

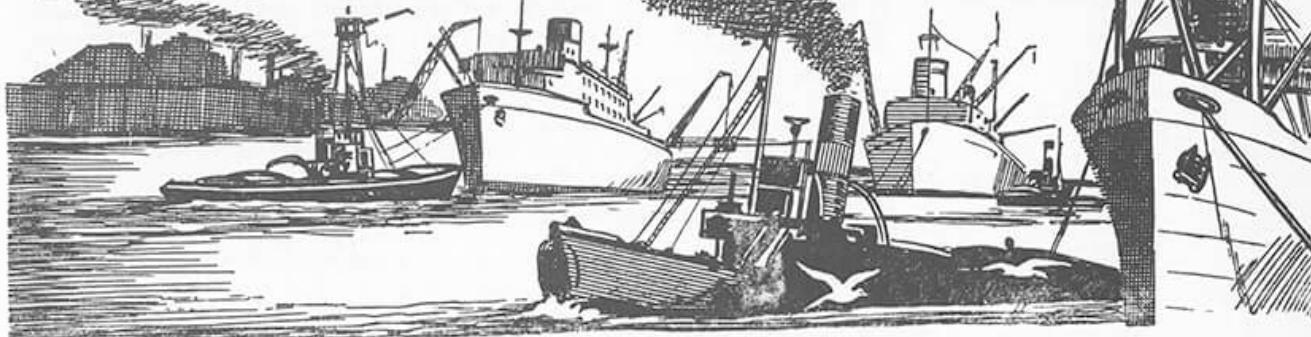
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1977

Αρ. Φύλλου 1009/768

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΖ' (Περιοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1009/768

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1977

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΤΟ ΜΕΓΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Πανσπερμία πλέον είς τὴν συγκρότησιν του πληρώματος και τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, δχ: μόνον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνοκτήτων. Φιλιππινέζοι, Κορεάται, Ιαπωνιστανοί, Ἰνδοί και Κινέζοι τῶν Χόγκ Κόγκ συιπληρώνουν τὰ μεγάλα κενά τῆς συνέσεως τοῦ πληρώματος.

Καὶ η τοιαύτη, κατ' ἀνάγκην, ἀνωμαλία γενικεύεται. Δὲν ἀναφέρεται μόνον εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα. Ἀξιωματικοὶ ζηδη ἀλλοδαποί — Ασιαταῖ — προσλαμβάνονται, ἐλεῖψεις ἰδειῶν μικρούς. Ἡ ἔθνικότης — δ γνήσιος δεσμός — τοῦ ἑλληνικοῦ και δχ: μόνον τοῦ ἑλληνοκτήτου πλοίου, ὁπημέραι ἀτονεῖ. Οὐλίγον ἀκόμη και θά φθάσωμεν εἰς τὴν γέφυραν και τὸ μηχανοστάσιον — διατί δχ: και εἰς τὸ ἀσύρματον. Βάσει θετικῶν δεδομένων και λαρισανομένης ὡς δψην τῆς διογκώσεως τοῦ ἑλληνοκτήτου τοννάζ, θά μᾶς λείψουν και αὐτὲς τὰ ἐπιτελεῖα τῶν πλοίων μικρούς. Ο Ἐλλην γνωτικὸς ἐπιχειρηματίας θὰ προσφύγῃ εἰς τὸν ἀλλοδαπὸν — τὸν Ἀσιατηγο — Πλοίαρχον και Λ' Μηχανικόν. Δὲν ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα. Αὐτὰ ἀτυχῶς καταδεικνύουν διὰ η ἑλληνικὴ φυλή, τὸ γε νῦν ἔχον, δὲν εἶναι πλέον εἰς θέσιν — δὲν ἐπαρκεῖ — διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πεντακισχιλίων πλοίων τῆς. Κτάδηλος η ἀπροθυμία τῆς καθύδου εἰς τὴν θάλασσαν τῶν νέων. Τὸ πρόδηλημα αὐτὸς — τὸ σοδαρώτερον διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μικρούς — δὲν ἀντιμετωπίζεται ἀτυχῶς ἀποφασιστικά. Ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλεται γὰρ ληφθοῦν μέτρα σύντονα και ἀποτελεσματικά. Πρέπει γὰρ καταστῆ τὸ γνωτικὸν ἐπάγγελμα προσειργόντων διὰ τοὺς νέους. Ολοι αἱ πλευραὶ τοῦ προσδλήματος πρέπει γὰρ ἀντιμετωπίζεσθαι.

Η θάλασσα ἔπαυσε γὰρ ἀποτελῆ τὴν διέξοδον διὰ τοὺς Ἐλληνας. Παρῆλθεν η ἐποχή, ποὺ κατεβάλλοντο παντοειδῆ μέσα διὰ γὰρ ἐπιτύχη δέ νέος, δπως και δ ἐπαγγελματίας γνωτικός, τὴν γνωτολόγη-

σιν. Τώρα η Ἐλληνικὴ Οἰκονομία ἀνεπύχθη και η ἀπασχόλησις προσφέρεται διὰ τοὺς πολλούς, ἐνῷ και η μετανάστευσις εἰς μικροτέραν κλίμακαν ἀπορροφᾷ τὸ ἐργατικὸν δυναμικόν μικρούς. Τὰ ἡμερομίσθια εἰς τὰς χερσαίας ἀπασχολήσεις εἶναι οὐ φηλά. Τὸ γνωτικὸν ἐπάγγελμα — διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα — ἔπαυσε πλέον γὰρ εἶναι περιζήτητον. Η στέρησις τῆς οἰκογενειακῆς θυλπωρῆς διαρύνει ἀποφασιστικά. Η καλὴ μασθοδοσία, ἀνάλογος πρός τὰ τῆς ἑδῶν ζωῆς, η πρόθυμος ιατροφαρμακευτική περιθυλαψία και η δελτιωμένη συνταξιοδότησις — διὰ τοὺς κατωτέρους ίδια διαθυμίους — ἔξυπκακούνται ως ἀνάγκη.

Καὶ ἂν αὐταὶ αἱ προϋποθέσεις δὲν πλη-

ρωθοῦν, θὰ πάθωμεν και ημεῖς διαλλαγής μεγάλαις διομηχανικαι χώραι: η θάλασσα τὸ παύση γὰρ ἐλαύνη τὸν ἀναζητοῦντα τὸν ἐπαγγελματικὸν προσανατολισμόν. Καὶ ἀν φθάσωμεν μέχρι τῆς ἀποχής τοῦ ἑλληνικοῦ στοιχείου ἀπὸ τὰ θαλάσσια ἔργα, προητοιμασθῶμεν γὰρ ἔωμεν τὴν Ναυτιλίαν μικρούς συρρικνουμένην. Ο «γνήσιος δεσμός» τοῦ πληρώματος μὲ τὴν πλοιοκτησίαν και τὴν σημαίαν θὰ πάσῃ διάσταμενος. Η πρώτη Ναυτιλία τοῦ Κόσμου θὰ ἀνήκει διὰ τοὺς "Ἐλληνας εἰς τὴν ιστορίαν. "Οσον εἶναι ἀκόμη πιορδός ἐπιληφθῶμεν τὴν ἀντιμετωπίσεως τοῦ μεγάλου αὐτοῦ προσδλήματος. Δυνατὴ η πρόληψίς τῶν αὐτισμῶν δυσχερειῶν, ποὺ ἀναποφεύκτως μεγαλύτεραι μικρούς περιμένουν. Η κατανόησις τοῦ προσδλήματος και η καλὴ θέλησις τῶν διαχειρίζομένων τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μικρούς πάντας.

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΤΟ «ΑΠΟΠΑΙΔΙ»

Απὸ τὴν καθημερινὴν εἰδήσεογραφίαν: «Αἱ ὅδηλοι εἰσπράξεις κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον (Ιανουάριος - Απρίλιος) τοῦ τρέχοντος ἔτους παρουσιάζουν αὔξησην 19.4 τοῖς ἑκατόν και ἀνέρχονται εἰς 917.5 ἑκατόν δολ., ἔναντι 768.5 ἑκατομ. δολ. τοῦ α' τετραμήνου τοῦ 1976.»

Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατέχει τὴν α' θέσιν εἰς τοὺς ὅδηλους πόρους, μὲ 351.2 ἑκατόν δολ., ἔναντι 257 ἑκατόν δολ. τοῦ ἀντιστοίχου τετραμήνου τοῦ παρελθόντος ἔτους (αὔξησης 36.7%), τὸ μεταναστευτικὸν συνάλλαγμα ἀκολουθεῖ μὲ 246.1 ἑκατόν δολ., ἔναντι 221.9 ἑκατόν δολ. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1976 και μὲ αὔξησην 10.9%, ἐνῷ τὸ τουριστικὸν συνάλλαγμα παρουσιάζει αὔξησην 29.2% και ἔφθασε τὰ 165.1 ἑκατομ. δολ., ἀπὸ 127.8 ἑκατόν δολ. τοῦ τετραμήνου τοῦ παρελθόντος ἔτους.»

Καὶ δύμας, η τοσαῦτα εἰσφέρουσα Ναυτιλία τῶν Ἐλλήνων δὲν κατηξιώθη οὐδὲ μνείας καὶ νείας εἰς τὸ περιστούσιον πενταετές πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, τὸ καταρτισθέν, κατὰ τὸν Υπουργὸν Συντονισμοῦ κ. Παπαληγούραν, ἀπὸ 600 οἰκονομολόγους!

Εἶναι η δὲν εἶναι η Ναυτιλία μικρούς τὸ

«ἀποπαίδι» τῆς Οἰκονομίας μικρούς διὰ τοὺς χειρίζομένους, ἀτυχῶς, τὰ οἰκονομικά μικρούς πράγματα;

ΤΙ ΕΙΣΦΕΡΕΙ

Κατὰ προσφάτους ἀμερικανικῆς προελεύσεως στατιστικᾶς η Ἐλληνικὴ Ναυτιλία μεταφέρει τὰ 45% τοῦ ἔξωτερικοῦ ἔθνικοῦ τῆς ἐμπορίου. Η Βρετανικὴ τὰ 34%. Η Γερμανικὴ και η Γαλλικὴ τὰ 30% τῶν ἔθνικῶν των μεταφορῶν (ἔξωτερικοῦ) και η Νορδηγικὴ και η Ισπανικὴ τὰ 37%. Η Ισπανικὴ τὰ 40% τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας.

Αὐτὴν τὴν προέχουσαν εἰς τὸν μεταφορικὸν στίθιον Ναυτιλίαν ἀγνοοῦν οἱ ἑδῶν περιπούδαστοι οἰκονομολόγοι μικρούς.

EXPERIAZETO

Απὸ μέρους τῆς Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν ἀπεστάλη πρὸς τὰ μέλη της η κάτωθι ἐγκύλιος:

«Ἔχουμεν τὴν τιμὴν γὰρ φέρωμεν εἰς γνῶσιν ὅμιλος διτι, κατόπιν ἐκφρασθείσης ἐπιθυμίας, θέλει πραγματοποιηθῆ πρωτοβουλία τῆς Ενώσεως μικρούς, διάλεξις ὑπὸ τοῦ εὐγενῶν προσφερθέντος πρὸς τοῦτο κ. Ανδρέα Γ. ΛΑΙ-

ΜΟΥ, Έπιτιμου Προέδρου Ε.Ε.Ε. και διακεριμένου λογίου, με θέμα «Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ».

«Η διάλεξης θὰ πραγματοποιηθῇ την 2αν Αύγουστου 1977 ήμέραν Τρίτην και ὥραν 19.00 εἰς τὸ ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ (Λεωφόρος Συγγρού) εὐγενῶς προσφέραντος τὴν πρότοις αἴθουσαν διαλέξεων, σκοπὸς δὲ αὐτῆς θὰ εἰναι νὰ τονισθῇ καὶ νὰ προβληθῇ ὁ ἐν τῇ κοινωνίᾳ καὶ ἐν τῇ έθνικῇ οἰκονομίᾳ σημαντικὸς ρόλος τοῦ «Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ», ὡς ἐπίσης καὶ ὁ ρόλος αὐτοῦ εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν τομέα.

Τὴν ἀνωτέρω διάλεξιν θὰ προσκληθοῦν ὅπως τιμήσουν διὰ τῆς παρουσίας τῶν ὁ.κ. ΠΡΩΤΟΥΟΥΡΓΟΣ, οἱ Ἀρχηγοὶ καὶ Ἐκπρωτοποιοί τῆς Ἀξιωματικῆς Ἀντιπολείτευσεως, Βουλευταί, ἐκπρόσωποι τοῦ ἡμερησίου καὶ ναυτιλιακού τύπου κ.λπ.

«Προσδοκῶμεν δὴ η συμμετοχὴ ὅλων ὑμῶν θὰ εἶναι πρόθυμος καὶ ἀντίστοιχος τῆς σημασίας τὴν διόποιαν ἔχει η ἀνωτέρω διάλεξις».

Μετά τιμῆς

‘Ο Πρόεδρος

A. I. XANDRΗΣ

‘Αθῆναι, 1 Ιουνίου 1977

Ο ΝΕΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Εἰς τὴν τελευταίαν σύνοδον τῆς Οὐνκταντ, ὁ Γενικός Γραμματεὺς αὐτῆς κ. Γκαμανί Κορέα, ἔζητησε νὰ καταβληθοῦν σύνοντοι προσπάθειαι σχετικά μόνον διὰ τὴν αὔξησιν τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν ὑπαναπτυκτῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν αὔξησιν τῆς συμμετοχῆς τῶν εἰς τὰς χ ὑ δην μεταφοράς.

Συνεχίζοντες τοὺς ἀγώνας μας, εἶπεν, διὰ τὴν μεγαλυτέρων συμμετοχὴν τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν τακτικῶν γραμμῶν, πρέπει συγχρόνως νὸ ἐπεξεργασθῶμεν ἐν πρόγραμμα διὰ τοῦ ὅποιου σκι χρᾶσται οὐταὶ θὰ πλουτίσουν τοὺς στόλους των διὰ ὅλων τῶν κατηγοριῶν τῶν πλοίων καὶ ιδίως διὰ μπάλκ κάρριερς καὶ δεξαιενοπλοίων.

Μέγα πεσσοστόν, συνέχισε, τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου τοῦ διακινουμένου διὰ δεξαιενοπλοίων η μπάλκ κάρριερς, διεξάγεται κατὰ τρόπον κανονικόν, ἐπιτρέποντα νὰ τὸ ἔξομισθωμεν πρὸς τὸ ἐμπόριον τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ νὰ ἐφαρμόσωμεν, ἐπομένως, παρομίσιαν πολιτικὴν εἰς τὴν κατανομὴν τῶν φορτίων.

Τελικῶς η σύνοδος ἀνέθεσεν εἰς τὴν Γραμματείαν τῆς Οὐνκταντ νὰ καθορίσῃ τὰς κατευθυντηρίους γραμμὰς διὰ τὴν αὔξησιν τοῦ

στόλου τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν ιδίως εἰς τοὺς τομεῖς τῆς μεταφορᾶς χ ὑ δην φορτίων, στερεῶν καὶ ὑρῶν καὶ συγχρόνως νὸ μελετήσῃ τὴν βελτίωσιν τῶν μεθόδων χρηματοδοτήσεως διὰ τὴν τοιαύτην αὔξησιν.

Δὲν μᾶς ἔφθανε λοιπὸν τὸ 40+40+20 τοῦ Κώδικος τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Ἀντιμετωπίζομεν τῶρα καὶ τὸν κίνδυνον νὸ ἐπιβληθῆ καὶ εἰς τὰ τράμπτ μία παρομοία ἀναλογία συμμετοχῆς εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον. Αἱ σχετικαὶ τάσεις καταμερισμοῦ τῶν χύδην φορτίων ἐπεσημάνθησαν ἀπὸ τὰς στήλας μας.

Διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τῆς ὅποιας τὸν κύριον κορμὸν συνιστοῦν τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα, η ἐπιβολὴ περιορισμῶν, διακρίσεων καὶ κατανομῶν ἀποτελεῖ θανάστιμον κίνδυνον. Ἡ ἐλεύθερία τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν ὑπῆρχεν η δάσις ἡ ἡς ἐθεμελιώθη ἡ ἀνάπτυξις τῆς παγκόσμιου ναυτιλίας. Αἱ σκόπιμοι ἐπιδιώξεις τῶν σπουδαιοφασῶν εἰσηγήθησαν τῆς Οὐνκταντ δὲν ὀδηγοῦν παρὰ εἰς τὸν κλονισμὸν καὶ τὴν τελικὴν καστροφὴν αὐτῶν τῶν θεμελίων τῆς παγκόσμιου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

ΟΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ πρόδηλημα τῆς ἔγκαιρου καταρτίσεως τῶν ισολογισμῶν τοῦ Ν.Α.Τ ἐπιλύεται ἡδη ὁριστικάς καὶ μέχρι τέλους τοῦ προσεχοῦς ἔτους θὰ ὑπόρξῃ ἀπόλυτος συγχρονισμὸς μὲ τὰς οἰκείας οἰκονομικὰς χρήσεις, ὡστε νὰ εἶναι δυνατὴ η συναγωγὴ τῶν ἀποραιτήτων συμπερασμάτων ἐν σχέσει μὲ τὰς οἰκονομικὰς δυνατότητας τοῦ 'Ιδρυματος ἀνά πόσαι στιγμὴν. Ἡ ἀνωτέρω ρητὴ διαβεβαίωσις παρερχέθη ὑπὸ ἀρμόδιον παράγοντος τοῦ Ν.Α.Τ, ο ὅποιος ἐδήλωσεν ὃτι σημερινὸν ἐπρόκειτο νὸ συζητηθῆ εἰς τὸ Δ.Σ. ο ἰσολογισμὸς χρήσεως 1974 καὶ ὃτι μέχρι τὸ τέλος τοῦ ἔτους, τὸ βραδύτερον, θὰ ἔχῃ ἐγκριθῆ καὶ ὁ ισολογισμὸς τοῦ 1975, δεδομένου ὃτι ἔχει γίνει ἡδη ἡ σχετικὴ προεργασία. Ἔν συνεχείᾳ, προσθέτεσε, ἐντὸς τοῦ α' ἔξαμπλου τοῦ προσεχοῦς ἔτους (1978) θὰ ἐγκριθῇ ὁ ισολογισμὸς τῆς χρήσεως 1976 καὶ περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους ὁ ισολογισμὸς τοῦ 1977.

Διηγκρινίσθη σχετικῶς, ὃτι η ἐπιτάχυνσις τῶν ἔργων διὰ τὴν ἔγκαιρην κατάρτισιν τῶν ισολογισμῶν τοῦ Ν.Α.Τ ἐπευθύνθη διὰ τῶν ληφθέντων ἀπὸ τῶν ὄρχων τοῦ τρέχοντος ἔτους μέτρων, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιελαμβάνετο η ὑπερωριακὴ ἀπασχόλησης τοῦ προσωπικοῦ διὰ τὴν ἔγκαιρον ἐκκαθά-

ρισιν τῶν ναυτολογίων καὶ τὴν ταχείαν διεκπεραίωσιν ὅλων τῶν συναφῶν ἔργων σιδηροδρόμων καὶ ἡ θέσπισις χρονικοῦ ὄρου διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν τῶν ναυτολογίων τὰ ὅποια καταφθάνουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Συγκεκριμένως ἀπεφασίσθη ὅπως ὑπολογίζωνται τὰ ναυτολογία τὰ ὅποια καταφθάνουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ μέχρι τῆς 28ης Φεβρουαρίου ἐκάστου ἔτους καὶ ἀναφερόμενα εἰς τὴν χρήσιν τοῦ προηγουμένου ἔτους καὶ μέχρι 31ης Δεκεμβρίου.

Βεβαίως, εἰς τὴν ὁριστικὴν ρύθμισιν τοῦ προβλήματος αὐτοῦ, ως καὶ ἄλλων, θὰ συμβάλῃ καὶ η ἀναμενόμενη πρόσληψης τοῦ ἀναγκαιούντος προσωπικοῦ, βάσει τοῦ ὑπάρχοντος νόμου, ἀλλὰ νομίζουμε ὅτι εἶναι ἀπαραίτητος καὶ ἡ ληφτὶς ἄλλων μέτρων, τὰ ὅποια διόπειται εἰς αἱ ἀρμόδιες πολλῶν διαδικασιῶν, ἡ ἀπαιτούμενη τροποποίησις τῆς ὑφισταμένης νομοθεσίας καὶ ἡ ἔγκαιρος ὑποβολὴ εἰς τὸ Ν.Α.Τ τῶν ναυτολογίων, ἡ ὅποια καθιερώθη ἡ μᾶς διόπειται ἀρχιπλοίαρχος γνωστῆς ἐφοπλιστικῆς ἐταιρίας.

Παρουσιάσθη προσφερόμενος δι' ἔργασίαν διὰ δεύτερος μηχανικός, κάτοχος διπλώματος τρίτου. Συνεφωνήθησαν μισθός, ὑπερωρία, ἔστρατος κλπ. καὶ ἐπροχώρησεν ἡ διακίνησί της ναυτολογήσεως. Ο ναυτολογηθεῖ δεύτερος μηχανικός ἐπειδιάσθη τοῦ πλοίου Σάδανθον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Τὴν νύκτα τῆς ιδίας ἡμέρας παρέμεινεν ἐνδόν ὡς ἀξιωματικὸς φυλακῆς. Τὴν Κυριακὴν προίαν εἰσῆλθεν εἰς τὴν τραπεζαρίαν διὰ τὸ πρωινόν. Ἡρώτησε τὸν καμαρότο τί προσεφέρετο. Ό καμαρότος τοῦ ἔδωσε προφορικῶς τὸ μενοῦ... Καὶ ὁ νεοναυτολογηθεὶς ἡρνήθη τὰ προσφερόμενα καὶ μὲ εὐγενικοῦ.. τρόπου λέγει εἰς τὸν θαλαμηπόλον : «Δῶσε μου, ρέ, μιὰ ντομάτα...». Φυσικὸν ἦτο ὁ θαλαμηπόλος, ἀποκληθεὶς «Ρέ», νὰ ἀντιδράσῃ, διότι καὶ αὐτὸς σὰν ἄνθρωπος νεύρα ἔχει, αἷμα ἔχει εἰς τὰς φλέδας του καὶ ἐδημιουργήθη τὸ ἐπεισόδιον. Ἀποτέλεσμα : Ό β' μηχανικός, ὁ μόλις πρὸ 20 ὥρων ναυτολογηθεὶς, ἐχολώθη, ἔγκατελεψε τὸ πλοίον καὶ τὴν Δευτέραν τὸ πρωι, ἐνῷ τὸ σκάφος θὰ στέπλεε μετ' ὀλίγας ὥρας, παρουσιάσθη εἰς τὸ γραφεῖον ἀπαιτῶν τὸ φυλάδιόν του. Ή Δ/νσις τοῦ γραφείου οὐδέμιαν προέβαλεν ἀντίρρησιν, πλὴν ἀπήτησε νὰ τῆς ἐπιστραφῇ ἡ δοθεῖσα εἰς τὸν β' μηχανικὸν προκαταβολή ἐξ 25.000 δραχμῶν.

Ο λαμπρὸς αὐτὸς μηχανικὸς ἡρνήθη τὴν ἐπιστροφὴν τῶν... ἀχρεωστήτως καταβλήθησαν ἐφ' ὅσον ἔγκατελεψε τὸ πλοίον. Ἡ ύπόθεσις ἔλαβε τὴν ἄγουσαν εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον, εἰς ὁ κατέφυγεν ὁ... ὁδικηθεὶς ναυτικός, ἐπειδὴ ὄρθως ἡ ἐπιχειρησις ἀπήτησε τὰ καταβλήθεντα χρήματα, ἵνα παραδώσῃ τὸ φυλλάδιον.

Ούτος ἐπανῆλθε μὲ συνοδείαν λιμενικοῦ ὄργανου καὶ ἡ ἑταῖρια ὑπεκρεώθη νὰ παραδώσῃ τὸ φυλλάδιον, παρὰ τὸ γεγονός ὃτι ὁ ἀποχωρῶν αὐτὸς ναυτικός δὲν ἐπέστρεψε τὰς 25.000 δραχμάς, ὃς εἶχεν ὑποχρέωσιν, ἀλλὰ ὅση μόνον αὐτὸς, ἡτείλει θεοὺς καὶ δαιμόνας, ἰσχυρίζομενος ὃτι δὲν εἶχεν οὐδέμιαν ὑποχρέωσιν ἐπιστροφῆς τῶν χρημάτων, ἀφοῦ, ὡς ἰσχυρίσθη, «έναυτολογήθη εἰς πλοίον ποὺ δὲν προσέφερε «ντομάταν» κατὰ τὸ πρωινὸν πρόγευμα».

Ἡ ύπόθεσις θὰ λάβῃ τὴν δικαστικὴν δόσον. Θὰ χρειασθοῦν ἵσως ἐτῇ διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν χρημάτων, ἐκτὸς τῆς ταλαιπωρίας.

Καὶ γεννᾶται τὸ ἔρωτημα : Δι' αὐτοῦ

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

τούς οιτώ φερομένους ναυτικούς δὲν ἔπειτε νὰ υπάρχουν ὅμεσοι διοικητικοί κυρώσεις; Δὲν ἔπειτε, τέλος πάντων, νὰ κατοχυρώνεται ἡ ἐπιχειρησίς διὰ τὰς τοιαύτας — εὐτυχῶς — σποραδικάς περιπτώσεις μερικῶν ἐκ συστήματος κακοπίστων;

ΠΡΟΣ ΤΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν ἀναγνωρίζει τὸ ἑλληνικὸν συμβατικὸν μισθολόγιον διὰ τὰ ὑπὸ ἔξεις σημαίας ἑλληνόκτητα πλοῖοι. Θέλει νὰ ἐπιβάλῃ τὸ ιδικὸν τῆς, μὲ τὴν κρυφίαν ἐπιδιώξιν, ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον ὑπὸ «σημαίας εὔκολιας» ἀκριβότερον εἰς τὴν διαχείρισίν του καὶ τοῦ ἀφαιρέσῃ οὕτω τὴν συναγωνιστικότητα.

Καὶ ἡ ὅμεσος συνέπεια τῆς μὴ ἀναγνώρισεως τοῦ ιδικοῦ μας μισθολογίου θὰ εἶναι ἀκριβῶς ὡς ἐκβιασμὸς τοῦ μπούκοτά, ὅπου καὶ εἰς ὄσους λιμένας τούτῳ θὰ ἐπιτροπῇ νὰ ἀσκηθῇ.

Ἐχομεν ὅμως λόγους νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ νέα αὐτὴ ἔξορμησις τῆς Δ.Ο.Μ. θὰ συναπτηῇ τῷ τῶν ἐφοπλιστῶν τῇ ἀντίδραστῇ. Κατ’ ἀνάγκην ἀντιμετωπίζεται ἡ προσφυγὴ εἰς τὴν Δικαιοσύνην. Δι’ ὠρισμένους λιμένας — τοὺς τρεῖς μεγάλους λιμένας τοῦ Κόντινεντ — ὑφίσταται τὸ δεδικασμένον ὑπὲρ τῶν πλοίων. Κρούσματα ἐκβιασμοῦ εἰς τοὺς ἐν λόγῳ λιμένας ἀποκλείονται. Ἡ Δ.Ο.Μ. «ἀποφεύγει τὶς κακοτοπίες». Οἱ ἐφοπλισταί, πάντως, ἐπιβάλλεται νὰ το ὅμησον. Συνεργαζόμενοι ὀφείλουν νὰ ἀντιμετωπίσουν — τὸ ἐπαναλαμβάνομεν — τὸν ἐκβιασμόν, πρὶν ἡ καταστῆ ἀφόρτος καὶ προσλάθῃ γενικωτέραν ἔκτασιν.

Ὑπεδείξαμεν εἰς προηγούμενον τεύχος, πρὸ τῆς ἀπειλῆς μπούκοτάς τῆς Δ.Ο.Μ. διὰ τὰ ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας σκάφη, τὴν εἰδικὴν σύμβασιν, βάσει τοῦ ἑλληνικοῦ μισθολογίου, διὰ τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

Ἡ Π.Ν.Ο., ἐκπροσωπούσα τὰ συμφέροντα σύμπαντος τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, θὰ προήρχετο εἰς ἴδια τέραν σύμβασιν μὲ παρόμοιον πρὸς τὸ διὰ τὰ ἑλληνικά σκάφη, μισθολόγιον. Ἀδιάστιστον θὰ εἴναι τὸ στοιχεῖον αὐτὸν ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων, ποὺ κατ’ ἀνάγκην θὰ προσφύγουν οἱ ἐφοπλισταί, ἐν περιπτώσει μπούκοτά. Διὰ τῆς συμβάσεως θὰ κατεδεικνύετο ὅτι ἐπαρκῶς ἔξεπροσωπεῖται καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ ὑποστάτον τὸν ἐκβιασμὸν τῆς Δ.Ο.Μ. σκάφους κατὰ τὴν ἐλευθεραν διαπραγμάτευσιν μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν σύναψιν τῆς μισθολογικῆς κλίμακος, τὴν ὥποιαν καὶ ἀπέδεχθσαν καὶ οἱ συνδικαλιστικοὶ ἐκπρόσωποι τοῦ πληρώματος.

ΚΡΥΦΙΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ

Τὴν 26ην Μαΐου ἐφήφισθη ἀπὸ τὴν Βουλὴν τὸ νομοσχέδιον περὶ εἰσιτηρίων τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν μὲ δικαίωμα διακοπῆς τοῦ ταξιδίου εἰς ἐνδιάμεσον λιμένα (Κέρκυραν συνήθωσ). Καὶ ὅμως, κρύφιαι δυνάμεις παρημπόδισαν τὸν νόμον πλέον νὰ φθάσῃ μέχρι τῆς Γραμματείας καὶ ἐκείθεν πρὸς τὴν Ἔφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, διὰ τὴν δημοσίευσιν του.

Ο κ. Παπαδόγυονας ἔχει ἐν προκειμένῳ τὸ λόγον. «Ἐνα ἐρώτημα πρὸς τὸν κ. Παπακωνσταντίνου θὰ ἔχρειάσθετο ἵσως.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Αἱ ἀσφαλίσεις πλοίων, ὅπως καταφαίνεται καὶ ὁπὸ τὸν εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύσμενον ἴσολογισμὸν τῆς ἀποκλειστικῆς μὲ τὴν ἀσφάλισιν πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν ἀσχολουμένης γνωστῆς ἑλληνικῆς ἑταῖρίας, κανένα κέρδος δὲν κατέλιπον, παρὰ τὴν σημαντικήν εἰς τὸν κλάδον τῶν πλοίων συμμετοχήν της.

Εἰς 5.311.223 δολ. ἀνήλθον κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος τὰ εἰσπραχθέντα ἀσφάλιστρα. Καὶ

μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἀντασφαλίστρων (δολ. 2.073.409) κατεβλήθησαν αἱ ἀναλογίουσαι ζημίαι, ἀνερχόμεναι διὰ τὸν λαμπρὸν τῆς ἑταῖρίας εἰς 2.480.745 δολ. Αἱ χορηγηθεῖσαι ἐκπτώσεις εἰς 963.926 δολ.

Αἱ προβλέψεις ἀποδεματικῶν κινδύνων ἐν τοσχίᾳ, αἱ ἀναλογίουσαι εἰς τὴν ἑταῖριαν, ἀναφέρονται μὲ τὸ ποσὸν τῶν 654.969 δολ., ἐνῷ αἱ προβλέψεις ἀποθεματικῶν ἐκκρεμῶν ζημιῶν, αἱ καταπίπουσαι εἰς τὸν ἑταῖρικὸν λογαριασμόν, ὑπολογίζονται εἰς 1.884.259 δολ. Τελικὸν ἀποτέλεσμα: Οὐδὲν κέρδος.

Καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ἔρχονται νὰ καταδείξουν πόσον ὁ ἑλληνικὸς ἐπὶ πλοίων κίνδυνος εἶναι, πράγματι, ζημιογόνος. Δὲν εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν ἀν μεταξὺ τῶν ἀσφαλιζομένων πλοίων συγκαταλέγονται καὶ ζένων συμφερόντων σκάφη. Δεδομένης ὅμως τῆς ἀσκουμένης ἐπιλογῆς εἰς τοὺς καλυπτομένους κινδύνους, δικαιολογεῖται τὸ συμπέρασμα ὅτι δὲν τελούν ἐν ἀδικῷ οἱ ἀσφαλισταί, οἱ προβλάλλοντες τὰς ζημίας ἀπὸ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πλοίων μας.

Ἐχομεν ὅπ' ὅφιν μας καὶ τὸν ισολογισμὸν διὰ τὸ 1976 τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταῖρίας «Ἀστήρ» καὶ εἰδικῶς τὸν κλάδον ἀσφαλίσεων «Πλοίων». Ἀπὸ τὸν σχετικὸν πίνακα τεκμαίρεται ὅτι τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον

Χρέωσις

'Αντασφαλίστρα	28.199.481
'Απόθ. κινδύνων ἐν Ισχύ 12.605.930	
Μείον ἀναλογ. ἀντ.)στῶν 11.279.793	1.326.137
'Αποχημισίεις καταβλ.)	22.337.193
Μείον ἀναλογ. ἀντ.)στῶν 19.744.499	2.592.694
'Απόθ. δι' ἐκκρεμεῖς ζημ. 26.661.181	
Μείον ἀναλογ. ἀντ.)στῶν 24.682.300	1.978.881
Tόκοι ἀποθεμάτων ἀντασφαλιστῶν ...	57.800
Προμήθεια καὶ λοιπαὶ ἐπιθ.)σεις ..	4.107.616
'Υπόλοιπον εἰς κέρδη καὶ ζημίας ...	200.140
	38.462.749

Πιστωσίς

'Ασφαλίστρα	31.514.825
'Αποθεμα κινδύνων ἐν Ισχύ παρ. χρ.	880.421
'Απόθ. δι' ἐκκρεμεῖς ζημίας παρ. χρ.	1.459.396
Προμήθεια ἐξ ἀντασφαλείῶν	4.248.902
Εισοδήματα καὶ Τόκοι	359.205

38.462.749

λία καὶ οἱ πράκτορές της, οἱ περισσότεροι τῶν ὄποια ἔχουν ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν συστήσει γραφεῖα εἰς τὸ Λονδίνον καὶ ἔχουν ὀφεληθῆ ἀπὸ τὰ μονοδικάς ὑπηρεσίας τὰς διποίας τὸ «Μπωλάτικ» προσφέρει.

Ἐκφράζοντες τὴν σταθεράν ἐμπιστούνην καὶ ἐκτίμησίν μας πρὸς τὸ «Μπωλάτικ», εἴμεθα πεπισμένοι ὅτι θὰ ἔξακολουθήσῃ εἰς τὸ μέλλον νό διαδραματίζῃ, μὲ τὴν σύντητην ἀποδοτικότητα καὶ χρησιμότητα, τὸν ὑγειτοκόν του ρόλον εἰς τὰς Διεθνεῖς Θαλασσίας Μεταφοράς.

Διατελούμενον ὑμέτεροι,

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΙΩΑΝ. Ε. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ**

Πρόεδρος

Λονδίνον, 31 Μαΐου 1977

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
M. STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO**ARGO SHIPPING AGENCY LTD.**

ASSOCIATED TO

S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 98 07 49

A. O. H. 78 29 05

TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

ΠΕΡΙΕΡΓΟΝ

'Από χρονικόν, δημοσιεύθηνε είς τὸ τεῦχος τῆς 2ας 'Ιουνίου τῆς γαλλικής «Journal de la Marine Marchande», παραδαμένοντες τὴν περίεργον εἰδῆσιν ὅτι νορβηγικὸν ρυμουλκόν, ἀπασχολούμενον κυρίων εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν πλωτῶν ἐξεδρῶν πετρελαῖον, θὰ ἀναλάβῃ ἔργασίας ρυμουλκήσεως εἰς τὸν Κόλπον τῆς Ἐλευσίνος, εἰς ἔξυπηρέτην τῶν ἑκεὶ ὀργούντων πολλῶν δεξαμενοπλοίων.

Διερωτώμεθα: 'Ἐπιτρέπεται τούτο ἀπὸ τὴν ἐδῶ κειμένην νομοθεσίαν;

ΤΑ ΠΡΟΞΕΝΙΚΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ

Εἰς τὸ Ρόπτερνταμ καταπλέουν ἡμερήσιως 4 - 5 Ἑλληνοκτῆτα πλοῖα, ὑπὸ Ἑλληνικὴν καὶ ἔνας σημαίας, συμβεβλημένος μετά τοῦ N. A.T. Διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς κινήσεως ταῦτης εἰς τὸ οἰκεῖον Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον ὑπάρχουν δύο μόνον λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, ὁ Προξενικὸς Λιμενάρχης καὶ εἰς εἰσέτι ὅξιωματικός, οἱ ὅποιοι, δεβαίως, ὅσας προσπαθείας καὶ ἄν καταβάλλουν, δὲν δύνανται νὰ ἀνταποκριθῶνται εἰς τὸν φόρτον τῆς ἔργασίας. Προβάλλει, συνεπῶς, ἐπιτακτικὴ ἡ ἀνάγκη νὰ ἔνισχυθῇ τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον τοῦ Ρόπτερνταμ δι' ἔνος τούλαχιστον ἀξιωματικοῦ, ὁ ὅποιος θὰ ἥδυντο νὰ ἀναλάβῃ καὶ τὸν συντηματικῶντερον ἐλεγχον τῶν διερχομένων ἐκεῖνων πλοίων ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας. Ἐπίσης ἐπιβάλλεται νὰ διατεθῇ καὶ ἔνα ὑπηρεσιακὸν μέσον κινήσεως, διότι αἱ ἀποστάσεις εἰναι τεράστιαι καὶ εἰναι εὐνόην ὅτι ἡ ὑπηρεσία τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου δὲν δύναται νὰ διεκπεραισθῇ πεζῇ ὅταν ὑφισταται πρόβλημα μετακινήσεως.

Ἄλλα τὸ πρόβλημα τῆς ἔνισχυσεως τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχείων εἶναι γενικώτερον καὶ δὲν περιορίζεται εἰς τὸ Ρόπτερνταμ, διότι τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν Ἑλληνοκτῆτων πλοίων κινεῖται εἰς περιοχάς ἐκτὸς τῆς Ἐλλάδος καὶ τὰ Προξενικὰ Λιμεναρχεῖα εἶναι ἐπιφορτισμένα μὲ πλήθος ἀμροδιοτήτων, ἀκόμη καὶ μὲ τὴν εἰσπραξίην τῶν πόρων τοῦ NAT ἐκ ναυτολογίων. Ἐπὶ πλέον προβάλλει καὶ ἡ ἀνάγκη ἰδρυσεως καὶ νέων Προξενικῶν Λιμεναρχείων. Λόγου χάριν, εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν ὑφίσταται ἔν μόνον Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον, εἰς τὸ Μιτσούνος Ἀὔρες, τοῦ ὅποιου ἡ ἀμροδιότης ἐπεκτείνεται εἰς τὸ Περού, τὴν Χιλήν, τὴν Οὐρουγουάνην, τὴν Παραγουάνην κλπ. Συνεπῶς ἡ ἰδρυσις ἔνος εἰσέτι Προξενικοῦ Λιμεναρχείου εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν, λόγου χάριν εἰς τὴν Βραζιλίαν, εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ Ἑλληνο-

κτήτου πλοίου, διότι θὰ ἐκάλυπτε καὶ τὴν Βενεζούελαν, ὅπου παρατηρεῖται μεγάλη κινητική Ἑλληνικῶν σκαφῶν.

'Υπάρχει, δεβαίως, ἡ ἀρνητικὴ τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν διὰ τὴν ἔγκρισιν τῶν δαπανῶν τὰς ὅποιας συνεπάγεται ἡ ἐνίσχυσις τῶν ὑφισταμένων Προξενικῶν Λιμεναρχείων ἢ ἡ ἰδρυσις νέων. Νομίζομεν, διότι ἔτι ἡ πολιτικὴ ἡγεμονία τοῦ 'Υπουργείου ἐξηγήση εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὴν σημασίαν τὴν ὅποιαν ἔχει ἡ ἰδρυσις νέων Λιμεναρχείων ἀπὸ πλευρᾶς εἰσορῆς συναλλάγματος, αἱ ἀντιρρήσεις θὰ καμφθοῦν.

ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΠΟΛΛΑΙ

Πράκτωρ τοῦ Πειραιῶς, συνεργαζόμενος μὲ σοβαρὰς ναυτιλιακὰς ἐταιρίας τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης διαχειρίζομένας πολυάριθμα πλοῖα, ἐπέτυχε τὴν ἔγκρισιν τῶν διαχειριστῶν ὅπως τὰ πλοῖα αυτὰ ἐκτελοῦν ἐπισκευάς εἰς τὸν Πειραιᾶ, εἰσοκούντα σηματικὰ ποσά συναλλάγματος.

Διεπίστωσεν, σύμως, ἐκ τῶν ὑστέρων, ὅτι ὁ δεξαμενισμὸς εἰς τὰς δεξαμενάς τοῦ Ο.Π.Δ. εἶναι προβληματικός. Οὕτω σκάφος ἐρχόμενον εἰς τὸν Πειραιᾶ δι' ἐπισκευάς θὰ πλεύσῃ συνεχείᾳ εἰς τὴν Μάλταν πρὸς δεξαμενισμόν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν πρόκλησιν προσθέτων δαπανῶν καὶ καθυστερήσεων.

Διοτάζει τώρα ὁ ἀλόγως πράκτωρ νὰ ἔχεικολουθήσῃ τὴν συνεργασίαν μὲ τὰς ἐπισκευαστικὰς μονάδας τοῦ Πειραιῶς, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι οὐδὲν παρόποτον ἔχει ἀπόψεως ποιότητος ἔργασίας. Δυσανασχετεῖ, σύμως, ὅτι τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκῶν δεξαμενῶν καὶ τὴν ἀνυπαρξίαν χώρων προσορμίσεως.

Καὶ ἡμεῖς προσθέτομεν: Τὸ φαινόμενον εἶναι σύνηθες, 'Εφ' ὅσον οἱ ἀμρόδιοι δὲν ἀντιλαμβάνονται τὸ μέγα ὄφελος ἐκ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας, ὅλαις χώραι ('Ιταλία, 'Ισπανία, Μάλτα, Γαλλία) θὰ προσπορίζωνται τὸ πολύτιμον συναλλαγμόν, ὅπερ θὰ ἥδυντο νὰ καρποθῇ ἡ Ἑλληνικὴ μας Οἰκονομία. Καὶ ἀπαναλαμβάνομεν: Διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ ἡ ἐπισκευαστικὴ μας βιομηχανία χρειάζονται δεξαμεναῖς, πολλαὶ δεξαμεναῖ —καὶ ἀνετοι χώροι διὰ τὴν προσόρμισιν τῶν πρὸς ἐπισκευὴν πλοίων.

Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Ἐπιτακτικὴ εἶναι ἡ ἀνάγκη διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ μεγάλου ἐπισκευαστικοῦ κέντρου τῆς Σύρου, ἡ ἀπόκτη-

σις δευτέρας πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς ἀντικατάστασιν τῆς ἀχρηστεύσιτης κρατικῆς τοιωτύτης.

Τὸ Κράτος, ἐν συνεννοήσει μὲ τὸ Νεώριον, ὀφείλει νὰ ἀναλάβῃ τὴν σχετικὴν πρωτοβουλίαν. 'Η ἀπουσία τῆς δευτέρας δεξαμενῆς δυσχεραίνει τὰ μέγιστα τὴν διενέργειαν τῶν ἐπισκευῶν, ἀπὸ τὰς ὅποιας ἡ Οἰκονομία μας πολλὰ τὰ κέρδη ἀποκομίζει, τὸ κυριότερον δὲ διευκολύνονται αἱ ἐδῶ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων μας, αἱ εἰς συνάλλαγμα πληρωμένειν.

"Ἄς προέλθουν εἰς σχετικὰς διαπραγματεύσεις οἱ ιθύνοντες τὸ Νεώριον —τὸ μοναδικὸν αὐτὸν κέντρον ἐπισκευῶν— μὲ τοὺς ἀρμόδιους κρατικοὺς παράγοντας, ἵνα ἡ Ἑλλειψις αὐτὴ τῆς δεξαμενῆς ἀναπληρωθῇ τὸ ταχύτερον, ἔστω καὶ δι' ἀγορᾶς μιᾶς μεταχειρισμένης.

ΑΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΛΙΒΥΗΝ

Κατὰ παρασχεθείσας ἀρμόδιως πληροφορίας, μετὰ τὴν ὑπόδειξιν ὑπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπὶ τῆς ἀνάγκης διὰ τὴν σύναψιν διμερούς ναυτιλιακῆς συμφωνίας μετὰ τῆς Λιβύης, τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας παρέσχεν διμερίσιας εἰς Ἑλληνικὴν ἀποστολήν, ἡ ὅποια θὰ μεταβῇ συντόμως εἰς Λιβύην, νὰ πρετοιμάσῃ τὸ ἔδαφος διὰ τὴν ὑπογραφὴν παρομοίας συμφωνίας. 'Η ἐν λόγῳ συμφωνία, ὡς ὅποια θὰ είναι ὄμοια μὲ τὰς σχετικὰς συμφωνίας τὰς ὅποιας ἔχει ὑπογράψει ἡ Ἑλλὰς μὲ ἄλλας χώρας, θὰ προνοή διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ρήτρας τοῦ μᾶλλον εὐνοουμένου κράτους, τὴν ἀναγνώρισιν τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων ὡς ταξιδιωτικῶν ἔγγραφων, ὃστε νὰ μὴ ἀπαιτήται 'οδίζων διά τὰς τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν πρὸς Λιβύην καὶ τὴν σύνταξιν τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων καὶ εἰς τὴν Ἀγγλικήν. Πόσον ἀναγκαῖον είναι τὸ τελευταῖον ἀποδεικνύεται καὶ ὅποιον διὰ τὸν περίπτωσιν τῆς ἐπισκεψίας τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγονα εἰς τὴν Λιβύην. Ο κ. Παπαδόγγονας καὶ ἡ ἀκολουθία του είχον ταξιδεύσει τότε μὲ ἀεροσκάφος τῶν λιβυκῶν ἀερογραμμῶν, ὃστα δὲ κατὰ τὴν πτήσην ἔχεισθαι νὰ συμπληρώσουν τὰ ἀπαραίτητα ἔγγραφα περὶ τὸν προορισμοῦ, τοῦ τόπου διοικοῦντος. διεπίστωσαν ὅτι ησαν συντεταγμένα μόνον εἰς τὴν Ἀραβικήν, τὴν ὁποῖαν οὐδεὶς ἐκ τῆς ἀκολουθίας ἔγγνωριζεν. Κατοπίν αὐτοῦ, ὃστα τὸ ἀεροσκάφος προσεγιώθη εἰς τὴν Τρίπολιν, ἔχεισθαι νὰ κληθῇ εἰς τὸ ἀεροδρόμιον ὃ πρόσδορος τῆς Ἑλληνικῆς Κοινότητος διὰ νὰ συμπληρώσῃ τὰ σχετικὰ ἔντυπα τοῦ 'Υπουργοῦ καὶ τῆς ἀκολουθίας του εἰς τὴν Ἀραβικήν ὅπει κατέστη συντεταγμένα μόνον εἰς τὴν Ἀραβικήν.

Καταλαβαίνει τις ἐκ τῶν ἀνωτέρω ποια προβλήματα ἀντιμετωπίζουν εἰς τὴν Λιβύην οἱ ἀκτέρωποι τῶν πλοιοκτητῶν μας καὶ οἱ ναυτικοὶ ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ὅλα τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα καὶ αἱ συμφωνίαι διὰ τὴν προμήνυσην διασφάλισαν εἰδότων ὑπὸ τῶν πλοίων εἰναι συντεταγμένα μόνον εἰς τὴν Ἀραβικήν.

'Ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐπιδιωκομένην διμερή ναυτιλιακὴν συμφωνίαν ὑπεγραμμίσθη ὑπὸ ὑπευθύνου πηγῆς, ὅτι αὐτὴ θὰ ἀποδέπτῃ εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων ἀμφοτέρων τῶν χωρῶν, διὰ τὴν περαιτέρω δὲ σύσφιγξην τῶν σχέσεων μας συνιστάται καὶ ἡ σύνδεσις διὰ φέρρου μπώτ, περὶ τῆς ὁποίας θὰ ληφθῇ πρόνοια νὰ μεριμνᾶ ἡ ὑπογραφησμένη συμφωνία. Σχετικῶς ἐτονίζεται ὑπὸ ἀρμόδιων παραγόντων, ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ ὑπάρχῃ, ἔστω καὶ δοκιμαστικῶς, προσέγγισης ἐνὸς Ἑλληνικοῦ φέρρου μπώτ εἰς τὴν Λιβύην, δεδομένου ὅτι οὐδεὶς φαίνεται ὅτι είναι ἀποδοτική. Νομίζομεν ὅτι αἱ κρητικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι (ΑΝΕΚ καὶ Μινωικαὶ Γραμμαὶ) θὰ ἥδυνται νὰ ἐπεκτείνουν δοκιμαστικῶς ἐνα δρομολόγιον μέχρι τῆς Τριπόλεως διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων διὰ φορ-

Western Eagle
(Private) Ltd.
Kingsway Harbour P.O. Box 40 Tel: 2169977 Cable: Westerseal Telex: RG21367

τηγάνω αύτοκινήτων καὶ διὰ τὴν ἔξγωγήν κηπευτικῶν καὶ φρούτων ἐκ τῆς Κρήτης τὰ ὄποια, παρὰ τὴν ὑπάρχουσαν ἐπιτόπιον παραγωγήν, ἔχουν μεγάλην ζήτησιν εἰς τὴν Λιβύην.

Ἐν κατακλεῖδι δύναται νὰ ὑπομνησθῇ, ὅτι αἱ Ἑλληνικαὶ πρωτοβουλίαι εἰς τὴν φίλην αὐτὴν χώραν θὰ εὔρουν κατανόστιν, δεδομένου ὅτι πολλοὶ ἀξιωματικοὶ τῶν ἐνόπλων δυνάμεων τῆς Λιβύης ἔχουν ἐκπαιδευθῆ ἐις τὰς Ἑλληνικὰς στρατιωτικὰς σχολάς, διμιούν τὴν Ἐλληνικὴν καὶ τρέφουν φιλελληνικὰ αἰσθάντα.

● 'Εγγώσθη ὅτι ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας θὰ γίνουν ἔνέργειαι πρὸς τὸ 'Υπουργείον 'Ἑξωτερικὸν διὰ τὴν διόρθωσιν τῆς διμερούς ναυτιλιακῆς συμφωνίας μὲ τὴν Ἰνδίαν, ὥστε διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς διπλῆς φορολογίας νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ὁ λιμὴν νηλογήσεως καὶ ὅχι ἡ ἔδρα τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖριας, ὡς προβλέπει ἡ ὑφισταμένη συμφωνία, κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς ὄποιας, εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, δὲν ἐλήφθῃ ὑπ' ὄψιν, δυστυχῶς, ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, ή ιδιομορφία τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἔδραν τῶν πλοιοκτητρίων ἑταῖριῶν.

ΟΙ ΚΑΚΟΠΙΣΤΟΙ

'Ορθῶς ἀπεφασίσθη εἰς σύσκεψιν τῶν τριών παραγόντων τῆς Ναυτιλίας (YEN, ἑφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν) ἡ λῆψις μέτρων ἐναντίον τῶν ἐλαχίστων πλοιοκτητῶν, οἱ ὄποιοι δημιουργούν προβλήματα εἰς τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας μὲ τὴν μὴ ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων των ἐναντίων τῶν ναυτικῶν. Οἱ ἀπό συστήματος ἀσυνεπεῖς δέοντα συμμορφωθούν, πρέπει ὅμως παραλλῆλως, νὰ ληφθῇ πρόνοια ὥστε νὰ μὴ θιγούν καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἑκεῖνοι, οἱ ὄποιοι λόγω τῆς συνεχιζομένης ναυτιλιακῆς κρίσεως ἀντιμετωπίζουν ἀντικειμενικάς, ἀλλὰ προσκαί-

ρους δυσχερείας. Δι' ὃ τὸ μέτρον τῆς ἀνακλήσεως τῶν συμβάσεων ἀσφαλίσεως πληρωμάτων ἐλληνοκτήτων πλοίων εἰς τὸ NAT καὶ τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων νηλογήσεως πλοίων, τὸ ὄποιον συνέστησε νὰ μελετηθῇ ὁ 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγονας, ἐνὸν τελικός ἐγκριθῇ, δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ μετὰ μεγίστης προσοχῆς.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὅμως, διατί δὲν ἐφαρμόζονται ἐναντίον τῶν κακοπίστων νομιθετημένα ἡδη μέτρα, ὡς εἶναι ἡ ἀπαγόρευσις χορηγήσεως πληρωμάτων εἰς τοὺς μὴ ἐκτελουντας τελεσιδίκους δικαστικὰς ἀπόφασεις;

ΤΟ ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τὸ κτίριον τῶν Ταμείων Προνοίας ἐπὶ τῆς ὁδού Βασιλίσσης Σοφίας εἰς τὸ ὄποιον ἔγκατεστάθη τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, ὅποια μετεφέρθη εἰς τὸν Πειραιά, δὲν ἐπαρκεῖ πλέον διὰ τὴν στέγασιν ὅλων τῶν ὑπηρεσιῶν του, ὥρισμέναι ἐκ τῶν ὄποιων ἔχουν ἔγκατασταθῇ εἰς ἔτερα κτίρια, μὲ ἀποτελεσματικά μὲν μὴ ὑπάρχῃ ἡ ἀπαιτούμενη διοικητικὴ συνοχή, ἀλλὰ καὶ ἡ διστάνση διὰ τὴν στέγασιν τοῦ συνόλου τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ YEN νὰ εἶναι ἡ ἕξιστη. Ταῦτα, πέραν τοῦ γεγονότος ὅτι καὶ ἡ ἔξυπρέτησις τῶν συναλλασσομένων μετὰ τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν δὲν εἶναι ἡ ἰδιαίτερη, δεδομένου ὅτι εἶναι ἡ ναγκασμένοι διὰ τὴν ρύθμισιν μιᾶς ὑποθέσεως νὰ καταφεύγουν εἰς διάφορα κτίρια.

Προκύπτει, συνεπώς, ἡ ἀνάγκη ἔξευρέσεως ἡ ἀνεγέρσεως ἐνὸς νέου κτιρίου διὰ τὴν στέγασιν ὅλων τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ YEN. 'Η ἰδιαίτερα λύσις θὰ ἥτο ἡ ἀνέγερσις ἐνὸς κτιρίου εἰς τὸ κέντρον τοῦ Πειραιῶς καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν θὰ ἡδύνατο νὰ χρησιμοποιηθῇ τὸ οἰκόπεδον τοῦ NAT εἰς τὴν πλατείαν Τερψιθέας, τὸ λεγόμενον «Μάνδρα Σκυλίτση». 'Η ἑκτασίς τοῦ οἰκοπέδου αύ-

τοῦ εἶναι τοιαύτη, ὥστε ἐπιτρέπει τὴν ἀνέγερσιν ἐνὸς κτιρίου μὲ ἐμβαδὸν 1.600 τετραγωνικῶν μέτρων κατὰ ὅροφον, δεδομένου δὲ ὅτι εὑρίσκεται ἐπὶ τῆς πλατείας, εἶναι ἐφίκτη ἡ ἀνέγερσις καὶ δωδεκαρόφου κτιρίου, ἐπὶ τοῦ ὄποιού δύνανται νὰ στεγασθοῦν ὅλαις αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ YEN, συμπεριλαμβανομένων καὶ αὐτῶν αἱ ὄποιαι στεγάζονται σήμερον εἰς ἔτερα ἀκίνητα ('Επιθεώρησις 'Εμπορικῶν Πλοίων, ΓΕΝΕ, Διεύθυνσις 'Ελέγχου Ναυσιπλοΐας, Μητρώα καὶ ἄλλα).

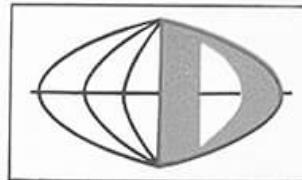
'Η ἀνέγερσις ἐνὸς ειδικοῦ κτιρίου διὰ τὴν στέγασιν τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν προσαναφερθείσαν θέσιν, ἐκτὸς τῶν προσαναφερθέντων πλεονεκτημάτων, θὰ ἔδιδε καὶ μίαν αἴγαλην εἰς τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς, δι' ὃ νομίζομεν ὅτι ἀνάλογον ἐνδιαφέρον δεῖν νὰ ἐκδηλώσουν ὁ Δῆμος καὶ αἱ παραγωγικαὶ τάξεις τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας.

ΠΡΟΣ ΤΙ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ;

Παραπονούνται οἱ ναυτικοὶ μας διὰ τὰ προβλήματα τὰ ὄποια ἀντιμετωπίζουν κατὰ τὸν κατάπλουν τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὄποιων ὑπηρετοῦν εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ κυρίως διὰ τὴν καθυστέρησιν ἡ ὄποια παρατηρεῖται μέχρι νέο τούς ἐπιτραπῆ ἡ ἔξοδος. Συγκεκριμένων ἡ ἔξοδος τῶν ναυτικῶν μας ἀπαγορεύεται (δέν παρέχεται «πάσσο» ἔξόδου) μέχρις διου θεωρηθῇ ἡ κατάστασις πληρώματος ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Λιμεναρχείου, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ παρατηρήται καθυστέρησις 1-3 ώρων καὶ ἐάν τὸ σκάφος καταπλεύσῃ μετά τὴν δην μ.μ. ἡ ἔξοδος ἐπιτρέπεται τὴν πρώιαν τῆς ἐπομένης.

Δὲν γνωρίζομεν τοὺς λόγους οἱ ὄποιοι δηγούν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς τακτικῆς αὐτῆς, ἀλλὰ οἱ ναυτικοί, διτον φθάνουν ἐπειτα ἀπὸ ἀρκετῶν χρόνων εἰς τὴν πατρίδα, ἔχουν τὴν δικαιολογημένην ἀξίωσιν νὰ ἔξελθουν τὸ

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)

ταχύτερον άπό τὸ πλοίον διά νὰ συναντήσουν τοὺς οἰκείους των. Διατί λοιπόν δὲν ἐφαρμόζεται τὸ παλαιόν σύστημα ὅτε οἱ ἄνδρες τῆς ἀρμοδίας ὑπερρεσίας τοῦ Λιμεναρχείου ἀνήρχοντο ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἔδιαν τὴν ἄσειαν ἔξοδου ἀμέσως μετὰ τὸν κατάπλουν;

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

Εἰς τὸ περιοδικὸν «Ἐκόνομοι» τοῦ Λονδίνου τῆς 4ης Ἰουνίου, ἐμφανίζεται τὸ κάτω σχόλιον περὶ τὴν γνωστὴν ὑπόθεσιν Κολοκοτρώνη, τὸ ὅποιον καὶ ἀναδημοσιεύμενον:

«Μία περίεργος νέα πτυχὴ ἡλθεν εἰς φῶς τὴν Τετάρτην (!ην Ἰουνίου) εἰς τὰ πλαίσια τῶν προσπαθειῶν τοῦ εὐρωπαϊσμορικανικοῦ τραπεζικοῦ ὄργανισμοῦ νὰ ἔχασφαλίσῃ τὰ ληξιπρόθεσμα δάνεια του πρὸς τὸν οικονομικῶν ἀσθενὴ ὅμιλον ναυτιλιακῶν ἑταῖρων Κολοκοτρώνη. «Ἐνα δικηγορικὸν γραφείον τοῦ Λονδίνου, τοῦ Ἐλμπορίου Μίτσελ, ἀπέστειλεν ἔκ μέρους τριῶν προσώπων — τὰ ὄνομάτα τῶν δὲν καταλέγονται μεταξὺ τῶν γνωστοτέρων εἰς τὸν κόσμον τῆς Ναυτιλίας — ἔνα τέλειο διά τοῦ ὅποιον γνωστοποιεῖται ὅτι οἱ μέτοχοι 18 πλοιοκτητριῶν ἑταῖρων τοῦ ὅμιλου ἀπόλυτουν, ἀνεύ πολλῶν δισταύρωσεων, τὰ μέλη τῶν Διοικητικῶν Συμβουλίων καὶ διορίζουν εἰς τὴν θέσιν των τὰ τρία αὐτὰ ὅτομα, τοὺς Π. Χάσουαρτ, Τζ. Ταΐλορ καὶ Ρ. Μπάλσαρι.

«Οἱ τρεῖς νέοι «εσύμβουλοι» δηλοῦν ὅτι τὰ δάνεια τοῦ τραπεζικοῦ ὄργανισμοῦ πρὸς τὰς ἐν λόγῳ ἑταῖρισαν εἶναι παράνομα, ἄκυρα καὶ δὲ δανειολήπτης δὲν ὑπόκειται εἰς ἔχαναγκασμὸν πληρωμῆς, συνεπῶς ἄκυροι εἶναι καὶ αἱ ὑποθῆκαι αἱ ὅποιαι τὰ ἔχασφαλίζουν.

«Ἀπασαι αἱ ἑταῖραι εἶναι παναμαϊκαί, αἱ δὲ μετοχαὶ ἔχουν ἑκδοθῆ ἐις τὸν κομιστήν. Συμφώνων πρὸς τὸ Παναμαϊκὸν Δίκαιον, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον δύναται νὰ ἀντικαταστήῃ μόνον κατόπιν συνελεύσεως τῶν μετόχων, οἱ ὅποιοι ἔχουν εἰς χείρας τῶν τὰς μετοχάς. Ποὺ εἶναι, λοιπόν, αἱ μετοχαὶ; «Ο εὐρωπαϊσμορικός τραπεζικός ὄργανος

σμὸς τῆς Νέας Ὑόρκης ἰσχυρίζεται ὅτι τὰς ἔχει φυλαγμένας εἰς τὸ θηταυροφυλάκιον τοῦ μαζί μὲ τὰς ὑπογεγραμμένας παρατίθεις τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου. Τοῦτο ἀποτελεῖ μέρος τῆς συνήθους τακτικῆς τὴν ὅποιαν ἐφαρμόζουν αἱ ναυτιλιακαὶ Τράπεζαι πρὸς ἔχασφαλίσιν τῶν.

«Ἡ ἐνέργεια τῶν δικηγόρων ἀποτελεῖ μέρος τοῦ δικαστικοῦ ἀγώνος τὸν ὅποιον διέξαγει ἡ οἰκογένεια Κολοκοτρώνη ἵνα ἀνακτήσῃ τὸν ἔλεγχον τῶν πλοίων. «Ἐὰν ἐπιτύχη, οἰσαδήποτε προσπάθεια τοῦ τραπεζικοῦ ὄργανισμοῦ νὰ πωλήσῃ τὸ πλοίο θὰ ὀδηγηθῇ εἰς τὰ δικαστήρια τῆς χώρας, δάσει τῶν νόμων τῆς ὅποιας συνετάγησαν τὰ συμβόλαια δανείου καὶ θὰ ἐμποδιθεύσῃ ἀπασαι αἱ ἐνέργειαι τῶν Τραπεζῶν. «Ἡδη, ὁ εὐρωπαϊσμορικανικὸς τραπεζικὸς ὄργανος ἀντιμετωπίζει δικαστικὸν ἀγώνα εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, κατόπιν προσφυγῆς τῶν Τραπεζῶν αἱ ὅποιαι συμμετείχον εἰς τὰ διάφορα δάσεια.

«Οταν, διὰ πρώτην φοράν, διεφάνησαν αἱ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι τοῦ κ. Μίνωος Κολοκοτρώνη, τὰ ληξιπρόθεσμα δάνεια τοῦ πραναφερθέντος τραπεζικοῦ ὄμιλου ἀνήρχοντο εἰς τὸ σύνολον τῶν 110 ἑκατ. δολαρίων περίπου. Τινὰ ἐκ τῶν σκαφῶν ἐπωλήθησαν, ἀλλὰ δὲν ἔλαβε χώραν μαζικὴ ἐκποίησις, ὡς συνέδη μὲ τὴν «Μαριτάιμ Φρούτ Κάρριερ», τῆς ὅποιας τὰ πλοιαρχείας ἥσαν πλέον ἐμπορεύσιμα. Σήμερον, ἡ ἀγορὰ διὰ τὰ τάνκερος καὶ μπάνικ κάρριερ εἶναι τόσον κακή, ὥστε αἱ Τράπεζαι ἔχουν ἀλαζίστας πιθανότητας νὰ ἀνακτήσουν τὰ χρήματά των.

Η ΑΛΗΘΗΣ ΑΙΤΙΑ

Αἱ γνωσταὶ δηλώσεις τοῦ Προέδρου Κάρτερ περὶ τῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας τῶν εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας προσεγγιζόντων σκαφῶν, προεκάλεσε τὴν ἀντίδρασιν τοῦ δρεπανικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἐκπρόσωπος τοῦ ὅποιον εἴπεν ὅτι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ τροποποιήσῃ ἡ δομὴ καὶ ὡς ἔξοπλισμὸς τοῦ πλοίου, ἀναλόγως ἔκαστου τοξιδίου τὸ ὅποιον ἀναλαμβάνει. «Υπάρχουν, προσέθεσε, ἄνω

τῶν ἑκατὸν παράκτιαι κῶραι καὶ θὰ ἥτο παράλογον νὰ είχεν ἐκάστη ἐξ αὐτῶν διαφόρους κανονισμούς ἀσφαλείας καὶ διάφορα μέτρα εἰς τὴν πάλην κατὰ τῆς μολύσεως. «Ο Πρόεδρος Κάρτερ θὰ ἐπρεπε νὰ γνωρίζῃ, ὅτι ἡ μείωσις τῶν ἀτυχημάτων δὲν θὰ ἐπιτευχθῇ διὰ συνεχώς περισσοτέρων κανονισμῶν καὶ τελευτέρου ἐξοτισμοῦ, ἀλλὰ διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἀληθούς αἰτίας τῶν ἀτυχημάτων, ἡ οἵτις εἶναι τὸ ἀνθρώπινον σφάλμα.

«Ἐπ’ αὐτοῦ ὁ ἐφοπλισμὸς ὅλων τῶν χωρῶν εἶναι συμφωνος. Αἱ διαφωνίαι τοῦ δεν ἀναφέρονται εἰς κατασκευαστικοὺς κανόνας, ἀλλὰ εἰς κανόνας ἐμπορικούς. Θὰ ἐλέγχωνται αἱ Κόνφερας καὶ πώς; Θὰ ὑπάρξῃ σύστημα κατανομῆς φορτίων; Τὸ σύστημα αὐτὸν θὰ περιορισθῇ εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς ἢ θὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τὰ τράμπς πλοίου; Αὐτὰ εἶναι τὰ ἐρωτήματα, τὰ ὅποια σημειωτέον δὲν ἀπασχολούν μόνον τὴν διομήχανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἀλλὰ προεκτίνονται πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις, καὶ ἀφούρον ἐξ ἶσου τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν χερσαίαν διομηχανίαν.

* * *

«Ἐν τῷ μεταξύ, κατὰ τηλεγραφήματα ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτόνα, ἡ Γερουσία ἐψήφισε τὸν νόμον διὰ τὸ ὅποιον καθορίζονται νέοι ὄροι ἀσφαλείας διὰ τὰ προσεγγίζοντα εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας δεξαμενόπλοια. Μεταξὺ τῶν μέτρων προβλέπονται καὶ αἱ χωρισταὶ δεξαμεναὶ ἔρματος (διὰ τὰ ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια τίθενται ὄρια διὰ τὴν μετατροπὴν τῶν τοῦ 1983). «Ἐξ ἄλλου, ὅλα τὰ ναυπηγούμενα ἀπὸ Ιησούσηρίου ἀμερικανικῆς δεξαμενόπλοια θὰ εἶναι διπύθμενα.

ΚΑΤΗΓΟΡΗΜΑΤΙΚΟΣ

Εἰλικρινής καὶ κατηγορηματικὸς ὑπῆρξεν ὁ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἀρμόδιος Ἀμερικανὸς Υπουργός κ. Ρ. Μπλάκγουελ, εἰς τὴν ὑπερασπιστιν τῶν θέσεων τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

«Υπέμνησεν ἀρχικῶς, ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ φιλοδοξίαι τῶν Η.Π.Α. εἶναι λίαν μετριόφρονες, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον αὐτῶν καὶ ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν τοννᾶς δὲν δύναται σήμερον νὰ μεταφέρῃ οὔτε τὸ 2% τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου τῆς χώρας. «Ο ὑπὸ ἀμερικανικὸν ἔλεγχον στόλος δὲν πρέπει νὰ θεωρήται ἀμερικανικός, διότι ἔχει μὲν συμβατικὰ δεσμεύσεις μὲ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Η.Π.Α., ἀλλὰ δὲν διατελεῖ ὑπὸ τοιούτων φυσικὸν ἔλεγχον, ὥστε νὰ εἶναι τὶς δέδιοις ὅτι θὰ ὑπακούσῃ εἰς τὰς διαταγὰς τῶν Η.Π.Α. καὶ ὅχι εἰς τὰς διαταγὰς τοῦ πλοιοκτήτου ἢ τῆς σημαίας του. «Ἐξ ἄλλου, πρόκειται περὶ στόλου ὃ ὅποιος οὔτε ἀμερικανούς ναυτικούς ἀπασχολεῖ οὔτε φόρον πληρώνει.

«Ἐπομένως, συνέχισεν, ἡ πολιτικὴ τῆς διατήρησεως ὡρισμένου ποσοστοῦ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου ὑπὲρ τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας, εἶναι ἵσως ἀντίθετος πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τῶν συναλλαγῶν, ἀλλὰ τούτο δὲν ἀποτελεῖ σήμερον μοναδικὸν φαινόμενον εἰς τὸν κόσμον. «Ἐὰν ἔξ ἄλλου ὑπάρχῃ τὸ ἐνδεχόμενον ἐπὶ τῆς διακρίσεως αὐτῆς νὰ δημιουργηθῇ νέον πλεόνασμα χωρητικότητος, τούτο θὰ συμβῇ μετὰ τὸ 1982, ὅποτε ἡ κρίσις, καὶ κατὰ τοὺς πλέον ἀπαισιοδόξους, θὰ ἔχῃ τερματισθῆ.

«Ως πρὸς τὸ ζῆτημα τῶν κατασκευαστικῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας τῶν πλοίων τὰ ὅποια προσεγγίζουν εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ἐδίλωσεν ὅτι τοῦ λοιποῦ θ' ἀποτελεῖσθαι θέμα ἐπεμβάσεως τῆς ἀμερικανικῆς Κόστης - Γκάρντ, διότι αἱ προσπάθειαι τοῦ ΙΜΚΟ καταλήγουν συνήθως εἰς συμβιδασμούς ἐπὶ τῶν κατωτέρων δυνατῶν ἐπιπέδων. Καὶ εἰς τὴν οὐσίαν, κατέληξεν, τὸ πρόλημα εἶναι αἱ ὅποιαι αἱ ἀμερικανικαὶ παρασίαι εἶναι εἰκεῖναι αἱ ὅποιαι αἱ ρυπανθοῦν καὶ ὅχι αἱ νορβηγικαὶ ἢ αἱ ιταλικαὶ.

Τέλος, ἀπολύτως ἀρνητικός υπῆρξεν καὶ εἰς τὸ θέμα τῆς ναυπηγήσεως ἐκτὸς τῶν Η.Π.Α. ἐνός μέρους τοῦ ἀναγκαίου ἀμερικανικοῦ

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

τοννάρι. "Οχι μόνον διότι έπ' αύτού είναι άντιθετα τα παντοδύναμα έργατικά συνδικάτα, άλλα καὶ διότι έκαστη χώρα όφειλε διὰ λόγους έθνικής άσφαλείας, νὰ διατηρη ἔνα ἐλάχιστον ἐπιπέδον έθνικής ναυτηγοδιομηχανίας.

Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ

Διὰ νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν πλήρη ἀπασχόλησην τῶν ναυτηγείων τῆς ἡ Νορβηγικὴ Κυβέρνησις προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ αὐξήσῃ ἀπὸ 500 ἑκατομμύριο κορωνῶν εἰς 1 δισεκατομμύριον τὸ κονδύλιον τῶν πιστώσεων βοηθείας πρὸς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας, εἰς τρόπον ὥστε τὰ ἔθνικὰ ναυτηγεία νὰ λάδουν ὅσον τὸ δύνατὸν μεγαλύτερον ποσοστὸν ναυτηγικῶν παραγγελιῶν ἐκ τῶν χωρῶν τούτων.

Σημειοῦται ὅτι τὰ μέχρι σήμερον οικονομικὰ μέτρα ἐπέτρεψαν ὥστε οἱ Νορβηγοὶ νὰ ἔξασφαλίσουν ὄριστικὰς παραγγελίας 2 δισεκ. κορωνῶν, αἵτινες δὲν ἀντιστοιχοῦν εἰμὶ πρὸς τὸ 40 - 50% τῆς ἐπησίας ναυτηγικῆς παραγωγῆς τῆς χώρας.

Τοιουτόπως λοιπὸν διὰ νὰ συντηρήσουν τὰ ναυτηγεία τῶν οἱ Νορβηγοί, κατασκευάζουν πλοία διὰ τοὺς μελλοντικοὺς ἀντίπαλους. Καὶ δὲν θὰ ἔχῃ πλέον λόγους νὰ πονοκεφαλῇ διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἀνάπτυξεως τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Οὕκταντ, περὶ τῶν φιλοδόξων σχεδίων τοῦ ὑποίου γράφουμεν εἰς ἄλλο σχόλιον.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Τὴν 23ην Μαΐου ἔλαβε χώραν εἰς Νέαν 'Υόρκην ἡ ἔναρξις τῆς δῆσην συνόδου τῆς Διασκέψεως τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν περὶ τὸ «Δίκαιον τῆς Θαλάσσης», διαρκείας ὀκτὼ ἔβδομάδων.

Αἱ πρῶται τρεῖς ἔβδομάδες εἶναι ἀφιερωμέναι εἰς τὸ ἀντιφατικὸν θέμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλουσίων κοιτασμάτων μαγγανίου εἰς τὸν θαλάσσιον βυθόν.

Τὸ πρόδηλον ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός ὅτι μόνον αἱ ἀνεπτυγμέναι χώραι (καὶ ιδιαιτέρως αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι) διαθέτουν τὴν τεχνολογίαν νὲ δρέψουν τὴν κοινὴν αὐτὴν κληρονομίαν τοῦ ἀνθρωπίνου γένους —καὶ, δεδοκινά, αἱ μὴ ἀνεπτυγμέναι χώραι δὲν προτίθενται νὰ ἀπέπολήσουν τὰ δικαιώματά των. Συνεπώς, πρέπει νὰ ὑπάρξῃ μία εὐρέως ἀποδεκτὴ «φόρμουλα» ἡ οποία, προφανῶς, θὰ καθυστερήσῃ ἐπὶ μακρόν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ σύνοδος θὰ συνεχίσῃ τὴν προσπάθειαν καταρτίσεως ἐνὸς σχεδίου νομικοῦ κωδικοῦ διέποντος τὰς διαφορούς περὶ τὸ ύγρὸν στοιχείον δραστηριότητας.

Κηρύσσων τὴν ἔναρξην τῶν ἐργασιῶν τῆς συνόδου, ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ 'Οργανισμοῦ τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, κ. Κούρτ Βάλντχαιμ, προειδοποίησε τοὺς συνέδρους περὶ τῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια θὰ ἀνακύψουν ἐὰν «ἡ σύνοδος δὲν καταλήξῃ εἰς ἔνα νέον, εὐρέως ἀποδεκτὸν Δίκαιον τῆς Θαλάσσης».

ΤΑ ΠΑΡΑΔΟΞΑ

Ἡ ἐπὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας 'Επιτροπὴ τῆς Νορβηγικῆς Βουλῆς ἐνέκρινεν ὄμοφνως τὴν μείσων ἀπὸ 40 εἰς 38 τὰς ώρας τῆς ἔβδομαδιαίας ἐργασίας ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Κατὰ τοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους ἡ τοιάτη μείσωσις σημαίνει νέαν ἔξασθενίσιν τῆς συναγωνιστικότητος τοῦ ἔθνικον πλοίου. Αὕτη ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἐπιφέρῃ νέαν ἐπιδάρυσσιν 120 ἑκατομ. κορωνῶν ἐπήρως λόγῳ τῆς ἀνάγκης ναυτολογήσεως 1.200 ἐπὶ πλέον ναυτικῶν, καθ' ἥν στιγμὴν ἡ Ναυτιλία ὑποφέρει ἀπὸ φοβεράν Ἐλλειψιν ναυτικῶν.

Τὸ ἐκπληκτικὸν ἐν προκειμένῳ εἶναι ὅτι τὸ ναυτεργατικὸν συνδικάτον ἔζητησεν συγχρόνως καὶ μείσων τῶν ωρῶν ὑπερωριακῆς

ἐργασίας ἀπὸ 28 εἰς 13 ώρας, ἐνῷ οἱ ἕδιοι οἱ ναυτικοὶ ἔχουν ἐκδηλώσει δισίως τὴν ἀντίθετην εἰς πάσαν μείσων τῶν ὑπερωριῶν.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΛΗΝ ΠΛΕΥΡΑΝ

Αἱ ἐλπίδες τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ὅτι θὰ ἀναλάβουν τὸ θαλάσσιον μεταφορικὸν ἔργον τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, ἀπαξὴ ἡ χώρα τῶν καταστῆ τὸ δέκατον μέλος τῆς Κοινότητος, στερούνται παντὸς ἰχνους ρεαλισμοῦ, ἐδήλωσεν ὁ ἀντιπρόδοτος τῆς Χάπταγκ - Λόυδη, κ. Κάρλ - Χάνς Ζάγκερ.

Ο κ. Ζάγκερ, ὅστις τυχάνει καὶ μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενωσεως Πλιοκτητῶν τῆς Εύρωπακῆς Κοινότητος, εἴπεν ὅτι τὴν ἀποφίλη αὐτὴν ἐκφράζουν πολλοὶ «Ἑλλήνες πλοιοκτῆται καὶ αὐτὸς εἶναι ὁ κύριος στόχος των, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν

σύνεσιν ὃποιον ναυτιλιακῆς πλευρᾶς.

«Ἐλπίζω ὅτι οἱ «Ἑλλήνες δὲν δυσκαλίζονται, διότι οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἐννέα τῆς Ε.Ο.Κ. κατ' οὐδένα τρόπον προτίθενται νὰ παραχωρήσουν εἰς τοὺς «Ἑλληνας, τῶν ὁποιῶν ὁ ἐπορικός στόλος ὅπερας λειτούργησεν τῶν μεταφοράς ἄλλων χωρῶν, μέρος τῶν ἐθνικῶν των μεταφορῶν».

Ἐπέκρινεν, πάντως, τοὺς «Ἑλληνας, τοὺς Βρετανοὺς καὶ τὰς Σκανδινανικὰς χώρας διὰ τὴν «περιέργον ἀπροθυμίαν» τῶν νὰ υποστηρίζουν τὸν κώδικα τῆς «Οὕκταντ» διὰ τὰς τακτικὰς γραμμάτις, δεδομένου ὅτι οἱ ναυτιλίαι τῶν συγκροτούνται, κατὰ μέγιστον ποσοστόν, ἀπὸ τάνκερ καὶ μπάλκ κάρριερ καὶ ἡ ἀρνησίς των νὰ ἐπικυρώσουν τὸν κώδικα θέτει εἰς κίνδυνο τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσῶν.

Αἱ υπανάπτυκτοι χώραι αἰσθάνονται πικρίαν διὰ τὴν μὴ ἐπικύρωσιν τοῦ κώδικος ὑπὸ τῶν δυτικῶν διοικητικῶν χωρῶν, παρετήρησεν ὁ Γερμανὸς ἐφοπλιστής, καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καταφέγουν εἰς διμερεῖς συμφωνίας, ὅχι μόνον εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς υγρῶν καὶ ηρων χύδην φορτίων.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αἰσιοδοξία ἥρχισε διαγραφομένη διὰ τὴν ἀπὸ τοῦ φινιοπώρου βελτίωσιν τῆς ζητήσεως σκαφῶν καὶ κάποιας ἀνακάμψεως τῶν ναυλῶν. Τὰ καλά, πάντα, ἀναπάντεχα, φαινοῦνται νὰ ἀποκλείουνται, ἐφόσον ἡ διοικητικὴ παραγωγὴ δὲν διευρύνεται καὶ αἱ ἀσθενεῖς ἀποκλείουν τὴν ἀθρόαν εἰσαγωγὴν δημητριακῶν.

Υπὸ τὰς καταστάσεις αὐτὰς ἡ Ναυτιλία δὲν πρόκειται νὰ ἔρῃ, πρὸς τὸ παρόν, καλυτέρας ἡμέρας. Ο παροπλισμὸς ὅχι μόνον τῶν τάνκερ, ἀλλὰ καὶ τῶν γενικοῦ φορτίου, δὲν ἀποκλείεται.

Χαρακτηριστικὸν τῆς δυσκόλου θέσεως τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ρεκόρ φορτωσών τῆς Ἀργεντίνης δὲν προεκάλεσε τὴν ἀνατίμησην τῶν ἔκειθεν ναυλῶν. Τὰ σκάφη, καὶ δὴ τὰ μεγάλα, ἀθρόως προσφέρονται.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ἡ πολιτικὴ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν διαδραματίζει τὸν κυριώτερον ρόλον εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν πετρελαιοφόρων. Πολλὰ θὰ ἔχαρτησον ὅποιας αὐτοφάσεις, αἱ ὥποιαὶ θὰ ληφθοῦν σχετικῶς μὲ τὸ ποσοστόν συμμετοχῆς τοῦ ἀμερικανικοῦ τάνκερ εἰς τὰς ἀμερικανικὰς εἰσαγωγὰς πετρελαίων καὶ τὰς τεχνικὰς προδιαγραφὰς τῶν πλοίων τὰ ὅποια θὰ μεταφέρουν πετρελαίον εἰς τὰς 'Η-

νωμένας Πολιτείας. Σημαντικαὶ ἀποφάσεις ὀναμένεται νὰ ληφθοῦν εἰς τὸ ἐγγὺς μέλλον.

Πάντως, ἐπικρατεῖ μεγάλη ἀθεναιότης ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς τελικὰς ἀποφάσεις. Εἰς τὸ θέμα τῆς διακρίσεως σημαίας, εἶναι δένιον ὅτι αἱ ἀντιδράσεις τῶν ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν είχον κάποιαν ἐπίδρασιν εἰς τὴν Οὔαστιγκτον. Τὸ 30% δὲν πρόκειται νὰ καταστῇ πραγματικότης χωρὶς σημαντικὴν ἐπέκτασιν τῶν ἀμερικανικῶν ναυτηγείων — καὶ τοῦτο δὲν είναι ἐφικτὸν εἰς τὸ ἀμερόν μέλλον — ἡ μὲν παραγγελίας εἰς δένα ναυπηγεία. Τὸ τάνκερ τῶν 80.000 τόνων παίζει τὸν βασικώτερον ρόλον. «Ἐνα σκάφος τοῦ μεγέθους αὐτοῦ κοστίζει εἰς τὴν Ιαπωνίαν 16.5 ἔως 18 ἑκατ. δολλαρίων, ἐνῷ εἰς τὴν 'Αμερικήν, τὸ κόστος ναυτηγήσεως του ἐνδέχεται νὰ ὑπερβῇ τὸ 50 ἑκατ. δολλαρίων. Τὸ μέλλον τῶν δεξαιμενοπλοίων τῶν 80.000 τόνων θὰ ἔχαρτησεν ἀπό την πετρελαίωση, ἀπό την παρακτίων (off shore) στομῶν ἐκφορτώσεως σούπερ - τάνκερ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ὅποτε τὰ μεγάλα σκάφη θὰ μεταφέρουν τὸν μέγιστον σύγκον τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν. Συνεπῶς, οὐδεὶς είναι πεπισμένος κατὰ πόσον τὰ τάνκερ τῶν 80.000 τόνων. Θὰ ἔργασθούν ἀποδοτικῶς.

Ἡ καταστάσις δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς χωδῆς. 'Εφ' ὅσον αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι καλύπτουν τὸ ἔν τρίτον τῆς παγκοσμί-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

NΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ
ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91 (4 LINES)

TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: B. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P. O. BOX: 210266

ου καταναλώσεω πετρελαίου (έξαιρεσε τού άναπτολικού συνασπισμού) και εισήγαγον τὸ παρελθόν έτος 380 έκατ. τόν., αληθησόμεναι άποφάσεις είναι τεραστίας σημασίας, καθώς και τὰ σχετικά προβλήματα.

