

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1977

Αρ. Φύλλου 1010/769



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΖ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1010)769

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1977

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

Ο «ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ»

Παλαιά υπόθεσης —άπό 30ετίας— τὸ ἐγερθὲν εἰς τοὺς κύκλους τοῦ Ὀργανισμοῦ τῶν Ἱνωμένων Ἐθνῶν θέμα τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» (gepinine link) πλοίου, σημαίας, πληρωμάτος καὶ πλοιοκτησίας. Τότε ἡ κατὰ τῶν «σημαίων εὐκολίας» κατακραυγὴ εὑρε βάσιμον ἐπιχείρημα κατὰ τῶν παναμαϊκῶν, λιβεριανῶν καὶ τῶν ὄνδουριανῶν πλοίων.

Ἐκτοτε ἡ σχετικὴ μὲ τὸ ζῆτημα αὐτὸ συζητήσεις ἀτόνησαν καὶ τὸ ὄλον θέμα ἐλημονήθη. Ἐν τῷ μεταξύ, οἱ στόλοι τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοίων —τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ, τῆς Σιγκαπούρης, τῆς Κύπρου καὶ τῆς Σομαλίας— ἀνέπτυχθησαν καὶ τῷ 1975, ἀντεπροσώπευσαν τὰ 28% τοῦ παγκοσμίου τοννά. Κατὰ τοὺς ἀφιμούς τῆς «Οῦνκταντ» (O.H.E.) τὰ 26.2% τοῦ συνολικοῦ τοννάς ἀνήκου εἰς Ἑλληνικὰ συμφέροντα, τὰ 20% εἰς ἀμερικανικά, τὰ 2.9% εἰς Ιταλικά καὶ τὰ 48.2% εἰς πλοιοκτήτας διαφόρων ἔθνικοτάτων. Σημειώθην ὅτι, κατὰ τὸ 1959 —ὅτε ἀνεκίνηθη τὸ ζῆτημα— τὰ 43.2 τοῖς ἔκατον ἀνήκου εἰς «Ἑλληνας ἔφοπλιστας καὶ τὰ 41.9% εἰς Ἀμερικανούς.

Ἡ γνωστὴ μας «Οῦνκταντ», ἡ Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας τοῦ Ο.Η.Ε., ἡτις καὶ ἐπέτυχε τὴν σύστασιν τοῦ Κώδικος Λειτουργίας τῶν Τακτικῶν Γραμμῶν, τῶν 40+40+20, ἐπονέρεψεν ἐπὶ τάπτητος καὶ τὸ θέμα τοῦ «γνησίου δεσμοῦ». Συνεχεῖται τοῦτο κατὰ τὴν πρόσφατον Σύνοδον εἰς Γενεύην τῆς «Οῦνκταντ». Εἰς τὸν σχετικὴν εἰσήγησιν τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναφέρονται, κατ' ἀρχήν, τὰ βασικὰ στοιχεῖα, ποὺ χαρακτηρίζουν τὸν «γνησίου δεσμόν»: «α) Τὸ πλοίον ἡ ἡ ἐταιρία τοῦ πλοίου πρέπει νὰ ἀνήκῃ, κατὰ μεγάλο ποσοστόν, εἰς ὑπηκόους τῆς σημαίας τοῦ πλοίου. β) Ἡ ἔδρα τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῆς διοικήσεως τῆς θὰ πρέπει νὰ εύρισκωνται εἰς τὴν χώραν τῆς σημαίας. γ) Τὰ βασικὰ στελέχη τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας (πληρώμα) πρέπει νὰ εἶναι ὑπῆκοι τῆς χώρας τῆς σημαίας τοῦ πλοίου. δ) Ο οἰκονομικὸς ἔλεγχος πρέπει νὰ ἀνήκει εἰς τὴν χώραν τῆς σημαίας καὶ τὸ κέρδη τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας δέον ὅπως φορολογούνται ἀπὸ τὴν χώραν τῆς σημαίας τοῦ πλοίου. ε) Ἡ χώρα τῆς σημαίας τοῦ πλοίου πρέπει νὰ ἔχῃ ἀναλάβει τὴν διενέργειαν τακτικῶν καὶ πλήρων ἔλεγχων καὶ ἐπιθεωρήσεων, σχετικῶν μὲ τὸ πλοίον καὶ τὰς συνθήκας τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πληρωμάτων».

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν «Ἐκθεσιν ἀναφέρεται ὅτι «πέντε χώραι δύνανται νὰ χαρακτηρίσθων ὅτι ἔχουν «ἀνοικτὸν νηολόγιον» καὶ

ὅτι «δικαιολογεῖται νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι δὲν ὑπάρχει γνήσιος δεσμὸς εἰς τὸν ἐμπορικὸν στόλον ὑπὸ τὴν σημαίαν των. Αἱ χώραι αὐταὶ εἰναι: Λιβερία, Παναμᾶ, Σιγκαπούρη, Κύπρος καὶ Σομαλία, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ Βερμούδαι καὶ αἱ Νήσοι Μπαχάμας».

Ἀναφερομένη ἡ «Ἐκθεσις εἰς τὰς οἰκονομικὰς συνεπείας τῆς ἀνυπερβίας «γνησίου δεσμοῦ» ύπογραμμίζει ὅτι «ποσὸν 10 δισκατομμυρίων δολαρίων ἐπτσίως, ἀπὸ ναυλους τῶν πλοίων σύντων, εύρισκεται ἐκτὸς τῶν νομισματικῶν ἡ δημοσιονομικῶν ἐλέγχων τόσον τῶν χωρῶν πραγματικῆς ιδιοκτησίας, ὅσον καὶ τῶν χωρῶν τῆς σημαίας τοῦ νηολογίου. Καὶ ἀνάκομη τὸ ποσὸν αὐτὸ — τονίζεται, εἰς τὴν «Ἐκθεσιν— εἶναι μικρὸν ἐν συγκρίσει μὲ τὰ ποσὰ τῆς ἀγορᾶς τῶν «Εὐρωδολλαρίων», εἶναι, ἐν τούτοις, ἀρκετά μεγάλο διὰ νὰ ἔχῃ ἐπιπτώσεις εἰς τὴν διεθνῆ Ναυτιλίαν, ἀφοῦ τὸ μεγαλύτερον μέρος του ἐπενδύεται ὑπὸ μορφὴν προκαταβολῶν διὰ νέας ναυπηγήσεις.

»Μία δευτέρᾳ συνέπεια τῆς ἀνυπαρξίας τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» —ἀναφέρεται εἰς τὴν μελέτην— εἶναι τὸ ὅτι οἱ πλοιοκτήται ἐπωφελοῦνται τοῦ μειωμένου κόστους κινήσεως τῶν πλοίων των, ἐνῷ αἱ χώραι ποὺ χρησιμοποιοῦν τὰ πλοία αὐτὰ δὲν ὀφελοῦνται καθόλου. Τέλος ἀναφέρεται ὅτι «ἄλλη μία συνέπεια τῆς ἀνυπερβίας τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» εἶναι τὸ ὅτι τὸ ἐργατικὸν δυναμικὸν τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν ἐπανδρώνει πλοίοι ἀνεπτυγμένων χωρῶν, ἀντὶ νὰ ἀστοχοῦνται εἰς τὸ ναυτικὸν τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν».

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι, πράγματι, διὰ τὸ ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοία δυνατῶν νὰ δημιουργήσῃ ἡ περὶ «γνησίου δεσμοῦ» πρόβλημα εὐρείας συζήτησιν μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν.

Εἰς τὴν ιδικὴν μας περίπτωσιν, τῶν ἐλληνοκτήτων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοίων, ἡ χωρητικότης διαίνει μειουμένην. Οἱ ἔφοπλισταί μας προτιμούν τὴν Κυανολέυκον, τόσον κατὰ τὰς ναυηγήσεις των ὅσον καὶ τὰς ἀγράρias.

Θέμα, ἄλλως τε, «γνησίου δεσμοῦ» δὲν γεννάται κατὰ τὴν «Οῦνκταντ» εἰς τὴν περίπτωσιν ποὺ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία καλύπτει πλοίοι λιβεριανῆς ἐταιρίας. Τὸ γεγονός, διύως, τῆς ἔθνικότητος τοῦ πληρωμάτος —ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ ἐπιτελείον τοῦ πλοίου— δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ τὴν περὶ «γνησίου δεσμοῦ» ἀμφισβήτησιν.

Τὸ ζῆτημα, πάντως, τῶν σημαίων εὐκολίας ἀποτελεῖ ἀντικείμενον συζήτησεων καὶ

μεταξὺ τῶν κύκλων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Κατὰ τὴν χάραξιν κοινῆς τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, προβάλλεται ἡδη καὶ τὸ θέμα τῶν «σηματῶν εὐκολίας». Αἱ περὶ αὐτὸ ἐξελίξεις, ὅσον καὶ ἂν δικριτού τούδε προσλαμβάνουν «ακαδημαϊκὴν» οὕτως εἰπεῖν μορφήν, δὲν παύουν νὰ μᾶς ἐνδιαφέρουν καὶ ἡ προσοχὴ δι' αὐτὰς νὰ είναι ἐπιβεβλημένη.

ΤΙΝΑ ΕΠΙ ΤΟΥ «ΓΝΗΣΙΟΥ ΔΕΣΜΟΥ»

Σχετικῶς μὲ τὸ ἀνωτέρω θέμα ἐλάθομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν τοῦ κ. Γ. Κολύμβα, δικηγόρου, ἐπειχειρούσαν τὰ τοῦ «γνησίου δεσμοῦ».

Ἐπὶ τὸν αὐτὸν θέματος, σοβαρωτάτου καθ' ἥμας, δημοσιεύμενον εἰς ἄλλουν σελίδα ἐκτενὴ ἀνάλυσιν τῆς σχετικῆς διεθνούς συμβάσεως. Ἀναλύεται ἡ νομικὴ θέσις τοῦ προβλήματος.

Κύριε Διευθυντά,

Χρειάζονται ώρισμέναι διευκρινήσεις, ἵνα μὴ τυχὸν ἀποκομισθῇ ἡ ἐντύπωσις ὅτι τὸ πρόβλημα τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» εἶναι πρόβλημα ἀπόκτημον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Ἐν τοῖς πράγμασιν, διώσας, τὸ πρόβλημα δὲν ἀφορᾷ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ τούτο διότι τὰ βασικὰ στοιχεῖα, τὰ ὅποια πρέπει νὰ ὑπάρχουν διὰ ν' ἀπαρτισθῇ ὁ γνήσιος δεσμός, ὑπάρχουν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ διό:

(α) Ἡ πλοιοκτησία ἀνήκει κατὰ μέγα ποσοστὸν εἰς Ἑλληνικὰ συμφέροντα, διότι ἄνευ τῆς προϋποθέσεως τούτης, ἐπισταμένως ἐλεγχομένης ὑπὸ τῆς Διοικήσεως, δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ἔγγραφή εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. «Υπ' ὄψιν ἡ νόμῳ (Ν.Δ. 2687)53 ἔρθρ. 13) συγχωρούμενη ἔγγραφή εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον πλοίων ἀνηκόντων εἰς ἀλλοδαπὰς ἐταιρίας. Ρητέον ἐνταῦθα ὅτι ἡ ἔξαιρετικὴ διάταξις τοῦ ἔρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)53, ὃς μαρτυρεῖ ἡ Εἰσηγητικὴ «Ἐκθεσις τοῦ νομοθετικοῦ τούτου Διατάγματος, εἰσήχθη ἐπὶ σκοπῷ παλινοστήσεως εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον τῶν ὑπὸ ἔνην σημαίαν πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων καὶ τὸ μέτρον ἐπέτυχεν ὅσον οὐδεὶς Ἑλληνικὸς νόμος.

(β) Ἀλληδεξίς εἶναι ὅτι ἡ ἔδρα ἀλλοδαποῦ νομικοῦ προσώπου δέον νὰ εὐρίσκεται εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν πολιτείαν. Ἀλλά, πέραν τῆς καταστατικῆς ἔδρας, ὑπάρχει καὶ ἡ πραγματικὴ ἔδρα, ὡς ἐστὶ ὁ τόπος εἰς ὃν λαμβάνονται, αἱ ἐπὶ τῶν ἐταιρικῶν πραγμάτων ἀποφάσεις καὶ διευθύνονται αἱ ἐταιρικαὶ ὑποθέσεις, αὐτὴ δὲ ἡ τελευταῖς ἔδρα δυσχερῶν, δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι δὲν εύρισκεται ἐν Ἑλλάδι, τούλαχιστον ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰ πλοία, ὡς μαρτυρεῖ ἡ ἀπίστευτος ἀναπτυξίς τοῦ Πειραιῶς καταστάντος μεγά-

λου ναυτιλιακού κέντρου, οὐ ἔνεκεν καὶ ἀλλοδαποῖς ὁσκοῦντες βοηθητικὰ τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐπεγγέλματα (ἀσφαλισταί, διακανονισταί ἀσφαρίων κλπ.) ἐγκατεστάθησαν ἐν Πειραιῷ ἵνα ὡσιν πλησίον τῶν πελατῶν τούς.

Ἐπομένων ἐξ μόνης τῆς τυπικῆς ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος εύρισκομένης καταστατικῆς ἔδρας τῶν πλαισιοτετριών ἑταῖριών, δὲν δύναται νὰ συναχθῇ ἀνυπαρθία γηγενίου δεσμοῦ ὅταν τὰ πράγματα βοῶσιν ὑπὲρ τοῦ ἀντιθέτου.

(γ) Τὰ βασικὰ στελέχη τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας είναι κατά γενικὸν κανόνα ὑπόκοι τῆς Ἑλλάδος. Ἡ συμμετοχὴ ἀλλοδαπῶν ἐν τῇ διοίκησει τῆς ἔταιρειας (ὅπου σπανίως ἀπαντᾶται), καθιστά τὴν Διοίκησιν λίαν διστακτικήν ἐν τῇ παροχῇ τῆς Ἔγκριτικῆς Ἀδείας ὑπολογίσεως. «Οθεν καὶ ἡ ἀπαίτησις αὕτη διὰ τὴν συνδρομὴν τῆς ἐννοίας τοῦ «γνησίου δεσμού», υφίσταται.

(δ) Ειδικώς ως πρός την φορολογίαν ἐν τῇ Χώρᾳ τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ἡτις θεωρεῖται ως στοιχεῖον ἀπαρτισμοῦ τῆς ἐνοίσιας τοῦ «γυνησίου δεσμού», μαρτυρεῖ ὁ νόμος 27)1975 ἐπιβόλλων φόρον, συνδέομενον πρὸς τὴν χωρητικότητα του πλοίου καὶ ἄρα φόρον αὐτόματα, ἀδιαφορούντα ἐξαν τὸ πλοίον κινήται μὲν ζημίαν, ως ἀτυχῶν σήμερον μέγας ἀριθμὸς Ἑλληνικῶν πλοίων.

(ε) "Οσον ἀφόρη τὴν διενέγειαν ἐλέγχων καὶ ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων καὶ τῶν αὐτοῖς συμβηκόντων ἀπασχολήσεως, ή Ἐλλάς οὐδεμίας ὅλης ἐπαραδόσεως ναυτιλιακῆς Χώρας ὑπολείπεται. Κυρώσασα τὰς περισσοτέρας τῶν διειθνῶν ναυτιλιακῶν συμβάσεων, παρακολουθοῦσα τὰς ἐργασίας τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας καὶ υιοθετήσασα πολλάρις συμφωνίας καὶ συστάσεις ἄλιτου, ἀναδιοργανώσασα τὰς δημοσίας υπηρεσίας αἵτινες ἀσκούσαν τὸν ἔλεγχον καὶ διασφαλίσσαν ἐλευθερίαν διοικήσεως τῶν αυτεργατικῶν ὅργανώσεων, παρακολούθει ταὶ ἐλέγχει τὸν μέτρον τοῦ δυνατοῦ τὴν ναυτιλίαν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς. Ισως νὰ τημειούνται ἔνιοτε παραδόσεις ἐλάχισται, ἀλλὰ τούτῳ δὲν εἶναι φαινόμενον μόνον τῆς

Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, οὐτε ἐνδεχομένη παράθοσις μειοὶ τὴν σημαίαν καὶ τὸν χώραν αὐτῆς. Ἀντιθέτως, γίνεται ἀφορμὴ γὰρ κινηθῆ ὁ νόμος κατὰ τῶν παραστάτων, διότι δὲ πρέπει γὰρ ἀλησμονήται, ὅτι τὸν νόμον καὶ μόνον ἔχει ὡς ὄπλον κατὰ τοῦ ἀδικοπραγούντος ἡ Πολιτεία.

"Οθεν κατ' ουδὲν ύπολειπομένης τῆς Ἐλάσδος εἰς τὸ θέμα τοῦ ἐλέγχου τῆς Ναυτιλίας, συντρέχει καὶ τὸ στοιχεῖον τούτο τῆς ἔννοιας τοῦ «γηνσίου δεσμοῦ».

‘Η παρούσα ἀνεφέρθη κατὰ σειράν εἰς τὰ ἀπαριθμούμενα στοιχεῖα τοῦ ἀπαρτισμοῦ τῆς ἔννοιας τοῦ “γυναικιου δεσμοῦ” μὲν σκοπὸν νὰ καταδειχθῇ ὅτι η Ἐλλάς καὶ η Ναυτιλία της δὲν ἔχουν ἀνήσυχιας διὰ τὸ ἀνακινούμενον αὐτὸ θέμα. Παρακολουθοῦνται, δεδιαίως, ἐκ τοῦ σύνεγγυς ὑπὸ τῆς Ἐλλάδος σὶ σχετικαὶ ἐργασίαι, ώς πάν τὸ ἄλλο ναυτιλιακὸν θέμα ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου συντίθεται μὲ τὴν πρόθεσιν νὰ συμβάλῃ καὶ ἡ Ἐλλάς ως ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακὴ Χώρα, εἰς τὴν ἀρτιότεραν διατύπωσιν τοῦ μέλλοντος νὰ προκύψῃ ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τούτων, διεθνοῦς κειμένου, ἀνεύ ὅμως ἀνήσυχιας τούτον, διότι ἔχει ριθμίσει τὰ κατ’ αὐτὴν καὶ τρόπον διχρωώσαντα αὐτὴν ἀπὸ πάσσης ουμφῆς διατηρήσεως “ἀνοικτοῦ νηολογίου”.

Μετά τημῆς
Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

Πειραιές, 21 Ιουνίου 1977

Η ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

'Επι σειράν έτῶν ἀπασχολεῖ τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας τὸ φαινόμενον τῆς ὑπαγωγῆς ἐλληνοκτήτων πλοίων ἐλληνικῆς σημειώσις ὑπὸ ἀλλοδαπάς συνεταιριστικάς μορφάς. Τὰ φαινόμενα ἀπησχόλησε διασικώτων νομοθέτην τοῦ ν.δ. 2687/1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ» ὡς μαρτυρεῖ ἡ Εἰσηγητική «Ἐκθεσις αὐτοῦ καὶ εἰς τούτο ὁφείλεται τὸ περὶ τῶν πλοίων τούτων εἰδικῶς μεριμνῆσαν ὅρ-

Θρον 13 τοῦ νομοθετικοῦ Διατάγματος τούτου.

Ἐτείθη δώμας τὸ πρόβλημα ὑπὸ τὴν μορφὴν ὅτι ἀφοῦ διὰ λόγους ἀφορῶντας εἰς τὴν πλοιοκτησίαν ἐκδηλούνται ὄμοιόμορφος προτίμησις ὑπέρ ἀλλοδαπῶν συνεταιριστικῶν μορφῶν, λίγαν πιθανὸν νὰ είναι ἐπιτυχῆς ἡ δημιουργία ἑλληνικῆς προτύπου ἔταιριάς, εἰδικῶς διὰ τὴν πλοιοκτησίαν συνιστωμένης καὶ προσομοιαζούσης κατὰ τὸ νομικῶς ἐφικτὸν πρός τὰ ἀλλοδαπὰ πρότυπα.

Έκριθ δότι τὸ πράγμα ἥξιεν ἐγγυτέραν
μελέτην καὶ ἔρευναν, ητίς καὶ ἀνέτεθαν εἰς
διασκειριμένους νομικούς, τοὺς κ.κ. Θ. Κα-
ρατζαν καὶ Π. Ἀβραμέσιν. Ἐργασθέντες οὐ-
τοὶ ἐπὶ χρόνῳ ικανὸν συνέτεσαν Σχέδιον
νόμου περὶ ἀνωμάτου ναυτικῆς ἑταρίας,
ὅπερ διενεμήθη πρὸς μελέτην εἰς διαφό-
ρους ἐνδιαφερομένους ὄργανισμούς, διετυ-
πώθη δὲ Ικανὸς ἀριθμὸς παρατηρησεων, τι-
νες τῶν ὅποιων συνέτεσαν, καίτοι οἱ δια-
τυπώσαντες ταύτας εἰργάσθησαν κεχωρισμέ-
νων.

Ἐλέχθη παρ' ἀρμοδίων προσώπων, ὅτι ἡ ἀνάνυμος ναυτική ἐταιρία ύπὸ τὴν νέαν ταύτην μορφήν ἐπέτρεψε νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς ἡ ἐταιρικὸν δίκαιον τῆς Ε.Ο.Κ. ἐν ὅψει τῆς μελλούσης ἔνταξέως τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν Κοινήν Ἀγοράν. Ὡς ὅμως προκύπτει ἐκ τῶν ἐργασιῶν τῶν συντακτῶν τοῦ Σχεδίου, ἢ πλευρὰ αὐτῆς ἔχει ληφθῆ ύπ' ὄψιν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ κατὰ τὴν ἐκπόνησιν τοῦ Σχεδίου.

Τὸ Σχέδιον ἔχει, βεβαίως, ἐπηρεασθῆ ἀπὸ τὴν ἐν ισχύι ἀνώνυμον ἑταῖριαν τοῦ νόμου 2190, ἀπειροκρύνθη ὅμις ταυτῆς εἰς τὰ σημεῖα, ὅπου τοῦτο ἐκρίθη ἀναγκαῖον καὶ ἐνδειγμένον ὃς ἔκ της φύσεως τῆς καυτιλια-
ῆς ἐπιχειρήσεως.

Αμφιβολίαι διεπιπώθησαν έπει τής μελ-
ουντικής χρησιμότητος τοῦ θεσμού μετά τὸ
ασθετῶν τῶν νόμων 89)1967 καὶ 378)
968, οἱ ὅποιοι ἐπιτρέπουν τὴν ὑπὸ λίαν
υνούκους ὄρους ἔγκατστασιν τῶν ἀλλοδα-
ῶν νοοτιλιακῶν ἔταιριῶν ἐν Ἑλλάδι. 'Αν-
ιπαρετηρήθη, σūμως, ὅτι ἡ χρῆσις τῶν δια-
έξεων τῶν δού τούτων νόμων ἔχει ἐν τοῖς
ράγμασι κατὰ μεγάλην πλειοψηφίαν πε-
ιστοιθῇ εἰς ἔγκατστασιν διαχειριστριῶν
αἱ οὐχὶ πλοιοκτηριῶν ἔταιριν, αἱ ὅποιαι
ἀντιμετωπίσουν ἐνδεχομένως οὐσίαστι-
νη ἔγκατστασιν τῶν ἐν Ἑλλάδι, ὅταν θὰ
πάρχῃ εἰδίκον περὶ τούτου νομοθέτημα καὶ
πὸ τῆς ἀπόφεως ταῦτης προβάλλεται δι-
άίως ἡ χρησιμότης τοῦ Σχεδίου.

Μία ἄλλη πλευρά, ἡνὶ καλεῖται νὰ ἔχει πε-
τηση τὸ Σχέδιον, εἰναι ἡ παροχὴ δυνατό-
τος ἀφρεως τοῦ σημερινού φαινομένου,
αὐτὸν ὅ η σημασία εἰναι διαφόρου ὕπογειείας
οὗς τῆν πλοιοκτήσιαν. Ο διαφορισμός
τος, ἀνέκαρτήτως δυσχερειών ἀς δύναται
ο δημιουργήσῃ εἰς τὸ μέλλον ἐπὶ διεθνοῦς
τιτέδου, ἀγεί εἰς ἀδύναμιν χρησιμοποιή-
τως ἐπ' ὠφελεία τῆς Ναυτιλίας τῶν διμερών
συμφωνιῶν ἀμοιβαίσας ἀπαλλαγὴς ἀπό
ὑφόρου εισοδήματος, ὡς ἐκ τοῦ γεγονό-
ς ὅτι αἱ ἐν λόγῳ συμφωνίαι ἐν μεγίστῃ
εισιψήσια, προβλέπουσαι ἀπαλλαγὴν τῆς ἐ-
χειριφθίας καὶ δὲν λαμβάνουσι ὑπ' ὄψιν
την σημαίαν τοῦ πλοίου.

'Επιστήμονες ἔχοντες εἰδικότητα ἐπὶ τοῦ ματος κατ' ἑντολὴν διαφόρων ὄργανισμῶν θαυμικὸν Ἐπιμελητῆριον τῆς Ἑλλάδος, κηγερικὸς Σύλλογος Πειραιῶν κλπ.) ἐμπειρούσαν τὸ Σχέδιον καὶ διεπιτύωσαν διαφόρους παραπτηρίσεις, ἡ παραθεσίς τῶν ὅποι-
θε ἀπήτει χώρων μὴ διατιθέμενον ὑπὸ τηριοδικούν καὶ ἵσως δὲν θὰ ἔχηστρέτει οὐτοὺς ἀναγνώστας του μη νομικούς τοῦ τὸ πλεῖστον, δεδομένους μάλιστα ὅτι
θεὶς στιγμῇ γράφεται τὸ παρόν, τὸ έδιον τελεῖ ὑπὸ μελέτην εἰδικῶν ἐπιστημόνων συγκροτούντων τὴν Νομικὴν Ἐπιτροπήν της Ἔνωσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀναμένοντας μετ' εὐλόγου ἐνδισφέροντος παραστητής.

Η ύπο του Σχεδίου προβλεπομένη ρύθμι-
άνεξαρτήτως άλλων νομικών άντιρρησε-

An advertisement for MEDOV, a shipping agency. The top half features a small flag with horizontal stripes and a letter 'M' on it. To the right is a circular emblem containing a ship and the word 'MEDOV'. Below the flag is the text 'AT YOUR SERVICE IN ALL ITALIAN PORTS' and 'The Mediterranean & Overseas Shipping Agency S.p.A.'. The middle section lists services: 'GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS', 'Shipbrokers — Oil & Bunker Contractors', and 'Research and Development'. The bottom section provides the address: 'Via XX Settembre 29/7 16121 Genoa'. Contact information includes 'Phones : 54.13.61 (Five lines)', 'Telex : 27046 (Medov)', and 'Cables : Medov Genoa'.

ων, δημιουργεί ένδοιασμούς όσον άφορά είς τὴν ὑπ' αὐτῆς εἰσαγόμενη δημιούργητα, ίδρουμένης μάλιστα ειδικής πρὸς τοῦτο ὑπηρεσίας κατὰ μίμησιν τῶν ἐπὶ γηλογίων κρῆτος... οὐ, θευτικῶν οἱ ἔνδιαφέρομενοι δὲν ἔχουν τί ν' ἀποκρύψουν, εἶναι ὅμως γεγονός ὅτι τὸ ἐμπορικόν ἀπόρρητον δι' ὁ κυρίως ἔνδιαφέρονται, ἔξασφαλίζεται καλύτερον εἰς τὰς ἀλλοδαπάς συνεταιριστικάς μορφάς.

Οἱ συντάκται τοῦ Σχεδίου, κατ' ὅρθὺν προσέγγισιν τοῦ θέματος, περιέλαβον ἐν τῷ Σχεδίῳ εἰδικὸν ἄρθρον περὶ φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν, εἰς τὸ ὅποιον γίνεται λεπτομερῆς ἐκ τῶν διδαγμάτων τῆς μέχρι τοῦτο πείρας προκύπτουσα, ἀπαρίθμητος τῶν ἀπαλλαγῶν τούτων. Ἐγγάσθη, ὅμως, ἡδη ὅτι τὸ ὕπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν ἔχει ἐπὶ τούτου ἀντιρρήσεις. Ἐν τούτῳ, ἂν γίνη παραλληλισμός πρὸς τὰ δυνάμεις τῶν A.N. 89) 1967 καὶ 378) 1968 ἔγκαθισταμένας ἀλλοδαπάς ναυτιλιακάς ἔταιρίας, σί ὅποιαι ὀπολαιμόνους πλήρους σχέδιον φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς, πρέπει τὸ θέμα ν' ἀντιμετωπίσῃ οὐχὶ ἀπὸ στενῶς ταμειακῆς ἀπόφεως. Σήμερον, αἱ ἀλλοδαπαὶ ναυτιλιακαὶ ἔταιρίας, ποιούμεναι χρῆσιν τῶν A.N. 89) 1967 καὶ 378) 1968, ἔχουν τὴν εὐχέρειαν τῶν φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν. Διὰ νὰ δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις τῆς συνορμήσεως πρὸς τὴν νέαν Ἑλληνικὴν συνεταιριστικὴν μορφήν, πρέπει νὰ παρασχεθῇ εἰς αὐτὴν τούλαχιστον ἵση φορολογικὴ μεταχείρισις. Ἀλλως, θὰ ἔσκαλουσθήσουν οἱ ἀνωτέρω δύο νόμοι νὰ συγκεντρώνουν τὸ ἔνδιαφέρον, τῆς νέας ἑλληνικῆς ἀνωνύμου ἔταιρίας πειρεχομένης εἰς τὴν περιοχὴν τῆς σκιᾶς.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Συζητήται κατ' αὐτὰς ἐπὶ ἀνωτέρου παρ' ἥμιν νομικοῦ ἐπιπέδου τὸ θέμα τῆς συντάσσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίης ἔταιρίας. Δὲν εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν ποιαὶ τελικῶν θὰ εἴναι αἱ ἀπὸ αὐτοῦ ἀπόκειται τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, τοῦ ἀμέσων ἐνδιαφέρομένου. Γνωρίζομεν, πάντως, διὰ τὰ συναντήσης πλείστας ὅσας ἀντιρρήσεις ἡ προσαρμογὴ τῆς ἔταιρικῆς πλοιοκτησίας εἰς τὰς οἰασθῆται προβλέψεις ἐνὸς σχετικοῦ ἔγχωρίου ἔταιρικον καθεστώτως.

Τὸ παρελθόν ὑπῆρχε λίγαν διδακτικὸν ἐν προκειμένω διὰ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοτλισμόν. Ἡ φυγὴ πρὸς τὸ ξένον — λιθεριανὸν ἢ παναμαϊκὸν — ἔταιρικὸν καθεστὼς ὑπῆρχε μία ἀνάγκη καὶ ὄφειλομεν νὰ ὁμολογήσωμεν ὅτι ἡ ἐπικρατήσασα τακτικὴ τῆς ξένης πλοιοκτητρίας ἔταιρίας τὰ μέγιστα διηγούλων τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας. Θά ἔχρειάστητο περίσκεψις πολλή, καὶ συνθετικοὶ κατοχυρώσεις διὰ νὰ δεχθῇ νὰ μεταβάλῃ ὁ Ἑλλην ἐφοπλιστής τὸ ἡδη κρατοῦν καθεστώτως τῆς πλοιοκτησίας, τὸ τόσον ἐν τῇ πράξει εὐέλικτον, διὰ τὰς ἔδω συστάσεως Ἑλληνικῆς ἔταιρίας. Πλείστα σόστις ζητήματα — οἰκονομικά καὶ διοικητικά — θὰ προέκυπτον ἀπὸ μίαν τοισάντην ἀλλαγὴν ἐνός καθεστώτως, ὅπερ πολλὰ μᾶς ἀπέδωκεν.

Εἶναι πιθανὸν αὐτὴ ἡ ἔνταξίς μας εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγορὰν νὰ μᾶς δημιουργήσῃ πράγματα καὶ διὰ τὸ ἔταιρικον καθεστὼς τῆς πλοιοκτησίας. "Αν ποτὲ φθάστη ἡ Κοινότης εἰς τὴν χάραξιν κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς θὰ μᾶς ἐτίθετο ἵσως καὶ τὸ πρόβλημα τῆς διακρίσεως τῶν σημαῖων εὐκόλιας. Καὶ ἀν πιεζόμεθα ἀπὸ τὰ πράγματα νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν ἔγκαταλεψίων τοῦ καθεστώτος τῶν ξένων ἔταιριῶν, ὄφειλομεν νὰ ἐπιμείνωμεν εἰς τὴν σύστασιν Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἔταιρίας ἰδιοτύπου, ἥτις θὰ παρείχειν ὅλα τὰ πλεονεκτήματα ὑπὸ τὰ ὅποια τώρα ζῇ καὶ ἀναπτύσσεται ἡ Ναυτιλία μας.

ΑΙ ΑΓΓΛΙΚΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ

‘Ανεξαρτήτως τῶν ὄσων δυνατῶν νὰ πρόλθουν ἔξελιξεων εἰς τὴν αὐριανὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, εἴχομεν ἡδη ὑπογραμμίσει, εἰς

προγούμενον τεύχος μας, τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ Βρετανικὴ Ναυτιλία θὰ σταθῇ ἀντίθετος εἰς οἰονδήποτε μέτρον τείνον νὰ δημιουργήσῃ κατάστασιν διακρίσεως σημαίας εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Κοινότητος. Δηλώσεις σχετικοῦ τοῦ νεού Προέδρου κ. Οὐώλτερ, τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας (τὸ σύνολον τῶν βρετανικῶν ναυτιλιακῶν ὄργανων), εἶναι ἀρκετὰ χαρακτηριστικοῖς. Εδήλωσεν οὗτος : «Ἡ κυριαρχούσα φιλοσοφία τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης εἶναι ἀντιπροστατευτική. Καὶ τὸ πρώτον καθηκόν τῆς Κοινότητος ἐνέκειτο εἰς τὴν διατήρησιν τῶν φιλελευθέρων ὄρχων καὶ κατάρρηψιν τῶν ἐμποδίων.

»Διὰ τὴν Ναυτιλίαν τοῦτο σημαίνει ἀνταγωνισμός τῶν πλοίων τῶν ἄλλων ἀνεπτυγμένων χωρῶν, ὅπως καὶ τῶν ἀναπτυσσομένων. Αρκεῖ ὅ ἀνταγωνισμός αὐτὸς νὰ ἐδράζεται ἐπὶ ύγιων οἰκονομικῶν ὄρχων. Τάσεις διαφυλάξεως τῶν μεταφορῶν δέοντας ἀπόκρωνται».

Καὶ περικτέρω : «Ἡ Βρετανικὴ Ναυτιλία οὐδέποτε ἡμεροβήτησε τὸ δίκαιόν μας οἰσασθῆποτε χώρας νὰ ἀποκτήσῃ τὴν ιδίαν τῆς Ναυτιλίαν. Ἀλλὰ πρέπει ἡ προσπάθεια αὐτῆς νὰ στηρίζεται πάντοτε ἐπὶ ύγιων ἐμπορικῶν δάσεων καὶ νὰ ἀποβλέπῃ εἰς τὰ συμφέροντα καὶ τὰς ἄλλες τῶν πλοίων ἀπόσχολουμένων εἰς τὰς ἀπό τὸ θαλάσσης μεταφορὰς κρατῶν. Συστηματικὸν ἔργον διὰ τὴν βρετανικήν καὶ τὰς ἄλλας οὕτω σκεπτομένας Κυβερνήσεις εἶναι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ὄρχων τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων 6-

ΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

“Ἐχομεν πολλάκις ἀναφερθῆ εἰς τὴν ἀνάγκην ἐνισχύσεως τῆς ιδιωτικῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. Καὶ ἐπανερχόμεθα τώρα ἐπὶ τοῦ θέματος, ὅπότε ἡ ὄλη προσπάθεια νὰ διέλθῃ μίαν κρίσιν σημαντικήν, ἐξ αἰτίας τῆς γενικῆς ἐκπαίδευτικῆς μεταρρυθμίσεως μὲ τὰς ἀγνώστους ὄκομη συνεπείας καὶ ἐπιπτώσεως.

‘Εκκινούμεν ἐκ τῆς ἀρχῆς, διὰ τὸ διογκωθεῖσαν καὶ διογκουμένην ‘Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εἶχε ἀπόλυτον ἀνάγκην στελεχῶν ὀλοκλήρου τῆς ιεραρχικῆς κλίμακος, ἐπὶ τῆς ἐπαρκείας τῶν πόιον στηρίζεται τὸ παρὸν καὶ τὸ μέλλον της.

Διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν τῆς ἐπαρκείας αὐτῆς συντρέχουν σὶ τρεῖς γνωσταὶ μας πηγαὶ : αἱ δημόσιαι σχολαὶ, αἱ ιδιωτικαὶ σχολαὶ καὶ ἡ ἀλευθέρα ἔξωσχολικὴ εἰσροή. ‘Ἐκ τῶν πηγῶν τούτων αἱ μὲν δημόσιαι εἶνον τοῦ κρατικοῦ μηχανισμοῦ, τὸν ὄποιον ἐκπροσωποῦν αἱ ἀρμόδιαι Διευθύνσεις τοῦ ‘Υπουργείου, τὴν συμπαράστασιν τοῦ ἐπισήμου ἐφοπλισμοῦ διὰ τῶν συμβουλευτικῶν του όργανων καὶ τὴν ἀνεκτίμητον καὶ ἀνεξάντλητον οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς ‘Ἐκπαίδευσεως. ‘Ἡ ἀλευθέρη ἐξ ἄλλου προσφορά, ἀντανακλῶσα τὰς γενικωτέρας οἰκονομικάς καὶ κοινωνικάς συνθήκας τῆς χώρας, ως καὶ τὰς εἰδικωτέρας συνθήκας τῆς στά-

θης τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, δέχεται κατὰ περιστάσεις τὴν δοήθειαν τῶν διαφημιστικῶν ἐκστρατειῶν διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα.

‘Απομένει ἡ πηγὴ τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν. Κείμεναι μονίμως ἐκτὸς τῆς κρατικῆς θαλπωρῆς ἀγωνίζονται νὰ ἐπιζησουν εἰς ἔχρων καχυποψίας, ἡ ὁποία παρεμποδίζει τὴν ἀμερόληπτον ἐκτίμησιν καὶ τροχοπεδεῖ τὰς δυνατότητας τῆς ἀποδοσεώς των.

ΑΠΛΑΙ ΣΚΕΨΕΙΣ

Βεβαίως, οὐδεὶς δύναται βασίμως νὰ υποστρέψῃ ὅτι αἱ ιδιωτικαὶ σχολαὶ ἀπόδιδον σήμερον ἔργον ἐφάμιλον πρὸς τὸ τῶν Δημοσίων Σχολῶν. Υπερούν καὶ εἶναι φυσικὸν νὰ ὑπερούν εἰς ἑξοπλισμὸν καὶ διδακτικὰ μέσα, εἰς κτίρια καὶ αἰθουσαῖς, εἰς παρακολούθησιν καὶ πειθαρχίαν. Εἰς γενικήν ἀπόδοσιν.

‘Ἄλλ’ εἰς τὴν παρούσαν χρονικὴν ὥραν τὸ θέμα δὲν είναι νὰ συγκρινωμέν τὸ ἔργον τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν πρὸς τὸ τῶν δημοσίων. Τὸ θέμα εἶναι νὰ ἐκτιμήσωμεν τὸ ἔργον τὸ ὄποιον προσφέρουν αἱ σχολαὶ αὐταὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Καὶ νὰ ἔδωμεν σαφῶς καὶ ἀνευπαλήψεως ὅτι τὸ ἔργον αὐτὸν εἶναι μέγιστη.

Πρώτον διότι προσελκύουν πρὸς τὴν ναυτικὴν σταδιοδρομίαν πολλάς χιλιάδας νέων, τοὺς ὄποιους εἰς τὴν συντριπτικὴν τῶν ἀναλογιῶν θὰ είλη χάσει ἀνεπιστρέπτως ἡ Ναυτιλία.

Δεύτερον, διότι προσφέρουν ναυτικὴν παιδείαν ικανήν νὰ δημιουργήσῃ ἄξια στελέχη τοῦ καταστρώματος, τῆς μηχανής καὶ διττόν.

Τὴν παιδείαν αὐτὴν τὸ ‘Υπουργείον ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὀφείλει, βεβαίως, νὰ τὴν ἐποπτεύσῃ καὶ ιὰ τὴν ποδηγετήσῃ διὰ τὴν καλύτεραν ἀπόδοσιν, νὰ περιορίσῃ τὰ σύμφυτα πρὸς πάσαν ιδιωτικὴν ἐκπαίδευσιν μειονεκτήματα. ‘Ἀλλὰ συγχρόνως ὀφείλει νὰ τὴν ἐνισχύῃ καὶ νὰ τὴν προαγάγῃ, διότι ἐργάζεται διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὄποιον ὑπάρχει τὸ ἴδιον : διὰ τὸν ‘Εθνικὴν Ναυτιλίαν.

Τὸ κακὸν ἐν προκειμένῳ εἶναι ὅτι, ὑφίσταται ἀν παλαιὸν καὶ ἐπίμονον ἀπόθεμα προκαταλήψεων. ‘Άλλ’ ἐκ τούτων ἡ μὲν δυσπιστία εἶναι εὔκολον ν’ ἀπαλυνθῇ μὲ τὴν ἀπλήν σκέψιν : ὅτι ἀφοῦ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα δέχεται τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν νεοσυλλέκτων του ἀνεψιδεῖας, εἶναι ἀκατανότον νὰ ὑποτιμῇ τοὺς ἀποφοίτους τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν. ‘Ἡ δε φειδολία μὲ τὴν ἐξ ίσου ἀπλῆν σκέψιν : ὅτι αἱ σχολαὶ αὐταὶ παρέχουν ἀδιαφάνειαν πολὺ περισσότερα στελέχη ἀπὸ σσα, λίγον διαπανώρως, παρέχει ἡ δημοσία ναυτικὴ παιδεία.

ΚΑΙ Ο ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

‘Άλλ’ ἡ εὐθύνη δὲν είναι μόνον τοῦ Κράτους. Διότι καὶ ὁ ἔτερος τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, ὁ ἐφοπλισμός, ἔχει ἐπιδείξει ἐν προκειμένῳ μίαν ἀδιαφορίαν ἀδικαιολόγητον καὶ μεγάλην.

SHIPREPAIRS AT DAKAR



GENERAL SHIPREPAIRERS SINCE 1934

DRY DOCK 190 X 23 X 8

SYNCHROLIFT (LIFTING CAPACITY 1200 TONS)

Represented by:

KARAISkos MARITIME CO. LTD

P.O. Box 118, Piraeus Greece

Phones: 412.7022 - 412.4665

Telex: 21 2498

SOCOMAR LTD

6, Lloyd's Avenue LONDON EC3N 3BB

Phones: 01-481 2223/4

Telex: 88 5289

ACRN SHIPYARD, P.O.Box 170, DAKAR, SENEGAL

Phone: 50558

Telex: 420

Άδικαιολόγητον δεδομένου ότι, διαπρήσιος ὡν κήρυξ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας εἰς όλους τοὺς τομεῖς, ἡγνόησε τὸν τομέα ἔκεινον τῆς ιδιωτικῆς δράσεως εἰς ὃν ἀπὸ αἰώνος περίπου ὄφειλε τὴν ἀνάνεωσιν τῶν στελεχῶν του.

Μεγάλη δέ, διότι, πλὴν ἐλαχίστων ἔξαιρέσεων, εἰς ὅλοκληρον τὸ οἰκοδόμημα τῆς ιδιωτικῆς ναυτικῆς παιδείας οὐδεμίαν ἐπέδειξε φροντίδα καὶ ὑποστήριξιν. Αἱ δὲ ἐφοπλιστικῆς πρωτοβουλίας λειτουργήσασαι σχολαῖς, σχεδόν ὅλαις, ἐδημοσιοποίησαν, αἱ δὲ λοιπαὶ ἔχουν ἐκ παραδόσεως ἀπομείνει ἐκτὸς τῶν ἐνδιαφερόντων καὶ τοῦ ἐλέγχου του.

Καὶ ὅμως, διαθέτων ὁ ἐφοπλιστικὸς τὸ κυριώτερον ὅλον ἐπεμβάσεως, τὴν ἄμεσον καὶ γενναίαν οἰκονομικὴν δούλειαν, θὰ ἰδύνατο νὰ διεκδικήσῃ καὶ νὰ παίξῃ ιδιαίτερως ἐνεργὸν ρόλον εἰς τὰ τῆς καλῆς ὁργάνωσεως καὶ λειτουργίας τῶν σχολῶν αὐτῶν.

Ἡ νομοθετηθεῖσα ὑπαγωγὴ τῆς ιδιωτικῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἥτις θὰ φέρῃ καὶ πάλιν τὴν πλησίεστερον τὰς σχολαῖς πρὸς τὸ ἐπάγγελμα, ἐλπίζομεν ὅτι θ' ἀποτελέσῃ σπουδαίαν ἀφορμὴν ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἐφοπλιστικῆς στάσεως. Ἡ ἐνεργὸς ἀνάμιξίς του, ἡ ἐνίσχυσις τῶν ἀξιολόγων καὶ φιλοτίμων προσπαθειῶν καὶ η ἀσκήσις οὐσιαστικοτέρου ἀέλγου, δὲν θὰ ἀποδῇ μόνον πρὸς ὄφελος τῶν σχολῶν αὐτῶν, ἀλλὰ θὰ συντελέσῃ σπουδαίως εἰς τὴν ποσοτικὴν καὶ ποιοτικὴν δελτίωσιν τοῦ προσωπικοῦ ἐκ τοῦ ὅποιου θὰ συμπληρώνῃ τὰ συνεχῶς μεγεθύνομενα κενά του.

Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Διὰ καταρτισθέντος νομοσχεδίου τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας προβλέπει τὴν αὔξησιν τῶν καταβαλλομένων παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰσφορῶν εἰς τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. Τὸ κόστος διασιδώσεως ηγήθη καὶ ἡ ἀνάγκη διευρύνσεως τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐκπαιδευόμενων κατ' ἔτος σπουδαστῶν δικαιολογοῦν τὴν αὔξησιν.

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Ἀπὸ τὸν ἡμέρησιον Τύπον :

«Κατὰ τὴν συνεργασία αὐτὴ ἔξετάσθη ἐπίσης τὸ θέμα τῆς ἐπιφελέστερης διαθέσεως τοῦ ποσοῦ τῶν 47 ἐκατομμύριων δολαρίων —δωρεᾶς τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Ἡ δωρεὰ αὐτὴ ἔμεινε ἀθικτὴ μέχρι τώρα, γιὰ νὰ διατεθεῖ γιὰ ἔνα, συγκεκριμένο, σκοτό.

Ο κ. πρωθυπουργὸς ἔδωσε ἐντολὴ νὰ χρησιμοποιεῖ τὸ σημαντικὸ αὐτὸ ποσὸ

τῆς δωρεᾶς ὡς βάση γιὰ τὴν ναυπήγηση τῶν ἔξι νεοτάτου τύπου πυραυλακάτων μείζονος τύπου «Κομπατάντ 3», ποὺ παραγγέλθηκαν πρόσφατα σὲ Ἑλληνικὰ ναυπηγεῖα.

Μὲ τὴν χρηματοδότηση τοῦ προγράμματος ναυπήγησεως τῶν ἔξι πυραυλακάτων, κρίθηκε ὅτι γίνεται ἀποτελεσματικότερη ἡ συμβολὴ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν στὴν ἀνάπτυξη καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸ τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ».

Ἡκούσθη, ἐπὶ τέλοντος, καὶ μία φωνὴ ὑπὲρ τῆς πρὸ τριετίας μεγάλης δωρεᾶς τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς μας Ἀμύνης. Τὰ 47 ὅλα ἐκατομμύρια δολαρίων τῆς δωρεᾶς θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὸ Πολεμικό μας Ναυτικόν. Είναι ἡ πρώτη φορὰ ποὺ ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν εἰσφορὰν ἡ Κυβέρνησις. Είναι μία ἀναγνώρισις.

«Ἄξιζει, πάντως, νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ ἐφοπλιστικὴ εἰσφορὰ ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης δὲν ἀνέρχεται εἰς μόνον τὸ ποσὸν τῶν 47 ἐκατομμυρίων δολαρίων. Βάσει δεσμώμενον ἀριθμῶν τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν φθάνει τὰ ἔκιντα σῶμα ὅλα ἐκατομμύρια δολαρίων, συμπεριλαμβανομένης τῆς ἐπιταγῆς τῶν 5 ἐκατομμυρίων δολ. ἀπὸ τὴν θυγατέρα τοῦ μακαρίου Ὁνάση Κυρίας Χριστίνα. Δὲν συνυπολογίζονται μικρότεραι δωρεαὶ εἰσπραχθεῖσαι μεταγενεστέρως διὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, οὐτε καὶ ἡ ἀξία τῶν δύο τορπιλακάτων τοῦ Οἴκου Ν. I. Γουλανδρῆ.

ΟΙ Κ.Κ. ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΕΘΥΜΝΗ

«Ιδρυμα εύρυτατῆς φιλανθρωπικῆς ἀκτινοβολίας συνιστοῦν οἱ κ.κ. Ἀδελφοὶ Ρεθύμνη, Νικόλαος καὶ Μηνᾶς, διὰ τὴν Σύρον. Προϊκοδοτεῖται μὲ κεφάλαια δύο ἐκατομμύριων δολαρίων καὶ μὲ τὰς προσόδους τῆς κτηματικῆς περιουσίας τῶν εὐεργετῶν. «Ἐδρα τοῦ ἱδρύματος ὄριζονται αἱ Ἀθῆναι. «Ἡ πεντανύμια αὐτοῦ «Κασσιακὴ Ἀδελφότης Σύρου».

Σκοποὶ τοῦ ἱδρύματος : «Ἡ περιθαλψίς ἀπόρων καὶ ἀνέξιοταθούντων Κασσίνων καὶ Συριανῶν. Ἡ ἐπησία εἰσφορὰ εἰς τὰς ἐκληπτίας τῆς Σύρου καὶ τὰ φιλανθρωπικά ἱδρύματα διὰ σημαντικῶν ποσῶν. Βραβεία εἰς ἀριστεύοντας μαθητὰς τοῦ Γυμνασίου Σύρου καὶ γενικῶς ὅτι ἀλλο σχετικὸν φιλανθρωπὸν ἔργον ἀποφασίζῃ τὸ συνιστάμενον εἰς τὴν Σύρον Διοικητικὸν Συμβούλιον.

Οι κ.κ. Ἀδελφοὶ Ρεθύμνη, οἱ ποικιλοπόρως δονήθησαντες τὴν δευτέραν τῶν Πατριδα, τὴν Σύρον, οἱ ἀναστηλώσαντες τὸ Νεώριον, ὅτε παρ' αὐτῷ ἡγοράσθη κατεστραμμένον, οἱ ποτὲ —ὅπως ἀτυχῶς τινες ἀλλοι— ἐγκαταλείψαντες τὴν Σύρον, πρὸς τὴν ὥποιαν δὲν ἔπαισαν εἰσφέροντες, ἔρχονται

τώρα νὰ συμπληρώσουν τὸ στοργικὸν ἐνδιαφέρον τῶν πρὸς τὴν Σύρον, ἥτις τοὺς ἔγαλούχησε.

Μὲ συγκίνησιν ἄφατον ἀναφέρομεν τὰς πρώτας πληροφορίας, ιιά τας δωρεᾶς, τῶν 'Ο πλούτος εἰς χειράς των, ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν προερχόμενος, ἀκτινοβολεῖ καὶ θερμαίνει. Εὔγε των. 'Αξιομέμητον τὸ παραδειγμά των.

ΤΟ «ΜΠΩΛΤΙΚ»

Αἰσθησιν καὶ ποικίλα σχόλια προεκάλεσεν εἰς τοὺς Ναυτιλιακοὺς κύκλους τοῦ Λονδίνου —ἥμετέρους καὶ βρετανικούς — ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Στραβελάκη διὰ τὸ Μπώλτικ καὶ ἡ δοθεῖσα ἀμέσως, ἐπανόρθωσις σύτως εἴπειν, τοῦ κ. 'Ι. Κουλουκουντῆ, Προέδρου τοῦ Ἐλληνικοῦ Κομμίτη τοῦ Λονδίνου.

Ἡ Διοίκησις τοῦ Μπώλτικ, ίκανοτοποιημένη ἀπὸ τὴν ὥμεσον παρέμβασιν τοῦ κ. 'Ι. Κουλουκουντῆ, ἀπέστειλε πρὸς αὐτὸν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν :

«Φίλε κ. Κουλουκουντῆ,

Εὐχαριστοῦμεν διὰ τὴν ἀπὸ 31ης Μαΐου ἐπιστολὴν σας, διὰ τῆς ὥποιας ἐπληροφορήθημεν ὅτι ὁ κ. Στραβελάκης ἔξεφραζε τὰς ἀτομικὰς τοῦ μόνον ἀπόψεις —καὶ οὐχὶ ἀλλοι τινὸς— στὸν ἀνεφέρετο εἰς τὸ Χρηματιστήριον τοῦ «Μπώλτικ», διὰ τῆς τελευταῖς αἱ του ἐπιστολῆς πρὸς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά».

Ἐνισχυτικὸν τῆς ἀπόψεως σας, νομίζω ὅτι ἡ θὰ ἦτο, ἀν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἐδημοσίευσον τὴν ἐπιστολὴν σας. (Σημ. N.X.: «Ἐδημοσιεύθη). Θὰ συμφωνήτε, πιστεύω, εἰς τούτο».

«Ολας ὑμέτερος

THE BALTIC EXCHANGE

Λονδίνον, 3 Ιουνίου 1977

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» : Εὐχαριστῶς δημοσιεύουμεν τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολὴν, πρὸς τὴν ὥποιαν συμφωνεῖ ἡ ὁλότης τῶν πολλῶν ἐγκατεστημένων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. «Ἡ χρησιμότης καὶ αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ «Μπώλτικ» εἰς τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν εἶναι, ἀναμφισβήτητα, πασίδηλοι.

●

ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΙΤΑΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

Νόμος ἐφεφίσθη εἰς τὴν Ἰταλίαν, ἐπιβάλλων εἰδικὸν τέλος 5.800 λιρεττῶν, διὰ κάθε ἀτομον ἐπιβιβαζόμενον πλοίον ἀπὸ ιταλικὸν λιμένα μὲ προορισμὸν τὸ ἐξωτερικὸν. Ο φόρος αὐτὸς πλήγεται ἀμέσως τοὺς πολλοὺς ἐπιβάτας τῶν πλοίων ποὺ προσεγγίζουν εἰς τοὺς λιμένας Βρινδησίου, Ἀγκώνος καὶ Βενετίας, τοὺς κυρίους λιμένας ἐπιβιβάσεως μὲ προορισμὸν καὶ τὴν Ἐλλάδα. Τὸ τέλος εἰσπράττεται ἀπὸ τὸν πράκτορα τοῦ πλοίου.

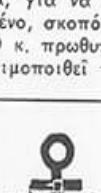
Πρόκειται περὶ σοβαρᾶς ἐπιβαρύνσεως, δεδομένου τοῦ χαμηλοῦ κόστους εἰσιτηρίου δι' ἐλληνικὸν λιμένα —κυρίως τῶν Πατρῶν. Τὰ πολλὰ ἐλληνικά ἐπιβατηγά σκάφη, ποὺ ἐκτελοῦν τὴν γραμμὴν Ἰταλίας - Ελλάδος θὰ ἴσουν συρρικνωμένην τὴν κίνησίν των, λόγω ὀκριβῶν τοῦ ἐπιβλητέος φόρου.

Καταβάλλονται ἐνέργειαι ὥπως μειωθῆση τουλάχιστον τὸ ἐπιβαλλόμενον τέλος. «Ἀλλοι ἀποβαίνει προβληματικὴ ἡ ἐκτέλεσις τῆς γραμμῆς ἀπὸ τὰ τόσα καὶ τόσα ἐλληνικὰ σκάφη. Τὸ ταξίδιον ἀποβαίνει ὀκριδόν, πολλοὶ θὰ προτιμήσουν τὸ αεροπλάνον.

● ΤΑ ΜΕΣΩ ΙΤΑΛΙΑΣ

Νὰ πρωθυμοῦν τὸ ταχύτερον αἱ ἀρχάμεναι διαπραγματεύσεις μὲ τὴν ιταλικὴν Κυβέρνησην διὰ τὴν παροχὴν ἀδειῶν διελεύσεως μέσω τοῦ Ιταλίας τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων, τῶν προοριζομένων διὰ τὴν Βόρη. Εύρωπην. Τὰ ἐλληνικὰ ὅχματαγαγά τῶν τακτικῶν γραμμῶν Πατρῶν καὶ Ἅγιου Μαρίνου τοῦ Ιταλικού λιμένας ἔξυπηρέτουν τὴν σημαντικὴν αὐτὴν κίνησιν.

Μᾶς πληροφοροῦν σχετικῶς, ὅτι μετὰ τὴν



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

Tel. Office (0421) 38 41 07/08
Tel. A.O.H.
J. Karagiannidis (0421) 34 35 66

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

ἀπαγόρευσιν τῆς διελέυσεως, ιταλικά φορτηγά αὐτοκίνητα ἐπωφελούνται τῆς κινήσεως. Τὰ φορτία τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν μεταφορτώνονται εἰς τὸ Μπρίντιζι καὶ τὴν Ἀγκώνα ἐπὶ ιταλικῶν αὐτοκίνητων, ἀτίνα καὶ ἀναλαμβάνουν τὴν περιστέρω διαδρομὴν πρὸς τὴν Κεντρικὴν καὶ Βόρ. Εὐρώπην.

ΠΡΩΤΟΙ ΕΙΣ ΟΛΙΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ

'Από την έφημερίδα τοῦ Λόδδ'ς, συνεκεντρώσαμεν τάς μηνιαίας ολικάς άπωλειάς τοῦ παγκοσμίου έμπορικου στόλου διά τὸ έξαμπην από 1ης Νοεμβρίου 1976 μέχρι 30ῆς Απριλίου 1977. Άναφέρονται αύται εἰς 124 πλοῖα (ἄνα τῶν 500 τόν. γκρός), συνολικής χωρητικότητος 847.047 τ. γκρός.

'Επί τού ὡς ἄνω συνόλου, 35 πλοια, 324. 013 τόν. γκρός —ητοι ποσοστὸν 28.23% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ 38.25% τοῦ τοννάς —ησαν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. Τὰ ποσοστὰ αὐτὰ εἶναι τριπλάσια περίπου τῶν ἀντιστοιχίων ποσοστῶν συμμετοχῆς μας εἰς τὸν παγκόσμιον ἐμπορικὸν στόλον.

Τό απογοητευτικόν φαινόμενον τῆς ύψηλῆς συμμετοχῆς τῆς ἑλληνοκτήτου Ναυτιλίας εἰς τὰς δολικάς ἀπωλείας τοῦ παγκοσμίου στόλου παρατηρεῖται μονίμως επί 20ετίαν καὶ πλέον. Καὶ δημιουργεῖ πολλὰ ἐρωτηματικά ὡς πρὸς τὴν πιοτικὴν συγκρότησιν τῆς ἑλληνοκτήτου Ναυτιλίας, δίδοντας, ταυτοχρόνως, τὴν εύκαιριαν εἰς τοὺς ἀνταγωνιστάς μας νὰ ἔχαπολύουν αὐχμᾶς ἐναντίον αὐτῆς ταυτῆς τῆς κυανολεύκου καὶ νὰ κατατάσσουν αὐτὴν εἰς τὰς σημαίας «ἡ μιευκαὶ-οϊας».

Περιστολή τού φαινομένου δὲν προβλέπεται έφ' οσσον οί "Ελληνες έφωπλισται έξακολουθούν αγοράζοντες παρηλίκα πλοΐα. 'Η ήλικια —έν συνδυασμῷ μὲ τὴν τωρινὴν ἐλειψιν ικανῶν πληρωμάτων— δισδραματίζει σημαντικώτατον ρόλον εἰς τὰς δίλικας ἀπωλείας, ἐκ τῶν ὅποιων ἄνω τοῦ 80% ἀν-

φέρεται εἰς πλοιά ήλικίας 15 ἔτῶν καὶ πλέον.

Αντί τῶν πολλῶν παρηλίκων προτιμοτέρα είναι ἡ πρόσκτησις ὀλιγωτέρων μὲν, ἀλλὰ νεωτέρας ἡλικίας μεταχειρισμένων ἔστω σκαφῶν.

Ως έδήλωσεν ο 'Αμερικανός 'Υπουργός τῶν Μεταφορῶν, κ. Μπρόκ 'Ανταμε, κατά τὴν περίοδον ἀπό τῆς 21ης Ιανουαρίου μέχρι τῆς 27ης Μαΐου, ή 'Ακτοφυλακή επεβολήρησε 1.180 τάνκερς υπὸ ξένας σημαίας. Τὰ 424 σκόφη (35.9%) ησαν λιθεριανά, 162 (13.7%) ἐλληνικά, 117 (9.9%) φωρβηγικά καὶ 86 (7.3%) βρετανικά, ἐνώ τὰ λοιπά καὶ ακαύπτοντα υπὸ διαφόρους ὄλλας σημαίας.

Δύο σκάφη —ένα κυπριακό και ένα λιβεριανόν— χαρακτηρίσθεντα ώς ἐπικίνδυνα διά τὴν ἀσφάλειαν τοῦ λιμένος, δὲν ἐπετράπη νά προσεγγίσουν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα. Ἐτερά ἔξ (πάντες λιβεριανά καὶ ένα ἑλληνικόν) ὑπερέχωθαν εἰς καθυστέρησιν μέχρις ἐκτελέσεως τῶν ὑπόδειχθεισῶν ὑπὸ τῆς Ἀκτοφυλακῆς ἐπισκευῶν.

•
ΙΩΒΙΛΑΙΟΝ

Εις μίαν θαυμασίαν κυριολεκτικῶς ἔκδοσιν ἐπὶ τῇ εἰκοσιπενταετήριδι ἀπὸ τῆς ἀναρρησίως εἰς τὸν βρόντον τῆς βασιλίσσης Ἐλέισάβετ, τὸ περιοδικόν του «Ἄλοδ Λίστα», ἀφιερώνει μερικάς σελίδας διὰ τὴν συμπεινωμένην ἀνιστόρησιν τῆς ναυτιλιακῆς πορείας τῆς M. Βρετανίας.

Εις αύτά τά έτη έγένοντα αἱ βαθύτεραι ἀλλαγαὶ ἔξ σσων ποτὲ είχον σημειωθῆ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, μήδ' αὐτῆς τῆς στροφῆς ἀπὸ τῶν ιστίων εἰς τὸν ἀτμὸν ἔξαιρουμένης. Εἰς αύτην δὲ τὴν ἀλλαγήν οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται ἐλαθον ἐνεργοὺς μέρος διαθέσαντες τεράστια ποσά. Εἰς 4 δισεκ. λιρῶν ύπολογίζονται αἱ εἰς τὴν Ναυτιλίαν βρετανικαὶ ἐπενδύσεις κατὰ τὴν τελευταίαν

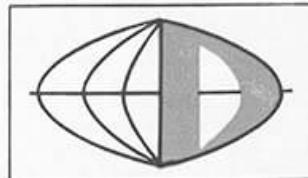
δεκαετίαν, αϊτίνες ἀντιστοιχοῦν εἰς πλέον τοῦ ἑνὸς ἑκατομ. λιρῶν ἡμερησίως.

Τὸ ἀπότελεσμα ὑπῆρχεν ἀνάλογον. Διότι σήμερον ἡ Βρεταννία διαθέτει τὸν μεγαλύτερον, τὸν πλέον σύγχρονον, τὸν πλέον διαφοροποιημένον καὶ ικανὸν στόλον τοῦ κόσμου, καταλαμβάνοντα τὴν τρίτην παγκοσμίως θέσιν μετὰ τὴν Λιβερίουν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν. Ὁ μέσος ὄρος τῶν 2.000 πλοίων τούτων εἶναι ἡλικίας κάτω τῶν 35 ἔτεων καὶ τὸ κύμασι αὐτούν κάτω τῶν 5 ἔτῶν.

Εις τὴν σύνθεσιν τοῦ στόλου αὐτοῦ ἡ διαφορὰ εἶναι προφανής. Κατὰ τὴν προηγουμένην δεκαετίαν δὲν υπήρχον βασικῶς εἰμῖ τὸ τράπους, τὰ λάίνερς καὶ τὰ τάνκερς. Σήμερον ἡ αὔξησις εἶναι πρώτοις τοῦ μεγέθους αὐτῶν εἶναι ἐκπληκτική. Πρὸ 25 ἑταῖροι καθειλύσθησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὸ μεγαλύτερον δεξιαμενόπλοιον τοῦ κόσμου, τὸ ὅποιον ἦταν 28.000 τόνων. Τώρα ἀνάζητούμενον ὑπερβετικὰ διὰ νέα χαρακτηρίσωμεν τὰ γιγαντιαῖα, τὰ σούπερ, τὰ VLCC, τὰ ULCC, τὸ μεγαλύτερον τῶν ὅποιών ὑπερβαίνει τοὺς 500.000 τόνους. Ἄλλα καὶ εἰς τὴν ἔξειδικευσιν αἱ ἐπελθόνται διαφοροποιήσεις εἶναι ἐξ ἴσου ἐκπληκτικά. Μπάλκ καριέρες, μεταλλευματοφόρα, ειδικῶν φορτίων, διπλῆς καὶ τριπλῆς χρήσεως, πλοία κοντέινερς καὶ ρόλον / ρόλον ὄφ.

Καὶ τὸ ἄρθρον συνεχίζει τὴν ναυτιλιακήν ἐποποϊίαν διὰ νῦν καταλήξῃ ὅτι ἡ Βρεταννική Ναυτιλία ὀφείλει νὰ είναι ισχυρά και συναγωνιστική. Διότι ἐργάζεται εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς και τὸ μέλλον της ἔξαρταί εἶκ το πολλῶν παραγόντων, καθώς και ἑκάρτου τού το πλέγματος τῶν παγκοσμίων πολιτικῶν προβλημάτων.

Οι "Ελληνες δέν έχουν ωφεληθή ολίγοι από την βρετανική καυτιλιακή άκμήν." Εζησαν έκει, έδιδαχθησαν και έπαραδειγματίσθησαν. Έδημουργήθησαν, βεβαίως, και άνεπτυχθησαν, όλλ' ούδεποτε θά παύσουν



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, VELİ ALEMDAR HAN 9TH FLOOR

KARAKOY / İSTANBUL - TURKEY

P.O.B. 1257, KARAKOY

PHONES: 456894 - 440868 - 446910

23 426 A - B - C «DLT

νὰ ὄμιλούν μὲ σεβασμὸν διὰ τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν.

ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΑ ΜΕΓΑΛΕΙΑ

Ἐπερώτησις κατατεθεῖσα εἰς τὴν Γαλλικὴν Βουλὴν ἔρωτά τὸν ἀρμόδιον 'Υπουργὸν ἐὰν ἡ ἐπικαιροφά τοῦ ὑπερωκεανίου 'Φράνς' εἰς τὴν ἐνέργειαν ὑπηρεσίαν θὰ ἡτο ἀποδοτική καὶ ποιὸν ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει θὰ ἡτο τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως του. Αφορμὴν ἐπὶ τὸ θέματος ἔλαβεν ὁ ἔρωτάν ἐκ τῆς πληροφορίας, ἥν μετ' ἐκπλήξεως ἤκουσεν, ὅτι τὸ βρετανικὸν 'Κουνὴν 'Ελίζαμπεθ' συνεχίζει νὰ εἶναι ἐκμεταλλεύσιμον ὑπὸ τὴν παροῦσαν ἀπασχόλησίν του.

Εἰς τὴν ἀπάντησιν του τὸν 'Υπουργὸς εἶπεν ὅτι, δὲν προβλέπεται ἡ ἐπαναφορὰ τοῦ 'Φράνς' εἰς ἐνέργον ὑπηρεσίαν καὶ ὑπέμνησεν ὅτι κατὰ τὸ τελευταῖον ἔτος τῆς ἐκμεταλλεύσεως του, τὸ 1974, κατέλιπεν Ἐλλειμμα 100.5 ἑκατομ. φράγκων, ἦντος ἡ δαστάνη τοῦ παροπλισμοῦ του ἀνέρχεται εἰς 31.3 ἑκατομ. φράγκων ἑπτάριως, περιλαμβανομένου τοῦ κόστους τῆς στοιχειώδους ἐπανδρώσεως, τῆς συντηρήσεως, τῆς ἀποσέρεσεως καὶ τοῦ πλοτηρωμάτος τῶν οἰκονομικῶν του ὑποχρεώσεων. Ἐξ ἄλλου, κατέληξε, δὲν εἶναι ἐπιτρεπτή ἡ σύγκρισίς του μὲ τὸ 'Κουνὴν 'Ελίζαμπεθ', τοῦ ὅποιου ἡ ἀποδοτικότης πρέπει νὰ συνάπτεται μὲ τοὺς δι' ὅλα τὰ βρετανικὰ σκάφη, ισχύοντας πλεονεκτικούς δρους ἐκμεταλλεύσεως.

Εἰς μίαν περισσότερον λακωνικὴν ὀπάντησιν ὁ Γάλλος 'Υπουργὸς θὰ ἡδύνατο νὰ εἴπῃ, ὅτι ἡ Κυβέρνησίς του ἐφαρμόζει τὸ ἀρχαιοελληνικὸν 'ιδούν' κακοὶν προκειμένοι τὸ μὴ χείρον δέλτιστον».

ΑΣΦΥΚΤΙΚΟΣ ΕΝΑΓΚΑΛΙΣΜΟΣ

Πρέπει κάποτε τὸ NAT νὰ ἀναλαγῇ ἀπὸ τὸν θανάσιμον ἐναγκαλισμὸν τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν, ὁ ὅποιος ἔχει λίαν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ 'Ιδρυματος τῶν ναυτικῶν μας. Ἀναφέρομεν ἐνδεικτικῶς, ὡς ὑπογραμμίζει καὶ εἰς σχετικήν ἐπιστολήν του ὁ κ. Παπαδόγγονας, ὅτι τὸ 'Υπουργείον Οἰκονομικῶν δὲν ἐπέτρεψε τὴν σύστασιν καὶ ἄλλων 'Υγειονομικῶν 'Ἐπιτροπῶν καὶ τὴν αὐξήσιν τῆς ἀμοιβῆς τῶν μελῶν των διὰ τὴν ταχυτέραν διεκπεραίσιων τῶν ὑποθέσεων συνταξιοδοτήσεως τῶν ναυτικῶν μας λόγῳ ἀτυχήματος. Ἐξ ἄλλου ὑπάρχει ἔνας εἰδικὸς νόμος ὁ ὅποιος δρίζει, ὅτι τὴν λογιστικὴν ἐποπτείαν τῶν Νομικῶν Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, ὃντος καὶ τὸ NAT, ἀσκεῖ ὁ 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ἔχον δινατότητα διορισμοῦ ἀντιπροσώπου του εἰς τὸ Δ.Σ. Τοιούτος διορισμὸς ἐπεχειρήθη πρὸς καιροῦ ἄλλα ἀνεκλήθη κατόπιν τῆς ἀντιδράσεως ποὺ ἔξεδηλοθῇ. Ἀκόμη καὶ εἰς τὴν σύστασιν συνεργειῶν δι' ὑπερωριακὴν ἀπασχόλησιν τοῦ προσωπικοῦ Δ.Σ. διὰ τὰ διεκπεραίσιων τῆς ἐποθέσεις ἐργασίας οὐσιαστικὴν ἀρμοδιότητα ἔχει ὁ 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν.

Τὸ NAT, ὅμως, διαφέρει τῶν ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ὄργανοισμῶν, διότι εἶναι τὸ μοναδικὸν ἐν Ἑλλάδι ἀσφαλιστικὸν 'Ιδρυμα τὸ ὅποιον οὔτε ἐπιδοτεῖται οὔτε ἔχει κοινω-

νικούς πόρους, ὅπερ θὰ ἐδικαιολογεῖ τὸν ἔλεγχον τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν. Τὰ ἐσοδά του προέρχονται ἀποκλειστικῶς ἐκ τῶν εἰσφορῶν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν μας, οἱ ὅποιοι ἔχουν τὴν ἀξίωσιν νὰ είναι κύριοι τοῦ οἰκου των. Δεδομένου δὲ ὅτι τὸ NAT συμβάλλει ἀποφασιτικῶς καὶ εἰς τὰ δημόσια οἰκονομικὰ διὰ τῆς εἰσφορᾶς σημαντικῶν ποσῶν συναλλάγματος, ἀλλά καὶ διὰ τῆς εἰσπράξεως ἐπίσης σημαντικῶν πόρων τοῦ Δημοσίου ἀνεν οὐδεμιάς δαπάνης τοῦ τελευταίου —ἀντιθέτως, τὸ NAT ἐπιβαρύνεται ἐξ αὐτοῦ τοῦ λόγου μὲ σημαντικά δαπάνας— πρέπει ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοὶ νὰ ἀξιώσουν τὴν ἔξαρσειν του ἀπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν. Πρέπει νὰ ἀντιληφθοῦν ὅλοι ὅτι τὸ NAT διὸ νὰ δυνηθῇ νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἀποστολήν του χρειάζεται νὰ λειτουργῇ μὲ τὴν εὐελιξίαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ εἶναι ἡλίου φαεινότερον ὅτι τούτο δὲν ἡμέρας νὰ ἐπιτυχῇ ἐφ' ὅσον ὑφίσταται ὁ ἀσφυκτικὸς ἐναγκαλισμὸς τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν.

Η ΕΡΥΘΡΑ ΠΑΓΙΣ

'Ἐνεπλάκησαν εἰς τὴν σοδιετικὴν παγίδα τῶν παρελκαύσεων οἱ Βρετανοί. Αὐτὸς εἶναι τὸ συμπέρασμα τὸ ὅποιος ἔξαγεται ἀπὸ τὰς δηλώσεις τοῦ 'Αγγλού 'Υπουργού τῶν Μεταφορῶν, κ. 'Ἐντυμουντ Ντέλλ, μετὰ τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ Ρώσου 'Υπουργού Ναυτιλίας εἰς Λουδίον.

Αἱ συζητήσεις μεταξὺ τῶν δύο 'Υπουργῶν ἐπὶ διαφόρων ναυτιλιακῶν θεμάτων —καὶ ἰδιαιτέρως ἐπὶ τοῦ προβλήματος τοῦ ρωσικοῦ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν— εἰς οὐδεμίαν συμφωνίαν ἀπέληξαν. 'Ἀπλῶς ὁ κ. Γκουζένκο άνεφερεν ὅτι ἡ Σοδιετικὴ 'Ἐνωσίς εἶναι πρόθυμος νὰ συνεργασθῇ καὶ δὲν ἐπιθυμεῖ νὰ ὀξύνῃ τὰς διαφοράς της μὲ τὴν Βρετανίαν.

'Ἐπισῆς, ἐδήλωσεν ὁ Ρώσος 'Υπουργὸς ὅτι ἡ χώρα του ἐπιθυμεῖ νὰ συνεργασθῇ ὥστε νὰ ἐπέλθῃ ισότητα εἰς τὰς θαλασσίστας μεταφορᾶς καὶ αὐτὸς θὰ εἶναι τὸ κύριον θέμα τῶν προσεχῶν συζητήσεων μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν.

Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ οἱ Ρώσοι ἐπέτυχον τὴν ἀναβολὴν τῆς λήψεως δραστικῶν μέτρων ἐμέρους τῆς βρετανικῆς Κυβερνήσεως κατὰ τὸ σοδιετικὸν ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ καὶ συνεχίζουν ἀνεύόλητοι τὴν ἐπεκτακτικήν των τακτικῶν.

'Ἄλλος δὲν εἶναι μόνος αὐτός. 'Η ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς 'Αγγλίας ἐπηρέαζει ἀναποφεύκτης τὴν ἐν γένει ναυτιλιακῶν πολιτικῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, δεδομένου ὅτι ὁ βρετανικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀντιπροσωπεύει περίπου τὸ 40% τῆς Ναυτιλίας τῆς E.O.K.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

'Ο 'Ομιλος Κολοκοτρώνης ἔζητησεν ἀπὸ τὸ 'Ανώτατον Δικαστήριον τοῦ Λονδίνου νὰ κηρύξῃ ἄκυρα τὰ ἔξι 110 ἑκατομ. δολλαρίων δάνεια πρὸς αὐτὸν ὑπὸ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ - Αμερικανικοῦ Τραπεζικοῦ 'Οργανισμοῦ.

Κατὰ τὸ πρόεδρον τοῦ 'Ομιλος κ. Μίνωα Κολοκοτρώνη, ὁ ἐδρεύων εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τραπεζικούς 'Οργανισμός παρέδη τὴν βρετανικὴν νομοθεσίαν, ἡτοις καθορίζει ὅτι μόνον ἐταιρίαι ἐδρεύουσαι εἰς τὴν Βρετανίαν δάνειαν νὰ παρέχουν δάνειαν ἐντὸς τῆς βρετανικῆς ἐπικρατείας.

'Ο 'Οργανισμός λέγει, ὅτι τὰ δάνεια προτίθονται ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υρκην καὶ συνεπάως ὁ βρετανικὸς νόμος δὲν ισχύει. 'Άλλ' ἐνῷ ἐπιτίθεται κατὰ τοῦ 'Ομιλος Κολοκοτρώνη, ὁ 'Οργανισμός δάλλεται ὑπὸ πέντε τῶν τακτικῶν ναυτικῶν καὶ ὅχι δάσει τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως. Διότι ὄντος τὰ σκάφη τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας περνοῦν δυστερεῖς ημέρας, γεγονός ὅπερ ηλάγκασε προσφάτως τοὺς πλοιοκτήτας των νὰ καταφέγγουν εἰς τὸ μέτρον τῆς μη ἐξυπηρετήσεως τῶν φορτίων τοῦ Δημοσίου καὶ ἡ περίπτωσις αὐτῆς δὲν ἐσταθμίσθη ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. 'Ἐπι τέλον, τὰ ἐν λόγῳ σκάφη δίδουν τὸ παρὸν εἰς κάθε ἐθνικὸν προσκλητήριον καὶ ἡ διατήρησίς των ἐν ζωῇ ἀποτελεῖ ἐθνικὴν ἀνάγκην λίσταν ἐπιτακτικήν. 'Εξ ἄλλου, ὡς διεπιστώθη ἐκ σχετικῆς ἐρεύνης, εἰς ἄλλας χώρας, λόγου χαριν τὴν 'Ολλανδίαν, τὰ σκάφη κάτω τῶν 500 τόνων ἔχουν πλήρωμα μόνον πέντε ἀνδρῶν, ἐνῷ ἡμεῖς καθωρίσαμεν σύνθετιν, εἰς ἄλλους καιρούς καὶ διὰ νὰ ἔξασφαλίσωμεν ἀπασχόλησιν εἰς τοὺς ναυτικούς μας, ἐξ ὅκτὼ ἀνδρῶν εἰς τὴν ποληρωμάτων ἔχει καταστῆσιν.

'Εις τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ὁ Εὐρωπαϊκοῦ - Αμερικανικοῦ Τραπεζικοῦ 'Οργανισμός λαμβάνει ἔνδικα μέτρα κατὰ τῶν μελῶν τῆς οἰκογενείας Κολοκοτρώνη, τὰ ὅποια,

ώς ισχυρίζεται, ἔχουν προσωπικῶς ἐγγυηθῆ διὰ τὰ δάνεια.

ΔΙΚΑΙΑ ΑΞΙΩΣΙΣ

"Ἐχουν ὅπολυτον δίκαιον οἱ συνεπεῖς ἐφοπλισταὶ μας, ἐκεῖνοι δηλαδὴ οἱ ὅποιοι ἔκπληκτοι ἔγκαιρως καὶ εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς πρὸς τὸ NAT ὑποχρεώσεις των, νὰ ὀξύουν ὅπως εἰς περιπτώσεις πιστωτικῶν ὑπολοίπων ἐν ταυτολογίων, ἡ ἐπιστροφή τῶν ποσῶν αὐτῶν γίνεται ἐντόκως πρὸς 12%, κατὰ τὸ ίδιον δηλαδὴ ποσοστὸν τῶν ἐπιβαλλομένων προσθέτων τελών ὑπὸ τοῦ NAT, ὅταν καθούστερη ἡ ἐξόφλησις τῶν ὄφειλών. 'Υπάρχει συγκεκριμένη ἀναφορὰ ὅτι τὸ NAT ὀφείλει αὐτὴν τὴν στιγμὴν εἰς ἐφοπλιστὴν ἐκ πιστωτικῶν ὑπολοίπων ποσὸν 20.000 λιρῶν, γεγονός τὸ ὅποιον ἀποδεικνύει ὅτι τὸ NAT εἰσπράττει περισσότερα ἀπὸ σσα δικαιούται.

Βεβαίως, τὸ ὅλον θέμα δημιουργεῖται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι δὲν γίνεται ταχέως ἡ ἐκκαθάρισης τῶν ναυτολογίων. Διὰ τὸ λόγον αὐτὸν ἐπιμένομεν εἰς τὴν ἀποφιν ὅτι δέοντας τὸ ναυτολόγιον νὰ ἐκκαθαρίζωνται τὸ ταχύτερον καὶ τούτο, ἐπαναλαμβάνομεν, δύναται νὰ ἐπιτυχῇ μόνον διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς λήξεως τῶν ναυτολογίων ἀκριβῶς εἰς τὸ τέλος τοῦ ξειμήνου, ὅτε ἡ ἐκκαθάρισης τῶν θὰ ἐπιτυχάνεται εἰς διάστημα ἐννέα μηνῶν περίπου ἀπὸ τῆς ἐνόρκεως τῆς ισχύος των.

ΑΥΣΤΗΡΑΙ ΚΥΡΩΣΙΣ

Αὐτὴ ἡ περίπτωσις σκάφους ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, οἱ πλοιοκτήται τοῦ ὅποιου εἶδισαν καὶ ἐγκατέλειψαν εἰς ταχέως ἡ ἐκκαθάρισης τῶν ναυτολογίων μεταξύ τοῦ Ελληνικού πλήρωμα καὶ, ἀφού προσέλθων Φιλιππιπέντος πλοιορχοῦ, τὸ ὀδήγησαν εἰς τὴν Ισπανίαν, προφανῶς πρὸς διάλυσιν, πρέπει νὰ ἔξετασθῇ εἰς δάσος καὶ νὰ ἐπιβληθῶν αὐτοτρόπαται κυρώσεις εἰς τοὺς ὑπευθύνους. Διότι παρόμοια περίπτωσις δίνουν ἀφορμὴν εἰς τοὺς ἀντιπάλους τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας νὰ δάλλουν κατ' αὐτῆς ἐν τῷ συνόλῳ της.

Σημειούται ὅτι τὸ ναυτολόγιον τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου κρατεῖται ὑπὸ τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου τοῦ Ρόττερνταμ καὶ ὅτι 'Ελλην πλοιορχος ὁ ὅποιος μετέβη ἐκεῖ διὰ νὰ ἀλλάξῃ τὴν πλοιαρχίαν του ἡροήθη νὰ ἐπιβῇ, διότι οἱ διαχειρίσται τοῦ εἰπον νὰ τὸ μετακινήσῃ ἐκ τοῦ ολλανδικοῦ λιμένος ἀνείσας τῆς Αρχῆς.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΤΑ «ΚΟΣΤΕΡΑ»

Κακῶς ἀπέρριψε, καθ' ἡμᾶς, τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT τὸ αἵτημα τῶν πλοιοκτητῶν τῶν «κόστερων», ὅπως ἡ εἰσφορὰ ἐπὶ τῶν ναυτολογίων τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἐπιβάλλεται δάσει τοῦ πραγματικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτολογημένων ἐπ' αὐτῶν ναυτικῶν καὶ ὅχι δάσει τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως. Διότι ὄντος τὰ σκάφη τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας περνοῦν δυστερεῖς ημέρας, γεγονός ὅπερ ηλάγκασε προσφάτως τοὺς πλοιοκτήτας των νὰ καταφέγγουν εἰς τὸ μέτρον τῆς μη ἐξυπηρετήσεως τῶν φορτίων τοῦ Δημοσίου καὶ ἡ περίπτωσις αὐτῆς δὲν ἐσταθμίσθη ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. 'Ἐπι τέλον, τὰ ἐν λόγῳ σκάφη δίδουν τὸ παρὸν εἰς κάθε ἐθνικὸν προσκλητήριον καὶ ἡ διατήρησίς των ἐν ζωῇ ἀποτελεῖ ἐθνικὴν ἀνάγκην λίσταν ἐπιτακτικήν. 'Εξ ἄλλου, ὡς διεπιστώθη ἐκ σχετικῆς ἐρεύνης, εἰς ἄλλας χώρας, λόγου χαριν τὴν 'Ολλανδίαν, τὰ σκάφη κάτω τῶν 500 τόνων ἔχουν πλήρωμα μόνον πέντε ἀνδρῶν εἰς τὴν ποληρωμάτων ἔχει καταστῆσιν.

Βεβαίως, δὲν εἶναι θέμα τοῦ Δ.Σ. τὸ NAT ή μείωσις τῆς συνθέσεως, ἀλλά, ἐπαναλαμβάνομεν, ἐφ' ὅσον τὸ Δ.Σ. ἀσκεῖ ναυτιλιακὴν πολιτικήν, ὥφειλε νὰ ἴσῃ τὸ πρό-

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ Ισόγειον Μ2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος Μ2 300.

βλημα ύπο εύρυτερον πνεύμα και σχι απόλως ύπο το πρίσμα της ζημιάς την όποιαν θά υποστή τὸ Ιδρυμα ἐκ τῆς μειώσεως τῶν εἰσφορῶν. Διότι σύντος ἡ ἀλλος, ἐκν τὰ σκάφη αὐτὰ δὲν διευκαλυψθεῖν, η τοιαύτη μειώσις τῶν εἰσφορῶν θὰ ἐπέλθῃ εἴτε λόγω παροπλισμοῦ των, εἰς τὸν όποιον θὰ ὁδηγηθοῦν με μαθηματικὴν ὀκρίσειν, εἴτε λόγω ἑκποίησεως των, ὅπερ είναι καὶ τὸ ἐπικινδυνόδεστρον, διότι ἡ ἀκετάλλευσίς των ύπο τὰς συμερινάς συνθήκας είναι παθητική.

Φρονούμενος ὅτι, η ύποθεσίς δέον νὰ ἐπανεξετασθῇ καὶ ἐν ἀνάγκῃ γὰρ ζητηθούν συγκεκριμένα στοιχεία περὶ τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης, ἐκ τῆς όποιας θὰ ἀπόδειχθῇ ὅτι ἔαν δὲν ληφθοῦν συγκεκριμένα μέτρα θὰ ἀπολέσουμεν τὰ σκάφη αὐτὰ καὶ κατὰ συνέπειαν θὰ ἀπολέσῃ καὶ τὸ NAT πολὺ περισσότερα ἀπό ἐκείνα ποὺ ὑπολογίζεται ὅτι θὰ χάσῃ ἔαν δεχθῇ τὴν ικανοποίησιν τοῦ αἰτήματος διὰ τὴν κατοδολήν εἰσφορῶν διὰ τοὺς πράγματι ἐπιδίνοντας.

Ἡ περίπτωσις αὕτη δὲν ἀντεμετωπίσθη, ἐξ ὄσων γνωρίζομεν, ὑπὸ τῶν ὑπεριστῶν τοῦ NAT καὶ τοῦ Δ.Σ., δι' ὃ τὸ θέμα δέον νὰ ἐπανεξετασθῇ καὶ ὑπὸ τὸ πρίσμα τῶν γενικότερων συνεπειῶν διὰ τὸ "Ιδρυμα, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ τὴν ἔθνικὴν ἀμύναν ἐκ τῆς ἀπωλείας τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταύτης.

ΟΙ Ν. 27 ΚΑΙ 29

Διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 41323 ἀποφάσεως τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, ἡ όποια ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὴν 31.3.1977, ἐρρυθμίσθη ἡ διαδικασία ἐπιστροφῆς τῶν ἀχρεωστήτων καταβληθέντων φόρου καὶ εἰσφορᾶς τοῦ N. 27 καὶ εἰδικῆς εἰσφορᾶς τοῦ N. 29. Ἐν τούτοις, μέχρι στίμερον οὐδεμία περίπτωσις ἐμπίπτουσα εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν ἐρρυθμίσθη, διότι αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι ἀναμένουν ἔρμηνετικήν ἐγκύκλιον τοῦ Υπουργείου Οἰκονομικῶν.

Καὶ εὐλόγη διερῶταινοι ἐνδιαφερόμενοι πῶς είναι δινατον δημόσιαι ὑπηρεσίαι νὰ ἀρνοῦνται τὴν ἐφαρμογὴν σφετεράτων ἀποφάσεων, αἱ όποιαι οὐδόλως ὅμιλοι περὶ ἔρμηνετικῶν ἐγκυκλίων καὶ καθορίζουσι ὅριστικὰ διαδικασίας. Ἐπιβάλλεται, συνεπώς, νὰ ὑπάρχῃ μηδὲν ἀμέσως καὶ τηλεφωνικὴ διαταγὴ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀποφάσεως του ὑπὸ τῶν ὑφισταμένων του.

Ἄλλα δὲν είναι μόνον τὸ ἀνωτέρω πρόβλημα ποὺ ἐδημοσιεύθησαν οἱ N. 27 καὶ 29 τοῦ 1975 εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρίσεις. Λόγου χάριν, εἰς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἀριθμοῦ 4 τοῦ N. 29 ἀναφέρεται ὅτι κλάσμα μηνὸς ἀνωτέρων τῶν 15 ἡμερῶν ὄριζεται ὡς πλήρης μὴν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς εἰσφορᾶς, ἐνῶ κλάσμα μικρότερον τῶν 15 ἡμερῶν ἀφαιρείται. Ο N. 27 ὅμως, δὲν περιέχει παρομοίαν διάταξιν καὶ οὕτω παρουσιάζεται τὸ φαινόμενον, πλοία συμβεδημένα μετά τοῦ NAT, τὰ όποια ὑψώνουν τὴν κυανόλευκον, νὰ ὑποχρεούνται εἰς τὴν καταβολὴν διπλῆς εἰσφορᾶς, ἐφ' ὅσον ἡ διαγραφὴ τῶν ἐποιητῶν τοῦ καταλόγου τῶν συμβεδημένων πλοίων τὰ εὑρίσκει νὰ ἔχουν πραγματοποιήσει καὶ χρόνον ἀσφαλίσεως μεγαλύτερον τοῦ κλάσματος τῶν 15 ἡμερῶν. Διότι, ὡς ἔξηγον οἱ ἐνδιαφερόμενοι, εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς ἀξιοῦται ἡ καταβολὴ τοῦ φόρου καὶ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ N. 27 διὰ τὸν μῆνα καθ' ὃν είχον καταβάλει ὀλόκληρον τὴν εἰσφορὰν τοῦ N. 29.

Ἐτερον πρόδηλημα δημοσιεύει ἡ ἀσάφεια τῶν ἀριθμῶν 1 καὶ 4 τοῦ N. 27. Συγκεκριμένως, εἰς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἀριθμοῦ 1 τοῦ ἐν λόγῳ νόμου ὄριζεται ὅτι «διά τοὺς σκοπούς τοῦ παρόντος νόμου τὰ πλοία λογίζονται ὑπὸ ἐλληνικῆς σημασίας ἀπό τῆς νηολογήσεως τῶν εἰς ἐλληνικὸν λιμένα ἡ τῆς ἐγγραφῆς τῶν εἰς τὰ τηρούμενα νηολόγια εἰς τὰ Προξενικά Λιμεναρχεία η τῆς ἐκδόσεως προσωρινοῦ ἐγγράφου ἐλληνικῆς ἐ-

θνικότηος αὐτῶν, μέχρι τοῦ χρόνου καθ' ὃν λαμβάνει χώραν τὸ ἐπιτάχαλλον τὴν διαγραφὴν του ἐκ τοῦ νηολογίου γεγονός».

Ἐν συνεχείᾳ, ὅμως, ἡ παράγραφος 1 τοῦ ἀριθμοῦ 4 ὄριζει ὅτι «κό φόρος καὶ ἡ εἰσφορά διαρύνεται τοὺς πλοιοκτήτας η πλοιοκτήτριας ἐταιρίας, τοὺς ἐγγεγραμμένους εἰς τὸ οἰκείον νηολόγιον κατά τὴν πρώτην ημέραν ἐκεῖτον μηρολογιακού ἔτους».

Οὕτω, πλοιοκτήται οἱ όποιοι νηολογοῦν πλοία ύπο ἐλληνικῆς σημασίας μετά τὴν Ιην Ιανουαρίου υποχρεούνται εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ φόρου καὶ τῆς εἰσφορᾶς, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὴν πρώτην ημέραν τοῦ ημερολογιακού ἔτους δὲν ήσαν ἐγγεγραμμένοι εἰς τὸ οἰκείον νηολόγιον. Βεβαίως, οἱ ἐνδιαφέρομενοι καταβάλλουν τὸν φόρον καὶ τὴν εἰσφοράν μὲ τὴν ἐπιφύλαξην τῆς νομοθετικῆς ρυθμίσεως του θέματος, ἐπὶ τῇ βάσει «συμφωνίας κυρίων», ἡ όποια ἔχει ἐπιτευχθῆ μεταξὺ τοῦ Υπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ ἡ παρατεινομένη ἐκκρεμότης δημιουργεῖ προβλήματα εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, διὰ τὸν λόγον δὲ αὐτὸν τὸ θέμα πρέπει νὰ ρυθμίσθη τὸ ταχύτερον νομοθετικῶς.

Η ΝΑΥΠΗΓΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Τι θὰ γίνη, τέλος πάντων, μὲ τὸ θέμα τῆς μικρομεσαίας ναυπηγοβιομηχανίας μας; Θά ἀφίσωμεν αὐτὸν τὸ δημοιούργημα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, τὸ όποιον οἱ ξένοι ἔχουν χαρακτηρίσει «κοσμογονίαν τοῦ Περάματος», νὰ φυλλορεύσουν ύπὸ παγεράν ἀδιαφορίαν; Ἐν τούτοις οἱ δημιουργοὶ τοῦ συγχρόνου αὐτοῦ ἐλληνικού θαύματος δὲν ζητοῦν παρὰ μόνον τὴν ἐγγύησιν τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἀνάληψιν πολλῶν καὶ συναλλαγματοφόρων παραγγελιῶν, τῶν όποιων σημερον ἐπωφελούνται ἄλλοι. Ἡ ἐγγύησις αὐτῇ δύναται νὰ παρασχεθῇ ἀπό τὸ ΚΑΠΕ, τὸ όποιον, εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, καλύπτει μὲ τὴν ἐγγύησιν του ἔργα ἐκτελούμενα ύπὸ ἐλληνικῶν τεχνικῶν ἐταιριῶν εἰς ξένας χώρας καὶ ἀγνοεῖ συστηματικῶν τὸ συναλλαγματοφόρον πομέα τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς μας διοικητικής, ἐπὶ τῆς περακτέρω ἀνοπτύξεως τοῦ όποιου θὰ ὠφεληθῇ πρωτίστως καὶ ἀποκλειστικῶς ἡ χώρα. Μήπως θὰ πρέπει καὶ διὰ τὴν περιπτώσιν αὐτὴν νὰ ἐπέμβῃ ὁ κ. Πρωθυπουργός; Ἡμεῖς ἀλλην λύσιν δὲν δέλπομεν.

ΜΕ ΤΟ BIETNAM

Ἡ «Καθημερινή» εἶχεν ἐπισημάνει προσφάτως, διὰ κυρίου ἄρθρου της, τὰς δυνατότητας τὰς όποιας παρέχει ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία διὰ τὴν διεύρυνσιν τῶν διεθνῶν σχέσεων τῆς χώρας μας. Τὸ πόσον δίκαιον εἶχεν ἡ ἔγκυρος αὐτὴ ἐφημερίς ἀποδεικνύεται διὰ

μίαν ἀκόμη φοράν ἀπὸ τὴν ἐπισημάνσιν τῆς ἐταιρίας «Θεοναμάρις» τῶν δυνατοτήτων οἰκονομικῆς συνεργασίας μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Βιετνάμ εἰς τοὺς τομεῖς τῆς Ναυτιλίας, τῶν τεχνικῶν ἔργων, τῶν ἔξαγωγῶν ἐλληνικῶν προϊόντων κλπ. Ἐκπρόσωπος τοῦ Οἴκου Μαρτίνου, ὁ όποιος ἐπεσκέψθη τὸ Βιετνάμ, διεπιστώσων διὰ ψιλοτάτας εύρυτατος πεδίου οἰκονομικῆς συνεργασίας μὲ τὴν χώραν αὐτήν, ἀλλὰ τὸ γεγονός διὰ τὸ Η 'Ελλάς δὲν διατηρεῖ μετ' αὐτῆς διπλωματικὰ σχέσεις προκαλεῖ ὅπωσδηπότε έμποδια. Πάντως, κατὰ τὴν ἀποφίλην τῆς Θεοναμάρις, μὲ τὴν όποιαν συμφωνούμενον ἀπόλυτως, θὰ δημοντῶν διὰ τὴν ημέραν τοῦ ΟΤΕ νὰ ἀρχίσῃ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν τηλεπικοινωνικήν σύνδεσιν μας μὲ τὸ Βιετνάμ, η όποια θεωρεῖται κατ' ἀρχήν ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων καὶ τῶν ἀνταλλαγῶν.

