

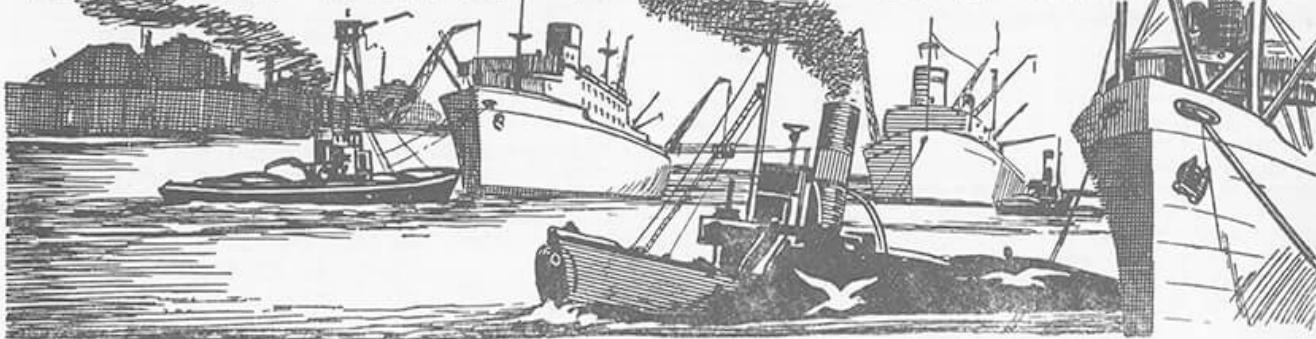
NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1977

Αρ. Φύλλου 1012/771

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΖ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1012/771

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΞΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1977

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΤΑ ΣΥΝΗΘΟΥΣ ΤΥΠΟΥ ΦΟΡΤΗΓΑ

Εἰς "Ελληνα ἐφοπλιστὴν ἐκ τῶν τὰ πρώτα φερόντων, μὲ ἐπιτυχίαν ἐπαγγελματικῆς ἐπιδόσεως ὑποδειγματικήν, ἔτεθη τὸ ἔρωτημα, τὸ ἀμέσως ἐνδιαφέρον τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν: Πώς θλέπει τὴν αὔριον τῶν ἐργασιῶν τῆς τράμπη χύδην ἡρώων φορτίου Ναυτιλίας, πλοῖα τῆς ὅποιας συγκροτοῦν κατὰ μέγιστον ποσοστὸν τὸ ἑλληνικὸν τονόν;

Ἡ ὅπαντησις, μετὰ πάσης βεβαίως ἐπιφυλάξεως, συνοφίζεται εἰς τὰ ἔξης: «Ἀντιμετωπίζουν αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ ἔχρων φορτίων εἰς χύμα περιόδου ριζικῶν ἀνακατατάξεων. Αἱ βασικαὶ εἰς χύμα πρῶται ὑλαὶ, αἵτινες ἀπτέλεσαν καὶ ἀπτελοῦν τὸ κύριον μέρος τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν καὶ συγκεκριμένως τὸ σιδηρομετάλλευμα, ὁ γαιάνθραξ καὶ αὐτὰ τὰ δημητριακά, μεταφέρονται πλέον διὰ μεγάλων, 30 - 100 καὶ πλέον χιλ. τόννων, μπάλκα κάρριερ καὶ μικτῶν. Ἐξαίρεσιν ἀποτελοῦν τὰ μικρὰ φορτία γεννημάτων, μὲ προορισμοὺς δευτερεύοντας λιμένας. Οἱ κύριοι λιμένες τοῦ Κόντινεντ, τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ὅπως τὰ κέντρα φορτώσεων τῆς Αὐτραλίας — διὰ νὰ ἀναφέρωμεν τῶν κυριωτέρους — ἀποτελοῦν πλέον τὰ κέντρα φορτώσεων καὶ ἐκφορτώσεων τῶν μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν.

»Διὰ τὰ τράμπη τῆς μικρᾶς καὶ μέσης χωρητικότητος — τὰ τουητέκερς — ἀπομενοῦν τὸ ἥσσονος ὄγκου φορτία εἰς χύμα καὶ τὰ ταῦτα τσάρτερς, αὐτὰ κυρίων. Αἱ πλεῖσται τῶν ναυπηγήσεων τοιούτων σκαφῶν, ἀποβλέπουν εἰς τὴν ἀποσχόλησίν των διὰ χρονοναύλωσις. Μετὰ τὰ πλοϊκούντενες καὶ τὰ ρό-ρό αἱ χρονοναύλωσεις τῶν τουητέκερς θὰ είναι, σὺν τῷ χρόνῳ, διλγώτεραι. Αἱ συμφορθεῖσις εἰς τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεων θὰ είναι ἔτισης διλγώτεραι. Ἀθρόα ναυπηγούνται καὶ εἰσέρχονται εἰς τὰς γραμμὰς τὰ ρό-ρό καὶ τὰ πλοῖα κουτείνερος. Καὶ ὅσον δὲ ὀφίθιμός καὶ τὸ τοννάκι τῶν καινοφανῶν αὐτῶν τύπων ναυπηγημάτων αὐξάνει ἐπὶ τοσούτον αἱ χρονοναύλωσεις τῶν «τουητέκερς» θὰ περιορίζωνται. Θὰ ἔλθῃ ημέρα — καὶ δὲν είναι μακράν — ποὺ αἱ μεταφοραὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν διὰ τῶν πλοίων αὐτῶν κατὰ σημαντικὴν ἔκτασιν θὰ διενεγύωνται. «Ολιγώτεραι αἱ χρονοναύλωσεις, διλγώτεραι καὶ αὐτὰ τὰ παλαιού τύπου φορτγάτα λάινερες.

»Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία πρόβλημα ὑποστάσεως ἀντιμετωπίζει ὑπὸ τὴν σημερινὴν τῆς μορφήν, μὲ τὸν τεράστιον ὄγκο τῆς εἰς

τράμπη σκάφη. Ἀναπόδευκτος εἶναι ἡ συρρίκνωσις καὶ τῶν παλαιοτέρων ἡ διάλυσις.

»Τοῦ ὀπωτέρου μέλλοντος τὰς ἔξελίξεις, πρὸς τὰς ὅποιας φερόμεθα, εἰς τὰς μεταφοράς τῶν χύδην ἔχρων φορτίων, τολμῶ νὰ προδιαγράψωμεν. Μὲ τὰς μεταφοράς αὐτὰς ἀπασχολούνται κυρίως τὰ ποντοπόρα σκάφη μας. Πρόκειται περὶ μιᾶς ἐπαναστάσεως, προσομοιαζούσης πρὸς ἑκείνη τοῦ ὀπωτοῦ μὲ τὸ ίστιον. Αἱ ἀνακατατάξεις τοῦ τοννάκι καὶ τῶν τύπων εἶναι ἀναπόδευκτοι. Οἱ Ἑλληνες τοὺς νέους τύπους μεταφορῶν μέσων πρέπει νὰ ἀναζητήσουν καὶ τὰς τακτικάς γραμμάς μὲ τὰ νεώτερα αὐτὰ μέσα μεταφοράς ἀναποδράστως θὰ διολουθήσουν. Τῶν συνήθους τύπου καὶ χωρητικότητος φορτηγῶν τράμπης διάλεπτον — κατέληπτεν ὁ συνυμπληκτής μας — τὴν κάμψιν ἐπερχομένην. Θὰ είναι δραστικά, ὀλλ' ἀσφαλής. Καὶ ἔχει τόσα πολλὰ ἡ Ναυτιλία μας».

ΕΠΩΦΕΛΗΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΦΟΡΗΣΙΣ

«Η συμφόρησις εἰς τοὺς λιμένας τοῦ τρίτου κόσμου μετριάζει τὰς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις τῆς κρίσεως καὶ ὠφελεῖ τοὺς πλοιοκτήτας, ναυπηγούς καὶ ἐπισκευαστάς, τονίζει δὲ Οἰκος Ντρούρυ, εἰς σχετικήν ἀνασκόπησιν. Περὶ τὰ 15% τῆς παγκοσμίου ποντοπόρου χωρητικότητος εὑρίσκονται ἀνά πάσαν στιγμὴν ἐν ἀναμονῇ φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ τρίτου κόσμου, εἰσπράττοντα σταλίας ἡ ἐπιναύλους.

Μὲ μίαν σειρὰν ὑπολογισμῶν, ἡ ἔκθεσις καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ συνολικὸν κόστος τῶν καθυστερήσεων ἐν λιμένι ἀνέρχεται εἰς περίπου 7.2 ἑκατομ. δολ. ἡμερησίως ἢ 2.5 δισ. δολ. ἐπηρίσως.

«Πυλογίζεται ὅτι περὶ τὰ 1.500 πλοῖα τελοῦν ἐν ἀναμονῇ, ἀνὰ πτῶσαν στιγμὴν καὶ, κατὰ μέσον ὅρου, τὸ ἡμερήσιον κόστος ἐνὸς πλοίου γενικοῦ φορτίου εἶναι 4.000 δολαρία — ἔξυπηρτεσις κεφαλαίου πλέον διαχειριστικαὶ διπλάναι.

Καὶ ἐνώ οἱ οἰκονομολόγοι ὀπορρίπτουν τὴν ἀποφίνησην αὐτῶν, ἡ ἔκθεσις Ντρούρυ λέγει ὅτι εἰς τὸ πραγματικὸν κόστος διὰ τοὺς πλοιοκτήτας περιλαμβάνονται καὶ τὰ κέρδη τὰ διάπειρας θὰ ἀπεκμίζουν τὰ πλοῖα ὑπὸ καλυτέρας συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς.

«Ἀλλὰ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπάρχει ὑπερπροσφορὰ πλοίων εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς καὶ οἱ ναύλοι κυμαίνονται εἰς ἐπίπεδο κατὰ τὸ «κύρινον» κερδοφόρα.

«Ολαδήποτε ταχείας ἀποσυμφόρησις τῶν λιμένων τοῦ τρίτου κόσμου», παρατηρεῖ ἡ

ἔκθεσις, «θὰ ὀποδῆ καταστρεπτικὴ διὰ πολλοὺς διαχειριστάς σκαφῶν γενικοῦ φορτίου. «Η ἀγορά δὲν θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἀπορροφήσῃ τὸ σύνολον τοῦ διαθεσίμου τοννάκι καὶ θὰ προκληθῇ περαιτέρω συμπίσεις τῶν ναυλῶν, μὲ ὀποτέλεσμα νὰ καταλήξουν πολλὰ πλοῖα εἰς τὰ ἀγκυροθόλια παροπλισμοῦ ἢ τὰ ἐργοστάσια διαλύσεων».

«Η ἔκθεσις καταλήγει μὲ τὸ συμπέρασμα, ὅτι οἱ πλοιοκτήται ἔχουν συμφέρον νὰ διαιωνίσθη ἡ συμφόρησις, παρὰ τὰ διοικητικὰ προβλήματα ἀτίνα συνεπάγεται καὶ τὴν ἐπιδείνωσιν τοῦ ἡμικοῦ τῶν πληρωμάτων ἀπὸ τὴν μακρὰν ἀναμονὴν ἔξωθι τῶν λιμένων.

«Ἀπὸ τὴν συμφόρησιν ιδιαιτέρως ἐπωφελοῦνται οἱ διαχειρισταὶ τῶν εἰς τὴν φορτοκέφρωσιν. Κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη, ἀρκετά σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ ἀπασχολούμενα εἰς μεταφοράς τῆς Βορείου Θαλάσσης, μετετέθησαν εἰς μακρύτερας γραμμάς μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Μέσης Ἀνατολῆς.

Παρὰ τὴν ἀπώλειαν χώρου (τὰ πλοῖα αὐτά ἔχουν μικρότερον κυδισμόν), τὰ εὐέλικτα ρό-ρο κερδίζουν συνεχῶς ἔδαφος εἰς τὰς μεταφοράς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

ΤΑ ΡΟ - ΡΟ

Αἱ προοπτικαὶ ὑπερπληθωρισμοῦ χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου στόλου ρό-ρο καθίστανται σοβαρώτεραι διστημέραι. «Η ἐπιτυχία τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ἐδημιουργήσεν ἔνα κλίμα ὑπεραισιοδίζεις οἱ ὅποιοι ἀθρόως παραγγέλλουν σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ.

Μόνον κατὰ τὸ πρώτον ἐξάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους παραγγέλθησαν 50 πλοῖα ρό-ρο, χωρητικότητος 500.000 τόννων d.w. περίποτον. Οἱ ὀφίθιμοι αὐτοὶ ἀντιστοιχοῦν εἰς τὸ 10% καὶ πλέον τοῦ ὀφίθιμοῦ τῶν πλοίων καὶ 8% περίπου τῆς παραγγελθείσης κατὰ τὴν περίοδον αὐτῆς της ένδιαφερομένους ἐφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι ἀθρόως παραγγέλλουν σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ.

Μόνον κατὰ τὸ πρώτον ἐξάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἔτης ἀρχαὶ τοῦ ἔτους ἡρίθμει 1.800 σκάφη, χωρητικότητος ὑπὲρ τὰ ἔξι ἑκατομ. τόν. γκρός. Τὴν ίδιαν ἐποχὴν, αἱ παραγγελίες τῶν ρό-ρο ἀνεφέροντο εἰς 268 πλοῖα, 2.3 ἑκατομ. τόν. d.w. Καὶ διερωτᾶται τις ἔτην θὰ ὑπάρξῃ ἐπαρκῆς ζήτησης διὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ διὰ τῶν τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ — κατὰ μέγιστον ποσοστὸν μέχρι τὰ τέλη τοῦ προσεχούς ἔτους.

Εἶναι γεγονός ὅτι τὰ πλοῖα ρό-ρο ἐπιτυγχάνουν, πρὸς τὸ παρόν, ἔξαιρετικῶς ὑφίλοις ναύλους (μέχρι 5.000 δολ. κατὰ τέττας ἀπὸ «Ηνωμένας Πολιτείας εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν»). Ἀλλὰ ἐκφράζονται σοβαροὶ ἀνησυχίαι μήποτε ἡ συνεχιζόμενη ἔντασης τῶν παραγγελιῶν δημιουργήσης ὑπερ-

ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΙΣ

Ο τύπος των σκαφών ρό-ρό (drive-on/drive-off) κατακτά την έπιχειρηματικότητα και τού μεγαλυτέρου ναυτιλιακού συγκροτήματος τού Κόσμου, της P & O. Τρία έναντιλθησαν ήδη από αύτην, ταΐμ τσάρτερ, με όψιδιον χρονάς και άλλα τρία παραγγέλλονται εἰς Ισπανίαν, εἰς άντικατάστασιν ένδος 7.200 τόνων, τύπου «Πάναμαξ». Εἰς την άντικατάστασιν περιλαμβάνονται και δύο, διά βαρέα φορτία, φορτηγά γραμμῆς.

Η Μιτσούνι θά κατασκευάσῃ τρία όχηματαγωγά, δύο τών 5.400 τόν., 19 μιλ. και ένα των 7.730 τόν., 20 μιλιών. «Ενα έκαστον θα έχει μεταφορική ίκανότητα 12, τών 12 μέτρων, «τρέιλερς» και θέσεις διά 12 όδηγούς.

Παραγγέλλει, έπισης, ή P & O, δύο τών 17.000 τόν., 18 μιλίων, διά βαρέα φορτία σκάφη, με φορτωτήρα 300 τόνων. Τὰ δύο φορτηγά θά παραδοθούν τὸν Σεπτέμβριον και Δεκέμβριον 1978 καὶ τὰ όχηματαγωγά λήγοντος τοῦ 1978 καὶ άρχας τοῦ 1979.

Τὸ σύστημα τῆς ἀπό θύρας εἰς θύραν μεταφορᾶς διευρύνεται καὶ ἀπό τὴν P & O. Τὰ τρία χρονοναλώθεντα άνηκουν εἰς τὴν συνηδίκην Στένα Λάσιν. Σημειώτεον ὅτι ή P & O ἀπασχολεῖ ηδη στόλον 500 έλκυστρων και 5.500 «τρέιλερς» εἰς τὰς δι' όχηματαγωγῶν έξυπηρετουμένας γραμμάς της.

TO «ΚΑΜΑΡΙ» ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Χωρὶς τὰ ιδικά μας σχόλια —παρέλκουν νομίζομεν— δημοσιεύομεν κατωτέρω ἀποσπάσματα ἐπιστολῆς τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου πρὸς τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐπαφιέμεθα εἰς τὴν πανθομοδογυμένων εὐθύητα τῆς κρίσεως τοῦ κ. Παπαδόγονα, διὰ τὰς ἐπ' αὐτῆς παρατηρήσεις.

Τούτο μόνον ἔχομεν ἡμεῖς νὰ προσθέσωμεν: «Η «Ελληνική» τῶν τακτικῶν γραμμῶν εἶναι τὸ «καμάρι» τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπίδοσεως. Τὴν ἀναπτυσσομένην δρᾶσιν τῆς —παγκοσμίως— τὴν ζηλεύουν κράτη μεγαλύτερα καὶ ισχυρότερα ήμων εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. 'Αλλού θὰ ἐπεχορηγείτο καὶ θὰ διεφυλάσσετο διὰ τὰ σκάφη τῆς ἡ διάκρισις σημαίας. 'Εδώ μᾶς ἔξυπηρετε μὲν ἐνα πλήρες δίκτυον ὑπερποντίων τακτικῶν γραμμῶν, χωρὶς τὸ Δημόσιον ή Δημοσία Κατανάλωσις νὰ εἰσφέρῃ οὔτε δραχμήν. 'Η «Ελληνική» εἰσφέρει πολλά. Τίποτε δὲν λαμβάνει.

«Κύριες Υπουργές,

»Οταν ἡ 'Ελλὰς κατέστη ἡ μεγαλυτέρα ναυτική δύναμις τού κόσμου θὰ ἦτο αἰσχος ἡ 'Ελλὰς νὰ ἀναβέτη τὴν μεταφορῶν τού πολεμικοῦ τῆς υλικοῦ εἰς ξένας ἔταιρις τόσον ἀπό ἀπόφεως ἔθνικῆς οἰκονομίας σοσον καὶ ὀσφαλείας πολεμικοῦ υλικοῦ, ὅπερ ἐν περιπτώσει, ὃ μὴ γένοιτο, συρράξεως τῆς χώρας μᾶς ὁ ξένος πλοιαρχος καὶ οἱ πλοιοκτήται του δὲν θὰ διεκινδύνευν νὰ κομίσωσι τοιούτον υλικὸν εἰς τὴν χώραν μᾶς.

»Ἐνώ, ἀντίθετως, ὁ 'Ελλην ἐφοπλιστής, ὁ 'Ελλην πλοιαρχος καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλήρωμα θὰ ἀντεμετώπιζον οἰονδήποτε κίνδυνον οὐα παραδόσωσι πατρόμοιον υλικὸν εἰς τὴν χώραν μᾶς.

»Ἐξ ὅλου, αἱ τιμαὶ ναύλων ἀς ἐφαρμόζομεν εἶναι αὐταὶ τῶν Κόνφερας μεταξὺ Κόλπου Μεξικοῦ καὶ λιμένων ἐν τῷ Βορείῳ Ατλαντικῷ τῆς 'Αμερικῆς.

»Ἐπὶ πλέον ἔχομεν ὄργανῶσει τέλειον σύστημα παραλαβῆς τῶν ἐφοδίων ἀπό ἔνα ἔκαστον ἔργοστάσιον ἐν τῷ ἑσωτερικῷ τῆς Βορείου 'Αμερικῆς καὶ μεταφέρομεν τούτο, λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν τὴν θέσιν ἐνός ἐκάστου ἔργοστασίου, εἴτε εἰς Νέαν 'Υόρκην, Νέαν 'Ορλεάνην, ἢ Χιούστον, σπου ἔχομεν τὰ μέσα παραλαβῆς καὶ ἐναποθηκέυσεως τοῦ υλικοῦ.

»Καταβάλλομεν τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς τοῦ υλικοῦ εἰς τὸν σχετικούς λιμένας φορτώσεως βάσει υφισταμένων ναυλολογιῶν ἐγκεκριμένων ἀπό τὰς 'Αμερικανικὰς 'Αρχάς,

πληθωρισμὸν τοννάς, ὡς συνέδη μὲ τὰ δεξαμενόπλοια κατὰ τὴν περίοδον 1972-73.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Πυκνὸν τὸ δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν ἀπό τοὺς λιμένας Πειραιῶν καὶ Θεσσαλονίκης διὰ τὴν Μέσην 'Ανατολὴν. Τὸ ἀξίωμα λέγει: «Τὸ ἐμπόριον ἀκολουθεῖ τὴν σημαίαν». Τὸ ἀντίθετον ἀκριβῶς συνέδη εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐπικοινωνίας μας με τὸν ἀραβικὸν κόσμον. 'Η κίνησις, ἡ ἔξαιρετική, ητὶς ἀπό τινος σημειούται, φορτίων διομήνων ποιούντων ἀπό τὴν 'Ελλάδα καὶ τὴν Βαλκανικήν, προεκάλεσε τὴν σύστασιν τακτικῶν γραμμῶν ἀπό τοὺς λιμένας μας διὰ τὴν 'Ερυθρὰν Θάλασσαν καὶ τὸν Περσικὸν.

Σκάφη προσηρμοσμένα εἰς τὰς συνήθης ἐκφορτώσεως εἰς τοὺς ἀραβικούς λιμένας διατίθενται. Δὲν εἶναι μόνον Ἑλληνικά, ἀλλὰ καὶ ξένα, ιταλικά, σκανδιναϊκά, βρετανικά. 'Η ἐντεύθεν ἔξαγωγική προσπάθεια τὰ μέγιστα διευκολύνεται.

Καὶ αἱ γραμμαὶ αὐταὶ θὰ διατηρηθοῦν, ἐφόσον αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν ἀραβικῶν χωρῶν διὰ παντὸς εἰδοῦς διομήνων ποιούνται μεγάλαι καὶ εἰς χρόνον μακρόν. Τὰ ρό-ρό καὶ τὰ πλοια-κοντένερες ἔχουν κατακτήσει τὴν κίνησιν. 'Η συμφόρτης εἰς τοὺς ἀραβικούς λιμένας τείνει νὰ ἔκλεψῃ —διὰ τινας ἔξελιπτεν ηδη— καὶ ἐφόσον τὰ ἐκτελουμένα ἔργα ἐν ταχείαι καὶ ἀπό τὸν 'Ελληνας ἐργολήπτας προχωροῦν, πρόβλημα ἐκφορτώσεως ταχείας θὰ πάση νὰ ψίσταται.

Χάρις καὶ πάλιν εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν ἔνα ζήτημα —τὸ τῆς τακτικῆς ἐπικοινωνίας με τὴν Μέσην 'Ανατολὴν ἐπελύθη, διευκολυνόμενης τῆς πρὸς τὰ ἔκει ἔξαγωγικής μας προσπαθείας, τῆς λίαν ἐπιτυχοῦς σημειωτέον.

ΕΛΛΗΝΟΣΑΟΥΔΑΡΑΒΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

«Σαραμάτη» εἶναι μία σαουδαραβική μεταφορική ἔταιρία, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν

βελτίωσιν τοῦ ὅλου κυκλώματος μεταφορῶν μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Σαουδαραβίας. Εἰς τὸ συστάθεν συγκρότημα μετέχουν σαουδαραβικαὶ Τρόπεζαι καὶ ἡ Ἑλληνικὴ ἔταιρία 'Αδελφοὶ Βεργωτῆς ('Ελλάδας) Λ.Τ.δ.

Η κυρία ἀπασχόλησις τῆς ἔταιρίας τὸ 1976 ἐστράφη πρὸς τὰς ὁδικὰς συγκοινωνίας τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας. 'Εκριθή οὖμας ἀναγκαῖα ἡ στροφὴ καὶ πρὸς τὰς ὁδοὺς θαλάσσης μεταφοράς. Λιμὴν ἔξορμησες ὥρισθη ἡ Τζέντα. 'Ιδιαίτερον «τέρμιναλ» κατεσκεύασθη, ἐπὶ ἐπιφανείας 35.000 τετρ. μέτρων. Πλέον τῶν 6 ἑκατομ. δολ. ἀδαπανήθησαν διὰ τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ κέντρου αὐτοῦ.

Εἰς τὴν Εὐρώπην τὰ φορτία παραλαμβάνονται εἰς τοὺς λιμένας Βενετίας καὶ Πειραιῶν. «Ἄσημειθη» ὅτι, ὁ χερσαῖος «κατόλος» τῆς «Σαραμάτη» εἶναι ἐντυπωσιακός. Περιλαμβάνει 89 τρακτέρ Βόλδο, ἐφωδιασμένα μὲ ρυμούλκας τῶν 42 μέτρων (450 ἐν συνόλῳ). Αὐτοκίνητα διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν φορτίων πρὸς ἀνεφοδιασμὸν διατίθενται.

Εἰς τὸν τομέα τῶν ἀπό θαλάσσης μεταφορῶν ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὴν Στένη Λάσιν δύο τύπου ρό-ρό σκάφη, ναυπηγηθέντα εἰς τὴν 'Ολλανδίαν τὸ 1973, ἀτίνα φέρουν ηδη τὰ ὄντατα «Βαλήιν» καὶ «Fahra». Τὰ σκάφη φέρουν τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ εἶναι μεταφορικῆς ικανότητος 78 τρέιλερς καὶ 150 αὐτοκίνητων. Μετεσκευάσθησαν διὰ νὰ μεταφέρουν 94 τρέιλερς.

Δρομολόγιον τακτικὸν ἀνὰ όκταήμερον ἐκτελοῦνται τὰ σκάφη αὐτά, μὲ κυκλικὸν ταξίδιον 16 ημέρων.

Παραλαμβάνεται ὅτι, τοικίδευται: Κοντέινερς, ρυμούλκες κλπ. Τὰ ταχύτερα δρομολόγια ἐκτελοῦνται μεταξὺ Βενετίας - Πειραιῶν καὶ Τζέντας.

«Η «Σαραμάτη» ἔγγυαται εἰς τοὺς φορτωτὰς τακτάς ἡμερομηνίας μεταφορᾶς ἀπὸ θύρας εἰς θύραν.

Τρίτου ηδη σκάφους ἀντιμετωπίζεται ἡ ἀγορά. Εἶναι ἡ μόνη σαουδαραβική τακτικὴ γραμμὴ 'Ελλάδος - Τζέντας.

ITALY AT YOUR SERVICE IN ALL ITALIAN PORTS "MEDOV"

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

GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS
Shipbrokers — Oil & Bunker Contractors
Research and Development

Via XX Settembre 29
16121 Genoa

Phones: (10) 54.13.61 (5 lines)
(10) 26.85.32 (3 lines)

Telexes: 27046 — 28460

Cables: MEDOV

κατόπιν υποδέλλομεν εἰς τὴν Στρατιωτικὴν Ἀποστολήν μας εἰς Οὐάσιγκτων τὰ μεταφορικὰ τιμοδόγια καὶ τὸν λογαριασμὸν ναύλων πρὸς εἰσπροξίν.

»Τολμῶμεν νὰ εἴπωμεν ὅτι δὲν εἶναι εὔκολος ἡ διοργάνωσις τῆς ὑπέρεσίας παραλήνης καὶ φορτώσεως τοῦ ώλικοῦ πολέμου εἰς ἐταρίαν τινὰ μὴ διαθέτουσαν τὰ ἡμέτερα μέσα.

Ἐπειδὴ, ὡς ἀναφέρομεν εἰς τὴν ἀπὸ 6/7 ἐπιστολὴν μας πρὸς τὸν υἱέτερον συνάδελφον τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης, δέν μέχρι τῆς 15ης προσεχοῦς μηνὸς Αύγουστου ἔξ. νὰ κοινοποιήσωμεν πρὸς τοὺς ἰδιοκτήτας τῆς προκυμασίας καὶ ἀπόθηκῶν παράτασιν τῆς ἐνοικίασεως, σᾶς παρακαλῶ νὰ συγκατατεθῆτε εἰς τὴν παράτασιν κατὰ τὰ ἄρθρα 23, 24 καὶ 25 τοῦ ἐν Ισχύι ναυλοσυμφώνου μας μέχρι τῆς 25ης Δεκεμβρίου 1978.

Διατελῶ μετὰ πάσης τιμῆς
Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιεύς, 15 'Ιουλίου 1977

ΕΙΣ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Ἡ Λιβερία προσβάλλεται πλέον ὡς μεγάλη ναυτιλιακή δύναμις. Ἀναλαμβάνει τὰς ἐκ τῆς θέσεως αὐτῆς ὑποχρεώσεις τῆς.

Πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ θεωρήσῃ ἡ Λιβερία μέτρα ἀποδέποντα εἰς τὴν διαπίστωσιν τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τῶν λιβεριανῶν πλοίων.

Τὸ Συμβούλιον τῆς Λιβεριανῆς Ναυτιλίας —κυρίαρχον σῶμα εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας— ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἀπὸ τῆς Ιησοῦ Σεπτεμβρίου τίθενται εἰς ἐφαρμογὴν δύο μέτρα σχετικὰ μὲ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν λιβεριανῶν πλοίων. Τὸ Συμβούλιον ἐκπροσωπεῖ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς διεχειριστὰς τῶν λιβεριανῶν πλοίων. Τακτικαὶ ἐπιθεωρήσεις θὰ διενεργῶνται καὶ ἔκτασι τοιαύται θὰ διατάσσονται, ἐνῷ μελετάται πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους ή διὰ «κομπιούτερξ» ἔγγραφη ὅλων τῶν λιβεριανῶν πλοίων καὶ ἡ συγκέντρωσις κάθε τεχνικῆς ἐπ' αὐτῶν λεπτομερείας.

ΤΑ ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕΝΑ

Κοινὴ ἔγείρεται κατὰ τῶν πλημμελῶν συντηρουμένων πλοίων ἡ ἐπίθεσις. Μετὰ τὸ Διεθνὲς Γραφείον Ἐργασίας, τὴν Δ.Ο.Μ., τὸ Ι.Μ.Κ.Ο. καὶ τὰς παραστάσεις ἄλλων ὁργανισμῶν, κινεῖται ἡδη καὶ ὁ Ο.Ο.Σ.Α. τῶν Παρισίων. Σύστασιν κατὰ τῶν ὑποσυντηρουμένων πλοίων ἀπῆθυνε πρὸς τὰς 24 χώρας· μέλη του.

Τὸ Συμβούλιον τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ἐπισύρει τὴν προσοχὴν τῶν χωρῶν· μελῶν του ἐπὶ τῶν πολλαπλῶν κινδύνων ἐκ τῶν μὲν συμμορφουμένων πρὸς τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς ἀσφαλείας πλοίων καὶ ἐπικαθίται τὴν ἐφαρμογὴν τῶν «μίνιμουμ» κανονισμῶν τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας καὶ τοῦ ΙΜΚΟ.

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλεῖστον τῶν ὑποσυντηρουμένων σκαφῶν φέρουν τὰς σημαίας εὔκολιας, ὁ Ο.Ο.Σ.Α. ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπιθεωρήσεως, ἐπιμόνου καὶ τακτικῆς, ἐπὶ ὅλων τῶν πλοίων, ἀνεξαρτήτως σημαίας.

ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

Αἱ δηλώσεις τοῦ κ. Κάρτερ, αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν νομοθεσίαν ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τῶν πετρελαίων, προεκάλεσαν δικαιολογημένην τὴν συγκίνησιν εἰς τοὺς κύκλους τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ.

Οἱ Πρόεδρος Κάρτερ ἔξεδηλώθη εὐνοϊκῶς πρὸς τὴν νομοθεσίαν διὸ τῆς ὅποιας αὐξάνεται τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν εἰσαγομένων πετρελαίων. Ή συμμετοχὴ αὐτῆς, ἥτις τώρα ἀνέρχεται εἰς τὰ 4.5%, θὰ αὐξηθῇ κατόπιν συμβιδασμοῦ τῶν ἀντιτιθεμένων ἀπόφεων, εἰς τὰ 9.5% τὸ 1982, μὲν ρυθμὸν αὐξῆσεως κατὰ 1% ἑτησίως.

Πρὸ τοῦ κ. Κάρτερ, οἱ κ.κ. Νίξον καὶ

Φόρτων ἀντεμετώπισαν τὸ αὐτὸν πρόδηλημα. Συνεζητήθη ἡ συμμετοχὴ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου κατὰ 30%.

Ζωρῆαι ὑπῆρξαν αἱ ἀντιδράσεις κατὰ τῆς διακρίσεως αὐτῆς τόσον ἀπὸ μέρους τῶν ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν πετρελαίου, ὅσον καὶ τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Αἱ δηλώσεις τοῦ Προέδρου τῆς Ἰντερτάνκο εἶναι χαρακτηριστικαὶ.

Ἡ ναυτήγησις περισσοτέρων ἀμερικανικῶν πετρελαιοφόρων ὑπογραμμίζεται ὡς ἀμεσος συνέπεια τοῦ μέτρου περὶ διακρίσεως. Καὶ ἡ αὐξήσις αὐτὴ τοῦ ἀμερικανικοῦ τονεῦδε διεγείρει τὰς διμαρτυρίας τῶν Ἐλλήνων, τῶν Σκανδιναύων, τῶν Βρετανῶν καὶ ἄλλων ἐφοπλιστῶν. Εἰναι, πράγματι, γεγονός, ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν τονεῦδε δὲν ἀρκεῖ νὰ ἔξυπερτησῃ τὰς ηδημένας μεταφοράς. Καὶ ἀκόμη: Τὸ ξενὸν τονεῦδε δὲν εἶναι εἰς θέσην νὰ προδῷ εἰς τὰς ἀξιουμένας περὶ ρυπάνσεως προβλέψεις τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου ('Ἀκτοφυλακή'). Τέλος, αἱ μεταφοραὶ διὰ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων θὰ στοιχίζουν περισσότερον καὶ ἡ κατανάλωσις θὰ κληθῇ νὰ πληρώσῃ τὴν διαφοράν.

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν τὰ διάφορα «λόμπυτς» τελοῦν ἐν δράσει εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα. «Ἄδηλον, πάντως, ποία τελικῶς θὰ εἶναι ἡ ἐκβασίς τῶν ἐνέργειῶν τῶν ἀντιτιθεμένων συμφερόντων. Οἱ ἀμερικανικοὶ ναυπηγικοὶ κύκλοι, αἱ ναυτεργατικαὶ ὡργανώσεις καὶ αἱ ἀντιδράσεις πολλῶν μελῶν τοῦ Κογκρέσου ζωηρῶς ἀναπτύσσουν τὴν δρᾶσιν των.

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Καὶ μόνυμα μᾶς φέρει ἡ κάτωθι δημοσιευμένη ἐπιστολὴ τοῦ μαχομένου εἰς τὰς ἐπάλξεις ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας κ. Μιχ. Καραγεώργη. Διαπιστώνει μίαν μεταφορὰν ἐφ' ἡν τοῦ δυσμενοῦ κλίματος, ὅπερ ἐκαλλιέργησαν ὡρισμένοι σκανδαλοθεραί. ἔχθροι τῆς μεγάλης ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, ἔχθροι αὐτῆς ταῦτης τῆς ἔθνικῆς ηδῶν Οἰκονομίας.

Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη ἀπευθύνεται πρὸς τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν. Καταλήγει ὡς ἐπιστολογράφος εἰς μίαν

ὅρθοτάτην σύστασιν, πρὸς τὴν ὅποιαν ἀσφαλῶς ἀντιρρησίς δὲν θὰ ὑπάρξῃ.

«Κύριοι,

»Ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀπὸ 16.2.77 καὶ 17.5.77 πρὸς ὑμᾶς ἐπιστολῶν μου, ἀναφερομένων εἰς τὸ μεγάλο ζῆτημα τὸ ὅποιον συνθέτουν δύο πραγματικότητες: 'Η τεραστία προσφορὰ τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὴν ἐγένετο ζωὴν τοῦ τόπου καὶ ὡς ἔναντι τῆς προσφορᾶς ταῦτης ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰσπραττόμενος φθόνος, συκοφαντία καὶ ὑβρεῖς, ἐφ' ὃν οὐδεμίαν ἔλαβον εἰσέτι ἀπάντησιν, θὰ ἥθελα νὰ προσθέσω καὶ τὰ ἔξης:

»Δὲν ἀποθαρρύνομαι καὶ θὰ συνεχίσω τὴν προσπάθειάν μου πράττων ὅτι δύναμαι διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

»Παρατηρεῖται τελευταίως κάποια μεταστροφὴ πρὸς ἀναγνώρισιν τῆς προσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ συζητήσεις περὶ γίνονται καὶ εἰς τὰ σαλόνια ἀκόμη, π.χ. ἐδώ θελήσῃ κανεῖς νὰ κατηγορήσῃ τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον θὰ εὑρεθῇ κάποιος νὰ συνηγορήσῃ ὑπὲρ τοῦ ἐφοπλισμοῦ μὲ τὸ ἐπιχειρηματία «μᾶς αὐτὸν τίποτε δὲν λαμβάνουν ἀπὸ τὴν ἔθνικὴν Οἰκονομίαν, οὕτε δραμῇ δὲν δαπανάται διὰ τὴν τεραστίαν προσφορᾶν εἰσροής συναλλάγματος, διατί εἶναι ἀξιοκατάκριτοι;» Άλλα καὶ κατὰ τὰς ἐορτὰς τῆς Ναυτικῆς Ἐδδομάδος διὰ πρώτην φοράν ἐγράφονται εἰς τὸν Τύπον καὶ ἐλέχθονται τόσα πολλὰ καὶ λόγια, ἀπὸ ὑπουργικαὶ χειλῆ, ὡς π.χ. καὶ ἴδαιτέρως, ἀπὸ τὸν Ὑπουργὸν Ἐθνικῆς Ἀμύνης κ. Αθέρωφ.

»Ἐπίσης διὰ πρώτην φορὰν παρέστη ὁ Πρωθυπουργὸς τῆς Ἐλλάδος κ. Κωνσταντίνου Καραμανλῆς εἰς τὴν δοθεῖσαν δεξιῶσιν παρὰ τοῦ Ἀρχηγού τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τὸν Ναυτικὸν "Ομίλον καὶ παρέμεινεν ἐπὶ Ζωρὸν συνομιλῶν μὲ δόλους σχεδόν τοὺς ἐφοπλιστάς. Άλλα καὶ μετὰ τὴν παρέλευσιν τῆς Ναυτικῆς Ἐδδομάδος ἀκούνται ἐκπομπαὶ ἀπὸ πραδιοφόνου καὶ ἴδαιτέρως ἀπὸ τὴν ΥΕΝΔ μὲ ἐκφράσεις καὶ λόγια ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, τὰ ὅποια ἀλλοτε δὲν ἤκουοντο. Ομοίως διὰ πρώτην φορὰν ὁ κ. Πρωθυπουργὸς ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἀπὸ τὴν προσφο-

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες

'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ

◆ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ◆

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ράν των δολλ. Η.Π.Α. 70.000.000 τὰ όποια εξόθησαν υπό τού ἐφοπλισμοῦ πρὸ 3ετίας τὰ δολλ. Η.Π.Α. 47.000.000 διετέθησαν διά ναυπήγησιν ἔξ (6) πυραυλακάτων, διότι τὰ υπόλοιπα εἰχον δοθῆ εἰς εῖδος.

»Παρατηρεῖται, λοιπόν, καποια εύνοικη πνοή ἀνέμου ἀναγνωρίσεως τῆς προσφορᾶς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ όποιον πρέπει νὰ ἐπωφεληθῶμεν καὶ νὰ φροντίσωμεν πρὸς ἑνίσχυσιν του, ἐνημερώνοντες τὸ κοινόν.

»Ως μέλος τῆς Ἐνωσεως, ἐπιτρέψατε μου, νὰ εἰσηγηθῶ ὅπως ὄλοκληρον τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον ζητήσῃ ἀκρόασιν ἀπὸ τὸν Πρωθυπουργὸν κ. (Κων.) Καραμανῆν, μὲ θέμα συζητήσεως τὴν ἀνακοίνωσίν του ὡς πρὸς τὴν προσφορὰν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἢ τὴν διοργάνωσιν δεξιῶσεως εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Ἐνωσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν εἰς ἥν νὰ κληθοῦν ἀποραιτήτως ἵνα παραστοῦν ὁ κ. Πρωθυπουργός, Ὅπουργοι καὶ οἱ Ἀρχηγοὶ τῆς Ἀντιπολιτεύσεως.

Μετὰ τιμῆς

MIX. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

Πειραιεύς, 16 Ιουλίου 1977

ΟΛΙΓΩΤΕΡΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

«Η συνεχιζόμενη υφεσις εἰς τὴν ναυπηγοράν, ἥτις καὶ δεν φαίνεται, καθ' ὅλας τὰς προβλέψεις, νὰ πωρέθη ἐντὸς τοῦ ἀμέσως, ἀκόμη καὶ τοῦ ἀποτέρου (1978) μέλλοντος, τείνει νὰ περιορίσῃ καὶ τὴν πρὸς τὰ ναυπηγεῖς στροφὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Λίαν περιωρισμέναι αἱ νέαι παραγγελίαι, σποραδικοί, δύναται τις νὰ εἴπῃ. Παρ' ὅλας τὰς ἀφόνους παρεχομένας πιστοδοτικὰς διευκολύνσεις οἱ ἐφοπλισταὶ εἶναι ἀπρόθυμοι νὰ ἀναχθοῦν εἰς τὸ ἔγχειρημα νέων ναυπηγῆσεων. Τελοῦν ἐν ἀναμονῇ τῶν ἔξεδίξεων τῆς Οἰκονομίας, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν νομισματικῶν διακυμάνσεων, αἵτινες ἀμέσως ἐπρέπουν τὸ τέ κόστος τῶν ναυπηγῆσεων καὶ αὐτὴν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων. Κατάστασις ἐν ἑνὶ λόγῳ ρευστή, δικαιολογοῦσα τὴν ἐπιφύλαξιν.

Αὐτὴ ἡ ἀστόθεια τοῦ δολλαρίου, ἡ ἀνατίμησις τοῦ γείναι καὶ ἡ δισπιστουμένη τῆς ὅλης διομήχανικῆς παραγωγῆς συρρίκνωσις δὲν ἀποτελοῦν κίνητρα ἐνθαρρύνοντα τὰς νέας εἰς ναυπηγῆσεις ἐπενδύσεις. Τὸ ἐπιχείρημα τῆς ἀπὸ τούδε παραγγελίας, ἵνα μὲ τοὺς κολοῦνται μέλλοντα νὰ ἐπέλθουν νούλους τὸ νέον τοννᾶς ἀπόδοτικῆς τύχης ἐκμεταλλεύσεως —ἐπανάληψις τοῦ πρὸ τινῶν ἐτῶν παρελθόντος— ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπονεί.

Συγκρατημένη ἡ αἰσιοδοξία διὰ τὴν καλὴν αὔριον, συγκρατημέναι καὶ αἱ νέαι ἐπενδύσεις.

* * *

Οἱ Ἰστάπωνες ναυπηγοὶ παρακολουθοῦν μὲ ἀνησυχίαν τὴν στάσιν τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν —τῶν καλυτέρων ἀπὸ 20ετίας πελατῶν των— οἱ ὅποιοι καθίστανται δισημέραι διστακτικώτεροι νὰ προβοῦν εἰς νέας

παραγγελίας καθὼς ἡ κρίσις παρατείνεται χωρὶς προσπτικὴ συντόμου ἀνακάμψεως.

Οἱ Ἰστάπωνες ἔβασις ἔστονται εἰς τὴν τακτικὴν τῶν Ἐλλήνων νὰ παραγγέλλουν ὅταν αἱ τιμαὶ εἶναι χαμηλαῖ, ὡς συνέβη κατὸ τὰ προηγούμενα δύο ἔτη. Ἀλλὰ φαίνεται ὅτι ἡ συνεχιζόμενη υφεσις εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἔλλειψιν ἐλληνικῶν πληρωμάτων, προεκλεσε τὴν ἀνάσχεσιν τῶν ἐλληνικῶν παραγγελιῶν.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Οἱ ναυτασφαλισταὶ ἐκφράζουν τὴν ἀποφύηση τὰς καταβαλλόμενα ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἀσφαλίστρα εἶναι ἔξαιρετικῶς χαμηλά καὶ παραμένουν εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα ἐπ' ἀρκετὸν χρόνον, παρὰ τὸ πληθωρισμὸν καὶ τὴν αὔξησιν τοῦ κόστους ἐπίσκευων. Τούτῳ εἶναι γεγονός, ὅλα γεγονός εἶναι, ἐπίσης, ὅτι τὰς ἀσφαλίστρα παραμένουν εἰς τὰς αὔξησιν τοῦ κόστους ἐπίσκευων. Τὸν εἶναι γεγονός, ὅλα γεγονός εἶναι, ἐπίσης, ὅτι τὰς ἀσφαλίστρα παραμένουν εἰς τὰς αὔξησιν τοῦ κόστους ἐπίσκευων.

Τὸν Ἀπρίλιον ἐ.ε., πάντως, οἱ ναυτασφαλισταὶ τοῦ Λονδίνου ἀπεφάσισαν τὴν ἐπιβολὴν ἐπασφαλίστρου ἐν 10% διὰ πλοίων ἀσφαλισμένα εἰς στερλίνας, ἰταλικάς λίρας καὶ ἰσπανικάς πεσέτας, ἐκ τοῦ φόδου ὑποτιμήσεως τῶν νομισμάτων αὐτῶν, ὡς κατ' ἐπανάληψιν συνέβη εἰς τὸ παρελθόν. Οὕτω, ἐνώ εἰσεπράττον τὰς ἀσφαλίστρα εἶς τὸ ὑποτιμήθην νομίσμα, ἡ ναυγάκοντο συχνὰ νὰ πληρώσουν δι' ἐπισκευασίας εἰς ἄλλο σταθερότερο νόμισμα, ἐκ τῶν ὑστέρων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μειώνωνται τὰ προβλεπόμενα ἔσοδα.

Καὶ ἐνῷ εἶναι γενικῶς παραδεκτόν, μεταξὺ τῶν ναυτασφαλιστικῶν κύλων, ὅτι τὰς ἀσφαλίστρα δι' ὅλικὴν ἀπόλειμαν εἶναι ἀνεπαρκῆ, δὲν κατέτηται μέχρι στιγμῆς δυνατὴ ἡ αὔξησις τῶν. Τινὲς ισχυρίζονται ὅτι δὲν πρέπει νὰ ἐπιβιλθῇ ἐναὶ γενικὸν ἐπασφαλίστρον, διότι θὰ προκληθοῦν ἀντιδράσεις ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν μὲ σταθερῶς καλὰ ἀποτέλεσματα.

Καπότε, δεβαίως, πρέπει νὰ αὔξησθούν τὰς ἀσφαλίστρα. Ἀλλ' ἐνῷ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀναγνωρίζουν τὸ δικαίωμα αὐτὸς εἰς τοὺς ἀσφαλίστας, ἐπωφελοῦνται τῆς καταστάσεως ὃσο ὑπόρχει ὡς ἀνταγωνισμός.

Μία ἑτησίας ἀσφαλίσις μὲ σταθερὸν ἀσφαλίστρον, μὴ δυνάμενον νὰ αὔξησθη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς καλυπτομένης περιόδου, εἶναι συμφέρουσα διὰ τὸν πλοιοκτήνη, ἴδια τέρτιος ὅταν ἡ τιμὴ εἰναι σχετικῶς χαμηλή. Ἔταν καπότε ἐπιβιλθῇ μία κατακόρυφος αὔξησις τῶν ἀσφαλίστρων, πλοιοκτήταις τινὲς ἐνδέχεται νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν ἐμπορικήν ἀσφαλίστρων καὶ νὰ στραφοῦν εἰς τὴν αὐτασφαλίστρων.

Αὐτὸς εἶναι ἔνας τρόπος ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν εὑρείας ἐπιφανείας. Ἀφ' ἔτερου, πρὸς διασπορὰν τῶν κινδύνων, θὰ ἦτος προτιμότερον νὰ συνεργασθοῦν, ἐπὶ ὅμιλοις, διάστασις τῶν ἀσφαλίστρων, πλοιοκτήταις τινὲς ἐνδέχεται νὰ αὔξησθούν τὴν ἐμπορικήν ἀσφαλίστρων καὶ νὰ στραφοῦν εἰς τὴν αὐτασφαλίστρων.

Τούτῳ εἶναι ἔνας τρόπος ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος τῆς καταστάσεως τῶν ἀσφαλίστρων, μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν πλοιοκτήτων μεταξὺ τῶν μικροτέρων, ὅτινα καλύπτουν μόνον ἀκτοπλοϊκά σκάφη κλπ. Σχέδιον ὅλα τὰ διεθνῆ «κλάμπτες» ἐδρεύουν εἰς ὅτι διατηροῦν στενάς σχέσεις μὲ τὴν Βρετανίαν.

«Ἄνω τοῦ 80% τῆς παγκοσμίου χωρητικούτητος τοῦ καλύπτεται εἰς τὰ «κλάμπτες» αὐτὰ κινδύνους μὴ καλυπτομένους ἐπὶ ἐμπορικῆς βάσεως —τραυματισμούς, ἀλλας εὐθύνας τῶν πληρωμάτων, εὐθύνας ἐπιγκρούσεως, μὴ καλυπτομένας ὑπὸ τὰ συνήθη ἀσφαλίστρια συμβόλαια, ζημίας εἰς προβλήτας καὶ ἀλλα ἀντικείμενα, πρόστιμα τελωνείου ἢ μεταναστευτικῶν ἀρχῶν, πρόστιμα διὰ ζημίας ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος, μέχρι καὶ προστασίαν κατὰ τὴν ρυπάνσεως.

Λόγω τῆς ἀμοιβαίστητος, τὰ «κλάμπτες» δὲν δύνανται νὰ χρεώσουν ἕνα προκαθωρισμένον ποσόν. «Ἀντ' αὐτοῦ, τὰ μέλι καταβάλλουν εἰσφοράς, δύστει τῆς ἐμπειρίας τῶν προηγουμένων ἔτῶν καὶ ζητοῦν συμπληρωματικάς εἰσφοράς, ἀναλόγως τῶν τελικῶν ἀποτελεσμάτων. Πάντως, τὰ «κλάμπτες» προσπούν νὰ ἀποφύγουν σοδοράς ἀπαιτήσεις καὶ πλοάκις καταφένυσον εἰς τὴν ἐμπορικήν ἀντασφαλιστικῶν περιπτώσεις.

Ἐνώ, πρὸς τὸ παρόν, δὲν ὑπάρχουν πολλὰ «κλάμπτες» καλύπτοντα ὀλικάς ἀπωλείας, ὅτι δέστη δὲν ἀποκλείεται νὰ καταστὴ περιστότερον δημοφιλῆς εἰς τὸ μέλλον. Βεβαίως, ἔνα «κλάμπτες» τοῦ εἶδους αὐτὸύ χρείαζεται ἀπαραίτητως σημαντική ἀντασφαλιστικήν προστασίαν.

«Πρισμένοι ἐφοπλισταὶ ἐνδέχεται νὰ μὴ δεχθοῦν νὰ ἀναλάβουν τὰς ἀντασφαλιστικές τοῦ εἶδους αὐτοῦ, πιστεύοντες ὅτι οἱ κίνδυνοι ἐπρεπε νὰ τοποθετηθοῦν εἰς τὴν ἀγορὰν κατὰ τὴν συνήθη διαδικασίαν. Ἀναποφεύκτως, ὅμως, θὰ δέχθονται ἄλλοι πρόθυμοι νὰ δεχθοῦν, ἐκφράζοντες τὴν γνώμην ὅτι οὐδὲν θὰ κερδίσουν ἀπορρίπτοντες ἔνα ποστόν ἐργασιῶν.

Ἐνώ, συνεπῶς, οἱ ναυτασφαλισταὶ ἐπιθυμοῦν τὴν αὔξησην τῶν «πρεμίων», ὑπάρχει κίνδυνος νὰ ἀπολέσουν μέρος τῶν ἐργασιῶν τῶν πέπτερων τῶν ἀμοιβαίσιων δργανισμῶν, αἱ ὅποιαι ἐργασίαι θὰ ἐπαναπτύχνησον εἰς τὴν ἀγορὰν μόνον δι' ἀντασφαλιστιν. Πέραν αὐτοῦ, οἱ πλοιοκτήταις φαίνονται προητιμασμένοι νὰ ζητήσουν σημαντικάς ἐκπτώσεις (deductibles) ἵνα διατηρήσουν τὰς ἀσφαλίστρες εἰς λογική ἐπίπεδα.

«Ὄς ἀποτέλεσμα, οἱ ναυτασφαλισταὶ χάνουν συνεχῶς τὰς καθημερινάς ἐργασίας τῶν μικροτέρων κινδύνων καὶ αὐδάνουν τὸ ποσοστόν καλύψεως τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν καὶ ἀλλων σημαντικῶν ζημιῶν.

ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΤΩΝ ΕΓΧΡΩΜΩΝ

Ποιος νόμος ἡ ποιος κανονισμὸς ἐπιβάλλει τὴν καταβολὴν εἰς τοὺς ἐγχρώμους ναυτικούς τοῦ αὐτοῦ μισθολογίου μὲ τοὺς «Ελληνας»;

«Υποβάλλομεν τὸ ἐρώτημα πρὸς τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας, διότι «Ελλην προεντικός Λιμενάρχης ὑπεχρέωσεν τὸν Πλοίαρχον πλοίου μὲ ἀλλοδαπὸν πλήρωμα νὰ καταβάλῃ εἰς αὐτὸς τὸ μισθολόγιον τῆς ἐλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

Οἱ ἔγχρωμοι, ὡς γνωστόν, εἶναι κατωτέρας ἀποδόσεως ἐργοῦ ἀπὸ τοὺς ίδιοκύς μας ναυτικούς. Παντού, ὅπου καὶ ἀν ἀπασχολούνται ἐπὶ ξένων πλοίων —μὴ ἔξαιρουμένων, δεβαίως, καὶ τῶν ἀγγλικῶν— πληρώνονται μὲ κατώτερον μισθολόγιον. Εἰς συμβάσεις συλλογικάς ἔχουν προέλθει οἱ «Ἄγγλοι ἐφοπλισταὶ, μὲ τὰς ἑβδομάδας ἀποδόσεως ἀπὸ τὸν πλοίον πληρωματικάς ὄργανωσεις καὶ δάσει αὐτῶν κατώτερον μισθόν, ἔνοντι τὸν «Ἄγγλων ναυτικῶν, λαμβάνουν οἱ ἔγχρωμοι. Ή μόνη υφισταμένη ἀπὸ ἔτῶν προφορική



**ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
TRANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ**
Διατίθενται ὅλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἄνευ δασμοῦ (transit).

Γράφατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

ύποχρέωσις καταδολής ήσου μισθού με τούς "Ελληνας και εἰς τοὺς ἔγχρωμους, ἀνέληφη ὅπε τὸ Κομμίτη τοῦ Λονδίνου, διὰ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοῖα. Τὸ ίδικόν μας 'Υπουργεῖον δὲ ἀνεμίχθη εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν οὔτε καὶ δικαιοῦται νὰ ἔχῃ γνώμην, προκειμένου περὶ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Καὶ θὰ ἡθέλαιμεν, μάλιστα, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, νὰ ὑπογραμμίσουμεν τὴν σύντασιν, ἐφόσον οἱ ἀλλοδαποί ναυτικοὶ ἀποτελοῦν, ἀτυχῶς, μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν εἰς τὸ πλήρωμα καὶ τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν — ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον — ὅπως καὶ ἡ "Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν προέλθη εἰς συμφωνίαν μὲ τὰς ἔθνικὰς — τὰς ἀστικὰς — κατὰ χώρας, ναυτεργατικὰς ὄργανώσεις, διὰ τὸν καθορισμὸν κλίμακος μισθοδοτικῆς διὰ τοὺς προσλαμβανομένους, Ἰνδούς, Πακιστανούς, Κορέατας ἢ καὶ Φιλιππινέζους. Θὰ ἀπεφεύγοντο οὕτω αἱ παρεμβάσεις τῶν ἐλληνικῶν ἄρχων, ὅπως καὶ τῆς Δ.Ο.Μ. Ἡ τακτικὴ αὐτὴ τηρεῖται ὅπο τους "Ἀγγλους ἐφοπλιστάς. "Ἄς τὴν ἀκολουθήσωμεν καὶ ἡμεῖς, λαμβανομένης πάντοτε ὑπ' ὄψιν τῆς κατωτέρας παραγωγικότητος τοῦ ἔγχρωμου ναυτικοῦ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ίδικόν μας.

ΝΕΟΣ ΕΛΙΓΜΟΣ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Ἐπισημαίνεται νέος ἐλιγμὸς τῆς Δ.Ο.Μ. διὰ τοῦ ὁποίου ἐπιδιώκεται ἡ ἔξασφάλισις ἐλέγχου ἐφ' ὅλων τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας. Κατ' ἐγκύρους πληροφορίας, παράγων τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν ἔξεφραστε, δῆθεν, τὴν ἐκπλήξιν του διὰ τὰς ὑψηλὰς ἀμοιβὰς τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν καὶ ιδίᾳ τῶν ἀξιωματικῶν, αἱ ὄποιαι, ὡς διηγκρίνησε, εύρισκονται εἰς τὸ ὑψος τοῦ μισθολογίου τὸ ὄποιον ἔχει ἐπιβάλει ἡ Δ.Ο.Μ εἰς τὰ πλοῖα τῶν σηματῶν εὐκαιρίας. Κατὰ συνέπειαν, προσέθεσεν ὁ ἐν λόγῳ παράγων τῆς Δ.Ο.Μ, ἡ Διεθνῆς τῶν Μεταφο-

ρῶν εἶναι πρόθυμος νὰ χορηγήσῃ τὴν «κμπλέ κάρταν» τῆς εἰς τὰ ἐλληνοκτήτα σκάφη, τὰ ὄποια ἔξασφαλίζουν παρομοίους ὄρους ἀμοιβῆς εἰς τὰ πληρώματά των...

"Οτι πρόκειται περὶ ἐλιγμοῦ οὐδεμία ἀμφιβολία ὑπάρχει. Ἡ Δ.Ο.Μ ἐνδιαφέρεται νὰ ἔξασφαλίσῃ διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ τὸν ἐλεγχὸν τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων, κυρίως διὰ νὰ εἰσπράτη τὸ «χαράτο», ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ἐπιβαρύνῃ ἐν συνεχείᾳ τὸ κόστος λειτουργίας των διὰ τῆς ἐπιβολῆς τοῦ μισθολογίου τῆς καὶ εἰς τοὺς ἀλλοδαποὺς ναυτικούς. Γνωσταὶ αἱ ἐπιδιώξεις τῆς καὶ θέλομεν νὰ πιστεύωμεν ὅτι οὐδεὶς θὰ δελεασθῇ ὅπο τὴν ὑποβαλλομένην δολίως προτασθείην. "Αλλαστε, ὡς ἀπεδείχθη, ἡ σύμβασις μετά τῆς ΠΝΟ παρέχει πλήρη ἔξασφάλισιν, ἐφ' ὅσον, δεναιάς, τηρούνται ἐπακριδῶς οἱ ὄροι της, ἡ ἔξασφάλισις δὲ αὐτὴ θὰ η μεγαλύτερα ἔχει ληφθεῖ ὑπ' ὄψιν ἡ ὑπόδειξις τῶν στηλῶν αὐτῶν νὰ ὑπογράφεται η σύμβασις ναυτολογήσεως καὶ τῶν ἀλλοδαπῶν — ιδίᾳ αὐτῶν — ναυτικῶν, ἐνώπιον ἐκπροσώπου τῆς ΠΝΟ.

• Συνήλθεν ὅπο τῆς 21ης Ιουλίου εἰς τὸ "Εδιμούργον" τὸ διεθνὲς συνέδριον τῆς Δ.Ο.Μ διὰ νὰ ἐκλέξῃ νέον γενικὸν γραμματέα καὶ τὰ ἄλλα ὅργανα τῆς (Ἐπιτροπὴ "Αγώνος κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας κλπ.). Ἡ ΠΝΟ ἔξεπροσωπήθη εἰς τὴν ἐν λόγῳ σύνοδον ὑπὸ τοῦ γενικοῦ γραμματέως τῆς Κ. Ἐμμαν. Σαΐτη, τῶν προέδρων τῶν "Ἐνώσεων Πλοιάρχων κ. Ἐλευθ. Καπνίσης καὶ Ναυτομαγείρων κ. Γεωργ. Παπούλια καὶ τοῦ προϊσταμένου τοῦ Τμήματος Διεθνῶν Σχέσεων κ. Ἀποστ. Καζάκου.

* * *

Τὸ θέμα τῆς ἐκστρατείας κατὰ τῶν σηματῶν εὐκολίας κατεῖχε προεξέχουσαν θέσιν εἰς τὴν ἡμερήσιαν διάταξιν τῆς συνόδου. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ Δ.Ο.Μ. εἰσέπραξεν ἀνωτέρω τὸν 3 ἔκατον δολαρίων δι' ἀνα-

δρομικοὺς μισθοὺς πληρωμάτων, ἀπὸ ἐφοπλιστὰς τοὺς ὅποιους ἔξηνάγκασε νὰ ὑπογράψουν τὴν σύμβασιν τῆς Δ.Ο.Μ.

Ο Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὀργανισμοῦ, κ. Ταάρλες Μπλάσθ, εἶπεν ὅτι δὲν είναι ἀπολύτως ικανοποιημένος ἀπὸ τὰ μέχρι τοῦδε ἀποτελέσματα, δεδομένου ὅτι ὑπὲρ τὰς 6.000 πλοίων καλύπτονται ὑπὸ τῶν σημαιῶν εὐκολίας καὶ μόνον 1.000 περίπου ἔχουν ὑπογράψει τὴν μισθολογικὴν σύμβασιν τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ἔξεφρασε τὴν πεποίθησιν, ὅτι περισσότερα πλοία θὰ συμβληθοῦν εἰς τὸ μέλλον.

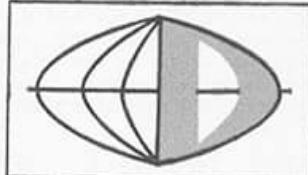
Ο κ. Μπλάσθ ἐτόνισεν ὅτι η ἐκστρατεία κατὰ τὰς ὑπόσυντηρουμένων πλοίων ἐπημίωσε μερικὴν ἐπιτυχίαν, ἀλλὰ θὰ είχεν ἀπόλυτον ἐπιτυχίαν ἔαν αἱ κυβερνήσεις καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἐπεδείκνυν πνεύμα συνεργασίας μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. Καὶ ἔξήγησεν ὅτι, πολλοὶ πλοιοκτῆται ἐστράφησαν πρὸς τὰς σημαίας εὐκολίας, ὅταν ὀντελήθησαν ὅτι ἄλλα πλοῖα ὑπὸ τὰς σημαίας αὐτὰς ησαν συνιγνωστικώτερα τῶν ίδικῶν των ὑπὸ τὴν ἔθνικήν των σημαίαν.

«Εἶναι καιρὸς πλέον», εἶπεν ὁ κ. Μπλάσθ, «νὰ ἀντιληφθοῦν αἱ κυβερνήσεις, ὅτι ὁ ὄρθος τρόπος ἐνέργειας δὲν είναι ἡ ἀνοχὴ πρὸς τοὺς πλοιοκτῆτας οἱ ὄποιοι ἐπιθυμοῦν νὰ ἔγκαταλείψουν τὰ ἔθνικά των νηολόγια.

Εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν περιελαμβάνετο πρόταστα τῶν ναυτεργατικῶν ἐνώσεων τῆς Αύστραλίας ὅπως εἰς τὸ πράγματα τῆς διεθνούς ἐκστρατείας κατὰ τῶν σημαιῶν εὐκολίας πραγματοποιηθῆ, μεταξὺ ἄλλων, 48ωρον μπούκοτας ὅλων τῶν πλοίων ὑπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας εἰς τοὺς ἀπανταχοῦ λιμένας τῆς Ὑδρογείου, ὥστε νὰ ἔξαναγκασθοῦν οἱ πλοιοκτῆται των νὰ καταφύγουν εἰς τὰ ἔθνικά των νηολόγια.

Δὲν είναι γνωστὸν κατὰ πόσον ἡ ἀνωτέρω πρότασις ἔτυχεν υἱοθετήσεως, ἀλλὰ είναι γεγονός ὅτι προεκάλεσεν εὑρείας συζητήσεις.

Delta Shipping and Trading Inc. Co.



Managing Director: APOSTOLOS EVANGELIDIS

SHIP AGENTS - SHIP BROKERS - CHARTERING - CONTRACTING

Agency Services at All Turkish Ports.

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



DELTA SHIPPING AND TRADING INC. CO.

RIHTIM CADDESI, VELI ALEMDAR HAN 9TH FLOOR

KARAKOY / ISTANBUL - TURKEY

P. O. B. 1257, KARAKOY

PHONES: 456894 - 440868 - 446910 - 441267

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

ΕΡΕΥΝΑΤΑΙ ΠΑΝΤΟΥ

Την όξυτητα, την όποιαν διεθνώς έχει άποκτήσει και καθημερινώς άποκτή το ναυτεργατικόν πρόβλημα, αντανακλούν αἱ ὄγωνιώδεις ἔρευναι καὶ ἀνάζητησεις τῶν ἐπὶ τῆς ναυτικῆς ἑκταίδευσεως ἀρμοδίων εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας. Προτάσεις, πειραματισμοί, συστήματα, ἐφαρμόζονται τὸ ἐν κατόπιν του ἄλλου καὶ μία εὐρυτάτην εἰδικὴ φιλολογία ἀσχολεῖται εἰς τὴν ἀνάλυσιν καὶ αἰτιολόγησίν των.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν μία προσφάτως κυκλοφορήσασα μελέτη διὰ τὴν προσέλκυσιν τοῦ ἐμφύχου ύλικοῦ τῆς Ναυτιλίας (*Manpower recruitment*) ἀποδίδει ἰδιαιτέραν σημασίαν εἰς τὰς δυνατότητας τὰς ἀπειροτίστου ἔξειδιξεων τῶν πληρωμάτων. Μὲ βάσεις τὴν κατατέθαν ἐπιλογήν, τὴν ὑπὸ τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων στρατολόγησιν, τὴν κοινὴν εἰσαγωγικὴν πρατίδευσιν καὶ τὴν δομὴν μιᾶς ἐνοποιημένης ναυτικῆς σταδιοδρομίας, ὁ συγγραφέυς, πλοίορχος M. Brackenridge, πιστεύει ὅτι οἱ ικανοὶ ἐκ τῶν πληρωμάτων δύνανται καὶ πρέπει νὰ ἔχουν ἀνοικτὸν τὸν δρόμον πρὸς τὴν στελεχοποίησιν.

Βεβαίως ὅλλα τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ ισχύοντα, εἰς τὴν ἑκταίδευσιν καὶ, ἰδιαιτέρως, εἰς τὴν διαστάσην τῆς παρακολούθησις καὶ μελέτη τῆς εὐρωπαϊκῆς μεθοδολογίας εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἑκταίδευσεως δὲν πρόκειται νὰ μάς διλέψῃ.

ΜΕ ΤΟ ΝΕΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ

"Οπως φαίνεται, κατὰ τὸ προσεχές τούλαχιστον σχολικὸν ἔτος αἱ μὲν δημόσιαι ναυτικαὶ σχολαὶ θὰ συνεχίσουν τὸ κρατοῦν σύστημα, αἱ δὲ ἰδιωτικαὶ θὰ ἐνταχθοῦν εἰς τὴν Μέσην Ἐπαγγελματικὴν Παιδείαν.

Τούτο σημαίνει ὅτι αἱ Δ.Σ.Ε.Ν. θὰ δεχθοῦν καὶ ἐφέτος ἀποφοίτους τῆς Ε' τάξεως τοῦ παλαιοῦ ἑξατάξιου γυμνασίου, ἡ ἀπολυτηριούχους αὐτοῦ, καὶ θὰ ἔξακολουθήσουν τὴν διετή —διὰ τοὺς πλοιάρχους καὶ ἀσυρματιστᾶς— καὶ τριετή —διὰ τοὺς μηχανικούς— φοίτησιν.

Αἱ ἰδιωτικαὶ ἐξ ἄλλου ναυτικαὶ σχολαὶ, θὰ μεταπέσουν εἰς τεχνικὰ λύκεια (μηχανικοὶ - ἀσυρματισταὶ) καὶ εἰς ἐπαγγελματικὰ λύκεια (πλοίορχοι). Προσὸν εἰσαγωγῆς τὸ ἀπολυτήριον τοῦ νέου τριταξίου γυμνασίου. Φοίτησις τριετής.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπόψηφῶν καὶ τῶν σπουδαστῶν θὰ είναι σημαντικῶς ἀνότερος. Καὶ τὸ πρόβλημα θὰ μετατεθῇ εἰς τὸ ποιὸν τῆς παρεχομένης ἑκταίδευσεως. Μὲ χαμηλὰς γενικὰς γνώσεις, μὲ ἀνέτοιμα τὰ ἑκταίδευτικὰ προγράμματα καὶ μὲ ἄγνωστον ἀκόμη τὴν διδοκτέαν ὑλὴν, δικαιούμεθα νὰ διατηροῦμεν σοδαράς ἐπιφυλάξεις.

Κατὰ τὰς προσφάτους ἔξετάσεις τῶν Λυ-

κείων εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν, ἡ ἰδιωτικὴ παιδεία ἔδειξε δείγματα δασικῶν ὀδυναμιῶν. Χωρὶς νὰ παραβλέπωμεν τὰς φωτεινὰς ἔξαιρεσεις, τὰ ποσοστά τῆς ἐπιτυχίας της ὑπῆρξαν ἐτῶν συνόλων ἀπογοητευτικά.

Εἰς τὴν ναυτικὴν ἑκταίδευσιν αἱ ἰδιωτικαὶ σχολαὶ ἔχουν προσφέρει μέχρι σήμερον μέγα καὶ θετικὸν ὄγον. Θὰ πρέπει τώρα, ἐνώπιον νέων συνθηκῶν, νὰ καταβάλουν ὑπερανθρώπους προσπαθείας διὰ νὰ ὑπερνήσουν τὰς γνωστάς ὀδυναμίας των καὶ νὰ ἐπιτύχουν εἰς ἔργον ἰδιαιτέρως δυσχέρες: Νὰ προετοιμάσουν δηλαδὴ τὸ πλήθος τῶν νεαρωτάτων, ὀδοκιμάστων καὶ ἀπαρασκεύων σπουδαστῶν οἱ ὄποιοι θὰ πληρώσουν τὰς αιθούσας ἡ τών, ὥστε νὰ καταστοῦν καλοὶ δόκιμοι, δυνάμενοι ηθικῶς καὶ μορφωτικῶς νὰ σταδιοδρομήσουν εἰς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν. Ἐκ τῆς ἐπιτυχίας των αὐτῆς θὰ δικαιωθῇ ἡ ὑπαρχίας των καὶ θὰ κριθῇ ἡ ἐπιβίωσί των.

Ο ΖΩΓΡΑΦΙΚΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Αὐτὴ ἡ ἔκθεσις ζωγραφικῆς τῶν πλοιάρχων θὰ πρέπει ν' ἀποτελέσῃ πράσινη γράμματος μίημαν καὶ ἐπέκτασιν. Διότι καὶ οἱ λοιποὶ κλάδοι τῶν ναυτικῶν δύνανται ἐξ ἴσου ἐπιτυχῶν ν' ἀσχοληθοῦν μὲ τὰς εἰκαστικὰς τέχνας. Καὶ διότι ἡ παρουσίασις δύνανται νὰ περιλάβῃ ἐπιτεύγματα πολλῶν διλῶν ἐπιδόσεων.

Εἰς τὸν σύγχρονον Ναυτιλίαν ἡ πέραν τῶν ὠρῶν ἐργασίας ἀπασχόλησης τοῦ πρωτοποιοῦ τῶν πλοίων ἔχει ἀποτελέσει ἐν πρόβλημα περὶ τοῦ ὄποιου πολλὰ ἐγράφησαν καὶ ἐλέχθησαν. Καὶ τὸ συμπέρασμα εἶναι ὅτι, ἐκτὸς τῶν ἑκταίδευτικῶν δυνατοτήτων, ἡ παροχὴ τῶν μέσων καλλιεργείας ἡ ἀναπτύξεως τῶν διαφόρων καλλιτεχνικῶν τάσεων εἶναι πολλαπλῶς ἀναγκαῖα.

Ἡ θάλασσα, τὰ ταξίδια, οἱ ἔνοι τόποι, οἱ ἔνοι λαοί, ἀποτελούν μοναδικάς εύκαιριας συλλογῆς ἐντυπώσεων καὶ αἰσθητικῆς ἐρεθισμῶν διὰ μίαν ἀπειρόστον ποικιλίαν καλλιτεχνικῶν ἐκφάσεων, ἀπὸ τῆς ζωγραφικῆς καὶ τῆς φωτογραφίας μέχρι τῆς πεζογραφίας ἡ τῆς ποιήσεως. Ἀλλὰ καθὼς ἡ τέχνη είναι μορφὴ ἐπικοινωνίας, ἡ προδολή τῶν προϊόντων αὐτῆς εἶναι οὐσιαστικὴ καὶ ἀπαραίτης. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν αἱ ἀκέθεσις, οἱ δημοσιότης ἐν γένει, συμβάλλουν ἀποτελεσματικῶς, ὥστε ἡ ἀρσατεχνικὴ ἐνασχόλησης νὰ δικαιώνεται ἀλλὰ καὶ ἡ ἀξία νὰ ἐπιβραβεύεται.

MAZI ME TA ΞΕΡΑ :

Τί θὰ γίνη, τέλος πάντων, μὲ ὡρισμένους «πλοιοκτήτας» οἱ ὄποιοι ἐγκαταλείπουν τὰ πλοῖα των καὶ τὰ πληρώματά των εἰς διαφόρους λιμένες; Θὰ τοὺς ἀφήσωμεν νὰ δη-

μιουργοῦν οἰονεὶ ἀπαραδέκτους καταστάσεις, αἱ ὄποιαι ἐκθέτουν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἐν τῷ συνόλῳ της καὶ συνήθως καταλήγουν εἰς περίπλοκα καὶ δυσεπίλυτα προβλήματα;

"Ἐχομεν ὑπ' ὅφει μίαν ἀναφορὰν τοῦ Γενικοῦ Προξένου τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας, δι' ἡς διεκτραγωδεῖται ἡ κατάστασις ἐπὶ πλοίοις ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, τὸ ὄποιον εἶχε καταπλεύσει ἐκεῖ. Δέν γνωρίζομεν εἰς ποίας συγκεκριμένας ἐνεργείας προέβη τὸ 'Υπουργεῖον διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως, νομίζομεν ὅμως ὅτι, εἰς παρομοίας περιπτώσεις ἐπιβάλλεται ἡ δημοσιότης, διὰ νὰ γνωρίζουν καὶ οἱ ναυτικοὶ μας μὲ ποίους ἔχουν νὰ κάμουν καὶ ἀποφεύγουν τὴν ναυτολόγησίν των ἐπὶ πλοίων τοιούτων «πλοιοκτήτων». "Οχι νὰ «καίγωνται καὶ τὰ χλωρὰ μαζὶ μὲ τὰ ξερά»...

Η ΣΥΝΗΓΟΡΙΑ

Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας παρέχει ἀμέσως τὴν συνηγορίαν του εἰς κάθε αἴτημα τῆς Ναυτιλίας, ἡ ρύθμισις τοῦ ὄποιου ἀπαιτεῖ τὴν παρέμβασιν καὶ ἄλλων 'Υπουργείων. Οὕτω διαβιδάζει πάραυτα καθέ την συνηγορίαν του διὰ τὴν ίκανοποίησίν του. Νομίζομεν, ὅμως, ὅτι τοῦτο, δηλαδὴ ἡ διαβίδασις καὶ ἡ συνηγορία δὲν ἀρκοῦν, ἀλλὰ ἀπαιτεῖται ἡ οὐσιαστικὴ ἀντιμετώπισις τῶν θεμάτων. 'Εφ' ὅσον τὸ YEN ἀποδέσει ταὶ δίκαιοιν ἔνα αἴτημα ὀφείλει, καθ' ἥματα, νὰ πρωθῆται καὶ τὸν λύσιν του ἡ τὴν ίκανοποίησίν του εἰς ὅλα τὰ ἐπίπεδα τοῦ κυβερνητικοῦ μηχανισμοῦ. Διότι ἡ ἐκφρασις ἀπλῶς τῆς συνηγορίας δὲν συνεπάγεται, ὡς ἀποδεικνύει ἡ νεοελληνικὴ πραγματικότης, καὶ τὴν ρύθμισιν τῶν προβλημάτων. 'Απαιτεῖται, συνεπώς, ἐφ' ὅσον τὸ YEN ἀποδέσει ἔνα αἴτημα καὶ συναινεῖ διὰ τὴν ίκανοποίησίν του, ἡ ὑποστήριξίς του εἰς ὅλα τὰ ἐπίπεδα, διὰ νὰ είναι τελεσφόρος καὶ ἡ συνηγορία. 'Αλλὰ εἰναι δύον δῶρων καὶ ἡ τοιαύτη τακτικὴ ὄδηγει εἰς μελαγχολικὰς σκέψεις διὰ τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ διοικητικοῦ ὄργανου τῆς Ναυτιλίας.

ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ

'Η ἀνάγκη τῆς συνεχούς ἐπιμορφώσεως καὶ ἐνημερώσεως τῶν στελεχών τῆς Ναυτιλίας μας κατέστη πλέον κατανοητὴ ἀπὸ δόλους, ναυτικοὺς καὶ ἐπιχειρήσεις. Εἰς τὰ πλαίσια τῆς τοιαύτης προσπαθείας ἡ ἑταίρια «Θεναμάρι» ὠργάνωσε μίαν σειρὰν σεμιναρίων διὰ τοὺς πλοιάρχους καὶ ὑποπλοιάρχους τῶν πλοίων της, οἱ ὄποιοι εύρισκονται ἐπ' ὅδεις εἰς τὴν Ἑλλάδα, μὲ στόχον τὴν γνωριμίαν μὲ τὰ ἔδω στελέχη τῆς ᬵταιρίας, την ᬓνημέρωσιν τῶν ᬓπιμετώπισις τῶν προβλημάτων ἀπὸ τὸν σκοπιάν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ γραφείου.



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 ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

Travemunder Straße 6
P.O. Box 15 05 49
D-2800 Bremen 1
Telex: 02 45 163 kara d
Telegrams: Karagiannidis Bremen

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

ΠΡΩΤΕΙΑ

Μάζις παρεσχέθη ή πληροφορία ότι είς τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ διὰ πρώτην φορὰν ή κίνησις τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων ὑπερέβη προσφάτως τὴν κίνησιν ὅλων τῶν ἄλλων σκαφῶν, συμπειριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀμερικανικῶν. Δὲν ἔχομεν ἀκόμη συγκεκριμένες στοιχεῖα περὶ τῆς κινήσεως ταύτης, ἀποδεικνύει δῆμας ἡ ἐν λόγῳ πληροφορία τὸ μέγεθος τοῦ ἐλληνοκτήτου στόλου, ἀλλὰ καὶ τὴν τεραστίαν δυναμικότητά του, τὴν τόσην σημασίαν ἔχουσαν διὰ τὸ ἔθνος.

ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΟΥ N.A.T.

Τὴν 30ην 'Ιουνίου συνεχίζοντο ἀκόμη αἱ ἔργασίαι εἰς τὸ κτίριον τοῦ NAT ἐπὶ τῶν ὁδῶν Πατησίων καὶ Καποδιστρίου, διὰ τὸ ὅποιον εἶχεν ἀνακοινωθῆ ὅτι θὰ εἶχεν ἀποπερατωθῆ πολὺ ἀναπότελον. Παραλλήλως διαπιστοῦται ὅτι προβλήματα ὑφίστανται καὶ εἰς τὸ νεόκτιστον κτίριον τοῦ NAT τῶν ὁδῶν 'Ομηροῦ καὶ 'Ακαδημίας, συνεπείδη τῶν ὅποιων τὸ 'Ιδρυμα ὑποβάλλεται εἰς νέας δοπτάνας, διὰ τὴν διόδωσιν ἀτελείων, αἵτινες προέρχονται ἐκ τῆς κακῆς ἀποδόσεως τῆς κλιματιστικῆς ἐγκαταστάσεως.

Βεβαίως, διὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν ἀπεφασίσθη ἡ διενέργεια ἐρεύνης διὰ τὴν ἀπόδοσιν εὐθύνων. Λέγεται ὅτι ἐκείνος ὁ ὅποιος ἐκλήθη νὰ πραγματοποιήσῃ τὴν κλιματιστική ἐγκατάστασιν διεμήνυσεν εἰς τὸ NAT ὅτι ἡ σχετικὴ μελέτη δὲν ἦτο ὄρθη, ἀλλὰ ὁ μελετητής καὶ ὁ ἐπιβλέπων μηχανικός δὲν ἐδέχθησαν τὰς ἀντιρρήσεις τοῦ κατασκευαστοῦ, ὁ ὅποιος φέρεται δηλώσας ὅτι, 'ἄφοῦ τὸ θέλετε ἔτσι, θὰ τὸ κάμω καὶ ἔγω ἔτσι'.

Δὲν δυνάμεθα ἡμεῖς νὰ γνωρίζωμεν τί ἀκριβῶς ἔγένετο καὶ τί πραγματικῶς ἐλέχθη. 'Εκείνο ποὺ διαπιστοῦμεν εἴναι ὅτι κάτι δὲν πηγαίνει καλὰ εἰς ὅλην αὐτὴν τὴν ιστορίαν τῆς ἀνέγερσεως τῶν κτιρίων τοῦ NAT, μὲ ἀπότελεσμα νὰ μεμονώνται ἀπαράδεκτοι καθυστερήσεις καὶ ἀτέλειαι, αἱ ὅποιαι ἐπιβαρύνουν ὑπερμέτρως τὸ κόστος τῶν κατασκευῶν (λόγου χάριν, τὸ κτίριον τῶν ὁδῶν Πατησίων καὶ Καποδιστρίου, προϋπολογισθεῖσας δαπάνης ἑδδομήκοντα ἑκατ. δραχμῶν, ἀπήτησε, διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν του, τὸ διπλάσιον τὸ ὀλιγότερον ποσόν, δηλαδὴ ὑπῆρξεν ὑπέρβασις ἀνω τῶν 100%). 'Εν ὅψει δὲ τῆς ἀνέγερσεως τῶν κτιρίων τοῦ Οίκου Ναύτων εἰς τὴν Τερψιθέαν εἴναι ἀνάγκη νὰ εὐρεθῇ τρόπος διὰ νὰ παρακαμφθοῦν αἱ παρατηρηθεῖσαι ἀτέλειαι εἰς τὸ ὅλον σύστημα, ὥστε νὰ μὴ ἔχωμεν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς οὐτε ὑπερβάσεις οὐτε καθυστερήσεις. Καὶ νομίζομεν ὅτι ἡ πρότασις τοῦ ἀπολογιστοῦ κ. Καραγεώργη νὰ ἀνατίθεται ἡ ἀνέγερσις τῶν κτιρίων τοῦ NAT εἰς μεγάλους κατασκευαστικούς οίκους δομικῶν ἔργων εἴναι ἡ μόνη ἡ ὅποια θὰ ἐπιλύσῃ τὸ πρόβλημα. Προτού, λοιπὸν, ἀρχίσῃ ἡ νέα περιπέτεια, εἴναι ἐπιβεβλημένον νὰ γίνουν οἱ ἀπαραίτητοι χειρισμοὶ διὰ τὴν κατασκευαστικούς τὸν τρόπον ἀνέγερσιν τῶν κτιρίων τοῦ N.A.T.

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ

Ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν παντὸς ἀρμοδίου ἐπὶ τῆς ἀγρίας ἐκμετάλλευσεως τὴν ὅποιαν ὑφίστανται αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὴν περιπτώσεις ἀτυχημάτων. Κατὰ τὰς πληροφορίας μας, διάφοροι ἀπιόδειοι, ἐκμεταλλεύμενοι τὸν πόνον, ἀλλὰ καὶ τὴν ὄγνιον τῶν ἐνδιαφερομένων, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὑψός τῆς ἀποζημιώσεως τῆς ὅποιας δικαιοῦνται, τοὺς ὀδηγούν εἰς ἐνεργείας καὶ δικαστικῆς περιπτέτειας, αἵτινες ἀποδέπουν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὴν ἀπόσπασιν ἐνὸς ὡρισμένου ποσοῦ, συνήθως σημαντικοῦ, διὰ τὰς δῆθεν ὑπερσύστασις των. 'Ἄλλα καὶ αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτικῶν μας ὅφείλουν νὰ γνωρίζουν ὅτι διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν νομίμων ἀποζημιώσεων οὐδεμία παρέμβασις ἀπαιτεῖται. 'Ο νόμος

εἶναι ριτὸς ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὥστε οὐδεμία ἀμφισθήτησις εἶναι δυνατὸν νὰ προβληθῇ καὶ συνεπῶς παρέλκει κάθε δικαστικῆς περιπέτειας, διότι τὰ δικαστήρια ἐφαρμόζουν ἀπλῶς τὸν νόμον.

Παραλλήλως, μὲ τὰ μέτρα τὰ ὅποια δέονταν νὸν ληφθοῦν ἀπὸ διοικητικῆς πλευρᾶς διὰ νὰ ἀποφευχθῇ εἰς τὸ μέλλον ἡ τοιαύτη ἐκμετάλλευσις τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν, νομίζομεν ὅτι καὶ αἱ ναυτικαὶ ὄργανωσεις ἔχουν ὑποχρέωσιν νὰ ἀναλάβουν μίαν ἐκστρατείαν διαφωτίσεως τῶν μελῶν των καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, ὥστε νὰ πάύσουν νὰ πίπτουν θύματα διαφόρων κατεργαρέων.

'Άλλα ἐκμετάλλευσις τῶν ναυτικῶν μας χωρεῖ καὶ εἰς τὸ θέμα τῆς διεκπεραιώσεως ὑποθέσεών των εἰς τὸ NAT. 'Οχι βεβαίως ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Ιδρυματος, διὰ νὰ ἔχηση μεθα, ἀλλ' ἀπὸ τρίτους, οἱ ὅποιοι, καθ' ἡμᾶς, δὲν ἔπρεπε νὸν παρεμβάλλουται.