"Οσον άφορά εἰς τὸ σκάφος τῶν 80.000 τόν. καθ' ἑαυτό, ως τὸ τάνκερ τοῦ μέλλοντος, ἀδεβαιότης ἐπικρατεῖ ως πρὸς τὰς προδιαγραφάς του. Θὰ εἶναι «πάνωμαξι»; Πρέπει νὰ ἔχῃ διπύθμενα —ως ἀνασφέρεται εἰς τοὺς προτεινόμενους νέους κανονισμούς τῆς 'Ακτοφυλακῆς τῆς 16.5.1977 (δι' ὅλα τὰ τάνκερς ἄνω τῶν 20.000 τόν. d.w.), ή τὰ διπύθμενα θὰ καταργηθοῦν λόγω τῶν κινδύνων ἐκρήξεως καὶ δι' ἄλλους λόγους;

"Ἐν ὅψει τῶν ἀνώτερων, διόλου δὲν ξενίζει τὸ γεγονός δητὶ αἱ ἀμερικανικαὶ ἑταῖροι πετρελαίων ἐμφανίζονται διστακτικαὶ ώς πρὸς τὸν τύπον τῶν πλοίων τὰ ὅποια προτιμοῦν διὰ τὸ μέλλον καὶ ἀποφεύγουν μακροχρονίους ναυλώσεις σκαφῶν τοῦ ως ἄνω μεγέθους.

Τὸ κλίμα ἀδεβαιότητος, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς δυσμενεῖς προσπτικὰς βελτιώσεως τῶν ναύλων τῶν πετρελαιοφόρων, ἐπέδρασε σοβαρῶς εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων τάνκερς καὶ κατὰ τὸν μῆνα Μάιον αἱ γνωσθεῖσαι ἀγοραπαλησίαι ἀνασφέρονται, ἐκτὸς ἀλαχίστων ἔξαιρέσεων, εἰς ἔξειδικευμένα σκάφη.

"Ἡ ναυλαγορὰ τῶν δεξαμενοπλοίων διάνει ἀπὸ τοῦ κακοῦ εἰς τὸ χειρότερον. Οἱ πλοιοκτῆται, τῶν σοῦπερ-τάνκερς ιδιαιτέρως, διέπουν νὰ ἔχανεμίζωνται αἱ ἀπλίδες οἰσαδήποτε ἀξιολόγους βελτιώσεως ἐντὸς τοῦ θέρους. Πιθανὴ ἡ ἐπιστροφὴ εἰς τὰ ἀγκυροδολιαὶ παροπλισμοῦ. "Αλλως θὰ αὐξήθῃ σοβαρῶς τὸ ἐν ἡμιπαροπλισμῷ τοννάς εἰς τὰς περιοχὰς φορτώσεως. Τὰ μικρὰ σκάφη ἔχουν καλυτέρας εὐκαιρίας, ἐνῷ εἰς τὸν τομέα τῶν χρονοναυλώσεων διὰ περιόδου διατηρεῖται μία συγκρατημένη αἰσιοδοξία.

Αἱ ἀνδείξεις καποίας ἀνακάμψεως: Τὸ ἀκαθάριστον ἔθνικὸν προϊόν τῆς 'Ιαπωνίας ηγήθη κατὰ 2.5% κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ ἔτους, ἔναντι τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ 1976, ὅτε ἡ αὔξησις ἐστημειούτο μὲ 0.7%. 'Εξ ἄλλου: Τὸ ἀκαθάριστον ἔθνικὸν προϊόν τῆς Δυτ. Γερμανίας ηγήθη κατὰ 4% ἐπησίως κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1977, ἔναντι

6% τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ 1976.

Γαιαίνθρακας ἀμερικανικούς ἀξίας δύο δισεκατομμυρίων δολαρίων ἡγόρασεν ἡ Ρουμανία ἀπὸ τὴν «Οξιντένταλ Πετρόλεουμ». Τὰ φορτία ὑπολογίζονται εἰς 14 έκατομ. τόν., μὲ όψιον διὰ 13.3 ἀκόμη ἔκατομ. τόν.

Τὰ πρώτα μηνύματα διὰ τὰς ἐσοδείας δημητριακῶν ἥρχισαν ἀνακοινώμενα. Μετὰ τὴν Ρωσίαν, ηπὶς θὰ ἀγοράσῃ ἐφέτος ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἔξ ἔκατομ. τόννων, ίδου καὶ ἡ Κίνα ἡγόρασεν ἀπὸ τὸν Καναδᾶν τρία ἑκατομμύρια τόν. σίτου, πέραν τοῦ 1.5 έκατομ. τόν. ἀγορασθέντων κατὰ 'Ιανουάριον. Αἱ φορτώσεις διὰ τὴν Κίναν θὰ ἀρχίσουν τὸν Αὔγουστον.

ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΝ

Παρὰ τὴν συνεχίζομένην κρίσιν ὑπάρχουν πολλοὶ οἱ ὄποιοι εἰς τὴν παραγγελίαν τοῦ Νορβηγοῦ ἐφοπλιστοῦ Μπέργκεσεν (ὁ ὄποιος παρήγγειλε τὸ δύο πρώτα μετὰ τὴν κρίσιν μεγάλα δεξαμενόπλοια) θέλουν νὰ δέπτουν τὴν πρώτην χελιδώνα τῆς ἀνοίξεως. Μολονότι αἱ προβλέψεις κλιμακώνουν τὴν κρίσιν μέχρι τοῦ 1985, ὑπάρχουν ὡρισμένα σημεῖα ἐπιτρέποντα αἰσιοδοξίαν: Εἶναι ἡ δισφαινομένη ἀνάγκη τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ καὶ τῆς ἀνανεώσεως. Τὰ πετρελαιοφόρα τοῦ 1965 εἶναι ηδη παλαιά καὶ μετ' ὅλιγον θὰ καταστοῦν ἀπηρχαιωμένα. Εἶναι ἐπίσης ἡ ποιοὶ τις ἔλλειψις δεξαμενοπλοίων μικρᾶς σχετικῶς χωρητικοτήτος καὶ δὴ ἀκτοπλοΐκῶν τῆς τάξεως τῶν 15 - 20 χιλιάδων τόν. Παρὰ τὸν κίνδυνον ὅστις ἀπειλεῖ τὰς χύδην μεταφοράς, ὑφίσταται παραδόξος ζήτησις μιαπλάκ κάρριερς τῶν 20 - 25 χιλ. τόννων διὰ λόγους ἐμπορικούς καὶ λιμενικούς. Καὶ τέλος, ὑπάρχει ἡ ζήτησις τῶν ποντοπόρων ὁχηματαγωγῶν (ρό - ρό) τὰς ὅποιας τείνουν ν' ἀποτελέσουν μίαν νέαν γενεάν πλοίων.

'Ακόμη καὶ εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ μαρασμοῦ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, τὸν ὄποιον διερχόμεθα, καταλήγει ὁ Γάλλος σχολιαστής, ἡ ἀγορὰ τῶν παραγγελιῶν δὲν ἔξεψήσεν ἀκόμη καὶ ὑπάρχουν ὡρισμέναι δυνατότητες αἱ ὄποιαι πρέπει νὰ καλλιεργοῦνται μὲ φροντίδα ἐπιμελοῦς ἀνθοκόμους εἰς θερμοκήπιον. Βεβαίως οἱ 'Ιαπωνίας θεωρούνται ἀσσοὶ εἰς τὴν ἀνθοκομίαν, ἀλλὰ τὸ ζήτημα εἶναι νὰ γνωρίζῃ κανεὶς πῶς νὰ ἐγκλιματίζῃ εἰς τὴν χώραν του τὰς ποικιλίας ἔκεινας αἱ ὄποιαι εὐδοκιμοῦν εἰς ἔκαστην ἐποχήν.

Τὸ σχόλιον

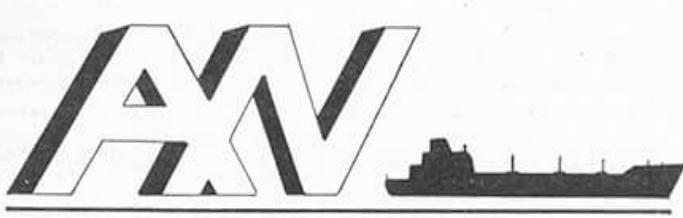
τοῦ 15 θημέρου

Ἄεναος καὶ ἀτέρμων ἡ πάλη μεταξὺ ἥρης καὶ θαλάσσης. Χωρὶς θόρυβον, χωρὶς σπουδήν, κατατρώγουν καθημερινῶς τὰ κύματα τὰς ἀκτὰς καὶ τὰς παραλίας τοῦ πλανήτου.

'Αλλὰ καὶ ὁ ἄνθρωπος δὲν μένει ἀπαθής εἰς τὴν ἐπίθεσιν τοῦ ὑγροῦ στοιχείου. Καὶ ὅχι μόνον περιχωρακώνει καὶ περιφουρεῖ τὰ παράλια κτήματά του, ἀλλὰ δῆμα πρὸς δῆμα ἐπεκτείνει τὴν ἥραν ἐντός τοῦ θαλασσίου χώρου.

"Ας μὴ ἀναφερθῶμεν εἰς ἐπιτεύγματα ἀλλών χωρῶν οὔτε εἰς τὰ θαύματα τῶν διλαντικῶν προσχώσεων διὰ τὰς ὄποιας ἐλέχθη προσφύως ὅτι «ὁ Θεός ἔπλασε τὸν κόσμον καὶ οἱ 'Ολλανδοὶ τὴν 'Ολλανδίαν». "Ας κυττάξωμεν πολὺ πλησίεστερον, εἰς τὰς ἰδικάς μας ἀκτὰς ἀπὸ τῆς Πειραικῆς μέχρι Παλαιού Φαλήρου. 'Εκεῖ ὅπου ἔλλοτε οἱ δράχοι τῆς ἀδιαμορφώτου ἀκτῆς ἔκαμπνον νὰ θραύωνται τὰ κύματα του δεινού Εὐραπτείωτου, στοις ἡπήλει τὰς λέμβους τοῦ Πασαλιμανίου. Αἱ γραφικαὶ παραλίακαι προεξοχαὶ τῆς Φρεατόδος, τῆς Ζέας καὶ τῆς Μουνιχίας, οἱ ὄποιαι ὑπὸ τὰς ἀρχαιοπρεπεῖς τῶν ὀνομασίας ως ἄκραι Λυκούργους ἢ Φίλωνος, Θρασυβούλου ἢ 'Αφροδίτης περιέβαλον τὴν πόλιν καὶ ἀποτέλουν τὸν ρομαντικὸν —καὶ οὐχὶ πάντοτε δακίνδυνον— περίπτωτον τῶν παλαιῶν Πειραιῶν, ἔχουν τώρα ἐπιχωματωθῆναι καὶ ιστοπεδωθῆναι. Καὶ ἐκ τῶν σιδηροπαγῶν κατασκευῶν ἐκτείνονται καὶ προκυμαῖαι, διέρχονται λεωφόροι καὶ ὑφοῦνται μέγαρα, μουσεῖα καὶ φυγαγωγικά κέντρα.

"Ἀλλοτε τὸ ἀνδρειωμένα κύμα τοῦ Βαλαρίτη ἡπείλει τὸν φοβερὸν δράχον μὲ τὸν περίφημον ἐκείνον συμβολισμὸν: «μέρισσε δράχεις νὰ διασῶ». Σήμερον οἱ μύσται τῆς ὑψηλῆς τεχνολογίας δύνανται εύκολως νὰ παραποίησουν τοὺς στίχους: Μέρισσε κύμα νὰ διασῶ! Τ' ἀνθρώπου (τὸ ποδάρι νὰ σὲ πατήσῃ δάλθηκε... καὶ θὰ νικήσῃ πάλι.



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

ACHAIIKI
NAFTILIAKI
S.A.

167, ALKIVIADOU STREET
PIRAEUS

GOOD LUCK DEPENDS ON MORE THAN A BOTTLE OF CHAMPAGNE

FOR ENDE RRA 7

At sea good luck is not enough. The ship must be equipped to handle the strains of the sea, and the crew must have everything they need to maintain the ship. This is where UNITOR comes in. We offer efficient maintenance and marine safety onboard.

MAINTENANCE

Our maintenance service includes a standardized exchange system for welding gas, refrigerants and nitrogen, equipment for gas and electric welding and air tools.

SAFETY

Our service includes fire-fighting and personal safety equipment. At our branches and depots the equipment is checked and fire extinguishers and systems are refilled.

WELDING COURSES

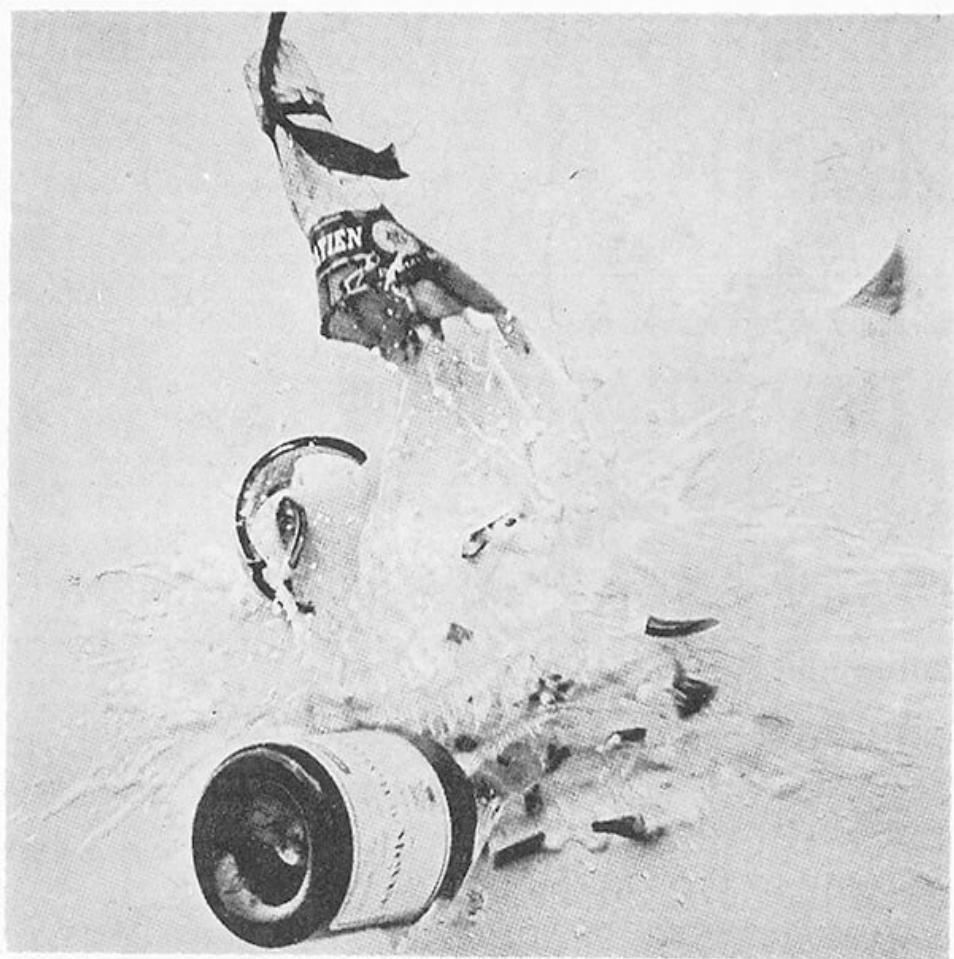
We arrange welding courses on board the ship or ashore in Oslo and London where officers and crew can learn how to use the equipment.

MARINE CHEMICALS

We are offering Hexol marine chemicals through our world wide service organization.

WORLD WIDE

We are not difficult to find. We are present wherever ships can reach us. Through 33 branch offices and more than a hundred agents we serve 330 ports all over the world and supply 11,000 ships and oil rigs from more than 70 countries.



UNITOR SHIPS SERVICE A/S - WHEREVER SHIPS ARE

HEAD OFFICE: Sørlygaten 8 - Post Box 2814 K - Oslo 5 - Norway - International Telephone 472197700 - telex 16004 - Cable UNITORWELD



‘Η ἀλληλογραφία μας

ΤΟ «ΑΠΟΠΑΙΔΙ» ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ

‘Αγαπητέ κ. Κωττάκη,

Άναγνωσκων κανεὶς τὰ δσα ἐπισημαίνοντα εἰς τὴν κυρίαν ἀρθρογραφίαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιης Ἰουνίου ἔξε, καταλαμβάνεται ἀπὸ θλιβεράς σκηψέως διὰ τὸ μέλον τοῦ τόπου αὐτοῦ. Εἰδικώτερον ἀναφέρομαι εἰς τὸ προδηληματίζον πάντα ἔχε- φρονα ἄρθρον ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὴν Πάγκοινον Ἀναγνώρισιν», ὡς καὶ εἰς τὰ δσα μὲ δικαιολογημένην πικρίαν γράφουν ὁ βαθὺς γνώστης τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος κ. Μανώλης Κουλουκούνης, (τὸν ὅποιον δὲν ἔχω τὴν τιμὴν νὸν γνωρίζω προσωπικῶς) καὶ ὁ ἀκατάβλητος μαθητής τῆς ναυτιλιακῆς ιδέας κ. Μιχ. Καραγεώργης. ‘Απαντεῖς ἐπισημαίνετε τὴν ἀνάγκην διαφοριστικῆς ἔξορμήσεως ἐπὶ ἑνίκης μικρούς, διὰ ν' ἀντιληφθῇ καὶ ἐκτιμήσῃ ὁ Ἑλληνικὸς Λαός τὴν πολύπλευρον σημασίαν τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τὸν τόπον.

‘Αγαθή ἡ πρόθεσις, αἰνέσιμος ἡ πρωτοδουλία, πλὴν δμως οὐχὶ ἀπτλαγμένην ἀπαισιοδοξίας, δσταν ἀναλογισθῆ κανεὶς διτὶ ἡ συζητουμένη ἐνημερωτικὴ προσπάθεια ὑπαγορεύεται ἀπὸ διαμορφωθείσας συνθήκας, αἱ ὅποιαι πάντα ἄλλο ἡ κολακεύοντας τοὺς ίθυνοντας τὴν χώραν, ποὺ ἀναγκάζουν τὴν ὑπερίφανον Ἐθνικὴν μας Ναυτιλίαν καὶ τοὺς διεθνῶς παραδεδεγμένους φορεῖς τῆς, τοὺς ναυτιλιακούς μας ἐπιχειρηματίας, νὰ ὑπεραμύνωνται ἐντὸς πλέον τῆς Ἑλλάδος, ἀκόμη καὶ τῆς τιμῆς των. (‘Αναφέρομαι εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Κουλουκούνηαν ἀναγράφεντα, ὡς ὑπὸ ὑπευθύνων χειλέων ἔκτοευθέντα εἰς τὴν Βουλὴν χαρακτηρισμὸν τῶν ἔφοπλιστῶν ὡς «ἔφ' ὅπλου ληστῶν» ἀνευ οὐδεμίας, οὐδαμόθεν διαμαρτυρίας).

Δὲν εἶμαι ἔφοπλιστής, ἀπλῶς διεκόνησα

τὴν Ναυτιλίαν ὡς κρατικὸς λειτουργός, πλὴν δμως δὲν εἶναι δυσχερές ν' ἀντιληφθῇ κανεὶς τὸ πῶς οὗτοι θὰ αισθάνωνται. Δύο λέξεις τοῦ ἄρθρου σας καὶ τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Μ. Κουλουκούνηαν, «ἀποπαίδι τῆς οἰκονομίας» καὶ «ἀποπαίδια τῆς ἑλληνικῆς οἰκογενείας» ὀντιστοίχως, ἵσως ἐπακριβῶς ἀποδίδουν τὴν πραγματικότητα.

Δὲν φθάνει ὁ πολυμέτωπος ἀγῶνας ποὺ ὑφίσταται ἡ Ναυτιλία μας εἰς ὅλα τὰ διεθνῆ πεδία (ΔΟΜ, Κάδης UNCTAD, πολυδάπταινοι κατασκευαστικαὶ ὑποχρεώσεις IMCO, E. O. K., ἀνταγωνισμὸς κρατικῶν ναυτιλιῶν, προσπατευτισμός, ἐνεργειακὴ κρίσις, κλεισταὶ Κόνφερας, Ἑλλειψης πληρωμάτων καὶ ἐπεράνω ὅλων ἡ σημερινὴ παγκόσμιος οἰκονομικὴ ἀναταραχὴ καὶ νομισματικὴ ἀστάθεια μὲ τὴν παρατεινούμενην ναυτιλιακὴν κρίσιν), διὰ νὰ προστεθῇ, ὡς μὴ ὕφειλε, καὶ ὁ νέος ἐσωτερικὸς αὐτὴν τὴν φοράν, ἀγῶν, διὰ νὰ πειθῇ, ἀκόμη καὶ ἡ ἐπίσημος Ἑλλὰς περὶ τοῦ τί σημαίνει Ναυτιλία διὰ τὴν ζωὴν καὶ τὴν προκοπὴν αὐτῆς τῆς χώρας.

“Ολαι αἱ χώραι, ἀνεπτυγμέναι, ὑπανάπτυκτοι καὶ κομμουνιστικὰ καθεστῶτα ἀμιλῶνται στήμερον, μὲ δερυτάτας οἰκονομικάς θυσίας, εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν τῶν ἑθνικῶν τῶν Ναυτιλιῶν καὶ μόνον εἰς τὴν σύγχρονον Θαλασσοκράτειραν, τὴν Ἑλλάδα, ἀκούσον - ἀκούσον, ἡ Ναυτιλία ἐκ τῶν πραγμάτων ἀναγκάζεται νὰ ἀποδυθῇ εἰς ὑπέρτατον ἀγῶνα διὰ νὰ πείστη τὸν συμπατριώτας τῆς — ἐπισήμους καὶ μὴ — περὶ τῆς ἀγαθοποιοῦ συμβολῆς τῆς εἰς τὴν ἐγένετον πρόσδοσην καὶ προσολὴν τῆς χώρας καὶ τύχη τῆς ἐπιδοκιμασίας καὶ ἡθικῆς συμπαραστάσεως, τὴν δόποιαν ἄλλως τε, αὐτοδικίαίς δικαιούται.

“Ἄξιον μνείας εἶναι τὸ γεγονός, διτὶ προσφάτως ἡ Νότιος Κορέα, διὰ νὰ διατρανῶσῃ τὴν πόστην καὶ τὴν ἀγάπην τῆς εἰς τὸ μέλλον τῆς νεαρᾶς τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ἀλματωδῶς ἀναπτυσσομένης ναυπηγικῆς τῆς διομηχανίας, καθιέρωσε κατ' ἔτος μίαν ἡμέραν τοῦ Μαΐου ώς ἐφτῆν ἔθνικον ναυτιλιακοῦ πανηγυρισμοῦ. Τὸ γεγονός εἶναι χαρακτηριστικὸν τῆς ἐν προκειμένῳ συγχρόνου διεθνούς τάσεως.

Μετὰ τὰς γενικὰς αὐτὰς σκέψεις, μακράν πάσης προθέσεως καταχρήσεως τῆς φιλοξενίας σας, θὰ ἐπεθύμουν νὰ προσθέσω ὅλιγα τινά, εἰς ὃς ἀνεγράφησαν εἰς τὸ προμηθεῖσθαι τοῦ τέχνης σας. Καὶ τοῦτο ἔκκινων ἀπὸ τὴν ἀπλῆν σκέψιν, διτὶ ἡ ἀνατομία τῶν ὑφισταμένων προκαταλήψεων μεταξὺ ίθυντων καὶ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιών, δύναται νὰ ὀδηγήσῃ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν ὑγιῶν σχέσεων, ἐπωφελῶν διὰ τὸ ἀμφοτέρας τὰς πλευράς καὶ κυρίως διὰ τὴν πρόσδοτην τῆς Πατρίδος καὶ τοῦ κατὰ πάντα ἀξίου καλυτέρας τύχης, Λασοῦ της.

‘Ἐπι τοῦ ὑποστηριχθέντος ὑπὸ ἐπισημάτων χειλέων περὶ μονομεροῦς προελύσεως τοῦ εἰσαγομένου εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ὅπο μόνην τὴν ναυτεργατικὴν πλευράν.

Τιμώμενη τὴν ἔργασίαν καὶ ἀποκαλυπτόμεθα πρὸ τοῦ τιμίου μόχθου τῶν φορέων τῆς, χωρὶς δμως αὐτὸν νὰ σημαίνῃ διτὶ ἀποδεξόμεθα, ἔστω καὶ ἐξ ἀντιδιαστολῆς, ἀδίκους ἐπικρίσεις καὶ αὐθαίρετα συμπεράσματα κατὰ τὰ πλοιοκτησίας. Καὶ ἔξηγούμεθα. Τὸ ναυτεργατικὸν συναλλαγματικὸν ἔσοδον εὐθὺς ὡς εὑρὲ στοργικὸν ἀγωγόν, ἀφειδῶς εἰσρέει εἰς τὴν χώραν, τῆς ροῆς βεβαίως συναρτωμένης ἀπὸ τὴν γενικωτέραν οἰκονομικὴν ἐκάστοτε πιστωτικὴν (διασταλτικὴν-συσταλτικὴν) καὶ συναλλαγματικὴν πολιτικὴν. Αἱ εἰς ἐλευθέρως μετατρέψιμον συνάλλαγμα ὑφιλότοκοι καταθέεις τῶν ναυτικῶν μας, μὲ τὸ δικαίωμα τῆς ἀνα τὴν ὑδρόγειον ἐλευθερας, ἀνενειδικῶν διαδικασιῶν, διακινήσεως αὐτῶν, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ τραπεζικοῦ μας συστήματος εἰς τὸ ἔξωτερικόν, τὸ «Στεγαστικὸν Ταμειατήριον» μὲ τὸν μακροετὴ χαμηλότοκον διαίσθημόν καὶ τὰς λοιπὰς οἰκονομικὰς διευκολύνσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν στέγης, σύσιωδῶς συμβάλλουσιν εἰς τὴν ὄρθιην κατεύθυνσιν τοῦ ναυτεργατικοῦ συναλλαγματικοῦ ἔσδου πρὸ τὴν χώραν. Οἱ πολλοὶ διοχετεύουσιν εἰς τὴν χώραν τὸ προϊόν τοῦ μόχθου τῶν, τὸ ὅποιον πάντοτε θὰ διογκοῦται, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὑπάρχεως τριμερούς συνεργασίας εἰς ἔν εὐρύτερον πλαίσιον κοινωνικῆς γαλήνης καὶ εύταξίας, ὡς ἀπαιτεῖ τὸ ἄρτιον κατεύθυνσιν εἰς τὴν Βουλὴν Πρόγραμμα ‘Αναπτύξεως 1977 - 1980 καὶ ἐφ' δσον, παραλλήλως, διευρύνονται τὰ κίνητρα διὰ τὴν προσέλκυσιν καὶ περαιτέρα δραχμαὶ ποιοὶ ιησοὶ τῶν εἰς συνάλλαγμα ἀποταμευμάτων τῶν ναυτικῶν.

“Ἄξιος μεταφερθοῦμε τώρα εἰς τὴν ἔφοπλη πλευράν διὰ νὰ ιδούμε τί ἡδύνατο ἡ τί δψειλεις αὐτὴν νὰ πράξῃ καὶ δὲν τὸ ἐπράξῃ. Πράγματι τὸ ἔφοπλιστικὸν συναλλαγματικόν, τὸ ὑπὸ διασφόρους μορφὰς εἰσρέον ἡ μέσω τοῦ ἑλληνικοῦ τραπεζικοῦ συστήματος διακινήσεων, δὲν είναι συγκριτικῶς ίκανον ποιητικόν. Θὰ περιορισθεῖσιν εἰς δύο, τὰς πλέον κραυγαλέας, καθ' ἡμᾶς, περιπτώσεις, τὰς ἡ οπλιστικὰς καταθέσεις καὶ τὰς ἡ οπλιστικὰς καταθέσεις τῶν πλοίων, διὰ τὸ δοθῆ ἀπάντησης εἰς τὸ ἔρωτημα ποιοὶ πταίει;

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ

Τὸ ὑψος τοῦ ἐν ‘Ελλάδι κατατεθειμένου καὶ γενικώτερον διακινούμενου μέσω τοῦ συστήματος τῶν ‘Εθνικῶν Τραπεζικῶν Ιδρυμάτων, ναυτιλιακοῦ κεφαλασίου, εἶναι υποπολλαπλάσιον ἔκεινου ποὺ διαχειρίζεται ἡ ‘Ελληνικὴ Ναυτιλία, σχι μέρη διατηρεῖ αὐτὴ τὸ θέλει, ἀλλὰ διότι δὲν δύναται ἐξ ἀντικειμένου νὰ καταθέσῃ, δσον καὶ ἐάν τὸ ἐπιθυμη-

“Η Ναυτιλία διακινεῖ σημαντικὸν μέρος τῶν διαθεσίμων τῆς μέσω καταθέσεων ὥψεως ἡ

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMASOS
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες

‘Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΩΝ 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

ύπο προειδοποίησιν δρασίες προθεσμίας 2 ήμερών έως 3 μηνών (CALL ACCOUNTS) και τούτο λόγω της φύσεως των έργασιδων των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων (τρέχουσαι άναγκαι, ρευστότης πρός άξιοποίησην παρουσιούμενων ευκαιριών κλπ.).

Ένας Έλλαδι αι έλληνικοι έφοπλιστικοί έπιχειρήσεις δύνανται νά διενεργούν: α) Καταστάθεσις εις οικονομικούς συγκρίσεις με το πολλαπλάσιο του έξωτερικο και β) Καταστάθεσις εις έπιπλο της προθεσμίας μέσα στον 3 μηνών, διότι ο θεσμός των CALL ACCOUNTS δεν έχει εισαχθή εις Ελλάδα. Την έλλειψην αυτήν καλύπτουν αι άλλοδαπαί Τράπεζαι, αι όποιαι άκολουθουσι την παλινόστησην των ναυτιλιακών μας έπιχειρήσεων, κατέλυσαν την Πειραιά, έπωφελούμεναι της άκαπανότητος ταύτης έλληνικής άδρανείας, δοθέντος ότι ο σχετικός «Τζίρος» άνερχεται εις πολλάς έκαντος έκαποτυμπίρων δολαρίων. Βεβαίως το θέμα δεν είναι τόσον άπλον, διότι πλήν των θεομικών μέτρων, άπαιτεται και προσαρμογή του συστήματος έξυπηρητήσεων των Ελληνικών Τραπεζών, πρός την υψηλή διεξαγωγής των έπιχειρηστικών έπιχειρήσεων, ίνα αι ήμεδαπαί Τράπεζαι άποκτησουν συναγωνιστικότητα νάντι των ξένων τραπεζικών συγκροτημάτων. Το τί σημαίνει αυτό διά το ισοζύγιον έξωτερικών πληρωμών της χώρας είναι έξωφαλμον, προσέτι δε θά ένισχυεν των μηχανισμών έθνικής ύποδομής, διότι θά καθίσταται την ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα έντονον παράγοντα προσελκύσεως κεφαλαίων και προσφοράς υπηρεσιών διά την έναντι έντασην της οικονομίας μας. Ή υπερακούντισσα και την πλέον αισιόδοξον σκέψιν έπιτυχιά των εις έλευθερως μετατρέψιμων συναλλαγμάτων των ναυτιλιακών μας, δίδει το μέτρον των άναμενομένων και έκ των έφοπλιστικών καταστήσεων, εύνοικών άποτελεσμάτων.

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Σημαντικώτατή πηγή είσορης συναλλάγματος με προεκτάσεις εις την διεύρυνσιν του διομηχανικού μας δυναμικού, άτυχώς αίμορρούσα εις βάρος της Έθνικής μας Οίκονομίας.

Η έλλειψης έπισκευαστικών χώρων, ή άνεπάρκεια των δεξαμενών, το άνικανοποίητον αίτημα ένισχυσεως της έπισκευαστικής διομηχανίας, έχουν άποθαρρύνει τούς ένδιαφερομένους. Αι άψιτάμεναι τεχνικο-οίκονομικά προϋποθέσεις και ή έξαρτες γεωγραφική θέσις της χώρας, δύνανται νά την καταστήσουν σημαντικόν έπισκευαστικόν κέντρον διεθνούς άκτινοβολίας. Μακροετείς είναι οι έν προκειμένῳ άγωνες του έγκριτου περιοδικού σας. Η ναυτιλιακή κρίση, πού ωδήγησεν εις τά έλληνικά άγκυροβόλια πληθώρων άργονυτων κολοσσών, έναργεστερον σκιαγραφεί την έπισκευαστικήν μας άνεπάρκειαν, διαν τά πλοιά αυτά έτοιμάζωνται νά έπανεκκινήσουν.

Πρόδηλος ώς έθνική έπιταγή, ή άναγκαιούσα κοσμογονία εις τὸν έπισκευαστικὸν τομέα, μὲ ταυτόχρονον προσπάθειαν ίδρυσεως παραλλήλων διομηχανών έξοπλισμού και άνεφοδιασμού πλοίων. Ενται άναντιρρότον διτή έπισκευαστική διομηχανία είναι διά την χώραν έχερεστέρα με εύπτερον μέλλον, έναντι της συναλλαγματούρου κατασκευαστικής, πού άπαιτει μακροπρόθεσμον, σχετικώς χαμηλότοκον, δανεισμόν μεγάλων ποσών εις συναλλαγμα, λόγω της ύψισταμένης μεγάλης ζήτησεως διενεργείας έπισκευών ἐν Ελλάδι.

Άς μη λησμονούμεν διτή έπιπλο πρώτου, ποσοστόν 70 - 75% καλύπτει τὸ έργαστικόν, προστιθεμένη ἀξία, μὲ πρόδηλον τὸ συναλλαγματικὸν οφέλος τῆς χώρας, διότι μόνον 20 - 25% τοῦ συνολικοῦ έπισκευαστικοῦ κόστους έπανεξάγεται εἰς συναλλαγμα διά την άγοράν οὐλικῶν έκ τοῦ έξωτερικού. Διάφορον είναι τὸ πρόβλημα διά τάς μεάγλας συγκεκριτημένα ναυπισκευαστικάς μονάδας, αι όποιαι δεν δύνα-

ται νά έπιβιώσουν οίκονομικούς ἄνευ κατασκευών, έπειτα διότις η έπισκευαστική διομηχανία είναι μία δραστηριότης συμπληρωματική, πλήν ουδεμίας άναγκαστική, πρός άπορρόφηση τού πλεονάζοντος προσωπικού, λόγω των συνήθων μεγάλων διαπλανώσεων τού άπασχολουμένου προσωπικού εις τάς κατασκευαστικάς διομηχανίας. Υπάρχει ουδεμίας πάντοτε ή μέση ταχύρυθμος λύσις της ένισχυσεως και άναπτυξέων των μικρομεσαίων ναυπισκευαστικών μονάδων της περιοχής Πειραιώς και διότι ουδεμίας άπολογισμού τῶν γενομένων και τῶν έκτατον παραλείψεων ή άκομη και άλιγωριῶν και άς χαράδουν τή περιατέρω πορείαν έπι τῶν κρισίμων θεμάτων τού ναυτιλιακού χώρου. (Η σύστασις και λειτουργία της Τραπέζης Ναυτιλιακής Πίστεως, ή άποδοσης τού ναυτασφαλιστικού φορέως, ή ίδρυσης Κέντρου Ναυλώσεων, ή έν Έλλαδι προσέλκυσις τῶν εις συναλλαγμα άποταμεύσεων τῶν χιλιάδων άλλοδαπών, τῶν υπηρετουμένων τῶν ξηλάδων άπλοδαπών, τῶν άπλα πολλά).

Άς εύχομεθα όπως τό ολον πλέγμα τῆς έπισκευαστικής διομηχανίας, ως αύταποδεκτών δυναμικού, τύχη άμεσου προτεραιότητος εις τό δράτη κατατεθέν πρός ψηφίσιν πρόγραμμα άνωπτύζεως 1977 - 1980.

Άπο τάς έκτεθείσας άνωτέρω δύο δασικάς περιπτώσεις τά προκύπτοντα δυσμενή συμπράσματα, δέν πρέπει νά τοποθετούνται εις τήν έφοπλιστικήν πλευράν. Απαιτεῖται ή έκ μέρους τού Κράτους διεύρυνσις τῶν ύφισταμένων και διάνοιξις νέων συναλλαγματοφόρων έφοπλιστικών άγωνών, δε, έφ' ουσί ή πλοιοκτήσια δέν άνταποκριθή εις τό έναντι τής Πατρίδος χρέος, τότε καὶ μόνον νά κατηγορθῇ.

Ίσως ήτο εύκατία μία γενικωτέρα BONA FIDEI διερεύνησις τῆς άποδοσεως τῶν μέχρι τούδε μέτρων και θεμών διά την όργα-

νικήν σύνδεσην τῆς Ναυτιλίας μας μὲ τήν οίκονομίαν τῆς χώρας και τήν άνάπτυξην τῆς έθνικής ναυτιλιακής ύποδομής. Τό Κράτος άπο τήν μίαν πλευράν και ού έφοπλισμός άπο τήν άλλην, έν συμπνοία, ή προδούν εις άπολογισμού τῶν γενομένων και τῶν έκτατον παραλείψεων ή άκομη και άλιγωριῶν και άς χαράδουν τή περιατέρω πορείαν έπι τῶν κρισίμων θεμάτων τού ναυτιλιακού χώρου. (Η σύστασις και λειτουργία της Τραπέζης Ναυτιλιακής Πίστεως, ή άποδοσης τού ναυτασφαλιστικού φορέως, ή ίδρυσης Κέντρου Ναυλώσεων, ή έν Έλλαδι προσέλκυσις τῶν εις συναλλαγμα άποταμεύσεων τῶν χιλιάδων άλλοδαπών, τῶν άπλα πολλά).

ΕΛΛΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΕΝΙΚΩΤΕΡΟΝ

Έξ σωανά άνέγνωσα εις τά «Ναυτικά Χρονικά» έμφαντεται μία προκατάληψις τῆς Πολιτικής Ηγεσίας έναντι τῶν φορέων τῆς ναυτιλιακής έπιχειρηματικής δραστηριότητος.

Μία έπίσημος προσπάθεια τῆς Ένωσεως Ελλήνων έφοπλιστών πρός άποσφρήνιστν τῶν έκτατέρωθεν σκέψεων και άπόψεων ίσως θε έπρεπε νά τύχῃ προτεραιότητος εις τό πλειστού τῆς άποδεικνυμένης διαφοριστικής έξορμήσεως, ή δη δι' άλλον λόγον, τούλαχιστον διά τό καλόν της Πατρίδος. Καὶ τούτο διότι σήμερον ή άναγκη έπεκτάσεως τού έπιχειρηματικού ένδιαφέροντος τῶν Έλληνων

νά γιατί τό πλοιο σας είναι σέ καλά χέρια



Γιατί τά ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε. είναι άρτια έξωπλισμένα μέ:

- Πλωτή Δεξαμενή άνυψωφατικής ικανότητας 15.000 τόννων για πλοία μέχρι 45.000 DWT
- Πλωτό Γερανό άνυψωφατικής δυνάμεως 100 τόννων
- Τμήματα μελετών, προγραμματισμού, ποιοτικού έλέγχου πλαισιωμένα μέ έμπειρα στελέχη και συνεργεία άρτιας τεχνικής καταρτισμένων.

- Η Τοποθέτηση τού άποιηλωθέντος Stulken Heavy Lift 140 τόννων άπο το m.v. "JOANNA" οτο m.v. "TITAN" και ή κυτασκεψή νέου Mast house και ένισχυσεως τού σκάρους με 50 τόννους steel.

- Η ναυτική παράδοση τριών γενεών τού Oίκου I. K. Karpp, τώρα στρέφεται έπειθυνα στην προσφορά έπισκευαστικών έργασιών.

- Η Αποξήλωση τού Stulken Heavy Lift 140 τόννων τού m.v. "JOANNA" και τοποθέτηση στήν θέση του CARGO GEAR (Masts, booms etc) κατασκευασμένα έξολκηρου άπο τά Ναυπηγία.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.

ΒΑΘΥ - ΑΥΓΙΔΟΣ • ΤΗΛ. 0221 - 31502, 31512

TELEX 27143 NAXA GR

δικαιούνται μεγαλυτέρας συντάξεως. Άντι, λοιπόν, νά γίνεται έπικλησις τής ύφισταμένης νομοθεσίας διά τής απόρριψην τού αιτήματός της θά έπρεπε νά έπελθη κάποια τροποποίησις της ώστε νά δικαιωθῇ αύτη διά νά σταματήσῃ η επιβλαβή θύρωσης, ότι το NAT άγνοει τούς ήσαλμισμένους του. Αλλήσεια, πόσαι είναι αι παρόμοιαι περιπτώσεις και ποιάν δαπάνην θά έπεφερε η ικανοποίησις τού αιτήματος;

ΔΙΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

'Απαντώντας στό δημοσίευμα τής 15.4.77, σχετικώς μέτρο το σχόλιο, «οι συντάξεις άτυχημάτος», σάς πληροφορούμε ότι, μετά τήν σημειωθείσα πρόσδο ή πρός τον χρόνο άπονομής τών συντάξεων λόγω γήραστος, οι όποιες έκδικάζονται εφ' ίσον τὰ υπόδηλέντα δικαιολογητικά είναι πλήρη ή προσκομίζονται έγκαιρως από τούς ένδισφερούμενους, είς χρόνο σαράντα πέντε (45) ήμερών, ή 'Υπηρεσία προέδρη σε σχετικές ένεργεις και εισηγήσεις πρός το ΔΣ)ΝΑΤ γιά τήν προώθηση και τών συντάξεων άτυχημάτων.

Κατόπιν εισηγήσεως τής 'Υπηρεσίας τό ΔΣ)ΝΑΤ κατά τίς συνεδριάσεις τής 15.12.76, 5.1.77 και 14.4.77 άπειράσεις τών διπλασιασμό τών συνεδριάσεων τών κατά νόμον λειτουργουσών 'Υγειον. 'Επιτροπών (Πρωτοβαθμίου και Δευτεροβαθμίου), γιά νά καταστή δυνατάν νά έκδικάζονται συντομώτερα αι αιτήσεις γιά χορήγηση συντάξεων άτυχημάτων και άνικανότητας.

'Επειδή ή αύξηση τών συνεδριάσεων είχε οίκονομικές έπιπτώσεις γιά τήν άποζημιώση τών ύγειονομικών όργανων, έζητήθη και ή έκδοση κοινής άποφάσεως τών 'Υπουργείων 'Εμπορικής Ναυτιλίας και Οίκονομικών, ή όποιας ίδμας έξεδόθη υπό τών συναρμοδίων 'Υπουργών μετά τήν άπόφαση τής Κυβερνήσεως γιά περιστολή τών δημοσίων διοικητικών δαπανών και έφαρμογή μέτρων λιτότητας.

Παράλληλα όπως είναι γνωστό γιά νά έκδικασθη αιτήση συνταξιοδοτήσεως λόγω άτυχημάτος, άπαιτείται κατά νόμον ή διενέργεια άνακρίσεων υπό τών Λιμενικών ή Προξενικών Αρχών, τό πόρισμα τών όποιων μέ δόλκηρη τήν δικογραφία διασιδάζεται και στήν 'Υπηρεσία τού ΝΑΤ γιά συμπλήρωση τού φακέλου αιτήσεως συνταξιοδοτήσεως.

Μετά τ' άνωτέρω στίς περιπτώσεις τών άτυχημάτων ή συντόμευση τής έκδικάσεως δέν έξεδάται απόκλειστικά άπό τήν 'Υπηρεσία τού ΝΑΤ, άλλα και άπό τούς ίδιους άνω παράγοντες. Σημειωτέον ότι το ΔΣ)ΝΑΤ διά προσφάτου άποφάσεως του (συνεδριάσεις τού 14.4.77) έπανηλθε έπι τής άνγκης διπλασιασμού τών συνεδριάσεων τών 'Υγειον. 'Επιτροπών και έζήτησε άπό το ΥΕΝ νά μεριμνήση ένευσ σχετικώς είς το 'Υπουργείο Οίκονομικών.

"Οσον άφορά τήν έκδικαση τών αιτήσεων ένωπιον τής 'Αναθεωρητικής 'Επιτροπής ΝΑΤ, καταδάλεται κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε νά έκδικάζονται συντομώτερα.

'Υπό τών 'Υπηρεσιών τού ΝΑΤ, καταδάλεται έπίσης προσπάθεια, γιά τήν βελτίωση τής όργανώσεως, ώστε νά καθίσταται δυνατή η πλήρης έξυπηρέτηση τών άτομάχων ναυτικών και νά μη πίπτουν θύματα διαφόρων έπιτηδείων.

Σημειούνται έπισης, ότι το προσωπικόν τού ΝΑΤ, άπό τού έτους 1965, όταν καθωρίσθηκε ή άριθμός του, όχι μόνον δέν αύξηθηκε, άλλα άντιθετά έμειώθηκε σημαντικά, ένω έκτοτε ή άριθμός τών έλληνικών πλοίων αύξηθηκε στό τριπλάσιο και τών συνταξιούχων άπό 17.000 σε 25.000.

Γιά τήν κάλυψη τών άνωτέρω άνασκων κατό μήνα Νοέμβριο 1976 έψηφισθηκε και ίσχυσε ό Νόμος 458)1976 «περί άναδιαρθρώσεως πολιτικού προσωπικού τού ΝΑΤ και ήδη ήχισεν ή πρόσληψη Διοικητικών ύ-

παλλήλων γιά κάλυψη τών σοδαρών άναγκών πού υπάρχουν στό ΝΑΤ. 'Ανεξαρτήτως τών άνωτέρω, τόσον ή Διοίκηση, όσο και το ήδη υπάρχον μειωμένο άριθμητικών προσωπικού τού ΝΑΤ, καταβάλλουν κάθε προσπάθεια, γιά τήν καλυτέρα έξυπηρέτηση τών πλοίων και τών ναυτικῶν.

ΜΕΤ' έΚΤΙΜΗΣΕΩΣ

ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Πειραιεύς 19 Μαΐου 1977

Σ η μ. «Ναυτικών Χρονικών»: Τό πρόβλημα έγκειται, καθ' ήμάς, είς τήν άποδημευσην τού ΝΑΤ άπό τάς διαδικασίας αιτίνες άφορούν είς τάς άλλας άσφαλτικά 'Ιδρυματα, τά όποια έπιχορηγει γενναίως τό Κράτος και κατά συνέπειαν δικαιολογείται νά άσκη έμπειριστωμένον έλεγχον δύον άφορά είς τάς δαπάνας των. Τό ΝΑΤ είναι ίμως τό μοναδικόν έν 'Ελλάδας άσφαλτικόν "Ιδρυμα" (ήμεις δέν γνωρίζουμε έπερον) τό όποιον ούτε κοινωνικούς πόρους έχει ούτε και έπιδοτείται υπό τού Κράτους και συντηρείται άποκλειστικών διά τών εισφορών έρπολιστών και ναυτικών, τών όποιων είναι εύλογος ή άξιωσις νά μη παρεμβάλλεται ούδεις είς τήν λειτουργίαν του. Οι εισφέροντες ναυτικοί μας δέν δύνανται νά κατανοή-

σουν πώς τό Κράτος παρεμβαίνει και παρεμποδίζει τήν ίκανοποίησιν τού αιτήματος των διά τήν ταχυτέραν λειτουργίαν όργανων έκ τών όποιων έξαρτώνται τά συμφέροντά των. Όφειλει συνεπώς ό κ. Παπαδόγγονας νά έξηγήση είς τούς έν τη κυβερνήσεις άρμοδιούς συναδέλφους του ζτού ό πολλαπλασιασμός τών συνεδριάσεων τών 'Υγειονικών 'Επιτροπών δέν έπιβαρύνει τό Κράτος, άλλα άντο τούτο τό ΝΑΤ, τό όποιον έπιμονως ζητεί, όπως και ήμεις γνωρίζομεν, τήν ταχείαν έδικασιν τών αιτήσεων διά τήν χορήγησην συντάξεων άτυχημάτων και άνικανότητος.

ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑΝ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλώ νά φιλοξενήσετε είς τάς στήλας τού έγκριτον περιοδικού σας τάς θλιβεράς έντυπωσίες διά τήν Ναυτιλίαν μας τάς όποιας άπεκμισα κατά τό πρόσφατον ταξίδιον τού πλοίου είς τό όποιον ύπηρετώ άπό 'Ηνωμένας Πολιτείας διά τήν 'Ιαπωνίαν. Κατά τήν διάρκειαν τής νυκτερινής μου φυλακής και άνοιγοντας τό U.H.F. μήτως και πιάσω κανένα έλληνικό πλοίο μιλώντας λίγο, σπάζοντας τήν μονοτονία τού ωκεανού,

V2 Venecia Puerto Cabello C. A.



V2 Venecia La Guaira C. A.



VEGUCA

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 VEPUC

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

**ΤΗΣ «ΣΤΕΓΗΣ ΤΟΥ
ΕΛΛΗΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ»**

'Αξιότιμες Κύριε Διευθυντά,

Θά ήτο αδικαιολόγητος παράλειψις έκ μέρους τού Διοικητικού Συμβουλίου τής Στέγης τού "Ελλήνος Ναυτικού" Αμέρσης ἀν δὲν λάμβανε μέρος εἰς τὴν διαβίβασιν τῶν θερμῶν μας συγχαρητηρίων πρὸς ὑμᾶς ἐπὶ τῇ συμπλορᾷ τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

Τὴν Ναυτιλιακὴν σας 'Ἐπιθεώρησιν, ποὺ εἴχομεν τὴν τύχην νὰ μᾶς ἀποστέλλετε δωρέαν ἀνελλιπῶς διὰ τὴν βιδιοθήκην μας, ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τοῦ μοναδικοῦ οἰκου τούτου ἀνὰ τὸν κόσμον, ἔξυπηρετεῖ τὰ μέγιστα τοὺς ἀδρῶν προσερχόμενους πλοιάρχους, ἀξιωματικούς καὶ ἐν γένει ναυτικούς μας καθημερινῶς.

Δὲν θὰ λησμονήσωμεν ποτὲ τὴν συμπαράστασίν σας, καὶ τὰ καλά σας λόγια ποὺ ἀφιερώσατε ἐν καιρῷ, περὶ ἐπιβεβλημένης δοήσεις διὰ τὴν διάσωσιν καὶ ἐπιβίωσιν τῆς ΣΤΕΓΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΜΒΕΡ ΣΗΣ καὶ ὅτι πρὸς τοῦτο τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς ἐν Πειραιεῖ ἐδρευόσης ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΣΤΙΑΣ ἔλαβεν ἀπόφασιν τὴν μόνιμον μηνιαίαν δοήσεις πρὸς ἐπιβίωσιν τῆς Στέγης. Δυστυχῶς ἔμεινε ἀπόφασις διότι οὐδέποτε ἐλάσσαμεν.

Σᾶς εὐχόμεθα ὅπως ὁ Πανάγιαθος Θεὸς προστατεύει τὴν ύγειαν σας γιὰ πολλὰ χρόνια γιὰ τὴν μακροβιότητα ὑμῶν τὴν συνέχειαν τῶν ὑπερεσιῶν σας πρὸς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΑΣ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

Διατελῶ μετὰ τιμῆς
'Ο Πρόεδρος
ΦΡ. ΠΑΠΑΣΤΑΜΟΥ

'Αμέρσα 6 Μαΐου 1977

είχα τὴν τύχη νὰ μιλήσω μὲ τρία Ἑλληνικὰ πλοιά τὰν ὅποιων τοῦ ἐνός μοῦ διαφεύγει τὸ δύσμα, μετά λύπης μου ὅμως μόνο τὸ δύνομα τῶν πλοίων μοῦ θύμιζε 'Ελλάδα, κατὰ τὰ ἄλλα μιλούσα μὲ ἀνθυποπλοιάρχους Φιλιππινέζους καὶ τὸ τρίτον τοῦ ὅποιου τὸ σύνομα μοῦ διαφεύγει ἐπίσης ἐμίλησα μὲ Σουδανὸν ὑποπλοιάρχο.

Θὰ ἀναγκασθῶ νὰ ἀναφέρω τὰ δύνοματα τῶν πλοίων, διότι τυχάνουν μεγάλων ἐφοπλιστικῶν γραφείων, τὸ ἐν ἔξι αὐτῶν ἥτο τὸ «Ἀναγκελ Προσφέρτου» τοῦ κ. 'Αγγελικούση καὶ τὸ δεύτερον τὸ «Μεσσηνιακὴ Μίντε» τοῦ κ. Καραγεώργου.

'Ο πλοιοκτήτης τοῦ δευτέρου πλοίου πολλάκις διαβάζω εἰς τὸ ἀγάπτητο μου περιοδικό σας εἰς πλειότας στήλας του ὅτι ἐπανεῖ τὰ πλοία του καὶ τὰ μισθολόγια του οὐχὶ ὅμως νὰ ἀναφέρῃ πουθενά διὰ τοὺς Φιλιππινέζους ἀξιωματικούς του ἐάντι ὑπηρετούν καὶ ἄλλοι εἰς ἄλλα του πλοῖα.

Πολλὰ θὰ ἐπερίμενα νὰ δῶ καὶ νὰ ἀκούων εἰς τὰ πλοῖα μας, ἀλλὰ καὶ τὴν ὑπαρξίαν ἑνῶν ἀξιωματικῶν καὶ δὴ γεφύρας οὐδέποτε θὰ τὸ φανταζόμουνα.

Είναι μία πικρία μεγάλη διὰ τὴν πρωτόπόρο καὶ ἔνδοξο Ναυτιλία μας, τὴν ὄποιαν δὸς ησθάνοντο ἀπάντες οἱ συνάδελφοι ἐάν εἶχον τὴν τύχην νὰ μιλήσουν μὲ ἑνῶν συναδέλφους τοὺς εἰς τάς γεφύρας τῶν Ἑλληνικῶν αὐτῶν πλοίων.

Πῶς λοιπὸν νὰ μὴν ἔρχόμαστε πρῶτοι εἰς τὰ ναυτικὰ ἀτυχήματα ὅταν ἀνθρώποι τῆς ζούγκλας τῶν Φιλιππίνων καὶ τῆς 'Αφρικῆς ἐκτελοῦν ὑπεύθυνους φυλακὴν γεφύρας; Πῶς ἔμεις οἱ "Ελλήνες" ἀξιωματικοί θὰ ἔχουμε τὴν δύναμιν νὰ ζητήσουμε κάτι ἀπὸ τὰ σωματεῖα μας ἡ καὶ ἀπὸ τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα, ὅταν οἱ κ.κ. ἐφοπλισταὶ θὰ ἔχουν τὴν «ἄβαντα» τῶν ἑνῶν ἀξιωματικῶν; Μπήκαν εἰς τὰ πλοῖα μας ἑνοί, ἀλλὰ εἰς θέσεις πλη-

ρωμάτων κατωτέρων. 'Αλλὰ καὶ ἑνοί εἰς τὴν γεφύραν εἰναι κατί τὸ λυπτήρὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Νομίζω ὅτι ὑπάρχουν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ αἱ ἀρμόδιαι 'Αρχαι, ἀλλὰ καὶ τὸ Υ.Ε.Ν. θὰ μποροῦσαν νὰ ἐπιληφθοῦν τοῦ θέματος αὐτοῦ προτὸν ἔλθει ἡ ἐποχὴ ποὺ θὰ δέλπουμε εἰς τὰ πλοῖα μας μόνον νὰ κυματίζῃ ἡ 'Ελληνικὴ σημαία, ἀλλὰ τὸ ἔμψυχο ύλικόν τους θὰ ἀποτελήσται ἀπὸ ἑνούς ναυτικούς ποὺ ἡ λέξις τὸ λέει μόνο ναυτικούς.

Διατελῶ μεθ' ὑπολήψεως
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΡΑΝΤΑΣ
'Ανθυποπλοιάρχος Ε.Ν.

Βακαγιάμα 'Ιαπωνίας 21.5.77

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΠΙ ΣΧΟΛΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου τοῦ ἑγκρίτου περιοδικοῦ σας ὃπο τὸν τίτλον «ΑΤΑΣΘΑΛΙΑΙ ΧΩΡΙΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ» ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν ὅτι εὐθὺς ὡς περιήλθον εἰς τὴν 'Υπηρεσία σχετικαὶ καταγγελίαι διὰ ὑπάλληλον τοῦ ΝΑΤ διετάχθη ἔνορκος διοικητικὴ ἔξετασις πρὸς ἔξακριβωσιν τῶν καταγγελλομένων καὶ καταλογισμὸν εὐθύνων.

Τὰ πορίσματα τῶν ἀνωτέρω ἀνακρίσεων πρωσθήθησαν ἡδη εἰς τὰ ἀρμόδια ποινικὰ καὶ πειθαρχικὰ ὅργανα διὰ τὰ περαιτέρω.

Ἐπομένως ἡ περὶ ἀποσωπήσεως ἡ ἀτιμωρησία τῶν ὑπεύθυνων διαστομούμενη εἰς τὸ δημοσίευμα σας ἀποφίσεις δὲν δύναται νὰ εὐσταθῇση, πολὺ δὲ περισσότερον τὰ περὶ λήψεως χαριστικῶν μέτρων ὑπὲρ τῶν ὑπεύθυνων, τὰ ὅποια εἰναι ἐκτὸς πάσης πραγματικότηος.

‘Ο 'Υπουργὸς
ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

‘Οργανισμός ίδρυθείς ὑπὸ σημαινόντων

‘Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 10.500
έκατομμυρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτελεῖται εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἡ 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.

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΤΗΣ ΠΥΡΑΥΛΑΚΑΤΟΥ (Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ΙΙ)

Τὴν παρελθόνταν Δευτέραν δην Ιουνίου ἔγενετο ἡ παράδοσις τῆς δευτέρας πυραυλακάτου εἰς τὸ Πολεμικόν μας Ναυτικὸν ὑπὸ τῆς οἰκογενείας Ν. Ι. Γουλανδρῆ.

Κατ' αὐτὴν παρέστησαν ἀφίχεις δι' ἐλικοπτέρου ὁ Υπουργός Ναυτιλίας κ. Παπαδόγονας, ὁ Ἀρχηγός Λιμενικοῦ Σώματος ναυαρχος κ. Σκιαδᾶς ὡς ἐπίσης καὶ πολυμελῆς ἀντιπροσωπείας ἀξιωματικῶν τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ. Ἐπίσης παρέστησαν ὁ Νομάρχης Κυκλαδῶν κ. Γεωργακόπουλος, αἱ τοπικαὶ Ἑκκλησιαστικαὶ καὶ Διοικητικαὶ Ἀρχαὶ καὶ πλήθος κόσμου. Ἐν ἀρχῇ ἐψάλη ἀγίασμὸς ὑπὸ τοῦ Μητροπολίτου Σύρου καὶ ἀνεπέμφθσαν δεῖσεις ὑπὲρ τοῦ νεοτεύκτου πολεμικοῦ μας σκάφους.

Μετὰ ταῦτα τὸν λόγον ἔλαβεν ὁ Γεν. Δ) τῆς τοῦ Νεωρίου οὐ τὴν ὄμιλίαν παραβέτομεν.

Η ΟΜΙΑΙΑ ΤΟΥ κ. ΤΣΟΥΛΑΟΥΦΗ

Αἰσθάνομαι, ιδιαίτερη χαρὰ καὶ εὐχαρίστηση γιατὶ σήμερα μοῦ δίδεται ἡ τιμὴ, νὰ παραδώσω στὸ Πολεμικό μας Ναυτικὸν ἐξ ὄντος τῶν ἀδελφῶν τῆς οἰκογενείας Ν. Ι. Γουλανδρῆ αὐτὸ τὸ σκάφος.

Ἡ οἰκογένεια Γουλανδρῆ, διακατεχόμενη ἀπὸ ὑψηλὰ ἑθνικὰ φρονήματα, ἀνταποκρί-έντει στὴν πρόσκληση ποὺ ἀπέγινε ἡ Κυβέρνηση πρὸς τὸν ἑλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον, διὰ νὰ συμβάλλει εἰς τὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ καὶ ὑπερχέδη τὴν δωρεάν παραχώρηση δύο ταχυπλόων σκάφων ποὺ θὰ κατεσκευάζονται εἰς τὰ ἔδω ναυπηγεῖα τῆς.

Τὸ ἔνα ἀπὸ αὐτὰ τὰ σκάφη κατεσκευάσθη καὶ παρεδόθη στὸν κύριο Υπουργὸν Ἐθνικῆς Ἀμύνης πρὸ διετίας περίπου καὶ ἀποτελεῖ ἐνεργὸ μονάδα τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ μας. Σήμερα εἴμαι εὐτυχῆς παραδίδοντας σὲ σᾶς καὶ τὸ δευτέρα ὅμιο σκάφος ποὺ κατεσκεύασθηκε καὶ αὐτὸ εἰς τὰ ἔδω ναυπηγεῖα μας ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ ἑλληνικὰ χέρια.

Ἐτσι γιὰ πρώτη φορὰ συνεπληρώθη ἐπιτυχῶς ἡ κατασκευὴ στὴν Ἐλάδα, ἀπὸ τὴν ἀρχὴ ὡς τὸ τέλος, σκάφους ἀπὸ συγκολλητὸ ἀλουμίνιο, πράγμα ποὺ μπορεῖ νὰ θεωρηθῇ ὡς μιὰ πρόσθετος κατάκτησης τῆς ἑλληνικῆς τεχνολογίας, ἡ ὥσποις ἐπιτρέπει πλέον, καλυψον μελλοντικῶν ἀναγκῶν εἰς σκάφη κατασκευασμένα ἀπὸ τὸ σύγχρονο ὄλικο.

Κε 'Υπουργέ,

Ἡ ἀγάπη καὶ ἡ στοργὴ ποὺ αισθάνονται

ὅλοι οἱ Κυκλαδῖτες γιὰ τὸν τόπο τους καὶ ὅχι τὸ ἐπίχειρηματικὸ πνεῦμα ὡδήγησε τοὺς ἀδελφοὺς Γουλανδρῆ, ποὺ ὅπως γνωρίζετε εἶναι καὶ αὐτοὶ Κυκλαδῖτες, νὰ ἀγοράσουν καὶ νὰ ἐκσυγχρονίσουν τὸ Νεωρίου ποὺ σήμερα ἀπασχολεῖ συνολικῶς 1.300 ἐργαστούπαλλήρους μὲ ἀρτία τεχνικὴ κατάρτιση ἡ οποία ἔχει ἀναγωρισθῆ καὶ ἀντιπροσωπεύει συνολικὴ ἐπένδυση 50 ἑκατομ. δολ. Ἀπὸ τὰ χρήματα αὐτὰ οἱ μέτοχοι εἰσήγαγον ἐξ ἴδιων 35 περίπου ἑκατομ. δολ. ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν. Ἐπὶ πλέον οἱ μέτοχοι εἰσάγουν ἐπησίως σημαντικὰ ποσὰ συναλλάγματος διὰ νὰ καλύπτουν τὸ ἔλλειμμα ποὺ παρουσιάζει ἀκόμη τὸ Νεωρίου λόγω τῆς συνεχιζομένης μεγάλης ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Ἐξ ἄλλου μὲ ἀκαθάριστα ἔσοδα 15 ἑκατομ. δολαρίων ἐτήσιως ἐπὶ πλέον τῶν ποσῶν ποὺ ἐμβάζουν οἱ μέτοχοι, τὸ ναυπηγεῖον μας συμβάλλει οὐσιαστικά εἰς τὸ ἰσοζύγιον τοῦ πληρωμῶν τῆς Ἐλλάδος. Είναι δὲ εὔλογος ἡ συμβολὴ του εἰς τὴν οἰκονομίαν καὶ τὴν εὐημερίαν τῆς Σύρου καὶ τῶν Κυκλαδῶν Νήσων, τῶν ὅποιων ἀποτελεῖ τὴν μόνην μεγάλην βιομηχανικὴν μονάδα.

Εἶμεθα δέδαιοι ὅτι η Κυβέρνηση ἀναγνωρίζουσα τὸ μεγάλο καὶ ὑπὸ τὰς παρούσας συνδήκησα δυσχερέστατο ἔργο ποὺ ἀναλάβαμε, θὰ λάβῃ τὰ ἀπαραίτητα μέτρα ποὺ χρειζόμεθα διὰ νὰ δυνηθούμε νὰ τὸ συνεχίσουμε στὸ μέλλον.

Κε 'Υπουργέ,

Παραδίδοντες σήμερα σὲ σᾶς ὡς ἐκπρόσωπο τῆς Κυβερνήσεως, τὸ νέο αὐτὸ σκάφος, εἴμεδα δέδαιοι ὅτι, τούτῳ ἐντασσόμενο στὸ Πολεμικό μας Ναυτικὸ καὶ κυβερνώμενο ἀπὸ τοὺς ἐμπείρους ἀξιωματικούς του, δὲ δοθῆσται στὴν ἀμυνα τῆς χώρας καὶ δι' αὐτῆς στὴν εἰρήνη ποὺ τόσο εἴναι ἀπαραίτητη γιὰ τὴν εὐημερία τοῦ τόπου μας.

Ο κ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Ἄκολούως τὸν λόγον ἔλαβεν ὁ κ. Υπουργός, στοιχεῖς ἐπλεξεὶ τὸ ἐγκώμιον τῶν δωρητῶν διὰ τὴν μεγάλην πατριωτικὴν τῶν πρᾶξιν, ιδιαιτέρως ἀνεφέρθη εἰς τὸ τί προσέφερε καὶ τὶ προσφέρει εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Πατρίδα ή Ναυτιλία καὶ ὁ ἐφοπλισμὸς καὶ ηγήθη ὅπως τὸ νέον τοῦτο πολεμικόν μας σκάφος γράψῃ σελίδας δόξας ἀν, παρὰ τὴν φιλερηματικὴν μας στάσιν, παραστή ἀνάγκη.

Τοὺς λόγους τῶν δύο ὄμιλητῶν ἐκάλυψαν ερημάχειροκροτήματα.

Μετὰ ταῦτα ἐκλήθη ὁ κ. Υπουργὸς νὰ ἀποκαλύψῃ τὸ ὄνομα τοῦ σκάφους, ὅπερ ἦταν κεκαλύμμενον μὲ τὴν κυανόλευκον. Ἐν μέσω ζητωκραυγῶν καὶ θερμῶν ἐκδηλώσεων τῶν παρισταμένων εἰς τὴν σεμνὴν τελετὴν, ἀπεκαλύφθη τὸ ὄνομα: «Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ΙΙ».

‘Ψύωθι ἐπ’ αὐτοῦ ἡ ἑλληνικὴ πολεμικὴ σημαία, ἐνῷ ἡ μουσικὴ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀνέκρουσεν τὸν Ἐθνικὸν “Υμνον”.

Μετὰ τὴν τελετὴν οἱ ἐπίσημοι ἐπιβιδα-σθέντες τοῦ σκάφους ἔφθασαν πρὸ τῆς προ-βλήσης «Ἐρμῆς» ὅπου εἰς τὸ ὄμιλυμον Ξενοδοχείου ἐδόθη δεξίωσις μὲ πλουσιώτατα ἔδεσματα.

* * *

Κατὰ τὴν διλιγόνων παραμονὴν του εἰς Σύρον ὁ κ. Υπουργὸς εἶχε τὴν εύκαιριαν νὰ συνομιλήσῃ μὲ ἐπιτροπὴν συνταξιούχων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι τοῦ ἀνέφεραν ὠρισμένα προβλήματά των καὶ ιδιαιτέρως τὴν Ἐλλει-ψιν Ιατρῶν εἰς τὸ «Οἶκον τοῦ Ναύτου». Ο κ. Υπουργὸς μὲ τὴν προσήνειαν καὶ τὸ χαμόγελο ποὺ τὸν διακρίνει ὑπερσχέθη τὴν ἄμεσον τακτοποίησην τοῦ θέματος.

Ο κ. Υπουργὸς ἐπεσκέφθη ἐπίσης καὶ “Ἐκθεσιν Τεχνικὴν τοῦ Νεωρίου”. “Ολα τὰ ἐκδέματα ἡσαν ἔργα τῶν χειρῶν τοῦ «θαυ-μασίου ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ» ὡς τὸ ἀπεκάλεσεν καὶ ὁ ίδιος ὁ κ. Υπουργός.

Μετὰ τὸν τερματισμὸν ὅλων τῶν ἐκδηλώσεων ὁ κ. Υπουργός, οἱ δύο ἀρχηγοὶ Ναυτικοῦ καὶ Λιμενικοῦ Σώματος μετά τῆς ἀκολούθιας του, ἐπιβιδασθέντες τοῦ ἐλικοπτέρου ἀπεχώρησαν διὰ Πειραιᾶ.

Ἐκείνο τὸ ὅποιον εἴναι ἄξιον ιδιαιτέρας ἔξαρσεως είναι ὅτι ἡ δευτέρα αὐτὴ μεγάλη δωρεά τῆς οἰκογενείας Ν. Ι. Γουλανδρῆ ἀποδείκνυε τὴν ἀγάπην αὐτῶν πρὸς τὴν Πατρίδα, ἀλλὰ καὶ τὴν συντελουμένην εἰς τὸ Νεωρίου ἐργασίαν, διότι τὸ σκάφος τοῦτο κατεσκευάσθη ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ ἑλληνικὰ χέρια.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ΙΙ

Μήκος ὄλικὸν: 24,18 μ. Πλάτος: 6,20 μ. Βύθισμα: 1,20. Ἐκτόπισμα: 50 τόν. Μεγίστη ἀκτίς δράσεως 400 ναυτικὰ μίλια. Πρώτωσις: 2 δηζελομηχανές Μ.Τ.Ι.Ο. Υπηρεσιακή ταχύτης: σῶν τῶν 27 κόμβων.

ESTABLISHED 1896

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

A T H E N S O F F I C E

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

Θὰ διενεργῆται ἔλεγχος εἰς τὰ συμβεβλημένα πλοῖα

Διὰ τὰ πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας καὶ τοὺς ὄρους ἐνδιαιτήσεως

Αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ θὰ διενεργοῦν ἔλεγχον τῶν πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας καὶ γραμμῶν φορτώσεων ὡς καὶ τῶν συνθηκῶν ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας ἐλληνοκτήτων πλοίων, τὰ ὅποια εἶναι συμβασέμενα μετὰ τοῦ NAT. Ὁ ἐν λόγῳ ἔλεγχος στηρίζεται ἐπὶ τῷ ὄρου 20 τῆς συναπομένης μετὰ τοῦ NAT συμβάσεως ἀσφαλίσεως, ὃ ὅποιος ἀναφέρει ὅτι:

«Ο πλοιοκτήτης ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἴσχουσας ἔκαστοτε διεθνεῖς διατάξεις περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων ὡς καὶ τὰς περὶ ὑγείαντος καὶ ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος διατάξεις τὰς ἐφαρμοζομένας εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν πλοῖα τῆς κατηγορίας του. Ἐν παραβάσει τοῦ ὄρου τούτου τὸ N.A.T. δύναται νὰ καταγγεῖῃ τὴν παρούσαν σύμβασιν».

Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ

Εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἀνωτέρω ἀρθρου ἔξεδδη ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἡ κατωτέρω ἐγκύκλιος, ἡ ὅποια ἐκοινοποιήθη εἰς ὅλας τὰς Λιμενικὰς Ἀρχὰς ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ:

«Μὲ ἀφορμὴ τὰ ναυτικὰ ἀτυχήματα ποὺ σημειώθηκαν τὸν τελευταῖο καρὸν σὲ πλοῖα ἐλληνικῶν συμφερόντων μὲ ἔνην σημαία, τὸ πληρώμα τῶν ὅποιων ἀποτελεῖται κυρίως ἀπὸ "Ἐλληνες ναυτικούς, καθὼς ἐπίσης καὶ πολλές περιπτώσεις μὴ συμμορφώσεως αὐτῶν μὲ τὶς ἴσχυσες διατάξεις τόσο ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας ὅσο καὶ ἀπὸ πλευρᾶς συνθηκῶν ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος, ἔχοντας σὰν σκοτό τὴν προστασία τῆς ζωῆς καὶ τὴ βελτίωση γενικὰ τῶν συνθηκῶν ἐνδιαιτήσεως τῶν σ' αὐτὰ ἐργαζομένων ναυτικῶν, παραγγέλλουμε ὅπως:

1. (α) Οἱ Λιμενικὲς Ἀρχὲς ἐσωτερικοῦ προβαίνουν σὲ ἔλεγχο ὅλων τῶν πλοίων ποὺ καταπλέουν στὰ λιμάνια τῆς περιοχῆς, τῆς κατηγορίας αὐτῆς, σὲ ἔκτελεση τοῦ παρεχόμενου σὲ αὐτές δικαιώματος ἀπὸ τῆς διατάξεις:

- (i) Τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ ΜΕΡΟΥΣ Β' τοῦ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 1 τῆς, μὲ τὸ Ν.Δ. 4258)62, κυρωθείσης Δ.Σ. ΠΑΖΕΘ (solas) 1960.
- (ii) Τοῦ ἀρθρου 21 τῆς, μὲ τὸν Α.Ν. 391) 68, κυρωθείσης Δ.Σ. «περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1966».
- (iii) Τοῦ ἀρθρου 40 τοῦ Ν.Δ. 187)73 «περὶ Κ.Δ.Ν.Δ.».
- (iv) Τοῦ ἀρθρου 16 τοῦ Ν.Δ. 542)68 «περὶ ἐφαρμογῆς Ν. 4473)65 κλπ.
- (v) Τοῦ ὄρου 20 τῆς Συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου μὲ τὸ N.A.T.

γιὰ διαπίστωση ὅτι εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ ἴσχυοντα πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας καὶ γραμμῶν φορτώσεως, ὅτι ἡ κατάσταση τῶν πλοίων τούτων ἀνταποκρίνεται στὶς ἴσχυσες διατάξεις τῆς solas 60 καὶ πρὸς τὴν περιγραφόμενη εἰς τὰ πιστοποιητικά αὐτὰ καὶ ὅτι τηροῦν τὶς ἀπαίτησεις τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδιαιτήσεως πλοιάρχου καὶ πληρώματος» ὅπως αὐτὸς ισχύει γιὰ τὰ ἀντίστοιχης κατηγορίας ἐλληνικῆς σημαίας πλοίων.

(6) Κατὰ τοὺς πιὸ πάνω ἔλεγχους θὰ ἀκολουθεῖται ἡ διαδικασία ἡ προβλεπούμενη ἀπὸ τὴν ὑπὸ ἀριθμ. 203 Μ.Ε. τοῦ YEN)ΔΕΝ 201 καὶ ὑπὸ ἀριθμ. 60472)76)20.1.1976 καὶ 60472)4)76)4.12.1976 διαταγές τοῦ YEN)ΔΕΝΙον «περὶ ἔλεγχου πλοίων μειωμένων ἐπιπέδων ἀσφαλείας» (Sub Standard Ships).

(γ) Σὲ περιπτώσεις διαπιστώσεως παραβάσεων, πέρα ἀπὸ τὰ προβλεπόμενα μέτρα (ἀπαγόρευση ἀπόπλου μέχρις ἀποκαταστά-

σεως τῶν διαπιστωθεισῶν ἐλλειψεων ἀσφαλείας, ἐπιβολὴ κυρώσεων κλπ.), εἰδικότερα για τὰ συμβεβλημένα ἀσφαλιστικῶν μὲ τὸ N.A.T. πλοία, θὰ ἐνημερώνεται μὲ εἰδική κατά περίπτωση ἀναφορά τὸ N.A.T. γιὰ τὴν λήψη παραλήπων μέτρων.

2. Τὰ Προξενικὰ Λιμενικά, ἀναφορικὰ μὲ τὰ συμβεβλημένα ἀσφαλιστικῶν μὲ τὸ N.A.T. ἐλληνόκτητα ἐνησησμένα σημαίας πλοία, μὲ τὸ δικαιώματα ποὺ τοὺς παρέχει ὁ ὄρος 20 τῆς σχετικῆς Συμβάσεως:

(α) Προβαίνουν σὲ ἔλεγχο τῶν πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας καὶ γραμμῶν φορτώσεως τῶν πλοίων τούτων ποὺ καταπλέουν στὴν περιοχὴ τους, γιὰ διαπίστωση ὅτι οὐτά εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ ἴσχυοντα πιστοποιητικά, ὅτι ἡ κατάσταση τῶν πλοίων τούτων ἀνταποκρίνεται στὶς ἴσχυσες διατάξεις τῆς solas 60 καὶ πρὸς τὴν περιγραφόμενη εἰς τὰ πιστοποιητικά αὐτὰ καὶ ὅτι τηροῦν τὶς ἀπαίτησεις τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδιαιτήσεως πλοιάρχου καὶ πληρώματος» ὅπως ταύτη ισχύει γιὰ τὰ ἀντίστοιχης κατηγορίας ἐλληνικῆς σημαίας πλοία.

(β) Εάν γιὰ ὅποιοδήποτε λόγῳ δὲν εἶναι δυνατὸς ὁ μὲ πρωτοβουλία αὐτῶν ἔλεγχος τῶν πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας καὶ τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου, ἀλλὰ ὑπέρει πάντα ἀπὸ καταγγελία ἡ ἀπὸ πληροφορίες, λάθους γνώσης ὅτι πλοίο τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας δὲν φέρει ἴσχυοντα πιστοποιητικά ἢ ὅτι ἡ κατάσταση τοῦ πλοίου δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν περιγραφόμενη στὰ πιστοποιητικά ἢ ὅτι τούτο δὲν δρίσκεται σὲ καλή κατάσταση ἀπὸ πλευρᾶς συνθηκῶν ἐνδιαιτήσεως πληρώματος, τότε μετὰ ἔλεγχο καὶ διαπίστωση τούτων, σὲ συνεώση, ἀρχικά, μὲ τὴν Προενικὴν Ἀρχὴν τῆς χώρας τῆς σημαίας ποὺ φέρει τὸ πλοίο ἢ σὲ περίπτωση ποὺ ἡ ἐν λόγῳ Ἀρχὴ ἀδρανεῖ νότια πάρει μέτρο ἢ δὲν υπάρχει τέτοια Ἀρχὴ (σὲ συνεωόση) μὲ τὶς ἀρμόδιες τοπικές ἀρχές, θὰ λαμβάνωνται τὰ καταλλήλα μέτρα γιὰ τὴν ἀντικατάσταση τῶν πιστοποιητικῶν ποὺ ἔληξαν ἢ γιὰ τὴν ἀποκατάσταση τῶν ἐλλειψεων ποὺ διαπιστώθηκαν.

Σὲ κάθε πάντως περίπτωση θὰ ἐνημερώνεται παράλληλα τὸ N.A.T. μὲ εἰδική, κατὰ περίπτωση, ἀναφορά.

3. Τὸ N.A.T. ἀφού λάβει γνώση τῶν ἀνωτέρω θὰ φέρει αὐτὰ πρὸς συζήτηση στὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο του, τὸ ὅποιο ἀνάλογα μὲ τὴ σοδορότητα τῆς παραβάσεως ποὺ διαπιστώθηκε θὰ προβαίνει στὴ λήψη τῶν ἐνδικυνομένων μέτρων κατὰ τῶν παραβατῶν (σύστασις, καταγγελία συμβάσεως κλπ.).

“ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΟΥΣ 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 - Ἐξυπηρέτησις 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

ΑΥΣΤΗΡΑ ΜΕΤΡΑ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ

Η ΓΕΡΟΥΣΙΑ ΕΝΕΚΡΙΝΕ ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΤΟ ΟΠΟΙΟΝ ΔΕΝ ΑΠΟΚΛΕΙΕΤΑΙ
ΝΑ ΘΕΣΠΙΣΘΗ ΩΣ ΝΟΜΟΣ ΕΑΝ ΔΕΝ ΥΠΑΡΞΗ ΣΥΝΤΟΜΩΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑ.

'Απροβλέπτους διαστάσεις προσλαμβάνει εις τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ὁ πόλεμος κατὰ τῆς ρυπάνσεως τῶν ὄκτων. Τὸ ἔναυσμα ἀπετέλεσε τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἡ προσάρξις τοῦ λιθεριανοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀργώ Μέρτσαντ», ἀπό τὸ ὅποιον διέρρευσαν εἰς τὴν θαλασσίαν περιοχὴν τοῦ Νάντακετ περὶ τὰς 25.000 τόν. πετρελαίου. "Ολῶς συμπτωματικῶς, ἐντὸς τριμήνου ἡ κολούθησαν ἔτεραι 14 περιπτώσεις προσαράξεων, ἔκρηξεως ἢ διαρροῆς δεξαμενοπλοίων, ἐντὸς ἢ ἔγγυς τῶν χωρικῶν ὄδατων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

'Η ἀντίδρασις τῆς ἀμερικανικῆς Κοινῆς Γνώμης ἡτοί ἐντονωτέρα μετὰ ἀπὸ κάθε ἀτύχημα. Οἱ διαχειρισταὶ δεξαμενοπλοίων, ἴδιως οἱ κατέχοντες πλοῖα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, ἔγενοντο στόχος δριμυτάτων ἐπικρίσεων. Κατηγορίαι ἔξαπελύνοντο περὶ ὑποσυντηρουμένων πλοίων καὶ «ἀνέκπαιδευτων πληρωμάτων». Οἱ ἀμερικανοὶ ἀλιεῖς κατέφυγον εἰς τὰ δικαστήρια, διεκδικοῦντες ἀπόζημισις ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ «Ἀργώ Μέρτσαντ» καὶ ὁ πλοιάρχος ἐτέρου δεξαμενοπλοίου, ὅπερ προστράξει εἰς τὸν ποταμὸν Ντελαγουέαρ καὶ ὑπέστη διαρροήν, συνελήφθη μὲ τὴν κατηγορίαν ὅτι ἀπέρριψε πετρέλαιον ἀμέλησας νὰ ἀνακοινώῃ τούτο εἰς τὴν ὄκτοφυλακήν.

ΕΠΕΜΒΑΙΝΕΙ Ο ΚΑΡΤΕΡ

Οἱ περιβαλλοντολόγοι ἡπείλησαν νὰ καταγγείλουν τὴν Κυβέρνησιν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, εἰς τὴν προσπάθειάν των νὰ ἔσαναγκάσουν τοὺς ἀρμοδίους εἰς τὴν λῆψιν αὐτηρῶν μέτρων δισφαλείας.

Μέ τὴν ἀνάληψιν τῶν καθηκόντων του, ὁ Πρόεδρος Κάρτερ ἀνέθεσεν εἰς τὸν νέον 'Υπουργὸν Μεταφορῶν, κ. Μπρόκ "Ανταμ", νὰ μελετήσῃ τὸ πρόβλημα τῶν τάνκερ καὶ νὰ προτείνῃ νέα «στανταράντες» δισφαλείας, παραλλήλως δὲ ἀνεκοίνωσε τὴν σύστασιν ἐνὸς ἰδρυματος τὸ ὅποιον θὰ ἀνελάμβανε νὰ κα-

ταβάλῃ ἀποζημιώσεις εἰς τὰ δύματα τῶν ρυπάνσεων. Ἐπίσης, προσέθεσεν ὅτι τὰ κριτήρια διὰ τὴν χορηγησιν πτυχίων ἵκανότητος εἰς τοὺς ναυτικοὺς θὰ εἶναι αὐστηρότερα εἰς τὸ μέλλον, εἰς δὲ τὴν Ἀμερικανικὴν Ἀκτοφυλακὴν παρέχετο τὸ δικαίωμα ἐλέγχου, τούλαχιστον ἀπαξ τοῦ ἔτους, εἰς ἀπαντά τὰ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν καὶ τὰ ξένα τάνκερς τὰ ὅποια καταπλέουν εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας.

Ὦς ἀποτέλεσμα, ἔκτοτε ἡλέγχθησαν περὶ τὰ 1.000 πλοῖα, εἰς τὸ ἥμισυ δὲ ἐξ αὐτῶν παρετηρήθησαν ἐλλείψεις —κυρίως εἰς τὰ συστήματα ἀερισμοῦ, ἀλλ' ἀρκετὰ σκάφη εἰχον καὶ οὐσιαστικάς ἀδυναμίας, αἱ ὅποιαι εἴθετον ἐν ἀμφιβόλῳ τὴν ἀξιοποίησαν των.

Ο Πρόεδρος Κάρτερ προέτεινεν, ἐπίσης, μίαν διεθνή διάσκεψιν ἐπὶ τοῦ θέματος, τὴν ἀποφιν δὲ αὐτὴν ὑπεστήριξαν ἐνθέμως ὁ ΙΜΚΟ καὶ τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον.

Η ΓΕΡΟΥΣΙΑ ΕΓΚΡΙΝΕ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡ

'Ἄλλ' ἐνῷ ἔχειροκρότησαν τὴν πρότασιν τοῦ Κάρτερ, ἀμφότεροι οἱ ἀνωτέρω ὄργανοι αὐτοὶ ἀμφισθητούν τὴν εἰλικρίνειαν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἐκφράζουν τὴν γνώμην ὅτι ἐπιστεύεται η διαδικασία μονοπλέυρου νομοθεσίας.

Τὴν ἀποφιν αὐτὴν ἐνισχύει τὸ γεγονός ὅτι τὴν 26ην Μαΐου η Γερουσία ἐνέκρινε τὸ νομοσχέδιον περὶ ἀσφαλείας τῶν δεξαμενοπλοίων (S 682) τοῦ Γερουσιαστοῦ Μάγκινουσον καὶ δὲν ἀπομένει παρὰ η ἔγκρισις τῆς 'Επιτροπῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Βουλῆς —η ὅποια ἀναμένεται νὰ προβάλῃ σοδαράς ἀντιρήσεις — καὶ τοῦ Λευκοῦ Οἴκου διὰ νὰ καταστῇ νόμος.

