 26.150 τόν. d.w. (1.043.000 κ.π. 14½-15 μιλ. 35 τόν. φιούσε διλ πλέον 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 3.350 ήμερησίως, ἐν κυκλικόν ταξίδιον θρειού Ατλαντικού, παράδοσις έποιμος, έπαναπαράδοσις Τυνησίαν.

Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ: 60.542 τόν. d.w. (2.620.000 κ.π. 14 μιλ. 44 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1969) \$ 1.35, παράδοσις "Απο" Ανατολήν Μάριον, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΩΤΣΟΣ Μ.: 16.311 τόν. d.w. (30 π. 5½ ίντσ. 721.000 κ.π. 13 μιλ. 21 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1962) \$ 2.050 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Ακάπουτα Μαΐου 24-28, έπαναπαράδοσις Πολωνίαν.

ΣΗ ΓΚΑΡΠΝΙΑΝ: 17.876 τόν. d.w. (842.000 κ.π. 14½ μιλ. 28 τόν. φιούσε διλ και 1½ τ. ντήζελ διλ τού 1969) \$ 3.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις με την άφιξην τού πιλότου εις Τόκιο — Μόζι ρέιντζ Ιουνίου 1-9, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις δυτ. Αφρικήν.

ΑΙΓΑΙΣ ΓΟΥ·Σ·ΣΝΤΟΜ (εις τάμι τοάρτερ): 18.800 τόν. d.w. (14½ μιλ. 32 τόν. φιούσε διλ, τού 1972) \$ 3.858 ήμερησίως, παράδοσις Μαλάκκα Ιουνίου 6-12, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΑΝΝΟΥΛΑ (εις τάμι τοάρτερ): Φρίντομ 1971, \$ 3.400 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίας Μαΐου 21-22, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΓΙΑΝΝΗΣ (εις τάμι τοάρτερ): 18.800 τόν. d.w. (14½ μιλ. 32 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσις Σαβόναν αναδρομικώς ἀπό 11 Μαΐου, έπαναπαράδοσις Περισκον Κόλπον, μέσω Τζάκονθος τῆς Ιαπωνίας Μαΐου 25-31, έπαναπαράδοσις δικής Ακτής Ατλαντικού Κολομβίας — Βενεζουέλαν ρέιντζ.

ΜΑΡΥΛΙΖΑ: 27.053 τόν. d.w. (1.260.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 4.100 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Κόμπη Μαΐου 18, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω άμερ. λιμένων θρειού Ειρηνικού και Περισκον Κόλπον.

ΑΡΕΤΗ Σ.: 14.622 τόν. d.w. (648.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 30.692 κ.π. τῶν ντήζελ τάκης, 14-14½ μιλ. 20 τόν. φιούσε διλ 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1967) \$ 4.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Παναμά Ιουνίου 3-9, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Μεσόγειον έξαιρουμένης Μαυρῆς Θαλάσσης.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ: 28.696 τόν. d.w. (1.318.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούσε διλ τού 1969) \$ 3.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Χουέλθαν Μαΐου 23-30, έπαναπαράδοσις Βενεζουέλαν, μέσω Ρίθερ Πλέιτ.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 36.985 τόν. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούσε διλ τού 1973) \$ 4.200 ήμερησίως, πλέον δύον ώρων \$ 56.500, παράδοσις Ρίθερ Πλέιτ τέλος Μαΐου, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (κ.): 11.852 τόν. d.w. (551.752 κ.π. 12 μιλ. 17 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1956) \$ 2.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Μαδράς Μαΐου 23-31, έπαναπαράδοσις 24 ώρας μετά την άναχώρησην τού πιλότου τῆς Σάπτ άραμπ.

ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ (εις τάμι τοάρτερ): 18.947 τόν. d.w. (904.000 κ.π. 15 μιλ. 34 τόν. φιούσε διλ τού 1972) \$ 5.000 ήμερησίως, παράδοσις Πόρτ Καρπιέ Ιουνίου 6, έπαναπαράδοσις διτ. Αφρικήν.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ (κ. μπάλι κάρριερ δι' αύτοκίνητα): 20.974 τόν. d.w. (1.009.000 κ.π. 14-14½ μιλ. 29 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1960) \$ 5.300 ήμερησίως πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Άδεν Μαΐου 24 — Ιουνίου 5, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Πό-

ντηζελ Νούάρ — Φρητάσιν ρέιντζ, μέσω Ιαπωνίας.

ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (νεότευκτον): 17.052 τ. d.w. (16 μιλ. 29-30 τόν. φιούσε διλ και 2-2½ τόν. ντήζελ διλ) \$ 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις έκ τῶν ναυπηγείων τῆς Ιαπωνίας Μαΐου 25-31, έπαναπαράδοσις δικής Ατλαντικού Κολομβίας — Βενεζουέλαν ρέιντζ.

ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ: 26.944 τόν. d.w. (1.152.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 2.850 ήμερησίως, πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά τὴν άναχώρησην τού πιλότου εις Καντζ Μαΐου 20-25, έπαναπαράδοσις νότιον Κορέαν ή Ιαπωνίαν, μέσω νοτιού Αμερικής.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΠΝΤ: 21.727 τόν. d.w. (914.000 κ.π. 15 μιλ. 28 τόν. φιούσε διλ τού 1972) \$ 3.000 ήμερησίως, παράδοσις Ρίθερ Πλέιτ έτοιμος, έπαναπαράδοσις Λιβύην.

ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ: 26.015 τόν. d.w. (1.175.000 κ.π. 14 μιλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 3.150 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ όρχες Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Κίναν μέσω Ρίθερ Πλέιτ.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: 22.750 τόν. d.w. (954.000 κ.π. 13½-14 μιλ. 31 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1961) \$ 3.750 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Σιγκαπούρη Μαΐου 30 — Ιουνίου 5, έπαναπαράδοσις Αγγλίας — Γιβραλτάρ ρέιντζ.

ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ: 19.344 τόν. d.w. (855.876 κ.π. 14 μιλ. 30 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.900 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Ιαπωνίαν Ιουνίου 4-15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω άμερ. λιμένων θρειού Ελρηνικού και Περισκον Κόλπου.

ΝΙΚΟΛΑ (λιθ.): 15.023 τόν. d.w. (689.000 κ.π. 13½-14 μιλ. 19-20 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 2.000 ήμερησίως πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Ρότερνταμ Ιουνίου 1-6, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Βαλτιμόρην — Χιούστον ρέιντζ.

ΕΥΡΟΣ: 26.227 τόν. d.w. (1.175.000 κ.π. 14½-15 μιλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 3.200 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικόν ταξίδιον θρειού. Ατλαντικού, παράδοσις ιαπωνίαν Ιουνίου 1-6, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Βαλτιμόρην — Χιούστον ρέιντζ.

ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 31.802 τόν. d.w. (1.331.75 κ.π. 15 μιλ. 39 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 3.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας και \$

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

62.000 δάρων, παράδοσις ράμφων. λιμένας 'Ατλαντικού (θερέως Χάττερας) 'Ιουνίου 4-8, έπαναπαράδοσις Πολωνών.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. (λιθ.): 56.619 τόν. (d.w. (41 πt. 5½ ίνσ. 2 329.060 κ.π. 14½ μίλ. 43 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. γκάζ διλ τού 1967) \$ 1. 82½, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, εν κυκλικών ταξίδιον μέσω Μόντρεαλ Μπάχια Μπλάνκα ρέιντ, παράδοσις μετά την άναγρησης του πιλότου εις Ρότερντα� 'Ιουνίου 1-8, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν — Γιθραλτάρ, 'Αμερικήν γρέιτς, Μεσογείου ούγι 15 ανατολικότερον τών 20 μ. ανατολικώς.

ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚΗ: 21.050 τόν. (l.w. (972.000 κ.π. 14½ μίλ. 28 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1976) \$ 3.800 μηρησιών, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Αμερικαν 'Ιουνίου 5-8, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ: Περσικόν Κόλπον 19.000 τόνοι καθαρά Μπανγκόκ Γουόρλντσκελ 122.5. Μάιον.

ΘΙΑΚΙ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας άτλαντικού, άνατολ. άκτης Καναδά μέρος φορτίου, Γουόρλντσκελ 100, έως θορείως γεφύρας Τζέρτζ Οβάνσικτον Γουόρλντσκελ 105, άμεσως φόρτωσης.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.): 'Ερυθράν θάλασσαν 47.000 τόν. 'Ιταλίαν μέρος φορτίου, Γουόρλντσκελ 92.5, Μάιον 10.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): Μεσόγειον 51.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 62.5, Μάιον 15.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Τίτι 80.000 τόν. Τέτνευ, Γουόρλντσκελ 90, Μάιον 10.

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: Καραϊβικήν μέρος φορτίου θάσιας 35 π. 6 Γ'τα, βοθισμαία είς γυλικέα θύσατα άμερ. λιμένας δυτ. άκτης Γουόρλντσκελ 92.5, δψιόν Καραϊβικήν δι' άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου 62.000 τόν. Γουόρλντσκελ 65, άμεσως φόρτωσης.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας δυτ. άκτης 18.000 τόν. μέρος φορτίου, καρπτόν μπλάκ, νότιον 'Αφρικήν, Γουόρλντσκελ 155, Μάιον 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτόν λιθ.): Περσικόν Κόλπον 230.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, καπ. Γουόρλντσκελ 21.25, Μάιον 15.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.: Περσικόν Κόλπον 195.000 τ. 'Ερυθράν θάλασσαν Γουόρλντσκελ 25, Μάιον 11.

ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ: 'Ινδονησίαν 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλίαν, Γουόρλντσκελ 85, Μάιον 15.

ΑΡΟΖΑ: Ριγιέκαν 18.000 τόν. καθαρά Κόντινεντ Γουόρλντσκελ 132.5, Μάιον 15.

ΠΑΣΙΦΙΚΗ (λιθ.): 'Ερυθράν θάλασσαν 52.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 70, Μάιον 22.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Καραϊβικήν 51.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 68. 75, Μάιον 18.

ΠΑΙΓΚΟΝ: Φρήπορτ 43.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκελ 80, Μάιον 12.

ΚΛΕΛΙΑ: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 72.5, Μάιον 12.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ: Καραϊβικήν 35.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 105, Μάιον 18.

ΚΙΓΚ ΠΗΑΕΥΣ: Διυτ. 'Αφρικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 96.25, Μάιον 26.

ΑΤΛΑΣ ΕΞΠΑΡΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 60.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκελ 60, Μάιον 14.

ΜΑΡΙΑ: Φός 80.000 τόν. μέρος φορτίου Νεάπολιν Γουόρλντσκελ 52.5, Μάιον 20.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): Διυτ. 'Αφρικήν

85.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντσκελ 45, Μάιον 19.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 78.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 37.5, Μάιον 21.

ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΛΗΣ: 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 60.000 τόν. Γουόρλντσκελ 90, συνεχή ταξίδια 4, 5, 6, τέλος Μαΐου.

ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΟ: Καραϊβικήν 80.000 τόν. Κερπέκ, Γουόρλντσκελ 45, Μάιον 18.

ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β.: Καραϊβικήν 28.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 105, Μάιον 20.

ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ: Περσικόν Κόλπον 42.000 τ. Τουρκίαν, Γουόρλντσκελ 78.75, Μάιον 17.

ΑΘΗΝΙΚ (μικτόλιθ.): Μεσόγειον 80.000 τ. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκελ 45, Μάιον 20.

ΚΗΦΕΥΣ: Μεσόγειον 26.500 τόν. μέρος φορτίου καθαρός. 'Αφρικήν Γουόρλντσκελ 100, Μάιον 25.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ: Καραϊβικήν 33.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 47.5, Ι-ουνίου 5.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 55.000 τόν. μέρος φορτίου άνατολ. άκτην Καναδᾶ, Γουόρλντσκελ 65, Μάιον 23.

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβικήν 54.000 τόνοι μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 69, Μάιον 18.

ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόλιθ.): Μεσόγειον 60.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 50, Μάιον 20.

ΑΤΟΜΙΚ: Μεσόγειον 83.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 49, Μάιον 22.

ΤΙΦΟΣΟ (λιθ.): Διυτ. 'Αφρικήν 120.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης Καναδᾶ, Γουόρλντσκελ 27, δψιόν πλήρες φορτίον 130.000 τόν. Γουόρλντσκελ 25, Μάιον 25.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικτόλιθ.): 224.075 τ. (l.w. (τού 1972) \$ 0.65, ταξίδια 12 μηνών, Α'γουντον.

AITZIAN KAPTAİN (λιθ.): 206.937 τ. d.w. (13.5-14.5 μίλ. 115 τόν. φιούσε διλ τού 1968) \$ 0.52, ταξίδια 12 μηνών, 'Ιούλιον.

ΣΕΛΕΥΚΙΑ (λιθ.): 206.492 τόν. d.w. (13.5-14.5 μίλ. 115 τόν. φιούσε διλ τού 1969) \$ 0.52, ταξίδια 12 μηνών, 'Ιουνίον.

ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (λιθ.): Μεσόγειον 48.000 τόνοι μέρος φορτίου Κεμπέκ, Γουόρλντσκελ 62.5, Μάιον 28.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ II: Καραϊβικήν 22.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 110, Μάιον 26.

ΣΕΛΕΥΚΙΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 200.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντσκελ 20, Μάιον 25.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤΙ: Περσικόν Κόλπον 77.000 τόν. Μαλαισίων Γουόρλντσκελ 42.5, Μάιον 21.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόλιθ.): Μεσόγειον 53.000 τόν. μέρος φορτίου, Σαΐν Κρουά Γουόρλντσκελ 50, δψιόν υπόλοιπον φορτίου μέχρι 68.000 τόν. Γουόρλντσκελ 40, Μάιον 28.

ΝΤΟΡΙΚΑ (λιθ.): Διυτ. 'Αφρικήν 70.000 τόν. μέρος φορτίου δψιόν 52.5, 'Ιουνίου 10.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικήν 27.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θερέως Χάττερας) Γουόρλντσκελ 110, Μάιον 26.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (λιθ.): Διυτ. 'Αφρικήν 80.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβικήν Γουόρλντσκελ 45, Μάιον 29.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (λιθ.): Διυτ. 'Αφρικήν 80.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβικήν Γουόρλντσκελ 45, Μάιον 29.

ΚΑΡΑΙΒΙΚΗ ΖΗ (λιθ.): Διυτ. Άγγλιαν 53.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 75, Ιουνίου 2.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μικτόλιθ.): 'Ινδονησίαν 105.000 τόν. μέρος φορτίου, άνατολ. άκτην Καναδᾶ, Γουόρλντσκελ 75, Μάιον 25.

ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ: Καραϊβικήν 30.000 τόνοι μέρος φορτίου, άνατολ. άκτην Καναδᾶ, Γουόρλντσκελ 97.5, Μάιον 28.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μικτόλιθ.): Καραϊβικήν 49.000 τ. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 75, Μάιον 27.

ΓΟΥΑΙΠ Β.: Καραϊβικήν 35.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού ή Κόλπου, Γουόρλντσκελ 96.25, Μάιον 25.

ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Καραϊβικήν 28.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού ή Κόλπου, Γουόρλντσκελ 70, Μάιον 28.

ΤΡΟΠΙΚ (λιθ.): Καραϊβικήν 65.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 60, Μάιον 28.

ΔΑΦΝΗ (μικτόλιθ.): 'Αινατολ. άκτην Μεξικού 40.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 94, Μάιον.

ΚΛΕΙΑ: Καραϊβικήν 53.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 75, Μάιον 29.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ: Περσικόν Κόλπον 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θερέως Χάττερας) Γουόρλντσκελ 65, Μάιον 27.

ΜΙΚΤΟΝ (μικτόλιθ.): Μεσόγειον 28.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού ή Κόλπου, Γουόρλντσκελ 75, τέλος Μαΐου.

ΝΑΥΣΙΚΑ: 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 58.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 47.5, 'Ιουνίου 3.

ΚΥΚΝΟΣ: Περού 26.000 τόν. καθαρά άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 115, Μάιον 28.

ΦΑΝΑΡΙ (λιθ.): 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 70.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 54, Μάιον 28.

ΠΑΛΜ Β.: 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 35.000 τ. Σκανδιναվίαν Γουόρλντσκελ 92.5, Μάιον 29.

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβικήν 53.000 τόνοι μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 77.5, 'Ιουνίου 3.



ADDRESS :
153 - 157 GALE STREET
OR P. O. BOX 475
DURBAN - R.S.A.



TELEX NO. 6-0129 SA
CABLE ADDRESS: «HERMES» DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE
P. ROUSSOS - G. SIDERIS - G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577/8/9
65181

AFTER HRS TEL. { 69392 - 53978
836474 - 833647
53064 - 370491 - 512524

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλοίων

		α. = δινέχωρος — δ. = διήλθε — ε. = έφασε — δ. = θέξα μενόπολον — μ. = μικτόν
ΑΒΑΝΣ	60	6640 ε. "Ιψηγούτης 19)5
ΑΒΑΣ	62	11048 ε. Σαλέμεν 21)3
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098 α. "Άμπου Ντάμπι 5)5
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008 α. Μποχρέτην 9)5 διά Αμπου Ντάμπι
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477 α. Π. "Άλφρεντ 13)5 διά Π. Κριτέ
ΑΓΑΠΗ	69	10006 α. Μπάραραν 5)5
ΑΓΑΠΗ	55	8902 ε. Λάγος 3)5
ΑΓΑΠΗ II	53	1838 ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	14756 ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859 α. Ν. "Υόρκη 4)5 διά Σ. Κρουά
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536 α. Ματούτο 27)4 διά Βύλμικτον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048 ε. Κολόμπο 1)5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374 α. Ρότερνταη 6)5 διά Σάντος
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499 α. Π. Σαΐδ 21)5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	103194 α. Ντουμπάτη 12)5 διά Σούχνα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200 α. Ταγγεύην 10)5 διά Χιούστον
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728 α. Μπ. "Άρδες 3)5 διά "Αλεξάνδρειαν
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721 α. Μπάχια Μπλάνκα 4)5 διά "Άλγεριον
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12294 α. Πειραιά 10)5 διά "Ιταλίαν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364 α. Σουέζ 17)5
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628 α. Μπλανάρα 19)4 διά Σ. Κρουά
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138 α. Κων/πολιν 8)5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222 ε. Τζιμπούτη 24)4 διά Σαλέεφ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796 ε. "Ακαζούθλαν 16)4
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332 δ. Γιεραλτάρ 22)2 διά "Αγκόλαν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610 α. Μάλτα 12)5 διά Παλέρμο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309 δ. Κων/πολιν 3)5 διά Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	55	18398 ε. Σαδόνα 15)4
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565 ε. Πειραιά 28)4
ΑΓΙΟΣ Ν.	57	2144 ε. Πειραιά 24)4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ δ.	58	20451 ε. Σιγκαπούρη 14)5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5783 δ. Γιεραλτάρ 11)5 διά Ντακάρ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685 εις Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067 ὥργει εις Πειραιά άπο 8)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797 δ. Μπρούνουμπούτε 23)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972 ε. "Αμπιτζάν 4)5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414 ε. Λαττάκια 9)12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988 δ. Γκιάζ 3)5 διά Π. Σουδάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III δ.	70	15345 δ. Παναμά 12)5 διά "Ακαζούθλαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	68	44742 δ. Σιγκαπούρη 12)5 διά Π. Κελάρη
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229 δ. Μέρσεο Μπάρ 17)5 διά Λιθερπούλ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	76	2800 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	47	2775 εις Πειραιά
ΑΓΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845 δ. Σουέζ 10)5
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343 ε. Ντουμπάτη 8)5
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177 ε. "Αμδόργον 18)5
ΑΓΝΗ (δ.)	57	21159 ύπο παραλαβήν
ΑΓΝΗ	62	9951 ε. Βοστώνη 10)5
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32173 ε. Χιούστον 3)5 (ἐπισκ.)
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840 ε. Μαντράς 30)3
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008 α. Μπονύμπορου 11)5 διά Σαλβαντόρ
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824 ε. Πειραιά 10)5 διά Σφάξ
ΑΔΕΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10600 εις Σταντές ύπο συμπλήρωσιν
ΑΔΕΦΟΤΗΣ	68	14873 ε. "Ιμινχάμ 14)5
ΑΔΕΦΟΤΗΣ	67	6842 δ. Ρότερνταη 20)4
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180 ε. Γόδια 10)5
ΑΓΙΑΝΙΓΗΣ	54	9141 ε. Μάρτιρες 4)5
ΑΕΤΟΣ	57	1734 ύπο παραλαβήν
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931 α. Βρέμην 26)4 διά Βεγγάζην
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	63	3812 α. Μοντεβίδεο 18)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576 ε. Λάγος 14)3
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915 α. Νταμά 11)5
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416 εις Φερρόδη άπο 10)12)75
ΑΘΕΝ ΣΚΑΪ	56	7719 α. Βρέμην 29)4 διά Λάγος
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319 ε. Σαν/λορέντζ Άργ. 9)5
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575 α. Λάς Πάλμας 12)5
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863 α. Λάς Πάλμας 12)5
ΑΘΗΝΑΙ ΙΣ	58	9414 α. Μπάρατη 14)5 διά Κουβέτη
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ.		
ΡΥ II (δ.)	58	16695 α. Βαλτιμόρην 6)5 διά "Αρούμπα
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΙ·ΖΟΝ (δ.)	58	13551 α. Πενάγκ 16)5
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3528 ε. Πειραιά 18)8 (ἐπισκ.)
ΑΘΩΣ	69	10008 α. Π. Πρίνης 4)5 διά "Αγ. Δομίνικον
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666 α. Γιουροπόρη 1)5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169 α. "Αμδέρσαν 2014 διά Λάγος
ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΜΟΝY	59	2238 α. "Άδελαθία 9)4 διά "Ιαράη
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498 α. Βαλτιμόρην 13)5 διά Καζαμπλάνκα
ΑΙΓΙΣ ΑΓΓΑΝΤ	68	9070 ε. Γιοκογάμα 29)4
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498 ε. Μίνε Καμπόν 9)5
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498 α. Νταμά 16)5 διά Κουβέτη
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350 α. Λάγος 2)5 διά Κόπειμ
ΑΙΓΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256 δ. Κων/πολιν 29)4 διά Κωνσταντίναν
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕ·Ι·Σ	58	8693 α. Μπ. "Άρδες 7)4 διά Ραδέννα
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ·Ι·ΣΝΤΟΜ	72	11702 ε. Κουβέτη 26)4
ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165 ε. "Αλεξάνδρειαν 1)5
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498 α. Νταμά 9)5 διά "Αλεξάνδρειαν
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ·Ι·Κ	74	12498 ε. Τένεθα 10)5
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ	67	21704 α. "Αμδέρσαν 15)5 διά "Αθάνα
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498 δ. Κων/πολιν 26)3 διά Θάλασσαν
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498 α. Κ. Τάουν 16)5 διά Χάρκουρτ
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΗΤΟΝ	71	15387 δ. Κων/πολιν 23)4 διά Ρωσίαν
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498 α. Παραντίν 10)5 διά Κόπειη
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993 δ. Γιεραλτάρ 14)5 διά Μόντρεαλ
ΑΙΓΙΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486 δ. Σουέζ 8)5
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963 δ. Γιεραλτάρ 12)5
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498 α. Κόμπη 10)5 διά Θάλασσαν
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498 δ. Παναμά 26)4
ΑΙΓΙΣ ΜΑ·Τ	57	8160 ε. Βομβάν 28)4
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498 α. Χόγκ Κόγκ 30)4 διά Παραμαρίπο
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498 α. Λός "Αντζελες 19)5 διά Γιοκοχάμα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498 α. Ντανά 11)5 διά Ντουνεντίν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9025 δ. Βαρκελώνην 25)4 διά "Αθάνα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ	59	10373 α. "Άντεν 26)1 διά Μόρκα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΟΥΤΥ	58	8350 α. Τόκιο 23)4 διά "Αθάνα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ·Ι·Ζ	72	11702 δ. Βανκούμπερ 4)4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ·Ι·ΒΕΡΥ	71	15387 δ. Γιεραλτάρ 6)5
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498 δ. Βαρκελώνην 19)5 διά Βαλένθια
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498 ε. Κουβέτη 29)4
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498 ε. "Αμπιτζάν 7)4
ΑΙΓΙΣ ΝΙΕΣΤΙΝΥ	70	15387 ε. Ντουμπάτη 10)4
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450 α. Μόρπιλ 22)4 διά "Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΠΑΓ·Ι·ΟΝΗΡ	69	9355 α. Νταμά 17)5 διά Ντόγα
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ·Γ·Ι·Τ	70	9200 δ. Κόμπη 9)5 διά Χόγκ Κόργκ
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	12498 ε. Κορασάρ 6)5
ΑΙΓΙΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	77	9800 ε. Μπιλιμπάσ 6)5 διά συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285 α. "Αμδέρσαν 18)5 διά "Ιμινχάμ
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498 α. "Αμδέρσαν 19)5 διά "Ιμινχάμ
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200 δ. Παναμά 9)5 διά "Ωκλαντ
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ·Γ·Ι·Κ	71	11525 δ. Παναμά 4)5 διά Είρηνικόν
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697 δ. Κων/πολιν 20)4
ΑΙΓΙΣ ΤΑ·Γ·ΦΟΥΝ	68	16702 α. "Αμδέρσαν 5)5 διά Τορόντο
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498 α. Ρότερνταη 11)5 διά "Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ·Γ·Ι·Τ	70	9025 α. Λάμπερνη 16)4 Νανάιμο
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘΗ	69	9355 ε. Μασέλο 24)4
ΑΙΓΙΣ ΦΕ·Γ·Ι·ΒΟΡ	74	10591 ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΙΣ ΦΕ·Γ·Ι·Μ	69	9420 δ. Κων/πολιν 1)5 Μαύρην θάλασσαν
ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058 ε. Μορμουγκάο 11)5
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957 α. Πάλμας 2)4 διά Μάριελ
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241 ε. Οντεβέλα 30)4
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285 ε. Ναζαρί 12)5
ΑΙΓΙΝΟΣΙΩΤΗΣ	66	20455 ε. Χάνκο 13)5 διά Κιελον
ΑΙΓΟΚΕΡΩΣ	77	19150 εις Τογγούδαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805 α. Π. Σάιδ 9)5
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	1722 ε. Τένετα 1)5 διά Σαλέεφ
ΑΙΓΥΠΤΩΝ	66	14383 ε. Κόρελαν 12)5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043 α. Ν. "Ορλεάνη 9)5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60	7563 α. Π. "Αρθουρ 10)4
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3016 α. "Αμδέρσαν 6)5 Π. Πάλμας
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000 α. Σελίη 11)5 διά Βαλτιμόρην
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ·Ι·Ν	60	8368 ε. Λάγος 12)5
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502 α. Ν. "Ορλεάνη 12)5
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292 α. Π. "Ελιζαμπεθ 15)5 Βάλθις Μη.
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885 ύπο παραλαβήν
ΑΙΟΛΟΣ	72	16313 ε. Μούτσασ 7)5
ΑΙΠΟΣ (δ.)	58	12324 ε. Ντόρμπατη 7)5 διά Βομβάρην
ΑΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722 ε. Λάγος 10)3
ΑΙΡΗΝΗΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078 ε. Κ. Τάουν 7)5
ΑΙΡΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤΟ	56	10051 ε. Βρέμην 15)5
ΑΙΡΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	12808 ε. Κλιβελάντ 15)5
ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118 ε. Π. Σάιδ 14)5
ΑΙΡΗΝΗΣ ΤΖΟΥ	56	8674 α. Μορμουγκάο 9)5 Κωνστάντζαν
ΑΙΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣ	69	6364 ε. Χιούστον 28)4
ΑΙΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	65	10000 ε. Λιοσαδένα 17)5
ΑΙΡΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4998 ε. Στεττίνον 16)5 διά Λάγος
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ	77	38484 ε. "Αμδόργον 7)5 διά "Αμδέρσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063 ε. Ντόρμπατη 9)5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΓ·		
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕ·ΤΩΡ	54	7701 ε. Π. Χάρκουρτ 12)5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18451 ε. Σουέζ 4)5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238 ε. "Ειλάτ 10)5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΩΛΩΔΙΑ	61	14269 ε. Χιάλα 16)5
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124 α. Κ. Τάουν 7)4 διά "Αγγλίαν
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205 ε. "Αλεξάνδρειαν 1)5
ΑΚΙΑΝΑ	55	7510 δ. Π. Σάιδ 23)4
ΑΚΜΗ	77	16080 α. Μάρσεο Μπάρ 18)5
ΑΚΜΩΝ	71	16050 ε. Μπ. "Άρδες 12)5
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856 ε. Τσιμπά 9)5
ΑΚΟΥΡ	53	17676 ύργει εις Πειραιά άπο 10)3)75
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306 α. Ρότερνταη 21)5 Π. Χάρκουρτ
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379 ε. Σαδάννα 17)5 Ν. "Υόρκη
ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ	61	5408 ε. Θέουτη 14)5 διά Πειραιά
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623 ε. Τοάρεστον 8)5 διά Σάφι
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	7356 ε. Τοάρεστον 18)5 διά "Αλγερίαν
ΑΚΡΑΤΑΣ	75	9753 ε. Βαρκελώνην 13)5 διά Σφάξ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	71	9868 ε. Μπάρατη 5)5
ΑΚΤΑΙΑ	75	13638 ε. Γιεραλτάρ 18)5 διά Π. Καμπέλο
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	2222 ε. Π. Λόρτες 15)4 διά Ρεοίφ
ΑΚΤΙΟΝ	76	11200 ε. Ντόρμπατη 17)5
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	3224 ε. Πόλτλαντ 17)5 Φιλαδέλφειαν
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877 ε. Γουώρου

ΑΛΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ά. 'Ισκετεντερόν 6)5 διά Μερσίνα		ΑΠΟΔΗΜΟΙΩΝ	61	6932	ε. Πειραιά 19)4
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	ύπό παραλαβήν		ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	57	4714	μετων. «ΟΣΕΑΝ ΦΡΖΕΡ»
ΑΛΜΠΑΡΓΙΚΟ	62	1504	δ. Παναμά 12)5		ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ε. Μπάραρ 4)5
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. Σαουθάμπτον 19)5 δι' 'Αννάμπα		ΑΠΟΣΤΟΛΑ, ΑΝΔΡΕΑΣ	72	19830	ά. Ν. 'Υόρκη 5)5 δι' Αγγλικόν
ΑΛΝΤΕΑ	53	5963	ά. Λάς Πάλμας 8)5		ΑΡΑΜΙΣ	61	6619	ε. Ταϊταγκόκ 16)5
ΑΛΟΥΕΤ	59	1567	ε. Χερβούργον 18)3		ΑΡΑΜΟΝ	70	9863	ε. Νταμάι 13)5
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ά. Λειζερς 19)5 διά Χούλ		ΑΡΑΝ	70	5041	ά. Πειραιά 19)5 Γιουγκοδαλιάν
ΑΛΤΟΝΑ	59	8786	ύπό παραλαβήν		ΑΡΑΞΟΣ	70	9870	δ. Γιουγκόσλαβα 11)5 Λά Γκουάρια
ΑΛΥΣΙΑ	64	10459	ά. Μόζι 21)4 διά Σουζάκι		ΑΡΓΟΓΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	1965	ε. Πειραιά 19)5
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	δ. Π. Σάιδ 16)5		ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	9938	είς Σουέζ 14)4
ΑΛΜΑΖΟΝΙΑ	76	9800	ά. Θέουτα 17)5 διά Βηρυτόν		ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Βαλεφίελντ 7)5 Μόντρεαλ
ΑΛΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	ε. 'Ιψγουίτ 15)5		ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	δ. Γιφραλάρ 16)5 δι' Αθάνα
ΑΛΜΕΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Ρόττερνταμ 18)5		ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1579	είς Πέραμα ύπό συμπλήρωσιν
ΑΛΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	άργει είς Πειραιάς από 18)10)75		ΑΡΓΩ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	76	1579	ε. Ντακάρ 12)5
ΑΜΙΑΛΛΑ	72	13166	δ. Παναμά 31)3		ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ά. Ταϊτιταθέακια 18)5 δι' 'Οράν
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	ά. 'Ακασόύλη 6)5 διά Σάν Χούσε		ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΗ	76	1570	ά. Αυδέρον 19)5 δι' 'Αλγερίου
ΑΜΟΡΤΟΣ	61	13885	ά. Λάς Πάλμας 7)5 διά Σάντος		ΑΡΓΩ ΧΟΥΟΠ	77	1570	ά. Αυτζίζαν 29)4 Λίμπρεβιλ
ΑΜΠΙΕΔΟΣ	47	2191	δ. Π. Σάιδ 25)4 διά Μερσίνα		ΑΡΕΘΟΥΣΑ	58	6340	ύπό παραλαβήν
ΑΜΠΙΤΖΑΝ	67	3000	ε. Γιβραλτάρ 28)3		ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Γιβραλτάρ 19)4 διά Σιγκαπούρην
ΑΜΠΙΟΥΚΙΚΡ ΦΟΡΤ	55	3370	ά. Βρεμη 7)4 διά Λάγος		ΑΡΕΤΗ	57	8559	δ. Σουέζ 27)4 (έπωλ.)
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. Πειραιά 17)5		ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)5
ΑΜΥΓΔΑΛΑ	57	8727	ά. Λάγος 15)4 διά Λάς Πάλμας		ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Μπ. 'Αμπάς 31)3 Κολόμπο
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	τΩλλάντ 7)5 διά Νουμέα		ΑΡΗΣ	56	8046	ά. Ρόττερνταμ 21)4 διά Βεγγάγην
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	ά. Κοκούρα 17)5 διά Σιογκάμα		ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	10086	ά. Βόλον 18)4 διά Νιγηρίαν
ΑΝ. ΓΟΥΙΣΤΟΝΤ	74	13348	ε. Βανκούβερ 16)5		ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Βηρυτόν 12)4
ΑΝΑΓΚΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ά. Κοκούρα 14)5		ΑΡΙΑΔΗΝΕ Ε. (δ.)	62	25572	ά. Ολάκα 2)5 διά Περσικόν
ΑΝΑΓ. ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ	71	9039	ά. Κοραμάρ 15)5		ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Λά Παλλίς 14)5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙ·Σ	74	13631	ά. Παναμά 23)4 διά Ν. Κορέαν		ΑΡΙΑΝΑ	57	2521	ε. Π. Χάρκουρτ 7)5
ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	δ. Παναμά 26)4 δι' 'Ιαπωνίαν		ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Ροζάριο 3)5 διά Μπ. 'Αύρες
ΑΝ. ΠΡΟΥΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)4 διά Δ. 'Αφρική		ΑΡΙΕΣ	72	3446	ά. Σμύρνην 23)4 Θεσσαλίη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ	76	13631	ά. Κολόμπο 13)5 διά Λ. Αστραλίαν		ΑΡΙΕΣ	63	1089	δ. Π. Σάιδ 20)5 Γένυπο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Μουρορά 8)5 διά Σεβάνναν		ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	77	11400	είς Σορέλ ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	ά. Σουεζ 28)3 διά Μεσόγειον		ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 27)4 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Σουεζ 20)4 διά Μπαγκόκ		ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ε. Σπέτζια 11)5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13630	ά. Γιβραλτάρ 18)5 διά Γιουγκοσλαβίαν		ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	77	11400	είς Σορέλ ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	δ. Πόρτα Σαΐδ 18)5		ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	57	10348	ά. Γκέλογκ 2)5 Μίνα Καμπούς
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. 'Αμβούργον 20)4 διά Τέμα		ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Κολόμπο 9)5
ΑΝΑΞ	76	8792	ά. Ντόρμπαν 9)5 δι' 'Αμβέρσαν		ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ	69	24599	ά. Αυδέροαν 28)4 Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ε. Ρόττερνταμ 15)5 δι' 'Αμβούργον		ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ	68	4856	ε. Πειραιά 19)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ά. Πόρτα Σουεζ 5)4		ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ	44	10609	ά. Κωνυπόλιν 25)4 Μαύρην θάλασσαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ά. Γένοβα 2)8 διά Χάμπτον ρόδης		ΑΡΙΣΤΟΦΙΑΛΟΣ	57	73	ε. Σπέτζια 11)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	54	5571	ά. Κ. Τάουν 28)4 διά Ντουάλα		ΑΡΙΣΤΟΦΙΑΛΟΣ	73	13635	ά. Ντόρμπαν 28)4 διά Περσικόν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ.	69	15868	ά. Λ. Αντζέλες 2)5 διά Μπουσάν		ΑΡΚ	61	12011	ά. Παναμά 4)5 διά Κασίμα
ΑΝΑΙΟΛΗ (δ.)	62	12800	ά. Καλκόντερο 14)5 διά Κολόμπο		ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Βόλος 18)4 διά Ρίον
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	ε. Αλεξανδρείαν 16)5		ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	ά. Ντακάρ 17)5 διά Ρίον
ΑΝΔΟΡΑ	54	5401	ά. Ντακάρ 31)3 διά Γουάρου		ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	δ. Π. Σάιδ 11)5
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	ά. 'Αμβέρσαν 19)5 διά Μπράκε		ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	δ. Γιβραλτάρ 11)5 δι' 'Αλγερίου
ΑΝΔΡΕΙΑ	57	10287	ε. Ρόττερνταμ 12)5 δι' 'Αμβέρσαν					
ΑΝΔΡΙΑ	66	2999	ά. 'Αλεξανδρείαν 1)5					
ΑΝΔΡΙΑΝΑ II	64	10450	ά. Καζαπλάνκα 30)4					
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Γόνιβα 18)5 διά Ρόττερνταμ					
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ά. Βανκούβερ 11)5 δι' 'Ιαπωνίαν					
ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	δ. Εργαλέν 9)5 διά Εργαλέν					
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ	69	99460	ά. Ν. Όρλεάνη 3)5 διά Μπάν					
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Ντάς 'Αιλ 12)5 διά Ρόττερνταμ					
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Ντάς 'Αιλ 28)3 διά Σ. Κρουσ					
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ.	76	115461	ά. Ντάς 'Αιλ 7)5 διά Γαλλίαν					
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Γιουροπότ 27)4 διά Φορκάντος					
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ά. Αντζέλες 4)5 διά Γιοκοχάμα					
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑ·Ι·ΟΝ	70	105855	ε. Μίλφορντ Χάρφεν 18)5					
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Γιουροπότ 5)5 διά Μπ. Μασάρ					
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Γιουροπότ 23)4 διά Περσικόν					
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ε. Σιγκαπούρην 3)5					
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Ράς Τανόνια 14)5					
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	107091	ά. Μπράς Τέρη 24)4 διά Π. 'Αρθουρ					
ΑΝΕΑ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	ά. Ρόττερνταμ 17)5 διά Σάντος					
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	32984	ά. Λείκ Τσάρλς 30)4					
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. 'Αγ. Φραγκίσκον 18)5					
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά. Ρουέν 12)5 δι' 'Οράν					
ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2641	ά. Λονδίνον 20)5 δι' 'Αμβέρσαν					
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ά. Γιβραλτάρ 19)5 δι' 'Αγύρωσταν					
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. Λαστόκα 20)5					
ΑΝΙΤΑ	76	4617	ά. 'Αμβέρσαν 20)4 διά Λ. Πάλμας					
ΑΝΝΑ	76	16438	ε. Λασκόνη 20)5					
ΑΝΝΑ	60	16826	ά. Χάμπτον 9)5					
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Λούμε 6)8 διά Λάγος					
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Κουτούκο 11)4					
ΑΝΝΑ Μ.	51	1952	είς μερογειακές μεταφοράς					
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Α.	62	15599	ύπό παραλαβήν					
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ά. Λάγος 12)5 διά Γουώρου					
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Παναμά 18)3 διά Κωνστάντζαν					
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ά. Σάρος 26)4 δι' 'Αργεντινήν					
ΑΝΝΟΥΑ Δ.	71	10006	ε. Σαράγκος 7)5					
ΑΝΝΟΥΑ II	60	8509	ά. Σαράγκος 20)4					
ΑΝΣΟΝ (δ.)	59	19801	ε. Φερόδη 9)5					
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Σάν Αρέντη 4)5 διά Αργ. 7)5 Μπ. 'Αρες					
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10)5					
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Αμπιτζάν 10)3					
ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	ε. Ρόττερνταμ 17)5					
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	ά. Ντακάρ 8)5 διά Κάμσαρ					
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΣ	71	30193	ά. Χάμπτον ρ. 10)5 διά Δουνκέρκην					
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΓΚΣ	58	9585	ε. Κέπιτ Τάουν 7)5					
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ά. Π. Σάιδ 15)5 δι' 'Αμβούργον					
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟ-								
ΤΕΚΤΟΡ	77	42500	ά. Χάρηρην 27)4					
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	ά. 'Αμβέρσαν 24)2 δι' 'Αλγερίου					
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ά. Ντόχα 12)5					
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ά. Ρ. Τανέριο 4)5 διά Τρίπ. Λιθόνης					
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ά. Σάντος 6)5					
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	57	10741	ά. Λισαρδόνων 14)2 διά Λάγος					
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Σαίν Τζών 30)4					
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	ά. Ρόττερνταμ 27)4 διά Μόντρεαλ					
ΑΝΤΙΜΙΡΑ Κ.	57	7450	ύπό παραλαβήν					
ΑΝΤΥ	56	7689	ά. 'Αμπιτζάν 28)4 διά Θεσσαλίη					
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	ά. Οζάκιος 8)5					
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Οζάκιος 8)5					
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4502	ά. Χι					

ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	εἰς Ιόροντα 10)5		18885	εἰς Χιούστον 17)5
ΑΤΤΙΚΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	8266	ε. Κ. Τάουν 19)5		7088	ἀ. 'Ακαζόύτλαν 9)5 διά Κουτούκο
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	δ. Μπρούνομποτελ 4)5 δι' 'Αλγερίαν		0102	ε. Μιωρπαταν 15)4
ΑΤΤΙΚΟΝ	51	6160	ε. Π. Σάτι 9)5		0109	δ. Σουζ 18)4
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ἀ. Π. Κελέγκ 10)5 διά Λιθερπουλ		1799	ἀ. Παραμαρίπο 6)5
ΑΤΤΙΚΟΣ	57	6494	ἀ. 'Αμπιτζάν 21)4 διά Μιούάλα		4101	ἀ. Ν. ουρεανην 16)3
ΑΥΔΙΣ	72	16600	ἀ. Μιζουσίμα 28)4 Βανκούβερ		52	6790 δ. Ιωνιοπολιν 21)2
ΑΥΡΑ	67	11223	ε. Τένοβα 14)5			
ΑΥΡΑ	59	9360	ε. Κοπέρ 14)4			
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10288	δ. Σουέζ 11)5		5115	ἀ. Νταμάμ 5)4
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ἀ. 'Αμβέραν 18)5 διά Ρόττερνταυ		14800	ἀ. Κ. ίαουν 19)4 Π. Χάρκουρτ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	41	1619	ἀ. Λάς Πάλμας 18)5 Π. Χάρκουρτ		20623	δ. Νιουμπάι 18)5 Μπ. Σαπώρ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ Ι Ο Ι ΟΝ	55	8341	ἀ. Πειραιά 16)5 διά Θεσσαλονίκην		5009	δ. Γιβραλτάρ 16)5 διά Γαλλιαν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	ἀ. Μόντρεαλ 19)5 διά Σ. Κρούα		60	13103 ά. Κοντρεκτερ 26)4 διά Σκωτίαν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ-					66	11138 ά. Κ. ίαουν 13)5 διά Λάγος
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	ἄπο παραλαβήν		57	ε. 'Αντεν 15)5
ΑΧΑΙΟΣ	53	8324	ἀ. Σάντος 7)5 διά Μπ. "Άρες		9516	ἄπο παραλαβήν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ε. Ροζάριο 13)5		2792	ά. Γιουροπότρ 10)5
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		5117	ά. Μαπούτο 13)5 διά Λιθερπουλ
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ε. Λάγος 14)5		5909	δ. Πιεραμπάταρ 16)5 διά Σκωτίαν
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ε. 'Αλεξάνδρειαν 18)5		60	13103 ά. Κοντρεκτερ 26)4 διά Σκωτίαν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	εἰς Πειραιά ἀπό 22)1		66	11138 ά. Κ. ίαουν 13)5 διά Λάγος
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	ά. Ντάρμπαν 9)5 διά Λάντς 'Εντ		1784	ε. Σετουμπάλ 11)5
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	ε. Κέπι Τάουν 19)5		8841	ο. Κουβέιτ 1)5
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Κολόμπο 4)5		12429	ε. Γκουαγιακίλ 19)5
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ἀ. Αρόμπιαν 28)4 διά Χάρμπορ 'Αιλ.		50758	άργει εἰς Τζούρρες ἀπό 25)8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2684	δ. Μπρούνομποτελ 12)5 διά Γαρπούς		6076	ε. Θεογύλικη 5)2
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	ε. Λάγος 31)3		63	κυνικό α. 'Αμπιτζάν 24)4
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ά. Δάντον 12)5 διά Τούρμπο		30650	ά. Μπόνι 3)5 διά Δουνκέρκην
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ἄπο παραλαβήν		8150	ά. Πειραιά 28)4 διά Μπ. "Άρες
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ά. Μπάρον 18)5		22944	ά. Τζάσονθιλ 29)4 δι' 'Αρόμπια
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ε. Ρόττερνταυ 14)5		2077	ά. Λ. Πάλμας 16)5 Νιγηρίαν
ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	δ. Πόρτα Σαΐδ 23)3		8523	εξωθι Χοντέιντα 25)10
ΒΕΡΓΟΥ (μ.)	72	57527	ά. Αμδούργον 11)5 διά Κόλπον ΗΠΑ			
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ-						
ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	ε. Λάς Πάλμας 3)5		16493	ά. Μπ. "Άρες 10)5 Βανκούβερ
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΆΡ	56	8773	ε. Κουβέιτ 26)3		21049	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)2)74
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	ά. Τζένταν 22)4		12959	δ. Κωνπόλιν 12)5 διά Μπουργκάς
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13166	ἄργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)5)76		16439	ά. Βενετίαν 3)5 διά Γιβραλτάρ
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. Γουόρρο 22)4		12959	ά. Μοντεβίδεο 12)5 Σάντα Φέ
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6701	ά. Πόρτα 'Ελαζίνθει 18)5		13000	ά. Λ. "Αντζέλες 13)5 Μπαλμπόκα
ΒΙΟΛΕΤΙΑ	53	2536	δ. Σουέζ 13)4 διά Γκιζάν		11148	ά. Λ. "Αντζέλες 15)5 διά Περού
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ε. Μπάρον 10)5		8257	δ. Μπρούνομποτελ 22)4
ΒΙΡΑ	56	8741	ε. Λαπτάκια 1)4		16439	ε. Κουβέιτ 23)4
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Ρόττερνταυ 16)5		12959	ά. Βανγκόρον 12)5 διά Βίλμιγκτον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	δ. Παναζί 11)5		13036	ά. Παναμά 8)5
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΗ	54	8251	μετων. «ΔΡΥΑΔΕΣ»		12959	ά. Βαρκελώνη 12)5 Γιβραλτάρ
ΒΙΤΑΚΑΛΛ	57	9722	δ. Πόρτα Σαΐδ 9)5		13036	δ. Βούττελον 19)5 διά Παναμά
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	ά. Ροζάριο 9)5 διά Μπ. "Άρες		8772	ε. Βούττελον 29)4
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ά. Λάγος 16)5 διά Κπέμε		13000	έ. Ν. Ορλέανη 16)5
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ε. Στεπτίνον 25)3		12959	ά. Βότραλς 22)4
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ά. Π. Κελάγκ 6)5 διά Λιθερπουλ		13036	ά. Ν. Γουεστμίνστερ 19)5
ΒΟΡΙ	57	7727	ά. 'Αμπιτζάν 26)4 διά Λάγος		11148	δ. Παναμάτ 2)6
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ε. Τζένταν 15)5			
ΒΟΥΑΔΑ	58	8334	ά. Κασιούγκ 25)12			
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ά. Εμδεν 22)4 διά Πειραιά			
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-						
ΜΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Κοραμάρ 14)5			
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	δ. Μόντρεαλ 9)5 διά Σικάγο			
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	ά. Μπ. "Άρες 20)4 διά Ντακάρ		77	εἰς Σιογκάμα ύπο συμπλήρωσιν
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5618	ά. Τεργύστη 30)4		13036	ά. Λ. "Αντζέλες 16)5 διά Χάρην
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	εἰς Ν. Όρλεάνη 10)1)74		20173	ά. Σιγκαπούρην 16)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ά. Τακοράντη 11)5		12149	ά. Γιβραλτάρ 17)5 Κωνσταντίναν
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Ήστ Λόντον 13)5 διά Δυτ. 'Ινδιες		26940	ά. Ν. Ορλέανη 16)5
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. 'Αμπιτζάν 8)5 διά Βραζιλίαν		20765	ύπο παραλαβήν
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Κολομπία ριθέρ 22)4 δι' 'Ιράν			
ΓΕΩΡΓΗΣ Α.					11521	ά. 'Αμπέρσαν 17)5 διά Περιοκόν
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	ά. Ντουλόθ 4)5		7768	ε. Λάγος 15)4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	67	15421	ά. Πειραιά 13)5		2885	ά. 'Αυθέρσαν 29)4 δι' 'Αλγερία
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	δ. Κωνπόλιν 8)5		8644	ε. Τζένταν 8)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	ά. Μόζι 20)4 διά Βανκούβερ		9132	ε. Κορ αλ. 'Αμαγια 9)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13142	ά. Μόντρεαλ 9)5 δι' 'Αλγερίου		15373	ε. Βαρκελώνη 17)5 διά Τζένταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Μασάρ 5)5 διά Τούμπα		62	ε. Κόρπους Κριστί 3)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.					8677	ε. Χάρος 15)4
ΓΕΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28444	ά. Καπτάκολακός 4)5 διά Χάριφα		16306	ε. Μουτσούρε 29)4
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Ι.	61	11905	ε. Ντουλόθ 18)5		10139	ά. 'Αμπιτζάν 17)4 διά Λάγος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ε. Τέμα 17)5		103997	ε. Πειραιά 21)4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	δ. Π. Σαΐδ 16)4 διά Π. Σουδάν		68	ε. Ναγκόρια 13)5 διά Σικάγο
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. 'Αμπέρσαν 19)5 διά Μούπασαν		4731	ε. Σειλίνη 18)5
ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	δ. Κωνπόλιν 8)5 διά Μ. Θάλασσαν		7061	ε. Ρόττερνταμ 6)5
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ά. Βανκούβερ 25)4 δι' 'Ιαπωνίαν		3013	ε. Ρόττερνταμ ἀπό 29)1
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ά. Βαρκελώνη 7)4 δι' 'Αθάναν		9475	ε. 'Αμπούργον 13)5
ΓΕΩΡ. ΣΥΛΛΑΣ	70	18634	ε. Κασιούγκ 3)5		19261	ά. Ρόττερνταμ 18)5 "Εσμπεζεργκ
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ά. Κ. Τάουν 9)3 διά Λάγος		3985	ε. Π. Χάρκουρτ 1)5
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ά. Θεόυτα 19)5		19451	ά. Αλμπερνι 5)5 διά Νιούπορτ
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Λείσεος 17)5 διά Μόντρεαλ		18305	ά. Κιουρασό 7)5 διά Λάγος
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7178	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10)1)71		18204	ά. Λάγος 10)5 Π. νέτ Μπούκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	ά. Βαλτιμόρη 9)5 διά Τζένταν		18265	δ. Παναμά 14)5 διά Κιουρασό
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	ά. Γερμπάταρ 14)5 διά Δουνκέρκην		54	ε. 'Αμπέρσαν 20)5
ΓΙΑΝΝΗΣ	58	2875	ά. Βερμίν 26)4 διά Λάγος		24749	δ. Παναμά 8)5 δι' Ειρηνικόν
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ά. 'Ακαμπά 9)5 διά Τζένταν		9070	ε. Ν. Υόρκη 11)5
ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	ἄπο παραλαβήν			
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	ά. Βάλθις Μπαίν 3)5 διά Ματανί			
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14600	εἰς Ίμαζι ύπο συμπλήρωσιν			
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	67	3968	ἄπο παραλαβήν			
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Σαθόνα 11)5 διά Γιβραλτάρ			
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19200	εἰς Τούμπα ύπο συμπλήρωσιν			
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	70	9256	ά. Λάγος 7)5 δι' 'Αμπιτζάν			
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. (δ.)	58	12377	ά. Γερμπάταρ 7)5 διά Ματανί			
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛ-						
ΚΟΥΣΗΣ	77	9800	εἰς Αίόλι ύπο συμπλήρωσιν			
ΓΙΑΝΕΞΙΑΣ (δ.)	65	28648	ε. Ν. Όρλεάνη 11)5		7833	ε. Π. Καμπέλο 26)4
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	ά. Σιγκαπόρων 6)4 διά Π. Κελάγκ		4595	ε. Ρουέν 8)5
ΓΙΟΥΒΕΝΑ	56	4891	εἰς Σουώρρο 27)1		19451	ά. Κομώ Μπ. 12)6 δι' 'Ιαπωνία
ΓΙΟΥΒΕΝΤΟΥΣ	72	8927	δ. Σουέζ 14)5 διά Κουβέιτ		15098	ά. 'Αλεξάνδρειαν 18)5
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙ·ΝΤ	67	13091	ά. Σιγκαπόρων 6)3 διά Μπαχρέν		70	ά. Δελφίαν 8)5
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	ά. Παναμά 22)4 δι' 'Ιαπωνίαν		20964	ύπο παραλαβήν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ά. Ταϊβάν 9)5 διά Φρημάντλ		64	ΔΕΛΦΙΑΝ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ά. 'Αμδέρσαν 14)5		64	ΔΕΛΦΙΟΝ
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)11		65	ΔΕΛΦΙΟΝ Α. Λ. (δ.)
ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	53	4481	ά. Κέπι Τάουν 2)5		66	ΔΕΛΦΙΟΝ Γ. Κ.
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	69	3982	ά. Κωνπόλιν 21)4		67	ΔΕΛΦΙΟΝ ΓΑΙΒΡΙΔΗ
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΝΘ	69	4037	ά. Φελιτάσουν 11)5 διά Βερακρόύ		68	ΔΕΛΦΙΟΝ Η. .
ΓΙΟΥΡΓΟΥΝΙΤΥ	77	14600	ά. Κεμπέκ 12)5 διά Βερακρόύ		60	