Καὶ ἡ παρέμβασις αὕτη θὰ εἶχεν ἔξουδετρη ἐάν είχον υλοποιηθῆ τὰ σχέδια διὰ τὴν ἀπλούστευσιν ὅλων τῶν διαδικασιῶν καὶ τὴν χορήγησιν ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος ὅλων τῶν ἀπαιτουμένων ἐντύπων διὰ τὴν διεκπεραιώσιν τῶν ὑθοθέσεων τῶν ναυτικῶν. 'Ημορεὶ ἡ σύνταξις λόγω γήρατος νὰ ἀπονέμεται, ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχουν ἐκκρεμότητες εἰς τοὺς συνταξιοδοτικούς φακέλλους, εἰς διόστημα ἐνὸς καὶ ἡμίσεως μηνός, αἱ ἔχουν ὅμως σήμερον τὰ πράγματα, οὐδεὶς ἐκ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ συνταξιοδότησιν εἴναι εἰς θέσιν νὰ διεκπεραιώσῃ ἀνευ δοθείσας «εἰδικῶν» τὴν διαδικασίαν τῆς συνταξιοδότησεως του. 'Ενώ μὲ τὴν σχεδίασθείσαν παλαιότερον, ἀλλὰ μὴ ἐφαρμοσθεῖσαν εἰσέτι ἀπλούστευσιν τῶν διατυπώσεων καὶ τὴν διάθεσιν ὑπὸ τοῦ NAT ὅλων τῶν ἀπαιτουμένων ἐντύπων εἰς γλωσσαν κατανοητὴν ὑπὸ πάντων, οὐδεὶς θὰ εἶχεν ἀνάγκη νὰ καταφύγῃ εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν «εἰδικῶν». Διατί δὲν πρω-

θεῖται ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ σχεδιασθέντος μέτρου;

ΔΙΑΤΙ ΑΠΟ ΤΟ Ν.Α.Τ.;

Συμφωνούμεν ἀπολύτως μὲ τὰς ἀντιρρήσεις αἱτίνες ἔξεφράσθησαν εἰς τὸ NAT, τόσον ἀπὸ ναυτεργατικῆς ὅσον καὶ ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς, διὰ τὴν συνταξιοδότησιν τῶν Αίγυπτων. Βεβαίως, ἡ τοιαύτη συνταξιοδότησις προδέπτεται ὑπὸ Νόμου, ὀρθότατα ὅμως ὑπεγραμμίσθη ὅτι ἐφ' ὅσον τὸ NAT οὐδὲν λαμβάνει δὲν ἔχει καὶ ὑποχρέωσιν νὰ δώσω. Τὸ IKA καὶ τὸ λοιπὰ ἀσφαλιστικὰ Ταμεῖα ἐνισχύονται γενναίως ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ συνεπῶς εἶναι δικαίωμα πολιτικού μέρους τοῦ Δημοσίου νὰ ἀσκῇ δι' αὐτῶν γενικώτεραν κοινωνικὴν πολιτικήν. Τὰ ἔσοδα τοῦ NAT, ὅμως, προέρχονται ἀποκλειστικῶς ἐκ τῶν εἰσφορῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν παρορίζονται διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

Οι Αίγυπτωιται, βάσει τοῦ εὐεργετικοῦ δι' αὐτούς νόμου, ἔχουν σήμερον δικαίωμα συνταξιοδότησις ὑπὸ τοῦ NAT χωρὶς καυματινούς καταβολήν, ἐνῷ ναυτικοί μας, οἱ ὅποιοι διὰ διαφόρους λόγους δὲν κατέστησαν δυνατὸν νὰ συμπληρώσουν τὴν ἀπαιτουμένην ὑπηρεσίαν τῶν 15 ἑτῶν, δὲν ἔτυχον συντάξεως ὑπὸ τοῦ NAT, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἔχουν συνεισφέρει τόσον εἰς τὸ 'Ιδρυμα ὃσον καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Συνεπῶς, ὅταν δὲν δυνάμεθα νὰ ἔχασφαλίσωμεν σύνταξιν εἰς ναυτικούς τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας, δὲν είναι νοητόν, ἀλλὰ καὶ οὔτε καὶ δίκαιον νὰ διαθέτωμεν τὰ ιερά χρήματα τοῦ NAT διὰ τὴν συνταξιοδότησιν ἀτόμων τὰ δόπια οὐδὲν εἰσφερον. Δι' ὅ είναι ἀπαραίτητον νὰ τεθῇ διατάξις νόμου διὰ τῆς ὅποιας νὰ ἔξαιρηται τὸ NAT τῆς τοιαύτης ὑποχρεώσεως. 'Αρκετά προσφέρουν οἱ ναυτικοί μας, τόσον διὰ τῆς ἔργασίας των ὅσον καὶ διὰ τοῦ ἀσφαλιστι-

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 (KONIAK),

ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ

ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

'Εξυπηρετούνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοιοι, Πρεσβείες, πλοΐα ἔξωτερικοῦ καὶ ἀποστέλλονται δῶρα ἔστρων στὸ έσωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

κοῦ των Ταμείου, εἰς τὸν δημόσιον κορβάνν. Εἶναι γνωστά καὶ δὲν χρειάζεται νὰ τὰ ἐπαναλάβωμεν ἡμέis, θὰ πρέπει δωρᾶς νὰ τὰ ὑπομνήσῃ ἡ ΠΝΟ ὅπου δεῖ διὰ νὰ πεισθοῦν οἱ ἀρμόδιοι καὶ νὰ ἔχαιρεσσον τὸ NAT ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσιν ἀσκήσεως κοινωνικῆς πολιτικῆς ὑπὲρ ἄλλων κατηγοριῶν πολιτῶν, ἡ ὁποία ἀνάγεται εἰς τὴν ἀποκλειστικήν ἀρμοδιότητα τοῦ Κράτους.

Ο ΟΡΘΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ

Εἶχομεν σημειώσει προσφάτως ὅτι τὰ ἀτυχήματα εἰς τὴν θάλασσαν, ὅπως καὶ εἰς τὴν ξηράν καὶ τὸν ὄzeρα, εἶναι ἀναπόφευκτα καὶ ὅτι ὁ ὄρθδος χειρισμὸς τῶν περιστατικῶν σύντονος ὑπὸ τῶν πλοιοκτητρῶν ἐταιριῶν δῆγει καὶ εἰς τὴν ὄρθην ἀντιμετώπισσιν των ὑπὸ τοῦ ἡμερησίου Τύπου. Χαρούμενα δὲ διότι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀτυχήματος τοῦ δεξαιομένοπλοίου «Ενναίος Κολοκοτρώνης» ἐπέδειχθη ἐύρυτερον πνεύμα καὶ ἐπεδιώχθη ἡ ἄμεσος ἐνημέρωσις τῶν οἰκογενειῶν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀτυχήματος σκάφους, διὰ νὰ παύσουν νὰ ἀνησυχοῦν διὰ τὴν τύχην τῶν οἰκείων των. Πράγματι, ὅλα τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, κατόπιν ὑπόδειξεως τῆς διαχειριστρίας ἐταιρίας, ἐπεκοινώνησαν ἀμέσως τηλεφωνικῶς μὲ τοὺς ἐνναίοις Κολοκοτρώνης.

ΑΣ ΕΠΩΦΕΛΗΘΩΜΕΝ

Ἐπανερχόμεθα ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀποκαταστάσεως διπλωματικῶν καὶ ἐμπορικῶν σχέσεων μετὰ τοῦ Βιετνάμ. «Ἡδη ἡ χώρα αὐτῆς κατέστη πλήρες μέλος τῶν «Ηνωμένων Εθνῶν χωρίς νὰ προβληθῇ καὶ ἡ παραμικρὰ ἀντίρρησις ἐξ οἰασθήποτε πλευρᾶς,

οὐδὲ καὶ ἐκ μέρους τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν». Ἡ ἐλληνικὴ Κυβέρνησης εἶχεν ἀνακοινώσει πρὸς διετίας, ὃν ἐνθυμούμεθα καλῶς, ὅτι εἰς τὰς προθέσεις τῆς περιελαμβάνετο καὶ ἡ ἀποκατάστασις διπλωματικῶν σχέσεων μετὰ τῆς χώρας αὐτῆς. Δέν γνωρίζομεν εἰς ποιὸν σημεῖον εὐρίσκεται ἡ σχετικὴ διαδικασία, νομίζομεν δῆμος, ὅτι πρέπει νὰ σπεύσωμεν διὰ νὰ μὴ μᾶς προλάβουν ἄλλοι, ὡς ἐγένετο καὶ μὲ τὰς ἀναπτυσσόμενας ἀλματῶδες, λόγῳ τοῦ πετρελαίου, ἀραβικὰς χώρας. Ἡ Ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Βιετνάμ ἔδειξε τὸν δρόμον τὸν ὄποιον δέον νὰ ἀκολουθήσωμεν. Ἡ χώρα καταβάλλει τεραστίαν προσπάθειαν διὰ νὰ κλείσῃ τὰς πληγάς τοῦ πολυετοῦς πολέμου καὶ ἔχει ἀνάγκην τὸν ὑπηρεσίων, ίδια τῆς Ναυτιλίας. «Ἄς ἐπωφεληθῶμεν, τούλαχιστον, τὴν φοράν αὐτῆν.

Η ΣΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

«Ἡ πιστοποίησις τῆς ἐπὶ ξένου πλοίου ὑπηρεσίας ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν μίας διαδικασίας δυσχερῆς καὶ ἀμφίβολος. Διότι διὰ νὰ θεωρηθῇ τὸ πιστοποιητικὸν τοῦ πλοιάρχου (τὸ certificate of discharge) ἡ ἐλληνικὴ Αρχὴ — ὅποτε καὶ μόνον εἴναι ἔγκυρον — πρέπει νὰ ἐλέγῃ τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα τοῦ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίου καὶ κυρίως τὸ ναυτολόγιον αὐτοῦ (article of agreement). Πράγμα ὅπερ προϋποθέτει τὴν προσθυμίαν τοῦ πλοιάρχου καὶ εὐνοϊκά συμπτώσεις τοῦ πολέμου καὶ χρόνου.

«Ἡ ὑπὸ τοῦ τελευταίου Διατάγματος δοθεῖσα δίμηνος προθεσμία είναι ὑπεραρκετὴ δεσμαίας διὰ τὰς ὀμαλὰς περιπτώσεις. Οσάκις δῆμος τὰ πράγματα περιπλέκονται, διότι π.χ. ὁ πλοιόρχος δὲν προσκομίζει τὰ ἔγγραφα ἢ δὲν ὑπάρχει Ἐλληνικὴ Αρχὴ εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀπολύσεως κλπ., τότε ὁ ναυτικὸς διατρέχει τὸν κίνδυνον νὰ κάσῃ ἀναιτίως τὴν ὑπηρεσίαν του; Μία συντρητικὴ διαδικασία τῆς ἐκ τῶν υστέρων ἀποδείξεως ἢ θεωρήσεως πρέπει πάντοτε νὰ ὑπάρχῃ.

Εἶναι ἀλληλες ὅτι τὸ Διάταγμα ἔχαιρει τῆς διαδικασίας θεωρήσεως τὰ πιστοποιητικά τῆς Coast Guard διὰ τὰ ἀμερικανικὰ πλοία, ἐπεξέτεινε δὲ τὴν ἔξαίρεσιν διὰ πρώτην φοράν — πρώτων δῆμα πρὸς τὴν ἔντα-

σιν; — καὶ εἰς τὰ πιστοποιητικὰ τῶν ἀρμόδιων Αρχῶν τῶν κρατῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος. Άλλα τὸ πρόβλημα είναι ὅτι εἰς συντριπτικήν ἀναλογίαν τὰ πιστοποιητικά ἔνησης ὑπηρεσίας τῶν «Ελλήνων ναυτικῶν δὲν είναι οὔτε τῶν ΗΠΑ οὔτε τῆς ΕΟΚ.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

«Ἡ οφεσις εἰς τὴν ναυλαγορὰν θὰ συνεχισθῇ, προφανῶς, ἐπὶ μακρὸν διάστημα καὶ τοῦ προσεχούς ἔτους, διαβλέπουσι οἱ γνωστοὶ ναυλομεστῆται τοῦ Λονδίνου «Εγκαρ Φόρρεστερ. Εἰς τὴν τελευταίαν ἔκθεσίν των ἐπὶ τῶν ἀγοραπληθισμῶν, προβλέπουσι ὅτι ἡ ἀνάπτυξης κατὰ τὸ πρώτον ημίσυο τοῦ 1978 θὰ τείνῃ πρὸς ἔξασθενσιν καὶ ἡ ἐγχώριος ζήτησης εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ιαπωνίαν, δύο ἐκ τῶν ισχυροτέρων οἰκονομικῶν χωρῶν, θὰ ὑπολειφθῇ σημαντικῶς τῆς προσδοκωμένης καὶ, ὡς γεγονός, θὰ είναι κατωτέρα τῶν ἐπιπλέων οὐσιαστικῆς ζητήσεως πῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ 1977.

Οἱ οἰκονομολόγοι τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ὑπογραμμίζουν τὸ γεγονός ὅτι τὰ ισχυρότερα οἰκονομικῶν μέλη τοῦ δυτικοῦ διοικητικοῦ κόσμου φαίνεται ὅτι βασίζονται ὑπὲρ τὸ δέον εἰς τὰς ἔξαγωγάς.

Οἱ ιαπωνες ναυπηγοί ἀναφέρουν ὅτι αἱ παραδόσεις χωρητικότητος μέχρι τὸν Μάιον σαφῶς ἥσαν ὑπέρτεραι τῶν νέων παραγγελιῶν. Μὲ τὴν πράδον τοῦ χρόνου, ή τάσις αὐτῆς θὰ ἀμβλύνῃ τὴν υφισταμένην ἀνισορροπίαν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Άλλα, ἐπισημαίνουσι οἱ «Εγκαρ Φόρρεστερ», αἱ ιαπωνικαὶ Αρχαὶ λέγεται ὅτι μελετοῦν τρόπους διευκολύνσεως τῶν ἔξαγωγῶν νεοτεύκτου χωρητικότητος.

«Ἐνα ποτεντών σημεῖον εἰς τὸν ἀπανταχοῦ νεφοσκεπή ναυτιλιακὸν δρίζοντα είναι ἡ πάγκοινος διαπίστωσις τῆς σοδαρότητος τῶν προβλημάτων, λέγουν οἱ Βρετανοί ναυλομεστῆται.

«Ἡ Ναυτιλία είναι ἀκόμη εἰς θέσιν νὰ συνέθῃ καὶ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν τρομερὰν ἀπειλὴν μὲ τὴν ἐπιμονὴν καὶ τὴν φαντασίαν ἀστινας κατ' ἐπανάληψιν ἐπέδειξαν εἰς τὸ παρελθόν.

Πρὸς τὸν παροπλισμὸν φέρονται τὰ μεγάλα ξηροῦ φορτίου σκάφη. «Ἡ ἀδητήσια τοῦ τονιάδας δὲν ἔχει διὰ τοὺς πλοιοκτήτας ἄλλην διέξοδον. Αύταις αἱ χρονοναυλώσεις (ταξιδίων) διὰ σκάφη 65-75.000 τόνων έφθασαν τὰ 70 σεντς τὸν d.w. τόννον διὰ ταξιδία. «Ἀπὸ Αγαπολῆς.

Εἰς τὸν δορεοιαμερικανικὸν τομέα σκάφος 74.000 τόν. διὰ δύο συνεχῆ ταξιδίων, μὲ ἔναρξην ὅμως ἀπὸ Σεπτέμβριον - Οκτώβριον - ἐπληρώθη δολ. 4.45.

«Ἡ Κίνα, ἔτον αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι εἰς τὰ δόρεια καὶ δορεοιανατολικὰ διαιφερίσματα τῆς χώρας χειροτερεύσουν, θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἀγοράσῃ περισσότερα γεννήματα ἐκ τοῦ ἔξωτεροικοῦ. «Ἡδη τὰ ἀποθέματα περιορίζονται. «Ἡ Κίνα ηγόρασεν 9 ἑκατομ. τόν. δημητριακῶν, μὲ παράδοσιν Ιούλιον - Ιούνιον 1977-78, ἔναντι 3.4 ἑκατομ. τόν. τοῦ περιουσιοῦ ἔτους.

«Ἡ Ινδία πρόκειται νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν Ρωσίαν δύο ἑκατομμύρια τόνους σίτου, τοὺς δοποίους ἔδανεσθη ἡ πρώτη ἀπὸ τὴν δευτέρων τοῦ 1973.

«Ἡ Ινδία θεωρουμένη ὡς μία τῶν πλέον πειναλέων χωρῶν τοῦ Κόσμου, ἔχει ἔναποθηκένσει 20 ἑκατομ. τόν. σίτου διὰ δυστόλους ὅμερας ἐσοδείας. «Ἡδη τίθεται διὰ τὴν πρόβλημα ἀποθηκῶν καὶ ἀποδίδει δύο ἔδανεσθη.

«Λείπουν τὰ ἀμερικανικὰ δεξαιμενόπλοια διὰ τὰς μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου τῆς Αλάσκας. Σκάφη ἀπασχολούμενα ἡδη εἰς τὴν μεταφορὰν στηρῶν διὰ τὴν Ρωσίαν, θὰ ὑποχρεωθῶν νὰ στραφοῦν πρὸς τὰ πετρέλαια τῆς Αλάσκας, επ' ὀφελείᾳ, δεσμαίως,

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.

τῶν ξένων πλοίων ποὺ θὰ συμμετάσχουν κατά μεγαλύτερον ποσοστὸν εἰς τὰς ἐκ Ρωσίας δι' Ἕνωμένας Πολιτείας φορτώσεις δημητριακῶν.

Ἡ Ἑλλειψις βρετανικῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 80.000 τόν. d.w. μὲν χωριστὰς δεξαμενάς ἔρματος ἡνάγκασε τὸν Κρατικὸν Βρετανικὸν Ἐθνικὸν Ὀργανισμὸν Πετρελαιοῦ νὰ ναυλώσῃ σένα καὶ ἔνα ἑλληνικὸν 100 xil. τόνων πλοῖο.

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἀργούν βρετανικά τάνκερς συνολικῆς χωρητικότητος 1.8 ἑκατ. τόν. d.w., φάνεται ὅτι δὲν περιλαμβάνονται εἰς αὐτὰ τὰ τρία ζητούμενα σκάφη —γεγονός ὅπερ προεκάλεσεν ἀμφιχνίαν εἰς τὸν σωδινιστικὸν ὥργανισμόν.

Τὰ πλοία χρειάζονται διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίου ἀπὸ τὰ κοιτάσματα τῆς περιοχῆς Θίσλ, εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν. Ἐναυλώθησαν ἀπὸ Αὔγουστον διὰ 18μηνον. Ἡ μεταφορὰ πρὸς τοὺς βορειοευρωπαϊκοὺς λιμένας ἀναμένεται νὰ ἀρχίσῃ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους.

Ἡ μέση ἀνάπτυξις τῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ἀναμένεται τῆς τάξεως τοῦ 4% κατὰ τὸ 1977. Ὁ ρυθμὸς αὐτὸς ἀναπτύξεως εἶναι σαφῶς κατώτερος τοῦ προκαθορισθέντος μέσου ρυθμοῦ ἀναπτύξεως ἐκ 5.5% διὰ τὴν περίοδον 1975 - 80, διότις ἀποτεῖται ἵνα ἐκλείψῃ ἡ ἀνεργία μέχρι τὸ 1980.

Πάντως, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. κ. Βαν Λέννεν, ισχυρίζεται ὅτι ἡ μακροπρόθεσμος πολιτικὴ ἀναπτύξεως τοῦ Ὀργανισμοῦ δὲν ἀπέτυχε διότι ἀπλῶς ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως ὑπελείφθη τοῦ στόχου εἰς ἔνα συγκεκριμένον ἔτος.

Φαίνεται, δῆμας, ὅτι καὶ κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως θὰ εἶναι κατώτερος. Οἱ Ὑπουροὶ Οἰκονομικῶν τῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. συνεφώνησαν, εἰς τὴν διάσκεψιν τῶν Παρισίων, κατὰ τὰ τέλη Ἰουνίου, νὰ καθορίσουν ὡς στόχον μέσης ἀναπτύξεως διὰ τὸ 1978 ποσοστὸν 5%. Ἀλλά, παρὰ τὴν γενικὴν συμφωνίαν ἐπὶ τοῦ προκειμένου, αἱ γνῶμαι ἡσκοῦν διχοσμέναι ἐπὶ τοῦ πόσου θὰ πρέπει νὰ τονωθῇ ἡ οἰκονομία, δεδομένου ὅτι ἡ τακτικὴ αὐτὴ ἐπηρεάζει τὰς τιμάς. Ὡς γεγονός, κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμπλον τοῦ τρέχοντος ἔτους παρετρήθησαν σαφεῖς ἐνδείξεις ἀνόδου τῶν πληθωριστικῶν τάσεων.

Ἡ Γραμματεία τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ἐμμένει εἰς τὴν ἀποψίν ὅτι αἱ «ἰσχυραὶ» χώραι ὄφείλουν νὰ ἐπιδιώξουν μίαν λογικὴν διαστολικὴν πολιτική, ἵνα βοηθήσουν τὰς «ἀδυνάτους» χώρας καὶ αἱ ἀδύνατοι χώραι, ἀπὸ τὴν

πλευράν των, δέψείλουν νὰ θέσουν ὑπὸ Ἐλεγχον τὰς ἀνερχομένας τιμάς των καὶ τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν των, προτοῦ καταφύγουν εἰς τονωτικὰ διὰ τὴν οἰκονομίαν των μέτρα.

Ἡ Ἰαπωνία ἀπετέλεσε τὸν στόχον σοβαρῶν ἐπικρίσεων, διότι ἐπεδίωξε μίαν οἰκονομικὴν πολιτική, ἀποτέλεσμα τῆς ὁποίας ὑπῆρξε κυρίως ἡ αὔξησης τῶν ἔξαγωγῶν της.

Ἐπτὸ χώραι τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., αἱ Ἕνωμέναι Πολιτείαι, ἡ Ἰαπωνία, ἡ Γαλλία, ἡ Γερμανία, ἡ Ἰταλία, ἡ Ὀλλανδία καὶ τὸ Ἡν. Βασίλειον εἰσήγαγον ἡμερήσια πετρελαιον ὅπο τὰς χώρας τοῦ ΟΠΕΚ, 18.72 ἑκατομ. διαρέια, διὰ τοὺς πρώτους πέντε μῆνας τοῦ ἔτους, ἔναντι 16.66 ἑκατομ. διαρέιαν. Ἐπειδὴ διάστοιχον διάστημα τοῦ 1976.

Ἡ σημειωθεῖσα αὔξησις δυνατὸν κατὰ τὸ ΟΟΣΑ νὰ ἀνατραπῇ ἀπὸ τὰς εἰσαγωγὰς τοῦ πετρελαίου τῆς Ἀλάσκας καὶ τὴν ηγεμόνην παραγωγὴν τῆς Βορ. Θαλάσσης κατὰ τὸ β' ἔξαμηνον 1977.

ΔΥΣΟΙΩΝΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Λίαν ἀπαισιούδοξοι, ὡς πρὸς τὸ μέλλον τῶν ναυπηγικῶν κατασκευῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς Ναυτιλίας γενικώτερον, ἐμφανίζονται αἱ διαφαγούσαι πληροφορίαι ἐκ τῆς ἔκθεσεως τῆς οἰκονομικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Διεθνοῦς Ναυτιλιακοῦ Φόρουμ.

Καὶ ἂν ἀκόμη μειώσωμεν τὴν παγκόσμιον ἀπόδοσιν τῆς βιομηχανίας τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν ἐπὶ τῶν 39 εἰς τὰ 30 ἑκατομ. τόνων γκρός, ἡ διατήρησις τῆς δραστηριότητός της εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦτο θὰ ὑποχρεώσῃ τὰς κυβερνήσεις τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν νὰ καταβάλουν εἰς τὰ ναυπηγεῖα των, ὑπὸ μορφὴν ἐπιχορηγήσεων ἢ ἄλλων ἀμέσων ἐνίσχυσεων μίαν περίπου ἑκατοντάδος δισεκατομμυρίων δολαρίων. Λεπτομέρεστερον ὑπολογίζεται ὅτι ἡ πρὸς τοῦτο ἀναγκαία συνολικὴ δαπάνη θ' ἀνέλθῃ εἰς 7.400 ἑκατ. δολαρίων τὸ 1978 καὶ θὰ φθάσῃ τὰ 31 δισ. δολαρίων διὰ τὴν περίοδον 1981 - 85. Αἱ ὑπὸ τῶν κρατῶν παρασχεθησόμεναι ἐγγυήσεις καὶ ἡ χρηματοδότησις τῶν ναυπηγήσεων πλοίων θ' ἀπατήσουν 54 δισ. δολαρίων, ἐνῷ, ἐξ ἄλλου, αἱ ἐγγυήσεις ἐπ' ὀνόματι τῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων θὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν 14 δισ. δολαρίων.

Εἰς ὅλος κίνδυνος ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀνάγκην ἐπιχορηγήσεως αὐτῆς ταύτης τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Διότι μὲν τὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα ναύλων καὶ τὴν ἀγορὰν ὑποσκοπτομένην ὑπὸ τῆς πλεοναζόυσας χωρητικότητος, ἡ Ναυτιλία θὰ κάσῃ ἐξαιρετικῶς μεγάλα ποσά. Αἱ ἀπώλειαι αὐταὶ ὑπολογίζονται εἰς

τὰς μεταφορὰς πετρελαίου διὰ μὲν τὸ 1977 εἰς 500 ἑκατ. δολ., διὰ δὲ τὸ 1980 εἰς 2 δισ. δολαρίων.

Σημειωτέον ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἔκθεσις δὲν ἐδημοσιεύθη εἰστεί, θεωρεῖται ὅμως δέδαιον, ὅτι θὰ κοινοποιηθῇ πρὸς τὰς ναυπηγικὰς χώρας, πρὸς τὸν Ο.Ο.Σ.Α. καὶ τὴν Ε.Ο.Κ. Είναι χαρακτηριστικὸν πάντως, ὅτι ἡδη ἡ Μ. Βρετανία, ἡ Ὀλλανδία, ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Σουηδία, ἔγγνωστοποίησαν πρὸς τὸν Ο.Ο.Σ.Α. ὅτι προτίθενται νὰ ἐπιχορηγήσουν, ὑπὸ τὴν μίαν ἡ τὴν ἄλλην μορφήν, τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν των, τούτῳ δὲ θὰ πράξουν προσεχῶς καὶ ἡ Φινλανδία καὶ ἡ Δανία.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Ἄνεγνώσαμεν εἰς τὰς ἐφημερίδας ὅτι ἑλληνικὸν πλοῖον, διὰ πολλῶν διαρυνόμενον χρεῶν πρὸς τὸ ΝΑΤ, καὶ πλεύσαν εἰς λιμένα τῆς Βορ. Εὐρώπης, ἐκρατήθη ὑπὸ τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου πρὸς ἐξόφλησιν τῶν ὄφειλῶν του. 'Αλλ' ὁ πλοιοκτήτης, γύκτωρ ἀντικαταστήσας τὸ ἑλληνικὸν πλήρωμα δι' ἐγχρώμων ναυτικῶν, ἤγνόσει τὰς ἀπαγορεύσεις καὶ λάθρα ἀναχωρήσας ἐπλευσεν εἰς Ἰσπανίαν.

Τὸ πράγμα, ὡς ἀκριδῶς ἐμφανίζεται, εἶναι σχέδον ἀπίστευτον. Διότι καὶ τεχνικῶς είναι δύσκολον νὰ ἐκτελεσθῇ ἐν τοιούτον παραπόλουμ πράξειν, ἀλλὰ καὶ διότι δὲν ὑπάρχει μέρος τοῦ σχέδιου μὴ ἐμπίπτον εἰς διάταξιν τινὰ τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρικοῦ Κώδικος.

Καὶ τὴν μὲν τόλμην τοῦ πλοιοκτήτου, μὴ ἔχοντος προφανῶς ἄλλην σωτηρίαν, δικαιολογεῖ μόνον ὁ περίφημος στίχος τοῦ Βιργιλίου «*una salus vieti, nullam sperare salutem*». Τὴν ἑλληνικὴν δύως ἀνοχὴν ἔναντι τοιούτων πράξεων τί δύναται νὰ δικαιολογήσῃ;

Ἐχει πλέον τόσον ἀναπτυχθῆ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ὡστε οὐδεμίαν νὰ ἔχῃ ἀνάγκην τῶν λαθροδίων αὐτῶν τυχοδικτικῶν ἐπιχειρήσεων. 'Εάν τοὺς ἐκδιώξῃ ἐγκάρπως, δύναται νὰ λεχθῇ δι' αὐτὴν εἰπεῖν κάποτε ὁ Ταδεύεράνδος διὰ τὴν Γαλλίαν τὴν ἐπομένην τῆς πτώσεως τοῦ Ναπολέοντος: «... θὰ πάνη νὰ εἶναι γιανταία διὰ νὰ γίνη ἐκ νέου μεγάλη».

“KARACHI”

PROVISIONS AND STORES AT COMPETITIVE PRICES

MARATOS & Co.

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

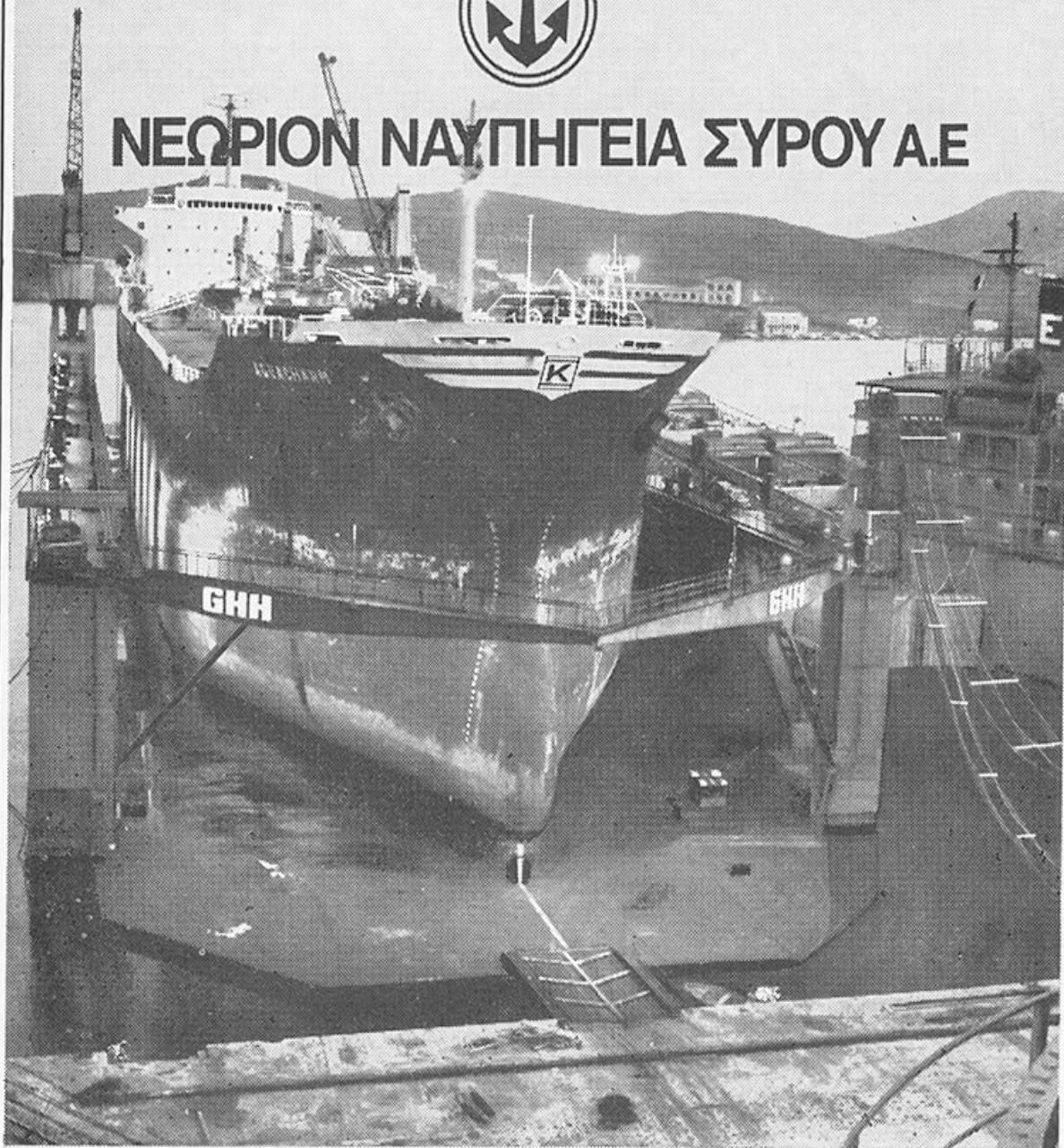
WE OFFER TO ALL GREEK SHIPS THE BEST SERVICE

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

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



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 Διεύθυνσας Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Ακτή Νίσυ... 67
Τηλ. 49.20.778, Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσα, Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping
Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

'Εξ ἀφορμῆς τῆς ἐτησίας ἐκθέσεως τῆς ΕΤΒΑ

KRATOS KAI NAYTILIA

ΟΤΑΝ ΟΜΙΛΟΥΝ ΟΙ ΑΡΙΟΜΟΙ. ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΣΥΝΤΑΚΤΗΣ : ΑΠΟΣΤΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ

'Αποκαρδιωτική διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ἔθνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόδομὴν ὑπῆρχεν ἡ πρόσφατος δημοσίευσις (30.6.1977) τῆς ἐτησίας ἐκθέσεως πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τοῦ Διοικητοῦ τῆς Ἑλληνικῆς Τραπέζης Βιομηχανικῆς 'Αναπτύξεως (ΕΤΒΑ) διὰ τὴν χρῆσιν 1976, ποὺ συνέπεσε μάλιστα μὲ τὸν ἔρτασμὸν τῆς Ναυτικῆς 'Εθεδομάδος. Καὶ τοῦτο διότι τὸ κείμενὸν τῆς συμβάλλει, ἀτυχώς, εἰς τὴν ἔρδασιν τῆς κοινῆς πλέον πεποιθήσεως, διὰ τὴν Ναυτιλία δὲν τυγχάνει τῆς προσηκουσῆς προσοχῆς καὶ φροντίδος παρὰ τῶν ὑπευθύνων τῆς οἰκονομίας τῆς Χώρας.

Μετὰ τὰ νομοθετήθεντα «Προκαταρκτικὰ τοῦ Προγράμματος» Οἰκονομικῆς 'Αναπτύξεως 1976 - 1980 καὶ τὰς ἐκθέσεις τῶν Διοικητῶν τῶν δύο μεγάλων Πιστωτικῶν μας 'Ιδρυμάτων, τῶν Τραπεζῶν Ἐλλάδος καὶ Ἑθνικῆς, εἰδὲ τὸ φῶς τῆς δημοσίτοπος ἡ ἐκθεσική τῆς ΕΤΒΑ, τοῦ βασικοῦ τούτου Κρατικοῦ Πιστοδοτικοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομίας, ποὺ ὅν μὴ τὶ ὅλο, ἐπιβεβαιώνει τὴν ἀνίστον μεταχειρίσιν τῆς Ναυτιλίας. 'Αλλὰ ἀς παραχωρήσωμεν τῇ συνέχειᾳ εἰς τοὺς ἀνακοινωθεῖς παρὰ τῆς ΕΤΒΑ ἐπιστήμους ἀριθμοὺς διὰ νὰ συναχθοῦν τὰ συμπεράσματα ἀφ' ἐαυτῶν.

ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΔΑΝΕΙΩΝ
ΕΙΣ ΧΙΛΙΑΔΑΣ ΔΡΑΧΜΩΝ

	1975	1976
Βιομηχανία	947.494	1.765.255
Ναυτιλία	409.320	545.837
Τουρισμός	94.155	1.229.277
Μεταλλεία - 'Ορυχεία	—	14.650
Διάφορα (ἔλληνικαί ἔξαγωγαί)	100.000	40.000
Σύνολον	1.550.969	3.595.019

'Η ἀλληλογραφία μας

Ο «ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ» ΣΥΡΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου σας, καταχωρισθέντων εἰς τὸ τεύχος τρέχοντος μηνὸς τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας ὑπὸ τὸν τίτλον «ΥΠΟΜΝΗΣΙΣ» ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι :

'Η θέσις τοῦ ἐμμίσθου (μονίμου) παθολόγου ιατροῦ παραμένει κενή, διότι μέχρι σήμερον δὲν ἔχει δηλώθη ἐνδιαφέρον διὰ τὴν κατάληψιν τῆς.

Διὸ τὴν παροχὴν ιατρικῶν ὑπηρεσῶν εἰς τοὺς ἡσαφαλισμένους τοῦ Παραρτήματος Οἰκου Νάυτου τῆς Σύρου ἔχει προσληφθῆ ὁ ιατρὸς γενικῆς ιατρικῆς κ. Νικ. Καλογερόπουλος.

'Εξ ἄλλου, ἐπερατώθη προσφάτως ἡ διαδικασία προσλήψεως καὶ τοῦ παθολόγου ιατροῦ κ. Δημ. Μπέρτου διὰ παροχὴν ιατρικῶν ὑπηρεσιῶν, κατὰ πρᾶξιν καὶ περίπτωσιν, εἰς τοὺς ἡσαφαλισμένους τοῦ ἐλόγῳ Παραρτήματος τοῦ Οἴκου Νάυτου.

Μετά τιμῆς

'Ο Διευθυντής ἀ.α.
ΤΣΑΝΤΗΛΑΣ Κ.
'Αντιπλοίαρχος Λ.Σ.

Πειραιεύς, 22 Ιουλίου 1977

	1976	1977
(5μην. 'Ιαν. - Μαΐου εἰς ἑκατομ. δολλ.)		
Έξαγωγαί	869,6	1117,9
Ναυτιλία	316,6	452,3
Ἐμβάσματα μεταναστῶν	—	319,2
Τουρισμός	189,5	251,3

'Απὸ τὰ ἐπίσημα αὐτὰ στοιχεῖα προκύπτει ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν ἀποτελεῖ τὸ δεύτερον, μετὰ τὰς ἔξαγωγας (ἐν τῷ συνόλῳ των), συναλλαγματικὸν ὑποκομητικὸν ἔσοδον τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας, που δὲν δικαιούται ἀπλῶς ιδιοτέρας μεριμνῆς καὶ στοργῆς, ἀλλὰ διὰ τῶν συντελεστῶν τῆς δημιουργίας του, τῶν ναυτιλιακῶν μας φορέων, ὅφειλε νὰ τὴν ἀπαιτή χριν τῆς προσδόσου τῆς Χώρας καὶ τῆς εὐημερίας τοῦ λαοῦ της.

Καὶ κάτι ἄλλο: ή αὐξησις τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος κατὰ τὴν ὑπὸ ἔξετασιν περίοδον, παρὰ τὴν συνεχιζόμενην διεθνῆ υφεσιν, εἶναι εἰς αὐξητικὸν ρυθμὸν ἡ μεγαλυτέρα ἔναντι τῶν λοιπῶν συναλλαγματικῶν πηγῶν σημειωθεῖσα, ἀνελθούσα εἰς 42,8%, ποσοστὸν ποὺ ἀποδεικνύει τὴν δυναμικότητα τοῦ κλάδου (αὐξησις ἔξαγωγῶν 28,5%, ἐμβασμάτων μεταναστῶν 13,6%, τουριστικού 32,6%).

'Αλλὰ διὰ νὰ ολοκληρωθῇ η εἰκὼν τῆς παρὰ τῆς ΕΤΒΑ γενομένης δανειοδοτήσεως πρὸς τὴν Ναυτιλίαν κατὰ τὸ 1976, πρέπει νὰ κρισιολογηθοῦν ὅλα τὰ μεγέθη τοῦ κυκλωμάτος τῆς χρηματοδοτήσεως, ητοι: «Ἐγκρίσεις Δανείων», «Συνάψεις Δανείων» καὶ «Χορηγήσεις (ἐκταμιεύσεις) Δανείων», ποὺ έχουν ὡς κατατέρω:

Συνολικαὶ	Διὰ τὴν Ναυτιλίαν
(εἰς χιλιάδας δραχμῶν)	
Ἐγκρίσεις δανείων	
ΕΤΒΑ	1976 3.595.019 545.837
Συνάψεις δανείων	
ΕΤΒΑ	1956 2.586.850 537.917
Χορηγήσεις (ἐκταμιεύσεις δανείων)	
ΕΤΒΑ 1976	1.780.000 (Δὲν ἀνεκοινώθη. 'Οποσδήποτε θὰ ἔχῃ ἀνάλογον μείωσιν ὡς τὸ ἔναντι συνολικού ποσού).

Τέλος εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς ΕΤΒΑ ἀναφέρεται ὅτι αἱ εἰσπράξεις ἐκ δανείων τῆς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἀνήλθον κατὰ τὸ 1976 εἰς 631.974.000 δραχμῶν, ητοι ποσὸν ἀρκούντων ὑψηλότερον καὶ αὐτῶν τῶν συνα-

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 121510 ALMAR
TELEGR. HELLSMAR BALES
PHONES 310483, 311384, 321616,
313397

SAN MARTIN 1119
BUENOS AIRES - ARGENTINA

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αλλὰ διὰ τὸν τουρισμὸν τὶ νὰ εἴπῃ; Δὲν ἐμπίπτει καὶ αὐτὸς εἰς τὸν ἀδήλουν πόρους. Δηνᾶς η Ναυτιλία, παρὰ τὰς σοδαράς ἐκατέρωθεν διαφοροποιήσεις ὡς πρὸς τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἔθνικῆς μας οἰκονομίας;

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις προϋπόθετει διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ὡς ἀποφασιστικῶν συμβάλλοντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐφιστατικοῦ, πράγματι, ἀνοίγυματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου.

'Αγνοοῦμεν τὰς ιθυντηρίους σκέψεις τῶν ὑπευθύνων, ἡ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀντιτείνη κανεὶς ὅτι η ὑγιὴς οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις π

φθέντων (ούχι πράγματι χορηγηθέντων) δανείων πρός την Ναυτιλίαν κατά τὸ αὐτὸν ἔτος (537.917.000), ποὺ σημαίνει ότι ή Κρατική ἀναπτυξιακή μας Τράπεζα, παρὰ τὸ γεγονός ότι ἀναγνωρίζει τὰς δυσχερεῖς, τὰς όποιας ἀντιμετωπίζει σήμερον η ναυπηγική μας διοικησία, δὲν διέθεσε διὰ τὴν Ναυτιλίαν, οὔτε κάν σσα εἰσέπραξεν ἀπὸ τὴν ἐξυπηρέτησιν προγενεστέρων ναυτιλιακῶν δανείων, θὲ δὲ ἡδυνάμεθα νὰ ὄμιλούμε περὶ μᾶς οἰωνεῖς «δανειακῆς αὐτοεξυπηρετησεως τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέως. Καὶ ἀναφερόμεθα εἰς ποσὰ συναφθέντων δανείων —ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ εἰσπραχθέντα— ἀνευ ἀποπληθωρισμοῦ, ἐπιβεβλημένου ὅμως λόγω τῆς συνεχούς ἀνόδου τοῦ κόστους τῶν κατασκευαστικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν ἐργασιῶν.

Εἶναι, θεωρεῖς ν' ἀντιληφθῇ οἰσσδηποτε τὰς σκέψεις καὶ τὰ αἰσθήματα τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρηματιῶν καὶ τῶν φορέων τῆς ναυπηγικῆς διοικησίας (μεγάλης καὶ μικρομεσαίας) ἀπὸ τὸν τοιαύτην μεταχειρίσιον τῆς Ναυτιλίας. «Ἄς μη ἀποθετέρωνται ὅμως διότι τὸ δίκαιον εὑρίσκεται μὲ τὸ μέρος τῶν ὅλων καὶ η δύναμις, διότι δόλαι, μὲ ἐλάχιστας ἔξαιρέσεις, αἱ χώραι, ζοῦν σήμερον μὲ τὸ ἄγχος τῶν συναλλαγματικῶν ἀλλειμάτων, πασχίζουσαι παντοιοτόπως νὰ τὰ καλύψουν. Καὶ εἰς τὴν χώραν μας μόνον η Ναυτιλία, ἐὰν τῆς ἐπιδειχθῇ κατανόησις καὶ συμπαράστασις, δύναται νὰ συνεισφέρῃ ἀμέσως καὶ ἀποφασιστικῶς.

ΣΧΟΛАЗΟΝ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΔΥΝΑΜΙΚΟΝ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΙΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΕΩΣ ΑΝΕΡΓΙΑ ΑΠΟΦΟΙΤΟΥΝΤΩΝ

«Ἐνας ἐπὶ τροχάδην περίπατος εἰς τὴν διεθνή εἰδησεογραφίαν πολλὰ μᾶς ἀποκαλύπτει. Οὕτω κατὰ τὸν τερματισμὸν τῶν ἐργασιῶν τῆς τελευταίας συνόδου τῶν Ἀρχηγῶν τῶν Κρατών καὶ Κυβερνήσεων τῆς Ε.Ο.Κ. εἰς Λονδίνον (30.6.1977), οἱ «εννέα» εἰς κοινὴν δῆλοσιν τῶν ἀναφέρουσι διότι ἐξητησαν ἀπὸ τοὺς «Υπουργούς των ἐπί τῶν οἰκονομικῶν ὅπως προτείνουν τὴν συγκέντρωσιν χρημάτων ἐπὶ τῆς διεθνούς κεφαλαιαγορᾶς, πρὸς δανειοδότησιν τῆς Κοινότητος, ἀνευ προσθέτου ἐπιτοκίου, διὰ τὴν δημιουργίαν ἐργασιῶν. Ο ἐπιδιωκόμενος οὐτος σκοπὸς εἶναι κατανοητὸς διὰ τὰς διοικησικὰς χώρας, ὅπου μάλιστα ἡ ἀπορρόφησις τῶν κατ' ἔτος ἀποφοιτούντων ἐκ τῶν διαδόσων βοθμίδων τῆς πάστης φύσεως ἐκπαιδεύσεως (Μέσης - 'Ανωτέρας - 'Ανωτάτης), ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ιδιαιτέρας με-

ρίμηνς καὶ παρακολουθήσεως, διότι εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτῆς σημειούνται καὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀνεργίας. Παρ' ἥμιν, ἐξ σάσα γνωρίζομεν, τοιούτη στατιστική παρακολούθησις δὲν ὑφίσταται, η τουλάχιστον οὐδέποτε ἀνεκοινώθη, ὅλη ἐπὶ τοῦ φαινομένου τῆς ὑποβολῆς χιλιάδων αἰτήσεων διὰ τὴν κατάληψιν συνήθως δλιγωτέρων τῶν 100 ένσεων εἰς μίαν π.χ. Τράπεζαν, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τοῦ κοινωνικοῦ μας περιβάλλοντος, γνωρίζομεν ὅτι τὸ πρόβλημα αὐτὸν εἶναι πολὺ ὀξύτερον ἀπ' ὅτι εἰς τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας. Καὶ διὰ μερικήν, ἔστω καὶ περιστασιακήν, ἐπίλυσιν καὶ αὐτοῦ τοῦ προβλήματος, η Ναυτιλία μας, ὅπως συνοψίζεται κατωτέρω, δύναται νὰ ὑποβοθήσῃ.

Ἐξ ἀλλού ο Καγκελάριος τῆς Δυτ. Γερμανίας κ. Χέλμουτ Σμίθ κατὰ τὴν αὐτὴν διάσκεψιν τῆς Ε.Ο.Κ., συμφώνως πρὸς τὰς συνήθως καθὼς πληροφορημένας δρετανικάς ἐφημερίδας *«Financial Times»* καὶ *«Times»* διεπύωσα σοβαρὸς ἀμφιβολίας κατὰ πόσον ἡ Εύρωπαική Κοινότης δύναται νὰ διατηρήσῃ μίαν ἀπὸ τὰς βασικὰς της ἀρχάς, τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν ἐλεύθερα διακίνησιν τῶν ἔργατων τῶν Χωρῶν - Μελῶν της, ἐὰν η Ἐλλάς, η Πορτογαλία καὶ η Ι-σπανία γίνουν δεκταὶ εἰς τὸν Ε.Ο.Κ. ὡς νέα μέλη. Προσθέσεν δέ, πάντοτε κατὰ τὰς αὐτὰς ἐφημερίδας, ὅτι η Δυτ. Γερμανία ἔχει ήδη 4.000.000 ἀλλοδαπῶν ἔργατῶν, κυρίως Τούρκους, Γιουγκοσλάβους, 'Ισπανοὺς καὶ 'Ελληνας καὶ δὲν θέλει ἀλλούς. 'Η γερμανικὴ αὐτὴ θέσις δὲν εἶναι κάτιο τὸ νέον. 'Αντιπροσωπεία τῆς Ομοσπονδίας τῶν 'Ελληνικῶν Κοινοτήτων Δυτ. Γερμανίας, ποὺ ἐκπροσωπεῖ ἄνω τῶν 300.000 'Ελλήνων, ἀρτιάφιχθείσα εἰς 'Ελλάδα (2ον 150μέρουν τοῦ 'Ιουνίου ἐ.ἔ.) κατηγγειλεν εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Τύπον διότι «τὸ διώχμεται τῶν μεταναστῶν ἔχει πάρει πλέον ἀνοικτὴν μορφὴν κατὰ παράθασιν ὅλων τῶν διεθνῶν καὶ διμερῶν συμβάσεων ἀκόμη καὶ τοῦ Δυτικογερμανικοῦ Συντάγματος». Οι μίλησαν περὶ 90.000 ἔργατῶν ἐπαναπατρισθέντων ἀπὸ τὸ 1973 ἔως σήμερον, περὶ 45.000 τέκνων 'Ελλήνων μεταναστῶν ἐν Δυτ. Γερμανίᾳ, μὴ δικαιουμένων νὰ ἔξευρουν ἔργασίαν, περὶ τοῦ μεγάλου ἄγχους τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ ἀπὸ τὸν ὅποιον διακατέχεται ή μεγάλη μάζα τῶν 'Ελλήνων ἔργατων, διότι ἐλάχιστοι ἔχουν εἰς σύντομον διάστημα συναντηθεῖσιν τῆς σύγχρονης ἀπανεργόδημον εἰς 'Ελλάδα, περὶ τῆς ἐλλείψεως Κρατικῆς 'Υπηρεσίας διὰ νὰ τοὺς συμπαρασταθῇ καὶ κατευθύνῃ σχετικῶς καὶ ἀλλων πολλῶν.

Μέτρα κατὰ τὴν μεταναστεύσεως, λόγω

τῆς ἀνεργίας, ἔχουν ληφθῆ καὶ εἰς τὰς ἑκατόδεσμες δεχομένας μετανάστας χώρας, ώς οἱ Η.Π.Α., Καναδάς, Αὐστραλία, Νέα Ζηλανδία, ἐὰν δὲ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ ἐσωτερική κατάστασις τῆς Ν. Αφρικῆς καὶ η μεταναστευτική ἀποστράγγισις ἐκ τῶν χωρῶν τοῦ Τρίτου Κόσμου, ἐπαρκῶς σκιαγραφεῖται η προοπτική διὰ τὴν ἐξωτερικήν μας μετανάστευσιν, τουλάχιστον εἰς τὸ προσέχες μέλλον.

Δι' ὅλας τὰς ἀνωτέρω ἐν διαμορφώσει ἐξείλεις, ποὺ πρέπει ἀπὸ Κρατικῆς πλευρᾶς ἐγκαίρως νὰ ἐπισημαίνωται, η θύρα τῆς Ναυτιλίας παραμένει πάντοτε ἀνοικτή. 'Η Διεθνής ὁδεὶς συγκυρία προδιαγράφει αὐλανδόμενον, ἐξ ἐξωτερικῶν αἰτίων, περιορισμὸν τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος, στοιχεῖον συνδυαζόμενος μὲ τὴν ἀδιάκοπον, ἀτυχῶς λόγῳ τῶν αἰτίων της, μετατόπισιν τῆς νεότητος τοῦ γεωργικοῦ μας πληθυσμοῦ καὶ τὴν προστιθέμενην ἀνεργίαν ἐκ τῶν κατ' ἔτος ἀποφοιτούντων, δημιουργεῖ σημαντικὸν ἀπόθεμα ἐργατικοῦ δυναμικοῦ. Μέρος τούτου πάντοτε δύναται νὰ στραφῇ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ἐφ' ὅσον δεδομένης γίνη η ἐπιβαλλομένη προπαρασκευή καὶ δημιουργήθη τὸ κατάλληλον ψυχολογικὸν κλίμα. Ειδικώτερον διὰ τοὺς ἐργάτας τῆς Δυτ. Γερμανίας, τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐὰν δὲν ἔχῃ μέχρι τούδε, πρέπει νὰ ἐνημερωθῇ ταχέως ἀπὸ τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον 'Αμβούργου καὶ τὸ 'Υπουργείον 'Εργασίας, ποὺ διατηρεῖ εἰδικὰ γραφεῖα —ἐργατικὰ κλιμάκια— εἰς τὰς περισσότερας γερμανικὰς πόλεις, διὰ νὰ ἰδῃ πῶς εἶναι δυνατὸν ἔνα σημαντικὸν μέρος τοῦ σχολάζοντος τούτου δυναμικοῦ, νὰ στραφῇ πρὸς τὴν θάλασσαν.

Δὲν τὸν πρέπει νὰ λησμονῇ ταὶ ὅτι ὁ 'Ελληνικὸς 'Εφοπλισμὸς αὐτὴν τὴν στιγμήν, πρὸς καλύψιν ὑφισταμένων κενῶν, δύναται νὰ προσφέρῃ ἔργασίαν εἰς δεκάδες χιλιάδων 'Ελλήνων, μὲ ἀμέσους τὰς εὐνοϊκὰς ἐπιπτώσεις εἰς τὸ συναλλαγματικὸν ἴσος ζύγιον τῆς χώρας. Προσφορὰ αὐταποδείκτου ἀξίας διὰ τὸ 'Εθνος καὶ τὸ κοινωνικὸν σύνολον.

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α. ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

Μία σύντομος ἐπισκόπησις τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας, ὅπως τὴν διέπουν οι διεθνεῖς οργανισμοί, πάντοτε εἶναι ἐπωφελής διὰ τὸν ναυτιλιακὸν κλάδον καίτοι, ἐσφαλμένως καθ' ἡμάς, ἀποσυνδέοντας τὸν παραγωγικὸν δυναμικὸν τῆς χώρας ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα, ως κατ' ἔξοχην ἀσκουμένη εἰς τὸ ἐξωτερικὸν. Διότι, ἀν μὴ τὶ ἄλλο, τουλάχιστον η ἐθνικὴ ναυτιλιακὴ ὑποδοχὴ, οὐσια σ προϋπόθεσις τῆς διατηρήσεως καὶ περαιτέρων διάστηματος τῆς Ναυτιλίας μας, εἶναι ἀπολύτως συνυφασμένη μὲ τὰς οἰκονομικὰς ἔξαιρέσεις τῆς χώρας. Οὕτω δὲ τὸ Ο.Ο.Σ.Α. τὸν 'Ιουλίου ἐ.ἔ. δέωσε εἰς τὴν δημοσιότητα, εἰς τὸ Παρίσι, τὴν ἐκθεσίαν ἔκθεσίν του περὶ τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας, καλύπτουσα τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀσκηθέσης οἰκονομικοῦ πολιτικῆς κατὰ τὸ 1976 καὶ τὰς προοπτικὰς διὰ τὸ 1977. 'Εκείνο πού ἔχει σημασίαν εἶναι οι ὄρσται ἔξελιξεις τοῦ μέλλοντος (ἀμέσου - ἀπωτέρου) καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἡ ἔκθεσις τονίζει ιδιαιτέρως, διὰ τὴν διεθνήσεων πρέπει νὰ τύχουν προτεραιότητος εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς.

Η ἔκθεσις καλεῖ διὰ τὸν πρόσωπον τοῦ δράστην. Νὰ ληφθοῦν συγκεκριμένα μεσοπρόθεσμα μέτρα διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς διοικησίας καὶ τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν ἐπενδύσεων, προβλέπει δὲ διὰ τὸ 1977 ἐλλειμμα ἐμπορικοῦ ισοζυγίου 3,75 δισεκατομμυρίων δολαρίων (ἔναντι 3,25 δισ. δολλ. τοῦ 1976) καὶ ἐλλειμμα τοῦ ισοζυγίου ἐξωτερικῶν πληρω-

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

μών ύψους 1,25 δισ. δολλ. (έναντι ένος δισ. δολλ. τού 1976).

Μέ τά δεδομένα αυτά διερωτάται πάς έχων κοινόν νούν, πώς είναι δυνατόν, όχι, ώς παραδόξως συμβαίνει, νά γίνεται λόγος έξιπτηρων χειλέων, άλλ' έστω και νά διασηθεί τις ύποψίαν άτιναυτιλιακού πνεύματος, όταν μόνον ή Ναυτιλία, δύναται ν' άνακουφίσῃ άμεσως και μεσοπρόθεσμως την ισχαιμικήν συναλλαγματικήν κατάστασιν τής χώρας. Και ή Ναυτιλία δύναται νά πράξῃ τούτο:

'Α μέσως διά της προσφοράς έργασίας είς δεκάδας χιλιάδας άτόμων, άμειδομένων εις συναλλαγματικά ώς προεξετέθη.

Με σο προθέσμως διά της προτεραιότητας ένισχυσεως τής άπικευαστικής βιομηχανίας και τών μέσων δεξαμενισμού τών πλοίων, τής άναπτυξεως τών παραναυπηγικών βιομηχανιών, ώς και διά της διευρύνσεως τών υφισταμένων και διανοίξεως άλλειπόντων συναλλαγματοφόρων έφοπλιστικών όγγων.

Με σο μακροπροθέσμως διά της έπαναλήψεως τής έφοπλιστικής έπενδυτικής πρωτοβουλίας εις έξωναυτιλιακάς έπιχειρηματικάς δραστηριότητας.

'Αξίζει, τέλος, νά σημειωθῇ ότι αί έκθεσεις τού Ο.Ο.Σ.Α. συντάσσονται κατόπιν έπιπτου έρευνης ύπο έμπειρογνωμόνων του, καταστατικώς μή περιορίζομένων εις τὰ στοιχεῖα και τάς πληροφορίας τών έπισημών 'Αρχῶν, άλλ' έπεκτεινόντων τήν έ-

ρευνάν των και είς τάς παραγωγικάς τάξεις, άκομη δέ και είς μεμονωμένους φορείς των.

ΚΑΙ ΟΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΖΗΤΟΥΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΝ ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΟΝ ΚΛΙΜΑ

Καὶ διὰ νὰ κλείσωμεν τὸ ὑπὸ διερεύνησιν κύκλωμα «Κράτος - Ναυτιλία», θὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τάς έπισημους θέσεις τῆς συμπτοευμένης πρὸς τὴν "Ένωσιν Έλλήνων" Εφοπλιστῶν ἀπὸ πλευρᾶς ὑψοῦ συναλλαγματικῆς συνεισφορᾶς πρὸς τὴν χώραν, τῆς Ένώσεως Έξαγωγέων Βιομηχανικῶν Προϊόντων, όχι μόνον πρὸς παρφυγοίαν τῶν ναυτιλιακῶν μας έπιχειρηματιῶν, άλλὰ και διά, ἐνδεχομένως, συντονισμένην δράσιν.

Οὔτω ὁ πρόδρος αὐτῆς κ. Χρ. Κατσάμπας ὁ μιλῶν προσφάτως κατά τὴν Τακτικὴν Ετησίαν Γενικήν Συνέλευσιν, χρησιμοποιήσας τὴν ώμην γλῶσσαν τῆς ἀλλείας, μεταξὺ ὄλλων (ἀντιφατικὴ πολιτικὴ ἔναντι τῆς ιδιωτικῆς έπιχειρηματικῆς πρωτοβουλίας, ἐλλειψις σταθερᾶς και μακροτόνου οίκονομικῆς και φορολογικῆς πολιτικῆς, αἰφνιδιασμοί, μή πρόδοσης εἰς τὴν ὄργανωσιν τοῦ Κράτους, ώς ἀναγκαῖας ὑποδομῆς διά τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῶν βιομηχανικῶν ἐπενδυσῶν και τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀναμενόντος ἐκ τῆς εἰσόδου μας εἰς τὴν Ε. Ο. Κ. ἀνταγωνισμοῦ κλπ.), εἶπε και τὰ κάτωθι:

«Ἐκεῖνο τὸ ὅποιον δυστυχῶν δὲν ἐπετεύχθη εἰς τὴν χώραν μας εἶναι τὸ ἀπαιτούμε-

νον ψυχολογικὸν κλίμα διὰ νὰ δοηθῇση εἰς τὸν τομέα τῶν περαιτέρω σοδαφῶν διομηχανικῶν ἐπενδυσῶν και εἰναι τόσον ἐπειγούσα η ἀνάγκη, σόσον και η ἐπιδιωκομένη ύπο τῆς Κυβερνήσεώς μας εἰσοδος εἰς τὴν Κοινὴν Αγοράν».

Βίοι παράλληλοι, διότι και η Ναυτιλία μας αὐτοαμυνομένη, προσανατολίζεται πρὸς τὴν ιδέαν τῆς ἐθνικῆς κλίμακος διαφωτιστικῆς της σταυροφορίας, διὰ νὰ μεταβάλῃ τὸ υφιστάμενον δι' αὐτὴν δυσμενές ψυχολογικὸν κλίμα. Καὶ η στιγμὴ εἶναι κατάλληλος διά τοὺς ὑπευθύνους τῆς Ένώσεως Έλλήνων Εφοπλιστῶν, σπως θέσουν ἐπὶ τάπτητος τὸ σύλον θέμα τῶν σχέσεων Κράτους - Ναυτιλίας (σχετικῶς ἐγράψαμεν εἰς τὰ Ν.χ. τοὺς 15.6.1977). Μὲ σαφήνειαν και ὑπευθυνότητα, άλλὰ και μὲ καλὴν διάθεσιν, τὴν ὅποιαν οὐδόλως ἀμφισβητούμενην, ἀνευ οὐδεμιᾶς προκαταλήψεως, ὃς μεθοδεύσουν οἱ ἐκπρόσωποι τῆς ναυτιλιακῆς μας βιομηχανίας, τὰς ἐνεργείας τῶν.

Τὸ κέρδος θὰ είναι μεγάλον δι' ἀπαντας: Κράτος - Ναυτιλίαν - Λαὸν.

Τὸ παράδειγμα τῆς ἐξ ἐγχωρίων, κυρίως, πόρων και ἐντός τοῦ Ἑλληνικοῦ πλαισίου ἀναπτυσσομένης ἔξαγωγικῆς μας βιομηχανίας, δύναται νὰ ἀποτελέσῃ ἔνα καλὸν προηγούμενον διὰ τὴν μακράν τῆς Έλλάδος κινούμενην συναλλαγματοφόρον Ναυτιλίαν μας.

ΑΠΟΣΤΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ

'Αθῆναι, 'Ιούλιος 1977

P. O. BOX 4797
TELEX 570909

S. A.



CAPE TOWN FAROS & C. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 228829 - 226057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ
AFTER HRS TEL. 444994 447718

ΠΡΟΫΣΤΑΜΕΝΟΙ:

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

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

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

Η ΤΑΣΙΣ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΟΥ κ. B. N. ΜΕΤΑΞΑ

ΤΟΥ EALING COLLEGE OF HIGHER EDUCATION ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟΝ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Η παραδοσιακή στενή πολιτικο-οικονομική σχέσης μεταξύ της Πολιτείας και της Εμπορικής της Ναυτιλίας χρονολογείται από τη συστάσεως αυτής ταύτης της Πολιτείας.

Η Βρετανική ναυτική νομοθεσία καταδεικνύει την έμμονή εις την ιδέαν διά της Εμπορική Ναυτιλία είναι ζωτική διά τα έθνικά έμπορικά συμφέροντα. Εις έπομενα στάδια, άλλα κριτήρια διεδραμάτισαν σημαντικούς ρόλους εις την άναπτυξιν της Εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Τοιουτοπότως, αι άναγκαιο του Πολεμικού Ναυτικού έξωσθαν την κυβερνησην νά ένθαρρυντην την Εμπορική Ναυτιλία ώς μεταφορικό μέσον εις περίοδον πολέμου. Συχνά παρείχοντα έπιχρησίες διά την διαχείρισην σκαφών την υπαρχηγεύντων συμφώνων πρός τας προδιαγραφάς του Πολεμικού Ναυτικού ή έγκεκριμένων ύπο της άρμοδιού όρχης.

Η άλληλεξάρτησης υπερποντίων μεταφορών και Πολεμικού Ναυτικού έγένετο ίδιαιτέρως αισθητή καθώς αι ισχυραί χώραι προσέκτων υπερποντίους αποικίας ή έγκαθίδρυον σφαίρας έπιφροντης εις την Ασίαν, την Αφρικήν και άλλασσα.

«Ο στόλος δεν έδημοι ουργήθη ώς σύνθηση μεταφορικών μέσων ήνα έξυπηρετήση τὸν κόσμον» συνεκροτήθη κατά τὸν 18ον και τὰς άρχας τοῦ 19ου αιώνος ώς άπαραιτητον στοιχείον της Βρετανικής Αυτοκρατορίας. Ής γεγονός, άλληλεξάρτησης μεταξύ τῶν δύο. Ήπο την προστασίαν του Βασιλικού Ναυτικού ή έμπορικος στόλος άνεπτύσσετο παρέχων τὰ μέσα έπαφης της Αυτοκρατορίας άνα τὴν ίδρυσιν, μεταφέρων όχι μόνον τὸ έμποριον τῆς Αυτοκρατορίας άλλα και στρατεύματα, κρατικούς λειτουργούς και τὰς οικογενείας των εις τὰς άποικίας μὲ όλα τὰ άπαραιτητα εἰδη στρατιωτικού και ἔχωριου εξοπλισμού, ώς και μετανάστας. Αύτού έν συνδυασμῷ με τὴν προεξέχουσαν διοικητικήν θέσιν της Βρετανίας, παρέσχε τὸ σταθερὸν ύποδαρον τῆς παγκοσμίου έπικυριαρχίας τοῦ Βρετανικού στόλου, διστις κατά τὸ δεύτερον ημίσου τοῦ 19ου αιώνος έπεδειλη τὸν παρουσίαν του και τὰς μεταφοράς μεταξύ τρίτων χωρών.

Μία έρευνα επὶ τῆς έξελίξεως της Εμπορικής Ναυτιλίας άλλων χωρών θά έφερεν εις φῶς πολυάριθμα παραδείγματα της σχέσεως αυτῆς. Εις τὰς άρχικα στάδια, ή κρατική άρωγη πρὸς τὴν ναυτιλιακήν έπιχείρησιν παρείχετο ύπο την μορφήν προστασίας κατά της πειρατείας, προστατευτικής πολιτικής ύπερ της Εθνικής Ναυτιλίας, ύψη-

λών καταδολών διά τὴν μεταφορὰν τοῦ ταχυδρομείου και ἄλλων ἐπιχορηγησέων. Μέτην πάροδον τοῦ χρόνου, ή κρατική άρωγη πρὸς τὴν Εθνικήν Ναυτιλίαν ἔλαβε τὴν μορφὴν ήτις εἶναι γωστή σήμερον· ήτοι: ἐπιχορηγησίεις, διαφύλαξης τῶν παρακτίων μεταφορῶν, διάκρισις σημαίας, ἐκπόσεις ἐπὶ τῆς φορολογίας, πιστωτικαὶ διευκολύνσεις μὲ εύνοικοὺς όρους, φορολογικὴ ἀπαλλαγὴ τῶν ἐπενδυμένων κεφαλαίων, κλπ.

Δέον νά σημειωθῇ διά της κρατική συμπαράστασις πρὸς διοικόρους 'Εθνικάς Ναυτιλίας υπῆρχεν ἀνίσος κατὰ καιρούς και εἰς τινὰς περιπτώσεις ἀνύπαρκτος. 'Επι παραδείγματι, ή παρεχομένη δοθεῖσα εἰς τὰς 'Εθνικάς Ναυτιλίας τῆς Γαλλίας και τῆς Ιαπωνίας εἶναι ἀσυγκρίτωσι σημαντικωτέρα τῆς παρεχομένης εἰς τὰς 'Εθνικάς Ναυτιλίας τῆς Νορβηγίας και τῆς Ελλάδος δοθεῖσα.

Τοιουτοπότως, δυνάμεθα νά καταλήξωμεν εἰς τὸ συμπέρασμα διά της διαδικασία τῆς διεθνοποίησεως λαμβάνει χώραν ἐντὸς ἑνὸς περιβάλλοντος έθνικης συμπαραστάσεως διά χωρητικότητα καλυπτομένην ύπο διοικόρους έθνικάς σημαίας.

Ἐτερον σημαντικὸν στοιχεῖον τῶν σημεριῶν τάσσεως τῆς διεθνούς Ναυτιλίας εἶναι ή ἀνάπτυξις τῶν έθνικῶν στόλων τῶν σοσιαλιστικῶν και ἀναπτυσσομένων χωρών. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν οἱ έμπορικοι στόλοι ἀποτελοῦν κρατικὰ μονοπώλια και εἰς τὴν δεύτεραν, κατὰ κανόνα, ὁ στόχος τῆς Πολιτείας εἶναι ή ἀνάπτυξις στόλου ἐπὶ έθνικῆς βάσεως. Κατὰ συνέπειαν, δύναται νά ἔχει τὸ συμπέρασμα διά τοῦ αὐτοῦ εἶναι περιοριστικοί παράγοντες σόσον ἀφορά εἰς τὴν τάσιν διεθνοποίησεως τῆς Ναυτιλίας.

II. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ

Ίσως εἶναι σκόπιμον νά ἀρχίσωμεν διεθνοποίησεως λαμβάνοντες ύπ' ὄψιν συμπτώματα τινὰ τῆς τάσεως.

Τὴν πρώτην Απριλίου 1958, ὁ κ. Σταύρος Νιάρχος ἔγραψε μίαν ἐπίστολην εἰς τοὺς 'Τάιμς' τοῦ Λονδίνου, ύπερασμούμενος τῶν σημαντικῶν εὐκολίας. 'Η πρώτη παράγραφος τῆς ἐπίστολῆς αυτῆς έχει ώς ἀκολούθως:

«Ἐνα πλοίον ἀνήκον εἰς ἐφοπλιστήν μιᾶς έθνικότητος, παραλαμβάνει φορτίον ἀπὸ μίαν ἄλλην χώραν, τὸ ἐκφορτώνει εἰς μίαν τρίτην χώραν, ἵνα διατεθῇ εἰς τὴν ἀγορὰν μιᾶς τετάρτης χώρας».

«Οφείλων νά ὀμολογήσω διά τὸν δύναμαι νά σκεψθῶ κατὰ ποιὸν λόγον, ἀσφαλῶς οὐδένα στηριζόμενον ἐπὶ συγκεκριμένων ἀρχῶν, τὸ πλοίον αὐτὸν πρέ-

πει νά καλύπτεται ύπο τὴν Α σημαίαν μᾶλλον παρὰ τὴν Β».

«Αἱ θαλάσσιοι μεταφοραὶ υπῆρχαν ἀνέκαθεν —καὶ ἀπὸ τὴν φύσιν τῶν πρεπεῖ νά ἔχακολουθησουν νά εἶναι— διεθνεῖς».

Τὸν Μάιον τοῦ 1970 ή 'Επιτροπὴ 'Ερεύνης διὰ τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν συνεπλήρωσε τὴν ἔκθεσιν της. Αὕτη ἔδιδε εἰς τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν τὸν ἀκόλουθο δρισμόν:

«Ορίζομεν τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν ως συγκροτούμενην ἐξ ἀπάντων τῶν πλοιοκτητηρῶν ἀταιρίων αἵτινες διά φορολογικῶν και ἄλλα νομικὰ αἵτια εἶναι ἔγκατεστημέναι εἰς τὴν χώραν αὐτῆν».

και ἡ ἔκθεσις συνέχιζε:

... «ἄπλως ἀναφέρομεν διά τὸ δρισμός μας περιλαμβάνει ἀρκετὰς διακεριμένας ἀταιρίας διαχειριζομένας ἀπὸ τὴν χώραν αὐτὴν αἵτινες κατ' οὐσίαν ἐλέγχουν παρ' ἀλλοδαπῶν και δὲν περιλαμβάνει τὰς θυγατρικὰς ἀταιρίας εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν τὰς ἐλεγχομένας διπόδῳ».

Ἐπὶ τὸ ἀπλούστερον, τοῦτο σημαίνει διά της ἔφοπλιστής 'Ελληνικῆς ή Νορβηγικῆς καταγωγῆς δυναται νά διοχειρίζεται πλοία ύπο τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν ἀταιρία ή Βρετανικὴν έφοπλιστής νά διοχειρίζεται πλοία ύπο τὴν Σημερινήν της Αύστραλίας. Εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν ἐπὶ της Εθνικῆς Ναυτιλίας.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, εἰς μίαν ἐποχὴν ήτις χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὴν δαδιμαίαν ἔσασθεντην τῆς ιστορικῆς σχέσεως μεταξὺ έθνικῆς Οἰκονομίας και Ναυτιλίας, οὐσίας φαίνεται νά εἶναι ο μόνος δρισμός ἀποδίδων τὴν σημερινήν της Αύστραλίας. Εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν ἐπὶ της Εθνικῆς Ναυτιλίας.

Υπάρχει μία ἄλλη ἐνδιαφέρουσα παράγραφος εἰς τὴν ἔκθεσιν ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ σημείου:

«Τὸ πολύπλοκον τῆς πλοιοκτησίας ἔχει διεθνεῖς διακλαδώσεις αἵτινες καθιστοῦν δύναται τὴν παρουσίαν ἐνὸς ἀπλοῦ δρισμοῦ τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας διστις νά ἔχει προτερητή ἀπαντας τοὺς σκοπούς. Τὸ ἀκόλουθον παράδειγμα καταδεικνύει τὸ πολύπλοκον τῆς καταστάσεως. 'Ενα πλοίον ἀνήκον εἰς ἐφοπλιστήν μιᾶς έθνικότητος, παραλαμβάνει φορτίον ἀπὸ μίαν ἄλλην χώραν, τὸ ἐκφορτώνει εἰς μίαν τρίτην χώραν, ἵνα διατεθῇ εἰς τὴν ἀγορὰν μιᾶς τετάρτης χώρας». Εἴναι δύναται νά ἔλεγχεται ἀπ' εύθειας ύπο την Α σημαίαν και την Β σημαίαν, νά εἶναι ἔγγεγραμμένον εἰς τὰ τηνολόγια μιᾶς τρίτης χώρας και κατὰ συνέπειαν, ἀναλόγως τῶν ισχύοντων ἐκεί κανονισμῶν, νά τελιη ύπο τὴν διαχείρισην ἀταιρίας τετάρτης χώρας, νά εἶναι χρονονιλμένον εἰς συμφέροντα πέμπτης χώρας ἀτίνα τὸ έχουν υποναυλώσει εἰς συμφέροντα μιᾶς ἔκτης χώρας».

Τοῦτο δὲν εἶναι ἀσύνηθες φαινόμενον εἰς τὴν σημερινήν ἐποχήν. 'Επι παραδείγματι, εἶνας Νορβηγός ή 'Ελλην ύπηρκος δύναται νά εἶναι ὁ μοναδικός μέτοχος μιᾶς παναμαϊκής ἀταιρίας εἰς τὴν όποιαν ἀνήκει ἔνα πλοίον, τὸ πλοίον X. 'Η Παναμαϊκή ἀταιρία, μὲ τὴν συμπαράστασιν τῶν νομικῶν τῆς συμβούλων, ἔγγραφει τὸ πλοίον X εἰς τὰ λιβεριανὰ ή κυπριακά τηνολόγια. Τὸ πλοίον X τελεῖ ύπο τὴν διαχείρισην ἐνὸς γραφείου τῆς Νέας Υόρκης ή τοῦ Λονδίνου και ναυλώνεται διά περίοδον εἰς Ιάπωνας. Οι 'Ια-



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

πωνες ύπονοιαλόνουν τὸ πλοῖον εἰς ναυλωτάς Φορμόζης καὶ οὐτὸς καθ' ἔξης.

Περίττον νὰ εἴπωμεν ὅτι ἡ διεθνῆς φύσις τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν κέντρων εἶναι γνωστή. Ἐκεῖνο τὸ ὄποιον εἶναι νέον καὶ σημαντικὸν εἶναι ἡ τάσις τῆς διεθνοποίησεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μὲ ἐπιταχνόμενον ρυθμὸν ἐπὶ τῶν πηγέων μας.

Ἡ ίδεα ὅτι ἡ παγκόσμιος Ἑμπορικὴ Ναυτιλία διεθνοποιεῖται εἶναι μᾶλλον διάχυτος μεταξὺ τῶν ἀκαδημαϊκῶν κυκλῶν. Τὸ 1972, ὁ καθηγης Σ. Α. Λάρενς ἔγραψε τὸ βιβλίον «Διεθνεῖς Θαλάσσιαι Μεταφοραὶ - Τὰ Μελλοντικὰ Ἔτη». Ἐκεῖ ἐκφράζει τὴν ίδεαν αὐτὴν ὡς ἀκολούθως:

«Πλήγη ἀλαχίστων ἔξαιρέσεων, οὐδεμία χώρα δὲν δύναται τώρα νὰ πιστεύῃ ὅτι εἶναι εἰς θέσιν νὰ ὄργανώσῃ καὶ νὰ διατηρήσῃ ἔναν συναγωνιστικὸν ἐμπορικὸν στόλον ἀποκλειστικὸν δι' ιδίων τῆς μέσων. Οἱ πλέον ἐπιτυχημένοι ἐφοπλισταὶ εἶναι ἑκεῖνοι οἱ ὅποιοι κινοῦνται ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως (κεφάλαια, πλοῖα, ἔμψυχον ὑλικὸν καὶ ναυλαγορά). Τὸ 1980, ἡ ίδεα ἐνὸς ἐξ ὀλοκλήρου ἐνδογενούς έθνους κού έμπορικού στόλου θὰ φαίνεται, ἐνδεχομένως, ἀφύσικος».

Εἰς ἐνδελεχὴ μελέτην του ἐπὶ τῆς Διεθνοποίησεως, ὁ καθηγητής Σ. Βένεγεν ὑποδεικνύει ὅτι αὐτὴ εἶναι μιὰ ισχυρὸν ἐνδογενῆς τάσις καὶ κατὰ πλειονότητα αἱ διεθνεῖς ἐταιρίαι εἰς τὸν ναυτιλιακὸν χώρον εἶναι ἀνέξαρτητοι δὲν εἶναι, δηλαδή, ἐταιρικὸν ἔξαρτήματα τῶν γνωστῶν πολυεθνικῶν διομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων.

Πρὸς τὸν σκοπὸν μας, θὰ καθορίσωμεν τὴν τάσιν διεθνοποίησεως εἰς τὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας ὡς τὴν βαθμιαίαν χαλάρωσιν τῶν παραδοσιακῶν σχέσεων μεταξὺ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας καὶ τῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως καὶ τὴν δημιουργίαν νέας μορφῆς ἐπιχειρήσεων αἵτινες λειτουργοῦν ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως.

III. ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΤΑΣΙΣ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΕΩΣ

Διὰ νὰ δυνηθῶμεν νὰ καθορίσωμεν τὴν τάσιν αὐτὴν καὶ νὰ ἐκτιμήσωμεν τὴν σημασίαν της, δέον νὰ ἔξετάσωμεν τὰς ἀκολούθους ὄψεις τῆς οικονομικῆς ζωῆς τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας: α) Τὰς σημαντικὰς ἀνακατατάξεις εἰς τὸ περιβάλλον τῆς Συγχρόνου Ναυτιλιακῆς Ἐπιχειρήσεως καὶ β) Τὰς ἐπιπτώσεις τῶν ἀνακατατάξεων αὐτῶν ἐπὶ τῆς δομῆς τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν ἀγορῶν καὶ αὐτῶν τούτων τῶν ἐπιχειρήσεων. Σύντομος ἐπισκόπησις τῶν προσφάτων ἐξελίξεων εἰς τὸν χώρον τῆς διεθνούς Ναυτιλίας ἀποκαλύπτει τὰς ἀκολούθους βασικὰς τάσεις:

1. Κατὰ τὰ τελευταῖς 30 περίπου ἔτη, ἡ ἀνάπτυξη τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ ιδίως τοῦ διακινούμενου υπερποτίων ἐσύνεξισθη σταθερὰ εἰς ὅλην τὴν θρόγειον. Ούσιαστικῶς ἀπασταὶ αἱ χώραι συμμετέχουν τώρα εἰς τὸ διεθνές ἐμπόριον καὶ τὰς μεταφορὰς ἀγαθῶν. Ὑπολογίζεται ὅτι περίπου 10% τῆς παγκοσμίου μικτῆς παραγωγῆς διακινεῖται σήμερον διεθνῶς καὶ τὸ ποσοστόν αὐξάνεται κατὰ 0,85% ἐτησίως. Τούτο σημαίνει ὅτι πρὸ τοῦ τέλους τοῦ αἰώνα μας περίπου 20% τῆς συνολικῆς παγκοσμίου παραγωγῆς θὰ μεταφέρεται εἰς ἄλλας χώρας.

Κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον, ὁ ὅγκος τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἐμέγαλως, δῆμον εἰς ἀπολύτους ἀλλὰ καὶ εἰς σχετικούς ἀριθμούς, ήτοι ἐν σχέσει μὲ τὰς παγκοσμίους μεταφοράς. Τοιουτορόπως, ἐνῷ αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ ηγήσαντο μὲ ἐτησίους ρυθμὸν 7%, αἱ θαλασσίαι μεταφοραὶ ἐπομέιναν αὐξησην 9% κατ' ἔτος.

Ἀπασταὶ αἱ προσποτικαὶ διαβλέπουν αὐξησην τῆς ζητήσεως χωρητικότητος μακροπροθέσμως. Ἡ ἐτησία αὐξησης ζητήσεως ἀργοῦ πετρελαίου υπολογίζεται 5% καὶ ἄνω. Ἡ σεγορά γενικῶν φορτίων προβλέπεται νὰ

ώφεληθῇ ἀπὸ τὴν ἀναμενούμενην αὐξησην ἐξ 8,5% τῶν ἔξαγωγῶν τῶν χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ κατὰ τὴν περίοδον μέχρι τὸ 1980. Φαίνεται ὅτι ὑπάρχει σύμπτωσις ἀπόφεων μεταξὺ τῶν ἐμπειρογνωμόνων ὅτι ὁ ρυθμὸς αὐξησης τῶν μεταφορῶν χύδην φορτίων θὰ εἶναι κατώτερος κατὰ τὴν περίοδον 1976 - 80, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν ρυθμὸν αὐξησης τῆς πρηγουμένης Σετίας. Δύναται νὰ λεχθῇ, συνεπῶς, ὅτι ἡ διεθνοποίησης τῆς συγχρόνου ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως λαμβάνει χώραν ὑπὸ συνθήκας αὐξουμένης ζητήσεως.

Υπάρχει, ἐπίσης, ἡ ὀικόλογη συνιστώδης μεταβολὴ εἰς τὴν ζητήσιν χωρητικότητος ητος δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν: Οἱ μεγάλοι παραγωγοὶ σιδηρομεταλλεύματος, δωδεκάτου καὶ πετρελαίου καθὼς καὶ τὰ χαλινούργεια καὶ ἄλλαι σοδαραι εἰσαγωγικοί καὶ ἔξαγωγικοί ἐταιρίαι ἔχουν προσδευτικῶς στραφῆ εἰς τὴν υπογραφὴν συμβάσεων διά τὴν μεταφορὰν μεγάλων ποσοτήτων φορτίων ἐντός μακρού χρονικοῦ διαστήματος — τὰ δονομαζόμενα «block deals». Προφανῶς, μία σημαντικὴ ἀνάλογία τῆς προβλεπούμενης μακροχρονίας αὐξησης τῆς ζητήσεως χωρητικότητος θὰ προέρχεται ἀπὸ τὰς πολυεθνικὰς ἐταιρίας.

Μόνον μεγάλαι ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι εἰς τὸν Πούλος ή «Κονσόρτιο» εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀναλάβουν τοιάυτας υποχρεώσεις. Συνεπῶς, τὸ μεγάλο «Κοντράτα» ἀποτελούν ισχυρὸν κίνητρον ἐγκατέδρυσεως διεθνῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεως, διλογοπλιακῆς μορφῆς.

Περαιτέρω, δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ αὔξησης διακινησεως ἐπιβατών εἰς ωρισμένας

δραχείας ἀποστάσεως γραμμάς προσλαμβάνει τοιάυτας διακατάσεις δύοτε δύναται νὰ ικανοποιηθῇ μόνον διὰ τῆς δρομολογήσεως μεγάλων ἐπιβατηγῶν/οχηματαγωγῶν. Τὸ ἀρχικὸν κόστος ἐπενδύσεων εἰς αὐτὸν τὸν ταχέως ἔξελισσόμενον κλάδον τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ ὑψηλὸν κόστος διαχειρίσεως, δόηγει εἰς τὸν σχηματισμὸν «πούλας» καὶ ἄλλων ὀλιγοπολιακῶν κοινωνιακῶν.

2. Ἀνέκαθεν, ἡ προσφορὰ ἀνταπεκρίνετο εἰς τὴν πρόσθετον ζητήσιν χωρητικότητος. Αἱ δραστικαὶ ἀνακατατάξεις εἰς τὴν προσφορὰν ναυτιλιακῶν υπηρεσιῶν κατὰ τὴν πεταλούδην συνεχίζονται μέχρι σήμερον εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς ἀγορᾶς. Ο παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ηγήθη μὲ μέσον ἐτησίου ρυθμὸν μεταξὺ 1950 - 59 5,9%, 5,6% τὸ 1960 - 69 καὶ 8,1% τὴν ἐπομένην πενταετίαν. Παρὰ τὰς δραχείας διακυμάνσεις τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως, ἡ παγκόσμιος χωρητικότης αὔξανει σταθερῶς ἀπὸ τοῦ 1950 καὶ ἐντεύθεν, ἡ τάσις δὲ αὐτὴ ἀναμένεται νὰ συνεχισθῇ.

Ἡ Ναυτιλία καὶ ἡ δομὴ της δὲν συνίστανται πλέον εἰς ὀλίγα μεγάλα κέντρα ναυτιλιακῆς πίστεως, οὐτε τὸ παγκόσμιον τονιὰς ἐλέγχεται παρὰ τῶν ὀλίγων ἀνεπτυγμένων διομηχανικῶν χωρῶν. Σήμερον, 140 καὶ πλέον χώραι διαθέτουν «Εθνικὴ Ναυτιλία», καλυπτομένην ὑπὸ τὴν σημαίαν των. Πάντως ἄνω τοῦ 25% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καλύπτεται ὑπὸ Σημαιῶν Εὐκολίας. Ἐπίσης, αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις τῶν Δυτικῶν χωρῶν ἐλέγχουν τὸν μέγιστον ἀρι-

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 5, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

θμὸν πλοίων καὶ ὅγκον χωρητικότητος.

Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς τῆς σταθερᾶς σχετικῶς, ἀναπτύξεως, ἡ προσφορά χωρητικότητος βαθμίαίς προσλαμβάνει νέα τινὰ βασικὰ χαρακτηριστικά ίδιαιτέρας σημασίας ὃσον ἀφορᾷ εἰς τὴν τάσιν διεθνοποίησεως:

α) Αἱ σημαντικαὶ ἐπιστημονικαὶ καὶ τεχνολογικαὶ ἔξελίξεις τῆς ἐποχῆς μας ἐπέδρασαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν ὡς ἀκολούθως: κατεσκευάσθησαν πλέον προγράμματα τεχνολογικῶς παραγωγικαὶ μονάδες, δηλαδὴ πλοῖας ηὔξηθη τὸ μέγεθος των ναυπηγοῦνται πλέον ἔξειδικευμένα σκάφη ἐβελτιώθη ἡ τεχνικὴ διοικήσεως καὶ διαχείρισεως· κατεσκευάσθησαν νέοι καὶ ἐβελτιώθησαν αἱ παλαιοὶ σταθμοὶ φορτοεκφορτώσεως καὶ ἐβελτιώθησαν ἄλλοι τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς δομῆς.