Τὸ νομοσχέδιον προβλέπει ὅπως ἀπαντά τὰ ἄνω τῶν 20.000 τόν. d.w. δεξαμενοπλοία ἐφοδιασθούν διὰ συστήματος ἀδρανούς ἀερίου καὶ ἀποκτήσουν χωριστὰς δεξαμενὰς

ἔρματος ἀπὸ 1ης Ιουλίου 1980 μέχρι 30ῆς Ιουνίου 1983. Εἰδικὰ κίνητρα προτείνονται διὰ νὰ ἐνθαρρύνουν τοὺς πλοιοκτήτας νὰ συμμορφωθοῦν τὸ ἐνωρίτερον δυνατὸν μὲ τὰς ἀπαίτησεις τοῦ προτεινομένου νόμου. Εἰς δὲ σκάφη δὲν πραγματοποιηθοῦν αἱ υποδεικνύμεναι τροποποιήσεις μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου 1983, θὰ ἀπαγορεύεται ὁ κατόπλους εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας. Εἰς τὸ μεταξὺ διάστημα (ἀπὸ 1.7.1980 ἕως 30.6.1983), τὰ προεγγιζόντα εἰς τὴν Ἀμερικὴν τάνκερς θὰ πρέπει νὰ ἔχουν ὀφερώσει ὠρισμένας δεξαμενάς φορτίου ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν μεταφορὰν ἔρματος.

Ἐπίσης, ἀπαντά τὰ νεότευκτα τάνκερς, ποραδίδομενα μετὰ τὴν 1ην Ιανουαρίου 1980, ύποχρεούνται νὰ διαθέτουν διπύθμενα, συμφώνως μὲ τὰς ὑποδείξεις τῶν νέων κανονισμῶν τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς.

Ἡ ἔγκρισις τοῦ ἀνωτέρω νομοσχεδίου ἀπὸ τὴν Γερουσίαν προεκάλεσεν ἀναταραχὴν εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιασκοὺς κύκλους, διότι ἐάν καταστῇ νόμος, πιστεύεται ὅτι θὰ ἔχῃ καταστρεπτικάς συνεπείας διὰ τὸν ἴδιωτας ἀφοπλιστάς. Ἐκφράζονται δὲ φόβοι ὅτι, τόσον ἡ 'Επιτροπὴ Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Βουλῆς δύσον καὶ ὁ Πρόεδρος Κάρτερ, δὲν ἀποκλείεται νὰ ἔγκρινουν τὸ νομοσχέδιον —μὲν ὀρισμένας, ἵσως, τροποποιήσεις ησσονος σπουδαίοτητος.

ΑΙ ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Κ. ΑΝΤΑΜ

Ἄλλα τοὺς φόβους αὐτοὺς προσπετάθησε νὰ καθησυχάσῃ ὁ ἀμερικανὸς 'Υπουργὸς Μεταφορῶν, κ. Μπρόκ "Ανταμ", ὅστις ἐτόνισε, τόσον πρὸς τὸ Συμβούλιον τοῦ ΙΜΚΟ δύσον καὶ πρὸς τὸν "Ελληνας ἀρμόδιον, κατὰ τὴν ἐδὼν ἐπίσκεψιν του εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ μηνός, ὅτι αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι δεν σκοτεύουν νὰ λάβουν μονόπλευρα μέτρα, ἔως ὅτου αἱ ναυτικαὶ χώραι ἔχουν τὴν εὐκαιρίαν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος καὶ τοῦ προσε-



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

marbrokers s.a.
PANAMA

117, Notara str. PIRAEUS Tel.4113 217/8 Telex 213406/7 MARB GR Cables MARBROKERS

χοῦς ἔτους νὰ συζητήσουν αὐτὰ τὰ προβλήματα. 'Ἐν τῷ μεταξύ, θὰ διενεργήται ἐλεγχός εἰς τὰ τάνκερς τὰ ὄποια καταπλέουν εἰς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἵνα διακριθωθῇ κατὰ πόσον αὐτὰ εἶναι ἀσφαλῆ.

«Ἐάν τὸ πρόβλημα δὲν ἀντιμετωπισθῇ διεθῶς ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους, τότε αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι θὰ χωρήσουν μονοπλεύρως εἰς τὴν λῆψιν μέτρων», συνέχισεν ὁ κ. 'Ανταμες. «Οἱ προταθέντες κανονισμοὶ ἐπιδέχονται μετατροπὰς ὥστε νὰ προσαρμοσθοῦν εἰς τὰ διεθνῆ δεδομένα.»

«Ἄλλα πρέπει νὰ ἐπιμείνουμεν εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῶν μικροτέρων πλοίων —τὰ ὄποια εἶναι καὶ τὰ πλέον παρηλίκα— διότι οἱ λιμένες μας δὲν δύνανται νὰ δεχθοῦν σκάφη μεγαλύτερα τῶν 90.000 τόννων. Θὰ συνεχίσουμεν τὰς συζητήσεις καὶ θὰ ἀποστείλωμεν ὅμαδας εἰς ὅλοκληρον τὴν Εὐρώπην. 'Ομάδας ἐννοῶ τεχνικῶν τῆς 'Ακτοφυλακῆς καὶ τοῦ 'Υπουργείου Μεταφορῶν, οἱ ὄποιοι ἐπισκέπτονται τοὺς ἀρμόδιους 'Υπουργοὺς εὐρωπαϊκῶν καὶ ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν διὰ νὰ ἐκθέσουν τὰς ἀπόψεις μας καὶ νὰ ὑποδείξουν τί ἐννοοῦμεν διὰ τῶν «διπυθμένων» ἐν ἀντίθεσι πρὸς τὰ «συστήματα ἀδρανούς ἀερίου» ἢ τὰς «χωριστὰς δεξαμενὰς ἔρματος», ὥστε νὰ προσπαθήσουμεν ἀπό τούνον εἰς τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς συμφωνίας. 'Η συνεργασία ὅλων τῶν χωρῶν, ἐν προκειμένῳ, θὰ ἡτο ἐπωφελής», εἶπεν ὁ 'Αμερικανὸς 'Υπουργός.

«Ἀκολούθως ἔτεθη τὸ ἔρώτημα : «Μήπως αὐτὰ τὰ ὄποια εἴπατε σημαίνουν ὅτι ἔχουν ἔνας ἐκπρόσωπος τῆς 'Ακτοφυλακῆς ἐπιβιβασθῇ ἐνός Ἑλληνικού πλοίου, οἰουδήποτε πλοίου... οἰουδήποτε τάνκερ... καὶ διαπιστωθῇ ὅτι δὲν πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις σας δὸν ἀφορά εἰς τὴν ἀσφάλειαν, ποία θὰ εἶναι η ἀντίδρασίς σας; Θὰ εἴπετε, «Παρακαλούμεν, δὲν δύνασθε νὰ ἐκφορτώσετε εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Πρέπει νὰ ἐπιστρέψετε.»;

«Ἐλέγχομεν τὰ πλοῖα διὰ νὰ ἔξακριβώσωμεν κατὰ πόσον εἶναι ἀσφαλῆ νὰ πλέύσουν ἐντὸς τοῦ λιμένους», ἀπήνησεν ὁ κ. 'Ανταμες. «Ἐάν εἶναι ἀσφαλῆ τὰ δεχόμεθα. Ἐάν δὲν εἶναι ἀσφαλῆ ἀπαιτούμεν νὰ ληφθοῦν τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὥστε νὰ ἀποφευχθῇ μία πιθανὴ ἔκρηξις. 'Η ἐάν διαρρέουν —πράγμα τὸ ὄποιον συμβαίνει συχνά— ὑποδεικνύουμεν ἐπισκευάς, ὥστε νὰ σταματήσῃ ἡ διαρροή. Αὐτὰ πράττομεν τώρα. Καὶ προσπαθῶμεν εἰς κάθε περίπτωσιν νὰ είμεθα κατὰ τὸ δυνατὸν δίκαιοι. 'Αλλὰ η ἀσφάλεια του λιμένους εἰς τὸν ὄποιον τὸ πλοίον πρόκειται νὰ καταπλεύσῃ εἶναι ὁ πρωταρχικός μας σκοπός.»

Εἰς ἔτερον ἔρώτημα κατὰ πόσον τὰ πλοῖα πέραν μιᾶς ὡρισμένης ἡλικίας θεωρούνται ἀνασφαλή, ὁ 'Αμερικανὸς 'Υπουργός ἀπήνησεν ὅτι η διαγνωγὴ τοῦ σκάφους μᾶλλον —καὶ οχι ἡ ἡλικία— διαδραματίζει τὸν βασικὸν ρόλον. Τὰ «στάνταρντς» τὰ ὄποια αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι προτείνουν, διεθνῶς καὶ εἰς τοὺς λιμένες των, χωρίζονται εἰς τρεῖς κατηγορίας. 'Η πρώτη ἀναφέρεται εἰς κατασκευαστικὰ προδιαγραφάς : συστήματα ἀδρανούς ἀερίου, χωριστάς δεξαμενὰς ἔρματος, καὶ ἐνισχυμένον τύπου κελύφους μὲ διπύθμενα καὶ διαφόρους ἄλλας μετατροπὰς διὰ τὴν ἐπίτευξιν μεγαλυτέρας προστασίας. 'Η δευτέρα κατηγορία ἀναφέρεται εἰς τὰ πληρώματα : καλυτέρα ἐκπαίδευσις καὶ ὑψηλότερα προσόντα, ὥστε νὰ γνωρίζῃ τὸ πλήρωμα τὴν ὄρθη χρήσιν τῶν ὄργανων καὶ χαρτῶν καὶ νὰ δύναται νὰ προσδιορίσῃ ἐπακριβῶς τὸν εύρισκεται τὸ πλοίον. Τέλος, τὰ καταπλέοντα εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας πλοῖα νὰ ἔχουν τὰς ἀπαραίτητα ὄργανα ναυσιπλοΐας καὶ διά περιπτώσεις ἐκτάκτου ἀνάγκης, δεδομένου ὅτι πολλοὶ ἀμερικανοὶ λιμένες εἶναι δυσχερούς προσβάσεως καὶ αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι συχνὰ δυσμενεῖς. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν πρέπει πάση θυσία

νὰ ἀποφεύγωνται τὰ σφάλματα ἀπὸ Ἑλλειψιν ἐπαρκούς γνώσεως, εἰς τὰ ὄποια ὄφειλεται καὶ τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν ἀτυχημάτων.

ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΩΝ

'Αρκεταὶ Κυβερνήσεις καὶ οἱ περισσότεροι ιδιώται ἐφοπλισταὶ δυσκανασχετούν εἰς τὴν σκέψιν ὅτι θὰ πρέπει νὰ ὑποστοῦν σοβαράς θυσίας διὰ τὴν κατασκευὴν χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος εἰς τὰ ηδὸν ἐπηρεσία τάνκερος. 'Αλλὰ εἶναι γεγονός ὅτι τὸ 85% περίπου τοῦ ἀπορριπτομένου εἰς τὴν θάλασσαν πετρελαίου προέρχεται ἀπὸ τὰς ἔργασίας ἀφερματώσεως καὶ καθαρισμού τῶν δεξαμενῶν.

'Η Μεγάλη Βρεταννία προτείνει τὴν σύστασιν ἐνός σώματος «'Ασφαλείας τῶν Θαλασσῶν», τὸ ὄποιον θὰ συνεργάζεται μὲ ὄργανισμούς διαφόρων κρατῶν διὰ τὴν δελτίωσιν τοῦ ἐλέγχου ἀσφαλείας τῶν πλοίων. Οἱ πόροι διὰ τὴν σύστασιν τοῦ σώματος αὐτού θὰ προέλθουν ἀρχικῶς ἀπὸ τὰς χώρας ἐκείνας αἱ ὄποιαι καδύπτουν ὑπὸ τὰς σημαίας των σημαντικούς στόλους, ἀλλὰ δὲν διαθέτουν πείραν περὶ τὰ ναυτιλιακά. Εἶναι προφανές ὅτι οἱ Βρετανοί ἀναφέρονται, ἐν προκειμένῳ, εἰς τὰς σημαίας εύκολίας.

Πάντως, παρὸ τὰς ὑποσχέσεις τοῦ κ. 'Ανταμες, θεωρεῖται μᾶλλον ἡ έβδαιον, ὅτι αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι δὲν θὰ ἀναμένουν πέραν τοῦ ἔτους τὴν λῆψιν ἀποφάσεων ἀπὸ τὸν IMKO, τὸν ὄποιον ηδὸν κατηγορούν ὡς γραφειοκρατικὸν ὄργανον. Καὶ συμφώνως μὲ σσα ὁ 'Αμερικανὸς 'Υφυπουργὸς τῶν Μεταφορῶν ἐπὶ θεμάτων Ναυτιλίας, κ. Ρόμπερτ Μπλάκγουελ, ἐδήλωσε προσφότως εἰς «Οσλο», κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκθέσεως «Νόρσπιπιγκ», ἡ ἀμερικανικὴ νομοθεσία θὰ εἶναι ἔτι αὐστηρότερα ἐάν, κατὰ σύμπτωσιν, προκληθῇ νέα ρύπανσις τῶν ἀμερικανικῶν ἀκτῶν ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν.



THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

SHIP MANAGEMENT - SHIPBROKERS - SALES AND PURCHASE
CHARTERING AND BUNKERING

ALL ENQUIRIES WELCOMED
AT

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON EC3
Tel. 01-283 2763 (5 Lines) Telex. 888042 and 883112,
Cables. Fenbury, London

GREEK OFFICE:

HELLENIC LINES LTD, FILONOS STR. 61/65, PIRAEUS, GREECE
Tel. 4171-541 (5 Lines) 4125-965 (5 Lines) Telex. 212514/5/6
Cables. Hellenic Piraeus

A Member of The «Hellenic Lines Ltd» Group

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ

TOY k. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

'Ο αρχηγός του Ναυτικού ναύαρχος κ. Κονφάρος, με έγκυλιόν του πού δημοσιεύθηκε στό περιοδικόν «Ναυτικά Χρονικά», άναφέρεται στὸν έορτασμὸν τῆς Ναυτικῆς Έβδομάδος, ἀπὸ τὴν 27 Ιουνίου μέχρι τῆς 3ης Ιουλίου καὶ ἀναπτύσσεται τοὺς σκοποὺς καὶ τὶς ἐπιδιώξεις τοῦ έορτασμοῦ σὲ ἀπλουστευμένη διατύπωση, ποὺ δὲν εἰναι ἄλλη παρὰ ἡ ἀγάπη τῶν Ἑλλήνων πρὸς τὴν θάλασσα καὶ ὁ προσανατολισμὸς τῶν νέων πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

"Ἐτοι παῖρων ἀφορμὴ γιὰ νὰ ἀπασχολήσω τὶς στήλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ νὰ ἔθεσον ἀναλυτικῶς τὴν μεγάλη σημασία ποὺ ἔχει γιὰ τὸ γένος μας ἡ θάλασσα καὶ ἡ θεραπαινίδα τῆς ἡ ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία.

'Ἐπὶ τέλους τὶς τελευταῖς δεκαετίες τὸ Κράτος μας εἶδε σ' ὅλη τῆς τὴν ἔκταση, τὴν σημασία ποὺ ἔχει ὁ θαλασσινὸς Ἀγώνας στὴν ἑθνικὴ μας ζωὴ καὶ ἀξιολογεῖ τῷρα τὸ μέγα διδάγμα τῆς μακρινῆς ἴστορικῆς μας πορείας ὅτι «Ἡ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΜΟΙΡΑ ΤΟΥ ΕΘΝΟΥΣ ΜΑΣ» ἔσπειρντας τὴν προκοπὴ —ἀκόμη κι' αὐτὴ τὴν ἑθνικὴ τοῦ λευτερία— ἀπὸ τὶς ἐπιδιώξεις τῶν Ἑλλήνων στὸν παγκόσμιο θαλασσινὸν στίβο.

"Ἐτοι οἱ ναυτίλοι μας, χάρη στὴν ἑλληνικὴ ναυτοσύνη, συνέχισαν στὸν πατροπαράδοτο θαλασσινὸν ἀγώνα, σημειώνοντας ἔξαιρετες ἐπιτυχίες, ποὺ τὸ 1967 ἔφεραν τὴν Ἑλληνοκτήτην ἐμπορικὴ Ναυτιλία, πρώτη στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικὸν στίβο.

Μετὰ τὸν τελευταῖς πόλεμο ἡ Πολιτεία μας ἄρχισε μὲ γοργὸ ρυθμὸ νὰ παίρνει τὸ ἀναγκαῖα μέτρα γιὰ τὴ δημιουργία στὴ Χώρα μας κατάλληλων συνθηκῶν, ποὺ δὸ ἐπέτρεψαν στὸν μετανάστητον ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία νὰ ἐπιστρέψει φαίνενο γιὰ τὴν ἀγωνιστικότητὴ τῆς στὴν κοιτίδα τῆς καὶ δὸ δοηθούσαν στὸ γερότερο δέσιμο τῆς μὲ τὶς ἑθνικές μας δυνάμεις.

"Ἐνα ἀπὸ τὰ μέτρα αὐτὰ εἰναι καὶ ἡ καθιέρωση τῆς Ναυτικῆς Έβδομάδος μὲ χαρακτήρα ἔορταστικο. Κατ' αὐτὴν ἡ Πολιτεία μας κάθε χρόνο, τὴν πρώτη ἔβδομάδα τοῦ 'Ιουλίου τιμᾶ τὸ ναυτόνιο πνεῦμα τῆς Φύλης μας μὲ διάφορες ἔορταστικὲς ἐκδηλώσεις: Μὲ σημαιοστολισμὸ τὸν λιμανιῶν μας κι' ἐπισκέψεις στὰ μεγαλύτερα ἀπὸ τὰ μονάδων τοῦ πολεμικοῦ μας στόλου, μὲ δεξιώσεις καὶ μὲ ὄμιλες ναυτιλιακοῦ περιεχομένου. 'Ακόμα καὶ μὲ δεγγαλικὰ κατὰ τὸ κορύφωμα τῆς στὸν Πειραιᾶ καὶ σ' ἄλλα μεγάλα λιμανία μας.

"Αναμφισβήτητα ἡ τιμὴ αὐτὴ ἀποτελεῖ ἀναγνώριση ἀπὸ τὴν Πολιτεία μας τῆς τερόστιας σημασίας, ποὺ ἔχει γιὰ τὴ Χώρα μας ἡ θαλασσινὴ δραστηριότητα τῶν ναυτίλων μας. "Ομως, μ' αὐτὲς τὶς ἐκδηλώσεις ποὺ καθιερώθηκαν γιὰ τὴ Ναυτικὴ Έβδομάδα, ἔχουμετεται ἀραγε ὅσο δὸ

πρεπε ὁ κύριος σκοπὸς τῆς γιορτῆς; Γιατὶ, σπους ὅλες οἱ γιορτὲς ἔτοι κι' αὐτή: Δὲν ἀποτελεῖ —ἡ δὲν πρέπει ν' ἀποτελεῖ— αὐτοσκοπό, ἀλλὰ μέσον γιὰ τὴν ἀνάπτυξη καὶ διάδοση τῶν ιδεῶν της, ποὺ συνθέτουν καὶ τὸν κύριο σκοπὸ τῆς. Καὶ δὲ χωρὶς ἀμφιβολία πώς κύριος σκοπὸς τοῦ ἔορτασμοῦ τῆς Ναυτικῆς Έβδομάδος εἰναι ἡ διάδοση τοῦ φιλοθαλασσινοῦ πνεύματος σὲ ὅσο γίνεται εὐρύτερα στρώματα τοῦ λαοῦ μας, γιὰ νὰ μπορέσει νὰ συνεχίσει τὴν ἀκμαστικὴν ἀνδρὸν ὁ ναυτεμπορικός μας ἀγώνας. Προπάντων, νὰ λύσει τὸ πρόβλημα ποὺ ἀπὸ τὴν προγουμένη δεκαετία ὄλο καὶ ὅξενεται, ἀπειλώντας νὰ ἔξελιχτει σὲ ἀποδυνάμωση τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Τὸ ΠΡΑΒΗΜΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ.

"Η γνώμη μου στὸ παραπάνω ἐρώτημα δὲν εἰναι καταφατική: "Ἐτοι ποὺ γιορτάζεται ἡ Ναυτικὴ Έβδομάδα δὲν ἔχουμετεται, σοῦ θὰ ἔπειτε καὶ θὰ μποροῦσε μὲ μιὰν ἄλλη ὄργανωσή της, αὐτὸν τὸ σκοπό.

"Οσο γιὰ τοὺς ἄλλους κατοίκους τῆς Χώρας μας, προπάντων τοῦ ἐσωτερικοῦ, ἡ Ναυτικὴ Έβδομάδα ἔρχεται καὶ παρέρχεται, χωρὶς νὰ γίνεται αἰσθητὸς ὁ ἔορτασμὸς τῆς. Καὶ ὅμως δέπτεται καὶ σ' αὐτοὺς ν' ἀσκοῦσε κάποιαν ἐπίδραση ἡ φιλοναυτιλιακὴ αὐτὴ γιορτή, γιατὶ κι' ἀπ' αὐτοὺς —ἀπ' ὄλο τὸ λαό μας— ἔχει σημεῖα καὶ θὰ ἔξακολουθήσει νὰ ἔχει πάντα ἀνάγκη ἡ Ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία.

Πρέπει νὰ ἐπισημανθεῖ ἐπανειτικῶς, ὅτι ὁ ἔφετεινὸς ἔορτασμὸς τῆς Ναυτικῆς Έβδομάδος περιλαμβάνει καὶ δύο περιοχὰς τῆς Ἐνδοχώρας: τὴν Δυτικὴ Μακεδονία μὲ ἐπίκεντρον τὰ Γρεβενὰ καὶ τὴν Δυτικὴ Πελοπόννησο μὲ ἐπίκεντρο τὴν Ἀμαλιάδα.

"Ἐτοι γίνεται κατανοητόν, ὅτι δοὺς ὁ ἑλλαδικὸς χῶρος πρέπει νὰ γίνει ναυτόποτος καὶ δοὺς οἱ "Ἑλληνες ὅλων τῶν γεωγραφικῶν τμημάτων νὰ προσανατολισθούν, νὰ γνωρίσουν καὶ νὰ γευθοῦν τὴν ἀρμύρα τῆς θαλασσας, ποὺ εἰναι ὁ θρίαμβος τῆς φύλης μας.

Πρέπει λοιπὸν νὰ ὁρασθεῖ σὲ νέες δάσεις ἡ Ναυτικὴ Έβδομάδα γιὰ νὰ μπορέσει, χωρὶς ν' ἀλλάξει τὸ σημερινὸ τιμητικὸ γιὰ τὴ ναυτοσύνη μας χαρακτήρα τῆς ἀναπτοκριθεῖται στὸν κύριο σκοπὸ τῆς: Νὰ δοηθεῖται ἀποτελεματικὰ στὸ νὰ συνειδητοποιήσει δοὺς ὁ λαός μας, τὸ οἵτις ἡ θαλασσα εἶναι ἡ μοῖρα του καὶ νὰ κάνει ὑποθεσή του τὸ θαλασσινὸ μας ἀγώνα.

Πρότυπο καὶ δόθησι στὴν προκειμένη περίπτωση στέκουν οἱ ἀρχαιοελληνικὲς γιορτές. Τὰ 'Ολύμπια, τὰ 'Ισθμια, τὰ Παναθηναϊκα, τὰ Δήλια καὶ οἱ ἄλλες πανελλαδικὲς γιορτές τῶν ἀρχαίων προγόνων μας, μὲ κλασικὲς ἐπιτυχίες στοὺς σκοποὺς τους, μᾶς δείχνουν, ὅτι μόνον μὲ τὴν παλαιᾶ συμμετοχὴ πετυχίουν οἱ γιορτές. Καὶ ὅτι ἡ συμμετοχὴ γίνεται παλαιᾶς, μόνον ὅταν οἱ γιορτές περιλαμβάνουν στὰ προγράμματά τους ἐκδηλώσεις σωματικῶν καὶ πνευματικῶν ἀκανονίτων ποὺ ἀποτελοῦν χαρίσματα μὴ ἔσφρωμεν ἀπὸ τὸν πλούτο καὶ τὴν κοινωνικὴ θέση τῶν κατόχων τους.

Τέτοιες ἐκδηλώσεις εἶναι τὰ λογῆς ἀγωνίσματα, ποὺ ἀποσκοποῦν στὴν ἀνάπτυξη καὶ προβολὴ τῶν ἀνθρωπίνων γνωρισμάτων τοῦ ανθρώπου. Γι' αὐτὸ καὶ οἱ ἀρχαῖοι πρόγονοι μας γέμιζαν τὰ προγράμματα τῶν ἔορτῶν τους μὲ ἀγώνες εὐγενικῆς ἀμπλας, σωματικοῦς καὶ ψυχοτυπεματικοῦς.

"Ἐχουμε, λοιπόν, κλασικὸ πρότυπα, δοκιμασμένα καὶ ταιριαστὰ στὴν ψυχολογία μας, νὰ χρησιμοποιήσουμε γιὰ δόθησις στὴν ὄργανωση τῆς Ναυτικῆς Έβδομάδος. "Ἄν μάλιστα τ' ἀγωνίσματα ποὺ θὰ περιληφθοῦν

στὸ πρόγραμμά της ἔχουν θαλασσινὸ χαρακτήρα, τότε δὲν νομίζω πῶς πρέπει νὰ ύπαρξει ἀντίρρηση ὅτι ἡ γιορτὴ θ' ἀποβεῖ ὁ καλύτερος κράτης καὶ θ' ἀσκεῖ τὴ μεγαλύτερη ἐλκτικὴ δύναμη γιὰ τὴ στροφὴ τοῦ λαοῦ μας πρὸς τὴ θάλασσα. Καὶ σήμερα ὑπάρχουν πολλὰ τέτοια ἀγωνίσματα ποὺ ἀνταποκρίνονται καὶ σὲ ἀπαιτήσεις τῆς ἐποχῆς μας: κολυμβητικά, ὑποβρύχια, ἰστιοπλοϊκά, παιχνίδια κ.ἄ., ποὺ ἀπευθύνονται κυρίως σὲ σωματικές ἵκανότητες. "Ἐπίσης, λογοτεχνικά (πεζογραφικά καὶ ποιητικά), ζωγραφικά, γλυπτικά, μουσικά κ.ἄ. μὲ θαλασσινὰ θέματα —άκομα καὶ κινηματογραφικά καὶ χορευτικά— ποὺ ἀπευθύνονται στὶς πνευματικές καὶ τὶς καλλιτεχνικές ἵκανότητες κυρίων.

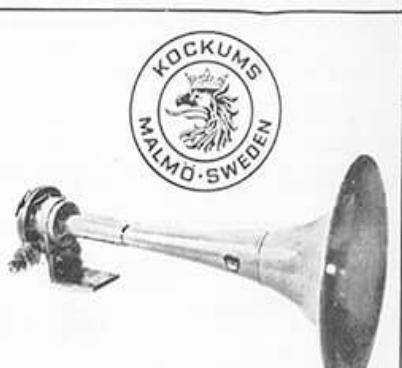
"Ἄν ἔτοι ὄργανωσει ἡ Ναυτικὴ Έβδομάδα, δὲ χωρὶς ἀμφιβολία, ὅτι σύντομα θὰ καταστῇ πραγματικὰ πανελλήνια γιορτή, γιατὶ θὰ ἔχει τὸ θασικὰ γνωρίσματα τῶν τέτοιων ἔορτῶν: Θ' ἀπευθύνεται σὲ ὅλο τὸ λαό μας καὶ θὰ συμμετέχουν σ' αὐτὴν ὄλοι οἱ "Ἑλληνες —οἱ Πανέλληνες— μὲ ἔκπρωσθούς τους ἀγωνίστες καὶ θεατές, σπους ὅτις γινόταν καὶ μὲ τὶς ἀρχαιοελληνικές γιορτές.

Σύμφωνα μὲ τὴν ὄργανωση αὐτὴ τ' ἀγωνίσματα ποὺ καταστῆσαν ἔγκαιρα καὶ οἱ ἀδηλητὲς θὰ προετοιμάζωνται σὲ εἰδικές γυμναστήρια (κολυμβητικές δεξαμενές, ποτάμια, λίμνες καὶ θαλασσινούς κόλπους), ποὺ στὴν ἀρχὴ θὰ ιδρυθοῦν κατὰ περιοχές στοὺς βολικώτερους τόπους τους καὶ μετά δόλο καὶ θὰ πυκνώνουν, ἀνάλογα μὲ τὶς ανάγκες ποὺ θὰ παρουσιάζει ἡ σχετικὴ κίνηση.

"Αὐτή, σὲ γενικὲς γραμμές, εἶναι ἡ ὄργανωση, ποὺ κατὰ τὴ γνώμη μου πρέπει νὰ πάρει ὁ ἔορτασμὸς τῆς Ναυτικῆς Έβδομάδας, γιὰ νὰ ἔξελιχτει σὲ γνήσιας ἀλληλική γιορτή, ὅποτε θὰ μπορεῖ νὰ ἔχουμετεται θαυμάσια τὸν κύριο σκοπὸ τῆς: Νὰ συμβάλλει ἀποφασιστικά στὴν ἀδιάκοπη ἀνοδο τοῦ θαλασσινοῦ μας ἀγώνα μὲ τὴ συνεχὴ προετοιμασία θαλασσοθαλητῶν καὶ τὴν ἀνάπτυξη τοῦ φιλοναυτιλιακοῦ πνεύματος σὲ ὄλο τὸ λαό μας.

"Ἄς δωσουμε, λοιπόν, στὴ Ναυτικὴ Έβδομάδα τὸ χαρακτήρα ποὺ είχαν οἱ ἀντιστοιχεὶς πανελλήνιες γιορτές τῶν ἀρχαίων προγόνων μας. "Ὑπάρχουν σήμερα οἱ δυνατότητες νὰ ὄργανωσει μ' αὐτὸν τὸν τρόπο. Τόσες καὶ τέτοιες μάλιστα, ποὺ κάνουν τὸν ὑποφαινόμενο νὰ πιστεύει, ὅτι εἶναι δυσκολότερη ἡ σύλληψη τῆς ιδέας μιᾶς μιάς τέτοιας γιορτῆς, σὲ ὅλη της τὴν ἔκταση, ἀπὸ τὸν ὑπεύθυνους ναυτιλιακούς μας παράγοντες, παρὰ ἡ πραγμάτωση τῆς. Καὶ θὰ αἰσθανθεῖ μεγάλη χαρὰ καὶ ἱκανοποίηση, ἀν προσεχτεῖ ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον τούτη ἡ πρόταση του.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ
'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΣΣΕΣ
ΤΗΛ. 4178.573 - 4171.889

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:
Τὸ 'Ισογείον Μ2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος Μ2 300.

ΟΙ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟΥΧΟΙ

Τοῦ Δικηγόρου κ. NIK. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

"Οπως είναι γνωστόν είς τὰ πλοῖα τῆς Ναυτιλίας τῶν Ἑλλήνων ὑπηρετοῦν καὶ πολλοὶ Ἐλληνες, μὴ ἀπογεγραμμένοι ὡς ναυτικοί, ἐπιβιβάζομενοι τούτον διὰ τῶν διαβατηρίων των.

Είναι ἔκεινοι οἱ ὄποιοι, δὲν είναι μὲν κατὰ κύριον ἐπάγγελμα ναυτικοί, πλὴν ὅμως ἐπιδίδονται εἰς τὸ βαλαστικὸν ἐπάγγελμα εἴτε ἐκ περιστάσεως, εἴτε καὶ ἐξ ὄλλων λόγων.

Καὶ τίθεται τὸ ἐρώτημα:

Ποία ἡ κοινωνικὴ ἀσφάλισις τῶν προσώπων τούτων; Τὶ θὰ λάθουν οἱ ἴδιοι καὶ οἱ οἰκογένειές τους ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος των;

Πρὶν ἡ δώσωμεν τὴν ἀπάντησιν ἀς ἵδωμεν τὶ ὥριζει ἡ περὶ Ν.Α.Τ. κειμένη νομοθεσία.

Κατ' ἀρχὴν τὸ ἄρθρον 9 τοῦ Ν.Δ. 87)69 ὥριζει τὰ ἀκόλουθα:

'Ἀλλοδαποὶ ἐργάζομενοι ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων ἔχονταν συγκεκρημένον πλήρωμα, ὡς καὶ ἡμεδαποὶ μη ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί, δὲν ὑπόκεινται εἰς καταβολὴν εἰσφορῶν, ἐφ' ὅσου δὲν καταλαμβάνουν ὄργανον θέσιν ἢ δὲν ἀνήκουν εἰς ναυτικὴν εἰδικότητα. Οὗτοι καταχωροῦνται εἰς εἰδικὰς σελίδας, προσηρημένας ἐν τῷ ναυτολογίῳ, περὶ ὡς λεπτομέρης κανονισμούς θὰ ὥριση καὶ δὲν θεωροῦνται εὐρισκόμενοι εἰς ἀσφαλιστικὴν σχέσιν μετά τοῦ Ν.Α.Τ.'

Ο ἀλλοδαπὸς λοιπὸν ἡ ὁ μη ἀπογεγραμμένος "Ἐλλην" υποχρεούται εἰς καταβολὴν εἰσφορῶν.

Τὰς εἰσφορὰς ταύτας ἀνεπιφυλάκτως εἰσπράττει τὸ Ν.Α.Τ. καίτοι ὡς μη ἀπογεγραμμένος δὲν εὑρίσκεται εἰς ἀσφαλιστικὴν μετ' αὐτοῦ σχέσιν. Θά ἡτο λοιπὸν δυνατὸν νὰ λεχθῇ δάσει τῶν πορισμάτων τῆς Νομολογίας τοῦ Συμβούλιου τῆς Ἐπικρατείας ὅτι θα ἡτο δυνατὸν νὰ ὑπάρξῃ τη πική περίπτωσις εἰς φαλίδια σφαλιστικὴν μετά τοῦ Ν.Α.Τ.

Τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας ὅμως μὲ τὴν ὑπ' ἄριθ. 922)1966 ἀπόφασιν του ἐδέχθη ὅτι δὲν συντρέχει περίπτωσις τοιαύτη καὶ δὲν θεωροῦνται οὐτοὶ ἡσφαλισμένοι οἱ δὲ εἰσφοραὶ ἀν καταβάλλωνται θεωροῦνται πόρος τοῦ Ν.Α.Τ.

Τελευταίως ὅμως σὲ ἀτύχημα διαβατηριούχον τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας διὰ τῆς ὑπ' ἄριθμ. 1280)1977 ἀπόφασεως τῆς ὁδομελείας του ἐδέχθη τὰ ἔχης:

Ἐπειδή, διὰ τοῦ ἄρθρου 29 παρ. 3 τοῦ Ν. 3170)1955 «περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου» (76), ὡς τὸ ἄρθρον τούτο ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ ἄρθρου 12 τοῦ Ν. 4502) 1966 (54), ὥρισθη ὅτι: «χορηγεῖται σύν-

ταξις ἀτυχήματος. A. Εἰς ναυτικὸν καθιστάμενον ἀπολύτως ἡ σχετικῶς ἀνίκανον, συνεπείᾳ ἀτυχήματος ἐπελθόντος ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ ἡ προκληθέντος ἐξ ἀφορμῆς ταύτης, ὑπὸ τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις: ο)

ο') Εάν οὐτος ἀλήκεν εἰς συγκεκρημένον πλήρωμα πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἡ εἰγάζετο ὡς πλήρωμα ἐπὶ ἀσφαλιστικῶς μετά τοῦ Ν.Α.Τ. συμβεδλημένου πλοίου. 6)

ο') Εάν οὐτος εἰργάζετο ὡς πλήρωμα ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν, μη συμβεδλημένου μετά τοῦ Ν.Α.Τ., συντρέχουν ὅμως καὶ τὰ ἐπόμενα: αο... B. Εἰς τὴν οἰκογένειαν ναυτικοῦ θανόντος συνεπείᾳ ἀτυχήματος ἐπελθόντος κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογίσεως του ἡ προκληθέντος ἐξ ἀφορμῆς τῆς ναυτικῆς του ἐργασίας ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις α' καὶ β' τοῦ ἔδου. A' τῆς παρούσης παραγράφου... Εξ ἑτέρου, διὰ τοῦ καθορίζοντος τὴν ἐννοιαν τῶν ἐν τῷ μηνησθέντι Ν. 3170)1955 χρησιμοποιουμένων ὥρων ἄρθρου 1 αὐτοῦ ὥριζεται ὅτι ὑπὸ τὸν ὄρον «Ναυτικός» νοεῖται «ὁ ἀπογεγραμμένος κατὰ τὸν ισχύοντας νόμους ὡς ναυτικὸς ἡ μαθητευόμενος ναυτικός, ἀσχέτως φύλου καὶ ἀσκῶν κατὰ σύνθης ἐπάγγελμα ναυτικὴν ἐργασίαν ἐν πλοίῳ». Τέλος, διὰ τοῦ προβλέποντος περὶ τῆς ἀπογραφῆς ἐργατῶν τῶν ἐννοιαν τῶν ἐν τῷ μηνησθέντι Ν. 3170)1955 χρησιμοποιουμένων ὥρων ἄρθρου 1 αὐτοῦ ὥριζεται ὅτι τὸν προστατευόμενον διάρκειαν τῶν μηνησθέντων περὶ τῆς οἰκογένειας του, ὅτι, κατὰ τὴν ὥρην ἑννοιαν τῶν προδιαληφθεισῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 29 παρ. 3 τοῦ μηνησθέντος Ν. 3170)1955, ὑφίσταται νόμιμος ὑποχρέωσις ἀπονομῆς τῶν ὑπὸ τῶν διατάξεων τούτων προβλεπομένων παροχῶν (ἐπὶ τῇ συνδρομῇ καὶ τῶν λοιπῶν ἐν αὐτοῖς προϋποθέσεων) εἰς τὸν ἔργαζόμενον ἐπὶ πλοίου καὶ ὑποστάντα ἀτύχημα καὶ ἐν περιπτώσει θανάτου αὐτοῦ, εἰς τὸ μέλη τῆς οἰκογένειας του εἶναι ἡ ἰδιότης τοῦ ὑποστάντος τὸ ἀτύχημα ὡς ναυτικού, ὡς τοιούτου θεωρούμενου κατὰ τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Ν. 3170)1955 τοῦ κατὰ τὸν ισχύοντας νόμους καὶ τὰς εἰδικωτέρας διατάξεις τοῦ μηνησθέντος Β. Δ) τος τῆς 28 Ἀπριλίου 1923 ἀπογεγραμμένον ὡς ναυτικοῦ ἡ μαθητευόμενον ναυτικοῦ, ἀσχέτως φύλου καὶ ἀσκούντων κατὰ σύνθης ἐπάγγελμα ναυτικὴν ἐργασίαν ἐν πλοίῳ, ἀποκλειούμενης τῆς ἀπονομῆς παροχῶν ἀτυχήματος εἰς τὸν ὑποστάντα τὸ ἀτύχημα ἡ τὰ μέλη τῆς οἰκογένειας του, ὃν οὐτος δὲν ἐκέκτητο κατὰ τὸν χρόνον ἐπελεύσεως τοῦ ἀτυχήματος τὴν κατὰ τοὺς ἄνω εἰδικούς ὥρισμούς ἰδιότητα τοῦ ναυτι-

κοῦ. Ταῦτα δεχθεῖσα καὶ ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις καὶ ἀπορρίψασα αἵτημα συνταξιοδοτήσεως τῆς αἵτινος καὶ τοῦ ἀνηλίκου μείου της ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ὁ σύζυγος αὐτῆς καθ' ὃν χρόνον ὑπεστη τὸ ἀτύχημα, ἐξ οὐ θὰ ἐθεμελιούτο τυχὸν συνταξιοδοτικὸν δικαίωμα, δὲν εἶχε τὴν κατὰ τοὺς ἀνωτέρους ὥρισμούς ἰδιότητα τοῦ ναυτικοῦ ἀλλ' εἰργάζετο ἐπὶ πλοίου ἐπὶ τῇ βάσει ἀπλᾶς τοῦ διαβατηρίου του, ὅρθως τὸν νόμον ἡμήνευσε καὶ συνεπῶς ὁ ἐπὶ τῆς ἀντιτέθου ἐκδοχῆς ἐρειδόμενος λόγος ἀκυρώσεως τυχάνει ἀπορρίπτεος ὡς ἀδάστιμος, ἀπορριπτέας οὕτω τακτισμένης τῆς ὑπὸ κρίσιν αἰτήσεως ἐν τῷ συνόλῳ της.

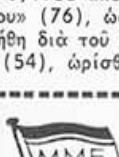
Ὑπάρχει ὅμως εἰς τὴν ἀπόφασιν αὕτην καὶ μειοψηφούσα γνώμη ἡ ὅποια ἐσκέφθη ὁ ἔχης:

"Ἄν καὶ κατὰ τὴν γνώμην τριῶν μελῶν τοῦ Δικαστηρίου ἐν τῶν ὡς ἄνω διατάξεων τοῦ Ν. 3170)1955 καὶ τοῦ μηνησθέντος Β. Δ) τος τῆς 28-4)6.7.1923, ἐν σύνδυσμῷ λαμβανομένων, προκύπτει μέν, ὅτι θεωρεῖται ἡσφαλισμένος πορὰ τῷ Ν.Α.Τ., δικαιούμενος τῶν ὑπὸ τοῦ Ταμείου τούτου ἀπονομῶν ἀσφαλιστικῶν παροχῶν, ὁ ἔργαζόμενος ἐπὶ πλοίου ὑπὸ τὴν ἰδιότητα τοῦ ναυτικοῦ, ἦτοι τοῦ μετὰ τὴν τήρησην τῶν ὡς ἀνωθεσμένων διατυπώσεων ἀρμοδίως ἀπογραφέντος καὶ ἐφοδιασθέντος διὰ φυλαδίου ἀπογραφῆς ἐργάτου θαλάσσης πλήν, εἰδικῶς, προκειμένου περὶ τῶν ὀφελομένων, εἰς ἀτύχημα, δέον ὅπως γίνη δεκτόν, ἐν όψει τῆς φυσεως τοῦ ἀτυχήματος, ὡς γεγονότος ἐπαγομένου ὅλως τυχαίως καὶ ἀπωρθετώπιτος, διλοκηρωτικὴν ἡ ὀπωσδόπιτοπε λιαν οὐσιώδη ἀποστέρησιν τῶν διοποριστικῶν ἰκανοτήτων τοῦ ὑποστάντος τούτου, καί, ἐν περιπτώσει θανάτου του σοθαρωτάτας οἰκονομικάς καὶ κοινωνικάς συνεπείας διὰ τὰ ὑπὸ αὐτοῦ προστατευόμενα μέλη τῆς οἰκογένειας του, ὅτι, κατὰ τὴν ὥρην ἑννοιαν τῶν προδιαληφθεισῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 29 παρ. 3 τοῦ μηνησθέντος Ν. 3170)1955, ὑφίσταται νόμιμος ὑποχρέωσις ἀπονομῆς τῶν ὑπὸ τῶν διατάξεων τούτων προβλεπομένων παροχῶν (ἐπὶ τῇ συνδρομῇ καὶ τῶν λοιπῶν ἐν αὐτοῖς προϋποθέσεων) εἰς τὸν ἔργαζόμενον ἐπὶ πλοίου καὶ ὑποστάντα ἀτύχημα καὶ ἐν περιπτώσει θανάτου αὐτοῦ εἰς τὸ μέλη τῆς οἰκογένειας του, ὅτι τὸν προστατευόμενον διάρκειαν τῶν μηνησθέντων περὶ τῆς οἰκογένειας αὐτοῦ, ἐφ' ὅσον εἶχεν ὅδη συναφῆ ἡ ἔργασιακὴ σχέσις καὶ παρείχετο ὑπὸ αὐτοῦ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπελεύσεως τοῦ ἀτυχήματος, ἐν τοῖς πράγμασι ναυτικὴ ἐργασία δι' ἣν, ἀλλωστε, ἔργοσιν καταβάλλονται εἰς τὸ Ν.Α.Τ., κατὰ τὴν τοῦ νόμου ἐπιταγὴν (ἄρθρ. 18 παρ. 7 τοῦ ὡς ἄνω Ν. 3170)55), οἱ οἰκεῖαι εἰσφοραί, ὀσχέτως τῆς τηρήσεως τῶν ὡς ἄνω διατυπώσεων. Κατ' ἀκολούθιαν, ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις, ἀπορρίψασα τὸ αἴτημα τακτισμένης αἵτησης καὶ τοῦ τέκνου της περὶ ἀπονομῆς αὐτοῦ συντάξεως λόγω θανάτου τοῦ συζύγου τῆς πρώτης καὶ πατρὸς τοῦ δευτέρου ὡς ὀφελομένου εἰς ναυτικὸν ἀτύχημα, ἐπὶ μόνη τη σιτιολογίᾳ ὅτι ὁ θανὼν δὲν εἶχεν ἀπογραφῆ ὡς ναυτικὸς θὰ ἔδει νὰ καρυωθῇ ὡς νόμιμος.

Βεβαίως ὁ ἀδικαιολόγητος εἶναι ὁ διαβατηριούχος ὁ ὅποιος ἐνῷ δύναται ν' ἀπογραφῇ σήμερα, ἀνεξορθήτως τῆς ἡλικίας του, δὲν τὸ πράτων καὶ ἐκθέτει εἰς κίνδυνον ἐπιτάχειαν τῆς αἵτησης τοῦ πράτων καὶ τὴν οἰκογένειαν του κατὰ δεύτερον λόγον. 'Ανεξαρτήτως τῆς ὥρης τηρήσεως τοῦ πράτων διημιουργεῖται ἔνα κοινωνικὸν πρόβλημα για ὠρισμένους ἀνθρώπους οἱ ὅποιοι κινδυνεύουν νὰ μείνουν ἄνευ κοινωνικῆς προστασίας. Καὶ ἡ Πολιτεία θὰ πρέπει νὰ τοὺς ἐμποδίζῃ τὴν ναυτολόγησιν, ἡ νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν καὶ τούτων καλύψῃν.

'Εφ' ὅσον ναυτολογούνται μὲ τὴν ἀδειανή ἀνοχὴν τῶν ἀρχῶν ἡ ἔξεύρεσις τρόπου ἀσφαλίσεως καὶ τούτων πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ.

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος



**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

ΚΑΤΗΡΤΙΣΘΗΣΑΝ ΔΩΔΕΚΑ ΕΠΙΤΡΟΠΑΙ ΛΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Κατηρτίσθησαν άπό τήν "Ενωσιν 'Ελλήνων Έφοπλιστών δώδεκα έπιτροπαι μεταξύ τῶν όποιων καὶ ἀρκεταὶ νέαι μὲ σκοπὸν τῆν καλυτέρων ἀντιμετώπισιν καὶ ἔξυπρέτησιν τῶν συνεχῶς αύξανομένων δραστηριοτήτων τῆς 'Ενώσεως. Αἱ έπιτροπαι αἱ όποιαι ἀποτελοῦν τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ. τῆς 'Ενώσεως, εἶναι οἱ κάτωθι:

ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚὴ Έπιτροπὴ

'Αντ. Χανδρῆς πρόεδρος, 'Αριστ. Καραγέωργης ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Β. Γουλανδρῆς, Εύστ. Γουρδομιχάλης, Μ. Περατικός, Στ. Νταΐφας, Ν. Νομικός καὶ Ν. 'Επιφανειάδης.

Έπιτροπὴ Διεθνῶν 'Οργανισμῶν

'Αριστ. Καραγέωργης πρόεδρος, Εύστ. Γουρδομιχάλης Α' ἀντιπρόεδρος, Γ. Λαναρᾶς Β' ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Ι. Κουλουκούντης, Μ.χ. Περατικός, Ν. Βλασσόπουλος, Γρ. Καλλιμανόπουλος, Κων. Καρρᾶς, Ν. Λεμός, 'Αθ. Μαρτίνος, Ν. Σούτος, Κ. Στραβελάκης, Γ. Μπισάμας, Στυλ. Τριανταφυλλάκης, Π. Παναγιωτόπουλος, Β. Κούτσης, Παύλος Σαρλῆς, Γ. Δανιόλος καὶ Δ. HOGG.

Έπιτροπὴ Εργατικοῦ Δυναμικοῦ καὶ Εκπαιδεύσεως

'Αντ. Χανδρῆς πρόεδρος, 'Αριστ. Καρα-

γέωργης Α' ἀντιπρόεδρος, Στ. Νταΐφας Β' ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Μ.χ. Περατικός, Κων. Καρρᾶς, Ν. Λεμός, Κ. Στραβελάκης, Γ. Παπαλιός, Α. Μαρτίνος, Λ. Λαιμός, Στυλ. Τριανταφυλλάκης, Ι. Ζαννάρας, Εύτ. Γκούμας, Θ. Παπαγγελόπουλος, Γ. Μαράτος, Π. Περατικός καὶ Β. Κούτσης.

Έπιτροπὴ Επαφῶν μὲ Δημόσιον

'Αριστ. Καραγέωργης πρόεδρος, Στ. Νταΐφας Α' ἀντιπρόεδρος Εύστ. Γουρδομιχάλης Β' ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Κ. Στραβελάκης, 'Αθ. Μαρτίνος, Ι. Ζαννάρας, Εύτ. Γκούμας, Γ. Πατέρας καὶ Π. Παναγιωτόπουλος.

Έπιτροπὴ Ελληνικότητος Συμφερόντων

Γ. Χανδρῆς πρόεδρος, Στ. Νταΐφας Α' ἀντιπρόεδρος, Ν. 'Επιφανειάδης Β' ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: 'Αρ. Καραγέωργης, Εύστ. Γουρδομιχάλης, Κ. Στραβελάκης, Εύτ. Γκούμας καὶ Θ. Παπαγγελόπουλος.

Έπιτροπὴ Τεχνικῶν Θεμάτων

'Αχιλλ. Χαλκούσης πρόεδρος, Κων. Στραβελάκης Α' ἀντιπρόεδρος, Στυλ. Τριανταφυλλάκης Β' ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Ν. Λεμός, Ν. Σούτος, Εύτ. Γκούμας, Γ. Μαράτος, Δ. HOGG Δρακ. Γουρδομιχάλης, Γ. Ζαφειρόπουλος, Π. Κορκόλης, Δ. Παπαγεωρ-

γίου - Λάμπτος, Χριστ. Ποδιάδης, Π. Ιωαννίδης καὶ Θ. Καφαντάρης.

Έπιτροπὴ Οἰκονομικῶν Θεμάτων

Εύστ. Γουρδομιχάλης πρόεδρος, Γ. Λαναρᾶς Α' ἀντιπρόεδρος, Γ. Πατέρας Β' ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Μ. Περατικός, Ν. Βλασσόπουλος, 'Αθ. Μαρτίνος, Ι. Ζαννάρας, Π. Παναγιωτόπουλος, Ι. Ψημένος καὶ Θ. Παπαγγελόπουλος.

Έπιτροπὴ Προθολῆς καὶ Παρουσιάσεως

Κ. Καρρᾶς πρόεδρος, Γ. Λαναρᾶς Α' ἀντιπρόεδρος, Εύστ. Γουρδομιχάλης Β' ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Μ. Περατικός, Γ. Παπαλιός, Π. Παναγιωτόπουλος καὶ Γ. Μαράτος.

Νομικὴ Έπιτροπὴ

Γ. Δανιόλος πρόεδρος, Ι. Ζαννάρας ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Φωκ. Ποταμιάνος, Π. Σαρλῆς, Κ. Στεργιόπουλος, Π. Χαρακιάδης καὶ Γ. Κολύμβας.

Έπιτροπὴ S.B.T.

Στυλ. Τριανταφυλλάκης πρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Μ. Βελώνιας καὶ Δ. HOGG. Επίσης, μπορεῖ νά παρίσταται σταν καλῆται ό κ. 'Ορ. Βαλασάκης.

Έπιτροπὴ Καταστατικοῦ

Στ. Νταΐφας πρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Κ. Καρρᾶς, Φ. Ποταμιάνος, Γ. Κολύμβας καὶ Π. Χαρακιάδης. Επίσης, μποροῦν νά παρίστανται καλούμενοι οἱ κ.κ.: 'Απ. Δεπάστας καὶ Ε. Μητρέλιας.

Έπιτροπὴ Τακτικῶν Γραμμῶν

Γρ. Καλλιμανόπουλος πρόεδρος, Ν. Βλασσόπουλος Α' ἀντιπρόεδρος, Γ. Κολύμβας Β' ἀντιπρόεδρος καὶ μέλη οἱ κ.κ.: Ν. Βερνίκος - Εύγενίδης, Γ. Δρακόπουλος, 'Ηλ. Καραπιπέρης, Π. Σαρλῆς καὶ Β. Κούτσης.

GREEK SHIOPWNERS!

When you order your new lifeboats, remember that not only are OLYMPIC LIFEBOATS the best, but they are also a GREEK PRODUCT built in Greece by Greek craftsmen.

LIFEBOATS: ROWING, MOTOR OR HAND PROPELLED,
14 VARIOUS SIZES.

NOW AVAILABLE A TOTALLY ENCLOSED
LIFEBOAT FOR OFFSHORE OILRIGS
AND TANKERS.

Also available:

- a. Pure pivot gravity davits.
- b. Overhead trackway gravity davits for all size lifeboats.
- c. Accommodation ladders - Pilot hoists - deck machinery.
(Davits and deck equipment made by:

WELIN DAVIT
AND ENGINEERING CO.,
LTD. of ENGLAND).

OLYMPIC MARINE:
MAKERS OF G.R.P. CRAFT
UP TO 85 FT. (26 m).

olympic marine s.a.

ZEA MARINA, PIRAEUS. TEL. 4510,2111/2/3.

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

TELEX: 212717 OLYA GR. Cables: OLYMPELCO PIRAEUS.



ΑΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΛΟΥΔΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ**ΜΕΙΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΣΤΑΘΕΡΟΝ ΡΥΘΜΟΝ**

'Ως άναφέρει τό Λούδς' Ρέτζιστερ, αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι κατά τὴν λήξιν τοῦ πρώτου τριμήνου τρέχοντος ἔτους εὐρίσκοντο εἰς τὰ κατιώπιτα ἐπίπεδον ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1968, ἀντιπροσωπεύουσαι μόλις τὸ 38% τῶν παραγγελιῶν τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1974, ὅτε εἶχον φθάσει εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 133,4 ἑκατομ. τόν. γκρός.

Βάσει τῶν στοιχείων τοῦ Βρετανικοῦ Νησιώναρχος, πήν 31ην Μαρτίου αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι ἀνεφέροντο εἰς σκάφη 51.415. 948 τόν. γκρός καὶ ἡσαν κατὰ 4 περίπου ἑκατομ. τόν. γκρός κατώτεραι τοῦ προηγουμένου τριμήνου ἢ κατὰ 23.4 ἑκατομ. τόν. γκρός κατώτεραι τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1970.

Αἱ παραδόσεις τοῦ τριμήνου (6.9 ἑκατ. τόν. γκρός) ἡσαν κατὰ 72% περίπου ἀνώτεραι τῶν νέων παραγγελιῶν (4 ἑκατ. τόν. γκρός). Χαρακτηριστικὸν τῆς κρατούσθη ὑφέσεων είναι τὸ γεγονός ὅτι μέχρι τὰ τέλη τοῦ προσεχοῦ ἔτους θὰ ἔχουν παραδόθη σκάφη ἀντιπροσωπεύοντα τὸ 86% τοῦ συνολικοῦ ὑπὸ παραγγελιῶν τονάζ.

Αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι κατά τὸ α'

τρίμηνον ἐκάστου τῶν τελευταίων 10 ἔτῶν εἶχον ὡς ἀκολούθως :

1968	40.632.126	τόν. γκρός
1969	53.332.563	» »
1970	59.913.976	» »
1971	82.398.839	» »
1972	83.171.036	» »
1973	99.182.826	» »
1974	133.438.535	» »
1975	113.349.368	» »
1976	74.777.980	» »
1977	51.415.948	» »

Εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς εἶναι ἐμφανῆς ἡ στροφὴ τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὰ ναυπηγεῖα κατὰ τὰς περιόδους τῶν «μπούμ» τοῦ 1970 καὶ 1973.

"Απασαὶ αἱ μεγάλαι ναυπηγικαὶ χώραι — ἔξαιρεσι τῆς Πολωνίας — ἐνεφάνισαν κάμψιν παραγγελιῶν κατὰ τὸ ὑπὸ ἔλεγχον τρίμηνον. Αἱ πρώται δέκα χώραι εὑρίσκονται τὴν 31ην Μαρτίου εἰς τὴν ἔχην θέσιν (ἐντὸς παρενθέσεως ἡ μείωσις ἡ αὔξησις τῶν παραγγελιῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον τρίμηνον) :

Χώρα	Παραγγελίαι εἰς τόν. γκρός
Ιαπωνία	16.376.953 (-1.838.095)
Ην. Πολιτεῖαι	4.640.374 (- 71.907)
Ισπανία	3.551.732 (- 236.396)
Σουηδία	3.519.030 (- 512.854)
Βραζιλία	3.193.226 (- 34.208)
Γαλλία	2.885.170 (- 73.492)
Μεγ. Βρετανία	2.649.630 (- 296.267)
Πολωνία	1.958.479 (+ 18.026)
Δυτ. Γερμανία	1.915.392 (- 498.359)
Ιταλία	1.499.913 (- 155.781)

Κατ' οὐσίαν, δῆμως, ἡ ἀνωτέρω σειρὰ δὲν ἀντιπροσωπεύει τὴν πραγματικὴν θέσιν τῶν μεγάλων ναυπηγικῶν χωρῶν, δεδομένου ὅτι ἡ παραγωγικότητα τῶν εἰναι τελείως διάφορος, ὡς ἐμφαίνεται ἀπὸ τοὺς ἀκολουθούντας πίνακας καθελκύσεων καὶ παραδόσεων κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνοικόπτην τρίμηνον.

ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Χώρα	Τόν. Γκρός
Ιαπωνία	2.794.945
Δυτ. Γερμανία	587.853
Σουηδία	490.935
Ιταλία	409.430
Μεγ. Βρετανία	329.190
Ισπανία	306.952
Γαλλία	292.905
Νορβηγία	257.558
Δανία	243.849
Φινλανδία	130.744

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Χώρα	Τόν. Γκρός
Ιαπωνία	3.578.538
Σουηδία	664.089
Δυτ. Γερμανία	549.761
Ισπανία	320.561
Νότ. Κορέα	250.091
Ιταλία	201.802
Μεγ. Βρετανία	174.570
Γιουγκοσλαβία	164.349
Νορβηγία	160.120
Γαλλία	137.463

Παραπτηρεῖται, λοιπόν, ὅτι τόσον αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, δῆμος καὶ αἱ Βραζιλία καὶ Πολωνία, οὐδέλως ἐμφανίζονται εἰς τὰς πρώτας δέκα χώρας ἀπὸ ἀπόψεως παραγωγικότητος.

Συνολικῶς, καθειλκύσθησαν κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ ἔτους 624 σκάφη, 6.651.769 τόν. γκρός, ἐξ ὧν 56 τάνκερς, 2.165.766 τόν. γκρός; 7 μικτά, 398.500 τ. γκρός; 93 μπάλκ κάρριερς καὶ μεταλλοφόρα, 2.016.850 τόν. γκρός; 131 σκάφη γενικοῦ φορτίου, 1.296.504 τόν. γκρός; 23 ύγραεριοφόρα καὶ τάνκερς χημικῶν προϊόντων, 447.604 τόν. γκρός καὶ 314 διάδοροι σκάφη καὶ ἀλιευτικά, 296.545 τόν. γκρός.

Ἐτοί τὸ αὐτὸν διάστημα παρεδόθησαν 631 πλοῖα, 6.940.160 τόν. γκρός. Κατὰ τύπους πλοίων ἡσαν : 63 δεξαμενόπλοια, 2.542.309 τόν. γκρός; 7 μικτά, 505.561 τόν. γκρός; 100 μπάλκ κάρριερς καὶ μεταλλοφόρα, 2.200.208 τόν. γκρός; 126 σκάφη γενικοῦ φορτίου, 1.123.821 τόν. γκρός; 19 ύγραεριοφόρα καὶ χημικά τάνκερς, 240.504 τόνων γκρός καὶ 316 ἀλιευτικά καὶ διάφορα σκάφη, 327.757 τόν. γκρός.

Οἱ ἀριθμὸι τῶν ὑπὸ παραγγελίαιν σκαφῶν ἀνω τῶν 100.000 τόν. γκρός ἐμειώθησες 63, ἔναντι 161 τοῦ Μαρτίου 1976. Εἴς αὐτῶν 16 ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίαιν εἰς τὴν 'Ισπανίαν, 10 εἰς τὴν 'Ισπανίαν καὶ ἀνὰ ἐπτά εἰς τὴν Σουηδίαν καὶ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Ἐπ' τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν, τὰ δεξαμενόπλοια ἀντεπροσώπευον τὸ 33,3% (11,3 ἑκατ. τόν. γκρός, τὰ μπάλκ κάρριερς 31,7% (6,7 ἑκατομ. τόν. γκρός) καὶ τὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου 20% (4,5 ἑκατομ. τόν. γκρός).

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ Η ΜΟΝΑΔΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τοῦ κ. Νίκου Μ. Σαμαρᾶ

ΕΙΔΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΤΟΥ Ο.Λ.Θ.

Α. Πρίν από πεντά χρόνια στή Νέα Υόρκη, όπως και σε πολλούς μεγάλους λιμένες, ή λιμενεργασία λειτουργούσε μὲν σύστημα «φαύλο», απτρχαιωμένο καὶ όργιδο⁽¹⁾.



«Ήταν έτσι πα στωμένοι καὶ στοιχαγμένοι μπροστά στην έξωτερη πολύ τού λιμένα δύστε, κάποιος ποὺ τὸν καλούσσαν νὰ περάσει, ἔπειτε νὰ πρωθηθεῖ μέσα απὸ τὸν ἀνθρωπομοτιλιαρισμένο διάδρομο... Πότε οἱ πρώτοι τῆς οὐράς προχωρούσσαν κι' ὅλη ἡ ἀνθρωπομάζα ἔρρεε μπροστά. 'Ο φύλακας τῆς πύλης κρατούσε στὰ χέρια του μιὰ χοντρή δάνα, ποὺ ή ἄκρη της ἔβλεπε στὰ πρόσωπα τῶν ἔργατων. 'Αν ἔσπαζε ή οὐρά, ἀνοιγεὶ μάνικα τὸν νερού, ποὺ λειτουργούσσε αἴκιδα καὶ τὸ χειμώνα καὶ τοὺς συγκρατούσσει⁽²⁾.

'Ο λιμενεργάτης πληρώνονταν 10 σέντς τὴν ὥρα, σὲ ἑδομάδα 60 ὥρων, δηλαδὴ 6 δολλάρια τὴν ἑδομάδα —μὲ τὴ δασικὴ προϋπόνεση ὅτι ήταν ἀρκετά τυχερός νὰ ἔχῃ απασχοληθεῖ ὅλη τὴν ἑδομάδα.

Στὸ Λαγδίνο οἱ λιμενεργάτες ἐπὶ "Ερνεστ Μπένιν, ζήτησαν καὶ πέτυχαν ἔνα σύστημα ἔγγραφης τους σὲ μητρώα ἀπασχολήσεως τού λιμενεργατικού δυναμικού καὶ τὸ ποσὸ τού «έξαπεννου», τῶν 6 πεννῶν, δηλ. τῶν 10 σέντς ώριας.

Σήμερα, τόσο στὶς διομήνακες χώρες, σόσο καὶ στὶς χώρες μὲ ἀναπτυσσόμενην οἰκονομία, ἡ θέση τού λιμενεργάτου ἔχει διαφοροποιηθεῖ. Οι μισθοὶ κατά κανόνα εἶναι σὲ ίκανοποιητικὰ βιοτικὰ ἐπίπεδα, ἡ μονιμοποίηση ἡ ἡγγύηση σταθερῆς ἀπασχολήσεως διέπουν τὴ λιμενεργασία, ἡ διδικασία κατανομῆς τῆς ἔργασίας ἡ σχηματισμού ὁμοχειριῶν εἶναι τακτική, ὅμαλη καὶ τὶς περισσότερες φορὲς δίκαιη.

"Αν καὶ ὑπάρχουν καὶ σήμερα λιμένες μὲ χαμηλές ἀμοιδές λιμενεργατῶν καὶ μὲ ἀνώμαλες συνθήκες «τσουρμαρίσματος» καὶ ἀπασχολήσεως τους —κυρίως σὲ χώρες μὲ χαμηλὸ κατά κεφαλὴν εἰσόδημα —ώστόσο ἡ ἀλλογή σήμερα εἶναι γεγονός. Μιὰς ἀλλογῆς ποὺ κυρίως ἀφορά τὴν παγκόσμιο κοινωνικὴ συνείδηση, τὴν παγκόσμιο θέση τῶν λιμε-

νεργατῶν πού, ὅπως καὶ οἱ λοιποὶ ἔργατες «... ἀνεξαρτήτως φυλῆς, καταγωγῆς ἢ φύλου... ἐπιδίώκουν τὴν ὑλικὴ ἔνεση καὶ τὴν πνευματικὴ ἀνάπτυξη τους, μὲ τὴν ἐλευθερία καὶ τὴν ὁξιοπρέπεια, μὲ τὴν οἰκονομικὴ τους ἔξασφάλιση καὶ τοὺς ἴσους ὄρους ἔργασίας...»⁽³⁾.

Στὶς προκυμαίες, στοὺς προβλήτες καὶ στὰ κρηπιδώματα, ὅπου ὑπάρχουν ἀνθυγειενές συνθήκες ἔργασίας ἡ καταχρήσεις ἑξουσίας εἰς δάρος τού λιμενεργατικού δυναμικού, σήμερα γίνονται παγκόσμιες καὶ συντονισμένες προσπάθειες γιὰ νὰ διορθωθοῦν καὶ νὰ περιορισθοῦν. "Ἐτσι ἔχουμε σήμερα ἐπιτεύξεις ἀξιόλογες: μονιμοποιήθηκε ἡ ἀπασχόληση σὲ πολλοὺς λιμένες, ἐδόθη προσοχὴ στὴν ἀσφάλεια καὶ στὴν ὑγεία τῶν λιμενεργατῶν, οἱ διαπραγματεύσεις τους μὲ τοὺς ἔργοδότες στηρίζονται στὴν ἀλληλοκατανόηση καὶ τὸν ἀλληλοσεβασμὸ καὶ οἱ διαφορὲς συνήθως λύονται εἰρηνικά καὶ διογκικά.

Β. Σ' αὐτὴ τὴ φάση, εἰσέρχεται ἔνας νέος παράγοντας στὶς μεταφορές: ἡ ἐπανάσταση τού κοντέινερ, τού ἐμπορευματοκιβωτίου. 'Η μεταφορὰ ἀγαθῶν ἀποκτᾶ νέες διαστάσεις. Μὲ τὰ ἐμπορευματοκιβωτία, ποὺ ἀποτελοῦν ἐπαναστατικὴ μεθόδο διακινήσεως φορτίων, δηλαδὴ ἐγκιβωτισμὸ μεγάλων ποσοτήτων ἀγαθῶν γιὰ τὴ μαζικὴ μεταφορά τους, οἱ μεταφορές ἐνόποιούνται σὲ μιὰ ὀλοκληρωμένη συνέχεια, σὲ συνέπεια μιᾶς μόνο φάσεως ὅπου συνδυάζεται ἡ μεταφορὰ κατὰ ζηράν, θάλασσας καὶ ἐναέρια, οἱ λιμένες ἀποκτοῦν νέες διαστάσεις: γίνονται τέλος καὶ ἀρχὴ τού μεταφορικού κυκλώματος, ἀφετηρία καὶ τελικός σταθμός. Τὰ μοναδοποιημένα φορτία ἔρχονται στὸν λιμένα καὶ προωδούνται ἀπὸ τὸν λιμένα γιὰ τὰ ὄλλα μεταφορικὰ μέσα χωρὶς τὴ διαδικασία τῶν γενικῶν φορτίων, χωρὶς τὴν ἀμεσητή συμμετοχὴ τού συνόλου τῆς ὁμάδος τῶν λιμενεργατῶν. Κι' αὐτὸ ἀποκτεῖσθε ἀφορμὴ γιὰ ἀπειλὴ. Κι' αὐτὴ ἡ ἀπειλὴ ἔχει σήμερα πάρει ἀφύσικες διαστάσεις. Γιατί, δὲν ὑπάρχει ἀπειλὴ ἀπὸ τὴν τεχνολογικὴ ἔξελιξη: ἡ ἀπειλὴ προέρχεται ἀπὸ τὴν ἡμιμάθεια, εἰσέρχεται ἀπὸ τὴ μὴ πλήρη γνῶση τού ἀντι-

κειμένου καὶ καταλήγει σὲ παρεξήγηση: οἱ κονσέρβες διακινοῦνται σήμερα στοὺς ἑλληνικούς λιμένες σὲ χαρτοκέντια παλεταρισμένα ἡ μὴ καὶ ἀπασχολοῦν ἰσάριμες ὅμαδες ἀπὸ τὰ σωματεῖα ἔργατων κύτους, προκυμαίας καὶ ἐλευθέρου λιμένος. Οἱ κονσέρβες, ἀργὰ ἡ γρήγορα θὰ διακινοῦνται μὲ κοντέινερ. Στοὺς 1.000 ἡ 5.000 ἡ ἐστω 50.000 ἑτησία τόνους κονσέρβες ποὺ θὰ πάψουν νὰ διακινοῦνται σὲ χαρτοκέντια, θὰ προστεθοῦν ἄλλοι τόνοι, σὲ διπλάσιες ἡ τριπλάσιες ποσότητες νέων φορτίων, ἄλλων φορτίων, φορτίων ποὺ δὲν διακινοῦνται σήμερα ἀπὸ τοὺς ἑλληνικούς λιμένες. Τὰ κοντέινερ δὲν θὰ ἀφήσουν ἀνέργους ναυτεργάτες. Μακροπρόθεσμα, ἔχουν δλές τὶς δυνατότητες μιᾶς πλήρους λιμενεργατικῆς ἀπασχολήσεως.

«'Η μοναδοποίηση τῶν φορτίων εἶναι καταλυτικό στοιχεῖο τού διεθνοῦς ἐμπορίου», γράφει ἐκθετὴ τῶν 'Ην. 'Εθνών, «ἡ ὀνάπτυξη του προϋποθέτει ἀγαθὴ διεθνὴ συνεργασία ἐπενδύσεως, κεφαλαίου, διεύθυνσεως καὶ ἐργατικού δυναμικού, προϋποθέτει διομηχανικὸ προγραμματισμὸ καὶ ὄρθολογικὴ ὄργανωση»⁽⁴⁾.

Γ. 'Ο προγραμματισμὸς καὶ ἡ ὄρθολογικὴ ὄργανωση τῶν διομηχανῶν θὰ δοθῆσουν τὴ διεθνὴ λιμενεργασία στεικὰ μὲ τὴν σύνταξη ἐνός «Καταστατικοῦ χάρτου τῆς λιμενεργασίας», ποὺ θὰ διέπει τὶς ἀρχές ἔργασίας καὶ ἀμοιδῆς τῶν λιμενεργατῶν. Αὐτὴ τὴ Βίβλος τῶν Λιμενεργατῶν πυρεῖ νὰ καθιέρωσε σειρὰ ἀπὸ δασικὲς ἀρχές: τὴ μόνιμη ἔργασία μὲ ἐγγύηση ἀπασχολήσεως ἡ ἀφαλιστικὸ ἡμερομισθίου: τὶς ώρες ἔργασίας μὲ καθορισμὸ ἐλαχιστῆς ἀμοιδῆς, ώρῶν ἀπασχολήσεως, ἀργιῶν καὶ ἡμιαργιῶν, συνθήκες ἔργασίας ὁμοίες μὲ αὐτὲς ποὺ ὑπάρχουν στὰ ὄλλα ἐπαγγέλματα: τὴν ἐκπαίδευση, τὴν εἰδικότητα, τὴν ἔξειδικηνένη ἀπόδοση, τὴν ἐλευθερία τού συνεταιρίζεσθαι καὶ τὴν ὄργανωση κλαδικῶν ὄργανσεων γιὰ τὴν προσπίσιη τῶν ἐπαγγελματικῶν συμφερόντων.

Τὸ Καταστατικὸ τῶν Λιμενεργατῶν τοῦ 1977 ἀναμφίβολα θὰ διαφέρει ἀπὸ τὸ Καταστατικὸ τοῦ 1917 —αἵτια, οἱ κοινωνικές



KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

General Shipsuppliers



IMPORT

Marine Spares & Equipment
Provisions and Bonded Stores
Deck, Engine and Cabin Stores
Prompt Supply in all German Ports

EXPORT

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

Travemünden Straße 6
P. O. Box 15 05 49
D-2800 Bremen 1
Telex: 0245 163 Kara d
Telegrams: Karagiannidis Bremen

RADIO OFFICER from Scotland, after expiry of a 12 month contract with a Greek ownership tanker, is interest in finding new employment with a Greek vessel, especially general cargo.

Please write to: Mr. A. FERGUSON
Radio Officer S/T ATHENA
c/o Corco Tanker Agency,
Commonwealth Oil Refining
PONCE, PUERTO RICO

καὶ τεχνολογικές ἀλλαγές στὸ μεσολαβήσαν διάστημα. Ἀλλαγές ποὺ εἶναι ὀντόφευκτες καὶ φέρουν τὴν κρίσιμη ἔρώτηση: πῶς θὰ διαιροφωθεῖ στὸ μέλλον ἡ λιμενεργατικὴ ἀπασχόληση;

Δ. Ἡ ἀπάντηση ἔξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἀπόδοση τοπλῶν ἀλληλεξαρτωμένων παραγόντων, εἰδικότερα, ἀπὸ τὴν ἀνάπτυξη τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐμπορίου, τὴν αὐξήση τῆς ἔργατικῆς παραγωγικότητος καὶ τὴν προσφορὰ λιμενεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Γιὰ τὸ ἄμεσο μέλλον, διαφαίνεται ὅτι τὸ διεθνὲς ἐμπόριο θὰ αὐξηθεῖ (παρὰ τὶς σύντομες κρίσεις καὶ τὶς κυκλικές διακυμάνσεις). Μὲ τὸ διοτικὸ ἐπίπεδο ποὺ ἀνέρχεται (οἱ λαοὶ θέλουν νὰ τρώνε περισσότερες φορές τὴν ἔβδομάδα κρέας), οἱ διεθνεῖς ἀνταλλαγές ἀγαθῶν τείνουν νὰ αὐξηθοῦν. Κι' ἐφ' ὅσον ὅλο καὶ περισσότερες χώρες διομήχανοποιοῦνται θὰ αὐξάνεται τὸ μεταξύ τους ἐμπόριο. 'Επομένων κι' ἔνα μέρος τοῦ αὐξανομένου ἐμπορίου θὰ ἀφορᾶ γενικὸ φορτίο ποὺ θὰ διακινεῖται θαλασσίως.

Τὸ φορτίο αὐτὸ ποὺ διακινεῖται θαλασσίως θὰ τείνει νὰ αὐξηθεῖ, παρὰ τὴν αὐξανομένη χωρητικότητα τῶν ἀεροπλάνων καὶ τὴν τάση τους νὰ μειώσουν τὸ μεταφορικὸ κόστος γιὰ νὰ προσέλκυσουν περισσότερα ἀεροπορικὰ φορτία. Τὸ ἀεροπλάνο δὲν μπορεῖ, τούλαχιστον στὰ ἀπόμενα δεκαπέντε χρονία, νὰ ὑποκαταστήσει τὸ πλοίο σὰ μέσο μεταφορᾶς(5).

Ἡ αὐξήση τῆς παραγωγικότητος τοῦ ἑργατικοῦ δυναμικοῦ πρέπει νὰ συμβαίσει μὲ τὸ ύψος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως. (Κι' ὅταν λέμε παραγωγικότητα ἐννοοῦμε τὴ σχέση μεταξὺ τῆς ἀξίας ἐνὸς ἀγαθοῦ ἢ μιᾶς ὑπηρεσίας —the output— καὶ τοῦ κόστους τῶν χρηματοπιθέντων γιὰ τὴν παραγωγὴ ἀγαθοῦ αὐτοῦ ἢ τῆς ὑπηρεσίας συντελεστοῦ τῆς παραγωγῆς —the input—, δηλ. τὸ ἑργατικὸ δυναμικό, τὸ μηχανικὸ ἔξοπλισμὸ καὶ τὰ ἔξοδα διοικήσεως).

Μὲ τὶς νέες τάσεις μεταφορῶν, ἡ παραγωγικότητα θὰ αὐξηθεῖ καὶ ἡ διακίνηση τοῦ φορτίου θὰ γίνει συστηματικότερη, ἀφαλότερη καὶ ταχύτερη. 'Ηδη τὰ κοντεῖνερ ταξιδεύουν σὲ συνδυασμένη μεταφορὰ ἀπὸ Ἑρά καὶ Βάλασσα, ἀπὸ τὸ κέντρο τῶν ΗΠΑ σὲ ἀπομακρυσμένες περιοχὲς τῆς Εὐρώπης, ἢ ἀπὸ τὴ Μεγάλη Βρετανία καὶ μέσω τοῦ Σιηνηρικοῦ σιδηροδρόμου στὴν Ἰσπανία.

Οἱ τεχνολογικὲς ἀλλαγὲς στὶς μεταφορές, ἔφοδον είναι ἀσφαλεῖς, γρήγορες καὶ φθηνὲς μπορεῖ νὰ συμβάλλουν στὴ διελιγόντης ζωῆς ὅλων μας. Φυσικὰ προϋποθέτουν ὀργάνωση καὶ προγραμματισμό. Οἱ κοινωνικές ἐπιπτώσεις τῶν τεχνολογικῶν ἀλλαγῶν, κι' ἴδιαίτερη, στὴ ζωή καὶ στὴν ἔργασία τῶν λιμενεργατῶν, θὰ πρέπει νὰ παρακολουθοῦνται προσεκτικά καὶ στὸν προγραμματισμὸ τῶν νέων μεθόδων θὰ πρέπει νὰ προβλέπονται καὶ οἱ ἐπιπτώσεις τους στὴ λιμενεργασία(6).

Τὰ τελευταία πενήντα χρόνια ἡ κρατικὴ κοινωνικὴ πολιτικὴ ἔχει διελιγόντης σημαντικὰ τὶς συνθῆκες ἐργασίας καὶ τὸ ύψος ἀμοιδίης τῶν λιμενεργατῶν. 'Οπαδόποτε, καὶ στὰ ἀπόμενα πενήντα χρόνια οἱ τεχνολογικὲς ἀλλαγὲς δὲν θὰ διελιγόντων μονάχα τὸ μεταφορικὸ κόστος: θὰ διελιγόντων ἀκόμη περισσότερο τὴ ζωὴ τῶν λιμενεργατῶν, σ' πως, ἀλλωστε, ἐλπίζω καὶ τὴ ζωὴ ὀλοκλήρου τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου.

NIKOS M. SAMARAS

1. "Όπως περιγράφεται στὸ Fourth Report of the New York State Crime Commission, Legislative Document 1953, No. 70 (Albany, NY, Williams Press, Inc., 1953), p. 37.
2. Charles Barnes: The Longshoremen (New York Survey, Associates, Inc., 1915, pp. 63-64.
3. Declaration on of Philadelphia, Annex to the Constitution of the International Labour Organisation.
4. An Examination of Some Aspects of the Unit-Load System of Cargo Shipments: Application to Developing Countries, United Nations, N.Y. 1970.
5. Βλέπε καὶ E. Γεωργαντόπουλο, Ναυτιλιακή Οἰκονομία, Ἐκδ. Λιοντή, Πειραιεὺς 1959, R.O. GOSS, STUDIES IN MARITIME ECONOMICS, BRIDGE UNIVERSITY PRESS, 1970.
6. Βλέπε καὶ N. Σαμαρᾶ, Λιμενική Οἰκονομία καὶ Πολιτική, Θεσσαλονίκη 1976, ίδιου, Λιμενεργασία, οἱ ἐπαγγελματικοὶ τῆς κίνδυνοι, περ. «Οἰκονομικὴ Ἐπιθεώρηση», Νοέμβριος 1975, ίδιου, Προσλήματα τοῦ ἑργατικοῦ δυναμικοῦ τῶν λιμένων, Δελτίον 'Εμπορικοῦ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, Απρίλιος 1976.

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



CAPE TOWN FAROS & Co. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 228829 - 226057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΛΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

AFTER HRS TEL. 444994

447718

ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΙ:

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΙΩΝΤΩΝ.
- 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

Εἰς τὴν ἔκθεσιν «Νόρ - Σίππιγκ»

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΜΠΙΣΜΠΑ

Μεταξὺ τῶν παρακληθέντων διακεκριμένων ὡμιλητῶν τῆς διεθνούς Ναυτιλιακῆς Κοινότητος, κατά τὴν διάσκεψιν, τὴν συγκλήθεσσαν εἰς τὸ "Οσλό, πρωτοβουλία τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς ἐκθέσεως «Νόρ - Σίππιγκ», ὑπῆρξε καὶ ὁ ἡμέτερος κ. Μπίσμπας, τοῦ Οἴκου Ν. I. Γουλανδρῆ.

Τὴν ὄμιλίαν του περὶ τῆς Ναυτιλίας μας παραβέτομεν κατωτέρω ἐν περιλήψει :

«Η Ἑλλὰς ἔχει συναίσθησιν τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς ἐξαρτᾶται σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου ἐκ τῶν μεταφορῶν τῶν ἄλλων χωρῶν καὶ διὰ τούτο ἀγωνίζεται νὰ ὑπερασπίσῃ τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν. Καὶ ἐὰν ἀκόμη ἡ Ἑλλὰς δὲν εἶναι τὸ ἀρχαιότερον ναυτικὸν ἔθνος τοῦ κόσμου, αἱ ρίζαι τῆς ναυτούσης του εἶναι ἀρχαιόταται. Διέθετε τὸν κώδικα τῶν Ροδίων εἰς τὸν δον αἰώνα π.Χ., τὰ πρώτα ναυτο-



δάνεια καὶ τὴν πρώτην θαλασσασφάλειαν, τὰ P & I τοῦ 4ου π.Χ. αἰώνος. Κατόπιν ὑπῆρχε εἰς τὴν ἔνην κυριαρχίαν καὶ δὲν ἐπανεύρε τὴν Ναυτιλίαν εἰμὴ ὑπὸ τὴν προστασίαν τῆς Αἰκατερίνης τῆς Ρωσίας, ἡ ὥποια τῆς ἐπέτρεψε νὰ ὑψώνῃ ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς τὴν ρωσικὴν σημαίαν, ἥτις καὶ ὑπῆρξεν ἡ πρώτη «σημαία εὐκολίας» διὰ τὴν Ἑλλάδα.

«Εἰς τὰς ὁρχὰς τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ὁ Ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος περιελάμβανε 575 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 1.835.000 κ.ο.χ. ἐξ ὧν 1.500.000 τόν. ὀπωλέσθησαν κατὰ τὸν πόλεμον. Ὁ στόλος οὗτος ἦδυνθην' ἡ ἀναγεννηθῆ χάρις εἰς τὴν ἐκ μέρους τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς τῶν ΗΠΑ πάλησιν εἰς τὴν Ἑλλάδα μᾶς ἔκποντάδος σκαφῶν Λίμπερτος. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1976 ὁ Ἑλληνικὸς στόλος περιελάμβανε 4.200 πλοία 48.000.000 τόν. ἐξ ὧν 30.000.000 ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα κυρίων ὑπὸ τὴν λιθερανῆ.

»Η μόνη οἰκονομικὴ ἐνίσχυσις, τὴν ὥποιαν γνωρίζει ὁ Ἑλληνικὸς Ἐφοπλισμός, εἶναι ἡ φορολογία βάσει τῆς χωρητικότητος, ἥτις ἀποφέρει ἐτησίως εἰς τὸ Κράτος 40 ἑκατομ. δολαρίων, ἐνῷ ἡ συνεισφορά εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας ἔ-

φθασε τὰ 850 ἑκατ. δολ. τὸ 1975 καὶ τὰ 900 τὸ 1976. Ἐν τούτοις ὁ ἐφοπλισμὸς οὐδεὶς σύνδειμας τυγχάνει ἐπιχορήγησεως, οὐδεὶς ἐπισήμου πιστωτικοῦ ὀργανισμοῦ, οὐδεὶς ὁσφαλιστικῆς διευκολύνσεως. Ἐξ ἄλλου ὁ «Ἐλλην ἐφοπλιστὴς ὑποχρεούται νὰ πληρώνῃ 15% τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτικῶν εἰς τὸ Ἀπομαχικὸν Ταμείον, ἰδρυθὲν τὸ 1862, τὸ παλαιότερον συνταξιοδοτικὸν σύστημα τοῦ κόσμου μετὰ τὸ ὑπὸ τοῦ Κολυμπέρ δημιουργηθὲν ἐν ἔτει 1660. Ἐν περιπτώσει ἀτυχῆματος ἡ ἀσθενείας τοῦ ναυτικοῦ, τὸ συνολοῦ τῶν διατανῶν διαρύνει τὸν πλοιοκτήτην, σύστις ὑποχρεούται ἐξ ἄλλου νὰ πληρώνῃ εἰς τὸν ναυτικὸν ἐπὶ τετράμηνον τὰ τρία τέταρτα τοῦ μισθοῦ του.

»Η ἀχίλλειος πτέρυνα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας είναι σήμερον ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν της. Δὲν ὑπάρχουν εἰμὴ 20.000 «Ἐλληνες ναυτικοί, ἐνῷ χρειάζονται 160.000. Διὸ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀναγκάζεται νὰ χρησιμοποιῇ περισσότερους ἔνους ναυτικούς, καθὼς ἡ στρατολόγησις νέων καθίσταται συνεχῶς δυσκολωτέρα.