Παραπλήσιως, ὅμως, ὑποδεικνύεται καὶ ἡ διοργάνωσις μιᾶς ἐπισκέψεως ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ἀντιπροσωπείας εἰς τὸ Βιετνάμ καὶ, τὸ κυριώτερον, ἡ τοποθέτησις ἐκεῖ ἐνὸς μονίμου ἐμπορικοῦ ἀντιπροσώπου. Τὸ Βιετνάμ εἶναι μία χώρα 50 ἑκατομ. ἀνθρώπων καὶ ἀγνοεῖται διὰ τὴν οἰκονομικήν του ἀνάπτυξιν, πραγματοποιούντας πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἔνα διεθνές ἀνοιγμα, ἀπὸ τὸ όποιον πρέπει νὰ ἐπωφεληθῇ καὶ ἡ Ελλάς. Η Ναυτιλία καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὑπῆρξε πρωτοπόρος, ὅρθως ὅμως ἐπισημάνεται διὰ τὸν ἀρκεῖ μόνον ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία, ἀλλὰ ἀπαιτεῖται καὶ ἡ κρατικὴ συμπαράστασις, ἡ όποια θέλομεν νὰ ἀλπίζωμεν διὰ τὸν ὑπάρχη διμέριστος.

ΥΠΟΜΝΗΣΙΣ

Ο 'Υπουργὸς κ. Παπαδόγγονας κατὰ τὴν πρόσφατην ἔπισκεψίν του εἰς Σύρους ὑπεσχέθη εἰς τὴν ἡσφαλισμένους τοῦ Οἴκου Ναύτου τὴν ἀμετον ύπογραφήν συμβάσεως μετὰ ίατροῦ παθολόγου διὰ τὰς ἀνάγκας των.

«Ἄν καὶ παρῆλθον ἔκτοτε 25 ἡμέραι, οὐδεμία σχετικὴ πληροφορία υπάρχει, διὰ τὸ διθεῖσας ὑπόσχεσις, δικαίας ἀλλωσε, πρόκειται τούς την ὑπερβολήθη. Ἐνδεικτικῶς ἀναφέρομεν διὰ τὸ ίδιος ὁ κ. Υπουργὸς ἀνεγνώρισεν διὰ τὸ διὰ τοὺς 2.500 περιθαλπομένους τοῦ Οἴκου Ναύτου χρειάζονται 3 παθολόγοι. Οι Συριανοὶ ναυτικοὶ ἀρκοῦνται ἔστω εἰς τὸν ENA. Ἀλλὰ ἂς ἐλθῃ.

ΝΑ ΨΗΦΙΖΟΥΝ

「Ωμίλησαν εἰς τὴν Βουλὴν οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι περὶ τεχνικῶν διστηρεών διὰ τὴν φήμονα τῶν ναυτικῶν. Παρεμβάσει τοῦ κ. Καραμανλῆ τὸ ἐγέρθεν ζήτημα θὰ συζητηθῇ εἰς ἐπιτροπήν, ἵνα ἀρθοῦνται τὰ ἐμπόδια καὶ

AVAILABLE IN GREECE!

Protect your cargo with RAM-NEK® Marine Tape

"SEALING HATCH COVERS SINCE JANUARY, 1968"

PLACE YOUR ORDER NOW TO:

JOHN POLYCHRONOPOULOS & SIA

13-15 TOBAZI STR. PIRAEUS - PHONE: 4517895-98

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES FOR GREECE & MIDDLE EAST

ATPAC MARITIME AGENCIES

Phones: 4531.102/104 Telex: 21-2859 ATPA GR



DIPLOMATIC MARINE, INC.

2100 Travis / Houston, Texas 77002 / USA
(713) 659-8020 / TWX: 910-881-5090 DIPLOMAR HOU

Manufacturers

οι ναυτικοί μας μετάσχουν εἰς τὰς προσεχεῖς έκλογας.

Δὲν υπάρχει άμφιβολία, ότι μὲ καλὴν θέλησιν θὰ έπιστημανθούν αἱ δυσχέρειαι καὶ θὰ έξευρεθῇ ὁ προσφορώτερος τρόπος. Τὸ εὐχόμεθα. Θὰ ἔχειάζετο, ίσως, ἡ μέλλουσα νὰ συσταθῇ ἐπιτροπή, νὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τὸν τρόπον μὲ τὸν ὄποιον τὰ πληρώματα ὅλων τῶν ξένων πλοίων —ὅμερικανικῶν, βρετανικῶν, σκανδινανικῶν κλπ.— παρέχουν τὴν φήμων των εἰς τὴν ἐπίλογην τῆς Κυβερνήσεως τῆς χώρας των. Τὰ ἀεροπορικά μέσα ἐπιταχύνουν τὴν ἀποστολὴν τῶν ψηφοδελτίων εἰς τὸ Κέντρον. Μία ἐπιτροπή, νόμῳ ὁριζομένῃ, θὰ φροντίζῃ διὰ τὴν συγκέντρωσιν κατὰ πλοίον τῶν ψηφοδελτίων καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν μέσω τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχείων ἡ καὶ μέσω τῆς κατὰ πλοίον ἐπιτροπής, προεδρευομένης ἀπὸ τὸν Πλοίαρχον, εἰς τὸ Κέντρον.

“Ἄς μελετηθῇ, πάντως, ὁ προσφορώτερος τρόπος, βάσει τῶν εἰς τὴν ξένην ἐφαρμοζομένων. Οἱ ναυτικοί μας δὲν πρέπει νὰ είναι ξένοι τῆς ἑδῶ πολιτικῆς μας ζωῆς.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΡΙΑΝ

‘Η ἐπίδιωξις διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ ιδανικοῦ ὁδηγεῖ ἐνίστε καὶ εἰς τὴν ἀποτυχίαν, ὡς συνέβη μὲ τὸ θέμα τῆς συνδέσεως διὰ φέρρου μπὼτ τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Συρίαν. Παρὰ τὴν ὑπογραφὴν σχετικῆς ναυτιλιακῆς συμφωνίας, τὸ θέμα δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ πρωθηθῇ, διότι ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς, ἔκτος ἀπὸ τὸ ζήτημα τῆς διελεύσεως τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἀπὸ τὴν Συρίαν ἐτέθη καὶ πρόβλημα μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, γεγονός ὅπερ προεκάλεσε τὴν διστακτικότητα τῶν Σύρων.

Δὲν γνωρίζουμεν ποῖος εἶχε τὴν ιδέαν νὰ θέσῃ τὸ πρόβλημα τῆς μεταφορᾶς καὶ ἐπιστώτων, θὰ ἔπειρεν ὅμως νὰ γνωρίζῃ οὗτος, ὅτι οὐδεὶς ἐπιβάτης θὰ δένετο νὰ ταξιδεύῃ διδίκες διὰ μέσου τῆς Συρίας πρὸς τὰς ἄλλας χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. ‘Ἐν πόσῃ περιπτώσει, κατὰ τὴν πρόσφατον μετάβασιν ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας εἰς τὴν Συρίαν διὰ τὴν προώθησιν τοῦ θέματος, οἱ Σύροι ἀρμόδιοι ἐδίλλωσαν ὅτι οὐδὲν πρόβλημα ἔμφισταται ἐν σχέσει μὲ τὴν ναυτιλιακὴν συμφωνίαν, ἐπέσυραν ὅμως τὴν προσοχὴν τῶν Ἐλλήνων συνομιλητῶν τῶν, ὅτι ἐπειδὴ τὰ συνδικάτα τῶν μεταφορῶν εἰς τὴν Συρίαν εἶναι λίστα ισχυρά, δὲν θὰ ἐπιτρέψουν τὸ διέλευσιν αὐτοκινήτων ὁδηγούμενών υπὸ ξένων.

Κατόπιν αὐτοῦ ἔξετάζεται ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἡ δυνατότης χρησιμοποίησεως «κεφαλῶν» τῶν εἰδίκων φορτηγῶν αὐτοκινήτων («ανταλίκες») συριακῆς ιδιοκτησίας, διὰ τὴν προώθησιν τῶν φορτίων εἰς τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. ‘Ἡ κμελετὴ» ὅμως πρέπει κατόπιν νὰ τελειώσῃ. ‘Ἡ ὑπόθεσις αὐτὴ χρονίζει ἀπὸ τριετίας καὶ ἐν τῷ μεταξὺ αἱ τουρκικαὶ Ἀρχαὶ παρεμβάλλουν συνεχῶς ἐμπόδιοι εἰς τὴν διέλευσιν τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἐκ τῆς Τουρκίας, οὕτω δὲ κινδυνεύουμεν νὰ ἀπολέσωμεν τὸ πλεονέκτημα τὸ ὄποιον παρέχει ἡ θέσις τῆς Ἐλ-

λάδος, νὰ καταστῶμεν ἡ γέφυρα τῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολῆν.

• ‘Ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐταιρία ἥρχισεν ἐπαφάς μὲ τὸν Ο.Σ.Ε. διὰ τὸ θέμα τῆς δημιουργίας τῆς ἀπαραιτήτου τεχνικῆς ὑποδομῆς εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ εἰς τὴν Συρίαν διὰ τὴν διακίνησιν καὶ σιδηροδρομικῶν συρμάτων μετὰ τὴν ναυτιλιακὴν σύνδεσιν τῶν δύο χωρῶν.

ΑΔΙΚΙΑ

Αἱ ἐφ’ ἄπαξ χορηγούμεναι παροχαὶ ὑπὸ τοῦ Ταμείου Προνοίας ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων αὐξάνονται ἀπὸ Ιης Ἰανουαρίου 1977 κατὰ 40%. Δηλαδὴ οἱ συνταξιοδοτούμενοι ναυτικοί μας ἀπὸ Ιης Ἰανουαρίου θὰ λαμβάνουν ηγεμονίην παροχήν. Ἀντιθέτως, οἱ συνταξιοδοτήντες δίλγους μῆνας πρὸ τῆς Ιης Ἰανουαρίου ἔλαβον τὴν ἐφ’ ἄπαξ παροχὴν μειωμένην κατὰ 40%. Παραδείγματα

ἀφονα : Ναυτικός, δοτις ἐσυνταξιοδοτήθη ἀπὸ Ιης Αύγουστου 1976 καὶ ἔλαβε τελικῶς ἀναδρομικήν τὴν σύνταξιν τοῦ ‘Οκτωβρίου, εἰσέπραξε τὸν Ἰανουαρίον τοῦ 1977 τὸ ἐφ’ ἄπαξ, δηλαδὴ 6 μῆνας μετά τὴν συνταξιοδότησί του.

Δίκαιον εἶναι καὶ ἐπιβεβλημένον ὅπως καὶ οὗτος λάβῃ τὴν πρόσθετον αὐξῆσιν τοῦ 40%, ἐφ’ ὅσον ἡ καταβολὴ τοῦ ‘ἐφ’ ἄπαξ’ ἐγένετο μετά τὴν Ιης Ἰανουαρίου.

Μία πρόσθετος διάταξις εἰς τὸ θέμα τοῦτο δὲν θὰ ἔλλαπτεν, ἀλλωστε ὁ ἀριθμὸς τῶν οὔτω ἀδικουμένων εἴναι ἔλλοιστος. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συνηγορούν πρὸς τοῦτο. Δὲν είναι δίκαιον οἱ ἀνθρώποι νὰ ἀπολέσουν δι’ ὀλίγους μόνης 6 μῆνας πρὸσθετον ποσὸν ὡς τὸ 40%, ὅπερ ηδη ἐθεοπίσθη.

Τὸ Ταμείον εἶναι οικονομικῶς ισχυρόν. ‘Η γενιαλοδρία εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δὲν βλάπτει. ‘Ο ‘Ἐλλην ναυτικός πολλὰ δικαιούται.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

‘Η ἔλλειψις ἐπαρκῶν φορτίων δημητριακῶν καὶ γαιανθράκων εἰς τὸν τομέα τῆς Β. Ἀμερικῆς είναι τὸ μεγαλύτερον ἐμπόδιον καπταις δελτιώσεως τῆς θέσεως τῆς ναυλαγορᾶς. Καὶ εἰς τὴν ἔλλειψιν αὐτοῦ προστίθεται καὶ ἡ ὑποχώρησις τῆς κινήσεως ἀπὸ τὴν ‘Αργεντινήν. ‘Οταν κυκλοφόρησον διαταγαί τίνες ἡ προσφερομένη χωρητικότης ὑπέρτερα προβάλλεται τῆς ζητήσεως.

Καὶ ή ναυλαγορὰ καθίσταται εύθραυστος, εἰς τὴν διάθεσιν τῶν φορτών τελεῖ. Ναῦλοι χαμηλότεροι ἐπληρώθησαν τελευταίως. Τὰ 4.25 δολ. φίο ἀπὸ Κόλπον δι’ ‘Ολλανδίαν εἰς σκάφος 60.000 τόν.

Καὶ τὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερ καὶ τὰ μικτά είναι πρόθυμα νὰ δεχθούν καὶ χαμηλότερους ἀκόμη ναύλους.

Τὰ ταύμ ποδέρτερος ἀνάφέρονται εἰς ταξίδια μικράς χρονικῆς διαρκείας. Κατὰ τοὺς περὶ τὴν ναυλαγορὰν κινουμένους κύκλους ἀπομακρύνεται η πιθανότης καλυτέρων ή κερών.

ΤΑ ΜΙΚΡΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

‘Απὸ τοῦ Ιανουαρίου καὶ ἐντεῦθεν ποικίλαι προβλέψεις ἔχουν διατυπωθῆ ἐπὶ τῆς προσπτικῆς ἀπασχολήσεως τῶν μπάλκ κάρριερ, ἄπασαι δὲ ἐτούνισον ὅτι θὰ ὑπέρῃ μελλοντικῶς κάποια αὐξῆσις ζητήσεως διὰ τὰ πλοῖα τοῦ τύπου αὐτοῦ. ‘Υπάρχει, ὅμως, τὸ ἐδένομενον τὰ τιθέμενα ἐν ὑπηρεσίᾳ νεότευκτα, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, νὰ ἀπορροφήσουν τὴν προβλεπομένην αὐξῆσιν ζητήσεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ παραιμένη η ναυλαγορά εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα ως σήμερον.

‘Ασυνήθη διαδικασίαν διὰ προβλέψεις υιοθετεῖ η «Γουεστίνφορμ», εἰς τὴν τελευταίαν ἔκθεσιν της, ὑπὸ τὸν τίτλον ‘Χύδην Φορτία διὰ Τράμπς Μπάλκ Κάρριερς μὲ Βύθισμα κάτω τῶν 39 ποδῶν, ὅπου η δῆλη ἀνάλυσις δασίζεται εἰς τὸ δύνατον ποσὸν τοῦ πλοίου καὶ

οὐχὶ τὸ d.w. Καθὼς τὸ δύνατον εἶναι κρίσιμος παράγων εἰς πολλοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ή ἐκθεσις τῆς «Γουεστίνφορμ» παρέχει πολύτιμα στοιχεῖα.

Χρησιμοποιούσα τέσσαρας δασικούς τύπους πλοίων μὲ δύνατον ποσὸν 37.5 μέχρι 38.9 ποδῶν, ἡ ἐκθεσις καθορίζει ποσά πλοίων εἰκάστης συγκεκριμένης κατηγορίας, π.χ. μὲ δύνατον ποσὸν 31 μέχρι 33.9 πόδας, θὰ χρειασθούν εἰς μίαν συγκεκριμένην περίοδον διὰ νὰ καλύψουν τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν ἐκάστης περιοχῆς.

‘Η ἐκθεσις καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὰ μπάλκ κάρριερς τῆς κατηγορίας δυθίσματος 31 ἔως 33.9 ποδῶν θὰ έχουν αὐξῆση τὸ 1980 εἰς πολὺ μεγαλυτέραν ἀναλογίαν, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν ζητήσην τοῦ 1974, ἀπὸ οἰανδήποτε ἄλλην κατηγορίαν δυθίσματος. ‘Η αὐξῆσης τῆς ζητήσεως, ὅμως, διὰ τὰ πλοία αὐτά, δὲν ὑπερβαίνει τὸ 4% ἐπησίως, ὡστε κόθε νέα παραγγελία σκαφών τῆς κατηγορίας αὐτῆς κρίνεται ἐντελῶς ἀδικαιολόγητος.

‘Ἐνας λόγος διὰ τὴν ἔμφασιν τὴν ὅποιαν δίδει η ἀνάλυσις ἐπὶ τῆς προσπτικῆς τῶν μπάλκ κάρριερς μὲ δύνατον 31 ἔως 33.9 ποδῶν είναι ὅτι τὰ πλοία αὐτὰ ὑπέστησαν τὸ σοβαρότερον πλήγμα ἀπὸ τὴν εἰσόδον εἰς τὰ μεταφορᾶς δημητριακῶν τῶν μεγάλων μπάλκ κάρριερς, ἀτίνα, παραλαμβάνοντα μέρος φορτίου, ἐπετύγχανον δύνατον τοῦ πρόσθια σκάφη.

‘Ἐάν, ώστε ἀναμένεται, σημειωθῇ ἀνάκαμψις εἰς τὰς μεταφορᾶς σιδηρομεταλλεύματος καὶ γαιανθράκων, θὰ ὑπάρξῃ ἐντονωτέρα ζητήσης διὰ τὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερς, ὅπερ σημαίνει ὅτι ἔνα σημαντικὸν ποσότηον τῶν μεταφορῶν δημητριακῶν θὰ ἀναλάβουν καὶ πάλιν τὰ σκάφη μὲ δύνατον 31 ἔως 34 ποδῶν.

Πολλοὶ πλοιοκτήται ἐνδιεφέροντο διὰ τὰς ἐπιπτώσεις τῆς ἀπαναλείτουργίας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ἐπὶ τῶν μεταφορῶν γεννημάτων καὶ ἡ «Γουεστίνφορμ» ἀναφέρει ὅτι η μείωσις τῶν ἀποστάσεων περιώρισε τὴν ζητήσην μόνον κατὰ 2 - 4% ἀναλόγως μεγέθους τῶν πλοίων.

Η ΚΡΙΣΙΣ

Παρὸ τὰς αἰσιοδόξους τινῶν προβλέψεις, κρίσις εἰς τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν, τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ πρῶτον λόγον, βαίνει χειροτερεύσασθα. Οἱ ναῦλοι χαμηλοί, ἀσύμφοροι πλέον, οὐκέτι διὰ τὰ ξηρού φορτίου σκάφη, συνεχίζουν ὑποχωροῦντες. Διέξοδος ὁ παροπλισμός.

‘Ο διάσταθμητος παράγων, δοτις ὅτι ἐπέτρεπε τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ ἀθρώπου προσφερομένου τοννά, δὲν φαίνεται νὰ προβάλλεται. ‘Η έξοδος τῆς παγκοσμίου οίκονο-

At U.S.A. South Atlantic & Gulf Ports

STRACHAN SHIPPING COMPANY

SHIP AGENTS & STEVEDORES SINCE 1886

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

Represented by:

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

Cœmi International, Ltd.

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

STRACHAN SHIPPING COMPANY 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004, U.S.A.
TWX: 710-581-5874 Phone: 212-269-6262

μίας άπό την κρατούσαν υφεσιν τής παραγωγής δέν δικαιολογείται πρός το παρόν, ένω και αι έσοδεις της Ρωσίας, της Κίνας, της Ινδίας και τινων άλλων εισαγωγικών διά τα δημητριακά χωρών, τεκμαίρονται ίκανοποιητικά. Αι μεταφοραι θα είναι όλιγότεραι.

Και ύπό τας συνθήκας αύτας η Ναυτιλία άντιμετωπίζει την ύποπτασχόλησιν. Τα τάιμ τσάρτερ διά ταξίδια βραχυχρόνια και διά τα καλύτερα κλάσεων μπάλε καριέρες των 25 - 30.000 τόν., μόλις καλύπτουν τάς δαπάνας κινήσεως, όχι όμως τής έξυπηρέτησιν των δανείων και την άπόσβεσιν, ισως δε και τάς έπισκευάς.

Αποφέυγεται όμως και ό παροπλισμός των ξηρού φορτίου σκαφών. Στοιχίζει και αύτός. Προτιμάται όπό τους έφοπλιστάς ή έν υπηρεία διατήρησίς των.

Δυσκολωτέρα η θέσις των δεξαμενοπλοίων. Οι ναύλοι, λόγω και της έποχης, κατέπεσαν είς έπιπεδα θετικώς έπιζημα. 'Αθροϊα — τάς μεγάλα κυρίως — άναχτον τό άγκυροβόλιον τού παροπλισμού. Στοιχίζει πολλά ή άναγκαστική αυτή άργια, όχι όμως τόσον σαν τό σκάφη έκινοντο. Ή μόνη άπομένουσα διέσοδος είναι ό παροπλισμός, ή δαπανήρος πάντων.

Και αι έλπιδες της άνακαμψεως δικαιολογούνται διά τους μήνας τού χειμώνος. "Αν ή Οικονομία έμφανίση θετικά τινα στοιχεία δελτίωσεως, ή αισιοδοξία διά την έκ παραλλήλου κίνησην των μεταφορών θα δικαιολογείτο. Έλπισωμεν.

ΑΥΤΗ Η ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ

Πληροφορίαι άναφέρουν στι ή Βραζιλία και ή Δυτική Γερμανία πρόκειται νά συζητήσουν μίαν συμφωνίαν, ήτις θα άποκλείη την συμμετοχήν πλοίων τρίτων χωρών εις τάς μεταξύ των θαλασσίας μεταφοράς. Βάσει της προτομένης συμφωνίας, αι δραζιλιαναί αιταίριαι «Λόυδη Μπραζιλέιρο» και «Αλιάνκω θα μεταφέρουν τό 50% των μεταξύ των δύν χωρών διακινουμένων φορτίων, ένω τό ύπόλοιπον 50% θα μεταφέρη η «Χαμπουργκ - Σουντ» και άλλαι γερμανικαί έταιραί τακτικών γραμμών.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η παγκόσμιος παραγωγή άκατεργάστου χάλυβος των μήνα Μάιον (38.55 έκατ. τόν.) ήτο κατά 2.1% κατωτέρα του άντιστοίχου μηνός τού 1976, άλλα άνωτέρα της παραγωγής του Απριλίου (36.35 έκατ. τόν.), συμφώνων πρός στοιχεία του Διεθνούς Ινστιτούτου Σιδήρου και Χάλυβος.

Η μείωσις έναντι του προβλόντος έτους οφείλεται κυρίως εις την χαμηλήν παραγωγή των χωρών της Ε.Ο.Κ., ήτις ήλαττώθη κατά 16.8% εις την Βρετανίαν (1.73 έκατ. τόν.) και 6.8% εις τά άρχικα έξι μέλη (9.24 έκατομ. τόννων).

Εις την Ιαπωνίαν ηγήθη κατά 2.4% (εις 8.75 έκατομ. τόν.) και τάς Ήνωμένας Πολιτείας κατά 0.3% (εις 11 έκατομ. τόν.).

Κατά τό πρώτον πεντάμηνον του τρέχοντος έτους η παγκόσμιος παραγωγή άκατεργάστου χάλυβος ήλαττώθη μόνον κατά 0.9% εις τά 182.8 έκατομ. τόννων, με μείωσιν 4.2% εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας και τάς χώρας της Ευρωπαϊκής Κοινότητος. "Ηδη εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας η παραγωγή αυξάνει σταθερώς, ένω ή παραγωγή της Ε.Ο.Κ. άνταναλά την παρούσαν πολιτικήν χάλυβος των χωρών της Κοινότητος.

Ο πρόεδρος της «Ιντερτάνκο» κ. «Ερλινγκ Νάρες, εις μίαν σειράν συναντήσεων του με Ίαπωνας άρμοδιους, συνεχήτησε διάφορα θέματα άφοράντα εις την κρατούσαν ναυτιλιασήν και ναυπηγικήν κρίσιν.

Η κρίσις των δεξαμενοπλοίων διαφέρει πλέον των τριών έτων και οι σημερινοί ναύλοι δέν καλύπτουν ούτε τάς διαχειριστικάς διαπάνας, χωρίς νά λαμβάνεται ύπ' όψιν ή έξυπηρέτησις κεφαλαίου. Δι' ένα τάνκερ των

250.000 τόν. d.w. άπαιτείται ναύλος τών 9 έως 10 δολλαρίων κατά τόννον, ίνα καλυφθούν αι δαπάναι και ή έξυπηρέτησις κεφαλαίου, εις ταξίδιον άπό την Μέσην Ανατολήν εις την Εύρωπην. Καθώς ο τρέχων ναύλος διά τά δεξαμενόπλοια τού μεγέθους αύτού είναι περί τά 3.30 δολ. άνα τόννον, έκαστον ταξίδιον άφηνε ζημίαν 1.5 έκατ. δολλαρίων περίπου.

Κατά τά Ήνωμένα Έθνη (Έπιτροπή Οικονομική διά την Εύρωπη) δέν προβλέπεται νά έδωμεν την άνακαμψιν εις την παραγωγήν χάλυβος διά τό 1977.

'Ελαφρώς βελτιωμένη η παραγωγή χάλυβος εις τάς χώρας της Εύρωπας Κοινότητος. Εις 33.25 έκατομ. τόν. και 34.80 έκατομ. τόν. προβλέπεται άντιστοίχος η παραγωγή κατά τό τρίτον και τέταρτον τρίμηνον τού τρέχ. έτους. Κατά τό τέταρτον τρίμηνον ή παραγωγή θα είναι 5.6% άνωτέρα της άντιστοίχου τού 1976.

Κατά τόν μήνα Μάιον, η Ιαπωνική παραγωγή χάλυβος, αύξηθείσα κατά ποσοστό 1.8% έναντι της παραγωγής τού Απριλίου, άνηλθεν εις 8.75 έκατομ. τόννους. Τόν Μάιον τού παρελθόντος έτους ή παραγωγή ήτο 8.54 έκατομ. τόννων.

Εις έπτα έκατομ. τόν. προβλέπεται τό άμερικανικόν Υπουργείον Γεωργίας τάς εισαγωγάς σίτου άπό την Κίναν διά τό έτος 1977/78.

Εις έτησιαν αύξησιν της παραγωγής των κατά 5.5% διά την πενταετίαν 1980 θα φέρθασσον αι διομηχανική χώραι, προβλέπει ο Ο.Ο.Σ.Α. τών Παρισίων.

Πρός την άνακαμψιν φέρεται έξι όλους ή Αμερικανική Οικονομία, κατά τόν κ. Σούλτζες, πρόεδρον τού Συμβουλίου των οικονομικών έμπειρογνωμόνων τού Προέδρου Κάρτερ.

Εις έπτα έκατομ. τόν. προβλέπεται τό Αμερικανικόν Υπουργείον Γεωργίας τάς άναγκην της εισαγωγής σιτηρών άπό την Κίναν κατά τό 1977 - 78 χρονικό διάστημα. 'Αγοραί θα πραγματοποιηθούν, κυρίως, άπό τό νότιον ήμισφαίριον.

Η αύξησις τού άκαθαρίστου έθνικου εισοδήματος τών 24 χωρών - μελών τού 'Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και 'Αναπτυξών (Ο.Ο.Σ.Α.) υπολογίζεται στι θα άνελθη εις 4% κατά τό 1977 άναφέρεται εις άνακοινωσιν τού 'Οργανισμού.

Η άνεργία θα αύξηθη περισσότερον και προβλέπεται στι οι άνεργοι εις τάς χώρας τού Ο.Ο.Σ.Α. θα άνελθουν εις 16 έκατομ. τόν. μερία στα 15 έκατομ. τού τέλους τού 1976.

Τό έλλειμμα των ίσοις γίνεται πληρωμών των χωρών - μελών θα αύξηθη εις τά 30

δισεκατομ. δολλαρίων έναντι 22.5 δισεκατ. δολλαρίων τού τέλους 1976.

* * *

Τό προτεινόμενον άπό την Αμερικήν σύστημα τών χωριστών δεξαμενών έρματος διά τά δεξαμενόπλοια δέν έτιχε της έγκρισεως της άρμοδιας Έπιτροπής τού ΙΜΚΟ. 'Εκριθή δαπανήρον και μη δέσασφαλίζον πλήρωσις αυτήν την άσφαλειαν της ναυσιπλοΐας. Θά έπανασυζητηθή κατά την συνεδρίασιν της 18 - 22 Ιουλίου της Έπιτροπής.

Τὸ σχόλιον

τοῦ 15 θημέρου

Άναγνώστης μας, κλίνων φαίνεται ύπερ της άνωτέρας στάθμης τών ναυτικών σχολών, μάς γράφει δυσηρεστημένος διά τήν δαθυλογικήν ένταξίν των εις τήν νέαν έκτασιδευτικήν μεταρρύθμισιν:

«Ανέγνωσα, λέγει, την τετραπλήν διάκρισιν της μέσης έπαγγελματικής έκπαιδευσεως εις τεχνικά λύκεια, έπαγγελματικά λύκεια, τεχνικάς σχολάς και έπαγγελματικάς σχολάς και άνεζητησα έντος τών 55 ειδικοτήτων τάς όποιας καλύπτουν τήν άκριθη θέσιν τών σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού. Τάς άνευρον κατ' άρχην εις τά λύκεια και ούχι εις τάς σχολάς, χωρίς νά δυνηθόν νά έννοιωσα τόν λόγον. Και τάς μὲν είδικοτήτας τών σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού. Τάς άνευρον καταλήγει, προσπαθών νά έξαγγώσω συμπεράσματα. Έγνώριζον τόν πλοίαρχον ώς τά «άνωταν τεχνικόν στέλεχος τού πλοίου» και τόν βλέπω έξαιτρομένον τών λοιπών τεχνικών. Έγνώριζον τόν πλοίαρχον ώς τά «τόν πρώτον μετά τόν Θεόν έπι τού πλοίου» και διαβάζω τώρα στι οιτανάσσεται εις τά καλούμενα «βοηθητικά έπαγγέλματα. Χωρίς νά θέλω νά ύποτιμήσω ούδεμιάν άποσχόλησιν, δέν δύναμαι νά παραδεχθώ στι οι κρατών εις χειράς του τήν τύχην έκατοντάνων ψυχών και δόλοκληρους περιουσίας, έχει σχέσιν τινά μὲ τήν έπικουρικήν έργασίαν τών μη τελικώς ύπευθύνων έπαγγελματιών».

Σύμφωνοι, άγαπητή φίλε. Δυσκολεύομεθα και ήμεις νά έννοισωμεν τήν κατάταξιν. Φαίνεται, θμως, στι οι ίπετεύθυνοι τού νομοσχεδίου δέν είχον ίδει πλοίαρχον ειμί εις δέξιεσσιν έλλιμενισμένου κρουαζιεροπλοίου. Και είναι γνωστόν στι θύλλωμα in expertis.



Γράψατε διά νά σας σταλούν κατάλογος και τιμαί έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται ολαι αι μάρκες αυτοκινήτων εις τιμάς έργοστασίου και διανού δασμού (transit).

- tradition in repairs
- experience
- up to date technology

The NAFSI repairing yard at Perama which last year served 234 ships, 4.758.000 tons dwt, is the centre of a series of interconnected activities, all aiming at the complete coverage of the most complex and sophisticated needs of the ship.



NAFSI S.A.



Perama Repair Base/Piraeus
Phones: 4410.320, 4410.620, 4410.720
Telex : 21-3344 NFI GR

'Η άλλη λογραφία μας

ΠΕΡΙ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Πρός
Τὴν Διεύθυνσιν
Τοῦ περιοδικοῦ
«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»
Νοταρά 77
ΕΝΤΑΥΘΑ
Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου σας καταχωρισθέντος εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15.4.77 ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐκμετάλλευσις τοῦ Ν.Α.Τ.», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὰ ἀκόλουθα:

1. Τὸ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Σταδίου 28 ἀκίνητον τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τὸ ὄποιον προφανῶς ἀναφέρεται τὸ ὡς ἄνω δημοσίευμά σας ἡγοράσθη ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ τὸ ἔτος 1951 μισθωμένο εἰς τὸ Δημόσιο διότι ἐστεγάζετο (στρατιωτικοὶ υπηρεσίαι) ἥτοι τὸ Ὑπουργεῖο Ἀεροπορίας.

2. Τὸ Δημόσιο ὡς μισθωτής ἀπεχώρησε τὸ 1961 καὶ παρέδωσε τοῦτο εἰς τὸ Ν.Α.Τ. εἰς πολὺ κακὴ κατάσταση ἐκ τῆς μακροχρονίου χρήσεως.

3. Τὸ Ν.Α.Τ. τότε ἐν ὅψει τῆς σκοπουμένης ἀνοικοδόμησεως του καὶ ἐπειδὴ ἐπρόκειτο νὰ κατεδαφιστεῖ ἀπέφασισε ὅπως μὴ ἐπισκευάσῃ τοῦτο καὶ τὸ ἐμίσθωσε εἰς οἰαν κατάστασιν εὐρίσκετο εἰς τὸν Ἀντώνιο Μαούτσον ἐργολάβον ἀντὶ μηνισίου μισθώματος δρχ. 40.000 μὲ τὸ δικαίωμα ὅπως προσθίνει εἰς ὑπομισθώσεις τούτου καὶ μὲ τὴν ὑποχρέωση ὅπως δαπανήσει πρὸς ἐπισκευὴ του ἵνα καταστῇ τοῦτο κατάλληλο πρὸς χρήση τὸ ἀξιόλογο τόπο ποσὸν τῶν 15.000 δρχ.

4. Ἀκολούθως οὗτος προέδη πράγματι εἰς τὰς ἀνωτέρω ἐπισκευάς καὶ ὑπεμίσθωσης τούτῳ ἐνῷ τὸ Ταμείον τότε ἡδύνωτο ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν νὰ καταγγείλῃ τὴν μισθωσιν λόγω ἀνοικοδόμησεως ἐφ' ὅσον θὰ ἦτο εἰς θέση νὰ πράξει τοῦτο. Μετὰ ταῦτα ἐτέθη ἐν ἰσχūι νομοθεσία περὶ ἐπαγγελματικῆς στέγης ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τοῦ Νόμου 4448) 1965 καὶ τῶν ἐπακολουθησάντων ἀλλεπαλλήλων τοιούτων μέχρι καὶ τοῦ τελευταίου 1230) 1972 διὰ τῶν ὅποιων καθερέωθι σύστασικῶν ἐνοικοιστάσιον διὰ τὰς ἐπαγγελματικὰς μισθώσεις καὶ κατὰ συνέπειαν τούτου δὲν ἡδυνήθη τὸ Ν.Α.Τ. νὰ λύσει τὴν ὡς ἄνω μισθωσιν μετὰ τῶν κληρονόμων τοῦ Ἀντώνιου Μαούτσου δεδομένου ὅτι οὗτος εἶχεν ἥδη αποβίσει.

6. Σημειωτέον ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. ἀμφισβήτησε τὴν ὑπαγωγὴν τῆς ἀνωτέρω μισθώσεως εἰς τὰς διατάξεις τῆς προστασίας ἐπαγγελματικῆς στέγης καὶ καθηκοντας κατὰ τὰν ἀνωτέρω τὴν ἀπὸ 1.6.73 ἀγωγὴν ἔξωσες λόγω λήξεως τῆς μισθώσεως πλὴν ἡ ἀγωγὴ αὐτῆς ἀπορίθη διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 472) 1974 ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, διὰ τῆς δοποίας ἐκρίθη ὅτι ὑπάγεται εἰς τὴν προστασίαν τῆς νομοθεσίας περὶ συνεχείας τῆς ἐπικρατείας, ἀν διχὶ τίποτα ἄλλο. Ή Ἑλλάς δὲν εἶναι στεριά ποὺ περιβάλλεται ἀπὸ θάλασσα, ἀλλὰ θάλασσα ποὺ περιβάλλει μιὰ στεριά. Ξεχά δὲν κύριος πλοίαρχος διὰ τὰ κύματα τοῦ Ἀιγαίου καὶ τοῦ Ἰονίου ἀγκαλιάζουν καὶ δρέουν τὸν Ὀλυμποὶ καὶ τὴν Πίνδο;

7. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ μισθωμα τοῦτο καθωρίσθη διὰ τῆς ἀνωτέρω ἐφετειακῆς ἀποφάσεως εἰς δρχ. 80.000 μηνιάριας ἀπὸ 1.6.73 καὶ ἐδρ. 112.000 μηνιάριας ἀπὸ 1.8.76 κατόπιν συμβιβασμοῦ γενομένου δάσει ἐτέρας ἀπὸ 31.7.76 ἀγωγῆς τοῦ Ταμείου ἐπειρίας ἀναπροσαρμογῆς τοῦ μισθώματος ὡς ἡ σχετικὴ διάταξις τοῦ ἀριθμοῦ 7 τοῦ Ν.Δ. 1230) 72 δριζε.

Οὕτως ἔχει ἡ ὑπόθεσις μισθώσεως τοῦ ὡς ἄνω ἀκίνητου τοῦ Ταμείου, πλὴν τὸ Ν.Α.Τ. παρὰ τὴν ὡς ἄνω ἐφετειακὴν ἀπόφασιν θέλει ἐπιδιώξει τὴν λύσιν ταύτης διὰ παντὸς νομίμου μέσου.

8. Τέλος δύον ἀφορᾶ τὴν εἰς τὸ ρηθὲν δημοσίευμα σας πληροφορίαν ὅτι ὑπάλληλοι τοῦ Ν.Α.Τ. διαιμένουν εἰς ἀκίνητα τοῦ Ἱδρύματος, ἐπ' αὐτοῦ σᾶς γνωρίζομεν διὰ μό-

νον εἰς τοιούτος μισθωτῆς ὑφίσταται εἰς τὸ ἀκίνητον τοῦ Ταμείου τῆς Πλατείας Βάθης, ὃ ὅποιος καταβάλει ἀνελπίδιον τὸ ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. καθορισθὲν μισθωμα καὶ ἐκτελεῖ καὶ καθήκοντα διαχειριστοῦ τοῦ ἀκίνητου, ἀπαραίτητον ὡς ἐκ τῶν πολυαριθμῶν μισθωτῶν τοῦ ἐν λόγῳ ἀκίνητου.

Μετ' ἔκτιμήσεως
ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

ΟΙ ΜΑΘΗΤΑΙ ΑΠΑΝΤΟΥΝ

Παρ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς δημοσιεύμενην ἀπάντησιν μαθῆτον τῆς Σχολῆς Ἀσπροπύργου εἰς ὡρισμένας παραποτήρησις, δημοσιεύθεσας εἰς προηγούμενον τεῦχος μας ἐν σχέσει μὲ τὴν ὅλην ναυτεκπαίδευτικὴν προσπάθειαν.

Ἄγαπητὲ κ. Διευθυντά,

Λαμβάνοντας ἀφορμὴ ἀπὸ ἕναν ἄρθρο τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας τοῦ πρώτου δεκαπενθημέρου τοῦ μηνὸς Ἰουνίου 1977, ζητῶ νὰ μού παραχωρήθῃ λίγος χῶρος τοῦ ἐπομένου τεύχους σας διὰ νὰ ἀπαντήσω στὸν ἀνώνυμον κύριον πλοίαρχον τοῦ Ε.Ν.

Ο ἀνώνυμος ἀρδρογόραφος προσπαθεῖ ἐνὰ διαφωτίσηση τὴν κοινὴν γνώμην περὶ τοῦ «κάτι συμβάνει» εἰς τὴν Ν. Ἐκπαίδευσιν. Μνημονεύει ἀπόφει του «δι» ἐκσυγχρονισμὸν τῆς Ν. Ἐκπαίδευσεως καὶ διαφόρους τρόπους διδασκαλίας.

Ἄς μού ἐπιτραπῇ, λοιπὸν, νὰ κάμω μίαν καλόπιστον κριτικὴν ἐπὶ τῶν γραφομένων, μὲ τὴν βεβαίότητα, ὅτι ὑπάρχει ἀκόμη, ὅπως καὶ ὁ ἴδιος λέγει εἰς τὸ ἄρθρο τοῦ, ἔστω καὶ δὲ ἐλάχιστος χρόνος διὰ τὴν ἀνάσχεσιν τοῦ κακοῦ, τὸ ὄποιον προσπαθεῖ νὰ ἐπιφέρῃ ἡ παρούσα κατάστασις.

1) Δὲν συμφωνοῦμεν μὲ τὸν ἀνώνυμον κύριον πλοίαρχον μὲ τὸ νὰ δισχωρίζῃ τὰς Ἐλληνόποιλα, σὲ αὐτὰ ποὺ σπούδασαν στὰ Γυμνάσια τῶν ἀστικῶν κέντρων καὶ σ' αὐτὰ ποὺ σπούδασαν σὲ Γυμνασία ἐπαρχιῶν ἢ ἀπομεμαρκυριῶν περιοχῶν. Διαχωρίζει τὰς Ἐλληνόποιλα ἐπίσης σὲ δρεσίσια καὶ θαλασσινά, δηλαδή, δισχωρίζονται οἱ Ἐλληνες γενικά σὲ στεριανούς καὶ νησιώτες. Νομίζω ὅτι γίνεται ἀντισταγματικός μὲ σημεῖον τοῦ Συντάγματος «επεὶ συνεχείας τῆς ἐπικρατείας», ἀν διχὶ τίποτα ἄλλο. Ή Ἑλλάς δὲν εἶναι στεριά ποὺ περιβάλλεται ἀπὸ θάλασσα, ἀλλὰ θάλασσα ποὺ περιβάλλει μιὰ στεριά. Ξεχά δὲν κύριος πλοίαρχος διὰ τὰ κύματα τοῦ Ἀιγαίου καὶ τοῦ Ἰονίου ἀγκαλιάζουν καὶ δρέουν τὸν Ὀλυμποὶ καὶ τὴν Πίνδο;

Ἐν πάσῃ περιπτώσει πληροφορούμεν τοὺς ἐνδιαφερομένους ὅτι, στὴν Σχολῆ μου, συνάδελφοι ποὺ κατάγονται ἀπὸ ἡπειρωτικές περιοχές τῆς πατρίδος μας, ἔχουν τὴν αὐτὴν ποιότητα γνώσεων καὶ τάσιο πρὸς μάθησιν — ἀν διχὶ καλυτέρων — ἀπὸ συναδέλφους νησιώτες ἢ ἀποφοίτους Γυμνασίων ἀστικῶν κέντρων.

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



2) Θίγεται τὸ θέμα τῶν προσαγωγῶν τῶν σπουδαστῶν, τοῦτο ἀποδεικνύεται τὴν ἄγνοια ἐπὶ τῶν πινάκων τῶν τελικῶν ἔξετάσεων Ἰουνίου - Σεπτεμβρίου, ὅπου φάίνεται τὸ ποσοστόν ἀποτυχίας ὡρισμένων σπουδαστῶν,

οἱ ὅποιοι ἀποχωροῦντες τῶν σχολῶν ἐγγράφονται εἰς Ἰδιωτικὰ σχολάς καὶ ἐκεὶ διδάσκουν ἀντί νὰ διδάσκωνται. "Οσο γιὰ τὴν φράσι, ὅτι οἱ ἀπροσάρμοστοι «θά μάθουν μπαρμπεριλήκι στὸ κεράδι τῶν κασίδημων», πληροφορούμεν ὅτι αὐτὸ ἀφ' ἐνὸς γίνεται βάσει νόμου, ἵδε 18μηνον ὑπηρεσίαν δοκίμου πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἀπαιτούμενων γνώσεων διὰ διπλῶμα ἀνθυποπλοάρχου, ἀφ' ἐτέρου, ἔτοις οἱ γνώσεις καὶ ἡ πειρασμὸς πλοιάρχου παραμένουν ἀνεκμετάλλευτες, ἐπειδὴ ὁ πλοιάρχος δὲν θέλει νὰ τὶς δώσῃ, θά ἔχη φαίνεται τὴν ίδια ὁμάδα αἴματος μὲ τὸν ἀνωνυμόνυμον πρόσωπον, τότε αὐτὸς εἶναι ποὺ διαπάττει τὸ ἔγκληματικὸ σφάλμα καὶ δχι τὸ ἐκπαιδευτικὸ σύστημα.

3) Ἐπειδὴ ὅπως φαίνεται, νὰ μᾶς συγχωρῇ ὁ ἀρδρογόραφος, εἶναι ἔνος πρὸς τὴν σωστὴν καθηγητικὴν τέχνην, λέγομεν ὅτι σκοπὸς τοῦ καθηγητοῦ εἶναι νὰ ἐπιλύνῃ ἀπορίες τῶν σπουδαστῶν καὶ δχι νὰ διδάσκῃ συνέχως διὰ νὰ τελειώσῃ τὴν ὥλην, λέγοντας ὅτι οἱ σπουδαστοί καρκινοβοτοῦν ἀπορούντες!!

4) Στὸ θέμα τῆς πειθαρχίας πληροφορούμεν ὅτι ὅπως έχει πλέον ἀποδειχθῆ ἡ πειθαρχία, ὅπως τὴν ἔνωση, δὲν έχει τὰ ἀποτελέσματα τῆς πειθαρχημένης ἐλευθερίας, ἢ δποιούνται εἰς τὰς Σχολάς. Οἱ ἔξοντωτικὲς ποινὲς, τὰ πειθαρχικὰ ἢ οἱ ἀποστρατικὲς ποινὲς, γιὰ μιὰ καλημέρα στὸν καθηγητὴν ποὺ τὴν τεώρησε δως περιγελαστική, δὲν μή τι ἄλλο φανερώνει περίεργες τοποθετήσεις.

5) "Οσο γιὰ τὸ νέο φρούτο τοῦ κακοχαρακτηρισμοῦ ἐνὸς καθηγητοῦ, ποὺ ξέρει νὰ ἐπιβάλλεται καὶ τῆς ὁμαδικῆς ἀπούσιας τῶν σπουδαστῶν ἀπὸ τὸ μάθημα, ἐκφράζεται ἡ ἀπορία ὑπάρχεων ἐπιβολῆς τοῦ καθηγητοῦ, ἀφού δὲν δύναται νὰ κρατήσῃ τοὺς σπουδαστάς εἰς τὴν αἴθουσαν διδασκαλίας. "Οσο γιὰ τὶς ἀπουσίες, ὁ τακτικὸς ἐλεγχος δὲν ἀφήνει πολλὰ περιθώρια.

6) Στὸ θέμα τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος καθέ αποδρασίτος ναυτιλίας ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐκφράζῃ κριτικὴν καὶ νὰ πρατείνῃ ίδεες, ὅχι ὅμως ίδεες ἐκτός πραγματικότητος. Βασικά, κατὰ τὴν γνώμην μου, ἔχω νὰ πληροφορήσω τὸν κύριον πλοίαρχον, ὅτι τὸ ισχυρόν επάντητο τοῦ συντάγματος διπλάσιον πρόγραμμα, μὲ τὶς σύντονες προσπάθειες διδασκόντων καὶ διδασκομένων ἀποδίδει τὰ μέγιστα δυνατά καὶ μάλιστα τόσα, δσα ἀρκοῦν, διὰ νὰ ἐκφράζουν, οἱ πλοίαρχοι ποὺ μὲ τοὺς διπλούς συνδιλεγόμενας, τὴν εὐαρέσκειά τους ἀν δχι τὴν εύτυχιάν τους διὰ τὰς γνώσεις τῶν μελλοντῶν συναδέλφων τῶν τουλάχιστον τῶν ἐκ τῆς ΣΧΟΛΗΣ ΜΑΣ. Τώρα ἔτοις κανεὶς ἔχει ἀντίρρησης, ὑπάρχει καὶ ἡ ἔξαίρεσης.

7) Τέλος εἰς τὴν ἀντιμετώπισην τῆς ζωῆς τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ ἀποφοίτους τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., τὴν τυχὸν ἀποχωρήσιν τους ἀπὸ τὴν ἐνέργειαν ὑπηρεσίαν καὶ τὸν προσανατολισμὸν τους εἰς ἄλλες ἔργασιες καὶ τὸ Λ.Σ., νομίζομεν ὅτι τοῦτο ἀφ' ἐνὸς μὲν εἶναι δικαίωμα ἐνὸς ἔκαστου, δηλ. νὰ κανονίζῃ τὰ τῆς ζωῆς

General Representative in Greece :

N. A. CATSIKADAKOS

59, Vas. Constantinou Ave.

Tel: 4519.629

Telex: 21-3306 NIKA

Cables: Hansadok Piraeus

καὶ ἔργασίας του, ἀφ' ἑτέρου κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἔτης οἱ ὑπόψηφοι ναυτικοὶ διὰ τὸ Λ.Σ. δὲν ὑπερέβανον τὰ δάκτυλα τῆς μιᾶς χειρός. "Οσο γιὰ τὶς κατηγορίες ποὺ ἐκτοξεύονται κατὰ τὸν σπουδαστῶν ποὺ φοιτοῦν καὶ εἰς σχολὰς τῆς ἀνωτάτης ἐκπαίδευτικῆς βαθμίδος, ἔχω νὰ πῶ, ὅτι ἀντὶ τοῦ μάνα δίδει χολήν, ἀντὶ νὰ ἐπιανθῇ τὶς προσπάθειές τους καὶ νὰ χαίρεται διὰ τὴν τάσιν τους πρὸς μεγαλυτέραν μόρφωσιν, ἐπ' ὠφελείᾳ δῆλης τῆς Ναυτιλίας, τοὺς κατηγορεῖ, διὰ τὸ κάνουν διὰ νὰ στραφοῦν ἄλλον." Ἔνας ἀξιωματικὸς τοῦ Ε.Ν. δύως, ἐκτὸς ἀπὸ τὶς γνώσεις τοῦ κύλου ἐργασίας του, θὰ πρέπει ὑπωσδῆπτος νὰ ἔχῃ καὶ ἄλλες γνώσεις, διὸ τὸ δυνατὸν περισσότερες, διὰ νὰ δύναται νὰ ἀνταγωνισθῇ τοὺς συναδέλφους του τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἔστοι καὶ ἀπὸ ἓνα γραφεῖο τῆς στεριάς. "Υπάρχει ἐπ' αὐτοῦ ἀντίρρησις;"

Τελειώνοντας, ἐκφράζω τὴν γνώμην ὅτι ὁ καθ' ὅλα σεβαστὸς κ. πλοίαρχος θὰ πρέπει νὰ είναι μᾶλλον ὑπαδός τοῦ κουτουπολιοῦ. Δὲν θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ καλές σχέσεις μὲ τὴν Ν. Ἐκπαίδευσιν καὶ μᾶλιστα μὲ τὴν Δημοσίαν ποὺ τόσον κόπτεται καὶ ἀν ἀκόμη ἔχη, εἶναι, καὶ μᾶς ἐπιτραπεῖ, ἐκτὸς πραγματικότητος, διότι δὲν ἀπεπειράθη νὰ ἐκπαιδεύσῃ, ἀλλὰ ἐκφράζει μᾶλλον διάφορες, ἃς μᾶς ἐ-

πιτραπή καὶ πάλιν, περιέργεις γνῶμες. Μία δημοσία ἀπορία μᾶς μένει ἀνεξήγητη. Πόθεν ὁ κύριος πλοίαρχος «διεπίστωσεν καὶ παρατηρεῖ» ως ὁ τίτλος τοῦ ἄρθρου του;

Νομίζω ὅτι ὁ τίτλος εἶναι σκληρός καὶ τὸ περιεχόμενο τοῦ ἄρθρου του, μὲ δλον τὸν σεδασμόν, λίγο ἐμπαθές.

κ. Διευθυντά,

Εὔχαριστῶ διὰ τὴν διαφωνίαν τῶν ἀναφρόμενων ιδεῶν εἰς τὸν πρόλογόν σας, τοῦ σχετικού ἄρθρου «Ναυτικὴ Ἐκπαίδευσις» τῆς 1.6.77.

Εὔχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν

Μετὰ τιμῆς

ΚΥΡΚΙΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ἀρχηγὸς Σχολῆς Πλοιάρχων
Ἀσπροπούργου
Βετής σπουδαστῆς Παντείου
Α.Σ.Π.Ε.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣ ΜΙΜΗΣΙΝ

Κύριε Διευθυντά,

'Αναφέρομαι σὲ εἰδησεογραφίαν καθημερινῆς ἐφημερίδος τῶν Ἀθηνῶν, ποὺ τώρα μόλις

ἐλάβαμεν κατὰ τὴν ὥραν σύντομα θὰ ἀξιωθῶμεν νὰ ἔχωμεν ἑδῶ στὸ Μπουένος "Αὔρες ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΝ ΚΑΙ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ὑψηλοτάτης ὀλκῆς καὶ θεοῖς ὑψηλοτάτης ἀξίας. Εἰς τὴν ἀρθρογραφίαν τῆς ἐφημερίδος μάλιστα περιελήφθη καὶ φωτογραφία τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Μπουένος "Αὔρες ἡ μάλλον τῶν προπτυλάριών της ποὺ εἶναι ἐλληνιστικοῦ ρυθμοῦ ἀφίνοντας νὰ ἐννοηθῇ ἡ τουλάχιστον θέλοντας νὰ μείνῃ ἡ ἐντύπωσις ὅτι ἡ φωτογραφία ἡτοῦ τοῦ Ελληνικοῦ Πνευματικοῦ Κέντρου ἡ τουλάχιστον τῆς μακέτας του.

Σκοπὸς μου δὲν είναι νὰ διαφεύσω τὴν εἰδησην. Πράγματι σύντομα ἐλπίζομεν νὰ ἀποκτήσωμεν τὸ κέντρον αὐτό ποὺ ἀληθινά ἀποτελεῖ ὄνειρον. Ἐκεῖνο ποὺ θεωρῶ ὑποχρέωσιν μειονήθηκε νὰ διορθώσω καὶ νὰ φέρω εἰς γνώσιν τῶν ἀναγνωστῶν σας καὶ εἰς δυνατῶν τοῦ ἐλληνικοῦ κοινοῦ είναι ὅτι δὲν ἀποκτούμεν τὸ κέντρον ταῖς προσπαθείαις κανενὸς Ἐλληνος πολιτευομένου ἡ πολιτικοῦ σύντη τη πρωτοβουλία, δαπάνη ἡ προσπαθεία τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως ἡ τῶν ἐκπροσώπων της, ὅπως δίνει τὴν ἐντύπωσιν τὸ ἄρθρον τῆς ἐφημερίδος καὶ τοῖς νὰ θέλουν νὰ ἐννοηθῇ πολλοῖς σύντη τῆς προσπαθείας καὶ συνεισφορά τῶν παροίκων, ἀλλὰ τὴ εὐεργεσία καὶ μεγαλοψυχία τοῦ ἀειμνήστου εὐεργέτου ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ ΩΝΑΣΗ ἀπό τὸ κληροδότημα «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΩΝΑΣΗΣ» κατ' ἀπαίτησην τῆς διαθήκης τοῦ εὐεργέτου.

Δὲν γνωρίζουμεν ἡ μᾶλλον πολὺ εύνοητος νὰ είναι ὁ λόγος γιὰ τὸν ὅποιον τὸ δυναμα τοῦ ΕΥΕΡΓΕΤΟΥ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ ΩΝΑΣΗ καὶ τοῦ κληροδότημας «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΩΝΑΣΗΣ» σύντη καν ἀνεφέρετο στὴν ἀρθρογραφίαν τῆς ἐν λόγω ἐφημερίδος καὶ ἀκόμη μᾶς είναι ἀνεξήγητον γιατὶ κανένας ἀπὸ τοὺς εὐεργετουμένους ἡ τάς Ἐλληνικάς Ἀρχὰς μας ἐθεωρήσεν καλὸν καὶ ἀναγκαῖον νὰ ἀναγγείλη στὸ ἐλληνικὸ κοινὸν τὴν ΑΞΙΟΜΗΤΟΝ καὶ ΑΞΙΟΜΗΜΟΝΕΥΤΟΝ αὐτὴν πρᾶξιν, ἐκτὸς δέσμαις ἀν τέλουν νὰ παραμείνη τὸ κοινὸν μὲ τάς ἐντυπώσεις ποὺ δὲ τὸ Τόπος μᾶς ἔδωσε καὶ προσπάθησε νὰ διαδώσῃ ἐπὶ τῆς ἀναγγελία τοῦ θανάτου τοῦ εὐεργέτου Α. Όναση, χαρακτηρίζοντας τὸν διον καὶ τὴν ζωὴν του ὡς ΟΧΙ ΑΞΙΟΝ ΠΡΟΣ ΜΙΜΗΣΙΝ. Τοῦτο δέσμαια πρὶν γινη γνωστὴ ἡ διαθήκη του. "Υστερα ἀπό τὴν διαθήκην μόνο τὸν ἐξεχάσαμε..."

"Ἐπὶ τῇ εύκαιρίᾳ ἀναφέρω ὅτι τὸ διον κληροδότημα, τὴν ἐπιθυμία τοῦ εὐεργέτου Α. ΩΝΑΣΗ, διένειμεν ἐσχάτως τὸ ποσὸν τῶν 55.000 δολαρίων ὡς δοήθημα πρὸς τὰς ἑδῶ Ἐλληνικὰς Κοινότητας, ποσὸν τὸ ὅποιον ὅπως ἀκούμενον θὰ διανέμεται ἐτησίως πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, τὸ ἀναφέρω καὶ αὐτὸς γιατὶ μέχρι σήμερα δέν ἔχω γνωστὸν ἐκφράσεως εὐχαριστιῶν ἀπὸ κανένα τῶν εὐεργετουμένων ἐκτὸς τῆς ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΡΘΟΔΟΞΟΥ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ Μπουένος "Αὔρες, τῆς ὅποιας ὁ ἐπίσκοπος κ. ΤΙΜΟΘΕΟΣ ΝΕΓΡΕΠΟΝΤΗΣ δὲ ἐγκυλίου του εἰς τὰς ἐλληνικὰς ἐκκλησίας Ἀργεντινῆς όριζε ήμέραν μνημοσύνου τοῦ εὐεργέτου Αριστοτέλη Όναση καὶ τοῦ υἱοῦ του Ἀλεξάνδρου καὶ διατάσσει τὸν κλήρον ὅπως αὐτοὶ μνημονεύονται ὡς εὐεργέται τῆς ὁρθοδόξου ἐκκλησίας τῆς Ἀργεντινῆς.

Προσωπικά καὶ ἔκ μέρους ἐκείνων ἐκ τῶν συμπαροίκων ποὺ συμμερίζονται τὰς αἰσθήματά μας ἐκφράζομεν τὰς εἰλικρινεῖς εὐχαριστίας μας εἰς τὴν οἰκογένειαν ποὺ τὸν ἔχασε. "Ἄς είναι ἀλαφρὸν τὸ χώμα ποὺ σκεπάζει Υἱὸν καὶ Πατέρα καὶ ἡ μνήμη των αἰώνων, δὲ δίος των ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣ ΜΙΜΗΣΙΝ ΑΠΟ ΠΑΝΤΑ ΔΥΝΑΜΕΝΟΝ.

Μετὰ τιμῆς
Κ. Σ. ΧΑΛΚΙΑΣ

ΤΟ ΜΕΓΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Κύριε Διευθυντά,
Εἰς ἀπάντησην σχολίου τοῦ ἀνθ)χου Ε.Ν.

V2 Venecia Puerto Cabello C. A.

VEPUCA

V2 Venecia La Guaira C. A.

VEGUCA



DECK
AND
ENGINE
STORES

DISTRIBUTOR - REPRESENTATIVE



INTERNATIONAL PAINT



DREW AMEROID
INTERNATIONAL

PUERTO CABELLO

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

LA GUAIRA

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

OUR PIRAEUS AGENTS: GLOBAL MARINE SERVICE

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

1. ΜΠΟΥΡΑΝΤΑ δημοσιευθέντος είς τό έγκριτον περιοδικόν σας τής 15.6.77 ύπό τὸν τίτλον «ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑΝ» παρασκαλῶ δύως δημοσιεύσθητε τὰ κάτωθι:

Ἐκφράζομες τὴν ἀπορίαν μας διὰ τὸ περιεχόμενον τοῦ ἀνωτέρω σχολίου, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον ὁ γράφων τούτῳ καίτοι τυγχάνει ἀνθυποπλοίαρχος τοῦ Ε.Ν., ἐμφανίζεται ἀπλοφρότης ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου καὶ δὲ ὥφειλε νὰ γνωρίζῃ τάξ εἰς τὸν διαδόμνον του τουλάχιστον ὑφισταμένας σοβαράς ἐλλείψεις Ἐλλήνων διπλωματούχων καὶ μη, ἔνεκεν τῶν ὄποιών αἱ πλοιοκτήτριαι ἑταιρίαι ἀτιμετωπίζουν σοβαρωτάτας δυσχερείας εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων των. Τὸ γεγονός τούτου πολλάκις ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ἔγκριτου περιοδικού σας ἔχει ἐπισημανθεῖ, ἀκόμη δὲ ἀποτελεῖ καὶ τὸ κύριον ἀρέθρον τούτου ύπὸ τὸν τίτλον «ΤΟ ΜΕΓΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑ» εἰς τὴν ἐκδόσιν τῆς 15.6.77, ἦτοι εἰς τὸ ἴδιο τεύχος ὅπου δημοσιεύεται τὸ ὡς ἄνα σχόλιον, τὸ ὄποιον καὶ μόνον ἔαντι ἐδιάβαζεν ὁ γράφων ἀνθ' χος, εἶναι πλέον ἡ ἀρκετὸν διὰ νὰ λύσῃ τὰς «θλιβεράς ἐντυπώσεις διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας», τὰς ὄποιας οὗτος περιγράφει.

Καὶ δράστοιμι τῆς εὐκαιρίας διὰ νὰ τονίσω καὶ ἔγω ἀπὸ τῆς θέσεως μου, ὅτι τὸ γε νῦν ἔχον, ἃς θεωρηθῆ ἐυτύχημα ὅτι ἔξευρίσκονται καὶ ἀλλοδαποὶ ναυτικοὶ (κατώτεροι ἀξιωματικοὶ καὶ πληρώματα) προσφέρομενοι νὰ καλύπτουν τὰ δημιουργημένα κενά εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ Ἑλληνοκτήτων τοιούτων, ἵνα οὕτω ἀφ' ἔνος μὲν μετριάζεται τὸ καθημερινὸ ἄγγελος ποὺ ἀντιμετωπίζουν αἱ πλοιοκτήτριαι ἑταιρίαι λόγῳ τῆς μὴ ἔξευρεσσων καὶ προσφορᾶς ἀντιστοιχῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων, ἀφ' ἔτερου δὲ διὰ τῆς οὕτω ἔξευρισκομένης λύσεως τοῦ ἀκανθώδου τούτου προβλήματος κατορθωτοῖς καὶ ὁ ἴδιος ὁ διαμετρούμενος νὰ ἀποζῆ, καθ' ὅσον ἄλλως πολλὰ Ἑλληνικῶν συμφερότων πλοίοι θὰ εἰχαν πωληθεῖ ἐλλείψει πληρωμάτων.

Μετὰ τιμῆς

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ
Ἄρχιπλοιαρχος
Anangel Shipping
Enterprises S.A.

Πειραιεὺς 20 Ιουνίου 1977

●
ΑΞΙΟΘΑΥΜΑΣΤΟΝ

Φίλε Κύριε Κωττάκη,

Θὰ μοῦ ἐπιτρέψετε, νὰ περιγράψω ἔν χαρακτηριστικὸν περιστατικὸν τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος, τὸ ὄποιον πα-

ρηκολούθησα ἐπὶ ὀκτάωρον εἰς Βενετίαν, ἐπιδιώνοντας τοῦ ἐπιβατηγού «ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ», τῶν Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν.

Ἡγυροδολήσαμεν τὴν ὄγδοην πρωΐνην τῆς 18ης τρέχ., εἰς τὴν προσδιορισμένην δι' ἐπιβατηγά πλοῖο περιοχὴν τῆς Βενετίας. Ἀνεχωρήσαμεν τὴν τετάρτην ἀπογευματινὴν τῆς ίδιας ἡμέρας διὰ Πειραιᾶ καὶ κατὰ τὸ διστρέποντα ὀκτάωρον, ἐκτὸς τοῦ α)π 'Απολλωνία, ἀφίχθοσαν, ἀπέπλευσαν ἡ εύρισκοτο ἐν ἀναμονῇ ἀναχωρήσεως 3 ἐπιβατηγὰ τοῦ Οίκου Χανδρῆ, τὸ «The Victoria», «Regina Prima» καὶ «Fiorita», τὸ «Golden Odyssey» τοῦ Οίκου Βλασπούλου, τὸ «Naufragion» τοῦ Οίκου Καραγιώργη καὶ τὸ «Stella Oceanis» τῆς «Σάν Λάι».

Κατὰ τὸ ὡς ἄνω χρονικὸν διάστημα οὐδὲν ἄλλο ἐπιβατηγὸν οιασδήποτε ἔθνικότητος ἐνεφανισθη, ἐκτὸς 3 ιταλικῶν ἐπιβατηγῶν, τὰ ὄποια ἡσαν πρὸ πολλοῦ παρωπλισμένα, ἀναμένοντα ἀγροστήν, «Ἐλληνα, κατά πάσαν πιθανότητα.

Περιττὸν νὰ τονίσω, φίλε Κύριε Κωττάκη, ὅτι πολὺ μὲ συνεκίνηση τὸ ἀνωτέρω περιστατικὸν, ὅπως θὰ συνεκίνει οιονδήποτε «Ἐλληνα, ἐκτὸς μερικῶν οἵτινες... προσπαθοῦν νὰ ἀγνοοῦν τὰ καταπληκτικὰ ἐπιτεύγματα τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Μετὰ φιλικῶν χαιρετισμῶν

Β. Σ. ΡΟΣΟΛΙΜΟΣ

Αθῆναι 26 Ιουνίου 1977

●
ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΔΛΜΑΤΩΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Γνωστὸν είναι εἰς ὑμᾶς καὶ ὅλους μας ὅτι στὸν τόπο μας συμβαίνουν παράξενα πράγματα, σὲ τέτοιο βαθὺο καὶ ἔκταση, ὡστὲ θὰ μπορούσαμε μαζὶ μὲ τοὺς ἄλλους τίτλους μας νὰ προσθέσουμε καὶ τὸν τίτλον «χώρα τῶν παραδόξων». Συγκεκριμένα, πρόκειται περὶ τῆς ἔξαγγελθείστης αὐξήσεως κατὰ 40% τῶν ἐφ' ἄπαξ παροχῶν τοῦ Ταμείου Προνοίας Ε.Ν., ταμείου ποὺ είναι ὁ λόκος της διακόνων μας γιατὶ οἱ πόροι τοῦ είναι ἀπὸ τὰς εἰσφοράς μας καὶ μόνον, ἐπομένως ἔχουμε κάποιο λόγο παραπάνω.

Καὶ ὅτι ἡ αὔξησις κατὰ 40% ίκανοποιεῖ πάντα ἐνδιαφερόμενον δὲν χρειάζεται νὰ τὸ τονίσουμε. Ἀκούστε ὅμως τὶ παράδοξα πράγματα γεννᾶ καὶ πόσες καὶ μεγάλες ἀδικίες προκαλεῖ.

Ἡ σχετικὴ διαταγὴ λέει ὅτι τῆς αὐξήσεως ταύτης δικαιούνται οἱ συνταξιοδοτούμενοι ἀπὸ 1.1.77, καὶ ἐπειδὴ ἡ σύνταξης τοῦ ναυτικοῦ ἀρχίζει μετρωμένη ἀπὸ τῆς καταθέσεως

τῆς σχετικῆς αἰτήσεως εἰς τὸ NAT, ἐάν ναυτικὸς κατέθεσεν τὴν αἰτήσιν τοῦ τὴν 30 Δεκεμβρίου 1976 ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ ΤΗΣ ΔΟΘΕΙΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ τοῦ Ταμείου Προνοίας, ἐν ἀντιθέσει πρὸς ναυτικὸν ὅστις κατέθεσε τὴν αἰτήσιν τοῦ τὴν 2.1.77 — ἢτοι μετὰ 48 ὥρας ὁ ὅποιος ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ. Ἀλλὰ τύτο τὸ δικαιούται — ἐρμηνεύσομεν σὲ δραχμές — σημαίνει ζημίαν μεγάλην διὰ τὸν ἀτυχὸν ἀπόμαχον. Δὲν είναι μικρὸν ποσὸν γιὰ νὰ παραβλέψῃ κανεὶς. «Ἄλλο παράδειγμα πιό τρανταχτὸν:

Ἐάν ναυτικὸς εἰργάζετο μέχρι τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1976 ἐπίλρωνε εἰσφοράν εἰς τὸ Ταμείον Προνοίας μέχρι τῆς στιγμῆς ποὺ ἀπελύθη καὶ ὥδευσε πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., ἀς πούμε τὴν 30 Δεκεμβρίου 76, ἐνῶ ἄλλος ναυτικὸς ποὺ εἴτε ἡμέλησε, εἴτε παρέλκευε νὰ καταθέσῃ τὴν αἰτήσιν συνταξιοδοτήσεως, ἐστω ἐνα χρόνῳ κατέθεσε τὴν αἰτήσιν τοῦ τὴν 2.1.77, αὐτὸς ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ, διότι ἡ ἡταν τυχερὸς ἡ «ὅσφράνθη» τὸ «ἄλμα». Τὸ δεύτερον ὅμως δὲν συμβαίνει, διότι ἀπ' ὅτι ἔρω «μόνον ἀτίσιδες δὲν βγάζει ἡ θάλασσα». Κ' ἀν ἔχει δικιάν εἰναι σπάνιο φαινόμενο.

Τὴν ἀδικίαν αὐτὴν ἐπρεπε νὰ τὴν προσέξουν οἱ τοῦ Ταμείου Προνοίας.

Ἐγὼ γνωρίζω ἀπὸ ποιοὺς διοικεῖται τὸ Ταμείον αὐτό, οἱ πολλοὶ ἄλλοι οἱ πλεῖστοι νομίζουν ὅτι κατ' ἀποκλειστικότητα διοικεῖται ἀπὸ ἀξιωματικούς λιμενικούς. Καὶ οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ — ἐκ περὶ τὸ γνωρίζω — ὅτι πολλὲς φορές παραπονοῦνται διὰ τὴν ἀντιπάθειαν τὴν ὄποιαν συναντοῦν ἀπὸ τοὺς ναυτικούς. Πρέπει λοιπὸν γιὰ νὰ μεταβληθῇ ἡ ἀντιπάθεια εἰς συμπάθειαν οἱ λιμενικοὶ νὰ βοηθοῦν διό πυρούν.

Ὑπάρχουν ἔξαιρέσεις αἱ ὄποιαι θὰ ἐπρεπε νὰ ἡσαν κανών, διότι στὸ κάτω — κάτω τῆς γραφῆς, χάρις στοὺς ναυτικοὺς μας καὶ στὴ Ναυτιλία μας ἐδημιουργήθη τὸ Σῶμα αὐτὸ τὸ ὄποιον ἀπὸ ἀπλῆ «ἀκτοφυλακή» προσταταῖ σήμερον διοικητικῶν ἐνὸς γίγαντος, τὸν ὄποιον οὔτε είλεγε ὄντερευθῆ ποτε.

Καὶ ἐπειδὴ θήμικὸς κανὼν είναι ὅτι οἱ ἀνθρώποι μεταξύ των πρέπει νὰ ἀλληλοδοθοῦνται γιατὶ είναι μία ἀλυσίδα, οἱ ἀρμόδιοι λιμενικοὶ, οἵτινες συνέταξαν αὐτὴν τὴν διαταγὴν ἐπρεπε νὰ προσέξουν ώστε νὰ ἀποφευχθῇ τέτοια ἀδικία. Εἴπαμε δὲν πρόκειται γιὰ δεκάρες ἀλλὰ γιὰ πολλές χιλιάδες δραχμῶν ζημία στὸν καθένα. «Ἄς ίσχω τουλάχιστον, ως τεκμήριο ἡ ἡμερομηνία συνταξιοδοτήσεως, διότι τὸ NAT συνεπέστερον, ἀρχίζει νὰ μετρᾷ ἀπὸ τὴν ἡμέραν καταθέσεως τῆς αἰτήσεως, ἐνῶ τὸ Ταμείον

“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.."

Προνοίας ούτε τόκους καθυστερήσεως δὲν πληρώνει. Και αὐτά δλα χάριν τού δικαίου και τῆς ἀληθείας.

Φιλικώτατα

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

Γεν. Γραμματεὺς

Πανελλήνιού 'Ενώσεως

Συνταξιούχων Μηχανικῶν

καὶ 'Ασυρματιστῶν Ε.Ν.

ΛΙ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κύριος Διευθυντά,

Παρακαλῶ νὰ φιλοξενήσετε εἰς τὰς στήλας τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας τὸ κάστρῳ σοφαρὸν ἀσφαλιστικὸν συνταξιοδοτικὸν θέμα:

Ἐγκρίθηκε από τὸ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. σχέδιο Νόμου ποὺ προβλέπει τὴν καθίερωση από τὸν ὡς ἄνω Ἀσφαλιστικὸν 'Οργανισμὸν τὴν ἐλαχίστη ἀσφαλιστικὴ προστασία γιὰ ναυτικούς, ποὺ ἔχουν πέντε ἔτη τουλάχιστον θαλασσία ὑπηρεσία καὶ ἄνω σὲ πλοῖα μὲ ἐλληνικὴ σμαΐα ἢ συμβεβλημένα μὲ τὸ Ν.Α.Τ., ἀλλὰ καὶ τὴν διακοπὴ τῆς καταβολῆς ἐφ' ἅπαξ ἀποζημιώσεως στοὺς συνταξιοδοτημένους ποὺ εἶναι ισοδίως ἀνίκανοι λόγω ὑγείας.

Αὐτὸ ποὺ γράφεται εἰς τὸ σχέδιον Νόμου τοῦ Ιουλίου καὶ παραγράφου 2ας, δῆ:

2. Νὰ ἔχῃ κτημή ἡ πενταετής ἐργασία ἐν πλοίοι εἰς χρονικὸν διάστημα κατά μέγιστον δριού διπλάσιον ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς ἀπογραφῆς του μέχρι τῆς ὑποβολῆς τῆς σχετικῆς περὶ ἀπονομῆς συντάξεως αἰτήσεως...».

Τὸ ὡς ἄνω φράγμα χρονικοῦ ὁρίου εἶναι ἀπαράδεκτον καὶ ἀντικοινωνικόν, ἐνώ τὸ σωστὸν καὶ δίκαιον εἶναι νά: ἔξαφανισθῇ ἡ μετατραπή ἡ ὡς ἄνω παραγράφος καὶ ἂν δὲν γίνεται τότε νά προστεθούν σε συνεχεία τῆς ιδίας παραγράφου τὰ ἔξης:

2. Οἱ ἀνάτερω περιορισμὸς δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι διέκοψαν πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος τὴν ἀσκησιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος λόγῳ ἀσθενείας ἢ ἀτυχήματος ἀνεξαρτήτου χρόνου κτήσεως τῆς πενταετοῦς ὡς ἄνω θαλασσίας ὑπηρεσίας των».

Ο γράφων εἶναι παθών ἐν ὑπηρεσίᾳ μὲ 10½ χρόνια μηχανικὸς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὰ ὅποια 10½, χρόνια καθαρὴ ὑπηρεσία ἀπαιτούν 17 ἔτη περίπου ἥτοι τὸ ἄνθος τῆς ἡλικίας μου, ποὺ σήμερα βρίσκομαι ἀνάπτωρος αἵτιας τῆς σκληρῆς θαλασσινῆς ζωῆς καὶ σᾶς

ἐρωτῶ πῶς νά ζήσω τὴν πενταετή οἰκογένειά μου ὅταν ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. δὲν ἔχω πάρει ἀπολύτως τίποτα, ἀλλὰ μόνον ποὺ ἔδωσα ὅτι το καλύτερο εἶχα τὴν ὑγεία μου ἀπὸ εὔσυνειδησία πρὸς τὸ καθήκον;

Μή χάνεταις τὴν πιστίν μου εἰς τὸν Θεόν εἰμαι δέδαιος πῶς θὰ ἀπονέμητε τὴν πρέπουσαν δικαιοσύνην ποὺ ἐπὶ σειράν ἔτῶν μοῦ ἔχει στερηθῆ.

Διατελῶ μετὰ πλείστης τιμῆς

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΑΤΖΗΣ

'Ανάπτηρος Μηχανικός Ε.Ν.

Βενιζέλου 227 - Καλλιθέα

Καλλιθέα 16 Ιουνίου 1977

ΤΟ «ΜΠΩΛΤΙΚ»

Φίλε κ. Διευθυντά,

Στὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Μαΐου είδα τὰ γράμματα τοῦ φίλου Κώστα Στραβελάκη καὶ πρέπει νά πῶ ὅτι συμμερίζομαι τὴν ἀγανάκτηση τοῦ ἀνθρώπου, ὃταν γράφουνται σὲ ἐφημερίδες περιοδικά ἀδασάνιστα, νέα ποὺ στοὺς πολλοὺς δὲν δίνουν τὴν εἰκόνα δῆλης τῆς ἀληθείας.

Σ' αὐτὸ λοιπὸν τὰ παράπονα τοῦ Κώστα είμαι μαζὶ του.

Δὲν θὰ ἠτανάσσω δίκαιο ἐκ μέρους μου, ὃν μαζὶ μὲ αὐτὰ δὲν ἔλεγχα καὶ κάτι ἄλλο γιὰ τὰ σχόλια τοῦ Κώστα σχετικά μὲ τὸ Baltic Exchange, ποὺ ἔκεινος θεωρεῖ «ἀναχρονιστικόν» καὶ ἀνίκανο πιὰ νά ἔξυπηρετήσει του.

Θὰ ηθελα ἀπλά, ἀλλὰ δλόφυχα, νά τονίσω ὅτι κατὰ τὴν δίκαιο μου ἀντίληψη καὶ νομίζω καὶ κατὰ τὴν ἀντίληψη ὅλων ἔκεινων ποὺ ἔχουν τὴν Ἀγγλία σὰν κέντρο τῶν ἐπιχειρήσεων τους, ἀκόμη δὲ καὶ πολλῶν ποὺ μεταχειρίζονται τὸ Baltic Exchange ἀμεσαὶ ἔμμεσα καὶ καμμιὰ φορὰ χωρὶς νά τὸ ἔρον, ὃ δραγανισμός αὐτὸς παίζει νά μοναδικὸ ρόλο στὴν ζωὴ τῆς Ναυτιλίας ὅλων τῶν ἔθνων καὶ ἔχει τὸ μεγαλύτερο ποσοστό τῶν ἐργασιῶν του κόσμου. Τὸ σπουδαιότερο δῆμος ὃπ' ὅλα είναι ὅτι οἱ ἐργασίες μέσω τοῦ Baltic Exchange γίνονται σὲ ἓν ἐπίπεδο ύψηλῆς ηθικῆς, ἔξαρτες ἐπαγγελματικότητας καὶ ἐμπορικῆς ἐπιτυχίας.

Καὶ γιὰ νά τελειώσω θὰ πρέπει νά ἀναφέρω ὅτι στὸν κοινὸν ἀγώνα ποὺ δόθηκε στὸ Λονδίνο τελευταῖς ὑπὲρ τῶν 'Ελλήνων καὶ κερδήθηκε, δῆλο τὸ Baltic Exchange μᾶς ἔδωσε τὴν πιὸ ἔνθερμη υποστήριξην. Γι' αὐτὸ τοὺς χρωστούμε εύχαριστες.

Εὐχαριστῶ πολὺ.

Μὲ ἀγάπη,

Μ. Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΣ

Λονδίνον 14 Ιουνίου 1977

ΚΑΙ ΑΚΟΜΗ :

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μὲ τὴν ἐπιστολὴ τοῦ φίλου κ. Στραβελάκη, στὸ τεύχος σας τῆς 15ης Μαΐου, ποὺ ἀναφέρεται στὸ Μπώλτικ ειδικά καὶ στὴ συνέχεια τῆς ἀλληλικῆς παρουσίας στὸ Λονδίνο γενικά, θὰ ἐπιθυμούσα κάνοντας χρήσι τῆς φιλοξενίας σας νά διευρύνω τὸν διάλογο στὰ θέματα ποὺ πραγματεύεται ὁ ἐπιστολογράφος σας.

Ο ισχυρισμὸς ὃτι τὰ φορτία καὶ οἱ διαταγές δὲν ἔχουν κατὰ μεγαλύτερο ποσοστὸ 'Αγγλική προέλευσι, εὐσταθεῖ δέδαιος, ἀλλὰ τὸ συμπέρασμα ὅτι τὸ κέντρο είναι ἐτελείως σχρημάτως ἀποτελεῖ τουλάχιστο δεσμιασμένη κρίσι. Τὸ Μπώλτικ δρίσκεται στὸ Λονδίνο ἀπό ιστορικές συγκυρίες γνωστές καὶ εἰναι δραγανισμός καὶ θεσμός πλέον, κατ' ἔξοχη διεθνῆς ποὺ ἔξυπηρετεῖ δῆλο τὸ κόσμο. "Αν ήταν σχρημάτο, είναι σίγουρο ὅτι δὲν θὰ ἀντέχει στὴ δοκιμασία τοῦ χρόνου.

Ἡ ποιότητα, ή ποικιλία καὶ ὁ δγκος πληροφορήσεως ποὺ γίνεται κτήμα δῶλων τῶν ἐνδιαφερομένων μέσω τῆς συνεχοῦς ἐπαφῆς τοῦ Μπώλτικ μὲ ὅλα τὰ γνωστὰ ναυτιλιακά κέντρα, τὰ έθιμα ποὺ διέπουν τὴ συναλλαγὴ

καὶ ὁ ἐπαγγελματισμὸς τῶν μεσιτῶν δημιουργοῦν προϋποθέσεις στιγμιαίας καὶ σοβαρότητας. Στὴν ἀγορὰ αὐτὴ σπάνια ὑπάρχουν «μυστικά» καὶ οἱ συνθῆκες συναγωνισμοῦ διατηρούνται καὶ ἐνδυναμώνται ἀπό τὴ γνῶση ὅτι δῆλοι οἱ φορεῖς τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητας κινούνται στὸ φῶς τῆς ἐνημερότητας σὲ ὅτι ἀφορᾶ πρόσωπα, πράγματα, δρόμοι ἐργασιῶν καὶ συμφωνίες. Τὸ Μπώλτικ είναι ἔνας μεγάλος διεθνῆς πληροφοριακὸς σταθμός, ὅπου δῆλα τὰ ρεύματα δρίσκουν ἀλλοιοεξάρτησι καὶ ίσορροπία. 'Αλλοίονο ἀνήταν μιὰ κοινὴ ἑπτική ἀγορά.

"Ἄν ρίζωσε τὸ Μπώλτικ στὸ Σίτι τὸ φρείλει δένδαισα κατὰ μεγάλο μέρος στὸ γεγονός ὅτι περιβάλλεται ἀπό ἓνα ιδιαίτερα σημαντικό δίκτυο Τραπεζών, 'Ασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν, Χρηματιστηρίων ἀξιών καὶ ἐμπορευμάτων κλπ. Συνέβαλαν δὲ στὴ δημιουργία αὐτοῦ τοῦ πολυπλεύρου κέντρου πολὺς χρόνος καὶ κόπος γενεών καὶ μετά ἀπὸ τὸ στόχον τοῦ πρότιτο πόλιτο κόσμου.

Κρίσι τῶν θεμάτων, ἀλλαγές, ἀναπροσαρμογές, πτώσι καὶ παρακμὴ είναι φαινόμενα ποὺ συχνά παραπροῦνται. 'Η περίοδος ποὺ περνοῦμε τώρα δὲν είναι ἀνθηρή καὶ ἡ ἐπικρατούσα ἀνηρυχία δὲν πρέπει νά μᾶς δημιουργεῖ ἀπορία καὶ ἔκπληξη. 'Έκτιμώνται δὲ φυχρά τὰ δεδομένα δῆληγονεθεία στὸ συμπέρασμα ὅτι ἔγιναν λάθη στὸ πρόσφατο παρελθόν, ποὺ ἀφετηρία τους είχαν ὑπερβάλλονται ἐνθουσιασμό, τώρα δὲ ὑφιστάμεθα τις συνέπειες. Δὲν πρέπει, λοιπόν, νὰ αἰτιώμεθα μόνο τὸ Μπώλτικ καὶ τὸ Σίτι.

Είναι τουλάχιστο παράδοξο ὅτι ἀφενὸς κατηγορούμε τὸ Μπώλτικ ὅτι είναι ἀναχρονιστικό καὶ ἀφέτερου προσπαθούν καὶ προσπαθούμε νὰ δημιουργήσωμε ἔνα ἀνάλογο κέντρο στὸ Πειραιά.

Σκοπός μου δὲν είναι νά υποστηρίξω μονόπλευρα τὸ Μπώλτικ ἡ τὸ Σίτι. Διακαίς πόθος τῆς μεγάλης πλειοφηφίας τῶν 'Ελλήνων ποὺ ἔργαζονται στὸ ἐξωτερικὸ είναι νά ἐπιστρέψουν καὶ ἐγκατασταθοῦν στὸν 'Ελλάδα γιατὶ πιστεύουμε ὅτι η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία χρειάζεται μιὰ ισχυρὴ ἑπτική δάσκαι ἀντάξια τῶν ἐπιτευγμάτων της καὶ πρέπει νά ἔργασθωμε δῆλοι πρὸς τὴν κατεύθυνσι αὐτῆς. Μὲ λύπη μας δῆμος αμφιβάλλομε διὰ τὸ αν πετύχωμε σ' αὐτή τὴ προσπάθεια εὐχαριστούμε διάλογο ποὺ δικαιούθεται.

Εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενία.

Μὲ πολλὴ ἐκτίμηση

ΜΑΡΚΟΣ ΗΛ. ΦΡΑΓΚΟΣ

Λονδίνον 10 Ιουνίου 1977

HELLAS-MAR S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN,

RIVER PLATE AND SOUTH

ATLANTIC PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX 121094 DANBEAR

TELEGR. HELLSMAR BALES

PHONES 311384, 321616, 313397

PHONE AOH 900886

SAN MARTIN 1119

Buenos Aires - Argentina

ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

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

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

ΤΙΜΩΝΤΑΙ ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΑΠΟ ΤΑ ΟΣΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ
ΑΠΟ ΦΙΛΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΣ ΜΑΣ

ΤΟΥ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΜΙΧ. ΚΑΡΡΑ

'Αγαπητέ κ. Κωττάκη,

Μαζί με τούς απειρους φίλους σου και άναγνωστες τών «Ναυτικών Χρονικών» θέλω και έγω λίγο καθυστερημένα νά σέ συγχαρώ επί τη εύκαιρια τού χιλιοστού τεύχους τού περιοδικού γιά την άκομαρστη προσπάθεια σου στό πολυετές έργο σου και κυρώτερα γιά την τόσο ουσιαστική συμβολή στήν έξελιξη της Ναυτιλίας μας πού απέτελεσε έναν κύριο παράγοντα στήν οικονομία της χώρας και στήν προβολήν τού έλληνικού ναυτικού στοιχείου διεθνώς με σπάνια έμπορική δραστηριότητα.

'Από την όρχην ήσουν ό σύμβουλος και κριτής, ό ένθαρρυντής, ό έρμηνευτής της πορείας τής 'Έλληνικής Ναυτιλίας, ό άντιπρόσωπος, έπισημα και άνεπισήμα τών σωστών αίτημάτων και δικαιωμάτων ό άρχειοφύλακας και δεκαπενθύμερος ιστορικός της. Και σ' όλα τά λειτουργήματά σου στίς τόσες δεκαετήριες έδωσες μεγάλην στοργή και προώθησες όλα τά ένδιαφέροντά της με έξαιρετικό ζήλο.

Σού ευχομαι ύγεια, χρόνιας πολλά γιά νά έχακολουθήσης τό έργο σου όπως μέχρι σήμερα.

ΦΙΛΙΚΩΤΑΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. ΚΑΡΡΑΣ

Λονδίνον, 17 Ιουνίου 1977

ΤΟΥ κ. Ν. Λ. ΝΟΜΙΚΟΥ

Σεβαστέ και 'Αγαπητέ φίλε κ. Κωττάκη,
Αι έκδηλωσεις τών έκπροσώπων τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας με την εύκαιρια της έκδοσεως του χιλιοστού τεύχους των «Ναυτικών Χρονικών» έπιβεβαιούν γιά μιά άκομα φορά την άναγνώρισην της θετικής προσφοράς σου στήν προσπάθεια γιά την πρόσδο Και την άναπτυξιν τού έλληνικού πλοίου.

Τό σάλπισμα και οι άρματισμοί τών πρώτων θεμελιώσων και δημιουργών τής σημερινής μεγάλης 'Έλληνικής Ναυτιλίας, άνοψων μέσα σου, τόν σπινθήρα τής άγαπης γιά τό έλληνικό πλοίο.

'Εστρατεύθηκες μαζί μας 50 δόλόκληρα

χρόνια και έκανες ύπόθεσι τής ζωής σου τά προβλήματα τής Ναυτιλίας. Τό σεμνὸ και άθόρυβο έργο σου άπο την έπολξη τών «Ναυτικών Χρονικών» σε κοθιέρωσαν ώς συμπαραστάτη και πρωταγωνιστή τής ναυτιλιακής ύπόθεσεως.

'Η Ελληνική πλοιοκτησία σε άγαπησε και έστι άνεδειχθης ΑΞΙΟΣ.

Δέξου σέ παρακαλώ και τά δικά μου συγχαρητήρια, καθώς και τόν ειλικρινή θαυμασμόν μου γιά τό μεγάλο σου έργο. Πειραιεὺς 'Ιουνίου 1977

Μέ αισθήματα ιδιαιτέρας άγαπης

ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ

Πρόεδρος Ναυτικού

'Επιμελητηρίου τής 'Ελλάδος



ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ ΩΝΑΣΗ

Φίλε κ. Κωττάκη,

Τά πιο θερμά συγχαρητήριά μας γιά τήν συμπλήρωσι 1.000 τευχῶν τής έκδόσεώς σας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» στή μακρά ζωή τους, υπηρέτησαν και υπηρετούν τόν έφοπλιστικό και ναυτικό κόσμο τής χώρας με ειδύνη, άντικειμενικότητα, συνέπεια και πληρότητα.

Μέ φιλικούς χαιρετισμούς

ΟΜΙΛΟΣ ΩΝΑΣΗ

'Ιουνίου 1977

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



CAPE TOWN **FAROS & C._o.** PTY. LTD.

Phones: 431339 - 228829 - 226057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

AFTER HRS TEL. 444994

447718

ΠΡΟΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ:

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

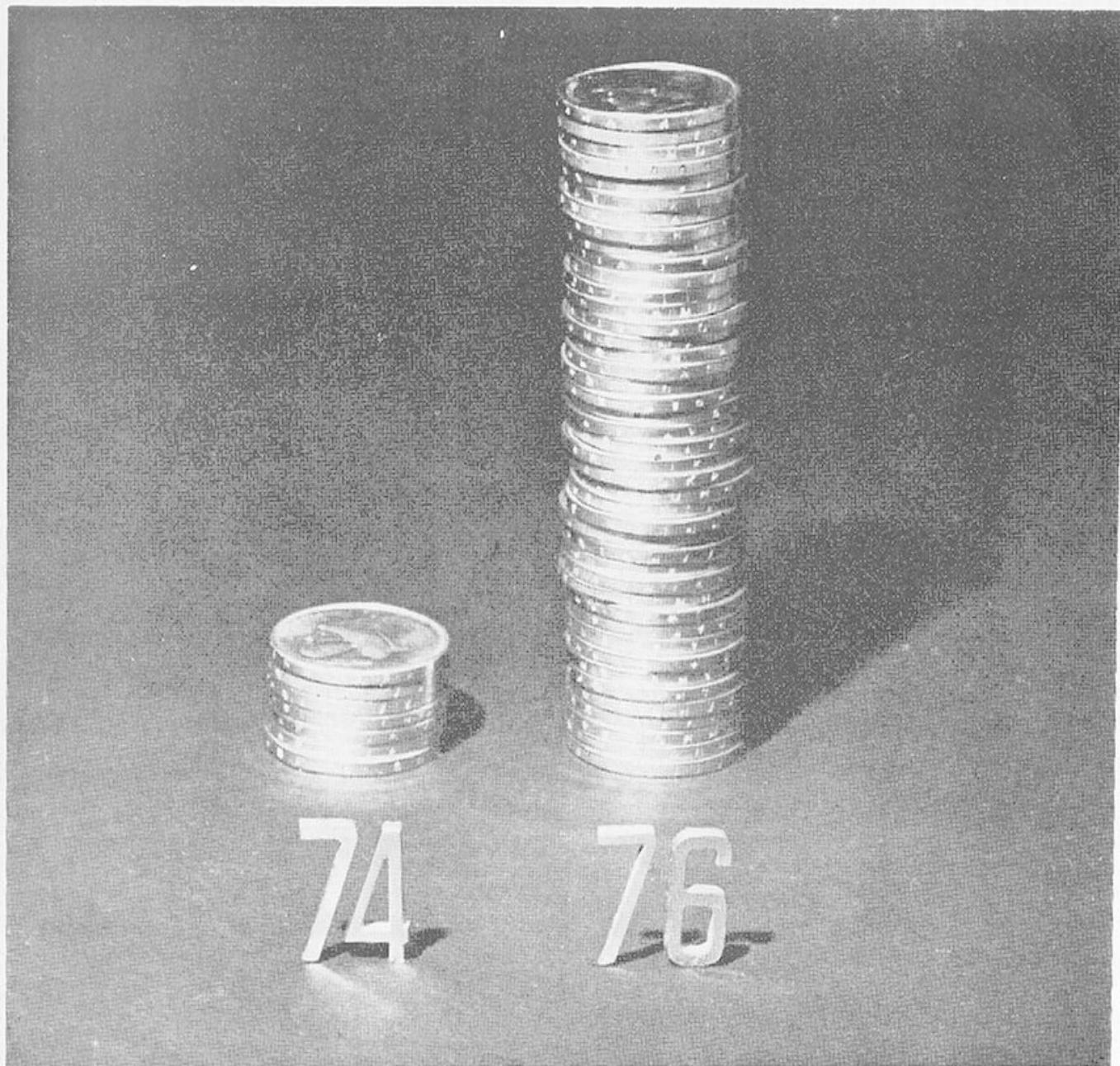
(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

J. CRAWFORD

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

'Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ ◆ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ◆ ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ



Επτά φορές περισσότερο

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

- Παρέχουν άσφαλεια 100%, έπειδή δὲν κρατάτε άπάνω σας χρήματα.
- Προσφέρουν ύψηλό τόκο.
- Δίνουν τήν εύχερεια ἄνετης άναλήψεως σ' ἔνα ἀπό τά 330 Καταστήματά μας σὲ όλη τήν Έλλάδα.
- Απλοποιούν τίς συναλλαγές: μὲ μιὰ ἐπιταγὴ μπορεῖτε νὰ πληρώνετε κάθε λογαριασμό σας: τῆς ΔΕΗ, τοῦ ΟΤΕ, τῆς Εταιρείας Υδάτων ἀκόμα καὶ τοὺς φόρους σας.

Τρεχούμενοι Λογαριασμοί
Καταθέσεων

"Έγιναν γιὰ τή δική σας ἔξυπηρέτηση"



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ο ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ

Η ΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

'Η χρήσις του όρου «γνησίος δεσμός» είς τάς διεθνεῖς ναυτιλιακάς συμβάσεις δὲν είναι σχετικώς πρόσφατος.

Τὸ πρώτον ἔχρησιμοποιήθη εἰς τὸ ἄρθρον 5 τῆς Διεθνοῦ Συμβάσεως τοῦ Δικαίου τῆς Ἀνοικτῆς θαλάσσης τοῦ 1958 ἔχει δὲ τοῦτο ὡς ἔξης:

1. 'Εκάστη Πολιτεία θὰ καθορίζῃ τοὺς ὄρους ὑφ' οὓς παραχωρεῖ τὴν ιθαγένειαν αὐτῆς εἰς πλοῖα, τὴν νηολογήσιν αὐτῶν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ἔδαφος καὶ τὸ δικαίωμα τοῦ ὑψοῦν τὴν σημαίαν αὐτῆς. Τὰ πλοῖα ἔχουν τὴν ιθαγένειαν τῆς Πολιτείας τῆς ὅποιας δικαιούνται νόφερους τὴν σημαίαν. Πρέπει νὰ ὑφίσταται γνησίος δεσμός μεταξὺ τῆς Πολιτείας καὶ τοῦ πλοίου, ἵδιαὶ η Πολιτεία δέοντας ν' ἀσκῇ οὐδιαστικῶς τὴν δικαιοδοσίαν καὶ τὸν ἐλεγχον αὐτῆς ἐπὶ διοικητικῶν, τεχνικῶν καὶ κοινωνικῶν ζητημάτων ἐπὶ πλοίων ὑψούντων τὴν σημαίαν αὐτῆς.

2. 'Εκάστη Πολιτεία θὰ ἐκδίδῃ εἰς τὰ πλοῖα εἰς τὰ ὅποια παρέσχε τὸ δικαίωμα νὰ ὑψώνουν τὴν σημαίαν τῆς, σχετικὰ ἔγγραφα.

Σημειωθῆτω ὅτι δὲν ὑπάρχει διεθνής Σύμβασις ἐπὶ τῆς νηολογήσεως ἐμπορικῶν πλοίων καὶ τῆς παροχῆς τῆς σημαίας καὶ τῆς ιθαγένειας καὶ ἐπομένως τὸ μόνον σχετικὸν διεθνὲς κείμενον, εἶναι τὸ δεινῶς ἀμφισθητούμενον ἐν τῇ ἐρμηνείᾳ προεκτεθὲν ἄρθρον 5 τῆς Δ.Σ. τοῦ 1958.

Τὸ ἄρθρον 5 ἐνῶ ἀπαιτεῖ γνησίου δεσμὸν μεταξὺ τῆς Πολιτείας καὶ τοῦ πλοίου δὲν παρέχει ὅμως σαφῆ καθορισμὸν τὶ ζητεῖται διὰ τοῦ όρου τούτου καὶ τοιούτου καθορισμοῦ ἀπουσιάζοντος τὸ ἄρθρον 5 ὡς ἔχει νῦν δύναται νὰ ἐμρηνευθῇ ὡς ἐνθαρρύνον τὴν τάσιν νηολογήσεως πλοίων εἰς Πολιτείας αἱ ὅποιαι οὐδεμίαν πραγματικὴν σχέσιν ἔχουν μὲ τὸ πλοίον.