Δέον νὰ τονισθῇ ὅτι ὁ ἔξαγενης παράγων τῆς τεχνικῆς προόδου θέτει ἐν κινήσει διαδικασίας αἵτινες ἐπηρεάζουν μακροπρόθεσμας τὰς σχέσεις προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τῶν διαφόρων βασικῶν τύπων πλοίων.

Τοιουτορόπως, ἡ αὐξήσις τοῦ μέσου μεγέθους τῶν πλοίων ἐμειώσει τὸ κόστος καί, κατὰ συνέπειαν, συνέθεναι εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς ζητήσεως διὰ τὴν μεταφορὰν ἀγάθων καὶ ἐπιβατῶν ἀπὸ τὸ θαλάσσης. Ἡ μείωσις αὕτη τοῦ κόστους ἐνεθάρρυνε τὴν κατεσκευὴν ἐπὶ μεγαλύτερων σκαφῶν μὲ απότελεσμα τὴν περαιτέρω ἐλάττωσιν τοῦ μέσου κόστους ἀνὰ τονομίλιον. Ἐπὶ πλέον, ἡ διάδοσις τῶν «κοντέινερ» καὶ ἡ ναυπηγησίς ἔξειδικευμένων σκαφῶν ὄλλων τύπων ηὔξησαν δραστικῶς τὰς εἰς κεφαλαία αἴτιατήσεις τῆς συγχρόνου ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Ὦς ἀπότελεσμα τῶν ἀνωτέρω ἔξελίξεων κατὰ τὴν τελευταῖαν 25ετίαν, ἡ ἔξαρτησις τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὸ κεφαλαίον ηὔξηθη περιστότερον παντὸς ὄλλου κλάδου τῶν μεταφορῶν. Μία ἔνδειξις τῆς τάσεως αὐτῆς παρέχεται εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν κ.κ. Μπ. Μ. Ντίκιν καὶ Τ. Σούαρντ, ἡ ὥποις ἀσχολεῖται μὲ τὰ ἀποθέματα κεφαλαίων καὶ τὴν ἔξαρτησιν ἀπὸ τὸ κεφαλαίον τῶν διαφόρων Βρετανικῶν ἐπιχειρήσεων μεταφορῶν καὶ ἐπικοινωνῶν κατὰ τὴν περίοδον 1952 - 65. Μὲ ἐνημέρωσιν τοῦ σχετικοῦ πίνακος, διαφαίνεται σαφῶς ὅτι ἡ ἔξαρτησις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀπὸ τὸ κεφαλαίον καθίσταται ὀσημέραι πλέον ἐμφαντική.

6) «Ἐτερὸν σημαντικὸν χαρακτηριστικὸν τῆς προσφορᾶς εἶναι ἡ συγκέντρωσις τῆς χωρητικότητος, μὲ τὴν πάρδον τοῦ χρόνου, ὑπὸ τὸν ἐλέγχον τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Μία μελέτη ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ συνεπληρώθη προσφάτως ὑπὸ τοῦ Δρ. I. X. Χροτσάνοφου τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Σεπτέμβρου. 'Ο συγγραφεὺς συγκρίνει τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ τὸν χωρητικότηταν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν μεγαλύτερων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐνὸς ἀριθμοῦ χωρῶν. Πλέον συγκεκριμένως, ἔστασει τοὺς στόλους 11 παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἢτοι τῶν 'Ημωνέων Πολιτειῶν, τῆς 'Ισπανίας, τῆς Νορβηγίας, τῆς Σουηδίας, τῆς Δανίας, τῆς Φινλανδίας, τῆς 'Ολλανδίας, τοῦ Βελγίου,

τῆς Γερμανίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Καταλήγει δὲ εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι κατὰ τὴν περίοδον 1950 - 73 ἡ συγκέντρωσις τονάξ ηὔξηθη σημαντικῶς εἴτε διὰ τῆς συγχρονεύσεως ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν εἴτε διὰ τῆς ταχυτέρας ἀναπτύξεως τῶν μεγαλύτερων ἐταιριῶν.

'Ο καθηγητὴς Σέδεντσεν, εἰς τὴν προαναφερθεῖσαν ἐργασίαν του, ἥποι ὁ πρώτος στοις ἐπεσήμανεν ὅτι «ἔλαχιστοι — ὅντες καμπά — ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἀνήκουν εἰς τὰς γιγαντιαῖς... πολυεθνικαὶ ἐταιρίας. Αἱ μεγάλαι ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι ἡλέγχονται κατὰ πολὺ μεγαλύτερον ποσοστὸν ὑπὸ τῶν διοικητικῶν «τράστ» τὴν 10ετίαν πρὸ καὶ μετὰ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον, παρὰ σμέρφον».

Φαίνεται ὅτι οἱ παράγοντες, οἱ ὥποιοι προσδιορίζουν τὴν συγκέντρωσιν χωρητικότητος, εἶναι, κατὰ μέγιστον λόγον, ἐνδογενεῖς, ἢτοι ἀναφύονται ὑπὸ αὐτὸ τούτῳ τὸ διεθνές ναυτιλιακὸν περιβάλλον. «Ισως δὲν ὑπάρχει καλύτερον παράδειγμα ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπὸ τὴν σύστασιν τῶν «κονσόρτιον» πλοίων - κοντέινερς.

Υπάρχει ἔνα ἀκόμη γεγονός ἐνδεικτικὸν τῆς περιπλοκῆς τοῦ φαινομένου μεταβολῆς τῶν διαστάσεων καὶ τῆς φύσεως τῆς συχρόνου ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Μία προχειρός ἔρευνα τοῦ ἐλληνοκήπτου στόλου (ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν καὶ τὰς διαφόρους σημαίας εὐκόλιας), τὰς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας καὶ τὰ γραφεῖα ἀτίνα ἐκπροσωποῦν τὰς ἐταιρίας αὐτὰς ἀποδεικνύει ὅτι κατὰ τὴν περίοδον 1950 - 1977 δὲν ηὔξηθη μόνον τὸ μέγεθος τῶν διαφόρων ύφισταμένων ἐπιχειρήσεων διαχειριζόμενών πλοίων ὑπὸ τὰς σημασίας αὐτάς, ἀλλὰ ηὔξηθη παραπλήσιως καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιχειρήσεων.

IV Η ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΗ ΦΥΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ

Ἀναλυτικῷτερον, ἡ ἐντεινομένη ροπὴ διεθνοποίησεως τῆς συγχρόνου ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως παραπτεῖται εἰς τοὺς ἀκολούθους τομεῖς:

I ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΤΑ: Διεθνή «κονσόρτια» πλοίων - κοντέινερς.

II ΜΠΑΛΚΑΡΙΕΡΑΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ: Διεθνή «πτούλες» καὶ «κονσόρτια». Περαιτέρω, τὰ «πτούλες» τῶν μπάλκων κάρριερς δύνανται νὰ ταξινομηθοῦν ὡς ἀκολούθως: «πτούλες» διαχειριζόμενα μικρὰ μπάλκων κάρριερς, «πτούλες» διαχειριζόμενα πλοία μεταφορᾶς ἡλείας, «πτούλες» διαχειριζόμενα μπάλκων κάρριερς, «πτούλες» διαχειριζόμενα μπάλκων κάρριερς μετρίου μεγέθους, «πτούλες» διαχειριζόμενα μπάλκων κάρριερς μεγάλου μεγέθους καὶ «πτούλες» διαχειριζόμενα μικτά σκάφη.

III ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ: Πολυεθνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι διαχειρίσεως τάκερες.

IV ΕΠΙΒΑΤΙΓΑ: Διεθνή «πτούλες» καὶ ἄλλαι συμφωνίαι διὰ γραμμάτων δραχείας αἴτιατήσεως.

V ΣΥΜΒΟΛΙΑ ΚΑΙ ΗΜΙΕΥΚΟΛΙΑΣ

Τοιούτοις ημίευκολίας καὶ ημιευκόλιας συνοδεύεται ἀπὸ καὶ συνεπάγεται τὴν αὐξήσιν τοῦ μεγέθους καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὥποιαὶ προσφεύγουν εἰς αὐτὰς καὶ αἱ ὥποιαὶ προσφεύγουν εἰς τὰς ταχυτέρας ἀναπτύξεως τῶν μεγαλύτερων ἐταιριῶν.

VII ΤΟΡΙΤΟΣ ΚΟΣΜΟΣ: Πολυεθνικαὶ ἐταιρίαι καλύπτουσαι κοινὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ διεθνοποίησις τῶν θαλασσών μεταφορῶν δὲν περιορίζεται εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Πρόκειτος ἔρευνα ἀποκαλύπτει ὅτι ἡ τάσις τοῦ διεθνοποίησεως εἶναι, ἐπίσης, ιδιαιτέρως λιχαρά εἰς τοὺς ἀκολούθους τομεῖς, οἵτινες ἀποτελοῦν μέρος τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς:

(I) ΤΡΑΠΕΖΕΙΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΠΙΣΤΟΒΟΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ.

(II) ΝΑΥΤΙΑΦΟΛΙΣΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤῶΝ «ΚΛΑΜΠΤΣ» ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ.

(III) ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤῶΝ ΑΓΑΘῶΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑΝ ΚΑΙ ΆΚΡΑΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ.

(IV) ΝΑΥΤΙΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.

(V) ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ, ΚΑΨΙΜΑ, ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΛΙΓΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

Τέλος δέον νὰ προστεθῇ ὅτι τινὲς ἐκ τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων δὲν ἔχουν μόνον προστήσει συμφέροντα (ἐλέγχονται ἡ ἀλλαγὴ εἰς τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, ἀλλὰ οἱ ἐλέγχοντες αὐτὰς πλοιοκτήται ἔχουν συστήσει χερσαίας ἐπιχειρήσεως διαχειριζόμενών πλοίων ὑπὸ τὰς σημασίας αὐτάς, ἀλλὰ ηὔξηθη παραπλήσιως καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιχειρήσεων).

Πρὶν ἡ χωρήσωμεν περαιτέρω κρίνομεν σκόπιμον νὰ ἀναφερθῶμεν εἰς σχόλιον τοῦ κ. Μ. Κουλουκούντη δημοσιευθέντος εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1957:

«Συχνὰ νοσταλγῶ τὰ παλαιά, σκεπτόμενος τὴν δρᾶσιν μου εἰς τὰ νεανικά μου χρόνια, περὶ τὸ 1930, ὅτε ἡτο δυνατὸν εἰς ἀνθρώπους μὲ μικρὰ οἰκονομικὰ μέσα νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐπάγγελμα καὶ νὰ ὀποκτήσουν μὲ τὸν καιρὸν μίαν σημαντικὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν. Αἱ τιμαὶ τῶν παλαιῶν πλοίων ἀκόμη καὶ ἡ ἀξία τῶν πρὸς διάλυσιν, εἶναι τόσον ὑψηλαὶ πλέον, ὡστε καὶ τούς οἰουδήποτε πλοιούχους αἱ οἰκονομίαι μόλις δύνανται νὰ καλύψουν τὸ 10% την προκαταβολήν... Θά ἐπεθύμουν νὰ ἔβλεπαν στροφὴν πρὸς τὸν συνεταιρισμὸν εἴτε εἰς τὴν κυριότητα τῆς χωρητικότητος, εἴτε εἰς τὴν στενήν συνεργασίαν τῆς ναυλώσεως τῆς, ποὺ θὰ ἐπέτρεπεν εἰς ἐν σύνολοι μικρῶν πλοιοκτητῶν νὰ διαπραγματεύονται μεγάλας ἐργασίας».

Κατὰ τὰ τελευταῖα 50 περίπου ἔτη, ἡ τάσις αὐξήσεως τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων συνιστά ἐν ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων χαρακτηριστικῶν εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς Ναυτιλίας.

Τὰ ἀπαιτούμενα κεφαλαία διὰ τὴν εἰσόδου (καὶ τὴν ἐπιβίωσιν εἰς τὰς παραδοσιακὰς μεταφορὰς τῶν ἡδη ύφισταμένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων) ἔχουν αὐξηθῆ ἐις τοιαύτα πλέοντας (ἢ πολλαὶ) ἐπί τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων νὰ ἔξασφαλίσουν τὰ κεφαλαία αὐτὰ ἀπὸ ἀθνητικὰ ἡ ξένα πιστωτικὰ ιδρύματα. Ής ἀπότελεσμα, αἱ μέθοδοι χρηματοδοτήσεως τῶν εἰδεθνοποίησαν.

Λαμβάνοντες ὑπὸ δψιν ἀπάσας τὰς ἀνωτέρω ἔξελίξεις, δυνάμεθα νὰ συμπεράνωμεν ὅτι καὶ αὐτὴν τὴν μεταβοτικὴν περίοδον εἰς τὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας παριστάμεθα μάρτυρες τῆς ἀναπτύξεως τῶν φυσικῶν μονωπάλων εἰς τοὺς ἀπαιτοῦτας μεγαλύτερα κεφαλαία τομεῖς, ἀφ' ἐνὸς καὶ τοῦ σχηματισμοῦ διεθνῶν διλιγοπωλιακῶν κέντρων διαχειρίσεως τονάξ ἀφ' ἑτέρου.

B. N. ΜΕΤΑΞΑΣ

SHIPREPAIRS AT DAKAR



GENERAL SHIPREPAIRERS SINCE 1934

DRY DOCK 190 X 23 X 8

SYNCHROLIFT (LIFTING CAPACITY 1200 TONS)

Represented by:

SOCOMAR LTD

6, Lloyd's Avenue LONDON EC3N 3BB

Phones: 01-481 2223/4

Telex: 88 5289

KARAISCOS MARITIME CO. LTD

P.O. Box 118, Piraeus Greece

Phones: 412.7022 - 412.4665

Telex: 21 2498

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

Phone: 50558

Telex: 420

γ) Ή ως άνω ύπηρεσία, διαλόγως τών πλοίων έφ' όντες έκτηθη, χωρίζεται είς τρεις κατηγορίες πλοίων, περι ίων διάμεσως κατωτέρω πίναξ 1, δε είς ήμέρας χρόνος, όν δίνουσε διάφασισμένος είς έκαστην τών τριών τούτων κατηγοριών, πολλαπλασιάζεται έπι τὸν ἀντίστοιχον «συντελεστήν σταθμίσεως ύπηρεσίων», τών ύπο τὰς ειδικότητας αλιέων και μεμονωμένου ἐργάτου θάλασσης κτηθεισῶν ύπηρεσίων, λογιζούμενων διανυθεισῶν ἐπὶ πλοίων ιστιοφόρων-πετρελαιοκινήτων μέχρι 25 κόρων διλικής χωρητικότητος.

P I N A E I

Κατηγορία πλοίων

A. α) 1)φ - π)κ (φορτηγά, έπιβατηγά, αλιευτικά και θαλαμηγοί) μέχρι και 25 κόρων διλικής χωρητικότητος (κοκ.) και πλωτά ναυπηγήματα ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος.

6) 1)φ - π)κ (φορτηγά, έπιβατηγά και αλιευτικά) ἄνω 25 κοκ. και θαλαμηγοί 25,01 μέχρι και 100 κοκ.

B. Πλοία, ών ή μισθοδοσία τών πληρωμάτων καθορίζεται ύπο τών συλλογικών συμβάσεων ή ἔλλειμει τοιούτων δι' ἀποφάσεων τοῦ Y.E.N. εἰς ξένων νόμισμα ή εἰς δραχμάς μετατρεπομένας και καταβαλλομένας εἰς ἔλευθερον συνάλλαγμα, δι' ύπηρεσίας κτηθείσας ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1948 και ἐφ' ἔχης, ώς και ἀλιευτικά πλοία ἀπὸ 300,01 κοκ. και ἄνω ἀνεξαρτήτως υλικού κατασκευῆς των.

Γ. α) M/S, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά και προθμεία.

6) Θαλαμηγοί ἄνω τών 100 κοκ. και γ) Λοιπά πλοία, μὴ ύπαγομενα εἰς τὰς ἀνωτέρω κατηγορίας Α και Β.

2. Ο εἰς τὸ ἀδάφιον δ' τῆς παραγράφου 1 τοῦ αὐτοῦ ἀρθρου 8 τοῦ N.D. 152)1974 περιεχόμενος πίναξ 11 ἀντικαθίσταται ώς ἔχης:

Συνολική πραγματική ναυτική ύπηρεσία ήσφαλισμένου		Συντελεστής προσαυξήσεως συνολικής πραγματικής ναυτικής ύπηρεσίας
Μέχρις 7199 ήμέραι		1,00
ἀπὸ 7200 — 7559 >		1,10
> 7560 — 7919 >		1,13
> 7920 — 8279 >		1,16
> 8280 — καὶ ἄνω >		1,20

"Ἀρθρον 5

1.—'Απὸ τῆς Ιανουαρίου τοῦ παρόντος νόμου προσαυξάνονται α) κατὰ δέκα πέντε τοῖς ἑκατόν (15%) ὁ συνταξιοδοτικός μισθός τῆς κλάσεως μισθοῦ Γ1 τῆς Κατηγορίας Γ τοῦ πίνακος 11 τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἀρθρου 8 τοῦ N.D. 152)1974 μόνον τῶν ειδικοτήτων και βαθμοῦ ναυτολογήσεως Γενικοῦ 'Ἐπιθεωρητοῦ σκάφους, 'Ἐπιθεωρητοῦ, 'Αρχιπλοίαρχου, Πλοιάρχου, 'Αρχιμηχανικοῦ, 'Ἐπιθεωρητοῦ Μηχανικῶν και Μηχανικοῦ Α' ώς και τῶν ναυτικῶν προσόντων τῆς αὐτῆς κλάσεως Γ1

στάμενος Οἰκονομικός 'Ἄξιωματικός'. Εἰς τὰς αὐτὰς κλάσεις συνταξιοδοτικού μισθοῦ μεταφέρονται ἐκ τῶν κλάσεων συνταξιοδοτικού μισθοῦ Β3 και Γ3 αι ειδικότητες και βαθμοὶ ναυτολογήσεως (Προϊστάμενος 'Άξιωματικών 'Ασυρμάτου ('Αρχιραδιοτηγραφητῆς) και «'Αρχιλογιστῆς».

"Ἀρθρον 6

'Η παράγραφος 2 τοῦ ἀρθρου 8 τοῦ N.D. 152)1974 ἀντικαθίσταται ώς ἀκολούθως : 2α) Πρὸς ἔξεύρεσιν τοῦ ἀναλογούντος εἰς

τὸν ναυτικὸν συνταξιοδοτικὸν μισθοῦ, λαμβάνεται ὑπὲρ δύψιν διάμοσος δρος τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν τοῦ κατωτέρου ὑπὲρ ἀριθμ. 111 πίνακος, τῶν ἀντιστοιχούντων εἰς τοὺς βαθμοὺς τῆς ειδικότητος ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ κατὰ κατηγορίας πλοίων, εἰς ἀεργάσθη κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς ἀποχωρήσεως του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος χρονικὸν διάστημα ἀναδρομικῶς και ἐν συνεχείᾳ μετρούμενον μέχρι συμπληρώσεως 48μηνου πραγματικῆς ναυτικῆς ύπηρεσίας, ἀνεξαρτήτως τῶν ναυτικῶν προσόντων αὐτοῦ.

Εἰς ἣν περίπτωσιν διάδημα προκύπτων συνταξιοδοτικὸς μισθὸς εἶναι κατώτερος τοῦ μέσου δρος τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν τοῦ αὐτοῦ ὑπὲρ ἀριθμὸν 111 πίνακος, τῶν ἀντιστοιχούντων εἰς τὰ ναυτικά προσόντα, ἀεργάσθητο όντος κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς ἀποχωρήσεως του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος χρονικὸν διάστημα ἀναδρομικῶς και ἐν συνεχείᾳ μετρούμενον μέχρι συμπληρώσεως 48 μηνών πραγματικῆς ναυτικῆς ύπηρεσίας, κατὰ κατηγορίας πλοίων, εἰς ἀεργάσθητον κατὰ τὸ τελευταῖον τοῦτο 48μηνον, ώς συνταξιοδοτικὸς μισθὸς θεωρεῖται ὁ ἀντιστοιχὸν εἰς τὰ ναυτικά προσόντα, ἐφ' ὅσον τὰ λαμβανόμενα ἐν προκειμένῳ ὑπὲρ δύψιν ναυτικά προσόντα ἀπέκτησεν όντος κατηγορίας πλοίων, εἰς τοὺς βαθμοὺς τῆς ειδικότητος χρονικὸν διάστημα ἀναδρομικῶς και ἐν συνεχείᾳ μετρούμενον μέχρι συμπληρώσεως 48 μηνών πραγματικῆς ναυτικῆς ύπηρεσίας, ἀνεξαρτήτως τῶν ναυτικῶν προσόντων αὐτοῦ.

2β) Πρὸς ἔξεύρεσιν τοῦ ἀναλογούντος εἰς τὸν ναυτικὸν συνταξιοδοτικὸν μισθοῦ εἰς τὰς περιπτώσεις περὶ μὲν ἡ παραγρ. 3 τοῦ ἀρθρου 9 και τὸ ἀρθρον 12 τοῦ N.D. 152)74 λαμβάνεται ὑπὲρ δύψιν διάμοσος δρος τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν τοῦ κατωτέρω ὑπὲρ ἀριθμ. 111 πίνακος τῶν ἀντιστοιχούντων εἰς τοὺς βαθμοὺς τῆς ειδικότητος ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὰ κατηγορίας πλοίων εἰς ἀεργάσθητον κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς ἀποχωρήσεως του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος χρονικὸν διάστημα ἀναδρομικῶς και ἐν συνεχείᾳ μετρούμενον μέχρι συμπληρώσεως 24 μηνών πραγματικῆς ναυτικῆς ύπηρεσίας, ἀνεξαρτήτως τῶν ναυτικῶν προσόντων αὐτοῦ.

Εἰς ἣν περίπτωσιν διάδημα προκύπτων συνταξιοδοτικὸς μισθὸς εἶναι κατώτερος τοῦ μέσου δρος τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν τοῦ αὐτοῦ ὑπὲρ ἀριθμὸν 111 πίνακος τῶν ἀντιστοιχούντων εἰς τὰ ναυτικά προσόντα, ἀεργάσθητο όντος κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς ἀποχωρήσεως του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος χρονικὸν διάστημα ἀναδρομικῶς και ἐν συνεχείᾳ μετρούμενον μέχρι συμπληρώσεως 24 μηνών πραγματικῆς ναυτικῆς ύπηρεσίας, κατὰ τὰ κατηγορίας πλοίων, εἰς ἀεργάσθητον κατὰ τὸ τελευταῖον τοῦτο 24 μηνον, ώς συνταξιοδοτικὸς μισθὸς θεωρεῖται ὁ ἀντιστοιχὸν εἰς τὰ ναυτικά προσόντα, ἐφ' δοσον τὰ λαμβανόμενα ἐν προκειμένῳ ὑπὲρ δύψιν ναυτικά προσόντα ἀπέκτησεν όντος κατηγορίας πλοίων, εἰς τοὺς βαθμοὺς τῆς ειδικότητος χρονικὸν διάστημα τοῦ ἀποχωρήσεως του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ώς τοιαύτης θεωρουμένης τῆς τελευταίας ἐκ τοῦ πλοίου ἀπολύσεως του.

"Ἀρθρον 7

Τὸ ἀρθρον 49 τοῦ N. 3170)55 επερὶ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου ώς ἐτροποποιήθη ὑπὲρ τοῦ ἀρθρου 26 τοῦ N. 4502)1966 και ἀντικατεστάθη ὑπὲρ τοῦ ἀρθρου 14 τοῦ N.D. 152)1974, ἀντικαθίσταται ώς ἀκολούθως :

1. Αι ἐπανυπολογισθεῖσαι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου συντάξεις ώς και αι ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου αὐτοῦ και ἐφεξῆς ἀπονεμόμεναι παροχαί, αὐξάνουν ἑκάστοτε κατὰ τὸ αὐτὸν μέσον ποσοστὸν καθ' διαύξανουν οι μισθοὶ οι καθοριζόμενοι ὑπὲρ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας, διὰ ποντοπολοφρήσης πλοίων 15.000 τόνων d.w.

'Η κατὰ τ' ἀνωτέρω αὐξησης τῶν συντάξεων ἐπέρχεται ἀπὸ τῆς αὐτῆς ημερομηνίας, καθ' ἥν ηδήθησαν διὰ τῶν νέων συλλογικῶν συμβάσεων οι μισθοὶ κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. ἐγκρινομένης διὰ κοινῆς ἀποφά-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

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

TELEPHONES: 61 20 91 (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

σεως των 'Υπουργών Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας και έφ' δύον ἐπιτρέπουν τούτο αι ἑκάστοτε οἰκονομικαὶ δυνατότητες τοῦ N.A.T.

Διὰ τὸ προσδιορισμὸν τοῦ κατὰ τ' ἀνωτέρω μέσου ποσοστοῦ αὐξήσεως τῶν συντάξεων λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν ἡ ὄργανη σύνθεσις πληρωμάτως ποντοπόρου φορτηγοῦ πλοίου 15.000 τόν. d.w. ὥριζεται δὲ ὡς ἔχει : Πλοίαρχος 1, 'Υποπλοίαρχος 1, 'Ανθυποπλοίαρχος 2, Μηχανικὸς Α' 1, Μηχανικὸς Β' 1, Μηχανικοὶ Γ' 2, Ραδ(η)τῆς Α' 1, Δόκ. Πλοίαρχος 1, Δόκ. Μηχν.οὶ 2, Ναύκληρος 1, Νάυται 8, Ναυτόπαις 1, Ξυλουργὸς 1, Μηχανοδηγὸς Α' 1, Μηχανοδηγὸς Β' 1, Καθαριστῆς 1, Θαλασηπόλος 1, Βοηθός Θαλ(η)λου 1, Μάγειρος 1, Βοηθ. Μαγείρου 1, ηποὶ σύνολον 30.

2. Δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. ἐγκρινομένης ὑπὸ τῶν 'Υπουργῶν Οικονομικῶν και 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὥριζεται ἑκάστοτε τὸ ποσὸν τῆς παρεχομένης παρὰ τοῦ N.A.T. κατωτάτης συντάξεως, ἀνεξαρτήτως τοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου προκύπτοντος ἐκ τῶν ὑπολογισμῶν ποσοῦ συντάξεως. Τὸ κατώτατον τούτῳ ὄριον εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν δύναται νὰ είναι μεγαλύτερον τοῦ ἐνὸς πέμπτου τῆς ἑκάστοτε προβλεπομένης ἀνωτάτης συντάξεως τοῦ NAT.

"Ἀρθρον 8

1. Διὰ τοὺς καταστάντας μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου και καθισταμένους μέχρι τῆς 31.12.1980 συνταξιούχους τοῦ N.A.T. εἰς ἣν περίπτωσιν οἱ προκύπτοντες κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 8 τοῦ Ν.Δ. 152)1974, ἀντικαθίστανται ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 6 τοῦ παρόντος, μέσοι συνταξιοδοτικοὶ μισθοὶ είναι κατώτεροι τοῦ μέσου ὄρου τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ τοῦ ὑπ' ἀριθμ. 111 πίνακος, τοῦ ἀντιστοιχούντος εἰς τοὺς διαθέμους και εἰδικότητας ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ κατὰ κατηγορίας πλοίων, εἰς ἀ εἰργάσθη κατὰ τὸ τελευταῖον

πρὸ τῆς ἀποχωρήσεώς του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος χρονικὸν διάστημα ἀναδρομικῶς και ἐ συνεχείᾳ μετρούμενον μέχρι συμπληρώσεως 96 μηνῶν πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας ἀνεξαρτήτως τῶν ναυτικῶν προσδύτων, λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν ὁ τελευταῖος οὕτος συνταξιοδοτικὸς μισθός.

"Ἀρθρον 9

Χορηγεῖται ὁμοῦ μετὰ τῆς συντάξεως ἐπίδομα μακροχρονίου πραγματικῆς θαλασσίας ἐργασίας, ὑπόλογιζόμενον ὡς ποσοστὸν ἐπὶ τῆς καταβαλλομένης συντάξεως και ἀνερχόμενον εἰς 2% ἐπ' αὐτῆς, ἐφ' δύον τὸ ἀθροισμα τῶν περὶ ὃν τὸ ἀρθρον 2 παργρ. 2 τοῦ παρόντος πλήκων, είναι μεγαλύτερον τῶν 8640 και μέχρι 9360 ἡμερῶν, εἰς 5% ἐφ' δύον τὸ ἀθροισμα τούτο είναι μεγαλύτερον τῶν 9360 και μέχρι 10080 ἡμερῶν, εἰς 10% ἐφ' δύον τὸ ἀθροισμα τούτο είναι μεγαλύτερον τῶν 10800 ἡμερῶν, εἰς 17% ἐφ' δύον τὸ ἀθροισμα τούτο είναι μεγαλύτερον τῶν 10800 και μέχρι 11520 ἡμερῶν και εἰς 25% ἐφ' δύον τὸ ἀθροισμα τούτο είναι μεγαλύτερον τῶν 11520 ἡμερῶν. Τοῦ ἀνωτέρω ἐπιδόματος δικαιούνται: και τὰ κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις μέλη τῆς οἰκογενείας τοῦ ἡσαφαλισμένου η συντάξιούκου και εἰς ποσοστὸν ἀνάλογον μὲ τὴν δικαιουμένην σύνταξιν.

"Ἀρθρον 10

Χορηγεῖται ὁμοῦ μετὰ τῆς συντάξεως ἐπίδομα ὑπολογιζόμενον εἰς ποσοστὸν και ἀνερχόμενον εἰς τὸ 20% αὐτῆς, εἰς τὰ συνταξιοδοτούμενα ἐργατικά στελέχη τῶν νομίμων ἐν Ἑλλάδι και ἐπὶ δεκαετίαν τούλαχιστον λειτουργουσῶν ὄργανώσεων τῶν ναυτικῶν (Πρόεδροι, Γραμματεῖς και Ταμίαι η οἱ νόμιμοι αὐτῶν ἀναπληρωταὶ καθ' ὅν χρόνον οἱ τελευταῖοι ἐκπροσωπούσι κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις, τούτους) ὡς και εἰς τοὺς ἐν τῷ ἐσωτερικῷ και ἐξωτερικῷ νομίμους ἐκπροσώπους τῆς ἐν Ἑλλάδι ἐδρευούσης 'Ανωτά-

της 'Οργανώσεως τῶν 'Ελλήνων Ναυτικῶν.

Τὸ ἐπίδομα τούτο χορηγεῖται μόνον ἐφ' δύον ἔχουν συμπληρώσει 4ετή τούλαχιστον ὑπηρεσίαν ὑπὸ τὰς ἀνωτέρας ιδιότητας, δικαιούνται δὲ τούτου και τὰ κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις μέλη τῶν οἰκογενειῶν τῶν ἐργατικῶν στελεχῶν και εἰς ποσοστὸν ἀνάλογον μὲ τὴν δικαιουμένην σύνταξιν.

"Ἀρθρον 11

1. Αι καταβαλλόμεναι κατὰ τὴν ἔναρξιν ισχύος τοῦ παρόντος νόμου συντάξεις ὑπόκεινται εἰς πλήρη ἐπανυπολογισμὸν ὡς πρὸς τὸ ποσὸν τῆς συντάξεως μόνον, δάσει τῶν ἀναλυτικῶν στοιχείων ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν οποιῶν ὑπελογίσθη ἡ ἀπονεμηθεῖσα σύνταξις και τῶν θεσπιζομένων, διὰ τοῦ παρόντος νόμου, νέων δάσεων ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων.

2. Τυχὸν ἐκ τοῦ ἐπανυπολογισμοῦ ἐπερχόμεναι αὐξήσεις δὲν καταβαλλούνται ἀναδρομικῶς, ἀλλὰ ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ μεθεπομένου μηνὸς τῆς ισχύος τοῦ παρόντος.

3. 'Εὰν τὸ προκύπτον ἐπὶ τοῦ κατὰ τὸ παρὸν ἀρθρον ἐπανυπολογισμοῦ ποσὸν συντάξεως είναι κατώτερον τοῦ ηδη καταβαλλομένου τοιούτου, η καταβαλλομένη σύνταξις δὲν μειούται, αὐξήσης ὅμως αὐτῆς δὲν πραγματοποιεῖται μέχρις ὅτου διὰ τῶν τυχὸν χορηγηθομένων αὐξήσεων καλυφθῇ η ἐπροκειμένῳ διαφορά.

4. 'Η παργρ. 3 τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 152)1974 ισχύει και ἐν προκειμένῳ

5. Αἰτήσεις ἐπανεξετάσεως τοῦ ἐπανυπολογισμοῦ τῶν συντάξεων δύνανται νὰ ὑποβληθοῦν ἐντὸς ἀνατρεπτικῆς προθεσμίας 6 μηνῶν ἀπὸ τῆς πρώτης πληρωμῆς τῆς ἐπανυπολογισθείσης κατὰ τὸ παρόντα νόμον συντάξεων.

"Ἀρθρον 12

'Η ισχὺς τοῦ παρόντος, δησού δὲν δρίζεται ἀλλως, ἀφετεῖται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ
ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΜΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

λίξ δέν θά είναι: τίποτε άλλο όπό μας οίκονομή έπιχειρηση έξωτερικού.

Δέν ξέρω ποιές και πόσες διαμορφώσεις θά έχουμε και σήμερα ναυτικά μας μέτρη είσοδο μας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα. Άλλα και ένας και πάλι συναγερμή ή απροθυμία στο ναυτικό έπαγγελμα όπό τούς πραγματικός μας ναυτικούς, δέν προβλέπω νά έχουμε διαφορετικά αποτελέσματα ή καλύτερη τη συνέχεια.

Δέν είναι λίγοι οιτε αδικιαλόγητοι οι λόγοι πού παρακινούν τούς ναυτικούς μας νά απαρνούνται: τό ναρκού και έθνικα ψευδεμάτο τόπαγγελμά τους.

Ναυτική χώρα είναι: άνωμασθήτητης ή Πατρίδη μας. "Όμως, ναυτικοί δέν δραΐνουν και όπο κάθε γνωστή της. Ναυτικοί είναι: οι ελαγρονομική ναυτικοί. Τό παδιά και οι άρρενοι: την πραγματικόν ναυτικόν. Αύτοι δέ δέν είναι άλλοι, όπό τούς προστοτοικούς ιστοπλόους, τούς ίσοικητες και τούς εσωματιδρους την πλωτούν μέσων δλων τούς έποχουν. Είχαν εληφρούμενα και την καταγγογή τους. "Ησαν Ανδριάτες, Χιώτες, Συριακοί, Σπετσιώτες, Υδραιοί, Κεφαλονίτες, Θειακοί, Γαλαζειδιώτες, Κομιμπάτες. Σποραδική, ήσαν και όπο άλλα νησιά και παραλίες περιοχής άλλα το μέγχ ποσετό ήσαν οι άνωμαρθρίτες. "Άγρον, μαλλιάν, ή χώρα τους και στερημένη όπό άλλες διοικηγονίες ή άλλα έπαγγέλματα δέν άφηγε καμιανή πόρτα άνοικη τη νά σταρφούν, πλήν της θάλασσας. "Οσο οικηρό και ήταν τό ναυτικό έπαγγελμα, τό άκολουθον. Πολλοί πάντοι οι ναυτικοί μας και πάντα δυσκαλόγοι μέτι της άναγκας τούς πλοίους μας. Και κάτιο είγει έπακιδουμικά μερικά αποκερδιτικά φαινόμενα, στη πρώτη χρόνια τούς άτμοις και πάλια.

Γενική, δηλαδή, η αδημηση της Ναυτιλίας μας, ούτας είσερχθεντο συνάλλαγμα. Αδέξανονται καθημερινά οι άγορες νέων πλοιών, τοποθετούμενον κάτω όπό την κωνάδευκον. Αδέξανται οι άριθμοις τών χορηγουμένων ναυτικών φυλλαδίων. Αδέξανται, έπισης και οι άριθμοις τών χορηγουμένων πιστών και διπλωμάτων ναυτικής Ισκυρότητος.

Γενική, δηλαδή, η αδημηση της Ναυτιλίας μας, ούτας είσερχθεντο συνάλλαγμα. Αδέξανονται καθημερινά οι άγορες νέων πλοιών, τοποθετούμενον κάτω όπό την κωνάδευκον. Μέχρι τώρα, τέτοια απροθυμία έλλειπται μόνο στα κατώτερα πληρώματα. "Ισως κάπως και στούς άσυρματούς, δύον ή πρόσληψη έξων ήταν φαινόμενο μαλλιών όρεστο στους έργοδοτες γιά λόγους οίκονομικούς. Τελευταία δύως, αύτοι έπεκτενται και σέ αλλους ικαδίους άσυρματούν, άνθυποπολιάρχους, τρίτους μηχανικούς κλπ. "Ωστε, τούς μεγάλους μας, άθεμοιστικούς, γιά την άνωφεροντην καθημερινή αδημηση της Ναυτιλίας μας και στον άστοχουμασμό μας δτη φθάσκει νά δρισκόμεται στο Διεθνές προδάσιμα, είτε θέλουμε νά τό πιστέψουμε είτε δχι, ή πικρή άλληδεις είναι διαρκήσουμε και κάποιους κατήφορο. Κακά τά φέματα. "Οταν μιλούμε γιά Ναυτιλία, τό έμφυγο κοιμάται: της είναι έκεινο πού έχει την πρώτη θέση και πρώτη σημασία. "Ολα τά άλλα έρχονται και παρέρχονται. Οι ναυτικοί δημοις είναι: πάντοτε έκεινοι πού είναι. Σάν μάς λειψόνων, σάν άπαρνηθούν τών ναυτικής τους άξιας και προστριμούθον πρός άλλες κατευθύνσεις, τότε τελεία και παλλά.

"Οταν στεργθεύμε τή δική μας ναυτικήτητα και διατηρήσουμε τά καρδίδια με Φιλιππινέους, με Λιθανέους, με Μαροκινούς και με διαφόρους άλλους μαύρους, τότε έμπαιζουμε τών έωστα μας. Τότε, τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα θά περιορίζεται στο είσερχθεντο γιά την διατήρηση τών "Ελληνών: καθώς τώρα έργος. "Άλλα, έξακολουθούμε νά ζούν και οιμέρας άρκετοι όπό ζους την έζησαν.

"Αποσύραπτη η ζωή τούς παλαιών θεριμαστών, ίδιαίτερα, άλλα και δλων την ναυτικήν

λίξ δέν θά είναι: τίποτε άλλο μας οίκονομή έπιχειρησης έξωτερικού. Εδήγη και κατάρα στά παδιά τους, νά μήν γίνουν ναυτικοί. "Οσοι μπορούσαν οικονομικά έδιναν στά παδιά τους διάφορες έπιπλευτικές κατευθύνσεις. Οι άλλοι, τά έδηγηδοσαν σέ διάφορα στεργιανά έπαγγέλματα, μακριά όπό τη θάλασσα.

Θέλεται τά πρώτα αποτελέσματα: Μιά ματιά στις έκαστοτες απογραφές τών τιμρινών ναυτικών και τά χορηγούμενα διπλώματα, θά είς πείση. Χιλιάδες νούμερα όπό τό δηλητήριο μας, μινάδες μονάχα.

Διάπλατα άνοιξαν τώρα σι πόρτες γιά τά ναυτικά φυλλάδια. Ούτε οίκονομη έπιβάρυνση, ούτε μέτρα ήλικιας, ούτε φραγμής γνώσηων, ούτε τόπος καταγωγής άξιόντων. Καθένας πού τό θέλει: τό λαμπάνει. "Έτσι καθένας οπαύδει: γιά την άποκτηγή του. "Άς υπάρχει. Άλλη γιά θέμα ναυτολογήσεως, δε μή γίνεται: κυρδέντα. "Έχει θά κληθούν οι Φιλιππινέζοι με τή γνωστή παρέα τους.

Πρώτο τό Ναυτικό Απομικηκό Ταμείο Θεμελιεύεται: μέτρα άνωταλτικά. Μέ διάφορη τό Διοικητικό του Συμβουλίου, προτείνονται μεταβολές στά χρόνια ναυτολογήσεων γιά πλήρη συνταξεδιότητην. "Επίσης, θεωρίζονται αδέξιες τών συντάξεων γιά τά περισσότερα χρόνια έργωνται, πέραν τών καθοριζόμενών. Αναγγορίζεται συντάξιμος χρόνος και ή έτησια άνπλακυση τών ναυτικών κλπ. Δέν νομίζω δμως δι: μέ αύτο τακτοποιείται τό μεγάλο μας πρόβλημα. Πολλοί, πάμπολα προστατευτικά μέτρα γιά τούς ναυτικούς πρέπει νά δρεθούν. Οι μισοί τών ναυτικών, θά πρέπει νά είναι: τουλάχιστον διπλάζιοι: τών στεργιανών έπαγγελμάτων, γιατί ή διαθρωπος τής θάλασσας δέν μπορει νά έργαζεται: τώρα περισσότερο όπό τό ήμιτο χρονικό διάστημα, έκεινον τών άλλων έπαγγελμάτων. Νά διθή στούς πραγματικούς ναυτικούς —εί δρους π.χ. συμπληρώνουν δεκατετή ναυτολόγια— διωρέαν ή κίνησις μέ τά Κρατικά συγκονιωνικά μέσα και στό ήμιτο μέ τά πλοία. "Εφθάσαμε και στόν πότο μας, εδώγης, νά έχουμε στεργιανή άπαχηληση δημος και κάθε άλλη προγραμμένη διομηχιανή χώρα. "Ωστε, οι δις χθές κλειστές πόρτες έπαγγελμάτικής άνωμητης, άνοιξαν διάπλατα. Σημαντική η καθημερινή άνωμητης έργωνται: Ήσιδες ή λόγος τής παραμονής στο αιληρό έπαγγελμα τής θάλασσας;

Βεβαίως και πολλοί δικοί μας, διπλοί φυλλάδιοι, άλλα δχι: και πραγματικοί ναυτικοί, άνωταλτικούνται: στά καρδίδια μέ τούς άνωμητους Αιτάτες και Αφρικανόδες. Παρατομής δημος νά έπικαλεσθεί τίς καθημερινές ουπέαται, ούτε πρόκειται νά καταπλακείται άνωμητης έργωνται: Σημαντική η καθημερινή άνωμητης έργωνται: Ήσιδες ή λόγος τής παραμονής στο αιληρό έπαγγελμα τής θάλασσας.

Κυρχόμιθα πώς φάσσαμε στήν πρωτοπορία ναυτικού Κράτους. "Η άπορνη τόν ναυτικού έπαγγέλματος τών άνωμητουν, μάς άξιωσε σ' α' αώτο τό προδάσιμα και τίποτε άλλο. "Όστε, ή πραγματικά έπικαλεσμένη τήν άνωμητη γιά τήν διατήρηση τού προδάσιμας ή άπλα γιά τήν συνέχιση τής ναυτικής μας άξιωσην, χρειάζονται μέτρα σοθερά άλλα και γρήγορα. Διαχρονικά, είναι άνωμητρεπτο νά δούμε τή μεταφορά τής ναυτιλιακής δραστηριότητας στούς τόπους έκεινους όπου μπορούν νά μάς προσφέρουν τό έμφυγο τους ήλικο. Στής Φιλιππινές, στό Μαρόκο, στό Λιθανού και σ' άλλη τήν "Αλλανδικής, τής Ισπανικής κλπ.

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:

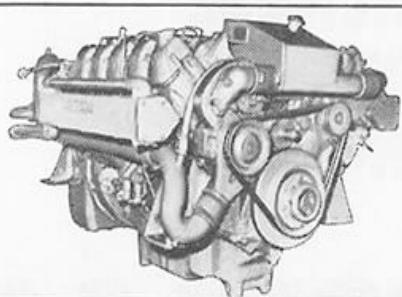
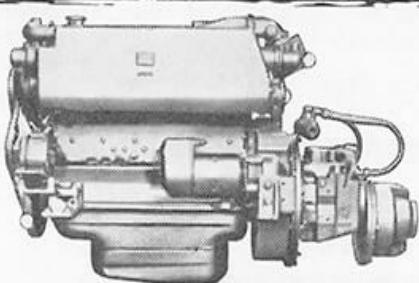
2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71, Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph: 4 54 13/4
2880 Brake,	Am Pler,	P.O.Box 66, Teleph: 33 50,
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	P.O.Box 23, Teleph: 2 50 61, Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	P.O.Box 2187, Teleph: 2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

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

ΟΔΑΝΑΣΗΣ Π.



Τό άστρο...
τό σῆμα
τῆς
προόδου



Πετρελαιομηχανές Mercedes - Benz ἀπό 30 - 430 ἵππους

Δέν είναι τυχαίο τὸ ὅτι τὰ περισσότερα ἀλι-
ευτικά σκάφη, μηχανότρατες ἡ γρί-γρι, ἀντι-
καθιστοῦν τὴν παλαιά τους μηχανή μὲ μιὰ
καινούργια MERCEDES - BENZ.

Τὰ πλεονεκτήματά τους είναι γνωστά στοὺς
Ἐλληνες ἀλιεῖς: Οἰκονομία - Ἀντοχή - Ταχύ-
της - Μεγάλο τράβηγμα - Ἀφογή λειτουργία.
Κι' ἄκομα, κέντρα ἔξυπηρετήσεως καὶ
ἄφθονα γνήσια ἀνταλλακτικά σ' ὅλη τὴν Ἑλ-
λάδα.

Βεθαιωθῆτε γι' αὐτὰ ρωτώντας τοὺς συν-
αδέλφους σας, ποὺ ἔχουν τοποθετήσει στὰ
σκάφη τους μηχανές MERCEDES - BENZ.
Ζητήστε πληροφορίες, προσφορές, μελέτες,
συμβουλές ἀπὸ τὸ εἰδικό μας τμῆμα.

Μ.Κ. ΦΩΣΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ο κ. Ε. Αθηναϊός

ΑΙΟ ΤΑ ΚΕΙΜΕΝΑ των ξένων περιηγητῶν πού είχαν έπικουρο ή τέλλον ηγετική μηδενική χρήση μεταξύ των θρύλων της Ναυτιλίας που αποτελούν μεριά στην ιστορία της.

Είναι φήμες που διαδικούνται πολλά την ηγετική μηδενική χρήση μεταξύ των θρύλων της Ναυτιλίας που αποτελούν μεριά στην ιστορία της.

Μάζι δίνουν έντονης σε φράσεις της καθημερινής μηδενικής πού διέχουν διάφορες μηδενικές για την ηγετική μηδενική χρήση μεταξύ των θρύλων της Ναυτιλίας που αποτελούν μεριά στην ιστορία της.

Σὲ μια πρόσκειρη ματιά έπιλεγαμε μερικά από τα στοιχεία αυτά που παρουσιάζουν ένα κάποιο ένδιαφέρον.

"Ενας Σκοτεινός μυθιστοριογράφος δι τέλον Κώλτ: έταξες διόρθωσε στήν χώρα μηδενική των έτον 1809 και 1811 και συγκέντρωσε κάθε λογής πληροφοριακό θύλακο. 'Επιστρέφοντας στήν πατρίδα του έπιπλωσε άμεσως δύο τέλλοντακά χρονικά. Την περιήγηση του εἰς τὸν έλληνικό χώρο δρχεις ἀπό τὰ Κύθηρα, τὸ Ταϊρίγο, μὲν ἔνα έλληνικό πλοιο. Μαθαίνομε λοιπόν έτοι, διτά τὰ Κύθηρα τὴν ἐποχὴν ἀπό την ηγετική μηδενική δύναμι, εἴχε δὲ μεγάλα καράδια καὶ τὸ πόλ μεγάλο πού θά μπορούσε νὰ χρηστεῖσθῇ ὡς ναυαρχίδα ηγετική μηδενική τρικάπτορο μὲν ἔνα τετραγωνικὸ πανί στὴν μέσην.

Εἶδοι κύθηρα ἀπό τὰ καράδια συνετηρεῖτο ἔνα ἀξιόλογο σχολεῖο στὸ νησὶ δύο τὰ παιδιά διδάσκονταν ἀρχαὶ καὶ νέα έλληνικά, καθὼς καὶ λατινικά, γαλλικά, ιταλικά καὶ ἀριθμητική. Τὸ σχολεῖο λειτουργοῦσε σὲ ἔνα παλιό καθολικὸ μοναστήρι.

"Έδω διέλεσες θὲτοι συνηθίζοταν κατὰ τὴν ίδια περίοδο ὅταν τὰ ναυτικὰ νησιά τοῦ Αιγαίου. 'Η Ναυτιλία σήκων τὸ δάρος μὲ εἰδικές εἰσφορές καθὼς πνευματικῆς ἀνάγκης τῶν

Ελλήνων. Στὴν "Ιδρα εἴχε θεσπισθῆ εἰδικὸ τέλος γιὰ τὴν συντήρηση τῶν μοναστηρίων καὶ τῶν ναυτιλιακῶν σχολείων. Στὶς Σπέτσες τὸ ίδιο. Τέρα διέλεσε καὶ στὰ Κύθηρα τὴν ίδια συνήθεια.

ΣΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ζωὴ μηδενική δύναμις νὰ συμειώσωμε ίδιαίτερα ἔναν χωρισμὸ λέμε τὴν ἔκφρασι: «Ἄντιο Γλαρέντζα».

Ποιὰ ηγετική δύναμις καὶ γιατὶ τὸ λέμα αὐτό; "Η Γλαρέντζα" ηγετική δύναμις τῆς ομηρινῆς Κυλλήνης στὰ δυτικὰ παράλια τῆς Πελοποννήσου. "Ἀποτελοῦσε καὶ τὸ στὸν Σκάλα ληπτονεύοντας μὲ τὴν Ζάκυνθο στὸν δύοις ἀπάρκευτοις μιὰ μεγάλη αὔροι "Ἐλλήνων ἀπὸ τὴν τουρκοκρατούμενη "Ἐλλάς". Ποιλές φορές καταδιηγούμενοι Ηλεοπονήσιοι δικρισμένοι ἀπὸ τὸν πόνο τῆς ἀναγκαστικῆς ἐγκαταλείψεως τῆς πατρίδος χωρετοῦσαν μὲ τὸ σαλπάρισμα τοῦ πλοίου μὲ «τὸ ἄντιο Γλαρέντζα» διδόντας ίδιαίτερη ἔμφασι, ἀροῦ σήμαντα τὸν ίδιο τὸ χωρισμὸ μὲ τὴν πατρίδα καὶ τὴν ἀγνωστὴν αὐτὴν ἐπιστροφὴν:

Ο ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ κτισμένος στὴ μέση τοῦ λιμανοῦ τοῦ Πατρικῶν, ἡ πρώτη χρονικά ἐκκλησία μοναστικὴ τῆς πόλεως, είναι συνδεδεμένος μὲ τὴν ζωὴν τῶν κατοίκων τῆς γύρω περιοχῆς τοῦ Πατρικῶν.

"Ολοὶ οἱ Οχαλασσοὶ τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ ταξιδιώταρος καὶ φαράδες τῶν εἰχαν ἀναδείξεις λειτουργίας μὲ τὸν ἄγιο Νικόλα προστάτη, στὸ ἐπικεντρώνος καὶ τυχερὸ κατὰ ἔνα τρόπο ἐπάγγελμά τους.

Γράφει λοιπόν σχετικά δι περιηγητῆς Πουκιεδίλης διτά κάποτε οἱ φαράδες τῆς Κούλουρης ηγετικούς την μέση σὲ μιὰ σκύψια. Τὰ ἀνακαρτεύοντας καὶ κάθε ναυτικός τότε, τραβοῦσε ἔνα χαρτάκι καὶ έδινες ἔνα νόμιμα γιὰ τὴν λειτουργία τοῦ ἄγιου ποὺ θὰ ἔστελνε τελικὰ τὸν οδρό τὸν.

Μόλις ἔπαιρνε τὸ χαρτάκι δι ναυτικός τὸ ἀνοιγεις φύναζε τὸ δύομα τοῦ ἄγιου πήγκινα στὴν πρύμη τοῦ καράδιο ἔκανε τὸ σταυρὸ τοῦ διπλάζουν τὸ χαρτάκι, τὸ πετοῦσα στὴ θάλασσα καὶ προσευχόταν στὸν ἄγιο ποὺ ηγετικός ήταν συμπειμένος νὰ στείλῃ οὐρίο ἀνέμο. Εάν συνέπιπτε νὰ φυσοῦσε τὸν θάρος ποὺ δι ναυτικός προσευχόταν στὸν διπλάζοντας τὸν ἄγιο, σὲ καίνον θὰ ἔγινετο καὶ ἡ λειτουργία.

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

**marbrokers s.a.
PANAMA**

117, Notara str. PIRAEUS Tel. 4113217/8 Telex 213406/7 MARB GR Cables MARBROKERS

χχν ἔδδομάδες νὰ ἔχουν μιὰ καλή καλάδα ἐνοῦ συγχρόνως ἀποκαλούσαν τὸν δύοιο οἱ Χίλια Φραδές χωρίζουν τὴν θάλασσα σὲ ίδιοκτησίες.

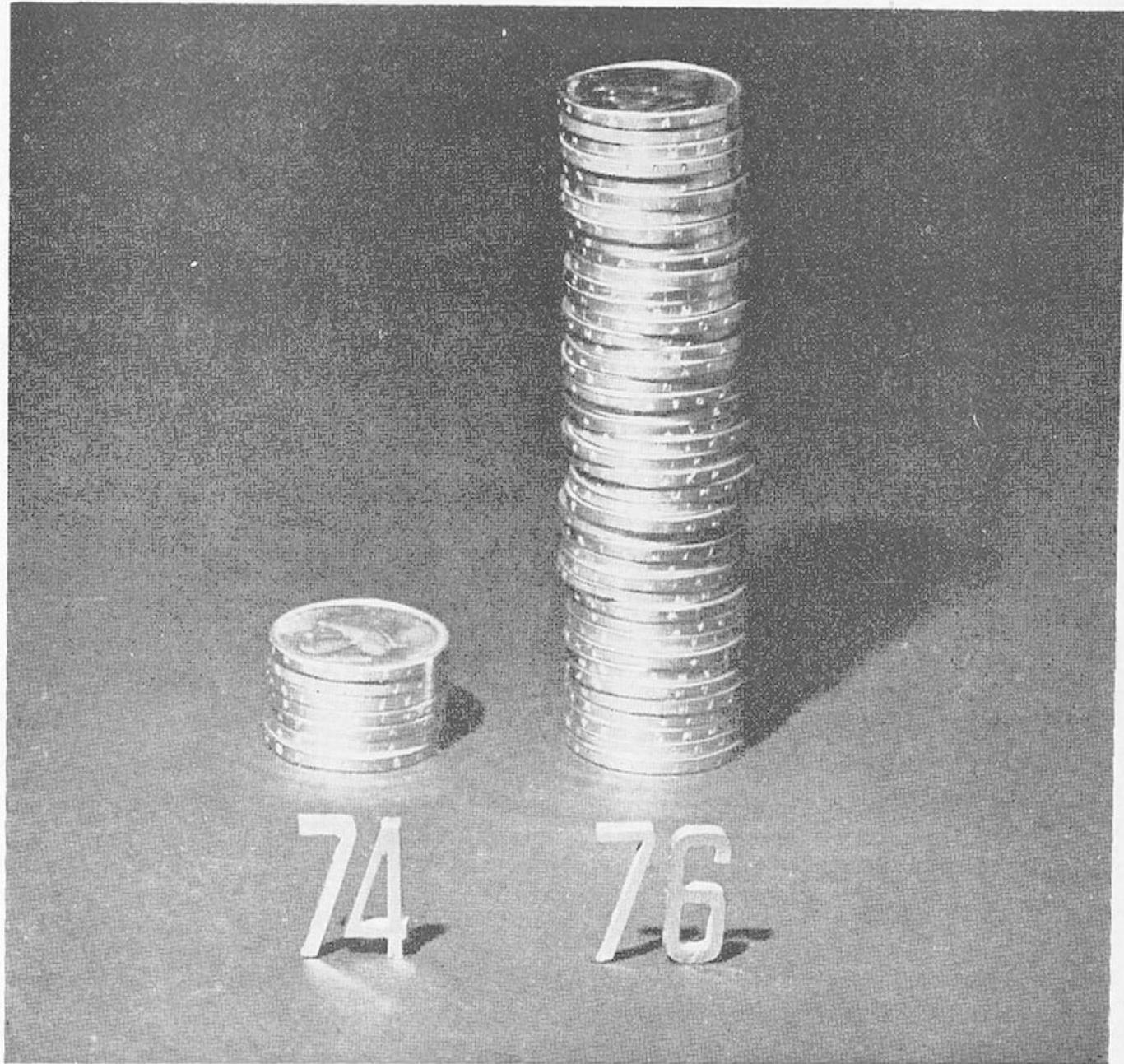
"Ήταν μιὰ παραπλανή συνήθεια δύο καὶ παράξενη. "Ετοι λοιπόν οἱ φαράδες δταν ἀνεκάλυπταν περιοχές τῆς θάλασσης ποὺ ηγετικοί ήταν καλοὶ φαράδοποι, τοποθετούσαν σὲ κάποια σχισμή τοῦ θράχου μπροστά σ' αὐτὴ τὴν περιοχή ἔνα δέντρο καλαθεμένο ποὺ σήμαινε διτι δηλητή περιοχή σὲ διώρισμένη έκτασι δεξιά καὶ ἀριστερά τοῦ δέντρου ως καὶ σὲ δάθος ἀνήκει ἀποκλιειτικά σ' ἑκάστον ποὺ εἴχε κάνει τὴν ποποθέτηση τοῦ δέντρου.

Βεβαίως γιὰ νὰ μὴ ἀμφισβητεῖται αὐτὴ ἡ περίεργη ίδιοκτησία ἡ τοποθέτηση τοῦ δέντρου στὴ σχισμή τοῦ θράχου ἔγινετο παρουσία μαρτύρων.

ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ περίεργες προλήψεις τῶν ναυτικῶν μηδενικέρνται οἱ περιηγητές. "Εντος ἀπὸ αὐτούς διηγείται διτι ταξιδεύοντας μὲ ἔνα έλληνικό πλοίο τῆς ἐποχῆς: μιὰ ξαφνική πυρονάντας ἀκνητοποίησε τὸ καράδι μεταπλάσια. Τὰ ἔργα εἰχαν ἔσχατη ληφθαίη καὶ τὸ πλήρωμα ἔντσυγκούσα. "Αποφαίστηκε τότε νὰ γίνη τάχια γιὰ τὴν τέλεος λειτουργίας μόλις θὰ ἔστανεν σὲ λιμάνι. Ποιός θὰ ηγετεῖς δημοσίες, ποιός θὰ δογματίσεις καὶ στὸν δύοιο θὰ ἔπειπε νὰ γίνη ἡ λειτουργία, ηγετεῖς δημοσίες ποιός θὰ ἔλευσε μὲ τὴν ἀκόλουθη διαδικασία.

"Εκοφαν 38 χρονία, δοιαὶ οἱ ἀνδρες τοῦ πληρωμάτος καὶ" θύραφαν στὸ κάθε ἔνα τὸ δύομα καὶ ἔνδεις ἀγίου. "Γίτερα τὰ μάζεψαν δλα μαζὶ καὶ τὰ ἔργα εἰχαν μέση σὲ μιὰ σκύψια. Τὰ ἀνακαρτεύοντας καὶ κάθε ναυτικός τότε, τραβοῦσε ἔνα χαρτάκι καὶ έδινες ἔνα νόμιμα γιὰ τὴν λειτουργία τοῦ ἄγιου ποὺ θὰ ἔστελνε τελικὰ τὸν οδρό τὸν.

Μόλις ἔπαιρνε τὸ χαρτάκι δι ναυτικός τὸ ἀνοιγεις φύναζε τὸ δύομα τοῦ ἄγιου πήγκινα στὴν πρύμη τοῦ καράδιο ἔκανε τὸ σταυρὸ τοῦ διπλάζουν τὸ χαρτάκι, τὸ πετοῦσα στὴ θάλασσα καὶ προσευχόταν στὸν ἄγιο ποὺ ηγετικός ήταν συμπειμένος νὰ στείλῃ οὐρίο ἀνέμο. Εάν συνέπιπτε νὰ φυσοῦσε τὸν θάρος ποὺ δι ναυτικός προσευχόταν στὸν διπλάζοντας τὸν ἄγιο, σὲ καίνον θὰ ἔγινετο καὶ ἡ λειτουργία.



Επτά φορές περισσότερο

Από τὸ 1974 ώς τὸ 1976, οἱ Τρεχούμενοι Λογαριασμοὶ Καταθέσεων στὴν Ἐθνικὴ Τράπεζα ἐπταπλασιάστηκαν! Κι αὐτὸ γιατί:

- Παρέχουν ἀσφάλεια 100%, ἐπειδὴ δὲν κρατᾶτε ἀπάνω σας χρήματα.
- Προσφέρουν ύψηλὸ τόκο.
- Δίνουν τὴν εὐχέρεια ἄνετης ἀναλήψεως σ' ἔνα ἀπὸ τὰ 330 Καταστήματά μας σὲ ὅλη τὴν Ἑλλάδα.
- Απλοποιοῦν τὶς συναλλαγές: μὲ μιὰ ἐπιταγὴ μπορεῖτε νὰ πληρώνετε κάθε λογαριασμό σας: τῆς ΔΕΗ, τοῦ ΟΤΕ, τῆς Ἐταιρείας Ὑδάτων ἀκόμα καὶ τοὺς φόρους σας.

Τρεχούμενοι Λογαριασμοὶ[®]
Καταθέσεων

"Ἐγιναν γιὰ τὴ δικῆ σας ἔξυπηρέτηση



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

NOMIKA OEMATA

Φορολογική Νομολογία

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ
ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**
ΑΡΙΘΜ. 169/1977

APIOM. 169/1977

Πρόεδρος : δ. κ. Γ. Μένεγας

Εισηγητής : ὁ Ἐφέτης κ. Ἰ. Μπρισίμης.
Δικηγόρος : ὁ κ. Ἀκ. Μάρκου.

• Εταιρία - έκκοπτες αθλήσεις

Εταιρία σύγκαταστάθεισα δυναμεί τῶν A.N. 89)67 καὶ 378)68.— Ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τοῦ τέλους χαρτοσήμου ἐπὶ τῶν ὡς ἑσόδων αὐτῆς θεωρουμένων ἐμβοσμάτων τῶν πλοιοκτητριών ἐταιριών πρὸς κόλυψιν τῶν ἔξοδων λειτουργίας τῆς ἐγκατάστασης ἐταιρίας.— Ἐγγραφαὶ τῶν ποσῶν τούτων εἰς τὰ βιβλία τῆς ἐγκατάστασης ἐταιρίας.— Τὰ βιβλία ταῦτα δὲν θεωροῦνται ἔγγραφα οὐδὲ αἱ ἐν αὐταῖς ἔγγραφαὶ ὡς ἀντικαθιστῶσαι τὰ τιμολόγια, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ἐπιβολῆς τελῶν χαρτοσήμου.

«Ἐπειδὴ κατ' ἄρθρ. 1 τοῦ Α.Ν. 89)31.7.67 «ἄλλοδαπαι ἐμποροδιομχανικαι ἔταιρει-
αι ὑπὸ οἰνόθηπο τύπων ή μορφήν, λειτουρ-
γούσαι νομίμας ἐν τῇ ἔδρᾳ των, ἀσχολούμε-
ναι δὲ ἀποκλειστικῶς εἰς ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν
ὧν τὰ ἀντικείμενον εὐρίσκεται ἐκτὸς τῆς 'Ελ-
λάδος, δύνανται νά ἐγκαθίστανται ἐν 'Ελλά-
δι, κατόπιν ειδικῆς ἀδείας παρεχομένης δι'
ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργού Συντονισμού...'.
'Ετέρωθεν κατ' ἄρθρ. 2 παρ. 1 τοῦ Α.Ν.
89)31.7.67 εαὶ ἄλλοδαπαι ἐμποροδιομχα-

νικαὶ ἐταίρεια, τυγχάνουσα τῆς ἐν τῷ προγούμενῷ στρόφῳ ἀδειας ἐγκαταστάσεως ἀπολαμβάνουν, ἀνεύ ἑτέρας διατυπώσεως, τῶν καπτωτέρων δασμοπολιγικῶν, παραλογικῶν καὶ λοιπῶν διευκολύνσεων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἀσχολοῦνται ἀποκλειστικῶς εἰς ἔκτελεσιν ἐμπορικῶν ἔργασιών, τὸ ἀντικείμενον τῶν ὅπιών εὑρίσκεται ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος α)..... β)..... γ)..... δ) ἀπαλλάσσονται ἀπὸ τοῦ φόρου εἰσόδηματος, ὡς καὶ παντὸς ἐν γένει τέλους, φόρου, εἰσφορᾶς ἢ κρατήσεως ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἢ οἰουδήποτε τρίτου, υφισταμένου ἢ ἐπιδιληθησμένου εἰς τὸ μέλλον, διὰ τὸ εἰσόδημα αὐτῶν τὸ κτώμενον ἐξ ἔργασιών, ὃν τὸ ἀντικείμενον αὐτῶν εὑρίσκεται ἐκτὸς τῶν ὄριών της Ἑλληνικῆς Ἐπικρατείας'. Εἳς ἄλλου κατ' ἄρθρον 1 παρ. 1 καὶ 2 τοῦ Α.Ν. 378) 17.4.68 «ἄλλοδαται ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, παντὸς τύπου καὶ μορφῆς δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἐν Ἑλλάδι, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 89) 1967 καὶ ν' ἀπολαύουσιν ἀπάντων τῶν πλεονεκτήματων τοῦ νόμου τούτου καὶ τοῦ παρόντος, διὰ πάσας τὰς δραστηριότητας αὐτῶν αἵτινες ἥθελον ρήτως ἐγκριθῆ διὰ τῆς χορηγούσης τὴν ἀδειαν ἐγκαταστάσεως ἀποφάσεως. Ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἢ γραφεῖα τοιούτων ἐπιχειρήσεων παντὸς τύπου καὶ μορφῆς ἐγκατεστημένα ἐν Ἑλλάδι πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Α.Ν. 89) 1967, δύνανται ἐπὶ τῇ αἵτινες τῶν νάυπαχθῶν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου τούτου καὶ τοῦ παρόντος, ἐφ' ὅσον αἱ δραστηριότητες αὐτῶν εἶναι αἱ αὐταὶ πρὸς τὰς δραστηριότητας τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ἐγκατεστημένων ἐν Ἑλλάδι.

δι, κατ' ἑφαδρογήν τοῦ Α.Ν. 89)1967. 'Η Ἑγκρισις διὰ τὴν ὑπαγωγὴν εἰς τὸν Α.Ν. 89)1967 γίνεται ἐπὶ τῇ αἵτησει τῶν, διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν "Ὑπουργών Συντονισμού καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας...".' Έξι ἔτερου κατ' ἄρθρον 1 παρ. 3 τοῦ Α.Ν. 378)1968 ἀπλοία ὑπὸ ξένην σημαίαν πάσης κατηγορίας, πρακτορεύομενα ὑπὸ τῶν βάσει τοῦ Α.Ν. 89)1967 καὶ τοῦ παρόντος ἐγκαθισταμένων ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπών ἐταιρειῶν, ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου εἰσοδήματος, ὡς καὶ παντὸς ἐν γένει τέλους, φόρου, δασμῶν, εἰσφορᾶς ἢ κρατήσεως, υφισταμένουν ἢ ἐπιβληθησμένουν εἰς τὸ μέλλον, διὰ τὸ εἰσόδημα αὐτῶν τὸ κτώμενον ἔξι ἑργασιῶν, μέσω ή διὰ τῶν ἐταιρειῶν. 'Ωσαύτως, κατ' ἄρθρον 2 παρ. 1 τοῦ Α.Ν. 378)17.4.68 ἡ ἀλλοθήνη νησίοις τοῦ ἄρθρου 1 παρ. 1 ἐδάφ. δ' περίοδος πρώτη τοῦ Α.Ν. 89)1967 εἶναι ὅτι αἱ ὑπαχθεῖσαι ἢ ἐφεξῆς ὑπαγόμεναι εἰς τὰ διατάξεις τοῦ Α.Ν. 89)1967 ἐμποριομηχανικαὶ ἐταιρεῖαι ἢ ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρήσεις, ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου εἰσοδήματος, ὡς καὶ παντὸς τέλους, εἰσφορᾶς ἢ κρατήσεως ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἢ Τρίπου, υφισταμένου ἢ ἐπιβληθησμένου εἰς τὸ μέλλον, διὰ τὸ εἰσόδημα τὸ κτώμενον ἔξι ὅλων τῶν δραστηριοτήτων αὐτῶν, τῶν ἐγκρινομένων διὰ τῆς παρεχόντης την ἀδειῶν ἐγκαταστάσεως ή διὰ τῆς ὑπαγόντης αὐτάς εἰς τὰ διατάξεις τοῦ Α.Ν. 89)1967 "Ὑπουργικῆς ἀποφάσεως".

Ἐπειδὴ δὲ ἡ ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δὲ ἡ τὸ ἐπέιτα γραφεῖν τῆς ἐν Παναμᾷ ἀδρευούσης Ἐταιρείας «Γ», ὑπήχθη εἰς τὰς διατάξεις τῶν Α.Ν. 89)1967 καὶ 378)1968, ωρίσθησαν τὰ ἔξης : «Ἄρθρον 1 παρ. 1. Ἐγκρίνομεν τὴν ἐν Ἐλλάδι ἐγκατάστασιν γραφείου τῆς ἐν Παναμᾷ ἀδρευούσης Ἐταιρείας «Γ» καὶ τὴν ὑπανωγήν αὐτῆς εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 89)1967 ὡς σύντος συνεπληρώθη διά τοῦ Α.Ν. 378)1968, πρὸς τὸν ἐκοπὸν ὅπως αὕτη, ἐφ' ὃσον ἐπίτρεπται ὑπὸ τοῦ Καταστατικοῦ αὐτῆς : α) Ἐνεργὴ τὸν συντονισμὸν καὶ τὴν διεκπεραίωσιν τῶν πάσης φύσεως ναυτιλιακῶν τῆς ἐργασιῶν, ἥτοι τὴν διαχείρισιν καὶ ἐκμεταλλεύσιν παντὸς πλοίου ὑπὸ Ἐλληνικῆς ἢ ἔξην σημαίας, ἀντίκοντος εἰς αὐτὴν ἢ τοῦ ὅποιου ἀσκεῖ τὴν διαχείρισιν, δι' ἐργασίας αὐτοῦ ἐκτὸς τῆς Ἐλλάδος, ὡς τοιούτων νοούμενων πασῶν τῶν ἐργασιῶν αὐτού, ἔξαιρέσει τῶν μεταξὺ Ἐλληνικῶν λιμένων μεταφορῶν καὶ β) ἀντι-προσωπεύη καὶ διαχειρίζεσαι τὰς ὑποθέσεις ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν. παρ. 2. Αἱ εἰς τὰ τηρούμενα βιβλία τοῦ ἐν Ἐλλάδι γραφείου τῆς ῥηθείσης ἐταιρείας ἔγγραφαι αἱ σχετικαὶ μὲ τὰ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν αὐτῆς πλοία τῆς ἐταιρείας, δὲν θεωροῦνται ὡς ἔγγραφα ἀπό τῆς ἀπόψεως ἐπικοινῆς τέλους χαρτοσήμου».

Ἐπειδή κατ' ἄρθρον 15ε παρ. 2 τοῦ Κ.Ν.Τ.Χ., «εἰς τέλος 2% ἐπὶ τοῦ ὅλικου ποσοῦ τῆς ἀμοιβῆς, ἀνεύ ἐκπτώσεως τινός, ὑπόκειται πо τιμολόγιον ή οιονδήποτε ἔτερον ἔγγραφον, ἔξοφλητικὸν αὐτῆς, προερχομένης ἐκ παροχῆς ὑπηρεσιῶν (μίσθισις ἐργασίας, μίσθισις ἔργου), ὑπὸ τοῦ ἐπιτηδευματίου τοῦ ὑποκειμένου κατ' ὅρχην εἰς φόρον Δ' κατηγορίας τοῦ Κώδικος Φορολογίας Καθαρῶν Προσώπων πρός: α) ἔτερος ἐπιτηδευματίας διὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐπιτηδεύματος αὐτῶν...». Ἐτέρωθεν ἐν παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Ν.Δ. (4535)1966 «περὶ τροποποιήσεως φορολογικῶν τινῶν διατάξεων, ὅριζεται δῆτα ὅτι τὸ κατά τὴν παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 15ε τοῦ Κ.Ν.Τ.Χ. ἐπιβαλλόμενον τέλος ὁφείλεται καὶ ὀσάκις, κατὰ παράβασιν τῶν κειμένων διατάξεων, δὲν ἔκδινονται τιμολόγια, ἀποδεί-

ΤΟ ΕΦΕΤΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τὸ παλαιὸν πειραϊκὸν αἴτημα εἶναι ἥδη πραγματικότης. Τὸ νομσχέδιον διὰ τοῦ ὅποιου ἴρυνται Ἐφετεῖον εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἐψήφισθι. Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητῆριον τῆς Ἑλλάδος, ὡς Δικιογρικὸς Σύλλογος Πειραιῶς, ἢ «Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ σειραν ἑτῶν προέβαλον ὅμοι μὲν ἄλλας ὄργανώσεις τὸ αἴτημα τούτο, διπέρ ἡ δι' ἄγγων τον λόγον ἡ μὲν ἀδασίμους λόγους, ἀπερίπτετο. Η προσπάθεια εὐδόθη τῷρα καὶ δοθεὶλονται εὐχαριστίαι πρὸς τὸν κ. «Υπουργὸν τῆς Δικαιοσύνης διότι, ἐπὶ τέλους, ικανοποίησε τὸ αἴτημα. Είναι τελείως δικαιολογημένον τοῦτο. Η ἀνάπτυξις τοῦ Πειραιῶς καὶ ἡ συμφόρησις ὑποθέσεων ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου «Αθηνῶν, δικαιολογούν τὸ μέτρον. «Οσον ἀφόρα τὸν σημειρινὸν Πειραιᾶ ἀρκούμεθα ν' ἀναφέρωμεν τὸ μέγια πλῆθος τῶν ἐγκατασταθέντων ναυτικῶν γραφείων καὶ ἐντεῦθεν τὸν ηὗξμένον ἀριθμὸν τῶν ναυτιλιακῶν ἐν γένει δικῶν, αἱ ὅποιαι τῷρα θάκρινωνται εἰς τὸν Πειραιᾶ ὑπὲτο τῶν δικαστηρίων τῆς οὐσίας κατ' ἀμφοτέρους τοὺς διαθεμούς. «Ἔχει τὴν ἀξίωσιν ταύτην ὁ Πειραιεὺς, ὅταν πρὸ πολλῶν ἑτῶν ὅτε ἡ πόλις εἶχεν ἐλάχιστον πληθυσμόν, εἶχε δύο Ειρηνοδικεῖα, τῆς Βορείου καὶ τῆς Νοτίου πλευρᾶς.

Βεβαίως, μένουν ἀκόμη πολλά νὰ γίνουν καὶ ὅταν τὸ φηφισθὲν νομοσχέδιον καταστῆ νόμος τοῦ Κράτους. Ἐξέρεις καταλλήλου καὶ εὐπρεποῦς οἰκήματος, γραφειούς ἔξοπλισμός, ἐπάνδρωσις διο δικαιαστικών ὑπαλλήλων καὶ last but not least, η ἐπιτολογίη τῶν

ξεις ή έτερα έγγραφα ή τὰ τυχὸν ἔκδιδόμενα εἶναι ἀνάκριβη. Ήσαύτως κατὰ τὰ ἄρθρα 13 παρ. 1 καὶ 15 παρ. 1 τοῦ K.N.T.X., πᾶσα σύμβασις οἰουδήποτε ἀντικειμένου ὑπόκειται εἰς ἀναλογικὸν τέλος χαρτοσήμου ἐφ' ὅσον καταρτίζεται ἔγγράφως, κατ' ἄρθρον δὲ 12 τοῦ N.D. 3717)1957 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίων διατάξεων φορολογικῶν καὶ ἀλλών νόμων, ἀρμοδιότητος τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν», «ἡ ἀλλῆτης ἔννοια τῶν διατάξεων τῆς περιτελῶν χαρτοσήμου νομοθεσίας, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν ὑπαγωγὴν τῶν ἀυτῆς ἀναφερομένων συμβάσεων, πράξεων κατ' ἄποδον, εἰς τέλη χαρτοσήμου, εἶναι διτὶ ὡς ἔγγραφον ἀποδεικνύοντα τὴν σύμβασιν, πράξιν κλπ., λογίζεται καὶ πᾶσα σχετικὴ ἔγγραφὴ εἰς τὰ διδλία τῶν ἐπιτθεματιῶν, ἥτις καὶ ὑποβάλλεται εἰς τὸ οἰκεῖον, διὰ τὴν οὕτω ἀποδεικνυμένην δικαιοπραξίαν, τέλος χαρτοσήμου.

Ἐπειδὴ ἐν προκειμένῳ, ἐκ τῶν ἐν τῇ δικογραφίᾳ στοιχείων, πρόκεινται τὰ ἔξης: «Ἡ ἑκκαλούσσα ἐν Παναμᾷ ἐδρεύουσα A.E. ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Γ», ἔγκατέστησε γραφεῖον ἐν Πειραιᾷ, δυναμένη ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμού καὶ Ἐμπορικῆς Νομιμίας, διπερ ὑπῆρχθη ἀπὸ τῆς 2.5.69 εἰς τὰς διατάξεις τῶν A.N. 89)1967 καὶ 378)1968. Κατὰ τὰς χρήσεις 1969, 1970, 1971, 1972 καὶ 1973 τὸ Ἐλλάδι γραφεῖον ταύτης ἡ σχολήθη μὲ τὴν ἐν γένει διαχείρισιν τῶν ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν κάτωθι πλοίων, ἰδιοκτηρίας ἀλλοδαπῶν: «.....», ἥτοι μὲ τὴν ἔξεύρεσιν πληρωμάτων τῶν ὡς ἄνω πλοίων, ἐκτελουντῶν πλοάς ἔξωτερικού, ἑκατάρισιν καὶ ἔξοδίστην τὸ Ἐλλάδι ἀφειλομένης παροχῆς εἰς τὰ πληρώματα αὐτῶν, μὲ τὴν ἐπιμέλειαν παντὸς θέματος σχετικοῦ μὲ τὸ N.A.T., μὲ τὴν προμήθειαν τροφεοδίων, καυσίμων, λιπαντικῶν κλπ. Αἱ ὡς ἄνω ἔργασίσιν ἀφοροῦν δραστηριότητας τῆς ἑκκαλούσης αἵτινες προσδιορίζονται ὑπὸ τῆς κατ' ἔξουσιοδότησιν τῶν A.N. 89)1967 καὶ 378)1968, ἐκδοθείσης Ὑπουργικῆς ἀποφάσεως, ἢς ἐπιτρέπεται νὰ ἔκτελῃ ἡ ἑκκαλούσσα καὶ τῶν ὅποιων τὸ εἰσόδημα ἔχει ἀπαλλαγὴ παντὸς φόρου, δὲν ἔφορολογήθη δὲ ἡ ἑκκαλούσσα διὰ τὰς ὡς ἄνω ἔργασίσιν τῆς ὑπὸ τῆς Οἰκονομικῆς Ἀρχῆς ἐν τῇ φορολογίᾳ εἰσοδήματος. Εἰς τὸ διδλίον ἔσδόνων - ἔξδων τοῦ ὡς ἄνω γραφείου ἐμφανίζονται ἐμβάσματα πρὸς αὐτὸ τῆς ἑκκαλούσης, ἀνερχόμενα ἐν συνόλῳ διὰ τὰς ὑπόδικα ἔτη, εἰς δραχμὰς 4.741.417, καλύπτοντα τὰ πάσης φύσεως ἔξοδα λειτουργίας καὶ συντηρήσεως τοῦ γραφείου τούτου. Ἡ ἑκκαλούμένη ἀπόφασις, ἀφού ἔχαρκτήστηκεν, ὡς καὶ ἡ φορολογικὴ Ἀρχή, τὰς ὡς ἄνω ποσὰς ὡς ἔσδοτα τῆς ἑκκαλούσης ἐν τῆς ἐν Ἐλλάδι δραστηριότητος τοῦ γραφείου τῆς, ἐξ ἔργασιών προβλεπομένων ἐκ τῆς περὶ ἔγκαταστάσεως τούτου Ὑπουργικῆς ἀποφάσεως, ἀπεφάνθη διτὶ τὰς ὡς ἄνω ἐμφανίζομενα ἐν τοῖς διδλίοις τῆς γενικά ἔξοδα ὑπόκεινται εἰς ἀναλογικὸν τέλος χαρτοσήμου ἐπὶ τῇ αἴτιολογίᾳ διτὶ τὰς παρασχεθείσας ὑπὸ τοῦ Ἐλλάδι γραφείου τῆς ἑκκαλούσης εἰς τὰς προειρέμένας ἀλλοδαπάς ἔταιρειάς, ὑπηρεσίας του, αἵτινες ἀνισιτανται εἰς τὴν ἑκ μέρους τῶν ἰδιοκτηρίων ἡ πλοιοκτητηρίων τῶν πλοίων ἀλλοδαπῶν ἔταιρειῶν ἀνάληψιν καλύψεως τῶν καθ' ἔκστον τῶν προμηθειῶν ἐπών προγματοποιούμενών γενικῶν ἔξδων τοῦ Ἐλλάδι γραφείου τῆς ἑκκαλούσης, διὰ τὴν εἰσπραξιν τῶν ὅποιων ἀμοιδῶν ἔδει αὔτη νὰ ἐκδώσῃ τὰ ὑπὸ τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 30 τοῦ K.F.S. (N.D. 4)1968) προβλεπόμενα καὶ εἰς τέλη χαρτοσήμου ὑποκειμένα, κατ' ἄρθρ. 15ε παρ. 2 τοῦ K.N.T.X., τιμολόγια παροχῆς ὑπηρεσιῶν.

Ἐπειδὴ διὰ τοῦ ἄρθρου 3 παρ. 1 καὶ 2 τοῦ N.D. 4535)1966 ὁρίζεται διτὶ τὸ ὑπὸ τῆς παρ. 7 τοῦ ἄρθρου 15η, 15γ καὶ 15δ τοῦ K.N.T.X., τῶν παρ. 1 ἀδαφ. B' περίπτ. β' καὶ 2 τοῦ ἄρθρου 15ε προβλεπόμενα ἀναλογικὰ τέλη ὀφείλονται καὶ ὀσάκις, κατὰ παράβασιν τῶν κειμένων διατάξεων, δὲν ἔκδονται τιμολόγια, ἀποδείξεις ἡ ἔτερα ἔγγρα-

φα ἡ τὰ τυχὸν ἔκδιδόμενα εἶναι ἀνακριβῆ. Ἐν τῷ περιπτώσει ταῦτη πὸ τέλος τοῦτο ὑπολογίζεται, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν τῶν ἀκαθαρίστων ἐσδόνων ἐκ τῶν τοιούτων συναλλαγῶν, ὡς ταῦτα προσδιορίζονται διὰ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ φόρου εἰσοδήματος. Ἐκ τῶν ὡς ἄνω διατάξεων προκύπτει διτὶ προϋπόθεσις ἐπιδολῆς τέλους χαρτοσήμου, κατ' ἄρθρ. 15ε K.N.T.X. (παροχῆς ὑπηρεσιῶν), εἶναι ἡ ὑπαγωγὴ τοῦ ἐπιτηδευμάτου εἰς φορολογίαν εἰσοδήματος, διτὶ καὶ θά ύψιστοτατοῦ ὑποχρέωσις τούτου, ὡς ὑπαγομένου εἰς φορολογίαν εἰσοδήματος, εἰς τὸν ἔκδοσιν τιμολογίων παροχῆς ὑπηρεσιῶν, διτὶ εὖ μὴ ἐκδόσει τοιούτων, θά ἀλαμβάνοντο ὑπὸ ὅψιν, ὡς ἀποδεικτικά συναλλαγῆς, διὰ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ τέλους χαρτοσήμου, τὰ ἀκαθάριστα αὐτοῦ ἔσδοτα ἐκ τῶν τοιούτων συναλλαγῶν, ὡς ταῦτα προσδιορίζονται διὰ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ φόρου εἰσοδήματος.

Ἐπειδὴ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀποδειχθέντα καὶ μὴ ἀμφισθούμενα ὑπὸ τῆς φορολογίκης Ἀρχῆς στοιχεῖα τὸ Ἐλλάδι (Πειραιεῖ) γραφεῖον τῆς ἑκκαλούσης ἐκτήσατο τὸ ὡς ἄνω εἰσόδημα, τῶν δραχμῶν 4.741.417, ἐκ τῶν δραστηριοτήτων αὐτοῦ τῶν ἔγκριμένων διὰ τῆς ὑπαγούσης τούτου εἰς τὰς διατάξεις τοῦ A.N. 89)1967 καὶ 378)1968 καὶ 2 παρ. 1 ἀδαφ. δ' περίοδος πρώτη τοῦ A.N. 89)1967. Αἱ ἐν τῷ διδλίῳ ἔσδοται - ἔξδων ύψιστα σχετικαὶ ἔγγραφαί, ἀφορῶσαι ἐμβάσματα τῆς ἑκαλούσης πρὸς τὸ Ἐλλάδι γραφεῖον αὐτῆς, διτὶ ὃν χρεοῦνται ὁ λογαριασμὸς τῆς ἑκαλούσης ἀλλοδαπῆς ναυτιλιακῆς ἔταιρίας, μὲ διάφορα ποσά, συμποσούμενα εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσὸν τῶν δραχμῶν 4.741.417, ὅπινα ἔχοργην θησαυρούντων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς πρὸς κάλυψιν τῶν ἔγκριμένων διὰ τῆς ὑπαγούσης τούτου εἰς τὰς διατάξεις τοῦ A.N. 89)1967 καὶ 378)1968



Venecia Puerto Cabello C. A.



Venecia La Guaira C. A.



VEGUCA

LARGEST SHIPCHANDLERS IN
PUERTO CABELLO AND LA GUAIRA - VENEZUELA

FRESH

AND

DRY

PROVISION



DECK

AND

ENGINE

STORES

PUERTO CABELLO

CALLE COMERCIO No. 6
TEL. (042) 5314 - 5315
PLAZA EL AGUILA
P. O. BOX 174
TELEX 42479
CABLES V E P U C A

LA GUAIRA

CALLE BOLIVAR No. 39
TEL. (031) 27092 - 27340
PLAZA VARGAS
P. O. BOX 304
TELEX 31143
CABLES V E G U C A

DISTRIBUTOR - REPRESENTATIVE



INTERNATIONAL PAINT



DREW AMEROID
INTERNATIONAL

OUR PIRAEUS AGENTS: GLOBAL MARINE SERVICE

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

διότι αἱ ὡς ἄνω ἔγγραφαι εἰναι σχετικαὶ μὲ τὰ ὑπὸ τῆς διαχείρισιν καὶ ἀντιπροσώπευσιν τῆς ἐκκαλουόντης ζένα πλοῖα, ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἔταιρειῶν, συμφώνως δὲ πρὸς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἀρθρου 1 τῆς κατ' ἔξουσιοδότησιν τῶν Α.Ν. 89) 1967 καὶ 378) 1968 ἐκδοθεῖσῃς 'Υπουργικῆς ἀπόφασεως, αἱ εἰς τὰ τηρούμενα βιβλία τῆς ἔταιρειας ἔγγραφαι, αἱ σχετικαὶ μὲ τὰ ὑπὸ τῆς διαχείρισιν αὐτῆς πλοῖα ἔταιρειας, δὲν θεωροῦνται ἔγγραφα ἀπὸ τῆς ἀπόφασεως τῆς ἐπιβολῆς τελῶν χαρτοσήμου. Συνεπῶς αἱ ὡς ἄνω ἔγγραφαι δὲν δύνανται νὰ θεωρθῶσι, κατὰ τ' ἀντέρω, ὡς ἔγγραφα ἀντικαθιστῶντα τὰ τιμολόγια, ἐπὶ συμβάσεων παροχῆς ὑπηρεσιῶν, ἀλλ' ἀφορῶσιν ἔγγραφάς σχετικὰς μὲ τὰ ὑπὸ τῆς διαχείρισιν τῆς ἐκκαλουόντης πλοῖα τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἔταιρειῶν.