»Ο Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς βλέπει μὲ λίστα συγκρατημένην αἰσιοδοξίαν τὴν εἰσόδον τῆς χώρας του εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα, διότι δὲν ἔχει εἰμὴ νεφελώδη ἀντίληψιν τῶν προβλημάτων τὰ ὥποια θὰ παρουσιασθοῦν καὶ διότι, ὡν κατὰ φύσιν ἀπείθαρχος, ἀντιλαμβάνεται ὅτι θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ὑπαχθῇ εἰς τὴν πειθαρχίαν τῆς Κοινότητος. Ἐπίτιμει, ἐν τούτοις, ὅτι ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ τοῦ παράσχῃ μίαν δικαίαν μερίδα τῶν παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορῶν.

«ΕΠΙΡUS LINE COMPANY LIMITED»

ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΟΧΗ !!!

Σᾶς συμφέρει νὰ χρησιμοποιῆτε τὰ νεότευκτα F/B πλοῖα μας «ΕΠΙΡUS 1» «ΕΠΙΡUS 2» - «ΕΠΙΡUS 3» - «ΕΠΙΡUS 4» - καὶ «ΕΠΙΡUS 5» γιὰ τὶς μεταφορές σας ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα πρὸς τὴν ΕΥΡΩΠΗ μέσω Μπάρι Ἰταλίας καὶ ἀντιστρόφως, μὲ τΑ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΑΣ στὶς γραμμὲς Πάτραι - Μπάρι καὶ Ἡγουμενίτσα - Κέρκυρα - Μπάρι.

ΓΕΦΥΡΩΝΟΥΜΕ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ, ἐξασφαλίζοντας

ΤΑΧΥΤΗΤΑ, ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ

Εἰμεθα στὴ διάθεσί σας νὰ συζητήσωμε μαζὶ σας τὰ μεταφορικά σας προβλήματα γιὰ τὴν ἔξεύρεσι τῆς ἴδανικώτερης 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 Ἀνατολῆς.

ΠΡΟΤΙΜΗΣΤΕ ΜΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΤΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΤΑΧΥΤΗΤΑ

«ΕΠΙΡUS LINE COMPANY LIMITED»

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

ΒΑΒΕΛ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ



ΕΜΑ ΜΟΥ, ή προκήρυξη τοῦ Συνδέσμου τῶν Λαυριαναῖς, ποὺ καυτηριάζει: ἔναν πανθόλιο φαινόμενο τῆς ἐποχῆς μας. Πρόσωπα γιὰ τὴν ἀγχιλιγνώγητη παραποίηση τῶν συνδικαλιστικῶν ἀλλευθεριῶν, διατερά ἀπὸ τὴν ἀναγνώριση τους καὶ τὴν ἐπιστροφὴν τους, ποὺ τῶρα περιβάλλονται ἀπὸ τὰς Διμοκρατικὲς Κυδερνήσεις.

Ἄποδιτο ἔκτιμπτα: τῶρα δὲ συνδικαλιστὶς καὶ σὰν πλήρης λατικὴ ἐκπροσώπηση, συνεργάζεται μὲ κάθε κυδερνήτικὸ παράγοντα. "Ἄν δὲ τοῦτο, γιὰ κάθε τάξη πολιτῶν ἀποδινεῖ: ἀνεκτίμητο δύλο, γιὰ τοὺς ναυτικούς, ιδιαίτερα,

εἶναι: κάτι: τὸ ἄποδυτα ἀπαρκίτυτο. Λύτοι ἀποσιδέουν ἀπὸ τὴν δύση τους στὸ πλεύστο τοῦ δύο τους καὶ τὰ διάφορα ἐπαγγελματικὰ τους ἀνδιαφέροντα, μόνο δὲ ἐπαγγελματικὸς τους συνδικαλιστὶς θὰ μπορῇ κάπως νὰ παρακολουθῇ καὶ νὰ τὰ ρυμίζει. "Μάται, κάθε νοθεία ἔστι, πληγρώνεται: δύλοι καὶ ζημιώνεις: ἀνεπανόρθωτα τὴν πορεία τῆς ζωῆς καὶ τοῦ ἐπαγγελματίστης τους.

"Ἄλλα... σὰν φθάσαμε στὴν ἀναγνώριση καὶ στὴν ἀλευθερία, καθὼς εἴπαμε, καὶρός ήταν ἀλλὰ καὶ στὸ αἷμα μας ἦταν, νὰ ἀναγνήθῃ καὶ δρόμος γιὰ τὴν κατάλληλη ἐκμετάλλευση. Ή παρασυναγωγὴ, τὸ πρώτο δῆμο. "Ἄντι, δηλαδὴ, τῆς ταλαιπωρίας στὴν δικηγορία, ἐλέγχους η ἀντιπολίτευση ὑπερθυμηὴ στὴν πορεία καὶ τὰ ἔκαστοτε παρουσιαζόμενα θέματα, μέσω στὴν ἐπαγγελματικὴ μας ἐπίσημη δργάνωση, προτιμούμε τὸ παράλληλο δύλο δρόμο. Σκερόνουμε δεύτερο, τρίτο καὶ τέταρτο παγκάζου. "Άπο δέσι πλέον, πανελέθροι, ἀνέθυμοι: καὶ ἀνενόχλητοι, κάνουμε τὸ κέφι: μας. Λέμε δὲ: μας κατέδη, χωρὶς φόδο καὶ πάθος, μὲ μόνο σκοπὸ νὰ γινόμαστε εὐχάριστοι καὶ

νὰ μαζεύσουμε πελατεῖα. "Ἄν δὲ τὰ λεγόμενά μας δὲν δρίσκουν πουθενά τὴν πραγματοποίηση, τότε τὴν εἰδόνην τὴν φορτώνουμε στοὺς ἄλλους. Στότε ἡνίκας καὶ ἀκταλλήλους καὶ κάποτε... πουλημένους. "Ετοι: μὲ τὴν ρητορικὴ σ' ἀλλους τοὺς τόνους, γεμίζουμε τὰ εἰκοσιτετράμερα μας. Φυσικά, τέτοια ἐκχρέματα ἐξαγγέλματα, δὲν ὀδοκούμεν στὶς δρόδοδες ἐπαγγελματικὲς δργανώσεις. "Έκει τὰ πλαίσια παρομίζονται: στὰ ἐπιτευκτά καὶ τὰ ουνιητήγματα. Διαφορετικὰ δὲ ποτούχια θὰ είναι: δὲ συνέπεια.

Τέτοιες παρασυναγωγὲς κατονομάζει: δὲ προκήρυξη τῶν ἀσυρματιστῶν. Παρασυναγωγὴς καὶ μαχαζάκια, δηλ. μόνο γιὰ τὸν κλάδο τους εἰδίκα, ἀλλά, γιὰ δίους τοὺς ναυτικούς. Γιὰ τὴν ΗΝΟ τὴν ίδια. "Ακόμα καὶ γιὰ τὴν ΓΣΕΕ.

"Άλλα καὶ ποὺ νὰ διαδάσσουμε τὴν ἀναφερομένη προκήρυξη, κανεὶς δὲν ἔμενε ἀπληροφορητος γιὰ τὸ φαινόμενο. Κανεὶς ἀπληροφορητος γιὰ αὐτὴ τὴν συνδικαλιστικὴ κατάντα. Δὲν ὑπάρχει μαντρόποιος, δὲν ὑπάρχει: τοῖχος οἰκοδομῆς, δὲν ὑπάρχει: ἀκάλυπτος χώρος καὶ πεζοδρόμοι, χωρὶς τέτοιου εἰδούς παρουσία καὶ χωρὶς ἀνάλογα ἐξαγγέλματα.

Κομματικὸ δῆλο, χαρακτηρίζει τὸ φαινόμενο, δὲ προκήρυξη. Καὶ ἀσφαλῶς, δέσι πρέπει νὰ είναι: "Άλλη σκοπιμότητα, καμιαὶ δὲν βλέπουμε. "Αντίθετα, στὸ συμπέρασμα καὶδὲ μας δημηγῇ καὶ ἡ περιέργεια γιὰ τὴν οἰκονομικὴ συμπαράσταση τῶν παρασυναγωγῶν αἰτία. "Όλα τους τὰ ἔντυπα, ἔλα τὰ τοιχογραφήματα καὶ δίοι τους οἱ σχετικοὶ θύρωσι, δὲν μποροῦν νὰ γίνωνται: μὲ ἀπλές κουβέντες. Χρειάζεται: χρήματα. Χρήματα πολὺ καὶ ἀδιάκοπο. "Ωστε, ἔκαλυπτηρὴ ἡ ἐξήγηρη. "Η κομματικὴ σκοπιμότητα καὶ τίποτε ἀλλο.

Τόρο, ποικιλή κομματικὴ παράταξη ἔξυπνρετεῖ καθέ τέτοιο μαχαζάκι, δὲν μποροῦμε νὰ ξέρουμε. Μόνο τοὺς τίτλους διαβάζουμε. Τίτλους ἀπελεύθερους καὶ ἀκταπλαζήστικους. "Οργάνωση ΕΚΑΚΑΕΝ, ΠΑΣΚΕΝ, ΝΣΚ, ΡΕΑ, ΚΝΕ, ΕΚΟΝ καὶτ. Μέσω δὲ στὰ ἐξαγγέλματα τους, διαφαίνονται καὶ ὑποδειζεῖσι τους γιὰ τὴν ἀπαραίτητη κομματικὴ κατεύθυνση. Δεξιά, μεσαὶκαὶ, πριτερά, φασιστικά καὶ... Κινεζικά.

"Ἄς μην νομισθῇ δύμος δὲ: αὐτὴ ἡ ΒΑΒΕΛ ἔχει: στόχο μόνο τὰ συνδικάτα τῶν ἐργαζομένων η καὶ τῶν ἄλλων ἐν δράσεις ἐπαγγελματικῶν παρατάξεων. Τὴν δέλπουμε καὶ σὲ τάξεις ἀπομάχων καὶ συνταξιούμον, διποὺ τὰ συμφέροντα τους καὶ σὲ εἰδιδόξεις του δὲν παρακρύνονται ἀπὸ τὴν σύνταξη καὶ τὴν θυγατεροποίηση τους προστασίας. Ποὺ δὲν τοὺς ἔνδιαφρέρουν ὑπερωρίες ἥρτολόγια, συνιδηκες ἐργασίες καὶ τὰ διάφορα ἐπιδόματα. "Ομως, τὰ σχετικὰ μαχαζάκια, δὲν λείπουν καὶ ἀπὸ ἐκεῖ. Ο κομματικὸς παράγοντας, ἔνδιαφρέται καὶ γιὰ τέτοια πελατεῖα.

"Ἀπαραίτητη είναι: η κριτικὴ, ἀπαραίτητος δὲ ἐλέγχος καὶ ἡ ἀντιπολίτευση στοὺς συνδικαλιστικοὺς δργανώσματα. "Ἀπαραίτητη ἡ παρακολούθηση τῆς ηγεσίας καὶ τῶν ἔργων της. "Όλα δημάτα, μέσω στὶς ίδιες τὶς δργανώσεις, μὲ θύρωσι ἀλλὰ καὶ μὲ σχετικὴ εἰδόνη. "Οχι μὲ ἀνεύθυνα μαχαζάκια ἀλλα. "Ο δὲ ἀγγίνας γιὰ τὴν κατάκτηση τῆς καρέκλας, μόνο μὲ τὰ πρόσποτα τῆς κληροτείχας πρέπει νὰ ἀσκεῖται. "Απὸ ἐκεῖ πρέπει νὰ ἐπιδιώκεται.

"Η ὑπόθεση δὲν είναι ἀπλὴ. Εἰδικότερα, γιὰ τοὺς ναυτικούς, ποὺ λείπουν ἀπὸ τὸ σπίτι τους. Γιὰ αὐτοὺς, η πραγματικὴ συνδικαλιστικὴ δργάνωση, πρέπει νὰ ἐργάζεται ἀπαραβίαστα. Εκείνοις γνωρίζουν καὶ ἔκεινοι διέλπουν τὰ θέματα τῶν συναδέλφων τους μᾶλλον ἔκαλυπτα. Οι δὲ θορυβόντες ἄλλοι καὶ μᾶλλον διαδιστεῖς στὴν ξηράδη ἀντὶ τῶν πλοίων, ἀπὸ ἄλλοι ἔχουν τὴν ἐξόρμηση καὶ πρὸς ἄλλα συμφέροντα ἐρωτοτροποῦν.

Προσοχή! λοιπόν. Καταδίκη καὶ ἀδιαφορία σὲ πλανερά καὶτὰ παραμάγαζα. Τίποτε τὸ ώφελιό δὲν ἔκασταίσσουν. Διαφορετικά, ἀντίστοιχα συνδικαλιστικὴ ἀλευθερία καὶ ἀντίστοιχη ἀγριή ἐπερροπήση σὲ ἐπαγγελματικὴ θέματα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΘΝΙΚΗ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Καταθέσεις ύψηλότοκες σὲ ξένο συνάλλαγμα



Πλήρη ἀσφάλεια τῶν χρημάτων τους



Δάνεια στεγαστικὰ μὲ πολὺ εύνοικοὺς ὄρους
μέχρι 2.000.000 δρχ.



'Αποκτήσετε τὸ σπίτι σας στὴν 'Ελλάδα
μὲ τὸ

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ
ΤΗΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΚΕ Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Πραγματοποιήθηκε στις 2 Ιουνίου ή έτησια τακτική γενική συνέλευση τών μετόχων της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος. Κατά την διάρκεια της ό Διοικητής του Ιδρύματος Καθηγητής κ. "Αγγελος" Αγγελόπουλος, με την παρουσία και των Υποδιοικητών κ.κ. Π. Τζαννετάκη και Κ. Πουλάκος και τών λοιπών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, διάβασε την έκθεση τών πεπραγμένων της Τραπέζης κατά τὸν προηγούμενο χρόνο 1976.

Μιλώντας στους μετόχους της Τραπέζης ό Διοικητής του Ιδρύματος κ. "Αγγ. Αγγελόπουλος έπει το ή συμβολή της Εθνικής Τραπέζης ήταν το 1976 πολύτιμη και ουσιαστική στη συνέχιση της οικονομικής πρόσδου της Χώρας, χάρη στη συντονισμένη δράση του δικτύου της και τη συμπλορωματική δραστηριότητα των συγγενών όργανων στην Ελλάδα και τὸ έξωτερο.

Μὲ τὴ συγκέντρωση πιστωτικῶν πόρων, πρόσθεσε ό κ. "Αγγελόπουλος, ἀπὸ τὸ έσωτερικὸ ἄλλα καὶ τὸ έξωτερικὸ ή Τράπεζα μπόρεσε, μέσα στὰ πλαίσια τῶν πιστωτικῶν ρυθμίσεων, νὰ διοχετεύσῃ σηματικὰ ποσὰ στὸ δημόσιο τομέα καὶ νὰ δοθῆσει ιδιωτικές ἐπιχειρήσεις στὶς προσπάθειες τους νὰ αὐξήσουν τὴν παραγωγὴ καὶ τὶς έξαγωγές, νὰ ἐπεκτείνουν τὶς ἐπενδύσεις καὶ νὰ δελτίωσουν τὴν ἀνταγωνιστικὴ ικανότητά τους. Πραγματικά, οἱ συνολικὲς καταθέσεις της έσωτερικοῦ αὐξήθηκαν κατὰ 49 δισκοτομύρια δραχμές γιὰ νὰ φθάσουν τὰ 188 δισκοτομύρια καὶ οἱ χορηγήσεις ἐφθασαν τὰ 131 δισκοτομύρια δραχμές. Τὰ κέρδη της Τραπέζης αὐξήθηκαν τὸ 1976 κατὰ 554 ἑκατομμύρια δραχμές.

Πρέπει ἀκόμη νὰ ἐπισημανθεῖ ότι ή Εθνική Τραπέζα πρώθησε ἀποφασιστικὰ τὴν ἀποτελεσματικὴ πιστωτικὴ στήριξη ἐπενδυτικῶν δραστηριοτήτων στὶς ἀκριτικὲς περιοχὲς καὶ δοθῆσε ἐλληνικές τεχνικὲς ἔταιριες νὰ ἐπεκτείνουν τὶς ἐργασίες τους στὶς ἀφανικὲς χώρες, ὅπου ἔχουν ἀναλάβει ἔργα συνολικῆς ἀξίας 3 δισκοτομύριών δολαρίων περίπου. Ἐπὶ πλέον, σὰν μεγάλος τραπεζικὸς όργανος, ή Εθνικὴ Τράπεζα, καταβάλλει συνεχῶς προσπάθειες γιὰ ἐκσυγχρονισμὸ τῆς όργανωσεως καὶ τῆς λειτουργίας της. Μὲ τὴν ὅλο καὶ πιὸ μεγάλη αὐτοματοποίηση τῶν ἐργασιῶν της, χάρη στὴ διευρυνόμενη χρήση σύγχρονων ἡλεκτρονικῶν συστημάτων καὶ μὲ τὴ διαρκὴ ἐπαγγελματικὴ ἐκπαίδευση τοῦ πρωσποκοῦ τῆς δελτίων τὸ ἐπίπεδο τῶν ὑπηρεσιῶν ποὺ προσφέρει καὶ διαδραματίζει πιὸ ἀποτελεσματικὸ τὸ ρόλο τῆς στὴν έθνικὴ οικονομία.

Αὐτό, εἶπε στὴ συνέχεια ό κ. "Αγγελόπουλος, εἶναι ίδιαίτερα σημαντικό, σήμερα εἰδικά, ποὺ ή Ελλάς πρέπει νὰ προχωρήσει σὲ ταχύρρυθμη οικονομικὴ σύνοδο μὲ παράλληλη ἐξουδετέρωση καὶ τῶν πληθωριστικῶν πιέσεων. Οἱ προσπτικές γιὰ τὸ οικονομικὸ μέλλον τῆς Χώρας εἶναι ίδιαίτερα εύνοικές. Γιατὶ παρὰ τὴ διεθνὴ κρίση, ή Ελλάς έχει διανύσει, χάρη στὴ μέχρι σήμερα όρθη πολιτικὴ τῆς Κυβερνήσεως, σὰν σημαντικὸ μέρος τοῦ δρόμου πρὸς τὴν ἀνάπτυξη. Τὰ δυναμικὰ στοιχεῖα ποὺ διαθέτει ή Χώρα μας, ὅπως εἶναι οἱ ἀξιόλογοι ἀνεκμετάλλευτοι πλουτοπαραγωγικοὶ πόροι, ή στρατηγικὴ σημασία τῆς γεωγραφικῆς της θέσεως ἀνάμεσα στὴν ἀναπτυγμένη Εὐρώπη καὶ τὶς νέες οικονομικὲς δυνάμεις τοῦ ἀραβικοῦ χώρου καὶ τῆς Αφρικῆς, οἱ καλοὶ καὶ διευρυνόμενοι οικονομικοὶ δεσμοὶ μὲ τοὺς διεθνικούς γείτονές της, συνθέτουν τὸ περίγραμμα τῶν συγκριτικῶν πλεονεκτημάτων γιὰ μιὰ σταθερὴ καὶ αὐτοδύναμη ἀνάπτυξη.

Γιὰ τὴν ἀξιοποίηση σύμως τῶν εὔκαιριῶν ἀνεπτύξεως, συνέχισε ὁ Διοικητής τῆς Εθνικῆς Τραπέζης, ποὺ ὑπάρχουν εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐξουδετερώθων οἱ ἀδυναμίες τῆς οικονομίας μας μὲ γενικὴ κινητοποίηση καὶ μὲ συλλογικὴ, συντονισμένη προσπάθεια, ποὺ πρέπει νὰ θεμελιωθεῖ ἀπὸ τὸ Κράτος στὰ πλαίσια ἐνός μακροπρόθεσμον οικονομικοῦ προγράμματος. Μεταξὺ τῶν ἄλλων ἐπιβάλλεται ἐπιτάχυνση τῆς διαδικασίας γιὰ ἀπλούστευση καὶ ἐκσυγχρονισμὸ τῶν μηχανισμῶν λήψεως καὶ ἐφαρμογῆς τῶν ἀποφάσεων τῆς δημοσίας διοίκησεως, ἀναθερηση τῶν ἀπαπτυξιακῶν κινήτρων μὲ οικονομικὰ καὶ κοινωνικὰ κριτήρια καὶ κυρίως προσαρμογὴ τῶν θεσμῶν καὶ τῶν μηχανισμῶν στὰ πρότυπα τῆς Ευρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Κοινότητας. Γιατὶ τὸ ἀνέβασμα τῆς ἐλληνικῆς οικονομίας στὰ ἐπίπεδα τῶν ἀνεπτυγμένων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ἀποτελεῖ βασικὴ προϋπόθεση τῆς ἐπιβιώσεως μας, ὡς οικονομίας καὶ ὡς ἔθνους.

Ίδιαίτερη σπουδαιότητα, ὑπεργάμμισε ό κ. "Αγγελόπουλος, παρουσιάζει ἡ ἀναμόρφωση καὶ ἀπλούστευση τοῦ φορολογικοῦ συστήματος ὥστε νὰ ἐπιτευχθεῖ δίκαιη καὶ ὄρθολογικὴ κατανομὴ τῶν δαρῶν τῆς οικονομικῆς πρόσδου μεταξὺ τῶν διαφόρων εἰσδηματικῶν τάξεων, νὰ παταχθεῖ ἡ μεγάλη φοροδιαφυγὴ καὶ νὰ δελτιωθεῖ ἡ διάρθρωση καὶ τὸ ὑψός τῶν δημοσίων ἑσόδων. Στὸ νέο φορολογικὸ σύστημα πρέπει νὰ ἐπιδωχθεῖ ἡ ἀντικειμενικοποίηση τοῦ τρόπου δεβαιώσεως τοῦ φόρου γιὰ ὄρισμένες κατηγορίες εἰσιδημάτων, ὅπου τοῦτο εἶναι δυνατό, ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῶν φορολογικῶν συντελεστῶν σύμφωνα μὲ τὰ ισχύοντα στὶς χώρες τῆς Κοινῆς Αγορᾶς, ἡ ἀντικατάσταση παλαιοτέρων φόρων ποὺ δυσχεράπινον τὶς συναλλαγές καὶ ἐπιθαρύνουν τὴν οικονομικὴ ἀνάπτυξη μὲ τὸ φόρο τῆς προστιθεμένης ἀξίας ποὺ έχει καθιερωθεῖ σὲ ὅλες τὶς χώρες τῆς Ευρωπαϊκῆς Κοινότητας. Τέλος πρέπει νὰ ἐπιδωχθεῖ ἡ παγιοποίηση τοῦ νέου φορολογικοῦ συστήματος, ὥστε νὰ ἐκλείψουν

ἡ ἀδεβαιότητα καὶ οἱ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἀπὸ τὶς συχνὲς ἀλλαγές του. "Ηδη ή Κυβερνήση ἔχει ἀρχίσει νὰ ἀντιμετωπίζει τὸ δόλο έμμα τῆς φορολογίας.

Ο σαφῆς καὶ μὲ δυναμικὰ κριτήρια καθοισμὸς τῶν μακροχρονιότερων ἀναπτυξιακῶν στόχων, ἡ ἀνάπτυξη τῆς περιφέρειας καὶ μάλιστα τῶν παραμεδορίων περιοχῶν, θὰ συνέβαλλαν ἐπίσης στὸ νέο δημιουργηθῆ τὸ καταλληλό κλίμα ἐμπιστοσύνης γιὰ τὴ διενέργεια μεγάλων παραγωγικῶν ἐπενδύσεων, ποὺ εἶναι βασικὰ ἔργο τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας.

Οἱ ἐπιχειρηματίες σὰν ὑπεύθυνοι φορεῖς τῆς ἀναπτύξεως, πρέπει νὰ ἐπιδιώξουν δελτίωη τῆς ἀνταγωνιστικῆς ικανότητος τῶν μονάδων τους ἀπὸ πλευρᾶς μεγέθους καὶ συγκροτήσεως. Σ' ὥρισμένες περιπτώσεις αὐτὸ θὰ μποροῦσε νὰ γίνει μὲ τὴ συγχώνευση μικροτέρων ἐπιχειρήσεων. "Ἐπιθυμητὴ θὰ ἦταν καὶ ἡ συνεργασία μεταξὺ Ελλήνων καὶ ξένων κεφαλαιούχων καὶ ἐπιχειρηματιῶν. Πρέπει ὥμως νὰ ἔχασφαλιστούν θεσμολογικά ἵσοι δροὶ ἀνταγωνισμοῦ γιὰ τὸν ἔχωριο καὶ τὸν ξένον ἐπιχειρηματία, ὅπως γίνεται καὶ στὴν ΕΟΚ.

Τέλος, εἶπε ό κ. "Αγγελόπουλος, σημαντικὴ ἐνίσχυση στὴν ἐπενδυτικὴ προσπάθεια θὰ μποροῦσε νὰ προσφέρει καὶ ἡ δραστηριοποίηση τῆς χρηματιστηριακῆς ἀγορᾶς. Τὸν τόνο πρέπει νὰ τὸν δώσουν μὲ τὴ διάθεση μετοχῶν τους στὸ εὐρύ κοινὸ οι μεγάλες καὶ δυναμικές ἐπιχειρήσεις.

"Ἀλλωστε τὰ πρόσφατα μέτρα δημιούργουν βαθμιαίς εύνοικές συνθήκες γιὰ τὴν εὑρύτερη προσφυγὴ τῶν ἐπιχειρήσεων στὸ Χρηματιστήριο, τοῦ ὄποιον οἱ ἀδυναμίες μποροῦν νὰ διορθωθοῦν. "Η παροχὴ εἰδικῶν κινήτρων γιὰ τὴν προσέλκυση τῶν ἀποταμεύσεων τῶν Ελλήνων ἔργων τοῦ έξωτερικοῦ θὰ συμβάλλει ιδιαίτερα στὴν τόνωση τῆς κεφαλαιοαγορᾶς.

Διανύσουμε μιὰ δυναμικὴ καὶ ἀποφασιστικὴ περίοδο τῆς οικονομικῆς μας ζωῆς, κατέληξε ό κ. "Αγγελόπουλος. "Απὸ τὴ συνεργασία, τὸ συντονισμό, τὴ συνέπεια καὶ τὴν ταχύτητα τῶν ἀποφάσεων καὶ τῶν ἐνέργειῶν μας θὰ ἐξαρτηθεῖ ἡ ἐπιτυχία τῶν ἐπιδιώξεων μας. "Η Εθνικὴ Τράπεζα, μέσα στὰ πλαίσια τῶν ἀρμοδιοτήτων της, καταβάλλει ὅπως πάντα κάθε δυνατή προσπάθεια γιὰ τὴν πρόσδοση καὶ τὴν εὐημερία τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου.

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

Προσεκτική ἐπένδυση

Τὰ συμφέροντα τῶν μελών μας προστατεύονται ἀπὸ ἕννα λεπτομερῶς σχεδιασμένο πρόγραμμα ἐπενδύσεων, τὸ ὃποιον τελεῖ ὑπὸ συνεχῆ ἐποπτείαν.

Ἐφοπλιστική, ναυλωτική καὶ μεσιτική προσκαλοῦνται νύ πλοους σὲ ἐπαφή με τὸν πλανήτη ηγεμονίας της Μητροπόλεως της Βερμούδων.

με τοὺς εἰς Λονδίνο ἀντιπροσώπους τῆς Διαχειριστρίας ἐταιρείας μας:

Γιά λεπτομερεῖς πληροφορίες:
Thos R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe, London, E.C.3.
Τηλέφωνο: 283-4646
Τελέξ: 885271
Τηλεγραφική Δ/νση: Mutuality London.

UK P & I Club (Bermuda)

Διαχειριστικό: Thos R. Miller & Son (Bermuda)

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ. κ. Ε. 'Αθηναϊος

ΓΙΑ ΤΗΝ ΓΝΩΣΙ οι θρύλοι κάθεται τα γραπτά μνημεία των θρησκευώντων, πολλά προσέφεραν στήν σύγχρονη άνθρωπότητα. Την ηρέμαν μοναδικές πηγές της νεότερης επιστήμης, άλλα και ή δύο κάθε προσδούν.

Μέσα σ' αυτή την έκτιμης δεν πρέπει: νά παραχωρήσεται και ή αυθόρυβη τῶν έργων του γεωγράφου Στράβωνος και του περιηγητού Παυσανίας στην άνπτυξη της ναυτικής έποιησής της, τῶν συναλλαγών και γενικώτερα τῶν άνθρωπων αγέσσων.

Πολύμερος ή προσφορά τοῦ Στράβωνος. 'Απ' αὐτὸν γνωρίζουμε τὰ πρώτα στοιχεῖα τῆς παγκοσμίου γεωγραφίας ποὺ ἔδιδον ποτὲ, τὰ οποῖα κατά καρύον ἀξιολογήθηκαν ἀναλόγως γιὰ τὰ δραμούντα χρήσιμα συμπεράξιμα γιὰ τὴν ναυτική, τὶς τοπικὲς οἰκονομικὲς δυνατότητες, τὰς θαλάσσας δρόμους, τὶς συνθήκες τῶν ἀκτῶν καὶ τῶν λιμένων, καὶ κυρίως γιὰ τὶς εὔστοχες παρατηρήσεις του ἐπὶ τῆς μορφῆς τοῦ πλανήτη μαζί γίνεται πάντοτε χωρίστην ἀναφορά.

Η πρώτη μετάφραση τοῦ Στράβωνος ἔγινε τὸ ἔτος 1454 μὲν ἑνέργεια τοῦ Πέτρου Νικολάου Ε' καὶ ἑπτάμηνα ή μετάφραστος οὐδὲν στὴν Ρώμη τὸ ἔτος 1471. 'Ακολούθησαν καὶ ἄλλες ἑκάστεις τῶν έργων τοῦ Στράβωνος ὅπως η γενομένη ἀπὸ τὸν 'Άλδο τὸ ἔτος 1516 καὶ ἀπὸ τὸν Casaubonus τὸ Παρίσιο τὸ ἔτος 1620.

Εἶναι ἀλγήθεια δημος, διτὸς τὴν προσφορὰ τοῦ Στράβωνος οι μεταγενέστεροι κυρίως Εὐρωπαῖοι: συγγραφεῖς ὑπετιμήσαν. 'Εκτὸς τῶν ἀλλων, γιὰ παράδειγμα, συμιειώναται διτὸς ἡ ἀνακάλυψη τῆς 'Αμερικῆς ἀπὸ τὸν Χριστόφορο Κολόμβο θεωρεῖται: σήμερα ἀναμφισθῆτο διτὸς ὁ φείλεταις ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον στὴν καθοδήγηση τοῦ Στράβωνος, δημος πουθενά δὲν ἀναφέρεται. 'Αποδεδειγμένως, δι Χριστόφορος Κολόμβος ἀμελέτησε τὸ πρώτο διέλιο τοῦ Στράβωνος ποὺ ἔδειδον στὴν 'Ιταλία τὸ ἔτος 1471 καὶ δεδιώθηκε γιὰ τὰ ἔξης τρία ζητήματα: διτὸς καὶ ἀρχὴν ή γῆ εἰναι: αφικρική μὲν Ισημερινή καὶ κάτισαι: ἀπὸ αὐτὸς πρὸς τὸν ἀρκτικὸν καὶ τὸν ἀνταρκτικὸν πόλο, διτὸς η 'Ισηρια, ή σημαντικὴ 'Ιστανία καὶ ή γῆρας τῶν Μαυρουσίων — Μαρόκο, ηταν οἱ αντίποδες δύο νέων ἡπείρων τὶς ὁποῖες δημοσή-

ποτε θά συναντοῦσε κάποιος ἐδών ἔπλες ἀπὸ τὴν 'Ιστανία σταθερῶς πρὸς τὴν Δύση: καὶ ἀκόμη διτὸς οἱ δύο ήπειροι θά ήταν οἱ ἀνταποίκες 'Ινδίας. 'Ακριθῶς μὲ τὴν πεποίθησα: αὐτὴ τοῦ Στράβωνος τὴν ὁποῖα ἀποδέκθηκε ἔπιλευς ὁ Κολόμβος καὶ γιὰ τοῦτο ὀνόματε τὴν 'Αμερικὴν 'Ανταποίκες 'Ινδίας.

ΛΕΓΕΤΑΙ διτὸς καὶ τὴν ιδιαίτερη προσοχὴ τοῦ μεγάλου Ναυπόλεοντος εἴλη προσελύθεις τὸ έργο τοῦ Στράβωνος. Γιὰ λόγους πολιτιστικούς, ίσως καὶ γιὰ λόγους προσωπικοῦ ἐνδιαφέροντος, μὲ ἐντολὴν δικῆς του, εἴχε ἀντεῖλην εἰς τὸν δικό μαζὶ 'Αδριανόπολιο Κορακή, ὃ ὅποιος ὡς γνωστὸν τὰ παριστάσαται χρόνια του ἔζησε στὸ Ηπειρό, νά μεταφεράσῃ διτὸς τὸ έργο τοῦ Στράβωνος εἰς τὴν Ήπειρονή γλωσσα. Περιλήπηλη ἐντολὴ είχε δοθῆν εἰς τὸν Πάλλο φυτικὸν Gosselin νά ἐπιτιτληθῇ τοῦ γεωγραφικοῦ ἐπιστημονικοῦ μέρους τοῦ έργου. Πράγματα: ή μετάφραστος αὐτὴν ἀλλαγήθηκαν καὶ τὸ έργο μὲ μετάφραση τοῦ Κορακή ἔξεδόν τοῦ Ηπειρού μετά τὸ ἔτος 1805. Συγγράφων δὲ ίδιος δι Κορακῆς ἔξεδόν τοῦ ίδιος περίπολος ἔποχη διτὸς τὸ έργο τοῦ Στράβωνος σὲ τέσσερα τόμους, στὴν οειδὲ τὴν 'Ελληνικὴν Βιβλιοθήκην Ηπειρού: 1815 — 1819.

Στὸ έργο τοῦ δι Στράβωνον, πέραν ἀπὸ τὶς πρωτικές του ἔρευνες ποὺ ἔκανε στὰ διάφορα ταξίδια του ἔλαβε ὅπ' οὐρανούς στὸν συγγράφον του καὶ προσεγνέστερόν του συγγραφέων.

Διτὸς: πράγματι, θά ήταν ἀδύνατο μὲ τὶς ἐπικρατοῦσες μεταφορικὲς συνθήκες τῆς ἐποχῆς, νά κάνῃ τόσα πολλὰ ταξίδια δοκα περιγράψει κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ζωῆς του. Θά ἐχειάσθων ίσως 4 καὶ 5 ζωές. 'Ιδιαίτερα δι Χρόνους τῆς ζωῆς του δὲν θά ἀπαρκοῦσε καὶ μόνον γιὰ τὶς καταχρηστικές τῶν ἀποστάσεων τὶς δημοτικές ἀναφέρεται. Θά μπορούσε μὲν νά ὑποστηρίξει διτὸς στὸ σημεῖο αὐτῷ, δι Στράβωνος εἴχε καὶ μήτις εἰσινετηρίσια, ἀφοῦ καὶ ὅποιονδηποτε συγγράφει διλάβει πληροφορίες, τῶν ἀναφέρει: κατὰ τὸ πρόποτα συγκεκριμένο.

Τὸ έργο τοῦ Στράβωνος δὲν περιήλθε σὲ μᾶς μὲ τὸ ἀρχικὸν κείμενο γιὰ τὸ διόποιον δὲν ὑπάρχουν πληροφορίες διτὸς διεσδήθη τελικά η δημοτική, ἀλλὰ περιθήλεις ἀπὸ ἀντίγραφα Βεζοντινῶν ἀντι-

γραφέων, στοὺς διόποιους διμολογουμένους η ἀνθρωπότητας δρεῖται μεγάλη εὐηγνωμοσύνη, διόποιοι τοὺς ήδη γεωργοράφους καθίκες, δημοτικούς ἀντιγράφους αὐτὰ διεσδήθησαν πολύτιμα συγγράμματα τῆς ἀρχαιότητος τὰ οποῖα θά είχαν ἀπολεπτὴν ἀνταλογίαν.

Τονίζεται ιδιαίτερα διτὸς ἀπὸ τὸ έργο τοῦ Στράβωνος τὸ διόποιον ήταν ποικίλο καὶ μεγάλο τὸν πουδιαίτερη σημασία ἀπέκτησεν τὰ Γεωγραφικά του, μέχρι σημείου διτὸς, ἀπὸ τὸ έργο του νά γίνη περισσότερο γνωστός καὶ νά ἀποκαληθεῖ τὸν «Γεωγράφος» ἐπίθετο ποὺ ὑπερισχύει καὶ τοῦ δινόματος του.

Ο ΛΑΛΟΣ μεγάλος περιηγητής τῆς ἀρχαιότητος Παυσανίας δὲν φτάνει δεδιώκως τὸ διόποιο τῆς συμβολῆς του Στράβωνος πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ τὸ είδος τῆς προσφορᾶς του στάθμης κρητικού ποικιλοτρόπων αὐτῆς.

'Απὸ τὸ έργο τοῦ Παυσανίας ἀντλήθηκαν κατὰ καριόδος διάφορες πληροφορίες γιὰ τὶς οἰκονομικές δυνατότητες καθά περιοχής, χρονομέτρα μιὰς την ναυτιλιακή συναλλαγή τῆς ἐποχῆς.

Κυρίως δημος, δι Παυσανίας ὑπῆρχε δι θήρας τοῦ ελληνικοῦ ναυτικοῦ λαοῦ.

Ήηδη καὶ θήμα, παραδόσεις, δοξασίες, μῆθος, θρησκευτικές πεποίθησες του ναυτικοῦ μαζὶ ιδιόμοιο πέρασκεν μέσον ἀπὸ τὶς αελίδες τοῦ έργου του, γιὰ νά μᾶς δείχνουν σήμερα τὴν ἀρχὴν μιᾶς μηχανικής περιοδεωσεως, μὲν ἀλλὰ λόγια τὶς σημεῖας τῆς ναυτικῆς μαζὶ φυλής. 'Ο Παυσανίας περιηγητής κατὰ τρόπον συστηματικὸν τὸν 'Ελλαδά καὶ γιὰ κάθε περιοχή τῆς ἐξέδωσε καὶ θά διάλιο. Περιγραφές, περιτηρήσεις, θήρας μιάς σύνθετος συστηματικής καθά διάλιο είναι καὶ θά μια μυνιστοῦ.

Τὸ πρώτο διάλιο τοῦ Παυσανίας είναι τὰ 'Αττικά, τὰ δεδιώτερα τὰ Κορινθιακά τὰ διόποια ἐξεδόθησαν ψηφισμένη περιηγητή λεπτομερῶς τὴν 'Αττικήν καὶ τὴν περιοχή τῆς Κορινθίας καὶ 'Αργολίδος. 'Αργότερον ἐπὶ ἀπτασίαν περίποι διέτρεψε τὴν Δυτικὴν Πελοπόννησον ὑπερισέων καὶ τὰ 'Ηλικαῖ. 'Αργότερα ἔξεδόν τοῦ 'Αρκαδίκα, τὰ Φοινικά, τὰ Αλκονικά, τὰ Μασσαρικά, τὰ 'Αγαθικά καὶ τὰ Βοιωτικά. Τὸ περισσότερον ἐνδιαφέροντα γιὰ μᾶς παρουσιάζουν τὰ διόποια δι Αττικῆς καὶ Κορινθιακῆς πολυχρέστων σὲ περιοχές κατ' ἔξογήν ναυτικής.

ΑΠΟ ΤΟΝ Παυσανίαν μαθαίνουμε γιὰ τὴν δοξασία τῶν θρησκευτικῶν Ελλήνων τὴν σχετική μὲ τὴν ὑπερδικιανή καλλυφή τῆς προστασίας τῆς πόλεως τῆς Κορίνθου.

Είναι θηναρίς μῆθος, δημοτος πρὸς τὸν μῆθο ποδαρικέρατος: στὴν διαφορά τοῦ Παυσανίαν καὶ τὸν Αθηναϊόν.

Καὶ πολὺς δὲ θεός της διάλασσος δι Παυσανίαν, στὴν προστασία τῆς θαλλής μεγάλης ναυτικής πολέως τῆς θρησκευτικής.

'Ετος δημοτος οἱ Κορινθίοι, ἀλλὰ καὶ οἱ 'Αθηναϊοι: διηγείνονται, διτὸς γιὰ τὴν κορινθιακή τῆς Κορίνθου ήδην σὲ φιλονικά δι Παυσανίαν καὶ δι Ηλιοτος. Δικτύητης έγινε δι Βριτάρων δὲ διόποιος ἀπεδίκασε τὸν Παυσανίαν τὸν 'Ισιδόρο καὶ διόποιοι οὐρανούς αὐτῷ: οὐρανούριον ήδην στὸν Ηλιοτονίθιον.

Οι Κορινθίοι πρὸς τὴν κορινθιακή τῆς Κορίνθου ήδην σὲ φιλονικά δι Παυσανίαν έγινε δι Βριτάρων τὸν ποδαρικόν της θρησκευτικής τῆς Κορίνθου. Μέσον καὶ τὸν Ηλιοτονίθιον δι Βριτάρων τὸν Παυσανίαν τὸν 'Ισιδόρο διηγείνονται, διτὸς μεγάλης μεταφραστού τῶν θρησκευτικῶν συγγενειακῶν τῶν, γιὰ νά μη είναι: κακεῖς διηγείνονται πρὸς κοπούς.

Ηρός τημὴν τοῦ Παυσανίαν συγχά ἀπελούστο θηλητικοί ἀγόνες καὶ διάφορες τελετές μὲ ναυτικό περιεχόμενο. Καὶ ἔδη ἀπαναλαμβάνεται: ἔξελνη τὴν ή τάσι τῶν ἀρχηγῶν δημοτικής ἀπλῆς νά καλπάσουν τὸ ἀπικίνδυνο ναυτικό ἐπάγγελμα μὲ τὴν θεάνην προστασία, ἀλλὰ νά διεμηνεύσουν δι θηρακῆς τὸ θεόδι, μέχρι σημείου διτὸς τοῦ Παυσανίαν τὸν θεόδιον θεάνην προστασία, καὶ τελετές, σὲ τρόπον μιάτερ τῆς προστασίαν νά είναι: διαρκής, έντονη καὶ διος τὸ δινόταν πλήρης.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

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, Steinadamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345 Cables to all offices : "KYKLADES"

Branch Offices at :

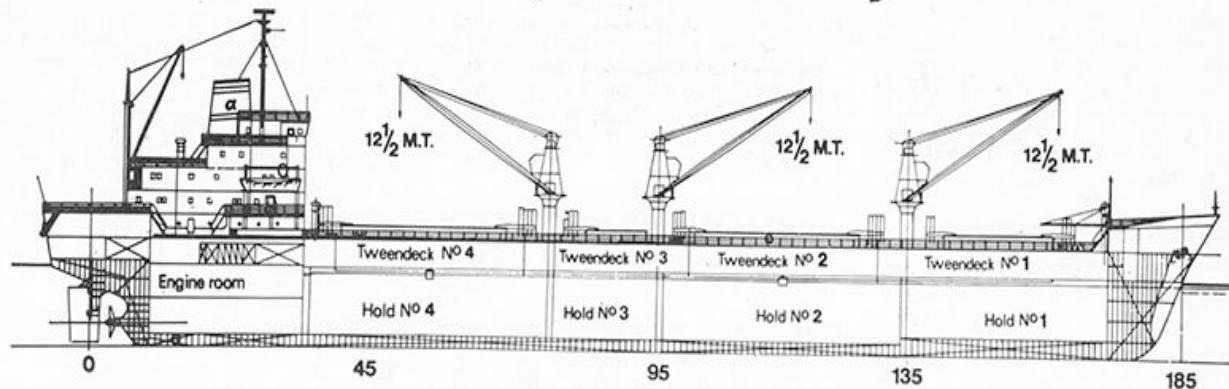
2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph: 4 54 13/4	
2880 Brake,	Am Pier,	P.O.Box 66,	Teleph: 33 50,
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	P.O.Box 23,	Teleph: 2 50 61,
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstraße 37,	P.O.Box 2187,	Teleph: 2 64 04,

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

και πάλι πρωτοπόροι μέ τά TD 15

τά πλοία
πού ανταποκρίνονται πλήρως
στις μεταφορικές απαιτήσεις
του μέλλοντος

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY LTD

η εταιρεία μέ τά πρωτοπόρα σκάφη

ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ

Αργυρουπόλεως 2α Καλλιθέα·Τηλ: 9585061-75 (15 γραμμές)

Telex: 219113-8·Τηλ. Διεύθ: "AEGIS", Kallithea, Athens

ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

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

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΥΦΛΕΚΤΑ

‘Απεφασίσθη ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ μεταφορά τῶν ἀποθηκῶν εὐφλέκτων ἐκ τῆς περιοχῆς Κερατοπύργου εἰς τὸ ὄμρον Ἀμπελακίων. Προβλέπεται ἑκεὶ ἡ κατασκευὴ τῶν ὀναγκαίων ἔργων, προϋπολογισμοῦ 150 ἑκατ. δρχ. Μὲ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων αὐτῶν θὰ ἀπελευθερωθῇ περιοχὴ 50 περίπου στρεμμάτων, ἡ ὁποία εἶναι πολύτιμος διὰ τὴν εὐρυθμὸν λειτουργίαν τῆς περιοχῆς Κερατοπύργου. Διὰ τῆς ἀπομακρύνσεως τῶν ἀποθηκῶν ἐπιτυγχάνεται ἡ ἐνοποίησης τῆς περιοχῆς, ἐνῷ καὶ διὰ τῆς ἐκτέλεσεως ἐκβραχιονῶν καὶ ἐπιχωματώσεων τοῦ ἑκεῖ λιμενίσκου τοῦ Κερατοπύργου δημιουργούνται λίμναι εὐνοϊκαὶ προϋπόθεσεις διὰ τὴν εὔρυθμον λειτουργίαν τοῦ λιμένος. ‘Ἐπι τέλον ἀπομακρύνεται ὁ κίνδυνος ἐκ μιᾶς περιοχῆς εἰς τὴν ὅποιαν παρατηρεῖται μεγάλη ἐμπορευματική κίνησις, ἐνῷ ἀπὸ ἀπόφεως ἀσφαλείας, τὸ θέμα καλύπτεται ἀπὸ πάσης πλευρᾶς εἰς τὰ Ἀμπελάκια.

Η ΒΑΡΔΙΑ ΣΑΒΒΑΤΟΥ

‘Επονοκαθιερώθη, μετὰ ἀπὸ προσωρινὴν ἀναστολὴν τοῦ μέτρου, ἀπογευματικὴν δάρδια μονίμων λιμενεργατῶν καθ’ ἔκστον Σάββατον καὶ παραμονάς ἀργιῶν. ‘Η δάρδια καθωρίσθη ἐποστοστοῦ 25% κατὰ τὰς καθημερινὰς καὶ ἐκ 15% κατὰ τὴν ἡμέραν Σαββάτου καὶ παραμονὰς ἔορτῶν καὶ ἔξαιρετῶν, πέραν τῶν οἰκειοθέλων προστροχομένων καὶ διὰ προσωπικούς λόγους ἐπιθυμούντων ἔργασσίαν κατὰ τὸ ἀπόγευμα.

“Οπως εἶναι γνωστόν, ἡ καθιέρωσις ἀπογευματικῆς δάρδιας Σαββάτου καὶ παραμονῶν ἀργιῶν ἐποστοστοῦ 30% τῆς δυνάμεως τῶν μονίμων λιμενεργατῶν ἀπετέλεσε, κατὰ τὴν τρίμηνην λεικὴν ἀπέργιαν τῶν λιμενεργατῶν, ἀφορμὴν ἀντιδικίας τούτων καὶ τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ ὁποία εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ μη ἐργάζωνται οὕτοι κατὰ τὰ Σαββατοκύριακα καὶ τὸ διήμερον τῶν ἀργιῶν, ἐπὶ μεγίστη ζημίᾳ τῶν συμφερόντων τοῦ ‘Οργανισμοῦ.

ΝΕΑΙ ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΑΙ

Δύο νέας γερανογεφύρας φορτοεκφορτώ-

σεως ἐμπορευματοκιβώτων θὰ προμηθευθῇ ὁ Ο.Λ.Π. διὰ νὰ τὰς ἐγκαταστήσῃ εἰς τοὺς προβλήτας Α—Β τοῦ Κεντρικοῦ Λιμένος καὶ τοῦ λιμένος Ἀγίου Γεωργίου. ‘Η προμήθεια θὰ γίνη ἀπὸ Ἑλληνικούς κατασκευαστικούς οἰκους, κατόπιν διαγωνισμοῦ. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἐνεκρίθη ἡδη πίστωσις 200 ἑκατ. δραχμῶν.

Μεταξὺ τῶν ἄλλων ὅρων τοῦ διαγωνισμοῦ θὰ περιλαμβάνεται καὶ ἡ ὑποχρέωσις τῶν μειοδοτῶν ὅπως ἡ κατασκευὴ τῶν γερανογεφυρῶν ἐκτελεσθῇ μὲ προνόμιον κατασκευῶν, ικανότητα μελέτης καὶ ἐμπειρίας σένων οἰκους, ἐξειδικευμένων εἰς τὰς κατασκευὰς γερανογεφυρῶν.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Λ.Π.

Τὸν γενικὸν διευθυντὴν τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Σ. Σούλην ἐπεκάθισαν προσφάτως ὑπρεσιακοί παράγοντες τοῦ ‘Οργανισμοῦ Λιμένων τῆς Πολιτείας Γεωργίας τῷ ΗΠΑ καὶ εἶχαν συναυλίας ἐπὶ θεμάτων, ἀφορώντων εἰς τὴν συνεργασίαν τῶν λιμένων Πειραιῶς καὶ τῆς Γεωργίας, πρὸς τὸν σκοπὸν δελτιώσεως τῶν συνθήκων λειτουργίας των. ‘Ἐπίστοι ἔχεται στὸν προβλήματα, τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζουν σήμερον οἱ λιμένες ἐκ τῶν σημειουμένων τεχνολογικῶν ἔξελιξεων.

Οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ ‘Οργανισμοῦ Λιμένων Γεωργίας εἶχαν ἔλθει εἰς τὴν χώραν μας μὲ τὴν εύκαιριαν ιδρύσεως εἰς ‘Αθήνας γραφείου τοῦ ‘Οργανισμοῦ, τοῦ ὅποιου ή ειδύνη θὰ καλύπτῃ όλον τὸν μεσογειακὸν χώρον.

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

Σύμβουλον ἐπὶ ἔργατικῶν θεμάτων θὰ προσλάβῃ ὁ ‘Οργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς, ὡς ὁ ὅποιος θὰ ἐπιλαμβάνεται δῶλον τῶν καθημερινῶν άναφυσμένων πολυπλεύρων ἐργατικῶν θεμάτων, τῶν ὅποιων ἡ ἀντιμετώπιση δέον νὰ είναι, ἐξ ἀρχῆς, ἡ ὄρθη, ώστε νὰ ἀποφεύγωνται μεταγενέστεραι ὑπηρεσιακαὶ ταλαιπωρίαι.

ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΣ ΜΙΣΘΩΜΑΤΩΝ

‘Ο Ο.Λ.Π. ἀναπροσήρμοσε τὰ ὑπὸ τῶν ἐ-

ταιριῶν Α. Λιάτσος - Κλ. Μαρινάκη Ο.Ε. καὶ Δ. Ι. Καρράς Ε.Π.Ε. καταβαλλόμενα μισθώματα διὰ τὰ ὑπὸ τούτων μισθωμένα δύο μεταλλικὰ ὑπόστεγα τῆς ‘Επισκευαστικῆς Βάσεως Πειράματος. ‘Η ἀναπροσαρμογὴ τῶν μισθωμάτων ἀνέρχεται εἰς τὸ 100% τῶν καταβαλλούμενων.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι σταν ὁ Ο.Λ.Π. προέβαλε τὴν ἀξίωσιν διπλασιασμοῦ τοῦ μισθώματος αἱ ἀνωτέρω ἐταιρίας προσέφυγον εἰς τὰ δικαστήρια, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ γίνῃ δεκτὸν τὸ αίτημά των τῆς μὴ ἀναπροσαρμογῆς.

ΑΥΓΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ Ε.Ζ.Π.

‘Ενεκρίθη ἡ ἐγκατάστασις ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «AMGO LTD» λιυμένων γραφείων, ἐπιφανείας 20 τετρ. μέτρων, εἰς τὴν περιοχὴν Ντόκ 3 τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης Πειραιῶς, διὰ τὴν στέγασιν ὑπαλλήλων τῆς, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐργασιῶν τῆς ἐπὶ τῷ προσεγγιζόντων πλοίων αὐτῆς. ‘Ο λυόμενος οἰκίσκος πρέπει νὰ είναι μεταλλικῆς κατασκευῆς, τοποθετέμενος ἐπὶ κινητοῦ πλαισίου, ώστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ ἀμεσος μετακίνησίς του. Τὸ μηνιαίον μίσθωμα ὥρισθη εἰς 2.000 δραχμῶν.

‘Εξ ἀλλοῦ, ἐνεκρίθη ἡ ὑπὸ τῆς A.E. «ADRIAMARE TRANSPORTI MARITIMI» υφισταμένη, ἡδη ἐγκατάστασις, εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Α’ τομέως τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, ἐνὸς λιυμένου γραφείου καλύπτοντος ἐπιφάνειαν μέχρις 20 τετρ. μέτρων διὰ τὴν ἀξιοπρέπειαν τῶν τουριστῶν. Τὸ μηνιαίον μίσθωμα ὥρισθη εἰς 2.000 δρχ.

ΣΥΝΤΟΜΑ

‘Ανετέθη εἰς τὸν τελευταίον μειοδότην ἡ κατασκευὴ μεταλλικοῦ ὑποστέγου εἰς τὴν περιοχὴν Κερατοπύργου, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 6.000.000 δρχ.

● ‘Ενεκρίθη ἐκ νέου μελέτη, ἀφορώσα εἰς τὴν γενικὴν ἐπισκευὴν καὶ συντήρησιν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν 4.000 τόνων τοῦ Ο.Λ.Π.

● ‘Ενεκρίθη συμπληρωματικὴ πίστωσις 1.244.000 δρχ., διὰ τὴν προμήθειαν, τῆς μεσολαβήσει τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ο.Λ.Π. 82 τεμαχίων δικλείδων δικτύου ἔρματος πλωτῶν δεξαμενῶν, προοριζόμενων διὰ τὰς δύο δεξαμενὰς τοῦ ‘Οργανισμοῦ.

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

‘Ο ἀρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον ‘Επισκευῶν Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

HEAD OFFICE:

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

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

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ & ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.
ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1976

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΙΔΙΚΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΣ ΣΥΝΔΟΜΗΣ | ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΚΗΓΟΡΟΙ 1976

ΙΒ: ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΙΣ

ΕΙΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΙΣ

(Εἰς Λαλάσια ΗΠΛ)

卷之三

APRIL 1975 VOL 52 / NO 4

Eis Astyris HPA

卷之三

ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ

ΠΕΡΙΟΧΕΣ	ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ :	\$	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
οθόνη Προσωπικού, Ειδοφορού, Ασφαλιστικών Ταχείων κατ' έναντι των οφειλών τους, Διαχειρίσιμων Ταχείων κατ' έναντι των οφειλών τους, Ακινήτων, Εγκαταστάσιων, Επιχειρήσεων, Επιχειρήσεων παραγωγής, Αποθέλεσμάτων ασφαλισμάτων πλαισίου παραγωγής, Συναλλαγματικών διαφορών, Επιληπτικών και σκέψων.	1. ΠΡΟΣΟΔΟΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ :	\$	\$
α) Έξι τόκουν τοκονερίσιμων κατ' ημιετώδειαν	272.455	262.678	
β) Έξι Ακινήτων	12.986	12.676	
γ) ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	285.441	285.441	
δ) ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	52.113	47.590	
		520.378	520.378
		<u>812.554</u>	<u>843.322</u>
		<u>812.554</u>	<u>843.322</u>

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΕΡΔΩΝ		1976	\$	1975	\$
I. ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΝ ΧΡΗΣΕΩΝ			148.229		282.908
II. ΚΕΡΔΗ ΥΠΟΛΟΓΟΥ ΧΡΗΣΕΩΣ					801
ΣΥΝΟΛΟΝ			<u><u>148.737</u></u>		<u><u>283.709</u></u>
I. ΤΑΚΤΙΚΟΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ			33.808		60.901
II. ΕΚΤΑΚΤΟΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ			4.438		7.500
III. ΜΕΡΙΣΜΑ			104.600		208.800
IV. ΑΜΟΙΒΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ			6.000		6.000
V. ΥΠΟΛΟΠΟΝ ΕΙΣ ΝΕΟΝ			508		508
			<u><u>148.737</u></u>		<u><u>283.709</u></u>

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1977

*Εν Αθηναῖς τῇ 26 Απριλίου 1977

Ο ΕΠΙ ΤΟΥ ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΥ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΛΟΓΙΣΤΟΥ ΤΗΣ "ΕΑΝΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

ОГЛАСИТЕЛЬНОЕ ОБЪЯВЛЕНИЕ

ΕΤΥΜΟΛΟΓΙΚΗ ΧΙΣΙΚΑΝΘΗ · Μαΐου 2, 1977

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Φορολογική Νομολογία

**ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ
ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**
ΑΡΙΘΜ. 792/1976

Πρόεδρος : 'Ο κ. Γ. Μένεγας
Επιστημονής : 'Ο. Εφέτης κ. 'Ι. Λιώτης
Δικηγόροι : Οι κ.κ. Εύάγ. Χαρτουλάρης,
'Α. Ψαρρός (άντιπρ. Δημοσίου)

• Ελληνική ναυτιλιακή έταιρία ύπαχθείσα εις τάς διατάξεις των νόμων 89)1967 καὶ 378)1968.— Κέρδη διανεμηθέντα εις τοὺς μετόχους αὐτῆς.— 'Αφορολόγητα ἐφ' ὅσον πρέρχονται ἐκ δραστηριοτήτων ἀναγομένων εἰς τὴν ὑπαγωγὴν τῆς ἔταιρίας εις τοὺς ἀνωτέρω νόμους.— 'Η ἀπαλλαγὴ ὄρδινα εἰς πάντα κατὰ τὸν φορολογικὸν νόμον ὑπόχρεων ἄλλως εἰς φορολόγησιν.— 'Η ἀπαλλαγὴ δὲν εἶναι ὑποκειμενική διὰ τὴν ἔταιρίαν μόνην.— 'Η ἔταιρία δὲν ὑποχρεούται εἰς παρακράτησιν καὶ δῆλωσιν φόρου ἐπὶ τῶν διανεμένων μερισμάτων.

«Ἐπειδή, διὰ τῆς ἐκκαλουμένης ἀποφάσεως, ὡς ἔξι συτῆς προκύπτει, κατὰ μερικὴν παραδοχὴν τῆς ἀπὸ 14.7.1973 προσφυγῆς τῆς νῦν ἐκκαλούσσης ἀνωνύμου ἔταιρίας, μετερρυθμίσθη φύλλου ἐλέγχου παρακρατουμένου φόρου ἐπὶ εἰσοδήματος ἐκ κινητῶν ἀξιῶν οἰκον. ἔτους 1970 τοῦ Οἰκον. 'Ἐφόρου Πλοίων Πειραιώς, δι' οὐ, εἴχε καταλογισθῆναι εἰς δάρος τῆς ἐκκαλούσσης κύριος φόρος ἐκ δραχμῶν 61.180 μετά προσθέτου ἵσου πρὸς τὸ διπλάσιον τοῦ φόρου τούτου διὰ παράλειψιν παρακρατήσεως τοῦ ἀναλογούντος φόρου ἐπὶ τῶν ἀνώνυμων περιορισθέντος τοῦ δάρου προσθέτου φόρου εἰς τὸ ἴσοπον τοῦ κυρίου φόρου. Κατὰ τῆς ἀνω ἀποφάσεως παραπονουμένη ἡδη ἡ ἐκκαλούσσα προβάλλει τοὺς ἐν τοῖς δικογράφοις κυρίων καὶ προσθέτων λόγων τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως διαλαμβανούμενους λόγους, ἀναγομένους εἰς ἐσφαλμένην ἐρμηνείαν καὶ ἐφαρμογὴν τῶν κειμένων διατάξεων καὶ πλημμελῆ ἔκτιμησιν πραγμάτων ὑπὸ τοῦ δικάσαντος δικαστρίου.

Ἐπειδή, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρρενού 5 τοῦ Ν.Δ. 3843)1958, 29 τοῦ Ν.Δ. 3323)1955 καὶ τῆς κατ' ἔξουσιοδότησις τῆς παρ. 4 τοῦ τελευταίου τούτου ἀρρενού ἐκδοθείσης ὑπ' ἀριθμ. 19763)1957 ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργού Οἰκονομικῶν, ἡ ἡμεδαπτή ἀνώνυμος ἔταιρία ὑποχρεούται, διὰ τὰ διανεμένων εἰς τοὺς μετόχους τῆς μερισμάτων, νὰ παρακρατῇ τὸν ἀναλογούντα φόρον εἰσοδήματος καὶ ν' ἀπόδιθη τοῦτον εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον δι' ιδίας δηλώσεως, ἥτις εἶναι ἀνέξαρτητος τῆς ὑποβαλλούμενης ὑπὸ αὐτῆς διὰ τὰ ἐπ' ὄντοτε τῆς φορολογούμενα ἀδιανέμητα κέρδη. 'Η τοιαύτη δὲ ἔταιρία, ὑποχρεούμενη εἰς δῆλωσιν ἀντὶ τοῦ πραγματικοῦ φορολογουμένου ὑπέρει, κατὰ τὸ ἀρρενού 70 τοῦ μηνού Ν.Δ. 3323)1955 καὶ πάσας τὰς εὐθύνας ὡς πρὸς τὴν μὴ ἀκριβῆ τήρησιν τῶν σχετικῶν περὶ δηλώσεων διατάξεων τούτου. 'Εξ ἑτέρου, κατὰ μὲν τὸ ἀρρενού 1 τοῦ Α.Ν. 89)1967, ἀλλοδαπαὶ ἐμποροδιμηχανικαὶ ἔταιριαι ὑφ' οἰονδήποτε τύπου ἢ μορφὴν λειτουργούσαι ἐν τῷ ἔδρᾳ των καὶ ἀσχολούμεναι ἀποκλειστικῶς εἰς ἔκτελεσιν ἐμπορικῶν ἐργασιῶν, ὡς τὸ ἀντικείμενον εὐρίσκεται ἐκτὸς 'Ελλάδος, δύνανται

νάντιαν ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν, αἵτινες ὑπῆκοτες εἰς τὰς εὐεργετικὰς διατάξεις τῶν ὡς ἄνω νόμων, ἡ διὰ τῶν διατάξεων τούτων θεσπιζομένη ἀπαλλαγὴ ἀπό τοῦ φόρου εἰσοδήματος, ἐκτείνεται εἰς τὸ σύνολον τοῦ εἰσοδήματος τοῦ προκύπτοντος ἐξ ὅλων τῶν δραστηριοτήτων αὐτῶν, τῶν ἐγκριθεισῶν διὰ τῆς ὑπαγαγούσης αὐτᾶς εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 89)1967 ἐμποροδιμηχανικαὶ ἔταιρισις ἡ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου εἰσοδήματος, ὡς καὶ παντὸς τέλους, εἰσφορᾶς ἢ κρατήσεως ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἡ τρίτου, ὑφισταμένου ἥ ἐπιβληθησμένου εἰς τὸ μέλλον διὰ τὸ εἰσόδημα τὸ κτώμενον ἐξ ὅλων τῶν δραστηριοτήτων αὐτῶν τῶν ἐγκρινομένων διὰ τῆς παρεκκλισης αὐτάς εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 89)1967 ὑπουργικῆς ἀποφάσεως. 'Ο δὲ ἀκολουθήσας ἀνά τοῦ 378)1968 ὥριος διὰ τοῦ ἀρρενού 1 διὰ τῆς 'Αλλοδαπαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις παντὸς τύπου καὶ μορφῆς, δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἐν 'Ελλάδι κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 89)1967 καὶ νὰ ἀπολαύωσιν ἀπάντων τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ νόμου τούτου καὶ τοῦ παρόντος διὰ πάσας τὰς δραστηριότητας αὐτῶν, αἵτινες ηθελον ἐγκριθῆ διὰ τῆς χορηγούσης τῆς ἀδειαν ἐγκαταστάσεως αποφάσεως (παρ. 1) διὰ τῆς 'Ελληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἡ γραφεία τοιούτων ἐπιχειρήσεων παντὸς τύπου καὶ μορφῆς ἐγκατεστημέναι εἰς 'Ελλάδι πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Α.Ν. 89)1967, δύνανται τῇ αἰτήσει των, νὰ ὑπαχθούν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου τούτου καὶ τοῦ παρόντος, ἐφ' ὅσον αἱ δραστηριότητας αὐτῶν εἶναι αἱ αὐταὶ πρὸς τὰς δραστηριότητας τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ἐγκατεστημένων εἰς τὸν 'Ελλάδι κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ Α.Ν. 89)1967» (παρ. 2), καὶ διὰ τῆς εἰσοδήματος διὰ τὸ εἰσόδημα τὸ κτώμενον ἐξ ὅλων τῶν δραστηριοτήτων αὐτῶν τῶν ἐγκρινομένων διὰ τῆς οἰκείας 'Υπουργικῆς ἀποφάσεως, προκύπτοντος ἐπενθεύ, διὰ τὰς εἰρημένων διατάξεων τάσσεται ἀπαλλαγὴ ἀπό τοῦ φόρου εἰσοδήματος διὰ τὸ συνολικὸν εἰσόδημα ὠρισμένων οἰκονομικῶν μονάδων, ἀνεξαρτήτως τῶν ὑποκειμένων ἐπ' ὅντι ματιών τῶν ὅποιων φορολογεῖται τὸ εἰσόδημα τούτου, θεσπίζεται δηλούντοι ἀπαλλαγὴ διὰ πάντα, κατὰ τὸν φορολογικὸν νόμον, ὑπόχρεον διὰ τὸ εἰσόδημα τούτου, καθ' ὅσον οἱ δροὶ «γραφεία», «ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις», «ἀπομικαὶ ἐπιχειρήσεις», οὓς χρησιμοποιεῖ ὁ νόμος, δὲν εἶναι δηλωτικοὶ ὠρισμένων ὑποκειμένων φορολογίας κατὰ τὸν περὶ φόρου εἰσοδήματος νόμον. Πάντα δὲ τὰ προεκτεθέντα, δὲν προσκρύουν εἰς τὰς παρατεθέσιας διατάξεις τῆς παρ. 5 τοῦ Α.Ν. 378)1968, διότι δι' αὐτῶν γίνεται περαιτέρω ἐπέκτασις τῶν φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν καὶ εἰς ὑποχρέους οἱ δροὶ ἀπέκτησαν εἰσόδημα ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων ὑπὸ ἔνην σημαίαν γενομένης μέσω ἡ διὰ τινος ἐπιχειρήσεως ὑπαχθείσης εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἀναγκαστικῶν νόμων, χωρὶς οἱ ίδιοι νὰ ἔχουν τύχει 'Υπουργικῆς ἀδειας διὰ τὴν τοιαύτην

νύμων ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν, αἵτινες ὑπῆκοτες εἰς τὰς εὐεργετικὰς διατάξεις τῶν ὡς ἄνω νόμων, ἡ διὰ τῶν διατάξεων τούτων θεσπιζομένη ἀπαλλαγὴ ἀπό τοῦ φόρου εἰσοδήματος, ἐκτείνεται εἰς τὸ σύνολον τοῦ εἰσοδήματος τοῦ προκύπτοντος ἐξ ὅλων τῶν δραστηριοτήτων αὐτῶν, τῶν ἐγκριθεισῶν διὰ τῆς ὑπαγαγούσης αὐτᾶς εἰς τὰς διατάξεις τῶν εἰρημένων νόμων 'Υπουργικῆς ἀποφάσεως, ἡτοι, εἰς τε τὰ ἐπ' ὄντοτε αὐτῶν τούτου τοῦ νομικοῦ προσώπου τῆς ἀνωνύμου ἐταίριας φορολογούμενα ἀδιανέμητα κέρδη καὶ εἰς τὰ διανεμόμενα εἰς τοὺς μετόχους τῆς εἰσόδηματος τοῦ φόρου εἰσοδήματος τοῦ προκύπτοντος ἐξ ὅλων τῶν δραστηριοτήτων αὐτῶν τῶν ἐγκριθεισῶν σημαίαν πλοίων ὑπὸ ἔλληνικήν σημαίαν, τὸ διόποιον ἔχασκολουθεῖ νὰ φορολογήται κατά τὸν Α.Ν. 1880)1951. Τὸ συμπέρασμα τούτο το προκύπτει ἀδιάστως ἐκ τοῦ ὅτι εἰς τὰς παρατεθέσιας διατάξεις, ἡ ἀπό τοῦ φόρου εἰσοδήματος ἀπαλλαγὴ, δὲν καθορίζεται ἐν συσχετισμῷ πρὸς ὡρισμένης νομικῆς μορφῆς φορολογικῶν ὑποκειμένων μερίσματα, ἐξαιρέσει τοῦ προερχομένου ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων ὑπὸ ἔλληνικήν σημαίαν, τὸ διόποιον ἔχασκολουθεῖ νὰ φορολογήται κατά τὸν Α.Ν. 1880)1951. Τὸ συμπέρασμα τούτο το προκύπτει ἀδιάστως ἐκ τοῦ ὅτι εἰς τὰς παρατεθέσιας διατάξεις, ἡ ἀπό τοῦ φόρου εἰσοδήματος ἀπαλλαγὴ, δὲν καθορίζεται ἐν συσχετισμῷ πρὸς ὡρισμένης νομικῆς μορφῆς φορολογικῶν νόμων πρότι τὸν φορολογικὸν νόμον ἔκπαστο τούτων, ἀλλ' ἀφού χρησιμοποιούνται ἀδιακρίτως οἱ δροὶ «εναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις», «γραφεία» τοιούτων ἐπιχειρήσεων καὶ ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὴν κατὰ τὸν φορολογικὸν νόμον ἔκπαστον τούτων, ἀλλ' ἀφού χρησιμοποιούνται ἀδιακρίτως οἱ δροὶ «εναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις», «γραφεία» τοιούτων ἐπιχειρήσεων καὶ «έταιρίαι», δι' ὅντας τελευταίους, κατ' εἰδικήν διάταξιν (ἀρρ. 5 Α.Ν. 378)1968) νοεῖται οἰουδήποτε νομικοῦ τύπου ἐπιχειρήσης περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀτομικῆς τοιαύτης, διαγορεύεται περαιτέρω, ὅτι τοιαύται ἔταιρίαι, ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ λαπά. ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου εἰσοδήματος διὰ τὸ εἰσόδημα τὸ κτώμενον ἐξ ὅλων τῶν δραστηριοτήτων αὐτῶν τῶν ἐγκρινομένων διὰ τῆς οἰκείας 'Υπουργικῆς ἀποφάσεως, προκύπτοντος ἐπενθεύ, ὅτι διὰ τῶν εἰρημένων διατάξεων τάσσεται ἀπαλλαγὴ ἀπό τοῦ φόρου εἰσοδήματος διὰ τὸ εἰσόδημα τὸ κτώμενον ἐξ ὅλων τῶν δραστηριοτήτων αὐτῶν τῶν ἐγκρινομένων διὰ τῆς οἰκείας 'Υπουργικῆς ἀποφάσεως, προκύπτοντος ἐπενθεύ, ὅτι διὰ τῶν εἰρημένων διατάξεων τάσσεται διαπλαγὴ διὰ τὸν περὶ φόρου εἰσοδήματος νόμον. Πάντα δὲ τὰ προεκτεθέντα, δὲν προσκρύουν εἰς τὰς παρατεθέσιας διατάξεις τῆς παρ. 5 τοῦ Α.Ν. 378)1968, διότι δι' αὐτῶν γίνεται περαιτέρω ἐπέκτασις τῶν φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν καὶ εἰς ὑποχρέους οἱ δροὶ ἀπέκτησαν εἰσόδημα ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων ὑπὸ ἔνην σημαίαν γενομένης μέσω ἡ διὰ τινος ἐπιχειρήσεως ὑπαχθείσης εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἀνωνύμων, χωρὶς οἱ ίδιοι νὰ ἔχουν τύχει 'Υπουργικῆς ἀδειας διὰ τὴν τοιαύτην

FOR YOUR AGENCY IN SOUTH AFRICA
MENTOR SHIPPING AGENCY (PTY) LTD

A T
DURBAN, EAST LONDON, PORT ELIZABETH, CAPE TOWN.
ALL ENQUIRIES TO:
P. O. BOX 2981
DURBAN 4000
TELEPHONE: 320390
CABLES: MASPORT
TELEX: 6-0204 SA

έκμετάλλευσιν τῶν πλοίων τούτων.

Ἐπειδή, ἐν προκειμένῳ, ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ὑπ' ὅψιν τοῦ δικάσαντος δικαστηρίου τεθέντων καὶ αὐθις προσκομιζομένων ἔγγραφων, τῶν ἑκατέρων ἐπαγομένων καὶ τῆς ἐν γένει ἀποδεικτικῆς διαδικασίας, προέκυψαν τὰ κάτωθι: "Η ἡδη ἐκκαλούσα ἀνώνυμος ἐταιρία, ἡτις ἐδρεύει ἐν Πειραιεῖ, ἐνήκθη δυνάμει ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δημοσιεύσης νομίμως εἰς τὰς εὐεργετικὰς διατάξεις τῶν A.N. 89167 καὶ 378)1968 δύον ἀφορᾶ τὰ εἰς τὴν ἄνω Ὑπουργικήν ἀπόφασιν ἀναφερομένας ἔργασίας της. Κατὰ τὴν ἔνδικον διαχειριστικὴν περίοδον (ἀπὸ 1.1.1969 ἕως 31.12.1969), ἡ ὧς ἄνω ἐταιρία ἡσχολήθη μὲν τῷ ἐν Ἑλλάδι πρακτορείων, ἀντιπροσώπευσιν καὶ διαχειρίσιν πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικήν καὶ ἔντην σημαίαν, ἀνηκόντων εἰς διαφόρους ἀλλοδαπάς ἐταιρίας τοῦ συγκροτήματος καὶ εἰδικώτερον μὲν τὰς ἀποστολὰς πληρωμάτων πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων τούτων, τὴν ἔξοφλησιν ἐν Ἑλλάδι ἀπαιτήσεων τῶν πληρωμάτων ἐκ μισθοδοσίας των, τὴν πληρωμὴν ἐμβασάστων πρὸς τὰς οἰκογενείας τῶν ναυτικῶν, τὴν ἐπιμέλειαν παντὸς θέματος σχετικοῦ πρὸς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, τὴν ἐπιμέλειαν περὶ τῶν ἀπαιτήσεων καὶ ὑποχρέωσεων τῶν ὑπὸ τῆς διαχειρίστιν τῆς πλοίων καὶ ἀλλοδαπῶν ἐταιριῶν καὶ τὴν παροχὴν συναφῶν πρὸς ταύτας ὑπηρεσιῶν. Ἐκ τῶν ἀναφερθεισῶν ἔργασιν τῆς ἐκκαλούσης, αἴτινες, ὡς δὲν ἀμφισθεῖται ἀπὸ τῆς φορολογικῆς Ἀρχῆς, περιλαμβάνονται ἐν τῷ συνόλῳ των, εἰς τὰς ἔγκριθείσας ὑπὸ τῆς προμηθείσης Ὑπουργικῆς ἀποφάσεως δραστηριότητας αὐτῆς, προέκυψαν κατὰ τὴν ἔνδικον περιόδου κέρδη, ἐξ ὧν δραχμαὶ 161.000 διενεμήθησαν, ὡς ἐπίσης δὲν ἀμφισθεῖται, εἰς τοὺς μετόχους τῆς ὑπὸ μορφὴν μερίσματος. Δεδομένου δὲ ὅτι ἐπὶ τοῦ μερίσματος τούτου δὲν παρεκρατήθη ὑπὸ τῆς ἐκκαλούσης, ὁ ἀναλογῶν φόρος εἰσοδήματος, κατελογίσθη ὁ φόρος οὗτος εἰς βάρος αὐτῆς διὰ τοῦ ὑπερθεντικοῦ φύλλου ἔλεγχου μετὰ προσθέτου ἕστι, πρὸς τὸ διπλάσιον τοῦ φόρου τούτου, τοῦ δικάσαντος δικαστηρίου κρίνοντας ὅτι ὁρθῶς κατελογίσθη ὁ ὡς ἄνω φόρος, ἐπὶ τῇ σκέψῃ ὅτι, ἡ διὰ τῶν παρατεθειῶν διατάθεων θεσπιζόμενη ἀπαλλαγὴ εἶναι, προκειμένου περὶ ἀνωνύμου ἐταιρίας, προσωπικὴ ὑπὲρ αὐτῆς καὶ ἐπομένως, ἐν προκειμένῳ, ισχύει μόνον διὰ τὰ ἐπ' ὅντος τῆς ἐκκαλούσης φορολογύμενα ἀδιανέμητα κέρδη καὶ δὲν ἀφορᾶ καὶ εἰς τὰ διανεμόμενα εἰς τοὺς μετόχους μερίσματα. Ταῦτα δῆμως δεξάμενον τὸ εἰς πρώτον βαθμὸν δικάσαν δικαστηρίου ἐσφαλμένως ἥρμηνεσε καὶ ἐφήρμοσε τὰς

προδιαληφθείσας διατάξεις, βάσει τῶν ὅποιων, κατὰ τὰ προεκτεθέντα, ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου εἰσοδήματος καὶ τὰ διανεμηθέντα εἰς τοὺς μετόχους τῆς ἐκκαλούσης μερίσματα, ἐν ὅψει τοῦ ὅπερας προσέρχονται ἐξ ἔργασιν αὐτῆς ἔγκριθεισῶν διὰ τῆς οἰκείας Ὑπουργικῆς ἀποφάσεως συντρεχούσης δὲ τῆς τοιαύτης ἀπαλλαγῆς, ἡ ἐκκαλούσα, δὲν ὑπερέούτο εἰς παρακράτησιν φόρου εἰσοδήματος ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω μερισμάτων. "Οδεν, δέον ὅπως, κατὰ παραδοχὴν τοῦ βασίμου σχετικοῦ λόγου τῆς ὑπὸ κρίσιν ἔφεσος, ἔξαφανισθή ἡ ἐκκαλούσην ἀπόφασις καὶ περαιτέρω δεκτοῦ καθισταμένου τοῦ ἀντιστοίχου λόγου τῆς ἀπὸ 1.7.1973 προσφυγῆς τῆς ἐκκαλούσης ἀκυρωθῆ τὸ φύλλον ἐλέγχου παρακρατουμένου φόρου εἰσοδήματος οἰκον. Ἔτους 1970 τοῦ Οἰκον. Ἐφόρου Πλοίων Πειραιῶν.

Καναδικὴ Νομολογία

● **Φορτωτικὴ μὴ ὑπογεγραμμένη.**— Μὴ ἀποτελούσα φορτωτικὴν ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ νόμου, δύναται νὰ περιέχῃ συμφωνίας ἀλλοιούσας τοὺς περὶ εὐθύνης τοῦ μεταφορέως κανόνας. — Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸ ἔγγραφον δέον νὰ φέρῃ τὴν ρήτραν «μὴ διαπραγματεύσιμον». — Τὸ οὕτω ἐκδοθὲν ἔγγραφον ἀποτελεῖ ἀπλῆν ἀπόδειξιν παραλαβῆς τῶν πραγμάτων καὶ δὲν εἰναι φορτωτική.

Μολονότι οἱ κανόνες τῆς Χάγης δὲν δίδουν ὄρισμὸν τῆς φορτωτικῆς, ἐν τούτοις γίνεται γενικῶς δεκτὸν ὅτι τὸ ἔγγραφον τούτῳ ἔξυπηρτει τρεῖς σκοπούς: (1) Εἰναι ἀπόδειξις παραλαβῆς τῶν πραγμάτων, (2) Εἰναι ἀπόδειξις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς καὶ (3) Εἰναι ἔγγραφον ἀποδεικνύον τὴν κυριότητα.

'Ο Καναδικὸς νόμος περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων δι' ὑδάτος στοις ἐνεσωμάτωσε τοὺς κανόνας τῆς Χάγης ἐπίστης δὲν ὄριζει τὶ εἰναι φορτωτική. 'Ἐν τούτοις δὲ νόμος περὶ φορτωτικῆς περιγράφει τὶ ἐκπροσωπεῖ τὸ ἔγγραφον τούτο καὶ δίριζει εἰς τὸ ἄρθρον 4, ὅτι πᾶσα φορτωτικὴ εἰς χείρας τοῦ παραλήπτου ἡ τοῦ ἔξ ο πόσιθραφήσεως κομιστοῦ, παριστάτω πράγματα φορτωθέντα ἐπὶ πλοίου ἡ σιδηροδρομικὸν ὄχηματος, εἰναι τελεία ἀπόδειξις τῆς φορτώσεως ἔναντι τοῦ πλοιάρχου ἡ ἄλλου προσώπου ὑπογράψαντος τὴν φορτωτικήν, καὶ ἀν ἀκόμη τὰ πράγματα ἡ μέρος αὐτῶν δὲν ἐφόρτωθησαν, ἐκτὸς ἐάν ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς εἶχε πράγματι γνωστὸν καθ' ἣν στιγμὴν ἐλάμβανεν ταῦτην δὲτι πράγματι δὲν είχον φορτωθεῖ τὰ πράγματα ἡ ἐάν ἡ φορτωτικὴ περιέχῃ ἀντίθετον συμφωνίαν. 'Ο πλοιάρχος ἡ τὸ ἀλλο πρόσωπον τὸ ὑπογράφων τὴν φορτωτικήν, δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης δύον ἀφορᾶ φευδῆ παράστασιν ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἐάν ἀπόδειξῃ

ὅτι αὐτὴ ἐγένετο ἀνευ πταίσματος ἐκ μέρους τοῦ καὶ ὀφείλεται ὀλοσχερῶς εἰς πταίσμα τοῦ φορτωτοῦ ἡ τοῦ κομιστοῦ.

Οὔτε οἱ κανόνες τῆς Χάγης οὔτε ὁ ἀνωτέρω Καναδικὸς νόμος ἀπαιτοῦν ὑπογραφὴν τῆς φορτωτικῆς, εἰναι δῆμως προφανές ὅτι ἡ ὑπογραφὴ ἀποτελεῖ τούλαχιστον σοβαρὸν ἀποδεικτικὸν στοιχεῖον.

"Ἐν ἀλλο σημείον ἀξιον μνείας εἰναι ὁ κανὼν VI τῆς Χάγης, ὁ ὅποιος δίριζει ὅτι ὁ μεταφορέυς, ὁ πλοιάρχος ἡ ὁ πράκτωρ τοῦ μεταφορέως καὶ ὁ φορτωτής δικαιούνται νὰ συμφωνήσουν ἐν σχέσει πρὸς τὸν εὐθύνην τοῦ μεταφορέως ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δὲν ἔξεδόθη ἡ δὲν θὰ ἐκδοθῇ φορτωτικὴ καὶ σι εἰν λόγω συμφωνίαι θὰ ἐνσωματωθοῦν εἰς ἔγγραφον φέρον τὴν σημείωσιν «ἔγγραφον μὲ διαπραγματεύσιμον».

'Ἐταιρία ἀποστολῶν ἀνέλασε νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου ἡλεκτρικῶν εἰδῶν ἀπὸ Μπάρρου τοῦ Ὀντάριο εἰς Σαίντ Τζών τῆς Νέας Γῆς, δύον τὰ ἐν καλῇ κατατάσει φορτωθέντα ἐμπορεύματα, ἔξφορτωθήσαν μὲ βλάβας. 'Η ἐταιρία ἀποστολῶν είχε ἐκδώσει ἀνπόγραφον φορτωτικήν, εἰς τὴν ὀποίαν ἀνεγράφετο ὅτι τὰ πράγματα ἐφορτωθήσαν ἐπὶ πλοίου διὰ λογαριασμὸν ὡρισμένων παραληπτῶν.

Οἱ κύριοι οἱ φορτίου ἀποκτήτας εἰς ἀποζημίωσιν, οἱ δὲ πλοιοκτήταις ισχυρίσθησαν ὅτι δὲν ὑπῆρχε συμβατικὸς δεσμὸς μεταξὺ αὐτῶν καὶ τῶν παραληπτῶν τοῦ φορτίου, τοῦ πλοίου ὄντος χρονοναυλωμένου εἰς τὴν ἐταιρίαν ἀποστολῶν. 'Η ἐταιρία ἀποστολῶν ισχυρίσθη ὅτι συμφώνως πρὸς ὄρον τῆς συμβάσεως μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῶν κυρίων τοῦ φορτίου, εἶχε συμφωνήσῃ ὅτι οἱ κύριοι τοῦ φορτίου θὰ ἐφερον τὸν κίνδυνον τῶν πράγματων κατὰ τὴν μεταφοράν.

Τὸ ἀνακύψων σημαντικὸν θέμα ἦτο κατὰ πόσον τὸ ἐν λόγω ἔγγραφον ἦτο φορτωτική. 'Ἐν καταφατικῇ περιπτώσει, οἱ κύριοι τοῦ

"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..

φορτίου θά προέβαλον ότι ή έταιρια αποστόλων δέν ήδύνατο νά απαλλαγή συμβατικώς της εύθυνης της έν όψει του κανόνος VI της Χάγης ως άνωτέρω.