Τὰ δικαιώματα τῶν πλοίων εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, κυρίως στρέφονται πρὸς τὴν ἀσκησιν τοῦ δικαιώματος ἐλευθερίας ναυσιπλοΐας. Ἐπομένως, πᾶσα Πολιτεία παράκτιος ἡ μή, δικαιουστος νὰ ἀποστέλλῃ πλοῖα εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, καλυπτόμενα ὑπὸ τὴν σημαίαν αὐτῆς καὶ ὑποκείμενα εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν δικαιοδοσίαν τῆς Πολιτείας ταύτης. Ἐντεῦθεν, τὰ εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν πλοῖα ὑπόκεινται εἰς καθεστὼς δικαίου μέσω τῆς ιθαγένειας τοῦ πλοίου. Τὸ διεθνὲς δίκαιον ἀπαιτεῖ κάθε πλοίον εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν νὰ ἔχῃ ιθαγένειαν ὅλῃ καὶ πλήρῃ ἀπόδειξιν περὶ αὐτῆς.

Πρὸ τοῦ ἄρθρου 5 τῆς Δ.Σ. τοῦ 1958, ἀκόστη Πολιτεία ἐρρύθμιζεν διὰ τοῦ ἑσωτερικοῦ αὐτῆς δικαίου τοὺς όρους παροχῆς τῆς ιθαγένειας τῆς εἰς πλοῖον καὶ ἀπῆλαυν ἐν τούτῳ ἀδεσμεύτων ἐλευθερίας μὲ μόνον περιορισμὸν ὅτι ἀπεκλείετο ἡ παροχὴ ιθαγένειας εἰς πλοῖον ἔχον ἥδη ιθαγένειαν ὅλῃς Πολιτείας.

Μετὰ τὸ ἄρθρον 5 τῆς Δ.Σ. τοῦ 1958 ὅμως ἡγέρθη μεγίστη διαφωνία ἐὰν διατηρεῖται ἡ τοιαύτη ἀδεσμεύτως ἐλευθερία τῶν Πολιτειῶν ἢ καὶ κατὰ πόσον ἀπὸ πλευρᾶς διεθνοῦς δικαίου περιορίζεται ὡς ἐκ τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» ἡ τοιαύτη ἐλευθερία καὶ ὃν συντρέχῃ περιορισμὸς αὐτῆς, ποῖα μέτρα ἔδει νὰ λάβουν αἱ Πολιτείαι ἵνα ίκανοτιηθῇ ἡ συνδρομὴ τῆς προϋποθέσεως τοῦ «γνησίου δεσμοῦ».

Κύριος όρος τῆς ἀπονομῆς τῆς ιθαγένει-

ας εἰς πλοῖον, εἶναι ἡ γενικῆς ἐφαρμογῆς νηολογησίας αὐτοῦ μὲ ἐπουσιώδεις διαδικαστικὰς διστοργάς μεταξὺ τῶν Πολιτειῶν. Διαφέρει ὅμως μεταξὺ τῶν Πολιτειῶν ἡ προϋποθέσεις τοῦ ν' ἀνήκῃ τὸ πλοῖον —ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει— εἰς πρόσωπα ἔχοντα τὴν ιθαγένειαν τῆς Πολιτείας τῆς νηολογήσεως.

Διαφοροποιήσεις παραπροσύνται ὁσάκις ἡ πλοιοκτησία φέρεται ὑπὸ συνεταιριστικήν τινα μορφήν, ἀπαιτουμένου νὰ ἔχῃ τὸ νομικὸν πρόσωπον ιδρυθῆ κατὰ τὸν νόμον τῆς Πολιτείας τῆς ιθαγένειας αὐτοῦ, νὰ εἶναι ἡ ἔδρα αὐτοῦ ἐν τῇ αὐτῇ Πολιτείᾳ, ν' ἀνήκῃ ἡ κυριότητα τῶν μετοχῶν (κατὰ διάφορον ἔκαστοτε ποσοστὸν) εἰς ὑπηκόους τῆς αὐτῆς Πολιτείας, νὰ εἶναι τὰ ἐκπρωταπούντα τὸ νομικὸν πρόσωπον. Φυσικὰ πρόσωπα τῆς αὐτῆς ιθαγένειας τῆς Πολιτείας τῆς ἔδρας κλπ. ὑπόρχουν ὅμως καὶ περισσότεραι διαφοραὶ κατὰ Πολιτείαν ἐπὶ τῶν ειδικωτέρων προϋποθέσεων τούτων.

Φιλελεύθερον καθεστῶς εἰς τὰς ἀνωτέρω

προϋποθέσεις ἔχει ὁ Παναμᾶς καὶ ἡ Λιβερία. Ἐν Παναμᾷ, ἐπιτρέπεται νὰ θεωροῦνται ὡς παναμαϊκά, τὰ πλοῖα τὰ ἀνήκοντα ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει εἰς ἐμπορικάς ἐταιρίας, ἔχοντας τὴν ἔδραν αὐτῶν εἰς τὴν Δημοκρατίαν τοῦ Παναμᾶ. Εἰς τὴν Λιβερία, τὸ πλοῖον πρέπει ν' ἀνήκῃ εἰς ὑπήκοον τῆς Λιβερίας, ἀλλὰ τὸν πόλη τοῦ παραμερίζεται, ἐάν κύριος τοῦ πλοίου εἴναι ναυτικὴ ἐταιρία, διατηρούσσα διαχειριστικὸν γραφεῖον ἐν Λιβερίᾳ ἢ διορίζουσα ἐκπρόσωπον ὡς ὁ νόμος ὀρίζει.

Προβλέπονται ὅμως τόσον ἐν Παναμᾷ ὅσον καὶ ἐν Λιβερίᾳ περαιτέρω διευκολυντικαὶ ρυθμίσεις π.χ. νὲ μὴ εἶναι μέτοχοι τὰ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἢ κάτοικοι τῶν Πολιτειῶν τούτων, νὰ γίνονται αἱ συνεδριάσεις τοῦ Διοικ. Συμβουλίου ἐν τῷ ἀλλοδαπῇ, μεγάλη ἐλευθερία ὡς πρὸς τὴν ἔκδοσιν καὶ μεταβίβασιν τῶν μετοχῶν κλπ. "Οσον ἀφορᾶ τὸ πλήρωμα ὑπάρχουν βεβαίως ὄρισμοὶ ὑποχρεούντες κατὰ διάφορον ἔκτασιν νὰ ἀπαρτίζεται τοῦτο ἐκ προσώπων ἐ-

INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLER

AT THE

PANAMA CANAL

CRISTOBAL / COLON

CABLE: TONIO-COLON
TELEX: 3482072

TELEPHONE: Colon 47-1541 • 47-1098

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

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE: TONIO-PANAMA
TELEX: 3480042
3282068
368633

TELEPHONE: Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:
P.O. Box 4583
Panama S. R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY-FREE LIQUORS

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

χόντων την ιθαγενείας της Πολιτείας της σημαίας, τοισύτη σύμως υποχρέωσις δὲν ύφισταται εἰς τὴν Λιβερίαν καὶ τὸν Παναμάν.

Φαίνεται ὅτι ὅσον ἀφορᾷ τοὺς οὐσιαστικοὺς ὄρους νηολογήσεως αἱ χῶραι δύνανται νὰ ὑποχθοῦν εἰς τρεῖς κατηγορίας: (1) Μικρὸς ἀριθμὸς Πολιτειῶν ἀπαιτεῖ πλοιοκτησίας ὀλοσχερώς ἡ κατὰ μέγιστον ποσοστὸν τῆς αὐτῆς ιθαγενείας καὶ πλήρωμα ἐξ ὀλοκλήρου ἔθνικὸν. (2) Ἐπέρα κατηγορίας Πολιτειῶν ἀρκεῖται εἰς τὸ νὰ ἀνήκῃ ἡ πλοιοκτησία κατὰ πλειοψηφίαν εἰς ὑπηκόους των καὶ τὸ πλήρωμα ν' ἀποτελεῖται ἀπὸ ὑπηκόους των, χωρὶς σύμως νὰ τηροῦν αὐστηρῶς τὴν τελευταῖσιν ταύτην προϋπόθεσιν. (3) Τρίτη τέλος κατηγορία ὀλίγων Πολιτειῶν οὐδένα θέτει περιορισμὸν ὡς πρὸς τὴν ιθαγενείαν τῆς πλοιοκτησίας καὶ τὸν πληρώματος τῶν ἀλλοδαπῶν ἔξομοιουμένων πρὸς ἡμεδαπούς.

Μελετωμένης ἡδη τῆς ἔρμηνείας τοῦ ἄρθρου 5 τῆς Δ. Συμβάσεως τοῦ 1958 παρατηρεῖται ὅτι αἱ δυο πρώται προτάσεις τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου τούτου δενδιούν καὶ κωδικοποιοῦν τὸν ἔθιμικὸν κανόνα τοῦ διεθνοῦς δικαίου συμφώνων πρὸς τὸν ὅποιον ἔκαστη Πολιτεία ρυθμίζει ἀδεσμεύτως τὰς προϋποθέσεις τῆς νηολογήσεως τῶν πλοίων καὶ ὅτι τὰ πλοῖα ἔχουν τὴν ιθαγενείαν τῆς Πολιτείας τῆς ὅποιας ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ὑψώνουν τὴν σημαίαν. Ἐκείνο ὥπερ παρατηρεῖται ἐνταῦθα εἰναι τὸ ὅτι δὲν διαγράφεται ἐν τῷ κειμένῳ σαφῶς ἡ σχέσις ἢν τοῦτο ἰδρύει μεταξὺ νηολογήσεως, ιθαγενείας καὶ δικαιώματος τοῦ ὑψοῦν τὴν ἔθνικὴν σημαίαν.

Ἡ τρίτη πρότασις τῆς παραγράφου 1, ἔνθα χρησιμοποιεῖται ὁ ὄρος «γνήσιος δεσμὸς» φύριζε: «Πρέπει νὰ ὑπάρχῃ «γνήσιος δεσμὸς» μεταξὺ τῆς Πολιτείας καὶ τοῦ πλοίου, ἵδις ἡ Πολιτεία δέον ν' ἀσκῇ οὐσιαστικῶς τὴν δικαιοδοσίαν καὶ τὸν ἔλεγχον αὐτῆς». Ἐλέχθη ὅτι ἡ προϋπόθεσις τοῦ «γνήσιου δεσμοῦ» μεταξὺ πλοίου καὶ Πολιτείας εἶναι ἐντελῶς νέα καὶ ἀγνωστὸς μέχρι τοῦδε εἰς τὸ ἔθιμικὸν διεθνὲς δικαίον ἢ εἰς τὸ ἔθνικὸν νομιστικὸν δικαίον οἰκοδημοτες Πολιτείας. Ἐν τούτοις, τὸ προοίμιον

τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως λέγει ὅτι αἱ διατάξεις αὐτῆς ἀποδίδουν γενικῶς, ἐν ισχύι ἀρχὰς τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου, ὅπερ φαίνεται νὰ ὑποδηλώῃ ὅτι ἡ προϋπόθεσις τοῦ «γνήσιου δεσμοῦ» μεταξὺ πλοίου καὶ Πολιτείας συνίστα ἐτεῖ 1958 ἡδη ισχύοντα κανόνα τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου. Ὁ «γνήσιος δεσμὸς» ὡς προϋπόθεσις σκοπὸν ἔχει νὰ περιορίσῃ τὴν ἐλευθερίαν τῶν Πολιτειῶν νὰ καθορίζουν τὸν ὄρους παροχῆς τῆς σημαίας των εἰς πλοία (καὶ ἄρα τῆς ιθαγενείας). Τοῦτο προκύπτει ἀπὸ τὰς δύο πρώτας προτάσεις τοῦ ἄρθρου 5. Ποιός ἄρα εἶναι τότε ὁ σκοπὸς τοῦ περιορισμοῦ διὰ τῆς ὑπάρξεως «γνήσιου δεσμοῦ» μεταξὺ Πολιτείας τῆς σημαίας καὶ πλοίου; Τὰ κείμενα δὲν παρέχουν διρισμὸν τοῦ «γνήσιου δεσμοῦ». Σημειωθῆτον τούτοις ὅτι ἡ λέξις «ἴδιφος» ἐν τῷ ἄρθρῳ 5 συνάπτουν ἀφ' ἕννος μὲν τὴν προϋπόθεσιν τῆς ὑπάρξεως τοῦ «γνήσιου δεσμοῦ» πρὸς τὴν δυνατότητα τῆς ὑπὸ τῆς Πολιτείας τῆς σημαίας ἀσκησιν οὐσιαστικῆς δικαιοδοσίας καὶ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ὅπερ διασφαλίζει τὴν τάξιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ἀποτελεῖ ἀναμφίριστον κανόνα τοῦ ἔθιμικου διεθνοῦς δικαίου καὶ οὕτω τὸ ἄρθρον 5 κωδικοποιεῖ μακραίων κανόνα διεθνοῦς δικαίου.

Ἀμφισβήτησεις ἡγέρθησαν κατὰ πόσον ἡ τρίτη πρότασις τοῦ ἄρθρου 5 ἐμπεριέχει δύο προϋποθέσεις, ἡτοι τὴν τοῦ «γνήσιου δεσμοῦ» καὶ τὴν τῆς ἀσκήσεως οὐσιαστικῆς δικαιοδοσίας καὶ ἐλέγχου. «Πεστηρήθη καταφατικὴ γνώμη οὐχὶ σύμως γενικῶς διότι ἐλέχθη ὅτι ὁ ὄρος «γνήσιος δεσμὸς» δὲν ἀναφέρεται εἰς ἴδιότητας τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐκπροσώπων, οἷον ιθαγενεία αὐτῶν ἢ τῶν ἐκπροσώπων νομικοῦ προσώπου, τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος κλπ. Ἐξ ὅλου ὑπεστηρήθη ὅτι ἡ προϋπόθεσις τῆς ἀσκήσεως οὐσιαστικῆς δικαιοδοσίας καὶ ἐλέγχου, εἶναι ὀπλῶς στόχος τὴν ἐκπλήρωσιν τοῦ ὅποιού δέον νὰ ἔχασφαλίσουν τὰ εἰσέτι ἀκαθόριστα κριτήρια τοῦ «γνήσιου δεσμοῦ». Ὁ καθορισμὸς δύμως γενικῶς διότι ἐλέχθη ὅτι οἱ ὄροι τοῦ «γνήσιου δεσμοῦ», στομὸν τοῦ «γνήσιου δεσμοῦ», ἐναπόκειται εἰς τὴν ἔθνικὴν δικαιοδοσίαν καὶ τὴν ἑσωτερικὴν ἀρμοδιότητα ἔκαστης Πολιτείας.

'Εάν ἡ ἔρμηνεία τοῦ ὄρου «γνήσιος δε-

σμὸς» ἥθελεν γίνει δεκτὴ τοῦτο σημαίνει ἀφ' ἕννος μὲν ὅτι τὸ ἄρθρον 5 κωδικοποιεῖ ἔγκαθιδρυμένους κανόνας ἔθιμικού διεθνοῦς δικαίου ὃσον ἀφορᾶ τὴν ὑποχρέωσιν ἐκάστης Πολιτείας νὰ εἰσαγάγῃ κανόνας ἑσωτερικοῦ δικαίου διὰ τὴν παροχὴν τῆς ιθαγενείας αὐτῆς εἰς πλοία καὶ τὴν ἀσκησιν οὐσιαστικῆς δικαιοδοσίας καὶ ἐλέγχου, ἀφ' ἕτερου δὲ ὅτι τὸ ἄρθρον 5 παρέχει εἰς τὰς Πολιτείας τὰ ἀδέσμευτον δικαίωμα νὰ καθορίσῃ κατὰ τὸ δοκοῦν τὰς προϋποθέσεις ἀπονομῆς τῆς ιθαγενείας εἰς πλοία.

Ποιάτως παρέπεται ὅτι τὸ ἄρθρον 5 ἐγκαταλείπει εἰς τὴν διακριτικὴν εὔχερειν τῆς Πολιτείας νὰ καθορίσῃ ποίαι ἐκ τῶν προϋποθέσεων παροχῆς τῆς ιθαγενείας εἰς πλοία διασφαλίζουν τὴν ὑπαρξίαν «γνήσιου δεσμοῦ» καὶ τέλος ὅτι ἡ ἐν τῷ ἄρθρῳ 5 ἐκφρασίς «γνήσιος δεσμὸς» οὐδὲν ἄλλο ἀπαιτεῖ ἢ τὴν πραγματικὴν ἀσκησιν δικαιοδοσίας καὶ ἐλέγχου ἀνεύ έρευνης τοῦ ἀν οἱ ὅροι ἀσκήσεως εἶναι δεδικαιολογημένοι.

Υπὸ τὴν ἀνάτορο ἔρμηνευτικὴν κατασκευὴν πρέπει νὰ γίνη δεκτὸν ὅτι τὸ ἄρθρον 5 δὲν ἐνδιαφέρεται πῶς Πολιτεία τις συμμορφούται πρὸς τὴν διεθνὴ αὐτῆς εὐθύνην ἀσκήσεως δικαιοδοσίας καὶ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῆς εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ὅπερ σύμως παροφά τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἀσκησις τοιούτου ἐλέγχου καὶ δικαιοδοσίας δὲν εἶναι ἑσωτερικὴ ὑπόθεσις, ἀλλὰ ἔμα διεθνοῦς ἐνδιαφέροντος. Ἐν τούτοις εἶναι ἀλήθης ὅτι τὸ ἄρθρον 5 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1958 δὲν περιέχει σφαῖες κανονιστικάς διατάξεις αἱ ὅποιαι θὰ διησφαλίζουν τὴν ἀσκησιν οὐσιαστικοῦ ἐλέγχου καὶ δικαιοδοσίας ἐπὶ πλοίου εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν.

Ἐρμηνευτικὸς συνάγεται ὅτι ὁ ὄρος «οὐσιαστικός» καθορίζει τὴν ὑποχρέωσιν τῆς Πολιτείας τῆς σημαίας: (α) νὰ ἔχῃ τὴν ἀνατολήτα πρὸς ἀσκησιν πραγματικοῦ ἐλέγχου καὶ δικαιοδοσίας (β) νὰ περιέχῃ εἰς τὴν ἔθνικὴν νομοθεσίαν αὐτῆς σχετικάς διατάξεις καὶ (γ) νὰ ἔχῃ τὰ μέσα πρὸς ἐπιβολὴν τῆς ἑσωτερικῆς της νομοθεσίας.

Διὰ νὰ πραγματοποιηθοῦν πάντα ταῦτα ἀπαιτοῦνται καὶ ἄλλαι τινες προϋποθέσεις καθοριζόμεναι ἐν τῇ ἑσωτερικῇ νομοθεσίᾳ ἢ ἄλλως θεωρούμεναι ὡς ἀπορρέουσαι ἐκ τῆς ἔρμηνείας τοῦ ἄρθρου 5 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως ὡς π.χ. νὰ εἶναι οἱ πλοιοκτήται κάτοικοι τῆς χώρας τῆς σημαίας, νὰ ἔδρεύῃ τὸ νομικὸν πρόσωπον τῆς πλοιοκτησίας ἐν τῇ χώρᾳ τῆς σημαίας, νὰ εἶναι οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ νομικοῦ προσώπου κάτοικοι τῆς χώρας τῆς σημαίας κλπ., διότι ἡ ἀσκησιν θὰ νοητὸν πῶς τὰ μέσα πρὸς ἐπιβολὴν τῆς ἑσωτερικῆς της νομοθεσίας.

Ἐν συμπεράσματι φαίνεται ὅτι ἡ πρόθεσις τοῦ ἄρθρου 5 εἶναι τριπλῆ: (α) νὰ εἰσαγάγουν αἱ Πολιτείες εἰς τὴν ἔθνικὴν οὐσιαστικήν δικαιοδοσίαν μεταξὺ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τὰ ἔθνικά των νηολόγων, (β) ὅτι οἱ ὄροι τῆς νηολογήσεως θὰ εἶναι τοιούτοι νῶστε νὰ ἔχασφαλίσουν τὴν ὑπαρξίαν «γνήσιου δεσμοῦ» μεταξὺ τῆς Πολιτείας τῆς σημαίας καὶ τοῦ πλοίου καὶ (γ) ὅτι οἱ ὄροι οὗτοι καὶ ὁ «γνήσιος δεσμὸς» τὸν ὅποιον θὰ ἔχασφαλίσουν νὰ εἶναι τοιούτοι νῶστε νὰ ἔπιτρέπουν τὴν ἀσκησιν οὐσιαστικῆς δικαιοδοσίας καὶ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν πλοίων.

Πάντα ταῦτα ἔαν γίνη δεκτὴ ἡ ἀνάτορο ἔρμηνεία. Ρητέον σύμως ὅτι ἡ εὐρεῖα, ἐπιτρεπτικὴ καὶ τίνι μέτρων ἀντιφατικὴ διατύπωσις τοῦ ἄρθρου 5 πιθανῶς νὰ μὴ προσφέρεται εἰς τοιαύτην ἔρμηνειαν καὶ τοῦτο σημαίνει ὅτι τὸ Διεθνές Δίκαιον καὶ ειδικῶτερον τὸ ἄρθρον 5 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης δὲν παρέχει τὸ μέσον πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ φαινομένου τῆς νηολογήσεως πλοίων εἰς Πολιτείες, αἱ ὅποιαι δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀσκήσουν οὐσιαστικὸν ἐλέγχον καὶ δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῶν πλοίων.

WHEN WE SAY WE CAN

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

WE CAN

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

THE LOWEST TRANSIT PRICE IN EUROPE

TRANSCO TAX FREE CARS

4 Kerkstraat 2000 Antwerp Belgium
tel.: 031 / 35.31.44 or 35.31.59

telex : 35207 trans b - cable: TRANSITCARS ANTWERPEN

Please ask for free documentation and prices

You may write in Dutch, English, German, French and Greek.

ΔΙΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΘΕΝΤΟΣ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ ΒΕΛΤΙΟΥΤΑΙ ΤΟ ΣΥΝΤΑΞ/ΤΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

ΜΕΙΟΥΤΑΙ ΤΟ ΟΡΙΟΝ ΗΛΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΤΗ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Διὰ καταρτισθέντος υπὸ τοῦ NAT νομοσχεδίου ἐπιδιώκεται ἡ περαιτέρω βελτίωσις τῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν μας, δεδομένου ὅτι καθερούνται νέον, εὐνοϊκῶτερον τοῦ παρελθόντος, συνταξιοδοτικὸν καθεστῶς καὶ ταυτοχρόνως αἴρονται αἱ ἀδικίαι τοῦ N. 152)74 περὶ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ καὶ ἐπανυπολογίζονται ὅλαι αἱ συντάξεις.

Εἰδικῶτερον, διὰ τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχεδίου, τὸ ὄποιον τελεῖ υπὸ τὴν ἔγκρισιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT προκειμένου ἐν συνεχείᾳ νὰ πρωθηθῇ εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ψήφισιν :

● Καθιερούται διὰ πρώτην φοράν ἡ ἔννοια «συνθετικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία καὶ ἀντιδιαστολὴν πρὸς τὴν πτραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν». Διὰ τῆς συνθετικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας σκοπεῖται ἡ ἀξιολόγηση τῆς προσφερομένης εἰς τὰς διαφόρους κατηγορίας πλοίων ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν. Ἡ «συνθετικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία» εἶναι ἡ πραγματικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία ἐπηγεινή : α) κατὰ 3.5 προκειμένου περὶ ὑπηρεσίας κτηθείσης ἐπὶ πλοίων τῶν ὅποιων ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων καθορίζεται διὰ πλοίων τῶν ὅποιων ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων καθορίζεται εἰς ζένον νόμιμας ἡ εἰς δραχμὰς μετατρεπομένας καὶ καταβαλλομένας εἰς συνάλλαγμα, γ) κατὰ 7.1 προκειμένου περὶ ὑπηρεσίας κτηθείσης ἐπὶ τῶν λοιπῶν πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων καθορίζεται ὡς ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ ἀναφερόμενα, δ) κατὰ 50% προκειμένου περὶ ἔργασίας δύτου. Προκειμένου περὶ ὑπηρεσίας κτηθείσης ἐπὶ Ιστιοφόρων-πετρελαιοκινήτων, πλωτῶν ναυπηγημάτων καὶ θαλαμηγῶν μέχρι καὶ 100 κ.ο.χ. ἡ συνθετικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία ταυτίζεται μὲ τὴν πτραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν. Ὑπηρεσία κτηθείσης εἰς χερσαίον ἐπάγγελμα καὶ μεταφερομένη εἰς τὸ NAT βάσει τῶν διατάξεων περὶ διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως, ἔξομοιούται πρὸς πτραγματικὴν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἀποκτηθεῖσαν εἰς πετρελαιοκίνητα μέχρις 25 κ.ο.χ.

● Μειούται τὸ ἄθροισμα τοῦ ὁρίου ἡλικίας καὶ τῆς ἀλαχίστης ναυτικῆς ὑπηρεσίας ἀπὸ 75 εἰς 70 ἔτη διὰ τὴν ἀπόκτησιν συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος λόγῳ γήραστος. Μέχρι τούδε, διὰ νὰ συνταξιοδοτηθῇ ναυτικὸς ἔδει τὰ ἔτη τῆς ἡλικίας του, προστιθέμενα εἰς τὰ ἔτη τῆς πτραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας του νὰ ἔδιδον τὸ ἄθροισμα 75. Ἐφεξῆς σύνταξις θὰ ἀπονέμεται ἔαν τὸ ναυτικὸς ἔχῃ συμπληρώσει ἡλικίαν τούλαχιστον 50 ἔτῶν, ἔχῃ συνθετικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν τούλαχιστον 15 ἔτῶν καὶ τὰ ἔτη τῆς συνθετικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας του, προστιθέμενα εἰς τὰ ἔτη τῆς ἡλικίας του, δίδουν κοτ' ἐλάχιστον δύον τὸν ἀριθμὸν 70. Οὕτω οἱ ναυτικοὶ θὰ δύνανται νὰ συνταξιοδοτούνται εἰς ἡλικίαν 55 ἔτῶν μὲ συνθετικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν (πτραγματικὴν 13.5 - 15 ἔτῶν), ἐνῷ μέχρι τούδε εἰς τὴν ἡλικίαν ταύτην ἔδει νὰ ἔχουν συμπληρώσει πτραγματικὴν ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν. Ἐπίσης θὰ δύνανται εἰς ἡλικίαν 50 ἔτῶν νὰ λαμβάνουν σύνταξιν μὲ συνθετικὴν ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν (πτραγματικὴν 18 - 20 ἔτῶν) καὶ μάλιστα ἀνέω μειώσεως τοῦ ὑψους τῆς συντάξεως λόγῳ μικροτέρας ἡλικίας τῶν 55 ἔτῶν, ἐνῷ μέχρι τούδε εἰς ἡλικίαν 50 ἔτῶν ἔδει

νὰ ἔχουν συμπληρώσει 25 ἔτῶν πραγματικὴν ὑπηρεσίαν διὰ νὰ λάμβουν καὶ πάλι σύνταξιν μειωμένη μέχρι καὶ 10)100.

● Θεσπίζεται νέος τίνας πραγματικῆς ὑπηρεσίας, οὐτω δὲ τίθεται εἰς ἔφαρμογην ἡ σχετικὴ συμφωνία E.E. καὶ P.N.O. διὰ τὴν μειωσιν τοῦ χρόνου συνταξιοδοτησεως. Οὕτω ἐφεξῆς θὰ λαμβάνουν τὴν ἀνωτάτην σύνταξιν ναυτικοὶ μὲ ἀμιγῆ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν εἰς δεξαμενόπλοια (ἐναντὶ μέχρι τούδε 25 ἔτῶν), 23 ἔτῶν εἰς ποντοπόρα φορτηγά (ἐναντὶ μέχρι τούδε 26, 4 ἔτῶν) καὶ 25 ἔτῶν εἰς τὰ ἀκτοπλοικά (ἐναντὶ 27, 6 ἔτῶν).

● Προσαυξάνεται ὁ συνταξιοδοτικὸς μισθὸς τῆς κλάσεως Γ τοῦ πίνακος III, οὐτω δὲ θὰ ἐκλείψουν τὰ παράπονα τῶν ἀκτοπλοικῶν ἐπὶ τῆς ύφισταμένης ἀποστάσεως μεταξὺ τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν των καὶ τῶν ποντοπόρων συναδέλφων των, εἰς τὴν σμίκρυνσιν τῆς ὀποίας συνηγορεῖ καὶ ἡ ἐπελθούσα μεταγενεστέρως μεγαλυτέρα αὔξησης εἰς τοὺς μισθοὺς τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῆς Κατηγορίας Γ'.

● Αὔξανεται ἀπὸ 24 εἰς 48 μῆνας ὁ χρόνος διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τοῦ μέσου ὥρου τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν οἱ ὄποιοι ἀντιστοιχοῦν εἰς τοὺς διαδομένους εἰδικότητος ναυτολογήσεως τῶν ναυτικῶν κατὰ κατηγορίας

πλοίων εἰς τὰ ὅποια εἰργάσθησαν κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς ὀποιαρχήσεώς των ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος χρονικὸν διάστημα. Τὸ μέτρον λαμβάνεται διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ συνταξιοδότησις ὑπὸ τοῦ NAT καὶ μάλιστα μὲ ύψηλᾶς συντάξεις τῶν ἐκ περιστάσεων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι καταφεύγουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀκριβῶς διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἔξασφάλισιν μεγάλης συντάξεως.

● Προδέπεται ὁ ἐπανυπολογισμὸς ὅλων τῶν συντάξεων καὶ ὄριζεται ὅτι αἱ ἐπανυπολογισθεῖσαι συντάξεις αὔξανουν ἐκάστοτε κατὰ τὸ ἀυτὸν μέσον ποσοστὸν καθ' ὃ αὔξανουν οἱ μισθοί οἱ καθοριζόμενοι ὑπὸ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων διὰ ποντοπόρων φορτηγά πλοία 15.000 τόν. d.w. Ἡ κατὰ τὰ ἀνωτέρω αὔξησις τῶν συντάξεων ἐπέρχεται ἀπὸ τῆς αὐτῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ηγένησαν οἱ μισθοί, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. καὶ ἐφ' ὅσον ἐπιτρέπουν τοῦτο αἱ ἐκάστοτε οἰκονομικαὶ δυνατότητες τοῦ NAT.

● Όριζεται ὅτι τὸ ποσὸν τῆς παρεχομένης ὑπὸ τοῦ NAT κατωτάτης συντάξεως εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν δύναται νὰ είναι μικρότερον τοῦ ἐνὸς πέμπτου τῆς ἐκάστοτε προβλεπομένης ἀνωτάτης συντάξεως.

● Όριζεται ὅτι τοῦ ποσὸν τῆς παρεχομένης ὑπὸ τοῦ NAT κατωτάτης συντάξεως εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν δύναται νὰ είναι μικρότερον τοῦ ἐνὸς πέμπτου τῆς ἐκάστοτε προβλεπομένης ἀνωτάτης συντάξεως.

Σημειούται ὅτι δι' ἑτέρου νομοσχεδίου τὸ ὄποιον καταρτίζεται βελτιούται, ὡς ἀναφέρεται, τὰ μέγιστα καὶ αἱ προϋποθέσεις συνταξιοδοτήσεως λόγῳ ἀνικανότητος.

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

“Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ” Α.Β.Ε.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: **Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ**
ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

‘Αλεξιουπόλεως 29 — ‘Αργυρούπολις

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ : 99.16.759 - 99.17.469

ΤΕΛΕΣ : 6680 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : WALKAR

ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

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

«ΟΙΝΟΗ» Α.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ / — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

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

ΓΡΑΦΕΙΑ : 'Αλεξ. Σούτου 6 - Τηλέφ. 3616.811 'Αθηναί:

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ : 'Αλεξ. Σούτου 4 - Τηλέφ. 3626.954 - 3616.026 'Αθηναί:

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

ΣΠΕΣΙΑΛ ΟΥ·Ι·ΣΚΥ, ΟΥ·Ι·ΣΚΥ ΣΚΩΤΙΑΣ, ΜΠΡΑΝΤΥ (KONIAC),
ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ
ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

'Εξυπηρετούνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια,
Πρεσβείες, πλοία ἔξωτερικοῦ καὶ ἀποστέλλονται δόρα έστρων στὸ έσωτερο καὶ τὸ έξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

Αι κυριώτεραι διατάξεις είναι το άρθρον 5 του ΚΔΝΔ ώς και τά άρθρα 11, 165, 166, 16, 41 του ΚΔΝΔ, το Ν.Δ. 2687)53, αι ήδη ισχύουσαι έγκριτικα πράξεις, καθός και άλλαι παρεπόμεναι διατάξεις, σι αόποιαι τίθενται υπό άμφισθητησιν με το έρωτημα της καταργήσεως η του περιορισμού των διακρίσεων ένικοτήτος άναφορικώς με τους Κοινοτικούς. Σχετικώς μέ το Ν.Δ. 2687)53 έχει διστυπωθή ή άποψις ότι απολαύει συνταγματικής προστασίας (άρθρον 107 του Συντάγματος του 1975) και ήδη έκτος συνταγματικής μεταβολής είναι άνεπιδεκτον καταργήσεως ή τροποποίησεως. Κατά άντιθετον άποψις το Ν.Δ. 2687)53 είναι έσωτερικός νόμος και συμφώνως πρός το άρθρον 28 του Συντάγματος του 1975 Διεθνείς Συμβάσεις κυρουμέναι διά νόμου υπερισχύουν παντός άντιθέτου έσωτερικού νόμου.

Σχετικώς μέ την δευτέραν άποψιν πρέπει νά λεχθή ότι το Ν.Δ. 2687)53 έξεδόθη κατ' έφερμογήν του άρθρου 112 του Συντάγματος του 1952, συμφώνως δε πρός το άρθρον 107 του Συντάγματος του 1975 διατηρεί την ήδη έκτητο ηδύμενην τυπικήν ισχύ έφαρμοζούμενον και έπι τών έφεξης εισαγομένων κεφαλαίων. Έπομένως το Ν.Δ. 2687 δεν είναι ένας ήδη οισθήποτε έσωτερικός νόμος, άλλα ήξεδόθη και ήδη άπορθει ή νά ισχύη κατ' έφερμογήν άρθρων του Συντάγματος του 1952 και 1975. Σχετικώς μέ την άποψιν ότι είναι άνεπιδεκτον καταργήσεως έκ μόνου του λόγου ότι άντλει την ισχύ του έκ του Συντάγματος πρέπει νά λεχθή ότι το Κοινοτικόν Δικαστήριον είς πλείστας ήποφέσεις έχει γνωμοδοτήσει υπέρ της υπερισχύσεως του Κοινοτικού Δικαίου έναντι συνταγματικών διατάξεων, πολὺ δε περισσότερον έναντι έσωτερικών νόμων άντλουντων την ισχύ των υπό αύτού τούτου του Συντάγματος. Τό έσωτερικά δικαστήρια της κρατών - μελών είς το πρόδημη της υπερισχύσεως του Κοινοτικού Δικαίου έναντι συνταγματικών διατάξεων ή νόμων άπορρεούντων έκ του Συντάγματος διετήρησαν ωρισμένας έπιφυλάξεις ως πρός τα άτομικά δικαιώματα. Έπομένως δεν είναι άρδον νά λέγεται ότι η ηδύμενην τυπικήν ισχύς ένος νόμου άποτελεί και δικαιολογίαν διατηρησεως του, άλλα και ούτε άποτελεί ένστασιν πού νά δύναται νά υποβληθή υπό ένος κράτους - μέλους, πολὺ δε περισσότερον υπό ένος διαπραγματευμένου μέλους. Πρέπει νά διευκρινισθή πάντως ότι το άρθρον 13 όμιλει διά τα «νηολογούμενα υπό έλληνικήν σημαίαν πλοία» χωρίς νά καθορίζη και ποια πλοία χαρακτηρίζονται ως έλληνικά, πράγμα το οποίον πράττει το άρθρον 5 του ΚΔΝΔ. Ως έκ τούτου αύτο καθ' αύτο το Ν.Δ. 2687)53 (άρθρον 13) δεν έρχεται είς άντιθεσιν με θεμελιώδεις διατάξεις του Κοινοτικού Δικαίου και έπομένος δεν είναι καταργητέον. Έδων όμως καταργηθή το άρθρον 5 ΚΔΝΔ, τότε το Ν.Δ. 2687 θά περιλάβη είς την έννοιάν του και πλοία Κοινοτικών ναυτιλιακών έταιρών, πού θά έγκατασταθούν είς την Ελλάδα. Έπομένως ο πιθανολογούμενος έν προκειμένω κίνδυνος διά την Ελληνικήν Ναυτιλίαν δύναται νά έντοπισθή είς την κατάργησην των άνωτέρω άναφερομένων διατάξεων του ΚΔΝΔ και είδικότερον έκεινων που καθορίζουν την έλληνικών συμφερόντων Ναυτιλίαν (άρθρ. 5 ΚΔΝΔ κλπ.). Αντικείμενον άνησυχών άποτελεί και ή άλλαγή του συστήματος φορολογίας των πλοίων (Ν. 27/75) πλήν όμως αι άνησυχίαι είναι μάλλον άστρικης δεδομένου ότι δέν υπάρχει κοινή φορολογική πολιτική των έννεα, αι δε δυσκολίαι είς την έφερμογήν του φόρου προστιθεμένης άξιας είς την Κοινότητα είναι ένδεικτικα της έν προκειμένω πολυπλόκου καταστάσεως.

4. Σχετικώς μέ τὸν τέταρτον παράγοντα της σχέσεως, ήτοι την Ελληνικήν Ναυτιλίαν, παρουσιάζονται προβλήματα τα οποία άπαριθμήσαμεν είς την άρχην. Περι ένος έκαστου έκ των προβλημάτων αύτων δύναται νά λεχθούν τὰ άκολουθα:

α) Εις τὸ πρόδημα της έλευθέρας διακινήσεως ναυτεργατικών τομέων, καθ' ότι αύται είναι προσπαθήσουν νά ναυτολογούν έλληνικά πληρώματα, λόγω της άνεγνωρισμένης άξιας των, κάμνοντας χρήσιν τῶν «κόπλων» πού τούς έπιτρέπει τὸ μέγεθός των και αι διαφοροποιημέναι έργασιακαί συνέηκαι πού πιθανόν νά προσφέρουν.

β) Σχετικώς μέ τὸ πρόδημα της Ασφαλίσιας είς πρώτης άφεως φαίνεται θα προχλούν έπιπτωσεις είς τὰ Ασφαλιστικά Ίδρυματα τῶν ναυτικῶν μας, πού θά προσωρισθούν τὴν νομοθεσίαν τῶν άστεων νά δύνανται νά άσφαλίζουν άφ' ένος μὲν Κοινοτικούς ναυτεργάτας, άφ' έτερου δε Ελληνες έργαζομένους είς κοινοτικά πλοία, οι οποίοι θά δύνανται νά μεταφέρουν τὰς συντάξεις των εἰς τ' άνωτέρω Ίδρυματα κάμνοντες χρήσιν τοῦ δικαιώματός των τοῦ άπορρέοντος έκ της προβλεπομένης διαδοχικῆς ασφαλίσεως. Εκφράζονται φόδοι ότι θα προχωρηθεί έπιπτωση συγκριτικῶν μὲν άλλων χώρας τῆς ΕΟΚ, ύπο τὴν προϋπόθεσιν θεραπείας της συνεχίσεως τῆς άταγωνιστικότητος τοῦ έλληνικού πλοίου. Εις τ' άνωτέρω δέον νά προστεθῇ ότι πέντε χιλιάδες Ελληνες ναυτικοί έργαζονται φόδοι έπι πλαταπών πλοίων. Μίαν άντιστροφον σψιν τοῦ θέματος παρουσιάζει ή κατὰ πρεταιρίτητη συμπλήρωσις τῶν έκστοτο παρουσιαζομένων κενών εἰς τη Ναυτιλίαν μας ύπο άλληρων ναυτικῶν άλλων κρατών - μελών, πλήν όμως υπό τὸ σημερινὸν έργασιακὸν καθεστώς και τὸ ίδιομορφὸν τῆς Ναυτιλίας (τοχεῖα εύρεσις καταλλήλων προσώπων κλπ.) τὸ πρόδημα μᾶλλον κρίνεται ως δευτερεύων. Σχετικώς μέ τὴν προβλεπομένην διάκρισιν λόγω ένικοτήτος τοῦ πλοιάρχου και τοῦ άσυρματοῦ πού δέον νά είναι Ελληνες (παραγρ. 8 Εγκριτικῶν Πράξεων) ο Κοινοτικός Κανονισμός δέον προβλέπει πεπίτερο. Τούτο σημαίνει ότι δυνάμεθα νά έπιμείνωμεν εἰς τὴν διακριτικήν μας εύχερειαν, διότι ο μὲν πλοίαρχος έμφανζεται ως φορεὺς δημοσίας έξουσίας, ή δε θέσις τοῦ ραδιοτηλεγραφητοῦ έρχεται εἰς άμεσον σύνδεσιν μὲθα πάσισιας. Πάντως ή έλευθέρα έγκατάστασις ένων ναυτιλιακῶν έταιριών είς την Ελλάδα θά δημιουργήση πάσισιας έφαρμόζεται γενικῶς ή έπι μέρους ένικη νομοθεσία.

γ) Εις τὸ πρόδημα της έλευθέρας έγκαταστάσεως ως ἀλλοδαπῶν πλοίων. Μίαν άντιστροφον σψιν τοῦ θέματος παρουσιάζει ή κατὰ πρεταιρίτητη συμπλήρωση τῶν περιοκτητῶν. Οπωσδήποτε ή έξισθωσις προβλέπεται, άλλα δέον παύει νά είναι συνάρτησις τοῦ διοικού έπι πέδου και ένει τῶν οίκονομων συνηκών μιᾶς χώρας. Πάντως δέον νά τονισθῇ ότι κοινή κοινωνική πολιτική μεταξύ τῶν έννεα δέον πάρχει και εἰς τὰ θέματα τὰ ρυθμίζοντα τὸ ύψος και τὸ είδος τῆς άσφαλίσεως έφαρμόζεται γενικῶς ή έπι μέρους ένικη νομοθεσία.

ΕΙΣ ITALIAN ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: { 312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

μων τού κράτους - μέλους οι όποιοι ρυθμίζουν την λειτουργίαν τών έθνικών έταιριών αύτου τουτού του κράτους - μέλους. Κατόπιν τών άνωτέρω μία αλλοδαπή ναυτιλιακή έταιρία δύναται ν' έγκαθίσταται είς τὴν Ἑλλάδα καὶ ν' ἀπολαμβάνῃ τὴν «θαλπαρήν» τῆς έλληνικῆς νομοθεσίας, ν' ἀγοράξῃ πλοία, νὰ τὰ νηολογή εἰς τὰ ἐλληνικά νηολόγια, νὰ ύψωνῃ τὴν ἐλληνική σημαίαν καὶ νὰ ὑπόκειται καὶ εἰς τὰ ὄλλας εὐεργετικάς διαστάξεις. Συμφώνως μὲ τὴν ἐλληνικήν νομοθεσίαν καὶ ειδικότερον τοῦ ἄρθρου 5 ΚΔΝΔ διὰ νὰ χαρακτηρισθῇ ἐν πλοίον ὡς ἐλληνικὸν δέον νὰ είναι ἐλληνικῶν συμφερόντων κατὰ 51%. Αὐτὴ η διατάξις ὡς καὶ οἱ συναφεῖς πρὸς αὐτήν συμφώνως πρὸς τὸ ἀνωτέρω, συνιστᾶ μίαν διάκρισιν ἔθνικότητος, ητις ἔρχεται εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὸ πνεύμα ὄλλα καὶ τὸ γράμμα τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης (βλπ. ἄρθρον 7 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης ΚΔΠ) καὶ συνεπώς θὰ βεωρηθῇ καταφρυγτέα. Δυνάμεια δεδιάσιας νὰ ὑποστηρίξωμεν ὅτι καὶ ὄλλα κράτη - μέλη ἔχουν παρομοίας διαστάξεις διὰ νὰ προστατεύουν τὴν ἔθνικήν των Ναυτιλίαν. Τὸ μειονέκτημά μας δημοσιεύεται εἰς τὸ ὄλλα αὐτὰ κράτη δὲν διαπραγματεύονται τὴν ἔνταξιν των εἰς τὴν ΕΟΚ καὶ ἐν πόσῃ περιπτώσει ἔστω καὶ ἂν αἱ διατάξεις τῆς ἐσωτερικῆς των νομοθεσίας ἔρχονται εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὴν Κοινοτικήν, ἔχουν τὴν δυνατότητα ν' ἀντιδρούν καὶ νὰ ἐφαρμόζουν μίαν παρελκυστικήν πολιτικήν, δυνατότητα τὴν ὅποιαν δὲν φαίνεται νὰ ἔχῃ σήμερον ἡ Ἐλλάς. Βεδαίως ή Συνθήκη τῆς Ρώμης ὄλλα καὶ οἱ Κανονισμοὶ τῆς Κοινότητος προβλέπουν ὠρισμένας ἔξαιρεσίες εἰς τὴν ἐλευθέραν ἔγκατάστασιν εἰς περιπτώσεις καθ' ἄς προκαλούνται σοβαραὶ δυσχέρειαι εἰς ἔνα τομέα οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας φιλοξενίας, πλὴν ὅμως αὐτὸ τὸ μέτρον ἀφορᾷ καταστάσεις αἱ όποιαι δυνατῶν νῷ δημιουργηθῶν μακροχρονίων. Βραχυχρονίας ὥστε ή μόνη δυνατότης εἶναι ἡ πεντανήσιας ἔξαιρεσις ἡ ὅποια δύναται νὰ ζητηθῇ ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος προκειμένου νὰ προσαρμόσῃ τὸ Δίκαιον της πρὸς τὸ Κοινοτικόν καὶ ν' ἀναπτύξῃ παραλλήλως καὶ τὴν ναυτιλιακήν ὑποδομήν μὲ βαθμιαίαν κατάργησιν τῶν ρυθμίσεων ἑκείνων ποὺ χαρακτηρίζονται ὡς «εὔκαιριακαί». Τὸ πρόβλημα ἀπαιτεῖται διατάξεις, διότι ηδη ὠρισμέναι δέναι ναυτιλιακαὶ ἔταιριαὶ κρύπτονται δημιουργηθῶν ἔγκαταστασιῶν τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἔστω καὶ ἀν ἀφορᾷ εἰς τὰς διὰ τακτικῶν γραμμῶν μεταφορᾶς, αἱ όποιαι δὲν ἀπασχολοῦν τὸν κύριον ὄγκον τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος.

Ἄπο ἀπόφεως Κοινοτικοῦ Δικαίου τὸ ἄρθρον 85 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης κατοχυρώνει τὸν ἐλευθέρων ἀνταγωνισμούν καὶ ἐπομένων περιοριστικαὶ διατάξεις, σκοπούσαι εἰς τὸν περιορισμὸν ἡ τὴν παρεμπόδισιν τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ, εἶναι ἀσυμβίστοι μὲ αὐτὴν ταύτην τὴν ἔννοιαν τῆς Κοινῆς Αγορᾶς. Ἐπομένων οἰδάπεται ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου ἀναφερομένου Κώδικος Φορ-

έναρμοντιν τῆς νομοθεσίας μας πρὸς τὴν Κοινοτικὴν προτού ὑπάρχη γενικωτέρα κίνησις πρὸς ἐναρμόνισιν τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας ὅλων τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ.

δ) Τὸ τέταρτον πρόβλημα, η ὄρσις δηλαδὴ τοῦ ἐθνικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνομίου, εἰναι ἵσως ἐκ τῶν πλέον ἐντυπωσιακῶν, διδούμενον ὅτι ἀναφέρεται εἰς ἐν προνομίον καὶ μίαν πραγματικότητα ἰδιαιτέρας ἐθνικῆς εὐπαθείας, η ὅποια ἴσχυει ἀπὸ αἰώνος καὶ πλέον. Τὸ γεγονός δημοσιεύεται ἐν προσαρμούσας ἔχει μέχρι σήμερον ἀπό κοινοτικῆς πλευρᾶς καὶ ὅτι οὐδέμια σχετική κίνησις ἔχει σημειωθεί ἐκ μέρους ὄλλων κρατῶν - μελῶν, εἰς τὸ ὄποια ύφισταται παρόμοιον προνόμιον, μᾶς δίδει τὸ δικαίωμα νὰ ἀναβάλλωμεν τὴν συζήτησιν καὶ μελέτην αὐτοῦ δι' εὐδετάτωρον χρόνον.

ε) Τὸ τελευταῖον πρόβλημα ποὺ πρέπει νὰ μελετηθῇ ιδιαιτέρως προτού δοθῇ οἰαδηπότε ἀπάντησις εἶναι τὸ κριτήριον ποὺ θὰ ισχύσῃ διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν φορτίων ποὺ διακινοῦνται ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. πρὸς ὄλλας Κοινοτικὰς ἢ τρίτας χώρας καὶ ἀντιστρόφως. Τὸ πρόβλημα αὐτὸ συνδυάζεται μὲ τὴν πιθανολογουμένην κοινὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῶν ἔννεα ἔναντι ὠρισμένων τάσεων ποὺ διαμορφώνονται εἰς παγκόσμιον ἐπίπεδον καὶ ποὺ ἀποσκοπούν εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ ἐλευθεροῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν μέτρων προστατευτικῶν. Ή γνωστὸν ὠρισμένα κράτη φθάνουν νὰ διατηροῦν μέχρι καὶ τοῦ 50% τῶν φορτίων των διὰ τὸ πλοία τῆς ἔθνικότητος των και τελευταῖος εἰς τὰς ΗΠΑ συζητεῖται ὑπὸ τοῦ Κοινογέρεσσον σχέδιον νόμου κατό τὸ ὄποιον τὸ 30% τοῦ εἰσαγθησμένου πετρελαίου δέον νὰ μεταφέρεται ὑπὸ πλοίων τοῦ ἐ λόγω κράτους. Ἐκείνο ποὺ μένει εἰς ήμας εἶναι νὰ γίνη ἔγκαιρος ἐκτίμησις τῶν θέσεων τῶν κρατῶν - μελῶν τῆς ΕΟΚ δύον ἀφορᾶ τὸ σχήμα ποὺ 9' ἀκολουθήθη εἰς τὴν δηλην διαδικασίαν κατανομῆς τῶν φορτίων, προτού ἀναλάβωμεν δεσμεύσεις. Ή ἐφαρμογὴ τοῦ συζητούμενου Κώδικος Φορτίων 40—40—20 διὰ σύσκησης διαμενέστατην ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἔστω καὶ ἀν ἀφορᾷ εἰς τὰς διὰ τακτικῶν γραμμῶν μεταφορᾶς, αἱ όποιαι δὲν ἀπασχολοῦν τὸν κύριον ὄγκον τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος.

Ἄπο ἀπόφεως Κοινοτικοῦ Δικαίου τὸ ἄρθρον 85 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης κατοχυρώνει τὸν ἐλευθέρων ἀνταγωνισμούν καὶ ἐπομένων περιοριστικαὶ διατάξεις, σκοπούσαι εἰς τὸν περιορισμὸν ἡ τὴν παρεμπόδισιν τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ, εἶναι ἀσυμβίστοι μὲ αὐτὴν ταύτην τὴν ἔννοιαν τῆς Κοινῆς Αγορᾶς. Ἐπομένων οἰδάπεται ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου ἀναφερομένου Κώδικος Φορ-

τίων θὰ ἔπειτε νὰ περάσῃ τὸ ἐμπόδιον μίας βασικῆς διατάξεως τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης ἐπὶ τὴν ὄποιας βασίζεται ὅλη ἡ «φιλοσοφία» τῆς Εύρωπαϊκῆς Κοινῆς Αγορᾶς. Ή οὐ πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κώδικος Φορτίων θὰ είναι προτιμότερον νὰ παρακαθημεθαί εἰς τὴν τράπεζαν τῶν διαπραγματεύσεων μὲ θεωρητικῶν ἵσην γνώμην, παρότι νὰ ἔχωμεν ἀπέναντι μας ἕνα «Μητλόκ» ποὺ ὀνομάζεται «ΕΟΚ» καὶ ποὺ θὰ ὑποκινήται καταλλήλως διὰ τὴν προώθησιν πολιτικῆς διακρίσιων εἰς δάραος τοῦ ἐλληνικού πλοίου, δεδουμένην τῆς γνωστῆς ἔχθρότητος ὠρισμένων μελῶν ἔναντι τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

“Ολαι αἱ ἀνωτέρω σκέψεις κινοῦνται εἰς τὸν χωρὸν τῆς ἀδειαστού τος δεδομένου ὅτι δὲν ὑπάρχει μέχρι σήμερον μία σοφής πολιτική εἰς τὸ θέμα «Ναυτιλία» ἀπὸ μέρους τῆς ΕΟΚ. Ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἐλληνικῆς κυβερνητικῆς πλευρᾶς πρέπει νὰ λεχθῇ ὅτι χρειάζεται σοβαρωτέρα προσπάθεια καὶ μεγαλύτερα σπουδὴ διὰ τὴν ἀντιμετωπίσιν τῶν σημαντικῶν προδηλώσαντων, ἐνώπιον τῶν διοίκησης τῆς ΕΟΚ πρόσωπων τούς διά τοῦ εὐρεθῆ εἰς τὰς κυριωτέρων τομέων τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας. Ἀρκεῖ ἡ παραθεσίς ὠρισμένων ἔντονα πιεστικῶν ἐρωτημάτων διὰ τὰ ὄποια δὲν ἔχει δοθῇ μέχρι σήμερον ἀπάντησις, ὥστε νὰ κατανοηθῇ ὅτι ὑπάρχει μία χαλαρότης εἰς τὴν μεθόδουσιν μιάς σαφούς καὶ συγκεκριμένης πολιτικῆς. Οὕτω κατὰ τὴν γνώμην μας, θὰ πρέπει:

Νὰ ἐνισχυθῇ καταλλήλως ὁ μηχανισμὸς τῆς ηδη λειτουργούσης εἰδικῆς ἐπιπροπῆς διὰ τὴν παρακλούσθησιν τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων εἰς συσχετισμὸν μὲ τὰς ἔξελιξεις τῆς ΕΟΚ.

Νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ παρουσία ἐκπροσώπων τῶν 'Ενωσεων 'Ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν CAASE (ὅργανοισμὸς ἐδρεύον εἰς τὰς Βρυξέλλας εἰς ὃν ἐκπροσώπουνται αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἔνοσεις τῶν κρατῶν - μελῶν) καὶ ταυτοχρόνως νὰ γίνη προσπάθεια μελέτης καὶ ἐπεξεργασίας τοῦ συγκεντρωθήσμενου υλικοῦ ὑπὸ διών τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν.

Νὰ προσωθηθούν μελέται ἀπὸ μέρους τοῦ YEN διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλιακῆς υποδομῆς εἰς τὴν Πειραιά (κέντρον ναυλώσεων κλπ.) καθὼς καὶ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν προοπτικῶν ἐπεκτάσεως τῶν συναλλαγῶν μὲ τὰς 'Ανατολικο-Εύρωπαικὰς χώρας καὶ εἰς μεγάλην κλίμακα μὲ τὸν ἀφρικανικὸν καὶ ἀσιατικὸν κόσμον κατὰ τὸ πρότυπον τῶν διμερῶν συμφωνιῶν τῆς 'Αγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας ποὺ δημιουργοῦν προϋποθέσεις ἀνταγωνισμοῦ.

Νὰ προσωθηθούν τὰ γενικὰ μέτρα δημιουργίας ἀμέσων καὶ ἐμμέσων κινήτρων προσλκεύσεων καὶ παραμονῆς τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καθὼς καὶ τῆς δελτιώσεως τῶν παροχῶν καὶ ἀσφαλιστικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν, ὥστε νὰ δημιουργηθῇ ἔνα λογικὸν μέτρον συγκρίσεως, ὑπολογιζομένης πάντοτε τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἐλληνικού πλοίου καὶ ν' ἀποφευχθῇ ἡ ροή τοῦ ἐργατικοῦ ὅμιλου γνωμῆσεώς μας.

Νὰ ἔξετασθούν ὑπευθύνως τὰ ἐκκρεμούντα ἐφοπλιστικά προβλήματα, ὥστε ν' ἔχασται τὸν ἀναγκαῖον ὑποδομὴν θὰ δυναμεθεῖται κατὰ τὰ διαπραγματεύσεις νὰ ἐπιμείνωμεν ἐπὶ τὸν ούσιοδων προδηλώσαντων καὶ ἀκόμη εἰς περίπτωσιν ἀποτυχίας τῶν προσπαθειῶν μας, νὰ εἴμεθα ἔτοιμοι ν' ἀντιμετωπίσωμεν τοὺς κινδύνους καὶ νὰ μετατρέψωμεν τὰ ἐντόνως ἀφρητικά στοιχεῖα εἰς διλιγώτερον δύσηντρα ἡ καὶ ἀκόμη θετικὴ διὰ τὴν ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν.

I. ΚΑΡΔΑΡΑΣ

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

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

Branch Offices at :

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

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

‘Η Θάλασσα εῖναι ή Μοίρα τοῦ Γένους μας

Πνεῦμα & Νόημα τῆς Ναυτικῆς Έβδομάδος

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

‘Η θάλασσα εῖναι τὸ κυρίωφρο στοιχεῖο στὸν ἔλλαδικὸ χῶρο κι’ ἀπὸ τότε ποὺ τὸ Γένος μας δρέθηκε ὑπὸ τὴν ἐπήρειά της, ὑποχρεώθηκε σὲ ἀδιάκοπο ἄγώνα γιὰ τὴν κατάκτηση καὶ ἐκμετάλλευσή της. Στὸν ἄγώνα αὐτὸν ἐμεῖς οἱ ‘Ἐλληνες δύείλουμε πολλά.

‘Η Ἑλλάδα μὲ τὴ Μεσόγειο ποὺ τὴν ἄγκαλιάζει μὲ τὰ μπράτσα τῆς Αἰγαίου καὶ Ἰονίου, ἀποτελούν τὸν πιὸ ιδιαίτερο συνδυασμὸν ἥηρᾶς καὶ θάλασσας γιὰ ἐπίδοση σὲ θαλασσινούς ἄγώνες.

Χάρη, λοιπόν, στὶς ιδιαίτερες συνθῆκες, ποὺ δημιουργεῖ στὴ Χώρα μας, ὁ ιδεώδης συνδυασμὸς ἥηρᾶς, θάλασσας καὶ γεωγραφικῆς θέσεως, οἱ πρόγονοι μας ἐπέδοθησαν ἐνωρὶς στὸ θαλασσινὸν ἄγόνα.

‘Ο ἄγώνας αὐτὸς σαράντα αἰώνες τώρα δίνει στὸ ‘Ἐθνος μας τὶς κυριότερες δυνάμεις, πάνω στὶς ὅποιες στηρίζεται καὶ ἐπιβιωνεὶ, χτίζοντας τὸν πολιτισμό του, ποὺ τόσα πρόσφερε ὡς τώρα —καὶ θὰ ἔξακολουθεῖ νὰ προσφέρει καὶ στὸ μέλλον— στὴν ἀνθρωπότητα.

Αὐτὸ συμβαίνει γιατί :

1.— ‘Ο θαλασσινὸς ἄγώνας διαλέγει τοὺς ἄγωνιστές του μεταξὺ τῶν γενναιοτέρων καὶ, ἐπιβάλλοντας σ’ αὐτοὺς τὴν ἀδιάκοπη πάλη μὲ τὸ κύρος, τοὺς ἀναγκάζει μερόνυχταν’ ἀναπτύσσουν τὶς σωματικὲς καὶ φυχοπνευματικὲς τους δυνάμεις, καταστανοντάς τους κάθε μέρα ἰκανοτέρους γιὰ ὅλο καὶ μεγαλύτερα ἐπιτεύγματα, γιὰ ὅλο καὶ ὑψηλότερα πετάγματα. ‘Η ἐπιλογὴ αὐτῆ τῶν ἀγωνιστῶν τῆς θάλασσας εἶχε γίνει συνεί-

δηση τῶν προγόνων μας ἀπὸ τὰ προϊστορικὰ χρόνια ἀκόμη, γι’ αὐτὸ καὶ τὴν «Ἀργώ», τὸ πρότυπο αὐτὸ σκάφος ὅλων τῶν αἰώνων, τὴν ἐπάνδρωσαν μὲ ἥρωες ἡμιθέους. Γιὰ τὸν ἴδιο ἐπίσης λόγο σ’ ἐλληνικὰ σκάφη δὲν δέθηκαν ποτὲ ἀγωνιστές τῆς θάλασσας σὲ κωπηλατικὰ σέλματα.

2.— ‘Ο θαλασσινὸς ἄγώνας φέρνει τοὺς ἀθλητές του σ’ ἐπικοινωνία μὲ ἄλλους λαούς καὶ τόπους, πλουτίζοντας τὴν ἐμπειρία τους μὲ πολλὲς γνώσεις, ποὺ ἀνεβάζουν τὸ μορφωτικὸ ἐπίπεδο τοῦ ἀνθρώπου. Καὶ τοῦτο είχε γίνει συνείδηση τῶν προγόνων μας ἀπὸ πολὺ ἐνωρίς, γι’ αὐτὸ καὶ ὁ ‘Ομηρος, ὑμνώντας τὸ μυθικὸ δασιλιὰ τῆς Ἰθάκης, ποὺ ἀποτελεῖ αἰώνιο πρότυπο θαλασσαδητοῦ, θεωρεῖ γιὰ μεγαλύτερο τοῦ προτέρημα —τὸ πιὸ ίκανὸ νὰ διεγείρει τὴ μοῆσα του— τὸ ἂντει εἰχε γυρίσει μὲ τὰ κύματα, είναι φυσικὸν ν’ ἀποκτοῦν γρηγορότερα ἀπὸ τοὺς ἄλλους ἐπαγγελματίες συνείδηση τῶν δυνάμεών τους καὶ διδαγμένοι κι’ ἀπὸ τὶς γνωριμίες τους μὲ ἄλλους λαούς καὶ τόπους, διεκδικούν τὰ κοινωνικά τους δικαιώματα, πλουτίζοντας παράλληλα καὶ τὸ πνευματικὸ ἐποικοδόμημα τῶν κοινωνιῶν τους μὲ κρυσταλλώματα τῆς πείρας τους. Δὲν είναι τυχαῖο, ποὺ ἡ δημοκρατία ἔκανε τὰ πρώτα της δήματα, μαζὶ μὲ τὴ φιλοσοφία, στὴν Ἰωνικὴ Συμπολιτεία τῆς Μικρασίας καὶ γνώρισε τὴν τελείωτηρ ἀνάπτυξη τῆς στὴν κλασικὴ ‘Αθήνα, μαζὶ μὲ τὴ φιλοσοφία καὶ σ’ αὐτὴν. Καὶ τὰ δύο ἐλληνικὰ κρατίδια δοφείλαι τὴν πολιτισμικὴ ἀκμὴ τους, δασικὰ στὶς ναυτικές τους δυνάμεις : Στὸν

πρὸς τ’ ὅστρα.

3.— ‘Αλλὰ καὶ μὲ ὑλικὰ ἀγαθὰ ὁ θαλασσινὸς ἄγώνας ἀμείβει γενναῖα τοὺς ἀθλητές του : Ἐκτὸς ἀπὸ τὸ μεγάλο πλούτο τῆς θάλασσας, ποὺ ἀφήνει στὴ διάθεσή τους, ἀπὸ τοὺς υδατίνους δρόμους τῆς διεξάγεται τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ ἐμπορίου, ποὺ ἀπὸ τὰ προϊστορικὰ χρόνια ἀποτελεῖ τὴν πιὸ κερδοφόρη πηγὴ, ἀμείδοντας πλουσιοπάροχα τοὺς λειτουργούντας του. Ἀπὸ τὴν ἀξιοποίηση τῶν κερδῶν αὐτῶν δημιουργούνται οἱ οἰκονομικὲς δάσεις, ποὺ πάνω τους οἰκοδομούνται οἱ τοπικοὶ καὶ ἔθνικοὶ πολιτισμοί. Είναι ιστορικὰ ἀναμφισβήτητο, ὅτι οἱ οἱ ἀρχαιοελληνικοὶ πολιτισμοὶ (ἀρχαικός, κλασικός, καὶ ἀλεξανδρινός) στηρίχτηκαν, δασικά, στὶς ναυτικές τους δυνάμεις καὶ ὅτι ἀπὸ τ’ ἀρχαιοελληνικὰ κράτη-πόλεις ἀνάδειξαν υψηλοὺς πολιτισμοὺς μόνον ἐκεῖνοι ποὺ εἶχαν διαπρέψει στὸ θαλασσινὸν ἄγώνα. Τὸν κανόνα αὐτὸν τὸν ἐπιβεβαιώνει ἀκόμα καὶ ἡ Σπάρτη, ποὺ μπορεῖ νὰ δημιουργησε ἔνδοξη ιστορία, γιατὶ φρόντισε νὰ διατηρεῖ γενναῖα τὰ στήθια τῶν Σπαρτιατῶν, ὅμως ἀνάλογα ἀξιόλογο πολιτισμὸ δὲν ἔφησε, γιατὶ δὲν φρόντισε παράλληλα ν’ ἀποκήσει καὶ καράβια.

4.— Τέλος, ὁ θαλασσινὸς ἄγώνας ἀπὸ τὴν φύση του ἀποτελεῖ καὶ δασικότατο παράγοντα κοινωνικῶν ἔξελίξεων : Οἱ ναυτικοί, παλεύοντας διαφράγματα μὲ τὰ κύματα, είναι φυσικὸν ν’ ἀποκτοῦν γρηγορότερα ἀπὸ τοὺς ἄλλους ἐπαγγελματίες συνείδηση τῶν δυνάμεών τους καὶ διδαγμένοι κι’ ἀπὸ τὶς γνωριμίες τους μὲ ἄλλους λαούς καὶ τόπους, διεκδικούν τὰ κοινωνικά τους δικαιώματα, πλουτίζοντας παράλληλα καὶ τὸ πνευματικὸ ἐποικοδόμημα τῶν κοινωνιῶν τους μὲ κρυσταλλώματα τῆς πείρας τους. Δὲν είναι τυχαῖο, ποὺ ἡ δημοκρατία ἔκανε τὰ πρώτα της δήματα, μαζὶ μὲ τὴ φιλοσοφία, στὴν Ἰωνικὴ Συμπολιτεία τῆς Μικρασίας καὶ γνώρισε τὴν τελείωτηρ ἀνάπτυξη τῆς στὴν κλασικὴ ‘Αθήνα, μαζὶ μὲ τὴ φιλοσοφία καὶ σ’ αὐτὴν. Καὶ τὰ δύο ἐλληνικὰ κρατίδια δοφείλαι τὴν πολιτισμικὴ ἀκμὴ τους, δασικὰ στὶς ναυτικές τους δυνάμεις : Στὸν

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

«άειναύτες» και τίς «πεντηκοντόρους» της ή πρώτη και στούς «καυκάσους» και τίς «τριήρεις» της ή δεύτερη. Έπισης, δὲν είναι τυχαίο τὸ στὶς ή ἀρχαιοελληνικὴ θρησκεία, μὲ τὸ Δωδεκάδεο στὸν «Ολυμπο καὶ τίς διάσπαρτες σὲ στεριές καὶ θάλασσες ἄλλες θεότητες στάθηκε η πιὸ ἀνθρώπινη ἀρχαῖα θρησκεία: 'Η θρησκεία πού, γιὰ νὰ βοηθήσει περισσότερο τὸν ἄνθρωπο νὰ κυριαρχήσει στὸν κόσμο, δὲν δίστασε νὰ θυσιάσει γιὰ χάρη του ἔναν ἀπὸ τοὺς καλύτερους θεούς της, τὸν Προμηθέα. Καὶ η θρησκεία αὐτὴ ὀφείλει, βασικά, τὴ σύνθεσή της στοὺς τότε θαλασσαβλητές προγόνους μας, ποὺ τὶς περισσότερες θεότητες τὶς ἔφεραν ἀπὸ ἔξοδοις ταξιδίων τους καὶ πλύνοντάς τες στὶς θάλασσες μας, γιὰ νὰ τὶς καταστήσουν ἐλληνικές, πρὶν τὶς ἐνθρονίσουν σὲ κάποιο 'Ιερό μας.

Η θάλασσα, λοιπόν, εἶναι η Μοίρα τοῦ Εθνους μας, γιατὶ ὁ ἀγώνας μας πάνω στὶς κύματα τῆς καθορίζει τὴν τύχη μας: Αὐτὸς ὑπερασπίζει πιὸ ἀπότελεσματικὴ τὴ λευτεριά μας καὶ σ' αὐτὸν στηρίζεται πιὸ πολὺ τὸ οἰκοδόμημα τοῦ πολιτισμοῦ μας. Αὐτὸς χαρακτηρίζει, βασικά, τὸ παρελθόν μας, αὐτὸς δίνει τὴν περισσότερη αἵγλη στὸ παρόν μας κι' αὐτὸς ἔγγυάται πιὸ πολὺ τὸ μέλλον μας, μὲ τὶς τεράστιες διαστάσεις ποὺ πήρε στὶς μέρες μας η Εμπορικὴ μας Ναυτιλία.

Ομως οἱ διαστάσεις αὐτές, σὲ συνδυασμὸ μὲ τὶς συνθήκες ποὺ ἐπικρατοῦν σήμερα στὸ διεθνή στίβο τῶν θαλασσιών μεταφρῶν, ἐπιβάλλουν στὸ θαλασσινό μας ἀγώνα νὰ διεμρύνει ἀνάλογα τὶς βάσεις του, γιὰ

νὰ μπορέσει νὰ συνεχίσει τὶς ἐπιτυχίες του. Νὰ γίνει ὑπόθεση ὅλου τοῦ λαοῦ μας κι' ὅχι μόνο τῶν ναυτίλων μας. Ν' ἀγκαλιάσει ὅλη τὴ Χώρα, νησιώτικη καὶ ἡπειρωτική, κι' ὅχι μόνον τοὺς παραδοσιακοὺς ναυτοτόπους μας.

Γιὰ νὰ κινηθοῦν σήμερα τὰ ὑπερτρισχίλια σκάφη τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας χρειάζονται πολὺ περισσότεροι ναυτικοὶ ἀπὸ σύνορους μποροῦν νὰ δώσουν οἱ ναυτότοποι μας καὶ ηδη τὸ πρόβλημα τῆς λειψανδρίας ἀρχισεις νὰ πάσινει ἀπειλητικές διαστάσεις γιὰ τὴν ὑπόσταση της.

Δὲν θὰ ἐπεκταθῶ στὴν ἀνάλυση τῶν αἰτίων, ποὺ προκαλοῦν αὐτὴ τὴν κρίση γιατὶ δὲν ἀρκοῦν τὰ περιθώρια ἐνὸς ὄρθρου. Θὰ τονίσω μόνον ἔνα, ποὺ τὸ θεωρῶ θασικότατο καὶ κατάλληλο νὰ τονισθεῖ στὸ χόρο τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν. Πρόκειται γιὰ τὸ διτὶ ὁ λαός μας δὲν συμμετέχει στὸ θαλασσινὸ ἀγώνα στὶς διαστάσεις ποὺ ἀπαιτοῦν οἱ σύγχρονες συνθήκες διεξαγωγῆς του καὶ η σημερινή μας Ναυτιλία, ἐνῷ θὰ ἐπρεπε νὰ συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν κυρίων ναυτιλιακῶν μας παραγόντων, ἀν δχι ὁ κυριότερος ἀπὸ δόλους.

Ἐτσι, οἱ νέοι μας προτιμοῦν τὰ ἐργοστάσια τῆς ζενητιᾶς ἀπὸ τὰ πλοία μας, κυρίως τὰ πρώτα τοὺς παρουσιάζονται ωραιοποιημένα, ἐνῷ τὰ δεύτερα δὲν τὰ ξέρουν. Οταν τὰ μάθουν, ὅμως, σίγουρα θὰ τὰ προτιμοῦν, ὥχι μόνο γιατὶ τὰ σύγχρονα σκάφη μας ἔχουν περισσότερα πλεονεκτήματα ἀπὸ τὰ ἐργοστάσια τῆς ζενητιᾶς. Έπισης, ὥχι μόνο καὶ γιατὶ μὲ τὰ πλοία ικανοποιοῦνται περισσότεροι καὶ καλύτερα οἱ δύνασις τὰς ἀνησυχίες τῶν ἀνθρώπων,

ποὺ σήμερο ἐκφράζονται μὲ τὸ διεθνὴ ὅρο τουρισμός. Ἄλλὰ καὶ γιατὶ —αὐτὸ πρέπει νὰ τὸ καταλέθουν ὅλοι οἱ νέοι μας— δουλεύοντας στὰ ξένα, ἐγκαταλείπονται στὸ ἔλεος τῶν οἰκονομικὰ ισχυρῶν χωρῶν τὴν Πατρίδα μας καὶ συντελοῦν, χωρὶς νὰ τὸ καταλαθαίνουν, στὴν ἑθνική μας ἔξουθένωση, ἐνῷ προσφέρονται τὴν ἑργασία τους στὰ καράδια μας, οἰκοδομοῦν τὸ μέλλον τῆς Ἑλλάδας μας, ποὺ εἶναι καὶ δικό τους μέλλον, κι' ἔξασφαλίζουν τὴ λευτεριά της, ποὺ εἶναι καὶ δική τους λευτεριά.

Πρέπει οἱ νέοι νὰ μάθουν, διτὶ η θάλασσα σέγγυάτω περισσότερο τὸ μέλλον τους, γιατί εἶναι η οἰώνα Μοίρα τοῦ "Εθνους μας. "Ετσι καθορίσων γιὰ τὸ Γένος μας οἱ γεωλογικοὶ αἰώνες, τότε ποὺ καταπόνται τὴν Αίγινηδα καὶ δημιουργοῦσσαν τὸ Αίγαιο καὶ τὸ Ιόνιο. Η λευτεριά μας καὶ η πρόοδος μας νὰ ἔχαρτωνται βασικά ἀπὸ τὸν ἀγώνα στὴ θάλασσα. Γι' αὐτὸ καὶ στὴ στεριά μας υψώσασαν ἀλληλοδιάδοχες βουνοσειρές. Γιὰ νὰ κόβεται τὸ ὅπτικό μας πεδίο ἀπὸ τοὺς ὅγκους τους καὶ νὰ στρέφουμε τὴ ματιά μας πρὸς τὴν ἀπεραντοσύνη τῆς θάλασσας.

Αὐτό, δέσμαιος, δὲν σημαίνει ὅτι ὅλοι οἱ νέοι μας πρέπει νὰ γίνουν ναυτικοί, πράγμα δύνατον ἀλλωστε. "Ομως, μπορεῖ καὶ πρέπει νὰ γενικευτεῖ τὸ πνεύμα τοῦ θαλασσινοῦ μας ἀγώνα. Ν' ἀγαπήσουν ὅλοι οἱ "Ἑλληνες τὴ θάλασσα, γνωρίζοντάς την ὅσο γίνεται καλύτερα, ὅποτε θὰ μπορεῖ ὁ θαλασσινὸς μας ἀγώνας νὰ ἐπιλέγει μεταξὺ τῶν νέων τοὺς ὀδλητές, ποὺ χρειάζεται γιὰ νὰ κατευθύνει τὴν ἑθνική μας Μοίρα πρὸς τὸ καλὸ τῆς Ἑλλάδας μας.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

«EPIRUS LINE COMPANY LIMITED»

ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΟΧΗ !!!

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

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

Εἶμεθα στὴ διάθεσί σας νὰ συζητήσωμε μαζὶ σας τὰ μεταφορικά σας προβλήματα γιὰ τὴν ἐξεύρεσι τῆς ίδανικωτερης καὶ τῆς πλέον ἐξυπηρετικῆς λύσεως γιὰ τὰ συμφέροντά σας.

"Ένας ἀκόμη στόχος μας, εἶναι η ἐπέκτασι τῶν μεταφορικῶν ἐξυπηρετήσεων σας πρὸς τὴν Κύπρο καὶ τὶς χῶρες τῆς Μέσης 'Ανατολῆς.

ΠΡΟΤΙΜΗΣΤΕ ΜΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΤΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΤΑΧΥΤΗΤΑ

«EPIRUS LINE COMPANY LIMITED»

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

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ό κ. Ε. 'Αθηναϊος'

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ένειν την δωδεκάθη θρησκεία των άρχαιών 'Ελλήνων είχε δημιουργηθεί ένα πλέγμα μύθων και θρύλων μέσα από το διοίκησες ένας οὐλος άλλων θεών ισοδύναμων για μέσα σε μία όλη της θεοτήτων σε μία κατανομή άρμοδιοτήτων Ήλιος λέγεται, έπι δύο τοις σύμπαντος.

'Έξουσιαστής των Θάλασσών δι μεγάλος Ποσειδώνας και γύρω του ένα πλήθος άλλων μυρδέτων θεών, τὸ δούμενον από πολύπλευρο έργο του. Τρικυμίας, γκλήνη, θάνατος, άνάλογα μὲ τις έπιθυμίες και τὴν ακοπομητή τῆς στιγμῆς έρροδοις έναν τὴν τύχη τῶν άνθρωπων τῆς θάλασσας. Άλτη ή ρύθμιοι μέσα στοὺς μύθους παρουσιάζεται πολλές φορές μὲ μία καλλιεργημένη ανταπόκτη, μὲ μία κάλυψη: φεύγει, δίνοντας συγγράμματα στὸ περιεχόμενο τῶν μύθων μία παραπομπή έμφάνισι.

Τὴν παράξενην κατὴ άσυνάρτητη κατὰ ένα τρόπο πλοκή τῶν μύθων πρώτος από δύο τοὺς άρχαιούς συγγράφεις, οὓς μόνο ένατοπίσας ἀλλὰ καὶ καυτάπτης μὲ ένα μοναδικό καὶ ἀναπανάληπτο τούτο δι Λουκιανός.

'Αναφερόμεθα ἐδώ λόγῳ θιταιέρους ἐνδιαφέροντος στὴ οκινωτική δουλειὰ τοῦ Λουκιανοῦ ἐπάνω στοὺς Θάλασσανοὺς μύθους. 'Εκεῖ ή φαντασίας του, λέει καὶ ήταν ἀνεξάντλητη. Μὲ τὴν οκινωτική του πολυμάθεια ἐπέτηγε νὰ παγίδησῃ τὴν ἀμφιδολία καὶ διατί οἱ ἄνθρωποι πίστευαν στὴν εἰδωλολατρική κατὴ θρησκεία τοῦ Διονεύδημος, ποὺ είχε μιὰ δάσια ἐπάνω σ' αὐτοὺς τοὺς μύθους.

'Γιατρῆς δι Λουκιανόδη, ένας ἀρνητής, ένας καταστροφέας εἰδώλων, Ήλιος λέγεται καλύτερα. Αποκάλυψε τὴν γελοιότητα, τὸ οικάδαλο καὶ τὸ ἀδάσιμο τῶν μύθων ποὺ χρησίμευαν σὰν δάσιο τῆς άρχαιας ἀλλητηρικῆς θρησκείας.

Τὸ έργο του παρουσιάστηκε καρίως σὲ διαλόγους. 'Ενα ἀπὸ τὰ ὀμραδέτερα δημιουργήματά του είναι «οἱ Ἔνδιλοι: διάλογοι» μέσα στοὺς διοίκησες θεοποιασμένες δύος έκανες τὶς παραδόξες ἀπόφεις γιὰ κάθε στοιχεῖο τῆς θάλασσας.

ΕΝΑΣ ΑΠ' ΑΥΤΟΥΣ τοὺς διαλόγους είναι:

ΚΑΙ ΜΙΑ ΆΛΛΗ έξήγησι γιὰ ένα φυσικὸ φαινόμενο ἀπὸ ένα διάλογο τοῦ Ποσειδώνος καὶ τοῦ Ἀλφειοῦ. 'Ο Ποσειδώνας ἔκφράζει τὴν ἀπορία του, πῶς πέφτει μέσα στὴ θάλασσα καὶ τὸ νερὸ του δὲν γίνεται: ἀλμυρό. "Άλλωστε αὐτὸς είναι: γνωστὸς δέος ποὺ δρμάτικό είναι: τὸ ποτάμιο, τόσο ἀδιάσπαστο τὸ ρεύμα του παραμένει: μέσα στὴ θάλασσα. Μέσα δημος α' αὐτὸν διάλογο, ἀναπτύσσονται οι περιέργες δοξασίες ποὺ είχαν οι ἀρχαῖοι: γιὰ δύος τὰ θέατρα στοιχεία, τὸν παραθέτομε δύος ζήσει:

ΠΟΣ. Τὶ δουλειὰ είναι: τούτη Ἀλφειό; 'Εσθι μονάχη ἡπ' έδικ τὰ ποτάμια, σὰν γίνεται στὴ θάλασσα, σῆτα ἀνακατεύεται μὲ τ' ἀλμυρὸ νερό, δύος γίνεται: μὲ δύος τὰ ποτάμια, σῆτα σταματᾶς τὸ ρεύμα σου, μὲ περνώντας ἀπὸ τὴν θάλασσα χωρὶς νὰ σμίξης μαζὶ της, κρατεῖς τὸ νερὸ σου γλυκόν, καθάριο καὶ διάφανο καὶ δύο ξέρο ποὺ δυθίζεσσα σὰν τοὺς γλάρους καὶ δύοτερα ξυναθηγίνεις ἀλλοιοῦ.

ΑΛΦ. Είναι: δουλειά τοῦ ξερωτα, Ποσειδόνα καὶ μὴ κατακρίνεις γι' αὐτό, γιατὶ καὶ έσο διγένης πολλές φορές.

ΠΟΣ. Θυητὴ γυναικαίς ἀγαπᾶς, 'Αλφειό, η ξεθιά: η κακιὰ κανεῖται.

ΑΛΦ. 'Ογι: τέτοια Ποσειδόνα' μὲ ἀγαποῦ μιὰ πηγή.

ΠΟΣ. Κι' ἀπὸ ποιὸ μέρος τῆς γῆς πηγῆς;

ΑΛΦ. 'Απὸ κάποιο νησί, τὴν Σικελία καὶ τὴν λένα 'Αρέθουσα.

ΠΟΣ. Τὴν ξέρω τὴν Ἀρέθουσα, 'Αλφειό, καὶ δέ είναι: θερμήνη, μὲ ἀναδόλους καθέριους καὶ διάφανην καὶ τὸ νερό της λάβιπει ἐπάνω ἀπὸ τὰ γαλλικά καὶ μοιάζει μὲ καθηρέφην.

ΑΛΦ. Φεύγεται: πώς τὴν ξέρεις καλά τὴν πηγὴ Ποσειδόνα, κοντά σὲ έκαστην τραβή.

ΠΟΣ. Τράξαι καὶ καλή τόχη στὸν ξερωτά σου.

ΟΙ ΔΙΑΛΟΓΟΙ κατοὶ ἀποτελοῦν πράγματα μὲν ἀπόδειξης δληγούμενος τῆς πλοκῆς ποὺ είχε γίνει: γῆρας ἡπ' τὰ φυσικὰ φαινόμενα ἀπὸ τὰ ὄποια τόσο πολὺ είχε καὶ έχει: ξέρατης: διατητικὸς κάροιος. Γιὰ κάθε τὶ ποὺ δι άνθρωπονος γοῦν, δὲν είχε δώσει: μία διποτημονικὴ έξήγησι, ἔρχοταν δι μύθος δι ὄποιος περιέπλεκε ὑπερβατικές καὶ ὑπεραριθμέτικές δυνάμεις καὶ έδινε τὶς περιεστάτερες φορές μιὰν έξήγησι: ἀλλόκοτε ἀφελή, γεμάτη παραδοξότητα καὶ μυστήριο, θρησκευτικότητα καὶ δύος. 'Εκεῖ πρέπει νὰ ἐντοπίσουμε καὶ έκαστην τὴν πρόληψη ποὺ διατητικός είναι: κατάλοιπο μιᾶς ἐποχῆς. Αὐτὸς τὸ ξηρωτα, τὸ ἀνακανονούντο πάντας έδηγεται: σὲ μία έξήγησι: έστο καὶ ὑπερβατική κάτω ἀπὸ ὅποιανήποτε θρησκεία καὶ σὲ διοικήσηται ἐποχή.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4hr

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G. LONDON

TELEPHONE: 01-930 7561

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΤΟΝ ΑΠΡΙΛΙΟΝ

Μειωμένη κατά 18.9% ήταν η έμπορευματική κίνησις του λιμένος Πειραιώς κατά τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοιούτην τοῦ ίδιου μηνὸς 1976, ἐνῷ οἱ κατάπλοι τῶν πλοίων ὅλιγώτεροι κατά 3.5%. Μόνον ή ἐπιβατική κίνησις ήτο πολὺ μεγαλύτερη κατά 10.24% καὶ ή χωρητικότης τῶν καταπλευσάντων σκαφῶν μεγαλυτέρα κατά 25.27%.

Ἀναλυτικότερον, ή κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιώς κατὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον, συγκρινομένη πρὸς ἔκεινην τοῦ 'Απριλίου 1976 ἔχει ὡς ἔξῆς:

1.— ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ :

—Κατέπλευσαν 1.988 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 3.582.553 κόρων, ἔναντι 2.051 πλοίων, χωρητικότητος 3.251.853 κόρ.

—Εἰσιθλον εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ Ο.Λ.Π. 59 πλοῖα, ὀλικῆς χωρητικότητος 236.013 κόρων, ἔναντι 69 πλοίων, χωρητικότητος 273.612 κόρων.

—Ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν 80 πλοῖα, ὀλικῆς χωρητικότητος 426.192 κόρων, ἔναντι 101 πλοίων, χωρητικότητος 532.225 κόρων. Ἐξ ἄλλου τὸν 'Απρίλιον ἐξ. ἐπεσκευάσθησαν 199 πλοῖα, ὀλικῆς χωρητικότητος 1.052.203 κόρων.

—Ἐχορηγήθη ὕδωρ εἰς πλοῖα καὶ λοιπά πλωτά μέσα 96.213 κυβ. μέτρ. ἔναντι 88.852 κ.μ.

2.— ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ :

Φορτοεξεφορτώθησαν 657.801 τόνοι εἶναι τὸν περιοχήντα, ἔναντι 811.096 τόνων. Πλέον τούτων ἐξεφορτώθησαν εἰς τὰ διυλιστήρια 513.009 τόν. πετρελαιοειδῶν.

Ἐν τῶν 657.801 τόνων εἶναι τὸν περιοχήντα, ἔναντι 811.096 τόνων. Πλέον τούτων ἐξεφορτώθησαν εἰς τὰ διυλιστήρια 513.009 τόν. πετρελαιοειδῶν.

Τὰ διακινήσαντα κενά εἶναι τὸν περιοχήντα, ἔναντι 811.096 τόνων. Πλέον τούτων ἐξεφορτώθησαν εἰς τὰ διυλιστήρια 513.009 τόν. πετρελαιοειδῶν.

3.— ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ :

Διεκινήθησαν ἐν συνόλῳ 415.727 ἐπιβάται (έξωτερικού 55.987 καὶ ἐσωτερικοῦ 359.740), ἔναντι 377.093 ἐπιβατῶν (έξωτερικοῦ 48.988 καὶ ἐσωτερικοῦ 328.105).

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΤΕΤΡΑΜΗΝΟΥ

Οὕτω η κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιώς κα-

τὰ τὸ πρώτον τετράμηνον 1977 καὶ 1976 ἐμφανίζει τὴν ἀκόλουθην εἰκόνα :

1.— ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ :

Κατέπλευσαν 6.302 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 11.273.009 κόρων, ἔναντι 6.347 πλοίων, χωρητικότητος 10.419.327 κόρων, ητοι ἐπιμειώθη αὔξησις τῶν κατάπλοι κατὰ 0.71% καὶ μείωσις τῶν κόρων κατὰ 8.19%.

2.— ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ :

Φορτοεξεφορτώθησαν 2.791.519 τόν. εἶναι τὸν περιοχήντα, ἔναντι 3.129.877 τόνων. Ἐπὶ πλέον ἐξεφορτώθησαν εἰς τὰ διυλιστήρια 1.451.810 τόνοι πετρελαιοειδῶν, ἔναντι 1.292.771 τόνων.

3.— ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ :

Διεκινήθησαν ἐν συνόλῳ 906.526 ἐπιβάται (έξωτερικοῦ 99.316 καὶ ἐσωτερικοῦ 807.210), ἔναντι 812.876 ἐπιβατῶν (έξωτερικοῦ 80.461 καὶ ἐσωτερικοῦ 732.415).

ΤΟ Φ/Β «ΦΑΙΣΤΟΣ»

Ἄνεβλημή διὰ τὸν 'Οκτώβριον ὁ πλειστηριασμός τοῦ φέρρου μπὼτ «ΦΑΙΣΤΟΣ» πλοιοεκτίσίας K. Εύθυμιαδη. Ο Ο.Λ.Π. εἶχεν ἔκδώσει πρόγραμμα ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ σκάφους πρὸς Ικανοποίησιν ἀπαιτήσεώς του, ἀνερχομένης εἰς τὸ ποσὸν τῶν 930.384 δρ., πλέον τόκων καὶ ἄλλων νομίμων προσανήσεων. Μὲ ἀπόφασίν του τὸ Μονομελές Πρωτοδικείον Πειραιώς καθώρισε τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου εἰς τὸ ποσὸν τῶν 120 ἑκατ. δρ., καὶ τὴν τιμὴν πρώτης προσφορᾶς εἰς τὸ ποσὸν τῶν 60 ἑκατομμυρίων.

ΜΗΧΑΝΗΜΑ ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Λ.Π. ΤΗΣ Ε.Π.Ε. «ΜΕΡΖΑΡΙΟ»

Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς ὑφισταμένης στενότητος καθ' ὃσον ἀφορᾷ εἰς τὴν διάθεσιν καταλλήλων μηχανημάτων διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις κοντέινερς εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν εἰς Ε.Π.Ε. «ΑΝΤΡΕΑ ΜΕΡΖΑΡΙΟ» ἔθεσεν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ο.Λ.Π. ἐν κατάλληλον μηχάνημα («Κατερπίλλαρ») ὅπεραν οὐδεμιᾶς ἀντιμισθίας καὶ μὲ μοναδικὴν ὑποχρέωσιν τοῦ 'Οργανισμοῦ νὰ διαθέτῃ τοὺς χειριστὰς καὶ τὰ καύσιμα.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι ὑφίσταται ἀ-

ριθμητικὴ ἀνεπάρκεια τῶν διατιθεμένων εἰς τὴν περιοχὴν Ἰκονίου καταλλήλων διὰ διακίνησιν τῶν κοντέινερς μηχανημάτων, μὲ συνέπειαν νὰ σημειώνωνται καθυστερήσεις εἰς τὰς σχετικὰς ἔργασίας.

Η Ε.Π.Ε. «ΑΤΛΑΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ»

Ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ὅπως ἡ τροφοδοτικὴ Α.Ε. «Ἀντωνιάδης - "Ατλας" ὑποκαταστατικὴ, κατόπιν αἰτήματος τῆς, εἰς τὰς ἐκ τῆς μισθώσεως τῶν ἀποθηκῶν τράνζιτ τοῦ κτηρίου τῆς 'Ακτῆς Ξαθερίου ὑποχρεώσεις τῆς ὑπὸ τῆς θυγατρικῆς Ε.Π.Ε. «'Ατλας - Τροφοδοσίαις ὑπὸ τὸν δρόνον ὅτι τοῦ λοιποῦ ἡ χρήσις τῶν ἀποθηκῶν τούτων θὰ γίνεται ὑπὸ τῆς δευτέρας, ἡ ὅποια καὶ θὰ καταβάλῃ τὸ καθωρισμένον μίσθιμα καὶ θὰ είναι ὑπεύθυνος ἔναντι τοῦ Ο.Λ.Π. δι' ἀπάσσας τὰς ἐκ τῆς ἐν λόγῳ μισθώσεως ὑποχρεώσεις.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Οκτὼ φορτηγὰ ἀνατρεπόμενα αὐτοκίνητα, ὠφελίμου φορτίου 8 τόνων ἔκαστον, θὰ προμηθευθῆ ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ὑπηρεσίας ἐκμεταλλεύσεως. Ἡδη ἐνεκρίθη διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν πίστωσις 11.200.000 δρ. Εἰς τὸν σχετικὸν διαγωνισμὸν ἀπαραίτητος είναι η συμμετοχὴ τῆς Ἑλληνικῆς βιομηχανίας.

ΑΠΟΘΗΚΗ ΗΜΙΕΥΦΛΕΚΤΩΝ

Ἐνετέθη εἰς τὸν τελευταῖον μειοδότην ἡ ἀκτέλεσις τοῦ ἔργου τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ἀποθηκῆς ἡμιευφλέκτων εἰς τὴν περιοχὴν Ντόκ 3, κρηπτίδωμας Α—Β.

Τὸ ἔργον είναι προϋπολογισμόυ διαπάνης 20 ἑκατομ. δραχμῶν.

ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΚΟΝΤΕ·Ι·ΝΕΡΣ

Κατὰ τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον ἐπραγματοποιήθησαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιώς 58 προσεγγίσεις πλοίων·κοντέινερς, τὰ ὅποια ἔχουν πρετεροῦν 17 τακτικὰς γραμμὰς ισαρίθμων ναυτιλιακῶν ἔταιρων.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Συμπληρωματικὴ πίστωσιν 34.181.600 δρ. ἐνέκρινεν ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ἀποζημίωσιν ἀπαλλοτριωθείσης ἐκτάσεως 37.578 τετρ. μέτρων κειμένης εἰς Κερατσίνη καὶ ιδιοκτησίας τῆς Ε.Π.Ε. «'Αφοι Μπούρα». Τὸ ἀνωτέρω ποσὸν κατετέθη εἰς τὸ Ταμείον Παρακαταθών καὶ Δανειών ὑπὲρ τοῦ δικαιούχου.

“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 - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

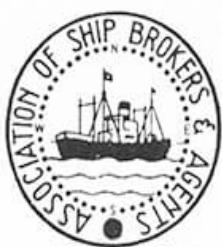
TELEPHONE : 39252 WITH EXTN.
AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

SERES

SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS



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

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

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

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ Ε.Ο.Κ.

ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑΙ ΔΙΕΝΕΞΕΙΣ

• Τὰ μονομερῆ μέτρα τῆς 'Ιρλανδίας ἐπὶ τῆς ἀλιείας.— 'Η Ἐπιτροπὴ τῆς Ε.Ο.Κ. προσφέγει εἰς τὸ Κοινοτικὸν Δικαστήριον.— 'Η προδικαστικὴ ἀπόφασις παραπέμπει εἰς διμερεῖς διαπραγματεύσεις.— Φανερά ἡ πρόθεσις τοῦ Δικαστηρίου ἐναντίον τῶν μονομερῶν μέτρων.— 'Αναμένεται ύποχωρησίς τῆς 'Ιρλανδίας.

'Η 'Ιρλανδικὴ Κυβέρνησις, μονομερῶς ἐνεργούσας ἀπεφασίσει τὴν 26 Φεβρουαρίου 1977, νὰ ἀπαγορεύσῃ τὴν ἀλιείαν εἰς τὰ ὄδατά της ὑπὸ σκαφῶν μῆκους ἄνω τῶν 33 μέτρων καὶ ἵπποδυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 1.000 ἵππων. 'Απηγόρευσε οὕτω εἰς τοὺς ἀλιεῖς τῶν ἄλλων μελῶν τῆς Κοινότητος καὶ δὴ τῆς Γαλλίας καὶ 'Ολλανδίας πᾶσαν δραστηριότητα ἐπὶ τὸν 50 μιλίων κατὰ μῆκος τῶν ἄκτων τῆς.

Σημειώτεο ὅτι τὸ ἔξ 'Υπουργῶν Συμβούλιον τῆς Κοινότητος δὲν εἶχε δυνηθεῖ ἀπὸ τὸ Νοεμβρίου τοῦ 1976 νὰ καταλήξῃ εἰς συμφωνίαν περὶ τοῦ κοινοτικοῦ καθεστῶτος τῆς ἀλιείας εἰς τὰ ὄδατα τὰ δημιουργήθεντα διὰ τῆς ὑπὸ τῶν μελῶν - κρατῶν ἐπεκτάσεως τῆς ἀλιευτικῆς θαλασσίας ζώνης εἰς 200 μιλία.

'Η Εὐρωπαϊκὴ 'Ἐπιτροπὴ θεωροῦσα τὴν ιρλανδικὴν ἀπόφασιν ὡς ἀντίθετον πρὸς τὴν ἀρχὴν τοῦ Κοινοτικοῦ Κανονισμοῦ ἀλιείας, ἐξῆτησεν ἀπὸ τὸ Κοινοτικὸν Δικαστήριον ν' ἀποφανθῇ ἐπὶ τῆς ιρλανδικῆς παραβιάσεως τῶν ἐκ τῆς Συνθῆκης ὑποχρεώσεων τῆς. 'Εξῆτησεν ἐπίσης ἀπὸ τὸ Δικαστήριον νὰ διατάξῃ τὴν προσωρινὴν ἀνάκλησιν τῶν μέτρων μέχρις ἐκδόσεως τῆς ὁριστικῆς ἀποφάσεως.

Τὸ Εὐρωπαϊκὸν Δικαστήριον ἐξέδωκε τὴν 22 Μαΐου προδικαστικὴν ἀπόφασιν διὰ τῆς ὁποίας πρὶν ἀποφανθῇ ἐπὶ τῆς οὐρίας διατάσσει ἐν εἰδος ἐρεύνης καὶ καλεῖ τὰ διάδικτα μέρη (Εὐρωπαϊκὴν 'Ἐπιτροπὴν καὶ 'Ιρλανδικὴν Κυβέρνησιν) νὰ προέλθουν εἰς συνεννοήσεις πρὸς ἐξεύρεσιν λύσεως συμφώνου πρὸς τὸν κοινοτικὸν κανονισμὸν κατὰ τὸν ὑπὸ τοῦ Συμβούλιον τῶν 'Υπουργῶν υιοθετηθεῖσαν διαδικασίαν τῆς Χάγης τῆς 3. 11.1976.