'Ἐπειδὴ κατ' ἀκολουθίαν τῶν ὀντότερων ἡ ἐκκαλουόντα ἀποταλλάσσεται τῶν τελῶν χαρτοσήμου, ἐφ' ὅσον αἱ εἰς τὰ βιβλία αὐτῆς ἔγγραφαι τοῦ ποσοῦ τῶν δραχμῶν 4.741.417

δὲν θεωροῦνται ὡς ἔγγραφα ἀπὸ ἀπόφασεως ἐπιβολῆς τελῶν χαρτοσήμου, διότι ἀφοροῦν τὸ εἰσόδημα τὸ ὅποιον ἐκτήσατο τὸ ἐπιραιεῖ γραφεῖον τῆς ναυτιλιακῆς ταύτης ἐπιχειρήσεως, τὸ ὅποιον δὲν ἔφορολογήθη ὑπὸ τῆς φορολογικῆς Ἀρχῆς ἐν τῇ φορολογίᾳ εἰσόδηματος, καθόσον προέρχεται ἀπὸ ἔργασίας ἀφορώσας τὴν ἐν γένει διαχείρισιν τῶν πλοιῶν καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἔργασιν τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἔταιρειῶν, δι' ἦς ἀποταλλάσσεται τοῦ φόρου εἰσόδηματος, τελῶν χαρτοσήμου κλπ., κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 2 παρ. 1 τοῦ Α.Ν. 378) 1968 καὶ 2 παρ. 1 ἔδαφ. δ' περιόδος πρώτη τοῦ Α.Ν. 89) 1967. 'Ἀντιθέτως δομῶς κρίνασται ἡ ἐκκαλουμένη ἀπόφασις καὶ ἐπικυρώσασσα τὴν ὑπὸ τῆς Φορολογίας Ἀρχῆς, μὴ νομίμως ἐκδοθεῖσαν πρᾶξιν ἐπιβολῆς τελῶν χαρτοσήμου ἀρθρ. 15ε παρ. 2 τοῦ Κ.Ν.Τ.Χ., ἀσφαλέων ἡμήνυσε καὶ ἐφήμορσε τὰς προπαρατεμίσας διατάξεις καὶ δέον ὅπως, δεκτῆς γενομένης τῆς κρινομένης ἐφέσεως, ἔξαφανισθῇ αὐτῇ.'

Αγγλικὴ Νομολογία

● **Σύγκρουσις πλοίων.** — 'Ἄποζημίωσις ἐπιδικαστέα εἰς ξένον νόμισμα.— Δαπάναι ζημίας ἢ ἀπώλειας γενόμεναι εἰς ξένον νόμισμα.— 'Ερευνα ἀνὴρ ἡ ἐπιδικασις τῆς ἀπόζημιώσεως δύνανται νὰ γίνη εἰς ξένον νόμισμα.— Χρόνος μετατροπῆς εἰς 'Αγγλικὰς λίρας.

Κατόπιν συγκρούσεων μεταξὺ τῶν πλοίων «ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ» καὶ «ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.» ἡγέρθη τὸ ζήτημα τοῦ νομίσματος εἰς δὲ εἶναι καταβλητέα ἡ ἀπόζημιώσις ἐξ μέρους τοῦ κριθέντων ὑπαίτιου τῆς συγκρούσεως κατὰ τὰ 85% πλοίου «ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.». Πλειόνα τοῦ ἐνός νομίσματος (δολλάρια, κινεζικὸν νόμισμα, γιέν, λίραις 'Αγγλίας) ἔχρησιμοποιήθησαν διὰ τὰς διαφόρους καταβολὰς τῶν ἐκ τῆς συγκρούσεως ἀξιώσεων. Τὰ ζητήματα τὰ ὅποια ἐτέθησαν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου ἥσαν: (α) ἐὰν ἡ ἀπόζημιώσις ἐτῆς συγκρούσεως ἡτο καταβλητέα εἰς λίραις 'Αγγλίας ἢ εἰς ἄλλο νόμισμα. (β) 'Εὰν ἡτο καταβλητέα εἰς λίραις 'Αγγλίας κατὰ πόσον τὸ ποσόν τῶν λιρῶν 'Αγγλίας θὰ ἔξευρισκετο διὰ τῆς μετατροπῆς ἀλλων νομισμάτων καὶ ἐν καταφατική περιπτώσει εἰς ποιὸν χρόνον θὰ ἔγινετο ἡ μετατροπή.

'Ο ἔφετης Στήβενον (εἰσιγητής) εἶπεν ὅτι, εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ πλοίου «ΒΟΛΤΟΥΡΝΟ» (1921) ἡ Βουλή τῶν Λόρδων ἔ-

κρινεν διτὶ ἡ ἔξ ἀδικήματος (ἀμέλεια) ἀποζημίωσις ἡτο ἐπιδικαστέα μόνον εἰς λίραις 'Αγγλίας καὶ τὸ ξένον νόμισμα ἡτο μετατρέψιμον εἰς λίραις 'Αγγλίας ἐπὶ τῇ ισοτιμίᾳ τῆς ἡμέρας τῆς ζημίας. 'Ηδη τὸ 'Ἐφετεῖον ἔδει νὰ κρίνῃ ἐὰν ἡ μεταγενεστέρα ἀπόφασις τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων ἐν τῇ δίκη Μηλιάγκος κατὰ Τζώρτζ Φράκ (1976) ἐπροποίησε τὰ πράγματα εἰς τρόπον ὃστε νὰ ἐπιτρέπῃ ἐπιδικασιν εἰς ἀλλοδαπὸν νόμισμα καὶ τότε εἰς ποιὸν νόμισμα δέον νὰ γίνῃ ἡ ἐπιδικασι.

'Ἐγένετο δεκτὸν διτὶ, ἐὰν ἡ ἀπόζημιώσις εἶναι ἐπιδικαστέα εἰς ξένον νόμισμα, τότε τὸ ξένον νόμισμα εἶναι μετατρεπέον εἰς λίραις 'Αγγλίας ἐπὶ τῇ ισοτιμίᾳ τῆς ἡμερομηνίας ἐκδόσεως τῆς ἀπόφασεως ἡ τῆς ἡμέρας καθ' ἥν δέον νὰ γίνῃ ἡ καταβολὴ συμφώνως πρὸς τὴν ἀπόφασιν. Πρωτοδικῶς, δικαστή της Μπράντον ἐπεδίκασεν εἰς τοὺς ἔναγοντας ἀπόζημιώσεων εἰς ἀλλοδαπὸν νόμισμα εἰς δ ἔγένοντο αἱ ἐπισκευαὶ. 'Η ὑπὸ κρίσιν ἔφεσις ὑποστηρίζει διτὶ ἡ ἀπόζημιώσις ἡτο ἐπιδικαστέα εἰς λίραις 'Αγγλίας ἐπὶ τῇ ισοτιμίᾳ τῆς ἡμέρας τῆς ζημίας. Οι ἐνάγοντες ὑπεστηρίζουν διτὶ δικαστή της Μπράντον ὅπως ἐπεδίκασεν ἀπόζημιώσεων εἰς ἀλλοδαπὸν νόμισμα, ἀλλὰ μετατρεπέον εἰς λίραις 'Αγγλίας ἐπὶ τῇ ισοτιμίᾳ τῇ ισχυούσῃ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἐκδόσεως τῆς ἀπόφασεως, ἔσφαλεν δὲ ἐπιδικασας ἀπόζημιώσεων εἰς τὸ ἀλλοδαπὸν νόμισμα τῆς δαπάνης.

Τρεῖς εἶναι αἱ περιπτώσεις εἰς διτὶ δύναται τὶς νὰ δητῇσῃ ἀλλοδαπὸν νόμισμα ἐνώπιον ἀγγλικοῦ δικαστηρίου, διτὶ εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἡ ἔναγη ἐδανείου, ἡ ἀπόζημιώσεως διὰ παράδασην συμβάσεως ἡ ἔξ ἀδικήματος. Μέχρι τοῦ 1975, ὁ κανὼν διν ἐφήρμοζον τὰ ἀγγλικὰ δικαστήρια, διτὶ εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἡ ἀπόφασις δέον νὰ εἶναι ἐκπεφρασμένη εἰς λίραις 'Αγγλίας. 'Ο χρόνος μετατροπῆς εἰς λίραις 'Αγγλίας ἐπὶ χρέους ἦτο ἡ ἡμερομηνία ἔξοφλησεως αὐτοῦ, ἐπὶ παραδάσεως τῆς συμβάσεως ἡ ἡμερομηνία τῆς παραδάσεως καὶ ἐπὶ ἀδικήματος ἡ ἡμερομηνία τῆς ζημίας ἡ ἀπώλειας. 'Ο κανὼν οὐτός ἐπεκυρώθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων ἐν ἔτει 1961 παρὰ τὸ γεγονός διτὶ τὸ ἀγγλικὸν νόμισμα εἶχεν ἀπολέσει τὴν ισχὺν καὶ τὴν σταθερότητα του.

'Ἐν τούτοις, δεκαπέντε ἔτη βραδύτερον, εἰς τὴν ὑπόθεσιν Μηλιάγκος κατὰ Τζώρτζ Φράκ, ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων μετέβαλεν ἀπόψιν καὶ ἀνεγνώρισεν διτὶ τὰ ἀγγλικὰ δικαστήρια ἐδικαιούντο νὰ ἐκδώσουν ἀπόφασιν εἰς ξένον νόμισμα, δισάκις ἡ ὑποχρέωσις ἐπήγαγεν ἐκ συμβάσεως ἡτο τὸ ἔξ δὲν τῶν συνθήκων ἀφρόδιτον δικαιον ἦτο τὸ τῆς χώρας τοῦ ξένου νομίσματος καὶ δισάκις τὸ ληπτέον ὑπ' ὅψιν νόμισμα καὶ τὸ τῆς καταβολῆς, ἡτο τῆς ζένης ταῦτης χώρας. 'Η ἀπόφασις ἡτο ἐκφραστέα εἰς ξένον νόμισμα μετατρέπομέν εἰς λίραις 'Αγγλίας ἐπὶ τῇ ισοτιμίᾳ τῆς ἡμέρας τῆς ἐκτελέσεως τῆς ἀποφάσεως. Τοῦτο Ικανοποίει τὸν ἐνάγοντα, μακρὰν τῶν διακυμάνσεων τῆς λίραις καὶ ἡτο σύμφωνον πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τῆς ἐμπορικῆς συναλλαγῆς. 'Ἐκτοτε, δι κανὼν ἐφηρμόσθη εἰς πλειόνες περιπτώσεις.

Παρὰ τοῦτα, ἐπειδὴ δι ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως Μηλιάγκος ἐστηρίζετο ἐπὶ συμβάσεως, θὰ ἡτο δεσμευτική εἰς τὴν παρούσαν δίκην ἐδον οι κανόνες τῆς ἀποφάσεως ἔξ ἀδικήματος, ἐστοίχουν πρὸς τοὺς κανόνας τῆς ἀπόζημιώσεως ἐκ συμβάσεως. 'Ἐπομένως τὸ ὑπώπιον τοῦ 'Ἐφετεῖου θέμα ἡτο ὃν δι κανὼν ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως Βολτούρνο ἦτο εἰσέτι ἐν ισχύι δικαιον, ὑποχρεούν τὸ δικαστήριον νὰ καταδικάσῃ εἰς λίραις 'Αγγλίας ἐπὶ τῇ ισοτιμίᾳ τῆς ημέρας τῆς συγκρούσεως.

'Ο εἰσιγητής ἔκρινε διτὶ συμφωνεῖ πρὸς τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν καὶ διτὶ δεν δεσμεύεται ἐκ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Βολτούρνο, ἀλλ' δι ἐδικαιούντο νὰ ἐπιδικάσῃ ἀπόζημιώσεων εἰς ξένον νόμισμα. 'Ἐφ' ὅσον χρόνον ἡ ἀγγλικὴ λίραις διατηρεῖ τὴν ἀσθενή θέσιν τῆς ἔναντι ξένων νομισμάτων, ἡ ἀπόφασις τοῦ Μηλιάγκος εἶναι δικαιοτέρα τῆς τοῦ Βολτούρνο. 'Αλλως, βεβαίως, θὰ ἔχῃ τὸ πράγμα ἐδον ἀνακτήσῃ ἡ λίρα τὴν ἀξίαν της. Διακυμάνσεις τῶν ισοτιμῶν θὰ προκαλοῦν δυσμενεῖς συνεπειάς καὶ ούδεις δύναται νὰ ἔξα-

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

σφαλίσια στεγανώς τὸν ἐνάγοντα.

Ἐν διαφωνίᾳ πρὸς τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν ἔκρινεν δὲ τὰ ἄγγεια καὶ δικαστήριος ἐδικαιοῦντο νὰ ἐπιλέξουν τὸ νόμισμα εἰς δὲ ὑπέστη ὁ ἐνάγων τὴν ζημίαν ἢ τὴν ἀπώλειαν, ἐὰν πεισθῶν διὰ εἰς τὸ νόμισμα τοῦτο ἐγένετο αἰσθητὴ ἡ ζημία ἢ ἡ ἀπώλεια.

Ἐπομένως ἡ μὲν ἔφεσις ἀπερρίφθη, ἐγένετο δὲ δεκτὴ ἡ ἀντέφεσις ὑπὸ τὴν ἔνοιαν διὰ οἱ ἐνάγοντες ἐδικαιοῦντο νὰ τύχουν ἐπιδιάσεως εἰς δολλάρια ΗΠΑ ἢ τὸ εἰς λίρας ἰσότιμον κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταδολῆς. Ἐάν διαταράμαται ἐγένοντο εἰς νόμισμα ἄλλο ἢ δολλάρια ΗΠΑ, ταῦτα εἶναι μετατρέπεια εἰς δολλάρια ἐπὶ τῷ ισοτιμῷ τῆς ἐκταμιεύσεως.

Ἐπεπτάπτη προσφυγὴ εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων.

● **Χρονονάλωσις.** — 'Υποχρέωσις ἀπανταράδσεως τοῦ σκάφους μὲ καύσιμα ἀπαρκῇ μέχρι τοῦ ἐγγυτέρου λιμένος ἐφοδιασμοῦ' — 'Οριστικὴ εἰδοποίησις ἀπανταράδσεως τοῦ πλοίου'. — Διαταγὴ ναυλωτῶν πρὸς παραλαβὴν πλήρων καυσίμων. — 'Ἀρνησις τοῦ πλοιάρχου νὰ παραλάβῃ ταῦτα'. — 'Ἄξιωσις τῶν ναυλωτῶν εἰς ἀποζημίωσιν διὰ παράβασιν τῆς συμβάσεως'. — Οὐ νόμιμος. — Οἱ πλοιοκτῆται ἐδικαιοῦντο νὰ ἀποκρύσουν τὴν παραλαβὴν καυσίμων, πέραν τῆς ἥδη ὑπαρχούσης ἐν τῷ πλοίῳ ἐλαχίστης ποσότητος καυσίμων, ἐπαρκοῦς διὰ τὴν πλεύσιν πρὸς τὸν ἐγγύτερον σταθμὸν ἀνεφοδιασμοῦ.

'Η διένεξις αὕτη, εἶπεν ὁ δικαστής "Ἀκνερ, ἀγομένη ἐνώπιον ἐμοῦ κατόπιν διατήσιας ἐγίρει νέον καὶ εὐφύες θέμα". Τὸ πλοῖον «Κάπηται Διαμαντῆς» εἶναι μπάλκ - κάρφιερ περὶ 30.000 τόνων. Δυνάμει συμβάσεως χρονοναύλωσεως ἀπὸ 28.3.74 τύπου Νιού Γιόρκ Προντιούς 'Εξέντζ, οἱ ναυλωταὶ ἐναύλωσαν τὸ πλοῖον ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας διὰ μίνιμου τρεῖς, μάξιμου τέσσαρας συνεχεῖς ἡμερολογιακούς μῆνας, τῇ ἐπιλογῇ τῶν ναυλωτῶν.

'Ο δρος 3 τοῦ ναυλοσυμφώνου διετυπώθη τελικῶς ὡς ἔξις: «Οἱ ναυλωταὶ εἰς τὸν λιμένα παραδόσεως καὶ οἱ πλοιοκτῆται εἰς τὸν λιμένα ἀπανταράδσεως θὰ παραλάβουν καὶ θὰ πληρώσουν τὴν ἀξίαν τοῦ ἀπομένοντος ἐπὶ τοῦ πλοίου πετρελαίου πρὸς δολλάρια Η.Π.Α. 35 κατ' Ἀγγλικὸν τόνων διὰ τὸ πετρέλαιον καὶ δολλάρια Η.Π.Α. 120 κατ' Ἀγγλικὸν τόνων διὰ ντῆζελ - δῖλ, τοῦ πλοίου παραδοτέου μὲ τὰ ἐπ' αὐτῶν εὐρισκόμενα καύσιμα καὶ ἀπανταράδσεούς μὲ τὰ ἐπ' αὐτοῦ καύσιμα, ἄλλ' εἰς ποσότητα ἀπαρκῇ νὰ φθάσῃ τὸ πλοίον τὸν ἐγγύτερον σταθμὸν ἀνεφοδιασμοῦ».

Τὴν 23 'Ιουλίου δυνάμει τοῦ δρου 4 τοῦ ναυλοσυμφώνου οἱ ναυλωταὶ ἐδόσαν δεκαήμερον διοιστικὴν προειδοποίησιν ἀπανταράδσεως τοῦ πλοίου διὰ τὴν 4 Αύγουστου εἰς Κακογκάδα τῆς Ἰσπανίας. Τὴν ἐπομένην, δι' ἐπιστολῆς οἱ ναυλωταὶ εἰδοποίησαν τοὺς μεσίτας τῶν πλοιοκτήτων διὰ πληρώσουν δολλάρια 77.437,03 εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, μεῖον καυσίμων κατ' ἑκτίμησιν εἰς τὴν ἀπανταράδσειν 330 ἀγγλικῶν τόνων πετρελαίου πρὸς δολλάρια 85 καὶ 45 ἀγγλικῶν τόνων ντῆζελ - δῖλ πρὸς δολλάρια 120, ἥτοι ἐν συνδλφ δολλάρια 33.450.

'Ἐν τούτοις, περίπου μετὰ 8 ἡμέρας, οἱ ναυλωταὶ εἰδοποίησαν τοὺς πλοιοκτήτας διὰ προειθέντο νὰ ἀπανταράδσουν τὸ πλοίον εἰς Κακογκάδα μὲ πλήρη καύσιμα. Εἶναι σφές διὰ πρόθεσις τῶν ναυλωτῶν ἥτοι νὰ πραγματοποίησουν ταχέως οὐσιαστικὸν κέρδος, ἀπαιτούντες ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας ν' ἀγοράσουν μεγάλην ποσότητα καυσίμων, ὑπερβαίνουσαν κατὰ πολὺ τὰς ἀνάγκας τῶν, λέ-

γω δὲ τοῦτο διὰ τοὺς ἔξις λόγους:

(1) Οἱ ναυλωταὶ δὲν προειθέντο νὰ ἐκτελέσουν ἄλλους πλόας μὲ τὸ πλοίον καὶ τὰ ἐπὶ πλέον καύσιμα ἀτίνα ἔξεδήλωσαν τὴν πρόθεσιν νὰ θέσουν ἐπὶ τοῦ πλοίου, δὲν ἀπέδηλεπον εἰς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως χρονοναύλωσεως καὶ τῶν σκοπῶν αὐτῆς. Τὸ πλοίον εἶχεν ἀπαρκῇ καύσιμα διὰ τὸν μέχρι τῆς ἀπανταράδσεως τοῦ χρόνου, συμφώνως πρὸς τὴν διοιστικὴν εἰδοποίησιν ἀπανταράδσεως εἰς ἦν προέβησαν οἱ ναυλωταὶ, διὰ νὰ πλεύσῃ εἰς τὸν ἐγγύτερον λιμένα ἀνεφοδιασμοῦ, ὡς προέβλεπεν ὁ δρος 3 τοῦ ναυλοσυμφώνου.

(2) Τὰ πλήρη καύσιμα διὰ τὸ πλοίον ἀνήρχοντο εἰς 4.200 ἀγγλικούς τόνους πετρελαίου καὶ 290 τόνους ντῆζελ - δῖλ. Οἱ ναυλωταὶ εἶχον προσυμφωνήσει νὰ παραλάβῃ τὸ πλοίον εἰς Κόμπε (30 μίλια ἀπὸ τὸν λιμένα Κακογκάδα) 3.750 τόνους πετρελαίου πρὸς δολλάρια 56 κατὰ τόνων καὶ 240 τόνους ντῆζελ - δῖλ πρὸς δολλάρια 103 κατὰ τόνων. Τὸ πλοίον κατέπλευσε εἰς Κακογκάδα πρὸς ἔκφρωτων τὴν 1 Αύγουστου τοῦ 1974 καὶ συνεπλήρωσε τὴν ἔκφρωτων τὴν 3 Αύγουστου τοῦ 1974. 'Ο ἐπιπλέον χρονοναύλος δύο ἡμέρων πλέον ἔξδρων, ἐὰν τὸ πλοίον παρελάμβανεν τὰ καύσιμα εἰς Κόμπε ἀνήρχετο κατὰ τὸν μικτὸν κέρδος τῶν ναυλωτῶν, ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ πετρελαίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, ἀπέληγεν εἰς τὴν καθαρὸν κέρδος αὐτῶν ἐκ δολλαρίων 83. 244. Τὴν 2 Αύγουστου οἱ πλοιοκτῆται διέταξαν τὸν πλοιάρχον νὰ μὴ παραλάβῃ ἀλλα καύσιμα καὶ εἰδοποίησαν σχετικῶς τοὺς ναυλωτάς, οἱ ὅποιοι ἤγιεραν ἀξίωσιν ἀποζημίωσεως διὰ μὴ τήρησιν τῆς συμβάσεως.

(3) Τὸ πλοίον ἐπρόκειτο νὰ δοθῇ εἰς νέαν ναυλώσιν καὶ ἐὰν εἶχον οὗτοι παραλάβει τὰ καύσιμα εἰς Κόμπε, τὸ κέρδος των ἐκ τῆς νέας ναυλώσεως θὰ ἐμειούντο κατὰ δολλάρια 40.000.

'Ἔχω πλήρη συναίσθησιν, συνέχισεν δικαστής, τοῦ γεγονότος διὰ τὴν ἀδιατητάς εἰς δολλάρια 29.856, ὅπερ ἀφιστρούμενον ἐκ τοῦ μικτοῦ κέρδους τῶν ναυλωτῶν, ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ πετρελαίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, ἀπέληγεν εἰς τὴν καθαρὸν κέρδος αὐτῶν 83. 244. Τὴν 2 Αύγουστου οἱ πλοιοκτῆται διέταξαν τὸν πλοιάρχον νὰ μὴ παραλάβῃ ἀλλα καύσιμα καὶ εἰδοποίησαν σχετικῶς τοὺς ναυλωτάς, οἱ ὅποιοι ἤγιεραν ἀξίωσιν ἀποζημίωσεως διὰ μὴ τήρησιν τῆς συμβάσεως τῶν διαιτητῶν, εἶχεν καὶ αὐτὸς τὴν ἀποτίθησην.

'Ἐν τούτοις, τὸ ζῆτημα ὅπερ προέκυψεν εἶναι νομικὸν καὶ ἡρτηταῖς ἐκ τῆς ὁρθῆς ἐρμηνείας τοῦ ναυλοσυμφώνου.

'Ἡ δικαστής διετυπώθη τὸν λιμένα τῶν δικαίων καὶ τὴν διατάξουν τὴν προμήθειαν τῶν καυσίμων, ἐπιζητούντες νὰ πραγματοποιήσουν πλεονέκτημα παρεχόμενον αὐτοῖς ὑπὸ τῆς χρονοναύλωσεως. Τεθέντος τοῦ θέματος πόθεν τὸ δικαίωμα τοῦτο, ὁ αὐτὸς πληρεξόδιος ἐπεκαλέσθη τὸν δρον 2 τοῦ συμφώνου καθ' ὃν εοὶ ναυλωταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυλώσεως θὰ παρέχουν καὶ θὰ πληρώνουν τὰ καύσιμα τὰ λιμενικὰ ἔξοδα, τὰ πλοηγικὰ δικαιώματα καὶ ὅλα τὰ συνήθη ἔξοδα.

'Ἐνταῦθα δικαστής "Ἀκνερ ἀνέλυσεν τὸν μηχανισμὸν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς χρονοναύλωσεως καὶ κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα διὰ οἱ ναυλωταὶ εἶχον τὸ δικαίωμα νὰ διατάξουν τὴν προμήθειαν τῶν καυσίμων, ἐπιζητούντες νὰ πραγματοποιήσουν πλεονέκτημα παρεχόμενον αὐτοῖς ὑπὸ τῆς χρονοναύλωσεως. Τεθέντος τοῦ θέματος πόθεν πόθεν τὸ δικαίωμα τοῦτο, ὁ αὐτὸς πληρεξόδιος ἐπεκαλέσθη τὸν δρον 2 τοῦ συμφώνου καθ' ὃν εοὶ ναυλωταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυλώσεως θὰ παρέχουν καὶ θὰ πληρώνουν τὰ καύσιμα τὰ λιμενικὰ ἔξοδα, τὰ πλοηγικὰ δικαιώματα καὶ ὅλα τὰ συνήθη ἔξοδα.

'Ἡ κρίσις μου εἶναι διὰ οἱ ναυλωταὶ δὲν ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσουν ἀπὸ τὸν πλοιάρχον νὰ παραλάβῃ καύσιμα μὴ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν ἔκτελεσιν τῶν πλόων ἥ τον πλοῦ περὶ ὃν ἔχουν τὸ δικαίωμα τοῦτο, ὁ αὐτὸς πληρεξόδιος ἐπεκαλέσθη τὸν δρον 2 τοῦ συμφώνου καθ' ὃν εοὶ ναυλωταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυλώσεως τῶν δικαιώματα καὶ ὅλα τὰ συνήθη δικαιώματα καὶ διά τὰς ταχιδίων τοῦ πλοίου.

'Ἡ κρίσις μου εἶναι διὰ οἱ ναυλωταὶ δὲν ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσουν ἀπὸ τὸν πλοιάρχον νὰ παραλάβῃ καύσιμα μὴ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν ἔκτελεσιν τῆς συμβάσεως, δημοσίευσαν διὰ τὴν προκειμένην προσπορτούσην δὲν ἀπητούντο, ἀφοῦ εἶχεν δοθῇ διοιστικὴ εἰδοποίησις ἀπανταράδσεως καύσιμων καὶ τὸ πλοίον περὶ ὃν ἔχουν τὸ δικαίωμα τοῦτο, ὁ αὐτὸς πληρεξόδιος ἐπεκαλέσθη τὸν δρον 2 τοῦ συμφώνου καθ' ὃν εοὶ ναυλωταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυλώσεως τῶν δικαιώματα καὶ ὅλα τὰ συνήθη δικαιώματα καὶ διά τὰς ταχιδίων τοῦ πλοίου.

'Ἡ κρίσις μου εἶναι διὰ οἱ ναυλωταὶ δὲν ἔχουν τὸ δικαίωμα τοῦτο, ὁ αὐτὸς πληρεξόδιος ἐπεκαλέσθη τὸν δρον 2 τοῦ συμφώνου καθ' ὃν εοὶ ναυλωταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυλώσεως τῶν δικαιώματα καὶ ὅλα τὰ συνήθη δικαιώματα καὶ διά τὰς ταχιδίων τοῦ πλοίου.

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε. (PETRO TRANSPORT SHIPPING CO. LTD.)

Γενικός Διεύθυντής : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΠΕΡΓΗΣ, Πλοιάρχος Ε.Ν.

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΣΛΕΠΙΩΝ ΤΩΝ 1000 ΚΑΙ 300 ΤΟΝΝΩΝ – ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ "SLOPS.."

ΤΗΛ. 4170105 - 4113771 (Ώραι γραφείου)
4952162 - 4511364 (νυκτός)

ΤΕΛΕΞ : 21 3504 ARAM GR

Διεύθυνσις :
Κολοκοτρώνη 82, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ
Η ΑΝΑΛΗΘΗΣ ΔΙΑΒΕΒΑΙΩΣΙΣ ΠΕΡΙ Α-
ΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΤΟ
Ν.Α.Τ. ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΟΓΟΝ ΚΑΤΑΓΓΕ-
ΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Η αναληθήσις διαβεβαιώσις του ναυτολογίου μένουν περὶ ασφαλίσεως τού πλοίου εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀποτελεῖ διαρέσιν παράδοσιν τοῦ πλοιάρχου καὶ ὡς τούτου λόγον καταγγείλας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς ὑπηρεσίαν ναυτικοῦ ἐπὶ πλοίου φορτηγοῦ ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w. ὑπὸ ξένην σημαίαν, διαρκέσασα ἐπὶ τρίμηνον περίποτον.

Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ τριμήνου ὁ ναυτικός προέδρη εἰς καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως εἰς λιμένα τῶν ΗΠΑ λόγῳ διαρέσιν παραβάσεως τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι αὐτοῦ καὶ συγκεκριμένως λόγω ἀναληθοῦ διαβεβαιώσεως τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὴν διάρκειαν καταρτίσεως τῆς συμβάσεως, ὅτι τὸ ἔξι Ἑλλήνων ναυτικῶν πλήρωμα τοῦ πλοίου ἦτο ἀσφαλισμένον εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν ἀπεδείχθη, ὡς προέκυψεν ἀπὸ προσκομισθὲν ἀντίγραφον τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως,

ὅτι πράγματι ὁ πλοιάρχος συνεβλήθη μετὰ τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ καὶ ὅτι ἡ ἀτομικὴ σύμβασις περιείχεν διαβεβαιωτικὸν ὄρον ὅτι πράγματι τὸ πλοίον ἦτο ἀσφαλισμένον εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Τούτῳ, δῆμως, τὸ ὄποιον καὶ ἀπετέλεσεν οὐσιώδη ὄρον διὰ νὰ δηλώσῃ τὴν δούληρον τοῦ ἐνάγων ναυτικός, περὶ συνανέσεως τοῦ εἰς τὴν κατάρτισιν τῆς συμβάσεως, δὲν ἦτο ἀλληδεῖ.

Σχετικῶς ἀπεδείχθη ὅτι, ἡ σύμβασις ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος μεταξὺ τῆς ἐναγομένης ἑταῖρας καὶ τοῦ Ν.Α.Τ. ὑπεργράφη μετὰ τὴν ἡμερομήνιαν καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ἐνάγοντος, ἡ δὲ προσδοθεῖσα ἀναδρομικὴ ἰσχὺς τῆς καθωρίσθη ἀπὸ χρόνου μεταγενέστερον τῆς ναυτολογίσεως τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ.

Κατόπιν τούτου τὸ Πρωτοδικείον Πειραιῶς ἔκρινεν ὅτι, ἡ τοιαύτη ὑπογραφὴ τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως ὡς ἔλαβε χώραν δὲν ἐπηρεάζει τὴν νομιμότητα καὶ τὸ κύρος τῆς καταγγελίας, ἥτις ἔχει πράγματι τὰ χαρακτηριστικὰ ταῦτα.

Ἄκομη, ἡ τοιαύτη ἀναληθή διαβεβαιώσις τοῦ Πλοιάρχου, συνιστᾶ πράγματι διαρέσιν παραβάσιν τούτου, τῶν ἔναντι τοῦ ἐνάγον-

τοῦ ναυτικοῦ καθηκόντων του, κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῆς σημασίας τὴν ὅποιαν εἶχε δι' αὐτὸν ἡ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀσφάλισις.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω ὁ ἐνάγων ναυτικός δικαιούται τῆς ἀποζημίωσεως τῶν ἄρθρων 74 καὶ 76 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἵσης πρὸ τοῦ σύνολον τῶν ἀποδοχῶν τοῦ 45 ἡμερῶν.

Δι' ὅτι ἀφορᾷ εἰς τὰ ἔξοδα παλινο-
στικούς τοῦ ἐνάγοντος, ἐξ οὐδενὸς στοιχείου ἀπεδείχθη κατὰ τὸ δικαστήριον, τὸ γεγονός ὅτι ὁ ναυτικός ἡσκησεν ἀμελλήτη διὰ δηλώσεώς του πρὸ τὸν πλοιάρχον τὸ δικαίωμα παλινοστήσεως, ἀφοῦ οὔτε εἰς τὸ λογαριασμὸν ἔξοφλησεως κατεχώρησεν ἐπιφύλαξιν τινά, ἐνῷ ἀντιθέτως, πειρελῆ-
φθη δηλώσις του εἰς αὐτόν, ὅτι ἔξοφληθη πλήρως καὶ οὐδεμίαν περαιτέρω ἀξίωσιν ἔχει.

**ΕΙΣ ΑΠΟΔΟΧΗΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΠΡΟ-
ΩΡΟΥ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΛΥΕΤΑΙ ΑΜΟΙ-
ΒΑΙΑ ΣΥΝΑΙΝΕΣΙ**

Ἡ αἵτησις ναυτικοῦ πρὸ τὸν πλοιάρχον περὶ ἀπολύσεως του προώρως καὶ πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους ἀπὸ τῆς ναυτολογῆσεώς του καὶ ὡς ἐν συνεχείᾳ ἀποδοχὴ τῆς προτάσεως ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου καὶ ἀπόλυτης τοῦ ναυτικοῦ, ἀποτελεῖ κατ' ἀπό-
φασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν πρότασιν πρὸς σύναψιν ἀντίθετου συμβάσεως καὶ μετὰ τὴν ἀποδοχήν, λύσιν τῆς συμβάσεως ἀμοιβαία συναίνεσι.

Ὀπωσδήποτε, παρομοία περίπτωσις δὲν ἀποτελεῖ μονομερή ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ καταγγελίαν, διὰ τοῦτο ὁ ναυτικός ἔχει δικαίωμα εἰς πολιννόστησιν καὶ δὲν ἔχει ὑποχρέωσιν εἰς ἔξοδα ἀντικαταστάτου.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς ναυτικὸν ὁ ὄποιος ὑπηρέτησεν ἐπὶ 8μηνον περίπου ἐπὶ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἑταῖρας, ὅτε κατόπιν προτάσεως - αἰτήσεως του γενομένης

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

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

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

δεκτής ύπό του πλοιάρχου, έλυθη ή σύμβασις είς λιμένα τής "Απω Ανατολής έκ του όποιου ο ναυτικός έπανεπατρίσθη δι' ἔξοδων του.

Ειδικότερον τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ ἀνωτέρω σύμβασις ναυτολογίσεως ἐλύθη διὰ τῆς ἐπὶ τούτῳ συμπτώσεως τῶν δηλώσεων δουλήσεως τοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου, ἥτοι διὰ ἀντίθετου συμβάσεως νομίου καὶ ισχυρᾶς κατὰ τὸ ἄρθρον 361 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

Ἀναμφισβόλως δὲ πρόκειται περὶ μονομεροῦς ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐργασίας, ὡς τονίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν, ἥ όποια, ὡς γενομένη πρὸ τῆς παρελεύσεως ἑτούς κατὰ παράρδασιν τοῦ ἄρθρου 73 τοῦ ΚΙΝΔ θὰ ωστέρει τὸν ναυτικὸν τοῦ δικαιώματος παλινοστήσεως καὶ θὰ τὸν ἔχειτε συγχρόνως εἰς τὴν ὑποχρέωσιν ἀποζημιώσεως τοῦ ἐργοδοτο-πλοιοκήτου, βάσει τῶν ἄρθρων 330 καὶ 297 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, διὰ τὴν ζημίαν τὴν ὅποιαν θὰ υφίστατο οὗτος ἐκ τῶν δαπανῶν ἀποστολῆς τοῦ ἀντικαταστάτου τοῦ προώρως λύσαντος τὴν σύμβασιν ναυτικοῦ.

ΔΕΝ ΑΠΟΔΥΝΑΜΟΥΤΑΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΓΕΝΟΜΕΝΗ ΠΟΛΥ ΠΡΟ ΤΗΣ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ

Ἡ παραίτησις τοῦ ναυτικοῦ ἐν πλῷ πρὸ τῆς παρελεύσεως ἑτούς ἀπὸ τῆς ναυτολογίσεως τοῦ ἀποτελεῖ μονομερῆ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως, μὲν ὅλας τὰς σχετικὰς συνεπίας.

Εἰς περίπτωσιν τοιαύτης καταγγελίας, διὰ τὴν ὅποιαν ὑπῆρχεν ἐναντίωσις τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόλυσις ἐπραγματοποιήθη μετὰ δίμηνον, δὲν ὑπάρχει ἀποδυνάμωσις τῆς καταγγελίας τοῦ ναυτικοῦ.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς μηχανικόν, ὁ ὅποιος μετὰ τρίμηνον ὑπηρεσίαν ὑπέβαλεν

ἐν πλῷ τὴν παραίτησίν του, ἀφοῦ εἶχεν ἴσχυρισθή προηγουμένως, ὅτι ἡτο ὁσθενής καὶ ἔξεστασις περὰ ιστροῦ εὑρέθη ὑγίης.

Τελικῶς ἡ ἀπόλυσις τοῦ ναυτικοῦ ἐγένετο μετὰ δίμηνον ἀπὸ τῆς καταγγελίας, καθ' ὅσον ἡ ἀμεσος πραγματοποίησις ταυτῆς κοθίστατο ὀδύνατος, διότι ἡτο δυσχερῆς ἡ ἔξευρεις ἀντικαταστάτου.

Κατὰ τὴν κρίσιν αὐτὴν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ἡ πάροδος τοῦ μεσολαβήσαντος χρονικοῦ διαστήματος ἀπὸ τῆς ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ γενομένης καταγγελίας, μέχρι τῆς ἀπόλυσεως αὐτοῦ, παρίσταται ἀπολύτως δεδικιαλογημένη καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν δύναται νὸθεωρῆθη ὅτι ἡ καταγγελία ἡτονήστη διὰ τῆς παρόδου τοῦ διμήνου χρονικοῦ διαστήματος, πολὺ περισσότερον καὶ διότι, ὡς ἀπειδείχθη, ὁ ἐνάγων ναυτικὸς συνεχῶς καὶ μέχρι τῆς πραγματοποίησεως τῆς διπολύσεως, ἐνέμενεν εἰς τὴν καταγγελίαν καὶ ἐζήτει τὴν ἀμεσον ἀπόλυσιν του, παρὰ τὰς ἐναντιώσεις καὶ παραινέσεις τοῦ πλοιάρχου.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἐφ' ὅσον ἡ τοιαύτη ἀπόλυσις ἔλαβε χώραν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρὸ τῆς παρελεύσεως ἑτούς, είναι μονομερής καταγγελία τοῦ ναυτικοῦ καὶ ὡς ἐκ τούτου στερείται οὗτος τὸν ἔξοδων παλινοστήσεως, τῆς ἀποζημιώσεως, ὡς καὶ τοῦ 13ου μισθοῦ, τοῦ γνωστοῦ ὡς ἐπιδόματος ὑπερενιαυσίου συνεχοῦς ὑπηρεσίας.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΠΝΙΓΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΞ ΑΦΟΡΜΗΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΜΗ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΟΥ ΕΙΣ ΠΑΡΑΒΑΣΙΝ ΟΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ὁ θάνατος ναυτικοῦ ἐν πνιγμοῦ ἔχαρακτηρίσθη ὡς ἐργατικὸν ἀτύχημα, πλὴν ὅμως τὸ ναυάγιον τοῦ πλοίου συνεπείδ τοῦ ὅποιου ἔλαβε χώραν ὁ ἀνωτέρω πνιγμός, ἐκρίθη παρὰ τοῦ Δικαστηρίου ὅτι δὲν ὄφειλεται εἰς παράβασιν τοῦ ναυτικοῦ.

σιν τῶν ὅρων ἀσφαλείας ἡ εἰς πταίσμα τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν πλοιοκτητῶν.

Κατὰ ταῦτα ἀπεδείχθη κατὰ τὴν σχετικὴν διαδικασίαν, ὅτι εἰς τὸ πλοίον ἐτρούντο οἱ ὄροι ἀσφαλείας καὶ ὅτι τὰ ληφθέντα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μέτρα ὑπῆρχαν τὰ ἐνδεδειγμένα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ναυαγίου.

Συγκεκριμένως διεκόπει ἡ λειτουργία τῶν μηχανῶν ἐνῷ τὸ πλοίον ἦτο ἐμφόρτον, κατὰ τὴν διάρκειαν πλοῦ καὶ ὑπὸ σφράγαν θαλασσοταραχήν.

Διεπιστώθη ὅτι ἡ βλάβη εἰς τὴν ὁποίαν ὠφείλετο καὶ ἡ διακοπὴ τῶν μηχανῶν, ὄπωσδήποτε, δὲν είχεν ὡς αἰτίαν τὴν κακὴν συντήρησιν τούτων. Τὸ πλοίον προστράχθη καὶ ἀπεκόπη εἰς δύο. Διεπιστώθη ἀκόμη, ὅτι τὸ φορτίον ἦτο κανονικόν, αἱ σωτίσιοι λέμβοι καὶ τὰ λοιπά σωστικά μέσα ἐν τάξει.

Ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος ἦτο ἰκανοποιητική, μὲ πλοιάρχον ἐμπειρίον διπλώματος Β', 3 μηχανικούς μὲ διπλώματα Α', Β', Γ', μὲ ἔλλειψιν ὅμως διπλωματούχου ραδιοτηλεγραφητού καὶ διπλάσιον ὀριθμὸν ἀλλοδαπῶν.

Διεπιστώθη ἀκόμη, ὅτι ἔγκαιρως ἐγένετο ἡ ἐκπομπὴ τοῦ σήματος SOS διὰ φορτού ραδιοτηλεφώνου ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ ὅτι ἡ διαταγὴ ἔγκαταλείψεως τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἐπιδίβασις τοῦ πληρώματος εἰς τὰς σωτίσιους λέμβους ἐδόθη εἰς τὰ σωστά χρονικά περιθώρια.

Κατὰ ταῦτα, τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ πνιγμὸς τῶν ναυτικῶν λόγω ἀνατροπῆς τῆς λέμβου δὲν ἀποτελεῖ ἀτύχημα δρειλόμενον εἰς παράβασιν τῶν ὅρων ἀσφαλείας ἡ εἰς πταίσμα τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν πλοιοκτητῶν.

Συνεπείᾳ τῶν ἀνωτέρω τὸ Δικαστήριον ἀπέρριψε τὸ αἴτημα περὶ χορηγήσεως χρηματικῆς ἰκανοποίησεως λόγω ψυχικῆς ὁδύνης τῶν οἰκείων τῶν ἀπολεσθέντων καὶ ἐπεδίκιασε τὰς ἀποζημιώσεις τοῦ N. 551) 1915.

Keppel's Latest Facility...

Our new 150,000 DWT Drydock, operational mid-1977



Tuas Facilities (1st phase)
Tuas Drydock — 301.55m x 52m
Berthage — 860m
Crane — one 80-ton crane
three 15-ton cranes
Workshops — 12,000 sq m

Keppel Shipyard...present drydock capacity of up to 40,000 DWT.

Over a century of dedication to quality.

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

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

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

With experience and expertise, we have thus acquired the technology to provide service, quality and on-time deliveries at

competitive prices. To these ends we are committed, as we have been for the last century,

AGENT IN GREECE

Bluebird Maritime Co. Ltd. P.O. Box 102, 120 Karaiscou Street, Piraeus 37, Greece. Tel: 478080/479404/420506/424282 Telex: 212446 Cable: Loucanomics Piraeus, Greece.

 Keppel Shipyard Limited

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



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ A.E.



ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΚΑΤΑΤΕΘΕΝ \$ 3.480.000

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



Ε Δ Ρ Α Ε Ν Α Θ Η Ν Α Ι Σ

‘Οδὸς Σταδίου ἀριθ. 24 (132)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 3226.957 - 3236.404 - 3233.284 - 3233.376

TELEX: ΑΘΗΝΑΙ 216175 - 214128 - 214157

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “HELSHIPAIR”

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΚΑΤΑ ΤΟ ΛΟΥΓΔ'Σ ΛΙΣΤ

ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ

ΕΛΛΕΙΨΕΙ ΝΕΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ
ΕΠΑΡΚΩΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ ΤΟΜΕΑ

Παρά τὴν ἔλλειψιν νέων παραγγελιῶν, συνυπείστηκε τῆς παγκοσμίου ναυπηγικής κρίσεως, τὰ ἐν Ἑλλάδι ναυπηγεία ἀπασχολούνται ικανοποιητικῶς εἰς τὸν ἐπισκευαστικὸν τομέα.

Τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» τοῦ Σκαραμαγκά ἔχουν εἰσέτι ὑπὸ παραγγελίων τέσσερα μπάλκα κάρριερ τῶν 37.000 τόνων d.w. — ἔτεροι 15 ἔχουν κατασκευασθή μέχρι στιγμῆς. Ἐπίσης πρόκειται νὰ κατασκευασθῶν ἑκατέωροι καὶ διπλασιάκατοι διὰ νὰ ἔνισχυσουν τὸ πολεμικὸν μας ναυτικόν.

Ἡ μεγάλη μόνιμος δεξαμενὴ τῶν 500.000 τόνων, συνολικοῦ κόστους 60 ἑκατομ. δολαρίων, τίθεται ἐν λειτουργίᾳ κατ' αὐτάς, ἀλλὰ θὰ χρησιμοποιηθῇ μόνον δι' ἐπισκευάς, δεδομένου ὅτι ὑπάρχει παντελῆς ἔλλειψις ζητήσεως μεγάλων σκαφῶν.

Εἰς τὰ «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος», τὸ δεύτερον εἰς μέγεθος ναυπηγικὸν συγκρότημα τῆς χώρας, ἡ νέα διοίκησις δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ προβῇ εἰς νέας κατασκευάς, ἔστω καὶ ὃν τὸ ἐπιθυμῆ. Ἡ ναυπηγικὴ κλίνη ἔχει ἀποφραχθῆ ἀπὸ ἓνα ἡμικατασκευασμένον μπάλκα κάρριερ τῶν 43.000 τόνων. Τὸ πρυμανίον τῆμα δὲν ἔχει ἀκόμη συγκολοθῆ καὶ ἡ διοίκησις πρέπει νὰ ἀποφασίσῃ κατὰ πόσον τὸ σκάφος θὰ καθελκυσθῇ ὡς φορτηγὸς ἢ θὰ πωληθῇ πρὸς διάλυσιν. Μικρότερον σκάφος τῶν 5.900 τόν. d.w. παραμένει ἡγκυροβολημένον, ὡς καθειλκύσθη πρὸ δύο καὶ πλέον ἔτῶν. Ἀμφοτέρα ἔτέλουν ὑπὸ παραγγελίαιν διὰ λογαριασμὸν τοῦ 'Ομίλου 'Ανδρέαδη, στις εἰχεὶς καὶ τὸ ἔλεγχον τῶν ναυπηγείων μέσω τῶν Τραπεζῶν τοῦ 'Ομίλου, αἵτινες δραδύτερον περιήλθον ὑπὸ κρατικὴν διαχείρισιν.

Εἰς τὴν ναυπηγικὴν κλίνην είναι δυνατὴ ἡ κατασκευὴ σκαφῶν μέχρις 120.000 τόν.

d.w., ἀλλ' ἡ μόνη παραγγελία ἀναφέρεται εἰς ἀριθμὸν φορτηγίδων.

Τὸ ναυπηγεῖον διαθέτει τρεῖς πλωτὰς δεξαμενάς, αἵτινες ἀπασχολοῦνται ικανοποιητικῶς εἰς ἐπισκευάς.

Ἄλγω τῆς συμμετοχῆς τῶν Τραπεζῶν, τὰ «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος» εἶναι εἰς θέσιν νὰ παρέχουν δάνεια μέχρις 90%. Μολονότι δὲ είναι, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ πττον, ὑπὸ κρατικὸν ἔλεγχον, ἐργάζονται ὑπὸ μορφὴν ἴδιωτης ἐπιχειρήσεως. Ἡ ἀνώμιξης τοῦ κράτους ἔνδεχεται νὰ ἀποδῇ ἐπωφελής εἰς τὴν ἔξασφάλισιν συμβολαίων διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ πολεμικοῦ στόλου.

Ἐτερον ναυπηγεῖον, τὸ ὁποῖον εἶχε προβλήματα οἰκονομικῆς φύσεως, λειτουργεῖ πάλιν κανονικός, ἀλλὰ ὑπὸ ἀναγκαστικὴν διαχείρισιν. Πρόκειται περὶ τῶν «Ηνωμένων Ναυπηγείων» τοῦ Περάματος, τὰ ὅποια λέγεται ὅτι ἐπανήρχισαν τὰς ἔργασις εἰπὶ μιᾶς βρετανικῆς παραγγελίας. Εἰς τὸ ναυπηγεῖον τελοῦν, ἐπίσης, ὑπὸ παραγγελίαιν δύο σκάφη διὰ λογαριασμὸν Νορθηγῶν πλοιοκτητῶν.

Οὐδὲν νεώτερον διὰ τὰ προγραμματιζόμενα νέα ναυπηγεία ἐν Ἑλλάδι ὑπὸ διαφόρων ἐφοπλιστικῶν Οίκων. Προφανῶς τὰ σχέδια τελοῦν ὑπὸ ἀναθεώρησιν λόγῳ τῆς κρατούσης ναυπηγικῆς κρίσεως παγκοσμίως.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ ναυπηγεία Τσάκου, εἰς τὸ Μοντεβίδεο, ἐκσυγχρονίζομενα σταθερώς, διέρχονται περίοδον εὐφορίας εἰς τὸν ἐπισκευαστικὸν τομέα.

ΑΙ ΧΩΡΙΣΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

Ἡ ἐλαϊνών σύνοδος τοῦ IMKO περιήλθεν εἰς ἀδιέξοδον, δεδομένου ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ πρότασις περὶ τῆς ἐγκαταστάσεως χω-

ριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος ἐπὶ τῶν πετρελαιοφόρων ἵνα τῶν 20.000 τόν. d.w. καὶ τῶν νεοναυπηγουμένων σκαφῶν, προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς δινιθέσεως τῶν ἐκπροσώπων τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν καὶ τῆς Ἰαπωνίας. Οἱ ἐκπρόσωποι οὐτοὶ πιστεύουσι, ὅτι, τὸ ὅντα μέτρον θ' ἀποδῇ λίαν δαπανηρὸν εἰς τὴν παρούσαν περίοδον καὶ ἔνδεχεται νὰ δημιουργήσῃ προβλήματα ἀπό τὸν ἀσφαλείας καὶ παροχῆς ὑπηρεσιῶν διασώσεως, ἐνῷ παραλλήλως θὰ πλήξῃ μέγα ἀριθμὸν μεταφορέων πετρελαίου.

Ἀντιθέτως, αἱ ἀμερικανικαὶ προτάσεις, ὡς πρὸς τὴν ἐγκατάστασιν συστημάτων ἀδρανούντων ἀριθμούς ἔκριθσαν χρήσιμοι καὶ θὰ ξετασθοῦν κατὰ τὰς προσεχεῖς συνόδους.

Ἡ ἀμερικανικὴ ἀντιπροσωπεία ἔδηλωσεν ὅτι αἱ προτάσεις τῆς δοσον ἀφορᾶ τὴν ἀσφαλείαν τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι ἀπλαῖ καὶ καὶ δελτιωμέναι μέθοδοι ἐπιθεωρήσεως καὶ χορηγήσεως τῶν οἰκείων πιστοποιητῶν θὰ ἱδύναντο νὰ λύσουν ὠρισμένα προβλήματα δημιουργούντα σήμερον ἐμπόδια εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Ἐξ ἄλλου αἱ ἐυρωπαϊκαὶ καὶ ἡ Ιαπωνικὴ ἀντιπροσωπεῖαι ἥττισαντο ὅπως ἡ Δ. Σύμβασις περὶ ρυπάνωσεως τοῦ 1973 τεθῇ ἐν Ιαπωνίᾳ τὸ δυνατόν συντομώτερον διὰ τὰ νέα πετρελαιοφόρα τῶν 70.000 τόν. d.w. καὶ ὅντα.

Ἡ προσεχῆς σύνοδος τοῦ IMKO ὠρίσθη διὰ τὴν 18 - 22 Ιουλίου εἰς Λονδίνον.

ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΔΙΑ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΗΣ ΑΛΑΣΚΑΣ

Μολονότι ἡ ιδέα μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων τῆς Αλάσκας δι' ὑποβρυχίων τάκερς, ὑπὸ τοὺς πολικοὺς πάγους, φαίνεται ἀπομεμαρτυρημένη, οἱ ἀμερικανοὶ εἰδήμονες θεωροῦν τὸ σύστημα αὐτὸν ὑπέρτερον παντὸς ἀλλοῦ — εἴτε διὰ πλοίων ἐπιφανείας εἴτε δι' ἀγωγῶν.

Ἡ χρησιμοποίησις ὑποβρυχίων διὰ τὴν μεταφορᾶς φορτίων δὲν είναι καινοφανής. Ἐφορμόθη ὑπὸ τῶν Γερμανῶν κατὰ τὸν α' παγκόσμιον πόλεμον. Ἐν τούτοις, ἔνα πυρηνοκίνητον ὑποβρύχιον μεταφορικῆς Ιανούποτος δύο ἑκατομ. βαρελίων πετρελαίου είναι

MANILA (Philippines) COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,
METRO MANILA, PHILIPPINES,
TELEPHONES : 977051/3 (24 HOURS) 990991
AOH : 990564, 593121
TELEXES : ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN
CABLES : ELGRECO, MANILA


el Greco
SHIPPING ENTERPRISES

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS — WELL TRAINED CREWS — SHIP REPAIRS — PROVISIONS — DECK & ENGINE STORES — SHIP'S LAUNDRY — FERRY SERVICES — BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

(Manila, Limay, Mariveles, San Fernando, Masinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Ililo, Bislig, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)
PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

κάτι διαφορετικόν. Καί, δεδιάσ, τὸ ταξίδιον ὑπὸ τοὺς πάγους παρουσιάζει προσθέτους δυσχερείας.

Σχετική μελέτη, ἐκπονηθείσα ὑπὸ τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως, μὲ τὴν συνεργασίαν ναυπηγῶν καὶ ἀδικῶν περὶ τὰς μεταφορᾶς πετρελαίου, ἔξετάζει τρία πιθανὰ συστήματα χορηγιμοποιήσεως ὑποδρυχών τάνκερς.

Πρῶτον, τὴν ἀπὸ εὐθείας σύνθεσιν τῆς Ἀλάσκας μὲ τὴν ἀνατολικήν ἀκτὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν δι' ὑποδρυχών τάνκερς δεύτερον τὴν μεταφορὰν δι' ὑποδρυχών μέχρι τῶν νορθγικῶν ἀκτῶν καὶ ἔκειθεν, διὰ σκαφῶν ULCC, εἰς ἀκραίον σταθμὸν ἐκφορτώσεως τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς καὶ τρίτον, τὴν μεταφορὰν δι' ὑποδρυχών μέχρι τοῦ ὄρου τοῦ παγετῶνος καὶ τὴν μεταφόρτωσιν τῶν εἰς σκάφη ULCC διὰ τὸ ὑπόλοιπον ταξίδιον.

Τὸ πρῶτον σύστημα ἀπαιτεῖ 30 ὑποδρυχῶν τάνκερς ὑπολογιζομένου κόστους 390 ἑκατ. δολ. ἔκαστον, πλέον 2.8 δισ. δολαρίων διὰ τὴν δημιουργίαν ἀκραίων σταθμῶν.

Τὸ σύντημα μεταφορτώσεως εἰς τὴν Νορβηγίαν χρειάζεται μόνον 15 ὑποδρυχία. Τὸ κόστος τῶν ἀκραίων σταθμῶν θὰ είναι τὸ αὐτό.

Τὸ σύστημα μεταφορτώσεως εἰς τὸ ἄκρον τοῦ παγετῶνος, μὲ πλωτὸν ἀκραίον σταθμὸν ἐπισκεῦων καὶ ἐναποθήκευσεως πετρελαίου εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, ἀπαιτεῖ 12 ὑποδρυχία καὶ περὶ τὰ 2.4 ἑκατομ. δολαρίων διὰ τὰς ἀναγκαίας ἔγκαταστάσεις.

Τὰ ὑποδρυχία συστήματα παρέχουν πλέον τοῦ 20% ἀπόσθετον τοῦ ἐπενδυμένου κεφαλαίου μὲ τὸ τρίτον σύστημα ἔχον τὴν ὑψηλότεραν ἀπόδοσιν — 32.6%, ἀναφέρει ἡ με-

λέτη. Ἐπίσης, τὸ κόστος μεταφορᾶς ἀνὰ βαρέλιον θὰ κυμαίνεται ἀπὸ 2.33 μέχρι 2.64 δολλάρια, δῆπερ εἶναι σημαντικῶν κατώτερον καὶ τοῦ παγοθραυστικοῦ δεξαμενοπλοίου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὰ πυρηνοκίνητα ὑποδρυχία θὰ ἐπιτυγχάνουν μέσην τοχύτητα οὐχὶ κατωτέρων τῶν ὁκτὼ μιλίων δρισίων.

Ἐπὶ πλέον, τὰ ὑποδρυχία συστήματα θεωροῦνται ὀλιγάτερον ἐπικίνδυνα διὰ τὴν ρύπανσιν τοῦ περιβάλλοντος — ἕναν σοδαρὸν μέλημα ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας.

Ἡ κατασκευὴ τῶν ὑποδρυχών πυρηνοκίνητων τάνκερς οὐδὲν πρόδηλημα τεχνικῆς φύσεως παρουσιάζει σήμερον, τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ἥτις συνηγορεῖ ιδιαιτέρως ὑπὲρ τοῦ τρίτου συστήματος ὡς εὐθηνοτέρου.

Ἡ ἔφαρμογή ἐνὸς τοιούτου προγράμματος θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν κάλυψιν τῶν εἰς καύσιμα ἀναγκῶν τῆς διοικητικῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς καὶ θὰ ἐξασφαλίσῃ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας αὐτάρκειαν καὶ ίσοσκελισμὸν τοῦ ἐμπορίου τῶν ίσοιχυγίου.

Ἡ δυτικὴ ἀκτὴ εἶναι σχεδὸν αὐτάρκης εἰς πετρέλαιον καὶ ἀπαξὶ ὁ πετρελαιαγωγὸς τῆς Ἀλάσκας τεθῆ ἐν πλήρει ἀπόδοσει, περὶ τὰς 50.000 βαρελίων ἡμερησίως θὰ είναι πλεονάζοντα καὶ θὰ πρέπει νὰ μεταφέρωνται εἰς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν διὰ μικρῶν δεξαμενοπλοίων μέσω τοῦ Παναμᾶ. Διὸ τοῦ τρόπου αὐτοῦ, δῶμας, αὐξάνει τὸ κόστος μεταφορᾶς.

Αἱ ἔταιρις πετρελαίων ζητοῦν ἀπὸ τὴν Κυβερνήσεων νὰ ἐγκρίνῃ τὴν μεταφορὰν τοῦ πλεοναζόντος πετρελαίου εἰς τὴν Ἀιτανίαν καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ φέρουν εἰς τὴν Ἀμερικὴν ίσας ποσότητας ἀργού πετρελαίου ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν, τὸ ὅποιον είναι καλυτέρας ποιότητος.

Εἰς τὴν πρότασιν αὐτῆς, ὅμως, ἀντιδροῦν αἱ ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις, διότι θὰ μειωθοῦν αἱ ἐργασίαι τῶν ἀμερικανικῶν τάνκερς. Ἐνῷ τὰ ὑποδρυχία τάνκερς θὰ ἐξασφαλίσουν ἀπασχόλησιν καὶ εἰς τὰ ναυτηγεῖα καὶ εἰς τὰ πληρώματα. Ἐπὶ πλέον, θὰ είναι ἀπαντα ἀμερικανικά, ὡς ἐπίσης, ἀμερικανικά θὰ είναι καὶ τὰ τάνκερς ἀπίνα τὰ μεταφέρουν ἀκτοπλοίκως τὸ πετρέλαιον ἀπὸ τοὺς ἀκραίους σταθμούς εἰς τὰς ἄλλας περιοχάς τῆς χώρας.

Ο ΑΓΩΓΟΣ ΔΙΟΧΕΤΕΥΣΕΩΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

Ἐγινώσθη ὅτι ἡ Δανικὴ Κυβερνήσεις δὲν παρέσχε τὴν ἀδειαν λειτουργίας τοῦ ἀγωγοῦ ὅστις θὰ διοχετεύῃ φυσικὸν δέριον ἐκ τῶν ἀποθεμάτων τοῦ "Ἐκοφισκ Νορβηγίας" μέχρι τοῦ "Ἐμπτεν τῆς Δυτ. Γερμανίας". Ο ἀγωγὸς οὗτος, συνολικοῦ μήκους 400 χλμ. διασχίζει τὸν Δανικὸν τομέα τῆς Βορείου Θαλάσσης ἐπὶ μήκους 50 περίπου χιλιομέτρων. Αἱ νορβηγικαὶ καὶ γερμανικοὶ Ἀρχαι ἔχουν παράσχει ηδη τὴν ἀδειαν λειτουργίας τοῦ ἀγωγοῦ, ἥτις τώρα καθυστερεῖ λόγῳ τῆς Δανικῆς ἀρνησεως.

Σημειωτέον ὅτι, οἱ Δανοὶ ίσχυρίζονται ὅτι δέν ἐπτρήθησαν αἱ προϋποθέσεις ἀσφαλείας, διότι, ἐνῷ εἶχε συμφωνηθῆ ὅτι ὁ ἀγωγὸς κατὰ τὴν ὑποδρυχίου διαδρομήν του θὰ έθάπτετο ἐντὸς τοῦ θυσιοῦ τούλαχιστον εἰς βάθος 1 μέτρου, εἰς πολλὰ σημεῖα ἔχει ἀπλῶς ἀποτελθῆ ἐπὶ τοῦ θυσιοῦ.

Ἀντιθέτως, ὁ ἐκτρόσωπος τοῦ Νορβηγικοῦ Νηογνώμονος ἐδήλωσεν ὅτι ὁ ἀγωγὸς

«ΕΠΙΡUS LINE COMPANY LIMITED»

ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΟΧΗ !!!

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

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

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

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

ΠΡΟΤΙΜΗΣΤΕ ΜΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΤΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΤΑΧΥΤΗΤΑ

«ΕΠΙΡUS LINE COMPANY LIMITED»

Πληροφορίαι : Κεντρικά Γραφεῖα : 11 Μεραρχίας 3 - Πειραιεύς. Τηλ. 41117311/15, 4111517/19. Τέλεξ 213191/2
Κεντρικοὶ Πράκτορες : Πάτρα Τηλ. (061)/274451/274127/278018 Τέλεξ 031223, "Ἡγουμενίτσα Τηλ. (0665)/22877/22409 - Τέλεξ 33144, Κέρκυρα (0661)/29112/23712, Τέλεξ 33118, Μπάρι (0039/80) 213508/218444

ούδενα παρουσιάζει κίνδυνον. Κατ' αρχήν δὲν υπάρχει περίπτωσις όπως όλιευτικὸν δίκτυον ἀποσπάσῃ ἀγωγὸν τοιούτων διαστάσεων. Διότι εἰναι λίαν ἀπίθανον νὰ ὑποθέσωμεν ότι ἐν τοιούτον δίκτυον θὰ πλήρη καθημερινῶν ἡ τὸ φύγων εἰς τὸ αὐτὸν σημεῖον ὥστε νὰ θράψῃ τὸ ἔκ σημεντού προστατευτικὸν κάλυμμα καὶ ότι τὸ θαλάσσιον ὕδωρ θὰ προσβάλῃ τὸ γυμνὸν μέταλλον. 'Αλλὰ καὶ εἰς τὴν χειροτέραν αὐτὴν ὑπόθεσιν, τὸ ἀποτέλεσμα θὰ εἶναι ν' ἀνέῳῃ τὸ δέριον εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ νὰ σχηματίσῃ φυσαλίδας, αἴτινες διὰ μικρὸν χρονικὸν διάστημα θὰ παρουσιάσουν μικρὸν κίνδυνον ἔκρηξεως. Τὸ ἀέριον, πάντως, εἶναι ἐπελῶς καθαρόν, ὥστε νὰ μὴ τίθεται θέμα δηλητηριάσεως ή μολύνσεως, τόσον ἐπτὸς τῆς θαλάσσης δօσον καὶ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν αὔτης. 'Αλλὰ καὶ ὁ κίνδυνος ἔκρηξεως εἶναι ἀστικαντος, διότι τὸ ἀέριον τοῦτο δὲν εἶναι ἀναφλέξιμον εἰμὴ εἰς στενότατα δρια, δεδομένου ότι ἀποτελεῖ τὸ διλιγώτερον εὑδελεκτὸν τῶν προϊόντων τοῦ πετρελαίου. Τέλος ὑπογραμίζεται ότι αἱ δύο ἀντίλια, τοῦ "Εκοφισκ καὶ τοῦ "Εμντεν, θὰ καταγράψουν ἀμέσως καὶ τὴν ἐλαχίστην πτώσιν τῆς πιέσεως καὶ θὰ σταματήσουν πάραυτα τὴν παροχὴν ἀερίου.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ «ΝΑΥΣΙ» ΤΟ Α' ΕΞΑΜΗΝΟΝ ΤΟΥ 1977

Μίαν χωρητικότητα 3.346.400 τόν. d.w. ἔξυπηρέτησεν ή ἐπισκευαστική βάσις τῆς «ΝΑΥΣΙ» κατά τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1977, ἥτις ἀντιπροσωπεύει πρόσοδον 3.280.000 δολαρίων (πλοΐα ἔξωτερικοῦ) καὶ 13.500.000 δρχ. (πλοΐα ἐσωτερικοῦ).

Συγκεκριμένως, ή δραστηριότης αὐτὴ τῆς «ΝΑΥΣΙ» περιέλαβεν 156 πλοΐα, ἐκάλυψεν 1.408 ἡμέρας ἔργασίας (έκτὸς ἀργιῶν καὶ Κυριακῶν) μὲ μέσην ἡμεροσίαν ἀπασχόλησιν 9 καὶ μὲ αἰχμὴν 15 πλοΐα, ἐνῷ τὸ σύνο-

λον τῶν ἔξυπηρετιθέντων πελατῶν ἔφθασε τοὺς 120 ἀπὸ τοὺς ὅποιους 93 τῆς Ναυτιλίας καὶ 27 τῆς διοικητικῆς.

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα τὸ Τμῆμα 'Ανακαίνισεων (reconditioning) ἀνεκαίνισεν 108 μέρη μηχανῶν (62 κεφαλάς, 30 βαλβίδας, 13 πώματα, 2 σταυροὺς καὶ 1 «ράουλο», μὲ τὴν μεθόδιον Ivaldi e Generale, ἐνῷ διαθέτει ἀνακαίνισμένας μὲ τὴν ἴδιαν μεθόδιον καὶ ἐτοιμοπαραδότους : 6 κεφαλάς MAN 78) 140, 4 κεφαλάς MAN 70) 120, 1 κεφαλὴν Σουλτζέρ 760, 1 κεφαλὴν Σουλτζέρ 720, 5 κεφαλάς BW 840, 1 πώμα Σουλτζέρ 900, 1 πώμα Φίατ 520 καὶ 4 βαλβίδας BW 740.

'Αναλυτικὴν εἰκόνα τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τῆς «ΝΑΥΣΙ» κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1977, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον διάστημα τοῦ 1976, δίδει ὁ ἀκόλουθον πίναξ :

	'Εξυπηρετη- θέντα πλοΐα	'Ολική χωρητικό- τητα	Μέση χωρητικό- τητα ἀνὰ πλοϊο	'Εξυπηρετη- θέντες πελάται	'Αξία 'Εργασιῶν Δολλ.	'Εργασιῶν Δραχ.	'Αξία 'Εργασιῶν ἀνὰ πλοϊον εἰς Δραχ.
1976	185	3.195.000	17.270	126	2.265.000	12.700.000	497.162
1977	156	3.346.400	21.451	116	3.280.000	12.500.000	849.359
Ποσοστι- αία μετα- βολὴ	—15,68	4,74	24,21	—7,94	44,81	—1,57	70,84

'Απὸ τὸν πίνακα αὐτὸν, θὰ ἡμποροῦσαν νὰ ἔρχοθεν τὰ ἔξης συμπεράσματα :

—Μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, ἀλλὰ αὔξησις τῆς συνολικῆς τῶν χωρητικότητος. 'Η ἔξελιξις αὕτη σημαίνει ότι τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1977 ή «ΝΑΥΣΙ» ἔξυπηρέτησεν πλοΐα μεγαλυτέρων μεγεθῶν ἀπὸ ἐκεῖνα τοῦ 1976.

—Αὔξησις, ίδιαιτέρως σημαντικὴ (44,81

τοῖς ἑκατόν), τῆς ἀξίας ἔργασιῶν ποὺ ἔπληρωθησαν εἰς δολλάρια. Πρόκειται δι' ἔνα δικόμη στοιχεῖον ποὺ προσδιορίζει τὸν ἔντονον συναλλαγματογόνο χαρακτήρα τῶν ναυτικῶν ἐπισκευῶν.

—Αὔξησις ίδιαιτέρως ἐντυπωσιακὴ (70,84 τοῖς ἑκατόν), τῆς μέσης ἀξίας τῶν ἔργασιῶν δι' ἔκαστον ἐπισκευαζόμενον πλοῖον. Μέρος τῆς αὔξησεως αὐτῆς θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν ἀνοδὸν τοῦ κόστους ἔργασιας, τῶν ύλικῶν καὶ εἰς τὸν πληθωρισμόν. Παραμένει δῆμος ὡς θετικὸν ἀποτέλεσμα, ότι κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1977 ή «ΝΑΥΣΙ» ἀνέλαβε περισσοτέρας ἐπισκευάς ἐπὶ πλοίων τὰ δηποτία ἔξυπηρέτησεν, διπ' δι', κατὰ τὸ ἀντίστοιχον διάστημα τοῦ 1976.

'Ακριβῶς διὰ νὰ ἔξυπηρετήσῃ πλήρως τὰς ἀπαίτησεις μιᾶς σταθερῶς διευρυνομένης ἐλληνικῆς καὶ διεθνούς πελατείας, ή «ΝΑΥΣΙ» αὐξάνει τώρα τὴν παραγωγικό-



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

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



ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Συζητείται εἰς τὸ Κογκρέσον τὸ νομοσχέδιον περὶ ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν Ναυτιλίαν διὰ τὸ νέον οἰκονομικὸν ἔτος. Εἰς 372 ἑκατομ. δολ. ὀνέρχεται ἡ ἐποιός ἔξουσιοδότησις διὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις ἔκμεταλλεύσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ εἰς 135 ἑκ. δολ. αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχορηγήσεις. Εἰς 1.200 δολ. ἐποιώς ὅρίζεται ἡ ἐπιδότησις ἐκάστου μασθῆτοι, φοιτοῦντος εἰς τὰς Ναυτικὰς Ἀκαδημίας.

ΕΨΗΦΙΣΘΗ ΤΟ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

Ὑπέκυψε, τελικῶς, εἰς τὰς πιέσεις ὁ Πρόεδρος Κάρτερ καὶ ἐνέκρινε τὸ προστατευτικὸν νομοσχέδιον ἀφορῶν εἰς τὴν διαφύλαξιν ποσοστοῦ τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίων ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων.

Πάντως, ἀντὶ τοῦ αἰτουμένου ποσοστοῦ 20 - 30% ἐνέκρινε μόνον 4.5%, μὲ περαιτέρω αὐξησιν 1% ἐπησίως διὰ πέντε ἔτη.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, οἱ ὑποστρικταὶ τοῦ νομοσχέδιου εἰναι ἱκανοποιημένοι, διότι ἐπετεύχθη διὰ πρώτην φορᾶν ἡ ἐψηφιστική νομοσχέδιον τῷ εἶδους αὐτοῦ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Προφανῶς, ἀργότερον θὰ ἐπιδιώσουν τὴν αὐξησιν τοῦ ποσοστοῦ καὶ

τὴν ἐπέκτασιν τοῦ μέτρου καὶ εἰς ἄλλα φορτία.

Κατὰ τοῦ νέου νόμου δάλλουν τὰ 'Υπουργεῖα Οἰκονομικῶν καὶ 'Εξωτερικῶν τονίζοντα ὅτι, ὁ προστατευτισμός θὰ ὀθήσῃ τὰς τιμὰς πρὸς τὰ ἄνω καὶ θὰ καταστήσῃ δυσχερεστέραν τὴν συνεργασίαν μὲ ὅλας χώρας ἐπὶ διεθνῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων.

Ἐνας λόγος διὰ τὸν ὁποῖον οἱ διεθνεῖς ναυτιλιακοὶ κύκλοι δὲν ἀντησχοῦν σοδορῶς εἶναι ὅτι ὁ ἀμερικανικὸς στόλος δεξαμενοπλοίων οὔτε ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς χώρας εἶναι εἰς θέσιν νὰ καλύψουν σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίων. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, 42 ἀμερικανικά τάνκερ μετέφερον τὸ 3.5% τῶν εἰσαγωγῶν (τὰ ὑπόλοιπα ἀπασχολούνται εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς). Καὶ μολονότι οἱ ναυπηγοὶ φάνηκαν αἰσιόδοξοι, εἶναι ἀμφίβολον κατὰ πόσον θὰ κατασκευάσουν ἀρκετά τάνκερ, ὥστε νὰ μεταφέρουν τὸ 1982 περισσότερον τοῦ 10% τῶν εἰσαγωγῶν.

ΙΣΡΑΗΛ

ΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Εἰς 3 ἑκατομ. δολ. ἀνήλθον τὰ κέρδη τῆς Ζίμ διὰ τὸ 1976 ἐπὶ συνόλου ἑσόδων 404 ἑκατομ. δολ., ἔναντι 4.75 ἑκατομ. δολ. τοῦ 1975. Ἡ κρίσις καὶ αἱ ἀπεργίαι τῶν πληρωμάτων εἶναι αἱ ἀφορμαὶ τῶν μειωμένων

κερδῶν. Καὶ αἱ ζημίαι φαίνεται νὰ συνεχισθοῦν καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Αἱ διαφωνίαι ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος καθυστεροῦν καὶ τὴν ἔναρξην τῶν δρομολογίων τῶν νεοτεύκτων πλοίων-κοντέινερ. Σημειώτεον ὅτι, πλήν τοῦ παραδοθέντος ἀπὸ τὰ ἐγχώρια ναυπηγεία πλοίου-κοντέινερ τῶν 9.000 τόν., 400 κοντέινερ, αὐτοματοποιημένου, ἄλλα τρία ἀδελφά σκάφη τελούν ὑπὸ ναυπήγησιν.

* * *

Ἡ Ζίμ παρήγγειλε τελευταίως ὁκτὼ μπάλκ κάρριερς τῶν 20.000 τόν. d.w. ἔκαστον εἰς τὴν Ἰσπανίαν. Σύνολον κόστους 100 ἑκατ. δολλαρίων.

Ἡ Ζίμ ἔχει ἦδη, πλήν τῆς ὀντέρω παραγγελίας, ναυπηγικὸν πρόγραμμα διὰ 4 τῶν 9.000 τόνων πλοία κοντέινερ. Πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὰ ἐγχώρια ναυπηγεία. "Ἔχει ἐπίσης παραγγείλει εἰς τὴν Νορβηγίαν δύο τῶν 6.600 τόν. d.w., ρό-ρό φορτηγά.

Ἡ ἀναγγελία τῆς παραγγελίας τῶν μπάλκ κάρριερς ἐγένετο ἐπ' εύκαιριά τῶν ἐγκαιώνων τῆς βάσεως, διὰ κοντέινερς τοῦ 'Αστνόντ.

ΝΕΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Νέος ἀκραίος σταθμὸς διὰ ποντοπόρα πλοΐας-κοντέινερς, δὲ πλέον σύγχρονος τῆς Μεσογείου, ἐπερατώθη εἰς τὸν ἴστραπτινὸν λιμένα τοῦ 'Αστνότ καὶ λειτουργεῖ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος μηνός.

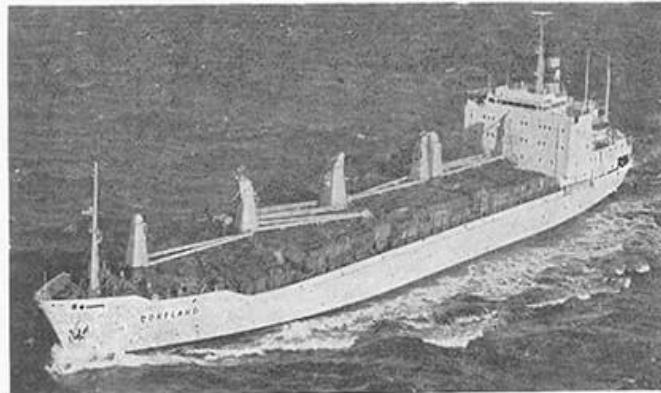
Ἡ κατοσκευὴ του ἥρχισε τὸ 1973, ἐδαπανήθησαν δὲ συνολικῶς, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἔργων ὑποδομῆς, περὶ τὰ 20 ἑκατ. δολλαρίων. Διαθέτει ἐκτεταμένους χώρους ἀποθηκεύσεως, ἀρχικῆς χωρητικότητος 8.000 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν, ἥτις θὰ αύξηθῇ εἰς 10.000 ἀργότερον.

"Οταν τεθῇ ἐν πλήρει λειτουργίᾳ ὁ νέος σταθμὸς θὰ διακινοῦνται μέσῳ αὐτοῦ περὶ τὰς 160 - 170 χιλ. κοντέινερς ἐπησίως. Κατὰ τὸ πρώτον ἔτος ὑπολογίζεται ὅτι ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς θὰ κυμασθῇ περὶ τὰς 60.000.

Ο νέος σταθμὸς τοῦ 'Αστνότ θὰ διπλασιάσῃ τὴν δυνατότητα διακινήσεως ἐμπορευματοκιβώτων εἰς τὸ 'Ισραήλ. Κατὰ τὴν περίοδον 1976 - 77, εἰς τὴν Χάιφα, τὸν ἄλλον σταθμὸν κοντέινερς τοῦ 'Ισραήλ ἐπὶ τῆς

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

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΓΑ

‘Αμειώτος συνεχίζεται ή δραστηριότης εις τὴν Μέσην Ανατολήν. Ή μεγάλη Σαουδαραϊκή έταιρία «Αμπντούλ Λατίφ Τζαμήλ 'Εστάμπλισμεντ», αφού ηγόρασε δύο μπάλκ κάρριερς από Νορβηγούς, προσέκτησεν άκολουθός ένα σύγχρονον Ιαπωνικόν τάνκερ τῶν 37.000 τόν. d.w., ἐνώ περὶ τὰ τέλη τοῦ έτους θὰ παραλάβῃ νεότευκτον σκάφος δυνάμενον νά μεταφέρῃ 4.000 αὐτοκίνητα.

‘Η ως ἄνω έταιρία τυγχάνει ἐκ σοδαρωτέων κτηματικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν καὶ εἶναι ὁ μεγαλύτερος εἰσαγωγικός οίκος αὐτοκινήτων εἰς τὴν χώραν (ἄνω τῶν 100.000 όχημάτων ἔτησίων). Ή στροφή πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἀποτελεῖ μέρος τοῦ προγράμματος διευρύνσεως τῶν δραστηριοτήτων τῆς.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΠΕΡΙ ΔΗΜΕΥΣΕΩΣ

‘Η έθνικοποίησις τῶν ναυπηγείων "Ωστιν καὶ Πίκερσγκιλ" τὰ ὅποια, δύο μετά τῶν ἄλλων μεγάλων Βρετανικῶν ναυπηγείων περιήλθον ὑπὸ κρατικήν διαχείρισιν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ λήξαντος μηνός, ἀπετέλεσε σοδαρὸν πλήγμα διὰ τὴν μητρικὴν έταιρίαν «Λόντον καὶ Οθερσίης Φρέίτερς».

Εἰς τὴν ἔτησίαν ἔκθεσίν του, ὁ πρόδρος τῆς έταιρίας, κ. Βασ. Μαυρολέων, ἔξεφρασε «θαθεῖν λύπην καὶ συναίσθημα ἀποστερήσεως» διὰ τὴν ἀπώλειαν, ως καὶ ἀπογοήτευσιν διὰ τὴν καθυστερμένην ἀποζημίωσιν —εἰς κρατικά χρεώγραφα καὶ ὅχι εἰς ρευστόν.

Δικαίως λυπεῖται διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ ναυπηγείου ὁ κ. Μαυρολέων. Κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος η «Λόντον καὶ Οθερσίης Φρέίτερς» ἐνεφάνισεν ἐμπορικὸν ἔλλειμμα εἰς τὸν ναυτιλιακὸν κλάδον ἐκ 300.000 λιρῶν "Αγγλίας περίπου, ἐπὶ ἑσόδον 8,5 ἑκατ. λιρῶν ἀπὸ τὴν διαχείρισιν 29 πλοίων. Μόνον η πώλησις 12 ἑξ αὐτῶν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους, μὲ κέρδος 5,2 ἑκατ. δολλαρίων ἔβελτίωσε τὰ ἀποτελέσματα. Μὲ τέσσαρα σοῦπερ - τάνκερς, εἴτε ἀπασχολούμενα μὲ ναύλους ἀλαφρῶν ἀνωτέρους τοῦ κόπτους παροπλισμοῦ εἴτε οὐσιαστικῶν ἀργούντα, δὲν ὑπάρχουν σοδαραὶ προοπτικαὶ δι' αἰσιοδοξίαν. Ή έταιρία ἔχει καὶ τρία μπάλκ κάρριερς τῶν 26.000 τόν. ὑπὸ παραγγελίαν —εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ωστιν καὶ Πίκερσγκιλ», βεβαίως.

Ἐν ἀντιθέσει, τὸ ναυπηγεῖον συνεισφέρει κέρδη ἐξ 1,9 ἑκατ. λιρῶν ἐπὶ συνολικῶν ἑσόδον 37 ἑκατ. λιρῶν περίπου. Καὶ προβλέπεται ὅτι τὰ κέρδη θὰ εἶναι μεγαλύτερα ἐφέτος, διότι τὸ 1976 τὰ ἀποτελέσματα ἐπηρεάσθησαν ἀπὸ τὰς παραδόσεις σκαφῶν παραγγελθέντων τὸ 1973 εἰς προκαθωρισμένας τιμάς. Αἱ παραγγελίαι τοῦ ναυπηγείου ἀναφέρονται εἰς 29 σκάφη δύσιας 150 ἑκατ. λιρῶν, ἔξασφαλίζουσαι τὴν ἀπασχόλησιν του τουλάχιστον μέχρι καὶ τὸ 1979. Τοιουτορόπως, θὰ συμβάλῃ σημαντικῶς εἰς τὰ οἰκονομικά «Βρετανικῶν Ναυπηγείων» (ῶς ὕσμασθη δὲ νέος ὀργανισμὸς περιλαμβάνων ἀπάσας τὰς έθνικοποιηθέσας ναυπηγικὰς μονάδας).

Περαίνων, δ. κ. Μαυρολέων εἶπε: «Ἐνα πρᾶγμα εἶναι βέβαιον, τὸ έθνος ἀποκτᾶ ἔνα πολύτιμον κόσμημα μὲ ἔξοπλισμόν, διοίκησιν καὶ ἐργατοτεχνικὸν δύναμικον ἀσυγκρίτως ἀνότερα οἰουδήποτε ὅλου ναυπηγείου εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν».

Ο ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Τὴν συνεργασίαν τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἐπικαλεῖται ή Βουλή τῶν Λόρδων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ «ά-

ΙΤΑΛΙΑ

ΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

Μεσογείου, φορτοεξεφορτώθησαν 140.000 ἐμπορευματοκιβώτια καὶ μόνον 10.000 εἰς τὸ Αστρόντ.

Ζημίας 442 ἑκατομ. δολ. ἐνεφάνισεν ἡ Ιταλικὴ Ναυτιλία κατά τὸ 1976, συμφώνως μὲ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς «Κονφιτάρια», τοῦ συνδικαλιστικοῦ ὄργανου τοῦ ἐκπροσωπούντος 330 ιδιωτικάς ἐπιχειρήσεις, μὲ σκάφη 11 ἑκατομ. τόν. γκρός.

Η «άκατανόητος κρατικὴ ναυτιλιακὴ πο-

λιτική, τὰ ηγέημένα ἔξοδα διαχειρίσεως καὶ ἡ μεγαλυτέρα συμμετοχὴ τῶν ξένων πλοίων εἰς τὰς ιταλικάς μεταφοράς, είναι τὰ κύρια αἴτια τῶν ζημιῶν.

‘Η «Κονφιτάρια» ἀντιπροσωπεύει τὰ 85% τῆς ποντοπόρου Ιταλικῆς Ναυτιλίας, μὲ σύνολον ἑσόδων 1.9 δισεκατομ. δολ., ἔναντι συνόλου ἑσόδων τῆς Ιταλικῆς Ποντοπόρου Ναυτιλίας 2.03 δισεκατομ. λιρεττῶν. Η «Κονφιτάρια» διατυπώνει τὰς διαμαρτυρίες τῆς διὰ τὴν ιδιαιτέραν προστασίαν, τὴν ἐπιδεικνυομένην πρὸς τὰς κρατικὰς ναυτικὰς ἐταιρίας, αἵτινες ὅμως δὲν ἀντιπροσωπεύουν παρὰ τὸ 20% τῆς συνολικῆς Ιταλικῆς χωρητικότητος, τόσον εἰς τονάλ, δοσον καὶ εἰς ἔσοδα.



**ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε. ΒΛΑΧΑΚΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ ΦΙΛΩΝΟΣ 86**

Ένοικιάζονται καὶ πωλοῦνται ἐτοιμοπαράδοτα γραφεῖα ἀπὸ 40 – 400 M².

Κατασκευὴ πολυτελής, κλιματισμός, αὐτόματα ἀσανσέρ, τζάμια φιμέ, ἀλουμίνια κλπ.

Πληροφορία: ΦΙΛΩΝΟΣ 86 & II ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 19

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4113.348 - 4125.016

θεμάτου άνταγωνισμού» άσκουμένου υπό τὸν χώρων τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Πρὸς τοῦτο, ἔζητήθη ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν νὰ ἀσκήσῃ πιέσεις πρὸς τὴν Γαλλίαν, τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ὀλλανδίαν, ἵνα καταστῇ δυνατὴ ἡ λῆψις ἐνιαίων μέτρων.