Τὸ Δικαστήριον ἐν τῇ κρίσει τῆς παρούσης υποθέσεως ἀνεφέρθη εἰς Ἀγγλικάς νομικάς πηγάς. Κατὰ ταύτας, η φορτωτική εἶναι ἔγγραφοι ὑπογραφέμενοι ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἢ τοῦ πράκτορος αὐτοῦ, δεβαίον ότι τὰ πράγματα ἐφορτώθησαν ἐπὶ ώρισμένου πλοίου ως καὶ τοὺς ὄρους ὑπὸ τοὺς ὄποιους παρεδόθησαν καὶ παρελήφθησαν τὰ πράγματα ὑπὸ τοῦ πλοίου. Μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τὸ ἔγγραφον παραδίδεται εἰς τὸν φορτωτήν, δοτις τὸ κρατεῖ ἢ τὸ μεταβιδάζει εἰς τρίτον πρόσωπον. Ἐν τῇ φορτωτική κατονομάζεται τὸ πρόσωπον εἰς τὸ ὄποιον θὰ παραδοθῶσιν τὰ πράγματα ἐπὶ τῇ ἀφίξει εἰς τὸν προορισμὸν των. Ἐάν ἐν τῇ φορτωτικῇ δέν ἀναφέρεται τὸ πρόσωπον τὸ δικαιούμενον ὁ ἐμφανίζων τὴν φορτωτικήν είναι γνωστός ως κομιστής τῆς φορτωτικῆς.

Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς διαδικασίας ἀπεδόθη ιδιαίτερα προσοχὴ εἰς τὰ ἔανεν εἶχεν ὑπογραφῆ ἡ φορτωτική, ἵτις εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν δὲν εἶχεν ὑπογραφεῖ μολονότι αἱ ἀποφάσεις τῶν Ἀγγλικῶν Δικαστηρίων τῶν ὄποιων ἔγινε ἐπίκλησις, ἔκριναν ότι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κανόνων τῆς Χάγης περιορίζεται εἰς τὴν μεταφοράν πραγμάτων δυνάμει φορτωτικῆς ἢ «ἄλλου παρομοίου τίτλου κυριότητος». Οἱ Κανόνες δέν ἐφαρμόζονται ἐπὶ ἀκτοπλοίας διενεργουμένης δυνάμει μὴ διαπραγματεύσιμων ἀποδείξεων ἀντί φορτωτικῶν.

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ότι τὸ ἐν τῇ παρούσῃ δίκῃ προσαχθὲν ἔγγραφον δὲν εἶχε τὴν ὄνομασίαν «φορτωτική» καὶ ἔξ οὐδενὸς στοιχείου πρέκειται πρόθεσις τοῦ μεταφορέως νὰ είναι τὸ ἔγγραφον φορτωτική. Ἡτο τούτῳ ἀπλῆ ὄποιες, δοθεῖσα ὑπὸ τῆς ἔταιριας ἀποστολῶν εἰς τὸν φορτωτήν καὶ δὲν ἦτο διαπραγματεύσιμος φορτωτική ἐκδοθεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ὑπογραφεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ ἄλλου ἔχουσιο δικαιούμενου προσώπου καὶ τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ότι τὸ ἔγγραφον δὲν ἦτο φορτωτική κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ Καναδικού νόμου περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων δι' ὑδάτος.

NAYTIKAI DIKAI

DIENNEZIS NAYLOSYMFONOU

Απὸ τοῦ 1973, δτε τῆς μεγάλης ἔταιριας «Μπούρμα "Οἰλ"», τὰ ναυτιλιακά συμμέροντα διεχειρίζετο ὁ κ. Ἡλίας Κουλουκουντῆς, χρονολογεῖται ἡ διαφορὰ τῆς ἔταιριας «Σητραίνω μὲ τὴν «Μπούρμα». Τότε ἡ ισχὺς ναυλοσυμφόνου, διὰ τοῦ ὄποιου δὲν παρεδίδετο εἰς τὴν χρονοναύλωσιν τῆς «Μπούρμα "Οἰλ"» ἔνα δεξαμενόπλοιο τῆς «Σητραίνω», ἔπαισεν ὑφισταμένη. Τὸ σκάφος δὲν παρεδόθη εἰς τὴν «Μπούρμα», ἔναυλώθη μὲ ὑψηλότερον ναυλῶν ἀπὸ τὴν "Εξον".

Ηδη τὸ Δικαστήριον τῆς Νέας Ὑόρκης, εἰς ὃ προσέφυγεν ἡ «Σητραίνω», ἀνεγνώσιεν ἀποζημίωσιν 6.6 ἑκατομ. δολ. ἐπὶ παραβάσει τοῦ ναυτιλιακῶν τῆς πραγμάτων.

Ο κ. Κουλουκουντῆς παρηγήθη ἀπὸ τοῦ 1975 τῆς θέσεώς του εἰς τὴν «Μπούρμα», ἵτις ἀντεμπίπτειν οἰκονομικά δυσχερείας, λόγω ἀκριβῶν τῆς κακῆς διαχείρισεως τῶν ναυτιλιακῶν τῆς πραγμάτων.

Ἡ «Σητραίνω» θεωροῦσα τὸ ἐπιδικασθὲν ποσὸν ἀνεπαρκές, πρόκειται νὰ ἐφεσιβάλῃ τὴν ἀπόφασιν ἀπαίτουσα τὰ περισσότερα.

O.A.R.N.

OFFICINE ALLESTIMENTO E. RIPARAZIONI NAVI LTD.

SHIP REPAIRS - GENOA, ITALY
(Fincantieri Group)

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

Hull Repairs and Conversions up to 300,000 Dwt



O.A.R.N.

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

CABLE MOLOGIANO GENOA,

TELEX 27090 OARN, TELEPHONE 283801

PIRAEUS CORRESPONDENT

CONSTELLATION MARITIME AGENCIES

II MERARCHIAS 2, CABLE ADDRESS: CONSTELLATION PIRAEUS

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

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΜΗ ΑΠΟΔΕΙΧΘΕΙΣΗΣ ΒΑΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑ-
ΒΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ
ΟΤΙ Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΕΛΥΘΗ ΠΡΟΩΡΩΣ
ΥΠΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Λαθείσης τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως λόγω διαρείας παραδόσεως τῶν ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου πρὸ τῆς παρελέυσεως ἔτους ἀπὸ τῆς συνομολογήσεως ταυτῆς καὶ μὴ ἀποδειχθείσης τῆς παραδόσεως τοῦ πλοιάρχου, θεωρεῖται κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ὅτι ἡ σύμβασις ἐλύθη ὑπαιτιότητη τοῦ ναυτικοῦ προώρως.

Ἐν προκειμένῳ ὁ ούτω ἀπόλυθεν γαυτίκος δὲν δικαιοῦται ἔξδωα παλιννοστήσεως ἀντιθέτως δὲ ὑποχρεούται εἰς τὴν ἀποκατάστασιν πάσης ζημίας τῆς ὅποιαν ὁ πλοιοκτήτης ἐκ πρώτου εἰς τὴν ἄλλοδαπτήν λύσεως τῆς συμβάσεως γαυτολογήσεως ὑφίσταται. Μεταξὺ δὲ τῆς ἀποκατάστασεως τῆς ζημίας περιλαμβάνεται καὶ ἡ διπάνη ταξιδίου τοῦ ἀντικαταστάτου τοῦ καταγγέλλοντος τὴν σύμβασιν γαυτικοῦ, δεδομένου ὅτι εἰς τὴν διπάνην ταύτην δὲν θὰ ὑπεβάλετο ὁ πλοιοκτήτης ἐάν ὁ γαυτικός δὲν ἔλει τὴν σύμβασιν εἰς τὴν ἄλλοδαπτήν πρὸ τοῦ νομίμου χρόνου. Τοῦτο διότι μεταξὺ τῶν ἄλλων θὰ ἴδυντο ἡ πλοιοκτήσια νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸν γαυτικὸν κατὰ τὴν ἐπικειμένην ἔλευσιν τοῦ πλοίου εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα. Προσέτι μὴ ἀποδειχθέντος κατὰ τὴν διαδικασίαν ὅτι τὸ ὀχρεωστήτως ληφθὲν ποσὸν ἦτο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς τὴν διατροφὴν τοῦ γαυτικοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του, ἐν οἷψι μάλιστα τοῦ ὅτι οὐδὲ ὡς ὁ ἕδος ἀναφέρει οἰκογενειακήν του κατάστασιν, οὔτε ἔξητασε μάρτυρα ἢ προσεκόμισεν ἔτερον τι ἀποδεικτικὸν στοιχεῖον περὶ τούτων, ἀλλὰ οὐτε ἀντέκρουσε διὰ τῶν προτάσεων του τὴν ἔνστασιν περὶ συμψηφισμοῦ τῆς πλοιοκτήτριας ἐταιρίας διὰ τούτα γίνεται δεκτὸς ὁ συμψηφισμός.

Τέλος είς τὴν ἀπόφασιν τονίζεται ὅτι ὁ συμψήφισμός γίνεται δεκτὸς ὑπὸ τοὺς ὄρους τοῦ ὄρθρου 664 παρ. 2 τοῦ Α.Κ. διότι ἐγκύρως προεβλήθησαν καὶ συντοέγουν.

ΥΠΟΛΟΙΠΟΝ ΕΚ ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΔΙΑΦΟΡΟΝ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς εἰς τὴν εἰδικὴν διαδικασίαν τῶν ἔργων πουσών διαφορῶν ὑπάγοντες σχέλαι αἱ προκύπτουσαι διαφοραὶ εἴτης σχέσεων ἐργασίας ἢ ἔξι ἀφορμής αὐτῆς μεταξὺ ἑνὸνδοτῶν καὶ

έργαζομένων, δηλαδή πλοιοκτησίας ἀφ' ἐνός και ναυτικῶν ἀφ' ἑτέρου.

Ειδικώτερον, αἱ διαφοραὶ αὐται· δυνατὸν νὰ προέρχονται ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὰς προκαταρκτικάς διαπραγματεύσεις πρὸς συνομολόγησιν τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως, ἀκόμη ἡ ἔξι ἀδικήματος ἡ ἔξι ἀδικαίωλογήτου πλουτισμοῦ ἡ ἔξι ἄλλης αἰτίας ἡ ποια ἔχει σχέσιν μὲ τὴν πραγματικὴν ἀπασχόλησιν του ἐπί^τ ἀμοιβὴν προσληφθέντος ἐργαζομένου. Ή συγκεκριμένη περίπτωσις ἀφορά εἰς πλοίσιρχον πλοίου ὃ ὅποιος ὑπὸ τὴν ιδιότητά του αὐτὴν ὑπηρέτησεν ἐπὶ 4μηνον περίπου ἐπὶ πλοίου τῆς ἀντιδίκου ἐταιρίσσ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπρεσίας του ὃ πλοίσιρχος διεχειρίσθη χρήματα ἀνήκοντα εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου καὶ ἔκ τῆς διαχειρίσεως αὐτῆς κατέλιπεν χρεωστικὸν ὑπόλοιπον.

Ούτως ἔχοντων τῶν πραγμάτων, τὸ δικαιοστήριον ἔκρινε ὅτι ή ὅλη ὑπόθεσις ὑπάγεται εἰς τὴν καθ' ὅλην ἀρμοδιότητα τοῦ Μονομελούντος. Πρωτοδικείου τοῦ δικάζοντος κατὰ τὴν ειδικὴν διαδικασίαν τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν, καθ' ὅσον, πρόκειται καταφανῶς περὶ διαφορᾶς ἡ ὁποία ἀπόρρει ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τὴν ἐκτεθεῖσαν ἔννοιαν.

ΜΙΣΘΟΣ

ΣΥΜΨΗΦΙΣΜΟΣ ΜΠΟΝΟΥΣ ΕΙΣ ΔΟΘΕΙ- ΣΑΝ ΑΥΞΗΣΙΝ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ἡ πρώτως καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως εἶναι νόμιμος ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα ή εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν ὑπὸ τῆς προύποθεσιν ὅμως ὅτι καταγγελία ἔγινε ἐξ ὑπαιτιότητος τοῦ πλοίου. "Ἀλλώς η τοιούτη καταγγελία εἶναι ἐντελῶς ἀδικαιολόγητος.

'Αλλὰ καὶ πρὸ τῆς παρόδου ἑτούς δύναται ὁ ναυτικός νά καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν συμφώνων πρὸς τὸ ἄρθρον 74 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἐφ' οὅσον ὁ πλοίοιςχρόνος ὑπόπεισε εἰς βαρεῖαν παράδασιν τῶν ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ καθηκόντων. 'Η περίπτωσις αὐτή χαρακτηρίζεται ως ὑπαιτιότης τοῦ πλοίου. Διὰ τὰς παραράσεις ταύτας τοῦ πλοίαρχου δὲν ὑπάρχει εἰδικώτερος εἰς τὸν νόμον καθορισμὸς τῆς ἔννοιας των, διὰ τούτους δύναται νά θεωρηθῇ ὅτι ἔχουν ἐφαρμογή οἱ κατεύθυντηροι γενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ Α.Κ. ἄρθρα 200 καὶ 281 κατὰ τὰς ὅποιας δὲν δύναται ως ἀνέῳγμα εἰς τὰν συγκανόνιμον τοιούτην

σιν ἀπὸ τὸν ναυτικὸν κατὰ τὴν καλὴν πίστιν καὶ τὰ συναλλακτικὰ ἥθη, νὰ ἀναμεινή τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἔτους διὰ καταγγείλη τὴν σύμβασιν.

Κατὰ ταῦτα ἐφ' ὅσον δὲν συντρέχει ἡ ὥς
ἄνω περίπτωσις, ὁ καταγγείλας τὴν ἀσφί-
στου χρόνου σύμβασιν ναυτικός πρὸ τῆς
συμπληρώσεως ἔτους ἀπό τῆς συνυμοδογή-
στεώς της, δὲν δικαιούνται ἔξδονα παλινο-
στήσεως οὐτε ἀποχημάτωσέως τίνος ἐπὶ τῇ
λύσει τῆς συμβάσεως ὡς προκύπτει ἐκ τῶν
διατάξεων τῶν ἄρθρων 75 καὶ 78 παρ. 2
ἔδαφιον Β τοῦ κώδικος.

Εις τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ὁ ναυτικός προέδη εἰς τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσους διότι κατὰ τὴν ἄποψιν του ὁ πλοϊαρχὸς ὑπέπεσεν εἰς βαρεῖσαν παράβασιν τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων καθ' ὅσον ῥηγήν νὰ ἀναπροστραμμόσῃ τὰς ἀποδοχάς του συμφώνων πρὸς τὴν σχετικὴν συλλογικὴν σύμβασιν. Πλὴν ὅμως τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ ναυτικὸς ἐλάμβανε μηνιαίας ἀποδοχάς κατὰ πολὺ ὑπερτέρας τοῦ ὑπὲρ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καθορίζομένων μηνιαίου μισθῶν τῆς εἰδικότητός του συμπειριλαμβανομένου καὶ τοῦ χορηγουμένου ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας «BONUS» τὸ ὅποιον κατεβόλει ἀποδέδειγμένως, τακτικῶς καὶ μονίμως ὡς συμβατικὸν ἀντάλλαγμα τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν του καὶ ἀπέτελει ὡς ἐπούλων μέσος του μισθοῦ του.

Κατόπιν τών ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρηνεν ὅτι ἡ ἄρνησις τοῦ πλοιάρχου νόο προβῆ εἰς τὴν ἀναπτροσαρμογήν τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικού μετὰ τὴν αὐξήσιν αὐτῶν ὑπὸ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως δὲν ἀποτελεῖ παράβασιν τούτου καθ' ὅσον ὁ ναυτικὸς δὲν ἐδίκαιασι τῆς αὐξήσεως.

ATYXHMA

ΑΤΥΧΗΜΑ ΕΞ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΟΣ ΠΛΟΙΑΡ-
ΧΟΥ ΚΑΙ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἀποτελεῖ ναυτεργατικὸν ἀτύχημα ὄφειλό-
μενον εἰς τὴν ὑπαπιότητα τοῦ Α' μηχανι-
κοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου ὃ τραυματισμὸς μη-
χανικούν εἴη ὥρᾳ ἐργασίας κατὰ τὴν διέλευ-
σιν ὑπεράων τοῦ ἀκαλύπτου συστήματος ἀ-
ξόνων τοῦ συνδέοντος τὴν ἡλεκτρογεννητρί-
αν καὶ τὴν ἀντλίαν τοῦ πλοίου. Ἡ ὑπαπιό-
της τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ Α' μηχανικοῦ κα-
τελογίσθη διὰ τὴν παράλειψιν τούτων νὰ
καλύψουν τοὺς ἀξόνες.

Συγκεκριμένα ό παθών τὸ ἀτύχημα ναυτικός ἐτραυματίσθη σοθιάρως εἰς τὴν κνήμην τοῦ δεξιοῦ ποδὸς του καθ' ἣν στιγμὴν δὲν είργαζετο εἰς τὸν χώρον τῶν μηχανῶν πλοίου ἀλλὰ εύρισκομενός ἐπὶ τῆς μίας πλευρᾶς τῆς ἡλεκτρογεννητρίας ήθελησε νὰ μεταβῇ εἰς τὴν ἑτέραν ἀντίστοιχον πλευρὰν τοῦτης. Πρὸς τοῦτο ἐπέχειρον νὰ διελθῃ κάριν συντομίας ὑπέραπό του ἐν ταχείᾳ κι-νήσεις εύρισκομένου καὶ παντελῶς ἀκαλύπτου συντημάτος ἄξονων. Κατὰ τὴν προσπάθειάν του ταύτην ἐνεπλάκη εἰς τοὺς περιστρεφόμενους ἄξονας τὸ παντελόνι του μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ὑποστῇ βαρὺ ἐκτεταμένον ἀποσπα-

τικού τραύμα εις την δεξιάν κνήμην του.
Τὸ δικάστηρον ἔκρινεν δὴ ὃ τραυματί-
μὸς τὸν ναυτικοῦ οὐφείλεται εἰς ὑπαιτιότη-
τα τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ Α' μηχανικοῦ τοῦ
τροισοῦ οἱ ὅποιοι παρὰ τὴν ἐκ τοῦ νόμου
ποχρέωσιν των ἔθεσαν εἰς κίνησιν τὴν ἡ-
εκτρογενήτριαν χωρὶς νὰ καλύψουν τοὺς
ἴζονες της διὰ προστατευτικοῦ κιγκλιδώμα-
τος ὡς εἶναι ὑπορρέωνται.

Σημειώσαντες ότι ο δύο γίγας ήμέρας πρὸ του τυχήματος είχεν ἀφάρεθῆ τὸ κιγκλίδωμα ωρίς νὰ ἐπαναποθετηθῇ ἔκτοτε.

Ἐν οἷς πάντων τῶν ἀνωτέρω εἶναι βάσιμοι οἱ ἀποιτήσεις τοῦ τραματισθέντος πρὸς πρὸς τοὺς μισθούς ἀσθενείας 4 μηνῶν, ποκῷημιώσεως διὰ τὴν πέραν τοῦ 4μῆνου τέρσιν τῆς πρὸς ἐργασίαν ἵκανοτάτος του μοιβῶν ιστρῶν καὶ φαρμάκων καὶ τέλος βάσιμος ἡ αἰτηθεῖσα χρηματικὴ ἵκανοτάτησις διὰ τὴν ἐκ τοῦ τραματισμοῦ ἡπικὴν βλάβην τὴν ὄποιαν ὑπέστη ὁ παθών.



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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τά 'Ιαπωνικά ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα κατασκευάζουν ένα νέον τύπου πλοίου, ήταν άντιμετωπίσουν την ζήτησιν σκαφών χαμηλής κατανάλωσης καυσίμων. 'Υπόλογιζεται ότι η κατανάλωση των πλοίων του τύπου αυτού θα είναι μειωμένη κατά 15 % έως 20%. Ήδη τά ναυπηγεία έδεχθησαν την πρώτην παραγγελία, η οποία αναφέρεται είς δεξαμενόπλοιον τών 60.000 τ.ν. d.w., παραδότεον τέλη του τρέχοντος έτους.

Η παραγγελία έδόθη ύπο της έταιριας «Οσεαν Αριες Τάνκσιπ Κο.» του Παναμά. Τό σκάφος θα έχει μήκος 207 μ., πλάτος 36 μ., ύψος 16,3 μ. και βύθισμα 11,8 μέτρων. Θα έσοδισσε διά μηχανής IHI - S.E.M.T. Pielstick, τύπου 18PC2-5V, ισχύος 11.700 ίππων χαλινωτηρίου και θα άναπτυσση ύπηρεσιακήν ταχύτητα 14,1 κόμβων.

Θα είναι ή πρώτη φορά κατά την όποιαν τά ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα θα έφεδισσουν ένα σκάφος του μεγέθους αυτού με μεσόστροφον δηζελομηχανήν Πήλστικ.

Τό κυριώτερον χαρακτηριστικόν τού πλοίου είναι ότι έσχεδιάσθη διά νά κινεῖται με χαμηλήν κατανάλωσιν καυσίμων, ώς όπαιτούν αι άναγκαι ή της έποχής.

Η ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΑ ΜΗΧΑΝΗ

Ο Νορδηγός έφοπλιστής Μπέργκεσεν, διά τά προσφάτως παραγγελθέντα είς Ιαπωνίαν δύο πετρελαιοφόρα τών 320 και 415 χιλ. t. d.w., προέκρινε την δηζελομηχανήν της νέας σειράς LGF της B & W η οποία θα έπιπτρέψη οικονομίαν καυσίμων από 7 - 12% έναντι τών προηγουμένων τύπων. Η έν λόγω μηχανή, προβλεφθείσα αρχικώς διά 10 κυλίνδρων, θα γίνη τελικώς 12κυλίνδρος κατ' άπαίτησιν τού ώς άνω έφοπλιστού, ήταν άναπτυξή δύναμιν 40.920 ίππων. Σημειώτεον ότι η μεγαλύτερα μέχρι σήμερον κατασκευασθείσα δηζελομηχανή είναι έπισης της B & W (τύπος K 90 GF) η οποία έχει τοποθετηθεί είς τό OBO «Σεβέλαντ» και άναπτυσσει δύναμιν 40.700 ίππων.

Σημειωτέον αι ώς άνω δηζελομηχαναί θα κατασκευασθούν κατόπιν σχετικής άδειας ύπο τών 'Ιαπωνικών ναυπηγείων Μιτσούΐ, τά οποία έχουν άναλάβει την ναυπήγησιν τών

δύο νορδηγικών δεξαμενοπλοίων με παράδοσιν τό 1979.

ΠΛΟΙΑ ΒΑΡΕΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Κατά τήν παρούσα περίοδον τής κρίσεως είς τήν ναυλαγοράν, τά έξειδικευμένα σκάφη άπασχολούνται άποδοτικώτερον τών κλασσικού τύπου πλοίων, δι' οι και πολλοί έφοπλι-

τόν. d.w., με φορτωτήρα άνυψωτικής ίκανότητος 125 τόνων, τό όποιον, όμως, με τὸν δοιθητικὸν έξοπλισμὸν ποὺ διαθέτει, δύναται νά φορτώσῃ και νά έκφορτώσῃ φορτία δάρωνς μέχρι 240 τόνων και τό «Γκλόρια Σιντέρουμ», 1.679 τόν. d.w., με φορτωτήρας άνυψωτικής ίκανότητος 300 τόνων.

Τελευταίως, ή έταιρια άπεκτησε μίαν νέαν, άξιόλογων μονάδα: τό 2.500 τόν. d.w.



Τό «Γκλόρια Βιρέντιουμ» κατά τὸν δοκιμαστικὸν τοῦ πλοῦν.

σταί στρέφονται πρός τὰ σκάφη εἰδικῶν μεταφορῶν.

Είς τοὺς πλέον γνωστοὺς τύπους τῶν έξειδικευμένων πλοίων κατατάσσονται και τὰ πλοῖα μεταφορᾶς βαρέων φορτίων, ώς έκεινα τὰ όποια διαχειρίζεται ή 'Ολλανδικὴ έταιρίας 'Χόλσερ'.

Η έταιρια αὐτὴ διεχειρίζετο μέχρι πρότινος δύο σκάφη: τό «Γκλόρια Μάρις», 2.007

«Γκλόρια Βιρέντιουμ», διπέρ παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία C. Lüching εἰς Μπράκε τῆς Δυτ. Γερμανίας τὸν 26ην Μαΐου. Τὸ νεότευκτον σκάφος διαθέτει δύο φορτωτήρας, άνυψωτικής ίκανότητος 400 τόνων έκαστος!

Εἰς τὴν τελετήν τῆς παραδόσεως, παρέστη ὁ κ. Γεώργιος Σταύρου, ἐκ μέρους τῶν ἐν 'Ελλάδι άντιπροσώπων τῆς έταιρίας «Χόλσερ», τοῦ Οίκου Διον. Σταύρου.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEAEAN, 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

NEA NAYAGOΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

Τόσο δυνατόν είναι στην απόδοση των πλοιοκτήτων πρωτεύουσας ναυαγοσωστικών μέσων σχεδιασθέντων ύπο του Νορβηγικού Νηογνώμονος ότι συνεργασία με την Διεύθυνση Νορβηγικής Ναυτιλίας και άλλας Σκανδινανικάς ναυτιλιακάς αρχών.

Πρόκειται περί ναυαγοσωστικής «Καμπίνας» έξι χαλύβδος, η οποία καθελκύεται ύπο των έπιβατών της και λαμβάνει θρίψια στάσιν εύθυνης ως έλθη είς έπαφην με τόσο σοβαρό. Είς περίπτωσην δε βυθίσεως του σκάφους, απέλευθερούται άφ' εαυτής και έπιπλέει.

Είναι χωρητικότητος 36 άτομων, άντεχει είς την κακοκαιρίαν και έχει μόνιμα κατά της πυρκαϊάς ώστε είναι άσφαλτης άκομη και σταν έπιπλέει είς περιοχήν όπου έχει άναφλεγή πετρέλαιου.

Υπό τάς πλέον δυσμενείς συνθήκας, ο Νορβηγικός Νηογνώμων υπολογίζει ότι αι πιθανότητες διασώσεως των έπιβατών της είναι 80%, έναντι πιθανοτήτων 50% διά τάς συμβατικάς σωσιδίους λέμβους.

Αι έξωτερικαι διαστάσεις της «καμπίνας» είναι: μήκος 6,2 μ., πλάτος 2,6 μ., ψυχούς 6 μ. με ισαλλα 1,5 μέτρων. Αι δοκιμαι απέδειξαν ότι δύναται νά ριθθεί είς την θάλασσαν από ψυχούς μέχρι 30 - 35 μέτρων, χωρίς κίνδυνον των έπιβατών, χάριν της ειδικής έσωτερικής έπενδυσης. Ως παρεπήρησε το πλήρωμα της «καμπίνας» μετά τάς δοκιμάς: «Ηταν σάν νά πέφταμε σε ένα μεγάλο πουσουλένιο πάπλωμα».

Βρετανικόν έπιβατηγόν, χωρητικότητος 600 άτομων, έφωδιάσθη τελευταίως με 28 πνευστάς σωσιδίους σχεδίας τύπου «Σηφάρερ» τών έργοστασίων Ντάλοπ, έκαστο τών όποιών δύναται νά παραλάβῃ 28 έπιβάτας.

Διά νά έκπαιδευσή το πλήρωμα του σκάφους και νά αποδείξη ότι ή έκκενωσίς του είναι έφικτη έντος 30 λεπτών της ώρας, η Ντάλοπ διεγήγαγε προηγουμένως πλήρεις δοκιμάς. Διά νά έπιπευχθῇ το χρονικό δρομού αυτό, αι σωσιδίοι σχεδίασι έπρεπε νά καθελκυσθούν έντος 13 λεπτών —νά μεταφερθούν είς το κατάστρωμα, νά φουσκωθούν και νά καταδιβασθούν είς την θάλασσαν. Ως γεγονός, αι έργασίαι αύται έπετεύχθησαν έντος 10'22', πρός ικανοποίησην των πλοιοκτητών.

Αι σχεδίασι της «Σηφάρερ» είναι κυκλικά, κλειστού τύπου, μή αυτοπροωθούμεναι. Απλώς έπιπλέον είς το σοβαρό μέτρο διεγήγαγε προηγουμένως πλήρεις δοκιμάς τών καιρικών συνθηκών.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΣΑΚΟΥ

Κατά τους πρώτους μήνας του τρέχοντος έτους, τά ναυπηγεία του έφοπλιστικού Οίκου του κ. Παν. Ν. Τσάκου είς Μοντεβίδεο και Μπούνεος «Άυρες άπροσχλήθησαν πλήρως, τόσον είς την έπικευστικόν τομέα δύον και είς την κατασκευαστικόν τομέα της ξηρᾶς. Ανα τών 30 πλοίων έδειξαμενίσθησαν

ηδη είς Μοντεβίδεο και ισάριθμα έπεισκευάσθησαν είς Μπούνεος «Άυρες».

Τό μεγαλύτερων δεξαμενισθέν σκάφος ήτο τό μπάλα κάρριερ «Ανταίος» 28.851 τόν. d.w. της έταιριας «Προμηθεύς» —τό δεύτερον τών ίδιων πλοιοκτήτων και τού αύτού μεγέθους δεξαμενιζόμενον είς τά ναυπηγεία Τσάκου έντος έτους.

Τεχνολογικώς, τά ναυπηγεία Τσάκου θεωρούνται έφαμίλα τών Εύρωπατών. Ειδικώτερον είς τών μεταλλουργικών τομέα, τό χτήριον τού συγκροτήματος έπεισεργάζεται έπιτυχως σιδήρου, χαλκόν και αλουμίνιον. Προσφάτως έπεισκευάσθησαν αι έκ χαλκού έθραυσμένα έλικες του φορτηγού «Πλούντα Ατάλας και τού άλιευτικού «Νταρτέσα 111», διά την έπισκευήν δε αύτην ό επιδέλπων νηγώνων έξεφρασε την πλήρη ικανοποίησή του. Είς άμφοτέρας έχουτευθήσαν νέα τεμάχια τών έθραυσμένων τμημάτων και έγένετο συγκόλλησης, λείανσις και ζυγοστάθμισης.

Εις τό χυτήριον κατεσκευάσθη, έπισης, έξ δλογήρου, νέα έλιξ έκ μαγανιούχου όρειχαλκου, δάρσος 2.100 χλρ. Αυτή έτοποθετήθη έπι μικρού σκάφους τό όποιον άντικατέστησε και τήν μηχανήν του είς τά ναυπηγεία Τσάκου.

Παραλλήλως, κλίβανοι έκ χυτοσιδήρου, δάρσος μέχρι 10,3 τόνων, παραδίδονται είς την κρατικήν διοίκησην πετρελαιοειδών ΑΝΚΑΡ, ως και άδοντωτοι τροχοί, όμοιών έκ χυτοσιδήρου, χυτεύσεως και έπειεργασίας τών μηχανουργείων τού Ναυπηγείου.

Έπι τή εύκαιρια, πληροφορούμεθα ότι τήν παρελθόνταν έβδομαδά αφίκηθεν έλλαδι ό αντιρρέθερος τού Δ.Σ. και Διευθύνσαν Σύμβουλος τών ναυπηγείων Τσάκου, Δόκτωρ Κάρολος Γκαρούα Άρασένα. Σκοπός τής έπισκεψίας του είναι όφ' ένδος ή ένημέρωσής τής έν Πειραιεί έδρευσης μητρικής έπιχειρήσεως και όφ' έτερου ή πρωτιέρων ή άναπτυξις έπιαφών τών έπικειρήσεων Τσάκου είς την Λατινικήν Αμερικήν μετά τών ναυτιλιακών κύκλων τού Πειραιώς.

ΕΙΣ ΤΗΝ «ΝΑΥΣΙ»

Είκοσιτέσσαρα πλοία ολικής χωρητικότητος 566.600 τόν. d.w. έξιπτηρετήθησαν είς τάς έγκαταστάσεις τής «ΝΑΥΣΙ» A.E. κατά τόν μήνα Μάΐου. Συγκεκριμένως διά τήν έκτελεσίν διαφόρων έπισκευαστικών έργασιών έπι τών πλοίων αύτών έπραγματοποιήθησαν 208 ήμέραι έργασίας, μέ μέσην ήμερησίαν έξιπτηρέστησην 8 πλοίων και αίχμην 11.

Έξ άλλου τό Τημήσα «Ανακαινίσεων τής ΕΝΑΥΣΙ» παρέδωσε 40 έτοιμα μέρη μηχανών (23 κεφαλάς έμβολων, 4 πώματα, 12 βαλδίδας και 1 ράσουλο).

Αναλυτικότερον, τόν Μάΐου έπερατωθήσαν αι έπισκευαι 16 πλοίων μεταξύ τών όποιων και τά σκάφη «Κλόμπαλ Τρέιντερ», «Ελλένικ Σπίριτ», «Κίνγκ Άλεξάντερ δε Γκρέιτ», «Κύβων», «N. I. Βαρδινογιάννης» και «Βιργινία Μεθενίτη».



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TRANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται όλαι αι μάρκες αύτοκινήτων είς τιμάς έργοστασίου και άνευ δασμού (transit).

Γράψατε διά νά σας σταλούν κατάλογος και τιμάς έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

NAYTIKA XRONIKA

TETAPTON SEMINAPION M.A.N.

EIS TO AUGSBURG DIA MHXANIKOU PLOIOU

Τά διοργανωθέντα ύπο τών έργοστασίων M.A.N. σεμινάρια διά μηχανικούς πλοίων και έπιθερητάς ναυτιλιακών έταιριών έχαν μεγάλην άπηχησην και ζήτησιν πρός συμμετοχήν τόσον είς τό έσωτερικόν δύον και είς τό έξωτερικόν.

Διά τούτο ή M.A.N. θά διοργανώσῃ έκ νέου 5θημέρων σεμινάριον άπό το 27.6. έως 1.7.77 είς Augsburg.

Αι διαλέξεις θά άναφέρωνται αύτην τήν φοράν έξ δλοκήρους είς τους μεσοστρόφους τετραχρόνους δηζελοκινητήρας και θά γίνουν είς τήν γερμανικήν γλώσσαν.

Αι θεωρητικαί πληροφορίαι θά συνοδεύωνται μετά πρακτικών έπειηγήσεων είς μοδέλλας και είς τά έργοστασία, οπως αύτη με έπιτυχίαν έδοκιμάσθη και είς τό παρελθόν.

Τό πρόγραμμα τών μαθημάτων περιλαμβάνει 19 διαλέξεις, αι οποίαι θά γίνωνται από τούς είδικούς τών έπι μέρους τημάτων τής M.A.N.

Απασιαί αι διαλέξεις θά διαπεθούν και γραπτώς είς τους συμμετέχοντας είς τά σεμινάρια.

Ο περιωρισμένος άριθμός τών συμμετεχόντων έπιτρέπει την διεξοδικήν συζήτησιν τών μεμονωμένων προβλημάτων.

Η δαπάνη συμμετοχής διά τό πενθήμερον σεμινάριον άνέρχεται είς 850 γερμανικά μάρκα. Τό μεομβρινόν γεύμα προσφέρεται ύπο τής M.A.N. είς τήν καντίνα τού έργοστασίου. Οι συμμετέχοντες έπιβαρύνονται με τά έξοδα ταξιδίου και διαμονής.

Διά τήν άνοιξιν τού 1978 προγραμματίζεται ένα άδικο σεμινάριον είς τήν άγγλικήν, τού όποιου ή ήμερουπηγία διεσαγωγής δέν έχει είστει καθορισθή.

Έκτος τών ών ανά σεμιναρίων διεξάγονται ύπο τής M.A.N. και άλλα μεμονωμένα μαθήματα διά μηχανικούς και δοιθούς.

Οι ένδιαφερόμενοι άσ αποτείνωνται :

MAN — CESAM TABTEILUNG INFORMATION UND PRESSE, GMI
8900 AUGSBURG I, POSTFACH 10 00 80
PHONE : 0821-3221 — TLX : 05-3751
MASCHINENFABRIK AUGSBURG NUERNBERG

TO «ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ»

Τό από 18 μήνου ('Οκτώβριος 1975) περισσότερων πρυμναίων τμήμα τού δεξαμενοπολίου «Κρήτη Σάν» 123.484 τόν. τού 'Ομίλου Βαρδινογιάννη, ανειλκύσθη και έρρυμουλκήθη είς δεξαμενήν τών ναυπηγείων Γιουρόγκ τής Σιγκαπούρης. Τά ναυπηγεία ανέλαβον τήν κατασκευήν τού πρωραίου τμήματος τού σκάφους και τήν συγκόλλησήν τού μέ τό διασωβέν πρυμναίον διά λογαριασμόν τών νέων ιδιοκτητών τού σκάφους.

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ παρά τής «Ναυπηγεία Χαλκίδος» A.E. και νουργή ίλικά άριστης ποιότητος πλεονάσαντα κατά τήν μετασκευήν πλοίων.

Περιλαμβάνονται καλώδια και γενικών ήλεκτρολογικών ίλικών, σωλήνες, βάνες και ίλικά ένδιαστημάτων πληρώματος και έπιβατών.
Διά περισσότερες πληροφορίες άπευθυνεσθε είς:

NAYPIHGEIA XHALKIDOS A.E.

Ταχ. Θυρίς 18

Χαλκίς

Τηλ.: (0221) 31502

Τλξ: 27143 NAXA GR

'Αρμόδιος κ. Α. Προκοπίου.



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. **ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ:** 'Ακτή Μισούλη,
Τηλ. 45.20.778, Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης, Neorion Piraeus. **ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ:** N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. **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.



Χρήσιμα στοιχεία

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΑΥΤΩΝ

Παραθέτομεν στοιχεία τινά περί των διαφόρων τελών εἰς τήν διώρυγα τού Παναμά, χρήσιμα διά τὰ πλοῖα τὰ όποια προσεγγίζουν εἰς τήν περιοχήν :

Τέλη Διελεύσεως

"Εμφορτα σκάφη —άσχέτως έαν μεταφέρουν πλήρες ή μερικόν φορτίον— πληρώνουν 1.29 δολ. κατά κόρον καθαράς χωρητικότητος, θάσει τού πιστοποιητικού καταμετρησεως τής διώρυγας Παναμά. Τά αφορτα πλοία καταβάλλουν 1.03 δολ. κατά κόρον καθαράς χωρητικότητος, ένθ δι' ἄλλα πλωτά μέσα, ώς φορτηγίδες και πλωτάι δεξαμενιά, τά τέλη διελεύσεως υπολογίζουνται εἰς 0.72 δολ. κατά τόνων έκτοπισμάτος.

Παροχή Ύπηρεσιῶν

Η έταιρια τής διώρυγας Παναμά παρέχει ύπηρεσίας εἰς έκαστον σκάφος εισερχόμενον εἰς τάς λεκάνας, τά δὲ σχετικά τέλη υπολογίζουνται ἐπί συγκεκριμένων χαρακτηριστικών, ώς ἀκολούθως :

Όλικον μῆκος καὶ μέγιστον πλάτος	Χρέωσις διά πλήρη ή μερικὴν διέλευσιν
125.00 έως 449.99 ποδῶν	\$ 480
450.00 έως 499.99 ποδῶν	\$ 480
πλάτος μέχρι 65.01 ποδ. καὶ διώ	\$ 530
500.00 έως 549.99 ποδῶν	\$ 530
πλάτος μέχρι 72.01 ποδ. καὶ διώ	\$ 580
550.00 έως 599.99 ποδῶν	\$ 580
πλάτος 75.00 ποδ. καὶ διώ	\$ 850
600.00 έως 899.99 ποδῶν	\$ 890
900.00 ποδῶν καὶ διώ	\$ 920

Σημ.: Σκάφη μῆκους κάτω τῶν 125 ποδῶν πληρώνουν κατ' ἔκτιμην τής έταιριας τής διώρυγας, μέχρι τού ποσού τῶν 480 δολαρίων.

Βενζινάκατοι

Βενζινάκατοι ἐνοικιάζονται πρὸς 26 δολ. ωριαίως, δι' ἄλλας πλοίων διάστημα μιᾶς ώρας. Χρησιμοποιοῦνται αὐτὰς ὑπὸ τῶν πρακτορών διὰ νέα μετοφέρουν τὰ ταχυδρομεῖον, τροφοδοσίαν, ἀνταλλακτικά καὶ ἐν γένει διά τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ἐργασιῶν τού πλοίου.

Πλοιήγησις

Οὐδὲν τέλος καταβάλλεται διά τὴν πλοιήγησιν σκάφους διαπλέοντος ἀπλῶς τὴν διώρυγα. Προκειμένου περὶ δεξαμενισμοῦ εἰς μὲν τὸ λιμένα εἰσόδου πληρώνεται μόνον ή πλοιήγησις μέχρι τῆς δεξαμενῆς, εἰς δὲ τὸ λιμένα εἰσόδου πλρώνεται ἡ πλοιήγησις μετά τὴν εἰσόδου ἐκ τῆς δεξαμενῆς. Τὰ τέλη ὑπολογίζονται διά τῆς δεξαμενῆς. Τὰ τέλη διελεύσεως, κατὰ τὴν εἰσόδου ἐκ τῆς δεξαμενῆς, ώς κάτωθι :

κάτω τῶν 20 ποδῶν	\$ 5.50
20 έως 30 ποδῶν	\$ 7.00
30 ποδῶν καὶ διώ	\$ 8.50

Μισθωσις Ρυμουλκοῦ

Ο πλοιογός τῆς διώρυγας ἀποφασίζει ἐάν ἀπαιτήται ή διορθεία ρυμουλκοῦ ή ρυμουλκῶν διά τὸν δεξαμενισμὸν ή μεταπότισιν τοῦ σκάφους. Δι' ἄκαστον ρυμουλκὸν τὸ πλοίον χρεωνεται δολ. 200.

Διά τὰ μεγάλα σκάφη, μῆκος ἀνω τῶν 600 ή πλάτους ἀνω τῶν 80 ποδῶν, ή χρέωσις δι' ἄκαστον ρυμουλκῶν ἀνέρχεται εἰς 250 δολαρία.

Υπὸ ωρισμένας συνήθικας παρέχονται αἱ υπηρεσίαι ναυαγοσωστικῶν / ρυμουλκῶν, μὲ ἄλλας πλοίων εἰς τὴν λίμνην Γκατούν, ἀλλ' ὡς πλοιαρχος ὁφείλει νά ἔχῃ τὴν ἔγκρισιν τοῦ πλοηγού, λόγω τού γεγονότος διτι ἐπηρεάζεται τὸ δύθισμα τοῦ σκάφους.

Τὸ διοικηνικὸν τμῆμα τῆς έταιριας διώρυγας τοῦ Παναμά διαθέτει ἐπισκευαστικάς μονάδας τόσον εἰς Κρίστομπαλ δοσον καὶ εἰς Μπαλμπά.

Πετρέλευσις δύναται νά πραγματοποιηθῇ εἰς διάφορα σημεῖα κατὰ μῆκος τοῦ διαύλου, μὲ προϊόντα τῶν περισσοτέρων γνωστῶν εταιριών πετρελαϊσου.

Διατίθενται, ἐπίστης, λιπαντικά καὶ χρώματα ἐν ἀρθρωτικά, καθώς καὶ χάρται. "Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰ ἀνταλλακτικά, ταῦτα πρέπει προηγουμένως νά παραγγελθοῦν εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Εύρωπην ή τὴν Ιαπωνίαν καὶ νά ἀποστολοῦν εἰς τοὺς ἔκει πράκτορας. Τὰ εἶδη τροφοδοσίας κοστίζουν περίπου 20% περισσότερον ἐν συγκρίσει μὲ τὰς τιμάς εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας.

Τρόπος Πληρωμῆς

Ἐπαρκεῖς καταθέσεις πρέπει νά ἔχουν προηγηθῆ τῆς ἀφίξεως τού πλοίου εἰς τὰς τοπικὰς Τραπέζας ή νά ἔχουν σταλή ἐγκεκριμένα «τσέκες» εἰς τοὺς πράκτορας, διτε νά κοδύπωνται ἀπαστοι αἱ προβλεπόμεναι δαπάναι. "Αλλως τὸ πλοίον παραμένει εἰς τὸ ἀγυροθόλιον μέχρις διτού διευθετηθούν δλαι αἱ πληρωματι.

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

ΓΑΛΛΙΑ

ΕΙΣ ΠΤΩΧΕΥΣΙΝ ΤΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΕΡΡΕΝ:

Τὸ ἐμποροδικείον τῆς Μασσαλίας ἀπεφάσισε τὴν προσωρινὴν ἀναστολὴν τῶν ἀγωγῶν κατὰ τοῦ μεγάλου συγκροτήματος Τερρέν μέχρι τῆς 12 Αὐγούστου 1977. Διώρισεν ἐπίσης ἐπιμελητὴν διαιχειρίσεως μὲ εἶουσίν προέδρου - γενικοῦ διευθυντοῦ.

Ως γνωστὸν τὸ συγκρότημα Τερρέν τῆς Μασσαλίας κατέχει κυριάρχον θέσιν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπισκευαστικὴν διομήναν τῆς χώρας, ἀπασχολοῦν προσωπικὸν 4.180 ἀτόμων, ἦτοι πλέον τοῦ ἡμίσεος τοῦ εἰς τὸν κλάδον τούτου ἔργαζομένου δυναμικοῦ, ὃ δὲ κύκλος τῶν ἐργασιῶν του ἀνήλθεν τὸ 1976 εἰς 530 ἑκατομ. φράγκων ἔναντι 570 ἑκατομ. τοῦ 1975.

Αἱ δυσκολίαι τοῦ συγκροτήματος (ὅπερ περιλαμβάνει 13 ἐπιχειρήσεις) τῶν ὅποιων τὸ δάρος αἰσθάνεται ἐντὸνας ἡ οἰκονομία τῆς Μασσαλίας, εἰναι ἀποτέλεσμα τῆς ἄνευ πρηγματέου κρίσεων τὴν ὅποιαν ἀπό διετίας ἥδη διέρχεται ὁ ἐπισκευαστικὸς κλάδος εἰς τὴν Γαλλίαν. Ἡ κρίσις αὐτῇ ὀφείλεται εἰς μείωσιν τοῦ παγκοσμίου θαλασσίου ἐμπορίου, εἰς τὸν μαρασμὸν τὸν ὅποιον προεκάλεσε ἡ νουπηγικὴ ὑπερπαραγωγὴ καὶ εἰς τὸν ἀχαλίνωτον ἀνταγωνισμὸν τῶν χωρῶν αἵτινες ἔφαρμόζουν τιμᾶς ντάμπινγκ.

Ἡδη, κατόπιν τῆς ὡς ἀνα ἀποφάσεως τοῦ Ἐμποροδικοῦ ἐπίλεξαν διτὶ μὲ τὴν σύμφωνον γνώμην τοῦ προέδρου τοῦ συγκροτήματος Κ. Πιέρ Τερρέν καὶ μὲ τὴν συνεργασίαν τῶν συνδικάτων, θὰ δυνηθῇ νὰ κινηθῇ ἡ ἐπιχείρησις καὶ νὰ ἀποφευχθοῦν αἱ ἀθρόαι ἀπολύσεις προσωπικοῦ.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΝΕΑ «ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ»

Ἡ Ναυτικὴ Διοίκησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀνέθεσεν εἰς ὀμάδα ναυπηγῶν τὸν σχεδιασμὸν ἐνὸς τυπωτοποιέντον σκάφους πολλαπλῆς χρήσεως (χύδην, γενικῶν καὶ ρὸ-ρὸ φορτίων), τὸ ὅποιον θὰ δύναται νὰ παραχθῇ μαζικῶς ἀπό τὰ ναυπηγεῖα τῆς χώρας, διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τοῦ ἀμερικανικοῦ στρατοῦ εἰς περίπτωσιν πολέμου. Τὸ σχέδιον, ὅπερ ἀναμένεται νὰ είναι ἕποιμον ἐντὸς τοῦ ἔτους, ἀναφέρεται εἰς σκάφος τῶν 16.800 τόν. d.w. καὶ ταχύτητος 20 κόμβων.

Ο. κ. Ρόμπερ Μπλάκγουελ, ὑψηλούργος ἐμπορίου ἐπὶ θεάματος Ναυτιλίας, ἐτοίσεν εἰς πρόσφατον ναυπηγικὴν διάσκεψιν: «Ἐλπίζομεν νὰ κατασκευασθῇ ἔνα πλοίον τὸ ὅποιον θὰ ἐπιτρέψῃ τὸν πλήρη ἐκσυγχρονισμὸν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν κατασκευαστικῶν προγραμμάτων τῶν ναυπηγείων μας παραλλήλως μὲ τὰς τεχνολογικὰς ἔξελίξεις, ὅπερ νὰ εἴμεθα ἔτοιμοι διὰ πάλι ἐνδέχομένοις».

Ο. κ. Μπλάκγουελ ἀνέφερεν διτὶ ὃ ἰδιωτικῆς διαχειρίσεως ποντοπόρος στόλος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν συνίσταται εἰς 256 τάνκερς, 151 μπάλκ κάρριερς, 148 σκάφη γενικοῦ φορτίου καὶ 22 πλοία ἀλλών τύπων. Ο στόλος αὐτὸς θὰ ἐνισχύσῃ τὸν κρατικῆς διαχειρίσεως στόλον εἰς περίπτωσιν ἐθνικῆς ἀνάγκης.

AI «ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ»

Εἰς τὴν Ἀμερικήν, ὡς γνωστόν, αἱ Κόνφερανς τακτικῶν γραμμῶν είναι «ἀνοικταί». Τὸ σύστημα τῶν «πούλων» —τῶν κλειστῶν δηλαδή— καὶ τῶν ποστστῶν ἐπὶ τῶν φορτίων διὰ κάθε γραμμῆς δὲν ὑφίσταται. Αὐτὸς ἀκριβῶς τὸ σύστημα θέλουν νὰ ἔφαρμόσουν καὶ διὰ τὰς μεταφορᾶς τακτικῶν γραμμῶν αἱ ἔξι μεγάλαι εὐρωπαϊκαὶ ἑταῖρια, αἵτινες ἐκτελοῦν τὰς τακτικὰς γραμμάς πρὸς τὴν Ἀμερικήν.

Εἰς 200 ἑκατομ. δολ. ἐπτσίων ὑπολογίζουν τὰ διαφένοντα κέρδη ὅποι τὴν ἐλεύθε-

ρίαν τῆς προσφορᾶς περισσοτέρων σκαφῶν ἀπὸ δοσα χρειάζονται διὰ τὴν ἔξυπηρέτεσσιν τῶν μεταφορῶν εἰς τὴν γραμμὴν Βορ. Εὐρώπης - Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Εἰς 36 πλοία ἀνήρχοντο τὸ 1975 τὰ διατεθέντα σκάφη, ἔξυπηρέτησαν τὰ 68% τῆς μεταφορικῆς κινήσεως. Τούναντίον διὰ 16 μόνον πλοίων θὰ ἔξυπηρετοντὸν ἀπὸ τὸ «πούλων» —τὸ μονοπόλιον— τὰ 85% τῆς κινήσεως, ὃν τούτο ἐπετρέπετο ἀπὸ τὸν περὶ τράστ νόμον.

Καὶ χαρακτηρίζουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι τὴν ἀκόλουθουμένην τακτικὴν τῶν «ἀνοικτῶν» Κόνφερανς, ὡς μεσαιωνικὸν μέτρον εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν τζέτων.

ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΣ

Σύντονα ὑπῆρξαν τὰ διαδήματα πρὸς τὴν Οὐαστιγκτώνα ἀπὸ μέρους τῶν ἔξιν Κυβερνήσεων διὰ τὴν μῆτρά τουν κύρωσιν τοῦ νομοσχεδίου, διὰ τοῦ ὅποιου διαφυλάσσονται ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων τὸ τρίτον τῶν εἰσαγομένων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας φορτίων πετρελαίου.

Ἐντούντερον, δοσον καὶ διεξοδικώτερον ὑπῆρξε τὸ διάθημα τοῦ Νορθρήγου πρεσβευτοῦ. Ἐτόνισεν ούτος ὅτι «ἡ τοιαύτη διάκρισις τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους θὰ ἰδύνατο νὰ προκαλέσῃ τὰς σοβαρωτέρας τῶν συνεπειῶν διὰ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ τὰς μεταφοράς».

Τὸ προστατευτικὸν τούτο μέτρον θὰ προκαλέσῃ τὴν ἀνάτιμησιν τῶν πετρελαίων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ θὰ χειροτερεύσῃ τὴν κρίσιν τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τὴν αὔξησην τοῦ προσφερομένου τονάκ. Τὸ μέτρον τῆς διακρίσεως δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς ἄλλα κράτη. Πλείστα δοσα σκάφη νεοναυπηγούμενα διὰ ἀμερικανικὸν λογαριασμὸν θὰ προκαλέσουν τὴν αὔξησην τοῦ ἀργούντος τονάκ.

Ὑπῆρχον πληροφορίαι, ὅτι ὁ Πρόεδρος Κάρτερ ἀντιτίθεται εἰς τὴν λήψιν τοῦ μέτρου τῆς διακρίσεως διὰ τὰς μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΕΣΦΑΛΜΕΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Εἰς τὴν ἐπηρησίαν ἔκθεσίν του, τὸ Γενικὸν Συμβούλιον τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας προειδοποεῖ περὶ τῶν κινδύνων πούλων εἰκασμούν αἱ πιέσεις διάφορων κύρων τοῦ πολέμου πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ νὰ παραγγείλουν εἰς ἔγχωρια ναυπηγεία.

«Ολοὶ ἀντιλαμβάνονται διτὶ ἔαν ἡ κυβερνητικῆς μιᾶς χώρας μὲ μῆ συναγωνιστικὴν ναυπηγικὴν διομήναν ἔφαρμόση τοιαύτην ἐφοπλιμένην πολιτικήν, οἱ πλοιοκτῆται δὲν θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἀνανεώσουν τοὺς στόλους των, μὲ μοναδικὸν ἀποτέλεσμα νὰ δημιουργηθοῦν εἰς τὴν χώραν αὐτὴν δύο χωλαίνοντες παραγωγικοὶ τομεῖς, ἀντὶ ἔνος.

Η ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Ἡ Ε.Ο.Κ. συνιστά μίαν ισχυράν δάσιν, μέσω τῆς ὅποιας αἱ κυβερνήσεις δύνανται νὰ

ἀντιταχθοῦν εἰς τὸν ἀθέμιτον ἀνταγωνισμὸν τοῦ ἀνατολικοῦ συμαστισμοῦ καὶ τὸν ἀμερικανικὸν προστατευτισμὸν, ἐτόνισεν ὁ πρόεδρος τοῦ Γενικοῦ Συμβούλιον Βρετανικῆς Ναυτιλίας, Λόρδος «Ιντσκεπτ», πρὸς τοὺς συμπατριώτας του πλοιοκτῆτας. «Ἐπίσης, δύναται τὴν Ἑ.Ο.Κ. νὰ ἐπιλύσῃ τὰ προβλήματα τοῦ κώδικος τῆς «Ούνκτάντ» περὶ λειτουργίας τῶν «ἐκόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν.

Εἰς τὸ παρελθόν, εἶπεν διακεκριμένος Βρετανὸς ἐφοπλιστής, ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης ἡτο διστακτική. Ἀλλὰ μὲ τὴν εἰσόδον τῆς Βρετανίας καὶ τῆς Δανίας, τὸ 1973, ἀπέκτησε τούρα προσφέρει τὴν καλυτέραν ἐλπίδα καὶ τῷ πάρα προσφέρει τὴν καλυτέραν ἐλπίδα καὶ τὴν ἀπαραίτητην συνοχήν διὰ νὰ δοθῇ εἰς τὴν ἐπιβίωσιν τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλεύθερας Ναυτιλίας.

Οἱ Βρετανοί πλοιοκτῆται ὀφείλουν νὰ ἔξετασουν κατὰ ποιὸν τρόπον δύναται νὰ ἐπιφεληθῶν τῶν πλεονεκτημάτων ποὺ προσφέρει ἡ Κοινότης χωρὶς νὰ διαταράξουν τὰς παραδοσιακὰς των σχέσεις μὲ τὰς Σκανδιναϊκὰς χώρας, τὴν Ἰαπωνίαν καὶ ἄλλας ναυτιλιακὰς χώρας αἱ ὅποιαι πρεσβεύουν τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας.

«Είναι εύκολον νὰ εύχομεθα τὴν ὑπαρξίαν κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς εἰς τοὺς κόλπους τῆς Ε.Ο.Κ.», συνέχισεν ὁ Λόρδος «Ιντσκεπτ», «ἄλλα δύσκολος ἡ υλοποίηση τῆς εὐχῆς. Ἀναποφεύκτως, ἡ προσπάθεια θὰ εἴναι μακροχρόνιος καὶ δυσχερής, ἀλλὰ ἡ ἀναζήτησης τῆς χρυσῆς τομῆς ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ Κώδικος τῆς «Ούνκτάντ» θὰ ἀποτελέσῃ τὸν ἀρχογνωμούν λίθον μιᾶς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς μεταξύ τῶν χωρῶν - μελών τῆς Κοινότητος.

«Αναφερόμενος εἰς τὸν ἀμερικανικὸν προστατευτισμὸν, εἶπεν διτὶ οἱ Βρετανοί πλοιοκτῆται δεῖς ἐπιθυμούν τὴν ρῆξιν, ἀλλ' ἐαν παραστῇ ἀνάγκη, θὰ δημιουργήσῃ μία νέα τάξης πραγμάτων εἰς τὴν ὅποιαν ἡ Βρετανικὴ καὶ ἄλλαι Εὐρωπαϊκαὶ Κυβερνήσεις θὰ ἔχουν νὰ διαδραματίσουν θετικώτερον ρόλον εἰς τὴν ἀντιμετωπίσιν του.

Ἡ Βρετανία ἀντιλαμβάνεται πλήρως τὴν ἐπιθυμίαν τῶν Σοβιετικῶν καὶ τῶν ἄλλων χωρῶν τοῦ ἀνατολικοῦ «μπλόκου» νὰ διευρύνουν τὰς δραστηριότητας τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου καὶ νὰ μετέχουν εἰς τὰς «ἐκόνφερανς» τακτικῶν διάφορων κύρων τοῦ πλήρη μέλη, ἀλλὰ πρέπει καὶ αἱ χώραι αὐτὰ νὰ ἀντιληφθοῦν τὰς ἐπιπτώσεις τῆς συμμετοχῆς των ἐπὶ τῆς σταθερότητος τῶν ναυών εἰς τὰς διαφόρους τακτικὰς γραμμὰς ποὺ παρεισέφρουσαν.

Διάφοροι πρωτοβουλίαι ἀνελήφθησαν τελευταίων μὲ στόχου τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς συμφωνίας μὲ τοὺς σοβιετικούς οἱ ὅποιοι, ὅμως, δὲν φάνονται νὰ συζητήσουν τὸ θέμα.

«Μόνοι των οἱ πλοιοκτῆται δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ ἀντιμετωπίσουν κρατικὰς τακτικὰς γραμμὰς λειτουργώντων ἐπὶ τῇ διάσει μὲ τὰ διαφόρων κριτηρίων ἐν σχέσει μὲ τὰ κρατούντα εἰς τὸν Δυτικὸν κόσμον. Ἀναποφεύκτως, οἱ Βρετανοί ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ Εὐρωπαϊκοί συνάδελφοί των προσφεύγουν εἰς τὰς

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

 **PARALIA CORPORATION**
Steamship Agencies

P. O. Box 399 Boston, Mass. 02101

Phone (617) 426.3143 - Telex 940283 - Cable PARALIA

Representing : TANKERS - FREIGHTERS - CRUISE SHIPS

Providing / Arranging : SHIP SUPPLIES

► ECONOMY & QUICK TURNAROUND ◄

κυβερνήσεις των διὰ νά προστατεύσουν τὰ νῦμα ἐμπορικά τῶν συμφέροντας, εἶπεν.

Καταλήγων, ὃ πρόεδρος τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας ἔξεφρασε τὴν ικανοποίησίν του ὅτι οἱ φορτωταὶ καὶ αἱ ἐνώσεις τῶν ἀντιλαμβάνονται τὴν κρισιμότητα τῆς καταστάσεως καὶ εἰναι ἔτοιμοι νά ὑποστηρίξουν τὴν προσφυγὴν τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὴν Βρετανικὴν κυβέρνησιν.

ΝΕΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Ἡ "Ελλερμαν Σίτυ Λάινερς διευρύνει τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν τῆς γραμμῶν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Δύο νέαι γραμμαὶ συνιστῶνται, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Π&Ο καὶ τὴν Φέρνες Γουΐδην ἀντιστοίχως, αἵτινες θὰ ἀπασχολοῦν ἀποκλειστικῶς πλοῖα - κοντέινερς. "Εναρξῖς τῶν δρομολογίων τὴν 1ην Ιουλίου.

Ἡ πρώτη γραμμὴ θὰ ἐκτελῇ ἔδυμαδιαί-ας ἀναχωρήσεις ἀπὸ τὸ "Ελλεσμερ Πόρτ διὰ Μάλταν, Πειραιᾶ, Λεμεσόν, Βηρυτοῦ, Ταρτούν καὶ Ἰσκεντερούν. Φορτία προοριζόμενα δι' Ἰράν, Ἀφγανιστάν καὶ ὅλας χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολής θὰ μεταφέρονται οδικῶς, δι' ειδικῶν ὁχημάτων τῆς ἑταῖρας. Κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τὰ πλοῖα τὰ προσεγγίζουν, ἐπίσης, εἰς Σαλέρνο καὶ Καρθαγένην.

Τὰ πλοῖα τῆς δευτέρας γραμμῆς θὰ ἀναχωροῦν ἀνά 15θήμερον ἀπὸ Χούλλ, Ρόπτερνταμ καὶ Λουνδίνου πρὸς τὰς ίδιας κατεύθυνσεις.

Μέ ὠργανωμένας ὁδίκας καὶ θαλασσίας μεταφοράς, ἡ "Ελλερμαν Σίτυ Λάινερς φίλο-

δοξεῖ νὰ παρέχῃ πλήρεις ἀπὸ θύρας - εἰς - θύραν ὑπηρεσίας μεταξὺ Ἀγγλίας / Κόντινεντ καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου / Μέσης / Ανατολῆς.

Μέχρι στιγμῆς δὲν ἀνεκοινώθη ποτὲ πλοῖα θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὰς νέας γραμμάς, ἀλλὰ πιστεύεται ὅτι τρία πλοῖα - κοντέινερς, ἀπίνα θὰ παραδοθοῦν τὸ προσεχές ἔτος ἀπὸ δρετανικὴν ναυπηγεία, θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὴν Μεσόγειον.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Ο ἐμπορικὸς στόλος τῆς Πολωνίας, σημειώσας ἑπτοσίαν αὐξησιν 6,5% τὸ 1976, ἥριψει εἰς τὰ τέλη τοῦ ἔτους 321 πλοῖα, 4.303.000 τόν. γκρός. "Ανω τοῦ 50% τοῦ τονιάς αὐτοῦ είναι ναυπηγήσεως 1972 καὶ ἐντεῦθεν.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, εἰς τὴν Πολωνίκην Ναυτιλίαν προσετέθησαν 11 νεότευκτα, 158.000 τόν. γκρός ἡ 269.000 τόν. d.w. Τὸ περίεργον είναι ὅτι, τὸ 88.5% τῆς χωρητικότητος αὐτῆς ἐναυπηγήθη εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Συγκεκριμένως, τρία μπάλια κάρριερς κατεσκευάσθησαν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, δύο φορτηγά εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν καὶ ἕνα σκάφος χημικῶν μεταφορῶν εἰς τὴν Σουηδίαν.

Ἡ ἑταῖρα τακτικῶν γραμμῶν τῆς χώρας, ἡ «Πόλις Οσεαν Λάιν», διεχειρίζετο εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους 176 σκάφη 1.057.000 τόν. d.w. Ἡ «Πόλις Στήμοντ Κόμπαν» διεχειρίζετο 117 σκάφη, 3.073.000 τόν. d.w.

Κατὰ τύπους πλοίων, ὁ πολωνικὸς ἐμπορικὸς στόλος κατενέμετο ὡς ἔχης : Δεξαμενόπλοια 17, 1.022.000 τόν. d.w., μπάλικ κάρριερς 63, 1.783.000 τόν. d.w., σκάφη γενικοῦ φορτίου 237, 1.486.000 τόν. d.w., καθώς καὶ ἔνα υπερωκεάνιον καὶ πέντε ὄχηματαγωγά.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Συνεχίζονται αἱ μεταξὺ Ἐφοπλιστικῆς Ἔνωσεως καὶ ναυτεργατικοῦ Συνδικάτου διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. Ἡ κυρία διεκδίκησις τῶν ναυτικῶν συνίσταται εἰς τὴν ἀδειαν μετ' ἀποδοχῶν καὶ τὸ ἐπαναπατρισμὸν μετὰ τριμηνῶν ταξιδίου, ἀντὶ τοῦ ισχύοντος τετραμήνου.

Ὦς πρὸς τὰς ἀποδοχάς, τὸ Συνδικάτον ἀναφέρεται εἰς τὴν γενικήν συμφωνίαν, ἥτις θὰ συναφθῇ μεταξὺ τῆς Ἐργοδοτικῆς Ὀμοσπονδίας καὶ τῆς Γενικῆς Ὀμοσπονδίας Ἐργατῶν. "Ἐν τούτοις, δὲν λαμβάνει μέρος εἰς τὸ θέμα τῆς ἀρνήσεως τῶν υπερωριῶν, ὅπερ ἀνακινεῖ ἡ ὡς ἀνω ἐργατική Ὀμοσπονδία.

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΤΟΥ 1976

Αἱ ζημιαὶ τῶν 15 κυριωτέρων ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων κατά τὴν χρήσιν τοῦ 1976, ἀνήλθον εἰς 412 ἑκατομ. κορωνῶν. Ἐξ ἄλλου, αἱ ἐλύγω ἑταῖραι διεχειρίζονται νά πωλήσουν 30 πλοῖα ἀντὶ ημίσεος περίπου δισεκατομμύριον κορωνῶν ὑπὸ δρους μὴ ικανοποιητικούς.



*Always Welcome
there to you*

AT
PORT QABOOS
SULTANATE OF
OMAN
MUSCAT

BANY OFFY ESTABLISHMENT

TEL. 702756

CAPTAIN STEVEN BASSILIKAKIS

LOOKS AFTER YOU AND PROVIDES PROVISIONS
SHIPSTORES AND ALL YOUR REQUIREMENTS

SPECIAL SERVICE
TO

VESSELS ON FRIDAYS & HOLIDAYS

AIRCONDITIONED
CARS AVAILABLE ON HIRE

P. O. Box N° 4064

RUWI

SULTANATE OF OMAN

TEL.: 702756

TELEX: 3350 CORNICHE M.B.

FOR
SHIPPING
CHARTERING
TRAVEL
SHIPCHANDLERS
CLEARING
FORWARDING
COMM. AGENTS

CABLE
BANYOFFY

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἴτησεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ὄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἄρηνς Τάργκετ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην γαλλικὸν «Eldonia») νεοαγορασθὲν, 12.734 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Γκρίζα» (κ. Π. Εύθυμιάδης).

2. «Διάμαντ»: Φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Skjensfjord») νεοαγορασθὲν, 3.622 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σάουθλαντ Μαριτάιμ» (κ. Α. Τζάνε).

3. «Πλωτίνος»: Φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «London Citizen») νεοαγορασθὲν, 10.679 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Λίτρα» (κ. Νικ. Κουτσούκος).

4. «Μαριούδι»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 20.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πλάθεον» (κ. Α. Νικολάντης).

5. «Θέρμαϊκός Γκάλφ»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.459 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Θερμαϊκός Γκάλφ» (κ. 'Ηλ. Άλογογιάννης).

6. «Πέργαμος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 10.349 τόν. γκρός τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μέρκιουρο» ('Ανδριακὴ Ναυτικὴ Ἐταιρία ΕΠΕ).

7. «Άγκού»: Φορτηγὸν (πρώην σημαίας ἀκτῆς 'Ελεφαντοστού ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) νεοαγορασθὲν, 7.291 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ντάνμπρουμ Μπαΐνη» (κ. Δημ. Ζουγανέλης).

8. «Ταμπού»: Φορτηγὸν (πρώην σημαίας ἀκτῆς 'Ελεφαντοστού ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) νεοαγορασθὲν, 7.421 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ρόσταρκ Μπαΐνη» (κ. Δημ. Ζουγανέλης).

9. «Μελίτη»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 35.537 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Νέπτουν» (κ. Δημ. Ντάμπης).

10. «Άργονατη»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 24.894 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Νέπτουν» (κ. Δημ. Ντάμπης).

11. «Τζούμπιλα»: Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Ντόνα Ούρανία») 8.716 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σομέλντα» (Δ. Α. Λεμός Σίππινγκ).

12. «Σέμι»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Jalanta») νεοαγορασθὲν 13.313 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μπέλες Γέλλα» (κ. Σ. Παλόνης).

13. «Γκούντ φρέντ»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 9.916 τ. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ιασμός» (κ. Νικ. Γράγκος).

14. «Κωνσταντίνος»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.300 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ερλ» (Καρδαμύλιαν Νητεβελόπεντ).

15. «Ν. Ι. Πατέρας»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 11.400 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πατέρας Ινδέστριεντ» (κ. Δ. Πατέρας).

16. «Ιζαμπελίτας»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 7.470 τ. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Γκαρφοπλάντι» (κ. Νικ. Γεναράκης).

17. «Άλιάκμων Λάϊτ»: Φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Ville de Brest») νεοαγορασθὲν, 9.055 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Γλοσσία» (κ. Γ. Κουμούσης).

18. «Σπάρτο»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Vingues») νεοαγορασθὲν, 13.603 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Άξολος» (κ. Κ. Λαιμός καὶ Πατέρας Ελλάς).

19. «Βίκτωρ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν «Stolt Victor») νεοαγορασθὲν, 12.487 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πλάτη» (Πλάνμαρ Τρέιντινγκ).

20. «Μαρίσα X»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Λεμπούθι» (κ. Δημ. Αθανασάκης).

21. «Σίλβερ Ηγκλ»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.100 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σίλβερ Ηγκλ» (κ. Παν. Κωνσταντινίδης).

22. «Σίλβερ Αρρούσ»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.100 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σίλβερ Αρρούσ» (κ. Παν. Κωνσταντινίδης).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔταιριας «Καρδα-

μύλιαν» (κ. Ν. Χαλκιάς) καθειλκύσθη τὴν 25ην 'Απριλίου, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Χασιχάμα, τὸ 15.200 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Κωνσταντίνο». Πρόκειται περὶ σκαφούς λίαν ὑψηλῶν προδιαγραφῶν, πλήρως αὐτοματοποιημένον (UMS), τὸ ὅποιον διαθέτει καὶ φορτωτήρα τῶν 80 τόνων. Μηχανὴ Σοῦλτζερ Ισπανικῆς κατασκευῆς, τύπου 5RND 68, ισχύος 8.250 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,5 μιλίων. Θὰ παραδοθῇ τέλος τοῦ τρέχοντος μηνὸς καὶ θά ὑψώσῃ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν.

— Δύο τύπου «φορήτων» φορτηγά πολλαπλῆς χρήσεως καθειλκύσθησαν προσφάτως εἰς Κούρε, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμσ Χαρίμα, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔταιριας «Φρέιτς Μαρίν» (κ. Σιμάτος). — Τὸ μὲν τὴν 'Απριλίου, ώριμασθὲν «Ρεγγίνα Σ.», τὸ δὲ τὴν 3ην 'Ιουνίου καὶ ώριμασθὲν «Μαρία Σ.». 'Αμφότερα ἔχουν ὑποστῆ ποικίλας μεταρρυθμίσεις, ἐν σχέσει μὲ τὰ τυποποιημένα «φορήτων», μὲ πρόσθετον κόστος 1,5 ἑκατόνταρον. Είναι αὐτοματοποιημένα (UMS), μὲ ἀνεπότερα ἐνδιαίτηματα καὶ θὰ ἔχοπλισθούν μὲ ἔναν φορτωτήρα τῶν 60 τόν. καὶ δέκα τῶν 10 τόνων. Μηχανὴ Πλήστικ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου 12PC2V, ισχύος 5.130 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 14 μιλία. Παραδίδομενα ἀρχὰς 'Ιουλίου καὶ τέλος Νοεμβρίου ἀντιστοίχως, θὰ ὑψώσουν τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν.

— Απὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεία, καθειλκύσθη εἰς Τόκιο τὸ 20ην 'Ιανουαρίου τὸ ἐπίστη τύπου «φορήτων» φορτηγὸν τῶν 14.900 τόν. d.w. «Τέξεμιν» πλοιοκτησίας τῆς ἔταιριας «Τζακαράντα» (κ. Σ. Χαράκογλου). Μηχανὴ καὶ ταχύτης ὡς τὰ προηγούμενα σκάφη. Παράδοσις, τέλη τοῦ ἔτους.

— Ετερον «φορήτων», τὸ «Μήλος 'Αιλαντ», καθειλκύσθη εἰς Τόκιο περὶ τὰ μέσα Μαΐου, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου I. Γ. Γκούμα. Θὰ παραδοθῇ τέλη Σεπτεμβρίου καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

— Διὰ λογαριασμὸν τοῦ ιδίου Οίκου καθειλκύσθη εἰς Πόρτο 'Αλέγκρε, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Εσταλέρο Σόδο, τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς τριῶν σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 8.100 τόν. d.w., τὰ ὅποια δύνανται νὰ μεταφέρουν καὶ κοντένερς. Ήριομάσθη «Λήμνος 'Αιλαντ». Μηχανὴ Σκόντα - Σοῦλτζερ τύπου 8ZL40/48, ισχύος 5.800 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Παράδοσις Νοεμβρίου. Σημαία 'Ελληνική.

— Διὰ λογαριασμὸν τοῦ ιδίου Οίκου καθειλκύσθη εἰς Πόρτο 'Αλέγκρε, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Εσταλέρο Σόδο, τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς τριῶν σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 8.100 τόν. d.w., τὰ ὅποια δύνανται νὰ μεταφέρουν καὶ κοντένερς. Ήριομάσθη «Λήμνος 'Αιλαντ». Μηχανὴ Σκόντα - Σοῦλτζερ τύπου 8ZL40/48, ισχύος 5.800 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Παράδοσις Νοεμβρίου. Σημαία 'Ελληνική.

— Καθειλκύσθη εἰς 'Αιδοΐ τὴν τρέχοντος μηνὸς, τὸ 22.000 τόν. d.w. σκάφος πολλαπλῆς χρήσεως «Αναγκελ Σπίριτο», τὸ γυνωτοῦ τύπου «Φρέντσιτα» τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμσ Χαρίμα. Μηχανὴ Πλήστικ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου 16PC2V, ισχύος 8.000 ἵππων χαλινωτηρίου. Θὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Ο. Μίλος Α. 'Αγγελικούση) περὶ τὰς ἀρχὰς 'Οκτωβρίου καὶ θὰ ἔγγραφῃ εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια.

— Περὶ τὰ μέσα Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Μουκαϊσίμα, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιτάστι, τὸ 19.200 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Τζωρτζίνο», ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ελμάρ», (κ. Αθ. Μαρκόπουλος). Μηχανὴ B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου 16PC2V, ισχύος 8.300 ἵππων χαλινωτηρίου. Θὰ παραδίδεται εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Ο. Μίλος Α. 'Αγγελικούση) περὶ τὰς ἀρχὰς 'Οκτωβρίου καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν.

— Αρχὰς Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Σαέκι, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Όυσούκι, τὸ 16.000 τόν. d.w. πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν «Θερμαϊκός Γκάλφ» τοῦ κ. Εύσηγ. Μαλτέζου. Μηχανὴ Σοῦλτζερ, ισχύος 8.000 ἵππων χαλινωτηρίου. Θὰ παραδίδεται εἰντὸς τοῦ Αύγουστου καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν.

— Διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. Θ. Σαμούρα καὶ Α. Ψωμᾶ, καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιγκάκι τὸ 6.500 τόν. d.w. «σύγκλιτερο» φορτηγὸν «Μπράβο 'Εξπόρτερ» εἰς τὰς ἀρχὰς Μαΐου. Παραδίδομενον τέλος

HELLAS-MAR S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS
(P+I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

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

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX 121094 DANBEAR

TELEGR. HELLASMAR BAIRIES

PHONES 311384, 321616, 313397

PHONE AOH 900886

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

τού τρέχοντος μηνός θά υψώση τήν 'Ελληνική σημαίαν.

—Την 3ην Ιουνίου καθειλκύσθη είς Μπλυμάπο από τὰ ναυπηγεία «Αστιλλέρος» τὸ δεύτερον μιᾶς σειρᾶς 10 ἀδελφῶν σκαφῶν τρολλαπλῆς χρήσεως τύπου TD-15, τῶν 15.400 τόν. d.w., παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ Οίκου Ν. Δ. Παπαλιού. 'Αναδόχος παρέστη ἡ Κα Γκαβάτη, σύζυγος τοῦ ἐν Μαδρίτῃ Πρεσβευτοῦ τῆς Ἐλλάδος, ηγέτης ὀνόμασε τὸ νεότευκτον σκάφος «Αἴγις Κάππανιν».

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Τρία τάγματα τῶν 59.000 τόν. d.w. παραγγελθέσαν εἰς τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα ύπὸ τοῦ Όμιλου Γουλανδρῆ, μὲ παράδοσιν ἀπαντα ἐντὸς τοῦ 1979. Συνολική τιμὴ: 52,2 ἑκατομ. δολαρία.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

—'Απὸ τὰ ναυπηγεία Χιτάστι παρελήφθη εἰς τὰς ἀρχὰς Μαΐου, τὸ 60.000 τόν. d.w. μπάλκιν κάρριερ «Εὐνίκη», πλοιοκτησίας τοῦ Οίκου Σ. 'Ανδρεάδη καὶ υψώσε τὴν λιβεριανήν σημαίαν.

—'Αρχαὶ τρέχοντος μηνὸς παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα, τὸ τελευταῖον μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων «φρίμτομς» τῶν 14.800 τόν. d.w., παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ κ. 'Αχ. Χαλκούση. 'Ονομάσθεν «Γιάννης Χαλκούσης», ἐνεγράφη εἰς τὰ ἔλληνικὰ νηολόγια.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Sunny Lady» 21.592 τόν. γκρός, 36.451 τόν. d.w. τοῦ 1960, μὲ μηχανάς B & W 15.000 ἵππων, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων, «ώς ἔστι», βάσις, μὲ παραλαβὴν εἰς Πειραιά ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνός.

—Τὸ δηζελοκίνητον ιταλικὸν φορτηγὸν «Piero Foscari» 5.554 τόν. γκρός, 9.250 τόν. d.w. τοῦ 1957, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς. Εἰς τὴν πώλησιν συμπεριλαμβάνεται τάξιμο τοσάρτερ 18 μηνῶν εἰς τὰ δολ. 2.800.

—'Επωλήθη μεταξὺ 'Ελλήνων τὸ μπάλκιν κάρριερ «Γκιοδάνα» 10.699 τόν. γκρός, 15.539 τόν. d.w., τοῦ 1953. Τιμὴ γύρω τῶν 650.000 δολαρίων.

—'Επωλήθη μεταξὺ 'Ελλήνων τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ντόνια Μαργαρίτα» 8.558 τόν. γκρός, 12.934 τόν. d.w. τοῦ 1956. Τιμὴ γύρω τῶν 1.030.000 δολαρίων.

—'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων εἰς τὰ δολ. 580.000 τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν μπάλκιν κάρριερ «Sunny Prince» 6.854 τόν. γκρός, 10.465 τόν. d.w. τοῦ 1959, μὲ μηχανάς B & W 3.400 ἵππων.

—Τὸ ἀντοτικογερμανικὸν μότοροπιτ «Aegirius» 617 τόν. γκρός, 853 τόν. d.w. τοῦ 1957, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Βένους Γκλόρι». Σημαία ἔλληνική.

—'Ελληνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν φορτηγὸν «Siranger» 8.271 τόν. γκρός, 11.227 τόν. d.w. τοῦ 1960, μὲ μηχανάς B & W 6.250 ἵππων. Τιμὴ δολ. 2.4 ἑκατ. συμπεριλαμβανομένου τριετοῦ τάξιμο τοσάρτερ εἰς τοὺς πωλητὰς εἰς τὰ δολ. 3.550.

—'Επωλήθη μεταξὺ 'Ελλήνων τὸ φορτηγὸν «Αλιάκμων Πάτιλο» 8.168 τόν. γκρός τοῦ 1957 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Αττικαν Γιούνιτιν».

—'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ ἄγγιλικὸν μότοροπιτ «Melissa M.» 1.089 τόν. γκρός, 1.585 τόν. d.w. τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Πανορμίτης». Σημαία ἔλληνική.

—Τὸ ιαπωνικὸν μότοροπιτ «Daishin Maru» 499 τόν. γκρός, τοῦ 1967 ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Πάνος Θ.». "Υψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ ὀλλανδικὸν μότοροπιτ «Greif» 499 τόν. γκρός, 992 τόν. d.w. τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Lone

Lion». Σημαία Παναμᾶ.

—'Ελληνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον ιταλικὸν φορτηγὸν «Enrico Dandolo» 5.558 τόν. γκρός, 9.254 τόν. d.w. τοῦ 1960 μὲ μηχανάς B & W 5.500 ἵππων. Τιμὴ δολ. 1.600.000.

—Τὰ δηζελοκίνητα ὑπὸ σημαίαν 'Ακτῆς 'Ελεφαντοστοῦ φορτηγὰ «Agou» καὶ «Taibou» 7.291 καὶ 7.422 τόν. γκρός, 10.419 τόν. d.w. ναυπηγείην τοῦ 1959 μὲ μηχανάς Φίατ 4.750 ἵππων, ἡγοράσθησαν παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ἐνὸς ἑκατομμυρίου δολλαρίων ἔκαστον, συμπεριλαμβανομένου τάξιμο τοσάρτερ 12 μηνῶν εἰς τὰ δολ. 3.000 ἡμερησίων.

—'Ηγοράσθη, παρελήφθη καὶ υψώσε τὴν παναμακίην σημαίαν τὸ δηζελοκίνητον δανικὸν φορτηγὸν «Kis Bewa» 1.399 τόν. γκρός, 2.700 τόν. d.w. τοῦ 1972. Μετωνομάσθη «Φοίνικη».

—'Επωλήθη μεταξὺ 'Ελλήνων τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Τριάδα» 3.613 τόν. γκρός τοῦ 1952 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Εύαγγελος Β.». Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν μπάλκιν κάρριερ «Joh. Gorthong» 26.270 τόν. γκρός, 44.752 τόν. d.w. τοῦ 1966, μὲ μηχανάς Σούλτζερ 12.500 ἵππων, ταχύτητος 15 μιλ., ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων εἰς τὰ δολ. 3.200.000.

—'Ηγοράσθη, ἐπίσης, παρ' 'Ελλήνων τῆς Νέας Υόρκης τὸ δηζελοκίνητον ἄγγιλικὸν μπάλκιν κάρριερ «Welsh Minstrel» 18.776 τόν. γκρός 30.593 τόν. d.w. τοῦ 1968, μὲ μηχανάς Σούλτζερ 10.500 ἵππων εἰς τὰ 4.5 ἑκατομ. δολλαρίων.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Σταύρος Γ. Λιβανός» 44.726 τόν. γκρός, 82.102 τόν. d.w. τοῦ 1964, ἐπωλήθη εἰς τὰ δολ. 2.25 - 2.50 ἑκατομμύρια.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθέντα λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Botany Bay» 32.173 τ. γκρός τοῦ 1966 καὶ υψώσε τὴν κυανάλευκον. Μετωνομάσθη «Άδαμαντιος».

—Παρελήφθησαν τὸ ἀγορασθέντα παναμακίην φορτηγὰ «May Plum» καὶ «Glory Pioneer» 2.765 τόν. γκρός τοῦ 1967 καὶ 2.988 τόν. γκρός τοῦ 1969. Μετωνομάσθησαν «Μπλού Μπίλ» καὶ «Μπλού Πέρλ» ἀντιστοίχως. "Υψώσαν τὴν κυανάλευκον.

—Τὸ ἀγορασθέντα ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Bernhardina» 2.308 τόν. γκρός τοῦ 1956

παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Νάχοστ Πάτιλο». Σημαία ἔλληνική.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Νεφέλη» καὶ υψώσε τὴν Ελληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθέν παναμακίκον φορτηγὸν «Orange Field», 5.800 τόν. γκρός, τοῦ 1969.

—Τὸ ἀγορασθέν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Kamogawa Maru No. 11», 1.559 τόν. γκρός, τοῦ 1962 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Άννα Μαρία Λ.». Σημαία ἔλληνική.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Μετωνομάσθη «Βενέτσια» καὶ υψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ φορτηγὸν «Πούντα» 1.549 τόν. γκρός τοῦ 1951.

—Εἰς «Άνόγυ» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Χάρις 11» 4.550 τόν. γκρός τοῦ 1955.

—Τὸ φορτηγὸν «Δημήτρης Α.» 4.711 τ. γκρός τοῦ 1965 μετωνομάσθη «Μήλος Τρέιντερ».

—Μετωνομάσθη «Ιννάρεν» τὸ φορτηγὸν «Ἐπτάνησος» 8.931 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ελισάβετ» 4.996 τόν. γκρός τοῦ 1939 μετωνομάσθη «Ιντεράμιτο».

ΑΙ ΔΙΑΔΥΣΕΙΣ

Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Φεραίος» 10.423 τόν. γκρός τοῦ 1956 ἐπωλήθη εἰς γερμανικὰ συμφέροντα καὶ θά διαλυθῇ εἰς Ισπανίαν.