'Η ὡς ἄνω ἀπόφασις τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου θεωρεῖται ἐνδισφέρουσα ἀπὸ νομολογιακῆς πλευρᾶς, δεδομένου ὅτι εἰς τὸ σκεπτικὸν αὐτῆς περιέχει καταδίκην τῆς ἀρχῆς τῶν μονομερῶν μέτρων. Πράγματι ἀφοῦ μημνούνει τὰ ἐκστρατεῖαν ἐπιχειρήματα, διαπιστώνει ὅτι ἡ συμμόρφωσις τῶν ιρλανδικῶν μέτρων πρὸς τοὺς Κοινοτικοὺς Κανόνας είναι λίαν ἀμφίβολος καὶ ὅτι τὰ μέτρα τούτα ἐλήφθησαν εἰς λίσταν ἄκαρον στιγμῆν, τόσον διότι θὰ δυνατεράνουν τὰς μετὰ τρίτων χωρῶν ἀλιευτικὰς διαπραγματεύσεις δόσον καὶ διότι ἐνδέχεται νὰ ἐνισχύσουν καὶ ἄλλα μέλη τῆς Κοινότητος εἰς τὴν λῆψιν παρομοίων μονομερῶν μέτρων. Κατὰ τὴν ἀπόφιν τοῦ Δικαστηρίου θὰ ἴστο εὐχῆς ἔργον ὅπως διατηρηθεῖ τὸ παραδοσιακὸν καθεστῶτος εἰς τὰ ὄδατα ἐφ' ὃ τὰ κράτη - μέλη ἐπεξέτειν τὴν δικαιοδοσίαν τῶν μέχρις ὅτου υιοθετηθοῦν σχετικοὶ κοινοτικοὶ κανόνες. 'Η ἀποφις αὕτη ὑποδεικνύει σαφῶς τὴν ἄρσην τῶν ὑπὸ τῆς 'Ιρλανδικῆς Κυβέρνησεως ληφθέντων μέτρων, τὸ Δικαστήριον δύμως ἀπέ-

φυγεῖ νὰ διατάξῃ ἀπ' εὐθείας τὴν προσωρινὴν ἀνάκλησιν τῶν μέτρων αὐτῶν, θεωροῦν μίσον τοιςύπην ἀπόφασιν ἐπιζήμιαν, ἐφ' ὅσον είναι προφανές ὅτι ἀμφότερα τὰ μέρη συμφωνοῦν εἰς τὴν λῆψιν συντηρητικῶν μέτρων.

Λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς σοφαρότητος

τῶν ἐν τῷ σκεπτικῷ ἔκτιθεμένων συλλογισμῶν θεωρεῖται δέδοιπον ὅτι ἡ 'Ιρλανδικὴ Κυβέρνησις θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἔξευρῃ μίσον λύσιν, ἐὰν θέλῃ ν' ἀποφύγῃ τὴν καταδίκην τῶν μέτρων της, ἥτις είναι ἡδη διατυπωμένη ἐν σπέρματι εἰς τὴν προδικαστικὴν ἀπόφασιν τοῦ Κοινοτικοῦ Δικαστηρίου.

'Αγγλικὴ Νομολογία

• 'Ασφαλιστικὴ ἀποζημίωσις πλοίου καταβλητέα ἐν 'Αγγλίᾳ.— Δανεισταὶ τοῦ πλοίου ἐπιχειροῦν τὴν ἔκδοσιν προσωρινῆς διαταγῆς ἀπαγορευούσης τὴν ἔξ 'Αγγλίας ἔξαγωγὴν τοῦ ποσοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως.— Νόμως βάσιμος ἡ σχετικὴ αἵτησις καίτοι τὰ 'Αγγλικὰ δικαστήρια δὲν ἔχουν δικαιοδοσίαν πρὸς διάγνωσιν τῆς κυρίας διαφορᾶς.

'Ἐπρόκειτο περὶ ἐφέσεως ἀσκηθείσης κατ' ἀποφάσεως τοῦ δικαστοῦ Κέρρου, διστις ἡρηνῆθη νὰ ἔκδωσῃ προσωρινὴ διάταξιν παρεμποδίζουσαν τοὺς πλοιοκτήτας νὰ ἔξαγάγουν ἐξ 'Αγγλίας ἀσφαλιστικὴν ἀποζημίωσιν πλοίου καταδλήτεαν καὶ ὄφειλομένην ἐν 'Αγγλίᾳ. 'Ἄς ίδωμεν δύμως τὰ πραγματικὰ περιστατικά.

'Ἐνάγοντες ἡσαν διάφοροι κύριοι τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου «ΣΙΣΚΙΝΑ» ἀνήκοντος εἰς τοὺς ἐναγομένους. Τὸ φορτίον ἐφορτώθη εἰς τὴν Βάρειον 'Ιταλίαν πρὸς μεταφορὰν εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν. Τὸ φορτίον, ἀξίας 5.000.000 δολλαρίων περίπου ἀπέτελεῖτο ἀπὸ γενικὸν φορτίον ὡς π.χ. μαρμάρινο πλακάκια, κουβέρτες καὶ κουζίνες ἀφρίου.

Οἱ κύριοι τοῦ φορτίου καὶ ἐνάγοντες κατέβαλον τὸν ναῦλον τοῦ φορτίου εἰς τοὺς ναυλωτάς τοῦ πλοίου καὶ αἱ φορτωτικαὶ ἐφεροντὶς μνείαν εναῦλος προπληρωθείσει. 'Ἐν τούτοις, οἱ ναυλωταὶ τοῦ πλοίου δὲν ἐπλήρωσαν τὸν χρονονάύλον εἰς τοὺς πλοιοκτήτας καὶ ὅταν τὸ πλοίον ἔφθασεν εἰς τὴν Διάρυγα

τοῦ Σουέζ, οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἐπέτρεψαν εἰς τούτο νὰ προχωρήσῃ, ὅτι τοῖς κατεβάλλετο ὁ ναῦλος.

Μετά τινας ἔδημαδας διέταξαν τὸ πλοίον νὰ πλεύσῃ εἰς Κύπρον καὶ ἐκεῖ ἔξεφορτώθη τὸ φορτίον. 'Ἐκινησαν δικαστικὸν ἀγώνα ἐν Κύπρῳ καὶ κατέσχον τὸ φορτίον. (Εἰς τὰς φορτωτικὰς ὑπῆρχεν δρος ἀποκλειστικῆς δικαιοδοσίας τῶν ιταλικῶν δικαστηρίων ἐν Γενούῃ).

Τὸ ΣΙΣΚΙΝΑ ἀπέπλευσεν ἐκ Κύπρου καὶ μετὰ ἔξ ἔδημαδας ἔθυσθη. Οἱ πλοιοκτῆται προέβαλον ἀξίωσιν ἀποζημιώσεως τῶν παρὰ τῷ ναῦλον τοῦ πλοίου, τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ἀνερχομένης εἰς δολλάρια 750 χιλιάδας.

Οἱ πλοιοκτῆται, ἐν τῷ μεταξύ, συγκατετέθησαν νὰ ἀποδεσμευθῇ μέρος τοῦ φορτίου ἐκείνων ἐν τῷ ναῦλον τοῦ φορτίου οὗτοῦ οἱ διποίοι ἐπλήρωσαν περατικέως ναῦλον. Οἱ πλεῖστοι, δύμως, τῶν κυρίων τοῦ φορτίου ήρνήθησαν νὰ στέρουν εἰς τούτο καὶ ἡνώθησαν ἵνα σταρφούν κατὰ τὸν πλοιοκτητῶν.

'Ενδιεφέροντο κυρίως διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀποζημιώσιν τοῦ πλοίου, διπερ ἥτοι τὸ μόνον περιουσιακὸν στοιχεῖον τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας. 'Ἐκινησαν ἵνα παρεμποδίσουν τὴν ἔξ 'Αγγλίας ἔξαγωγὴν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, μελλούσης οὕτω νὰ ἐκφύγῃ τῆς δικαιοδοσίας τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων καὶ ἀπευθυνθεῖτες εἰς τὸ δικαστήριον, ἐξῆτησεν τὴν ἄδειαν νὰ κοινοποιήσουν ἔγωγεν εἰς τοὺς ἐναγομένους πλοιοκτήτας ἐκτὸς τῆς ἀγγλικῆς δικαστηριακῆς δικαιοδο-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) L^{td}

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

D U R B A N

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο S I A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

σίας, έν προκειμένω εἰς τὴν Ἑλλάδα. 'Η ἀγωγὴ ἐδίωκε καταδόλην ἀποζημιώσεως καὶ παρεμπόδισιν ἔξαγωγῆς παντὸς χρηματικοῦ στοιχείου τοῦ ἐνεργητικού ἐκ τῆς ἀγγλικῆς δικαιοδοσίας. 'Ο δικαστής Μοκάττα διέταξεν προσωρινῶς τὴν μῆτ ἔξαγωγὴν τοῦ ποσοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, ἀλλ' ἡ ἀπόφασις του ἀνεκλήθη ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ Κέρρα καὶ κατὰ τῆς ἀπόφασεως ταῦτης ἡσκήθη ἔφεσις.

'Ο λόρδος Ντέννιγκ (Εἰσιγητής) εἶπεν ὅτι προβάλλονται πρὸς ἐπίλυσιν σοθαρά δικονομικὰ θέματα. Οἱ ἐνάγοντες ἔδικασιον νὰ κινηθοῦν δικαστικὸν ἄγωνα ἐν Γενούῃ καὶ ἡ ἑκεὶ ἐπιτευχθεσμένη ἀπόφασις θὰ ἥτο ἀνευ σημασίας ἀφοῦ οἱ ἐναγόμενοι δὲν εἶχον περιουσιακὰ στοιχεῖα ἐν Ἰταλίᾳ. Τὸ αὐτὸ συμβαίνει καὶ μὲ τὴν Κύπρον. 'Η μόνη χώρα εἰς τὴν ὧδοιν ἦδηντο οἱ ἐνάγοντες νὰ κινηθοῦν ἐπωφελῶς, εἶναι ἡ Ἀγγλία. 'Ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν ἐδύθιζετο θὰ ἡ κατέσχον, ἀλλ' ἐπειδὴ ἐδύθισθη ἀποπειρῶνται νὰ «κατέσχουν» τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀποζημίωσιν.

Κατὰ τὰ δύο προηγμένα ἔτη τὰ δικαστήρια ἀνεκάλψαν ἔκ νέου τὴν διαδικασίαν τῆς ἀλλοδοτῆς κατασχέσεως, ἡ ὧδοι τώρα καλεῖται «προσωρινὴ διαταγὴ Μαρέβα» ἀπὸ τὸ ὄνομα τῆς ἑταίριας εἰς τὴν δίκην τῆς ὧδοιας ἐφορμόσθη ἐν ἑτεὶ 1975. Χρησιμοποιεῖται διὰ νὰ συνδράμει διαιτηστὴν ἐναντίον ὄφειλέου στοιχείου ἀγκαλεῖψε τὴν Ἀγγλίαν, ἔχει ὅμως περιουσιακά ἀντικείμενα ἐν Ἀγγλίᾳ. 'Ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη τὰ δικαστήρια ἐκδίδουν προσωρινὴν διαταγὴν παρεμποδίζουσαν τὴν ἐκφυγὴν τῶν περιουσιακῶν στοιχείων ἐκτὸς τῆς ἀγγλικῆς δικαστηρίας δικαιοδοσίας.

'Ο θεσμὸς ἐφορμόσθη ἐπανειλημμένως καὶ ἐπιτυχῶς. 'Ἄλλα μέχρι τοῦδε ἡ προσωρινὴ διαταγὴ παρείχετο δσάκις θὰ ἐπετρέπετο ὁ-

πωσοδήποτε νὰ κοινοποιηθῇ ἀγωγὴ ἐκτὸς τῆς ἀγγλικῆς δικαιοδοσίας καὶ τοῦτο εἰς ἄς περιπτώσεις ὃ ἐνάγων θὰ ἰδύνατο νὰ ἀποδείξῃ ἀξίωσιν τινα ὡς π.χ. ὄφειλὴν δημητουργηθείσαν ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας καὶ οὕτω θὰ ἐφηρμόσετο ὁ κανὼν 1 παρ. 1 τοῦ κανονισμοῦ 11 περὶ τῆς Διαδικασίας ἐνώπιον τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου, δοτὶς κανὼν ἐρρύθμιζε τὴν κοινοποίησιν ἀγωγῆς ἐκτὸς τῆς Ἀγγλίας.

Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ λόρδου Ντέννιγκ, οἱ ἐνάγοντες ὑπῆρχον εἰς τὸν Κανὼν τοῦτον, δοτὶς ὄριζε ὅτι συγχωρεῖται ἐπίδοσις ἐκτὸς τῆς Ἀγγλίας «... ἔαν ἐγειρομένης ἀγωγῆς ζητᾶται προσωρινὴ διαταγὴ παραγγέλουσα τὸν ἐναγόμενον νὰ πράξῃ ἢ νὰ παραλειψῃ τι ἐκτὸς τῆς δικαιοδοσίας (εἴτε ζητεῖται ἀποζημίωσις ἐκ τῆς παραβάσεως τῆς διαταγῆς εἴτε ὅχι).

'Η ζητουμένη προσωρινὴ διαταγὴ τῆς παρούσης δίκης ὑπάγεται εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν. Οἱ ἐναγόμενοι ισχυρίσθησαν ὅτι ἡ ἐν λόγῳ διάταξις ἐφαρμόζεται μόνον ἔαν ἡ προσωρινὴ διαταγὴ συνδέεται πρὸς ἀξιωσιν ἐξ ἀδικίας ἡ ἐκ συμβάσεως ρυθμιζομένης ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ Δικαίου.

'Ο λόρδος Ντέννιγκ εἶπεν ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι ὄρθον διότι θὰ καθίσταται τὴν διάταξιν ἀχρηστὸν, ἡ ἔννοια τῆς ὧδοιας εἶναι ὅτι καὶ διὸ τὰς περιπτώσεις ταῦτα εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκδικήθῃ προσωρινὴ διαταγὴ. Συνεχίζων ἔπειν, ὅτι ὑπάρχουν πολλαὶ περιπτώσεις εἰς τὰς ὧδοιας τὰ δικαστήρια ἔχορήγησαν προσωρινὴν διαταγὴν πρὸς προστασίαν περιουσιακῶν δικαιωμάτων ἡ ὑφισταμένης καταστάσεως τινὸς μέχρις οὗ τὰ δικαιωμάτα τῶν μερῶν καθορίσθων εἰς κεχωρισμένην δίκην.

Αὐτὸς ἀκριβῶς ἔξητείτο ἐν προκειμένῳ δηλαδὴ οἱ κύριοι τοῦ φορτίου ἐπεξήστουν νὰ παρεμποδίσουν τὴν ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν

τῶν διάθεσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, μέχρις οὐ τὰ ἀρμόδια Δικαστήρια ἀποφασίσουν ἐπὶ τῶν ἀξιώσεων, ἐν προκειμένῳ τὰ Δικαστήρια τῆς Γενούης καὶ πιθανῶς τῆς Κύπρου.

Εἶναι δικαιον καὶ ἔξυπηρετικὸν νὰ δύνανται οἱ ἐνάγοντες νὰ κατάσχουν τὰ χρήματα τὰ ὄποια ὑποκατεστάθησαν εἰς τὸ πλοῖον. Εἶναι ἀληθές, ὅτι συνήθως ὃ δανειστής δὲν δύναται νὰ κατάσχῃ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀποζημιώσιν καὶ τὸ Κοινοβούλιον εἰσήγαγε διά νόμοι δικαιώματα ὑποκαταστάσεως.

Εἰς τὴν παρούσαν ἀσυνήθη ὑπόθεσιν εἰς τὴν ὧδοιαν δὲν εἶναι πλέον δυνατὸν νὰ κατασχεθῇ τὸ πλοῖον, δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ μὴν ἀποβλέψουν εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀποζημιώσιν ἀντὶ τοῦ πλοίου.

'Ο λόρδος Ντέννιγκ ἐπίσης ὑπεγράμμισεν διότι τὸ Δικαστήριον ἔχει ὑποχρέωσιν νὰ ἐναρμονισθῇ πρὸς τὸ Δίκαιον τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς καὶ τὸ ἄρθρον 220 τῆς Συμβάσεως τῆς Ρώμης προβλέπει ὑποχρέωσιν νὰ διασφαλισθῇ ἀμοιβαία ἀναγνώρισις τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων καὶ τοῦτο εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἔχει τὴν ἔννοιαν ὅτι πρέπει νὰ ἔξασφαλισθῶν τὰ περιουσιακά στοιχεῖα μέχρις οὗ κριθῶσιν αἱ ἀξιώσεις ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν η τῶν ιταλικῶν Δικαστηρίων. Εἶναι συνεπῶς ἀξιώσις δικαιοσύνης καὶ πρέπει νὰ διατηρηθῇ η προσωρινὴ διαταγὴ μέχρις οὐ ἀποφασίσουν τὰ ιταλικὰ Δικαστήρια.

'Ἐλέγχῃ ὅτι τοιαύτη ἐρμηνεία τοῦ ἀνωτέρω κανόνος ισούται πρὸς νομοθέτησιν τὴν ὧδοιαν δὲν δικαιοῦται νὰ κάμῃ τὸ Δικαστήριον. 'Ἄλλα τοῦτο θὰ εἰχειν ὡς συνέπειαν ὅτι θὰ ἐπετρέπετο εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ ἔξασφαλισθῶσιν μετὰ τῶν χρημάτων τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἔγκειται εἰς τὴν -

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

Όργανισμός ίδρυθείς ύπο σημαινόντων

Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 10.500
έκατομμυρίων δολλαρίων.**

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) η 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.**

ξουσίαν τῶν Δικαστῶν νὰ καθορίζουν τοὺς κανόνας καὶ τὴν πρακτικὴν τῆς διαδικασίας ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων, διὰ δὲ τοὺς διστακτικούς δὲ λόρδος Ντένιγκ ἀνεφέρθη εἰς τοὺς στίχους τοῦ ποιητοῦ Γουλλιάμ Κούπερ, ὁ δόποιος ἔγραψε «εσεῖς φοισμένοι ἄγιοι λάβετε νέον θάρρος. Τὰ σύνεφα ποὺ τόσον φοβεῖσθε περιέχουν πολλήν φιλευστραχνίαν καὶ θὰ διαλυθοῦν εἰς εὐλογίας ὑπεράνω τῶν κεφαλῶν σας». Συνεχίζων ὁ λόρδος Ντένιγκ εἶπεν, διὰ ἀντί «ἄγιοι ἀνεγγνώσωμεν «Δικασταῖ» καὶ ἀντί «εφιλευστραχνίας» ἀναγνώσωμεν «Δικαιοισύνη» θὰ εὑρωμεν τὸν ὄρθον δρόμον διὰ τὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ δικαίου.

Πρὸς τὴν κρίσιν τοῦ λόρδου Ντένιγκ καὶ δὲ ἔφετης Λάτον, ἐμειοψήσισ δὲ ὁ ἔφετης Μπρίτζ, ὁ δόποιος μάλιστα σχολιάζει τοὺς στίχους τοὺς δόποιους ἀνέφερεν δὲ λόρδος Ντένιγκ εἶπεν διὰ πιθανῶν τὰ σύνεφα νὰ συγκεντρώνται ἀνά τῶν Δικαστηρίων, ἀλλὰ τὸ Δικαστήριον δὲν εἶναι οὔτε μαία οὔτε δροχοποίος.

Παρατηρήσεις Ν. Χ.:

Δημοσιεύομεν ἀνωτέρω ἀπόφασιν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ἐφετείου ἡ δόποια μολονότι ἀσχολεῖται μὲ δικονομικὸν θέμα, ἐμφανίζει ἐνδιαφέρον διότι ἀσχολεῖται μὲ δεσμευσιν ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως πλοίου. Ὅπωραμιζεται ἡ υπὸ τοῦ δικαστοῦ Ντένιγκ ἀναφορὰ εἰς τὸν Ἀγγλον ποιητὴν Κούπερ (1731 - 1800) καὶ ἡ ὁξεῖα ἐπὶ τούτου παρατήρησις τοῦ μειοψήσαντος δικαστοῦ. Παρόμοιον τι εἶναι ἀδιανόητον εἰς Χώρας ὡς ἡ ἴδική μας, ἔνθα ἡ σοδαρότης εἶναι ἀρρητκῶς συνδεδεμένη πρὸς τὴν κατήφειαν. Ἐν τούτοις, οὐδεὶς δύναται νὰ μεριμθῇ τὴν Ἀγγλικὴν Δικαιοισύνην ἐπὶ ἐλλείψει σοδαρότητος.

Γ. I. K.

• Ἀπολύμανσις τοῦ φορτίου διακούντος τοῦ χρόνου ἐπισταλίων.— Ἀμφισβήτησις ἐὰν πρόκειται περὶ περιόδου ἔξαιρουμενῆς τῶν ἐπισταλίων.— Ἀσαφῆς διατύπωσις τοῦ σχετικοῦ ὄρου τοῦ ναυλοσυμφώνου.— Ἀποφις ὅτι ἡ περίοδος τῆς ἀπολύμανσεως δὲν ἔξαιρεται, βάσει τοῦ κανόνος «ἄπαξ ἐν ἐπισταλίαις ἔσοει ἐν ἐπισταλίαις».

«Ἡ διένεξις ἐφ' ἡς ἡ δημοσιευμένη ἐν συ-

νεχείᾳ ἀπόφασις εἶχεν ὡς ἀφορμὴν ὅρον τοῦ ναυλοσυμφώνου δῖστις προέδελεπεν δῖτι κατὰ τὴν ἔκφρωσιν, οἱ ναυλωταὶ ἡ οἱ παραληπταὶ, ἔχουν τὸ δικαιώματα ἀνὰ πάντα χρόνου νὰ ἀπολυμάνουν δαπάναις αὐτῶν τὰ κύτη τοῦ πλοίου ἡ καὶ τὸ φορτίον καὶ δῖτι ὁ οὕτως ἀναλιστικόν χρόνος δὲν θὰ ὑπολογίζεται, τοῦ πλοιάρχου ἔχοντος τὴν ὑποχρέωσιν νὰ συμπράξῃ μετὰ τῶν ναυλωτῶν ἡ παραληπτῶν ἵνα ἡ ἀπολύμανσις ἐνεργηθῇ ἐν πάσῃ ταχύτητι.

Τὸ πλοίον «ΔΙΑΣ» ἐφόρτωσε 27.700 τόνους στίου κατ' Αὔγουστον 1973 εἰς Φιλαδέλφειαν πρὸς μεταφορὰν εἰς Χαϊκάκη τῆς Κίνας. Τὸ πλοίον ἥγκυροδόλησεν εἰς τὴν ράδαν τοῦ Χαϊκάκη καὶ κατέστη «εκαπατπλεύσαν» πλοίον καὶ ὁ χρόνος σταλίων ἡρξτο τρέχων τὴν 13.00 ώραν τῆς 4 Οκτωβρίου. Προσθέτειον ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ δῖτι ἡ ἔκφρωσις θὰ ἐνηργεῖται κατὰ μέσον όρου 1.500 ἀγγιλικῶν τόννων κατὰ καιρού ἐπιτρέποντος ἐργάσιμον ἡμέραν τῶν 24 συνεχῶν ώρων καὶ συνεφωνήθη ὅτι ὁ παρεχόμενος χρόνος σταλίων ήτο 18 ἡμέρων 11 ώρων καὶ 12 λεπτῶν. Ὁ χρόνος τῶν σταλίων ἔξεπνευσε τὴν 00.12 ώραν τῆς 26 Οκτωβρίου, τοῦ πλοίου εἰσέπιτι ἀναμένοντος εἰς τὴν ράδαν. Μεταξὺ τῆς 9 καὶ τῆς 25 Νοεμβρίου, οἱ παραληπταὶ δι' οὓς ὡς συνεφωνήθη ἡμέρηντο σονούσια, προέδεσαν εἰς ἀπολύμανσιν τοῦ φορτίου, τοῦ πλοίου εἰσέπιτι ἀναμένοντος εἰς τὴν ράδαν. Τὸ πλοίον τελικῶς παρέβαλεν τὴν 6 Δεκεμβρίου καὶ ἐπεράτωσε τὴν ἔκφρωσιν τὴν 10 Δεκεμβρίου. Οι πλοιοκτῆται ἥγιωσαν ἐπισταλίων 45 ἡμέρων 3 ώρων καὶ 38 λεπτῶν, ἀνερχομένας εἰς δολλάρια 338.635,42. Οἱ ναυλωταὶ προέβαλον δῖτι δὲν ὑπερχεοῦντο εἰς ἐπισταλίας διὰ χρονικὸν διάστημα 16 ἡμέρων καὶ 6 ώρων, ἀναλωθὲν εἰς ἀπολύμανσιν καὶ ἐπομένως τὸ ὄφειλόμενον ποσὸν ἐπισταλίων ἀνήρχετο μόνον εἰς δολλάρια 216.760,42.

Οἱ ναυλωταὶ ισχυρίσθησαν δῖτι ὁ όρος 15 τοῦ ναυλοσυμφώνου ἡτο σαφῆς καὶ ἀναμφίβολος καὶ ἀνήρει τὸν παραδοσιακὸν κανόνα «ἄπαξ ἐν ἐπισταλίαις ἔσοει ἐν ἐπισταλίαις». Οἱ πλοιοκτῆται ισχυρίσθησαν δῖτι ἐφ' δοσον οἱ ναυλωταὶ εἶχον παραβῆ τὴν σύμβασιν μετά τὴν ἐπνοήν τοῦ χρόνου σταλίων, ἡ περὶ ἀπολύμανσεως ρήτρα ἡτο ἀνενεργός καὶ δὲν ἡδύνατο ν' ἀναστείλῃ τὸν χρόνον ἐπισταλίων διακρούσης τῆς ἀπολύμανσεως.

Τὸ ζήτημα παρεπέμφθη εἰς διαιτήσιαν καὶ διαιτητῆς κ. Σάμμερακιλ ἔκρινεν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, παρεπέμψεν δῖμως τὸ νομικὸν

ζήτημα εἰς τὸ Δικαστήριον.

Κατὰ πρῶτον βαθμόν, ὁ δικαστής Μοκάττα ἔκρινεν δῖτι τὸ δίκαιον εἶναι σταφῶς ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως ὅτι ἔκαν ὁ χρόνος τῶν σταλίων ἐκπνεύση ἀκάρπως, οἱ ναυλωταὶ τελοῦν ἐν παραβάσει τῆς συμβάσεως. 'Αφ' ἡ γίνη ὑπέρβασις τοῦ χρόνου τῶν σταλίων, οἱ ναυλωταὶ παρεβόλησαν τὴν σύμβασιν καὶ τούτο εἶναι δῖτι διάστημα τοῦ παλαιού ρήτρου καθ' ὃ ἀφ' ἡ τὸ πλοίον εἰσέλθη εἰς κοντρασταλίων, ἔξιρέσιμοι τυχὸν περίοδοι δὲν λειτουργοῦν κοντρασταλίων, ἔκτον ἡ σχετικὴ ἀντίθετος ρήτρα εἶναι σταφῶς διατυπωμένη ὥστε νὰ ἔχῃ τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο.

Εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν τὸ ζήτημα συνεκεντρούσειν τὸ ζήτημα εἰς τὸ ἔκφρωσις διατύπωσις τοῦ δροῦ 15 τοῦ ναυλοσυμφώνου ἡτο ἐπαρκῶς σαφῆς ίνα ἀπαλλάξῃ τοὺς ναυλωταὶς ἀπὸ τοῦ νὰ καταβάλουν ἡμεροτικῶν 7.500 δολλαρίων διακρούσης τῆς περιόδου τῆς ἀπολύμανσεως ἀπὸ 9 ἔως 25 Νοεμβρίου.

Οἱ ναυλωταὶ ἔστηριζοντο ἐπὶ τῆς φραστικῆς διατύπωσεως «αὐτὸς πάντα χρόνος ἀνέκυψεν δῖμως θέμα ἐπὶ τῆς ἐννοίας τῶν λέξεων «καὶ δῖτι ὁ οὕτως ἀναλιστικόν χρόνος δὲν θὰ ὑπολογίζεται». Ο δικαστής Μοκάττα ἔκρινεν δῖτι αἱ λέξεις αὐταὶ προσεφέροντο πρὸς ἐφαρμογὴν περιστερόπερ εἰς τὸν χρόνον τῶν σταλίων παρὰ εἰς τὸν χρόνον τῶν ἐπισταλίων. Ο εἰς τὴν ἀπολύμανσιν ἀναλωθεῖς χρόνος συνεφωνήθη νὰ μὴ ὑπολογίζεται εἰς χρονικὴν περιόδον τῶν σταλίων καὶ ἡ τοιαύτη ἀληθῆς ἐννοία τοῦ δροῦ δὲν ἀναιρεῖται ἐκ τῆς ἐκφράσεως «ἀνά πάντα χρόνον» ἐὰν ἐρμηνευθῇ αὐτῇ «ἀνά πάντα παραχωριζέντα χρόνον».

Ἐκρινεν ἐπίσης δῖτι αἱ τελευταῖαι 7 λέξεις τῆς πρῶτης περιόδου τοῦ δροῦ 15 (μὴ ὑπολογισμός τοῦ χρόνου ἀπολύμανσεως) ἡσαν ἀμφιβόλους ἐννοίας καὶ δὲν συνιότων προσταίσιαν τῶν ναυλωτῶν, ὡς πρὸς τὴν ὑπερχεώσιν τῶν νὰ πληρώσουν ἐπισταλίας μετὰ τὴν ἐκπνοή τοῦ συμφωνηθέντος χρόνου σταλίων.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ Μοκάττα, οἱ ναυλωταὶ ὑπερχεοῦντο εἰς καταβόλην ἐπισταλίων καὶ κατὰ τὸν χρόνον τῆς διενεργείας τῆς ἀπολύμανσεως τοῦ φορτίου.

Σ. μ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: «Ἡ ἀνωτέρω δημοσιευμένη ἀπόφασις ἀνετράπη ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου, ὅπερ κατὰ πλειοψηφίαν ἔχηνεγκεν ἀντίθετον κρίσιν. Τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου θὰ δημοσιεύσωμεν εἰς τὸ προσεχές τεύχος τοῦ περιοδικοῦ.

CONTRACTING SALE & PURCHASE DEMOLITION CHARTERING

marbrokers s.a. PANAMA

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

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΕΚΤΑΣΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Δι' αποφάσεως τού Πρωτοδικείου Πειραιώς καθορίζεται ή έκτασις ισχύος τών συλλογικών συμβάσεων, κατά τό σκεπτικόν της όποιας αύταις έφαρμόζονται έπι έλληνικών πληρωμάτων και όταν υπηρετούν έπι πλοίων υπό ξένας σημαίας, όλλα όχι και έπι πληρωμάτων όλλοδαπτών υπηρετούντων έπι πλοίων υπό ξένας σημαίας.

Έφαρμογήν έχουν αἱ ἔλληνικαι συλλογικαιὶ συμβάσεις έπι πλοίων υπό ξένας σημαίας, υπό τοὺς δρους τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος καὶ εἰς περίπτωσιν ἀμοιβαιότητος.

Κατὰ ταῦτα, ἔλληνικὴ συλλογικὴ σύμβασις δὲν έφαρμόζεται έπι συμβάσεως ναυτολογήσεως Ἰνδῶν ὑπηρετούντων έπι πλοίους υπὸ κυπριακὴν σημαίαν, ἀνήκοντος εἰς κυπριακὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριαν καὶ ἔχοντος "Ἐλληνα πλοιάρχον καὶ ἀξιωματικούς, συναφθεῖσα δὲ η σύμβασις ἐνταῦθα. Πρὸς τοῦτο, δὲν έχει ἔφαρμογήν ἡ συλλογικὴ σύμβασις οὔτε καὶ ἀν η κυπριακὴ σημαία θεωρηθῆ ὡς σημαία εὐκολίας, οὔτε καὶ ἀν τὸ πλοίον ὡς ἔλληνόκτητον ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει συμφωνία περὶ ἀμοιβαιάς ισχύος τῆς νομοθεσίας ἐκάστης χώρας, μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Ἰνδίων.

Ειδικότερον η σύμβασις τῶν ὡς ἄνω ναυτικῶν κατηρτίσθη ἐν Πειραιεῖ εἰς τὴν ἀγγλικὴν γλώσσαν μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ ἑκπροσώπου τῆς ἑταίριας, οἱ όποιοι προσελήφθησαν ὡς καθαριστῆς ὁ πρῶτος καὶ ὡς δοηθός θαλαμηπόλου ὁ δεύτερος, ἔργασθέντες έπι 18 μῆνας, ὅτε καὶ ἀπελύθησαν εἰς Πειραιά ἐνθα είχον προσληφθῆ.

Μετὰ τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως οἱ ἄνωτέρω ὄλλοδαπτοὶ ναυτικοὶ ἥγειραν ἀγωγὴν εἰς τὸ ἐν Πειραιεῖ δικαστήριον αἰτοῦντες τὴν διαφορὰν μεταξὺ τῶν συμφωνηθέντων καὶ καταβληθέντων εἰς αὐτοὺς μισθῶν καὶ τῶν ἀντιστοίχων μισθῶν τῶν προβλεπομένων

ὑπὸ τῆς οἰκείας ἑλληνικῆς συμβάσεως.

Ἐπὶ τοῦ αἰτήματος τῶν ὡς ἄνω ναυτικῶν, τὸ δικαστήριον ὅπερεάνθη ὅτι ἐπὶ τῶν πληρωμάτων τῶν υπὸ ξένην σημαίαν πλοίων δὲν ἔχουν ἔφαρμογήν αἱ διατάξεις τῶν ἔλληνικῶν συλλογικῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἔργαστος, διότι αὐταὶ ρυθμίζουν τὰς σχέσεις μόνον τῶν πληρωμάτων τῶν ἔλληνικῶν πλοίων, ἐκτὸς ἐκαὶ οἱ συμβαλλόμενοι δι' εἰδικῆς συμφωνίας ὑπήχθησαν εἰς αὐτάς, γεγονός τὸ όποιον δὲν εἶχε λαβεῖ χώραν ἐν προκειμένῳ. Πέραν τούτου, καὶ ἀν ἀκόμη ἡ κυπριακὴ σημαία εἶναι σημαία εὐκολίας τὸ δὲ πλοίον ἔλληνόκτητον, καὶ πάλι δὲν ἔχει ἔφαρμογήν ἡ ἔλληνικὴ συλλογικὴ σύμβασις, καθ' ὅσον δὲν ὑφίσταται ἀμοιβαιότης ισχύος τῶν ἔκατερων νομοθεσιῶν Ἰνδίας καὶ Ἐλλάδος.

Τέλος, οὐδαιρόθεν προέκυψεν ὅτι ἡ ἑταίρια ἐλέγχεται υπὸ "Ελλήνων, ὅτι ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα ἡσαν "Ελλήνες.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἐπειδὴ ἡ πλοιοκτήτρια ἑταίρια ἐδρεύει εἰς Κύπρον, τὸ πλοίον φέρει κυπριακὴν σημαίαν, οἱ αἰτοῦντες τυχάνουν ὄλλοδαπτοί, αἱ συμβάσεις ναυτολογήσεως διετυπώθησαν εἰς τὴν ἀγγλικὴν γλώσσαν, τὸ δικαστήριον κρίνει ὅτι τὸ ἔλληνικὸν δίκαιον δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς τὸ ἀρμόδιον ἐξ ὅλων τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΕΝΑΝΤΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν εἰς τὴν ναυτεργατικὴν διαδικασίαν, ὑπάγονται καὶ αἱ ἀδικήματος διαφορὰὶ αἱ όποιαι ἔχουν σχέσην πρὸς τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ἡ πρὸς ἀδικαιολόγητον πλουτισμόν.

Κατὰ ταῦτα ὑφίσταται εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου διὰ πᾶν πταισμα ἔναντι τοῦ πλοιοκτήτου - ἔργοδότου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 40 τοῦ ΚΙΝΔΑ καὶ 652 τοῦ Α.Κ.

Ἡ συγκεκριμένη περίπτωσις περὶ τῆς όποιας ἡ σχετικὴ ἀπόφασις ἀφορᾷ εἰς παράδασιν ρητῆς ἐντολῆς πλοιοκτητῶν υπὸ πλοιάρχου, περὶ ἀγορᾶς καὶ ὄχι μισθώσεως φορτοεκφορτωτικῶν μέσων. Ἔπισης ὑφίσταται παράδασις διὰ τὴν μὴ ληψιν προσηκόντων μετρων φυλάξεως, συνεπείᾳ τῆς όποιας παραδείφεως ἔλασθε χώραν κλοπὴ ἔφοδιν ἐκ πρωραίας ἀποθήκης τοῦ πλοίου. Βεβαίως, ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου κατὰ κρίσιν τοῦ δικαστηρίου δὲν ἀναιρεῖται ἐκ τῆς μετὰ τὴν κλοπὴν εἰδοποίησεως παρ' αὐτοῦ τῶν τοπικῶν ἀστυνομικῶν ἀρχῶν καὶ συνεπείᾳ τούτου ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν πλοιοκτητῶν.



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

'Εξ έτέρου, τὸ ποσοστὸν τῆς φορολογίας τῶν ἐκτόκτων ἀμοιῶν τῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν. ἀνέρχεται εἰς 6.1%. Ή παρακράτησις ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐκ τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ἀξιωματικοῦ μικροτέρου ποσοστοῦ συνεπάγεται ὑποχρέωσιν, κατὰ κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, τοῦ πλοιάρχου, εἰς καταδόλην τοῦ ὑπολοίπου.

MISOS

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΜΙΣΘΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου Αθηνῶν ή ἀποζημιώσις ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ ὑπολογίζεται ἐπὶ τοῦ πράγματι καταβαλλομένου μισθοῦ, καὶ ὅχι ἐπὶ τοῦ τυχὸν μικροτέρου νομίμου. Κατὰ ταῦτα, παραπίτης τοῦ ναυτικοῦ ἐκ τῆς ὡς ὅντος ἀποζημιώσεως τῆς ὑπολογιζομένης ἐπὶ τοῦ πράγματι καταβαλλομένου μισθοῦ εἶναι ἄκυρος. Ἐπίσης ἄκυρος εἶναι καὶ ἡ συμφωνία η διαλαμβανομένη εἰς τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν τοῦ ναυτικοῦ περὶ ὑπολογισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως ἀπολύσεως ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ ὅχι ἐπὶ τοῦ καταβαλλομένου μεγαλύτερου μισθοῦ. Εἰδικότερον, τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως ἀναφέρεται εἰς τὰ ἄρθρα 72, 75, 76, 77 τοῦ ΚΙΝΔ ἐπὶ τῶν ὁποίων τὸ ἄρθρο 72 ὅριζει ὅτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως δύναται κατὰ πάντα χρόνον νὰ λυθῇ διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μὴ ὑποχρεουμένου νὰ τηρήσῃ προθεσμίαν καταγγελίας.

'Εξ ἄλλου η (γ) παράγραφος τοῦ ἄρθρου 75 ἐπιτάσσει ὅτι «εἰς τὴν περίπτωσιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 72, ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται εἰς ἀποζημιώσιν, ἐκτὸς ἔαν ή καταγγελία δικαιολογήται ἐκ παραπτώματος αὐτού». Α'κόμη η διάταξης τοῦ ἄρθρου 76 καθορίζει τὸ ύψος τῆς ἀποζημιώσεως τῆς καταβαλλομένης εἰς τὸν ἄνευ πταίσματος ἀπολυμένον ναυτικόν.

Οὕτω κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων σαφῶς συνάγεται, ὅτι ἡ περὶ τῆς ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ ἀποζημιώσις, ὑπολογίζεται ὥστε τοῦ συμπεφωνημένου ἡ καταβαλλομένου μισθοῦ καὶ ὅχι δάσει τοῦ τυχὸν ἐλάσσονος τοιούτου νομίμου. Κατὰ ταῦτα, ἡ ἐκ τῆς ἐν λόγῳ ἀποζημιώσεως παραπίτης εἶναι ἄκυρος κατὰ τὸ ἄρθρο 3 καὶ 174 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος, καθ' ὅσον αἱ προσανφερεῖσαι διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔ εἶναι δημοσίας τάξεως ὡς ἀποβλέπουσαι εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῶν ἀναγκαίων μετὰ τὴν ἀπόλυσιν τοῦ ναυτικοῦ δαπανῶν συντηρήσεως του.

Ἐπὶ τῆς συγκεκριμένης περιπτώσεως ἀπεδείχθη ὅτι ὁ ναυτικὸς περὶ τοῦ ὁποίου ἡ ἐτίδικος διαφορὰ ἐναυτολογήθη ὡς Β' μηχανικὸς ἐπὶ πλοίου τῆς ἀντιδίκου ἐταίριας καὶ ἀπελύθη ἀνευ πταίσματος αὐτού, μετὰ ἔξαμηνον, διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, εἰς λιμένα τῆς Β. Εὐρώπης.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ὁ ἐνάγων ναυτικὸς ἐδικαιοῦτο ἀποζημιώσεως ἐπὶ τῇ ἀπόλυσει του, ἵσης πρὸς τὸν συμπεφωνημένον καὶ καταβαλλόμενον μισθὸν ἐνὸς μηνός.

ATYXHMA

ΑΤΥΧΗΜΑ ΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΝΑΥΑΓΙΟΥ — ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Αθηνῶν ἐθωρήθη ὡς ἀτύχημα ναυτικῆς ἐργασίας, θάνατος ναυτικοῦ ἐπισυμβάς κατὰ τὴν διάρκειαν ναυαγίου πλοίου ὑφειλόμενον εἰς ὑπαιτιότητα τοῦ πλοιάρχου.

'Εκριθή ὅτι ἡ δύνισης τοῦ πλοίου ὠφείλετο εἰς ὑπαιτιότητα τοῦ πλοιάρχου, λόγω μὴ τηρήσεως τῶν ναυτικῶν κανόνων καὶ τῶν ὅρων ἀσφαλείας, ητοι τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 223, 224, 245 καὶ 249 τοῦ ΚΙΝΔ, τῶν διατάξεων τοῦ ἀπό 1-10)4)54 Β.Δ. «περὶ συνέθεσης τῶν πληρωμάτων φορητῶν πλοίων ἀπό 500 ἔως 4.500 τόννων d.w. καὶ τῶν διατάξεων τοῦ κεφ. V τῆς ἀπό 10)6)48 Διεθνούς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ».

Εἰδικότερον τὸ ναυαγίου ὠφείλετο εἰς τὴν κακὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου, εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πλοῦ παρὰ τὴν Ἑλλειψιν δυνατότητος ἀσφαλοῦς πλεύσεως, εἰς τὴν μὴ προσδεσιν ἡ ἀκινητοποίησιν τῆς δλαβείστης κουποστῆς, εἰς τὴν μὴ προσάρξιν τοῦ πλοίου, παρὰ τὴν ἐπικινδυνούσας ἀξέσην τῆς κλίσεώς του, εἰς τὴν μὴ ἔγκαιρον προετοιμασίαν καὶ ἀποδέσμευσιν, ὡς καὶ καλὴν χρησιμοποίησιν τῶν σωσιβίων λέμβων, τὸν μὴ ἔγκαιρον καὶ τὴν κατὰ τὸν νόμον ἐπιβαλλομένην σειρῶν ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου, πρότον ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Τέλος οὐσιώδῶς συνετέλεσεν ἡ ἐλλιπής σύνθεσις κατὰ ἔνα ἀξιωματικὸν καταστρώματος καὶ ἡ μὴ ἔγκαιρος ἐκπομπὴ τοῦ σήματος κινδύνου SOS.

Τὸ δικαστήριον ἐδέχθη ὅτι τὰ ὡς ὅντα πραγματικὰ περιστατικὰ ὑπῆρχαν αἵτια τοῦ ναυαγίου τοῦ ὁποίου ἀποτέλεσμα ὑπῆρξεν ὁ ἐνταῦθα θάνατος τοῦ συζύγου καὶ πατρὸς τῶν ἐναγόντων.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, ἐφ' ὅσον ἡ παραδόσις τῶν διατάξεων τούτων είχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὸν θάνατον τοῦ παθόντος, δύνανται οἱ δικαιούμενοι, σύνγονος καὶ τέκνου, νὰ ἔγειρουν ἀγώγην πρὸς διατροφὴν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ κοινοῦ δικαίου καὶ νὰ ζητήσουν συμφώνων πρὸς τὸ ἄρθρο 84 τοῦ ΚΙΝΔ, 297, 346 καὶ 928 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος, ἀποζημίωσιν.

Οὕτω, ἐγένετο δεκτὸν ὅτι ὁ θάνατος τοῦ ναυτικοῦ ὑφείλεται εἰς τὸ ναυαγίον καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀποτελεῖ ναυτικὸν ἐργατικὸν ἀτύ-

χημα. 'Η εύθυνη τοῦ ὑπαίτιου πλοιάρχου καὶ πλοιοκτήτην πρὸς ἀποζημίωσιν, τῆς συζύγου καὶ τῶν ἀνήλικων τέκνων τοῦ θανόντος προκύπτει ἐκ τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ Νόμου 551.

'Η ἀποζημίωσις ὑπελογίσθη διὰ τὴν στέρησιν τῆς διατροφῆς τῆς συζύγου ἐπὶ 30 ἑπτα (πιθανὸς χρόνος ζωῆς τοῦ θανόντος ἡλικίας 36 ἑταῖρον) καὶ τῶν ἀνηλίκων τέκνων ἥσως τῆς ἐνηλικιώσεως των. Τέλος ή καταδόλη τῆς ἀποζημίωσεως ἀπεφασίσθη εἰς μηνιαίας δόσεις καὶ ὅχι ἐφ' ἄπαξ.

ΈΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΑΦΕΣ BRAVO στά Λιμάνια όλου τοῦ κόσμου

Κατάλογος τῶν SHIPCHANDLERS πελατῶν μας ποὺ διατηροῦν στόκο Έλληνικοῦ καφὲ τράνιτο για τὰ έλληνικά πλοῖα σ' όλα τὰ μεγάλα λιμάνια τοῦ κόσμου σὲ τιμές διεθνοῦς συναγωνισμοῦ.

HOLLAND

Rotterdam

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

BELGIUM

Antwerp

De Coster and Auwerkerken
Hermes Shipstores
Titan Supply Co.

ENGLAND

Immingham

E. E. Sharp and Sons Ltd.

Hull

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

Liverpool

E. E. Sharp and Sons

London

Rachovides Bross and Co

GREECE

Piraeus

Antoniades Atlas S.A.
Astir Transit Ltd.

C. Anagnostou Ltd.

Hardy Transit stores

Michael Pagonis

Piraeus Harbour

Mavricos Imports S.A.

N. Cambanis' Sons

Sfaktiria, Pylos

ITALY

Brindisi

Antonio Martino S.A.

Ravenna

Montanari S.R.L.

Naples

Montanari S.R.L.

Venice

Provveditoria Marittima

Bruno Sonino

Civitavecchia

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

Genova

Provveditoria Marittima

"San Giacomo" S.p.A.

Montanari S.p.A.

Scoccimaro and Co. S.R.L

Livorno

Montanari S.R.L.

HONG - KONG

Hong - Kong

Asian Shipchandlers Co.

East Asian Products

Corporation

JAPAN

Yokohama

Susucci and Co. Ltd. Shipstores

KOBE

KOBE SENPAKU

SHOKUHIN LTD

Nagoya

John Motoyoshi Co. Ltd.

WEST GERMANY

Hamburg

Friedrich Saenger

Zerssen & Co.

A. E. Dutton & Co. GmbH

Sea Supplies (Baikousis & Co.)

Bremen

Hellenic Shipstores Bremen

B. Fotou and I. Karagiannides

SINGAPORE

Dawood and Co. (Pte) Ltd.

All Ships Supply N. Trading Co.

Eng Nan Chong (Private) Ltd.

DENMARK

Copenhagen

H. S. Hansen's Succr.

BAHRAIN

Bahrain Marine Supply Co.

FRANCE

Dunkerque

M. & R. Dekytpotter and Sons

Sete

E.A.F.M.

Marseilles

Cofrapex

Société des anciens ets Lydriksen

CANADA

Montreal

Clipper Ship Supply Ltd.

SOUTH AFRICA

Capetown

Norden Marine Suppliers (PTY) Ltd.

Faros and Co. (PTY) Ltd

Durban

Hermes Ship Chandlers (PTY) Ltd.

BIOMΗXANIA KAΦΕΔΩΝ



SKOT-THE-THOMPSON

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΤΑ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ»

Ένα σύνολον 216 σκαφών, 10 περίπου έκατ. τόνων d.w. έπεισκευάσθησαν κατά τὸ παρελθόν έτος εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα» τοῦ Σκαραμαγκά, τὰ δόπια διαθέουσαν τρεῖς πλωτάς δεξαμενάς χωρητικότητος ἀπὸ 22.000 μέχρι 30.000 τόν. d.w. καὶ μίαν μόνιμον δεξαμενή τῶν 250.000 τόν. d.w. Ή μεγάλη δεξαμενή τῶν 500.000 τόν. d.w. (550 μ. X 75 μ. X 9.5 μ.) εὐρίσκεται εἰς προκεχωρημένον στάδιον κατασκευῆς καὶ ανάμενεται νὰ περατωθῇ τὸν προσεχῆ Αὔγουστον.

Μία λίαν ένδιαφέρουσα μετασκευή ἔγενετο εἰς ἓνα διπλέλικον πλοῖον ρό - ρό, τὸ δόπιον ἡτο ἀρχικῶς κατεσκευασμένον μὲ πρυμναίαν θύραν ἀνοίγουσαν πρὸς τὰ ἄνω μὲ ύδραυλικὸν σύστημα καὶ διεθετεῖ χαλυβδίνην γέφυραν 6 X 6 μ., χειρίζομένη διὰ συρματοσχοινίων.

Ή πρόσθασις τῶν όχημάτων εἰς τὸ ἄνω κατάστρωμα ἡτο δυνατὴ μόνον μέσῳ κινητῆς γεφύρας ἡράς, στηρίζομένη εἰς τὴν πρυμναίαν θύραν, ἥτις ἐστρίζετο ἐπὶ στροφίγγων εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ ἄνω καταστρώματος σχηματίζουσα ἐγκοπήν σχήματος Ο εἰς τὸ ἄνω κατάστρωμα.

Κατὰ τὴν μετασκευὴν ἔξηρμόσθησαν ἡ πρυμναία θύρα καὶ ἡ γέφυρα προσθέσας τῶν όχημάτων, τὸ ἑσωτερικὸν «παραπέπτο» πέριξ τῆς ἐγκοπῆς εἰς τὸ ἄνω κατάστρωμα καὶ μέρος τοῦ προστατευτικοῦ καταστρώματος. Νέον κατάστρωμα κατεσκευάσθη εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἐγκοπῆς σχήματος Ο καὶ τὰ ἀδύνατα σημεῖα τοῦ καταστρώματος ἐνισχύθησαν. Έδημιουργήθησαν, ἐπίσης, ὑπόδοχαι διὰ κοντέινερς ἡ φορτηγά αὐτοκίνητα.

Ένα ἄνοιγμα διαστάσεων 18.3 X 3.66 μ. ἔγενετο εἰς τὸ κατάστρωμα διὰ νὰ τοποθετηθῇ ύδραυλικὸς ἀνελκυστήρ 40 τόνων. Έτοποθετήθη, ἐπίσης, νέα πρυμναία θυρογέφυρα 12 ἐπὶ 6.2 μ., ύδραυλικῶς χειρίζομένη, ἐπὶ τῆς δόπιας κινούνται φορτηγά βάρους μέχρι 40 τόνων. Αὕτη εἶναι τῶν ἐργοστασίων Ναδίρες Κάρυκο Γκῆρα.

Κατὰ τὴν μετασκευὴν οἱ πλοιοκτῆται ἔκριναν σκόπιμον τὴν μεταποτὴν τῆς μηχανῆς, ὡστε νὰ καταναλίσῃ «έχει φιούελ». Τὸ ναυπηγεῖον ἔγκατεσθησε νέας ἀντλίας παροχῆς πετρελαίου (booster pump), μονάδας ρυθμίσεως ρευστότητος τῶν καυσίμων, ἡλεκτρικούς προθερμαντήρας, φίλτρα, νέον λέβητα καυστερίων καὶ διὰ τὰ συναφῆ ἔξαρτήματα.

* * *

Εἰς ἓνα τάκερ τῶν 275.000 τόν. d.w. (τὸ μεγαλύτερον ἐπισκευασθὲν εἰς Σκαραμαγκά) εὐρεῖται ἐπισκευαὶ καὶ μετασκευαὶ ἀτελέσθησαν, ἵνα μετατραποῦν τὰ ἱαπωνικά

ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος εἰς τρόπον ὡστε νὰ εἶναι κατάλληλα δι'. Εύρωπαιοις ναυτικούς. Καινουργὲς σύστημα ὀδρανοῦς ὀστρίου ἐποθετήθη εἰς τὸν χρόνον ρεκόρ τῶν 100 περίπου ἡμερών ἀπὸ τὴν ήμέραν τῆς ἐντολῆς ἀναθέσεως τῆς ἐργασίας καὶ τῆς παραγγελίας τῶν μηχανημάτων καὶ ἐγκατεστάθησαν διάφοροι ἄλλαι συσκευαί.

Εἰς ἓνα στροβιλοκίνητον τάκερ τῶν 216.000 τόν. d.w. ἀντικατεστάθησαν ὁ προθερμαντήρος ἀερίων καὶ οἱ αὐλοί προθερμάνσεως τοῦ λέβητος καὶ προσετέθησαν νέοι αὐλοὶ ὑπερθερμάνσεως. Διενηργήθησαν, ἐπίσης, ἐκτεταμένα ἐπισκευαὶ περιλαμβάνουσαι τὴν ἐγκατάστασιν δύο βραστήρων Γκρίσκου, Ράσσελ καὶ ἓνα συμπτειστού Νάσ.

Ἐπὶ ἑτέρου δεξαμενοπλοίου τῶν 98.135 τόν. d.w., ὁ θάλαμος σαρώσεως καὶ τὰ ἄκρα τῶν χιτωνίων τῶν κυλίνδρων μηχανῆς B & W, τύπου 984BT2VF-1800, ἐπεισκευάσθησαν ἐπὶ τόπου. Ή δὴ ἐργασία, περιλαμβανομένων ἐπισκευῶν μικροτέρας ἐκτάσεως, ἐπερατώθησαν ἐντὸς 30 ἡμερῶν.

Τὸν Μάϊον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἡ ἱαπωνικὴ ἐταιρία Σάνκο ἐξήγησε προσφορᾶς δι' εὐρείας ἐπισκευάς εἰς τὸ πυθμένα ἐνὸς τάκερ τῶν 90.000 τόν. d.w., τὸ δόπιον εἰχε προσαράξει κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας πλησίου τῆς Λισσαβώνος. Τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα» ἐπελέγησαν μεταξὺ ὅλων τῶν μετεχόντων εἰς τὸν διαγωνισμὸν ναυπηγείων διότι προσέφερον ταχύτερον χρόνον παραδόσεως καὶ καλυτέρας τιμάς.

Τὸ σκάφος ἐδεξαμενίσθη τὴν 26ην Μαΐου

πρὸς ἐπιθεώρησιν τῶν ἐκτεταμένων ζημιῶν τοῦ πυθμένος, ἀπὸ τὴν θολοειδῆ πρῷαν μέχρι τὴν Νο. 4 δεξιά δεξαμενὴν φορτίου. Εἴηλθε τῆς δεξαμενῆς τὴν ἐπομένην ἡμέραν καὶ ἀμέσως ἤρχισεν ἡ προκατασκευὴ τῶν πρὸς ἀντικατάστασιν τημάτων εἰς τὸ ἔλασματουργεῖον τοῦ ναυπηγείου. Τὴν 4ην Ιουνίου τὸ πλοῖον εἰσῆλθεν ἐν νέου εἰς τὴν δεθαμενὴν 250.000 τόνων καὶ τὰ κατεστραμμένα μέρη — σύνολον 1.360 τόνων χάλυβος — ἀπεκόπησαν, ἐνῷ εἰς τὴν θεσιν τῶν ἐποθετούντο τὰ νέα τημάτα βάρους ἀπὸ 16 μέχρι 110 τόνων. Αἱ ἐργασίαι εἰντὸς τῆς δεξαμενῆς ἐπερατώθησαν ἐντὸς 47 ἐργασίων ἡμερῶν καὶ, μετὰ ἀπὸ ἐπιτυχεῖς δοκιμάς τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 1ην Σεπτεμβρίου.

ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ ΣΥΡΟΥ

Ἡ ἐπισκευαστικὴ βάσις τοῦ Νεωρίου θεωρεῖται ἡ καλύτερον ἔξωπλισμένη μονάς ἐπισκευῆς πλοίων μέσης χωρητικότητος εἰς τὴν Ἐλλάδα. Διέθετε δύο πλωτάς δεξαμενάς ἀνυψωτικῆς ικανότητος 9.000 καὶ 25.000 τόνων ἀντιστοίχως, ὡς καὶ ἐπισκευαστικά προβλήτας συνολικού μήκους 1.340 μ., ἔχυπτρετομένας ἀπὸ γερανούς τῶν 40 καὶ 25 τόνων. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος προσεκτήθη, ἐπίσης, πλωτὸς γερανός τῶν 200 τόνων.

Ἀναλαμβάνει τὸ ναυπηγεῖον ἐπισκευάς μηχανῶν παντὸς τύπου καὶ ἄλλου εἴδους ἐξειδικευμένας ἐργασίας εἰς τὰς δόπιας περιλαμβάνουσαι καὶ ἡ ἀμμοδολή. Διαθέτει μονίμους ὄμάδας δυτῶν, χημικῶν-μηχανικῶν, μονάδα καθαρισμοῦ δεξαμενῶν μὲ ἀπορροφητική ικανότητα 3.000 τόν. καταλοίπων πετρελαίου ὡριαίως, ὡς καὶ διάφορα ἐργαστήρια εἰς τὰ δόπια περιλαμβάνεται καὶ χυτήριον.

ΕΠΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΡΟ-ΡΟ

ΘΑ ΕΚΤΟΠΙΣΟΥΝ ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΤΑ ΠΛΟΙΑ KONTE'NERP;

Ἐνῷ κατὰ τὰ τελευταῖα τρία ἐπὶ παρατηρεῖται μία σταθερὴ τάσις κατασκευῆς μεγαλυτέρων ρό - ρό, ὑποστηρίζεται ἡ ἀποψίς ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀπασχολοῦνται συμπληρωματικῶς εἰς τὰς ἡδη ὑπάρχουσας γραμμάς κοντέινερς, κυρίως μεταξὺ τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν. Ή ἐπενδύσις εἰς τὰ μεγαλύτερα πλοῖα ἀποτελεῖ σαφῆ ἔνδειξιν τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὸ σύστημα ρό - ρό, τὸ δόπιον θεωρεῖται ἀποδοτικώτερον εἰς περιοχάς, σπου δὲν ὑπάρχουν ἐπαρκεῖς προβλήτες καὶ μέσα φορτοεκφορτώσεως.

Τελευταῖς, ἐκφράζεται ἡ γνώμη ὅτι εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, σταν

οἱ κυριώτεροι λιμένες ἔξοπλισθοῦν πλήρως μὲ σύγχρονα μέσα φορτοεκφορτώσεως, ἡ ὄρθοδοξος διακίνησις φορτίων θὰ ἀναζωογνωθῇ, εἰς βάρος τῶν πλοίων ρό - ρό. Ή ἀνάπτυξις καὶ ἡ ἐπιδιώκηση περιλαμβάνουσαι καὶ ἡ ἀμμοδολή. Διαθέτει μονίμους ὄμάδας δυτῶν, χημικῶν-μηχανικῶν, μονάδα καθαρισμοῦ δεξαμενῶν μὲ ἀπορροφητική ικανότητα 3.000 τόν. καταλοίπων πετρελαίου ὡριαίως, ὡς καὶ διάφορα ἐργαστήρια εἰς τὰ δόπια περιλαμβάνεται καὶ χυτήριον.

Δὲν ἀποκλείεται νὰ παριστάμεθα ἡδη μάρτυρες μιᾶς νέας ἐξελίξεως εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἥτις ἐν καιρῷ

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

JAMES SMYRNILOUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYPNIOUDI" BALTIMORE

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Θά έπεκταθή είς όλοκληρον τὸν κόσμον. Χαρακτηριστική, έπι τού προκειμένου, είναι νά ανεστις με τὴν ὅποιαν τὰ πλοῖα ρό - ρό τῆς Βορείου θαλάσσης προστριμόθησαν εἰς τὰς μεταφοράς τῆς Μέσης Ανατολής, ανευ έμφανών δυσχερειῶν τεχνικῆς φύσεως.

Περίπου 90% τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων ρό - ρό μεταφέρουν καὶ ἐπιβάτας καὶ γενικῶς ἀναμένεται ὅτι πρέπει νά συμμορφοῦνται με τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ΣΟΛΑΣ 1960. Ἐν τούτοις, ἀρκετά ἔξ αὐτῶν ἀπασχολοῦνται εἰς ἔγχωρίους γραμμάς καὶ ἐνδεχομένως δὲν ἀνταποκρίνονται πλήρως εἰς τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Τοῦτο δέον νὰ ληφθῇ σοβαρώς ὑπ' ὄψιν, δεδομένου ὅτι εἰς περίπτωσιν πωλήσεως ἐνὸς ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν δὲν ἀποκλείεται ὁ ἀγοραστής νὰ δεληστὴ νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ σκάφος εἰς διεθνεῖς μεταφοράς φορτίων καὶ ἐπιβατῶν.

Τὴν 21ην καὶ 22αν λήξαντος μηνὸς ἔλατε χώραν εἰς Λονδίνον ἡ διάσκεψις «ρό - ρό '77», κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὥποιας συνεζητήθησαν διάφορα θέματα ἀφορῶντα εἰς τὸ νέον σύστημα μεταφορᾶς φορτίων. Μεταξὺ ἀλλών, ἐπεδίχθησαν τὰ σχέδια τῶν μεγαλυτέρων εἰς τὸν κόσμον πλοίων ρό - ρό ἐν ὑπηρεσίᾳ —«Σήσπηντ 'Αράμπιτσ» καὶ «Σήσπηντ 'Ασια», ἀτινα ἐναυπηγήθησαν εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Καβασάκας διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρίας «Σ. Η. Σ. Π. Η. Ν. Φ. Ε. Ρ. Ο. Σ.».

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΡΟ - ΡΟ

Ο παγκόσμιος στόλος πλοίων ρόλλ/δύν - ρόλλ/όφφι συγκροτεῖται, σύμφωνα με τὸν νέον ὄδηγὸν ρό - ρό τῆς «Γουέστινφορμ», ἐκ 1.843 σκαφῶν, 6.025.680 τόν. γκρός. Ἡ 'Ιαπωνία κατέχει τὴν πρώτην θέσιν μὲ 306 πλοῖα, 1.134.556 τόν. γκρός. Ἀξιοσημείωτον, πάντως, είναι τὸ γεγονός ὅτι εἰς τὰς πρώτας δέκα χώρας τοῦ κόσμου περιλαμβάνονται ἐπτά τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, μεταξὺ τῶν ὥποιων καὶ ἡ Ἑλλάς. Συγκεκριμένως, ὁ στόλος ρό - ρό τῶν δέκα χωρῶν αὐτῶν ἔχει ὡς κάτωθι:

Χώρα	πλοῖα	τόν. γκρός
'Ιαπωνία	306	1.134.556
Μεγ. Βρεταννία	215	606.220
Νορβηγία	206	357.981
'Ιταλία	105	342.385
Σουηδία	83	422.609
Δανία	82	267.855
Γαλλία	74	282.009
ΕΛΛΑΣ	69	242.641
Καναδάς	65	233.325
'Ην. Πολιτείαι	56	451.686

Ἡ ταχεῖα ἀνάπτυξις τῆς τεχνολογίας τῶν ρό - ρό καὶ ἡ αὔξησις τοῦ μεγέθους τῶν μοναδοποιημένων φορτίων, καθὼς οἱ πλοιοκτήται ἀντιλαμβάνονται τὴν οἰκονομίαν ἐκ τῆς διακινήσεως μεγαλυτέρων μονάδων, εἶχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν διάθεσιν πρὸς πώλησιν ἀκετῶν πλοίων ρό - ρό, τὰ ὥποια διατηροῦνται εἰς ἀρίστην κατάστασιν. Υπολογίζεται ὅτι μόνον εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Βορείου Εὐρώπης περὶ τὰ 50 πλοῖα ρό - ρό προσφέρονται πρὸς πώλησιν. Περισσότερα σούτερ - φέρρους εἰς τὴν Βαλτικὴν θὰ ἐπιποτίσουν πρόσθετον τονιάς ποιότητος. Οι ἀγορασταὶ προέρχονται κυρίως ἀπὸ τὴν Μεσόγειον, ἀλλὰ ἀρκετά σκάφη καταλήγουν καὶ εἰς χείρας ἐφοπλιστῶν τῆς 'Απω Ανατολῆς καὶ ἀναπτυσσομένων χωρῶν. Ἡ τάσις αὐτὴ ἀναμένεται νὰ διατηρηθῇ εἰς τὸ μέλλον καὶ τὰ εὐέλικτα αὐτὰ σκάφη νὰ πωληθοῦν ἀρκετάς φοράς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ζωῆς των. Αἱ τιμαί, πάντως, κυμαίνονται εἰς διάφορα ἐπίπεδα, ὑψηλοτέρας δὲ ἐπιπτυχάνουν τὰ ἀμιγῶς φορτηγά ρό - ρό, ἐναντὶ τῶν μικτῶν φορτηγῶν / ἐπιβατηγῶν.

NTHZEAL ANTI ATMOΣΤΡΟΒΙΛΩΝ

Ἀντικατάστασιν τῆς μηχανῆς ὅλων τῶν ιαπωνικῶν πλοίων, τὰ ὥποια κινοῦνται δι' ἀτμοστροβίλων, προτείνει ἡ 'Εινωσις 'Ιαπωνῶν Ναυπηγῶν ὡς μέτρον κατὰ τῆς κρίσεως εἰς τὰ ἔγχωρια ναυπηγεία. Ἡ 'Εινωσις μελετᾷ ἥδη τὰ οἰκονομικὰ μέτρα ἀπό την θὰ καταστήσουν δυνατή τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος, διατηροῦσα παραλίγη τὰς ἑταφάς της με τοὺς 'Ιάπωνας πλοιοκτήτας καὶ τὸ ὑπουργεῖον Μεταφορῶν. Προφανῶς, ἡ Διεύθυνσις Ναυτιλίας τοῦ ὑπουργείου κατέστησεν ἥδη σαφές, ὅτι προτίθεται νὰ ὑποστηρίξῃ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἀτμοστροβίλων διὰ δηζελομηχανῶν καὶ θὰ κατασάλη πάσαν προσπάθειαν πρὸς ἔξασφαλισιν τοῦ ἀπαιτουμένου προϋπολογισμοῦ.

Ἡ 'Εινωσις Ναυπηγῶν ισχυρίζεται διτὶ ὑπάρχουν σήμερον περὶ τὰ 400 - 500 πλοῖα ὑπὸ ιαπωνικὴν σημαίαν τὰ ὥποια κινοῦνται δι' ἀτμοστροβίλων καὶ ἔτον αἱ μηχαναὶ τῶν ἀντικατασταθῶν μὲ μηχανᾶς ἐστοπερικῆς καύσεως, τὸ κόστος τῶν καυσίμων θὰ μειωθῇ εἰς τὸ ημισυ περίπου. Συνεπώς τὸ πρόγραμμα εύνοει καὶ τοὺς ναυπηγούς καὶ τοὺς πλοιοκτήτας. Δι' ἓνα σκάφος τὸ διόπιον καταναλίσκει 100 τόνους καυσίμων ήμερησίων, λέγουν οἱ ναυπηγοί, ή κατανάλωσις θὰ μειωθῇ εἰς 45 τόνους ήμερησίων ἐὰν ἔξοπλισθῇ μὲ μηχανὴν τηῆζελ. Μὲ ὑπολογιζομένην τιμὴν 80 δολ., κατὰ τόνουν καυσίμου, ἡ ἔξασφαλιζομένη οἰκονομία θὰ ἀνέλθῃ εἰς ἔξ περιπτώσεων ἐκατομάρα —δύο ἡμένα σκάφη— καὶ ὡς δάσις διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ θὰ χρησιμοποιηθοῦν τὰ κελύφων δύο μικρῶν πλοίων - κοντέινερς. Ἀναμένεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸν προσεχῆ 'Ιανουάριον.

Τὸ σκάφος θὰ διατηρήσῃ τὴν μεταφορὴν ικανότητα τῶν δύο πλοίων τὰ ὥποια τὰς ἀποτελεῖσαν τὸν κορμὸν του καὶ ἐπιπροσθέτως θὰ ἔχῃ τὴν δυνατότητα νὰ διέλθῃ μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, μὲ διλίκον μῆκος 265 ποδῶν, πλάτος 105 ποδῶν καὶ d.w. 2.750 τόνων.

Οι πρόεδρος τῆς 'Ενωσεως 'Ιαπωνών Ναυπηγῶν, κ. Χισάσι Σύντο, ἀναγνωρίζει διτὶ πρέπει νὰ μελετηθῇ ἔνας νέος τρόπος χρηματοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, ἀλλὰ προτείνει ὅπως η Τράπεζα 'Αναπτύξεως ἐπεκτείνῃ τὰς δανειοδοτήσεις εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ὡς συμβαίνει εἰς περιπτώσεις μετασκευῆς πλοίων. Ἀλλὰ ἡ συγκεκριμένη «Φόρμουλα» θὰ προκύψῃ κατόπιν συζητήσεων μεταξὺ τῶν ἀρμόδιων κυβερνητικῶν παραγόντων, τῆς Τραπέζης καὶ τῶν πλοιοκτήτων.

Ὦς ἀνεκοίνωσεν ἀργότερον ὁ προτομένος τῆς Διεύθυνσεως Ναυτιλίας τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, κ. Μουνέτο Σασίκι, τὸ σχέδιον αὐτὸν καὶ ἄλλα προτεινόμενα μέτρα θὰ ὑποβληθοῦν πρὸς ἔκχρισιν τοῦ περιλήφθουν εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ οἰκου. Ετούτης 1978. Προσθέτεσσε δὲ διτὶ οἱ πλοιοκτήται θὰ ἐνθαρρύνονται νὰ συμμετάσχουν εἰς τὸ πρόγραμμα ἀντικαταστάσεως.

* * *

Ίαπωνες κατασκευασταὶ ναυτικῶν μηχανῶν

νήσελ ἐπεσκέφθησαν προσφάτως τοὺς ὑπευθύνους ἐφοπλιστικού διμίου τῆς Νοτίου Κορέας διὰ νὰ ἀποτρέψουν τὸν ἐλύφη διάτηση διὰ την παραγγελθεῖν εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Κορέας ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος ναυπηγήσεων. Φαίνεται δὲ ὅτι ἀπέτυχον τὸν σκοπού των καὶ τὸ σκάφος θὰ κατασκευασθῇ μικρότερον (18.000 τόν. γκρός) μὲ μηχανὴν τηῆζελ.

Ἄπο τὴν ἀλλήν πλευράν, 'Ιάπωνες κατασκευασταὶ ἀτμοστροβίλων σπεύδουν νὰ ἔσασφαλίσουν τὴν προμήθειαν τῆς μηχανῆς ἐπέρου πλοίου - κοντέινερ τῶν 25.000 τόνων γκρός παραγγελθεῖντος, ἐπίσης, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Κορεατικοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος ναυπηγήσεων.

ΤΟ ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΒΑΡΕΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Εἰς ναυπηγεία τῆς Δυτικῆς Γερμανίας πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ συντόμως η κατασκευὴ τοῦ ισχυροτέρου πλοίου τοῦ κόσμου σκάφους βαρέων φορτίων, τὸ ὥποιον θὰ ἔφοδισθῇ μὲ πορτώτηρα 1.200 τόνων.

Θό εἰναι τύπου «καταμαρά» —δύο ἡμένα σκάφη— καὶ ὡς δάσις διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ θὰ χρησιμοποιηθοῦν τὰ κελύφων δύο μικρῶν πλοίων - κοντέινερς. Ἀναμένεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸν προσεχῆ 'Ιανουάριον.

Τὸ σκάφος θὰ διατηρήσῃ τὴν μεταφορὴν ικανότητα τῶν δύο πλοίων τὰ ὥποια τὰς ἀποτελεῖσαν τὸν κορμὸν του καὶ ἐπιπροσθέτως θὰ διέλθῃ μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, μὲ διλίκον μῆκος 265 ποδῶν, πλάτος 105 ποδῶν καὶ d.w. 2.750 τόνων.

Οι Δασοὶ πλοιοκτήται τοῦ —ή έταιρία «Μπλάσεμπτζεργκ Χέβου Λίρτ»— σκοπεύουν νὰ χρησιμοποιηθοῦν τὸ σκάφος διὰ τὴν ἔξυπηρτεστον πλωτῶν ἔξεδρῶν γεωτρήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως πετρελαίου καὶ τὴν μεταφορὰν ἀλλών βαρέων φορτίων.

Τὸ διπλοῦν σκάφος θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ικανότητα 250 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν, μέσω δὲ πρυμναίσας μυρογεφύρας θὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ὡς ρό - ρό.

Κατὰ τοὺς πλοιοκτήτας, τὸ ισχυρότερον ἐν ὑπηρεσίᾳ σήμερον σκάφος βαρέων φορτίων εἶναι τὸ γαλλικὸν «'Ιντερναδί I», τὸ ὥποιον διαθέτει φορτωτήρα τῶν 700 τόνων. Τὸ σκάφος αὐτὸν ἀνήκει εἰς τοὺς ίδιους Δασοὺς πλοιοκτήτας, ἀλλ' ἐπωλήθη ἀργότερον εἰς γαλλικήν ἐπαρτίαν, ἡ διοίσι κατὰ τὸ ημίσου ἐλέγχεται ἀπὸ τοὺς πωλητάς.

Τὸ νέον σκάφος θὰ εἴναι πλάτος 110ν πλοίον βαρέων φορτίων τοῦ διμίου Μπλάσεμπτζεργκ, πέραν τοῦ κατὰ τὸ ημίσου ἐλεγχομένου «'Ιντερναδί I».

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN VASILIOS FOTOU IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"H MONI ELLINIKI FIRMA EIS BREMHN"

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

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

TELPHONES: 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

ραι τών άλλων Εύρωπαίων κατασκευαστών, μέ μόνην εύθημοτέραν χώραν εις τὸν κόσμον ἵσως τὴν Ἰαπωνίαν.

Κατά τὸ παρελθόν ἔτος, τὰ ἔσοδα τῆς βιομηχανίας Τσεγκέλου ανήλθον εἰς 7 δισεκ. (ζότους (1,2 δισεκ. λίραι Ἀγγλίας μὲ τὴν ισοτιμίαν τοῦ τουριστικοῦ συναλλάγματος) προβλέπεται δὲ αὔξησις 8 - 10% διὰ τὸ τρέχον ἔτος.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ Ο ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Αἱ πρόσφατοι δηλώσεις τοῦ κ. "Ιγκόρ" Α-
βερίν εἰς "Οσλο, περὶ τῆς θέσεως τῆς Σο-
βιετικῆς Ναυτιλίας, κρίνονται ἀπὸ τοὺς Δυ-
τικοὺς παραπρητάς ὡς παραπλανητι-
καὶ καὶ ἀνακριθεῖσι.

Διὰ νὰ ὑποστηρίξῃ τὰς ἀπόφεις του, ὁ
ἀνώτατος ἀξιωματούχος τοῦ ρωσικοῦ "Υ-
πουργείου" Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀναφέρεται
εἰς συγκεντρωτικοὺς ἀριθμοὺς τῶν ρωσικῶν
μεταφορῶν. «Ἄλλα, — ἐπισημαίνει δυτικὸς
ναυτιλιακὸς παράγων — τὸ πλεῖστον τῶν ρω-
σικῶν μεταφορῶν ἀναφέρεται εἰς χύδην φο-
τία, τὰ ὅποια μεταφέρουν οἱ Ρώσοι ἀποκλει-
στικῶς ἐπὶ ίδικῶν τῶν σκαφῶν».

«Ἐνῷ κατ' οὐσίαν ἔχουν Ἐλλειψιν μπάλικ
κάρρερες, ἔξακολουθούν νὰ κατασκευάζουν
πλοῖα γενικού φορτίου τὰ ὅποια ἀπασχολούν
εἰς τακτικὰ γραμμάτα, διευρύνοντες τὴν συμ-
μετοχήν των εἰς τὰς μεταφοράς μεταξὺ τρί-
των χωρῶν. Τὰ πλοῖα αὐτὰ δὲν χρειάζονται
εἰς τὰς ρωσικὰς μεταφοράς».

Ο σοβιετικὸς στόλος σκαφῶν γενικοῦ φο-
ρτίου εἶναι ὁ δεύτερος εἰς τὸν κόσμον καὶ κα-
τὰ 40% μεγαλύτερος τοῦ ἀντιστοιχοῦ στόλοῦ
τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἢ τῶν Ἡνωμένων
Πολιτειῶν. "Ἐναντὶ τοῦ ισχυρισμοῦ
τοῦ "Αβερίν, διὰ ὁ ρωσικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀντιπροσωπεύει τὸ 3.8% τοῦ παγκο-
σμίου στόλου, ἀντιτάσσουν οἱ δυτικοὶ διὰ
οὗτος ἔκφραζόμενος εἴτε εἰς τόνους γκρός

εἴτε εἰς d.w. κυμαίνεται μεταξὺ 8 καὶ 10%.

Χαρακτηρίζουν, ἐν συνεχείᾳ, ὑποκρι-
τικὴν τὴν ἐπίθεσιν τοῦ κ. "Αβερίν κατά
τῶν σηματών εὐκολίας, καθ' ἣν στιγμὴν περὶ
τὰ 100 σοβιετικὰ σκάφη καλύπτονται ὑπὸ
τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

"Ἐνας ἄλλος τρόπος ἀθορύβου διευρύνε-
ως τοῦ σοβιετικοῦ στόλου συνίσταται εἰς τὴν
χρονοναύλων σκαφῶν «μπέαρ μπόσου» μὲ
ὅψιψι ἀγόρας τῶν μετά τρία ἔτη. Ἡ μέθο-
δος αὐτὴ ἔτεθη διὰ πρώτην φορὰν εἰς ἐ-
φαρμογὴν τὸ 1973, μόνον δὲ ἐντὸς τοῦ 1976
προσεκτήθησαν τοιουτορόπως περὶ τὰ 30
σκάφη. Περὶ αὐτοῦ οὐδὲν ἀνέφερεν ὁ κ.
"Αβερίν.

Συμφώνως πρὸς τὰς δηλώσεις τοῦ Ρώσου
ἀξιωματούχου, 11 ποντοπόρα πλοῖα-κοντέ-
νερς καὶ ρό-ρό θὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύ-
ναμιν τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κα-
τὰ τὸ τρέχον ἔτος — ἀρκετὰ διὰ νὰ ἀνταρέ-
ψουν τὴν υφισταμένην ισορροπίαν εἰς ὅπτω
«Κόνφερανς» τακτικῶν γραμμάτων. Καὶ
βεβαίως, τὰ πλοῖα αὐτὰ δὲν χρειάζονται διὰ
τὰς ρωσικὰς μεταφοράς τακτικῶν γραμμάτων,
αἱ ὅποιαι ἀντιστοιχούν μόλις εἰς τὸ ἐν πέ-
πτων τὴν ἡ διλιγότερον τοῦ συνόλου τῶν ἑθνικῶν
τῶν μεταφορῶν.

Μέχρι τὸ 1980 θὰ ἔχουν περὶ τὰ 37 πον-
τοπόρα ρό-ρό καὶ πλοῖα-κοντένερς, τὰ δι-
ποῖα δύνανται νὰ κλονίσουν τὸν λειτουργίαν
13 «Κόνφερανς». Ἐπιπροσθέτω, οἱ Πολωνοί
θὰ ἔχουν ἀπόκτησης ἔτερα 20 τούλαχι-
στον μεγάλα σκάφη τῶν ἀνωτέρω τύπων,
μέχρι τὸ 1980, τὰ διποῖα ἐὰν οἱ Ρώσοι δώ-
σουν ἐντολὴν νὰ δεχθοῦν χαμηλοτέρους ναύ-
λους η ἀναγκασθούν νὰ πράξουν αὐτό.

Τονίζεται περαιτέρω, διὰ δὲν εἶναι ἀναγ-
καῖον διὰ τὴν Μόσχαν νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὰς
«Κόνφερανς» διὰ νὰ ἀνατρέψῃ τὴν δομὴν
τῶν ναύλων εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάτα. "Αρ-
κεῖ ἐνας ἀπόπλους μηνιαίως μὲ μειωμένους
ναύλους διὰ νὰ ἀπαιτήσουν οἱ φορτωταὶ χα-
μηλοτέρους ναύλους καὶ ἀπὸ τὰς «Κόνφε-
ρανς».

Οἱ δυτικοὶ ἐπισημαίνουν, ἐπίσης, μίαν ἀλ-

λην ἀντίφασιν εἰς τὰς δηλώσεις τοῦ κ. "Α-
βερίν, ὅστις ἀνέφερεν ὅτι ἡ Ρωσία δὲν σκο-
πεύει νὰ κατασκευάσῃ μεγάλα πλοῖα-κοντέ-
νερς τῶν 2.500 ἐμπορευματοκιβωτίων. Ἐν
τούτοις, εἰς μελέτην Ρώσου εἰδικοῦ ὑπὸ τὸν
τίτλον «Συστήματα Μεταφορῶν διὰ Κοντέ-
νερς» ἀναφέρεται ἡ συγκεκριμένη πρόθεσις
καυπηγήσεως ἐνὸς πλοίου χωρητικότητος 2.
500 κοντένερς, ταχύτητος 36 μιλών.

Οι παραποτάται προειδοποιούν τοὺς φορ-
τωτὰς νὰ μὴ δελεάζωνται ὑπὸ τὰς ρωσικὰς
προτάσεις. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρουν τὸ
παράδειγμα τῶν φορτών γιούτης τῆς Ταύ-
λανθῆς, ὅπου οἱ Ρώσοι παρεισέφρουσαν εἰς
τὰς μεταφοράς, πρὸ τριετίας περίπου, προσ-
φέροντας μειωμένους ναύλους — εὐθὺς ὡς ἔξε-
τόπισαν τὰ πλοῖα τῶν δυτικῶν χωρῶν οἱ σο-
βιετικοὶ ὑψώνται καὶ πάλιν τοὺς ναύλους.

Αἱ ἐπιπτώσεις τοῦ ἀντιοκονομικοῦ ρωσι-
κοῦ ἀνταγωνισμοῦ δὲν είναι ἀμέσως αἰσθηταί,
τονίζεται. Τὰ πλοῖα συνεχίζουν τὰς μεταφο-
ράς εἰς τὰς περιοχὰς ὅπου ὑπάρχει ὁ ἀθέ-
μιτος ἀνταγωνισμός, ἀλλὰ ὅταν ἐλθῇ ὁ και-
ρός νὰ ἀντικατασταθούν μὲ νεότευκτα διαπι-
στῶνται διὰ αὐτὸν εἶναι ἀσύμφορον καὶ ὡς
ἀποτέλεσμα, ἐγκαταλείπεται ἡ γραμμή.

ΤΟΥΡΚΙΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥΡΚΙΑΣ - ΛΙΒΥΗΣ

Συμφωνία διὰ τὴν σύστασιν δύο κοινῆς
διαχειρίσεως ἑταῖρων ὑπεγράφῃ προσφάτως
μεταξὺ Λιβύης καὶ Τουρκίας. "Η πρώτη, μὲ
κεφάλαια 40 ἑκατ., δολλαρίων, θὰ διασχει-
ζεται πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν μὲ ἔδραν τὴν
Κωνσταντινούπολιν, ἐνώ ἡ δευτέρα, μὲ τὸ αὐ-
τὸ κεφάλαιον, θὰ είναι καυπηγοεπισκευαστι-
κή ἐπιχείρησης μὲ ἔδραν τὴν Τρίπολιν καὶ θὰ
κατασκευάσῃ πλοῖα μέχρις 7.500 τόν. d.w.
Διὰ καυπηγήσεις μεγαλυτέρων σκαφῶν προ-
φανῶς θὰ χρησιμοποιηθούν τὰ Τουρκικά ναυ-
πηγεῖα.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Συνεχίζεται η άγοραστική δραστηριότης.- Διογκούνται η “Τράμπ” Ναυτιλία

ΣΚΑΦΗ 4.750, ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ 51.983.499

Έπιλαμβανόμεθα τής καθιερωμένης στατιστικής άγοραστης της δυνάμεως τής Ναυτιλίας μας κατά το α' έξάμηνον του 1977. Κύριον χαρακτηριστικόν : Ή σχεδόν όπολυτος στραφή του έλληνικού έφοπλισμού πρός το έλληνικόν γηστόγιον. Τα πλοία υπό τάς σημαίας εύκολικές δαίνουν μειούμενα, τα πλοία υπό τήν Κυανόλευκον σταθερώς αύξανονται.

Εις 210 σκάφη, 2.652.588 τόν. γκρός άνερχεται ή κατά το υπό άγοραστης έξάμηνον αύξησης τού υπό τήν έλληνικήν σημαίαν τονάλ, ένω μείωσις σημειώνεται εις τὸν άριθμον και τήν χωρητικότητα τῶν πλοίων έλληνικῶν συμφερόντων υπό τάς γωνίες σημαίας εύκολιας.

Άξιοσημείωτον τὸ γεγονός : Ή κάτω τῶν 10 έτῶν ήλικια τοῦ στόλου μας δυημέραι: δελτιούται. Εις 28.844.528 τόν. γκρός (τὰ 55.49%) διὰ το α' έξάμηνον τοῦ 1977, ξεναγει τοῦ 51.97% (25.836.768 τόν. γκρός) τοῦ α' έξαμηνού τοῦ 1976 άνήρχετο ή έλληνικής έμπορικής στόλος. Πλοία ποιοτικῶς άνωτερα άγοράζονται. Πλοία πάμπολλα γκυπηγούνται.

Η πρίσις, ή υπό μακρού συνεχίζομένη, δὲν άνεκοψε τήν άγοραστηκήν δριμήν τῶν έφοπλιστῶν μας. Εύχη νὰ ίδουν τὰς προδόλεψεις τῶν εὐδουμιλενάς.

Διατηρούμεν τήν προέχουσαν θέσιν μας μεταξύ τοῦ παγκοσμίου Έμπορικού Ναυτικοῦ (σκάφη 4.750 τόν. γκρός 51.983.499). Άφαιρούντες υπό τήν λιθεριανήν (τήν δάνειον σημαίαν) και τὰς άλλας σημαίας εύκολιας τήν έλληνικότητον χωρητικότητα, καταλαμβάνουμεν τήν πρώτην θέσιν υπό πρόφεως τονάλ μεταξύ δλων τῶν γκυπηγούντων χωρών τοῦ Κόσμου.

Καὶ εἰς τήν συνεχίζομένην μὲν άμειώτον ρυθμὸν αύξησιν τοῦ έλληνικήτου τονάλ, μίαν ήρχισε πλέον σκαφῶς νὰ σημειώνεται: έπικινδυνος καθυστέρησις: Λείπει: τὸ έπαρκες γκυπηγούντον δυναμικόν. Αἱ τάξεις τοῦ έπαυσαν νὰ πυκνούνται. Καὶ οἷ: μόνον τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ἀλλὰ και αὐτῶν τῶν έπιτελείων πλοίων, τῶν άξιωματικῶν ή ἔλλειψις είγαι: πλέον καταφανής.

Καὶ τὸ νεώτερον έλληνικόν θαῦμα τυγχάνει πλέον τῆς παγκοσμίου άγοραστης εσωτερικής. Πολλά, δεσπάσις, ήρηποροῦν και πρέπει γὰ γίγουν διὰ τήν πλήρη υ ποδο μην τοῦ τόσον παραγωγικοῦ υπέρ τῆς Γενετείρας ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας. Καθυστερημένοι εἰς τοὺς παραγωγικοὺς κλάδους, τοὺς συμψεις μὲ τὸ πλοίον. Τακτικαὶ γραμμαῖ, έπικεναί, γκυπηγούσις, περιορισμὸς τῶν άτυχημάτων, άσφαλίσεις, έπαρκεια προσωπικοῦ, ποσοτικὴ και ποιοτικὴ.

Τὸ άνάγκη μέτρων άποφασιστικῶν προέχει. "Εργον πρωτόδουλον τῶν έφοπλιστῶν αἱ έπιμοροὶ πρός τὸ Κράτος υποδείξεις διὰ τήν έπιλυσιν τῶν πολλῶν προδόλημάτων τοῦ έλληνικοῦ πλοίου.

Ίδου ἐν συνεχείᾳ, ή λεπτομερής άγαλματικής τῶν σχετικῶν άριθμῶν :

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΙΣ

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝΤΑ

Τὰ καθελκυσθέντα κατά το α' έξαμηνον τοῦ 1976 σκάφη άνηλθον εἰς 70, συνολικής χωρητικότητος 1.190.711 τόν. γκρός, ξεναγει 40 σκαφῶν, 1.385.384 τόν. γκρός τοῦ άντιστοίχου έξαμηνού τοῦ 1976, 40 σκαφῶν, 1.543.036 τοῦ 1975 και 36 σκαφῶν, 1.361.118 τόν. γκρός τοῦ 1974. Έκ τῶν καθελκυσθέντων τὰ 31 σκάφη, χω-

ρητικότητος 517.775 τόν. γκρός ήσαν μπάλκ κάρριερς, 33 σκάφη, χωρητικότητος 309.029 τόν. γκρός, συνήθη φορτηγά, 1 μικτόν, 42.000 τόν. γκρός και 5 δεξαμενόπλοια 321.907 τόν. γκρός. Έξ αυτῶν 58 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 757.155 τόν. γκρός ένεγραφησαν εἰς τὸ Ελληνικὸν Νηολόγιον, ήτοι ποσοστὸν 63.59%, ένω τὰ 12, συνολικῆς χωρητικότητος 433.556 τόν. γκρός ένεγραφησαν εἰς τὸ Λιθεριανόν, ήτοι ποσοστὸν 36.41%. Οι άντιστοίχοι άριθμοι διὰ τὸ 1976 ήσαν 56.48% και 43.52%, ένω διὰ τὸ 1975 ήσαν 35% και 65%.

Η κατανομὴ τῶν καθελκύσεων έμφαίνηται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς	Φορτηγά	Μικτά	Δεξ.) πλοια
	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	26 411475	29 265773	1 42000	2 37907
ΛΙΘΕΡΙΑΝΗ	5 106300	4 43256	— —	3 284000
Σύνολον	31 517775	33 309029	1 42000	5 321907

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τὰ άγορασθέντα ἐκ τῆς άλλοδαπτῆς μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά ξηροῦ φορτίου, μικτά και δεξαμενόπλοια άνηλθον εἰς 155, συνολικῆς χωρητικότητος 1.873.172 τόν. γκρός, ξεναγει 142 σκαφῶν, 1.821.892 τόν. γκρός τοῦ άντιστοίχου έξαμηνού 1976 και 68 σκαφῶν, 884.177 τόν. γκρός τοῦ 1975.

Ἐκ τῶν άγορασθέντων αὐτῶν σκαφῶν τὸ 68.28% ένεγράφη εἰς τὸ Ελληνικὸν Νηολόγιον, τὸ 20.28% εἰς τὸ Λιθεριανόν, 7.31% εἰς τὸ Παναμαϊκὸν και τὸ 4.13% εἰς τὸ Νηολόγιον τῆς Μεγαλονήσου. Οι άντιστοίχοι άριθμοι διὰ τὸ 1976 ήσαν : 67.66%, 22.08%, 3.75% και 5.80%.

Η κατανομὴ τῶν κατ' είδος και σημαίας, υπό τὰς όποιας ένοπλογήθησαν, έχει ως κάτωθι :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς	Φορτηγά	Μικτά	Δεξ.) πλοια
	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	24 354141	80 393483	— —	12 531415
ΛΙΘΕΡΙΑΝΗ	1 30827	— —	2 91093	3 257931
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	— —	9 29970	— —	2 107008
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1 18152	21 59152	— —	— —
Σύνολον	26 403120	110 482605	2 91093	17 896354

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τὰ πωληθέντα εἰς άλλοδαπούς, έλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη άνηλθον εἰς 28, συνολικῆς χωρητικότητος 585.013 τόν. γκρός. Οι άντιστοίχοι άριθμοι διὰ τὸ 1976 ήσαν 25 σκάφη, 445.700 τόν. γκρός, ένω διὰ τὸ 1975, 39 σκάφη, 401.869 τόν. γκρός. Η κατανομὴ τῶν κατ' είδος και σημαίας έχει ως άκολούθως :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς	Φορτηγά	Μικτά	Δεξ.) πλοια
	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4 52084	6 47050	1 59141	5 140119
ΛΙΘΕΡΙΑΝΗ	— —	3 21472	— —	2 209304
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	— —	1 1560	— —	— —
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	— —	5 41392	— —	1 12891
Σύνολον	4 52084	15 111474	1 59141	8 362314

ΤΑ ΔΙΑΛΛΥΘΕΝΤΑ

Τὰ διαλυθέντα, παρήλια σκάφη, κατά το α' έξαμηνον τοῦ 1977 άνηλθον εἰς 81, 1.249.168 τόν. γκρός και άναφέρονται εἰς μπάλκ κάρριερς, φορτηγά ξηροῦ φορτίου, μικτά και δεξαμενόπλοια. Οι άντιστοίχοι άριθμοι διὰ τὸ 1976 και 1975 ήσαν : 53 σκάφη, 969.866 τόν. γκρός και 60 σκάφη 851.181 τόν. γκρός.