Ομιλῶν ἑκ μέρους τῆς κυβερνήσεως, ὁ Λόρδος "Οραμ εἶπεν ὅτι αἱ κυβερνήσεις τῆς Βρετανίας καὶ τὴν ὅλων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν διαθέτουν τὴν ἀπαραίτητην Ισχὺν νὰ καταφύγουν εἰς ἀντίποινα, ἀλλὰ κατέστησε σαφὲς ὅτι θὰ πρέπει νὰ ὑπάρξῃ μία περίοδος ἀναμονῆς ἥως ὅτου διακριθῇ κατὰ πόσον ὁ Σοδιετικὸς ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Γκουζένκο, θὰ τηρήσῃ τὰς ὑποσχέσεις τὰς ὅποιας ἔδωσε κατὰ τὴν πρόσφατον ἐπίσκεψιν του εἰς Λονδίνον.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ARABIA

ΝΕΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Νέαν ἐταιρίαν τακτικῶν γραμμῶν συνέστησαν προσφάτως οι Σαουδάραβες, μὲ τὴν συνεργασίαν Φινλανδῶν. Θὰ συνδέῃ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν μὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Εὐρώπην διὰ συμβατικῶν πλοίων γραμμῆς, ἡμικοντένερς καὶ ἀμιγῆ πλοιακούτενερς, ἐπιπροσθέτως δὲ προγραμματίζει νὰ ὑπεισέλθῃ καὶ εἰς μεταφοράς μεταξὺ τρίτων χωρῶν.

Ἡ «Σαούντη» Ἰντερνάσιοναλ Σίππιγκ Κο., ὡς ὄνομασθη ἡ νέα ἐταιρία, θὰ ἐπέκταθῇ εἰς ιδίας λιμενικάς ἔγκαταστάσεις καὶ σύστασις μεταφορῶν πρὸς τὴν ἐνδοχώραν. Πρὸς τὸ παρὸν θὰ διασέτῃ μόνον χρονοναυλωμένα πλοῖα, ἀλλὰ προτίθεται νὰ χωρήσῃ εἰς ἀγοράς ἐν καιρῷ.

Βάσει τῆς συμφωνίας περὶ ἐπιστημονικῆς, τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς συνεργασίας, οἱ Σαουδάραβες θὰ συμβάλλουν μὲ τὰς τοπικὰς

γνώσεις των καὶ οἱ Φινλανδοὶ μὲ τὴν ἐμπειρίαν των εἰς τὴν ναυτιλίαν, τὴν διακίνησιν φορτίων, τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως καὶ τὴν ὄρθρολογικὴν χρήσιν τῶν ἀκραίων σταθμῶν.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΤΑ ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

Ο οίκος Σαλέν παρήγγειλε εἰς Νορδηγία καὶ ναυπηγεία 6 πλοία - ψυγεῖα, τῶν ὅποιων ἡ ναυπήγησις θ' ἀρχίσῃ ἀπὸ τοῦ Μαρτίου τοῦ 1978.

Ως γνωστὸν ὁ οίκος οὗτος εἶναι ἡ μεγαλύτερα ἐπιχειρήσις εἰς τὸν τομέα τῶν πλοίων - ψυγείων, διαθέτουσα σήμερον στόλον χωρητικότητος 80 ἑκατ. κυβικῶν ποδῶν ἐπὶ συνόλου παγκοσμίως 140 ἑκατ. κ. π.

Τὰ παραγγελθέντα ως ὡς ἄνω νέα πλοῖα θὰ είναι λίαν προηγμένης τεχνικῆς πρὸς ἀντιμετώπιον τῶν ιδιαιτέρων συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν ψυγείων καὶ τοῦ ἐπικινδύνου συναγωνισμοῦ τῶν χωρῶν τοῦ Παραπετάσματος.

Κύρια χαρακτηριστικὰ τῆς νέας αὐτῆς τεχνικῆς εἶναι ὅτι δῆλα τὰ πλοῖα ἔκτος τοῦ ὑπὸ κατάψυξιν φορτίου δύνανται νὰ μεταφέρουν κοντένερς, αὐτοκίνητα καὶ διάφορα ἀλλά φορτία. Ἐξ ὅλου, δεδομένου ὅτι ἡ μείωσις τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ τοννάζ, ἔχει φθάσει ἡδη εἰς τὸ ὅπιτιμον μὲ τὰ πλοῖα - ψυγεῖα τύπου «επονε» ἢ προσπάθεια τώρα στρέφεται πρὸς τὸ σύστημα χειρισμοῦ τῶν φορτίων, σπερ ἔρχεται δεύτερον εἰς τὸν πίνακα τῶν ἔξόδων. Τὸ σύστημα τούτο πρέπει νὰ είναι ὅστις τὸ δυνατὸν ἀπλούστερον, μετὰ συγχρόνου μειώσεως τῆς χειρωνακτικῆς ἐργασίας ἥτις σπανίζει συνέχως περισσότερον εἰς τὰς προκυμαίας φορτοεκφορτώσεως. Τὰ νέα πλοῖα θὰ είναι τύπου «άνοικτού καταστρώματος» μὲ τέσσερα κύτη καὶ 8 ζώνας καταψύξεως, ὃ δὲ χειρί-

σμὸς τοῦ φορτίου θὰ γίνεται μὲ 4 γερανούς τῶν 16 τόνων.

ΚΡΙΣΙΣ - ΑΝΑΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ

Βαθεῖαι ἀνακατατάξεις σημειούνται εἰς δύο ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα συγκροτήματα τῆς Σουδικῆς Ναυτιλίας. Πρώτον τὸ συγκρότημα τῆς Μπρόστρομ πρόκειται νὰ ἀπολύσῃ 600 ἀτομα (500 ναυτικούς) καὶ νὰ ἔκποιήσῃ 19 σκάφη, περιοριζόμενου οὕτω τοῦ στόλου τοῦ συγκροτήματος εἰς 28 μονάδας.

Ἐκ παραλλήλου, ὅμως, ἡ Μπρόστρομ πρόκειται νὰ παραγγείλῃ δεκάδα φορτηγῶν γραμμῆς τύπου ρό-ρό, μὲ τὰ ὅποια θὰ ἐνσημθοῦν αἱ γραμμαὶ τῆς S.O.L. ἀποδοτικῶτερον καὶ οἰκονομικώτερον, ὑπὸ τὴν σουηδικὴν πάντοτε σημαίαν.

Ἡ κρίσις τῆς Μπρόστρομ ἀποδίδεται, κυρίως, εἰς τὰς ζημίας τῶν ναυπηγείων "Ερικσμπεργκ, ἀτινα ἐκρατικοποιήθησαν. Αἱ ζημίαι ἐπίσης συνεστρέψθησαν απὸ τὴν κατὰ τὴν τελευταίαν 2ετίαν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων τοῦ συγκροτήματος, ὑπολογιζόμενας εἰς 100 ἑκατόμ. κορώνας ἐπηρίως.

Τὴν αὐτὴν ἡμέραν τῆς ἀναγγελίας τῶν μέτρων κρίσεως ἀπὸ τὴν Μπρόστρομ, τὸ δεύτερον μέγα συγκρότημα τῆς Σουδικῆς Ναυτιλίας, Σάλεν, ἀπεφάσισε τὴν ἀπόλυσιν 600 προσώπων καὶ τὴν ἔκποιήσιν 19 ἐπίσης ἑταῖρικων πλοίων. Ἡ Σάλεν δὲν τελεῖ ὑπὸ κρίσιν. Ἀπασχολεῖ ἡδη 2.400 ἀτομα καὶ αἱ ἀπολύτεις θὰ λάβουν χώρους μετά συνεννοήσεις μὲ τὰ ἐργατικὰ συνδικάτα. Καὶ ἐδήλωθε: 'Εάν μάς ἐπετρέπετο ἡ μεταφορά τοῦ νηολογίου τῶν πλοίων ὑπὸ ἄλλην σημαίαν, αἱ ἀπολύτεις πιθανόν νὰ προελαμβάνοντο.

Ἡ Σάλεν κέκτηται 20 μεγάλα δεξαμενόπλοια, 25 φορτηγά, 25 πλοία-ψυγεῖα, καὶ τὴν ἐταιρίαν Τόρ Λάιν. Ἡ Σάλεν διασχερίζεται, ἐπίσης, μίαν ἐξηκοντάδα ἑνῆς ιδιοκτησίας ψυγείων.

ARGHIRIS LINES



87 Akti Miaouli,
PIRAEUS, Greece
Tel. 451 11 56, 451 11 34,
Telex: 21-2800

**Regular Liner Services every fortnight
by RO/RO, LO/LO and Container Vessels**

from FELIXSTOWE – KING'S LYNN and NORTH CONTINENTAL PORTS to:

Red Sea Arabian Gulf:

Aqaba – Jeddah – Hodeidah –
Dubai – Dammam

East Mediterranean:

Piraeus – Limassol – Beirut –
Tartous – Lattakia

North Africa

Tripoli – Benghazi

For your Enquiries and Bookings contact, please:

General Agents for Greece:

Arghiris Hellas Ltd.
87 Akti Miaouli, PIRAEUS
Tel. 45 27 384/8, Telex: 21-2800/21-3580

General U.K. Agents:

Arghiris Shipping Ltd.
21-24 Chiswell Street,
LONDON EC1Y 4TY
Tel. 01-628 2827, Telex: 886682

General East-Med Agents:

Arghiris Maritime (Lebanon) SAL
Rue du Port
B. P. 11-2398
BEIRUT
Tel. 221.960/5, Telex 21006

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: Ceresas Tokyo — Telex: Q222-4067

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΔΩ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ικανοποιείται, κατά τὰς πληροφορίας μας, τὸ παλαιὸν καὶ ἐπίμονον αἴτημα τῆς ἑλληνικῆς ναυπηγικῆς διοικητικής διὰ τὴν κάλυψιν ὑπὸ τοῦ ΚΑΠΕ (Κεφαλαίου Ἀσφαλίσεως Πιστώσεων Ἐξωτερικού) τοῦ ὄρου καλῆς ἐκτέλεσεως καὶ συνεπείας διὰ τὰς περιπτώσεις ναυπηγήσεως πλοίων προοριζόμενων δι' ἔξαγωγήν.

Πρὸς τὸ σκοπὸν αὐτὸν τὸ κατασκευαζόμενον ἐν Ἑλλάδι πλοίον χαρακτηρίζεται, διὰ πρῶτην φοράν, ὡς ἔξαγωγιμον εἰδος καὶ τὸ ΚΑΠΕ θὰ καλύπτῃ τὴν διαινεδόστην διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων εἰς μεγάλον ποσοστόν. Ταυτοχρόνως θὰ καλύπτονται καὶ αἱ οἰκεῖαι ναυπηγικαὶ μονάδες καὶ δῆλαι αἱ ἔγγυοδοσίαι ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι θὰ ὑφίσταται ὁριστικὸν (χαρακτηρίζεται ὡς δέσιον) ναυπηγικὸν συμβόλαιον.

Διὰ τῶν ἀποφάσεων αὐτῶν, ἡ ἔξαγωγεία τῶν ὄποιων ἐπίκειται καὶ αἱ ὄποιαι, κατὰ τὰς ὑπερχούσας πληροφορίας, ἀποτελοῦνται ἡν λιβεριανὸν «Ζήτα» 15.665 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Οὐίνστον» (κ. Δημ. Παπαδημητρίου).

8. «Αἱρηνς Σκάῦ»: Φορτηγὸν (πρώην «Άμπιτζάνη») 3.020 τόν. γκρός, τοῦ 1967 ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιόσοναλ» (κ. Παντ. Εὐθυμιάδης).

9. «Τζών Κ.»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.700 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόνκορντ Κάρριερς» (κ. 'Εμ. Καδουσανάκης).

10. «Σοφία Κ.»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.700 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόνκορντ Κάρριερς» (κ. 'Εμ. Καδουσανάκης).

11. «Φλώρα Κ.»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.700 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόνκορντ Κάρριερς» (κ. 'Εμ. Καδουσανάκης).

12. «Παναγής Σ.»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Άρμονικός») 7.906 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ντάσγουντ» (κ. Κων. Σιμάτος).

13. «Σοφία Β.»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν ὑπὸ τὸ αὐτό δονομα), 2.013 τόνων γκρός, τοῦ 1957, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κάρα» (κ. Αχιλ. Δούρος).

14. «Αἱρηνς Σ.αν»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Μπλόκλαντ») 3.024 τ. γκρός τοῦ 1966, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λουτρά» (κ. Παντ. Εὐθυμιάδης).

15. «Μιχαήλ Β.»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Friendship I»), νεοαγορασθέν, 2.822 τόν. γκρός τοῦ 1953, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Προντέντε» (κ. Εδουάρδος Μίρκος).

16. «Καρυάτις»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτό δονομα) 2.297 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Καρυάτις» (κ. Επαμ. Λογοθέτης).

17. «Ρόρό»: Ναυπηγούμενον N. 2565 14.531 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σήστητη Ναυτιγκέσιον» (κ. Αλέξ. Χείμαρος).

18. «Αννα Μ.»: Φορτηγὸν (πρώην «Κορηγός άκτης Ελεφαντοστού») νεοαγορασθέν 6.617 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ασλαντ» (κ. Παν. Ματζώρος).

1. «Μεντσεντ Καρριέρ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «Atlantic Carrier») νεοαγορασθέν, 11.940 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ρόκφολτ».

2. «Αριάνδη Π. Α.»: Φορτηγὸν (πρώην «Άκρου» ἀκτῆς Ελεφαντοστού) νεοαγορασθέν, 7.052 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λαμπροκλής» (κ. Εύαγ.). Παπαδόπουλος).

3. «Μαριαμπού»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.500 τόν. γκρός ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πρινίας» (κ. Παν. Καλῆς).

4. «Λάγος Εξπρές»: Φορτηγὸν (πρώην «Towada» Σιγκαπούρης) νεοαγορασθέν, 6.397 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αφρικοντ» (κ. Νικ. Τσιμάρας).

5. «Πήλιο»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορδηγικὸν «Fernrivers») νεοαγορασθέν, 29.506 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πήλιο» (κ. Α. Μαυρακάκης).

6. «Ελαγκάδω»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτό δονομα) 5.915 τ. γκρός τοῦ 1976, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκαδίνα» (κ. Στ. Κοσμᾶς).

7. «Ούνιστον»: Μπάλκ κάρριερ (πρώ-

ποιον (πρώην «Τσάλλεντζερ Κολοκοτρώνης») 31.831 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σήφορτ» (κ. Νικ. Ανδρουλάκης).

19. «Σαΐντ Νικολαζ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην «Τσάλλεντζερ Κολοκοτρώνης») 31.831 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σήφορτ» (κ. Νικ. Ανδρουλάκης).

20. «Σκόπελος Σκάῦ»: Φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Baltic Star») νεοαγορασθέν 2.853 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σήν Ντιούκ» (κ. Σάβ. Σάβας).

21. «Δημήτριος»: Μικτὸν (πρώην λι-

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 7ην Ἀπριλίου καθειλκύσθη εἰς 'Οζάκαν, ἀπὸ τὰ δύμώνυμα ναυπηγεῖα, τὸ 26.850 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Τρίτων», ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Οσεαν καὶ Γκάλο Σίππιγκ Κορπ.» (Οίκος Καρέλα). Μηχανὴ Σούλτζερ, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, τύπου 7RND68, ισχύος 11.550 ππων χαλινωτηρίου. Θὰ ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Τὸ σκάφος ἡδη παρεδόθη καὶ ὑψώσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

—Τὸ τύπου «Κόνκορντ», πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν «Αριστόξειος», 18.400 τόν. d.w., καθειλκύσθη εἰς Τογιάμα τὴν 9ην Ἀπριλίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίπονκα, διὰ λογαριασμὸν τοῦ 'Ομίλου M. A. Καραγεώργη. Μηχανὴ B & W ιαπωνικῆς κατασκευῆς, τύπου 7K62EF, ισχύος 9.400 ππων, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Παρεδόθη ἀρχάς 'Ιουλίου καὶ ἐνεγράφη εἰς τὰ λιβεριανὰ νηολόγια.

—Ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα καθειλκύσθη εἰς Τσίτα τὴν 15ην Ἀπριλίου τὸ 14.900 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Σήν Ήγκλο», τύπου «Φρέντομ», διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Άθαλ» (κ. Α. 'Αλλαφούζος). Μηχανὴ Πλήστικ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου 7PC2V, ισχύος 5.130 ππων, δι' ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 13,6 μιλίων. Παράδοσις τὸν προσεχῆ μῆνα, σημαία ἐλληνικῆ.

—Ἀδελφὸν σκάφος τοῦ ὀντερέρω καθειλκύσθη τὴν 26ην Μαΐου εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα καὶ ὀνομάσθη «Σήν Φάλκον». Παραδίδουμεν εἰς τὸν Οίκον 'Αλλαφούζου ἐντὸς τοῦ Νοεμβρίου θὰ ὑψώσῃ, ἐπίσης, τὴν κιανόλευκον.

—Καθειλκύσθη εἰς Μουρόβαν τὴν 31ην Μαΐου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε, τὸ 28.430 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Δώριο Τζάβειλν», τὸν Οίκον τῶν κ.κ. Καρούση - Πίττα. Θὰ ἀφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν Σούλτζερ, τύπου 6RND76, ισχύος 12.000 ππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσαν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14,8 κόμβων. Παραδίδουμεν τὸν προσεχῆ μῆνα, σημαίαν.

—Διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου τοῦ κ. Μιχ. Ξυλά καθειλκύσθη εἰς Τσίτα, τὴν 10ην 'Ιουνίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα, ἐνα τύπου «Φρέντομ» σκάφος πολλαπλῆς χρήσεως, ὅπερ ὀνομάσθη «Ακρίτας». Μηχανὴ Πλήστικ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου 12PC2-5V, ισχύος 7.800 ππων χα-



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

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403

BELGIUM

Tel.: 0032-31-410.420

Telex : 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece :

N. A. CATSIKADAKOS

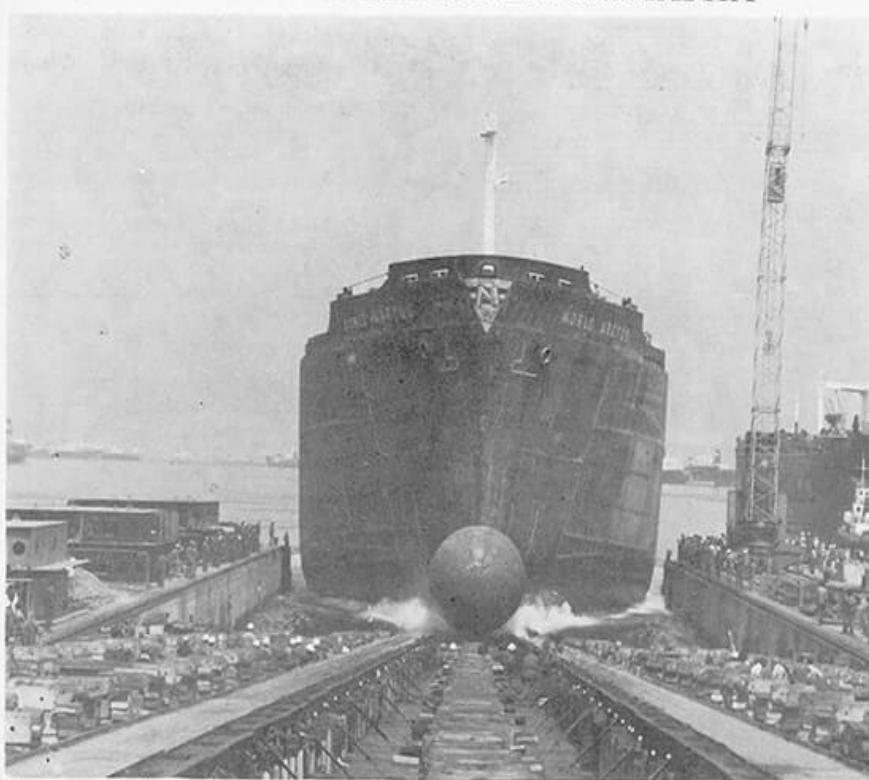
59, Vas. Constantinou Ave.

Tel.: 4519.629

Telex : 21-3306 NIKA

Cables : Hansadok Piraeus

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ



Τήν Παρασκευήν, 22 'Ιουλίου, καθειλκύσθη, έντελως άνεπισήμως, έκ τῆς ναυπηγικής κλίνης No. 1 τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, τὸ 16ον μπάλκ κάρριερ 37.000 τόν. d.w. έκ σειράς 19 σκαφών τοῦ ίδιου τύπου, ἡ κατασκευὴ τῶν ὅποιών ἔχει ἀνατεθῇ εἰς αὐτά. Πλοιοκτήτρια τοῦ σκάφους, τὸ ὅποιον ὀνομάσθη «WORLD ARETUS» καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον ὄμβρα τῆς παραδόσει του, είναι ἡ RADFORD SHIPPING CO. ("Ομιλος Νιάρχου"). Ἐκ τῆς σειρᾶς αὐτῆς, τὰ 15 σκάφη παρεδόθησαν ἡδη, εἰς τὰς πλοιοκτήτριας ἐταιρίας των, τὰ ύπόλοιπα δὲ εἶναι ὑπὸ κατασκευήν.

λινωτηρίου, δι' ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Παραδίδομενον κατ' αὐτάς, θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

—Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Καμὺς Μπαΐρης» (κ. Σουρινάκης) καθειλκύσθη τὴν 20ην 'Ιουνίου εἰς Ιμαμπάρι, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιγκάκι, ἔνα «σινγκλυτεκέρ» φορτηγὸν τῶν 6.500 τόν. d.w. Μηχανὴν ντῆζελ ιαπωνικῆς κατασκευῆς ισχύος 3.800 ἵππων, προσδίδουσα ταχύτητα ὑπερεσιακὴν 13,5 μιλίων. Τὸ σκάφος ὀνομάσθη «Φρέν» καὶ θὰ παραληφθῇ μέσα Σεπτεμβρίου. Σημαία ἐλληνική.

—Τήν 1ην 'Ιουλίου καθειλκύσθη εἰς Σάντερλαντ ἀπὸ τὰ ναυπηγεία «Ωστιν καὶ Πίκεργκικλ» τὸ 15.100 τόν. d.w. φορτηγὸν «Καπετάν Μάρκος» τύπου SD14, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου A. 'Αλαφούζου. Θά ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν Χώδοφρον - Σούλτζερ, τύπου 5RND68 καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Παράδοσις Ὀκτώβριον/Νοέμβριον. Σημαία ἐλληνική.

—Τήν 25ην 'Ιουνίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία «Νισιϊ Ντόκ» ἔνα δηζελοκίνητον φορτηγὸν σκάφος τῶν 4.700 τόν. γκρός, διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρίας «Ἐντερνάσιοναλ 'Εξπρές». Παραδίδομενον ἀργότερον ἐντὸς τοῦ ἔτους θὰ

ὑψώσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Τὸ τύπου «Ἐπος», 14.900 τόν. d.w., καθειλκύσθη τὴν 20ην Μαΐου εἰς Τόκιο, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Λαγκάδω» (κ. Λεοντάρας - Καλίκης). Ἐγγραφεῖς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια, ἐπρόκειτο νὰ παραδοθῇ κατ' αὐτάς.

—Διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. 'Αφῶν Πατέρα, καθειλκύσθη εἰς Μουρόραν απὸ τὰ ναυπηγεία Ναρασάκι, τὸ 17.000 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «N. I. Πατέρας». Μηχανὴν ντῆζελ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 9.300 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπερεσιακὴ 15,5 κόμβων. Παράδοσις ἀρχὰς Οκτώβριον. Σημαία ἐλληνική.

—Απὸ τὰ ναυπηγεία Ναμούρα, καθειλκύσθη εἰς Ιμαμπάρι, περὶ τὰ μέσα λήξαντος μηνός, ἔνα μπάλκ κάρριερ τῶν 35.100 τόν. d.w., διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου Διαμ. Πατέρα. Μηχανὴν Σούλτζερ κατασκευῆς Μιτσούμπιτι, τύπου 7RND68, ἀποδίδουσα ισχὺος 11.550 ἵππων, δι' ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 14,5 μιλίων. Παραδίδομενον περὶ τὰ Σεπτεμβρίου θὰ ὀνομάσθη «Παντάνασσα» καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. 'Αδελφὸν σκάφος τελεῖ, ἐπίσης, ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία.

—Καθειλκύσθη προσφάτως εἰς Ταντότου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χασιχάμα, τὸ 16.200 τ. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Μαρία Χ.» τοῦ Οἴκου Χαστζήιων. Ήμιαυτοποιημένον, μὲ ισχυρὰ μέσα φορτεκφορτώσεως, δύναται νὰ μεταφέρῃ καὶ κοντέινερς. Μηχανὴν Σούλτζερ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 7.500 ἵππων. Ταχύτης ὑπερεσιακὴ 15,5 μιλίων. Θὰ παραδοθῇ ἀρχὰς Οκτώβριον καὶ θὰ ἐγγραφῇ εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια.

—'Αρχὰς 'Ιουνίου καθειλκύσθη εἰς Ροστόκ τῆς Ἀνατολ. Γερμανίας, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Νέπτου, τὸ 8.000 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Μυρσινίδη», διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. 'Αφῶν Φαφαλιού. Μηχανὴ M.

A.N. τύπου KG257/80F, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Παράδοσις τέλη Αύγουστου. Σημαία ἐλληνική.

—Τὸ τύπου 36L φορτηγὸν «Ἀριστοκράτης», 16.200 τόν. d.w., καθειλκύσθη εἰς Μπρέμερχαφεν τὴν 29ην 'Ιουλίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Βέζερ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου M. A. Καραγεώργη. Μηχανὴ M.A.N., ισχύος 8.900 ἵππων. Ταχύτης ὑπερεσιακὴ 16,5 μιλία. Παράδοσις τέλη 'Οκτωβρίου. Σημαία ἐλληνική.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

—Απὸ τὰ ναυπηγεία Νέπτου τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ.κ. 'Αφούς Φαφαλιού) τὸ 8.000 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Μούτσαινα», τὴν 27ην Μαΐου καὶ ὑψώσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Παρελήφθη τὴν 16ην 'Ιουνίου καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον τὸ 14.900 τύπου «φρήντομ» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Ρηλάιαντ» ἀνήκον εἰς ἐταιρίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων.

—Τέλη 'Ιουνίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Νίππον Κόκαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οἴκος Βεργωτῆ) τὸ 26.120 τ. d.w. μπάλκ κάρριερ «Πλατρίτσια Β.» καὶ ὑψώσε τὴν σημαίαν τῆς Λιθερίας.

—Τὸ 16.000 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν «Ἄδελφοι Γεμέλου» παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μινάμι - Νίππον εἰς τοὺς 'Άδελφούς Γεμέλου τὴν 27ην 'Ιουνίου καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη τὴν 5ην 'Ιουλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ναρασάκι, τὸ 21.733 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ἀρτεμίς» τῶν κ.κ. Καρούση - Πίττα καὶ ὑψώσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Τὴν ίδιαν ἡμερομηνίαν παρεδόθη εἰς τὸν Οἴκον M. A. Καραγεώργη τὸ 31.200 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου «Μεσογηιακὴ 'Ακτή», ἐγγραφέν εἰς τὰ ἐλληνικά νηολόγια. Είναι τὸ δεύτερο μιᾶς σειρᾶς ἑπέντε ἀδελφῶν σκαφῶν.

—Παρελήφθη ἐπίσης, τὴν 5ην 'Ιουλίου τὸ 6.500 τόν. d.w. φορτηγὸν «Μπράδο Ξεπόρτερ» πλοιοκτήτισας τῶν κ.κ. Θ. Σαμούκα - Α. Ψωμᾶ, ναυπηγήθεν εἰς Χιγκάκι. "Ψύκωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Τὴν 9ην 'Ιουλίου παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οἴκος Καρέλα) τὸ κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τῆς 'Οζάκας μπάλκ κάρριερ «Τρίτων», 26.850 τόν. d.w. καὶ ὑψώσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

—Παρεδόθη ἀπὸ τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεία» τοῦ Σκαραμαγκά, τὴν 15ην 'Ιουλίου, τὸ 37.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ἐτζοάνα» τοῦ Οἴκου Μαρ. Μ. Ξυλᾶ. Σημαία ἐλληνική.

—Τὸ τύπου «φρήντομ» φορτηγὸν «Θεόδωρος Α.Σ.» παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα τὴν 25ην 'Ιουλίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ. Χ. Σιγάλας) καὶ ἀπέπλευσε διὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δύο τάνκερς τῶν 80.000 τόν. d.w. ἔκστον παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεία Σουμι-

'Ανακοίνωσις

—'Ανακοινοῦται ὅτι ἀποχωρήσαντος τοῦ κ. ΔΗΜ. ΚΟΝΤΟΖΑΝΗ, τὴν διεύθυνσιν ἐν Ἐλλάδι (Πειραιεύς, Εύπλοιας 2, 'Αγίου Νικολάου) τῶν ἐταιρειῶν BRISTOL SHIPPING COMPANY καὶ IONIAN SHIPMANAGEMENT LTD., ἀνέλαβεν ὁ κ. XAPPY N. ΓΚΑΤΖΙΩΝΗΣ.

LAW OFFICES

COSTAS SIKAKIS
53 FILONOS ST. TEL. 4117.910
PIRAEUS T.T. 8
CABLES: «COSTASI»

ΤΕΛΕΤΗ ΕΙΣ ΥΔΡΑΝ



ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Federal Nagara» 15.852 τόν. γκρός, 28.259 τόν. d.w. τοῦ 1968, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων γύρω τῷ δόλ. 4.300.000.

—Τὸ μπάλκ κάρριερ «Linton» 14.302 τόν. γκρός, 22.001 τόν. d.w. τοῦ 1960, ἐπωλήθη εἰς ξένα συμφέροντα καὶ θὰ ύψωσῃ τὴν αἰγυπτιακὴν σημαίαν.

—Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μεταλλοφόρον «Puerto Mandrige» 7.688 τόν. γκρός, 19.051 τόν. d.w. τοῦ 1960, μὲ μιχανᾶς Ντόξφορν 4.400 ἵππων.

—«Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον ἀλγερινὸν φορτηγὸν «Tariq» 9.237 τόν. γκρός, 13.059 τόνων d.w. τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Ἐλεῖστρια VIII». Σημαία ἐλληνικῆ.

—Ἐπωλήθη εἰς παναμαϊκὴν ἑταῖριαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Θεοδότη» 21.894 τ. γκρός, 36.380 τόν. d.w. τοῦ 1961. Θὰ διατηρήσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Τὸ δηζελοκίνητον χιλιανὸν σέλετερτέκερ «Loas» 9.038 τόν. γκρός, 13.645 τόν. d.w. τοῦ 1957, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων γύρω τῶν 1.2 ἑκατομ. δολαρίων.

—«Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ ιαπωνικὸν μότοριστ «Rynsei Maru» 499 τόν. γκρός, 1.580 τόν. d.w. τοῦ 1971.

—Τὸ μπάλκ κάρριερ «Σαίντ Φωτεινή» 11.117 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἐπωλήθη εἰς δημοπρασίαν καὶ παρεδέθη. Μετωνομάσθη «Fiona I». Σημαία Παναμᾶ.

—«Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ λιθεριανὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ngan Chau» 2.549 τόν. γκρός, 4.323 τόν. d.w. τοῦ 1955. Μετωνομάσθη «Εύτυχια». Υψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—«Ηγοράσθη ἐπίσης καὶ παρελήφθη τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «South Wing I.» 1.840 τόν. γκρός, 3.006 τόν. d.w. τοῦ 1961. Μετωνομάσθη «Ζαχαρούλας. Κυπριακὴ σημαία.

—Τὸ γαλλικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν

Εἰς τὰς 26 Ιουνίου ή Λέσχη Ἀποφοίτων Σχολῆς «Υδρας ὡράνωσεν ἐκδρομὴν εἰς Υδραν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῆς Δ.Σ.Ε.Ν. «Υδρας.

Ο πρόεδρος τῆς Λέσχης, κ. Σπ. Ράνης, πρὸ τῆς ἀπονομῆς παρέβωσε πρὸς τὸν ἀρχηγὸν τῆς Σχολῆς συμβολήν σκυτάλην, ἐκφωνήσας τὴν ἀκόλουθον προσφώνησιν.

Εἰς τὴν τελετὴν παρέστη ὁ «Υπουργὸς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγονας, ὁ ὄποιος καὶ ἀπένειμε τὰ διπλώματα.

«Νέοι δόκιμοι, σᾶς φέρων μιὰ διαρεία σκυτάλη. 'Απ' τὰ πέλαγα τῆς Γῆς σᾶς φέρνω τὴ φύλογα τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Κρατῶ τὴ δάδα ποὺ κρατήσανε γίγαντες τῆς ναυτούσυνης καὶ τῆς ωμωσύνης. Τὸ φῶς ποὺ ἔδω καὶ 30 αἰώνες φωτίζει, χωρὶς διακοπὴ τὶς θάλασσες, τὰ λιμάνια, τοὺς ὠκεανοὺς τῆς γῆς. Καὶ δὲν ὑπάρχει ὅλος λαὸς μὲ τέτοια συνέπεια, συνέχεια καὶ προκοπή στὰ θαλάσσια ἔργα, ἐπὶ 30 αἰώνες. Ἐδῶ καὶ δεκάδες χρόνια ἔδω, στὸν ίδιο ναυτικὸ τόπο,

πήραμε τὴ σκυτάλη ἀπὸ τοὺς πιὸ παλιούς. Τὴν κρατήσαμε φυλά. Πολεμήσαμε σωστά. Ἐθευκάνθημεν ἐν τοῖς κύμασιν. Στὰ πρόσωπα τῶν περισσότερων θὰ δῆτε τὰ ἔνδος μακροῦ θαλασσινοῦ μόχθου. 'Η Ἐλληνικὴ Ναυτιλία εἶναι σήμερα τὸ καμάρι τοῦ 'Εθνους. Αισθανόμαστε ἃξιοι τῆς μεγάλων ναυτικῆς μας παραδόσεως. 'Αν ἔδω φτερουγίζουν οἱ ψυχές τῶν μεγάλων θαλασσοκρατόρων προγόνων μας, θάναι εύχαριστημένες.

«Νέοι δόκιμοι, πάρτε τὴ σκυτάλη, κρατήστε τη μὲ στιβαρὸ χέρι, μὲ δύστερο μυστό, μὲ ὑπομονὴ καὶ ἀγάπη στὴν καρδιά. Κρατήστε τη φυλά καὶ μὴ ἔχεντες πὼς ή Ναυτιλία εἶναι τὸ πιὸ ζωντανὸ κομμάτι τοῦ 'Εθνους εἶναι ή 'Ελλάδας. Εἶναι τὸ πιὸ ζωρὸ κομμάτι τοῦ οἰκουμενικοῦ, τοῦ παγκόσμιου 'Ελληνισμοῦ. Τοῦ 'Ελληνισμοῦ τῆς διασπορᾶς. Καὶ μὴ ἔχεντες. 'Η Ναυτιλία εἶναι τὸ θεμέλιο τοῦ 'Εθνους. 'Ο 'Ελληνας πλοίαρχος εἴτε στὸ πλοίο προσφέρει τὸ μόχθο του εἴτε στὸ γραφεῖο, εἶναι τὸ θεμέλιο τῆς Ναυτιλίας.

«Nelee» 2.874 τόν. γκρός, 3.669 τόν. d.w. τοῦ 1958 ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ύψωσε τὴν κυανολευκὸν. Μετωνομάσθη «Φλόρι».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἐλβετικὸν φορτηγὸν «Castaneda» 1.504 τόν. γκρός τοῦ

1962 καὶ ύψωσε τὴν κυανολευκὸν. Μετωνομάσθη «Άλμπακόρε».

—Τὸ ἀγορασθὲν λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Stolt Victor» 12.487 τόν. γκρός τοῦ 1960, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Βίκτορ». Υψώσει τὴν κυανολευκὸν.

—Μετωνομάσθη «Σπάρτο» τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Vingness» 13.604

AROUND THE CLOCK SERVICE

“JUAN PETROU”

**LAUNDRY - PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE STORES
SPECIAL SHIP SERVICE FOR REPAIRS**

ELECTRIC - ELECTRONIC - ENGINE - WELDING AND REFRIGERATION

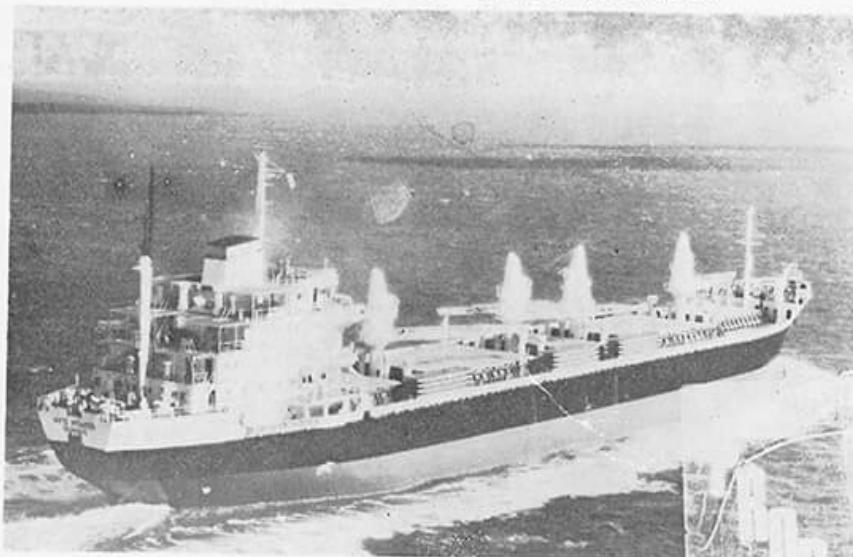
Aven. 3E No 73-46
P. O. Box. 465, MARACAIBO - VENEZUELA
ALSO IN: LA SALINA — PUERTO MIRANDA — BAJO GRANDE — LA ESTACADA — PUNTA DE PALMAS — SAN LORENZO

CABLES: "PETROU"

Phones: Home 77505
Office 75945 - 75977

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.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ



Τὸ «Αιγαῖς Μπάλτικ», φορτηγὸ τύπου «Σάντα Φὲ 77» 12.500 τόν. γκρός, ποὺ παρελήφθη τὴν 12ην Ἀπριλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ἀστιλλέρος τοῦ Μπιλμπάο, κατέρροιψε ἔνα ρεκόρ διὰ τὸν Οἶκον Παπαλίου. Ἡτο τὸ πεντηκοστὸν μεονυμάτη σκάφος του ἀπὸ τὸ ἔτος 1968. Τὰ 3 τουητέκερς τύπου TD15, (ἔνας ἐπιτυχῆς συνδυασμὸς τεχνολογίας μέλλοντος καὶ περιας παρελθόντος), ποὺ καθειλκύνθησαν τὸν Μάϊον, τὸν Ιούνιον καὶ τὸν Ιούλιον, ἀπὸ τὰ ίδια ναυπηγεῖα, ἔδωσαν πρόσθετον αἴγλην εἰς αὐτὴν τὴν πρόσδον. Διότι ἀπέδειξαν ὅτι συνεχίζεται, χωρὶς ἀνάπταυλα, καὶ παρ' ὅλην τὴν κρίσιν. Ξεκινώντας τὸ ναυπηγικὸν του πρόγραμμα τὸ 1968, ὡς κ. Ν. Παπαλίος, ἐνέταξε μέχρι σήμερον εἰς τὸν στόλον του μίαν νεότευκτον χωρητικότητα 700.000 περίπου τόνων γκρός, ἥτις ἀντιπροσωπεύει τεχνικὴν πρωτοπορίαν καὶ ἐπιχειρηματικὴν τόλμην. Τὸ πρῶτον SD14 ποὺ ἐπεσεν ὅπὸ τὰς ἑσχάρας εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπάλτραμ τὸ 1968, ἥτο τὸ «Μίμης Ν. Παπαλίος» καὶ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἥτο ἡ πρώτη σημαία ποὺ ἐκάλυψε τὴν νέαν γενεάν τῶν ἀντιλίμπετρος. Ἀλλὰ καὶ τὸ πρῶτον γερμανικὸν MKII ἥτο παραγγελία τοῦ κ. Ν. Παπαλίος, τὸ «Αιγαῖς Παισίνη». Ὁ δύκωδης αὐτὴ νεότευκτος χωρητικότης ποὺ ἐκαλύφθη ἀπὸ τὰ Ἑλληνικὰ χρώματα καὶ τὰ σήματα μιᾶς καὶ μόνον ἑταῖριας, διακρίνεται εἰς 7 κατηγορίας Ισαρθίμων τύπων φορτηγῶν πλοίων, ὡς ἔξης : SD14 : 10 σκάφη 9.200 τόν. γκρός, ἔκστασον, ἀπὸ τὰ ὅποια 6 ἐναυπηγήθησαν εἰς τὸν Σκαραμαγκάν. MKII : 4 σκάφη, 9.400 τόν. γκρός ἔκστασον, γερμανικῆς κατασκευῆς, «Σάντα Φέ» : 5 σκάφη, 11.300 τόν. γκρός ἔκστασον, ναυπηγηθέντα εἰς Ισπανίαν. Μπάλκερ 27 : 4 σκάφη, 15.400 τόν. γκρός ἔκστασον, ναυπηγηθέντα εἰς Ισπανίαν. Μπάλκερ 35 : 4 σκάφη, 19.000 τόνων γκρός ἔκστασον, ναυπηγηθέντα εἰς Ισπανίαν. Μπάλκερ 53 : 1 σκάφος, 29.000 τόν. γκρός, ναυπηγηθὲν εἰς Ισπανίαν. «Σάντα Φέ 77» (προηγμένου τύπου) : 20 σκάφη τῶν 12.500 τ. γκρός, ναυπηγηθέντα εἰς Ισπανίαν. Ἀλλὰ τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς ἑταῖριας «Αιγαῖς» δὲν σταματᾷ εἰς τὴν πρόσκτησην τῶν 50 αὐτῶν νέων πλοίων, δύο ἀπὸ τὰ ὅποια διεγράφησαν, ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας. Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἀστιλλέρος τοῦ Μπιλμπάο, ναυπηγεῖται αὐτὴν τὴν στιγμὴν, διὰ λογαριασμὸν τῆς, ἡ νέα ἐξειλιγμένη τεχνικῶν σειρά ἀπὸ 10 σκάφη τύπου TD15 τῶν 12.600 τόν. γκρός. Πέντε ἀπὸ τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ παραδοθοῦν τὸ 1977 καὶ πέντε τὸ 1978. Τὰ 3 πρώτα καθειλκύνθησαν τὸν Μάϊον, Ιούνιον καὶ Ιούλιον ἐ.ε. Ἡ δραστηριότης ὅμως τῆς ἑταῖριας «Αιγαῖς» ἐκάλυψεν καὶ τὸν χώρον τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, μὲν ἀνάλογον δυναμισμόν. Τὰ τελευταῖς 9 ἑταῖρης σηματοδότησαν 27 πλοία «σέκοντ χέντ», ἀπὸ τὰ ὅποια ἀργότερον ἐπωλήθησαν τὰ 13. Ὁ στόλος, ποὺ ταξιδεύει σήμερον μὲ τὰ χρώματα τῆς ἑταῖριας «Αιγαῖς» καὶ ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀποτελεῖται ἀπὸ 62 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.420.000 τόν. γκρός καὶ ἡ προσθήκη τῶν 10 Ισπανικῶν TD 15 ἔως τὸ ἐπόμενον ἔτος, θὰ αὐξήσῃ αὐτὴν τὴν χωρητικότητα εἰς 72 πλοῖα 1.575.000 τόν. d.w. περίπου.

τόν. γκρός, τοῦ 1967. «Ψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ὀλλασιδικὸν φορτηγόν «Archimedes» 6.235 τόν. γκρός, τοῦ 1960. «Ψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Μαρίκα Τ.».

—Τὸ ἀγορασθὲν Ισπανικὸν φ.γ. «Kintyu Maru» 5.476 τόν. γκρός τοῦ 1967 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Πλάναρμα» καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκην σημαίαν.

—Παρεδόθη εἰς τὸν διαγοραστά του τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων λιβεριανὸν φορτη-

γὸν «Σοφία Κ.» 10.398 τόν. γκρός τοῦ 1957 καὶ μετωνομάσθη «Atrytone». Ἡ λιβεριανὴ διετηρήθη.

—Τὸ ἀγορασθὲν σουδικὸν μπόλκ κάρροιρ «Joh Gorthon» 26.270 τόν. γκρός, τοῦ 1966 παρελήφθη. «Ψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Κρήτη».

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν Ισπανικὸν φορτηγόν «Nogu Maru» 9.683 τόν. γκρός, τοῦ 1965. Μετωνομάσθη «Ἀλκαζάρ». Σημαία Ἑλληνικῆς.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγὸν «Χρήστος» 7.883 τόν. γκρός τοῦ 1956 ἐπωλήθη εἰς Πακιστανὸν διαλυτάς ἀντὶ δολ. 95.25 κατὰ τὸν ἥλ. ἐκτοπίσματος.

—Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐζαν ἐπωλήθη ἀντὶ δολ. 111 κατὰ τὸν ἥλ. ἐκτοπίσματος τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Πρίνσες Σοφία» 39.191 τόν. γκρός τοῦ 1959.

—Ἐπωλήθη ἐπίσης εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐζαν τὸ δεξαιμενόπλοιον «Στόλτ Ιντούν» 11.543 τόν. γκρός τοῦ 1954. Τιμὴ δολ. 98.28 κατὰ τὸν ἥλ. ἐκτοπίσματος.

—Εἰς Γέρμανον διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ χαρακτηρισθὲν ὡς ὀλικὴ ἀπώλεια φορτηγόν «Νόστος Βάσο Ατενέ» 6.714 τόν. γκρός τοῦ 1954, ἀντὶ δολ. 150.000.

—Πρὸς διαλυτὸν ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Ρίτα» 5.613 τόν. γκρός, τοῦ 1937.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρέων 150ήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ἔνεας σημαίας :

—«Ἀλαμέιν», παναμαϊκόν, 10.403 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.4.77, ἐκπρόσωπος κ. Κωνστ. Παπαναστασίου.

—«Ἄγιος Νικόλαος Κ.», κυπριακόν, 1.979 τόν. γκρός, ἀπὸ 26.2.77, ἐκπρόσωπος κ. Ἀντ. Καρμίρης.

—«Μάουντ Ζήρεια», παναμαϊκόν, 1.127 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.4.77, ἐκπρόσωπος κ. Ἐμμ. Βαρδαρῆγος.

—«Γκίκιας», κυπριακόν, 2.376 τόν. γκρός, ἀπὸ 4.2.77, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Βαμβακᾶς.

—«Λαδίνια V», λιβεριανόν, 15.949 τόνων γκρός, ἀπὸ 28.4.77, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Ρίζος.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ δεξαιμενόπλοιον «Κουήν όφ Σκάου» 12.222 τόν. γκρός τοῦ 1958, μετωνομάσθη «Σύρος Τρείνερ». Ἡ κυανόλευκη διετηρήθη.

—Εἰς «Μερόπη» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Σοφία Ν.» 7.622 τόν. γκρός, τοῦ 1954.

—Τὸ μότοριστ «Μάκο Ρήφερ» 1.280 τόν. γκρός, τοῦ 1963, μετωνομάσθη «Σκάου Φρόστ» καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Μετωνομάσθη «Αἴτζιαν Κλίφ» τὸ φορτηγόν «Νάξος Αϊλαντ» 3.960 τόν. γκρός, τοῦ 1968.

—Εἰς «Μάλεμε» μετωνομάσθη τὸ φορτη-

«COULOURIS» - AGENCIA MARITIMA LTDA «COULOURIS» SHIPPING AGENCY LTD

AGENTS - STEVEDORES - FORWARDING AGENTS - BROKERS - CHARTERERS - SUBAGENTS
AT ALL BRASILIAN PORTS

MARTIN AFONSO 78 CONJ. 11/12 SANTOS, BRASIL
PHONES : 346203 - 29143 - 29285 - 318783 - 316469

TELADRESS : "COULOURIS"
TELEX : 013-1202 COUL BR

AFFILIATED COMPANY "SYROS" FOR PROVISIONS AND STORES SUPPLY.

Akti Mioouli 17/19 — Tel: 411.2570, 417.4495, 412.0341 A.O.H. 821.7103 — Tlx: 21 - 3557 Pari Gr, 21 - 2794 F.Y. Gr.

γὸν «Σοφία Τ.» 2.637 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

—Τὸ φορτηγὸν «Βασιλεῖος» 1.322 τόνων γκρός, τοῦ 1937, μετωνυμάσθη «Γεώργιος».

ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΒΑΤΗ - ΓΡΕΓΟΥ

Παρὰ τοῦ Οίκου τῶν κ.κ. Βάτη - Γρέγου ἡγοράσθη τὸ ὑπὸ βρετανικὴν σημαίαν μπάλκ κάρφερ «Shackleton», πλοιοκτησίας τῶν κ.κ. Ἀφόνου Κούλουκουντη, 71.705 τόν. d.w. καὶ 39.866 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1974, πλήρως αὐτοματοποιημένον. Θά παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ Σεπτεμβρίου εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα καὶ θὰ ἔγγραφῇ εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια.

Η ΔΙΑΛΕΞΙΣ ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Ἡ διάλεξις τοῦ ἐπιτίμου προέδρου τῆς Ἔνωσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν κ. Ἀνδρέα Λαιμού, μὲ θέμα «Ο Ἑλληνικὸς Ἐφοπλισμός», θὰ πραγματοποιηθῇ τὴν 7ην ἐσπερινὴν ὥραν τῆς Τριτῆς 2ας Αύγουστου ἐ.ἔ. εἰς τὴν αἰθουσαν διαλέξεων τοῦ Εὐγενίδειου Ἰδρύματος, Λεωφόρος Συγγροῦ, Ἀμφιθέα. Μετὰ τὸ πέρας αὐτῆς θὰ ἐπακολουθησῃ δεξίωσις.

Προσδοκᾶται ὅτι ἡ συμμετοχὴ ὄλων τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ είναι πρόθυμη καὶ ἀντίστοιχος τῆς σημασίας τῆς ὁποίαν ἔχει ἡ ἀνωτέρω διάλεξις, εἰς τὴν ὁποίαν ἔχουν προσκληθῆ ὁ πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Κ. Καραμανλής, Ὑπουργοί, Ὑφυπουργοί καὶ ὄλοι ἐπίστημοι.

ΑΙ ΟΦΕΙΛΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Τὸ Ν.Α.Τ. ὑποχρεούται εἰς τὴν χορήγησιν πιστοποιητικοῦ μὴ ὄφειλης καὶ ναυτολογίου εἰς ὑπερθεματιστὴν πλοίου διεπομένου ὑπὸ Ἑγκριτικῆς πράξεως τοῦ Ν.Δ. 2687/53 καὶ μεταβιβαζούμενου δι' ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ ἐφ' ὅσον ἡ τοιαύτη μεταβίβασις δὲν συνεπάγεται τὴν ἀπώλειαν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναφέρονται εἰς τὴν γνωμοδότησιν τοῦ παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους κ. Σπ. Ποταμιάνου ἐπὶ ἐρωτήματος διὰ πλοίου τὸ ὁποῖον ἔξεπλειστηριάσθη καὶ τὸ Ν.Α.Τ. δὲν ἔχορήγει ναυτολόγιον εἰς τοὺς ἀγοραστάς πρὶν ἡ ἔξοφληθή ἡ ὄφειλή τῆς παλαιάς πλοιοκτησίας πρὸς τὸ Ἰδρυμα.

Ἀναφέρει σχετικῶς εἰς τὴν γνωμοδότησιν τοῦ ὁ. κ. Ποταμιάνος:

Ἐν ὅψει καὶ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 884/1975 γνωμοδότησεως τοῦ Ν.Σ.Κ., ἡ δι' ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ μεταβίβασις πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας, διεπομένου ὑπὸ Ἑγκριτικῆς πράξεως τοῦ Ν.Δ. 2687/53 διαγράφεται τόσον ὡς πρὸς τὴν διαδικασίαν τῆς μεταβίβασεως ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὰς ἔξι αὐτῆς συνεπίσεις ὑπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου, ἢτοι ὑπὸ τῶν οἰκείων διατάξεων τοῦ ΚΙΝΔ καὶ τοῦ Κώδικος τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας, διότι ὡς πρὸς τὸ θέμα τοῦτο δὲν γίνεται εἰδικωτέρα πρόβλεψις ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς Ἑγκριτικῆς πράξεως.

Ἐν ὅψει τούτου καὶ δεδομένου ὅτι αἱ διέπουνται τὸ θέμα διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 208 καὶ 218 τοῦ Ε.Ν. καὶ 1005 παργ. 3 τοῦ Κώ-

δικοῦ Πολιτικῆς Δικονομίας ρητῶς ὄριζουσι ὅτι ἐν ἐκπλειστηριάσει πλοίου, τοῦτο μεταβιβάζεται εἰς τὸ ὑπερθεματιστὴν ἐλεύθερον παντὸς ἐμπραγμάτου βάρους καὶ προνομίου, οἱ δὲ μέχρι τῆς κατακυρώσεως ἡσαφαλισμένοι, δι' ὑποθήκης ἡ προνομίου δανειστάι, ὡς καὶ οἱ ἀπόδοι ἔγχειρογραφοί (οἱ ἐνοχικοὶ δανειστάι) διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν τὰς προελθούσας ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους μέχρι τοῦ πλειστηριασμοῦ, παραπέμπονται πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἐκ τοῦ κατατεθέντος εἰς τὸ ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπάλληλον ἐκπλειστηριάσματος. Τὸ περὶ οὐ τὸ ἐρώτημα πλοίου μετέστη εἰς τὸν ὑπερθεματιστὴν ἐλεύθερον ἀπὸ παντὸς βάρους ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. Τούτων δὲ ἔνεκεν ὑποχρεούται ὁ ὄργανος μόδιος εἰς τὴν χορήγησιν πιστοποιητικοῦ μὴ ὄφειλῆς εἰς τὸν ὑπερθεματιστὴν καὶ ναυτολογίου, ἐφ' ὅσον δῶμας ἡ τοιαύτη διὰ πλειστηριασμοῦ μεταβίβασις δὲν συνεπάγεται κατὰ τὰ ἐν ἀρθροῖς 5 καὶ 18 τοῦ Ν.Δ. 187)

73 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαιού διαλαμβανόμενα τὴν ἀπώλειαν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας.

Ἐξ ἄλλου τὴν δὴν Ἰουλίου συνεζητήθη εἰς τὸ Μονομελές Πλημμελειοδικεῖον Πειραιῶς προσφυγὴ κατὰ ἀπορριπτικῆς πράξεως τοῦ Ηηλόγου τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς νὰ διαγράψῃ ἐκ τῶν νηολογίων τὸ ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας σκάφος «Ιστόρικος Κολοκοτρώνης», τὸ ὁποῖον ἔξεπλειστηριάσθη τὴν 17ην Ἀπριλίου 1977 ἐπιστεύεται Γερμανικῆς Τραπέζης, ἀνευ προσκομίσεως μὴ ὄφειλῆς τοῦ Ν.Α.Τ. Εἰς τὴν δίκην παρενέθη τὸ δικαστικὸν τμῆμα τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ δι' ὑπομήματος ὑπεστήριξεν ὅτι τὸ Πολυμελές Πλημμελειοδικεῖον Πειραιῶς, ἐπὶ παρομίσαις ὑποθέσεως, ἀπεφάνθη ὅτι ναὶ μὲν ἡ ἐνδισφερομένη Τράπεζα ἡγόρασε τὸ πλοίον εἰς πλειστηριασμὸν ἐλεύθερον παντὸς βάρους, ἀλλὰ τὸ πλοίον ἔχει μίαν Ἑγκριτικὴν πρᾶξιν ἡ ὁποία είναι τὸ σύνταγμα τοῦ σκάφους καὶ ἀναφέρει ὅτι διὰ τὴν διαγραφὴν ἐκ τῶν νηολογίων δέον νὰ ἔχῃ ἔξοφληση τὴν ὄφειλήν ἡ νὰ καταβέσῃ ἔγγυητικὴν ἐπιστολήν. Ἡ ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου ἀνέμεντο νὰ ἔκδοθη.

Η ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΙΣ

Σχετικῶς μὲ τὸ εἰς ἄλλας σελίδας σχέδιον νόμου περὶ συνταξιοδότησεως τῶν ἀπομάχων τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνακοινώνται:

Ἡ «Ἐνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, αἰσθάνεταιται ιδιαίτερη ἱκανοποίηση γιατὶ συνέβαλε κατὰ τὸ μέτρο ποὺ ἔξαρτάται ἀπὸ τὶς δυνατότητες τῆς νὰ ἐγκριθῇ ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. νομοσχέδιο ποὺ θέτει σὲ νέα διάση τὸ συνταξιοδοτικὸν καθεστώς τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Πρόκειται γιὰ διακριτικὴ ἀσφαλιστικὴ μεταχείριση τῶν ἐργαζομένων στὰ πλοῖα, ποὺ καθίσταται δυνατὴ χάρις στὴν εὐρεῖα κοινωνικὴ ἀντίληψη τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ τὴν ἀνεπιφύλακτη ἐκτίμηση τοῦ μόχθου τῶν ναυτικῶν ἀπὸ μέρους τῆς ἐργοδοσίας.

Για νὰ γίνη ἀντιληπτή ἡ ἐπερχομένη μεταβολὴ στὴ συνταξιοδότηση τῶν ναυτικῶν, ἀναφέρεται τὸ ἀκόλουθο παράδειγμα:

Ἐνας ἀπόφοιτος τῶν Δημοσίων Σχολῶν Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἡλικίας 18 ἑταῖς, μετὰ ἀπὸ τὴν θητεία του στὸ στρατὸ καὶ μὲ 20 χρόνια θαλάσσια ὑπηρεσία, είναι δυνατὸν νὰ συνταξιοδοτηθῇ σὲ ἡλικία 45 ἑταῖς, καὶ μὲ σύνταξη ποὺ δὲν ἀντιπροσωπεύει τὸ 80% τῶν ἐνέργεια ἀπόδοχων του. Ἡ σύνταξη αὐτὴ αὐξάνεται σὲ ποσοστὸ 100% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ, ἐὰν ὁ ναυτικὸς ἀποσυρθεῖ τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας σὲ ἡλικία 55 - 57 ἑταῖς.

Μὲ τὸν τρόπο αὐτό, τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀπόκτη τὴν καλύτερη συνταξιοδοτικὴ μεταχείριση γιὰ τὰ Ἑλληνικὰ δεδομένα — Ἑγκατιρη δηλαδὴ συνταξιοδότηση μὲ ἱκανοποιητικὴ σύνταξη — σὲ ἀναγνώριση τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὶς ὁποῖες ἀσκεῖται.

* * *

Τὰ ισχύοντα μέχρι τῶρα γιὰ τὴν συνταξιοδότηση τοῦ ναυτικοῦ, προέβλεπαν ἐλάχιστη 15 ἑταῖς, διανότερη σύνταξη 80% τοῦ μισθοῦ, μὲ θαλάσσια ὑπηρεσία 26 ἑταῖς

σὲ φορτηγὰ πλοῖα, 25 σὲ δεξαμενόπλοιασ καὶ συντελεστὴ 75, ποὺ προκύπτει ἀπὸ τὸ ἄθροισμα ἡλικίας καὶ ὑπηρεσίας τοῦ συνταξιοδοτούμενου. Μὲ τὸ ἐγκριθὲν νομοσχέδιον, οἱ μεταβολές τῶν δασικῶν αὐτῶν προϋποβέσσεων, είναι ἐντυπωσιακές. Συγκεκριμένα δρίζονται:

Ἐλάχιστη προϋπηρεσία πρὸς συνταξιοδότηση τὰ 13 ἑτη σὲ δεξαμενόπλοια, τὰ 13,5 ἑτη σὲ φορτηγὰ καὶ τὰ 14 ἑτη σὲ ἐπιβατηγά.

Τὸ 80% τοῦ μισθοῦ χορηγεῖται ὡς σύνταξη σὲ ὅσους ἔχουν συμπληρώσει 23 ἑτη ὑπηρεσίας σὲ φορτηγά η 22 σὲ δεξαμενόπλοια ἀντὶ τῶν 25 καὶ 26 ἀντιστοίχως, ποὺ ισχύει σήμερα.

Τὸ ποσοστὸ 80% αὐξάνεται ἀνά διετίᾳ μὲ ἀποτέλεσμα στὰ 33 ἑτη θαλασσίας ὑπηρεσίας σὲ φορτηγὰ καὶ στὰ 32 σὲ δεξαμενόπλοια, η σύνταξη νὰ φθάνῃ τὸ 100% τοῦ μισθοῦ.

Στὸν ὑπόλογισμὸν τῶν ἐτῶν ὑπηρεσίας πρὸς συνταξιοδότηση λαμβάνεται ὑπ' ὅσην καὶ ὁ χρόνος ἀδείας τοῦ ναυτικοῦ.

Καταργεῖται τὸ ἄθροισμα τῶν ἑταῖων ἡλικίας καὶ ὑπηρεσίας — συντελεστὴ 75 — μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μὴ ὑπάρχει δριον ἡλικίας πρὸς συνταξιοδότηση. Δηλαδὴ ναυτικὸς οἰσαδήποτες ἡλικίας ποὺ ἔχει συμπληρώσει τὴν ἀπαιτούμενη προϋπηρεσία μπορεῖ νὰ θυγή ἀμέσως στὴ σύνταξη.

“Ολες οἱ ἀνωτέρω ρυθμίσεις ἀφορούν τοὺς ἐργαζομένους στὰ ποντοπόρα πλοῖα, τὰ φορτηγά καὶ τὰ δεξαμενόπλοια.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὀφετηρίας γιὰ τὴν μεγάλη αὐτὴ ἀλλαγὴ στὸ συνταξιοδοτικὸν καθεστώς τῶν ναυτικῶν μας, ἀποτελεῖται ἡ συμφωνία τῆς Ἔνωσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς ΠΝΟ κατὰ τὴν διαπραγμάτευση τῶν δρων τῆς τελευταίας συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων, περὶ μειώσεως τοῦ ὄριου ἡλικίας τῶν ναυτικῶν ποὺ ἔξερχονται στὴ σύνταξη.

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙΟΝ ΤΟΥ κ. ΠΑΠΑΔΟΠΠΟΝΑ

Ο 'Υπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Αλέξανδρος Παπαδόγγονας θὰ ἀναχωρήσῃ τὴν 7.8.77 διὰ Η.Π.Α. (Ν. 'Ορλεάνη) προσκληθεῖς νὰ ὀμιλήσῃ στὸ ἐπήσιο Συνέδριο Α.ΧΕΠΑ.

Ἐπίσης ὁ κ. 'Υποργὸς θὰ ἐπισκεφθῇ τὴν Ν. 'Υόρκη ὅπου θὰ ἔχῃ ἐπαφὰς μὲ ναυτιλιακούς παράγοντας.

Ο κ. Παπαδόγγονας θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς 'Α.θήνας τὴν 14.8.77.



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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μισούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ 'Ισογειον Μ2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος Μ2 300.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΙΣ ΚΕΝΟΥ

Οι άρχιτοποιοί σαρχοί και άρχιμηχανικοί των ναυτιλιακών έταιριών θα λαμβάνουν έφεξης σύνταξιν άτυχήματος εἰς περίπτωσιν καθ' ήν υποστούν έργαστικόν άτυχήματα κατά την διάρκειαν των. Η ρύθμισης αυτή γίνεται διά σχεδίου νόμου τὸ όποιον ένεκριθή ηδη ύπό του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ. και πρόκειται νὰ πρωθυμήη πρὸς φήμισιν ύπό της Βουλῆς. 'Υπὸ τοῦ ίδιου νομοσχεδίου, ρυθμίζεται τὸ θέμα τῆς άσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν τῶν έργαζομένων ὡς μεμονωμένων έργατων θαλάσσης κλπ. και καλύπτεται οὕτω ένα κενὸν τῆς ύφισταμένης άσφαλιστικῆς νομοθεσίας.

Τὸ έγκριθὲν σχέδιον νόμου ἔχει ὡς ἔξῆς:

"Άρθρον 1

1. Ναυτικοὶ έργαζομένοι: α) ὡς μεμονωμένοι έργαται θαλάσσης, ιδίᾳ δὲ ὡς δῦται, ἀλιεῖς πορθμεῖς ἢ λευθόνοι, β) ἐπὶ πλοίων έξαιρουμένων λόγῳ κατηγορίας τῆς ὑποχρέωσεως έφοδισμοῦ διὰ ναυτολογίων, γ) ἐπὶ πλοίων Ἑλληνικῶν μὴ ὄντων έφωδισμένων προσωρινῶν διὰ ναυτολογίου και δ) ἐπὶ πλοίων συμβεβλημένων μετά τοῦ Ν.Α.Τ., διακοψάνων τὴν άσφαλίσιν λόγῳ παρπλισμοῦ, ἢ ἐπισκευῶν εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας, ἀλιεῖς οὐποχρεωτικῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διὰ τοὺς κινδύνους γήρατος, ἀνίκανότητος και ἀτυχήματος έαν τοῦτο ἔλαβε χώραν κατά τὴν διάρκειαν τῆς έργασίας των και εἰς τὸν τόπον αὐτῆς.

2. Οι έργαται ἀλιεῖς οἱ πληροῦντες τὰς προϋποθέσεις τῶν παραγ. 1 και 2 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Α.Ν. 1846) 1951 ἔξακολουθοῦν άσφαλιζόμενοι εἰς τὸ IKA.

3. 'Ως πλοίον διὰ τὴν έφαρμογὴν τοῦ παρόντος θεωρεῖται τὸ τοισύτον κατά τὴν ἔννοιαν τῶν ἄρθρων 3 και 4 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

"Άρθρον 2

Διὰ Π.Δ. ἐκδιδομένου προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θέλουσι δρισθῆ οἱ ὄροι και αἱ προϋποθέσεις τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν προσώπων εἰς τὴν άσφαλίσιν τοῦ Ν.Α.Τ., ή διαδικασία άσφαλίσεως, δ. τρόπος ὑπολογισμοῦ και καταβολῆς τῶν εἰσφορῶν ύπὸ τούτων, τὸ ὑψος αὐτῶν, ὡς και πᾶσαν ἀναγκαίαν λεπτομέρεια διὰ τὴν έφαρμογὴν τῆς άσφαλίσεως των.

"Άρθρον 3

Χορηγεῖται σύνταξις ἀτυχήματος και εἰς

τὰ πρόσωπα περὶ ὃν τὰ ἔδάφια δέ' ἔνας και ΣΤ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Ν. 3170) 55 ὡς συνεπιληρώθη ύπὸ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν. 4502) 66 και ἄρθρον 2 τοῦ Ν. 485) 76, ἐφ' ὅσον τὸ ἀτύχημα ἔλαβε χώραν εἰς τὸν τόπον τῆς έργασίας των και κατὰ τὴν διάρκειαν ταύτης.

ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗΣ ΑΜΟΙΒΩΝ

'Υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Shipping Spares Repairs & Supplies» (S.S.R.S.) συνεστήθη προσφάτως εἰς Πειραιά, Ἑλληνική ἔταιρια ἡτὶς ἀναλαμβάνει, εἰς οἰονδήποτε λιμένα τῆς ὑδρογείου, τὴν ἀντικατάστασιν έθραυσμένων πτωμάτων κυλινδρῶν και ἔμβόλων παντὸς γνωστοῦ τύπου μηχανῆς διὰ μεταχειρισμένων, ἀλλ' εἰς ἀρίστην κατάστασιν, ἀνταλλακτικῶν. 'Η ἔταιρια ἔδρευε εἰς τὴν δόδον Κολοκοτρώνη, ἀριθ. 95 και διευθύνεται ύπὸ τοῦ κ. Δ. Βερνάρδου. Τηλέφ. 41.23.627 και τέλεξ 2735.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Γενομένων τῶν ἀρχαιρεσιῶν εἰς τὴν 'Ἑλληνικὴν 'Ενωσιν Ναυτικοῦ Δικαίου, ἔξελέγη τὸ νέον 16μέλες Διοικητικὸν Συμβούλιον διά τὴν τριετίαν 1977 - 1979. Τούτο συνεκροτήθη εἰς σῶμα ὡς ἀκολούθως:

Πρόεδρος: Καθηγητής Κυριάκος Σπηλιόπουλος, 'Αντιπρόεδροι: Καθηγητής Νικόλαος Δελούκας και Πρόεδρος Δικηγορικοῦ Συλλόγου Πειραιῶν Κυριάκος 'Αρβανίτης, Γεν. Γραμματεὺς: Δικηγόρος Παναγιώτης Σωτηρόπουλος, 'Αν. Γεν. Γραμματεὺς: 'Υπονομάρχος Ξενοφόνης 'Αντωνιάδης, Ταμίας: 'Απόστολος Δεπάστας, Δ) τῆς ANE Καρδάς Ειδικὸς Γραμματεὺς: 'Αντώνιος 'Αντάπασης, δικηγόρος.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

Τὰ μίνι μπάλκ κάρριερ θέλουν ἀπὸ τῶν μέσων Σεπτεμβρίου ἐ.ἔ. ἔγκαινιάσει τακτικὴν γραμμὴν μὲ κοντένερος ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ διὰ Πειραιᾶ και Μέσην 'Αναπολήν ('Αλεξανδρέτταν, Βηρυτοῦ).

'Η πρότη ἀναχώρησις ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς 'Αμβέρσης ὥρισθη τὴν 12ην Σεπτεμβρίου μὲ τὸ «Μίνι Λίζαρπτ». 'Έκατὸν δέκα κοντένερος δὲ παραλαμβάνη. "Ίδιος μέστος φορτεύονται θὰ διαθέτῃ (φορτωτήρες 30 τόνων).

'Ο Οἶκος τοῦ κ. Γ. Π. Λιβανοῦ διαθέτει,

NAYTIKA XRONIKA
ώς γνωστόν, στόλον 55 σκαφῶν τοῦ τύπου τῶν «μίνι μπάλκ κάρριερς».

ΚΑΙ Η ΚΑΛΗ ΠΛΕΥΡΑ

'Ικανοποιητικὴ ἡ διαπίστωσις: 'Απὸ τὸν ἔλεγχον, τὸν ἔκτακτως διενεργήθεντα ἀπὸ τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς, εἰς τοὺς χώρους ἀποθηκεύσεως τῶν τροφίμων, ψυγείων, μαγειρείων και κιλικείων τῶν ἐπιβατηγῶν τακτικῶν γραμμῶν και τῶν τουριστικῶν πλοίων, διεπιστώθη πλήρης ἡ συνέπεια ἀπὸ πλευρᾶς ὑγιείνης:

α) 'Υπόρχουν ἐπαρκῆ και ἀρίστης ποιότητος κρέατα.

β) Οι χώροι φυλάξεως, παρασκευῆς και διαθέσεως τῶν τροφίμων διατηροῦνται εἰς ύψηλὸν ἐπίπεδον ὑγιεινῆς καταστάσεως.

γ) Τηροῦνται οἱ ὅροι ύγιεινῆς παρασκευῆς και διαθέσεως τῶν τροφίμων, καθὼς και αἱ ἀγορανομικαὶ διατάξεις περὶ τιμῶν, ποιότητος και ποσότητος τῶν προσφερομένων ἐδεσμάτων.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

N. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ - K. ΠΕΡΙΜΕΝΗ

«ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΦΕΛΙΞΣΤΟΟΥΥ»

Εἰς πολυγραφημένον τεύχος 160 σελίδων οι κ.κ. N. 'Αγγελόπουλος και K. Περιμένης, ἀνώτεροι ὑπάλληλοι τοῦ Ο.Δ.Π., ἐκυκλοφόρησαν τὴν ἔκθεσίν των περὶ τὸν λιμένος Φελιξστόου τῆς 'Ανατ. 'Αγγλίας, τὸν δόπον ἐπεσκέφθησαν και ἐμελέτησαν εἰς ύπηρεσικήν ἀποστολήν.

Μετὰ τὴν γενικὴν περιγραφὴν τοῦ λιμένος και τὴν σύγκρισιν του μὲ τὸν Πειραιᾶ, ἡ ἔκθεσις εἰς χωριστὰ κεφάλαια ἔξταζε τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτοῦ, τὴν ὄργανωσιν και λειτουργίαν του και τὸ σύστημα τῶν φορτο-εκφορτώσεων εἰς τὰς διασφόρους κατηγορίας φορτίων (γενικά, εἴδηλεκτα, δχήματα κλπ.) και ιδίως εἰς τὰ ἐμπορευματοκιβώτια, εἰς τὴν διακίνησιν τῶν ὅποιων ὄφειλε κυρίως τὴν ἀλματώδη ἀνάπτυξιν του δὲ ἄλλοτε ἀστήμαντος λιμήν τοῦ Φελιξστόου.

'Η συστηματικὴ ἀνάλυσις τῶν οίκονομικῶν και τεχνικῶν δεδομένων και ἡ θεωρη-

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

'Ο ἀρχαιότερος και μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΩΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον 'Επισκευῶν 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 Μισούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΣ: (21) 3566 LOU GR

τική καὶ ιστορική είσαγωγή, ητης προτάσεται έκαστου θέματος, προσδίδουν εἰς τὴν μελέτην γενικώτερον ένδιαφέρον καὶ έμπεδων τὸν χαρακτῆρα αὐτῆς ὡς βασικῆς ἐρεύνης διὰ συγκριτικᾶς ἐφαρμογάς, αἵτινες δικαιώνουν ἀπολύτως τὴν δι' ὑπηρεσιακῶν ἀποστολῶν μετεκπαιδευτικῆν πολιτικῆν τοῦ Ο.Δ.Π.

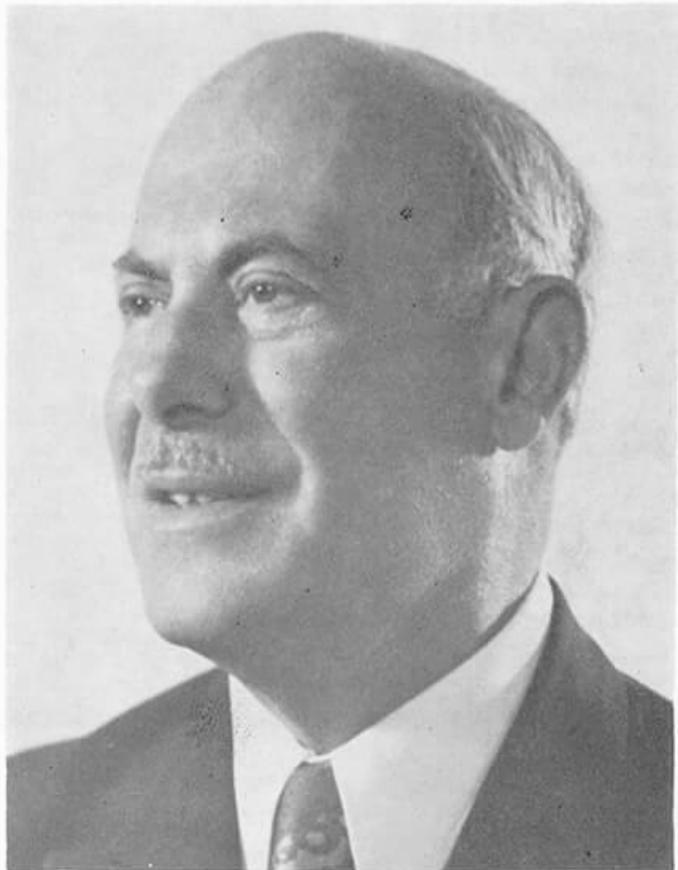
ΟΛΥΜΠΙΚ - ΜΑΡΙΤΑΙ·Μ

Μὲ πλουσίαν, ὡς πάντοτε, ὅλην ἔκυκλοφό-

ρησε τὸ τεῦχος Μαίου - 'Ιουνίου τοῦ περιοδικοῦ τῆς Σπρίνγκφλητ - Σίππιγκ τοῦ 'Ομίλου 'Ωνάση.

Τὸ περιεχόμενον, ἡ εἰκονογράφησις καὶ ἡ ἔκτυπωσις ἀμιλλῶνται εἰς ἐνδιαφέροντας καὶ καλαισθησίαν, πράγμα τὸ ὅποιον τὸ ὥφαῖον αὐτὸ περιοδικὸν παίζει τόσον εἰς τὴν σωστὴν ψυχαγωγίαν τοῦ ταξιδεύοντος προσωπικοῦ τῆς ἑταῖριας ὅσον καὶ εἰς τὴν καλλιέργειαν τῶν σχέσεων τοῦ προσωπικοῦ αὐτοῦ μετὰ τοῦ κέντρου.

ΕΚΛΕΚΤΑ ΠΕΝΘ



ΜΗΝΑΣ Β. ΡΕΘΥΜΝΗΣ

'Ο Μηνᾶς Ρεθύμνης, ἔξεχουσα φυσιογνωμία τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εφοπλισμοῦ, ἀπὸ τοὺς

όλιγον δημιουργοὺς τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ ἔπους, ἀπεβίωσε πρό τινων ἡμερῶν

εἰς τὸ Λονδίνον. 'Η Ναυτιλία κλαίει τὴν ἀπωλείαν του καὶ οἱ ἀνθρωποί της —έφοπλισταὶ καὶ ναυτικοί— βαθὺ αἰσθάνονται τὸ κενὸν ἀπὸ τὸν χαμὸν ἐνὸς προέχοντος μέλους τῆς ναυτιλιακῆς Κοινότητος.

"Ἐφηδος ἐκ Κάσου Ἑλλών τὴν καταγωγήν, ἀπεδύθη, μετὰ τὰς ἔγκυκλιούς σπουδάς του εἰς τὴν Σύρον καὶ τὴν ιδιαιτέραν κατάφτισίν του εἰς Ἀγγλίαν, εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης. 'Ηκολούθησε τὴν οἰκογενειακὴν παράδοσιν καὶ ἡνάλωσεν ἐπιτυχῶς ὅλα του τὰ ἔτη εἰς τὴν διακονίαν τοῦ πλοίου. Τὸ ὄνομά του θά παραμεινῃ διὰ μέσου τῶν πολλῶν δεκαετηρίων ἀλησμόντον. 'Υπῆρχεν ὁ ίδρυτης, τῷ 1921, μετὰ τοῦ ἔξαδέλφου του κ. Μανώλη Κουλουκούντη, τοῦ παγκοσμίως ἀκτινοβολοῦντος, τοῦ πλείστας ὄσας παρασχόντος δημιουργικάς ὑπηρεσίας εἰς τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν, τοῦ ἐδρεύοντος εἰς τὸ Λονδίνον Οἶκου «Ρεθύμνη».

'Ἐν τῷ οὐρανῷ τῆς Ελληνικῆς Κοινωνίας τοῦ πατρὸς τοῦ Μηνᾶς Ρεθύμνην δέν κλαίει μόνον ἡ Ναυτιλία καὶ οἱ ἀνθρωποί της. Κλαίουν ὅσοι ηύτυχησαν νὰ τὸν γνωρίσουν. 'Ητο ἐν τῇ κυριολεξίᾳ ὡς καλὸς ἀνθρωπος. 'Ητο ὁ κοινωνικὸς ἀνθρωπος, ὁ εὐπροσήγορος, ὁ ἀποδέκτης τῆς κάθε ἀνάγκης τοῦ πλησίον του, ὁ εύσεβης χριστιανός, ὁ ἀγαπῶν πάντοτε τὸν συνάνθρωπόν του καὶ μηδέποτε παραλείπων τὸ καθῆκον του πρὸς τὰ κοινωνικὰ σύνολον. Διεκρίνετο διὰ τὴν εύρυμάθειάν του.

Διὰ τὴν Σύρον, τὴν δευτέραν του πατρίδα, πάντοτε ἐφρόντιζε, συνεισέφερεν, ἔξη τὴν ζωὴν της. Διὰ τοὺς Συριανούς, ιδιαιτέρως, ἦτο ὁ συμπαθέστατος Καπετάν Μηνᾶς. Δὲν ἔπαισε κατοικοεδρεύων εἰς τὴν Σύρον καὶ χάρις εἰς αὐτὸν καὶ τὸν ἀδελφὸν του κ. Νικόλαον Ρεθύμνην, τὸ Νεώριον ἀνεστηλώθη καὶ ὠργανώθη εἰς μέγα ἐπισκευαστικὸν κέντρον. Δὲν παρέλειψε ποτὲ τὸ καθῆκον του πρὸς τὰ φιλανθρωπικὰ ίδρυματα τῆς Σύρου καὶ διὰ τὴν προστασίαν τοῦ ἀνασιοπούμοντος.

Διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν Σύρον, ιδιαιτέρως, ὁ ἀλησμόνητος Μηνᾶς Ρεθύμνης θὰ ἀποτελῇ ὑπόδειγμα καλοῦ χριστιανοῦ, "Ελληνος πολίτου καὶ ἐφοπλιστοῦ.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», συνδέομενα μὲ φίλιαν δεκαετηρίων πολλῶν μὲ τὸν πολύκλαυστον Καπετάν Μηνᾶν, διαβιβάζουν τὰ θερμά των συλλυπτήρια πρὸς τὴν Οικογένειάν του, τὸν ἀδελφὸν του κ. Νικ. Ρεθύμνην καὶ τοὺς ἔξαδέλφους συνεργάτας του.

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, συνελθὼν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ

MHNA B. PEΘΥΜΗΝΗ

ἐπιφανούς μέλους τῆς Ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας, παλαιμάχου ἀγωνιστοῦ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, σεβαστοῦ καὶ φιλάτατου συναδέλφου,

ΨΗΦΙΖΕΙ ΟΠΩΣ:

- Κατατεθῆ βαρύτιμος στέφανος ἐπὶ τῆς σοροῦ.
- Διατεθῆ ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν ποσὸν ἐκ δρχ. δεκαπέντε χιλιάδων (15.000).
- Ἐκφρασθῶσι τὰ συλλυπητήρια τῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.
- Δημοσιευθῆ τὸ παρὸν διὰ τοῦ Τύπου.

'Ἐν Ἀθήναις τῇ 18ῃ Ἰουλίου 1977

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου
Τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν
ANT. I. XΑΝΔΡΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν συνελθὼν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ

MAPKOY P. NOMIKOU

προσφιλούς μίοῦ τοῦ συναδέλφου καὶ μέλους τῆς Ἐνώσεως κ. PETROU M. NOMIKOU

ΨΗΦΙΖΕΙ ΟΠΩΣ:

- Διατεθῆ εἰς τὸ Νοσοκομεῖον «ΑΓΙΟΣ ΣΑΒΒΑΣ» ὑπὲρ τοῦ Ἀντικαρκινικοῦ Ἀγῶνος ποσὸν ἐκ δραχμῶν δέκα πέντε χιλιάδων (15.000).

—Ἐκφρασθῶσι τὰ συλλυπητήρια τῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.

—Δημοσιευθῆ τὸ παρὸν διὰ τοῦ Τύπου.

'Ἐν Ἀθήναις τῇ 18ῃ Ἰουλίου 1977

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου τῆς
Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν
ANT. I. XΑΝΔΡΗΣ

NAYTIKA XRONIKA

ταίας ἡμέρας. Ὁ τόνος πάντως τῆς ἀγορᾶς εἶναι ὑποτιμητικός. Τὰ 4.45 δολ. φίο ἐντὸν τρίμεντον ἐπιληρώθη σκάφος 74.000 τόνων απὸ Κόλπον διὰ τὴν Ὀλλανδίαν Σεπτέμβριον - 'Οκτώβριον, ἔναντι τῶν 4 δολ. φίο πρὸ τινων ἡμερῶν. Διὰ τὴν Ὀλλανδίαν 'Ιούλιον - Αὔγουστον 43.000 τόν. δολ. 4.75 φίοτ. Διὰ τὴν Κωνστάντζαν 25.000 τόν. 'Ιούλ. - Αὔγ. δολ. 10.75 φίο ἐντὸν τρίμεντον. Διὰ τὴν Ισπανίαν 17.142 τόν. Αὔγ. - Σεπτ. δολ. 14 φίο ἐντὸν τρίμεντον. Διὰ Πειραιᾶ 31.000 τόν. φίο, δολ. 9.40 Αὔγουστον.

Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Τίλμπουρι 40.000 τόν. δολ. 5.50 φίοτ 'Ιούλ. - Αὔγ. 'Ολλανδίαν 42.000 τόν. δολ. 5.00 φίοτ. 'Ιούλ. 'Ανατ. ἀκτὴ Μεξικοῦ 20.000 τόν. δολ. 7.50 φίοτ, 'Ιούλ. - Αὔγ. 'Απὸ Νόρθ οφ Χάτερερας διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον ρέιντζ 55.000 τόν. δολ. 3.75 φίο, Αὔγουστον. 'Απὸ 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ Μαρόκον 18.000 τόν. δολ. 11 φίο 'Ιούλ. - Αὔγ. Διὰ Συρίαν 27.000 τόν. σίτος δολ. 13.80 φίο, Σεπτέμβριον.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας 12.000 τόν. δι' 'Αγγλίαν δολ. 13.75 φίοτ, Αὔγ. Κριθή διὰ Λεμπόδη 15.000 τόν. δολ. 16.75 'Ιούλ. - Αὔγ. 'Απὸ Τολέδον μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον σύνολον 24.000 τόν. δολ. 13.75 καὶ 6.75 φίοτ, 'Ιούλ. - Αὔγ. Διὰ Βενεζουέλαν 10.000 τόν. δολ. 17.75 φίο Αὔγ.

Γαιάνθρακες: 'Απὸ Χάμπητον Ρόδη δι' Ισπανίαν 53.500 τόν. δολ. 6.95 έλευθ. έκφορτ. Αὔγ. Προηγουμένη ναύλωσις Μαΐου 55.000 τόν. δολ. 7.45 έλ. έκφορτωτικῶν.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Ναυλώσεις πολλαί, χωρὶς δῆμως τὴν ζωηρότητα τῶν προηγουμένων. 'Απὸ τὸ Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 18.000 τόν. δολ. 16 διὰ δύο λιμένας 'Αδριατικῆς Αὔγ. δολ. 19.75, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 2.000 τόν. έκφορτ. Διὰ Λισσαβώνα - 'Αμβούργον ρέιντζ 27.500 τόν. δολ. 425.000 φίο (2-2 λιμένας).

'Απὸ τὴν Βραζιλίαν: Δημητριακὰ διὰ Βαλέντσια καὶ Σεβίλλαν 25.000 τόν. φίοτ δολ. 13.25 'Ιούλ. - Αὔγ. Διὰ Ρόττερ-

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ἐλλειψις φορτίων ἐπαρκῶν διὰ γὰρ ἀπασχολήσουν τὴν προσφερομένην χωρητικότητα. 'Αποτέλεσμα ἡ περαίτερη πτώσις τῶν ναυλῶν εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς. "Αν ἔξαιρέσῃ τις τὸν κινεζικὸν παράγοντα, δότις συνεχίζει τὸ συγκρατημένον ἐνδιαφέρον του διὰ ναυλῶσεις σιτηρῶν καὶ τάχις τσάρτερες, οἱ λοιποὶ τομεῖς ἐτέλους εἰς κατάστασιν ὑποτονικήν. Χαρακτηριστικοὶ οἱ ναυλοὶ τῶν δολ. 3.75 φίο, 55.000 τόν., ἀπὸ Βόρ. 'Αμερικήν διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον ρέιντζ καὶ τῶν δολ. 8.95 φίο, 31.000 τόν. βαρέα γεννήματα, ἀπὸ Κόλπου δι' Ισπανίαν.