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	65	4711	μετων. «ΜΗΛΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ»		16207	ε. Ταλκαρχόσανο 6/5
ΔΗΜ. Α. ΔΕΜΟΣ	73	35545	ά. Πόλογχος 14/5 διά Νιούκαστλ		44222	δ. Γιβραλτάρ 10/5 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	δ. Γιβραλτάρ 14/4 διά Λαττάκια		893/	ε. 'Αντεν 11/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ε. Σμύρνην 21/4		58	4234 ε. Πειραιά 9/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣ-					51	4847 ε. Μασσαλίαν 13/5
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	ε. "Αμοτερνταί 15/5		51	8085 ε. Ναγκόγια 26/4 διά Λάγος
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ε. Βενετία 9/5		55	6515 ε. Ριγιέκα 18/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	ά. Λιθόριο 28/4 διά Ταρτούς		69	6359 ε. Π. Χάρκουρτ 14/5 δι' 'Αμπιτζάν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ά. Ριγιέκα 12/5 'Αλεξανδρειαν		65	20514 ε. Υόρκην 16/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	ύπο παραλαθήν		56	8377 ε. Βενετία 14/5 διά Κων(πο)λιν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	δ. Μπρούναμπουτελ 20/4 Κλαπέντα		46	34/2 ε. Καλαμπάρ 12/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	51	2214	ε. Πόρτ Σαΐδ 4/5		71	9885 ε. Λιθόριο 6/5 διά Μαρακάμπο
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.					56	3656 ε. Λισσαθώνα 18/5 διά Μαπόστο
ΔΑΙΜΟΣ	71	10190	ά. Γένοβα 17/5 διά Δ. 'Αφρικήν		57	8773 ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ-					58	3963 ε. Ιτς 21/5
ΚΟΣ	71	16226	δ. Μορουγκάρο 28/4 διά 'Ιαπωνίαν		59	11840 ε. Μαπόύτο 20/5 διά Κ. Τάουν
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ά. Ραβέννα 20/4 διά Λαττάκια		60	7066 ε. Ρόττερνταμ 19/5
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ε. Κων(πο)λιν 2/5		60	8539 ε. 'Αμπέροαν 15/5
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	8904	ε. Βούσιάνη 5/5		70	10006 ε. Ντακάρ 15/4 διά Λάγος
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	58	16277	ά. Τρίπολιν Λιθάνου 27/4 δι' 'Ελλαδα		53	5755 ε. Λ. Πάλμας 1/5
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ	64	6275	ε. Ρόττερνταμ 19/4		58	8931 μετων. «ΙΝΝΑΡΕΝ»
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ε. Λάγος 2/3		58	7271 ε. 'Αμπέροαν 19/5
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	77	6400	εις Πέραμα ύπο συμπλήρωσιν		54	1443 ε. 'Αμπέροαν 5/5 δι' 'Αλγέριον
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-					72	16055 ε. Ειδεν 12/5
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	ά. Δ. 'Αντζελες 22/4 διά Γιοκούχαμα		60	9959 ε. Κουβέιτ 19/4
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Βηρυτόν 26/4 διά Λαττάκια		61	9058 ε. Ρόττερνταμ 13/5 διά Βεγγάζην
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Ρίο Γκράντε 28/4 δι' 'Ιταλίαν		67	33980 ε. Αιθουργον 30/4 (έπισκ.)
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	ε. Μπ. 'Άρες 20/5		72	10194 ε. Ρουέν 8/5
ΔΙΔΩ	46	3351	εις Λάγος 28/1		57	4023 ε. Νάγκογια 9/5 δι' 'Οίτα
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Νάρθικ 18/5 δι' 'Εμδεν		55	9718 ε. Θέουτα 5/5
ΔΙΡΦΟΥ ΙΙ	59	7801	εις Λάγος από 30/1		59	11894 ε. Λιθερπούλ 10/5 διά Βιτόρια
ΔΙΩΝΗ	54	1832	ά. Πειραιά 7/5 δι' 'Αλγέριον		73	3717 ε. Κων(πο)λιν 22/4
ΔΟΡΥ	54	4784	ε. Μπ. 'Άρες 11/5		67	22119 ε. Πόντα Πάλμας 28/4
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Μπάχια Μπλάνκα 5/5		60	8717 ε. Κων(πο)λιν 20/2 Κωνστάντζαν
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Νεκοτάε 29/4 δι' 'Αλγέριον		64	2/63 ε. 'Αμπέροαν 14/5 δι' 'Αλγέριον
ΔΡΥΑΔΕΣ	54	8251	ύπο παραλαθήν		67	13195 ε. Γιβραλτάρ 12/5 Κωνστάντζαν
ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Ρόττερνταμ 17/5		54	10251 ε. 'Αλεξανδρειαν 7/5
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ε. Ρόττερνταμ 23/4 δι' 'Αλγέριον		49	4713 ε. Ρεσίφε 28/4 διά Κωνστάντζαν
ΔΩΣΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς		59	7271 ε. Μπιλμπάσ 22/4 Παραμαρίπο
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	70	18662	ε. Ρόττερνταμ 19/5		43	5331 ε. Γένοβα 17/5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙ'Μ	74	16398	ε. Νταμάρι 11/5		66	38339 ε. Χάρθρη 16/5
ΔΩΡΟΓΕΩΣ Τ.	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς		67	7824 ε. Μομπάσα 12/5
ΔΩΡΟΣ	56	9070	ε. Λάγος 7/4		56	9990 ε. Παναμά 25/4 δι' Ειρηνικόν
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	ά. Βαρκελώνην 30/3 δι' 'Αθάνας		55	2977 ε. Λ. Πάλμας 12/5 διά Λάγος
Ε. Δ. ΙΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	ά. Κόρπους Κρίτη 22/4		61	9999 ε. Γουδρώ 19/4
ΕΒΕΑΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Παραγάνου 30/5 διά Βομβάνη		57	9661 ε. Α. Ταύρας 24/3
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	δ. Πόρτ Σαΐδ 23/4		56	1/19 ε. Π. Άλμπερν 17/5
ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	δ. Ντακάρ 9/5 δι' 'Αγγλίαν		48	3198 ε. Π. Σάτιδ 11/5
ΕΒΜΑΡ	76	16396	δ. Γιβραλτάρ 7/5 διά Μ. Θάλασσαν		62	9706 ε. Της 27/3 διά Ταρτούς
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ε. Κόρπους 8/5		51	4177 ε. Λισσαθώνα 19/5
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ε. Γκρίνκον 13/5		70	10006 ε. Μπέρα 17/5 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289	άργει εις Πειραιά από 17/2		58	8122 ε. Π. Σάτιδ 4/5
ΕΙΡΗΝΗ Η.	63	8309	ε. Πόρτ 'Ελλιζαμπεθ 20/5		67	14800 ε. Βετακαπατνάμ 10/5 διά Ματάνζας
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ	58	7053	ύπο παραλαθήν		73	1/66 ε. Κόρπη 13/5
ΕΙΡΗΝΗ ΖΥΛΑ	54	7835	δ. Πόρτ Σαΐδ 17/5		63	9991 ε. Κόρη 17/5 διά Βερακρούζ
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8138	ύπο παραλαθήν		60	9706 ε. Μπάραν 4/5 διά Μπαχρέτην
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ά. Ψωνίουλην 7/5 δι' 'Υμουσίνεν		50	10016 ε. Παναμά 9/5
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Ασσάμην 21/4 διά Τζιμπούτη		60	4/14 ε. Θέουτα 22/3 διά Λάγος
ΕΚΑΒΗ	56	11528	ά. Τζάκονιαν 29/4 δι' 'Ιταλίαν		68	16004 ε. Ταραγκόνα 30/4
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ά. Πόρτ Σαΐδ 7/5		62	2/62 ε. Κόπη 8/5
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ά. Φός 15/5 διά Τολέδο		73	10713 ε. Χούλη 17/5 διά Ρόττερνταμ
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10/5		55	16300 ε. Γιβραλτάρ 28/4 διά Δυρράχιον
ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Σίδνευ 22/3 δι' Ερόπηνη		65	10347 ε. Σουέζ 12/5 διά Κουβέιτ
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Σουέζ 16/5 διά Χούγκανα		58	10152 ε. Μάλμη 10/5 διά Νορκόπικη
ΕΛΑΓΓΑΝΗ	70	12791	ά. Χαράκια 9/5		58	7/2 ε. Γένοβα 12/5
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VI	51	7264	ά. Αλεξανδρειαν 11/5 δι' 'Ισπανίαν		55	1/60 ε. Λανδίνον 18/5
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άργει εις Πειραιά από 11/1)75		55	5008 ε. Σ. Λαρέντζο (Αργ.) 9/5
ΕΛΕΝΑ	56	6834	ύπο παραλαθήν		58	
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ε. Μαΐαμι 2/5		58	
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Ντόρμπαν 12/5 διά Μαυρίκιουν		58	
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	ε. Φιλαδέλφειαν 21/4		58	
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ά. Φράσουαν 12/5 δι' Αθύουσταν		58	
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4084	ε. Ρουέν 14/5		58	
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	ά. Ριγιέκα 14/5 διά Θεσσαλονίκην		58	
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Τάμπα 7/5 δι' 'Αμβούργον		58	
ΕΛΕΝΗ Τ.	49	4294	ε. Θέουτα 21/3		58	
ΕΛΕΝΙΑ	63	5289	ά. Π. δφ Σπαήη 11/5		58	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	ά. Γιοκούχαμα 23/4 δι' 'Αθάνα		58	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	ά. Θέουτα 16/3 διά Λάγος		58	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Λάς Πλάμας 14/5		58	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Π. δφ Σπαήη 15/5 διά Μεξικόν		58	
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. 'Εσπεραν 1)5 δι' 'Ισπανίαν		58	
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	ά. Θέρωνταν 1)5 διά Χαϊφόγκ		58	
ΕΛΙΝΕΑ	50	4675	ά. Γιβραλτάρ 5/5 διά Λίθανον		58	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ά. Πειραιά 18/4 διά Χαλκίδα		58	
ΕΛΚΑΝΤΙΑ	72	1994	ά. Όκρικα 28/4 διά Σαπέλε		58	
ΕΛΛΑΣ	56	4380	ά. Πειραιά 12/5 διά Βηρυτόν		58	
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Έποεραν 1)5 δι' 'Ισπανίαν		58	
ΕΛΕΝΕΙΚ ΑΙΝΤΗΑΣΣ.	72	8987	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14/5		58	
ΕΛΕΝΕΙΚ ΓΚΑΟΡΥ	56	7510	ά. Πειραιά 13/5		58	
ΕΛΕΝΕΙΚ ΓΡΕΙ'Σ	63	7298	ά. Ταΐλιαν 19/5 διά Καλκούττα		58	
ΕΛΕΝΕΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝ	71	10328	ά. Καράτια 12/5		58	
ΕΛΕΝΕΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ά. Χαμπτον 9/5 διά Ν. 'Ορλεάνην		58	
ΕΛΕΝΕΙΚ ΑΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Μομπάσα 13/5		58	
ΕΛΕΝΕΙΚ ΔΩΡΕΑ	60	7293	ά. Νταμάρι 18/5 διά Κουβέιτ		58	
ΕΛΕΝΕΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Βόλων 19/4		58	
ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	72	8987	ά. Βαλτιμόρη 7/5		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Μόντρεαλ 18/5 διά Βενετία		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΠΑΙΩΝΗ	62	6659	ά. Βαλένθια 9/5 διά Κ. Τάουν		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ά. Μπάραν 19/5		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	71	10327	ά. Σουέζ 17/5 διά Νταμάρι		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ά. Κ. Τάουν 12/5 διά Ν. 'Ορκην		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΣΗ.	72	10327	ά. Γιβραλτάρ 15/5 διά Σαβάνναν		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ά. Κούπριο 18/5 δι' 'Αντεν		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΣΚΑΪ'	62	7259	ά. Ταΐλαν 3/5 διά Καλκούττα		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Βενετία 17/5		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Μόντρεαλ 12/5 διά Πειραιᾶ		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Χαμπτον ρόδης 13/5		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Σουέζ 19/5 διά Δ. 'Αφρικήν		58	
ΕΛΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Καράτια 18/5 διά Μομπάσαν		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Γιβραλτάρ 15/5 διά Πειραιᾶ		58	
ΕΛΛΕΝΕΙΚ ΦΑΙΘΩ	72	10327	ά. Γιβραλτάρ 14/5 διά Μπράουνσβι		58	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Μομπάσα 12/5		58	
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς		58	
ΕΛΛΗ ΙΙ	57	2555	εις 'Αλεξανδρειαν 6/3		58	
ΕΛΛΗ ΙΙΙ	47	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς		58	
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9384	ε. Σιγκαπούρων 9/5 διά Κορέαν		58	
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	ε. Τιμινχάμ 12/5		58	

ΘΕΟΦΙΛΟΣ κ	61	1521	ά. Φρεντερίσια 2)5 Βέντστολ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΙΟΣ	68	23666	ά. Ισισαθώνα 13)5
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Λισσαδώνα 10)5 διά Μπ. 'Αύρες	ΚΑΠΙ. ΖΑΥΡΟΣ	66	16104	έ. Τζέντα 21)4
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Μπ. 'Άύρες 19)4 διά Κοτονού	ΚΑΠΙΩΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16060	έ. Νηπτρότι 13)5
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ά. Π. Χάρκουρτ 5)5 διά Σινόν	ΚΑΠΙΠΑ ΒΙΚΙΟΥΡΙ	66	16062	άργει είς Πειραιά διά 25)3)76
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	65	15932	ά. Κ. Τάουν 6)5 διά Περσικόν	ΚΑΠΠΑ ΣΑΜΟΙΟΝ	61	6934	δ. Ντάρμπιταν 5)5 διά Τζιμπουτή
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	59	8062	ά. Σιγκαπούρην 14)5 Σουραμπάγια	ΚΑΠΠΑΙΝ Β	54	8401	έ. Κέιτ Τάουν 10)5
ΘΕΩΝΗ Σ	58	2405	έ. Λάγος 26)4	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣ-ΘΕΦΕΝΗΣ	65	18995	δ. Σουέζ 2)5
ΘΗΡΑ	62	13891	έ. Ν. 'Ορλεάνη 16)5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΗΣ	71	30193	έ. Σιγκαπούρην 15)5
ΘΗΡΑ	60	6155	άπο παραλάβην	ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	έ. Γκιζάν 14)5
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22221	έ. Βοστώνη 28)4	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	ά. 'Αμπιτζαν 30)4
ΘΩΜΑΣ Α	58	11213	ά. Πειραιά 12)5 διά Μτακάρ	ΛΑΙΠΙ. ΛΕΩ	62	1946	ά. Πειραιά 11)5 διά Κωνσταντζαν
ΘΩΜΑΣ Γ. ΙΣΙΜ-ΠΑΗΣ (δ.)	58	18297	δ. Παναμά 3)5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΤΝΟΣ	66	9931	α. Μόντρεαλ 16)5 διά Χάμποτον ρόδων
ΘΩΜΑΣ Κ	53	7353	ά. Τζιμπούτι 15)1 διά Χοντέιντα	ΛΑΙΠΙ. ΜΗΤΣΟΣ	56	1122	έ. Ριγιέκα 14)5
ΙΑ	71	9426	έ. Πουέρτο Καμπέλο 2)5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ	61	10503	ά. Κλήσελαντ 2)5 διά Σικάγο
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	1576	ά. Πειραιά 11)5	Π. ΑΙΒΑΝΟΣ (δ.)	77	120000	εις Χακούτατέ άπο συμπλήρωσιν
ΙΑΣΩΝ	70	11459	ά. Κουβέντι 14)5 διά 'Αμπου Ντάμπι	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9151	έ. Σιγκαπούρην 16)3
ΙΕΡΑΣ (μικτόν)	66	41207	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)4 διά Μπαχάμας	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ	61	13457	ά. Μπρόμπιταν 15)5 δι' ΗΠΑ
ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9146	ά. Πειραιά 28)4 διά Ρουμανίαν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Ρ	66	16021	ά. Μπ. 'Άύρες 5)5 δι' Ιαπωνίαν
ΙΩΑΚΗ	68	9166	ά. Μπαντάρ Σαπούρη 17)4	ΚΑΠΠΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	59	6445	ά. Μαυρίκιον 4)5 δι' Αγγλίαν
ΙΩΑΚΗ . ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Μπρούνουμποτελ 4)5 Σουίνουσκι	ΚΑΡΑ	65	13313	ά. Ναγκόδιγια 29)4 διά Π. Σομόζα
ΙΩΑΚΗ ΣΕΓ'ΑΟΡ (δ.)	29	12725	έ. Κάτιλα 3)5	ΛΑΡΑΓΙΣ ΣΚΑΛΗΣ	65	18442	έ. Λονδίνον 20)5
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Τζιμπούτι 30)4 διά Σαλέεφ	ΚΑΡΕΝ	76	4617	ά. Γιεραλτάρ 11)5 διά Τρίπολιν
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Μπαντόντο 2)5	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ	64	3085	δ. Σουέζ 17)5 δι' Έρ. Θάλασσαν
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Κουβέντι 4)5	ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Πειραιά 3)5 διά Χαλκίδαν
ΙΕΝΑ	76	16261	ά. Γιεραλτάρ 15)5	ΚΑΡΑΒΟΑ	75	29314	ά. Λ. 'Αντζελες 16)5 διά Βαρκελώνην
ΙΝΑΝΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	9929	ά. Σιγκαπούρην 9)5 δι' Ινδονησίαν	ΚΑΡΟΣ	47	8288	έ. Τενερέζην 21)5
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Γιεραλτάρ 18)5 διά Χιούστον	ΚΑΡΥΑΣ	68	25084	ά. Κολούπιατα ρίθερ 2)5 δι' Ιράν
ΙΝΩ	54	4339	έ. Σιγκαπούρη (επικ.)	ΚΑΡΥΑΣΙΣ	70	3467	έ. Τζέντα 1)5
ΙΟΝ	63	7832	ά. Π. Σαΐδη 17)5 διά Μπ. Σαπούρο	ΛΑΖΑΣ	56	10886	ά. Γιεραλτάρ 11)5 δι' Όραν
ΙΟΝΙΚ ΚΟΜΜΑΤΕΡ	65	30516	ά. Φιλαδέλφειαν 12)5	ΚΑΣΠΙΑΝΑ ΔΑΙΦ	64	3401	ά. Θέσσαλη 2)5 διά Μπ. 'Άύρες
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	58	5769	ά. Λεμεσούν 17)5	ΚΑΣΠΙΑΝΑ ΔΑΙΦ	59	15314	έ. Παρανίτη 20)5
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	62	8164	έ. Σάντος 12)5	ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	έ. Πόρτλαντ (Με)
ΙΡΙΣ	59	8479	ά. Καντίλι 16)5 διά Ραβέννα	ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ	63	3499	έ. Π. α Πιέρ 20)4
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Γιεραλτάρ 11)5 διά Π. Σουδάν	ΚΑΣΙΓΡΙΑΝΙ ΙΙΙ	71	9870	ά. Τόκιο 11)5 διά Σουζάκι
ΙΡΙΣ	55	5117	ά. Χοντέιντα από 18)11	ΚΑΤΕ Α	66	3422	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΡΙΣ	72	4999	ά. Πειραιά από 26)5)76	ΚΑΤΕ Α	55	2993	ά. Λομπίτο 23)4 διά Ματαντί
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	άργει είς Πειραιά από 26)5)76	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	65	18723	ά. Βρέστην 3)5 διά Μπ. 'Άύρες
ΙΑΛΑΙΑ	46	6727	ά. Γιεραλτάρ 18)5 διά Χάμποτον ρόδων	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ά. Ν. 'Υόρκην 2)5 διά Κων. (κοπούν
ΙΧΘΥΕΣ	77	18200	ά. Αμέρεσαν 5)5 δι' Ακαζούτλαν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	ά. Αμέρεσαν 11)5 διά Τάκσονοβιλ
ΙΩ	58	7230	ά. Ρ. Ιανέριον 2)5 διά Λουάντα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-ΠΟΥΛΟΥ	58	2739	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β (δ.)	56	12230	άργει είς Πειραιά από 21)4)75	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-ΠΟΥΛΟΥ	77	9000	έ. Τάνι 18)5
ΙΩΑΝΝΗΣ Α	59	3162	ά. μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ	56	6214	δ. Π. Σαΐδ 12)4
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. Δ	64	8564	ά. Μπρούνουμποτελ 15)5 διά Ρωσίαν	ΚΑΤΙΑ	55	8447	δ. Γιεραλτάρ 17)5 διά Καζαμπλάνκα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΕΦΙΡΑΚΗΣ	52	39051	ά. Ρ. Ιανέριο 24)4 διά Σάντος	ΚΑΤΙΑ	63	1594	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	68	16326	ά. Λονδίνον 21)5 διά 'Αμβέρσαν	ΚΑΙΑΙΑ	52	3694	έ. Π. Σαΐδ 12)5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	55	14275	ά. Κ. Τάουν 4)5 διά Λάγος	ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ	65	47434	άργει είς Πειραιά από 5)5)76
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	57	8799	ά. Μπανουμ 6)4	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	ά. Γιεραλτάρ 16)5 διά Μονρόδια
ΙΩΝ	71	11506	ά. Μπανουμ 14)5	ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	άργει είς Πειραιά από 16)7)75
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει είς Πειραιά από 17)7)74	ΚΕΑ	58	13994	έ. Ροζάριο 9)5
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ά. Λισσαδώνα 4)5 διά Σέτε	ΚΕΑ	55	2683	έ. 'Αμπιτζάν 23)4
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΙΕΡΑΣ	69	30692	ά. Μουτσόδηρ 11)5	ΚΕΙΜΙ ΚΕΝΕΝΤΥ	58	10995	ά. 'Αγ. Βικέντιον 20)3
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Πόρτα Σαΐδ 18)5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	71	9868	ά. Χακάτα 10)5 διά Μπουσάν
ΚΑΒΟ ΛΑΚΥΩΝ	61	10934	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)4 διά Πολωνίαν	ΚΕΙΠ ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	ά. 'Αμπιτζάν 27)4 διά Βραζιλίαν
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ	60	22180	άργει είς Ιτέαν από 8)5)75	ΚΕΙΠ ΠΡΑΤΝΙ	73	8927	έ. Λονδίνον 11)5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	άπο παραλάβην	ΚΕΙΠ ΣΤΡΟΒΙΑΙ	58	13700	ά. Α. Πάλμας 7)5 διά Βραζιλίαν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑ δ	57	13268	άργει είς Ιτέαν από 11)5)75	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16373	ά. Βλιμγκούτον 17)5 διά Βαλτιμόρην
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Βρέμην 22)4 διά Βεγγάζην	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19866	έ. 'Αυλέρσαν 15)5
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ά. Κων. (πολιν) 6)5	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	έ. Πρέδεξαν 8)4
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	ά. Φερρόδ. 13)5	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ	54	8904	έ. Ίμιανχα 16)5
ΚΑΒΟ ΛΟΙΤΟΣ (δ.)	69	51696	ά. Π. ντε Μπούν 9)5 διά Βεγγάζην	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ	41	1580	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ά. Γιεραλτάρ 9)5 διά Φρήπορτ	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	53	13950	έ. Πειραιά 12)4
ΚΑΒΟ ΜΑΙΑΙΔΑΣ	57	11089	ά. Ρεοίδ. 24)4	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	53	2285	ά. Μπρούνουμποτελ 14)5 διά Τρίπολιν
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	55	23793	ά. Πειραιά 17)3	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ά. Σουέζ 12)5
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. Σεθδίλην 7)4 δι' Αλγερίου	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	ά. ρόπτερηταν 13)5 διά Γιεραλτάρ
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	48908	ά. Φιλαδέλφειαν 15)5 δι' Αρούμπα	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΙΕΡ	56	8362	έ. Μπαγκόκ 3)5
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	ά. Π. σαΐδ 30)3 διά Κουδείτη	ΔΕ. ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	70	103012	ά. Γιουροπόρτ 15)5 διά Γιεραλτάρ
ΚΑΘΩΡΙΝ	63	9767	άπο παραλάβην	ΚΙΓΚ ΘΗΣΥΛΣ (δ.)	56	21131	άργει είς Πειραιά από 18)4
ΚΑΘΩΡΙΝ Δ	70	16306	ά. Τολέδο 6)5 δι' ΉΠΑ	ΚΙΓΚ ΘΗΣΥΛΣ	57	9153	ά. Λάγος 12)5 διά Ρίο Γκράντε
ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	ά. Λ. 'Αντζελες 8)5 διά Γκαλδέστον	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	ά. Πόρτλαντ Με. 4)5 διά Κιουρασάο
ΚΑΓΙΡΟ	53	4635	ά. Φλόσιαν 11)5 δι' Αλεξανδρείαν	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	άργει είς Πειραιά από 22)2
ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. Γιεραλτάρ 26)4 διά Κωντούτζαν	ΚΙΓΚ ΝΕΣΙΩΡ	63	15378	έ. Λάγος 16)4
ΚΑΙΤΗ	54	3817	ά. Τζένταν 17)5	ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	58	20487	ά. Γιεραλτάρ 8)5 διά Πειραιά
ΚΑΙΛΑΙ	49	3831	ά. Ντάκαρ 29)4 διά Γιαρίμακα	ΚΙΓΚ ΝΕΜΕΛΟΥ	67	17050	ά. Πλαναδ 13)5
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΙΛΔΑΙΑ	64	12624	ά. Κάιρην 4)5 διά Σ. Τζών
ΚΑΛΑΧΑΡΗ	59	6406	ά. Λόμη 19)4	ΚΙΛΜΟΔΛΟΣ	64	7891	ά. Ελασινόρ 14)5 διά Σήρνες
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4755	ά. Π. ντε Μπούκ 13)5 διά Πειραιά	ΚΙΛΩΣΙΚ	73	16068	άργει είς Πειραιά από 3)3)75
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	4295	ά. Κωντούποιν 28)3	ΚΛΑΥΑΙΔΑ (μικτόν)	66	73492	έ. ρόπτερηταν 16)5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16438	ά. Ντρόπτοι 17)5	ΚΛΑΥΑΙΔΑ	66	10601	έ. Λέπι Ταύρης 8)5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	58	2556	ά. Τερέγεσταν 12)5 διά Βηρυτόν	ΚΛΕΩΙΩΝΘ	76	16366	ά. Λός 'Αντσιόν 5)5 διά Μπαλμπάσα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	74	9074	ά. Μπ. 'Άρες 30)4	ΚΛΕΩΙΩΝΘ	58	8791	ά. Αντόνιο 5)5 διά Μπαλμπάσα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	55	15938	ά. Αμοτερόντα 8)5 διά Νηπτρότι	ΚΛΕΩΙΑ (δ.)	63	38964	ά. Κόρπους Κρίστι 1)5
ΚΑΛΛΙΟΠΟΙΣ (δ.)	59	6216					

ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	δ. Κωνιόπολιν 12)5 διά Μ. Θάλασσαν	ΜΑΙΡΑ	77	9483	ξ. Νταμάρι 7)5
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	δ. Λέικ Τσαρέλη 7)5	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ξ. Κάλαντηποργκ 3)5 Χάμπτον R.
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΤΖ	55	2671	δ. 'Αιμερέραν 17)5 διά Τρίπολιν	ΜΑΙΡΗ	57	10687	άργει εἰς Πειραιά από 11)6)75
ΚΟΥΝΗ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5993	εἰς Μπαγιόνιν από 4)10)76	ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	ά. Πειραιά 1)5 διά Χαλκίδα
ΚΟΥΝΗ ΟΦ ΣΚΑΪ'	58	12459	άργει εἰς Πειραιά από 6)8)76	ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ξ. Βρινδήσιον 12)5
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	ά. Σύρτερμποργκ 7)5 Νορκούπικ	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ά. Νοττελτον 18)5 Ν. Πλάμουθ
ΚΟΥΜΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ά. Σουάμπιτα 6)5 διά Σακάλ	ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ά. Δρέπανον 16)3 διά Λάγος
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1866	ά. 'Αιμερέραν 17)5 δι' Αλγέριον	ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	55	3865	ξ. 'Αστόντη 13)5
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΑΛΟΥΡ	61	3866	ύπο παραλαβήν	ΜΑΙΒΙΝΑ	58	38286	ξ. Γιεραλτάρ 27)4 δι' ΗΠΑ
ΚΡΗΤΑΝ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	62	14047	δ. Παναμά 10)5 διά Τόκιο	ΜΑΙΛΕΣΣΙΝΑ	58	2990	δ. Μπρούνομπουτελ 10)4 Αλγερίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΓ' ΜΠΙΥ	66	40129	δ. Σασέμπον 7)5 διά Κέμπτα	ΜΑΙΤΑΣΙΑ Ζ.	55	10707	δ. Τογκουαράραμας 12)5 Γουΐάνα
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΤΑΣΙΑ Σ.	55	5868	δ. Σουέζ 16)5 διά Περσικόν
ΚΡΗΤΗ	54	1996	ά. Σαπάλελη 10)3 διά Ντακάρ	ΜΑΙΝΕΣ	55	8526	ά. Μπάραρον 5)5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ά. Τείμπλ Μπαίν 5)5	ΜΑΙΝΘΟΣ	77	5500	ά. Παναμά 9)5
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ά. Κ. Τάουν 22)4 διά Περσικόν	ΜΑΙΝΙΝΑ III	61	6915	ξ. Παναμά 26)4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ά. Τέμπλ Μπ. 19)4	ΜΑΙΝΑ	71	16004	ά. Νέαπολιν 18)5 διά Γένοθαν
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ' (δ.)	73	61054	ά. Γιεραλτάρ 18)4 διά Μπόνυ	ΜΑΙΝΟΣ Π.	69	2965	ά. Βάλθη Μπαίν 27)4 διά Αιμέραν
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ά. Τέμπλ Μπ. 29)4	ΜΑΙΝΟΥΕΛΑ (δ.)	53	5603	ά. Λίθερπούλ 21)5 δι' Αιμέραν
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ξ. Γουνία 3)5	ΜΑΙΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	51	11022	άργει εἰς Πειραιά από 21)7)74
ΚΡΙΤΩΝ	56	1538	ύπο παραλαβήν	ΜΑΙΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	75	61172	ά. Ράς Τανόύρα 13)4
ΚΡΟΝΟΣ	67	7009	ξ. Κολόμπα 13)5	ΜΑΙΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	δ. Σουέζ 1)5
ΚΡΟΝΟΣ	47	4301	ξ. Άλεξάνδρειαν 17)5	ΜΑΙΝΤΟΙΝΑ	77	15900	εἰς Σακάλ ύπο συμπλήρωσιν
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΝΤΟ ΙV (δ.)	72	17432	ξ. Κάντλα 23)4
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ά. Τέμπα 17)5 διά Ντουάλα	ΜΑΙΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ά. Ιντσόβ 8)5 διά Μπουσάν
ΚΥΝΟΣ	57	13893	ά. Κοστακούλας 4)5 διά Χιούστον	ΜΑΙΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	119677	ξ. Μοιτάσσα 1)5
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ά. Κωνιόπολη 24)4 Κωνοτάντζαν	ΜΑΙΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Ν. Όρλεάνηγ 6)5 διά Π. Κορτέζ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	ά. Λάγος 1)5 διά Μιλάζο	ΜΑΙΡΒΕΛΑ	57	10172	ά. Π. Σαΐδ 24)4 διά Συρίαν
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ά. Ντουλούθ 10)5	ΜΑΙΡΑΡΙΤΑ	66	18177	ά. Γκήλογκ 27)3 διά Σαφάγκα
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ξ. Λουδίνιον 18)5	ΜΑΙΡΚΑΡΕΤ	53	3334	ά. Πειραιά 15)5 διά Ρουμανίαν
ΚΥΡΑ	63	10032	ά. Γιγκαπούρον 24)2 δι' Αφρικήν	ΜΑΙΡΚΡΙΤ Β.	59	11969	ξ. Τζένταν 5)5
ΚΥΡΑ ΕΑΣΗΝ	49	2032	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΡΚΩ	62	8951	ά. Δάς Πάλμας 10)5
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ	54	8532	ξ. Ρουέν 6)3	ΜΑΙΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ξ. Ντωρίπαν 18)5 (έπωλ.)
ΚΥΡΑΚΑΓΙΓΚΩ	67	29851	ά. Χάππτον Ρ. 15)4 δι' Αργεντινήν	ΜΑΙΡΙ	74	8925	ξ. Όθυ Σαΐδ 15)5
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Ν. 'Ορλεάνηγ 9)5 δι' Ισπανία	ΜΑΙΡΙ	58	4219	ά. Αιμούργον 18)5 διά Ρόττερνταμ
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α. Σ.	77	9800	ά. Φιλαδελφειαν 30)4 Μπ. "Αθρές	ΜΑΙΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Σίδνεϋ 12)5 διά Π. Σαΐδ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Γουρουρόπτη 9)5 Ρ. Πλέτη	ΜΑΙΡΙΑ	61	10333	δ. Σουέζ 14)5
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΙΙ	47	11115	ά. Χαλκίδη 12)3	ΜΑΙΡΙΑ	62	9455	εἰς Ρό. Γκράντε 26)11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	53	2178	ά. Αιμέραραν 17)3 Δουσκέρην	ΜΑΙΡΙΑ (δ.)	70	9101	ά. Ντώριπαν 7)5 δι' ΗΠΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ά. Μπ. Μπλάνκα 2)5 δι' Ιταλίαν	ΜΑΙΡΙΑ	65	42109	θ. Θέστα 4)5 διά Κέπι Μπόν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	ά. Ντακάρ 12)5	ΜΑΙΡΙΑ	59	5407	ά. Κίγκατον 16)5 διά Π. Αιμόν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11147	ά. Μπλημάριο 2)4 δι' Αθάνα	ΜΑΙΡΙΑ	57	3478	ά. Χάρκουρτ 17)4
ΚΩΣΤΑΣ	56	3430	ά. Τέμπα 19)5	ΜΑΙΡΙΑ III	53	825	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	9084	ά. Τζιουπούτη 1)5 διά Χοντέντα	ΜΑΙΡΙΑ Γ. Λ.	74	15938	ά. Αντζελες 29)4 διά Μανιλα
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ά. Δάλια 6)2 διά Λάγος	ΜΑΙΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ. 64	64	34827	ά. Κασίμα 13)3 διά Σιογκάμα
ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ	53	5921	ά. Καράποτη 14)5 δι' Αιμούργον	ΜΑΙΡΙΑ Κ.	70	9169	ά. Π. Καμπέλο 18)4
ΚΩΣΤΗΣ	77	23500	ά. Γιγκαπούρον 10)4 δι' Ήραν	ΜΑΙΡΙΑ Λ.	77	23000	εἰς Πιοκόχαμα ύπο συμπλήρωσιν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	54	4862	ά. Ρότερνταμ 14)5 διά Λόριεντ	ΜΑΙΡΙΑ Λ.	58	5145	ά. Λάγος από 11)0)76 (έπωλ.)
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	68	2296	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ά. Ντώριπαν 30)4 διά Καναδά
ΚΩΣΤΟΣ Μ.	62	14088	ά. Μπούτορη 8)5	ΜΑΙΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Κ. Τάουν 7)5 διά Σάντος
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	11419	ξ. Τζένταν 2)5	ΜΑΙΡΙΑ ΞΥΑ	68	9165	ά. Βακαγιάμα 13)5
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	10542	ά. Πειραιά 19)5 Π. Κελάγκ	ΜΑΙΡΙΑ Π.	65	1509	ά. Γκράπτον 21)5 δι' Όραν
ΛΑΙΓΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	8108	ά. Γιεραλτάρ 17)5 δι' Αργεντινήν	ΜΑΙΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Αμπαντάν 9)5 διά Καγκούιμα
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	3315	ά. Σ. Σαΐδ 14)5	ΜΑΙΡΙΑ Σ.	56	5769	ξ. Ταραγκόνα 7)5
ΛΑΚΜΟΣ	61	27462	ά. Πειραιά 17)5	ΜΑΙΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.)	58	11750	ά. Λίθερπούλ 18)5 διά Βραζιλίαν
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΑΙΟΥ-ΤΗΣ	62	15685	ύπο παραλαβήν	ΜΑΙΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ' ΙΘ (δ.)	66	42799	θ. Γιεραλτάρ 17)5 διά Σουηδίαν
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	6867	ά. Λευκίλη 24)4	ΜΑΙΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10155	ά. Λάγος 13)5
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	δ. Παναμά 27)4 διά Μανζανίλο
ΛΑΤΟ	52	4207	ά. Αιμουτού Ντ. 5)3 διά Καράτσοι	ΜΑΙΡΙΑΝΝΑ	62	10407	ά. Νεκοτάέν 4)5 διά Μπαχ. Μπλάνκα
ΛΕΔΕΑ	63	17878	ύπο παραλαβήν	ΜΑΙΡΙΑΝΝΑ V (δ.)	55	11095	άργει εἰς Πειραιά από 26)7
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	εἰς Χόργκ Κόργκ από 3)8	ΜΑΙΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Λάς Πάλμας 25)4
ΛΕΛΑ	59	5407	ά. Άλεξάνδρειαν 17)5 δι' Αιμούργον	ΜΑΙΡΙΓΟ ΣΕΜΕΛΟΥ	57	6116	ά. Χάρκουρτ 26)2 διά Λάγος
ΛΕΝΙΩ	56	5087	ά. Ταραγκόνα 17)5 διά Τρίπολιν	ΜΑΙΡΙΓΟ Μ. Φ.	61	9885	ξ. Ορντάς 13)5
ΛΕΝΤΑΣ	57	8854	ά. Μπιλιάνο 19)5	ΜΑΙΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. Μπογειναβεντούρα 6)5 δι' Ακαζούτλα
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΙΤ.	61	8783	ά. Γιεραλτάρ 11)5 διά Βεγγάζην	ΜΑΙΡΙΓΟ Ρ.	61	10692	ά. Λάγος 15)5 διά Π. Νουάρ
ΛΕΟ ΠΡΑΙΝΤ	70	1999	ά. Ελλεσμέρη 17)5 δι' Αρεβίστη	ΜΑΙΡΙΓΟΥ Ρ.	69	10839	ά. Αιμούργον 28)4 (έπωλ.)
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	ά. Γιεραλτάρ 6)5	ΜΑΙΡΙΕΤΤΑ	65	6302	ά. Αιμούργον 28)4 Μπαχ. Μπλάνκα
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	εἰς Λάγος από 10)10	ΜΑΙΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ά. Εμέδεν 22)4 (έπωλ.)
ΛΕΩΝ	75	15684	ά. Π. Σαΐδ 25)4	ΜΑΙΡΙΖΑ	60	3775	ά. Λάς Πάλμας 16)4 Π. Χάρκουρτ
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΑΚΟΥΣΗΣ	77	2311	ά. Σ. Σίδνεϋ 13)5	ΜΑΙΡΙΖΑ ΒΡΑΝΤΕ	63	44219	ά. Στένουγκουντ 9)4 διά Βέντοπιλς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ά. Μειλί 19)5 Αργκόλη Τέρμ.	ΜΑΙΡΙΖΟ ΠΑΝΔΑΝΚΑ (δ.)	68	11534	άργει εἰς Πειραιά από 30)7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ.	57	5553	ά. Σ. Σαΐδ 26)3	ΜΑΙΡΙΝΑ Λ.	65	19805	ξ. Μελβούρην 9)5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-ΠΑΝΗΣ	52	5461	ά. Σ. Σαΐδ 26)3	ΜΑΙΡΚΑ Λ.	75	14785	ά. Γιεραλτάρ 7)5 διά Βεγγάζην
ΛΟΓΙΑΣΤΑΝΗ	65	15738	ά. Σ. Σιγκαπούρην 8)5	ΜΑΙΡΚΙΖ	75	28082	ά. Τάπα 6)5 διά Ρόττερνταμ
ΛΟΓΙΚΑ	57	7478	ά. Κούεβίτη 25)4	ΜΑΙΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Εσμπιζεργκ 20)4
ΛΟΓΙΑΡΙΑ	61	8760	ά. Αντοφαγκάστα 3)5	ΜΑΙΡΛΕΝ	51	1851	ά. Σουέζ 4)5 διά Σαουδ. Αραβίαν
ΛΟΥΔΑ	51	4677	ά. Σ. Σάντος 12)5	ΜΑΙΡΑΙ Ε.	59	13595	ά. Π. Ωραίαν 15)5 διά Βενεζουέλα
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Άλεξάνδρειαν 19)5	ΜΑΙΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Κασιόύγκ 7)5 διά Μπ. Μασάρ
ΛΙΔΗΑΝ	64	4701	ά. Σιγκαπούρην από 14)12 (έπωκ.)	ΜΑΙΡΟΥΚΟΥ	57	8975	ά. Γιεραλτάρ 3)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΛΙΔΙΑΚΑ	55	6935	ά. Πειραιά 7)5	ΜΑΙΡΕΣΣΑ	55	9125	ά. Μπαγκρέιν 15)5
ΛΙΔΙΑΥ Β.	60	8562	ά. Ελάτητ 17)5	ΜΑΙΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	ά. Γιεραλτάρ 5)5 διά Τρίπ. Λιδίης
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. Ρότερνταμ 6)5 διά Τύνιδα	ΜΑΙΡΥΔΙΖ	68	2999	ά. Α. Ν. Όρλεάνηγ 4)5
ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΔ	55	1594	ά. Ταυτάδε 6)5	ΜΑΙΡΥΔΙΖΑ	70	15806	ά. Ρ. Ζαράριο 10)5
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)</td							

ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ·	57	3749	ά. Ν. Όρλεάνη 14)5 διά Χιούστον	ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΑ	67	2765	ά. Π. Κελάγκ 18)3 διά Λονδίνου
ΜΕΡΑΚ	57	6734	ε. Πειραιά 204	ΜΠΛΟΥ ΠΕΡΑ	69	2988	ώπο παραλαβήν
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082	ε. Ρότερνταν 18)4	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ·	51	2697	ώπο παραλαβήν
ΜΕΡΙΚΟΥΝΤΑ	77	18603	ε. Μανιλά 15)5	ΜΠΟΡΕ Β	68	3340	ά. Γουάλκου 19)5
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΪ·	64	1594	ά. Λιθόρων 12)5 διά *Αλγέριον	ΜΠΟΡΕ ΖΗ	72	3166	ε. Χαμίνα 12)5
ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ε. Ρότερνταν 18)5	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ	56	6553	ά. "Άλχος 14)5 διά Ρουέν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ· (δ.)	58	21479	άργει είς Πειραιάς από 25)175	ΜΠΡΑΒΟ ΛΔΕΣ	50	4375	δ. Μπρούνιμπούτελ 10)5 διά Λάγος
ΜΕΣΩΔΟΓΓΙ· (δ.)	74	61172	δ. Τζεμπέλ Ντανά 15)5 διά Τεργέστην	ΜΠΡΑΒΟ ΛΑΤΟΝΑ	55	3405	δ. Π. Σαΐδ 19)5 διά *Ιταλίαν
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	60	14269	ά. Μη. "Άρες 28)4 διά Τόνιδα	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6135	ώπο παραλαβήν
ΜΕΣΣΗΝΗΑ II	52	1905	ώπο παραλαβήν	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. Λάς Πάλμας 24)4 διά Λάγος
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17840	ά. Καράται 19)5 διά Μπάσαραν	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Π. Χάρκουρτ 28)4 διά Π. Τζεντίλ
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	77	19200	είς Τουρκού ώπο συμπλήρωσιν	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6235	ώπο παραλαβήν
ΜΕΣ. ΑΚΤΙΔΑ	77	19200	είς Τουρκού ώπο συμπλήρωσιν	ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	ά. Πειραιά 17)5 διά Λιθόρων
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ε. Αύτελτον 20)5	ΜΠΡΑΒΟ ΣΑΝ ·	45	3450	ά. Λάς Πάλμας 5)5 διά Λάγος
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Π. μπούκι 11)5 διά Λάγος	ΜΠΡΑΒΟ ΣΚΑΪ·	51	6022	ά. Πειραιά 26)4 διά Δρέπανον
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ε. Μέντραλ 18)5	ΜΠΡΑΒΟ ΣΚΑΪ·	69	2994	ά. Χέδισχαμ 15)5 διά Π. Σουδάν
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	77	18707	είς Τουρκού ώπο συμπλήρωσιν	ΜΠΡΑΚΑΡΙ Κ. (δ.)	61	2501	άργει είς Πειραιά
ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.)	77	19200	είς Τουρκού ώπο συμπλήρωσιν	ΜΥΚΑΛΗ II	77	15900	είς Σακάι ώπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ε. Μοπάσα 19)5	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	δ. Γερμαλάρ 11)5 διά Μοντεβίδεο
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Σιγκαπούρη 15)5	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ε. Κατίν 11)5 διά *Οράν - *Αλγέριον
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Αμέρεσαν 4)5	ΜΥΡΤΙΔΙΑΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ε. Δάνταιχ 15)3
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Ν. "Υόρκη 10)5 διά *Αρούμπα	ΜΥΡΤΩ	59	10400	είς Λοιδίνον 26)2
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Π. μπούκι 9)5 διά Περσικόν	ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	ε. Πειραιά 22)4
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	δ. Γιρβαλάτα 10)5 διά ΗΠΑ				
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	δ. Γιρβαλάτα 18)5 διά Λάγος				
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	δ. Σιγκαπούρη 16)5 διά Περιοκόν				
ΜΕΣ. ΠΗΝΗ	72	17718	ε. Λάγος 23)4				
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ε. Λάγος 15)5				
ΜΕΣ. ΤΟΑΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Ντουμπάι 22)4 διά Π. & Πιέρ				
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	δ. Γιρβαλάτα 4)5 διά Λάγος				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ 60	11702	δ. Γιρβαλάτα 10)3 διά Λάγος					
ΜΗΑΟΣ II	48	1338	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΗΑΟΣ III	49	2340	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΗΑΟΣ IV	53	3656	δ. Σουέζ 28)4 διά Κιζάν				
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22633	δ. Γιρβαλάτα 5)5 διά Κόνακρυ				
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Ν. "Υόρκη 30)3 διά Θεσσαλίη				
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	δ. Σ. Σαΐδ 15)5				
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΙΜΗΣ Η. ΠΑΠΑΙΟΣ	68	9068	ά. Αμβούργον 17)3 διά Κούδα				
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Μπαγκόκ 15)5 διά *Αφρικήν				
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Μπ. "Άρες 10)5 Ρότερνταν				
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Ν. "Όρλεάνη 12)4 διά Κιουράσο				
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	εξωθι Καράπι 15)5				
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝ	70	1582	ε. Π. "Οχά 2)4				
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝΕΣ	72	1580	ά. Λιθόρων 15)5				
ΜΙΝΙ ΛΑ·Ι·Τ	70	1582	ε. Πορτμαντάρ 4)5				
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	δ. Π. Σαΐδ 28)3				
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Κίγκον 17)5				
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	ά. Λεμεσόσ 17)5 διά Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	ε. Π. "Οχά 12)5				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Μίνα Χαλίδ 17)4				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Σουέζ 16)5 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. Μασαλίαν 5)5 διά *Ελλάδα				
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Π. "Οχά 31)3				
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Βαρκελάνη 12)5 Ντουμπάτη				
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ά. Ν. "Όρλεάνη 15)5				
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Κ	70	1591	ε. Πειραιά 15)5				
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·ΜΠΟΡ	71	1563	ε. Βίλαμποκτον 17)5				
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Ν	70	1582	ά. Μορμουγάκο 18)4 διά Περιοκόν				
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Σ	69	1572	ά. Πειραιά 17)5 διά Χαλκίδα				
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ά. Κίγκον 12)5 διά Χιούστον				
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	70	1591	ά. Λιθόρων 17)5 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ά. Παναμά 4)5 διά Κορίντο				
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ά. Ν. "Όρλεάνη 15)5 Σούριναν				
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ε. Πειραιά 19)5				
ΜΙΝΙ ΛΗΣ·ΙΖΕΝΤ	74	1578	ε. Χιούστον 27)4 Ντεμεράρα				
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Π. Σαΐδ 13)4				
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΠΤ	72	1580	ά. Λεμεσόν 6)5 διά Λαττάκια				
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	70	1591	είς Τζένταν 12)9				
ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ	70	1590	δ. Σουέζ 29)3 Ντουμπάτη				
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Βομβάνη 5)5				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δ. Π. Σαΐδ 18)5				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ε. Ταράστον 18)5				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ά. Πειραιά 17)5 διά Λιθόρων				
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ά. Π. "Οχά 7)5 διά Ντουμπάτη				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	ά. Μπαρμπάτον 6)5 Σ. Λουσία				
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Κίγκον 11)5 διά Παναμά				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ά. Ν. "Όρλεάνη 15)5 Ντεμεράρα				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζένταν 21)4				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	ε. Βομβάνη 1)5				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Βενετία 18)5 διά Π. Σαΐδ				
ΜΙΝΙ ΛΟΣ	71	1594	ε. Π. ω Πρίνς 4)5				
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Παραμάριό 4)5				
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Πουνταρένας 29)4 "Αγκουα Ντούλς				
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Λεμεσόν 13)5 διά Βηρυτόν				
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ε. Π. δφ Σπαίνη 8)5				
ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	ε. "Ειδονιασθ 22)5				
ΜΙΝΟΣ	75	28082	ά. Ρούμπο 11)5				
ΜΙΡΕΜΕ	68	4933	ά. Ν. "Όρλεάνη 5)4 διά *Αφρικήν				
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Τζέντα 6)5				
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ά. Μπ. "Άρες 5)5				
ΜΙΣΤΕΡΑ	52	9907	ώπο παραλαβήν				
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ά. Λαύριον 18)4				
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	ά. Μαϊάμι 13)5 διά Βενεζουέλαν				
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ 8.	71	124009	ά. Τέμπλι Μιτ. 3)4 διά Σ. Κρουάκ				
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	άργει είς Πειραιά διά 24)11				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ά. Μπαλτάδ 7)5 διά Ρ. Πλέιτ				
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	ά. Βενετία 11)5 διά *Ανκνα				
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. Αμέρεσαν 22)4 διά Μεροίνα				
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	61	12662	είς Σιγκαπούρη 18)5 διά Κελάγκ				
ΜΙΜΠΛΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Π. Στάνθον 28)4 Μελέδωρην				
ΜΙΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	άργει είς Πειραιά διά 30)176				
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Βρεμην 18)4 διά Λάγος				
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δ. Π. Σαΐδ 17)5				
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8777	ε. Πειραιά 3)4				
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5999	είς Ροστόκ ώπο συμπλήρωσιν				
ΜΠΛΑΤΙΝΗ ΓΚΑ	63	1562	ά. Σετούπαλ 16)5 Σ. Μάικελ				
ΜΠΑΡΟΥ	60	3068	ά. Βηρυτόν 6)5 διά Κωνσταντζαν				
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Αύγουστον 9)5 διά Λάγος				
ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	ά. Γιοκούμαρα 2013 διά *Αμπαλά				
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12150	ά. Ντρόμπαν 18)5 διά Μαπούτο				
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	ά. Ντακάρ 19)4				
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ά. Κ. Τάουν 30)4 διά Λάγος				
ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2961	ά. Κόκτα 16)5 διά Σαμφούντα				
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Αμέρεσαν 10)5 διά Λαττάκια				

ΝΤΑΦΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .	76	8175	ά. Τενερίφη 17)5 διά Ματανί
ΝΤΕΑΡΙΓΚ (δ.) .	68	80003	δ. Πόρτ Σαΐδ 3)4
ΝΤΕΛΩΚ ΜΙΡΑΚΑ .	61	13198	ά. Βρέμην 2)5 διά Μπράουναβιλ
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΛΑΥ· .	63	13721	ά. Κασιούγκ 26)4 διά 'Οζάκα
ΝΤΕΜΗΣ .	46	7831	άργει είς Πειραιώ από 5)6)75
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙΝΤ .	74	14552	ά. Λονδίνου 1915 διά Λάγος
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ .	77	14800	είς Μιχάρα όποι συμπλήρωσιν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ .	77	14800	είς Μιχάρα όποι συμπλήρωσιν
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΟΛ δ.	64	31040	είς Πειραιώ 9)2 (έπιοκ.)
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ .	57	8485	ε. Π. Καπτελο 15)2
ΝΤΙΜΙ Α. .	57	2676	ά. Ρόττερνταμ 5)5 διά Τρίπολιν
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.) .	65	39054	ά. Ν. 'Ορλέανη 23)4 διά 'Αρούμπα
ΝΤΙΝΑ .	54	5250	ά. 'Αμερέσαν 9)5 διά Λισσαδώνα
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ .	52	9210	είς Λάγος από 12)3)76
ΝΤΟΛΥ .	59	8840	Τουσουνάφτικ 15)2 Νιγηρίαν
ΝΤΟΛΥ .	55	3266	ά. 'Αμπιτζάν 28)4 διά Σάπελε
ΝΤΟΦΙΝ .	55	2472	ά. Κόπερ 30)4
ΝΤΟΜΙΝΙΚ .	62	1197	ε. Πειραιώ 24)4
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΑ .	61	13057	όποι παραλαβήν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ .	69	9072	ά. Βαρκελώνη 10)5 διά 'Αθάναν
ΝΤΟΡΙΚ (δ.) .	66	45280	ά. Βερμούδας 19)5
ΝΤΟΡΙΣ (δ.) .	76	68567	ε. Πειραιώ 13)4
ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	25476	είς Μπαρούντ 15)1
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10 .	74	15796	ά. 'Αμερέσαν 17)5 Κλήθελαντ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .	66	2999	δ. Π. Σαΐδ 24)4 διά Μεσόγειον
ΩΘΕΝΤΙΚ (μ.) .	73	7345	ά. Κακογκάδα 9)5 διά Περσικόν
ΟΘΩΝ .	57	9448	ά. Κολόμπο 12)5
ΔΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ .	62	11376	ε. Σορέλ 15)5
ΟΙΝΟΥΣ. ΚΑΡΕΙΤΖ .	72	20625	ά. 'Οζάκα 15)5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ .	66	22490	ά. Βιτόρια 9)5 διά "Αμστερνταμ
ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΙΝΤΕΝ .	72	20356	ά. Π. 'Αμπας 15)5 διά Κολόμπο
ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ .	72	23412	ε. 'Οζάκα 14)5
ΟΚΕΝΦΕΛΣ .	56	6659	ε. Ρουέν 15)5
ΟΓΑ Κ. .	66	2982	ε. Π. Χάρκουρτ 13)4
ΟΛΑΝΔΙΑ .	56	4380	ά. Χάμπον P. 17)5 Ν. 'Ορλέανη
ΟΛΥΜΠΙΑΣ .	58	5326	δ. Γιεραλτάρ 10)5 διά Πειραιώ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.) .	69	109579	ά. Τέμπη Μπ. 16)5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.) .	74	18204	ά. Ντουστάλ 17)5
ΟΛΥΜΠΟΣ .	51	6752	δ. Κων)πολιν 9)5 Μαύρην θάλασσαν
ΟΛΥΜΠΙΑ .	72	12111	ά. Βανκούβερ 14)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΟΜΗΡΙΣ .	55	3006	ά. Ν. 'Ορλέανη 17)5
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.) .	55	17102	άργει είς Πειραιώ από 4)1
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ .	53	1887	ε. Νουακότ 2)5
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.) .	65	38858	ά. Ν. 'Ορλέανη 10)5 διά Περσικόν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.) .	76	119821	ά. 'Αρούμπα 2)5 διά Περικόν
ΟΡΕΣΤΙΑ .	72	12110	ε. Μουκατίμα 26)4 (έπιοκ.)
ΟΡΙΕ .	55	6184	ά. 'Αμερέσαν 29)4
ΟΡΜΟΣ .	76	9100	ε. Ντόρμπαν 9)5
ΟΡΦΕΥΣ .	56	9942	ε. Μομπάσα 13)5
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.) .	72	51382	ά. Γιεραλτάρ 8)5 διά Τομπρούκ
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΖΙΕΡ .	65	38710	ε. Σιγκαπούρην 18)5
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ .	61	16622	άργει είς Πειραιώ από 16)3
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ .	72	14765	ε. Σιγκαπούρην 16)5 διά Λούμουτ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ .	70	10708	ά. Σουέζ 15)5 διά Κίναν
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ .	66	12458	ε. Βομβάνη 10)5
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΩΝ .	63	11963	ε. 'Αμπου Ντ. 7)5
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ δ.	70	73249	ε. Αγ. Φραγκίσκου 11)5
ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ .	57	4714	όποι παραλαβήν
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ .	66	3941	ά. 'Αμπιτζάν 20)4 διά Μονρόβια
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ .	55	8021	είς Λάγος από 31)12)75
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ .	53	7645	ε. Μομπάσαν 9)5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΙΙΙ .	56	8378	όποι παραλαβήν
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ .	52	1592	όποι παραλαβήν
ΟΥΝΤΕΝ ΝΤΕΝ .			
ΑΙΝΤΕΝ .	61	11043	ά. Κολούμπια P. 11)5 'Ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ .	53	4069	δ. Π. Σαΐδ 10)4
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ. .	63	15377	ά. Ντούλοθ 19)5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ .	50	1802	ά. Σουαντ 17)5 διά Ρουέν
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ .	49	1597	ε. Π. Σαΐδ 14)3
ΠΑΙΑΝ .	60	9317	ά. Καράτο 6)5 διά Σουέζ
ΠΑΙ Ι ΚΟΝ (δ.) .	58	23607	ε. Σ. Ράιντηγκ Π. 15)5 Χιούστον
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ .	50	5648	ε. Πειραιώ 20)4
ΠΑΛΜ Β. (δ.) .	58	21904	ά. Πειραιώ 25)4 διά Σύρον
ΠΑΛΜΙΣ .	58	5431	δ. Γιεραλτάρ 4)5 διά Χουέλεθα
ΠΑΛΜΥΡΑ .	58	5720	ε. Σαντάπερ 6)5
ΠΑΜΠΟΛΑ .	58	2750	ά. Καράτο 5)5 διά 'Αφρική
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ .	73	8953	ά. Μπλάφ 6)5 διά Ναγκόγια
ΠΑΝΑΓΙΑ .	53	3373	δ. Κων)πολιν 15)4 Μαύρην θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΑ .	51	5170	ά. Λ. Πάλμας 30)3
ΠΑΝΑΓΙΑ .	68	4429	ά. Χόγκ Κόγκ 2)4 Χαϊφόγκ
ΠΑΝΑΓΙΑ .	52	1295	ά. Τζέντα 13)4
ΠΑΝΑΓΙΑ Α. (δ.) .	60	13979	ά. Ρόττερνταμ 13)
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ .	56	10523	ε. Ν. 'Ορλέανη 9)5
ΠΑΝΑΓΙΑ Π. .	47	2576	ά. Καλαμπρ 21)4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΑΙΑΝΗ .	59	4125	ά. Γιεραλτάρ 17)5 διά Γένοθα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ .	44	2681	ά. 'Αλεξάνδρειαν 16)5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. .	59	2763	ά. Ταραγκόνα 9)5 διά 'Αλγερία
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η. .	71	3646	ά. Ρόττερνταμ 17)5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. .	57	10493	ά. Χόγκ Κόγκ 15)4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ .	58	9367	ά. Κ. Τάουν 11)5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ. .	66	13015	ά. Ματάνας (Βεν.) 20)4
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ Ζ2	72	16452	δ. Κων)πολιν 7)5 Κωνσταντζαν
ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ .	70	2995	ε. Λάγος 27)3
ΠΑΝΔΩΡΑ .	61	11925	ε. Σιγκαπούρην 17)5
ΠΑΝΕΑ .	66	4244	ά. Καράτο 17)5 διά Π. Σουδάν
ΠΑΝΘΕΟ .	67	3959	ε. Καζαμπλάνκα 15)5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ .	72	10349	ε. Ακίτα 9)5
ΠΑΝΟΣΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.) .	64	34179	ά. Ν. 'Ορλέανη 1)5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α. .	74	14790	ά. Χόγκ Κόγκ 11)4
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ .	49	1849	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΑΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ .	73	35545	ά. Βακοματού 12)5 Βανκούβερ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ .	61	16561	ά. Σέδεν άλ. 15)5 Καζαμπλάνκα
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ .	59	10169	ά. Ντουμπάτ 1)5
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ .	58	9603	ά. Μπάραν 8)5
ΠΑΠΑΛΕΗΣΗ .	57	8992	ε. Μπ. Αύρες 12)5
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ .	70	2909	ε. Γουάρον 25)4
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .	70	2902	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ .	72	4498	ά. Πάλμας 15)5
ΠΑΠΥΡΟΣ .	74	13036	ά. Γκάμπτς 29)4
ΠΑΡΑΚΟΠΗ .	77	16100	είς Πιουσόβαν όποι συμπλήρωσιν
ΠΑΡΑΛΟΣ .	62	10477	ά. Ντόρμπαν 5)5 διά Λείσες
ΠΑΡΓΑ .	59	10442	ά. Μπάραν 9)5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .	57	8184	είς Λάγος από 27)1
ΠΑΡΝΗΣ (δ.) .	59	23607	ά. Τεργέστην 11)5 Ρ. ές Σιδέρη
ΠΑΡΟΣ .	65	6838	ά. Χόμπαρτ 15)5 διά 'Αμβούργον
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .	59	4237	ά. Τσάρλες 8)5
ΠΑΣΙΦΙΚΑ ΚΛΙΦ .	56	6156	ά. Πειραιά 27)4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ .	66	44415	ά. Πειραιά 7)5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	άργει είς Τζοχόρε από 25)1
ΠΑΤΑΡΑΙ .	47	2754	ά. Κ. Κων)πολιν 17)5
ΠΑΤΡΙΣ .	52	2676	ά. 'Αλεξανδρειαν 2)5
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ. .	57	11076	ά. Λάγος 11)5 διά Κουαύταρης 7)5
ΠΑΥΛΙΝΑ .	64	9946	ά. Ρόττερνταμ 30)4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) .	51	15861	ά. 'Αλεξανδρειαν 3)5 διά 'Ελλάδα
ΠΕΛΑΓΟΣ .	67	15996	ά. Ματαραν 29)4
ΠΕΛΑΓΟΣ .	76	8376	ά. Παναμάδ 12)5
ΠΕΛΗΝΑΙΟΝ (δ.) .	58	12492	όποι παραλαβήν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.) .	65	34445	ά. Μποναρά 7)5
ΠΕΛΟΥ .	55	7508	ά. 'Αμερέσαν 8)1
ΠΕΛΟΥ .	59	1863	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΙΜΑ .	60	4865	ά. Λάγος 10)3
ΠΕΙΝΕΙΑΝ (δ.) .	59	23607	ά. Μπωμόν 28)4
ΠΕΝΤΕΙΚΟΝ (δ.) .	56	24502	ά. Ράς Τανόρα 9)5
ΠΕΡΑ (δ.) .	67	57794	ά. Πειραιάδ 18)4
ΠΕΡΓΑΜΟΣ .	48	1594	είς Πειραιάδ από 23)11
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥ- ΣΗΣ (μ.) .	76	15996	ά. Κων)πολιν 12)5 διά 'Οδησσόν
ΠΕΙΡΙΛΕΥΚΗ (δ.) .	54	10916	άργει είς Πειραιάδ από 22)3)75
ΠΕΡΑ Α' ΙΔΑΝΤ .	64	10865	ά. Τζιμουτί 1)4 διά Χοντέιντα
ΠΕΡΑ ΜΕΡΙΣΑΝΤ .	63	10866	ά. Πειραιάδ 9)5 διά 'Ιταλίαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .	62	9908	ά. Ντόρμπαν 13)4
ΠΕΡΑ .	53	8231	ά. Λάγος 14)4 διά Π. Τζεντίλι
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) .	63	33462	ά. Π. φό Σπαίην 17)5 διά ΗΠΑ
ΠΕΤΟΥΝΙΑ .	67	39108	ά. Ρόττερνταμ 6)5 διά Χάμπον ρόδας
ΠΕΤΡΟΥΝΙΑ .	57	7843	ά. Πουέρτο Καμπέλο 3)3
ΠΕΤΡΟΥΝΙΑ ΔΗΛΩΝΙΑ .	76	23149	ά. Μπάρηλ 2)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 2 (δ.) .	52	16083	ά. Πειραιάδ 19)5 διά Τόνιδα
ΠΕΤΡΟΛΑ 3 (δ.) .	51	14538	άργει είς Πειραιάδ από 24)3)76
ΠΕΤΡΟΛΑ 7 (δ.) .	54	20745	ά. Πειραιάδ 16)5 διά Μέγαρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.) .	56	12161	ά. Πειραιάδ 14)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.) .	55	12101	ά. Βρέμην 5)3
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.) .	57	12257	ά. Πειραιάδ 7)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.) .	54	12107	ά. Σουέζ 11)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.) .	58	20207	ά. Ράς Τανόρα 4)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 22 (δ.) .	55	16996	ά. Πειραιάδ 19)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.) .	56	17259	είς Πειραιάδ 15)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 25 (δ.) .	58	27279	ά. Ράς Τανόρα 15)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.) .	63	53141	ά. Πόρτ Σαΐδ 12)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 30 (δ.) .	64	53342	ά. Ράς Τανόρα 14)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.) .	66	43399	ά. Μόντρεαλ 14)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.) .	57	22479	ά. Πειραιάδ 5)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.) .	50	16485	ά. Πειραιάδ 15)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.) .	51	16440	ά. Σουέζ 16)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 35 (δ.) .	52	11593	ά. Πειραιάδ 20)4 διά Αύγουστον
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.) .	60	26467	ά. Σουέζ 5)5 διά Ράς Τανόρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 40 .	58	1860	ά. Πειραιάδ 19)5 διά 'Αμερέσαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 50 .	50	3647	ά. Σουέζ 18)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 80 .	71	1599	ά. Γιεραλτάρ 12)5 διά Τσάρλεσον
ΠΕΤΡΟΣ .	54	1585	ά. Ριγιέκα 30)4 διά Τρίπολιν
ΠΕΙΡΟΣ ΧΑΙΤΗΚΥΡ. δ.	58	20592	ά. Αίλ οφ Γκραίην 9)5
ΠΗΛΕΥΣ .	50	2282	ά. Μός 12)5 διά Πειραιά
ΠΗΛΕΑΣ .	69	10016	ά. Γιοκογάμα 7)5 διά Γκουαγιακίλ
ΠΗΛΙΟΝ (δ.) .	58	23607	ά. Ν. 'Ορκην 15)5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ .	61	10072	ά. Σουέζ Ντόρμπαν 18)5
ΠΗΤΕΡ (δ.) .			

ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.:	59	9125	ά. Πειραιά 10)5 διά Γιθραλτάρ	ΣΗΣΠΗΝΗ ΝΤΟΡΑ	76	3500	Ε. 'Αμέρερσαν 20)5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9866	ε. Π. Καπτέλο 14)4	ΣΗΣΠΗΝΗ ΤΣΑΛ-	76	2723	Ε. Λ. Πάλμας 20)5
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Χάμπτον ρόδος 17)5 διά Παναμά	ΛΕΝΙΖΕΡ	51	2332	ά. 'Αυδέρσαν 16)5 διά Τούνιδα
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ	55	7062	δ. Σουέζ 3)5	ΣΗΤΕΙΑ	51	10175	ά. 'Αλεξάνδρειαν 15)5 διά ΗΠΑ
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	δ. Παναμά 6)5 διά Πολωνίαν	ΣΙΓΑΝΙΩ Α. Σ.	68	10016	ά. Π. 'Αρθουρ 7)5
ΠΡΩΤΟΙΚΑΝΤΟΣ	68	9858	ά. Κέπι Τάουν 12)5	ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	έ. Σιγκαπούρην 16)5
ΠΤΟΛΕΑΜΑΤΙΣ	62	10162	ά. Μ. ἀ. Ἀχαντι 10)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΔΑΝΤ	58	11452	άργει εις Πειραιάς από 4)3)76
ΠΥΘΕΑΣ	67	4057	δ. Π. Σαΐδ 14)5 διά Ρότερνταμ	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	δ. Σουέζ 18)5 διά Περικόν
ΠΥΘΙΑ	72	10502	ά. Φρημάντλ 1)5 διά Σαλέεφ	ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ά. Λονδίνον 21)5 διά Λάγος
ΠΥΡΡΟΣ Β. (6.)	57	12881	ά. Πειραιά 23)4 διά 'Ισθμια	ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	δ. Π. Σαΐδ 2)5 διά Κολόνιο
ΠΩΛΙΝΑ	51	8684	ά. Ρότερνταμ 30)4	ΣΙΛΒΕΡ ΛΑ'ΙΤ	56	6739	ά. Μπιλμπά 2)5 διά Π. Καπτέλο
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	15000	δ. Μπρούνσμπουτελ 15)5 Πολωνίαν	ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	ά. Μαρακάμπο 27)4 Λά Γκουάρα
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	ε. Πειραιά 26)4	ΣΙΛΒΕΡ ΜΗΗΤΣ	51	6973	δ. Κανάπολιν 24)4 διά Γαλάται
ΡΑΤΑΧΙΛΛΑΣ	70	2678	ά. Βρέμην 13)5 διά 'Αλγερίαν	ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Σάντος 3)5 διά 'Ακαμπιά
ΡΑΦΗΑ Μ.	54	5431	ε. Ρεοί 28)4	ΣΙΛΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Πειραιά 5)5 διά Βόλον
ΡΕΑ	71	9025	ε. Κουβέιτ 9)5	ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ά. Ιουκουγιάμα 24)4 διά Τογιάμα
ΡΕΑ	56	4388	ά. Σιμπενίκ 27)4 διά Αύγουστα	ΣΙΝΙΥ	70	18287	ά. 'Αμέρερσαν 7)5 διά Λάγος
ΡΕΑ	61	4152	ά. Π. Χάρκουρτ 2)5	ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ. 8.	58	13093	ε. Ταλέρο 2)4	ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Ματούτο 16)5 διά Μπέτρα
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1121	ά. Νέαπολην 5)5 διά Σπέτσια	ΣΙΦΝΟΣ	58	13872	ά. Γκαλάθεστον 5)5
ΡΕΝΑ	50	6012	εις Πειραιά (έπισκεψι)	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά. Μοντρέαλ 10)5 Κόρνερμπού
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ε. Μαυρίκιον 3)5	ΣΚΑΠΤΟΥΓΙΑ	76	19150	ά. Λ. 'Αντζελες 9)5 διά Βανκούμπερ
ΡΗΓΚΑΛ (μ.)	51	12540	ε. Σητάλ 18)5	ΣΚΑΠΤΟΥΓΙΝΤ	70	9077	ά. Χάρηρην 2)5 διά Ν. Αμερικήν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	26	11503	ε. Λάγος 29)3	ΣΚΑΠΛΕΙ'Κ	53	3899	έ. Ρότερνταμ 13)5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	δ. Μπρούνσμπουτελ 16)4	ΣΚΑΠΛΑΙΟΥΤ (δ.)	61	22566	ά. Ματούτο 2)5 Κέρ άλ. 'Αμάγια
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΓ'ΝΙΖΕΡ. 5.	57	23693	άργει εις Πειραιάς από 30)4)75	ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9082	ά. Λ. Πάλμας 13)4 διά 'Αλγερίον
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΓ	65	13283	ά. Κολομβίας Ρ. 13)4 διά Κορέας	ΣΚΑΠΝΟΡΝΤ	66	25742	ά. Μπαλάς Τέρμ. 4)5 Λά Παμπίλα
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	16810	δ. Σουέζ 27)4	ΣΚΑΠΝΤΕΙ'Α	76	19451	ά. Ντάρμπιαν 30)4 διά Ρότερνταμ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23540	ά. Σέβεν αιλ 16)5 διά Φιλαδέλφειαν	ΣΚΑΠΝΤΕΙ'ΝΤ (δ.)	60	21130	ά. Ν. 'Ορλέανη 11)5 διά 'Αρούμπα
ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9700	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν	ΣΚΑΠΧΙΔΑ	61	12012	ε. 'Εσμπιτζέργκ 16)5
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ε. Τζενταν 24)3	ΣΚΙΑΙΔΟΣ	50	4367	έ. Μπ. 'Αθρες 11)5
ΡΙΒΑ	63	11599	ε. Ντουμπάι 9)5	ΣΚΙΑΙΘΩΣ	54	1856	έ. Χαλκίδα 1)5
ΡΙΟ ΚΡΑΝΤΕ	69	2398	δ. Κωνιτολιν 16)5	ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	ά. Ματούτο 18)5 διά Ντουμπάι
ΡΙΟ ΝΙΙ ΙΖΑΝΕΙΡΟ	57	4060	ε. Σαδάνναν 6)5	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	έ. Ρότερνταμ 19)5
ΡΙΟ ΝΙΟΡΟ	55	7790	ε. Λάγος 20)4	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Μπιλμπά 15)5
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	ά. 'Αμερόνα 18)5 Λ. Πάλμας	ΣΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	δ. Παναμά 15)5
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	ε. Π. Χάρκουρτ 10)5	ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9661	έ. Λάγος 5)3
ΡΟΔΑΝΟΗ Α.	24	5262	ά. Λάγος 12)5	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ-	62	8771	ά. Ναγκόγια 25)4
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Παναμά 10)5 διά Ειρηνικόν	ΣΟΒΕΡΕΙ-Ν ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	ά. Πειραιά 14)5 διά Λαττάκια
ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	μετων. «ΚΑΜΕΛΙΑ Β.»	ΣΟΒΕΡΕΙ-Ν ΣΤΑΡ	66	8534	έ. Κωνί(πολιν) 5)5
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Λισσαδών 13)4 διά Τσάρλεστον	ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Μορμουγκάο 8)5 διά Ρότερνταμ
ΡΟΖΕΑΣΗΝ	54	2676	ε. Κουέτη 7)5	ΣΟΥΑΝ ΔΕ'ΙΚ (δ.)	61	20433	ά. Πειραιά 19)5 Γιθραλτάρ
ΡΟΛΙΝΓΚ ΣΟΥΑΙΝΗΣ (δ.)	56	8590	άργει εις Μπλακούντερ από 16)3	ΣΟΥΑΝΣ	65	22341	ά. Ν. 'Ορλέανη 15)5
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3865	ύπό παραλαθήν	ΣΟΥΖΟΥ	57	10687	ά. Πειραιά 2)5
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ε. Πειραιά 17)5	ΣΟΥΖΟΥ ΜΑΡΙΑ	57	9760	ά. Λάγος 11)5
ΡΩΣ	54	8146	ά. Βομβάνη 7)5 διά Καλκούτα	ΣΟΥΖΟΥ ΝΤΡΑΠΡΑΙΖ	56	10483	έ. Πειραιά 10)2
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Σουάμπα 7)5 διά Βομβάνη	ΣΟΥΖΟΥ ΝΤΡΑΠΡΑΙΖ	56	10271	ά. Κουέτη 11)5
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	δ. Γιθραλτάρ 21)4 διά Β. Κορέαν	ΣΟΥΖΟΥ ΜΑΡΙΑ	61	7863	ά. 'Αλεξάνδρειαν 31)3 διά 'Ελλάδα
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Λάγος 9)5	ΣΟΥΖΟΥ ΝΤΡΑΠΡΑΙΖ	56	2959	ά. Γιθραλτάρ 18)5 Ρότερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΜΑ'ΙΚΕΑ	61	11317	ε. Καράστα 13)5	ΣΟΥΖΟΥ ΤΟΝΙΑ	61	7863	ά. Αλεξάνδρειαν 31)3 διά 'Ελλάδα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	έ. Ακασόύτλα 27)4	ΣΟΥΖΟΥ ΣΗΓΚΡΑΛ	53	2959	ά. Γιθραλτάρ 18)5 Ρότερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	70	24408	δ. Παναμά 15)5	ΣΟΥΖΟΥΑ Κ. (δ.)	59	25811	ά. Κοπέρ 14)5 διά 'Οθησσόν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	545	ε. Παναμά 12)4	ΣΟΥΖΟΥΑ Κ.	58	10635	έ. Πειραιά 8)4
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	άργει εις Μπλακούντερ από 16)3	ΣΟΥΖΟΥΑ (δ.)	55	16260	ά. Τέρνα 15)5 διά Τακοράντι
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	55	8992	ύπό παραλαθήν	ΣΟΦΙΑ	60	8251	ά. Αμπιτζάν 16)4 διά Μονρόβια
ΣΑΛΑΒΙΑ	56	8670	δ. Μπρούνσμπουτελ 22)4 Π. Χάρκουρτ	ΣΟΦΙΑ Α	50	5455	ά. Ιμινχάμ 16)5 διά Ντώρμπαν
ΣΑΛΜΕΡ ΜΠΡΙΖ	55	2588	ά. Θεόπουλος 15)5 Νερόπουτημπο	ΣΟΦΙΑ Β	53	2605	ά. Ριγέκα 6)5 διά Ταρτούς
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Σουάμπα 10)5 διά Χάρηρην	ΣΟΦΙΑ Δ	73	3647	ά. Τσιτιταθέκια 14)5 διά Τρίπολιν
ΣΑΜΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	71	5047	ά. Νόρτενχαμ 14)5 διά Χάιφα	ΣΟΦΙΑ ΙΑ ΚΟΛΟΚ	62	14622	έ. Τζένταν 5)5
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1549	δ. Μασσαλίαν 10)5	ΣΟΦΙΑ ΙΑΡΑΝΤΟ	53	2756	έ. Θέσην 26.32 Β - 50.14 Α 1)5
ΣΑΜΟΣ ΠΟΡΓΚΡΕΣ	73	8922	ά. Ρότερνταμ 19)5	ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ	55	13737	ά. Ρεσιφ 29)4 διά Φορταλέζα
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	ά. Σακάνη 12)5 διά Μελθούρην	ΣΟΦΙΑ ΙΙ	77	16400	έ. Νιούόρπορτ 20)5
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5687	ά. Παναμά 12)5	ΣΠΕΤΕΙΣΑΙ (δ.)	58	11962	ά. Ροζάριο 10)5 διά Περσικόν
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑ'Υ	54	8517	ά. Ρεσιφ 9)4 διά Συρίαν	ΣΠΙΡΙΤ ΟΦ	59	2881	ά. Βαρκελένην 13)4 Λά Γκουλέτ
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ά. Ρ. Αρένας 30)4 διά Ιαπωνίαν	ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	έ. Κωνιτολιν 16)5
ΣΑΟ ΠΑΥΛΟΔΙΟ	59	5852	ά. Σακάνη 11)5 διά Συμόρην	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	έ. Αεθούλη 4)5
ΣΑΟΥ ΠΑΥΛΟΔΙΟ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	άργει εις Πειραιάς από 16)6 δ (έπωλ.)	ΣΙΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	54810	έ. Ν. 'Ορλέανη 6)5
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΖ	72	16604	ά. Μπαχάνη 15)5 διά Ράσουμα	ΣΙΑΦΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	ά. Ν. 'Υόρκη 6)5 διά 'Αρούμπαν
ΣΑΡΑΠΟΓΚΑ	58	1783	ύπό παραλαθήν	ΣΙΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	άργει εις Πειραιάς 24)4 Π. Κελάγκ
ΣΑΡΑΠΟΓΚΑ	60	4083	ά. Αντες 23)2 διά Μόκα	ΣΙΑΛΩ Ζ	68	22118	ά. Π. Σάιδ 16)5 διά Μεσόγειον
ΣΑΡΑΜΠΟ	57	2396	ά. Χιουστόν 3)5 διά Ρ. Χάινα	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.	56	8878	ά. Ρ. Γκράντε 29)4 διά Ρωσία
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	ά. Σάο Τόμ 12)4	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Μπαρέλριν 18)5 "Αμπου
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. Ν. 'Υόρκη 29)3	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	ά. Γκλάντον 15)5 διά Βαλτιμόρην
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Μπουεναθεντούρα 10)4	ΣΤΑΡ Κ	61	13255	ά. Παναμά 8)5
ΣΑΣ	40	5360	έ. Πειραιά 16)2	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Βανκούμπερ 12)5 διά Τακόμα
ΣΑΣΣΑ	55	1937	ε. Ντακάρ 7)5	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Μπ. 'Αθρες 10)5 διά 'Αμθέρσαν
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	έ. Ειδινομαυθ 17)5	ΣΤΑΡ ΠΡΑΙ·ΝΤ	62	15649	ά. 'Οζάκα 6)5 διά Βανκούμπερ
ΣΕΛΑΣ	63	10946	έις Λάγος από 25)1	ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Γκλάντον 9)5 διά Κίτματ
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	ά. Χιουστόν 21)4 Καρθαγένην	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	164691	ά. Τελμπλ Μπαίη 12)3
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	ά. Κολούμπια 28)4 διά Κορέα	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-ΝΟΣ (δ.)	64	44726	άργει εις Π. δφ Σπαίην από 21)3
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	ά. Σιγκαπούρη 7)5 Π. Κελάγκ	ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ (δ.)	65	45966	ά. Φιλαδέλφειαν 14)5 διά Μπονάρι
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	ά. Π. Λαύρας 7)5 Μπ. 'Αθρες	ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ	56	3333	δ. Π. Σάιδ 15)5
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	309					

ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Μπ. "Άλφες 6)5 δι' 'Αμβούργον	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Σιγκαπούρην 18)5
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	52	3225	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)9	ΦΑΙΑΞ	70	11489	δ. Κελάγκ 16)5
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ά. Φιλαδέλφειαν 10)5 διά Λείσεως	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Π. Σάιδ 17)5
ΤΑΚΑ	58	11425	δ. Γιθραλτάρ 4)5 διά Μπρίτζπορτ	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ε. Λάγος 26)3
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ά. 'Αμβούργον 27)4 διά Κούδα	ΦΑΙΔΡΑΝ ΙΙ	58	4885	ε. Λάγος 2)5
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Κάργκ διλ. 25)3 Σ. Σεμπαστιάν	ΦΑΙΗ Κ.	60	10388	ε. Λουδίνον 12)5
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ά. Ρότερνταμ 14)5 δι' 'Ασρούς	ΦΑΙΗ ΙΙ	57	6574	ά. 'Αλεξάνδρειαν 29)4
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	δ. Γιθραλτάρ 15)5 διά Χάρθιτς	ΦΑΛΚΟΝ	77	14100	εἰς Τοίτα υπό συμπλήρωσιν
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	δ. Γιθραλτάρ 3)5 δι' 'Οράν	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)5 Κωνστάντζαν
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ε. Λεμεσόσην 14)5	ΦΑΛΜΟΥΘ	59	9830	ά. Βαλτιμόρην 22)4 διά Βραζίλιαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Τέμα 18)4 διά Τακοράντι	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	7156	ε. Ρότερνταμ 10)5
ΤΑΡΑ	61	4010	ε. Μάλτα 15)5 (ἐπω.).	ΦΑΝΗΣ	55	3382	ε. Τζουν 30)3
ΤΑΡΟ	64	4699	ά. Ρότερνταμ 30)4 διά Παναμά	ΦΑΝΤΑΣΙΑ Λ. (δ.)	74	23123	ά. Κάργκ αιλ. 27)4 διά Ταταγκόγκ
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. Τάνι 21)5 Γκρέντζμασούθ	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΤ ΙΙ	50	3139	ά. Ντακάρ 30)4 διά Καλαμπάρ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	ε. Σ. Τζών 16)5	ΦΑΣΤ ΜΠΡΙΖ	52	4615	ά. 'Αμβούργον 30)3 Π. Σεντράλ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Λά Παλλί 30)4	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	53	4383	ά. Βαρκελώνη 16)3 διά Νουακότ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΝ	72	9995	ά. Ντουμπάτι 18)5 Ράς αλ. Καΐμαχ	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Κόμπη 12)5 διά Γιοκοχάμα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ	73	19420	ε. Τζένταν 10)5	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	ε. Φρίπορτ (Μπαχ.) 10)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	65	10979	ά. Ντόρμπαν 8)5 δι' 'Ιαπωνίαν	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΓΙΚΣ	69	12748	ε. Π. 'Άλφεντ 17)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΟΥ'ΦΙ	58	8465	ε. Ριγέλα 18)5	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΝ	69	12748	δ. Π. Σάιδ 17)5 διά Μεσόγειον
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ά. Ντόρμπαν 8)5 δι' 'Ιαπωνίαν	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Λάγος 16)5
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	εξωθ. Σάουθεν 14)5	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ. 75	75	62498	ά. Ράς ἐς Σάιδ 7)5 δι' Αύγουστα
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	4179	ά. Μπ. "Άρες 3)5	ΦΙΛΙΑ	58	10687	ε. Πειραιά 5)5
ΤΑΥΡΟΣ	73	17648	ά. Λ. "Αντζελες 2)5 διά Ναχόντκα	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ά. Τζεμπέλ Ντ. 24)4 Τσιταγκόκ
ΤΕΑ	49	5632	ά. Τζένταν 15)5	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ε. Ρουέν 13)5
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	ά. Ρότερνταμ 15)5 διά Βεγγάζην	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ε. Ρεύνιον 22)4
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	δ. Γιθραλτάρ 28)4 δι' 'Αμπιτζάν	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2569	εξωθ. Καράτσι 9)5
ΤΕΜΑ	56	1749	ά. Λονδίνον 30)4 Μέρος ελ. Μπρέγκα	ΦΙΘΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Σιμονοσεκι 10)5 διά Κόμπη
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. Λάγος 7)4	ΦΙΛΑΜΠΙΚΟ	51	2193	ά. 'Αμβέρσαν 21)4 Π. Καμπέλο
ΤΕΡΠΑΝΑΡΟΣ	53	2990	ά. Μπέρια 17)5 διά Νακάλα	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Παναμά 10)5
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Κων.) πολίν 12)5 Μαύρην θάλασσαν	ΦΙΛΩΡΙΤΑ	62	4576	ά. Μπαρμπάντος 14)5
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ε. Κόρκ 15)5	ΦΙΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Κουβέιτ 8)5 διά Μπαχρέτιν
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	ά. Τοαγκουαράμας 9)5 διά Καναδά	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ά. Ντουμπάτι 15)5 διά Σιγκαπούρην
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	ά. Φρημάντη 19)4 διά Ρότερνταμ	ΦΟΙΝΙΞ	48	3265	άργει εἰς Καράτσι από 19)11
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14800	ε. Κων.) πολίν 5)5	ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	76	10256	ά. Χάμπτον ρόδις 17)5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ	72	9246	ε. "Άμπου Ντάμι 7)5	ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	ά. Σάντος 30)4 διά Μπ. "Άρες
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	ά. Ντόρμπαν 13)5 Δουνκέρκην	ΦΟΥΑΖΤΑΡ	67	3971	ε. Π. Σάιδ 8)5
ΤΖΗΝ	63	9916	ά. Πειραιά 4)3	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ε. Ντόρμπαν 13)5
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Σουεζ 29)4	ΦΡΑΝΚ	70	2997	ά. Σ. Πέντρα 11)5 Καζαμπλάνκα
ΤΖΙΝΙ	61	10125	ά. Νάρβικ 21)3 διά Λίθερπουλ	ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ε. Μομπάσα 16)5
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19451	εἰς Σκαραμαγκά υπό συμπλήρωσιν	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΗ	65	9386	ά. Ήποτ Λόντον 10)5 διά Περισκόν
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15863	ά. Κολόπου 5)5	ΦΡΕΝΙΣΠ ΜΠΙΙ	76	10256	ά. Χάμπτον ρόδις 17)5
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ά. Γουόρου 1)5	ΦΡΙΝΤΑ	62	1910	ά. Καλαμπάρ 12)5 διά Μπάτα
ΤΖΟΚΑΣΤΑ	72	8849	εἰς Μπόνι Ρ. 5)3	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. 'Αϊός 26)4
ΤΖΟΥΑΙΑ Δ.	68	14800	ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)4 διά Ρωσίαν	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1190	ά. Λ. Πάλμας 18)5 διά Ρότερνταμ
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16000	ε. Νεκοτσέα 12)5	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	ά. Ντόρερ 18)5 'Αλεξανδρείαν
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16100	ά. Λάγος 11)5 διά Λονδίνον	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Ρεσί 8)5 διά Λισανδρία
ΤΖΩΝ ΔΥΡΑΣ	71	20045	ε. Λισσαδώνα 6)5	ΦΡΙΞΟΗΣ Δ.	68	11362	ά. Τζάκοσονδι 1)5 διά Βενεζουέλα
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Μπιλάπα 26)4 Λά Γκουάρα	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Κολούμπια Ρ. 18)5
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ-	53	2731	ά. Βρέμην 4)5 διά Τρίπολιν	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Π. Σάιδ 28)4 διά Μεσόγειον
ΔΡΗΣ (δ.)	66	39555	ε. Φός 19)5	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Μπ. Μπλάκαν 10)5
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ε. Πειραιά 16)5	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Χόγκ Κόγκ 15)4 διά Λάγος
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ά. Κάλιαρι 23)4 δι' 'Οδησσόν	ΦΩΣ Ι	48	5289	ά. Π. Σάιδ 17)5
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	ε. Θέσσαλη 20)5	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)3)75
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ε. Γενοβά 18)5	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ά. Παρανάγουα 26)4 διά Γαλλίαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Τενερίφην 10)11 διά Ντακάρ	ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ά. Σιγκαπούρην 6)4
ΤΙΜΗ	48	11281	ά. Τενερίφην 10)11 διά Ντακάρ	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. 'Αθλες 9)5
ΤΙΝΑ (δ.)	71	5063	ά. Ρότερνταμ 6)5	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	32511	ά. Ροζάριο 2)5 διά Μπ. "Άρες
ΤΙΝΑ	58	2303	ε. Ντακάρ 13)3	ΧΑΙΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	72	3446	ά. Ρότερνταμ 12)5 διά Βεγγάζην
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΓΑΙΗ	61	11842	ε. Αμβούργον 19)5	ΧΑΙΛΑΡΕΝ	60	6724	ά. Γκότενμουργκ 13)5
ΤΙΝΙ Π.	70	2990	ά. Ρότερνταμ 12)5 Νορκόπιγκ	ΧΑΙΛΙΦΑΣ (δ.)	63	32878	ά. Μποχρέτιν 13)5 διά Σιγκαπούρην
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9000	ά. Κ. Τάουν 12)5	ΧΑΙΛΚΗ (δ.)	66	41108	ά. Νταράλαθην
ΤΙΤΙΚΙ	57	10178	ά. Ασσόπιτ 25)4	ΧΑΡΑΛΑ	60	9319	ά. Ντακάρ 11)5 διά Νιουάλα
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ε. Σιγκαπούρην 14)5	ΧΑΡΑΣ (δ.)	60	29120	ά. Νταράλαθην
ΤΟΑΜΗ	71	5041	ά. Γιθραλτάρ 14)5 Β. Εδρώπην	ΧΑΡΙΣ	65	5255	ά. Μπρούνισμπουτελ 4)5 διά Λάγος
ΤΟΑΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Σάντος 18)4 διά Κίγκοτον	ΧΑΡΙΣΙ ΙΙ	55	4721	ά. Πειραιά 23)4
ΤΟΑΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 27)6)75	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Σίδνευ 7)5 διά Βάντο
ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Γιθραλτάρ 15)5 διά Καζαμπλάνκα	ΧΙΑΝ	56	20328	ά. Μπούλεγ Μπ. 25)2 διά Φρίπορτ
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Μπρούνισμπουτελ 29)4	ΧΙΑΝ ΑΓΙΑΛΑΝΤ	69	10016	ά. Βανκούδερ 10)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.)	59	12773	ά. Μπ. Αγίας 14)5 Τζιμπούτι	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Βανκούδερ 2)5 διά Βανκούδερ
ΤΟΡΕΝΙΑ	57	8077	ά. Λάγος 2)5 διά Γουόρο	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Παναμά 5)5 διά Ματάνιας
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Σιγκαπούρην 20)4 Χονόλουλο	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Τάρρετον 16)5 διά Σ. Τζόν
ΤΟΥΑΙΠ Β. (δ.)	62	22271	ά. Γιθραλτάρ 12)5 Ν. 'Υόρκη	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)5 Κόρπους Κρίστι
ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)3	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Ε. Καμπέλο 22)3
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Λονδίνον 19)5 δι' 'Αμπούργον	ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ	68	8462	ά. Π. Χάρκορτ 29)4 δι' 'Αμπιτζάν
ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	εἰς μεσογειακές μεταφοράς	ΧΙΑΝ ΣΧΟΥΛΑ	57	8487	ά. Ρουέν 7)4 διά Ταρτούς
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Λ. 'Αντζελες 16)5 Ρότερνταμ	ΧΙΑΛΟΝ	75	16421	ά. Παναμά 22)4 διά Κασιούγκ
ΤΡΙΤΩΝ	63	11070	ά. Α'μπιντάν 28)4 Π. Χάρκορτ	ΧΙΟΥΠΥ	61	5876	άπολαθην
ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	εἰς θεσιν 33.23 B - 12.49 Δ 14)10	ΧΙΟΥΠΥ ΣΗΓΑΝΗΡ	48	2947	εἰς μεσογειακές μεταφοράς
ΤΣΑΛΑΜΕΝΤΖΕΡ				ΧΙΟΥΠΥ ΣΗ . (δ.)	58	13530	ε. Γιθραλτάρ 18)5 διά Σικελία
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ε. Σαουβάνητον 3)2	ΧΙΟΥΠΥ ΣΚΑΥ . (δ.)	59	12597	ε. Παναμά 12)5
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ. 6.	66	44895	ά. Φός 16)5 διά Μπετζάια	ΧΙΟΥΠΥ ΣΤΑΡ . (δ.)	55	10553	άργει εἰς Πειραιά
ΤΣΑΡΙΤΗ	57	8486	ε. Μπ. Σαπούρη 17)4	ΧΙΟΥΠΥ ΣΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Ντόρμπαν 30)3 Δυτ. 'Αφρικήν
ΙΣΕΡΡΥ	76	13600	ε. Βανκούδερ 29)3	ΧΙ			

Τα ύποξενα σημαίας

(Πλοϊα σημειώμενα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τα υπόλοιπα φέρουν την λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ά. Γιοκοχάμα 17)2 διά Λάγος	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ρ. Τανούρα 30)4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Κούνη Μπαΐ 8)5 δι' Ιράν	ΑΛΜΑ (κ.)	41	9097	ά. Καντί 12)5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛΑ*	64	15867	ά. Κεμπέκ 24)12	ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Φρήπορτ 14)5 διά Μποναίρ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ά. Σάντο 10)5	ΑΛΠΑ (κ.)	43	9159	δ. Σουέζ 16)5
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. Πειραιά 27)4 (έπισκ.)	ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λιθ. 64	1715	ά. Κίγκ'ς Λόν 20)5 διά Τρίπολιν	
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	ά. Ν. Τουτικόρη 21)5 διά Ντουμπάι	ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ-ΟΡ λιθ. 66	2274	ά. Φελετόσο 19)5 διά Τζένταν	
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΑ (κ.)*	55	1487	ά. Μίνα Χαλί 4)4	ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-			
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΕΡ (λιθ.)	65	1708	ά. Κίγκ'ς Λόν 7)5 διά Πειραιά
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει είς Πειραιά από 19)5)75	ΑΛΦΑΡΜΤ (κ.)	57	3826	ά. Αμβούργον 19)5
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	56	8130	ά. Ιταζάν 3)5	ΑΜΑΡΙ (κ.)	68	1165	ά. Πάλμας 17)5 Φλένσμπουργκ
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ γ.	56	20140	ά. Σιγκαπούρη 12)5	ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ά. Ρ. Τανούρα 12)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	ά. Βεραβάλ 12)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	55	1600	ά. Ταλκαρούντα 10)5 διά Σ. Αντόνιο				
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	ά. Καστέλον 12)5				
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ.	67	3373	ά. Τόκο 6)4 δι' Αθάνα				
ΑΓΓΗΝΗ (κ.)	49	2641	ά. Πότο Σαΐδ 29)4				
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	ά. Πειραιά 6)12				
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Θάντερ Μπαΐ 14)5				
ΑΕΛΩΔ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιά από 14)6)74				
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Ακαστόπλαν 5)5 διά Κορίνθο				
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ κ.	56	13669	ά. Ριγύένα 15)5				
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. Καστέλον 16)5 διά Σούσα				
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά. Πούντα 'Αρένας 11)5 δι' Ατλαντικόν				
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ κ.	58	5596	ά. Πειραιά 10)5 διά Τρίπ. Λιθάνου				
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά. Κων/πολιν 10)4				
ΑΘΕΝΣ ΣΑΣ (κ.)	54	5063	ά. Μάλτα 16)5 διά Πειραιά				
ΑΘΕΝΣ ΣΗ (κ.) ¹	61	4903	ά. Αιμέρσαν 19)5				
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ*	59	7115	ά. Λάγος 13)5				
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ά. Βαλτιμόρη 26)2				
ΑΘΗΝΑ Β. (κ.)*	57	10499	ά. Κων/πολιν 9)10 διά Κωνστάντζαν				
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει είς Πειραιά από 15)2)75				
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	ά. Βιλεμπάσχαν 7)5 διά Φορκάντος				
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Αλεξάνδρειαν 4)5 διά Ν. Υόρκην				
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ά. Σουέζ 10)4				
ΑΘΗΝΗ ΑΥΓΟΡΑ Κ.δ.	56	12447	άργει είς Πειραιά από 3)7)75				
ΑΘ. ΝΗΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	άργει είς Πειραιά από 14)5)75				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	ά. Συμζού 23)4				
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ά. Τάραντα 16)5 διά Τρίπ. Λιθώνς				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.)	59	28693	ά. Πειραιά από 18)8 (έπισκ.)				
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ά. Γιθραλτάρ 4)5 διά Τύνιδα				
ΑΙΓΚΑ (π.)	51	3239	ά. Βιλεμπάσχαν 7)5 διά Φορκάντος				
ΑΙΓΚΑ ΝΤ. ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Κεμπέκ 9)5 δι' Αρούμπα				
ΑΙΘΡΑ	57	10044	ά. Πουέρτο Καμπέλο 1)4				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.							
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ά. Λ. 'Αντζέλες 5)5 διά Σακάι				
ΑΙΓΚΟΝ*	71	27958	ά. Χάμπτον ρ. 28)4 διά Βιτόρια				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Παναρέ 25)4 δι' Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Βακαμασού 14)5 διά Βακούσθερ				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΚΑΥ*	76	11800	ά. Ντρωπάντα 3)5 διά Ν. Όρλεάνη				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15900	ά. Ν. Όρλεάνη 9)5 διά Τζακάρτα				
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά από 6)2)74				
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	55	35324	ά. Πειραιά 24)4				
ΑΙΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	7712	ά. Ντουμπάι 22)4				
ΑΙΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	56	7120	ά. Πειραιά 16)5				
ΑΙΡ. ΣΙΝΕΡΕΠΤΥ δ.κ.	59	17948	ά. Τέμα 16)4 διά Τακοράντι				
ΑΙΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Κων/πολιν 5)5 διά Μ. Θάλασσαν				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Λ. 'Αντζέλες 6)5 διά Σιγκαπούρην				
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	ά. Ν. Όρλεάνην 12)5 διά Ρότερνταμ				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ.	68	105495	ά. Λάς Πάλμας 15)5 Μίλφ. Χόσφεν				
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Λάς Αντζέλες 29)3 διά Ντουμπάι				
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Αιμέρσαν 10)5				
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Λισαντόβα 14)5				
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	ά. Τέμπλ. Μπαΐ 26)4 Γιουροπόρτ				
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΟΗ	66	22362	ά. Μπ. Άλρες 5)5 δι' Ιαπωνίαν				
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Αγ. Φραγκίσκον 8)5 διά Περσικόν				
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	75	117342	ά. Ιμπαγκάν 19)5				
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά. Σιγκαπούρην 4)4 δι' ΗΠΑ				
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ*	66	22362	ά. Σ. Ναζαΐρ 13)5 διά Βαλτιμόρην				
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Σουέζ 4)5				
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	ά. Αιμέρσαν 13)5 διά Καζαμπλάνκαν				
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Ν. Όρλεάνην 11)5 διά Ταϊταγκόγκ				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	25433	ά. Σηνάτα 25)3 διά Κουβέτη				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	ά. Λισαντόβα 6)5 διά Ντακάρ				
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168	ά. Ν. Όρλεάνην 14)5 διά Σάντος				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ*	68	25433	ά. Ιντσόν 18)4				
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ά. Ράς Τανούρα 16)5				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	25155	ά. Κολμπό 13)5 διά Ρότερνταμ				
ΑΚΟΥΙΑ Ι (κ.)	63	3388	ά. Θεύτα 17)5 διά Λιθόρνο				
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	ά. Γιθραλτάρ 16)2 διά Καντί				
ΑΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Μπ. Άλρες 3)5				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	ά. Σάντος 6)5				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	άπο παραλίθην				
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	άργει είς Πειραιά από 18)3)75				
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ά. Σουέζ 17)5				
ΑΛΕΑ	73	8824	ά. Σιγκαπούρην 16)5 δι' Ιαπωνίαν				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	ά. Φρηπόρτ Μπαχ. 2)4 δι' Ιαπωνίαν				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Κων/πολιν 27)4 διά Μ. Θάλασσαν				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ά. μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.	51	2593	ά. μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ-ΣΗΣ (δ.)	77	126000	ά. Τέμπλ. Μπαΐ 2)5				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-ΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Μομπάσαν 13)5				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ά. Λάγος 5)5				
ΑΛΕΞΗΣ*	51	2983	ά. Κορίντο 13)3 διά Γκουαγιάμας				
ΑΛΕΣΖΑΝΤΡΑ	67	14845	ά. Μπάχια Μπλάνκα 14)4 διά Τόνιδα				
ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	56	6020	ά. Πόρτ. Σαΐδ 9)5				
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2630	ά. Εις Πειραιά από 9)6)76				
ΑΛΚΑΜ*	66	27985	ά. Λάς Πάλμας 6)5 διά Βιτόρια				
ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.)	56	1802	ά. Ρουέν 15)5				
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	11826	ά. Λιθερπούλ 20)5				