Η κατανομή των κατά σημαίας και κατηγορίας πλοίων έχει ως κάτωθι :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς	Φορτηγά	Μικτά	Δεξ.) πλοια
	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1	10867	11	66675
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	2	13488
ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗ	1	14540	1	8377
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	7	38488
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	—	—	1	5684
Σύνολον	2	25407	22	132712
			4	119188
			53	971861

Η πορεία τῶν διελύσεων ἀπὸ τοῦ 1967 μέχρι καὶ τὸ α' έξαμηνον 1977 ἐμφαίνεται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα :

Έτος 1967	Διελύθησαν 160 σκάφη	1.108.322 τόν. γκρός
» 1968	» 156	1.068.431 »
» 1969	» 153	1.100.814 »
» 1970	» 78	543.499 »
» 1971	» 105	688.406 »
» 1972	» 125	923.768 »
» 1973	» 112	734.820 »
» 1974	» 112	845.532 »
» 1975	» 107	1.515.169 »
» 1976	» 114	2.042.554 »
» 1977 α' έξαμ..	» 81	1.249.168 »

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Τὰ ἀπολεσθέντα ἔκ διαφόρων ἀτυχημάτων σκάφη, ἀνήλθον εἰς 23, 198.741 τόν. γκρός καὶ ἡσαν περισσότερα ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου τοῦ 1976 εἰς ἀριθμὸν πλοίων, δλιγάτερα ὅμως εἰς τονάδα (1976, σκάφη 18, 272.458 τόν. γκρός). Οἱ ἀντιστοίχοι ἀριθμοὶ διὰ τὸ 1975 ἡσαν 15 σκάφη, 126.866 τόν. γκρός. Η κατανομή τῶν κατὰ κατηγορίας πλοίων καὶ σημαίας έχει ως κάτωθι :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ Κάρριερς	Φορτηγά	Δεξ.) πλοια
	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	—	10 39.669
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	13.359	1 3.782
ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗ	—	—	2 66.336
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	1 13.432
Σύνολον	1	13.359	17 51.884
			5 133.498

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΑ ΑΝΑΛΥΣΙΣ

Η ἔξελιξις τοῦ ἐλεγχομένου παρ' Έλλήνων τονάζ ἀπὸ τοῦ 1949 μέχρι σήμερον, ἀναφερομένη εἰς σκάφη ἐπηνδρωμένα μὲ έλληνικὰ πληρώματα, πλὴν τῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν καὶ ἀγγλικὴν σημαίαν, ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἐμφαίνεται εἰς τὸν κάτωθι παρατίθεμενον πίνακα :

Έτη	Έλληνική	Λιβερίας	Παναμᾶ	Λιβάνου	Κύπρου	Σιγκαπ.
1949	1.301.512	50.016	1.025.726	—	—	—
1950	1.264.977	133.655	1.147.680	—	—	—
1951	1.238.868	396.116	1.668.025	—	—	—
1952	1.175.996	696.212	1.769.687	—	—	—
1953	1.139.609	1.309.620	1.847.601	—	—	—
1954	1.242.075	2.397.896	1.756.413	—	—	—
1955	1.270.221	3.236.550	1.729.236	—	—	—
1956	1.444.904	4.687.244	1.722.549	—	—	—
1957	1.575.899	6.414.910	1.903.253	—	—	—
1958	2.274.925	7.224.562	1.805.054	36.112	—	—
1959	3.892.392	6.366.303	1.691.779	202.808	—	—
1960	5.574.621	4.773.032	1.247.642	376.068	—	—
1961	6.519.185	4.903.567	732.789	720.660	—	—
1962	7.008.726	4.753.619	616.552	894.031	—	—
1963	7.503.563	6.033.505	661.491	799.905	—	—
1964	7.266.723	7.785.596	646.648	755.706	31.578	—
1965	7.198.394	9.663.181	784.440	704.587	159.062	—
1966	7.517.807	10.407.220	803.689	611.717	317.409	—
1967	7.665.297	12.382.836	827.440	353.995	536.223	—
1968	8.738.673	13.340.923	834.130	212.119	679.265	—
1969	10.564.264	14.333.333	891.441	99.938	991.307	—
1970	12.849.778	15.803.492	751.947	64.700	1.399.702	—
1971	14.562.299	17.038.260	743.994	38.307	1.705.059	—
1972	18.660.519	17.284.136	780.460	23.488	2.319.622	—
1973	21.831.877	17.080.723	761.322	20.495	2.930.546	—
1974	22.740.935	19.079.747	692.382	10.620	2.844.359	—
1975	25.108.441	19.880.814	772.072	14.852	2.444.458	77.799
1976	29.024.333	18.935.346	805.100	14.852	2.284.832	34.209
1977*	31.676.921	17.514.567	781.744	14.852	1.966.890	28.525

* α' έξαμηνον

Αἱ αὐξομειώσεις, ἔξ ἄλλου, αἱ παρατηρηθεῖσαι κατὰ τὸ α'

ἔξαμηνον τοῦ 1977, εἰς τὴν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας δύναμιν, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1976, ἔχουν ως κάτωθι :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοιά	Τόν. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	+210	+2.652.588
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	— 87	— 1.420.779
ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗ	+ 17	— 23.356
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	— 5	— 317.942
ΛΙΒΑΝΙΚΗ	—	—
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	— 1	— 5.684
Σύνολον	+134	+ 884.827

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Τὰ ἔγγραφέντα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α' έξαμηνον τοῦ 1977 σκάφη εἰς τὴν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας ἀνήλθον εἰς 343, 3.857.574 τόν. γκρός καὶ ἡσαν περισσότερα τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου τοῦ 1976 κατὰ 147 σκάφη καὶ 1.298.922 τόν. γκρός. Οἱ ἀντιστοίχοι ἀριθμοὶ διὰ τὸ 1975 καὶ 1974 ἡσαν 131 σκάφη, 1.448.773 τόν. γκρός καὶ 147 σκάφη 1.719.730 τόν. γκρός. Η σύνθεσίς τῶν κατὰ κατηγορίας πλοίων έχει ως κάτωθι :

Μπάλκ Κάρριερς νεότευκτα	26 τ. γκρός	411.475
Μπάλκ Κάρριερς ναυπτηγ. 1976	3	76.853
Μπάλκ Κάρριερς ναυπτηγ. 1966—75	31	574.253
Μπάλκ Κάρριερς ναυπτηγ. 1956—65	27	373.975
Μπάλκ Κάρριερς ναυπτηγ. 1946—55	2	24.453
Φορτηγά νεότευκτα	29	265.773
Φορτηγά ναυπτηγήσεως 1976	2	13.056
Φορτηγά ναυπτηγήσεως 1966—75	15	76.578
Φορτηγά ναυπτηγήσεως 1956—65	91	576.446
Φορτηγά ναυπτηγήσεως 1946—55	32	108.052
Μικτά νεότευκτα	1	42.000
Μικτά ναυπτηγήσεως 1966—75	1	33.980
Μικτά ναυπτηγήσεως 1956—65	1	24.457
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	2	37.907
Δεξαμενόπλοια ναυπτηγήσεως 1966—75	14	732.138
Δεξαμενόπλοια ναυπτηγήσεως 1956—65	18	430.684
Δεξαμενόπλοια ναυπτηγήσεως 1946—55	2	19.019
'Επιβατηγά, 'Οχημηταγώγα, Τουριστικά	13	15.637
Διάφορα	33	20.838
Σύνολον σκάφη	343	» 3.857.574

Τὰ διαγραφέντα, ἔξ ἄλλου, κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἀνήλθον εἰς 133 σκάφη, 1.204.986 τόν. γκρός ἔναντι 80 σκαφῶν, 1.041.382 τόν. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου 1976, 102 σκαφῶν 781.499 τόν. γκρός τοῦ 1975 καὶ 131 σκαφῶν, 1.085.740 τόν. γκρός τοῦ 1974 μὲ τὴν κάτωθι κατὰ κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν :

Μπάλκ Κάρριερς ναυπτηγήσεως 1976	1 τ. γκρός	35.716
Μπάλκ Κάρριερς ναυπτηγ. 1966—75	2	26.558
Μπάλκ Κάρριερς ναυπτηγ. 1956—65	4	48.058
Φορτηγά ναυπτηγήσεως 1976	2	23.400
Φορτηγά ναυπτηγήσεως 1966—75	14	49.699
Φορτηγά ναυπτηγ. 1956—65	16	113.024
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπτηγ.	22	76.041
Μικτά ναυπτηγήσεως 1976	1	39.141
Μικτά ναυπτηγ. 1966—75	2	118.282
Μικτά ναυπτηγ. 1946—55	1	17.999
Δεξαμενόπλοια ναυπτηγ. 1976	1	19.200
Δεξαμενόπλοια ναυπτηγ. 1966—75	1	35.340
Δεξαμενόπλοια ναυπτηγ. 1956—65	20	421.464
Δεξαμενόπλοια ναυπτηγ. 1946—55	7	96.106
'Υπερωκεάνια	1	14.917
'Επιβατηγά, δχηματαγώγα, Τουριστικά	11	28.662
Διάφορα	24	11.632
Σύνολον σκάφη	133	» 1.204.986

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγάλεωρας	19.150	καθειλκύσθη Τογιοχάσι
Άναγκελ. Σπίριτ	14.000	καθειλκύσθη Αϊδί
Άρτεμις	12.700	καθειλκύσθη Ταντότσου
Γιάννης Δ.	14.600	καθειλκύσθη Ιμάτζι
Γιάννης Νικολός	19.200	καθειλκύσθη Τσίμπα
Γιουρούση	14.800	καθειλκύσθη Ιμάρι
Γκόλντεν Λάκ	13.000	καθειλκύσθη Σιογκάμα
Γκόλντεν Ντόλφιν	16.400	καθειλ

Μαρία Λ.	23.000	καθειλκύσθη Γιοκοχάμα
Μυκόλη II	15.900	καθειλκύσθη Σακάτι
Ντέξερτ Κίγκ	14.800	καθειλκύσθη Κόγιο
Ντέξερτ Κουήν	14.800	καθειλκύσθη Γαύγιο
Παρακοπή	16.100	καθειλκύσθη 'Οσίμα
Πολυχρόνης	15.000	καθειλκύσθη Ναμούρα
Ποσειδών	18.500	καθειλκύσθη Τογιοχάσι
Σαντορίνη	14.000	καθειλκύσθη Κούρε
Τζόαννα	19.451	καθειλκύσθη Σαραμαγκάν
Τζών Γρέγος	16.100	καθειλκύσθη Γιοσούμι
Τζωρτζίνα	11.800	καθειλκύσθη Μουκαϊσίμα
Τρίαινα	18.500	καθειλκύσθη Τογιοχάσι
Φάλκον	14.100	καθειλκύσθη Τσίτα
Σ κάφη 26	411.475	

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιτζιαν Λάτιον	38.800	ύπέστειλε την λιβεριανή
Γουόρλοντ 'Αγαμέμνων	19.450	ύπέστειλε την λιβεριανή
Μερικούντα	18.603	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Σ κάφη 3	76.853	

Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊδον	14.383	ύπέστειλε την λιβεριανή
Αϊδολος	16.313	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Αναστασία Κ.	15.869	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Αντίγκουα	15.597	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Αργοναύτης	24.894	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Ατλαντικ Χέλσμαν	16.291	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Ατλαντικ Χέριτας	16.291	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Ατλαντικ Χέρο	16.320	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Ατλαντικ Χώκ	16.291	ύπέστειλε την λιβεριανή
Γιουροτράνσπορτ	11.138	ήγοράσθη έκ Παναμά
Δέσποινα Γιαδρίδη	11.659	ήγοράσθη έκ Νορδηγίας
"Ησταρτ	27.018	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Θεανώ	13.639	παρέμεινε είς την δύναμιν
Θέτις	35.561	ύπέστειλε την λιβεριανή
Καπετάν Τάσος	23.666	ήγοράσθη έκ Λιβεριανή
Κόνκαρ "Ιντρεπιντ	38.847	ύπέστειλε την λιβεριανή
Κόνκαρ Ρεζολιούτ	25.139	ύπέστειλε την λιβεριανή
Κορώνια	11.826	ύπέστειλε την λιβεριανή
Κρήτη	26.269	ήγοράσθη έκ Σουηδίας
Μαργαρίτα	18.177	ύπέστειλε την λιβεριανή
Μαρία Σ.	11.361	ήγοράσθη έκ Σουηδίας
Μελίτη	35.557	ύπέστειλε την λιβεριανή
Μπάρρου	14.383	ύπέστειλε την λιβεριανή
"Οσεαν Ρέιντζερ	14.765	ύπέστειλε την λιβεριανή
Ούντερ Ντέν Λίντεν	11.044	ύπέστειλε την λιβεριανή
Πάνορμος	10.349	ύπέστειλε την λιβεριανή
Πέργαμος	10.349	ύπέστειλε την λιβεριανή
Σέμι	13.313	ήγοράσθη έκ Νορδηγίας
Σπάρτο	13.603	ήγοράσθη έκ Νορδηγίας
Στρυμών	16.320	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Ωκεανός	28.021	ύπέστειλε την λιβεριανή
Σ κάφη 31	574.253	

Δ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγγέλα Μαίρη	14.756	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
"Αίρης Τάργκετ	12.734	ήγοράσθη έκ Γαλλίας
Αίτζιαν Τρίτων	18.451	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Αλίκη	15.012	ήγοράσθη έκ Νορδηγίας
"Ανδρος	15.597	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Αριάνα	5.231	ύπέστειλε την κυπριακήν
'Αρκ	11.808	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Ατλαντικ "Ηγκλ	15.977	ύπέστειλε την λιβεριανή
Γιούρκο Φέρρου	8.034	ήγοράσθη έκ Παναμά
Γιουροτσάμπιον	9.516	ύπέστειλε την κυπριακήν
Γκούντ Λάκ	20.765	ήγοράσθη έκ Βελγίου
Δελφοί	20.964	ύπέστειλε την παναμαϊκήν
"Εδρος	15.983	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Ελίζα	12.025	ήγοράσθη έκ Νορδηγίας
Κάθηριν	9.767	ήγοράσθη έκ Γαλλίας
Λεδέα	17.878	ήγοράσθη έκ Σουηδίας
Μαργιούλα	12.299	ύπέστειλε την παναμαϊκήν
Μαΐρη	19.816	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Μενιτέξ	12.201	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Μυστράς	21.329	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Ντάπτο Στάρ	10.609	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Ντόν Μάνουελ	13.057	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Παρνασσός	13.062	ύπέστειλε την παναμαϊκήν

Σέριφος	13.910	ύπέστειλε την λιβεριανή
Στάρ Πράιντ	15.649	ήγοράσθη έκ Νορδηγίας
Στενιές	6.678	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Χριστίνα	10.867	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Σ κάφη 27		373.975

Ε' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ατλαντικ Μερμάιντ	16.006	ύπέστειλε την λιβεριανή
Κάτια	8.447	ύπέστειλε την κυπριακήν
Σ κάφη 2	24.453	

ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Άδελφοι Γερμέλου	10.600	καθειλκύσθη Σιτανός
Αιγίς Κάπταιν	9.800	καθειλκύσθη Μπιλμπάρι
Αιγίς Σέϋλορ	9.800	καθειλκύσθη Μπιλμπάρι
'Αρισταρχος	11.400	καθειλκύσθη Σορέλ
'Αριστείδης	11.400	καθειλκύσθη Σορέλ
Γιάννης Χαλκούσης	9.800	καθειλκύσθη 'Αιδού
Δημήτρης	3.900	καθειλκύσθη 'Ιμαμπάρι
Δήμος Χαλκούσης	9.800	καθειλκύσθη 'Αιδού
Διάκων Σπίριτ	6.400	καθειλκύσθη Πέραμα
Θεόδωρος Α. Σ.	9.400	καθειλκύσθη 'Αιδού
Θερμαϊκός Γκάλφ	9.800	καθειλκύσθη Σαέκι
'Ιντεγκριτ	10.900	καθειλκύσθη Τσοφού
Καπετάν Γέμελος	10.600	καθειλκύσθη Σιτανός
Κατερίνα Δρακοπούλου	9.000	καθειλκύσθη Σάντερλαντ
Κωνσταντίνο	9.300	καθειλκύσθη Ταντόσου
Λεωνίς Χαλκούσης	9.800	καθειλκύσθη 'Αιδού
Λήμνος "Αϊλαντ	5.500	καθειλκύσθη Πόρτο Αλέγκρε
Μαρία Σ.	9.400	καθειλκύσθη Κούρε
Μήλος "Αϊλαντ	9.444	καθειλκύσθη Τόκιο
Μούτσινα	5.999	καθειλκύσθη Ροστόκ
Μπράδο Εξεπόρτερ	3.500	καθειλκύσθη 'Ιμαμπάρι
Ρεγγινα Σ.	9.400	καθειλκύσθη Κούρε
Ρηλάιαντ	9.700	καθειλκύσθη Τόκιο
Σή Σουάν	9.800	καθειλκύσθη Τοίτα
Σήσπητη Αράμπια	13.500	καθειλκύσθη Κόμπη
Σήσπητη Αστια	14.530	καθειλκύσθη Σακάντε
Σήσπητη Ντίμα	4.900	καθειλκύσθη Μπρέδικ
Τζέμινι	9.400	καθειλκύσθη Τόκιο
Τίτικο Χαλκούση	9.000	καθειλκύσθη 'Αιδού

Σ κάφη 29

265.773

Ζ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγιος Σπυρίδων	2.800	ήγοράσθη έκ Νορδηγίας
Φοίνιξ I	10.256	ύπέστειλε την λιβεριανή

Σ κάφη 2

13.056

Η' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Άλφα Έξπρες	3.220	ήγοράσθη έκ Νεοζηλανδίας
Γιάννης	4.704	ήγοράσθη έκ Παναμά
Γιάννης Ματθαίος	3.968	ήγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Γιούρκο Στρέγκθ	3.982	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Γκούντ Φρέντ	9.954	ύπέστειλε την κυπριακήν
Κρέστενα	1.866	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Κρόνος	7.009	ήγοράσθη έξι 'Ισπανίας
Λιδία	8.825	ήγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Μπιλού Μπιλ	2.765	ήγοράσθη έκ Παναμά
Μπιλού Πέρλ	2.988	ήγοράσθη έκ Παναμά
Νεφέλη	5.800	ήγοράσθη έκ Παναμά
Πάναρμα	5.476	ήγοράσθη έξι 'Ισπανίας
Ρίο Γκράντε	2.398	ήγοράσθη έξι 'Ισπανίας
Φάδερ Πάνος	9.266	ύπέστειλε την λιβεριανή
Χριστονάν Τρέιντερ	4.357	ήγοράσθη έξι 'Ισπανίας

Σ κάφη 15

76.578

Θ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Άγκου	7.291	ήγοράσθη έξι άκτης 'Ελεφαντοστ.
'Αετός	1.734	ύπέστειλε την κυπριακήν
Αιγαίον Χάρμουν	2.238	ήγοράσθη έξι 'Ισπανίας
'Αίρηνς Φρέντσιπ	10.000	ήγοράσθη έξι 'Ισπανίας
'Ακτιαν	2.222	ήγοράσθη έκ Καναδά
'Ακτίβιτου	9.964	ύπέστειλε την λιβεριανή
'Άλλαμπρα	7.877	ήγοράσθη έκ Γαλλίας

Ι' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

'Αλέξανδρος	3.178	ήγοράσθη έκ Παναμά
'Αλέξανδρος Τ.	3.153	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
'Αλιάκμων Λάιτ	9.055	ήγοράσθη έκ Γαλλίας
'Αλιάκμων Λήντερ	9.055	ήγοράσθη έκ Γαλλίας
'Αλκαζάρ	9.683	ήγοράσθη έξι 'Ιαπωνίας
'Αλμπακόρε	1.504	ήγοράσθη έξι 'Ελβετίας
'Αλμπαφρίγκο	1.504	ήγοράσθη έξι 'Ελβετίας
'Αλτόνα	8.786	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
'Αδριάνα II	10.450	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας
'Ανα Μαρία Λ.	1.559	ήγοράσθη έξι 'Ιαπωνίας
'Αντμιράλ Κ.	7.451	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
'Αντωνία	4.502	ήγοράσθη έκ Λιθβερίας
'Αρεθούσα	6.340	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
'Αρης	8.046	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
'Αρκάδιαν Στάρ	10.173	ήγοράσθη έξι 'Ιταλίας
'Ατζίτου	10.389	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Βινγκάρεν	6.701	ήγοράσθη έκ Σουηδίας
Βιρτζίνια Μ.	7.665	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Γιουρογουαίην	8.275	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Γιώργης	5.943	ήγοράσθη έκ Φινλανδίας
Δημήτριος Γ.	2.674	ήγοράσθη έκ Φινλανδίας
Διάμαντ	3.622	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Ειρήνη Ματθαίου	7.053	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Έλειστρια VIII	9.237	ήγοράσθη έξι 'Αλγερίας
'Ελενα	6.834	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
'Ελένια	5.289	ήγοράσθη έκ Ιαπωνίας
'Ελμάρε	4.234	ήγοράσθη έκ Ιαπωνίας
'Ελπις Κ.	8.773	ήγοράσθη έκ Γαλλίας
Εύτυχια	10.347	ήγοράσθη έκ Ιαπωνίας
'Ηλίας Κ.	3.681	ήγοράσθη έκ Ολλανδίας
Θήρα	6.155	ήγοράσθη έκ Ολλανδίας
Κάππα Τσάμπιον	4.105	ήγοράσθη έκ Ολλανδίας
Κάππαιν Τζών	9.081	ήγοράσθη έκ Ολλανδίας
Κασσιόπεια	3.499	ήγοράσθη έκ Γερμανίας
Κομμενεμένη	5.683	ήγοράσθη έκ Ολλανδίας
Κότρωνας Σκάου	1.647	ήγοράσθη έκ Ολλανδίας
Κρήταν Γκλόρου	3.866	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Κρήτων	1.538	ήγοράσθη έξι 'Αλγερίας
Κύμα	7.791	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Λάκμος	6.183	ήγοράσθη έξι 'Ιαπωνίας
Λάκου	8.660	ήγοράσθη έκ Ολλανδίας
Λεινώ	5.087	ήγοράσθη έκ Ολλανδίας
Λεωνίδας	5.553	ήγοράσθη έξι 'Ιταλίας
Λήγκ	8.760	ήγοράσθη έκ Παναμαϊκὴν
Μαρία Α.	3.198	ήγοράσθη έκ Κύπρου
Μαριαννίνα	9.299	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Μαρίκα	4.470	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Μαρίκα Τ.	6.235	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας
Μάρτζουρη	8.274	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Μοτόρια	8.602	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Μπλού Γουαΐήδη	8.573	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Μπράδο 'Αρης	6.135	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας
Μπράδο Σέρες	6.135	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας
Μπράδο Τρέιντερ	4.026	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Νάχοστ Πάτιλοτ	2.308	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας
Νόπαλ Λούνα	4.218	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Νόπαλ Τέλλους	6.450	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
'Οκενφέλδη	6.659	ήγοράσθη έκ Γερμανίας
'Οσία Ειρήνη	8.378	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Χρυσοβαλάντου III ..	1.089	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Πανορμίτης	7.843	ήγοράσθη έκ Ιαπωνίας
Πετούνια	10.679	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Πλωτίνος	5.687	ήγοράσθη έκ Λιθερίας
Σάμος Σή	5.775	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Σάν Νικόλαος	8.952	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Σαντιάγκο	9.144	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Σαρατόγκα	1.783	ήγοράσθη έκ Καναδᾶ
Σίλιβερ Λάιτ	6.739	ήγοράσθη έκ Γερμανίας
Σκοπή	10.043	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Σκύμνος	9.661	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Σμήναρχος Φραγκίστας	8.771	ήγοράσθη έκ Ιαπωνίας
Σουέρτε	10.661	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Σπίριτ όφ 77	2.881	ήγοράσθη έκ Παναμά
Τάκης 'Αλεξάκος	9.249	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Ταμπού	7.421	ήγοράσθη έξι ἀκτῆς 'Ελεφαντοστ.
Τζουμπίλη 77	8.716	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Τρανσγουόρλντ Σέϋλορ	4.070	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Φαίη Κ.	10.388	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Φίλια	5.557	ήγοράσθη έξι 'Ιταλίας
Φρατέρνιτ	9.386	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Φρίγκο Κίγκ	1.190	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας
Φρίγκο Κουήν	1.111	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας
Χαλάρεν	6.724	ήγοράσθη έκ Σουηδίας
Χόλλαντ	5.876	ήγοράσθη έκ Δανίας

Σ κάφη 91 576.446

Ι' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αγάπη II	1.838	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
'Αλντέα	5.963	ήγοράσθη έκ Γαλλίας
'Ανδρέας Σ.	3.150	ύπεστειλε τὴν παναμαϊκὴν
'Ανεμος	2.127	ήγοράσθη έκ Παναμᾶ
'Απόλλων	2.940	μετεφέρθη ἀπό τὰ ἐπιβατηγά
'Αρης VI	1.216	ύπεστειλε τὴν παναμαϊκὴν
Γουΐνεα Γκάλφ	3.985	ήγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Δημήτριος Κ.	4.430	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
'Ελένη Κ.	4.084	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
'Εριάννα	1.443	ήγοράσθη έκ Κύπρου
'Ιζαμπελίτα	7.470	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Κεφαλλονίαν Σή	2.285	ήγοράσθη έκ Φιλανδίας
Κεφαλλονίαν Σκάου	2.285	ήγοράσθη έκ Φινλανδίας
Κορμόραν	2.491	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Κοτρώνας Βίλατς	2.671	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Μακεδονία II	5.835	παρέμεινε ύπο τὴν κυανόλευκον
Μελτέμι	3.343	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Μήλος IV	3.656	ήγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Μηλού Σκάου	2.697	παρέμεινε εἰς τὸν δύναμιν
Νάχοστ Τζάμπο	6.503	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Νάχοστ Τρανσπόρτερ	4.215	ήγοράσθη έκ Γερμανίας
Νίκος	2.305	ήγοράσθη έξι 'Ολλανδίας
Νίμος	2.095	ήγοράσθη έκ Παναμᾶ
Νίνο Νέντ	5.250	ήπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Ντόλφιν "Ελενα	5.383	ήπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Πάτραι	2.754	παρέμεινε εἰς τὸν δύναμιν
Ποσειδωνία	5.094	ήγοράσθη έξι 'Ιαπωνίας
Ρόζα Τ.	1.931	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Σάμηρ Μπρίζ	2.588	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Σάσσα	1.937	ήγοράσθη έκ Αγγλίας
Σουγκέρκα	1.395	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Σοφία	2.693	ήγοράσθη έκ Φινλανδίας

Σ κάφη 32 108.052

ΙΑ' ΜΙΚΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Υπατία Χαλκούση	42.000	καθειλκύσθη Σπαλάτον

Σ κάφος 1 42.000

ΙΒ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ερμούπολις	33.980	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν

Σ κάφος 1 33.980

ΙΓ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Τρέιντ 'Εντήδορ	24.457	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν

Σ κάφος 1 24.457

ΙΔ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μεσσην. Αύγη	18.707	καθειλκύσθη Τουρκοῦ
Μεσσην. Αύρα	19.200	καθειλκύσθη Τουρκοῦ

Σ κάφη 2 37.907

ΙΕ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αδαμάντιος	32.173	ήγοράσθη έκ Λιθερίας
'Αρτζύλ	43.435	ύπεστειλε τὴν παναμαϊκὴν
'Ατλαντικ Πρίνσες	45.321	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
'Απόλμ	45.321	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Γλάρος	103.997	ήγοράσθη έξι 'Ιαπωνίας
Γουόρλην Πρέστιτζ	101.831	ήγοράσθη έκ Λιθερίας
Δάφνη Κ.	15.098	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Εύανθια	38.339	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Μαρακάντα	119.677	ήγοράσθη έξι 'Αγγλίας
Μαρία Φορσάύθ	42.799	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Ντόρικ	45.280	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
'Ολύμπικ Ντρήμ	18.204	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Τζών Π. Γουλανδρῆς	39.555	ήγοράσθη έκ Λιθεριανὴν
Χάλκη	41.108	ήγοράσθη έκ Δανίας

Σ κάφη 14 732.138

ΣΤ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγια Αναστασία	12.294	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Άγνη	21.159	ύπεστειλε τὴν λιβεριανὴν
Άκτιου	32.224	ύπεστειλε τὴν λιβεριανὴν
Άλεξάνδρα	36.271	ήγοράσθη έκ Γαλλίας
Άλλαίανς	28.175	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Άριάνη Σ.	25.672	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Άστορια	33.867	ύπεστειλε τὴν παναμαϊκὴν
Άφροδιτη Τρανσόσεανικ	19.312	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Βίκτορος	12.487	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Γεώργιος Β. Σφήκας	29.534	ύπεστειλε τὴν παναμαϊκὴν
Ζαχαρίας Τσιρλής	31.768	παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν
Ίνταν	27.415	ύπεστειλε τὴν λιβεριανὴν
Λοιντά	20.730	ύπεστειλε τὴν λιβεριανὴν
Λυδία Π.	12.982	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Μαντινεία	21.738	ύπεστειλε τὴν λιβεριανὴν
Πεντελικόν	24.502	ύπεστειλε τὴν λιβεριανὴν
Πύρρος Β.	12.881	ύπεστειλε τὴν λιβεριανὴν
Τρέιντ. Χόνορ	27.673	ύπεστειλε τὴν λιβεριανὴν
Σ κάφη 18	430.684	

ΙΖ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ιαπετός	10.027	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Σαλαμίς	8.992	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Σ κάφη 2	19.019	

Η' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγαίον	2.812	ήγοράσθη έκ Βελγίου
Άλδι Έλλας	458	ναυπηγούμενον
Άλδι Έλλας ΙΙ	336	ναυπηγούμενον
Άλδι Έλλας ΙΙΙ	336	ναυπηγούμενον
Άνω Χώρα	492	ναυπηγούμενον
Δανάρη	492	ναυπηγούμενον
Ήλιας	490	ναυπηγούμενον
Ιούλις Κέας	609	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Κάπταιν Σταύρος	492	ναυπηγούμενον
Παναγία Τρυπητή	492	ναυπηγούμενον
Ποσειδώνια	3.741	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Σίτι όφ Μύκονος	4.754	ήγοράσθη έξ Ιταλίας
Φανερωμένη	133	ήγοράσθη
Σ κάφη 13	15.637	

ΙΘ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Γεώργιος	377	ήγοράσθη έξ άλλοδαπής
Άλεξάνδρα Κ. ΙΙ	841	ήγοράσθη
Άνδροκολής (ρ)	121	ήγοράσθη
Άντωνιος	498	ήγοράσθη
Άφροδιτή	499	ήγοράσθη
Βένους Γκλόρου	617	ήγοράσθη έκ Γερμανίας
Γιώργης Κ.	683	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Γρηγόρης	815	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Δάφνη (Θ)	114	ήγοράσθη
Δοϊράνη	450	ναυπηγούμενον
Έλεκάντια (δ.)	1.994	μεταφερθὲν ἀπὸ τὰ φορτηγὰ
Έρμης Γ.	705	ήγοράσθη έξ Ισλανδίας
Έσπερος (θ.)	118	ήγοράσθη
Θήτα Στέινλες	803	ήγοράσθη
Καπτετάν Παναγής	165	ήγοράσθη
Κέσσοβρος	148	ήγοράσθη
Κύθηρας	221	ήγοράσθη
Λίμπρα (δ.)	1.925	ύπεστειλε τὴν παναμαϊκὴν
Μάκρο Ρήφεο	494	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Μανιάτου (άλ.)	144	ναυπηγούμενον
Μάρκ ΙΙΙ (δ.)	1.681	ήγοράσθη έκ Φινλανδίας
Μίνι Λίλακ (δ.)	1.781	μεταφερθὲν ἀπὸ τὰ φορτηγὰ
Μίνι Λίλιν (δ.)	1.598	μεταφερθὲν ἀπὸ τὰ φορτηγὰ
Παλόρδα (θ.)	646	ήγοράσθη
Πανορμίτης Σ.	498	ήγοράσθη
Πεοικλής (ρ.)	121	ήγοράσθη
Πήλιον	143	ήγοράσθη
Πούντα	154	ήγοράσθη
Πούνος	923	ήγοράσθη
Ποωτεύς (ρ.)	147	ήγοράσθη
Ρέιντζερ	154	ήγοράσθη
Τζέμμα	763	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Φρίο Στάρ	497	ήγοράσθη έκ Σενεγάλης
Σ κάφη 33	20.838	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Δημήτριος	35.716	δὲν παρελήφθη
Σ κάφη 1	35.716	

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Εύτυχια	11.891	ἐπωλήθη ίνδικά συμφέροντα
Στάρ Λίλι	14.667	ἐπωλήθη ίνδικά συμφέροντα
Σ κάφη 2	26.558	

Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθεμαρία	11.665	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Έλλη	12.808	ἐπωλήθη ξένα συμφέροντα
Νικόλας Κ.	12.718	ἐπωλήθη ιταλικά συμφέροντα
Χριστίνα	10.867	ἐπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Σ κάφη 4	48.058	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άριστόλαος	11.700	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
Άριστόφων	11.700	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
Σ κάφη 2	23.400	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άττικα	6.951	δὲν ἐπραγματοποίηθη ἡ ἀγορὰ
Άριάδην	2.979	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Γιούρκο Στοέγκο	4.103	δὲν παρελήφθη
Γιουρούκρεις	3.944	δὲν παρελήφθη
Έλακάντια	1.994	μετερέθη εἰς τὰ δεξαμενόπλοια
Ζωγραφία Υ.	9.885	ἐπωλήθη ίνδικά συμφέροντα
Θάνος Κ.	2.998	ύψωσε τὴν λιβεριανὴν
Καλλίγραμμος	4.228	ἔδυθίσθη
Μίνι Λάινερ	1.598	ύψωσε τὴν παναμαϊκὴν
Μίνι Λίλακ	1.598	μετεφέρθη εἰς τὰ δεξαμενόπλοια
Μίνι Λόρο	1.598	μετεφέρθη εἰς τὰ δεξαμενόπλοια
Μπλόκλαντ	3.048	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Νίμβρος	2.994	διλική ἀπώλεια
Σ κάφη 14	49.699	

ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκουλα Ι	3.387	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Άλεξανδρος Β.	7.797	ἐπωλήθη ἄγγλικά συμφέροντα
Άστυάνας	6.156	διλική ἀπώλεια
Καβαλάρης	10.191	ἐπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Κατρίν	11.969	ἐπωλήθη Γερμανούς διαλυτάς
Κρήταν Πάλμ	5.769	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Λίλι Μ.	9.096	ύψωσε τὴν παναμαϊκὴν
Μάκρων	9.937	ἐπωλήθη διαλυτάς Ταΐδαν
Μπελατρίδη	3.476	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Μπουμπουλίνα Φαίθη	9.604	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν
Ρέντ Σκάύ	1.990	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Σή Προτέκτορ	8.267	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Σουέρτε	10.661	ἐπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Σταυδονικήτα	4.029	διλική ἀπώλεια
Συκιάδα	1.009	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Φλώρας Κ.	9.686	ύψωσε τὴν παναμαϊκὴν
Σ κάφη 16	113.024	

Ζ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνθη Λ.	3.726	διλική ἀπώλεια
Βίργκο	2.496	ἐπωλήθη Γάλλους διαλυτάς
Γερμανία	2.016	ἐπωλήθη Σύρους ἀγοραστάς
Κατελίνα	1.190	ύψωσε τὴν παναμαϊκὴν
Μαθίθης Απεσάκης	5.471	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Μανώλης	3.913	ἐπωλήθη πρός διαλυτάν
Μαρία Β.	3.597	ἔδυθίσθη
Μέρσια	6.398	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Νικόλαος Μ. ΙΙ	1.501	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Σ κάφη 33	20.838	

Νόστος Βάσο 'Ατενέ .	6.714	διλκή άπωλεια
Ντένις Β.	3.952	έπωλήθη άγγεικά συμφέροντα
'Ομηρος Τ.	5.296	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Παντίν	3.932	ύψωσε τὴν κυπριακήν
Πούντα	1.545	ύψωσε τὴν κυπριακήν
Ρωμιοσύνη	1.502	όλική άπωλεια
Σάντα Μαρίνα	1.149	ύψωσε τὴν κυπριακήν
Σή Μπράιτ	3.036	διελύθη
Σοφία	5.455	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Σοφία	1.140	διελύθη
Τάσος	3.261	έβυθισθη
Τέομπερ	3.462	όλική άπωλεια
Φώς I	5.289	ύψωσε τὴν κυπριακήν
Σ κάφη 22	76.041	

Η' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜ. ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ελεύθερος	2.581	διελύθη
Μίσιρ Τρέιντερ	1.553	διεγράφη
Ρίτα	5.613	ύψωσε τὴν κυπριακήν
Σ κάφη 3	9.747	

Θ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αντζελικ Μπλέσσιγκ .	59.141	δὲν παρελήφθη
Σ κάφη 1	59.141	

I' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αντζελικ Στάρ	59.141	κατεκυρώθη εἰς Σκανδιναυσούς
'Αντζελικ Χάρμουν	59.141	δὲν παρελήφθη
Σ κάφη 2	118.282	

IA' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Περικλῆς Γ. Κ.	17.999	έπωλήθη Κορεάτας διαλυτάς
Σ κάφη 1	17.999	

IB' ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μεσ. 'Ανατολή	19.200	ύψωσε τὴν λιβεριανήν
Σ κάφη 1	19.200	

NAYTIKA XRONIKA**ΙΓ' ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75**

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ναύαρχος Μιαούλης .	35.340	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σ κάφη 1	35.340	

ID' ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Άνκο Γκλόρου	12.482	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
'Αντίπολις	24.119	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
'Απολλώνιαν Βίκτορου .	21.493	έπωλήθη Γερμανούς διαλυτάς
'Απολλώνιαν Γουαίνη .	12.676	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Γαλήνη	16.357	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Γιάνης Β.	33.971	έπωλήθη Σαουδάραβας
Γκλόμπολ Γιούνιτο .	11.881	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Μαντινεία	21.738	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Μπέσσου Κ.	15.895	έπωλήθη διαλυτάς 'Απω 'Ανατ.
Νέα Τόχη	12.604	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
'Οίλμπερν	12.360	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Πέλλα	27.187	έπωλήθη Κορεάτας διαλυτάς
Πέτρολα 24	17.212	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Πέτρολα 28	49.397	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Πρόμαχος	13.606	έπωλήθη Ιταλικά συμφέροντα
Ρόλλινγκ Γουαίνη	8.590	παρέμεινεν ύπό τὴν λιβεριανήν
Σάν Μπενίτσες	12.812	δὲν παρελήφθη
Σταύρος Γ. Λιβανὸς	44.726	έπωλήθη άμερικαν. συμφέροντα
Τίτικα	34.056	όλική άπωλεια
Χαρμίν	18.302	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Σ κάφη 20	421.464	

IE' ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αντιγόνη Ε.	10.806	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Εὔη Τ.	10.496	έπωλήθη διαλυτάς Φορμόζας
Θερμοπόλαι	8.995	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Πέτρολα 6	20.781	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Πλειόνη	12.492	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Πόρτο	20.060	έπωλήθη διαλυτάς Κασιούγκ
Ράνια	12.476	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σ κάφη 7	96.106	

ΙΣΤ' ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βικτώρια	14.917	ύψωσε τὴν παναμαϊκήν
Σ κάφη 1	14.917	



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

**ACHAIKI
NAFTILIAKI
S.A.**

167, ALKIVIADOU STREET
PIRAEUS

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΙΖ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Άγιος Νικόλαος"	636	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίολις	6.648	έπωλήθη Σύρους άγοραστάς
"Απόλλων"	2.940	μετερέρθη εἰς τὰ φορτηγά
"Αρτεμις Κ."	3.008	έπωλήθη άλλοδαπούς
"Ερέτρια"	334	έπωλήθη άλλοδαπούς
"Ηπειρος 3"	499	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
"Ηπειρος 4"	2.263	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
"Ηπειρος 5"	2.256	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Ρομάντσια	8.891	ύψωσε τὴν παναμαϊκὴν
Φανούριος	400	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Φρίντα 1	787	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Σ κάφη 11	28.662	

ΙΗ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Άγιος Γεώργιος"	116	έπωλήθη άλλοδαπούς
'Άδμας	482	έπωλήθη άλλοδαπούς
'Αθανάσιος 1	364	έπωλήθη άλλοδαπούς
'Απόλλων	497	έπωλήθη άλλοδαπούς
'Ασπις	499	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βασιλάκης	264	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γεώργιος Σ.	500	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ζέα	409	έπωλήθη άλλοδαπούς
'Ιφιγένεια	455	έπωλήθη άλλοδαπούς
Καπετάν Κωνσταντῆς	592	έπωλήθη άλλοδαπούς
Καπετάν Κώστας	499	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κατέρα	615	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κυρά Παναγία	492	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μάρκης	494	έδυσθισθη
Μένκαρ Ν.	498	ύψωσε τὴν παναμαϊκὴν
Πάνα	499	έδυσθισθη
Ριρή	256	έδυσθισθη
Σαπτελίτε	500	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Σιμούν	936	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Σούλα	336	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σωτήριος Α.	389	έπωλήθη άλλοδαπούς
Χριστίνα	495	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Χριστίνα	499	ύψωσε τὴν κυπριακὴν
Χρόνης 4	946	όλική ἀπώλεια
Σ κάφη 24	11.632	

Απὸ τὰς ὄνταέρω μεταβολὰς προέκυψε καθαρὰ προσθήκη 210 σκαφῶν καὶ 2.652.588 τόν. γκρός, ητὶς προστιθέμενη εἰς τὴν ύπαρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1976 δύναμιν, μᾶς δίδει σημειωτὴν τοιαύτην ύπὸ τὴν KYANOLEYKON, ἀπό :

3.532 σκάφη, 31.676.921 τόν. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	26 τ. γκρός	411.475
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976 ..	46 »	802.170
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75 ..	307 »	5.614.275
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 ..	205 »	3.020.657
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55 ..	10 »	124.954
Μπάλκ κάρριερς πολεμ. ναυπηγ.	1 »	14.425
Φορτηγά νεότευκτα	29 »	265.773
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976	21 »	133.827
Φορτηγά ναυπηγ. 1966—75	331 »	2.174.395
Φορτηγά ναυπηγ. 1956—65	618 »	4.174.865
Φορτηγά ναυπηγ. 1946—55	372 »	1.599.620
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγ.	40 »	114.197
Μικτά νεότευκτα	1 »	42.000
Μικτά ναυπηγήσεως 1976	2 »	147.000
Μικτά ναυπηγ. 1966—75	21 »	1.298.323
Μικτά ναυπηγ. 1956—65	6 »	191.034
Μικτά ναυπηγ. 1946—55	1 »	17.419
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	2 »	37.907
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976	7 »	554.020
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1966—75	88 »	4.544.136
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1936—65	208 »	4.769.214
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1946—55	35 »	456.829
Δεξαμεν. πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγ.	5 »	11.591
'Υπερωκεάνια	8 »	168.967
'Επιβατηγά, οχηματαγωγά, τουριστικά	302 »	599.617
Διάφορα	840 »	388.231
Σ ύνολον σκάφη	3.532 »	31.676.921

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Ἡ ἀπροθυμία ἐγγραφῆς σκαφῶν εἰς τὸ Νηολόγιον τῆς Μονρόδιας ἀφ' ἐνὸς καὶ ἡ ἀθρόα μεταφορὰ μονάδων εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον ἀφ' ἐτέρου, ὡς καὶ ἡ πώλησις παρηλίκων δεξαμενοπλοίων

πρὸς διάλυσιν, κατὰ τὸ ύπὸ ἀνασκόπησιν ἔξαμηνον ἐπέφεραν τὴν περιπτέρω μείωσιν τῆς ύπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας δύναμιν καὶ εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ εἰς τονάζ. Αἱ ἐγγραφαὶ υπὲλειφθησαν τῶν διαγραφῶν κατὰ 1.420.779 τόν. γκρός καὶ ἀναλυτικῶτερον :

Τὰ ἐγγραφέντα σκάφη ἀνήλθον εἰς 23, συνολικῆς χωρητικότητος 864.111 τόν. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι κατὰ κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	5 τ. γκρός	106.300
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75 ..	1 »	30.827
Φορτηγά νεότευκτα	4 »	43.256
Φορτηγά ναυπηγ. 1966—75 ..	1 »	2.998
Φορτηγά ναυπηγ. 1956—65 ..	2 »	19.916
Μικτά ναυπηγ. 1966—75 ..	2 »	91.093
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	3 »	284.000
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976 ..	2 »	141.400
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1966—75 ..	1 »	105.495
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1956—65 ..	2 »	38.826

Σ ύνολον σκάφη

23 » 864.111

Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν, ἐξ ἄλλου, 110 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 2.284.890 τόν. γκρός, ἔχοντα τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976 ..	3 τ. γκρός	117.250
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75 ..	23 »	446.253
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 ..	7 »	105.085
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55 ..	1 »	16.006
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976 ..	1 »	10.256
Φορτηγά ναυπηγ. 1966—75 ..	2 »	17.772
Φορτηγά ναυπηγ. 1956—65 ..	19 »	175.061
Φορτηγά ναυπηγ. 1946—55 ..	5 »	21.711
Μικτά ναυπηγ. 1966—75 ..	2 »	104.317
Μικτά ναυπηγ. 1956—65 ..	2 »	43.678
Μικτά ναυπηγ. 1946—55 ..	1 »	11.631
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976 ..	2 »	50.300
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1966—75 ..	8 »	452.123
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1956—65 ..	25 »	568.677
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1946—55 ..	9 »	144.770

Σ ύνολον σκάφη

110 » 2.284.890

Ο δόνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς κάτωθι :

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Ελλεποντ Κόνκεστ .	24.000	καθειλκύσθη 'Οζάκα
Εύνικη	30.800	καθειλκύσθη Σακάι
Ζέφυρος	19.300	καθειλκύσθη Τσίμπα
Λαδίνια Β.	16.100	καθειλκύσθη Τσουρούμι
Πατρίτσια Β.	16.100	καθειλκύσθη Τσουρούμι

Σ κάφη 5

106.300

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Νερίνα	30.827	ἡγοράσθη ἐκ Λιβερίας

Σ κάφος 1

30.827

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αριστόδικος	11.400	καθειλκύσθη 'Οζάκα
'Αριστονίδας	11.400	καθειλκύσθη 'Οζάκα
Χόνεστυ	10.200	καθειλκύσθη

Σ κάφη 4

43.256

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Λωρέττα Κ.	2.998	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον

Σ κάφος 1

2.998

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αύγη	10.312	παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν
Μπουμπουλίνα Φαίηθ .	9.604	παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν

Σ κάφη 2

19.916

ΣΤ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αστακός	48.559	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Ρίο Σάν	42.534	ήγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Σ κάφη 2	91.093	

Ζ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης	125.000	καθειλκύσθη Σαΐντ Ναζαίρ
Μεσ. Φροντίς	79.500	καθειλκύσθη Γκόττεμπουργκ
Μεσ. Φύσις	79.500	καθειλκύσθη Γκόττεμπουργκ
Σ κάφη 3	284.000	

Η' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αριστοτέλης Σ.		
'Ωνάσης	122.200	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Μεσ. Ἀνατολή	19.200	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	141.400	

Θ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αἴτζιαν Κάπταιν	105.495	ήγοράσθη ἐξ Ὀλλανδίας
Σ κάφη 1	105.495	
Ι' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65		
"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριπρίμα	30.236	ήγοράσθη ἐκ Δανίας
Μίραμάρ	8.590	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν
Σ κάφη 2	38.826	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976**

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αἴτζιαν Λάιον	38.800	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Γουόρλντ 'Αγαμέμνων	19.450	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σαμτζών Τσόμπιον	59.000	ήκυρώθη
Σ κάφη 3	117.250	

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1966 - 75

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αἴνδον	14.383	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Αναστασία V	15.869	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Αντίγκουα	15.597	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Αργοναύτης	24.894	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ατλαντικ Χέλσμαν	16.291	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ατλαντικ Χερίταζ	16.291	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ατλαντικ Χέρο	16.320	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ατλαντικ Χώκ	16.291	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Θέτις	35.561	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Καπτετάν Τάσος	23.666	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Κόνκαρ "Ιντρεπιντ	38.847	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Κόνκαρ Ρεζόλιούτ	25.139	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Κορνήλιος	16.313	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Κορώνια	11.826	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Μαργαρίτα Χανδρή	18.177	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Μελίτη	35.557	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Μπάρρου	14.383	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
"Οσεαν Ρέιντζερ	14.765	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Ούντερ Ντέν Λίντεν	11.044	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Πάνορμος	10.349	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Πέργαμος	10.349	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Στρυμών	16.320	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ωκεανός	28.021	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 23	446.253	

Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγγελος Ραφαήλ	13.359	ὅλικὴ ἀπώλεια
Αἴτζιαν Τρίτων	18.451	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
"Ανδρος	15.597	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον

"Αρκ	11.808	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ατλαντικ Ηγκλ	15.977	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
"Εβρος	15.983	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σέριφος	13.910	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 7	105.085	

Δ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ατλαντικ Μερμάιντ	16.006	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 1	16.006	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
Φοινιξ I.	10.256	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 1	10.256	

ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βελόσιτι	8.506	ἐπωλήθη Γάλλους ἀγοραστὰς
Φάδερ Πάνος	9.266	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	17.772	

Ζ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αγγήνωρ	3.782	ὅλικὴ ἀπώλεια
'Αλκιδίτι	9.964	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Άρρης	8.046	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ατζίλιτι	10.389	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Αύγη	10.312	ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν
"Ελλην	10.312	ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν
"Εσπερος	10.317	ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν
Θάρρος	10.316	ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν
Κάπταιν Τζώρτζ	9.081	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Κοράης	10.530	ἐπωλήθη εἰς ξένα συμφέροντα
Μπράδο Τρίντερ	4.026	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Ντόνα Όυρανία	8.716	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Προσπέριτ	10.388	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Ρυθόδις	10.316	ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν
Σάνι Νικόλαος	8.952	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σαντιάγκο	9.144	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σουέρτε	10.661	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Τενάσιτο	9.386	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Φεραΐδος	10.423	ἐπωλήθη Ἰσπανοὺς διαλυτὰς
Σ κάφη 19	175.061	

Η' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ειρήνη Γ.	3.065	ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Κάπταιν Θεόδ	5.789	ὑψωσε τὴν κυπριακὴν
Κορμόρανος	2.491	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Τζάρτζι	7.930	ὑψωσε τὴν κυπριακὴν
Φάννυ	2.436	ἐπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σ κάφη 5	21.711	

Θ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Εξότικ	70.337	ἐπωλήθη διαλυτὰς Ταΐδαν
'Ερμούπολις	33.980	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	104.317	

Ι' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αντόνης	19.221	ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Τρέιντ 'Εντηδόρ	24.407	ὑψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	43.678	

ΙΑ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

"Ονομα Πλοίου	T. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαΐντ Τζών	11.631	ἐπωλήθη Πακιστανούς διαλυτὰς
Σ κάφη 1	11.631	

IB' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άσυρόρα	18.300	δέν παρελήφθη
"Ελλεσποντ" Αργοκούσ .	32.000	έπωλήθη ισπωνικά συμφέροντα
Σ κάφη 2	50.300	

II' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Ανδρος" Πέτρος	177.304	έπωλήθη άμερικαν. συμφέροντα
"Ατλαντικ Πρίνσες"	45.321	ύψωσε τήν κυανόλευκον
"Ατόμικ"	45.321	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Εύανθια	38.339	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μαρία Φορσάύθ	42.799	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Ντόρικ	45.280	ύψωσε τήν κυανόλευκον
"Ολύμπικ Ντρήμ"	18.204	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Τζών Π. Γουλανδρής	39.555	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 8	452.123	

ΙΔ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγγέλα" Βενιζέλου . . .	12.230	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
"Αίρηνς Τσάλλεντς"	21.090	έδυσθισθη
"Ακτιον"	32.224	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Βιργινία Μ.	11.552	έπωλήθη Γιουγκοσλαύους διαλυτ.
"Ελένα" Βενιζέλου	20.830	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Εύγ. Νιάρχου	30.158	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Θηρεσία Βενιζέλου	21.323	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
"Ιντάν"	27.415	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Λοΐντα	20.730	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μαίρη Λού	24.065	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Μακεδόνιαν	12.724	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Μαντινεία	21.738	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Νεάπολις	24.068	έπωλήθη Γιουγκοσλαύους διαλυτ.
"Ολύμπικ Τσάλλεντζερ"	37.958	έπωλήθη Κορεάτας διαλυτάς
'Ορικό	12.667	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Παλαίμων	12.881	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Πεντελικόν	24.502	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Πουνέντης	21.397	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Σαΐντ "Αννα"	29.486	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Σαΐντ Γρηγορούσσα	21.159	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σαΐντ Θωμάς	23.505	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Στόλτ "Αργκώ"	10.699	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Τρέιντ Χόνορ	27.673	ύψωσε τήν κυανόλευκον

Χαδάιαν Πάτριοτ

Χαρίκλεια Βενιζέλου

Σ κάφη 25

45.246

21.357

568.677

έδυσθισθη

έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν

IE' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ "Εντερπράτζ"	21.284	έπωλήθη "Ελληνας διαλυτάς
"Έκουΐτι"	15.623	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Εύπλοια	19.959	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Κορώνα Δέλτα	11.250	έπωλήθη "Αγγλους διαλυτάς
Μαριμπέλλα III	12.597	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
"Ολύμπικ Γκάλφ"	20.495	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
"Ολύμπικ Ντηφέντερ"	18.784	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
"Ολύμπικ Συνόου"	13.665	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Στόλτ Μέρρικ	11.113	έπωλήθη Κορεάτας διαλυτάς

Σ κάφη 9

144.770

"Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά μείωσις 87 σκαφών και 1.420.779 τόν. γκρός ήτης άφαιρουμένη άπό την ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1976 δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην ύπό την ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν άπό:

500 σκάφη, 17.514.567 τόν. γκρός.

"Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας πλοίων, έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	5 τ. γκρός	106.300
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976	8	207.697
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75	85	1.858.918
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65	48	772.985
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55	2	23.464
Μπάλκ κάρριερς πολέμ. ναυπηγήσεως	6	84.786
Φορτηγά νεότευκτα	4	43.256
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75	25	217.859
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65	39	332.985
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55	7	44.467
Μικτά ναυπηγήσεως 1966—75	31	1.906.810
Μικτά ναυπηγήσεως 1956—65	7	215.939
Μικτά ναυπηγήσεως 1946—55	1	16.207
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	3	284.000
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976	9	890.375
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966—75	86	7.135.951
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956—65	118	3.218.255
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946—55	10	147.026
Διάφορα	6	7.287
Σύνολον σκάφη	500	17.514.567



KK LINAS

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOUI, PIRAEUS, TEL. 451.9553
m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

Η ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗ

Αἱ σημειωθένται αὐξομειώσεις κατά τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἑτοῦ εἰς τὴν ὑπὸ τὴν παναματικήν σημαῖαν, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δύναμιν προσέφερον εἰς τὸ νηολόγιον τῆς μικράν αὐξήσιν εἰς ἀριθμόν πλοίων μείωσιν δύμας τοῦ τοννάζ ὄφειλομένην εἰς τὴν μεταφοράν σκαφῶν τῆς εἰς τὴν κυανόλευκον καὶ τὴν πώλησιν παρηλίκων δεξαμενόπλοιών πρὸς διάλυσιν.

Αἱ ἔγγραφαι ἀνέλθουσαι εἰς 41. σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 285.268 τόν. γκρός, ἔχουν τὴν κάτωθι σύνθεσιν κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75	3	τ. γκρός	4.595
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65	11	»	91.857
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55	9	»	42.713
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολεμ. ναυπηγ.	3	»	8.190
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966—75	2	»	107.008
ΥΠΕΡΒΑΘΕΑΝΙΑ	1	»	14.917
ἘΠΙΒΑΤΗΓΑ, ὁχηματαγωγά, τουριστικά	1	»	8.891
Διάφορα	11	»	7.097

Σύνολον σκάφη 41 » 285.268

Αἱ διαγραφαί, ἔξ ἄλλου, κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἀνῆλθον εἰς 24 σκάφη, 308.624 τόν. γκρός μὲ τὴν κάτωθι κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65	3	τ. γκρός	46.325
Μπάλκ κάρριερς πολεμ. ναυπηγήσεως	1	»	14.540
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75	1	»	1.567
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65	1	»	8.760
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55	6	»	21.083
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966—75	1	»	43.435
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956—65	4	»	94.568
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946—55	6	»	77.827
Διάφορα	1	»	499

Σύνολον σκάφη 24 » 308.624

Ονομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**Α' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75**

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μίνι Λάινερ	1.598	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Μίνι Λόρου	1.598	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Φοίνιξ	1.399	ἡγοράσθη ἐκ Δανίας

Σκάφη 3 4.595

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Ἀνδρέας	7.837	ὑπέστειλε τὴν κυπριακὴν
Άλχατζα Μέμας		
Μπακάρε	10.316	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν
Άποστολος Α.	8.837	ὑπέστειλε τὴν κυπριακὴν
Καγιόντ Μπακάρε	10.312	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν
Λαφίμπε Μπακάρε	10.317	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν
Λίλι Μ.	9.096	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Μάσουντ Ζέρια	1.141	ἡγοράσθη ἐκ Παναμᾶ
Μπάμπα Μπακάρε	10.389	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν
Νήσος Σίφνος	3.610	ἡγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Ντούπ Μπακάρε	10.316	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν
Φλώρα Κ.	9.686	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον

Σκάφη 11 91.857

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άντωνιος	8.202	ὑπέστειλε τὴν κυπριακὴν
Ίτζέσα Λάιαν	5.441	παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν
Κορίνθιαν Τρέιντερ	1.216	παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν
Μαϊτούλα	2.352	ὑπέστειλε τὴν κυπριακὴν
Πέγκασους III	5.275	ἡγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Στροφάδες	2.154	ἡγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Τζιμάντης	1.190	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Τσοή Β. Σ. Μπακάρε	8.682	ὑπέστειλε τὴν κυπριακὴν
Χρυσοπηγή Κρός	8.201	ἡγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας

Σκάφη 9 42.713

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜ. ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλιμος	2.740	ἡγοράσθη ἐξ Η.Π.Α.
Άρτα	2.710	ἡγοράσθη ἐξ Η.Π.Α.
Γρηγορούνσα	2.740	ἡγοράσθη ἐξ Η.Π.Α.

Σκάφη 3 8.190

Ε' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αρτζύλ	43.435	ἡγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Γκόλντεν Σπραΐου	63.573	ἡγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Σκάφη 2	107.008	

ΣΤ' ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Δέ Βικτώρια	14.917	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σκάφη 1	14.917	

Ζ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρομάντσα	8.891	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον

Σκάφη 1 8.891

Η' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κρήτη (ρ.)	638	ἡγοράσθη ἐξ Ολλανδίας
Λὸν Λάιον	499	ἡγοράσθη ἐξ Ολλανδίας
Μιστερ Σάμ	496	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Πέτρολα 81	690	ναυπηγηθὲν εἰς Ἐλλάδα
Πέτρολα 82	493	ναυπηγηθὲν εἰς Ἐλλάδα
Πέτρολα 86	750	ναυπηγηθὲν εἰς Ἐλλάδα
Πέτρολα 103	780	ναυπηγηθὲν εἰς Ἐλλάδα
Πέτρολα 104	493	ναυπηγηθὲν εἰς Ἐλλάδα
Πέτρολα 107	780	ναυπηγηθὲν εἰς Ἐλλάδα
Ρένα Ζ.	500	ἡγοράσθη
Στέλιος	998	ἡγοράσθη

Σκάφη 11 7.097

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65**

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Δρέπανον	20.964	ὑψώσει τὴν κυανόλευκον
Μαριγούλα	12.299	ὑψώσει τὴν κυανόλευκον
Παρνασσός	13.062	ὑψώσει τὴν κυανόλευκον

Σκάφη 3 46.325

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ηστερν Ήγκλ	14.540	ἐπωλήθη Ἰσπανοὺς διαλυτὰς

Σκάφη 1 14.540

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνδρεας Σ.	3.150	ὑψώσει τὴν κυανόλευκον
Κορίνθιαν Τρέιντερ	1.216	ὑψώσει τὴν κυανόλευκον
Μακεδονία II	5.835	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον
Νέα Τύχη	1.348	διεγράφη
Σάν Τζώρτζιο II	8.377	ἐπωλήθη Ἰσπανοὺς διαλυτὰς
Σλόμαν "Αλτζιερ	1.157	ὑψώσει τὴν κυπριακὴν

Σκάφη 6 21.083

ΣΤ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αρτζύλ	43.435	ὑψώσει τὴν κυανόλευκον
Σκάφη 1	43.435	

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άστορια	33.847	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Γεώργιος Β. Σφήκας ..	29.534	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Νέππο "Άδανς	29.262	έπωλήθη διαλυτάς Ταΐδαν
Πανγκλόμπαλ Γιούνιτο	1.925	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 4	94.568	

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αριες	13.432	δλική ἀπώλεια
Ζανιλλ	12.898	έπωλήθη Ἀμερικανούς διαλυτάς
Μαρίτσα	11.310	έπωλήθη Ἰσπανούς διαλυτάς
Πενιάντ	19.444	έπωλήθη Ἰσπανούς διαλυτάς
Σούζη I	13.927	έπωλήθη Ἰσπανούς διαλυτάς
Φέρρυσιπ Λ.	6.836	έπωλήθη διαλυτάς Ταΐδαν
Σ κάφη 6	77.847	

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αλλέξης Τ.	499	ύψωσε τὴν κυπριακήν
Σ κάφη 1	499	

Από τὰς ἀνωτέρω μεταβολάς προέκυψε αὐξησις 17 σκαφῶν μείωσις δῆμως τοῦ τονάκι κατά 23.356 τόν. γκρός, αἵτινες ὑπολογιζόμεναι εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1976 δύναμιν, μᾶς δίδουν σημειωνὴ ποιαύτην ὑπὸ τὴν ΠΑΝΑΜΑ·ΚΗΝ σημαίαν, ἀπό:

144 σκάφη, 781.744 τόν. γκρός.

Ἡ δύναμις αὗτη κατὰ κατηγορία πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75 .	1 τ. γκρός	18.328
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 .	2 »	28.863
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75 ...	3 »	4.595
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65 ...	28 »	160.782
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55 ...	31 »	124.924
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγ.	7 »	21.606
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966—75	1 »	63.573
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956—65	9 »	200.844
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946—55	1 »	11.209
'Υπερωκεάνια	4 »	78.035
'Επιβατηγά, όχηματα γωγά, τουριστικά	4 »	31.500
Διάφορα	53 »	37.485
Σύνολον σκάφη	144 »	781.744

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Συνεχίζεται καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔξαμηνον ἡ ἀπὸ τριετίας σημειωθεῖσα κάμψις εἰς τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Αἱ διαγραφαὶ ὑπέρεβδησαν τὰς ἐγγραφάς καὶ ἐπέφερον τὴν περαιτέρω μείωσιν τῆς ὡς ἀναλυτικώτερον κατωτέρω ἀπεικονίζεται:

Ἐνεγράφησαν κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1977 71 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 207.768 τόν. γκρός, ἔχοντα τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 .	2 τ. γκρός	29.817
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75 ...	6 »	14.285
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65 ...	17 »	59.408
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55 ...	13 »	49.246
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγ.	2 »	8.748
'Επιβατηγά, όχηματα γωγά, τουριστικά	7 »	31.764
Διάφορα	24 »	14.506
Σύνολον σκάφη	71 »	207.768

Διεγράφησαν ἐπίσης 76 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 525.710 τόν. γκρός μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν, κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 .	2 τ. γκρός	14.747
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55 .	1 »	8.447
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75 ...	1 »	9.954
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65 ...	33 »	227.889
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55 ...	23 »	96.282
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγ.	3 »	8.047
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956—65	5 »	91.932
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946—55	4 »	62.503
'Επιβατηγά, όχηματα γωγά, τουριστικά	1 »	3.741
Διάφορα	3 »	2.168
Σύνολον σκάφη	76 »	525.710

Σύνολον σκάφη

Ἐνδιαφέρονται τὸν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Πολυξένη	18.152	ἡγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Χρυσαλίς	11.665	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	29.817	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγιος Νικόλαος Κ. .	1.979	ἡγοράσθη ἐκ Παναμᾶ
Γκούντ Σέϋλορ	3.380	ἡγοράσθη ἐκ Παναμᾶ
Δημητρα	2.979	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Μπρόκλαντ	3.013	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Ρόδον	1.232	ἡγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σόνια Σοφία Σ.	1.702	ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Σ κάφη 6	14.285	

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ακουΐλα I.	3.387	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Ανναμίνα Κ.	1.198	ἡγοράσθη ἐκ Παναμᾶ
Γκρέιτ Κάλαμπαρ	1.477	ἡγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Γκρέιτ Μπόνιν	1.009	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Γκρέιτ Μπρίς	5.051	ἡγοράσθη ἐξ Σιγκαπούρης
Γκρέιτ Τζώρτζ	5.065	ἡγοράσθη ἐξ Σιγκαπούρης
Ζέμπρας Σάξες	1.905	ἡγοράσθη ἐκ Κύπρου
Ζέμπρας Φόρτσιουν ..	1.657	ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Κλάουντ	1.234	ἡγοράσθη ἐκ Κύπρου
Κωσταθηνᾶ	8.695	ἡγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Μαρία Σ.	5.769	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Μπελατρίξ I.	3.476	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Μπράρερ Λάκ	3.407	ἡγοράσθη ἐκ Παναμᾶ
Πρότον	1.657	ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Ρίμα Τσίρη	5.058	ἡγοράσθη ἐξ Σιγκαπούρης
Σείριους	1.096	ἡγοράσθη ἐκ Κύπρου
Σηφάρερ	8.267	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Σ κάφη 17	59.408	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγιος Νεκτάριος	1.600	ἡγοράσθη ἐκ Χιλῆς
Βενέτσια	1.549	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Γκρέιτ 'Αλεξάντερ	2.889	ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Ειρήνη Π.	1.157	ὑπέστειλε τὴν παναμαϊκὴν
Καπτανί Θεό	5.789	ὑπέστειλε τὴν λιθεριανὴν
Μαριλάκι	5.471	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Μαριάζα Μ.	1.501	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Μιμή Μ.	6.393	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν
Ντών	3.153	ἡγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Πανόντι	3.932	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σάμηρες Μπρίς	2.588	ἡγοράσθη ἐκ Πολωνίας
Τζώρτζ	7.930	ὑπέστειλε τὴν λιθεριανὴν
Φώς I.	5.289	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 13	49.246	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜ. ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Λάκυ	3.129	ἡγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Ρίτα	5.613	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	8.742	
Σ κάφη 7	31.764	

ΣΤ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Σάν	5.485	ἡγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Γκόλντεν Μούν	14.182	ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Ἔσπερος I.	6.714	ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Ἔσπερος 3	499	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Ἔσπερος 4	2.263	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Ἔσπερος 5	2.256	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Φανούριος	365	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 7	31.764	

Σύνολον σκάφη

Σ κάφη 7

Ζ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βαλεντίν	499	ήγοράσθη
Βιργινία	499	ήγοράσθη
Γκαλγουσάιν Β.	785	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Γκάλχολημ	497	ήγοράσθη
"Εμποργκ	663	ήγοράσθη ἐκ Δανίας
Λαζάρη	500	ήγοράσθη ἐκ Κύπρου
Λακωνικός	500	ήγοράσθη ἐκ Σομαλίας
Μάι Χώστη	274	ήγοράσθη
Μητρά Ειρήνη	871	ήγοράσθη
Μιτάλκαν Γιούνιτο	689	ήγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Πάνος Θ.	499	ήγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Πετρολίνα 2	499	ήγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Πετρολίνα 3	979	ήγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Πετρολίνα 4	496	ήγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Πετρολίνα 5	840	ήγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Πίνας Ι.	557	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Σάντα Μαρία	105	ήγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σαπτελίτε	500	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Σὴ Θάντ VIII	866	ήγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Σὴ Θάντ X	967	ήγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Σφακιά	499	ύπεστειλε τὴν παναμαϊκὴν
Τζίμου Ντέμετ	928	ήγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Φέιμους Στάρ	495	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Χριστίνα II	499	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 24	14.506	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Δ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άριάνα	5.231	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Νάρι Τσάμπιον	9.516	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	14.747	

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάτια	8.447	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφος 1	8.447	

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκούντ Φρέντ	9.954	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφος 1	9.954	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγιος Ανδρέας	7.837	ύψωσε τὴν παναμαϊκὴν
'Αθηνᾶς Β.	10.449	έπωλήθη ἀγγλικά συμφέροντα
'Αλεξανδρος Τ.	3.153	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ανδριάνα I.	8.274	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ανθούλα	1.225	όλική ἀπώλεια
'Απόστολος Α.	8.837	ύψωσε τὴν παναμαϊκὴν
"Αριστον	10.242	έπωλήθη ἔνα συμφέροντα
'Αρκαδία	6.340	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
"Αρτα	1.647	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Γιάννης Μ.	7.053	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Γιώργης Μαθαίος	4.470	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Γκούντ Λάκ	7.838	έπωλήθη ἔνα συμφέροντα
Δελφοί	8.786	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
"Ελένα I.	10.639	έπωλήθη ἀγοραστ. "Απω Ανατ.
'Ελένια	5.289	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ελμάρε	4.234	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
"Έλνα	8.275	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Εύτυχιά	10.347	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ηλίας Κ.	3.681	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κάππα Τσάμπιον	4.105	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κίμπερλη	8.660	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κόμμενσμεν	5.683	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κρήταν Λάτιφ	10.043	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κωνσταντίνος	7.451	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Λενιώ	5.087	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Μάργκαρετ Χ.	8.378	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Μαρίκα Μ.	5.943	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Μοτέρια	8.602	ύψωσε τὴν κυανόλευκον

Πετούνια	7.843	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ρίο Σάντα "Ελένα	6.834	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σανλίν	1.734	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σκύμνος	9.661	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Τάκης 'Αλεξάκος	9.249	ύψωσε τὴν κυανόλευκον

Σ κάφη 33 227.889

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αγνή	2.641	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Αϊόλος	3.346	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
'Ακτις	8.682	ύψωσε τὴν παναμαϊκήν
'Αντώνιος	8.202	ύψωσε τὴν παναμαϊκήν
Βάσω Μ.	1.019	όλική ἀπώλεια
Γεώργιος	1.599	προσαράξαν ἔγκατελείφθη
'Ελένη Κ.	4.084	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ελμπέλλα	6.503	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ιζαμπελίτας	7.470	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κάππαν Θεό	5.789	έπωλήθη Βέλγους διαλυτάς
Κοσμάς	6.594	έπωλήθη Ισπανούς διαλυτάς
Μαντούλα	2.352	ύψωσε τὴν παναμαϊκήν
Μελέτη	3.343	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ντάρλινγκ	2.671	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ντίνα	5.250	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Παναρείτς	7.017	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Πρόσπερος	2.224	έπωλήθη ἀλλοδαπῶν
Ρόζα Τ.	1.931	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ρόκο	7.605	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Σάμηρ Μπριζ	2.588	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σουγκέρκα	1.395	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σοφία	1.838	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Στέλιος Μάτσας	2.036	όλική ἀπώλεια

Σ κάφη 23 96.282

ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜ. ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αχαιός	1.545	όλική ἀπώλεια
'Ιοκάστη	5.496	έπωλήθη Γιουγκοσλαβίου διαλυτ.
Μόνα	1.006	όλική ἀπώλεια

Σ κάφη 3 8.047

Ζ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αριάδνη Ε.	25.672	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ελεκτρα Ε.	15.903	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
'Εργινα I.	12.891	έπωλήθη Ιταλούς ἀγοραστὰς
Κρήταν Φλάσιερ	24.484	έπωλήθη Γιουγκοσλαβίου διαλυτ.
Σὴ Τρέιντερ	12.982	ύψωσε τὴν κυανόλευκον

Σ κάφη 5 91.932

Η' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αθήναιαν Σπίριτ	9.769	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κρήταν Στάρ	19.674	όλική ἀπώλεια
Μάριδικ	21.675	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Ντόλφιν "Ελένα	11.385	ύψωσε τὴν κυανόλευκον (ρὸ-ρὸ)

Σ κάφη 4 62.503

Θ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ποσειδωνία	3.741	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφος 1	3.741	

Ι' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σὴ Θάντ V	406	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Σπύρος Γ.	999	έδυσθισθη
Τζέμμα	763	ύψωσε τὴν κυανόλευκον

Σ κάφη 3 2.168

"Απὸ τὰς ἀνωτέρω μετασοδιὰς προέκυψε καθαρά μείωσις 5 σκαφῶν καὶ 317.942 τόν. γκρός, ητος ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1976 δύναμιν, μᾶς δίδει σημειώνην τοι-αύτην ὑπὸ τὴν ΚΥΠΡΙΑΚΗΝ σημαῖαν ἀπὸ :

566 σκάφη, 1.966.890 τόν. γκρός

Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας πλοίων έχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956—65 ..	13	τ. γκρός	159.791
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946—55 ..	1	>	13.066
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976 ..	1	>	5.400
Φορτηγά ναυπηγ. 1966—75 ..	19	>	52.055
Φορτηγά ναυπηγ. 1956—65 ..	138	>	693.131
Φορτηγά ναυπηγ. 1946—55 ..	162	>	624.747
Φορτηγά πολεμ. και προπολ. ναυπηγ.	28	>	109.606
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1956—65 ..	7	>	97.545
Δεξαμενόπλοια ναυπηγ. 1946—55 ..	5	>	39.711
Έπιβατηγά, όχηματαγωγά, τουριστικά	16	>	65.396
Διάφορα	176	>	106.442
Σύνολον σκάφη	566	>	1.966.890

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Κατά τὸ διαρρέων ἔξαμηνον οὐδεμία μεταβολὴ ἐσημειώθη εἰς τὴν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβανοῦ Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν. Παραμένει, εῦτω, ἡ ὑπὸ τὴν ΛΙΒΑΝΙΚΗΝ σημαίαν δύναμις μέ :

5 σκάφη, 14.852 τόν. γκρός

ἔχουσα τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν :

Φορτηγά ναυπηγ. 1966—75 ..	1	τ. γκρός	2.274
Φορτηγά ναυπηγ. 1956—65 ..	2	>	3.423
Φορτηγά ναυπηγ. 1946—55 ..	1	>	6.259
Φορτηγά πολεμ. και προπολ. ναυπηγ.	1	>	2.896
Σύνολον σκάφη	5	>	14.852

Η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Μετὰ τὴν διαγραφὴν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔξαμηνον τοῦ φορτηγοῦ «Χρυσάνθη» 5.684 τόν. γκρός τοῦ 1951, πωληθέντος πρὸς διάλυσιν, ἡ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ δύναμις τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐμειώθη ἔτι περαιτέρω καὶ παραμένει μέ :

3 σκάφη, 28.525 τόν. γκρός

μὲ σύνθεσιν, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ὡς κάτωθι :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966—75 ..	1	τ. γκρός	20.354
Φορτηγά ναυπηγ. 1966—75 ..	1	>	1.482
Φορτηγά ναυπηγ. 1946—55 ..	1	>	6.689
Σύνολον σκάφη	3	>	28.525

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΕΞ ΣΗΜΑΙΩΝ

Αὔξεσιν 134 σκαφῶν καὶ 884.827 τόν. γκρός ἐσημειώ-σεν ἡ ὑπὸ τὰς ἔξ σημαίας δύναμις τῶν Ἑλληνικῶν συμφερόν-των Ναυτιλίας κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1977, ἀνελθούσα εἰς :

4.750 σκάφη, 51.983.499 τόν. γκρός

κατανέμεται δὲ ὡς ἀκολούθως:

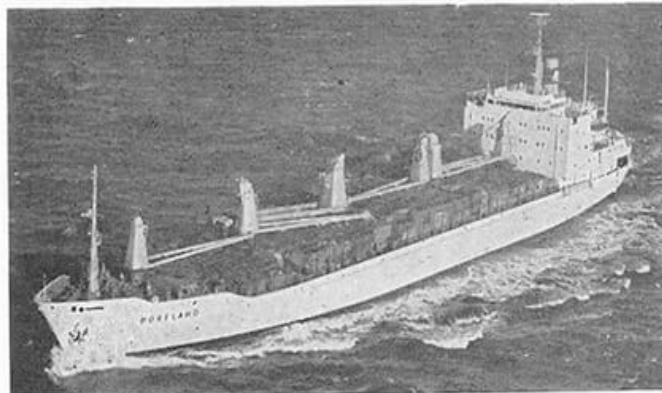
Σημαῖαι	Πλοῖα	Τ. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3.532	31.676.921
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	500	17.514.567
ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗ	144	781.744
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	566	1.966.890
ΛΙΒΑΝΙΚΗ	5	14.852
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	3	28.525
Σύνολον	4.750	51.983.499

Ἡ σύνθεσις τῆς χωρητικότητος ταύτης, κατὰ κατηγορίας πλοίων καὶ ἡλικίαν, ἔχει ὡς κάτωθι:

	Πλοῖα	Τ. Γκρός
Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	31	517.775
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976 ..	54	1.009.867
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966—75	394	7.511.875
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956—65	268	3.982.296
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1946—55	13	161.484
Μπάλκ κάρριερς πολεμ. ναυπηγήσεως ..	7	99.211
Φορτηγά νεότευκτα	33	309.029
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976	22	139.227
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966—75	380	2.452.660
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956—65	825	5.365.186
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946—55	574	2.406.706
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγ.	76	248.305
Μικτὰ νεότευκτα	1	42.000
Μικτὰ ναυπηγήσεως 1976	2	147.000
Μικτὰ ναυπηγήσεως 1966—75	52	3.205.133
Μικτὰ ναυπηγήσεως 1956—65	13	406.973
Μικτὰ ναυπηγήσεως 1946—55	2	33.626
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	5	321.907
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976	16	1.444.395
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966—75	175	11.743.660
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956—65	342	8.285.858
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946—55	51	654.775
Δεξαμενόπλοια πολ. καὶ προπολ. ναυπ.	5	11.591
Υπερωκεάνια	12	247.002
Έπιβατηγά, όχηματαγωγά, τουριστικά	322	696.513
Διάφορα	1.075	539.445
Σύνολον σκάφη	4.750	51.983.499

SOL

Always at
your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS : "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA

CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece :

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

• TIME

= Immediate delivery
= No Deviation
= No Congestion

• MONEY

= Low Prices
= Fine Quality
= Best Discounts

STEM NOW!!! and ...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→**CONTACT: PETROSTAR CO. LTD**

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

CABLES: GOULANDRIS
PIRAEUS

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

TELEX: 212084 GREECE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησόλιγον, δάσαι τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Νάτα»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.600 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γουέστερν Μαρίν Τράνσορπτ» (κ. Ζανῆς Βρετός).

2. «Γιούρκο Φέρρου»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκὸν «Lone Star») νεοαγορασθὲν 8.100 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ρένα» (κ. Ι. Λαλιώτης).

3. «Κοτρώνας Σκάυ»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Astra») 1.647 τόνοι γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐντελβάτη» (κ. Ηλ. Παναγάκος).

4. «Πάναρμα»: Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Kinryu Maru») νεοαγορασθὲν, 5.476 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ικαρος» (κ. Δημ. Λεκανίδης).

5. «Ελίζα»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Trollegens») νεοαγορασθὲν, 12.025 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Δάμπη» (κ. Γ. Προκοπίου).

6. «Μαρία Α.»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Carolin Schulte») νεοαγορασθὲν, 3.198 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μπίρκενχηντ Μαρίν» (κ. Αλέξ. Εδιπίδης).

7. «Φιλία»: Φορτηγὸν (πρώην ιταλικὸν «Enrico Dandolo») νεοαγορασθὲν 5.557 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκρήκλαντ» (κ. Μιχ. Τρικόγλου).

8. «Παρνασσός»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 13.062 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ματάτ» (κ. Νικ. Κουτσούκος).

9. «Μαριγόλλα»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 12.299 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εφεμάρ» (κ. Κ. Λαιμός καὶ Πατέρας Έλλας).

10. «Άλειώνα»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην ιαπωνικὸν «Shinko Maru») νεοαγορασθὲν 13.120 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρίν Πόστ» (κ. Κων. Παπαναστασίου).

11. «Κρήτη»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην σουηδικὸν «Joh Gorthon») νεοαγορασθὲν, 26.269 τόν. γκρός τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κρήτη» (κ. Α. Μαυρακάκης).

12. «Ρεγγίνα Σ.»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εύριπος» (κ. Κων. Σιμάτος).

13. «Αναγκελ Σπίριτο»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.000 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αναγκελ Μάϊτ» («Αναγκελ Σίππινγκ»).

14. «Αναγκελ Μάϊτ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αναγκελ Μάϊτ» («Αναγκελ Σίππινγκ»).

15. «Αναγκελ Λόγιαλτ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.000 τόν. γκρός,

ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αναγκελ Λόγιαλτ» («Αναγκελ Σίππινγκ»).

16. «Αναγκελ Εντήρο»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αναγκελ Εντήρο» («Αναγκελ Σίππινγκ»).

17. «Αναγκελ Φιντέλιτ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αναγκελ Φιντέλιτ» («Αναγκελ Σίππινγκ»).

18. «Θέτις»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 35.561 τόν. γκρός τοῦ 1974, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νέπτουν» (κ. Δημ. Ντάμπος).

19. «Ωκεανός»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 28.021 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νέπτουν» (κ. Δημ. Ντάμπος).

20. «Τρέιντ Εντήρο»: Μικτὸν (πρώην λιβεριανὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 24.461 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρέιντ Τάνκερς» (κ. Βασ. Κούτοης).

21. «Ατλαντικό Χέλμα»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 16.291 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρανσπόρτερ Σίππινγκ» (κ. κ. Σ. Λιθανός Ελλάς).

22. «Σκοπή»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Krytjan Laiif») 10.042 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκαζέλ» (κ. Λ. Καρακώστας).

23. «Λάκκος»: Φορτηγὸν κυπριακὸν «Κίμπερλον» 8.660 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εντήρο Σίππινγκ» (κ. Λ. Καρακώστας).

24. «Κύμα»: Φορτηγὸν (πρώην αγγλικὸν «Amalric») νεοαγορασθὲν, 7.791 τόνοι γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αφρομάρ» (κ. Θ. Αρβανιτάκης).

25. «Ντίνα Νέντ»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Ntina») 5.250 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ντίνα Νέντ» (κ. Παν. Βλαστός).

26. «Αίρηνς Σ.»: Φορτηγὸν (πρώην «Γουέρτερλαντ») 3.021 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αναγκάλι» (κ. Π. Εύθυμιαδής).

27. «Μερίντιαν Φρίο»: Φορτηγὸν

(πρώην δανικὸν «Bodil Scan») νεοαγορασθὲν 1.399 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Φιντίας» (κ. Σωτ. Μπάρδης).

28. «Λειών»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 5.087 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρλίνεα Αρματόρα» (κ. Ιωάν. Γκούμας).

29. «Αλκουνία»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 11.825 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρκούνετο» (Ανδριανή ΝΕΠΕ).

30. «Αίρηνς Γκρέις»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 4.815 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πεληνίαν» (κ. Παν. Εύθυμιαδής).

31. «Νεφέλη»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Orange Field») νεοαγορασθὲν, 5.800 τόν. γκρός τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νεφέλη» (κ. Ν. I. Ανδριόπουλος).

32. «Άρχαγγελος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 30.098 τόν. γκρός τοῦ 1976, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σέβενθ Σίππινγκ» (κ. Ν. Σερέτης).

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν σελτερντέκερ «Christel Vinnen» 4.215 τόν. γκρός, 6.049 τόν. d.w. τοῦ 1954, ηγοράσθη παρ' Ελλήνων.

— «Ελλήνες ήγόρασαν τὸ άτμοκίνητον παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Bolina» 8.274 τ. γκρός, 9.186 τόν. d.w. τοῦ 1963, ἀντὶ δολ. 500.000 δάσις «ώς ἐστι».

— «Ηγοράσθη γύρω τῶν 3.220.000 δολαρίων τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν αύτοκινητοφόρο μπάλκ κάρριερ «Jalanta» 13.313 τ. γκρός, 21.164 τόν. d.w. τοῦ 1966, μὲ μηχανάς Γκοταρέρκεν 9.800 ἵππων.

— «Γύρω τῶν 3.000 δολαρίων δολαρίων ήγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Mabu» 20.322 τόν. γκρός, 31.786 τόν. d.w. τοῦ 1963, μὲ μηχανάς Φίατ 9.800 ἵππων.

— Τὸ ιαπωνικὸν δηζελοκίνητον τουηντέκερ «Shinkai Maru» 5.231 τόν. γκρός, 7.927 τ. d.w. τοῦ 1968, μὲ μηχανάς Σούλτζερ 4.200 ἵππων, ταχύτητος 13 μιλ., μὲ φορτωτήρας, 1/80, 5/20 τόν. διαπραγματεύονται «Ελλήνες ήγορασπαί, γύρω τῶν 2.400 δολ.»

— «Επωλήθη γύρω τῶν 1.800.000 τὸ έπιβατηγόν - ρο-ρο «Εύθυκώστα II» 9.957 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

— Τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν κάρριερ «Santa Martina» 7.100 τόν. γκρός, 11.857 τόν. d.w. τοῦ 1974, ηγοράσθη παρ' Ελλήνων γύρω τῶν 2.25 διστούμονα δολ.

— «Ελλήνες ήγόρασαν έπισης τὸ δηζελοκίνητον αγγλικὸν τουηντέκερ «London Citizen» 10.679 τόν. γκρός, 16.048 τόν. d.w. τοῦ 1965. Τιμὴ γύρω τῶν 3.5 διστούμονα δολ.

— «Επωλήθη μεταξὺ Ελλήνων τὸ δεξαμενόπλοιον «Ρεζολιούτ Κολοκοτρώνης» 13.093 τόν. γκρός, 20.830 τόν. d.w. τοῦ 1958 εἰς τὰ δολ. 515.000, «ώς ἐστι», παράδοσις Περού.

— «Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ φινλανδικὸν δεξαμενόπλοιον «Aitristama» 1.681 τόν. γκρός, 2.216 τόν. d.w. τοῦ 1958. Μετωνομάσθη «Μάρκ ΙΙΙ». Σημαία Ελληνική.

— Τὰ ύπο σπομαίαν «Ακτῆς Ελεφαντοστού δηζελοκίνητα φορτηγά «Akrou» 7.052 τόν.

ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ

Σημειώσετε τὴν νέα μας διεύθυνση στὴν ΑΘΗΝΑ

LANAUTA SHIPPING LTD

ΟΔΟΣ ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ 18, ΑΘΗΝΑ 134

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 3607.601 - 3607.602

ΤΕΛΕΞ: 21 8460

ΤΗΛ. Δ/ΝΣΗ: «LANAUTA» ΑΘΗΝΑ

γκρός, 9.387 τόν. d.w. τοῦ 1959, μὲ μηχανάς Σουλτζερ 6.300 ίππων καὶ «Korhog» 6.618 τόν. γκρός, 9.052 τόν. d.w. τοῦ 1958, μὲ μηχανάς Σουλτζερ 8.280 ίππων, ήγοράσθησαν παρ' Έλλήνων γύρω τών 1.050.000 καὶ 885.000 δολ. αντιστοίχως, συμπεριλαμβανομένου ταΐμ τσάρτερ 6 μηνῶν εἰς τους πωλητάς εἰς τὰ δολ. 3.000 ήμερησίως.

—Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Nordseesands» 1.596 τόν. γκρός, 2.824 τόν. d.w. τοῦ 1967, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων.

—'Αντὶ ποσοῦ 3.25 έκατον δολλαρίων ήγόρασαν "Ελλήνες τὸ ἀτμοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Jarita» 51.417 τόνων γκρός, 96.981 τόν. d.w. τοῦ 1966, μὲ μηχανάς 20.455 ίππων, ταχύτητος 15.5 μιλ.

—Τὸ νορβηγικὸν μότορσπιτ «Mildrids» 1.993 τόν. γκρός, 3.723 τόν. d.w. τοῦ 1973, μὲ μηχανάς Ντώτις 2.200 ίππων, ταχύτητος 12.5 μιλ., μὲ 4 φορτωτήρας τών 5 τόν., ήγοράσθη παρ' Έλλήνων εἰς τὰ δολ. 2.000.000.

—'Ηγοράσθη ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Kinryu Maru» 5.476 τ. γκρός, 8.600 τόν. d.w. τοῦ 1967, μὲ μηχανάς Χατσουντόκι 5.400 ίππων, ταχύτητος 14 μιλ. Τιμὴ δολ. 2.450.000.

—"Ελλήνες ήγόρασαν ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν φορτηγὸν «Kouang - Si» 6.529 τόν. γκρός, 8.943 τόν. d.w. τοῦ 1957, μὲ μηχανάς B & W 8.300 ίππων, ταχύτητος 16 μιλ., μὲ 1 φορτωτήρα τών 60 τόν., 1/30, 4/10 καὶ 10 τών 5 τόνων, ἀντὶ 160 τόν. δολλαρίων.

—'Αντὶ δολ. 640.000 ήγόρασαν "Ελλήνες τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν ψυγεῖον «Elpenor» 7.425 τόν. γκρός, 9.246 τόν. d.w., τοῦ 1954.

—Παρὰ τοῦ 'Ομίλου 'Ωνάση ήγοράσθησαν τὰ ἀτμοκίνητα ἀγγλικά δεξαμενόπλοια «Texaco Europe» καὶ «Texaco North America» 104.616 τόν. γκρός, 209.407 τόν. d.w. τοῦ 1970 καὶ 1969. Τιμὴ δολ. 10 έκατον. ἔκαστον.

—Μεταξὺ 'Ελλήνων ἐπωλήθη τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Σοφία K.» 10.398 τόν. γκρός, τοῦ 1957 καὶ παρεδόθη.

—'Ηγοράσθη παρ' Έλλήνων τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν φορτηγὸν «United Enterprises» 4.741 τόν. γκρός, 7.296 τόνων d.w. τοῦ 1957. Τιμὴ γύρω τών 420.000 δολ.

—'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ ἀγγλικὸν μότορσπιτ «St. Magnus» 871 τόν. γκρός, 1.240 τόν. d.w. τοῦ 1955. Μετωνομάσθη «Μητέρα Ειρήνη». Κυπριακὴ σημαία.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Norefjell» 23.864 τόν. γκρός, 38.356 τόν. d.w. τοῦ 1966, μὲ μηχανάς Γκοτανδέρκεν 12.600 ίππων, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων εἰς τὰ δολ. 3.2 έκατομμύρια.

—Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Δημήτρης K.» 1.655 τόν. γκρός, 2.992 τόν. d.w. τοῦ 1947, ἐπωλήθη εἰς τὴν ἑταῖριν «"Hest Mēnt Lásin» ἀντὶ 240.000 δολλαρίων. Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα.

—'Ηγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψώσεται τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ ιαπωνικὸν μότορσπιτ «Shogi Maru No. 2» 855 τόν. γκρός, 1.502 τόν. d.w. τοῦ 1963. Μετωνομάσθη «Στάθης Νέμετ».

—Διαπραγματεύονται "Ελλήνες τὴν ἀγοράν τοῦ δηζελοκίνητου νορβηγικού μπάλκ κάρριερ «Randi Brovиг» 13.870 τόν. γκρός, 23.338 τόν. d.w. τοῦ 1966. Τιμὴ γύρω τών 4.3 έκατομ. δολ., μὲ πενταετὲς τάιμ τσάρτερ κατὰ μέσον δρον δολ. 6.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Kiyoyasu Maru» 6.183 τόν. γκρός τοῦ 1961 καὶ ὑψώσεται τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Λάσκμος».

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Frendo Venture» 1573 τόν. γκρός τοῦ 1977 καὶ μετωνομάσθη «"Αγιος Σπυρίδων». Σημαία ἔλληνική.

—Τὸ ἀγορασθὲν δανικὸν φορτηγὸν «Holland» 5.876 τόν. γκρός τοῦ 1961 παρελήφθη. "Υψώσεται τὴν κυανόλευκον καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα.

—'Υπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα παρέμεινεν ἐπίσης καὶ τὸ παραληφθέν νορβηγικὸν λάίνερ «Nord Tellus» 6.450 τόν. γκρός, τοῦ 1962. Σημαία ἔλληνική.

—Παρεδόθησαν εἰς τοὺς ἀγοραστάς τους τὰ πωληθέντα μεταξὺ 'Ελλήνων λιθεριανὰ φορτηγά «Θάρρος», «Ρυθμός», «Εσπερος» καὶ «Ελλην» 10.316 τόν. γκρός τοῦ 1957 τὰ τρία πρότα, τοῦ 1956 τὸ τέταρτον καὶ ὑψώσαν τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν. Μετωνομάσθησαν «Αλχάτζα Μάμα Μπακάρε», «Ντούπε Μπακάρε», «Λαφίμπι Μπακάρε» καὶ «Καγιόντε Μπακάρε» ἀντιστοίχως.

—Παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Μπράδο Αρτης» τὸ ὄλλανδικὸν φορτηγὸν «Ares» 6.135 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Σημαία ἔλληνική.

—Μετωνομάσθη εἰς «Κρήταν Γκλόρου» καὶ ὑψώσεται τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Nina Bowater» 3.866 τόνοι γκρός, τοῦ 1961.

—Παρελήφθη, ὑψώσεται τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Hastport» τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Indian City» 27.018 τόν. γκρός τοῦ 1967.

—Τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν μπάλκ κάρριερ «Medea» 17.879 τόν. γκρός, τοῦ 1963 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Λεδέα». "Υψώσεται τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθησαν ἐπίσης τὰ φινλανδικὰ φορτηγά «Eckero» καὶ «Deckero» 2.285 τ. γκρός τοῦ 1953 καὶ ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθησαν «Κεφαλλόνιαν Σκάου» καὶ «Κεφαλλόνιαν Σῆ» ἀντιστοίχως.

—Μετωνομάσθη «Γιάννης» καὶ ὑψώσεται τὴν ἔλληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Loong Hwa» 4.704 τόν. γκρός, τοῦ 1967.

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Rigtsdale» 1.937 τόν. γκρός τοῦ 1955 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σάσσα». Σημαία ἔλληνική.



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 ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΑΣ ΤΟΡΠΙΛΛΑΚΑΤΟΥ «Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ΙΙ»



Στιγμιότυπον από την παράδοσιν εις το Πολεμικόν Ναυτικόν της δευτέρας τορπιλλακάτου «Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ΙΙ», κατασκευασθείσης εις το Νεώριον τής Σύρου. Περιγραφή της παραδόσεως, παρουσία τού 'Υπουργού της Ναυτιλίας κ. Παπαδόγιον, έδημος ποιεύσαμεν εις το προηγούμενον τεύχος μας.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κορώνα Δέλτα» 11.195 τόν. γκρός, τού 1954 ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλονήσια διαλυτάς γύρω τῶν 70 δολ. κατά τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐδαν ἀντὶ δολ. 101 κατά τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τό παναματικὸν δεξαμενόπλοιον «Φέρρυσιπ Λ.» 6.836 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Τό δεξαμενόπλοιον «Χόσουπ Στάρ» 10.197 τόν. γκρός τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς νοτιοστανούς διαλυτάς εἰς τὰ δολ. 68 κατά τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τό φορτηγὸν «Μπράϊτ Σκάϊ» 6.791 τόν. γκρός τοῦ 1961 μετωνομάσθη «Παππῆς Π.». Ή κυανόλευκη διετηρήθη.

—Μετωνομάσθη «Τήνος Τρέιντερ» τό δεξαμενόπλοιον «Παναγία Α.» 13.979 τ. γκρός, τοῦ 1960.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

‘Από τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οἶκος Λ.Α.), τὴν 29ην λήξαντος μηνὸς, τὸ 32.700 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Μερία Λ.», τύπου «Φιούτσουρ 32». 'Ανάδοχος παρέστη ἡ δις Χριστίνα Κ. Τάσου Λ.Α. Τό νεότευκτον σκάφος ἐνεγράφη εἰς τὰ ἐλληνικά νηολόγια.

—Τό 34.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Γιάννης Νικολός» παρεδόθη ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Μιτσού τὴν 28ην 'Ιουνίου εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εὐαγγελίστρια» (κ. Γ. Νικολός), καὶ ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—'Αρχάς 'Ιουνίου παρεδόθη ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Χαγιασκάνε εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ναυαρίνο» (κ. Μ. Τσικόπουλος) τὸ 16.500 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «'Ιντεγκριτού» τὸ ὅποιον ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Τό 26.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ντέζερτ Κίγκ» παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οἶκος Κουμαντάρου), ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Κόγιο τὴν 21ην Μαΐου. Τό σκάφος ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Παρεδόθη τὴν 21ην Μαΐου καὶ ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τὸ 26.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Πολυχρόνης» διπέρ εἰχε παραγγέλθη ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «'Αλκυών» εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ναμούρα.

—Εἰς τὸν Οἶκον Βάτη - Γρέγου παρεδόθη τὴν 1ην 'Ιουνίου ἀπό τὰ ναυπηγεῖα 'Οσίμα τὸ 27.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Πα-

ρακοπῆ» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ 26.900 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Γιάννης Δ.» παρεδόθη ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Κουρούσιμα εἰς τὸν Οἶκον Δάμπταση ἀρχὰς Μαΐου καὶ ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 28ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Ταντότουσον, ἀπό τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Χασιχάμα, τὸ 16.400 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Νικόλαος Ἀγγελάκη», πλοιοκτήσιας τῶν κ.κ. 'Αφῶν 'Αγγελάκη. Είναι ἡμίαυτοματοποιημένον καὶ διαδέτει φορτωτήρα τῶν 80 τόνων. Τό κατάστρωμα είναι ἐνισχυμένον διὰ τὴν μεταφορὰν κοντέινερς. Μηχανὴ Σουλτζέρ, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 7.500 ίππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 περίου μιλία. Παραδόσις τέλη Αύγουστου. Σημαία ἐλληνική.

—Τὸ τρίτον μᾶς σειρᾶς ἔξι ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερς τῶν 26.000 τόν. d.w., ἀπίνα παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Κόγιο ὑπὸ τὸν Οἶκον Κουμαντάρου, καθειλκύσθη τὴν 20ην 'Απριλίου εἰς Μιχάρα καὶ παραδίδεται περὶ τὰ μέσα Σεπτεμβρίου. Μηχανὴ Σουλτζέρ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 11.550 ίππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 μιλία. Τό σκάφος ὡνομάσθη «Ντέζερτ Πρίνς» καὶ θά ύψωση τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—'Από τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Βέζερ καθειλκύσθη εἰς Μπρεμερχάφεν τὴν 26ην Μαΐου τὸ φορτηγό «'Αργολίκος» τῶν 16.120 τόν. d.w., ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. 'Αφούς Παπαδημητρίου. Μηχανὴ M.A.N. 8.900 ίππων, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴ ταχύτητα 16,5 μιλίων. Παραδόσις Σεπτέμβριον. Σημαία ἐλληνική.

—Καθειλκύσθη εἰς Όζακαν τέλη 'Απρι-

λίου, ἀπό τὰ ναυπηγεῖα 'Οσίμα, τὸ τελευταῖον ἐκ τεσσάρων ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 27.000 τόν. d.w. παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ Οἴκου Βάτη - Γρέγου καὶ ὀνομάσθη «Σύντα». Μηχανὴ B & W 11.550 ίππων, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴ ταχύτητα 15 μιλίων. Παραδόσις τέλη Αύγουστου. Σημαία ἐλληνική.

—Τό μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Τέννου», 23.600 τόν. d.w., καθειλκύσθη εἰς Σιμιζού τὴν 10ην Μαΐου, ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Νίππον Κόκαν, διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. 'Αφῶν Λυγούν. Μηχανὴ Σουλτζέρ, ισχύος 9.000 ίππων, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴ ταχύτητα 15 μιλίων. Παραδίδεται ἐντὸς τοῦ ἀρχομένου μηνὸς καὶ θά ύψωση τὴν κυανόλευκον.

—Διὰ λογαριασμὸν ἐταιρίας Ἐλληνικῶν συμφερόντων καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Σιμόντα, τὴν 20ην 'Απριλίου, ἐνα φορτηγὸν τῶν 5.200 τόν. γκρός ὅπερ ὡνομάσθη «Σερένε». Κατὰ τὴν παράδοσιν του θά ύψωση τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Τὴν 7ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Γιοκοχάμα, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα τὸ τύπον «φρήντομ» φορτηγὸν τῶν 14.900 τόν. d.w. «Νάτα» ἀνήκον εἰς ἐταιρίαν Ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐκπροσωπούμενην ἐν Πειραιᾷ ὑπὸ τοῦ γραφείου «Οριεντ 'Εξπρές». Θά παραδοθῇ τὸν 'Οκτωβρίου καὶ θά ύψωση τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

Η «ΣΗΣΠΗΝΤ ΦΕΡΡΥΣ»

Η Ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρία τακτικῶν γραμμῶν «Σήσπηντ Φέρρυς» συνέστησε νέαν γραμμὴν μεταξὺ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Μέσης 'Ανατολῆς, ἐξυπέρτευμένην ὑπὸ τριῶν νεοτεύκτων πλοίων ρό-ρό τῶν 22.000 τόν. d.w. Τὴν γραμμὴν ἐνεκκινίσσει πρὸ ήμερῶν τὸ «Σήσπηντ 'Αστι» τὸ



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

όποιον μαζί μὲ τὰ ἀδελφά του σκάφη θεωρούνται τὰ μεγαλύτερα πλοῖα ρὸ - ρὸ εἰς τὸν Κόσμον.

Τὸ πρώτον τῶν τριῶν σκαφῶν, τὸ «Σήσπηντ» Ἀράμπιτος, εἶχεν ἐπισκεφθῆ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πρὸ διμήνου καὶ ἀπέτελευτεν ἀρχάς Μαΐου ἀπὸ Χάμπτον ρόδες διὰ Τζέντα καὶ Μπαντάρ Σαπούρ.

Ἄλλὰ ἡ ἄφιξης τοῦ δευτέρου, τοῦ «Σήσπηντ» Ἀσιων, ἐσήμανε τὴν ἔναρξιν μιᾶς τακτικῆς μηνιαίας γραμμῆς μεταξὺ Βαλτιμόρης καὶ τῶν λιμένων Τζέντα, Νταμάμ, Μπαντάρ Σαπούρ, Ντουμπάϊ καὶ Κουβέντη εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν.