"Ολαι αἱ προβλέψεις τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν ἔγκυρον γνώμην ἐπὶ τῶν πραγμάτων τῆς Οἰκονομίας καταλήγουν εἰς τὸ συμπέ-

ρασμα, ὅτι τὸ τρέχον ἔτος δὲν πρόκειται νὰ ἴδωμεν τὴν Οἰκονομίαν ἔξερχομένην τῆς ἐπιμόνου ὑφέσεως. Αἱ προβλέψεις ιδιαιτέρως τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. τῶν Παρισίων φθάνουν καὶ μέχρι τοῦ 1978, κατὰ τὸ ὄποιον μικρὸν πρόκειται γὰρ ἐμφανίση τὴν βελτίωσιν τῆς διοικησικῆς παραγωγῆς. 'Η Ναυτιλία θὰ συνυποφέρεται.

"Η κίνησις κατὰ τομεῖς τῆς Ναυλαγορᾶς εἶχε, κατὰ τὸ διαρρεύσαν 150ήμερον, ὡς κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Κάποια σταθερότης εἰς τὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα τῶν ναυλῶν διαπιστώται τάς τελευ-

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

νται - 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 9.50, τόν. 28.000 φίοτ 'Ιούλ. καὶ Δυτ. 'Ιταλίαν 20.000 τόν. δολ. 15.00 φίοτ Αὔγ. 'Από δύο λιμένες Βραζιλίας δι' 'Αμβούργον 35.000 τόν. δολ. 36.000 φίοτ 'Ιούλ. - Αὔγ.

Ζάχαρις: 'Αρκετά φορτία διά διαφόρους προορισμούς. 'Από άνατ. άκτην Γουαστεμάλας διά Β. 'Ατλαντικόν 6.300 τόν. φίοτ δολ. 9.25 'Ιούλ. 'Από Κούβαν διά Κίναν 15.500 τόν. δολ. 25.75 φίοτ, 1.250 τόν. έκφορτ. Αὔγ. 'Από Ρεσίφε διά Τέμσα 10.000 τόν. δολ. 19.00 φίοτ Αὔγ. 'Από Τζαμάικα διά Μόντρεαλ 10.000 τόν. δολ. 11.00 φίοτ 'Ιούλιον. 'Από Σάν Λορέντζο καὶ Μπουένος 'Αύρες α.φ. 15.000 τόν. φίοτ, δολ. 25.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Λίαν περιωρισμένη ή έργασσια. 'Από Βρετ. Κολομβίαν διά Κίναν σιτηρά 33.000 δολ. 11 φίο. 'Ιούλιον. 'Από δυτ. άκτην Ήν. Πολιτειών 37.500 τόν. δρύζης δολ. 53.00 μὲ 1.000 τόν. γκρόδ φόρτωσιν καὶ 750 τόν. έλ. έκφορτ.

Λιπάσματα: 'Από Βανκούμερ δι' 'Ινδίαν 13.500 τόν. δολ. 20.95 φίοτ 'Ιούλ. - Αὔγ. Ζάχαρις: 'Από 'Ακαγιούτλα διά Κόλπουν 13.000 τόν. δολ. 9.75 φίοτ Αὔγ. 'Από Σαλάθερ καὶ 'Ετεν Πίμενταλ διά Κόλπουν 14.500 τόν. φίοτ δολ. 11.00 'Ιούλ. - Αὔγ.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Μὲ παράδοσιν 'Ιαπωνίαν: Ταξίδιον 'Αγγλίαν - Κόντινεντ σκάφος 70.932 τόν. τοῦ 1975, 80 σέντς τὸν τόνον d.w. 'Επίστης 63.973 τόν. τοῦ 1974, τὸ αὐτὸ ταξίδιον δολ. 80 σέντς. Σκάφος 26.299 τόν. ἀμεσος παράδοσις δολ. 3.410 ήμερησίως.

Μὲ παράδοσιν 'Ανατολήν: Κυκλικόν Είρηνικού, παράδοσις Κασιούγκ, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρην δολ. 3.125 ήμερησίως, 37.265 τόν. τοῦ 1973.

Ταξίδιον Μπαγκλαντές, μέσω Αύστραλίας, παράδοσις Κολόμπο δολ. 3.350 ήμερησίως περιλαμβανομένων διερταῖμ, 37.086 τόν. τοῦ 1977.

Μέσω Περσικού, παράδοσις Σίδνεϋ έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, δολ. 3.800 ήμερησίως.

Ταξίδιον Περσικοῦ, παράδοσις Νότ. Κορέαν, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ 3.800 δολ. ήμερησίως.

Παράδοσις Δυτ. 'Αφρικήν: Ταξίδιον Ρότερνταμ, παράδοσις Κάμσαρ δολ. 3.000, πλέον μπόνους 45.000 δολ. (50.952 τόν. τοῦ 1973).

Παράδοσις Μεσόγειον: Κυκλικόν Πόρτ Κάμσαρ, παράδοσις Κάβο Πάσσερο, δολ. 1.40 τὸν τόνον, 66.950 τόν. τοῦ 1975.

Ταξίδιον Καραϊβικῆς, παράδοσις Λιδόρων 3.500 δολ. ήμερησίως (16.095 τόν. τοῦ 1970). Δύο ἡ τρία κυκλικά Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις Φός, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Γιβραλτάρ - 'Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 3.500 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταῖμ (30.790 τόν. τοῦ 1972).

Παράδοσις Θάλασσαν: Ταξίδιον Κίνας, μέσω Βάρνας δολ. 3.125 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταῖμ, 36.478 τόν. τοῦ 1963.

Παράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ: Ταξίδιον Κίνας, μέσω Σκανδιναվίας, παράδοσις Κόντινεντ δολ. 3.050 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταῖμ, 21.206 τόν. τοῦ 1970.

Ταξίδιον Κίνας, μέσω Κόντινεντ, παράδοσις Φινιστέρο δολ. 2.600 ήμερησίως (12.336 τόν. τοῦ 1959).

Ταξίδια Μεγ. Λιμνῶν μέχρι πέρατος ἐποχῆς, παράδοσις Κόντινεντ, έπαναπαράδοσις διπού δεῖ, όψιδον δολ. 3.500 ήμερησίως (28.024 τόν. τοῦ 1966).

Ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις Κόντινεντ 3.400 δολ. ήμερησίως (24.633 τόν. τοῦ 1967).

Κυκλικόν υπερατλαντικόν, παράδοσις Ρότερνταμ, έπαναπαράδοσις 'Αλεξάνδρειαν - Π. Σάιδ, 2.800 δολ. ήμερησίως (26.220 τόν. τοῦ 1963).

Ταξίδιον Περσικοῦ, παράδοσις 'Αμβέρσαν, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, δολ. 3.775 ήμερ., περιλαμβανομένων διερταῖμ (21.050 τόν. τοῦ 1976).

Ταξίδιον μέσω Περσικού, παράδοσις Κόντινεντ, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, 3.600 δολ. ήμερησίως (18.520 τόν. τοῦ 1969).

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΒΩΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ

Ταξίδιον Βραζιλίας, μέσω Τσώρτσιλ, παράδοσις Χούδσον Μπαΐ, δολ. 4.400 ήμερησίως (27.939 τόν. τοῦ 1977).

Ταξίδιον 'Αγγλίας - Κόντινεντ - Μεσόγειον, παράδοσις Βαλτιμόρην, δολ. 3.600 ήμερησίως (17.344 τόν. τοῦ 1973).

Ταξίδιον Τσιταγκόκ άμεσος παράδοσις Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 4.000 ήμερησίως πλέον 120.000 δολ. μπόνους (60.750 τόν. τοῦ 1976).

Διά 4 - 6 μῆνας, παράδοσις "Απω' Ανατολήν, δολ. 3 κατὰ τόνον, 37.648 τόν. τοῦ 1973 (Κινέζοι).

Διά 4 - 6 μῆνας παράδοσις Κόντινεντ, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον, Νότ. Αμερικήν, Ιαπωνίαν, Σιγκαπούρην, 3.500 δολ. ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταῖμ (26.933 τ. τοῦ 1971).

"Εξ - δώδεκα μῆνας, παράδοσις Πασάγες, δολ. 3.500 ήμερησίως (16.809 τόν. τοῦ 1962).

Δώδεκα - δεκαπέντε μῆνας, παράδοσις Βενεζουέλαν, δολ. 3.200 ήμερησίως, περιλαμβανομένων διερταῖμ, 15.799 τόν. τοῦ 1963 (Κινέζοι).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Η Καραϊβική ἔκρατησε τὴν ζωηρότητα τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ διαρρεύσαν 156ήμερον τοῦ 'Ιουλίου. Οἱ ναύλοι δύως δὲν ἐνέφανσαν βελτίωσίν τινα. 'Ασθενέστεροι, τούναντίον, ησαν, παρὰ τὴν ζήτησιν. Διὰ τὴν Βόρ. Αμερικήν ('Ατλαντικός) μέρος φορτίου 25.000 τόν. W 109, 'Ιούλιον.

Εἰς τὸν Περιοκόν τὰ W 22 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 340.000 τόν. Μικτὸν 130.000 τόν. Διὰ τὴν Καραϊβικήν ή Κόλπον 125.000 τόν. W 25. Διὰ Τεργέστην 120.000 τόν. W 26 'Ιούλιον. Διὰ τὴν Κωνσταντζαν, μέσφ Σουέζ, 80.000 τόν. μέρος φορτίου, W 58, 'Ιούλιον.

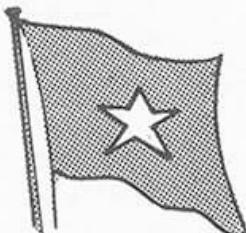
'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Βόρ. 'Ατλαντικόν ή Κόλπον 110.000 τόν. μέρος φορτίου, W 33.75 'Ιούλιον καὶ 76.000 τόν. μέρος φορτίου W 42.5, 'Ιούλιον.

'Απὸ Δυτ. 'Αφρικήν διὰ Βόρ. 'Αμερικήν ή Κόλπον μέρος φορτίου 60.000 τόν. W 61.5. Σκάφος 148.000 τόν. δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ ἀπὸ Δυτ. 'Αφρικήν W 27 Αύγουστον.

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



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ (μότορσιπ): Κατά την αφίξην του εις Μυτιλήνη την 8ην 'Ιουνίου, προσέκρουσεν έπι προβλήτος ύποστρατός ζημίας ανώθεν τής ισάλλου γραμμής. Μετά προσωρινάς έπισκευάς έξεδόθη πιστοποιητικόν δεξιοπλοίας και την 11ην 'Ιουνίου άπεπλευσε διά Καβάλαν και 'Αλεξανδρούπολιν.

ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (φέρρος): 'Ανειλκύσθη την 8ην 'Ιουλίου και έρρυμουλκήθη εις Πειραιά ύπο τοῦ ναυαγοσωστικού «Αστέρι» την 10ην 'Ιουλίου δι' έπισκευάς (ιδέ τεύχος 15.7.77).

ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.): 'Ολίγον μετά τὸν άπεπλου του ἐκ Κίγκοτων (Τζαμαϊκα), τὴν 15ην 'Ιουλίου, ἔξωκειλεν εἰς πλάτος 17.57° 25' βόρειον καὶ μῆκος 76.50° 46' δυτικόν προξενήσαν ζημίας εἰς τὸν παράκτιον φάρον. 'Ανειλκύσθη μετά δίωρον τῇ βοηθείᾳ δύο ρυμουλκῶν καὶ τὴν ἐπόμενην ἀπέπλευσε διὰ Πουέρτο Κορτές, ἀνευ έμφανῶν ζημιῶν.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.: 'Επειθεωρήθη ἐν δεξαμενῇ εἰς Ρόττερνταμ τὴν 1ην 'Ιουλίου λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸν ἔλικον ἄς ύπεστη εἰς ἀγκωστὸν χρόνον. 'Ετελέσθησαν μερικαὶ μόνιμοι ἐπισκευαῖ.

ΑΛΑΜΠΙΡΕΟ: 'Εξώκειλεν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος τῆς Σμύρνης τὴν 23ην 'Ιουλίου. 'Ο πλοιάρχος ἐπεκοινώνησεν μὲ τοὺς πλοιοκτήτας ἵνα λάβῃ ὀδηγίας ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως.

ΑΝΑΜΑΡΙΑ Λ.: 'Απὸ Μπαντίρμα διὰ Πειραιᾶ ύπὸ ἔρμα, προσήραξεν εἰς ἀπόστασιν ἑξ μιλίων βορείως τοῦ Τασανάκολε τὴν 21ην 'Ιουλίου. 'Ανειλκύσθη τὴν μεθεπομένην δι' ιδίων του μέσων καὶ ἡγκυροβόλησεν ἐν ἀναμονῇ λήψεως πιστοποιητικοῦ ἀξιοπλοίας.

ΑΝΚΟ ΓΚΑΛΟΥΡΥ: 'Ἐν πλῷ ἀπὸ Μπάγκοκ διὰ Ταϊβάν, ὅπου ἐπρόκειτο νὰ διαλυθῇ, ύπεστη πυρκαϊδὴν τὴν 13ην 'Ιουλίου εἰς πλάτος 08.27° 12' βόρειον καὶ μῆκος 104.16° 18' ἀνατολικὸν καὶ ἡγκυροβόλησεν εἰς ἀπόστασιν 30 περίπου μιλίων ἀπὸ τὸν ἀκτῶν. Τὸ πῦρ προεκλήθη ἀπὸ ἔκρηξιν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. 'Ἐκ τῶν 27 μελῶν του πληρώματος διεσώθησαν οἱ 17 καὶ μετεφέρθησαν εἰς Μπαγκόκ ύπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Μπουχεντάϊν». Τὸ ἔγκαταλειφθὲν σκάφος ἐρρυμούλκηθη εἰς Σιγκαπούρην.

ΑΝΤΖΥ: 'Απὸ Μπεντί διὰ Γαλλίαν, μὲ φορτίον βαμβακόπιττας καὶ πιτύρων ὄρύζης, ἀπέπλευσεν ἐκ Βομβάνης τὴν 13ην 'Ιουλίου, ἀλλὰ μετ' δύλιγον παρετηρήθη καπνὸς ἔξερχομενος τῶν κυτῶν No. 4 καὶ 5. Τὸ σκάφος ἐπέστρεψεν εἰς τὸ ἀγκυροβόλιον καὶ ἥρχισε

τὴν ἄντλησιν διοξειδίου τοῦ ἀνθρακος εἰς τὰ ἔλογω κύτη. Τὸ πῦρ ἐτέθη ύπὸ ἔλεγχον τὴν ἐπομένην. Οἱ πράκτορες ἔξήτησαν ἐπιθέωρησιν τοῦ σκάφους, μετά τὸ πέρας τῆς ὥποιας ἀπέπλευσε τὴν 20ην 'Ιουλίου διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Παραβεδλημένον εἰς τὸν ποταμὸν Γιάρα, τὴν 11ην 'Ιουλίου, ύπεστη πυρκαϊδὴν εἰς τὸ κύτος No. 3, ητὶς κατεστάλη ύπὸ τῆς πυροσεστικῆς ὑπηρεσίας τῆς Μελεδούρης. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον ἐρίου.

ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.: 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν βοηθητικὴν γεννήτριαν τὴν 4ην 'Ιουλίου. 'Αμοιδὼς τημάτησε τῆς γεννήτριας ἀπεστάλησαν ἐκ Γερμανίας εἰς 'Αμπιτζάν ὅπου ἀνελήφθησαν ἐπισκευαῖ.

ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΥ: Εἰς Πέραμα τὴν 14ην 'Ιουλίου, ύπεστη πυρκαϊδὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. 'Επεξετάθη καὶ εἰς τὰ ἐνδιαίτημα ταῦ πληρώματος ἀττίνα κατεστράφησαν δόλοσχερῶν. Τὸ σκάφος ἦτο κενόν. Μετά τὴν καταστολὴν τοῦ πυρὸς ἐρρυμούλκηθη εἰς 'Ελευσίνα.

ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.): 'Απὸ 'Αμπιτζάν, ύπεστη ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 9ην 'Ιουλίου. Αἱ ζημίαι ἀποκατεστάθησαν ύπὸ τοῦ πληρώματος ἐν πλῷ καὶ ἀφίχθη εἰς Καζαμπλάνκα τὴν 19ην 'Ιουλίου. 'Εξητήθη ἐπιθεώρησις.

ΔΡΥΣ: Εἰς Λισσαδῶνα τὴν 22αν 'Ιουλίου, ύπεστησεν ἐπιθέωρησιν λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανὴν. Αἱ ζημίαι ὠφείλουστο εἰς σφοδράν κακοκατίαν ἐν πλῷ ἀπὸ Γκάλθεστων διὰ Λισσαδῶνα τὴν 5ην 'Ιουλίου.

ΖΕΜΠΡΑΣ ΛΑΚ (κ.): Μετὰ τὸν ἀπόπλου του ἐκ Φιγκουέΐρα τὴν 7ην 'Ιουλίου διὰ Μωχαμέντια μὲ γενικὸν φορτίον καὶ ἔνδειάν, ύπεστη κλίσιν 15 μοιρῶν ἀριστερά. Παρὰ τὴν ἀπόρριψιν 30 τόνων ἔνδειάς (ἐκ τῶν 150 τόν.) ἐπὶ τοῦ καταστρώματος) ἡ κλίσις ηὔξηθη εἰς 33 μοῖρες καὶ τὸ σκάφος ἐπέστρεψεν εἰς Φιγκουέΐρα. Μετά τὴν ἐκφόρωσιν ὀλοκλήρου τοῦ φορτίου καταστρώματος, ἀποκατεστάθη ἡ ὑστεροπία του καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διὰ Μωχαμέντια ὅπου ἀφίχθη τὴν 12ην 'Ιουλίου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. Λ.: Εἰς Νεάπολιν τὴν 21ην 'Ιουλίου, ἀνεκοινώθη ὅτι ύπεστη ἔκρηξιν εἰς τὸν στρόβιλον τῆς ἀντλίας φορτίου. Τὴν ίδιαν ἡμέραν ἀπέπλευσε διὰ Σύντι Κερίδη.

ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ: 'Απὸ Βενετίαν διὰ Μωρίσιος μὲ 5.000 τόν. θειούχου ἀμμωνίας

χύδην, συνήντησε κακοκατίαν ἔξωθι τῆς νήσου Σοκότρα καὶ ύπεστη διαφόρους ζημιάς. 'Αφισθέν εἰς Ντουμπάι, ἐπειθεωρήθη τὴν 20ην 'Ιουλίου.

ΚΑΡΙΝΑ (λ.): 'Επειθεωρήθη ἐν δεξαμενῇ εἰς Σκιντάμ, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν ἔλικα τὴν 7ην 'Ιανουαρίου καὶ ζημιῶν ἐκ κακοκατίας τὴν 14ην Φεβρουαρίου.

ΜΑΡΓΚΩ: 'Απὸ 'Αμβούργον διὰ Ντάρ εἶς Σαλάμ, μὲ γενικὸν φορτίον, προσήραξε κατὰ τὸν ἀπόπλου του ἐκ Μομπάσας τὴν 23ην 'Ιουλίου καὶ παρεσύρετο περαιτέρω πρὸς τὴν Ἑράν. 'Επὶ τοῦ σκάφους ὑπάρχουν μόνον 1.700 τόν. φορτίου. 'Υπεγράφη συμφωνητικόν λόδδις ἀνοικτοῦ τύπου μὲ τὰς ἀρχὰς τοῦ λιμένος.

ΜΑΡΙΛΙΖ: Εἰς Μασσαλίαν τὴν 9ην 'Ιουλίου, ἀνέφερε ζημίας ἐκ προσαράξεως, ἐπισυμβάσεως τὴν 22αν Φεβρουαρίου εἰς Λατακίαν ύπὸ ἔμφορτον κατάστασιν. Τὸ σκάφος ἔδειαμενίσθη καὶ διεπιστώθησαν διάφοροι ζημιαὶ εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα καὶ διάφοροι ἄλλα σημεῖα. Τὴν 17ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε ἐκ Μασσαλίας.

ΜΑΤΟΥΜΠΑ: 'Απὸ Ιτάκη διὰ Μπέλεμ, ύπεστη ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 9ην 'Ιουλίου, εἰς ἀπόστασιν 110 μιλίων νοτιοδυτικῶν τοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ Σαλινοπόλεων. Προσπάθεια ἀποκαταστάσεως τῆς βλάβης ύπὸ τοῦ πληρώματος ἀπέτυχον. 'Εδηλώθη Γενικὴ Ἀδαρία. 'Αφιχθέν εἰς Μπέλεμ τὴν 14ην 'Ιουλίου καὶ ἀφού ἔξετέλεσεν ἐπισκευαῖς, ἀπέπλευσε τὴν 21ην διὰ Μανάους.

ΝΤΩΝΤΑΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Απὸ Φρίπορτ (Μιταχάμας) μὲ πλήρες φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου, ύπεστη πυρκαϊδὴν εἰς τὸ ποταμὸν Μισσισιστίπην τὴν 22αν 'Ιουλίου. 'Απαντά τὰ 34 μέλη τοῦ πληρώματος πλὴν τοῦ πλοιάρχου ἐγκατέλειψαν τὸ κατόμενον τάκερ καὶ ἔξηλθον εἰς τὸν ξηράν κολυμβῶντας. Τὸ πῦρ προεκλήθη ἀπὸ ἔκρηξιν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Μέλη τινὰ τοῦ πληρώματος ἐτραματίσθησαν ἐλαφρῶς καὶ ἐν ἐξ ἀναθυμάσεων ἀλλὰ δὲν εὐρίσκετο εἰς κίνδυνον. Τὸ πῦρ ἐτέθη ύπὸ ἔλεγχον αὐθημερὸν χωρὶς νὰ μετανοθῇ εἰς τὸ φορτίον.

ΠΑΤΡΙΑ (λ.): Εἰς Χάϊφα τὴν 20ην 'Ιουλίου ἔξετέλει επισκευαῖς ἐπὶ ζημιῶν ἐκ προσκρούσεως ἐπισυμβάσης εἰς Καλούς Λιμένας τὴν 12ην 'Ιουλίου.

ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ: 'Απὸ Χαμίνα διὰ Μασσαλίαν μὲ φορτίον χάρτου, ύπεστη ἀνωμαλίας εἰς τὸν μηχανὴν εἰς τὸν ποταμὸν "Ελβα" τὴν πρωιάν της 9ης 'Ιουλίου καὶ ἡγκυροδόλησεν. 'Εν συνεχείᾳ ἐρρυμούλκηθη εἰς Κούξχαφεν δι' ἐπισκευαῖς.

ΣΚΑΠΛΕΙ·Κ: Εἰς Κέιπ Τάουν τὴν 25ην 'Ιουλίου ἀνέφερε διαρροὴν εἰς τὸ κύτος No. 1. 'Επιθεώρησις ὑπὸ δύνου ἀπεκάλυψε χαλάρωσιν τῶν κοινοματίων εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα τοῦ σκάφους. 'Η ζημία προεκλήθη ἐκ προσφάτου κακοκατίας. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ δεξαμενισθῇ.

ΣΥΡΟΣ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ: 'Αποπλεύσαν ἐκ Πειραιῶς τὴν 10ην 'Ιουλίου διὰ Ριγιέκαν, ύπεστη τὴν 14ην ζημίας εἰς τὸν ἀριστεράν γεννήτριαν. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς τὸν λιμένα προσορισμοῦ του τὴν 19ην καὶ ἡγκυροδόλησεν, ἐν ἀναμονῇ ἐπισκευῶν.

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

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΚΙΤΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: "Αγ. Λαυρέντιον 22.000 τόν. γεννημάτων Συρίαν \$ 14, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Ιουλίου 11—20.

ΜΑΝΝΑ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων δυτ. ακτήν Μεξικού \$ 11.50, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

Α'ΙΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: Τρέπις άμερικ. λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. d.w. πατέσισιδήρων νότιον Κορέας \$ 460.000, φίο, Ιουλίου 12—18.

ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΟΥΗ: Σικάριο 14.000 τόν. γεννημάτων Δανίαν \$ 15.50, φίο, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, Ιουλίου 9—15.

ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.500 τόν. σίτου Αλεξανδρειανή Πόλη Σάδη \$ 14.27 ένα λιμένας φόρτωσεων, \$ 14.57 δύο, με 4.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, \$ 3.000 διάσ σταλίας, Αύγουστου 1—10.

ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων διατολ. ακτήν Μεξικού \$ 7, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Ιουλίου 14—21.

ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: "Αγ. Λαυρέντιον 24.000 τόν. σίτου Συρίαν \$ 13.85, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1—15.

ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου έξαιρουμένου Μπρασθάλη 15.750 τόν. γεννημάτων Αλγερίας (29 π. θύρ.) \$ 17, φίο, με 700 τόν. έκφρτωσιν, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 5.

ΚΩΡΩΝΙΑ: Τολέδο με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. γεννημάτων Αμβέρσαν — Αμβέργουρ ρέιντ \$ 11.50 Τολέδο, συμπλήρωσις μέχρι 18.000 τόν. \$ 4.50, φίο, Ιουλίου — Αύγουστου.

ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.): Μεγ. λίμνας 14.000 τόννοι θρώμης Ρότερνταμ \$ 13, φίο, Ιουλίου.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων διατολ. ακτήν Μεξικού \$ 7.25, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν Ιουλίου.

ΝΕΣΤΩΡ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 35.000 τόν. άραβσισιν Αλεξανδρειανή Η Πόλη Σάδη \$ 15 με 4.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1—10.

ΣΥΡΙ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. σόγιας Μπατάρα 'Αμπας \$ 30.50, φίο, με 750 τόν. έκφρτωσιν, Ιουλίου 18—23.

ΑΡΧΑΓΙΤΕΛΟΣ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 52.500 τόν. γεννημάτων Ολλανδίαν ή Βέλγιον \$ 4.50, φίο, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 3.

ΡΕΑ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.000 τόν. γεννημάτων διατολ. ακτήν Μεξικού \$ 7, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, όμιδαν 1.000 τόν. έκφρτωσιν \$ 7.50, Ιουλίου 22—29.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): Μισισιπάπην 73.000 τόν. γεννημάτων Όλλανδαν \$ 4.25, φίο, Ιουλίου 22—26.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.500 τόν. χονδραλεύων Βενεζουέλαν \$ 10.75, φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Ιουλίου 19—23.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.): "Αμερ. λιμένας Ατλαντικού (θρέσιας Χάττερας) 18.000—18.500 τόν. σίτου Αλγερίας \$ 16, φίο, με 700 τόν. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1—12.

ΣΩΦΙΑ III: Τέξας 22.000—22.500 τόν. γεννημάτων δυτ. σκηνή Μεξικού \$ 11.50, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1—10.

ΦΡΟΣΩ: "Αγ. Λαυρέντιον 27.000 τόν. γεννημάτων Συρίαν \$ 13.80, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1—15.

ΡΙΟ ΣΑΝ (μικτον λιθ.): "Αμερ. λιμένας Ατλαντικού (θρέσιας Χάττερας) 42.000 τόν. γεννημάτων Ολλανδίαν \$ 5, φίο, όμιδαν Τίλμπουρ \$ 5.25, Σήφορθ \$ 5.50, με 8.000 τόν. έκφρτωσιν, όμιδαν έπερθετον φορτίον μέχρι 48.000 \$ 1 δόλγωτερον, Ιουλίου 24—29.

ΧΙΑΝ ΣΑΝ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων διατολ. ακτήν Μεξικού \$ 7, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1—10.

MEATEMI II: Σικάριον ή Τολέδο 12.000 τόν. γεννημάτων Γλασκώδην, Αλιθ., Μπέλφαστ, "Ειδονούσι \$ 13.75, φίο, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, Αύγουστου 11—17.

ΚΑΜΙΛΛΑ Μ. (λιθ. εις τάξιν τόπτερο): Τολέδο με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 16.000 τόν. γεννημάτων λόριεν ή Νάντην \$ 12.50 Τολέδο, συμπλήρωσιν μέχρι 22.000 τόν. \$ 5.50, δύο λιμένας έκφρτωσεων 75 σέντς έξτρα, φίο, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1—9.

ΠΙΟΥΡΟΓΟΥΑΙΗΒ: "Αγ. Λαυρέντιον 11.000 τόν. γεννημάτων Βρυξελλών \$ 22, φίο, με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

ΕΛΛΗΝΟΡΑ: "Αγ. Λαυρέντιον 13.788 τόννοι γεννημάτων Καρπάτων \$ 22.25, φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1—20.

ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΑΟΣ: "Αγ. Λαυρέντιον 27.000 τόν. γεννημάτων Συρίαν \$ 13, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 12—26.

ΗΣΤΠΟΡΤ: "Αμερ. λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων Ισπάνιαν \$ 8.95, φίο, Αύγουστου 1—15.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ: "Αγ. Λαυρέντιον 27.000 τόν. σίτου Συρίαν \$ 13.80, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 12—26.

ΦΩΤΙΕΙΝΗ: "Αμερ. λιμένας Ατλαντικού (θρέσιας Χάττερας) 30.000 τόν. γεννημάτων Ιντούν Πουσάν \$ 13.12½ δύσις 1—2, φίο, με 2.000 τόν. Ιντούν, 1.500 τόννοι Πουσάν, Σεπτεμβρίου 1—20.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.: Ρίθερ Πλέιτ 19.000 τόν. γεννημάτων δυτ. Ισταλίαν \$ 17, έλ. έκφρτωσικάν, με 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Αύγουστου 3—20.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ: Βραζιλίαν 20.000 τόν. γεννημάτων δυτ. Ισταλίαν \$ 15, φίο, με 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 8—17.

ΩΚΕΑΝΟΣ: Βραζιλίαν 33.000 τόν. γεννημάτων Αμερικής \$ 360.000 φίοτ, κατ' αποκοπή, Ιουλίου 20 — Αύγουστου 3.

ΑΙΟΛΟΣ: Βραζιλίαν 25.000 τόν. γεννημάτων Βαλέντινσαν και Σεβίλην \$ 13.25, φίο, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 5.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Πόρτο Αλέγκρε και Ρίο Γκράτε 12.000 τόν. χονδραλεύων Πολωνίαν \$ 19.50, φίο, με 3.000/1.200 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Ιουλίου 29 — Αύγουστου 12.

ΑΣΠΙΔΑΟΣ: Ροσάριο και Μπουένος 'Αρδες 12.500 τόν. γεννημάτων Καρβάλεγην \$ 21, φίοτ, με 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 18—29.

ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ: Μασέτο ή Ρεσίφε 10.000 τόν. ζαχαρέως είς σάκκους Τέμαν \$ 19, φίο, με 750/1.750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 1—10.

ΑΘΛΟΣ (λιθ.): Σαλάδερο κατ' Ετέν — Πίμεντα 14.000 τόν. ζαχαρέως χύμα, άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 11, δύον 'Ατλαντικού \$ 12, φίοτ, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1—10.

ΤΑΥΡΟΣ: Ρίθερ Πλέιτ 27.500 τόν. γεννημάτων Λισσαδών — Αμερικής ρέιντ \$ 425.000 δύσις 2—2, φίο, Ιουλίου 25—30.

ΑΤΤΙΚΟΣ: Βραζιλίαν 21.400 τόν. d.w. φορτού γεννημάτων (1.280.000 κ.π.) Μπορτώ — Αμερικής ρέιντ \$ 285.000, φίο, έτοιμος φόρτωσις.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ: Κορίντο και 'Ακαγιούστλαν 22.000 τόν. d.w. φορτίου (1.071.000 κ.π.) θαυμαστόρου χύμα, Μπαντάρ 'Αμπάς \$ 450.000, φίο, Ιουλίου 13—20.

ΑΡΚ: Βανκούμερ 15.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίας \$ 19, φίο, με 700 τόν. έκφρτωσιν, Ιουλίου 13—18.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β. (λιθ.): Βρετ. Κολομβίαν 23.000 τόν. ποτάσης Κίναν \$ 13, φίο, με 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Ιουλίου.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ φρήντομ: Ζευμπρούγκα γεωργικά μηχανήματα Μελεσόύρην κατ' ίδιο λιμένας Νέας Ζηλανδίας \$ 315.000 κατ' αποκοπή, φίος, Ιουλίου 21—31.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Μερσίνα 10.000 τόν. σίτου Μαρόκων \$ 8.35, φίο, με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου.

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Βιζακαπατάνι 10.000 τόν. σιδηροτροχιών 'Αλεξανδρειανής \$ 40, λάινερ τέρμης, Ιουλίου 20—30.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ: Μία - δύο θέσεις Ουγκλεγκόρκας 5.400 τόν. χάρτου είς ρόλλους (110 π.) με προθήτη Μαδράς και μία προθήτη Βουδάνης \$ 290.000, φίο, ίδια 3.000 δύνημες 24 συνολικών δώρων, \$ 3.600 δια σταλίας, έξτρα φορτίου \$ 2.000 έξτρα ασφαλιστρα IWL είς βάρος πλοιοκτητών, Ιουλίου 18—24.

ΕΒΜΑΡ: 'Ανατολ. Ανστραλίαν 26.500 τόν. Κίναν \$ 12, με 3.000 τόν. γκρός, φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστου 5—20.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

Α'ΡΗΝΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.): Χάργκι 'Αϊλαντ ή Μπανάρ Σαπούρ 11.000 τόν. θείου δυτ. ακτήν 'Ινδιας, \$ 7.75, φίο, με 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 12—18.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ' (λιθ.): 'Ακάμπαν 12.000 τόν. φωσφάτων δυτ. ακτής 'Ινδιας \$ 9.75, δύφων άναστας, ακτήν \$ 10.10, φίο, με 3.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 16—26.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ (κ.): 'Ανατολ. Ακτήν Γουατεμάλας 6.300 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού \$ 9.25, δύφων Κόλπου \$ 8.25, φίο, με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου.

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ: 'Ακαγιούστλαν 13.000 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 9.75, δύφων 'Ατλαντικού \$ 10.75, φίο με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 1—10.

ΟΜΗΡΗΣ: Δομινικανής Δημοκρατίαν 3.000 τόν. ζαχάρεως είς σάκκους 'Αίτη \$ 14.80 φίος, με 700 τόν. φορτωσιν με μηχανικά μέσα 650 τόν. έκφρτωσιν, Ιουλίου.

ΣΙΘΩΡΗΑ: Μτακάρ 15.000 τόν. φωσφάτων δυτ. ακτής 'Ινδιας \$ 16.35, ένα λιμένας έκφρτωσεως, \$ 16.60 δύο, φίο με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 5.

ΙΡΙΣ: 'Ακαγιούστλαν 10.250 τόν. φωσφάτων 'Ινδιαν \$ 9.25, φίο, με 3.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 15—30.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΤΟΥΜΠΑ: 16.960 τόν. d.w. (764.000 κ.π. 13½ μιλ. 20 τόν. φιοδελ δύλ και 13½ τόν. ντρέζελ δύλ το 1958) \$ 3.150 ήμερησίων πλέον \$ 1.000 μηνιαίων δύλ' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναψησην του πιλότου είς Μπέλεμ Ιουλίου 22 — Αύγουστου 3, έπαναπαράδοσης Πολωνίαν, μέσω νοτιού Βραζιλίας.

ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.): 8.532 τόν. d.w. (375.603 κ.π. 14½ μιλ. 18 τόν. φιοδελ δύλ και 1 τόν. ντρέζελ δύλ το 1958) \$ 2.400 ήμερησίων, πλέον \$ 1.000 μηνιαίων δύλ' υπερωρίας, παράδοσης διαπλέ-

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

οντας Μορμουγκάσ 'Ιουλίου 12-15, έπαναπαράδοσις άνατολ. Μεσόγειον, μέσω Ινδίας.

ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ: 19.766 τόν. d.w. (828.000 κ.π. 13 μίλ. 25 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1967) \$ 3.500 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μέ την εισόδου τού πιλότου εις 'Αιμοδύργον 'Ιουλίου 20-25, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΠΕΤΙΓΚΟ: 79.308 τόν. d.w. (3.199.000 κ.π. 15 μίλ. 57-58 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1967) 90 σέντς, έναν κυκλικόν ταξίδιον ἀμερ. λιμένων Κόλπου, Ατλαντικού, παράδοσης διπολέοντας εκ Σηφόρη αναδρομικῶς ἀπό 5 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρήσην τού πιλότου εις Πολωνίαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: 32.785 τόν. d.w. (1.302.000 κ.π. 15-15 μίλ. 37-38 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.100 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Κωνσταντζάς 'Ιουλίου 15-25, έπαναπαράδοσης Κίναν, μέσω Σουέζ.

ΣΟΥΖΑΝ: 36.954 τόν. d.w. (1.513.343 κ.π. πλέον 201.772 κ.π., τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν, 14 μίλ. 40 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 3.200 ήμερσίως, πλέον \$ 80.000 δώρων, παράδοσης ἀμερ. λιμένων Κόλπου 'Ιουλίου 18-25, έπαναπαράδοσης Πορτογαλίαν.

ΝΕΣΤΩΡ: 46.775 τόν. d.w. (1.818.000 κ.π. 14½ μίλ. 45 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 3.400 ήμερσίως, παράδοσης διπολέοντας Γεραλτάρ αναδρομικῶς ἀπό 3 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Καράπτα — Σιγκαπούρην ρέιντς, μέσω ἀμερ. λιμένων Ατλαντικού (θρεπός Χατεράς) άνατολ. Καναδᾶ.

ΝΑΤΑ (φρίντημ νέδευτον): \$ 3.200 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης ἔκ τῶν καιριγέλων Γιοκούγιαν 'Ιουλίου 20-23, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.: 13.280 τόν. d.w. (601.500 κ.π. 12½-13 μίλ. 22 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1957) \$ 3.450 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, ἔτοιμος παράδοσης Ρεόφι, έπαναπαράδοσης 'Ερυθράν θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΠΕΤΟΥΧΙΟ (κ.): 11.898 τ. d.w. (τού 1957) \$ 2.775 ήμερσίως, παράδοσης Τάμπαν 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Ρίθερ Πλέτ.

ΣΑΠΠΙΡΟ ΟΔΥΜΠΙΚΣ: 28.800 τόν. d.w. (15 μίλ. 38-39 τόν. φιούσε διλ, πλέον 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 3.550 ήμερσίως, παράδοσης διαπλέοντας Κέρε Όδεστ 'Ιουλίου 19-25, έπαναπαράδοσης Μπόστον — Γκάλεστον ρέιντς, έναν έπαναπαράδοσης Μπάξια Μπλάνκαν — Σάντος ρέιντς \$ 3.650, έναν Κολόμπο — "Άντεν ρέιντς" \$ 3.750, πλέον \$ 42.000 δώρων (ἀπό "Αγ. Λαυρέντιον"), ταξίδια 3-5 μηνῶν.

ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΥΔΟΡ: 14.205 τόν. d.w. (667.000 κ.π. 13½ μίλ. 18 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 3.700 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διπολέοντας θάλασσας Ινδίας έπειτα από 26 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσης δυτ. Αφρικήν, μέσω Αύστραλίας — Νέας Ζηλανδίας.

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ: 12.441 τ. d.w. (576.000 κ.π. 18 μίλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1967) \$ 4.000 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Σκόδ 'Ιουλίου 23-26, έπαναπαράδοσης Βενεζουέλαν.

ΑΝΤΙΓΟΝΗ: 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 15 μίλ. 46 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1976) \$ 3.650 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Σκόδ 'Ιουλίου 15-23, έπαναπαράδοσης Μπαγκλαντές.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ: 21.538 τ. d.w. (815.000 κ.π. 14½ μίλ. 28 τόν. φιούσε διλ τού 1960) \$ 2.300 ήμερσίως, παράδοσης Ραδένεν 'Ιουλίου 15-22, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν, έναν έπαναπαράδοσης ΗΠΑ, άνατολ. Καναδᾶ \$ 2.600, έναν Άγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον \$ 2.900.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΠΑΝΔΑΡΙΝ: 19.469 τόν. d.w. (14½-15 μίλ. 30 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 2.300 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Μιλδεσμπορ 'Ιουλίου 12-29, έπαναπαράδοσης Τάμπαν — Χιούστον ρέιντς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ: 28.187 τόν. d.w. (35 κ.π. 11.318 ίντα. 1.171.599 κ.π. πλέον 103.613 κ.π. τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν 14½ μίλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1967) \$ 4.300 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Νιτώριταν 'Ιουλίου 26-30, έπαναπαράδοσης δυταν. και διπολέοντας είναι έτοιμοι εις έγγισην Άγγλιαν (έξαιρουσεν Μάντσεστερ) "Αιμοδέρσαν" — "Αιμοδύργον ρέιντς, μέσω νοτιον. Αφρικής.

ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ: 12.633 τόν. d.w. (625.784 κ.π. 12½ μίλ. 17 τόν. φιούσε διλ πλέον 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1961) \$ 2.800 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, μείον 6½%, παράδοσης ναυλωτῶν προβλήτα Ρότερνταμ (άλλο τε έξοδα κατάπλου εις Ρότερνταμ) 'Ιουλίου 20-25, έπαναπαράδοσης δυτ. Αφρικήν, συμπεριλαμβανομένης "Ανγκόλας".

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ: 23.804 τόν. d.w. (1.022.000 κ.π. 14 μίλ. 28-29 τόν. φιούσε διλ, πλέον 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 3.300 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, μείον 6½%, παράδοσης ινδονησίου 'Ιουλίου 19-28, έπαναπαράδοσης Μπορντώ — "Αιμοδύργον ρέιντς".

ΣΥΝΕΤΟΣ: 33.399 τόν. d.w. (1.430.000 κ.π. 15 μίλ. 36 τόν. φιούσε διλ τού 1965) \$ 3.475, ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης ναυλωτῶν προβλήτα Αγγλίαν, Κόντινεντ, δυτ. Μεσόγειον, θρεπός Ινδίας "Αιμερίκης", ταξίδιον 55-120 ήμερων συμπεριλαμβανομένων Μεγ. Αιγαίων.

ΑΛΙΚΗ Ι. Π.: 16.095 τόν. d.w. (720.000 κ.π. 16 μίλ. 32-44 τόν. φιούσε διλ και 1% τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.500 ήμερσίως, παράδοσης Λέγκον 'Ιουλίου 18-25, έπαναπαράδοσης Καραϊβικήν.

ΣΤΡΥΜΩΝ: 28.699 τόν. d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1969) \$ 3.800 ήμερσίως, παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εις Σίδνευ (N. νοτ. Ουαλίαν), 'Ιουλίου 20, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: 16.423 τόν. d.w. (722.757 κ.π. 13 μίλ. 22 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1957) \$ 2.950 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, μείον 6½%, παράδοσης ναυλωτῶν προβλήτα Αιμόρης, ή με τὴν άφιξην τοῦ πιλότου εις Σίδνευ (N. νοτ. Ουαλίαν), 'Ιουλίου 22-31, έπαναπαράδοσης Πίθερ Πλέτ.

ΕΥΡΥΑΛΟΣ: 17.444 τόν. d.w. (826.000 κ.π.

συμπεριλαμβανομένων 81.000 κ.π. τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν, 15-15½ μίλ. 28 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 3.600 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Βαλτιμόρην 'Ιουλίου 20-24, έπαναπαράδοσης Άγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον οὐχί άνατολ. τῶν 20 πιορῶν.

ΚΩΣΤΗΣ: 37.086 τόν. d.w. (35 2¾ ίντα. 15 μίλ. 38 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1977) \$ 3.350 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Κολόμπο 'Ιουλίου 18-22, έπαναπαράδοσης Μπαγκλαντές.

ΕΙΡΗΝΗ Μ.: 11.845 τόν. d.w. (572.000 κ.π. 14 μίλ. 18 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 2.950 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Βραζιλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον / Κόλπου 'Ιουλίου 29, έπαναπαράδοσης Καραϊβικήν, φιόνιν κυκλικόν ταξίδιον με έπαναπαράδοσην Άγγλιαν / Κόντινεντ \$ 2.750.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ: 42.127 τόν. d.w. (1.851.000 κ.π. 14 μίλ. 45 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 3.650 ήμερσίως, παράδοσης διαπλέοντας Γεραλτάρ 'Ιουλίου 26 — Αγύδοστου 5, έπαναπαράδοσης Καράτσι — Σιγκαπούρην ρέιντς, μέσω ἀμερ. λιμένων Ατλαντικού ή Κόλπου.

ΑΓΝΗ: 16.809 τόν. d.w. (650.000 κ.π. 12 μίλ. 22 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 3.500 ήμερσίως, παράδοσης διαπλέοντας Πλασάγγεις — Ανάδρομην πάτο 29 'Ιουνίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ: 31.706 τόν. d.w. (1.361.000 κ.π. 14½ μίλ. 38 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 4.200 ήμερσίως, παράδοσης διαπλέοντας Πλασάγγεις ανάδρομην πάτο 29 'Ιουνίου.

ΝΕΔΑ: 11.800 τόν. d.w. (612.000 κ.π. 12½ μίλ. 17 τόν. φιούσε διλ τού 1957) \$ 2.700 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εις Πόρτ Χάρκουρτ ἀρχάς Αγύδοστου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, δυτ. Μεσόγειον, θρεπός Ινδίας "Αιμερίκης", ταξίδιον 55-120 ήμερων συμπεριλαμβανομένων Μεγ. Αιγαίων.

ΑΛΙΚΗ Ι. Π.: 16.095 τόν. d.w. (720.000 κ.π. 16 μίλ. 32-44 τόν. φιούσε διλ και 1% τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.500 ήμερσίως, παράδοσης Λέγκον 'Ιουλίου 18-25, έπαναπαράδοσης Καραϊβικήν.

ΣΤΡΥΜΩΝ: 28.699 τόν. d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1969) \$ 3.800 ήμερσίως, παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τοῦ πιλότου εις Σίδνευ (N. νοτ. Ουαλίαν), 'Ιουλίου 20, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: 16.423 τόν. d.w. (722.757 κ.π. 13 μίλ. 22 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1957) \$ 2.950 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, μείον 6½%, παράδοσης ναυλωτῶν προβλήτα Αιμόρης, ή με τὴν άφιξην τοῦ πιλότου με τὰ έξοδα λιμένος εις θάρος πλοικήῶν, 'Ιουλίου 25-31, έπαναπαράδοσης με τὴν

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

m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

KIOSK

συμπλήρωσαν της έκφορτώσεως εις δυτ. 'Αφρικήν — 'Αγνόδολαν.

ΓΕΩΠΡΙΟΣ Κ.: 19.296 τόν. d.w. (804.000 κ.π., 13 μίλ. 24 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1960) \$ 2.900 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Βιτωρίαν 'Ιουλίου 22—26, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ — Μεσσηγειον σύχι ανατολ. της δυτ. 'Ιταλίας — Μόντρεαλ — Γκάλεστον ρέιντς, μέσω Μεγ. Λιμνών.

ΣΑΜΟΣ Α'ΙΑΝΤ: 7.500 τόν. d.w. (369.000 κ.π., 17 μίλ. 19 τόν. φιούσε διλ τού 1971) \$ 3.200 ήμερσιώς, έποισις παράδοσις Βαλτιμόρην, έπαναπαράδοσις Βενεζουέλαν.

ΑΙΓΑΣ ΠΡΑΚΤΙΚ: 21.050 τόν. d.w. (1.030.000 κ.π. 14½ μίλ. 30—31 τόν. φιούσε διλ και 2—2½ τόν. ντζέλ διλ τού 1976) \$ 3.775 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την διάριψην εις πλοηγικόν σταθμόν 'Αυθέρσης 'Ιουλίου 22—26, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσούκαν μέσω Περισκόν Κόλπου.

ΑΙΓΑΣ ΠΡΟΓΡΕΣ: 26.985 τόν. d.w. (1.267.866 κ.π. 14 μίλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1971) \$ 3.150 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Σελέμπελ Αγύούστου 1—10, έπαναπαράδοσις Μπόστον — Κρήτης ρέιντς,

ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ: 30.470 τόν. d.w. (14½—15 μίλ. 38—39 τόν. φιούσε διλ και 3 τόν. ντζέλ διλ τού 1972) \$ 3.500 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την διάριψην εις πλοηγικόν σταθμόν Φός, 'Ιουλίου 17—21, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν — Γιβραλτάρ — 'Αμεδούργον ρέιντς, 2—3 κυκλικά ταξίδια Μεγ. Λιμνών.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ: 26.220 τόν. d.w. (1.043.000 κ.π. 14½ μίλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1963) \$ 2.800 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την αναχώρησην του πιλότου εις Ρότερνταμ Έποισος, έπαναπαράδοσις 'Αλεξάνδρειαν ή Πόρτ Σάιδ, ἐν κυκλικών ταξίδιων ψορ. 'Ατλαντικού.

ΑΙΓΑΛΙΟΝ ΜΕΡΜΑΙΑΝΤ: 26.390 τ. d.w. (1.227.000 κ.π. 12 μίλ. 28 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ τού 1954) \$ 2.400 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ 'Ιουλίου 22—26, έπαναπαράδοσις Μουσούκαν μέσω Περισκόν Κόλπου.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 κ.π. 15 μίλ. 46 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1976) \$ 3.275 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Μουσούκαν 'Ιουλίου 25 — Αγύούστου 9, έπαναπαράδοσις 'Αμεδούργον ρέιντς, μέσω άνατολ. ἀπέτης νοτίου 'Αμερικής.

ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΙΑ (λιθ.): 17.875 τόνιν d.w. (904.000 κ.π. 14½ μίλ. 28 τόν. φιούσε διλ και 1½—2 τόν. ντζέλ διλ τού 1969) \$ 3.600 ήμερσιώς, παράδοσις κατά την διάριψην εις πλοηγικόν σταθμόν νοτίου Κορέας 'Ιουλίου 27—31, έπαναπαράδοσις Μουσούκαν μέσω Περισκόν Κόλπου.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 κ.π. 15 μίλ. 46 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1969) \$ 3.200 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Μουσούκαν 'Ιουλίου 25 — Αγύούστου 9, έπαναπαράδοσις 'Αμεδούργον ρέιντς, Δανιάν, μέσω Ρίτσαρτς Μπαϊν.

AITZIAN MONAPK (λιθ.): 67.394 τόν. d.w. (2.676.000 κ.π. 15½ μίλ. 58 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1967) \$ 1.20, παράδοσις Τίτανοπούλου αναδρομικώς από 18 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις νότιου Κορέαν.

ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΛΙΦ: 8.707 τόν. d.w. (400.680 κ.π. 14½ μίλ. 14 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ τού 1956) \$ 2.200 ήμερσιώς, παράδοσις Τότερπταν Αγύούστου 10—17, έπαναπαράδοσις δυτ. 'Αφρικήν.

ΣΑΙΝΤ ΑΣΗΜΗ (λιθ.): 47.180 τόνιν d.w. (1.861.000 κ.π. 15 μίλ. 47 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1965) \$ 2.900 ήμερσιώς, μειών 6½% πλέον \$ 1.200 μηνιαίων δι. υπερωριών παράδοσις κατά την διάριψην εις πλοηγικόν σταθμόν Τάμπας ή Σανδάνας Αγύούστου 1—5, έπαναπαράδοσις Σάντος — Ρίο Γκράντες ρέιντς, μεταπεριλαμβανομένου Πόρτο 'Αλέγκρε, 'Ιουλίου 30 — Αγύούστου 1—5 Σαδάναν.

ΜΕΛΙΤΗ: 70.921 τόν. d.w. (15½ μίλ. 46 τ. φιούσε διλ τού 1975) \$ 1.70, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δι. υπερωρίας και 75.000 \$ δεράνω, παράδοσις κατά την διάριψην εις πλοηγικόν σταθμόν Χάμπτον Ρόδες Αγύούστου 8—18, έπαναπαράδοσις Ρεκάλαντα Λάττ.

ΠΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΝΤ: 20.910 τ. d.w. (858.000 κ.π. 15 μίλ. 32 τόν. φιούσε διλ τού 1967) \$ 7.35, ταξίδια 8—10 μηνών, παράδοσις 'Ιαπωνίαν — Άγγοντος — Σεπτέμβριον.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (λιθ.): 26.921 τόν. d.w. (15—15½ μίλ. 40 τόν. φιούσε διλ τού 1967) \$ 4.000 ήμερσιώς, μηνιαίως παράδοσις Μεγ. Λιμνών, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: 19.199 τόν. d.w. (858.000 κ.π. 14% μίλ. 32 τόν. φιούσε διλ τού 1960) \$ 3.400 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Χάλιφεξ 'Ιουλίου 25 — Αγύούστου 5, έπαναπαράδοσις 'Εριθρών θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΜΑΡΙΓΩ: 8.880 τόν. d.w. (496.000 κ.π. 14½ μίλ. τού 1947) \$ 2.400 ήμερσιώς, παράδοσις κατά την διάριψην εις πλοηγικόν σταθμόν Ροστόκ 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις δυτ. 'Αφρικήν, Μεσσηγειον, 'Εριθρών θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΕΡΜΗΣ: 29.777 τόν. d.w. (15 μίλ. 38 τόν. φιούσε διλ τού 1972) \$ 4.700 ήμερσιώς, άμεσος ιταλίαν, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κέπι Πάσασερο, ἐν κυκλικών ταξίδιων Βραζιλίας.

ΣΗ ΗΓΚΑ (φρήντον νεύτευκτον): \$ 3.025 ήμερσιώς συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Κίναν Αγύούστου 10—20, έπαναπαράδοσις

'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ: 20.420 τόν. d.w. (30 π. 800. 1.028.000 κ.π. 15 μίλ. 28—30 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ, τού 1969) \$ 3.200 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας 'Αμεδούργον Αγύούστου 8—18, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, δυτ. Μεσσηγειον, ή θόρ. άκτην νοτίου 'Αμερικής, ταξίδιον 50—130 ήμερων συμπεριλαμβανομένων Μεγ. Λιμνών.

ΑΙΓΑΣ ΜΠΑΕΙΖ: (Σάντα Φε τού 1972): \$ 3.800 ήμερσιώς, παράδοσις 'Ιαπωνίαν τέλος 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΟ

ΚΕΦ ΧΩΚ (κ.): Μεσόγειον 19.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 107,5, 'Ιουλίου 10.

ΝΤΟΡΙΚ: Καραϊβικήν 70.000 τόν. μέρος φορτίου ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, ήμερσιώς Κόλπου, Γουόρλντσκελ 50, 'Ιουλίου 10.

ΑΙΓΚΑ ΝΤ: ΟΡ' (λιθ.): Καραϊβικήν 35.000 τόν. μέρος φορτίου Φρήπορτ Γουόρλντσκελ 89 και εις συνεχή διάριψην Φρήπορτ δι. ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού 41.000 τόν. Γουόρλντσκελ 79, 'Ιουλίου 10.

ΤΑΚΤΙΚ: Περισκόν Κόλπον 220.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντσκελ 1, 'Ιουλίου 13.

ΚΙΡΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ: Δυτ. 'Αφρικήν 190.000 τόν. μέρος φορτίου Καραϊβικήν, Γουόρλντσκελ 24.75, 'Ιουλίου 12.

ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ (μικτόν λιθ.): 'Ινδονησίαν 105.000 τόν. ήμερσιώς διάριψης διαπλέοντας Αγύλιαν 70.000 τόν. μέρος φορτίου Φρήπορτ δι. ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού 41.000 τόν. Γουόρλντσκελ 79, 'Ιουλίου 10.

ΤΑΚΤΙΚ: Περισκόν Κόλπον 220.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντσκελ 1, 'Ιουλίου 13.

ΚΙΡΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ: Δυτ. 'Αφρικήν 190.000 τόν. μέρος φορτίου Καραϊβικήν, Γουόρλντσκελ 24.75, 'Ιουλίου 12.

ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 85.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπου, Καραϊβικήν, Γουόρλντσκελ 45, 'Ιουλίου 13.

ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (λιθ.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, ήμερσιώς Κόλπου, Γουόρλντσκελ 115, 'Ιουλίου 20.

ΗΝΠΕΙΡΟΣ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. μέρος φορτίου ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 115, 'Ιουλίου 20.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: 'Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον, μέρος φορτίου 55.000 τόν. Γουόρλντσκελ 82.5, 'Ιουλίου 13.

ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΚ: Καραϊβικήν 32.000 τόν. μέρος φορτίου, ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, ήμερσιώς Κόλπου, Γουόρλντσκελ 115, 'Ιουλίου 20.

ΗΝΠΕΙΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.): Μεσόγειον 30.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 97½, 'Ιουλίου 14.

ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (λιθ.): Μεσόγειον 30.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 95, 'Ιουλίου 10.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 53.000 τόν. μέρος φορτίου ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 67.5, 'Ιουλίου 14.

ΠΛΑΜΥΡΑ (λιθ.): Μεσόγειον 80.000 τόν. μέρος φορτίου ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 45, 'Ιουλίου 20.

ΑΘΗΝΙΑΝ (μικτόν): Μάρσα ήλ Χαρίγκα 45.000 τόν. μέρος φορτίου Ζάμδιαν, Γουόρλντσκελ 87.5, 'Ιουλίου 16.

ΕΥΔΩΡΗ (λιθ.): 'Ερυθράν θάλασσαν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιταλίαν, Γουόρλντσκελ 77.5, 'Ιουλίου 25.

ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ: Μεσόγειον 50.000 τόν. μέρος φορτίου, ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουλίου 20.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.): 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 50.000 τόν. Γουόρλντσκελ 115, 'Ιουλίου 15.

ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ: Καραϊβικήν 57.000 τόν. μέρος φορτίου, ήμερσιώς, άκτης Κόλπου, Γουόρλντσκελ 64, 'Ιουλίου 20.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.: Καραϊβικήν 33.000 τόνοι Βραζιλίαν, Γουόρλντσκελ 91, 'Ιουλίου 21.

ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: Μαρών θάλασσαν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, ήμερσιώς, Γουόρλντσκελ 65, 'Ιουλίου 20.

ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: 136.350 τόν. d.w. (15, 5 μίλ. 83 τόν. φιούσε διλ και 1 τόν. ντζέλ διλ τού 1970) \$ 0.95, ταξίδια 12 μηνών, με ένα ώψιν άγοραδ υπό τόνων νταλούδων εις τά \$ 8.5 έκατον. Αδγούστου 20.

ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 44.000 τόν. μέρος, ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, μέρος φορτίου, Γουόρλντσκελ 77.5, 'Ιουλίου 12.

ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ: Καραϊβικήν 31.000 τόν. μέρος φορτίου ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 100, 'Ιουλίου 20.

ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 35.000 τόν. μέρος φορτίου, ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 92.5, 'Ιουλίου 19.

ΓΕΩΡΓΙΠΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 51.000 τόν. μέρος φορτίου ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, ήμερσιώς, άκτης Κόλπου, Γουόρλντσκελ 75, 'Ιουλίου 20.

ΝΑΥΣΙΚΑ: Καραϊβικήν 53.000 μέρος φορτίου, ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, ήμερσιώς, άκτης Κόλπου, Γουόρλντσκελ 67.5, 'Ιουλίου 20.

ΝΕΠΙΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 200.000 τόν. μέρος φορτίου, Καραϊβικήν, Γουόρλντσκελ 22.5, 'Ιουλίου 24.

ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν): Καραϊβικήν 60.000 τόνοι μέρος φορτίου, ήμερσιώς, άκτης Ατλαντικού, ήμερσιώς, άκτης Κόλπου, Γουόρλντσκελ 60, 'Ιουλίου 19.

ΑΛΜΠΑ (λιθ.): Σαΐντ Κρουά 37.000 τόν. άκτης Κόλπου, Γουόρλντσκελ 26, 'Ιουλίου 2.

μερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, ήμερσιώς Κόλπου, Γουόρλντσκελ 92.5, έαν θρείως γερόδρομος Τζάρτζη Οδσινγκτον, Γουόρλντσκελ 97.5, 'Ιουλίου 20.

ΑΘΗΝΑ (μικτόν λιθ.): Καραϊβικήν 46.000 τ. μέρος φορτίου ήμερσιώς, άκτης Κόλπου, Γουόρλντσκελ 100, 22.5, 'Ιουλίου 21.

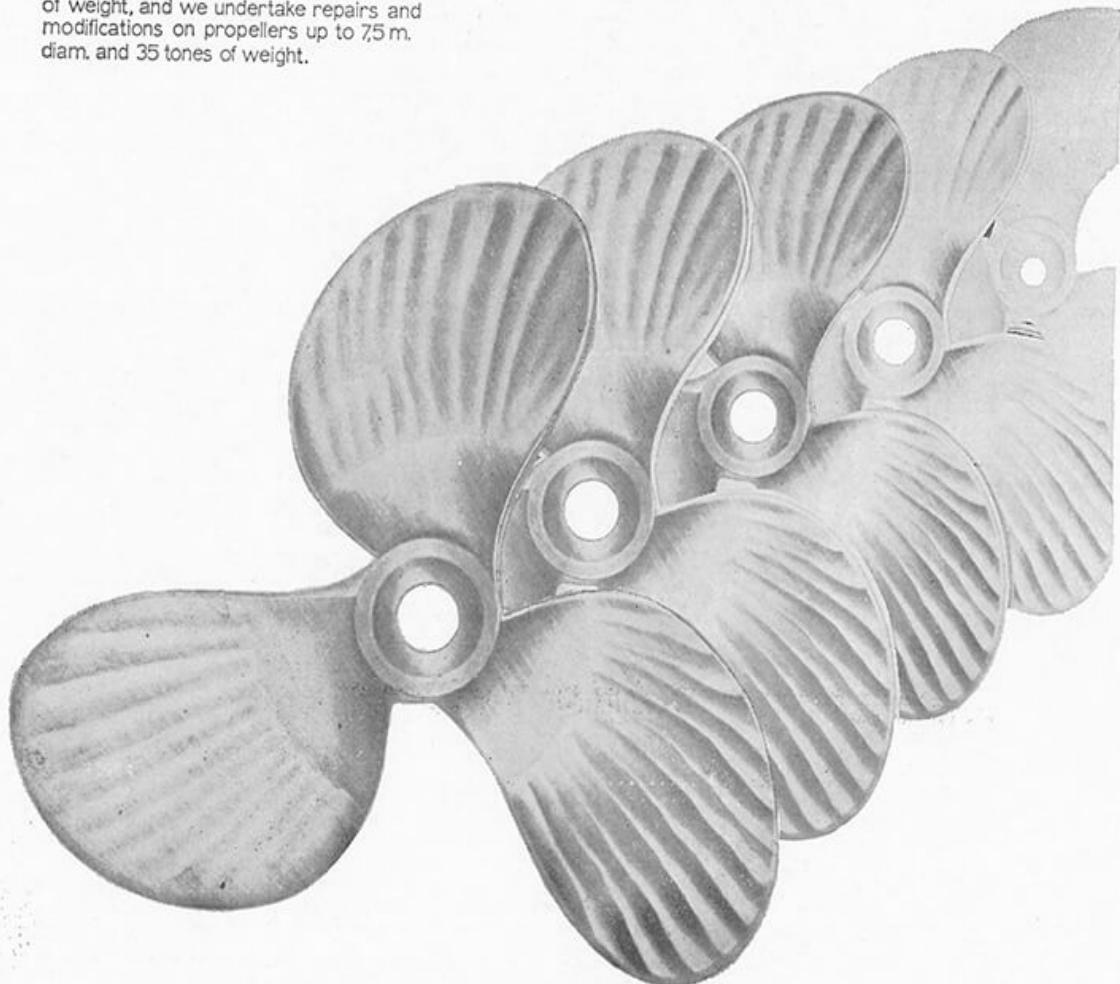
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΡΑΙΥ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 110.000 τόν. μέρος φορτίου, ήμερσιώς, λιμένας άκτης Τζάρτζη, Γουόρλντσκελ 27.5, 'Ιουλίου 22.

ΚΛΕΙΔΑ (μικτόν λιθ.): Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου ήμερσιώς, λιμένας άκτης Τζάρτζη, Γουόρλντσκελ 62.5, 'Ιουλίου 20.

ΤΟΥΑΙΝ Β.: Καραϊβικήν 35.000 τόν. ήμερσιώς, άκτης Τζάρτζη, Γουόρλντσκελ 95, έαν θρείως γερόδρομ

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

we manufacture propellers up to 3,5 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7,5 m. diam. and 35 tones of weight.



LIPS* • **NAFSI** **SA**
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914 282-409836 - TELEX 212708 NFI GR

Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλοίων

(ά. = δινεχώριος — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	δ.	Γιαρίμικα 2)7	AΙΓΙΣ ΜΠΛΕΙΖ	72	11702	ά.	Κολούμπια ρίθερ 9)6 διά Κίναν
ΑΒΑΣ	62	11048	ε.	Τής 7)7	AΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙΖΕΡΥ	71	15387	ε.	'Αλεξανδρείαν 5)7
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ε.	Κουθέτι 12)7	AΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	ε.	Παλούα 18)6
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ε.	Σιγκαπούρων 30)6	AΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά.	Π. Πιρι 13)7 διά Τάουνσθιλ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ε.	Π. 'Αλφρεντ 14)7	AΙΓΙΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	ά.	'Αυτιζάν 5)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε.	Μελβούρνην 18)7	AΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	ά.	Μοριουγκάρο 15)7 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΑΠΗ	55	8902	ε.	Λάγος 3)5	AΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ά.	Ντάρμπιαν 5)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΑΠΗ II	53	1838	ύπο	παραλαβήν	AΙΓΙΣ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	69	9355	ά.	Ντουμπάι 30)6 διά Μπαχρέιν
ΑΓΑΠΗ III	53	2962	εἰς	Λάγος ἀπό 5)6)7	AΙΓΙΣ ΠΡΑΤΙΝ	70	9200	ά.	Τέμα 26)6 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	14756	ύπο	παραλαβήν	AΙΓΙΣ ΠΡΑΤΙΚ	76	12498	ά.	Νιούπορτ 19)7 διά 'Αμερικαν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ε.	Τζακσονβίλ 17)7	AΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	ά.	Φιλαδέλφεια 10)7 διά 'Αρούπιαν
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	δ.	Μπρούνσμπουτελ 10)7 διά Νανταλ	AΙΓΙΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	77	9800	εἰς	Μπιλιάταν ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ά.	Κολόποι 9)7	AΙΓΙΣ ΣΚΟΥΠΗ	71	11285	ά.	Χάμπιον ρέδες 3)7 διά 'Αλεξανδρίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ά.	Γένοβα 6)7 διά Πειραιά	AΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ε.	Κοραμάρ 2)7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	ά.	Μακάν 9)7 διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (δ.)	69	103194	ε.	Ντουμπάι 15)6	AΙΓΙΣ ΣΤΟΙ·Κ	71	11525	ά.	Πικοχάματ 12)7 διά Μοπούσαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	δ.	Κονγκόπολεν 23)6
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	δ.	Σουέζ 10)7	AΙΓΙΣ ΤΑ·ΦΟΥΝ	68	16702	ά.	Μόντρεαλ 7)6 διά 'Αλγερίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	π.	Σατό 15)6	AΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ε.	'Αμπου Νταμπί 6)7 διά Μπαχρέιν
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	ά.	'Αινδούργον 15)7 διά Λάγος	AΙΓΙΣ ΤΡΕ·Ι·Μ	70	9025	ά.	Μπαντάρ Σαπούρ 6)7
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12294	ά.	Μπ. 'Αρδες 24)6 διά Ρόττερνταμ	AΙΓΙΣ ΦΑΙΘΗ	69	9355	ά.	'Αλικάντε 12)7 διά Μπ. Σαπούρο
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ε.	Βούλαν 2)7	AΙΓΙΣ ΦΕ·Ι·ΒΟΡ	74	10591	ύπο	παραλαβήν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ά.	Χάμπτον ρόδες 6)7	AΙΓΙΣ ΦΕ·Ι·Μ	69	9240	ά.	Βαρκελώνη 2)7 διά 'Αθάνα
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	ά.	Πειραιά 20)6 διά 'Αλεξανδρείαν	AΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	ε.	Τάουνσθιλ 29)6 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ά.	Μαπούτο 5)7 διά Χόγκ Κούγκ	AΙΓΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	εἰς	Λάς Πάλμας 2)4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ε.	Φιλαδέλφειαν 3)6	AΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	ά.	Ουντεβάλα 25)5 διά 'Αθάνα
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ε.	Γιβραλτάρ 2)2 διά 'Αγκόλαν	AΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ά.	Λάγος 16)7 διά Κοτονού
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ε.	Νταμάμ 20)6	AΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	ά.	Ντάρμπιαν 12)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε.	Κουεβίτ 15)5	AΙΓΟΚΕΡΩΣ	77	19150	εἰς	Τογιοχάδον ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εἰς	μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	ά.	Λονδίνον 19)7 διά Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	55	18398	άργει	εἰς Πειραιά	ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ά.	Φριγάντλ 1)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ε.	Γκλάντστονος 13)7	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά.	'Υόρκην 16)7 διά 'Αρούπιαν
ΑΓΙΟΣ Ν.	57	2144	ά.	Τουλόν 7)6 διά Λαττάκια	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60	7563	ά.	Γκουαγιακίλ 20)6 διά Κρίστομπαλ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	20451	ε.	Μπαχρέπιτ 7)7	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3016	ά.	Αύδερσαν 11)7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	5783	ά.	Μπαρπάτον 9)7 διά Εδρώπην	AΙ·ΔΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ε.	Λιθόριο 12)6
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει	εἰς Πειραιά	ΑΙΟΔΙΑΝ ΓΟΥΙ·ΝΤ	60	8368	ε.	Βρέστον 8)7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ.	Σουέζ 13)7	ΑΙΟΔΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ά.	Αύδερσαν 19)6 διά Ταμπικό
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά.	Μπ. 'Αρδες 30)6 διά 'Ιταλιαν	ΑΙΟΔΙΑΝ ΖΗ	58	9292	ά.	Αύδερσαν 7)7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972	ά.	Άλμερια 29)6 διά Τούνιδα	ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	ά.	Αλεξανδρείαν 26)6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	ε.	Πειραιά 2)7	ΑΙΟΛΟΣ	72	16313	ύπο	παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά.	Λάς Πάλμας 7)7 διά Λάγος	ΑΙΠΟΣ (δ.)	58	12324	ά.	Χόγκ Κούγκ 5)7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ά.	Λ. Αντζέλες 10)7 διά 'Οίτα	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	ά.	Λ. Πάλμας 25)6 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	68	44742	ε.	Τής 19)7	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΜΙΛΑΝΝΕΡ	58	8078	ά.	Κ. Τάουν 21)5 διά Λάγος
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	δ.	Σουέζ 3)7 διά 'Ιράν	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	56	10501	ά.	Ρόττερνταμ 29)5 διά Βεγγαζήν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	ά.	Άλμεριαν 15)7 διά 'Αλγέριον	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	12808	ά.	Δουλιώνο 18)7
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	47	2775	εἰς	Πειραιά	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΣΑΝ	66	3024	ύπο	παραλαβήν
ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	δ.	Σουέζ 1)7	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά.	Γιβραλτάρ 4)7
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	ά.	Θέσσαλον 14)7 διά Μπέλφαστ	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΣΗ	65	3021	ά.	Λιθέρπουλ 16)7
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	ά.	Άμβοργον 27)5 διά Βεγγάζην	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΣΚΑ·Υ	67	3020	ύπο	παραλαβήν
ΑΓΚΟΥ	59	7291	άργει	εἰς Πειραιά	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	12734	ύπο	παραλαβήν
ΑΓΝΗ (δ.)	57	21159	ύπο	παραλαβήν	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΤΖΟΥ	56	8674	ά.	Κωνσταντζαν 31)5 διά Κωνσταντζαν
ΑΓΝΗ	62	9951	ε.	Γόννια 17)7	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣ	69	6364	ε.	Ρεσίφ 22)6
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32173	ά.	Ν. 'Υόρκην 26)6 διά 'Αρούπια	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	65	10000	ά.	Ν. 'Ορλεάνην 13)7
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ε.	Γκελιμπούλος 28)6	ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4998	ά.	Ντακάρ 1)7
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά.	Σάντος 30)6 διά Σαγκάνη	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΛΙΦ	68	3960	ά.	Άμερισαν 17)5 διά Ρόττερνταμ
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	ά.	Καζαπλάνκα 10)6 διά Νουακότ	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ	77	38484	ά.	Άμερισαν 17)5 διά Ρόττερνταμ
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10600	εἰς	Σιτανόν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ά.	Ντάρμπιαν 14)7
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	1487	δ.	Παναμά 3)7	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΚ	72	1352	ά.	Βέρσοπαντ "Αλ. 1)5 διά Σιγκαπούρη
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	ά.	Βερακρόδ 29)6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙ·Γ	72	12734	ά.	Βερακελώνη 31)5 διά Κωνσταντζαν
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά.	Χιούδον 22)6 διά Λάγος	ΑΙ·ΤΟΠ	54	7701	ά.	Πόρτ Χάρκουρτ 27)5
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ε.	Αμπιτζάν 1)7	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18451	ά.	Π. Σαΐδ 1)7 διά Πολωνίαν
ΑΕΤΟΣ	57	1734	ύπο	παραλαβήν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238	ε.	Σ'δινεύ 14)7
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	ά.	Ντάρμπιαν 19)7 διά Ντάρμπιαν	ΑΙΤΖΙΑΙΑ	61	14269	ά.	Κοραμάρ 23)6
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	63	3812	ά.	Γιβραλτάρ 6)7 διά Π. Τόρρες	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά.	Ροζάριο 30)6 διά Μπ. 'Αρες
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4999	άργει	παραλαβήν	ΑΚΗΣ Σ	57	6205	ά.	Ντουμπάι 17)7
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8576	ά.	Τακόραντ 10)6	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ά.	Ροζάριο 5)7
ΑΘΕΝΕΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	ε.	Φερρόδ 10)12)75	ΑΚΜΗ	77	16080	ά.	Γλακάδην 17)7 διά Χάρηνη
ΑΘΕΝΕΣ ΣΚΑ·Υ	56	7719	ά.	Άμβοργον 14)7 διά Λάγος	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά.	Μ. Καπούδας 16)6 διά Ντόχα
ΑΘΗΝΑΙ	53	16319	ά.	Φιλαδέλφειαν 14)7	ΑΚΡΟΥΡ	53	17676	ά.	Ειργεις εἰς Πειραιά διά 10)3175
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά.	Λάς Πάλμας 30)6	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΩΝ	57	2306	ά.	Π. Χάρκουρτ 28)6 διά Μπόνου
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ε.	Πειραιά 1)7	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ά.	Πειραιά 26)6 διά Τρίπολιν
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58	9414	ά.	Σιγκαπούρη 27)6 διά Μπαχρέιν	ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ	61	5408	ά.	Τσάρλεστον 16)7 διά Ν. 'Υόρκην
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ·ΡΥ II (δ.)	58	16695	ά.	Πόρτλαντ Με. 30)6 Καρβαγένην	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	4623	ά.	Πειραιά 14)7 διά Τρίπολιν
ΑΘΗΝΗ. ΟΡΑ·ΙΖ·ΖΟΝ (δ.)	58	13551	ε.	Πειράγκ 16)7	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ά.	Βαρκελώνη 31)5 διά Τούνιδα
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3528	εἰς	Πειραιά 18)8)76 (ἐπισκ.)	ΑΚΡΙΤΑΣ	77	14000	εἰς	Ταΐτα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΘΩΣ	69	10008	ά.	Σανί Τζόν 7)7	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ε.	Φρημάντλ 18)7
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12665	ά.	Μαπούτο 11)7 διά Κοραμάρ	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ά.	Στυκαπούρη 15)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	ε.	Λάς Πάλμας 16)7	ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	ά.	Βερακούδης 23)6 διά 'Αθάνα
ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238	ύπο	παραλαβήν	ΑΚΤΙΑΝ	60	9964	ά.	Ντάρμπιαν 13)7 διά Περσικόν
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚΗ	76	12498	ε.	Μ. Σαΐδ 22)6	ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ά.	Παρανύχουα 6)7 διά Μπαρμπάντος
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350	ε.	Κων·πολίν 13)6 διά Μ. Θάλασσαν	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ά.	Ν. 'Υόρκην 25)6
ΑΙΓΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59								

ΑΙΑΙΚΜΩΝ ΠΛΟΥΤΕΡ	58	7949	Ε. Καράτσι 2915	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	δ. Χιούστον 17)6 διά Ρεσφ
ΑΙΑΙΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	Ε. Σάρτζαχ 47)	ΑΝΤΙΜΙΡΑΛ Κ.	57	7450	δ. Δουνικέρκην 14)6
ΑΙΑΙΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	ά. Ντακάρ 6)7 διά Νουακότ	ΑΝΙΥ	56	7689	άργει είς Πειραιά από 9)7)75
ΑΙΚΙΚΗ	59	15012	ά. Ναγκόγιας 7)7 διά Κουβέιτ	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	ά. Λάγος 8)7
ΑΙΚΙΚΗ	53	8453	ά. Αμέρεραν 9)7 διά Τομπρούκ	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Ματάνζας 10)6
ΑΙΚΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Κωνιόλιν 24)6	ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4502	ά. Άλεξανδρειαν 16)7 διά Ιταλίαν
ΑΙΛΙΜΟΣ	54	1960	ά. Ρόττερνταμ 5)7 διά Θεσγίνη	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Αμέρεραν 9)7 διά Αθάνα
ΑΙΚΑΖΑΡ	65	9683	ώπο παραλαβήν	ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ	61	10952	ά. Ντόρμπιταν 8)7 διά Πορτογαλίαν
ΑΙΚΑΙΟΣ	75	10950	ά. Κακογκάδα 9)7 διά Μπουσάν	ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ά. Τεργέστην 5)7
ΑΙΚΟΡ	57	1839	δ. Γιεραλτάρ 12)7 διά Λαττάκια	ΑΟΥΡΟΡΑ	77	5500	είς Π. Άλεγκρε ώπο συμπλήρωσιν
ΑΙΚΥΟΝΙΑ	70	11826	ά. Σιγκαπούρων 13)7 Αύστραλιαν	ΑΙΠΕΣ	73	16397	ά. Κόμπε 5)7 διά Π. Κέμπλα
ΑΙΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ά. Παναμά 28)6 διά Ιντσόν	ΑΙΠΟΙΚΙΑ (5.)	59	13022	ά. Υόρκην 8)7
ΑΙΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (8.)	66	37888	άργει είς Πειραιά	ΑΠΟΛΩΛΩΝ	70	18662	ά. Ρόττερνταμ 12)7 διά Δουνικέρκην
ΑΙΛΑΙΑΝΣ (8.)	59	29626	ά. Σπέτζες 11)7 διά Γιεραλτάρ	ΑΠΟΛΩΛΝΙΑ	61	11127	ά. Ροζάριο 4)7
ΑΙΛΜΟΝΤ Β. (8.)	58	12628	ά. Λά. Παλλίς 21)6 διά Χάιφα	ΑΠΟΛΩΛΝΙΑ	54	7321	ά. Ντακάρ 11)7 διά Ντουάλα
ΑΙΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	ά. Παναμά 13)7	ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ	62	6929	δ. Π. Σαΐδ 1)7
ΑΙΛΜΠΑΦΙΓΚΟ	62	1504	ά. Τέμα 7)7	ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Πειραιά 19)4
ΑΙΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. Πειραιά 15)7	ΑΠΟΛΩΛΝΙΟΣ	67	16210	ά. Ν. Πλόμουθ 9)7
ΑΙΛΤΕΑ	53	5963	ά. Πειραιά 22)6 διά Ισπανίαν	ΑΠΟΣΤΟΛΑΝ. ΑΝΔΡΕΑΣ	72	19830	ά. Θέουτα 27)6
ΑΙΛΟΥΕΤ	59	1567	είς Πειραιά	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Κ. Τάουν 16)7 διά Ταραγκόνα
ΑΙΛΟΧΑ	76	11275	ά. Γκρήνον 15)7 διά Ρόττερνταμ	ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Κόμπε 7)7 διά Λασούτοκα
ΑΙΤΟΝΑ	59	8786	ώπο παραλαβήν	ΑΡΑΜΟΝ	48	5041	ά. Θέουτα 1)6
ΑΙΥΣΙΑ	64	10459	ά. Βιζαποτάνομ 18)7	ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Π. όφ Σπαΐην 8)7
ΑΙΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	ά. Σουέζ 16)7 διά Τζένταν	ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Ντουμπάτα 14)7
ΑΙΜΑΖΟΝΙΑ	76	9800	ά. Φιλαδέλφειαν 10)7 διά Μομπιλ	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	9800	είς Μπρεμεργάφεν ώπο συμπλήρωσιν
ΑΙΜΑΡΥΛΙΣ	56	4693	ά. Αμέρεραν 1)7 λά. Γκουάρα	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Κουβέλι 5)5
ΑΙΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. Ντόρτρεχτ 13)7	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Χάλιφας 10)6 διά Σέδεν "ΑΙΛ.
ΑΙΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	άργει είς Πειραιά ώπο 18)10)75	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	δ. Π. Σαΐδ 16)7 διά Λονδίνον
ΑΙΜΙΛΑ	72	13166	ά. Σαβάναν 13)7 διά Φιλαδέλφειαν	ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Ταλκαχούσανε 17)6
ΑΙΜΙΝΟΝΑ (8.)	59	13327	ά. Πειραιά 8)7	ΑΡΓΥΡΑ	59	8775	ά. Λός Αντζελες 9)7
ΑΙΜΟΡΓΟΣ	61	13885	ά. Ασαλποργκ 13)7	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1579	είς Πέραμα ώπο συμπλήρωσιν
ΑΙΜΠΕΛΟΣ	47	2191	ά. Ράβενας 7)6 διά Τρίπολιν	ΑΡΓΩ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	76	1579	ά. Γκαέτα 21)6 διά Αινάμπα
ΑΙΜΠΙΤΖΑΝ	67	3000	μετων. Α'·ΡΗΝΣ ΣΚΑ·Υ'	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΜΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	ά. Λάγος 23)5	ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΗ	76	1570	ά. Ταϊτιανέκτα 26)6 διά Όράν
ΑΙΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. Πειραιά 16)7 διά Λαύριον	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1570	ώπο παραλαβήν
ΑΙΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	ά. Λάγος 1)7 διά Βραζιλίαν	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	58	6340	ώπο παραλαβήν
ΑΙΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ά. Ντάρμπαν 19)7 διά Κ. Τάουν	ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Ρόττερνταμ 9)7 διά Αμέρεραν
ΑΙΑΓΓΕΛΑ ΓΚΑΟΡΥ	74	13633	ά. Ντητρότη 12)7 διά Σικάγο	ΑΡΕΤΗ	57	8559	δ. Γιεραλτάρ 4)7 διά Βαρκελώνην
ΑΙΑΓΓΕΛ Ι·ΣΝΤΟΜ	74	13348	ά. Αγ. Φραγκίσκον 8)7	ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Αμέρεραν 5)7 διά Δ. Αφρικήν
ΑΙΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ά. Παναμά 14)7 διά Κασίμα	ΑΡΗΣ	56	8046	δ. Πόρτ Σαΐδ 14)7
ΑΙΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ	71	9039	ά. Πλόρλατ 2)7 διά Τζένταν	ΑΡΗΣ VI	55	1216	ά. Βηρυτόν 27)3 διά Πειραιά
ΑΙΑΓΓΕΛ ΠΙ·Ι·Σ	74	13631	ά. Κοκούρα 2)7 διά Νιούπορτ	ΑΡΙΔΑΝΗ	64	10086	ά. Λισσαδώνα 12)7 διά Λά. Γκουάρα
ΑΙΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	ά. Τοίμπε 30)6 διά Σιογκάμα	ΑΡΙΔΑΝΗ	69	9038	ά. Ντακάρ 12)7
ΑΙΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (8.)	65	38820	ά. Μπομόντ 17)6	ΑΡΙΔΑΝΕ Ε. (8.)	62	25672	ά. Καράται 6)7 διά Περσικόν
ΑΙΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΤ	77	14000	είς Αίδη ώπο συμπλήρωσιν	ΑΡΙΔΑΝΗ ΠΑ.	59	7052	ώπο παραλαβήν
ΑΙΑΓΓΕΛ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΩ	76	13631	ά. Ξάθρην 7)7	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Τσάλια 14)7
ΑΙΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Παναμά 17)6 διά Ιαπωνίαν	ΑΡΙΑΝΑ	57	6321	ά. Π. Πάλμας 23)6 διά Γουώρου
ΑΙΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (8.)	64	53533	ά. Αμέρεραν 6)7 διά Γιεραλτάρ	ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Σιγκαπούρη 30)6
ΑΙΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Τακόμα 16)7 διά Βανκούμπερ	ΑΡΙΕΙΣ	63	1089	ά. Ντόρτρεχτ 5)7
ΑΙΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13630	ά. Ντακάρ 1)7 διά Αμπιτζέρ	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	77	11400	είς Σορρέλ ώπο συμπλήρωσιν
ΑΙΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΡ	74	13633	ά. Ν. Υόρκη 11)7 διά Κορέαν	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Κοκούρα 25)6 διά Βαλτιμόρην
ΑΙΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Μπ. Αύρες 6)7 διά Καράται	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ά. Πρακανάγουα 30)6 διά Μπάραρον
ΑΙΑΞ	76	8792	ά. Σουέζ 16)7 Αμπού Ντ.	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	77	11400	είς Σορρέλ ώπο συμπλήρωσιν
ΑΙΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Λισασθών 7)7	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Κέλτη Τάουν 19)6
ΑΙΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	είς Πειραιά ώπο 26)5	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	6452	ά. Κολόμπο 11)7
ΑΙΑΣΤΑΣΙΑ Β.	66	23571	ά. Μπ. Μπλάνκα 29)5 Ιαπωνίαν	ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	77	10009	ά. Κολόμπο 22)6 διά Ιαπωνίαν
ΑΙΑΣΤΑΣΙΑ V.	69	15571	ά. Τέμα 29)6	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	42599	είς Μπρέμερχαφεν ώπο συμπλήρωσιν
ΑΙΑΝΟΙΔΑ (8.)	62	12800	ά. Ιντόνα 29)6 διά Αδστραλίαν	ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	57	8456	ά. Σουζ 12)7
ΑΙΑΔΛΟΥΣΙΑ	68	2626	ά. Καντζί 11)7	ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	57	10609	ά. Αμπιανάν 19)6
ΑΙΔΩΡΑ	54	5407	ά. Λ. Πάλμας 14)7	ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	57	13635	ά. Κοραμάρ 22)6
ΑΙΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	ά. Τζένταν 13)7	ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	57	12011	ά. Βανκούμπερ 14)7
ΑΙΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΚ	61	8825	ά. Πειραιά 17)5 διά Ρίον
ΑΙΑΡΕΙΑ	57	10287	ά. Ντουμπάτα 10)7	ΑΡΚΑΔΙΑ ΣΤΑΡ	58	10173	ά. Σύρου 19)4 διά Νιγηρίαν
ΑΙΑΡΙΑ	66	2999	ά. Αλεξανδρειαν 1)5	ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Κουβέλι 23)5
ΑΙΑΡΙΑΝΑ II	64	10450	ά. Ν. Όρλεανη 6)7	ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Σουζ 5)6
ΑΙΑΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Βρέμην 21)6 διά Βεγγάζην	ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Λειζερες 11)7 διά Μασσαλίαν
ΑΙΑΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ά. Κολούμπια Ρ. 8)7 διά Ιράν	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Νταμάρ 11)7 διά Μπ. Αμπα
ΑΙΑΡΟΣ	65	15597	ά. Ν. Όρλεανη 10)7	ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Ν. Υόρκην 13)7 διά Τάμπα
ΑΙΑΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	69	99460	ά. Ρόττερνταμ 25)6 Μ. διά Αχαμαντί	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (8.)	63	36797	άργει είς Πειραιά ώπο 30)8)75
ΑΙΑΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Γιουροπόρτ 20)6 διά Περικόνι	ΑΡΟΖΑ (8.)	52	11516	ά. Π. Τόρρες 28)6 διά Αδγάσταν
ΑΙΑΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Σιγκαπούρων 20)6 διά Μπαχρέντ	ΑΡΟΣ	48	3783	ά. Ριγιέρες 12)5
ΑΙΑΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ.	76	115461	ά. Γιεραλτάρ 20)6 διά Μπαχρέντ	ΑΡΠΑ	55	3792	ά. Ρόττερνταμ 18)7
ΑΙΑΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	98983	ά. Μονάρθιας 8)7	ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ά. Αμέρεραν 1)7
ΑΙΑΡΟΣ ΟΡΑ·Ι·ΟΝ	6.70	105855	ά. Ρ. Τανόρα 24)6	ΑΡΤΑ	55	1875	ά. Αλεξανδρειαν 13)6
ΑΙΑΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Κιουρασάο 20)6	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	ά. Σιγκαπούρων 11)6 διά Ινδονησίαν
ΑΙΑΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Κάρακ 6)7 διά Τάραντα	ΑΡΤΕΜΙΣ	62	103781	ά. Αμπιτζέν 6)6 διά Ντακάρ
ΑΙΑΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Νταμπέρη 18)7 διά Τάραντα	ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	13500	είς Ταντόσου ώπο συμπλήρωσιν
ΑΙΑΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Μπρόνουμπούτελ 22)6 διά Πένιγκτον	ΑΡΤΕΜΩΝ	57	36139	άργει είς Πειραιά ώπο 25)10)75
ΑΙΑΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Πένιγκτον 22)6 διά Π. Αρθουρό	ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	64	5452	ά. Κωνηπούλιν 14)7
ΑΙΕΛΑ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	ά. Μπ. Αύρες 13)7 διά Λιθέρπούλ	ΑΡΧΑΙΤΕΛΕΟΣ	66	43433	ά. Γιεραλτάρ 5)7 διά Πόρτλαντ
ΑΙΕΛΟΣ	76	32984	ά. Ρόττερνταμ 15)6 διά Νιγηρίαν	ΑΡΧΑΙΤΕΛΕΟΣ	76	30098	ά. Γάνδην 5)7
ΑΙΕΛΟΣ	76	8376	ά. Παναμά 12)7 Κολούμπια Ρ.	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	15929	ά. Μπάχια Μπλάνκα 12)7
ΑΙΕΛΟΣ	70	2867	ά. Ρόττερνταμ 14)7	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	1552	ά. Φλίζεμπουργκ 9)7 διά Βόλον
ΑΙΕΛΩ Κ.	67	2641	ά. Μπλημάριο 8)7	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	63	22798	έ. Γένοβα 15)7
ΑΙΘΕΩΜΙΟΣ	70	22053	ά. Μζουσίμια 5)7	ΑΡΧΑΙΤΕΛΕΟΣ Γ.	60	10142	ά. Ταΐλαν 11)7
ΑΙΝΤΑ	76	10006	ά. Βαγκαρέ 15)7	ΑΡΧΑΙΤΕΛΕΟΣ ΜΙΧΑΗΛΑ	59	9013	ά. Χιούστον 15)6 διά Σαλβαντόρ
ΑΙΝΝΑ	76	4617	ά. Αμέρεραν 5)7 διά Οσάουα	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	16142	ά. Ν. Όρλεανην 6)7
ΑΙΝΝΑ	60	16438	ά. Μόντρεαλ 16)7	ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ά. Γκοτεντουργκ 5)4 διά Περσικόν
ΑΙΝΝΑ Β.	54	16826	ά. Λούε 6)8 διά Λάγος	ΑΙΤΙΚΩ Σ.	72	42253	ά. Χιούστον ρόδος 11)7
ΑΙΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Σουέζ 14)7 διά Μπ. Αμπά				