ΒΑΚΧΙΣ (κ.)* 50 2494 δ. Σουέζ 9)4

ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ-		ΠΑΤΤΙΚΑ ΑΡΩΝΙΚΑ	
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	Σ. Πειραιά 11)5
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	Σ. Ταγγέρην 8)5
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	Σ. Πειραιά 27)4
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	είς Νέαπολιν ἀπό 26)6)75
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ.	55	9242	ά. Μπάραν 19)5 διά 'Αλεξανδρειαν
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	ά. Ράς Τανόρα 14)4
ΒΕΑΝΤΑ	57	10311	ε. 'Αντεν 30)4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ε. 'Αμεδόνηρον 19)5 διά Σούδα
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	δ. Σουέζ 14)5
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	δ. Τεργεστον 24)4 διά Ταρτούς
ΒΙΚΤΩΡ *	64	4281	ε. Ταλλή 7)5
ΒΙΟΔΑΝΤ Ν. ΓΟΥ-			
ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	ά. Μπόνι 10)5 διά Κιουρασό
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	δργεί εἰς Χαλκίδα ἀπό 19)3)76
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	δργεί εἰς Χαλκίδα ἀπό 27)5)75
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	δ. Σουέζ 27)4
Γ. Μ. ΑΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Γένοβα 13)5 διά Π. 'Ορντάς
ΓΑΒΡΙΗΛ Ι. (κ.)*	50	5406	εἰς Σευτουμάν ἀπό 14)1)76 (ἐπισκ.)
ΓΑΒΡΙΗΛ Β. (κ.)	55	6504	ε. Λέγος 29)4
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ε. Ν. 'Υρκην 11)5
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Μόκος 28)4
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	ε. 'Ησας Λόντον 13)5 διά Δ. 'Ινδίας
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	42439	δ. Κωνιόπολιν 27)4 διά Ρουμανίαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ε. 'Αρούμπα 26)4 διά Π. λά Κρούζ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)	54	1890	δ. Μέλτον 9)4 διά Θεσσαλονίκην
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1116	ε. 'Ασσάμ 26)4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	εἰς Γκόλτενχορν ἀπό 31)1)76
ΓΕΩΡΓΟΣ Δ. (δ.)	66	30647	ά. Νεάπολιν 11)5 διά Σάρροχ
ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚ (κ.)	56	10774	ά. Σιγκαπούρον 17)5
ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΣ (κ.)*	56	8636	όπο παραλαβήν
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΝ (κ.)	56	8783	ά. Σ. Σαΐδ 11)5 διά Γιαρίμικα
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	64	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΑΚΕΡ (κ.)*	63	7311	δ. Κωνιόπολιν 1)5
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΣΑΚΑ'Υ	55	1275	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 4)6)76
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ κ.*	50	8280	ε. 'Αντεν 15)5
ΓΙΩΡΓΟΣ Γ. (κ.)*	48	6800	ά. Άσα Πάλμας 22)4 διά Γουώρου
ΓΙΩΡΓΟΣ Β. (κ.)	54	2666	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΑΙΑ (κ.)*	60	2269	ά. Λάγος 28)4 διά Τέμα
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (κ.)	53	1764	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)	52	6576	εἰς Ταλκαχούνον ἀπό 10)12
ΓΚΛΑΡΙΚ (μ.)	67	48747	ά. Τάραντα 5)5 διά Ζουετίνα
ΓΚΟΑΝΤ ΜΠΗΤΣ (κ.)	56	5485	ε. Μόκα 7)2
ΓΚΟΑΝΤ ΑΡΡΟΥΝ	59	23084	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 7)4)76
ΓΚΟΑΝΤ ΣΠΡΑΙ-Υ	66	63573	ά. Ράς Τανόρα 30)4
ΓΚΟΑΝΤ ΓΟΥ-ΙΣ	56	6778	ε. Σιγκαπούρον 5)4 διά Σαγκόν
ΓΚΟΑΝΤ ΕΞΠΟΡΕΡ	67	2997	ε. Καζαπιτάνκα 15)5
ΓΚΟΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	ε. Ν. 'Ορλεάνην 11)5
ΓΚΟΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750	ε. Ν. 'Υρκην 30)4
ΓΚΟΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-			
ΤΟΡ (κ.)	56	8750	ά. 'Αλεξανδρειαν 9)5
ΓΚΟΑΝΤ ΣΣΕΥΛΔΟΡ κ.*	74	3380	ε. Μαντράς 1)5
ΓΚΟΑΝΤ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ κ*	73	6415	ε. Μταμάν 12)5
ΓΚΟΑΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	ε. Λούδινον 8)3 διά 'Αθάνα
ΓΚΟΑΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	69	2993	ά. Βερακρούς 3)4 διά 'Αθάνα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝ	69	22998	ε. Σάντα Φε 3)5 διά Μπάκα Μπλάνκα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Μπουσάν 27)4 διά Τζένταν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ά. Λάς Πάλμας 14)5 διά Μπ. 'Άρες
ΓΚΡΕ-ΙΣ ΜΠΟΝΝΥ κ.*	57	1009	ά. Κάλαμπαρ 21)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΚΡΕ-ΙΣ ΚΑΛΑΜ-			
ΠΑΡ (κ.)*	56	1477	ε. Κάλαμπαρ 6)5
ΓΚΡΕ-ΙΣ ΣΣΕΥΛΔΟΡ κ.*	53	1313	ά. Τζένταν 12)5
ΓΚΡΕ-ΙΤ ΑΛΕ-			
ΞΑΝΤΕΡ (κ.)	54	2889	ε. Τζένταν 17)5
ΓΚΡΕ-ΙΤ ΜΩΡΙΣ (κ.)*	59	5051	ε. Χαλκίδα 25)4
ΓΚΡΕ-ΙΤ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	58	5065	ε. Λάγος 4)4
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ (κ.)*	55	1308	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ε. 'Ησας Λόντον 10)5 διά Βραζιλίαν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ε. Π. Καπιτόνη 12)4
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ε. Κολούμπια ρίθερ 18)5 διά 'Ιαπωνία
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	13010	όπο παραλαβήν
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	ά. 'Αμεδόηρον 8)5 διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	43	14313	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 17)4)76
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ	75	19393	ε. Ν. 'Ορλεάνην 7)5
Γ. ΚΑΙ-ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Τόιμον 24)4 διά Μπουσάν
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ε. Σ. Ράιντον Πόιντ 2)5 Φρόπορτ ΤΕΞ.
Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	ά. Ν. 'Ορλεάνην 12)5 διά Κιουρασάο
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 16)1)75
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ	67	22549	ά. Ν. 'Ορλεάνην 4)5 διά 'Ισπανίαν
Γ. ΝΑΥΤΙΔΟΣ	67	23064	ε. Γιεραλτάρ 21)4 διά Θεσσαλονίκην
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ-ΙΤΟΡ	68	22513	ε. Κολούμπια ρίθερ 6)5 διά 'Ιράν
Γ. ΝΕ-ΙΜΠΟΡ	68	23064	ε. Γιεραλτάρ 9)5 διά Κάσσαρ
Γ. ΝΕ-ΙΤΣΑΡ	67	23064	ε. Πειραιά 9)5
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	ε. Μοριουκάδο 7)5 διά 'Ιαπωνίαν
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	ε. Κοκούρα 17)5 διά Βανκούσερ
Γ. ΝΟΜΠΙΑΙΤΥ	67	22549	ά. Μπ. 'Άρες 2)5 διά Ρόττερνταμ
Γ. ΝΟΟΥΑΕΤΖ (δ.)	69	41477	ε. Πειραιά 10)5
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	ε. Πειραιά 9)4
Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΣ (δ.)*	71	101831	ά. Ράς Τανόρα 22)3
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	ε. Πειραιά 10)1
Γ. ΦΑΙΘ (δ.)	64	49437	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 25)6)75
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	ά. Γιεραλτάρ 21)8 διά Σουέζ
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ε. Πειραιά 17)4
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Ράς Τανόρα 8)5 διά Λάντς 'Εντ
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Λάς Πάλμας 25)4
Γ. ΧΟΡΑΙ-ΖΟΝ (δ.)	72	102300	ά. Λάς Πάλμας 12)3)75
ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 12)3)75
ΓΡΕΦΟΣ	59	10542	ά. Μπώρμπαν 27)4 διά ΉΠΑ
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	ά. Πειραιά 17)2 διά 'Αφρικήν
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ά. Νόρθπορτ 27)4 διά 'Αρούμπα
ΔΕΦΩΦΙ	68	8796	ά. Λά Γκουάρα 27)5 διά Αλπαραζό
ΔΗΛΟΣ	59	9493	ε. Σάντος 4)5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	ε. Πειραιά (ἐπισκ.)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ε. Βενετία 9)5
ΔΙΑΜΑΝΤΩ	56	4967	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	8202	ά. Αμπιτάν 27)1 διά Λόμη
ΔΟΚΤ. Α. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	2756	ά. Γουώρου 8)3
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ε. Πειραιά 5)3
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ε. Φρήπορτ Μπαχ. 15)2 διά 'Οδησσού
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Σιγκαπούρην 23)4 διά Γκουάρα
ΔΩΤΩΡ	68	35191	ά. Βατιμπρένην 16)5
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	ά. Σουέζ 27)4
ΕΛΙΩΝ (δ.)	75	126947	ά. Φατέχ Τέρρ. 23)4 διά 'Ιμπινγκα
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Γιεραλτάρ 14)4 διά Μπαχρέιν
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	52	1157	ά. Πειραιά 6)4 διά Λιβύην
ΕΙΚΙΩΝ (π.δ.)	65	42377	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)3
ΕΙΚΙΩΝ (κ.)	72	4801	ά. Μπαπαράντος 16)5 διά Παναμά
ΕΙΝ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ά. Ντακάρ 19)5 (ἐπισκ.)
ΕΙΕΛΙ-ΣΙΡΙΑ ΙΙ (κ.)	55	4037	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΕΛΙ-ΣΙΡΙΑ ΙΙΙ (κ.)	55	16207	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11)1)75
ΕΙΕΛΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ά. Πινέλ Π. 14)5 διά Βενεζουέλα
ΕΙΕΛΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	ά. Γιεραλτάρ 7)5 διά Λεμεσόδην
ΕΙΕΝ *	67	27989	ά. Φιλαδέλφειαν 15)5 Σ. Νίκολας
ΕΙΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	ά. Τζέντα 2)3
ΕΙΕΝΜΑ (κ.)	51	2133	όπο παραλαβήν
ΕΙΕΝΟΣ (κ.)	45	1589	ά. Σουέζ 5)4
ΕΙΕΡΑΝΤΑ *	73	17830	ά. Π. Σάδι 8)5
ΕΙΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά. Μπαχρέιν 9)5
ΕΙΑΚΩΝ (κ.)	58	8370	ά. Κάρυκ ἀλλ. 4)5 διά Σ. Κρουά
ΕΙΑΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά. Βόλον 4)12 διά Σ. 'Αραβίαν
ΕΙΑΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)4 'Αλεξανδρειαν
ΕΙΕΣΠΟΝΤ			
ΚΑΡΕ-ΙΤΖ	76	22893	ά. Φιλαδέλφειαν 15)5
ΚΟΝΙΣΤ	77	24000	ά. Κολούμπια Ρ. 29)4 διά 'Ιράν
ΕΙΕΣΠΟΝΤ			
ΣΠΛΑΕΙΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Κάρυκ ἀλλ. 17)4 διά Τσέρρου Πόλην
ΕΙΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	ά. Π. Σάδι 17)5
ΕΙΛΛΗ *	56	10312	ά. Καζαπλάνκα 14)5
ΕΙΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	ά. Γδούνιον 19)5 Καζαπλάνκα
ΕΙΑΡΕΙΣ (κ.)	57	8960	ά. 'Αμπου Ντ. 24)4
ΕΙΠΙΚΟ (μ.)	58	30380	ά. Εργείαν 4)2 διά 2)7)75
ΕΡΟΙΚ	60	12898	ά. Μόντρεαλ 18)5 Ρ. Χάινα
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΥΛΔΟΡ κ.	57	29396	ά. Λιθρόν 5)1 διά 'Αλγερίαν
ΕΡΟΙΚ ΣΙΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1368	ά. Λιθρόν 5)1 διά 'Αλγερίαν
ΕΙΣΠΟΡΟΣ Δ. (δ.)	52	1599	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8)3)75
ΕΣΣΕΝ (Σιγ.)	53	5869	έπωλε
ΕΙΕΟΚΑΗΣ ΙΙ. (κ.)*	44	6689	ά. Ρόττερνταμ 18)5 διά Βρέμην
ΕΙΓΟΡΕ	56	7141	άργει εἰς Πειραιά
ΕΙΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	1375	ά. Λ. Πάλαν 4)5 διά Νουακότ
ΕΙΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	14653	ά. Π. Σάδι 20)5
ΕΙΤΕΝΙΑ (δ.)	64	48287	ά. Κωνιγκάδα 12)5 διά Πλατζού
ΕΙΤΕΝΙΑ II (δ.)	54	11208	ά. Σ. Πάτηνγκα 12)5 διά Πλατζού
ΕΙΤΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	ά. Μασαλαν 3)5 διά Πειραιών
ΕΙΓΥ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	άργει εἰς Π. διά Σπαίην 5)10)75
ΕΥΔΟΚΙΑ ΣΙΡΗ (κ.)	57	3826	ά. Ντώρμπαν 19)5 διά Τζένταν
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ά. Τζεμπέλ Ντ. 22)4 διά 'Ανακόρτες
ΕΥΝΙΚΗ*	77	30800	ά. Σακάλι ύπο συμπλήρωσιν
ΕΥΡΑΛΟΣ*	64	9727	ά. Χούλι 17)5 διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ *	65	10290	ά. Ιντσόν 12)5
ΕΥΓΕΡΠΗ (δ.π.)	61	13360	ά. Βιλεμπούχεν 17)5
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	ά. Μ. ἀλ. 'Αχαντίν 15)5 Μπατάνων
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ά. Ιντσόν 13)5 διά Περσικόν
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	ά. Λάγος 29)4
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	ά. Ταϊτζία 10)5 διά Βεγγαζήν
ΖΕΜΠΡΑΣ ΣΑΣΣΕΣ (κ.)	64	1905	ά. Ι. Χάρκουρτ 13)5
ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ-			
ΖΕΙΟΥΝ (κ.)*	64	1657	ά. Ντακάρ 22)4
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ά. Μπελιγκάδη 3)5 διά Γιοκοχάμα
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	19300	εἰς Τσίμπα ύπο συμπλήρωσιν
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	1114	ά. Κων/πολίν 7)5 διά Γαλάτοι
ΖΙΙΑ	70	15665	ά. Φιλαδέλφειαν 17)5
ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Π. Σάδι 7)5
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.*	60	14653	ά. Παναμάδ. 6)5 διά 'Ιντσόν
ΗΑΙΕΙ ΙV (π.δ.)*	57	2349	ά. Γκαέτα 2)5
ΗΑΡΡΟΣ *	57	10316	ά. Ρούεν 21)4 διά Ταρτούς
ΗΕΙΩΝ	57	8677	ά. 'Αμβερσαν 2)4 διά 'Αθάνα
ΗΕΙΩΜΟΣ (π.)	64	11276	έξωθι Καράτοι 28)2
ΗΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	1938	ά. Σαβάνης 18)5 διά Κλυκοτόν
ΗΕΟΔΑΡΩΣ (κ.)*	57	20414	εἰς Πειραιά ἀπό 16)1)75
ΗΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)*	59	2999	ά. Τεργεστήν 28)4 διά 'Αγκέριον
ΗΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)*	58	29141	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)4)75
ΗΕΤΙΣ	74	26650	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)2)75
ΗΥΕΛΛΑ (μ.)	66	25561	ά. Φλόγισην 11)5
ΗΩΜΑΣ Κ.	61	40933	ά. Σέλλ Χάρεν 20)5 διά Ρόττερνταμ
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.δ.)*	55	9769	όπο παραλαβήν
ΙΑΖΙΜΠΕΙΑ (κ.)	55	7578	ά. Ρούεν 21)4 διά Ταρτούς
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)5
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΑ II *	66	7643	ά. Τοάρλεστον 19)5
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Λισσαβώνα 19)4

ΚΑΠΕΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ κ'	54	10905	Ε. Πειραιάδ 5)4	
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ- ΓΟΣ (κ.)	57	9060	Ε. Μπ. "Άθρες 4)5	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΙΣΑ- ΒΑΡΗΣ	52	7597	Δ. Μπ. "Άθρες 5)4	
ΚΑΡΜΕΛΛΑ (κ.)	54	1581	Δ. Καθάλα 5)5 διά Γιαρίμικα	
ΚΑΡΤΙΟ ΙΙ (δ.)*	65	48024	Άργει εἰς Πειραιά	
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	Δ. Μαυρίκιον 11)5 δι' Αγγίλιαν	
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246	Δ. Βαρκελώνην 18)5 διά Ριγύεκα	
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	εἰς Πειραιά διπό 14)8)76	
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	Δ. Κουέττη 22)4 διά Ντουμπάτι	
ΚΑΡΥΑΙΣ (κ.)	57	2467	Δ. Γιβραλτάρ 11)5 δι' "Οράτ"	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)*	57	3457	Δ. Βαρκελώνην 16)5 διά Ντουμπάτι	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)	53	1126	Όποιο παραλαβήν	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΗΑ. (κ.)*	56	1333	Δ. Σούες 17)5	
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	Δ. "Αμβούργον 18)5 διά Τόνιδα	
ΚΕΡΚΥΡΑ (κ.)*	55	1791	Δ. Τεργότων 6)5 διά Βεγγάζην	
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ (δ.)	59	24333	Δ. Λός "Αντζελες 10)5 διά Παναμά	
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ.	65	8198	Δ. Παναμά 18)4 δι' "Αθάνα	
ΚΙΓΓΑ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52670	Δ. Γκάλαχαν 14)5 διά Γιβραλτάρ	
ΚΙΚΗ (κ.)	57	9723	Δ. Κολόμπο 12)4 δι' Ισπανίαν	
ΚΙΜΠΕΡΑY (κ.)*	56	8477	Ε. Σεπουμπάλ 12)5	
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	Ε. Χαλκίδα 21)2	
ΚΙΣΙΑ Σ. (κ.)	58	5854	Δ. Βαρκελώνην 26)4 διά Ταρτούς	
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	Δ. Γιβραλτάρ 24)4 διά Ρίζερ Πλέιτ	
ΚΙΑΛΟΥΝΤ (κ.)*	63	1234	εἰς Λάρισας 8)4	
ΚΙΑΛΟΥΝΤΑ (κ.)	67	1401	Δ. Λάρισα 12)4 διά Πειραιά	
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	Ε. Βοιβάνη 1)5	
ΚΟΡΙΝΘΙΟΝ (δ.)	67	43122	Δ. Βιλεμπούχαν 15)5 δι' Αρξού	
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6379	Ε. Μπ. "Άθρες 11)5	
ΚΟΡΣΑΙΡ	62	15000	Δ. Γιβραλτάρ 13)5 διά Βαλτιμόρην	
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	εἰς Ρότερνταν από 30)6)75 (πελ.)	
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΓΥ	57	20728	εἰς Φλάμουρο από 26)11 (έπισκ.)	
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12106	εἰς Πειραιά διπό 10)12	
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	Δ. Σεβίλην 18)5 διά Λάγος	
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)	53	1779	Άργει εἰς Πειραιά διπό 14)3)76	
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	Ε. Ρίο "Ιανέρο 23)4	
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	εἰς Π. Χάρκουρτ διπό 3)9)76	
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	Άργει εἰς Πειραιά διπό 5)6)75	
ΚΡΗΝΙΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	5943	Δ. Ντόχα 16)5	
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	Ε. "Αμερέσαν 18)5	
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	Δ. Μπάραν 17)5	
ΚΥΘΟΝΟΣ (π.)	62	4784	Δ. Γιβραλτάρ 19)5 διά Μπ. "Άθρες	
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	Άργει εἰς Πειραιά διπό 26)5)75	
ΚΥΜΗ (κ.)	54	2952	Δ. Κονιόπολιν 11)5 διά Μ. Θάλασσαν	
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24224	Άργει εἰς Πειραιά διπό 19)10)74	
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	Ε. Βιλημπύκτων 18)5	
ΚΥΡΑ ΣΤΑΘΟΥ (κ.)	53	4314	Δ. Θεούτα 14)5 διά Π. Χάρκουρτ	
ΚΥΡΙΑ (κ.)	51	2135	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΩΣΤΑΘΟΗΝΑ (κ.)*	58	8695	Δ. Κ. Τάουν 13)5 διά Γένοβα	
ΚΩΝΣΙΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	Ε. Ν. "Ορλέανην 4)5	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	24230	Δ. Παναμά 6)5 διά Π. "Αρένας	
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ- ΤΗΣ (κ.)	58	8847	Ε. Σιγκαπούρην 11)5	
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	Ε. Κουέττη 4)5	
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	16100	Ε. Βανκούμπερ 19)5	
ΛΑΓΚΑΔΑ (κ.)	76	5400	Δ. Τής 6)5 δι' ΉΠΑ	
ΛΑΙΑΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	Άργει εἰς Πειραιά διπό 1)3)74	
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	Δ. Μίνα Δ. Φωχάλ 22)4 διά Τεργόστην	
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	Άργει εἰς Πειραιά διπό 23)2	
ΛΑΚΥ (κ.)*	42	3129	Δ. Σεπέτων 16)4 δι' "Άλγεριον	
ΛΑΜΑΔΑ*	59	7919	Ε. "Αστόντον 17)3	
ΛΑΜΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	48	1988	Όποιο παραλαβήν	
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	Ε. Λείπ. Τάρρης 9)5	
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	Δ. Φιλαδέλφειαν 6)11 διά Κή Γουέστ	
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εἰς Μπάρι από 19)2)76	
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	Δ. Σάντος 6)5 διά Γκάλφορτ	
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΣΕΑ- ΝΙΚ (δ.)	61	12702	Δ. Ν. "Ορλέανην 27)4 διά Ρεοΐφ	
ΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	Ε. Αράκαν 15)5	
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	Δ. Π. Χάρκουρτ 27)3 διά Λάγος	
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II (π.)	58	9079	Δ. Κονιόπολιν 8)5	
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	Ε. Πόρτ. Χάρκουρτ 14)5	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	Ε. Ρότερνταν 14)5	
ΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	Δ. Αμπού Ντάμπι 1)5 διά Σάρτζεν	
ΛΙΖΑ	64	2817	Δ. Παναμά 25)4 διά Βαλπαραϊζο	
ΛΙΑΑ (π.)	50	2734	Δ. "Αμπιτζάν 23)3 διά Λάγος	
ΛΙΑΥ Μ. (π.)	57	9096	Δ. Κονιόπολιν 12)5 διά Μ. Θάλασσαν	
ΛΙΠΣ	60	16968	Ε. Σάντος 10)5	
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ- ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	Δ. Π. δρ Σπαίην 18)5 διά Βενεζουέλα	
ΛΟΥΚΙΑ (δ.)	65	47777	Ε. Βαλτιμόρην 18)4 (έπισκ.)	
ΛΟΥΤΣΑ (π.)	54	2557	Δ. Κ. Τάουν 3)5 δι' Αγγίλιαν	
ΛΥΡΙΚ*	64	23936	Άργει εἰς Πειραιά διπό 9)1)75	
ΛΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	Δ. Νταμπίερ 9)5 διά Βιλανουέντα	
Μ. I. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	Δ. Χάμπτον ρόδος 6)5 δι' "Αρούμπα	
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	Δ. Πλάτεας 12)5	
ΜΑΓΚΑΝ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	Ε. Πόρτ. Χάρκουρτ 5)5	
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	Δ. Ντακάρ 3)5 διά Γουώρω	
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	Ε. Τέμπον Μπαίη 16)5	
ΜΑΙΤΣΤΡΟΣ	69	18923	Ε. Βεράκρους 30)4	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II (π.)*	47	5928	Ε. Σπαλάτον 4)5	
ΜΑΝΙΑ (κ.)	52	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΝΤΟΥΑ (κ.)	52	2352	Δ. Αμπιτζάν 13)1	
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ*	45	14132	Άργει εἰς Πειραιά διπό 26)8)75	
ΜΑΟΥΝΤ ΖΗΡΙΑ (π.)*	64	1141	Δ. Ντακάρ 2)5 διά Μπουρούδην	
ΜΑΡΓΑΡΙΑ	66	15404	Δ. Γένοβα 14)5 διά Τορεβίέζα	
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ- ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	Έξωθι Χοντέντα 1)4	
ΜΑΡΙΑ V. (κ.)	64	2046	Δ. Μάλτα 12)4	
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	Δ. Σιγκαπούρην 27)4 διά Ντουμπάτι	
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	Δ. Κέτη Τάουν 2)5	
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (π.)	62	12230	Δ. Μόριπολ 16)5 διά Ρότερνταν	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (κ.)*	45	3312	Δ. Σούνιος 12)5	
ΜΑΡΙΑ Ζ.	75	115207	Δ. Τέμπον Μπαίη 5)5 Τζεμπέλ Ντανά	
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)*	48	1501	εἰς Αιγαίο Ντάμπι	
ΜΑΡΙΑΚΙ (κ.)	53	5471	Δ. Μπάραν 10)5	
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1226	Ε. Πόρτ. Σουδάν 20)4	
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903	Ε. Πειραιά 21)4 διά Δάντοιχ	
ΜΑΡΙΝΑΤΕΤΑ (κ.)*	54	1274	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.)	55	11193	Άργει εἰς Πειραιά διπό 5)10	
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)*	66	67545	άργει εἰς Πειραιά διπό 14)11)75	
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ	61	30236	Δ. Ρ. Σουκέρι 24)4 Δελεξανδρεία	
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	άργει εἰς Πειραιά διπό 15)7)75	
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	άργει εἰς Πειραιά διπό 31)8)75	
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	Δ. Μπρούνομπούτελ 12)4 διά Ρίγα	
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12795	άργει εἰς Πειραιά διπό 25)3)75	
ΜΑΡΙΩ	65	17238	Δ. Νεάπολιν 28)4 διά Ροζάριο	
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)*	59	3664	Δ. Πλαναμά 21)4 διά Κιουράσιο	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)*	62	12541	Δ. "Αγ. Δομίνικο 17)4 διά Χάνια	
ΜΑΤΖΕΣΙΚΗ (δ.)	65	34185	Δ. Λαμπούνα 18)5 διά Ανακόρτες	
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	Δ. Χάμπτον Ρ. 5)5	
ΜΕΛΑΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	Δ. Χαλκίδα 16)3 δι' Ισπανίαν	
ΜΕΛΙΗ*	75	35561	Δ. Μόριπολ 11)5	
ΜΕΛΑΝΗ	57	11652	Δ. Μόριπολ 11)5 διά Τσαρνίαν	
ΜΕΛΑΝΗ*	57	1742	Δ. Π. Σαδί 30)3	
ΜΕΛΑΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	Δ. Φωλεύ 8)5 διά Μπαχρέιν	
ΜΕΝΙΣΑΡΗ (κ.)	55	3883	Δ. Π. Σουδάν 7)5	
ΜΕΝΤΣΙΛΑ Υ. (κ.)*	52	2775	Δ. Τεργέστην 3)5	
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)	43	1589	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΕΡΣΙΝΗ ΔΙΑΙ (κ.)	61	9194	Δ. Σάντος 6)5	
ΜΕΣΣΑΓΑΙΑ (κ.)	47	2740	άργει εἰς Πειραιά διπό 26)10)76	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΙΗ ΑΜ- ΔΡΕΙΑ (δ.)	77	19200	Δ. Γκότενμπουργκ 26)4 διά Περσικόν	
ΜΕΤΡΟΠΗΔΑΙΑ ΔΡΕΙΑ	65	67549	Δ. Πανούρα 15)5	
ΜΕΣΣΗΝΟΣ ΦΙΛΙΑ (δ.)	76	75000	Δ. Τανόύρα 15)4	
ΜΕΣΣΗΝΟΣ ΦΙΛΙΑ (δ.)	76	75000	Δ. Τέλιπταν 22)4	
ΜΕΣΣΗΝΟΣ ΦΙΛΙΑ (δ.)	76	75000	Δ. Γκότενμπουργκ 26)4 διά Περσικόν	
ΜΙΛΗ Μ. (κ.)	51	6398	Δ. Χάμπτον Ρ. 5)5	
ΜΙΛΟΖΑ (κ.)	56	8782	Δ. Γουώρου 12)4	
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΙΝΙ ΛΑΙΑΝΕΡ (π.)	71	1598	Δ. Ν. "Ορλέανη 14)5 διά Νανιά	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1598	Δ. Ν. "Ορλέανη 8)5 διά Π. Κορίτες	
ΜΙΝΟΥΙΣΙΣ (κ.)	48	8388	Δ. Πειραιά 5)3	
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΙΝΩΑΝ ΜΗΝΥΑ	58	13257	Δ. Π. Σαδί 17)4	
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΣΤΗ	54	11743	Δ. Πειραιά 5)5 διά Δρέπανον	
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει εἰς Πειραιά διπό 2)4)75	
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	Δ. Στρατοπόδειον 27)4 διά Περσικόν	
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	Δ. Φίλαδελφειαν 15)5	
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝ- ΔΡ				