—Διαλυταὶ Ισπανοὶ ἡγόρασαν τὸ λιβεριανὸν μπάλκιν κάρριερ «Γουέστερν Ηγκλ» 14.313 τόν. γκρός τοῦ 1943.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Άγνη» 2.641 τόν. γκρός τοῦ 1949 ἐπωλήθη εἰς τακτοποιούντας διαλυτάς εἰς τὰ δολ. 93.50 κατὰ τὸν ἐλ. ἐκτοπίσματος.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρέυσαν 15θήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἔλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ζένας σημαίας:

—«Εύαγγελος Β.», κυπριακόν, 3.613 τ. γκρός, ἀπὸ 30.3.77, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Βεντούρης.

—«Φοίνιξ», παναμακίκον, 1.400 τ. γκρός, ἀπὸ 1.1.77, ἐκπρόσωπος κ.κ. Γεώργ. Βουρλίδης καὶ Σ. Πασχαλίδης.

—«Λίμπρα», κυπριακόν, 498 τόν. γκρός, ἀπὸ 4.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Πιπεράκης.

THOS E. LEEDS COMPANY, INC.
INTERNATIONAL INSURANCE BROKERS
REINSURANCE INTERMEDIARIES
AND
AVERAGE ADJUSTERS

TAKE PLEASURE IN ANNOUNCING THAT

EFFECTIVE MAY 23, 1977

THEIR CORPORATE HEADQUARTERS IS LOCATED AT
680 FIFTH AVENUE
NEW YORK, N. Y. 10019

TELEPHONE: (212) 975-1960

CABLE: «VANGARD»

ITT TELEX: 420220

ΕΙΣ ΤΑΣ NAYTIKAS ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

Εις τὸ μέλλον θὰ γίνωνται δεκτὰ πιστοποιητικά ύπηρεσίας μὲν ἀπόλυτιν ή ὅποια ἔλασθε χώραν πρὸ τῆς ισχύος τοῦ ὡς ἄνω Π.Δ. ἐφ' ὅσον φέρουν θεώρησιν πραγματοποιηθεῖσαν ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ Π.Δ., ἥτοι μέχρι 28.6.77.

AI NEAI ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν 'Υπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνεκρίθη ἡ ἀπόφασις τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT διὰ τὴν αὐξῆσιν τῶν συντάξεων κατὰ 26% ἀναδρομικῶς ἀπὸ Ιηνὸν 'Ιανουαρίου 1977. Αἱ νέαι ημέρημέναι συντάξεις μετά τῶν ἀναδρομικῶν θὰ καταβληθῶν τὴν 25ην 'Ιουνίου μαζὶ μὲ τὴν σύνταξιν τοῦ μηνὸς 'Ιουλίου καὶ τὸ ἐπίδομα ἀδείας τὸ ὅποιον ἀνέρχεται εἰς ἡμισείαν σύνταξιν. Διευκρινίζεται ὅτι λόγω τοῦ φόρου ἐργασίας τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσῶν τοῦ NAT διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν νέων συντάξεων, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος τῆς πληρωμῆς τῶν συντάξεων δι' ἐπιταγῶν θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τὸν Αὔγουστον.

Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

'Ἐν σχέσει μὲν τὸ θέμα τοῦ τύπου τοῦ πιστοποιητικοῦ τὸ ὅποιον ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἔξαγορὰν ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ζένας σημαίας ὑπὸ ναυτικῶν ἢ τῶν οἰκογενειῶν των, δύσει τοῦ N. 485)76, διηκρινίσθησαν ὑπὸ τοῦ NAT τὰ ἔξης :

• Ἐφεξῆς θὰ γίνωνται δεκτὰ ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας μόνον πιστοποιητικά φέροντα θεώρησιν γενομένην ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τῆς ἀπολύτησεως ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὰ ὄριζμένα ὑπὸ τοῦ Π.Δ. 372)77 ἐὰν ἡ ἀπόλυτης τῶν ἔλασθε χώραν μετά τὴν δημοσίευσιν τοῦ ἐν λόγῳ Διατάγματος (28.4.77).

• Θὰ γίνουν δεκτὰ τυχὸν ὑποβληθέντα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μέχρι 25ης Μαΐου τρέχοντος ἔτους πιστοποιητικά ὑπηρεσίας διανυθεῖσης πρὸ τῆς ισχύος τοῦ Π.Δ. 372)77, ἀνε-

ξαρτήτως τοῦ χρόνου θεωρήσεως τούτων.

• Εἰς τὸ μέλλον θὰ γίνωνται δεκτὰ πιστοποιητικά ύπηρεσίας μὲν ἀπόλυτιν ή ὅποια ἔλασθε χώραν πρὸ τῆς ισχύος τοῦ ὡς ἄνω Π.Δ. ἐφ' ὅσον φέρουν θεώρησιν πραγματοποιηθεῖσαν ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ Π.Δ., ἥτοι μέχρι 28.6.77.

OI ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟΥΧΟΙ

Διαβατηριούχοι ὑφιστάμενοι ἀτύχημα εἰς ἐλληνικὸν πλοίον δέν δικαιοῦνται συντάξεως ὑπὸ τοῦ NAT λόγω ἀτυχήματος. Οὕτω ἔκρινε τὸ Συμβούλιον τῆς 'Ἐπικρατείας, τὸ ὅποιον ἐπὶ συγκεκριμένης περιπτώσεως ἀπεφάνθη ὅτι ἐφ' ὅσον ὁ διαβατηριούχος δέν εἶχεν ἀπογραφή ὡς ναυτικός οὐδὲν δικαίωμα ἔχει ἐκ τοῦ NAT.

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΡΕΜΗΝ

Εἰς τὴν Βρέμην τῆς Γερμανίας ἥρχισε λειτουργοῦσσα μία νέα —ἡ μόνη ἐλληνική— ἑταῖρια μὲ ἀντικείμενον ἐργασιῶν τὴν προμήθειαν παντοειδῶν ὑλικοῦ καὶ τὴν τροφοδοσίαν πλοίων. Πρόκειται περὶ τῆς KARAGIAN-NIDIS & SONS GMBH ἡπική συνεστήθη μετά τὴν διάλυσιν τῆς O.E. HELLENIC SHIPSTORES BREMEN καὶ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ κ. I. Καραγιανίδη μετέχοντος εἰς τὴν διαλυθεῖσαν κατὰ 50%.

• Ο κ. Ιωάννης Καραγιανίδης, ἀσχολούμενος ἐπὶ εἰκοσιπενταετίαν καὶ πλέον μὲ τὸ εἶδος τοῦτο τῶν ἐργασιῶν, τυγχάνει εὐρέως γνωστὸς εἰς τὸν ἐλληνικὸν καὶ ζένους ναυτιλιακούς κύκλους διὰ τὸ εἶδος τῆς προσφερομένης ἐργασίας (ποιότης προσφερομένων εἰδῶν, ταχίστη ἔχυπρετήσις, χαμηλαὶ τιμαὶ) καὶ χαίρει ἔξαιρετικῆς ἐκτιμήσεως εἰς τὴν γερμανικὴν ἀγορά.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εὑχούνται εἰς τὴν νέαν ἐπιχειρησιν καλὴν σταδιοδρομίαν.



Χέμπιχι (φωτογραφία), ἡ ὅποια ἀπέκτησε πολυετή πείραν περὶ τὰς ναυτικάς ἀσφαλίσεις, ἐργαζομένη εἰς τὰ κεντρικὰ γραφεῖα τῆς «Στιούαρτ Ράϊτσον» ἐν Λουδίνῳ.

Τὸ ἐν Ἐλλάδι γραφεῖον τῆς ἑταῖρίας ιδρύθη ἐν Ἀθήναις τὸ 1969 καὶ σήμερον θεωρεῖται τὸ μεγαλύτερον ἀσφαλειομεσιτικὸν γραφεῖον τῆς χώρας μας εἰς τοὺς τομεῖς τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν μεταφορῶν.



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

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ

Η κίνησις και ή δραστηριότης της Λέσχης κατά τὸν Μάιον υπήρξεν ικανοποιητική. Ή παρουσία τῶν Μελών, και ἡ χρῆσις τῆς Λέσχης παρ' αὐτῶν συνεχίζεται αύξανομένη και τοῦτο ικανοποιεῖ ιδιαιτέρως τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον και τὴν Διεύθυνσίν της.

Σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ Μητρώου Μελών, τὸν Μάιον τοῦ 1977 ὁ ἀριθμὸς τῶν Μελῶν μας ἀνήρχετο εἰς 595, ἔναντι 420 μηνὸς Μαΐου 1976 και 286 Μελῶν μηνὸς Μαΐου 1975. "Ητοι ἡ αὔξησις τῶν Μελῶν ἐντὸς μιᾶς διετίας ὑπερέδη τὸ 100%.

ΕΤΙΜΗΘΟ Ο Κ. ΙΩΑΝ. ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Εἰς ειδικὴν τελετὴν, ἥτις ἔλαβε χώραν τὴν πρωίαν τῆς 11ης Ιουνίου εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Λέσχην τοῦ Πειραιῶς, ἡ διοίκησις τῆς Λέσχης ἐτίμησε τὸν ἀφοπλιστὴν κ. Ιωάννην Διαμαντῆ Πατέρα διὰ τὰς ἔθνωφελεis προσφοράς του και εἰδικώτερον διὰ τὴν συμβολὴν του εἰς τὴν ἀπόκτησιν ἀπὸ μέρους τῆς Λέσχης μονίμου στέγης.

Εἰς τὸν κ. Πατέρα προσεφέρθη ἀργυρᾶ τιμητικῆ πλακέττα ἀπὸ τὸ πρόδρομον τῆς Ν.Α.Π., κ. Νικ. Ἐπιφανειάδην. Εἰς τὴν σεμνὴν τελετὴν παρευρέθησαν, μεταξὺ ὄλλων, οἱ ἀφοπλισταὶ κ.κ. Ν. Νομικός, Εύστ. Γουρδομιχάλης, Νικ. Κοτζιάς, Γεώργ. Βαρδινογιάννης, Π. Δ. Πατέρας και ἡ κ. Τζένη Πουρνάρα - Βαρδαβίλια.

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΟΥ Ι.Ν.Τ.

Εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Λέσχην τοῦ Πειραιῶς ἐπρόκειτο νὰ λάβῃ χώραν χθές, 14ην Ιουνίου 1977, ἔκτακτος γενικὴ συνέλευσις τῶν μελῶν τοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολο-

γίας μὲ μοναδικὸν θέμα ἡμερησίας διατάξεως τὴν ἔγκρισιν τροποποιήσεων, συμπληρώσεων και ἀλλαγῶν ἐπὶ ἀρθρῶν τιῶν τοῦ ισχύοντος καταστατικοῦ. Εἰς περίπτωσιν μὴ ἀπαρτίας ἡ γενικὴ συνέλευσις θὰ ἐπαναληφθῇ ἀνεύ ἑτέρας προειδοποίησεως και συμφώνως τῷ καταστατικῷ τὴν 23ην Ιουνίου 1977, ἡμέραν Πέμπτην, εἰς τὸν αὐτὸν τόπον και τὴν αὐτὴν ὥραν.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΓΓΕΛΑΤΟΥ****«ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ - ΑΛΓΕΒΡΑ»**

Δύο νέα τεύχη μαθηματικῶν διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ Ε.Ν. ἐκυκλοφόρησεν ὁ Γεν. Ἐπιβεβαίης Μαθηματικῶν κ. Δημήτριος Αγγελάτος.

Τὸ πρῶτον: «Θέματα Ἀλγέβρας και Ἀσκήσεις προορίζεται διὰ τοὺς ὑποψηφίους μηχανικούς Β' τάξεως και τὸ δεύτερον «Ναυτικὴ Γεωμετρία» διὰ τοὺς ὑποψηφίους πλισιόρχους Γ' τάξεως.

Συντεταγμένα ἀμφότερα ἐπὶ τῇ βάσει τῶν νέων ἀναλυτικῶν προγραμμάτων ἐξεταστέας ὅλης και πληροῦντα τοὺς ὄρους τῆς σαφείας και συντομίας, οἱ ὅποιοι χαρακτηρίζουν τὰς ἔργασίας τοῦ κ. Αγγελάτου, θ' ἀποτελέσουν ἀπαραίτητα βοηθήματα διὰ τὰ νέα στελέχη, τὰ ὅποια εὑρίσκονται πρὸ τῆς ἐξεταστικῆς δοκιμασίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος τῶν.

(Ἐκδόσεις Ε.Ν. Σταυριδάκη, Πειραιεὺς)

**ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ**

Ἐκυκλοφόρησε τὸ τεῦχος τοῦ μηνὸς Μαρτίου τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ναυτιλιακοῦ Δικαίου τοῦ δικηγόρου κ. Ἰακ. Σέργη.

Τὸ τῆς νομολογίας τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων περιλαμβάνει 12 ἀποφάσεις ἀναφερομένας εἰς τὸν πλειστηριασμὸν πλοίου, τὰ ναυτικὰ προνόμια, τὴν ναυτικὴν ὑποθήκην, τὴν διαχείρισιν συμπλοιοκτησίας και τὴν σύγκρουσιν πλοίων.

Ἐκ δὲ τῆς προσφάτου ναυτικῆς νομοθεσίας περιλαμβάνει τὸ Διάταγμα περὶ τοῦ νέου κανονισμοῦ τηλεπικοινωνῶν ἐμπορικῶν πλοίων και τὰς νέας Συλλογικάς Συμβάσεις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μότορσπιτ και τῶν π)κ και 1)6 κάτω τῶν 500 κοχ.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΤΑΙΜ»

Ἀφογούν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἐκυκλοφόρησε τὸ τεῦχος Μαρτίου - Ἀπριλίου τοῦ περιοδικοῦ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΤΑΙΜ» τῆς Σπρίνγκφιλντ Σίπινγκ.

Ἀπὸ τῆς φωτογραφίας τοῦ ἔξωφύλλου μέχρι τῆς τελευταίας εἰδήσεως παρουσιάζει ἐξαιρετικὸν ἔνδιαφέρον και ἡ συνεργασία τῶν στελεχῶν τῆς ἐταιρίας πλουσία, ποικίλη και ἀξιόλογος.

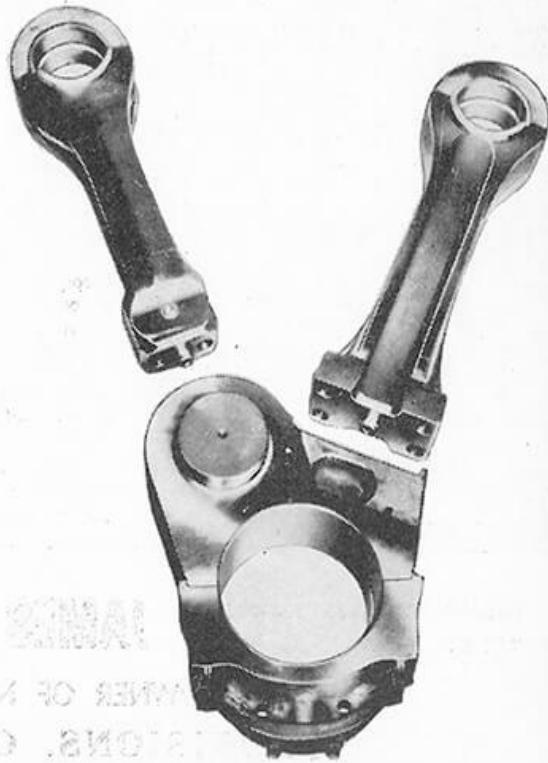
Τὰ ἄρθρα και τὰ διηγήματα, τὸ ἔν ώραιότερον τοῦ ὄλλου, αἱ σελίδες ἐνημερότητος πλήρεις και ἡ ὀκταελίδος μελέτη διὰ τὴν τέχνην τῆς φωτογραφίας δχι μόνον πρωτότυπος και ἀρτία ἀλλὰ και ιδιαιτέρως χρήσιμος διὰ τὰ πλοῖα.

Θερμά συγχαρητήρια εἰς τὴν σύνταξιν και τοὺς συνεργάτας της.

Κινητήρες προώσεως Diesel

Ηλεκτροπαραγωγὰ Ζεύγη

Ἄνταλλακτικὰ κινητήρων Diesel



ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

TANTEE A.E. ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ 61 ΤΗΛ. 3464.691 TAX. ΘΥΡΙΣ 503 ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ TANTEE, ΤΕΛΕΣ 21 4837

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η Ελλειψις έπαρκων διαταγών άπό τὸν τομέα τῆς Β. Ἀμερικῆς συνεχίζεται. Τὰ πλοῖα περισσότερα τῶν φορτίων. Οἱ ναῦλοι κατ' ἀκολουθίαν διατηρούνται εἰς τὰ γνωστὰ χαμηλά —ἄν μή καὶ χαμηλότερα— ἐπίτεδα. Τὰ ἔγγυς ἡμερομηνῶν σκάφη ὑποχρεούνται νὰ δεχθοῦν τὰς προσφοράς τῶν ναυλωτῶν. Διὸ τὴν Ἰαπωνίαν λ.χ. σκάφος 23.750 τόν. ἐπληρώθη δολ. 9.50 (φίο) Ἰούλιον. Φορτία γαιασινθράκων ὀλίγα. Τὸ αὐτὸ καὶ διὰ τὰς φορτώσεις ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Η ρωσική ἐσοδεία ὑπερεπαρκής φθάνει τὰ 215 ἑκατομ. τόν.

Ο τομέας τῆς Ν. Ἀμερικῆς, μετὰ τὴν πυρετώδη κίνησιν τῶν προηγουμένων ἡμερῶν, ἐνεφάνισε τὰ πρώτα συμπτώματα τῆς χαλαρότητος. Τῶν ἔγγυς ἡμερομηνῶν ναῦλοι σταθερώτεροι. Ἐλλειψις ἐνδιαφέροντος διὰ τὰς ὀπωτέρων ἡμερομηνῶν ναυλώσεις. Γενικῶς ἡ ναυλαγορὰ συνεχίζετο ἐπιδεικνύουσα τὴν γνώριμον ὑποτονικήν τῆς κατάστασιν.

Ἐσημειώθησαν οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι εἰς μίαν μεγάλην ἔξαγωγικὴν φίρμαν τῆς Ἀμερικῆς —τὴν «Κούκ Ινταστρους»— καὶ ὁ ἀντίκτυπος εἰς τὴν ἀγορὰν καθίσταται αἰσθητός.

Ζωηρότερά πως τὰ τάιμ τσάρτερς, διὰ ταξίδια καὶ μόνον, μὲ μισθώματα σταθερά. Διὰ τὰ συνήθη φορτηγὰ πλοῖα ἡ χρονονάλωσις εἶναι ἡ διέξοδος.

Παρὰ ταῦτα αἱ ἐλπίδες βελτιώσεως τῶν πραγμάτων τῆς Ναυλαγορᾶς θετικότεραι διαφαίνονται διὰ τὴν ἀπὸ τοῦ φινιοπώρου περίοδον. Αὐτὸ προβλέπουν μερικοὶ τῶν παραπτηρῶν τῶν ἔξελίξεων. Ὑπῆρχον θετικοὶ τινες ἐνδείξεις καποιαὶ βελτιώσεως τῆς παραγωγῆς τῶν μεγάλων διομήχενικῶν χωρῶν, ἥτις διευρυνομένη θὰ ἐδημιούργει καλυτέρας συνθῆκας ἀπασχολήσεως εἰς τὸ ἔργατικὸν δυναμικὸν καὶ εἰς τὰς μεταφοράς.

Κατὰ τομεῖς ἡ ἀγορά διὰ τὸ α' δεκαήμερον τοῦ μηνὸς ἐκινήθη ὡς κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Ἡ ζήτησις τονῶς περιωρισμένη πως κατ' ἀναλογίαν τῶν προσφερμένων πλοίων. Οἱ ναῦλοι ἐν σχετικῇ ἔκπτωσε. Τὰ 9.56 δολ. φίο ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν (30.000 τόν.). Διὰ τὸ Κόντινεν δολ. 4.90 φίοτ, σκάφος 70.000 τόν. Διὰ τὴν Ἀλεξάνδρειαν ἡ Πόρτ Σάιδ ἀπὸ τὸν Κόλπον δολ. 15.75, ἀράδοστος, ἐλευθ. ἐκφορτ. Ἰούν. 23.129 τόν. Διὰ τὴν ἀνατ. ἀκτὴν Μεξικοῦ δολ. 6.50 φίο, δημητριακά, Ἰούνιον. Διὰ τὴν Βασσόραν 16.500 τόν. σίτου, δολ. 22, φίο, Ἰούνιον.

Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ Κόντινεν, 15.500 τόν. δολ. 16.50 φίοτ Μάιον. Ἀπὸ Ντουλούθ - Σαπήριο διὰ Βενεζουέλαν 11.500 τόν. δολ. 17.50 φίο Ἰούνιον. Ἀπὸ Μεγάλας Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν Ἀγ. Λαυρέντιον διὰ Ν. Κορέαν 16.800 - 17.300 τόν. δολ. 21 ἀπὸ Λίμνας καὶ 9.500 τόν. ἀπὸ Ἀγ. Λαυρέντιον δολ. 14 φίο Ἰούλιον.

Παλαιοσιστική: Ντητρόϊτ - Βόρ. Ι-σπανία 13.000 τόν. δολ. 214.500 φίο Ἰούν. Ἀπὸ Τάμπα δι' Ἰντσόν 22.500 τόν. δολ. 18 φίο Ἰούνιον.

Ἀπὸ "Αγ. Λαυρέντιον δι' Ολλανδίαν 40 - 42.500 τόν. δολ. 4.50 φίο Ἰούνιον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Ἴκανη κίνησις ἀπὸ τὸ Πλέιτ. Ναῦλοι σταθεροὶ διὰ τὰς ἔγγυς ἡμερομηνίας φορτώσεις. Ἀπὸ τὸ Πλέιτ δι' ἀνάτ. ἀκτὴν Μεξικοῦ 14.000 τόν. δολ. 18 ἀλ. ἐκφορτ. Ἰούνιον. Ἀπὸ Παρανάκουσα διὰ Βασσόραν 15.000 τόν. ἀράδοστος εἰς σάκκους, δολ. 28.75 φίος Ἰούνιον. Ἀπὸ Πλέιτ, δύο λιμένας, δοχεῖα ἀνω τοῦ Σάντα Φέ, μὲ συμπλήρωσιν Μπουενός "Αὔρες καὶ Μπάχια Μπλάνκα δι' Ἰαπωνίαν, 25.000 τόν. διάρεα γεωμήματα, δολ. 19.15 ἀλ. ἐκφορτ. Ἰούνιον.

Ἀπὸ Πόρτ Αλέγκρε μὲ συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντε διὰ Λισσαβώνα - Ρόττερνταμ ρέιντζ 9.000 τόν. ζωτροφάς, δολ. 17.50 φίο, Ἰούν. Ἀπὸ Τουμπάρα διὰ Μπακάρ 100.000 τ. σιδηρομετάλλευμα δολ. 2.90 φίο Ἰούνιον.

Ζάχαρις ἀπὸ "Αγ. Δομίνικον διὰ Β. Ἀμερικὴν δολ. 7.50 φίο, Κόλπον 6.50 δολ. Ἰούνιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Ἀπὸ Βανκούμερ δι' Ἰαπωνίαν μέρος φορτίου 12 - 15.000 τόν. δημητριακά, δολ. 12. 25 φίο Ἰούν. Λιπάσματα ἀπὸ Βρεταν. Κολομβία διὰ Κίναν, 20.000 τόν. δολ. 15. 50 φίο Ἰούνιον.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ

Ναῦλωσεις διὰ τὴν Ρωσίαν ("Απω Ανατολῆς"). Σιτηρά ἀπὸ Βικτώρια - Κουνημανδρέιντζ διὰ Ναχόντκα 29.000 τόν. δολ. 13.75 σκείλι γκρός / 2000 τόν. ἐλευθ. Ἰούνιον.

Ἀπὸ Νότιον Αφρικήν διὰ 3 λιμένας Ἰαπωνίας ἀραδόστοις, δολ. 12.75 19.000 τόν., μὲ 2.000 τόν. γκρός καὶ 2.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφορτ. Ἰούλιον. Ἐπίσης 23.500 τόν. ἀράδοστος, δολ. 12.95 μὲ 2.000 τόν. γκρός καὶ 5.000 τόν. ἐλευθ. Ἰούνιον.

Ζάχαρις: "Απὸ Μπανικό δι' Ἰαπωνίαν 6.300 τόν. εἰς χύμα δολ. 10.15 φίο Ἰούνιον. Απὸ Μαπούντο διὰ Λονδίνον ἡ Γκρήνον 8.000 τόν. λίρ. 10.30 φίο Ἰούνιον.

Γαιάνθρακες: "Απὸ Χαϊδ Πόντ δι' Ελευσίνα 48.000 τόν. δολ. 9.35 Ἰούνιον.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Σκάφος 14.912 τόν. τοῦ 1968, δολ. 4.300 ἡμερησίως, περιλαμβανομένων ὅβερταιμ, παράδοσις Φλάσιγκ, ἐπαναπαράδοσις Νιγηρίαν Ἰούνιον.

Σκάφος 12.995 τόν. τοῦ 1961, δολ. 2.750 ἡμερησίως, περιλαμβανομένων ὅβερταιμ, παράδοσις Ελβανία, ἐπαναπαράδοσις Περσικὸν Ἰούνιον.

Σκάφος 31.123 τόν. τοῦ 1963, δολ. 3.300 ἡμερησίως περιλαμβανομένων ὅβερταιμ, παράδοσις Μονφαλκόνε, ἐπαναπαράδοσις Βενετίαν - Αμβούργον ρέιντζ 140.000 τόν. εἰς μικτὸν σκάφος διὰ τὴν Β. Ἀμερικὴν (Κόλπον) ἐκλεισθεὶς εἰς τὰ W 28. 75, μὲ όψιν διὰ πλήρες φορτίου 140.000 τόν. εἰς τὰ W 19. Διὰ τὴν Αγγλίαν - Κόντινεντ ἀπὸ τὸν Περσικὸν μέρος φορτίου 120. 000 τόν. W 25 Ἰούνιον.

Εἰς τὴν Καραϊβικὴν σταθερά ἡ ἀγορά, μὲ ζήτησιν σκαφῶν. Διὰ μέρος φορτίου 50.000 τόν. ἐπληρώθησαν W 77.5 διὰ Β. Ἀμερικὴν καὶ διὰ σκάφους 26.000 τόν. ἐπληρώθησαν W 110 (δελτίωσις κατὰ W 8.5).

"Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ τὸν Κόλπον Μεξικοῦ μέρος φορτίου 60.000 τόν. W 49.5.

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

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Σκάφος 26.712 τόν. μὲ 5 φορτωτήρας 10 τόν. τοῦ 1976, παράδοσις Γιούρα, ἐπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας, όψιν δεύτερον ταξίδιον, εἰς τοιαύτην περίπτωσιν δολ. 4.50 τόν τόνον Ἰούνιον.

Σκάφος 12.700 τόν. τοῦ 1960, δολ. 3.000 ἡμερησίως, παράδοσις Ρεκαλάντα, ἐπαναπαράδοσις Νότ. Ἀμερικήν, Δυτ. Ἰνδίας, ταξίδιον Ἰούνιον.

Σκάφος 10.900 τόν. τοῦ 1964, δολ. 3.000 ἡμερησίως παράδοσις Σάντος, ἐπαναπαράδοσις Ν. Ἀμερικήν - Δυτ. Ἰνδίας.

Σκάφος 50.415 τόν. τοῦ 1973, δολ. 1.70 πλέον 100 χιλ. δολ. ἀφορτον, παράδοσις Παρανάκουσα, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον, δοχεῖα ἀνάτ. Ἀδριατικής, ταξίδιον Ἰούνιον.

Σκάφος 28.452 τόν. παράδοσις Ἀμβούργον, κυκλικὸν Βραζιλίας, δολ. 3.200 ἡμερ.

Σκάφος 27.006 τόν. τοῦ 1975, δολ. 5.100 ἡμερησίως, παράδοσις Χιούστον, ἐπαναπαράδοσις Δυτ. Ἀφρικήν ταξίδιον Ἰούνιον.

Σκάφος 18.000 τόν., παράδοσις "Αγ. Λαυρέντιον, ἐπαναπαράδοσις Μόντρεαλ, κυκλικὸν Γαλλίας Ἰούνιον.

Σκάφος 27.000 τόν. τοῦ 1961, δολ. 3.600 ἡμερησίως, πλέον 1.500 δολ. ὅβερταιμ μηχανικῶς, παράδοσις Καζαμπλάνκαν, ἐπαναπαράδοσις Βενεζουέλαν, μέσωφ Ἀργεντινῆς, Ἰούνιον.

Σκάφος 16.092 τόν. τοῦ 1970, δολ. 4.100 ἡμερησίως, παράδοσις Λίβερπουλ, ἐπαναπαράδοσις Ν. Ζηλανδίας ταξίδιον Ἰούνιον.

Σκάφος 31.430 τόν. τοῦ 1965, δολ. 3.000 ἡμερησίως παράδοσις "Ακαμπά, ἐπαναπαράδοσις Βαλτικήν / Πολωνίαν ταξίδιον Ἰούνιον.

Σκάφος 27.482 τόν. τοῦ 1975, μὲ φορτωτήρας, δολ. 4.31½ παράδοσις Ἰαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ / Μεσόγειον, ταξίδιον Ἰούνιον.

Σκάφος 18.174 τόν. τοῦ 1962, δολ. 4.000 ἡμερησίως, παράδοσις Μπεριούαντ, ἐπαναπαράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ ταξίδιον Ἰούν.

Σκάφος 8.500 τόν. τοῦ 1956, δολ. 2.625 ἡμερησίως, παράδοσις Αιατολ. Γερμανίαν, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον - Σιγκαπούρην ρέιντζ Ἰούνιον.

Σκάφος 55.748 τόν. τοῦ 1970, παράδοσις Βιτόρια, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον, μέσωφ Πλέιτ Ἰούνιον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Βελτίωσις, δεσμαίως, τῶν ναῦλων δὲν ἀνεμένετο, λόγῳ ἐποχῆς. Ζήτησις σκαφῶν μετρίου καὶ μεγάλου μεγέθους ἐσημειούτο διὰ τὸ διάστημα μέχρι τῆς 10ης Ἰουνίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ναῦλοι χαμηλοί. Τὰ W 20 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 220.000 τόν. διὰ τὴν Δύσιν, κατὰ μίαν μονάδα κάτω προγευμένης ναυλώσεως καὶ διὰ σκάφος 94.000 τόν. κατὰ 3.5 μονάδας κάτω. Μέρος φορτίου 115.000 τόν. εἰς μικτὸν σκάφος διὰ τὴν Β. Ἀμερικὴν (Κόλπον) ἐκλεισθεὶς εἰς τὰ W 28. 75, μὲ όψιν διὰ πλήρες φορτίου 140.000 τόν. εἰς τὰ W 19. Διὰ τὴν Αγγλίαν - Κόντινεντ ἀπὸ τὸν Περσικὸν μέρος φορτίου 120. 000 τόν. W 25 Ἰούνιον.

Εἰς τὴν Καραϊβικὴν σταθερά ἡ ἀγορά, μὲ ζήτησιν σκαφῶν. Διὰ μέρος φορτίου 50.000 τόν. ἐπληρώθησαν W 77.5 διὰ Β. Ἀμερικὴν καὶ διὰ σκάφους 26.000 τόν. ἐπληρώθησαν W 110 (δελτίωσις κατὰ W 8.5).

"Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ τὸν Κόλπον Μεξικοῦ μέρος φορτίου 60.000 τόν. W 49.5.



Θαλάσσια άτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (λ.): 'Αφιχθέν είς 'Αλεξάνδρειαν τήν 16ην Μαΐου από Νέαν 'Ορλεάνην, άνέφερεν άργότερον ζημίας είς τήν κυρίως γεννήτριαν. Συνεργείον ἐπειδιάσθη τοῦ σκάφους διά προσωρινάς ἐπισκευάς. Συνετήθη ἀντικατάστασις ὅλων τῶν μερών τὰ δύοις ἐνεφάνιζον ζημίας είς τὸν κύλινδρον Νο. 2.

ΑΝΤΑΙΟΣ : 'Ἐπεκάθισε τοῦ βυθοῦ εἰς τὸν ποταμὸν Παράνας, κατὰ τὴν διάρκειαν ἐλιγμῶν. Μετά 50θμερον ἀνειλκύσθη δι' ιδίων τουμέσων. Ζημίας ὑπέστη μόνον τὸ πρδάλιον.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ : 'Απὸ 'Αμβέρσαν διά Σέβεν 'Αγλαντς, άνέφερεν τὴν 28ην Μαΐου διτὶ ὑπέστη ζημίας είς τὸ σύντημα πῆδαλίου, εἰς πλάτος 46.08' δύρειον καὶ μῆκος 45.37' δυτικοῦ, ἀλλ' αἱ μηχαναὶ ὑειτούργουν κανονικῶς. Ή ζημία ὠφείλετο εἰς κακοκαιρίαν.

ΒΑΣΙΛΗΣ : 'Αφίχθη εἰς Μπαρμπάντος τὴν 27ην Μαΐου καὶ ἐπεθεωρήθη λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν ἐπομένην ὁπέλευσε διά Φιλαδέλφειαν.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ : 'Απὸ Μιζουσίμα, κατὰ τὴν ἄφιξιν του εἰς Τομπάτα, ἡμιμέροφτον μὲ προῖοντα χάλυβος, προσήραξε τὴν 9ην 'Ιουνίου ἀλλ' ἀνειλκύσθη μετὰ

4ωρον τῇ δοθείᾳ τῆς παλιρροίας καὶ ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. Δὲν ἀνεφέρθη διαρροή.

ΓΟΥΕΣΤΑΡ : 'Απὸ Ρόττερνταμ διὰ Μαπούτα, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντε τὴν 0905 τῆς 9ης 'Ιουνίου. 'Ανειλκύσθη τὴν 0920 προσήραξεν ἐκ νέου καὶ ἀνειλκύσθη τὴν 0955 διὰ νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του ἀνεύ ἐμφανῶν ζημιῶν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Μ.: 'Υπὸ φόρτωσιν εἰς Τρίπολιν Λιβύης, τὴν 7ην 'Ιουνίου, άνέφερεν παρουσίαν ψάθας εἰς τὰ κύτη. Μετετοπίσθη τὸ φορτίον καὶ παρετηρήθη διτὶ τὸ ψάθων πρήχετο απὸ τὰς σεντίνας. 'Ἐπιθεωρήθη τοῦ νηογνώμονος καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους.

ΔΙΑΣ : Εἰς Τάραντα τὴν 8ην 'Ιουνίου, άνέφερε ζημίας εἰς τὸ κύτος, λόγω προσκρούσεως ἐπὶ προδλήτος εἰς Σάντα Μάρτα τὸν παρελθόντα Μάρτιον.

ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΑ (λ.): Τὴν 27ην Μαΐου ἀνεκοινώθη διτὶ τὸ λιθεριανὸν τάνκερ εὐρίσκετο εἰς πλάτος 15.48' δύρειον καὶ μῆκος 56.14' ἀνετολικῶν, παρασυρόμενον δορειοσατολικῶν ὑπὸ τῶν ρευμάτων μὲ ταχύτητα 30 μιλίων ἡμεροσίων. Ζημία εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἐπεσκεύάζοντο ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

'Αργότερον ὑπεγράφῃ συμφωνητικὸν λόγον ἀνοικτοῦ τύπου μετὰ τοῦ λιθεριανοῦ δεξαμενοπλοίου «Φίονα Τζέιν», δόπερ ἐρρυμούληκησε τὸ ἀκύρωντον σκάφος εἰς Καράτσι τὴν 4ην 'Ιουνίου.

ΚΑΛΥΨΩ Ν.: 'Υπέστη ρήγμα τοῦ χιτωνίου ἐνὸς τῶν κυλίνδρων τῆς πρωστηρίου μηχανῆς λόγω ὑπερθερμάνσεως. 'Ἐπισκευαί, αἰτινες συνιστάντο εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἐμβολοχιτωνίου, ἐτελέσθησαν ίκανοποιητικῶς εἰς Σαντιάγκο (Κούβα) καὶ τὴν 4ην 'Ιουνίου ἀπέπλευσε διά Νουεδίτας.

ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ : Κατὰ τὴν διάρκειαν κουφιμού του εἰς Τσιταγκόγκ ρόδις τὴν 19ην Μαΐου, ὑπέστη ζημίας ἐκ προσκρούσεως. Τὴν 4ην 'Ιουνίου ἀπέπλευσε διά Σιγκαπούρην.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (λ.): 'Εδεξαμενίοθη εἰς Παλέρμο, ὃπου ἀπεκαλύφθησαν διάφοροι ζημίαι εἰς τὰ δισφράγματα τῶν δεξαμενῶν φορτίου καθὼς καὶ εἰς ἄλλα σημεῖα. Οἱ πλοιοκτῆται ἀποδίδουν τάς ζημίας εἰς κακοκαιρίαν τὴν ὅποιαν συνήντησε τὸ σκάφος τὸν παρελθόντα Νοέμβριον ἐν πλῷ ἀπὸ 'Αρκοῦ διὰ Γιουροπόρτ, ἐμφορτ.

ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.: 'Αφίχθη εἰς Τζέντα ἀπὸ Γιέμπτο ρυμουλκούμενον καὶ ἐπλέύρισε τὴν 6ην Μαΐου πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ ἐκ τασμένου φορτίου του, ήτις ἐπερατώθη τὴν 30ην Μαΐου. Τὸ σκάφος εὐρίσκετο ἐκεῖ μέχρι τῆς 6ης 'Ιουνίου ἐλλείψει δυνατότητος νὰ ἀπάρτη τὴν ἀγκυράν του λόγω μηχανικῆς βλάβης.

ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.): 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Οπάλια» εἰς Ρουέν τὴν 1ην 'Ιουνίου, ὑποστάν σοβαρᾶς ζημίας εἰς τὸ κύτος καὶ τὸ φορτίον. Μόνιμοι ἐπισκευαὶ ἀνελήφθησαν εἰς Ρουέν ἐπὶ τῶν ζημιῶν εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν τοῦ σκάφους. 'Ἐπισκευαί εἰς τὴν δεξιάν πλευράν ἀνεβλήθησαν.

ΝΟΥΣΑΚΑΝ : 'Απὸ Σαντάντερ δι' 'Αμπούργον μὲ φορτίον σακχαροτεύτλων, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν "Ελβα τὴν 4ην 'Ιουνίου λόγω βλάβης τοῦ πηδαλίου. Τὸ σκάφος

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

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΠΙΣΤΙΣ: Θάντερ Μπαίη ή Ντουλούθ Σαππίριος 14.500 τόν. γεννημάτων Άλγερίαν \$ 22.25, ένα λιμένα έκφορτώσεως, \$ 22.75 δύο, φίο με 700 τόν. έκφορτωσιν, \$ 4.000 διά σταλας, 'Ιουνίου 6-11.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ: (λιθ.): "Αγ. Λαυρέντιον 36.000 τόν. γεννημάτων Λένινγκραντ \$ 10.50, φίο, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, άμερος φόρτωσις.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΣ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Άτλαντικου (Βορείως Χάπτερας) 34.000-35.000 τόν. πλαταισιδήρων δυτ. Ιταλίαν \$ 8.75, φίο, 'Ιουνίου 13-20.

ΣΚΑΪ'ΛΑΡΚ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 19.000 τόν. γεννημάτων Σάντα Μάρτα \$ 8.40 φίφιν Μπουένος Βενταρά \$ 10.40, έλ. έκφορτωσιν, με 4.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 3-9.

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 10, φίο, 'Ιουνίου 15-25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΜΠΟΡ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων Πειραιά \$ 10, φίο, με 2.500 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 6-15.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΑΪ: (λιθ.): Μισισισιππήν 14.250 τόν. d.w. φορτωτού χωνδραλέρων Γουγκούλανταν \$ 252.500, μειόν 33%, φίο, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 1-6.

ΕΚΤΩΡ (εἰς τάιμ τοάρτερ): "Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τόν. κρήτης, μέρος φορτίου Άλγερίαν \$ 19, φίο, με 500 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 11-15.

ΜΑΡΙΑ Κ.: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 14.500 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 10, φίο, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 6.

ΑΝΔΡΟΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 19.500 τόν. γεννημάτων άνατολ. άκτην Μεξικού \$ 6, φίο, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 5-20.

ΑΝΔΡΟΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. 10%, γεννημάτων άνατολ. άκτην Μεξικού \$ 6.35, φίο, με 1.500 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 10-25.

ΓΚΟΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ: "Αμερικαν. λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Κασισιόνγκ \$ 15, φίο, με 1.500 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 8-15.

ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.): "Αμερικ. λιμένας Κόλπου 4.600-4.700 τόν. άραβοσίου Καρδιγάνων και Μπαρακούλιν \$ 15.50, φίο, με 900 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 17.

ΑΛΕΚΟΣ: Νηπτρότ 13.000 τόν. πλαταισιδήρων φορ. Ιαπωνίαν \$ 214.500, φίο, με 4.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 6-11.

ΑΛΒΙΩΝ: Τάμπαν 22.500 τόν. πλαταισιδήρων Ιταλίαν \$ 18, φίο, 'Ιουνίου 15 — 'Ιουλίου 6.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΖΕΦΥΡΟΣ: "Ενα ή δύο λιμένας ουδή βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάκαν 23.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 21.50, δεύτερον λιμένα έκφορτώσεως 35 σύντς έξτρα, τρίτον 45 σύντς έξτρα, μειόν 4%, έλ. έκφορτωτικών, με 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 5-15.

ΑΙΓΑΙΣ ΑΘΗΝΙΚ: "Ενα ή δύο λιμένας ουδή βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος Άιρες 18.000 τόν. γεννημάτων άνατολικήν άκτην Μεξικού (30 π.) \$ 18.50 έλ. έκφορτωτικών, με 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 10-18.

ΠΩΛΙΝΑ: Δύο λιμένας Βραζιλίας 10.500 τόν. μειόν 5%, δρύσεις σάκκων, δύο λιμένας δυτ. Αφρικής \$ 24, φίος, 'Ιουνίου 8-10.

ΑΚΜΗ: "Ενα ή δύο λιμένας ουδή βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος Άιρες 18.000 τόν. γεννημάτων άνατολικήν άκτην Μεξικού (30 π.) \$ 18.50 έλ. έκφορτωτικών, με 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 15-29.

ΝΟΡΒ ΠΡΙΝΣΕΣ: Ουδή βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος Άιρες 19.000 τόνων γεννημάτων άνατολ. άκτην Μεξικού \$ 18.50, έλ. έκφορτωτικών, με 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 10-25.

ΚΑΒΟ ΞΙΦΑΣ: Πόρτο Αλέγκρε με συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντε 26.250 τόν. γεννημάτων Σιγκαπούρου και Μαΐλλαν \$ 600.000, φίο, με 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 24 — 'Ιουλίου 5.

ΔΕΛΦΟΙ: Ρίβερ Πλέιτ 25.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταμ \$ 16.50, έλ. έκφορτωτικών, με 2.000/4.000 τόνων φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιανουαρίου 15-25.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Περανάγκουα 10.000 τόνων 10% λιπαράτων Ταρραγκόνα και Καρόντε 17.25, φίο, με 7.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Ταρραγκόνα, 1.000 τόν. έκφορτωσιν Καρόντε, 'Ιουνίου 20-25.

ΠΕΛΟΨ: Πόρτο Αλέγκρε με συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντε 9.000 τόν. χωνδραλέρων Λισαβόνα — Ρότερνταμ ρέιντς \$ 17.50, φίο, 'Ιουνίου 6-10.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: Αμερ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 25.000 τόν. γεννημάτων Φιλιππίνας \$ 16.50, φίο, με 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 1-15.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΛΑΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Κείπ Τάου 12.600 τόν. d.w. φορτίου (755.000 κ.π.) κρήτης/θρώματος Γανδήν — 'Αιμούργρον ρέιντς \$ 201.600. Ένα λιμένα έκφορτώσεως, \$ 6.000 έξτρα δύο, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 16-22.

ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ (εἰς τάιμ τοάρτερ): Νότιον Αφρικήν 20.000 τόν. άραβοσίου τρεις λιμένων Ιαπωνίας \$ 12.75, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 6.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.): 8.532 τόν. d.w. (375.603 κ.π. 14½ μίλ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και ½ τόν. ντήζελ δίλ και 1 τόν. γκάζ δίλ τοῦ 1958) \$ 2.850 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Σπέτζιας Μαΐου 31 — 'Ιουνίου 5, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περιοικού Κόλπου.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.): 25.553 τόν. d.w. (1.033.000 κ.π. 15 μίλ. 36 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ τοῦ 1966) \$ 4.250 ήμερησίων, διμεσος παράδοσης Μπόστον, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίας.

ΧΛΟΗ: 26.794 τόν. d.w. (1.279.654 κ.π. 14½ μίλ. 34 τόν. φιούσελ δίλ και 1¾ τόν. ντήζελ δίλ και 1½ τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ τοῦ 1975) \$ 4.20, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι. υπερωρίας, παράδοσης 'Ιαπωνίαν 'Ιουνίου 4-10, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν — Κόντινευτ \$ 4.70.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ: 32.785 τόν. d.w. (1.330.000 κ.π. 15 μίλ. 37-38 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τοῦ 1972) \$ 4.200 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης 'Ιαπωνίαν Μαΐου 28-30, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν Κόντινευτ.

ΝΟΡΘ ΚΙΤΚ: 25.280 τόν. d.w. (15 μίλ. 44 τόν. φιούσελ δίλ τοῦ 1966) \$ 2.100 ήμερησίων, παράδοσης Φός/Μασαλάν, έποιμος, έπαναπαράδοσης Ρίθερ Πλέιτ.

ΣΚΑΝΤΕΛΙΤΣΑ: 37.520 τόν. d.w. (15 μίλ. 42 τόν. φιούσελ δίλ τοῦ 1976) \$ 3.900 ήμερησίων, ταξίδιον 3-5 μηνῶν, παράδοσης Κέου Ούετ 'Ιουνίου 8-18, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν — Σιγκαπούρης ρέιντς, δύο, άκτην νοτ. Αμερικής, Γιβραλτάρ — Αιμούσογον ρέιντς.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (λιθ.): 22.258 τόν. d.w. (1.053.910 κ.π. 14% μίλ. 26 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ τοῦ 1968) \$ 3.400 ήμερησίων, παράδοσης ιόντον Κορέαν 'Ιουνίου 15-20, έπαναπαράδοσης Μπόστον — Κόρπους Κρίστι ρέιντς.

ΑΥΡΑ: 15.540 τόν. d.w. (691.000 κ.π. 14½ μίλ. 21½ τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τοῦ 1962) \$ 3.275 ήμερησίων, πλέον \$ 1.400 μηνιαίως δι. υπερωρίας, παράδοσης με τὴν άφιξην τοῦ πιλότου εἰς Τίς 'Ιουνίου 6-14, έπαναπαράδοσης 'Ερυθράν θάλασσαν ή Καράται — Κολόμπο ρέιντς.

ΑΚΡΕΤΑΝ ΣΥΛΛΑΣ: 13.300 τόν. d.w. (690.000 κ.π. 13 μίλ. 24 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τοῦ 1958) \$ 2.800 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης νότιον Κορέαν 'Ιουνίου 15-20, έπαναπαράδοσης Μπόστον — Κόρπους Κρίστι ρέιντς.

ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ: 9.958 τόν. d.w. (508.000 κ.π. 10½ μίλ. 15 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ τοῦ 1954) \$ 2.325 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατὰ τὴν άφιξην εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Κωνσταντζάς 'Ιουνίου 12-25, έπαναπαράδοσης δταν καὶ δπου είναι ξταύπον εἰς 'Ερυθράν θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ: 15.680 τόν. d.w. (14½ μίλ. 27 τόν. φιούσελ δίλ τοῦ 1969) \$ 3.700 ήμερησίων, εν κυκλικόν ταξίδιον Σαΐντ Τζάν, παράδοσης Κουρασάο έποιμος, έπαναπαράδοσης Καραϊβων.

ΚΑΡΑΙ-ΙΣΚΑΚΗΣ: 30.545 τόν. d.w. (1.339.000 κ.π. 15 μίλ. 44 τόν. φιούσελ δίλ τοῦ 1965) \$ 3.500 ήμερησίων, εν κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ Πλέιτ, παράδοσης Τίλμπουρο άναδρομικώς από 25 Μαΐου έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κέπι Πάσσαρο.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΑΪ: (λιθ.): 19.160 τόν. d.w. (1.650.000 κ.π. 13 μ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και 1.5 τόν. ντήζελ δίλ τοῦ 1959) \$ 2.650 ήμερησίων, παράδοσης Μπαγκόκ 'Ιουνίου έπαναπαράδοσης δι. Αφρικήν.

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ: 14.005 τόνων d.w. (655.000 κ.π. 13 μ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και 1.5 τόν. ντήζελ δίλ τοῦ 1959) \$ 4.100 ήμερησίων, παράδοσης Κέου Ούετ άρχας 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης.

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ: 26.300 τόν. d.w. (15 μίλ. 37 τόν. φιούσελ δίλ τοῦ 1976) \$ 4.100 ήμερησίων, παράδοσης Κέου Ούετ άρχας 'Ιουνίου, έπαναπα-

ράδοσις "Ερυθράν θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέ-
ντζ"

ΣΙΘΩΝΙΑ: 14.912 τόν. d.w. (676.079 κ.π.
13½ μίλ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ
δίλ τού 1968) \$ 4.300 ήμερσιώς, συμπεριλαμ-
βανομένων υπεροριών, παράδοσις κατά τήν διά-
ξιν εις πλοηγικόν σταθμὸν Φλώινγκ 'Ιουνίου 9—
10, έπαναπαράδοσης Νιγριάν.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. 12.995 τόν. d.w. (610.000
κ.π. 14 μίλ. 22 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντή-
ζελ δίλ τού 1961) \$ 2.750 ήμερσιώς, συμπερι-
λαμβανομένων υπεροριών, παράδοσις εις φαρ-
πλούν "Εμπε. Νο. 1" 'Ιουνίου 14—15, έπαναπα-
ράδοσης Περισκόν Κόλπον.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθ.): 31.123 τόνοι
d.w. (1.332.776 κ.π. 14½ μίλ. 29 τόν. φιούσελ
δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ τού 1963) \$ 3.300 ήμερσιώς
συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παρά-
δοσις μετά τήν διαχώρησην του πιλότου εις Μολ-
φακόνε 'Ιουνίου 3—8, έπαναπαράδοσης Βενετίαν —
Άμδούργον ρέντζ, Έν κυκλικούν ταξίδιον 'Αργεν-
τινής.

ΣΚΑΠΟΥΓΙΑ: 37.023 τόν. d.w. (1.645.000
κ.π. 15 μίλ. 38 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ
δίλ τού 1963) \$ 3.250 ήμερσιώς, παράδοσις εις
πλοηγικόν σταθμὸν "Εμπε." 'Ιουνίου 1—10, έπανα-
παράδοσης Ταπάνιαν — Ταΐδαν ρέντζ, μέσω Ρί-
θερ Πλέιτ.

ΔΔΡΟΣ: 12.700 τόν. d.w. (14 μίλ. 20 τόν.
φιούσελ δίλ τού 1966) \$ 3.000 ήμερσιώς παρά-
δοσις Ρεκαλάντο 'Ιουνίου 14—20, έπαναπαράδο-
σης δορ. ακτήν νοτιού 'Αμερικῆς, Δυτ. 'Ινδιες.

ΑΛΑΜΠΡΑ: 10.900 τόν. d.w. (14½ μίλ. 25
τόν. φιούσελ δίλ τού 1964) \$ 3.000 ήμερσιώς,
παράδοσις Σάντον 'Ιουνίου 13—20, έπαναπαράδο-
σης δορ. ακτήν νοτιού 'Αμερικῆς, δυτ. 'Ινδιες.

ΑΣΤΡΟΣ (λιθ.): 27.006 τόν. d.w. (15 μίλ.
τού 1975) \$ 5.100 ήμερσιώς παράδοσης Χιού-
στον 'Ιουνίου 13—21, έπαναπαράδοσης δυτ. 'Α-
φρικήν.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: 27.000 τόν. d.w. (1.213.
480 κ.π. 13 μίλ. 22 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν.
ντήζελ δίλ, τού 1961) \$ 3.600 ήμερσιώς, πλέον
\$ 1.500 μηνιαίων δι' υπερορίας, παράδοσις μετά
τήν διαχώρησην του πιλότου εις Καζαμπλάνκαν
'Ιουνίου 3—15, έπαναπαράδοσης μετά τήν διαχώ-
ρησην του πιλότου εις Βενεζουέλαν, μέσω 'Αργεν-
τίνας, διψόν ναυλωτῶν ἔτερον ταξίδιον μέσω Αρ-
γεντίνας ή Κόλπον \$ 3.700.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν): Κόντινεντ 45.000 τόνοι
καθαρά Βραζιλίαν, Γουόρλντσκειλ 45, 'Ιουνίου 4.

ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ: 'Αγγλίαν — Κόντινεντ δι-
ποτοίκον ταξίδιον 20.000 τόν. καθαρά Γουόρ-
λντσκειλ 167.5, 'Ιουνίου 2.

ΠΕΛΟΠΟΝΝΑΣ: Καραϊσκήν 58.000 τόν. μέρος
φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 69,
Μαΐου 29.

ΘΕΟΔΟΧΟΣ: 'Ινδονησίαν 57.000 τόν. μέρος
φορτίου, άμερ. λιμένας δυτικῆς ακτῆς, Γουόρλντσκειλ
75, 'Ιουνίου 6.

ΠΑΛΜ Β.: Μεσόγειον 35.000 τόν. 'Αγγλίαν —
Κόντινεντ Σκανδιναվίαν, Γουόρλντσκειλ 92.5, Μαΐου
29 (Διόρθωσης).

ΑΡΜΟΝΙΚ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 65.000 τ.
μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ
107.5, 'Ιουνίου 3.

ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ: Καραϊσκήν 30.000 τ.
μέρος φορτίου, Βραζιλίαν, Γουόρλντσκειλ 107.5,
'Ιουνίου 1—15.

ΧΟΟΥΠ ΣΗ: 'Ελλάδα 19.000 τόν. καθαρά 'Α-
λεξανδρειαν, Γουόρλντσκειλ 117.5, και ἐν συνε-
χείᾳ από 'Αλεξανδρειαν διὰ Μεσσηγειον, 'Αγγλίαν,
Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 117.5, και Γουόρλντσκειλ
107.5, Μαΐου 27.

ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ: Καραϊσκήν 30.000 τόν. μέρος
φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ
100, 'Ιουνίου 10.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν): Περισκόν Κόλπον
140.000 τόν. Ταΐδαν Γουόρλντσκειλ 23, βάσις μει-
ωμένη ταχύτητας, Γουόρλντσκειλ 24, βάσις πλήρης
ταχύτητας 'Ιουνίου 10.

ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν): Καραϊσκήν 52.500 τόν.
μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ
76, 'Ιουνίου 5.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ.: Καραϊσκήν 60.000 τόν.
μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ
62.5, διψόν μέρος φορτίου 50.000 τόν. Γουόρ-
λντσκειλ 74.5, 'Ιουνίου 5.

ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 70.000 τόν.
μέρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτῆς 'Αλεξαν-
δρικοῦ, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 45,
'Ιουνίου 4.

ΕΡΜΟΥΠΟΙΟΣ (μικτόν): Μεσόγειον 55.000 τ.
μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ
56.25, 'Ιουνίου 10.

AITZIAN Α'ΙΑΛΛΑΝΤ (μικτόν λιθ.): Σέριο 100.
000 τόν. μίνιουσιν Χοντολουλού, Γουόρλντσκειλ 42.
5, 'Ιουνίου 15.

ΕΦΕΣΟΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 100.000 τ.
μέρος φορτίου, Μπαταάν, Γουόρλντσκειλ 40, 'Ι-
ουνίου 21.

ΘΕΟΠΑΙΣ: Καραϊσκήν 34.000 τόν. άμερ. λι-
μένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ, άμερ. λιμένας Κόλπου,
Γουόρλντσκειλ 95, 'Ιουνίου 8.

ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ: Καραϊσκήν 18.000 τόν. μέρος
φορτίου, άμερ. λιμένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ, άμερ.

λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 160, 'Ιουνίου 3.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ: Δυτ. 'Αφρικήν 118.000 τόν.
άμερ. λιμένας δυτ. ακτῆς, Γουόρλντσκειλ 28, 'Ι-
ουνίου 12.

ΤΙΑΚΙΚΙ: Δυτ. 'Αφρικήν 32.000 τόν. άμερ. λι-
μένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ, άμερ. λιμένας Κόλπου,
Γουόρλντσκειλ 92.5, 'Ιουνίου 5.

ΝΤΩΝΤΑΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊσκήν 37.000 τόν.
μέρος φορτίου Μόντρεαλ, Γουόρλντσκειλ
95, 'Ιουνίου 6.

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λιθ.): Καραϊσκήν 41.000 τ.
άμερ. λιμένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ, Γουόρλντσκειλ
80, 'Ιουνίου 4.

ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β.: Καραϊσκήν 31.000 τόνοι
μέρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ,
άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 102.5, 'Ι-
ουνίου 12.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊσκήν 63.000 τόν. άμερ.
λιμένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ, άμερ. λιμένας Κόλ-
που, Γουόρλντσκειλ 60, 'Ιουνίου 10.

ΑΓΓΑΣ ΕΞΠΑΡΟΡΕΡ (λιθ.): Φρήπορτ 52.000 τ.
μέρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ,
άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 80, 'Ιου-
νίου 8.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Φρήπορτ 39.000 τόν. μέ-
ρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ,
άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 85, 'Ιου-
νίου 10.

ΑΘΗΝΑ (λιθ. μικτόν): Φρήπορτ 46.000 τόν.
μέρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ,
άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 80, 'Ιου-
νίου 9.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν λιθ.): Φρήπορτ 48.000 τόν.
μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ
75, 'Ιουνίου 10.

ΡΟΔΟΣΤΟ: Βενεζουέλαν 33.000 τόν. Περού,
Γουόρλντσκειλ 99, μίεσος φόρτωσις.

ΣΠΕΙΩ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 260.000 τ.
μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον,
Γουόρλντσκειλ 19.5, 'Ιουνίου 13.

ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (λιθ.): 'Ερυθράν θάλασσαν 150.
000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ
23.5, 'Ιουνίου 8.

ΚΑΕΟ: 'Ερυθράν θάλασσαν 28.000 τόν. μέρος
φορτίου 'Ινδιαν Γουόρλντσκειλ 120, 'Ιουνίου 12.

ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ: Μεσόγειον 52.000 τ.
μέρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτῆς 'Αλεξανδρικοῦ,
άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 54.5, 'Ι-
ουνίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (λιθ.): Περισκόν
Κόλπον 120.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν,
Κόντινεντ, κλπ. Γουόρλντσκειλ 25, 'Ιουνίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (λιθ.): Περισκόν
Κόλπον 100.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλίαν,
Γουόρλντσκειλ 24.5, 'Ιουνίου 6.

σ' όλο τὸν κόσμο...

The Thenamaris Group



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

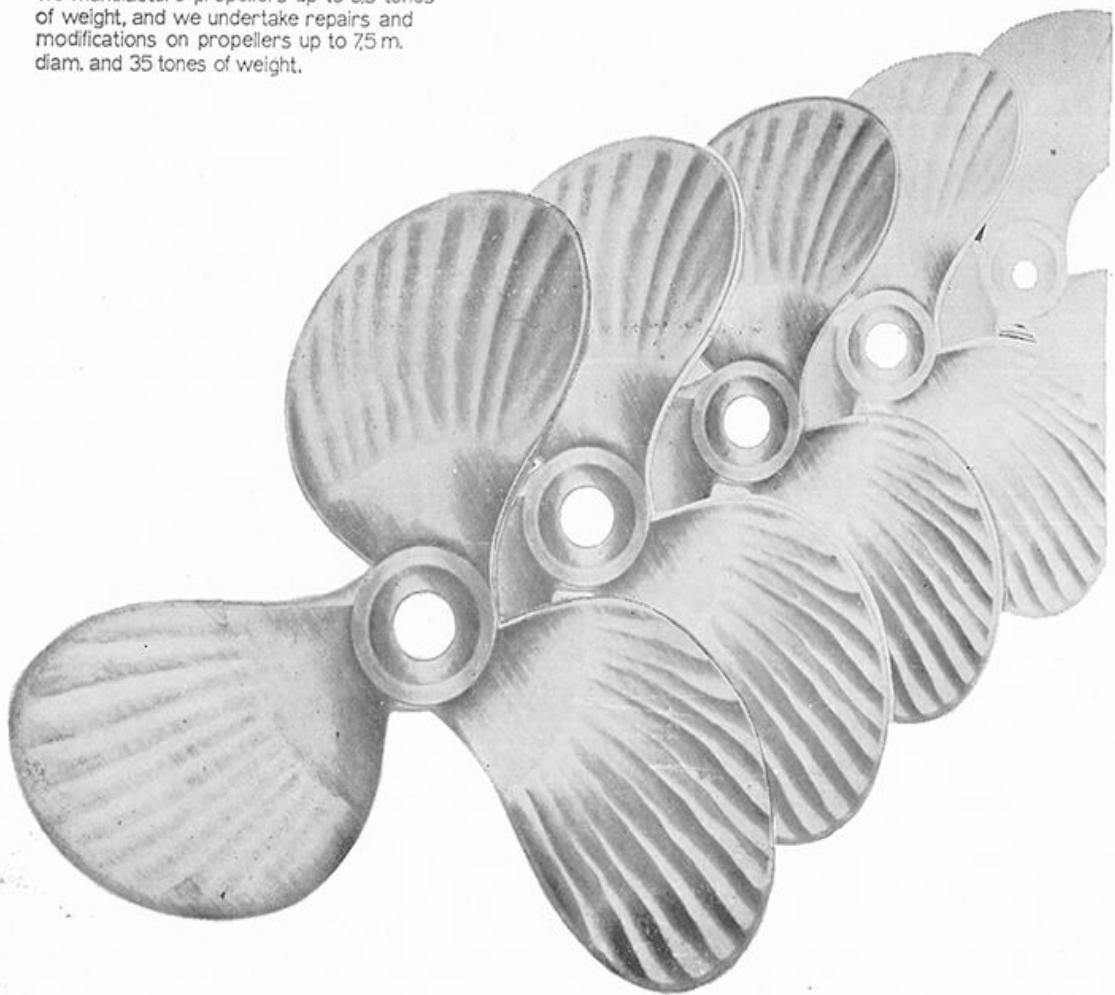
οτόν Πειραιά:

Thenamaris Maritime Inc.
107-109 Filionos 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

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

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

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



LIPS* NAFSI SA
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409836 - TELEX 21-2708 NFI GR

Ημίγησις τῶν Ἐλληνικῶν Πλοίων

(Δ. = δινέχωρης — δ. = διήλθε — Ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	Δ. 'Αμερέσαν 27)5 διά Βόλον	ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	Ε. Γένοβα 26)5
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11048	Ε. Σαλέσφ 21)3	ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	Ε. 'Αμπου Ντ. 29)5
ΑΓΑΘΩΝ	62	11098	Ε. Μόζι 26)5	ΑΙΓΙΣ ΝΙΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	Δ. Αμπιτζάν 5)5 Π. Χάρκουρτ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	70	10008	Δ. 'Αμπου Ντ. 22)5 διά Ντουμπάτι	ΑΙΓΙΣ ΝΙΕΣΤΙΝΗ	70	15387	Ε. Ντουμπάτι 10)4
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	Δ. Μέρσεϋ Μπ. 31)5 διά Λίθερπουλ	ΑΙΓΙΣ ΝΙΟΡΙΚ	74	12490	Δ. Γιοκοχάμα 24)5 Μιζουσίμα
ΑΓΑΠΗ	69	10006	Δ. Φρημάντλ 31)5 Μελθόύρην	ΑΙΓΙΣ ΠΑ ΙΩΝΗΡ	69	9355	Ε. Μπάραν 31)5
ΑΓΑΠΗ	55	8902	Ε. Λάγος 3)5	ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΙΝΗ	70	9200	Δ. Κόμπε 9)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΓΑΠΗ II	53	1838	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΙΕΝΤ	63	21609	Δ. Νέναγκ 31)5
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΪΡΗ	64	14756	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΙΣ ΣΕΥΛΟΡ	77	9800	εἰς Μπιλμπάο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	Δ. Βαλτιμόρη 19)5 δι' 'Αρούμπα	ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΠ	71	11285	Ε. 'Ιμινιχάμ 25)5
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	Ε. Βαλτιμόρη 29)5	ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	Δ. Χούλ 25)5 διά Κοραμσάρ
ΑΓΓΕΑΙΚΗ	61	11048	Ε. Κολόμπο 1)5	ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	Ε. 'Ωλκαντ 31)5
ΑΓΓΕΑΙΚΗ	65	8374	Δ. Σάντος 24)5 διά Μπ. "Αύρες	ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΙΚ	71	11525	δ. Παναμά 4)5 δι' Ειρηνικόν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	50	3499	Δ. Σάδ 21)5	ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	δ. Κωνιγκλούν 20)4
ΑΓΓΕΑΙΚΗ Η.	69	103194	Δ. Ντουμπάτι 22)5	ΑΙΓΙΣ ΤΑΙΦΟΥΝ	68	16702	εἰς Ντουλόθ 28)5
ΑΓΓΕΑΙΝΑ	58	2667	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	Ε. Τέεντα 24)5
ΑΓΓΕΑΙΝΑ	63	10200	Ε. Σαδάννα 22)5	ΑΙΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	Δ. Π. "Αλμέριν 16)4 Νανάτηπο
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗ Η	59	5728	Ε. Σάδ 30)5	ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΝΘ	69	9355	Δ. Μασέτο 24)4
ΑΓΓΗΝΩΡ	71	8721	Δ. Λ. Πάλμας 22)5	ΑΙΓΙΣ ΦΕΙΒΟΡ	74	10591	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12294	Δ. Πειραιά 10)5 δι' Ιταλίαν	ΑΙΓΙΣ ΦΕΙΜ	69	9240	δ. Κωνιγκλούν 1)5 Μαύρην θάλασσαν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	Ε. Σουέζ 17)5	ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	Δ. Μορμουγκάρο 22)5 δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	δ. Κωνιγκλούν 19)5	ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	Δ. Λ. Πάλμας 2)4 διά Μάριελ
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	Ε. Πειραιά 27)5	ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	Δ. Ούντεβάλα 25)5 δι' Αθάνα
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	Δ. Τζιμπούτι 24)4 διά Σαλέφ	ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	Δ. Μπαγιόν 23)5 διά Π. Καρτιέ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	Δ. Ακαζόπουλαν 20)5 διά Μπαλμπόσα	ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	Δ. Χάνκο 13)5 διά Κιέλον
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	Δ. Γιεράλταρ 22)2 δι' Αγκόλαν	ΑΙΓΟΚΕΡΩΣ	77	19150	εἰς Τογκούγασι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	Δ. Παλέρμο 20)5 δι' Αλικάντε	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	Ε. Αλεξανδρείαν 27)5
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	Ε. Κουβέιτ 15)5	ΑΙΗΒΟΝ	66	15043	Ε. Κόμπε 29)5
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΚΑΙΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 26)5
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	18398	Ε. Πειραιά 28)4	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60	7563	Ε. Νεκοτάσε 23)5
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	Δ. Παναμά 26)5 δι' Ιαπωνίαν	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3016	Δ. Μομπάσα 7)5
ΑΓΓΙΟΣ Ν.	57	2144	Δ. Πειραιά 28)5 διά Τουλόν	ΑΙΛΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 25)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	20451	Ε. Στυκαρόποδην 14)5	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	Δ. Αλγός 12)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5783	Ε. Σ. 'Αντόνιο 12)5	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	Ε. Αμβούργον 31)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει εἰς Πειραιά	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	Δ. Βάλβις Μπ. 23)5 Αμερέσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	άργει εἰς Πειραιά άπό 8)4	ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	Δ. Μομπάσα 7)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	δ. Μπρούνιμποτελ 23)4 Βραζιλίαν	ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	72	16313	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972	Δ. Αμπέταν 4)5 διά Θεσσαλίην	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΤΖΟΥ'	56	12324	δ. Ντόρμπαν 7)5 διά Βομβάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	Δ. Σουέζ 26)5	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	Ε. Π. Σάδ 27)5 Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	δ. Π. Σάδ 27)5	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	65	10000	δ. Σ. Χιούστον 6)5 δι' Ικίτος
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	Δ. Ακαζόπουλα 15)5	ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4998	δ. Μπρούνιμποτελ 18)5 διά Λάγος
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	68	44742	Δ. Γιεράλταρ 25)5 Μπ. "Αύρες	ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΝ.	77	38484	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 22)5
ΑΓΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	Ε. Λιθερπουλ 26)5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	δ. Ντώρμπαν 9)5 διά Βρέμην
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	76	2800	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΤ-			
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	47	2775	εἰς Πειραιά	ΚΕΙΤΟΡ	54	7701	Ε. Π. Χάρκουρτ 12)5
ΑΓΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	δ. Σουέζ 10)5 διά Γκιζάν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18451	δ. Σουέζ 4)5 διά Γένυπο
ΑΓΓΚΑΘΑ	63	3343	Ε. Βομβάνη 27)5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238	δ. Είλατ 25)5
ΑΓΓΚΝΙΚ	54	6177	Δ. 'Αμβούργον 27)5 διά Βεγγαζήν	ΑΙΤΩΙΑΙΑ	61	14269	εἰς Λαύλα 16)5
ΑΓΓΚΟΥ	59	7291	ύπο παραλαβήν	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	δ. Φιλαδέλφειαν 23)5 Βαλπαραΐζο
ΑΓΝΗ (δ.)	57	21159	ύπο παραλαβήν	ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	Δ. Αλεξανδρείαν 1)4
ΑΓΝΗ	62	9951	Ε. Ν. 'Υόρκη 29)5	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	δ. Π. Σάδ 23)4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32173	Ε. Χιούστον 3)5 (επισκ.)	ΑΚΜΗ	77	16080	Δ. Λιθερπουλ 27)5
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	4840	δ. Π. Σάδ 24)5	ΑΚΜΩΝ	71	16050	δ. Π. Αλγέρης 12)5
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	Δ. Μπουνιμπούροι 11)5 Σαλαβαντόρ	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	δ. Ναγκόδιαν 20)5 διά Ντόχα
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	δ. Λούδινον 27)5 διά Βασιλόνην	ΑΚΟΥΡ	53	17676	άργει εἰς Πειραιά άπό 10)3)75
ΑΔΕΦΑΙΟΥ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10600	εἰς Στανάς ύπο συμπλήρωσιν	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΩΝ	57	2306	δ. Ρότερνταμ 26)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΔΕΦΑΙΟΤΗΣ	68	14873	δ. Τζιμπούχαν 24)5 διά Σαδάννων	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	δ. Τσάρλεστον 28)5 δι' Αλγέριον
ΑΔΕΦΑΙΟΤΗΣ	67	6842	Δ. Ρότερνταμ 20)4	ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ	61	5408	εἰς Πειραιά 30)5
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	Ε. Βούλιών 24)5	ΑΚΡΑ ΣΥΝΙΟΝ	60	4623	δ. Γιεράλταρ 26)5 διά Σάρτο
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	Ε. Μόντρεαλ 4)5	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	δ. Τσάρλεστον 18)5 δι' Αλγέριον
ΑΕΤΟΣ	57	1734	ύπο παραλαβήν	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	δ. Βαρκελώνη 13)5 διά Σφέζ
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	Ε. Χούλ 30)5	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Μπάραν 21)5 διά Βομβάνη
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	63	3812	Ε. Χάρκουρτ 18)5	ΑΚΡΟΠΟΙΣ	72	13638	δ. Γιεράλταρ 18)5
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	65	8576	Ε. Λάγος 14)3	ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	δ. Τζένταν 8)2
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	Δ. Ντράπταν 26)5 δι' Ιαπωνίαν	ΑΚΤΙΑΝ	60	2222	δ. Καμπέλο 2)5
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	εἰς Φερρόλ άπό 10)12)75	ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	δ. Π. Πάλμας 20)5 διά Ρεσιφ
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ	56	7719	δ. Βρέμην 29)4 διά Λάγος	ΑΚΤΙΟΝ	76	11200	δ. Ντράμπαν 23)5 διά Περούδων
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	Ε. Μπ. 'Αύρες 23)5	ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	32224	δ. Φιλαδέλφειαν 22)5 δι' Αρούμπα
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	δ. Λ. Πάλμας 12)5	ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	δ. Π. Νουάρ 16)5 διά Βραζιλίαν
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	Δ. Αμπέρσαν 2)5 διά Λοιδίνον	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	δ. Αλεξανδρείαν 28)5
ΑΘΗΝΑΙ ΙΣ	58	9414	Δ. Μπάραν 14)5 διά Κουβέλη	ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5000	δ. Μαδέρια 24)5 δι' Αμπερταντ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II (δ.)	58	16695	Δ. Βαλτιμόρην 24)5 δι' Αρούμπα	ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)	58	13551	Δ. Κολομπί 27)5 διά Μομπάσαν	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	δ. Γκιζόν 16)5 δι' ΗΠΑ
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3528	Ε. 'Αμπιτζάν 29)4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	2238	δ. Ε. Αμπου Ντ. 26)5
ΑΘΩΣ	69	10008	Δ. Π. ω Ηρίν 4)5 "Αγ. Δομίνικον	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	64	36271	άργει εἰς Πειραιά άπό 5)4
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	Δ. Μονρόδιαν 17)5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	4137	δ. Μαρακάντιο 20)5 διά Γεωργία
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	Δ. Αυδέλασία 20)4 δι' Ισραήλ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238	Δ. Αδελαΐδα 9)4 δι' Ισραήλ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	56	3837	δ. Πειραιά 25)4
ΑΙΓΙΣ ΑΙΓΝΙΚ	76	12498	Δ. Βαλτιμόρην 21)5 Καζαπόνιακα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΑΝΙΚ	68	9070	Δ. Παναμά 9)5 δι' Σαγκάνην	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΑΝΙΚ	76	12498	Δ. Παναμά 1)6 δι' Κατιμάχ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	57	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ	67	21704	Δ. Μόντρεαλ 20)5 διά Ματάνλας	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	57	5153	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	Δ. Κανούπολιν 26)3 Μαύρην θάλασσαν	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	Δ. Κ. Τάουν 16)5 Π. Χάρκουρτ	ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	9800	εἰς Μπιλμπάο ύπο συμπλήρωσιν	ΑΛΘΑΙΑ	74	23785	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 21)5
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΤΟΝ	71	15387	δ. Κανούπολιν 23)4 διά Ρωσιαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	δ. Α' Ανέσια Μπ. 23)5 Αμβούργον
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	δ. Παραντίλ 10)5 διά Ρωσιαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	άργει εἰς Χαλκίδα άπό 24)8)75
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	δ. Μόντρεαλ 26)5 δι' Ιταλί				

ΑΛΚΟΡ	57	1839	ά.	Άλεξάνδρειαν 25)5
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	73	13631	ά.	Λιθέρπουλ 11)6 διά Ν. Όρλεανή
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	άργει είς Πειραιά	
ΑΛΑΤΑΙΑΝΣ (δ.)	59	29626	έ.	Νεάπολιν 18)5
ΑΛΑΜΟΝ Β. (δ.)	58	12628	ά.	Λοινόνιν 28)5 διά Μεσόγειον
ΑΛΑΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	ύπο παραλαβήν	
ΑΛΑΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1504	δ.	Παναμά 12)5
ΑΛΑΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ά.	Σαουθάμπτον 19)5 διά 'Αννάμπα
ΑΛΑΝΤΕΑ	53	5963	ά.	Πειραιά 21)5 διά Λιθύην
ΑΛΟΥΕΤ	59	1567	έ.	Χερβόργυν 18)3
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ά.	Μπρεμέρχαρεν 29)5 Περσικόν
ΑΛΤΟΝΑ	59	8786	ύπο παραλαβήν	
ΑΛΥΣΙΑ	64	10459	έ.	Σιγκαπούρην 21)5
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	ά.	Φελιξτόσιον 1)6 διά Τζένταν
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	76	9800	έ.	Ίαραντα 30)5
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	ά.	Ιψώνιτς 30)5 διά Σιδώνα
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά.	Άμβερσαν 27)5 διά Πειραιά
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	άργει είς Πειραιά από 18)10)75	
ΑΜΙΛΛΑ	72	13166	έ.	Ναγκόδια 25)5
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	ά.	Άκαζόλτα 6)5 διά Σ. Χοαί
ΑΜΟΡΓΟΣ	61	13885	ά.	Σάντος 25)5 διά Ρ. Γκράντε
ΑΜΙΕΛΟΣ	47	2191	δ.	Π. Σάτιδ 25)4 διά Μερούνα
ΑΜΠΙΤΖΑΝ	67	3000	έ.	Γιβραλτάρ 28)3
ΑΜΠΟΥΚΙΚΙ ΦΟΡΤ	55	3370	ά.	Βρέμην 7)4 διά Λάγος
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά.	Πειραιά 21)5 διά Θεσσαλίην
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	ά.	Λάγος 15)4 διά Λ. Πάλμας
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	έ.	Μανιλά 29)5
ΑΝΑΓΤΕΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ά.	Κοκούρα 17)5 διά Σιγκάνα
ΑΝ. ΓΟΥΙ-ΣΤΟΝΤΟΜ	74	13348	ά.	Βανκούβερ 20)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΓΚΕΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ά.	Κιοφαρζό 24)5 διά ΗΠΑ
ΑΝΑΓ. ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ	71	9039	ά.	Κοραμάρ 15)5
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΙΙ-Σ	74	13631	δ.	Παναμά 23)4 διά Ν. Κορέαν
ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	έ.	Τσίμπα 20)5
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	ά.	Όρλεαν 22)4 Δ. 'Αφρικήν
ΑΝΑΓΚΕΑ ΣΠΙΡΙΤ	77	14000	είς	'Αίσι ήπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΚΕΑ ΤΡΑΙ-ΟΜΦ	76	13631	ά.	Μπουνγκόρα 26)5 διά Κ. Τάουν
ΑΝΑΓΤΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά.	Μουρόπαν 8)5 διά Σαδάνναν
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	έ.	Σαντάτ 26)5
ΑΝΑΓΤΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά.	Γκέραλτον 27)5
ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΟΝΟΡ	76	13630	έ.	Κόπερ 23)5
ΑΝΑΓΤΕΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ά.	Άμερεσαν 2)6 διά Ούντεβάλα
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά.	Π. Νούρι 18)5
ΑΝΑΞ	76	8792	έ.	Άμερεσαν 29)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	έ.	Άμδουργον 30)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	έ.	Πειραιά 26)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	έ.	Μπάχια Μπλ. 24)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	54	5571	ά.	Κ. Τάουν 28)4 διά Ντουάλα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ι	69	15868	ά.	'Αντζέλες 2)5 διά Μπουσάν
ΑΝΑΙΟΛΗ (δ.)	62	12800	ό.	Μομπάρα 28)5
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	έ.	Άλεξάνδρειαν 16)5
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	ά.	Ντακάρι 31)3 διά Γουδρού
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	ά.	Μπράκε 25)5 διά Τσιταγκόγκ
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΕΙΑ	57	10287	έ.	Λείζεσ 31)5
ΑΝΔΡΙΑ	66	2999	έ.	Άλεξάνδρειαν 1)5
ΑΝΔΡΙΑΝΑ ΙΙ	64	10450	ά.	Καζαμπλάνκα 30)4
ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ	56	8818	έ.	Ντόρντρεχτ 21)5
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	έ.	'Οταρού 24)5
ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	ά.	Παναμά 9)5 διά Βιεννίκον
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΝ	69	99460	ά.	Μπόνιν 25)5 διά Γιουροπόρτ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά.	Ντάς διλ. 12)5 Ρότερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά.	Ντάς διλ. 28)3 Σ. Κρουά
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ.	76	115461	ά.	Ντάς διλ. 7)5 διά Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά.	Γιουροπόρτ 27)3 Ντάς διλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ά.	Βακαγία 24)5 Βιζακαπατνάμ
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ-ΟΝ δ.	70	105855	ά.	Μπρούνομπούτελ 26)5
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά.	Γιουροπόρτ 5)5 Μπ. Μασάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά.	Γιουροπόρτ 23)4 διά Περικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά.	Σιγκαπούρην 24)5 διά 'Ινδονησίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ά.	Ρ. Τανόρα 14)5
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	έ.	Π. 'Αρθουρ 11)5
ΑΝΕΑ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	ά.	Χάθερην 20)5 διά Σάντος
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	32984	ά.	Λείκ Τάρδης 30)4
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ά.	'Αντζέλες 27) 5 διά 'Αμδούργον
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά.	Ρουέν 12)5 διά 'Οράν
ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2641	ά.	Άιμδερσαν 25)5 διά 'Αλγερίου
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ά.	Γιβραλτάρ 19)5 διά Αδύοσταν
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά.	Γουέλιγκτον 26)5 διά 'Ωκλαντ
ΑΝΤΑ	76	4617	έ.	Άμπερνητην 27)5
ΑΝΝΑ	76	16438	ά.	Άμερεσαν 29)6
ΑΝΝΑ	60	16826	ά.	Γλασκώδην 26)5 διά Ρότερνταμ
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά.	Λούμε 6)8 διά Λάγος
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά.	Παναμά 17)5
ΑΝΝΑ Μ.	51	1952	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Α.	62	1559	ά.	Άιμδερσαν 21)5 διά Νιγηρίαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ά.	Μπαγιόν 26)5 διά Μπορτνώ
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά.	Παναμά 18)3 Κωνσταντζέαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ά.	Βίλα Κοντοτίσουδη 19)5
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	10006	έ.	Σαφάγκο 7)5
ΑΝΝΟΥΔΑ ΙΙ	60	8509	έ.	Π. Σουδάν 20)4
ΑΝΟΓ	55	4550	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΣΟΝ (δ.)	59	19801	έ.	Φερδόλ. 9)5
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά.	Μπ. 'Αρρες 25)5 Ρότερνταμ
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	έ.	Ν. 'Ορλεαν 10)3
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά.	Άιμπιτζαν 10)3
ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	ά.	Μπρούνομπούτελ 19)5 Βίσμαρ
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ά.	Δάντικον 8)5 διά Καμσάρ
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά.	Δουνκέρκηρ 22)5
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΙΚΣ	58	9585	ά.	Κ. Τάουν 21)5
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ά.	Π. Σάιδ 15)5 διά 'Αμδούργον
ΤΕΚΤΟΡ	77	42500	έ.	Μόμπιλ 14)5
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	ά.	'Αμδερσαν 24)2 διά 'Αλγερίου
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ά.	Ντόγα 26)5
ΑΝΤΙΓΚΟΑ	66	15597	ά.	Ρ. Ιανέρηρ 7)5 διά Λιθύην
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	έ.	Ρ. Ιανέρηρ 7)5 διά Λιθύην
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	ά.	Λισσαδώνα 14)2 διά Λάγος
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά.	Σ. Τάων 30)4
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	ά.	Έσκουμινς 13)5
ΑΝΤΙΜΠΑΛΑ Κ.	57	7450	ά.	Καζαμπλάνκα 19)5
ΑΝΤΥ	56	7689	άργει είς	Πειραιά από 9)7)75
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	έ.	Σφέρχουμ 1)6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά.	'Οζάκα 8)5 διά Σακάντε
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4502	ά.	Χιοστον 5)5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά.	Μπρούνομπούτελ 21)5 διά Ρίγα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ	61	10952	ά.	Υπά. Λάροντ 31)5
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ά.	Π. ντε Μπούλ 31)5 Ταραγκόνα
ΑΟΥΡΟΡΑ	77	5500	είς	Π. 'Αλεγκρε ήπο συμπλήρωσιν
ΑΠΕΞ	73	16397	ά.	Ντάρμπιταν 13)5 διά Κασσιούγκ
ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.)	59	13022	δ.	Γιβραλτάρ 27)5 διά 'Ελσίνι
ΑΠΟΛΩΛΗΝ	70	18662	ά.	Ντουλούθ 24)5
ΑΠΟΛΩΛΝΙΑ	61	11127	έ.	Κουβέτη 27)1
ΑΠΟΛΩΛΝΙΑ	54	7321	έ.	Πειραιά 19)5
ΑΠΟΛ. ΑΙΤ	62	6929	έ.	Πειραιά 23)3
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	έ.	Πειραιά 19)4
ΑΠΟΛΩΛΝΙΟΣ	67	16210	ά.	Μπαραράτα 27)5
ΑΠΟΣΤΟΛ. ΑΝΔΡΕΑΣ	72	19830	δ.	Γιβραλτάρ 30)5 'Αλεξάνδρειαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	61	6619	ά.	Τσιταγκόκ 22)5 Σιγκαπούρην
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά.	Νταμάρι 24)5 Κοραμπάρ
ΑΡΑΜΟΝ	48	5041	ά.	Σπαλάτον 20)5
ΑΡΑΝ	70	9870	ά.	Γιοκοχάμα 11)5 Λά Γκουάρια
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	έ.	Πειραιά 19)5
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	είς	Σουέζ 14)4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	είς	Σεινά 46.08 B - 45.37 Δ 28)5
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	έ.	Σιγκαπούρην 21)5
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά.	Γκουαγιακί 31)5 Σάννονος
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	δ.	Γιβραλτάρ 16)5 διά 'Αθένα
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1579	είς	Πέραμα όπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ ΠΑΙΩΝΗΡΗ	76	1579	ά.	Τσιταβένεια 18)5 διά 'Οράν
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ά.	'Αμδερσαν 19)5 διά 'Αλγερίου
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1570	ά.	'Αμδερσαν 16)5 διά Λίμπρεδη
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1570	ά.	'Αμπιτζάν 16)5 διά Λίμπρεδη
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	58	6340	όπο	παραλαβήν
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά.	Μπούνυμπουρι 31)5
ΑΡΕΤΗ Σ.	57	8559	όπο	προσώμπιστελ 19)3 (έπωλ.)
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ά.	Ν. Όρλεανη 12)5
ΑΡΗΣ	70	9868	ά.	Μπ. 'Αμπάς 31)3 διά Κολόμπο
ΑΡΗΣ	56	8046	ά.	Ρότερνταμ 21)4 διά Βεγγάζην
ΑΡΗΣ VI	55	1216	ά.	Βηρυτόν 27)3 διά Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	10086	ά.	Ντώρμπαν 31)5 διά Μπέριφρα
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	έ.	Βηρυτόν 12)4
ΑΡΙΑΔΗΝΕ Ε. (δ.)	62	25672	έ.	Ρ. Τανόρα 26)5
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ.	Γιβραλτάρ 31)5 Μπαγκλαντές
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	έ.	Ντακάρ 21)5
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά.	Μπ. 'Άρρες 19)5 Ρότερνταμ
ΑΡΙΕΣ	72	3446	μετων.	ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ
ΑΡΙΕΣ	63	1089	έ.	Σουέζ 2015 διά Γένητο
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	77	11400	είς	Σορέλ όπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά.	'Αγ. Φραγκίκον 27)4 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ά.	Σπέτζια 26)5 Γιβραλτάρ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	77	11400	είς	Σορέλ όπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	10348	ά.	Γκηλόγκα 2)5 Μίνα Καμπούς
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	έ.	Κουδέτη 10)3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά.	Πλαναμά 30)5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	έ.	Πειραιά 19)5
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ά.	Π. Σάιδ 26)5
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά.	Αριθ

ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Σκόλντεικ 14)5 Γιθαρλάτηρ	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ά. Αμέρερσαν 1)6 διά Βεγγάδην
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ	64	10292	ά. Π. δύο Σπαίην 20)5 Βραζίλιαν	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργει εἰς Πειραιάδ όπο 13)11
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ	70	9426	ά. Λ. "Αντζέλες 24)2 διά Σαγκάην	ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	53	4481	ά. Κ. Τάουν 2)5 διά Λάγος
ΑΤΑΝΤΙΣ	63	7224	έ. "Αστοντόν 14)5	ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	69	3982	ά. Μόντρεαλ 26)5
ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	ά. 'Αστοντόν 27)5	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΝΘ	69	4037	ά. Φελιξτόουν 11)5 διά Γουώρου
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	έξωθι Ντόρμπιταν 1)6	ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΥΝΙΤΥ	77	14600	ά. Θρή Ρίθερς 17)5 διά Βερακρούζ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	δ. Γιθαρλάτηρ 29)5 διά Βαλένθια	ΓΙΟΥΡΓΟΓΑΙΗΒ	58	8275	έ. Πόρτ ο Πρίνς 23)5
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Γκαλέστα Π. 31)5 διά ΗΠΑ	ΓΙΟΥΡΚΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16605	ά. Τζένταν 17)5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	ά. Μόντρεαλ 22)5 διά 'Ινδονησίαν	ΓΙΟΥΡΟΔΑΗΤΕΡ	72	18885	έ. Μόμπιλ 22)5
ΑΤΤΙΚΗΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	8266	έ. Ντόρμπιταν 27)5	ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	δ. Παναμά 14)5
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	δ. Μπρούνομπουτελ 4)5	ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	έ. Μη. "Άθρες 13)5
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	έ. Βρέμην 29)5	ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	δ. Σουέζ 18)4 διά Περσικόν
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Σαΐδ 25)5 διά 'Ιμμινχαμ	ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	ά. Παραμαριμπο 6)5
ΑΤΤΙΚΟΣ	57	6494	έ. Μη. 'Άθρες 14)5	ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481	δ. Σουέζ 18)4
ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Λ. "Αντζέλες 30)5 διά Ρότερνταμ	ΓΙΟΥΡΟΣΕ-ΥΛΩΡ	52	6790	ά. Λάγος 21)5 διά Γουώρου
ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Γένοβα 23)5	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ-	58	5175	έ. Μογκαντίσιο 14)5
ΑΥΡΑ	59	9360	έ. Ντουμπάτ 30)5	ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14800	ά. Κ. Τάουν 19)4
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10228	δ. Σουέζ 11)5	ΓΙΟΥΡΟΚΑΥ	74	20623	έ. Μη. Σαπούρ 20)5
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Κούνια Μπαίη 31)5 διά Βραζίλιαν	ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5009	δ. Γιθαρλάτηρ 16)5 διά Γαλλίαν
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	ά. Λάς Πλάμας 18)5 διά Π. Χάρκουρτ	ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103	έ. Δάντοιχ 20)5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ·ΩΝ	58	8331	ά. Πειραιά 16)5 διά Θεσ/νίκην	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	11138	ά. Κ. Τάουν 13)5 διά Λάγος
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	έ. Μπλύθ 1)6	ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	57	8539	έ. "Άντεν 15)5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ-				ΓΙΟΥΡΟΤΡΟΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	ύπο παραλασθήν
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	ύπο παραλασθήν	ΓΙΟΥΡΦΙΝΑ (δ.)	67	2792	ά. Μπρούνομπουτελ 27)5 Κάρλσαμ
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	έ. Μη. "Άθρες 21)5	ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Μαπούτο 13)5 διά Λίθερπουλ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Ροζάριο 21)5 διά Μη. "Άθρες	ΓΙΩΡΓΗΣ	57	5943	ύπο παραλασθήν
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΩΡΓΗΣ	53	2059	εις Γάνηην όπο 16)11
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	έ. Λάγος 14)5	ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	ά. Ντακάρ 22)5 διά Σάπελε
ΒΑΡΑΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ά. 'Αλεξανδρειαν 29)5 διά Ρ. Σουκέτηρ	ΓΚΑΙΥ· ΦΙΝΤΕΑΙΤΥ	56	8841	ά. Κουβέιτ 1)5
ΒΑΣΙΔΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	εις Πειραιάδ όπο 22)1	ΓΚΑΛΙΣΙΑ	66	12429	έ. Γκουαγιακιλ 19)5
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	έ. Μπαρμπάνον 28)5	ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΞ δ.	64	50758	άργει εἰς Τζόχόρε όπο 25)8
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	έ. Κ. Τάουν 20)5 διά Κίναν	ΓΚΑΜΠΩΝ ΣΤΑΡ	51	6076	ά. Π. Χάρκουρτ 22)5
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	έ. Κόλομπο 4)5	ΓΚΑΜΠΩΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	53	6000	ά. Αμπιτζάν 24)4
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. 'Αρουρπότα 28)4 διά Χάρμπορ ΑΙλ.	ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Μπέλφαστ 30)5 διά Μπόνι
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2684	δ. Μπρούνομπουτελ 12)5 διά Ταρτούς	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕ·ΙΝΤ.	60	8150	ά. Πειραιά 28)4 Μη. "Άθρες
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	έ. Πόρτ Χάρκουρτ 19)5	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ δ.	60	22944	έ. Ν. 'Υδρη 28)5
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ά. Δάντσιχ 12)5 διά Τούρμπο	ΓΚΛΟΡΥ	52	2077	ά. Λ. Πλάμας 16)5 διά Νιγηρίαν
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΑΕ	59	3139	ύπο παραλασθήν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	59	8523	έξωθι Χοντένταν 25)10
ΒΕΛΟΣ	75	15981	έ. Μαπούτο 30)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ-			
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	δ. Γιθαρλάτηρ 28)5 διά Τορεβίζα	ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Μη. "Άθρες 10)5 διά Βενεζουέλα
ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	δ. Πόρτ Σαΐδ 21)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	άργει εἰς Πειραιάδ όπο 12)27)4
ΒΕΡΓΟΥ (μ.)	72	57527	ά. Αμβούργον 11)5 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ ..	76	12959	δ. Κωνπόλιν 12)5 διά Μπουργκάς
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ-				ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ά. Βεντίαν 3)5 διά Γιθαρλάτηρ
ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	έ. Λάς Πλάμας 3)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ά. Σάντο Φέ 18)5 Μη. "Άθρες
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	έ. Κουθέτι 26)3	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ ..	68	11148	έ. Ταπική 16)5
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	έ. Νεπόλιν 28)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΑΚ ..	77	13000	έ. Ν. 'Ορλεάνη 25)5
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΩΛ.δ.	58	13186	άργει εἰς Πειραιάδ όπο 12)5)76	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΑΣ ..	69	11148	έ. 'Αντοφαγκάστα 30)5
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ύπο παραλασθήν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8257	ά. Μπρούνομπουτελ 22)4 Βέντσπουλς
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	έ. Καντίζ 30)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ ..	74	16439	ά. Σιγκαπούρην 24)5 Αδστραλίαν
ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6701	ά. Κέπιτ Τάουν 24)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ..	66	11536	ά. Κάλθεστον 21)5
ΒΙΟΔΕΤΤΑ	53	2536	δ. Σουέζ 13)4 διά Γκιζάν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΑΦΙΝ	77	16400	ά. Παρανάγκουα 21)5 Π. 'Αλέγκρο
ΒΙΟΔΕΤΤΑ	51	2731	έ. Μπάραν 10)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	ά. Λυτελότον 19)5 διά Παναμά
ΒΙΡΑ	56	7841	έ. Κων/ωποιν 23)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	έ. Βούδηπον 29)4
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	έ. Τρόπερταν 16)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13000	έ. Ν. 'Ορλεάνη 24)5 'Ισκεντερόυ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	έ. Ν. 'Ορλεάνη 20)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	έ. Β. Κοντινούσιον 24)5
ΒΙΤΑΚΑΛΛ	57	9722	ά. Σαΐδ 9)5 διά Βάρνα	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ ..	72	12959	ά. Μη. Μπλάνκα 23)4 'Αλγερίαν
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	έ. Μη. "Άθρες 23)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ ..	75	13036	ά. Παναμάδ 8)5
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ά. Λάγος 16)5 διά Κρέμε	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ ..	54	6782	έ. Σελάνναν 24)5
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	έ. Στέπτενον 25)3 (Επισκ.)	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΙΛΙΣ ..	68	10396	ά. Σάντος 24)5 διά Ρ. Γκράντε
ΒΟΜΑΡ	71	16313	έ. Νεάπολιν 25)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	έ. Μπουεναθεντόρφα 18)5
ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Αμπιτζάν 26)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ·Ι·Σ ..	74	13036	ά. Βανκούθερ 30)5 Κάρντιφ
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Σαΐδ 28)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΙΩΣ ..	69	11148	έ. Ν. 'Ορλεάνη 18)5
ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Σαπέλε 12)5 διά 'Οκρίκα	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡ ..			
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΣΙΟΥΝ ..	77	13000	εις Ισιογάμα ύπο συμπλήρωσιν
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	32425	δ. Γιθαρλάτηρ 28)5 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΓΚΟΑΝΤ. ΧΟΡΑ·ΙΖΩΝ	75	13036	ά. Παναμάδ 28)5 διά Χάρηρην
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-				ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	έ. Σουέζ 31)5
ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Κουθέτι 26)5	ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	δ. Γιθαρλάτηρ 17)5 Κωνστάντζαν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ ..	61	10276	ά. Ντουλόθ 27)5	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ ..	63	26940	έ. Ν. 'Ορλεάνη 16)5
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	έ. Ρεοίφε 16)5	ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ ..	65	20765	ύπο παραλασθήν
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Καμπενέλο 21)5 Φορταλέξα	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	9916	έ. Ούντεβάλα 23)5
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	έ. Ν. 'Ορλεάνην όπο 7)12)74	ΓΚΡΑΙΣΗ ..	57	11527	ά. Μπρούνομπουτελ 24)5 Περσικόν
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	έ. Γάνδην 26)5	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ ..	57	7768	ά. Σιγκαπούρην 19)5 διά Σομαλίαν
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Ήστ Λόντον 13)5 διά Δ. 'Ινδιες	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ·ΣΛ ..	57	2885	ά. 'Αμβέρσαν 29)4 διά 'Αλγερίον
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Αμπιτζάν 8)5 διά Βραζίλιαν	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ ..	57	8644	έ. Καλκούτα 30)5
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Κολούμπια ρίθερ 22)4 διά 'Ιράν	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ·ΙΤ ..	63	9132	ά. Μπέλφαστ 30)5 διά Τζένταν
ΓΕΦΩΡΓΗΣ Α.				ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΑΕ·ΙΜ	62	15373	έ. Σούεζ 24)5 διά Τζένταν
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Β.	61	18796	ά. Πιαντάρ Πασάρ 6)5 διά Τούμπα	ΓΚΡΑΝΤΟΝ ..	66	15389	έ. Αυτού Ντ. 11)5
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Β.	61	28444	ά. Σάροχ 25)5 διά Μάλτα	ΓΚΡΕΙ·ΙΣ ..	58	9805	έ. Κόρπους Κριστι 9)5
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	ά. Ντουλόθ 20)5	ΓΚΡΕΙ·ΙΣ Α.	58	8561	ά. Αμβέρσαν 27)5 διά Ροστόκ
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ά. Λάγος 24)5	ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ ..	58	16306	έ. Μουσούρη 29)4
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	ά. Σαΐδ 16)4 διά Π. Σουδάν	ΓΛΑΥΚΟΣ (δ.) ..	68	10139	ά. Αμπιτζάν 17)4 διά Λάγος
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Δ.	56	9070	ά. Σουέζ 30)5 διά Μομπάσαν	ΓΟΜΑΣ ..	68	10397	έ. Πειραιά 21)4
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Δ.	58	16605	ά. Πειραιά 30)5	ΓΟΡΓΟ ..	71	16320	ά. Ναγκόδια 13)5 διά Σικάγο
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ.	58	10006	ά. Κ. Τάουν 9)3 διά Λάγος	ΓΟΡΓΟ ..	71	4731	ά. Καντίζ 24)5
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Σ.	61	1545	έ. Τρέποτ 25)5	ΓΟΡΓΟ ..	70	7061	έ. Ρότερνταμ 6)5
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Σ.	70	19162	έ. Μόντρεαλ 26)5	ΓΟΥΕΝΤΕΡΑΛΔΑΝΤ	65	3013	εις Ρότερνταμ όπο 29)1
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Σ.	70	7178	άργει εἰς Πειραιάδ όπο 10)1)71	ΓΟΥΕΝΤΕΡΑΛΔΑΝΤ	65	9475	ά. Αμπέργον 31)5
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	ά. Βαρελόμηρ 9)5 διά Τζένταν	ΓΟΥΕΝΤΕΡΑΣ ..	74	3985	ά. Αμέρερσαν 23)5 διά Ρότερνταμ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	έ. Δουνκέρην 22)5	ΓΟΥΕΝΤΕΡ ΑΡΓΚΟΥΣ ..	73	19261	ά. Τάμα 16)5 διά Χιούστον
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	58	2875	ά. Βρέμην 26)4 διά Λάγος	ΓΟΥΕΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝ ..	73	19451	ά. Χερβούργον 22)4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥ							

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	δ. Σουέζ 26)5 δι' "Ακαμπτα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ε. Αμπιτζάν 25)4
ΔΗΛΙΑΝΑ ΑΠΟΛΩΛΗ	63	16417	ε. Τέμα 21)5
ΔΗΛΙΑΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	64	16417	άργει εις Χαλκίδα από 23)12)75
ΔΗΛΙΑΝΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ε. Χαλκίδα 27)4
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Φρημαντ 26)4 διά Σαλέφη
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	δ. Π. Σαΐδ 4)5 διά Λίθερπουλ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Καέν 27)5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3900	ά. Ιματάρι 24)4
ΔΗΜ. Α. ΔΕΜΟΣ	73	35545	ά. Νιούκαστλ (Άδστρ.) 1)6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ δ.	68	11362	δ. Γιβρ. 16)5 διά Λαττάκιαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ε. Σμύρνη 21)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ.			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	ά. Μπλέξεν 25)5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ε. Μαλάγκα 26)5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	ά. Λιέρνο 28)4 διά Ταρτούς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ε. 'Αλεξανδρείαν 29)5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	ύπό παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	ά. Αμέρεραν 27)5 δι' "Αμοτερνταμ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	51	2214	ε. Πόρτ Σαΐδ 4)5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	71	10190	ά. Μασσαλίαν 23)5 διά Δ. "Αφρικήν
ΛΑΙΜΟΣ			
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ-			
ΚΟΣ	71	16226	ά. Σιμονοσέκι 25)5 διά Κασσιούγκ
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ε. Σπαλάτον 24)5
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ε. Κων/πολιν 2)5
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	8904	ε. Βούδανην 2)5
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	ά. Τρίπολιν Λιθάνου 27)4
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ.	64	6275	ε. Δουνέρχον 26)5
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ε. Λάγος 2)3
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	77	6400	εις Πέραμα ύπό συμπλήρωσιν
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	ύπό παραλαβήν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-			
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	ε. Ούλαν 13)5
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ε. Βρέμην 30)5
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Βενετίαν 26)5 διά Ραθέννα
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ά. Μπ. "Αύρες 20)5 διά Ρόττερνταμ
ΔΙΔΩ	46	3851	εις Λάγος 28)1
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Νάρβι 1)6 δι' "Αμέρεραν
ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801	εις Λάγος από 30)1
ΔΙΩΝΗ	54	1832	ε. Καστέλον 25)5
ΔΟΡΥ	54	4784	ε. Ντόρμπαν 1)6
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Ντόρμπαν 22)5 δι' "Ιαπωνίαν
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Νεκοτάνα 29)4 δι' "Αλγερίουν
ΔΡΥΔΕΔΣ	54	8251	εις Πειραιάδ από 19)1
ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Ρόττερνταν 24)5
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. Ρόττερνταν 23)4 δι' "Αλγερίουν
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	ά. Αμέρεραν 26)5 διά Τολέδο
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙ:Μ	72	16398	ε. Φρημαντ 27)5
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΟΣ	56	9070	ά. Λάγος 24)5 δι' "Αμπιτζάν
Ε. Δ. ΠΑΠΛΟΙΟΣ	58	9431	ά. Βαρκελώνη 30)3 δι' "Αθέναν
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24523	ά. Κόρπους Κρίστι 22)4
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Κ. Τάουν 27)5 διά Βούδανην
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	ά. Π. Σαΐδ 23)4 διά Χοντέντα
ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	ε. Τής 30)5
ΕΒΜΑΡ	76	16396	δ. Πόρτ Σαΐδ 23)4
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ε. Κόμπε 8)5
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ε. Πάρτγκυτον 26)5
ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289	άργει εις Πειραιάδ από 17)2
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ε. Ντόρμπαν 25)5
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ	58	7053	ύπό παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ	54	7835	δ. Πόρτ Σαΐδ 17)5
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8138	ύπό παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ά. Υμουτένταν 19)5 διά Τζάκουνθι
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Μογκαντίσιο 16)5 διά Ντόρμπαν
ΕΚΑΒΗ	56	11528	ε. Λιέρνο 29)5
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ε. Μπάραν 23)5
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Τολέδο 30)5
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ά. Ν. "Ορλεάνην 22)5
ΕΛΑΦΙ	68	19667	ε. Σδινεύ 22)3 δι' Εύρώπην
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ε. Τένταν 18)5
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ε. Βανκούθεν 25)5
ΕΛΕΙ:ΣΤΡΙΑ VI	51	7264	ά. Πειραιάδ 24)5 δι' "Ακαμπτα
ΕΛΕΙ:ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άργει εις Πειραιάδ από 11)1)75
ΕΛΕΝΑ	56	6834	ύπό παραλαβήν
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ε. Μαϊάμι 2)5
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Μαρικίουν 30)5 δι' "Αγγλίαν
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	ε. Αλεξανδρείαν 21)4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ά. Αδγούσταν 23)5
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4084	ε. Ρουέν 23)5 δι' "Αλγερίουν
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	ε. Πειραιάδ 30)5
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Αμβούργον 26)5
ΕΛΕΝΗ Τ.	49	4294	ά. Θέσουτα 21)3 διά Λάγος
ΕΛΕΝΙΑ	63	5289	ά. δ. Φ. Σπαίην 26)5 διά Ντεμερέρα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	ά. Ναναμά 19)5 δι' "Αθέναν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	ά. Θέσουτα 16)3 διά Λάγος
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Λάς Πάλμας 14)5 διά Σάντος
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Π. δ. Σπαίην 15)5 διά Μελίκον
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Ναγκόγια 27)5 διά Γιοκούμα
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	ά. δ. Θέροντας "ΑΙλ. 9)3 διά Χαϊφόγκ
ΕΛΙΝΕΑΔ	50	4675	ε. Σδρον 23)5
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ά. Καστίν 19)5 διά Τόνιδο
ΕΛΚΑΝΤΙΑ	72	1994	ά. Σπάτελ 31)5 δι' "Οκρίκα
ΕΛΛΑΣ	56	4380	ε. Ηράκλειον 22)5
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Σπετζία 31)5 διά Ραθέννα
ΕΛΛΕΝΙΚ Α·Ι·ΝΤΗΑΛ.	72	8987	ε. Φιλαδέλφεια 27)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΑΡΩ	56	7510	ε. Πειραιάδ 13)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ:Ι·Σ.	63	7298	ε. Καλκούτα 28)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ε. ξωθι Καράτσι 12)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ε. Τσάρλεστον 28)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Μοπάδαν 27)5 διά Τάγκα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΩΡΕΔΑ	60	7293	ε. Κούβεντ 25)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Βόλον 3)5 διά Λάγος
ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕ:Ι·ΤΩΡ	72	8987	ά. Τσάρλεστον 31)5 διά Χαϊφόγκ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ε. Μόντσεατ 18)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	62	6659	ά. Κ. Τάουν 31)5 διά Π. "Ελιζαμπεθ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ε. ξωθι Καράτσι 31)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ·Ι·ΝΤ.	71	10327	ά. Σουέζ 17)5 διά Νταμάρ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Ν. "Υόρκην 28)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.	72	10327	ά. Σαδένα 27)5 διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ά. "Αντεν 25)5 δι' "Ασσάμπ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ·Υ	62	7259	ε. Καλκούτα 30)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Τεργέστην 1)6 διά Ν. "Αφρικήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Βαλτιμόρην 22)5 διά Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡΣ	71	10328	ά. Βαλτιμόρην 20)5 δι' "Ακαμπτα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Σουέζ 19)5 διά Δ. "Αφρικήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Μοπάδαν 30)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Πειραιάδ 29)5 διά Π. Σαΐδ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10327	ε. Ν. "Υόρκη 28)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Σουέζ 31)5
ΕΛΛΕΙΡΟΣ	52	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΗ	57	2555	δ. Κων/πολιν 19)5
ΕΛΛΗ ΙΙ	47	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9384	δ. Σιγκαπούρη 9)5 διά Κορέαν
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	ε. Ιμινχάν 12)5
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Βαλπαραίσ 21)5
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ε. Ν. "Ορλεάνη 28)5
ΕΛΛΑΝΙ	66	8937	ε. "Αντεν 11)5
ΕΛΛΑΡΕ	58	4234	ά. Πειραιάδ 1)6 διά Χαλκίδα
ΕΛΛΑΜΕΛΑ	51	4847	ά. Μασσαλίαν 13)5
ΕΛΛΑΝΙΑΝΙΑ	65	8085	ε. Κ. Τάουν 27)5
ΕΑΝΤΙΑ	55	6515	ε. Ριγιέκι 18)5
ΕΑΝΟΑ	69	6359	ε. "Αμπιτζάν 17)5
ΕΑΟΣΣΕΑΝ	65	20514	δ. Παναμά 25)5 Κασσιούδη
ΕΑΠΙΔΑ	56	8377	δ. Κων/πολιν 18)5 Μαύρην θάλασσαν
ΕΑΠΙΔΑ	46	3472	ά. Π. Πάλμας 31)5 διά Λάγος
ΕΑΠΙΣ	71	9885	εις θέσιν 19.00 β . 45.00 δ. 17)5
ΕΑΠΙΣ Κ.	57	8773	ά. Λ. Όισσαθνα 18)5 διά Χούστον
ΕΜΙΑ	58	3963	ά. Αμερίσαν 29)5 διά Τζουνί
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ Κ.	59	11840	ά. Κ. Τάουν 25)5
ΕΜΜ. ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ	51	7066	ά. Ρόττερνταμ 19)5
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ά. Αμδουργον 29)5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Λάγος 24)5 διά Λομπίτο
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ε. Σάντος 20)5
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7271	ε. Ρουέν 22)5
ΕΡΙΑΝΝΑ	54	1443	ά. Αμέρεραν 5)5 δι' "Αλγερίουν
ΕΡΜΗΣ	72	16055	ά. Εμένεν 19)5 διά Σικάγο
ΕΡΜΗΣ	60	9959	ε. Κουβέλιτ 19)4
ΕΡΜΙΑΝΗ	61	9068	ά. Πειραιάδ 1)6 διά Βεγγάζην
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ά. Αμδουργον 30)4 (έπιον)
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ά. Μουρόπαν 21)5 διά Σουέζ
ΕΣΣΕΣ	57	4023	ά. Ντακάρ 19)5
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Θέσουτα 5)5 διά Ρ. Γκράτε
ΕΥΑ	59	11894	ά. Λίθερπουλ 10)5 διά Βιττόρια
ΕΥΑ	73	3717	ά. Π. Σάιδ 29)5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	ά. Σ. Μάρτη 11)5 Π. λά Κρούς
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ά. Κων/πολιν 20)2 Κωνστάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. Αμέρεραν 14)5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	13195	ά. Γιβραλτάρ 12)5 Κωνστάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΣ (δ.)	54	10251	ά. Αλεξανδρείαν 25)5 δι' "Ελλάδα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ά. Κων/πολιν 17)5 Κωνστάντζαν
ΕΥΑΛΗ	59	7271	ά. Παραμαρίπο 11)5
ΕΥΑΝΑΡΩΣ	43	5331	ά. Λιέρόν 22)5
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Ντόντες 20)5
ΕΥΕΤΙΑ	67	9854	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 23)5
ΕΥΕΤΙΑ Γ.	56	9990	ε. Φιλαδέλφειαν 23)5
ΕΥΕΤΙΑ Κ.	55	2977	ά. Λ. Πάλμας 12)5 διά Λάγος
ΕΥΕΤΙΑ Μ.	61	8999	ά. Κ. Τάουν 30)5 διά Κολομπό
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Λ. Ταράλε 24)3
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ά. Βιζαντοπατινάμ 10)5 Ματάνζας
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Π. Σάιδ 23)5
ΕΥΕΔΠΙΑΣ ΕΡΑ	62	9706	ά. Ταρτούς 6)5
ΕΥΕΠΙΣ	51	4177	ά. Ντόθερ 23)5
ΕΥΗ	70	10006	ά. Μπέριαρ 17)5 Ν. "Ορλεάνη
ΕΥΗ Γ. ΤΙΣΜΠΟΗ	58	8122	δ. Κακάτα 27)4 Φίλιππίνες
ΕΥΗ Δ.	67	14800	ά. Βιζαντοπατινάμ 1)6 Π. Σουδάν
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Τόκιο 22)5 διά Βανκούθερ
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ά. Κόρη 17)5 διά Βερακρούς

ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	ε. π. δρ Σπαίην 24)5		ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ε. 'Αμερέσαν 28)5
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	42983	ά. Βενετία 26)5 διά Ν. 'Ορλεάνη		ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Βαλτιμόρην 3)4 διά Π. Τάλμποτ
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	ε. Ρότερνταμ 29)4		ΛΑΙ. ΚΩΣΤΙΔ. 1.	68	24668	ε. Ροζέριος 20)5
ΘΕΟΠΑΙΣ (5.)	60	21962	ε. Γιβραλτάρ 18)5 Φιλαδέλφειαν		ΛΑΠ. ΚΩΣΤΙΔ. 1.	68	15355	ά. Μπ. "Άθρες 14)5 διά Ρωσίαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΙΗ	61	10591	ά. Πειραιά 19)5 διά Μελίδα		ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	ά. Σίκα 5) διά Περσικόν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΙΗ	60	2001	ε. Νότος 3)4		ΛΑΙ. ΜΑΡΚΟΣ Μ.Λ. 6.	62	39169	ε. Νεάπολιν 31)5
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Τορόντο 31)5 διά Κλήθελαντ		ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ Ζ.	64	38538	δ. Νιόθερ 21)5 διά Κ. Κρίστι
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΪΗΣ	77	16100	ά. Γιοκοχάμα 10)5 διά 'Ακαπούλκο		ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ Ζ. Π.	50	1338	διόδο παραλαβήν
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Κ.	61	1521	ά. Φρεντερίσα 2)5 διά Βέντοπλις		ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	8639	ά. 'Αμπιτζάν 22)3
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Λισσαβόνα 10)5 διά Μπ. "Άθρες		ΛΑΙ. ΣΥΛΛΑΣ	58	9724	ά. Βαλένθια 20)5 διά Σαλέρνο
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Μπ. "Άθρες 19)4 διά Κοτονού		ΛΑΙ. ΡΑΧΙΩΝΗΣ	67	16098	ε. Τοκουγάμα 21)5
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ά. Π. Χάρκουρτ 5)5 διά Σινέ		ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΓΗΣ	74	15976	ε. Παναμά 27)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΡΜΑ-ΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9800	εις Σαεκί υπό συμπλήρωσιν		ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ά. Λισσαβόνα 13)5
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	65	15932	ε. Ντουμπάι 23)5		ΛΑΙ. ΥΑΡΡΟΣ	66	16164	ε. Τζένταν 21)4
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8062	ε. Σιγκαπούρην 25)5		ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Θάντερ Μπαιν 27)5
ΘΕΩΝΗ Σ.	58	2405	ε. Λάγος 26)5		ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΙΟΥΡΥ	58	10885	άργει εις Πειραιά από 25)3)76
ΘΗΡΑ	62	13891	ά. Πόρτ Αρύουρ 22)5		ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	61	4105	ά. Τζιμπούτι 18)5 διά Χοντέντα
ΘΗΡΑ	60	6155	διόδο παραλαβήν		ΚΑΠΠΑΙ Β.	54	6934	ά. Π. Σαΐδ 1)5 διά Πειραιά
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22221	ά. Ν. 'Υρκην 21)5 διά 'Αρούμπα		ΚΑΠΠΑΙ Γ. ΕΡΟΝΙΑΣ	59	8401	ά. Ντάρμπαν 1)6 διά Μπέρια
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11213	ά. Ντακάρ 24)5 διά Θεο(νίκην		ΚΑΠΠΑΙ ΓΙΑΝΗΣ ΔΗΜΟ-			
ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜ-	58	18297	ά. Ν. 'Ορλεάνην 26)5		ΘΕΩΝΗΣ	65	18995	ε. Πειραιά 31)5
ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	ά. Τζιμπούτι 15)1 διά Χοντέντα		ΚΑΠΠΑΙ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. Κοκούρα 27)5 διά Π. Κέμπλα
ΙΑ.	71	9426	δ. Παναμά 26)5 διά 'Ειρηνικόν		ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	ά. Γκιζόν 18)5 διά Βιτόρια
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. Πειραιά 11)5		ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	ε. Βενετίαν 31)5
ΙΑΠΕΤΟΣ (δ.)	55	10027	διόδο παραλαβήν		ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	1948	ά. Πειραιά 11)5 διά Κωνστάντζαν
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Άγιου Ντάμπι 26)5 Μ. Καμπούς		ΚΑΠΠΑΙ ΜΗΤΣΟΣ	58	1935	ά. Ριγιέκα 20)5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΙΕΡΑΣ (μικτόν)	66	41207	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27)4 διά Μπαχάμας		ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ	61	10503	ά. Σουέζ 30)5 διά Τζένταν
ΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ	55	7470	ε. Πειραιά 26)5		ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Γ.	77	120000	εις Χακοντάτε θυπό συμπλήρωσιν
ΙΖΟΜΠΕΛΑ	57	9746	ά. Άλμέρια 21)5 διά 'Αλεξανδρειαν		ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Ζ.	60	9151	ά. Γκουαγιακίλ 9)5 διά Καλλάρο
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ε. Πενάγκ 28)5		ΚΑΠΠΙ. ΙΩΝ Λ.	61	13437	ά. Φιλαδέλφειαν 23)5
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Μπρούνημποτελ 4)5 Σουίνουσκι		ΚΑΠΠΙ. ΙΩΝΙΣ Λ.	66	19827	ά. Μπ. "Άθρες 5)5 διά 'Αγγλιαν
ΙΘΑΚΗ ΣΕΓΙΑΡΟ (δ.)	59	12575	ά. Σιγκαπούρην 29)5 διά Π. Κελάγκ		ΚΑΠΠΙΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ά. Μαυρίκιον 4)5 διά 'Αγγλιαν
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Τζιμπούτι 30)4 διά Σαλέεφ		ΚΑΡΑ.	65	13131	ά. Χιροσίμα 1)5 διά Π. Σομόδζα
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Μαπούτσι 2)5		ΚΑΡΕΝ.	65	18442	ά. Λονδίνον 22)5 διά
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Μ. άλγαντ 27)5 Σιγκαπούρην		ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	4617	ά. Γιβραλτάρ 11)5 διά Τρίπολιν
ΙΑΕΝΑ	76	16261	ά. Τολέδο 29)5		ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Χαλκίδα 7)5 διά Νιγηρίαν
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	6633	ά. Σιγκαπούρην 9)5 διά 'Ινδονησίαν		ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ά. Παναμά 27)5 διά Βαρκελώνη
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ά. Ντακάρ 24)5 διά Μπουκάναν		ΚΑΡΟΣ.	47	8288	ά. Τενερίφη 21)5 διά Μπ. "Άθρες
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Γιβραλτάρ 18)5 διά Χιούστον		ΚΑΡΡΑΣ.	68	25084	ά. Κολούμπια ρίθερ 2)5 διά 'Γράν
ΙΝΩ	54	4339	εις Πειραιά (έπισκ.)		ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Φουκουγιάμα 24)5
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	63	7832	ά. Νταμάρ 1)6		ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Αθελέιδα 22)5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	58	30516	ά. Φιλαδέλφειαν 18)5 διά Γιβραλτάρδαρ		ΚΑΣΟΣ	56	3401	ά. Μπ. Μπλάνκα 21)5 διά Μασσαλίαν
ΙΟΥΔΑΙΕΤΤΑ	65	5769	ά. Π. Σαΐδ 30)5		ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15314	ά. Παρανί 23)5 διά 'Αμερίγρυν
ΙΡΙΣ	59	8479	ά. Πλότσ 29)5		ΚΑΣΣΙΩΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Σαΐδ 21)5 διά Λάγος
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Πόρτ Σαΐδ 28)5		ΚΑΣΣΙΩΠΕΙΑ	63	3499	ά. Π. ή Πέρ 20)4
ΙΡΙΣ	55	5117	εις Χοντέντα από 18)11		ΚΑΣΙΡΑΚΙ	71	9870	ά. Τόκιο 11)5 διά Σουζάκι
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	4999	ά. Πειραιάδ 6)5		ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΓΑΙΑ ΛΙ.	46	6727	ά. Χάμπτον ρόδης 28)5		ΚΑΤΕ. Α.	66	2993	ά. Γένοβα 2)6
ΙΧΘΥΕΣ	77	18200	ε. Ακαδόπλαν 21)5		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ν. Λ.	65	18723	ά. Ροζάριο 23)5
ΙΩ	58	7230	ά. Ρ. 'Ιανέρο 2)5 διά Λουάντα		ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ά. Ν. 'Υρκην 2)5 διά Κων(ο)πολιν
ΙΩΑΝΝΑ Ρ. (δ.)	56	12230	άργει εις Πειραιά από 21)4)75		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	55	7310	ά. Αμέρειαν 11)5 διά Τζάκσονθιλ
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	3162	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-	58	2739	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΙΓΑΛΙ-					ΠΟΥΔΟΥ	77	9000	ά. Αμεθόργον 28)5 διά Κοραμάσηρ
ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	39051	ά. Λ. 'Αντζελες 29)5 διά Μπαλμπό		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Πόρτ Σαΐδ 12)4
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	ά. Πειραιά 21)5		ΚΑΤΙΑ.	55	8447	ά. Π. ντε Μπούκ 28)5 διά Μασσαλίαν
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16326	ά. Ρότερνταμ 24)5		ΚΑΤΙΑ.	63	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ά. Κ. Τάουν 4)5 διά Λάγος		ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	άργει εις Πειραιά από 5)5)76
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	ά. Νταμάρ 6)4		ΚΑΙΛΙΑ (δ.)	56	15802	ά. Μονρόβια 26)5
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	άργει εις Πειραιά από 8)8		ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	άργει εις Πειραιά από 16)7)75
ΙΩΝ.	71	11506	ά. Κουβέλι 28)5		ΚΕΑ	58	13994	ά. Μπουένος "Άθρες 24)5
ΙΣΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει εις Πειραιά από 17)7)74		ΚΕΑ	55	2683	ά. Μπ. "Άθρες 22)5
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Γιβραλτάρ 25)5		ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ά. Αγ. Βικέντιον 20)3 διά Ρωσίαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Μουτσούρε 18)5 διά Ταῦλανδην		ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Σιογκάμα 22)5
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	δ. Πόρτ Σαΐδ 18)5		ΚΕΙ·Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	ά. Κονστιτούσον 14)5 Μπ. "Άθρες
ΚΑΒΟ ΛΑΚΥΩΝ	61	10934	ά. Στεττίνον 25)5		ΚΕΙ·Π ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	73	8927	ά. Γιβραλτάρ 26)5 διά Κουβέλι
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	άργει εις 'Ιτέαν από 8)5)75		ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ	58	13700	ά. Παρανύχια 19)5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	διόδο παραλαβήν		ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΜ	75	16373	ά. Νιού Χάφεν 29)5
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ δ.	57	13268	άργει εις 'Ιτέαν από 11)5)75		ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19866	ά. Σετουμπάλ 25)5
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Βρέμην 22)4 διά Βεγγάζην		ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	ά. Πρέβεζα 8)4
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΟΥ	60	10934	ά. Κων(ο)πολιν 28)5		ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. Ιμιμάντα 2)6 διά Νορβηγίαν
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	ά. Θερόδη 28)5 διά Ντόχα		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΙΚΑΥ	41	1580	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	51696	ά. Π. ντε Μπούκ 9)5 διά Φόρπορτ		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΙΚΑΥ	60	13950	ά. Πειραιά 24)5 διά Αδυούσαν
ΚΑΒΟ ΜΑΙΑΣ (δ.)	66	53908	ά. Γιβραλτάρ 9)5 διά Φόρπορτ		ΚΕΦΕΡΕΑ	61	2285	ά. Μπρόνιμποτελ 14)5 διά Τρίπολιν
ΚΑΒΟ ΣΙΦΙΑΣ	57	11089	ά. Κ. Τάουν 28)5 διά Σιγκαπούρην		ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	14982	ά. Μάριχαν 22)5 διά Καραβασίν
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	23793	ά. Πειραιά 17)3		ΚΗΦΕΥΣ	56	16562	ά. Γιβραλτάρ 31)5 διά Μπουκάναν
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	2730	ά. Σάν Κάρλος 'Ισπ. 21)4 διά 'Οράν		ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ά. Τσιταγκόδη 23)5
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	48908	ά. Κεπτελ 31)3 διά Κουβέλι		ΚΙΓΚ ΚΑΙ ΕΞΑΝΤΕΡ	70	103012	ά. Γιουροπόρτ 15)5 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΒΩΡΙΝ	63	9767	διόδο παραλαβήν		ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	άργει εις Πειραιά από 18)4
ΚΑΒΩΡΙΝ ΣΙ	70	16306	ά. 'Αμερέσαν 26)5 διά Ρότερνταμ		ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (δ.)	57	9153	ά. Δάγος 12)5 διά Ρίο Γκράντε
ΚΑΙ·ΠΟ	53	4635	ά. Αλεξανδρειαν 25)5		ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	ά. Μπέλιγκχαμ 31)5 διά Κουβέλι
ΚΑΙΓΗ	65	23523	ά. Γιβραλτάρ 26)4 διά Κωνστάντζαν		ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	άργει εις Πειραιά από 22)2
ΚΑΙΛΑΙ	54	3817	ά. Κων(ο)πολιν 26)5		ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Αγός 16)4
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	3831	ά. Κων(ο)πολιν 18)5 διά Κωνστάντζαν		ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	58	20487	ά. Γιβραλτάρ 21)5 διά Καραβασίν
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	ά. 'Αμεθόργον 26)5		ΚΙΓΚ ΤΕΡΝΗΣ	67	12624	ά. Κάρινς 4)5 διά Σ. Τζών
ΚΑΛΛΙΔΙΡΟΜΟΣ	52	4755	ά. Δάντοιχ 1)6		ΚΙΓΚ ΖΗΡΟΥΣ	64	7891	ά. Παναμά 15)5
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60							

ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΑΝ	54	4710	Ε. Μάλτα 29)5	ΑΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Σιγκαπούρην 11)5 διά Περσικόν
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΚΑΥ	55	4953	Ε. Χάμπτον ρόδος 31)5	ΑΟΥΣΥ	74	16000	ά. Τάουν 1)6 Μ. Χαλίδ
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΔ	55	5818	δ. Π. Σαβτ 13)5 διά Ν. Ύδρκην	ΑΥΓΑΡΙΑ	67	4016	Ε. Λάγος 7)5
ΚΟΡΑΛ	60	3333	ά. Λέις Πλάμας 27)3 διά Λάγος	ΛΥΔΙΑ	74	8825	όπο παραλαβήν
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΛ. δ	66	44895	ά. Φορμάντα 20)5 διά Μπ. Μασάρ	ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Αμβέρσαν 23)5 διά Πειραιά
ΚΟΡΔΙ	56	8474	δ. Σουζ 28)5	ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	όπο παραλαβήν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 14)5	ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Σιγκαπούρην 22)5 Κάρυκ διλ
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ	61	12847	δ. Σάντος 21)5 διά Μπ. "Αύρες	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Βίλμπικτον 16)5 διλ' Άρούμπαν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ε. Αυθέρον 1)6..	ΛΩΡΕΤΤΑ Κ.	69	2998	δ. Σουζ 9)5
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ	51	2491	ε. Λάγος 10)5	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	δ. Γιεραλτάρ 2)5 διά Κωνστάντζαν
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Ναγκόγια 28)5	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ε. Αλεξανδρειαν 19)5
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	δ. Κωνιτόν 23)5	ΜΑΙΑΝΔΡΑ	72	2991	ά. Θέουτα 21)5 διά Π. Σάιδ
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ε. Μ. "Ορλέαν 24)5	ΜΑΙΡ	65	19816	δ. Σουζ 17)5
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΑΤ	55	2671	ε. Λιέπερπολ 22)5	ΜΑΙΡΑ	77	9483	ε. Μταμάρ 7)5
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5993	εις Μπαγιόν από 4)10)76	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Χάμπτον Ρ. 21)5 διά Σουηδίαν
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΥ	58	12459	άργει εις Πειραιά από 6)8)76	ΜΑΙΡΗ	57	10687	άργει εις Πειραιά από 11)6)75
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	ά. Ρουέν 23)5 διά Ντακάρ	ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	ε. Χαλκίδα 3)5
ΚΟΥΝΙΟΥΡΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ά. Σουάμπτα 6)5 διά Σακάτ	ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ε. Πειραιά 20)5
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1866	ά. Αυθέρον 17)5 διλ' Άλγεριον	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Μ. Μαουγκανόν 21)5
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	61	3866	όπο παραλαβήν	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ά. Δρέπανον 16)3 διά Λάγος
ΚΡΗΤΑΝ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	62	14047	δ. Πλανατ 10)5 διά Τόκιο	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ε. Ιμμινχαμ 29)5
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΤ' ΜΠΥ	66	40129	ε. Π. Κεμπάτα 27)5	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (Η.)	67	38286	ά. Μούπιλ 21)5 διά Τάραντα
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙ	58	3914	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	δ. Μπρούνομπουτελ 10)4 Άλγερια
ΚΡΗΤΗ	54	1996	ά. Σόπελε 10)3 διά Ντακάρ	ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ά. Τσαγκοσαράμας 21)5 διά Τής
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	74	42470	ά. Ρ. Τανόφρα 27)5	ΜΑΛΕΤΖΑ Σ.	55	5868	ε. "Αυτού Ντ. 27)5
ΚΡΗΤΗ ΔΑΝΤ (δ.)	73	42470	ά. Ρ. Τανόφρα 25)5 Π. Ντίκον	ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Μπάσραν 24)5
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ά. Τ. Μπαΐ 28)5	ΜΑΝΘΩΣ	77	5500	δ. Παναμά 9)5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	δ. Γιεραλτάρ 18)4 διά Μπόνι	ΜΑΜΙΝΑ III	61	6915	δ. Σουζ 24)5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Μ. Σαούντ 29)5 διλ' Ιαπωνίαν	ΜΑΝΝΑ	71	16004	δ. Γιεραλτάρ 29)5 Κή Γουέστ
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ά. Ρόπτερνταμ 29)5 διά Β. Κορέαν	ΜΑΝΟΣ Π.	69	2966	ά. Ειδονιμασούθ 26)5
ΚΡΙΤΩΝ	56	1538	όπο παραλαβήν	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ε. Ρόπτερνταμ 31)5
ΚΡΟΝΟΣ	67	7009	δ. Κολόπτο 28)5 διά Ντουμπάτη	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	51	11022	άργει εις Πειραιά από 21)7)74
ΚΡΟΝΟΣ	47	4301	ε. 'Αλεξανδρειαν 17)5	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	75	61172	δ. Ρ. Τανόφρα 13)4
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	15900	εις Σακάτ ύπο συμπλήρωσιν
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ά. Τέμα 17)5 διά Ντουμπάτη	ΜΑΝΓΩ Β (δ.)	72	17432	ά. Μπ. Μασάρ 27)5 Φιλιππίνες
ΚΥΘΗΝΟΣ	57	13893	ά. Χιούστον 11)5 διλ' "Ακαμπα	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΑΟΣ	74	33147	ά. Ιντσόν 8)5 διά Μπουσάν
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	δ. Γιεραλτάρ 10)5 διά Λ. Πλάμας	ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	119677	δ. Γιεραλτάρ 19)5 Τουτουνιάτηλ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	ε. Πλανατ 21)5	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ε. Μ. 'Ορλέαν 23)5
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	δ. Ντουλόδη 10)5	ΜΑΡΒΕΛΑ	57	10172	ε. Ταρτούς 26)4
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ά. Λοιδίνον 25)5 διά Λαττάκια	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18177	ε. Γκιλογάν 27)3 διά Σαφάγκα
ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Νοσαντιγκόν 9)5	ΜΑΡΤΚΑΡΕΤ	53	3334	δ. Κονιοπολιν 17)5 Ρουμανίαν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11969	ε. Τζένταν 5)5
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ	54	8532	ά. Ρουέν 6)3	ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ε. Φλώσιγκ 23)5
ΚΥΡΑΚΑΓΙΚΩ	67	29851	ε. Ρόράριο 20)5	ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ά. Ντώριμπαν 30)5 διά Νουμέα
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Λ. "Αντζέλες 25)5 διλ' Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Ντόχα 28)5
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α. Σ.	77	9800	ά. Μάρτα 7)5 Μπ. "Αύρες	ΜΑΡΙ	58	4219	ε. Πειραιά 1)6
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Γιουρούπορτ 9)5 διλ' Ρίθερ Πλέιτ	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Σιδηνεύ 12)5 διά Π. Σάιδ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΗΙΙ	47	1115	ε. Χαλκίδα 12)3	ΜΑΡΙΑ	61	10333	δ. Π. Σάιδ 15)5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ	53	2178	ά. Σάπελε 10)5	ΜΑΡΙΑ	62	9455	εις Ρ. Γκράντε από 26)1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ε. Τεργύποντ 29)5	ΜΑΡΙΑ (δ.)	70	9101	ε. Λειζερες 28)5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	ε. Αυθέρον 28)5	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	42109	ά. Θέουτα 4)5 διά Κ. Μπόν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9300	εις Ταντόντα όπο συμπλήρωσιν	ΜΑΡΙΑ	59	5407	ά. Κίγκοτον 16)5 διά Π. Λιμόν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11147	ά. Μπιλμπάτο 7)4 διλ' Άθενα	ΜΑΡΙΑ ΙΙΙ	57	3478	ά. Π. Χάρκουρτ 17)4
ΚΩΣ	56	3430	ά. Τέμα 20)5 διά Τακοράντι	ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	825	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	10984	ά. Τιμούτα 11)5 διά Χοντέντα	ΜΑΡΙΑ Γ. ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ.	64	15938	ά. Λός "Αντζέλες 29)4 διά Μανήλα
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	9084	ά. Τιμούτα 11)5 διά Χοντέντα	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	34827	ά. Κασίμα 13)3 διά Σιογκάμα
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	3154	ά. Λ. Πλάμας 6)2 διά Λάγος	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	9069	ά. Μαρακάλιμπο 23)5 διά Ν. "Οράν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	3065	ά. Λάρνακας 31)5 διλ' Αγγλίαν	ΜΑΡΙΑ Λ.	58	23000	εις Πιοκοχάμα όπο συμπλήρωσιν
ΚΩΣΤΑΦΑΩΡΑ	53	15355	ά. Νάντην 5)5 διά Βραζίλιαν	ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.)	58	5745	εις Λέονς από 11)10)6 (έπωλ.)
ΚΩΣΤΗΣ	77	5921	δ. Π. Σαβτ 25)5 διλ' Αμβούργον	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ά. Ντώριμπαν 30)4 διά Καναδά
ΚΩΣΤΗΣ	54	23500	ε. Σιγκαπούρην 10)4 διλ' Ίραν	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Ριο Ιανέπιρο 19)5
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	4862	ε. Βρέμην 30)5	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	68	11361	ά. Βακαγιάμα 13)5
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	65	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ	67	9365	ά. Μουτσύρηρε 27)5 διά Μεξικόν
ΚΩΣΤΟΣ ΜΩΡΗΣ	65	14088	ά. Μαπότο 30)5 διλ' ΉΠΑ	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	1509	ά. Γκάρτον 21)5 διλ' Όράν
ΛΑΕΡΤΗΣ	62	9001	ε. Π. Χάρκουρτ 18)5	ΜΑΡΙΑ Σ.	77	11033	ά. Αμπαντάν 9)5 διά Καγκούσιμα
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	70	16396	ε. Ρ. Γκράντε 24)4	ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.)	58	9400	ά. Κοδρές όπο συμπλήρωσιν
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΞ ΙΘ (δ.)	66	11750	δ. Γιεραλτάρ 23)5 διά Κωνστάντζαν
ΛΑΤΟ	52	4207	ά. Μοιτάσσα 27)5 διά Κοτονού	ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	42799	ε. Οξελοσόντη 27)5
ΛΕΔΕΑ	63	17878	ά. Μπρεμερχάρεν 29)5 διλ' Αντζέλες	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	δ. Πανατάμ 25)5 διλ' Ειρηνικόν
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ε. Κόχις από 3)8	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	14047	ά. Μπάκια Μπλάνκα 22)5 διλ' Ιταλίαν
ΛΕΑΑ	59	5407	δ. Γιεραλτάρ 23)5 Ρ. Γκράντε	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β (δ.)	55	13095	άργει εις Πειραιά από 26)7
ΛΕΝΙΩ	56	5087	ά. Ταραγκόνα 17)5 διά Τρίπολιν	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Λάμπας 25)4
ΛΕΝΤΑΣ	57	8854	ά. Αινδόρηρον 17)5	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	ά. Π. Χάρκουρτ 26)2 διά Λάγος
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	δ. Γιεραλτάρ 11)5 διά Βεγγάζην	ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Λεικ Ταύρης 24)5
ΛΕΩΣΒΟΣ	74	3265	ά. Γιεραλτάρ 6)5 διλ' Άλγεριαν	ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	6125	ά. Πουάν Νουάρ 21)5
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	ε. Λάγος από 10)10	ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10016	ε. Ακαζούτλαν 15)5
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Π. Σάδι 25)4	ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10692	ά. Λάγος 15)5 διά Π. Νουάρ
ΛΙΔΑΙΛ	55	6935	ε. Πειραιά 7)5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	10839	δ. Γιεραλτάρ 30)5
ΛΙΔΑΙΛ Β.	53	8562	ε. Είλατ 17)5 διά Τόνιδα	ΜΑΡΙΖΑ	61	8362	ά. Μπάκια Μπλάνκα 21)5 Ρότερνταμ
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	2435	εις Λάγος 7)5 διά Τόνιδα	ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Λάς Πάλμας 16)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΛΙΜΠΕΝΦΕΔΑΣ	55	1594	δ. Τόνιδαντα 7)5 διλ' ΉΠΑ	ΜΑΡΙΖΑΝΑ (δ.)	60	4419	ά. Στένυγκοσουντ 9)4 διά Βέντοπλες
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Μπόνι 11)5 διλ' Κόρη διλ	ΜΑΡΙΚΑ	60	4275	όπο παραλαβήν
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1925	όπο παραλαβήν	ΜΑΡΙΖΕΣΧΑ	55	6235	άργει εις Πειραιά
ΛΙΝΔΟΣ	62						

ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ά. Βιλμιγκτόν 27)5 διά Καναδά		ΜΟΜΠΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	ε. Σιγκαπούρην 24)5
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Κολόποι 9)5 διά Μπαγκόκ		ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δργεί είς Πειραιά από 30)1)76
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	ά. Ρότερντα� 27)5 διά Μπαχρέιν		ΜΟΣΧΑ	57	2926	ε. Λάγος 28)5
ΜΕΛΑΛΑΚ	62	10405	ά. Αυτον. Ντ. 22)4 Σιγκαπούρην		ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δ. Π. Σάιδ 17)5
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Γιβραλτάρ 26)5 δι' Αλγερίαν		ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8877	ε. Πειραιά 3)4
ΜΕΙΛΙΔΑ	52	1699	ά. Λάρνακας 9)5		ΜΟΥΣΙΔΑΙΝΑ	77	5999	εις Ρωσίκι ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΙΛΙΣΤΤΑ (δ.)	56	13233	εις Πειραιά από 8)1		ΜΠΑΑΤΙΚΗ ΗΓΚΑ	63	1562	ε. Μαδέρα 31)5
ΜΕΙΛΙΤΗ	75	35537	ά. Πόρτ "Αρθουρ 19)5		ΜΠΑΡΟΥ	60	3068	ε. Χαλκίδα 9)5
ΜΕΙΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Αλεξανδρείαν 23)5		ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	εξωθι Κοτονού 26)5
ΜΕΙΛΙΩ	60	8496	ά. Κακινάντα 28)5 Ρότερνταμ		ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	ε. Φιλαδέλφειαν 27)5
ΜΕΙΑΤΕΜΙ	50	3343	ά. Πειραιάς 29)5 διά Χαλκίδα		ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ά. Μαπούστο 22)5
ΜΕΙΑΤΕΜΙ II	63	9755	ε. "Αθλέδ 20)5		ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	δ. Μπρούναμπουτελ 28)5 Σεπτέμβ
ΜΕΙΕΛΕΑΣ Θ.	68	2296	ά. Αλεξανδρεία 8)5		ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ά. Κ. Τάουν 30)4 διά Λάγος
ΜΕΙΝΙΤΕΣ	59	12291	ύπο παραλαβήν		ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2961	δ. Μπρούναμπουτελ 20)5 Σαμφούντα
ΜΕΙΝΤΚΕΙΤΙ	62	8771	ά. Μαυρίκιον 23)5		ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Αμέρεραν 10)5 διά Λαττάκια
ΜΕΙΝΤ ΤΖΟΥ'	57	3749	ά. Ορέλιαν 14)5 διά Χιούστον		ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΑ	67	2765	ά.Π. Κελάγκ 18)3 διά Λοιδίνων
ΜΕΡΑΚ	57	6734	ε. Πειραιά 20)4		ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	69	2988	ύπο παραλαβήν
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Λισσαδώνα 30)5		ΜΠΟΡΕ V	51	2697	ύπο παραλαβήν
ΜΕΡΙΚΟΥΝΤΑ	77	18603	ε. Μανιλάς 15)5		ΜΠΟΡΕ VII	68	3340	δ. Μπρούναμπουτελ 26)5
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ	64	1594	ά. Λιβόρνοι 12)5 δι' Αλγερίου		ΜΠΟΥΜΠΟΥΔΙΝΑ	72	3166	ε. Στοκχόλμην 25)5
ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ά. Ρότερνταμ 18)5		ΜΓΟΥΑΙΒ	56	6553	ά. Χάρην 24)5 διά Μασσαλίαν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	άργει είς Πειραιά από 25)1)75		ΜΠΡΑΒΟ ΆΛΕΞ	50	4375	δ. Μπρούναμπουτελ 10)5 διά Λάγος
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ά. Κάργκ διά 17)5 διά Τεργέστην		ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ	55	3405	δ. Π. Σάιδ 19)5 δι' Ιταλίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Μπ. "Άθρες 28)4 διά Γούνιδα		ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6135	ύπο παραλαβήν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ II	52	1950	ύπο παραλαβήν		ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3500	εις Ίματάρι ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17840	ελώθι Καράτο 30)5		ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. Λ. Πάλμας 24)4 διά Λάγος
ΜΕΣ. ΑΚΤΙΔΑ	77	19200	εις Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν		ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Σάντος 25)5 "Αγ. Δομίνικον
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΜ. (δ.)	70	17840	ά. Ωκλαν 24)5 διά Σιγκαπούρην		ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6235	ύπο παραλαβήν
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ε. Μπόνα 22)5		ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	ε. Τεργέστην 30)5
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Μόντρεαλ 21)5 δι' Αρούμπα		ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Λ. Πάλμας 5)5 διά Λάγος
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	77	18707	εις Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν		ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	6022	ά. Πειραιά 26)4 διά Δρέπανον
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	19200	εις Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν		ΜΠΡΑΝΚΑΡΙ Κ. (δ.)	61	2994	ά. Π. Σάιδ 29)5 διά Π. Σουδάν
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17718	ά. Ρ. Τανόρα 30)5		ΜΥΚΛΑΗ II	77	15900	εις Σακαΐ δύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Χάρην 25)5		ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ε. Σάντος 25)5
ΜΕΣ. ΛΑΜΠΥΣ (δ.)	72	17700	ά. Μπαρμπάντος 31)5 δι' Αρούμπα		ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Καλαί 13)5
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ε. Ποδόλι Μπ. 27)5		ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Σεπτέμβην 31)5 διά Λάγος
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΙΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Γιβραλτάρ 10)5 διά Υόρκη		ΜΥΡΤΩ	59	10400	ά. Λοιδίνων 26)2
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Γιβραλτάρ 18)5 διά Λάγος		ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	ε. Πειραιά 22)4
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Σιγκαπούρην 16)5 διά Περσικόν		Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ά. Ντωρμπαν 19)5 δι' Αγγλίαν
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Λάγος 25)5 διά Κιουρασάο		ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. Είλατ 12)5 διά Ν. Αφρικήν
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Λάγος 23)5 διά Κιουρασάο		ΝΑΞΟΣ ΑΙ·ΛΑΝΤ	68	3960	ά. Γιβραλτάρ 23)5 Κων)πολίν
ΜΕΣ. ΤΟΛΗ (δ.)	65	51412	ά. Ντουμπάτ 22)4 Π. & Πέρ		ΝΑΞΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	5496	ά. Λειζέος 24)5 διά Φιλαδέλφειαν
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Μπόνα 14)5		ΝΑΣΟΣ	51	4684	θέσησα 7)5
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	11702	ά. Λάγος 22)5 Νουαντχίμπου		ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7986	ε. Πειραιάδ 3)5
ΜΗΛΟΣ ΑΙ·ΛΑΝΤ	77	9444	εις Τόκο ύπο συμπλήρωσιν		ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	ε. Βούθρην 2)5
ΜΗΛΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	4711	ά. Αυλέρον 24)5 Μαρκαδάμπο		ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11508	ε. Σιγκαπούρην 24)5
ΜΗΛΟΣ II	48	1338	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36065	ά. Αμέρερσαν 29)5 διά Μάλτα
ΜΗΛΟΣ III	49	2340	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	53	7021	ά. Πειραιά 29)5 διά Βόλον
ΜΗΛΟΣ IV	53	3656	ά. Σουές 28)4		ΝΑΥΣΙΚΑ Β.	56	3640	ά. Μπαγιόν 24)5
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22633	ά. Γιβραλτάρ 19)5 διά Υόρκη		ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	4215	ύπο παραλαβήν
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Γιβραλτάρ 19)5 διά Λάγος		ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	66	12624	άργει είς Πειραιά από 21)1)76
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ά. Γένοβα 1)6		ΝΑΧΟΣ ΠΑΙ·ΛΑΤ	68	7280	ά. Μοντεβίδεο 24)5 διά Ροζάριο
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Σαντάντερ 6)5 διά Σ. Μάρτα
ΜΙΜΗΣ Μ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9068	ά. Αμπούργον 17)3 διά Κούθα		ΝΕΑΝΗ Π. (δ.)	57	12648	ά. Μέρσεν Μπάρ 20)5
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Μπαγκούς 15)5 δι' Αφρική		ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Τσαγκουαράμας 28)5 Ντεμέραρά
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Ρότερνταμ 2)6		ΝΕΝΑ	51	7267	ά. Πειραιά 13)5
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΝΕΝΗ	59	3396	ά. Χάμπτον Ρ. 22)5
ΜΙΝΙ ΑΙΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Γκάλεστον 21)5 διά Κιουρασάο		ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Αμβούργον 10)5 διά Μπορντώ
ΜΙΝΙ ΑΙΗΝΤΥ	69	1572	ά. Καράτο 24)5 διά Περσικόν		ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	εις Πειραιά από 17)5)76
ΜΙΝΙ ΑΙ·ΙΩΝ	72	1582	ά. Πόρτ δκα 2)4		ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Π. Χάρκουρτ 7)5
ΜΙΝΙ ΑΙ·ΙΝΕΣ	72	1580	ά. Λιθόρων 15)5 διά Βηρυτόν		ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	3286	ά. Πλότε 19)1
ΜΙΝΙ ΑΙΚ	70	1582	ά. Πόρτμανταρ 12)5 Ντουμπάτ		ΝΕΦΕΛΗ	69	6527	ά. Αμέρερσαν 26)4 διά Λάγος
ΜΙΝΙ ΑΙΛΑΝ	69	1560	ά. Π. Σάιδ 27)5		ΝΗΗ	5800	ύπο παραλαβήν	
ΜΙΝΙ ΑΙΛΑΝΤ	70	1591	ά. Τζένταν 2)5		ΝΗΗΡΗΣ	77	25471	ά. Π. Σάιδ 29)5
ΜΙΝΙ ΑΙΤΡΙΑ	70	1591	ά. Ν. Ορέλεαν 24)5 Μπαρμπάντος		ΝΗΗΡΗΣ	77	18080	ε. Ντωρμπαν 26)5
ΜΙΝΙ ΑΙ·ΕΙΚ	70	1591	ά. Πειραιά 25)5 διά Ντουμπάτ		ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	ά. Ρότερντα 13)5 διά Τούνιδα
ΜΙΝΙ ΑΙ·ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Βιλμιγκτόν 19)5 διά Τάμπα		ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	ά. Πειραιά 27)5 δι' Ισπανίαν
ΜΙΝΙ ΑΙ·ΕΙΝ	70	1582	ά. Ξεώθι Καράτο 31)5		ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΑΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	άργει είς Πειραιά από 15)6)75
ΜΙΝΙ ΑΙ·ΕΙΣ	69	1572	ά. Πειραιάς 27)5 διά Ντουμπάτ		ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5827	ε. Νάνη 26)5
ΜΙΝΙ ΑΙΝΕΣ	71	1562	ά. Π. Οκα 12)5		ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Μπιλμπάτ 7)5 διά Χάρην
ΜΙΝΙ ΑΙΝΥ	71	1562	ά. Π. Παναμά 21)5		ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	ε. Αλεξανδρείαν 26)5
ΜΙΝΙ ΑΙΜΓΚ	70	1592	ά. Ν. Ορέλεαν 15)5 Σούριναμ		ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΙΟΝΑΣ	55	29004	ά. Κων)πολίν 17)5 Κωνσταντζαν
ΜΙΝΙ ΑΙΗΝΤ	70	1592	ά. Λεμεσόδων 26)5 Βαρκελώνη		ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	ά. Βαρκελώνην 30)5 διά Ντακάρ
ΜΙΝΙ ΑΙΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ά. Βούδανη 5)5		ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	18660	ά. Θάντερ Μπ. 25)5 Β. Εύρωπην
ΜΙΝΙ ΑΙΦ	71	1584	ά. Π. Πρίνη 4)5		ΝΙΚΙ	72	3579	ά. Ινσόδη 14)5 διά Μπουσάν
ΜΙΝΙ ΑΙΥΜΦ	75	1578	ά. Παραμαρίπο 4)5		ΝΙΚΟΤ	67	4519	ά. Αμπιτζαν 4)5 διά Θεσ)νίκη
ΜΙΝΙ ΑΙΩ	75	1578	ά. Παραμαρίπο 4)5		ΝΙΚΟΣ	67	9633	ε. Ν. Ορέλεαν 26)5
ΜΙΝΙ ΑΙΩΝΤ	70	1592	ά. Λεμεσόδων 1)6 διά Λαττάκια		ΝΙΚΟΣ	47	7654	ά. Π. Σάιδ 17)1
ΜΙΝΙ ΑΙΣΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Ν. Ορέλεαν 26)5		ΝΙΚΟΣ	51	6987	ε. Πειραιά 10)3
ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	ά. Δουνέροκην 26)5		ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	55	2303	ά. Αμέρερσαν 31)5 διά Βηρυτόν
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ά. Β. Κονοτίντοιον 16)5		ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-	49	15980	ά. Γαρτους 30)4 "Αγ. Θεόδωρους
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Μπαρμπάντος 31)5 Ν. Ορέλεανη		ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ά. Ρ. Τανούρα 3)4
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Τζένταν 6)5		ΚΗΣ (δ.)	62	21363	ά. Σιγκαπούρην 26)5 "Ιαπωνίαν
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ά. Τζένταν 6)5		ΝΙΚΟΤ	67	3387	ά. Γακοράντη 25)5 διά Σετουμπάλ
ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	άργει είς Πειραιά 13)5 Ραθέννα		ΝΙΚΥ	58	9087	ά. Βασιλικό Μπ. 1)6
ΜΙΤΣΕ Κ.	57	4039	ά. Λαύριον 18)4		ΝΙΜΒΡΟΣ	68	2994	εις Ντωρμπαν από 10)7
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	ά. Μαζάμι 13)5 Βενεζουέλα		ΝΙΜΟΣ	50	2095	ά. Θέσητα 1)6 διά Γανδήν
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	12409	ά. Χόβικ 24)4 Κάργυ αιλ		ΝΙΝΗ			

ΝΟΡΘ ΧΑΙ'ΝΕΣ	62	15110	ά. Κόρπους Κρίσι 12)4
ΝΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	ά. Ανοικτό 26)5
ΝΟΤΗΣ	56	4777	ά. Π. ντε Μπού 11)5 Ρόπτερνταμ
ΝΟΤΗΣ	55	3837	δ. Σουέζ 20)5 Ερθράν θάλασσαν
ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ά. Αμεθόργον 1)6
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	7063	ά. Αμετέρνταμ 21)5 διά Τορκού
ΝΤΑΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	ά. Λίθερπουλ 30)5 διά Νάρθικ
ΝΤΑΠΟ ΣΕΥ'ΛΟΡ	60	10611	ε. Λίθερπουλ 31)5
ΝΤΑΠΟ ΣΗ.	57	7977	ε. Σίτρα 2)6 (πυρκαϊά)
ΝΤΑΠΟ ΣΚΑΪ	61	16664	ε. Γλασκώθην 2)6
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ά. Λίθερπουλ 30)5 διά Νάρθικ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΩΔ. δ.	65	32060	ά. Μένα Σαούδ 13)5 διά Ιαπωνίαν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ			
ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	18	11955	ε. Κιουρασάο 3)6
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β.	61	22256	ε. Π. "Άλφρεντ 31)5
ΝΤΑΦΑΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	77	8175	ά. Ντακάρ 24)5 διά Ματάντι
ΝΤΕΑΡΓΚ (δ.)	68	80003	δ. Γιβραλτάρ 28)5 διά Ριγύεκα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	ά. Βρέμην 2)5 διά Μπράουνσβιλ
ΝΤΕΛΩΙΚ ΣΛΑΫ	63	13751	ά. Καροσίουγκ 26)4 διά Οζάκα
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 5)6)75
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΝΤ	74	14552	ε. Λάγος 30)5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	14800	εἰς Μιχάρας ὑπό συμπλήρωσιν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	14800	εἰς Μιχάρας ὑπό συμπλήρωσιν
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΙ ΚΩΔ. δ.	64	31040	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 9)2
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ά. Καμπέλο 15)2
ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	ά. Θέουτα 31)5 διά Ρόπτερνταμ
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	ά. Γιβραλτάρ 30)5 διά ΗΠΑ
ΝΤΙΝΑ	54	5250	ε. Λάγος 27)5
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	εἰς Λάγος ἀπό 12)3)76
ΝΤΟΛΥ	59	8840	ά. Τουσουατίλικ 15)2 Νιγηρίαν
ΝΤΟΛΥ	55	3266	ά. Αμπιτζάν 28)4 διά Σάπελε
ΝΤΟΛΙΝ	55	2472	ά. Κόπερ 30)4
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ε. Πειραιάς 24)4
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	13057	ὑπό παραλαβήν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΥ	69	9072	ά. Βαρκελώνη 10)5
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Ν. "Ορλέανη 17)5 διά Κιουρασάο
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	65857	ε. Πειραιάς 13)1
ΝΤΩΝΤΑΕΣ ΚΟΔΟΚ. δ.	65	25476	εἰς Μπομόντ 15)1
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	ά. Αμέρερσαν 17)5 Κλήθελαντ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	δ. Π. Σάδι 24)4 διά Δυρράχιον
ΘΕΟΝΤΙΚ (μ.)	73	7349	ά. Κακογάκαδα 9)5 διά Περισκόν
ΘΘΩΝ	57	9448	ά. Κολόποι 26)5 διά Λαττάκια
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	ε. Σορέλ 15)5
ΟΙΝΟΥΣ. ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20265	ε. Τογιοχάσι 19)5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΙΕΡ	66	22490	ε. Λειζέρες 25)5
ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΙ'ΝΤΕΝ	72	20356	ά. Άμπας 15)5 διά Κολόμπο
ΟΙΝ. ΣΟΥΝΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	ά. Γιοκούάμα 21)5 διά Χιούστον
ΟΚΕΝΦΕΛΣ	56	6659	ά. Γένοβα 30)5 Μαδαγασκάρην
ΟΔΑ Κ.	66	2982	ά. Π. Χάρκουρτ 21)5
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	56	4380	ά. Ν. "Ορλέανη 26)5 διά Χιούστον
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. Πειραιάς 28)5 διά Θεο(νήκη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Τέιμπι Μπ. 16)5 Ρόπτερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ά. Ντουμπάλι 21)5 Π. Ντίκον
ΟΑΥΜΠΟΣ	51	6752	ε. Κων(ο)πούλι 9)5
ΟΑΥΝΓΙΑ	72	12111	ά. Βανκούμπερ 14)5 διά Ιαπωνίαν
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ε. Μόπτιλ 22)5
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 4)1
ΟΜΠΙΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ά. Μασσαλίας 26)5 Καζαμπλάνκα
ΟΝΤΣΕΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ε. Ν. "Ορλέανη 10)5 διά Περισκόν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΝΙΤΥ (δ.)	76	119821	ά. Αρόποτα 25)5 διά Περισκόν
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ε. Μουκαΐσμα 26)4 (έπισκ.)
ΟΡΙΕ	55	6184	ά. Π. Κορτες 21)5 Ν. "Ορλέανη
ΟΡΜΟΣ	76	9100	ά. Ντώρπαν 27)5 διά Περισκόν
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	ά. Μομπάσος 29)5 διά Νακάλα
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	51382	ά. Γιβραλτάρ 21)5 διά Κ. Τάουν
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΖΕΡ	65	38710	ά. Σιγκαπούρην 18)5 διά Περισκόν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ά. Πειραιάς 30)5 διά Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14765	θέρασται ἀλλα 29)5
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ	70	10708	ε. Σουέζ 15)5
ΟΣΕΑΝ ΣΩΒΕΡΕΙΝ	66	12458	ά. Βούμπεν 28)5 διά Καράται
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ε. Μίνα Χαλίδ 20)5
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	6. 70	73249	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 26)5 Σιγκαπούρην
ΟΣΕΑΝ ΦΗΡΖΕΡ	57	4714	ὑπό παραλαβήν
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ά. Βιτόρια 1)5 διά Νιούκαστλ
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	.. 55	8021	εἰς Λάγος ἀπό 31)12)75
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ II	53	7645	ά. Μομπάσαν 27)5 Σκανδινανία
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ III	56	8378	ὑπό παραλαβήν
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	ὑπό παραλαβήν
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ			
ΑΙΝΤΕΝ	61	11043	ε. Γιοκούάμα 26)5
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ε. Κουεύτ 24)5
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Ντουλάθ 19)5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	ά. Φράτσους 26)5 διά Γαλλίαν
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ε. Π. Σάδι 14)3
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ά. Μ. άλ. "Αγαμάτι 17)5 Μιζουσίμα
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Κοατζάκοβλας 25)5
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	ε. Πειραιάς 20)4
ΠΑΛΜ. Β. (δ.)	58	21904	ε. Σύρου 28)4
ΖΑΛΜΙΣ	58	5431	ά. Άλμερια 14)5 διά Γκάμπις
ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	ά. Σαντάντερ 25)5 διά Λάγος
ΠΑΜΠΟΛΑ	58	2750	ά. Καράτσι 5)5 διά Αφρικήν
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Γιοκούάμα 26)5
ΠΑΝΑΓΙΑ	57	3373	ά. Κων(ο)πούλι 15)4 Μαρόν θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Π. Πάλμας 30)3 Π. Χάρκουρτ
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ά. Οζάκα 26)5 διά Τόκιον
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. Τζένταν 13)4
ΠΑΝΑΓΙΑ Α. (δ.)	60	13979	ά. Ρόπτερντα 1)3
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Ν. "Ορλέανη 20)5 Αλεξανδρειαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. Καλαμπάρ 21)4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	ά. Πειραιάς 1)6 διά Χοντέιντα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΤΗ	44	2681	ε. Ριγιέκα 22)5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	ά. Γιβραλτάρ 20)5 Π. Σ. Μαρία
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ά. Ρόπτερντα 20)5 διά Ντακάρ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	57	10493	ά. Σόχη Κόκη 15)4 διά "Ακαμπα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	9367	ά. Μπάραν 2)6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ά. Ματζάνας 20)4
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Μάλτα 28)5
ΠΑΝΔΩΡΑ	70	2995	ά. Λάγος 27)3
ΠΑΝΕΑ	66	4244	ά. Καράται 17)5 διά Π. Σουδάν
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	ά. Αμέρερσαν 27)5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10349	ά. Αγ. Φραγκίσκον 31)5 Ιαπωνίαν
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ			
ΦΕΙ'Μ (δ.)	64	34179	ά. Γιβραλτάρ 22)5 Τουσουνιφτλίκ
ΠΑΝΙΑΖΗ Λ.	74	14790	ά. Χόγκ Κόκη 11)4
ΠΑΝΙΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΙΑΝΗ Σ. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Βανκούδερ 28)5 διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Καζαμπλάνκα 26)5
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ά. Ντουρμπάτι 13)3
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ά. Μπάραραν 8)5
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ά. Μπ. "Άλφες 12)5
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	ε. Γουάρου 25)4
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	9202	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4498	ά. Λάγος 23)5
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. Νταύλαντ 23)5 Μπ. "Άλφες
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16100	εἰς Γιουσόδην ώπο συμπλήρωσιν
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	ε. Ελέσες 28)5
ΠΑΡΓΑ	59	10442	ε. Τσιταγκόδηκ 30)5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ά. Λάζ Πάλμας 26)5
ΠΑΡΗΣ	59	23607	ά. Ράς ές Σιδέρ 25)5 διά Ρόπτερνταμ
ΠΑΡΟΣ	61	13761	ά. Ν. "Ορλέανην 10)5
ΠΑΡΟΣ	65	6838	ά. Χόμπατ 15)5 διά Αμεθόργον
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4237	ά. Π. Πρίν 19)5
ΠΑΣΙΘΕΑ (δ.)	71	80225	ά. Κάργκ "Αίλ. 30)4 Π. ντε Μπού
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	ά. Πειραιάς 28)5 διά Ρόπτερνταμ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ	66	44411	ά. Πειραιάς 7)5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ	64	49997	άργει εἰς Γέζχορε διπό 25)1
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	ε. Κων(ο)πούλιν 17)5
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ά. Αλεξανδρειαν 30)5 διά Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Γκουασάρια 7)5
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Σ.	71	16306	ά. Γκήλογκ 27)5 διά Μπάραραν
ΠΑΥΑΙΝΑ	64	9946	ά. Λάζ Πάλμας 30)5 διά Ντυρίαν
ΠΑΥΛΟΣ Β.	51	15861	ά. Αλεξανδρειαν 3)5 διά Ελλάδα
ΠΑΥΛΟΣΤΙ			
ΠΑΥΛΟΣΤΙ	51	15861	ά. Γκαναρά 12)5 διά Οδησσόν
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	δ. Παναμά 14)5
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ά. Αμέρεραν 2)6
ΠΕΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	58	12492	ὑπό παραλαβήν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	ά. Λείκ Τσάρλι 18)5
ΠΕΛΟΥ	55	7508	ά. Π. Χάρκουρτ 19)5 διά Αμπιτζάν
ΠΕΛΟΥ	59	1863	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΜΑ	60	4865	ά. Νάντην 26)5
ΠΕΝΤΕΙΑΝ (δ.)	59	23607	ά. Γκάλεστον 15)5
ΠΕΝΤΕΙΚΟΝ (δ.)	56	24502	ά. Σαΐδ 26)5
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	ά. Πειραιάς 18)4
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	εἰς Πειραιάς ἀπό 23)11
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-			
ΣΗΣ (μ.)	76	45000	δ. Κων(ο)πούλιν 12)5 διά Οδησσόν
ΠΕΡΙΔΑΙΛΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 22)3)75
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	64	10865	ά. Τζιμπούτι 21)5
ΠΕΡΑ ΜΕΡΙΣΑΝΤ	63	10868	ά. Κομάδ Μπαίν 1)6 Π. Χώκαμπερ
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	ά. Ματάντι 1)5 διά Ντουάλα
ΠΕΡΑ	53	8231	ά. Γιβραλτάρ 25)5 διά Χαλκίδα
ΠΕΡΣΑ	66	2432	ά. Λιθόριο 26)5 διά Αλγέριον
ΠΕΡΣΕΩΡΙΟΣ (δ.)	63	33462	ά. Π. Ορλέανην 24)5
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	ά. Κάργκ "Αίλ. 12)5 διά Κοινέτρε
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	ά. Χάμπτον ρόδος 19)5
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	57	7843	ά. Καμπέλο 3)3
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ά. Μ. "Ορλέανην 25)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 2 (δ.)	52	16083	ά. Πειραιάς 19)5 διά Τόνιδα
ΠΕΤΡΟΛΑ 3 (δ.)	51	14538	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 24)3)76
ΠΕΤΡΟΛΑ 7 (δ.)	54	20745	ά. Πειραιάς 27)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	12161	ά. Πειραιάς 14)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	12101	ά. Βρέμην 5)3

ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	ά. Άμαγκασάκι 19)5	ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2676	ε. Μπαχρέν 27)5
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ά. Ντόρμπαν 22)5	ΡΟΛΙΝΓΚ	54	8590	ύπο παραλαβήν
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	15000	ά. Όζάκα 21)5 διά Φουκουγιάμα	ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	56	3863	ά. Πειραιάς 25)5 διά *'Αλεξάνδρειαν
ΠΟΠΗ Μ.	52	7209	ά. Λας Πάλμας 1)6	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3654	δ. Γιβραλτάρ 31)5 διά Λονδίνον
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	δ. Κων)πολίν 11)5	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	8146	ε. Βιζακαπατάνη 30)5
ΠΟΡΟΣ	57	8796	ά. Βόλον 25)3 διά Πειραιά	ΡΩ	54		
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	77	18500	εις Τογιούάσι ήπο συμπλήρωσιν	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Σουάμπα 7)5 διά Βομβάνη
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ε. Πειραιάς 31)5	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	δ. Σουέζ 31)5 διά Β. Κορέαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5094	δ. Π. Σαΐδ 25)4 διά Κωνστάντζαν	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ε. Λάγος 9)5
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. Βομβάνη 21)5 διά Σουέζ	ΣΑΙΝΤ ΜΑΪΚΕΑ	61	11317	ά. Καράτσι 28)5
ΙΡΙΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ Β.	64	40098	ά. Πόρτ Αρβουρ 20)5	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ε. Ακαζούτλα 27)4
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	δ. Κων)πολίν 7)5 διά Μ. Θάλασσαν	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	70	24408	ά. Κοστζακούλης 24)5 Μαντζανίλο
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ε. Ιντσόν 1)5	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	δ. Παναμά 12)4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Δάνται 28)5 διά Μπρούνομπουτελ	ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ά. Δρυεί εις Μπλακγουώτερ από 16)3
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Χόγκ Κόγκ 22)5 διά Λάγος	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	55	8992	υπό παραλαβήν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	ε. Αμεθόργον 31)5	ΣΑΛΒΙΑ	56	8670	δ. Μπρούνομπουτελ 22)4 Π. Χάρκουρτ
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	ά. Παναμά 26)5	ΣΑΜΜΕΡ ΜΠΡΙΖ	55	2588	ε. Γάνδην 31)5
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.:	59	9125	ά. Πειραιάς 10)5 διά Γιβραλτάρ	ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Μπ. "Άρες 12)5 διά Ραδένηνα
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ε. Καμπέλο 14)4	ΣΑΜΟΣ ΑΙΓΑΝΤ	71	5047	ε. Αστόντ 25)5
ΠΡΟΣΩΣ	68	34640	ά. Ξάπιπον Ρ. 17)5	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. Αμέρσαν 11)6 διά Λαμίνα
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ	55	7062	δ. Σουέζ 3)5 διά Χοντέιντα	ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ε. Ρότερντον 19)5
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ε. Έδυνος 25)5	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	ε. Μελδόνιον 23)5
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9588	ά. Κ. Τάουν 12)5 διά Γουώρου	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5687	ά. Κόπερ 29)5 διά Θέουτα
ΠΤΟΛΕΜΑΙΣ	62	10165	ά. Σιγκαπούρη 26)5 διά *'Ιαπωνίαν	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ	54	8517	ε. Πειραιάς 1)6
ΠΥΘΕΑΣ	67	4057	ά. Π. Σαΐδ 14)5 διά Ρότερνταν	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ε. Οζάκα 30)5
ΠΥΘΙΑ	72	10382	ά. Φρημάντλ 1)5 διά Σαλέφ	ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ. 68	1591	ά. Αμέρσαν 2)6	
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12881	ά. Πειραιάς 23)4 διά "Ισθμία				
ΠΩΛΙΝΑ	51	8684	ά. Λ. Πάλμας 30)5 διά Νιγρίαν				
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	15000	δ. Μπρούνομπουτελ 15)5 Πολωνία				
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	ά. Πειραιάς 28)5 Μπαντίρμα				
ΡΑΤΑΧΙΛΛΣ	70	2678	ά. Αμέρσαν 26)5 διά "Άλγεριον				
ΡΑΦΑΗΛ Μ.	54	5431	ά. Ρεοφ 19)5 Π. Χάρκουρτ				
ΡΕΑ	71	9025	ε. Κουβέιτ 9)5				
ΡΕΑ	56	4388	ά. Σιμπενί 27)4 διά Αύγουσταν				
ΡΕΑ	61	4152	ε. Αμπιτζάν 15)5				
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9400	εις Κούρδη υπό συμπλήρωσιν				
ΡΕΖΟΛΙΟΥΝ ΚΟΛΟΚ. Β.	58	13093	ά. Ταλάρα 2)4				
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	ά. Νεάπολιν 5)5 διά Σπέτζια				
ΡΕΝΑ	50	6012	εις Πειραιάς (πιοκ.)				
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ε. Ντόρμπαν 23)5				
ΡΗΓΚΑΛ (μ.)	51	12540	ά. Κολούμπια Ρ. 22)5				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ά. Λάγος 29)3				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Γιβραλτάρ 21)5 διά Περσικόν				
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΝΤΖΕΡ δ.	57	23693	άργει εις Πειραιάς από 30)4)75				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ά. Σιμπέζ 23)5 διά Καράτοι				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ	63	16810	ε. Τασταγκόκ 27)5				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ά. Φιλαδέλφειαν 22)5				
ΡΗΛΑΙΑΝΤ	77	9700	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν				
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ά. Τζένταν 24)3				
ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Μίνα Κάμπους 25)5				
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2398	δ. Κων)πολίν 16)5				
ΡΙΟ ΝΤΙ ΖΑΝΕΙΤΡΟ	57	4860	ε. Σαβδάναν 6)5				
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ε. Λάγος 20)4				
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	ά. Αμέρσαν 18)5 διά Λ. Πάλμας				
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	ά. Π. Χάρουρτ 10)5				
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	ά. Λάγος 12)5				
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Πάλμας 28)5				
ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	μετων. «ΚΑΜΕΛΙΑ Β.»				
ΡΟΖΑ Τ.	54	1931	ά. Ραδένην 5)5 διά Βεγγάζην				
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Λισσαδώνα 13)4 διά Τσαρλεστον				