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡ-			
ΜΑΪΝΤ	54	16006	δ. Κων)πολιν 27)5 διά M. Θάλασσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16319	δ. Γιεραλτάρ 17)7 διά Μπάραν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ			
ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	δ. Γιεραλτάρ 22)6 διά Κόρη. Κρίσι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΡΑΜΣ	68	100282	άργει εις Πειραιάς από 16)5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	α. Λιβερπουλ 15)7 διά Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΗΡΞΕΡ	58	4684	εις Πειραιά 14)5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ε. Τολέδο 11)7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΜΑΝ	69	16291	α. Μιζουσίμα 18)6 διά Σικάγο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	α. Ντάρμπαν 9)6 διά Εύρωπην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	ε. Μπ. "Άύρες 10)7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16323	ε. Αλερπουταν 15)7
ΑΙΓΑΙΟΜ (δ.)	67	45321	α. Ντακάρ 8)6
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ	64	10292	ε. Μασαλία 28)5
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	70	9426	α. Νέλσον 30)6 διά Κίναν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	δ. Γιεραλτάρ 13)7 διά Σαρόνα
ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	ε. Σαβόνα 17)7 διά Κάλιαρι
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	δ. Σαδί 2)7
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	δ. Γιεραλτάρ 12)7 διά Κων)πολιν
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	δ. Γκαλετα Π. 13)7 διά ΗΠΑ
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	δ. Σουραπάγια 5)7 Σιγκαπούρην
ΑΤΤΙΚΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	8266	ε. Αμέριδρον 17)7
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ε. Ντουμπάι 5)7
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	δ. Κων)πολιν 2)6 διά Μπουργκάς
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. "Ιμινχάμ 2)7 διά P. Μίλε
ΑΤΤΙΚΟΣ	57	6494	ε. Σιγκαπούρην 2)7 διά Χαρόδηκ
ΑΥΔΙΣ	72	16600	ε. Χαρόπον Ρ. 13)7
ΑΥΡΑ	62	10323	δ. Σουέζ 10)7 διά Ινδίαν
ΑΥΡΑ	59	9360	δ. Ντουμπάν 19)6 διά Ρουμανία
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10228	δ. Ντάρμπαν 16)7 διά Ρότερνταμ
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Παρανάγουα 5)7 διά Ρότερνταμ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	δ. Λάγος 15)7 διά Αμπιτζάν
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ·ΙΟΝ	58	8331	δ. Γιεραλτάρ 14)7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	ε. Αμέριδρον 15)7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	δ. Κων)πολιν 22)6 Μαύρην θάλασσαν
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	δ. Αστόντον 13)7
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ε. Ρότερνταμ 8)7
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ε. Λάγος 14)5
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	δ. Αλεξανδρειαν 14)7
ΒΑΣΙΔΗΣ (δ.)	58	12368	δ. Ν. "Υόρκη 16)6 διά Κιγκοτον
ΒΑΣΙΔΗΣ	62	10442	ε. Σιγκαπούρην 8)6 διά K. Τάουν
ΒΑΣΙΔΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Σιγκαπούρην 14)7
ΒΑΣΙΔΙΚΗ (δ.)	65	40043	δ. Υόρκη 17)7 διά Αρούμπα
ΒΑΣΙΔΙΚΗ	52	2684	δ. Γιεραλτάρ 7)7
ΒΑΣΙΔΙΟ	53	1325	δ. Κων)πολιν 25)6
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	δ. Ντακάρ 24)6 διά Ελλάδα
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	δ. Παναμά 7)7
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	διό παραλαβήν
ΒΕΛΟΣ	75	15981	δ. Ρότερνταμ 12)7 διά Μόντρεαλ
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	δ. Σ. Νικολάς 5)7
ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	δ. Στάθ 21)5
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Αμέριδρον 29)6
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ-			
ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	ε. Λ. Πάλμας 3)5
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Κουεβέτ 12)7 M. Αχμαντ
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	δ. Λ. Πάλμας 6)7
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13186	άργει εις Πειραιάς από 12)5)76
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ε. Αμέριδρον 13)7
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	δ. Τουλόν 15)6 διά Σάπελε
ΒΙΝΤΙΚΑΡΕΝ	60	6701	ε. Γκότενπουρχ 13)7
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	δ. Π. Σαδί 2)7 διά Μεσόγειον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ε. Μπάραν 10)5
ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Λάγος 16)7
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	δ. Δάντον 20)6 P. Ιανέρο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	δ. Ν. "Ορλεάνη 14)7 Μπουεναθεντούρα
ΒΙΤΑΓΟΥ·ΙΝΤ	56	8411	διό παραλαβήν
ΒΙΤΑΚΑΛ	57	9722	ε. Μπάραν 16)7
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	δ. P. Ιανέρο 4)6 διά Ρωσίαν
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ε. Πειραιά 28)6
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	δ. Αλεξανδρειαν 7)7
ΒΟΜΑΡ	71	16313	δ. Ρότερνταμ 7)7
ΒΟΡΙ	57	7727	ε. Ρεοίδ 23)5
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	δ. Λ. Πάλμας 16)7 διά Γουώρι
ΒΟΥΛΑ	58	8334	δ. Νεάπολιν 24)6
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Ν. "Ορλεάνη 15)6 διά Αρούμπα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-			
ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δ. Κουεβέτ 26)5
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	δ. Λ. Πάλμας 12)7 διά Ροζάριο
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	δ. Ρεοίδ 24)5 M. Μπέρμπερα
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	δ. Λιβερπουλ 8)7 διά Ρεοίδ
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	εις Ν. Ορλεάνη από 7)12)74
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	δ. Σουέζ 11)7
ΓΑΛΗΝΗΣ	60	10186	δ. Π. δρ. Σπαήν 5)6 Βενεζουέλα
ΓΑΡΟΥΦΑΙΑ	60	12006	ε. Χάρο 4)7
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	δ. Ντάρμπαν 12)7 Π. Ελίζαμπεθ
ΓΕΩΡΓΗΣ Α.			
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	δ. Σουέζ 13)7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ	67	15421	δ. Μπ. "Άύρες 10)7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	δ. Παναμά 9)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	δ. Μπρούνιμπουτελ 19)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	δ. Λ. Πάλμας 18)6 διά Κόνακρυ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Σιγκαπούρην 15)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.			
ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28444	δ. Γιεραλτάρ 13)7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	δ. Μάλτα 21)6 διά Θέουτα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	δ. Λάγος 24)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	δ. Σουέζ 6)7
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	δ. Ντ. ές Σαλάμ 30)6
ΓΕΩΡ. Μ. II (δ.)	58	16605	δ. Πειραιά 19)6
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	δ. Αδελαΐδα 25)6
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ε. Αμέριδρον 4)7
ΓΕΩΡ. ΖΥΛΑΣ	70	18634	δ. Παναμά 25)6 διά Βοστώνην
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	δ. Κ. Τάουν 9)3 διά Λάγος
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Πειραιά 13)7
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	δ. Αλεξανδρειαν 17)7 διά Ελλάδα
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει εις Πειραιάς από 10)1)71
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	δ. Τοιταγκόκ 9)7 διά Σιγκαπούρην
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	δ. Δάνταχ 13)7 διά Γιαρλίκα
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	δ. Βρέμην 26)4 διά Λάγος
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	δ. Ντάρμπαν 13)7
ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	ε. Νταμάρι 14)7
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	δ. Γιεραλτάρ 5)6 διά Σικελίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14600	ε. "Ακαμπα 29)6
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	67	3968	όπο παραλαβήν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	δ. Ρίτσαρντς Μπ. 16)7 Εδρόπην
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19200	δ. Τάουνοβιλ 11)7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΕΥΑΛΛ.	70	9256	δ. Αμέδειοργον 22)6 Π. Καμπέλο
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛ-	58	12377	δ. Πειραιά 29)6
ΚΟΥΣΗΣ		77	9800 δ. Κων)πολιν 11)7 Κωνοτάντζαν
ΓΙΑΝΕΥΑΛΣ (δ.)	65	28648	δ. Π. Σαδί 24)6
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	δ. Σιγκαπούρην 6)4 διά Π. Κελάγκ
ΓΙΟΒΕΝΑ	56	4891	δ. Λ. Πάλμας 29)6 διά Λάγος
ΓΙΟΒΕΝΤΟΥΣ	72	8927	δ. Μούρπαν 13)7 Ντ. ές Σαλάμ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙ·ΙΝΤ	67	13091	δ. Σιγκαπούρην 10)7
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	δ. Παναμά 24)6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	δ. Μελάδορην 13)7 διά Καράτσι
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	δ. Άμερισαν 1)6 διά Βεγγάζην
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργει εις Πειραιάς από 13)11
ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	53	4481	δ. Κ. Τάουν 2)5 διά Λάγος
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΝΗ	69	3982	δ. Παναμά 13)7
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	8100	δ. Ναγκόγια 22)6 διά Χιροσίμα
ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΝΤΙΤΥ	77	14600	δ. Σάντο Μάρτα 16)6 διά Χιούστον
ΓΙΟΥΡΓΟΥΑΙΗΒ	58	8275	δ. Λιμόν 19)6
ΓΙΟΥΡΓΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16605	δ. Γιοκούάμα 10)6 διά Κάντα
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	18885	δ. Όρλεάνη 28)6 διά Μπαμάμ
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	δ. Σεβεν άλλ 6)7 διά Π. Καρτέ
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	δ. Ρ. "Ιανέρο 21)6
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	δ. Σιγκαπούρην 28)6
ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΛΟΡ	52	6790	δ. Λάγος 21)5
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ			
ΤΕΝΕΣ		58	5175 δ. Σουέζ 11)7
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14800	εις Π. Χάρκουρτ 22)6
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ	74	20623	δ. Φριμαντ 10)7 διά Σαγκάνη
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΤ	59	5009	δ. Μπορτώ 9)6 διά Βενεζουέλα
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103	δ. Μπρούνιμπουτελ 6)6 διά Λάγος
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	66	11138	δ. Ήστ Λόντον 16)7 Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΣ ΣΠΟΡΤ	57	8539	δ. Μπαράτα 13)7
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	2792	δ. Λ. Πάλμας 14)7 διά Μπορτώ
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	δ. Ρουέν 1)7 διά Λιθόην
ΓΙΟΡΓΗΣ	57	5943	όπο παραλαβήν
ΓΙΟΡΓΗΣ	53	2059	εις Γάνδην από 16)11
ΓΙΟΡΓΟΣ Κ.	56	1784	ε. Αμπιζάν 23)6
ΓΚΑΙΥ·ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	δ. Μ. "Αχμαντ 3)7
ΓΚΑΛΙΣΣΑ	66	12429	ε. Μοντεσίδεο 7)7
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ	64	50758	άργει εις Τζόχρε από 25)8
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	δ. Γιεραλτάρ 6)7
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	53	6000	δ. Λ. Πάλμας 16)7
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ε. Τεργέστη 9)7
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕ·ΙΝΤ	60	8150	δ. Μπ. "Άυρες 10)7 διά Βιετνάμ
ΓΚΛΟΜΠΑΝ ΧΟΟΥΠ	60	22944	ε. Πειραιά 7)7
ΓΚΑΟΡΥ	52	2077	δ. Ντακάρ 6)7
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ	59	8523	εξωθι Χοντέιντα 25)10
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ			
ΔΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ε. Π. Καμπέλο 26)5
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	άργει εις Πειραιάς από 12)2)74
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	12959	δ. Κων)πολιν 16)6
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣ	73	16439	δ. Λ. "Αντζέλες 13)7 διά Κασισιόγκ
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Λ. "Αντζέλες 15)7
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Παναμά 13)7 διά Ειρηνικόν
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	77	13000	δ. Λ. Αντζέλες 17)7
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8257	δ. Μπρούνιμπουτελ 12)7 διά Βρέστην
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Σπλάτη 15)7
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ε. Ματάντη 18)6
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ	77	16400	δ. Μπ. "Άυρες 7)7 διά K. Τάουν
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	ε. Τερόύζεν 29)6
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛΟ	60	8772	ε. Βούδ

ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ά. Μόντπιλ 27) διά Χιούστον	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	ά. Κοστιλ 14)7 διά Μπράουνονδι	
ΔΑΦΝΗ	58	4595	ά. Ρουέν 9)7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ά. Νταμάρ 13)7	
ΔΑΦΝΗ Κ. (δ.)	74	19451	ε. Σάντος 3)7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΠΙΕΡ	72	8987	ε. Τζένταν 8)7	
ΔΕΑΦΙΑΝ	70	15098	ά. Αμέρεσαν 9)7 διά Γιθραλτάρ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Τσάρλεστον 17)7	
ΔΕΛΦΟΙ	62	12116	ε. Χιούστον 29)6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	..	7293	ά. Ντώρμπαν 19)7	
ΔΕΜΑΡΓ	65	20964	όποια παραλαβήν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Βόλον 3)5 διά Λάγος	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	64	9107	ε. Άλεξανδρειαν 16)7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	ά. Νταμάρ 18)7 διά Κουβέτη	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	εις Ντουμπάι όποια 20)3	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Νταμάρ 15)7 διά Κοραμπάρ	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	δ. Κων)πολιν 27)6 διά Τουάψ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	62	6659	ά. Τσάρλεστον 17)7	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ.	71	9085	ε. Λιθέρπουλ 3)7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ά. Σαδάνιαν 14)7 διά Ντουμπάι	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	52	7307	ε. Δάντιαν 15)7 διά Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	71	10327	ά. Πειραιά 18)7	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	ά. Ν. 'Υόρκην 21)6 διά 'Αρούμπα	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ά. Σ. Τζών 9)7 Ντ. ές Σαλάμη	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ά. Ήστ Λόντον 8)6 διά Τρίνινταν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ά. Πειραιά 12)7	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	ε. Νταμάρ 30)6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ά. Σαδάνιαν 14)7 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Η.	60	4998	ε. Μαλάγκα 12)7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ·	62	7259	δ. Γιθραλτάρ 12)7 Μπράουνονδι	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	δ. Πόρτ Σατό 14)7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ε. Μοντάσα 17)7	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ά. Λάγος 11)7 διά 'Αμπιτζάν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Πειραιά 13)7	
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ	δ.	16417	ά. Ν. 'Υόρκην 22)6 διά 'Αρούμπα	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Θέστα 15)7	
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΩ	(δ.)	64	16417	όργει εις Χαλκίδα όποια 23)12)75	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Μοντάσα 6)7 διά Τζιμπούτη
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	(δ.)	61	16417	ε. Χαλκίδα 27)4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Κ. Τάουν 27)6 Ν. 'Υόρκη
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	δ. Τζιμπούτη 1)6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10327	ά. Ν. 'Υόρκη 9)7	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ε. Χάρρην 2)6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ά. Τεργέστην 18)7 Ν. 'Αφρικήν	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ρόπτερνταμ 19)7	ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3900	ε. Ιαπωνία 24)4	ΕΛΛΗ	57	2555	δ. Κων)πολιν 19)5	
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ε. Κέτι Τάουν 25)6 διά Χάρρην	ΕΛΛΗ ΙΙ	47	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ε. Αιμέρεσαν 16)7	ΕΛΛΗΝΙΑΔΑ	66	9384	δ. Π. Σάδι 15)7 διά 'Αμβέρσαν	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ε. Κάρτριας 16)7 διά Βενεζουέλα	ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	ά. Μπ. Μπλάνκα 23)6 διά Κούσα	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ-				ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Μόζι 11)7 διά Μπουσάν	
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	ε. Ρόπτερνταμ 16)7	ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)7 διά Κιορασάδο	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	δ. Γκαλεότα Πόλιν 22)6	ΕΛΛΥ Β.	59	2419	ά. Μπορόποτη 1)7	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	δ. Μασσαλίαν 6)6 διά Γένοβα	ΕΛΜΑΝΙ	66	8937	ά. Π. Κεμπλά 12)7	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	δ. Σουέζ 6)6 διά Πειρικόν	ΕΛΜΑΡΕ	58	4234	ε. Καντίς 21)6	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ε. Βενετίαν 14)7 διά 'Αλεξανδρειαν	ΕΛΜΕΛΑ	51	4847	ά. Μασσαλίαν 13)5	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ.	52	4430	ε. Κουβέτη 12)7	ΕΛΝΤΑΝΙΑ	65	8085	ά. Κ. Τάουν 27)5	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	ε. Ρόπτερνταμ 26)6	ΕΛΟΝΑ	69	6515	ά. Μπ. 'Αθρες 6)7 διά 'Αθάνα	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	51	2214	εις Πόρτ Σατό 4)6	ΕΛΟΣΕΑΝ	65	6359	ε. Χόρσενς 11)7	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.				ΕΛΠΙΔΑ	56	20514	ε. Κασσιούγκα 25)6	
ΛΑΙΜΟΣ	71	10190	ά. Π. Νουάρ 26)6 διά Π. Τζεντίλ	ΕΛΠΙΔΑ	46	8377	ά. Πειραιά 19)6 διά Κωνστάντζαν	
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΗ				ΕΛΠΙΣ	71	3472	ά. Πάλμας 31)5	
ΚΟΣ	71	16226	δ. Παναμάρ 10)7	ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Λά Γκουάτρα 21)6	
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ά. Θέστα 10)6 διά Π. Χάρκουρτ	ΕΛΠΙΣ	56	3656	ε. Μαπούτο 17)7	
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ε. Κων)πολιν 2)5	ΕΛΠΙΣ Κ.	57	8773	ά. Π. όφ Σταίλην 22)6	
ΔΗΜΟΣ ΘΕΩΝΗΣ Β.	δ.	8904	ε. Ακαπού 8)7	ΕΜΙΑ	58	3963	ά. Λονδίνου 16)7 διά Νιγηρίαν	
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ	64	16277	ά. Ματαντί 16)6	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ	59	11840	ά. Μη. Μπλάνκα 8)7 διά Κούσα	
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ά. Λάγος 19)6 διά Ματαντί	ΕΜΜ. ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ	51	7066	ε. Λάγος 9)7	
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	77	6400	εις Πέραμα όποια συμπλήρωσιν	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	60	8539	δ. Σουέζ 26)6 διά Σαγκάνη	
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 10)7	ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	10006	ά. Λομπίτο 29)5	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (μ.)	72	42250	ά. Σιγκαπούρην 29)6 διά Λ. 'Αντζελες	ΕΠΟΣ	77	5755	ά. Ροζάριο 28)6 διά Μπ. 'Αθρες	
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Ρίο 'Ιανέρηρ 7)7	ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	10000	εις Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν	
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Βαλτιμόρην	ΕΡΜΗΣ	72	7271	ά. Κων)πολιν 23)6 διά Γουώρι	
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ά. Αμέρεσαν 17)7 διά 'Ακαζούτλα	ΕΡΜΙΟΝΗ	61	16055	ά. Κλήθελαντ 15)7	
ΔΙΔΩ	46	3851	εις Λάγος όποια 28)1	ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	9959	ά. Κουβέτη 19)4	
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Αμέρεσαν 17)7	ΕΡΗΜΟΝΗ	61	9068	ά. Ρότερνταμ 13)5 διά Βεγγαζήν	
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	εις Λάγος όποια 30)1	ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	33980	δ. Γιθραλτάρ 18)6 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΔΙΩΝΗ	54	1832	ε. Σούσα 8)7	ΕΣΣΕΣ	57	10194	ε. Κων)πολιν 23)6	
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Τενερίφην 15)7 διά Π. Χάρκουρτ	ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	4023	ά. Τακάρα 12)7	
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Ο' Όσκαρ 6)7	ΕΥΑ	59	9718	ά. Γδώνια 18)7	
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Νεκοτάσ 29)4 διά 'Αλγερίου	ΕΥΑ	73	11894	ά. Μέρεδ Μπάρ 19)7	
ΔΡΥΑΔΕΣ	54	8251	ά. Ούμι Σατό 17)6	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	3717	ά. Μπαθηνγκάρ 5)7	
ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Ούμι Σαθό 17)6	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	61	22119	ά. Σ. Μάρτα 28)6 διά Τουμάκο	
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ε. Λιοσσαδώνα 6)7	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	δ. Κων)πολιν 20)2 Κωνστάντζαν	
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ά. Ρότερνταμ 23)6 διά 'Αλγερίου	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑΣΤΡΙΑ	67	16055	ά. Κλήθελαντ 15)7	
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	70	18662	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	ά. Σέτη 23)6	
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	77	16400	ά. Μουρόραν όποια συμπλήρωσιν	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ά. Κων)πολιν 17)5 Κωνστάντζαν	
ΔΩΡΙΚ ΦΕΙ·Μ	72	16398	ά. Κων)πολιν 17)7	ΕΥΑΛΗ	59	7271	ά. Παρανήσουα 10)7 Π. Καμπέλο	
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503	ά. Κων)πολιν 21)6	ΕΥΑΝΘΑΡΟΣ	43	5331	ά. 'Αλεξανδρειαν 14)7	
ΔΩΡΟΣ	56	9070	ε. Σάντος 6)7	ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Ρ. ές Σιδέρη 14)7 Μπωμόντ	
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	ά. Θέστα 7)7 διά Συρίαν	ΕΥΕΓΝΕΙΑ	67	9854	ά. Τέλιπλ Μπ. 30)6	
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	δ.	24532	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18	ΕΥΕΓΝΕΙΑ Γ.	56	9990	ά. Παναμάρ 14)7	
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Καρδότα 10)7	ΕΥΕΓΝΕΙΑ Μ.	55	2977	ά. Καλαμπάρ 10)7 διά Λάγος	
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	ά. Κων)πολιν 16)6 διά Μ. Θάλασσαν	ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	8999	ά. Κολόμπι 3)7	
ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	ά. Αλεξανδρειαν 14)7	ΕΥΔΟΚΙΑ	55	9061	ά. Πειραιά 10)7	
ΕΒΜΑΡ	76	16396	ά. Ντώρμπαν 21)6 διά Ταΐθαν	ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ά. Παναμάρ 6)7	
ΕΒΡΟΣ	62	29632	ά. Κόμπη 2)7 διά Περού	ΕΥΕΛΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706	ά. Ντουμπάι 9)7	
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ά. Ροζέριο 23)6 διά Μπ. 'Αθρες	ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	ά. Πειραιά 9)7	
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ά. Ντώρμπαν 17)7	ΕΥΗ	70	10006	ά. Φιλαδέλφειαν 9)7 Λ. Τοάρλε	
ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289	όργει εις Πειραιά όποια 17)2	ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	8122	ά. Πειραιά 9)6	
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ε. Γκρέιτζιαναθ 9)7	ΕΥΗ Λ.	67	14800	ά. Ματάνας 11)6	
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ	58	7053	όποια παραλαβήν	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Τούμπα 8)7 διά 'Οζάκα	
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΑΑ	54	7835	ά. Σουέζ 11)7	ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ά. Γκάλθεστον 29)6	
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	29864	όποια παραλαβήν	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Φύλινες 29)6 διά Γκάλθεστον	
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΙΜΟΥ	67	12498	ά. Κων)πολιν 9)7 διά Κουναγιακήλ	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Ζευπροδύκη 28)6 Φρημάντλ	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Μπ. 'Αθρες 21)6	ΕΥΞΙΝΟΣ	50	4734	ά. Π. Χάρκουρτ 21)6	
ΕΙΚΑΒΗ	56	11528	ά. Πειραιά 9)7 διά Κάδ	ΕΥΡΑΛΟΙΑ	68	16004	ά. Ντουμπάι 17)7	
ΕΙΚΟΝ	62	11428	ά. Πειραιά 15)7 διά Κάδ	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Σ. Πέντρο ντε Μακόρις	
ΕΙΚΤΩΡ	70	16258	ά. Μόντρεαλ 14)6	ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7798	ά. Κούιλ 11)7	
ΕΙΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ά. Μόντρεαλ 14)6	ΕΥΧΑΡΙΣ	65	10347	ά. Κούιλ 11)7	
ΕΙΛΑΩΙ	68	19667	ά. Ματανάς 12)6	ΕΦΗ	58	10152	ά. Κων)πολιν 21)6 Κωνστάντζαν	
ΕΙΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ε. Κόμπη 11)7	ΕΦΗ	55	2555	ά. Τούλον 14)5 διά Τρίπολιν	
ΕΙΓΑΤΑΝΗ	70	12791	ά. Οταρούδ 30)6 διά Σιογκάμα	ΕΠΟΦΗ	55	5008	ά. Ρόπτερνταμ 16)7	
ΕΙΕ·ΙΣΤΡΙΑ VII	51	9237	ά. Κούιλ 13)7	ΖΑΝΕΤ	58	4529	ά. Αιθερπούλ 15)7 Ρόπτερνταμ	
ΕΑΕ·ΙΣΤΡΙΑ VIII	59	6834	όποια παραλαβήν	ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30159	ά. Σιγκαπούρη 8)7 Φιλιππίνες	
ΕΑΕΝΑ	56	7888	ε. Φιλαδέλφειαν 6)7	ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ά. 'Ακαμπού 5)7 διά Νακάλα	
ΕΑΕΝΑ Κ.	62	6888	ά. Λ					

ΗΡΩΑΝΤΟΣ	65	23535	ά. Κεμπέκ 16)6 διά Λενιγκραντ
ΗΣΙΑΡ	57	9473	έ. Π. Καμπέλο 26)7
ΗΣΤΓΟΥΝΤ	68	10642	ά. Αμεδουργόν 28)6 διά Χιούστον
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ά. Γιοκούσουκα 30)6 Χάμπτον Ρ.
ΜΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ά. Ρόττερνταμ 8)7 διά Ρ. Πλέιτ
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Τζάνσονθιλ 6)7
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	έ. Άλεξάνδρειαν 6)7
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	76	9444	ά. Βουλεφίλιουν 1)7
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. Πειραιά 30)6 διά Θεσσαλίη
ΘΕΑΝΙΩ Α. Σ.	58	9603	ά. Μπέρις 7)6
ΘΕΑΝΟ	74	13639	έ. Κεμπέκ 15)7
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12829	έ. Η. "Ορλέανη 13)7
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ά. "Ησπαχ 19)7
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	μετων. «ΛΙΤΣ ΝΙΚΟΣ»
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	39106	ά. Μπέλλιγκχαρ 12)7 διά Κουζέτ
ΘΕΟΔΟΡΟΣ Α. Σ.	77	9400	εις "Άιτις υπό συμπλήρωσιν
ΘΕΟΔΟΡΩΣ Β. (δ.)	59	23678	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 28)12
ΘΕΟΔΟΡΩΣ ΓΙΑ-ΒΡΙΔΗΣ	68	10750	έ. Σ. Λορέντιο 6)7
ΘΕΟΔΟΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	έ. Ντακάρ 14)6
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	ά. Καζαμπλάνκα 9)7 Κωνσταντζαν
ΘΕΟΝΗΠΤΟΣ	65	42983	ά. Ρόττερνταμ 8)7 διά Πειραιώ
ΘΕΩΜΑΝΑ	65	44916	ά. Μπωμόντ 5)7
ΘΕΩΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	έ. Πειραιά 18)7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	έ. Πειραιά 11)7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	60	2001	ά. Ρόττερνταμ 1)7
ΘΕΩΝΑΝ ΔΙΒΑΝΟΥ	63	15929	έ. Ρόττερνταμ 9)7
ΘΕΟΦ. Ι. ΒΑΤΣΗ	77	16100	έ. Η. "Ορλέανη 14)7
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Κ.	61	1521	έ. Ντακάρ 14)6
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	π. Αρένας 5)7 διά Ειρηνικόν
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Κωνιά (πολιν) 5)7 Κωνσταντζαν
ΘΕΙΡΙΣΟΣ	62	3484	έ. Γουάλκου 30)6
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9800	έ. Σαέκι υπό συμπλήρωσιν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	65	15932	ά. "Αμπο Ντ. 11)7 διά Μποπότο
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	58	8065	έ. Σιγκαπούρων 14)7
ΘΕΤΙΣ	74	35561	ά. Ρόττερνταμ 14)7 διά Μισσισιπήν
ΘΕΩΝΗ Σ.	58	2405	ά. Ρόττερνταμ 16)7 διά 'Ελλάδα
ΘΗΡΑ	62	13891	ά. Θρή Ρίθερς 29)6 Μόντρεαλ
ΘΙΑΚΙ (δ.)	60	6155	έ. Λάγος 8)7
ΘΙΣΑ Δ. ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	66	22221	ά. Παναμά 11)7 διά Ειρηνικόν
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	υπό παραλαβήν
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11213	ά. Πειραιά 18)7 διά Ντακάρ
ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜ-			
ΠΑΗΣ (δ.)	58	18297	έ. Πειραιά 2)7
ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	ά. Τζιμπούτι 15)1
ΙΑ			
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	71	9426	ά. Χόγκι Κόγκι 16)7 διά Κοτονού
ΙΑΠΕΤΟΣ (δ.)	63	15965	ά. Μπ. Μπλάνκα 7)7 διά Κίνα
ΙΑΣΩΝ	55	10027	υπό παραλαβήν
ΙΕΡΑΞ (μικρόν)	70	11489	ά. Κόμπειρ 12)7 διά Κριστομπαλ
ΙΖΑΜΠΕΙΑΤΑ	55	41207	ά. Χάμπτον Ρόξ 10)7
ΙΖΟΜΠΕΑ	57	7470	ά. Πειραιά 11)7 διά Χαλκίδα
ΙΘΑΚΗ	68	9745	έ. Κωνιά (πολιν) 25)6
ΙΘΑΚΗ . ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Αμεδουργόν 16)7
ΙΘΑΚΗ . ΣΕΓΙΑΔΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Ντακάρ 20)6 Βάθλις Μπ.
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	έ. Σιγκαπούρων 13)7
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Χόγκι Κόγκι 17)7
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	έ. Σιγκαπούρων 16)7
ΙΛΕΝΑ	76	16261	ά. Μόντρεαλ 23)6
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	5633	ά. Τζάκαρτα 22)6 διά Σινικαπ
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ά. Π. Χάσκορπ 27)6 διά Σάπτελε
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Γιθεράτη 4)7 διά Χάτιφα
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10900	ά. Παναμάς 6)7
ΙΝΩ	54	4339	ά. Παναμάς 8)7
ΙΟΝ	63	7832	ά. Σ. Σάδι 8)7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	65	30516	ά. Γιθεράτη 18)6 Ή. "Ορλέανη
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ-	58	5769	ά. Αλεξανδρειαν 26)6
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	ά. Τενερίφη 7)7 Μπ. "Άθρες,
ΙΡΙΣ	59	8479	ά. Κωνιά (πολιν) 8)7
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Σ. Σάδι 28)5
ΙΡΙΣ	55	5117	έ. Χοντέντας ἀπό 18)11
ΙΡΙΣ	54	4999	ά. Μόντπιλ 12)7 διά Τρίπολιν
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)5)76
ΙΤΑΙΑΙΑ	46	6727	ά. Ν. "Υόρκη 17)7 διά Πειραιά
ΙΧΘΥΣ	77	18200	ά. Παναμά 17)7 διά Ρόττερνταμ
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	7230	ά. Ρ. "Ιανέριο 2)5 διά Λουάντα
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	12230	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)4)75
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	3162	έ. μεσογειακών μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΗΓΓΕΛΙ-ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	59	8564	ά. Μπιλμπάτο 9)7 διά 'Αθάνα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙ-ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	39051	ά. Μόντρεαλ 2)7 διά Γιθεράτη
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	52	1454	έ. Κόπερ 13)6
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16326	ά. Θάτερ Μπ. 15)7 διά 'Αλγερίαν
ΙΩΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ά. Κ. Τάουνος 4)5 διά Λάγος
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	55	8799	ά. Κολόμπα 16)7 διά Σουέζ
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8)8)76
ΙΩΝ	71	11506	ά. Κουζέτ 29)6 διά Ντουμπάτι
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)7)74
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ά. Βαλτιμόρην 8)7 διά Γιθεράτη
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	έ. Κόπερ 13)6
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Μουτσούρης 18)5 διά Τολλάνην
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Γιθεράτη 21)6 διά 'Αλγερίον
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	άργει εἰς Ίτανας ἀπό 8)5)75
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	ύπο παραλαβήν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ δ.	57	13268	άργει εἰς Ίτανας ἀπό 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Γιθεράτη 17)7 διά Γουατεμάλα
ΚΑΒΟ ΔΕΛΩΝΙΝ	60	10934	ά. Μπ. "Άθρες 13)7
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	έ. Σιγκαπούρων 15)7
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	51696	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 7)6
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	65	53908	ά. Γιθεράτη 9)5 διά Φρίπορτ
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	έ. Σιγκαπούρων 22)6
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	23793	ά. Γιθεράτη 18)6 διά Ρίο Γκράντε
ΚΑΒΟ ΣΙΑΣΕΡΟ	55	2730	ά. Καστέλον 3)6 διά 'Οράν
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	48908	ά. Η. "Ορλέανη 25)6 διά 'Αρούμπα
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	ά. Πόρτ Σάδι 30)6
ΚΑΘΩΡΙΝ	63	9767	ύπο παραλαβήν
ΚΑΘΩΡΙΝ Α.	70	16306	έ. Ντουλόθ 24)6
ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	ά. Αλεξανδρειαν 17)7
ΚΑΙ'ΡΟ	53	4635	ά. Γιθεράτη 5)7 διά Τόνιδα
ΚΑΙΤΗ	65	23523	έ. Σάντος 7)7 διά Ριγύεκά
ΚΑΙΤΗ	54	3817	ά. Ντουμπάτι 28)6 διά 'Αδστραλίαν
ΚΑΛΑΙ	49	3831	έ. Ριγύεκά 5)7
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	έ. μεσογειακών μεταφοράς
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	ά. Λάς Πόλιας 12)6 διά Λουάντα
ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	52	4755	ά. Μπρούνιμπουτελ 21)6 Π. Χάρκουρτ
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	ά. Κωνιά(πολιν) 28)3
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8572	έ. Π. Καμπέλο 21)6
ΚΑΛΛΙΠΟΗ	76	16438	ά. Γιθεράτηρ 9)5 διά Σκίκντα
ΚΑΛΛΙΠΟΗ	55	2556	έ. Σώμωρην 5)6
ΚΑΛΛΙΠΟΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ά. Μπ. "Άθρες 14)5 διά 'Οράν
ΚΑΛΛΙΠΟΗ Λ.	74	15938	έ. Τζέντα 27)6
ΚΑΛΛΙΠΟΗ Α.	55	6216	έ. Λαύριον ἀπό 6)12
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12353	ά. Τακόραντι 6)7 διά Γιθεράτηρ
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΑ (δ.)	57	11969	ά. Καράτσι 4)6
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	ά. Ματαντί 26)6
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ά. Πειραιά 9)6 διά Λαύριον
ΚΑΛΤΕΣ ΚΕΙΨ			
ΓΑΙΟΥ (δ.)		58	13491
ΚΑΛΥΨΩ	69	6082	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)11
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	έ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 7)7
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	ά. Μπαρμπαρίστας 12)7 διά Καναδά
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	13005	ά. Παρανάγουα 21)6 διά 'Ιράν
ΚΑΝΑΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	10449	ά. Καρθαγένην 6)7 διά Τάμπα
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ά. Κωνιά(πολιν) 9)7
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19500	ά. Αμπού Ντάπιλ 18)6
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	ά. Γιθεράτηρ 13)7 διά Πειραιά
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	ά. Αγ. Δομίνικον 5)7 διά Κιουρασά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10600	ά. Ντουμπάτι 7)7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ά. Πόρτ ντε Μπούδη 12)7
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	έ. Αλεξανδρειαν 10)7
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	έ. Πειραιά 2)7
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	άργει εἰς Φάρμουθ ἀπό 25)6
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. Βενετία 16)7 διά 'Αγκόνα
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	έ. Σάν Λόρέντιος 4)5)7
ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	ά. Κακινάντα 3)7 διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	9000	ά. Σάντερλαντ 10)7 διά Βαρεσάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	68	38538	έ. Η. "Ορλέανη 12)7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	50	1338	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	8639	ά. Γιθεράτηρ 15)7
ΚΑΠ. ΣΥΛΛΑΣ	58	9724	ά. Πόρτ Σαΐδη 11)7
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ά. Μπ. Σαπούρη 27)6
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15978	έ. Κακογάδα 11)7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23656	ά. Ντώρμπαν 10)7 διά Μπουσάν
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ	66	16164	ά. Υόρκην 15)7 Ν. "Ορλέανη
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ά. Μπράκε 5)7 διά Σικάγο
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25)13)76
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	61	4105	ά. Μαυρίκιον 8)7 διά Μομπάσα
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	έ. Πειραιά 6)5
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	59	8401	έ. Ντάρμπαν 19)7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ-			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΕΘΝΗΣ	65	18995	ά. Κωνιά(πολιν) 15)7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	30193	ά. Κ. Τάουν 13)7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	ά. Αμβέρσαν 13)7 Ν. "Ορλέανη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	έ. Γκίζον 9)7
ΚΑΠΤ. ΛΕΩ	62	1948	ά. Πειραιά 9)7 Κωνσταντζαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΤΝΟΣ	66	9931	ά. Ήποτ Λόντον 30)6 διά Ερώπην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΠΠΗΣ	61	10503	ά. Τοιθιατέβειας 8)7 διά Ραθένα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.	60	9151	ά. Κόμπη 11)7 διά Τσουρούγκα
Π. ΔΙΒΑΝΟΣ (δ.)	77	120000	έ. Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Λ.	61	13437	έ. Βαλτιμόρην 26)6
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19827	έ. Π. Κεμπλε 7)7
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ά. Χούλ 10)7 διά Μογκαντίσιο
ΚΑΡΑ	65	13313	ά. Ναγκόδια 6)7 διά Μιζουσίμα
ΚΑΡΑΙ-ΙΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ά. Μάρη ντελ Πλάτα 29)6
ΚΑΡΕΝ	76	4617	ά. Ν. "Ορλέανη 12)7
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	έ. Σουέζ 5)7
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Βενετία 6)7 διά Χαλκίδα
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ά. Βαλέντια 13)7 Π. "Ελίζαμπεθ
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Γιθεράτηρ 7)7 διά 'Αλεξανδρειαν
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Μπ. Σαπούρη 28)6
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Νταμπάρη 17)6 διά Τάραντα
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	έ. Τέναντ 12)7
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2297	ά. Αμβούργον 12)7 διά 'Αννάπα
ΚΑΣΑΣ	56	3401	ά. Μπ. Λόμας 18)6 διά Γουώρι
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15314	έ. Ρόττερντας 13)7
ΚΑΣΣΙΩΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Λόγος 14)6 διά Γιθεράτηρ
ΚΑΣΣΙΩΠΕΙΑ	63	3499	ά. Φρούταουν 26)6
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ά. Ντώρμπαν 19)7
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	έ. μεσογειακώς μεταφοράς
ΚΑΤΕ Α.	66	2993	ά. Λ. Πόλιας 18)6 διά Γουώρι
ΚΑΤΕ Ν. Α.	65	18723	ά. Ντώρμπαν 7)7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ά. Ντεμεράρα 1)7 διά 'Αρούμπα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	55	5710	ά. Αμβέρσαν 11)5 διά Τάξανθιλ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-	58	2739	έ. μεσογειακώς μεταφοράς
ΠΟΥΛΟΥ	77	9000	ά. Νταμάρη 16)7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Παναμάς 15)7 διά Κούθα
ΚΑΤΙΑ	55	8447	έ. Π. ντε Μπούτη 17)7
ΚΑΤΙΑ	63	1594	έ. μεσογειακώς μεταφο

ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ε. Τόκιο 4)7	ΑΕΩΝ	72	2311	δ. Π. Σάτιδ 16)7
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	άρχει εἰς Πειραιά διόπ 3)3)75	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΙΣ	77	9800	ε. Λονδίνον 17)7
ΚΛΑΣΙΚ (μητόν)	73	73492	ε. Ρόττερνταμ 16)5 (έπισκ.)	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ε. θωθ. Μεθόλ 11)7
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	δ. Παναμά 13)7	ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5553	ε. Βομβάνη 14)7
ΚΛΑΥΤΟΝΤΦΕΡΘ	64	5711	ε. Μπ. "Άύρες 28)6	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ.	52	5461	δ. Σουέζ 14)7
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Πάλμας 30)6	ΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Σημάττλ 15)7 διά Μανίλα
ΚΛΕΙΩ	58	8791	δ. Μπάρυ 17)7 διά Βηρυτόν	ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ε. Αλεξανδρειαν 2)7
ΚΛΕΙΔΙΑ (δ.)	63	38964	δ. Σ. Ράντιγκ Π. 10)7	ΛΗΓΚ	61	8760	δ. Ακαπούλκο 27)6
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	δ. Ρ. Τανόρδα 10)7 Κόρδ. δλ. "Αμάγια	ΛΗΜΝΟΣ Α' ΓΑΛΑΝΤ	77	5500	εις Π. "Άλεγκρε υπό συμπλήρωσιν
ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16071	ε. Κάντα 6)7	ΛΗΤΩ	51	4677	δ. Γιθραλτάρ 16)6
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	άρχει εἰς Πειραιά διόπ 9)5	ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	δ. Ν. "Υόρκη 16)7
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5683	δ. Ρουέν 9)7 διά Ντακάρ	ΛΙΔΑΙΑΝ	55	6935	ε. Λεμεσσόν 13)7
ΚΟΜΕΙ	72	9885	ε. Κόμπε 2)7	ΛΙΔΑΙΚΑ	60	8562	ε. Σάντος 6)7
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 71	15588	ε. Λ. "Αντζελες 14)7	ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	δ. "Αμέρεσαν 15)7 διά Πειραιά	
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	ε. Νταμάμ 8)7	ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ	55	1594	δ. Ρόττερνταμ 14)7 διά Κουδέτ
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Ρίτσαρντς Μπαίη 23)6	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. θωθ. Κάλιαρι 29)6
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ.				ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1925	δ. "Αμέρογρον 11)7 διά Μαρόκο
ΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	εις Πόδα διόπ 6)4	ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	δ. Γανόνην 12)7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ- ΤΑΜΠΑ	72	39453	δ. Δουνκέρκην 5)7 διά Βιτόρια	ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	δ. Π. Σάτιδ 4)7 διά Μεσόγειον
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ 71	71	38847	δ. "Αμέρεσαν 16)7 διά Σέζεν "ΑΙ.	ΛΙΤΣΑ Κ.	56	11143	υπό παραλαθήν
ΚΟΝΚΑΡ ΜΤΙΝΟΣ μ. 73	125977	άρχει εἰς Στόρων	ΛΟΓΙΑΙΤΥ	69	9045	ε. Σουέζ 23)5 δι. "Ινδονησίαν	
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	68	23258	ε. Ροζάριο 19)6 διά Μπ. "Άυρες	ΛΟΙΤΑΝΤΑ (δ.)	57	20730	δ. Μπ. Μασάρ 13)7 δι. "Ισπανίαν
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΟΥΤΟ 70	25139	δ. Ρίτσαρντς Μπαίη 26)6 δι. "Γιαλίαν	ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ε. Ναναμά 17)7	
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΑΗΝ	58	5402	δ. Πειραιά 15)7 δι. "Ισπανίαν	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	δ. Λονδίνον 15)7 δι. "Αλεξανδρειαν
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΑΜ	54	4710	ε. Νεάπολιν 16)7	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μπέρμπερο διόπ 10)11)74
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΚΑΥ	55	4953	δ. Λάζ. Πάλμας 11)7 διά Ν. "Υόρκην	ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	δ. "Αμέρεσαν 7)7 "Αγ. Δομίνικον
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΑ	55	5818	δ. Πειραιά 18)7	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	63	9804	δ. Π. ϕ. Σταίην 3)7 Βενεζουέλα
ΚΟΡΑΛ	60	3333	ε. Π. Χάρκουρτ 22)6	ΛΟΥΣΥ	72	13637	δ. Ντόρμπιαν 29)6 Μπ. Σαπούρ
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	66	44895	δ. Φρημάντε 11)7 διά Μπ. Μασάρ	ΛΥΤΑΡΙΑ	67	16000	ε. Σάρτζαχ 9)7
ΚΟΡΔΙ	56	8474	δ. Πόρτ. Σουδάν 8)7	ΛΥΔΙΑ	74	4016	ε. Λάγος 15)7
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	δ. Λά. Πλάτα 14)7	ΛΥΔΙΑ	74	8825	υπό παραλαθήν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ	61	12847	δ. Π. "Αρέας 15)6 Μπ. Βεντούρα	ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	57	4486	δ. Πειραιά 13)7 διά Στρατόν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ε. Βομβάνη 9)7	ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	12982	υπό παραλαθήν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ	51	2491	ε. Μονδράβι 13)7	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	27526	δ. "Αντεν 8)7 διά Περσικόν
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Ταρότα 17)7	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	δ. Βίλιμπεκτον 12)7 δι. "Αρόύμπα
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	δ. Κων/πολιν 11)7				
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ε. Λ. "Αντζελες 17)7				
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΤΖ	55	2671	δ. Πειραιά 14)7 διά Πολωνίαν				
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΣΚΑΥ	56	1647	ε. Μαλάγκος 12)7				
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5593	εις Μπαγιόν διόπ 4)10)76				
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΥ	58	12459	μετων. «ΣΥΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ»				
ΚΟΥΜΟΥΔΟΥΣ	50	7392	δ. Λομπίτο 21)6 διά Λουσάντα				
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	δ. Σουάπτον 6)7 διά Σακάλι				
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1866	δ. Σπέτζα 28)6 δι. "Άλγεριον				
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	δ. Βρέμην 4)6 διά Τρίπολιν				
ΚΡΗΤΑΝ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	62	14047	δ. Μαυρίκιον 18)7 διά Κ. Τάσουν				
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙ-ΜΠΥ	66	40129	δ. Κείπ. Τάσουν 30)6				
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	εις ήσογειακάς μεταφοράς				
ΚΡΗΤΗ	54	1996	ε. Τακοράντι 17)6				
ΚΡΗΤΗ	66	26269	υπό παραλαθήν				
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	δ. Αγ. Φραγκίσκον 11)7 Περσικόν				
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Τέμπηλ Μπαίη 7)7				
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Ρές Τανόρδα 10)7				
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	δ. Γιθραλτάρ 18)4				
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κόμπο 29)6 διά Περσικόν				
ΚΡΙΟΣ	59	16989	δ. Σουέζ 9)6 διά Β. Κορέλαν				
ΚΡΙΤΩΝ	56	1538	υπό παραλαθήν				
ΚΡΟΝΟΣ	67	7009	δ. Καράτοι 14)7 διά Ντουμπάτ				
ΚΡΟΝΟΣ	47	4301	δ. Γιθραλτάρ 19)6 διά Μεξίκον				
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις ήσογειακάς μεταφοράς				
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	υπό παραλαθήν				
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ε. Πειραιά 3)7				
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	13893	ε. Τζένταν 2)7				
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	δ. Κ. Κριστοί 9)7 διά Π. Κάρντον				
ΚΥΜΑ	60	7791	δ. Παραλαθήν				
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ε. Ταλκαχουνόν 30)6				
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. Πειραιά 2)7				
ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Σέπε 29)6				
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	εις ήσογειακάς μεταφοράς				
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ	54	8532	εις Ρουέν διόπ 6)3				
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΩ	67	29851	δ. Μπ. "Άυρες 4)7 διά Δανίαν				
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	δ. Γιοκοχάμε 17)6				
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α. Σ.	77	9800	ε. Ρόττερνταν 17)7				
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ Δ. ΔΕΜΟΥ	66	20516	ε. Ρόττερνταν 18)7				
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ III	47	1115	ε. Πειραιά 6)6				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ	52	2178	δ. Βρέμην 29)6				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	δ. Τεργέστην 10)6				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9300	εις Ταντόσου υπό συμπλήρωσιν				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11147	δ. Μπιλμπάο 7)4 δι. "Αθένα				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.	56	3430	ε. Τέμα 17)7				
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	δ. Τζεμπούτι 1)5 διά Χοντέιντα				
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	δ. Φόνες 5)7 διά Νταμά				
ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΡΑΓΚΟΣ	62	3065	δ. "Αμέροργον 28)6				
ΚΩΣΤΑΣ ΦΑΡΑΓΚΩΡΑ	67	15355	δ. Ριγέκος 27)6 διά Παρανέγουα				
ΚΩΣΤΗΣ	53	5921	δ. Αμέρεσαν 8)7 διά Μαρακάτιμπο				
ΚΩΣΤΗΣ	77	23500	δ. Σιγκαπούρων 10)4 δι. "Ιράν				
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	54	4862	δ. Τζένταν 10)7				
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	68	2296	εις ήσογειακάς μεταφοράς				
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	δ. Χαμπον. ρ. 14)7 διά Σάντος				
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	62	11419	ε. Ιμπιγκάμ 16)7				
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	δ. Στεπτίνον 16)7 διά Λάγος				
ΛΑΓΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	53	6397	υπό παραλαθήν				
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	δ. Κ. Τάσουν 2)7 δι. "Ιράν				
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	δ. Λ. Πάλμας 15)7 διά Βιτόρια				
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ 54	48	1553	εις ήσογειακάς μεταφοράς				
ΛΑΚΜΟΣ	61	6183	ε. Τζέντα 9)7				
ΛΑΚΥ	56	8660	δ. "Αμέρεσαν 17)6 διά Κουδέτ				
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	15685	δ. Τεργέστην 14)7				
ΛΑΜΠΙΡΟΣ Λ.	49	8697	δ. Λεμεσσόν 9)3				
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΑΙΩ-							
ΤΗΣ	62	9001	δ. Κ. Τάσουν 17)7 διά Κεελάγκ				
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	θέσια 19)6 διά Καναδά				
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις ήσογειακάς μεταφοράς				
ΛΑΤΟ	52	4207	δ. Μομπάσα 27)5 διά Κοτονού				
ΛΕΔΕΑ	63	17878	δ. Ναγκόβια 11)7 διά Χιροσίμα				
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	εις Χόρκ Κόρκ γδ. 3)8)76				
ΛΕΛΑ	59	5407	δ. Μπ. "Άυρες 7)7				
ΛΕΝΙΟΣ	56	5087	θέσια 11)7				
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ε. Ρόττερνταν 19)7				
ΛΕΟ ΠΡΑ·ΙΝΤ	70	1999	δ. Ντριποντ. 14)7 διά Μπάραν				
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	ε. Στεπτίνον 14)7				
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	ε. Λάγος 4)3				
ΛΕΩΝ	75	15684	δ. Βνετία 12)7 διά Ραθέννα				

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΜΑΡΙΚΑ	60	4470	ύπο παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΔΗΤΖΕΝΤ	74	1578	δ. Παναμά 16)7
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	ύπο παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΑΗΦ	71	1584	έξωθι Καράτσι 26)6
ΜΑΡΙΝΑΝ Α.	68	14800	δ. Παναμά 31)5	ΜΙΝΙ ΖΙΑΖΡΝΤ	72	1580	ά. Λεμεσόν 4)7 διά Λαττάκια
ΜΑΡΙΜΠΕΡ	54	3596	μετων. «ΜΑΡΙ» σημ. Κόπρου	ΜΙΝΙ ΔΙΛΑΚ	70	1591	είς Τζένταν όπο 12)9
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (δ.)	68	67512	άργει εἰς Πειραιά από 30)7	ΜΙΝΙ ΔΙΑΥ	70	1590	δ. Σουέζ 29)3
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΙ	63	15364	ά. Μπέρια 20)6 διά Νιώρηπαν	ΜΙΝΙ ΔΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Βοιμάνη 516 δι' "Αντεν
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19805	ά. Κεμπλά 23)6 Σ. Νικόλας	ΜΙΝΙ ΔΙΝΚ	71	1592	ά. Λεμεσόν 30)6
ΜΑΡΙΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Βόλον 22)6 διά Πειραιά	ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ	71	1562	ά. Ν. «Ορλεάνη 1)7 Ντεμεράρα
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	ά. Τολέδο 15)7	ΜΙΝΙ ΔΙΝΤΟ	71	1564	ά. Λεμεσόν 11)7 διά Λαττάκια
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ά. "Εμδεν 2)7 δι' ΗΠΑ	ΜΙΝΙ ΔΙΦΤ	70	1582	έξωθι Καράτσι 29)6
ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	ά. Ντουμπάτι 19)7	ΜΙΝΙ ΔΟΟΥΦ	71	1563	έ. Ντεμεράρα 7)7 διά Τέξας
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Λισσαβόνα 16)7 διά Ντακάρ	ΜΙΝΙ ΔΟΤ	71	1584	ά. Ντεμεράρα 7)7 διά Τέξας
ΜΑΡΔΕΝ	51	1851	ά. Σουέζ 7)7	ΜΙΝΙ ΔΟΤΖΙΚ	70	1592	ά. Μόντιλ 30)6
ΜΑΡΕΛ	59	13595	ά. "Αμέρεσαν 16)7 διά Μάλμο	ΜΙΝΙ ΔΟΤΟΥΣ	70	1591	έ. Καράτσι 24)6
ΜΑΡΕΛ (δ.)	59	20827	ά. Κόριπα 11)6 διά Σιγκαπούρη	ΜΙΝΙ ΔΟΥΜ	74	1578	έ. Μίνο Καμπούν 10)7
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	δ. Γιβραλτάρ 3)2 διά Π. Χάρκουρτ	ΜΙΝΙ ΔΟΥΝΑΡ	71	1592	έ. Λεμεσόν 15)7
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	έ. Κουβέιτ 24)6	ΜΙΝΙ ΔΟΥΞ	71	1594	ά. Χιούστον 29)6 Π. Πλάτα
ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	ά. Ντακάρ 9)7 διά Δουνκέρκην	ΜΙΝΙ ΔΥΜΦ	75	1578	ά. Παραμαρίμπο 4)5
ΜΑΡΥΔΙΖ	68	2999	ά. Μασσαλία 17)7	ΜΙΝΙ ΔΩ	71	1594	ά. Ν. «Ορλεάνη 7)7 Τρίνινταν
ΜΑΡΥΔΙΖΑ	70	15806	ά. Κολούμπια P. 21)6 δι' Ιράν	ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592	ά. Πειραιά 13)7 Αλεξανδρείαν
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Κόμπε 8)7 διά Γιοκοχάμα	ΜΙΝΙ ΔΟΥΚΟΥΡΑ	70	1584	έ. Ν. «Ορλεάνη 5)7
ΜΑΡΩ	51	1871	έ. Ζατάντα 5)6 διά Σιγκαπούρη	ΜΙΝΙ ΔΙΝΗ	63	1199	ά. Πειραιά 17)7 διά Θεσνίκη
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΔΙΩΣ	75	28082	δ. Κωνστάντζαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Αμερύγον 16)7	ΜΙΡΑΜΑΡ	56	8590	έ. Τεργέστην 31)5
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	έ. "Ειδεν 2)7	ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Ν. «Ορλεάνη 16)6 Ν. Αφρικήν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Παλέρμο 8)7	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Χιούστον 6)7 διά Ρ. Γράντε
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	έ. Σιγκαπούρη 2)7	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ύπο παραλαβήν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. "Αμπερσαν 12)7	ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	ά. Πειραιά 18)6 διά Λαύριον
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ά. Π. Χάρκουρτ 27)6	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ύπο παραλαβήν
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ά. Μπ. Σαπούρ 17)6	ΜΙΧΑΗΑ Β.	53	2822	ά. Πειραιά 13)7 Αλεξανδρείαν
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Τζένταν 10)7 διά Μπάραν	ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	έ. Στετάνον 14)7
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	έ. Εωθι Β.Α. Σαλίνας 14)7	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Τέμπλ Μπ. 20)6 Σ. Κρουά
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Κ. Τάουν 17)7 Δ. Αφρικήν	ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	άργει είς Πειραιά από 24)11
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	έ. "Αμπου Ντ. 4)7	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ά. Μπ. "Αύρες 22)6 Ραθέννα
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Σιγκαπούρη 17)7 διά Μπαγκόκ	ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	δ. Κωνστάντζαν 9)7
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. "Εμδεν 27)6 διά Σικάγο	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. Θέουτα 14)7 διά Ραθέννα
ΜΕΛΙΛΑΑ	52	1699	ά. "Αλεξανδρείαν 2)6	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	έ. Μπαγκόκ 27)5
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Πειραιάς δόπ 8)1	ΜΟΜΠΙΔΑΙΑ (δ.)	69	47958	ά. Ρ. Τανόύρα 20)6
ΜΕΛΙΤΩΝ	75	35537	είς Πειραιάς δόπ 8)1	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	άργει είς Πειραιάς από 30)1)76
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Βεραρός 6)7	ΜΟΣΚΑ	57	2926	έ. Λάγος 28)5
ΜΕΛΠΟ	60	8496	έ. Ρότερνταν 9)7	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	έ. Γιβραλτάρ 2)6 διά Νιγηρίαν
ΜΕΛΤΕΜΙ	50	3343	ά. Χαλκίδα 1)6 διά Νιγηρίαν	ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8777	έ. Πειραιά 3)4
ΜΕΛΤΕΜΙ II	63	9755	ά. "Αδίλες 13)7	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5999	έ. Σουέζ 8)7 διά Τζένταν
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ά. Αλεξανδρείαν 3)7	ΜΠΛΑΤΙΚ ΗΓΚΑ	63	1562	έ. Σ. Μάικελ 15)7
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12291	ύπο παραλαβήν	ΜΠΛΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	έσωθι Κοτονόδ 26)5
ΜΕΝΤΚΕΙΠ	62	8771	ά. Μαπούτο 16)6 διά Νακάλα	ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	έ. Κουβέιτ 25)6
ΜΕΡΙΤΑ	57	3749	ά. Ν. «Ορλεάνη 28)6 (έπισκ.)	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	έ. Π. δόφ Σπαίν 13)7
ΜΕΝΤΖΕΜΕΝΤ				ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	δ. Μπρούνημπουτελ 27)6
ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ύπο παραλαβήν	ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2961	ά. Κάταρ 11)7
ΜΕΡΑΚ	57	6734	ά. Κωνστάντζαν 2)7	ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	έ. Ντακάρ 11)7
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ά. Λισσαβόνα 18)6 διά Τοσάρλεστον	ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΑ	60	8573	ά. Αλεξανδρείαν 13)7
ΜΕΡΙΚΟΥΝΤΑ	77	18603	έ. Λιθερπούλ 19)7	ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2765	ά. Τεργέστην 14)7 διά Ραθέννα
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ	64	1594	ά. Βρέμην 14)7 διά Π. Χάρκουρτ	ΜΠΛΟΥ ΠΕΡΑ	69	2988	ά. Π. Σάιδ 9)6
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ύπο παραλαβήν	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	51	2697	ά. Μομπάσα 7)7 διά Τεργέστην
ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ά. Λιθερπούλ 17)7	ΜΠΟΡΕ ΙV	68	3340	ά. Γκρέμπουργκ 10)7 Λύμπεκ
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	άργει είς Πειραιάς από 25)1)75	ΜΠΟΡΕ VII	72	3166	ά. Τερνόύζεν 13)7 διά Ρουέν
ΜΕΣΟΧΟΥΓΓΙ (δ.)	74	61172	ά. Πουροπόρτ 13)7	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ	56	6553	ά. Πειραιά 9)7 διά Γένοβα
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Μπ. "Αύρες 28)4 διά Τόνιδα	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375	δ. Μπρούνημπουτελ 10)5 Λάγος
ΜΕΣΣΗΝΙΑ II	52	1950	ύπο παραλαβήν	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ	55	3405	έ. Π. Σάιδ 7)7
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17840	έ. Σιγκαπούρην 13)7	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6135	έ. Ντακάρ 11)7
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	77	19200	ά. "Ελίσον 8)7	ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3500	ά. Βακαγιάμα 11)7 Π. Αρένας
ΜΕΣ. ΑΚΤΙΔΑ	77	19200	είς Τουρκού δύπο συμπλήρωσιν	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΣΙ	54	6103	ύπο παραλαβήν
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Γουέλιγκτον 19)7 διά Μπάλαφ	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. Πάλμας 24)4 διά Λάγος
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Λάγος 1)7 διά Κιουρασό	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Νιγηρία 8)7 Αργεντινή
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Κεπέκ 14)6 διά Αρούμπα	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6235	ά. Χούλ 19)7 Δ. Αφρικήν
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	77	18707	είς Τουρκού δύπο συμπλήρωσιν	ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	59	4026	έ. Κορασάρ 29)6
ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.)	77	19200	είς Τουρκού δύπο συμπλήρωσιν	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	έ. Π. Χάρκουρτ 6)6
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Τζένταν 2)7	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	69	2994	ά. Τεργέστην 8)7 διά Ρότερνταν
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Σάρταχ 13)7 διά Σουάτημπα	ΜΠΡΑΚΑΡΤ Κ. (δ.)	61	2501	άργει είς Πειραιάς
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Κόρτουτ 17)7	ΜΥΚΑΛΗ II	77	15900	είς Σαχάτ δύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Κόρτους Κρ. 17)6	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	έ. Γένοβα 8)7
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Σιγκαπούρην 13)7 διά Δάρδιν	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	έ. Ρουέν 9)7
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Γιβραλτάρ 14)7 διά Κοτονόδ	ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5999	είς Ροάτοκ δύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Λάγος 29)6 διά Κιουρασό	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Μπρούνημπουτελ 2)6 διά Λάγος
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Θέραντα 4)7	ΜΥΡΤΩ	59	10400	είς Λασδίνον 26)2
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ	72	17718	ά. Αιγαίνταν 10)7 διά Δ. Αφρικήν	ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	ά. Μ. Μπλάκανού 15)7 Πολωνίας
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Αιγαίνταν 3)7 διά Κοτονόδ	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ά. Π. Σάιδ 17)7 διά Βομβέλην
ΜΕΣ. ΤΟΛΗ (δ.)	65	51412	ά. Φιλαδέλφειαν 10)7 διά Δ. Αφρικήν	Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	11400	είς Μουροράδην δύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Γάγος 15)6 διά Κιουρασό	ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. "Ειδατ 14)7 διά ΗΠΑ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	11702	ά. Γλασκώδην 19)7	ΝΑΕΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	68	3960	μετων. «ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΛΙΦ
ΜΗΛΑΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	77	9444	είς Τόκιο δύπο συμπλήρωσιν	ΝΑΕΟΣ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	62	5496	ά. Μόντιπλ 13)7
ΜΗΛΑΟΣ ΙΙ	48	4711	ά. Αμερύασαν 24)5 Μαρακάτημπο	ΝΑΣΟΣ	51	4684	ά. Θέουτα 7)5 διά Λάγος
ΜΗΛΑΟΣ ΙΙΙ	49	2340	ά. Ιερούπολιν 9)7 Μαύρην θάλασσαν	ΝΑΤΑ	77	9444	είς Γιοκοχάμα δύπο συμπλήρωσιν
ΜΗΛΑΟΣ ΙV	53	3656	ά. Σουέζ 23)6 διά Γκιζάν	ΝΑΤΑΜΠΑΙΗ	56	3239	ά. Βομβάνη 2)5
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22633	ά. Κανόνι 19)6 διά Ερεθίλιντς 17)6	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	36065	ά. Μπούμποκ 15)7
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Π. Ερεθίλιντς 17)6	ΝΑΥΣΙΚΑ	53	7021	ά. Λάγος 4)7
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ά. Ν. "Υόρκη 19)6	ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	3640	ά. Π. Τόρες 20)6
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	ά. Δάνταν 16)7 δι' Αιμέρεσαν	ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	66	7001	ά. Κουβέιτ 23)6
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ	68	9068	ά. Δάνταν 16)7 δι' Αιμέρεσαν	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Μ. Μασουγκανό 15)7 Μπλάρ
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Δάνταν 22)6	ΝΑΧΟΣΤ	54	2303	ά. Βηρυτού 29)6 διά Λαττάκια
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Σάντον 9)7	ΝΑΧΟΣΤ ΠΑΙΤΩΛ	56	2308	ά. Λεμεσόν 12)7
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	ά. Ιερούπολιν 9)7	ΝΑΧΟΣΤ ΤΖΑΜΠΟ	54	6503	ά. Αμερύασαν 18)7 διά Βρέμην

Ν. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)6)75
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΜΟΣ	61	5827	Δ. "Οολό 15)7 διά Αμέρσαν
ΝΙΚΗ	71	9075	Δ. Ρότερντεν 11)7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	Δ. Κων(πολίν 10)6 Ρουμανία
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΑΚΗΣ	77	10600	εἰς Ταντόσου ώπο συμπλήρωσιν
ΝΙΚ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	Δ. Γιβραλτάρ 7)7 'Αργεντινή
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	Δ. Ντουάλα 4)7 διά Βραζιλίαν
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	Δ. Ντουλόθ 15)7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3579	Εξωθι Χοντέιντα 31)3
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	Δ. Σαντακάν 12)7
ΝΙΚΟΛΑΣ Π.	57	4981	Ε. Πειραιᾶ 15)6
ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ	53	5419	Ε. Λάγος 3)7
ΝΙΚΟΣ	67	9633	Ε. Ντώρμπαν 8)7
ΝΙΚΟΣ	47	7654	Δ. Π. Σάδι 17)1
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	51	6987	εἰς Πειραιᾶ 10)3
ΝΙΚΟΣ Β.	49	15980	Δ. Γιβραλτάρ 14)7 διά Λιθερίαν
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-			
ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	Δ. Κων(πολίν 13)7
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ-			
ΚΗΣ (δ.)	62	21363	Ε. Σιγκαπούρην 27)6
ΝΙΚΟΤ	67	3387	Δ. Τενερίφην 7)7 διά Γουδρί
ΝΙΚΥ	58	9087	Δ. Σουέζ 7)6 διά Μουπάσα
ΝΙΜΒΡΟΣ	68	2994	εἰς Ντώρμπαν ἀπό 10)7)76
ΝΙΜΟΣ	50	2095	Δ. Ήπιοτάν 4)7
ΝΙΝΑ ΠΑ.	68	1955	Δ. Μπρούνουμπούτελ 11)7
ΝΙΝΗ	62	28551	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)6)75
ΝΙΟΥΝΕΩΔΑΣ	56	6617	Δ. Κολόμπι 6)6 διά Εύρωπην
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	Ε. Σ. Μάλο 7)7
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	Δ. Παναμά 10)7
ΝΟΝΙ	53	4234	Δ. Κων(πολίν 27)6 Μαύρην θάλασσαν
ΝΟΠΑΛ ΛΟΥΝΑ	62	4218	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 7)7 Φραγκίου
ΝΟΠΑΛ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442	Δ. Τέμα 14)6 διά Λάγος
ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4108	Δ. Χάρρην 17)7 διά ΗΠΑ
ΝΟΡΔΛΟΡ	48	2462	Δ. Γάνδην 6)7 διά 'Αλγερίου
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	Δ. Γιβραλτάρ 4)7
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	Δ. Μπ. "Άρδες 28)1
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 9)7 διά Βενέζ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	Δ. Κορδοφί 29)6
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)2)75
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	Δ. Πειραιᾶ 6)7 διά Χαλκίδα
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	Δ. Ροζάριο 30)6 Μπ. "Άρδες
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21592	ώπω παραλαθήν
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	62	15110	Δ. Χιούστον 24)6 διά Ταμπίκο
ΝΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	Δ. Θέουτα 4)6
ΝΟΤΗΣ	56	4777	Δ. Λ. Πάλμας 2)7 διά Σ. Τόμ
ΝΟΤΗΣ	55	3837	Δ. Μαπούτο 7)7 Π. ντε Μπούκ
ΝΤΑΙΑΙΑ Α.	45	3487	εἰς μεσογειακές μεταφοράς
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	Δ. Γιβραλτάρ 20)6 διά Τόνιδα
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	7063	Δ. Φιλαδέλφεια 9)7 διά Βενεζουέλα
ΝΤΑΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	Δ. Λίθερπουλ 19)7 Σέεβ διά
ΝΤΑΠΟ ΣΕ'ΥΛΟΡ	60	10611	Δ. Λίθερπουλ 8)7 Βραζιλίαν
ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	5977	Δ. Σίτρα ανάκρηντς ἀπό 28)5
ΝΤΑΠΟ ΣΚΑΪ	61	16664	Δ. Γλασκώνη 7)7 Π. Σέντραλ
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	Ε. Νιούπορτ 15)7
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛ. δ.	65	32060	Ε. Σιγκαπούρην 18)6
ΣΕΥΛΑΟΣ (δ.)	18	11955	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 8)7 διά Κιουρασό
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 15)7 διά 'Αρούμπα
ΝΤΑΦΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	8175	Δ. Λάγος 25)6 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΝΤΕΑΡΙΓΚ (δ.)	68	80003	Δ. Ριγκέλις 5)6 διά Περσικόν
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	Δ. Καμπέλο 14)6
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΛΑΪ'	63	13751	Δ. Τσάρλεστον 17)7 διά Χάμπτον ρ.
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 6)6)75
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙΝΤ	74	14552	Δ. Λονδίνου 14)7 διά Λάγος
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	14800	Δ. Λάγος 15)7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	14800	εἰς Μιχάρα ώπο συμπλήρωσιν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	14800	εἰς Μιχάρα ώπο συμπλήρωσιν
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΟΛ. δ.	64	31040	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9)2
ΝΤΙΓΚΙΝΤΥ	57	8485	Δ. Καμπέλο 15)2
ΝΤΙΜΙ Α.	57	2576	Δ. Νταύαλ 14)7
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 1)7 διά Γκάλθεστον
ΝΤΙΝΑ ΜΕΝΤ	54	5250	Δ. Λάγος 27)5
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	εἰς Λάγος ἀπό 12)3)76
ΝΤΟΛΛΥ	59	8840	Δ. Λάγος 27)5 διά Εδρώπων
ΝΤΟΛΛΥ	55	3265	Δ. Μπρούνουμπούτελ 2)7 διά 'Αλγερίου
ΝΤΟΛΦΙΝ	55	2472	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)5
ΝΤΟΛΦΙΝ ΕΛΕΝΑ	54	5383	Δ. Γένοβα 11)7 διά Λάγος
ΝΤΟΝΟΜΙΚ	62	1197	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24)4
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	13057	ώπω παραλαθήν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	Δ. Βαρκελόνη 10)5 διά 'Αθανα
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	Ε. Μπωάρι 20)6
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	Δ. Πειραιᾶ 13)4
ΝΤΩΝΤΑΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	25476	Δ. Μόντρεαλ 26)6 διά Μπωάρι
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	10	15796	Δ. Λίθερπουλ 8)7
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	Δ. Πόρτ. Σαΐδ 24)4
ΩΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	7349	Δ. Βιλελμόρφεν 8)7 διά Βραζιλίαν
ΩΘΩΝ	57	9448	Δ. Σουέζ 17)7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	Δ. Π. Σαΐδ 17)7 διά Ντ. ές Σαλάδη
ΟΙΝΟΥΣ. ΚΑΡΕ-ΙΤΖ	72	20625	Δ. Κοματσουσία 8)7 διά Βακαγιάμα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	Δ. Λισσαδόνα 12)7
ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΙ-ΝΤΕΝ	72	20356	Δ. Τατζόνι Μαν' 19)6 διά Βόρειο
ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	Δ. Παναμά 18)7
ΟΚΕΝΦΕΛΣ	56	6659	Δ. Ταματάβη 1)7
ΟΛΑ Κ.	66	2982	Δ. Π. Χάρκουρτ 26)6
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	Δ. Βιρτόν 8)7
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	Δ. Χάρρην 10)7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	Δ. Γιουρόπορτ 15)7 διά Βιλελμόρφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	Ε. Σιγκαπούρην 10)6
ΟΛΥΜΠΟΣ	51	6752	Δ. Κων(πολίν 9)5 διά Μ. Θάλασσαν
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	Δ. Σαγκανούσει 3)6 διά Βανκούμπερ
ΟΜΑΛΟΣ	57	8854	Δ. Αμέρσαν 21)6 διά Τομπρούκ
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	Δ. Χιούστον 5)7
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)1
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	Δ. Αγαδόρ 8)6 διά Νουακότ
ΟΝΤΕΣΙΟΣ (δ.)	65	38858	Δ. Μπούλεν Μπ. 18)5 Κόρπ. Κρεστι
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	76	119821	Δ. Αρούμπα 2)5 διά Περσικόν
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	Δ. Χιμέζι 8)7 διά 'Οναχάμα
ΟΡΙΕ	55	6184	Δ. Αμέρσαν 6)7 διά Μπέρια
ΟΡΜΟΣ	76	9100	Δ. Κέντ. Τάουν 19)7
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	Δ. Ντόρμπιταν 13)7
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	51382	Δ. Πειραιᾶ 9)7
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	65	38710	Δ. Μ. Αμπντούλα 28)6 διά 'Ιταπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	Δ. Καζαπιάντακα 25)6 διά Σάντος
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΣΕΡ	72	14765	Δ. Γκρίλογκ 5)6
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	70	10708	Δ. Χούγκ Κόγκ 6)7 διά Μάλτα
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙ-Ν	66	12458	Δ. Παρανίτ 22)6 διά 'Ιταπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	Δ. Ντόρμπιταν 21)6 διά Καναδά
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	δ.	70	73249 Δ. Κάρρυκ "Αλ. 4)7
ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ		57	4714 Δ. Πειραιᾶ 15)7 διά Βρέστην
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	Δ. Πιθαλάτταρ 27)6 διά Βεγγάζην
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	..	55	8021 εἰς Λάγος 20)5
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ II	..	53	7645 Ε. Ούντεθάλα 12)7
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ III	..	56	8378 ώπω παραλαθήν
ΟΥΑΙΤΣ ΣΑΡΚ	..	52	1592 ώπω παραλαθήν
ΟΥΙ-ΙΝΣΤΟΝ	..	70	15665 ώπω παραλαθήν
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ			
ΛΙΝΤΕΝ	..	61	11043 Δ. "Αγ. Φραγκίσκου 25)6 'Ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	..	53	4069 Δ. Πόρτ. Σαΐδ 16)7
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	..	63	15377 Δ. Ντουλόθ 19)5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	..	50	1802 Δ. Σουάνη 19)7 διά Ρουέν
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	..	49	1597 Δ. Πόρτ. Σαΐδ 14)3
ΠΑΙΑΝ	..	60	9317 Εξωθι Καράτσι 18)6 διά Μιζουσίμα
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)		58	23607 Δ. Χάρητον ρόδες 14)7 διά 'Αρούμπα
ΠΑΙΑΣ ΑΘΗΝΑ	..	50	5648 Ε. Πειραιᾶ 20)4
ΠΑΙΛ Β. (δ.)	..	58	21904 Δ. Ζαντάρ 13)7 διά Αδγούσταν
ΠΑΙΛΜΙΣ	..	58	5431 Δ. Τάνι 11)7
ΠΑΙΛΜΥΡΑ	..	58	5720 Δ. Λάγος 8)6
ΠΑΙΜΟΛΑ	..	58	2750 Δ. Πόρτ. Σαΐδ 29)6
ΠΑΙΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953 Δ. Πικοσσόκα 28)5 διά Γιοσού	
ΠΑΙΑΓΗΣ Σ.	..	58	7906 ώπω παραλαθήν
ΠΑΙΑΓΗΣ	..	51	5170 Δ. Μπ. "Άρες 8)7 διά Βαρκελώνην
ΠΑΙΑΓΙΑ	..	57	3373 Δ. Κων(πολίν 8)7 διά Γαλάται
ΠΑΙΑΓΙΑ	..	68	4429 Δ. Πλαναρίδη 2)7 διά 'Αθανά
ΠΑΙΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	..	52	1295 Δ. Τέζνταν 13)4
ΠΑΙΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	..	56	10523 Δ. Πειραιᾶ 12)7
ΠΑΙΑΓΙΑ Π.	..	47	2576 Δ. Λάγος 4)7
ΠΑΙΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125 Δ. Σουέζ 5)6 διά Χοντέιντα	
ΠΑΙΑΓΙΑ ΥΡΟΣΠΗΓΗ	44	2681 Δ. Σουέζ 18)6 διά Π. Σουδάν	
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ Α.	..	59	2763 Δ. Π. ντε Σ. Μαρία 25)5
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ Η.	..	71	3646 Δ. Αμέρσαν 16)7
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	..	57	10493 Δ. Χόγκ Κόγκ 15)4 διά 'Αρούμπα
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	..	58	9367 Δ. Πόρτ. Σαΐδ 29)6
ΠΑΙΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	..	66	13015 Δ. Ντώρμπαν 16)7 διά Μόντρεαλ
ΠΑΙΑΡΜΑ	..	67	5476 ώπω παραλαθήν
ΠΑΙΓΚΡΙ ΙΙ	..	70	2995 Δ. Λάς Πάλμας 10)7
ΠΑΙΔΩΡΑ	..	61	11925 Δ. Σουέζ 5)7
ΠΑΙΕΛ	..	66	4244 Δ. Π. Σαΐδ 12)6 διά Μεσόγειον
ΠΑΙΑΝΟΣ	..	72	10349 Δ. Τάουνιθιλ 11)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΙΟΝΕΑΝΙΚ	..	64	34179 Δ. Βομβάνη 14)7 διά Ράς Τανούρα
ΠΑΙΤΑΖΗΣ Λ.	..	74	14790 Δ. Βαλτιμόρων 30)6 διά Σάντος
ΠΑΙΤΑΝΑΣΣΑ	..	77	20000 εἰς Ίμαπαρί ώπω συμπλήρωσιν
ΠΑΙΤΑΝΑΣΣΑ	..	49	1849 εἰς μεσογειακές μεταφοράς
ΠΑΙΤΑΝΕΑΣ Δ. ΛΕΜΟΣ	73	35545	Δ. Χέλ Πόιντ 30)6 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΙΤΟΚΡΑΤΩΡ	..	61	16561 Δ. Ροζάριο 3)7
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	..	59	10169 Δ. Κων(πολίν 24)6 Κωνστάντζαν
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	..	58	9603 Δ. Ρότερνταμ 17)7
ΠΑΠΑΛΕΗΣΗ	..	57	8992 Δ. Λισσαθέντα 18)7
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	..	70	2909 Δ. Ντακάρ 23)6 διά Γουδρί
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	..	70	2902 εἰς μεσογειακές μεταφοράς
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ	..	72	4498 Δ. Λάγος 23)5
ΠΑΠΗΝΗΣ Π.	..	61	6791 Εξωθι Ντουμπάν 28)5
ΠΑΠΥΡΟΣ	..	74	13036 Δ. Λ. "Αιτζέλες 10)7 διά Σίδνεο
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	..	77	16100 Δ. Λ. Αιτζέλες 4)7 δι