Τὰ τρία πλοῖα, κατασκευασθέντα εἰδικῶς διὰ τὸ εἶδος αὐτὸ τῶν μεταφορῶν εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα Καθασάκι, ἔχουν μῆκος 650 ποδῶν καὶ πλάτος 107 ποδῶν. Δύνανται νὰ παραλάβουν οιονδήποτε φορτίον μέχρι δέρους 1.000 τόνων, ὑψους 23 ποδῶν καὶ μήκους 200 ποδῶν.

Πέραν τῶν κυλιομένων δόχημάτων (τρέιλερς), δύνανται νὰ μεταφέρουν 800 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν καὶ 150 τῶν 40 ποδῶν. Ἡ πρυμναία των θυρογέφυρα τοὺς ἐπιτρέπει νὰ ἐκφορτώνουν εἰς προβλήτα πλάτους μόλις 150 ποδῶν. Ἡ δῆλη ἔργασία τῆς ἐκφορτώσεως δύναται νὰ περιπλέψῃ ἐντὸς 65 μόλις ὥρων, ὡς ισχυρίζεται ἡ διαχειρίστρια ἐταιρία.

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ «INTERPLAN»

«Ἐγιναν τὴν Δευτέρα 20.6.77 τὰ ἔγκαινια τῆς ἐκθέσεως τῆς ἐταιρίας «Interplan» — ὅδὸς Βασ. Ἀλεξάνδρου 2 καὶ Νηρῆδων — ἡ ὅποια παρουσίασε τὴν συλλογή της τῶν ἐπίπλων τῆς διεθνῶς γνωστῆς διομηχανίας ἐπίπλων «Τεχνη».

Στὰ ἔγκαινια παρέστη ἔνα μεγάλο πλήθος προσκεκλημένων μεταξὺ τῶν ὅποιών πολλοὶ ἄνθρωποι τῶν ἐπιχειρήσεων, τοῦ ναυτιλιακοῦ καὶ καλλιτεχνικοῦ κόσμου, ειδικοὶ τοῦ εἰδους καὶ πολλοὶ ἄλλοι.

Ἡ ἐταιρία Tecno, μία ἀπὸ τὶς μεγαλύτερες καὶ παλαιότερες διομηχανίες τοῦ εἰδους

στὸν κόσμο, κατασκευάζει ἐπιπλά ὑψηλῆς ποιότητος καὶ τεχνικῆς, σὲ μοντέρνα καὶ πρωτοποριακὴ γραμμῆ.

Ἡ Tecno εἶναι γνωστὴ ἀπὸ τὸν ἔξαιρετικὰ μεγάλον ἀριθμὸ ἐργασιῶν ἔξοπλισμοῦ Τραπεζών, Σχολῶν, Ὁργανισμῶν, Πρεσβειῶν, ξενοδοχείων καὶ ἐπιχειρήσεων παντὸς εἴδους, καθὼς καὶ σπιτιών, ποὺ ἔχει ἐκτελέσει τὸ πό μεσα στὴν Ἰταλία, ὅσο καὶ ἔκτὸς αὐτῆς.

Ἐπίσης, διαθέτει ἔνα εύρὺ δίκτυο ἐκθεσῶν στὶς μεγαλύτερες πόλεις τοῦ κόσμου.

Ἡ ἐταιρία «Interplan» ἀντιπροσωπεύει ἐπίσης, τοὺς γνωστοὺς οίκους Danese καὶ Cini and Nils, οἱ ὅποιοι κατασκευάζουν εἰδὴ γιὰ τὸ γραφεῖο καὶ τὸ σπίτι ἀπὸ πορσελάνη, μελαμίνη καὶ ἀνόξειδωτο ἀσάλι, φημισμένα τόσο γιὰ τὴν ἀργαμή γραμμῆς σοσσοῦ καὶ γιὰ τὴν τέλεια ποιότητά τους, ὡστε νὰ εὑρίσκωνται τὰ περισσότερα ἀπὸ αὐτὰ στὸ Μουσεῖο Μοντέρνας Τέχνης τῆς Νέας Υόρκης.

ΤΑ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν «Υπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας αὐξάνονται ἀνάδρομικῶς ἀπὸ 1.1.77 σὶ χορηγούμεναι ὑπὸ τῶν Ταμείων Προνοίας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐφ' ἀπαξ παροχαὶ εἰς τοὺς συνταξιδιοτομένους ναυτικούς, τῶν ἀξιωματικῶν μὲ 25ετῆ ὑπηρεσίαν κατὰ 149.428 δρ., ἦτοι στὸ 373.572 εἰς 523.000 δρ., καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων μὲ τὴν ίδιαν ὑπηρεσίαν κατὰ 76.420 δρ., ἥτοι ἀπὸ 191.049 εἰς 267.469 δρ. Ἡ ἀνωτέρω αὐξήσις ἀντιστοιχεῖ εἰς ποσοστὸν 40%, διὰ τοὺς ναυτικούς δὲ οἱ ὅποιοι ἔχουν μεγαλυτέραν ὑπηρεσίαν τῶν 25 ἔτῶν καὶ μέχρι 35 ἔτῶν αἱ ἐν λόγῳ παροχαὶ ἀνέρχονται μέχρι 922.031 καὶ 481.444 δρ. Ἀντιστοιχῶς διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὰ κατώτερα πληρώματα.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΙΤΕΑΣ

Δι᾽ ἀποφάσεως τοῦ «Υπουργοῦ Συντονι-

σμοῦ παρατείνεται ἐπὶ δύο εἰσέτη ἔτη ἀπὸ τῆς λήξεως της ἡ σύμβασις μεταξὺ τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς ἐταιρίας «Ηνωμένα Ναυπηγεῖα Περάματος» — Ἰτέας διὰ τὴν ἴδρυσιν ναυπηγείου εἰς τὴν περιοχὴν Ἰτέας δαπάνης 304 ἑκατ. δρχ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 1976

Ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων ἐργασιῶν τοῦ «Ελληνικοῦ Νηογνώμονος» κατὰ τὸ ἔτος 1976, προκύπτει, ὅτι ἐπιθεωρήθησαν καὶ ἔφερον Κλάσιν τοῦ ὀλῷ πλοία 399 ἔναντι 348 τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Ἐπίσης ἐγένοντο ἐπιθεωρήσεις μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων ξηρᾶς ἐν Θεσσαλονίκῃ ἐν συνόλῳ 51.

Τὸ δίκτυον ἀντιπροσώπων καὶ ἐπιθεωρητῶν ἐξωτερικοῦ ἐπικνώθη διὰ τοῦ διορισμοῦ ἐπτὰ νέων εἰς συμπλήρωσιν τοῦ ἡδη μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιθεωρητῶν του εἰς ὅλας τὰς «Ηπείρους».

Τέλος, ἔξεπονήθη καὶ τελεῖ ὑπὸ ἐκτύπωσιν νέος Κανονισμὸς ἐπιθεωρήσεως καὶ κατατάξεως πλοίων μέχρι 90 μ., βάσει πορομοίου Κανονισμοῦ τοῦ Λόνδονος Ρέτζιστερ ὁφ Σίπτηγκ, κατόπιν εὐγενείους ἐγκρισεως τοῦ ἀγγλικοῦ αὐτοῦ ὀργανισμοῦ.

Ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν του κατὰ τὸ 1976, δὲ «Ελληνικός Νηογνώμων» διέθεσε τὸ ποσόν τῶν 93.000 δρχ. ὑπὲρ τῆς τεχνικῆς καὶ ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν νέων τῆς χώρας μας μέσφ τοῦ Υ.Ε.Ν.

ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Συνεχίζεται εἰς τὴν μεγάλην αἴθουσαν τῆς «Ἐνώσεως Πλοιάρχων» ἡ ἔγκαινιας ασθείσα τὴν 15ην Ιουνίου ἐκθεσίς ζωγραφικῆς πλοιάρχων καὶ συζύγων των, τὴν ὅποιαν διωργάνωσεν ἡ διοίκησις τῆς ΠΕΠΕΝ. Ἡ ἔκθεσης, ἡ ὅποια θὰ συνεχισθῇ μέχρι τῆς 5ης Ιουλίου, ἔχει ἐνταχθῆ εἰς τὰ πλαίσια τοῦ ἐορτασμοῦ τῆς Ναυτικῆς «Εθδομάδος» καὶ ἀποτελεῖ τὴν πρώτην ἐκδήλωσιν τῆς ΠΕΠΕΝ εἰς τὸν τομέα τῶν



ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

πνευματικών και καθλιτεχνικών έκδηλωσεων. Είς τὴν ἔκθεσιν μετέχουν 21 πλοίαρχοι και ἐπτά σύζυγοι πλοιάρχων ποὺ παρουσιάζουν συνολικώς 125 έργα, σημαντικός ἀριθμός ἐκ τῶν ὅποιων είναι θαλασσογραφίαι.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατά τὸ διαρρέεσαν 150μερουν ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ἔνεας σημαίας :

—«Πτοτός Μπήτς», κυπριακόν, 793 τόν. γκρός, ἀπὸ 26.9.76, ἐκπρόσωπος κ. Nik. Παράς.

—«Κίτι», παναμαϊκόν, 499 τόν. γκρός, ἀπὸ 5.5.77, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Ιωαννίδης.

—«Σάλβαζερ 11», ὄδυσσιανόν, 1.521 τ. γκρός, ἀπὸ 25.3.77, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Ιωαννίδης.

—«Γκούντ Σέϋλορ», κυπριακόν, 3.380 τ. γκρός, ἀπὸ 5.4.77, ἐκπρόσωπος κ. Nik. Φράγκος.

—«Κρήτη», παναμαϊκόν, 638 τόν. γκρός, ἀπὸ 14.2.77, ἐκπρόσωπος κ. Nik. Αποστολόπουλος.

—«Ἀριστοτέλης Ὀνάσης», λιθεριανόν, τ. γκρός 125.465, ἀπὸ 5.2.77, ἐκπρόσωποι κ.κ. Π. Πιέρρος και Κ. Κάρπου.

—«Ἀλέξανδρος Ὀνάσης», λιθεριανόν, τόν. γκρός 126.621, ἀπὸ 5.3.77, ἐκπρόσωποι κ.κ. Π. Πιέρρος και Κ. Κάρπου.

—«Νήσος Σίφνος», παναμαϊκόν, 3.609 τ. γκρός, ἀπὸ 12.3.77, ἐκπρόσωπος κ. Φώτ. Γεωργόπουλος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΒΙΒΛΙΑ ΠΟΥ ΒΡΑΒΕΥΤΗΚΑΝ

«ΚΑΛΑΡΜΕΝΙΖΕ ΑΙΓΑΙΝΟΥΣΑ ΜΟΥ»

Τὸ διδύλιο τοῦ σεβαστοῦ μας φίλου κ. Ἀνδρέα Γ. Λαιμοῦ πήρε τὸ πρώτο δρασεῖο τοῦ Ε.Ο.Τ. Δὲν χρειάζεται νὰ γράψῃ κανεὶς πολλά γιὰ τὸ λογοτεχνικὸ ἔργο τοῦ κ. Ἀνδρέα Λαιμοῦ. Είναι ἡ κατ' ἔξοχὴν «φωνὴ τῆς θάλασσας» και μέσα ἀπ' ὅλα του τὰ «πτονύμια των ξεχωρίζει τὸ ἄρωμα τοῦ νησιοῦ του, τὸ χρώμα τῆς θάλασσας και ἡ ἀπέραντη ἀγάπη του γιὰ τὸν τόπο του.

Στὸ διδύλιο αὐτὸ δίνει, ὁ κ. Λαιμός, μὲ χαρακτηριστικές γραμμές, ὅλη τὴ δραστη-

ριότητα τῶν ἀνθρώπων ἐνὸς μικροσκοπικοῦ νησιοῦ, ποὺ καταφέραν, σ' ἐλάχιστο χρονικῷ διάστημα, ἀπὸ «φτωχοὶ γιδοδοσκοῖ», νὰ γίνουν μεγιστᾶνες τῆς θάλασσας.

Τὸ ὅλο ἔργο τοῦ κ. Ἀνδρέα Λαιμοῦ εἶναι μεγάλο. Ο ἴδιος, ἀπλὸς ἀνθρώπος, στοχαστής και μεγάλος ὄραματος στὰ θέματα τὰ ναυτικά, ἐκπροσωπεῖ τὸ «πνεύμα τῆς θάλασσας», γίνεται κήρυκας τῆς μεγάλης θαλασσινῆς Ἰδέας και ἀπολογητής τῶν ἀνθρώπων τῆς —σ' ὅποια θαυμίδα κι' ἀνήκουν— στοργικός, γεμάτος ἀγάπη γι' αὐτούς.

Ίδιαίτερα χαίρομαι γι' αὐτὴ τὴ συμβολικὴ δράσην, γιατὶ τὸ «θαλασσινὸ καὶ πολύμορφο λογοτεχνικὸ του ἔργο» χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχὴ και ἡ Πολιτεία θὰ πρέπει νὰ τὸ προσέξῃ.

Ἐχω τὴν τύχη νὰ τιμῶμαι διὰ τῆς φιλίας και τῆς ἀγάπης τοῦ κ. Λαιμοῦ μελέτησα, σ' στιγμές συζητήσεων μαζί του, τὸν ἀνθρώπο θαλασσινὸ - διαινούμενο και ξεχωριστὸς κάτι : τὸν ἀγώνα και τὴν πάλη του γιὰ νὰ ἐπιβάλῃ στὴ συνείδηση τοῦ "Εθνους τί θὰ πῇ και τί σημαίνει, γιὰ τὸ "Εθνικὸ Σύνολο, Ναυτιλία. Ακούραστος ἀγωνιστός, νέος στὴ σκέψη στὸν δεκαεννιάρχον, στολίζει στὸν ἀτίμητο πετράδι αὐτὸ τὸ κοσμηματικὸ, διάσπαστο, χωρὶς δογματισμούς, σὲ κατακτᾶ με τὶς βαθυτάχαστες ιδέες του.

Τὸν συγχαίρω γιὰ τὴ δράσην του διβλίου του και ἐλπίζω ὅτι κάποια ἀνάτερη διάκριση γιὰ τὰ «θαλασσινὰ του γράμματα» είναι ἐπιβεβλημένη.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΑΣ

Τὸ ὅππο τὸν ἀνωτέρω τίτλον περιοδικὸν τοῦ ὄμιλου τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων Νιάρχου, συνεχίζει τὴν ὥραιαν παράδοσιν τὴν ὅποιαν ἐδημοιύρησεν ἡ ἀπὸ διετίας ἔκδοσίς του. Εἰς τὸ πρώτον τεύχος τοῦ 'Απριλίου 1977 περιέχονται πολλὰ ἄρθρα ποικίλου ἐνδιαφέροντος και μελέται ἐπαγγελματικῆς ἐνημερώσεως. 'Εξαιρέται ἡ πολυσελίδος παρουσίασης του πρωσωπικοῦ τῶν πλοίων τοῦ ὄμιλου καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, μετὰ τῶν ὅποιων μεριμνὰ νὰ εὑρίσκεται εἰς ἐπαφὴν ἡ ὑπηρεσία τοῦ Κέντρου.

ΑΛΚΥΩΝ

'Εκυκλοφόρησε τὸ τεύχος 'Απριλίου - Μαΐου τοῦ διμηνιαίου περιοδικοῦ «ΑΛΚΥΩΝ» τῆς Thenamaris. 'Αρχίζει μὲ ἐνημερωτικὰ

σημειώματα τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος διὰ νὰ συνεχίσῃ μὲ τὴν θαλασσίαν και τὴν χερσαίαν ἐπιχειρηματικὴν δρᾶσιν τῆς 'Εταιρίας. 'Ίδιαίτερον ἐνδιαφέρον προκαλοῦν τὰ ὄρθρα τὰ διαφέροντα εἰς τὸ ὑπὸ τῆς 'Εταιρίας ὄργανωθέν σεμινάριον ὑποπλοιαρχῶν, εἰς τὴν ἐπίσκεψιν τῆς Σχολῆς προπαιδεύσεως Πρεβέζης και εἰς τὴν προστασίαν ἐκ τῶν ἀφροδισιῶν νοσημάτων. Πλούσιον τὸ φωτογραφικὸν ύλικὸν και λίαν ἐνδιαφέρων ὁ πίνακας κατανομῆς ἀξιωματικῶν τῆς 'Εταιρίας.

ΝΙΚΟΛΑΟΥ Μ. ΣΑΜΑΡΑ

«Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Δὲν είναι ἡ πρώτη φορὰ καθ' ἥν αἱ στῆλαι μας παρουσιάζουν συγγραφικὸν ἔργον τοῦ κ. Σαμαρᾶ. Οικονομολόγος, ἀσχοληθεὶς ιδιαίτερως μὲ τὰ ναυτιλιακὰ θέματα και πλαισιώσας τὸ ἐπιτελεῖον τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Θεσσαλονίκης, ὁ κ. Σαμαρᾶς ἔχει δώσει ίκανὰ δείγματα τῆς ἐπιστημονικῆς έξιδεικυμέσεως του.

Τὸ παρὸν ἔργον, ἀποτελοῦν διατριβὴν ἐπὶ διδακτορίᾳ, θίγει ἐν ἑκ τῶν σημαντικωτέρων θεμάτων τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας : Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα και τὴν συμβολὴν του εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὸ ἔργον διαιρεῖται εἰς δύο κύρια μέρη, τῶν ὅποιων προτάσσεται εἰσαγωγὴ και ἀκολουθεῖ ἐπίλογος.

Εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ἔξετάζεται ἡ θέσις τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ως πρὸς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Εἰς τὸ πρώτον μέρος γίνεται ἡ πλήρης θεωρητικὴ ἀνάλυσις τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος και τῶν ἐπὶ τῆς οἰκονομίας ἐπιδρόσεών του. Εἰς δὲ τὸ δεύτερον μέρος ἔξετάζεται τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα τῆς 'Ελλάδος (εἰδη, σύγκρισης μὲ λοιπάς κατηγορίας συναλλαγμάτων και μὲ τὰ ναυτιλιακὰ συναλλάγματα ὅλων ναυτικῶν χωρῶν, ἐπιπτώσεις, ἀνασκόπησης τῆς συναλλαγματικῆς πορείας τῶν ἐτῶν 1947 - 1973). Εἰς τὸν ἐπίλογον, τέλος, ἔξαγονται τὰ συμπεράσματα και μελέτωνται αἱ προοπτικαὶ τῆς περαιτέρω αὐξήσεως αὐτοῦ.

Σημειούμενον ιδιαίτερως τὴν πλουσιωτάτην διδικτορίαν και τοὺς λίαν ἐνδιαφέροντας στατιστικοὺς πίνακας τοῦ παραρτήματος.

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

'Ο αρχαιότερος και μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οίκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον 'Επιστευτῶν Πλοίων και ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμοὺς

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», Ακτὴ Μιαούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΞ: (21) 3566 LOU GR

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Υποτονική ή ναυλαγορά είς τὸν νευραλγικὸν τομέα τῆς Βορείου, ἀλλὰ προσφάτως καὶ τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς. Οἱ ναῦλοι πιέζονται πρὸ τὰ κάτω καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντιτετωπίζουν τὸ πρόβλημα τοῦ παροπλισμοῦ διὰ τὰ μεγάλα μπάλα κάρριερς σκάφη τῶν. 'Υποχρεούνται νὰ δέχωνται τοὺς κατωτέρους, κατὰ τινὰ σέντες, ναῦλους.

Οἱ λοιποὶ τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς ἐπέδειξαν κάποιαν σταθερότητα, εἰς τὰ χαμέλά των ἐπίπεδα, ἐνῷ καὶ τὰ τάπη σταρτέρες περὶ τὰ γνωστά τῶν τελευταίων ἐδύνομάδων μισθώματα ἑκινήθησαν. 'Εξαιρέσεις αἱ διὰ μακρᾶς περιόδους χρονοναυλώσεις. Σκάφος 16.500 τόν. d.w. διὰ 12 μῆνας ἐκλείσθη πρὸς 4.550 δολ. ἡμερησίως. Εἰς Ἰαπωνίαν παράδοσις.

Ἐλάχιστα ἐνθαρρυντικαὶ διὰ τὴν ἀμέσως καλυτέραν αὔριον αἱ διαπιστώσεις τῶν παραπτηρῶν τῶν ἔξελιξεων τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας. Αἱ προβλέψεις διὰ μίαν αἰσθήτην ἀνάκαμψιν διαγράφουν τὸ τρέχον ἔτος ἔξακολουθούν κινούμενον περὶ τὸ στασιμοπληθωρισμόν. 'Αμεσος ὁ ἀντίκτυπος εἰς τὰς μεταφορὰς πρώτων υἱῶν καὶ τὴν ὑπερπροσφορὰν χωρικότητος.

Οἱ ναῦλοι κατὰ τομεῖς διὰ τὸ διαρρεύσαν 15θήμερον είχον ὡς κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Ολιγαὶ κατ' ἀναλογίαν αἱ ναυλώσεις διὰ δημητριακά. 'Απὸ Κόλπον διὰ τὴν 'Ολλανδίαν ('Ιούνιος) 56.000 τόν. δολ. 4.55 φίοτ. Διὶ 'Ιούλιον ἡ αὐτὴ τιμὴ διὰ σκάφος 55.000 τόν., μὲ τὸν αὐτὸν προσρεισμόν. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ('Ιούλιον) 25.000 τόν. δολ. 9.75 φίοτ., καὶ 10.30 δολ. διὰ 20.000 τόν. Διὰ 17.142 τόν. δολ. 14.00 φίοτ., μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Ινδονησίαν 28.245 τόν. δολ. 19.13 ἥλ. ἐκφόρτ. Βενεζουέλαν δολ. 9.50 φίοτ., 14.000 τόν. ('Ιούλιον).

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Τίλμπουρον 45.000 τόν. δολ. 5.95, μὲ 8.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Διὰ Πολωνίαν δολ. 8.50, τόν. 30.000 φίοτ. Διὰ τὸ Πόρτο Μάργκερα 20.000 τόν. δολ. 12.25 φίοτ.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ Δανίαν 14.000 τόν. δολ. 14.87½ φίοτ. Βενεζουέλαν 13.000 τόν. δολ. 67.75 φίοτ., 'Ιούλιον. Μαλάγαν 16.500 τόν. δολ. 15.75 φίοτ.

Μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον : Διὶ 'Αγγλίαν (Μπέλφαστ) 'Ιούνιον, 20.000 τόν. σύνολον δολ. 12.75 καὶ 5.75 φίοτ 'Ιούνιον. Βασσάρον δολ. 29 καὶ 22 φίοτ σύνολον 18.700 τόν. 'Απὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Τίλμπουρον 47.000 τόν. δολ. 4.25 φίοτ 'Ιούλιον. 'Ιταλίαν 16.000 τόν. δολ. 12.87½ 'Ιούλιον φίοτ. 'Αλεξανδρειαν 28.000 τόν. δολ. 14 φίοτ 'Ιούνιον - 'Ιούλιον.

Γαιανθρακες : 'Απὸ Νόρφολκ διὶ 'Αγγλίαν (Ρέντκαρ) 22.000 τόν. δολ. 7.25 φίοτ.

Σιδηρομετάλλευμα : 'Απὸ Σέδεν 'Αιτλαντς διὰ Βέζερ 70.000 τόν. δολ. 2.75 φίοτ 'Ιούλιον.

'Ελασιόσποροι : 'Απὸ Θάντερ Μπαίην διὰ Πουσάν 20.000 τόν. δολ. 23.50 φίοτ 'Ιούνιον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Ολιγώτεραι αἱ ναυλώσεις, ἐν συγκρίσει πρὸ τὰς προηγουμένας ἐδδομάδας. Διὰ Λισσαβώνα - 'Αμβούργον ρέιντζ 20.000 τόν. δολ. 17, μὲ 2000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ., 'Ιούν. - 'Ιούλιον. Διὰ τὴν Κωνστάντζαν 36.000 τόν. δολ. 14.25 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 4.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 35.000 τόν. δολ. 17.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 'Ιούν. - 'Ιούλ. Διὶ 'Ανατολικὸν Μεξικὸν δολ. 18.50, 16.000 τόν., μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.500 τόν. ἥλ. ἐκφόρτωσιν.

'Απὸ Βραζιλίαν : Διὰ Καρθαγένην καὶ Σεβίλλαν 22.000 τόν. δολ. 13 φίοτ 'Ιούλιον καὶ Βενεζουέλαν δολ. 20.25 φίο 6.600 τόν., μὲ 2.000) 1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Σιτηρὰ ἀπὸ Βανκούμερ διὰ Κίναν 33.000 τόν. δολ. 11.70 φίο καὶ ἀμερικ. λιμένας διὰ Μπαγκόκ 17.000 τόν. δολ. 21 φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτ., 'Ιούνιον.

'Ελασιόσποροι : 'Απὸ Βανκούμερ διὶ 'Ιαπωνίαν 12.000 τόν. δολ. 12 φίοτ.

Ζάχαρις : 'Απὸ Ακαγιούπλιδα διὰ Κόλπον 5.300 τόν. δολ. 12.00 φίοτ. 'Απὸ 'Εκουαντόρ διὰ Κόλπον 9.500 τόν. φίοτ δολ. 12.50.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ, ΙΝΔΙΑ, ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ

Δημητριακὰ ἀπὸ ἀνατολ. λιμένας διὰ Κίναν 33.000 τόν. δολ. 12.50 μὲ 2.000 τόν. ἥλ. ἐκφόρτ. 'Αραβδότιος διὰ 3 λιμένας 'Ιαπωνίας 14.000 τόν. δολ. 13.00 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ., 'Ιούλιον.

Ζάχαρις : 'Απὸ Μπαγκόκ διὶ 'Ιαπωνίαν 10.500 τόν. δολ. 9.50 φίο καὶ 'Ιράν 13.600 τόν. δολ. 21.40 φίος 'Ιούνιον.

'Απὸ Φιλιππίνας διὶ 'Ιαπωνίαν 12.600 τόν. φίο δολ. 9.50 φίο 'Ιούλιον. 'Απὸ 'Αγ. Μαυρίκιον διὶ 'Αγγλίαν (29.3 πόδ.) λίρ. 11.50 φίοτ.

Σιδηρομετάλλευμα : 'Απὸ Κέιπ Λάμπτερ 130.000 τόν. διὶ 'Ολλανδίαν δολ. 4.70 φίο 'Ιούν. - 'Ιούλ.

Μετάλλευμα Χρωμίου : 'Απὸ Μαπούτο διὰ Τής 12.500 τόν. δολ. 15.00 φίο 'Ιούλιον.

'Απὸ Μεσόγειον : Κυμάστοι διὰ Βαλτιμόρην 8.000 τόν. δολ. 14.50 φίο 'Ιούνιον.

'Απὸ τὸ Κόντινεντ : Γαιάνθρακες ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 45.000 τόν. δολ. 2.20 φίο 'Ιούλιον. 'Απὸ 'Αμβέρσαν χάλυψ διὰ Μεγάλας Λίμνας 12.000 τόν. δολ. 7.50 φίο 'Ιούλ. - Αύγ.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Παράδοσις 'Ιαπωνίαν : Ταξίδιον Μεσόγειον, δολ. 3.680 ἡμερησίως 14.938 τ. τοῦ 1977. Ταξίδιον Μπορτνώ - 'Αμβούργον ρέιντζ παράδοσις Χακοντάτε, 19.157 τόν., τοῦ 1962, δολ. 2.850 ἡμερησίως. Ταξίδιον Βραζιλίας, δολ. 3.650 ἡμερησίως, 35.130 τόν., τοῦ 1968. Ταξίδιον Μεγάλας Λίμνας 26.377 τόν. νεότευκτον, δολ. 4.27½ τὸν τόν.

Παράδοσις 'Ανατολήν : Ταξίδιον Καραϊβικήν, παράδοσις Πόρτο Κελάγκ δολ. 3.550 ἡμερησίως, 16.480 τόν., τοῦ 1969. Ταξίδιον Σκανδιναվίας, παράδοσις Σιγκαπούρην, 3.460 δολ. ἡμερησίως, 26.985 τόν., τοῦ 1970.

Παράδοσις Περσικόν : Ταξίδιον Μοζαμβίκης καὶ Ν. Αφρικής, παράδοσις Μπαντάρ Σαπούνη, ἐπαναπαράδοσις 'Αγ-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

γλίαν - Κόντινεντ, 26.190 τόν., τοῦ 1965, δολ. 3.300 ἡμερησίως, περιλαμβανομένου διεργατικοῦ.

Παράδοσις Μεσόγειον : Ταξίδιον κυκλικὸν Μπάχια Μπλάνκα, παράδοσις Κάρδο Πάσαρερ, ἐπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ - 'Αμβούργον ρέιντζ 55.808 τόν., τοῦ 1970, δολ. 1.60 τὸν τόνον, μετά διεργατικοῦ. Κυκλικὸν ὑπερατλαντικόν, παράδοσις Τουρκίαν, ἐπαναπαράδοσις Τύνιδα, 26.389 τόν., τοῦ 1954, δολ. 3.000 ἡμερησίως.

Παράδοσις Γιβραλτάρ : Κυκλικὸν Κόλπου Βραζιλίας, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ - Μεσόγειον, δολ. 3.150 ἡμερησίως, 53.836 τόν., τοῦ 1974.

Κυκλικὸν 'Αγ. Λαυρεντίου, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον, 3.400 δολ. ἡμερησίως (22.880 τόν. τοῦ 1968). Ταξίδιον Μπαγκλαστές μέσον Κόλπου 24.600 τόν. τοῦ 1962, μετά διεργατικοῦ, δολ. 3.225 ἡμερησίως. Ταξίδιον 'Ιαπωνίας - Φορμόζας ρέιντζ, μετώπῳ Πλέιτ, δολ. 3.300 ἡμερησίως (36.491 τόν., τοῦ 1964).

Παράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ : Κυκλικὸν Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις Μπρέικ, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, δολ. 3.600 ἡμερησίως (28.724 τόν., τοῦ 1972). Ταξίδιον ἀνατ. ἀκτὴν Νοτ. Αμερικῆς, παράδοσις Χάμπτερ, δολ. 2.100 ἡμερησίως μετά διεργατικοῦ (18.116 τόν., τοῦ 1962).

Ταξίδιον Βενεζουέλας, παράδοσις Φλάστιγκ δολ. 3.125 ἡμερησίως πλέον 1.500 δολ. διεργατικοῦ μηνισιών (34.750 τόν., τοῦ 1972). Ταξίδιον Χόγκ Κόγκ μέσω Ανατολ. Καναδᾶ, παράδοσις 'Αμβέρσαν, 3.600 δολ. διεργατικοῦ πλέον 1.500 δολ. διεργατικοῦ τὸν μῆνα (37.800 τόν., τοῦ 1974). Ταξίδιον Ντάρ - ές - Σαλάμ - Μαπούντο, παράδοσις 'Εμδεν, 2.885 δολ. ἡμερησίως, μετά διεργατικοῦ, 16.850 τόν., τοῦ 1962.

Παράδοσις Νότ. Αμερικήν : Ταξίδιον Γιβραλτάρ - 'Αμβούργον ρέιντζ - 'Αγγλίαν, δολ. 3.500 ἡμερησίως, μετά διεργατικοῦ, πλέον 80.000 δολ. μπόνους ἀφόρτου (ἀπὸ Μεσόγειον) 36.973 τόν., τοῦ 1974.

Παράδοσις Είρηνης ὄντ., ἀκτὴ Βορ. Αμερικής : Ταξίδιον 'Ιαπωνίας, παράδοσις Καλιφόρνιαν δολ. 3.650 ἡμερησίως (19.112 τόν., τοῦ 1964), μὲ τέσσαρας φορτωτήρας τῶν 15 τόνων.

Παράδοσις Βανκούμερ : Ταξίδιον Βραζιλίας δολ. 3.950 ἡμερησίως (50.040 τόν., τοῦ 1967).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

"Ανευ ἐνδιαφέροντος ἀμεσωτέρους ἡ ναυλαγορὰ τῶν δεξαμενοπλοίων. 'Η κρίσις τῶν ναυλών συνεχίζεται: ὁ παροπλισμὸς ἡ μόνη διέεσδιος. Διερχόμεθα τὴν περίοδον τῶν Ιαχυδῶν ὀγκετάδων, χωρὶς νέα προβλέπεται ἡ κατάστασις, ηττὶς μόνιμον πλέον ἐμφανίζει τὴν άνισορροπίαν προσφερομένου καὶ ζητουμένου τονάκ.

'Απὸ τὸν Περσικὸν τὰ μεγάλα σκάφη μὲ κάποιον ζήτησιν, ἀναλόγως δεβαίων τῶν μικροτέρων, τοῦ ἑκὲν συσταθεμένου τονάκ. Τὰ VLCC διὰ τὴν Δύσιν εἰς τὰ W 20.5 καὶ 21.5. Τὰ 120 καὶ 115 χιλ. τόνων διὰ Βόρ. Αμερικήν ('Ατλαντικόν) εἰς τὰ W 32.5, δελτιώμενός ἔλαφρων ναῦλος. Σκάφος 83.000 τόν. (μέρος φορτίου) ἀπὸ τὴν Μεσόγειον διὰ τὸν Κόλπον Μεξικοῦ W 45.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν δελτιώμενή πως ἡ ζήτησις. Μέρος φορτίου 59.000 τόν. διὰ Β. Αμερικήν εἰς τὸν σταθερὸν ναῦλον τῶν W 62.5 καὶ διὶ 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 30.000 τ. W 65.

'Απὸ τὴν Δυτ. Αφρικήν διὶ ἀκτὴν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν Βορ. 'Ατλαντικοῦ 120.000 τόν. W 32.5 καὶ μέρος φορτίου 65.000 τόνων W 65.

'Απὸ 'Ινδονησίαν διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν 90.000 τόν. W 37.5. Τάξιμο τοσάρτερ διὶ ἔνα/δύο ἔτη 150 τόν. δῆζελ τάνκερ, ὀψιδὸν δύο ἔτη καὶ κάρκομη δύο ἔτη, δολ. 3.25 τὸν τόνον d.w.

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



Θαλάσσια άτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.: 'Από Κωνσταντζαν δι' Αλεξανδρειαν μὲν φορτίον νιτρικῆς ἄμμωνιας, ἔξωκειλεν εἰς τὴν θάλασσαν τοῦ Μαρμορᾶ εἰς πλάτος 40.30' δόρειον καὶ μῆκος 26.51' ἀνατολικὸν, τὴν 16ην 'Ιουνίου, λόγῳ δύμιχλης. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν Λόδις ἡ ανοικτοῦ τύπου μετὰ τουρκικοῦ ρυμουλκοῦ διὰ τὴν ἀνέλκυσιν του, ἀλλὰ οἱ πρώται προσπάθειαι ἦσαν ἀκαρποί. 'Απεφασίσθη μερικὸς κουφισμὸς τοῦ σκάφους.

ΑΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ: 'Εξητήθη ἐπιβεώρησις εἰς Σιγκαπούρην, τὴν 22αν 'Ιουνίου, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸν πυθμένα.

Α·Ι·ΚΟΝ (λ.): Προσαράξαν εἰς πλάτος 54.23' δόρειον καὶ μῆκος 14.00' ἀνατολικὸν τὴν 15ην 'Ιουνίου, ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην μὲν τὴν βοηθειαν ρυμουλκοῦ καὶ συνέχισε τὸν πλούν του.

ΑΙΟΛΟΣ: 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 7ην Μαΐου, ὅλιγον μετὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ Μομπάσας καὶ ἐπέστρεψε τὴν μεθεπομένην δι' ἐπισκευάς, αἵτινες ἐπερατώθησαν τὴν 29ην Μαΐου καὶ ἀπέπλευσε δι' Ι-σκεντερόν.

ΑΚΤΙΑΝ: Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φορτώσεως του εἰς Ταμπίκο, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ κύτος No. 3 τὴν 17ην 'Ιουνίου. Τὸ πῦρ, ὅπερ κατεστάλη συντόμως, προεκλήθη προφανῶς ἐκ διαρροῆς περοξειδίου τοῦ ὑδρογόνου στοιχαγμένου εἰς τὸ αὐτὸ κύτος μὲν χαρτίνους σάκκους Ντί Ντί Τί.

ΑΛΕΞΗΣ (κ.): 'Απὸ Σούσα διὰ Τεργέστην, ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν δεξιὰν γεννήτριαν τὴν 4ην 'Ιουνίου. 'Αφίχθη εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του τὴν 8ην 'Ιουνίου. 'Εξηρμόσθη ἡ γεννήτρια ἵνα ἀντικατασταθῇ ὁ στροφαλόφορος ἄξων. Τὴν 14ην 'Ιουνίου ἀπέπλευσε διὰ Ριγιέκα.

ΑΝΑΜΠΕΛ (κ.): 'Ἐν πλῷ ἀπὸ Γκουλλούκ διὰ Πόρτ ντε Μπούκ ύπέστη ζημίας εἰς τὴν δεξιὰν γεννήτριαν τὴν 9ην 'Ιουνίου. 'Αφίχθη εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του τὴν 13ην 'Ιουνίου καὶ ἐσυνεχείᾳ ἀπέπλευσε εἰς Μασσαλίαν δι' ἐπισκευάς.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.: 'Απὸ Ρίγα δι' Αμβέρσαν, συνεκρούσθη εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέ-

λου, τὴν 15ην 'Ιουνίου μετὰ τοῦ πολωνικοῦ δηζελοπλοίου «Ορλόδο». 'Υπέστη ἐλαφρᾶς ζημιάς καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (λ.): 'Ἐν συνεχείᾳ τῶν διων ἀναγράφομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ρυμουλκὸν ἀπέπλευσεν ἐκ Χάλιφαξ τὴν 30ην Μαΐου ἵνα συνδράμῃ τὸ ἀκυβερνητὸν σκάφος. Τὴν 2αν 'Ιουνίου ἔσθασεν εἰς τὸ σημεῖον διόπου εὑρίσκετο τὸ «Ἀργοναύτης» καὶ ἀνέλαβε τὴν ρυμούλκησίν του εἰς Χάλιφαξ, ὅπου ἀφίχθη τὴν 10ην 'Ιουνίου, ως «ενεκρόν».

ΑΣΣΟΣ (κ.): Προσήραξεν εἰς Πόρτ Χάρκουρτ τὴν 12ην 'Ιουνίου, κυβερνώμενον ὑπὸ πλοηγοῦ. 'Ανειλκύσθη μετὰ 12 ὥρας ἄνευ βοηθείας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πλήμμης καὶ ἡγκυροδόλησεν. Προσήραξεν ἐκ νέου τὴν 16ην 'Ιουνίου πληησίον τῆς προβλήτος.

ΑΣΤΕΡΙ: 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Άλ Μεσίλα» εἰς Κουβεΐτ τὴν 16ην 'Ιουνίου. 'Αμφότερος τὰ σκάφα ἐπειθεωρήθησαν. Τὸ ἐλληνικὸν ὑπέστη ἐλαφρᾶς ζημιάς εἰς τὸ πρόστεγον, σάριστερά.

ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΗΘ: Προσήραξεν τετράκις εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Γουώρου μεταξὺ 27ης καὶ 31ης Μαΐου. Τελικῶς ἀπλέυσε πρὸς ἐκφόρτωσιν ἀνέν έμφανων ζημιῶν.

ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΛΕΚΕΡ (κ.): 'Απωλέσθησαν τὰ ἴχνη του ἐπὶ πλῷ ἀπὸ Αλκανάρ τῆς Ι-σπανίας διὰ Μπαντάρ Σαπούρ, διόπου ἀνεμένετο νά φθάσῃ τὴν 16ην 'Ιουνίου πρὸς ἐκφόρτωσιν 10.370 τόν. τιμέντου εἰς σάκκους. Τελευταία ἐπικοινωνία σκάφους καὶ πλοιοκτητῶν ἔγνετο τὴν 12ην 'Ιουνίου, ὅπερ δὲ πλοιαρχὸς ἀνέφερεν ὅτι δῆλα ἔδαινον καλῶς. "Οταν ἐπεσημάνθη καθυστέρησις εἰς τὴν αἴφιξιν του οἱ πλοιοκτῆται ἀνησύχησαν καὶ ἀπέστειλαν δύο ἐκπροσώπους των εἰς τὴν περιοχὴν διόπου εὑρίσκετο τὸ σκάφος τὴν 12ην 'Ιουνίου, οἱ δύοισι ἐμίσθωσαν τρία ἀεροσκάφη καὶ ρυμουλκὰ ἵνα ἐρευνήσουν διὰ τὸ ἀγνοούμενον σκάφος. 'Εκτεταμέναι ἔρευναι οὐδὲν ἀποτέλεσμα ἀπέφερον καὶ ἐκφράζονται φόδοι ὅτι τὸ σκάφος ἀπωλέσθη αὔτανδρον, δεδομένου διτὸ τὴν νύκτα τῆς 12ης πρὸς 13ην 'Ιουνίου ἡ περιοχὴ ἐπλήγη ὑπὸ σφοδροτάσου

κυκλώνος. Τοῦ «Γιουρομπάλλεκερ» ἐπέβαινον 11 'Ελληνες καὶ 17 ἀλλοδαποί ναυτικοί, ως καὶ εῖς συνοδός φορτίου.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Κατὰ τὴν διάρκειαν ἐκφορτώσεως σιδήρου (εἰς χελώνας), τὴν 11ην 'Ιουνίου εἰς Μπουένος Αὔρες, κατέρρευσεν ἡ ὁροφὴ τοῦ «εντήπταν» τοῦ κύτου No. 3, μὲν ἀποτέλεσμα νά διαρρέουσιν 300 τόν. καυσίμου εἰς τὰ ντήπ τάνκς καὶ τὸ κάτω κύτος. 'Ανελήφθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ αἵτινες ἐπερατώθησαν τὴν 21ην 'Ιουνίου.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΡΕΣ: Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δηζελοκινήτου μπάλκ κάρριε «Μπελγκράνο» εἰς Τάμπα τὴν 15ην 'Ιουνίου. 'Αμφότερα ὑπέστησαν ἐλαφρᾶς ζημιάς.

ΓΡΕΓΟΣ (λ.): Εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν 13ην 'Ιουνίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν 16ην ἀπέπλευσε διὰ N. 'Ορλεάνη.

ΕΛ ΙΝΚΑ (π.): Κατέφυγεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Λισσαβώνης τὴν 12ην 'Ιουνίου, μετὰ μίαν σειρὰν ἀνωμαλῶν εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν, ἐπλῷ ἀπὸ Ταματάβε (καὶ Τουλέαρ) διὰ Σάρπινες. 'Επισκευαὶ ἐπρόκειτο νά λάδουν χώρων εἰς Λισσαβώνα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ: 'Επειθεωρήθη ἐν δεξιμενῇ εἰς Αμβέρσαν λόγῳ σοδαράς διαρροῆς ὑδατος μέσφ τοῦ παρεμδύσματος τοῦ τελικοῦ ἄξονος. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 28ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ 'Αμβούργον.

ΕΥΑ Β. (496 τόν. γκρός, σημ. Κύπρου): 'Απὸ Φού δι' Αμβέρσαν, μὲ φορτίον παρεσλάντα, διέσθη εἰς Σαουθάμπτον τὴν 11ην 'Ιουνίου δι' ἐπισκευαὶ εἰς τὸν μηχανὴν καὶ ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΕΥΘΥΜΗΣ: Τὴν 10ην 'Ιουνίου ἀνέφερεν εἰς Βερακρούζ ζημίας εἰς τὸν στροβιλοφυστήρα. 'Επισκευαὶ ἀνεβάλησαν ἐλλείφει άμοιδῶν εἰς τὸν οἰκεῖ λιμένα.

ΚΛΑΥΔΙΑ: Εἰς Γένοβα τὴν 23ην 'Ιουνίου ἀνέφερεν ἀνάμιξην τοῦ λιπαντικοῦ ἔλαιου τὸ δοπίον ἐπρόκειτο νά ἀντικατασταθῇ.

ΚΛΑΥΝΤ ΦΕΡΘ: Προσήραξεν εἰς Σάν Πέντρο Μπάρ εἰς τὸν ποταμὸν Πλέιτ τὴν μεσημέριαν τῆς 12ης 'Ιουνίου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνέν βοηθείας τὴν ίδιαν ἐσπέραν καὶ ἀπέπλευσεν εἰς Φρέρ Μπέντος, διόπου ἀφίχθη τὴν ἐπομένην.

ΚΡΗΤΗ: 'Υπέστη δλάδην εἰς τὸν μηχανὴν τὴν 17ην 'Ιουνίου, εἰς πλάτος 02.25' δόρειον καὶ μῆκος 00.38' δυτικόν. Τὴν 24ην 'Ιουνίου εύρισκετο ηγκυροδολημένον εἰς Τακοράνι πρὸς ἐπιθεώρησιν.

ΚΥΘΝΟΣ (π.): Κατὰ τὴν πλεύσιν του εἰς Μοντεβίδεο τὴν 17ην 'Ιουνίου προσέκρουσεν ἐπὶ σιδηρᾶς δέστρας τοῦ λιμένος, ὑποστὰν βαθείαν ὁδόντωσιν εἰς τὰ ἔσωτερικὰ ἐλλάσματα. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Πειραιᾶ.

ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ: Προσήραξε κατὰ τὴν διάρκειαν φορτώσεως εἰς Αρούμπα τὴν 19ην

AROUND THE CLOCK SERVICE

CABLES: "PETROU"

"JUAN PETROU"

LAUNDRY-PROVISIONS-CABIN-DECK-ENGINE STORES

SPECIAL SHIP SERVICE FOR REPAIRS

ELECTRIC - ELECTRONIC - ENGINE - WELDING AND REFRIGERATION

Aven. 3E No 73-46
P. O. Box. 465

Phones: Home 77505
Office 75945 - 75977

MARACAIBO - VENEZUELA

Representative in Piraeus: John A. Parissis, Tel: 411.2570, 417.4495, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Telex: 21-3357 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

'Ιουνίου. Μετ' έκφρωσιν 1.000 τόν. φορτίου τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη. 'Επιθεώρησις ὑπὸ δύτου οὐδὲν ἀπεκάλυψε καὶ ἀπέπλευσε τὴν 21ην 'Ιουνίου.

ΜΑΙΡΗ: 'Απὸ Λουλέα διὰ Νόρντεγχαμ, μὲ 39.288 τόν. σιδηρομεταλλεύματος, προσῆρξε τὴν 10ην 'Ιουνίου εἰς πλάτος 61.00' 03'' βόρειον καὶ μῆκος 18.22'54'' ἀνατολικόν, εἰς ἀπόστασιν 36 περίπου μιλίων ἀπὸ τὸν λιμένα Γέφελ. 'Υπεγράφῃ συμφωνητικὸν Λόδδ' «πο cure - no ray» μετὰ τοῦ ρυμουλκοῦ «Μερκούρη» ὅπερ ἀφίχθη εἰς τὸν τόπον τῆς προσαράξεως τὴν μεθεπομένην. 'Εμισθώθη, ἐπίσης, φορτηγή διὰ νάνα μεταφορτωθῆ μέρος τοῦ φορτίου τοῦ προσηργαμένου σκάφους, τὸ ὄπιον ὑπέστη καὶ διαρροήν. 'Η ἀνέλκυσις ἐπετεύχθη τὴν 19ην 'Ιουνίου μὲ τὴν δοιθειαν καὶ δευτέρου ρυμουλκοῦ. 'Επιθεώρησις ὑπὸ δυτῶν ἀπεκάλυψεν ἔκτεταμένας ζημιὰς εἰς τὸν πυθμένα.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (8.299 τόν. γκρός): 'Απομακρυνόμενον τοῦ προβλήτος εἰς Πόρτ Χάρκουρτ τὴν 11ην 'Ιουνίου, προσέκρουσε ἐπὶ τοῦ ἐπίσης ἀληπτικοῦ δηζελοπλοίου «Χίος» προξενῆσαν καὶ ὑποστάν ζημιάς. 'Εν συνεχείᾳ ὑπελευσεν εἰς Μπόννυ ὅπου ήγκυροβόλησεν ἐν ἀναμονῇ φορτωσεως.

ΜΑΤΡΟΖΟΣ: Εἰς Σιγκαπούρην τὴν 15ην 'Ιουνίου, ἀνέφερε διαρροήν τὸ κύτος No. 4. 'Επιθεώρησις ὑπὸ δύτου ἀπεκάλυψε μικρὸν ρῆγμα εἰς τάς σεντίνας. 'Εξεφορτώθη τὸ φορτίον τοῦ κύτους ἵνα καταστῇ δυνατὴ ἡ ἀποκατάστασις τῆς ζημιάς.

ΜΕΝΤΖΟΥ: Συνεκρούσθη ἔξωθι τοῦ λιμένος Κουτουκό Τὴν 14ην 'Ιουνίου μετὰ τοῦ λιθεριανοῦ δηζελοπλοίου «Οριένταλ Ρούλερ». 'Εξητήθη ἐπιθεώρησις.

ΜΙΧΑΛΗΣ (λ.): Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ παναμαϊκοῦ δηζελοπλοίου «Ἀκτίβιτο» ἔξωθι τοῦ Ντουμπάϊ τὴν 13ην 'Ιουνίου, ὑποστάν ἐλαφράς ζημιάς.

ΝΙΚΟΛΑΣ II: 'Επειθεωρήθη εἰς Πειραιά τὴν 22αν 'Απριλίου ἐπ' ἀγκύρα καὶ τὴν 24ην Μαΐου ἐν δεξαμενῇ πρὸς διακρίσων ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἐπιουσμάσης τὸν παρελθόντα 'Ιουνίου. 'Ετελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 2αν 'Ιουνίου ἀπέπλευσεν ἐκ Πειραιῶς διὰ Βόλον.

ΡΕΑ (6.714 τόν. d.w.): Εύρισκόμενον εἰς Πειραιά μὲ πλήρες φορτίον δάμβακος καὶ δαμβακοσπόρου ἀπὸ Λόμε καὶ Ἀμπιτζάν, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ κύτος No. 2 τὸν ἐσπέραν τῆς 9ης 'Ιουνίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Ἀστέρι» τὴν πρώτην τῆς ἐπομένης, ἀφοῦ ὑπεγράφῃ συμφωνητικὸν Λόδδ' ἀνοικτοῦ τύπου. 'Ανελήφθη ἐκφόρτωσις τοῦ σκάφους.

ΣΑΛΟΥΘΓΟΥ-ΙΝΤ (λ.): Συνεκρούσθη εἰς τὴν ἔξοδον τοῦ ποταμοῦ Μισσισιππῆ, τὴν 17ην 'Ιουνίου, μετὰ τοῦ ἐπίσης ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθεριανοῦ μπάλκ κάρριερ «Ἀστρος». 'Αμφότερα ὑπέστησαν σοδαράς ζημιάς εἰς τὴν πρώταν. 'Εν συνεχείᾳ τὸ «Σάουθγουίντ» προσήραξε λόγω διαρροῆς. 'Ανελκύσθη τὴν 23ην 'Ιουνίου ἀφοῦ ἐσφραγίσθησαν τὰ διαφέροντα σημεῖα. Τὸ μὴ δεβλαμμένον φορτίον ἐπρόκειτο νὰ μεταφορτωθῇ εἰς ἕτερον μπάλκ κάρριερ, διὰ νάνα δυνηθῆ τὸ «Σάουθγουίντ» νὰ πλεύσῃ εἰς Νέαν 'Ορλεάνην πρὸς τέλεσιν ἐπισκευῶν.

ΣΤΑΘΗΣ ΝΤΕΜΕΤ (κ.): Εἰς θέσιν 13.05' πλάτος βόρειον καὶ 59.27' μῆκος ἀνατολικόν, ἔζητησε δοιθειαν ρυμουλκοῦ λόγω βλάβης εἰς τὴν μηχανήν. 'Ανέφερεν, ἐπίσης, κλίσιον συνεπεία μεταποτίσεως τοῦ φορτίου. 'Η θάλασσα εἰς τὴν περιοχὴν ἥτο τρικυμιώδης. Παραπλέον σκάφος προσεπάθησε νάνα ἀναλάβη τὸν ρυμούλκηριν τοῦ ἀλλὰ ἐστάθη ἀδύνατον. Τὸ ρυμουλκόν «Ζδάρτε Τέέ» ἐπλευσεν εἰς τὴν περιοχὴν πρὸς παροχὴν δοιθείας. Τελικῶς, ὅμως, ἐρυμουλκήθη ὑπὸ τοῦ μπάλκ κάρριερ «Γουΐλφριντ» καὶ ἀνεμένετο νάνα φθά-

ση εἰς Ἀντεν τὴν 2αν 'Ιουλίου.

ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ II: Συνεκρούσθη εἰς Πειραιά τὴν 23ην Μαΐου μετὰ τοῦ ἐπίσης ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ «Ἐρμῆς», ὑποστάν διαφόρους ζημιάς εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευράν. Τὴν ἐπομένην ἐπειθεώρηθη, ἐτελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 30ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ κρυσταζέραν. Τὸ «Ἐρμῆς» ὑπέστη ζημιάς εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν, πλέον ἐκτεταμένας. 'Επισκευαὶ ἀνελήφθησαν εἰς Πειραιᾶ.

ΣΤΟΛΤ ΡΑ·Ι·ΝΟ: Προσήραξεν εἰς πλάτος 46.26' βόρειον καὶ μῆκος 50.49' δυτικόν τὴν 17ην 'Ιουνίου, ἀνέλκυσθὲν τὴν ἐπομένην δι' ιδίων του μέσων. Δὲν παρετέρηθη διαρροή καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΛ: Εἰς Τσιταγκόγκη τὴν 17ην 'Ιουνίου, ἀνέφερε ζημιάς ἐπροσκρούσεως ὑπὸ τοῦ ἀτμοπλοίου «Μπάνγκλαρ Μεκτί» τὴν 15ην 'Ιουνίου.

ΤΖΟΥΛΙΑ (κ.): 'Υποστὰν βλάβην εἰς τὴν μηχανήν έρρυμουλκήθη εἰς Μπόννυ, ως ἀνεκοινωθῆ τὴν 21ην 'Ιουνίου.

ΦΙΑΙΠΠΙΑΣ: Προσήραξεν εἰς πλάτος 06.54' νότιον καὶ μῆκος 39.56' ἀνατολικόν τὴν 20ην 'Ιουνίου, ἐν πλάτος ἀπὸ Κουελιμέιν διὰ Ντάρ ές Σαλάμ μὲ γενικὸν φορτίον. Τὸ ρυμουλκόν «Ρόντε Ζέε» ἀφίχθη εἰς τὸν τόπον τῆς προσαράξεως τὴν 24ην 'Ιουνίου ἵνα παράσχῃ δοιθειαν δάσει συμφωνητικοῦ Λόδδ' «πο cure - no ray».

ΧΡΟΝΗΣ IV: Τὸ μικρὸν σκάφος ὅπερ είληξε προσαράξει εἰς Πύλον τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1976 κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας ἐγκατελείφθη ὑπὸ τῶν πλοιοκτηῶν του καὶ θεωρεῖται τεκμαρτὴ δύλικὴ ἀπώλεια.

ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΚΡΟΣ (π.): 'Υπέστη πυρκαϊάν εἰς τὰ πρυμναῖα ἐνδιαιτήματα τὴν 11ην 'Ιουνίου εἰς Σουαΐμπα. Τὸ πῦρ κατεστάλη καὶ διενεργήθη ἐπιθεώρησις. Δὲν ἐγνώσθη ἡ ἔκτασις τῶν ζημιῶν.

σ' ὅλο τὸν κόσμο...

The Thenamaris Group

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

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

στὸ Τόκιο:
Eastern Mediterranean Maritime (Japan) Ltd.
Room 214 T.B.R. Bldg.
2-10-2, Nagata-Chō
Chiyodā-Ku, TOKYO - JAPAN
Tel. 03-580-8201
Telex: 22-26869
Cables: EASTMEDI TOKYO

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



έταιρίες μας είναι:

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

στὸν Πειραιά:
Thenamaris Maritime Inc.
107-109 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

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10: Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τ. γεννημάτων όποι Μ. Λίμνας δι' Αμερέτην \$ 11.75, συμπλήρωσις είς "Αγ. Λαυρέντιον μέχρι 25.000 τόν. \$ 4.75, επόδιο φίοτ. "Ιουνίου 25 — "Ιουλίου 8.

ΝΟΡΘ ΧΑΙ' ΝΕΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων όνταν. άκτην Μεξικού \$ 6.50, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 17—25.

ΑΣΣΙΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 19.600 τόν. d.w. (1.080.000 κ.π.) γεννημάτων Τυνησίαν και δυτ. "Ιταλίαν \$ 270.000, δψιόν Τυνησίαν και Ιταλίκος λιμένας "Αδριατικής \$ 280.000. Τυνησίαν και δυτ. λιμένας "Ιταλίας \$ 9.000 έτερα, φίο, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 25 — "Ιουλίου 5.

ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.: Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 16.000 τόν. κρήθης νότιον Κορέαν \$ 21, συμπλήρωσιν μέχρι 24.000 τόν. \$ 14, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουλίου 1—12.

ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 55.164 τόν. οιτού Πόρτ "Σαΐδ \$ 11.25, με 2.000 τόν. δι. έκφρτωσιν, "Ιουλίου 11—21.

ΓΚΟΥΛΙΑΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων "Ιαπωνίαν \$ 9.25, με 25 σέντς έξτρα διά κάθε πρόσθετον λιμένα έκφρτωσεως πέραν των τριών, "Ιουλίου 5—20.

ΚΑΘΩΡΙΝ: Μιλγουάκιν. Νητρόβιτ 12.000 τόν. σπρωριμάτων μετάλλου ψόρ. "Ιπανάν \$ 205.750 φίο, με 4.000/1.500 τόν. φορτεκφρότωσιν, τέλος "Ιουνίου.

ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. γεννημάτων Γκουαγιακιλ \$ 14, φίο, με 1.200 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 25—30.

ΠΡΟΤΕΥΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 55.000 τ. d.w. φορτών γεννημάτων "Ολλανδίαν \$ 245.000, δψιόν Τίλμπουρο \$ 262.500, φίο, "Ιουνίου 23—27.

XIAN ENΤIZINΗΡ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. χονδραλέων Μπαντάρ "Αμπάς \$ 29, φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουλίου 8—25.

ΣΤΑΔΙΟΝ (λιθ.): "Αγ. Λαυρέντιον 27.800—28.000 τόν. οιτού "Αλεξανδρείας ή Πόρτ Σαΐδ, \$ 14 ένα λιμένα φορτώσεως. \$ 14.25 δόσ, φίοτ, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 30 — "Ιουλίου 5.

AITZIAN ΛΑΙ' ΟΝ: "Αγ. Λαυρέντιον 54.500—56.500 τόν. οιτού "Αμπέρσαν — Ρότερνταν — "Αμστερταν \$ 4, δψιόν Σήφορθ \$ 4.50, φίο, με 8.000 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 28 — "Ιουλίου 5.

ΓΡΕΓΟΣ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. χονδραλέων Μπαντάρ "Αμπάς \$ 29, φίο, με 750 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 20—30.

ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ: Σικάγον 14.000 τόν. γεννημάτων Δανιών \$ 14.87/3%, φίο, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 22—30.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 8.500 τόν. χονδραλέων Βενεζουέλαν \$ 14.25, φίο, με 600 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 17—25.

ΝΕΔΑ: Μεγ. Λίμνας 9.500 τόν. γεννημάτων Πόρτ Χάρκουρτ \$ 29.50, φίο, με 900 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 20—30.

ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΠΡΟΤΚΡΕΣ (λιθ.): Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 15.500 τόν. κρήθης Μπάραρος \$ 29. Λίμνας, συμπλήρωσιν μέχρι 18.700 τόν. \$ 22, φίο, με 1.250 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουλίου 1—15.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΑΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. μέρος φορτίου άλευρων, Κόλπου \$ 38.53, με 1.000/750 τόν. φορτεκφρότωσιν, Αδριανόδου 1—10.

ΣΚΙΡΟΝ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας "Ατλαντικού (θεριώς Χάττερας) 20.000 τόν. γεννημάτων Πόρτ Μάργερες \$ 12.25, φίο, με 5.000/3.000 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουλίου 8—20.

ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ: Μεγ. Λίμνας 13.000 τόν. οιτού Βενεζουέλαν \$ 17.55, φίο, "Ιουλίου 15—30.

ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ: Νόροβλ 30.000 τόν. γεννημάτων Πολωνίαν \$ 8.50, φίο, με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουλίου 5—12.

ΝΟΡΘ ΚΑΥΝΤΕΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 9.50, φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουλίου 2—6.

ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 21.000 τόν. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού \$ 11.35, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν "Ιουλίου, φορτίο Λιμένας Κόλπου 5.000 τόν. δρύζης είς σάκκους Δομινικανής Δημοκρατίαν \$ 11.50, φίο, με 1.000/1.000 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου — "Ιουλίου.

ΑΚΡΟΝ (π.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 21.000 τόν. οιτού "Αλεξανδρείας ή Πόρτ Σαΐδ \$ 15.75 δι. έκφρτωτικών, με 4.000/1.500 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 24—27.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων μέρος φορτίου, Πουσάν \$ 20, φίο, με 1.500 τόννους έκφρτωσιν, "Ιουνίου 24—29.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ: "Αων. λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπονένος "Άρδες 13.500 τόν. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού \$ 21.50, δψιόν άνατολ. άκτην \$ 19.25, δι. έκφρτωσιν, με 2.000/1.500 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 13—20.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ: Ρίβερ Πλέιτ 19.500 τόν. γεννημάτων όνταν. άκτην Μεξικού \$ 18, δψιόν δυτ. άκτην Μεξικού \$ 21, με 2.000 τόν. γκρόδ φόρτω-

σιν, 1.500 τόν. δι. έκφρτωσιν, "Ιουνίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: "Ενα διό διό λιμένας ούχι βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν 32.000 τόν. γεννημάτων "Ιαπωνίαν \$ 17.75, δι. έκφρτωτικών, με 2.000/5.000 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 24 — "Ιουλίου 11.

ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΣΚΟΣ: Περού 13.000 — 13.400 τόν. ζαχάρεως χύμα Πορτογαλίαν \$ 20, με 700/750 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 24.30.

ΑΘΗΝΗΚΙ (μικτόν λιθ.): Τουμπάρο 77.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Βέζερ \$ 3.70, φίο, "Ιουνίου.

ΕΙΠΙΜΟΝΟΣ: "Ανω διό λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπονένος "Άρδες 12.000 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάνκαν \$ 18.35, δι. έκφρτωτικών, με 2.000 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 17—25.

ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ: "Ενα διό λιμένας ούχι βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν 35.000 τόν. γεννημάτων "Ιαπωνίαν 17.50, δι. έκφρτωτικών, με 2.000/5.000 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 23 — "Ιουλίου 7.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ: Πόρτο "Αλέγκρε με συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντε 14.000 τόν. 10%, χονδραλέων Ριγκέλαν, Κοπέρ, Πλότε \$ 21.50, φίο, με 3.000/1.500 τόννους φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 20—27.

ΣΥΜΙ: (λιθ.): "Εκουαντόρ 9.500 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 12.50, δψιόν Αλτάνικον \$ 13.50, φίο, με 600/1.500 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 22 — "Ιουλίου 5.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ: "Ενα διό λιμένας ούχι βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν 35.000 τόν. γεννημάτων "Ιαπωνίαν 17.50, δι. έκφρτωτικών, με 2.000/5.000 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 23 — "Ιουλίου 7.

ΠΑΛΙΝΤΣΑΔΡΑ (λιθ.): Παρανάγκουα ή Ρίο Γκράντε 22.000 τόν. σόγιας Καρθαγένην και Σεβίλλη \$ 13, φίο, με 2.000/3.000 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 22 — "Ιουλίου 5.

ΕΥΑΛΗ: Παρανάγκουα 6.600 τόν. σόγιας Πουέρτο Καμπέλλο \$ 2.00, φίο, με 2.000/1.000 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουλίου 1—9.

ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ: "Ενα διό λιμένας ούχι βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπονένος "Άρδες 13.800—14.200 τόν. γεννημάτων όνταν. άκτην Μεξικού \$ 18.50, ενα λιμένα έκφρτωσεως, \$ 19 δι. δι. έκφρτωτικών, με 2.000/1.500 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουλίου 1—9.

ΑΛΕΣΣΑΝΔΡΑ (λιθ.): Παρανάγκουα ή Ρίο Γκράντε 22.000 τόν. σόγιας Καρθαγένην και Σεβίλλη \$ 13, φίο, με 2.000/3.000 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 22 — "Ιουλίου 5.

ΣΚΑΠΧΙΑΛ: Νότιον Βραζιλίαν 13.000 τόν. d.w. φορτίου χονδραλέων (874.000 κ.π.) Πολωνίαν \$ 255.000 φίο, με 2.000/1.200 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουλίου.

ΘΩΜΑΣ Κ.: Ρίβερ Πλέιτ 20.000 τόν. γεννημάτων Λισσασάν — "Αμεδόργεν ρέντς \$ 17, με 2.000 τόν. γκρόδ φόρτωσιν, 3.000 τόν. δι. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 25 — "Ιουλίου 5.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΜΙΧΑΛΗΣ (λιθ.): Πόρτ Λουΐς 14.000 τόν. ζαχάρεως χύμα Λισσινών ή Λίθερπουλ λίρας 11.50, φίο, με 900/750 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 27 — "Ιουλίου 5.

ΤΟΛΜΗ (λιθ.): "Ακαγιούθλαν 5.300 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 12, δψιόν Ατλαντικού \$ 13, φίο, με 700 τόν. φόρτωσιν, με υπηκυάκη μέσα, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, "Ιουνίου 27 — "Ιουλίου 15.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ (κ.): Δομινικανή Δημοκρατία 6.300 τόν. ζαχάρεως είς σάκκους άμερικ. λιμένας Κόλπου \$ 6.85, φίο, με 700/1.500 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 16—25.

ΝΤΙΓΚΙΝΤΥ: "Αμουαλη Μπαίη 11.000 τόννοι θείου Σαλθαντόρ \$ 12.25, φίο, με 1.500/1.500 τόν. φορτεκφρότωσιν, "Ιουνίου 16.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΚΡΑΝΤΟΝ: 16.906 τόν. d.w. (30 π. 6 ίντσ. 704.052 π. 14 μιλ. 23—24 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ, τού 1966) \$ 2.200 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την δρύξην είς πλοηγικόν σταθμόν "Ιμιγκάχου "Ιουνίου 20—25, ήπανταράδοσις Λισσασάν — "Αμεδόργεν ρέντς.

ΙΩΑΝΗΣ Ν.: 16.582 τόν. d.w. (1.219.000 κ.π. 14 μιλ. 36 τόν. φισέλ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1963) \$ 3.000 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την δρύξην είς πλοηγικόν σταθμόν Μπαγκόκ "Ιουνίου 20—28, ήπανταράδοσις Βασιλιάδην.

ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.: 37.518 τόν. d.w. (14½ μιλ. 40 τόν. φισέλ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1965) \$ 3.300 ήμερησίων, παράδοσις κατά την δρύξην είς πλοηγικόν σταθμόν "Ιμιγκάχου "Ιουνίου 27 — "Ιουλίου 1, ήπανταράδοσις Σαλένην μέσω Ρίτερντς Μπαίη.

ΚΥΡΙΑΚΗ: 61.423 τόν. d.w. (2.615.000 κ.π. 14 μιλ. 48 τόν. φισέλ διλ και 2.3 τόν. ντηζέλ διλ τού 1972) \$ 1.20, παράδοσις "Ιαπωνίου — "Ιουλίου, ήπανταράδοσις Κόντινεντ.

ΟΥΡΑΝΟΣ (λιθ.): 31.300 τόν. d.w. (1.209.000 κ.π. 14 μιλ. 35 τόν. φισέλ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ τού 1961) \$ 3.25 τούς πρώτους 6 μήνες, \$ 3.50 τούς 6τούλοπους παράδοσις "Απαντολήν.

Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ: 16.650 τόν. d.w. (787.752 κ.π. 16 μιλ. 28 τόν. φισέλ διλ και 2½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1967) \$ 3.300 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις φαρδόποιον Βέζερ "Ιουνίου 23, ήπανταράδοσις Καράπτος — Σιγκαπούρο ρέντντ.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ: 10.266 τόν. d.w. (524.000 κ.π. 12 μιλ. 19 τόν. φισέλ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ τού 1957) \$ 2.600 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Κόλδουπο "Ιουνίου 27 — "Ιουλίου 7, ήπανταράδοσις

Σουίζ, μέσω Μπαγκλαντές — Ινδίας.

ΝΕΟΤΗΣ (SD14 τού 1971): \$ 3.100 ήμερη σίως, παράδοσις Γκάλεστοντ 'Ιουνίου 15—27, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΚΥΝΘΙΑ: 23.255 τόν. d.w. (832.000 κ.π. 14 μιλ. 28 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 3.700 ήμερησίως, παράδοσις Κριστούπαλ 'Ιουνίου 18, έπαναπαράδοσις Περσικόν Κόλπον, μέσω Χιλής.

ΔΑΦΝΗ: 36.973 τόν. d.w. (1.637.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φισσέλ διλ και 2 τόν. χρυσές διλ, τού 1974) \$ 3.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, πλέον \$ 80.000 δώρων (άπο Μεσόγειον), παράδοσις κατά την δριψία εἰς πλοηγικόν σταθμόν Σαράφαγκον δι τού Σαύλ — Σάντος ρέιντς 'Ιουνίου 24 — 'Ιουλίου 1, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — 'Αμεριδύργον ρέιντς, Αγγλίαν.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΑΣ: 13.316 τόν. d.w. (30 π. δ ίντο 616.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1957) \$ 2.550 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την αναχώρησην του πιλότου εἰς Σιγκαπούρην 'Ιουνίου 1 — 'Ιουλίου 1, έπαναπαράδοσις Περσικόν Κόλπον — 'Ερυθράν θάλασσαν ρέιντς, μέσω Νοτ. Ιαπωνίας — Νοτ. Κορέας.

ΣΑΜΟΣ: 27.708 τόν. d.w. (1.200.000 κ.π. 14½ μιλ. 33 τόν. φισσέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 3.300 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικής, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την αναχώρησην του πιλότου εἰς Φλώρινγκ έποιμος, έπαναπαράδοσις Αλγερίαν.

ΠΙΝΔΑΡ: 34.750 τόν. d.w. (1.465.000 κ.π. 14½ μιλ. 40 τόν. φισσέλ διλ και 2½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1972) \$ 3.125 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίας δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την αναχώρησην του πιλότου εἰς Φλώρινγκ έποιμος, έπαναπαράδοσις Βενεζουέλαν.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (εἰς τάμι τοάρτερ): 28.724 τόν. d.w. (1.318.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φισσέλ διλ και 2 τόν. τηνήζελ διλ τού 1972) \$ 3.600 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν Μεγ. Λιμνών, παράδοσις Μπρέικ 'Ιουνίου 25, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΑΝΑΞ (SD14 τού 1976): \$ 3.500 ήμερησίως, παράδοσις Αμεριδύργον 'Ιουνίου 20, έπαναπαράδοσις Περσικόν Κόλπον.

ΜΑΡΙΠΩΡ R.: 16.480 τόν. d.w. (776.840 κ.π. 16 μιλ. 32 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ, τού 1969) \$ 3.550 ήμερησίως, παράδοσις μετά την πορτού Πόρτ Κελάγκ 'Ιουλίου 6—12, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ: 53.836 τόν. d.w. (690.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φισσέλ διλ και 1 τόν. τηνήζελ διλ τού 1958) \$ 3.150 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν 'Ιουλίου 15—25, έπαναπαράδοσις δταν και δπού είναι έποιμον εἰς 'Ερυθράν θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΟΡΜΟΣ: 15.240 τόν. d.w. (19.648 κ.π. 25—26 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1976) \$ 3.650 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις έν κυκλικούν παξιδίουν Κέπι Πάσσερο 'Ιουνίου 23—26, έπαναπαράδοσις μετά την αναχώρησην του πιλότου εἰς Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΑΥΓΙΑΣ: 28.562 τόν. d.w. (1.318.682 κ.π. 15 μιλ. 39—40 τόν. φισσέλ διλ και 2 τόν. τηνήζελ διλ τού 1972) \$ 3.350 ήμερησίως, παξιδίουν 7—15, έπαναπαράδοσις διπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΘΕΑΝΤ ΜΙΧΑΗΛ: 53.836 τόν. d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μιλ. 52 τόν. φισσέλ διλ και 3 τόν. τηνήζελ διλ τού 1975) \$ 1.60, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, έποιμον παράδοσις Πολωνίας, παράδοσις Λισσαδώνας, έπαναπαράδοσις Σκάν — Κέπι Πάσσερο ρέιντς, έν κυκλικούν παξιδίουν άνατολ. άκτης νοτ. Αμερικής.

ΦΑΙΔΡΑ: 25.330 τόν. d.w. (32 π. 3 ίντο. 1.135.000 κ.π. 14—1½ μιλ. 36 τόν. φισσέλ διλ και 1¼ τόν. τηνήζελ διλ τού 1966) \$ 3.325 ήμερησίως, παράδοσις Πολωνίας, έπαναπαράδοσις Τυνησίαν.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 53.836 τόν. d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μιλ. 52 τόν. φισσέλ διλ και 3 τόν. τηνήζελ διλ τού 1975) \$ 1.60, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, έποιμον παράδοσις Πολωνίας, έπαναπαράδοσις Σκάν — Κέπι Πάσσερο ρέιντς, έν κυκλικούν παξιδίουν άνατολ. άκτης νοτ. Αμερικής.

ΦΑΙΔΡΑ: 25.330 τόν. d.w. (32 π. 3 ίντο. 1.135.000 κ.π. 14—1½ μιλ. 36 τόν. φισσέλ διλ και 1¼ τόν. τηνήζελ διλ τού 1966) \$ 3.325 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίας, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (π.): 18.116 τόν. d.w. (711.000 κ.π. 14 μιλ. 26 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1962) \$ 2.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις με την δριψία του πράτου πιλότου εἰς Χαμπρ 'Ιουνίου 23 μέχρι δης πρώτης 24ης 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσις μετά την αναχώρησην του πιλότου εἰς Αγγλίαν, Γιβραλτάρ — 'Αμεριδύργον ρέιντς, δύνανταν πιλότου Μπρότον — Γκάλεστοντ ρέιντς, μέσω Ιαπωνίας και νοτιού Αφρικής.

ΜΑΡΙΑ (φρήντον 1977): 14.940 τόν. d.w. (1¾ μιλ. 18 τόν. φισσέλ διλ και 1 τόν. τηνήζελ διλ) \$ 3.790 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίας τέλος 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (π.): 18.116 τόν. d.w. (711.000 κ.π. 14 μιλ. 26 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1962) \$ 2.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις με την δριψία του πράτου πιλότου εἰς Χαμπρ 'Ιουνίου 4—13, έπαναπαράδοσις Δάρ — ές - Σαλάσαν — Μαπούτο ρέιντς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ: 24.600 τόν. d.w. (34 π. 1½ ίντο. 1.029.000 κ.π. 14 μιλ. 35 τόν. φισσέλ διλ και 2 τόν. τηνήζελ διλ τού 1962) \$ 3.225 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διπλέοντας Γιβραλτάρ 'Ιουνίου 15, έπαναπαράδοσις Μπαγκλαντές, μέσω Κόλπου.

ΕΛΑΦΙ: 35.127 τόν. d.w. (1.569.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1968) \$ 3.650 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίας τέλος 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝ: 26.985 τόν. d.w. (14 μ.

33 τόν. φισσέλ διλ τού 1970) \$ 3.460 ήμερησίως, παράδοσις Σιγκαπούρην 'Ιουλίου 13—20, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν — Κόντινεντ, δυτ. Μεσόγειον.

ΛΥΓΑΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.): 19.157 τόνιν d.w. (806.000 κ.π. 14—1½ μιλ. 25 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1962) \$ 2.850 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά τον διπλότον εἰς Χακοντάτε έτοιμος, έπαναπαράδοσις Μπορντώ — 'Αμεριδύργον ρέιντς.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ: 14.825 τόν. d.w. (16 μιλ. 34 τόν. φισσέλ διλ τού 1966) \$ 3.200 ήμερησίως, παράδοσις Ντώρμπαν 'Ιουνίου 22—30, έπαναπαράδοσις θορείαν ακτήν νοτίου Αμερικής.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.: 18.420 τόν. d.w. (810.000 κ.π. 14 μιλ. 27—28 τόν. φισσέλ διλ και 2 τόν. τηνήζελ διλ τού 1968) \$ 2.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την αναχώρησην του πιλότου εἰς Σιγκαπούρην 'Ιουνίου 24 — 'Ιουλίου 1, έπαναπαράδοσις Περσικόν Κόλπον — 'Ερυθράν θάλασσαν — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

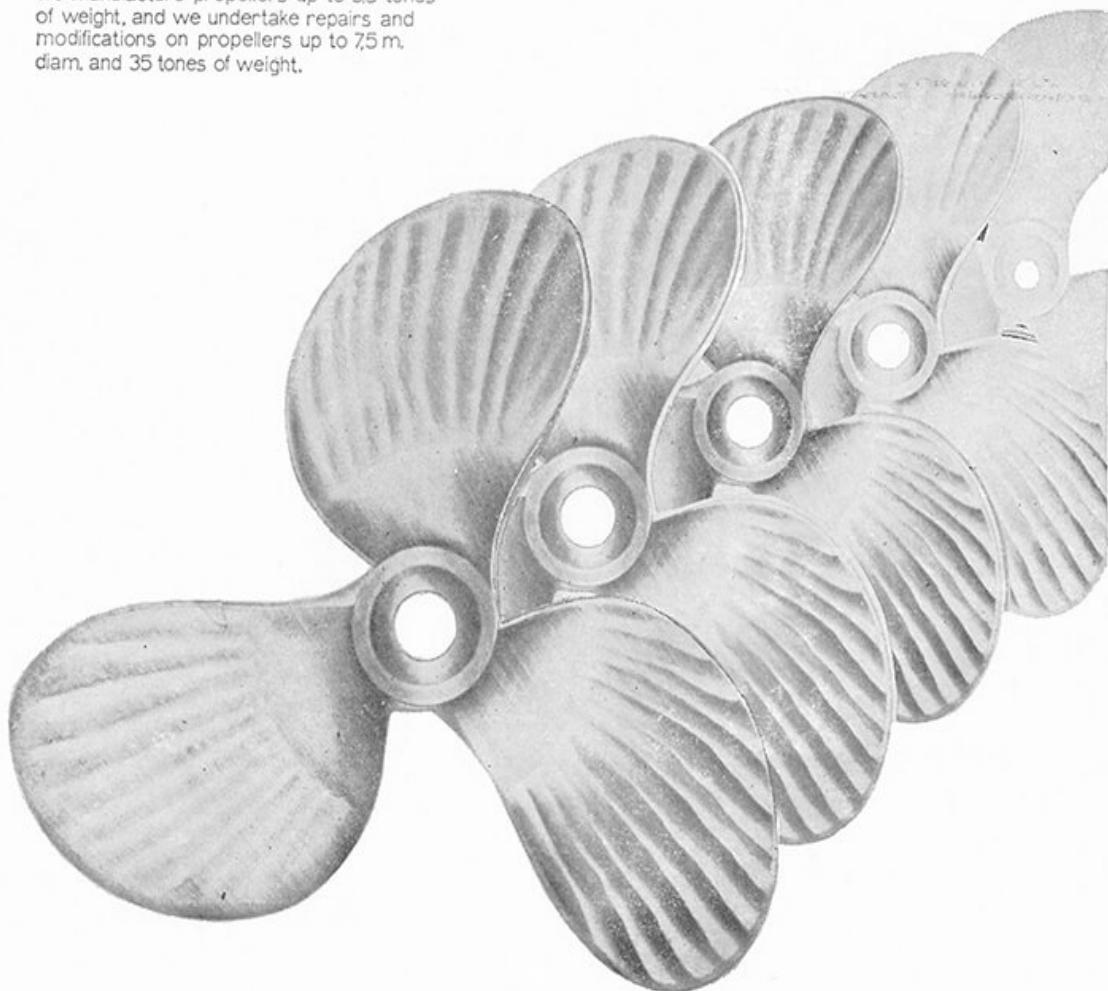
ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν παξιδίουν τού πιλότου εἰς Αμερικήν ή Γάνην λιμένα δύον ναυλωτών, 'Ιουλίου 2—11, έπαναπαράδοσις Σαλάνα — Χιούδοτον ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: 24.530 τόν. d.w. (13 μιλ. 33—34 τόν. φισσέλ διλ και 1½ τόν. τηνήζελ διλ τού 1961) \$ 3.000 ή

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.



ab



LIPS* • **NAFSI** SA
PROPELLER WORKS

34 METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914 282-409836 - TELEX 212708 NFI GR

Ημένιος της Σαλαμικήν Πλοΐου

(Δ. = δινεχώρησε — δ. = διήλθε — έ. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	δ. Γιθαράταρ 1)6 διά Βόλον	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	ά. Γένοβα 4)6 διά Ματάνζας
ΑΒΑΣ	62	11048	ά. Μαπούτο 9)6 διά Τής	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά. Νιουπάλι 16)6 διά Αδστραλίαν
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ά. Μόζι 12)6 διά Περσικόν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	ά. Αυτιτζάν 5)5 Π. Χάρκουρτ
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	έ. Καράτσι 16)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	έ. Νιουμπάι 10)4
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. Λιόρεπουλ 21)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ά. Γιοκοχάμα 1)6 διά Ντάρμπαν
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ά. Σιδηνέ 18)6 διά Γουέλιγκτον	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑ'Ι·ΟΝΗΡ	69	9355	έ. Αμπου Ντάμπι 6)6
ΑΓΑΠΗ	55	8902	έ. Λάγος 3)5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	70	9200	ά. Κ. Τάσου 7)6 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΓΑΠΗ II	53	1838	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ά. Σιγκαπούρη 8)6 διά Π. Νέανγκ
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	14756	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ	63	21609	ά. Ν. Υόρκη 20)5 διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Ν. Υόρκη 15)6 διά Τζάκονθιλ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	77	9800	εις Μπιλμάρι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	ά. Βαλτιμόρη 1)6 διά Φιλαδέλφειαν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	ά. Ιμπριχαμ 3)6 διά Μπριτζπορτ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	έ. Κολόμπο 1)5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ά. Σούεζ 5)6 διά Κοραμπάρ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ά. Σάντος 14)6 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	έ. Σιδηνέ 8)6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	ά. Κων(πολιν 4)6 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟ·Ι·Κ	71	11525	ά. Γιοκοχάμα 14)6 διά Μόζι
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	103194	έ. Σούνια 2)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	ά. Κων(πολιν 8)6 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΑ·Ι·ΦΟΥΝ	68	16702	ά. Μόντρεαλ 7)6 διά 'Αλγερίουν
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Βαλτιμόρη 18)6 Φιλαδέλφειαν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	έ. Νιαμάνι 13)6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA	59	5728	ά. Π. Σάδι 15)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ	70	9025	ά. Άλμπερνι 16)4 Νανάλιο
ΑΓΓΗΝΩΡ	71	8721	ά. Λ. Πλάμας 22)5 διά 'Αλγέριον	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΘΗ	69	9355	ά. Αγ. Βικέντιον 20)5 διά Μασσαλίαν
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	1924	ά. Νιτράμεν 6)6 διά Μπ. "Άρες	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕ·Ι·ΒΟΡ	74	10591	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ά. Μηδεσφαν 19)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕ·Ι·Μ	69	9240	ά. Κων(πολιν 1)5 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ά. Κων(πολιν 19)5 διά Βατόδημ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	ά. Μοριουγκάρο 22)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	έ. Πειραιά 27)5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΩΡΣ	57	8957	εις Λ. Πάλμας 2)4
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	έ. Μαπούτο 15)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	ά. Ούντεβάλα 25)5 διά 'Αθάνα
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	έ. Φιλαδέλφειαν 3)6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ά. Π. Καρτέ 5)6 διά Λάγος
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ά. Γιθαράταρ 22)2 διά 'Αγκόλα	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	έ. Μπ. Μπλάνκαν 4)6
ΑΓΓΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	67	11610	ά. Σουέζ 10)6	ΑΙΓΑΙΟΚΕΡΩΣ	77	19150	εις Τογιοχάσι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ά. Κουβέλι 15)5	ΑΙΓΑΙΥΠΤΟΣ	45	3805	έ. Πειραιά 8)6
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	έ. Φρημάντι 15)6
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	55	18398	άργει είς Πειραιά από 28)4	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. Υόρκη 16)6 διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ά. 'Αντεζάν 6)6 διά Γιοκοχάμα	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60	7563	ά. Γκουαγιακίλ 15)6
ΑΓΓΙΟΣ Ν.	57	2144	ά. Τουλόν 7)6 διά Λαττάκια	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3016	ά. Αμέρερσαν 6)5 διά Λ. Πάλμας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	20451	ά. Σιγκαπούρην 14)5	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ά. Λιόρδον 12)6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5783	ά. 'Αμπιτζάν 24)5	ΑΙΟΙΔΑΝ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	60	8368	έ. Εξωθ. Παρανάγουα 9)6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει είς Πειραιά	ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ά. 'Αμέρερσαν 15)6 Ρότερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	άργει είς Πειραιά από 8)4	ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΗ	58	9292	έ. Ρότερνταμ 16)6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Β. Κουντουσιών 8)6 Μπ. "Άρες	ΑΙΟΙΔΑΣ	71	9885	ά. Π. Σάδι 15)6 διά 'Ισκεντερούν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972	ά. 'Αμπιτζάν 8)5 διά Θεσ)νίκη	ΑΙΟΙΔΑΣ	72	16313	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	ά. δ. Σουέζ 26)5 διά Γένυπο	ΑΙΠΟΣ (δ.)	58	12324	έ. Σιγκαπούρην 8)6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά. Σ. Σαδί 27)5	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	ά. Λάγος 3)6 διά Λ. Πάλμας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	έ. Ακαζέμπιλα 15)5	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078	ά. Κ. Τάσου 21)5 διά Λάγος
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	68	44742	ά. Γιθαράταρ 25)5 διά Μπ. "Άρες	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	56	10051	ά. Ρότερνταμ 29)5 διά Βεγγάζην
ΑΓΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	έ. Ρουέν 9)6	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	12808	ά. Ντηρόπιτ 29)5
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά. "Εμδεν 17)6 διά 'Αννάμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	47	2775	εις Πειραιά	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΗ	65	3021	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	ά. Π. Σάδι 14)6	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	12734	έ. Σιγκαπούρην 8)6
ΑΓΓΙΑ ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	ά. Καράτσι 16)6	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΤΖΟ·Υ	56	8674	ά. Κων(πολιν 31)5 Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΚΗ	54	6177	ά. Αμεδούργον 27)5 διά Βεγγάζην	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	έ. Ικίτος 4)6
ΑΓΓΚΟΥ	59	7291	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	65	10000	ά. Βαρκελώνη 6)6
ΑΓΓΗ (δ.)	57	21159	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4998	έ. Τακοράτη 13)6
ΑΓΓΗΝΗ	62	9951	ά. Ν. Υόρκη 3)6 διά Καντίζ	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ	77	38484	ά. Αυδέρεσαν 17)6 Ρότερνταμ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32173	ά. Π. ο Πιέρ 13)6 διά Βοστώνη	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ά. Γης 15)6 διά Κ. Τάσου
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	προσήρν. 40.30 Β - 26.51 Α 16)6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙ·Γ· ΚΕ·Ι·ΤΟΡ	54	7701	ά. Π. Χάρκουρτ 27)5
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Μπουσμπούν 11)5 διά Σαλαντόρ	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18451	ά. Σουέζ 4)5 διά Γένηπο
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	ά. Καζαμπλάνκα 10)6 διά Νουακότ	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	9856	έ. Σιγκαπούρην 14)6 Π. Κελάγκ
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10600	ά. Στανάρια ύπο συμπλήρωσιν	ΑΙΤΩΔΑΙΑ	61	14269	ά. Φρημάντι 3)6 διά Αιμπαντάν
ΑΔΕΦΩΤΗΣ	68	14873	ά. Ν. Λόρεάντη 20)6	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά. Βαπταράϊζο 9)6 Γκουαγιάμαν
ΑΔΕΦΩΤΗΣ	67	6842	ά. Ρότερνταμ 20)4	ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	ά. Αλεξάνδρειαν 14)6
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Ν. Λόρεάντη 14)6 διά Μπιλμάπο	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ά. Π. Σάδι 23)4
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ά. Κομά Μπαίν 5)6 διά Λαμέ	ΑΚΙΜΗ	77	16080	ά. Αιδερούπολ 9)6 διά Μπ. "Άρες
ΑΕΤΟΣ	57	1734	ύπο παραλαβήν	ΑΚΙΩΝΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Γιθαράταρ 4)6 διά Τυνησίαν
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	ά. Ρότερνταμ 10)6 διά 'Αφρικήν	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	53	17676	ά. Ντάχα 12)6
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	63	3812	έ. Τής 19)6	ΑΚΟΥΡ	53	2306	άργει είς Πειραιά από 10)3)75
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ά. Τακοράντη 10)6	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	3021	ά. Ντακάρ 5)6 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ά. Ντρόμπταν 26)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ά. Τοάρλεστον 28)5 διά 'Αλγερίουν
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	ά. Φερόδρολ 10)2 διά Μπιλμάπο	ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ	61	5408	ά. Πειραιά 8)6 διά Βόλον
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ·Υ	56	7719	ά. Τακοράντη 14)6 διά Μπιλμάπο	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Πειραιάς 9)6 διά Τρίπολιν
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Μπ. "Άρες 23)5	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Πειραιά 12)6 διά Τρίπολιν
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. Σάντος 13)6 διά Πειραιά	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ά. Βαρκελώνη 31)5 διά Τύνιδα
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ά. Λονδίνον 9)6 διά Βηρυτόν	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ά. Νιούκαστλ 21)6
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58	9414	ά. Μπάρεραν 14)5 διά Κουβέτη	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ά. Γιθαράταρ 18)5 Π. Καμπέλο
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ·ΡΥ II (δ.)	58	16695	ά. Βοστώνη 8)6 διά 'Αρούμπα	ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	ά. Τζένταν 8)2
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΟΡΑΙ·ΖΟΝ (δ.)	58	13551	ά. Μομπαύσαν 8)6 διά Βουδήν	ΑΚΤΙΑΝ	60	9964	έ. Ταμπικό 17)6 (πυρκ.)
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ά. Ελεάνδρειαν 13)6	ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	9964	έ. Ρεσίφε 28)5
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	74	12498	ά. Ντουμπάτη 8)6 διά Π. Καμπούς	ΑΚΤΙΟΝ	76	11200	ά. Ντρόμπταν 23)5 διά Περσικόν
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ·	68	8350	ά. Λέγος 2)5 διά Κέπεμ	ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	32224	ά. Φιλαδέλφειαν 22)5 διά 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΙΟΝΙΚΗ	76	12498	ά. Κων(πολιν 21)5	ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ά. Σάντος 15)6
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΓΚΡΕ·Ι·Σ	58	8693	ά. Θεούτα 19)6 διά 'Αλγέριον	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	έ. Ν. Υόρκη 18)6
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΓΟΥ·Ι·ΣΝΤΟΜ	72	11702	ά. Σιγκαπούρην 10)6 διά Μελίτα	ΑΛΒΙΩΝ	62	13120	ύπο παραλαβήν
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΕΛΑΝΤ	60	13165	ά. Αλεάνδρειαν 1)5	ΑΛΒΟΡΔΑ	77	5000	ά. Αμβούργον 11)6 Μπαρανκίλα
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΕΛΕΑΝΙΚ	76	12498	έ. Αλεάνδρειαν 13)6	ΑΛΕΚΑΚΟΣ	55	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΕΡΟ·Ι·Κ	74	12498	ά. Γένοντα 20)5 διά Ματάνζας	ΑΛΕΚΟΣ	60	8075	ά. Ντρόπιτ 10)6 Μ. Καμπούς
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΘΑΝΤΕΡ	67	21704	ά. Αμέρερσαν 15)5 διά 'Αθάνα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	64	36271	άργει είς Πειραιά από 5)4
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ ΙΟΝΙΚΗ	76						

ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9683	ύπό παραλαβήν
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	10950	Ε. Κόμπε 10)6
ΑΛΚΟΡ	57	1839	δ. Γιθεράτηρ 19)6 Δ. Γερμανίαν
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11826	δ. Σουέζ 13)6 διά Τζένταν
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Ν. "Ορλέανη 14)6
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	άργει είς Πειραιά
ΑΛΛΑΓΗ ΑΝΣ (δ.)	59	29626	ά. Βενετία 17)6 διά Μάλτα
ΑΛΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ά. Λονδίνον 28)5 διά Μεσόγειον
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	ύπό παραλαβήν
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1504	ά. Λιθέρνη 15)6 διά Σαλέρνο
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. Σαούθμποντ 19)5 δι' 'Αννάμπα
ΑΛΝΤΕΑ	53	5963	ε. Πειραιά 5)6
ΑΛΟΥΕΤ	59	1567	είς Χερσόδυρον 18)3
ΑΛΟΧΑ	76	11275	δ. Σουέζ 10)6 διά Περσικόν
ΑΛΤΟΝΑ	59	8786	ύπό παραλαβήν
ΑΛΥΣΙΔΑ	64	10459	ε. Ντούσπιτ 2)6
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	δ. Σουέζ 11)6 διά Τζένταν
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	76	9800	ά. Τάραντη 17)6 διά Φρήσπορτ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	δ. Γιθεράτηρ 3)6 διά Σιδώνα
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	δ. Πειραιά 13)6 διά Χαλκίδα
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	άργει είς Πειραιά άπό 18)10)75
ΑΜΙΛΑ	72	13166	ά. Οζάκα 9)6 διά Σαθάνανα
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	δ. Γιθεράτηρ 6)6
ΑΜΟΡΓΟΣ	61	13885	ε. Ρ. Γκράντε 27)5
ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	ά. Κ. Σάδι 25)4 διά Μερσίνα
ΑΜΠΙΤΖΑΝ	67	3000	δ. Γιθεράτηρ 28)3
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	δ. Βρέμην 7)4 διά Λάγος
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. "Αυδέρσαν 15)6
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	ά. Λάγος 15)4 διά Λ. Πάλμας
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ά. Χόγκ Κόγκ 12)6
ΑΝΑΓΕΤΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	ε. Φιλαδελφειαν 16)6
ΑΝ. ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟΜ	74	13348	ά. Γιοκούάμα 11)6 διά Μιζουσίμα
ΑΝΑΓΕΤΑ ΑΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Παναμά 16)6 δι. ΗΠΑ
ΑΝΑΓ. ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝ	71	9039	ε. Πόρτλαντ (Βικ.) 6)6
ΑΝΑΓΕΤΑ ΠΙ-Ι-	74	13631	ε. "Ιντσόν 21)5
ΑΝΑΓΕΤΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	ά. Τόλπον 10)6 δι' "Οίτα
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	ε. Μικρούντη 14)6
ΑΝΑΓΕΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	77	14000	είς 'Αιδη ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΚΕΛ ΤΡΑΙ-ΙΟΜΦ	76	13631	ά. Κ. Τάουν 13)6 διά Χαδρήν
ΑΝΑΓΕΤΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Σαθάναν 7)6 διά Ν. Χάφεν
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	δ. Π. Σάδι 8)6
ΑΝΑΓΕΤΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Μπουρνί 6)6 διά Τακόμα
ΑΝΑΓΕΤΑ ΧΟΝΟΡ	76	13630	δ. Γιθεράτηρ 13)6
ΑΝΑΓΕΤΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. "Αλιμποργκ 14)6
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Σάντος 5)6 δι. Μπ. "Άρδες
ΑΝΑΕΣ	76	8792	ά. Αυδέρσαν 4)6 διά Λοινδίνον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. 'Αυδέρσυργον 2)6 δι' ΗΠΑ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ε. Πειραιά 26)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ά. Μπ. Μπλάνκο 29)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	54	5571	ά. Κ. Τάουν 28)4 διά Ντούάλα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	69	15868	ε. 'Ιντσόν 24)5
ΑΝΑΓΙΟΛΗ (δ.)	62	12800	ά. Ντώρηπαν 7)6 δι' Εύρωπην
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	ά. Λιθόρνη 18)6
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	δ. Γιθεράτηρ 12)6 διά Σέπτε
ΑΝΑΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	δ. Σουέζ 6)6 διά Ταϊταγκόγκ
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΕΙΑ	57	10287	ά. Βαλενθίν 13)6 διά Πειραιά
ΑΝΑΡΙΑ	66	2999	ά. "Αλεξάνδρειαν 15)
ΑΝΑΡΙΑΝΑ II	64	10450	ε. Μπ. "Άρδες 20)5
ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ	56	8818	δ. Βρέμην 4)6
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ά. Χακοντάτη 11)6
ΑΝΑΡΟΣ	65	15597	δ. Παναμά 9)5 δι' Ειρηνικόν
ΑΝΑΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	69	99460	ά. Ρότερνταν 13)6
ΑΝΑΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (ιικ.)	72	119505	ά. Κάρκυ 15)5 Γιουροπόρτ
ΑΝΑΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (ιικ.)	72	119505	ά. Τέμπηλ Μπ. 5)6
ΑΝΑΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ.	76	115461	ά. Φός 20)6 διά Μπαχρέν
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ	67	98983	ά. Ντάς άλι 9)6 διά Λάντης "Εντ
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	ά. Βιζακαστανάμ 10)6 διά Κοδρέ
ΑΝΑΡΟΣ ΟΡΑΙ-ΙΟΝ δ.	70	105855	ά. Μπρούνομπουτελ 26)5 Ρ. Τανόύρα
ΑΝΑΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Μπόνι 4)6 διά Κιουρασάο
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Κ. Τάουν 9)6
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (ιικ.)	72	79869	ά. Ρ. Τανόύρα 12)6
ΑΝΑΡΟΣ ΤΕΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Μίλφ. Χάφεν 17)6 Μπρούνομπουτελ
ΑΝΑΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Εσκράβος Ρ. 13)6
ΑΝΕΑ ΝΤΑΖΟΥΡΥ	57	8321	ά. Σάντος 11)6 Μπ. "Άρδες
ΑΝΕΜΟΣ (ιικ.)	63	32984	ά. Ρότερνταν 15)6 διά Νιγηρίαν
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. "Αυδέρσυργον 17)6
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ε. Ρουέν 10)6
ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2641	ά. Αυδέρσαν 25)5 δι' "Αλγέριον
ΑΝΖI (δ.)	61	22053	ά. Νταπέρα 12)6 δι' "Οκλαντ
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. Νταπέρα 12)6 δι' "Οκλαντ
ΑΝΙΤΑ	76	4617	ά. Μπρούνομπουτελ 13)6 Ρέντομπουργκ
ΑΝΝΑ	76	16438	ά. Ντώρηπαν 16)6
ΑΝΝΑ	60	16826	ά. Γλασκώθην 26)5 διά Ρότερνταμ
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Λομέ 6)6 διά Λάγος
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. "Αρχους 15)6 διά Βρέμην
ΑΝΝΑ Μ.	51	1952	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Α.	62	1559	ε. Πειραιά 16)6
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ά. Μπαγκού 26)5 διά Μπορντώ
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ ιικ.	72	42093	ά. Φιλαδελφειαν 16)6 δι' "Αρούμπα
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	έσωθι Μοντεβιδέο 9)6
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	10006	ά. Κόμπη 10)6 διά Π. Καμπέλο
ΑΝΝΟΥΔΑ ΙΙ	60	8509	ά. Π. Σάδι 4)6
ΑΝΟΓ	55	4550	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΣΟΝ (δ.)	59	19801	ά. Τερρόλ 9)5
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Ρ. Γκράντε 30)5
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	ε. Πειραιά 13)6
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. "Αμπτέραν 10)3
ΑΝΤΖΕ	69	2985	ά. Μπρούνομπουτελ 14)6 Ταρτούς
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	ά. Ν. "Ορλέανη 8)6 διά Λισσαβώνα
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΝΗΣ	71	30193	ά. Ν. "Ορλέανη 14)6 δι' "Ιαπωνίαν
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΓΚΙΣΚ	58	9585	ά. Κ. Τάουν 21)5
ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΛΑΥΕΡ	59	9584	ά. Χούλ 17)6
ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΡΟ-			
ΤΕΚΤΟΡ	77	42500	ά. Λ. "Αντζελες 11)6 Γιοκοχάμα
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	ά. "Αμπέρσαν 16)6 δι' "Αλγέριον
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ά. Ντόχα 26)5
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	έσωθι Τρίπολιν Λιθ. 21)5
ΑΝΤΙΓΝΗ	76	23149	ά. Ρ. "Αντέριο 2)6 δι' "Αμβούργον
ΑΝΤΙΚΕΑΙΑ	57	10741	ά. Ισαούδηνα 14)2 διά Λάγος
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Π. "Αλφεντ 16)6
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	ά. Λ. Γκουάτρα 28)5
ΑΝΤΙΜΑΡΑ Κ.	57	7450	ά. Δουνικέρην 14)6 Π. & Πέρ
ΑΝΤY	56	7689	άργει είς Πειραιά άπό 9)7)75
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	ά. Γκινού 10)6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Παναμά 5)6
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4502	ά. Χιούστον 5)5 δι' "Αλεξάνδρειαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Αυδέρσαν 17)6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ.	61	10952	ά. Ντώρηπαν 5)6
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ά. Πειραιά 19)6
ΑΟΥΡΟΡΑ	77	5500	είς Π. "Αλέγκρε ύπό συμπλήρωσιν
ΑΠΕΣ	73	16397	ά. Ντώρηπαν 13)5 διά Κασιούδην
ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.)	59	13022	ά. "Εμπεν 15)6 διά Κλήθελαντ
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ά. Μάλαγκο 16)6
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Σαδόνα 17)6
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. "Αμπου Ντ. 28)5
ΑΠΟΛ. ΛΑ-ΙΤ	62	6929	ά. Κουβέτι 27)1
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Πειραιά 19)4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Κριτσάς αλι 12)6
ΑΠΟΣΤΟΛΑ. ΑΝΔΡΕΑΣ	72	19830	ά. "Αλεξάνδρειαν 12)6
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Τοιταγκούκ 22)5
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Κοραμόρ 29)5
ΑΡΑΜΟΝ	48	5041	ά. Θεούτα 16 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Παναμά 7)6 διά Λ. Γκουάτρα
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Λισσαβώνα 15)6
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	9800	είς Μπρεμέργαρεν ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	είς Σουέζ 14)4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Χάλιφας 10)6
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Π. Κελάγκ 5)6 διά Λουδένον
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Σ. "Αντόνιο 10)6
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Γιθεράτηρ 16)5 δι' "Αθένα
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1579	ά. Πέραμα ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ ΠΑΙ-ΙΟΝΗΡ	76	1579	ά. Καζαππλάνκα 5)6 δι' "Ιταλίαν
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1570	ά. Καράρε 7)6
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1570	ά. Τοιταθέλειαν 15)6
ΑΡΕΦΟΥΣΑ	58	6340	ύπό παραλαβήν
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Φρησάνδρειαν 19)6 διά Βαλιτσάρη
ΑΡΕΤΗ	57	8559	ά. Μπρούνομπουτελ 19)3 διά Λάγος
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ά. Σαδάναν 17)6 διά Τοάρλεστον
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Μπ. Αμπάς 31)3 Κολόμπο
ΑΡΗΣ	56	8046	ά. Ρότερνταμ 21)4 διά Βεγγάζην
ΑΡΗΣ VI	55	1216	ά. Βιρτούτ 27)3 διά Πειραιά
ΑΡΙΔΑΝΗ	64	10086	ά. Π. Σάδι 14)6
ΑΡΙΔΑΝΗ	69	9038	ά. Βιρτούτ 12)4
ΑΡΙΔΑΝΕ Ε. (δ.)	62	25672	ά. Ρ. Τανόφαρα 18)6
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Σουέζ 7)6 διά Τοιταγκόγκ
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	ά. Σέπτε 1)6
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Ντώρηπαν 4)6 Σιγκαπούρην
ΑΡΙΕΣ	63	1089	ά. Π. Σάδι 11)6
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	77	11400	είς Σορρέλ ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Βακαγιάμα 11)6
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ά. Παρανάγουα 11)6
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	77	11400	είς Σορρέλ ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	ά. Μ. άλ. Φαχάλ 2)6
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Κολόμπο 9)5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Παναμά 30)5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ά. Πειραιά 19)5
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ά. Π. Σάδι 26)5
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	73	13635	ά. Κοραμόρ 9)6
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	61	12011	ά. Γιοκοχάμα 7)6 διά Χακάτα
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Πειραιά 17)5 διά Ρίον
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	ά. Βόλον 18)4 διά Νιγηρίαν
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Κούσετ 23)5
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Σουέζ 5)6
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Λ. Πάλμας 6)6
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Κωνιάπολιν 22)4
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Κότκα 15)6 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)			

ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	Ξ. Διαμάντε 9)6	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	Δ. Βανκούβερ 11)6 διά Παναμά
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16323	Ξ. Ταλκαχουάνο 2)6	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	Ξ. Πόρτ Κέμπλα 18)6
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	67	14521	Δ. Βιλεμσάφεν 1)6 διά Περσικόν	ΓΙΟΥΝΙΥ	54	8603	Δ. Αμέρεραν 1)6 διά Βεγγάζην
ΑΤΑΝΤΙΚΑ	64	10292	Ξ. Μασίτο 28)5	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	δρεγή εις Πειραιά διά 13)11
ΑΤΑΝΤΙΣ	70	9426	Ξ. Ναπιέρ 14)6	ΓΙΟΥΡΚΟ ΔΙΝΚ	53	4481	Δ. Κ. Τάουν 2)5 διά Λάγος
ΑΤΑΝΤΙΣ	63	7224	Δ. Λαυτόν 9)6	ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΙΚΟ	69	3982	Δ. Τζώρτζασον 9)6
ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	Ξ. Μπαγιόν 8)6	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΗΘ	69	4037	Ξ. Γουώρου 17)6
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	Ξ. Μουπάσα 16)6	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	8100	ύπό παραλαβήν
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	Δ. Σεβίλην 15)6	ΓΙΟΥΡΓΟΓΙΟΥΝΤΙ	77	14600	Δ. Βερακρούς 6)6 διά Γκάλεστον
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	Δ. Ν. 'Ορλέανην 12)6 διά 'Αρούμπα	ΓΙΟΥΡΓΟΓΙΟΥΝΤΙ	58	8275	Δ. Π. ω Πριν 24)5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	Δ. Σουέζ 8)6 διά 'Ινδονησίαν	ΓΙΟΥΡΓΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16605	Δ. Γιοκοχάμα 10)6
ΑΤΤΙΚΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	8266	Δ. Ντώρμπαταν 16)6 Π. 'Ελλιπονθε	ΓΙΟΥΡΩΝΗΛΕΡ	72	18805	Ξ. Ν. 'Ορλέανην 20)6
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	Δ. Πειραιᾶ 18)6 διά Νουμπάι	ΓΙΟΥΡΛΟΦΙΕΡ	65	7068	Δ. Άσαμπερά 14)6
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	Δ. Κονγκούπολιν 2)6 διά Μπουργκάς	ΓΙΟΥΡΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	Ξ. Μη. 'Άρες 13)5
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	Ξ. Αιμέρονα 17)6	ΓΙΟΥΡΜΑΣΤΕΡ	61	8560	Ξ. Βιζαγκαπατάνι 9)6
ΑΤΤΙΚΟΣ	57	6494	Δ. Ντώρμπαταν 14)6 διά Σιγκαπούρην	ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	Ξ. Ντεμεράρα 27)5
ΑΥΔΙΣ	72	16600	Δ. Λ. 'Αντζελες 30)6 διά Ρόττερνταμ	ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481	Δ. Βαρκελώνην 17)6 διά Παραμαρίπο
ΑΥΡΑ	62	10323	Δ. Λονδίνου 18)6	ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΛΑΡ	52	6790	Δ. Λάγος 21)5 διά Γουώρου
ΑΥΡΑ	59	9360	Δ. 'Αμπιν Ντάμπι 7)6	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ	58	5175	Ξ. Βενετίαν 17)6
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10228	Δ. Καράπι 14)6 διά Μαπούτο	ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14800	Ξ. Πόρτ Χάρκουρτ 22)6
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	Δ. Κονγκ Μπαΐν 31)5 διά Βραζιλίαν	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΨΑΥ	74	20623	Ξ. Μη. Σαπούρο 20)5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	Δ. Πάλμας 18)5 Π. Χάρκουρτ	ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΓ	59	5009	Ξ. Μπορντώ 21)5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	58	8331	εις Θεσσαλονίκην 17)5	ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103	δ. Μπρούνιμπουτελ 6)6 διά Λάγος
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	Δ. Άντσιας 15)6 διά Τενές	ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	11138	Δ. Κ. Τάουν 13)5 διά Λάγος
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	δ. Γιεραλτάρ 17)6 διά Σουετίνια	ΓΙΟΥΡΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	57	8539	Δ. 'Άντεν 12)6 διά Χοντέιντα
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	δ. Γιεραλτάρ 17)6 διά Χάιφα	ΓΙΟΥΡΤΡΟΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	ύπό παραλαβήν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	Ξ. Μη. 'Άρες 9)5	ΓΙΟΥΡΦΙΝΑ (δ.)	67	2792	δ. Μπρούνιμπουτελ 4)6
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	δ. Λιθέρπουλ 17)6 διά 'Αμδέρσαν
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	Δ. Λάγος 14)5	ΓΙΩΡΓΗΣ	57	5943	ύπό παραλαβήν
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	δ. Σουέζ 14)6 διά Μεσόγειον	ΓΙΩΡΓΗΣ	53	2059	εις Γάνδην διά 16)11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	δργει εις Πειραιᾶ διά 2)1 (έπωλ.)	ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	δ. Ντακάρ 22)5 διά Σάπελε
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	Δ. Ν. 'Υρκην 18)6 'Αγ. Δομίνικον	ΓΚΑΙ-Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	Ξ. 'Αμπαντάν 30)5
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	Δ. Σιγκαπούρην 8)6 διά Κ. Τάουν	ΓΚΑΛΛΙΣΣΑ	66	12429	Ξ. 'Αρικα 7)6
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	Δ. Κολόδια 4)5	ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΧΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	δργει εις Τζούδρες διά 25)8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	Δ. Φιλαδέλφειαν 6)6 διά 'Αρούμπα	ΓΚΑΛΜΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	Δ. Πόρτ Χάρκουρτ 31)5
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2684	Δ. Πειραιᾶ 18)6 διά Βενετίαν	ΓΚΑΛΜΟΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	53	6000	Ξ. Θεσσαλονίκη 9)5
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	Δ. Πάρτ Χάρκουρτ 1)6	ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	Δ. Μπόνι 14)6 διά Φός
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	Δ. Άντσιας 16)6 διά Τούρμπο	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	60	8150	Ξ. Μη. 'Άρες 30)5
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ύπό παραλαβήν	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ δ.	60	22944	Δ. Ν. 'Υρκην 3)6 διά Μαρακάλιπο
ΒΕΛΟΣ	75	15981	Δ. Ντώρμπαταν 16)6 διά Ρόττερνταμ	ΓΚΛΟΥΡΥ	52	2077	Δ. Λάς Πάλμας 14)6 διά Λάγος
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	Δ. Τορεθέζα 3)6 διά Μοντεβίδεο	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	59	8523	ξώθι Χοντέιντα διά 25)10
ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	Δ. Νόρτ Σαΐδ 21)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ-			
ΒΕΡΓΟΥ (μ.)	72	57527	Ξ. Ν. 'Ορλέανην 13)6 διά 'Αμδούργον	ΓΙΩΡΓΙΑ	73	16493	Δ. Μη. 'Άρες 10)5 διά Βενεζουέλα
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ-				ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	δργει εις Πειραιᾶ διά 12)27)4
ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	Ξ. Λάς Πάλμας 3)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ δ.	76	12959	δ. Κωνπόλιν 12)5 διά Μπουργκάς
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	εις Κουβέιτ διά 26)3	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	Δ. Ν. 'Ορλέανην 16)6 διά Κασούιούκ
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	Δ. Νεπόλιον 5)6 διά Μη. 'Άρες	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΥΟΝ	71	12959	Δ. Μοντεβίδεο 7)6 διά Μεξικόν
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ δ.	58	13186	δργει εις Πειραιᾶ διά 12)5)7)6	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	Ξ. Χιούστον 27)5
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ύπό παραλαβήν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13000	Δ. Μόντρεαλ 11)6
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	Δ. Βαρκελώνην 13)6 διά Τουλόνα	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	Δ. 'Αντφαγκάστα 14)6 Μη. 'Άρες
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6701	Ξ. Γκότενμπουργκ 16)6	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8257	Ξ. Μπορντώ 6)6
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	δ. Σουέζ 13)4 διά Γκιζάν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	Δ. Μίλνερ Μπαΐν 3)6 διά Σουέζ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	Ξ. Μπάραρον 10)5	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	Δ. Γκάλεστον 21)5
ΒΙΡΑ	56	7841	Δ. Κωνπόλιν 23)5 διά Κωνστάντζαν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΙΝ	77	16400	Δ. Σάντα Φέ 10)6
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	Ξ. Δάντον 19)6	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	δ. Παναμά 6)6
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	Δ. Παναμά 7)6 διά Κορίντο	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	Ξ. Βοιλέρην 29)4
ΒΙΤΑΚΑΛΜ	57	9722	Δ. Π. Σαΐτην 9)5 διά Βάρνα	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13000	Δ. Ν. 'Ορλέανην 24)5 'Ισκεντερούν
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	Δ. Ρ. 'Ιανέρο 4)6 διά Ρωσίαν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	Δ. Ρ. 'Ιανέρο 9)6 Τρίπολιν Λιθός
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	Δ. Ντακάρ 3)6 διά Γαλάται	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12959	Δ. Μπλάνκα 23)4 διά 'Αλγέριον
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	Δ. Μπρούνιμπουτελ 8)6 διά 'Αλεξάνδρη.	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Παναμά 8)5
ΒΟΜΑΡ	71	16313	Δ. Λιόριουπολ 11)6	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	13600	εις Σιμίζου ύπο συμπλήρωσιν
ΒΟΡΙ	57	7727	Δ. Ρεοφ 23)5 διά 'Αλγέριον	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	Δ. Ρ. Γκρέιτε 28)5 διά Πολωνίαν
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	Δ. Λάς Πάλμας 17)6 διά Γουώρου	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	Δ. Μπουεναθεντόύρα 2)6 Καλιφόρνια
ΒΟΥΑ	58	8334	Δ. Νεπόλιον 7)6 (έπωκ.)	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙ-Σ	74	13036	δ. Παναμά 9)6
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΩΙΣ	69	11148	δ. Παναμά 8)6 διά Ειρηνικόν
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	Ξ. Ν. 'Ορλέανην 15)6 διά 'Αρούμπα	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡ-			
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ- ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	Δ. Κουβέιτ 26)5	ΤΣΙΟΥΝ	77	13000	εις Σιογκάμα ύπο συμπλήρωσιν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	Ξ. Μάλτα 18)6	ΓΚΟΑΝΤ ΧΟΡΑΙ-ΖΟΝ	75	13036	Ξ. Γένοβα 15)6
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	Δ. Ρεοφ 24)5 διά Μπέρμπερα	ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	Ξ. Γκότενμπουργκ 13)6
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	Δ. Λισσαφόνα 16)6 διά 'Αμδέρσαν	ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	Δ. Γιεραλτάρ 17)5 διά Κωνστάντζαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	Ξ. Ν. 'Ορλέανην διά 7)12)74	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	Ξ. Ν. 'Ορλέανην 18)6
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	Ξ. 'Αμδέρσαν 11)6	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	ύπό παραλαβήν
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	Δ. Π. διά Σαΐτην 5)6 διά Βενεζουέλαν	ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9916	εις Λονδίνον 13)6
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	Ξ. Ρίο Γκράτε 19)5	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΑΣΜΑΝ	70	11527	Ξ. Χαραγόδημεν 9)6
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	Δ. Κολούπια ρ. 22)4 διά 'Ιράν	ΓΚΡΑΙΗΣ	57	7768	Δ. Μπρούνιμπουτελ 10)6 διά Σομαλίαν
ΓΕΩΡΓΗΣ Α.	76	16037	Δ. Βαρκελώνη 17)6 Ράς Τανούρα	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	Δ. Αμβούργον 17)6 διά 'Αλγέριον
ΓΕΩΡΓΙΣ ΠΡΩΗΝ	67	15421	Ξ. Ροσάριο 7)6	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙ'Σ	57	8644	Ξ. Σιγκαπούρην 10)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	Ξ. Παναμά 9)6	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	Ξ. θοβί Βομπέτη 16)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	Δ. Μόζι 20)4	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ'	63	15373	Ξ. Νταμάρ 3)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	Ξ. Λάς Πάλμας 18)6	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ-ΙΜ	62	15389	Ξ. 'Αμπιού Ντάμπι 11)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	Ξ. Σιγκαπούρην 15)6	ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	Ξ. Σ. Ναζάριο 14)6 διά Μπαγιόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.	70	10006	Δ. Κ. Τάουν 9)3 διά Λάγος	ΓΚΡΕ-ΙΣ	58	8561	δ. Μπρούνιμπουτελ 10)6 Σομαλίαν
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ .	61	1545	Δ. Αμδέρην 17)6	ΓΚΡΕ-ΙΣ Α.	71	16106	Ξ. Μουτσούρη 29)4
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	Δ. Πιεραλτάρ 11)6 διά Καράτοι	ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	Ξ. Αμπιτζάν 17)4 διά Λάγος
ΓΕΩΡ. Σ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	Δργει εις Πειραιᾶ διά 10)17)71	ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	103997	δργει εις Πειραιᾶ διά 21)4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	Ξ. Νταμάρ 8)6	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	Δ. Παναμά 14)6 διά Σικάγο
ΓΙΑΝΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	Δ. Πιεραλτάρ 1)6 διά 'Οραν	ΓΟΜΑΣΔΑ	71	4731	Ξ. Χάμπτον ρόδι 17)6
ΓΙΑΝΝΙΚΗΣ	58	2875	Ξ. Βούδηπον 26)4 διά Λάγος	ΓΟΡΓΩ	58	7061	Ξ. Ρόττερνταμ 6)5 μετων.
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	Ξ. Βούδηπον 14)6 διά Καρά				

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	Ε. Ν. 'Υόρκην 18)6		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	δ. Γιθαράταρ 16)6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ά. "Ηστ Λόντον 8)6 διά Τρίνινταν		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ·	62	7259	ά. Κοσιν 16)6 Μπράουνοβιλ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	δ. Μπράουνομπούτελ 10)6		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Βαλένθι 10)6 διά Μομπάσαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Η.	60	4998	ε. 'Αλεξάνδρειας 7)6		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	δ. Κων)πολιν 13)6 Κωνοτάντζαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	ά. 'Ακαμπα 8)6 διά Π. Σουδάν		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. 'Ακαμπα 7)6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ε. 'Αρπιτζαν 25)4		ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Ντόρμπαν 15)6
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	63	16417	άργει εις Χαλκίδα από 23)12)75		ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Ιάχος 8)6
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΗ δ.	64	16417	άργει εις Χαλκίδα από 23)12)75		ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΗΝ	71	8987	ά. Τζένταν 9)6
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ε. Χαλκίδα 27)4		ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10327	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)6 διά Χιούστον
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Τζιμπούτι 1)6		ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	δ. Σουέζ 31)5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ε. Χάρη 2)6		ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 13)6		ΕΛΛΑΗ	57	2559	δ. Κων)πολιν 19)5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3900	ά. Ίμαυτάρι 24)4		ΕΛΛΗ ΙΙ	47	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Νιουκαστλ 1)6		ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9384	ά. Σιγκαπούρη 9)5 διά Κορέα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ά. Πειραιά 18)6 δι' 'Αλγέριον		ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	ά. Ιμπρίγιαν 12)5 Ρ. Χούμπερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ε. Κάρτριφ 21)6		ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ	72	16201	ά. Λ. 'Αντζελες 14)6 Γιοκοχάμα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ-					ΕΛΛΟΡΑ (μικτών)	67	44224	ά. Ν. 'Ορλεάνη 19)6 δι' 'Αρούμπα
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	ά. Μπλέξεν 25)5		ΕΛΛΑΝΙ	66	8937	ε. Κολόμπι 15)6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Μασσαλίαν 6)6		ΕΛΛΑΡΕ	58	4234	ε. Σεβίλην 10)6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	δ. Σουέζ 6)6		ΕΛΛΕΑΜΑ	51	4841	ά. Μασσαλίαν 13)5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ε. Ρηγιέκα 12)6		ΕΛΛΑΝΙΑ	65	8085	ε. Κ. Τάουν 27)5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	ύπο παραλαβήν		ΕΑΝΤΙΑ	55	6515	ε. Θέουτα 9)6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	δ. Μπράουνομπούτελ 3)6 διά Ρίγα		ΕΑΝΩΝΑ	69	6359	ε. Μάλτα 14)6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	51	2214	ε. Π. Σάιδ 4)5		ΕΑΟΣΕΑΝ	65	20514	ά. Παναμά 25)5 διά Κασιούγκ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ					ΕΑΠΙΔΑ	56	8377	ε. Πειραιά 19)6 διά Κωνοτάντζαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ-ΚΟΣ	71	10190	ά. Μασσαλίαν 23)5 Δ. 'Αφρική		ΕΑΠΙΔΑ	46	3472	ά. Πάλμας 31)5 διά Λάγος
ΔΗΜΟΣ	54	16226	ε. Κασιούγκ 29)5		ΕΑΠΙΣ	71	9985	εις θέσιν 19.00 B - 45.00 Δ 17)5
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	4486	ά. Θέστα 10)6 Π. Χάρκουρτ		ΕΑΙΣΙΣ	56	3656	ε. Σ. Τόμ 29)5
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	9437	ε. Καν)πολιν 2)5		ΕΑΠΙΣ Κ.	57	8773	ά. Μπαρμπάτος 16)6
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	8904	δ. Π. Σάιδ 12)6 διά Μεσόγειον		ΕΜΙΑ	58	3963	ά. Αμβέρσαν 29)5
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ	64	16277	ά. Ήμερα 10)6 διά Τακοράντη		ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ Κ.	59	11840	ά. Κ. Τάουν 5)6 διά Ν. 'Αμερικήν
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	6275	ά. Μτακάρι 4)6 δι' 'Αμπιτζάν		ΕΜΜ. ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ	51	7066	ε. Ρότερνταν 19)5
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	77	4161	εις Λάγος 2)3		ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ά. Δουνκέρκην 14)6
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	6400	εις Πέραμα ύπο συμπλήρωσιν		ΕΙΣΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Λοπίτο 29)5
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (μ.)	72	3622	ύπο παραλαβήν		ΕΙΣΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Σάντος 14)6 διά Μπ. "Άρες
ΔΙΑΣΑ	51	2758	ά. Ρότερνταν 8)6		ΕΡΕΧΕΙΟΝ	58	7271	ά. Ρουέν 27)5 διά Γουώρων
ΔΙΔΑΥΜΟΙ	71	16606	ά. Τορεβίζα 14)6		ΕΡΗΜΗΣ	54	1443	ά. Αμβούργον 8)6 δι' 'Αλγέριον
ΔΙΔΩ	46	19166	ε. 'Αμβέρσαν 17)6		ΕΡΗΜΙΩΝΗ	60	9959	ε. Κουβέιτ 19)4
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	εις Αυλέροαν 9)6 διά Μπουκάναν		ΕΡΗΜΟΠΟΙΟΣ (μ.)	61	9068	ά. Ρότερνταν 13)5 διά Βεγγάζην
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	εις Λάγος από 30)1		ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ά. Μουροράν 21)5 διά Σουέζ
ΔΙΩΝΗ	54	1812	ε. Καζαπιλάνκα 6)6		ΕΣΣΕΣ	57	4023	ά. Τέμε 30)5
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Κ. Τάουν 12)6		ΕΙΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ε. Π. 'Αλεγκρε 26)5
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Ναγκόνια 14)6		ΕΥΑ	59	11894	ε. Μέρσεϋ Μπάρ 19)6
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Νεκότεα 29)4 δι' 'Αλγέριον		ΕΥΑ	73	3717	ά. Νταμάρ 19)6 διά Μπ. Σαπούρ
ΔΡΥΑΔΕΣ	54	8251	ά. Σανέλ 3)6		ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	ά. Σ. Μάρτα 1)6 διά Τουμάκο
ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Ρότερνταν 24)5		ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ά. Κων)πολιν 20)2 Κωνοτάντζαν
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. Ρότερνταν 17)6		ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. Σπέτζια 9)6 δι' 'Οράν
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	13195	ά. Π. Σάιδ 3)6
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	70	18662	ε. Ντητρόιτ 15)6		ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	ά. Αλεξάνδρειαν 25)5 δι' 'Ελλάδα
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΜ	74	16398	ε. Σπιαντάλ 7)6 διά Τζένταν		ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	413	ά. Κων)πολιν 17)5 Κωνοτάντζαν
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΥΑΛΗΝ	59	7271	ά. Σ. Φελίξ 26)5 "Αγ. Δαμίνικον
ΔΩΡΟΣ	56	9070	ά. Αμπιτζάν 28)5 διά Λάγος		ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ά. Γιθαράταρ 17)6 δι' 'Αλμέρια
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	ά. Βαρκελένην 30)3		ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Αυλέρσαν 10)6
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	ά. Φιλαδέλφειαν 16)6		ΕΥΕΝΤΙΑ	67	9824	ε. Ντώρμπαν 11)6
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Σανέλ Βομβάν 16)6		ΕΥΕΝΤΙΑ Γ.	56	9990	ά. Φιλαδέλφειαν 10)6 διά Χιούστον
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	δ. Σουέζ 30)5		ΕΥΕΝΤΙΑ Κ.	55	2977	ά. Πάλμας 12)5 διά Λάγος
ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	ε. Γκέρλε 14)6		ΕΥΕΝΤΙΑ Μ.	61	8999	ά. Κ. Τάουν 30)5 διά Κολόμπο
ΕΒΜΑΡ	66	16396	ά. Ροζάριο 26)5 Μπ. "Άρες		ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Σ. Τσάρλε 24)3
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ε. Ροζάριο 9)6		ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ά. Βανκούβερ 8)6
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ά. Ήτσχαμ 14)6 διά Κ. Τάουν		ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Βανκούβερ 8)6
ΕΙΡΗΝΗ Α.	58	10289	άργει εις Πειραιά από 17)2		ΕΥΕΔΠΙΑΣ ΕΡΑ	62	9706	ά. Ταρπούς 6)5
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ά. Ντώρμπαν 12)6 Γκρέιντζαμουθ		ΕΥΕΔΠΙΣ	51	4177	ά. Ρότερνταν 14)6
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΓΑΙΟΥ	58	7053	ύπο παραλαβήν		ΕΥΗ	70	10006	ά. Φιλαδέλφειαν 13)6
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	54	7835	ά. Π. Σάιδ 17)5		ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	8122	ά. Πειραιά 9)6
ΕΙΡΗΝΗ ΣΠΑΤΕΡΑ	58	8138	άργει εις Παραλαβήν		ΕΥΗ Λ.	67	14800	ά. Βιζακαπατάνια 10)5 Ματάνιας
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ά. Τζάκονθιν 31)5 Κωνοτάντζαν		ΕΥΗΜΕΡΙΑ	/3	13166	ά. Βανκούβερ 20)6 δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Μπ. "Άρες 13)6		ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ά. Βερακρόύ 11)6
ΕΙΚΑΒΗ	56	11528	ε. Πειραιά 8)6		ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Π. Σάιδ 10)6 διά Λονδίνον
ΕΙΚΤΟΝ	62	11428	ά. Μπάραρον 8)6		ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Βρέμην 4)6 διά Χουέλβα
ΕΙΚΤΩΡ	70	16258	ά. Μόντρεαλ 14)6		ΕΥΝΕΙΝΟΣ	50	4734	ά. Θεσσαλονίκη 22)3 διά Λάγος
ΕΙΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ά. Ν. 'Ορλεάνη 22)5		ΕΥΡΟΣ	68	16004	ά. Σουέζ 10)6 διά Ντουμπάτη
ΕΙΛΑΦΙ	68	19667	ά. Μοϊράνα 26)5		ΕΥΡΥΛΟΣ	73	29632	ά. Κόμπε 8)5
ΕΙΛΟΙΝΑ	73	14969	ε. Σιγκαπούρη 2)6		ΕΥΤΕΡΗΝΗ	55	10713	ά. Βρέστην 7)6 δι' ΗΠΑ
ΕΙΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ά. Βανκούβερ 25)5		ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10347	ά. Καζαπιλάνκα 6)6
ΕΙΕΙΣΤΡΙΑ VI	51	7264	ά. Πιερατά 24)5 δι' 'Ακαμπα		ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Ντουμπάτη 31)5
ΕΙΕΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άργει εις Πειραιά από 11)1)75		ΕΦΗ	58	2555	ά. Βιρυτόν 5)6
ΕΕΛΕΝΑ	56	6923	ύπο παραλαβήν		ΕΦΦΗ	55	5008	ά. Τουλόν 14)5
ΕΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ά. Μαΐδι 2)5		ΖΑΝΕΤ		4529	ά. Πειραιά 16)6 διά Λάριμνα
ΕΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Μαρπίκιον 30)5 δι' 'Αγγλίαν		ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30105	ά. Χακάτα 27)4 διά Φιλιππίνες
ΕΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	3755	ά. Αλεξάνδρειαν 14)6		ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ά. Λιθόροπουλ 22)6 διά Νακάλα
ΕΕΛΕΝΗ Κ.	55	4084	ά. Ρούεν 23)5 δι' 'Αλγέριον		ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΛΗΣ δ.	65	31768	ά. Ρ. έ. Σιδέρ 12)6
ΕΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8895	ά. Ριγιέκα 8)6 διά Θεον/νίκη		ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	60	3234	ά. Καζαπιλάνκα 13)6 Βαρκελώνη
ΕΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Αυλέρσαν 16)6 Μαρακάτημπο		ΖΕΑ ΣΚΑΥ·	58	4998	ά. Τενερίφη 20)5 Π. Χάρκουρτ
ΕΕΛΕΝΗ Τ.	49	4294	ά. Θεσσαλία 21)3 διά Λάγος		ΖΕΥΣ	60	4169	ά. Μαρακάτημπο 4)6 Κιουρασάδο
ΕΕΛΕΝΙΑ ΝΙΚΗ	63	5289	ά. Π. σφ. Σπατηγή 7)6 διά Καναδά		ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16300	ά. Ρ. Ιανέριο 6)6 διά Σάντος
ΕΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	6736	ά. Παναμά 1915 δι' 'Αθάνα		ΖΗΝΩ	68	9582	ά. Αβελαΐδα 18)6
ΕΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	9233	ά. Θεσσαλία 16)3 διά Λάγος		ΖΙΝΗ	76	11366	ά. Πειραιά 19)5 Δ. 'Αφρικήν
ΕΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ	67	10371	ά. Ροζάριο 7)6 διά Μπ. "Άρες		ΖΙΡΙΑ	71	4771	ά. Δουνκέρκην 16)6
ΕΕΛΥΡΟΠΑ	71	11429	ά. Ταπτικό 26)5		ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Κιουρασάδα 14)6 Π. ώ. Πρίνς
ΕΕΛΥΣΙΣ	65	10037	ά. Γκοκούμα 29)5 διά Κ. Τάουν		ΖΩΗ	76	19166	ά. Παναμά 4)6
ΕΕΙΖΑ								

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ξ. "Ωλμπανού 19)6		KΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	ξ. Μασσαλίαν 14)6
ΘΕΟΔΟΤΟΣ (δ.)	61	21894	άργει εἰς Πειραιά από 1)5)75		KΑΜΠΙΟΥ (δ.)	58	13005	ξ. Παρανάγουα 15)6
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	39106	ά. Λαμπουάν 11)6 διά "Ανακόρτες		KΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	10449	ξ. Μόντρεαλ 28)5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. Σ.	77	9400	εἰς "Αίδι ίώπο συμπλήρωσιν		KΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. Κων)πολιν 5)6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	59	23678	ά. Ρ. ἐς Σύδερ 14)11 Ζάθια		KΑΝΟΠΟΥΣ	77	19500	ξ. Νταμάρι 5)6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ-					KΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	ξ. Κων)πολιν 29)5
ΒΡΙΑΝΣ	68	10750	ά. Πειραιά 15)6 Μπ. "Άρρες		KΑΠ ΜΠΟΝ	69	1476	δ. Βαρκελώνη 14)6 διά Βαλένθια
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	ά. Ν. "Υόρκη 10)6 διά "Αρούμπα		KΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10600	ξ. Κοραμσάρ 12)6
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	ξ. Π. ὁ φ. Σπαίνη 24)5		KΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Παρανάγουα 12)6 Π. ντε Μπούκ
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ		65. 42983	ά. Βιτόρια 13)6 διά Δουνκέρκην		KΑΠΙ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Μπωμόντ 5)6 διά "Αλεξανδρειαν
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	έ. Ρότερνταν 29)4		KΑΠΙ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ξ. Πειραιά 18)6
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	ά. Ν. "Υόρκη 19)6 διά "Αρρόμπα		KΑΠΙ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτό)	71	42196	η. Ιάλιμποτ 21)6 Φάλμουθ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΗ	61	10591	ά. Πειραιά 19)6 διά Μελίκα		KΑΠΙ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ξ. Μπ. "Άρρες 10)6
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	60	2001	ξ. Ντόχα 3)4		KΑΠΙ. ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	δ. Νότερνταν 14)6 Χάμπτον Ρ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	15929	ά. Στάγον 8)6 διά Ντουλόθ		KΑΠΙ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	ξ. Μαντράς 8)6
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Κ.	61	1521	ά. Μπρούνιουποτού 5)6 διά Λάγος		KΑΠΙ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. δ.	62	39169	δ. Νεάπολιν 16)6 Ρ. Λανούφ
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25121	ά. Β. Κοντιπιόδουν 29)5 Μπ. Μπλάνκ.		KΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ Σ.	64	38538	δ. Κόρπους Κριότι 12)6
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Βιτόρια 2)6 διά Γένοβα		KΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	50	1338	υπό παραλαβήν
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ξ. Βρέμην 16)6		KΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	8639	δ. Αμπιτζάν 22)3
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9800	εἰς Σαέκι ίώπο συμπλήρωσιν		KΑΠΙ. ΣΥΛΑΣ	28	1744	ξ. Πειραιά 4)6
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	65	15932	ξ. Ντουμπάι 23)5		KΑΠΙ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	δ. Κισαραζού 10)6
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ξ. Σιγκαπούρην 25)5		KΑΠΙ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15978	δ. Παναμά 27)5
ΘΕΤΙΣ	74	35561	ξ. Ν. "Ορλέανη 7)6		KΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ά. Β. Κονστιντουσιόν 3)6 Μπ. "Άρρες
ΘΕΩΝΗ Σ.	58	2405	ξ. Λάγος 26)4		KΑΠΙ. ΥΑΡΡΟΣ	66	16164	ά. Ντόρμπαν 11)6 διά ΗΠΑ
ΘΗΡΑ	62	13891	ά. Νορεσούντην 14)6 διά Μόντρεαλ		KΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ά. Ρότερνταν 16)6
ΘΗΡΑ	60	6155	ύπο παραλαβήν		KΑΠΠΑ ΒΙΚΙΟΥΡΥ	58	10885	άργει εἰς Πειραιά από 25)3)76
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22221	ά. Ν. "Υόρκην 21)5 διά "Αρρόμπα		KΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	61	4105	δ. "Είλας 6)6 διά Μαυρίκιον
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11213	ά. Πειραιά 19)6 διά Ντακάρ		KΑΙΙΑΙΝ Β.	54	6934	δ. Π. Σάιδ 1)5 διά Πειραιᾶ
ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜ-					KΑΠΤΙ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	δ. Μπέιρα 11)6 διά Ντάρμπιταν
ΠΛΗΣ (δ.)	58	18297	ά. "Ηοτχαμ 15)6 διά Ρότερνταμ		KΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ-			
ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	ά. Τζιμπουτι 15)1 διά Χοντέιντα		ΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ά. Πειραιᾶ 19)6 διά ΗΠΑ
ΙΑ					KΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. Κεππιλ 19)6 διά Κ. Τάουν
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. Νεκοτάει 5)6 διά Μπ. "Άρρες		KΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	ξ. Αμέδερσαν 17)6
ΙΑΠΕΤΟΣ (δ.)	55	10027	ύπο παραλαβήν		KΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	δ. Γιθραλτάρ 11)6 διά Ν. "Ορλεάνη
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Αμπού Ντάμπι 26)5 Μ. Καμπούς		KΑΠΤΑΙΝ ΛΕΟ.	62	1948	δ. Κωναμά 27)5
ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	ά. Ν. "Ορλέανη 6)6 διά "Αρρόμπα		KΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9931	ά. Κ. Τάουν 16)6 διά Μπέλρα
ΙΖΑΜΠΕΙΛΙΤΑ	55	7470	ξ. Πειραιά 26)5		KΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1935	ξ. "Αλεξανδρειαν 4)6
ΙΖΟΜΠΕΑ	57	9746	ξ. "Αλεξανδρειαν 12)6		KΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣΗ	61	10503	δ. Μόντρεαλ 16)6 διά Νεάπολιν
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ά. Σιγκαπούρην 4)6 διά Π. Κελάγκ		KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.			
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ξ. ξωθ Π. Σεντράλ 9)6		P. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	77	120000	εἰς Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν
ΙΘΑΚΗ ΣΕΙΛΑΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Μαντρά 9)6		KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9151	ά. Χονδρουλού 9)6 διά "Ιαπωνίαν
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Τζιμπουτι 30)4 διά Σαλέεφ		KΑΙΙ. ΙΖΩΝ Α.	61	13437	ξ. Βοστώνη 17)6
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Αμπαντάν 10)6		KΑΙΙ. ΙΖΩΡΙΖ Α.	66	19827	ξ. Κόμπε 16)6
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Άμπαντ 27)5 Σιγκαπούρην		KΑΠΤΑΙΝΙΟΣ	58	6403	ξ. Γκρήνικος 8)6
ΙΛΕΑΝΑ	76	16261	ξ. Νητρόβιτ 15)6		KΑΡΑ.	65	13313	ά. Κολούμπια Ρ. 15)6 "Ιαπωνίαν
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	6633	ά. Τσακάρτα 28)5 διά Σιγκαπούρην		KΑΡΑΠΑΙ-ΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ξ. Νεκοτάει 13)6
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ξ. ξωθ Π. Χάρκορπ 12)6		KΑΡΕΝ	76	4617	ά. Ρότερνταμ 17)6 διά Ν. "Ορλεάνη
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Φιλαδέλφειαν 8)6 διά "Αρρόμπα		KΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΙΦ.	64	3885	δ. Σουέζ 16)6
ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ	77	10900	ά. Σιμιζου 13)6 διά Μπιλμπάο		KΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Λονδίνον 18)6 διά Ρότερνταμ
ΙΝΩ	54	4339	εἰς Πειραιά (έπισκ.)		KΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ξ. Βαρκελώνη 15)6
ΙΟΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	65	30516	ά. Γιθραλτάρ 18)6 διά Ν. "Ορλεάνην		KΑΡΟΣ	47	8288	ξ. Μπ. "Άρρες 8)6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	58	5769	ξ. Πειραιά 10)2		KΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Κολούμπια Ρ. 2)5 διά "Ιράν
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	ξ. Αστοντ 14)6		KΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Νταμπιέρ 17)6 διά Τάραντα
ΙΡΙΣ	59	8479	ξ. Μπετζάνια 16)6		KΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. "Αδελαΐδα 4)6 διά Τζένταν
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Π. Σαΐδ 28)5		KΑΣΟΣ	56	3401	ά. Θέουτα 14)6 Μπ. "Άρρες
ΙΡΙΣ	55	5117	εἰς Χοντέιντα από 18)11		KΑΣΠΙΑΝΑ	59	15314	ά. Μάλτα 17)6 διά Ροστόκ
ΙΡΙΣ	72	4999	ά. Πειραιά 6)5 διά "Άλγεριαν		KΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Λαγος 14)6 διά Γιθραλτάρ
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	άργει εἰς Πειραιά από 26)5)76		KΑΣΣΙΟΠΕΙΑ	63	3499	ά. Π. Α. Πιέρ 16)5 Κόλπον ΗΠΑ
ΙΤΑΛΙΑ	46	12230	ά. Ν. "Ορλεάνη 16)6 διά Χιούστον		KΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ξ. Σιγκαπούρην 5)6
ΙΧΘΥΕΣ	77	18200	ά. Ακαζούτια 21)5		KΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩ	58	7230	ά. Ρ. Τανέριο 21)5 διά Λουάντα		KΑΤΕ Α.	66	2993	ά. Α. Πάλμας 18)6 διά Γουώρου
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	άργει εἰς Πειραιά από 21)4)75		KΑΤΕ Ν. Α.	65	18723	ά. Ροάριο 23)5 Μπ. Μπλάνκα
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	εἰς μερογειακάς μεταφοράς		KΑΤΕΡΙΝΑ	55	3824	ξ. Ριγιέκα 8)6 διά Ντεμεράδα
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	ξ. Τήγη 8)6		KΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	7310	ά. Αμέδερσαν 11)5 Τζάκσονθιλ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΓΕΝΗΣ	64	39051	ά. Παναμά 9)6		KΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-			
ΙΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	1454	ά. Κοπέρ 13)6		ΠΟΥΔΟΥ	77	9000	ξ. Μασσαλίαν 17)6
ΙΩΑΝΗΣ Δ.	52	16326	ά. Αμέδερσαν 14)6 διά Ντόρτροϊτ		KΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Γιοκοχάμα 16)6 Βανκούθερ
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	14275	ά. Α. Τάουν 4)5 διά Λάγος		KΑΤΙΑ	55	8447	δ. Γιθραλτάρ 19)6 Π. ντε Μπούκ
ΙΩΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	10463	ά. Κολόμπο 14)6 διά Π. Κελάγκ		KΑΤΙΑ	63	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	55	8799	ά. Σουέζ 6)6 διά Ντόχα		KΑΤΙΑ	52	3694	ά. Π. Σάιδ 14)6
ΙΩΔΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	άργει εἰς Πειραιά από 8)8		KΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	άργει εἰς Πειραιά από 5)5)76
ΙΩΝ	71	11506	ξ. Κουθέτι 28)5		KΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	ά. Μονρόδια 31)5
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει εἰς Πειραιά από 17)7)74		KΑΤΙΝΑ	55	10682	άργει εἰς Πειραιά από 16)7)75
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ά. Γιθραλτάρ 25)5		KΕΑ	58	13994	ά. Λάγος 14)6 διά Ροστόκ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Μουσούρη 18)5 διά Ταϊλάνδην		KΕΙ-Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	10995	ά. Β. Βικέντιον 20)3 διά Ρωσίαν
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Ρότερνταμ 18)6 διά "Άλγεριον		KΕΙ-Π ΜΑΝΑΡΙΝ	72	9868	ξ. Νταμά 14)6
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ξ. Στετίνον 25)5		KΕΙ-Π ΠΡΑΙ-ΝΤ	73	10990	ά. Λ. Πάλμας 16)6 διά Ροστόκ
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	άργει εἰς Ίτεαν από 8)5)75		KΕΙ-Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ	58	8927	ξ. Ντουμπάτ 14)6
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	ύπο παραλαβήν		KΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	13700	ά. Παρανάγουα 27)5 Λά Γκουατάρα
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ δ.	57	13268	άργει εἰς Ίτεαν από 11)5)75		KΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19866	ά. Σετουμπάλ 28)5
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Βρέμην 22)4 διά Βεγγάζην		KΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	ξ. Πρέβεζας 8)4
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ	60	10934	ά. Πειραιά 2)6 διά Γιθραλτάρ		KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ	60	8904	ά. Αμδέρσαν 13)6 διά Μπέργκεν
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	ά. Σουέζ 6)6 διά Ντόχα		KΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	1580	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	51696	ά. Πειραιά 7)6		KΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	53	13950	ξ. Τζάκσονθιλ 16)6
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ά. Γιθραλτάρ 9)5 διά Φήρπορτ		ΚΕΧΡΕΑ	61	2285	ά. Μπρούνισμποτελ 14)5 Τρίπολιν
ΚΑΒΟ ΜΑΙΑΓΙΑΣ	57	11089	ά. Κάτοιν 28)5 διά Ρίο Γκράντε		ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	14982	ά. Σουέζ 12)5
ΚΑΒΟ ΞΙΑΣ	61	23793	ά. Γιθραλτάρ 18)6 διά Ρίο Γκράντε		ΚΗΦΕΥΣ	71	16562	ά. Μονρόδια 10)6 διά Μπουκάνων
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. Καστερόν 4)6 διά "Οραν					
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘ								

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ .	73	39219	ά. Δουνκέρκην 24)5 Ρίτσαρντς Μπ.
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ-			
ΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Πούλα 6)4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-			
ΤΑΜΠΑ	72	39453	ά. Νάρθικ 14)6 διά Ρόττερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ε. Φιλαδέλφειαν 13)6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΙΟΣ μ.	73	125977	άργει είς Στόρον
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΐ-ΟΝΗΡ	68	23258	ά. Σάντος 6)6 Μπ. "Άθρες
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	ά. Γένοβα 19)5 Ρίτσαρντς Μπ.
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΗΜ	58	5402	ά. Ν. "Υόρκη 11)6 διά Καναρίους
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΑΝ .	54	4710	ά. Γιερσλάτα 12)6 διά Φιλαδέλφειαν
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΚΑΪ	55	4953	ά. Πάλμας 15)6
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΑ	55	5818	ε. Ν. "Υόρκη 18)6
ΚΟΡΑΛ	60	3333	ε. Π. Χάρκουτ 24)5
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	66	44895	ά. Κόρ. δλ. "Αιάνια 9)6 Φρήμαντλ
ΚΟΡΔΑ	56	8474	ά. "Ακαππα 10)6 διά Περσικόν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	ά. Π. Χάρκουτ 21)6 διά Μπόνι
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ ..	61	12847	ε. Μπ. "Άθρες 7)6
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ά. Γιερσλάτα 16)6
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ	51	2491	ε. Λάγος 10)5
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ά. Ναγκόγια 29)5 διά Σικάγο
ΚΟΣΜΑΣ μ. (δ.) ..	57	12360	ά. Ριγέκα 12)6 διά Θεσσαλονίκην
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ά. Ν. "Ορλέανην 30)5 διά Κιουρασάο
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΛΑΤΣ	55	2671	ά. Γιερσλάτα 3)6 διά Τρίπολιν
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΣΚΑΪ	56	1647	άργει παραλαβήν
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5993	εις Μπαγιάν όπο 4)10)76
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΪ	58	12459	άργει είς Πειραιά δλ 6)76
ΚΟΥΜΟΥΔΟΥΣ ..	50	7392	ά. Αιπιτζάν 11)6 διά Ματανί
ΚΟΥΝΙΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ά. Σακά 8)6 διά Περσικόν
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1866	ά. Αιθέρσαν 17)5 διά "Άλγεριον
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	61	3866	ά. Βρέμην 4)6 διά Τρίπολιν
ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	62	14047	ά. Πικούραμα 15)6 διά Τόκιο
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙ-ΜΠΥ	66	40129	ά. Κέμπλα 4)6 διά Κ. Τάουν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ ..	58	3914	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΗ ..	54	1996	ά. Λάγος 5)6 διά "Αιπιτζάν
ΚΡΗΤΗ ..	66	26269	άργει παραλαβήν
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ά. Ράς Τανόρα 27)5
ΚΡΗΤΗ ΔΑΝΤ (δ.) ..	73	42470	ά. Σιγκαπούρην 15)6 διά Φιλαδέλφειας
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.) ..	74	61054	ά. Τέιμπλ. Μπαϊ 28)5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	ά. Γιερσλάτα 18)4 διά Μπόνι
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.) ..	73	42470	ά. Μ. Σαούν 29)5 διά "Ισπωνίαν
ΚΡΙΟΣ ..	59	16989	δ. Σουέζ 9)6 διά Β. Κορέαν
ΚΡΙΤΩΝ ..	56	1538	άργει παραλαβήν
ΚΡΟΝΟΣ ..	67	7009	ε. Κουβέιτ 9)6
ΚΡΟΝΟΣ ..	47	4301	ά. Αιλεάνθρειαν 13)6
ΚΥΑΩΝΙΑ ..	65	2025	εις Μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΒΗΝΑ ..	52	5153	ε. Μαλάγη 18)6
ΚΥΝΟΣ ..	57	13893	ε. Μοντεβίδεο 17)6
ΚΥΚΛΑΔΕΣ ..	57	5252	ε. Ντακάρ 6)6
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	ά. Φιλαδέλφειαν 17)6
ΚΥΜΑ ..	60	7791	άργει παραλαβήν
ΚΥΝΘΙΑ ..	71	11801	ά. Ντουλόθ 10)5
ΚΥΠΡΟΣ ..	45	3799	ε. Πειραιά 7)6
ΚΥΡΑ ..	63	10032	ε. Νουαντχιμού 9)5
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ ..	49	2032	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ ..	54	8532	ε. Ρουέν 6)3
ΚΥΡΑΚΑΓΙΚΩ	67	29851	ά. Ροζάριο 31)5
ΚΥΡΙΑΚΗ ..	72	33072	ε. Γιοκοχάμα 15)6
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α. Σ. ..	77	9800	ε. Μπ. "Άθρες 26)5
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Ροζάριο 9)6 διά Μπ. "Άθρες
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ III ..	47	1115	ε. Πειραιά 6)6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ ..	52	2178	ά. Αιπιτζάν 25)5 διά Μπιζό
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ ..	62	14150	ά. Τεργεστών 10)6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ..	55	4939	ά. Δουνκέρκην 14)6 διά Ρουέν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	9300	εις Ταντόσου όπο συμπλήρωσιν
ΚΩΣ ..	56	11147	ά. Μπιλάρτα 7)4 διά "Αθένα
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	3430	ε. Μπ. "Άθρες 11)6
ΚΩΣΤΑΣ Κ. ..	63	9084	ά. Τζιουπότι 1)5 διά Χοντέιντα
ΚΩΣΤΑΣ Κ. ..	62	11504	ε. Λέθ 16)6
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ ..	67	3065	ε. Ηλεύσην 17)6
ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ ..	53	15355	ε. Ριγιέκα 18)6
ΚΩΣΤΗΣ ..	77	5921	ά. Λιοσσαδίνα 15)6 διά Αιθούργον
ΚΩΣΤΗΣ ..	77	23500	ά. Σιγκαπούρην 10)4 διά "Ιράν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ ..	54	4862	ά. Γένοβα 16)6 διά Τζένταν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ ..	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ ..	65	14088	ά. Μπαύτο 30)5 διά ΗΠΑ
ΚΩΤΣΟΣ Μ. ..	62	11419	δ. Μπρούνιμπουτελ 15)6 διά Δάντσιχ
ΛΑΕΡΤΗΣ ..	56	10542	ε. Πόρτ Χάρκουτ 18)5
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ ..	56	8108	ε. Κέλπ Τάουν 16)6
ΛΑΙ-ΙΟΝ ΟΣ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ε. Μάρη ντελ Πλάτα 4)6
ΛΑΚΜΟΣ (δ.) ..	59	27462	ά. Τάσσαρ 16)5
ΛΑΚΟΥ ..	61	6183	δ. Πόρτ Σαΐδ 17)6
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	8660	ά. Αιθέρσαν 17)6 διά Κουσέτη
ΛΑΜΠΡΟΣ Α. ..	49	15685	ά. Πειραιά 4)5 διά Γιερσλάταρ
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ-		8697	ά. Λεμεσόδον 9)3
ΤΗΣ ..	62	9001	ε. Πόρτ Χάρκουτ 18)5
ΛΑΡΡΥ Λ. ..	70	16306	ά. Θέστα 19)6 διά Καναδά
ΛΑΣ ΠΑΛΛΑΣ ..	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΤΩ ..	52	4207	ά. Μπαύτο 27)5 διά Κοτονού
ΛΕΔΕΔΑ ..	63	17878	ά. Μπρούνιμπουτελ 29)5 διά "Αντζελες
ΛΕΖΙΝΑ (δ.) ..	58	21986	εις Χόγκ Κόγκ όπο 3)8
ΛΕΛΑ ..	59	5407	ά. Άγ. Βικέντιου 28)5 Ρ. Γκράντε
ΛΕΝΙΩ ..	56	5087	ά. Ταραγκόνα 17)5 διά Τρίπολιν
ΛΕΝΤΑΣ ..	57	8854	μετωνυμόθη "ΟΜΑΛΟΣ"
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ά. Γιερσλάτα 11)5 διά Βεγγάζην
ΛΕΟ ΠΡΑΐ-ΝΤ	70	1999	ά. Δά. Πάλμας 22)5
ΛΕΣΒΟΣ ..	74	3265	ά. Γιερσλάτα 6)5 διά "Άλγεριον
ΛΕΩΔΑΜΑΣ ..	58	8466	εις Αλάγος όπο 10)10
ΛΕΩΝ ..	75	15684	ά. Μπ. "Άθρες 6)6 διά Ρόττερνταμ
ΛΕΩΝ ..	72	2311	ά. Βενετία 17)5 διά Τζένταν
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9800	ά. Σούδα 8)6 διά Παναμά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) ..	66	33221	ά. Μπάλι 12)6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ. ..	57	5553	εις Μαρίνα ντι Καράρα 16)6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-	52	5461	ε. Θέστα 27)5
ΠΑΝΗΣ ..	65	15738	ά. Σιγκαπούρην 20)5 διά Μανίλα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ά. Μπάλορ 12)6
ΑΗΓΚ ..	61	8760	ά. Άγ. Φραγκίσκον 19)6 Γιοκοχάμα
ΔΗΜΝΟΣ Αΐ-ΛΑΝΤ ..	77	5500	εις Αλέγκρε άπο συμπλήρωσιν
ΛΗΤΩ ..	51	4671	ά. Γιερσλάτα 16)6 διά "Έλλαδας
ΛΙΒΟΡΝΟ ..	52	4995	ά. Γιερσλάτα 13)6 διά Χάμπτον ρόδως
ΛΙΔΗ ..	64	4701	ά. Π. "Ελλίζαμπεθ 18)5 διά "Άγγλειαν
ΛΙΔΑΙΑΝ ..	55	6935	ά. Πειραιά 11)6 διά Μασσαλίαν
ΛΙΔΙΚΑ ..	60	8562	ά. Σαΐδ 14)6 διά Κρήτην
ΛΙΔΛΥ Β. ..	53	2962	εις Αλάγος όπο 5)6)76
ΛΙΜΠΑΝΟΝ ..	52	4435	ά. Ρόττερνταμ 7)5 διά Τούνιδα

ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ ..	55	1594	ά. Μαπούτο 1)6 διά Κάρκ "ΑΙ.
ΛΙΜΠΡΑ (δ.) ..	76	18343	ε. Λάς Πλάμας 17)6
ΛΙΜΠΡΑ (δ.) ..	64	1925	ά. Ρόττερνταμ 10)5 διά "Άλγεριον
ΑΙΝΔΟΣ ..	62	10888	ά. Βρέτον 13)6
ΑΙΝΙΑ ..	60	14302	ά. Ναγκόγια 27)5
ΑΙΣΣΑΒΩΝ ..	56	4819	ά. Τζιμπούτι 5)6 διά Μόκα
ΑΙΓΑΙΑΛΤΥ ..	69	9045	ά. Σουέζ 23)5 διά "Ινδονησίαν
ΑΙΟΐ-ΝΤΑ (δ.) ..	57	20730	ά. Νιγκάτα 17)6 διά Π. Μπούκο
ΑΙΟΚΡΙΣ ..	72	16600	ά. Σάντα Μάρτα 2)5
ΑΙΟΝΔΙΝΟ ..	50	2696	ά. Άλεξάνδρειαν 1)6 διά "Αγγλίαν
ΑΙΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ ..	64	6548	εις Μπέρπετρα όπο 10)11)74
ΑΙΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ ..	61	3142	ά. Δουνκέρκην 18)5 διά Τρίπολιν
ΑΙΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ ..	63	9804	ά. Ήστ Λόντον 13)6
ΑΙΟΥ-ΙΣ ..	54	6103	ά. Λουπίτο 2)6 διά Κοτονού
ΑΙΟΥΚΑΣ Ν. ..	72	13637	ά. Ντόρμπρατ 13)6
ΑΙΟΥΣ ..	74	16000	ά. Σουέζ 13)6 διά Περσικόν
ΑΙΓΑΡΙΑ ..	67	4016	ά. Λάγος 14)6 διά Σάφι
ΑΙΔΑ ..	74	8825	άργει παραλαβήν
ΑΙΔΑ ..	57	4486	ά. Πειραιά 10)6 διά "Αμερέριον
ΑΙΔΑ Π. (δ.) ..	58	12982	άργει παραλαβήν
ΑΙΓΑΒΗΤΙΟΣ (δ.) ..	58	27526	ά. Μομπάσα 14)6 Κάρρυκ διά
ΑΙΓΑΜΗΔΗΣ (δ.) ..	58	16371	ά. Βαλτιμόρη 11)6 διά Αρούμπα
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ ..	69	25168	ά. Γιερσλάτάρ 2)5 Κωνστάντζαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ ..	63	15929	ά. Άλεξάνδρειαν 4)6
ΜΑΙΝΑΔΟΝ ..	72	2991	ά. Γιουροπόρτ 10)6 διά Χάλιφας
ΜΑΙΡ ..	65	19816	ά. Σιγκαπούρη 4)6 διά Μπαχρέιν
ΜΑΙΡΗ ..	77	9483	ά. Κοραμάρ 3)6
ΜΑΙΡΗ ..	68	22391	ά. Γέφελ 19)6
ΜΑΙΡΗ ..	57	10687	άργει εις Πειραιά όπο 11)6)75
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) ..	60	3265	ά. Χαλικίδα 3)5
ΜΑΙΡΟΥΛΑ ..	63	13592	ά. Πειραιά 20)5
ΜΑΙΡΟΥΛΑ ..	63	14203	ά. Σίνερ 9)6 διά Μπάρον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ..	58	8299	ά. Π. Χάρκουτ 25)5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ..	55	3065	ά. Θεούτα 13)6 διά Τρίπολιν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II ..	67	38286	ά. Τάραντα 10)6
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II ..	47	5835	ά. Θεούτα 29)5 διά Λάγος
ΜΑΛΒΙΝΑ ..	58	2990	ά. Καστελόν 5)6
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ ..	58	10707	ά. Χάρτελου 19)6 διά Γουάνα
ΜΑΛΕΤΕΖΑ ..	55	5868	ά. Αιμπού Ντάμπι 8)6
ΜΑΝΕΣ ..	55	8526	ά. Κολόμπο 6)6 διά Μπαγκόγκ
ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ ..	61	6912	ά. Μαράντα 4)6 Κοραμάρ
ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ ..	71	14101	ά. Καστέλαντα 8)6
ΜΑΝΟΣ Π. ..	69	2966	ά. Κασταμπάνικα 8)6
ΜΑΝΟΥΕΛΑ ..	53	6922	άργει εις Τενερίφην 13)6 διά Σάντος
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.) ..	51	11022	άργει εις Πειραιά όπο 21)7)74
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ ..	59	2987	ά. Π. Σάιδ 13)6
ΜΑΝΤΟΙΔΙΝΑ ..	77	15900	εις Σακάτι όπο συμπλήρωσιν
ΜΑΝΤΩ ΙV (δ.) ..	72	17432	ά. Π. Σάιδ 7)6
ΜΑΡΙ ..	74	8925	ά. Ντουμπάτι 10)6
ΜΑΡΙ ..	58	4219	ά. Πειραιά 11)6 διά Λαύριον
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ ..	66	18569	ά. Σουέζ 7)6 διά Π. Σάιδ
ΜΑΡΙΑ ..	61	10333	ά. Π. Σάιδ 15)5
ΜΑΡΙΑ ..	62	9455	ά. Γκράντε 5)6 Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ ..	70	9101	ά. Τεργεστήν 13)6
ΜΑΡΙΑ (δ.) ..	65	4	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	δ. Γιβραλτάρ 3)2
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	ε. 'Αμπου Ντ. 26)5
ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	ε. 'Αιβόδρογιν 17)6
ΜΑΡΥΛΙΣ	68	2999	ε. 'Αμπιτζάν 31)5
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ε. Κολούμπια Ρ. 1)6
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Λ. 'Αντζελες 19)6 Γιοκοχάμα
ΜΑΡΩ	51	1871	εις Ζάνταν από 5)6)76
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Σουφραπάγια 30)5
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Κρίστουπαλ 1)6 Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Μπ. 'Άρδες 9)6
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ε. Μαρικίνον 30)5
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Χέμπτον Ρ. 11)6 διά Πολωνίαν
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΔΗΣ	58	5562	δ. Ρόττερνταμ 4)6 Π. Χάρκουρτ
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	δ. Σουεζ 7)6
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ε. Βαρκελώνη 6)6
ΜΑΤΟΥΜΑ	58	10462	δ. Βίλμιγκτον 27)5 διά Καναδά
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ε. Σιγκαπούρην 15)6
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	δ. Σουεζ 7)6 διά Μπαχρέν
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. 'Αμπου Ντ. 22)4
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	δ. Γιβραλτάρ 16)6
ΜΕΛΙΔΑ	52	1699	ε. 'Αλεξάνδρειαν 2)6
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	εις Πειραιά από 8)1
ΜΕΛΙΤΗ	75	35537	ά. Γάνδην 15)6
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. 'Ιοκεντερούν 2)6 Ν. 'Ορλέανη
ΜΕΛΠΩ	60	8496	ά. Κακιάντα 28)6 Ρόττερνταμ
ΜΕΛΤΕΜΙ	50	3343	ά. Πειραιάν 25)6 διά Χαλκίδα
ΜΕΛΤΕΜΙ II	63	9755	ά. Κλιβελάντ 16)6
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ά. Καρβαλένην 16)6 'Αλεξάνδρειαν
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12291	ύπο παραλαθήν
ΜΕΝΤΚΕΙΠ	62	8771	ε. Μαστούν 8)6
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ'	57	3749	ε. Κουτούκο 14)6
ΜΕΡΑΚ	57	6734	δ. Κων)πολιν 8)6 Κωνστάντζαν
ΜΕΡΑΚΑΣ	75	28082	ε. Αυσσαδόνια 30)5
ΜΕΡΙΚΟΥΝΤΑ	77	18603	ά. Π. Κελάγη 15)6 διά Λίθερπουλ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ	64	1594	ε. 'Ινδος 17)6
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ύπο παραλαθήν
ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ά. Φύουνες 8)6 Ν. 'Ορλέανη
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	άργει εις Πειραιά από 25)1)75
ΜΕΣΩΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	δ. Γιβραλτάρ 19)6 διά Τεργέστην
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	60	14269	ά. Μπ. 'Άρδες 28)4 διά Τόνιδα
ΜΕΣΣΗΝΗΑ II	52	1950	ύπο παραλαθήν
ΜΕΣ ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17840	εις Καράται 16)6
ΜΕΣ ΑΚΤΗ (δ.)	77	19200	εις Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ ΑΚΤΙΔΑ	77	19200	εις Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ε. Νέωρην 15)6
ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ε. Μπονι 22)5
ΜΕΣ ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ε. Κεμπέκ 11)6
ΜΕΣ ΑΥΓΗ (δ.)	77	18707	εις Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ ΑΥΡΑ (δ.)	77	19200	εις Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Τζένταν 11)6
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	73	17359	ε. Ντουμπάτη 16)6
ΜΕΣ ΙΑΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Ρόττερνταμ 17)6
ΜΕΣ ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Μπαρμπάτος 31)5 διά 'Αρούμπα
ΜΕΣ ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Ανέσα Μπαΐη 12)6
ΜΕΣ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Χιούστον 24)5 διά 'Αρούμπα
ΜΕΣ ΟΡΦΗ (δ.)	72	17718	δ. Γιβραλτάρ 18)5 διά Λάγος
ΜΕΣ ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ε. Π. Μπούκοι 16)6
ΜΕΣ ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Λάγος 12)6 διά Κιουρασάδο
ΜΕΣ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Κιουρασάδο 8)6 διά Ντακάρ
ΜΕΣ ΤΟΑΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Π. & Πιέρ 9)6
ΜΕΣ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Λάγος 15)6 διά Κιουρασάδο
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ 60	77	9444	εις Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν
ΜΗΛΑΟΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ	77	4711	ά. Αμβέρσαν 24)5 Μαρακάδιμπο
ΜΗΛΑΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	1338	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΗΛΑΟΣ II	48	2340	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΗΛΑΟΣ III	49	3656	ά. Σ. Σάδι 6)6
ΜΗΛΑΟΣ IV	53	22633	δ. Γιβραλτάρ 14)6 διά Κόνακρυ
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	12825	ά. Γρόθινετς 10)6
ΜΗΤΣΟΣ	60	18889	ά. Ν. 'Υόρκη 19)6
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	3401	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	9068	δ. Μπρούνομπούτελ 6)6 διά Ρίγα
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9200	ά. Μπαγκούκ 15)5 διά 'Αφρική
ΜΙΜΙΝΑ	57	6126	ά. Βρέμην 15)6 διά Μοντεβίδεο
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	1196	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1591	ά. Γκάλεστον 4)6
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1572	ά. Καράται 24)5 διά Περιοκόν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1582	ά. Νταμάι 14)6 διά Ντουμπάτη
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝ	70	1580	ά. Λεμεσόδον 17)6 διά Λαττάκια
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝΕΣ	72	1582	ά. Πορτμαντάρο 12)5 Ντουμπάτη
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·Τ	70	1560	ά. Π. Σάδι 28)3
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1591	ε. Μπαρανκίλα 8)6
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	δ. Σάδι 13)6
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1572	ε. Π. 'Οκα 12)5
ΜΙΝΙ ΛΑΜΣ	69	1592	ά. Πειραιά 17)6 διά Τζένταν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1564	ά. Λεμεσόδον 16)6 διά Τζένταν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1592	ε. Πειραιά 21)5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Π. Οκα 31)3
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1592	ε. Ντουμπάτη 11)6
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1591	ά. Μπαρμπάτος 9)6 Γουιάνα
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	δ. Σάδι 17)6 διά Τζένταν
ΜΙΝΙ ΛΕΙ·Κ	70	1591	ά. Σ. Σάδι 17)6 διά Τζένταν
ΜΙΝΙ ΛΕ·ΙΜΠΟΡ	71	1563	ά. Παναμά 19)6
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Ν	70	1582	εξωθ. Καράται 31)5 διά Περιοκόν
ΜΙΝΙ ΛΕ·ΙΝ	69	1572	Σουεζ 1)6 διά Ντουμπάτη
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	Π. Οκα 12)5
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	70	1591	δ. Σ. Σάδι 8)6
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ά. Ν. 'Ορλέανη 1)6 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΗΓΗ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλέανη 18)6
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ά. Π. & Πιέρ 10)5 Γουιάνα
ΜΙΝΙ ΛΗΤΣΕΝΤ	74	1578	ά. Παναμά 12)6
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Βούδαμην 31)5
ΜΙΝΙ ΛΙΣΑΡΝΤ	72	1580	ά. Λειξάνδρειαν 12)6 'Ελλάδα
ΜΙΝΙ ΛΙΑΔΑΚ	70	1591	εις Τζένταν 12)9
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	70	1590	δ. Σουεζ 29)3 διά Ντουμπάτη
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Βομβάην 5)6 διά 'Αντεν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. Βενετία 18)6 διά Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Παναμά 12)6
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ά. Λεμεσόδον 8)6
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ά. Π. 'Οκα 15)6 διά Ντουμπάτη
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Βομβάην 31)5 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Μόρχεχεν Σ. 3)6 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΟΤΙΚ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλέανη 15)5 Ντεμεράρα
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	εις Τζένταν 21)4 διά Περιοκόν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	ά. Βομβάην 5)6 Μίνα Καρπούδης
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Πειραιά 12)6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ε. Ντεμεράρα 3)6
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	71	1595	ά. Παραμαρίμπο 4)5
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	δ. Όρλεανη 11)6 Π. Κορτές
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Βενετίαν 16)6 Αλεξανδρείαν
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	δ. Παναμά 12)6 Μπουεναθεντόρα
ΜΙΝΙ ΣΗΜΗ	63	1199	ά. 'Αμπερντην 18)6
ΜΙΝΟΣ	75	28082	ά. Μπ. Μιλάνκαν 5)6 Κωνστάντζαν
ΜΙΡΑΜΑΡ	56	8590	ά. Γεργεστην 31)5
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Ν. 'Ορλεανη 16)6 Ν. 'Αφρικήν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 6)6 διά Ιαπωνία
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	δ. Γιβραλτάρ 16)6 Κή Γουέστ
ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	ύπο παραλαθήν
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ά. Πειραιά 18)6 διά Λαύριον
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	ά. Αντζελες 30)5 διά Ντουμάτη
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	71	124009	ε. Ντάς άλι 2)6
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	άργει εις Πειραιά από 24)11
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ά. Ροζάριο 11)6 Μπ. 'Αθρες
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	ε. Χάλιφα 11)6
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. Σπέτζια 17)6 διά Γάνδην
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ε. Μπαγκόκ 27)5
ΜΙΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47955	ε. Ρ. Τανόύρα 17)6
ΜΙΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	άργει εις Πειραιά από 30)1)76
ΜΙΣΚΑ	57	2926	ε. Λάγος 28)5
ΜΙΣΧΑ Δ.	56	8823	δ. Γιβραλτάρ 2)6 διά Νιγηρίαν
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8777	εις Ροστόν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5999	ά. Σ. Μάκιελς 13)6 Σετουμπάλ
ΜΠΑΛΙΤΙΚ ΗΓΚΑ	63	1562	ε. Τζέντα 4)6
ΜΠΑΡΟΥ	60	3068	ε. Τζέντα 4)6
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Κοτονού 26)5 διά Λάγος
ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	ά. Σ. Σάδι 14)6
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ά. Λιθερπουλ 18)6 Είδονταν
ΜΠΑΝΚΟ ΜΠΑΝΙΟ	60	4534	ά. Σ. Σάδι 14)6
ΜΠΛΑΙΟΥ ΓΟΥΑΙΗΝ	60	8573	ά. Κάρπετ 30)4 διά Λάγος
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ	56	6553	δ. Κων)πολιν 5)6 Τραπεζούντα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΛΕΣ	50	4375	δ. Μπρούνομπούτελ 10)5 διά Λάγος
ΜΠΡΑΒΟ ΛΛΩΝΑ	55	3405	ά. Π. ντε Μπούν 8)6 διά Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6135	ά. Ρουέν 20)5 διά Συρίαν
ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3500	εις Ιμπάρι ύπο συμπλήρωσιν
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. Πάλιας 24)4 διά Λάγος
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Σάντος 25)5 "Αγ. Δομίνικον
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6235	ε. Ρουέν 12)6 Κοραμσάρ
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	4026	μετων. «ΙΠΠΗΣ Π.»
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	3450	ά. Π. Χάρκουρτ 6)6
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ (δ.)	69	6022	μετων. «ΙΠΠΗΣ Π.»
ΜΠΡΑΝΚΑΡΤ Κ. (δ.)	61	2994	ά. Π. Σάδι 29)5 διά Βόλον
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	2501	άργει εις Πειραιά
ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	54	15900	εις Σακάν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΥΡΙΝΑ	71	5240	ε. Σάντος 14)6
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	3646	ά. Καέν 11)6 διά 'Οράν
ΜΥΡΤΟ	59	9345	δ. Μπρούνομπούτελ 2)6 διά Λάγος
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	10400	ε. Λονδίνον 26)2
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ε. Ρόττερνταμ 7)6
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. Ήσοτ Λόντον 16)6 διά 'Ελατ
ΝΑΕΟΣ ΑΙ·ΛΑΝΤ	68	3960	ε. Συύρην 30)5
ΝΑΕΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	5496	ε. Βαλτιμόρη 16)6
ΝΑΣΟΣ	51	4684	ά. Θεούτα 7)5 διά Λάγος
ΝΑΤΑ	77	9444	εις Γιοκοχάμας ύπο συμπλήρωσιν
ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7985	άργει εις Πειραιά από 3)5
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	ε. Βομβάην 2)5
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11508	ε. Σιγκαπούρην 24)5
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65		

ΝΙΚΥ	58	9087	δ. Σουέζ 7)6 διά Μομπάσαν
ΝΙΜΒΡΟΣ	68	2994	ε. Ντόρμπαν 10)7
ΝΙΜΟΣ	50	2095	ά. 'Αμβέρσαν 17)6 διά Βηρυτόν
ΝΙΝΑ ΠΑ.	68	1955	ά. Ρότερνταν 24)2
ΝΙΝΗ	62	28651	άργει είς Πειραιάς από 16)6)75
ΝΙΟΥΕΝΦΕΛΣ	56	6617	ά. Κολόμπο 6)6 διά 'Αμερικών
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ά. "Ιμινγκαμ" 10)6 διά Τυνησίαν
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	δ. Παναμά 19)6 διά Ειρηνικόν
ΝΟΝΙ	68	5479	όποιο παραλαβήν
ΝΟΝΙ	53	4234	ε. Π. Χάρκουρτ 9)5
ΝΟΠΑΙΑ ΛΟΥΝΑ	62	4218	ε. Ν. 'Ορλέανη 19)6
ΝΟΠΑΙΑ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442	ά. Τέμα 14)6 διά Λάγος
ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	ε. 'Ειδόνιαστα 1)6 διά Τάμπα
ΝΟΡΔΛΟΡ	48	2462	ε. Καζαπλάκα 9)6
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ε. Νεάπολην 16)6
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Μπ. "Άθρες" 28)1
ΝΟΡΘ ΚΑΙΟΝΤΕΣ	58	10662	ά. Βαλτιμόρην 17)6 διά Κ. ΗΠΑ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Φός 3)6
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει είς Χαλκίδα από 11)2)75
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ά. Χιούστον 19)4
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Π. διά Σπαίη 4)6
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	62	15110	ά. λα Γκουάιρα 16)5 Π. Καμπέλλο
ΝΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	ά. Θεούτα 4)6
ΝΟΤΗΣ	56	4777	ά. 'Αμερικών 15)6 διά Σάο Τόμ
ΝΤΑΛΙΑ	55	3837	ά. Σουέζ 20)5 Μογκαντίσιο
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	45	3487	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	54	4487	ά. Βρέμην 15)6 διά Τόνιδα
ΝΤΑΠΟ ΓΟΥΑΙΒ	58	7063	δ. Μπρούνιμπούτελ 5)6 Φιλαδέλφειαν
ΝΤΑΠΟ ΣΕΥ'ΑΟΡ	61	12351	ε. Κάρντιφ 21)6
ΝΤΑΠΟ ΣΗ	60	10611	ά. Κάρντιφ 16)6 διά Νάρβικ
ΝΤΑΠΟ ΣΚΑΪ	57	7977	ε. Σίτρα "Ανκ." 28)5
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	61	16664	ε. Γλασκώδην 19)6
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΩΛ. δ.	59	10609	ά. Λίθερπούλ 16)6 διά Κίρκενες
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	65	32060	ε. Σιγκαπούρην 18)6
ΣΕΥ'ΑΟΡ (δ.)	18	11955	ε. Ν. "Υόρκην 10)6
ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	ά. Π. "Άλφρεντ" 2)6 διά 'Αρούμπα
ΝΤΑΦΡΑ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	20	8175	ά. Φρητάουν 30)5 Ματάντι
ΝΤΕΑΡΙΤΚ (δ.)	68	80003	ά. Γιβραλτάρ 28)5 διά Ριγέκα
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	ά. Ν. "Ορλέανη 6)6 διά Μούτιλ
ΝΤΕΜΗΣ ΣΛΑΫ	63	13751	ά. Καοσιούδης 26)4 διά 'Οζάκα
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙΝΤ	74	14552	άργει είς Πειραιάς από 6)6)75
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	14800	είς Μιχάρα ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	14800	είς Μιχάρα ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	14800	είς Μιχάρα ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΗΦΑΙ-ΑΝΤ ΚΟΛ. δ.	64	31040	άργει είς Πειραιάς από 9)2
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	είς Π. Καμπέλλο 15)2
ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	ά. Ρότερνταν 10)6 διά Νταμάμ
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	ε. Ν. "Ορλέανη 13)6
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΝΤ	54	5250	είς Λάγος 27)5
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	είς Λάγος από 12)3)75
ΝΤΟΛΛΑ	59	8840	ά. Τουσουνιστίλι 15)2 Νιγηρίαν
ΝΤΟΛΛΙ	55	3266	δ. Μπρούνιμπούτελ 15)6 Στεπτένων
ΝΤΟΛΦΙΝ	55	2472	άργει είς Πειραιάς από 11)5
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	άργει είς Πειραιάς από 24)4
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	13057	όποιο παραλαβήν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	ά. Βαρκελώνην 10)5 διά 'Αθάνα
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Μπαμότ 5)6
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Πειραιάς 13)4
ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	25476	είς Πειραιών 15)1
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	είς Μέρσεδ Μπάρ 19)6
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	δ. Π. Σάδη 24)4 διά Δυρράχιον
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	7349	ά. Κακογκάδε 9)5 διά Περσικόν
ΟΘΩΝ	57	9448	ε. "Αντεν" 2)6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	ε. Λίθερπούλ 18)6
ΟΙΝΟΥΣ. ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20625	ά. Τακόμα 12)6 Γιοκοχάμα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ.	66	22490	ά. Μπιλμπάρο 15)6 Βαλτιμόρην
ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΙ-ΝΤΕΝ	72	20356	ε. Π. Κελάγκ 9)6
ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	ά. Παναμά 14)6 διά Χιούστον
ΟΚΕΝΦΕΛΣ	56	6559	ά. Γλένσα 30)5 Μαδαγασκάρην
ΟΛΑΓ. Κ.	66	2982	ά. Π. Χάρκουρτ 21)5
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ά. Ν. "Υόρκη" 10)6 διά Βηρυτόν
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. Γιβραλτάρ 19)6 διά Ρότερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. "Ιμινχαμ" 13)6 διά Πειραιών
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Σιγκαπούρην 10)6
ΟΛΥΜΠΟΣ	51	6752	ά. Καναπούλην 9)5 Μαύρης Βάλλασσων
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ά. Σαγκανασέκι 2)6 Βάλλασσων
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ά. Μόπιλ 22)5
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	άργει είς Πειραιάς από 4)1
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΣΕΝ	53	1887	ά. Αγαδίρ 8)6 διά Νουακχότ
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ά. Μπούλεν Μπ. 15)6 Κόρπους Κρ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	76	119821	ά. 'Αρούποτα 2)5 διά Περσικόν
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Χιμεζί 2)6 διά Μίκης
ΟΡΙΕ	55	6184	ά. Π. Κορτες 21)5 Ν. "Ορλέανη
ΟΡΜΟΣ	76	9100	ε. Μπαντάρ "Αμπας 17)6
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	ά. Ντάρ έ Σαλάκι 10)6
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	51382	ά. Γιβραλτάρ 21)5 διά Κ. Τάουν
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	65	38710	έξωθι Αδέν αλι 10)6 (έπωλ.)
ΟΣΕΑΝ ΒΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ά. Καρβαγένην 17)6
ΟΣΕΑΝ ΡΕ-ΙΝΤΖΕΡ	72	14765	ε. Γκίλογκ 5)6
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ'ΑΟΡ	70	10708	ε. Τσαϊκόγκ 4)6
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ-Ι-Ν	66	12458	ε. Παράντη 7)6
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ε. Μίλι Χαλίδ 20)5
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ Ζ. δ.	70	73249	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 26)5 Σιγκαπούρη
ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4714	όποιο παραλαβήν
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ.	66	3941	ά. Νιουκούθ 10)6
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	55	8021	είς Λάγος από 31)12)75
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	..	55	είς Λάγος από 31)12)75
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	53	7645	δ. Π. Σάδη 9)6 διά Σκανδιναվίαν
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΙΙ	53	8378	όποιο παραλαβήν
ΟΥΑΓ-Τ ΣΑΡΚ	52	1592	όποιο παραλαβήν
ΔΙΝΤΕΝ	61	11043	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 18)6
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. Μ. ἀλ 'Αχμαντ 17)5 Μιζουσίμα
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Νιουκούθ 19)5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	ε. Σουάνην 21)6
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ε. Π. Σάδη 14)3
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ά. Μ. ἀλ 'Αχμαντ 17)5 Μιζουσίμα
ΠΑΙ-ΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Κοατζακούλες 28)5 Χιούστον
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	ε. Πειραιάς 20)4
ΠΑΛΑΜ. Β. (δ.)	58	21904	ά. Ωξελούσον 14)6 Βέντοπιλς
ΠΑΛΑΜΥΡΑ	58	5431	ά. Θεούτα 8)6 διά Μπορτώ
ΠΑΛΑΜΥΡΑ	58	5720	ε. Λάγος 8)6
ΠΑΜΠΟΛΑ	58	2750	ά. Μομπάσα 17)6 διά Π. Σάδη
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Γιακοχάμα 28)5 διά Γιοσού
ΠΑΝΑΓΙΑ	57	3373	δ. Κωνί πολιν 15)4 Μαύρης θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ε. Χάρκουρτ 4)6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ά. Τόκιο 16)6 διά 'Αθάνα
ΠΑΝΑΓΙΑ Α. (δ.)	60	1295	ά. Τζένταν 13)4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ε. Ρότερνταμ 1)3
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. 'Αμβέρσαν 10)6 διά Άλγος
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	δ. Σουέζ 5)6 διά Χοντέντα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	44	2681	ά. Ριγέκα 5)6 διά Π. Σουδάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η. ...	59	2763	ά. Π. ντε Σ. Μαρία 25)5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ά. Τέμα 16)6 διά Τακοράτη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛ.	58	9367	ά. Χόλικ Κόγκ 15)4 διά "Ακαμπα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ά. Βαλτιμόρην 17)6
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Ν. "Ορλέανη 7)6
ΠΑΝΑΡΜΑ	67	5476	όποιο παραλαβήν
ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	ε. Σπέτζια 18)6
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ε. 'Αμβέρσαν 17)6
ΠΑΝΕΑ	66	4244	δ. Π. Σάδη 12)6 διά Μεσόγειον
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	ά. Λ. Πάλμας 15)6 διά Λάγος
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10349	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 31)5 διά Ιαπωνία
ΠΑΝΟΣΣΕΑΝΙΚ			
ΦΕΙ'Μ (δ.)	64	34179	ε. Ράς Τανούρα 16)6
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	ε. Βαλτιμόρην 20)6
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Μουροράβ 13)6 διά Χιροσίμα
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Λας Πάλμας 5)6 διά Μπ. "Άρες
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ά. Ντουτάπι 1)5
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ε. Βομβάδην 7)6
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ά. Μπ. "Άρες 12)5
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	ά. 'Αμβέρσαν 15)6 διά Λάδας Πάλμας
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ	70	2902	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΠΗΣ Π.	61	6791	δ. Π. Σάδη 13)5 διά Περσικόν
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. Σάντος 12)6 διά Ταμπίκο
ΠΑΡΑΛΟΣ	67	16100	είς Πιουσσόμι όποιο συμπλήρωσιν
ΠΑΡΑΣ	62	10477	ά. Στεπτίνον 14)6
ΠΑΡΑΓΑΣ	59	34145	ά. Στιταγκόκ 15)6 Σιγκαπούρην
ΠΑΡΑΝΑΣΣΟΣ	60	13062	όποιο παραλαβήν
ΠΑΡΑΝΗΣ	57	8184	ά. Λας Πάλμας 26)5 διά Άλγεριον
ΠΑΡΑΝΗΣ (δ.)	59	23607	ε. Γουατηκέτη 18)6 Ράς έ. Σιδέρ
ΠΑΡΑΡΗΣ	61	13761	ά. Ν. "Ορλέανη 12)6 διά Μεζίκο
ΠΑΡΟΣ	65	6838	ά. Σήρνες 18)6 διά Μπαράν
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	59	4997	άργει είς Τζοχόρε από 25)1
ΠΑΡΙ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	64	4237	ά. Τζιμπούτη 21)5
ΠΕΡΑ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	63	10868	ε. Σαΐν Τζών 10)6
ΠΕΡΑΔ	62	9908	ε. Τακοράτη 16)6
ΠΕΡΑ	53	8231	ά. Γιβραλτάρ 25)5 διά Χαλκίδα
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	4997	ά. Σπέτζια 18)6 διά Σάπτελε
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-ΣΗΣ (μ.)	76	45000	ά. Κωνιόπολιν 12)5 διά 'Οδησσόν
ΠΕΡΙΔΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει είς Πειραιάς από 22)3)75
ΠΕΡΑ ΓΑΓΑΝΤ	64	10865	ε. Τζιμπούτη 21)5
ΠΕΡΑ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	63	10868	ε. Σαΐν Τζών 10)6
ΠΕΡΑ Δ	62	9908	ε. Τακοράτη 16)6
ΠΕΡΑ Λ	53	8231	ά. Γιβραλτάρ 25)5 διά Χαλκίδα
ΠΕΡΑ ΡΟΛΑ	62	12257	ά. Πειραιάς 7)5
ΠΕΡΑ ΡΟΛΑ 1	62	12257	ά. Πειραιάς 7)5
ΠΕΡΑ ΡΟΛΑ 2	62	12207	δ. Πόρτ Σαΐδ 14)6
ΠΕΡΑ ΡΟΛΑ 3	62	20207	ά. Ράς Τανούρα 23)5
ΠΕΡΑ ΡΟΛΑ 4	62	16996	ε. Πειραιάς 4)6
ΠΕΡΑ ΡΟΛΑ 5	62	17259	δ. Σούεζ 27)5 διά 'Ερυθράν
ΠΕΡΑ ΡΟΛΑ 6	58	27279	ε. Ράς Τανούρα 16)6
ΠΕΡΑ ΡΟΛΑ 6	62	63141	ε. Ράς Τ

ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	δ. Σουέζ 27)5 διά Περσικόν	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	α. Πειραιᾶ 25)5 'Αλεξάνδρειαν
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΛΕΥ	71	3551	δ. Σαβάνα 12)6 διά 'Αλγεθίρας	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	δ. Γιβραλτάρ 31)5 διά Λοιδίνον
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ε. 'Αμπέρογον 11)6	ΡΩ	54	8146	ε. Βιλακαπατάνη 30)5
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	δ. Λονδίνον 16)6 διά Νάντη	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	α. Σουάμπια 7)5 διά Βομβάνη
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	α. Χιούστον 14)5 διά 'Αλγέριον	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	δ. Σουέζ 31)5 διά Β. Κορέαν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	δ. Ντελφύλ 16)5 διά Μαρακάνιπο	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	εις Άγιος 9)5
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	α. 'Αιβέρογον 16)6 διά Πλαγιάς	ΣΑΙΝΤ ΜΑΐΚΕΛ	61	11317	ε. Ντώρμπαν 13)6
ΠΛΑΓΙΑΣ	64	4631	δ. Κόρκ 18)6 διά 'Αμπερογον	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	α. 'Ακαζόπλα 5)6 διά Κουτούκο
ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	70	24408	δ. Κοατζακούλκος 24)5 Μανζανίλο
ΠΛΑΤΩΝ	52	3219	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	δ. Παναμάδ 12)4
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	εις θαλασσήν 28)5	ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	άργει εις Μπλακαγουώντερ από 16)3
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	υπό παραλαβήν	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	55	8992	υπό παραλαβήν
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	δ. Γιβραλτάρ 30)5 διά 'Αλγέριον	ΣΑΛΑΒΙΑ	56	8670	δ. Μπρούνιμπούτελ 22)4 Π. Χάρκουρτ
ΠΟΛΑ	56	7989	ε. Τέμπα 22)4	ΣΑΜΜΕΡ ΜΠΡΙΖ	55	2588	ε. Γάνδην 31)5
ΠΟΛΑΙΟΥΣ	68	2918	ε. Χοντέλια 3)5	ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Βενετία 15)6 Μονφαλκόνε
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	55	6595	ε. 'Αμπέροαν 8)6	ΣΑΜΟΣ ΑΐΛΑΝΤ	71	5047	α. Χάρτα 8)6 διά 'Ελλάδα
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	10374	άργει εις Χαλκίδα από 17)2)75	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	δ. Γιβραλτάρ 16)6 Μασσαλίαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πειραιά από 15)4)75	ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	δ. Γιβραλτάρ 15)6 Βεγγαζήν
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	α. 'Αμαργακάσια 19)5	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	δ. Μελεδόρην 9)6 διά Π. Σάδιο
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	δ. Ντώρμπαν 22)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5687	θέσσαλο 3)6 διά Μπ. 'Αθρες
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	15000	ε. Φουκουγάμα 27)5 διά 'Οζάκα	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ	54	8517	ε. Πειραιᾶ 18)6
ΠΟΠΗ Μ.	52	7209	δ. Λούπτιο 21)3	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ε. Φρημάντλ 15)6
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	δ. Κωνηπούλιο 11)5	ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΜ δ.	68	1591	α. Γάνδην 4)6
ΠΟΡΟΣ	57	8796	ε. Τακοράντι 16)6	ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	α. Πειραιᾶ 16)6 διά Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	77	18500	εις Τογιοχάσι υπό συμπλήρωσιν	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	εις Πειραιᾶ 19)2 (έπισκ.)
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	53	4085	α. Πειραιᾶ 17)6 διά 'Αλγέριον	ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	5094	ε. Πειραιᾶ 12)5	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Σ. Λορέντζο 7)5 Μπ. 'Αθρες
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ δ.	64	40098	ε. Βοσπόρην 15)6 διά Τρίνινταν	ΣΑΝΑΡΙΝΑ	53	2873	α. Ταραγκόνα 7)6 διά Λαττάκια
ΠΡΟΒΙΜΗ ΣΤΑΡ	53	5690	δ. Σουέζ 10)6	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	θέσσαλο 30)5 διά Λάγος
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ε. Σιγκαπούρην 31)5	ΣΑΝΤΑ ΑΙΓΑΙΑ	63	13841	α. Νταμάρι 29)5
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	δ. Δάνταν 28)5 διά Μπρούνιμπούτελ	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	δ. Μπρούνιμπούτελ 27)5 Λαττάκια
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	α. Χόγκι Κόρκ 22)5 διά Λάγος	ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9134	ε. Τζιμπούτι 12)5 διά Π. Σουδάν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	ε. 'Αμπέροαν 11)6 διά Κωνηπούλιον	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	77	14000	εις Κούρπε υπό συμπλήρωσιν
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	δ. Παναμάρι 19)6	ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	υπό παραλαβήν
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.	59	9125	δ. Πειραιᾶ 10)5 διά Γιβραλτάρ	ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	α. Σάντος 19)5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ε. Ταγκουαράρηας 4)6 διά Μαρόκο	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ δ.	63	31214	άργει εις Πειραιᾶ από 16)6)76 έπωλ.
ΠΡΟΣΩ	68	34640	δ. Χάμπτον π. 17)5 διά Παναμά	ΣΑΠΠΙΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	72	16604	ε. Π. 'Ελλιζαμπε 16)6
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	55	7062	δ. Σουέζ 3)5 διά Χοντέλια	ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1783	υπό παραλαβήν
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ε. Γόνδινα 6)6 διά Νάρθικ	ΣΑΡΑΠΟΤΤΑ	60	4083	α. Αντεν 23)2
ΠΡΩΤΟΚΑΝΤΟΣ	68	9858	ε. 'Αμπιτζάν 31)5	ΣΑΡΜΠΙΟ	57	2396	ε. Χιούστον 1)6
ΠΤΟΛΕΑΜΙΣ	62	10165	ε. Γιοκοχάμα 11)6 διά 'Αμπιτζάν	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	α. Σ. Τόμι 18)4 διά Μαπούτο
ΠΥΘΕΑΣ	67	4057	ε. Γουάτηγκετ 18)6	ΣΑΡΩΝΙΣ δ.	56	12355	α. Θεσνίκην 25)4 διά Λαύριον
ΠΥΘΙΑ	72	10382	α. Φρημάντλ 1)5 διά Σαλέφ	ΣΑΣ	40	1129	ε. Αματάλα 31)5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12881	ε. Πειραιᾶ 7)5 διά Κόρινθον	ΣΑΣΣΑ	55	5360	ε. Πειραιᾶ 16)2
ΠΩΙΝΑ	51	8684	ε. Σάντος 12)6	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	1937	ε. Ντακάρ 7)5
ΠΩΙΝΑ Κ.	70	15000	δ. Σάντος 14)6 διά Μπ. 'Αθρες			7311	ε. Βηρυτόν 6)6
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Πειραιᾶ 28)5 διά Μπαντίρα	ΣΕΛΑΣ	63	10946	εις Λάγος από 25)1
ΡΑΤΑΧΙΔΙΣ	70	2678	ε. 'Αμπέροαν 26)5 διά 'Αλγέριον	ΣΕΛΙΝΗΣ	57	4225	ε. Χιούστον 17)5 διά Σ. Τόμας
ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	5431	δ. Ρεσιό 19)5 διά Π. Χάρκουρτ	ΣΕΜΙ	66	13313	υπό παραλαβήν
ΡΕΑ	71	9025	ε. Κούνεϋτ 9)5	ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	α. Κολούμπια Ρ. 28)4 διά Κορέαν
ΡΕΑ	56	4388	δ. Νεάπολιον 9)6 διά Γκουαγιανίλλα	ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	α. Χόγκι Κόρκ 15)6 διά Καντόνα
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9400	ε. Κούρε υπό συμπλήρωσιν	ΣΕΡΕΝΕ	77	5200	εις Σιμόντα υπό συμπλήρωσιν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	58	13093	ε. Ταλάρα 2)4	ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	ε. Ρούμπιο 24)5
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	δ. Νεάπολιον 5)5 διά Σπέτζια	ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ε. Μπ. 'Αθρες 13)6
ΡΕΝΑ	50	6012	ε. Πειραιᾶ (έπισκ.)	ΣΕΥΑΡΟΠ	71	3069	ε. Ταϊτα υπό συμπλήρωσιν
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ε. Ντώρμπαν 23)5	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Οζάκα 15)6 διά Λάγος
ΡΗΓΚΑΛ (μ.)	51	12540	δ. Παναμάρι 5)6	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Γιοκογάμα 25)5 διά Ντώρμπαν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ε. Λάγος 29)3	ΣΗ ΡΕΐΝΤΖΕΡ	59	11545	α. Πάλμασ 5)6 διά Βεγγαζήν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ε. 'Αλεξάνδρειαν 12)6 διά Πειραιᾶ	ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9800	εις Ταϊτα υπό συμπλήρωσιν
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕ·ΙΝΤΖΕΡ	57	23691	άργει εις Πειραιᾶ από 30)4)75	ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9850	ε. Ματάνζας 27)4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	δ. Πόρτα Σαΐδ 15)6	ΣΗ ΤΑΐΓΚΕΡ	73	13631	α. Κιοσαράσι 6)6 διά Φουκουγιάμα
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ	63	16810	ε. Ταϊταγκόκ 18)6 διά Σιγκαπούρην	ΣΗ ΤΑΐΝΤ	71	16010	α. Γιοκογάμα 23)5 διά 'Αμπιτζάν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. Φιλαδέλφεια 15)6 διά Σορέλ	ΣΗ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	74	9100	α. Παρανάγους 5)6 διά Ασαλμποργ
ΡΗΑΛΙΑΝΤ	77	9700	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν	ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	δ. Σουέζ 16)4 διά Τζένταν
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ε. Τζένταν 24)3	ΣΗΜΕΐΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΙΒΑ	63	10399	ε. Μίνα Κάμπους 25)5	ΣΗΡΗΝΗ ΜΕΝΤ	70	2982	εις Πειραιᾶ από 17)2
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2398	δ. Κορκουμπιόν 15)6 διά Σαντάντερ	ΣΗΣΗΝΗΤ ΑΡΑΜΠΙΑ	77	13500	α. Ντουμπάν 11)6 διά 'Ιαπωνίαν
ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΐΡΟ	57	4860	ε. Σάντος 15)6	ΣΗΣΗΝΗΤ ΜΑΣΤΕΡ	76	2723	α. Βαλτημόρην 14)6 διά Τζένταν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ε. Λάγος 20)4	ΣΗΣΗΝΗΤ ΝΤΑΝΑ	76	3500	δ. Γιβραλτάρ 13)6 διά Τζένταν
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	ε. 'Αμπέροαν 18)5 διά Λάς Πάλμας	ΣΗΣΗΝΗΤ ΝΤΙΜΑ	77	4900	δ. Γιβραλτάρ 17)6 διά Ρόττερνταμ
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	ε. Π. Χάρκουρτ 10)5	ΣΗΣΗΝΗΤ ΝΤΟΡΑ	76	3500	ε. Τζένταν 1)6
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	ε. Λάρησ 12)5	ΣΗΣΗΝΗΤ ΣΑΛ-	76	2723	α. 'Αμπέροαν 13)6 διά Φειλίτσους
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Παναμάρι 28)5	ΣΗΤΕΙΑ	51	2332	ε. Πειραιᾶ 10)6
ΡΟΖΑ Τ.	54	1931	ε. Ραβίνα 5)5 διά Βεγγαζήν	ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	70	10175	ε. Γκέφλε 16)6
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ε. Ν. 'Υρκην 8)6	ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Ρόττερνταμ 17)6 διά Λάγος
ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2676	ε. Μπαχρέν 27)5	ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10553	ε. Γιοκογάμα 15)6
				ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΐΛΑΝΤ	58	11452	άργει εις Πειραιᾶ από 4)3)76
				ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	δ. Σουέζ 18)5 διά Περσικόν
				ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΑΙΟΥΝΤ	75	8981	ε. Λάγος 2)6
				ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ε. Βομβάνη 3)6 διά Κολόμπο