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

ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	11545	ά. Νεκότεσα 20)5		ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Ν. 'Υόρκην 28)5 διά Φρήπορτ Μπ.
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9800	είς Τάιτα ώπο συμπλήρωσιν		ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΜ (δ.)	54	11582	ά. Βενετία 27)4 διά Πειραιά
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9850	ε. Ματάνζας 27)4		ΣΙΩΠΑΙ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ Δ.	57	12329	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)4
ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	δ. Παναμά 12)4 διά Μπουσάν		ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Δ.	58	12506	ά. Χάλιφας 26)5 διά Καράτσι
ΣΗ ΤΑΙΝΤ	71	10010	ά. Γιοκούάμα 23)5 διά 'Αμπιτζάν		ΣΤΟΑΤ ΡΑΙΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)5 διά Σ. Τζών
ΣΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	74	9100	ά. Κ. Τάουν 17)5		ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	έ. Καράτσι 28)5
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	10006	ά. Χόγκ Κόγκ 17)5 διά 'Ασσάμπ		ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Βακαγάμα 18)5 διά Βεγγάζην
ΣΗΜΕΙΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	6518	ά. Βόλον 11)4 διά Γκιζάν		ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	ε. Καράτσι 27)5
ΣΗΡΗΝ ΜΕΝΤ	70	3829	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΡΑΜΠΙΑ	77	2982	είς Πειραιά 17)2		ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	έ. Χεύσχαν 27)5
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΣΙΑ	77	13500	ά. Τζένταν 27)5 Μπ. Σαπούρ		ΣΥΜΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει είς Πειραιά από 14)4)75
ΣΗΣΠΗΝΤ ΜΑΣΙΕΡ	76	14530	ά. Κουβέτη 24)5 διά Τζένταν		ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	δ. Γιβραλτάρ 23)5 δι' 'Αλεξανδρείαν
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΑΝΑ	76	2723	ε. Ρόπτερνταμ 29)5		ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ε. Αλεξανδρείαν 31)5
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΙΜΑ	77	3500	ά. Πόρσγκρουν 31)5 Ρόπτερνταμ		ΣΥΝΑΥΤΙΔΙΑ	56	12558	ά. Ισκεντερούν 25)4 διά Μερσίνα
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΙΟΡΑ	76	4900	ά. Ντουμπάτη 1)6 διά Νταμάμ		ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	5081	ε. Λεμεσόδη 26)5
ΣΗΣΠΗΝΤ ΤΣΑΛΑ	76	3500	είς Τζένταν 1)6		ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. 'Αλεξανδρείαν 18)5 δι' 'Αγγλίαν
ΛΕΝΤΖΕΡ	76	2723	ε. "Αμοτερνταμ 25)5		ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	ά. Χαμπτον ρόδς 25)5 δι' 'Ελλάδα
ΣΗΤΕΙΑ	51	2332	ά. Λείσεος 21)5 διά Τύνιδα		ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ε. Χάρθιτς 1)6
ΣΙΓΑΝΤΩ Α. Σ.	70	10175	ε. "Αμοτερνταμ 25)5		ΣΥΡΩΣ	64	3902	ε. Αμεδάργον 29)5
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ε. Ρόπτερνταμ 26)5		ΣΩΚΡΑΤΗΣ	52	3225	είς Πειραιά 20)9
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	ά. Σιγκαπούρην 19)5 δι' 'Ιαπωνίαν		ΣΩΤΗΡ	62	23539	ε. Λείσεος 28)5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΓΓΛΑΝΤ	58	11452	άργει είς Πειραιά από 4)3)76					
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	δ. Σουέζ 18)5 διά Περσικόν					
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ά. Λονδίνου 21)5 διά Λάγος					
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ε. Βομβάνη 21)5					
ΣΙΑΒΕΡ ΛΑΪΤ	56	6739	ά. Μπιλμπάο 2)5					
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ-Υ	69	9305	ά. Μαρακάϊπου 27)4 διά Γκουάρια					
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΗΤΣ	51	6973	δ. Κων(πολίν 24)4 διά Γαλάτοι					
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	δ. Σουέζ 31)5 δι' 'Ακαμπι					
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ε. Λονδίνου 31)5					
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Σιγκαπούρην 29)5					
ΣΙΝΤΥ	70	18287	ε. Λάγος 21)5					
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Μπέρα 21)5					
ΣΙΦΩΝΟΣ	58	13872	ά. Γκάλθεστον 5)5					
ΣΙΦΩΝΟΣ	62	3097	ά. Μόντρεαλ 10)5					
ΣΚΑΠΟΥΓΙΑ	76	19150	ά. Άλμπερον 25)5 διά Νιούπορτ					
ΣΚΑΠΟΥΓΙΝΤ	70	9077	ά. Παναμά 27)5					
ΣΚΑΠΛΑΙ-ΙΚ	53	3899	ε. Μαλάγκα 2)6					
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Μπόποτα 30)5 Κόρ δι' 'Αμάγια					
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	ά. Θάντερ 29)5 διά Τολέδο					
ΣΚΑΠΝΟΡΤ	66	25742	ά. Μπαλάο Τέρη, 21)5 διά Καλάσ					
ΣΚΑΠΝΤΕ-ΙΑ	76	19451	ά. Ρόπτερνταμ 26)5 διά Κή Γουέστ					
ΣΚΑΠΤΡΕ-ΙΝΤ (δ.)	60	21130	ά. Ρόπτερνταμ 25)5 διά Μπορτώ					
ΣΚΑΠΚΙΛΛ	61	12012	ά. Γκότεμπουρκ 20)5 διά Λουάντα					
ΣΚΑΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Παρανάγον 23)5 διά Πειραιά					
ΣΚΑΙΑΘΟΣ	54	1856	ά. Χαλίκια 5)5 δι' 'Αλγερίαν					
ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	ά. Σεύχελης 28)5 διά Ντουμπάτη					
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Αμεδάργον 26)5 διά Ρίο 'Ιανέριο					
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Πασάγιες 25)5 διά Καζαμπλάνκα					
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	ά. Φιλαδέλφειαν 23)5					
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9661	ε. Λάγος 5)3					
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ-ΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ά. Ναγκόγια 25)4 διά Λουάντα					
ΣΟΒΕΡΕ-ΙΝ ΡΟΥΜΠ	58	4403	ά. Πειραιά 14)5 διά Λαττάκια					
ΣΟΒΕΡΕ-ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Κων(πολίν 5)5					
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	δ. Σατή 30)5 διά Ρόπτερνταμ					
ΣΟΥΑΝ ΑΕΙ-ΙΚ (δ.)	61	20433	δ. Κων(πολίν 20)5 δι' 'Οδησσόν					
ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ	49	1396	ε. Γκιζάν 25)5					
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Όρλεανην 25)5					
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Σάρι 11)5 διά Μεραίνα					
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	ά. Λάγος 11)5					
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΠΡΑΙ-ΙΝ	56	10483	ε. Πειραιά 10)2					
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑ-ΙΖ	56	10271	ε. Κουβέτη 11)5					
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	ε. Μπιλμπάο 24)5					
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ε. Στετίνον 30)5					
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	ά. Ρηγιέκα 30)5 διά Πειραιά					
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Πειραιά 8)4					
ΣΟΥΑΙ (δ.)	55	16260	ά. Σαδόνα 1)6 διά Λά Σκίρα					
ΣΟΦΙΑ	60	8251	ά. Αμπιτζάν 16)4 διά Μονρόδια					
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά. Πειραιά 29)5 διά Νταμάρ					
ΣΟΦΙΑ	53	2605	ά. Ρηγιέκα 6)5 διά Ταρτούς					
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Τούμπατέκια 15)5 διά Τρίπολιν					
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ	62	14622	ε. Ήστ Λόντον 28)5					
ΣΟΦΙΑ Τ.	53	2756	είς θεσίν 26.32 Β. — 50.14 Α. 1)5					
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ά. Ρεσιφ 16)5 διά Φορταλέζα					
ΣΕΑΝΙΚ II	77	16400	ά. Νιούπορτ 28)5					
ΣΠΑΡΤΟ	67	13603	όποιο παραλαβήν					
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11962	ά. Κ. Τάουν 26)5 διά Πειραικόν					
ΣΠΙΡΙΤ ΟΦ 77	59	2881	ε. Βαλένθια 24)5					
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Πειραιά 21)5					
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	ά. Μεθόλ 30)5 δι' 'Αργκόλ. Τέρυ.					
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ μ.	70	54810	ά. Όρλεανην 6)5					
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά. Τούρλεστον 31)5					
ΣΤΑΒΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	άργει είς Πειραιά από 25)7)75					
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Ανκορέτης 12)5 διά Λά Αντζελές					
ΣΤΑΛΑ 2	68	22118	δ. Κων(πολίν 19)5 διά Κωνσταντζάν					
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.	72	8878	ά. Μπρούνισμποτελ 27)5 διά Ρίγα					
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Σουαίμπα 30)5 δι' Εδρώπων					
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	δ. Σατή 11)5 διά Ταρτούς					
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Δάντσικ 27)5 διά Ν. 'Ορκην					
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Οζάκος 28)5 διά Νταμπιέρ					
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	ά. Γκλάντοντος 15)5 διά Βαλτιμόρην					
ΣΤΑΡ Κ.	61	13255	ά. Ρόπτερνταμ 27)5					
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Ντιέγκο 15)5 διά Μελβούρνην					
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Κ. Τάουν 22)5 διά Σιγκαπούρην					
ΣΤΑΡ ΛΑΪΤ	61	13209	ά. Παναμά 29)5					
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Γκλάντοντος 9)5 διά Κίτιματ					
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Ναπέρα 1)6 διά Γκήλογκ					
ΣΤΑΡ ΠΡΑΙ-ΙΝΤ	62	15649	ά. Βανκούθερ 30)5					
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-ΝΟΣ (δ.)	66	164691	ά. Τείμπλ Μπαΐ 12)3					
ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	44726	άργει είς Π. δφ Σπαίην από 21)3					
ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	45966	ά. Φιλαδέλφειαν 14)5 διά Μπονάιρ					
ΣΤΕΛΛΑ	54	3333	δ. Π. Σατή 15)5					
ΣΤΕΛΛΑ	57	15119	ε. Τζένταν 18)5					
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	54	8971	ε. Ηστ Λόντον 31)5					
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	54	7512	ε. Κολόμπι 31)5					
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	ά. Νιουσφέρεν 31)5 διά Λά Πάλμας					
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	6678	ε. Σεύδα 29)5					
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	8953	ε. 'Ακαζόύλαν 30)4					
ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΜ (δ.)	54	12281	ά. Λεισεος 21)5 διά Ελλάδα					
ΣΤΡΥΜΩΝ	68	9800	είς Τοίτα ώπο συμπλήρωσιν					
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	10016	ά. Μπαΐπον 26)5					
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	10053	ά. Σιγκαπούρη από 4)3)76					
ΣΥΜΩΝΙΑ (δ.)	60	13500	ά. Τζένταν 27)5					
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	56	10006	ά. Χόγκ Κόγκ 17)5					
ΣΥΡΩΣ	64	10006	ά. Χόγκ Κόγκ 17)5					
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	52	12729	ά. Υόρκην 28)5 διά Φρήπορτ Μπ.					
ΣΩΤΗΡ	62	11582</td						

ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	δ. Παναμά 25)5 διά Ρόττερνταμ
ΤΡΙΤΩΝ	63	11070	ά. Αμπιτάν 28)4 Π. Χάρκορφ
ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	εις θέσην 33.23 Β - 12.49 Δ 14)10
ΤΣΑΛΑΜΕΝΤΖΕΡ			
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ε. Σαουθάμπτον 3)2
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44895	ά. Τεργέστην 30)5
ΓΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Μπ. Σαπόρο 17)4
ΙΣΕΡΡΥ	76	13600	εις Νιούκαστλ 21)5 Ρόττερνταμ
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13600	εις Κούρε όπω συμπλήρωσιν
ΤΣΗΦΗ ΚΟΑΚ(Η)ΝΗΣ δ.	64	52868	ά. Τζεντέλ Ντ. 23)5 Βιλέμσχαφεν
ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	18460	δ. Π. Σαδί 26)5
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Τζάκοσιθιλ 31)5 διά Κιουρασάο
ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Νταμάρ 26)5 διά Κολόμπο
ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΑ	58	10499	ε. Βηρυτόν 11)5
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Λάγος από 1)9)75
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	ε. Μπ. "Άρες 13)5
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Μπ. "Άρες 16)5 Ρόττερνταμ
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ.	77	42000	εις Σπαλάτον όπω συμπλήρωσιν
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9392	ε. Π. Σαδί 28)5
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Π. Κελάγκ 26)5 διά Νιούπορτ
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ά. Σιγκαπούρην 22)5 διά Μπουσάν
ΦΑΙΔΑΡΑ	66	15565	ε. Δάνται 30)5
ΦΑΙΔΑΡΑ Ε.	54	13981	εις Λάγος 26)3
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ε. Λάγος 2)5
ΦΑΙΗ Κ.	60	10388	ε. Χούλ 1)6
ΦΑΙΗ III	57	6674	ά. 'Αλεξανδρειαν 29)4
ΦΑΛΚΟΝ	77	14100	εις Τσίτα όπω συμπλήρωσιν
ΦΑΛΑΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ά. Κοατζακαλόκος 22)5
ΦΑΛΑΜΟΥΘ	59	9830	ά. Βαλτιμόρην 22)4 διά Βραζιλίαν
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	7156	δ. Ρόττερνταμ 10)5
ΦΑΝΗΣ	55	3382	ε. Τζουν 30)3
ΦΑΝΤΑΣ Ζ. (δ.)	74	23123	ε. Τσιταγκόκ 1)6
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	ά. Ντακάρ 30)4 διά Καλαμπάρ
ΦΑΣΤ ΜΠΡΙΖ	52	4615	ά. Ντακάρ 23)5 διά Π. Τζεντίλ
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ II	53	4383	ά. Σπατέλε 24)4 διά Λάγος
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Γιοκογάμα 17)5 διά Γιαβάτα
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ά. Μπρούνουμπούτελ 27)5 διά Στεττίνον
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ	69	12748	ά. 'Εσκουμιν 22)5 διά Π. Κελάγκ
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ε. Μπάρι 21)5
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Λάγος 16)5
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	ά. Ράς ες Σιδήρ 7)5 διά Αύγουσταν
ΦΙΛΙΑ	58	10687	ά. Σάφι 15)5 διά Μπατίριμα
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ά. Τζεμπέλ Ντάκα 24)5 διά Τσιταγκόκ
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ά. Χάρβρην 28)5 διά Μπορτών
ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Μαυρικίουν 31)5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2569	ά. Καράτσι 26)5
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Χακάτα 17)5 διά Κόμπε
ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. 'Αιμέρεραν 21)4 διά Π. Καμπέλο
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. 'Αιμέρεραν 26)5
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Ντώριμαν 17)5 διά 'Αιμέρεραν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4578	ά. Μπαριάπάτος 14)5 διά Ντομίνικα
ΦΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Κουβέτι 8)5 διά Μπαχρέν
ΦΟΙΝΙΕΣ	69	11489	ε. Σιγκαπούρην 23)5
ΦΟΙΝΙΞ	48	3265	άργει εις Καράτσι από 19)11
ΦΟΙΝΙΞ I.	76	10256	ά. Νέαπολιν 1)6
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	ε. Μπ. "Άρες 13)5
ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ	67	3971	δ. Π. Σαδί 8)5 διά Τρίπολιν
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Ντάρμπριαν 13)5
ΦΡΑΝΚ	70	2997	ε. Καζαπιάλκα 27)5
ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ά. Μομπάσα 28)5 Ντ. ές Σαλάμ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9386	ε. 'Αμπαντάν 24)5
ΦΡΕΝΤΣΙΠ ΜΠΙΓ-			
ΚΙΝΙΚΗ	62	1910	ά. Καλαμπάρ 12)5 διά Μπάτα
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. 'Αιόι 26)4

ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	ά. Ταραγκόνα 26)5 διά Χοντέντα
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ε. Λισασδώνα 23)5
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ά. Τζάκοσινθ 1)5 διά Βενεζουέλα
ΦΡΟΝΗΣΗΣ	71	10010	ά. Κολούμπια ρ. 25)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	δ. Πόρτ Σαθ 28)4
ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Ρ. 'Ιανέρο 14)5 διά 'Αλγερίου
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Χόγκ Κόγκ 15)4 διά Λάγος
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει εις Πειραιά από 4)3)75
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. 'Αιμδύργον 29)5
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ε. Σιγκαπούρην 6)4
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. 'Αβίλες 21)5 διά Μόμπιλ
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	32511	ά. Μπ. 'Αύρες 23)5 διά Ρόττερνταμ
ΧΑΙ·ΙΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	72	3446	ά. Ρόττερνταμ 12)5 διά Βραζιλίαν
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6724	ά. Άσα Πάλμας 28)5 Βάλδις Μπαή
ΧΑΛΙΦΑΞ (δ.)	62	32878	ε. Σιγκαπούρην 26)5 διά Μπ. Μασάρ
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	άπο παραλίδην
ΧΑΡΑΛ. Μ. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Λαμέ 19)5
ΧΑΡΑΣ (δ.)	60	29120	άπο παραλίδην
ΧΑΡΙΣ	65	5255	ά. Λάγος 20)5
ΧΑΡΙΣ II	55	4721	μετων. «ΑΝΟΓ»
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Θέουτα 28)5 διά Ρεσιφ
ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Μπούλεν Μπαίν 25)2 διά Φρήπορτ
ΧΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤ	69	10016	ά. 'Οταρού 26)5 διά Τομακομάι
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ε. Γιοκογάμα 24)5
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Π. όφ Σπαίην 29)5 διά Βενεζουέλα
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Σαίν Τζον 26)5
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Ν. 'Ορλεάνην 13)5 Κόρπ. Κρίστι
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Καμπέλο 22)3
ΧΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΑΩΡ	68	10121	ά. Πόρτ 'Αρθουρ 12)5
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Γέλα 26)4
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Κατζακοάλκος 23)5
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 30)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΧΙΟΝΑ	55	2224	ά. 'Αλεξανδρειαν 30)5 διά 'Ελλάδα
ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Μαντούν 20)5
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Θέουτα 23)5 διά Ρεσιφ
ΧΛΟΗ	75	16421	ά. Παναμάδ 22)4 διά Κασισιούγκ
ΧΟΛΑΝΤ	61	5876	ε. Λισασδώνα 31)5
ΧΟΟΥΠΙ	48	2947	άργει μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΟΟΥΠΙ ΣΗ (δ.)	58	13530	ά. Γιβραλτάρ 18)5 διά Σικελίαν
ΧΟΟΥΠΙ ΣΚΑ·Υ· (δ.)	59	12597	ά. Ν. 'Ορλεάνην 26)5 διά Σαντιάγκο
ΧΟΟΥΠΙ ΣΤΑΡ (δ.)	55	10553	ά. Πειραιάδ 11)5
ΧΟΥΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Γουώρου 5)5
ΧΗΡΣΤΟΣ	56	8001	ά. Γιβραλτάρ 31)5 διά Καράτοι
ΧΗΡΣΤΟΣ Κ.	53	1548	άργει εις Πειραιάδ από 5)12)75
ΧΗΡΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Γιουροπόρτ 28)5 διά Γκότενμπουργκ
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	70	4357	ε. "Ααλμποργκ 25)5
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣ-			
ΞΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	ά. Θέουτα 26)5 διά Ραθέννα
ΧΡΙΣΤΙΝ (δ.)	62	31050	ε. Χιούστον 29)3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ά. Μπιλμπάδ 18)4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	ε. Ρόττερνταμ 17)5
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Καζαπτλάνκα 22)5
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	άργει μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2803	ά. Πρέστον 28)5
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Κωνιπολιν 8)4 διά Ρωσίαν
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	ά. Σουέζ 7)5
ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	άργει μεσογειακάς μεταφοράς
ΨΑΡΑ	56	8420	ά. Βομβάρην 25)5
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ά. Κόμπε 30)5
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. 'Αιμπού Ντάμπι 22)5 Αδστραλίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ε. Χαλκίδα 11)5

Τα ύπο δευτερεύοντα σημεία

(Πλοϊα σημειούμενα διά δευτερεύοντο (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)

(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμάδ — Τα ύπολοιπα φέρουν την λιθεριστήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ ... 64	10472	ά. Γιοκοχάμα 17)2 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-		
ΑΣΤΑΣΗ ... 69	9436	ά. Κούς Μπαίν 8)5 διά 'Ιράν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ ... 69	10625	ά. Σάντος 24)5 διά Ταματάδε
ΑΓΓΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) ... 56	20153	ά. Πειραιά 27)4
ΑΓΓΑ ΛΑΔΑΣΣΗΝΗ κ. ... 54	8120	ε. Ντουμπάι 29)5
ΑΓΓΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)* ... 55	1487	ε. Μίνε Χαλί 21)5
ΑΓΓΑ ΣΚΕΠΗ (κ.) ... 58	3837	άργει μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)* ... 59	27122	άργει εις Πειραιάδ από 19)5)75
ΑΓΓΙΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)* ... 56	8130	ά. 'Ιμπιούμπα 26)5 διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. δ. ... 56	20140	ά. Σιγκαπούρην 12)5 διά Π. Κελάγκ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. ... 44	1902	άργει μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. ... 55	1600	ά. Σάν Αντόνιο 12)5
ΑΓΓ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. κ. ... 50	2167	ά. Καστέλον 17)5 διά Μελίδα
ΑΓΓ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ. ... 67	3373	ά. Τόκιο 6)4 διά 'Αθάνα
ΑΓΓΑΔΑΣΤΟΣ (κ.) ... 58	1095	ά. Πειραιάδ 6)12
ΑΓΓΑΙΑΤΙΚ (π.) ... 73	18328	ά. Κεμπέκ 27)5 διά Ρόττερνταμ
ΑΕΛΩΜ (δ.) ... 57	20745	άργει εις Πειραιάδ από 14)6)74
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) ... 54	1202	ά. Παναμά 14)5
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΟΥ κ. ... 56	13669	ά. Ριγιέκ 27)5 διά Νοβορωσίκην
ΑΘΕΝ (κ.) ... 46	3921	ά. Σόδα 27)5 διά 'Ιστανλαν
ΑΘΕΝΣ ... 70	8825	ά. Μπουένος 'Άρες 18)5
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ κ. ... 58	5596	ά. Πειραιά 10)5 διά Τρίπ. Λιθάνου
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΙΔΗ (κ.) ... 54	5130	ά. Κουτούκιο 6)5
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.) ... 54	5063	ά. Κωνιπολιν 21)5
ΑΘΕΝΣ ΣΗ (κ.) ... 61	4903	ά. Λάρι Πάλμας 27)5 διά Ντακάρ
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ·Υ· (κ.) ... 59	7115	ά. Λάγος 13)5
ΑΘΗΝΑ (μ.) ... 64	30682	ά. Χόδι 6)5 διά Γκουαγιακίλα
ΑΘΗΝΑ Β. (κ.)* ... 57	10499	ά. Κωνιπολιν 9)10
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) ... 67	44708	άργει εις Πειραιάδ από 15)2)75
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ. ... 72	106623	ά. Φορκάντος 25)5 διά Γουρούπορτ
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) ... 62	9943	ά. 'Αλεξανδρειαν 4)5 διά Ν. 'Υδρην
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) ... 61	31869	ά. Πόρτ Σαδί 21)5
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ Κ.δ. ... 56	12447	άργει εις Πειραιάδ από 3)7)75
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ Κ.δ. ... 51	8675	άργει εις Πειραιάδ από 14)5)75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ·Υ· ... 59	8724	ά. Μπουσάν 18)5

ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ·	67	27168	ά. Ν. Ὁρεάνην 14)5 διά Σάντος	ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.)	50	13066	ά. Θέσσαλο 9)5 διά Ρ. Ἰανέρο
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25433	έ. Ιππόσαν 18)4	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Χόγκ Κόρχ 19)5 διά Μταμάρ
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	25168	έ. Μαπούτο 1)6	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ	74	128398	ά. Τέμπλ Μπ. 19)5
ΑΚΟΥΓΙΛΑ ! (κ.)	68	25155	δ. Γιβραλτάρ 1)6 διά Ρόπτερνταμ	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ	74	128399	ά. Ρ. Τανόύρα 8)5
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	3388	ά. Λίθορντα 29)5 διά Γιφραλτάρ	ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	έ. Ν. Ὁρεάνη 24)5
ΑΚΡΩΝ (π.)	59	14722	δ. Γιβραλτάρ 16)2 διά Καντίν	ΑΤΑ. ΜΠΑΡΚ (δ.)*	68	48936	άργει εἰς Πειραιάς από 19)1)75
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	ά. Μπ. Μπλάνκα 24)5 Ἀντοφαγκάστα	ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	ά. Ρ. Τανόύρα 2)5 Γιουροπόρτ
ΑΚΤΗ (δ.)*	37	5272	ύπό παραλαβήν	ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	έ. Μπουσαν 31)5
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	56	10287	άργει εἰς Πειραιάς από 18)3)75	ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΟΡΕΡ	68*	35823	ά. Γκαλεότα Π. 16)5 διά ΗΠΑ
ΑΛΕΑ	57	11929	δ. Σουέζ 17)5	ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	104561	έ. φώς 1)6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	8824	ά. Σιγκαπούρην 16)5 διά Ἰαπωνίαν	ΑΤΤΙΚΟΝ (κ.)*	56	1803	έ. Βρέμην 29)5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (χ.δ.)	55	44646	δ. Φριπόρη 2)4 διά Ἰταλίαν	ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	ά. Κ. Τσουν 18)5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	12380	δ. Κων/πολιν 24)5				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.	51	2593	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ- ΣΗΣ (δ.)*	77	126000	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ- ΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Γένοβα 29)5 διά Κουδίν "ΑΙλ.	ΒΑΚΧΙΣ (κ.)'	50	2494	δ. Σουέζ 9)4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	έ. Λάγος 19)5	ΒΑΛΜΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ-	58	10057	έ. Πειραιάδ 11)5
ΑΛΕΣΗΣ *	51	2983	ά. Κορίντα 13)3 διά Γκουαγιάμας	ΒΑΛΜΙΑΝΤ	60	9088	έ. Ἀμπέρσαν 28)5
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	67	14845	ά. Σεβόνα 31)5 διά Σφάξ	ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	έ. Πειραιάδ 27)4
ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	56	6020	δ. Πόρτα Σαΐδ 9)5	ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ.	51	2501	εις Νεάπολιν από 26)6)75
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2630	έ. Χαλκίδα 12)5	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	ά. Ἀντεν 28)5 διά Ἀλεξανδρείαν
ΑΛΚΑΝ-	66	27985	ά. Δάλι Πάλμας 6)5 διά Βιτόρια	ΒΕΛΑΝΤΑ*	57	10311	έ. Ἀντεν 30)4
ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.)	56	1802	δ. Βρέμην 25)5 διά Λάγος	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Ρόπτερντα 28)5 διά Σούσα
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11826	έ. Βαρκελώνη 23)5	ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	έ. Τζένταν 18)5
ΑΛΛΕΙΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ρ. Τανόύρα 30)4	ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	ά. Τεργέστην 24)4 διά Ταρτούς
ΑΛΑΜ (κ.)	41	9097	ά. Καντίζ 24)5 διά Ἀθάνα	ΒΙΟΛΑΝΤΟ Ν. ΓΟΥ-	64	4281	έ. Ταλλίν 7)5
ΑΛΑΜΙΑ (δ.)	61	22671	δ. Φριπόρη (Τέλας) 25)5	ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	ά. Μπόνι 10)5 διά Κιουρασάο
ΑΛΑΦΑ (κ.)	43	9159	δ. Σουέζ 16)5	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	άργει εἰς Χαλκίδα από 19)3)76
ΑΛΑΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λιθ. 64	1715	ά. Κίκ'ς Λούν 20)5 διά Τρίπολιν	ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΑΦΑ ΚΟΝΒΕΥ'ΟΡ λ. 66	2274	ά. Θέουταν 25)5	ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει εἰς Χαλκίδα από 27)5)75	
ΑΛΑΦΑΤΡΑΝΣΠΟΡ				ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	δ. Σουέζ 27)4
ΤΕΡ (λιθ.)	65	1708	ά. Λεμεσόδον 28)5	Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Γένοβα 13)5 διά Π. Ὁρντάς
ΑΛΑΦΡΑΝΤ (κ.)	57	3826	ά. Ρόπτερντα 25)5 διά Λεμεσόδον	ΓΑΒΒΡΙΑ Ι. (κ.)*	50	5406	ά. Λεισόες 28)5 διά Σαντάντερ
ΑΜΑΡΙ (κ.)	68	1165	ά. Μπρούνουποτελ 28)5	ΓΑΒΒΡΙΑ ΙΙ. (κ.)*	55	6504	έ. Λάγος 29)4
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ά. Ρ. Τανόύρα 12)5	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	έ. Ν. Υόρκην 11)5
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	έ. Βομβάνη 25)5	ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	έ. Μόκα 28)4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9291	έ. Π. Νούρα 22)5	ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	ά. Ήσο Λόντον 13)5 διά Δ. Ἰνδίας
ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΑΡΜΠΗΣ (ι.)*	67	42439	ά. Κων/πολιν 27)4 διά Ρουμανίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)*	70	1482	ά. Λαντόντ 1)6	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Χάλιφας 24)5 διά Ἀρούμπα
ΑΝΔΡΕΑΣ Α. (κ.)*	54	1114	ά. Αμπέρσαν 23)5 διά Βηρυτόν	ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)*	54	1890	ά. Θεο/νίκην 19)5
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ (κ.)	52	6989	δ. Σουέζ 23)5	ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1116	ά. Μεσόουα 14)6 διά Ἀσσάμπ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ ιαν.	67	4037	δ. Γιβραλτάρ 23)5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	67	21192	ά. Πανασία 23)5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	εις Γκόλντενχορν από 31)1)76
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. Ρ. Τανόύρα 3)5	ΓΕΩΡΓΙΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Γιβραλτάρ 22)5 διά Μπωμόντ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	έ. Σιρκόχαμα 14)5	ΓΙΟΥΝΙΑΚΑ (κ.)	56	10774	έ. Πενάγκ 22)5
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	έ. Βανκούρε 1)6	ΓΙΟΥΝΙΦΩΡΣ (κ.)*	56	8636	ύπο παραλαβήν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΝ	73	13753	έ. Κολόμπο 23)4	ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	ά. Σαΐδ 11)5 διά Γιαρίμκα
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ.	76	177304	ά. Ρ. Τανόύρα 28)5	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)*	64	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΙΓ	68	21426	ά. Ρόκο Π. 9)5 διά Νορβηγίαν	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ· κ.	63	7311	ά. Κων/πολιν 1)5
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ά. Αντζελες 3)5 διά Μπουσάν	ΓΙΟΥΡΟΠΤΡΕ· ΙΝΤΕΡ κ.*	50	8280	ά. Αντεν 15)5
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ	68	21418	ά. Ξάπον Ρ. 2)15 διά Βραζιλίαν	ΓΙΩΡΓΟΣ Π. (κ.)*	48	6800	ά. Λάδι Πάλμας 22)4 διά Γουώρου
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ά. Βερνόν 11)5 Μ. διά Ἀχανάν	ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΘΙΑ (κ.)*	64	10864	έ. Αμπέρσαν 14)5 (ἐπισκ.)	ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΑΙΑ (κ.)*	60	2269	ά. Λάγος 28)4 διά Τέμα
ΑΝΚΟ ΗΑΙΑΣ (δ.)	58	12239	ά. Αλεξανδρειαν 31)5	ΓΚΑΡΠΑΝΤΙΑΝ (κ.)	53	1764	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	ά. Επιρραίσ 30)5	ΓΚΙΖΕΛΑ (κ.)*	52	6576	εις Ταλκαρχουάνο από 10)12
ΑΝΝΑ (δ.)	57	25441	ά. Μ. Σαύντ 10)5	ΓΚΑΟΡΙΚ (κ.)	67	48747	ά. Τάρατος 5) διά Ζουετίνα
ΑΝΝΑ Μ.	75	14983	ά. Αιλέρσαν 1)6 διά Χάμιλτον	ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΠΗΣΤΗΣ (κ.)	56	5485	ά. Π. Σαΐδ 28)5 διά Μεσόγειον
ΑΝΝΑΜΙΝΑ Κ. (κ.)*	63	1198	ά. Βενετίαν 21)5 διά Ριγιέκα	ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΡΡΟΥΝ Ζ. δ.	59	30384	ά. Ράδι Τανόύρα 30)4
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	εις Πειραιάδ 20)3	ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥ· ΑΡΧ. κ.*	56	8750	ά. Γιβραλτάρ 31)5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ.	56	3990	εις Πειραιάδ 19)2	ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥ· ΑΡΧ. κ.*	74	3380	ά. Μαντράς 1)5
ΑΝΤΖΕΙΚ (δ.)	59	15397	άργει εἰς Πειραιάδ από 23)5)75	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ· ΙΝΤΕΡ κ.*	73	6415	ά. Νταμάρι 12)5
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	ά. Ρίγεστον 6)5 διά Π. Σουδάν	ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	69	2993	ά. Σ. Λούσιο 12)5
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθένων)	48	4289	ά. Βαρκελώνη 1)6 διά Ἀθάνα	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΣΕΝΤ	69	22998	ά. Μπάχια Μπλάνκα 28)5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	53	8202	έ. Τεργόστην 1)6 Μ. διά Αχανάν	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Τζένταν 18)5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	έ. Ξαθόι Μηδώριαν 23)5	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ά. Λάδι Πάλμας 14)5 διά Μπ. Ἀύρες
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΙΙΙ	77	38800	έ. Γάνδην 28)5	ΓΚΡΕ· ΙΣ ΜΠΟΝΝΥ Κ. *	57	1009	ά. Καλαμπάρ 21)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ά. Μαλάκης 5) διά Λάγος	ΠΑΡ (κ.)*	56	1477	ά. Καλαμπάρ 6)5
ΑΟΥΡΕΙΑ (κ.)	56	5593	έ. Γουώρου 8)3	ΓΚΡΕ· ΙΣ ΣΕΥ· ΑΡΧ. κ.*	53	1313	ά. Τζένταν 12)5
ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ	63	9733	ά. Ροζάριο 16)5	ΠΑΡΕΝΤΑΣ ΕΛ-			
ΑΠΟΛΛΟΔΡΩΣ	72	13120	ά. Σονιέ 31)5	ΞΑΝΤΗ (κ.)	54	2889	ά. Γιβραλτάρ 31)5
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	ά. Γάνδην 22)5	ΓΚΡΕ· ΙΤ ΜΩΡΙΣ (κ.)*	59	5051	ά. Σουέζ 23)5
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	ά. Γάνδην 14)5	ΓΚΡΕ· ΙΤ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	58	5065	έ. Λάγος 4)4
ΑΠΟΣΤΟΛΙΑΝ (κ.)	58	10369	ά. Ν. Ὁρεάνη 24)5	ΓΚΡΗΝΗ ΣΚΑΥ· (κ.)*	55	1308	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	39	3371	ά. Παλέρμο 3)2 (ἐπισκ.)	ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Σάντος 24)5
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	3381	ά. Χούγκ Κογκ 30)5 διά Ἰαπωνίαν	ΓΛΑΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ά. Π. Καμπέλο 6)5 διά Μαρακάτιπο
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	56	10180	άργει εἰς Πειραιάδ από 1)5)75	ΓΛΟΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ά. Κολούπια ρ. 18)5 διά Ἀιτωνίαν
ΑΡΓΟΛΙΣ	64	28313	ά. Σ. Σαΐδ 28)4	ΓΟΥΑΙΗΝ Β. (δ.)	58	13010	ύπο παραλαβήν
ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ά. Π. Κέμπτλα 7)5 διά Ἰαπωνίαν	ΓΟΥΕΣΤΟΥΓ! ΝΤ	70	11329	ά. Π. Καρτέλ 20)5 διά Νιγηρίαν
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ά. Σουάπτο 6)5	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΩΣ ΙΙ	75	19393	έ. Ν. Ὁρεάνη 25)5
ΑΡΓΩ ΠΟΛΛΟΥΞ	66	25291	ά. Καστίλια 15)5 διά Ντάντεν	Γ. ΚΑΙ· ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Α. Αμπιτσούλα 27)5 διά Τούμπα
ΑΡΓΩ ΤΡΕΓΙΤΕΡ (δ.)	57	15406	ά. Παλέρμο 3)2 (ἐπισκ.)	Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Σ. Ράντιγκ Πόλιν 2)5 Φρήπορτ Τέξ.
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ά. Παναμά 14)4 διά Ἀθάνα	Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	ά. Ν. Ὁρεάνη 27)5
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	ά. Ν. Ορεάνη 24)5	Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	άργει εἰς Πειραιάδ από 16)1)75
ΑΡΙΕΤΤΑ ΔΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	άργει εἰς Ν. Υόρκη από 1)4)75	Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ· ΤΟΡ	67	22549	έ. Βενετία 2)6
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ά. Αμδόνγο 31)5	Γ. ΝΑΥΤΙΑΣΟ	67	23064	ά. Γιβραλτάρ 20)5 διά Κάμσαρ
ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ	77	11400	ά. Καρπάγενην 14)5	Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ· ΙΤΟΡ	68	22513	ά. Κολούπια ρ. 6)5 διά Ἄραν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΙΔΗΣ	77	11400	ά. Κορτέμπο 13)5 Π. Καμπέλλο	Γ. ΝΕΙ· ΜΠΟΡ	68	23064	ά. Γιβραλτάρ 9)5 διά Κάσαρ
ΑΡΙΣΤΟΤΟΝΙΔΑΣ*	77	4303	ά. Κορτέμπο 17)4 διά Λάγος	Γ. ΝΕΙ· ΤΣΑΡ	67	23064	ά. Πειραιάδ 24)5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.	52	14303	ά. Γιαρίπεκα 17)4 διά Λάγος	Γ. ΝΙΟΥΣ</			

ΔΗΑΟΣ	59	9493	Ε. Π. ντέ Μπούκ 27)5	
ΔΗΜΗΤΡΑ (κ.)	66	2979	άνεχ. Ντακόρ 14)5 διά Μπισάου	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	είς Πειραιά (έπισκ.)	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ά. Μπωμών 11)5	
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (κ.)	52	8202	ά. 'Αμπιτζάν 10)5 διά Π. Χάρκουρτ	
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756	ά. Γουάρο 8)3	
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.	68	54513	Ε. Λιοσσαδάνα 29)5	
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ά. Πειραιά 5)3	
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	δ. Κων(υ)πολιν 20)5	
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Ρ. Τανόρα 26)5	
ΔΩΤΩ	68	35191	ά. Χάμπτον Ρ. 25)5 διά Παναμά	
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	δ. Σουέζ 27)4 διά Τζένταν	
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. 'Ιμπρινχαμ 29)5 διά Περικόν	
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Ρ. Τανόρα 21)5 Γιουροπόρτ	
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	52	1157	ά. Πειραιά 6) διά Λιθόπην	
ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.)	65	42377	ά. Ν. 'Ορλεάν 29)3	
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4801	ά. Τασγκουαράμας 24)5 διά ΗΠΑ	
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ά. Ντακάρ 19)5 (έπισκ.)	
ΕΛΕΙ ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΛΕΙ ΙΣΤΡΙΑ VII μ.	55	16207	άργει είς Πειραιά (άπο 11)1)75	
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ά. Πίνελ Ρ. 14)5 διά Βενεζουέλα	
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	ά. Λεμεσόσην 20)5 διά Πειραιά	
ΕΛΕΝ *	67	27989	δ. Παναμά 21)5 διά Σ. Νικόλας	
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	Ε. Τζένταν 2)3	
ΕΛΕΝΗΜΑ (κ.)	51	2133	δ. Όπο παραλαβήν	
ΕΛΕΝΟΣ (κ.)	45	1589	δ. Σουέζ 5)4	
ΕΛΕΡΑΝΤΑ *	73	17830	ά. Λονδίνον 30)5	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.	74	132034	ά. Κάρκυρα 4)5 διά Σ. Κρουά	
ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	ά. Μπαρέλιν 21)5 διά Κολόμπο	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	μετων. «ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ»	
ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά. Ν. 'Ορλεάν 18)4 'Αλεξανδρείαν	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ				
ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	δ. Παναμά 29)5	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ				
ΚΟΝΚΕΣΤ	77	24000	ά. Κολούμπια Ρ. 29)4 διά Ιράν	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ				
ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Μπιλιγκράμ 29)5	
ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	52	8194	δ. Σάδι 17)5	
ΕΛΛΗΝ *	56	10312	έμμει είς Πειραιά 31)3)75 (έπωλ.)	
ΕΛΛΥ Ζ. (κ.)*	59	1587	ά. Κενίτρα 17)5 διά Γιεραλτάρ	
ΕΛΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	δ. Μπρονημπούτελ 20)5	
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	ε. 'Αμπο Ντ. 24)4	
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	άργει είς Πειραιά (άπο 4)2)75	
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά. Η. Σάδι 30)5	
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΛΑΡΟ ι.	64	29396	άργει είς Πειραιά (άπο 9)7)75	
ΕΡΟΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	57	1368	ά. Μασσαλίας 18)5 διά Τριπολιν	
ΕΣΣΕΡΟΣ (κ.)*	57	10317	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΣΣΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	άργει είς Πειραιά (άπο 8)3)75 έπωλ.	
ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	ε. Βρέμην 26)5	
ΕΤΕΟΚΑΝΘ Π. (κ.)*	44	7141	άργει είς Πειραιά	
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	ά. Α. Πάλας 4)5 διά Νουακότ	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Β. (κ.)	52	3613	άργει είς Πειραιά (άπο 17)2	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	14653	δ. Σουέζ 20)5	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	δ. Κενίτραν 17)5	
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	άργει είς Πειραιά (άπο 24)1)76	
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ε. Πλέιστον 25)5	
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	ε. Μεσοαλίαν 3)5 (έπισκ.)	
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129290	άργει είς Π. δφ. Σπάτην 5)10)75	
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	57	3826	ά. Ντόρμπαταν 19)5 διά Τζένταν	
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	δ. Μπέλιγκραμ 29)5 διά Γιοκοχάμα	
ΕΥΝΙΚΗ*	77	30800	είς Σακάτ όπο συμπλήρωσιν	
ΕΥΡΥΛΑΟΣ *	64	9727	ά. 'Ιμπρινχαμ 27)5 διά Ρόττερνταμ	
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ *	65	10290	δ. Ιντσόν 12)5 διά Μπουσάν	
ΕΥΤΕΡΗΝ (δ.π.)	61	13360	δ. Γιεραλτάρ 28)4 διά Δυρράχιον	
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	ά. Μ. δλ 'Αγιαντι 15)5	
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ε. Ιντσόν 13)5 διά Περισκόν	
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	Ε. Λάγος 29)4	
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2805	ά. Ταιτίζια 10)5 διά Βεγγάζην	
ΖΕΜΠΡΑΣ ΣΑΞΕΣ (κ.)	64	1905	ά. Π. Χάρκουρτ 22)5 διά Σάρπνες	
ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ-ΤΣΙΟΥΝ (κ.)*	64	1657	ά. Σάφι 28)5 διά Τρέπορτ	
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ά. Μπέλιγκραμ 9)5 διά Γιοκοχάμα	
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	19300	είς Τοιμάτ όπο συμπλήρωσιν	
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ε. Πειραιά 24)5	
ΖΙΤΑ	70	15665	δ. Φιλαδέλφειαν 26)5 διά Σεδίλλην	
ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Μπρεμεργάφεν 26)5 Ν. 'Υόρκη	
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.	60	14653	δ. Παναμά 6)5	
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.δ.)*	57	2349	ά. Γκαέτα 12)5 διά Τρίπολιν	
ΘΑΡΡΟΣ *	57	10316	άργει είς Πειραιά (άπο 31)5)75	
ΘΕΑΝΟ (κ.)	57	8677	ά. 'Αμπέρσαν 2)4 διά Αθάνων	
ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	ά. Κεράτα 21)5 διά Λιθόρνιο	
ΘΕΜΟΣ (π.δ.)*	64	1938	ά. Κίγκοταν 29)5 'Αγ. Δομίνικον	
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	είς Πειραιά (άπο 29)7)76	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	ε. Τεργεστόν 24)5	
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ (π.δ.)*	59	29141	άργει είς Πειραιά (άπο 17)4)76	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)*	58	26650	άργει είς Πειραιά (άπο 13)2)75	
ΘΕΤΙΣ	74	35561	ε. Φλόισηκ 11)5	
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ε. Φός 1)6	
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	όπο παραλαβήν	
ΙΖΕΣΑ ΛΑΙ·Ι·ΟΝ (π.δ.)*	47	5441	όπο παραλαβήν	
ΙΛΙΟΝ (κ.)*	53	5608	ε. Σαφάνκα 17)2	
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ε. Λ. Τσάρλες 23)5	
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΥ II	66	7643	ε. Ν. 'Ορλεάν 24)5	
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Παναμά 26)5 διά Ειρηνικόν	
ΙΜΑ *	68	27989	ά. Ν. 'Ορλεάν 24)5 διά Χιούστον	
ΙΝΤΕΡΚΡΙΤΥ *	77	10900	είς Τσοφού όπο συμπλήρωσιν	
ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	ά. Σουέζ 19)3 διά Γκιζάν	
ΙΩΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	δ. Γιεραλτάρ 24)5 διά ΗΠΑ	
ΙΩΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Ντούλιδον 25)5	
ΙΩΝ. ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	66	20959	ά. Λισσαδάνα 23)5	
ΙΩΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ά. Ν. 'Ορλεάν 16)5 διά Χιούστον	
ΙΩΝ. ΤΣΑΛΑΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ε. Σιγκαπούρην 26)5 (έπισκ.)	
ΙΩΝΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Μπομόντ 7)4	
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ά. Αλεξανδρείαν 26)4	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Φιλαδέλφειαν 2)5 διά Αύγουστον	
ΚΑΒΑΛΑ *	56	16015	ά. Χάλιφας 21)5	
ΚΑΒΟΦΡΙΓΕΛΟΣ (π.δ.)*	52	7731	δ. Σουέζ 31)5	
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.δ.)*	51	6618	δ. Μπούσιρε 8)5	
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ά. Β. Κονσταντούσιον 24)5 Μπ. Μπλάν.	
ΚΑΛΛΑΛΗ	57	8774	ά. Ροττερντάμ 21)5	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4707	ά. Σαθάνα 26)5	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	άργει είς Πειραιά από 15)2)75	
ΚΑΜΕΛΙΑ (κ.)	52	811	ά. Νταμάι 20)5	
ΚΑΜΙΛΑ Μ'	75	14983	ά. 'Αμπέρσαν 21)5 διά Νηπτρότ	
ΚΑΜΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	ά. Σαΐδ 25)5 διά Γένυπο	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.	56	9817	ά. Πειραιά 8)3	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ά. 'Αμπέρσαν 28)5	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ά. Καράτοι 24)5	
ΚΑΠΕΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	10905	ά. Ντουμπρόθνικ 19)5	
ΚΑΠΙΔΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ-ΓΟΣ (κ.)	57	9060	ά. Μπ. "Άρες 19)5 διά Ρόττερνταμ	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡ ΤΣΑ:	52	7597	ά. Μπ. "Άρες 5)4	
ΚΑΡΜΕΛΛΑ (κ.)*	54	1581	ά. Πειραιά 25)5	
ΚΑΡΝΤΙΦ II (δ.)*	65	48024	άργει είς Πειραιά	
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ά. Σαΐδ 26)5 διά Λονδίνον	
ΚΑΡΟΛΙΝΑ II	73	13246	ά. Κων(υ)πολιν 24)5	
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	άργει είς Πειραιά από 14)8)76	
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Μπ. "Άρες 23)5	
ΚΑΡΥΑΙΙΣ (κ.)	57	2467	ά. Γιεραλτάρ 11)5 διά 'Οράν	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)*	57	3457	ά. Λεμεσόσην 25)5 διά Ντουμπάτ	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)	53	1126	ά. Παραλαβήν	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙΑ (κ.)*	56	1333	ά. Λεμεσόσην 27)5	
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ά. Αμπούργρον 18)5 διά Τόνιδα	
ΚΕΡΚΥΡΑ (κ.)*	55	1791	ά. Τεργεστήν 6)5 διά Βεγγαζήν	
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤΙΚΗ	59	2433	ά. Αντζελες 10)5 διά Παναμά	
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤΙΚΗ	65	8198	ά. Παναμά 18)4 διά 'Αθενα	
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	ά. Γκάλφορπ 14)5 διά Γιεραλτάρ	
ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ά. Κολδμπο 12)4 διά 'Ιαπωνιαν	
ΚΙΜΠΕΡΑ (κ.)*	56	8477	ά. 'Αμπέρσαν 31)5	
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	ά. Χαλκίδαν 21)2	
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ά. Βαρκελώνην 26)4 διά Ταρτούς	
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ά. Μοντεβίδεο 21)5	
ΚΙΛΑΙΟΥΝΤ (κ.)	63	1234	ά. Λάγος 27)5	
ΚΙΛΑΙΟΥΝΤ (κ.)*	67	1401	ά. Βοιβόλην 21)5 διά Π. Σουδάν	
ΚΙΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)*	67	43122	ά. Παλέρμο 23)5	
ΚΙΡΟΣΑΙΡ (κ.)*	62	6370	ά. Βαλτιμόρην 28)5 διά Βαρκελώνην	
ΚΙΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	ά. Ορλεάνη 26)5 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΚΙΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ δ.	57	20728	άργει είς Πειραιά από 30)6)75 (έπωλ.)	
ΚΙΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12106	ά. Φάλμουθ από 26)11 (έπωλ.)	
ΚΙΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	ά. Λάγος 27)5	
ΚΙΣΜΙΚ (κ.)*	53	1779	ά. Βασιλέας 23)5 διά Λάγος	
ΚΙΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	άργει είς Πειραιά από 16)5)76	
ΚΙΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	ά. Β. Χάρκουρτ από 3)9)76	
ΚΙΡΗΝΗΣ (δ.)*	57	24233	άργει είς Πειραιά από 19)10)74	
ΚΙΡΗΝΑΙ ΛΑΙ·ΙΦ (κ.)	56	9943	ά. Ντουσάλιού 29)5 διά Κουβέλι	
ΚΙΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ Κ.	58	8547	ά. Της 29)5 διά Καράτοι	
ΚΙΥΘΗΡΑ *	70	16239	ά. Μπάραρον 31)5	
ΚΙΥΘΟΝΣ (π.)	62	4784	ά. Τενερίφ 21)5 διά Μπ. "Άρες	
ΚΙΥΜΑ (δ.)*	59	24369	άργει είς Πειραιά από 26)5)76	
ΚΙΥΜΗ (κ.)	54	2952	ά. Κων(υ)πολιν 11)5 διά Μ. Θάλασσα	

ΜΑΡΙΓΩ (κ.)*	45	3312	δ. Σουέζ 12)5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ε. Πειραιά 3)5 (έπιοκ.)
ΜΑΡΙΖΑ Μ. (κ.)*	48	1501	εις "Αιγαίο Νησάπι
ΜΑΡΙΔΑΚΗ (κ.)*	53	5471	ε. Βοϊδόπειρα 26)5
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1226	ε. Π. Σουόδαν 20)4
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903	ε. Πειραιά 21)4
ΜΑΡΙΝΑΤΕΤΑ (κ.)*	54	1274	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.)	55	11193	άργει εις Πειραιά από 5)10
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)*	66	67545	άργει εις Πειραιά από 14)11)75
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ	61	30236	ά. Ρ. Σουκέτη 24)4 "Άλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.δ.)	53	12991	άργει εις Πειραιά από 15)7)75
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	άργει εις Πειραιά από 31)8)75
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	ε. Σεπτέμβριο 20)5
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12795	άργει εις Πειραιά από 25)3)75
ΜΑΡΙΩ	65	17238	δ. Νεάπολιν 28)4 διά Ροζάριο
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.δ.)*	59	3664	ε. Γκουαγιακίλ 31)5
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)*	62	12541	ά. Σ. "Αιννα Μπ." 1)5 Ρ. Χάνα
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ά. λαμπτουάν 18)5 διά "Ανάκρετς
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	δ. Κων/πολίν 25)5 Μαύρην θάλασσαν
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ά. Χαλκίδα 16)3 διά "Ισπανίαν
ΜΓΑΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει εις Πειραιά από 1)7)75
ΜΕΛΑΝΤΙΝ (π.)	57	1742	ά. Ρ. Σάδι 30)3
ΜΕΛΑΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Φώλευ 8)5 διά Μπαχρέιν
ΜΕΝΤΜΑΡΕ (κ.)*	55	3883	δ. Ρ. Σάδι 28)5
ΜΕΝΤΣΕΚΑΥ (κ.)*	52	2775	ά. Βαρκελώνη 23)5 Χοντέντα
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)	43	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (π.)	61	9194	ε. Ρεούτη 19)5
ΜΕΣΣΑΛΛΑ (κ.)	47	2740	άργει εις Πειραιά από 26)10)76
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	77	19200	δ. Βοστώνην 22)5 "Αμοναή Μπ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ε. "Αγ. Φραγκίσκο 29)5
ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.)	76	75000	ά. Καστέλον 23)5 διά Περισκόν
ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75124	ε. Τζέντα 22)4
ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.δ.)*	77	79500	ά. Γκόντεμπουργκ 25)5 Φθώσηγκ
ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (δ.δ.)*	77	79500	ά. Τέμπλ Μπ. 22)5 διά Περισκόν
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	51	6398	ά. Τεργέσπη 29)5 διά Τρίπολιν
ΜΙΜΟΖΑ	56	8782	δ. Γιβραλτάρ 26)5 διά Γαλάτων
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ (π.)	71	1598	δ. Παναμά 29)5
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (δ.)	71	1598	ά. Μπελίζ 15)5
ΜΙΝΟΥΣΙΣ (κ.)	48	8388	ε. Πειραιά 5)3
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΩΑΝ ΜΗΓΥΑ	58	13257	ά. Μιτσουάνη 22)5 Κωνστάντζαν
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	δ. Σουέζ 28)5
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει εις Πειραιά από 2)4)75
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68631	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 28)5 Ντουμάτ
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	ά. Φιλαδέλφειαν 20)5 διά 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ε. Κιουρασάδο 23)5
ΜΙΧΑΗΑ K. (δ.)	75	60900	ά. Λ. "Αντζελες 30)5 διά Ντουμάτ
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)*	53	11289	άργει εις Πειραιά από 17)6)75
ΜΙΧΑΗΗΣ	74	10067	ε. Ντουπάτη 26)5
ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	ά. Φιλαδέλφειαν 20)5 Κάρυκ διήλ
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3385	δ. Ρ. Σάδι 29)5
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ά. Μεντεβόλειο 7)5 διά Μπ. "Αύρες
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ά. Μασσαλίαν 2)4
ΜΠΑΣΙΑ III	67	18459	ά. Γάνδην 19)4
ΜΠΑΤΑΚΙ ΣΗ (κ.)	61	1146	ά. Σπέτζια 20)5 διά Τρίπολιν
ΜΠΑΤΑΚΙ ΣΚΑΥ*	62	1087	ε. Πειραιά 25)3
ΜΠΑΤΑΚΙΑ (κ.)*	50	1253	εις Μοσαλάταν από 16)3
ΜΠΑΤΑΚΙΑ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	56	10300	άργει εις Πειραιά
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.δ.)	63	25340	δ. Παναμά 25)5
ΜΠΑΧΖΑ (κ.)*	73	2660	δ. Ρ. Σάδι 29)5 διά Τζένταν
ΜΠΕΛΑΤΑΡΙΞ I (κ.)*	60	3476	ά. Κορασίαν 22)5
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)*	61	1595	ε. Ρόττερνταν 1)6
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	ά. Τεργέσπη 28)5
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Μπούλεν Μπ. 15)4 Φρήπορτ
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ε. Μουτσόπεια 24)4
ΜΠΛΑΚΛΑΝΤ (κ.)	66	3013	ε. Λάρνακα 14)1
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1835	δ. Ρ. Σάδι 28)5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	64	34056	ά. Σ. Ράιντηγκ Π. 9)5 Χιούστον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	50	6307	ά. Αμπιτζάν 25)3 διά Λάγος
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ ΦΑΙΘ*	57	9604	ε. Ρ. Καμπέλο 27)4
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	άργει εις Ιτέαν από 22)5)75
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)	58	3407	ε. Τζένταν 13)5
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)	60	1135	εις Νάντην 20)3 (έπιοκ.)
ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ I. (κ.)	58	6753	ε. Τακόραντη 19)5 διά 'Αμπιτζάν
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ά. Μπιλούπιο 5)5
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)	52	2823	ε. Πειραιά 19)5
ΜΥΡΩΝ	64	17487	ε. Πειραιά 9)3
ΝΑΙΑΝΤ	75	35561	ά. Μ. "Ορλέαν 23)5 διά 'Αμβούργον
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Ρ. Τανόύρα 23)5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ II (κ.)	64	1594	εις Πειραιά 13)3 (έπιοκ.)
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ε. Τσαγκούραμας 4)5
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ε. Ντρόμπιαν 30)5
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΛΤ (δ.)	72	54719	ε. Κόρροποι Κρίστι 12)5
ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ.	75	112100	εις Λιοσιδάνων από 27)12) (έπιοκ.)
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	ε. Βενετία 31)5
ΝΕΡΙΝΑ*	67	30827	ε. Μπ. Μπλάκαν 13)5
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει εις Πειραιά από 31)5)75
ΝΕΣΤΩΡ II (κ.)	50	3364	δ. Σουέζ 30)5 διά Πειραιά
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει εις Πειραιά από 14)8)75
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εις Πειραιά από 23)12)73
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π.	56	3979	δ. Μπρούνιμπουτελ 20)5 Λένινγκραντ
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	δ. Μπρούνιμπουτελ 27)5 διά Βίσμαρ
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΩΝΟΣ (π.)*	58	3610	ά. Σπαλάτον 1)6
ΝΗΣΟΣ Σ ΣΚΥΡΟΣ (π.)*	61	6519	ε. Ρουέν 26)5
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	2712	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)	53	1886	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35000	ε. Μπρεμερχφέν 27)5
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	ε. Ρόττερνταν 31)5
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	ά. Τούτζια 16)5 διά Βεγγάγιν
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	δ. Σουέζ 24)5 διά Περισκόν
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	ά. Ρουέν 18)5 διά Κωνστάντζαν
ΝΙΚΟΛΑΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	68	86521	ά. Φορκάτος 11)5 Γιουροπόρτ
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2435	ά. Σ. Κάρλος 14)4 Γκαζαούετ
ΝΙΚΟΣ III (κ.)	60	2914	ά. Χάμπτον Ρ. 25)5 Νόδα Σκότια
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)*	60	13726	ά. Κολόμπα 17)5 διά 'Ισπονίαν
ΝΟΡΔΕΡΗ Α'*	60	4113	ά. Τάμπα 16)5 διά Γκάλφορτ
ΝΟΡΑ. ΗΓΚΑ. μετ.	63	44	14800 άργει εις Πειραιά από 7)4)76
ΝΟΡΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΠ	68	18183	άργει εις Πειραιά από 23)3)75
ΝΟΡΑ. ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22549	ά. Λόριεντ 12)5 διά Κάμπαρ
ΝΟΡΑ. ΙΖΟΥ (δ.)	64	38649	δ. Π. Σατίδ 30)5
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	άργει εις Χαλκίδα από 21)2)75
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)	51	1435	ε. Καζαμπλάνκα 22)5
ΝΟΡΘΟΥΠΙΝΙ	70	11328	ά. Αμεριζργον 22)5 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)	59	20915	ά. Σ. Σαυθ Ράιντγκ Π. 7)5 Φρήπορτ Τ.
ΝΟΤΙΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Μονφαλκόν 5)5
ΝΟΤΙΟΣ	58	12339	άργει εις Χαλκίδα από 28)5)75
ΝΙΑΙΓ ΝΑΙΚΙΚ (μητ.)	58	30235	άργει εις Πειραιά από 12)3)76
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	άργει εις Πειραιά από 1)3)76
ΝΙΦΑΙΔΑΝΙ	60	19984	δ. Παναιτά 15)5
ΝΤΟΛΩΙΝ	56	11669	ά. Ν. 'Υρκην 25)5 διά Π. & Πιέρ
ΝΤΟΛΩΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.	54	11385	ά. Μασσαλίαν 16)5 διά Λάγος
ΝΤΟΛΦ. ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κ	58	13223	εις Παλέρμο 20)12
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-		13093	εις Παλέρμο 1)3
ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ά. Αμπιτζάν 22)5 διά Ριέρ Πλέι
ΝΙΟΝΑ ΜΥΡΙΩ (π.δ.)	55	11209	άργει εις Πειραιά από 26)6)76
ΝΙΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	ά. Μπαλίκαπαν 23)5
ΝΙΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	57	9953	ε. Τεργέσπην 19)5
ΝΙΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	8716	ε. Ροζάριο 23)5
ΝΙΟΝΑ ΟΥΡΑΝΑ	58	10686	ε. Ανταμπίγια 30)4
ΝΙΟΝΑ ΡΥΠΑ (δ.)	56	8718	μετων. «ΤΖΟΥΜΠΙΛΗ 77»
ΝΙΟΡΙΑΝ	56	28655	ε. Σαντάτ 21)5
ΝΙΩΝ (κ.)*	46	10486	άργει εις Χαλκίδα από 11)6)75
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	ε. Πειραιά 9)5
ΟΔΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ά. Πόρτ "Αρθουρ 23)5
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-		72	106123
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ά. Γιουροπόρτ 25)5 Χούντ Πόιντ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	70	98726	ά. Μπέρου Χέντ 12)5 Γιουροπόρτ
ΟΔΑ. ΑΛΑΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Τέμπη Μπ. 28)5 Μασάρ
ΟΔΑ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	98566	άργει εις Πειραιά από 25)10)73
ΟΔΑ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	97466	ε. Τερέσπην 20)5
ΟΔΑ. ΑΝΙΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	ά. Κουρασάο 14)5
ΟΔΑ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Τέμπη Μπ. 23)5
ΟΔΑ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ά. Μόντου 29)4 διά Λάντς "Εντ
ΟΔΑ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΟΝ δ.	72	106123	άργει εις Πειραιά από 4)12)75
ΟΔΑ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38601	ά. Γιουροπόρτ 26)5
ΟΔΑ. ΓΚΕΙΜ'Σ (δ.)	64	32380	ά. Βέραλτάρ 10)5 διά Π. "Αρθουρ
ΟΔΑ. ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	ά. Γκαλέστα Π. 28)5 διά ΉΠΑ
ΟΔΑ. ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	64	38598	ά. Γκαλέστα Π. 30)5 διά ΉΠΑ
ΟΔΑ. ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.)	65	32407	ά. Μπιζέρτα 24)4
ΟΔΑ. ΓΚΡΟΛΑ (δ.)	65	38607	ά. Γκάμπα 26)5 διά Φός
ΟΔΑ. ΓΜΑΝΝΕΡ (δ.)	58	27602	άργει εις Πειραιά από 29)10
ΟΔΑ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128561	ά. Τέμπη Μπ. 19)5 Ρόττερνταμ
ΟΔΑ. ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126027	ε. Ρ. Τανόύρα 28)5
ΟΔΑ. ΜΠΡΗΙΑΝΣ (δ.)	73	126990	ά. Ρ. Τανόύρα 28)5
ΟΔΑ. ΜΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	128561	ά. Σ. Ράιντηγκ Π. 6)5 Π. "Αρθουρ
ΟΔΑ. ΝΤΗΘΕΝΤΕΡ (δ.)*	54	12379	ε. Χόγκ Κόγκ 8)5
ΟΔΑ. ΝΤΙΓΚΡΝΙΤΥ*	66	15668	ε. Παρανάγουα 11)5
ΟΔΑ. ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	66	15625	ά. Ντουλούθ 31)5
ΟΔΑ. ΠΑΛΜ	65	15577	ε. Πειραιά 14)5
ΟΔΑ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ε. Μόντρεαλ 26)5
ΟΔΑ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ά. Κων/πολίν 6)5 Μαύρην θάλασσαν
ΟΔΑ. ΠΕΡΑ	65	15671	ά. Μπρόνιμπούτελ 24)5 Γκρέτης Λέκης
ΟΔΑ. ΠΙ'ΙΣ	69	15688	ε. Ντουλούθ 29)5
ΟΔΑ. ΠΡΑΙ'ΝΤ	67	1	

ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ά. Φαγιάλ 19)5 διά Ντουλούθ
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	76	141000	άργει είς Κούρε από 25)7)76
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	16100	είς Τουρκούδην όποι συμπληρώσαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957	δ. Σουέζ 22)5 διά Μπουσίρε
ΠΑΙΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	δ. Γιβραλτάρ 20)5 διά Λάγος
ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	53	7283	ε. Ροζάριο 19)5
ΠΑΥΛΟΣ XII (κ.)*	69	1998	ε. Σπέτζια 1)6
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	54	3895	ε. Κιστέλοι 20)5
ΙΕΝΣΥΒΑΝΙΑ (δ.)*	58	28720	ε. Ν. 'Ορλέανη 25)5
ΙΕΡΑΜΑΙΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	άργει είς Πειραιά από 11)7)76
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ά. Κολομπάρι Ρ. 13)5 διά Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (κ.)	47	1860	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	32511	ε. Φιλαδέλφειαν 22)5
ΠΕΤΡΟΙΔΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	ά. Δάντια 1)6
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΑΝΔΡΗΣ	65	41255	ε. Ρότερνταμ 31)3
ΠΙΑΤΩΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	ε. Τάραντα 22)5
ΠΙΑΤΩ	68	35191	ά. Τερνόβιεν 27)5 διά Σέθεν "ΑΙΔ.
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	άργει είς Πειραιά από 28)7)75
ΠΟΙ·ΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)	72	57102	ά. Ν. 'Ορλέανην 27)5 διά Ρότερνταμ
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)	54	5671	ε. Λάγος 18)5
ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)*	53	7852	ε. Κουεχάφεν 27)5
ΠΟΛΑΡ ΛΑΙ·ΟΝ (δ.)*	64	40893	όποι παραλαβήν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ*	62	18152	ά. Λούπιτο 21)3 Μοκαμέντες
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ά. Τακόδια 28)4 διά Περσικόν
ΠΟΝΤΙΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	ε. Πειραιά 11)6
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	ε. Ήποχαν 2)6
ΠΟΡΟΣ Α'Ι·ΛΑΝΤ (κ.)	62	5355	δ. Γιβραλτάρ 25)5 διά 'Οράν
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	ε. "Αντεύ 12)4
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ά. Καντίς 27)4 διά Ρ. Γκράντε
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	ά. Γένοβα 22)5 διά 'Αρχού
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	59	43373	άργει είς Πειραιά από 21)12)74
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ Π.*	48	8482	άργει είς Πειραιά από 15)4
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	ε. Π. Χάρκουρτ 15)4
ΠΡΩΤΟΝ	65	1657	ε. Πειραιά 17)5
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	ά. Σ. "Αννα Μπαίη 16)4
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1384	ά. Σεβίλη 29)5 διά 'Αλγέριον
ΡΕΑ	66	11859	ε. Κουεχάφεν 9)5
ΡΕ·ΙΦΕΝΣ (κ.)	46	8070	ά. Ροζάριο 20)5 διά Μπ. "Άρες
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ· (κ.)*	56	1190	ά. Ντακάρια 25)5 διά Νουακότ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ·Ι·ΜΠΕΡ*	61	15719	ε. Ναγκόνια 28)5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ*	61	16450	ά. Ντάρμπιαν 18)4 διά Ν. 'Ορλέανην
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	ά. Χάμπτον ρόδος 17)4 διά Βραζιλίαν
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	5058	όποι παραλαβήν
ΡΙΟ ΕΛΑ	70	16147	ε. Βαλτιμόρων 16)5
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ά. Μπ. Μπλάνκα 18)5 διά Τύνιδα
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	ά. Λαγούς 25)5 διά 'Αμπιτζάν
ΡΙΤΖΓΟΥΑΗ (δ.)	64	36830	ά. Χονούλουλο 5)5 διά 'Ινδονησίαν
ΡΙΤΑ (κ.)*	37	5613	ά. Άιμπου Ντάμπι 1)5 διά Καράτοι
ΡΟΔΟΝ (κ.)	68	1232	ά. Ν. 'Ορλέανην 1)5 διά Γκάλφορπ
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	ά. Μπ. "Άρες 16)5 διά 'Αθάνα
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21018	ε. Αγ. Φραγκίσκουν 23)5
ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.)*	57	24854	όποι παραλαβήν
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ά. Βακαμπασούν 28)4 διά Περσικόν
ΡΥΘΜΟΣ*	57	10316	άργει είς Πειραιά (έπωλθη)
ΡΩΜΕΛΙΑ (δ.)	59	21275	άργει είς Πειραιά από 16)1)76
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	65	23243	ε. Ρότερνταμ 28)5
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	ά. Σέτε 18)5
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	53	12453	άργει είς Πειραιά από 10)5)75
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.)	59	15772	ε. Τέμπα 14)5
ΣΑΙΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	64	18123	ε. 'Αιμπούργον 27)5
ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)*	64	33746	δ. Θέρανταν "ΑΙΔ. 10)5
ΣΑΙΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	56	1360	ά. Σέτε 16)5 διά 'Οράν
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ε. Πόρτ άρ Σπάτα 14)5
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	ά. Κορόνες 28)5 διά 'Ανκόνα
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	72	11506	ε. Ντάρμπιαν 28)5
ΣΑΝ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	ε. Λάγος 17)3
ΣΑΝ ΤΖΙΟΤΡΙΟ ΙΙ π.*	51	8377	ά. Μπιλμπάο 18)5 διά Σάν 'Εστεμπαν
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	ά. Τέμπα Μπαίη 21)5
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	ά. Κάργια 'ΑΙΔ. 1)5 διά Ρότερνταμ
ΣΑΝΝΑΚ (κ.)	66	3406	ά. Αιμπέρσαν 25)5 διά Τύνιδα
ΣΑΝΝΑΡΙ·Ζ (κ.)	59	2958	ά. Ντάρμπιαν 4)5 διά Σάντος
ΣΑΝΡΑΙ·Υ (κ.)*	68	1490	ά. Μαλάκιαν 12)4
ΣΑΝΡΙΒΕΡ	65	13881	ε. Ναγκόνια 12)5
ΣΑΝΤΑ ΚΑΙΕΡΙΝΑ π.	53	2699	ά. Παναίνα 22)5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ά. Φιλαδέλφειαν 17)5 διά 'Αρούμπα
ΣΑΝΟΥΘΟΓΟΥ·ΙΝ·	70	11329	ά. Λάγος 19)5 διά 'Αμπιτζάν
ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ ηετ.	61	14020	άργει είς Πειραιά από 3)3)76
ΣΑΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	2119	είς Λάγος από 3)3)76
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.)*	60	8797	δ. Σουέζ 31)5
ΣΑΣΣΑ	73	9072	ε. Ντακάρια 7)5
ΣΕΒΙΛΛΑΗ (π.)	49	6395	ά. Σφάξ 4)4 διά Σμύρνην
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.)	59	1683	ε. Βομβάνη 26)2 (έπισκ.)
ΣΕΙΡΙΟΣ I. (π.)	49	2339	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΕΛΛΑΣ (κ.)*	49	7341	ε. Ήράκλειον 15)3
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)*	69	105138	ε. Ράς Τανόρα 29)5
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ά. Κολόμπα 25)5
ΣΗ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	71	11055	ά. Π. Καπτέλο 2)5
ΣΗ ΡΟΒΕΡ	51	1522	ε. Τζιτζέλι 2)6
ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1384	ά. Λαγούς 19)5
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ά. Μπόγουντες 30)5 διά Βομβάνην
ΣΗΛΑ·Ι·Φ (κ.)	61	1989	ά. Λαγούς 28)5 διά 'Αμπιτζάν
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8116	ε. Μίνα Χαλίδι 14)4
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	ά. Άιμπου Ντάμπι 25)5 διά Κουεχάφεν
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	68631	άργει είς Πειραιά από 8)4
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	είς Δάντοις
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	ε. Ματούτο 23)5
ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	ά. Ν. 'Υρκην 25)5 διά Π. Λίμον
ΣΙΝΙΚ (μ.)*	65	33287	άργει είς Πειραιά από 22)5)75
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	ε. Πειραιά 31)5
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ (κ.)*	63	21536	ά. Ωκλαντ 30)4
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	ά. Φιλαδέλφειαν 26)5 διά Μόντρεαλ
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3191	ά. Τακόραντι 23)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	ά. Βοστώνη 21)5
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)	67	49817	δ. Σουέζ 30)5
ΣΚΟΠΛΑΣ (δ.)*	66	67538	άργει είς Ιτέαν από 3)3)76
ΣΟΛΛΑΝΑ (δ.)	64	35154	ε. Ν. 'Ορλέανην 24)5
ΣΟΝΙΑ·ΣΩΦΙΑ Σ. κ.*	66	1701	όποι παραλαβήν

ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	άργει είς Πειραιά από 20)9)75
ΣΟΦΙΑ Β. (π.)	57	2012	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	είς Γάνδην 14)5
ΣΟΦΙΑ Ν. (κ.)*	54	7622	ά. Καράτοι 16)3
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	ά. Τσάρλεστον 28)5
ΣΠΑΡΙΑ (π.)	56	1743	δ. Κων/πολίν 7)5 διά Μ. Θάλασσαν
ΣΠΙΚΑ (κ.)*	47	1593	ά. Ριγιένα 25)5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει είς Πειραιά
ΣΠΕΙΩ (δ.)	76	132914	ά. Ντόντζες 12)4 διά Περσικόν
ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	ά. Ταλκαχούναο 18)5 διά Π. Καμπέλο
ΣΙΛΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Μπέλιγκχαμ 3)5 διά Τζακάρτα
ΣΙΑΔΙΟΝ	75	18701	ά. Πειραιά 1)6 διά 'Αλεγέριον
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3394	ά. Τοιδζα 27)4 διά Ταρτούς
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	ά. Πειραιά 25)2
ΣΙΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	ά. Θέουτα 11)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΙΟ·Ι·Κ (μικτόν)	71	71208	ά. Χάμπτον Ρ. 16)4 διά Βραζιλίαν
ΣΙΟΛΙ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	είς Π. Μπούκο 10)1
ΣΙΟΛΙ ΑΡΓΚΟΜΙ·Ι·δ.	60	12497	ε. Σουάμπα 31)5
ΣΙΟΤΑ ΣΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ε. Ν. 'Ορλέανη 26)5
ΣΤΟΛΗ ΗΡΑ (δ.)	56	15734	προσήρ. Έξωθ. Μπάρε Μπ. Κάν 31)5
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (π.)	51	2154	άργει είς Πειραιά από 20)3
ΣΥΜΗ	53	5339	ε. Ταμπικό 19)5
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Χάμπτον Ρ. 30)4 διά Παναμά
ΣΥΡΙ	68	9024	ε. Ρότερνταμ 27)5
ΤΑΚΙ	69	3921	ά. Στεττίνον 26)5 διά Δάντοιχ
ΙΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Σ. Κάρλος 9)5 διά 'Ανιάμπα
ΓΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)	64	43921	ά. Χάρην 29)5
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)*	57	21450	ά. Μπαλάν Τέρμ. 1)3
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	δ. Π. Σάδι 23)5
ΤΕΜΑ (κ.)	53	2379	όποι παραλαβήν
ΤΕΝΙΑ ΙΙ (κ.)	53	1362	ά. Χαλκίδα 7)5 διά Λιθύην
ΙΖΕΝΗ	59	9855	δ. Πλαναμά 26)5
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Αμθούργον 12)5 διά Λάγος
ΤΖΙΜΑΝΗΣ (π.)*	52	1190	ε. Μαλάγχα 30)5
ΙΖΟΥΛΙΑ (κ.)	49	6739	ε. Λάγος 14)4
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. Ανκόνα 10)4
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9580	ά. Γιβραλτάρ 24)4 διά Φρήπορτ
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ε. Πειραιά 19)5
ΤΖΩΡΤΖΥ	54	8119	ε. Πειραιά 19)2
ΤΙΝΤΑΧΟΔΑ (κ.)*	43	4313	άργει είς Πειραιά από 16)5)75
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ά. Φιλαδέλφειαν 10)5 διά Γιβραλτάρ
ΤΙΦΑΛΓΚΟΝ ΛΟ-	59	12787	ά. Καράτοι 31)5 διά Περσικόν
ΤΙΖΙΚ (δ.)	47	5417	ε. Β. Βέντρες 29)4
ΤΡΕΨΑ (κ.)	52	4664	ά. «ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Β.» ώς μετωνυμ.
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	58	14180	ά. Σάντος 27)4 διά Τρίνινταν
ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΑΤΙΝΑ δ.	68	34501	ά. Κ. Τίουν 8)5 διά Κάρυκ αλλ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Γιβραλτάρ 9)5 διά Μπαμόντ
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Κόρη 30)5
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Ν. 'Ορλέανη 25)5 διά 'Αρούμπα
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ά. Μοντεθίδεο 17)5 Ρ. Ιανέριο
ΤΣΗΦΗ Σ. Β. ΜΠΑ-	55	8828	ά. Μαυρίκιον 24)4 διά Λάγος
ΚΑΡΕ (π.)*	55	8256	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	είς μεσογειακάς μεταφοράς
Φ. Α. ΝΤΑΙΒΗΣ (δ.)*	71	107584	άργει είς Μπρούνει Μπ. από 4)1
ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	ε. Ρότερνταμ 2)6
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	ά. Τάραντα 24)5 διά Βηρυτόν
ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	ά. Ασαύμπτ 20)1 διά Σουέζ
ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	ά. Φάς 1)6 διά Θεσ/νίκη
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	ε. Τζένταν 3)4
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)*			

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

● TIME

= Immediate delivery
= No Deviation
= No Congestion

● MONEY

= Low Prices
= Fine Quality
= Best Discounts

STEM NOW!!! and...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→ CONTACT : PETROSTAR CO. LTD

C/O RED SEA BUNKERS SUPPLIES S.A.

G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY

1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRISON
PIRAEUS

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

TELEX: 212084 GRÈCE

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 410

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1977

A New Danger

At the last meeting of UNCTAD, the Secretary-General of this organization urged that the underdeveloped nations should not only make greater efforts to increase the numbers of their merchant ships but should also seek to increase their participation in bulk transport.

He went on to say that a large proportion of bulk transport was being carried out on a regular basis and could therefore be organised on the same basis as the transport of liner cargoes.

So now, in addition to the 40+40+20 of the liner Code we are faced with the danger of a similar procedure being adopted for bulk cargoes.

This would constitute a mortal blow for Greek shipping the whole structure of which is based on the freedom of sea transport. If these proposals to UNCTAD are adopted they would undermine the very foundations of world shipping.

A Contrary Opinion

Mr. Karl-Heinz Sager, vice-president of Hupag-Lloyd, has declared that the hopes of Greek owners with respect to undertaking the EEC's sea transport requirements when Greece becomes a full member of the Community are unrealistic.

Mr. Sager, who also happens to be a member of the Board of the EEC's Shipowners' Union, said that this hope is being expressed by many Greek owners and that this is their

principal aim as far as the shipping side of Greece's membership is concerned.

"I hope the Greek owners will not continue to entertain false hopes because the shipowners of the Nine are in no way disposed to relinquish to the Greeks, whose fleets are engaged in the transport of goods from other countries, part of the national cargoes of the Nine."

He also criticised the Greeks, the British and the Scandinavians for their "curious reluctance" to support the UNCTAD liner Code since their fleets consist mainly of bulk carriers and tankers and their refusal to ratify the Code endangers the freedom of the seas.

The underdeveloped countries are feeling bitter about the non-ratification of the Code by the western industrial countries, the German owner declared, and as a result, they are concluding bilateral agreements not only in the liner trade but in the transport of liquid and bulk cargoes as well.

The Crew Problem

Foreign-flag Greek ships are now manned by almost every race under the sun. Filipinos, Koreans, Pakistanis, Indians and Chinese from Hong Kong make up the gaps caused by the shortage of Greek seamen.

And the gaps are not only in the ranks of lower-deck personnel but in officer material as well. It will not be long before these ships will have to take on Asiatic chief engineers and perhaps even radio officers.

This proves that Greece is no longer able to provide the manpower for the ever-growing

Greek-owned fleet. Sea careers are no longer attractive to the younger generation of Greeks and nothing is being done to reverse the trend.

As the homeland gradually becomes industrialised, shore jobs are becoming more easily available and the only answer to that is to make a seaman's job more attractive in terms of wages, medical care and pensions.

That is the primary requirement and if it is not fulfilled, the link between Greek shipping and the homeland, which has always been the Greek seaman, will be severed for ever and that will be the beginning of the end for Greek shipping.

Drydocks

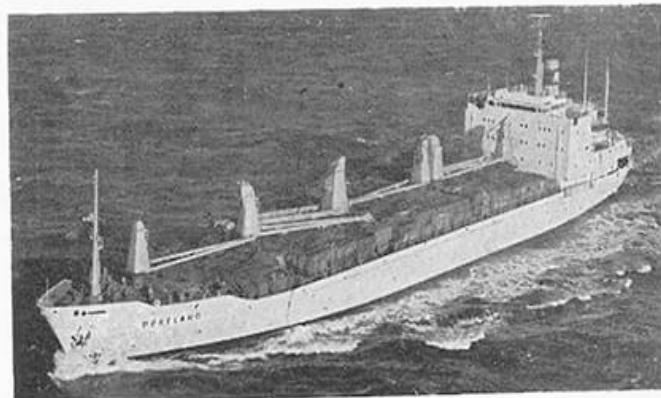
A Piraeus shipping agent who handles the affairs of many important shipping companies in the United States and in Europe has managed to obtain the approval of these firms to have their ships drydocked and serviced in Piraeus. Subsequently, however, he found out that it is not so easy to secure drydocking space in Piraeus and that ships, in many instances, have to sail on to Malta for drydocking at extra expense and delay.

This agent is now hesitant about using such facilities in Greece although he admits that the work done here has given rise to no complaints. He is just worried about the shortage of drydocking facilities and berthing space.

We are not surprised by this development. Since the authorities steadfastly refuse to do anything about the situation and allow this

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSIRONS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

important and lucrative business to escape to Malta and to other Mediterranean repair centres, we shall always be short of dry-docking space and repair berths.

Consular Port Offices

Four to five Greek-owned ships, under foreign or Greek flags, sail into Rotterdam every day. The foreign-flag ships are insured with N.A.T. In order to serve these ships there are only two officers in the Greek Consular Port Office in addition to the Port Officer and one other officer. This staff is too small to cope with the volume of work it has to handle. One more officer is required as well as some means of transport.

This problem is not confined to Rotterdam. The same situation exists in other ports and their task is made even more onerous by the fact that in addition to routine duties they also have to collect N.A.T. contributions. In South America, for instance, there is only one Consular Port Office at Buenos Aires which covers Peru, Chile, Uruguay and Paraguay. Another office should therefore be installed in Brazil which could also cover Venezuela where many Greek ships call.

Naturally, the Ministry of Finance is reluctant to release appropriations for new offices but if the Ministry of Mercantile Marine could persuade it by pointing out the financial benefits that would accrue, we are sure there would be no objections.

The Baltic Exchange

The Greek Shipping Cooperation Committee in London has sent a letter to the Secretary of the Baltic Mercantile and Shipping Exchange expressing its regrets for the contents of the letter by Mr. C. Stravelakis of the Prometheus Maritime Corporation published in "Naftika Chroniko" with respect to the function and future of the Baltic Exchange which the Committee considers unfortunate.

Needless to say, Mr. Stravelakis was expressing his personal opinion which in no way coincides with the common sentiment of

Greek shipping and its agents towards the Baltic Exchange. These agents, most of whom have been established in London for many years and have availed themselves of the unique services of the Exchange express their steadfast confidence and esteem towards it and are convinced it will continue to play a leading role in maritime transport.

The Committee's letter is signed by the Chairman, Mr. John Kulukundis.

Insurance Matters

Ship insurance, as we see from the balance sheet of the Greek company that deals exclusively with ship and aircraft insurance, has produced no profits in spite of the extensive participation of this company in such insurance.

Premiums collected during the past year amounted to \$5,311,223 of which \$2,073,409 went towards reinsurance. Proportional indemnities paid out amounted to \$2,480,745 and discounts amounted to \$963,926.

Together with an amount of \$654,969 for current risks and \$1,884,259 for outstanding indemnities the final result is zero.

This would seem to prove that insuring Greek ships is not a profitable operation.

Relations with Libya

We are reliably informed that following the suggestion made by this journal on the subject of a bilateral shipping agreement with Libya, the Ministry of Mercantile Marine is sending a mission to Libya to prepare the ground for such an agreement.

The agreement will probably be similar to bilateral agreements signed by Greece with other countries and will contain clauses relating to preferred nation status, the recognition of seamen's books as valid travel documents which will not require visas and the acceptance of shipping documents in English. The importance of the last item is illustrated by the fact that when the Minister of Mercantile Marine, Mr. Papadopoulos and his assistants recently visited Libya, they travelled on a Libyan air liner and were given arrival forms to fill in which were entirely

in Arabic. They were unable to fill them in and, on landing, they had to ask the President of the Greek Community in Tripoli to fill them in for them.

Another provision of the agreement would appear to be the linking of the two countries with a passenger and car ferry service. Such a service already exists between Libya and Italy. We believe the Cretan company ANEK could extend one of its lines to Tripoli for a start to carry trucks and export Cretan fruit and vegetables which are in great demand in Libya.

Finally, it should be noted that relations with Libya will be extra cordial due to the fact that many Libyan army officers have been trained at military schools in Greece, speak Greek and are imbued with pro-Greek sentiments.

To the Courts

The I.T.F. does not recognise the Greek wage scale for Greek-owned foreign-flag vessels. It wants to impose its own wage scale on these ships in the secret hope that it will thus make them more costly to run and deprive them of their competitive ability.

The next step is to provoke boycotts against these ships in those ports where the I.T.F. can influence the dockers' unions.

We have reason to believe, however, that the owners concerned will resort to court action. In three large ports on the Continent there are court precedents in their favour and it is almost certain that court decisions will be favourable in other ports as well. The owners must act together to meet the threat before it gets out of hand.

Contribution

According to a recent American survey, Greek shipping carries 45% of Greece's foreign trade. The relative figures for other countries are as follows: Britain 34%, Germany and France 30%, Norway and Spain 37% and Japan 40%.

The leading position of Greek shipping in this respect seems to have escaped the attention of our local economists.

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