ΠΕΤΡΟΛΑ 25 (δ.)	58	27279	ά. Ρ. Τανόρα 16)7	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	ε. Σιγκαπούρην 24)6
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	ά. Ρ. Τανόρα 9)7	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	εις Λαγος 9)5
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	53342	ε. Τένταν 22)6	ΣΑΙΝΤ ΜΑΪ-ΚΕΑ	61	11317	ά. Ντόρμπαν 25)6 δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 6)7	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31831	ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ά. Ρ. Τανόρα 14)7	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. Κουτσούκο 12)6
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	22479	ε. Πειραιά 7)7	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	ε. Κοατζακοάλκος 30)6
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 3)7	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	ά. Χιουστον 23)6 διά Μπανιόδη
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	δ. Σουέζ 14)6 διά Τζένταν	ΣΑΛΛΑΜΙΣ (δ.)	55	8992	ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΛΑ 35 (δ.)	52	11593	δ. Σουέζ 9)7 διά Τζένταν	ΣΑΛΒΙΑ	56	8670	δ. Μπρούνιμπουτελ 22)4
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ά. Ρ. Τανόρα 15)6	ΣΑΜΜΕΡ ΜΠΙΡΙΖ	55	2588	ε. Λισσαθώνα 16)7
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1860	ά. Αμερέρων 14)7 διά Πειραιά	ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Νεκοτσέα 13)7 Μπ. Μπλάνκα
ΠΕΤΡΟΛΑ 50	50	3647	ά. Πειραιά 27)6 διά Βόλον	ΣΑΜΟΣ ΑΙ-ΛΑΝΤ	71	5047	ά. Δουνκέρκη 24)6
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ά. Πειραιά 13)7	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ε. Κουζάφεν 9)7
ΠΕΤΡΟΣ	54	1585	ά. Ραθένα 5)7 διά Τρίπολιν	ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	δ. Γιεράταρ 15)6
ΠΕΤΡΟΛΑ ΧΑΤΖΗΚΥΡ.	58	20592	ά. Βοσνίων 15)7 δι' Αρούμπα	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	δ. Κωνγκούλιν 6)7 διά Βατούμη
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	ε. Χέρνοναν 13)7	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5687	ά. Μαπούτο 14)7 δι' Ιαπωνίαν
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ά. Γκουαγιακίλ 9)6 διά Καλδά	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ-	54	8517	ε. Ντακάρ 12)7
ΠΗΛΙΟ	67	29506	ύπο παραλαβήν	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ά. Φρημάντη 8)7 διά Μπουσάν
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Ν. Υόρκη 13)7 διά Βενεζουέλα	ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	ά. Αμεδούργον 18)7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	δ. Θέρνηται αλι 12)7 διά Κίναν	ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	ε. Χαλκίδα 12)6
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	9045	ε. Π. Σάδι 27)6	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Π. ντε Μπουκ 14)7
ΠΗΤΕΡ (δ.)	60	12971	ά. Γιεράταρ 15)7 δι' Ιμιμιχάμ	ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	εις μερογειακάς μεταφοράς
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13437	ά. Σικάριο 25)6	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Αμεδούργον 18)7
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Γκουάντα 5)7	ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	ά. Ταραχόνα 7)6 διά Λαττάκια
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10697	ά. Καράται 14)7	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	θέσυτα 30)5 διά Λάγος
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Ντουλόθ 10)6	ΣΑΝΤΑ ΑΙΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Κασιούγκ 28)6 δι' Ιαπωνίαν
ΠΙΣΤΙΣ	66	8138	ά. Μπιλπάτο 21)5 δι' Αθένα	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	δ. Μπρούνιμπουτελ 27)5 Λαττάκια
ΠΙΣΤΙΣ	55	3656	ε. Μπατζόβολ 17)5	ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9134	ά. Ιασσαθώνα 15)7 διά Ρότερνταμ
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	ε. Τζιμπούτι 3)7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	77	14000	εις Κούρε ύπο συμπλήρωσιν
ΠΙΤΥΙΑ	72	9462	ε. Σιγκαπούρην 4)7	ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ύπο παραλαβήν
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ε. Γενιθά 4)7	ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	ά. Μαζί 8)7
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ	72	3551	ε. Πειραιά 18)7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	άργει εις Πειραιά από 16)6)76 έπωλ.
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	ά. Τζένταν 8)7	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ά. Μόντρεαλ 15)7 διά Τάμπα
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. Φελέντος 10)7 διά Τυνησία	ΣΑΠΦΩ	63	17876	ύπο παραλαβήν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Αμέρσον 13)7	ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1783	ά. Παραλαβήν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	δ. Μπρούνιμπουτελ 8)7 Αγκόλα	ΣΑΡΑΤΟΤΤΑ	60	4083	ά. Πειραιά 5)7
ΠΛΑΓΙΑΣ	64	4631	ά. Παναμά 13)7	ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	ά. Σ. Τόμ 18)4 διά Μαπούτο
ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	εις μερογειακάς μεταφοράς	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	ε. Γκάλθεστον 28)6
ΠΛΑΤΩΝ	52	3219	εις μερογειακάς μεταφοράς	ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. Θεσ/νική 25)4 διά Λαύριον
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ά. Αμπαντά 2)7	ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ε. Μπόκα Τσκά 28)6
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10579	ύπο παραλαβήν	ΣΑΣ	40	5360	εις Πειραιά 16)2
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. Γιεράταρ 30)5 δι' Αλγερίαν	ΣΑΣΣΑ	55	1937	ε. Αμεδούργον 18)7
ΠΟΛΑ	56	7989	ε. Τέρα 22)4	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ά. Βηρυτόν 18)6 Κωνστάντζαν
ΠΟΛΛΟΥΣ	68	2918	ε. Π. ντε Μπούκ 11)7	ΣΕΛΛΑΣ	63	10946	εις Λάγος από 25)1
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	6595	ά. Ρούεν 12)7 Π. Χάρκουρτ	ΣΕΛΙΝΙΣ	57	12041	ά. Ταμπίκο 12)7 Μπράουνισθιλ
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	δ. Σουέζ 15)7	ΣΕΜΙ	66	13313	ε. Βοστόνην 13)7
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	50	7544	δ. Μπρούνιμπουτελ 2)7	ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	ά. Κέμπλα 18)7 διά Σάν Νίκολας
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ε. Π. Σάδι 13)7	ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	ά. Σιγκαπούρην 2)7 διά Σιμπού
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	58	8348	ά. Σεβίλλην 1)7	ΣΕΡΕΝΕ	77	5200	εις Σιμόντα ύπο συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	ε. Ν. Όρλεάνην	ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	ά. Βαρκελώνην 14)7
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πειραιά από 15)4)75	ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ά. Ριο Ιανέπρο 22)6
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	ε. Ν. Όρλεάνη 5)7	ΣΕΥΛΑΡ	71	3069	ύπο παραλαβήν
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ε. Κιοσαράδο 11)7	ΣΗ ΙΓΚΡΑΝΤΙΑΝ	69	12061	ά. Χόγκ Κόγκ 3)7
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	15000	δ. Γιεράταρ 9)7 δι' ΗΠΑ	ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9753	εις Τσίτα ύπο συμπλήρωσιν
ΠΟΠΗ Μ.	52	7209	ε. Σάδι 12)7	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ά. Κέμπλα 18)7 διά Κελάγκ
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	ά. Πειραιά 11)7	ΣΗ ΡΕΙ-ΝΤΖΕΡ	59	11545	ά. Λάζαρ 5)6
ΠΟΡΟΣ	57	8796	ε. Σαντάντερ 9)7	ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9800	εις Τσίτα ύπο συμπλήρωσιν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	77	18500	εις Τούχισατ ύπο συμπλήρωσιν	ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9850	ά. Πόρο Αρδουρ 4)7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ε. Πειραιά 13)7	ΣΗ ΤΑΙ-ΤΚΕΡ	73	13631	ά. Π. Κελάγκ 11)7 διά Ρότερνταμ
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5094	ά. Πειραιά 9)7 δι' Αργεντινή	ΣΗ ΤΑΙ-ΤΝ	71	16010	ε. Ρότερνταμ 19)7
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ε. Π. Σάδι 7)6	ΣΗ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	74	9100	ε. Λονδίνον 19)7
ΠΡΙΓΚΙΠΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	ά. Χιούστον 2)7 διά Π. Αρθουρ	ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ	77	8970	εις Τσίτα ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	ά. Π. Σάδι 14)7	ΣΗ ΧΟΡΣ	76	10006	ά. Μ. Καμπούς 7)7
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ε. Τζένταν 14)6	ΣΗΜΕΙ-ΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	εις μερογειακάς μεταφοράς
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Χάμπτον 16)6 διά Παναμά	ΣΗΡΗΝΗ ΜΕΝΤ	70	2982	εις Πειραιά από 17)2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Κ. Τάουν 8)7	ΣΗΣΗΝΗΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14530	εις Σακάντερ ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	ε. Κων/πολί 8)7	ΣΗΣΗΝΗΤ ΑΡΑΜΠΙΑ	77	13500	ε. Σιγκαπούρην 12)7
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	ά. Βιλιγκότων 8)7 Αγκόλαν	ΣΗΣΗΝΗΤ ΑΣΙΑ	77	14530	ά. Νταμά 16)7
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.:	59	9125	ά. Πειραιά 10)5 Γιεράταρ	ΣΗΣΗΝΗΤ ΜΑΣΤΕΡ	76	2723	ά. Πόρτ Σαδί 4)7
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ά. Αιμεδούργον 18)7	ΣΗΣΗΝΗΤ ΝΤΑΝΑ	76	3500	δ. Γιεράταρ 16)7 διά Φελιξέδους
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Μουροπάν 9)7 Βανκούβερ	ΣΗΣΗΝΗΤ ΝΤΙΜΑ	77	4900	δ. Σουέζ 16)7
ΠΡΟΤΕΙΝΗΣ ΗΛΙΑΣ	55	7062	δ. Σ. Χοντέντα 3)5 Χοντέντα	ΣΗΣΗΝΗΤ ΝΤΟΡΑ	76	3500	ε. Τζέντα 1)6
ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ	68	9858	ε. Φροντάου 25)6	ΣΗΣΗΝΗΤ ΤΣΑΛ	76	2723	δ. Π. Σαδί 17)7 διά Τζέντα
ΠΤΟΛΕΜΑΙΣ	62	10165	ά. Κ. Τάουν 11)7 δι' Αμπιτζάν	ΣΗΤΕΙΑ	51	2332	ά. Τάραντα 6)7 διά Βηρυτόν
ΠΥΘΕΑ	67	4057	ά. Κόρκ 23)6 διά Μαρακάντιπο	ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	70	10175	ε. Πόρο Σαδί 14)7
ΠΥΡΦΩΣ Β. (δ.)	57	12881	ά. Ισκεντέρον 1)7 διά Μπάνιας	ΣΙΩΦΝΙΑ	68	10016	ά. Ρότερνταμ 17)6 διά Λάγος
ΠΩΛΙΝΑ	51	8684	ά. Σάντος 25)6 διά Μπαντζούλη	ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	ά. Σιγκαπούρην 27)6
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	15000	δ. Σ. Λορέντζο 28)6 Μπ. Αλεύριν	ΣΙΑΒΕΡ ΑΙ-ΛΑΝΤ	58	11452	άργει εις Πειραιά από 4)3)76
ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Ντουμπάτα 18)7	ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	57	8981	ε. Μπρούνιμπουτελ 10)7
ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙ-ΡΟ	69	2398	ά. Υμουντάνην 30)6 διά Κων/πολί	ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ά. Κοοίν 15)7 διά Μάδτα
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	4860	ά. Λίνας 3)7	ΣΙΑΒΕΡ ΛΑΙΤ	56	6739	ε. Ν. Όρλεάνη 12)7
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	ά. Βίγκο 11)7	ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ-Υ'	69	9305	ά. Βρέμην 16)7
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	ά. Π. Χάρκουρτ 10)5	ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΗΤΣ	51	6973	ε. Σουέζ 13)7
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	ά. Λίνας 12)5	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Αμοτερνταμ 9)7 διά Κουβέτη
ΡΟΔΑΣΤΟ (δ.)	60	20416	ά. Παναμά 18)7	ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ε. Λάγος 16)7
ΡΟΖΑ Τ.	54	1931	ά. Ντουμπάτα 18)7	ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Μίνα Καμπούς 10)6
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Λάγος 20)4	ΣΙΝΤΙΥ	70	18287	ε. Λάγος 21)5
ΡΟΖΕΑΝ	54	2676	ά. Κέλτη Μπρούλε 7)7	ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	εις μερογειακάς μεταφοράς
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά. Κων/πολί 23)6	ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Ράς Τανόρα 15)7
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ά. Πειραιά 30)6	ΣΙΟΝΟΣ	58	13872	ά. Ριο Ιανέριο 22)6
ΡΩ	54	8146	δ. Π. Σάδι 13)7 Αλεύριν	ΣΙΦΗΟΣ	62	3097	ά. Ρεσίφ 27)1
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	δ. Σουέζ 8)7 διά Περσικόν	ΣΚΑΠΟΥ-ΙΑ	76	19150	ά. Εμπεν 3)7 διά Μπ. Μπλάνκα
				ΣΚΑΠΟΥ-ΙΝΤ	70	9077	ά. Παναμά 6)7
				ΣΚΑΠΛΕ-ΙΚ	53	3899	ά. Ντόρμπαν 18)7 διά Κ. Τάουν
				ΣΚΑΠΛΜΑΡΗ	61	22566	

ΣΟΙΩΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	Δ. Στεπτένων 16)7 δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΤΙΚ.	61	20433	Δ. Πρόβιτνες 3)7	
ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ	49	1396	Ε. Γκιάν 25)5	
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	Ε. Μ. 'Ορλέανη 11)7	
ΣΟΥΖΥ	57	10687	Δ. Λίβερπούλ 15)7 διά Νάρθικ	
ΣΟΥΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	Δ. Μοντεβίδεο 16)6 διά Π. Καμπέλο	
ΣΟΥΙΝΤ ΠΡΑΙΤΙΝ	56	10483	εις Πειραιά διά 10)2	
ΣΟΥΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	Ε. Κουβέιτ 11)5	
ΣΟΥΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	δ. Σουέζ 17) διά Κίνα	
ΣΟΥΙΝΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	Ε. Πειραιά 10)7	
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	Δ. Ν. 'Υόρκην 13)7 διά Γιεραλτάρ	
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	Ε. Πειραιά 8)4	
ΣΟΥΔΑ (δ.)	55	16260	Δ. Τέμα 14)7 διά Λάγος	
ΣΟΦΙΑ	60	8251	Ε. 'Αμπέρσαν 17)7	
ΣΟΦΙΑ	53	2605	δ. Κων(πολίν 14)6 διά Μπράιλα	
ΣΟΦΙΑ Β.	57	2013	όποια παραλαβήν	
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	δ. Π. Καμπέλο 25)6	
ΣΟΦΙΑ Τ.	53	2756	μετων. «ΜΑΛΕΜΕ»	
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	δ. Ρίο 'Ιανέριο 19)6	
ΣΟΦΙΑ II	77	16400	δ. "Ιμπινχα" 6)7 διά Βαλτιμόρην	
ΣΠΑΡΤΟ	67	13603	Δ. Ναγκόγια 25)6 διά Κοραμάρ	
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11962	ξεωθι Καράτοι 10)7	
ΣΠΙΡΙ ΟΦ	77	2881	Δ. Καστέλον 29)6 διά Τύνιδα	
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5259	Δ. Μαλάγκα 18)6 διά Τρίπολιν	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	Ε. Σελλ Χάφεν 20)7	
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ μ.	70	54810	ξεωθι Γιεραλτάρ 28)6	
ΣΤΑΒΑΝΤΑ	70	17840	Ε. Νιού Χάφεν 12)7	
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	άργει εις Πειραιά διά 25)7)75	
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	Δ. Π. Μπούκον 9)7 διά Χονολουλού	
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	Σ. Σουέζ 4)7	
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.				
ΣΤΑΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Μπρούνισμπούτελ 27)5 διά Ρίγα	
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	δ. Σουέζ 16)7 διά Κουβέιτ	
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	Ε. Πειραιά 9)6	
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	Δ. "Αντεν 7)7 διά Μπάσαραν	
ΣΤΑΜΥ	72	30315	Δ. Νταμπιέρ 6)7 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	Ε. Χιούδον 27)6	
ΣΤΑΡ Κ.	61	13255	Σαίν Τζάν 7)7	
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	Δ. Μουτσόρε 11)7 δι' ΗΠΑ	
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	Δ. Βανκούμπερ 13)7 διά Ν. Ζηλανδίαν	
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ	61	13209	Δ. Τάχσις 6)7 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	Δ. Γκλάντον 13)7	
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	Δ. Μουτσόρε 12)7 δι' Ανδραβίλαν	
ΣΤΑΡ ΠΡΑΙΝΤ	62	15649	Δ. 'Οζάκα 3)7 διά Χάμπολν Μπάιν	
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Δ. (δ.)	76	164691	Ε. Τέμπλα Μπ. 2)6	
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-				
ΝΟΣ (δ.)	64	44726	άργει εις Δ. Φό Σπαίην 21)3	
ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	45966	Δ. Φιλαδέλφειαν 24)6 δι' 'Αρζού	
ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	3333	δ. Σουέζ 11)6	
ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	Ε. Τζένταν 18)5	
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	Δ. Κ. Τάουν 16)6 διά Πειραιών	
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	54	7512	Δ. Σ. Σάδι 11)7 δι' 'Αμπέρσαν	
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	Ε. Μπάροι 13)7	
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	Δ. Τακόρπατ 8)7 Γλασκώθην	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	Ε. Μασσαλίαν 14)7	
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	Δ. 'Ορλέανη 3)7 διά Καράτοι	
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	Δ. Βερακρούζ 2)7 δι' 'Αρούμπα	
ΣΓΟΛ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	57	12329	Ε. Ντωρμάνιαν 14)7	
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12506	Σιγκαπούρην 17)7	
ΣΤΟΑΤ ΡΑΙΝΟ (δ.)	59	12413	Ε. Δάντοιν 4)7	
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12050	Δ. Σ. Σάδι 14)7	
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	Δ. Σ. Σάδι 21)6 διά Βεγγάζην	
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	Ε. Σίδεν 10)7	
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	Ε. 'Αλεξάνδρειαν 2)7	
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει εις Πειραιά διά 14)4)75	
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	Ε. 'Αμπέρσαν 16)7	
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	Δ. Ρότερνταμ 16)7 διά Χάδρην	
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	Δ. Φλώει 13)7 διά Μπορτώ	
ΣΥΝΑΥΤΙΑΙΑ	56	5081	Δ. Γιεραλτάρ 8)7	
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	5081	Δ. 'Αλεξάνδρειαν 15)7 δι' 'Αμβούργον	
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	Δ. 'Αμβούργον 2)7	
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	Δ. Πειραιά 19)6 διά Χαλκίδα	
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	Δ. 'Αμβούργον 2)7 'Αλεξάνδρειαν	
ΣΥΡΑ	77	16100	εις Γιούσουμι όποια συμπλήρωσιν	
ΣΥΡΟΣ	64	3902	Σ. Σαντος 12)7 διά Ρότερνταμ	
ΣΥΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤ	58	12222	Δ. Πειραιά 10)7	
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	52	3225	εις Πειραιά διά 21)9)76	
ΣΩΤΗΡ	62	23539	Δ. Φιλαδέλφειαν 12)7 Ρότερνταμ	
ΤΑΚΑ				
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	58	11425	Δ. Βαρκελώνη 8)7 Ν. 'Υόρκην	
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	57	9294	Δ. Παναμά 12)7	
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	74	105422	Δ. Τέμπλα Μπ. 30)5	
ΤΑΜΑΡΑ	61	7399	Ε. Μπ. "Άρεις 1)7	
ΤΑΜΠΟΥ	60	4735	Δ. Λευεσσόδ 7)7 'Ηράκλειον	
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7421	όποια παραλαβήν	
ΤΑΝΙΑ	57	7276	Δ. Ρότερνταμ 13)7	
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	71	3598	Δ. Γιεραλτάρ 18)7 διά Πειραιά	
ΤΑΡΑ	61	9078	Δ. Ζ. Άννα Μπ. 2016	
ΤΑΡΟ	64	4010	ε. Αλεξάνδρειαν 15)7 (έπωλ.)	
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	4699	Δ. Μοντέγκο Μπ. 15)7	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	13581	Ε. Σάρτζαν 13)7	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	9995	Δ. Κουβέιτ 13)7 διά Ντόχα	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	23121	Ε. Σ. Σάδιαν 2)7	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΝ	72	9995	Ε. Σ. Σάδιαν 14)7	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕΙΝ	73	19420	Δ. Δουνκέρκην 10)7	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	Ε. Λοιδόνιαν 13)7	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΝΤ	58	8465	δ. Σουέζ 1)6	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	Δ. Γιοκασίαν 9)6 δι' 'Ονομίτσι	
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. Δ.	75	14785	Δ. Κομάρι Μπ. 15)7	
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	4179	Δ. 'Αμπέρσαν 27)6 Μπ. "Άρεις	
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	Δ. Σάφι 10)7 διά Λιοσσαδίνα	
ΤΕΑ	49	5632	Ε. Ριγύκα 9)7	
ΤΕΑΛΑΜΩΝ	56	9236	Δ. Πειραιά 14)6	
ΤΕΑΛΑΜΩΝ	54	7853	δ. Α. Πάλμας 19)6 Π. Νούάρ	
ΤΕΜΑ	56	1749	Δ. Πειραιά 7)6	
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	Δ. Ντάκαρ 7)7 διά Πειραιών	
ΤΕΡΠΑΝΑΠΔΡΟΣ	53	2990	Δ. Ρ. 'Ιανέριον 30)6 Ντέρμπταν	
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	Ριγύκα 17)7 Θεονίκη	
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	Ε. Ταμπίκο 4)7	
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	Δ. Ταγκακουαράμας 9)7 δι' ΗΠΑ	
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	Δ. Παναμάδ 2)7 δι' Ειρηνικόν	
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14800	δ. Κων(πολίν 26)6 Μαδρην θάλασσαν	
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΓ'	72	9246	Δ. Κουβέιτ 30)6	
ΤΖΕΜΙΝΙ	77	9400	δ. Νταμάρ 9)7	
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	Δ. 'Αμβούργον 25)6	
ΤΖΗΝ	63	9916	Ε. Καμπέλο 28)6	
ΤΖΙΝΤ	61	27952	δ. Κων(πολίν 12)7 Μαύρην θάλασσαν	
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	10125	Δ. Νάρθικ 21)3	
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	19451	Δ. Πειραιά 15)7 δι' 'Ιταλίαν	
ΤΖΟΚΑΣΤΑ	72	8849	Δ. Μπόνι Ρ. άπο 5)3	
ΤΖΟΥΜΠΙΑΝ	77	14800	Δ. Σικάγο 5)7	
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16000	Δ. Μόντρεαλ 17)7 διά Νταμάρ	
ΤΖΩΝ ΓΡΕΟΣ	77	16100	Δ. Λονδίνον 8)7 διά Λάγος	
ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ	71	20045	Δ. Μοντεβίδεο 24)6	
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	Δ. Πορτομάνταρ 17)5	
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ-	53	2731	Δ. 'Αμπέρσαν 1)7 διά Βεγγάζην	
ΔΡΗΣ (δ.)	66	39555	Δ. Φό 13)7 διά Ταρτούν	
ΙΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	Δ. Νταμάρ 26)6	
ΙΖΩΡΤ Α.	75	14786	Δ. Ρότερνταμ 16)7 'Ημουίντεν	
ΙΖΩΡΤ Φ.	59	4045	Δ. Πειραιά 29)6	
ΙΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11800	Δ. Μουκαΐσιμα όποια συμπλήρωσιν	
ΓΗΘΟΥΣ	73	3717	Δ. Γένοβα 17)7	
ΤΗΝΟΣ	56	2197	όποια παραλαβήν	
ΤΗΝΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	60	13979	Δ. Ρότερνταμ άπο 1)3	
ΤΙΜΗ	48	11281	όποια παραλαβήν	
ΤΙΜΗ	71	5063	Δ. Σάντος 3)7 διά Π. Καμπέλο	
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	Δ. Ρ. Τανόρα 23)6	
ΤΙΝΑ	58	2303	Δ. 'Αμπέρσαν 14)7	
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΑΝ	61	11842	Δ. Λειζέρεν 16)7	
ΤΙΝΙ Π.	70	2990	Δ. Μπρούνιμποτελ 8)7 διά Βεγγάζην	
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9000	Δ. Μπ. "Άρεις 15)6 Κιουρασό	
ΤΙΤΙΚΗ	57	10178	Δ. Σιγκαπούρην 1)7 Μπαγκόκ	
ΤΙΡΑΙΝΑ	77	18500	εις Τουρκάδαν όποια συμπλήρωσιν	
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	2361	Δ. Γιεραλτάρ 8)7 διά Βηρυτόν	
ΤΡΑΝΣ. ΣΕΥ'ΛΟΡ	59	4070	Δ. Χόγκ Κόργ 4)7 διά Χονιάνγκ	
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	Δ. Μόντρεαλ 19)6 δι' 'Οράν	
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	Δ. Ν. 'Ορλέανη 13)7 διά Χιούστον	
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	69	16291	Δ. Πειραιά 14)6	
ΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	72394	Δ. Φιλαδέλφειαν 15)6 διά Κουβέιτ	
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	59	29567	Δ. Φιλαδέλφειαν 7)7	
ΤΡΕΙΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	68	67280	Δ. Κευτέλ 15)7	
ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	27673	Δ. Σουέζ 14)7	
ΤΡΙΑΙΝΑ	77	18500	εις Τουρκάδαν όποια συμπλήρωσιν	
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	Δ. Σάντος 11)6 "Αγ. Δομίνικον	
ΤΡΙΠΟΗ	48	4030	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	Δ. Παναμά 13)7	
ΤΡΙΤΩΝ	63	11070	Δ. Λάγος 2)7 διά Ματαντί	
ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	εις θέσιν 33,23 Β. — 12,49 Δ. 10)76	
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΣ				
ΚΟΛΟΚΤΩΡΗΝΟΣ (δ.)	63	31831	μετων. «ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ»	
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ.	66	44895	Δ. Ντακάρ 5)7 διά Φορκάντος	
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	Δ. Μαπούδη 14)7	
ΤΣΕΡΡΥ	76	13600	Δ. Βρέμην 13)7	
ΤΣΕΡΡΥ ΦΑΛΟΥΕΡ	77	13600	εις Κούρε όποια συμπλήρωσιν	
ΤΣΗΟ ΚΟΛΟΚ)ΗΣ δ.	64	52868	Δ. Γιεραλτάρ 13)7 διά Πειραιά	
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	Δ. Ν. 'Ορλέανη 4)7	
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	Δ. Τζάκσονθίλ 8)7 δ	

ΦΟΙΝΙΣ	48	3269	άργει εἰς Καράτοι ἀπό 19)11
ΦΟΙΝΙΣ I.	76	10256	ά. Νεάπολιν 15)7 διά Λιθόρον
ΦΟΙΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	Ε. Βαλτιμόρην 1)7
ΦΟΥΛΣΤΑΡ	67	3971	Ε. Χαλκίδα 16)5
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Ηπέριμπαν 6)6 διά Κοιλομείαν
ΦΡΑΝΚ	70	2997	Ε. Ιαγύερην 7)7
ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	Ε. Λισσαθώνα 17)7
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9386	Ε. Μπαγκόκ 20)6
ΦΡΕ	77	3820	εἰς Ίμαρπάρι ὅπο συμπλήρωσιν
ΦΡΕΝΤΣΙΠ ΜΠΙΓ-			
ΚΙΝΙΓΚ	62	1910	ά. Λείπειαν 7)7 διά Βρέστην
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	Ε. Μακούτον 7)7
ΦΡΙΚΙ ΚΙΓΚ	61	1190	ά. Θεούτα 8)7 διά Τενερίφην
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	ά. Μασσαλίαν 13)7
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	Ε. Σάντος 4)7
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ά. Ν. Όρλεάνην 1)7
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Πικοκχάμα 22)6 διά 'Ακαζούτλα
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	Ε. Πειραιάδ 12)7
ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Τορεβίζεν 13)7 διά Βαλτιμόρην
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Λάγος 27)6
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)3)75
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ά. Παρανάγου 25)6 διά Λόριεντ
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	εἰς Σιγκαπούρην 6)4
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ε. Καζαμπλάνκα 14)7
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	32511	ά. Σάντος 12)7
ΧΑΙΓΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	72	3446	ά. Λονδίνον 19)7 διά Λιθόν
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6724	ά. Κ. Τάουν 8)7 διά Νορδηγίαν
ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Σιγκαπούρην 13)7
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ὑπὸ παραλαθήν
ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ε. Αμερέον 16)7
ΧΑΡΑΣ (δ.)	60	29120	ὑπὸ παραλαθήν
ΧΑΡΙΣ	65	5255	ά. Αμερέον 17)7 διά Λάς Πάλμας
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Λισσαθώνα 16)7
ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	69	10016	ά. Πικοκχάμα 10)6
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Θέρστηνταν 'ΑΙΛ. 24)6 διά Κίναν
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	ά. Μόμπιλ 12)7 διά Βερακρούς
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Βοστώνην 15)7 διά Κεμπέκ

Τα ύπο δενας σημαίας

(Πλοΐα σημειώμενα δι' αστερίσκου (*) δεν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμή — Τα ύπολοιπα φέρουν τὴν λιθερισήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ά. Πικοκχάμα 17)2 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ.			
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Σιγκαπούρην 13)7 δι' Αδστραλίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ά. Κεμπέκ 6)7 διά Μπράουνοβιλ
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	εἰς Πειραιά 7)4
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	ά. Ντουμπάι 29)5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	55	1487	ά. 'Αντεν 16)7 διά Σουέζ
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)5)75
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)*	56	8130	ά. Άλγεριον 12)6
ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΙΟΣ ο β.	56	20140	ά. Σιγκαπούρην 4)7 δι' 'Ινδονησίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.*	55	1600	ά. Μπαρμπάντος 9)7 δι' Εύρωπην
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	ά. Ταραγκόνα 17)6
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ.	67	1979	ά. Τόκιο 6)4
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	εἰς Πειραιά 6)12)76
ΑΔΡΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Θάλαττα Μπαϊ 16)7
ΑΕΛΩΝ (δ.)	57	20745	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)6)74
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Παναμά 17)7 δι' Ειρηνικόν
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ κ.	56	13669	ά. Ρηγιέκα 12)7
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά. Ταλκοχάουνον 4)7
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ κ.*	58	55956	ά. Π. διθ' Σπατίν 14)7
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά. Κίγκοτον 16)7 διά Π. Κορτές
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)	54	5063	ά. Κων/πολιν 9)7
ΑΘΕΝΣ ΣΗΝ (κ.)	61	4903	ά. Άλκαντε 2)7 διά Π. Καμπέλο
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ· (κ.)	59	7115	ε. 'Απιτζάν 3)7
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ά. Πειραιά 18)7 διά Τζένταν
ΑΘΗΝΑ Β. (κ.)*	57	10499	ά. Κων/πολιν 9)10
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)2)75
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ ά.	72	106623	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)6
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. 'Άλκαντε 2)7 διά Π. Καμπέλο
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ά. Φός 13)7 διά Τουμπρόκ
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3)7)75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΣΗ	51	8675	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)5)75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ·	59	8724	ά. Πόρο Σουδάν 2)7
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ε. 'Αιμοδύρων 17)7
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.)	59	28693	εἰς Πειραιά ἀπό 18)8)76 (ἐπισκ.)
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ά. Παναμά 15)7 διά Μπουεναθέντορψ
ΑΙΓΚΑ (π.)	51	3239	μετων. «ΜΑΡΤΙΓΚΝΥ»
ΑΙΓΚΑ ΝΤ. ΌΡ.	61	24871	δ. «Έσκουμιν 22)6
ΑΙΩΡΑ	57	10044	ε. Π. Καμπέλο 1)4
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.			
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ά. Βιζαγκαπατνάν 17)6 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΚ' ΚΟΝ*	71	27958	ά. Ρίο 'Ιανέριο 5)7
ΑΙ·ΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Παναμά 14)7
ΑΙ·ΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Σιγκαπούρην 29)6 δι' ΗΠΑ
ΑΙ·ΙΑΝΤ ΣΚΑΥ·	76	11800	ά. Ρηγιέκα 25)6
ΑΙ·ΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15900	ά. Τζακάρτα 2)7 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΜΙΔΑΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6)2)74
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	εἰς Πειραιά 24)4
ΑΙ·ΙΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ. μ.	56	7712	ά. Αιμπού Ντάμπι 9)7
ΑΙ·Π. ΓΚΡΕ·Ι·Σ. (κ.)	56	7120	ά. Αιμέροαν 2)7
ΑΙ·Π. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ δ.κ.	59	17948	ά. Σάρρος 2)7
ΑΙ·Π. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Σουέζ 16)7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ·ΙΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Σέρια 16)6 διά Χονολουλού
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	ά. Ρότερνταν 18)6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΗ	68	105495	ά. Κ. Τάουν 22)6 διά Περσικόν
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Σιγκαπούρην 3)6
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Λονδίνον 17)7 δι' ΗΠΑ
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Ρότερνταν 22)6
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	ά. Μ. άλ. Φαχάλ 1)7
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	ά. Φιλαδέλφειαν 12)7 διά Λισσαθώνα
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Αγ. Φραγκίσκον 29)6 'Ινδονησίαν
ΑΙΤΖ. ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (δ.)	75	117342	ά. Φατέχ Τέρμ. 5)7 διά Ιουνορόποτ
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά. Αγ. Φραγκίσκον 6)7 Σιγκαπούρην
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ·	66	22362	ά. Κεμπέκ 4)6 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΙΑΝΑ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Ν. Όρλεάνην 9)7
ΑΙΑΝ ΣΑΝ	69	10116	ά. Π. Καμπέλο 18)6
ΑΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	68	10121	ά. Φρημάντλ 12)7
ΑΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Π. Καμπέλο 2)6
ΑΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ά. Γιεραλτάρ 18)7 δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΟΝΑ	55	2224	ά. Λιθερόπουλ. 21)6
ΑΙΟΝ	58	9483	ά. Μανάους 15)6 διά Μπέλεμ
ΑΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Γιεραλτάρ 10)7 δι' Οδησσόν
ΑΙΟΗ	75	16421	ά. Σιγκαπούρην 15)7
ΑΙΟΛΑΝΤ	61	5876	ά. Τέμα 23)6
ΑΙΟΥΠ	48	2947	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ά. Γιεραλτάρ 12)7 δι' Αγγλίαν
ΑΙΟΥΠ ΣΚΑΥ· (δ.)	59	12597	ά. Γιεραλτάρ 16)7 διά Μομπάσα
ΑΙΟΥΜΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Σάντος 2)7
ΧΡΗΣΤΟΣ	53	1548	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)12)75
ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Αι. δρ. Γκραίν 19)7
ΧΡΙΣΤΑΝΤΑ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	70	4357	ά. Δάντοιχ 11)7
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	ε. Πειραιά 18)6
ΧΡΙΣΤΙΝ (δ.)	62	31050	ά. Ν. Όρλεάνην 14)7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ά. Κολόμπο 14)7
ΧΡΙΣΤΙΣΑ	69	28006	ά. Ροζάριο 4)7
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2803	ά. Θρή ρίθερς 30)6
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Πόρτ Σαΐδ 7)5
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	ά. Σουέζ 7)5
ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΨΑΡΑ	56	8420	ά. Βομβάην 16)6
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ά. Παναμά 14)7 διά Δανίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	εἰς Πειραιά 29)7)76 (ἐπισκ.)
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ά. Χαλκίδα 11)5
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Εμδεν 29)6 διά Ρ. Ιανέρο

ΑΝΝΑΜΙΝΑ Κ. (κ.)*	63	1198	ά. Μάλτα 5)7 διά Κόπερ
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	έ. Λάγος 4)7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ Κ.	56	3990	είς Πειραιάς όποι 19)2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ (δ.)	59	15397	είς Πειραιάς όποι 23)5)75 (άργει)
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	έ. Ν. 'Ορλέανη 4)7
ΑΝΤΩΝΗΣ (Αιθένου)	48	6259	έ. Π. Σουδάν 9)7
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	53	8202	ά. Γιβραλτάρ 4)6 διά' Αθένα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ά. Τέμπηλ Μητ. 4)7 διά Φάρες
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	77	38800	ά. Μόδιπιλ 1)7 διά Π. 'Ορντάς
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ά. Πειραιάς 14)7 διά Χαλκίδα
ΑΟΥΡΕΙΑ (κ.)	56	5593	δ. Γιβραλτάρ 10)7
ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ	63	9733	έ. Μητ. 'Αύρες 15)6
ΑΠΟΛΑΔΩΡΟΣ	72	13120	έ. Μητ. Σαπούρ 14)6
ΑΠΟΛΩΛΗΣ	68	27989	ά. Λ. 'Αντζελες 23)6 Κασιμά
ΑΠΟΛΩΛΗΣ	72	13120	ά. Κων/πολιν 9)7 Κωνοτάνταν
ΑΠΟΛΩΛΗΝΑΙ (κ.)	58	10369	ά. Αμδέρσαν 9)6 διά Κουάντα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	47	3371	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (π.)	59	8837	ά. Σιγκαπούρη 30)6 Περαικόν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	ά. Πειραιάς 16)7 διά Γκιζάν
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	άργει είς Πειραιάς όποι 15)75
ΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)*	58	10057	ά. Πειραιάς 17)6 Κωνοτάνταν
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	ά. Π. Σάδι 10)7
ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ά. Κ. Τάουν 9)7 Ν. 'Ορλέανη
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ά. Κ. Κουθιέρ 27)6 'Ιαπωνίαν
ΑΡΓΩ ΠΟΛΛΟΥΣ	66	25291	ά. Π. Σάδι 13)7
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	δ. Παναμά 14)4 διά' Αθένα
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	ά. Ν. 'Ορλέανη 21)6
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	άργει είς Ν. 'Υόρκη όποι 14)75
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	έ. Ρόττερνταν 16)7
ΑΡΙΣΤΟΔΟΚΙΣ	77	11400	ά. Σ. Μάρτα 11)6 Λά Γκουάρα
ΑΡΙΣΤΟΝΙΑΣ*	77	11400	ά. Παναμά 4)6 Π. Καμπέλο
ΑΡΙΣΤΟΞΕΝΟΣ*	77	11400	είς Τογιάνα υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	έ. Π. Χάρκουρτ 19)6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	122200	ά. Μπόνο 2)5 διά Μπονάρη
ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	ά. Πειραιάς 14)6
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ά. Παναμά 10)7 διά Ειρηνικόν
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ά. Πειραιάς 29)6 διά Βαρκελώνη
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ά. Πωμώνιον 5)7
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	μετων. 'ΠΑΝΑΓΗΣ Σ.' σημη. έλλην.
ΑΡΝΗΣ (κ.)*	48	6710	ά. Τρινκομαλί 2)7
ΑΡΝΤΓΚΑΕΝ (κ.)*	53	1044	είς Καράπας όποι 15)3 (έπισκ.)
ΑΡΝΤΕΝΑΛ (κ.)	48	3675	έ. Π. Σάδι 12)7
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει είς Μπλακαγουάτερ όποι 11)75
ΑΡΤΑ (π.)*	45	2710	ά. Σουέζ 2)7
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	ά. Βιζαντινάμ 10)7 διά Κόμπε
ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ Π.	57	9990	υπό παραλαβήν
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ά. Μπελγκχαμ 20)6 διά Κουέζετ
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	ά. Μηπόνιον Ρ. 2)6
ΑΣΠΑΚΙ (κ.)	56	3971	ά. Βαλένθια 17)6
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	έ. Σουάμπα 26)6
ΑΣΣΟΣ (κ.)*	57	2106	έ. Π. Χάρκουρτ 16)6
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	ά. 'Αλιμερταν 27)6 Γιβραλτάρ
ΑΣΤΡΩΝ (π.δ.)	57	26947	ά. Ν. 'Υόρκη 9)7 διά Φρήπορτ
ΑΣΤΡΩΣ	75	14523	είς Ν. 'Ορλέανη 23)6
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ά. Σπαλάτο Ν. 10)7 Αδυόσταν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Άμπου Ντ. 14)7 Ητώρμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ	74	128398	ά. Τέμπηλ Μητ. 8)7
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ	74	128399	ά. Κάργκ αιλ 16)6 Βραζίλιαν
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. 'Ορλέανη 11)7 διά Κιουρασό
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	ά. Ιουσορόποτ 15)6 Φορκάντος
ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ δ.	65	35823	έ. Ντακάρ 28)6
ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	104561	ά. Τέμπηλ Μητ. 30)6 Ρ. Τανόρα
ΑΤΡΥΤΟΝ*	57	10398	έ. Σάουθεντ 20)7
ΑΤΤΙΚΟΝ (κ.)*	56	1803	έ. Λάγος 24)6
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	ά. Μητ. 'Άθρες 13)7 Μοντεβίδεο
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)*	50	2494	έ. Βόλον 15)6
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	έ. Πόρτ Λίμον 17)7
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	ά. Πειραιάς 12)7 διά Βενετίαν
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	είς Νεσπόλιν όποι 26)6)75
ΒΑΣΙΑΝΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ.	55	9242	ά. Αλεξάνδρειαν 5)7
ΒΑΣΙΑΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	ά. Πόρτ Θραίκην 23)5
ΒΕΛΑΤΑ*	57	10311	ά. Τέντα 12)7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Ρόττερνταν 8)7 διά' Αλγέριον
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	ά. Πόρτ Σάδι 10)6
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	ά. Λάγος 8)7
ΒΙΚΤΩΡ	64	4281	ά. Μπρούνσμπούτελ 8)6 διά' Αλγέριον
ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥ-			
ΛΑΝΑΡΗ (δ.)	72	119811	ά. Τζεμπέλ Ντανά 8)7 Βιλελμοχαφεν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	άργει είς Χαλκίδα όποι 19)3)76
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΟΡΡΑΣ*	58	11677	άργει είς Χαλκίδα όποι 27)5)75
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Μαπουτόν 14)7 διά Περσικόν
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Γιβραλτάρ 16)7 διά Π. 'Ορντάς
ΓΑΒΡΙΗΛ Ι. (κ.)*	50	5406	ά. Ντακάρ 17)6 διά Λάγος
ΓΑΒΡΙΗΛ V (κ.)*	55	6504	είς Λάγος όποι 29)4
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Ν. 'Υόρκη 16)7 διά' Αρούμπα
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ά. Πόρτ Σάδι 21)6 διά Πειραιάς
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	άργει είς Πειραιάς όποι 30)4
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)*	67	42439	ά. Ν. 'Ορλέανη 14)7 διά Μπωμόντ
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Βοστόνην 3)7 διά' Αρούμπα
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)*	54	1890	ά. Θεσσαλονίκην 19)5 διά Δίκιλι
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1116	ά. Μασάρουσα 27)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	είς Γκλόντενχορχι όποι 31)1)76
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Χιούστον 7)7 διά' Αρούμπα
ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚ (κ.)	56	10774	ά. Κείτ Τάουν 17)7 διά' Ασταμπόλα
ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΣ (κ.)*	56	8636	ά. Πόρτ Σάδι 17)6 διά Παραλαβήν
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΟΠ (κ.)	56	8783	έ. Λάγος 30)6
ΓΙΟΥΝΙΠΤΕΡ (κ.)*	64	1594	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΪ' Κ.*	55	1275	άργει είς Πειραιάς όποι 4)6)76
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ Κ.*	50	8280	ά. Είσθιονασθ 14)7 διά Ρουέν
ΓΙΩΡΓΟΣ Π. (κ.)*	48	6800	ά. Αργοκούνεγκουΐν 29)6
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (κ.)	53	1764	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)*	52	6576	είς Ταλκούσαν όποι 10)12
ΓΚΑΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	έ. Μασάρουσα 14)7
ΓΚΟΑΝΤ ΜΠΗΤΣ (κ.)	56	5485	ά. Μασάρουσα 1)7 διά Βενεζούελαν
ΓΚΟΑΝΤΕΜ ΑΡΡΟΥ Σ.	59	23084	άργει είς Πειραιάς όποι 4)7)76
ΓΚΟΑΝΤΕΜ ΣΠΡΑΙΓΥ·	66	63573	ά. Σουεζ 3)7 διά Περσικόν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΣ (κ.)	56	6778	ά. Πόρτ Κελάργ 18)7 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	67	2997	ά. Αμπιτζάν 1)7 διά Καζαμπάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	73	59193	ά. Γουορπόρτ 21)6 διά Γιβραλτάρ
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750	έ. Ν. 'Υόρκη όποι 30)4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ (κ.)	56	8750	έ. Ρεσιφ 8)6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛΟΡ κ.	74	3380	ά. Μαδράς 19)6 διά' Αμπαντάν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ κ.	73	6415	ά. Νεάπολιν 9)7 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	69	2993	ά. Παναμά 14)6 διά' Αθάναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ά. Ναγκόγια 8)7 διά Κινόρδα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Παραντίλ 18)7 διά Τούμπα
ΓΚΡΕ-ΙΣ ΜΠΟΝΝΥ κ.	57	1009	ά. Μπάνια Μπλάνκα 8)7 Σιγκαπούρην
ΓΚΡΕ-ΙΣ ΚΑΛΑΜ-			
ΓΑΡΑΙ Σ. ΠΑΙΔΟΥΡ	56	1477	ά. Κάλαμπαρ 26)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΚΡΕ-ΙΣ Σ ΚΑΛΑΜ-	53	1313	ά. Τζέντα 12)5
ΓΚΡΕ-ΙΤ ΑΛΕ-			
ΓΑΝΤΕΡ (κ.)	54	2889	ά. Σουέζ 7)7
ΓΚΡΕ-ΙΤ ΜΩΡΙΣ (κ.)*	59	5051	ά. Πόρτ Σαΐδ 9)7
ΓΚΡΕ-ΙΤ ΖΩΡΤΖ (κ.)	58	5065	έ. Λάγος όποι 4)4
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ-Υ' (κ.)*	59	1308	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Γένοβαν 11)7 διά' Ιμινχάμ
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ά. Παναμά 15)6
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ά. Χακοντάτα 21)6 διά Φιλιππίνες
ΓΟΥΑΙΔΑ (β.)	58	13010	ύπο παραλαβήν
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	ά. Ν. 'Ορλέανην 10)7
ΓΟΥΡΟΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ	75	19393	ά. Σάντος 13)7
ΓΑ: ΚΑΙ-ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Τούμπα 20)6 διά Μπουσάν
ΓΑ: ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Ράιντηγ Πόλη 26)6
ΓΑ: ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	άργει είς Πειραιάς όποι 16)1)75
ΓΑ: ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ	67	22549	ά. Γιβραλτάρ 26)6 διά Καμσάρ
ΓΑ: ΝΕΓΚΟΣΙΕ-ΙΤΟΡ	68	23064	ά. Γένοβαν 4)7
ΓΑ: ΝΕΙ-ΙΜΠΟΡ	68	22513	ά. Μπαντάρ Σπαύρ 26)6
ΓΑ: ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23064	ά. Πειραιάς 1)7
ΓΑ: ΝΙΟΥΣ	68	22531	ά. Πόρτ 'Εδεργκλειντς 6)7
ΓΑ: ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	ά. Αντζελες 29)6 διά Γιοκοχάμα
ΓΑ: ΝΟΜΠΙΑΤΥ	67	22549	ά. Δάντοιχ 14)6 διά Καμσάρ
ΓΑ: ΝΟΥΑΛΕΤΣ (δ.)	69	41477	ά. Ν. 'Ορλέανην 1)7
ΓΑ: ΝΤΙΟΥΑΙΔΥ (μ.)	70	51878	άργει είς Πειραιάς όποι 9)4
ΓΑ: ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	ά. Π. ντε Μπούκ 11)7 διά Τομπόρ
ΓΑ: ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	ά. Φροτάνου 21)6 διά Περσικόν
ΓΑ: ΦΙΛΙΘ (δ.)	64	49437	άργει είς Πειραιάς όποι 25)6)75
ΓΑ: ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	ά. Γιβραλτάρ 21)8 διά Σουέζ
ΓΑ: ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Πειραιάς όποι 17)4
ΓΑ: ΧΟΝΟΡ (δ.)	70	100175	ά. Αλ. δρ. Γκραπην 2)7 διά Περσικόν
ΓΑ: ΧΟΡΑ-ΖΩΝ (δ.)	72	102300	ά. Φόδ. 18)7 διά Μπαχρέιν
ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	άργει είς Πειραιάς όποι 12)3)75
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά. Ν. 'Ορλέανην 30)6 διά Μπ. 'Αμπάς
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	ά. Πειραιάς 18)6
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ά. Κοσταζούδης 26)6 Κόρπ. Κρίστι
ΔΑΕΦΟΙ	68	8796	ά. Κουντέρο 6)7 διά Αότα
ΔΗΛΟΣ	59	9493	ά. Τέραντα 8)7 διά Π. Καμπέλο
ΔΗΜΗΤΡΑ (κ.)	66	2979	ά. Καστέλον 27)6 διά Βαλένθια
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	ά. Πειραιάς 1)7 διά' Ιταλίαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	52	8202	ά. Αυπιτζάν 10)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2756	ά. Καλαμπαρ 29)6
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.	68	54513	ά. Λισασθώνα 24)6 διά Σόρεχαν
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	άργει είς Πειραιάς όποι 5)3

ΖΑΓΟΡΑ (κ.)	56	1437	ά. Αμβέρσαν 16)7 διά Πειραιά	ΛΑΚΥ (κ.)*	42	3129	εἰς Πειραιδί μπό 19)3
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΚΥ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ κ.*	51	1930	ύπο παραλαβήν
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1840	ξ. Σιγκαπούρων ρόδι 19)6	ΛΑΜΔΑ*	59	7919	ά. Κόπερ 6)7 διά *Ανκόνα
ΖΕΜΠΡΑΣ ΣΑΞΕΣ (κ.)	64	1905	ά. Αμβέρσην 8)7 διά *Άλγερίαν	ΛΑΜΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	48	1988	ύπο παραλαβήν
ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ. ΤΣΙΟΥΜ (κ.)*	64	1657	ξ. Τέμα 13)7	ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Λέικ Τσάρλς 10)6
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ά. Κ. Τάουν 12)7 Φιλαδέλφειαν	ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	εἰς Πειραιά (άργει)
ΖΕΥΝΤΡΟΣ II	77	19300	εἰς Τσιμπα ήπο μεταφορών	ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εἰς Μπάρι μπό 19)2)76
ΖΗΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ά. Πειραιά 1)7 Νοθορωσίσκην	ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	10316	ύπο παραλαβήν
ΖΗΤΑ	70	15665	μετων. ΟΥΓ-ΙΝΣΤΩΝ σημ. έλλην.	ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΣΕΑ-		8801	ξ. Ν. Υόρκην 24)5
ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Μαϊάμι 6)7	ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ά. Μοντεβίδεο 5)7 διά Ρίο *Ιανέριο
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.*	60	14653	ά. Γιοκοχάμι 1)7 Γκουαγιακή	ΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	ξ. Τέγεντα 13)7
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	ά. Νεάπολιν 7)7	ΛΕΥΓΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ά. Πόρτο *Αλέγκρε 22)6
ΘΑΡΡΟΣ (π.)*	63	3358	ξ. Χάρμπον ρόδι 15)7	ΛΕΥΓΕΡΗΣ II (π.)	58	9079	ά. Λάζ Πάλμας 9)7 διά Λάγος
ΘΕΑΝΩ (κ.)	57	8677	ξ. Πειραιά 12)7	ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ξ. Πενάγκ 16)7
ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	ξ. Μάλταν 2)7	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ά. Σαβάνα 7)7 διά Λέγκορυ
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1938	εἰς Πειραιά μπό 29)7)76	ΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	ά. Βουδάνα 28)6 διά *Αμπου Ντάμπι
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	ά. Κίγκοταν 23)6 διά Φλώριδα	ΛΙΖΑ	64	2817	ξ. Σαβάναν 14)7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)	55	2999	ά. Κάλιαρι 1)7 διά *Άλγεριαν	ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ά. Αμπιτζάν 23)3 διά Λάγος
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)*	59	29141	άργει εἰς Πειραιά μπό 17)4)76	ΛΙΛΑΙ Μ. (π.)	57	9096	ά. Μάλταν 8)7 διά Θεσσαλονίκη
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)*	58	26650	άργει εἰς Πειραιά μπό 13)2)75	ΛΙΠΣ	60	16968	ά. Πειραιά 15)7 διά Στυλίδα
ΘΥΕΛΑ (μ.)	66	40933	ά. Ρ. έξι Σίδερ 17)7 διά *Αμβέρσην	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-			
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ά. Ρόριόπολι 5)7 Μπ. *Άθρες	ΚΟΥΣΗΣ (μ.)	68	39617	ά. Τήλ 27)6 διά Κόρπους Κρίστι
ΙΖΕΣΑ ΛΑΙ·ΟΝ (π.)*	47	5441	εἰς *Αμπιτζάν 15)6	ΛΟΥΚΙΑ (δ.)	65	47777	εἰς Βαλτιμόρην μπό 18)4
ΙΑΙΟΝ (κ.)	53	5608	εἰς Σαράγκα μπό 17)2	ΛΟΥΣ (π.)	54	2557	ά. Ντάρμπαν 17)7 διά Ρεύνιδν
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ (κ.)	59	4381	ά. Μπαρανκίλα 4)7 διά Μάντα	ΛΥΡΙΚ*	64	23936	άργει εἰς Πειραιά μπό 8)9)75
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ ΙΙ*	66	7643	δ. Παναμά 12)7 διά Μάντα	ΛΩΡΕΑ ΡΗΔ. (μ.)*	75	70000	ά. Π. Γουάλκοτ 17)7 διά Μιζουσίμα
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ξ. Μάντα 3)7	ΛΩΡΕΤΤΑ Κ.*	69	2998	ά. Καντζ 1)7 διά Σαπέλε
ΙΜΑ*	68	27989	ά. Σάντος 12)7 Ρ. Γκράντε	Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Γιθραλτάρ 3)7 διά Μπωμόντ
ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	ά. Π. Σάδι 15)7	ΜΑΓΑΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	59	16808	ά. Φός 14)6 διά Τουάμη
ΙΟΝ. ΑΗΝΤΕΡ	67	20959	ά. Βερακρούδη 29)6 Κόρπους Κρ.	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Ντουλόθ 25)5	ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Πόλμας 26)6 διά Γουώρου
ΙΟΝ. ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	66	20959	ξ. Μπ. *Άθρες 13)7	ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	ά. Πόρτ Σαΐδ 9)7 διά Μεσόγειον
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ά. Λείσον 30)6	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ά. Γιθραλτάρ 16)7 διά Λισασθάνα
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	53	22531	εἰς Σιγκαπούρη ρ. μπό 26)5	ΜΑΙ·ΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Βανκούδερ 15)7
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Αμβέρσην 6)7	ΜΑΝΙΑ (κ.)	52	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ά. Θεόπουλα 10)5 διά Νουακότ	ΜΑΝΤΟΥΑ Δ. (π.)	52	2352	ά. Αμπιτζάν 11)5 διά Λομέ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ξ. Ν. *Ορλέαν 27)6	ΜΑΝΤΟΥΑ ΑΘΩΣ	45	14132	άργει εἰς Πειραιά μπό 26)8)75
ΚΑΒΑΛΑ *	56	16015	ά. Σαβάναν 30)6 διά Τάμπα	ΜΑΝΤΟΥΑ ΖΗΡΙΑ (π.)	64	1141	ά. Ντακάρη 6)6
ΚΑΒΟ ΦΡΙΓΕΑΟΣ (π.)*	52	7731	ξ. *Αμπιτάν 2)7	ΜΑΡΓΑΡΙΑ	66	15404	εἰς Τορεβίζα 13)7
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	ξ. Κουβέτ 22)6	ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΚΑΓΙΟΝΤΕ				ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	εἰς Χοντέντα μπό 1)4
ΜΠΑΚΑΡΕ (π.)*	56	10316	ε. Ρόττερνταμ 10)7	ΜΑΡΙ (κ.)*	54	4684	ά. Βαρκελώνην 26)5 διά Λισσαδώνα
ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ά. Γιθραλτάρ 11)7 διά *Ιταλίαν	ΜΑΡΙΑ V. (κ.)	64	2046	ά. Πειραιάδ 4)6
ΚΑΛΛΗ	57	8774	ξ. Ρόττερνταμ 21)5	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά. Λ. Αντζελες 23)5 διά Ντουμάτι
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4707	ά. Φλαδέλφειαν 13)7 Χάμπτον ρ.	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ Δ.	67	4708	άργει εἰς Πειραιά μπό 15)2)75	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ*	57	9852	ά. Π. όφ Σπαήλη 20)5 διά Π. Καμπέλο
ΚΑΜΕΛΑΙΔ. (κ.)	52	8111	ξ. Αιμπέρσαν 16)7	ΜΑΡΙΑ Σ. (κ.)	56	5769	ξ. Πειραιάδ 30)5
ΚΑΜΙΛΛΑ Μ.	75	14983	ά. Νταμάιν 15)7 διά Κοραμάσρ	ΜΑΡΙΓΩ (κ.)*	45	3312	ά. Κανούπολιν 21)6 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Σουέζ 25)5 διά Γιένηπο	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Δ. (κ.)	75	115207	άργει εἰς Πειραιά δηδ 3)5
ΚΑΠΑΛ (κ.)*	55	1599	δ. Σουέζ 10)7	ΜΑΡΙΖΑ Μ. (κ.)	48	1501	εἰς *Αμπιτζάν Ντάμπι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.*	56	9817	εἰς Πειραιά μπό 8)3	ΜΑΡΙΖΑΚΙ (κ.)*	53	5471	ά. Κωνούπολιν 12)7 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Πη. *Άθρες 27)6	ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1226	ά. Σουδάν δηδ 20)4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ά. Μπασόπολι 5)7 διά *Αμπιτζάν	ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903	εἰς Πειραιάδ 21)4 (έπισκ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.*	54	10905	ξ. Σαντάρ 6)6	ΜΑΡΙΝΑΤΕΤΑ (κ.)*	54	1274	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ-ΓΟΣ (κ.)	57	9060	ε. Μπιλμπάριο 19)7	ΜΑΡΙΠΑΡΟΔ (δ.)	55	67545	άργει εἰς Πειραιά δηδ 14)11)75
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-ΒΑΡΗΣ	52	7597	ά. Ν. *Ορλέαν 23)6 Βενεζουέλαν	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ	61	30236	ά. Αλεξανδρείαν 8)7 διά Ρές Σουκέριο
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ά. Αμβέρσαν 16)7 διά Σάντος	ΜΑΡΙΣΑΡΦ (δ.π.)	51	7977	άργει εἰς Πειραιά δηδ 31)8)75
ΚΑΡΜΕΛΛΑ (κ.)*	54	1581	ά. Πειραιάδ 17)6 διά Πότι	ΜΑΡΙΣΑ ΙΙΙ (π.)	65	12991	άργει εἰς Πειραιά δηδ 15)7)75
ΚΑΡΝΤΙΦ ΙΙ (δ.π.)*	65	48024	άργει εἰς Πειραιά	ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12795	άργει εἰς Πειραιά δηδ 25)3)75
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246	ξ. Γκιζόν 12)7	ΜΑΡΙΩ (δ.)	65	17238	ά. Αγ. Βικέντιον 18)6 *Άλγεριαν
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	εἰς Πειραιά μπό 14)8)76	ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	3664	ά. Παναμά 15)7
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Πειραιάδ 16)7 διά Κων.	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)*	62	12541	ά. Π. Αιγαίν 22)6 διά Κιουρασάο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ά. Πειραιάδ 17)6 διά Χαλκίδα	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Αγ. Φραγκίσκον 10)6 Μαλαίσιαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Γ. (κ.)*	56	8274	ώπο παραλαβήν	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ά. Γιθραλτάρ 22)6 διά Μπωμόντ
ΚΕΡΚΥΡΑ (κ.)	55	1791	ά. Ραβένα 8)7 διά Τρίπολιν	ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ά. Λάγος 14)6 διά Μπόννυ
ΚΕΦΑΛΑΝΙΑ Π. (δ.)	59	24333	ά. Βοστόνην 15)7 διά *Άρούμπα	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει εἰς Πειραιά δηδ 1)7)75
ΚΕΦΑΛΑΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ Ι.	65	8198	ά. Λαύριον 23)6 διά Βαρκελώνην	ΜΕΑΝΤΙΝ (π.)	57	1742	ά. Σουέζ 7)7
ΚΙΓΚΗ (κ.)	57	25870	ά. Γκάλφαρχεν 14)5 διά Γιθραλτάρ	ΜΕΑΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Ρ. Τανόρα 21)6
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	4996	ά. Πειραιάδ 18)7 διά Αθάνα	ΜΕΣΣΑΛΑΔΑ (δ.)	55	50798	ά. Σιγκαπούρην 9)7 διά *Ιαπωνίαν
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	3714	ξ. Γλόρτ Σαΐδ 3)7	ΜΕΣΣΑΛΑ Δ. (π.)	55	75000	ά. Τέμπηλ. Μπ. 2)7
ΚΙΤΣΑΣ Σ. (κ.)	58	8328	ξ. Αλεξανδρείαν 17)7	ΜΕΣΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75124	ά. Μπούλεν Μπ. 1)6 Μπωμόντ
ΚΛΑΟΥΝΤ (κ.)*	63	5854	ξ. Κολόπολι 17)7	ΜΕΣΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	79500	ά. Γκότεμπουργκ 25)5 Φλώδιαν
ΚΛΑΟΥΝΤΙΑ (κ.)	67	1234	ά. Τέμα 8)7 διά Τακοράντι	ΜΕΣΣ. ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	79500	ά. Τέμπηλ. Μπ. 12)7 διά Καναδά
ΤΗΣ (κ.)	58	1401	ξ. Σένταν 14)7	ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΑΛΑΝ-			
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ 57		8545	ά. Ταύρεστον 14)7 διά Μαϊάμι	ΔΡΗΣ (δ.)	65	6398	ά. Τεργέστη 29)5 διά Τρίπολιν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	57	11912	ά. Πενάγκ 7)7 διά Ρόττερνταμ	ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	8782	ά. Πειραιά 17)7 Νοθορωσίσκην
ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ (δ.)	67	43122	ξ. Γένοβαν 17)6 διά Κορίνθιον	ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΣΑΙ·Ρ	56	6370	ά. Πόρτ Σαΐδ 4)7	ΜΙΝΙ ΛΑ·Ι·ΝΕΡ (π.)	71	1598	ά. Παναμά 13)7
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ δ.	57	15000	ά. Πότραλτάρ 11)7 διά *Αγ. Λαυρέντιον	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1598	εἰς Πειραιά δηδ 5)3
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	20728	εἰς Φλώμπου μπό 26)11 (έπισκ.)	ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	ά. Τεργέστη 29)5 διά Τρίπολιν
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	12106	ά. Πειραιάδ 10)12	ΜΙΝΟΖΑ (κ.)	53	1775	ά. Πειραιά 17)7 διά Κορίνθιον
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)	53	7249	ά. Λάζ Πάλμας 23)5 δι				

ΜΠΛΟΚΑΛΑΝΤ (κ.)*	66	3013	μετων. «ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΑΝ» σημ. έλλ.
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1835	δ. Π. Σάτιδ 3)7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	34056	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14)7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)*	64	6307	ά. 'Αμπιτζάν 25)3 διά Λάγος
ΜΠΟΥΜΠΟΥΑΙΝΑ ΦΑΙΗΘ*	57	9604	ε. Π. δφ Σπαίην 11)7
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	άργει εἰς 'Ιτέαν ἀπό 22)5)75
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)	58	3407	εἰς Τέσσαρα ἀπό 13)5
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)	60	1135	β. 'Ειδονιασουθ 12)7
ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ Ι. (κ.)	58	6753	δ. Ρουέν 10)7 διά Ντουάλα
ΜΥΘΙΚ (μ.)	57	39617	δ. Κωνιού πολιν 9)7 Ρουμανίαν
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)	52	2823	ά. Πειραιάδ 7)7 διά Λάγος
ΜΥΡΩΜ	64	17487	εἰς Πειραιάδ ἀπό 9)3
ΝΑΙΑΝΤ	75	35561	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)7
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	δ. Κάργκα διλ 11)6 διά Ντεμπραν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ II (κ.)	64	1594	ε. 'Αμπέρσαν 19)7
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	δ. Φλήγειουν 8)7 διά 'Ιταλίαν
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	εἰς Κ. Τάσσου 5)7
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ε. Κόρπους Κρ. 12)5
ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ.	75	112100	ά. Λισσαδώνα 13)7 Δ. Πάλμας
ΝΕΠΤΟΝΙΑ*	65	27960	ε. Βενετίαν 15)6 ή. 'Ορλεάνη
ΝΕΡΠΙΝΑ*	67	30827	ά. Μπ. Μπλάκας 8)6 'Ιαπωνίαν
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 31)5)75
ΝΕΣΤΩΡ II (κ.)	50	3364	ε. Πειραιάδ 26)6
ΝΕΦΕΛΑΝ (δ.)	58	24152	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 14)8)75
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 23)12)73
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π.	56	3979	ε. Κίλεων 6)7
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΑΣ (π.)	57	3190	δ. Μπρούνουποτελ 8)7 διά Κούθα
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (π.)	58	3610	δ. Ντέμπραν 16)7 Βάλδις Μη.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.)*	61	6519	ά. 'Αμπιτζάν 4)7 διά Μπορντώ
ΝΙΚΑΜΑ (κ.)	29	2712	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)*	53	1886	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ*	76	35500	ε. Π. 'Αρδουρ 3)7
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9)7
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	ά. Καντιν 9)7 διά Λάγος
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	ά. Μπάσφα 10)7
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	ά. 'Ιμμιγχαμ 18)7 διά Βρέμην
ΝΙΚΟΛΑΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	ά. Τέμπηλ Μη. 30)6 Περσικόν
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2435	ε. Κιουρασάδ 30)6
ΝΙΚΟΣ III (κ.)	60	2914	ά. Μόζι 19)6 διά Περσικόν
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)*	60	13726	ε. Κενόσα 7)7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙ·Σ (κ.)	60	4113	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 7)4)76
ΝΟΡΑ. ΗΓΚΑ. μετ.	63	44	14800 δ. Κωνιού πολιν 3)7 Μαύρην θάλασσαν
ΝΟΡΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΠ	5. 58	18183	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 22)3)75
ΝΟΡΑ. ΝΑΙ·ΑΝΤ	67	22549	ε. Σάντος 4)7
ΝΟΡΑ. ΤΖΟΥ. (δ.)	64	38649	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 4)6
ΝΟΡΒ. ΕΡΑ (δ.)	56	12402	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 21)2)75
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)	51	1435	ά. Μπορντώ 8)6 διά Νουακότ
ΝΟΡΓΟΥΙ·ΝΤ	70	11328	ε. Λάγους 14)7
ΝΟΡΘΟΛΑΚ (δ.)	59	20915	ε. Βαλτιμόρη 21)6
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Π. Πάλμας 9)6 διά Λάγος
ΝΟΙΟΣ*	58	12339	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 28)5)75
ΝΙΑΥ·ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 12)3)76
ΝΤΕΡΜΠΥ*	58	10396	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 1)3)76
ΝΤΗΦΑ·ΑΙ·ΑΝΤ	60	19988	ά. 'Αντζέλες 16)7 Γιοκοχάμα
ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	56	11669	ά. Χιούστον 7)7 Βερακρούδ
ΝΤΟΛΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.	59	13223	εἰς Παλέρμο ἀπό 20)12
ΝΤΟΛΦΙΝ ΠΑΤΡΙΣΙΑ κδ	58	13093	εἰς Παλέρμο ἀπό 1)3
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ·ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ά. Ρίο 'Ιανέριο 4)7 διά Π. Καμπέλο
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	ε. Πλατζόδ 24)6
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	ε. Κολόποι 28)6
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ά. Μη. 'Άρδες 18)6 διά 'Ιταλίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ε. 'Ανταντίγια 30)4
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 26)6)76
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ά. Σουεζ 10)7
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)6)75
ΝΤΟΥΠΗ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	ὑπό παραλαβήν
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	ά. 'Αντεν 3)7 διά Μογκαντίσιο
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	δ. Πόρτ Σαΐδ 13)7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ε. 'Αλεξάνδρεια 9)7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ.			
ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ε. Μποναράδ 26)6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ά. Φορκάτος 22)6 διά Κιουρασάδ
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ε. Ράς Τανόρα 16)7
ΟΛ. ΑΛΛΑ·ΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Τέμπηλ Μπαΐ 14)7 διά Γένοβαν
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 25)10)73
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ε. Ράς Τανόρα 26)6
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	ά. Γιουρορόπτ 22)6 διά Περσικόν
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Τέμπηλ Μπαΐ 6)7 διά Λάντς 'Εντ
ΟΛ. ΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96527	ά. Ράς Τανόρα 13)7
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96579	ά. Πάλμας 15)6 διά Περσικόν
ΟΛ. ΑΣΠΡΕΙ·ΣΩΝ δ.	72	106123	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 4)12)75
ΟΛ. ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	ε. Γιουρορόπτ 17)7
ΟΛ. ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (δ.)	64	32380	ά. Φιλαδέλφειαν 3)7 διά Σουετίνια
ΟΛ. ΓΚΕ·ΙΤ (δ.)	65	32478	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)7 διά Κιουρασάδ
ΟΛ. ΓΚΑΟΡΥ (δ.)	64	38598	ά. Χάμπτον ρόδς 26)6 διά Γιεραλτάρη
ΟΛ. ΓΚΡΕ·Ι·Σ (δ.)	65	32407	δ. Γιεραλτάρη 20)6 διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛ. ΓΚΟΛ (δ.)	65	38607	ε. Γιεραλτάρη 17)7
ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)	58	27602	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 29)10
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ά. Τέμπηλ Μπαΐ 12)7 διά Περσικόν
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Φόλειν 17)7 διά Περσικόν
ΟΛ. ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ά. Χάρρον 10)7 διά Περσικόν
ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Γιεραλτάρη 14)7 διά Λύγος
ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	ε. Φιλαδέλφειαν 15)7
ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.)	54	19462	ε. ΠΩλιθένη πρός διάλυσιν
ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	δ. Κωνιού πολιν 5)6 διά Ρωσίαν
ΟΛ. ΠΑ·Ι·ΟΝΗ	66	15625	ά. Πόρτα Τανόρα 17)7 διά ΗΠΑ
ΟΛ. ΠΑΛΑM.	65	15577	δ. Παναμά 28)6 διά Ναχόντα
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ά. Μόμπιλ 3)7 διά Κόρπους Κρίστι
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ε. Μόντρεαλ 29)6
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	ά. Βαλτιμόρη 9)6 διά Ρίγαν
ΟΛ. ΠΙΓ·Σ	69	15688	ε. Τζέντα 29)6
ΟΛ. ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	67	15697	ά. Φιλαδέλφειαν 12)7 διά Κλήβελαντ
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ε. Ντητρόβιτ 14)7
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Κεμπέκ 14)7
ΟΛ. ΡΑ·Ι·ΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 4)4
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)*	59	32007	άργει εἰς Βίγκο άπο 16)2)76
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	άργει εἰς Χόκυ Κόκυ άπο 9)11)76

ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 28)3
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΡΙΟΥ (δ.)	63	30574	ε. Μάλταν 27)6
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ	64	30581	ά. Φιλαδέλφειαν 1)7
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	68	15179	ά. Κομώ Μπαΐ 24)6 διά Βραζιλίαν
ΟΛ. ΦΕΙ'Μ (δ.)	65	47493	ά. Φός 16)7 διά Γιομπρόκ
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ά. Ν. 'Ορλεάνη 9)7 διά Κιουρασάδ
ΟΜΕΡΙΚ (δ.)	76	19800	ε. Ράς Τανόρα 15)6
ΟΡΕΑΝΙ	56	11267	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 28)3)75
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ·ΟΝ (δ.)	70	89001	ά. Κάρυκ 'Αλι. 31)5 διά 'Οίτα
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ά. Πειραιάδ 14)7 διά Αύγουστον
ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	ε. Σιμίζου 1)7
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ-			
ΔΙΝΤΕΜ	71	11044	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 25)6 ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΝΟΣ*	61	18484	ά. 'Οζάκαν 11)7 διά Πόρτ Χέντλαντ
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II* κ.	38	2501	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 12)4)76
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	διά Βίλμιγκτον
ΠΑΛΛ ΜΠΕΡΝΤ (κ.)	58	993	ά. Βηρυτόν 8)7 διά Νοβρωσίου
ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	67	54705	ά. Πόρτλαντ Με. 8)7 διά Γιεραλτάρη
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ά. Χιούστον 23)6 διά Ματαντί
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52	4589	ε. Λάρνακας 2)7
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ (κ.)	60	7758	ά. Ακαπτού 16)6
ΠΑΝΑΤΣΗΣ ΚΑ·Ι·ΑΣ κ.	54	3932	ά. Χαλκίδας 4)6 διά 'Αλγέριον
ΠΑΝΑΤΣΗΣ ΗΑ·Ι·ΑΣ κ.	54	3618	ά. Γιεραλτάρη 27)1 διά Νυπρίαν
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	ά. Ταραγκόνα 22)6 διά Τόνιδα
ΠΑΠΑΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59	5445	ά. Πάλμας 15)7 διά Λάγος
ΠΑΠΑΘΩΣΙΣ (κ.)	58	5445	ά. Πάλμας 10)7 διά Λάγος
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	11910	ά. Πόρτ Σαΐδ 12)7
ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	ε. Αμέρισαν 17)7
ΠΑΣΙΦΙΚΑ (δ.)	65	38116	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5)7
ΠΑΣΙΦΙΚΑ (κ.)*	58	18486	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 11)3)76
ΠΑΙΡΑΙ	61	10969	ε. Καρβαγκένα Κολ., 20)6
ΠΑΙΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	76	141000	ά. Τέμπηλ Μπαΐ 27)6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	16100	ά. Βανκούδερ 15)7 διά Κιναν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957	ε. Κόμπη 27)6
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	ά. Γιεραλτάρη 20)5 διά Λάγος
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (κ.)*	53	7283	ά. Μπ. 'Αρδες 11)6 διά 'Αδάνα
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (κ.)*	69	1998	ά. Αμέρισαν 28)6 διά 'Αλγέριον
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	54	3895	ε. 'Αλμέρια 3)7
ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ (δ.)*	58	28720	ά. Μ. 'Ορλεάνη 3)7 διά Κιουρασάδ
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	5646	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 11)7)76
ΠΕΡΤΑΜΟΣ	72	10349	ά. Νιούκαστλ Αύτρ. 13)7 ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (κ.)	47	1860	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΑΛΟΝ*	76	32511	ά. Ραθένα 8)7
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	ά. Κωνιόπολι 14)7 διά Κωνσταντζαν
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	ά. Νιούκαστλ Αύτρ. 13)7
ΠΛΑΤΟΝΙΟΣ (μικτόν)	67	48747	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9)7
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ά. Χάρρην 6)7
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 28)7)75
ΠΟΙ·ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)	72	57102	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6)7
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (

ΣΗ ΠΑΓΩΝΗΡ	71	11055	Ε. Γκουαγιακιλ 17)7
ΣΗ ΡΟΒΕΡ	51	1522	Ε. Πειραιά 14)6
ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1384	Δ. Μπανιούλ 23)6 διά Λάγος
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	1206'	Δ. Κοοίν 12)7 διά Κολόμπο
ΣΗΛΑΙΦ (κ.)	61	1989	Δ. Αμπιτέσα 9)6
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8116	Δ. Κολόμπο 7)6 διά Μπάσαρα
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	Δ. Σαρζά 7)7 διά Κόμπε
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	66631	Δρυεί είς Πειραιάς όπο 8)4
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	Εις Δάντοις από 5)7)73
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	Δ. Παναμά 1)7
ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	Ε. Ταμπικό 29)6
ΣΙΝΙΚ (μ.)*	65	33287	Δρυεί είς Πειραιάς όπο 22)5)75
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	Ε. Βαλένθια 7)7
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ (κ.)*	63	21536	Ε. Καμπάνο 25)6
ΣΚΑΥΦΡΟΣΤ (κ.)*	63	1280	Δ. Λ. Πάλμας 2)7 διά Λάγος
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	Ε. Μπουεναβεντούρα 16)6
ΣΚΙΠΠΙΕΡ (π.)	57	3191	Δ. Μπιλμπάρο 10)7 διά Μπαγιόν
ΣΚΙΡΟΝ*	64	17487	Δ. Γιεραλτάρ 9)7 διά Βαλτιμόρην
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)	67	49817	Δ. Σουέζ 8)7
ΣΚΟΠΙΑΣ (δ.)	66	67538	Δρυεί είς 'Ιτέαν όπο 3)3)76
ΣΟΛΑΝΑ (δ.)	64	35154	Δ. Ν. 'Ορλεάν 9)7
ΣΟΝΙΑ - ΣΟΦΙΑ Σ. κ.*	66	1701	Δ. Ντουμπά 28)6 Μ. Καμπούς
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	Δρυεί είς Πειραιάς όπο 20)9)75
ΣΟΝΙΑ Κ.	57	10739	Μετων. «ΑΤΡΥΠΩΝ»
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	Ε. Λισσαβώνα 14)7
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	Δ. Γιεραλτάρ 25)6 Ρόπτερνταμ
ΣΠΙΚΑ (κ.)*	47	1593	Δ. Σουέζ 6)7
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	Εις Πειραιά
ΣΠΕΙΩ (δ.)	76	132914	Δ. Ρ. Τανόβρα 17)6 Γιουροπόρτ
ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	Δ. Παναμά 3)7
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	Δ. Λ. 'Αντζελες 10)7 διά Περσικόν
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	Δ. Γιεραλτάρ 16)7 'Αλεξάνδρειαν
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	Δ. Βηρυτού 30)6 διά Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	Διεισδύει είς Πειραιάς όπο 25)2
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	Δ. Θέουσα 11)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΤΟΙΚΗ (μικτών)	71	71208	Ε. 'Αϊός 25)6
ΣΤΟΙΑ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	Εις Π. ντε Μπούς όπο 10)1
ΣΙΟΙΑ ΑΡΓΚΟΠΕΙ·δ.	60	12497	Δ. Σιγκαπούρην 17)7 Τζαχάρτα
ΣΤΟΙΑ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	Δ. Κάισερ 17)7 Π. Καμπέλο
ΣΤΟΙΑ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	Ε. Γκάλθεστον 17)6
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (π.)	51	2154	Δρυεί είς Πειραιάς όπο 20)3
ΣΥΜΗ	53	5339	Δ. Παναμά 14)7 Γκάλφορπ
ΣΥΜΦΩΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	Δ. Τομπά 23)6 διά 'Αϊός
ΣΥΡΙ	68	9024	Δ. Βίλμπικτων 13)7 Ν. 'Ορλεάνην

ΤΟΛΜΗ	56	3146	Ε. 'Ακαζούτλα 20)6
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 4)7
ΓΥΛΑ (κ.)	53	8257	Ε. Κων/πολιν 14)7 διά Γαλάτοι
ΙΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	Ε. Μπάχιας Μπλάκας 11)7
ΓΡ. ΦΟΡΙΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	Δ. Λ. 'Αντζελες 19)6 διά Μπαλμπός
ΓΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΛΟ-	59	12787	Ε. Σιγκαπούρην ρόδος 15)7
ΓΖΙΚ (δ.)	47	5417	Ε. Πόρτ Βάντρες 29)4
ΓΡΙΝΑ ΜΟΥΤΙΝΑ δ.	68	14180	Δ. Χιούστον 16)6 διά Μαρακάιμπο
ΓΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	Δ. Χονδούλου 18)7
ΓΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	Δ. Λείκ Τσάρς 17)6
ΓΡΙΤΩΝ	77	14900	Δ. Μουρόραν 9)7 διά Φουκουγιάμα
ΙΧΙΩΙΑΝ (κ.)	60	10470	Δ. Μοντεβίδεο 11)7
ΓΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	Δ. Κρήτους Κρήτη 14)6
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	Δ. Σάντος 19)6 διά Παρανέγουα
ΤΣΗΦ. Σ. Β. ΜΠΑ-	55	8828	Ε. Κέιπ Τάουν 20)6
ΚΑΡΕ (π.)*	52	3256	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	107584	Δρυεί είς Μπρούνε Μπαΐη 4)1
ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	Δ. Ζευμπρούκε 3)6 διά Βεγγάζην
ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	50	2275	Δ. Πειραιά 7)7
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	Δ. Μπόρμπαν 17)7 διά Π. 'Ελιζαμπεθ
ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	Δ. Λοσάμπι 20)1 διά Σουέζ
ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	Δ. Πειραιά 18)6 διά Λιθόνην
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	Δ. Τζέντα 7)7
ΦΑΝΓΟΜ (δ.)*	57	21910	Δρυεί είς Πειραιάς όπο 20)4)75
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΕΙΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	Δρυεί είς Σιγκαπούρην όπο 13)9
ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	Δ. Κουνσάν 2)7 διά 'Ιντσόν
ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	Δρυεί είς Πειραιάς όπο 22)10
ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*	49	4728	Ε. Λάγος 6)7
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	Δ. Σιγκαπούρην 17)7 διά Περσικόν
ΦΛΩΡΑ Κ. (π.)	60	9685	Δ. 'Αντζελες 1)7 διά Σαγκάην
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	Δ. Σάντος 18)6 διά 'Αμπιτζάν
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π.	43	6338	Δ. Ματάνζας Βεν. 3)5
ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	Δ. Αμεδόργον 28)6 διά Γιεραλτάρ
ΦΟΝΤΕΑΙ ΙΙ. (κ.)*	57	7863	Δ. Λάγος 10)6 διά Γουώρου
ΦΟΥΒΙΑ (κ.)	56	10360	Δ. Πειραιά 13)4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	Δ. Μπαγκόκ 20)6
ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	Δ. Σουέζ 11)5
ΦΩΣ Ι. (κ.)*	50	5289	Δ. Λαύριον 20)5
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	Δ. Πειραιά 18)6
ΧΑΒΑΙΙΑΝ ΣΗ (δ.)*	70	51650	Ε. Πειραιάς 12)7
ΧΟΑΝ ΚΡΟΣ*	44	14775	Δρυεί είς Πειραιάς όπο 11)7)75
ΧΟΑΝ ΤΡΙΝΙΤΥ*	44	12645	Δρυεί είς Πειραιάς όπο 17)2)75
ΧΟΝΕΣΤΥ	76	10200	Δ. Κουβέλητ 10)7
ΧΡΗΣΤΙΟΣ (κ.)*	51	4669	Δ. Τέμα 7)6 διά Τακοράντι
ΧΡΗΣΤΟΣ Μ. (κ.)	54	1100	Δ. Τζέντα 13)7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι (κ.)*	58	11765	Δ. Ντακάρ 4)7
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	Δ. Τομπάτα 10)7 διά Ναχόντκα
ΧΡΥΣ (κ.)	50	3827	Δ. Ρόπτερνταμ 23)7 διά Τουρκίαν
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12191	Δ. Σιγκαπούρην 16)7 διά Εύρωπην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	Δ. Μαρόρ 12)6
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	Δ. Κάρυκ 'ΑΙλ. 31)5 Σαίν Κρουά
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ-	66	41066	Δ. Βοστώνη 4)7 διά Περσικόν
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	Δ. Καράτσι 18)7
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	Δ. Λάγος 31)5
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΚΡΟΣ π.	50	8201	Δ. Κολόμπο 5)7 διά Χό Τοι Μίνχ
ΧΩΚ	76	10256	Δ. Παλούσα 29)4

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

*Έκδοτης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

'Ορφέως 18, Νέα Σμύρνη

*Επ. της δλης

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Αιγάλεω 51β, Κορυδαλλός

*Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ

Βοσπόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφική έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ
ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-
ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

● TIME

= Immediate delivery
= No Deviation
= No Congestion

● MONEY

= Low Prices
= Fine Quality
= Best Discounts

STEM NOW!!! and ...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→**CONTACT: PETROSTAR CO. LTD**

C/O RED SEA BUNKERS SUPPLIES S.A.

G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY

1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRIS
PIRAEUS

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

TELEX 212084 GREECE

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 413

EDITOR: D. M. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1977

Fewer Orders

The continuing depression in the freight market, which is likely to stay with us for some time to come, appears to have succeeded in dampening the enthusiasm of our shipowners insofar as newbuildings are concerned.

In spite of the attractive credit facilities offered, there seems to be a reluctance on their part to place new orders.

They are watching world economic developments closely as well as currency fluctuations which affect both shipbuilding and running costs. In an extremely fluid situation they are being cautious.

The instability of the dollar, the revaluation of the yen and the drop in industrial production are not encouraging factors for shipbuilding investments. The old argument that one should build now to reap the profits when the market rises does not seem to hold good any more.

Hopes for a better future are limited and so are investments.

Anxiety in Japan

Japanese shipbuilders are worried by the

reluctance of Greek shipowners to place new orders. For the past twenty years they have been Japan's best clients and the Japanese were counting on them to place new orders at a time like the present, when the market is depressed, as they have been doing during the past two years. But it would seem that the lack of prospects for an improvement in the market and the shortage of Greek crews has curtailed new shipbuilding orders.

Future Developments

We asked a shipowner of our acquaintance, who is eminently successful in his field, to comment on the future of Greek shipping which is composed mainly of tramp ships engaged in the transport of bulk cargoes.

He said that the sea transport of bulk cargoes is presently undergoing radical changes. Basically, these cargoes consist of iron ore, coal and grain which are carried in large bulk carriers or combined carriers of 30 - 100,000 dwt. each. Smaller grain cargoes for secondary ports constitute an exception. The main ports on the Continent, the Gulf and the North Atlantic, as well as in

Australia are the ports-of-call of these large vessels.

Tramp ships of small and medium size — the tweendeckers — are left to carry smaller bulk cargoes and to be fixed on time charters. But as the number of container ships and ro-ro's increases, so will the demand for tweendeckers decline. There will be less congestion too, in various ports. Container ships and ro-ro's will replace the tweendeckers on regular cargo lines in time.

Greek shipping, with its tremendous volume of tramp tonnage, will have to adapt itself to these new developments by scrapping its older vessels and acquiring the new types of vessel and placing them on regular cargo lines.

The day of the ordinary tramp ship is over.

Ro - Ro's

The prospects of a surplus of ro-ro tonnage are growing daily. The success of this type of vessel in the Middle East has created an over-optimistic climate among the shipowners concerned. During the first half of

σ' όλο τὸν κόσμο...

The Thenamaris Group

στὸ Λονδίνο:

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

στὴ Νέα Υόρκη:

Trans Mediterranean Maritime (New York) Inc.
Suite 1507
50 Broadway,
NEW YORK 10004, N.Y.
Tel. 212-344-6767/8
Telex: 42-4918
Cables: TRANSMED N.Y.

στὸ Τόκιο:

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

στὴ Σιγκαπούρη:

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



έταιρες μας είναι:

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

στὸν Πειραιά:

Thenamaris Maritime Inc.
107-109 Filinos str.
P.O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45-31-144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

1977 alone they have placed orders for 50 ro-ro's totalling 500,000 dwt. This amounts to 10% of the total number of ships ordered during this period and 8% of tonnage ordered.

At the beginning of the year, the number of ro-ro's in service amounted to 1,800 vessels totalling more than six million grt. At the same time, there were outstanding orders for 268 ro-ro's of 2.3 million dwt.

This makes one wonder whether there will be sufficient employment when all these ships come into service up to the end of next year.

It is a fact, however, that ro-ro's can command very good freight rates (up to \$5000 per trailer from the U.S.A. to the Middle East). But there are fears that a surplus may be in the making such as happened with tankers in 1972-73.

Middle East Trade

The ancient dictum that "Trade follows the flag" seems to have been reversed in the case of exports to the Middle East from Greece and the Balkan peninsula. The demand for finished products and industrial goods by the Arab countries has created a network of regular lines to these countries from Piraeus and Salonica served by suitable vessels that are not only Greek but Italian, Scandinavian and British as well. They are mostly container ships and ro-ro's. Moreover, congestion in Red Sea and Persian Gulf ports is not as bad as it was and is being eliminated by the construction of extensive harbour works, some of them undertaken by Greek contractors.

Once more, entirely through private enterprise, the problem of regular lines to the Middle East to assist our export drive appears to have been solved.

Lack of Maintenance

Concerted action is being taken against ships that are badly maintained. Following action in this direction by the I.L.O., the I.T.F. and IMCO, the OECD has now sent recommendations in this respect to all its 24 member-countries.

It draws attention to the many dangers that attend those ships which do not conform to the minimum regulations of the ILO and IMCO.

In spite of the fact that most badly maintained ships fly flags of convenience the OECD suggests that regular inspections should be carried out on all ships, regardless of flag.

Liberian Shipping

Liberia is shortly to adopt measures to check the quality standards of Liberian-flag ships. The Liberian Shipping Commission has announced that as of September 1, regular inspections will be carried out and extraordinary inspections will be ordered on all Liberian-flag vessels. Furthermore, data on all Liberian ships will be computerised so they can become available at a moment's notice.

Insurance Matters

Marine insurers are expressing the view that premiums paid by shipowners are exceedingly low and have remained at the same level for too long in spite of inflation and increased repair costs. This is a fact but it is also a fact that premiums have

remained low because of the acute competition between rival insurance firms.

In April this year, the London firms imposed a 10% surcharge on premiums paid in sterling, Italian liras and Spanish pesetas to guard against devaluations of these currencies.

This is because the insurers were often called upon to pay indemnities in hard currencies, often at a loss.

And although it is generally accepted that premiums for total losses are inadequate, it has not been so far possible to increase them because a general surcharge would raise protests from shipowners with good results.

At some time or other, premiums will have to be raised. But while the shipowners admit this, they take advantage of the competition between insurance firms.

An annual insurance with a stable premium which cannot be increased during the year is of advantage to the shipowner, particularly when it is relatively low. If, at some time, a vertical increase is imposed, it may well be that some shipowners will turn to self-insurance. And in order to distribute the risks, they might well prefer to cooperate, on a mutual basis, with other shipowners.

There are quite a few examples of such cooperation among shipowners. There are some 14 to 15 P and I clubs of noteworthy size and almost all of the international clubs are headquartered in or maintain close links with London.

More than 80% of world tonnage is covered by these clubs for non-commercial risks.

And although not many of these clubs presently cover total losses, this does not mean that more of them may not do so in the future.

As a result, marine insurers are daily los-

ing the custom of small risks and increasing the percentage of coverage of total losses and other important damages.

Relations with Vietnam

It is high time we restored diplomatic relations with Vietnam. This country has already been accepted as a member of the United Nations. If we remember rightly, the Greek government had declared two years ago that it intended to restore diplomatic relations but we do not know what has been accomplished so far. What we do know is that we should not let others get in before us as was the case some years ago with the Arab oil-producing countries. As in other cases, shipping has led the way. Vietnam is making tremendous efforts to heal its war wounds and needs the services of our ships. The restoration of diplomatic relations would make things much easier.

New Drydock Ordered

Norfolk Shipbuilding and Drydock Corporation (Norshipco) has signed a contract with a Brazilian shipyard for the construction of a 58,000-ton steel floating drydock — to be among the largest and most modern in the world — for the firm's Berkley plant. The drydock will be moored adjacent to a new 1,030 feet long concrete pier, and parallel to the channel of the Southern Branch of the Elizabeth River, allowing ships up to 1,200 feet long with a beam up to 160 feet to enter directly without turning. Piraeus representative for Norshipco is Mr. Nick Anoustis, of Union Commercial Representations.

NAFSI S.A.'s Activities in the First Six Months of 1977

During the first six months of 1977 the NAFSI repair base has serviced ships of a total capacity of 3,346,400 dwt. and this fact means a revenue of U.S. \$ 3,280,000 and Drs. 13,500,000.

In details, during the mentioned period, NAFSI has served 156 ships, covering 1,408 working days totally, except holidays and Sundays. The average number of ships served per day is nine (9) and the maximum is

fifteen (15). The total number of customers in the same period amounted to 120 of whom 93 were shipping companies and 27 industrial concerns.

During the same period, the reconditioning Dept. renewed 108 engine parts (62 piston-heads, 30 valves, 13 cylinder covers, 2 cross-heads and 1 roll), applying the IVALDI E GENERALE method. Also, NAFSI has ready for delivery, reconditioned with the same method 6 piston-heads MAN 78/140, 4 piston-heads MAN 70/120, 1 piston-head SULZER 900, 1 cylinder cover FIAT 520 and 4 valves BW 740.

The results of comparison between the first six months of 1977 and those of 1976 are shown in the following table:

	ships serviced	total capacity	average capacity per ship	Revenue U.S. \$	Revenue Drs.	Work value per ship in Drs.
1977	185	3,195,000	17,270	2,265,000	12,700,000	497,162
1976	156	3,346,400	21,451	3,280,000	12,500,000	849,359
Difference of percentage	-15.68	4.74	24.21	44.81	-1.57	70.84

The above table leads to the following conclusions:

—NAFSI serviced ships of larger capacity in the first six months of 1977 than those of the same period in 1976.

—A particularly important increase in works paid in foreign exchange (44.81%).

—A spectacular increase (70.84%) in the average value of works for each repaired ship. This increase can be partly attributed to the increasing cost of labour and material and to inflation. But, as a positive result remains the fact that during the first six

months of 1977 NAFSI has undertaken more repairs on serviced ships than in the respective period of 1976.

In order to fully respond to the requirements of the steadily growing number of Greek and overseas customers, NAFSI is actually increasing its productivity and the nature of its services, with a new investment for the expansion of its installations at Perama.

This new unit is under construction and it will include new departments of specified services for shipping and industry. The new unit is expected to start operating in 1978.