ESTABLISHED 1896

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

ATHENS OFFICE

EL. VENIZELOU AVE. 42

TEL. 3618.679 - 3632.567

TELEX 9388 EK GR

TELEGRAMS : EVIANAVE ATHENS

TELEX 27149 EK GR

TELEGRAMS EVIANAVE HALKIS

TEL. (0221) 22231 - 22126 - 22325

A.O.H. (0221) 22867 - 24282

ΣΙΑΛΒΕΡ ΛΑΙΤ	56	6739	ά. Μπιλμπάο 2)5 διά Π. Καμπέλο	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ά. Φότερντατ 7)6
ΣΙΑΛΒΕΡ ΜΠΑΙΤ	69	9305	ά. Τσαγκουράμας 7)6 διά 'Ολλανδίαν	ΓΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. Μάλτα 17)6 διά Πάτρα
ΣΙΑΛΒΕΡ ΜΗΤΣ	51	6973	δ. Γιεραλτάρ 12)6	ΤΑΜΠΟΥ	59	7421	ύπο παραλαβήν
ΣΙΑΛΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	δ. Σαΐδ 13)6 διά Μεσόγειον	ΓΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	δ. Γιεραλτάρ 3)5 διά 'Οράν
ΣΙΑΛΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Αμερίσων 14)6 διά Λάγος	ΙΑΝΙΑ	57	3598	ε. Χιούστον 15)5 Η. Όρλεανην
ΣΙΑΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Μίνα Καπιτόδης 10)6	ΙΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ε. Πειραιάδ 5)6
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΑΡΟ	61	4010	ά. Χιούστον 15)5 Η. Όρλεανην
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Μπέρια 21)5	ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	δ. Κάρπαθο 19)6
ΣΙΦΝΟΣ	58	18287	ά. Γκάλιστον 5)5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	δ. Γιεραλτάρ 12)6 Μπ. Μασάρ
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Λάγος 21)5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	εἰς Τοπιγκόδηκ 15)6
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Μόνχα 9)6 'Αμπου Ντάμπι
ΣΙΦΝΟΣ	58	18287	ά. Γκάλιστον 5)5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ	73	19420	ά. Έλιζαμπεθ 15)6 διά Γαλλίαν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Σάντος 9)6 διά Π. 'Αλφερεντ	ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	ε. Κανούπολην 27)5
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	δ. Παναμά 6)6 διά Νιούπορτ	ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΦΙ	58	8465	δ. Σουζέ 1)6
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά. Αματάλα 7)6 διά Λάγος	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ά. Γκοκατσί 9)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ε. Μαλάγκα 4)6	ΓΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ά. Λονδίνον 15)6 Φλώσιγκ
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Μαλάγκα 4)6	ΓΑΤΡΙΝΑ	61	4179	ε. Εσμπεργκ 16)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Ρότερνταμ 29)5	ΓΑΥΡΟΣ	73	17646	δ. Πιαναμά 16)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Κωνούπολην 6)6	ΓΕΑ	49	5632	δ. Σουζέ 15)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΓΕΛΑΜΩΝ	56	9236	δ. Πειραιάδ 14)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	δ. Γιεραλτάρ 28)4 διά 'Αμπιτζάν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΕΜΑ	56	1749	ε. Πειραιάδ 7)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ε. 'Αμπιτζάν 30)5 διά Τρίπολιν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	ε. Βιάννημπαν 8)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΕΤΗ Μ.	60	20058	ε. Κωνούπολην 28)5
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΕΤΙΕΝ	69	10009	ε. Κόρκα 23)5 διά Μεξικόν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	63	10867	ε. Ντουλούθ 30)5
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14800	ε. Κωνούπολην 5)5
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΤ	72	9246	ε. 'Αμπου Ντάμπι 22)5
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΕΜΙΝΙ	77	9400	εἰς Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ε. Αυδερόπα 9)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΗΗΝ	63	9916	εἰς Πειραιάδ από 4)3
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΙΝΑ Μ.	63	27952	δ. Πλότσας 30)5 διά Πύλον
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΙΝΙ	61	10125	δ. Νέρβικ 21)3 διά Λιθερπούλ
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΑΝΝΑ	77	19451	εἰς Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΑΝΝΑ	69	15863	δ. Κελόποτα 15)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΑΝΝΑ	55	6632	ε. Σαδόννα 14)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΑΣΤΑ	72	8849	εἰς Μπόνι ρίθερ από 5)3
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14800	ά. Φος 15)5 διά Ντηρόπολ
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΠΙΜΑΝ	56	8716	εἰς παραλαβήν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16000	ά. Μπ. Μπλάνκα 5)6 διά Μαρόκο
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16100	ά. Λάγος 8)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ά. Ρολάριο 6)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Πορλαμάρ 17)5 διά Π. Σούκρε
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ-	53	2731	δ. Γιεραλτάρ 11)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΔΡΗΣ (δ.)	66	39555	ά. Φιλαδέλφειαν 13)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΙΖΩΝΝΥ Β.	26	10016	ε. Τζενταν 9)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΙΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	ά. Μισιλόδοθ 17)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΙΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	ά. Ιμινιχαμ 7)6 διά Ντερίνης
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΙΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11800	εἰς Μουκάσιμα ύπο συμπλήρωσιν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΓΗΘΟΥΣ	73	3717	ά. Γένοβα 13)6 διά 'Αλγέριον
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΓΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	μεταν. «ΒΑΣΙΛΩ»
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΙΜΗ	48	11281	ύπο παραλαβήν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΙΜΗ	71	5063	ά. Σαρπούποργκ 3)6 Π. 'Αλέγκρε
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	ε. Π. Τανόρα 15)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΙΝΑ	58	2303	ε. 'Αμπιτζάν 30)5
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	61	11842	ά. Εμέδεν 28)5 Σαλέβαντόρ
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΙΝΙ Π.	70	2990	δ. Γιεραλτάρ 12)6 διά Τουρκίαν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9000	ά. Μπ. Αύρες 30)5
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΓΟΚΙΟ ΓΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	57	10178	ε. Μαντράς 6)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΓΟΛΗΜΗΣ	71	5041	ε. Σιγκαπούρην 14)5
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΓΟΛΙΜΗΣ	59	6995	ά. Σάντος 18)6 Κίγκοτον (Τζ.)
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΓΟΛΗΜΗΣ (δ.)	63	31581	άργει εἰς Πειραιάδ από 27)6)75
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΓΟΝΥ	55	8562	ά. Κεσαμπλάνα 13)6 διά Πειραιά
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Ερέστην 8)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΟΠΑΖ	71	9082	ε. Γκουάντα 20)5
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΟΡΕΝΙΑ	59	12773	ά. Μπ. Μασάρ 18)6 Μαυρίκιον
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Σιγκαπούρην 10)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΟΥΙΠΙΩΝ Β.	62	22271	ά. Ν. 'Υόρκη 2)6 διά 'Αρούμπα
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΟΥΡΝΙΤΣ	52	9707	άργει εἰς Πειραιάδ από 26)3
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Αλεξάνθερεια 15)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7901	ε. Σάντος 10)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΑΝΣΙΓΚΕΙΤΟΡ	57	2361	ά. Π. Σάιδ 14)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΑΝΣΙ ΣΕ'ΥΛΔΟΡ	59	4070	ά. Π. Κελάγκ 13)6 διά Χαϊγκάκη
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ά. Μόντρεαλ 19)6 διά 'Οράν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΕΙ-ΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	59	18586	ά. Τοκεντέρουν 6)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΕΙ-ΙΝΤ ΙΝΤΗ-	69	12691	ε. Πειραιάδ 14)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	72394	ά. Φιλαδέλφειαν 15)6 διά Κουβέτη
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΕΙ-ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	59	29567	ά. Φιλαδέλφειαν 5)6 διά Φρήπορτ
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΕΙ-ΙΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	68	67280	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)6 διά Μποναύρ
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΕΙ-ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	27673	ά. Γλύνδα 12)6 διά 'Αλεξάνθερειαν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΙΑΙΝΑ	77	18500	εἰς Τογιοχάσι ύπο συμπλήρωσιν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ά. Σάντος 11)6 'Αγ. Δομινικον
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΙΤΩΝ	48	4030	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΙΤΩΝ	63	11070	ά. Λάγος 13)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΡΟΓΙΑΝ	53	4584	εἰς θέαν 33.23 Β. — 12.49 Δ. 14)10
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ά. Σαουθάμπτον 3)2
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΣΑΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ.	66	44895	ά. Γκότενμπουργκ 10)6 διά Φορκάντος
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Παντάρ 17)4
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΙΣΕΡΡΥ	76	13600	ά. Παναμά 13)6 διά Ρότερνταμ
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΡΕ	77	13600	ά. Κούρερ ύπο συμπλήρωσιν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΙΣΗΦ ΚΟΛΟΚΟ(ΜΗΣ δ.	64	52868	ά. Τεύπελ Ντάν 23)5 Β. θέλμασχαφεν
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΙΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	ά. Αμιλέραν 12)6
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Τέκασονθιλ 16)6 διά Φρήπορτ
ΣΙΓΝΤΥ	70	18287	ά. Γκότενμπουργκ 20)5	ΥΔΑΡΑ	69	10964	ά. Νταμάρ 26)5 διά Κολόμπο</

ΦΑΙΗ Κ.	60	10388	Ε. Χούλι 1)6
ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	ά. Πειραιάς 18)6 διά Περσικόν
ΦΑΛΚΟΝ	77	14100	εις Τοίχα ώπο συμπλήρωσην
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ά. Ν. Όρλεάνη 14)6 διά Ταυτικόν
ΦΑΛΜΟΥΘ	59	9830	Ε. Μέρσεϋ Μπάρ 17)6
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	7156	ά. Μπιλιμπάρ 15)6 διά 'Αθάνα
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τσουνί 30)3
ΦΑΝΤΑΣΥ Α.	74	23123	Ε. Ράς Τανόύρα 16)6
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ά. Ντακάρ 30)4 διά Καλαμπάρ
ΦΑΣΤ ΜΠΡΙΖ	52	4615	ά. Ντακάρ 23)5 διά Π. Σέντραλ
ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΙΝ ΙΙ	53	4383	ά. Σαπτέλε 24)4 διά Λάγος
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Γκλάνταστουν 6)6 Μπρισμπάιν
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	Ε. Σεπτένην 7)6
ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙΚΣ	69	12748	ά. Σουέζ 7)6 διά Π. Κελάγκ
ΦΕΝΤΕΡΑΣ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Καντζ 14)6
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	Ε. Λάγος 16)5
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	ά. Ράς ές Σιδέρη 7)5 διά Αύγοβοσταν
ΦΙΛΙΑ	58	10687	Ε. Μπαντιμάρα 26)5
ΦΙΛΙΑ	60	5557	ώπο παραλαθήν
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ά. Μίρη 6)6 διά ΗΠΑ
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ά. Μπορτούλ 4)6 διά Λάγος
ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	προσήρ. 06.54. B. — 39.56 A. 20)6
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2569	ά. Καράτο 2)6 διά 'Αλγερίαν
ΦΙΦΑΒΙΟΥ	70	11024	ά. Α. Αντελέας 14)6 διά 'Ακαζούτλαν
ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Λά Γκουαρίδα 3)6 διά Κιουρασάδο
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	Ε. Σεπτουμπάλ 5)6
ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Αμέρσραον 10)6 διά Ρ. Πλέιτ
ΦΙΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ά. Νάντη 3)6 διά Καναδά
ΦΙΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Κουεύτ 8)5 διά Μπαχρέιν
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ά. Χόκη Κόκη 10)6 διά 'Ινταδόν
ΦΟΙΝΙΞ	48	3269	άργει είς Καράτοις ἀπό 19)11
ΦΟΙΝΙΞ Ι.	76	10256	Ε. Ν. 'Υόρκην 18)6
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	ά. Μπ. 'Άφρες 8)6 διά Χιούστον
ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	β. Π. Σαΐδ 8)5 διά Τρίπολιν
ΦΡΑΓΚΙΚΟΣ	56	6838	ά. Ντιράμπαν 6)6 διά Κολομβίαν
ΦΡΑΝΚ	70	2997	ά. Καζαμπλάνκα 31)5 διά 'Αμπιτζάν
ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	Ε. Μπόποτο 12)6
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9386	ά. Κοραμπάρ 7)6
ΦΡΕΝΤΣΙΩΝ ΜΠΙΓ-			
ΚΙΝΙΓΚ	62	1910	ά. Ντακάρ 5)6 διά 'Ισπανίαν
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	εις Σιγκαπούρην 14)6
ΦΡΙΚΙΟ ΚΙΓΚ	61	1190	ά. Καστελόρ 6)6
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	ά. Σουέζ 5)6
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Λισσαδώνα 17)6 διά Μπιλιμπάο
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ά. Γοαγκουαράμας 11)6 Ντεμερέρα
ΦΡΟΝΗΣΗΣ	71	10010	ά. Κολομβίας P. 25)5 'Ισπανίαν
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Πειραιάς 6)6 διά Θεούκην
ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Ρ. 'Ιανέρο 14)5 διά 'Αλγερίου
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Χόκη Κόκη 15)4 διά Λάγος
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει είς Πειραιάς ἀπό 4)3)75
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ά. Αιμούργον 3)6 Ρ. Γκράντε
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	Ε. Σιγκαπούρην 6)4
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. Αιθίες 21)5 Μόμπιλ

ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	32511	ά. Ρόττερνταμ 18)6 διά Μπράκε
ΧΑΙΓΑΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	72	3446	ά. Ρόττερνταμ 12)5 διά Βεγγάλην
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6724	έξαντι Π. 'Ελλαστερ 5)6
ΧΑΛΙΦΑΞ (δ.)	62	32878	ά. Μπαχρέιν 9)6 Σιγκαπούρην
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ώπο παραλαθήν
ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Ντακάρ 13)6
ΧΑΡΑΣ (δ.)	60	29120	ώπο παραλαθήν
ΧΑΡΙΣ	65	5255	ά. Λάγος 2)6 διά 'Αμπιτζάν
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Χάμπτον P. 15)6
ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Μπούλεν Μπ. 28)5 Φρήπορτ
ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	69	10016	ά. Γιοκοχάμα 13)6
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Μακάρ 19)6
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Π. δρ. Σπαήν 29)5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Τζών 26)5
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)5 Κόρπους Κρ.
ΧΙΑΝ ΣΑΜ	69	10016	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)6
ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	68	10121	ά. Ζευμπρούγκε 10)6 Φρημάντλ
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Γκέλα 26)4
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)6
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ά. Παναμά 2)6
ΧΙΟΝΑ	55	2224	ά. Λίθερπουλ 21)6
ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Μανάους 20)5
ΧΙΟΣ	60	8462	π. Χάρκουρτ 31)5
ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	Ρεοφ 2)6
ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	75	16421	κασιούδηγκ 21)5
ΧΟΛΑΝΤ	61	5876	ά. Τενερίφη 11)6
ΧΟΟΥΠ	48	2947	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΟΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ά. Αλεξανδρεία 7)6 διά 'Αγγλαν
ΧΟΟΥΠ ΣΚΑΥ' (δ.)	59	12597	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)5 Σαντιάγκο
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Σάντος 14)6
ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	ά. Σουέζ 8)6 διά Καράται
ΧΡΗΣΤΟΣ	53	1548	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	άργει είς Πειραιάς ἀπό 5)12)75
ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Γιουροπόρτ 17)6
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ 70		4357	ά. Δάντοιχ 6)6 διά 'Αλγέριον
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	ά. Πειραιάς 18)6
ΧΡΙΣΤΙΝ (δ.)	62	31050	ά. Χιούστον 29)3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ά. Ούμπε 20)5 διά Ντουμπάτ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	ά. Ρόττερνταμ 17)5
ΧΡΙΣΤΙΣΑ	69	28006	ά. Καζαπιπλάνκα 22)5
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΖΑΝΘΗ	64	2803	ά. Τζών 11)6
ΧΡΥΖΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Γκάλθεστον 5)6
ΧΡΥΖΑΝΘΗ Γ. Α.	71	117340	ά. Πλάμας 2)6 Μ. ἀλ. 'Αχματί
ΧΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	75	22362	ά. Π. Ιανέρο 9)5 διά Κωνστάντζαν
ΧΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	66	60930	ά. Αγ. Φραγκίσκον 8)5 Περσικόν
ΧΙΤΖΙΑΝ ΣΑΗ (δ.)	74	10780	ά. Ντοβέρ 21)5
ΧΙΤΖΙΣ ΣΗ (δ.)	73	57800	ά. Σιγκαπούρη 4)4 διά ΗΠΑ
ΧΙΤΖΙΣ ΣΚΑΥ'	66	22362	ά. Καμπέλε 4)6 Μαύρην θάλασσαν
ΧΙΤΖΙΣ ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Σουέζ 4)5 διά Γένυπο
ΑΙΑΚΑΙΑ (κ.)	64	1199	ά. Γιεραλτάρ 15)6 διά Κωνστάντζαν
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)5 διά Ταϊταγκόγκ
ΑΚΟΥΑΓΚΑΛΟΥ	68	25433	ά. Μπ. Σαπούρ 20)5
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ-ΙΣ	68	25433	ά. Ροζάριο 30)5
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	67	27168	ά. Παρανάγουα 11)6 διά Π. 'Αλέγκρε
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25433	ά. Ιντσόν 3)6
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	ά. Ρίτσαρντ Μπαίν 13)6 διά Εδρώπην
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	ά. Ρόττερνταμ 18)6 διά 'Αμδούργον
ΑΚΟΥΓΑΙΑ Ι (κ.)	63	3388	ά. Σεβίλλη 9)6 διά Λάγος
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	ά. Γιεραλτάρ 16)2
ΑΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Μπ. "Άθρες 12)5 διά Π. Καμπέλο
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	ά. Αντοφαγκάστα 14)6 Τοκούλα
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	ώπο παραλαθήν
ΑΚΤΗ (δ.)*	56	10287	άργει είς Πειραιάς ἀπό 18)3)75
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ά. Κουβέττ 2)6
ΑΛΕΑ	73	8824	ά. Γιοκοχάμα 11)6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	ά. Φρήπορτ Μπαχ. 2)4 διά 'Ιταλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Κων/πολιν 1)6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	59	2097	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)*	51	2593	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΣ (δ.)	77	126000	ά. Λ. Πάλμας 3)6 Κουόν 'Αιλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-			
ΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Πειραιά 30)5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ά. Λάγος 19)5
ΑΛΕΞΗΣ*	51	2983	ά. Ακαζούτλα 2)6
ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ	67	14845	ά. Σαθόνα 31)5 διά Σφάξ
ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	56	6020	ά. Π. Σαΐδ 9)5 διά Κούθα
ΑΛΙΜΟΣ (π.)*	44	2740	ά. Λίθερπουλ 11)6
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2630	ά. Χαλκίδα 12)5
ΑΛΚΑΜ	66	27985	ά. Βιτόρια 26)5 διά Ροστόκ
ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.)	56	1802	ά. Βρέμην 25)5 διά Λάγος
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Κάρης 30)5
ΑΛΑΜΑ (κ.)	41	9097	ά. Καντζ 24)5 διά 'Αθάνα
ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Μποναρλ 18)6 διά Φρήπορτ Τέας
ΑΛΠΑ (κ.)	41	9159	ά. Κουέλι 4)6
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λ.δ.	64	1715	ά. Κίγκ'ς Λόν 20)6
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ-ΟΡ λ.*	66	2274	ά. Π. Σαΐδ 14)6 διά Φελιξπόνε
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-		65	
ΤΕΡ (λιθ.)*	65	1708	ά. Κίγκ'ς Λόν 20)5 διά Πειραιά

(Πλοία σημειωθέντα διά διατερόσκου (*) δεν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)

(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά ύπολοιπα φέρουν τὴν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ ...	64	10472	ά. Γιοκοχάμα 17)2 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-		9436	ά. Σιγκαπούρη 3)6 διά 'Ιράν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ ...	69	10625	ά. Σάντος 24)5 διά Ταματάβη
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	εις Πειραιά 27)4
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝ κ.	54	8120	ά. Ντουμπάτ 29)5
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	ά. Μίνα Χαλίδ 21)5
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει είς Πειραιάς ἀπό 19)5)75
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)*	56	8130	ά. Σάντος 26)5 διά 'Αλγερίου
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ δ.	56	20140	ά. Σιγκαπούρη 17)6 διά 'Ινθονησίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. *	50	1600	ά. Βαλπαράιο 16)6 διά Εύρωπην
ΑΓΓΕΝΗ Β. (κ.)	67	3733	ά. Τόκιο 6)4 διά 'Αθάνα
ΑΓΓΕΝΗΣΗ	58	1095	εις Πειραιά 6)12
ΑΓΓΕΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	άργει είς Πειραιάς ἀπό 14)5)74
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιάς 16)6 διά Είρηνηκον
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Παναμά 14)6 διά Είρηνηκον
ΑΘΑΝΑ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ κ.	56	13669	ά. Ριγιέκα

ΑΛΧΑΤΖΑ ΜΑΜΑ
ΜΠΑΚΑΡΕ (π.)^{*} 57 10316 ώπο παραλαβήν
ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.) 57 3826 Ε. Πόρτα Σαΐδ 14)6
ΑΜΑΡΙ (κ.) 68 1165 ά. 'Αμεδόργον 11)6 διά Λάγος
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)^{*} 74 36911 ά. Ναυγκόγια 1)6 διά Περσικόν
ΑΜΠΕΡ (κ.)^{*} 62 10493 ά. Βούζανη 5)6 διά Μπεντί^{*}
ΑΝΑΓΙΤΕΛ ΛΑΚ 68 9291 Ε. Πουάντ Νούάρ 22)5
ΑΝΑΠΙΕΛΛΑ (κ.) 56 2198 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΡΕΑΣ (Σιγκ.)^{*} 70 1482 ά. Χάρφα 19)6 διά Μασσαλίαν
ΑΝΑΡΕΑΣ Α. (κ.)^{*} 54 1114 ά. Λάρνακα 9)6 διά Βηρυτόν
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ (κ.)^{*} 52 6989 ά. Σουέζ 23)5 διά Περσικόν
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΛΑΝΤ κ. 67 4037 ά. Π. δρ Σπαΐτην 14)6
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΛΑΝΤ 67 21192 δ. Παναμά 19)6 διά Σαδόνα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ. 73 119505 δ. Κύρωπον 21)6 διά Περισκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ 68 21399 Λ. 'Αντζελες 12)6 διά Μπορτνώ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ 69 21399 Π. Παναμά 18)6
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ 73 13753 ά. Κολόμπο 10)6 διά Γκέραλτον
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ. 76 177304 ά. Ρές Τανόύρα 28)5
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ 68 21426 ε. Μοστζέν 29)5
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ 72 13732 ά. Λόδης "Αντζελες 3)5
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ 68 21418 ε. Σάντος 15)6
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)^{*} 74 129796 ε. Κουθέτ 13)6
ΑΝΘΙΑ (κ.)^{*} 64 10864 ά. Χάρηρν 10)6 διά 'Αθάνα
ΑΝΚΟ ΗΑΙΑΣ (δ.) 58 12239 ά. Τόρρες 5)6
ΑΝΝΑ (κ.) 47 2503 ά. Πειραιά 7)6 διά Χαλκίδα
ΑΝΝΑ (δ.) 57 25441 ά. Μένα Σαΐδ 10)5
ΑΝΝΑΜΙΝΑ Κ. (κ.)^{*} 63 14983 ά. Μπράκε 4)6 διά Σικάγο
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.) 44 3174 ά. Γιβραλτάρ 18)6 διά Λάγος
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ. 56 3990 εἰς Πειραιά 19)2
ΑΝΤΖΕΙΚ (κ.)^{*} 59 15397 ἀργεῖ εἰς Πειραιά (ἀπό 23)5)75
ΑΝΤΖΑΙΖΟ (δ.)^{*} 59 16047 Ε. Τεργεστόν 6)5 (ἐπισκ.)
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιδένου) 48 6259 Ε. Τζένταν 9)6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.) 53 8202 δ. Γιβραλτάρ 4)6 διά 'Αθάνα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)^{*} 73 129665 ε. Ρές Τανόύρα 12)6
ANTONY III 77 38800 ά. Γάνδην 6)6 διά Π. 'Ορντάς
ΑΞΙΟΣ (π.)^{*} 57 2299 ά. Μαλάχα 5)5
ΑΟΥΡΕΑΙΑ (κ.) 56 5593 Ε. Γουάρου 8)3
ΑΠΗΛΙΑΤΗΣ 63 9733 ά. Ροζάριο 1)6 διά Μπ. "Αύρες
ΑΠΟΛΟΔΔΡΟΣ 72 13120 ά. Σουέζ 31)5
ΑΠΟΛΩΝ 68 27989 Π. Παναμά 13)6
ΑΠΟΛΩΝ 72 13120 Ε. Γάνδην 14)5
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (κ.) 58 10369 ά. Αμερέσαν 9)6
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)^{*} 47 3371 εἰς Πειραιά (ἀπό 10)6
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (π.) 59 8837 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.) 39 3381 δ. Πόρτα Σαΐδ 28)4

ΑΡΑΓΚΟΝ 56 10180 ἀργεῖ εἰς Πειραιά (ἀπό 1)5)75
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.) 64 28313 ά. Μ. ἀλ. 'Αχαντι 16)6 διά 'Αντεν
ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ 65 25293 ά. Κέπταλ 7)5 διά 'Ισπωνίαν
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ 61 9037 ά. Σουάμπιμπα 4)6
ΑΡΓΩ ΠΟΛΟΥΣ 66 25291 ά. Καματοί 15)5 διά Ντάτρεν
ΑΡΗΣ (κ.) 57 15406 εἰς Παλέρμο (ἀπό 3)2) (ἐπισκ.)
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) 54 9561 ά. Παναμά 14)4 διά 'Αθάνα
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ. 62 25211 Ε. Ν. 'Ορλέανην 14)6
ΑΡΙΕΤΤΑ ΔΙΒΑΝΟΥ 72 129260 ἀργεῖ εἰς Ν. 'Υδρην (ἀπό 1)4)75
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.) 35 992 ά. Αμερέσαν 10)6
ΑΡΙΣΤΟΙΚΟΣ 77 11400 ά. Μπαράνκιλα 7)6 διά Σ. Μάρτα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ 77 11400 Π. Παναμά 4)6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. 52 4303 ά. Γιαρίκια 17)4 διά Λάγος
ΩΝΑΣΗΣ (δ.) 76 122200 ά. Ζεεμπρούκε 12)4 διά Περσικόν
ΑΡΙΩΝ (κ.)^{*} 56 7911 έ. Πειραιά 14)6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.) 57 11912 εἰς Τζιμπούτι 29)3
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ 75 8826 δ. Κων/πολίν 17)5
ΑΡΜΑΡ (κ.) 54 9559 δ. Κων/πολίν 21)5 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.) 67 45376 ά. Φλαδέλφειαν 19)5 διά Γιβραλτάρ
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.) 58 7908 ά. Αμερέσαν 17)6 διά Πειραιά
ΑΡΝΙΣ (κ.)^{*} 48 6710 Ε. Τρίνκομαλ 23)4
ΑΡΝΤΙΚΑΕΝ (κ.)^{*} 53 1044 εἰς Καράτοι (ἀπό 15)3 (ἐπισκ.)
ΑΡΝΤΕΝΑ (κ.) 48 3675 ά. Πειραιά (ἀπό 15)3 (ἐπισκ.)
ΑΡΟ (δ.) 56 22670 ἀργεῖ εἰς Μπλαχουώντερ (ἀπό 11)7)75
ΑΡΤΑ (π.)^{*} 45 2710 Ε. Πειραιά 18)6
ΑΡΤΑ (κ.) 56 1647 μετων. «ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΣΚΑΥ»
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II 64 18000 Ε. Κολόμπο 18)3
ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ Π. 57 9990 ώπο παραλαβήν
ΑΡΧΩΝ (δ.) 74 56988 & Μπλέγκχαν 20)6 διά Κουδείτ
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.) 71 70482 ά. Χάμπτον ρόδς 2)6
ΑΣΠΑΚΙ (κ.) 56 3971 ά. Πειραιά 5)6 διά 'Ισθμια
ΑΣΣΥΡ (κ.) 50 5421 Ε. Κουδείτ 19)5
ΑΣΣΟΣ (κ.)^{*} 57 2106 δ. Πόρτ Άρκουρτ 16)6
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)^{*} 68 48559 Ε. Αιστερόπατα 8)6
ΑΣΤΡΟΝ (π.δ.)^{*} 57 26947 δ. Γιβραλτάρ 8)6
ΑΣΤΡΟΣ 75 14523 ά. Ν. 'Ορλέανην 16)6
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.) 50 13066 ά. Παρανάγουα 2)6 διά Ριγιέκα
ΑΤΑΛΑΝΤ ΕΜΠΕΡΟΡ δ. 74 128398 ά. Τέιμπλ Μπ. 19)5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΣ δ. 74 128399 ά. Τανόύρα 8)5
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)^{*} 68 40962 ά. Ν. 'Ορλέανην 14)6 διά Μποναρί^{*}
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΚ (δ.)^{*} 68 48936 ἀργεῖ εἰς Πειραιά (ἀπό 19)1)75
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.) 74 124724 ά. Πιουροπόρτ 15)6 διά Φορκάντος
ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΟΡΕΩ δ. 65 35823 ά. Φλαδέλφειαν 14)6
ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) 68 104561 ά. Α. Πάλματας 10)6
ΑΤΤΙΚΟΝ (κ.)^{*} 56 1803 ά. Βέρμην 2)6 διά Τρίπολιν
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)^{*} 56 8136 Ε. Κ. Τάουνη 18)6 (ἐπισκ.)

ΒΑΚΧΙΣ (κ.)^{*} 50 2494 δ. Π. Σαΐδ 10)6 διά Μεσόγειον
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ. 58 10057 μετων. «ΑΡΑΓΚΟΝ»
ΒΑΛΛΙΑΝΤ 60 9088 ά. 'Αμερέσαν 5)6 'Αγ. Δομίνικον
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.) 48 4310 ἀργεῖ εἰς Πειραιά (ἀπό 27)4
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)^{*} 51 2501 εἰς Νεάπολιν (ἀπό 26)6)75
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. 55 9242 Ε. 'Αλεξάνδρειαν 10)6
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)^{*} 76 66000 Ε. Π. δρ Σπαΐην 23)5
ΒΕΛΑΝΤ* 57 10311 Ε. 'Αντεν 30)4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.) 54 2842 ά. Ρότερνταμ 28)5 διά Σούσσα
ΒΙΒΗ (κ.) 34 2709 δ. Π. Σαΐδ 10)6
ΒΙΕΛΑ (κ.) 53 8576 ά. Τεργεστόν 24)4 διά Ταρτούν
ΒΙΚΤΩΡ 64 4281 δ. Μπρούνομπουτελ 8)6
ΒΙΟΛΑΝΤΟ Ν. ΓΟΥ. 72 119811 ά. Μπούλεν Μπ. 29)5 Μπ. Μασάρ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.) 58 8510 ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα (ἀπό 19)3)76
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)^{*} 48 1845 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΟΡΡΑΣ 58 11677 ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα (ἀπό 27)5)75
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ 56 8615 δ. Σουέζ 27)4 διά Γκιζάν

Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ 68 24894 δ. Γιβραλτάρ 15)6 Π. 'Ορντάς
ΓΑΒΡΙΗΛ Ι. (κ.)^{*} 50 5406 δ. Σαντάντερ 10)6 διά Λάγος

ΓΑΒΡΙΗΛ V (κ.)^{*} 55 6504 έ. Λάγος 29)4
ΓΑΙΡΕΣΤΙΟΣ (δ.) 64 32231 έ. Ν. 'Υόρκη 11)6 διά 'Αρούμπα
ΓΑΛΑΤΕΙΑ 56 9537 έ. Μόκα 28)4
ΓΑΛΗΝΗ 55 9415 δργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 30)4
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)^{*} 67 42439 δ. Γιβραλτάρ 16)6 διά ΗΠΑ
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) 63 30650 ά. Ν. 'Υόρκη 11)6 διά 'Αρούμπα
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)^{*} 54 1890 ά. Θεο/νίκη 19)5 διά Ντικίλι
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.) 52 1116 ά. 'Ασσάμπ 25)5 διά Μεσάδουα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) 65 1811 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.) 49 2755 εἰς Γκλαντενγούρο διά 31)1)76
ΓΕΩΡΓ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) 63 30647 δ. Μπωμόντ 14)6
ΓΙΟΥΝΙΑΚ (κ.) 56 10774 ά. Τουτικορίν 16)6 'Ασταμπούλα
ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΣ (κ.)^{*} 56 8636 ώπο παραλαβήν
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (κ.) 56 8783 δ. Σπαλάτον 2)6
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)^{*} 64 1594 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΙΟΥΡΟΜΠΛΑΚΕΡ (κ.)^{*} 63 7311 ά. Τζιμπούτι 7)6
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ^{*} 55 1275 ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 4)6)76
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΙΝΤΕΡ κ. 50 8280 ά. Ταϊπέι 11)6 'Ειθονιασθ
ΓΙΩΡΓΟΣ Π. (κ.)^{*} 48 6800 ά. Π. Πάλμας 22)4 διά Γουώρω
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.) 54 2666 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΛΑΓΓΑΙΔΑ (κ.)^{*} 60 2269 μετων. «ΚΑΝΤΑΣ 1.»
ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (κ.) 53 1764 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)^{*} 52 6576 εἰς Γαλακσουάνο ἀπό 10)12
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.) 67 48747 δ. Ν. 'Ορλέανη 4)5 διά Βιτόρια
ΓΚΟΛΟΝ ΜΗΝΗΣ (κ.)^{*} 56 5485 έ. Λισσαθώνα 17)6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ δ. 59 23084 δ. Μαντράς 15)6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΡΑΙ^{*} 66 63573 έ. Κεμπέκ 11)6
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ^{*} (κ.) 56 6778 έ. Λόγκ Κόγκ 15)6
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ κ. 67 2997 δ. Σάφι 29)5 διά 'Οθέντο
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ^{*} 73 59193 έ. Γιουροπόρτ 18)6
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ. 56 8750 έ. Ν. 'Υόρκη 30)4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κ.)^{*} 56 8750 δ. Γιβραλτάρ 31)5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥ^{*}ΑΟΡ κ. 74 3380 έ. Μαντράς 15)6
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ. 73 6415 δ. Μικρόποτο 11)6 διά Νεάπολιν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΒ (κ.)^{*} 69 2993 έ. Λούσια 12)5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ^{*} 69 22998 έ. Ντώρμπιταν 12)6 διά 'Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΤ^{*} 70 22992 έ. Τζένταν 18)5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ 66 23570 ά. Ροζάριο 7)6 Μπ. "Αύρες
ΓΚΡΕΙ^{*} Σ ΜΠΟΝΥ κ. 57 1009 δ. Καλαμπάρ 21)2 Π. Χάρκουρτ
ΠΑΡ (κ.)^{*} 56 1477 δ. Κάλαμπαρ 26)5 Π. Χάρκουρτ
ΓΚΡΕΙ^{*} ΣΕΥ^{*}ΑΟΡ κ. 53 1313 δ. Τζένταν 12)5
ΓΚΡΕΙΤ ΑΔΕ. 54 2889 δ. Λεμεσσόν2)6 Θεο/νίκη
ΓΚΡΕΙΤ ΜΩΡΙΣ (κ.)^{*} 59 5051 δ. Ντουμπάτι 11)6 Μ. Καμπούς
ΓΚΡΕΙΤ ΤΣΩΡΤΖ (κ.) 58 5065 έ. Λάγος 4)4
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑΥ^{*} (κ.)^{*} 55 1308 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΔΑΥΚΗ 64 15240 δ. Βιτόρια 7)6
ΓΔΑΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.) 61 12593 δ. Παναμά 15)6
ΓΔΑΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.) 62 12148 ά. Οταρού 11)6 διά Χακοντάτε
ΓΔΟΥΑΙΗΒ (δ.) 58 13010 ώπο παραλαβήν
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ^{*} ΙΝΤ 70 11329 έ. Τέμα 8)6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II 75 19393 ά. Ν. 'Ορλέανη 10)6
Γ. ΚΑΙ^{*} ΙΤΝΕΣ (δ.) 69 41477 δ. Μ. 'Αυτντουάλ 27)5 Τοίμπα
Γ. ΜΑΠΑΝΕΡ (δ.) 69 5046 δ. Ράιντηκ Π. 23)5
Γ. ΜΠΟΥΤΥ (δ.) 57 20902 δ. Ν. 'Ορλέανη 14)6 διά Κιουρασάο
Γ. ΜΠΟΥΤΥ (δ.) 57 20533 ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 16)1)75
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ 67 22549 έ. Βενετία 2)6
Γ. ΝΑΥΤΙΑΣΟΣ 67 23064 δ. Βοστώνη 19)6 διά Γένοβα
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ 68 22513 δ. Κολούπτα Ρ. 6)5 διά 'Ιράν
Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ 68 23064 δ. Παναμά 15)6
Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ 67 21486 δ. Οταρού 24)5
Γ. ΝΙΟΥΣ 68 22531 έ. Αντζελες 12)6
Γ. ΝΟΜΑΝΤ 68 22531 δ. Βανκούβερ 10)6 Σιγκαπούρην
Γ. ΝΟΟΥΑΛΤΣ (δ.) 69 22549 δ. Δάντοιχ 14)6 διά Κάμσαρ
Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΤΣ (μ.) 70 41477 δ. Γιβραλτάρ 18)6
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) 71 51878 δ. Πειραιά 9)4
Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)^{*} 71 51878 δ. Χάμπτον Ρ. 19)6 διά Γαλλίαν
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.) 73 125972 δ. Γιβραλτάρ 13)6 διά Περισκόν
Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.) 64 49437 ἀργεῖ εἰς Πειραιά (ἀπό 25)6)75
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) 65 49437 δ. Γιβραλτάρ 21)8 διά Σουέδη
Γ. ΧΑΠΝΕΣ (δ.) 71 102326 δ. Πειραιά 17)4
Γ. ΧΗΡΟ (δ.) 70 100175 δ. Τέμπλη Μπ. 30)5 Λάντς "Εντ
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.) 71 100175 δ. Πατέβ Τέρμη. 3)6 Π. ντε Μπούδ
Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.) 72 102300 δ. Φατέβ Τέρμη. 3)6 Π. ντε Μπούδ
ΓΡΑΝΔΑ 56 10180 δ. Παραμά 12)3)75
ΓΡΕΦΟΣ 59 10542 δ. Ν. 'Υόρκη 16)6 Ν. 'Ορλέανη
ΔΑΝΑΟΣ (κ.) 39 4569 δ. Πειραιά 18)6
ΔΑΩΗΗ (μ.) 63 30886 έ. Ν. 'Ορλέανη 14)6
ΔΕΑΦΟΙ 68 8796 δ. Ραθένα 18)4
ΔΗΔΑΟΣ 59 9493 δ. Τζακάρτα 5)6
ΔΗΜΗΤΡΑ (κ.)^{*} 66 2979 δ. Τζιμπούτι 1)6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.) 47 1651 εἰς Πειραιά 17)6 (ἐπωλήθη)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.) 71 38172 δ. Μπωμόντ 11)5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.) 36 4967 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (μ.) 52 8202 δ. Αγκιτζάν 10)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΔΙΟΜΥΣΟΣ II (κ.)^{*} 54 2756 δ. Σουώρη 8)3
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ^{*} μ. 68 54513 δ. Λεμεσσόν 29)5
ΔΡΟΜΩΝ 64 17487 δ. Πειραιά 5)3
ΔΩΡΙΕΥΣ 58 8431 δ. Πειραιά 25)5
ΔΩΡΙΟΣ (δ.) 67 43231 δ. Σιγκαπούρην 15)6
ΔΩΤΩΤ 68 35191 δ. Παναμά 31)5
ΕΒΡΟΣ (π.) 57 2299 έ. Κόμπε 8)5
ΕΘΝΙΚ (δ.) 75 126947 δ. Ιμμιγχαμ 29)5 διά Περισκόν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.) 72 113780 δ. Ράς Τανόύρα 21)5 διά Γιουροπόρτ
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.) 52 1157 δ. Πέρτ Σαΐδ 12)6
ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.)^{*} 65 42377 δ. Γιβραλτάρ 13)6 διά Κόρπους Κρίστι
ΕΙΚΤΩΡ (κ.)^{*} 72 4801 δ. Λίαπτον ρόδς 18)6 Ν. 'Αμερικήν
ΕΙΔΕΙΤΣΤΡΙΑ V (κ.) 55 2007 δ. Λίαπτον ρόδς 12)6 (ἐπισκ.)
ΕΙΔΕΙΤΣΤΡΙΑ VII μ. 55 4037 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΛΕΚΤΡΑ (δ.) 64 31331 δ. Σ. "Ανα. Μπαή 31)5 Π. Μιράντα
ΕΙΛΕΚΤΡΑ (κ.) 54 6801 δ. Λεμεσσόν 20)5 διά Πειραιά
ΕΙΛΕΝ* 67 27985 δ. Παναμά 16)6 διά Ειρηνικόν
ΕΙΛΕΝΗ 2 (κ.) 57 8159 δ. Κολόμπο 16)6
ΕΙΛΕΝΜΑ (κ.) 51 2133 ώπο παραλαβήν
ΕΙΛΕΝΟΣ (κ.) 45 1589 δ. Π. Σαΐδ 3)6 διά Μεσόγειον
ΕΙΛΕΡΑΝΤΑ* 73 17830 δ. Γκρεντεντάου 8)6 διά Ν. 'Υόρκην
ΕΙΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ. 74 132034 δ. Καράγκ "Αιλ. 4)5 διά Σ. Κρούσα
ΕΙΛΙΚΩΝ (κ.) 58 8370 δ. Ταϊνάτ 7)6 διά Μπαγκόκ
ΕΙΛΙΚΑ (κ.)^{*} 57 6309 δ. Πειραιά 17)6 διά 'Αργεντινήν
ΚΑΡΕΙΤΖ 76 22893 δ. Λ. "Αντζελες 8)6 διά Γιοκοχάμα

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ		24000	ά.	Κολούμπια ρ. 29)4 διά' Ιράν	KΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΓΥΖ	57	20728	είς	Φάλλουσθ από 26)11 (έποκ.)
ΚΟΝΚΕΣΤ	77	60491	ά.	Μπελιγκαχαρ 26)5	KΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ	57	12105	είς	Πειραιώς από 10)12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ	75	8194	ξ.	Τζένταν 11)6	KΟΣΜΑΣ Κ.	51	7249	ά.	Πάλμας 23)5 διά Λάγος
ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ (δ.)*	52	1587	ά.	Λιθόρων 16)6 διά' Άλγεριον	KΟΣΜΙΚ	53	1779	άργει είς	Πειραιώς από 14)3)76
ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	59	10080	ά.	Καζαμπλάνκα 7)6	KΟΣΜΙΚ (η.)	57	30332	ά.	'Εμδεν 10)6
ΕΛΛΥ V. (κ.)	61	8960	ξ.	Έλιζαμπεθ 14)6	KΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ	55	2996	άργει είς	Πάρκουρτ από 3)9)76
ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	57	30380	ά.	άργει είς Πειραιάς από 4)2)75	KΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	άργει είς	Πάρκουρτ από 5)6)75
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	58	12898	ά.	Λιθερούπολη 17)6	KΡΗΤΑΝ ΛΑΪΦ	56	9943	μετων.	«ΣΚΟΠΗ» σημ. έλληνική
ΕΠΙΚΟ (μ.)	60	29396	άργει είς Πειραιάς από 9)7)75	KΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ	58	8547	ξ.	Πειραιά 10)6	
ΕΡΟΙΚ	64	1368	ά.	Μασσαλίαν 18)5 διά Τρίπολιν	KΥΘΗΡΑ	70	16239	ξ.	Μπούντουφρο 19)6
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΓΛΑΔΟΡ κ.	57	1599	είς	μεσογειακάς μεταφοράς	KΥΘΩΝΟΣ (π.)	62	4784	ξ.	Μοντεβίδεο 17)6
ΕΡΟΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	5869	άργει είς Πειραιάς από 11)3	KΥΜΑ (δ.)	59	24369	άργει είς Πειραιώς από 26)5)76		
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)	55	6689	ά.	Ρότερνταν 6)6 διά Βραζιλίαν	KΥΜΗ (κ.)	54	2952	ά.	Πειραιά 7)6 διά' Άλγεριον
ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	7141	άργει είς Πειραιάς	KΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει είς Πειραιώς από 19)10)74		
ΕΤΕΟΚΛΗΣ II. (κ.)*	44	1375	ά.	Άρις Πάλμας 4)5 διά Νοσακότ	KΥΝΘΙΑ*	69	11315	ξ.	Νταμάρι 18)6
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	3613	άργει είς Πειραιάς από 17)2	KΥΡΑ ΣΤΑΘΟΥ	53	4314	ά.	Θέουτα 14)5 Π. Χάρκουρτ	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Β. (κ.)	52	14653	ξ.	Γιοκούάμα 12)6	KΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	1502	ά.	Κωνιόπολιν 17)5 διά Κωνστάντζαν	KΩΝΣΙΑΝΤΗΣ	47	3213	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	34827	άργει είς Πειραιάς από 24)1)76	KΩΝΣΙΑΝΤΙΝΟΣ	64	34827	ά.	Παναμά 13)6 διά Κιουρασό	
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ά.	Σιγκαπούρη 9)6 διά Σουραμπάγια	KΩΝΣΙΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ξ.	Φιλαδέλφειαν 12)6
ΕΥΓΕΝΙΑ II. (π.δ.)*	62	25717	ά.	Γιβραλτάρ 19)6 διά Χιούστον	KΩΣΤΑΘΗΝΑ (κ.)*	58	8695	ά.	Γένοβαν 15)6 διά' Αμέρισαν
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	άργει είς Πειραιάς από 5)10)75	KΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-	58	8847	ξ.	Σιγκαπούρην ρόδι 18)6	
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	57	3820	ά.	Πόρτ Σαΐδ 11)6	ΓΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	ξ.	Κουδέτη 4)5
ΕΥΔΩΡΗ	64	35410	ά.	Άντζελες 4)6 διά Σιγκαπούρην	ΓΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	16100	ξ.	Ναυγκόγια 14)6
ΕΥΝΙΚΗ*	77	30800	ξ.	Νιούκαστλ 16)6	ΓΛΑΓΚΑΔΑ (κ.)	76	5400	ά.	Π. Αρθουρ 11)6 "Ινθεργκορντον
ΕΥΡΥΑΛΟΣ*	64	9727	ά.	Κολούπια ρ. 18)6 διά' Ιταπωνίαν	ΓΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	53	11230	άργει είς Πειραιάς από 1)3)74	
ΕΥΡΥΜΕΩΝ*	65	10290	ξ.	Φιλαδέλφειαν 14)6	ΓΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά.	Τζεμπέλ Ντ. 17)6 διά Τεργέστην
ΕΥΤΕΡΗΝ (δ.π.)	61	13360	ξ.	Φλωδίσικ 14)6	ΓΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει είς Πειραιώς από 23)2	
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	ά.	Μένα 'Αγκαντι 15)6 διά Μπαταάν	ΓΛΑΚΥ	42	3129	είς	Πειραιώς από 19)3
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ά.	Ίντσον 13)5 διά Πειρικόν	ΓΛΑΜΔΑ*	59	7919	ξ.	'Αστόντον 20)6
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	ά.	Λάγος 11)6 διά' Αμβούργον	ΓΛΑΜΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	48	1988	άπο	παραλαβήν
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	ά.	Ταιτότια 8)6 διά Τρίπολιν	ΓΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	ά.	Λέικ Τσάρλε 10)6
ΖΕΜΠΡΑΣ ΣΑΞΕΣ (κ.)	64	1905	ξ.	Μπελφαστ 18)6	ΓΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	ά.	Φιλαδέλφειαν 6)11)76 Κή Γουεστ
ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ-ΤΣΙΟΥΝ (κ.)*	64	1657	ά.	"Ιπαγούιτς 18)6 διά' Αμέρισαν	ΓΛΑΣ (κ.)	51	1544	ά.	Μπάρι από 19)2)76
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ξ.	Σιγκαπούρην ρόδι 3)6	ΓΛΑΦΙΜΠΙ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	άπο	παραλαβήν
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	19300	είς	Τάιμπα όποια συμπλήρωσιν	ΓΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ξ.	Ν. Υόρκη 24)5
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ξ.	Πειραιάς 24)5	ΓΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΣΑ-ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ά.	Ρ. 'Ιανέλρο 9)6 Μοντεθίδεο
ZITA	70	15665	δ.	Κωνιόπολιν 5)6 διά Σμύρνην	ΓΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	ά.	Π. Σαΐδ 17)6 διά Τζέντα
ΗΓΚΑ	72	9980	ά.	Ν. 'Υόρκη 14)6 διά Χιούστον	ΓΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ά.	Π. Χάρκουρτ 27)3 διά Λάγος
ΗΑΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.	60	14653	ξ.	Ίντσον 7)6	ΓΛΕΥΤΕΡΗΣ II (π.)	58	9079	δ.	Κωνιόπολιν 8)5 διά Κωνστάντζαν
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	ά.	Γκαέτα 12)5 διά Τρίπολιν	ΓΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά.	Π. Χάρκουρτ 11)6
ΘΕΑΝΟΙ (κ.)	57	8677	ά.	'Αμπέροαν 2)4 διά' Αθάνα	ΓΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ά.	Π. Καρτίς 12)6 διά' Ιταλίαν
ΘΕΙΑ ΔΕΞΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	ά.	Πόρτ Σουδάν 8)6	ΓΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	ά.	Άιπου Ντάμπι 6)6
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1938	ξ.	Σαδάνων 17)6	ΓΛΙΑ (κ.)	64	2817	ά.	'Ικίκ 15)5 διά Βαλπαραΐζο
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	είς	Πειραιάς από 29)7)76	ΓΛΙΑΛΗ (π.)	50	9096	ά.	Άμπιτζαν 23)3 διά Λάγος
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	ά.	Τεργέστην 7)6 διά Βίσαρη	ΓΛΙΠΣ	60	16968	ά.	Ρότερνταμ 18)6 διά Βρέμην
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)*	59	29141	άργει είς Πειραιάς από 17)4)76	ΓΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-ΚΟΥΣΗΣ (μ.)	68	39617	ά.	Βαλτιμόρην 6) διά' Αμβέρσαν	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)*	58	26650	άργει είς Πειραιάς από 13)2)75	ΓΛΟΥΚΙΑ (δ.)	65	47777	είς	Βαλτιμόρην από 18)4)	
ΘΥΕΛΑ (μ.)	66	40933	ά.	'Αμβούργον 16)6	ΓΛΟΥΣ (π.)	54	2557	ά.	Κ. Τάουν 14)6 διά Ντάρμπιταν
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ξ.	Σάντος 14)6	ΓΛΥΡΙΚ*	64	29396	άργει είς Πειραιάς από 8)9)75	
ΙΖΕΣΑ ΛΑΪ·ΩΝ (π.)*	47	5441	άπο	παραλαβήν	ΓΛΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ξ.	Νταυτιέρ 20)6
ΙΑΙΟΝ (κ.)*	53	5608	είς	Σαφάργακα από 17)2	ΓΛΡΕΤΤΑ Κ.*	69	2998	ά.	Π. Σαΐδ 13)6 διά Μεσόγειον
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά.	Λέικ Τσάρλε 23)5	ΓΛΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ-	56	3928	ξ.	Ερωβι Χοντέιντα 1)4
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ ΙΙ*	66	7643	ά.	Ταμπίκο 9)6 διά Τάμπα	ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	64	2046	ξ.	Πειραιάς 4)6
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά.	'Ακαπούλοκη 5)6 διά Κουαγιακίλ	ΜΑΡΙΑ Β.	70	51602	ά.	Α. 'Αντζελες 23)5 διά Ντουμάι
ΙΜΑ*	68	27989	ξ.	Χιούστον 31)5	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	54	1176	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	δ.	Σουέζ 19)3 διά Γκιζάν	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΑ*	57	9852	ά.	Π. Φαράειαν 20)5 Π. Καμπέλο
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	ξ.	Κόρπους Κρίστο 10)6	ΜΑΡΙΑ Σ. (κ.)	56	5769	ξ.	Πειραιάς 30)5
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά.	Ντουλάθ 25)5	ΜΑΡΙΓΩ (κ.δ.)	45	3312	ά.	Πόρτ Σαΐδ 13) διά Μεσόγειον
ΙΟΝ. ΠΑ·ΙΟΝΗΡ	66	20959	ά.	Λισσαβόνα 23)5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ξ.	Πειραιάς 3)5
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ξ.	Λείσον 18)6	ΜΑΡΙΖΑ Μ. (κ.)*	48	1501	είς	Άιπου Ντάμπι
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ξ.	Σιγκαπούρην ρόδι 26)5	ΜΑΡΙΛΑΚΙ (κ.)*	53	5471	ά.	Βουδάνη 6)6 διά Ριγιέκαν
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ά.	Μπούντον 7)4	ΜΑΡΙΜΑ (κ.)	58	1226	ά.	Πόρτ Σουδάν 20)4
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ά.	Θεύστατον 10)5 διά Νουσκότ	ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.δ.)	57	8903	ξ.	Πειραιάς 21)4
ΙΩΑΝΝΑ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά.	Φιλαδέλφεια 2)5 διά' Αδύνατον	ΜΑΡΙΝΑΤΕΤΑ (κ.δ.)	54	1274	είς	μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά.	Σέβεν 15)6 διά Φιλαδέλφεια	ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΔ (δ.κ.)	55	11193	άργει είς Πειραιάς από 5)10	
ΚΑΒΟΥΡΓΟΣ ΦΡΙΓΕΛΑΟΣ (π.)*	52	7731	δ.	Λεισέν 31)5	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.δ.)	66	67545	άργει είς Πειραιάς από 14)11)75	
ΚΑΒΟΥΡΓΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	ξ.	Σίκκα 3)6	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ	61	30236	ξ.	Άλεξανδρειαν 11)6
ΚΑΓΙΟΝΤΕ	57	9060	ξ.	Λόριεντ 8)6	ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	άργει είς Πειραιάς από 15)7)75	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ ΤΣΑ-	52	7597	ξ.	Ν. 'Ορλεάνη 18)6 διά Ρουέν	ΜΑΡΙΣΑΟ (κ.δ.)	51	7977	άργει είς Πειραιάς από 31)8)75	
ΒΑΡΗΣ	69	9072	ά.	Λονδίνου 18)6 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	ξ.	Στεττίνον 20)5
ΚΑΡΙΝΑ	54	1581	ά.	Πειραιάς 17)6 διά Πότι	ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12975	άργει είς Πειραιάς από 25)3)75	
ΚΑΡΜΕΛΛΑ (κ.)*	65	48024	άργει είς Πειραιάς	ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά.	Μπάχια Μπλάνκα 1)6 διά' Άλγεριον	
ΚΑΡΝΤΙΟ ΙΙ (δ.)*	63	23498	ά.	Κωνιόπολιν 24)5 Μαύρην θάλασσαν	ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	3664	ξ.	Γκουαγιακίλ 17)6
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	54	2336	είς	Πειραιάς από 14)8)76	ΜΑΣΤΕΡ ΤΣΩΝ (δ.)	62	12541	ά.	Παναμά 1)6
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά.	Γιβραλτάρ 18)6 διά Όραν	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ά.	Άγ. Φραγκίσκον 10)6 Μαλαισίαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ά.	Γιβραλτάρ 11)6 διά Όραν	ΜΕΒΟΔΙΚ (ι.)	66	39617	ά.	Κωνιόπολιν 23)5 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)*	57	3457	ά.	Λεμεσόδασον 25)5 διά Ντουμπάτη	ΜΕΙΔΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ά.	Λέγον 14)6 διά Μπόνου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)	53	1126	ά.	Σουέζ 11)6 διά Τόνιδα	ΜΕΛΑΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει είς Πειραιάς από 1)7)75	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ. (κ.)*	56	1333	ά.	Σουέζ 18)5 διά Τόνιδα	ΜΕΑΝΤΙΝ (π.)	57	1742	ά.	Πόρτ Σαΐδ 30)3
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ά.	Αιμούργον 19)6 ομηρική	ΜΕΛΩΝ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ξ.	Ράις Τανόρα 17)6
ΚΕΡΚΥΡΑ (κ.)	55	1791	ξ.	Πειραιάς 19)6	ΜΕΝΤΣΑΡΗ (κ.)*	55	3883	ά.	Βενετίαν 2)6
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ Κ.	59	24333	ά.	Τσάρλεστον 13)6 διά Αρούμπα	ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)*	61	2775		

ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ (π.)	71	1598	ά. Ν. 'Ορλέανην 8) 6 διά Γουατεμάλα
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	ε. Πειραιά 5)3
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΩΑΝ ΜΙΚΡΑ	58	13257	δ. Κωνούπολιν 5)6 διά Κωνοτάντζαν
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	ε. Τζέντα 31)5
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει είς Πειραιά από 2)4)75
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 28)5 Ντουμάτι
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	δ. Σουέζ 13)6
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Κόπρους Κρίστι 13)6
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	ά. Λόδις Αντζέλες 30)5 διά Ντουμάτι
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)*	53	11289	άργει είς Πειραιά από 17)6)75
ΜΙΧΑΗΛΣ	74	10067	εξωθ. Ντουμάτι 13)6
ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	ά. Κέπιπ Τάσου 12)6 διά Κάρυκ "Αιλ.
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3386	ε. Λευεσόπολι 20)6
ΜΟΤΣΑΡΤ ΘΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ά. Μπ. Μπλάνκα 30)5 διά Κίναν
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ε. Μασσαλίαν 2)4)
ΜΠΑΖΙΑ !!!	67	18459	ά. Κέπιπ Τάσου 16)6 διά Κίναν
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΧ. (κ.)	61	1146	ά. Σπέτζια 20)5 διά Τρίπολιν
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΥ' (κ.)	62	1087	μετων. «ΕΡΓΤΣΙΟ»
ΜΠΑΛΑΤΙΚΑ (κ.)*	50	1253	είς Μασσαλίαν από 16)3
ΜΠΑΜΠΑΜ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	56	10300	άργει είς Πειραιά
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	δ. Παναμά 25)5
ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)	73	2660	δ. Σουέζ 16)6 διά Τζέντα
ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ Ι (κ.)*	60	3476	δ. Πόρτ Σαΐδ 8)6
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)*	61	1595	δ. Γιβραλτάρ 19)6 διά Πόρτιτσι
ΜΠΕΤΤΙ (κ.)	55	5668	ά. Άλεξανδρειαν 16)6 διά Λ. Πάλμας
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ε. Ν. 'Χόρκη 8)6
ΜΠΑΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Μουσούρη 4)6 διά Παναμά
ΜΠΙΟΚΛΑΝΤ (κ.)*	66	3013	είς Λάρνακας από 14)1
ΜΠΟΝΑΤΑΣ (κ.)*	47	1835	δ. Πόρτ Σαΐδ 28)5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	34056	δ. Γιβραλτάρ 19)6 διά Ράς Λανούφ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΡΑΝΤΖΑ (π.)*	50	6307	ά. 'Αμπιτζάν 25)3 διά Λάγος
ΜΠΟΥΜΠΟΥΑΙΝΑ			
ΦΑΙΝΗ*	57	9604	ε. Πουέρτα Καμπέλο 27)4
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	άργει είς Ιτέαν από 22)5)75
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)	58	3407	ε. Τζέντα 13)5
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)	60	1135	είς Νάντην 20)3 (έπισκ.)
ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ Ι. (κ.)	58	6753	ά. 'Αμβέρσαν 16)6 διά Βρέμην
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ε. Χάμπτον ρόδες 18)6
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)	52	2823	ε. Πειραιά 19)5
ΜΥΡΩΜ	64	17487	ε. Πειραιά 9)3
ΝΑΙΑΝΤ	75	35561	ά. Ρόπτερνταν 17)6
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Ράς Τανούρα 23)5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΙ (κ.)	64	1594	είς Πειραιά 13)3 (έπισκ.)
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ε. Τασγκουαράμας 4)5
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ε. Μπέρα 10)6
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ε. Κόρπους Κρίστι 12)5
ΝΕΠΚΟ ΜΠΛΑΧΑΜΑΣ δ.	75	112100	είς Λισσαδώνας από 27)12)1
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	ά. Βενετίαν 15)6 διά Ν. 'Ορλέανην
ΝΕΡΙΝΑ*	67	30827	ά. Μπ. Μπλάνκας 8)6 διά 'Ιασνιαν
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει είς Πειραιά από 31)5)75
ΝΕΣΤΩΡ ΙΙ (κ.)	50	3364	ά. Πόρτ Σαΐδ 2)6 διά Πειραιά
ΝΕΦΕΛΩΝ (δ.)	58	24152	άργει είς Πειραιά από 14)8)75
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει είς Πειραιά από 23)12)73
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π.	56	3979	ά. Μπρούνουμποτελ 15)6 διά Καέν
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	ά. Μπρούνουμποτελ 27)5 διά Βίομαρ
ΝΗΣΟΣ ΣΦΙΝΟΣ (π.)	58	3610	ά. Σουέζ 8)6
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.)*	61	6519	ε. Ρουέν 26)5
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	2712	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)	44	2289	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ*	76	35500	ε. Μπρεμέρχαφεν 9)6
ΝΙΚΟΛΑ Κ.	68	9034	ά. 'Αμβέρσαν 19)6 Π. "Εθεργκλείντς
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	ά. Τσιτάζια 16)5 διά Βεγγαζήν
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	ε. Μπάραν 12)6
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ *	58	7324	ά. Ρουέν 18)5 διά Κωνοτάντζαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	ά. Βιλέλμογαφεν 5)6 Μπ. Μασάρ
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2435	ά. Σάν Κάρλος 14)4 διά Γκαζανούετ
ΝΙΚΟΣ ΙΙΙ (κ.)	60	2914	ε. Ν. 'Ορλέανην 7)6
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣ (π.)*	60	13276	ε. Κοκούρα 5)6
ΝΟΡΑΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4113	ά. Ρόπτερνταν 18)6 διά Καναδά
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ. μετ.	63	14800	άργει είς Πειραιά από 7)4)76
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ	58	18183	άργει είς Πειραιά από 23)3)75
ΝΟΡΑ. ΝΑΙΑΝΤ	67	22549	ά. Αριεντ 12)5 διά Καμπάρ
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ' (δ.)	64	38649	ε. Πειραιά 4)6
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)	56	12402	άργει είς Χαλκίδας από 21)2)75
ΝΟΡΦΟΥΙΝΓ' ΙΝΤ	70	11328	ά. Ν. 'Ορλέανην 12)6
ΝΟΡΦΟΛ (δ.)	59	20915	ά. Μπούλεν Μπ. 21)5 διά Φρήπορτ
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Λόδις Πάλμας 9)9 διά Λάγος
ΝΟΤΟΣ	58	12339	άργει είς Χαλκίδας από 28)5)75
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	άργει είς Πειραιά από 12)3)76
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	άργει είς Πειραιά από 1)3)76
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ	60	19988	ά. Γένοβας 14)6 διά Χάρδι Σαίν Πίερ
ΝΤΟΛΩΝ (δ.)	56	11669	ά. Ν. 'Ορλέανην 16)6 διά Βερακρός
ΝΤΟΛΩΝ ΕΛΕΝΑ κ.δ.	54	11385	ά. Μασσαλίαν 16)5 διά Λάγος
ΝΤΟΛΩΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.	59	13223	είς Παλέρμου από 20)12
ΝΤΟΛΦ. ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κ.δ.	58	13093	είς Παλέρμου από 1)3)
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-			
ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Σάν Νέπτυρος Αργ. 7)6
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΔΑ (δ.)	53	12200	ε. Σιγκαπούρη ρόδες 3)6
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	ε. Σουέζ 13)6 διά Κολόμπο
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ε. Ροζάριο 11)6 διά Μπ. "Άθρες
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ε. 'Ανταπτίγια 30)4
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	άργει είς Πειραιά από 26)6)76
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δ. Σουέζ 13)6
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει είς Χαλκίδας από 11)6)75
ΝΤΟΥΠΙΕ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	ύπο παραλαβήν
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	ά. Λοσαύπιτ 24)5 διά "Αντεν
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	δ. Σουέζ 13)6
ΟΑΥΓΜΠΑΝ (κ.)	62	11270	ε. Πόρτ Χώρακμπερο 10)6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-			
ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Χάσουν Πόντ 5)6 διά Μποναρί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ά. Γιουροπόρτ 4)6 διά Περσικόν
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΤ (δ.)	70	98726	ά. Ράς Τανούρα 6)6 διά Γιουροπόρτ
ΟΛ. ΑΛΛΑΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Τέμπηλ Μπαίη 28)5 διά Περσικόν
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	άργει είς Πειραιά από 25)10)73
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Γιβραλτάρ 11)6 διά Περσικόν
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	ά. Μπέρρου Χέντ 20)6 Γκότεμπουργκ
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Κάρυκ "Αιλ. 14)6 Λόντς "Εντ
ΟΑΙΣΤΑΝ			
ΟΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96627	ά. Γιουροπόρτ 28)5 διά Περσικόν
ΟΑ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ά. Λόδις Πάλμας 15)6 διά Περσικόν
ΟΑ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΟΝ	72	106123	άργει είς Πειραιά από 4)12)75
ΟΑ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΙ (δ.)	64	38601	ά. 'Αμβέρσαν 17)6
ΟΑ. ΓΚΕΙΜ'Σ	64	32380	ά. Φιλαδέλφειαν 9)6 διά Κιουρασάδ
ΟΑ. ΓΚΕΙΤ'	64	32478	ά. Φιλαδέλφειαν 11)6 διά 'Αλγερίου
ΟΑ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	ά. Γκαλέστα Πόντ 11)6 διά ΗΠΑ
ΟΑ. ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	ά. Ράς ές Σιδέρη 14)6 διά Τεργεόπτην
ΟΑ. ΓΠΑΝΝΕΡ (δ.)	58	27602	άργει είς Πειραιά από 29)10
ΟΑ. ΓΠΑΝΝΗ	72	128561	ά. Γιουροπόρτ 17)6
ΟΑ. ΓΠΑΝΝΙ	72	126027	ά. Ράς Τανούρα 5)6 διά Χάδρην
ΟΑ. ΓΠΡΑΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ά. Φετίπλ Μπαίη 15)6 διά Χάδρην
ΟΑ. ΓΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	ά. Φιλαδέλφειαν 16)6 διά Φρήπορτ
ΟΑ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.)	54	19462	ά. Χόγκ Κόγκ 8)5 πρός διάλυσιν
ΟΑ. ΝΤΙΚΙΤΗΜΥ *	66	15668	ά. Κωνούπολιν 5)6 διά Ρωσίαν
ΟΑ. ΠΑΙΩΝΗΡ	66	15625	ά. Πόρτ Καρτέλ 9)6 διά Βαλτικήν
ΟΑ. ΠΑΙΩΝΗΡ	65	15577	ά. Κεμπέκ 9)6 διά Μπάσαραν
ΟΑ. ΠΑΙΩΝΗΡ	68	15809	ά. Μόντρεαλ 26)5
ΟΑ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ά. Γιβραλτάρ 9)6 διά Ρωσίαν
ΟΑ. ΠΕΡΑ	65	15671	ά. Βαλτιμόρην 9)6 διά Ρίγα
ΟΑ. ΠΙΣΣΙΣ	66	15688	ά. Κεμπέκ 9)6 διά Μπάραν
ΟΑ. ΠΡΑΙ-ΙΝΤ	67	15697	ά. Κόμπι 4)6 διά Σεντάι
ΟΑ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ά. Τάραντα 28)5
ΟΑ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ά. Μόντρεαλ 18)6
ΟΑ. ΡΑΙ-ΙΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	άργει είς Πειραιά από 4)4
ΟΑ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	άργει είς Βίγκο 4)6 διά Τεργεόπτην
ΟΑ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	60	18790	άργει είς Χόγκ Κόγκ από 9)11)76
ΟΑ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει είς Πειραιά από 28)3
ΟΑ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ά. Πόρτ Αρβούρ 5)6
ΟΑ. ΤΣΙΒΑΙΡΑ (δ.)	64	30581	ά. Λείκ Τσάρλες 13)6
ΟΑ. ΦΑΕΩΘΩΝ	65	15179	ά. Γάνδην 12)6
ΟΑ. ΦΕΙ-ΙΜ*	65	47493	ά. Φός 19)6 διά Τομπρούό
ΟΑ. ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	64	47493	ά. Φιλαδέλφειαν 15)6 διά Κιουρασάδ
ΟΑ. ΦΡΕΙΡ	66	198000	ά. Ράς Τανούρα 13)6
ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	άργει είς Πειραιά από 28)5)75
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ-ΙΟΝ (δ.)	70	89001	ά. Κάρυκ "Αιλ. 31)5 διά 'Οιτα
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ά. Γιοκοχάμα 23)5 διά Αδρέαν
ΣΕΤΡΙΑ II	71	22752	ά. Μουτσούρη 9)6 διά ΗΠΑ
ΟΥΝΤΕΡ ΙΝΤΕΡ-			
ΛΙΝΤΕΝ	71	11044	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 18)6
ΟΥΡΑΝΟΣ*	61	18484	ά. "Οζάκαν 9)6 διά Π. Χέντλαντ
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ II* κ.	38	2501	άργει είς Πειραιά από 12)4)75
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	ά. 'Οζάκαν 15)6
ΠΑΛΑΜ ΜΠΕΡΝΤ (κ.)	58	993	ά. Βρυτόν 26)5
ΠΑΛΛΥΡΑ (δ.)	67	54705	ά. Τέμπηλ Μπαίη 8)6
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ά. Πουέρτο Καμπέλο 19)4
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52	4589	ά. Σουέζ 12)3 διά Τζέντα
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	ά. Πόρτ Ελίσαπεθ 30)5
ΠΑΝΟΝΤΙ (κ.)*	48	3932	ά. Βηρυτόν 29)5 διά Τορβιόκαστρου
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801	ά. Λιθερπούλ 13)6 διά Ρόπτερνταμ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ-ΙΑΣ κ.	54	3618	ά. Γιβραλτάρ 27)1 διά Νιγηρίαν
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	ά. Ταραχόνη 23)5
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59	5445	ά. Πόρτερνταν 10)6 διά Ρουμανίαν
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58	4545	ά. Αμπιτζάν 18)5 διά Λάγο

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.)*	57	24854	ύπο παραλαβήν
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ά. Βακαματοσού 28)4 διά Περισκόν
ΡΩΜΕΛΙΑ (δ.)	59	21275	ά. Πειραιά 28)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ	65	23243	έ. Ρόττερνταμ 14)6
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	έ. Λιθόρο 17)6
ΣΙ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	53	12453	άργει είς Πειραιάς από 10)5)75
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.)	59	15772	ά. Τέμα 2)6 διά Λάγος
ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΡΟΥ	64	18123	ά. Ρόττερνταμ 15)6 διά ΗΠΑ
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)*	64	33745	δ. Θέροντας διά 10)5
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘΗ (κ.)	56	1360	ά. Σεπτέμβριος 16)5 διά 'Οράν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	έ. Γκουάντα 25)5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	ά. Κορούνα 28)5 διά 'Ανκόνα
ΣΑΜΙΖΩΝ ΠΑΙΩΝΗΡ	72	11508	ά. Νότρπραν 16)6 'Ηστ Λόντον
ΣΑΝ ΔΑΛΒΑΝΤΙΟΡ (κ.)	60	3838	ά. Άγος 10)6 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ II π.*	51	8377	ά. Μπιλπάρο 18)5 (πρός διάλυσιν)
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	π. όφ. Σπαίην 15)6 διά Περισκόν
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.)*	75	111171	ά. 'Ιμπριγκα 20)6 διά Περισκόν
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)*	66	3406	ά. Αμβέρσαν 25)5 διά Τούνιδα
ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	59	2958	έ. Ρίο Γκράντε 28)5
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	13881	έ. Ναγκόγια 25)5
ΣΑΝΤΑ ΚΑΙΕΡΙΝΑ π.	53	2699	έ. Γκάλθεστον 28)5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ά. Ν. 'Ορλεάν 31)5
ΣΑΟΥΘΓΟΥΐΝΙ	70	11329	πλησίον Κόποια Μισσισιππη 17)6
ΣΑΟΥΘ. ΉΓΚΑ μετ.	61	14020	άργει είς Πειραιάς από 3)3)76
ΣΑΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	2119	έ. Λάγος 1)7
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.)*	60	8797	έ. Ρόττερνταμ 15)6
ΣΑΣΣΑ	73	9072	έ. Ντακάρ 7)5
ΣΕΒΙΛΛΗ (π.)	49	6395	ά. Σουέζ 5)6 (έπωλ. πρός διάλ.)
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.)	59	1683	ά. Ντουμπάτι 12)6
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	49	2339	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΕΛΑΣ (κ.)*	49	7341	έ. 'Ηράκλειον 15)3
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)*	69	105138	ά. Ρ. Τανόύρα 21)6
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	έ. 'Ειθονμασούθ 19)6
ΣΗ ΠΑΙΩΝΗΡ	71	11055	ά. Ρ. Καπτέλο 2)5
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	έ. Πειραιά 14)6
ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1384	ά. Λάγος 12)6 διά Ντακάρ
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ά. Σουέζ 12)6
ΣΗΛΑΙΦ (κ.)	61	1989	ά. Λάγος 28)5 διά 'Αμπιτζάν
ΣΗΙΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8116	ά. Κολόμπι 7)6 διά Μπάραν
ΣΗΦΑΡΕΡ *	56	8785	ά. Μπαγείν 6)6 διά Κουβέιτ
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	68631	ά. Ν. Γουεστμάντερ 27)5
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	έις Δάντσιας από 5)7)73
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	ά. Μαπόστο 3)6 διά Κρίστομπαλ
ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	ά. Ν. 'Υρκη 25)5 διά Π. Λιμον
ΣΙΝΙΚ (π.)*	65	33287	άργει είς Πειραιάς από 22)5)75
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	ά. Πειραιάς 10)6 διά Ρόττερνταμ
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ (κ.)*	63	21536	έ. Ρ. 'Ιανέριο 29)5
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	έ. Παναμάς 14)6 διά Ειρηνικόν
ΣΚΙ ΙΠΠΕΙΡ (π.)	57	3191	έ. Ρ. Χάρκουρτ 8)6
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	έ. Βαρκελώνη 9)6
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)*	67	49817	έ. Τζένταν 1)6
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)*	66	67538	άργει είς 'Ιτανίας από 3)3)76
ΣΛΑΛΑΝΑ (δ.)	64	35154	ά. Ν. 'Ορλεάν 18)6 διά Μποναρί
ΣΟΝΙΑ - ΣΟΦΙΑ Σ. κ.*	66	1701	έ. Ντουμπάτι 9)6
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	άργει είς Πειραιάς από 20)9)75
ΣΟΦΙΑ Β. (π.)	57	2012	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	έ. Γάνδην 14)5
ΣΟΦΙΑ Ν. (κ.)*	54	7622	ά. Καράτα 16)3
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	ά. Τσάρλεστον 28)5 διά Μποναρί
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	ά. Κων)πολίν 7)5
ΣΠΙΚΑ (κ.)*	47	1593	ά. Ριγκέά 25)5 διά 'Αλεξανδρείαν
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	ά. Ρ. Σάβια 29)7 διά Πειραιάς
ΣΠΕΙΩ (δ.)*	76	132914	ά. Ρ. Τανόύρα 17)6
ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	ά. Παναμάς 1)6
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Τζεπτέλ Ντανά 5)6
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ά. Μπάρι 11)6
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ά. Πειραιάς 17)6
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	ά. Πειραιάς 25)2
ΣΤΕΛΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	ά. Θέστα 11)5 Π. Χάρκουρτ
ΣΤΟΙΚ (μικτόν)	71	71208	ά. Χάρκουρτ P. 16)4 διά Βραζιλίαν
ΣΤΟΙΑ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	έ. Π. ντε Μπόκ 10)1
ΣΤΙΟΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕΙΩΝ	60	12497	ά. Σουάμπα 2)6 διά Μπαγκόκ
ΣΤΟΙΑ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ά. Π. 'Αλφρεντ 11)6
ΣΤΟΙΑ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Π. 'Εσκιβέλ 10)6
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (π.)	51	2154	άργει είς Πειραιάς από 20)3
ΣΥΜΗ	53	5339	έ. Παναμάς 8)6 Μπουεναδεντούρα
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Χάρκουρτ P. 30)4 διά Παναμάς
ΣΥΡΙ	68	9024	ά. Ρόττερνταμ 18)6 διά 'Αμβέρσαν

ΤΑΚΙ	69	3921	δ. Γιρβαλτάρ 14)6 διά Πειραιά
ΙΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Σ. Κάρλος 9)5 διά 'Ανδαμπα
ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)*	64	43921	δ. Γιρβαλτάρ 9)6 διά Καζαμπλάνκα
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)*	57	21450	ά. Μπαλά 1)3 Άλα Ιμπερτάντ
ΤΑΣΟΣ ΙΣΙΡΗΣ (κ.)*	56	2651	έ. Πειραιάς 14)6
ΤΕΜΑ (κ.)*	53	2379	ύπο παραλαβήν
ΤΕΝΙΑ ΙΙ (κ.)	53	1362	ά. Χαλκίδα 7)5 διά Λιθύην
ΙΖΕΝΗ	59	9855	έ. Φιλαδέλφειαν 8)6
ΙΖΕΝΥ	69	9072	ά. Λάγος 6)6 διά Σάντος
ΤΖΙΜΑΝΗΣ (π.)*	52	1190	ά. Μαλάγκας 3)6
ΙΖΟΥΙΑ (κ.)	49	6739	έ. Λάγος 14)4
ΙΖΟΥΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. 'Ανκόνα 16)4
ΙΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	δ. Γιρβαλτάρ 24)4
ΙΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	έ. Πειραιάς 19)5
ΤΖΩΡΤΖΥ	54	8119	έ. Πειραιάς 19)2
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ (κ.)*	43	4313	άργει είς Πειραιάς από 16)5)75
ΓΙΦΦΟΣ (δ.)	74	68631	ά. Αγ. Βικέντιον 19)5
ΓΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Χιούστον 17)5
ΤΟΛΜΗ	56	3146	ά. Παναμάς 13)6 διά Ειρηνικόν
ΤΟΕΩΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)6 διά Βομβάνην
ΓΥΥΛΑ (κ.)	53	8257	δ. Σουέζ 23)5
ΙΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	ά. Σαβάνας 3)6 διά Κάλιαρι
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Λ. 'Αντζελες 19)6 Μπαλμπόρα
ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΑΟ.			
ΙΖΙΚ (δ.)	59	12787	έξωθι Καράτσι 15)6
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	έ. Π. Βέντρες 29)4
ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΤΑΙΝΑ δ.	68	14180	ά. Χιούστον 17)5
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Ρ. Τανόύρα 12)6
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	δ. Γιρβαλτάρ 9)5 Μπωμόντ
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Κράχ 30)5
ΓΡΩΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Μπούλεν Μπ. 1)6 Κόρπους Κριστί
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	έ. Σάντος 14)6
ΤΣΗΦ Β. ΜΠΑ-	55	8828	ά. Ρενίνιον 3)6 διά Λάγος
ΚΑΡΕ (π.)*	52	3256	έις μεσογειακάς μεταφοράς
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	107584	άργει είς Μπρούνει Μπ. από 4)1
ΦΑΕΩΝ (κ.)	51	1000	ά. Ζεμπρούγκε 3)6
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	ά. Ρόττερνταμ 15)6 "Ααλμποργκ
ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	ά. Ασανά 20)6 διά Σουέζ
ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	ά. Πειραιάς 18)6 διά Λιθύην
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	ά. Σ. Σάδι 2)6
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)*	57	21910	άργει είς Πειραιάς από 20)4)75
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	άργει είς Σιγκαπούρην από 13)9
ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	ά. Λ. 'Αντζελες 22)5 διά Μπουσάν
ΦΙΛΑΙ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	άργει είς Πειραιάς από 22)10
ΦΙΛΙΠΠΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	49	4728	δ. Κων)πολίν 28)5 Μαδρην θάλασσαν
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ά. Ρ. Τανόύρα 12)6
ΦΙΩΝΑ ΤΖΕΐΝ (δ.)	59	15914	ά. Καράτσι 4)6
ΦΙΩΡΑ Κ. (π.)	60	9685	ά. Κορίντο 27)5 διά Σαλίνα
ΦΙΩΡΑ ΙΙ	60	5044	ά. Μπ. 'Αυρες 13)6 Μοντεθίδεο
ΦΙΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΐΤ π.	43	6338	έ. Ματάνζας 3)5
ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	ά. Λάγος 10)6
ΦΟΥΑΓΙΑ (κ.)	56	10360	έ. Πειραιάς 13)4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10352	ά. Τομπάτα 9)6
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π.δ.)	58	50	3827 δ. Ρόττερνταμ 23)3 διά Τουρκία
ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	ά. Σουέζ 11)5
ΦΩΣ Ι. (κ.)*	50	5289	έ. Λαύριον 20)5
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Πειραιάς 18)6
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ*	44	14775	άργει είς Πειραιάς από 11)7)75
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ*	44	12646	άργει είς Πειραιάς από 17)2)75
ΧΟΝΕΣΤΥ	76	10200	έ. Νταμάρι 10)6
ΧΡΗΣΙΟΣ (κ.)*	51	4669	ά. Τέμα 7)6 διά Τακοράντι
ΧΡΗΣΤΟΣ Μ. (κ.)	54	1100	ά. Κων)πολίν 13)5
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι (κ.)*	58	11765	ά. 'Αυρου Ντάμπι 10)4 Κουβέιτ
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ά. Τομπάτα 9)6
ΧΡΥΣ (κ.)*	50	3827	δ. Ρόττερνταμ 23)3 διά Τουρκία
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12191	ά. Ντουμπάτι 8)6 διά 'Ιάθα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	έ. Μαντράς 12)6
ΧΡΥΣ Π. ΓΟΥΛΑΝ-	71	113780	ά. Κάργκ διλ 31)5 διά Σ. Κρουά
ΔΡΗ (δ.)	66	41066	έ. Π. & Πιέρ 29)5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	9050	έ. Νταμάρι 17)6
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	έ. Λάγος 31)5
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΚΡΟΣ π.	50	8201	έ. Σουάμπα 28)5
ΧΩΚ	76	10256	έ. Πάλουα 29)4

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

*Εκδότης - Διεύθυντης
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
 'Ορφέως 18, Νέα Σμύρνη

*Επί τής θλης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
 Αλγάλεω 51b, Κορυδαλλός

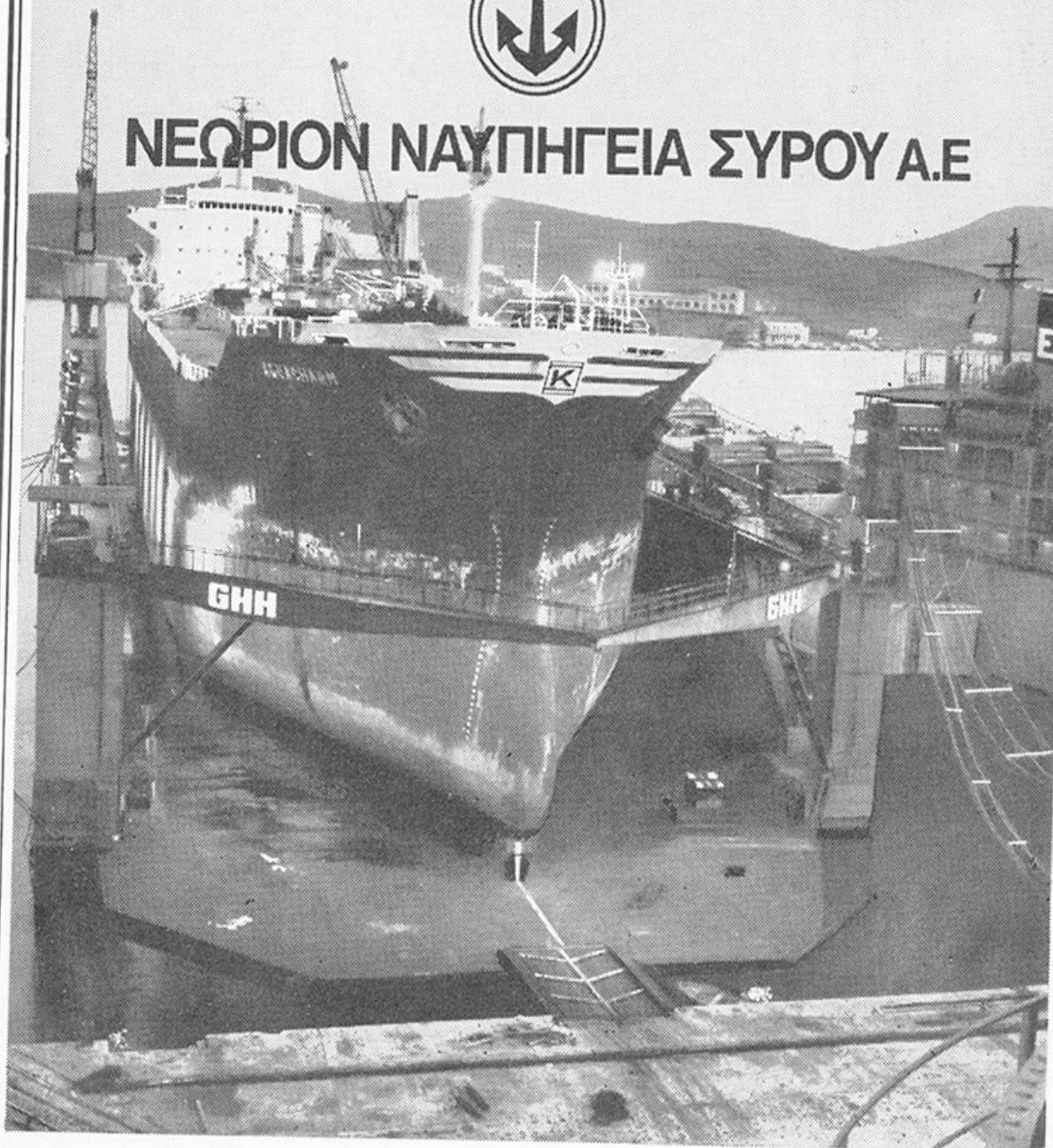
*Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
 Βοσπόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ
 ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-
 ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—



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: Άκτη Μισού.. 67
Τηλ. 49.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης, Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping
Agencies Corp. 680 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 411

EDITOR: D. M. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JULY 1977

OUR TOTAL STRENGTH

4,750 Vessels - 51,983,499 Gross Tons

The most significant feature of the Greek shipping scene in the past six months has been the continuing decline in foreign flag registries and the corresponding increase in registries under the national flag.

Greek-flag tonnage increased by 210 ships grossing 2,652,588 tons during the past six months and the quality of the fleet has also improved with more newbuildings and younger ships being bought.

The long-standing crisis in the freight market has not deterred our owners from buying more and more ships and we can only hope their optimism will be vindicated.

We have maintained our leading position among the merchant fleets of the world and if we include Greek-owned ships under foreign flags to the Greek-flag total we control the largest merchant fleet in the world.

The main problem that plagues Greek shipping is the acute shortage of qualified crews both in terms of officers and lower deck personnel. Our infrastructure is also wanting in terms of regular lines, repairs, shipbuilding, reducing the accident rate, insurance, etc.

Cooperation is needed among our owners and the Greek state to solve these and many other problems that beset us.

Our six-monthly statistical review follows.

THE GREEK FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT	
Newly-built bulk carrier	26	411,475	
Bulk carrier built:			
1976	46	802,170	
1966-75	307	5,614,275	
1956-65	205	3,020,657	
1946-55	10	124,954	
Warbuilt bulk carrier	1	14,425	
Newly-built cargo	29	265,773	
Cargo built	1976	21	133,827
» 1966-75	331	2,174,395	
» 1956-65	618	4,174,865	
» 1946-55	372	1,599,620	
Warblt. & prewar cargo	40	114,197	
Newly-built comb. carrier	1	42,000	
Combined carrier built:			
1976	2	147,000	
1966-75	21	1,298,323	
1956-65	6	191,034	
1946-55	1	17,419	
Newly-built tanker	2	37,907	
Tanker built	1976	7	554,020
» 1966-75	88	4,544,136	
» 1956-65	208	4,769,214	
» 1946-55	35	456,829	
Warblt. & prewar tanker	5	11,591	
Ocean liner	8	168,967	
Passenger, ferry, cruise	302	599,617	
Various	840	388,231	
Total	3,532	31,676,921	

THE LIBERIAN FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT	
Newly-built bulk carrier	5	106,300	Passenger, cruise, ferry
Bulk carrier built:			16 65,396
1976	8	207,697	Various 176 106,442
1966-75	85	1,858,918	Total 566 1,966,890
1956-65	48	772,985	
1946-55	2	23,464	
Warbuilt bulk carrier	6	84,786	
Newly-built cargo	4	43,256	
Cargo built	1976	25	
» 1956-65	39	332,985	
» 1946-55	7	44,467	
Combined carrier built:			
1966-75	31	1,906,810	The Lebanese flag accounted for 5 cargo
1956-65	7	215,939	ships ranging in age from two to thirty years
1946-55	1	16,207	old and totalling 14,852 grt. while the Sin-
Newly-built tanker	3	284,000	gapore flag accounted for 3 ships, one bulk
Tanker built	1976	9	carrier and two cargoes totalling 28,525 grt.
» 1966-75	86	7,135,951	
» 1956-65	118	3,218,255	
» 1946-55	10	147,026	
Various	6	7,287	
Total	500	17,514,567	

Flag	No. of Ships	GRT
GREEK	3,532	31,676,921
LIBERIAN	500	17,514,567
PANAMANIAN	144	781,744
CYPRUS	566	1,966,890
LEBANESE	5	14,852
SINGAPORE	3	28,525
Total	4,750	51,983,499

The break down of the above in terms of type and tonnage is as follows:

THE PANAMANIAN FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT	
Bulk carrier built:			
1966-75	1	18,328	Newly-built bulk carrier
1956-65	2	28,863	Bulk carrier built:
Cargo built	1966-75	3	4,595
» 1956-65	28	160,782	1976 54 1,009,867
» 1946-55	31	124,924	1966-75 394 7,511,875
Warblt. & prewar cargo	7	21,606	1956-65 268 3,982,296
Tanker built	1966-75	1	63,573
» 1956-65	9	200,844	1946-55 13 161,484
» 1946-55	1	11,209	Warblt. bulk carrier
Ocean liner	4	78,035	33 99,211
Passenger, cruise, ferry	4	31,500	Newly-built cargo
Various	53	37,485	1976 22 139,227
Total	144	781,744	» 1966-75 380 2,462,660
			» 1956-65 825 5,365,186
			» 1946-55 574 2,406,706
			Warblt. & prewar cargo
			76 248,305
			Newly-built comb. carrier
			1 42,000
			Combined carrier built:
			1976 2 147,000
			1966-75 52 3,205,133
			1956-65 13 406,973
			1946-55 2 33,626
			Newly-built tanker
		 5 321,907
			Tanker built
			1976 16 1,444,395
			» 1966-75 175 11,743,660
			» 1956-65 342 8,285,858
			» 1946-55 51 654,775
			Warblt. & prewar tanker
			5 11,591
			Ocean liner
			12 247,002
			Passenger, cruise, ferry
			322 696,513
			Various
			1,075 539,445
			Total
			4,750 51,983,499

THE CYPRUS FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT	
Bulk carrier built:			
1956-65	13	159,791	
1946-55	1	13,066	
Cargo built	1976	1	5,400
» 1966-75	19	52,055	
» 1956-65	138	693,131	
» 1946-55	162	624,747	
Warblt. & prewar cargo	28	109,606	
Tanker built	1956-65	7	97,545
» 1946-55	5	39,711	
Total	3,532	31,676,921	

The Genuine Link

Thirty years ago, when the subject of convenience flags was raised in the United Nations, there was talk of the genuine link between a ship's flag, her crew and her ownership.

Since then, nothing more has been heard about this genuine link and at the present time, ships flying the flags of Liberia, Panama, Singapore, Cyprus and Somalia represent 28% of world tonnage. According to UNCTAD figures, 26.2% of this total is owned by Greeks, 20% by American interests, 2.9% by Italians and 48.2% by others. It is to be noted that in 1959, when the matter was first raised, 43.2% of the total was owned by Greek interests and 41.9% by American interests.

Now UNCTAD, which has evolved the 40+40+20 system for cargo liners, has raised the subject of the genuine link again during a recent meeting in Geneva. The basic requirements for a genuine link were once more spelt out: a) The ship or the ship's owning company must belong mainly to subjects of the ship's flag. b) The owning company's headquarters or management must be situated in the country of the ship's flag. c) The basic members of the ship's personnel must be subjects of the ship's flag. d) Financial control must be in the hands of the country of the ship's flag and the profits of the owning company must be taxable in the country of the ship's flag. e) The country of the ship's flag must exercise complete and regular inspections of the ship and of living and working conditions on board. Five flags were then cited as not fulfilling these conditions. They were the flags of Liberia, Panama, Singapore, Cyprus, and Somalia plus those of Bermuda and the Bahamas.

The UNCTAD report goes on to say that an annual amount of some ten billion dollars from the freight carried by these ships is lost to the countries of the ships' flags and to the real countries of ownership. And even if this amount is small compared to amounts handled by the Eurodollar market, it is still important enough to affect international shipping in the sense that a great part of it is reinvested in the form of advance payments for new shipbuilding orders.

Another consequence of the absence of a genuine link, the report continues, is that the owners profit from the low running costs of such ships whereas the countries that use them do not gain anything from them. Finally, the report concludes that the manpower of developing countries is used on these ships instead of being used on ships owned by the developing countries.

There is no doubt that all the above points bear a great deal of discussion among the countries concerned.

As far as the subject affects us, Greek ownership of convenience flag ships is on the decline and our owners are showing a preference for the Greek flag both for newbuildings and for new purchases.

Convenience flags are also to be discussed by EEC circles in formulating a shipping policy and although the subject will only be of academic interest as far as we

are concerned, it will be worth following with interest.

Greek-registered Companies

High-level discussions are taking place on the legal status of a new form of shipping company which could be registered in Greece. However, we still do not know what our shipowners think of the idea.

We do know, though, what happened in the past. Greek owners sought refuge in Liberian and Panamanian companies out of necessity and we must admit that this move was one of the prime reasons why our shipping was able to develop to such a degree. It would take a great deal in the way of cast-iron guarantees for a Greek owner to transfer his company to Greek registry.

It is possible that our membership in the EEC will also raise the question of owning companies of national fleets. And if our owners should find it necessary, through force of circumstances, to transfer to Greek-registered companies, it will obviously be necessary for such companies to provide the same degree of freedom now enjoyed under Liberian and Panamanian registry.

Total Losses

The figures for total losses from November 1, 1976 to April 30, 1977 as published by Lloyd's are 124 ships of more than 500 grt. totalling 847,047 grt.

Of these, 35 ships representing 324,013 grt. or 28.23% of the total and 38.35% of the total tonnage were Greek-owned. It is also three times higher than the proportional percentage of participation by Greek-owned tonnage in the world fleet.

This disappointing leadership in total losses has continued uninterruptedly for 20 years and more. It raises many questions regarding the quality of the Greek-owned fleet and also gives an opportunity to our competitors to cast aspersions on our fleet and brand it as one of "semi-convenience".

There seems to be no answer to the problem as long as the Greeks continue to buy obsolete ships. This, in combination with the present shortage of qualified crews plays an important part in the incidence of total losses which occur to a proportion of 80% to ships that are more than 15 years old.

Perhaps it would be preferable if we acquired fewer and newer vessels.

The Shipbuilding Industry

What is to happen to the small shipbuilding units at Perama which have been so soundly praised by foreign clients. Is it to be allowed to die through sheer indifference?

All these industries are asking for is a government guarantee which will allow them to undertake many orders which are cur-

NAYTIKA XPONIKA

rently being channelled elsewhere. There is an organisation which guarantees projects undertaken by Greek contractors abroad. Surely the same organisation could undertake to guarantee shipbuilding orders placed with our smaller yards?

It would seem that only the Prime Minister could bring this about if he took a personal interest in the matter. We can see no other solution to the problem.

The British View

Independently of what developments might occur in the future shipping policy of the EEC, the fact remains that Britain will staunchly oppose any measure which might create a situation whereby there is flag discrimination in EEC sea transport. The remarks of the chairman of the British Shipping Council, Mr. Walter, are clear on this point. He said that according to the Treaty of Rome, the Community's first duty is to maintain liberal principles and demolish obstacles. For shipping this means competition between the advanced and the developing countries, provided such competition is based on sound economic principles. Tendencies to protect transport should be rejected.

He went on to say that British shipping had never denied the right to the developing countries to create their own fleets. But such efforts should be based on sound trading practices and not interfere with the interests of other maritime nations. Britain and other countries of the same mind will make it their task to see that the principles of free transport are maintained and applied.

The Italy - Greece Lines

A law has been passed in Italy by which a tax amounting to Lit. 5,800 has been imposed on all passengers embarking at an Italian port for foreign destinations. This tax will deal a heavy blow to traffic between Italy and Greece on ships sailing from such ports as Venice, Ancona and Brindisi for Greek ports where the fares are low and where the addition of such a tax will deter many people from making the sea voyage.

Action is being taken to have this tax reduced, if it cannot be abolished, otherwise there are fears that many people will prefer to fly.

The Private Training Schools

We have often recommended that private training schools for deck and engineer apprentices should be supported. The sources of vitally needed officer material are three: they are the public training schools, which are fully supported by the State, the private schools and promotion from lower ranks. The private schools have always struggled to survive, function with limited means and are suspected of not being up to scratch. It is time something was done to help them.