ΝΟΡΑ. ΤΖΟΥΓ. (δ.) ..	64	38649	ά. Μίνα ἀλ. Φαχάλ 26)3 δι' 'Οθάσες	
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.) ..	56	12402	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 21)2)75	
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.) ..	51	1435	ξ. Δουνέκηρην 14)5	
ΝΟΡΘΟΓΥΠΙΝΤ ..	70	11328	ξ. 'Αμφιόργον 5)5 (ἐπισκ.)	
ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.) ..	59	20915	ά. Βαρκελώνη 9)5 διά Ταγγέρην	
ΝΟΤΟΣ (κ.) ..	50	2748	ά. Μονράλκον 5)5	
ΝΟΤΟΣ ..	58	12339	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 28)5)75	
ΝΙΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.) ..	58	30235	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 12)3)76	
ΝΤΕΡΜΠΝ ..	58	10396	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 1)3)76	
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ..	60	19988	ά. Λάγος 6)5 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.) ..	56	11669	δ. 'Εσκουμιν 2)5	
ΝΤΟΛΩΝ ΕΛΕΝΑ κ.δ.:	54	11385	ά. Μασσαλίαν 16)5 διά Λάγος	
ΝΤΟΛΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.	58	13223	εἰς Παλέρμο 20)12	
ΝΤΟΛΦΙΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κ.δ.	58	13093	εἰς Παλέρμο 1)3	
ΝΤΟΜΙΝΟΝ ΓΙΟΥ-				
ΝΙΤΥ (κ.) ..	54	1972	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΟΝΑ ΜΙΡΑ ..	57	9553	δ. Μπρουνόπουτελ 3)3 διά Λάγος	
ΝΙΟΝΑ ΜΥΡΙΩ (π.δ.) ..	55	11209	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 26)6)76	
ΝΙΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) ..	52	12200	ξ. Σιγκαπούρην 14)4	
ΝΙΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ..	57	9953	ξ. Τερόγεντην 19)5	
ΝΙΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ..	56	8716	ά. 'Αμπιτζάν 8)5 διά Μπ. 'Αύρες	
ΝΙΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.) ..	58	10686	ξ. 'Αμπιτζάν 30)4	
ΝΙΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ ..	56	8716	ξ. Σιγκαπούρην 8)4	
ΝΙΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) ..	60	28655	δ. Σουέζ 15)5	
ΝΤΟΡΙΑΝ ..	56	10486	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)6)75	
ΝΤΩΝ (κ.) ..	46	3153	δ. Σαΐδη 13)5 δι' 'Ασσάμπ	
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) ..	49	1953	ξ. Πειραιά 9)5	
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) ..	62	11270	ά. Μαρακάπιτο 7)5 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-				
ΤΖΕΡ (δ.) ..	72	106123	ά. Γιουροπόρτ 16)5 διά Χούντ Πόντ	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΑΕΤ (δ.) ..	69	97463	ά. Μπέρρια Χέντ 12)5 διά Γιουροπόρτ	
ΟΛ. ΑΚΑΡΟΝΙ (δ.) ..	70	98276	ά. Τείμπη Μπαΐν 25)4	
ΟΛ. ΑΛΛΑΙΑΜΣ (δ.) ..	70	97206	ά. Σετουπτάλ 5)5 διά Μπ. Μασάρ	
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.) ..	70	97206	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 25)10)73	
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.) ..	70	98566	ά. Γιουροπόρτ 14)5 διά Μπ. Μασάρ	
ΟΛ. ΑΝΙΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	ά. Τείμπη Μπαΐν 28)4 διά Κιουρασάο	
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.) ..	70	98566	ά. Κιουρασό 28)4 διά Μπ. Μασάρ	
ΟΛ. ΑΡΡΟΥ (δ.) ..	70	96627	ά. Τείμπη Μπαΐν 28)4 Λάντς 'Εντ	
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.) ..	70	96679	ά. Μπόνι 29)4 διά Λάντς 'Εντ	
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΩΝ δ. 72	106123	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 4)12)75		
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) ..	65	38607	ά. Φιλαδέλφειον 2)5 διά Γιεραλτάρ	
ΟΛ. ΓΚΕΙΜΣ (δ.) ..	64	32380	δ. Γιεραλτάρ 20)5 διά Π. 'Αρθουρ	
ΟΛ. ΓΚΕΙΜΙ (δ.) ..	65	32478	ά. Φροπορτ Μπαΐν 18)4 διά Μπόνι	
ΟΛ. ΓΚΑΡΟΥΡ (δ.) ..	64	38598	ά. Γκάρλεσον 5)5	
ΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.) ..	65	32407	έ. Μπιζέρτε 24)4	
ΟΛ. ΓΚΟΛΑ ..	65	38607	ά. Γιουροπόρτ 11)5 διά Γκάμπα	
ΟΛ. ΓΗΓΑ (δ.) ..	58	27602	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 29)10	
ΟΛ. ΜΠΑΝΙΕΡ (δ.) ..	72	128561	ά. Τείμπη Μπαΐν 19)5 διά Ρότερνταμ	
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.) ..	72	126027	ά. Ντρόπιταν 15)5 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΜΠΡΗΣ (δ.) ..	76	126990	ά. Λ. Πάλμας 23)4 διά Κουάνι 'Αιλ.	
ΟΛ. ΜΠΡΙΔΑΙΑΝΣ (δ.) ..	73	128561	ά. Τείμπη Μπαΐν 6)5 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.) ..	64	32379	ά. Ράντιγκ Πόντ 6)5 Π. 'Αρθουρ	
ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.) ..	54	19462	ά. Ξόχη Κόκγ 8)5	
ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ' ..	66	15668	έ. Παρανάγουα 11)5	
ΟΛ. ΠΑΙΩΝΗΡ ..	66	15625	δ. Κων(υ)πολιν 21)4 διά Μ. Θάλασσαν	
ΟΛ. ΠΑΛΜ ..	65	15577	ξ. Πειραιά 14)5	
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ ..	68	15809	ά. Ντουλόθ 18)5	
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ ..	65	15179	δ. Κων(υ)πολιν 6)5 διά Μ. Θάλασσαν	
ΟΛ. ΠΕΡΑ ..	65	15671	ά. Ν. 'Ορλεάνην 8)4 διά Ρωσίαν	
ΟΛ. ΠΙΨ ..	69	15688	ά. Σαθάνων 12)5 διά Κήλησλεντ	
ΟΛ. ΠΡΑΙΝΤ ..	67	15697	ά. Γιοκοχάνα 8)5	
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ ..	69	15808	δ. Γιεραλτάρ 13)5 διά Ραθέννα	
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ ..	69	15688	έ. Ντρόμπαν 18)5	
ΟΛ. ΡΑΙΝΤΙΕΡ (δ.) ..	60	32008	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 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. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) ..	60	37744	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 28)3	
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) ..	63	30574	έ. Ν. 'Ορλεάνην 16)5	
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) ..	64	30581	έ. Κιουρασό 8)5	
ΟΛ. ΦΑΕΩΘΩΝ ..	65	15179	ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)5 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.) ..	68	27602	ά. Φιλαδέλφειαν 2)5 δι' 'Αρούμπαν	
ΟΛ. ΦΕΙΜ (δ.) ..	65	47493	έ. Φόβος 15)5	
ΟΛ. ΦΡΗΤΟΝ (δ.) ..	64	47493	ά. Πόρτλαντ Με. 9)5	
ΟΜΕΡΙΚ (δ.) ..	76	198000	ά. Τείμπη Μπαΐν 6)5	
ΟΡΕΑΝΤ ..	56	11267	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 28)5)75	
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙΩΝ (δ.) ..	70	89001	ά. Ρότερνταμ 13)4 διά Περσικόν	
ΟΣΕΑΝΙΚΑ ..	65	28101	έ. Γιοκοχάνα 3)5	
ΟΣΤΡΙΑ II ..	71	22752	ά. Κ. Τάουν 30)3 διά Κίναν	
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ..				
ΑΙΝΤΕΝ ..	71	11044	ά. Κολούμπια ρίθερ 11)5 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΟΥΡΑΝΟΣ* ..	61	18484	ά. Οζάκα 14)5 διά Π. Χέντλαντ	
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II* κ. 38	2501	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 12)4)75		
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.) ..	73	20354	ά. Κολούμπια ρίθερ 2)5 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΠΑΛΛ. ΜΠΕΡΝΤ (κ.) ..	58	993	έ. Πειραιά 23)3	
ΠΑΝΑΙΜΥΡΑ (δ.) ..	67	54705	έ. Ράς Τανόρα 17)5	
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ..	58	10659	έ. Π. Καμπέλο 19)4	
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.) ..	52	5489	ά. Σουέζ 12)3 διά Τένταν	
ΠΑΝΑΙΤΩΝΙΚΟΝ ..	60	7758	ά. Μομπάσα 15)5 διά Π. 'Ελιζαμπεθ	
ΠΑΝΟΝΤI (κ.) ..	48	3932	έ. Μανφρεντόνια 4)5	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) ..	61	8801	ά. Μέρσεϋ Μπάρ 21)5	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ·ΑΣ κ.	54	4618	δ. Γιεραλτάρ 27)1 διά Νιγηριαν	
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.) ..	47	4272	ά. Ταραγκόνα 16)4 δι' 'Αννάτα	
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.) ..	59	5445	δ. Κων(υ)πολιν 24)4 διά Κωνσταντζαν	
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.) ..	58	5445	ά. Λάγος 9)3	
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) ..	51	8919	έ. Π. Σαΐδη 27)4 διά Μεσογειον	
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.) ..	58	1110	ά. 'Αμβέρσαν 5)5 διά Λαττάκια	
ΠΑΡΙΣ (κ.) ..	53	5690	εἰς Πειραιά 4)2 (ἐπισκ.)	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.) ..	60	13062	ά. Λιθέρπολη 22)5 διά Νάρδικ	
ΠΑΣΙΦΟΙΚΑ (δ.) ..	65	38116	ά. Ριγιέκο 19)5 διά Ράς Γκαριμπ	
ΠΑΤΡΑΙ ..	58	12486	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 11)3)76	
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.) ..	61	10969	ά. Φάγιαλ 19)5 διά Ντουλόθ	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	141000	ἀργεῖ εἰς Κορδερ ἀπό 25)7)76	
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) ..	55	8957	δ. Γιεραλτάρ 16)5 διά Μπουσίρε	
ΠΑΥΛΟΣ (κ.) ..	53	7283	ά. Σιγκαπούρην 19)3 διά Δ. 'Αφρικήν	
ΠΑΥΛΟΣ XII (κ.) ..	69	1998	ά. Σπέτζια 10)5 δι' 'Αλγερίου	
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-				
ΣΕΑΝΙΣ (κ.) ..	54	3895	ά. Ταραγκόνα 3)5 δι' 'Αλγερίου	
ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ (δ.) ..	58	28720	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)5	
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) ..	41	6464	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 11)7)76	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ ..	72	10349	ά. Κολούμπια ρίθερ 13)5 διά Ιαπωνίαν	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.) ..	56	32511	ά. Ραβέννα 24)4	
ΠΕΡΙΡΟΙΝΑ I (δ.κ.) ..	56	11920	δ. Κων(υ)πολιν 9)5 διά Κωνσταντζαν	
ΠΕΙΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ 65	41255	έ. Ρότερνταμ 31)3		
ΠΗΛΑΙΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	ά. Οριτάς 7)5 διά Γενόθα	
ΠΛΩΤΩ ..	68	35191	ά. Βαλτιμόρην 10)5 διά Βέλγιον	
ΠΟΕΙΙΚ (μ.) ..	66	33291	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 28)7)75	
ΙΟΥΓΝΙ ΚΑΛΑΡ (μικτ.) ..	72	57102	έ. Ν. 'Ορλεάνην 17)5	
ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) ..	54	5671	ά. Κ. Τάουν 19)4 διά Λάγος	
ΠΟΛΛΑ ΡΙΚΑ (κ.) ..	53	7852	έ. Δάντσις 2)5	
ΠΟΛΛΑΡ ΛΑΙ·ΟΝ (δ.)*	64	40893	ὑπό παραλαβήν	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ *	62	18152	ά. Λομπίτο 21)3 διά Μοκαμέντες	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.) ..	76	60937	ά. Τακόμα 28)4 διά Περσικόν	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) ..	71	80194	ά. Κεμπέκ 19)5 διά Περσικόν	
ΠΟΝΤΟΣ (δ.) ..	58	16258	ά. 'Ησητας 5)5 διά Π. 'Οριτάς	
ΠΟΡΟΣ ΑΙ·ΙΑΛΛ (δ.) ..	62	5355	ά. Σαίν Τέρν 12)5	
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) ..	45	5786	έ. 'Αντεν 12)4	
ΠΡΙΑΜΟΣ ..	70	30890	ά. Καντίς 27)4 διά Ρ. Κκράντε	
ΠΡΙΚΙΠΠΟΣ (δ.) ..	64	27376	ά. Πόρτ Σαΐδ 14)5	
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΩΦΙΑ (δ.) ..	59	43373	έ. Ροάριο 8)5	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.*	48	8482	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 15)4	
ΠΡΩΙΟΜΑΧΟΣ (κ.) ..	56	9218	έ. Πόρτ Χάρκουρτ 15)4	
ΠΡΩΤΩΝ (κ.) ..	65	1657	έ. Πειραιά 17)5	
ΠΥΛΟΣ (κ.) ..	54	1581	μετων. «ΚΑΡΜΕΛΛΑ»	
ΡΑΒΕΝΣ (κ.) ..	47	8030	ά. Σ. 'Αννα Μπαι 16)4 δι' 'Αθάννα	
ΡΑΣΣΑΣΓΙΕΣ (κ.) ..	56	1384	ά. Σεβίλη 12)5	
ΡΕΑ ..	66	11859	έ. Ν. 'Ορλεάνην 15)5 (ἐπωλ.)	
ΡΕΙ·ΦΕΝΕΣ (κ.) ..	46	8070	έ. Ροάριο 8)5	
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ (κ.) ..	56	1190	ά. Μπορντώ 1)3 διά Νουακότ	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙ·ΙΜΠΕΡ ..	61	15719	έ. Χατσινόχε 8)5	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΟΡΠΝ ..	61	16450	ά. Ντρόμπιαν 18)4 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΡΗΤΟΡΙΚ (κ.) ..	71	77049	ά. Χάμπιπον, ρ. 17)4 διά Βραζίλιαν	
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) ..	58	5058	ὑπό παραλαβήν	
ΡΙΟ ΕΛΛ ..	70	16147	έ. Βαλτιμόρην 16)5	
ΡΙΟ ΜΑΡ ..	65	16334	ά. Κονστιτούδον 30)4 Μπ. Μπλάνκα	
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	ά. 'Αμπιτζάν 14)4 διά Λάγος	
ΡΙΤΖΟΥΓΑΙΗ (δ.) ..	64	36830	ά. Χονολουλού 5)5 διά Ινδονησίαν	
ΡΙΤΩΝ (κ.) ..	37	5613	ά. 'Αμπου Ντάμπι 5)5 διά Καράτοι	
ΡΟΖΑ Τ. (κ.) ..	54	54	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)5 διά Γκάλφορπ	
ΡΟΘΕΝΣ (κ.) ..	46	8106	έ. Ραβέννα 22)4	
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) ..	56	21018	ά. Παναμά 26)4 διά Περού	
ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.)*	57	24854	ὑπό παραλαβήν	
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.) ..	71	77049	ά. Βακαματούς 28)4 διά Περσικόν	
ΡΥΘΜΟΣ *	57	10316	ἀργεῖ εἰς Πειραιά	
ΡΩΜΕΙΑ (δ.) ..	59	21275	ἀργεῖ εἰς Πειρ	

ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ά. Τοιχότια 27)4 διά Ταρτούς	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	ε. Πειραιά 25)2	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	107584	ἀργεῖ εἰς Μπρούνει Μπ. ἀπό 4)1
ΣΙΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	ά. Θέουτα 11)5 Π. Χάρκουρτ	ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	ά. Καζαμπλάνκα 13)5 Ρόπτερνταμ
ΣΙΟΓΙΚ (μικτόν)	71	71208	ά. Χάμπτον Ρ. 16)4 διά Βραζιλίαν	ΦΑΛΑΚΩΝ	74	8896	έ. "Ελλαμπεθ 17)5
ΣΙΟΛΙ ΑΙΓΑΙΑΝ (δ.)	60	13481	εἰς Π. ντε Μπούκ 10)1	ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	ά. Ασσάμπ 20)1 διά Σουέζ
ΣΙΟΛΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕΙΔ.δ.	60	12497	ε. Σιγκαπούρη 1)5	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	δ. Κωνιπόλιν 15)5
ΣΙΟΛΙ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	έ. Π. Κάιζερ 17)5	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	έ. Τζένταν 3)4
ΣΙΟΛΙ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Κεμπέκ 15)5	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)*	57	21910	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 20)4)75
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (π.)	51	2154	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 20)3	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΗ	53	5339	ά. Χάμπτον Ρ. 9)5 διά Ταμπικό	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8142	ἀργεῖ εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 13)9
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Χάμπτον Ρ. 30)4 διά Παναμά	ΦΕΡΑΙΟΣ*	56	10423	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 19)5)75
ΣΥΡΙ	68	9024	έ. Τζένταν 25)3	ΦΕΡΡΥΞΙΠ Λ. (π.)	54	6836	εἰς Τσιταγκόγκι ἀπό 1)1)76
ΤΑΚΙ	69	3921	δ. Γιβραλτάρ 13)5 διά Βαλτικήν	ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	δ. Παναμά 12)5 διά Κορέαν
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Σ. Κάρλος (Ισπ.) 3)4	ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 22)10
ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)	64	43921	ά. Στένουγκουντ 15)5 Γιβραλτάρ	ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*	49	4728	δ. Σουέζ 9)5
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)*	57	21450	ά. Μπαλάο Τέρμ. 1)3 Δά. Λιμπερτάντ	ΦΙΝΙΕΙΟ (δ.)	67	46382	ε. Σιγκαπούρη 27)2
ΤΑΣΟΣ ΙΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	έ. Τζένταν 15)5	ΦΙΟΝΑ ΙΖΕΙΝ (δ.)	59	15914	ά. Ντώρμπαν 16)5 διά Περσικόν
ΤΕΜΑ (κ.)*	53	2379	ὑπό ποραλαθήν	ΦΛΩΡΑ Κ. (π.)	60	9685	έ. Πουνταρένας
ΤΕΝΙΑ ΙΙ (κ.)	53	1362	ά. Καθάλαν 26)4 'Αλεξάνδρειαν	ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ά. Ρόπτερνταμ 18)5 Μπ. "Άηρες
ΤΖΕΝΗ	59	9855	δ. Παναμά 8)4 διά Περού	ΦΛΩΡΙΝΑ ΣΤΕΙΤ π.	43	6338	δ. Ματάνας 3)5
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Αμβούργον 12)5 διά Λάγος	ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	ά. Βαρκελώνη 2)3 διά Λάγος
ΤΖΙΜΑΝΗΣ (π.)*	52	1190	ά. Ανκόνα 30)4 Τρίπολιν Λιδύνης	ΦΟΥΛΒΙΑ (κ.)	56	10360	έ. Πειραιά 13)4
ΤΖΟΥΛΙΑ (κ.)	49	6739	έ. Λάγος 14)4	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Ήπα. Λόντον 10)5 διά Περσικόν
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. Ανκόνα 16)4 διά Π. Χάρκουρτ	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π.δ.)	58	12430	εἰς Τσιταγκόγκι ἀπό 9)1
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	ά. Γιβραλτάρ 24)4 Φρηπ	ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	δ. Σουέζ 11)5
ΤΖΩΡΤΖΥ	54	3178	δ. Σάδη 16)5 διά Μεσόγειον	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ἀργεῖ εἰς Πειραιά 9)4
ΤΙΝΤΑΧΟΑΜ (κ.)*	43	4313	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 16)5)75				
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ά. Φιλαδέλφειαν 10)5 Γιβραλτάρ				
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	έ. Λάγος 17)5				
ΤΟΜΗΗ	56	3146	έ. Σεβίλην 4)5 διά Ρ. Χάινα				
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12845	ά. Άγ. Φραγκίσκον 14)5 Δ. Αντζέλες				
ΤΣΥΛΑ (κ.)	53	8257	δ. Κωνιπόλιν 2)5 Κουνταντζάν				
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	ά. Μπ. "Άηρες 28)4 διά Ιταλίαν				
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ.μ.	61	16591	ά. Ν. Υόρκην 14)5 διά Βαρκελώνη				
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Γιβραλτάρ 30)4 διά Τυνησίαν				
ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ Ο-				ΟΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Λ. Πάλμας 12)5 διά Παρανάγουα
ΤΖΙΚ (δ.)	59	12787	έ. θει. Καράτσι 15)5				
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	έ. Π. Βέντρες 29)4				
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	4664	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 17)2				
ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΑΤΙΝΑ δ.	68	14180	ά. Σάντος 27)4 Τρίνινταν				
ΤΡΙΝΤΕΝΤ	67	34501	ά. Κ. Τάουν 8)5 Κάργκ αῖλ				
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	δ. Γιβραλτάρ 9)5 διά Μπωμόντ				
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Ρόπτερνταμ 3)5				
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Γκάλθεστον 8)5				
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ά. Μοντεβίδεο 6)5 Σ. Σεμπάστιαν				
ΤΣΗΦ Σ. Β. ΜΠΑ- ΚΑΡΕ (κ.)*	55	8828	έ. Μαυρίκιον 27)4 διά Λάγος				

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”		
ΔΕΚΑΠΕΝΟΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.		

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

Έκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
 Όρφεως 18, Νέα Σμύρνη

Έπι. τῆς Θλης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
 Αιγάλεω 51β, Κορυδαλλός

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
 Βοσπόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφική έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ
 ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-
 ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

• TIME

= Immediate delivery
= No Deviation
= No Congestion

• MONEY

= Low Prices
= Fine Quality
= Best Discounts

STEM NOW!!! and ...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→ CONTACT: PETROSTAR CO. LTD

C/O RED SEA BUNKERS SUPPLIES S.A.

G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY

1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRIS
PIRAEUS

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

TELEX: 212084 GREECE

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 409

EDITOR: D. M. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JUNE 1977

Deserves Recognition

During a recent meeting of our Prime Minister with a representative of the Greek Shipowners' Association, at a suggestion of the latter that shipping is an unending source of foreign exchange contributing already more than 1000 million dollars annually to our economy, Mr. Caramanlis, accepting the theories of his economic advisors, replied that this amount represents only the remittances from seafarers.

Since the Prime Minister himself has such a unilateral opinion regarding the origination of shipping exchange, we are not surprised by the lack of interest from the part of our economic circles on shipping matters. Shipping is "the black sheep" of our economy. This superb achievement of our maritime tradition, which provides work for more than 150,000 Greek seafarers, is ignored by our leaders. The largest merchant fleet in the world, which has made the Greek flag a symbol of maritime power around the globe, means nothing to them.

Their attitude can not be attributed to anything else but envy. They are discomfited with the success of the Greek shipowners and their worldwide fame. They are blinded with the wealth our shipowners have amassed, though always ignored by the officials of the state. They insist in disregarding the fact that without the unequalled boldness and business initiative of the Greek shipowners there would not be the five thousands of Greek ships providing work for the worthy of our tradition Greek seafarers. Furthermore, they like to ignore the contribution of the local shipbuilding and repair yards and the involvement of our shipowners in various investments which established Piraeus as one of the world's leading maritime centres.

Those of our officials who are disturbed even at the sound of the word "shipowner" must think for a moment what the position of our National Economy would be if the shipowners were not there to contribute — both directly and indirectly. The GREEKS have rightfully won their worldwide reputa-

tion and many maritime countries would be proud to claim their citizenship.

Against this attitude of the authorities, there is only one solution: to commence a wide campaign, throughout the country, until every single Greek has formed the right opinion about shipping and shipowners and prejudice vanishes. Shipping must receive by all the recognition it deserves for what it offers to our country.

Here and Elsewhere

Everywhere, where shipbuilding industries are to be found, Governments hasten to assist of their yards rather than let them close down. Everywhere — and we would mention Norway, Holland, West Germany — credits are granted to shipowners, whether national or foreign, to induce them to place new orders. In Britain and Italy long-term loans are granted to shipbuilders to assist them in facing world competition.

All the above take place abroad. Our own yards are left unaided. Despite the orders obtained, Perama shipyards are faced with unsurmountable financial difficulties. In the larger shipyards at Skaramanga and Eleusis work is restricted mainly to repairs and orders they had received in the past. The only positive step from the part of the Government was the order for the torpedo-boats with the Skaramanga yard. Thus their technical personnel and labour will be kept busy. At Eleusis, the existence of the yards relies on repairs only. Tens of thousands are employed by the various shipyards, and not the slightest attention is being paid by the State.

Heading for an Impasse

Conditions are worsening in respect of the manning of our Greek ships. With the scarcity of Greek able bodied seamen, the owners have no alternative but resort to coloured seamen, and not always find them. Officers

are no longer available. Second Mates are not to hand, and with the trend of new purchases and newbuildings, we shall be faced with a penury of officers of all branches.

No measures have been taken to combat this state of affairs, not even is the situation discussed.

Young men are reluctant to go to sea. Seafaring islands and places have nothing to offer any longer. The sons of our old seamen will not follow their parents' path. Our shipping tends little by little to lose its identity. Our seafaring labour is not being renewed. We wonder how our ships will be manned when both Greek deck and engine crews are not there.

Our anxieties become ever worse when we think of the joining of the EEC. The main problem of our shipping industry lies with the crew position, and we feel we are heading towards an impasse.

At Last, A Voice

During the Spring meeting of the Joint Inter-Parliamentary Greek Committee on the E.E.C. matters, the main subject was the speeding up of the formalities which will allow Greece to become a full member of the community. The Center Union Member of Parliament, Mr. I. Pezmazoglou, who acted as Chairman for the meeting, emphasized some of the most critical points of the economic and political problems involved, which should find their rightful solution. Among these subjects, Mr. Pezmazoglou pointed out the "the interests of the Greek shipping industry should be given due consideration".

This fact comes as a satisfaction to us as we are not often used to hear the words "Greek Shipping" from official sources. As an example, we would mention that in his Annual Report on the Greek economy, the Governor of the Bank of Greece, Professor Zolotas, had not a word to say about Greek

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

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

CABLE ADDRESS:
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

shipping. It might be that for the Professor a sum of 1000 million dollars which Greek shipping brought in to our economy is insignificant and not worth mentioning. It might be that, to the official brains, Greek shipping becomes the source of jealousy, or alternatively these people do not realise its meaning.

Anyway, we would once again state that what Mr. Pezmazoglou had to say was very comforting, and we can now expect that the interest of Greek shipping will be given rightful attention.

Naftika Chronika are fully aware of the dangers that might come out when Greece joins the Community, and have already published the full text of the resolution of the European Council on the transport by sea. A thorough study of this report and the proposed measures is imperative. Both our Government and Shipowners should not overlook the interests of our shipping establishment.

Our Shipyards

News has come through pointing to the fact that our Ministry of Merchant Marine is preparing a study in connection with our shipbuilding and repairing industries. According to this data, the first chapter of the study deals with the problems faced in the same respect by countries which are already full members of the Community, and more especially the measures that are being taken for the protection of their national shipbuilding and repairing industries, as opposed to the financing of newbuildings. The second chapter deals with the need for a special department in one of the competent Ministries to be responsible for dealing in a professional way with the problems of these

industries. It will be recalled that Naftika Chronika always pleaded for such a department.

We must, however, point out that without the necessary credits as done by other countries, it will be impossible for the Greek shipbuilding industry to carry on through lack of orders.

* * *

The importance of the existence of such a department is shown in what is happening to the Perama shipyards, where according to the latest information, yards are threatened with expropriation in favour of the port of Piraeus authority. Of course the above is taking place despite the formal assurances of the Ministry of Merchant Marine that the Perama shipyards would not be affected until the end of 1981, and that this would only happen when new areas for the transfer of the yards would become available.

No doubt, a responsible and competent department of the state would be able to deal with such problems which have the effect of slowing down the already reduced activities of the shipyards.

Wait and See

Should we be led to believe that there is no longer an interest in new orders by Greeks? This assumption is due to the fact that no new announcements have been made by shipyards, and more especially by the Japanese.

The state of the freight market and the continuing economic crisis in various countries account for the lack of new orders.

Inflation is still in full swing. The freight market, both in the dry cargo and tanker sectors is faced with a reduction in the trans-

port of raw materials. Various channels adopt the policy of "wait and see". The shipowners do not foresee any improvement for the near future. As industries work on a reduced scale, the carriage of raw materials becomes more scarce. On the other hand the number of ships is increasing.

Bank loans remain unpaid as long as freight rates remain at low levels. Banks may be ready to grant loans, but will not accept delays in the refunds, and sales of mortgaged vessels on auction are the only way out.

In view of that, shipowners keep away from shipyards. They will wait for better times, and this is the right policy.

* * *

Correspondents from London write: "We all here — in the shipping circles — feel uneasy with the position and the problems of our shipping industry. Our worries becomes even worse as to what will become of the Greek ship when Greece has joined the Common Market, as its tenth member. We might be faced with surprises before we become full members. Even British shipowners are worried on the same grounds, as they would not like the British ships to be interfered with in their freedom of movement around the globe. This has been the traditional attitude of British shipowners. And we must follow their stand."

We have also to face the problem of vessels under flags of convenience. Greek interests in this field are enormous. Any restriction against the flags of convenience will prove disastrous to the Greeks. And our worries are well justified."

And, concluding, our readers say: "We should be most careful. Shipping policies of the Community are still undefined. Our shipping is our main bastion, and we must fight to keep it going."

σ' όλο 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 Υόρκη:

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

έταιρίες μας είναι:

- 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
- Amphitron
Travel and Tourism Agencies Ltd.
Ships Agencies

στὸν Πειραιά:

Thenamaris Maritime Inc.
107-109 Filinos 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